



MOTORRADANHÄNGER FOR-ONE

FOR-ONE MOTORCYCLE TRAILER

Best.Nr. 10043023 / 10043088

de ORIGINAL BETRIEBS-
ANLEITUNG

en INSTRUCTIONS FOR USE

fr MODE D'EMPLOI

nl GEBRUIKSAANWIJZING

it ISTRUZIONI PER L'USO

es INSTRUCCIONES DE USO

ru ИНСТРУКЦИЯ ПО
ЭКСПЛУАТАЦИИ

pl INSTRUKCJA OBSŁUGI

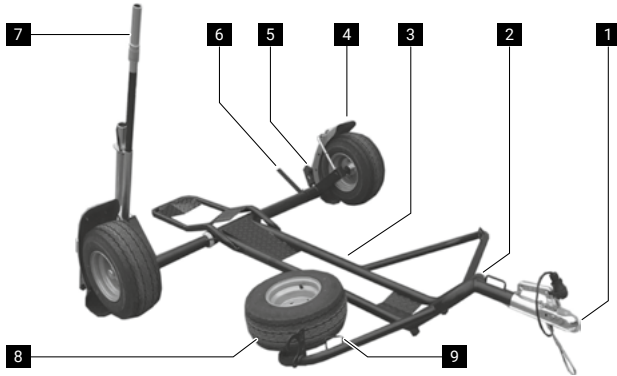
Inhaltsverzeichnis

1	 Lieferumfang	4
2	 Verwendungszweck	4
3	 Allgemeines	5
3.1	Betriebsanleitung lesen und aufbewahren	5
3.2	Zeichenerklärung	5
4	 Sicherheit	6
4.1	Bestimmungsgemäßer Gebrauch	6
4.2	Gesetzliche Bestimmungen	6
4.3	Vorhersehbare Fehlanwendung	6
4.4	Sicherheitshinweise	6
5	 Vorbereitung/ Zusammenbau	8
6	 Erstinbetriebnahme des Anhängers	9
6.1	Hinweise zum Fahren mit einem Anhänger	9
6.2	Vor jeder Fahrt prüfen	10
6.3	Beladen des Anhängers	10
6.4	Ankuppeln an das Zugfahrzeug	15
6.5	Abkuppeln vom Zugfahrzeug	15
6.6	Entladen des Anhängers	16
7	 Lagerung	17
8	 Reinigung und Pflege	17
8.1	Säubern	17
8.2	Witterungseinflüsse	18
8.3	Schmieren der Kupplung	18
8.4	Kontrollieren der Schraubverbindungen	18
8.5	Reifenkontrolle/-wechsel	18
8.6	Überprüfung der Beleuchtungsanlage	18
9	 Inspektionsintervalle	19
10	 Technische Daten	19
11	 Fehlersuche	20
12	 Gewährleistung	20
13	 Entsorgung	21
14	 Kontakt	21
15	 FAQ	21
16	 Inspektionsnachweis	22

FOR-ONE MOTORRADANHÄNGER

1 | Lieferumfang

Best.Nr. 10043023 / 10043088



1 Zugkupplung

2 Deichsel

3 Rahmen

4 Kotflügel mit Spritzschutz

5 Leuchteinheit

6 Kennzeichenhalter mit
Kennzeichenbeleuchtung

7 Hebel zum Ablassen und
Anheben

8 Ersatzrad

9 Verzurrsen

2 | Verwendungszweck



3.1 | Betriebsanleitung lesen und aufbewahren

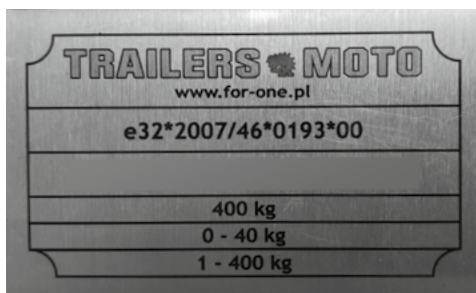
Diese Betriebsanleitung bezieht sich ausschließlich auf den FOR-ONE Motorradanhänger (kurz Anhänger). Sie enthält wichtige Hinweise zur Nutzung, Sicherheit, Wartung und Gewährleistung. Die Anleitung, insbesondere die Sicherheitshinweise, sorgfältig durchlesen, bevor der Anhänger benutzt wird. Die Nichtbeachtung dieser Betriebsanleitung kann zu Schäden am Anhänger, beeinträchtigter Fahrsicherheit und zu Unfällen führen.

Die Betriebsanleitung basiert auf den in der Europäischen Union gültigen Normen und Regeln und spiegelt den aktuellen Stand der Technik wider. Sie enthält ausschließlich Informationen für die Anwendung, Technik sowie Pflege und Wartung. Die Betriebsanleitung enthält keine Informationen, um das Fahren mit einem Anhänger zu erlernen. Im Ausland sind ggf. auch landesspezifische Richtlinien und Gesetze zu beachten. Die Betriebsanleitung unbedingt für die weitere Nutzung aufbewahren. Wenn der Anhänger an Dritte weitergeben wird, unbedingt diese Betriebsanleitung mitgeben.

3.2 | Zeichenerklärung

Die folgenden Symbole und Signalwörter werden in dieser Anleitung verwendet.

 GEFAHR!	Dieses Signalsymbol/-wort bezeichnet eine Gefährdung mit einem hohen Risikograd, die, wenn sie nicht vermieden wird, den Tod oder eine schwere Verletzung zur Folge hat.
 WARNUNG!	Dieses Signalsymbol/-wort bezeichnet eine Gefährdung mit einem mittleren Risikograd, die, wenn sie nicht vermieden wird, den Tod oder eine schwere Verletzung zur Folge haben kann.
 VORSICHT!	Dieses Signalsymbol/-wort bezeichnet eine Gefährdung mit einem niedrigen Risikograd, die, wenn sie nicht vermieden wird, eine geringfügige oder mäßige Verletzung zur Folge haben kann.
HINWEIS!	Dieses Signalwort warnt vor möglichen Sachschäden.
	Dieses Symbol gibt nützliche Zusatzinformationen zum Zusammenbau oder zum Betrieb.
	Dieses Symbol kennzeichnet die Wiederverwertbarkeit von Verpackungen und Produkt selbst.



Das Typenschild enthält Angaben der wichtigsten Daten wie Hersteller, Prüfnummer, Fahrgestellnummer, zulässiges Gesamtgewicht, Stützlast und zulässige Achslast. Das Verändern oder Entfernen des Typenschildes ist untersagt.

4 | Sicherheit

4.1 | Bestimmungsgemäßer Gebrauch

Der FOR-ONE Motorradanhänger ist ein Lastenanhänger, speziell für den Transport von Motorrädern. Der Anhänger darf ausschließlich mit Motorrädern im Rahmen der maximalen Nutzlast beladen werden. Für die Ladungssicherung ist immer der Fahrer des Zugfahrzeuges verantwortlich. Dazu sind ggf. landesspezifische Gesetze zu beachten.

Der Anhänger darf nur zu seinem bestimmungsgemäßen Gebrauch genutzt werden. Hersteller und Händler haften nicht für eine vom bestimmungsgemäßen Gebrauch abweichende Verwendung. Das gilt insbesondere für die Nichteinhaltung der Sicherheitshinweise und daraus resultierende Schäden.

4.2 | Gesetzliche Bestimmungen

Um mit einem Gespann am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen zu können, müssen sowohl das Zugfahrzeug als auch der Anhänger über eine Zulassung verfügen. Bei Auslieferung verfügt der Anhänger über eine EG-Typgenehmigung. Sowohl die EG-Typgenehmigung bzw. das CoC-Dokument (Certificate of Conformity) als auch ein gültiger Personalausweis sowie eine Versicherungsbestätigung werden für eine Zulassung benötigt. Bei der Kfz-Zulassungsstelle werden dann die Zulassungsbescheinigung Teil 1 und Teil 2 ausgestellt.

Die Höchstgeschwindigkeit für Gespanne auf deutschen Straßen beläuft sich auf 80 km/h. Der Anhänger verfügt jedoch über die baulichen Voraussetzungen für eine nachträgliche 100 km/h Zulassung gemäß der 9. Ausnahmeverordnung zur StVO (gilt für Deutschland). Die gesetzlichen Vorgaben dieser Ausnahmeverordnung sind unbedingt zu beachten. Der Nutzer hat sich vor Verwendung des Anhängers im öffentlichen Straßenverkehr über die ggf. geltenden nationalen Verkehrsregeln, Führerschein-Regelungen und Zugfahrzeugvoraussetzungen als Gespann im jeweiligen Land zu informieren. Der Anhänger darf im Straßenverkehr nur genutzt werden, wenn er zusammen mit dem Zugfahrzeug den jeweils geltenden Anforderungen entspricht und der Fahrer die gegebenenfalls erforderliche Fahrerlaubnis besitzt.

4.3 | Vorhersehbare Fehlanwendung

Als vorhersehbare Fehlanwendung gilt:

- Transportieren von anderen Gütern als Motorrädern
- Transportieren von Menschen
- Zu hohe Lasten befördern
- Technische und bauliche Veränderungen am Anhänger, die nicht mit dem Hersteller abgesprochen wurden
- Einsatz von Ersatz- oder Verschleißteilen, die nicht vom Hersteller freigegeben wurden
- Überschreiten der Stütz- bzw. Achslast
- Transportieren von nicht bzw. nicht korrekt gesicherter Ladung
- Fahrten mit defekter Elektrik- bzw. Beleuchtungsanlage
- Fahrten mit einem beschädigten Anhänger

4.4 | Sicherheitshinweise



Lebensgefahr!

Vor dem Fahren mit dem Anhänger stets sicherstellen, dass die Zugkupplung korrekt geschlossen ist und das Sicherungsseil um die Kugelumkupplung des Zugfahrzeuges gelegt ist.

Ist die Kupplung nicht ordnungsgemäß geschlossen und das Sicherungsseil nicht eingehakt, kann sich der Anhänger lösen, in den Gegen- bzw. Nachfolgeverkehr geraten und zu schwersten Unfällen führen.



Lebensgefahr!

Niemals mit ungesicherter Ladung fahren. Ist die Ladung nicht oder nicht

ausreichend gesichert, kann sie vom Anhänger geschleudert werden und in den Gegen- bzw. Nachfolgeverkehr geraten und zu schwersten Unfällen führen.



Lebensgefahr!

Fahren mit zu hoher Geschwindigkeit und/ oder zu hoher Zuladung kann zu schwersten Unfällen führen. Der Anhänger kann bei überhöhter Geschwindigkeit ins Schleudern und so in den Gegen- bzw. Nachfolgeverkehr geraten. Eine Zuladung über die zulässige Nutzlast hinaus, kann zum Bruch sicherheitsrelevanter Einrichtungen führen, sodass der Anhänger ebenfalls ins Schleudern geraten kann.



Verletzungsgefahr!

Beim Verzurren/ Abspannen eines Motorrades immer eine zweite kräftige und sachkundige Person zur Absicherung hinzuziehen. Ein umstürzendes, da nicht korrekt verzurrt Motorrad, kann zu schweren Verletzungen führen.



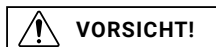
Verletzungsgefahr!

Das senkrechte Abstellen des Anhängers immer zu zweit durchführen. Eine zweite kräftige und sachkundige Person sorgt dafür, dass der Anhänger beim Verstauen nicht kippt, was zu schweren Verletzungen führen kann.



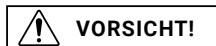
Verletzungsgefahr!

Beim Abbockvorgang äußerst behutsam vorgehen. Das Abbocken zunächst mit geringer Last üben, bevor schwerere Lasten bis hin zur maximalen Nutzlast abgebockt werden. Der Hebel kann bei unkonzentrierter Arbeitsweise nach oben schnellen, was zu schweren Verletzungen und Sachschäden führen kann.



Verletzungsgefahr!

Nicht auf die Kotflügel klettern oder vom Anhänger springen. Die Kotflügel könnten abknicken, was zu einem Sturz und Verletzungen führen kann.



Verletzungsgefahr!

Abspanngurte stets so verlegen, dass sie keine Stolpergefahr darstellen.

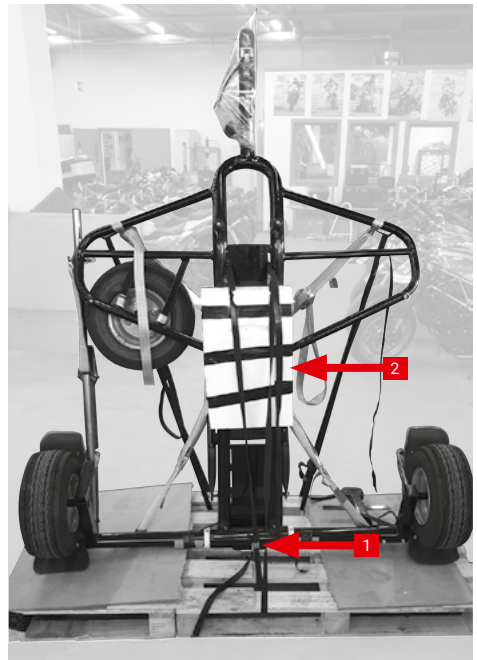


Beschädigungsgefahr

- Unbedingt umsichtig fahren, um nicht sich selbst oder Dritte bzw. Gegenstände zu gefährden/ zu beschädigen.

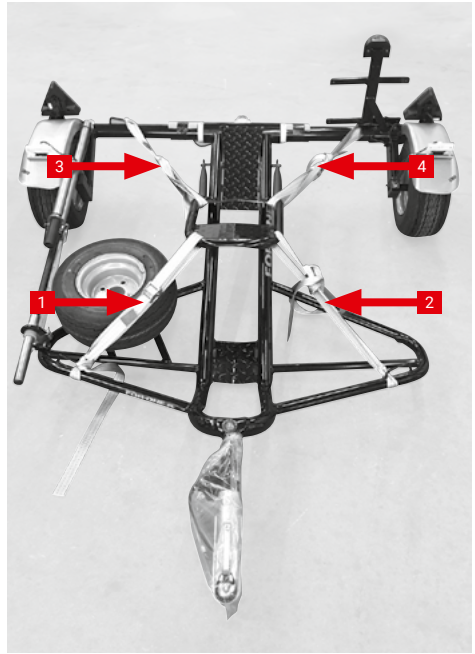
- Bei starkem Wind darauf achten, dass ein Gespann eine größere Angriffsfläche bietet.
- Die maximale Tragfähigkeit niemals überschreiten.
- Nicht auf die Kotflügel steigen.
- Vor Fahrtantritt alle Schrauben auf festen Sitz prüfen.
- Reparaturen unbedingt Fachkräften überlassen. Dazu an eine Fachwerkstatt wenden. Bei eigenständig durchgeführten Reparaturen/ Änderungen am Fahrzeug, Entfernen von Originalteilen, unsachgemäßem Anschluss oder falschem Gebrauch verfallen Haftungs- und Gewährleistungsansprüche.
- Vor jeder Fahrt ist die Beleuchtungsanlage sowie der gesamte Anhänger auf Schäden zu prüfen.
- Das Verwenden von Nicht-Original-Teilen kann zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. Der Händler trägt keine Verantwortung für derartige Bauteile. Daher ausschließlich vom Händler oder Hersteller freigegebene Teile und Zubehörprodukte verwenden.
- Wartungsintervalle unbedingt einhalten.

5 | Vorbereitung/ Zusammenbau



Zunächst muss die Schutz-Folie entfernt und entsprechend entsorgt werden.

Mit der Unterstützung einer zweiten kräftigen Person, die den Anhänger in der Senkrechten festhält, wird zunächst der markierte Spanngurt (1) gelöst und entfernt. Anschließend den weißen Transportschutz (2) entfernen und umweltgerecht entsorgen.



Sodann können die beiden verbliebenen Spanngurte, mit denen der Anhänger an der Palette verzurt ist, entfernt werden.



Verletzungsgefahr!

Beim Entfernen der Spanngurte darauf achten, dass der Anhänger in der Senkrechten gehalten wird. Er könnte ansonsten umkippen und schwere Verletzungen und Schäden am Anhänger verursachen.

Sind die beiden Spanngurte entfernt, kann der Anhänger vorsichtig über die Räder Richtung Boden gekippt und von der Platte gezogen werden.

Jetzt die restlichen vier Spanngurte und die Folie an der Deichsel entfernen.

6 | Erstinbetriebnahme des Anhängers

6.1 | Hinweise zum Fahren mit einem Anhänger

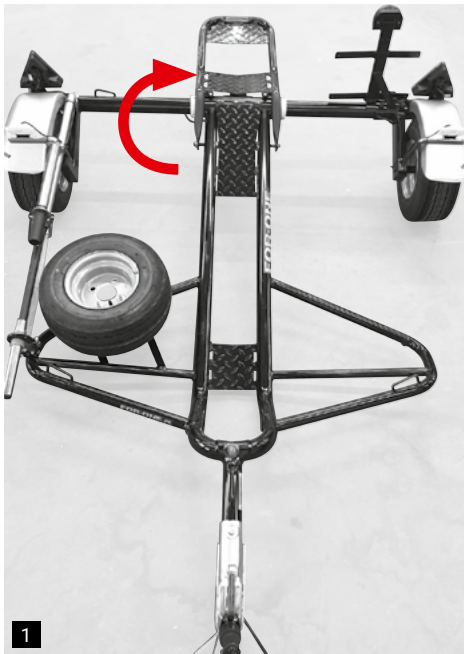
- Durch einen Anhänger vergrößert sich der Gesamtradstand des Fahrzeuges. Deshalb ist es wichtig, beim Abbiegen einen größeren Wendekreis einzurechnen, um z. B. nicht gegen eine Bordsteinkante zu fahren oder andere Verkehrsteilnehmer zu schneiden.
- Die zusätzliche Masse des Anhängers einschließlich Ladung verlängert den Bremsweg – daher muss der Sicherheitsabstand vergrößert werden.
- Beim Rückwärtsfahren muss auf die Länge des Gespanns und das Einlenkverhalten des Anhängers geachtet werden.

6.2 | Vor jeder Fahrt prüfen

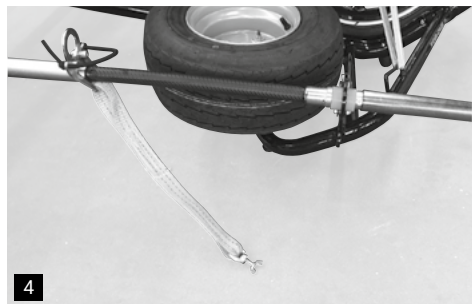
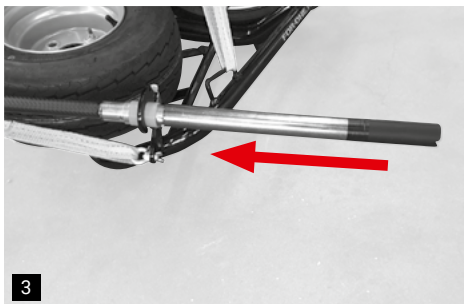
- Ist die Kugelkopfkupplung korrekt eingerastet?
- Ist das Sicherungsseil korrekt befestigt?
- Sind der Hebel sowie die Sicherung ordnungsgemäß verriegelt bzw. verschraubt?
- Funktioniert die Beleuchtung korrekt?
- Ist der Reifenluftdruck korrekt?
- Ist die Last korrekt verzurt?
- Gibt es Beschädigungen oder lose Teile?

6.3 | Beladen des Anhängers

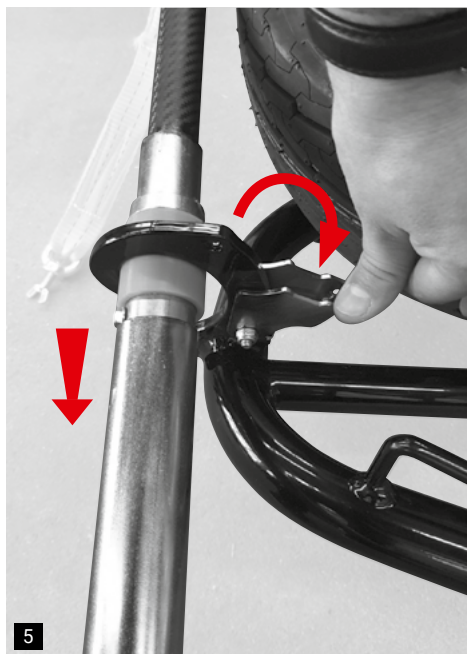
Ein Beladen des Anhängers ist ausschließlich im abgekuppelten Zustand möglich. Da der Anhänger nicht über Unterlegkeile oder eine Feststellbremse verfügt, muss für das Beladen und spätere Ankuppeln des Anhängers eine möglichst ebene, waagerechte Fläche gewählt werden. Dies erleichtert das Beladen und Ankuppeln spürbar und Kollisionen mit dem Zugfahrzeug können vermieden werden.



Zunächst den Ausleger des Anhängers ausklappen (1). Dann den Sicherungsgummi der Hebelverlängerung nach vorne sowie die Hebelverlängerung aus ihrer Führung ziehen (2) und auf den Hebel aufstecken (3).



Dann die Flügelschraube der Sicherung abschrauben (4). Damit sie nicht verloren geht, gleich wieder in die Öse einschrauben. Anschließend den Sicherungsbügel der Hebelstange entriegeln und diese kräftig aber gefühlvoll nach unten drücken (5).



Die Hebelstange ist nun frei und kann so weit nach oben bewegt werden, bis die Plattform komplett auf dem Boden liegt (6).





8

Dann kann das Motorrad von hinten mit leichtem Schwung über den hinteren Ausleger auf die Plattform aufgeschoben werden. Maximale Nutzlast und Achsabstände beachten.

Das Motorrad möglichst weit bis an den vorderen Bügel schieben und auf dem Seitenständer abstellen (7 + 8).



9



10

Das Motorrad zunächst auf der linken Seite mit den separat zu erwerbenden Spanngurten locker an den gezeigten Aufnahmeösen verzurren. Dazu eignet sich die Gabelbrücke vorne (9) und hinten u.U. ein Fußrastenausleger oder der Rahmen vom Heck (10).

Beschädigungsgefahr

Unbedingt darauf achten, dass beim Verzurren keine Teile wie Bremsleitungen, Verkleidungsteile oder Auspuffanlage eingeklemmt und beschädigt werden. Ggf. Fahrzeugbedienungsanleitung beachten.



11

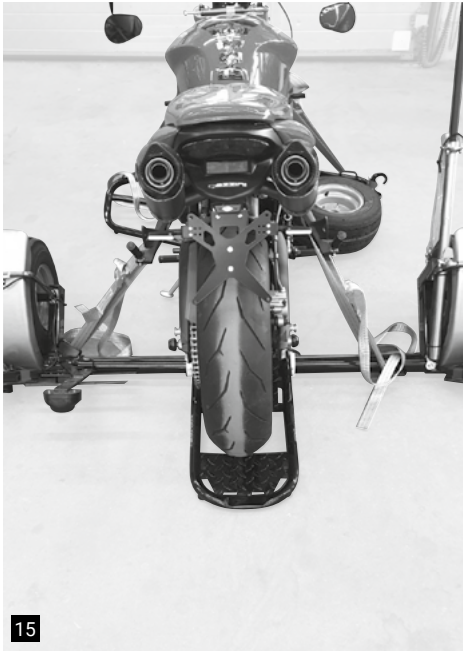


12

Dann werden auf der rechten Fahrzeugseite ebenfalls zwei Spanngurte angebracht und festgezogen (11). Wurden die Spanngurte auf der linken Seite zu fest angezogen, werden diese nun etwas gelockert, sodass auf der rechten Seite die Gurte weiter festgezogen werden können, bis das Motorrad senkrecht steht. Damit das Motorrad sicher verzurrt werden kann empfiehlt es sich, die Spanngurte wie in den Bildern 12 + 13 gezeigt anzubringen. So wird die größte Kraft beim Verzurren aufgebracht.



Wir empfehlen grundsätzlich eine zweite kräftige Person zur Hilfe zu ziehen, die das Motorrad senkrecht hält, sodass das Motorrad sicher verzurrt werden und nicht umkippen kann.



Ist das Fahrzeug wie auf den Bildern 14 + 15 gezeigt korrekt verzurrt, werden die Spanngurtenen verknötet, damit diese nicht im Wind flattern und möglicherweise jemanden verletzen oder sonstige Schäden anrichten können (16). Seitenständer einklappen.



Die Spanngurte nur soweit festziehen, dass die Federelemente des Motorrades um maximal 20% komprimiert werden.



Das verzurte Motorrad kann nun mit der Hebelstange angehoben werden (17). Dazu die Hebelstange kraftvoll, aber wohl dosiert nach unten drücken (18), sodass sie, wie auf Bild 5 zu sehen, eingehakt werden kann. Anschließend den Sicherungsbügel verriegeln und die zusätzliche Sicherung (siehe Bild 4) anbringen.

6.4 | Ankuppeln an das Zugfahrzeug

Zum Ankuppeln des Anhängers an das Zugfahrzeug wird zunächst der Anschlussstecker aus seiner Halterung genommen. Den Anhänger an der Zugdeichsel anheben und zunächst das Sicherungsseil über den Kugelkopf vom Fahrzeug legen. Anschließend die Zugkupplung direkt über dem Kugelkopf platzieren, die Sicherung des Kupplungshebels ziehen und den Kupplungshebel nach vorne ziehen. Jetzt die Zugkupplung nach unten führen, bis diese hörbar einrastet und der Kupplungshebel waagrecht zur Zugdeichsel steht. Zum Überprüfen des festen Sitzes, kräftig die Zugkupplung bzw. die Deichsel nach oben ziehen (nicht am Kupplungshebel selbst ziehen). Löst sich die Kupplung dabei, ist u.U. die Kupplung nicht korrekt eingerastet oder der Kugelkopf bzw. die Zugkupplung sind verschlissen.

Den Stecker für die Beleuchtung mit der Fahrzeugsteckdose verbinden. Darauf achten, dass die Nase des Steckers in die Nut der Steckdose passt und die Verriegelung um 90° im Uhrzeigersinn drehen. Anschließend eine Funktionsprüfung der Beleuchtungsanlage durchführen.

6.5 | Abkuppeln vom Zugfahrzeug

Darauf achten, dass das Zugfahrzeug und der Anhänger wieder auf einer ebenen, waagerechten Fläche abgestellt werden. Das Zugfahrzeug mittels Feststellbremse gegen unbeabsichtigtes Wegrollen sichern. Den Stecker für die Beleuchtung von der Fahrzeugsteckdose entfernen, indem die Stecker-Verriegelung um 90° gegen den Uhrzeigersinn gedreht wird und der Stecker aus der Steckdose gezogen werden kann. Den Stecker in seine Halterung stecken.

Anschließend die Sicherung des Kupplungshebels nach oben und sodann den Kupplungshebel

nach vorne ziehen. Die Verriegelung ist somit geöffnet und die Zugkupplung kann nach oben vom Kugelkopf abgehoben werden. Parallel dazu das Sicherungsseil vom Kugelkopf entfernen und den Anhänger abstellen und ggf. sichern.



Verletzungsgefahr!

Befindet sich ein Motorrad auf dem Anhänger, unter keinen Umständen die Spanngurte vor dem Abkuppeln lösen. Das Motorrad könnte vom Anhänger fallen und zu Personen- und/ oder Sachschäden führen.

6.6 | Entladen des Anhängers

Für das Entladen erneut eine ebene und waagrechte Fläche mit ausreichend Platz wählen.

Als erstes den Anhänger abbocken. Die Vorgehensweise ist den Bildern 1 bis 6 unter Punkt 6.2 „Beladen des Anhängers“ zu entnehmen.



Verletzungsgefahr!

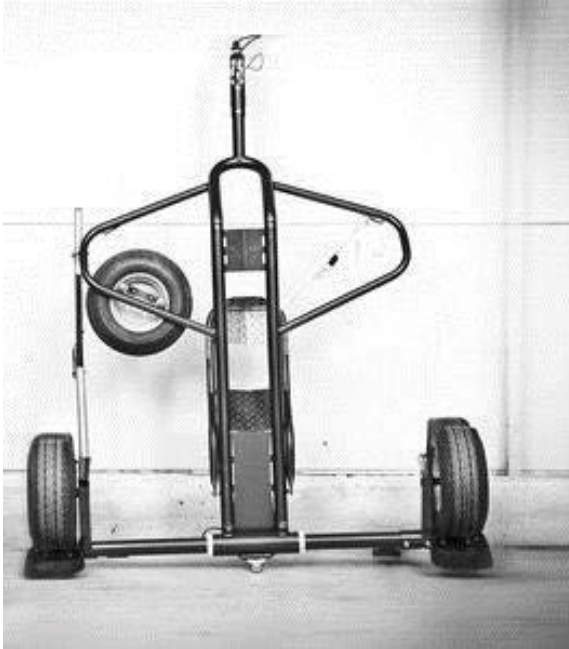
Darauf achten, die Hebelstange mit beiden Händen gut festzuhalten, da durch das Gewicht des Motorrades eine deutliche höhere Last auf den Hebel wirkt und entsprechend mehr Kraft aufgewendet werden muss, um die Plattform des Anhängers kontrolliert abzulassen.

Als nächstes den Seitenständer vom Fahrzeug ausklappen und die verknoteten Enden der Spanngurte lösen, ohne jedoch die Spanngurte selbst zu lösen. Dann werden zunächst die Spanngurte auf der rechten Fahrzeugseite vorsichtig gelöst, sodass das Motorrad auf dem Seitenständer abgestellt werden kann. Anschließend die Spanngurte auf der linken Fahrzeugseite lösen.



Auch für diesen Vorgang empfehlen wir grundsätzlich eine zweite kräftige Person zur Hilfe zu ziehen, die das Motorrad senkrecht hält, sodass das Motorrad nicht umkippen kann.

Beim Herunterschieben des Motorrades vom Anhänger darauf achten, nicht gegen die Beleuchtungseinrichtung oder den Kennzeichenhalter zu treten.



Soll der Anhänger im öffentlichen Raum abgestellt werden, gelten besondere Vorschriften. Gemäß §12 StVO dürfen Kraftfahrzeuganhänger ohne Zugfahrzeug nicht länger als 14 Tage geparkt werden. Dies gilt natürlich nicht für private Grundstücke oder für entsprechend gekennzeichnete Flächen. Des Weiteren ist nach §17 StVO zu beachten, dass u.a. einachsige Anhänger nicht unbeleuchtet auf Fahrbahnen stehen gelassen werden dürfen. Sie sind ggf. mit einer eigenen Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen. Aufgrund seiner Bauart, lässt sich der FOR-ONE Anhänger platzsparend hochkant abstellen. Dazu wird der hintere Ausleger eingeklappt und mit einem Spanngurt gegen unbeabsichtigtes Herunterfallen gesichert. Dann den Anhänger an der Deichsel, mit Hilfe einer zweiten Person, nach oben ziehen, auf den Gummiabstandhaltern sowie dem Rangierrad abstellen und gegen unbeabsichtigtes Umkippen sichern. Wenn möglich soll der Anhänger in einem trockenen Raum bei einer maximalen Luftfeuchtigkeit von 80% (nicht kondensierend) abgestellt werden.

8 | Reinigung und Pflege

8.1 | Säubern

Um den Anhänger betriebssicher zu halten und eine lange Lebensdauer zu gewährleisten, sollte der Anhänger regelmäßig gereinigt werden. Gleichzeitig kann man ihn auf Schäden überprüfen. Bei der Pflege und Reinigung sollte man immer an die Umwelt denken, zur Fahrzeugwäsche einen biologisch abbaubaren Fahrzeugreiniger verwenden. Keinen Reiniger ins Erdreich gelangen lassen.

HINWEIS!

Beschädigungsgefahr!

Es dürfen generell keine Dampfstrahler, Hochdruckreiniger usw. verwendet werden, da diese Feuchtigkeit/ Wasser in die Lager, Dichtungen und Beleuchtungsanlage des Anhängers treiben und die Elektrik schädigen könnten.

Immer auf saubere Rückleuchten und Reflektoren achten. Zur Reinigung kann eine milde Seifenlösung verwendet werden, jedoch kein scharfer Reiniger, Alkohol, Benzin oder Lösungsmittel. Am besten nur mit einem feuchten Tuch abwischen.

Die vollständige Reinigung sollte regelmäßig ausgeführt werden, insbesondere nach Fahrten auf mit Streusalz gestreuten Straßen. Streusalz reagiert sehr aggressiv auf den Oberflächen und kann die Korrosionsschutzschicht angreifen.

Der Anhänger ist grundsätzlich durch eine Pulverbeschichtung vor Rost geschützt. Dennoch kann es gerade an Schnittkanten und Bohrungen zu Korrosion kommen. Diese Stellen und Oberflächen, die durch bspw. Steinschlag beschädigt worden sind, müssen umgehend mit z.B. Zinkschutzfarbe versiegelt werden.

8.2 | Witterungseinflüsse

Farbliche Veränderungen durch Witterungseinflüsse sowie Staub und Schmutz lassen sich nicht verhindern und stellen keinen Mangel dar.

8.3 | Schmieren der Kupplung

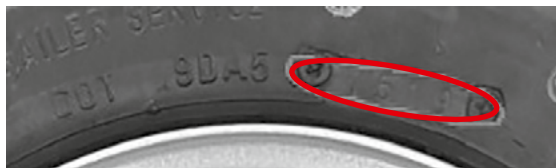
Die beweglichen Teile der Kupplung werden zunächst gereinigt bzw. entfettet und anschließend neu mit einem Mehrzweckfett wieder eingefettet.

8.4 | Kontrollieren der Schraubverbindungen

Schraubverbindungen können sich durch Vibrationen lösen, daher müssen sie regelmäßig auf festen Sitz geprüft und ggf. wieder festgezogen werden.

8.5 | Reifenkontrolle/-wechsel

Die Räder müssen ebenfalls auf Verschleiß geprüft werden. Die Mindestprofiltiefe beträgt in Deutschland 1,6 mm (in anderen Ländern gelten ggf. abweichende Bestimmungen). Selbst wenn die Profiltiefe gegeben ist, müssen die Reifen regelmäßig kontrolliert werden, da sie durch Sonneneinstrahlung und weitere Witterungseinflüsse u.U. schneller altern. Reifen sollten grundsätzlich nicht älter als 6 Jahre sein. Dies ist u.a. eine zwingende Voraussetzung für eine 100 km/h Zulassung. Das Alter der Reifen kann an der sogenannten DOT Nummer (Department Of Transportation) abgelesen werden.



Die Kombination „1619“ bedeutet, dass der Reifen in der 16. Kalenderwochen im Jahr 2019 produziert wurde. Der Luftdruck laut Reifenhersteller beträgt 1,6 bar. Steht der Anhänger längere Zeit auf den Reifen, kann der Luftdruck auch etwas erhöht werden, um eine Standplatten zu verhindern. Muss ein Reifen einmal gewechselt werden, darf ausschließlich die Reifengröße 16.5x6.5-8 73M verwendet werden. Nach dem Reifenwechsel werden die Radbolzen über Kreuz festgezogen. Das Anzugsmoment der Radbolzen beträgt 90 Nm. Nach 100 km erneut mit einem Drehmomentschlüssel den festen Sitz der Radbolzen überprüfen.

8.6 | Überprüfung der Beleuchtungsanlage

Die komplette Beleuchtungsanlage besteht aus LED-Leuchten. Dies kann u.U. zu Problemen an älteren Zugfahrzeugen führen, da die Bordelektrik des Zugfahrzeuges die geringe Leistung der LEDs als Ausfall einer herkömmlichen Glühlampe erkennt und es so zu einer Fehlermeldung kommen kann. Dann muss ggf. mit Widerständen Abhilfe geschaffen werden.

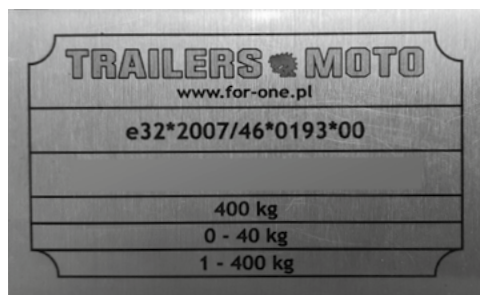
Trotz der langen Haltbarkeit von LEDs kann es zu einem Ausfall einer Leuchte kommen.

Nicht gewartete, durch Abnutzung geschwächte oder beschädigte Bauteile am Anhänger können zu schweren Unfällen führen. Daher muss erstmalig nach 1.500 km und anschließend alle 5.000 km eine Inspektion durchgeführt werden. Des Weiteren müssen Halter von Anhängern mit einer zulässigen Gesamtmasse von ≤ 750 kg gemäß §29 StVZO regelmäßig eine Hauptuntersuchung durchführen lassen. Für den FOR-ONE Anhänger muss nach 36 Monaten und anschließend alle 24 Monate eine Hauptuntersuchung durchgeführt werden (für gewerblich eingesetzte Anhänger gilt eine Hauptuntersuchung alle 12 Monate).

Folgende Inspektionen nach der erstmaligen Inspektion alle 5.000 km von einer Fachwerkstatt nach folgendem Plan durchführen lassen:

- Funktionstest der Beleuchtung sowie Prüfung der Stecker, Kabel und Reflektoren
- Prüfung der Räder auf sichtbare Beschädigungen, Rundlauf, Luftdruck und Alter
- Prüfen der Kupplung auf Verschleiß
- Kontrolle des Fahrgestells auf Risse, Verformungen und Korrosionsschutz
- Prüfung der Radlager auf Lagerspiel

10 | Technische Daten



Hersteller:

Modellbezeichnung:

Typgenehmigung:

Fahrgestellnummer:

Max. zulässiges Gesamtgewicht:

Max. Stützlast:

Max. zulässiges Gewicht Achse 1:

Leergewicht:

Max. Zuladung:

Länge:

Breite:

Höhe:

Max. Ladelänge:

Max. Radstand des Motorrades:

Min. Radstand des Motorrades:

Reifengröße:

Max. Reifendurchmesser d. Motorrades:

Min. Reifendurchmesser d. Motorrades:

Luftdruck:

Höchstgeschwindigkeit:

Elektrischer Anschluss:

Trailers-Moto

FOR-ONE

e32*2007/46*0193*00

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

400 kg

0 - 40 kg

1 - 400 kg

71 kg

329 kg

2.455 mm

1.670 mm

680 mm

1.915 mm

1.600 mm (bei Standardbereifung)

1.100 mm

16.5x6.5-8 73M

vorne/hinten 75 cm

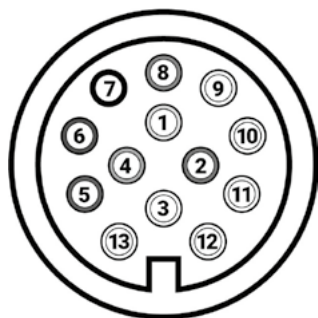
vorne/hinten 40 cm

1,6 bar

80 km/h (100 km/h Zulassung gemäß der)

9. Ausnahmeverordnung zur StVO nachträglich möglich

13-polig



Nr.	Beschreibung	Nr.	Beschreibung
1	Blinker links	9	Stromversorgung (nicht angeschlossen)
2	Nebelschlussleuchte	10	Ladeleitung Batterie (nicht angeschlossen)
3	Masse für 1-8	11	Masse für Ladeleitung (nicht angeschlossen)
4	Blinker rechts	12	nicht belegt (nicht angeschlossen)
5	Licht rechts	13	Masse für 9-12 (nicht angeschlossen)
6	Bremsleuchten		
7	Licht links		
8	Rückfahrleuchte		

11 | Fehlersuche

Fehler	Mögliche Ursachen und Abhilfe
Der Anhänger läuft unruhig.	Eines der beiden Räder weist eine Unwucht auf oder die Zugkupplung bzw. der Kupplungskugelkopf sind verschlissen. In diesen Fällen eine Fachwerkstatt aufsuchen.
Das Profil der Reifen weist Schäden auf.	U.U. wurde der Anhänger überladen oder die Reifen sind zu alt. Eine Reifenhändler aufsuchen und einen Reifenwechsel durchführen lassen.
Fehlfunktion der Beleuchtungsanlage.	U.U. sind Kabel defekt oder die Kontakte am Stecker bzw. der Steckdose sind korrodiert oder nicht mehr intakt. Von einer Fachwerkstatt die Kabel bzw. Kontakte prüfen lassen.
Der Anhänger lässt sich nicht richtig an- bzw. abkuppeln.	U.U. hakt der Verschluss der Kupplung. Die Kupplung reinigen und anschließend schmieren. Ggf. muss die Kupplung bei zu hohem Verschleiß getauscht werden.
Der Rahmen ist verbogen.	U.U. wurde der Anhänger überlastet durch zu hohe Beladung oder unsachgemäßen Gebrauch. Auf jeden Fall einen Fachwerkstatt aufsuchen.

