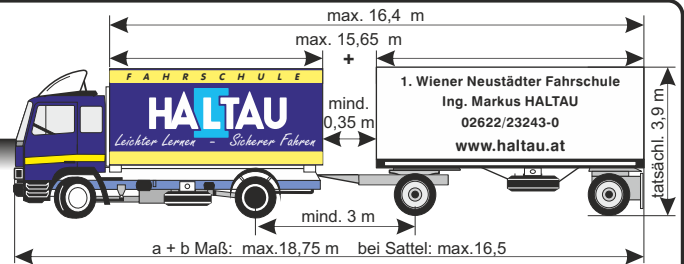


Anhängerprüfung

Das Anhängen

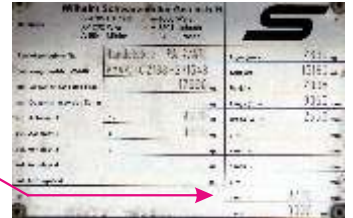


1. Überprüfen ob die Kombination zulässig ist

- = mit Hilfe der Zulassungsscheine / Aufschriften am Fahrzeug prüfen, ob die Kombination zulässig ist
- = Prüfen der max. Länge der Kombination (a-Maß + b-Maß = Gesamtlänge <= 18,75m, Sattel: 16,5m)
- = andere Längsvorschriften überprüfen
- = Gesamtmassen LKW+Anhänger nicht über 40t

2. Fahrzeug vorbereiten

- = Kontrolle der Absicherung des Anhängers (Feststellbremse, Unterlegkeile)
- = Öffnen der Anhängerkupplung
- = Deichsel muss frei beweglich sein (Löseventil der Vorderachse öffnen ①)
- = Einrichten der Deichsel



3. Ankuppeln

- = langsam, zurückschieben, so dass Anhängerkupplung selbstständig einrastet (nicht bremsen !)
- = Kontrolle ob Anhängerkupplung richtig geschlossen ist ==> **Kontrollstift bündig** hier: der geöffnete Zustand so nicht fahren !

4. Verbindungen herstellen

- = Gummidichtungen auf Sauberkeit und Zustand prüfen
- = Leitungen anschließen, wenn keine Duomatic => gelb vor rot sonst bist du tot
- = Horchkontrolle auf Dichtheit
- = Alle elektrischen Verbindungen herstellen: Beleuchtung, ABS+EBS, Zusatzbeleuchtung



5. Fahrbereitschaft herstellen

- = Feststellbremse (Federspeicherbremse) Hinterachse lösen
- = Bremse Vorderachse löst automatisch ①
- = Unterlegkeil entfernen und versorgen
- = GoBox umstellen auf 4 Achsen



Achtung neu bei Lenkerprüfung ab 2015 !

! beim Rückwärtsfahren mit dem Anhänger ist ein Sicherungsposten (Einweiser) zu verwenden !

Überprüfungen nach dem Anhängen - Rundgangkontrolle

Überprüfung Beleuchtung, Kennzeichen und Aufschriften

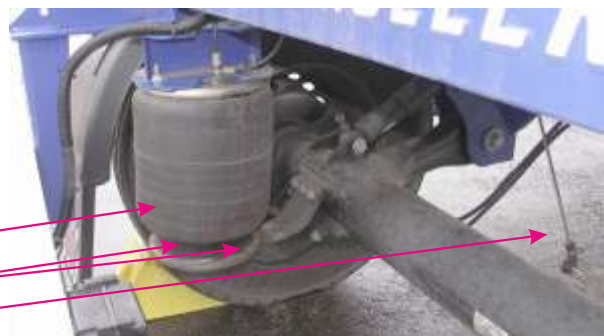
- = Kontrolle auf Zustand (sauber, keine Beschädigungen)
- = Funktionskontrolle (einschalten aller Lichter - Blinker und Bremsleuchten gleichzeitig)
- = Aufschriften / Tafeln (Kennzeichen, Warntafeln, ...) / dreieckige rote Rückstrahler

Räder

- = Profil kontrollieren (mind. 2 mm)
- = (keine Winterreifenpflicht)
- = Reifendruck kontrollieren

Federung

- = Luftfederung: Schäden am Balg
- = parallele Ablaufkante des Balgs
- = Gestänge der Niveauregulierung





ABCD
Training & Weiterbildung

FAHRSCHULE
HALTAU
Leichter Lernen - Sicherer Fahren

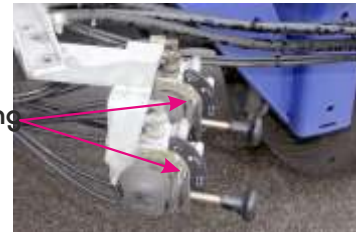
Rahmen und Unterfahrschutz

- = Kontrolle der Befestigungsschrauben
- = Kontrolle auf Risse, Durchrostungen
- = Unterfahrschutz stark verbogen
- = Kein merkbares Spiel in den Lagerbuchsen der Zugstange (max. 0,5 mm)
- = Lagerung der Zugstange auf Spiel (max. 1mm)
- = Spiel Zugauge - Fallbolzen max. 5 mm (in Längsrichtung)



Aufbau, Planen, Ladung

- = Planenbefestigung
- = Zustand bzw. Risse in der Plane
- = Dach säubern (Schnee, Eis)
- = Kontrolle aller Verriegelungen der Bordwände
- = Durchrostungen am Aufbau
- = Sicherung der Ladung
- = Drehkranz Verschraubung, Schmierung, Leichtgängigkeit
- = Kontrolle auf Fahrtstellung der Niveauregulierung der Luftfederung



Weitere Kontrollen an der Bremse

Vorratsbehälter

- = Dichtheit, Beschädigungen, Entwässerungsventil betätigen
- = Kontrollieren des Luftvorrates am Manometer

Bremsprobe

- = Aus ca. 20 km/h eine Vollbremsung (Blockierbremsung)
- = 1/2 Radumdrehung vorwärtsfahren
- = Kontrolle des Abriebes am Reifen (Zerrbildkontrolle)
- = Der Abrieb muss an allen Reifen an der gleichen Stelle und gleich stark sein

Nachstellen und Abnutzung der Bremse

- = Nachstellen der Bremse, wenn der Hub am Membranbremszylinder > 3 cm
- = Abnutzung der Bremsbeläge mittels Schauloch kontrollieren
- = Druckabfall maximal 0.7 bar

Kontrollstellung der Feststellbremse

- = bei Druckverlust in der Anhängerbremsanlage, muss die Feststellbremse des Zugfahrzeuges den gesamten LKW-Zug in einem Gefälle von 12 % halten.
- = Simulation eines Druckausfalles mit Hilfe der Kontrollstellung am Handbremsventil



Lösemöglichkeit der Federspeicherbremse:
Durch Zusammendrücken der Feder
mit Schraubvorrichtung