



Unterlagen für die praktische Prüfung C, C95 und CE

Was ist vor Antritt einer Fahrt zu machen?

Das Fahrzeug ist im Zuge einer Rundgangkontrolle auf Verkehrs- und Betriebssicherheit zu überprüfen.

Was wird bei der Rundgangkontrolle überprüft?

- Windschutzscheibe, Scheibenwischer, Spiegel
- Beleuchtung (Funktion, Sauberkeit, Beschädigung, etc.)
- Kennzeichen (Sauberkeit, richtige Kennzeichen)
- sämtliche Flüssigkeiten (Motoröl, Kühlwasser, Scheibenwasser, Servolenkung, etc.)
- Kühler und Luftfilteransaugstutzen
- „Pickerl“ (§57a-Plakette) Gültigkeit

Kontrolle der Reifen

- Risse, Schnitte, Beulen, etc.
- gleichmäßige Abnutzung
- Profiltiefe (Sommer mind. 2mm, Winter mind. 5mm Radial)
- Winterreifenpflicht für LKW von 01.11. bis 15.04. auf mind. 1 Antriebsachse (alle Räder) und Schneeketten sind mitzuführen
- Reifendruck (4-10 Bar)
- bei Zwillingsbereifung – Fremdkörper dazwischen?
- Festigkeit der Radbolzen

Welche Federungsarten gibt es?

- Blattfederung
- Spiralfedern
- Luftfederung

Kontrolle Blattfederung

- Risse oder Brüche von Federblättern
- Herzbolzen auf festen Sitz überprüfen
- Federbriden auf festen Sitz überprüfen (Klangprobe)
- Federbolzen auf Spiel überprüfen

Kontrolle Luftfederung

- Gestänge Niveauregelventil auf Leichtgängigkeit überprüfen
- Federbälge auf Dichtheit und Beschädigung kontrollieren

Vorteile Luftfederung

- Schonung der Ladung
- Kann als Ladehilfe verwendet werden (heben, senken)
- Stellt sich beim Kurvenfahren fast gerade (außen mehr Luft)
- Einfaches Auf- und Absatteln und einfacher Wechsel von Wechselaufbauten

Kontrolle des Rahmens

- Niet- und Schraubverbindungen auf festen Sitz und Risse kontrollieren
- Verformungen
- Mitführen von mind. 1 Unterlegkeil (ab 3,5 t)

Kontrolle Kardanwelle

- Kreuzgelenke: kein Spiel
- Schrauben: fester Sitz
- Schmierung
- Schubstück für Längenausgleich

Kontrolle Batterien

- 2 x 12 Volt
- Fester Sitz
- Pole fest und sauber
- genügend Flüssigkeit
- Batterie Hauptschalter (bei AUS 3 Funktionen aktiv: EG-Kontrollgerät, Warnblinkanlage, Begrenzungslicht)

Kontrolle Anhängerverbindung

- Anschluss der Luftleitungen
- Anschluss der ABS- und Stromleitungen
- richtiger Verschluss der Anhängerkupplung

Kontrolle bei Drehkranzlenkung

- Leichtgängigkeit
- fester Sitz der Schrauben
- Schmierung

Kontrolle der Deichsel

- nicht verbogen oder extrem rostig
- Lagerspiel max. 0,5 mm
- darf nicht zu Boden fallen (Höheneinstellung)
- darf nicht geschweißt sein

Kontrolle der Ladung

- Laden laut Lastverteilungsplan (vom Aufbauhersteller)
- richtige Sicherung der Ladung
- Ladefläche sauber bei offenem LKW
- Formschluss (Ladung bei Stirnwand, sonst Hohlräume füllen)
- Kraftschluss (Ladung niedergezurrt)
- Antirutschmatten verwenden

Bremse LKW

- Zweikreis Druckluftbremse

Bremse Anhänger

- Zweileitung Einkreisbremse

Kontrolle der Bremsen

- Fülldauer (LKW ca. 9 Min., Zug ca. 12 Min.)
- Manometer Armaturenbrett kontrollieren
- Dichtheit (innerhalb von 3 Min. Druck kaum merkbar abfallend, innerhalb von 10 Min. höchstens 2% des Abschaltedrucks)
- Luftbehälter (keine Beulen & Rost, Entwässern im Winter täglich, Entwässern im Sommer wöchentlich)
- Druckabfall Vollbremsung 0,5 – 0,7 Bar (wenn mehr: undicht, Luftbehälter verbeult oder voll Kondenswasser, Bremsbeläge stark abgenützt)

