

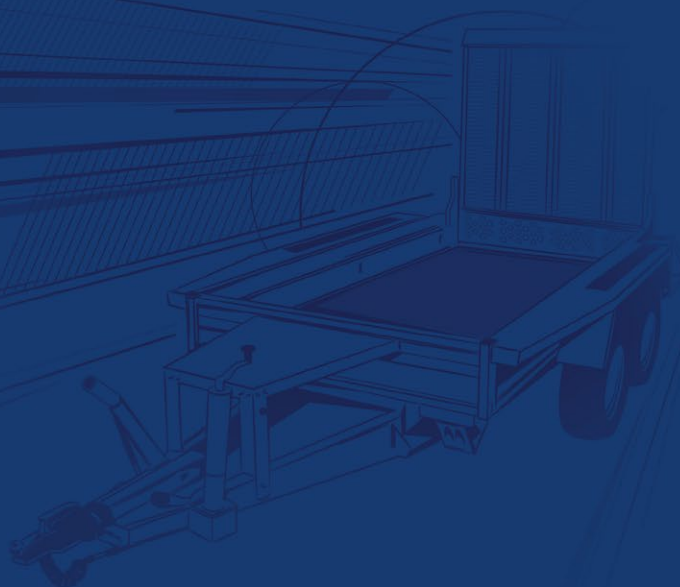


PRZYCZEPY SAMOCHODOWE
UNIWERSALNE | PODŁODZIOWE | LAWETY

INSTRUKCJA OBSŁUGI

PRZYCZEPY BURTOWE, LAWETY, PODŁODZIOWE
ORAZ DO TRANSPORTU MASZYN.

Lorries - no worries!



www.lorries.co

A decorative graphic at the bottom of the page consisting of several parallel diagonal stripes in a dark blue color, slanted from the bottom-left towards the top-right.

Dziękujemy za wybór przyczepy na lata!

Marka Lorries to pewność, że dostałeś solidny produkt stworzony z myślą o praktycznych potrzebach.

Przy tworzeniu Twojej przyczepy myśleliśmy o jej zadaniach oraz o Twoim komforcie użytkownika. Specjalistyczna wiedza naszych konstruktorów pozwoliła na zaprojektowanie produktów w oparciu o bieżące trendy oraz nowoczesne materiały i technologie.

Nasze wieloletnie doświadczenie w branży metalowej, oraz wykorzystanie nowoczesnego parku maszyn, jest gwarancją najwyższej jakości i powtarzalności.

Jesteśmy pewni, że przyczepa Lorries będzie doskonałym kompanem Twoich zadań lub pasji!

Zastrzegamy sobie prawo do wprowadzania zmian konstrukcyjnych i technologicznych podnoszących jakość i estetykę wyrobu, lecz nie wpływających na zamienność części i obsługę mechanizmów. Zmiany te mogą nie zostać uwzględnione w instrukcji obsługi. Dlatego mogą występować niewielkie odchyłki od wymiarów i mas podanych w instrukcji.

Uwagi i sugestie dotyczące instrukcji obsługi prosimy przysyłać na adres e-mail:

info@lorries.co lub marketing@lorries.co

UWAGA!

Do zakupionej przyczepy, powinni Państwo otrzymać:

1. Świadectwo homologacji (wymagane przy pierwszej rejestracji)
2. Oświadczenie producenta z danymi do celów rejestracyjnych (wymagane w przypadku rejestracji przyczepy w Polsce)
3. Fakturę VAT
4. Kartę Gwarancyjną
5. Instrukcję Użytkowania (wersja papierowa lub elektroniczna)

LORRIES by  **STALKO**

SPIS TREŚCI

Ogólne zasady bezpieczeństwa	str. 4
Skrócone warunki gwarancji	str. 5

ROZDZIAŁ I - Działanie i eksploatacja przyczep

I.I Dane identyfikacyjne	str. 6
I.II Rodzaje i budowa przyczep	str. 6
I.II.I Przyczepy burtowe - PB	str. 6
I.II.II Przyczepy lawety - PL	str. 7
I.II.III Przyczepy podłodziowe - PP	str. 8
I.II.IV Przyczepy do transportu maszyn - TPM	str. 9
I.III Doczepianie/odczepianie przyczepy do pojazdu	str. 10
I.IV Kontrola położenia zaczepu kulowego	str. 11
I.V Załadunek i rozładunek przyczepy	str. 12

ROZDZIAŁ II - Czynności serwisowe, konserwacja, przechowywanie przyczep

II.I Konserwacja przyczep	str. 13
II.II Czyszczenie przyczepy i konserwacja ocynku	str. 13
II.III Przechowywanie przyczepy	str. 14
II.IV Prawidłowe ciśnienie w oponach	str. 14
II.V Instalacja elektryczna	str. 14
II.VI Regulacja i konserwacja układu hamulcowego przyczepy	str. 15
II.VII Zawieszenie i łożyska kół	str. 16
II.VIII Tabela czynności serwisowych	str. 17

ROZDZIAŁ III - Wskazówki dla użytkownika

III.I Problemy i rozwiązania	str. 18
III.II Utylizacja pojazdu	str. 19

OGÓLNE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA

Przed przystąpieniem do eksploatacji przyczepy należy:

1. zapoznać się z instrukcją obsługi oraz z KARTĄ GWARANCYJNĄ,
2. użytkowanie oraz obsługa przyczepy może być wykonywana **WYŁĄCZNIE** przez osoby uprawnione do kierowania pojazdem ciągnącym z przyczepą,
3. zabrania się użytkowania przyczepy niezgodnie z jej przeznaczeniem. Każdy, kto wykorzystuje przyczepę w sposób niezgodny z przeznaczeniem, bierze w ten sposób na siebie pełną odpowiedzialność za wszelkie konsekwencje wynikłe z jej użytkowania,
4. sprawdzić w dowodzie rejestracyjnym pojazdu czy dany model przyczepy można podłączyć do pojazdu (pozycja O1 w przypadku przyczep hamowanych, lub O2 w przypadku przyczep niehamowanych)
5. zwrócić uwagę na zużycie kuli haka (średnica kuli nie może wynosić poniżej 50mm)
6. stosować przepisy ruchu drogowego dotyczące poruszania się zestawem: samochód + przyczepa
7. upewnić się że przyczepa jest poprawnie zamocowana do haka samochodu
8. upewnić się że światła przyczepy działają poprawnie
9. upewnić się że ładunek jest równomiernie rozłożony i poprawnie zabezpieczony
10. podczas parkowania przyczepy, należy zabezpieczyć ją przed stoczeniem za pomocą klinów*, a w przypadku przyczepy z hamulcem **DODATKOWO** zaciągnąć hamulec postojowy.