12 | Gewährleistung

Für den Anhänger gilt die übliche Gewährleistung von zwei Jahren. Der Gewährleistungszeitraum beginnt ab dem Kaufdatum lt. Kaufbeleg. Gebrauchsspuren, die Abnutzung der Reifen, Farbveränderungen bzw. Verblässen von Oberflächen, Zweckentfremdung, nicht bestimmungsgemäßer Gebrauch und Schäden, die aus einem Unfall, unsachgemäßer Behandlung, höherer Gewalt, einer Manipulation oder einem Reparaturversuch durch unautorisierte oder unkundige Personen resultieren oder technisch abgeänderte Anhänger sind von der Gewährleistung ausgeschlossen. Das Nicht-Ausführen der vorgeschriebenen Inspektionen durch eine Fachwerkstatt (erstmalig nach 1.500 km anschließend alle 5.000 km) führt zum Erlöschen des Gewährleistungsanspruchs. Bei gewerblicher Nutzung des Gerätes oder nicht bestimmungsgemäßen Gebrauch besteht ebenfalls kein Gewährleistungsanspruch. Auch Schäden durch Transport oder unsachgemäße Lagerung sind von der Gewährleistung ausgeschlossen.



Verpackungsmaterial sowie das Produkt selbst oder dessen Teile, sind gemäß den regionalen behördlichen Bestimmungen zu entsorgen.

14 | Kontakt

Bei Fragen zum Produkt und/ oder dieser Anleitung, bitte vor dem ersten Gebrauch des Produktes unser Servicecenter unter der E-Mail: service@louis.de kontaktieren. Wir helfen schnell weiter. So gewährleisten wir gemeinsam, dass das Produkt korrekt benutzt wird.

15 | FAQ

Im folgenden Kapitel gehen wir auf häufig gestellte Fragen ein.

Was benötige ich für die erstmalige Anmeldung bei der Zulassungsstelle?

Grundsätzlich sind im Lieferumfang alle notwendigen Schreiben und Formulare enthalten. Benötigt werden die COC Papiere, die Rechnung über den Kauf des Anhängers, das Bestätigungsschreiben, dass der Anhänger noch nie zugelassen war, eine eVB (elektronische Versicherungsbestätigung) der Versicherungsgesellschaft, bei der der Anhänger versichert werden soll.

Wo finde ich die Fahrgestellnummer/ Fz.Ident.Nr.?

Die Fahrgestellnummer/ Fz.Ident.Nr. ist eine 17-stellige Nummer und befindet sich auf dem Typenschild des Anhängers. Das Typenschild ist direkt hinter der Zugkupplung auf der linken Fahrzeugseite angebracht.

Kann man den Anhänger mit einer Bremse nachrüsten?

Nein, das ist bauartbedingt nicht möglich.

Wie erhalte ich eine 100 km/h Zulassung?

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten zur Erlangung einer 100 km/h Zulassung. Der Anhänger erfüllt grundsätzlich alle Kriterien, die erfüllt werden müssen. Zum einen kann die Eintragung nachträglich durchgeführt werden, indem die Fahrzeugpapiere des Anhängers, nach erfolgreicher Zulassung, nachträglich berichtigt werden. Dazu muss jedoch ein amtlich anerkannter Sachverständiger, Prüfer oder ein Prüfsachverständiger einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation nach Vorführung des Anhängers ein Formblatt ausfüllen (kostenpflichtig), mit dem dann bei der Zulassungsstelle die Änderungen in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden (ebenfalls kostenpflichtig). Des Weiteren muss von der Zulassungsstelle eine gesiegelte Tempo-100 km/h-Plakette erworben und an der Rückseite des Anhängers angebracht werden.

Verfügt man bereits über einen Anhänger, mit dem der FOR-ONE Anhänger zu einer Überwachungsorganisation gebracht werden kann, kann das Formblatt auch ohne vorherige Zulassung ausgestellt werden und gleich eine 100 km/h Zulassung bei der Zulassungsstelle erwirkt werden. So spart man sich zwei Fahrten zur Zulassungsstelle.

Hergestellt in Polen

16 | Inspektionsnachweis

Inspektion / km / Datum / Stempel / Unterschrift Fachwerkstatt

Erstinspektion nach ca. 1.500 km	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

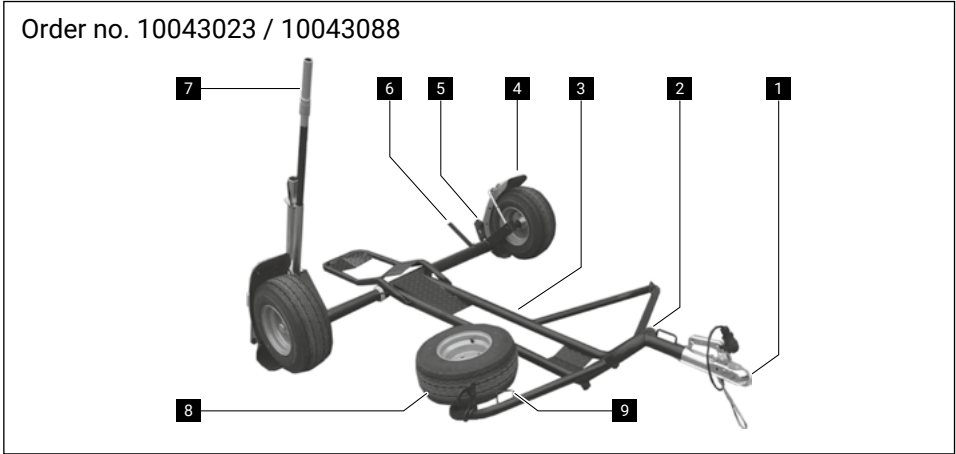
Inspektion nach weiteren 5.000 km bzw. einem Jahr	Datum	Stempel/ Unterschrift Fachwerkstatt

Contents

1 What's included	26
2 Application	26
3 General information	27
3.1 Reading and keeping these instructions	27
3.2 Explanation of symbols	27
4 Safety	28
4.1 Intended use	28
4.2 Legal requirements	28
4.3 Foreseeable misuse	28
4.4 Safety instructions	28
5 Preparation/assembly	30
6 Using the trailer for the first time	31
6.1 Information on driving with a trailer	31
6.2 Checks before every trip	32
6.3 Loading the trailer	32
6.4 Coupling to the towing vehicle	37
6.5 Decoupling from the towing vehicle	37
6.6 Unloading the trailer	38
7 Storage	39
8 Cleaning and care	39
8.1 Cleaning	39
8.2 Weathering	40
8.3 Lubricating the coupling	40
8.4 Checking the screw connections	40
8.5 Checking/changing tyres	40
8.6 Inspecting the lighting system	40
9 Servicing intervals	41
10 Technical data	41
11 Troubleshooting	42
12 Warranty	42
13 Disposal	43
14 Contact	43
15 FAQ	43
16 Service history log	44

FOR-ONE MOTORCYCLE TRAILER

1 | What's included



- | | | |
|-------------------|--|----------------------------------|
| 1 Towing coupling | 4 Mudguard with spray protection | 7 Lever for lowering and raising |
| 2 Tow bar | 5 Lighting unit | 8 Spare wheel |
| 3 Frame | 6 License plate holder with license plate illumination | 9 Lashing lugs |

2 | Application



3 | General information

3.1 | Reading and keeping these instructions

These instructions for use apply exclusively to the FOR-ONE Motorcycle Trailer (for short: trailer). They contain important information on use, safety, maintenance and the warranty. Read the instructions carefully, in particular the safety instructions, before using the trailer. Failure to adhere to these instructions for use can lead to damage to the trailer, compromised riding safety and accidents.

The instructions for use are based on the standards and regulations applicable in the European Union and reflects current state-of-the-art technology. They contain information on application, technology and care and maintenance only. They do not contain any information about learning to ride with a trailer. If abroad, you should also observe any country-specific guidelines and laws. It is imperative that you keep these instructions safe for later use. If you pass the trailer on to a third party, you must also hand over these instructions.

3.2 | Explanation of symbols

The following symbols and signal words are used in these instructions.

 DANGER!	This signal symbol/word indicates a hazard with a high risk level which, if not avoided, will result in death or serious injury.
 WARNING!	This symbol/signal word indicates a hazard with a medium risk level which, if not avoided, may result in death or serious injury.
 CAUTION!	This symbol/signal word indicates a hazard with a low risk level which, if not avoided, may result in minor or moderate injury.
IMPORTANT!	This signal word warns of possible material damage.
	This symbol indicates useful additional information about assembly or usage.
	This symbol indicates that the packaging and product can be recycled.



The vehicle identification plate shows the most important information, such as the manufacturer, test number, VIN, permitted total weight, coupling load and the permitted axle load. The vehicle identification plate must not be modified or removed.

4 | Safety

4.1 | Intended use

The FOR-ONE motorcycle trailer is a cargo trailer, specifically designed for transporting motorcycles. The trailer must only be loaded with motorcycles and the maximum payload must not be exceeded. The driver of the towing vehicle is responsible for securing the load at all times. For this purpose, the specific national laws must be adhered to as applicable.

The trailer must only be used for its intended purpose. The manufacturer and distributor are not liable for any use other than the intended purpose. This applies in particular to failure to adhere to the safety instructions and any resultant damage or injury.

4.2 | Legal requirements

In order to be able to drive on public roads with a towing vehicle/trailer combination, both the towing vehicle and the trailer must have vehicle registration. The trailer is supplied with an EC type approval. The EC type approval or CoC document (certificate of conformity), a valid personal identification document and insurance certificate are required for registration. The motor vehicle registration office issues part 1 and part 2 of the motor vehicle registration office.

The maximum speed for towing vehicle/trailer combinations on German roads is 80 km/h. However, the trailer has the structural requirements for subsequent approval for 100 km/h as per the 9th Exemption Regulation to the German Road Traffic Regulations (StVO) (applies in Germany). It is imperative to adhere to the structural specifications of this exemption regulation. Before using the trailer on public roads, the user must thoroughly acquaint themselves with the applicable national traffic regulations and driver's licence requirements and towing vehicle requirements as a towing vehicle/trailer combination in the respective country. The trailer must only be used on public roads if it meets the applicable requirements together with the towing vehicle and the driver is in possession of the required licence.

4.3 | Foreseeable misuse

The following are considered foreseeable misuse:

- Transporting goods other than motorcycles
- Transporting people
- Conveying excessive loads
- Technical and structural modifications to the trailer which are not approved by the manufacturer
- Use of spare parts or wearing parts which have not been approved by the manufacturer
- Exceeding the coupling load and/or axle load
- Transporting an unsecured load or a load which is not correctly secured
- Driving with faulty electrical/lighting system
- Driving with a damaged trailer

4.4 | Safety instructions



Risk of fatal injury!

Before driving with the trailer, always make sure that the towing coupling is correctly closed and the safety cable is applied around the ball coupling on the towing vehicle.

If the coupling is not closed properly and the safety cable is not hooked up, the trailer can come loose, enter into oncoming or trailing traffic and cause serious accidents.



Risk of fatal injury!

Never drive with an unsecured load. If the load is not secured or not secured sufficiently, it can be catapulted from the trailer and enter into oncoming or trailing traffic, causing serious accidents.

**DANGER!****Risk of fatal injury!**

Driving at excessively high speeds and/or with an excessive load can lead to serious accidents. At excessively high speeds the trailer can begin to swerve and enter into the oncoming or trailing traffic as a result. Loading beyond the permitted payload can cause safety-related devices to break, also causing the trailer to swerve as a result.

**WARNING!****Risk of injury!**

When lashing/fastening a motorcycle, always have a second strong and qualified person help secure it. A motorcycle, if not correctly lashed down, can cause serious injuries.

**WARNING!****Risk of injury!**

Always have a second person help you to set the trailer down vertically. A second strong and qualified person ensures that the trailer does not tilt when being stowed away, as this can lead to serious injuries.

**WARNING!****Risk of injury!**

Proceed with the utmost caution when lowering. First practise lowering with a low load before lowering heavy loads up to the maximum load. If you do not concentrate when working, the lever can spring up and can cause serious injuries and material damage as a result.

**CAUTION!****Risk of injury!**

Do not climb on the mudguard or jump off the trailer. The mudguard could buckle, causing a fall and injuries.

**CAUTION!****Risk of injury!**

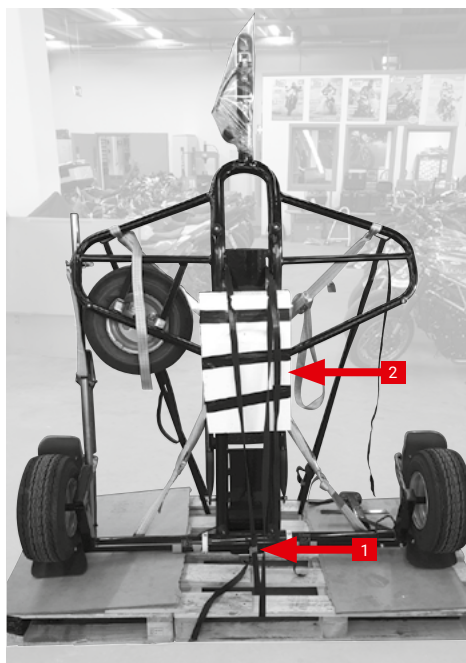
Always lay lashing straps so that they do not cause a tripping hazard.

IMPORTANT!**Risk of damage**

- It is imperative that you drive carefully in order to avoid endangering/injuring/damaging yourself or third parties and objects.
- Be aware that in strong winds a towing vehicle/trailer combination has a high wind resistance.
- Never exceed the maximum load.

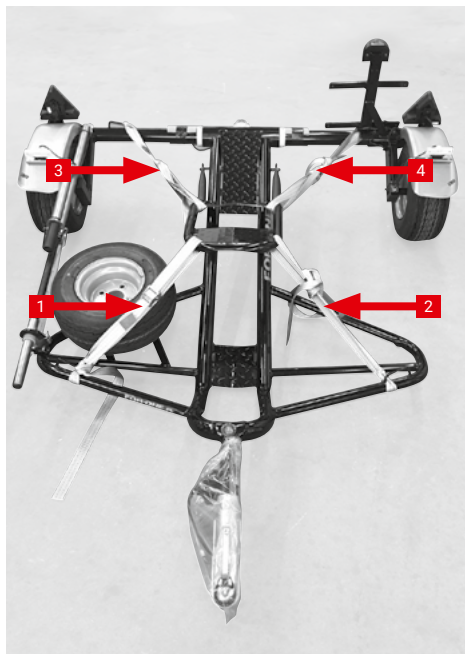
- Do not stand on the mudguards.
- Check that all screws are tight before setting off.
- It is imperative that you have repairs carried out by qualified mechanics. Contact a specialist workshop for this purpose. In case of unauthorised repairs/modifications to the vehicle, removal of original parts, improper connection or incorrect use all liability and warranty claims shall be null and void.
- You must check the lighting system and the entire trailer for damage before every trip.
- The use of non-original parts can render the approval for operation invalid. The distributor is not liable for these types of components. Therefore, only use parts and accessories which have been approved by the distributor or manufacturer.
- It is imperative to adhere to the maintenance intervals.

5 | Preparation/assembly



The protective film first has to be removed and disposed of appropriately.

With the help of a second strong person who holds the trailer vertically, then unfasten and remove the indicated lashing strap (1). Then remove the white transport guard (2) and dispose of it in an environmentally friendly manner.



Then, the two remaining lashing straps with which the trailer is fastened to the pallet, can be removed.



Risk of injury!

When removing the lashing straps, make sure that the trailer is held vertically. Otherwise it could topple over and cause serious injuries and damage to the trailer.

Once both lashing straps have been removed, the trailer can be tilted carefully over the wheels towards the floor and pulled from the board.

Now remove the remaining four lashing straps and the film from the tow bar.

6 | Using the trailer for the first time

6.1 | Information on driving with a trailer

- The overall wheelbase of the vehicle is increased by a trailer. Therefore, it is important to remember the wider turning circle needed when turning in order to avoid driving against a kerb or cutting off other road users, for example.
- The additional mass of the trailer, including the load, increases the braking distance – the safety distance must therefore be increased.
- When reversing, you must be aware of the length of the towing vehicle/trailer combination and the turning behaviour of the trailer.

6.2 | Checks before every trip

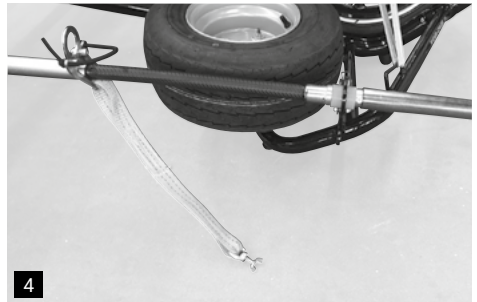
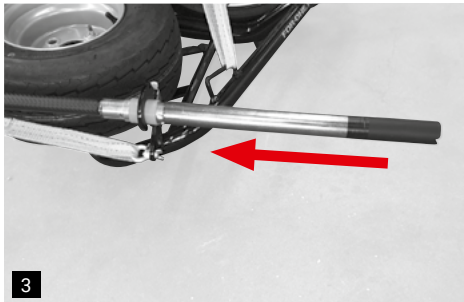
- Is the ball head coupling correctly engaged?
- Is the safety cable correctly fastened?
- Are the levers and the safeguard properly locked or screwed in place?
- Is the lighting working correctly?
- Is the tyre pressure correct?
- Is the load fastened correctly?
- Is there any damage or are there any loose parts?

6.3 | Loading the trailer

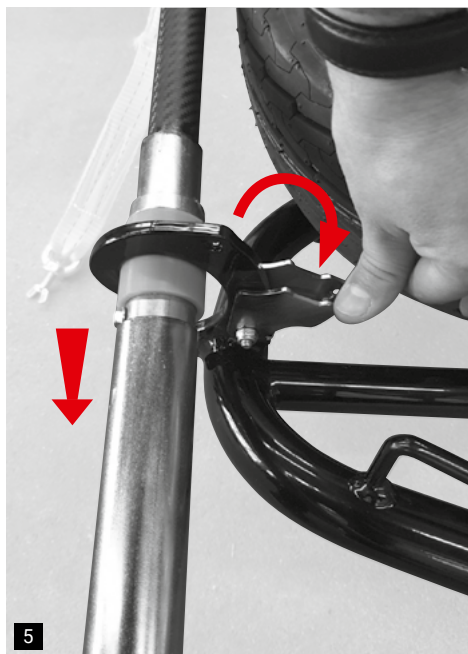
The trailer can only be loaded when decoupled. Given that the trailer does not have wheel chocks or a parking brake, you must select a surface which is as even and horizontal as possible for loading and subsequent coupling of the trailer. This makes loading and coupling noticeably easier and collisions with the towing vehicle can be prevented.



First, fold out the trailer's jib (1). Then pull the rubber strap on the lever extension forwards whilst pulling the lever extension out of its guide (2) and connect the lever (3).



Then unscrew and remove the wing screw from the safeguard (4). Screw it back into the lug immediately to avoid losing it. Then release the retaining bracket for the lever handle and push it firmly but gently downwards (5).



The lever handle is now free and can be moved upwards so that the platform rests completely on the floor (6).





8

The motorcycle can then be pushed onto the platform over the rear jib with a gentle shove from behind. Adhere to the maximum payload and centre distances.

Push the motorcycle as far as possible onto the front bracket and park it on the side stand (7 + 8).



9



10

First lash the motorcycle loosely to the indicated fastening lugs on the left-hand side with the separately available lashing straps. The triple tree at the front (9) and rear, in some circumstances a footrest wing or the frame of the rear end is suitable for this purpose (10).

IMPORTANT!

en

Risk of damage

It is imperative to make sure that no parts, such as brake lines, fairing elements or the exhaust system, are trapped and damaged.

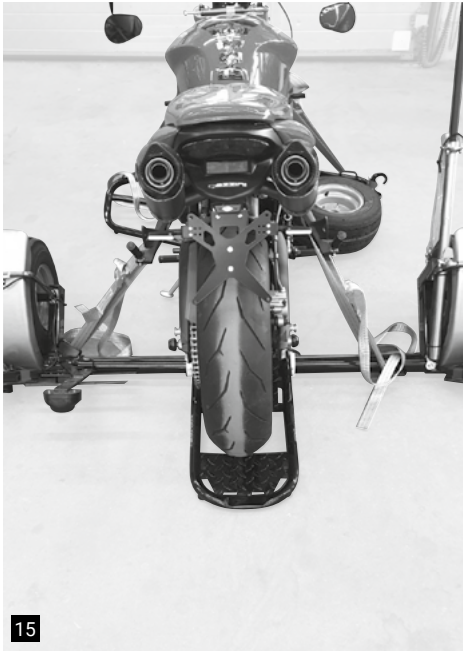
Refer to the vehicle operating instructions as necessary.



Then, also attach and fasten two lashing straps on the right-hand side of the vehicle (11). If the lashing straps on the left-hand side are tightened too firmly, loosen them a little so that the belts on the right-hand side can be tightened so that the motorcycle is positioned vertically. In order to be able to fasten the motorcycle securely, it is recommendable to attach the lashing straps as shown in images 12 + 13. This makes sure that the greatest possible force is applied when lashing.



In general we recommend that you have a second strong person help you in order to hold the motorcycle in a vertical position so that the motorcycle can be securely fastened and cannot topple over.



If the vehicle has been fastened correctly, as shown in images 14 + 15, knot the lashing straps so that they do not flap around in the wind as they can otherwise injure someone or cause other damage (16). Fold away the side stand.



Then tighten the lashing straps so that the suspension elements of the motorcycle are not compressed by any more than 20%.

en



The fastened motorcycle can then be raised with the lever handle (17). To do so, push the lever handle down firmly but measuredly (18) so that it can be hooked up, as shown in Fig. 5. Then lock the retaining bracket and fit the additional safeguard (see Fig. 4).

6.4 | Coupling to the towing vehicle

To couple the trailer to the towing vehicle, first remove the plug connector from its mount. Lift the trailer and first place the security cable over the ball head of the vehicle. Then position the towing coupling directly above the ball end, pull the coupling lever safeguard and pull the coupling lever forwards. Now direct the towing coupling down until you hear it engage and the coupling lever is positioned horizontal to the tow bar. To check that everything is firmly in place, firmly pull the towing coupling or the tow bar upwards (do not pull on the coupling lever itself). If the coupling comes loose in the process, it is possible that the coupling is not correctly engaged or the ball end/towing coupling is worn.

Connect the plug connector for the lighting to the vehicle socket. Make sure that the lug on the plug connector fits into the slot on the socket and turn the locking mechanism 90° clockwise. Then carry out a functional check on the lighting system.

6.5 | Decoupling from the towing vehicle

Make sure that the towing vehicle and the trailer are parked on an even, horizontal surface. Secure the towing vehicle with the parking brake to prevent it from rolling away accidentally. Remove the plug connector for the lighting from the vehicle socket by turning the plug connector locking mechanism 90° clockwise. The plug connector can then be pulled from the socket. Insert the plug connector into its mount.

Next pull the coupling lever safeguard upwards and then pull the coupling lever forwards. The locking mechanism is thus open and the towing coupling can be lifted upwards off the ball end. At the same time, remove the safety cable from the ball end and set down and, if necessary, secure the trailer.



Risk of injury!

If there is a motorcycle on the trailer, do not under any circumstances unfasten the lashing straps before decoupling. The motorcycle could fall from the trailer and cause personal injuries and/or material damage.

6.6 | Unloading the trailer

To unload, again select an even and horizontal surface with sufficient space.

Firstly, lower the trailer. Refer to images 1 to 6 in section 6.2. "Loading the trailer" for the procedure.



Risk of injury!

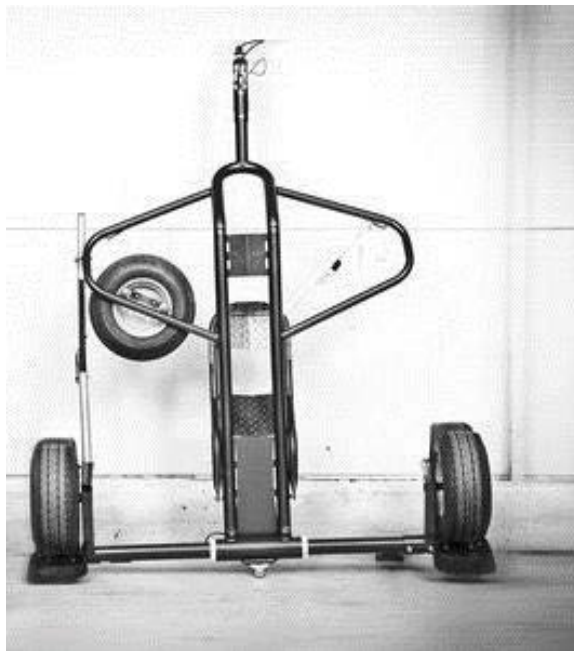
Make sure that you hold the lever handle firmly in both hands because there is a much higher load applied to the lever as a result of the weight of the motorcycle and you have to apply more force accordingly in order to lower the platform of the trailer in a controlled manner.

Next, fold out the side stand of the vehicle and unfasten the knotted ends of the lashing straps without unfastening the lashing straps themselves. Then, carefully unfasten the lashing straps on the right-hand side of the vehicle so that the motorcycle can be set down on the side stand. Then unfasten the lashing straps on the left-hand side of the vehicle.



For this process too we recommend that you have a second strong person help you in order to hold the motorcycle in a vertical position so that the motorcycle cannot topple over.

When pushing the motorcycle down off the trailer, make sure that you do not kick the lighting system or the license plate holder.



Special regulations apply if the trailer is to be parked in public. As per §12 of the German Road Traffic Regulations (StVO) vehicle trailers must not be parked any longer than 14 days. This of course does not apply to private plots of land or for areas marked accordingly. Furthermore, as per §17 of the German Road Traffic Regulations (StVO) single-axle trailers must not be parked on roads without lighting. They must be illuminated with their own source of light or by other approved lighting systems.

Thanks to its design, the FOR-ONE Trailer can be parked upright to save space. To do so, the rear jib is folded in and secured with a lashing strap to prevent it from falling unintentionally. Then, with the help of a second person, pull the trailer upwards by the tow bar, set it down on the rubber spacers and the turning wheel and secure it to prevent it from toppling over. If possible, the trailer should be parked in a dry room with a maximum air humidity of 80% (non-condensing).

8 | Cleaning and care

8.1 | Cleaning

To keep your trailer in good condition and ensure that it will give you many years of reliable service, you should clean the trailer regularly. At the same time you can check for any damage. When cleaning and caring for it, you should always consider the environment. Use a biodegradable vehicle cleaner for cleaning your vehicle. Do not allow any cleaner to enter into the soil.

IMPORTANT!

Risk of damage!

In general steam jet cleaners, high-pressure cleaners etc. must not be used as they drive moisture/water into the bearings and seals on the trailer and can also damage the electrics.

Always make sure that your tail lights and reflectors are clean. A mild soapy solution can be used for cleaning, but no harsh cleaners, alcohol, petroleum ether or solvents. It is best to just wipe your trailer down with a damp cloth.

Complete cleaning should be carried out regularly, in particular after driving on roads which have been gritted with road salt. Road salt reacts very aggressively on the surfaces and can corrode the layer of corrosion inhibitor.

The trailer is basically protected from rust by a powder coating. However, there is a risk of corrosion in particular on cut edges and drilled holes. These areas and surfaces, which have been damaged by stone chippings, for example, must be sealed urgently with protective zinc paint, for instance.

8.2 | Weathering

Discolourations as a result of weathering and dust and dirt are unavoidable and do not represent a fault.

8.3 | Lubricating the coupling

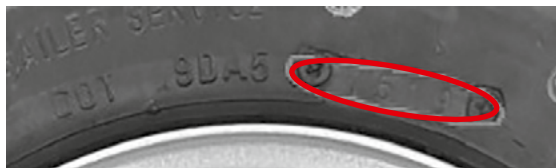
The moving parts of the coupling are first cleaned and/or degreased and then a multi-purpose grease is reapplied.

8.4 | Checking the screw connections

Screw connections can come loose as a result of vibrations. Therefore, they have to be checked regularly to determine whether they are firmly fastened, and re-tightened as necessary.

8.5 | Checking/changing tyres

The wheels also have to be checked for wear. The minimum profile depth in Germany is 1.6 mm (in other countries different regulations may apply). Even if the profile is still deep enough, the tyres have to be checked regularly as under certain circumstances they age more quickly as a result of direct sunlight and other effects of weathering. Tyres should generally never be older than 6 years old. This is one of the compulsory requirement for a 100 km/h approval. The age of the tyres can be read from what is referred to as the DOT number (Department Of Transportation).



The combination "1619" means that the tyres were produced in week 16 of the year 2019. According to the tyre manufacturer, the air pressure is 1.6 bar. If the trailer stands on the tyres for a longer period, the air pressure can be increased a little in order to prevent flats spots.

If a tyre has to be changed, you must only use tyre size 16.5x6.5-8 73M. After the tyre change, tighten the wheel bolts in a diagonal sequence. The tightening torque of the wheel bolts is 90 Nm. After 100 km check that the wheel bolts are firmly in place with a torque wrench.

8.6 | Inspecting the lighting system

The entire lighting system consists of LED lights. In certain circumstances this can lead to problems on older towing vehicles if the electrical system of the towing vehicle recognises the low power of the LEDs as the failure of a conventional light bulb, triggering an error message as a result. This will then have to be remedied using resistors.

Despite the durability of LEDs, a light may still fail.

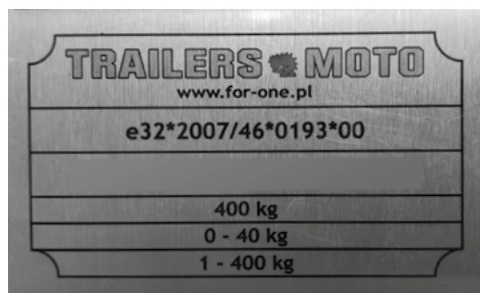
9 | Servicing intervals

Any parts on the trailer that are not maintained, become worn, weakened or damaged can cause serious accidents. Therefore, an initial service has to be carried out after 1,500 km and then a service has to be carried out every 5,000 km. Moreover, as per §29 of the German Road Traffic Licensing Regulations (StVZO) owners of trailers with a total permitted mass of ≤ 750 kg must regularly have a general inspection carried out. The FOR-ONE Trailer has to undergo a general inspection after 36 months and then every 24 months (for trailers used commercially there is a general inspection every 12 months).

After the initial service, have the following inspections carried out by a specialist workshop every 5,000 km in accordance with the following schedule:

- Function test of the lighting and inspection of the plus, cables and reflectors
- Inspection of the wheels for visible damage, concentricity, air pressure and age
- Inspection of the coupling for wear
- Inspection of the chassis for cracks, deformations and corrosion inhibitors
- Inspection of the wheel bearings for bearing play

10 | Technical data



Manufacturer:

Model designation:

Type approval:

VIN:

Max. permitted total weight:

Max. coupling load:

Max. permitted weight, axle 1:

Unladen weight:

Max. load:

Length:

Width:

Height:

Max. load length:

Max. wheelbase of the motorcycle:

Min. wheelbase of the motorcycle:

Tyre size:

Max. Tyre diameter of the motorcycle:

Min. Tyre diameter of the motorcycle:

Air pressure:

Top speed:

Electrical connection:

Trailers-Moto

FOR-ONE

e32*2007/46*0193*00

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

400 kg

0-40 kg

1-400 kg

71 kg

329 kg

2,455 mm

1,670 mm

680 mm

1,915 mm

1,600 mm (with standard tyres)

1,100 mm

16.5x6.5-8 73M

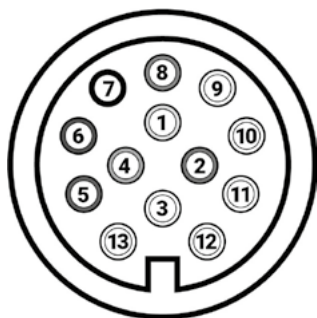
front/rear 75 cm

front/rear 40 cm

1.6 bar

80 km/h (approval for 100 km/h as per 9th Exemption Regulation to the German Road Traffic Regulations (StVO) possible)

13-pin



No.	Description	No.	Description
1	Turn signal, left	9	Power supply (not connected)
2	Rear fog light	10	Battery charging line (not connected)
3	Ground for 1–8	11	Ground for charging cable (not connected)
4	Turn signal, right	12	Not assigned (not connected)
5	Light, right	13	Ground for 9–12 (not connected)
6	Brake lights		
7	Light, left		
8	Reversing light		

11 | Troubleshooting

Fault	Possible causes and remedies
The trailer does not run smoothly.	One of the two wheels is out of balance or the towing couple/coupling ball end is worn. In such cases, contact a specialist workshop.
The profile of the tyres shows signs of damage.	The trailer may have been overloaded or the tyres are too old. Consult a tyre dealer and have the tyres changed.
Lighting system malfunction.	The cables may be faulty or the contacts on the plug connector/socket may be corroded or no longer intact. Have the cables and/or contacts checked by a specialist workshop.
The trailer cannot be coupled and/or decoupled properly.	The coupling fastener may be sticking. Clean and then lubricate the coupling. If heavily worn, the coupling may need to be replaced.
The frame is bent.	The trailer may have been overloaded as a result of an excessive load or improper use. It is imperative that you consult a specialist workshop.

12 | Warranty

The usual two-year warranty period applies for the trailer. The warranty period begins on the date of purchase as per the proof of purchase. The warranty does not cover normal wear and tear, wear to the tyres, the discolouration or fading of surfaces, improper use and damage caused by an accident, improper handling, acts of nature, manipulation or attempted repairs by unauthorised or unqualified persons, or a technically modified trailer. Failure to have the stipulated servicing carried out by a specialist workshop (initially after 1,500 km and then every 5,000 km) will render the warranty cover null and void. The warranty cover is also null and void if the device is used for commercial purposes or other than its intended purpose. Damage caused by transportation or improper storage is also excluded from the warranty.



Dispose of packaging material, the product itself and its parts in accordance with applicable regional regulations.

14 | Contact

If you have any questions about the product and/or these instructions, before using the product for the first time, please contact our Service Centre by e-mail at: service@louis.eu. We will help you as quickly as possible. This is the best way to ensure that the product is used correctly.

15 | FAQ

In this chapter we answer common questions.

What do I need for first registration at the vehicle registration office?

Generally all the necessary documents and forms are included. You require the COC papers, invoice from the purchase of the trailer, the confirmation letter indicating that the trailer has never been registered, an electronic insurance certificate from the insurance company with whom the trailer is to be insured.

Where do I find the VIN (vehicle identification number)?

The VIN (vehicle identification number) is a 17-digit number which is found on the trailer's vehicle identification plate. The vehicle identification plate is fitted directly behind the towing coupling on the left-hand side of the vehicle.

Is it possible to retrofit the trailer with a brake?

No, that is not possible due to the design.

How do I obtain an approval for 100 km/h?

There are different options for obtaining an approval for 100 km/h. The trailer essentially meets all the requirements which have to be met. One option is to carry out registration subsequently by correcting the vehicle papers for the trailer after completing normal registration. However, to do so, an officially recognised technical appraiser, inspector of inspection engineer from an officially recognised supervisory body must fill out a form after presentation of the trailer (subject to costs). The form then has to be presented at the vehicle registration office to have the changes entered in the vehicle papers (also subject to costs). Moreover, a sealed 100 km/h speed limit sticker has to be purchased from the vehicle registration office and attached to the rear of the trailer.

If you already have a trailer with which the FOR-ONE Trailer can be taken to a supervisory body, the form can be issued without prior registration and an approval for 100 km/h can be obtained from the vehicle registration office. That way, you save making two trips to the vehicle registration office.

Made in Poland

16 | Service history log

Service / km / date / stamp / signature of service centre

Initial service after approximately 1,500 km	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

Service after another 5,000 km or one year	Date	Stamp/signature of service centre

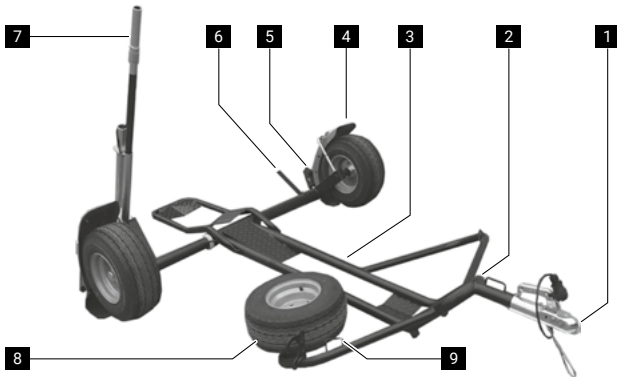
Table des matières

1	 Équipement fourni	48
2	 Emploi prévu	48
3	 Généralités	49
3.1	Lire et conserver le présent mode d'emploi	49
3.2	Légende	49
4	 Sécurité	50
4.1	Utilisation conforme	50
4.2	Dispositions légales	50
4.3	Erreurs d'emploi prévisibles	50
4.4	Consignes de sécurité	50
5	 Préparation/ Assemblage	52
6	 Première mise en service de la remorque	53
6.1	Remarques sur la conduite avec une remorque	53
6.2	Vérifications avant chaque trajet	54
6.3	Chargement de la remorque	54
6.4	Attelage au véhicule tracteur	59
6.5	Dételage du véhicule tracteur	59
6.6	Déchargement de la remorque	60
7	 Stockage	61
8	 Nettoyage et entretien	61
8.1	Nettoyage	61
8.2	Intempéries	62
8.3	Lubrification de l'attelage	62
8.4	Contrôle des raccords vissés	62
8.5	Contrôle/changement des pneus	62
8.6	Contrôle du système d'éclairage	63
9	 Fréquence des inspections	63
10	 Caractéristiques techniques	63
11	 Diagnostic des pannes	64
12	 Garantie légale	64
13	 Élimination	65
14	 Contact	65
15	 FAQ	65
16	 Fiche d'inspection	66

REMORQUE PORTE-MOTO FOR-ONE

1 | Équipement fourni

N° de cde 10043023 / 10043088



- | | | |
|-------------------|---|---|
| 1 Coupleur | 4 Garde-boue avec bavettes anti-projections | 7 Levier pour abaissement et soulèvement |
| 2 Timon | 5 Unité d'éclairage | 8 Roue de secours |
| 3 Cadre | 6 Support de plaque d'immatriculation avec feu | 9 Anneaux d'arrimage |

2 | Emploi prévu



3 | Généralités

3.1 | Lire et conserver le présent mode d'emploi

Ce mode d'emploi correspond uniquement à la remorque porte-moto FOR-ONE (en abrégé : remorque). Il contient des remarques importantes concernant l'utilisation, la sécurité, la maintenance et la garantie. Lisez attentivement ce document, en particulier les consignes de sécurité, dans son intégralité avant d'utiliser la remorque. Le non-respect de ce mode d'emploi peut entraîner des dommages pour la remorque, nuire à la sécurité routière ou provoquer des accidents. Le présent mode d'emploi se base sur les normes et réglementations en vigueur dans l'Union européenne et reflète l'état actuel de la technique. Il contient uniquement des informations relatives à l'utilisation, la technique ainsi qu'à l'entretien et à la maintenance. Le mode d'emploi ne comprend aucune information permettant d'apprendre à conduire avec une remorque. Le cas échéant, respectez à l'étranger également les directives et les lois locales. Conservez impérativement le présent mode d'emploi pour une utilisation ultérieure. Si vous cédez la remorque à un tiers, veuillez impérativement transmettre le présent mode d'emploi au nouveau propriétaire.

fr

3.2 | Légende

Les symboles et mentions d'avertissement suivants sont utilisés dans le présent document.

