

# ***B96/BE***



***ATT KÖRA MED SLÄPVAGN***



**FORDONS**  
MYNDIGHETEN

## **Inledning**




När du ska köra med släpvagn är det lite mera att tänka på än att bara hänga på vagnen bakom bilen och ut och köra. Hela ekipaget beter sig annorlunda än när du kör med enbart bilen – dels är ekipaget längre och framför allt mycket tyngre än du brukar köra och så finns det ju lite regler att beakta.

Här på Fordonsmyndigheten har vi sammanställt lite information som är bra att känna till när du ska ta körkort för släpvagn eller ut och köra med släpvagn eller husvagn

## Vilken släpvagn får du dra?

Här hittar du en matris som på ett överskådligt sätt visar vilket körkort du måste ha för att köra just din bil och din släpvagn. Det kan ju vara så att det räcker med ett vanligt B-körkort eller kanske med ett utökat B-körkort – så kallat B96.

Vad som är viktigt att komma ihåg är att du inte överskrider bilens maximala dragvikt. Det handlar inte enbart om vad lagar och regler säger, utan hur mycket din bil faktiskt tål att dra – det är konstruktionen på bilen som avgör.

Körkortskategori		Körkort B		Körkort B96 (B+)		Körkort BE	
Fordonstyp	Max. tot. vikt	Max. tillåten släpvagnsvikt	Max. tillåten fordons-kombinationsvikt	Max. tillåten släpvagnsvikt	Max. tillåten fordons-kombinationsvikt	Max. tillåten släpvagnsvikt	Max. tillåten fordons-kombinationsvikt
Personbil	Max. 3 500kg	Alltid 750kg*	3500 kg (om släp ≤750kg gäller 4250kg)	beroende på dragfordonet**	4 250kg	3 500kg	7 000kg
Paketbil	Max. 3 500kg	Alltid 750kg*	3500kg (om släp ≤750kg gäller 4250kg)	beroende på dragfordonet**	4 250kg	3 500kg	7 000kg
* Om större släp får inte kombinationen överskrida 3500 kg.				** Tillåten släpvikt kan utläsas i dragfordonets registreringsbevis.			
		Motorfordon med en totalvikt av högst 3500 kg som är konstruerad och tillverkad för högst 8 passagerare utöver föraren. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn 1. med en totalvikt som inte överstiger 750 kg eller 2. med en totalvikt som överstiger 750 kg om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 3500 kg.		<b>VIKTIGT ATT TÄNKA PÅ</b> Oavsett vad reglerna säger om totalmassa på bilen och totalmassa på släpvagnen <b>får inte bilens maximala dragvikt överskridas</b> . Den skiljer sig beroende på om det är ett bromsat släp eller obromsat. Det står angivet i registreringsbeviset under <b>Vägtrafikbruk, massauppgifter (kg)</b> .			
Bil 1820kg + släp 950kg = 2770kg		Körkort B		<b>PLACERING AV LAST</b> Tänk på att lasta släpet korrekt. För lågt kultryck kan göra att ekipaget viker ihop sig vid en hård inbromsning och för högt kultryck gör att du skadar ditt dragfordon. Tänk också på att vid tung last på vagnen ha tillräckligt med luft i vagnens däck. Krokarna för kapell på sidan av vagnen är inte till för att användas för lastsäkring			
		Med B-96 (B+) får en som har behörighet kategori B och med godkänt resultat genomgått ett särskilt körprov köra en fordonskombination som består av ett fordon i kategori B och en tillkopplad släpvagn med en totalvikt över 750 kg, där fordonskombinationens totalvikt överstiger 3500 kg men inte 4250 kg.		<b>LASTSÄKRING</b> Var noggrann med att lastsäkring verkligen är tillräcklig för att hålla lasten säkert på plats. Bättre med för mycket istället för för lite.			
Bil 1 820kg + släp 1 900kg = 3 720kg		Körkort B96 (B+)					
		Fordonskombination som består av dragfordon som omfattas av kategori B och en släp - eller påhängsvagn med en totalvikt av högst 3500 kg.					
Bil 1 820kg + släp 2 530kg = 4 350kg		Körkort BE					

## Att köra med släp

Att köra ett ekipage med släp är alltid skillnad jämfört med när du kör bara med bilen. Det mest självklara är att du har ett ekipage som är längre jämfört med innan, detta påverkas naturligtvis av om du har ett långt eller kort släp.

Många vagnar har en tendens att "skära" i svängarna – de tar helt enkelt en kortare väg än bilen. Detta innebär rent praktiskt att du måste hålla koll på vilket spår din vagn tar i svängarna.

En del vagnar är också lite bredare än bilen och detta kräver uppmärksamhet när du åker på trånga ställen, till exempel ombord på en färja.