W czasie eksploatacji przyczepy należy pamiętać że:

1. zestaw samochód + przyczepa w pewnych warunkach będzie się zachowywał inaczej niż samo auto,
2. osiągnięcie takiej samej prędkości będzie trwało dłużej,
3. wydłużona będzie droga hamowania,
4. należy zachować ostrożność przy zjazdach, szczególnie na mokrej nawierzchni,
5. należy zachować ostrożność podczas pokonywania ostrych zakrętów i zredukować prędkość,
6. należy przestrzegać przepisów prawa drogowego,
7. nie należy podróżować z ujemnym ładunkiem pionowym,
8. należy stosować obciążenie pionowe w dopuszczalnych granicach,
9. przestrzegać dopuszczalnego statycznego obciążenia pionowego i dopuszczalnej masy całkowitej wszystkich zamontowanych podzespołów,
10. uwagi dotyczące załadunku zobacz punkt I.V.

UWAGA!

**ZAREJESTROWANA PRZYCZEPA MOŻE BYĆ SPRĘŻONA JEDYNI
Z POJAZDEM, KTÓRY POSIADA HOMOLOGACJĘ NA HAK HOŁOWNICZY!
PRZYCZEPY NIE MOŻNA WYKORZYSTYWAĆ DO PRZEWOZU OSÓB.**

*kliny w zależności od modelu przyczepy dostępne są w standardzie lub opcji

SKRÓCONE WARUNKI GWARANCJI

1. Gwarancja jest ważna przez okres 24 miesiące od daty zakupu produktu przez osobę fizyczną w celach niezwiązanych z prowadzeniem przez taką osobę działalności gospodarczej (Użytkownik). W przypadku zakupu produktu przez przedsiębiorcę (Użytkownik), gwarancja ważna jest przez okres 12 miesięcy od daty zakupu.
2. Warunkiem utrzymania uprawnień wynikających z gwarancji jest okresowe przeprowadzanie serwisu i konserwacji przyczepy zgodnie z załączoną instrukcją obsługi, a w przypadku przyczep hamowanych dodatkowo wykonania przeglądów okresowych zgodnie z kartą przeglądów umieszczoną na końcu karty gwarancyjnej.
3. W przypadku wystąpienia wady produktu UŻYTKOWNIK musi powiadomić upoważnionego przedstawiciela w przeciągu 3 dni roboczych od daty jej stwierdzenia. Przyczepy nie wolno używać, dopóki wada nie jest usunięta. PRODUCENT lub upoważniony przedstawiciel dostarczy instrukcje dalszego działania.
4. Gwarancją nie jest objęta normalna eksploatacja i zużycie części (np. klocki hamulcowe, opony i żarówki). Koszty dostarczenia produktu na naprawy gwarancyjne oraz koszty odbioru produktu po naprawie gwarancyjnej ze wskazanego przez PRODUCENTA serwisu ponosi UŻYTKOWNIK i nie podlegają one zwrotowi.
5. Gwarancja obejmuje jedynie produkt PRODUCENTA tj. przyczepę (elementy konstrukcyjne, podwozie, nadwozie, układ jezdy, instalacje) z wyłączeniem elementów wyposażenia wykonanego własnoręcznie lub na zlecenie UŻYTKOWNIKA u innych podmiotów.
6. Gwarancja nie obejmuje:
 - wad i uszkodzeń ujawnionych lub zgłoszonych po upływie okresu gwarancji;
 - naturalnego zużycia części eksploatacyjnych takich jak: okładziny hamulcowe i ich elementy, linki hamulcowe i ich elementy, bieżnik opon, żarówki itp.;
 - wad i uszkodzeń powstałych w skutek oddziaływania sił przyrody jak np. gradu, pioruna, mrozu, wody, soli, oddziaływania substancji chemicznych, promieniowania UV itp.;
 - podzespołów eksploatacyjnych oraz elementów wyposażenia objętych odrębną gwarancją, takich jak: wciągarka elektryczna, pompa hydrauliczna itp.
 - uszkodzeń przedmiotu gwarancji wynikających z postępowania niezgodnego z instrukcją obsługi, w szczególności z nieprawidłowej eksploatacji, konserwacji, obsługi, przechowywania, użycia niewłaściwych materiałów eksploatacyjnych,
 - wad i uszkodzeń powstałych wskutek dokonania zmiany pierwotnej formy lub funkcji produktu, w tym wadliwego działania produktu spowodowanego konfliktem pomiędzy zamontowanymi samodzielnie podzespołami lub częściami;
 - wad i uszkodzeń powstałych podczas transportu produktu, spowodowanych niewłaściwym montażem i zabezpieczeniem produktu podczas transportu;
 - uszkodzeń wynikających ze zdarzeń losowych (uszkodzenia elektryczne, pożar, powódź, kolizje i wypadki komunikacyjne, itp.),
 - uszkodzeń wynikających ze sposobu eksploatacji urządzenia w warunkach lub w sposób niezgodny ze specyfikacją PRODUCENTA lub instrukcją obsługi;
 - czynności konserwacyjnych opisanych w instrukcji obsługi, które UŻYTKOWNIK zobowiązany jest wykonać we własnym zakresie i na własny koszt.

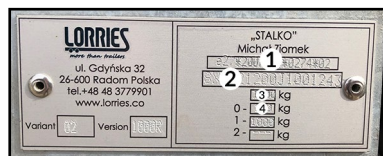
I - EKSPLOATACJA PRZYCZEPY

I.I Dane identyfikacyjne - oznakowanie przyczepy

Każda przyczepa posiada Świadectwo Homologacji oraz tabliczkę znamionową z trwale wybitym numerem identyfikacyjnym (VIN). Tabliczka znamionowa umieszczona jest w zależności od modelu na podłużnicy ramy lub na dyszlu z przodu przyczepy. W przypadku zniszczenia bądź utraty tabliczki znamionowej, należy bezzwłocznie skontaktować się z naszym serwisem w celu wydania nowej tabliczki znamionowej.