 DANGER !	Ce symbole/cette mention d'avertissement désigne un danger avec un degré de risque important qui, lorsqu'il n'est pas évité, entraîne la mort ou des blessures graves.
 AVERTISSEMENT !	Ce symbole/cette mention d'avertissement désigne un danger avec un degré de risque moyen qui, lorsqu'il n'est pas évité, peut entraîner la mort ou des blessures graves.
 ATTENTION !	Ce symbole/cette mention d'avertissement désigne un danger avec un degré de risque faible qui, lorsqu'il n'est pas évité, peut entraîner des blessures légères ou moyennes.
REMARQUE !	Cette mention d'avertissement prévient des dommages matériels éventuels.
	Ce symbole donne des informations supplémentaires utiles pour le montage ou le fonctionnement.
	Ce symbole indique la possibilité de recycler les emballages et le produit.



La plaque signalétique indique les principales données telles que le fabricant, le numéro de contrôle, le numéro de châssis, le poids total autorisé, la charge d'appui et la charge admissible de l'essieu. Il est interdit de modifier ou de retirer la plaque signalétique.

4 | Sécurité

4.1 | Utilisation conforme

La remorque porte-moto FOR-ONE est une remorque spécialement conçue pour le transport d'une moto. Elle ne doit porter que des motos ne dépassant pas la charge utile maximale indiquée. La responsabilité concernant l'Arrimage de la cargaison incombe toujours uniquement au conducteur du véhicule tracteur qui devra, le cas échéant, respecter les lois locales spécifiques.

Utiliser la remorque uniquement pour l'usage auquel elle est destinée. Le fabricant et le revendeur ne peuvent être tenus responsables en cas d'emploi autre que celui pour lequel le produit est prévu, notamment en cas de non-respect des consignes de sécurité et en cas de dommages en résultant.

4.2 | Dispositions légales

Il est indispensable, pour pouvoir prendre part à la circulation routière sur des voies publiques avec un attelage, que aussi bien le véhicule tracteur que la remorque elle-même soient immatriculés. La remorque est livrée avec une réception CE par type. Pour immatriculer la remorque, il faut fournir la réception CE par type et/ou le document CoC (Certificat de Conformité), une carte d'identité valide ainsi qu'une confirmation d'assurance. Le service d'immatriculation des véhicules délivrera la partie 1 et la partie 2 du certificat d'immatriculation.

La vitesse maximale autorisée de l'attelage sur les routes allemandes est de 80 km/h. La remorque réunit toutefois les conditions techniques permettant de demander a posteriori une autorisation de rouler à 100 km/h, conformément à la 9e disposition dérogatoire au Code de la route allemand (StVO) (valable pour l'Allemagne). Les prescriptions légales de cette disposition dérogatoire doivent impérativement être respectées. L'utilisateur est tenu, avant d'utiliser la remorque sur la voie publique, de s'informer le cas échéant sur le code de la route du pays où il circule, de ses règles régissant les permis de conduire et des conditions pour le véhicule tracteur à remplir pour pouvoir tirer un attelage. La remorque ne peut être utilisée pour la circulation routière que si, avec le véhicule tracteur, elle satisfait aux exigences applicables et si le conducteur possède le permis de conduire éventuellement requis.

4.3 | Erreurs d'emploi prévisibles

Les erreurs d'emploi prévisibles peuvent être :

- Le transport d'autres biens que des motos
- Le transport de personnes
- L'acheminement de chargements trop lourds
- Des modifications apportées au niveau de la technique ou de la construction de la remorque sans concertation préalable avec le fabricant
- L'emploi de pièces de rechange ou de pièces d'usure qui n'ont pas été validées par le fabricant
- Le dépassement des charges d'appui ou de l'essieu
- Le transport d'un chargement pas ou mal arrimé
- Des trajets avec un système électrique ou d'éclairage défectueux
- Des trajets avec une remorque défectueuse

4.4 | Consignes de sécurité



DANGER !

Danger de mort !

Toujours s'assurer avant de prendre la route avec la remorque que le coupleur est correctement fermé et que le câble de sécurité est bien enroulé autour de la boule d'attelage du véhicule tracteur.

Si le coupleur n'est pas correctement fermé et le câble de sécurité pas bien accroché, la remorque peut se détacher, percuter d'autres véhicules dans la circulation à l'arrière ou dans le trafic en sens inverse et provoquer des accidents très graves.



DANGER !

Danger de mort !

Ne jamais rouler sans avoir arrimé le chargement. Si le chargement n'est pas ou est mal arrimé, il peut être éjecté de la remorque et percuter d'autres véhicules dans la circulation à l'arrière ou dans le trafic en sens inverse et provoquer des accidents très graves.



DANGER !

Danger de mort !

Conduire à une vitesse excessive et/ou avec une charge trop lourde peut provoquer des accidents très graves. En cas de vitesse excessive, la remorque peut déraiper et percuter d'autres véhicules dans la circulation à l'arrière ou dans le trafic en sens inverse. Un chargement dépassant la charge utile autorisée peut entraîner la rupture de dispositifs importants pour la sécurité et faire déraiper également la remorque.



AVERTISSEMENT !

Risque de blessures !

Toujours se faire aider, à titre de sécurité, par une deuxième personne assez forte et compétente pour arrimer et détacher une moto. Une moto mal arrimée peut se renverser et provoquer des blessures graves.



AVERTISSEMENT !

Risque de blessures !

Toujours être à deux pour garer la remorque en position verticale. La deuxième personne doit être suffisamment forte et compétente pour empêcher la remorque de basculer lors du rangement et de provoquer des blessures graves.



AVERTISSEMENT !

Risque de blessures !

Procéder avec la plus grande prudence pour abaisser la remorque. Commencer par s'entraîner avec une faible charge avant d'abaisser des charges plus lourdes, jusqu'à la charge utile maximale. Le levier risque, si la personne est distraite, de remonter brusquement, pouvant entraîner des blessures ou des dommages graves.



ATTENTION !

Risque de blessures !

Ne pas monter sur les garde-boue et ne pas sauter de la remorque. Les garde-boue pourraient fléchir, avec risque de chute et de blessures pour la personne.



ATTENTION !

Risque de blessures !

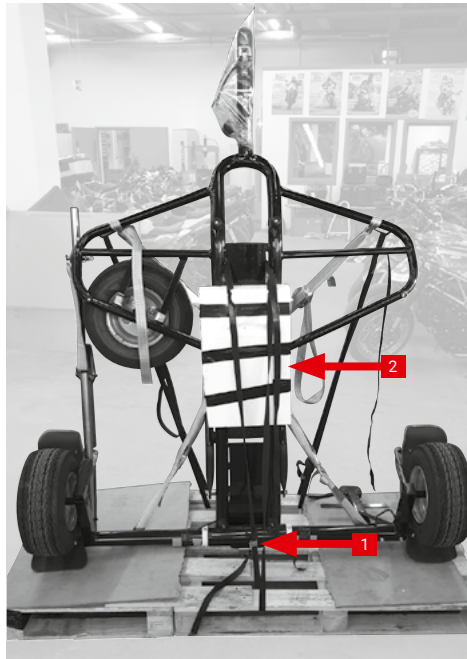
Toujours placer les sangles de fixation de sorte qu'elles ne représentent pas de risques de trébuchement.

REMARQUE !

Risque de dommage

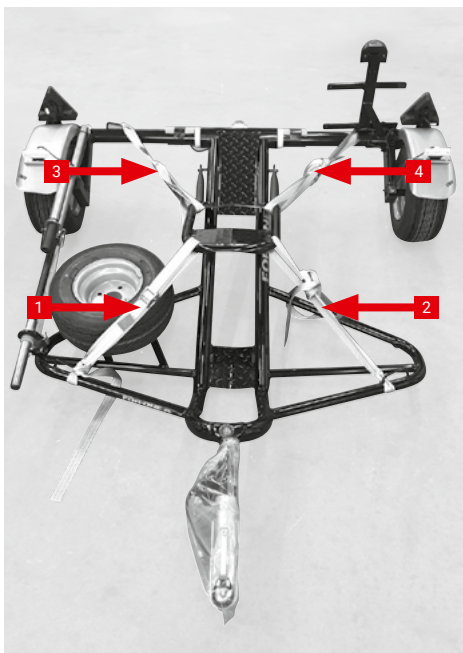
- Le conducteur doit impérativement faire preuve de prudence pour ne pas représenter un danger pour lui-même ou des tierces personnes et pour éviter des dommages matériels.
- Noter que, par grand vent, un attelage offre une plus grande prise au vent.
- Ne jamais dépasser la capacité de charge maximale de la remorque.
- Ne pas monter sur les garde-boue.
- S'assurer avant de partir que toutes les vis sont bien serrées.
- Confier impérativement les réparations à des personnes qualifiées. S'adresser pour cela à un garage spécialisé. Des réparations/ modifications réalisées soi-même sur le véhicule, le retrait de pièces d'origine, un raccordement incorrect ou un mauvais emploi suppriment tout droit à garantie ou à indemnisation.
- Toujours vérifier, avant de prendre la route, le bon fonctionnement du système d'éclairage et le parfait état de l'ensemble de la remorque.
- L'emploi de pièces autres que les pièces d'origine peut entraîner la suppression de l'autorisation de circulation. Le revendeur ne peut être tenu responsable de l'emploi de telles pièces. C'est pourquoi seuls doivent être utilisés des pièces et des accessoires validés par le revendeur ou le fabricant.
- Respecter impérativement les intervalles de maintenance.

5 | Préparation/ Assemblage



Commencer par retirer le film protecteur et l'éliminer selon les règles.

Ensuite commencer par détacher et retirer la sangle de fixation (1) avec l'aide d'une deuxième personne suffisamment forte pour tenir la remorque en position verticale. Puis retirer la sécurité de transport blanche (2) et l'éliminer selon les règles.



Il est alors possible de retirer les deux sangles de fixation restantes qui arriment la remorque sur la palette.



Risque de blessures !

Veiller, pour retirer les sangles de fixation, à ce que la remorque soit bien maintenue en position verticale pour qu'elle ne provoque pas de blessures graves ou subisse des dommages graves si elle devait se renverser.

Une fois les deux sangles de fixation retirées, il est possible de basculer la remorque avec précaution sur les roues vers le sol et de la descendre de la palette.

Retirer alors les quatre sangles de fixation restantes et le film entourant le timon.

6 | Première mise en service de la remorque

6.1 | Remarques sur la conduite avec une remorque

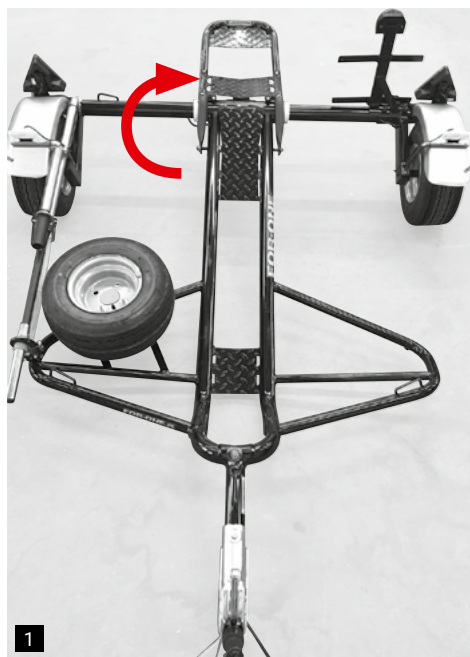
- Une remorque augmente l'empattement total du véhicule. C'est pourquoi il est important de compter avec un plus grand rayon de braquage pour, par ex., ne pas buter contre le bord d'un trottoir ou ne pas faire de queue de poisson aux autres usagers de la route.
- La masse supplémentaire de la remorque avec son chargement augmente la distance de freinage, il faut donc garder des distances de sécurité plus longues.
- Pour la marche arrière, tenir compte de la longueur de l'attelage et du comportement de la remorque lors du braquage.

6.2 | Vérifications avant chaque trajet

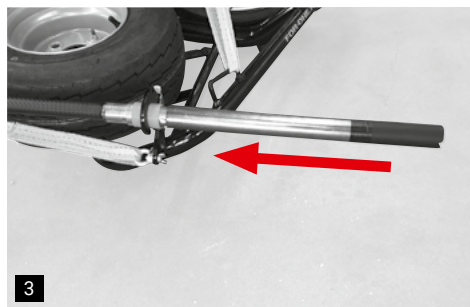
- La boule d'attelage est-elle correctement enclenchée ?
- Le câble de sécurité est-il correctement fixé ?
- Le levier et la sécurité sont-ils verrouillés et vissés correctement ?
- Les feux fonctionnent-ils correctement ?
- La pression de gonflage des pneus est-elle bonne ?
- Le chargement est-il correctement arrimé ?
- Y-a-t-il des dommages ou des pièces mal fixées ?

6.3 | Chargement de la remorque

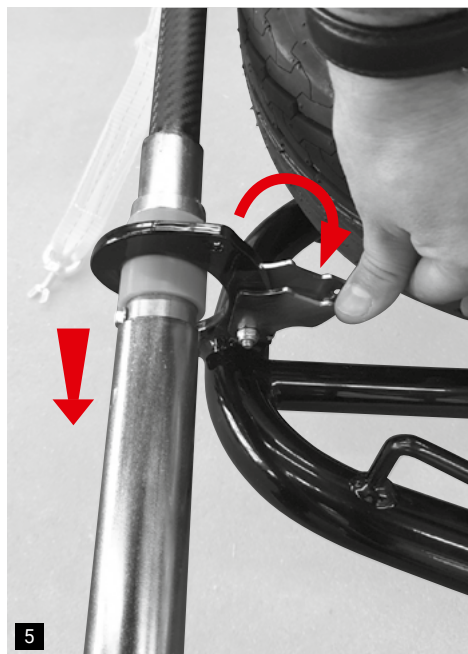
Il n'est possible de charger la remorque que si elle est attelée. La remorque ne possédant ni cale ni frein de stationnement, il faut, pour la charger et, plus tard, pour l'atteler, choisir un emplacement sur un sol si possible plat et horizontal. Il est alors nettement plus facile de la charger et de l'atteler et d'éviter les collisions avec le véhicule tracteur.



Commencer par déplier le rail de la remorque (1). Tirer ensuite le caoutchouc de sécurité de la rallonge du levier vers l'avant, sortir cette dernière de son guidage (2) et emboîter le levier (3).



Dévisser ensuite la vis à ailettes de la sécurité (4). La revisser immédiatement dans l'œillet pour ne pas la perdre. Puis déverrouiller l'arceau de sécurité du bras du levier et appuyer fermement mais en douceur vers le bas (5).



Le bras du levier est alors libéré et peut être redressé jusqu'à ce que la plate-forme repose complètement sur le sol (6).





Il est alors possible de pousser la moto par l'arrière sur le rail arrière avec un peu d'élan pour la monter sur la plate-forme. Respecter la charge utile maximale et les empattements.

Pousser la moto aussi loin que possible jusqu'à l'arceau avant, sortir la béquille latérale et béquiller la moto (7 + 8).



Dans un premier temps faire passer des sangles de fixation achetées séparément par les œillets indiqués et arrimer la moto sur le côté gauche sans trop tendre les sangles. Le té de fourche

avant (9) et, éventuellement un support pour repose-pieds ou le cadre à l'arrière (10) se prêtent particulièrement bien à l'arrimage.

REMARQUE !

fr

Risque de dommage

Veiller impérativement au cours de l'arrimage à ne pas coincer ni endommager des pièces comme les conduites de frein, les éléments de carénage ou le dispositif d'échappement.

Consulter le cas échéant le mode d'emploi du véhicule.



11

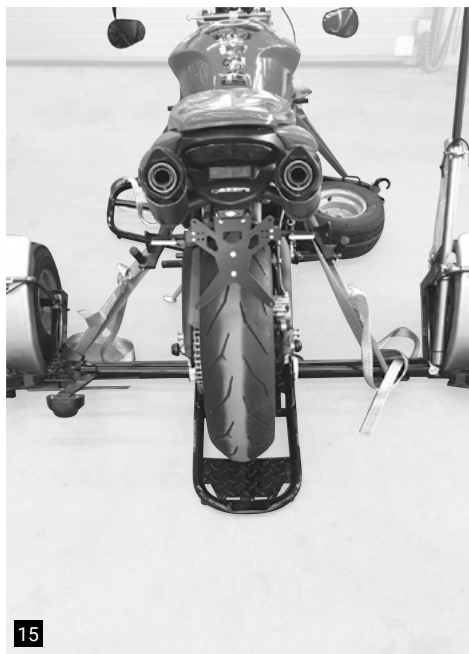


12

Placer ensuite également deux sangles de fixation sur le côté droit du véhicule et bien les tendre (11). Si les sangles de fixation côté gauche ont été un peu trop tendues, les relâcher légèrement pour pouvoir continuer de tendre les sangles à droite jusqu'à ce que la moto soit bien verticale. Il est recommandé, pour que la moto soit solidement arrimée, de positionner les sangles de fixation comme l'illustrent les photos 12 + 13 afin d'obtenir un arrimage le plus solide possible.



Nous conseillons de toujours se faire aider par une deuxième personne assez forte pour maintenir la moto à la verticale afin que l'engin soit arrimé solidement et ne puisse pas se renverser.



Une fois le véhicule correctement arrimé comme le montrent les photos 14 + 15, nouer les extrémités des sangles de fixation pour les empêcher de voler au vent et, éventuellement, de blesser des personnes ou de causer d'autres dommages (16). Rabattre la béquille latérale.



Ne tendre les sangles de fixation que jusqu'à ce que les éléments de suspension de la moto soient comprimées au maximum à 20 %.

fr



Il est alors possible, à l'aide du bras du levier, de soulever la moto arrimée (17). Appuyer pour cela fortement mais de manière contrôlée sur le bras du levier pour l'abaisser (18) jusqu'à ce qu'il puisse être enclenché comme le montre la photo 5. Puis verrouiller l'arceau de sécurité et mettre la sécurité supplémentaire (voir photo 4).

6.4 | Attelage au véhicule tracteur

Pour atteler la remorque au véhicule tracteur, commencer par retirer la fiche de raccordement de son support. Soulever la remorque en la tenant par le timon et faire passer le câble de sécurité par-dessus la boule du véhicule. Placer ensuite le coupleur de la remorque directement au-dessus de la boule, tirer la sécurité du levier d'attelage et tirer le levier vers l'avant. Abaisser alors le coupleur jusqu'à ce qu'il s'enclenche de manière audible et jusqu'à ce que le levier d'attelage forme une ligne horizontale par rapport au timon. Vérifier la solidité de l'attelage en tirant fortement sur le coupleur ou en tirant le timon vers le haut (ne pas tirer directement sur le levier d'attelage). Si l'attelage se défait, soit il n'est éventuellement pas correctement enclenché, soit la boule ou le coupleur sont usés.

Brancher la fiche pour l'éclairage dans la prise du véhicule. Veiller à ce que l'ergot de la fiche rentre bien dans la rainure de la prise et tourner le verrouillage d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre. Vérifier ensuite le parfait fonctionnement du système d'éclairage.

6.5 | Déttelage du véhicule tracteur

Veiller à ce que le véhicule tracteur et la remorque se trouvent à nouveau sur un sol plat et horizontal. Immobiliser le véhicule tracteur avec le frein à main pour empêcher tout déplacement intempestif. Débrancher de la prise du véhicule la fiche pour l'éclairage en tournant le verrouillage de la fiche d'un quart de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirer la fiche de la prise. Mettre la fiche dans son support.

Tirer ensuite la sécurité du levier d'attelage vers le haut, puis la barre d'attelage vers l'avant. Le verrouillage est alors ouvert et il est possible de soulever le coupleur pour le détacher de la boule. Retirer en parallèle le câble de sécurité de la boule, poser la remorque au sol et la sécuriser le cas échéant.



Risque de blessures !

Ne détacher en aucun cas les sangles de fixation avant d'avoir dételé la remorque tant qu'une moto se trouve sur la remorque. La moto pourrait tomber de la remorque et entraîner des dommages corporels et/ou matériels.

6.6 | Déchargement de la remorque

Pour le déchargement, choisir à nouveau un emplacement sur un sol plat et horizontal offrant suffisamment d'espace.

Commencer par abaisser la remorque. Se reporter aux photos 1 à 6, paragraphe 6.2 « Chargement de la remorque ».



Risque de blessures !

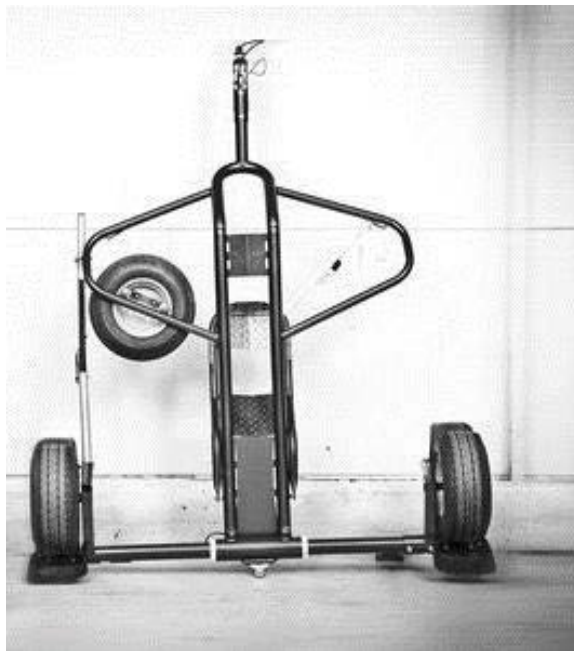
Veiller à bien maintenir le bras du levier des deux mains, le poids de la moto exerçant une charge nettement supérieure sur le levier et exigeant donc plus de force pour abaisser de manière contrôlée la plate-forme de la remorque.

Ensuite déplier la béquille latérale de la moto et défaire les nœuds aux extrémités des sangles de fixation sans toutefois détendre les sangles elles-mêmes. Relâcher ensuite avec précautions les sangles de fixation à droite de la moto pour que cette dernière puisse reposer sur sa béquille latérale. Puis relâcher les sangles de fixation sur le côté gauche de la moto.



Pour cette opération également nous conseillons de toujours se faire aider par une deuxième personne assez forte pour maintenir la moto à la verticale afin que l'engin ne puisse pas se renverser.

Pour descendre la moto de la remorque en poussant, veiller à ne pas heurter les dispositifs d'éclairage ni le support de plaque d'immatriculation.



Si la remorque doit stationner dans un espace public, il convient de respecter certaines prescriptions. Selon le § 12 du Code de la route allemand (StVO), les remorques sans véhicule tracteur ne doivent pas stationner plus de 14 jours, ce qui, bien sûr, ne s'applique pas aux terrains privés ni aux emplacements signalés comme autorisés. Respecter en outre le § 17 du Code de la route allemand (StVO) qui, entre autres, interdit le stationnement des remorques à un essieu sans éclairage sur les chaussées. Elles doivent, le cas échéant, être éclairées par une source lumineuse distincte ou rendues visibles à l'aide de tout autre équipement d'éclairage homologué.

De par sa construction, la remorque FOR-ONE peut être rangée en position verticale pour économiser de la place. Il suffit pour cela de rabattre le rail arrière et de l'arrimer avec une sangle de fixation pour l'empêcher de tomber accidentellement. Saisir ensuite le timon et tirer avec l'aide d'une deuxième personne la remorque vers le haut, la poser sur les cales en caoutchouc et sur la roue jockey et la sécuriser contre tout renversement intempestif. La remorque doit, dans la mesure du possible, être rangée dans une pièce sèche avec une humidité de l'air de 80 % au plus (sans condensation).

8 | Nettoyage et entretien

8.1 | Nettoyage

Il est conseillé de nettoyer régulièrement la remorque pour la maintenir en état de fonctionner et garantir une longue durée de vie. Vérifier en même temps son parfait état.

Pour entretenir et nettoyer la remorque, toujours penser à notre environnement et utiliser pour le lavage de véhicules un produit nettoyant pour véhicules biodégradable. Ne pas laisser le produit nettoyant s'écouler dans le sol.

REMARQUE !

Risque de dommage !

Ne jamais utiliser de jet de vapeur, de nettoyeur à haute pression, etc. qui peuvent infiltrer de l'humidité ou de l'eau dans les paliers, les joints et le système d'éclairage de la remorque et endommager les circuits électriques.

Toujours veiller à ce que les feux arrière et les réflecteurs soient propres. Pour le nettoyage, on peut utiliser une solution de savon doux, toutefois pas de détergent agressif, ni alcool, essence ou solvant. Le mieux est d'essuyer seulement avec un chiffon humide.

Le nettoyage complet devrait être fait régulièrement, notamment après des trajets sur des routes où du sel de déneigement a été épandu. Le sel de déneigement est très agressif pour les surfaces et peut attaquer la couche de protection anticorrosion.

La remorque est protégée contre la rouille par un revêtement par poudre. Malgré cela, de la corrosion peut apparaître notamment sur les bords de coupe et dans les alésages. Ces endroits et surfaces qui peuvent avoir été endommagés par ex. par des impacts de gravillons doivent impérativement être très rapidement scellés par exemple avec une peinture antirouille au zinc.

8.2 | Intempéries

Il est impossible d'empêcher des colorations dues aux intempéries ou encore à la poussière et à la saleté. Elles ne représentent toutefois aucun vice.

8.3 | Lubrification de l'attelage

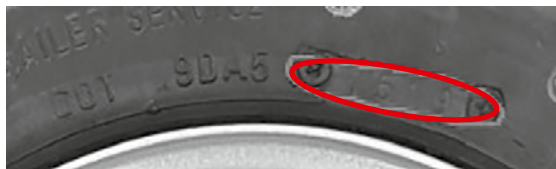
Commencer par nettoyer ou dégraisser les pièces mobiles de l'attelage avant de les lubrifier à nouveau avec une graisse multi-usages.

8.4 | Contrôle des raccords vissés

Les raccords vissés peuvent se desserrer sous l'effet des vibrations, ils doivent donc être contrôlés régulièrement et, le cas échéant, resserrés.

8.5 | Contrôle/changement des pneus

Il faut également vérifier le degré d'usure des roues. La profondeur minimale de profil est, en Allemagne, de 1,6 mm (les réglementations peuvent éventuellement différer dans d'autres pays). Même si la profondeur de profil est correcte, contrôler régulièrement les pneus qui peuvent éventuellement vieillir prématurément sous l'effet des rayons du soleil ou d'autres facteurs atmosphériques. Les pneus ne doivent jamais avoir plus de 6 ans. C'est l'une des conditions obligatoires pour l'autorisation permettant de rouler à 100 km/h. L'âge des pneus est indiqué par le numéro appelé « DOT » (*Department Of Transportation*).



Le nombre « 1619 » par exemple signifie que le pneu a été fabriqué dans la 16^e semaine de l'année 2019. La pression de gonflage indiquée par le fabricant des pneus est de 1,6 bar. Si la remorque doit rester rangée sur ses pneus pendant une période prolongée, il est possible d'augmenter légèrement la pression pour éviter les plats dus à l'immobilisation. S'il s'avère nécessaire de changer un pneu, le remplacer uniquement par un pneu de 16.5x6.5-8 73M. Une fois le pneu remplacé, serrer les boulons de la roue en croix. Le couple de serrage des boulons de roue est de 90 Nm. Au bout de 100 km, s'assurer une nouvelle fois avec une clé dynamométrique que les boulons de roue sont encore bien serrés.

8.6 | Contrôle du système d'éclairage

Tout les feux du système d'éclairage de la remorque sont composés de LED. Cela risque de poser des problèmes dans certaines conditions sur des véhicules tracteurs plus anciens, leur système électrique de bord pouvant interpréter la faible puissance des LED comme panne d'une ampoule conventionnelle et, par suite, émettre un message d'erreur. C'est pourquoi il faut avoir recours, le cas échéant, à des résistances.

Malgré la longue durée de vie des LED, il se peut qu'un feu tombe en panne.

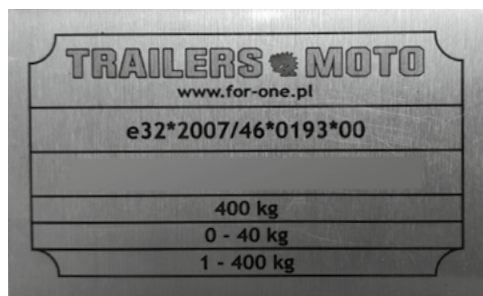
9 | Fréquence des inspections

Des composants de la remorque non entretenus, affaiblis par l'usure ou endommagés sont susceptibles de provoquer des accidents graves. C'est pourquoi il est impératif de procéder à une première inspection au bout de 1 500 km, puis tous les 5 000 km. Par ailleurs, les détenteurs de remorques d'un poids total autorisé en charge de 750 kg maxi. sont tenus, selon le § 29 de la Législation allemande sur les licences routières (StVZO), de faire effectuer régulièrement un contrôle technique périodique. Pour la remorque FOR-ONE, un contrôle technique périodique est prescrit au bout de 36 mois, puis tous les 24 mois (pour les remorques à usage professionnel, le contrôle technique périodique doit avoir lieu tous les 12 mois).

Après le premier contrôle, les inspections à effectuer tous les 5 000 km doivent être confiées à un garage spécialisé et comprendre :

- Un test du fonctionnement de l'éclairage et un contrôle des connecteurs, des câbles et des réflecteurs
- Un contrôle des roues portant sur leur parfait état apparent, une bonne rotation, la pression de gonflage et l'âge des pneus
- Un contrôle du degré d'usure de l'attelage
- Un contrôle du châssis et la recherche de fissures, de déformations et de traces de corrosion
- Un contrôle des roulements des roues et du jeu de roulement.

10 | Caractéristiques techniques



Fabricant :

Désignation du modèle :

Réception par type :

N° de châssis :

Poids total maxi. autorisé :

Charge d'appui maxi. :

Poids par essieu maxi. autorisé 1 :

Poids à vide :

Charge maxi. :

Longueur :

Largeur :

Hauteur :

Longueur de chargement maxi. :

Trailers-Moto

FOR-ONE

e32*2007/46*0193*00

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

400 kg

0 à 40 kg

1 à 400 kg

71 kg

329 kg

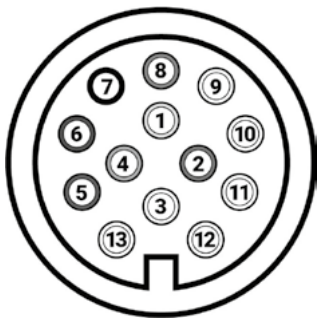
2 455 mm

1 670 mm

680 mm

1 915 mm

Empattement maxi. de la moto :	1 600 mm (avec pneus standard)
Empattement mini. de la moto :	1 100 mm
Taille des pneus :	16.5x6.5-8 73M
Diamètre maxi. des pneus de la moto :	avant/arrière 75 cm
Diamètre mini. des pneus de la moto :	avant/arrière 40 cm
Pression de gonflage :	1,6 bar
Vitesse maxi. :	80 km/h (autorisation pour rouler à 100 km/h conformément à la 9e disposition dérogatoire au Code de la route allemand (StVO) possible a posteriori)
Raccordement électrique :	13 pôles



N°	Description	N°	Description
1	Clignotant gauche	9	Alimentation électrique (non branchée)
2	Phare antibrouillard arrière	10	Câble de charge de batterie (pas branché)
3	Masse pour 1 à 8	11	Masse pour câble de charge (pas branchée)
4	Clignotant droit	12	Sans affectation (pas branché)
5	Feu droit	13	Masse pour 9 à 12 (pas branchée)
6	Feux stop		
7	Feu gauche		
8	Feu arrière		

11 | Diagnostic des pannes

Erreur	Causes possibles et solutions
La remorque roule de façon irrégulière.	L'une des deux roues est mal équilibrée, ou encore le coupleur et/ou la boule d'attelage sont usés. Dans ces cas-là, consulter un garage spécialisé.
Le profil des pneus est endommagé.	La remorque peut avoir été surchargée ou les pneus peuvent être trop vieux. Consulter un revendeur de pneus et faire remplacer les pneus.
Dysfonctionnement de l'installation d'éclairage.	Les câbles peuvent être défectueux ou les contacts sur la fiche ou dans la prise être corrodés ou endommagés. Faire vérifier les câbles et/ou les contacts par un garage spécialisé.
La remorque ne peut pas être attelée ou dételée correctement.	La fermeture de l'attelage peut coincer. Nettoyer l'attelage, puis le lubrifier. Le cas échéant, il faut remplacer l'attelage s'il est trop usé.
Le cadre est faussé.	La remorque peut avoir été surchargée par un chargement trop lourd ou un emploi incorrect. Consulter dans tous les cas un garage spécialisé.

12 | Garantie légale

La remorque est couverte par la garantie courante de deux ans. La période de garantie commence à compter de la date d'achat indiquée sur le justificatif d'achat. Tout signe d'usure, d'usure des pneus, de coloration ou décoloration des surfaces, toute utilisation non conforme ou à des fins autres que celles prévues, tout dommage dû à un accident, à un emploi incorrect, à un événement de force

majeure, à une manipulation ou à une tentative de réparation par des personnes non autorisées ou incompetentes, ou toute modification technique apportée à la remorque sont exclus de la garantie. Le non-respect des inspections prescrites et devant être effectuées par un garage spécialisé (la première au bout de 1 500 km, puis tous les 5 000 km) supprime tout droit à garantie. Un emploi professionnel de l'équipement ou un emploi autre que celui prévu exclut également tout droit à garantie. Des dommages subis en raison d'un transport ou d'un stockage incorrect annulent la garantie.

13 | Élimination



Éliminer le matériel d'emballage, ainsi que le produit lui-même ou ses différentes pièces conformément aux dispositions officielles régionales.

14 | Contact

Pour toutes questions concernant le produit et/ou les présentes instructions, veuillez contacter, avant la première utilisation du produit, notre centre S.A.V. par e-mail à l'adresse : service@louis-moto.fr. Nous vous aiderons dans les plus brefs délais. De cette manière, nous garantissons ensemble une utilisation correcte du produit.

15 | FAQ

Le présent chapitre répond aux questions les plus fréquemment posées.

De quoi ai-je besoin pour la première immatriculation auprès des services d'immatriculation ?

En principe tous les documents et formulaires nécessaires sont fournis avec la remorque. Les documents COC, la facture justifiant l'achat de la remorque, la lettre confirmant que la remorque n'a encore jamais été immatriculée, une confirmation électronique d'assurance de la compagnie auprès de laquelle la remorque doit être assurée sont à fournir.

Où trouver le numéro de châssis/le n° d'identité du véhicule ?

Le numéro de châssis/n° d'identité du véhicule comporte 17 caractères et se trouve sur la plaque signalétique de la remorque. Cette plaque est placée directement derrière le coupleur sur le côté gauche de la remorque.

Peut-on équiper la remorque a posteriori d'un frein ?

Non, la construction de la remorque ne le permet pas.

Comment obtenir une autorisation pour rouler à 100 km/h ?

Il existe différentes possibilités de se procurer une autorisation pour rouler à 100 km/h. La remorque remplit en principe tous les critères requis pour cela. D'une part, la mention peut être ajoutée a posteriori sur la carte grise de la remorque, une fois l'autorisation accordée. Il faut toutefois présenter la remorque à un expert, un contrôleur ou un ingénieur vérificateur officiellement reconnu d'une organisation de contrôle reconnue qui remplira un formulaire (prestation payante). Il faudra alors présenter ce formulaire rempli au service d'immatriculation qui inscrira les changements dans la carte grise (prestation également payante). Il faut par ailleurs acquérir auprès du service d'immatriculation une vignette scellée indiquant les 100 km/h à appliquer à l'arrière de la remorque. Si l'on possède déjà une remorque permettant de transporter la remorque FOR-ONE pour la présenter directement à une organisation de contrôle, le formulaire peut être délivré sans immatriculation préalable et on peut obtenir directement du service d'immatriculation une autorisation pour la vitesse de 100 km/h. On s'épargne ainsi deux voyages au service d'immatriculation.

Fabriquée en Pologne

16 | Fiche d'inspection

Inspection / km / Date / Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Première inspection à 1 500 km env.	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

Inspection suivante dans 5 000 km ou dans un an	Date	Cachet / Signature du représentant du garage spécialisé

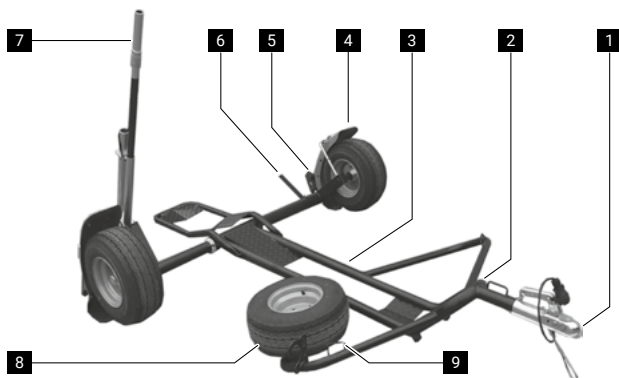
Inhoudsopgave

1	 Leveringsomvang	70
2	 Gebruiksdoel	70
3	 Algemeen	71
3.1	Gebruiksaanwijzing doorlezen en bewaren	71
3.2	Toelichting bij symbolen	71
4	 Veiligheid	72
4.1	Beoogd gebruik	72
4.2	Wettelijke bepalingen	72
4.3	Voorzienbaar verkeerd gebruik	72
4.4	Veiligheidsaanwijzingen	72
5	 Voorbereiding/montage	74
6	 Ingebruikname van de aanhanger	75
6.1	Informatie over het rijden met een aanhanger	75
6.2	Voor elke rit controleren	76
6.3	Aanhanger beladen	76
6.4	Aankoppelen aan de trekauto	81
6.5	Afkoppelen van de trekauto	81
6.6	Aanhanger ontladen	82
7	 Opslag	83
8	 Reiniging en onderhoud	83
8.1	Schoonmaken	83
8.2	Weersinvloeden	84
8.3	Smeren van de koppeling	84
8.4	Controleren van de schroefverbindingen	84
8.5	Controle/vervanging van banden	84
8.6	Controle van de verlichtingsinstallatie	84
9	 Inspectie-intervallen	85
10	 Technische gegevens	85
11	 Fouten opsporen	86
12	 Garantie	86
13	 Verwijdering	87
14	 Contact	87
15	 FAQ	87
16	 Inspectiebewijs	88

FOR-ONE MOTORAANHANGER

1 | Leveringsomvang

Bestelnr. 10043023 / 10043088



1 Kogelkoppeling

2 Dissel

3 Frame

4 Spatbord met spatbescherming

5 Verlichtingsunit

6 Kentekenplaathouder met kentekenplaatverlichting

7 Hendel voor neerlaten en optillen

8 Reservewiel

9 Sjorogen

2 | Gebruiksdoel



3 | Algemeen

3.1 | Gebruiksaanwijzing doorlezen en bewaren

Deze gebruiksaanwijzing heeft uitsluitend betrekking op de FOR-ONE motoraanhanger (hierna aanhanger). Hierin vindt u belangrijke informatie over het gebruik, de veiligheid, het onderhoud en de garantie. Lees de gebruiksaanwijzing en met name de veiligheidsaanwijzingen aandachtig door voordat u de aanhanger gaat gebruiken. Bij veronachtzaming van deze gebruiksaanwijzing kunnen schade aan het aanhanger, verminderde rijveiligheid en ongevallen het gevolg zijn.

De gebruiksaanwijzing is gebaseerd op de normen en regels die gelden in de Europese Unie en is een afspiegeling van de huidige stand van de techniek. Zij bevat uitsluitend informatie over het gebruik, de techniek alsook het onderhoud. De gebruiksaanwijzing bevat geen informatie over het leren rijden met een aanhanger. Neem in het buitenland ook specifieke nationale richtlijnen en wetten in acht.

Bewaar de gebruiksaanwijzing in ieder geval voor later gebruik. Als de aanhanger aan derden wordt doorgegeven, dient u ook deze gebruiksaanwijzing mee te geven.

3.2 | Toelichting bij symbolen

De volgende symbolen en signaalwoorden worden in deze gebruiksaanwijzing gebruikt.

