Anssems
aanhangwagens

NL

Gebruiksaanwijzing

Attentie: *Voor ingebruikname eerst deze gebruiksaanwijzing en veiligheidsvoorschriften goed doorlezen!*

D

Bedienungsanleitung

Achtung: *Vor Inbetriebnahme Bedienungsanleitung und Sicherheitshinweise lesen und beachten!*

GB

Operating instructions

Caution: *Before starting, please read and note the operating and safety instructions!*

F

Mode d'emploi

Attention: *Avant la mise en route, veuillez lire attentivement la notice d'utilisation!*

Gebrauchsanweisung für Anhänger der Marke: ANSSEMS
Produktreihe: AMT

Inhaltsangabe

	Seite
1. Einleitung	2
2. Sicherheitsinstruktionen, Bedienung, Wartung und Reinigung (Allgemein)	2
2.1 Anhänger (allgemein)	2
2.2 Kupplung	3
2.3 Auflaufbremse	4
2.4 Achsen	6
2.5 Elektrischer Anschluß der Beleuchtung	7
2.6 Reifen und Felgen	8
2.7 Stützrad	8
2.7.1 Stützrad	8
2.7.2 Wegklappen des Stützrades	9
2.8 Winde	10
2.9 Unterlegkeile	11
2.10 Auffahrrampen (in Kombination mit Abstellstützen)	11
2.11 Beladen des Anhängers	13
3. Montage der Kotflügel	13
4. Montage des Reserverades (optional)	14
5. Montage der Achsstoßdämpfer (optional)	16
6. Gebrauch von optionalen Zubehör:	17
6.1 Vorder-/Rückklappe (optional)	17
6.2 Radstopper (optional)	18
7. Ersatz- und Zubehörteile	18

1 Einleitung

Sehr geehrter Kunde,

wir gratulieren Ihnen zu Ihrem Anhänger der Marke Anssems.
Bevor Sie sich mit Ihrem Auto und Anhänger auf die Straße begeben, ist es aus Sicherheitsgründen dringend notwendig, dass Sie sich mit der Bedienung des Anhängers gut vertraut machen. Bei Fragen oder Unklarheiten bezüglich dieser Anleitung nehmen Sie bitte Kontakt zu Ihrem Händler auf. Auch hinsichtlich des Kaufs von Zubehör sowie der Wartung des Anhängers wenden Sie sich bitte an Ihren Händler.

Anmerkung

Die Abbildungen in dieser Anleitung können von den gelieferten Artikeln abweichen.

Ist von links, rechts, vor und / bzw. hinten die Sprache, wird davon ausgegangen, dass Sie hinter dem Anhänger stehen.

2 Sicherheitsinstruktionen, Bedienung, Wartung und Reinigung (allgemein)

2.1 Anhänger (allgemein)

- An der Stahlchassis (thermisch verzinkte Chassis) darf nicht geschweißt werden. Andere Materialien, wie Aluminium und Kabel, können durch die Wärme beeinflusst werden, wodurch bleibende Beschädigungen und Verformungen auftreten können.
- Der Anhänger ist in Ihrem Land für den Straßenverkehr zugelassen. Dies bedeutet, dass das Fahrzeug, sofern Ihr Anhänger in unserem Unternehmen produziert wurde, TÜV geprüft ist.
  Änderungen (z.B. andere Beleuchtung, Reifen + Felgen (sofern sie nicht in der ABE aufgeführt sind), Kupplung oder das Anbauen von Zubehör, welches nicht aus unserem Werk stammt und durch welche Abmessungen und Gewichte geändert werden), sind nicht zugelassen.
- Wartung und Pflege der thermisch verzinkten Fahrzeugteile:
  Die Bildung von Weißrost ist nur ein Schönheitsfehler. Um diesem so gut wie möglich vorzubeugen,
  sind folgende Maßnahmen notwendig:
  - Während des Abstellens bzw. Lagerung der thermisch verzinkten Teile für eine ausreichende Luftzirkulation sorgen.
  - Nach Fahrten im Winter sind die thermisch verzinkten Oberflächen mit klarem Wasser zu säubern (z.B. Dampfstrahlen).
- Für die Sicherheitshinweise, Bedienung, Wartung und Reinigung der verschiedenen Anhängerkomponenten verweisen wir auf die nachfolgend angesprochenen Teile, die zu Ihrem Anhänger gehören.
- Prüfen Sie, ob es erlaubt ist, mit dem Anhänger zu fahren. Lässt das Zugfahrzeug das Fahren mit diesem Anhänger zu? Ist Ihr Führerschein für dieses Fahrzeuggespann zulässig?
- Achten Sie auf geltende Regeln, z.B. was darf nicht geladen werden (z.B. gefährliche Stoffe und Personen).

2.2 Kupplung

<u>Sicherheitshinweise:</u>

- Nach jedem Ankuppeln den richtigen Sitz der Kugelkupplung auf der Kugel am Zugfahrzeug überprüfen. Wird nicht richtig angekuppelt, kann sich der Anhänger vom Zugfahrzeug lösen und es besteht Unfallgefahr.

Bedienung:
Bedienung von Kupplungen der Marke AL-KO und folgenden Typen für gebremste Anhänger AK75 / AK 160 / AK300 / AK350

- Schwenkbereich

Einen Schwenkbereich von vertikal ± 25° (Abb. 1 - Seite 4) und horizontal ± 20° einhalten.
ACHTUNG: Bei Überschreitung werden die Bauteile überlastet. Die Funktion ist dann nicht mehr gewährleistet.

- Ankuppeln (AK 75 / AK160 / AK300 / AK350)

Zugkugelkupplung öffnen - hierzu den Kupplungsgriff in Pfeilrichtung nach oben ziehen.
(Abb. 2/ 1 – Seite 4) Der Kupplungsmechanismus besitzt eine „Offenstellung“, d.h. solange die Kugelkupplung nicht auf die Kugel aufgesetzt wird, bleibt der Kupplungsgriff geöffnet. Die geöffnete Zugkugelkupplung auf die Anhängekugel des Zugfahrzeuges setzen.
Durch die Stützlast rastet die Zugkugelkupplung selbsttätig, hörbar in die Ausgangsstellung zurück. Aus Sicherheitsgründen den Handgriff zusätzlich von Hand nach unten drücken (Abb. 2/1 – Seite 4), schließen und sichern erfolgt automatisch.
Die Kupplungskugel ist richtig angekuppelt, wenn seitlich der grüne Zylinder der Einrastanzeige durch die Anhängevorrichtung herausgedrückt und sichtbar wird (Abb. 2/2 – Seite 4). Der Kupplungsmechanismus ist richtig verriegelt, wenn sich der Kupplungsgriff auch von Hand nicht weiter nach unten drücken lässt.
ACHTUNG: Wenn die Zugkugelkupplung nicht richtig auf der Kupplungskugel angekuppelt wird, kann sich der Anhänger vom Zugfahrzeug lösen.

- Abkuppeln

Kupplungsgriff öffnen und die Zugkugelkupplung von der Anhängekupplung am Zugfahrzeug abheben. Das An- und Abheben kann bei höheren Stützlasten durch Verwendung eines Stützrades erleichtert werden.

- Verschleißanzeige

Eine Verschleißanzeige am Kupplungsgriff (Abb. 3 – Seite 4) zeigt, ob die Verschleißgrenze der Kupplungskugel vom Zugfahrzeug, oder der Kupplung des Anhängers erreicht ist oder nicht.
Hierzu Zugkugelkupplung am Zugfahrzeug ankuppeln (siehe Ankuppeln) und mit dem Gespann ca. 500 m fahren. Durch die Fahrbewegung stellt sich der Kupplungsmechanismus maximal nach. Anschließend den Verschleiß wie folgt kontrollieren:
Ist am Kupplungsgriff die grüne Anzeige im angekuppelten Zustand sichtbar (Abb.3/2 unten – Seite 4), ist die Zugkugelkupplung im Neuzustand bzw. der Verschleiß der Anhängekugel hält sich in der zulässigen Grenze.
Ist am Kupplungsgriff die grüne Anzeige im angekuppelten Zustand ganz bedeckt und nur noch die rote Anzeige sichtbar, (Abb. 3/1unten – Seite 4) hat es in der Regel folgende Ursachen:

- Anhängekugel an der untersten Verschleißgrenze Ø 49 oder kleiner - Zugkugelkupplung ohne Verschleiß.
- Zugkugelkupplung und Anhängekugel weisen Verschleiß auf.
- Anhängekugel im Neuzustand Ø 50 – Zugkugelkupplung weist einen erhöhten Verschleiß auf.

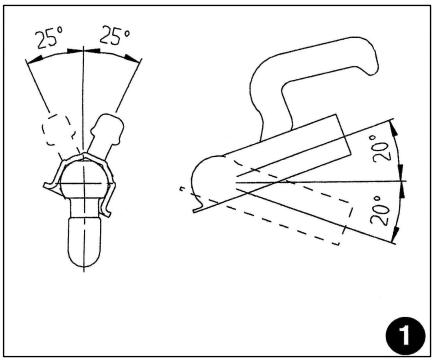
ACHTUNG: Die Zugkugelkupplung kann aushängen – der Anhänger kann sich vom Zugfahrzeug lösen!
Zugkugelkupplung und Anhängekugel SOFORT prüfen lassen!
Das verschlissene Teil SOFORT austauschen lassen!
Sämtliche Wartungsarbeiten sind von autorisierten Fachwerkstätten durchzuführen!

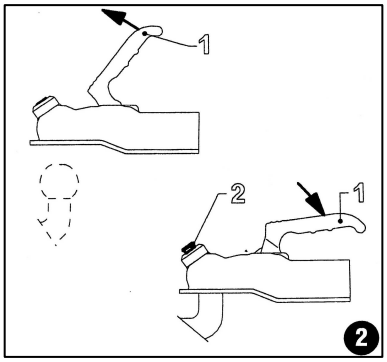
Wartung und Pflege:
Alle 10000 – 15000 km oder alle 12 Monate:
Gleitflächen und Gelenkstellen der Auflaufbremse schmieren bzw. ölen! Schmierstellen siehe Abbildung 6 (Seite 4).
Schmierstoff Typ: Mehrzweckfett nach DIN 51825 KTA 3K4.

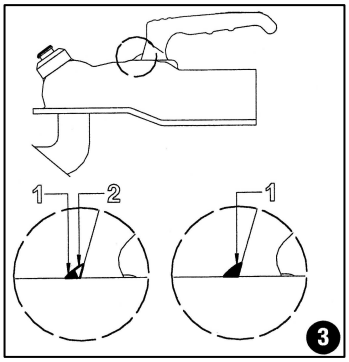
Fehlersuchplan

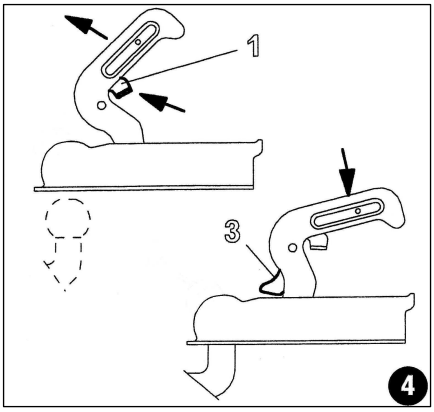
Störung	Ursache	Beseitigung
Kupplung rastet nach dem Auflegen auf die Kugel nicht ein.	Kugeldurchmesser größer als ∅ 50mm. Innenteile der Kupplung verschmutzt oder nicht gängig. Vorsicht bei Eis - Schnee.	Kugel auswechseln. Kupplung reinigen und schmieren gegebenenfalls austauschen.
Anhänger läßt sich nicht abkuppeln.	Unrunde Kugel.	Anhänger und PKW in gleiche Richtung bringen und abkuppeln. Kupplungsmechanismus fetten bzw. ölen.
Zuviel Spiel zwischen Kupplung und Kugel, Gefahr des Aushängens.	Kupplung abgenutzt. Schwenkbereich überschritten. Niet verbogen.	Kupplung auswechseln lassen Kugel auswechseln lassen.