Tabliczka znamionowa zawiera m.in.:

- numer homologacyjny (1)
- numer identyfikacyjny VIN (2)
- dopuszczalną masę całkowitą DMC (3)
- maksymalne obciążenie pionowe dyszla S (4)



I.II Rodzaje i budowa przyczep

I.II.I Przyczepy burtowe - PB

W naszej ofercie występują przyczepy burtowe standardowe oraz przyczepy burtowe uchylne, idealne do transportu materiałów sypkich. Modele PB27-4320 oraz PUH10-2613 są wyposażone w hamulec najazdowy. Pozostałe modele posiadają osie niehamowane. Dodatkowo modele PB75-2613 i PB75-2614 występują w wersji dwuosiowej.

Wszystkie przyczepy mogą współpracować z pojazdami:

- wyposażonymi w kulowy hak holowniczy,
- wyposażonymi w 13-to lub 7 biegunowe gniazdo elektryczne 12V, w przypadku gniazda 7-PIN wymagany jest adapter.



- 1 - zaczep kulowy, 2 - linka bezpieczeństwa, 3 - hamulec ręczny, 4 - koło podporowe, 5 - rama, 6 - burty, 7 - lampa obrysowa, 8 - błotnik, 9 - koło, 10 - lampa zespolona, 11 - uchwyty mocowania ładunku, 12 - odbłask, 13 - zapięcie skrzyni uchylnej (dotyczy przyczep z serii PU)



Dodatkowo do przyczep burtowych oferujemy różne opcje zabudowy: plandeka płaska (PP), plandeka stelaż (PS), nadstawka perforowana (NP), nadstawka burtowa pełna (NBP) oraz reling przedni (RP). O szczegóły pytaj dealera.



I.II.II Przyczepy lawety - (PL / PLI)

W naszej ofercie posiadamy dwie serie przyczep lawet, są to: lawety płaskie wyposażone w najazdy stalowe (seria PL) oraz lawety płaskie ze zintegrowanymi najazdami (seria PLI). Wszystkie przyczepy lawety występują w wersji z dwiema osiami oraz są wyposażone w hamulec postojowy a także hamulec najazdowy, koło podporowe, koło zapasowe oraz wciągarkę ręczną do 1135 kg.



Przyczepa laweta standard - (PL)



Przyczepa laweta zintegrowana - (PLI)

W przypadku lawet standardowych PL i PLI w związku na dużą intensywność użytkowania wymagane są przeglądy **co 10 000 km lecz nie rzadziej niż co 3 miesiące**.

Niezmiernie ważne jest równomierne rozłożenie ciężaru ładunku na platformie, tak żeby nacisk na kulę haka holowniczego wynosił w granicach od 50 do 100kg. Podjechanie samochodem za blisko przedniej krawędzi przyczepy może skutkować zbyt silnym naciskiem na kulę haka holowniczego. Przewożone auto musi być odpowiednio zabezpieczone przed przemieszczaniem, a dodatkowo koła powinny być zablokowane przy użyciu klinów (sprzedawane osobno).

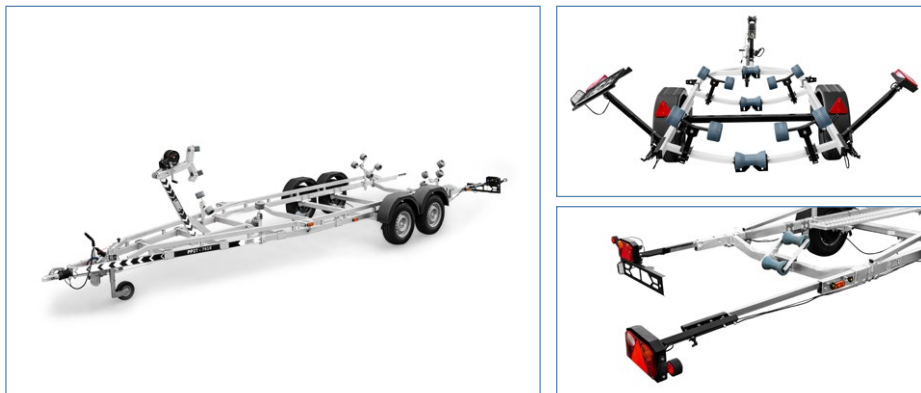


UWAGA!

Podczas transportu i przemieszczania się z lawetą obydwa mocowania blokujące platformę w pozycji transportowej muszą być BEZWGLĘDNIENIE zamknięte i zabezpieczone zawleczką.

I.II.III Przyczepy podłodziowe oraz do transportu skuterów wodnych - PP

Produkujemy przyczepy zarówno do transportu skuterów jak i łodzi oraz jachtów. Standardowo w serii przyczep PP zastosowano **system WPS (Waterproof System)** - czyli dodatkowe uszczelnienie piast, które zabezpiecza łożyska piasty przed dostaniem się wody. System ten znacząco przedłuża żywotność łożysk, piast oraz kompletnych osi. Przyczepy wyposażono także w system lamp uchylnych, chroniący lampy przed zamoczeniem oraz system wydłużania lamp tylnych, dzięki czemu możemy wydłużyć przyczepę o dodatkowe 1,1m (nie dotyczy modeli PP75-4011 oraz PP13-4021).



OGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE PRZYCZEP PODŁODZIOWYCH:

- przed pierwszym użyciem zaleca się spasowanie krawędzi łodzi i przyczepy,
- nie należy przekraczać dopuszczalnego obciążenia przyczepy (należy uwzględnić ciężar wyposażenia, silnika, benzyny i zsumować z ciężarem własnym łodzi),
- całkowita długość zespołu (auto + przyczepa) nie może przekraczać 18,75m!
- kadłub jachtu powinien być tak ustawiony, aby zaczep przyczepy dociągał hak w samochodzie. Nacisk na hak nie powinien przekraczać 50kg.
- łódź musi spoczywać na rolkach dennych i być podtrzymywana przez podpory rolkowe lub płozy,
- podczas transportu łódź musi być zabezpieczona pasami przytwierdzonymi do uchwytów transportowych znajdujących się na przyczepie tzw. szekle,
- należy przestrzegać przepisów prawa drogowego dotyczących wymiarów ładunku (w Polsce bez pozwoleń można prowadzić zestaw którego szerokość nie przekracza 3m i nie może wystawać z tyłu pojazdu na odległość większą niż 2m).
- przed załadunkiem należy sprawdzić oświetlenie przyczepy i ciśnienie w oponach,
- ważne jest aby łódź/skuter była umiejscowiona w osi przyczepy.