 GEVAAR!	Dit symbool/signaalwoord duidt op een gevaar met een hoge risicograad dat, indien dit niet wordt vermeden, de dood of ernstig letsel tot gevolg kan hebben.
 WAARSCHUWING!	Dit symbool/signaalwoord duidt op een gevaar met een gemiddelde risicograad dat, indien dit niet wordt vermeden, de dood of ernstig letsel tot gevolg kan hebben.
 VOORZICHTIG!	Dit symbool/signaalwoord duidt op een gevaar met een lage risicograad dat, indien dit niet wordt vermeden, gering of matig letsel tot gevolg kan hebben.
AANWIJZING!	Dit signaalwoord waarschuwt voor mogelijke materiële schade.
	Dit symbool verwijst naar nuttige aanvullende informatie bij de montage of het gebruik.
	Dit symbool geeft aan dat verpakkingen en het product zelf recyclebaar zijn.



Het typeplaatje bevat informatie over de belangrijkste gegevens zoals fabrikant, controlegetal, chassisnummer, toegestaan totaalgewicht, disselbelasting en toegestane asbelasting. Het typeplaatje mag niet worden gewijzigd of verwijderd.

4 | Veiligheid

4.1 | Beoogd gebruik

De FOR-ONE motoraanhanger is een aanhangwagen speciaal voor het transport van motoren. De aanhanger mag uitsluitend met motoren binnen het kader van de maximale nuttige belasting worden beladen. Voor het zekeren van de lading is altijd de bestuurder van de trekauto verantwoordelijk. Hiervoor dienen eventueel landspecifieke wetten te worden nageleefd.

De aanhanger mag alleen voor de beoogde toepassing worden gebruikt. De fabrikant en dealer zijn niet aansprakelijk voor een toepassing die afwijkt van het reglementaire gebruik. Dat geldt met name voor de niet-naleving van de veiligheidsaanwijzingen en hieruit resulterende schade.

4.2 | Wettelijke bepalingen

Om met een auto met aanhangwagen deel te kunnen nemen aan het wegverkeer, moeten zowel de trekauto alsook de aanhanger over een goedkeuring beschikken. Bij levering beschikt de aanhanger over een EU-typegoedkeuring resp. het CoC-document (Certificate of Conformity) alsook een geldig paspoort en een verzekeringsbewijs zijn voor een goedkeuring vereist. Bij de goedkeuringsinstantie worden dan de bewijzen deel 1 en deel 2 afgegeven.

De maximale snelheid voor een auto met aanhangwagen bedraagt in Duitsland 80 km/uur. De aanhanger beschikt echter over de constructieve voorwaarden voor een goedkeuring achteraf voor 100 km/uur conform de 9e uitzonderingsregeling bij de Duitse StVO (geldt voor Duitsland). De wettelijke richtlijnen van deze uitzonderingsregeling moeten altijd worden nageleefd. De gebruiker moet zich voor het gebruik van de aanhanger in het wegverkeer over de eventueel toepasselijke nationale verkeersregels, rijbewijsregels en eisen aan de trekauto in combinatie met een aanhanger in het betreffende land informeren. De aanhanger mag alleen in het verkeer worden gebruikt als hij samen met de trekauto aan de betreffende voorwaarden voldoet en de bestuurder over het eventueel vereiste rijbewijs beschikt.

4.3 | Voorzienbaar verkeerd gebruik

Als voorzienbaar verkeerd gebruik geldt:

- Transporteren van andere goederen dan motoren
- Transporteren van mensen
- Transporteren van te hoge lasten
- Technische en constructieve wijzigingen aan de aanhanger die niet met de fabrikant zijn afgesproken
- Gebruik van vervangende en slijtageonderdelen die niet door de fabrikant zijn goedgekeurd
- Overschrijden van dissel- resp. asbelasting
- Transporteren van niet resp. niet correct gezeekerde lading
- Ritten met defecte elektra resp. verlichting
- Ritten met een beschadigde aanhanger

4.4 | Veiligheidsaanwijzingen



Levensgevaar!

Voor een rit met de aanhanger moet altijd worden gecontroleerd of de kogelkoppeling goed gesloten is en de veiligheidskabel rond de trekhaakkogel van de trekauto is geplaatst.

Als de koppeling niet correct is gesloten en de veiligheidskabel niet is bevestigd, kan de aanhanger losraken, in het tegemoetkomende resp. achterliggend verkeer terechtkomen en tot ernstige ongevallen leiden.



Levensgevaar!

Vertrek nooit met een niet-gezeekerde lading. Als de lading niet of onvoldoende is gezeekerd, kan zij van de aanhanger worden geslingerd en in het

tegemoetkomende resp. achterliggend verkeer terechtkomen en tot ernstige ongevallen leiden.



GEVAAR!

Levensgevaar!

Rijden met een te hoge snelheid en/of een te hoge bijlading kan tot ernstige ongevallen leiden. De aanhanger kan bij een te hoge snelheid gaan slingeren en zo in het tegemoetkomende resp. achterliggend verkeer terechtkomen. Een bijlading boven de toegestane nuttige belasting kan tot een breuk van veiligheidsrelevante voorzieningen leiden, zodat de aanhanger eveneens kan beginnen te slingeren.



WAARSCHUWING!

Letselrisico!

Bij het vastsjorren / vastzetten van een motor moet altijd een tweede sterke en ervaren persoon voor de ladingzekering worden gevraagd. Een motor die niet correct is gezekeerd en omvalt, kan ernstig letsel veroorzaken.



WAARSCHUWING!

Letselrisico!

Het rechtop zetten van de aanhanger moet altijd met z'n tweeën worden uitgevoerd. Een tweede sterke en ervaren persoon zorgt ervoor dat de aanhanger tijdens het opbergen niet omvalt. Dit kan immers tot ernstig letsel leiden.



WAARSCHUWING!

Letselrisico!

Ga bij het afbokken uiterst voorzichtig te werk. Oefen het afbokken eerst met een lage belasting, voordat u zware lasten tot aan de maximale nuttige belasting afbukt. De hendel kan bij ongeconcentreerd werken omhoog schieten en ernstig letsel en materiële schade veroorzaken.



VOORZICHTIG!

Letselrisico!

Niet op de spatborden klimmen of van de aanhanger springen. De spatborden kunnen afbreken. Dat kan tot een val en letsel leiden.



VOORZICHTIG!

Letselrisico!

Plaats spanbanden altijd zo dat zij geen struikelgevaar vormen.

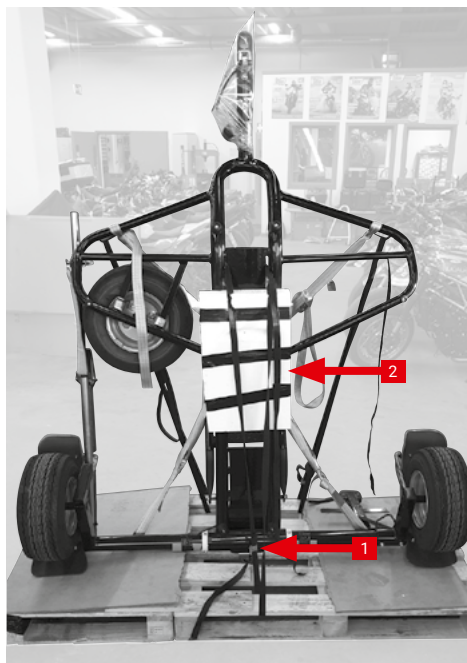
AANWIJZING!

Gevaar voor beschadiging

- Rijd altijd voorzichtig om zelf geen risico te lopen of anderen resp. voorwerpen in gevaar te brengen / te beschadigen.

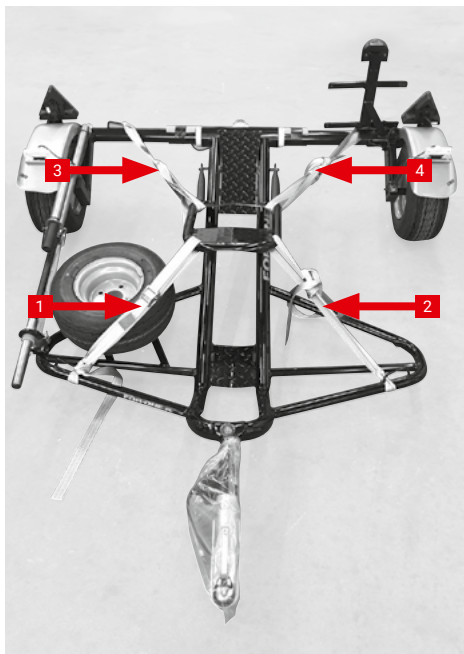
- Let er bij hevige wind op dat een auto met aanhangwagen een groter aangrijpingsvlak voor de wind vormt.
- U mag het maximale draagvermogen nooit overschrijden.
- U mag niet op de spatborden klimmen.
- Controleer voor vertrek of alle schroeven stevig vastzitten.
- Laat reparaties altijd door professionals uitvoeren. Neem hiervoor contact op met een garagebedrijf. Bij zelfstandig uitgevoerde reparaties/wijzigingen aan het voertuig, verwijdering van originele onderdelen, een onjuiste aansluiting of een verkeerd gebruik, vervallen alle aansprakelijkheids- en garantieclaims.
- Voor elke rit moet u de verlichtingsinstallatie en de hele aanhanger op schade controleren.
- Het gebruik van niet-originele onderdelen kan tot het vervallen van de geldende typegoedkeuring leiden. De dealer is niet verantwoordelijk voor dergelijke onderdelen. Gebruik daarom alleen door de dealer of fabrikant goedgekeurde onderdelen en accessoires.
- Leef de onderhoudsintervallen absoluut na.

5 | Voorbereiding/montage



Verwijder als eerste de beschermfolie en verwijder deze.

Met de ondersteuning van een tweede, sterke persoon die de aanhanger in verticale positie houdt, wordt eerst de gemarkeerde spanband (1) losgemaakt en verwijderd. Daarna moet de witte transportbescherming (2) worden verwijderd en milieuvriendelijk worden afgevoerd.



Vervolgens kunnen de twee resterende spanbanden waarmee de aanhanger aan de pallet is vastgesjord, worden verwijderd.



Letselrisico!

Tijdens het verwijderen van de spanbanden dient u erop te letten dat de aanhanger verticaal blijft staan. Hij kan anders omvallen waardoor ernstig letsel en schade aan de aanhanger kan ontstaan.

Als de twee spanbanden zijn verwijderd, kan de aanhanger voorzichtig via de wielen richting de vloer worden gekanteld en van de plaat worden getrokken.

Verwijder nu de resterende vier spanbanden en de folie van de dissel.

6 | Ingebruikname van de aanhanger

6.1 | Informatie over het rijden met een aanhanger

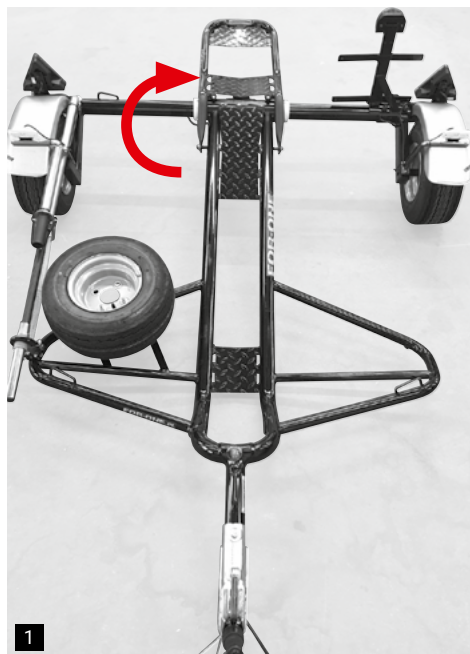
- Door een aanhanger wordt de totale wielbasis van het voertuig groter. Daarom dient u bij het afslaan een grotere draaicirkel aan te houden, zodat u bijvoorbeeld niet tegen een stoepwand rijdt of andere verkeersdeelnemers afsnijdt.
- De aanvullende massa van de aanhanger inclusief lading verlengt de remweg – daarom moet de veiligheidsafstand worden vergroot.
- Tijdens het achteruitrijden moet worden gelet op de lengte van de auto met aanhangwagen en het indraaigedrag van de aanhanger.

6.2 | Voor elke rit controleren

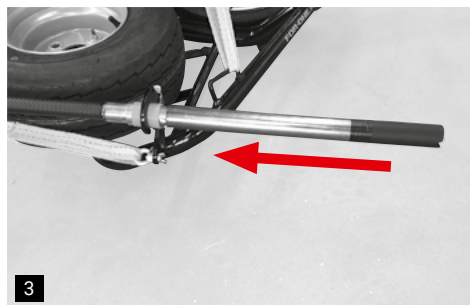
- Is de kogelkoppeling correct gearrêteerd?
- Is de veiligheidskabel correct bevestigd?
- Zijn de hendel en de beveiliging correct vergrendeld resp. vastgeschroefd?
- Werkt de verlichting goed?
- Is de bandenspanning correct?
- Is de lading correct vastgesjord?
- Is er sprake van beschadigingen of losse onderdelen?

6.3 | Aanhanger beladen

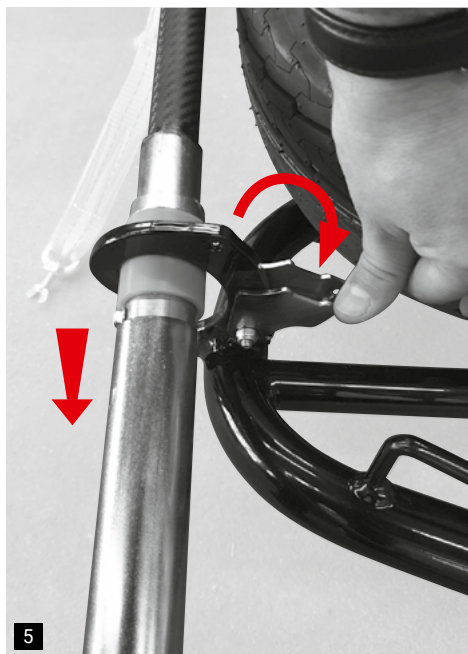
De aanhanger kan uitsluitend worden beladen als hij is afgekoppeld. Omdat de aanhanger niet beschikt over een wielkeg of een parkeerrem, moet voor het beladen en het latere aankoppelen van de aanhanger een zo effen en horizontaal mogelijk oppervlak worden gekozen. Hierdoor wordt het beladen en aankoppelen merkbaar vergemakkelijkt en kunnen botsingen met de trekauto worden voorkomen.



Klap als eerste de uitlegger van de aanhanger uit (1). Trek daarna het veiligheidsrubber van de hendelverlenging naar voren en de hendelverlenging uit de geleiding (2) en steek die op de hendel (3).



Schroef hierna de vleugelschroef van de beveiliging los (4). Steek de schroef meteen weer in het oog, zodat hij niet kwijt raakt. Ontgrendel vervolgens de veiligheidsbeugel van de hendelstang en duw deze stevig, maar met gevoel naar beneden (5).



De hendelstang is nu vrij en kan zo ver naar boven worden bewogen, totdat het platform volledig op de grond ligt (6).





8

Hierna kan de motor van achteren met enige kracht over de achterste uitlegger op het platform worden geduwd, Let op de maximale nuttige belasting en de asafstanden.

Duw de motor zo ver mogelijk tot aan de voorste beugel en plaats de motor op de jiffy (7 + 8).



9



10

Sjor de motor eerst aan de linker kant met de apart te bestellen spanbanden losjes via de weergegeven ogen vast. Hiervoor is de kroonplaat voor (9) geschikt en achter eventueel een voetsteunbevestiging of achterkuipdelen (10).

AANWIJZING!

Gevaar voor beschadiging

Zorg er tijdens het vastsjorren voor dat er geen onderdelen zoals remleidingen, kuipdelen of het uitlaatsysteem worden ingeklemd en beschadigd raken. Raadpleeg eventueel de handleiding van het voertuig.

nl



11

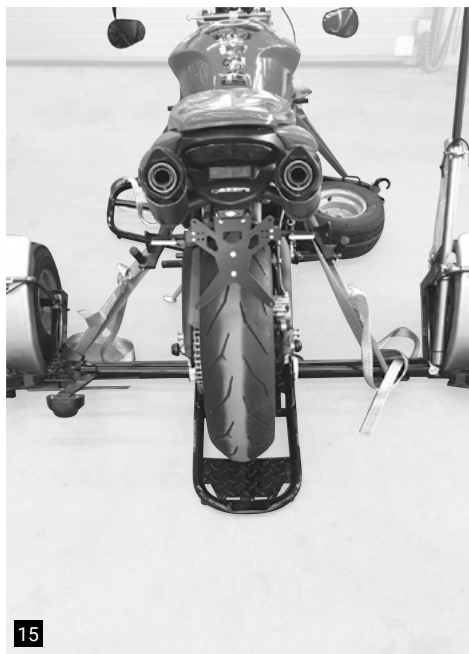


12

Daarna worden aan de rechter voertuigzijde eveneens twee spanbanden bevestigd en aangetrokken (11). Als de spanbanden aan de linker kant te strak werden aangetrokken, worden deze nu iets losser gemaakt, zodat op de rechter kant de banden strakker kunnen worden aangetrokken, totdat de motor rechtop staat. Om ervoor te zorgen dat de motor veilig kan worden vastgesjord, raden wij u aan om de spanbanden zoals weergegeven op de foto's 12 + 13 aan te brengen. Zo wordt de meeste kracht tijdens het vastsjorren ontwikkeld.



Wij raden u aan om een tweede, sterke persoon om hulp te vragen die de motor rechtop houdt, zodat hij veilig kan worden vastgezet en niet kan omvallen.



Wanneer het voertuig zoals op de foto's 14 + 15 correct is vastgezet, worden de uiteinden van de spanbanden geknoopt, zodat deze niet in de wind fladderen en eventueel iemand verwonden of overige schade kunnen veroorzaken (16). Jiffy inklappen.



Trek de spanbanden alleen zo ver aan dat de veerelementen van de motor maximaal 20% worden gecompriëerd.

nl



De vastgesjorde motor kan nu met de hendelstang worden opgetild (17). Duw hiervoor de hendelstang krachtig, maar goed gedoseerd naar beneden (18), zodat deze zoals op foto 5 kan worden ingehaakt. Vergrendel hierna de veiligheidshendel en breng de aanvullende beveiliging (zie foto 4) aan.

6.4 | Aankoppelen aan de trekauto

Voor het aankoppelen van de aanhanger aan de trekauto wordt eerst de aansluitstekker uit de houder gehaald. Til de aanhanger bij de dissel op en plaats eerst de veiligheidskabel over de trekhaakkogel van het voertuig. Plaats hierna de kogelkoppeling precies over de trekhaakkogel, maak de beveiliging van de koppelingshendel los en trek de koppelingshendel naar voren. Duw nu de kogelkoppeling naar beneden, totdat deze hoorbaar arrêteert en de koppelingshendel horizontaal ten opzichte van de dissel staat. Om te controleren of de verbinding stevig is, trekt u de kogelkoppeling resp. de dissel omhoog (niet aan de koppelingshendel zelf trekken). Als de koppeling hierbij losraakt, is eventueel de koppeling niet goed gearrêteerd of de trekhaakkogel resp. de kogelkoppeling is versleten. Verbind de stekker voor de verlichting met het stopcontact van het voertuig. Zorg ervoor dat het lipje van de stekker in de uitsparing van het stopcontact past en draai de vergrendeling 90° met de wijzers van de klok mee. Voer hierna een functiecontrole van de verlichtingsinstallatie uit.

6.5 | Afkoppelen van de trekauto

Zorg ervoor dat de trekauto en de aanhanger weer op een effen, horizontaal vlak staan. Beveilig de trekauto via de handrem tegen onbedoeld weggrollen. Koppel de stekker voor de verlichting van het stopcontact los door de stekkervergrendeling 90° tegen de wijzers van de klok in te draaien, zodat de stekker uit het stopcontact kan worden getrokken. Plaats de stekker in de bijbehorende houder. Vervolgens de beveiliging van de koppelingshendel naar boven en daarna de koppelingshendel naar voren trekken. De vergrendeling is nu geopend en de kogelkoppeling kan naar boven toe van de trekhaakkogel worden getrokken. Verwijder ook de veiligheidskabel van de trekhaakkogel, zet de aanhanger neer en beveilig deze eventueel.



Letselrisico!

Wanneer een motor op de aanhanger staat, mogen de spanbanden in geen enkel geval voor het afkoppelen worden losgemaakt. De motor zou van de aanhanger kunnen vallen en tot persoonlijk letsel en/of materiële schade kunnen leiden.

6.6 | Aanhanger ontladen

Kies voor het ontladen opnieuw een effen en horizontaal oppervlak met voldoende ruimte.

Als eerste moet de aanhanger worden afgebokt. In de foto's 1 tot 6 onder punt 6.2 staat de procedure onder "Aanhanger beladen" beschreven.



Letselrisico!

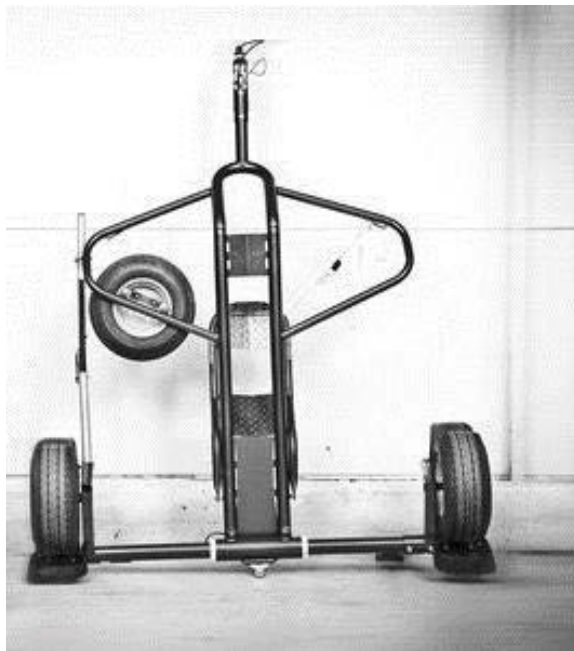
Zorg ervoor dat u de hendelstang met beide handen stevig vasthoudt, omdat door het gewicht van de motor een duidelijk hogere belasting op de hendel inwerkt en dienovereenkomstig meer kracht moet worden geleverd om het platform van de aanhanger gecontroleerd neer te laten.

Klap hierna de jiffy van de motor uit en maak de knopen aan de uiteinde van de spanbanden los. De spanbanden zelf mogen echter nog niet worden losgemaakt. Dan worden eerst de spanbanden aan de rechter voertuigzijde voorzichtig losgemaakt, zodat de motor op de jiffy kan worden geplaatst. Daarna worden de spanbanden aan de linker voertuigzijde losgemaakt.



Wij raden u ook hiervoor aan om een tweede, sterke persoon om hulp te vragen die de motor rechtop houdt, zodat hij niet kan omvallen.

Terwijl de motor van de aanhanger wordt geduwd, dient u erop te letten dat u niet tegen de velichtingsinstallatie of de kentekenplaathouder trapt.



Wanneer de aanhanger op de openbare weg wordt geparkeerd, gelden er speciale voorschriften. Volgens §12 StVO (Duits Wegenverkeersreglement) mogen aanhangwagens zonder trekauto niet langer dan 14 dagen worden geparkeerd. Dat geldt natuurlijk niet voor privéterreinen of voor dienovereenkomstig gemarkeerde plaatsen. Volgens §17 StVO mogen onder andere eenassige aanhangers niet onverlicht op rijbanen worden geparkeerd. Zij moeten met een lichtbron worden verlicht of door andere toegestane lichttechnische installaties zichtbaar worden gemaakt. Op grond van zijn constructie kan de FOR-ONE aanhanger ruimtebesparend rechtopstaand worden opgeslagen. Hiervoor wordt de achterste uitlegger ingeklapt en met een spanband tegen onbedoeld neervallen beveiligd. Trek de aanhanger hierna met de hulp van een tweede persoon aan de dissel omhoog, plaats hem op de rubberen afstandhouders en het rangeerwiel en beveilig hem tegen onbedoeld omvallen. Indien mogelijk, moet de aanhanger in een droge ruimte met een maximale luchtvochtigheid van 80% (niet-condenserend) worden opgeslagen.

8 | Reiniging en onderhoud

8.1 | Schoonmaken

Om ervoor te zorgen dat de aanhanger veilig in gebruik blijft en ten behoeve van een lange levensduur, dient u de aanhanger regelmatig te reinigen. Tegelijkertijd kan hij dan op schade worden gecontroleerd.

Denk bij het onderhoud en de reiniging altijd aan het milieu. Gebruik voor de reiniging een biologisch afbreekbare voertuigreiniger. Er mag geen reinigingsmiddel in de grond terechtkomen.

AANWIJZING!

Gevaar voor beschadiging!

Er mogen doorgaans geen stoomreinigers, hogedrukreinigers enz. worden gebruikt, omdat hierdoor vocht/water in de lagers, afdichtingen en

verlichtingsinstallatie van de aanhanger terechtkomt en de elektrische installatie beschadigd zou kunnen raken.

Let altijd op schone achterlichten en reflectoren. Gebruik voor de reiniging een milde zeepoplossing, maar geen agressieve reinigingsmiddelen, alcohol, benzine of oplosmiddelen. Het beste alleen met een vochtige doek afvegen.

Een volledige reiniging moet regelmatig worden uitgevoerd, vooral na ritten over met strooizout behandelde wegen. Strooizout is zeer agressief voor de oppervlakken en kan de corrosiebeschermende laag aantasten.

De aanhanger is in principe door een poedercoating tegen roest beschermd. Toch kan er bij scherpe randen en boorgaten corrosie ontstaan. Deze plekken en oppervlakken die door bijvoorbeeld steenslag beschadigd zijn geraakt, moeten onmiddellijk met bijvoorbeeld een zinkbescherming worden verzegeld.

8.2 | Weersinvloeden

Kleurveranderingen door weersinvloeden alsook stof en vuil kunnen niet worden voorkomen en vormen geen gebrek.

8.3 | Smeren van de koppeling

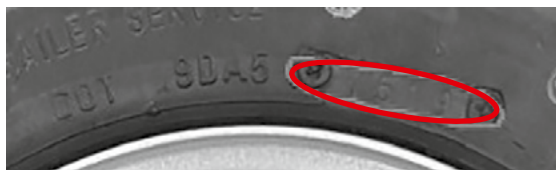
De beweeglijke delen van de koppeling worden eerst gereinigd resp. gevet en daarna opnieuw met een multipurpose vet opnieuw gevet.

8.4 | Controleren van de schroefverbindingen

Schroefverbindingen kunnen door vibraties losraken. Daarom moeten zij regelmatig worden gecontroleerd en eventueel worden vastgedraaid.

8.5 | Controle/vervanging van banden

Ook de banden moeten op slijtage worden gecontroleerd. De minimale profieldiepte bedraagt in Duitsland 1,6 mm (in andere landen gelden wellicht andere regels). Zelfs als de profieldiepte in orde is, moeten de banden regelmatig worden gecontroleerd, omdat zij door zonnestraling en andere weersinvloeden eventueel sneller verouderen. Banden mogen in principe niet ouder zijn dan 6 jaar. Dit is onder andere een dwingende eis voor een goedkeuring van 100 km/uur. De leeftijd van de banden kan via het zogenaamde DOT-nummer (Department Of Transportation) worden afgelezen.



De combinatie "1619" betekent dat de band in de 16e kalenderweek in 2019 werd geproduceerd. De bandenspanning bedraagt volgens de bandenfabrikant 1,6 bar. Als de aanhanger gedurende langere tijd op de banden staat, kan de luchtdruk iets worden verhoogd om te voorkomen dat de band door lang stilstaan leegloopt.

Als een band moet worden vervangen, mag hiervoor uitsluitend de bandenmaat 16.5x6.5-8 73M worden gebruikt. Na de bandenwissel worden de wielbouten kruislings aangetrokken. Het aanhaalmoment van de wielbouten bedraagt 90 Nm. Na 100 km moet opnieuw met een momentsleutel worden gecontroleerd of de wielbouten nog stevig vastzitten.

8.6 | Controle van de verlichtingsinstallatie

De volledige verlichtingsinstallatie bestaat uit led-lampen. Dit kan eventueel tot problemen bij oudere trekauto's leiden, omdat de boardelektronica van de trekauto het lage vermogen van de led's als uitval van een gangbare gloeilamp herkent en er op deze manier foutmeldingen kunnen ontstaan. Dan moet eventueel met een weerstand worden gewerkt.

Ondanks de hoge duurzaamheid van de led's kunnen deze uitvallen.

9 | Inspectie-intervallen

Niet onderhouden, door slijtage verzwakte of beschadigde onderdelen aan de aanhanger kunnen tot ernstige ongevallen leiden. Daarom moet voor het eerst na 1500 km en hierna om de 5000 km een inspectie worden uitgevoerd. Daarnaast moeten eigenaren van aanhangers met een toegestaan totaal gewicht van ≤ 750 kg conform §29 StVZO regelmatig een APK-keuring laten uitvoeren. Voor de FOR-ONE aanhanger moet na 36 maanden en daarna om de 24 maanden een APK-keuring worden uitgevoerd (voor commercieel gebruikte aanhangers geldt een APK-keuring om de 12 maanden). De volgende inspecties moeten na de eerste inspectie om de 5000 km door een werkplaats volgens onderstaand schema worden uitgevoerd:

- Functietest van de verlichting alsook controle van de stekkers, kabels en reflectoren
- Controle van de banden op zichtbare beschadigingen, rondloop, bandenspanning en leeftijd
- Controleren van koppeling op slijtage
- Controle van chassis op scheuren, vervormingen en corrosiebescherming
- Controle van wiellagers op speling

10 | Technische gegevens



Fabrikant:

Modelomschrijving:

Typegoedkeuring:

Chassisnummer:

Max. toegestaan totaalgewicht:

Max. disselbelasting:

Max. toegestaan gewicht as 1:

Ledig gewicht:

Max. bijlading:

Lengte:

Breedte:

Hoogte:

Max. ladingslengte:

Max. wielbasis van de motor:

Min. wielbasis van de motor:

Bandenmaat:

Max. bandendiameter van de motor:

Min. bandendiameter van de motor:

Bandenspanning:

Maximale snelheid:

Elektrische aansluiting:

Trailers-Moto

FOR-ONE

e32*2007/46*0193*00

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

400 kg

0-40 kg

1-400 kg

71 kg

329 kg

2455 mm

1670 mm

680 mm

1915 mm

1600 mm (bij standaard banden)

1100 mm

16.5x6.5-8 73M

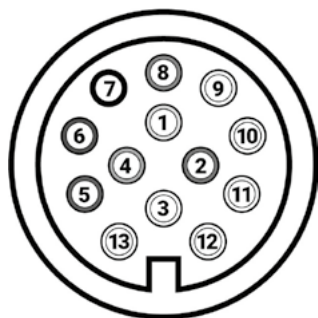
voor/achter 75 cm

voor/achter 40 cm

1,6 bar

80 km/uur (100 km/uur goedkeuring conform de 9e uitzonderingsregeling bij de Duitse StVO achteraf mogelijk)

13-polig



Nr.	Beschrijving
1	Knipperlicht links
2	Mistlamp
3	Massakabel voor 1-8
4	Knipperlicht rechts
5	Licht rechts
6	Remlichten
7	Licht links
8	Achteruitrijlamp

Nr.	Beschrijving
9	Stroomvoorziening (niet aangesloten)
10	Laadkabel accu (niet aangesloten)
11	Massakabel voor laadkabel (niet aangesloten)
12	niet bezet (niet aangesloten)
13	Massakabel voor 9-12 (niet aangesloten)

11 | Fouten opsporen

Fout	Mogelijke oorzaken en oplossing
De aanhanger loopt onrustig.	Een van de twee banden is niet in balans of de kogelkoppeling resp. de trekhaakkogel is versleten. In deze gevallen moet u naar een garagebedrijf.
Het profiel van de banden is beschadigd.	De aanhanger werd mogelijk te zwaar belast of de banden zijn te oud. Ga naar een bandendealer en laat de band(en) vervangen.
Defect aan de verlichtingsinstallatie.	De kabels zijn mogelijk defect of de contacten van de stekker resp. het stopcontact zijn gecorrodeerd of niet meer intact. Laat de kabels resp. contacten door een garagebedrijf controleren.
De aanhanger kan niet goed worden aan- resp. afgekoppeld.	Eventueel klemt de sluiting van de koppeling. Reinig de koppeling en smeer deze hierna. Mogelijk moet de koppeling bij een te hoge slijtage worden vervangen.
Het frame is kromgebogen.	De aanhanger werd mogelijk te zwaar belast door een te zware lading of een onjuist gebruik. U moet in dit geval altijd naar een garagebedrijf.

12 | Garantie

Voor de aanhanger geldt de wettelijke garantie van twee jaar. De garantieperiode begint op de datum van aankoop volgens de aankoopbon. Gebruikssporen, slijtage van de banden, kleurveranderingen resp. verbleken van oppervlakken, oneigenlijk gebruik, onreglementair gebruik en schade die door een ongeval, onjuist gebruik, overmacht, manipulatie of een reparatiepoging door niet-geautoriseerde of onkundige personen ontstaat, of technisch gewijzigde aanhangers zijn uitgesloten van garantie. Het niet-uitvoeren van de voorgeschreven inspecties door een garagebedrijf (voor het eerst na 1500 km en daarna om de 5000 km) leidt tot het vervallen van de garantie. Bij een commercieel gebruik van het product of een onreglementair gebruik vervalt eveneens de garantie. Ook schade door transport of een onjuiste opslag zijn uitgesloten van garantie.

13 | Verwijdering



Verpakkingsmateriaal alsook het product zelf of de onderdelen hiervan moeten conform de regionale bepalingen worden verwijderd.

nl

14 | Contact

Bij vragen over dit product en/of deze gebruiksaanwijzing dient u vóór het eerste gebruik van het product via e-mail contact op te nemen met ons servicecenter: service@louis.nl. Wij helpen u snel verder. Zo garanderen wij samen dat het product op de juiste wijze wordt gebruikt.

15 | FAQ

Het volgende hoofdstuk bevat veelgestelde vragen.

Wat heb ik nodig voor de eerste aanmelding bij een goedkeuringsinstantie?

In principe worden alle vereiste documenten en formulieren meegeleverd. U hebt het CoC-document, de factuur van de aankoop van de aanhanger, de bevestigingsbrief dat de aanhanger nog niet eerder is geregistreerd en een elektronisch verzekeringsbewijs van de verzekering nodig waar u de aanhanger bij wilt verzekeren.

Waar staat het chassisnummer/voertuigidentificatienummer?

Het chassisnummer/voertuigidentificatienummer is een 17-cijferig getal en staat op het typeplaatje van de aanhanger vermeld. Het typeplaatje zit direct achter de kogelkoppeling aan de linker kant.

Kan de aanhanger achteraf van een rem worden voorzien?

Nee, dat is vanwege de constructie niet mogelijk.

Hoe kan ik een goedkeuring voor 100 km/uur verkrijgen?

Dat kan op verschillende manieren. De aanhanger voldoet in principe aan alle criteria waaraan moet worden voldaan. Enerzijds kan de goedkeuring achteraf plaatsvinden door de voertuigpapieren van de aanhanger na een succesvolle goedkeuring achteraf te wijzigen. Hiervoor moet echter een officieel erkend expert, controleur of controletechnicus van een officieel erkende controle-instantie na controle van de aanhanger een formulier invullen (tegen betaling) waarmee dan bij de keuringsinstantie de wijzigingen in de voertuigpapieren worden genoteerd (eveneens tegen betaling). Daarnaast moet bij de keuringsinstantie een gewaarmerkt plaatje voor de snelheid van 100 km/uur worden gekocht en op de achterkant van de aanhanger worden bevestigd.

Wanneer u al een aanhanger hebt waarmee de FOR-ONE aanhanger naar de controle-instantie kan worden gebracht, kan het formulier ook zonder een voorafgaande goedkeuring worden afgegeven en kan direct een goedkeuring voor 100 km/uur bij de keuringsinstantie worden verkregen. Zo bespaart u twee ritten naar de keuringsinstantie.

Geproduceerd in Polen

16 | Inspectiebewijs

Inspectie / km / Datum / Stempel / Handtekening garagebedrijf

Eerste inspectie na ca. 1500 km	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

Inspectie na de volgende 5000 km resp. een jaar	Datum	Stempel/handtekening garagebedrijf

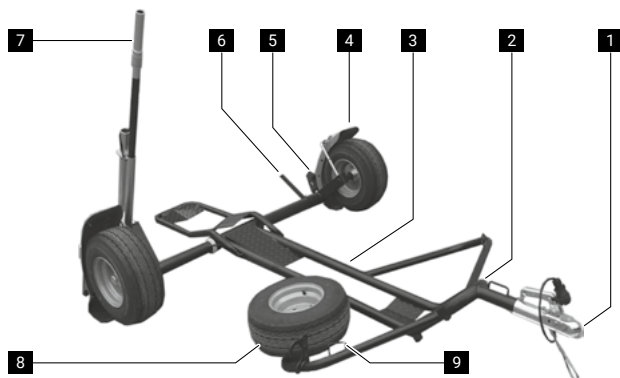
Indice

1	 Contenuto della fornitura	92
2	 Destinazione d'uso	92
3	 Informazioni generali	93
3.1	Leggere e conservare le istruzioni per l'uso	93
3.2	Legenda	93
4	 Sicurezza	94
4.1	Uso conforme	94
4.2	Disposizioni di legge	94
4.3	Uso improprio prevedibile	94
4.4	Istruzioni per la sicurezza	94
5	 Preparazione/montaggio	96
6	 Prima messa in funzione del rimorchio	98
6.1	Indicazioni relative alla guida con un rimorchio	98
6.2	Controlli da eseguire prima di ogni viaggio	98
6.3	Caricamento del rimorchio	98
6.4	Accoppiamento al veicolo trainante	104
6.5	Disaccoppiamento dal veicolo trainante	104
6.6	Scaricamento del rimorchio	105
7	 Stoccaggio	106
8	 Pulizia e cura	106
8.1	Pulizia	106
8.2	Agenti atmosferici	107
8.3	Lubrificazione del gancio	107
8.4	Controllo dei collegamenti a vite	107
8.5	Controllo/sostituzione degli pneumatici	107
8.6	Verifica dell'impianto di illuminazione	108
9	 Intervalli di ispezione	108
10	 Dati tecnici	108
11	 Ricerca dei guasti	109
12	 Garanzia	109
13	 Smaltimento	110
14	 Contatti	110
15	 FAQ	110
16	 Certificato d'ispezione	111

RIMORCHIO PER MOTO FOR-ONE

1 | Contenuto della fornitura

Cod. art. 10043023 / 10043088



1 Gancio di traino

2 Timone

3 Telaio

4 Parafango con paraspruzzi

5 Unità di illuminazione

6 Portatarga con illuminazione
targa

7 Leva di sollevamento e
abbassamento

8 Ruota di scorta

9 Occhielli di fissaggio

2 | Destinazione d'uso



3 | Informazioni generali

3.1 | Leggere e conservare le istruzioni per l'uso

Le presenti istruzioni per l'uso si riferiscono esclusivamente al rimorchio per moto FOR-ONE (in breve: rimorchio). Esse contengono informazioni importanti per l'uso, la sicurezza, la manutenzione e la garanzia. Leggerle accuratamente prima di utilizzare il rimorchio, prestando particolare attenzione alle istruzioni per la sicurezza. La mancata osservanza delle presenti istruzioni per l'uso può comportare danni al rimorchio, compromettere la sicurezza di guida e provocare incidenti.

Le istruzioni per l'uso rispondono alle normative e alle disposizioni vigenti nell'Unione Europea e riflettono lo stato attuale della tecnologia. Esse contengono esclusivamente informazioni relative a utilizzo, tecnologia, cura e manutenzione. Le istruzioni per l'uso non contengono alcuna informazione per imparare a guidare con un rimorchio. Negli altri Paesi devono essere rispettate anche le leggi e le direttive locali. È essenziale custodire le istruzioni per l'uso per eventuali utilizzi futuri. Qualora il rimorchio venga ceduto a terzi, questo dovrà essere accompagnato dalle presenti istruzioni.

3.2 | Legenda

Nelle presenti istruzioni per l'uso sono utilizzati i simboli e le avvertenze seguenti.

