

ADAC

ADAC TruckService
GmbH & Co. KG

Pannensratgeber Ihr Notfallratgeber für den Ernstfall.



ADAC

Pannen vermeiden, bevor sie passieren.

ADAC TruckService- Pannenprävention.

Die Pannenhilfe der Zukunft – heute schon Realität!
Durch die ständige Überwachung der Telematikdaten kann auf Trailer-Probleme schnell reagiert und eine Panne vermieden werden.

Jetzt QR-Code scannen und alle Vorteile der Pannenprävention in Bild und Ton erleben.



Weitere Informationen:

 (0 73 33) 80 81 23

 www.adac-truckservice.de

 pannenpraevention.info@adac-truckservice.de



Inhalt

Reifen	4
Elektrik und Elektronik	6
Motor	8
Bremsen und Fahrwerk	10
Lkw-Brände	12
Aufbauten und Hydraulik	14
Nie wieder Panne – eine Frage der Einstellung	16
Gut zu wissen	19
Notrufnummern	20

Impressum

Herausgeber: ADAC TruckService GmbH & Co. KG, Carl-Benz-Straße 14, 89150 Laichingen,
Telefon: 07333 8080, E-Mail: info@adac-truckservice.de.
Verantwortlich (V.i.S.d.P.): Stefanie Mayer, Telefon: 07333/808112, E-Mail: s.mayer@adac-truckservice.de
Redaktion und Grafik: wuermser.communications, Brunnbachweg 3, 85774 Unterföhring,
Tel.: +49 (0)89/95 82 26-11
Druck: CEWE Stiftung/Viaprinto, Martin-Luther-King-Weg 30a, 48155 Münster
Fotos: ADAC TruckService/Uwe Rattthay
Registergericht: AG Ulm; HR-Nr.: 2744
www.adac-truckservice.de | www.twitter.com/adac_ts | www.facebook.com/ADAC.TruckService
Copyright © 2016 ADAC TruckService GmbH & Co. KG - Alle Rechte vorbehalten.

> Reifen

Ein Knall, der gravierende Folgen haben kann.

Rund ein Drittel aller Pannenfälle, die bei der ADAC TruckService-Hotline eingehen, sind auf Reifenschäden zurückzuführen. Im Rekordsommer 2015 verdoppelten sich die Reifeneinsätze auf 300 an Spitzentagen. Wie Sie Reifenpannen wirkungsvoll vorbeugen.



Aus der Praxis

Ein 40-Tonner-Sattelzug beladen mit Papierrollen war auf der A45 Richtung Langen-Bergheim unterwegs. Der Fahrer hatte sich unbemerkt einen Fremdkörper im rechten Vorderreifen eingefahren, der daraufhin schleichend Luft verlor. Auf gerader Strecke platzte der Reifen. Der Fahrer verlor die Kontrolle, das Fahrzeug durchbrach die Leitplanke und stürzte die Böschung hinab. Lkw

und Ladung mussten mit dem Autokran geborgen und als Totschaden verbucht werden. Der Fahrer war leicht verletzt.

Ein noch dramatischerer Fall ereignete sich am Langenselbolder Dreieck, als ein mit Gummiteilen für die Autoindustrie beladener Lkw wegen eines überhitzten Hinterreifens Feuer fing und der gesamte Auflieger ausbrannte. Die Asphaltdecke der Autobahn war infolge der Hitzeentwicklung

und durch die verbrannte Gummimasse so beschädigt, dass sie abgefräst und erneuert werden musste. Nur wenige Kilometer weiter geriet ein Sattelzug mit Kippauflieger aufgrund eines Reifenplatzens von der Fahrbahn, stürzte die Böschung hinunter und 1.000 Liter Diesel flossen in ein Wasserschutzgebiet. In beiden Fällen kam der Fahrer mit dem Schrecken davon. Ursache waren in allen Fällen Fremdkörper im Reifen.

➤ Häufige Ursachen

Fremdkörper

In den seltensten Fällen platzt ein Reifen ohne Vorwarnung. Meist führen Fremdkörper zu schleichendem Luftverlust. Bei Zwillingsbereifung muss in solchen Fällen der noch intakte Reifen die Last beider Reifen tragen. Er überhitzt und platzt. Dabei kann es mehrere Tage dauern, bis der Schaden eintritt.

Falscher Luftdruck

Lange Fahrzeiten und hohe Lasten können Lkw-Reifen in der Regel nichts anhaben, doch bei zu niedrigem Reifendruck in Kombination mit extremer Hitze oder Kälte häufen sich Schäden. Der Reifen wölbt sich nach außen und bildet einen Balg, der bei einer zwillingsbereiften Hinterachse am innen liegenden Reifen nicht immer sofort auffällt. Je niedriger der Luftdruck, desto stärker wälzt ein Reifen. Der Rollwiderstand, und damit die Abnutzung erhöhen sich.

Überhitzung: Im Sommer kann der Asphalt 40 bis 60 Grad Celsius heiß werden. Die Reifen werden weicher, ihre Auflagefläche vergrößert sich, sie verschleifen schneller, überhitzen und können sogar Feuer fangen.

Radlagerschaden: Ursache von Reifenbränden ist nicht selten ein Radlagerschaden infolge extremer Belastung beim Rangieren über Hindernisse.

Defekte Bremse: Blockiert eine Bremse am Auflieger, bemerkt der Fahrer das selten sofort und schleift das blockierende Rad mit. Abhängig von Ladung, Profiltiefe und Achszahl ist der Reifen in kürzester Zeit (circa 50 Meter bis 2 Kilometer) durchgeschliffen und verliert Luft (Bremsplatten), begleitet von lautem Quietschen und Rauchentwicklung.

➤ Richtig reagieren

Ein Reifenplatzer verursacht einen lauten, explosionsartigen Knall, peitschenartig herumschleudernde Teile und reichlich Rauchentwicklung.

Grundsätzlich gilt: Ruhe bewahren und niemals vollbremsen, sondern den Lkw mit leichten Zwischenbremsungen ausrollen lassen. Immer die Polizei informieren. Sie verfügt über ein Feuerwehr-Alarmierungssystem und informiert die Autobahnmeisterei.

Im Gegensatz zum Hinterreifen, kündigt sich ein Defekt am Vorderreifen an: Verliert ein Vorderreifen Luft, lässt sich das Fahrzeug zunehmend schwerer lenken.