PRAWIDŁOWE UMIESZCZENIE ŁODZI NA PRZYCZEPIE:

- tylne podpory boczne montuje się maksymalnie z tyłu ramy,
- kil łodzi powinien być oparty na rolkach kilowych (cały ciężar), a rolki/podpory boczne dosunięte tak aby nie było luzu,
- dziób łodzi powinien być oparty o dziobnicę,

UWAGA!

Należy proporcjonalnie rozmieścić ciężar na haku, aby przyczepa nie przeważała do tyłu.

Wszystkie nasze przyczepy z serii PP aby umożliwić maksymalnie dopasowanie rolek/płóz do kształtu i prawidłowego mocowania Państwa łożdzi umożliwiają regulację:

- położenia rolek góra-dół oraz lewo-prawo,
- położenia płóz góra-dół oraz prawo-lewo,
- położenia rolek dennych,
- położenia na dyszlu wciągarki paskowej,
- wysokości oraz kąta pochylecia dziobnicy,



WODOWANIE

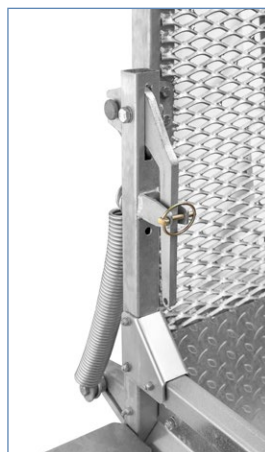
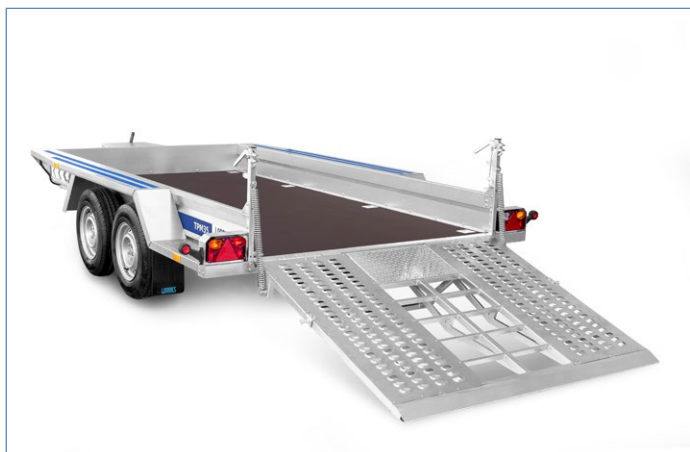
Podczas wodowania przyczepę należy zanurzać tylko do wysokości obręczy kół. Nie zaleca się zanurzania hamulców, kabli, itp. Lampy podczas wodowania powinny być otwarte i uniesione do góry. Jeśli woda przedostanie się do hamulców, niezbędne stają się częste przeglądy serwisowe. Słona woda powoduje korozję. Przyczepy hamowane można opcjonalnie wyposażyć w system płukania bębnow.

I.II.IV Przyczepy do transportu maszyn - TPM

Niezmiernie ważne jest równomierne rozłożenie ciężaru ładunku na platformie, tak żeby nacisk na kulę haka holowniczego wynosił w granicach od 50 do 100 kg. Załadowanie za blisko przedniej krawędzi przyczepy może skutkować zbyt silnym naciskiem na kulę haka holowniczego. Przewożona maszyna musi być odpowiednio zabezpieczona przed przemieszczaniem.

!UWAGA!

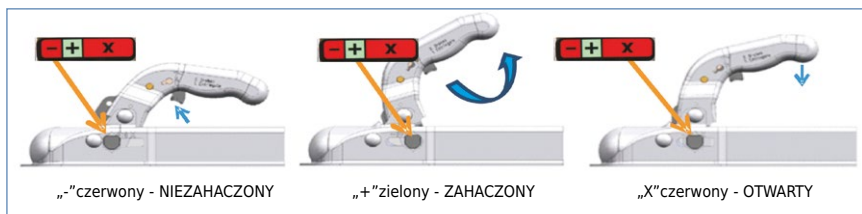
Podczas transportu i przemieszczania się z przyczepą serii TPM - należy KONIECZNIE zablokować blokadę trapu najazdowego.



I.III Doczepianie/odczepianie przyczepy do/od pojazdu

Doczepianie przyczepy:

1. Podciągnij przyczepę do pozycji gdzie zaczep znajduje się nad kulą haka pojazdu. Otwórz główkę zaczepu. Zaczep musi być w pozycji otwartej - X.
2. Opuść zaczep kulę haka. Zaczep zostanie zamknięty na kuli i będzie słyszalne kliknięcie. Wskaźnik znajdzie się w pozycji zielonej „+”.
3. W celu sprawdzenia pewności zamocowania zaczepu kulowego należy w każdym przypadku sprawdzić położenie wskaźnika (zaczep KNOTT) i luz pomiędzy zaczepem a kulą haka.