 PERICOLO!	Questo simbolo/parola di segnalazione indica un pericolo con un grado di rischio elevato che, se non evitato, ha come conseguenza lesioni gravi o letali.
 AVVERTENZA!	Questo simbolo/parola di segnalazione indica un pericolo con un grado di rischio medio che, se non evitato, può avere come conseguenza lesioni gravi o letali.
 ATTENZIONE!	Questo simbolo/parola di segnalazione indica un pericolo con un grado di rischio basso che, se non evitato, può avere come conseguenza lesioni lievi o di media entità.
NOTA!	Questa parola di segnalazione indica una situazione che potrebbe provocare danni materiali.
	Questo simbolo fornisce informazioni aggiuntive utili relative al montaggio o al funzionamento.
	Questo simbolo indica la riciclabilità degli imballaggi e del prodotto stesso.



La targhetta identificativa riporta i dati più importanti come produttore, numero di controllo, numero di telaio, peso totale consentito, carico di appoggio e carico sull'asse amnesso. È vietato modificare o rimuovere la targhetta identificativa.

4 | Sicurezza

4.1 | Uso conforme

Il rimorchio per moto FOR-ONE è un rimorchio per carichi specifico per il trasporto delle moto. È consentito caricare il rimorchio esclusivamente con motocicli che rientrano nei limiti di carico utile massimo. Il fissaggio del carico è sempre esclusiva responsabilità del conducente del veicolo trainante. A questo proposito è eventualmente necessario rispettare le leggi specifiche del Paese. È consentito utilizzare il rimorchio solo per l'uso previsto. Produttore e rivenditore non sono responsabili per qualsiasi uso diverso da quello previsto. Ciò vale in particolar modo in caso di mancata osservanza delle istruzioni per la sicurezza e di danni derivanti da tale inosservanza.

4.2 | Disposizioni di legge

Per poter essere legittimati alla circolazione stradale pubblica con una combinazione di veicolo trainante e rimorchio, sia il veicolo trainante sia il rimorchio devono disporre di un'omologazione. Alla consegna il rimorchio dispone di un'omologazione CE. Ai fini dell'immatricolazione, è necessario possedere sia un'omologazione CE o documento CoC ("Certificate of Conformity", Certificato di Conformità), sia un documento d'identità valido e una conferma d'assicurazione. L'ufficio di immatricolazione dei veicoli provvederà quindi a rilasciare il certificato di immatricolazione parte 1 e parte 2 (libretto di circolazione e certificato di proprietà).

La velocità massima per combinazioni di veicolo trainante e rimorchio sulle strade tedesche è di 80 km/h. Tuttavia, il rimorchio dispone dei requisiti costruttivi che consentono un'omologazione a posteriori per 100 km/h conformemente alla 9ª disposizione di esenzione prevista dal codice della strada tedesco ("Straßenverkehrsordnung", StVO) (valido per la Germania). I requisiti di legge di questa disposizione di esenzione devono essere rispettati con rigore. Prima di utilizzare il rimorchio nella circolazione stradale pubblica, l'utente è tenuto a informarsi in merito alle norme di circolazione nazionali eventualmente vigenti, ai regolamenti riguardanti la patente di guida e ai requisiti del veicolo trainante inteso come combinazione di veicolo trainante e rimorchio applicabili nel rispettivo Paese. È consentito utilizzare il rimorchio nella circolazione stradale solo se, insieme al veicolo trainante, soddisfa i requisiti di volta in volta applicabili e se il conducente dispone del permesso di circolazione eventualmente necessario.

4.3 | Uso improprio prevedibile

Con "uso improprio prevedibile" si intende quanto segue:

- Trasporto di beni diversi da motocicli
- Trasporto di persone
- Trasporto di carichi eccessivi
- Apporto di modifiche tecniche e strutturali al rimorchio non concordate con il produttore
- Utilizzo di pezzi di ricambio o di parti soggette a usura non approvati dal produttore
- Superamento dell'carico di appoggio o sull'asse
- Trasporto di un carico non fissato o non fissato correttamente
- Guida con impianto elettrico o di illuminazione difettoso
- Guida con un rimorchio danneggiato

4.4 | Istruzioni per la sicurezza



Pericolo di morte!

Prima di guidare con il rimorchio, assicurarsi sempre che il gancio di traino sia chiuso correttamente e che la fune di sicurezza sia posizionata attorno al gancio a sfera del veicolo trainante.

Se il gancio non è chiuso correttamente e la fune di sicurezza non è agganciata, il rimorchio può staccarsi, finire nel traffico che segue o in quello proveniente dalla direzione opposta e provocare incidenti molto gravi.



PERICOLO!

Pericolo di morte!

Non guidare mai con un carico non fissato. Un carico non fissato o non adeguatamente fissato può cadere dal rimorchio, finire nel traffico che segue o in quello proveniente dalla direzione opposta e provocare incidenti molto gravi.



PERICOLO!

Pericolo di morte!

Guidare a una velocità troppo elevata e/o con un carico troppo pesante può causare incidenti gravissimi. In caso di velocità eccessivamente elevata, il rimorchio può sbandare e quindi finire nel traffico che segue o in quello proveniente dalla direzione opposta. Un carico superiore al carico utile consentito può causare la rottura delle attrezzature rilevanti per la sicurezza e, conseguentemente, provocare anche uno sbandamento del rimorchio.



AVVERTENZA!

Pericolo di lesioni!

Durante il fissaggio/l'ancoraggio di una moto, avvalersi sempre dell'aiuto di una seconda persona forte e competente per mettere in sicurezza la moto. Una moto che cade perché non fissata correttamente può causare gravi lesioni.



AVVERTENZA!

Pericolo di lesioni!

Deporre il rimorchio verticalmente svolgendo sempre quest'operazione in due. Una seconda persona forte e competente serve a fare in modo che il rimorchio non si ribalti quando viene riposto, cosa che può causare gravi lesioni.



AVVERTENZA!

Pericolo di lesioni!

Usare estrema cautela durante l'abbassamento. In un primo momento, esercitarsi con la manovra di abbassamento usando un carico leggero prima di abbassare carichi pesanti fino al carico utile massimo. In mancanza della dovuta concentrazione durante tali procedure, la leva può scattare verso l'alto potendo causare lesioni gravi e danni materiali.



ATTENZIONE!

Pericolo di lesioni!

Non arrampicarsi sui parafrangente e non saltare dal rimorchio. I parafrangente possono piegarsi e causare cadute e lesioni.



ATTENZIONE!

Pericolo di lesioni!

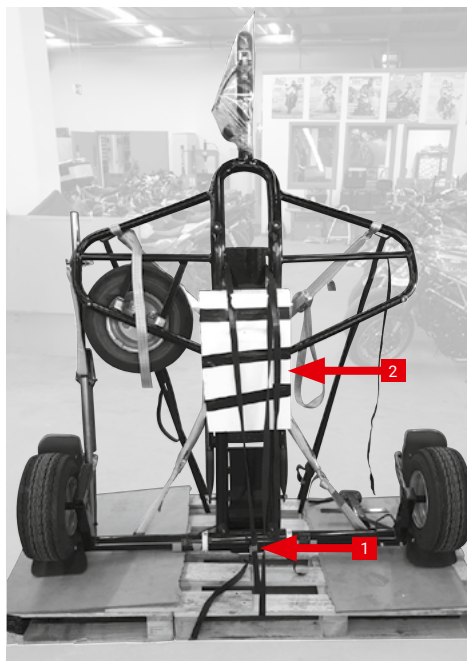
Posare sempre le cinghie di ancoraggio in modo tale da escludere qualsiasi rischio di inciampo.

NOTA!

Pericolo di danni

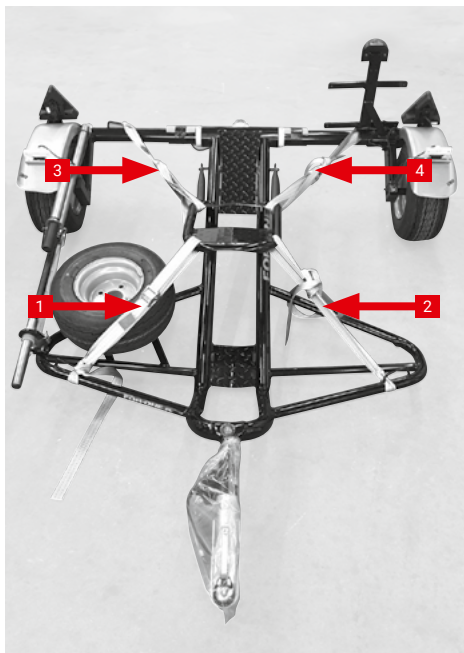
- Prestare rigorosamente attenzione durante la guida in modo da evitare di mettere in pericolo se stessi o terzi o provocare danni a oggetti.
- In caso di vento forte tenere in considerazione che una combinazione di veicolo trainante e rimorchio offre una superficie di presa più ampia al vento.
- Non superare mai la capacità di carico massima.
- Non salire sui parafranghi.
- Verificare che tutte le viti siano ben fissate prima di mettersi alla guida.
- Eventuali riparazioni devono essere affidate rigorosamente a personale qualificato. A tal fine, rivolgersi a un'officina specializzata. In caso di riparazioni/modifiche al veicolo eseguite autonomamente, di rimozione di pezzi originali, di collegamento improprio o di utilizzo errato, si esclude qualsiasi responsabilità e diritto di garanzia.
- Prima di qualsiasi viaggio è necessario verificare che l'impianto di illuminazione e l'intero rimorchio non presentino danni.
- L'utilizzo di pezzi non originali può comportare il decadimento della validità del certificato di omologazione. Il rivenditore non si assume alcuna responsabilità per l'utilizzo di componenti di questo tipo. Pertanto, utilizzare esclusivamente parti e prodotti accessori approvati dal rivenditore o dal produttore.
- Rispettare rigorosamente gli intervalli di manutenzione.

5 | Preparazione/montaggio



Innanzitutto rimuovere la pellicola protettiva e smaltirla correttamente.

Successivamente, avvalendosi dell'aiuto di una seconda persona forte che mantenga il rimorchio in posizione verticale, come prima cosa allentare e rimuovere la cinghia di tensionamento contrassegnata (1). Quindi rimuovere la protezione per il trasporto bianca (2) e smaltirla in modo ecocompatibile.



A questo punto è possibile rimuovere le due cinghie di tensionamento rimanenti con le quali il rimorchio è fissato al pallet.



Pericolo di lesioni!

Quando si rimuovono le cinghie di tensionamento, assicurarsi che il rimorchio venga mantenuto in posizione verticale. In caso contrario, il rimorchio potrebbe ribaltarsi e causare lesioni gravi e danni al rimorchio stesso.

Una volta rimosse entrambe le cinghie di tensionamento, il rimorchio può essere inclinato con cautela sulle ruote verso terra ed fatto scendere dal pallet.

A questo punto è necessario rimuovere le quattro cinghie di tensionamento rimanenti e la pellicola sul timone.

6 | Prima messa in funzione del rimorchio

6.1 | Indicazioni relative alla guida con un rimorchio

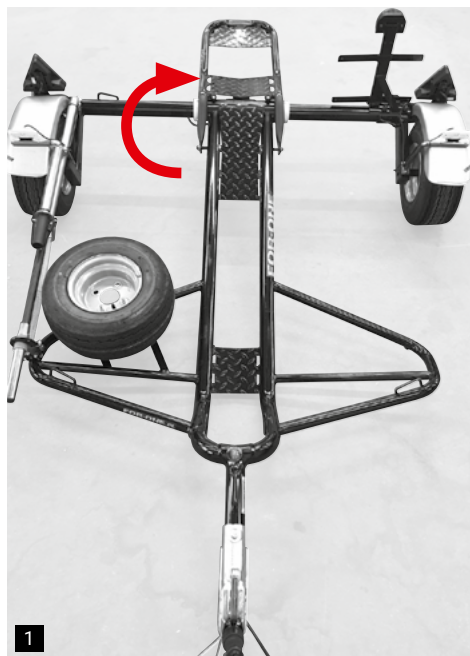
- Un rimorchio aumenta l'interasse complessivo del veicolo. Pertanto, quando si svolta è importante calcolare un raggio di sterzata maggiore al fine, ad esempio, di non urtare contro un cordolo o tagliare la strada ad altri utenti.
- La massa aggiuntiva del rimorchio, carico incluso, richiede uno spazio di frenata maggiore; pertanto, è necessario aumentare la distanza di sicurezza dagli altri veicoli.
- In fase di retromarcia, è necessario prestare attenzione alla lunghezza della combinazione di veicolo trainante e rimorchio e al comportamento in curva del rimorchio.

6.2 | Controlli da eseguire prima di ogni viaggio

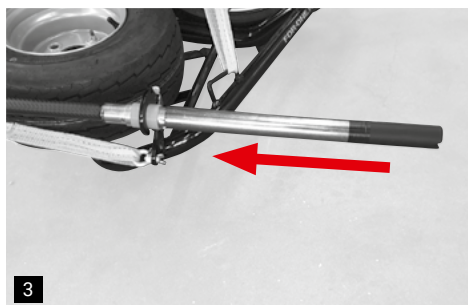
- Il giunto a testa sferica è agganciato correttamente?
- La fune di sicurezza è fissata correttamente?
- La leva e il dispositivo di sicurezza sono bloccati e/o avvitati correttamente?
- L'illuminazione funziona correttamente?
- La pressione degli pneumatici è corretta?
- Il carico è fissato correttamente?
- Sono presenti danni o parti allentate?

6.3 | Caricamento del rimorchio

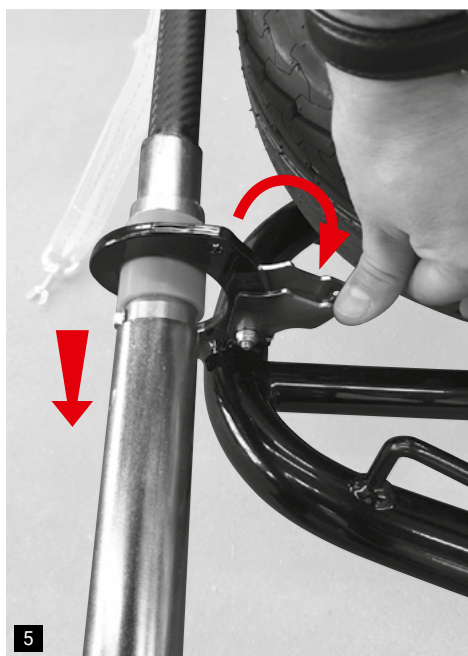
Il caricamento del rimorchio è possibile esclusivamente quando quest'ultimo è staccato. Poiché il rimorchio non dispone di cunei fermaruota né di freno di stazionamento, per il caricamento e il successivo accoppiamento del rimorchio è necessario scegliere una superficie il più piana e orizzontale possibile. Ciò facilita notevolmente le operazioni di carico e accoppiamento e consente di evitare collisioni con il veicolo trainante.



Aprire innanzitutto il braccio del rimorchio (1). Quindi tirare in avanti l'elastico di sicurezza dell'estensione per leva, estrarre l'estensione per leva dalla relativa guida (2) e infilarla sulla leva (3).



Successivamente, svitare la vite ad alette del dispositivo di sicurezza (4). Per evitare di perderla, riavvitarla subito nell'occhiello. Quindi sbloccare l'anello di sicurezza dell'asta della leva e premere quest'ultima verso il basso con decisione ma delicatamente (5).



L'asta della leva viene così liberata e può essere spostata verso l'alto tanto quanto è necessario per posare completamente la piattaforma sul pavimento (6).



A questo punto, è possibile spingere da dietro la moto sulla piattaforma con un leggero slancio sul braccio del rimorchio posteriore. Prestare attenzione al carico utile massimo e alle distanze fra gli assi.

Spingere la moto il più possibile verso l'arco anteriore e appoggiarla sul cavalletto laterale (7 + 8).



Fissare (senza stringere) la moto sugli occhielli indicati utilizzando le cinghie di tensionamento (da acquistare separatamente) e partendo dal lato sinistro. La piastra della forcella davanti (9) ed eventualmente un supporto poggiapiedi o il telaio della coda dietro (10) sono ideali a tale scopo.

NOTA!

Pericolo di danni

È essenziale assicurarsi che nessun componente, come tubi del freno, parti di carenatura o impianto di scarico, rimanga incastrato e venga danneggiato durante il fissaggio.

All'occorrenza, osservare le istruzioni per l'uso del veicolo.



11

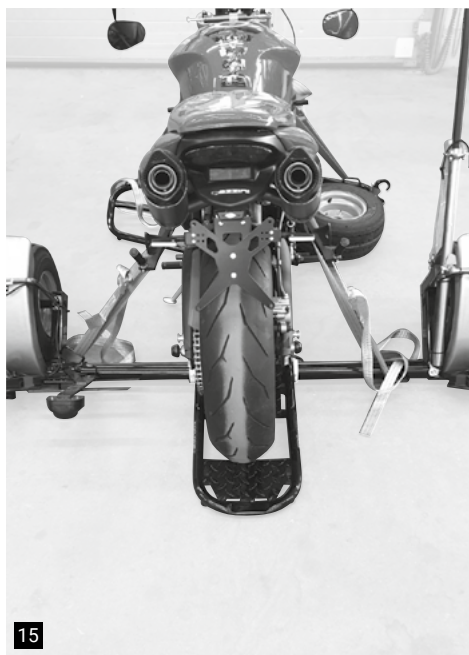


12

Successivamente, due cinghie di tensionamento vengono applicate e serrate anche sul lato destro del veicolo (11). Se le cinghie di tensionamento sono state strette troppo sul lato sinistro, in questa fase è possibile allentarle leggermente in modo da poter stringere le cinghie sul lato destro fino a quando la moto non è in posizione verticale. Affinché la moto possa essere fissata in modo sicuro, si consiglia di fissare le cinghie di tensionamento come mostrato nelle figure 12 + 13. In questo modo, infatti, durante il fissaggio viene applicata la massima forza.



Affinché la moto venga fissata in modo sicuro e non possa ribaltarsi, consigliamo di farsi aiutare da una seconda persona forte per mantenere la moto in posizione verticale.



Se il veicolo è fissato correttamente come mostrato nelle figure 14 + 15, le estremità delle cinghie di tensionamento devono essere annodate per prevenire il loro sventolamento ed eventualmente il rischio di ferire qualcuno o causare altri danni (16). Chiudere il cavalletto laterale.



Stringere le cinghie di tensionamento quanto basta per comprimere gli elementi della sospensione moto di un massimo del 20%.



A questo punto, la moto ancorata può essere sollevata con l'asta della leva (17). A tal fine, premere verso il basso, in maniera energica ma controllata, l'asta della leva (18) in modo che possa essere agganciata come mostrato nella figura 5. Quindi bloccare l'anello di sicurezza e applicare il dispositivo di sicurezza aggiuntivo (vedere figura 4).

6.4 | Accoppiamento al veicolo trainante

Per accoppiare il rimorchio al veicolo trainante, la spina di collegamento viene per prima cosa rimosso dal suo supporto. Sollevare il rimorchio dal timone di traino e, innanzitutto, posizionare la fune di sicurezza sulla testa sferica del veicolo. Quindi posizionare il gancio di traino direttamente sopra la testa sferica, tirare il dispositivo di sicurezza della leva di accoppiamento e tirare in avanti la leva di accoppiamento. A questo punto, portare verso il basso il gancio di traino fino a che non scatta in posizione in modo udibile e la leva di accoppiamento è in posizione orizzontale rispetto al timone di traino. Per verificare che sia saldamente in posizione, tirare verso l'alto con decisione il gancio di traino o il timone (non tirare dalla leva di accoppiamento). Se il gancio si stacca, è possibile che non sia inserito correttamente o che la testa sferica o il gancio di traino siano usurate.

Collegare la spina per l'illuminazione alla presa del veicolo. Assicurarsi che il nasello della spina si inserisca nella scanalatura della presa e ruotare il meccanismo di chiusura di 90° in senso orario. A questo punto eseguire una verifica del funzionamento dell'impianto di illuminazione.

6.5 | Disaccoppiamento dal veicolo trainante

Assicurarsi che il veicolo trainante e il rimorchio siano posizionati nuovamente su una superficie piana e orizzontale. Assicurare il veicolo trainante usando il freno di stazionamento in modo che non possa spostarsi accidentalmente. Rimuovere la spina per l'illuminazione dalla presa del veicolo ruotando il meccanismo di chiusura della spina di 90° in senso antiorario ed estraendo la spina dalla presa. Inserire la spina nel relativo supporto.

Quindi tirare il dispositivo di sicurezza della leva di accoppiamento verso l'alto e poi tirare la leva di accoppiamento in avanti. A questo punto il meccanismo di chiusura è aperto e il gancio di traino può essere sollevato dalla testa sferica. Parallelamente a ciò, rimuovere la fune di sicurezza dalla testa sferica, deporre il rimorchio ed eventualmente fissarlo.



Pericolo di lesioni!

Se sul rimorchio è presente una moto, non allentare mai le cinghie di tensionamento prima del disaccoppiamento. La moto potrebbe cadere dal rimorchio e causare lesioni a persone e/o danni materiali.

6.6 | Scaricamento del rimorchio

Per scaricare il rimorchio, scegliere nuovamente una superficie piana e orizzontale con spazio sufficiente.

Per prima cosa abbassare il rimorchio. La procedura è illustrata nelle figure da 1 a 6 al punto 6.2 "Caricamento del rimorchio".



Pericolo di lesioni!

Assicurarsi di tenere saldamente l'asta della leva con entrambe le mani, poiché il peso della moto esercita un carico significativamente più elevato sulla leva e di conseguenza deve essere applicata una forza maggiore per abbassare la piattaforma del rimorchio in modo controllato.

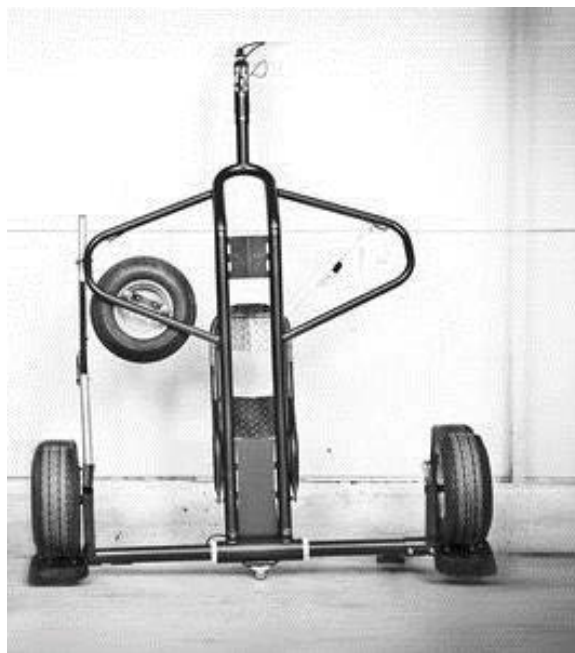
Successivamente, aprire il cavalletto laterale dal veicolo e allentare le estremità annodate delle cinghie di tensionamento senza, tuttavia, allentare le cinghie stesse. Quindi allentare con cautela le cinghie di tensionamento partendo dal lato destro in modo tale che la moto possa essere appoggiata sul cavalletto laterale. Successivamente, allentare anche le cinghie di tensionamento sul lato sinistro del veicolo.



In linea di principio, anche per questa operazione raccomandiamo di farsi aiutare da una seconda persona forte che tenga la moto in posizione verticale per impedire che possa ribaltarsi.

Quando si spinge la moto giù dal rimorchio, fare attenzione a non calpestare l'impianto di illuminazione o il portatarga.

7 | Stoccaggio



Se il rimorchio deve stazionare in uno spazio pubblico, si applicano delle norme speciali. Secondo il §12 del codice della strada tedesco (StVO), i rimorchi per veicoli a motore senza veicolo trainante non possono stare parcheggiati per più di 14 giorni. Naturalmente ciò non si applica alle proprietà private o alle aree contrassegnate appositamente. Inoltre, conformemente al §17 del StVO è necessario tenere in considerazione che non è consentito lasciare rimorchi monoasse senza illuminazione su carreggiate. Se necessario, i rimorchi devono essere illuminati con una propria sorgente luminosa o devono essere resi riconoscibili mediante altri apparecchi di illuminazione approvati.

Grazie al suo design, il rimorchio FOR-ONE può essere riposto in posizione verticale in modo da risparmiare spazio. A tal fine, chiudere il braccio posteriore e fissare con una cinghia di tensionamento in modo che non possa cadere accidentalmente. Quindi, con l'aiuto di una seconda persona, sollevare il rimorchio dal timone, posizionarlo sui distanziatori in gomma e sulla ruota di manovra e fissarlo in modo che non possa ribaltarsi accidentalmente. Se possibile, il rimorchio deve essere riposto in un ambiente asciutto con un'umidità massima dell'80% (senza condensazione).

8 | Pulizia e cura

8.1 | Pulizia

Per mantenere la sicurezza di funzionamento del rimorchio e garantirne una lunga durata, pulire il rimorchio con regolarità. Allo stesso tempo è possibile verificare l'eventuale presenza di danni. Durante gli interventi di cura e pulizia rispettare sempre l'ambiente e utilizzare un detergente biodegradabile per lavare il veicolo. Non lasciar penetrare il detergente nel terreno.

Pericolo di danni!

In generale non devono essere utilizzati getti di vapore, idropulitrici, ecc., in quanto potrebbero far penetrare umidità/acqua in cuscinetti, guarnizioni e impianto di illuminazione del rimorchio e danneggiare il sistema elettrico.

Accertarsi sempre che inserti riflettenti e luci posteriori siano puliti. Per la pulizia è possibile utilizzare una soluzione saponata delicata; non utilizzare detergenti aggressivi, alcol, benzina o solventi. La soluzione migliore è quella di effettuare la pulizia utilizzando solo un panno umido. La pulizia completa dovrebbe essere eseguita regolarmente, in particolare dopo aver guidato su strade cosparse di sale antigelo. Il sale antigelo reagisce in modo molto aggressivo sulle superfici e può intaccare lo strato di protezione dalla corrosione.

Fondamentalmente il rimorchio è protetto dalla ruggine da un rivestimento a polvere. Tuttavia, soprattutto i bordi di taglio e i fori possono essere soggetti a corrosione. Questi punti e eventuali superfici scalfite, ad esempio, dall'urto di sassi devono essere tempestivamente sigillati, ad esempio, con una vernice protettiva a base di zinco.

8.2 | Agenti atmosferici

Variazioni di colore dovute ad agenti atmosferici, polvere e sporco, non possono essere prevenute e non costituiscono alcun difetto.

8.3 | Lubrificazione del gancio

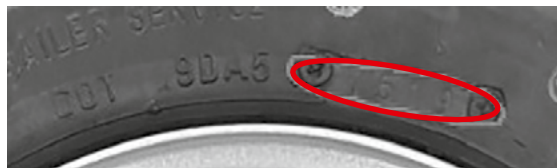
Innanzitutto pulire e/o sgrassare le parti mobili del gancio e poi lubrificare nuovamente con un grasso polivalente.

8.4 | Controllo dei collegamenti a vite

Eventuali vibrazioni possono causare un allentamento dei collegamenti a vite; pertanto, è necessario controllare regolarmente che essi siano ben saldi e, all'occorrenza, serrarli nuovamente.

8.5 | Controllo/sostituzione degli pneumatici

Anche le ruote devono essere controllate per escludere la presenza di possibili tracce di usura. In Germania, il battistrada degli pneumatici deve avere una profondità minima di 1,6 mm (in altri Paesi è possibile che si applichino disposizioni diverse). Anche se viene indicata la profondità del battistrada, gli pneumatici devono essere controllati regolarmente, poiché potrebbero invecchiare più rapidamente a causa della luce solare e di altri agenti atmosferici. In linea di massima, gli pneumatici non dovrebbero avere più di 6 anni. Questo è anche uno dei requisiti obbligatori per ottenere un'omologazione per 100 km/h. L'età degli pneumatici può essere desunta dal numero DOT ("Department Of Transportation", Dipartimento dei trasporti).



La combinazione "1619" significa che lo pneumatico è stato prodotto nella 16ª settimana dell'anno 2019. La pressione degli pneumatici indicata dal produttore dello pneumatico è di 1,6 bar. Se il rimorchio rimane a lungo sulle ruote, è possibile aumentare leggermente la pressione per evitare un appiattimento degli pneumatici.

Se è necessario sostituire uno pneumatico, è possibile utilizzare esclusivamente pneumatici delle dimensioni 16.5x6.5-8 73M. Dopo aver sostituito lo pneumatico, serrare i bulloni della ruota procedendo a croce. La coppia di serraggio dei bulloni della ruota è pari a 90 Nm. Dopo 100 km verificare nuovamente che i bulloni delle ruote siano ben saldi utilizzando una chiave dinamometrica.

8.6 | Verifica dell'impianto di illuminazione

L'impianto di illuminazione completo è costituito da luci a LED. Ciò potrebbe causare problemi sui veicoli trainanti più vecchi, poiché l'elettronica di bordo del veicolo trainante associa la bassa potenza dei LED a un guasto di una lampadina convenzionale e questo può generare un messaggio di errore. Quindi, all'occorrenza, è necessario avviare alla situazione con dei resistori. Nonostante la lunga durata dei LED, è possibile che una luce si guasti.

9 | Intervalli di ispezione

Eventuali componenti del rimorchio non sottoposti a manutenzione, consumati dall'usura o danneggiati possono causare incidenti gravi. Pertanto, è necessario eseguire un'ispezione la prima volta dopo 1.500 km e successivamente ogni 5.000 km. Inoltre, i proprietari di rimorchi con una massa totale consentita ≤ 750 kg devono far eseguire periodicamente una revisione conformemente al §29 della legge tedesca sull'immatricolazione degli autoveicoli ("Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung", StVZO). La revisione deve essere effettuata per il rimorchio FOR-ONE dopo 36 mesi e successivamente ogni 24 mesi (per i rimorchi per uso commerciale la revisione deve essere effettuata ogni 12 mesi).

Dopo la prima ispezione, far eseguire le ispezioni successive da un'officina specializzata ogni 5.000 km rispettando i punti seguenti:

- Test di funzionamento dell'illuminazione e controllo di spine, cavi e inserti riflettenti
- Controllo delle ruote per verificare la presenza di danni visibili, la concentricità, la pressione e l'età
- Controllo dell'usura del gancio
- Controllo del telaio per verificare la presenza di crepe e deformazioni e la protezione dalla corrosione
- Controllo del gioco dei cuscinetti delle ruote

10 | Dati tecnici



Produttore:

Denominazione del modello:

Omologazione:

Numero di telaio:

Peso complessivo consentito max.:

Carico di appoggio max.:

Peso consentito max. asse 1:

Peso a vuoto:

Carico utile max:

Lunghezza:

Larghezza:

Altezza:

Lunghezza di caricamento max.:

Interasse max. della moto:

Interasse min. della moto:

Trailers-Moto

FOR-ONE

e32*2007/46*0193*00

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

400 kg

0 - 40 kg

1 - 400 kg

71 kg

329 kg

2.455 mm

1.670 mm

680 mm

1.915 mm

1.600 mm (con pneumatici standard)

1.100 mm

Dimensioni pneumatici:

Diametro max. pneumatici della moto:

Diametro min. pneumatici della moto:

Pressione:

Velocità massima:

16.5x6.5-8 73M

davanti/dietro 75 cm

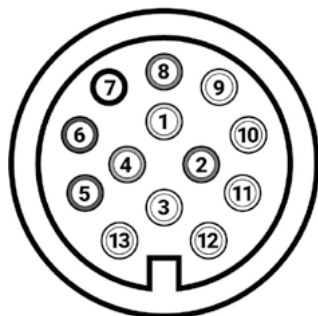
davanti/dietro 40 cm

1,6 bar.

80 km/h (è possibile ottenere un'omologazione a posteriori per 100 km/h conformemente alla 9ª disposizione di esenzione del StVO)

13 poli

Collegamento elettrico:



N.	Descrizione	N.	Descrizione
1	Indicatore di direzione a sinistra	9	Alimentazione (non collegato)
2	Retronebbia	10	Cavo di carica batteria (non collegato)
3	Massa per 1-8	11	Massa per cavo di carica (non collegato)
4	Indicatore di direzione a destra	12	Libero (non collegato)
5	Luce a destra	13	Massa per 9-12 (non collegato)
6	Luci freno		
7	Luce a sinistra		
8	Luce di retromarcia		

11 | Ricerca dei guasti

Guasto	Possibili cause e rimedi
Il funzionamento del rimorchio è irregolare.	Una delle due ruote è sbilanciata oppure il gancio di traino o la testa sferica del giunto sono usurate. In questi casi, consultare un'officina specializzata.
Il battistrada degli pneumatici mostra segni di danneggiamento.	È possibile che il rimorchio sia stato sovraccaricato o che gli pneumatici siano troppo vecchi. Consultare un rivenditore di pneumatici e fare sostituire gli pneumatici.
Malfunzionamento dell'impianto di illuminazione.	È possibile che i cavi siano difettosi o che i contatti del connettore o della presa siano corrosi o non più intatti. Far controllare i cavi o i contatti da un'officina specializzata.
Il rimorchio non può essere accoppiato o disaccoppiato correttamente.	È possibile che la chiusura del gancio sia bloccata. Pulire il gancio e successivamente lubrificarlo. In presenza di eccessiva usura, è necessario sostituire il gancio.
Il telaio è piegato.	È possibile che il rimorchio sia stato sovraccaricato a causa di un carico eccessivo o di un uso improprio. In ogni caso, rivolgersi a un'officina specializzata.

12 | Garanzia

Il rimorchio è coperto dalla consueta garanzia di legge di due anni. La garanzia decorre dalla data di acquisto riportata sulla prova d'acquisto. La garanzia non copre usura, logoramento delle ruote, variazioni di colore o perdita di colore delle superfici, uso improprio, uso non conforme e danni

derivanti da incidente, trattamento improprio, forza maggiore, una manipolazione o tentativi di riparazione da parte di persone non autorizzate o non competenti; sono altresì esclusi dalla garanzia rimorchi modificati sotto il profilo tecnico. La mancata esecuzione delle ispezioni prescritte da parte di un'officina specializzata (la prima dopo 1.500 km e poi ogni 5.000 km) fa decadere il diritto di garanzia. Il diritto di garanzia decade inoltre in caso di uso commerciale del dispositivo o di uso improprio. Anche i danni causati dal trasporto o da uno stoccaggio improprio sono esclusi dalla garanzia.

13 | Smaltimento



Smaltire il materiale di imballaggio e il prodotto stesso o i relativi componenti in conformità alle normative locali.

14 | Contatti

Per domande sul prodotto e/o sulle presenti istruzioni, prima di utilizzare il prodotto per la prima volta vi preghiamo di contattare il nostro centro di assistenza via e-mail all'indirizzo: service@louis-moto.it. Saremo lieti di aiutarvi. Insieme garantiremo l'utilizzo corretto del prodotto.

15 | FAQ

Nel capitolo seguente tratteremo le domande più frequenti.

Di cosa ho bisogno per registrarmi all'ufficio di immatricolazione per la prima volta?

In linea di massima, tutti i documenti e moduli necessari sono inclusi nella fornitura. Sono necessari i documenti COC, la fattura relativa all'acquisto del rimorchio, la lettera di conferma che il rimorchio non è mai stato immatricolato e una conferma elettronica dell'assicurazione da parte della compagnia assicurativa con cui il rimorchio deve essere assicurato.

Dove posso trovare il numero di telaio/numero di identificazione del veicolo?

Il numero di telaio/il numero di identificazione del veicolo è un numero di 17 cifre e si trova sulla targhetta identificativa del rimorchio. La targhetta identificativa è apposta direttamente dietro il gancio di traino, sul lato sinistro del veicolo.

È possibile aggiungere un freno al rimorchio?

No, non è possibile a causa della struttura del rimorchio.

Come posso ottenere un'omologazione per 100 km/h?

Esistono diversi modi per ottenere un'omologazione per 100 km/h. Fondamentalmente il rimorchio soddisfa tutti i criteri richiesti. Da un lato, la registrazione può essere effettuata in un momento successivo, correggendo a posteriori i documenti del veicolo del rimorchio dopo aver ottenuto l'omologazione. Tuttavia, per fare ciò, in seguito a una verifica dimostrativa del rimorchio, un perito tecnico o revisore o ingegnere collaudatore ufficialmente riconosciuto di un'organizzazione di controllo e revisione ufficialmente riconosciuta deve compilare un modulo (a pagamento) con il quale in seguito verranno inserite le modifiche nei documenti del veicolo (a pagamento) presso l'ufficio di immatricolazione. Inoltre, presso l'ufficio di immatricolazione deve essere acquistata una targa con sigillo per viaggiare a 100 km/h che deve essere applicata sul retro del rimorchio. Se si dispone già di un rimorchio con cui il rimorchio FOR-ONE può essere portato a un'organizzazione di controllo e revisione, il modulo può essere emesso anche senza previa omologazione ed è possibile ottenere subito un'omologazione per 100 km/h presso l'ufficio di immatricolazione. Ciò consente di risparmiare due viaggi all'ufficio immatricolazione.

Prodotto in Polonia

16 | **Certificato d'ispezione**

Ispezione / km / Data / Timbro / Firma dell'officina specializzata

Prima ispezione dopo ca. 1.500 km	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

it

Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

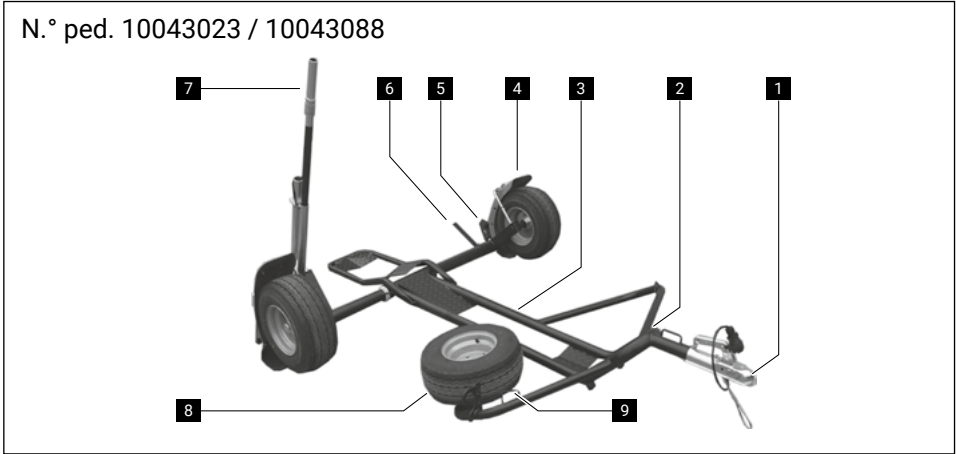
Ispezione dopo altri 5.000 km o un anno	Data	Timbro / Firma dell'officina specializzata

Índice de contenidos

1	 Volumen de suministro	115
2	 Finalidad prevista	115
3	 Información general	116
3.1	Leer y conservar las instrucciones de uso	116
3.2	Símbolos empleados	116
4	 Seguridad	117
4.1	Uso previsto	117
4.2	Requisitos legales	117
4.3	Uso indebido previsible	117
4.4	Indicaciones de seguridad	117
5	 Preparación/ensamblaje	119
6	 Primera puesta en servicio del remolque	120
6.1	Indicaciones sobre la conducción con un remolque	120
6.2	Comprobar antes de cada viaje	121
6.3	Carga del remolque	121
6.4	Acoplamiento al vehículo tractor	126
6.5	Desacoplamiento del vehículo tractor	126
6.6	Descarga del remolque	127
7	 Almacenamiento	128
8	 Limpieza y conservación	128
8.1	Limpieza	128
8.2	Condiciones meteorológicas	129
8.3	Lubricación del acoplamiento	129
8.4	Control de las uniones atornilladas	129
8.5	Control/cambio de neumáticos	129
8.6	Comprobación del sistema de alumbrado	130
9	 Intervalos de inspección	130
10	 Datos técnicos	130
11	 Solución de problemas	131
12	 Garantía	132
13	 Gestión de desechos	132
14	 Contacto	132
15	 FAQ	132
16	 Certificado de inspección	133

REMOLQUE PORTAMOTOS FOR-ONE

1 | Volumen de suministro



- | | | | | | |
|---|---------------------|---|--|---|--|
| 1 | Cabezal de enganche | 4 | Guardabarros con protector contra salpicaduras | 7 | Palanca para bajar y subir el remolque |
| 2 | Pértigo | 5 | Unidad de luces | 8 | Rueda de repuesto |
| 3 | Bastidor | 6 | Soporte de matrícula con iluminación de la matrícula | 9 | Argollas de amarre |

2 | Finalidad prevista



3 | Información general

3.1 | Leer y conservar las instrucciones de uso

Estas instrucciones de uso se refieren exclusivamente al remolque portamotos FOR-ONE (en adelante: remolque). Estas contienen indicaciones importantes sobre el uso, la seguridad, el mantenimiento y la garantía. Antes de utilizar el remolque, lea atentamente las instrucciones, especialmente las indicaciones de seguridad. La inobservancia de estas instrucciones de uso puede provocar deterioros en el remolque, accidentes o una reducción de la seguridad de la conducción. Estas instrucciones de uso se basan en las normas y reglas vigentes en la Unión Europea y reflejan el estado actual de la técnica. Contienen exclusivamente información sobre la utilización, la técnica, la conservación y el mantenimiento. Las instrucciones de uso no contienen información para aprender a conducir con un remolque. En el extranjero, deben tenerse en cuenta asimismo las directivas y leyes específicas del país correspondiente. Es fundamental que guarde las instrucciones de uso para poder utilizarlas en el futuro. Si entrega el remolque a terceros, adjunte siempre las presentes instrucciones.