Zieht der Lkw dabei nach rechts, ist der rechte Reifen defekt und umgekehrt. Sofort Tempo reduzieren und Reifendruck prüfen. Während der Fahrer bei geplatzten Hinterreifen meist gefahrlos anhalten kann, führt ein Platzer an der Vorderachse zu einem abruptem Richtungswechsel. Möglichst schnell und dosiert, aber nicht vollbremsen. Nach einer Reifenpanne sollten alle Reifen am Fahrzeug auf Beschädigungen und Luftdruck gecheckt werden.

Sicherheits-Tipp: Wechseln Sie niemals einen Reifen auf der Fahrbahn zugewandten Seite ohne Absicherung. Dabei kommt es immer wieder zu Unfällen mit Todesfolge.



Achtung Reifenbrand:

Fängt ein Reifen Feuer, liegt die Reaktion im Ermessen des Fahrers. Der ADAC TruckService rät, beherzt auf dem Standstreifen weiter zu fahren, bis sich der brennende Pneu von der Felge gelöst hat (Schritttempo bei brennendem Vorderreifen). Anschließend das Fahrzeug abstellen, Sattelzugmaschine abkoppeln und circa 20 Meter entfernt abstellen. Hält der Fahrer sofort an, greift mit hoher Wahrscheinlichkeit das Feuer auf den Auflieger über und der Lkw brennt aus.

➤ Prävention: wirksam vorbeugen

- Regelmäßige Abfahrts- und Luftdruckkontrolle, Reifen und Reserverad auf Beschädigungen prüfen. Funktionsfähigkeit der Reserveradhalterungen sicherstellen.
- Wartungsintervalle einhalten.
- Verändert sich das Lenkverhalten während der Fahrt, sofort anhalten, Vorderreifen prüfen oder eine Werkstatt anfahren.

- Spätestens alle vier Wochen (im Sommer alle zwei) den Fülldruck am kalten Reifen und Reserverad prüfen.
- Nach dem Radwechsel (50 bis 100 Kilometer) Radmuttern nachziehen, da andernfalls Felgen und Radnaben beschädigt werden.
- Einbau eines Reifendruckkontrollsystems (RKDS): Macht ein Reifen schlapp, warnt das System. Neufahrzeuge sind

meist mit einem RKDS ausgerüstet. Bei Altfahrzeugen lohnt die Nachrüstung: Die Kosten von circa 1.000 € amortisieren sich nach 1 bis 1,5 Jahren durch einen geringeren Dieserverbrauch.

- Nutzer des TruckService-Pannpräventionssystems sind auf der sicheren Seite. Das System analysiert die Daten aus den Telematiksystemen in Echtzeit und alarmiert, bevor Pannen passieren.

➤ Reparatur und Kosten

- Reparaturkosten: bis zu 1.000 € (Reparatur und Reifen)
- Reparaturdauer: 1,5 bis 2,5 Stunden
- Folgeschäden: Ein Reifenschaden kommt niemals allein, sondern verursacht in der Regel Folgeschäden. Die

peitschenartig hin- und herschleudern den Reifenteil beschädigen meist die Elektrik und/oder den Luftfederbalg, was sich schnell zu einem Folgeschaden von circa 800 bis 1.000 € aufsummieren kann.

Alle drei Monate neu: TRUCKtuell

- Tipps, Ratgeber, News: Abonnieren Sie den kostenlosen Newsletter des ADAC TruckService.



➤ Elektrik und Elektronik

Prävention gewinnt.

Schäden an Elektrik und Elektronik sind mit 32 Prozent neben Reifenschäden die häufigste Pannursache bei Lkw. Die Auslöser sind vielfältig, aber viele Elektronikpannen lassen sich durch präventive Maßnahmen vermeiden.



Aus der Praxis

Das hätte schlimm ausgehen können: Im bayerischen Wemding fiel an einem Lkw das Licht aus, als der Fahrer von einem

Speditionsgelände auf die Straße einbog. Auch der Motor ließ sich nicht mehr starten. Als der Fahrer aussteigen wollte, um sein Pannenfahrzeug abzusichern, fuhr ein Pkw ins Fahrzeugheck.

Die 52-jährige Fahrerin und ihre 70-jährige Beifahrerin hatten großes Glück, dass sie den Unfall mit nur leichten Verletzungen überstanden. Der Sachschaden betrug 5.000 Euro.

➤ Häufige Ursachen

Defekte Lichtmaschine

Ein helles, pfeifendes Geräusch und die Warnlampe kündigen den Defekt der Lichtmaschine an. Der Lkw fährt zwar noch, aber nur solange der Batteriestrom reicht. Dann geht plötzlich nichts mehr. Das Fahrzeug steht und ist manövrierunfähig.

Kurzschluss in der Beleuchtung

Durch gesplitterte Gläser oder poröse Dichtungen dringt Feuchtigkeit in den Scheinwerfer ein und führt zum Kurzschluss. Dank LED-Leuchten ist ein solcher Defekt bei modernen Lkw seltener geworden.

Batterie versagt

Hält eine Erstausrüsterbatterie sieben Jahre und länger, haben billigere Austauschbatterien erfahrungsgemäß eine kürzere Lebensdauer. Batterieausfälle häufen sich in der ersten kalten Nacht des Jahres und den ersten heißen Tagen.

Korrosion

Vor allem im Winter kann ausgelöst durch Nässe und Salz Korrosion ein Grund für Startprobleme sein. Plötzlich fließt kein

Strom mehr. Betroffen sind alle Übergangsverbindungen, aber auch Kabel, an denen Scheuerstellen auftreten. Pannenanfällig sind auch Anhängersteckdosen, die beim Koppeln stark beansprucht und nicht selten beschädigt werden. Zudem sind sie ständig der Nässe ausgesetzt und korrosionsanfällig.

Defekter Anlasser

Unerfreulich, aber kaum vermeidbar: Nach einer bestimmten Zahl von Zündvorgängen versagt der Anlasser. Infolge der zahlreichen Starts und Stopps betrifft dies vor allem den Verteilerverkehr.

Kabelbrand

Im Vergleich zu anderen Defekten selten, aber in der Folge verheerend. Kabelbrände treten auf, wenn zwei stromführende Kabel sich berühren und es zu einem Kurzschluss kommt. Überlastung kann ein Brandauslöser sein, etwa durch den Anschluss zusätzlicher Geräte an die Fahrzeugelektronik. Der verstärkte Einsatz von Sensoren und anderen Elektronikbauteilen im Lkw bringt auch die Möglichkeit von zusätzlichen Defekten, die vom Fahrer und Betreiber kaum zu beeinflussen sind.

➤ Richtig reagieren

Lässt sich der Lkw aufgrund eines Schadens an Elektrik oder Elektronik nicht starten, hilft meist nur der Pannendienst. Kommt es während der Fahrt zu Problemen, sollte der nächste Parkplatz angefahren oder der Lkw zumindest kontrolliert, auf den Pannestreifen gelenkt und dort gesichert werden (Warndreieck).

