

SPIS TREŚCI	STR
1. PRZEDMOWA	2
2. WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE KONSERWACJI	3
3. MOMENTY DOKRĘCENIA	6
4. PODŁĄCZENIE POJAZDU	8
5. DYSZEL	9
6. OSIE I ZESPÓŁ OSI	10
7. KOŁA I OGUMIENIE	11
8. MOCOWANIE KÓŁ	12
9. UKŁAD HAMULCOWY	13
10. KONSERWACJA	15
11. UKŁAD HAMULCOWY ABS	16
12. REGULACJA WYSOKOŚCI ZAWIESZENIA	17
13. MOCOWANIE KOŁA ZAPASOWEGO	19
14. OŚWIETLENIE	20
15. ZABUDOWA TYPU KURTYNA	23
16. ZABUDOWA TYPU SKRZYNIOWEGO	30

Przedmowa

Zdecydowali się Państwo na jeden z produktów naszej firmy. Niniejszy pojazd został wyprodukowany z zastosowaniem najnowszych osiągnięć oraz nowoczesnych technologii, stanowiąc produkt najwyższej klasy wykonany z najlepszej jakości materiałów.

Regularna konserwacja i wymiana we właściwym czasie zużytych lub uszkodzonych części przedłuża żywotność pojazdu. Jeśli pojawią się jakieś problemy w obsłudze, proszę skontaktować się z nami.

Proszę zaufać naszemu doświadczeniu i serwisowi.

W celu zapewnienia długoletniej, bezproblemowej i bezpiecznej eksploatacji pojazdu, należy dokładnie przeczytać wszystkie wskazówki zawarte w niniejszej instrukcji. Instrukcję należy przekazać kierowcy pojazdu, który powinien się z nią dokładnie zapoznać.

Tylko fachowa obsługa pojazdu i jego dokładna konserwacja może zagwarantować Państwu zadowolenie z jego użytkowania.

Życzymy Państwu szerokiej drogi!

2. Ogólne wskazówki dotyczące obsługi i konserwacji pojazdu

Prosta obsługa i minimalne nakłady na konserwację to cechy wszystkich pojazdów firmy KONAR. Całkowicie bez konserwacji pojazd niestety obyć się jednak nie może.

Błędy w obsłudze i wszelkie zaniedbania w pielęgnacji doprowadzą nieuchronnie do zakłóceń pracy, uszkodzeń, a na koniec do strat, które często niosą za sobą bardzo wysokie koszty. Każdy pojazd wymaga regularnych przeglądów. Terminarz przeglądów podany w niniejszej instrukcji dotyczy pojazdów, które są eksploatowane w normalnych warunkach i poruszają się na zwykłych drogach. W przypadku trudnych warunków eksploatacji pojazdu należy podane terminy odpowiednio skrócić.

Niniejsze wskazówki dotyczą wszystkich pojazdów KONAR. **W przypadku części takich jak np. osie, należy stosować się do zaleceń poszczególnych producentów.** Powinni Państwo zwrócić uwagę również na instrukcje dotyczące obsługi i konserwacji producentów osi. Reklamacje dotyczące układu hamulcowego i osi można składać w ASO producentów.

Oczywiście niniejsza instrukcja obsługi nie ma wpływu na wytyczne producenta ciągnika dotyczące konserwacji i pielęgnacji.

Należy regularnie kontrolować mocowanie wszystkich części pojazdu, przykręconych za pomocą śrub. W nowo założonych kołach możliwe jest, na początku, poluzowanie się nakrętek. Dlatego też należy sprawdzić ich mocowanie po przejechaniu pierwszych 50 kilometrów

Powyższa wskazówka dotyczy każdej późniejszej wymiany kół. Po przejechaniu pierwszych 500 km należy sprawdzić mocowanie ram pomocniczych i nadwozia.

Stale kontrolować należy szczelność układu pneumatycznego.

Należy regularnie kontrolować przewody pod względem uszkodzeń typu: pęknięcia, przetarcia lub rozkład chemiczny. Uszkodzone przewody należy natychmiast wymienić.

Ze względów bezpieczeństwa wszystkie naprawy pojazdu powinny być przeprowadzane przez wykwalifikowany personel. W tym celu należy kierować się do naszych punktów serwisowych.

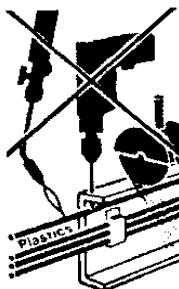
Uwaga! Nie wolno wiercić otworów i spawać na głównych ramach podwozia! Nie należy też rozwiercać otworów, które zostały wykonane przez producenta na ramach podwozia. W szczególnych przypadkach należy zwrócić się do naszego działu technicznego.

Podczas spawania, wiercenia lub szlifowania, jak również podczas prac z użyciem pił tarczowych w pobliżu przewodów z tworzywa sztucznego i przewodów elektrycznych należy podjąć wszelkie środki ostrożności, takie jak przykrycie przewodów lub ich demontaż w miejscach najbardziej narażonych.