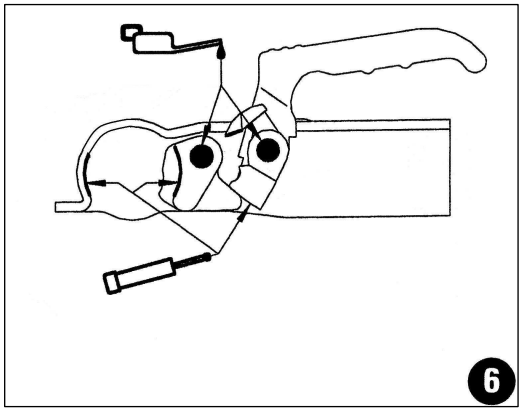
Abbildungen zu Punkt 2.2 Kupplung











2.3 Auflaufbremse

Sicherheitshinweise:

- Beim Parken oder Abstellen des Gespannes bitte Feststellbremse des Anhängers anziehen. Wird der Anhänger vom Zugfahrzeug gelöst, muß der Anhänger zusätzlich mit den beiden Unterlegkeilen gesichert werden. **Achtung: Bis zur Ausnutzung der vollen Bremskraft kann sich der Anhänger ca. 25 cm zurückbewegen!**

Bedienung:

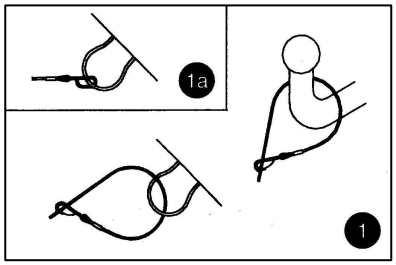
AL-KO Auflaufeinrichtungen sind mechanische Auflaufeinrichtungen mit einem hydraulischen Dämpfer.

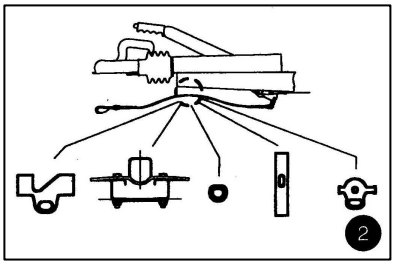
- Ankuppeln

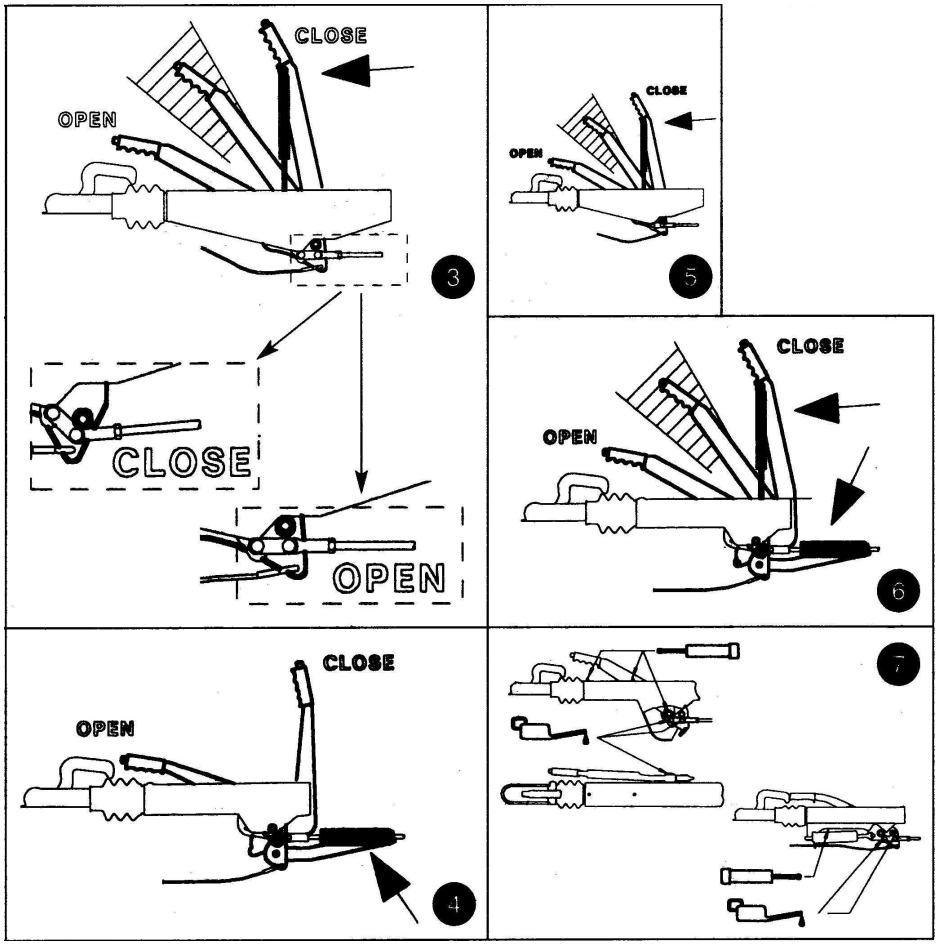
Zugfahrzeug bzw. Anhänger zum Kuppelpunkt rangieren. Zugkugelkupplung öffnen und auf die Anhängerkugel des Zugfahrzeuges setzen (siehe Bedienungsanleitung Zugkugelkupplung).
Abreißseil durch die vorgesehene Abreißseilführung fädeln (Abb. 2 - Seite 4 unten) und Karabiner in die vorgesehene Öse einschlingen bzw. einklinken (Abb. 1 / links – Seite 4 unten). Diese Variante ist nur in Skandinavien zulässig (Abb. 1a / links – Seite 4 unten).
Falls keine Öse vorhanden ist, das Seil um den Kugelhals schlingen und den Karabiner am Seil einklinken. Das Abreißseil betätigt bei unbeabsichtigtem Lösen des Anhängers vom Zugfahrzeug die Handbremse (Notbremse). Damit diese Notbremse einwandfrei funktioniert, ist das Einfädeln in die jeweilige Abreißseilführung unbedingt erforderlich.
ACHTUNG: Bei Kurvenfahrt muß die Länge des Abreißseiles ausreichen. Ansonsten kann die Bremse in Funktion treten!

- Elektrostecker aus dem Steckerhalter nehmen und in die Steckdose des Zugfahrzeuges einstecken.
- Stützrad ganz hochdrehen und festklemmen (siehe Bedienungsanleitung Stützrad).
- Handbremshebel ganz nach unten drücken und lösen (siehe Abb. 3 bis 6 - Seite 5).

ACHTUNG: Bei Nichtbeachtung besteht die Gefahr, dass die Radbremse heißläuft!
Details zur Handbremse, siehe Abkuppeln. Unterlegkeile entfernen und in die dafür vorgesehenen Halterungen ablegen.







- Abkuppeln
  - Anhänger mit beiden Unterlegkeilen sichern.
  - Handbremshebel anziehen. Handbremshebel mit Gasfederunterstützung (Abb. 3 / unten – Seite 5) über den spürbaren Totpunktbereich (siehe markierter Bereich) anziehen. Die Gasfeder spannt beim Rückwärtsrollen automatisch die Radbremse zu.

Lösen der Feststellbremse
Druckknopf des Handbremshebels betätigen und Hebel in Ausgangsposition (bis Anschlag) kräftig zurückdrücken.
ACHTUNG: Das Gestänge darf bei geöffneter Handbremshebelstellung (OPEN) nicht verspannt/abgeknickt sein, da sonst die Abreiß- und Feststellbremse nicht funktioniert!

Wartung und Pflege:
Alle 10000-15000 km oder alle 12 Monate:
Gleit- und Gelenkstellen der AE schmieren bzw. ölen! Schmierstellen siehe Abb. 7 - Seite 5. Schmierstoff Typ: Mehrzweckfett nach DIN 51825 KTA 3K4

Fehlersuchplan		
Störung	Ursache	Beseitigung
Bremswirkung zu schwach	Zu große Reibungsverluste in der Auflaufeinrichtung; Korrosion an der Zugstange; Gewaltsame Beschädigung beim Rangieren	Übertragungseinrichtung einschließlich Bremszug leicht gängig machen
Überhitzung der Bremsen bei Vorwärtsfahrt	Handbremse nicht gelöst Stützrad blockiert Gestänge	Handbremse lösen; Übertragungseinrichtung prüfen (Leichtgängigkeit) Umlenkhebel der AE prüfen(Leichtgängigkeit) Stützrad lösen und in richtige Postion bringen (siehe Punkt 2.7/ Stützrad)
Handbremswirkung zu schwach	Gasfeder defekt	Gasfeder auswechseln lassen
Unruhiges Fahrverhalten bzw. ruckartiges Bremsen	Stoßdämpfer defekt	Stoßdämpfer auswechseln lassen
Anhänger bremst beim Gaswegnehmen	Stoßdämpfer defekt	Stoßdämpfer auswechseln lassen

2.4 Achse(n)

Achse(n)
Sicherheitsanweisung:

- An der Achse darf nicht geschweißt werden.
- Die Daten der Felge sind (bei Auswechslung) mit den Daten der Achse abzustimmen (Radanschluß, Einpresstiefe, Daten der Radschraube).

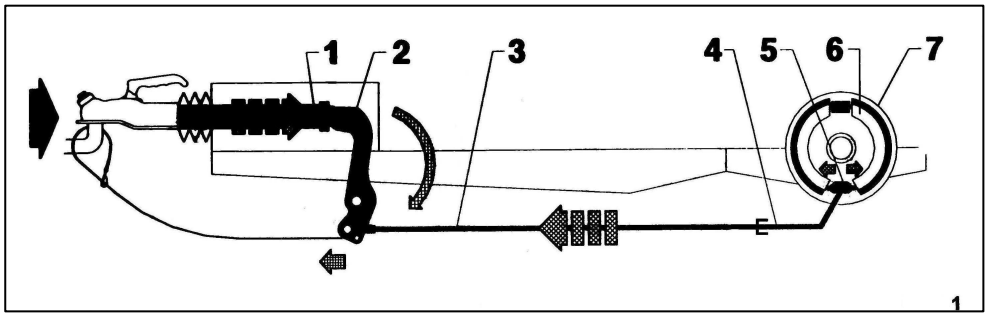
Bedienung:
Funktion:
Betriebsbremse:
Das Zugfahrzeug bremst bzw. fährt bergab – die Zugstange (Abb. 1/1 – Seite 6) der Auflaufrichtung schiebt sich je nach Größe der Deichselkraft ein und drückt auf den Umlenkhebel (Abb. 1/2 – Seite 6) – dieser zieht über das Bremsgestänge (Abb. 1/3 – Seite 6) am Bowdenzug (Abb. 1/4 – Seite 6) und am Spreizgelenkschloß (Abb. 1/5 – Seite 6). Dieses drückt die Bremsbacken (Abb. 1/6 – Seite 6) auseinander – der Anhänger bremst.