3.2 | Símbolos empleados

En estas instrucciones de uso se emplean los siguientes símbolos y avisos.

 PELIGRO	Este símbolo/palabra de aviso advierte de un peligro con un nivel de riesgo alto que, de no ser evitado, provoca la muerte o lesiones graves.
 ADVERTENCIA	Este símbolo/palabra de aviso advierte de un peligro con un nivel de riesgo medio que, de no ser evitado, puede provocar la muerte o lesiones graves.
 ATENCIÓN	Este símbolo/palabra de aviso advierte de un peligro con un nivel de riesgo bajo que, de no ser evitado, puede provocar lesiones leves o moderadas.
NOTA	Esta palabra de aviso advierte de posibles daños materiales.
	Este símbolo proporciona información adicional útil sobre el ensamblaje o el funcionamiento.
	Este símbolo representa la reciclabilidad de embalajes y del producto mismo.



La placa de características contiene los datos más importantes, como el fabricante, el número de homologación, el número de chasis, el peso total autorizado, la carga vertical y la carga sobre el eje permitida. Está prohibido modificar o retirar la placa de características.

4 | Seguridad

4.1 | Uso previsto

El remolque portamotos FOR-ONE es un remolque de carga concebido especialmente para el transporte de motocicletas. El remolque únicamente se puede cargar con motocicletas dentro del margen de la carga útil máxima. El conductor del vehículo tractor es siempre el responsable de asegurar la carga. A este respecto puede que deban observarse leyes nacionales específicas. El remolque únicamente puede utilizarse para el uso previsto. El fabricante y el vendedor no se hacen responsables por un uso diferente del previsto, especialmente si se producen daños por incumplimiento de las indicaciones de seguridad.

4.2 | Requisitos legales

Para poder circular por la vía pública con un conjunto de vehículo y remolque, es necesario que tanto el vehículo tractor como el remolque dispongan de un permiso de circulación. El remolque dispone en el momento de su entrega de una homologación de tipo CE. Para la obtención de un permiso de circulación son necesarios, tanto la homologación de tipo CE o el Certificado de Conformidad (CoC), como un documento de identidad válido y una acreditación del seguro obligatorio. Con estos documentos, la oficina de matriculación de vehículos expide a continuación el permiso de circulación Parte 1 y Parte 2.

La velocidad máxima para conjuntos vehículo tractor y remolque en carreteras alemanas es de 80 km/h. El remolque, no obstante, dispone de las condiciones constructivas necesarias para obtener posteriormente un permiso de circulación hasta 100 km/h de acuerdo con el Reglamento de exención 9 del Código de Circulación Alemán (válido para Alemania). Los requisitos legales de este reglamento de exención deben observarse rigurosamente. Antes de utilizar el remolque en la vía pública, el usuario deberá informarse sobre las normas de tráfico nacionales, regulaciones del permiso de conducir y los requisitos del vehículo tractor como conjunto de vehículo y remolque eventualmente vigentes en el país respectivo. El uso del remolque en la circulación vial únicamente está permitido si cumple los requisitos aplicables al utilizarse junto con el vehículo tractor y el conductor está en posesión del permiso de conducir necesario para tal fin.

4.3 | Uso indebido previsible

Usos indebidos previsibles son:

- transportar otros bienes que no sean motocicletas
- transportar personas
- transportar cargas demasiado pesadas
- realizar modificaciones técnicas y constructivas en el remolque no consensuadas con el fabricante
- emplear piezas de recambio o de desgaste no autorizadas por el fabricante
- superar la carga vertical o la carga por eje
- transportar carga no asegurada o no asegurada correctamente
- circular con el sistema eléctrico o de iluminación defectuoso
- circular con un remolque deteriorado

4.4 | Indicaciones de seguridad



Peligro de muerte

Antes de iniciar la marcha con el remolque, asegúrese siempre de que el cabezal de enganche esté correctamente cerrado y de que el cable de seguridad pase alrededor del enganche de bola del vehículo tractor.

Si el acoplamiento no está debidamente cerrado y el cable de seguridad no está enganchado, el remolque podría soltarse, chocar contra los vehículos que circulan en sentido contrario o por detrás y provocar accidentes muy graves.



Peligro de muerte

No circule nunca con carga no asegurada. Si la carga no está asegurada o no lo está correctamente, puede salir despedida del remolque y chocar contra los vehículos que circulan en sentido contrario o por detrás y provocar accidentes muy graves.



Peligro de muerte

La circulación a velocidad excesiva y/o con una carga excesiva puede provocar accidentes muy graves. En caso de circular a velocidad excesiva, el remolque puede derrapar y de esta forma chocar contra los vehículos que circulan en sentido contrario o por detrás. Una carga superior a la carga útil permitida puede provocar la rotura de sistemas clave para la seguridad y hacer derrapar igualmente el remolque.



Peligro de lesiones

Al amarrar/sujetar con correas una motocicleta, solicite siempre la asistencia de una segunda persona fuerte y experta como medida preventiva. La caída de una motocicleta por no estar correctamente amarrada puede provocar lesiones graves.



Peligro de lesiones

La operación de estacionar el remolque en vertical se debe realizar siempre entre dos personas. Una segunda persona fuerte y experta se asegurará de que el remolque no vuelque al estacionarlo, lo que podría provocar lesiones graves.



Peligro de lesiones

Proceda con sumo cuidado al bajar el remolque. Practique primero la bajada con una carga ligera antes de proceder a bajar el remolque con cargas más pesadas hasta llegar a la carga útil máxima. La palanca puede saltar hacia arriba si se trabaja sin la concentración necesaria, lo que puede provocar lesiones graves y daños materiales.



Peligro de lesiones

No se suba a los guardabarros ni salte del remolque. Los guardabarros podrían ceder y provocar una caída y consecuentes lesiones.



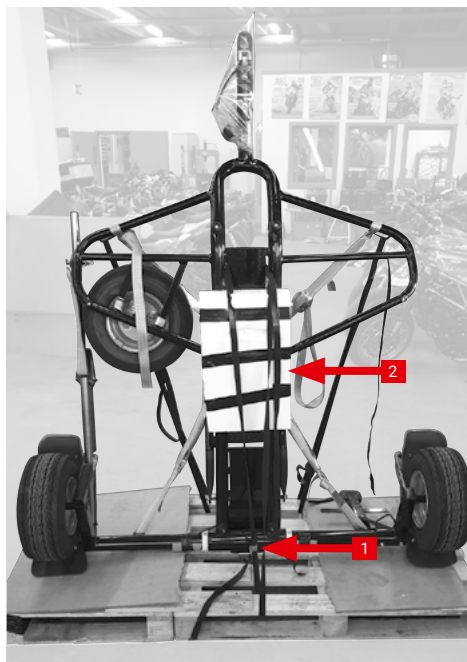
Peligro de lesiones

Tienda las correas de amarre siempre de forma tal que no exista ningún riesgo de tropezar con ellas.

Peligro de deterioro

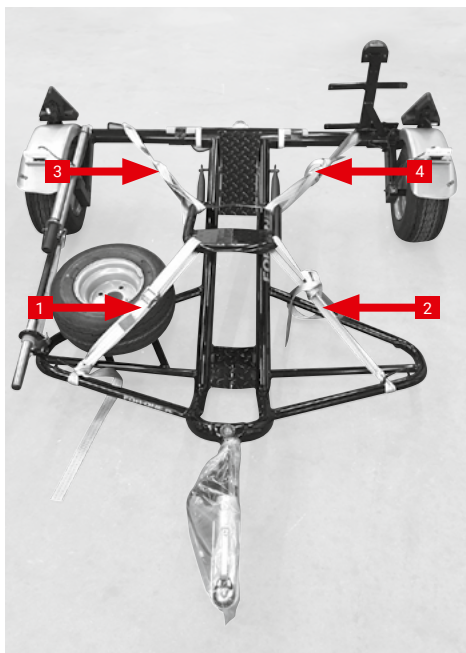
- Conduzca siempre con la precaución necesaria para no ponerse en riesgo a sí mismo o a terceros ni dañar otros objetos.
- En caso de viento fuerte, tenga en cuenta que un conjunto vehículo-remolque ofrece una mayor superficie de incidencia.
- No sobrepase nunca la capacidad de carga máxima.
- No se suba a los guardabarros.
- Antes de iniciar la marcha, compruebe el asiento firme de todos los tornillos.
- Encargue siempre toda reparación a personal especializado. Diríjase al efecto a un taller especializado. Las reparaciones/modificaciones realizadas por cuenta propia en el vehículo, la eliminación de piezas originales, la conexión inadecuada o el uso indebido anulan los derechos de responsabilidad y garantía.
- Antes de iniciar la marcha, compruebe siempre el perfecto estado del sistema de iluminación, así como del remolque completo.
- El uso de piezas no originales puede dar lugar a la extinción de la homologación. El vendedor no asume ninguna responsabilidad por este tipo de componentes. Por esa razón, utilice exclusivamente piezas y accesorios autorizados por el vendedor o el fabricante.
- Observe escrupulosamente los intervalos de mantenimiento.

5 | Preparación/ensamblaje



Primero hay que retirar y eliminar debidamente la lámina de protección.

Con la ayuda de una segunda persona fuerte que sujete el remolque en posición vertical, suelte y retire en primer lugar la correa de amarre marcada (1). A continuación, retire y elimine debidamente la protección blanca para el transporte (2).



Ahora ya puede retirar las dos correas de amarre restantes con las que el remolque está sujeto al palet.



Peligro de lesiones

Al retirar las correas de amarre, asegúrese de que una segunda persona sujete el remolque en posición vertical. De lo contrario, podría volcar y provocar lesiones graves y daños en el remolque.

Una vez retiradas las dos correas de amarre, ya puede bascular el remolque con cuidado sobre las ruedas en dirección al suelo y retirar el palet.

Retire ahora las cuatro correas de amarre restantes, así como la lámina que protege el pértigo.

6 | Primera puesta en servicio del remolque

6.1 | Indicaciones sobre la conducción con un remolque

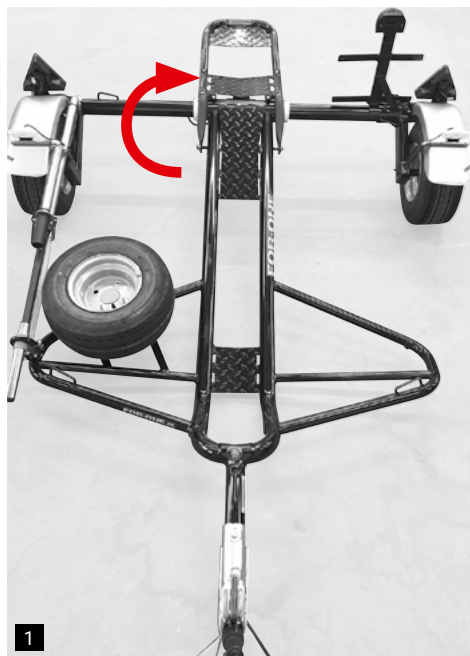
- Debido al remolque, aumenta la distancia total entre ejes del vehículo. Por eso, al girar, es importante calcular un radio de giro más grande, p. ej., para no chocar contra un bordillo o no cortar el paso a otros usuarios de la vía pública.
- La masa adicional del remolque y su carga alarga la distancia de frenado, por lo que es necesario incrementar la distancia de seguridad.
- Al circular marcha atrás es necesario tener en cuenta la longitud del conjunto vehículo-remolque, así como el comportamiento de dirección del remolque.

6.2 | Comprobar antes de cada viaje

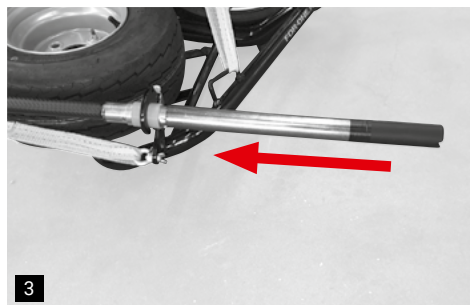
- ¿Está correctamente enganchado el acoplamiento de bola?
- ¿Está correctamente fijado el cable de seguridad?
- ¿Está la palanca correctamente bloqueada y el seguro correctamente atornillado?
- ¿Funciona correctamente el sistema de iluminación?
- ¿Es correcta la presión de inflado de los neumáticos?
- ¿Está correctamente amarrada la carga?
- ¿Existen deterioros o piezas flojas?

6.3 | Carga del remolque

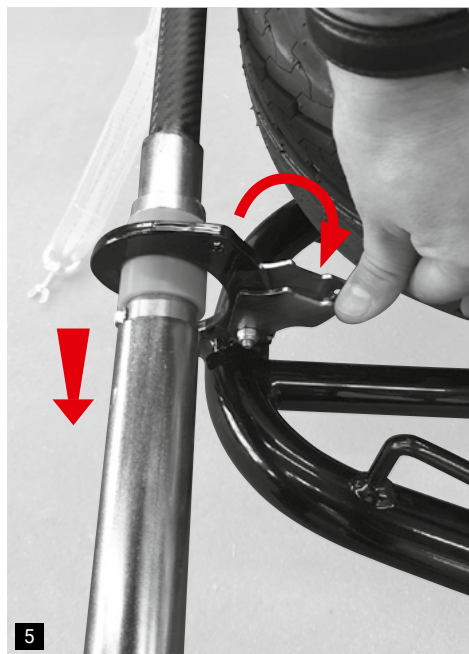
La carga del remolque únicamente es posible estando desacoplado. Dado que el remolque carece de calzos para ruedas o de un freno de estacionamiento, es necesario elegir una superficie lo más plana y horizontal posible para la carga y el posterior acoplamiento del remolque. Con ello se facilita notablemente la carga y el acoplamiento y se evitan colisiones con el vehículo tractor.



Despliegue en primer lugar el elemento de extensión del remolque (1). A continuación, tire hacia delante del cordón elástico que sujeta la prolongación de palanca, extráigala de su guía (2) e introdúzcala en la palanca (3).



Proceda ahora a desenroscar el tornillo de mariposa del seguro (4). Para que no se pierda, vuelva a enroscarlo de inmediato en la tuerca. A continuación, desbloquee el estribo de seguridad de la barra de palanca y presione esta con fuerza pero con cuidado hacia abajo (5).



La barra de palanca está ahora libre y se puede mover hacia arriba hasta que la plataforma descansa por completo sobre el suelo (6).





8

Ahora ya puede empujar la motocicleta desde atrás con un ligero impulso sobre la plataforma por el elemento de extensión trasero. Tenga en cuenta la carga útil máxima y las distancias entre ejes.

Empuje la motocicleta lo más cerca posible de la horquilla delantera y apóyela sobre el caballete lateral (7 + 8).



9



10

Amarre de momento la motocicleta en el lado izquierdo con las correas de amarre (a adquirir por separado) a las argollas de amarre indicadas, pero sin apretarlas. Los puntos adecuados para ello

son, en la parte delantera, el puente de la horquilla (9) y atrás, el soporte de estribera o el cuadro de la parte trasera (10).

NOTA

Peligro de deterioro

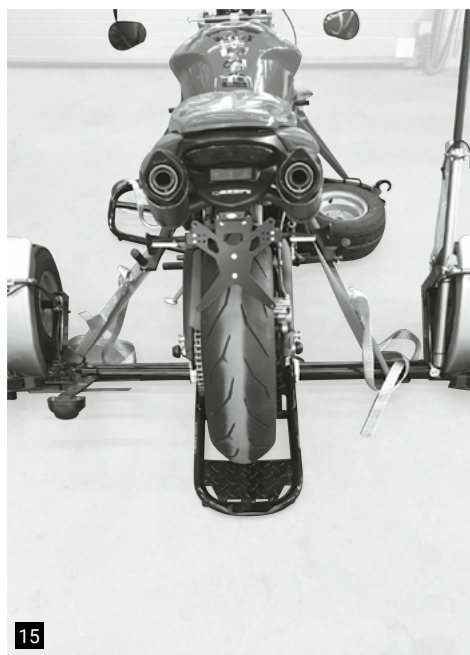
Al amarrar la moto, asegúrese siempre de que no resulte aprisionada y dañada ninguna pieza, como latiguillos de freno, carenados o el sistema de escape. Si tiene alguna duda, consulte el manual de instrucciones del vehículo.



A continuación, coloque y apriete en el lado derecho del vehículo otras dos correas de amarre (11). Si ha apretado en exceso las correas de amarre en el lado izquierdo, proceda ahora a aflojarlas un poco para poder seguir apretando las correas en el lado derecho hasta que la motocicleta quede en posición vertical. Para poder amarrar la motocicleta con seguridad, se recomienda colocar las correas de amarre como se muestra en las imágenes 12 + 13. De esa manera se aplica la mayor fuerza durante la operación de amarre.



Como norma general, recomendamos solicitar la ayuda de una segunda persona fuerte que mantenga la moto en posición vertical, para de esa forma poder amarrar la moto con seguridad y evitar que vuelque.



Una vez amarrado correctamente el vehículo como se muestra en las imágenes 14 + 15, proceda a anudar los extremos de las correas para impedir que puedan ondear al viento y lesionar a alguna persona o provocar otros daños (16). Vuelva a plegar el caballete lateral.



Apriete las correas de amarre solo hasta comprimir un máximo del 20% los elementos de suspensión de la motocicleta.



Ahora ya puede levantar con la barra de palanca (17) la motocicleta amarrada. Para ello, presione la barra de palanca hacia abajo con un grado de fuerza bien dosificado (18) hasta que pueda engancharla como se muestra en la imagen 5. A continuación, cierre el estribo de seguridad y coloque el seguro adicional (ver Imagen 4).

6.4 | Acoplamiento al vehículo tractor

Para acoplar el remolque al vehículo tractor, extraiga primero la clavija de conexión de su soporte. Levante el remolque por el pértigo y coloque el cable de seguridad alrededor de la bola del vehículo. A continuación, coloque el cabezal de enganche directamente sobre la bola, extraiga el seguro de la palanca de enganche y desplácela hacia delante. Guíe ahora el cabezal de enganche hacia abajo hasta que encastre de forma audible y la palanca de enganche se encuentre en posición horizontal con respecto al pértigo. Para comprobar el perfecto asiento, tire hacia arriba con fuerza del cabezal de enganche o del pértigo (no tire de la palanca de enganche misma). Si el acoplamiento se suelta, es posible que el mismo no haya encastrado correctamente o que la bola o el cabezal de enganche estén desgastados.

Conecte la clavija para la iluminación con el enchufe del vehículo. Preste atención a que la guía de la clavija encaje en la ranura del enchufe y gire el dispositivo de bloqueo 90° en el sentido de las agujas del reloj. A continuación, compruebe el funcionamiento del sistema de alumbrado.

6.5 | Desacoplamiento del vehículo tractor

Asegúrese de volver a estacionar el vehículo tractor y el remolque sobre una superficie plana horizontal. Asegure el vehículo tractor contra un desplazamiento imprevisto aplicando el freno de estacionamiento. Extraiga la clavija para la iluminación del enchufe del vehículo; para ello, gire el dispositivo de bloqueo de la clavija 90° en sentido contrario a las agujas del reloj y desenchufe la clavija. Introduzca la clavija en su soporte.

A continuación, tire hacia arriba del seguro de la palanca de enganche y desplace esta hacia delante. El mecanismo de bloqueo queda así abierto y ya puede separar el cabezal de enganche de la bola tirando de él hacia arriba. Al mismo tiempo, retire el cable de seguridad de la bola y estacione el remolque asegurándolo si procediera.



ADVERTENCIA

Peligro de lesiones

Si hay una motocicleta sobre el remolque, bajo ninguna circunstancia suelte las correas de amarre antes de desacoplar el remolque. La motocicleta podría caerse del remolque y provocar lesiones personales y/o materiales.

6.6 | Descarga del remolque

Para la descarga, seleccione de nuevo una superficie plana y horizontal con espacio suficiente. En primer lugar, baje el remolque hasta el suelo. La manera de proceder se describe en las imágenes 1 a 6 que figuran en el capítulo 6.2 «Carga del remolque».



ADVERTENCIA

Peligro de lesiones

Asegúrese de sujetar firmemente con ambas manos la barra de palanca ya que, debido al peso de la motocicleta, la carga sobre la palanca es sensiblemente superior, debiéndose ejercer una fuerza correspondientemente mayor para bajar la plataforma del remolque de forma controlada.

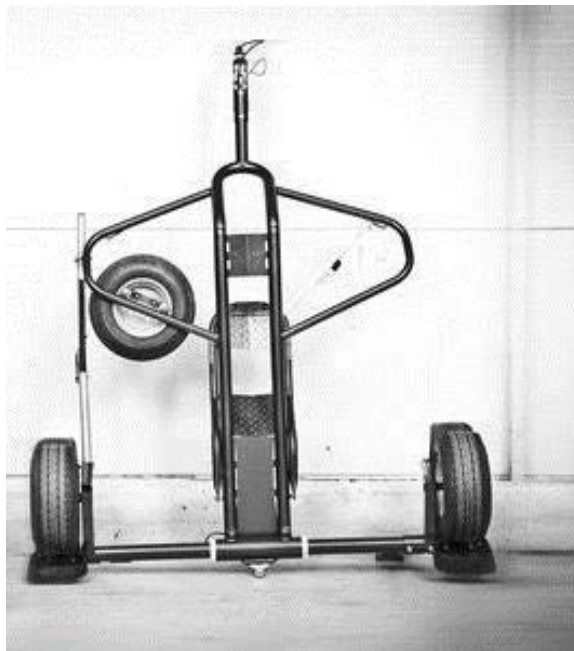
A continuación, despliegue el caballete lateral de la moto y suelte los extremos anudados de las correas de amarre, pero sin soltar las correas de amarre mismas. Seguidamente, suelte primero con cuidado las correas de amarre del lado derecho del vehículo, de forma que la moto pueda apoyarse en el caballete lateral. A continuación, suelte las correas de amarre del lado izquierdo del vehículo.



Para esta operación recomendamos también, como norma general, solicitar la ayuda de una segunda persona fuerte que mantenga la moto en posición vertical evitando que vuelque.

Al empujar la moto para bajarla del remolque, preste atención a no chocar contra el sistema de iluminación o el soporte de la matrícula.

7 | Almacenamiento



Si va a estacionar el remolque en un espacio público, deberá observar algunas normas especiales. De acuerdo con el art. 12 del Código de Circulación Alemán, no está permitido estacionar remolques sin su correspondiente vehículo tractor por un periodo superior a 14 días. Como es natural, esta norma no se aplica a terrenos privados o superficies debidamente señalizadas. Asimismo, de acuerdo con el art. 17 del Código de Circulación Alemán, está prohibido estacionar en calzadas remolques de un eje sin su correspondiente iluminación. En su caso, deberán iluminarse con una fuente de luz propia o identificarse por medio de otros equipos de iluminación autorizados. Debido a su tipo de construcción, el remolque FOR-ONE puede estacionarse en vertical con el consiguiente ahorro de espacio. Para ello hay que plegar el elemento de extensión trasero y asegurarlo con una correa para evitar que se caiga de forma imprevista. A continuación, empuje el remolque hacia arriba sujetándolo por el pértigo con la ayuda de una segunda persona, apóyelo sobre los distanciadores de goma y la rueda de maniobra y asegúrelo para evitar que vuelque de forma imprevista. En la medida de lo posible, estacione el remolque en un local seco con una humedad del aire máxima del 80% (sin condensación).

8 | Limpieza y conservación

8.1 | Limpieza

Para mantener el remolque en buenas condiciones de funcionamiento y garantizar una larga vida útil, se recomienda limpiar regularmente el remolque. Aproveche ese momento para examinar el remolque en busca de posibles deterioros.

A la hora de efectuar la limpieza y conservación, debería pensarse siempre en el medio ambiente, utilizando un producto de limpieza biodegradable para el lavado del vehículo. Evite que el producto de limpieza se infiltre en el suelo.

Peligro de deterioro

Por norma general, absténgase de utilizar limpiadores de alta presión/chorro de vapor, etc., ya que estos aparatos introducen humedad/agua en los cojinetes, las juntas y el sistema de alumbrado y pueden deteriorar el sistema eléctrico.

Preste atención a que los pilotos traseros y los reflectores estén siempre limpios. Para la limpieza puede emplear una solución jabonosa suave, pero ningún limpiador agresivo, alcohol, gasolina o disolvente. Lo ideal es efectuar la limpieza simplemente pasando un paño húmedo.

La limpieza completa debe realizarse regularmente, en particular después de viajes sobre carreteras tratadas con sal anticongelante. La sal anticongelante reacciona de un modo muy agresivo sobre las superficies y puede atacar la capa anticorrosiva.

El remolque está protegido en principio contra la corrosión con una capa de recubrimiento en polvo. A pesar de ello, sobre todo en cantos afilados y taladros, puede producirse corrosión. Estas zonas y superficies, deterioradas por ejemplo por el golpe de piedras, deben sellarse de inmediato, p. ej., con pintura de cinc.

8.2 | Condiciones meteorológicas

Los cambios de color debido a las influencias meteorológicas, el polvo y la suciedad son inevitables y no constituyen un defecto.

8.3 | Lubricación del acoplamiento

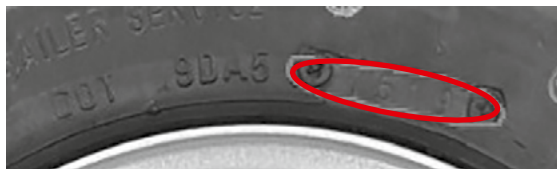
Las piezas móviles del acoplamiento, primero se limpian y desengrasan para a continuación volverlas a engrasar con grasa multiusos.

8.4 | Control de las uniones atornilladas

Las uniones atornilladas se pueden aflojar debido a las vibraciones, por esa razón hay que examinar su asiento firme regularmente y, en su caso, volverlas a apretar.

8.5 | Control/cambio de neumáticos

También es necesario examinar con regularidad el desgaste de las ruedas. La profundidad mínima del dibujo en Alemania es de 1,6 mm (en otros países pueden estar vigentes otras disposiciones). Incluso aunque la profundidad del dibujo sea la correcta, es necesario controlar los neumáticos con regularidad ya que podrían envejecer más rápidamente debido a la radiación solar y otras influencias meteorológicas. Los neumáticos, como norma general, no deben tener más de 6 años. Esto puede ser, entre otras, una condición necesaria para un permiso de circulación a 100 km/h. La edad de los neumáticos se puede leer en el llamado número DOT (Department Of Transportation).



La combinación «1619» significa que el neumático fue fabricado en la 16ª semana natural del año 2019. La presión de inflado es de 1,6 bar según el fabricante del neumático. Si el remolque va a estar parado durante un largo periodo de tiempo sobre los neumáticos, se puede incrementar un poco la presión de inflado para impedir su deformación.

Si alguna vez tiene que cambiar un neumático, utilice exclusivamente el tamaño de neumático 16.5x6.5-8 73M. Tras el cambio de neumático deben apretarse en cruz los pernos de rueda. El par de apriete de los pernos de rueda es de 90 Nm. Después de 100 km vuelva a comprobar el asiento firme de los pernos de rueda con una llave dinamométrica.

8.6 | Comprobación del sistema de alumbrado

Todo el sistema de iluminación consta de luces LED. Bajo determinadas circunstancias, esto puede ocasionar problemas en vehículos tractor de cierta antigüedad, ya que el sistema eléctrico de a bordo del vehículo tractor identifica la baja potencia como un fallo de una bombilla incandescente convencional, pudiendo emitir un mensaje de error. En esos casos hay que buscar una solución por medio de resistencias.

A pesar de la elevada longevidad de los LED, puede producirse el fallo de un piloto.

9 | Intervalos de inspección

Componentes del remolque deteriorados, debilitados por el desgaste o no sometidos a mantenimiento pueden ocasionar accidentes graves. Por esa razón, es necesario realizar una inspección después de los primeros 1.500 km y posteriormente cada 5.000 km. Asimismo, los tenedores de remolques con una masa total autorizada ≤ 750 kg deben llevar el remolque periódicamente a una inspección técnica de vehículos de acuerdo con el art. 29 de la Ley alemana de homologación del transporte por carretera (StVZO). El remolque FOR-ONE debe pasar después de 36 meses y posteriormente cada 24 meses una inspección técnica de vehículos (los remolques de uso comercial deberán pasar la ITV cada 12 meses).

Encargue las siguientes inspecciones cada 5.000 km después de la primera inspección a un taller especializado de acuerdo con el siguiente plan:

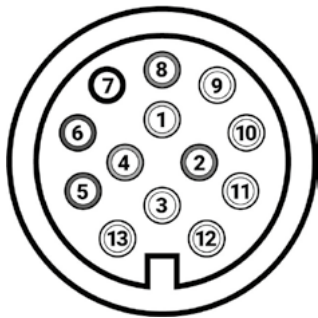
- Prueba de funcionamiento de la iluminación, así como comprobación de las clavijas, cables y reflectores
- Comprobación de daños visibles, concentricidad, presión de inflado y antigüedad de las ruedas
- Comprobación del desgaste del acoplamiento/enganche
- Control de posibles fisuras, deformaciones y corrosión en el chasis
- Comprobación del juego de los cojinetes de rueda

10 | Datos técnicos



Fabricante:	Trailers-Moto
Designación del modelo:	FOR-ONE
Homologación de tipo:	e32*2007/46*0193*00
Número de chasis:	XXXXXXXXXXXXXXXXXX
Peso total máx. autorizado:	400 kg
Carga vertical máx.:	0 - 40 kg
Peso máx. autorizado eje 1:	1 - 400 kg
Peso en vacío:	71 kg
Carga máx.:	329 kg
Longitud:	2.455 mm
Anchura:	1.670 mm
Altura:	680 mm
Máx. longitud de carga:	1.915 mm
Distancia máx. entre ejes de la motocicleta:	1.600 mm (con neumáticos estándar)

Distancia mín. entre ejes de la motocicleta:	1.100 mm
Tamaño de neumáticos:	16.5x6.5-8 73M
Diámetro máx. neumáticos de la moto:	delante/detrás 75 cm
Diámetro mín. neumáticos de la moto:	delante/detrás 40 cm
Presión de inflado:	1,6 bar
Velocidad máxima:	80 km/h (posible obtención posterior de permiso de circulación a 100 km/h seg. 9º regl. de exención del CCA)
Conexión eléctrica:	13 polos



N.º	Descripción	N.º	Descripción
1	Intermitente izquierdo	9	Suministro de corriente (no conectado)
2	Luz antiniebla trasera	10	Carga batería remolque (no conectado)
3	Masa para contactos 1-8	11	Masa para el contacto n.º 10 (no conectado)
4	Intermitente derecho	12	Sin ocupar (no conectado)
5	Luz de posición derecha	13	Masa para contactos 9-12 (no conectado)
6	Luces de freno		
7	Luz de posición izquierda		
8	Luz de marcha atrás		

11 | Solución de problemas

Fallo	Posibles causas y solución
El remolque presenta una marcha inestable.	Una de las dos ruedas está desequilibrada o el cabezal de enganche o la bola de enganche están desgastados. En esos casos, acuda a un taller especializado.
El dibujo de los neumáticos presenta deterioros.	Es posible que el remolque se haya sobrecargado o que los neumáticos sean demasiado viejos. Acuda a un vendedor de neumáticos y encargue un cambio de neumáticos.
Funcionamiento defectuoso del sistema de iluminación.	Es posible que algún cable esté deteriorado o que los contactos de la clavija o el enchufe estén oxidados o ya no estén intactos. Encargue la comprobación de los cables y contactos en un taller especializado.
El remolque no se puede acoplar/ desacoplar correctamente	Es posible que se atasque el cierre del acoplamiento. Limpie y lubrique el acoplamiento. Si el acoplamiento presenta un desgaste excesivo, es posible que sea necesario cambiarlo.
El bastidor está deformado.	Es posible que se haya sobrecargado el remolque debido a una carga excesiva o a un uso indebido. En todo caso, acuda a un taller especializado.

12 | Garantía

Su remolque tiene la garantía habitual de dos años. El periodo de garantía comienza a partir de la fecha de compra que figura en el comprobante de compra. La garantía no cubre signos de desgaste, el desgaste de los neumáticos, cambios o pérdida de color de superficies, mal uso, uso no conforme con el uso previsto y daños resultantes de un accidente, un tratamiento inadecuado, fuerza mayor, una manipulación o un intento de reparación a cargo de personas inexpertas o no autorizadas o de remolques técnicamente modificados. La no ejecución de las inspecciones prescritas por un taller especializado (la primera al cabo de 1.500 km y posteriormente cada 5.000 km) conlleva la pérdida del derecho de garantía. Tampoco existe un derecho de garantía en caso de un uso comercial del remolque o de un uso no conforme con el uso previsto. La garantía tampoco cubre daños de transporte o daños debidos a un almacenamiento inadecuado.

13 | Gestión de desechos



Deseche el material de embalaje, así como el producto mismo y sus piezas, de acuerdo con las disposiciones administrativas regionales.

14 | Contacto

En caso de dudas sobre el producto o sobre estas instrucciones, antes de usar por primera vez el producto, póngase en contacto con nuestro centro de atención al cliente escribiendo a la dirección de correo electrónico: service@louis.eu. Le ayudaremos lo más rápido posible. Así nos aseguraremos de que pueda utilizar correctamente el producto.

15 | FAQ

En el siguiente capítulo damos respuesta a las preguntas más frecuentes.

¿Qué necesito para la primera matriculación ante la autoridad de matriculación de vehículos?

El volumen de suministro incluye en principio todos los escritos y formularios necesarios. Se necesita el documento COC, la factura de compra del remolque, la carta de confirmación de que el remolque no ha estado nunca matriculado, un eVB (certificado electrónico de seguro) de la compañía aseguradora en la que se va a asegurar el remolque.

¿Dónde figura el número de chasis/VIN?

El número de chasis/VIN es un código de 17 caracteres que figura en la placa de características del remolque. La placa de características se encuentra directamente detrás del cabezal de enganche en el lado izquierdo del vehículo.

¿Puede equiparse posteriormente el remolque con un freno?

No, eso no es posible por el tipo de construcción.

¿Cómo puedo obtener un permiso de circulación a 100 km/h?

Existen diferentes posibilidades para obtener un permiso de circulación a 100 km/h. El remolque cumple en principio todos los criterios necesarios. Por un lado, la matriculación puede llevarse a cabo de forma retroactiva corrigiendo los documentos del remolque una vez obtenida la primera matriculación. Para ello, no obstante, un experto o inspector oficialmente certificado o un ingeniero de pruebas de un organismo de control oficialmente reconocido debe rellenar un formulario después de la presentación del remolque (sujeto a costes), con el que luego se registran los cambios en los documentos del vehículo en la oficina de matriculación de vehículos (también sujeto a costes). Por otro, en la oficina de matriculación de vehículos deberá adquirirse una placa de limitación de velocidad a 100 km/h sellada y colocarse en la parte posterior del remolque.

Si ya dispone de un remolque con el que se puede llevar el remolque FOR-ONE a un organismo de control, el formulario se puede expedir sin matriculación previa y obtener directamente un permiso de circulación a 100 km/h en la oficina de matriculación de vehículos. De esa forma se pueden ahorrar dos viajes a la oficina de matriculación de vehículos.

Fabricado en Polonia

16 | Certificado de inspección

Inspección / km / Fecha / Sello / Firma del taller especializado

Primera inspección tras aprox. 1.500 km	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

Inspección cada 5.000 km o doce meses	Fecha	Sello/Firma del taller especializado

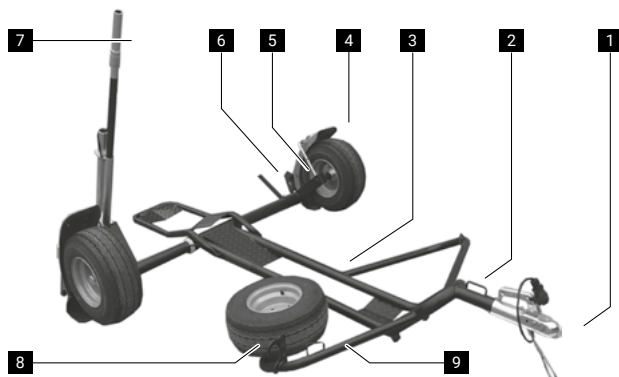
Оглавление

1	 Комплект поставки	137
2	 Назначение	137
3	 Общие сведения	138
3.1	Чтение инструкции по эксплуатации и ее хранение	138
3.2	Пояснение условных обозначений	138
4	 Безопасность	139
4.1	Использование по назначению	139
4.2	Положения законодательства	139
4.3	Предсказуемое применение не по назначению	139
4.4	Указания по технике безопасности	139
5	 Подготовка и сборка	142
6	 Первичный ввод прицепа в эксплуатацию	143
6.1	Указания по вождению с прицепом	143
6.2	Проверки перед каждой поездкой	144
6.3	Загрузка прицепа	144
6.4	Соединение с буксирующим транспортным средством	149
6.5	Отсоединение от буксирующего транспортного средства	150
6.6	Разгрузка прицепа	150
7	 Хранение	151
8	 Очистка и уход	151
8.1	Очистка	151
8.2	Погодные факторы	152
8.3	Смазывание сцепного устройства	152
8.4	Контроль резьбовых соединений	152
8.5	Контроль и замена шин	152
8.6	Проверка системы освещения	153
9	 Периодичность осмотра	153
10	 Технические характеристики	153
11	 Поиск неисправностей	154
12	 Гарантия	155
13	 Утилизация	155
14	 Контактные данные	155
15	 Часто задаваемые вопросы	155
16	 Подтверждение осмотра	156

ПРИЦЕП ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ МОТОЦИКЛА FOR-ONE

1 | Комплект поставки

№ для заказа 10043023 / 10043088



1 Тягово-сцепное устройство

2 Дышло

3 Рама

4 Крыло с брызговиком

5 Система освещения

6 Держатель номерного знака с подсветкой

7 Рычаг для опускания и подъема

8 Запасное колесо

9 Крепежные проушины

2 | Назначение



3 | Общие сведения

3.1 | Чтение инструкции по эксплуатации и ее хранение

Действие настоящей инструкции по эксплуатации распространяется исключительно на прицеп для перевозки мотоцикла FOR-ONE (коротко: прицеп). В ней изложены важные указания по использованию, технике безопасности, техобслуживанию и гарантии. Перед использованием прицепа внимательно прочтите инструкцию по эксплуатации, особенно – указания по технике безопасности. Несоблюдение этой инструкции по эксплуатации может привести к повреждению прицепа, снижению безопасности движения и к несчастным случаям. Инструкция по эксплуатации составлена с учетом стандартов и правил, действующих в Европейском Союзе. Ее содержание соответствует современному уровню технического развития. В ней содержится информация, касающаяся исключительно применения, технического устройства, а также ухода и обслуживания. Информация по обучению вождению с прицепом в этой инструкции по эксплуатации отсутствует. При эксплуатации изделия соблюдайте также действующие внутригосударственные директивы и законы. Обязательно сохраните инструкцию по эксплуатации для дальнейшего использования. При передаче прицепа третьему лицу обязательно приложите к нему данную инструкцию по эксплуатации.