Mehrkreis Schutzventil

- macht von einer Leitung 4 Luftkreise
- schützt bei Luftverlust die restlichen Luftkreise (Sicherungsdruck)
- sorgt für gleichmäßigen Anstieg der Kreise beim Befüllen

Weg der Luftbremse LKW

- Kompressor saugt beim Luftfilter Luft an
- Kühlschlange
- Lufttrockner mit Druckregler
- Mehrkreis Schutzventil
- Vorratsbehälter
- Manometer
- Motorwagenbremsventil
- Vorderachse -> Tristopzylinder
- Hinterachse -> über ALB-Regler zum Tristopzylinder

4 Luftkreise

- 1. -> 1. Bremskreis Hinterachse
- 2. -> 2. Bremskreis Vorderachse
- 3. -> Federspeicher und Anhänger
- 4. -> Nebenverbraucher

4 wichtige Druck-Arten

- Betriebsdruck (Warnsummer & Kontrolllampe erlöschen – LKW abfahrbereit)
- Abschaltdruck (Druckregler schaltet Kompressor in Leerlauf)
- Einschaltdruck (Druckregler schaltet Kompressor in Lastlauf)
- Sicherungsdruck (65% vom Abschaltdruck)

Kontrolle Mehrkreisschutzventil

- LKW auf Abschaltdruck bringen (zischt ab), abstellen
- beim 1. Kreis die Luft komplett auslassen (Luftbehälter)
- Kontrolle Manometer (1. Kreis 0%, 2. Kreis 65%)
- LKW wieder auf Abschaltdruck
- beim 2. Kreis Luft komplett auslassen
- Kontrolle Manometer (1. Kreis 65%, 2. Kreis 0%)
- Mehrkreisschutzventil okay
- fallen bei einer der beiden Kontrollen beide Manometer auf 0, ist das Mehrkreisschutzventil kaputt (nicht mehr fahren!)
- steigt während der Kontrolle das Manometer von 0 langsam an, ist das Mehrkreisschutzventil ebenfalls kaputt (lässt durch)

Kreis 1 kaputt

- Manometer 1. Kreis auf 0
- Manometer 2. Kreis auf 65% (Sicherungsdruck)
- Warnsummer und Kontrolllampe gehen an

Kreis 2 kaputt

- Manometer 2. Kreis auf 0
- Manometer 1. Kreis auf 65% (Sicherungsdruck)
- Warnsummer und Kontrolllampe gehen an

Kreis 3 kaputt

- Manometer 1. Und 2. Kreis auf 65% (Sicherungsdruck)
- LKW bremst ein (Federspeicher hat keine Luft zum Lösen)
- Warnsummer und Kontrolllampe gehen an

Kreis 4 kaputt

- Manometer 1. Und 2. Kreis auf 65% (Sicherungsdruck)
- Nebenverbraucher funktionieren nicht (z.B.: Sitz geht nieder)
- Warnsummer und Kontrolllampe gehen an

Tristopzylinder

- beim Fahrschul-LKW Vorder- und Hinterachse
- 3 Stopfunktionen (Betriebsbremse, Federspeicherbremse, Hilfsbremse)
- Kennzeichen: 2 Zuleitungen
- Lösen durch Fremdbelüften oder mechanisches Spannen der Feder

Automatischer lastabhängiger Bremskraftregler (ALB)

- 2 verschiedene (mechanischer bei Blattfederung, pneumatischer bei Luftfederung)
- regelt den Bremsdruck nach Ladungsgewicht

Kontrolle Bremsbelagstärke

- mind. 4-6 mm Stärke
- am Schauloch des Ankerblechs bei Trommelbremse
- elektrische Verschleißanzeige bei Scheibenbremse

Verlangsamer-Anlagen

- LKW ab 12 t
- Motorstaubremse (Luft)
- Strömungsbremse (Öl)
- Wirbelstrombremse (Strom)

EU-Kontrollgerät

- analog (Tachoscheibe)
- digital (Fahrerkarte, unser Fahrschul-LKW)

Lenkzeiten

- 9 Std. täglich
- 2x pro Woche 10 Std.
- wöchentliche Lenkzeit 56 Std., in einer Doppelwoche 90 Std.
- nach 4 ½ Std. Fahrzeit – 45 Min. Pause
- tägliche Ruhezeit 11 Std., 3x pro Woche auf 9 Std. verkürzbar
- Wochenendruhezeit grundsätzlich 45 Std.