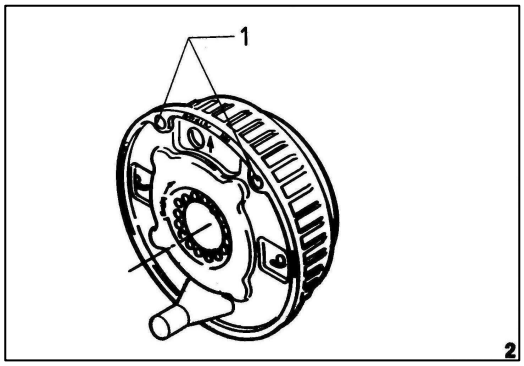
Rückwärtsfahrt:
Das Zugfahrzeug fährt zurück – schiebt die Zugstange der Auflaufeinrichtung bis zum Endanschlag ein – über Umlenkhebel, Bremsgestänge, Bowdenzug und Spreizgelenkschloß werden die Bremsbacken an die Bremstrommel (Abb. 1/7 – Seite 6) angedrückt – die Bremstrommel dreht sich rückwärts und nimmt die ablaufende Backe mit. Dabei schwenkt der Übersetzungshebel zurück und kompensiert den ganzen Betätigungsweg. Dadurch wird die Bremswirkung nahezu aufgehoben und das Gespann fährt rückwärts.

Feststellbremse:
Den Handbremshebel über den Totpunkt ziehen. Der Anhänger ist gebremst.
Es ist zu beachten, dass das Fahrzeug bei angezogener Handbremse bis zur vollen Ausnutzung der Feststellbremskraft ca. 25 cm rückwärts rollen kann!

Wartung und Reinigung
Gebremste Achse:
Die Radlager sind wartungsfrei – die Speziallager HUB UNIT sind auf Lebensdauer gefettet und abgedichtet. Hinweis: Die HUB UNIT Lager sind nicht wasserdicht!
Keine Einstellung – Axialspiel!
Alle 10000 Fahrkilometer oder alle 12 Monate den Belagverschleiß der Radbremsen kontrollieren – Schauloch- (Abb. 2/1 – Seite 6). Bei Bedarf nachstellen lassen. Bei ständigen Bergfahrten unterliegt die Anhängerbremse einem höheren Verschleiß. Bei Nutzanhängern ist eventuell eine frühere Nachstellung notwendig.

ACHTUNG: Sämtliche anfallenden Wartungsarbeiten nur von geschultem Personal in Fachwerkstätten oder Service Stationen durchführen lassen.

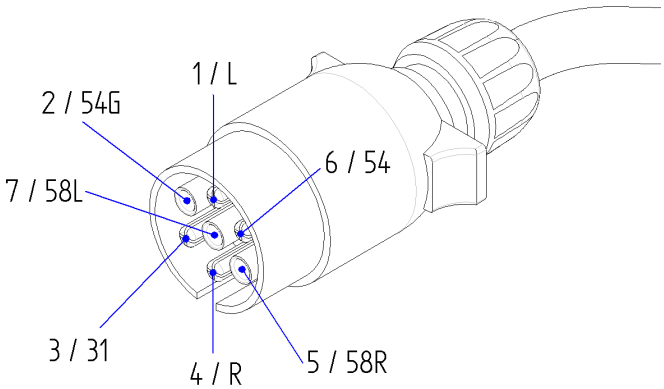




Fehlersuchplan		
Störung	Ursache	Beseitigung
Bremswirkung zu schwach	Beläge nicht eingefahren Beläge beschädigt bzw. verschmutzt; zu große Reibungsverluste; Korrosion an der Zugstange	gibt sich nach einigen Bremsungen; Backensatz erneuern lassen; Übertragungseinrichtung einschl. Bremszug leicht gängig machen
Rückwärtsfahrt schwergängig oder blockiert	Tritt nur auf, wenn Bremsanlage zu straff eingestellt ist; Rückmatikhebel sitzt fest	Bremsanlage neu einstellen lassen, gängig machen und schmieren
Überhitzung der Bremsen bei Vorwärtsfahrt	Fehlerhafte Einstellung; Bremsanlage wird bei Vorwärtsfahrt nicht vollständig gelöst; Umlenkhebel fest; Gestängehalter verbogen; Radbremse verschmutzt; Seil bzw. Bowdenzug geknickt, Rückzugsfedern sind erlahmt oder gebrochen; Rostansatz in der Bremstrommel	Einstellen lassen Handbremse lösen Übertragungseinrichtung prüfen (Leichtgängigkeit) Umlenkhebel der AE prüfen (Leichtgängigkeit) Reinigen Bowdenzug erneuern lassen Federn erneuern lassen Bremstrommel austauschen ggf. Backen ebenfalls austauschen
Handbremswirkung zu schwach	Fehlerhafte Einstellung- zuviel Verlustweg; Beläge nicht eingefahren; Zu große Reibungsverluste	Einstellen lassen; Gibt sich nach kurzer Einlaufzeit; Übertragunseinrichtung einschl. Bowdenzug leicht gängig machen (ölen)
Unruhiges Fahrverhalten bzw. ruckartiges Bremsen	Zuviel Spiel in der Bremsanlage; Stoßdämpfer defekt	Einstellen lassen; Stoßdämpfer auswechseln lassen

2.5 Elektrischer Anschluß der Beleuchtung

- Beim Ankuppeln des Anhängers ist, nach Einstecken des Steckers in die Fahrzeugdose, die Funktion des Lichtes zu kontrollieren. Sollte das Licht nicht richtig funktionieren, muss zuerst der Fehler gefunden und beseitigt werden. Dann erst darf mit dem Fahrzeug auf der Straße gefahren werden.
- Ihr Anhänger ist mit einem 7-poligen Stecker nach ISO 1724 ausgerüstet. Hat das Zugfahrzeug keine geeignete Steckdose (aber z.B. für einen 13-poligen Stecker nach ISO 11446), funktioniert das Licht nicht richtig. Diesem kann durch den Einsatz eines Adapters von einer 13-poligen Steckdose auf einen 7-poligen Anhängerstecker abgeholfen werden.
- Diese Adapter sind im Handel erhältlich! Der Adapter wird zwischen die Steckdose des Zugfahrzeuges und dem Stecker des Anhängers gesetzt.
- Auf folgende Weise können Sie feststellen, ob das Zugfahrzeug mit dem gleichen Stecker versehen ist:
  - Ist der Stecker mit dem Aufdruck „ISO 1724“ versehen, handelt es sich um einen 7-poligen Stecker, beim Aufdruck „ISO 11446“ handelt es sich um einen 13-poligen Stecker.
  - Fragen Sie beim Lieferanten des Zugfahrzeuges nach.
- Es brauchen keine extra Lichter hinzugefügt werden.
- Beim Austauschen der (Glüh-)Birne ist darauf zu achten, dass die neue Birne die gleiche Voltzahl (12V/5W - 12V/21W) hat. Kontrollieren Sie hierzu die Angaben auf der auszutauschenden Glühbirne.
- Der Anhänger ist in Ihrem Land für die Straße zugelassen. Das bedeutet, dass das Fahrzeug bei der verantwortlichen Instanz zur Prüfung vorgeführt wurde und den Zulassungsbestimmungen entspricht, sofern Ihr Anhänger in unserem Werk hergestellt wurde.
  Jede Änderung hieran ist nicht erlaubt (z.B. zusätzliche Beleuchtung und anbauen von so genannten „Lampenschutzgittern).
- Nach dem Ankuppeln den 7-poligen Stecker des Anhängers in die Anschlussdose des ziehenden Fahrzeuges stecken. Das ist nur in einer bestimmten Position möglich.
- Der Anschluss des Steckers ist wie folgt:
  (nacheinander Anschlussnummern/Code, Farbe der Drähte und Funktion:)
  - 1 / L gelblich Blinker links
  - 2 / 54 G blau Nebelschlussleuchte
  - 3 / 31 weiß Masse
  - 4 / R grün Blinker rechts
  - 5 / 58R braun Rücklicht rechts
  - 6 / 54 rot Bremslicht
  - 7 / 58L schwarz Rücklicht links



2.6 Reifen und Felge

- Sorgen Sie dafür, dass die Reifen den richtigen Reifendruck und genügend Profil haben (sichere und gleichmäßige Abnutzung). Der Reifendruck sollte im unbeladenen Zustand und mit kalten Reifen angepasst werden.

Reifen	Druck [bar]
175/70 R13 185/70 R13	2.5
145 R13 145/80 R13 155 R13 155/80 R13	2.5
165 R13	4.5
195/50 R13	6.5
185/60 R12	6.5

ACHTUNG: Wenn Reifen mit einem unter dem in der Tabelle angegebenen Druck gefüllt sind, kann das zu Schlägen in den Reifen führen. Der Reifendruck muss regelmäßig kontrolliert werden. Für das minimale Profil beachten Sie bitte die geltenden Vorschriften.

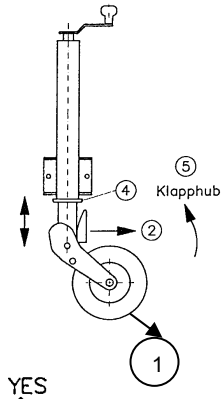
- Bei einem neuen Anhänger gilt: **Nach 50 km Radmuttern nachziehen.**
  Das sollte mit einem Drehmoment von 90 – 120 Nm geschehen. Bei regelmäßigen Gebrauch des Anhängers sollten die Radmuttern regelmäßig kontrolliert werden.

2.7 Stützrad

2.7.1. <u>Stützrad</u>
Diese Beschreibung bezieht sich allein auf das Stützrad. Für diese Beschreibung befindet sich das Stützrad im vertikal aufgestellten Zustand. Die Bedienung des Mechanismus um das Stützrades horizontal wegzudrehen, ist unter „Wegklappen des Stützrades“ beschrieben.

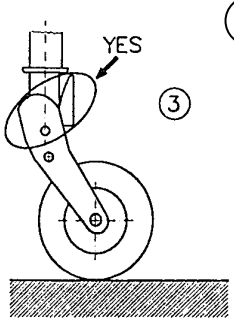
Das Stützrad ist für das An- und Abkuppeln, sowie das Rangieren des Anhängers gedacht.

- Sorgen Sie dafür, dass beim Beladen des Anhängers der maximale Kupplungsdruck nicht überschritten wird. Dabei tritt beim Gebrauch des Stützrades eine Belastung über der zulässigen Belastung auf.
- Bedienung des Stützrades
  - Abkuppeln von gebremsten Anhängern:
    - Abreißseil und den Stecker für die Beleuchtung vom Zugfahrzeug lösen.Die Handbremse des Anhängers anziehen.
    - Damit der Anhänger vom Zugfahrzeug abgekoppelt werden kann, muß das Stützrad herausgedreht werden. Durch das nach links drehen der Kurbel wird zuerst das Rad (1) herausgeklappt. Wenn dieser Vorgang abgeschlossen ist, erreicht die Sperre (2) ihren Endstand und das Stützrad dreht sich heraus.