Przed rozpoczęciem spawania należy odłączyć wszystkie elektryczne i elektroniczne elementy pojazdu, jak np. ABS.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na podane w niniejszej instrukcji obsługi, obok wskazówek, przepisy dotyczące zapobiegania wypadkom w czasie pracy pojazdu. Oprócz tego należy przestrzegać ogólnie przyjętych przepisów dotyczących bezpieczeństwa pracy, medycyny pracy i inżynierii ruchu drogowego.

Zastrzegamy sobie prawo dokonywania zmian w ramach, wprowadzania ulepszeń technicznych pojazdu. Nie jest możliwe dochodzenie jakichkolwiek praw na podstawie rysunków i opisów zamieszczonych w niniejszej instrukcji obsługi.



Przed każdą jazdą należy sprawdzić:

- prawidłowe ciśnienie w ogumieniu
- dokręcenie śrub mocujących koła
- równomierność rozłożenia ładunku (zwrócić uwagę na dopuszczalne obciążenie osi i podpór)
- prawidłowe i dostateczne zamocowanie ładunku
- prawidłowe zamknięcie ścian bocznych skrzyni, plandeki, drzwi i kłap obecność klinów zabezpieczających
- prawidłowe podłączenie przewodów zasilających między ciągnikiem i przyczepą
- funkcjonowanie instalacji świetlnej i hamulcowej
- prawidłowe napełnienie poduszek powietrznych
- ustawienie zaworu poziomującego w pozycji „0”
- zwolnienie hamulca ręcznego (korba lub zawór)
- zaryglowanie i zabezpieczenie zaczepu holowniczego
- zaryglowanie i zamocowanie rygli w kontenerze
- podniesienie podpory postojowej
- usunięcie śniegu i lodu z dachu pojazdu

W czasie za- i rozładunku należy zabezpieczyć otwarte skrzydła drzwiowe!

Uwaga!

Podczas za- i rozładunku odłączonej przyczepy istnieje niebezpieczeństwo przechylenia się pojazdu! Należy ściśle przestrzegać warunków dotyczących obciążenia pojazdu!
Powyższe dotyczy także częściowo załadowanej przyczepy.

3. Momenty dokręcenia

nasmarowany gwint

Gwinty metryczne	Moment dokręcenia (Nm)*	
M 8	35-	40
M 10	60-	70
M 12	80-	110
M 16	160-	180
M 18	200-	220
M 24	400 -	420

*Momenty dokręcenia dotyczą nakrętek o normalnej wysokości.

W przypadku nakrętek płaskich momenty te należy podzielić przez dwa.

W niniejszej instrukcji obsługi znajdują Państwo również momenty dokręcenia dotyczące poszczególnych grup konstrukcyjnych pojazdu!

Nakrętki samozaciskowe należy wymienić, jeśli zostały one już dwukrotnie dokręcone!

Utrata pozwolenia na eksploatację pojazdu w przypadku montażu nieoryginalnych części zamiennych

Zgodnie z instrukcją montażową i przepisami zakładowymi pozwolenie na eksploatację pojazdu wygasa w przypadku, gdy podczas kontroli zostanie jednoznacznie stwierdzona zamiana części.

Dotyczy to całego układu hamulcowego, tj. nie tylko urządzenia uruchamiającego hamulce i przekazującego, ale także właściwego mechanizmu hamulcowego kół jezdnych. Innymi zespołami objętymi powyższym wymogiem są np. wszystkie elementy sprzęgające zespół, osie, osłony podwozia i boków, i inne.

Montaż nieoryginalnych części, których nie obejmuje zezwolenie eksploatacyjne, doprowadzi do utraty pozwolenia na eksploatację pojazdu – zgodnie z odnośnymi przepisami.

Ponadto wygaśnie też udzielona przez nas gwarancja. Spis wszystkich istotnych części znajduje się w protokole kontrolnym producenta.

W przypadku wymiany części w pojazdach wyprodukowanych przez naszą firmę, należy stosować wyłącznie **oryginalne części zamienne**, aby utrzymać moc prawną pierwszego odbioru, a w ten sposób także pozwolenie na eksploatację pojazdu według krajowych i międzynarodowych norm.

4. Podłączenie do pojazdu

Sprzęganie i rozsprzęganie w przypadku połączenia standardowego

a) Sprzęganie

- Sprawdzić, czy w przyczepie jest zaciągnięty hamulec ręczny i czy pod koła tylnej osi podłożone są kliny.
- Ustawić wysokość dyszla odpowiednio do wysokości sprzęgu przyczepy.
- Zawsze należy najeżdżać pojazdem na przyczepę, a nie odwrotnie.
- Podczas łączenia pojazdów pasażer bądź pomocnik kierowcy w żadnym wypadku nie powinien znajdować się pomiędzy dwoma pojazdami! Osoba ta powinna ustawić się w takim miejscu, aby miała w zasięgu wzroku zarówno pojazd w ruchu i moment sprzęgania, jak i samego kierowcę ciągnika.
- Sprawdzić połączenie ze sprzęgiem przyczepy. (Rygiel sprzęgu przyczepy powinien zazębić się z ciągnikiem)
- Połączyć przewody zasilania między pojazdem i przyczepą. Zwolnić hamulec ręczny i przywrócić odpowiednią wysokość pojazdu. Usunąć spod kół kliny i umieścić je w uchwytach.
- Sprawdzić działanie hamulców i oświetlenia.

b) Rozsprzęganie

- Zaciągnąć hamulec ręczny w przyczepie i podłożyć pod koła kliny.
- Odłączyć przewody zasilające pomiędzy pojazdem i przyczepą.
- Odczepić sprzęg przyczepy.
- Odjechać ciągnikiem.