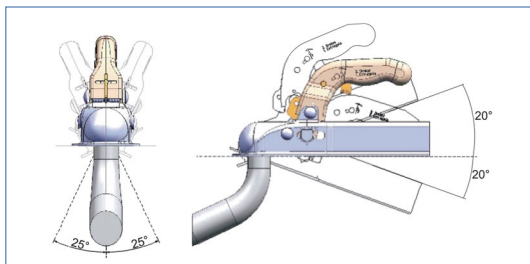
4. Jeśli wskaźnik znajduje się w pozycji czerwonej „-” po zapięciu do haka pojazdu, oznacza to nieprawidłowe połączenie pojazdu z przyczepą i NIEDOZWOLONA jest jazda z przyczepą. Przyczyną takiej sytuacji może być zużycie zaczepu bądź wytarcie kuli haka.
5. Należy kilkakrotnie szarpnąć zaczep ku górze aby upewnić się że jest poprawnie zaczepiony.
6. Załóż linkę zabezpieczającą na zaczep haka holowniczego:
 - NIEHAMOWANE - tak aby zabezpieczyła zaczep kulowy przed zetknięciem się z podłożem w przypadku wypięcia;
 - HAMOWANE - tak by w razie wypięcia się zaczepu z kuli, zaciągnęła hamulce przyczepy;
7. Połącz instalację elektryczną przyczepy z instalacją elektryczną samochodu poprzez włożenie wtyczki z przyczepy do gniazdka w haku holowniczym.
8. Sprawdź działanie świateł.
9. Koło podporowe należy maksymalnie podnieść i zablokować. Zabezpieczyć przed zgubieniem i możliwymi luzami. Koło podporowe powinno być ustawione równoległe do kierunku jazdy. Uważać aby linka nie była owinięta wokół koła podporowego.
10. Podczas odpinania zaczepu z kuli: naciśnij zabezpieczenie i pociągnij rączkę zaczepu ku górze. Zaczep będzie odhaczony i pozostanie otwarty samoczynnie. Wskaźnik powinien znajdować się w pozycji czerwonej „X”. Następnie należy opuścić koło podporowe w dół tak aby nastąpiło rozłączenie. Wyjąć wtyczkę z gniazdka oraz zdjąć linkę zabezpieczającą.

!UWAGA!

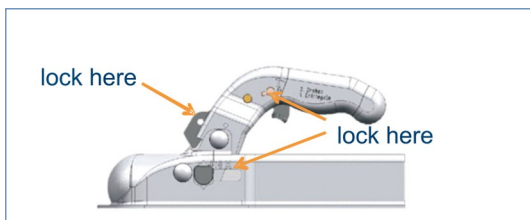
**PORUSZANIE SIĘ Z PRZYPICZEPĄ ZE WSKAŹNIKIEM W POZYCJI „X”
JEST NIEDOZWOLONE!**

I. IV Kontrola położenia zaczepu kulowego

Zaczep kulowy ma możliwość obrotu maksymalnie $\pm 25^\circ$ względem osi podłużnej pojazdu. Możliwy jest również obrót maksymalnie $\pm 20^\circ$ wzdłuż płaszczyzny poziomej.



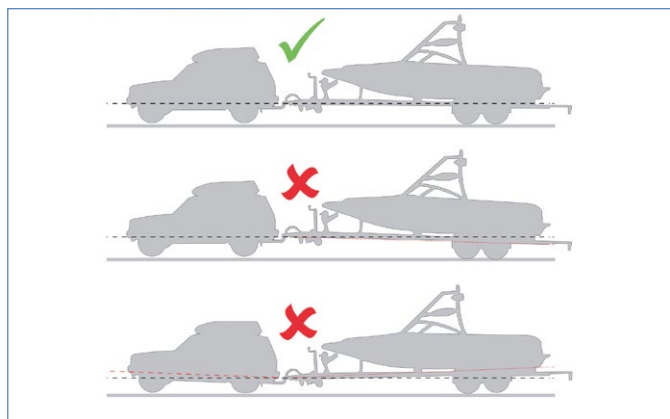
Zaczep kulowy może być zabezpieczony zarówno w pozycji niezahaczonej jak i zahaczonej.



Wysokość sprzęgu pojazdu ciągnącego i przyczepy zależy od:

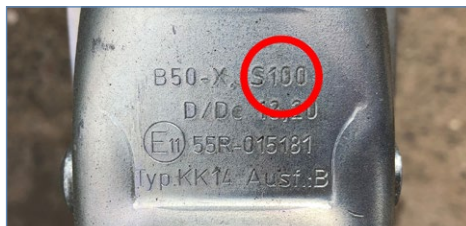
- zalecanego przez producenta ciśnienia w oponach pojazdu i przyczepy
- ładunku na przyczepie - nie powinien przekraczać wartości maksymalnej oraz powinien być rozłożony równomiernie
- prawidłowego połączenia przyczepy z pojazdem ciągnącym

Na płaskiej powierzchni, bez pochylenia, wysokość sprzęgu pojazdu oraz przyczepy powinny zbiegać się, a jej oś powinna znajdować się na wysokości 350-420mm od podłoża gdy samochód jest obciążony do DMC (dopuszczalna masa całkowita).



I.V Załadunek i rozładunek przyczepy

- Tabliczka znamionowa oraz dowód rejestracyjny określa ciężar brutto przyczepy.
- Przyczepa jest zaprojektowana w taki sposób że środek ciężkości znajduje się tuż przed osią.
- Ładunek musi być rozmieszczony równomiernie, jak najbliżej przodu z uwzględnieniem dopuszczalnego maksymalnego obciążenia pionowego dyszla S - wybitego na korpusie głowicy zaczepy.



- Ładunek należy zabezpieczyć przed przemieszczaniem.
- Ładunek powinien być umieszczony w taki sposób aby nie wywierał znaczącego nacisku na ściany boczne, gdyż grozi to wygięciem burt bocznych i uszkodzeniem ładunku.
- Bardzo ważny dla stabilności jazdy jest prawidłowy nacisk na kulę haka holowniczego. Nacisk ten powinien wynosić minimum 4% całkowitego rzeczywistego ciężaru przyczepy, lub minimum 25kg.
- Nie należy przekraczać maksymalnego dozwolonego nacisku na kulę haka dla danego samochodu i przyczepy. Obciążenie kuli haka holowniczego to inaczej siła nazywana **OBCIĄŻENIEM PODPOROWYM**.
- Zbyt **małe obciążenie podporowe** pojawia się zazwyczaj kiedy przyczepa ma cięższy tył. Może wówczas wystąpić:
 - brak stabilności zespołu pojazdów,
 - drgania lub rozchwianie zespołu pojazdów,
 - wydłużenie odległości hamowania,
 - przechył reflektorów pojazdu w dół i skrócenie zasięgu świateł,
 - wypięcie się przyczepy,
- Zbyt **duże obciążenie podporowe**, czyli sytuacja kiedy przyczepa ma cięższy przód może powodować:
 - przechylenie reflektorów w górę, powodując oślepienie kierowców jadących z naprzeciwka
 - trudność w sterowaniu pojazdem,
 - zmniejszenie przyczepności w samochodach z napędem na przednią oś,
- Rozładunek i załadunek przyczepy powinien odbywać się tylko wtedy, kiedy pojazd ustawiony jest na poziomym twardym podłożu, a cały zestaw ustawiony jest do jazdy na wprost.
- W okresie zimowym należy zwrócić szczególną uwagę na śnieg i lód który może się znajdować na plandecie przyczepy. W razie potrzeby należy go usunąć.