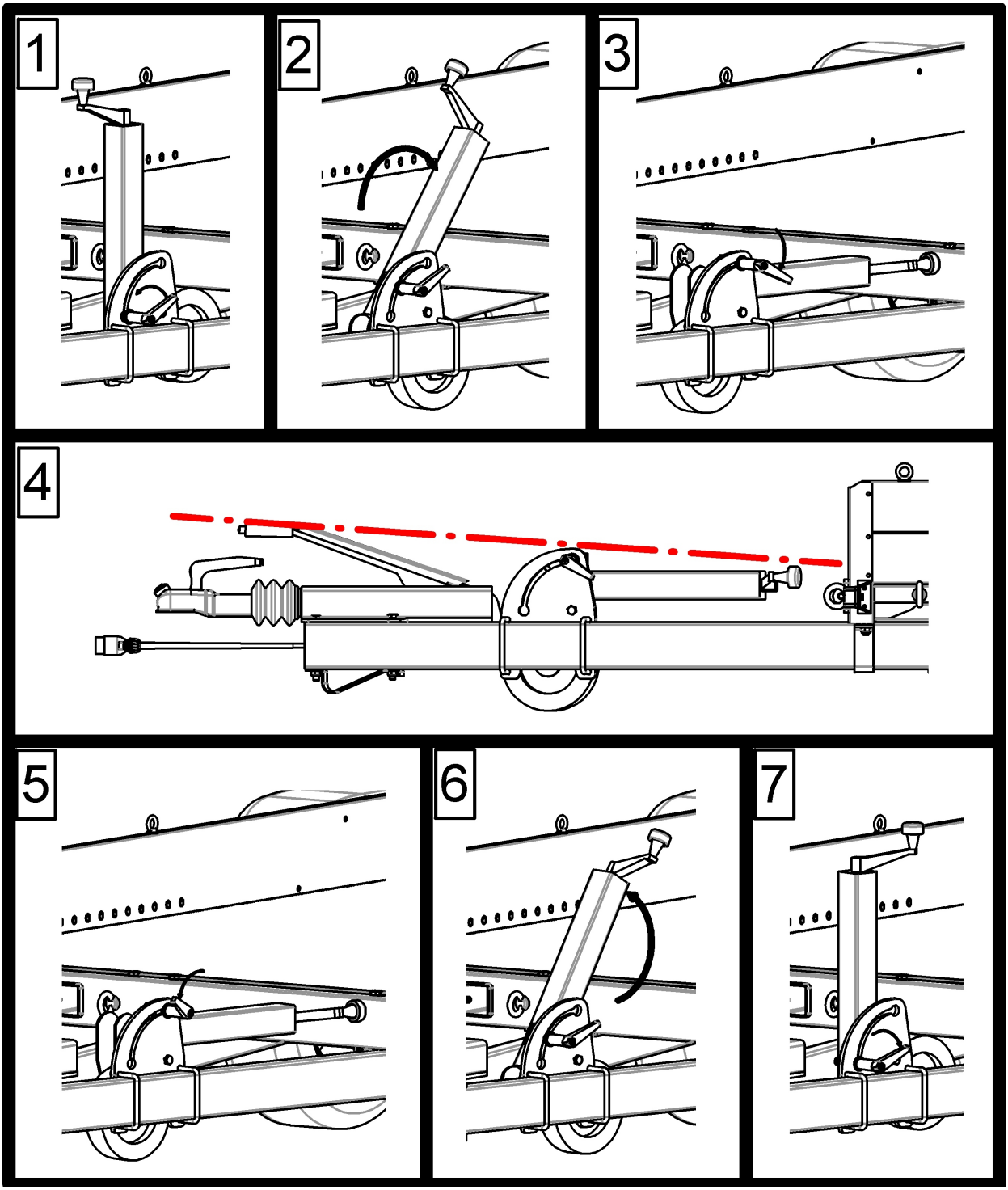


- Die Kugelkupplung öffnen und das Stützrad soweit herausdrehen, dass sich die Kupplung oberhalb der Anhängerkupplung des Zugfahrzeuges befindet. **ACHTUNG: Bei einem abgekoppelten Anhänger steht das Stützrad unter Belastung (3). Deshalb das Stützrad nach dem Abkuppeln niemals soweit eindrehen, dass der Klappmechanismus ausgelöst wird!**
  - Ankuppeln eines gebremsten Anhängers:
    - Das Ankuppeln funktioniert in umgekehrter Reihenfolge:
    - Nach dem Ankuppeln muss das Stützrad wieder vollständig hochgedreht werden. Passen Sie dabei auf, dass der einklappbare Keil in die Rohrkante des Stützrades einhakt und sich dadurch beim weiteren nach rechts drehen des Griffes bis über die Kante des Stützrades bewegt. Das Stützrad wird dann automatisch nach oben geklappt. **ACHTUNG: Das Stützrad ist erst ganz hochgedreht, wenn es vollständig eingeklappt ist.**
  - **ACHTUNG: Beim Hochdrehen des Stützrades darauf achten, dass die Bremsstange des Anhängers nicht von Teilen des Stützrades berührt wird.** Beim Kontakt mit der Bremsstange ist keine optimale Bremswirkung möglich.

<u>ACHTUNG:</u> Für beide Ausführungen von Stützrädern gilt:
Die beweglichen Teile regelmäßig reinigen und schmieren.



2.7.2. <u>Wegklappen des Stützrades</u>
Das Stützrad kann weggeklappt werden, wenn „Durchfahren“ gewünscht ist. Der Anhänger darf dann zum Beladen bzw. Abladen des Fahrzeuges nicht abgekoppelt werden.



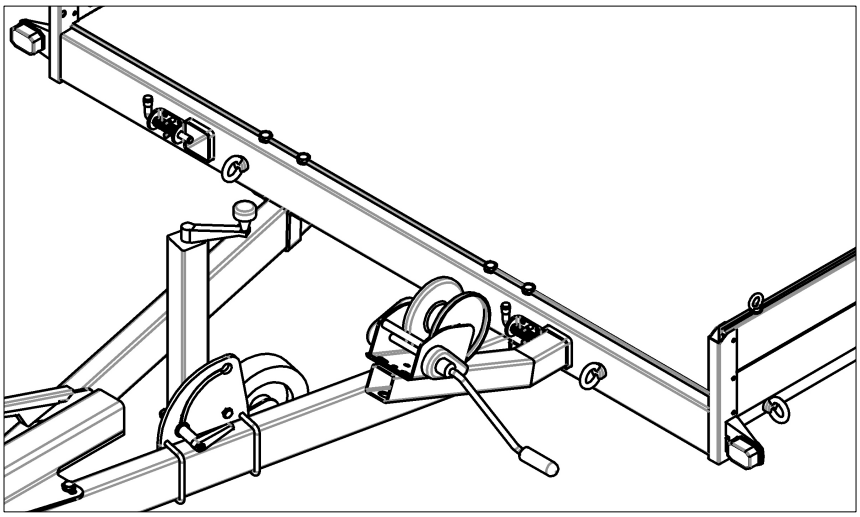
Umklappen aus dem vertikalen Stand in den horizontalen / liegenden Stand
Drehen Sie den Klemmhebel nach links (Abb. 1 – Seite 9). Der Handgriff des Klemmhebels kann mit Hilfe der inneren Verzahnung versetzt werden. Somit können Sie den für sich geeignetsten Stand einstellen um den Klemmhebel zu lösen. Der Klemmhebel muss soweit herausgedreht werden, bis sich der Schaft des Klemmhebels ausserhalb der Bohrung befindet. Der Klemmhebel und das Stützrad können nun (90°) nach hinten gedreht werden (Abb. 2 – Seite 9). Wenn das Stützrad horizontal liegt, beides so weit drehen, dass der Klemmhebel in dem oberen Loch festgedreht werden kann (Abb. 3 – Seite 9). Es muss darauf geachtet werden, dass der Klemmhebel vollkommen festgedreht ist.
ACHTUNG: Kontrollieren Sie, ob der Klemmhebel ausreichend festgedreht ist.

Zurückklappen aus den horizontalen / liegenden Stand in den vertikalen Stand
Drehen Sie den Klemmhebel nach links (Abb. 5 – Seite 9). Der Handgriff des Klemmhebels kann mit Hilfe der inneren Verzahnung versetzt werden. Somit können Sie den für sich geeignetsten Stand einstellen um den Klemmhebel zu lösen. Der Klemmhebel muss soweit herausgedreht werden, bis sich der Schaft des Klemmhebels ausserhalb der Bohrung befindet. Der Klemmhebel und Stützrad können nun (90°) nach vorne gedreht werden (Abb. 6 – Seite 9). Wenn das Stützrad vertikal steht, beides so weit drehen, dass der Klemmhebel in dem unteren Loch festgedreht werden kann (Abb. 7 – Seite 9). Es muss darauf geachtet werden, dass der Klemmhebel vollkommen festgedreht ist.
ACHTUNG: Kontrollieren Sie, ob der Klemmhebel ausreichend festgedreht ist.

2.8 Winde

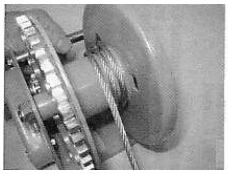
Die Winde ist auf einer verstellbaren Konsole montiert. Diese Konsole kann an 2 verschiedenen Plätzen in der Breite im vordersten Querbalken und in 3 verschiedenen Positionen in Längsrichtung platziert werden.

Wenn die Winde nicht benötigt wird, besteht die Möglichkeit, den Haken der Winde in die am Vorderbalken montierten Bindeösen einzuhaken, und die Winde etwas unter Spannung zu setzen. Damit besteht kein Spielraum zwischen der Konsole und dem Rahmen mehr.

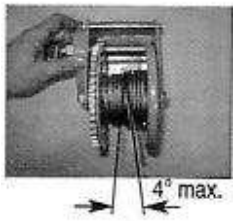


Anwendungsgebiet:
Die Winde ist als Anhängerwinde für das vorsichtige und schockfreie Ziehen von verschiedenen Lasten gedacht. Die max. Zugkraft der Winde in der unteren Einstellung beträgt 330 kg und 900 kg in der obersten Einstellung. Es dürfen nur Seile verwendet werden, die den Vorschriften entsprechen.

Sicherheitsanweisungen:
Lastdruckbremse:
Min. Zugkraft für eine optimale Funktion der Bremse ist: 25 daN. Ist diese min. Zuglast nicht vorhanden, tritt die Bremsfunktion nicht in Kraft.
Nicht anzuwenden mit motorischem Gebrauch und Dauerbetrieb!
Seil nicht ohne Handschuhe anfassen!
Das Seil darf unter Last nur so weit aufgewickelt werden, dass ein Überstand an den Trommelscheiben für min.1,5 x Seildurchmesser übrig bleibt.



Unter Belastung müssen min. 2 Seilwindungen auf der Trommel bleiben.



Der Winkel des Seils darf 4° nicht überschreiten.

Den Bremsmechanismus nicht ölen oder einfetten!

Die Winde darf nicht für das Festsetzen von Lasten (z.B. Autos) verwendet werden. Hier ist eine zusätzliche Befestigung der Ladung notwendig, damit sich die Lastdruckbremse der Winde durch schütteln (rütteln) während des Fahrens nicht löst.

Bedienung:
Ziehen:
Drehen Sie den Griff in Uhrzeigerrichtung.
Stoppen:
Durch vorsichtiges Loslassen des Griffes kann die Last in jede beliebige Position gesetzt werden.
„Nachlassen“:
Um die Last herunterzulassen, den Griff gegen den Uhrzeigersinn drehen. Der Griff ist durch eine eingebaute, automatische Bremse vor Rückschlag gesichert.
ACHTUNG:
Das Seil darf unter Belastung nur soweit aufgewickelt werden, dass ein Überstand an den Trommelscheiben für min.1,5 x Seildurchmesser übrig bleibt. Dadurch wird einer Überlastung der Winde und dem seitwärts Abrollen des Seils vorgebeugt. Unter Belastung müssen mindestens 2 Seilwindungen auf der Trommel bleiben. Min. Zugkraft für eine optimale Funktion der Bremse sind 25 daN. Ist diese min. Zugkraft nicht vorhanden, tritt die Bremsfunktion nicht in Kraft. Für eine korrekte Abwicklung des Seiles muss dieses unter leichter Spannung stehen.