Bei Brand: Bei Qualm oder Brandgeruch anhalten und Warnblinker einschalten. Nach dem Löschen die Batterie abklemmen. Verhalten bei Brand, siehe Seite 5 und 11.

Lichtmaschinendefekt: Bei einem Defekt der Lichtmaschine empfiehlt es sich, den nächsten Parkplatz anzufahren, um dort die Reparatur in Ruhe durchführen zu lassen. Wer versucht, mit dem restlichen Batteriestrom die nächste Werkstatt zu erreichen, riskiert, plötzlich liegenzubleiben.

Fehlercodes ablesen: Bei Schäden an Elektrik und Elektronik die Symptome genau beschreiben und Fehlercodes übermitteln. Das spart die Zeit und sorgt oft dafür, dass der Pannenhelfer die benötigten

Ersatzteile an Bord haben. Erkennbare Schäden an der Beleuchtung sofort beheben, sonst ist die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.



Sicherheitstipp: Reparieren Sie niemals auf dem Pannestreifen ohne Absicherung, sofern Sie auf der Fahrbahn agieren müssen. Es besteht Lebensgefahr. Immer vorher die Polizei informieren.

➤ Prävention: wirksam vorbeugen

- Bei geplanten Werkstattaufenthalten sollte ab einem bestimmten Fahrzeugalter die Batterie getestet und die Restlebensdauer bestimmt werden.
- Bei Werkstattaufenthalten und bei Checks auf Scheuerstellen an der Verkabelung achten.
- Defekte Anhängersteckdosen umgehend tauschen. Manche Transportunternehmen geben ihren Fahrern gleich

passende Ersatzsteckdosen samt Kabel mit auf Tour. Beim Abkoppeln der gezogenen Einheit daran denken, auch die Steckverbindung zu lösen. Abgerissene Stecker sind eine ebenso vermeidbare wie häufige Pannursache.

- Korrosionsanfällige Teile der Elektrik – vor allem die Batterieübergabepunkte regelmäßig überprüfen und reinigen.
- Leuchten mit hoher Qualität haben eine

höhere Lebensdauer als Billigprodukte.

- Gründliche Reinigung in den Wintermonaten, um Korrosion vorzubeugen.
- Der Anschluss zusätzlicher Geräte (Kaffeemaschinen, Kühlschränke) sollte in einer Fachwerkstatt durchgeführt werden, aber nicht vom Fahrer selbst. Bei unsachgemäßer Montage droht ein Kurzschluss oder im Extremfall eine Überlastung des Kabelbaums.

➤ Reparatur und Kosten

- Eine neue Lichtmaschine schlägt mit 700 bis 1.000 € zu Buche, plus zwei bis drei Stunden Reparatur. Ein neuer Anlasser kostet 600 bis 1.500 €.

- Bei vielen anderen Schäden an Elektrik oder Elektronik ist die Fehlersuche der größere Aufwand. Professionelle Pannendienste verfügen über Diagnose-

geräte, mit denen sich 99 Prozent aller Fehler lokalisieren lassen. Im Schnitt ist ein Lkw nach 2,5 Stunden wieder fahrtüchtig.

> Motor

Sehr teuer und gar nicht so selten.

Schäden am Motor sind laut einer Statistik des ADAC TruckService bei Lkw Pannensursache Nummer drei. Die moderne Motorengeneration verzeiht Nachlässigkeiten bei der Wartung nicht.



Aus der Praxis

Riesenaufregung im Tunnel Wambel der B236 in Dortmund: Die Brandmeldeanlage löste aus und die Feuerwehr rückte mit zahlreichen Einsatzkräften an. Ursache für die Rauchentwicklung war ein geplatzter Turbolader – der

betroffene Lkw war im Tunnel liegengeblieben. Ein Fahrzeugbrand blieb den Brandbekämpfern zwar erspart, aber auch ohne Löscheinsatz hatte die Feuerwehr einiges zu tun.

Durch den Motorschaden lief literweise Motoröl aus dem

Fahrzeug aus und verteilte sich auf der Fahrbahn sowie in die Regenwasserkanalisation. Das Öl wurde von den Einsatzkräften aufgefangen und die Straße mit Bindemittel abgestreut. Ein Spezialfahrzeug musste die Straße reinigen, während sich der Verkehr kilometerweit zurückstaute.

➤ Häufige Ursachen

Laut einer Statistik des ADAC TruckService gehen rund 26 Prozent aller Lkw-Pannen auf Schäden am Motor und an Dieselleitungen zurück. Damit sind Motorschäden die Pannursache Nummer drei nach Elektrik und Reifen.

Zu wenig oder falsches Motorenöl

Beim Ölstand gibt es heute keine üppigen Toleranzen mehr: Wer das rote Warnlämpchen leuchten lässt, riskiert einen kapitalen Motorschaden. Auch Billigöle, die den Herstellerspezifikationen nicht entsprechen, haben im Motor nichts verloren. Wer beim Motoröl schlampft, riskiert nicht nur einen Motorschaden, sondern senkt im Fall der Fälle auch die Chancen auf eine Kulanzregelung.

Abgasrückführung

Die Systeme zur Abgasrückführung sind nicht pannenunfallig, vorausgesetzt, der Fahrer vergisst nicht, Ad Blue nachzufüllen. Die Abgasrückführung betreffenden Fehlermeldungen der On-Board-Diagnose sollte man nicht ignorieren, auch wenn die Fahreigenschaften nicht beeinträchtigt sind. Fehlermeldungen unbedingt löschen lassen, damit das Fahrzeug nicht in den Notlauf wechselt.

Defekte Keilriemen

Nach wie vor ein häufiger Pannengrund – und ein unnötiger dazu.

Zugesetzte Filter

Wie das Motorenöl gehören auch die Filter regelmäßig gewechselt. Dies ist Bestandteil jedes Wartungsplanes – trotzdem sind verdreckte oder verschlissene Öl- und Kraftstofffilter nach wie vor eine nicht seltene Pannursache.

Zweifelhafte Kraftstoffqualität

Von Sparmaßnahmen durch das Tanken von Diesel zweifelhafter Herkunft ist dringend abzuraten. Die Kraftstofffilter können verstopfen und die Lebensdauer des Motors verkürzt sich. Im Winter droht ein weiteres Problem: Kommt ein in im warmen Südeuropa betankter Lkw in kalte Gebiete, kann der Diesel ausflocken. Das früher angewendete Gegenmittel, ein paar Liter Benzin in den Tank zu füllen, ist heute keinesfalls mehr zu empfehlen. Ein Ausfall der Hochdruckpumpen als Folge ist wahrscheinlich.