II - PRZEGLĄDY I KONSERWACJA PRZYCZEPY

II.I Konserwacja przyczepy

- Wszystkie elementy mocujące należy skontrolować i dociągnąć po raz pierwszy po przejechaniu 500km, następnie po 1000km i dalej co 5000km (nie dotyczy to śruby mocującej na piaście koła).
- Śruby mocujące koła należy dociągnąć już po 50km przebiegu, a następnie co 5000km oraz po każdej wymianie koła lub opony. Śruby należy dokręcać po przekątnej kluczem dynamometrycznym (felgi stalowe - 90Nm, aluminiowe - 100Nm).
- Przed każdym wyjazdem przyczepy z uchylną skrzynią należy sprawdzić czy zamek spinający dyszel ze skrzynią jest prawidłowo zapięty i czy założone jest zabezpieczenie. Dotyczy to przyczep uchylnych: PU75-2012, PU75-2613 oraz PUH10-2613
- Należy regularnie sprawdzać stan kuli haka samochodowego, jego średnica powinna wynosić 50mm+/-5mm.
- Jeżeli pomiędzy kulą haka i głowicą zaczepu wystąpi luz czego objawem podczas eksploatacji może być np. stukanie to kula haka lub zaczep holowniczy jest zużyty i należy wymienić zużytą część na nową.
- NIE DOPUSZCZA SIĘ dokonywania jakichkolwiek zmian na głowicy zaczepowej.
- Należy sprawdzać regularnie obecność smaru w miejscu zaprzęgnięcia zaczepu z kulą haka i w razie potrzeby uzupełniać go. Czynność tą należy wykonywać w zależności od eksploatacji, nie rzadziej niż co 1000km.
- Urządzenie najazdowe należy konserwować co 3000km smarem.

II.II Czyszczenie przyczepy i konserwacja ocynku

Ramy i dyszle wszystkich naszych przyczep poddawane są procesowi cynkowania ogniowego. Z kolei burty i nadstawki wykonane są z blachy ocynkowanej elektrolitycznie.

Powłoka cynkowa jest odporna na uszkodzenia mechaniczne (np. uderzenia). Jest też jedyną powłoką antykorozyjną, która w przypadku miejscowego uszkodzenia nie traci swojej właściwości, jest to możliwe dzięki tzw. ochronie elektrochemicznej.

W miarę upływu czasu powłoka cynkowa zmienia swój wygląd z błyszczącej w szarą i matową. Dzieje się tak w wyniku reakcji, jaka zachodzi pomiędzy cynkiem a powietrzem. Wpływ wody prowadzi do powstania wodorotlenku cynku. To właśnie on przekształca się z kolei w patynę, która wiąże się z podłożem i nie przepuszcza wody.

Kiedy patyna wytworzy się w sposób prawidłowy, zahamuje zachodzenie kolejnych reakcji chemicznych. Tym samym skutecznie ochroni przed korozją. Patyna tworzy się przeciętnie od trzech miesięcy do nawet dwóch lat. Czas uzależniony jest od warunków, na jakie wystawiony jest cynk.

Przez oddziaływanie wilgoci mogą powstawać białe plamy na powierzchni. Jest to wodorotlenek cynku tzw. biała korozja, która nie pogarsza jakości warstwy ochronnej i nie może być przyczyną reklamacji.

!UWAGA!

ELEMENTY OCYNKOWANE POWINNY BYĆ CZĘSTO MYTE, A PO KONTAKCIE Z SOLĄ DROGOWĄ LUB CHEMIKALIAMI KAŻDORAZOWO!

II.III Przechowywanie przyczepy

Zaleca się aby przyczepa podczas przechowywania była zabezpieczona przed działaniem czynników atmosferycznych, zwłaszcza tych które wywołują korozję i przyspieszają starzenie opon lub obciążenie stelaża plandeki (deszcz, śnieg, słońce).

II.IV Prawidłowe ciśnienie w oponach

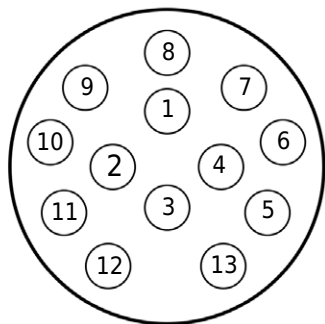
Różne rodzaje opon wymagają różnego ciśnienia przy różnym obciążeniu. Dlatego aby opony prawidłowo funkcjonowały i nie zużywały się zbyt szybko prosimy o stosowanie się do zalecanych przez producenta ciśnień w oponach. Maksymalne wartości są zawsze umieszczone na oponie. Przykładowe oznaczenia na zdjęciach poniżej.



II.V Instalacja elektryczna

Wszystkie nasze przyczepy standardowo wyposażone są we wtyczki 13-pin (przeznaczone dla przyczep z własnym światłem cofania) i przystosowane są do napięcia 12V.

W przypadku podłączenia przyczepy pod gniazdo 7-pin, należy skorzystać z odpowiedniego adaptera / przejściówki. **Należy jednak pamiętać, że w takim przypadku, podczas cofania światło cofania nie będzie działać!**



NR	KOLOR PRZEWODU	PODŁĄCZENIE
1	Żółty	kierunkowskaz lewy
2	Niebieski	światła przeciwmgłowe
3	Biały	masa dla pinów 1...8
4	Zielony	kierunkowskaz prawy
5	Brazowy	światło pozycyjne prawe
6	Czerwony	światło hamowania (stop)
7	Czarny	światło pozycyjne lewe + tablica rejestracyjna
8	Szary	światło cofania
9	brazowo-niebieski	wolny
10		wolny
11		wolny
12		wolny
13		wolny

Widok pinów we wtyczce 13-PIN przyczepy

II.VI Regulacja i konserwacja układu hamulcowego przyczepty

Przyczepy hamowane wyposażone są w urządzenia najazdowe, które podczas hamowania wykorzystują siłę bezwładności przyczepty. Przyczepa podczas hamowania wywiera nacisk na urządzenie najazdowe, które za pomocą układu przenoszącego (pręt hamulcowy, orczyk oraz linki hamulcowe) powoduje działanie hamulców osi przyczepty. Mechanizm najazdowy skonstruowany jest w taki sposób, że umożliwia jazdę do tyłu z przyczepą bez wykonywania dodatkowych czynności. Przy przejściu z jazdy do tyłu na jazdę do przodu układ hamulcowy jest automatycznie gotowy do jazdy.