Tachoscheibe

- Vor- und Nachname des Lenkers
- Abfahrtsort
- Ankunftsart (bei Ankunft)
- Datum
- Kennzeichen
- km-Stand bei Abfahrt
- km-Stand bei Ankunft
- gefahrene km
- Ruhezeit auf der Rückseite
- 28 Tachoscheiben + den eingelegten Tag mitführen

Fahrerkarte

- 5 Jahre gültig bei ARBÖ oder ÖAMTC
- nach dem Einschalten der Zündung ist die Fahrerkarte zu stecken
- eventuelle Arbeits- und Ruhezeiten nachtragen
- Abfahrtsland eingeben
- Zeitgruppenschalter der momentanen Tätigkeit einstellen
- Ankunftsland eingeben & Fahrerkarte entnehmen

Abhängen

- links hinten Parkbremse betätigen (roten Knopf ziehen)
- Unterlegkeil unterlegen
- Anhängerstützen hinunter
- Luftleitungen abschließen
- ABS- und Stromleitung abschließen
- Anhängerkupplung öffnen
- 5 m vor fahren und Unterfahrschutz herunterklappen

Anhängen

- 5 m vor dem Anhänger stehenbleiben
- Anhängerkupplung öffnen
- LKW zurücksetzen
- Kontrolle, ob Anhängerkupplung verschlossen ist (Kontrollstift)
- ABS- und Stromleitung anschließen
- Luftleitung anschließen (Duomatik)
- Parkbremse & komplette Anhängerbremse lösen (roten & schwarzen Knopf drücken)
- Unterlegskeil entfernen
- Anhängerstützen hinauf
- Lichterkontrolle
- beim nach vorne Gehen noch kontrollieren

Luftleitungen Anhänger

- rote Leitung -> Vorrat (immer unter Druck)
- gelbe Leitung-> Bremsen (nur beim Bremsen unter Druck)
- rote Leitung abgerissen -> Anhänger bremsst ein
- rote Leitung nicht angeschlossen -> Anhänger bleibt eingebremst
- gelbe Leitung abgerissen -> beim Bremsen Druckverlust, Anhängersteuerventil schließt gelbe Leitung und entlüftet rote Leitung, Anhänger bremsst mit Verzögerung
- gelbe Leitung nicht angeschlossen -> tödlich – keine Anhängerbremse

Längen

- LKW: 12 m lang, 4 m hoch, 2,55 m breit, 2,60 m (Kühl-LKW)
- Hänger: 12 m lang, 4 m hoch, 2,55 m breit, 2,60 m (Kühl-LKW)
- Kraftwagenzug 18,75 m lang
- Sattelkraftfahrzeug 16,50 m lang
- Abstand A (LKW) und Abstand B (Anhänger) ergeben Gesamtlänge
- Abstand B Sattelaufleger max. 12 m
- Sattelvormmaß max. 1,6 m
- letzte Achse LKW zu erster Achse Anhänger mind. 3 m
- Abstand zwischen den Aufbauten LKW und Anhänger mind. 35 cm

Achslasten

- normale Achse: max. 10 t
- Antriebsachse: max. 11,5 t
- mind. 25% vom Gesamtgewicht Achslast auf der Antriebsachse

Gewichte

- 2-Achs-LKW: 18 t
- 3-Achs-LKW: 25 T, bei Luftfederung und Zwillingsreifen 26 t
- 4-Achs-LKW: 32 t
- 1-Achs-Anhänger: 10 t
- 2-Achs-Anhänger: 18 t
- 3-Achs-Anhänger: 24 t
- 4-Achs-Anhänger: 32 t
- Sattel- oder Kraftwagenzug: max. 40 t
- Ausnahme: Vor- und Nachlaufverkehr und Rundholz: 44 t
- unser Fahrschul-LKW: Kraftwagenzug mit max. 40 t (3 Achs-LKW mit 2-Achs-Anhänger)

Ausrüstungsgegenstände und Dokumente

- Führerschein
- Reisepass
- Fahrerkarte
- Zulassungsscheine
- CMR-Frachtbrief
- Wiegezettel
- Routenbewilligung (falls Sondertransport)
- Lärmzertifikat
- §57a-Gutachten („Pickerl“)
- Tachoüberprüfungsprotokoll
- Bestätigung über nachgeschnittene Reifen (regrooveable)
- Konzessionsurkunde
- EU-Lizenz (bei grenzüberschreitendem Verkehr)
- COP-Dokument (Euro Schadstoffklasse)
- Warnweste
- Verbandskasten
- Pannendreieck
- GO-Box

Weg der Kraft

- Motor (Kurbelwelle)
- Kupplung
- Getriebe
- Kardanwelle
- Differenzial (Ausgleich beim Kurvenfahren)
- Halbachsen
- Räder