Defekte Turbolader

Schäden am Turbolader können durch Fremdkörper, unzureichende Schmierung oder das Nichteinhalten von Wartungsintervallen auftreten. Sie kündigen sich meist durch Leistungsverlust oder Qualm an. Ein pfeifendes Geräusch ist kein sicherer Indikator. Es kann auch auf ein Leck im Ladeluftkühler oder einen Defekt der Lichtmaschine hinweisen. Erkennt der Fahrer die Warnzeichen nicht, droht ein Platzer des Turboladers – mit Ölaustritt und Folgeschäden für andere Fahrzeugteile.

➤ Richtig reagieren

Grundsätzlich gilt: Aufmerksame Fahrer wenden so manchen Motorschaden ab. Steigt beispielsweise der Ölverbrauch oder verliert das Fahrzeug an Leistung, sollte eine Werkstatt aufgesucht werden. Bei Hinweisen auf einen Defekt des Turboladers (Qualm, Leistungsverlust) sollte die Fahrt keinesfalls fortgesetzt werden, son-

dern das Fahrzeug kontrolliert zum Stehen gebracht, gesichert und ein Pannendienst informiert werden. So lässt sich ein Platzer vermeiden. Ist Öl oder Kraftstoff ausgetreten, unbedingt die Polizei alarmieren. Sie verfügt über ein Feuerwehr-Alarmierungssystem, informiert die Autobahnmeisterei und sichert den Pannenort ab.



Tipp: Für die fachgerechte Reinigung und Entsorgung von ausgetretenem Öl den bundesweiten **Ölschaden-Notruf 0800 88 44 2 44** alarmieren.

➤ Prävention: wirksam vorbeugen

■ Das richtige Fahrzeug für den richtigen

Einsatz: Ein Fernverkehrs-Lkw gehört auf die Autobahn und nicht auf die Baustelle. Lkw mit Turbolader sollten nicht nur im Kurzstreckenverkehr fahren. Wird ein Lkw zweckentfremdet, kann das fatale Auswirkungen auf den Motor haben. Lässt sich ein artfremder Einsatz nicht vermeiden, sind zumindest die War-

tungsintervalle anzupassen.

■ **Wartungsintervalle einhalten:** Die neuen Abgasnormen verlangen den Nutzfahrzeugmotoren einiges ab. Hochleistungsmotoröle fangen dies auf, verlieren aber mit zunehmender Laufleistung an Wirkung – auch weil die Additive „verbraucht“ werden. Wer am Öl spart und die Intervalle in die Länge zieht, setzt

den Motor einem hohen Risiko aus. Den Ölfilter immer mittauschen.

■ **Keine wilde Mischung verschiedener Ölqualitäten:** Immer die vorgeschriebene Qualität verwenden.

■ **Auf Warnzeichen achten:** Steigt der Ölverbrauch, lässt die Leistung nach oder bei Geräuschen, immer die Werkstatt anfahren.

➤ Reparatur und Kosten

■ Ein kapitaler Motorschaden ist nicht vor Ort zu reparieren und das Fahrzeug muss abgeschleppt werden. Die Reparatur kostet 10.000 bis 30.000 €. Bei

dem Defekt eines Turboladers liegen die Materialkosten bei mindestens 1.000 €. Das Wechseln eines Filters kostet 100 bis 150 € an Material, dazu

kommen die Kosten für Arbeitszeit und Anfahrt.

■ Lecks in Dieselleitungen können mit Adaptern vor Ort repariert werden.

➤ Bremsen und Fahrwerk

Sicher bremsen und lenken.

Schäden an Bremsen und Fahrwerk gehören zwar nicht zu den Top-3-Lkw-Pannen, sind aber brandgefährlich. Sie lassen sich meist durch gewissenhafte Wartung und aufmerksame Fahrer verhindern.



Aus der Praxis

Die Polizeibeamten staunten nicht schlecht, als ein Sattelzug auf der A23 bei Tornesch Schlangenlinien fuhr. Die Streifenwagenbesatzung stoppte den Lkw und überprüfte die Verkehrstauglichkeit des 27-jährigen Fahrers. Doch der Mann erwies sich als stocknüchtern. In weniger gutem Zustand war allerdings sein mit 25 Tonnen Papier beladener Auflieger, der

einen technischen Defekt im Bereich der mittleren Achse aufwies. Die Ermittlungen der Polizei ergaben: Der Fahrer hatte beim Beladen des Aufliegers eine blockierte Bremse an der mittleren Achse festgestellt. Das Problem wollte er auf ungewöhnliche Weise beheben. Er band die Achse mit Spanngurten hoch und setzte seine Fahrt in Richtung Hamburg mit dem Ziel Polen fort. Die beiden verbliebenen Achsen des Aufliegers mussten das gesamte

Gewicht tragen und die entsprechende Bremskraft aufbringen. Konsequenterweise untersagten die Beamten die Weiterfahrt bis der Schaden – diesmal fachgerecht – behoben war. So dramatisch geht es bei Schäden an Fahrwerk und Bremse nicht immer zu. Aber dennoch ist es für die Pannenhelfer des ADAC TruckService Tagesgeschäft, den Fahrern von Lkw beizustehen, die mit solchen Defekten liegen geblieben sind.

➤ Häufige Ursachen

Bremsen werden zu lange gefahren

Abnutzung verursacht Risse in der Scheibenbremse. Im Extremfall kann die Bremse sogar auseinanderfallen oder die Bremsbeläge schieben sich übereinander und verkeilen in der Bremsanlage. Die Folge: das Rad blockiert. Dieser Schaden tritt häufig am Auflieger auf, wo er länger unbemerkt bleibt, wodurch wiederum Folgeschäden an Bereifung oder Achse auftreten können.

Undichte/abgerissene Bremschläuche

Auch hier ist in der Regel der Auflieger betroffen, da die Schäden am ehesten beim An- und Abkoppeln passieren. Im Bereich der Feststellbremse kann es passieren, dass der Federspeicherzylinder über ein defektes Ventil Luft verliert.

Radlagerschäden durch extreme Fahrmanöver

Wer den Auflieger auf engstem Raum drehen will, der setzt die Radlager einer extremen Belastung aus und zerstört sie unter Umständen. Auch das Überfahren von Bordsteinen kann Defekte an Radlagern verursachen.