5. Dyszel

Dyszel przyczepy powinien być sprawdzany pod kątem uszkodzeń raz w miesiącu lub co 10.000 km.

Ze względów bezpieczeństwa nie wolno na dyszlu spawać, wyginać go ani wiercić otworów.

Średnica ucha pociągowego nowego dyszla wynosi 40 mm. Dopuszczalne jest wytarcie się otworu do średnicy 41 mm lub utrata grubości o maks. 2 mm -po przekroczeniu tych wymiarów należy wymienić całą tuleję lub razem z uchem pociągowym. Regularnie należy sprawdzać dokręcenie śrub.

Przed pierwszą jazdą należy skontrolować swobodę poruszania się dyszla w płaszczyźnie poziomej gdy przyczepa jest zaprzęgnięta do pojazdu, zwracając uwagę na to, czy podczas ruchu dyszel nie styka się z elementami ciągnika. Jeśli tak, to podczas przetaczania i w czasie pokonywania wąskich zakrętów nie wolno przekroczyć wyznaczonego kąta wychylenia dyszla.

Jeśli zostanie przekroczony dopuszczalny kąt wychylenia dyszla, może dojść do poważnych uszkodzeń sprzęgu i samego dyszla.

Uszkodzone podczas zetknięcia się pojazdów części należy wymienić w ASO.

Ze względów bezpieczeństwa nie wolno nawiercać ani spawać ucha pociągowego. Wygięte ucho pociągowe należy natychmiast wymienić.

6. Osie i zespół osi

Podczas konserwacji osi i zespołu osi należy przestrzegać oddzielnych zaleceń producenta.

7. Koła i ogumienie

Informacje ogólne

Stan ogumienia jest bardzo istotny do prawidłowego użytkowania pojazdu. Dlatego należy regularnie kontrolować koła pod względem deformacji, korozji, rys i pęknięć. Należy natychmiast wymienić uszkodzone, pęknięte lub zdeformowane koła oraz koła z pękniętymi i zdeformowanymi gniazdami śrub mocujących. Takie koła nie nadają się do naprawy i nie mogą być używane.

Pękniętych felg nie należy nigdy spawać, ponieważ po jakimś czasie miejsce spawania może ponownie pęknąć z powodu dynamicznego obciążenia pojazdu.

W celu uniknięcia pęknięć naprężeniowych kół spowodowanych korozją i uszkodzenia ogumienia należy regularnie kontrolować zabezpieczenie powierzchni kół, a zwłaszcza okolic styku opon z pojazdem. W razie konieczności należy przeprowadzić renowację powłoki ochronnej poprzez usunięcie rdzy i innych zanieczyszczeń. Należy unikać nadmiernej grubości warstw w miejscach stykowych i w okolicach otworów śrubowych.

Zakładając koła, należy wyczyścić powierzchnię przylegania na kołach i piastach kół. Podczas wymiany koła należy szczególnie uważać na zamienność części. Nowe części muszą mieć ten sam rozmiar, być tego samego typu i o jednakowych właściwościach (zwrócić uwagę na oznakowanie).

Ciśnienie w oponach powinno być kontrolowane raz w tygodniu. Kontrolę przeprowadzać na zimnym ogumieniu. Ciśnienie powinno być zgodne z zaleceniami producenta. W przypadku kół podwójnych należy szczególnie uwagę zwracać na to, aby w obu oponach (wewnętrznej i zewnętrznej) było jednakowe ciśnienie.

Regularnie kontrolować należy stan zużycia ogumienia oraz sprawdzać, czy nie jest ono uszkodzone (np. wbite obce przedmioty); w razie uszkodzenia lub nadmiernego zużycia wymienić opony na nowe.

Stosować należy typ ogumienia, który jest dopuszczony przez producenta.

8. Mocowanie kół

Istnieje możliwość poluzowania się nakrętek w nowo zamontowanych kołach. Dlatego **po przejechaniu pierwszych 50 km należy sprawdzić stan nakrętek mocujących koła i ewentualnie dokręcić je.**

Powyższe dotyczy również każdorazowej zmiany kół. W późniejszym okresie zalecane jest regularne kontrolowanie momentu dokręcenia wszystkich nakrętek (w równych odstępach czasowych -co 5.000 km).

Specjalnego wkrętaka z ciężarkiem obrotowym można używać tylko do luzowania śrub, a nie do ich dokręcania.

Nakrętki mocujące koła należy stopniowo dokręcać na krzyż!