Wartung und Pflege

Seil regelmäßig auf Abnutzung prüfen. Gründe für den Austausch (z.B. Faserbrüche) nach DIN 15020. Falls das Seil beschädigt ist, sollte es sofort ausgetauscht werden. Die Winden sind schon vom Werk aus geschmiert. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Antriebslager und die Trommelnabe regelmäßig geölt werden sollten.
Der Zahnkranz muss regelmäßig gefettet werden.
Das Schraubgewinde des Griffes muss immer eingefettet sein.
ACHTUNG:
Den Bremsmechanismus nicht ölen oder einfetten!
Die Winde muss je nach Gebrauch und Umständen, aber min 1x im Jahr, durch einen Sachverständigen kontrolliert werden.
Diese Kontrolle geschieht nach den UVV für Winden-, Hub- und Zuggeräte (VGB 8 §23).

2.9 Unterlegkeile

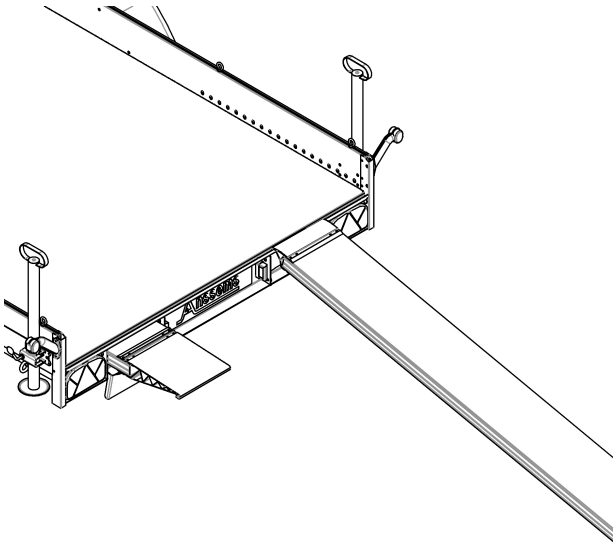
- Gebrauchen Sie für nicht angekoppelte Anhänger die Unterlegkeile. Verhindern Sie hiermit, dass der Anhänger weg rollt.
- Verwenden Sie neben den Unterlegkeilen auch die Handbremse des Anhängers.
- Kontrollieren Sie vor dem Gebrauch der Unterlegkeile den Untergrund, auf dem der Unterlegkeil platziert werden soll. Dies ist notwendig, um die Standfestigkeit zu gewährleisten.
- Bevor der Anhänger abgekuppelt wird, sollten Sie erst die Unterlegkeile hinter bzw. vor die Reifen legen (linker und rechter Reifen!). Im Fall eines Tandem-Anhängers ist frei zu wählen, ob die vordere oder hintere Achse gesichert wird. Ob Sie die Unterlegkeile hinter bzw. vor die Reifen platzieren, ist abhängig von der Steigung bzw. dem Gefälle des Geländes.
- Wenn Sie den Anhänger wieder ankuppeln möchten, sollten Sie dies vornehmen, bevor Sie die Unterlegkeile entfernen und in die dafür vorgesehenen Halter am Anhänger anbringen.

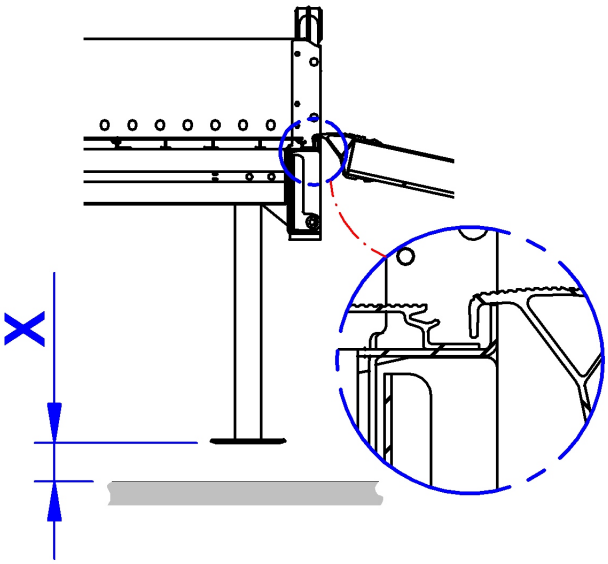
2.10 Auffahrrampen in Kombination mit Abstellstützen

Die Original gelieferten Auffahrrampen und die Auflageflächen für diese Auffahrrampen sind für eine max. Achsbelastung von 1250 kg entwickelt und getestet worden. Pro Auffahrrampe gilt dabei eine Reifenlast von max. 625 kg.
Eine Ausnahme hierbei sind die Auffahrrampen des AMT 1500-... Die maximale Achsbelastung ist hier 700 kg. Dies bedeutet, dass die Auffahrrampen eine Radlast von 350 kg haben.

Achtung:
Benutzen Sie beim Be- und Entladen jederzeit die Handbremse des Anhängers.
Die Auffahrrampen sind dazu gedacht, eine Last mit Reifen (wie z.B. Fahrzeuge) auf- bzw. abzuladen.
Die Auffahrrampen nur mit Arbeitshandschuhen anfassen.
Die Auffahrrampen können nicht als Lauffläche genutzt werden, da sie als Auffahrrampen für Gripp-Profile gedacht sind. Durch Veränderungen in der Oberfläche besteht Stolpergefahr.

Die Rampen können in der Chassis des Anhängers aufbewahrt werden. Sie sind durch Öffnen der Klappen an der Rückseite des Anhängers erreichbar. Die Bedienung der Verriegelung ist gleich dem Öffnen und Schließen des Riegels bei dem Zubehörteil „Winde“. Beim Herausschieben der Rampen mit Handschuhen, muss damit gerechnet werden, dass die Rampen aus den Aufbewahrungsschienen fallen können.
Die nötigen Vorsichtsmaßnahmen müssen auch hier berücksichtigt werden.



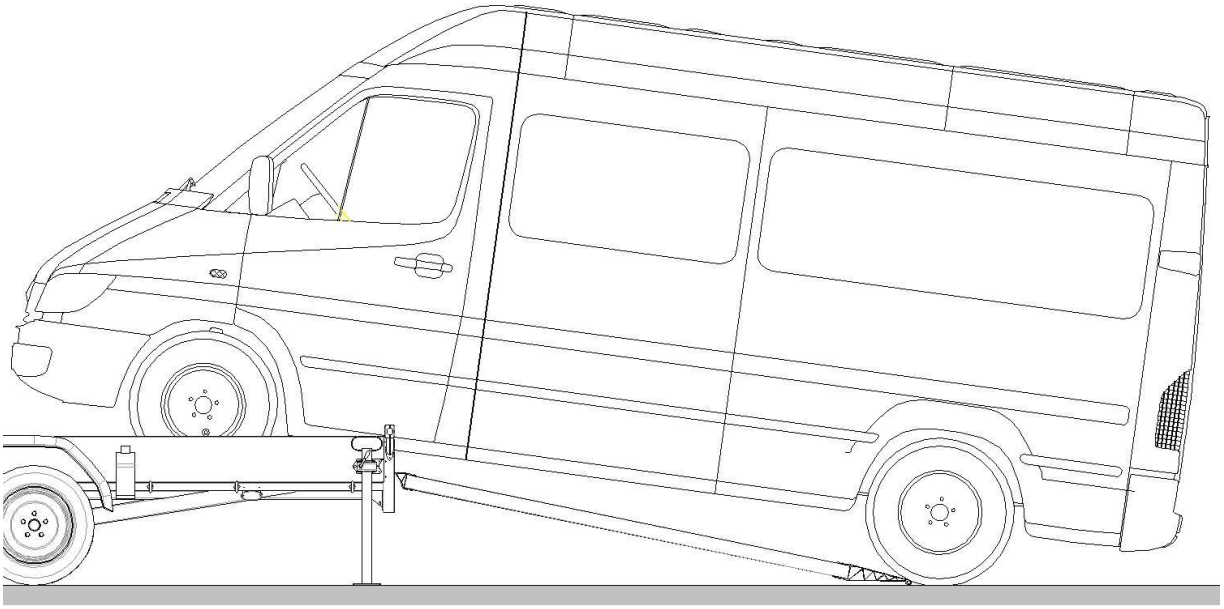


Wenn die Auffahrrampen herausgenommen wurden, können diese sofort aufgelegt werden. Dazu muss geprüft werden:
- ob die Rampen an der Rückseite des Anhängers eingehakt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, kann ein guter Halt nicht gewährt werden.
- ob die Abstellstützen auf die richtige Höhe eingestellt und deren Klemmen ausreichend festgezogen sind. **ACHTUNG: Wenn die Rückseite des Anhängers sich nach unten bewegt, kann die Auffahrkante so klein werden, dass beim Auffahren von Fahrzeugen, deren Radstand größer ist als die Länge der Auffahrrampen, sich diese von dem Auflagepunkt, an dem sie eingehakt sind, lösen. Das geschieht, wenn die Auffahrrampe nicht mehr vollständig auf der Kante liegt. Wenn der Haken zurück zum Auflagepunkt rutscht, kann es zu einer gefährlichen Situation kommen indem die Auffahrrampe auf den Boden fällt. (Siehe Abb. Seite 12)**
- ob die Haken auf dem geöffneten Rand des Rückteils des Anhängers anliegen. Verschmutzungen (des Randes) der Rinne können ein nicht richtiges Aufliegen zur Folge haben.
- ob die Rampen im richtigen Abstand zueinander liegen. Rechnen Sie auch die Verdrängung durch das auffahrende Fahrzeug mit ein.
- ob das zulässige Gewicht nicht überschritten wird.
- ob es sichtbare Beschädigungen an den Rampen gibt.
- dass sich keine Personen neben dem auf- bzw. abfahrenden Fahrzeug befinden. Es kann Gefahr bestehen, sie könnten sich verletzen, wenn eine unvorhergesehene Situation entsteht (z.B. durch ein Fahrzeug, welches nicht richtig auf- bzw. abfährt).
- ob die Rampen Schmutz-, Eis- und Schneefrei sind
- ob Sie sich auf öffentlichen Wegen an die Regeln halten. Wenn die Lichter nicht mehr sichtbar sind, müssen Sie die notwendigen Maßnahmen treffen (z.B. Warndreiecke aufstellen).