I och med att du har en släpvagn kopplad till bilen ökar hela ekipagevikten och det får förändrade köregenskaper, bromssträckan kommer att bli längre – även om du har bra bromsar på vagnen – och även väghållningen kommer att påverkas. Ju mera vikt du kör med, desto mera påverkar det väghållningen.

Många släpvagnar är högbyggda och det gör att de är känsliga för kraftig sidovind och det är inte ovanligt på halt underlag att vagnen kastar åt sidan på grund av kraftig sidovind – speciellt om vagnen är olastad.

Det är också viktigt att tänka på att du behöver större marginaler när du ska ut från en korsning, du har ett längre ekipage och att du inte kommer lika snabbt upp i rätt hastighet som när du inte har släpvagnen bakom bilen.

## Lastsäkring/lastning/utmärkning av last

Grundregeln för din lastsäkring är att den ska hålla fast lasten säkert.

Det finns ett flertal olika sätt att säkra last – det viktiga är att du verkligen ser till att lasten är rejält säkrad så den inte lossnar och riskerar att skada någon vid en eventuell olycka. Den får heller inte skräpa ned, till exempel om du kör sand eller liknande material. Finns det risk att du skräpar ned vid färd, t ex om du kör gods som lätt dammar är det bra att lägga en presenning ovanpå och sedan lastsäkra med spännband ovanpå presenningen.

Det vanligaste sättet att säkra last är med spännband. Dessa finns i en mängd olika versioner och sorter och det anges via en etikett på hur mycket belastning de är avsedda för. Se till att de är hela, skadade band går det inte att veta hur mycket de tål, de kan fortfarande tåla den vikt som de är avsedda för men även gå sönder vid betydligt mindre belastning.

Tänk också på att öglorna på sidan av vagnen oftast inte är avsedda för att sätta spännband i utan är för ett eventuellt kapell. Lastsäkringen ska sitta i godkända lastöglor eller motsvarande.

Det finns som sagt olika sätt att säkra last. Spännband som nämndes ovan men också godkända lastkättingar, godkända lastnät, sprintar för att hålla fast last men också förstängning och fastbultning.

Ett exempel är att om du kör en hästtransport så förstänger man in hästen med hjälp av bommar, det kan man också använda sig av vid annat gods. Huvudsaken är att grundkravet uppfylls och att lasten verkligen inte lossnar vid färd. Det är alltid bättre med två band för mycket än ett för lite.

Kom ihåg att kontrollera med jämna mellanrum så ditt gods sitter fast vid längre färder.

Om lasten sticker ut framför bilen eller mera än en meter bakom bilen och släpvagnen måste den markeras ut. Då ska lasten markeras med en röd eller röd/gul markeringsflagga på minst 300x300 mm

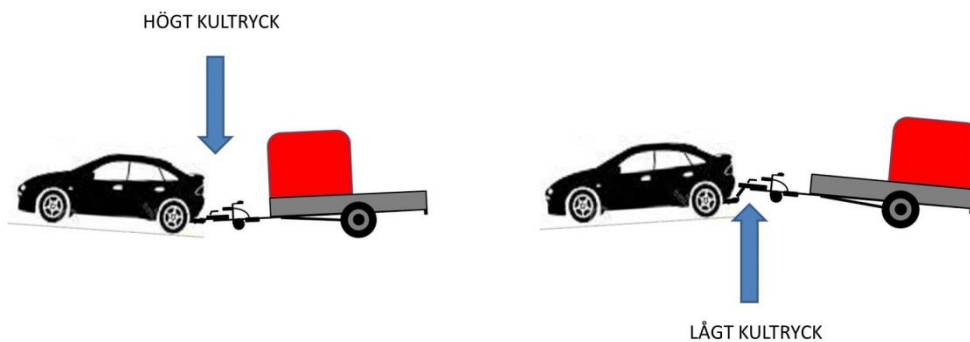
Vid mörker, skymning eller annat väder med dålig sikt måste du använda en vit lykta och vit reflex framåt – om lasten sticker ut framför bilen. En röd lykta och röd reflex bakåt om lasten sticker ut mer än en meter bakom bilen och släpvagnen.

## Kultryck

Att ha rätt kultryck är väldigt viktigt. Ett felaktigt kultryck kan få allvarliga konsekvenser och sluta med allvarliga olyckor. Kultrycket är det tryck som släpvagnen via kulhandsken påverkar bilen. Ju högre kultryck desto mera trycks bilen ned av släpvagnens vikt.

Ett högt kultryck trycker således ned bilens bakdel väldigt mycket och det får konsekvensen att bilens strålkastare kan blända mötande trafikanter och att du lätt tappar fästet för framhjulen – speciellt om det är en framhjulsdreven bil, dessutom påfrestar du fastsättningen i bilen för dragkroken mycket och kan därigenom skada både bilen, dragkroken och släpvagnen allvarligt. Detta är oftast effekten av att släpvagnens last är tung och placerad långt fram.