Stosować należy tylko zgodne z przepisami elementy mocujące koła!

Uszkodzone, ciężko obracające się i/lub zardzewiałe nakrętki i gwinty kół należy wymienić.

Należy uważać podczas smarowania gwintów - nie należy smarować wogóle lub użyć bardzo małej ilości smaru!

9. Układ hamulcowy

1. Informacje ogólne

Ustawodawca wymaga obowiązkowych przeglądów technicznych układu hamulcowego, które mogą być przeprowadzane tylko przez osoby przeszkolone w tym kierunku i posiadające odpowiednie urządzenia.

Ze względów bezpieczeństwa naprawy układu hamulcowego mogą przeprowadzać tylko osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje. Zalecamy korzystanie z autoryzowanych stacji obsługi.

Przy wykonywaniu naprawy lub kontroli układu pneumatycznego hamulców (dot. nastaw regulatora siły hamowania) należy kierować się informacjami zawartymi na tabliczce, która zamontowana jest z prawej strony ramy głównej w jej przedniej części.

Nie należy zmieniać ustawień producenta dotyczących zaworów hamulcowych.

2. Wskazówki producenta

Łącząc przewody pomiędzy ciągnikiem i przyczepą, należy **najpierw** podłączyć przewody hamulcowe (w kolorze żółtym), a następnie przewód zasilający (w kolorze czerwonym). Rozłączenie następuje w odwrotnej kolejności.

W celu przetoczenia samej przyczepy, można zwolnić hamulec roboczy, wciskając przycisk na zaworze odblokowującym. Po przestawieniu naczepy można, pociągnięciem dźwigni, ponownie zasilić sprężonym powietrzem pneumatyczny rozpieracz hamulców.

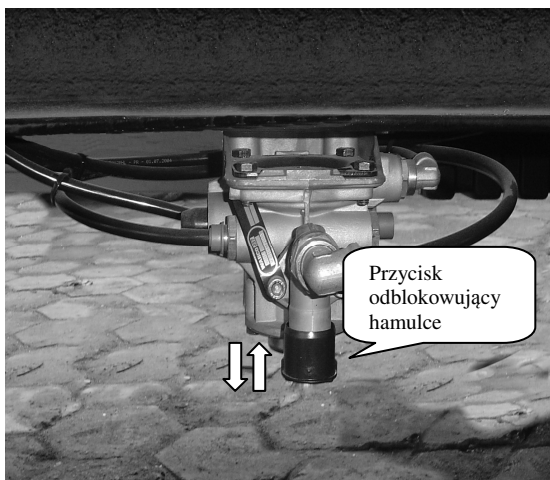
Po połączeniu przewodów zasilania (w kolorze czerwonym) nastąpi równoczesne zwolnienie hamulca podstawowego.

Uwaga!

Jeśli poprzez wielokrotne użycie zaworu zwalnającego lub też ze względu na nieszczelności w systemie hamulcowym wystąpi spadek ciśnienia w zbiorniku powietrza poniżej 3 bar, wówczas hamulec główny nie da się zwolnić za pomocą zaworu. W celu zwolnienia hamulca należy wówczas napełnić zbiornik powietrzem lub odpowietrzyć system hamulcowy za pomocą zaworu odwadniającego na zbiorniku powietrza (wcześniej zabezpieczyć pojazd, wkładając pod koła kliny).

Widok zaworu zwalniającego.

Zawór zwalniający znajduje się na prawej stronie przyczepy z przodu pojazdu.



10. Konserwacja

a) codziennie

- Głowice przewodów:
Przed połączeniem ciągnika z naczepą należy sprawdzić szczelność pierścieni, ich czystość i ewentualne uszkodzenia. Zniszczone pierścienie wymienić na nowe. Po podłączeniu głowic sprawdzić ich szczelność. Gdy głowice przewodów są rozłączone, należy zamknąć ich pokrywy chroniące przed kurzem.
- Usunąć wodę ze zbiornika powietrza : Należy wyjąć lub wcisnąć bolce w zaworze odwadniającym i wypuścić wodę. Gdy jest ona zanieczyszczona, należy wykręcić zawór odwadniający i wyczyścić go



b) raz na miesiąc

- kontrolować szczelność układu pneumatycznego.
Spadek ciśnienia roboczego może w ciągu 10 minut wynieść maksymalnie o 0, 1 bar. Jeśli spadek ten jest wyższy, należy znaleźć usunąć jego przyczynę.

c) raz na kwartał

- wyczyścić filtry w przewodach
- lekko nasmarować przeguby w zaworach hamulcowych, cylindry hamulcowe i ciągnia hamulca.
- pneumatyczny rozpiernacz hamulca koła jezdnego:
skontrolować śruby mocujące



- sprawdzić mocowanie zaworów hamulcowych i przewodów powietrza.

11. Układ hamulcowy ABS

Szczególne konserwacja układu ABS nie jest wymagana.

Układ ten jest sprawdzany samoistnie po włączeniu zapłonu, zaś przy prędkości pojazdu powyżej 10 km/h zgaśnie w kabinie lampka kontrolna.