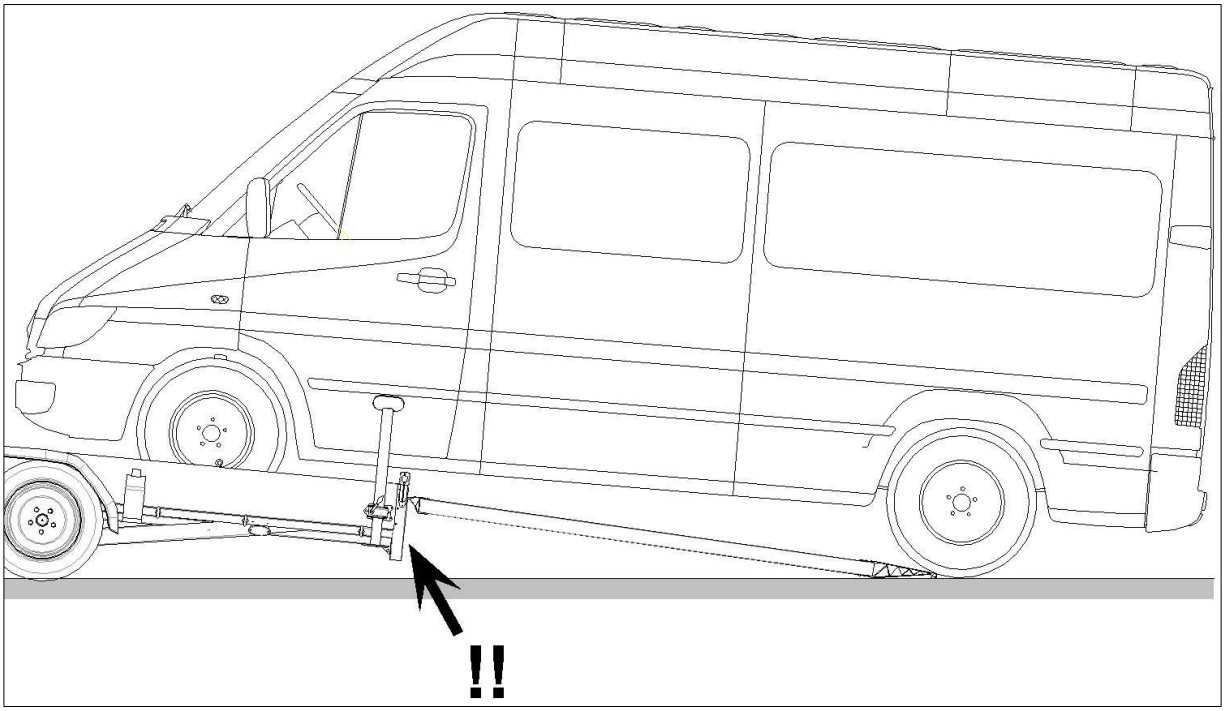
ACHTUNG: Sorgen Sie dafür, dass Sie beim Auf- bzw. Abladen gesehen werden. Das zu Ihrer Sicherheit und der anderer Verkehrsteilnehmer.

Achtung:
Stellen Sie die Höhe der Abstellstützen so ein, dass sie vom Boden gelöst sind, es werden ca. 7 -8 cm empfohlen (siehe Maße X in der obigen Abbildung – Seite 11). Die einzustellende Höhe ist von der Belastung, angekoppelte Höhe des Anhängers etc. abhängig. Die Klemmen der Stützen sollten nach dem Beladen nicht "unter Belastung" losgedreht werden. Dies kann zu einer unsicheren Situation und/oder zu bleibenden Schäden am Anhänger führen. Die optimalste Situation ist, wenn der Anhänger beladen ist, so dass die Stützen soeben vom Boden abheben.
Die Auffahrrampen sollten 1x pro Jahr durch dafür ausgebildetes Personal in autorisierten Werkstätten kontrolliert werden.

ACHTUNG: Wenn sich die Rückseite des Anhängers nach unten bewegt kann der Auffahrwinkel so klein werden, dass bei der Auffahrt des Fahrzeugs, bei dem der Radstand größer ist als die Länge der Auffahrrampen, sich der Haken der Auffahrrampe von seinem Auflegepunkt löst. Beim Zurückkommen des Hakens zum Auflegepunkt kann der Haken fehlerhaft aufliegen. Die Auffahrrampen können auf den Boden fallen. Siehe folgende Abbildungen.

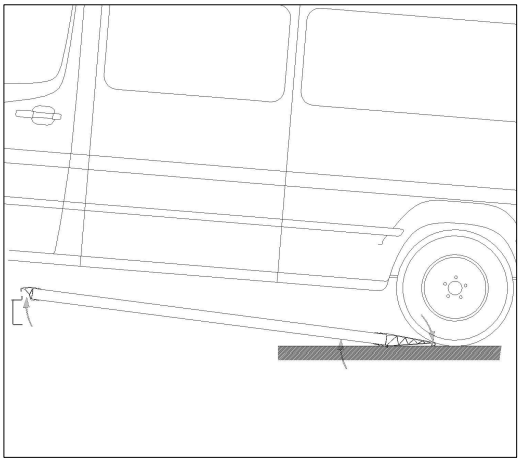


RICHTIG

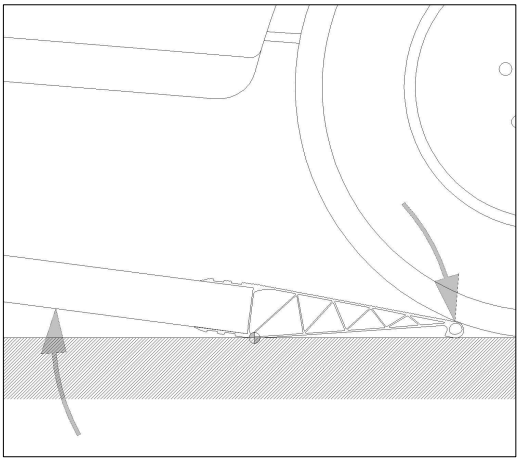


FALSCH!

Haken löst sich vom Auflegepunkt



Detail →

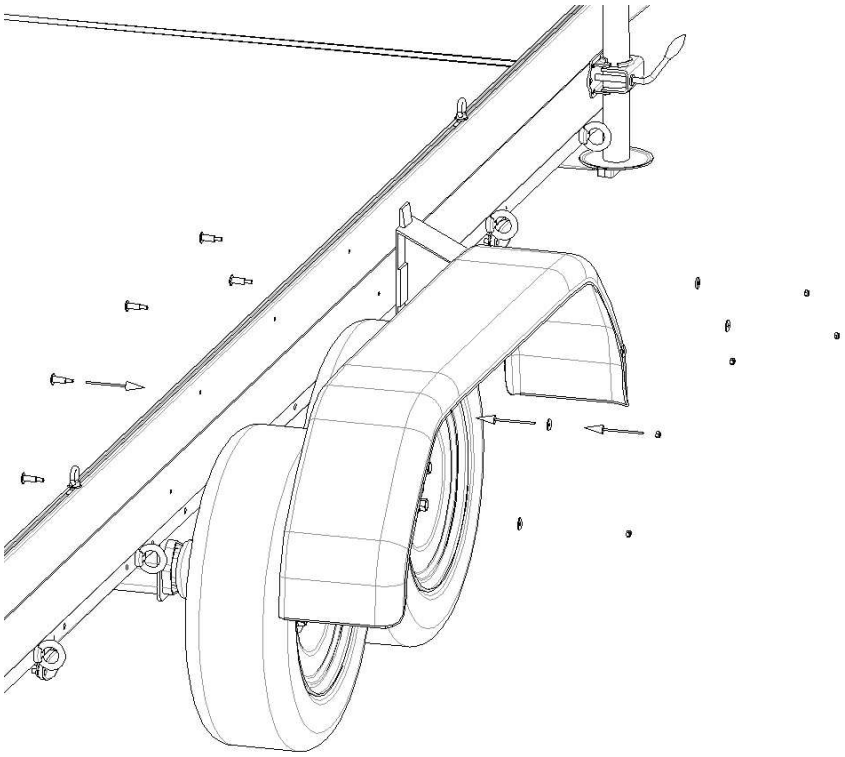


2.11 Beladen des Anhängers

- Die Ladung muss sorgsam befestigt werden, damit beim Fahren die Ladung nicht verrutscht oder verloren geht. Durch das Verschieben der Ladung kann es zum plötzlichen Abdriften des Anhängers kommen.
- Weiterhin ist beim Beladen des Fahrzeuges, sofern Sie sich damit auf öffentlichen Straßen befinden, darauf zu achten, dass Sie sich an die geltenden Regeln halten (u. a. Sichtbarkeit und max. Länge der überstehenden Ladung).
- Kontrollieren Sie, ob das Fahren mit dem Anhänger erlaubt ist:
  - Lässt das Zugfahrzeug zu, mit diesem Anhänger zu fahren?
  - Stimmt das Fahrzeuggespann mit Ihrem Führerschein überein?
- Be- und Entladen Sie den Anhänger vorzugsweise im angekuppelten Zustand. Wenn das nicht der Fall ist, kontrollieren Sie während des Be- und Entladens, dass sich keine Möglichkeit ergibt, dass der Anhänger hoch gehen kann. Dies bedeutet, dass das Stützrad sich vom Boden löst.
- Halten Sie sich an die geltenden Bestimmungen, z.B. was Sie laden dürfen (wie z.B. gefährliche Stoffe und Personen).
- Achten Sie beim Beladen auf das Netto-Ladegewicht für die Achse(n) und die Kupplung. Verteilen Sie die Ladung so auf der Ladefläche, dass der richtige Kupplungsdruck erreicht wird. Dieser Kupplungsdruck darf den max. zugelassenen Kupplungsdruck nicht überschreiten und muss ebenfalls mit dem möglichen Kupplungsdruck des Zugfahrzeuges übereinstimmen.
- **ACHTUNG: Der Kupplungsdruck darf nicht negativ sein (das führt dazu, dass das Zugfahrzeug durch die Kupplung des Anhängers hochgezogen wird und somit keine sichere Fahrt mehr gewährleistet ist). Für den minimalen Kupplungsdruck beachten Sie bitte die gültigen Bestimmungen.**
- **Ihr Anhänger ist für die in Ihren Papieren ausgewiesene Belastung und die max. Geschwindigkeit für öffentliche Wege konstruiert, berechnet und getestet worden (Prüfung). Die zugelassenen Höchstbelastungen sind ebenfalls auf der Konstruktionsplatte (Typenschild), die auf Ihrem Anhänger montiert ist, aufgeführt. Eine Beladung über dem zug. Gesamtgewicht kann zu bleibenden Schäden führen. Hierauf können wir als Hersteller keine Garantie gewähren.**