Ett kultryck som är för lågt innebär att släpvagnen är lastad så att bilens bakre del lyfts upp av släpvagnen. Detta är direkt farligt och vid en hård bromsning eller vid körning i ett gupp kan bilens bakhjul lyftas upp och tappa kontakten med marken. Det får direkt den effekten att du tappar kontrollen på bilen och hela ekipaget slår ihop som en fällkniv – du har inga möjligheter att rätta upp. Det kan också bli allvarliga självsvängningar i ekipaget som gör att du tappar kontrollen över bilen.



Har du kopplat på en släpvagn, lastat den och kör iväg och känner att det känns konstigt i bilen – stanna på ett lämpligt ställe och ändra lastens position på släpvagnen. Går inte detta bör du överväga att hitta ett annat sätt att transportera dina varor.

Ett normalt kultryck ligger någonstans mellan 50-100kg, detta är beroende på vilken bil du har och det står ofta angivet i bilens instruktionsbok vilket kultryck fordonstillverkaren rekommenderar.

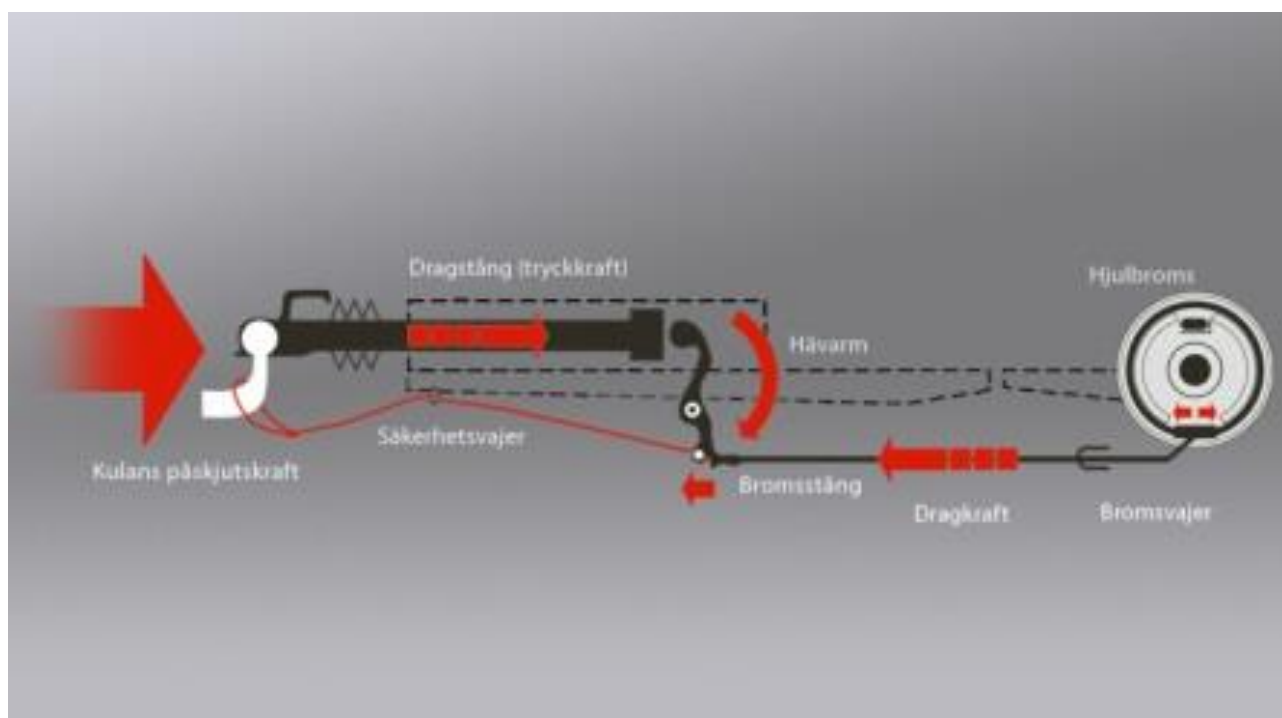
## Påskjutsbromsen

Om du har en bromsad vagn så är den utrustad med en påskjutsbroms. Påskjutsbromsen är en enkel men sinnrik konstruktion som sköter om vagnens bromsar. Den enkla principen bakom den är att ju mera du bromsar bilen, desto mera trycks påskjutsbromsen ihop och desto större blir bromsverkan på vagnen.

Däremot gäller det att den är i bra skick och smord på rätt ställen, likaså är det viktigt att funktionen på själva bromstrumman är i ordning, t ex bromsbanden inte är slitna, att bromsvajrarna är i gott skick så att det säkerställs en god funktion på bromsarna. Det är också viktigt att bromsarna är rätt justerade så de tar lika mycket på båda hjulen samt att du har minst en tredjedel slaglängd kvar vid full bromsning.