Jeśli podczas jazdy zapali się lampka kontrolna oznacza wystąpienie błędu w układzie ABS. Pojazd będzie wówczas mógł być zatrzymany za pomocą hamulców roboczych aczkolwiek bez użycia ABS.

Zaistniały błąd powinien być jak najszybciej usunięty przez specjalistyczny zakład obsługi. Układ ABS można skontrolować za pomocą urządzenia diagnostycznego, którego gniazdo znajduje się na panelu kontrolnym przy zaworze ABS, który jest zamocowany pod podwoziem.

Przyczepy przystosowane do jazdy w zestawach do nauki jazdy wyposażone są dodatkowo w wyłącznik układu ABS. Znajduje się na przedniej ścianie przyczepy, obok dyszla. Aby zdezaktywować układ ABS w przyczepie należy:

- podłączyć przyczepę do samochodu
 - przekręcić stacyjkę (odpalenie silnika nie jest konieczne)
 - wcisnąć przycisk wyłącznika układu ABS na przyczepie
- w tym momencie układ ABS jest nieaktywny, a w kabinie samochodu powinna zapalić się kontrolka błędu w układzie ABS.

Aby przywrócić z powrotem działanie układu ABS należy ponownie wcisnąć przycisk załączania/wyłączania układu ABS. Zgaszenie silnika również powoduje przywrócenie działania układu ABS.

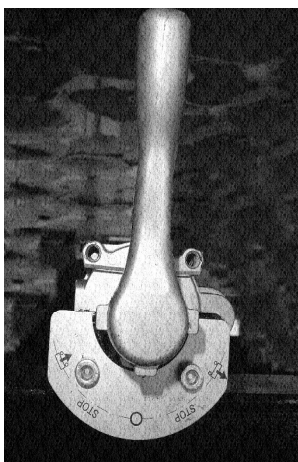
12. Regulacja wysokości zawieszenia.

Regulacja wysokości związana jest z uzyskiwaniem większego lub mniejszego ciśnienia w miechu pneumatycznym zawieszenia. Zwiększenie ciśnienia w miechu powoduje unoszenie zawieszenia, a zmniejszenie ciśnienia powoduje jego opadanie.

Zawór regulacyjny znajduje się przeważnie z prawej strony przyczepy przy ramie głównej przed przednią osią.

Sposób regulacji:

- Aby ustawić zawieszenie w pozycji **do jazdy**, należy ustawić dźwignię regulatora w pozycję „**O**” (patrz zdjęcie poniżej).



- Aby podnieść zawieszenie (np. przy załadunku), należy ustawić dźwignię regulatora w pozycję



Po podniesieniu zawieszenia na żądaną wysokość, należy przestawić dźwignię w pozycję „**STOP**”.

- Aby opuścić zawieszenie, należy ustawić dźwignię regulatora w pozycję



Po opuszczeniu zawieszenia na żądaną wysokość, należy przestawić dźwignię w pozycję „**STOP**”.

Uwaga! Przed każdą jazdą należy skontrolować czy regulator wysokości zawieszenia znajduje się w pozycji „**O**”. Nie należy jeździć na maksymalnie podniesionym lub opuszczonym zawieszeniu, gdyż może to spowodować uszkodzenie układu jezdnego.

13. Mocowanie koła zapasowego

Koło zapasowe mocowane jest w koszu umieszczonym pod podwoziem z prawej strony w tylnej części naczepy. Aby zamocować koło zapasowe należy wykonać następujące czynności :

1. Opuścić kosz
2. Ułożyć koło zapasowe w koszu
3. Unieść kosz wraz z kołem
4. Umieścić śrubę mocującą w otworze dolnego kabłąka
5. Nałożyć i dokręcić rękojeść gwintowaną
(*patrz zdjęcie poniżej)

Koło zapasowe można zdjąć, wykonując powyższe czynności w odwrotnej kolejności.



14. Oświetlenie

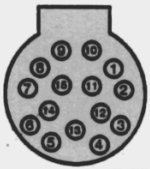
Przyczepa jest połączona z ciągnikiem przewodami z 7-stykowymi wtykami. Dla uniknięcia błędnego podłączenia zastosowano wtyki (gniazda) zgodne z DIN ISO 1185.

Połączenia można również dokonać za pomocą 15-stykowego wtyku (gniazda) według ISO 12098.

Po połączeniu przewodów obu jednostek i przed każdym wyruszeniem w drogę należy sprawdzić funkcjonowanie oświetlenia.

Wszelkie części składowe układu elektrycznego powinny być regularnie kontrolowane. Wszelkie braki lub usterki należy niezwłocznie usunąć.