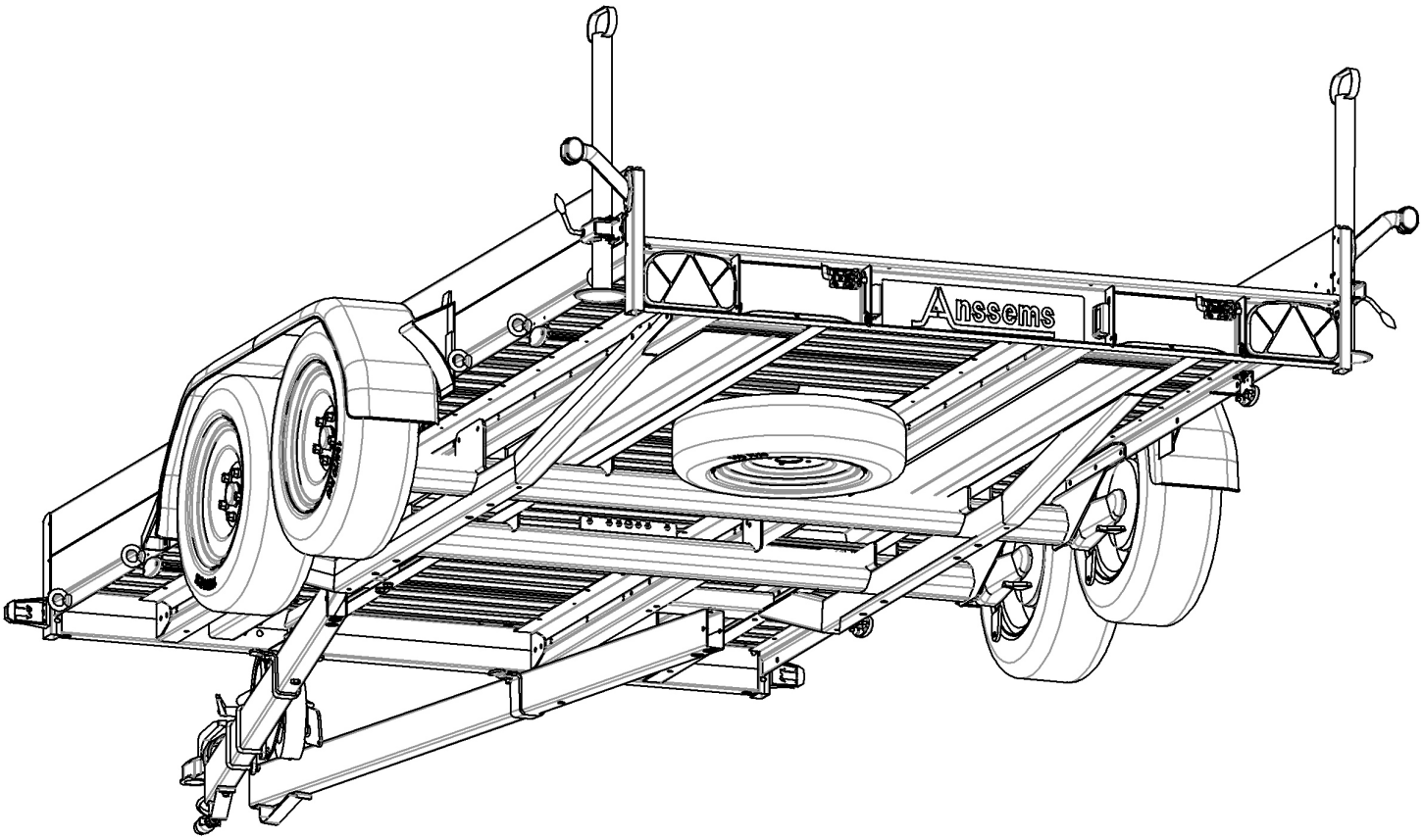
3. Montage der Kotflügel

Aus logistischen Gründen werden die Kotflügel werkseitig nicht montiert. In den meisten Fällen sind die Kotflügel durch Ihren Anhängerlierferanten bereits montiert. Sollte dieses nicht der Fall sein, sollten mit dem mitgelieferten Befestigungsmaterial die Kotflügel nachträglich lt. der folgenden Beschreibung montiert werden, bevor Sie sich mit Ihrem Anhänger auf öffentichen Straßen bewegen. Die Löcher in der Seitenwand und in den Kotflügeln sind vorhanden. Sie brauchen demnach nicht zu bohren.
Die Abbildung zeigt die Montage eines Tandem-Achs Kotflügels. Für eine Einzel-Achsausführung gilt die gleiche Arbeitsweise.

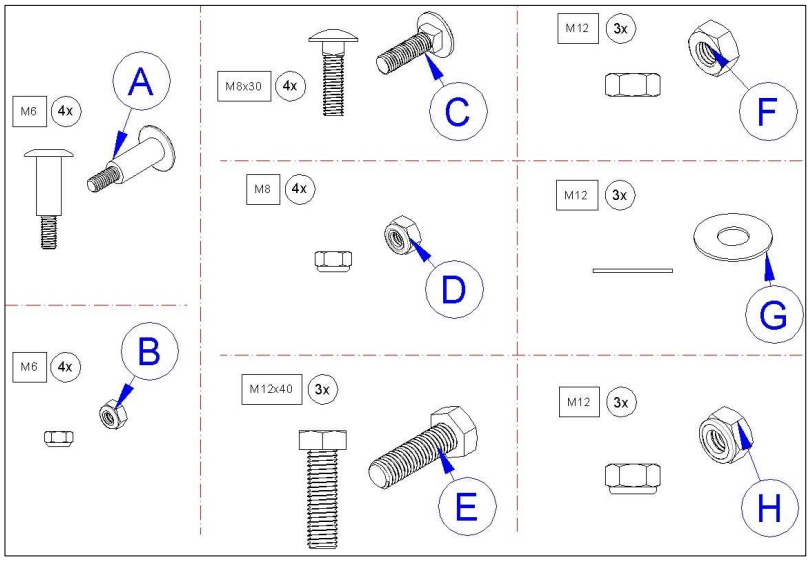


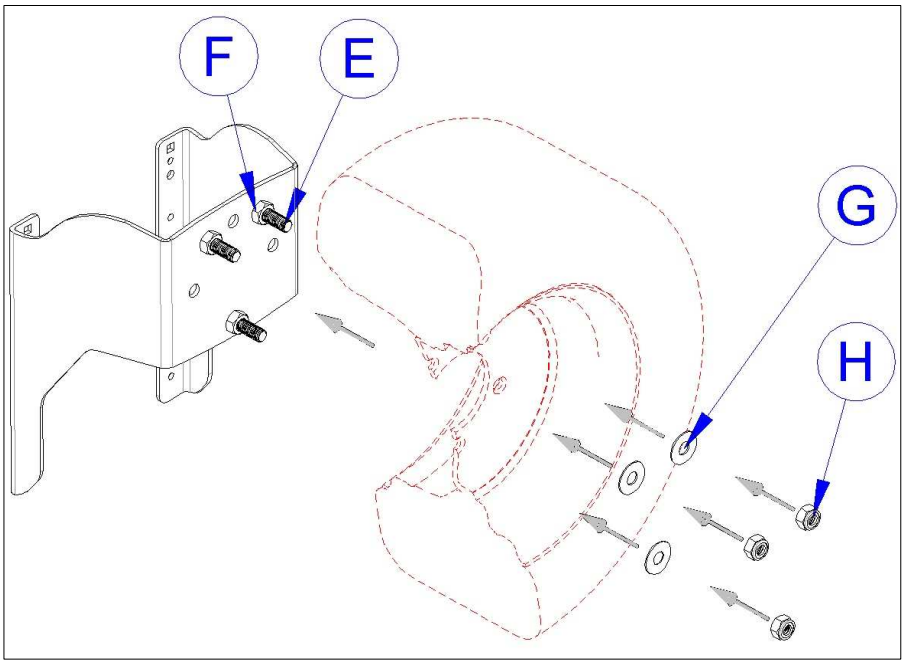
4. Montage des Reserverads

Befestigung unter der Ladefläche mit Hilfe einer separaten Halterung

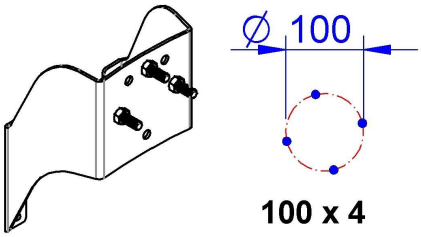


Bei der Anschaffung eines Reserverades inklusive der separaten Halterung ist folgende Montageanleitung beigefügt. Hiermit ist das Reserverad und die Halterung unter dem Boden des Anhängers zu montieren.

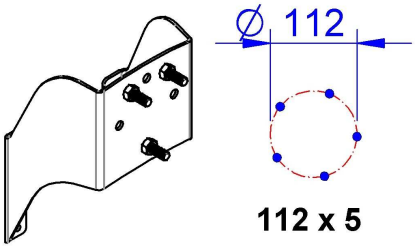




Mitgeliefertes Befestigungsmaterial (nicht alles wird benötigt) und schematische Darstellung der Befestigung des Reserverads auf der Halterung:

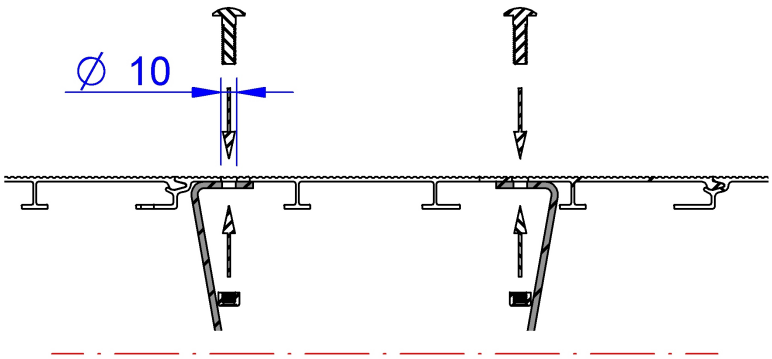


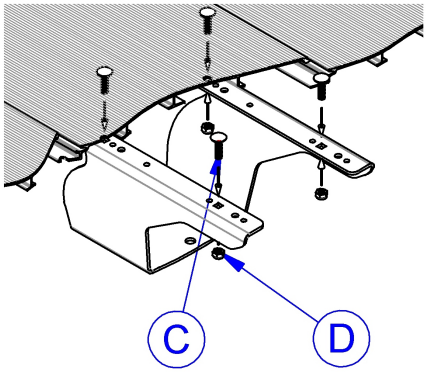
Platzierung der Schrauben für ein Reserverad mit 4 – Loch Felge (145/80 R13 / 145 R13) (AMT 1500-...) auf der Halterung



Platzierung der Schrauben für ein Reserverad mit 5 – Loch Felge (größere Reifenabmessungen) (AMT 2000-..., AMT 2500-... und AMT 3000-...)

Die Halterung unter dem Boden kann wie folgt angebracht werden:
4 Löcher (die vier Löcher an den Kanten als Schablone nehmen) bohren und danach die Halterung montieren.

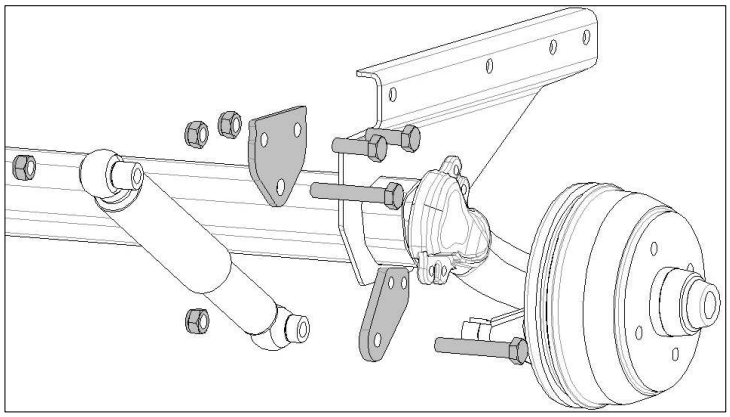




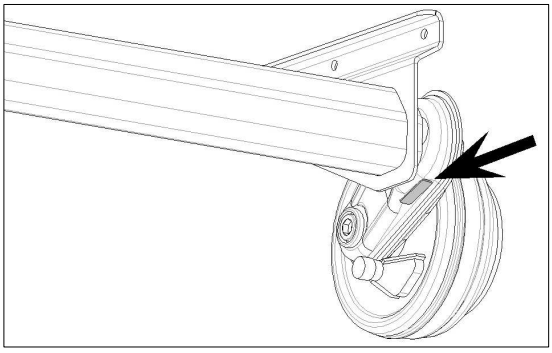
5. Montage der Stoßdämpfer

Ihr Anhänger kann mit Stoßdämpfern nachgerüstet werden.