Dodatkowo przyczepy hamowane posiadają układ hamulca postojowego, który uruchamia się za pomocą dźwigni ręcznej znajdującej się przy urządzeniu najazdowym. Zapewnia on zahamowanie przyczepty na spadkach do 16%.

Zaciąganie jak i zwalnianie hamulca postojowego (ręcznego) dokonuje się poprzez energiczne zaciągnięcie / zwolnienie dźwigni hamulca (rysunek poniżej).

!UWAGA!

ZALECA SIĘ ABY W PRZYPADKU DŁUŻSZEGO POSTOJU NA SPADKU, ZACIĄGNĄĆ HAMULEC RĘCZNY ORAZ DODATKOWO PODŁOŻYĆ POD KOŁA KLINY.



Dźwignia hamulca ręcznego



SMAROWNICZKI (kalamitki)

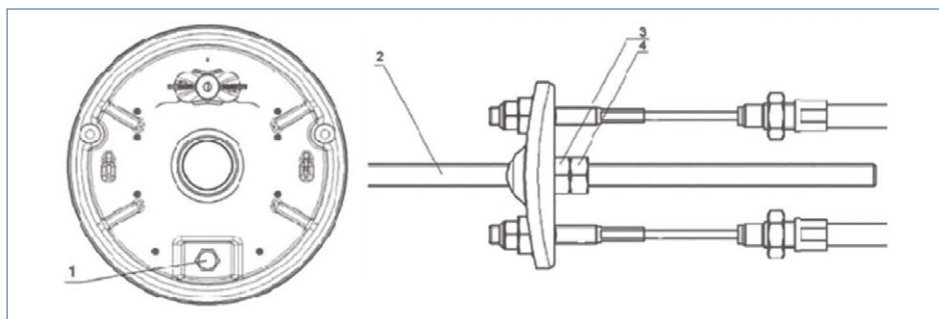
Układ hamulcowy przyczepty wymaga konserwacji i regulacji w serwisie. W czasie eksploatacji przyczepty należy regularnie zwracać uwagę na głębokość wsuwania się zaczepty kulowego. Jeżeli do uzyskania hamowania potrzebne jest wciśnięcie zaczepty ponad 45-50mm, należy dokonać naprawy przez profesjonalistę. Należy także regularnie dokonywać kontroli zużycia szczęk hamulcowych.

ZAŁECAMY ABY REGULACJE I NAPRAWY HAMULCÓW DOKONYWAĆ W SERWISIE WYŁĄCZNIE PRZEZ UPRAWNIONYCH SPECJALISTÓW.

Urządzenie najazdowe w celu ułatwienia uzupełnienia lub wymiany smaru, wyposażone jest w tzw. smarowniczki, dzięki którym czynność tą można łatwo wykonać przy użyciu smarownicy ręcznej lub pneumatycznej. Do konserwacji urządzenia najazdowego zaleca się specjalistyczny litowy smar do łożysk np. SPHEEROL EPL2.

Regulacja układu hamulcowego:

1. W celu regulacji układu hamulcowego należy podnieść przyczepę do góry od strony regulacji.
2. Zdjąć koło po stronie gdzie regulujemy hamulce, tak aby umożliwić swobodne obracanie bębna.
3. Regulację przeprowadzamy za pomocą śruby regulacyjnej (1) kostki rozpierającej, która mieści się po wewnętrznej stronie piastobębna.
4. Regulacja polega na poluzowaniu i dokręceniu śruby regulacyjnej do momentu kiedy szczęki hamulcowe zaczną trzeć o bęben i koło można obracać z wyczuwalnym oporem.
5. Następnie należy delikatnie poluzować śrubę, tak aby koło obracało się z łatwością, a szczęki lekko ocierały o bęben.
6. Czynność tą należy powtórzyć dla wszystkich hamowanych kół przyczepy osobno.
7. Jeżeli po regulacji pręt hamulcowy nie jest napięty, NALEŻY go naciągnąć za pomocą nakrętki kulowej i nakrętki kontrującej.



ZRÓDŁO KNOTT SP. Z O.O.

II.VII Zawieszenie i łożyska kół

Przyczepy marki LORRIES wyposażone są w bezobsługowe łożyska, fabrycznie zaopatrzone w odpowiednią ilość smaru przez producenta. Dlatego nie jest konieczne sprawdzanie ilości smaru w łożyskach.

Jeżeli łożysko zostanie uszkodzone, należy wymienić cały bęben hamulcowy, gdyż łożysko jest integralną częścią bębna hamulcowego i nie podlega samodzielnej wymianie.

!UWAGA!

PODCZAS WYMIANY BĘBNA HAMULCOWEGO NALEŻY UŻYWAĆ WYŁĄCZNIE NOWEJ ORYGINALNEJ NAKRĘTKI. NAKRĘTKĘ TĄ NALEŻY DOKRĘCAĆ PRZY UŻYCIU KLUCZA DYNAMOMETRYCZNEGO WARTOŚCIĄ ZALECANĄ PRZEZ PRODUCENTA.