Schemat i opis połączeń gniazda piętnastostykowego

NAPIĘCIE	PRZEZNACZENIE I NORMA	SCHEMAT GNIAZDA (widok z przodu)
24 V	<p>Gniazdo przyczepy - 15-stykowe (Norma - ADR 1999 IP54 i norma o zapobieganiu odłączeniu; - ISO 12098)</p> <p>1 - lewe światła kierunkowskazów 2 - prawe światła kierunkowskazów 3 - tylne światło przeciwmgienne 4 - masa 5 - tylne światła pozycyjne i lewe światła obrysowe i oświetlenie tablicy rejestracyjnej 6 - tylne światła pozycyjne i prawe światła obrysowe i oświetlenie tablicy rejestracyjnej 7 - światła Stop 8 - światła cofania 9 - zasilania "+" 24V</p> <p>Od lipca 1999 roku, gniazdo 15-stykowe zastąpiło gniazdo 24N i 24P. Styki 10, 11, 12, 13, 14, 15 nie mają przeznaczenia.</p>	

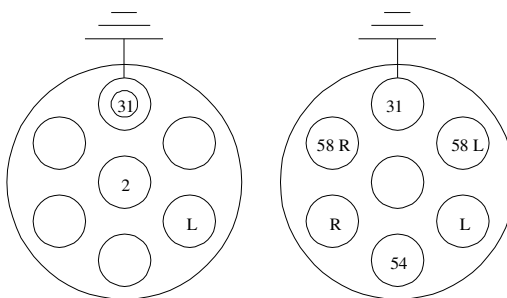
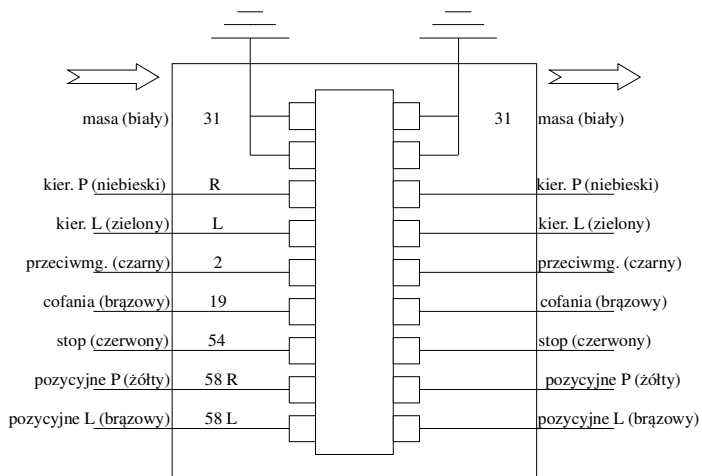
Urządzenie odbiorcze	Rodzaj żarówki
Światło tylne	Żarówka kulista 24V – 21 / 5 W
Światło STOP	Żarówka kulista 24V – 21 W
Kierunkowskaz	Żarówka kulista 24V – 21 W
Tylne światło przeciwmgłowe	Żarówka kulista 24V – 21 W
Światło cofania	Żarówka kulista 24V – 21 W
Oświetlenie tablicy rejestracyjnej	Żarówka kulista 24V – 5 W
Tylne światła obrysowe	Żarówka kulista 24V – 5 W
Przednie światła pozycyjne	Żarówka kulista 24V – 3 W
Boczne światła obrysowe	Żarówka kulista 24V – 2W

Oznaczenie klem	Przekrój znamionowy	Funkcje	Kolor
1	1.5	Masa	Biały
2	1	Lewe: światło tylne, światło pozycyjne i oświetlenie tablicy rejestracyjnej	Brązowy
3	1	Lewy kierunkowskaz	Zielony
4	1	Światła STOP	Czerwony
5	1	Prawy kierunkowskaz	Niebieski
6	1	Prawe : światło tylne, światło pozycyjne i oświetlenie tablicy rejestracyjnej	Żółty
7	1	nieużywana	Czarny

Oznaczenie klem	Przekrój znamionowy	Funkcje	Kolor
1	1.5	Masa	Brązowy
2	1	Wolna	
3	1	Światła cofania	Niebieski
4	1	Wolna	
5	1	Wolna	
6	1	Wolna	
7	1	Tylne światło przeciwmgłowe	Żółto zielony

Oznaczenie klem	Przekrój znamionowy	Funkcje	Kolor
1	1	Lewy kierunkowskaz	Zielony
2	1	Prawy kierunkowskaz	Niebieski
3	1	Tylne światła przeciwmgłowe	Żółto zielony
4	1.5	Masa	Biały
5	1	Lewe : światło tylne, światła boczne (konturowe), światło pozycyjne i oświetlenie tablicy rejestracyjnej	Żółty
6	1	Prawe : światło tylne, światła boczne (konturowe), światło pozycyjne i oświetlenie tablicy rejestracyjnej	Brązowy
7	1	Światła STOP	Czerwony
8	1	Światła cofania	Niebieski
9	1	Nieużywana	Czarny

Schemat połączeniowy



15. Zabudowa typu Kurtyna

Zabudowa typu Kurtyna jest jedną z najprostszych pod względem obsługi. Za pomocą bocznej planeki rozsuwanej można w bardzo krótkim czasie otworzyć lub zamknąć nadwozie.