3.2 | Пояснение условных обозначений

В данной инструкции используются следующие условные обозначения и сигнальные слова.

 ОПАСНО!	Это сигнальное слово с символом указывает на ситуацию с высоким уровнем риска, которая, если ее не предотвратить, способна привести к смерти или к тяжелой травме.
 ОСТОРОЖНО!	Это сигнальное слово с символом указывает на ситуацию со средним уровнем риска, которая, если ее не предотвратить, способна привести к смерти или к тяжелой травме.
 ВНИМАНИЕ!	Это сигнальное слово с символом указывает на ситуацию с низким уровнем риска, которая, если ее не предотвратить, способна привести к умеренной или незначительной травме.
УВЕДОМЛЕНИЕ!	Это сигнальное слово предупреждает о возможном материальном ущербе.
	Этот символ обозначает дополнительную полезную информацию по сборке или эксплуатации изделия.
	Этот символ обозначает возможность вторичной переработки как упаковки, так и самого изделия.



Паспортная табличка содержит основные данные: название изготовителя, номер испытания, номер шасси, допустимый общий вес, нагрузка на сцепной шар и допустимая нагрузка на ось. Внесение изменений в паспортную табличку или ее удаление запрещено.

4 | Безопасность

4.1 | Использование по назначению

Прицеп для перевозки мотоцикла FOR-ONE представляет собой грузовой прицеп, специально предназначенный для перевозки мотоциклов. Разрешается загружать прицеп только мотоциклами в пределах максимальной полезной нагрузки. За фиксацию груза всегда отвечает водитель буксирующего транспортного средства. При этом должны соблюдаться положения внутригосударственного законодательства.

Разрешается использовать прицеп только по его назначению. Изготовитель и продавец не несут ответственности за применение, отличающееся от применения по назначению. Это касается, в частности, несоблюдения указаний по технике безопасности и произошедшего в результате этого ущерба.

ru

4.2 | Положения законодательства

Для участия сочлененного транспортного средства в общественном транспортном движении буксирующее транспортное средство и прицеп должны иметь соответствующий допуск. На момент отгрузки на прицеп предоставляется сертификат соответствия типа транспортного средства ЕС. Для получения допуска требуется сертификат соответствия типа транспортного средства ЕС или сертификат соответствия (Certificate of Conformity), а также действительное удостоверение личности и страховой полис. После этого регистрационный орган выдает свидетельство о регистрации транспортного средства и паспорт транспортного средства. Максимально допустимая скорость для сочлененных транспортных средств на дорогах Германии составляет 80 км/ч. Несмотря на это, конструктивные характеристики прицепа позволяют в дальнейшем получить допуск на движение со скоростью 100 км/ч в соответствии с 9-м Положением об исключениях из Правил дорожного движения (действует в Германии). Законодательные требования этого Положения об исключениях подлежат обязательному выполнению. Перед применением прицепа в условиях общественного транспортного движения пользователь обязан ознакомиться со всеми действующими внутригосударственными правилами дорожного движения, правилами получения водительских удостоверений и требованиями к буксирующему транспортному средству в составе сочлененного транспортного средства в соответствующей стране. Разрешается использовать прицеп в условиях дорожного движения только в том случае, если он вместе с буксирующим транспортным средством соответствует действующим требованиям, а водитель имеет требуемое удостоверение на право управления транспортным средством.

4.3 | Предсказуемое применение не по назначению

Предсказуемым применением не по назначению считается:

- Перевозка грузов, отличных от мотоциклов
- Перевозка людей
- Перевозка слишком больших грузов
- Технические и конструктивные изменения прицепа, не согласованные с изготовителем
- Использование запасных и расходных частей, не разрешенных изготовителем
- Превышение нагрузки на сцепной шар и на ось
- Перевозка незакрепленных или неправильно закрепленных грузов
- Движение с неисправной системой электрооборудования или освещения
- Движение с поврежденным прицепом

4.4 | Указания по технике безопасности



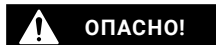
ОПАСНО!

Опасность для жизни!

Перед началом движения с прицепом всегда проверяйте, что тягово-сцепное устройство правильно закрыто и что страховочный трос охватывает тягово-сцепное устройство со сцепным шаром буксирующего транспортного средства.

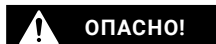
Если сцепное устройство неправильно замкнуто, а страховочный трос

не продет, прицеп может отсоединиться, столкнуться с участниками встречного или попутного движения и причинить серьезную аварию.



Опасность для жизни!

Никогда не двигайтесь с незакрепленным грузом. Если груз не закреплен или закреплен недостаточно, он может упасть с прицепа, столкнуться с участниками встречного или попутного движения и причинить серьезную аварию.



Опасность для жизни!

Движение со слишком высокой скоростью и/или слишком большой нагрузкой может причинить серьезную аварию. При слишком высокой скорости прицеп может занести и выбросить на участников встречного или попутного движения. Перегруз свыше допустимой полезной нагрузки может привести к разрушению отвечающих за безопасность узлов, результатом чего также может стать занос прицепа.



Опасность травмирования!

Всегда выполняйте работы по креплению и освобождению мотоцикла вместе с физически сильным и опытным напарником. Падение неправильно закрепленного мотоцикла может причинить серьезные травмы.



Опасность травмирования!

Поддерживать прицеп в вертикальном положении следует всегда вдвоем. Физически сильный и опытный напарник поможет не допустить опрокидывания прицепа во время загрузки, которое может стать причиной тяжелых травм.



Опасность травмирования!

При снятии мотоцикла с подъемника действуйте предельно осторожно. Потренируйтесь сначала опускать мотоцикл небольшого веса, увеличивая вес до максимальной полезной нагрузки. При неосторожных действиях рычаг может отбросить вверх, что может стать причиной тяжелых травм и материального ущерба.



Опасность травмирования!

Не взбирайтесь на крылья и не спрыгивайте с прицепа. Крылья могут отломаться, что приведет к падению и травмам.



Опасность травмирования!

Всегда прокладывайте стяжные ремни таким образом, чтобы никто не мог о них споткнуться.

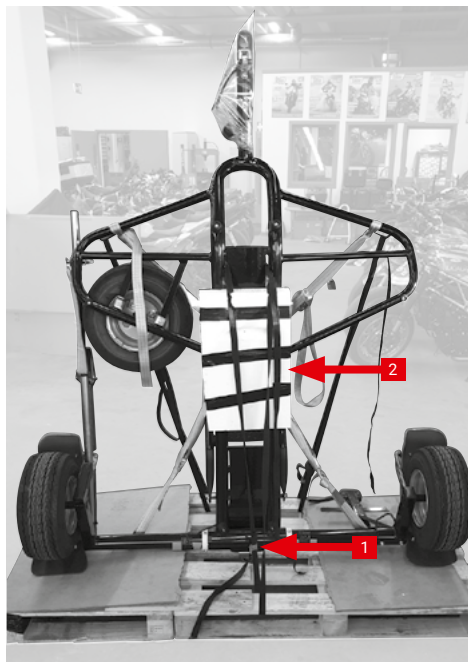
УВЕДОМЛЕНИЕ!

Опасность повреждения

- Ведите транспортное средство осмотрительно, не создавая угроз себе и третьим лицам, а также – опасности материального ущерба.
- Учтите, что при сильном ветре сочлененное транспортное средство имеет большую площадь, подвергающуюся воздействию ветра.
- Не превышайте максимальную грузоподъемность.
- Не становитесь на крылья.
- Перед началом поездки проверьте надежность затяжки всех болтов.
- Всегда поручайте ремонт специалистам. Обратитесь для этого в специализированную мастерскую. При самостоятельном выполнении ремонтных работ и изменений на транспортном средстве, удалении оригинальных деталей, ненадлежащем подключении или неправильном использовании Вы лишаетесь права на требования по качеству и на гарантийное обслуживание.
- Перед каждой поездкой проверяйте систему освещения, а также весь прицеп на предмет повреждений.
- Использование не оригинальных деталей может привести к потере допуска к эксплуатации. Продавец не несет ответственности за подобные детали. Таким образом, допускается использовать исключительно разрешенные продавцом или изготовителем детали и принадлежности.
- Обязательно соблюдайте периодичность технического обслуживания.

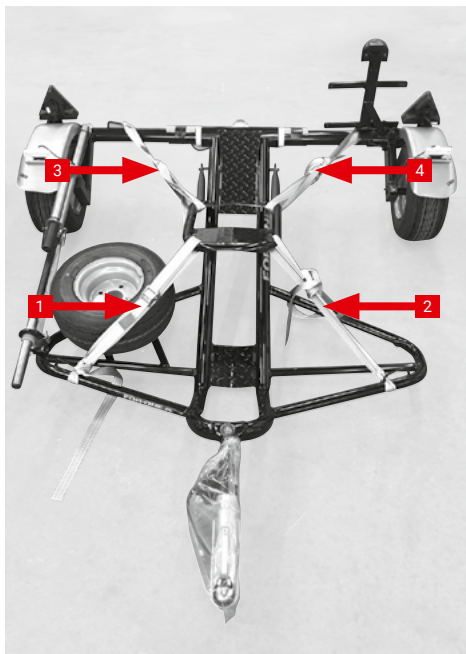
ru

5 | Подготовка и сборка



Сначала снимается защитная пленка и утилизируется надлежащим образом.

Вместе с физически сильным напарником, удерживающим прицеп в вертикальном положении, сначала отпустите и снимите обозначенный стяжной ремень (1). Затем снимите белую транспортировочную защиту (2) и утилизируйте ее безопасным для окружающей среды образом.



Это позволит снять остальные стяжные ремни, с помощью которых прицеп фиксировался на поддоне.



Опасность травмирования!

Во время снятия стяжных ремней следите, чтобы прицеп оставался в вертикальном положении. В противном случае он может опрокинуться и причинить тяжелые травмы и повреждение прицепа.

После снятия обоих стяжных ремней можно осторожно опрокинуть прицеп колесами на пол и вынуть поддон.

Затем снимите остальные четыре стяжных ремня и пленку с дышла.

6 | Первичный ввод прицепа в эксплуатацию

6.1 | Указания по вождению с прицепом

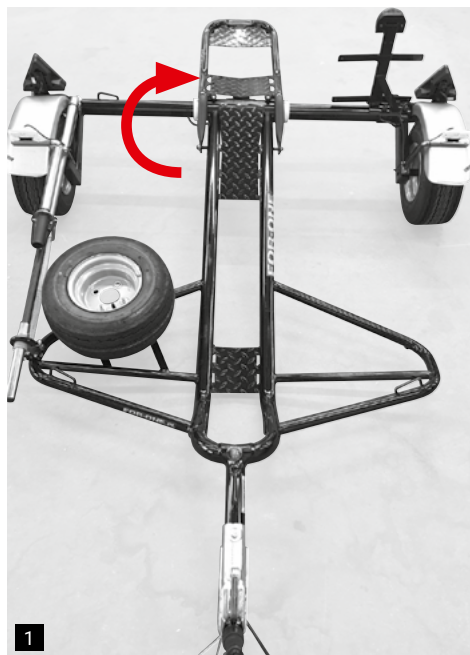
- Прицеп увеличивает общую колесную базу транспортного средства. Поэтому, при выполнении поворотов учитывайте больший радиус поворота, предотвращающий наезд на бордюр или «подрезание» других участников дорожного движения.
- Так как дополнительная масса прицепа вместе с грузом увеличивает тормозной путь, безопасную дистанцию необходимо увеличить.
- При движении задним ходом учитывайте длину сочлененного транспортного средства и поворачиваемость прицепа.

6.2 | Проверки перед каждой поездкой

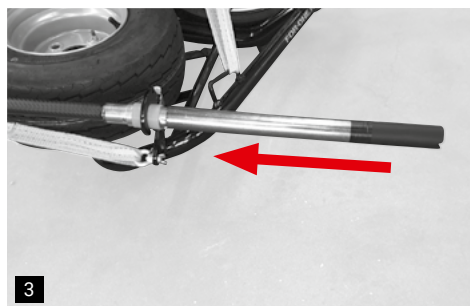
- Тягово-сцепное устройство со сцепным шаром зафиксировано правильно?
- Страховочный трос закреплен правильно?
- Рычаг и фиксирующее приспособление заблокированы или привинчены правильно?
- Освещение работает исправно?
- Давление в шинах правильное?
- Груз зафиксирован ремнями правильно?
- Имеются повреждения или незакрепленные части?

6.3 | Загрузка прицепа

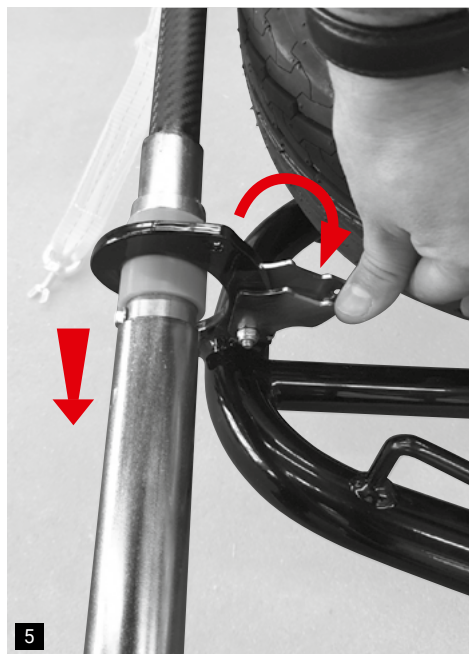
При загрузке прицеп должен обязательно быть отсоединенным от буксирующего транспортного средства. Поскольку прицеп не имеет подкладных клиньев или стояночного тормоза, выберите для загрузки и последующего соединения с буксирующим транспортным средством как можно более ровную, горизонтальную поверхность. Это существенно облегчит загрузку на прицеп и соединение с буксирующим транспортным средством, а также позволит избежать их столкновения.



Сначала разложите откидную раму прицепа (1). Затем потяните фиксирующий резиновый элемент вперед и извлеките удлинитель рычага из направляющей (2) и наденьте на рычаг (3).



Выверните барашковый винт фиксирующего приспособления (4). Чтобы он не потерялся, сразу же заверните его обратно в проушину. Разблокируйте предохранительную дугу рычажной штанги и сильно, но чувствительно нажмите ее вниз (5).



Теперь рычажная штанга свободна и ее можно повернуть вверх настолько, чтобы платформа полностью опустилась на пол (6).





После этого можно выкатить мотоцикл на платформу с задней стороны через заднюю откидную раму. Соблюдайте максимальную полезную нагрузку и межосевое расстояние.

Как можно дальше продвиньте мотоцикл к передней дуге и установите на боковую подножку (7 + 8).



Сначала с помощью отдельно приобретаемых стяжных ремней неплотно притяните мотоцикл с левой стороны к показанным на иллюстрации крепежным проушинам. Для этого

подходит передняя перемычка вилки (9), а сзади (при необходимости) – откидная подножка или задняя часть рамы (10).

УВЕДОМЛЕНИЕ!

Опасность повреждения

Обязательно следите, чтобы при фиксации ремнями не пережать и не повредить детали, такие как тормозные трубки, элементы обшивки или части выхлопной системы.

При необходимости обратитесь к руководству по эксплуатации транспортного средства.

ru



После этого правая сторона транспортного средства также прихватывается и стягивается двумя стяжными ремнями (11). Если стяжные ремни с левой стороны натянуты слишком сильно, их необходимо немного ослабить, чтобы можно было подтянуть ремни с правой стороны и расположить мотоцикл вертикально. Для надежного крепления мотоцикла ремнями рекомендуется располагать стяжные ремни, как показано на иллюстрациях 12 + 13. Это обеспечивает максимальное усилие при стягивании ремнями.



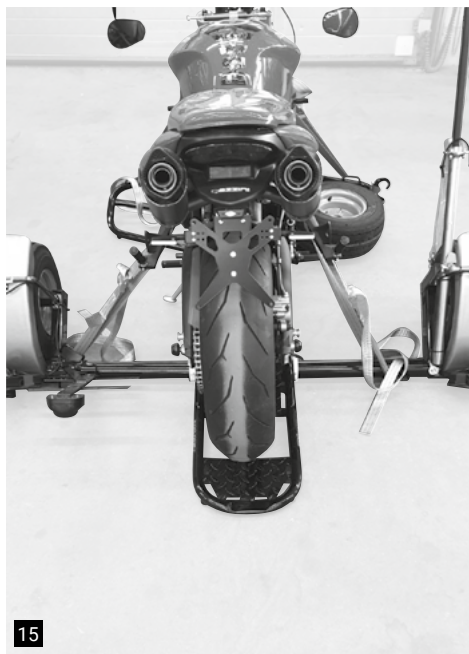
Мы рекомендуем всегда выполнять эти работы вместе с физически сильным напарником, удерживающим мотоцикл в вертикальном положении, чтобы можно было его надежно зафиксировать стяжными ремнями и чтобы он не опрокинулся.



13



14



15



16

После правильной фиксации транспортного средства стяжными ремнями, как показано на иллюстрациях 14 + 15, завяжите концы стяжных ремней, чтобы они не развевались по ветру и не причинили никому травм или других повреждений (16). Сложите боковые подножки.



Затягивайте стяжные ремни настолько, чтобы пружинные элементы мотоцикла сжались максимум на 20 %.



ru

Теперь стянутый ремнями мотоцикл можно поднять с помощью рычажной штанги (17). Для этого сильно, но с чувством меры нажмите рычажную штангу вниз (18), как показано на иллюстрации 5, чтобы ее можно было зафиксировать. Затем зафиксируйте предохранительную дугу и установите дополнительное фиксирующее приспособление (см. иллюстрацию 4).

6.4 | Соединение с буксирующим транспортным средством

Для соединения прицепа с буксирующим транспортным средством извлеките сначала соединительный штекер из держателя. Поднимите прицеп за дышло и, в первую очередь, накиньте страховочный трос на шаровую головку транспортного средства. Затем расположите тягово-сцепное устройство непосредственно над шаровой головкой, оттяните фиксатор рычага сцепки и потяните рычаг сцепки вперед. Опустите тягово-сцепное устройство, чтобы оно зафиксировалось со слышимым щелчком, а рычаг сцепки расположился горизонтально по отношению к дышлу. Для проверки надежности посадки сильно потяните тягово-сцепное устройство или дышло вверх (нельзя тянуть за сам рычаг сцепки). Если при этом сцепное устройство разъединится, возможно, оно было неправильно зафиксировано или имеется износ шаровой головки или тяговой сцепки. Подключите штекер освещения к розетке транспортного средства. Проследите, чтобы замок штекера вошел в канавку розетки, и поверните фиксатор на 90° по часовой стрелке. Проверьте после этого работоспособность системы освещения.

6.5 | Отсоединение от буксирующего транспортного средства

Снова установите буксирующее транспортное средство и прицеп на ровной, горизонтальной поверхности. Затяните стояночный тормоз буксирующего транспортного средства для предотвращения неожиданного скатывания. Извлеките штекер системы освещения из розетки транспортного средства, повернув фиксатор штекера на 90° против часовой стрелки, чтобы его можно было вынуть из розетки. Вставьте штекер в держатель.

Затем поднимите фиксатор рычага сцепного устройства и переведите рычаг сцепки вперед. При этом фиксатор открывается, и тягово-сцепное устройство можно отсоединить от шаровой головки, подняв вверх. Одновременно с этим снимите с шаровой головки страховочный трос и опустите прицеп или подоприте его.



Опасность травмирования!

Если на прицепе находится мотоцикл, ни в коем случае не отпускайте стяжные ремни до отсоединения прицепа от буксирующего транспортного средства. Мотоцикл может упасть с прицепа и причинить травмы и материальный ущерб.

6.6 | Разгрузка прицепа

Для разгрузки прицепа снова выберите ровную и достаточно просторную горизонтальную площадку.

Установите прицеп на подставку. Порядок действий показан на иллюстрациях 1 – 6 в разделе 6.2 «Загрузка прицепа».



Опасность травмирования!

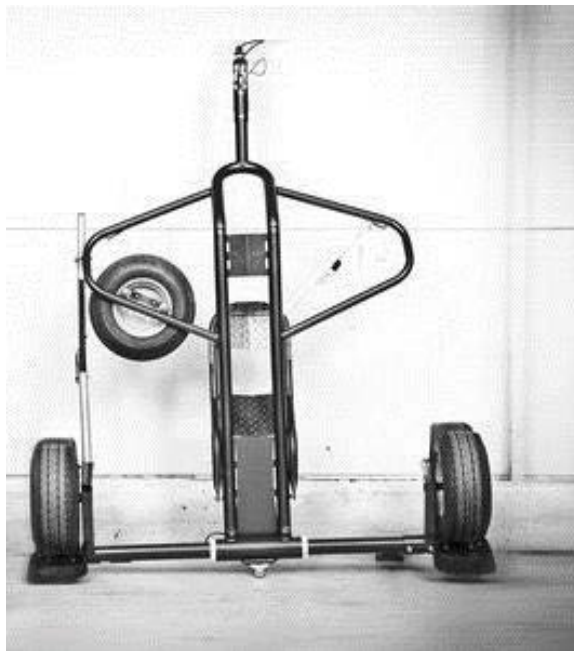
Крепко удерживайте рычажную штангу обеими руками, поскольку из-за веса мотоцикла на рычаг воздействует более высокая нагрузка и потребуется больше усилий для контролируемого опускания платформы прицепа.

Затем откиньте боковую подножку транспортного средства и развяжите завязанные концы стяжных ремней, не освобождая при этом сами стяжные ремни. После этого осторожно освободите стяжные ремни с правой стороны транспортного средства, чтобы можно было опереть мотоцикл на боковую подножку. Освободите стяжные ремни с левой стороны транспортного средства.



Мы рекомендуем всегда выполнять также и эти работы вместе с физически сильным напарником, удерживающим мотоцикл в вертикальном положении, чтобы он не опрокинулся.

Во время скатывания мотоцикла с прицепа следите за тем, чтобы он не зацепил детали системы освещения или держатель номерного знака.



При хранении прицепа в местах общего пользования необходимо соблюдать особые правила. Согласно §12 ПДД Германии, автомобильный прицеп не может оставаться припаркованным без буксирующего транспортного средства в течение более 14 дней. Это правило, естественно, не распространяется на частные земельные участки или на обозначенные соответствующим образом площадки. Кроме того, согласно §17 ПДД Германии, одноосные прицепы запрещается оставлять неосвещенными на проезжей части. Они должны освещаться либо собственными источниками света, либо другими разрешенными светотехническими средствами.

Благодаря своей конструкции, прицеп FOR-ONE может компактно храниться в вертикальном положении. Для этого сложите заднюю откидную раму и зафиксируйте стяжным ремнем от случайного раскладывания. После этого вместе с помощником поднимите прицеп за дышло, установите на резиновые распорки и самоориентирующееся колесо и зафиксируйте от случайного опрокидывания. По возможности следует оставить прицеп в сухом помещении с максимальной влажностью воздуха 80 % (без конденсации).

8 | Очистка и уход

8.1 | Очистка

Для поддержания прицепа в пригодном к эксплуатации состоянии и обеспечения его длительного срока службы прицеп следует регулярно очищать. Одновременно с этим можно выполнить проверку на наличие повреждений.

При осуществлении ухода и очистки всегда следует помнить об окружающей среде, например, использовать для мойки транспортного средства биологически разлагающийся автомобильный шампунь. Не допускайте попадания моющих средств в грунт.

УВЕДОМЛЕНИЕ!

Опасность повреждения!

Категорически запрещается использовать устройства паровой мойки, установки для мытья под давлением и т.п., поскольку это оборудование может вызвать попадание влаги и воды в подшипники, уплотнения и систему освещения прицепа и повредить электрооборудование.

Постоянно следите за чистотой задних фонарей и отражателей. Для очистки можно использовать мягкий мыльный раствор. Запрещается использовать агрессивные моющие средства, спирт, бензин или растворители. Лучше всего просто протрите поверхности мягкой тканью.

Полную очистку следует выполнять регулярно, особенно – после поездок по дорогам, посыпанным технической солью. Техническая соль очень агрессивно реагирует на поверхности и может повредить антикоррозионную защиту.

Прицеп защищен от коррозии порошковым покрытием. Тем не менее, коррозия может возникать на кромках и краях отверстий. Эти места, а также поверхности, поврежденные, например, в результате бокового удара, необходимо немедленно обработать цинковой защитной краской.

8.2 | Погодные факторы

Такие неотвратимые воздействия, как погодные факторы, пыль и грязь вызывают выцветание краски, что не является дефектом.

8.3 | Смазывание сцепного устройства

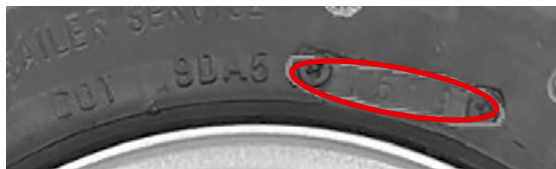
Сначала очистите детали сцепного устройства, обезжирьте их, а затем снова смажьте универсальной консистентной смазкой.

8.4 | Контроль резьбовых соединений

Резьбовые соединения могут ослабиться под воздействием вибрации, поэтому необходимо регулярно проверять надежность их затяжки и, при необходимости, подтягивать.

8.5 | Контроль и замена шин

Колеса следует также проверять на предмет износа. Допустимая минимальная глубина рисунка протектора составляет в Германии 1,6 мм (в других странах могут действовать другие нормативы). Даже при достаточной глубине рисунка протектора необходимо регулярно проверять шины, так как солнечные лучи и другие погодные факторы ускоряют процессы старения материалов. Категорически запрещено использовать шины старше 6 лет. Это необходимое условие для получения допуска на движение со скоростью 100 км/ч. Возраст шин можно определить по так называемому номеру DOT (Department Of Transportation).



Комбинация «1619» означает, что шина изготовлена на 16-й календарной неделе 2019 года. Согласно изготовителю шин, давление воздуха составляет 1,6 бар. Если прицеп длительное время стоит на шинах, давление воздуха можно несколько увеличить, чтобы предотвратить образование плоских площадок.

Если шину необходимо заменить, допускается использовать шины только типоразмера 16.5x6.5-8 73M. После замены шин затяните колесные болты крест-накрест. Момент затяжки колесных болтов составляет 90 Нм. После пробега 100 км повторно проверьте затяжку колесных болтов динамометрическим ключом.

8.6 | Проверка системы освещения

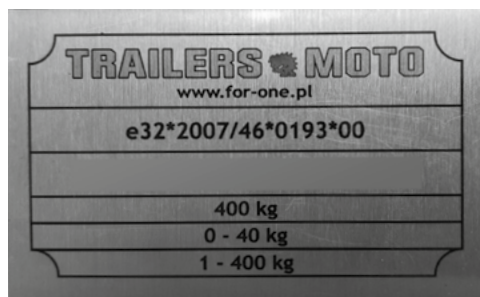
Вся система освещения укомплектована светодиодными фонарями. Это может, при определенных обстоятельствах, создавать проблемы при эксплуатации со старыми буксирующими транспортными средствами, так как бортовая сеть буксирующего транспортного средства интерпретирует более низкую потребляемую мощность светодиодов как выход из строя обычной лампы накаливания, что может вызывать вывод сообщения о неисправности. Устранить проблему можно путем добавления резисторов. Несмотря на длительный срок службы светодиодов, возможен выход фонаря из строя.

9 | Периодичность осмотра

Не подвергающиеся техническому обслуживанию, ослабленные или поврежденные детали прицепа могут стать причиной тяжелых аварий. Таким образом, после первых 1500 км пробега и после каждых последующих 5000 км необходимо проводить осмотр. Помимо этого, держатели прицепов с разрешенной максимальной массой ≤ 750 кг обязаны, согласно §29 ПДД Германии, проходить технический осмотр. Прицеп FOR-ONE должен проходить технический осмотр через 36 месяцев, а затем – через каждые 24 месяца (использующиеся в коммерческих целях прицепы проходят технический осмотр каждые 12 месяцев). После первичного осмотра через каждые 5000 км специализированная мастерская выполняет следующие осмотры:

- Проверка работоспособности системы освещения, а также проверка штекеров, кабелей и отражателей
- Проверка колес на наличие видимых повреждений, отсутствие биений, давление воздуха в шинах и возраст
- Проверка износа сцепного устройства
- Проверка шасси на наличие трещин, деформаций и состояния антикоррозионной защиты
- Проверка люфта колесных подшипников

10 | Технические характеристики



Изготовитель:

Обозначение модели:

Сертификат соответствия типа транспортного средства:

Номер шасси:

Макс. допустимый общий вес:

Макс. нагрузка на сцепной шар:

Макс. допустимая нагрузка на ось 1:

Порожний вес:

Макс. полезная нагрузка:

Длина:

Ширина:

Высота:

Trailers-Moto

FOR-ONE

e32*2007/46*0193*00

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

400 кг

0 - 40 кг

1 - 400 кг

71 кг

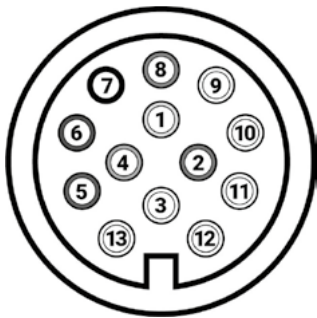
329 кг

2455 мм

1670 мм

680 мм

Макс. погрузочная длина:	1915 мм
Макс. колесная база мотоцикла:	1600 мм (со стандартными шинами)
Мин. колесная база мотоцикла:	1100 мм
Типоразмер шин:	16.5x6.5-8 73M
Макс. диаметр шин мотоцикла:	Спереди/сзади 75 см
Мин. диаметр шин мотоцикла:	Спереди/сзади 40 см
Давление воздуха:	1,6 бар
Максимальная скорость:	80 км/ч (возможно 100 км/ч при последующем получении допуска согласно 9 Положения об исключениях из Правил дорожного движения)
Электрическое подключение:	13-полюсное



№	Описание	№	Описание
1	Левый указатель поворотов	9	Электропитание (не подключено)
2	Задний противотуманный фонарь	10	Провод зарядки аккумуляторной батареи (не подключено)
3	Масса для 1-8	11	Масса для провода зарядки (не подключено)
4	Правый указатель поворотов	12	Не используется (не подключено)
5	Правая фара	13	Масса для 9-12 (не подключено)
6	Стоп-сигнал		
7	Левая фара		
8	Фара заднего хода		

11 | Поиск неисправностей

Неисправность	Возможные причины и их устранение
Прицеп движется не плавно.	Одно из колес имеет дисбаланс либо изношено тягово-сцепное устройство или шаровая головка сцепного устройства. Обращайтесь в этих случаях в специализированную мастерскую.
Наличие повреждений на профиле шины.	Возможно, прицеп перегружен или шины слишком старые. Обратитесь в шинный центр и замените шины.
Неисправность системы освещения.	Возможно, неисправны кабели, окислены или повреждены контакты штекера или розетки. Поручите специализированной мастерской проверку кабелей или контактов.
Невозможно правильно соединить прицеп или отсоединить его от буксирующего ТС.	Возможный износ сцепного устройства. Очистите и смажьте сцепное устройство. При наличии сильного износа сцепное устройство следует заменить.
Согнута рама.	Возможно, прицеп был перегружен слишком большим грузом или в результате ненадлежащего использования. Обязательно обратитесь в специализированную мастерскую.

12 | Гарантия

На прицеп предоставляется обычная гарантия, действующая в течение двух лет. Гарантийный период начинается с даты покупки, указанной в кассовом чеке. Гарантия не распространяется на прицепы со следами использования, на износ шин, на изменение цвета или выцветание поверхностей, эксплуатировавшиеся неправильно или не по назначению, с повреждениями, произошедшими в результате ДТП, ненадлежащего обращения, обстоятельств непреодолимой силы, выполнения несанкционированных манипуляций или подвергшиеся попытке ремонта не уполномоченными или неумелыми лицами, а также имеющие признаки технических изменений конструкции. Невыполнение предписанных осмотров специализированной мастерской (первый – через 1500 км, последующие – через каждые 5000 км) ведет к потере права на гарантийное обслуживание. При коммерческом использовании прицепа или использовании не по назначению право на гарантийное обслуживание также не предоставляется. Кроме того, гарантия не распространяется на повреждения в результате транспортировки или ненадлежащего хранения.

13 | Утилизация



Утилизируйте упаковочный материал, а также само изделие или его части в соответствии с предписаниями местных административных органов.

14 | Контактные данные

При наличии вопросов по поводу изделия и/или данной инструкции свяжитесь перед первым использованием изделия с нашей службой сервисного обслуживания по электронной почте: service@louis.eu. Мы быстро поможем Вам. Так мы совместно обеспечим правильное использование изделия.

15 | Часто задаваемые вопросы

В следующей главе рассматриваются часто задаваемые вопросы.

Что мне требуется для первичной регистрации в регистрационном органе?

Все необходимые документы и формуляры входят в комплект поставки. Требуется сертификационная документация соответствия, счет на приобретение прицепа, документ, подтверждающий, что прицеп еще не зарегистрирован, подтверждение электронного страхового полиса компании, где будет застрахован прицеп.

Где находится номер шасси/идентификационный номер ТС?

Номер шасси/идентификационный номер ТС – это 17-значный номер, находящийся на паспортной табличке прицепа. Паспортная табличка располагается непосредственно за тягово-сцепным устройством с левой стороны транспортного средства.

Возможно ли дооборудовать прицеп тормозом?

Нет, это невозможно конструктивно.

Как получить допуск на движение с максимальной скоростью 100 км/ч?

Существует несколько путей получения допуска на движение с максимальной скоростью 100 км/ч. Прицеп соответствует всем обязательным к выполнению критериям. Во-первых, внесение исправления может выполняться впоследствии, после предоставления документации транспортного средства (на прицеп) после его регистрации. Тем не менее, для этого сертифицированный эксперт, контролер или инженер-испытатель официальной контролирующей организации после предоставления прицепа должен заполнить формуляр

(платная услуга), на основании которого регистрационный орган сможет внести изменения в документацию транспортного средства (также платная услуга). Кроме того, Вы должны будете приобрести в регистрационном органе плакетку (с печатью) скорости 100 км/ч и наклеить ее на заднюю сторону прицепа.

Если у Вас уже имеется прицеп, на котором прицеп FOR-ONE можно доставить в контролируемую организацию, формуляр может составляться без предварительной регистрации и Вы сможете сразу же получить в регистрационном органе допуск на движение с максимальной скоростью 100 км/ч. Так Вы сможете избежать двух поездок в регистрационный орган.

Сделано в Польше

16 | Подтверждение осмотра

Осмотр / км / дата / штамп / подпись специализированной мастерской

Первый осмотр через прибл. 1500 км	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

Осмотр через последующие 5000 км или через год	Дата	Штамп / подпись специализированной мастерской

ru

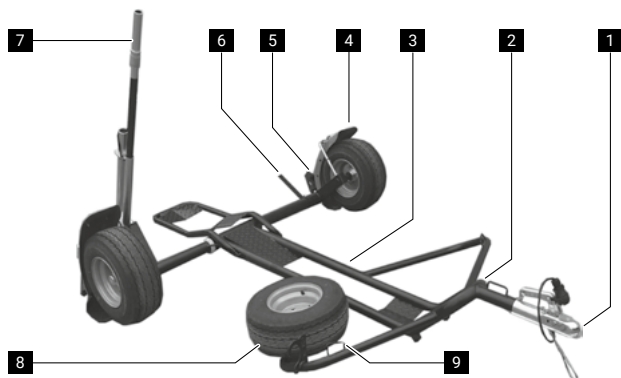
Spis treści

1	 Zakres dostawy	161
2	 Przeznaczenie	161
3	 Informacje ogólne	162
3.1	Zapoznanie się z instrukcją obsługi i jej przechowywanie	162
3.2	Objasnienie symboli	162
4	 Bezpieczeństwo	163
4.1	Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem	163
4.2	Przepisy prawne	163
4.3	Przewidywalne użycie niewłaściwe	163
4.4	Wskazówki bezpieczeństwa	163
5	 Przygotowanie/ montaż	166
6	 Pierwsze użycie przyczepy	167
6.1	Zalecenia dotyczące jazdy z przyczepą	167
6.2	Sprawdzać przed każdą jazdą	168
6.3	Załadunek przyczepy	168
6.4	Doczepianie do pojazdu ciągnącego	173
6.5	Odczepianie od pojazdu ciągnącego	173
6.6	Rozładunek przyczepy	174
7	 Przechowywanie	175
8	 Czyszczenie i pielęgnacja	175
8.1	Czyszczenie	175
8.2	Czynniki atmosferyczne	176
8.3	Smarowanie sprzęgu	176
8.4	Sprawdzanie połączeń gwintowanych	176
8.5	Sprawdzanie / wymiana opon	176
8.6	Sprawdzanie instalacji oświetleniowej	177
9	 Częstotliwość przeglądów	177
10	 Dane techniczne	177
11	 Wykrywanie usterek	178
12	 Rękojmia	178
13	 Utylizacja	179
14	 Kontakt	179
15	 Często zadawane pytania	179
16	 Świadectwo przeprowadzenia kontroli	180

PRZYCZEPA DO PRZEWOZU MOTOCYKLA FOR-ONE

1 | Zakres dostawy

nr kat. 10043023 / 10043088



1 sprzęg holowniczy

2 dyszel

3 rama

4 błotnik z osłoną
przeciwbryzgową

5 jednostka oświetleniowa

6 uchwyt tablicy rejestracyjnej
z oświetleniem tablicy
rejestracyjnej

7 uchwyt tablicy rejestracyjnej
z oświetleniem tablicy
rejestracyjnej

8 koło zapasowe

9 uchwyty mocujące

2 | Przeznaczenie



3 | Informacje ogólne

3.1 | Zapoznanie się z instrukcją obsługi i jej przechowywanie

Niniejsza instrukcja obsługi dotyczy wyłącznie przyczepy do przewozu motocykla FOR-ONE (w skrócie przyczepa). Zawiera on ważne informacje na temat użytkowania, bezpieczeństwa, konserwacji i gwarancji. Przed zastosowaniem przyczepy należy uważnie przeczytać instrukcję, ze szczególnym uwzględnieniem wskazówek bezpieczeństwa. Nieprzestrzeganie niniejszej instrukcji obsługi może prowadzić do uszkodzenia przyczepy, obniżenia bezpieczeństwa jazdy oraz wypadków. Instrukcja obsługi opiera się na normach i regulacjach obowiązujących na terenie Unii Europejskiej i odzwierciedla aktualny stan wiedzy technicznej. Zawiera ona wyłącznie informacje dotyczące zastosowania, technologii oraz czyszczenia i konserwacji. Instrukcja obsługi nie zawiera żadnych informacji umożliwiających naukę jazdy z przyczepą. W pozostałych krajach należy przestrzegać również miejscowych dyrektyw i przepisów. Zachować koniecznie instrukcję obsługi celem ewentualnego wykorzystania w przyszłości. W przypadku przekazania przyczepy motocyklowej osobom trzecim należy koniecznie dołączyć do niej niniejszą instrukcję.

3.2 | Objaśnienie symboli

W niniejszej instrukcji stosowane są niżej opisane symbole i hasła ostrzegawcze.

 NIEBEZPIECZEŃSTWO!	Ten symbol ostrzegawczy / to hasło ostrzegawcze wskazuje na niebezpieczeństwo wysokiego stopnia, którego zignorowanie prowadzi do śmierci lub poważnego zranienia.
 OSTRZEŻENIE!	Ten symbol ostrzegawczy / to hasło ostrzegawcze wskazuje na niebezpieczeństwo średniego stopnia, którego zignorowanie może prowadzić do śmierci lub poważnego zranienia.
 OSTROŻNIE!	Ten symbol ostrzegawczy / to hasło ostrzegawcze wskazuje na niebezpieczeństwo niskiego stopnia, którego zignorowanie może prowadzić do lekkiego lub umiarkowanego zranienia.
WSKAZÓWKA!	To hasło ostrzegawcze ostrzega przed możliwymi uszkodzami materialnymi.
	Ten symbol dostarcza przydatnych informacji dodatkowych odnośnie montażu lub użytkowania produktu.
	Ten symbol oznacza możliwość recyklingu opakowań i samego produktu.