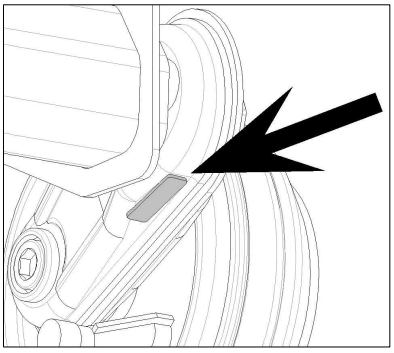
AMT 1500-...
Die Montageplatte an der Seitenwand, die Stoßdämpferhalter (1x – Schraubausführung pro Achsseite) am Schwingarm der Achse und am Stoßdämpfer müssen wie folgt montiert werden:

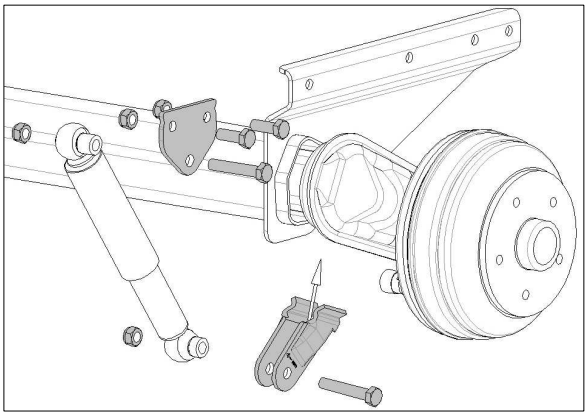


AMT 2000-..., AMT 2500-... und AMT 3000-...
Die Montageplatte an der Seitenwand, die Stoßdämpferhalter (2 Stück pro Achsseite) am Schwingarm der Achse und dem Stoßdämpfer müssen lt. den folgenden Abbildungen montiert werden. Dazu müssen erst die Kunststoffdeckel der Stoßdämpferhalter an der Unterseite (in der Zeichnung mit einem Pfeil gekennzeichnet) von beiden Schwingarmen entfernt werden.

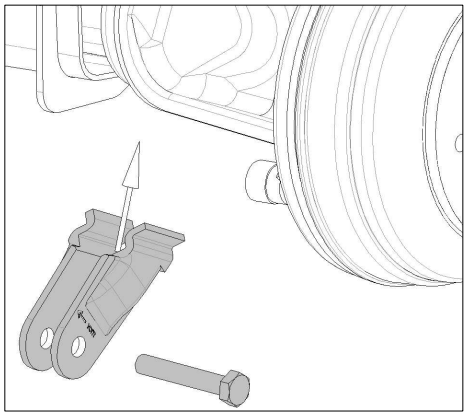


Detail →





Detail →

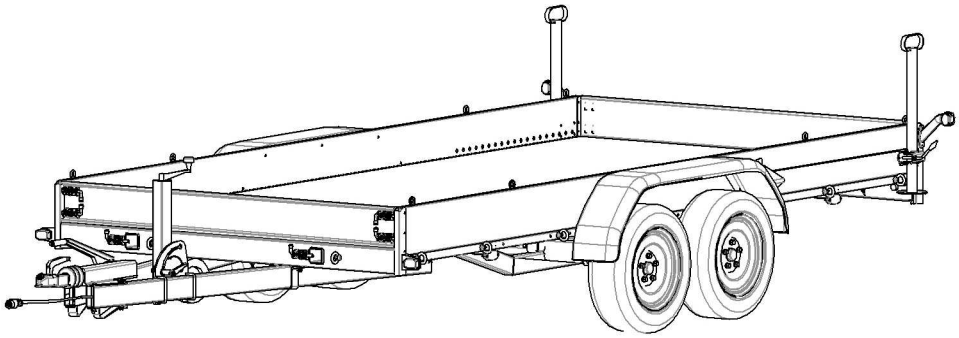


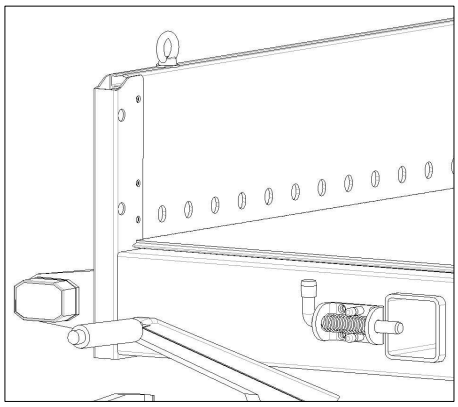
ACHTUNG: Die Schraubenköpfe müssen immer in Richtung Rad zeigen.
Sehen Sie hierzu auch die oben angegebene Skizze. Kontrollieren Sie nach der Montage, ob die Reifen vollkommen frei laufen (min. 16 mm).

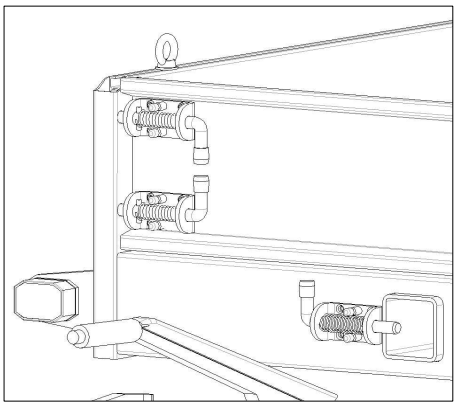
6. Gebrauch von optionalen Zubehör

6.1 Vorder-/Rückklappe

Ihr Anhänger kann mit einer Vorder- und/oder Rückklappe nachgerüstet werden.







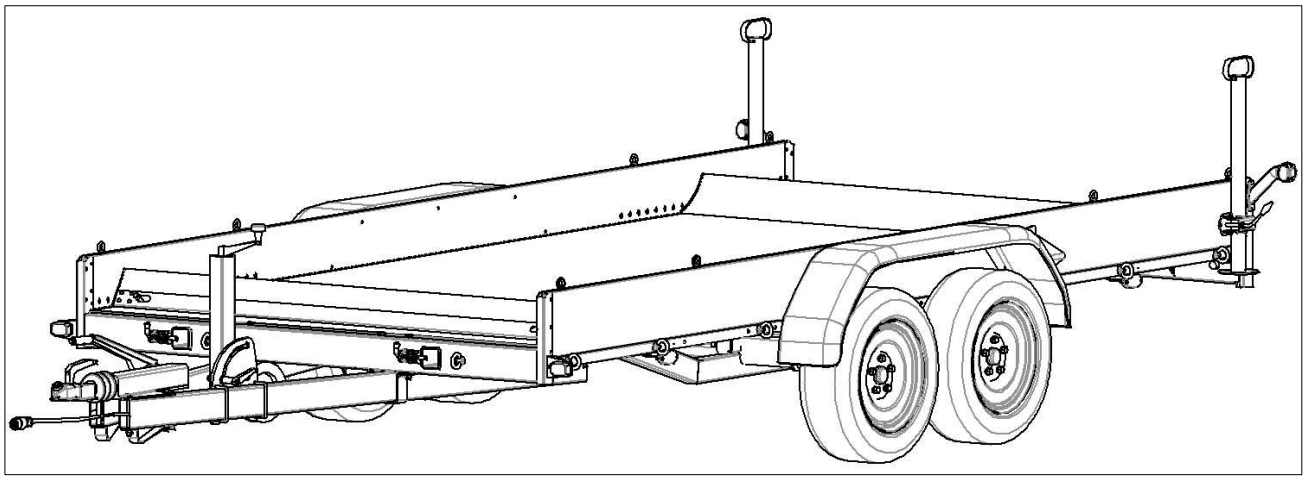
Der Standardanhänger ist mit Befestigungslöchern an der Vor- und Rückseite ausgestattet. Diese Löcher (siehe Abbildungen oben) sind z. B. zum Anbringen / Verriegeln der Vorder- bzw. Heckklappe. Die Klappen können durch die Verwendung der darauf angebrachten Riegel am Anhänger angebracht bzw. abgenommen werden.

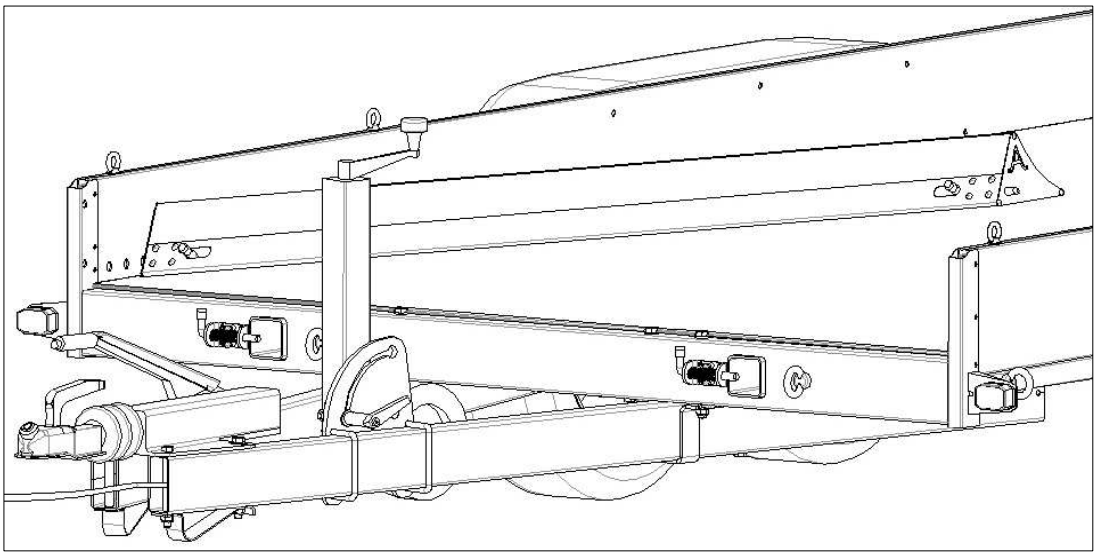
6.2 Radstopper

Ihr Anhänger kann mit Radstoppern nachgerüstet werden.

Der Radstopper kann dazu verwendet werden, die Stellung eines Fahrzeuges auf dem Anhänger festzulegen. Der Gebrauch des Radstoppers benötigt keine Anpassung an den Anhänger. Wenn ein bestimmtes Fahrzeug transportiert werden soll, kann man einmalig die richtige Platzierung des Fahrzeugs festlegen, um einen optimalen Kupplungsdruck zu bekommen. **ACHTUNG: Neben dem Radstopper (ein Set mit 2 Stück) muss ein zu transportierendes Fahrzeug noch zusätzlich befestigt werden.**

Der original gelieferte Radstopper kann durch einrasten der seitlichen Verriegelung in ein Loch an der Seitenwand des AMT richtig platziert werden. Dann den Radstopper flach auf den Boden legen und mit dem Verriegelungsbolzen in einem gegenüberliegendem Loch befestigen. Die Verriegelung loslassen und prüfen, ob diese hält.
ACHTUNG: Den Radstopper nicht ohne Handschuhe anfassen. Verletzungsgefahr!





7. Ersatz-/ und Zubehörteile

Ersatzteile sind Teile, die für die Sicherheit bestimmt sind. Sofern andere, als die originalen Ersatzteile verwendet werden, verfällt die Garantie und die Produkthaftung. In diesem Fall sind wir als Hersteller nicht länger für auftretende Schäden und die daraus resultierenden Folgen haftbar.

Folgeschäden bis zu körperlichen Verletzungen dürfen nicht unterschätzt werden. Schützen Sie sich davor durch den Gebrauch von Original Ersatzteilen.