1. Otwieranie i zamykanie bocznej planeki

Najpierw, należy otworzyć rygle zabezpieczające pionowe pasy i odpiąć taśmy przypięte do ramy zewnętrznej pojazdu. W razie potrzeby należy mocno pociągnąć pasy napinające do góry tak, aby nie zahaczyły się one podczas otwierania planeki.



Następnie należy zwolnić poziomą blokadę plandeki. W tym celu za pomocą korbki należy poluzować mechanizm napinający, znajdujący się na przedniej ścianie przyczepy. Pociągnąć plandekę za uchwyt w kierunku tyłu przyczepy, a następnie odchylić plandekę na bok w celu wyjęcia jej z tylnego pionowego mocowania.



Stopniowo odciągając plandekę w kierunku przodu przyczepy.



Aby zamknąć nadwozie, należy najpierw zasunąć plandekę, po czym umieścić zaczep tylny pionowy plandeki w mocowaniu. Za pomocą mechanizmu napinającego, przy pomocy korbki napiąć plandekę. Koło mechanizmu napinającego nie wymaga dodatkowego zabezpieczenia.

Uchwyty pionowych pasów zawiesić na zewnętrznej ramie pojazdu. Delikatnie pociągnąć za pasy wyciągnięte z rygli napinających i zamknąć dźwignię napinającą. Oprócz tego mocno naciągnąć plandekę na ramę.

2. Korzystanie z kłonic

W celu przeprowadzenia załadunku z boku naczepy, możliwe jest przesunięcie kłonic za pomocą wózka umieszczonego na górnym stelażu.

- Wyjąć elementy boczne stelaża (np. deski lub pasy).
- Odryglowanie następuje w dwóch etapach:
 - podnieść obie dźwignie do pierwszego punktu nacisku
 - rygiel w górnej części kłonicy został otwarty;
 - podnieść maksymalnie dźwignię (poziome ustawienie) , kłonica „złama się” na zewnątrz w punkcie obrotowym
 - dolna część kłonicy zostanie zwolniona poprzez wyjecie z kieszeni mocującej
- Kłonicę złożyć i zamknąć rygle. W ten sposób kłonica zostanie z powrotem złożona w całość i będzie stabilnie wisiała na zewnętrznej podłużnicy stelaża. Teraz można delikatnie przesuwac kłonicę w dowolnym kierunku.



Ponowny montaż kłonicy nastąpi po wykonaniu powyższych czynności w odwrotnej kolejności.

Uwaga!

Podczas zamykania kłonicy nie wolno trzymać rąk w punkcie jej łamania, ponieważ grozi to zmiżdżeniem ręki !

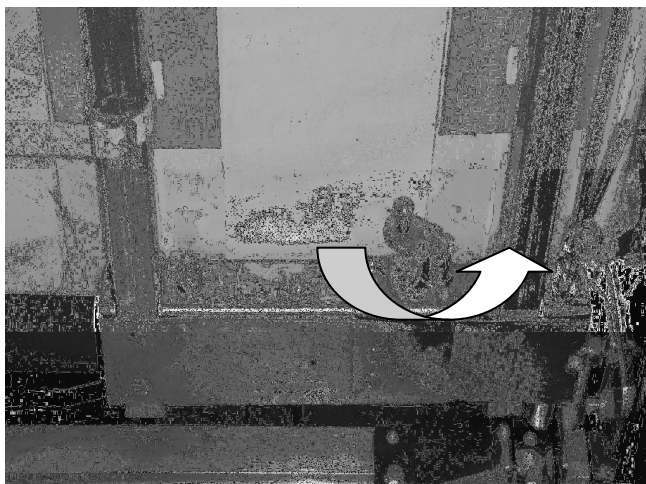
3. Dach przesuwny.

Przesuwny dach można otwierać od tyłu do przodu.

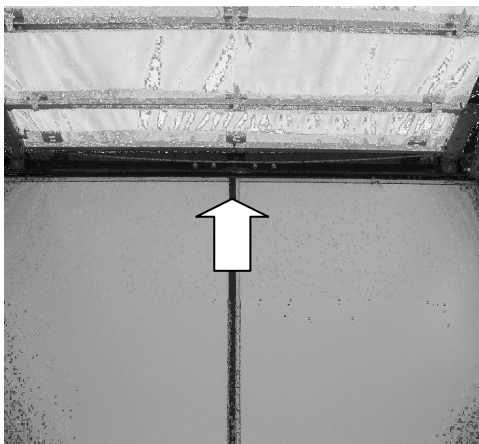
W celu otwarcia i zamknięcia dachu od tyłu do przodu należy najpierw otworzyć tylne drzwi. Aby otworzyć lub zamknąć dach nie należy zabezpieczać rygli tylnych dni.

Otwieranie dachu przesuwnego.

Za pomocą dźwigni pomocniczej otworzyć zamek, który jest umiejscowiony po prawej stronie przy ostatnim pałku dachu przesuwnego.