Wasser im Bremssystem

Feuchtigkeit im Druckluft-Bremssystem ist gefährlich, denn das Wasser kann im Winter einfrieren oder die Funktion der Bremse durch Korrosion stören. Die Fahrer können dies an den Entwässerungsventilen des Vorratsbehälters kontrollieren. Bei Fahrzeugen mit Lufttrocknern deutet Wasser im Vorratsbehälter darauf hin, dass die Kartusche entweder defekt oder verbraucht ist.

Defekter Luftbalg

Oft ein Folgeschaden von Reifendefekten.

Verschlissener Achsstumpf

Dieser besonders teure Schaden hat oft eine triviale Ursache. Beim Reifenwechsel müssen die Radmutter nach maximal 100 Kilometern nachgezogen werden. Wird das vergessen, kommt es zum Abrieb und im Endeffekt zu einem verschlissenen Achstrumpf.

➤ Richtig reagieren

Mit Schäden an der Bremse oder an der Achse ist nicht zu spaßen. Bei Auffälligkeiten auf keinen Fall die Fahrt fortsetzen, da das Unfallrisiko enorm hoch ist. Im geschilderten Praxisfall hätte der Auf-

lieger umkippen oder bei einem Bremsmanöver völlig außer Kontrolle geraten können. Erhärtet sich der Verdacht, sollte auf jeden Fall der ADAC TruckService gerufen werden.

Wichtig! Den Mitarbeitern in der Disposition des ADAC TruckService das Problem genau schildern, damit die Pannenhelfer bestmöglich vorbereitet zum Fahrzeug kommen können.

➤ Prävention: wirksam vorbeugen

- **Wer gut schmiert:** Eigentlich steht das Abschmieren beweglicher Fahrzeugteile im Wartungsplan. Die Praxis zeigt aber, dass es mitunter vergessen wird. Dies beschleunigt Schäden an Achsen, Lagern und anderen beweglichen Teilen.
- **Auf den Fahrstil achten:** Wendemanöver im engsten Radius sind ebenso Gift für die Radlager wie das sportliche Überfahren von Bordsteinen.
- **Sorgfältige Abfahrtskontrolle:** Die Bremsprobe gehört beim Anfahren dazu.

Gelegentlich mit einer Taschenlampe in die Bremsbeläge leuchten, um Risse insbesondere in den Scheibenbremsen festzustellen. Sind Risse bis zu zwei Drittel des Durchmessers der Brems-scheibe lang oder gehen gar zur Lüftung durch, umgehend eine Werkstatt aufsuchen. Die Dicke der Brems-scheibe liegt neu bei fast 40 mm, und darf 35 mm nicht unterschreiten. Prüfen, ob Wasser im Vorratsbehälter ist. **Achtung!** Bei defekten Bremsen droht

ein Bußgeldbescheid nebst Eintrag ins Verkehrsregister.

- **Auf Temperaturunterschiede achten:** Nach einer Fahrt an den Felgen fühlen (Handschuhe benutzen), ob Temperaturunterschiede an den einzelnen Rädern vorhanden sind. Das deutet auf unterschiedliche Bremsleistung hin und sollte von der Werkstatt abgeklärt werden.
- **Radmutter nachziehen:** Rund 50 bis 100 Fahrkilometer nach einem Reifenwechsel die Radmutter nachziehen lassen.

➤ Reparatur und Kosten

- Eine neue Aufliegerachse kostet zwischen 3.000 und 4.000 €. Für den Einbau kommen sechs bis acht Stunden dazu, plus Abschleppkosten.
- Luftfederbälge kosten zwischen 200 und 1.400 €. Sie sind heute gut verfügbar, dennoch kann die Reparatur bis zu vier Stunden dauern.
- Für den Austausch einer Scheibenbremse werden 300 bis 1.500 € inklusive rund drei Stunden Arbeitszeit fällig.
- Eine Kartusche für den Lufttrockner kostet zwischen 20 und 40 €.
- Der Austausch eines Radlagers schlägt mit 100 bis 200 € für Material und zwei Stunden Arbeitszeit zu Buche.



Nie wieder Panne

- Das ADAC TruckService-Pannenpräventions-System analysiert Telematikdaten und alarmiert den Nutzer, bevor Pannen passieren.
- Nutzer sparen bis zu 500 € pro Trailer und Jahr.
- Mehr unter 07333 808123

> Lkw-Brände

Cool bleiben, wenn es heiß wird.

Bricht ein Feuer im Auflieger oder im Zugfahrzeug aus, hilft vor allem ein kühler Kopf, um größeren Schaden für Fahrer, Fahrzeug, Ladung und andere Verkehrsteilnehmer abzuwenden.



Aus der Praxis

Diesen Tag werden Tausende von Autofahrern und der 56 Jahre alte Fahrer eines mit Sojaschrott beladenen Sattelzugs nicht so schnell vergessen. Um 5.30 Uhr platzte auf der A7 im Elbtunnel an der Zugmaschine ein Reifen, und plötzlich stand auch der Motorraum in Flammen. Glück im Unglück: Der Elbtunnel wird permanent von Rettungskräften überwacht, und die Feuerwehr war schnell vor Ort. Den Qualm blies die Entlüftung nahezu vollständig nach draußen, so

dass niemand verletzt wurde und andere Fahrzeuge am brennenden Lkw vorbei aus dem Tunnel fahren konnten. Die Zugmaschine brannte komplett aus, am Auflieger entstand erheblicher Sachschaden. Der Elbtunnel musste phasenweise voll gesperrt werden. Die Staus rund um das Nadelöhr erreichten im Berufsverkehr eine Länge von insgesamt 50 km.

Immer wieder sorgen brennende Lkw für Schlagzeilen und dramatische Bilder quer durch die Republik. Ein brennender Tiefkühlaster

verursachte Ende Februar 2016 auf der A3 bei Würzburg eine Vollsperrung. Nur wenig später brannte auf einem Parkplatz im Landkreis Rosenheim ein Truck lichterloh und auch auf der Bundesstraße 76 bei Eckernförde ging nach einem Lkw-Brand nichts mehr. So ging es weiter im Februar: LKW-Brand auf der A8 zwischen Adelsried und Zusmarshausen, der A46 bei Haan, A8 bei Adelsried, A4 bei Dresden, A3 bei Limburg, A9 bei Niemeck, A4 bei Erfurt. A3 bei Bonn/Siegburg – die Reihe ließe sich noch um einiges verlängern.



➤ Häufige Ursachen

Lkw-Brände haben vielfältige Ursachen. Sie reichen von technischen Defekten bis zu Fahrlässigkeit.