Tabliczka znamionowa zawiera najważniejsze dane, takie jak producent, numer badania, numer podwozia, dopuszczalna masa całkowita pojazdu, obciążenie podpory i dopuszczalne obciążenie osi. Tabliczki znamionowej nie wolno zmieniać ani usuwać.

4 | Bezpieczeństwo

4.1 | Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem

Przyczepa motocyklowa FOR-ONE jest przyczepą przeznaczoną specjalnie do transportu motocykli. Na przyczepie można umieszczać motocykle wyłącznie w zakresie maksymalnego obciążenia użytkowego. Za zabezpieczenie ładunku zawsze odpowiedzialny jest kierowca pojazdu ciągnącego. W razie potrzeby należy przestrzegać przepisów obowiązujących w danym kraju. Przyczepę można używać tylko zgodnie z jej przeznaczeniem. Producent i sprzedawca nie ponoszą odpowiedzialności za użytkowanie niezgodne z przeznaczeniem. Dotyczy to w szczególności nieprzestrzegania instrukcji bezpieczeństwa i wynikających z tego szkód.

4.2 | Przepisy prawne

Aby pojazd z przyczepą mógł uczestniczyć w publicznym ruchu drogowym, zarówno pojazd ciągnący jak i przyczepa muszą być dopuszczone do ruchu drogowego. W momencie dostawy przyczepa posiada homologację typu WE. Dla dopuszczenia do ruchu po drogach potrzebna jest zarówno homologacja typu WE lub dokument CoC (Certificate of Conformity – certyfikat zgodności) jak również ważny dowód tożsamości i potwierdzenie ubezpieczenia. Następnie urząd rejestracji pojazdów wydaje dowód rejestracyjny część 1 i część 2.

Maksymalna prędkość dla pojazdów z przyczepą na niemieckich drogach wynosi 80 km/h. Przyczepa posiada jednak wymogi konstrukcyjne dla późniejszego dopuszczenia prędkości 100 km/h zgodnie z 9. rozporządzeniem dopuszczającym wyjątek od przepisów o ruchu drogowym (StVo – dotyczy Niemiec). Należy koniecznie przestrzegać przepisów tego rozporządzenia dopuszczającego wyjątek. Przed rozpoczęciem użytkowania przyczepy połączonej z pojazdem w ruchu drogowym w danym kraju użytkownik musi uzyskać informacje o obowiązujących w danym kraju przepisach ruchu drogowego, przepisach dotyczących prawa jazdy i wymagań odnośnie pojazdów ciągnących. Przyczepa może być używana w ruchu drogowym tylko wtedy, gdy wraz z pojazdem ciągnącym spełnia obowiązujące wymagania, a kierowca posiada niezbędne prawo jazdy.

4.3 | Przewidywalne użycie niewłaściwe

Za użycie niewłaściwe uważa się:

- Transport ładunków innych niż motocykle
- Przewożenie ludzi
- Przewożenie ładunków o zbyt dużej masie
- Zmiany techniczne i konstrukcyjne przyczepy, które nie zostały uzgodnione z producentem
- Stosowanie części zamiennych lub zużywających się, które nie zostały zatwierdzone przez producenta
- Przekroczenie obciążenia podpory lub osi
- Transport ładunków, które nie są zamocowane lub są zamocowane niewłaściwie
- Jazda z uszkodzoną instalacją elektryczną lub oświetleniową
- Jazda z uszkodzoną przyczepą

4.4 | Wskazówki bezpieczeństwa



NIEBEZPIECZEŃSTWO!

Zagrożenie życia!

Przed przystąpieniem do jazdy z przyczepą należy zawsze upewnić się, że sprzęg holowniczy jest prawidłowo zamknięty, a linka zabezpieczająca jest owinięta wokół sprzęgu kulowego pojazdu ciągnącego.

Jeżeli sprzęg nie jest prawidłowo zamknięty, a linka zabezpieczająca nie jest zahaczona, przyczepa może się odczepić, dostać się pod pojazdy jadące w tym samym lub przeciwnym kierunku i doprowadzić do poważnych wypadków.



NIEBEZPIECZEŃSTWO!

Zagrożenie życia!

W żadnym wypadku nie wolno jeździć z niezabezpieczonym ładunkiem. Jeśli ładunek nie jest zabezpieczony lub jest niewystarczająco zabezpieczony, może zostać wyrzucony z przyczepy i trafić pod pojazdy jadące w tym samym lub przeciwnym kierunku, co prowadzi do poważnych wypadków.



NIEBEZPIECZEŃSTWO!

Zagrożenie życia!

Jazda ze zbyt dużą prędkością i/lub zbyt dużym ładunkiem może prowadzić do najpoważniejszych wypadków. Jeśli prędkość jest zbyt duża, może dojść do zarzucania przyczepą i w ten sposób może ona wejść w kolizję z pojazdami jadącymi w tym samym lub przeciwnym kierunku. Ładunek przekraczający dopuszczalną ładowność może prowadzić do zerwania urządzeń zabezpieczających, w związku z czym może również dojść do zarzucania przyczepą.



OSTRZEŻENIE!

Ryzyko odniesienia obrażeń!

Do mocowania/odmocowania motocykla, zawsze należy wezwać drugą silną i kompetentną osobę, która będzie zabezpieczała motocykl. Motocykl, który przewróci się, ponieważ nie jest prawidłowo przymocowany, może spowodować poważne obrażenia.



OSTRZEŻENIE!

Ryzyko odniesienia obrażeń!

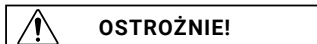
Odstawiać przyczepę w pionie należy zawsze w dwie osoby. Druga silna i kompetentna osoba zapewni, że przyczepa nie przewróci się podczas odstawiania, co może prowadzić do poważnych obrażeń.



OSTRZEŻENIE!

Ryzyko odniesienia obrażeń!

Podczas podpierania należy postępować bardzo ostrożnie. Przed podpieraniem dużych ładunków aż do maksymalnego obciążenia najpierw należy przeciwyczyć podparcie z niewielkim obciążeniem. W przypadku pracy bez należytej koncentracji dźwignia może odbić do góry, co może prowadzić do poważnych obrażeń i szkód materialnych.



OSTROŻNIE!

Ryzyko odniesienia obrażeń!

Nie wolno wchodzić na błotniki, ani zeskakiwać z przyczepy. Błotniki mogłyby się odłamać, co mogłoby doprowadzić do upadku i urazów.



OSTROŻNIE!

Ryzyko odniesienia obrażeń!

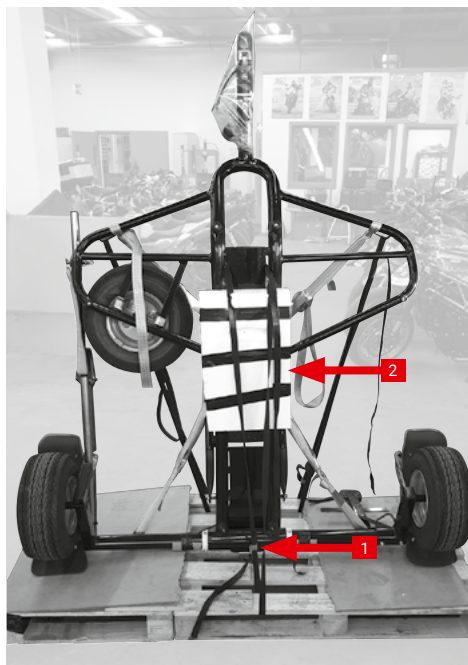
Pasy mocujące należy zawsze układać w taki sposób, aby nie stwarzały zagrożenia potknięciem.

WSKAZÓWKI!

Ryzyko uszkodzenia

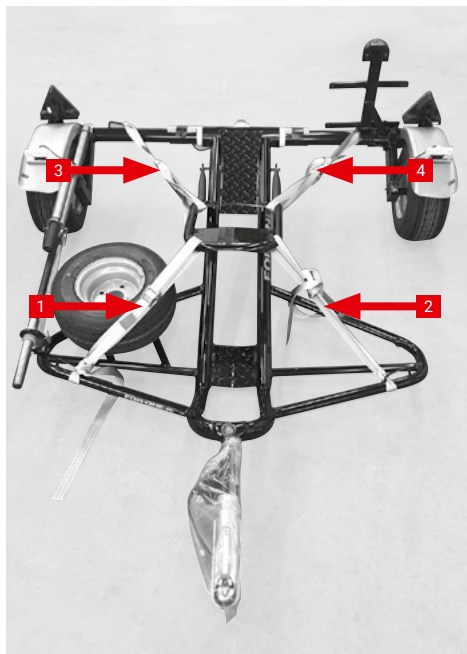
- Zawsze należy jeździć ostrożnie, aby nie narażać siebie, ani osób trzecich na niebezpieczeństwo lub przedmiotów na uszkodzenie.
- Przy silnym wietrze należy pamiętać o tym, że pojazd z przyczepą ma większą powierzchnię, na którą działa siła wiatru.
- W żadnym wypadku nie wolno przekraczać maksymalnej nośności.
- Nie wolno stawać na błotnikach.
- Przed przystąpieniem do jazdy należy sprawdzić, czy wszystkie śruby są dobrze zamocowane.
- Naprawy należy koniecznie zlecać wykwalifikowanemu personelowi. W tym celu należy zwrócić się do specjalistycznego warsztatu. W przypadku samodzielnych napraw/zmian w pojeździe, usunięcia oryginalnych części, niewłaściwego podłączenia lub nieprawidłowego użytkowania wygasają roszczenia z tytułu odpowiedzialności i gwarancji.
- Przed każdą jazdą należy sprawdzić instalację oświetleniową i całą przyczepę pod względem uszkodzeń.
- Użycie nieoryginalnych części może prowadzić do utraty ważności świadectwa homologacyjnego. Sprzedawca nie ponosi odpowiedzialności za takie elementy. Dlatego należy używać wyłącznie części i akcesoriów zatwierdzonych przez sprzedawcę lub producenta.
- Należy bezwzględnie przestrzegać terminów konserwacji.

5 | Przygotowanie/ montaż



Najpierw należy zdjąć i odpowiednio usunąć folię ochronną.

Przy wsparciu drugiej silnej osoby trzymającej przyczepę w pozycji pionowej, najpierw trzeba zwolnić i usunąć oznaczony pas mocujący (1). Następnie należy zdjąć białe zabezpieczenie transportowe (2) i usunąć je zgodnie z przepisami o ochronie środowiska.



Następnie można usunąć dwa pozostałe pasy mocujące, którymi przyczepa przymocowana jest do palety.



OSTRZEŻENIE!

Ryzyko odniesienia obrażeń!

Podczas zdejmowania pasów mocujących należy upewnić się, że przyczepa utrzymywana jest w pozycji pionowej. W przeciwnym razie może się przewrócić i spowodować poważne obrażenia i uszkodzenie przyczepy.

Po usunięciu obu pasów mocujących, można ostrożnie przechylić przyczepę kołami w kierunku podłoża i ściągnąć ją z palety.

Teraz można usunąć pozostałe cztery pasy mocujące i folię z dyszla.

6 | Pierwsze użycie przyczepy

6.1 | Zalecenia dotyczące jazdy z przyczepą

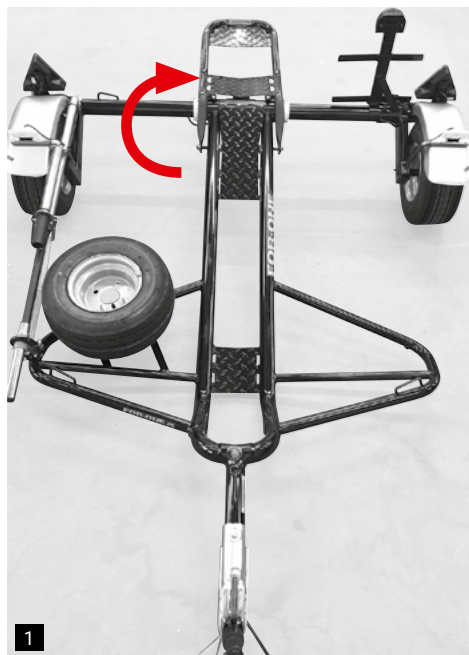
- Przyczepa zwiększa całkowity rozstaw osi pojazdu. Dlatego ważne jest, aby podczas skręcania uwzględnić większy promień skrętu, np. aby nie uderzyć w krawężnik lub nie zahaczyć o innych użytkowników drogi.
- Dodatkowa masa przyczepy wraz z ładunkiem zwiększa drogę hamowania – dlatego należy zwiększyć odstęp bezpieczeństwa.
- Podczas cofania należy zwrócić uwagę na długość pojazdu z przyczepą i zachowanie przyczepy podczas kierowania.

6.2 | Sprawdzać przed każdą jazdą

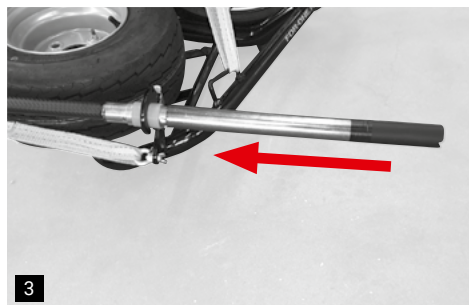
- Czy sprzęg z głowicą kulową jest prawidłowo zatrzaśnięty?
- Czy linka zabezpieczająca jest prawidłowo zamocowana?
- Czy dźwignia i zabezpieczenie są prawidłowo zablokowane lub przykręcone?
- Czy oświetlenie działa prawidłowo?
- Czy ciśnienie w oponach jest prawidłowe?
- Czy ładunek jest prawidłowo przymocowany?
- Czy są jakieś uszkodzenia lub luźne części?

6.3 | Załadunek przyczepy

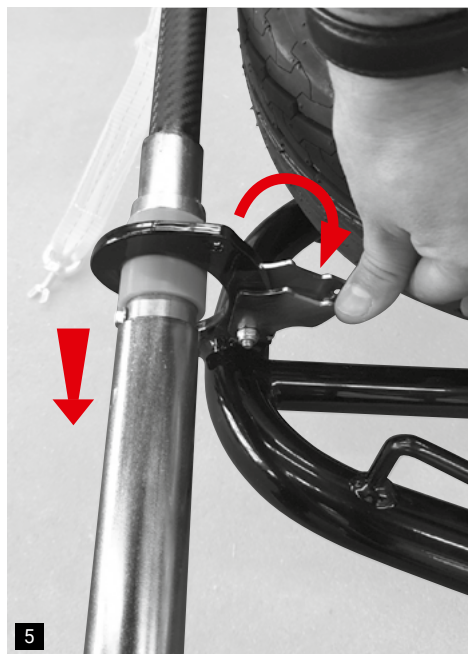
Załadunek przyczepy możliwy jest tylko wtedy, gdy jest ona odłączona od pojazdu ciągnącego. Ponieważ przyczepa nie posiada klinów do podłożenia pod koła ani hamulca postojowego, do załadunku i późniejszego sprzęgnięcia przyczepy z pojazdem ciągnącym należy wybrać możliwie płaską, poziomą powierzchnię. Dzięki temu załadunek i sprzęganie są znacznie łatwiejsze i można uniknąć kolizji z pojazdem ciągnącym.



Najpierw rozłożyć wspornik przyczepy (1). Następnie ściągać zabezpieczenie gumowe przedłużenia dźwigni w kierunku do przodu jak również przedłużenie dźwigni z prowadnicy (2) i nałożyć je na dźwignię (3).



Następnie odkręcić śrubę skrzydełkową zabezpieczenia (4). Aby śruba nie zgubiła się, należy zaraz wkręcić ją z powrotem w uchwyt. Następnie odblokować pałąk zabezpieczający drążka dźwigniowego i nacisnąć go mocno, ale z wycuciem w dół (5).



Drążek dźwigniowy jest teraz wolny i można go przemieścić do góry na tyle, aby platforma leżała całkowicie na podłożu (6).





8

Następnie można wtoczyć motocykl od tyłu z lekkim impetem przez tylny wspornik na platformę. Należy przestrzegać maksymalnego obciążenia użytkowego i odległości między osiami.

Wtoczyć motocykl jak najdalej do przedniego pałąka i odstawić na podpórcę boczną (7 + 8).



9



10

Przymocować motocykl najpierw po lewej stronie za pomocą pasów mocujących, które trzeba nabyć osobno, do wskazanych uchwytów mocujących. Nadaje się do tego półka widelca z przodu (9) i z tyłu ewentualnie wysięgnik podnóżka lub rama z tyłu (10).

WSKAZÓWKA!

Ryzyko uszkodzenia

Należy koniecznie zwrócić uwagę na to, aby przy mocowaniu nie zakleszczyć ani nie uszkodzić żadnych elementów takich, jak przewody hamulcowe, elementy obudowy lub układ wydechowy.

W razie potrzeby należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi pojazdu.



Następnie należy umieścić i naprężyć dwa pasy mocujące również po prawej stronie pojazdu (11). Jeśli pasy mocujące po lewej stronie zostały za mocno naprężone, to teraz trzeba je trochę poluzować, aby można było bardziej naprężyć pasy po prawej stronie, aż motocykl będzie stał pionowo. Aby można było bezpiecznie przymocować motocykl zaleca się umieszczenie pasów mocujących w sposób pokazany na rysunkach 12 + 13. W ten sposób przykładą się największą siłę podczas mocowania.



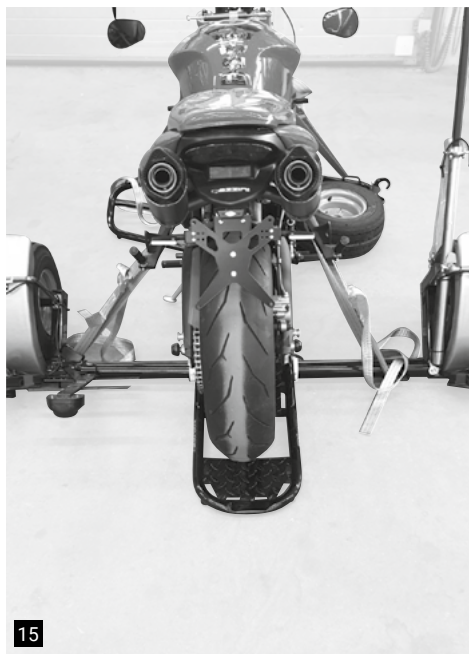
Zasadniczo zalecamy korzystanie z pomocy drugiej silnej osoby, która trzyma motocykl pionowo, aby można było bezpiecznie przymocować motocykl i aby nie mógł się przewrócić.



13



14



15



16

Jeśli pojazd jest prawidłowo przymocowany, jak pokazano na rysunkach 14 + 15, końce pasów mocujących należy związać, aby nie topotały na wietrze ewentualnie kogoś raniąc lub powodując inne uszkodzenia (16). Złożyć podpórkę boczną.



Naprężać pasy mocujący tylko tyle, aby elementy sprężyste motocykla były ściśnięte maksymalnie o 20%.



pl

Przymocowany motocykl można teraz unieść za pomocą dźwignia dźwigniowego (17). W tym celu należy mocno nacisnąć dźwignię w dół (18), ale w sposób kontrolowany, tak aby można było zaczepić, jak pokazano na rys. 5. Następnie należy zablokować pałąk zabezpieczający i zamontować dodatkowe zabezpieczenie (patrz rys. 4).

6.4 | Doczepianie do pojazdu ciągnącego

W celu doczepienia przyczepy do pojazdu ciągnącego trzeba najpierw wyjąć wtyczkę przyłączeniową z jej uchwytu. Unieść przyczepę za dyszel i najpierw położyć linkę zabezpieczającą na głowicę kulową pojazdu. Następnie umieścić sprzęg holowniczy bezpośrednio nad głowicą kulową, pociągnąć zabezpieczenie dźwigni sprzęgającej i pociągnąć dźwignię sprzęgającą do przodu. Poprowadzić sprzęg holowniczy w dół, aż się słyszalnie zatrzaśnie i dźwignia sprzęgająca będzie ustawiona poziomo w stosunku do dyszla. W celu sprawdzenia zamocowania należy mocno pociągnąć do góry sprzęg holowniczy względnie dyszel (nie ciągnąć za samą dźwignię sprzęgającą). Jeśli sprzęg odłącza się przy tym, to ewentualnie jest nieprawidłowo zatrzaśnięty lub głowica kulowa względnie sprzęg holowniczy są zużyte.

Podłączyć wtyczkę oświetlenia do gniazda w pojeździe. Należy zwrócić uwagę na to, aby wypust wtyczki pasował do rowka w gnieździe wtykowym i przekręcić blokadę o 90° zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Następnie przeprowadzić sprawdzenie działania instalacji oświetleniowej.

6.5 | Odczepianie od pojazdu ciągnącego

Należy zwrócić uwagę na to, aby pojazd ciągnący i przyczepa stały na płaskiej, poziomej powierzchni. Zabezpieczyć pojazd ciągnący przed niezamierzonym odcoczeniem za pomocą hamulca postojowego. Usunąć wtyczkę oświetlenia z gniazda samochodowego, przekręcając blokadę wtyczki o 90° przeciwnie do ruchu wskazówek zegara i wyciągając wtyczkę z gniazda. Włożyć wtyczkę do przeznaczonego dla niej uchwytu.

Wyciągnąć zabezpieczenie dźwigni sprzęgającej do góry, a następnie pociągnąć dźwignię sprzęgającą do przodu. W ten sposób blokada jest otwarta i sprzęg holowniczy można unieść do góry z głowicy kulowej. Jednocześnie usunąć linkę zabezpieczającą z głowicy kulowej i zaparkować przyczepę, a w razie potrzeby zabezpieczyć.



OSTRZEŻENIE!

Ryzyko odniesienia obrażeń!

Jeśli na przyczepie znajduje się motocykl, to pod żadnym pozorem nie wolno luzować pasów mocujących przed odłączeniem przyczepy od pojazdu ciągnącego. Motocykl mógłby spaść z przyczepy i spowodować obrażenia ciała i/lub szkody materialne.

6.6 | Rozładunek przyczepy

Do rozładunku należy ponownie wybrać płaską i poziomą powierzchnię z wystarczającą ilością miejsca.

Pierwszą rzeczą do zrobienia jest podparcie przyczepy. Sposób postępowania przedstawiono na rysunkach od 1 do 6 w punkcie 6.2 „Załadunek przyczepy”.



OSTRZEŻENIE!

Ryzyko odniesienia obrażeń!

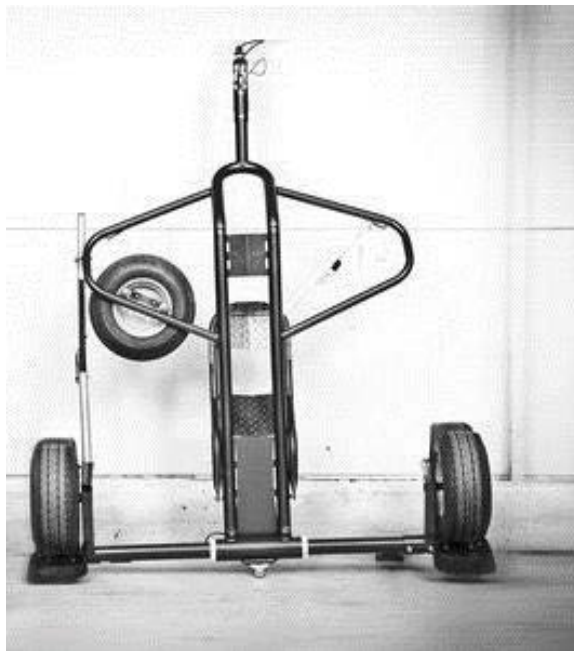
Należy zwrócić uwagę na to, aby trzymać drążek dźwigniowy mocno obiema rękami, ponieważ ciężar motocykla powoduje znacznie większe obciążenie dźwigni i należy użyć odpowiednio większej siły do kontrolowanego opuszczenia platformy przyczepy.

Następnie rozłożyć podpórkę boczną pojazdu i rozwiązać końce pasów mocujących, ale bez luzowania samych pasów mocujących. W dalszym ciągu należy ostrożnie poluzować pasy mocujące po prawej stronie pojazdu w taki sposób, aby można było odstawić motocykl na podpórkę boczną. Poluzować pasy mocujące po lewej stronie pojazdu.



Również do tej czynności zalecamy skorzystanie z pomocy drugiej silnej osoby, która trzyma motocykl pionowo, aby nie mógł się przewrócić.

Przy przemieszczaniu motocykla z przyczepy należy zwracać uwagę na to, aby nie uderzyć w oświetlenie, ani w uchwyt tablicy rejestracyjnej.



Jeśli przyczepa ma być zaparkowana w miejscu ogólnie dostępnym, należy przestrzegać specjalnych przepisów. Zgodnie z § 12 StVO, przyczepy samochodowe bez pojazdu ciągnącego nie mogą być parkowane dłużej niż 14 dni. Oczywiście nie dotyczy to działek prywatnych ani odpowiednio oznakowanych obszarów. Ponadto zgodnie z § 17 StVO należy przestrzegać, że m.in. przyczepy jednoosiowe nie mogą być pozostawiane na drogach nieoświetlone. W razie potrzeby trzeba oświetlić je własnym źródłem światła lub oznakować za pomocą innych dozwolonych urządzeń oświetleniowych.

Ze względu na konstrukcję przyczepę FOR-ONE można zaparkować w pozycji pionowej, co pozwala zaoszczędzić miejsce. W tym celu trzeba złożyć tylny wspornik i zabezpieczyć pasem mocującym przed niezamierzonym opadnięciem. Następnie, z pomocą drugiej osoby, podciągnąć przyczepę za dyszel do góry, umieścić ją na przekładkach gumowych i kole manewrowym oraz zabezpieczyć przed przypadkowym przewróceniem. Jeśli to możliwe, przyczepę należy zaparkować w suchym pomieszczeniu o maksymalnej wilgotności powietrza 80% (bez kondensacji).

8 | Czyszczenie i pielęgnacja

8.1 | Czyszczenie

W celu zapewnienia niezawodności i długiej żywotności przyczepy, należy ją regularnie czyścić. Przy tej okazji można ją sprawdzać pod względem uszkodzeń.

Podczas pielęgnacji i czyszczenia pojazdu należy zawsze myśleć o środowisku naturalnym i używać środka czyszczącego ulegającego biodegradacji. Nie wolno dopuszczać, aby jakikolwiek środek czyszczący dostał się do gleby.

Ryzyko uszkodzenia!

Zasadniczo nie wolno stosować dysz parowych, myjek wysokociśnieniowych itp., ponieważ mogą one doprowadzić do przedostania się wilgoci/wody do łożysk, uszczelnień i instalacji oświetleniowej przyczepy oraz uszkodzić układ elektryczny.

Zawsze należy zwracać uwagę, aby światła tylne i odbłaski były czyste. Do czyszczenia można użyć łagodnego roztworu mydła, ale nie wolno używać żrących środków czyszczących, alkoholu, benzyny czy rozpuszczalników. Najlepiej jest tylko wycierać wilgotną szmatką.

Kompletne czyszczenie należy przeprowadzać regularnie, szczególnie po jeździe po drogach posypanych solą drogową. Sól drogowa reaguje bardzo agresywnie na powierzchnie i może uszkadzać warstwę chroniącą przed korozją.

Przyczepa jest zasadniczo chroniona przed rdzą za pomocą powłoki proszkowej. Niemniej jednak, korozja może wystąpić zwłaszcza na krawędziach ciętych i otworach wierconych. Te miejsca i powierzchnie, które zostały uszkodzone np. w wyniku uderzenia kamieniem, muszą być niezwłocznie powleczone np. cynkową farbą zabezpieczającą.

8.2 | Czynniki atmosferyczne

Zmianom koloru spowodowanym czynnikami atmosferycznymi, jak również pyłem i zanieczyszczeniami nie można zapobiec i nie stanowią one wady.

8.3 | Smarowanie sprzęgu

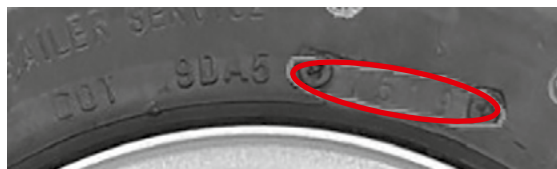
Ruchome części sprzęgu są najpierw czyszczone lub odtłuszczane, a następnie ponownie smarowane smarem uniwersalnym.

8.4 | Sprawdzanie połączeń gwintowanych

Połączenia gwintowane mogą się poluzować z powodu wibracji, dlatego należy je regularnie sprawdzać pod względem zamocowania i w razie potrzeby dokręcać.

8.5 | Sprawdzanie / wymiana opon

Koła trzeba sprawdzać pod względem zużycia. Minimalna głębokość bieżnika w Niemczech wynosi 1,6 mm (w innych krajach mogą obowiązywać inne przepisy). Nawet jeśli głębokość bieżnika jest prawidłowa, opony trzeba regularnie sprawdzać, ponieważ mogą się szybciej starzeć ze względu na promieniowanie słoneczne i inne wpływy atmosferyczne. Zasadniczo opony nie powinny być starsze niż 6 lat. Jest to m.in. obowiązkowy wymóg dla dopuszczenia prędkości 100 km/h. Wiek opon można odczytać z tzw. numeru DOT (Department of Transportation – Departament Transportu).



Kombinacja cyfr „1619” oznacza, że opona została wyprodukowana w 16 tygodniu kalendarzowym 2019 roku. Ciśnienie powietrza podane przez producenta opon wynosi 1,6 bar. Jeśli przyczepa stoi na oponach przez dłuższy okres czasu, ciśnienie powietrza można nieznacznie zwiększyć, aby zapobiec spłaszczeniu opon w miejscu przylegania do podłoża.

Jeżeli kiedyś konieczna będzie wymiana opon, wolno stosować wyłącznie opony o rozmiarze 16,5x6,5-8 73M. Po wymianie opony, śruby mocujące koło dokręcane są na krzyż. Moment dokręcający śrub mocujących koło wynosi 90 Nm. Po przejechaniu 100 km należy ponownie sprawdzić za pomocą klucza dynamometrycznego dokręcenie śrub mocujących koło.

8.6 | Sprawdzanie instalacji oświetleniowej

Cała instalacja oświetleniowa wyposażona jest w lampy LED. Może to prowadzić do problemów w starszych pojazdach ciągnących, ponieważ pokładowy układ elektryczny pojazdu ciągnącego rozpoznaje niską moc diod LED jako awarię zwykłej żarówki i może generować komunikat o błędzie. W razie potrzeby trzeba wtedy skorzystać z oporników, jako środka pomocniczego. Pomimo długiej żywotności diod LED, lampa może ulec awarii.

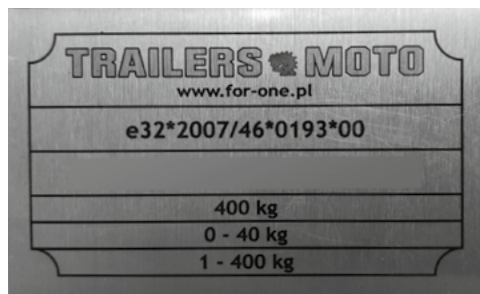
9 | Częstotliwość przeglądów

Niekonserwowane, osłabione w skutek używania lub uszkodzone elementy w przyczepie mogą prowadzić do poważnych wypadków. Dlatego po raz pierwszy przegląd należy przeprowadzić po 1 500 km, a następnie co 5 000 km. Ponadto właściciele przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej ≤ 750 kg muszą regularnie przeprowadzać przeglądy ogólne zgodnie z §29 StVZO. W przypadku przyczepy FOR-ONE należy przeprowadzić kontrolę ogólną po 36 miesiącach, a następnie co 24 miesiące (w przypadku przyczep używanych w ramach prowadzenia działalności gospodarczej obowiązuje kontrola ogólna co 12 miesięcy).

Po pierwszej kontroli należy zlecać przeprowadzanie następnych kontroli przez warsztat specjalistyczny co 5 000 km zgodnie z następującym harmonogramem:

- Test działania oświetlenia oraz sprawdzenie wtyków, kabli i odbłasków
- Sprawdzenie kół pod względem widocznych uszkodzeń, dokładności ruchu obrotowego, ciśnienia powietrza i wieku
- Sprawdzenie sprzęgu pod względem zużycia
- Sprawdzenie podwozia pod względem pęknięć, odkształceń i ochrony przed korozją
- Sprawdzenie łożysk kół pod względem luzu łożyskowego

10 | Dane techniczne



Producent:

Oznaczenie modelu:

Homologacja typu:

Numer podwozia:

Maks. dopuszczalna masa całkowita:

Maks. obciążenie podpory:

Maks. dopuszczalna masa osi 1:

Ciężar własny:

Maks. ładunek:

Długość:

Szerokość:

Wysokość:

Maks. długość ładunku:

Maks. rozstaw kół motocykla:

Min. rozstaw kół motocykla:

Rozmiar opony:

Trailers-Moto

FOR-ONE

e32*2007/46*0193*00

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

400 kg

0 - 40 kg

1 - 400 kg

71 kg

329 kg

2 455 mm

1 670 mm

680 mm

1 915 mm

1 600 mm (przy oponach standardowych)

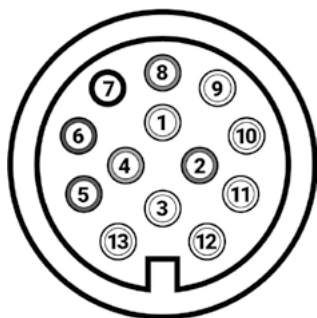
1 100 mm

16,5x6,5-8 73M

Maks. średnica opon motocykla:
 Min. średnica opon motocykla:
 Ciśnienie powietrza:
 Prędkość maksymalna:

przód/tył 75 cm
 przód/tył 40 cm
 1,6 bara
 80 km/h (możliwe późniejsze dopuszczenie
 100 km/h zgodnie z)
 9. rozporządzeniem dopuszczającym wyjątek
 od przepisów o ruchu drogowym (StVO)
 13-biegunowy

Przyłącze elektryczne:



Nr	Opis	Nr	Opis
1	Migacz lewy	9	Zasilanie (nie podłączone)
2	Tyłne światło przeciwmgielne	10	Przewód ładowania akumulatora (nie podłączony)
3	Masa dla 1-8	11	Masa dla przewodu ładowania (nie podłączona)
4	Migacz prawy	12	Nieprzyporządkowany (nie podłączony)
5	Światło prawe	13	Masa dla 9 - 12 (nie podłączona)
6	Światła hamowania		
7	Światło lewe		
8	Światło cofania		

11 | Wykrywanie usterek

Usterka	Możliwe przyczyny i środki zaradcze
Przyczepa nie jedzie spokojnie.	Jedno z dwóch kół jest niewyważone lub sprzęg holowniczy względnie głowica kulowa sprzęgu są zużyte. W takich przypadkach należy udać się do specjalistycznego warsztatu.
Bieżnik opon wykazuje oznaki uszkodzenia.	Możliwe, że przyczepa została przeciążona lub opony są za stare. Należy skontaktować się z dostawcą opon i zlecić wymianę opon.
Nieprawidłowe działanie instalacji oświetleniowej.	Możliwe, że kable są uszkodzone lub styki we wtyczce względnie gniazdku są skorodowane lub nie są już w dobrym stanie. Zlecić sprawdzenie kabli lub styków specjalistycznemu warsztatowi.
Przyczepy nie można prawidłowo podłączyć lub odłączyć.	Mogło dojść do blokady sprzęgu. Oczyszczyć sprzęg, a następnie nasmarować. W razie potrzeby należy wymienić sprzęg, jeśli jest on zbyt zużyty.
Rama jest wygięta.	Przyczepa mogła zostać przeciążona przez nadmierny załadunek lub niewłaściwe użytkowanie. Na pewno należy udać się do specjalistycznego warsztatu.

12 | Rękojmia

Firma Louis udziela na przyczepę zwyczajowej dwuletniej gwarancji. Okres gwarancji rozpoczyna swój bieg z dniem zakupu zgodnie z dowodem zakupu. Ślady użytkowania, zużycie opon, zmiana koloru lub wyblaknięcie powierzchni, wykorzystanie niezgodnie z przeznaczeniem, niewłaściwe użytkowanie i uszkodzenia powstałe w wyniku wypadku, niewłaściwej obsługi, siły wyższej,

manipulacji lub próby naprawy przez osoby nieupoważnione lub niewykwalifikowane, lub też zmodyfikowane technicznie przyczepy są wyłączone z gwarancji. Nieprzeprowadzenie przez specjalistyczny warsztat wymaganych kontroli (po raz pierwszy po 1 500 km, a następnie co 5 000 km) powoduje utratę gwarancji. Nie ma również roszczeń do świadczeń gwarancyjnych w przypadku wykorzystania urządzenia do działalności gospodarczej lub jego niewłaściwego użytkowania. Uszkodzenia spowodowane transportem lub niewłaściwym przechowywaniem również wykluczone są z gwarancji.

13 | Utylizacja



Materiał opakowaniowy oraz sam produkt lub jego części należy utylizować zgodnie z miejscowymi przepisami.

pl

14 | Kontakt

W przypadku pytań dotyczących produktu oraz/lub niniejszej instrukcji, przed pierwszym użyciem produktu prosimy o kontakt z naszym Działem Obsługi Klienta, e-mail: service@louis.eu. Sprawnie poinstruujemy Państwa w zakresie dalszych czynności. W ten sposób możemy wspólnie zapewnić prawidłowe użytkowanie produktu.

15 | Często zadawane pytania

W następnym rozdziale zajmiemy się najczęściej zadawanymi pytaniami.

Co jest potrzebne do pierwszego zgłoszenia w urzędzie rejestracji?

Zasadniczo, wszystkie niezbędne pisma i formularze objęte są zakresem dostawy. Potrzebne są dokumenty COC, faktura za zakup przyczepy, pismo potwierdzające, że przyczepa nigdy nie była zarejestrowana, eVB (elektroniczne potwierdzenie ubezpieczenia) od firmy ubezpieczeniowej, w której przyczepa ma być ubezpieczona.

Gdzie znajdę numer podwozia / numer identyfikacyjny pojazdu?

Numer podwozia/numer identyfikacyjny pojazdu jest 17-cyfrowym numerem i znajduje się na tabliczce znamionowej przyczepy. Tabliczka znamionowa znajduje się bezpośrednio za sprzęgiem holowniczym po lewej stronie pojazdu.

Czy przyczepę można wyposażyć w hamulec?

Nie, nie jest to możliwe ze względu na konstrukcję.

Jak mogę uzyskać dopuszczenie prędkości 100 km/h?

Istnieją różne sposoby uzyskania dopuszczenia prędkości 100 km/h. Przyczepa zasadniczo spełnia wszystkie kryteria, które muszą być spełnione. Z jednej strony, rejestracja może być przeprowadzona wstecznie poprzez korektę dokumentów przyczepy po zakończonej rejestracji. W tym celu jednak urzędowo zatwierdzony rzeczoznawca, kontroler lub inżynier testujący z urzędowo zatwierdzonej organizacji kontrolującej musi wypełnić formularz po przedstawieniu przyczepy (za opłatą), na podstawie którego następnie wprowadzane są zmiany do dokumentów pojazdu w urzędzie rejestracji (również za opłatą). Ponadto w urzędzie rejestracji należy zakupić opieczetowaną naklejkę z informacją o prędkości 100 km/h i umieścić ją na tylnej części przyczepy.

W przypadku posiadania przyczepy, którą przyczepa FOR-ONE może zostać dostarczona do organizacji kontrolującej, formularz może zostać wydany bez uprzedniego dopuszczenia, a dopuszczenie prędkości 100 km/h można uzyskać w urzędzie rejestracji. Dzięki temu nie trzeba dwa razy jechać do biura rejestracji.

16 | Świadcstwo przeprowadzenia kontroli

Kontrola / km / data / pieczęć / podpis specjalistycznego warsztatu

Pierwsza kontrola po ok. 1 500 km	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego

Przegląd po kolejnych 5000 km lub po roku	Data	Pieczęć/ podpis warsztatu specjalistycznego



FOR-ONE

Vertrieb:

Detlev Louis Motorrad-Vertriebsgesellschaft mbH

Rungedamm 35 • 21035 Hamburg • Germany

Tel.: 00 49 (0) 40 - 734 193 60 • www.louis.de • service@louis.de

Detlev Louis AG • Oberfeld 15 • 6037 Root LU • Switzerland

Tel.: 00 41 (0) 41 - 455 42 90 • service@louis-moto.ch