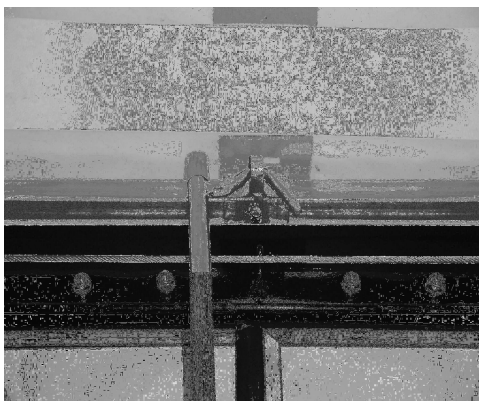


Podnieść belkę górną ramy tylnych drzwi.



Przy pomocy drążka pociągnąć za linkę łączącą rygiel prawy i lewy, po czym odciągnąć dach na około 0,5 m.

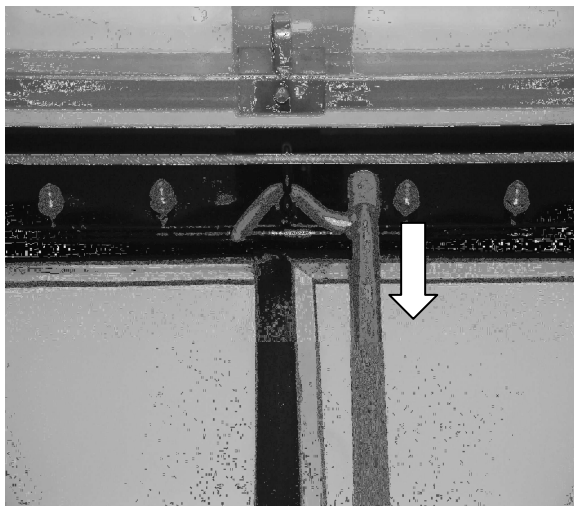
Aby całkowicie otworzyć dach przesuwny, zaczepiamy drążek pomocniczy za metalowe ucho zamocowane w środkowej części ostatniego pałaka poprzecznego.



Uwaga! Nie przetaczać pojazdu, gdy dach jest otwarty.

W celu zamknięcia dachu należy postąpić tak jak w przypadku całkowitego otwierania, z tym że dach przesuwamy w kierunku tylnych drzwi, aż do momentu automatycznego zablokowania bocznych rygli.

Drażek pomocniczy zaczepiamy za metalowe ucho zamocowane w środkowej części górnej belki ramy tylnych drzwi i pociągamy w dół – co powinno spowodować automatyczne zabezpieczenie górnego zamka.



Uwaga! Przed jazdą należy sprawdzić czy mechanizmy otwierania dachu zostały właściwie zabezpieczone.

4. Informacje ogólne.

Uwaga!

- Nigdy nie należy jechać z otwartą plandeką!
- Przed wyruszeniem w trasę należy dokładnie sprawdzić naciągnięcie plandeki i mocowanie rygli.
- Mocno naciągnięta plandeka zapewnia większą sztywność zabudowy i zmniejsza zużycie paliwa.
- Nie zwalnia ona jednak z konieczności zabezpieczenia wzdłużnego ładunku zgodnie z obowiązującymi przepisami i rodzajem ładunku.
- W celu zabezpieczenia przed złodziejami możliwe jest przeciągnięcie linki celnej przez pionowe rygle napinające plandekę (zapięcie na tylnej ścianie).

5. Konserwacja i pielęgnacja

- Obydwa mechanizmy naciągające plandekę w poziomie należy smarować przez gniazda smarownicze raz na pół roku. Gniazda znajdują się pod obudową.
- Utrzymywać w czystości prowadnice i rolki plandeki, kłonic i dachu przesuwne.
- Nie należy smarować rolek!
- Okucia i zamki tylnych drzwi nie wymagają konserwacji.
- Regularnie kontrolować mocowanie i łączenie plandeki z nadwoziem.

16. Zabudowa typu skrzyniowego

1. Plandeka

Obsługa plandeki:

- zamknąć plandekę,
- założyć oczka plandeki na chwytki (skoble),,
- przeciągnąć pasy mocujące i linkę na plandecę.

Uwaga!

Pasy mocujące i linka powinny być przełożone przez wszystkie skoble. Niedokładne zamocowanie plandeki może doprowadzić do jej poluzowania się w czasie jazdy i w ten sposób do jej uszkodzenia. Oprócz tego możliwe jest zwiększone zużycia paliwa.

W przypadku nieprawidłowego zamocowania plandeki mogą utworzyć się na jej dachu niecki wypełnione wodą. Takie obciążenie może doprowadzić do uszkodzenia plandeki.

2. Burty

Burty i tylne drzwi posiadają zamki, które nie dopuszczą do otworzenia się ich pod naciskiem leżącego ładunku. Zapobiegania to wypadkom i chroni przed wypadnięciem ładunku przez boczne (lub tylne) burty naczepy.

Boczne (lub tylne) burty przyczepy są zabezpieczone przed przypadkowym wypadnięciem z zawiasów za pomocą złącza kształtowego. Aby zdjąć burtę naczepy, należy unieść ją (z pozycji otwartej) o ok. 45° i przesuwając wzdłuż w prawo, wyjąć z zawiasów.