Reifenbrände

Ein wesentlicher Grund ist das Fahren mit zu niedrigem Luftdruck. Der Rollwiderstand, und damit die Abnutzung erhöhen sich. Insbesondere bei hohen Asphalttemperaturen im Sommer werden die Reifen weich, ihre Auflagefläche vergrößert sich, sie verschleifen schneller, überhitzen und können im schlimmsten Fall Feuer fangen. Die Ursache von Reifenbränden ist oft auch ein Radlagerschaden oder eine festsitzende Bremse am Auflieger.

Brände im Motorraum

Vereinfacht gesagt, entsteht ein Brand im Motorraum dadurch, dass brennbare Flüssigkeiten wie Motoröl austreten und sich an heißen Metallteilen entzünden. Undichte Leitungen oder Ventile sind mögliche Schwachstellen. Auch bei dem Platzer eines Turboladers tritt meist Öl aus.

Kabelbrände/Elektronik

Kabelbrände entstehen, wenn zwei stromführende Kabel sich berühren und es zu einem Kurzschluss kommt. Nicht selten überlastet das Bordnetz durch den Anschluss zusätzlicher Geräte.

Fahrlässigkeit

Der Klassiker ist die aus dem Fenster des Fahrerhauses geschnippte Zigarettenkippe, die durch den Fahrtwind wieder im Cockpit landet. Auch die Verwendung von Gaskochern im Fahrerhaus gehört zu den vermeidbaren Fehlern. Elektronikbrände entstehen oft durch unsachgemäße Installationen von Kaffeemaschinen oder Wasserkochern.

Ladungsbrand

Dies ist in der Regel ein Fall für Gefahrgutprofis. Besonders gefährlich können Güter der Klasse 4.2 – (Selbstentzündliche Stoffe) werden. Es handelt sich dabei um flüssige oder feste Stoffe, Mischungen und Lösungen, die sich schon in kleinen Mengen beim Kontakt mit Luft innerhalb von Minuten entzünden. Dazu kommen Stoffe und Gegenstände, Mischungen und Lösungen, die bei Kontakt mit Luft selbsterhitzungsfähig sind. Sie können sich nur in größeren Mengen (mehrere Kilogramm) und nach längeren Zeiträumen (Stunden oder Tagen) entzünden. Beispiele sind Weißer Phosphor, Kohle (pflanzlichen Ursprungs), Fischmehl oder Firnisse. Zahlreiche Chemikalien entzünden sich auch bei Kontakt mit Wasser. Davon abgesehen ist die Ladung selten die eigentliche Brandursache, sondern führt eher zur Ausbreitung eines durch andere Faktoren verursachten Brandes.

➤ Richtig reagieren

Brandstelle absichern: Bemerkt der Fahrer einen Brand, dann gilt: Anhalten des Fahrzeugs am Straßenrand, Selbstrettung, gegebenenfalls Bergung von Verletzten, Alarmieren der Feuerwehr, Absichern der Unfallstelle mit einem Warndreieck. Bei einem Brand im Motorraum dauert es rund fünf Minuten, bis sich die Flammen ins Fahrerhaus ausbreiten. Ein sichereres Anhalten am Straßenrand oder auf dem Pannestreifen ist daher meist möglich. Generell gilt: So früh wie möglich die Feuerwehr alarmieren. Die Leitzentrale

fragt mithilfe eines strukturierten Fragenkatalogs alle Informationen ab, die für die Brandbekämpfung nötig sind: Wichtig ist eine genaue Beschreibung der Fahrzeugposition (Fahrtrichtung auf Autobahnen) und der Ladung, vor allem wenn es sich um Gefahrgut handelt (Unfallblätter griffbereit halten). Die Feuerwehr benötigt diese Information auch um das optimale Löschmittel einzusetzen.

Löschversuche: Gespräche mit Brandschutzexperten zeigen, dass je nach Fall unterschiedliche Vorgehensweisen ratsam

sind (Verhalten bei Reifenbränden, siehe Seite 5). Die meisten Fehler werden bei eigenen Lösversuchen gemacht. Richtig ist: In kurzen Stößen das Feuer von unten nach oben zu bekämpfen – also nicht unkontrolliert den gesamten Inhalt des Feuerlöschers in einem Stoß in die Flammen zu entleeren. Besonders wichtig: Mit der Windrichtung löschen, um sich nicht giftigen Rauchgasen auszusetzen. Den Umgang mit Feuerlöschgeräten kann und sollte man als Berufskraftfahrer regelmäßig trainieren.

➤ Prävention: wirksam vorbeugen

- Sensoren registrieren heute fast alles, was im Lkw oder Trailer geschieht. Der ADAC TruckService verfügt über eine digitale Ferndiagnose, die Daten aus allen Telematiksystemen analysieren und damit auch Brände verhindern kann.
- Für die Fahrer gilt: Vorsicht mit offenem Feuer und Zigaretten und auch kleine Installationen sind Sache der Werkstatt.
- Eine Abfahrtskontrolle vermindert die Brandrisiken: Stimmt der Reifendruck? Gibt es Anzeichen für festsitzende Bremsen? Fallen Scheuerstellen an Kabeln auf? Ist eine Felge heißer als nor-

mal, kann das auf ein Problem mit dem Radlager oder der Bremse hindeuten, das sich zu einem Lkw-Brand auswachsen kann. Brände im Motorraum oder das Platzen eines Turboladers kündigen sich vorher durch Geräusche oder das Fahrverhalten an. Aufmerksam sein, einen Parkplatz oder den Seitenstreifen ansteuern und den Pannendienst alarmieren.

- Für Unternehmer gilt: Wartungsintervalle einhalten, Reifen rechtzeitig wechseln und immer auf den Luftdruck achten. Die Fahrer sollten in diesen

Punkten sensibilisiert werden.

- Das Verhalten im Brandfall lässt sich trainieren. Wer als Arbeitgeber solche Trainings bezahlt, schützt das Leben seiner Fahrer und anderer Verkehrsteilnehmer, aber auch Fahrzeug und Ladung.

Tipps, Ratgeber, News

- Abonnieren Sie TRUCKtuell – den kostenlosen Newsletter des ADAC TruckService.



➤ Aufbauten und Hydraulik

Telematik kann Ladung retten.

Schäden an Aufbauten führen nicht nur zu ungewollten Stillstandzeiten, sondern mitunter auch zu Schäden an der Ladung. Durch entsprechende Prävention und richtiges Handeln im Pannenfall lässt sich das Schlimmste vermeiden. Schäden an der Hydraulik erfordern Spezialisten.



