

# Klasse BE

Der Bewerber hat vor der Rückwärtsfahrt eine geeignete Person aufzufordern, ihn vor herankommenden Verkehrsteilnehmern oder vor Hindernissen, die seinem Blickfeld entzogen sind, zu warnen; darüber hinausgehende Lenk- oder Bedienungs-hinweise sind nicht zulässig.

**Die Fahrt ist zu unterbrechen, wenn die den Verkehr sichernde Person nicht mehr gesehen wird!!**

## Verbinden und Trennen von Fahrzeugen mit Kugelkopf-Kupplung

### Anhänger ankuppeln

Innerhalb der Ziffer 5 ist die Reihenfolge der Ausführung beliebig

1. Zugfahrzeug herankommen (selbstständig bis auf 2m, ab dann darf Einweisung erfolgen)
2. Unterlegkeile etwas lockern
3. Feststellbremse am Anhänger lösen
4. Anhänger ankuppeln, Sicherung der Kupplung prüfen
5. Abreißseil einhängen, Elektroanschluss herstellen, Stützrad einfahren und sichern, Unterlegkeile verstauen
6. Funktion der elektrischen Einrichtung des Anhängers prüfen

## Ladungssicherung und Plane prüfen, Sichtprüfung der Reifen, Bremsprobe durchführen

### Anhänger abkuppeln

Innerhalb der Ziffer 4 ist die Reihenfolge der Ausführung beliebig

1. Zugfahrzeug sichern
2. Anhänger sichern ( Feststellbremse, Unterlegkeile )
3. Stützrad ausfahren
4. Elektroanschluss trennen, Kupplung öffnen, Deichsel hochkurbeln, Abreißseil aushängen,

### Zusammenstellung eines Zuges:

Zu beachten sind die FeV (Fahrerlaubnisverordnung) sowie die StVZO

Nach FeV darf der Besitzer der Fahrerlaubnis Kl. BE: Anhänger mitführen, deren zulässige Gesamtmasse maximal so hoch ist wie die z.Gm des Zugfahrzeuges. (Ausnahme: Bei LKW und einigen Geländewagen mit durchgehender Bremsanlage - z.B. Druckluftbremsanlage - darf die z.Gm des Anhängers max. das 1,5 fache der z.Gm des Zugfahrzeuges betragen.)

jedoch wird in der Praxis eher die Grenze durch die StVZO erreicht, die besagt:

**BEACHTEN DIE ZULÄSSIGE ANHÄNGELAST DES ZUGFAHRZEUGES!!!**

## **Unterweisung am KFZ Klasse BE**

**Anhängelast:** Die Anhängelast ist das Gewicht, das man höchstens an das jeweilige Auto anhängen darf. Dabei ist zunächst einmal nicht das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers entscheidend, sondern der **Wert, den das Auto tatsächlich an den Haken nehmen darf**. Dabei wird zwischen ungebremsen und gebremsen Anhängern unterschieden.

Bei Anhängern mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 750 Kilogramm sind Auflaufbremsen gesetzlich vorgeschrieben.

Welche Anhängelasten bei Deinem Pkw zulässig sind, findest Du in den Fahrzeugpapieren in den Feldern O.1 (gebrems) und O.2 (ungebrems)

**Stützlast:** -ist das Gewicht mit dem sich der Anhänger auf der Anhängerkupplung „abstützt“. Sie muss mindestens 4% des tatsächlichen Gewichtes des Anhängers betragen, muss aber nicht mehr als 25 Kilogramm sein. Dennoch ist es sinnvoll die Maximal zulässige Stützlast auszuschöpfen. Wie hoch sie sein darf findet Ihr in der Zulassungsbescheinigung Teil I im Feld 13 bzw. in der ABE der Anhängerkupplung.

Bei unserem Schaltwagen sind es 75KG, bei dem E-Auto 100kg.

Zu hohe Stützlast beschädigt das Fahrzeug, zu geringe Stützlast ergibt ein gefährliches Fahrverhalten des Anhängers. (Schlingern!!)

Die Stützlast verringert das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs!  
Da die Stützlast auf die Anhängerkupplung drückt, wird sie in einem Gespann immer dem Zugfahrzeug zugeordnet. Das heißt, dass dieser Wert einem Gewicht im Kofferraum gleichzusetzen ist.

Falls der Anhänger doch mal ins Schlingern gerät, die Geschwindigkeit durch leichtes bremsen vorsichtig verringern, **nicht hektisch** der Pendelbewegung entgegenlenken.

Unser Schaltwagen hat ein Leergewicht von ca. 1450 kg, das E-Auto wiegt leer 2200kg.

Der Anhänger Leer ca. 780 kg

Der Zug hat während der Prüfungsfahrt mit Ladung und drei Personen im Auto ein Gewicht von ca. 2600 kg beim Schaltwagen, beim E-Auto ca. 3350kg.

Nicht vergessen sollte man auch die Höhe- diese beträgt bei dem Fahrschulanhänger 2,80m

- Beladen:** Schwere Lasten werden auf die Achse und mittig geladen. Die zulässige Achslast des Anhängers beachten!
- Ladungs-Sicherung:** Die Ladung ist so zu sichern, dass sie auch bei einer Vollbremsung oder plötzlichen Ausweichmanövern nicht verrutschen, umfallen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen kann. Auch die ständigen Rüttelbewegungen des Anhängers/ der Ladung während der Fahrt beachten. Kantenschoner verhindern dass der Gurt an scharfen Ecken durchgescheuert wird. Die Ladung in alle Richtungen fest verzurren. Antirutschmatten vermindern die Gefahr dass die Ladung verrutscht und dadurch die Gurte nicht mehr sicher halten. Für Schüttgüter eignen sich Planen um ein herunterwehen zu verhindern. Für Äste eignen sich Netze zum sichern. Zustand der Spanngurte beachten! Spanngurte mit Prüfzeichen und entsprechend des Gewichtes der Ladung verwenden.
- Bremse:** die Auflaufbremse des Anhängers wird geprüft mit einer kräftigen Bremsung bei langsamer Fahrt. Rückwärtigen Verkehr beachten! Beobachten ob sich die Auflaufeinrichtung zusammen schiebt. Feststellbremse anziehen und einen Anfahrversuch unternehmen. Sichtprüfung der Manschette, Brems- Gestänge und Seile
- Unterlegkeile:** Es müssen Unterlegkeile am Anhänger vorhanden sein. Diese dürfen natürlich nicht beschädigt sein. Sie werden entsprechend der Rollrichtung vor oder hinter das hintere Anhängerrad gelegt. In der Ebene beide Keile vor- und hinter ein Rad
- Plane:** Befestigung kontrollieren. Eis, Schnee, Wasser oder Äste entfernen
- Reifen:** Sichtprüfung auf die Profiltiefe mind. 1,6mm, Luftdruck, Beschädigungen, sind die Radschrauben fest und alle vorhanden?
- Beleuchtung:** Licht -auch die vorderen Begrenzungsleuchten, Reflektoren- auch seitlich, Bremslicht, Nebelschlussleuchte, Rückfahrscheinwerfer und Blinker überprüfen