Det är också viktigt att du har kulkopplingen smord för att minska slitaget på både kula och kulhandsken. OBS! Om du har en kulkoppling med friktionsdämpning ska du INTE smörja varken kula eller kulhandske - då fungerar inte friktionskopplingen.

Inuti påskjutsbromsen dragstång finns en liten stötdämpare – svängningsdämparen – som har funktionen att "tröga" upp påskjutsbromsen. De gör att vagnens bromsar inte aktiveras utan att du faktiskt bromsar bilen, vagnens bromsar ska inte aktiveras vid motorbroms eller vid körning i nedförsbacke. Börjar svängningsdämparen bli sliten och tappa sin funktion brukar det kännas som körningen med släpvagnen blir "ryckig" – att så fort du släpper på gasen rycker vagnen till där bak. Det får också konsekvensen att vagnens bromsar slits mera än normalt samt kan bli överhettade och då är risken stor att vagnen blir helt utan bromsar. Dessutom sliter det hårt på fastsättningen av dragkroken i bilen och även på själva påskjutsbromsen.



## Katastrofbromsvajer/säkerhetsvajer

Katastrofbromsvajern är din extra säkerhet att få stopp på släpvagnen om det mot all förmodan skulle lossna från dragfordonet. Det är därför extra viktigt att den både sitter fast ordentligt i bilen samt att det inte finns något hinder för dess rörelse. Se därför till att den inte är sliten och skadad, att den löper lätt och att den sitter ordentligt fast i bilen – det räcker inte med att den hänger lös runt dragkroken utan den ska sitta fast i därtill avsedd fästögla.

## Backautomatik

I de allra flesta moderna släpvagnar med påskjutsbroms finns en automatisk backningsfunktion – backomatiken.

Den gör att det går att backa släpvagnen även med full last fastän påskjutsbromsen har tryckts ihop. Vad som praktiskt händer är att när påskjutsbromsen är fullt ansatt och vagnen rullat bakåt, då förskjuts bromsbackarna och släpper till största delen sin bromsverkan – detta gör att du kan backa med vagnen. På äldre vagnar fick du lov att sätta i en spärr som hindrade påskjutsbromsens rörelse vid backning och då var det också viktigt att komma ihåg att ta bort spärren när du hade backat klart.

Nackdelen med backomatiken är att när du har backat klart och ska koppla lös vagnen MÅSTE du avsluta backningen med att köra framåt en liten bit – detta för att aktivera full bromsning och få tillbaka bromsbackarna i rätt position på vagnens bromsar igen. Backomatiken har också den nackdelen att när du kopplar lös vagnen med parkeringsbromsen åtdragen och det lutar bakåt så kommer vagnen att rulla ca 20-30 cm innan bromsarna tar helt och fullt. Det kan vara värt att komma ihåg om du parkerar släpvagnen till exempel nära ditt hus om marken lutar nedåt.

## Däckregler

Däckreglerna för släp är egentligen ganska enkla. Samma regler angående när du ska ha vinterdäck på bilen gäller på släpvagnen.

Vad gäller bilen och släpvagnen ska du alltid ha likvärdiga eller bättre däck på vagnen jämfört med bilen. Det innebär att om du har dubbade vinterdäck på bilen måste du ha dubbdäck på vagnen också. Har du dubbfria vinterdäck på dragbilen så får du fortfarande ha dubbade däck på vagnen men också dubbfria. Du får däremot inte ha dubbfria däck på vagnen om du har dubbade vinterdäck på bilen. Det handlar om att vagnen inte ska kunna vika åt sidan på grund av sämre fäste än bilen på vinterväglag.



## Säkerhetskontroll

Att se till att både bilen och släpvagnen är i ordning är viktigt.

Därför är det lämpligt att kontrollera att:

- all belysning fungerar på både bilen och släpvagnen,
- kulhandsken sitter ordentligt fast på dragkroken,
- lastsäkringens uppfyller kraven och fästöglor är i bra skick,
- däcken på både bil och släpvagn är i bra skick,
- bromsarna på vagnen är i ordning,
- påskjutsbromsen och dess infästning är i gott skick och inte sliten eller skadad av rost.

Förutom dessa kontroller är det lämpligt att du också kontrollerar att bilen är i skick, genom att kontrollera oljenivå i motor, spolarvätska och bromsvätska.

Kontrollera också parkeringsbromsen på släpvagnen, detta gör du enklast genom att när ekipaget är ihopkopplat dra åt parkeringsbromsen på vagnen och prova att köra iväg både framåt och bakåt. Om det är möjligt måste bromsarna justeras. Kom även ihåg att kontrollera att du har en extra varningstriangel för släpet - det räcker inte med bara den som är i bilen.