Aus der Praxis

Das ging noch einmal glimpflich aus: Auf der A4 nahe Bad Hersfeld fiel einer Polizeistreife ein Sattelzug auf, dessen Plane sich auf der linken Seite bedenklich wölbte. Bei einer näheren Kontrolle des mit Retouren eines Möbelversandhauses belade-

nen Fahrzeugs bemerkten die Polizisten, dass die Plane bereits angerissen war. Wenige Kilometer später und die Stühle, Tische und Schränke hätten sich auf der Autobahn verteilt.

Auch andere Aufbauarten haben ihre Schwachstellen: Im bayeri-

schen Thannhausen geriet aufgrund eines technischen Defektes das Kühlaggregat eines mit Fleisch beladenen Sattelzuges in Brand. Zugmaschine, Auflieger und der größte Teil der Ladung verbrannten. Der Sachschaden lag bei weit über 100.000 Euro.

➤ Häufige Ursachen

Schäden am Aufbau sind nicht der häufigste Grund, warum Pannendienste von den Lkw-Fahrern gerufen werden. Oft geht es nicht nur darum, das Fahrzeug wieder flott zu machen, sondern auch die Ladung zu schützen.

Defekte an Türen, Verschlüssen und Rollen

Aufgrund mangelnder Pflege von Schlössern, Scharnieren und den Rollen der Schiebeplänen oder eines ungewollten Kontaktes mit der Rampe kann es passieren, dass sich der Aufbau nicht mehr öffnen lässt. Nicht selten greift der Fahrer dann zur Selbsthilfe, aber auch Pannendienste sind darauf vorbereitet, festsitzende Teile wieder gängig zu machen, ohne weitere Gewaltschäden zu verursachen.

Risse an der Plane

Risse in der Plane können von innen durch schlecht gesicherte Ladung, aber auch von außen durch Kontakt mit Ästen/Stangen oder mutwillige Beschädigung auftreten.

Defekte am Kühlaggregat

Moderne Kühlmaschinen sind äußerst zuverlässig, aber die Liste möglicher Fehleranzeigen eines führenden Herstellers umfasst immerhin über 200 mögliche Defekte. „Hohe Drehzahl des Dampfmotors (CR)“, „Überhöhter Druck“ oder

„Defrosterklappe öffnet sich nicht“, sind nur drei von zahlreichen Fehlercodes, bei denen der Hersteller eine sofortige Reparatur vorschreibt.

Schaden an der Ladebordwand

Defekte an der Ladebordwand sind oft auf Verschleiß- und Gewaltschäden zurückzuführen, die einen Austausch von Teilen oder der gesamten Ladebordwand erfordern. Häufig betroffen sind Fußschalter und Schließzylinder. Eine zweite Achillesferse ist der elektrische Motor. Dringt Schmutzwasser in das Motorgehäuse ein, kann es zu einem Motorschaden kommen.

Schaden an der Hydraulik

Schadenursache Nummer 1 sind Defekte an den Hydraulikschläuchen. Ursachen sind Beschädigungen von außen, defekte Dichtungen, hohe mechanische Beanspruchung aufgrund falscher Verlegung oder Schäden im Inneren der Schläuche aufgrund zu hoher Drücke oder Temperaturen. Solche Defekte kosten viel Zeit und sollten aus Gründen der Arbeitssicherheit nur von Experten behoben werden, die in der Reparatur von Hydraulikanlagen geschult sind. In jedem Fall sind bei der Instandsetzung die Regeln der Berufsgenossenschaft laut DGUV 113-015 BGR273 einzuhalten.

➤ Richtig reagieren

Provisorisch reparieren: Risse in der Plane sollten baldmöglichst zumindest provisorisch behoben werden (Panzertape), um ein weiteres Einreißen durch den Fahrtwind zu verhindern.

Tür zu bei Kühldefekten: Bei Fehlern in der Kühlmaschine sind unbedingt die vom Hersteller vorgegebenen Verhaltensmaß-

regeln einzuhalten. Oft reicht die Meldung am Ende der Schicht, aber mitunter ist eine sofortige Reparatur erforderlich. Dann hilft entweder ein Anruf beim ADAC TruckService, der auch Reparaturen an Kühlfahrzeugen ausführt oder die Kundendienst-Hotline des Herstellers. Wichtig: Nach Möglichkeit nicht die Tür

des Aufliegers öffnen, um eine Schadensanalyse zu machen – dadurch entsteht erst hoher Schaden an der Ware.

Hydraulik für Profis: Bei Schäden an den Hydraulikschläuchen ist keine Selbsthilfe angesagt, sondern Reparatur durch einen geschulten Experten. Diesen vermittelt auch der ADAC TruckService.

➤ Prävention: wirksam vorbeugen

- Um Schäden an der Plane zu vermeiden, hilft professionelle Ladungssicherung und ein vorausschauender Fahrstil. Verschlüsse, Scharnier und Rollen müssen regelmäßig gewartet und gangbar gehalten werden.
- Kühlmaschinen sollten regelmäßig gewartet und Telematik-überwacht werden. So können Panneneinsätze nicht erst

durch den Fahrer, sondern neuerdings auch durch die Notrufzentrale des ADAC TruckService ausgelöst werden. Der TruckService verfügt über eine digitale Ferndiagnose, die Daten aus allen Telematiksystemen analysieren kann.

- Hydraulikschläuche sind Gegenstand der gesetzlich vorgeschriebenen, jährlichen (bei Extremeinsatz sechs Monate)

UVV-Prüfung durch eine „befähigte Person“. Hydraulikschlauchleitungen müssen bei normalen Anforderungen nach sechs Jahre Betriebsdauer (einschließlich maximal zwei Jahre Lagerdauer) getauscht werden. Der Fahrer sollte die Hydraulikschläuche regelmäßig auf Scheuerstellen überprüfen.

➤ Reparatur und Kosten

- Für kleinere Löcher/Risse in der Plane gibt es Reparatursets für unter 30 €.
- Ein Fußschalter für eine Ladebordwand kostet rund 50 €, ein Schließzylinder 500 € und mehr. Ein Elektromotor liegt zwischen 600 bis 1200 €; aufgrund der

Markenvielfalt kann es zu Wartezeiten bei der Beschaffung kommen, aber die Reparatur ist in der Regel mobil möglich.

- Kühlaggregate lassen sich zu 80 Prozent mobil reparieren. Die Kosten

sind je nach Schadensfall äußerst unterschiedlich. Aufgrund der Sensorik und der zunehmenden telematischen Anbindung von Kühlaufliegern können einige Defekte sogar durch Fernwartung behoben werden.

➤ Eine Frage der Einstellung

Digitalisierung macht's möglich.

Das neue markenübergreifende Pannenpräventions-System des ADAC TruckService verhindert Pannen, bevor sie passieren.