II.VIII Tabela czynności serwisowych

OKRES	RODZAJ CZYNNOŚCI
<i>Na bieżąco</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymywanie przyczepy w czystości • Dbanie by zaczep kulowy był czysty i nasmarowany • Po KAŻDORAZOWYM kontakcie przyczepy z solą drogową i morską - MYCIE PRZYCZEPY • Kontrola prawidłowego ciśnienia w oponach • Sprawdzać oświetlenie w przyczepie (kierunkowskazy, światła pozycyjne oraz obrysówki, światło STOP) • Sprawdzać stan burt i zapięcia,
<i>Po miesiącu lub 500km</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrola regulacji łożysk kół • Stan zaczepu kulowego • Kontrola układu hamulcowego • Skontrolować i dociągnąć wszystkie elementy mocujące
<i>Po 6 miesiącach lub 1 000 km</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrola układu hamulcowego • Regulacja hamulców • Kontrola regulacji łożysk • Smarowanie tulei łożyskowych urządzenia najazdowego • Zużycie opon • Skontrolować i dociągnąć wszystkie elementy mocujące
<i>Po 12 miesiącach lub 5 000 km</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrola układu hamulcowego • Konserwacja linek, • Kontrola urządzenia najazdowego • Kontrola regulacji łożysk • Stan zaczepu kulowego • Zużycie opon • Kontrola zbieżności kół
<i>Co 12 miesięcy lub 10 000-15 000 km</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrola i regulacja układu hamulcowego, • Kontrola i konserwacja urządzenia najazdowego, • Stan opon, • Regulacja łożysk, • Sprawdzić kable i mocowania kabli • Konserwacja zawiasów i zamknięć burt i najazdów, • Kontrola stanu zaczepu kulowego, • skontrolować i dociągnąć wszystkie elementy mocujące

III - WSKAZÓWKI DLA UŻYTKOWNIKA

III.1 Problemy i rozwiązania

Poniżej opisujemy typowe usterki oraz co należy sprawdzić i jak rozwiązać występujący problem.

PROBLEM	PRZYCZYNA	ROZWIĄZANIE
UKŁAD HAMULCOWY		
Przyczepa szarpie przy hamowaniu. Przyczepa hamuje podczas redukcji biegów w aucie.	Amortyzator w urządzeniu najazdowym jest uszkodzony.	Wymień amortyzator.
Przyczepa hamuje zaraz po zwolnieniu pedału przyśpieszenia.	Amortyzator w urządzeniu najazdowym jest uszkodzony. Linki hamulcowe są zbyt mocno naciągnięte.	Wymień amortyzator. Poluzuj linki hamulcowe.
Przyczepa stuka.	Luz na kuli. Zaczep kulowy lub kula haka holowniczego jest zużyta.	Sprawdź przyczynę luzu. Wymień zaczep lub hak holowniczy.
Cofanie z przyczepą jest utrudnione lub niemożliwe.	Hamulce są zbyt mocno dociśnięte. Linki hamulcowe są naprężone.	Wyreguluj hamulce.
Hamulce się przegrzewają.	<ul style="list-style-type: none"> • Hamulce są nieprawidłowo wyregulowane • przewód hamulcowy jest uszkodzony • sprężyna powrotna na okładzinach jest uszkodzona • hamulec ręczny nie został całkowicie zwolniony • zużycie łożysk piast przyczepy 	Wyreguluj hamulce. Sprawdź linki hamulcowe. Sprawdź łożyska piast w razie konieczności wymień.
Przyczepa łatwo wpada w poślizg. Przyczepa szarpie na boki.	Hamulce są źle wyregulowane.	Wyreguluj hamulce i sprawdź czy przewody hamulcowe nie są zardzewiałe.
Przyczepa cały czas hamuje.	Okładziny hamulcowe przywarły do bębna po długim czasie nieużywania	Uwolnij okładziny poprzez delikatne uderzenia w bok płyty kotwiącej

PROBLEM	PRZYCZYNA	ROZWIĄZANIE
Zablokowanie kół podczas jazdy.	Odklejenie się szczęk hamulcowych w bębnach.	POWAŻNA USTERKA zgłosić się do serwisu - wymiana kompletu szczęk.
Nierównomierne działanie hamulców.	Zapieczone linki hamulcowe i rozpieracze hamulców.	Wymiana linek i rozpieraczy na nowe lub ich przesmarowanie.
Hamulec postojowy działa zbyt słabo.	Nieprawidłowe ustawienie hamulca. Dźwignia hamulca postojowego jest nie dokręcona.	Ustawić prawidłowo hamulec. Dokręcić dźwignię hamulca ręcznego.
Podczas hamowania słychać niepokojące odgłosy: zgrzytanie, tarcie metalu o metal.	Zużycie okładzin hamulcowych na co najmniej jednej szczęce.	Wymienić komplet szczęk hamulcowych na osi.
ZACZEP KULOWY		
Po nasadzeniu na kulę haka holowniczego zaczep nie zatrzaskuje się.	<ul style="list-style-type: none"> Zbyt duża średnica kuli haka Zabrudzenia i wynikające z nich unieruchomione wewnętrzne części zaczepu 	Wymienić kulę haka. Oczyszczyć i nasmarować zaczep w razie potrzeby wymienić zaczep na nowy.
Przyczepa nie daje się odłączyć od haka.	Uszkodzenie mechaniczne kuli haka, nierówności na kuli.	Ustawić przyczepę w jednej linii i rozprzęgnąć przyczepę. Wymienić kulę haka.
Występuje luz między zaczepem a kulą.	Zużyty zaczep. Zużyty hak holowniczy. Zbyt mała średnica kuli.	Wymienić kulę haka holowniczego. Wymienić zaczep kulowy.

!UWAGA!

USZKODZENIA MECHANIZMU WYŁĄCZAJĄCEGO HAMULEC NAJAZDOWY POWSTAJĄ ZWYKLE PODCZAS WJEŹDŻANIA KOŁEM (KOŁAMI) NA KRAWĘŻNIK PRZY COFANIU. PRZY TYM MANEWRZE HAMULEC NAJAZDOWY POWINIEN SIĘ SAMOCZYNNIE WYŁĄCZYĆ. JEŻELI TAK NIE JEST, NALEŻY NASMAROWAĆ ROLKĘ KRZYWKI WYŁĄCZAJĄCEJ HAMULEC ORAZ POWIERZCHNIĘ KRZYWEK WEWNĄTRZ HAMULCA.

III.II Utylizacja pojazdu

Przyczepy LORRIES są wyrobami wielomateriałowymi. Niektóre elementy wykonane są z tworzyw sztucznych. Po wyeksploatowaniu przyczepę należy przekazać w celu utylizacji, do przedsiębiorstwa uprawnionego do utylizacji pojazdów.



STALKO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
(dawniej HITZE Sp. z o.o.)
ul. Solec 24/253, 00-403 Warszawa, POLAND

Siedziba:

ul. Gdyńska 32, 26-600 Radom, POLAND



+48 48 377 99 01



info@lorries.co

www.lorries.co