Ob Reifen, Bremsen oder Kühlaggregat – Sensoren registrieren praktisch alles, was in Lkw oder Trailer geschieht. Diese technischen Daten werden jedoch meist erst dann analysiert und genutzt, wenn ein Nutzfahrzeug zur Inspektion ansteht. Der ADAC TruckService setzt früher an und verhindert Pannen, bevor sie passieren.

„Pannenfrees Fahren ist eine Frage der Einstellung, die Technologie ist längst verfügbar. Wir werden uns in 20 Jahren fragen, warum wir es so lange hingenommen haben, dass Reifen platzen, Lkw brennen oder Ladung im Wert von hunderten Euro wegen eines defekten Kühlaggregats vernichtet werden muss“, sagt Christoph Walter, Vorsitzender der Geschäftsführung des ADAC TruckService in Laichingen. Dass ein Pannendienst Pannen verhindern will, ist für ihn kein Widerspruch: „Wir verkaufen genau genommen keine Pannenhilfe. Wir verkaufen Mobilität“, sagt Walter.

Das Prinzip ist einfach: Die Telematikdaten der angebotenen Komponenten werden laufend auf eine neutrale Plattform übertragen und mit einem eigens entwickelten Algorithmus ausgewertet. Dieser sorgt für die Feinjustierung der Vorwarnstufen, damit eine Warnmeldung weder zu früh, noch zu spät, sondern exakt zum richtigen Zeitpunkt kommt. Der Flottenbetreiber erhält Handlungsempfehlungen nach dem Ampelsystem, sobald ein Problem identifiziert wird. „Grün“ informiert über eine Abweichung

vom Sollwert. Der Empfänger entscheidet selbst über das weitere Vorgehen. Bei „Gelb“ muss das Fahrzeug innerhalb einer bestimmten Frist in die Reparatur und der ADAC TruckService organisiert einen Werkstatttermin. „Rot“ bedeutet dagegen Gefahr. Der Kunde wird informiert, dass das Fahrzeug nicht mehr weiterfahren sollte und entscheidet, ob ein mobiler Serviceeinsatz gestartet wird.

Insgesamt lassen sich mithilfe der Pannenprävention nach Berechnungen des ADAC TruckService circa 500 Euro pro Trailer und Jahr durch weniger Ausfälle sowie niedrigere Verschleiß- und Instandhaltungskosten sparen.

Die Fernanalyse, die mit allen gängigen Telematiksystemen genutzt werden kann, eignet sich besonders für Nutzfahrzeugflotten mit Trailertelematik sowie für Telematik-, Komponenten- und Trailerhersteller, die ihre Telematiksysteme um einen attraktiven Mehrwert ergänzen möchten.

Weitere Informationen:
Telefon: 07333 808123
pannenpraevention.info@
adac-truckservice.de

**„Wir verkaufen keine Pannenhilfe.
Wir verkaufen Mobilität.“**

Christoph Walter



A white semi-truck is shown from a side-rear perspective, moving towards the left. The truck's trailer is the primary focus, featuring a large, bold advertisement in dark green letters. The background is a bright, golden-yellow sky with light rays and a blurred road surface with light trails, suggesting speed and a clear, sunny day. The truck has a white cab and a long white trailer with a dark green stripe along the bottom edge. The wheels are black, and the overall scene is dynamic and bright.

**NIE WIEDER
PANNNE**

**NIE WIEDER PANNE:
Der Film**



www.pannenpraevention.de

Gut zu wissen!

➤ **ADAC TruckService Pannenhilfe:**
Deutschland 0800 5248000*
International +49 7333 808350
* gebührenfrei

Pannestellen richtig sichern

1. Warnblinklicht anschalten
2. Wenn möglich auf den Standstreifen oder Haltebucht fahren.
3. Motor abstellen
4. Warnweste anlegen
5. Das Fahrzeug auf der rechten Seite (Beifahrerseite) verlassen.
6. Warndreiecke vor und nach dem Pannenort aufstellen.
Tipp: Warndreiecke werden häufig am Pannenort vergessen. Legen Sie als Gedächtnisstütze die Hüllen der Warndreiecke auf den Fahrersitz.
7. Pannenort mit Leitkegel und Warnleuchten absichern.
8. Informieren Sie sich so genau wie möglich über Ihren aktuellen Standort.
Tipp: Hilfreiche Informationen hierzu finden Sie auf den kleinen weißen Tafeln (Stationszeichen) im Grünstreifen oder an der Leitplanke.
9. Pannennotruf absetzen per Handy oder Notrufsäule.
Tipp: Zur nächsten Notrufsäule folgen Sie den schwarzen Pfeilen auf den Leitpfosten.
10. Warten Sie hinter der Leitplanke auf Hilfe.

Pannen richtig melden

- Fahrzeugschein bereitlegen
- Pannenort beschreiben
- Fahrzeugtyp
 - Tonnage
 - Ladung
 - Schaden genau beschreiben ...

Reifenschäden richtig melden

- Standort des Fahrzeugs angeben
- Eigene Rückrufnummer angeben
- Fahrzeugpapiere bereitlegen
- Reifengröße und -position angeben
- Winter- oder Sommerreifen?
- Ersatzrad vorhanden und einsatzbereit?
- Felge in Ordnung? Wenn nein, dann:
 - Stahl- oder Aluminiumfelge
 - Lochung
 - Schreiben- oder Trommelbremse
 - Einpresstiefe (diese Angabe finden Sie auf der Felge z.B. ET0, ET120, >0<, >120<)
- **Wichtig:** Fahrzeug checken und eventuelle Folgeschäden angeben (Elektrik, Stoßdämpfer, Luftbalg, etc.).

Sicherheitstipps

- Laufen Sie nicht auf der Fahrbahn, sondern ausschließlich hinter der Leitplanke.
- Bleiben Sie nicht im Fahrzeug sitzen.
- Tragen Sie eine Warnweste.
- Nehmen Sie sich Zeit für die Absicherung des Pannenorts.
- Reparieren Sie niemals auf dem Pannestreifen ohne Absicherung, sofern Sie auf der Fahrbahn agieren müssen. Es besteht Lebensgefahr. Immer vorher die Polizei informieren.
- Prüfen Sie regelmäßig Ihre Pannenausrüstung.

Notrufnummern

Polizei: 110

Feuerwehr / Rettungsdienst: 112

ADAC TruckService – Pannennotruf ...

in Deutschland: 0800 5248000 (gebührenfrei)

im Ausland: +49 7333 808350

Bundesweiter Ölschadennotruf: 0800 88 44244

Versicherung:

Firma:

