

B R O S C O

Rev. No:

Yayın Tarihi:01.07.2023

UM-01

USER'S MANUAL

01 & 02

KULLANIM KILAVUZU

AŞAĞIYA FİRMANIN TİP ONAYINDAKİ ÜST YAPILARI YAZALIM.

01 Flat-bed / Patform

02 Drop Side/ Açık Kasa

03 Box Body /Kapalı Kasa

06 Curtain Sided /Perdeli Brandalı

10 Tipper /Damper

13 Livestock Carrier /Canlı Hayvan Taşıyıcı

14 Vehicle Transporter /Araç Taşıyıcı

21 Boat Carrier /Tekne Taşıyıcı

99 Other Bodyworks/ Diğer Üst yapılar

INTRODUCTION / GİRİŞ

Towed with a motorized power O1 & O2 trailers are divided into two categories in the use of intending.

1. **"Goods Trailers"** used for transportation on the public roads.
2. **"Marine Trailers"** used for transporting sea vehicles on the public roads.

"Tow Bar (Hitch) Application" for the towing vehicle is a must for these trailers.

Goods Trailers

- ⇒ Vehicle Transportation,
- ⇒ ATV, motorcycle & bike transportation,
- ⇒ Construction equipment transportation,
- ⇒ Generator transportation,
- ⇒ Container transportation,
- ⇒ Cargo trailers
 - Drop side trailers
 - Box trailers
 - Caged freight trailers
- ⇒ Chassis trailers
- ⇒ Caravans

Marine Trailers:

- ⇒ Jetski transportation
- ⇒ Fiber & Inflatable boat transportation
- ⇒ Boat transportation

This user manual is an integral part of the trailer you purchased. Suppliers of new and used trailers must ensure that the instruction manual is delivered to the customer together with the trailer.

The information contained herein is valid for the date of publication. As a result of improvement and development efforts, some numerical values and pictures

Motorlu bir güç ile çekilen O1 & O2 römorklar kullanım amacına göre ikiye ayrılır;

1. Kara yolunda taşıma amaçlı kullanılan **"Kara Römorkları"**
2. Kara yolunda deniz taşıtlarının taşınmasına yönelik kullanılan **"Deniz Römorkları"**

Çeken araç için **"Çeki Demiri Uygulaması"** bu römorklar için zorunluluk arz eder.

Kara Römorkları:

- ⇒ Araç Taşıma römorkları
- ⇒ ATV, motosiklet & bisiklet taşıma römorkları
- ⇒ İş makinesi taşıma römorkları
- ⇒ Jeneratör taşıma römorkları
- ⇒ Konteyner taşıma römorkları
- ⇒ Yük römorkları
 - Açık kasa yük römorkları
 - Kapalı kasa yük römorkları
 - Kafesli yük römorkları
- ⇒ Şasi römorklar
- ⇒ Karavanlar

Deniz Römorkları:

- ⇒ Jetski taşıma römorkları
- ⇒ Fiber & Şişirme bot taşıma römorkları
- ⇒ Tekne taşıma römorkları

Bu kullanım kılavuzu, satın aldığınız römorkun ayrılmaz bir parçasıdır. Yeni ve kullanılmış römork tedarikçileri, kullanım kılavuzunun römorkla birlikte müşteriye teslim edildiğinden emin olmalıdır.

Burada yer alan bilgiler yayınlandığı tarih için geçerlidir. İyileştirme ve geliştirme çalışmaları sonucu, bu kılavuzda yer alan bazı sayısal değerler ve resimler

INTRODUCTION / GİRİŞ

in this manual may not match the actual features of the trailer provided to the end user. The manufacturer reserves the right to make design changes to the trailers without making minor changes to this **User's Guide**.

For your safety, read and understand this manual before operating your trailer. If there are any questions about information in this manual, please consult your dealer.

When calling about your trailer, please have the VIN number available for the dealer/service. The VIN number is normally on the right side of the trailer.

ALL DRIVERS OF THIS SEMI-TRAILER MUST UNDERSTAND THE CONTENTS OF THE USER'S MANUAL BEFORE COMMENCING WORK.

This user manual "O1 & O2" describes the basic safety rules and operation of the trailer.

This manual covers the basic trailer. You must read, understand and follow the instructions given by the trailer manufacturer, tow vehicle and trailer hitch manufacturers. Keep all manuals provided with your trailer in a safe place at all times.

Inserts providing information on axles and tire warranty are provided with this manual. Please keep these inserts for future reference.

Please contact us www.brosco.com.tr

The legal obligations of the manufacturer, the warranty and the elements indicating the complete and current regulations are specified in the annex of the warranty.

BROSCO reserves the right to make changes without prior notice and without undertaking the obligations arising from these changes.

We wish you safe and profitable miles!

Best regards

*kullanıcıya sağlanan römorkun gerçek özellikleri ile örtüşmeyebilir. Üretici, bu **Kullanım Kılavuzu**'nda küçük değişiklikler yapmadan, römorklar üzerinde tasarım değişiklikleri yapma hakkını saklı tutar.*

Güvenliğiniz için, römorkunuzu çalıştırmadan önce bu kılavuzu okuyun ve anlayın. Bu kılavuzdaki bilgilerle ilgili herhangi bir sorunuz varsa, lütfen bayinize danışın.

Römork için aradığınızda, lütfen bayi/servis için VIN numarasını hazır bulundurun. VIN numarası normalde römorkun sağ tarafındadır.

BU RÖMORKU KULLANAN TÜM SÜRÜCÜLER SÜRÜŞ ÖNCESİ BU KULLANIM KILAVUZUNUN İÇERİĞİNİ ANLAMALIDIR.

Bu kullanım kılavuzu, "O1 & O2" römorkların temel güvenlik kuralları ve çalışmasını açıklamaktadır.

Bu kılavuz temel römorku kapsar. Römork üreticisi, çekici araç ve römork bağlantısı üreticileri tarafından verilen talimatları okumalı, anlamalı ve bunlara uymalıdır. Römorkunuzla birlikte verilen tüm kılavuzları her zaman güvenli bir yerde saklayın.

Akslar ve lastik garantisi hakkında bilgi sağlayan ekler bu kılavuzla birlikte verilmektedir. Lütfen bu ekleri ileride başvurmak üzere saklayın.

Bizimle irtibat kurunuz www.brosco.com.tr

Üreticinin yasal yükümlülükleri, garanti hizmetleri ile tam ve güncel düzenlemeleri belirten unsurlar garanti belgesi ekinde verilmiştir.

BROSCO, önceden bildirimde bulunmaksızın ve bu değişikliklerden kaynaklanan yükümlülükleri üstlenmeden değişiklik yapma hakkını saklı tutar.

Size güvenli ve bol kazançlı kilometreler diliyoruz!

Saygılarımla,

TABLE OF CONTENTS / İÇİNDEKİLER

Contents

1.1 Applications	13
Uygulamalar	13
1.1.1 Flat bed trailer	13
Platform Römorku	13
1.1.2 Drop side trailer	13
Açık Kasa Römorku	13
1.1.3 Box body trailer	13
Kapalı Kasa Römorku	13
1.1.4 Curtain sided trailer	13
Perdeli/Brandalı römork	13
1.1.5 Livestock Carriage Trailer	13
Canlı Hayvan Taşıma Römorku	13
1.1.6 Tipper	14
Damperli	14
1.1.7 Chassis Trailer	14
Şasi Römork	14
1.1.8 Caravans	14
Karavan	14
1.1.9 Boat Transportation	15
Tekne Taşıma Römorku	15
1.2 BASIC EQUIPMENTS:	15
TEMEL EKİPMANLAR:	15
1.3 Vehicle Identity (VIN No.):	16
Araç Tanımı (VIN No.):	16
2.1 SYMBOLS AND DESCRIPTIONS:	17
SEMBOLLER VE AÇIKLAMALARI:	17
2.2 MAJOR HAZARDS	18
BÜYÜK TEHLİKELER	18
Improper Sizing of Trailer to Tow Vehicle	18
Çekmek için Römorkun Yanlış Boyutlandırılması	18
Driving Too Fast	19
Çok hızlı sürmek	19
2.2.1 Adjust Driving When Towing Trailer	19
Römork Çekerken Sürüşü Ayarlayın	19

TABLE OF CONTENTS / İÇİNDEKİLER

2.2.2 Trailer Not Properly Coupled To Hitch	20
Römork Bağlantısı Doğru Şekilde Yapılmamış	20
2.2.3 Proper Use Of Safety Chains	21
Emniyet Zincirlerinin Doğru Kullanımı	21
2.2.4 Proper Connection of Breakaway Brake	21
Kopma fren Sisteminin Doğru Bağlanması	21
2.2.5 Matching Trailer And Hitch	22
Römork ve Çeki Sisteminin Eşleştirilmesi	22
2.2.6 Worn Tires, Loose Wheels and Wheel Nuts	22
Aşınmış Lastik, Gevşek Tekerlek ve Bijon Somunları	22
2.2.7 Improper Loading	24
Uygun Olmayan Yükleme	24
2.2.8 Unsafe Load Distribution	24
Emniyetsiz Yük Dağılımı	24
2.2.9 Shifting Cargo	25
Değişken Kargo	25
2.2.10 Inappropriate Cargo	26
Uygun Olmayan Kargo	26
2.2.10 Inoperable Brakes Or Lights	26
Çalışmayan Frenler veya Lambalar	26
2.2.12 Trailer Modifications	27
Römork Modifikasyonları	27
2.2.13 Trailer Towing Guide	27
Römork Çekme Kılavuzu	27
2.2.14 Safe Trailer Towing Guidelines	28
Güvenli Römork Çekme Kuralları	28
2.2.15 Safety Warning Labels On Your Trailer	29
Römork Üzerinizdeki Güvenlik Uyarı Etiketleri	29
GENERAL	34
GENEL	34
3.1 TRAILER TIRE INFORMATION	34
RÖMORK LASTİK BİLGİLERİ	34
3.2 SAFETY FIRST- BASIC TIRE MAINTENANCE	36

TABLE OF CONTENTS / İÇİNDEKİLER

ÖNCE GÜVENLİK - TEMEL LASTİK BAKIMI	36
3.3 TIRE REPAIR	37
LASTİK TAMİRİ	37
3.4 TIRE SAFETY TIPS	37
LASTİK GÜVENLİĞİ İPUÇLARI	37
GENERAL	38
GENEL	38
4.1 TOW VEHICLE AND HITCH	38
ÇEKİCİ ARAÇ VE ÇEKİ SİSTEMİ	38
4.2 COUPLING AND UNCOUPLING THE TRAILER	38
RÖMORKUN BAĞLANMASI VE AYRILMASI	38
4.3 COUPLE TRAILER TO TOW VEHICLE	40
RÖMORKUN ÇEKİCİ ARACA BAĞLANMASI	40
4.3.1 Ball Hitch Coupler	40
Topuzlu Çeki Bağlantısı	40
4.3.1.1 Before Coupling Trailer To Tow Vehicle	40
Römorku Çekici Araca Bağlamadan Önce	40
4.3.1.2 Prepare Coupler And Hitch	41
Kaplin ve Çekinin Hazırlanması	41
4.3.1.3 Couple Trailer To Tow Vehicle	42
Römorkun Çekici Araca Bağlanması	42
Çeki Kancalı ve Çeki Gözlü Bağlantı	43
4.3.2.1 Before Coupling Trailer To Tow Vehicle	44
Römorku Çekici Araca Bağlamadan Önce	44
4.3.2.2 Prepare Ring And Pintle	45
Kanca ve Çeki Gözünün Hazırlanması	45
4.3.2.3 Couple Trailer To Tow Vehicle	45
Römorkun Çekici Araca Bağlanması	45
4.3.3 Connect Safety Chains	46
Emniyet Zinciri Bağlantısı	46
4.3.4 Connect Electrical Cable	47

TABLE OF CONTENTS / İÇİNDEKİLER

Elektrik Soketi Bağlantısı	47
4.3.5 Attach Breakaway Brake Lanyard	47
Kopma fren Kordonunun Takılması	47
4.3.5.1 Test Electric Brakes	48
Elektrikli Frenlerin Test Edilmesi	48
4.3.5.2 Test Electric Breakaway	48
Brakes	48
Elektrikli Kopma Fren Sisteminin Test	48
Edilmesi	48
4.4 HYDRAULIC BRAKE SYSTEM	51
HİDROLİK FREN SİSTEMİ	51
4.4.1 Test Surge Brakes (If Equipped)	51
Hidrolik Fren Sistemi (Varsa)	51
4.4.2 Test Surge Breakaway System	52
Hidrolik Kopma Fren Sisteminin Testi	52
4.5 INERTIA BRAKE SYSTEM	52
ATELETLİ FREN SİSTEMİ	52
4.5.1 Mechanical Inertial Brake System	53
Mekanik-Ateletli Fren Sistemi	53
4.6 UNCOUPLE TRAILER	54
RÖMORKUN ARAÇDAN AYRILMASI	54
4.7 TONGUE WEIGHT	55
ÇEKİ OKU YÜKÜ	55
4.7.1 Checking Tongue Weight	56
Çeki Oku Ağırlığının Kontrol Edilmesi	56
4.8 ADJUST HITCH HEIGHT (IF EQUIPPED)	57
ASKI YÜKSEKLİĞİNİN AYARLANMASI (VARSA)	57
GENERAL	59
GENEL	59
5.1 LOADING TRAILER	60
RÖMORK YÜKLEME	60
5.1.1 Preparing Trailer For Loading	60
Römorku Yükmeye Hazırlama	60
5.1.2 Loading A Rigid Deck Trailer	60
Sert Tabanlı Römorkun Yüklene	60

TABLE OF CONTENTS / İÇİNDEKİLER

5.1.3 Loading A Tilt Deck Trailer	61
Damper Tabanlı Römorkun Yüklenmesi	61
5.1.3.1 Manual Tilt Trailer	61
Manuel Damperli Römork	61
5.1.3.2 Hydraulic Tilt Trailer	63
Hidrolik Damperli Römork	63
5.2 UNLOAD TRAILER	64
RÖMORKUN BOŞALTILMASI	64
5.2.1 Unload Manual Tilt Trailer	64
Manuel Damperli Römorkun Boşaltılması	64
5.2.2 Unload Hydraulic Tilt Trailer	65
Hidrolik Damperli Römorkun Boşaltılması	65
5.3 HYDRAULIC COMPONENTS	65
HİDROLİK AKSAMLAR	65
5.4 SECURING CARGO	66
KARGO/YÜK GÜVENLİĞİ	66
6.1 Pre-Tow Checklist	67
Çekme Öncesi Kontrol Listesi	67
6.2 Make Regular Stops	67
Düzenli Aralıklarda Duraklama	67
7.1 Retighten Wheel Nuts At First 15(10), 40(25) & 80 km (50 Miles)	68
İlk 15(10), 40(25) ve 80 km(50 Mil) sonra	68
Bijon Somunlarının Yeniden Sıkılması	68
7.2 Adjust Brake At First 350 km (200 Miles)	68
İlk 350 km'de (200 Mil) Freni Ayarlarının	68
Yapılması	68
7.3 Synchronizing Brake Systems	69
Fren sisteminin Senkronizasyonu	69
GENERAL	70
GENEL	70
8.1 Accessory-Battery	70
Aksesuar - Akü	70
9.1 Inspection, Service & Maintenance	71
Summary Charts	71
Kontrol, Servis ve Bakım Özet	71

TABLE OF CONTENTS / İÇİNDEKİLER

Tabloları	71
9.2 INSPECTION AND SERVICE INSTRUCTIONS	74
KONTROL VE SERVİS	74
TALİMATLARI	74
GENERAL	76
GENEL	76
10.1 FASTENERS AND FRAME CHASSIS MEMBERS	76
BAĞLANTI ELEMANLARI VE ŞAŞİ KOLLARI	76
10.2 WELDINGS	76
KAYNAKLI BAĞLANTILAR	76
10.3 TRAILER BRAKES - ELECTRIC	77
RÖMORK FRENLERİ - ELEKTRİKLİ	77
10.3.1 Brake Shoes And Drums	77
Fren Pabuçları ve Kampanalar	77
10.3.2 Manually Adjusting Brake Shoes	77
Fren Pabuçlarının Manuel Ayarı	77
10.3.3 Electric Brakes	78
Elektrikli Frenler	78
10.3.4 Tow Vehicle Operated Electric Brakes	79
Çekici Araçla Çalışan Elektrikli Frenler	79
10.3.5 Electric Brake Magnets	79
Elektrikli Fren Mıknatısları	79
10.4 TRAILER BRAKES - SURGE (IF EQUIPPED)	79
RÖMORK FRENLERİ - HİDROLİK (VARSA)	79
10.4.1 Surge Brake Master Cylinder	79
Hidrolikli Ana Fren Silindir	79
10.4.2 Hydraulic Surge Brake	79
Hidrolikli Fren	79
10.4.3 Master Cylinder Bleeding	80
Hidrolik Ana Silindir Havaasının Alınması	80
10.5 TRAILER CONNECTION TO TOW VEHICLE	81
RÖMORKUN ÇEKİCİ ARACA BAĞLANMASI	81
10.5.1 Coupler And Ball	82
Kaplin ve Topuz	82
10.5.2 Ring And Pintle	82

TABLE OF CONTENTS / İÇİNDEKİLER

Çeki Kancası ve Çeki Gözü	82
10.6 LANDING LEG OR JACK	84
PARK AYAĞI VEYA KRİKO	84
10.7 LIGHTS AND SIGNALS	84
AYDINLATMA VE SİNYAL LAMBALARI	84
10.8 WHEEL RIMS	84
JANTLAR	84
10.9 TIRES	84
LASTİKLER	84
10.9.1 Tire Inspection Chart	85
Lastik Muiene Çizelgesi	85
10.10 WHEEL BEARINGS	87
TEKERLEK YATAKLAMA RULMANLARI	87
10.11 LUBRICATION	87
YAĞLAMA	87
10.12 HYDRAULIC RESERVOIR	87
HİDROLİK GENLEŞME KABI	87
10.13 WHEEL NUTS OR BOLTS	88
BİJON SOMUNLARI VE SAPLAMALAR	88
10.13.1 Wheel Nuts Torque Tightening	89
Values	89
Bijon Somunları Tork Sıkma	89
Değerleri	89
10.14 GENERAL TIGHTENING TORQUE VALUES	89
GENEL TORK SIKMA	89
DEĞERLERİ	89
11.1 GENERAL	91
GENEL	91
12.1 DESCRIPTION OF RESIDUAL RISKS	92
ATIK RİSKLERİNİN TANIMI	92
12.2 RESIDUAL RISK ASSESSMENT	92
ATIK RİSK DEĞERLENDİRMESİ	92
GENERAL INFORMATION	94
GENEL BİLGİ	94
GENERAL INFORMATION	96

TABLE OF CONTENTS / İÇİNDEKİLER

GENEL BİLGİ	96
14.2 COUPLING	96
KAPLIN	96
14.3 AXLES	96
DİNGİLLER	96
14.4 WHEELS/TIRES	97
JANTLAR/LASTİKLER	97
14.5 TRAILER LIGHTING ELECTRICAL CONNECTION	97
RÖMORK AYDINLATMA ELEKTRİK BAĞLANTISI	97
14.5.1 Choosing the right connectors for your trailer wiring	98
Römork kablolanız için doğru konnektörleri seçme	98
14.5.1.1. 4-Way Flat Trailer Connectors	98
4-Yollu Düz Römork Konnektörleri	98
14.5.1.2. 4-Way Round Trailer Connectors	99
4-Yollu Yuvarlak Römork Konnektörleri	99
14.5.1.3. 5-Way Flat Trailer Connectors	99
5-Yollu Düz Römork Konnektörleri	99
14.5.1.4. 5-Way Round Trailer Connectors	100
5-Yollu Yuvarlak Römork Konnektörleri	100
14.5.1.5. 6-Way Round Trailer Connectors	100
6-Yollu Yuvarlak Römork Konnektörleri	100
14.5.1.6. 7-Way Trailer Connectors	101
7-Yollu Römork Konnektörleri	101
14.5.1.7. Coiled Cables	102
Sarmal Kablolar	102
15.1 WARRANTY TERMS & CONDITIONS	103
GARANTİ ŞARTLARI VE	103
KOŞULLARI	103
15.2 WARRANTY PERIOD AND CONDITIONS	103
GARANTİ SÜRESİ VE	103
KOŞULLARI	103
15.3 WARRANTY PROCESS	103
GARANTİ SÜRECİ	103
15.4 EXCLUSIONS FROM WARRANTY	104
GARANTİ'DEN HARİÇ TUTMA	104

1.0 BASIC INFORMATION / TEMEL BİLGİLER

1.1 Applications	Uygulamalar
The trailers in this user manual can be defined as following: Total carrying capacity for O1 is limited to 750 kg. Total carrying capacity for O2 is limited to 3500 kg.	<i>Bu kullanım kılavuzu içinde yer alan römorklar aşağıdaki gibi tanımlanabilir:</i> <i>Toplam taşıma kapasitesi O1 için 750 kg ile sınırlıdır</i> <i>Toplam taşıma kapasitesi O2 için 3500 kg ile sınırlıdır</i>
1.1.1 Flat bed trailer	Platform Römorku
Vehicle showrooms, dealerships, services etc. it is a type of trailer designed for the transportation of all kinds of vehicles with small cars from one point to another preferred by businesses.	Yan ve kapakları olmayan römork çeşidine platform römork denir. Genelde gabari dışı ve üstten yükleme yapılan ürünlerin yüklenmesinde kullanılır.
1.1.2 Drop side trailer	Açık Kasa Römorku
Offering many ideal solutions for long and heavy loads, the dropside trailers have a high strength chassis structure.	Uzun ve ağır yüklemeler için ideal çözümler sunan açık kasa römorklar yüksek mukavemetli şasi yapısına sahiptir.
1.1.3 Box body trailer	Kapalı Kasa Römorku
It is used for products that require robust, packaged and safe transportation. These trailers also provide better protection advantage for your cargo and goods. Compared to drop-side trailers, (box) trailer does not allow your cargo and goods to fall. Just make sure to tow your trailer safely	Sağlam, paketli ve güvenli taşıma gerektiren ürünler için kullanılır. Bu römorklar ayrıca yükler için daha iyi koruma avantajı sağlar. Açık kasa römorklar ile karşılaştırıldığında, kapalı kasa römork kargo ve mallarınızın düşmesine izin vermez. Römorku güvenli olarak çektiğinizden emin olun
1.1.4 Curtain sided trailer	Perdeli/Brandalı römork
It is designed to run under harsh climatic and road conditions. Curtains/tarpaulins trailers are produced with the requirements of the load safety standards, ensuring that all cargo transport operations are carried out safely.	Zorlu iklim ve yol şartları altında faaliyet göstermek için tasarlanmıştır. Perdeli /brandalı römorklar yük güvenlik standartlarının gereksinimlerine sahip olarak üretilir, yük taşıma operasyonları güvenli bir şekilde yapılır.
1.1.5 Livestock Carriage Trailer	Canlı Hayvan Taşıma Römorku
The trailer that complies with the "Welfare and Protection of Animals During Transport" regulation for the transport of live animals, which allows the animals to make a comfortable and hygienic journey without any restrictions in their natural movements, taking into account the expectations of the sector.	Canlı Hayvan taşımacılığına yönelik "Hayvanların Nakilleri Sırasında Refahı ve Korunması" yönetmeliğine uygun, sektörünün beklentileri dikkate alınarak hayvanların doğal hareketlerinde hiçbir kısıtlama olmaksızın konforlu ve hijyenik bir yolculuk yapmalarını sağlayan römork.
1.1.6 Tipper	Damperli
Construction, excavation, etc. purpose-made tipper trailers; It is offered to the service of the customer with different	İnşaat, hafriyat vb. amaçlara yönelik yapılan damperli römorklar; ihtiyaca göre farklı özellik ve kapasitelerde

features and capacities according to the needs. In general, we produce automatic models with back cover, pipe type dampers, and with and without cover models, and different models of trailer pool type dampers are produced depending on the customer's demand.

Damper lifting system is telescopic piston. Hydraulic power is provided by a gear type hydraulic pump coupled with PTO.

müşterinin hizmetine sunulmaktadır. Genel olarak arka kapağı otomatik modeller, yarım boru tipi damperler, kapaklı-kapaksız modeller üretimini yaptığımız ürünler olup, müşterinin talebine bağlı olarak farklı model - römork havuz tipi damperler üretilir.

Damper kaldırma sistemi teleskopik pistonludur. Hidrolik güç PTO ile akuple dişli tip hidrolik pompa ile sağlanmaktadır

1.1.7 Chassis Trailer

The chassis is manufactured as single or double axle incomplete. The second stage manufacturers are completing the upper structure of the chassis and presenting to the market according to the demand.

Şasi Römork

Şasi tek dingilli veya çift dingilli tamamlanmamış olarak imal edilmektedir. İkinci kademe üreticiler şasinin üst yapısını tamamlayarak müşteri talebine göre piyasaya sunmaktadır.

1.1.8 Caravans

Caravans are mobile living spaces that are suitable for the standard dimensions of motor vehicles, with equipment such as beds, kitchens, showers, toilets and sitting units that can respond to vital functions at minimum. Caravans are divided into two groups as towing caravans and motorhomes.

Towing Caravans: They are caravans in the form of a trailer that are attached to the back of a towing vehicle. In order to tow such caravans, vehicles of appropriate power are required according to the size of the caravan. In Turkey, caravans are divided into light (less than 750 kg) caravans and heavy (more than 750 kg) caravans. Light caravans are unlicensed, and heavy caravans are used on roads with a registration.

The total carrying capacity is limited to 750 kg for O1 and 3500 kg for O2.

Karavan

Karavanlar, yaşamsal fonksiyonlara minimum ölçülerde cevap verebilecek yatak, mutfak, duş, tuvalet ve oturma birimi gibi donanımlarına sahip, motorlu araç standart ölçülerine uygun, hareketli yaşam mekânlarıdır. Karavanlar, çekme karavan ve motokaravan olmak üzere iki gruba ayrılır.

Çekme Karavanlar: Bir çekici aracın arkasına bağlanarak çekilen römork şeklindeki karavanlardır. Bu tür karavanları çekebilmek için karavanın büyüklüğüne göre uygun güçteki araçlara ihtiyaç vardır. Türkiye'de karavanlar hafif (750 kg'dan az) karavan ve ağır (750 kg'dan fazla) karavan olarak ikiye ayrılır. Hafif karavanlar yollarda ruhsatsız olarak ve ağır karavanlar ise ruhsatlı olarak kullanılır.

Toplam taşıma kapasitesi O1 için 750 kg, O2 için 3500 kg ile sınırlıdır.



1.1.9 Boat Transportation

Designed to transport small boats on public roads, the total carrying capacity is limited to 750 kg.

Designed to transport large boats on public roads, limited total payload to 3500 kg.

Tekne Taşıma Römorku

Umuma açık yollarda küçük tekneleri taşımak için tasarlanmış, toplam taşıma kapasitesi 750 kg dır.

Umuma açık yollarda büyük tekneleri taşımak için tasarlanmış, toplam taşıma kapasitesi 3500 kg dır.

1.0 BASIC INFORMATION / TEMEL BİLGİLER



1.2 BASIC EQUIPMENTS:

The basic equipment of each trailer includes:

- *Instructions for Use's guide & Spare Parts;*
- *Warranty certificate with warranty conditions;*
- *Steel Construction chassis;*
- *Axles*
- *Electric & Hydraulic & Inertia brake system*
- *Parking brake;*
- *Lighting installation;*
- *Spring suspension system.*
- *Towing bar & Coupling*
- *Wheels (Tyres and Rims)*
- *Parking Legs*
- *Accessories*

TEMEL EKİPMANLAR:

Her bir römork aşağıdaki temel ekipmanları içerir:

- *Kullanım Talimatı & Yedek Parça Kılavuzu;*
- *Garanti koşullarına sahip garanti belgesi;*
- *Çelik konstrüksiyon şasi;*
- *Dingiller*
- *Elektrikli & Hidrolik & Ateletli fren sistemi*
- *Park freni;*
- *Aydınlatma sistemi;*
- *Yaylı süspansiyon sistemi;*
- *Çeki oku & Kaplin*
- *Tekerlekler (Lastikler ve Jantlar)*
- *Park Ayakları*
- *Aksesuarlar*

1.3 Vehicle Identity (VIN No.):

The VIN tag is normally attached to the right front of the trailer by rivetting or gluing. You can find the inflated tire pressure on the VIN.

This VIN label indicates the total loaded weight (GVW) of the trailer. This is the maximum weight the fully loaded

Araç Tanımı (VIN No.):

VIN etiketi, normalde römorkun sağ ön tarafına perçinli veya yapıştırma yöntemi ile takılır. Şişirilmiş lastik basınç bilgisini VIN etiketi üzerinde bulabilirsiniz.

Bu VIN etiketi, römorkun toplam yüklü ağırlığını (GVW) gösterir. Bu, tam dolu römorkun taşıyabileceği en fazla

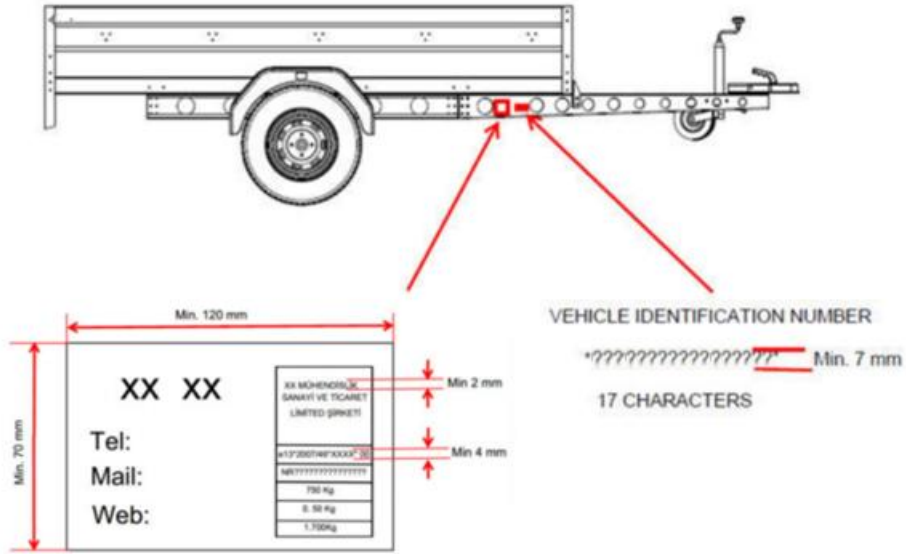
1.0 BASIC INFORMATION / TEMEL BİLGİLER

trailer can carry. Also, the total axle weight is given. This is the highest value a given axle can carry. If there is more than one axle, the carrying capacity of each axle is given separately.

During trailer use Chassis No. followed by.

ağırlıktır. Ayrıca toplam dingil ağırlığı da verilmiştir. Belirli bir aksın taşıyabileceği en yüksek değerdir. Birden fazla dingil varsa, her bir dingilin taşıma kapasitesi ayrıca verilmiştir.

Römork kullanımı boyunca Şasi No. ile takip edilir.



2.1 SYMBOLS AND DESCRIPTIONS:

SEMBOLLER VE AÇIKLAMALARI:

An Owner's Manual that provides general trailer information cannot cover all of the specific details necessary for the proper combination of every trailer, tow vehicle and hitch. You must read, understand and follow the instructions given by the tow vehicle and trailer hitch manufacturers, as well as the instructions in this manual.

Our trailers are built with components produced by various manufacturers. Some of these items have separate instruction manuals. Where this manual indicates that you should read another manual, and you do not have that manual, contact for assistance.

The safety information in this manual is denoted by the safety alert symbol.



This symbol means ATTENTION! BECOME ALERT! YOUR SAFETY IS INVOLVED!

The level of risk is indicated by the following signals:

**CAUTION!**

Indicates a hazardous situation, which, if not avoided, could result in minor or moderate injury.

**WARNING!**

Indicates a hazardous situation, which, if not avoided, could result in death or serious injury.

**DANGER!**

Indicates a hazardous situation, which, if not avoided, WILL result in death or serious injury.

**NOTICE!**

Indicates a situation that could result in damage to the equipment or other property.

**IMPORTANT!!**

It symbolizes the need for maintenance, repair and / or cleaning.

Genel römork bilgilerini sağlayan bir Kullanım Kılavuzu, her bir römork, çekici araç ve bağlantının uygun şekilde birleştirilmesi için gerekli tüm özel ayrıntıları içeremez. Çekici aracı ve römork bağlantısı üreticileri tarafından verilen talimatlar ve bu kılavuz da verilen talimatları okumalı, anlamalı ve bunlara uymalısınız.

Römorkumuz, çeşitli üreticiler tarafından üretilen bileşenlerden yapılmıştır. Bu öğelerin bazılarının ayrı kullanım kılavuzları vardır. Bu kılavuz, başka bir kılavuzu okumanız gerektiğini belirtiyorsa ve bu kılavuza sahip değilseniz, yardım için satıcınıza başvurun.

Bu kılavuzdaki güvenlik bilgileri, güvenlik uyarı sembolü ile belirtilmiştir.



Bu sembol DİKKAT anlamına gelir! UYANIK OLUN! GÜVENLİĞİNİZİ KAPSAMAKTADIR!

Risk seviyesi aşağıdaki uyarı sözcükleriyle belirtilmiştir:

DİKKAT!

Önlenmediği takdirde küçük veya orta derecede yaralanmaya neden olabilecek tehlikeli bir durumu belirtir.

UYARI/İKAZ!

Önlenmediği takdirde ölüm veya ciddi yaralanmayla sonuçlanabilecek tehlikeli bir durumu belirtir.

TEHLİKE!

Önlenmediği takdirde ölümcül veya ciddi yaralanmaya neden OLACAK olan tehlikeli bir durumu belirtir.

BİLDİRİM!

Ekipmana veya diğer mallara zarar verebilecek bir durumu belirtir.

ÖNEMLİ!

Bakım, onarım ve / veya temizlik gereksinimini sembolize eder.

2.0 GENERAL SAFETY RULES / GENEL EMNİYET KURALLARI

2.2 MAJOR HAZARDS

Loss of control of the trailer or trailer/tow vehicle combination can result in death or serious injury. The most common causes for loss of control of the trailer are:

- Improper sizing the trailer for the tow vehicle, or vice versa,
- Excessive Speed: Driving too fast for the conditions,
- Improper braking and steering under sway conditions,
- Overloading and/or improper weight distribution,
- Not keeping wheel nuts tight,
- Failure to adjust driving behavior when towing a trailer,
- Not maintaining proper tire pressure,
- Improper or mis-coupling of the trailer to the hitch.

BÜYÜK TEHLİKELER

Römork ve çekici araç kombinasyonunun kontrol kaybı, ölümcül veya ciddi yaralanmalara neden olabilir. Römork kontrol kaybı için en yaygın nedenler şunlardır:

- Römorkun çekici araç için yanlış boyutlarda olması veya tersi,
- Aşırı Hız: Uygun olmayan koşullarda çok hızlı sürme,
- Rampa koşulları altında uygun olmayan frenleme ve direksiyon hakimiyeti,
- Aşırı yükleme ve/veya uygun olmayan yük dağılımı,
- Bijon somunlarının gevşek kalması,
- Bir römorku çekerken sürüş davranışına uygun davranmama,
- Uygun lastik basıncının korunmaması,
- Römorkun uygunsuz veya hatalı bağlanması.

Improper Sizing of Trailer to Tow Vehicle

Trailers that weigh too much for the tow vehicle can cause stability problems, which can lead to death or serious injury. The additional strain put on the engine and drive-train may lead to serious tow vehicle maintenance problems.

Do not exceed the max. towing capacity of the towing vehicle. The towing capacity of the towing vehicle in terms of Maxi. Payload (GTW) and max. Qatar weight (GCWR) can be found in the vehicle Owner's Manual.



DANGER!

Use of an under-rated hitch, ball or tow vehicle can result in loss of control leading to death or serious injury.

Make certain your hitch and tow vehicle are rated for your trailer.

Çekmek için Römorkun Yanlış Boyutlandırılması

Çekici araç için çok ağır olan römorklar denge sorunlarına neden olabilir ve bu da ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır. Motor ve aktarma sistemine uygulanan ilave yük, ciddi çekici bakım sorunlarına yol açabilir.

Çekici aracın maksimum çekme kapasitesini aşmayın. Maksimum Taşıma Kapasitesi (GTW) ve maksimum Katar ağırlık (GCWR) bakımından çekici aracın çekme kapasitesi araç Kullanım Kılavuzu'nda bulunabilir.



TEHLİKE!

Düşük kapasiteli bir çeki topuzu veya aracın kullanım kontrol kaybı, ölümlü veya ciddi yaralanmaya neden olabilir.

Bağlantının ve çekici aracın römork için uygunluğundan emin olun.

Driving Too Fast

Under ideal road conditions, the maximum recommended speed for safely towing a trailer is 90 km / h (55 mph). Driving too fast can cause the trailer to sway, increasing the chance of loss of control. Also,

Çok hızlı sürmek

İdeal yol koşullarında, bir römorku güvenli bir şekilde çekmek için önerilen maksimum hız 90 km/s (55 mph)'dir. Çok hızlı sürmek römorkun salınımına neden olarak

your tires can overheat and increase the chance of a blowout.



WARNING!

Driving too fast for conditions can result in loss of control and cause death or serious injury.

Adjust speed down when towing trailer.

kontrol kaybı olasılığını arttırabilir. Ayrıca lastikleriniz aşırı ısınabilir ve patlama olasılığını arttırabilir.



UYARI/İKAZ!

Koşullar için çok hızlı sürmek kontrol kaybına ve ölüm veya ciddi yaralanmalara neden olabilir.

Römork çekerken hızı düşürün.

2.2.1 Adjust Driving When Towing Trailer

When towing a trailer, you will have decreased acceleration, increased stopping distance, and increased turning radius.

The trailer will change the handling characteristics of the towing vehicle, making it more sensitive to steering inputs and more likely to be pushed around in windy conditions or when being passed by large vehicles (trailers).

In addition, you will need a longer distance to pass, due to slower acceleration and increased length.

With this in mind:

- When encountering trailer sway, take your foot off the accelerator, and steer as little as possible in order to stay on the road. Use small "trim-like" steering adjustments. Do not attempt to steer out of the sway; you'll only make it worse. Also do not apply the tow vehicle brakes to correct trailer swaying. On the other hand, application of the trailer brakes alone will tend to straighten out the combination, especially when going downhill.
- Check rearview mirrors frequently to observe trailer and traffic.
- Be aware of trailer height, especially when approaching bridges, roofed areas and trees.
- Be alert for slippery conditions. You are more likely to be affected by slippery road surfaces when driving a tow vehicle with a trailer, than driving a tow vehicle without a trailer.
- Anticipate the trailer "swaying." Swaying can be caused by excessive steering, wind gusts, roadway edges, or by the trailer reaction to the pressure wave created by passing trucks and busses.
- Use lower gear when driving down steep or long grades. Use the engine and transmission as a

Römork Çekerken Sürüşü Ayarlayın

Bir römork çekerken, daha az hızlanma, artan durma mesafesi ve daha fazla dönüş yarıçapına sahip olacaksınız.

Römork, çekici aracının yol tutuş özelliklerini değiştirerek onu direksiyon hareketlerine karşı daha hassas hale getirecek ve rüzgarlı koşullarda veya büyük araçların yanından geçerken itilme olasılığını arttıracaktır.

Ek olarak, yavaş hızlanma ve artan uzunluk nedeniyle geçmek için daha uzun bir mesafeye ihtiyaç olacak.

Bu düşünceyle birlikte:

- Römork sallandığında, ayağınızı gaz pedalından çekin ve yolda kalmak için olabildiğince az yön verin. Küçük "trim benzeri" direksiyon ayarlarını kullanın. Salınımın dışına çıkmaya çalışmayın; durumu daha da kötüleştirir. Ayrıca römork salınımını düzeltmek için araç frenlerini de uygulamayın. Öte yandan, tek başına römork frenlerinin uygulanması, özellikle yokuş aşağı giderken kombinasyonu düzleştirme eğiliminde olacaktır.
- Römorku ve trafiği gözlemlemek için dikiz aynalarını sık sık kontrol edin.
- Özellikle köprülere, üstü kapalı yol ve ağaçlara yaklaşırken römork yüksekliğine dikkat edin.
- Kaygan koşullara karşı dikkatli olun. Römorksuz bir çekici aracı kullanmak yerine, römorklu bir çekici aracı sürerken kaygan yol yüzeylerinden etkilenme olasılığınız daha yüksektir.
- "Salınımını tahmin edin. Salınım, aşırı direksiyon, rüzgâr, karayolu kenarları veya geçen kamyon ve otobüslerin yarattığı basınç dalgası römorkun verdiği tepkiden kaynaklanabilir.
- Dik veya uzun yokuş aşağı giderken daha düşük vites kullanın. Motoru ve şanzımanı fren olarak kullanın. Aşırı ısınabilecekleri ve etkisiz hale gelebilecekleri için frene yüklenmeyin.

brake. Do not ride the brakes, as they can overheat and become ineffective.

2.2.2 Trailer Not Properly Coupled To Hitch

It is critical that the trailer be securely coupled to the hitch, and that the safety chains and emergency breakaway brake lanyard are correctly attached. Uncoupling may result in death or serious injury to you and to others.



WARNING!

Proper selection and condition of the coupler and hitch are essential to safely towing a trailer.

A loss of coupling may result in death or serious injury.

Hitch size must match coupler size.

Be sure hitch load rating is equal to or greater than load rating of the coupler.

Be sure hitch components are tight before coupling trailer to tow vehicle.

Observe hitch for wear, corrosion and cracks before coupling.

Replace worn, corroded or cracked hitch components before coupling trailer to tow vehicle.



WARNING!

An improperly coupled trailer can result in death or serious injury. Do not move the trailer until:

- Coupler is secured and locked to hitch.
- Safety chains are secured to tow vehicle.
- Trailer jack(s) are fully retracted.
- Trailer brakes are checked.
- Tires and wheels are checked.
- Breakaway switch is fitted to tow vehicle;
- The trailer lights are connected and checked.
- Load is secured to trailer.

Römork Bağlantısı Doğru Şekilde Yapılmamış

Römorkun bağlantısının güvenli bir şekilde yapılması, emniyet zincirlerinin ve acil durum kopma fren kordonunun doğru şekilde takılması çok önemlidir. Ayrılma, sizin ve başkalarının ölümüne veya ciddi şekilde yaralanmasına neden olabilir.



UYARI/İKAZ!

Bir römorku güvenli bir şekilde çekmek için kaplin ve bağlantının doğru seçilmesi ve durumu önemlidir.

Gevşek bir kaplin, ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Çeki sistemi, kaplin boyutuna uygun olmalıdır.

Bağlantı noktası yük değeri kaplin yük değerine eşit veya bundan büyük olduğundan emin olun.

Römorku çekici araca bağlamadan önce bağlantı parçalarının sıkı olduğundan emin olun.

Bağlamadan önce kaplinde aşınma, korozyon ve çatlak olup olmadığını kontrol edin.

Römorku çekici araca bağlamadan önce aşınmış, paslanmış veya çatlamış parçaları değiştirin.



UYARI/İKAZ!

Yanlış bağlanmış bir römork ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır. Hareket ettirmek için:

- Kaplin çeki sistemine sabitlenmiş ve kilitli.
- Emniyet zincirleri, çekici araca sabitlenmiş.
- Römork krika(lar)ı tamamen geri çekilmiş.
- Römork frenleri kontrol edildi.
- Lastikler ve tekerlekler kontrol edildi.
- Kopma fren soketi çekici araca bağlı;
- Römork elektriği bağlı ve kontrol edildi.
- Römork üzerindeki yük sabitlenmiş.

2.2.3 Proper Use Of Safety Chains

Safety chains are provided so that control of the trailer can be maintained if your trailer comes loose from the hitch.

**WARNING!**

Improper rigging of the safety chains can result in loss of control of the trailer and tow vehicle, leading to death or serious injury, if the trailer uncouples from the tow vehicle.

Cross chains underneath hitch and coupler with enough slack to permit turning and to hold tongue up, if the trailer comes loose.

Fasten chains to frame of tow vehicle.

Do not fasten chains to any part of the hitch unless the hitch has holes or loops specifically for that purpose.

Emniyet Zincirlerinin Doğru Kullanımı

Römorkunuzun çeki sisteminden çıkması durumunda römorkun kontrolünün sürdürülebilmesi için emniyet zincirleri sağlanmıştır.

**UYARI/İKAZ!**

Emniyet zincirlerinin uygunsuz bağlanması, römork ve çekici araç kontrolünün kaybedilmesine, römorkun çekici araçtan ayrılması durumunda ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Bağlantının altındaki çapraz zincirler ve römork gevşerse, dönmeye izin vermek ve oku yukarıda tutmak için yeterli gevşekliğe sahip olmalıdır.

Zincirleri çekici araç şasisine bağlayın.

Bağlantı için özel olarak delikler veya halkalar olmadıkça zincirleri, bağlantının herhangi bir yerine bağlamayın.

2.2.4 Proper Connection of Breakaway Brake

If equipped with brakes, your trailer will be equipped with a breakaway brake system that can apply the brakes on your trailer if your trailer comes loose from the hitch. You may have a separate set of instructions for the breakaway brake if so equipped.

The breakaway system, including battery, must be in good condition and properly rigged to be effective.

**WARNING!**

An ineffective or inoperative breakaway brake system can result in a runaway trailer, leading to death or serious injury if the coupler or hitch fails of the trailer.

Breakaway lanyard must be connected to the tow vehicle, NOT to any part of the hitch.

Before towing trailer, test the function of the breakaway brake system. If the system is not working, do not tow. Have it serviced or repaired.

Kopma fren Sisteminin Doğru Bağlanması

Eğer römorkunuzda bir kopma , fren sistemi varsa ve römorkun kaplından ayrılması durumunda römorkunuza fren uygulayabilen bir acil fren sistemi ile donatılmıştır. Eğer böyle bir kopma fren sistemi varsa ve bu fren sistemi için ayrı bir talimat setiniz olmalıdır..

Akü dahil olmak üzere fren sistemi iyi durumda olmalı ve etkili olması için uygun şekilde teçhiz edilmelidir.

**UYARI/İKAZ!**

Etkisiz veya çalışmayan bir kopma fren sistemi, römorkun uzaklaşması ile sonuçlanabilir ve kaplin veya bağlantı arızalanırsa ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Kopma fren sistemi kordonu, bağlantının herhangi bir kısmına DEĞİL, çekici araca bağlanmalıdır.

Römorku çekmeden önce, kopma fren sisteminin işlevini test edin. Kopma fren sistemi çalışmıyorsa, römorku çekmeyin. Servis veya tamir ettirin.

2.2.5 Matching Trailer And Hitch

**DANGER!**

Be sure hitch and tow vehicle are rated for the Gross Vehicle Weight Rating (GVWR) of your trailer.

Use of a hitch with a load rating less than the load rating of the trailer can result in loss of control and may lead to death or serious injury.

Römork ve Çeki Sisteminin Eşleştirilmesi

**TEHLİKE!**

Bağlantı ve çekici aracın, römorkunuzun Toplam Araç Ağırlığına (GVW) göre uygun olduğundan emin olun.

Toplam römork ağırlığından daha düşük bir yük oranına sahip bir çekici kullanılması, kontrol kaybına ve ölüm veya ciddi yaralanmalara neden olabilir.

Use of a tow vehicle with a towing capacity less than the load rating of the trailer can result in loss of control, and may lead to death or serious injury.

Toplam römork ağırlığından daha az çekme kapasitesine sahip bir çekici aracın kullanılması, kontrolün kaybedilmesine, ölümcül yaralanma riskine sebebiyet verebilir.

2.2.6 Worn Tires, Loose Wheels and Wheel

Nuts

Inspect all trailer tires before each tow. If a tire has a bald spot, bulge, cut, cracks, or is showing any cords, replace the tire before towing.

If a tire has uneven tread wear, take the trailer to a trailer service center for diagnosis. Uneven tread wear can be caused by tire imbalance, axle misalignment or incorrect inflation.

Tires with too little tread will not provide adequate frictional forces on wet roadways and can result in loss of control, leading to death or serious injury.

Improper tire pressure causes increased tire wear and may reduce trailer stability, which can result in a tire blowout or possible loss of control. Therefore, before each tow you must also check the tire pressure.

The proper tire pressure is listed on the label, normally mounted on the left front of the trailer, and should be checked when tires are cold. Allow 3 hours cool-down after driving as much as 1,5 km (1 mile) at 60 km/h (40 mph) before checking tire pressure.



WARNING!

Inflate tires to pressure stated on the / VIN label.

Improper tire pressure may cause unstable trailer. Blowout and loss of control may occur. Death or serious injury can result.

Make sure of proper tire pressure is maintained before towing trailer.

The tightness of the wheel nuts or bolts is very important in keeping the wheels properly seated to the hub. Before each tow, check to make sure they are tight.



WARNING!

Metal creep between the wheel rim and wheel nuts or bolts may cause rim to loosen.

Death or injury can occur if wheel comes off.

Tighten Wheel nuts or bolts before each tow.

The proper tightness (torque) for wheel nuts or bolts and tightening sequence is listed in the "Inspection, Service and Maintenance" section of this manual. Use a torque wrench to

Aşınmış Lastik, Gevşek Tekerlek ve Bijon

Somunları

Çekmeden önce tüm lastikleri inceleyin. Lastikte kabak bir nokta, çıkıntı, kesik, çatlak veya herhangi bir kord bezi görünüyorsa, lastiği değiştirin.

Bir lastikte eşit olmayan aşınma varsa, teşhis için römorku bir servis merkezine götürün. Düzensiz dış aşınması, lastik dengesizliği, aksın yanlış hizalanması veya yanlış şişirmeden kaynaklanabilir.

Çok az dişe sahip lastikler, ıslak yollarda yeterli sürtünme kuvveti sağlamaz ve kontrol kaybına neden olarak ölüme veya ciddi yaralanmalara yol açabilir.

Uygunsuz lastik basıncı, lastiklerin fazla aşınmasına neden olur ve römork dengesini azaltarak lastiğin patlamasına veya olası kontrol kaybına neden olabilir. Her kullanımdan önce lastik basıncını kontrol edin.

Uygun lastik basıncı römork etiketinde, normalde römorkun sol ön tarafına takılır ve lastikler soğukken kontrol edilmelidir. Lastik basıncını kontrol etmeden önce 60 km/s (40 mph) hızla 1,5 km (1 mil) kadar sürdükten sonra 3 saat soğumaya bırakın.



UYARI/İKAZ!

VIN etiketinde belirtilen basınçta lastikleri şişirin.

Uygunsuz lastik basıncı, dengesiz römorklara neden olabilir. Patlama ve kontrol kaybı meydana gelebilir. Ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku çekmeden önce uygun lastik basıncından emin olun.

Tekerleklerin poyraya düzgün bir şekilde oturmasını sağlamak için bijon somun veya civataların sıklığı çok önemlidir. Her çekme işleminden önce kontrol edin.



UYARI/İKAZ!

Jant ile bijon somunları veya civataları arasındaki metal sürtünme jantın gevşemesine neden olabilir.

Tekerlek fırlarsa ölüm veya yaralanma olabilir.

Her çekmeden önce bijon somunlarını sıkın.

Bijon somunları veya civataları için uygun sıklık (tork) ve sıkma sırası bu kılavuzun "Muayene, Servis ve Bakım" bölümünde listelenmiştir. Bijon somunlarını sıkma için bir

GENERAL SAFETY RULES / GENEL EMNİYET KURALLARI

tighten the Wheel nuts and use the crisscross star pattern sequence. Improper tightening of the Wheel nuts voids the axle warranty.

Wheel nuts or bolts are also prone to loosen after first being assembled. When driving a new trailer (or after wheels have been remounted), check to make sure they are tight after the first 20, 40 ve 80 km (10, 25 and 50 miles) of driving and before each tow thereafter.

Failure to perform this check can result in a wheel separating from the trailer and a crash, leading to death or serious injury.

**WARNING!**

Wheel nuts or bolts are prone to loosen after being first assembled. Death or serious injury can result.

On a new trailer and after refitting a wheel, check the wheel nuts or bolts for tightness after driving 20, 40 and 80 km (10, 25 and 50 miles).

**WARNING!**

Inadequate wheel nut torque can cause a wheel off from the trailer, leading to death or serious injury.

Verify wheel nuts or bolts are tight before each tow.

tork anahtarı kullanın ve çapraz yıldız sıkma sırasını kullanın. Bijon somunlarının yanlış sıkılması aks garantisini geçersiz kılar.

Bijon somunları veya cıvataları da ilk monte edildikten sonra gevşemeye başlar. Yeni bir römork sürerken (veya tekerlekler yeniden takıldıktan sonra), ilk 20, 40 ve 80 km (10, 25 ve 50 mil) sürüşten sonra ve ondan sonraki her çekmeden önce sıkı olduğundan emin olun.

Bu kontrolün yapılmaması, bir tekerleğin römorktan ayrılmasına ve ölüme veya ciddi yaralanmalara yol açacak bir kazaya neden olabilir.

**UYARI/İKAZ!**

İlk montajdan sonra bijon somunlarında gevşeme olasıdır. Ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Yeni bir römorkta ve bir tekerlek yeniden takıldıktan sonra bijon somunlarını 20, 40 ve 80 km (10, 25 ve 50 mil) sürüşten sonra sıkılık açısından kontrol edin.

**UYARI/İKAZ!**

Yetersiz bijon somunu sıkma torku, tekerleğin römorktan ayrılmasına ve ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Her çekme öncesi bijon somunlarını kontrol edin.

2.2.7 Improper Loading

The total weight of the load you put on the trailer, plus the empty weight of the trailer itself, must not exceed the trailer's Gross Vehicle Weight (GVW).

If you do not know the empty weight of the trailer plus the cargo weight, you must weigh the loaded trailer at a commercial scale. In addition, you must distribute the load in the trailer such that the load on any axle does not exceed the Gross Axle Weight Distribution (GAWD).

If your trailer is equipped with a Tire & Loading Information Placard, mounted next to the VIN label, the cargo capacity weight stated on that placard is only a close estimate. The GVW and GAWD are listed on the VIN label on the front right side.

**WARNING!**

An overloaded trailer can result in failure or loss of control of the trailer, it may than lead to death or serious injury.

Never load a trailer so that the weight on any tire exceeds its rating.

Uygun Olmayan Yükleme

Römorka yüklediğiniz yükün toplam ağırlığı ve römorkun boş ağırlığı, römorkun Toplam Araç Ağırlığını (GVW) aşmamalıdır.

Römorkun boş ağırlığı artı kargo ağırlığını bilmiyorsanız, yüklü römorkunuzu ticari ölçekte bir kantar ile tarttırmalısınız. Ek olarak, römorktaki yükü, herhangi bir aks üzerindeki yükü Toplam Aks Ağırlık Dağılımını (GAWD) aşmayacak şekilde dağıtmalısınız ki römorkunuz dengeli kalsın.

Römorkunuzda, VIN etiketinin yanına monte edilmiş bir Lastik ve Yükleme Bilgi Etiketi varsa, bu etikette belirtilen kargo kapasitesi ağırlığı yalnızca yaklaşık bir tahmindir. GVW ve GAWD, normalde römorkun sağ ön tarafında bulunan VIN etiketinde listelenmiştir.

**UYARI/İKAZ!**

Aşırı yüklenmiş bir römork, römorkun kontrolünün bozulmasına veya kontrolünün kaybedilmesine neden olarak ölümcül yaralanmalara neden olabilir.

Hiçbir lastiğin ağırlık değerini aşacak şekilde römorku yüklemeyin.

Never exceed the trailer Gross Vehicle Weight (GVW) or Gross Axle Weight Distribution (GAWD)

Römork Toplam Araç Ağırlığı GVW'yi veya aks Toplam Aks Ağırlığı Dağılımını (GAWD) aşmayın.

2.2.8 Unsafe Load Distribution

Improper front/rear load distribution can lead to an unstable trailer or poor tow vehicle handling. Poor trailer stability results from tongue weights that are too low, and poor tow vehicle stability results from tongue weights that are too high.

Refer to the “**Loading And Unloading**” section for more information.

In the following table, the second column shows the rule of thumb percentage of total weight of the trailer plus its cargo (Gross Trailer Weight, or “GTW”) that should appear on the tongue of the trailer. For example, a large trailer with a loaded weight of 2750 kg (6,000 pounds), should have 10-15% of 2750 kg (6,000 pounds) 3150 kg (6900 pounds) on the hitch.

Tongue Weight as a Percentage of Loaded Trailer Weight	
Type of Hitch	Percentage
Ball Hitch or Ring & Pintle	10-15% for large trailers 6-10% for small trailers

The numbers quoted are for example purposes only and should be tailored to the specific trailer.

For questions regarding the actual percent of tongue weight for the trailer, check with the manufacturer.

After loading, be sure to check that none of the axles are overloaded.

Uneven left/right load distribution can cause tire, wheel, axle or structural failure.

Be sure your trailer is evenly loaded left/right. Towing stability also depends on keeping the center of gravity as low as possible.



WARNING!

Improper tongue weight (load distribution) can result in loss of control of the trailer, leading to death or serious injury.

Make certain that tongue weight is within the allowable range.

Be sure to:

- Distribute the load evenly, right and left.

Emniyetsiz Yük Dağılımı

Uygun olmayan ön / arka yük dağılımı, dengesiz bir römork veya çekici araç kullanımının kötü olmasına neden olabilir. Kötü römork dengesi, çok düşük ok ağırlıklarından kaynaklanır ve çekme aracının zayıf dengesi, çok yüksek ok ağırlıklarından kaynaklanır.

Daha fazla bilgi için “**Yükleme ve Boşaltma**” bölümüne bakın.

Aşağıdaki tabloda, ikinci sütun, römorkun çeki oku yükünde görünmesi gereken römorkun toplam ağırlığı artı kargosunun (Toplam Römork Ağırlığı veya “GTW”) toplam yüzdesini gösterir. Örneğin, 2750 kg (6.000 pound) yüklü ağırlığa sahip büyük bir römork, aksamda 2750 kg (6.000 pound) 3150 kg'ın (6900 pound)% 10-15'ine sahip olmalıdır.

Yüklü Römork Ağırlığının Yüzdesi Olarak Çeki oku Ağırlığı	
Çeki tipi	Yüzdesi
Topuzlu veya çeki gözlü & kancalı	Büyük römorklar 10-15% Küçük römorklar 6-10%

Alıntılanan numaralar yalnızca örnek amaçlıdır ve özel römorka göre uyarlanmalıdır.

Römork için gerçek çeki oku ağırlığı yüzdesi ile ilgili sorular ve spesifikasyonlar için üreticiye danışın.

Yüklemeden sonra, dingillerin hiçbirinin aşırı yüklenmediğinden emin olun.

Eşit olmayan sol / sağ yük dağılımı lastik, tekerlek, aks veya yapısal arızaya neden olabilir.

Römorkunuzun eşit şekilde sola/sağa yüklendiğinden emin olun. Çekme dengesi ağırlık merkezinin mümkün olduğu kadar düşük tutulmasına da bağlıdır.



UYARI/İKAZ!

Uygun olmayan çeki oku ağırlığı (yük dağılımı), römorkun kontrolünü kaybederek ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Çeki oku ağırlığının izin verilen aralıkta olduğundan emin olun.

Emin olmak için:

- Yükü eşit olarak sağa ve sola dağıtın.
- Ağırlık merkezini aşağıda tutun.

GENERAL SAFETY RULES / GENEL EMNİYET KURALLARI

- Keep the center of gravity low.
- Distribute the load front-to-rear to provide proper tongue weight (see chart).

- Uygun çeki oku ağırlığını sağlamak için yükü önden arkaya dağıtın (tabloya bakın).

2.2.9 Shifting Cargo

Since the trailer “ride” can be bumpy and rough, you must secure the cargo so that it does not shift while the trailer is being towed.

**WARNING!**

A shifting load can result in failure, or to loss of control of the trailer, and than it can lead to death or serious injury.

You must tie down all loads with proper sized fasteners, chains, straps, etc. to prevent the load from shifting while towing.

Değişken Kargo

Römork "sürüşü" engebeli ve pürüzlü olabileceğinden, römork çekilirken kargoyu kaymaması için sabitlemelisiniz.

**UYARI/İKAZ!**

Değişen bir yük, arızaya veya römorkun kontrolünün kaybına neden olabilir ve ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Çekme sırasında yükün kaymasını önlemek için tüm yükleri uygun boyutta tutturucular, zincirler, kayışlar vb. ile bağlamalısınız.

2.2.10 Inappropriate Cargo

The trailer may be designed for specific cargo. If your trailer is designed for specific cargo, only carry that cargo in the trailer. A trailer must not be used to carry certain items, such as people, containers of hazardous substances or containers of flammable substances.

**WARNING!**

Do not transport people on your trailer. Besides putting their lives at risk, the transport of people on a trailer is illegal.

**WARNING!**

Do not transport flammable, explosive, poisonous or other dangerous materials on your trailer.

The exception is fuel in the tank of a vehicle or equipment being hauled.

Uygun Olmayan Kargo

Römork, belirli kargolar için tasarlanmış olabilir. Römorkunuz özel kargo için tasarlanmışsa, sadece o kargoyu römork ile taşıyın. İnsanlar, tehlikeli madde kapları veya yanıcı madde kapları gibi belirli öğeleri taşımak için römork kullanmamalıdır.

**UYARI/İKAZ!**

Römork üzerinde insan taşımayın. Hayatlarını riske atmanın yanı sıra, insanların bir römork üzerinde taşınması yasa dışıdır.

**UYARI/İKAZ!**

Römorkunuzda yanıcı, patlayıcı, zehirli veya diğer tehlikeli maddeleri taşımayın.

İstisna, taşınan bir aracın veya ekipmanın deposundaki yakıttır.

2.2.10 Inoperable Brakes Or Lights

If your trailer has electric brakes, your tow vehicle will have an electric brake controller that sends power to the trailer brakes.

Before towing the trailer, you must operate the brake controller while trying to pull the trailer in order to confirm that the electric brakes operate. While towing the trailer at less than 10 km/s (7 mph), manually

Çalışmayan Frenler veya Lambalar

Römorkunuzun elektrikli frenleri varsa, çekici aracınızda römork frenlerine güç gönderen bir elektrikli fren kumandası olacaktır.

Römorku çekmeden önce, elektrikli frenlerin çalıştığını onaylamak için römorku çekmeye çalışırken fren kumandasını çalıştırın. Römorku 10 km / s'den (7 mph) daha düşük bir hızla çekerken, çekici araç kabinindeki elektrikli

operate the electric brake controller in the tow vehicle cab. You should feel the operation of the trailer brakes.

If your trailer has hydraulic “surge” brakes, pull the emergency breakaway brake lanyard to check the operation of the surge mechanism.

Be sure that the electric brakes and all of the lights on your trailer are functioning properly before towing the trailer. Electric brakes and lights on a trailer are controlled via a connection to the tow vehicle, generally a multi-pin electrical connector.



WARNING!

Improper electrical connection between the tow vehicle and the trailer will result in inoperable lights and electric brakes, and can lead to collision.

Before each tow:

- Check that the electric brakes work by operating the brake controller inside the tow vehicle.
- Check that all lights and turn signals work.

You must provide mirrors that allow you to safely observe approaching traffic. Standard mirrors usually do not provide adequate visibility for viewing traffic to the sides and rear a towed trailer.

fren kontrol ünitesini manuel olarak çalıştırın. Römork frenlerinin işleyişini test etmelisiniz.

Römorkunuzda hidrolik fren sistemi varsa, dalgalanma mekanizmasının çalışmasını kontrol etmek için acil durum kopma fren kordonunu çekin.

Römorku çekmeden önce elektrikli frenlerin ve römorkunuzdaki tüm ışıkların düzgün çalıştığından emin olun. Bir römork üzerindeki elektrikli frenler ve ışıklar, genellikle çok pimli bir elektrik konnektörü olan çekici araca bir bağlantıyla kontrol edilir.



UYARI/İKAZ!

Çekici araç ile römork arasındaki uygun olmayan elektrik bağlantısı, çalışmayan ışıklara ve elektrikli frenlere neden olur ve çarpışmaya neden olabilir.

Çekmeden önce:

- Çekici aracın içindeki fren denetleyicisini çalıştırarak elektrikli frenlerin çalışıp çalışmadığını kontrol edin.
- Tüm aydınlatmaların çalıştığından emin olun.

Seyir halinde trafiği güvenli bir şekilde gözlemlemenizi sağlayacak aynalar olmalıdır. Standart aynalar genellikle, yanlardaki trafiği görmek ve çekilen bir römorkun arkasını görmek için yeterli değildir.

2.2.12 Trailer Modifications

Modification of the trailer structure or alteration of your trailer can make the trailer unsafe and will void all warranty options. Before making any alteration to the trailer, contact your dealer or the manufacturer and describe the alteration you are contemplating.

Römork Modifikasyonları

Römork yapısının modifikasyonu veya değiştirilmesi römorku emniyetsiz hale getirebilir ve tüm garanti seçeneklerini geçersiz kılar. Römorkta herhangi bir değişiklik yapmadan önce, satıcınızla veya üreticinizle iletişime geçin ve düşündüğünüz değişikliği açıklayın.

2.2.13 Trailer Towing Guide

Driving a vehicle with a trailer in tow is vastly different from driving the same vehicle without a trailer in tow. Acceleration, maneuverability and braking are all diminished with a trailer in tow. It takes longer to get up to speed; you need more room to turn and pass, and more distance to stop when towing a trailer.

You will need to spend time adjusting to the different feel and maneuverability of the tow vehicle with a loaded trailer. Because of the significant differences in all aspects of maneuverability when towing a trailer, the hazards and risks of injury are also much greater than when driving without a trailer.

Römork Çekme Kılavuzu

Römorklu bir aracı kullanırken ve aynı aracı römorku olmadan kullanmak çok farklıdır. Hızlanma, manevra kabiliyeti ve frenleme, römork çekildiğinde azaltılır. Hızlanmak daha uzun sürer; Bir römork çekerken dönmek ve geçmek için daha fazla alana ve durmak için daha fazla mesafeye ihtiyacınız vardır.

Yükli bir römorku olan çekici aracın, farklı his ve manevra kabiliyetine uyum sağlamak için zaman harcamanız gerekecektir. Bir römork çekilirken manevra kabiliyetinin tüm yönlerindeki önemli farklılıklar nedeniyle, yaralanma tehlikeleri ve riskleri de römorksuz sürüşe göre çok daha fazladır.

You are responsible for keeping your vehicle and trailer in control, and for all the damage that is caused if you lose control of your vehicle and trailer.

Find an open area with little or no traffic for your first practice. Before you start towing the trailer, you must follow all of the instructions for inspection, testing, loading and coupling. Also, before you start towing, adjust the mirrors so you can see the trailer as well as the area to the rear of it.

Drive slowly at first, 8 km/s (5 mph) or so, and turn the wheel to get the feel of how the tow vehicle and trailer combination responds. Next, make some right and left hand turns. Watch in your side mirrors to see how the trailer follows the tow vehicle. Turning with a trailer attached requires more room.

Stop the rig a few times from speeds no greater than (15 km/s) 10 mph. If your trailer is equipped with brakes, try using different combinations of trailer/electric brake and tow vehicle brake. Note the effect that the trailer brakes have when they are the only brakes used. When properly adjusted, the trailer brakes will come on just before the tow vehicle brakes.

It will take practice to learn how to back up a tow vehicle with a trailer attached. Take it slow. Before backing up, get out of the tow vehicle and look behind the trailer to make sure that there are no obstacles.

Some drivers place their hands at the bottom of the steering wheel, and while the tow vehicle is in reverse, "think" of the hands as being on the top of the wheel. When the hands move to the right (counter-clockwise, as you would do to turn the tow vehicle to the left when moving forward), the trailer moves to the right.

Conversely, rotating the steering wheel clockwise with your hands at the bottom of the wheel will move the rear of the trailer to the left, while backing up. Be careful not to allow the trailer to turn too much, because it will hit the rear of the tow vehicle. To straighten the rig, either pull forward, or turn the steering wheel in the opposite direction.

Araç ve römorku kontrol altında tutmak , aracınızın veya römorkunuzun kontrolünü kaybetmeniz durumunda ortaya çıkan tüm hasarlardan siz sorumlusunuzdur.

İlk uygulama için trafiğin az olduğu veya hiç olmadığı açık bir alan bulun. Römorku çekmeye başlamadan önce muayene, test, yükleme ve bağlama ile ilgili tüm talimatlara uymalısınız. Ayrıca, çekmeye başlamadan önce aynaları, römorkun yanı sıra arkasındaki alanı görebilecek şekilde ayarlayın.

İlk olarak 8 km / s (5 mph) veya daha hızlı sürün ve çekici ve römork kombinasyonunun nasıl tepki verdiğini hissetmek için direksiyonu çevirin. Sonra, biraz sağa ve sola dönüş yapın. Römorkun çekici aracı nasıl takip ettiğini görmek için yan aynalarınızdan izleyin. Bir römork takılı olarak dönmek daha fazla alan ister.

Aracı (15 km/s) 10 mil/saatten daha yüksek olmayan hızlarda birkaç kez durdurun. Römorkda fren varsa, farklı römork/elektrikli fren ve çekici araç freni kombinasyonlarını kullanın. Kullanılan frenler yalnızca römork frenleri olduğunda sahip olduğu etkiye dikkat edin. Doğru ayarlandığında, römork frenleri, çekici araç fren yapmadan hemen önce devreye girecektir.

Bir römork takılı bir çekici aracın nasıl sürüleceğini öğrenmek için pratik yapmak gerekir. Yavaş olun. Geri gitmeden önce, araçtan inin ve herhangi bir engel olmadığından emin olmak için römorkun arkasına bakın.

Bazı sürücüler ellerini direksiyon simidinin altına koyarlar ve çekici araç geri vitesyken elleri direksiyon simidi üzerinde "düşünürler". Eller sağa hareket ettiğinde (ileri doğru hareket ederken çekici aracı sola çevirmek için yapacağınız gibi saat yönünün tersine), römorkun arkası sağa hareket eder.

Tersine, direksiyon simidini ellerinizle simidin altında saat yönünde döndürmek, geri giderken römorkun arkasını sola doğru hareket ettirecektir. Römorkun çok fazla dönmesine izin vermemeye dikkat edin, çünkü çekicinin arkasına çarpacaktır. Çekilen römorku düzeltmek için ileri doğru sürün veya direksiyon simidini ters yönde çevirin.

2.2.14 Safe Trailer Towing Guidelines

Before towing, check coupling, safety chain, brakes, tires, wheels and lights.

Check the Wheel nuts or bolts for tightness. Recheck the load tie downs to make sure the load will not shift during towing.

Check coupler tightness after towing 80 km (50 miles).

Güvenli Römork Çekme Kuralları

Çekmeden önce kaplini, emniyet zincirini, frenleri, lastikleri, tekerlekleri ve lambaları kontrol edin.

Bijon somunlarının sıkılığını kontrol edin. Çekme sırasında yükün kaymayacağından emin olmak için yük bağlantılarını tekrar kontrol edin.

80 km (50 mil) sonra kaplinin sıkılığını kontrol edin.

Adjust the brake controller to engage the trailer brakes before the tow vehicle brakes. Follow the brake controller manufacturer's literature.

Use your mirrors to verify that you have room to change lanes or pull into traffic.

Use your turn signals well in advance.

Allow plenty of stopping space for your trailer and tow vehicle.

Use lower gears for climbing and descending grades.

Do not ride the brakes while descending grades; they may get so hot that they stop working. Then you will potentially have a runaway tow vehicle and trailer.

Do not apply the tow vehicle brakes to correct extreme trailer swaying. Instead, lightly apply the trailer brakes with the hand controller.

Make regular stops, about once each hour. Confirm that:

- The coupler is secure to the hitch and is locked.
- Electrical connectors are made.
- There is appropriate slack in safety chains.
- There is appropriate slack in breakaway lanyard.
- The tires are not visibly low on pressure.
- The cargo is secure and in good condition.

Slow down for bumps in the road.

Do not brake while in a curve unless absolutely necessary. Instead, slow down before you curve.

Do not drive so fast that the trailer begins to sway due to speed. Generally never drive faster than 90 km/h (55 m.p.h.)

Allow plenty of room for passing. A rule of thumb is that the passing distance with a trailer is 4 times the passing distance without a trailer

Çekici araç fren yapmadan önce römork frenlerini devreye sokmak için fren kumandasını ayarlayın. Fren kumandası üreticisinin talimatlarına uyun.

Şerit değiştirmek veya trafiğe çıkmak için yeterli mesafe olduğunu doğrulamak için aynalarınızı kullanın.

Dönüş sinyallerinizi önceden kontrol edin.

Römorkunuz ve çekici aracınız için bol miktarda durma alanı bırakın.

Yokuş çıkma ve inme için daha düşük vites kullanın.

Rampa aşağı inerken frene basmayın; ısınmadan dolayı frenleme etkisiz kalabilir. O zaman potansiyel olarak kontrolsüz bir çekici araç ve römorkunuz olacaktır.

Aşırı römork salınımını düzeltmek için çekici araç frenlerini kullanmayın. Bunun yerine, el kumandası ile römork frenlerini hafifçe uygulayın.

Yaklaşık saatte bir olmak üzere düzenli mola verin. Aşağıdakileri kontrol edin:

- *Çeki oku, kapline sabit ve kilitli.*
- *Elektrik soket bağlantısı yerinde takılı.*
- *Emniyet zincirlerinde uygun gevşeklik mevcut.*
- *Kopma fren kordonunda uygun gevşeklik var.*
- *Lastiklerin basıncı gözle görülür yeterlilikte.*
- *Kargo güvenli ve iyi durumda.*

Yoldaki tümsekler için yavaşlayın.

Kesinlikle gerekmedikçe virajdayken fren yapmayın. Bunun yerine, viraja girmeden önce yavaşlayın.

Römorku hız nedeniyle salınma başlayacak kadar hızlı sürmeyin. Genellikle 90 km/s (55 m.p.h.)'den daha hızlı sürmeyin.

Geçiş için yeterli alan bırakın. Temel bir kural, bir römorkla geçiş mesafesinin, römorksuz geçiş mesafesinin 4 katı olmasıdır.

2.2.15 Safety Warning Labels On Your Trailer

Depending on trailer configuration, your trailer may not be equipped with all safety labels shown.

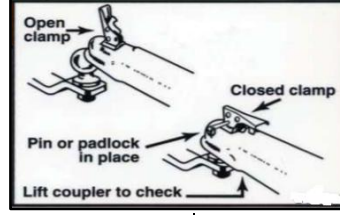
Römork Üzerinizdeki Güvenlik Uyarı Etiketleri

Römork yapılandırmasına bağlı olarak, römorkunuzda gösterilen tüm güvenlik etiketleri bulunmayabilir.

GENERAL SAFETY RULES / GENEL EMNİYET KURALLARI

**WARNING!**

Uncoupling will cause trailer to come loose from tow vehicle. You must:

**UYARI/İKAZ!**

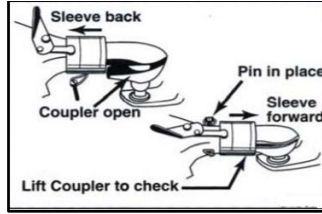
Ayrılma, römorkun çekici araçtan ayrılmasına neden olacaktır. Siz;

1. CHECK that ball LOAD RATING is same as or greater than copuler LOAD RATING.
2. CHECK that ball SIZE is same as copuler.
3. CLOSE COPLER CLAMP on ball.
4. LIFT copuler upwards to test that it will not seperate from ball.
5. LOCK coupler clamp with pin or padlock.

1. Topuz YÜK DEĞERİ'nin, kaplin YÜK DEĞERİ ile aynı veya ondan daha büyük olduğunu kontrol edin.
2. Topuz ÇAPI'nın kaplin ile aynı olduğunu kontrol edin.
3. Kaplin KELEPÇESİNİ topuz üzerine KAPATIN.
4. Topuzdan ayrılmayacağını test etmek için kaplini yukarı KALDIRIN.
5. Kaplin kelepçesini pim veya asma kilit ile KİLİTLEYİN.

**WARNING!**

Uncoupling will cause trailer to come loose from tow vehicle. You must:

**UYARI/İKAZ!**

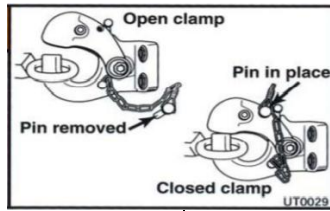
Ayrılma, römorkun çekici araçtan ayrılmasına neden olacaktır. Siz;

1. CHECK that ball LOAD RATING is same as or greater than copuler LOAD RATING.
2. CHECK that ball SIZE is same as copuler.
3. CLOSE COPLER CLAMP on ball.
4. LIFT copuler upwards to test that it will not seperate from ball.
5. LOCK sleeve clamp with pin or padlock.

1. Topuz YÜK DEĞERİ'nin, kaplin YÜK DEĞERİ ile aynı veya ondan daha büyük olduğunu kontrol edin.
2. Topuz ÇAPI'nın kaplin ile aynı olduğunu kontrol edin.
3. Kaplin KELEPÇESİNİ topuz üzerine KAPATIN.
4. Topuzdan ayrılmayacağını test etmek için kaplini yukarı KALDIRIN.
5. Kaplin kelepçesini pim veya asma kilit ile KİLİTLEYİN.

**WARNING!**

Uncoupling will cause trailer to come loose from tow vehicle.

**UYARI/İKAZ!**

Ayrılma, römorkun çekici araçtan ayrılmasına neden olacaktır. Siz;

1. CHECK that pintle LOAD RATING is same or greater than ring LOAD RATING
2. LOCK the clamp in place using a pin or lock.

1. Kanca YÜK DEĞERİNİN göz YÜK DEĞERİ ile aynı veya daha büyük olduğunu kontrol edin
2. Kelepçeyi pim veya kilit ile KİLİTLEYİN

GENERAL SAFETY RULES / GENEL EMNİYET KURALLARI

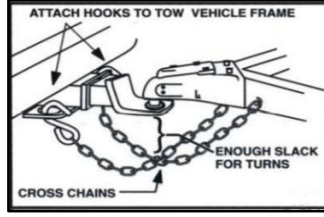
**WARNING!**

ALWAYS use safety chains.

Chain holds trailer if connection fails.

You must:

1. CROSS chains underneath coupler.
2. ALLOW slack for trailer to run.
3. ATTACH chain hooks securely to tow vehicle frame.

**UYARI/İKAZ!**

DAİMA emniyet zincirleri kullanın.

Başarısız bağlantı olursa zincirler tutacaktır.

Siz:

1. Zinciri kaplin altında ÇAPRAZ bağlayın.
2. Römorkun çalışması için boşluğa izin verin.
3. Zincir kancalarını araç şasisine sıkıca BAĞLAYIN.

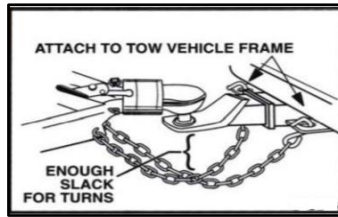
**WARNING!**

ALWAYS use safety chains.

Chain holds trailer if connection fails.

You must:

1. CROSS chains underneath coupler.
2. ALLOW slack for trailer to run.
3. ATTACH chain hooks securely to tow vehicle frame.

**UYARI/İKAZ!**

DAİMA emniyet zincirleri kullanın.

Başarısız bağlantı olursa zincir tutar.

Siz:

1. Zinciri kaplin altında ÇAPRAZ bağlayın.
2. Römorkun çalışması için boşluğa izin verin.
3. Zincir kancalarını araç şasisine sıkıca BAĞLAYIN.

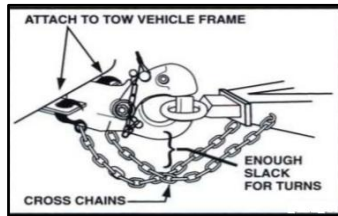
**WARNING!**

ALWAYS use safety chains.

Chain holds trailer if connection fails.

You must:

1. CROSS chains underneath coupler.
2. ALLOW slack for trailer to run.
3. ATTACH chain hooks securely to tow vehicle frame.

**UYARI/İKAZ!**

DAİMA emniyet zincirleri kullanın.

Başarısız bağlantı olursa zincir tutar.

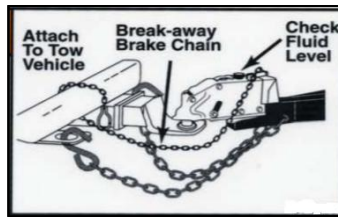
Siz:

1. Zinciri kaplin altında ÇAPRAZ bağlayın.
2. Römorkun çalışması için boşluğa izin verin.
3. Zincir kancalarını araç şasisine sıkıca BAĞLAYIN.

**WARNING!**

Trailer can roll if it comes loose. Safety brake applies when chain pulls brake lever.

1. ATTACH brake CHAIN securely to tow vehicle sol ever will be pulled if trailer separates.
2. CHECK brake fluid level.

**UYARI/İKAZ!**

Gevşerse römork yuvarlanabilir. Zincir fren kolunu çektiğinde emniyet freni uygulanır.

1. Römork ayrılırsa kolu çekilecek şekilde fren ZİNCİRİNİ araca emniyetli bir şekilde TAKIN.
2. Fren hidroliği seviyesini KONTROL edin.

GENERAL SAFETY RULES / GENEL EMNİYET KURALLARI

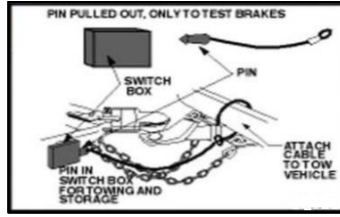
3. DO NOT TOW trailer if brake fluid is NOT FULL.

3. Fren hidroliği dolu DEĞİLSE, Römorku ÇEKMEYİN

**WARNING!**

Trailer can roll if it comes loose. Electrical safety brake applies when cable pulls pin out of switch box.

1. PULL hard to get pin out of switchbox.
2. CHECK brake by pulling traier with tow vehicle.
3. ATTACH pin CABLE to tow vehicle so pin will be pulled out if trailer separates.
4. Promptly REPLACE pin in switch box.

**UYARI/İKAZ!**

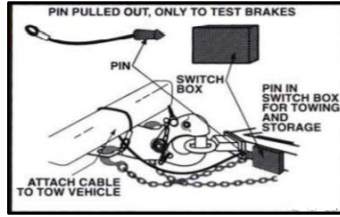
Gevşerse römork yuvarlanabilir. Ana kutudan kablo pimi çekildiği zaman elektrikli güvenlik freni uygulanır.

1. Ana kutudan pimi zorlayarak ÇEKİP çıkarın.
2. Çekici ile RÖMORKU çekerek frenini kontrol edin.
3. Pimi KABLO'yu aracı çekmek için TAKIN, böylece römork ayrılırsa pim dışarı çekilecektir..
4. Anahtar kutusundaki pimi derhal DEĞİŞTİRİN.

**WARNING!**

Trailer can roll if it comes loose. Electrical safety brake applies when cable pulls pin out of switch box.

1. PULL hard to get pin out of switchbox.
2. CHECK brake by pulling trailer with tow vehicle.
3. ATTACH pin CABLE to tow vehicle so pin will be pulled out if trailer separates.
4. Promptly REPLACE pin in switch box.

**UYARI/İKAZ!**

Gevşerse römork yuvarlanabilir. Ana kutudan kablo pimi çekildiği zaman elektrikli güvenlik freni uygulanır.

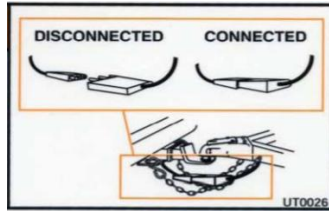
1. Ana kutudan pimi zorlayarak ÇEKİP çıkarın.
2. Çekici ile RÖMORKU çekerek frenini kontrol edin.
3. Pimi KABLO'yu aracı çekmek için TAKIN, böylece römork ayrılırsa pim dışarı çekilecektir..
4. Anahtar kutusundaki pimi derhal DEĞİŞTİRİN.

**WARNING!**

Lights can prevent trailer from being hit by other vehicles.

You must;

1. CONNECT trailer and tow vehicle electrical connectors.
2. CHECK all lights: tail lights, turn signals, and brake lights.
3. DO NOT TOW if lights are not working.

**UYARI/İKAZ!**

Aydınlatmalar, diğer araçların römorka çarpmasını önleyebilir.

Siz;

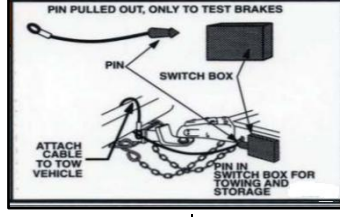
1. Römork ve çekicinin elektrik soketlerini BAĞLAYIN.
2. Tüm lambaları kontrol edin: arka lambalar, dönüş sinyalleri ve fren lambaları.
3. Aydınlatmalar çalışmıyorsa ÇEKMEYİN.

GENERAL SAFETY RULES / GENEL EMNİYET KURALLARI

**WARNING!**

Trailer can roll if it comes loose. Electrical safety brake applies when cable pulls pin out of switch box.

1. PULL hard to get pin out of switchbox.
2. CHECK brake by PULLING TRAILER with tow vehicle.
3. ATTACH pin CABLE to tow vehicle so pin will be pulled out if trailer separates.
4. Promptly REPLACE pin in switch box.

**UYARI/İKAZ!**

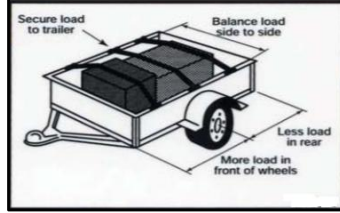
Gevşerse römork yuvarlanabilir. Ana kutudan kablo pimi çekildiği zaman elektrikli güvenlik freni uygulanır.

1. Ana kutudan pimi zorlayarak ÇEKİP çıkarın.
2. Çekici ile RÖMORKU çekerek frenini kontrol edin.
3. Pimi KABLO'yu aracı çekmek için TAKIN, böylece römork ayrılırsa pim dışarı çekilecektir..
4. Anahtar kutusundaki pimi derhal DEĞİŞTİRİN.

**WARNING!**

Improper loading can cause trailer sway and sudden loss of control. You must;

1. Make certain weight of load plus trailer weight does not exceed trailer's capacity (GVWR) Gross Vehicle Weight Rating.
2. Load heavier items in front of the wheels
3. Load evenly side to side.
4. SECURE load to trailer

**UYARI/İKAZ!**

Yanlış yükleme römorkun salınımına ve ani kontrol kaybına neden olabilir. Siz:

1. Belirli bir yük ağırlığı artı römork ağırlığı toplam römork kapasitesini yani (GVWR) Brüt Araç Ağırlık Değerini aşmamasını sağlayın.
2. Daha ağır parçaları tekerleklerin önüne yükleyin.
3. Yüğü eşit olarak yanlara dağıtın.
4. Yüğü römorka GÜVENLİ olarak bağlayın

**WARNING!**

Tire, Wheel or lugnut failure can cause loss of control. Before towing, you must check:

1. Tire pressure and tread..
2. Tires and wheels for damage.
3. Lugnuts for tightening.

For new and remonuted wheelsi re-tightening lugnuts at the first 15 km (10 miles), 25 km (40 miles) and 80 km (50 miles) of driving.

**UYARI/İKAZ!**

Lastik, Tekerlek veya bijonlar kontrol kaybına neden olabilir. Çekmeden önce kontrol edin;

1. Lastik basıncı ve diş derinliği.
2. Lastikler ve tekerleklerin hasarları.
3. Bijonların sıkılması.

Yeni ve yenilenmiş tekerlekler için, ilk 15 km (10 mil), 25 km (40 mil) ve 80 km (50 mil) sürüşten sonra bijonları yeniden sıkın.

**WARNING!****UYARI/İKAZ!**

2.0 GENERAL SAFETY RULES / GENEL EMNİYET KURALLARI

To protect you and others against death or serious injury, all applicable labels shown must be on the trailer and must be legible.

If any of these labels are missing or cannot be read, contact your dealer for replacement labels.

Sizi ve başkalarını ölüm veya ciddi yaralanmaya karşı korumak için, gösterilen tüm geçerli etiketler römork üzerinde olmalı ve okunaklı olmalıdır.

Bu etiketlerden herhangi biri eksikse veya okunamıyorsa, yedek etiketler için bayinizle iletişime geçin.

TIRE SAFETY INFORMATION / LASTİK GÜVENLİK BİLGİLERİ

GENERAL	GENEL
This portion of the User's Manual contains tire safety information as required; Section 3.1 contains “Trailer Tire Information”. This manual, as well as preceding subsections, describes the following items; • Tire labeling, including a description and explanation of each marking on the tires, and information about the DOT Tire Identification Number (TIN). • Recommended tire inflation pressure, including a description and explanation of: A. Cold inflation pressure. B. Vehicle Placard and location on the vehicle. C. Adverse safety consequences of under inflation (including tire failure). D. Measuring and adjusting air pressure for proper inflation. • Tire Care, including maintenance and safety practices. • Vehicle load limits, including a description and explanation of the following items: A. Locating and understanding the load limit information, total load capacity, and cargo capacity. B. Calculating total and cargo capacities with varying seating configurations including quantitative examples showing / illustrating how the vehicles cargo and luggage capacity decreases as combined number and size of occupants' increases. This item is also discussed in Section 3. C. Determining compatibility of tire and vehicle load capabilities. D. Adverse safety consequences of overloading on handling and stopping on tires.	<i>Kullanıcı El Kitabının bu bölümü, gerektiği gibi lastik güvenlik bilgilerini içerir;</i> <i>Bölüm 3.1 “Römork Lastik Bilgileri” ni içerir.</i> <i>Bu kılavuz, önceki alt bölümlerin yanı sıra aşağıdaki öğeleri açıklamaktadır;</i> • <i>Lastikler üzerindeki her işaretin bir açıklaması ve tanımlamasını içeren, DOT Lastik Tanımlama Numarası (TIN) hakkında bilgi içeren lastik etiketi bulunur.</i> • <i>Aşağıdakilerin açıklaması dahil olmak üzere önerilen lastik şişirme basıncı:</i> A. <i>Soğuk şişirme basıncı.</i> B. <i>Araç etiketi ve araç üzerindeki konumu.</i> C. <i>Az şişirmenin olumsuz güvenlik sonuçları (lastik arızası dahil).</i> D. <i>Uygun şişirme için hava basıncının ölçülmesi ve ayarlanması.</i> • <i>Bakım ve güvenlik uygulamaları dahil olmak üzere Lastik Bakımı.</i> • <i>Aşağıdaki öğelerin açıklaması ve açıklaması dahil olmak üzere araç yük limitleri:</i> A. <i>Yük limiti bilgilerinin, toplam yük kapasitesinin ve kargo kapasitesinin bulunması ve anlaşılması.</i> B. <i>Araçların kargo ve bagaj kapasitesinin yolcu sayısı ve boyutu arttıkça nasıl azaldığını gösteren nicel örnekler de dahil olmak üzere, değişen oturma konfigürasyonları ile toplam ve kargo kapasitelerinin hesaplanması. Bu madde ayrıca Bölüm 3'te tartışılmaktadır.</i> C. <i>Lastik ve araç yükü yeteneklerinin uyumluluğunun belirlenmesi.</i> D. <i>Lastiklerin taşınması ve durdurulması sırasında aşırı yüklenmenin olumsuz güvenlik sonuçları.</i>

3.1 TRAILER TIRE INFORMATION	RÖMORK LASTİK BİLGİLERİ
Trailer tires may be worn out even though they still have plenty of tread left. This is because trailer tires have to carry a lot of weight all the time, even when not in use. It is actually better for the tire to be rolling down the road than to be idle. During use, the tire releases	<i>Römork lastikleri, hala bol miktarda sırt kalmış olsa bile yıpranmış olabilir. Bunun nedeni, römork lastiklerinin kullanılmadığında bile her zaman çok fazla ağırlık taşınması gerektiğidir.</i> <i>Lastiğin yolda yuvarlanması, parkta olmaktan daha iyidir. Kullanım sırasında, lastik, lastik ömrü için faydalı</i>

TIRE SAFETY INFORMATION / LASTİK GÜVENLİK BİLGİLERİ

lubricants that are beneficial to tire life. Using the trailer tires often also helps prevent flat spots from developing.

The main cause of tire failure is improper inflation. Check the cold tire inflation pressures at least once a week for proper inflation levels. "Cold" means that the tires are at the same temperature as the surrounding air, such as when the vehicle has been parked overnight. Tire manufacturers recommend adjusting the air pressure to the trailer manufacturer's recommended cold inflation pressure, in pounds per square inch (PSI) stated on the vehicle's Tire Placard when the trailer is loaded to its (GVWR).

If the tires are inflated to less than the recommended inflation level or the GVWR of the trailer is exceeded, the load carrying capacity of the tire could be dramatically affected. If the tires are inflated more than the recommended inflation level, handling characteristics of the tow vehicle/trailer combination could be affected. Refer to the owner's manual or talk to your dealer or vehicle manufacturer if you have any questions regarding proper inflation practices.

Tires can lose air over a period of time. In fact, tires can lose 1 to 3 PSI per month. This is because molecules of air, under pressure, weave their way from the inside of the tire, through the rubber, to the outside. A drop in tire pressure could cause the tire to become overloaded, leading to excessive heat build up. If a trailer tire is under-inflated, even for a short period of time, the tire could suffer internal damage.

High speed towing in hot conditions degrades trailer tires significantly. As heat builds up during driving, the tire's internal structure starts to breakdown, compromising the strength of the tire. It is recommended to drive at moderate speeds.

Statistics indicate the average life of a trailer tire is about five years under normal use and maintenance conditions. After three years, replacing the trailer tires with new ones should be considered, even if the tires have adequate tread depth. Some experts claim that after five years, trailer tires are considered worn out and should be replaced, even if they have had minimal or no use. This is such a general statement that it may not apply in all cases. It is best to have your tires inspected by a tire supplier to determine if your tires need to be replaced.

If you are storing your trailer for an extended period, make sure the tires are fully inflated to the maximum rated pressure and that you store them in a cool, dry place, such as a garage. Use tire covers to protect the trailer tires from the harsh effects of the sun.

olan yağlayıcıları serbest bırakır. Römork lastiklerinin kullanılması sıklıkla düz noktaların oluşmasını önlemeye de yardımcı olur.

Lastik arızasının ana nedeni yanlış şişirmedir. Uygun şişirme seviyeleri için soğuk lastik şişirme basınçlarını haftada en az bir kez kontrol edin. "Soğuk", lastiklerin çevredeki hava ile aynı sıcaklıkta olduğu anlamına gelir, örneğin araç bir gece park edildiğinde, Jant ve lastik üreticileri, römork brüt araç ağırlık derecesine (GVWR) yüklendiğinde, hava basıncının, aracın Lastik etiketinde belirtilen inç kare başına pound (PSI) cinsinden römork üreticisinin tavsiye ettiği soğuk şişirme basıncına ayarlanmasını önermektedir.

Lastikler önerilen şişirme seviyesinden daha düşük bir değere şişirilirse veya römorkun GVWR değeri aşılsa, lastiğin yük taşıma kapasitesi önemli ölçüde etkilenebilir. Lastikler önerilen şişirme seviyesinden daha fazla şişirilirse, çekici araç/römork kombinasyonunun sürüş özellikleri etkilenebilir. Uygun şişirme uygulamaları ile ilgili herhangi bir sorunuz varsa, kullanıcı el kitabına bakın veya satıcınızla veya araç üreticinizle görüşün.

Lastikler bir süre sonra hava kaybedebilir. Aslında, lastikler ayda 1 ila 3 PSI kaybedebilir. Bunun nedeni, basınç altındaki hava moleküllerinin lastiğin içinden, kauçuğun içinden dışarıya doğru hareket etmeleridir. Lastik basıncındaki bir düşüş, lastiğin aşırı yüklenmesine neden olarak aşırı ısınmaya neden olabilir. Bir römork lastiği kısa bir süre için bile az şişirilirse, lastik iç hasara uğrayabilir.

Sıcak hava koşullarında yüksek hızda çekme, römork lastiklerini önemli ölçüde bozar. Sürüş sırasında ısı arttıkça, lastiğin iç yapısı bozulmaya başlar ve lastiğin mukavemetini azaltır. Bu sebeplerden dolayı orta hızlarda sürmeniz önerilir.

İstatistikler, normal kullanım ve bakım koşullarında bir römork lastiğinin ortalama ömrünün yaklaşık beş yıl olduğunu göstermektedir. Üç yıl sonra, lastikler yeterli diş derinliğine sahip olsa bile, römork lastiklerinin yenileriyle değiştirilmesi düşünülmelidir. Bazı uzmanlar, beş yıl sonra römork lastiklerinin eskimiş olarak ve çok az veya hiç kullanılmamış olsa bile değiştirilmesi gerektiğini iddia ediyor. Bu genel bir ifadedir. Lastiklerinizin değiştirilmesi gerekip gerekmediğini belirlemek için lastiklerinizi bir lastik tedarikçisine kontrol ettirmek en iyisidir.

Römorkunuzu uzun bir süredir saklıyorsanız, lastiklerin maksimum nominal basınca tamamen şişirildiğinden ve bunları bir garaj gibi serin ve kuru bir yerde sakladığınızdan emin olun. Römork lastiklerini güneşin sert etkilerinden korumak için lastik kılıfları kullanın.

TIRE SAFETY INFORMATION / LASTİK GÜVENLİK BİLGİLERİ

Only use spare wheels and tires of the same size, load index, speed rating and type (such as all-season and all-terrain) originally fitted to the vehicle by. The use of any tire or rim not recommended by may affect the safety and performance of your vehicle, resulting in loss of vehicle control, vehicle overturning, increased risk of injury and death. If you have questions about tire replacement, contact an authorized dealer and contact us.

Yalnızca orijinal olarak araca takılan aynı boyut, yük endeksi, hız derecesi ve tipte (dört mevsim ve her türlü arazi gibi) yedek jant ve lastikler kullanın. Üretici tarafından tavsiye edilmeyen herhangi bir lastik veya jantın kullanılması aracınızın güvenliğini ve performansını etkileyebilir, bu da araç kontrolünün kaybolması, aracın devrilmesi, yaralanma ve ölüm riskinin artmasına neden olabilir. Lastik değişimiyle ilgili sorularınız varsa, yetkili bir bayiye başvurun ve bizimle irtibata geçiniz.

3.2 SAFETY FIRST- BASIC TIRE MAINTENANCE

It is important to check your vehicle's tire pressure at least once a month for the following reasons:

- Most tires may naturally lose air over time.
- Tires can lose air suddenly if you drive over a pothole or other object or if you strike the curb when parking.
- With radial tires, it is usually not possible to determine under inflation by visual inspection.

For convenience, purchase a tire pressure gauge to keep in your vehicle. Gauges can be purchased at tire dealerships, auto supply stores, and other retail outlets. The recommended tire inflation pressure that vehicle manufacturers provide reflects the proper psi when a tire is cold. The term cold does not relate to the outside temperature. Rather, a cold tire is one that has not been driven on for at least three hours. When you drive, your tires get warmer, causing the air pressure within them to increase. Therefore, to get an accurate tire pressure reading, you must measure tire pressure when the tires are cold or compensate for the extra pressure in warm tires.

ÖNCE GÜVENLİK - TEMEL LASTİK BAKIMI

Aşağıdaki nedenlerden dolayı aracınızın lastik basıncını en az ayda bir kontrol etmeniz önemlidir:

- *Çoğu lastik doğal olarak hava kaybedebilir.*
- *Bir çukurun veya başka bir nesnenin üzerinden geçtiğinizde veya park ederken kaldırıma çarptığınızda lastikler aniden hava kaybedebilir.*
- *Radial lastiklerde, şişkinliğin görsel inceleme ile tespit edilmesi genellikle mümkün değildir.*

Kolaylık sağlama adına, aracınızda bulundurmak için bir lastik basınç göstergesi satın alın. Göstergeler lastik bayilerinden, otomobil tedarik mağazalarından ve diğer perakende satış noktalarından satın alınabilir. Araç üreticilerinin sağladığı önerilen lastik şişirme basıncı, bir lastik soğukken uygun psi değerini yansıtır. Soğuk terimi, dış hava sıcaklığıyla ilgili değildir. Daha ziyade, soğuk bir lastik, en az üç saattir sürülmemiş olan lastiktir. Sürüş sırasında lastikleriniz ısınır ve içlerindeki hava basıncının artmasına neden olur. Bu nedenle, doğru bir lastik basıncı okuması almak için, lastikler soğukken lastik basıncını ölçmeli veya sıcak lastiklerdeki ekstra basıncı telafi etmelisiniz.

3.3 TIRE REPAIR

The proper repair of a punctured tire requires a plug for the hole and a patch for the area inside the tire that surrounds the puncture hole. Punctures through the tread can be repaired if they are not too large,

but punctures to the sidewall should not be repaired. Tires must be removed from the rim to be properly inspected before being plugged and patched.

LASTİK TAMİRİ

Patlamış bir lastiğin uygun şekilde onarımı, patlak için bir tıpa veya patlama deliğini çevreleyen lastik içindeki alan için bir yama gerektirir. Sırt üzerindeki delikler çok büyük değilse tamir edilebilir,

ancak yan duvardaki delikler tamir edilmemelidir. Tıkanmadan ve yalamadan önce uygun şekilde incelenmek için lastikler janttan çıkarılmalıdır.

3.4 TIRE SAFETY TIPS

Preventing Tire Damage

LASTİK GÜVENLİĞİ İPUÇLARI

Lastik Hasarının Önlenmesi

TIRE SAFETY INFORMATION / LASTİK GÜVENLİK BİLGİLERİ

- Slow down if you have to go over a pothole or other object in the road.
- Do not run over curbs or foreign objects in the roads, and try not to strike the curb when parking.

Tire Safety Checklist

- Check tire pressure regularly (at least once a month), including the spare.
- Inspect tires for uneven wear patterns on the tread, cracks, foreign objects, or other signs of wear or trauma.
- Remove bits of glass and foreign objects wedged in the tread.
- Make sure your tire valves have valve caps.
- Check tire pressure before going on a long trip.
- Do not overload your vehicle. Check the Tire Information Placard or Owner's Manual for the maximum recommended load for the vehicle.

- Yoldaki bir çukurun veya başka bir nesnenin üzerinden geçmeniz gerekiyorsa yavaşlayın.
- Kaldırım kenarlarına veya yabancı nesneler üzerine çıkmayın ve park esnasında kenarlara çarpmayın.

Lastik Güvenliği Kontrol Listesi

- Yedek dahil olmak üzere lastik basıncını düzenli olarak (en az ayda bir) kontrol edin.
- Lastik sırtında eşit olmayan aşınma desenleri, çatlaklar, yabancı nesneler veya diğer aşınma veya travma belirtileri olup olmadığını kontrol edin.
- Lastik sırtına sıkışmış cam parçalarını ve yabancı nesneleri çıkarın.
- Lastik supap kapaklarının olduğundan emin olun.
- Uzun yolculuklar öncesi lastik basıncını kontrol edin.
- Aracınızı aşırı yüklemeyin. Önerilen maksimum Araç yükü için Lastik Bilgi Etiketi veya Kullanıcı El Kitabına bakın.

GENERAL

Follow all safety precautions and instructions in this manual in order to ensure safety of persons, cargo, and to ensure that the trailer can complete its expected life under normal conditions.

GENEL

Kişilerin ve yükün güvenliğini sağlamak, römorkun normal koşullarda öngörülen ömrünü tamamlayabilmesi için bu kılavuzdaki tüm güvenlik önlemlerine ve talimatlara uyun.

4.1 TOW VEHICLE AND HITCH

If the vehicle and hitch are not properly selected and matched to the Gross Vehicle Weight Rating (GVWR) of your trailer, you can cause an accident that could lead to death or serious injury. If you already have a tow vehicle, know your vehicle tow rating and make certain the trailer's rated capacity is less than or equal to the tow vehicle's rated towing capacity.

**DANGER!**

Use of a tow vehicle with a towing capacity less than the load rating of the trailer can result in loss of control, and may lead to death or serious injury.

Use of a hitch with a load rating less than the load rating of the trailer can result in loss of control and may lead to death or serious injury.

Verify hitch and tow vehicle are rated for the Gross Vehicle Weight Rating of your trailer.

ÇEKİCİ ARAÇ VE ÇEKİ SİSTEMİ

Araç ve römork uygun şekilde seçilmez ve römorkun Brüt Araç Ağırlığı (GVWR) ile eşleşmez ise, ölüm veya ciddi yaralanmaya yol açabilecek bir kazaya neden olabilir. Halihazırda bir çekiciniz varsa, aracınızın çekme yük kapasitesini öğrenin ve römorkun nominal kapasitesi, çekici aracın çekme yükünden az veya ona eşit olduğundan emin olun.

**TEHLİKE!**

Römorkun ağırlığından daha az çekme kapasitesine sahip bir çekici kullanılması, kontrol kaybı ve ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Römorkun ağırlığından daha düşük yük oranına sahip bir askı kullanılması, kontrol kaybı ve ölümcül yaralanmalara neden olabilir.

Bağlantı ve çekici aracın kapasitesinin römork brüt ağırlığına uygun olduğunu doğrulayın.

4.2 COUPLING AND UNCOUPLING THE TRAILER

A secure coupling (or fastening) of the trailer to the tow vehicle is essential. A loss of coupling may result in death or serious injury. Therefore, you must understand and follow all of the instructions for coupling.

The following parts are involved in making a secure coupling between the trailer and tow vehicle:

Coupling: The trailer connecting mechanism by which the connection is actually made to the trailer hitch. This does not include any structural member, extension of the trailer frame, or brake controller.

Hitch: The connecting mechanism including the ball support platform and ball and those components that extend and are attached to the towing vehicle, including bumpers intended to serve as hitches.

Safety chains: Chains permanently attached to the trailer such that if the coupler connection comes loose, the safety chains can keep the trailer attached to the tow vehicle. With properly rigged safety chains, it is possible to keep the tongue of the trailer from digging into the road

RÖMORKUN BAĞLANMASI VE AYRILMASI

Römorkun çekici araca güvenli bir şekilde bağlanması (veya takılması) önemlidir. Hata, ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır. Bu nedenle, tüm bağlama talimatlarını anlamalı ve bunlara uymalısınız.

Aşağıdaki parçalar, römork ve çekici araç arasında güvenli bir bağlantının yapılmasını sağlar:

Kaplin: Bağlantının gerçekte römork çeki sistemine yapıldığı römork bağlantı mekanizması. Bu, herhangi bir yapısal elemanı, römork çerçevesinin uzantısını veya fren kumandasını içermez.

Bağlantı mekanizması: Destek platformu ve topuzu içeren bağlantı mekanizması ve kancalar olarak

işlev görmesi amaçlanan tamponlar dahil olmak üzere çekici araca uzanan ve bağlanan bileşenlerdir.

Emniyet Zincirleri: Römorka kalıcı olarak bağlanmış zincirler, böylece kaplin bağlantısı gevşerse, emniyet zincirleri römorku çekici araca bağlı tutabilir. Düzgün bir şekilde donatılmış emniyet zincirleri, römork bağlantısını sağlayan çeki oku kopsa bile römork çeki

pavement, even if the coupler-to-hitch connection comes apart.

Trailer lighting (and braking) connector: A device that connects electrical power from the tow vehicle to the trailer. In addition, if your trailer has a separate braking system, the electrical connector will also supply power to the trailer brakes from the tow vehicle.

Breakaway switch: If the trailer becomes uncoupled from the tow vehicle, the breakaway switch lanyard, attached independently to the tow vehicle hitch, will pull a pin in the emergency electrical breakaway switch on the trailer. The breakaway switch is activated by a battery on the trailer to energize the trailer brakes independently of the towing vehicle.

It is important to check the state of charge of the emergency breakaway battery before each trip. Simply pull the pin out of the switch by hand and then try to pull the trailer. If you feel a significant drag force the brakes are activated. Be sure to re-insert the pin in the breakaway switch. Also be sure to allow enough slack in the breakaway brake lanyard such that the switch will only activate (pin pulls out) if the coupler connection comes loose.

Jack: A device on the trailer that is used to raise and lower the trailer tongue.



WARNING!

An improperly coupled trailer can result in death or serious injury. Do not move the trailer until:

- Coupler is secured and locked to hitch.
- Safety chains are secured to tow vehicle.
- Trailer jack(s) are fully retracted.
- Trailer brakes are checked.
- Tires and wheels are checked.
- Breakaway switch is connected to tow vehicle;
- The trailer lights are connected and checked.
- Load is secured to trailer.

okunun yol zeminindeki yüzey kaplamasına girmesini önlemek mümkündür.

Römork aydınlatma (ve frenleme) soketi: Çekme aracından gelen elektrik gücünü römorka bağlayan bir soket. Ek olarak, römorkunuzda ayrı bir fren sistemi varsa, elektrik soketi de römork frenlerine çekici araçtan güç sağlayacaktır.

Kopma Fren Soketi: Römork çekici araçtan ayrılırsa, çekici araç bağlantısına bağımsız olarak bağlanan kopma fren soketi kordonu, römorktaki acil durum elektrikli kopma anahtarındaki bir pimi çekecektir. Kopma fren soketi, römork frenlerine çekici araçtan bağımsız olarak enerji vermek için römorktaki bir akü tarafından etkinleştirilir.

Her yolculuktan önce acil durum kopma aküsünün şarj durumunu kontrol etmek önemlidir. Pimi elinizle soketten çekin ve ardından römorku çekmeyi deneyin. Önemli bir sürükleme kuvveti hissederseniz, frenler devreye girer. Kopma fren soketindeki pimi yeniden taktığınızdan emin olun. Kopma fren kordonunda, soketin yalnızca kaplin bağlantısı gevşediğinde devreye girecek (pim dışarı çekilecek) şekilde yeterince gevşeklik bıraktığınızdan emin olun.

Kriko: Römorkun çeki okunu kaldırmak ve indirmek için kullanılan bir mekanizmadır..



UYARI/İKAZ!

Yanlış bağlantı ölüm veya ciddi yaralanmalara neden olabilir. Aşağıdakileri uygulayın:

- Kaplin sabitlenir ve kilitletir.
- Emniyet zincirleri çekici araca sabitlenir.
- Römork kriko(lar)ı tamamen geri çekilir.
- Römork frenleri kontrol edilir.
- Lastikler ve tekerlekler kontrol edilir.
- Kopma fren soketi çekici araca bağlanır;
- Römork ışıkları bağlanır ve kontrol edilir.
- Yük römorka sabitlenmiştir.

4.3 COUPLE TRAILER TO TOW VEHICLE

The trailer may be equipped with a ball hitch coupler or a ring and pintle coupler. See the appropriate section for the coupler on your trailer.

RÖMORKUN ÇEKİCİ ARACA BAĞLANMASI

Römork, bir topuzlu çeki bağlantısı veya bir çeki kancası & çeki gözlü ile donatılmış olabilir. Römorkunuzdaki bağlantı için uygun bölüme bakınız.

4.3.1 Ball Hitch Coupler

A ball hitch coupler connects to a ball that is located on or under the rear bumper of tow vehicle.

We have utilized a ball hitch coupler that is suitable for the size and weight of the trailer. The load rating of the coupler and the necessary ball size are listed on the trailer tongue.

You must provide a hitch and ball for your tow vehicle, that meets or exceeds the GVWR of the trailer.

The ball size must be the same as the coupler size. If the hitch ball is too small, too large, is underrated, is loose or is worn, the trailer can come loose from the tow vehicle, and may cause death or serious injury.

**WARNING!**

The tow vehicle, hitch and ball must have a rated towing capacity equal to or greater than the trailer gross vehicle weight rating (GVWR).

It is essential that the hitch ball be the same size as the coupler.

The ball size and load rating (capacity) are marked on the ball; hitch capacity is marked on the hitch.

Topuzlu Çeki Bağlantısı

Topuzlu çeki bağlantısı, çekici aracın arka tamponu üzerinde veya altında bulunur.

Römorkun boyutuna ve ağırlığına uygun bir topuzlu çeki bağlantısı kullanılır. Bağlantı yük değeri ve gerekli topuz boyutu römork çeki oku üzerinde listelenmiştir.

Çekici aracınız için, römorkun GVWR'sini karşılayan veya aşan bir bağlantı ve topuz sağlamalısınız.

Topuz boyutu, kaplin ile aynı olmalıdır. Bağlantı topuzu çok küçük veya büyük, küçük, gevşek veya aşınmışsa, römork çekici araçtan çıkabilir ve ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

**UYARI/İKAZ!**

Çekici aracı, çeki demiri ve topuz, römork brüt araç ağırlığına (GVWR) eşit veya daha yüksek bir nominal çekme kapasitesine sahip olmalıdır.

Bağlantı topuzunun kaplin ile aynı boyutta olması önemlidir.

Topuzun boyutu ve yük kapasitesi topuz üzerinde bulunur; askı kapasitesi, askı üzerinde bulunur.

4.3.1.1 Before Coupling Trailer To Tow

Vehicle

1. Be sure the size and rating of hitch ball match the size and rating of the coupler. Hitch balls and couplers are marked with their size and rating.

**WARNING!**

Coupler-to-hitch mismatch can result in uncoupling, leading to death or serious injury.

Be sure the **LOAD RATING** of the hitch ball is equal or greater than the load rating of the coupler.

Be sure the **SIZE** of the hitch ball matches the size of the coupler.

2. Wipe the hitch ball clean and inspect it visually and by feel for fl at spots, cracks and pits.

**WARNING!**

Römorku Çekici Araca Bağlamadan

Önce

1. Topuz ve kaplin boyutu ile yük kapasitesinin eşleştiğinden emin olun. Bağlantı topuzu ve kaplin boyutları ile kapasitesi tanımlanmıştır.

**UYARI/İKAZ!**

Kaplin uyumsuzluğu, ayrılma ile sonuçlanarak ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Topuzun **YÜK KAPASİTESİ** kaplin yük oranına eşit veya daha büyük olduğundan emin olun.

Bağlantı topuzu **BOYUTU**'nun kaplin boyutuna uyduğundan emin olun.

2. Bağlantı topuzunu temizleyin ve görsel olarak yüzey pürüzleri, çatlak ve çukurları inceleyin.

**UYARI/İKAZ!**

COUPLING TO TOW VEHICLE / RÖMÖRKÜN ARACA BAĞLANTISI

A worn, cracked or corroded hitch ball can fail while towing, and may result in death or serious injury.

Before coupling trailer, inspect the hitch ball for wear, corrosion and cracks.

Replace worn or damaged hitch ball.

3. Rock the ball to make sure it is tight to the hitch, and visually check that the hitch ball nut is solid against the lock washer and hitch frame.
4. Wipe the inside and outside of the coupler clean and inspect it visually for cracks and deformations; feel the inside of the coupler for worn spots and pits.
5. Be sure the coupler is tight to the tongue of the trailer. All coupler fasteners must be visibly solid against the trailer frame.



WARNING!

A loose hitch ball nut can result in uncoupling, leading to death or serious injury.

Make sure the hitch ball is tight to the hitch before coupling the trailer.

6. Raise the bottom surface of the coupler to be above the top of the hitch ball.

Aşınmış, çatlak veya paslı bir topuz ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku bağlamadan önce, topuzda aşınma, korozyon ve çatlak olup olmadığını kontrol edin.

Aşınmış veya hasarlı bağlantı topuzunu değiştirin.

3. Bağlantının sıkı olduğundan emin olmak için topuzu sallayın, somun, kilit rondelası ve çerçeveyi görsel olarak kontrol edin.
4. Kaplinin içini ve dışını silerek temizleyin, çatlak ve deformasyonlara karşı görsel olarak inceleyin; Kaplin içinde aşınmış noktalar ve çukurları elinizle hissedin.
5. Römork bağlantı çeki okunun sıkı olduğundan emin olun. Tüm kaplin bağlantıları, römork şasisine karşı görünür şekilde sağlam olmalıdır.



UYARI/İKAZ!

Gevşek topuz somunu, bağlantının kopmasına ve ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku bağlamadan önce topuzun bağlantı noktasına sıkı olduğundan emin olun.

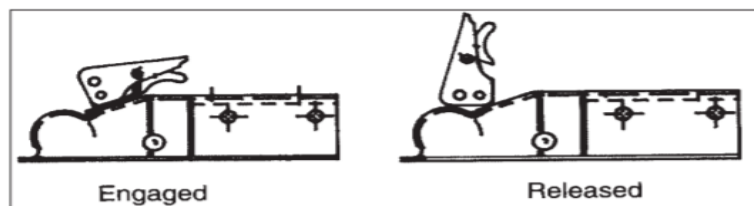
6. Bağlantı alt yüzeyini bağlantı topuzunun üst kısmının üzerine gelecek şekilde kaldırın.

4.3.1.2 Prepare Coupler And Hitch

1. Lubricate hitch ball and inside of coupler with a thin layer of automotive bearing grease.
2. Remove safety latch pin and open coupler locking mechanism. In the open position, coupler is able to drop fully onto hitch ball. See the coupler instructions for details of placing the coupler in the "open" position.
3. Slowly back up tow vehicle so that hitch ball is near or aligned under coupler.

Kaplin ve Çekin Hazırlanması

1. Bağlantı topuzu ve kaplin için ince bir otomotiv sektöründe kullanılan yatak gresi ile yağlayın.
2. Emniyet mandalı pimini çıkarın ve kaplin kilitleme mekanizmasını açın. Açık pozisyonda, bağlantı topuzun üzerine tamamen düşebilir. Kaplini "açık" konuma yerleştirmenin ayrıntıları için kaplin talimatlarına bakın.
3. Çekici aracı, bağlantı topuzu kaplin yakınına veya altına hizalanacak şekilde yavaşça sürün.



Your trailer may be equipped with a different style coupler. If so, see the coupler manufacturers operating instructions.

Römorkunuz farklı tarzda bir kaplin ile donatılmış olabilir. Eğer öyleyse, kaplin üreticisinin çalışma talimatlarına bakın.

4.3.1.3 Couple Trailer To Tow Vehicle

1. Lower the trailer tongue until the coupler fully engages the hitch ball. If the coupler does not line up with the hitch ball, adjust the position of the tow vehicle.
2. Close latch and engage the coupler locking mechanism. In the engaged position, the locking mechanism securely holds the coupler to the hitch ball.
3. Insert the safety lock pin through the hole in the locking mechanism.
4. Be sure the coupler is all the way on the hitch ball and the locking mechanism is engaged. A properly engaged locking mechanism will allow the coupler to raise the rear of the tow vehicle. Using the trailer jack, test to see that you can raise the rear of the tow vehicle by 3 cm (1 inch), after the coupler is locked to the hitch.



NOTICE!

The tongue jack can be damaged by overloading. Do not use the tongue jack to raise the tow vehicle more than 3 cm (1 inch).

5. If the coupler cannot be secured to the hitch ball, do not tow the trailer. Contact your dealer for assistance.
6. Lower the trailer so that its entire tongue weight is held by the hitch, and continue retracting the jack to its fully retracted position.



CAUTION!

Drop leg jacks may be spring loaded and may rapidly return to the raise position when released.

Keep clear when releasing drop legs.

7. Fully retract jack drop leg if equipped.

Römorkun Çekici Araca Bağlanması

1. Bağlantı, topuza tam olarak oturana kadar römork çeki okunu indirin. Bağlantı topuzula aynı hizada değilse, çekici aracının konumunu ayarlayın.
2. Mandalı kapatın ve kaplin kilitleme mekanizmasını devreye alın. Takılı pozisyonda, kilitleme mekanizması kaplin bağlantı topuzuna güvenli bir şekilde tutar.
3. Emniyet kilidi pimini kilitleyin ve mekanizmasındaki delikten geçirin.
4. Bağlantının tam olarak topuz üzerinde ve kilitleme mekanizmasının takılı olduğundan emin olun. Düzgün bir şekilde takılmış bir kilitleme mekanizması, çekici aracının arkasını kaplinin kaldırmasına izin verecektir. Römork krikosunu kullanarak, bağlantıyı kilitledikten sonra çekici aracının arkasını 3 cm (1 inç) kaldırıp test edin.



BİLDİRİM!

Çeki oku krikosu aşırı yükleme nedeniyle hasar görebilir. Çekici aracını 3 cm (1 inç)ten fazla kaldırmak için krikoyu kullanmayın.

5. Bağlantı, bağlantı topuzuna sabitlenemiyorsa, römorku çekmeyin. Yardım için bayinizle iletişime geçin.
6. Tüm çeki oku ağırlığı bağlantı tertibatı tarafından tutulacak şekilde römorku alçaltın ve krikoyu tamamen geri çekilmiş konumuna getirin.



DİKKAT!

Alçak bacaklı krikoyu yayı yüklü olabilir ve serbest kalınca hızla kaldırma konumuna dönebilir.

Düşen bacakları serbest bırakırken açık tutun.

7. Varsa, düşürme ayağını tamamen geri çekin.

4.3.2 Trailer With Ring And Pintle Coupler

A ring on the trailer connects to the pintle that is located on or under the rear bumper of tow vehicle.

We have utilized a ring that is suitable for the supplied trailer. The load rating of the ring and the necessary pintle size are listed on the trailer tongue.

You must provide a pintle for your tow vehicle, where the load rating of the hitch and pintle is equal to or greater than that of your trailer. The pintle size must be the same as the ring size. If the pintle is too small, too large, is underrated, is loose or is worn, the trailer can come loose from the tow vehicle, and may cause death or serious injury.

**WARNING!**

The tow vehicle, hitch and pintle must have a rated towing capacity equal to or greater than the trailer gross vehicle weight rating (GVWR).

It is essential that the pintle be the same size as the coupler.

The pintle size and load rating (capacity) are marked on the pintle; ring capacity is marked on the ring.

Çeki Kancalı ve Çeki Gözlü Bağlantı

Römork üzerindeki bir çeki kancası, çekici araç arka tamponun üzerine veya altına bağlanır.

Römorkun boyutuna ve ağırlığına uygun bir çeki kancası kullanılır. Çeki gözü yük değeri ve gerekli kanca boyutu römork çeki okunda listelenmiştir.

Çekici aracınız için, bağlantı noktası ve kanca yük değerinin römorkunuzun yüküne eşit veya daha büyük olan bir kanca sağlamalısınız. Kanca boyutu göz ölçüsü ile aynı olmalıdır. Kanca çok küçükse, çok büyükse, küçültülmüşse, gevşekse veya aşınmışsa, römork çekici araçtan çıkabilir ve ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

**UYARI/İKAZ!**

Çekme aracı, askı ve kanca, römork brüt araç ağırlık oranına (GVWR) eşit veya daha yüksek bir nominal çekme kapasitesine sahip olmalıdır.

Kanca ölçüsünün kaplin ile aynı boyutta olması çok önemlidir.

Kanca boyutu ve yük kapasitesi, kanca üzerinde işaretlidir; Göz kapasitesi göz üzerinde işaretlidir.

4.3.2.1 Before Coupling Trailer To Tow

Vehicle

1. Be sure the size and rating of pintle match the size and rating of the ring. Hitch ring and pintles are marked with their size and rating.

**WARNING!**

Ring-to-pintle mismatch can result in uncoupling, leading to death or serious injury.

Be sure the **LOAD RATING** of the pintle is equal or greater than the load rating of the ring.

Be sure that the **SIZE** of the pintle matches the size of the ring.

Römorku Çekici Araca Bağlamadan

Önce

1. Çeki gözü ve kanca boyutu ile yük kapasitesinin eşleştiğinden emin olun. Bağlantı gözü ve kanca boyutları ile çekme kapasitesi tanımlanmıştır.

**UYARI/İKAZ!**

Kaplin uyumsuzluğu, ayrılma ile sonuçlanarak ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Kanca **YÜK KAPASİTESİ** Çeki gözü yük oranına eşit veya daha büyük olduğundan emin olun.

Bağlantı kancası **BOYUTU**'nun çeki gözü boyutuna uyduğundan emin olun.

2. Wipe the pintle clean and inspect it visually and by feel for fl at spots, cracks and pits.

**WARNING!**

A worn, cracked or corroded pintle can fail while towing, and may result in death or serious injury.

Before coupling trailer, inspect the pintle for wear, corrosion and cracks.

Replace worn or damaged pintle.

3. Rock the pintle to make sure it is tight to the hitch, and visually check that the pintle fasteners are solid against the hitch frame.
4. Wipe the inside and outside of the ring clean and inspect it visually for cracks and deformations; feel the inside of the ring for worn spots and pits.
5. Be sure the ring is tight to the tongue of the trailer. All ring fasteners must be visibly solid against the trailer frame.

**WARNING!**

A loose pintle can result in uncoupling, leading to death or serious injury.

Make sure the pintle is tight to the hitch before coupling the trailer.

6. Raise the bottom surface of the ring to be above the top of the open pintle.

2. Bağlantı kancasını temizleyin ve görsel olarak yüzey pürüzleri, çatlak ve çukurları inceleyin.

**UYARI/İKAZ!**

Aşınmış, çatlak veya paslı bir kanca ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku bağlamadan önce, kancada aşınma, korozyon ve çatlak olup olmadığını kontrol edin.

Aşınmış veya hasarlı bağlantı kancasını değiştirin.

3. Bağlantının sıkı olduğundan emin olmak için kancayı sallayın, kanca bağlantısını ve bağlantı gözünü görsel olarak kontrol edin.
4. Gözün içini ve dışını silerek temizleyin, çatlak ve deformasyonlara karşı görsel olarak inceleyin; Göz içinde aşınmış noktalar ve çapakları hissedin.
5. Römork bağlantı çeki okunun sıkı olduğundan emin olun. Tüm göz bağlantıları, römork şasisine karşı görünür şekilde sağlam olmalıdır.

**UYARI/İKAZ!**

Gevşek kanca, bağlantının kopmasına ve ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku bağlamadan önce kancanın bağlantı noktasına sıkı olduğundan emin olun.

6. Bağlantı gözünün alt yüzeyini bağlantı kancasının üst kısmının üzerine gelecek şekilde kaldırın.

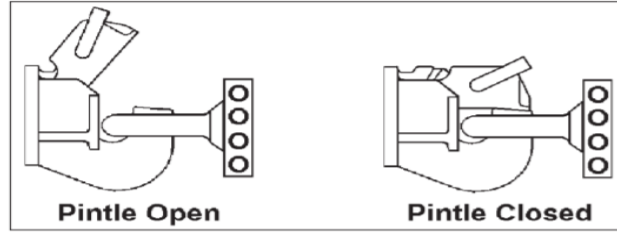
4.3.2.2 Prepare Ring And Pintle

1. Lubricate the inside of the pintle with a thin layer of automotive bearing grease.
2. Remove the safety latch pin and open the pintle locking mechanism.
3. In the open position, the ring is able to drop fully onto the pintle.

Kanca ve Çeki Gözünün Hazırlanması

1. Bağlantı kancasının içini ince bir otomotiv sektöründe kullanılan yatak gresi ile yağlayın.
2. Emniyet mandalı pimini çıkarın ve kanca kilitleme mekanizmasını açın.
3. Açık pozisyonda, bağlantı gözü kanca içine düşecektir.

COUPLING TO TOW VEHICLE / RÖMÖRKÜN ARACA BAĞLANTISI



- | | |
|---|---|
| <p>4. See the coupler instructions for details of placing the pintle in the “open” position.</p> <p>5. Slowly back up the tow vehicle so that the pintle is aligned under the ring.</p> | <p>4. Kancayı "açık" konuma yerleştirmenin ayrıntıları için kaplin talimatlarına bakın.</p> <p>5. Çekici aracını, çekme gözünün altında hizalanması için yavaşça sürün.</p> |
|---|---|

4.3.2.3 Couple Trailer To Tow Vehicle

1. Lower the trailer tongue until the ring fully engages the pintle. If the ring does not line up with the pintle, adjust the position of the tow vehicle.
2. Close pintle and engage the pintle locking mechanism. In the engaged position, the locking mechanism securely holds the ring to the pintle.
3. Insert the safety lock pin through the hole in the locking mechanism.
4. Be sure the ring is all the way on the pintle and the locking mechanism is engaged. A properly engaged locking mechanism will allow the pintle to raise the rear of the tow vehicle. Using the trailer jack, test to see that you can raise the rear of the tow vehicle by 3 cm (1 inch), after the pintle is closed and locked.

**NOTICE!**

The tongue jack can be damaged by overloading. Do not use the tongue jack to raise the tow vehicle more than 3 cm (1 inch).

5. If the ring cannot be secured to the pintle, do not tow the trailer. Contact your dealer for assistance.
6. Lower the trailer so that its entire tongue weight is held by the hitch, and continue retracting the jack to its fully retracted position.

Römörkün Çekici Araca Bağlanması

1. Çeki gözü kancaya tam oturana kadar römörk çeki okunu indirin. Göz, kanca ile aynı hizada değilse, çekici aracın konumunu ayarlayın.
2. Kancayı kapatın ve kanca kilit mekanizmasını kilitleyin. Kilitleme mekanizması kaplin bağlantı gözünü güvenli bir şekilde tutar.
3. Emniyet kilidi pimini kilitleme mekanizmasındaki delikten geçirin.
4. Bağlantı gözünün kanca üzerinde ve kilitleme mekanizmasının takılı olduğundan emin olun. Düzgün bir şekilde takılmış bir kilitleme mekanizması, çekici aracının arkasını kaplinin kaldırmasına izin verecektir. Römörk krikosunu kullanarak, bağlantıyı kilitlendikten sonra çekici aracının arkasını 3 cm (1 inç) kaldırıp test edin.

**BİLDİRİM!**

Çeki oku krikosu aşırı yükleme nedeniyle hasar görebilir. Çekici aracını 3 cm (1 inç)ten fazla kaldırmak için krikoyu kullanmayın.

5. Göz, kancaya sabitlenemiyorsa, römörkü çekmeyin. Yardım için bayinizle iletişime geçin.
6. Tüm çeki oku ağırlığı bağlantı tertibatı tarafından tutulacak şekilde römörkü alçaltın ve krikoyu tamamen geri çekilmiş konumuna getirin.

COUPLING TO TOW VEHICLE / RÖMÖRKÜN ARACA BAĞLANTISI

**CAUTION!**

Drop leg jacks may be spring loaded and may rapidly return to the raise position when released.

Keep clear when releasing drop legs.

7. Fully retract jack drop leg if equipped.

**DİKKAT!**

Alçak bacaklı krika yayı yüklü olabilir ve serbest kalınca hızla kaldırma konumuna dönebilir.

Düşen bacakları serbest bırakırken açık tutun.

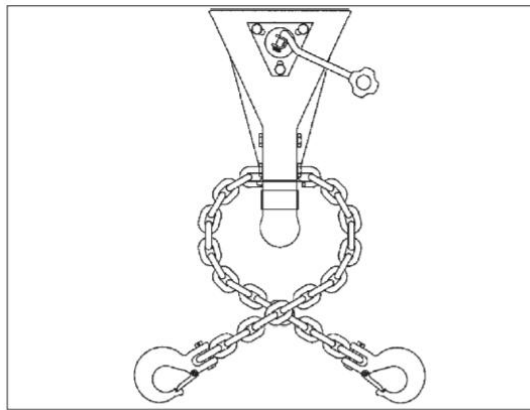
7. Varsa, düşürme ayağını tamamen geri çekin.

4.3.3 Connect Safety Chains

1. Visually inspect the safety chains and hooks for wear or damage. Replace worn or damaged safety chains and hooks before towing.
2. Safety chains must crisscross under the coupler so if the trailer uncouples, the safety chains can hold the tongue up above the road. Loop around a frame member of the tow vehicle or to holes provided in the hitch system, but do not attach them to an interchangeable part of the hitch assembly.
3. Attach hooks up from underneath the hole. Do not just drop into hole.
4. Provide enough slack in chains to permit tight turns, but not be close to the road surface to drag.

Emniyet Zinciri Bağlantısı

1. Emniyet zincirleri ve kancalarda aşınma veya hasar tespiti yapın. Çekmeden önce aşınmış veya hasarlı zincirler ve kancaları değiştirin.
2. Emniyet zincirleri kaplin altından çaprazlamasına geçmelidir, böylece römork ayrılırsa, emniyet zincirleri çeki okunu yol üzerinde tutabilir. Çekici aracının bir şasi aksamına veya bağlantı sisteminde sağlanan deliklere takın, ancak bunları değiştirilebilir parçalara bağlamayın.
3. Deliğin altından kancaları takın. Sadece delik içine düşürmeyin.
4. Zincirler sert dönüşlere izin verecek kadar gevşek olmalı, ancak yol yüzeyine yakın olmasın.

**WARNING!**

Improper rigging of the safety chains can result in loss of control of the trailer and tow vehicle, leading to death or

**UYARI/İKAZ!**

Emniyet zincirlerinin uygun olmayan şekilde bağlanması, römork ve çekici araç kontrolünün kaybedilmesine,

COUPLING TO TOW VEHICLE / RÖMÖRKÜN ARACA BAĞLANTISI

serious injury, if the trailer uncouples from the tow vehicle.

Cross chains underneath hitch and coupler with enough slack to permit turning and to hold tongue up, if the trailer comes loose.

Fasten chains to frame of tow vehicle.

Do not fasten chains to any part of the hitch unless the hitch has holes or loops specifically for that purpose.

römorkün çekici araçtan ayrılması halinde ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Bağlantı altındaki çapraz zincirler, römork gevşerse, dönmeye izin verecek ve çeki okunu yukarıda tutmaya yetecek kadar gevşekliliğe sahip olmalıdır.

Zincirleri çekici araç şasisine bağlayın.

Bağlantıda özel olarak delikler veya halkalar olmadıkça zincirleri bağlantının herhangi bir yerine bağlamayın.

4.3.4 Connect Electrical Cable

1. Connect the trailer lights to the tow vehicle's electrical system using trailer electrical cable.
2. Check all lights for proper operation. Repair or replace non-working lights before towing trailer.
3. Check electric brakes for proper operation using brake controller mounted in the cab.

**WARNING!**

Improper electrical connection between the tow vehicle and the trailer will result in inoperable lights and electric brakes, and can lead to collision.

Before each tow:

- Check that the electric brakes work by operating the brake controller inside the tow vehicle.
- Check that all lights and turn signals working properly.

Elektrik Soketi Bağlantısı

1. Römork aydınlatması için elektrik kablosunu çekici aracın elektrik sistemine bağlayın.
2. Tüm ışıkların düzgün çalıştığından emin olun. Çekme öncesi çalışmayan lambaları değiştirin.
3. Kabine monte edilen fren kontrolünü kullanarak elektrikli frenlerin düzgün çalıştığından emin olun.

**UYARI/İKAZ!**

Çekici araç ile römork arasındaki uygun olmayan elektrik bağlantısı, çalışmayan ışıklar ve arızalı elektrikli frenler çarpışmaya neden olabilir.

Çekmeden önce:

- Çekici aracın içindeki fren kontrol sistemini çalıştırarak frenlerin çalışmasını kontrol edin.
- Tüm aydınlatma ve sinyallerinin çalıştığından emin olun.

4.3.5 Attach Breakaway Brake Lanyard

If the coupler or hitch fails, a properly connected and working breakaway brake system will apply the trailer brakes. The safety chains will keep the tow vehicle attached and as the trailer brakes are applied, the trailer/tow vehicle combination will come to a controlled stop.

Connect the lanyard to the tow vehicle so that the hydraulic actuator will engage or the electric brake pullpin will be pulled out before all of the slack in the safety chains is taken up. Do not connect the lanyard to a safety chain, hitch ball or hitch ball assembly. This

Kopma fren Kordonunun Takılması

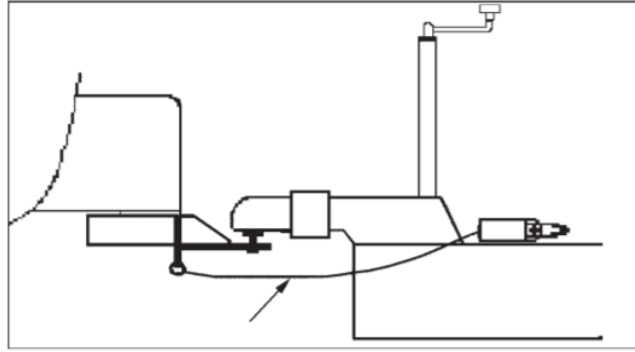
Kaplin veya çeki bağlantı sistemi arızalanırsa, uygun şekilde bağlanmış ve çalışan bir fren sistemi römork frenlerini uygulayacaktır. Emniyet zincirleri çekici aracı bağlı tutacak ve römork frenleri uygulandığında römork/çekici araç kombinasyonu kontrollü bir şekilde duracaktır.

Kordonu çekici araca bağlayın, böylece hidrolik itici devreye girecek veya elektrikli fren çekme pimi, emniyet zincirlerindeki tüm boşluk alınmadan önce dışarı çekilecektir. Kordonu bir emniyet zincirine, çeki topuzuna veya çeki topuzu grubuna bağlamayın. Bu,

COUPLING TO TOW VEHICLE / RÖMÖRKÜN ARACA BAĞLANTISI

would keep the breakaway brake system from operating when it is needed.

kopma fren sisteminin ihtiyaç duyulduğunda çalışmasını engeller.



4.3.5.1 Test Electric Brakes

If your trailer has electric brakes, your tow vehicle will have an electric brake controller that sends power to the trailer brakes. Before towing the trailer on the road, you must operate the brake controller while trying to pull the trailer in order to confirm that the electric brakes operate.

While towing the trailer at less than 10 km/s (7 mph), manually operate the electric brake controller in the tow vehicle. You should feel the operation of the trailer brakes. If the trailer brakes are not functioning, the brake system MUST be evaluated to determine the cause of the problem and corrective action MUST be taken before the trailer is used. Take the unit to your dealer or a qualified brake specialist.

Use this procedure each time you tow the trailer to check brake system operation.

Elektrikli Frenlerin Test Edilmesi

Römorkunuzda elektrikli frenler varsa, çekici aracınızda römork frenlerine güç gönderen bir elektrikli fren kumandası olacaktır. Römorku yolda çekmeden önce, elektrikli frenlerin çalıştığından emin olmak için römorku çekmeye çalışırken fren kumandasını çalıştırmalısınız.

Römorku 10 km/s'den (7 mph) düşük bir hızla çekin, çekici araçtaki elektrikli Fren kumandasını manuel olarak çalıştırın. Römork frenlerinin işleyişini hissedin. Römork frenleri çalışmıyorsa, sorunun nedenini belirlemek için fren sisteminin DEĞERLENDİRİN ve römork kullanılmadan önce düzeltici eylem YAPILMALIDIR. Cihazı bayinize veya kalifiye bir fren uzmanına götürün.

Römorku her çekişinizde, fren sisteminin çalışmasını kontrol etmek için bu prosedürü uygulayın.

4.3.5.2 Test Electric Breakaway

Brakes

The breakaway brake system includes a battery, a switch with a pullpin and lanyard, and a breakaway brake controller. Read and follow the instructions here as well as the instructions that have been prepared by the breakaway brake manufacturer. If you do not have these instructions, contact your dealer for assistance.

Hydraulic tilt trailers may use the hoist battery to provide power to the breakaway brakes. If your trailer is not setup this way, there will be a small breakaway battery mounted near the breakaway switch.

Most trailers are setup to charge the battery from the tow vehicle. If the electrical system on your tow vehicle does not provide power to the battery, you must periodically charge the battery with a commercial battery charger.

Elektrikli Kopma Fren Sisteminin Test

Edilmesi

Kopma fren sistemi, bir akü, çekme pimi ve kordonlu bir soket ile bir kopma fren kumanda ünitesi içerir. Buradaki talimatları ve ayrıca kopma fren üreticisi tarafından hazırlanan talimatları okuyun ve uygulayın. Bu talimatlara sahip değilseniz, yardım için bayinizle iletişime geçin.

Hidrolik devirmeli römorklar, fren sistemine güç sağlamak için kaldırma aküsünü kullanabilir. Römorkunuz bu şekilde değilse, kopma fren soketi yanına monte edilmiş küçük bir akü olacaktır.

Çoğu römork aküsü, çekici araçtan şarj edilecek şekilde ayarlanmıştır. Çekici aracınızdaki elektrik sistemi aktifte güç sağlamazsa, aküyü şarjlı tutmak için piyasada satılan bir akü şarj cihazıyla periyodik olarak şarj etmeniz gerekir.

**CAUTION!**

Extreme cold weather can lower battery performance and cause brakes to not operate well.

Check battery charge level before towing.

Do not tow trailer if the battery requires recharging. A discharged brake battery will not activate the brakes if the trailer uncouples from the tow vehicle. The battery must be fully charged before towing trailer.

To test the breakaway brake battery, remove the pullpin from the switch and attempt to pull the trailer forward. You should feel the trailer resisting being towed, but the wheels will not necessarily be locked. If the brakes do not function, do not tow the trailer until brakes, or battery, are repaired.

Immediately replace the pullpin. The breakaway brake battery discharges rapidly when the pullpin is out.

**WARNING!**

An ineffective breakaway brake system can result in a runaway trailer, leading to death or serious injury if the coupler fails.

Test the function of the breakaway brake system before towing trailer. Do not tow trailer if breakaway brake system is not working; have it serviced or repaired.

Connect breakaway lanyard to the tow vehicle, NOT to the safety chain, ball, pintle, hitch, or support.

Do not tow the trailer with the breakaway brake system ON because the brakes will overheat which can result in permanent brake failure.

**WARNING!**

Failure to replace the pullpin can result in ineffective brakes, leading to loss of control, serious injury or risk of death.

If you do not use your trailer for three or more months, or during winter months:

- Store the battery indoors; and
- Charge the battery every three months.

Replace the breakaway brake battery according to the intervals specified by battery manufacturer.

**DİKKAT!**

Aşırı soğuk hava akü performansını düşürebilir ve frenlerin düzgün çalışmamasına neden olabilir.

Çekmeden önce akü şarj seviyesini kontrol edin.

Akünün şarj edilmesi gerekiyorsa römorku çekmeyin. Römork çekici araçtan ayrılırsa, boşalmış bir fren aküsü frenleri etkinleştirmeyecektir. Römork çekilmeden önce akü tamamen şarj edilmelidir.

Kopma fren sistemi aküsünü test etmek için, çekme pimini soketinden çıkarın ve römorku öne doğru çekmeyi deneyin. Römorkun çekilmeye direndiğini hissetmelisiniz, ancak tekerlekler mutlaka kilitlenmeyecektir. Frenler çalışmazsa, frenler veya akü onarıncaya kadar römorku çekmeyin.

Çekme pimini hemen değiştirin. Kopma fren sistemi aküsü, çekme pimi çıkarıldığında hızla boşalır.

**UYARI/İKAZ!**

Etkisiz bir kopma fren sistemi, ayrılmış bir römorkla sonuçlanabilir ve kaplin arızalanırsa ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku çekmeden önce kopma fren sistemi işlevini yapıp yapmadığını test edin. Kopma fren sistemi çalışmıyorsa römorku çekmeyin; servise götürün veya tamir ettirin.

Kopma fren kordonunu emniyet zinciri, topuz, kanca veya bağlantı desteğine DEĞİL, çekici araca bağlayın.

Kopma fren sistemi AÇIK durumdayken römorku çekmeyin çünkü frenler aşırı ısınır ve bu da kalıcı fren arızasına neden olabilir.

**UYARI/İKAZ!**

Çekme piminin değiştirilmemesi, etkisiz frenlere neden olabilir ve bu da kontrol kaybına, ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

Römorkunuzu üç ay veya daha uzun süre veya kış aylarında kullanmazsanız:

- Aküyü iç mekanda saklayın; ve
- Aküyü üç ayda bir şarj edin.

Kopma fren aküsünü, akü üreticisi tarafından belirlenen aralıklara göre değiştirin.

4.4 HYDRAULIC BRAKE SYSTEM

HİDROLİK FREN SİSTEMİ

4.4.1 Test Surge Brakes (If Equipped)

Hidrolik Fren Sistemi (Varsa)

Hydraulic surge actuator systems provide automatic and smooth trailer braking without special application by the tow vehicle driver. While this is extremely convenient it can sometimes be difficult to determine if the surge setup is functioning properly. The following steps provide a quick field-test to confirm that the trailer brake system is operational.

**WARNING!**

The field-test procedure indicates only if the trailer brake system is functional, but **DOES NOT** provide information on how efficiently it will operate.

Regular inspection, maintenance, and adjustment of all brake system components (including the surge actuator, tubing, hoses, brake clusters, drums, and associated hardware/support structure) are still required to ensure maximum brake performance and smooth, even brake operation.

Move the trailer to flat, level ground, pulling FORWARD several meter (feet) before parking. This forward motion will ensure trailers equipped with free-backing brakes are in their normal operating mode. Disconnect the trailer from the tow vehicle and jack up the trailer's tongue until it is horizontal. Hook the trailer's safety chains (NOT the actuator's breakaway cable) together to form a loop, which is centered below the actuator's coupler. Place wheel chock blocks 60 cm (two feet) behind the trailer to prevent a runaway trailer.

Place board, such as a 5 x 10 cm (2 " x 4") piece of lumber, into the chain loop below the coupler.

The board should be 120 cm (4 feet) or longer so it will extend several meter (feet) above the actuator. Keep the end of the board a few cm (inches) off the ground, and position it to press against the front end of the actuator's coupler. Press the board towards the rear of the trailer.

Keep pressing the top of the board to stroke the actuator and its internal master cylinder. If the trailer brake system is operational, the brakes will apply and keep the trailer from rolling away from you. Properly adjusted uni-servo or duo-servo type brakes will prevent you from moving the trailer back more than a few cm (inches). Free-backing type brakes will initially

Hidrolik fren kumanda sistemleri, çekici araç sürücüsünün özel uygulaması olmadan otomatik ve düzgün römork frenlemesi sağlar. Bu son derece kullanışlı olsa da, aşırı gerilimden dolayı düzgün çalışıp çalışmadığını belirlemek bazen zor olabilir. Aşağıdaki adımlar, römork fren sisteminin çalıştığını doğrulamak için hızlı bir saha testi sağlar.

**UYARI/İKAZ!**

Saha test prosedürü yalnızca römork fren sisteminin çalışıp çalışmadığını gösterir, ancak ne kadar verimli çalışacağına dair bilgi SAĞLAMAZ.

Maksimum fren performansını ve sorunsuz, eşit fren çalışmasını sağlamak için tüm fren sistemi bileşenlerinin (hidrolik fren kumandası, borular, hortumlar, fren merkezleri, kampanalar ve ilgili donanım/destek yapısı dahil) düzenli olarak incelenmesi, bakımı ve ayarlanması hala gereklidir.

Park etmeden önce römorku birkaç metre (fit) ileri çekerek düz bir zemine hareket ettirin. Bu ileri hareket, serbest arka frenlerle donatılmış römorkların normal çalışma modunda olmasını sağlayacaktır. Römorku çekici araçtan ayırın ve yatay olana kadar römork çeki okunu yukarı kaldırın. Kaplinin altında ortalıkmış bir halka oluşturmak için römorkun emniyet zincirlerini (kaplin ayrılma kablolarını DEĞİL) birbirine bağlayın. Römorkun kaçmasını önlemek için tekerlek takozlarını römorkun 60 cm (iki fit) kadar arkasına yerleştirin.

Kaplinin altındaki zincir halkasına 5 x 10 cm (2 "x 4") ağaç parçası gibi sağlam bir tahta yerleştirin.

Tahta 120 cm (4 fit) veya daha uzun olmalıdır, böylece iticinin birkaç metre (fit) yukarısına uzanır. Tahtanın ucunu yerden birkaç cm (inç) yukarıda tutun ve kaplinin ön ucuna bastırarak şekilde konumlandırın. Tahtayı römorkun arkasına doğru bastırın.

İtici ve dahili ana fren silindirini hareket ettirmek için tahtanın üstüne basmaya devam edin. Fren sistemi çalışıyorsa, frenler devreye girecek ve römorkun kaymasını önleyecektir. Düzgün bir şekilde ayarlanmış tek veya çift servo tipi frenler, römorkun birkaç cm (inç)ten fazla geri hareket ettirmenizi önleyecektir. Serbest destekli tip frenler başlangıçta yuvarlanma

provide rolling resistance, but continued force on the board will switch them into free-backing mode, and you'll be able to move the trailer backwards.

If you have uni-servo or duo-servo brakes, and stroking the actuator (as described above) causes the trailer to roll away from you freely or with only minimal resistance, the brakes are NOT applying properly. If you have free-backing brakes and stroking the actuator (as described above) causes the trailer to roll away without initial resistance, then the brakes are NOT applying properly. The brake system MUST be evaluated to determine the cause of the problem and corrective action MUST be taken before the trailer is used. Use this procedure each time you tow your trailer to check your surge brake system operation.

direnci sağlar, ancak tahta üzerindeki devam eden kuvvet onları serbest destek moduna geçirir ve römorku geriye doğru hareket ettirebilir.

Tek veya çift servo frenleriniz varsa ve iticiyi kullanarak (yukarıda açıklandığı gibi) römorkun sizden serbestçe veya sadece minimum dirençle kaymasına neden oluyorsa, frenler düzgün çalışmıyor. Serbest destekli frenleriniz varsa ve iticiyi kullanarak (yukarıda açıklandığı gibi) römorkun ilk direnç olmadan kaymasına neden oluyorsa, frenler düzgün çalışmıyor demektir. Sorunun nedenini belirlemek için fren sistemi DEĞERLENDİRİLMELİDİR ve römork kullanılmadan önce düzeltici eylem YAPILMALIDIR. Fren sisteminizin çalışmasını kontrol etmek için römorkunuzu her çekişinizde bu prosedürü uygulayın.

4.4.2 Test Surge Breakaway System

Before towing, check that the breakaway lever and lanyard are properly positioned. If the breakaway lever and lanyard are not located correctly due to either the lanyard being pulled during use or by accident, it MUST be reset prior to the trailer being moved.

See the Surge Brake Actuator manual for the correct resetting and testing procedure.



WARNING!

The breakaway system is designed to operate if the trailer separates from the tow vehicle.

DO NOT use the breakaway system as a parking brake.

Hidrolik Kopma Fren Sisteminin Testi

Çeki öncesi, kopma kolu ve emniyet kordonun düzgün yerleştirildiğini kontrol edin. Kullanım sırasında veya kazayla kordonun çekilmesi nedeniyle ayrılma kolu ve kordon doğru yerleştirilmezse, römork hareket ettirilmeden önce SIFIR konumuna alınmalıdır.

Doğru sıfırlama ve test prosedürü için Hidrolik Kopma Fren Ayar Kumandası kılavuzuna bakın.



UYARI/İKAZ!

Kopma Fren Sistemi, römork çekici araçtan ayrıldığında çalışacak şekilde tasarlanmıştır.

Kopma Fren Sistemini park freni olarak KULLANMAYIN.

4.5 INERTIA BRAKE SYSTEM

In recent years, brake trailers have become more and more popular around the world. However, the brakes on both potential and existing trailers are only known in general terms. In this guide, we have tried to elaborate in sufficient detail the inertial braking system commonly used within the trailer brake system.

ATELETLİ FREN SİSTEMİ

Son yıllarda, frenli römorklar dünyada giderek daha popüler hale geldi. Hem potansiyel hem de mevcut römorklardaki fren tertibatları yalnızca genel anlamda biliniyor. Bu kılavuzda, römork fren sistemi içinde yaygın olarak kullanılan ataletli fren sistemini yeterli ayrıntılarıyla birlikte detaylandırmaya çalıştık.

4.5.1 Mechanical Inertial Brake System

The advantages of a mechanical inertial brake system are simplicity, reliability, maintainability, low cost, no requirements for the towing vehicle, and most importantly, high efficiency.

Due to the combination of these qualities most widespread in the world it was called as mechanical

Mekanik-Ateletli Fren Sistemi

Mekanik bir atalet fren sisteminin avantajları basitlik, güvenilirlik, bakım kolaylığı, düşük maliyet, çekici araç için gereklilik olmaması ve en önemlisi yüksek verimliliğidir.

Dünyada en yaygın olan bu niteliklerin birleşiminden dolayı mekanik ataletli fren sistemi olarak

COUPLING TO TOW VEHICLE / RÖMÖRKÜN ARACA BAĞLANTISI

inertia brake system. Such a braking system is installed on almost all European trailers with brakes. It is called inertial because it is the inertia of the movement of the trailer fixed by the roll-off brake that "turns on" the brakes on the trailer. In Turkey, the most common trailers with inertial mechanical brake systems manufactured by AL-KO KOBER and Autoflex-Knott.

In addition to mechanical inertial braking systems, there are also inertial hydraulic. The hydraulic inertial braking system is similar to the mechanical one, but instead of traction, the overrun brake acts on the main hydraulic cylinder - just like on cars.

General principle of operation of a mechanical inertial brake system;

Trailer mechanical overrun braking system consists of three main parts:

- Overrun brake mechanism;
- Brake drive (rod, rod end, equalizer, brake cable mounting bracket, brake cables, sometimes rod and cable brackets);
- Wheel brakes.

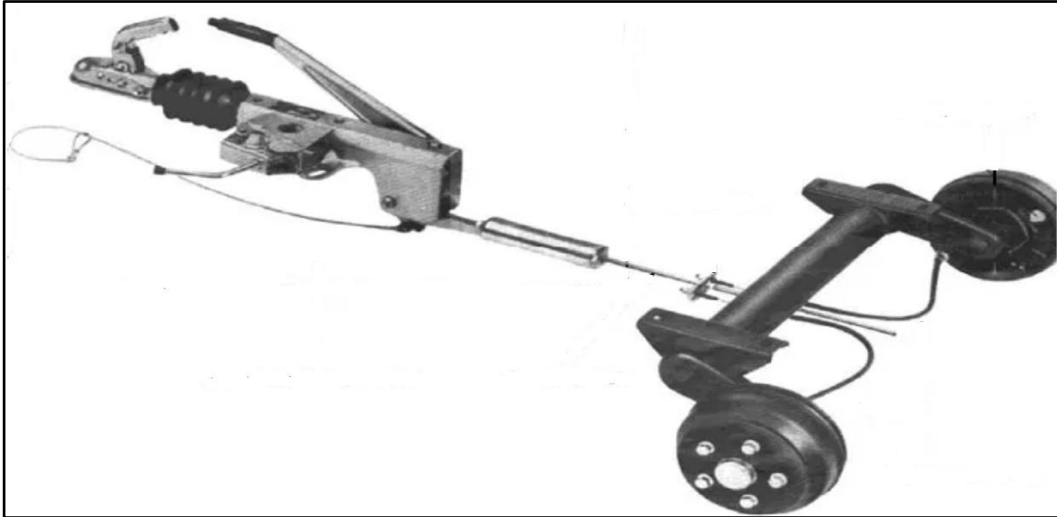
adlandırılmıştır. Böyle bir fren sistemi, neredeyse tüm Avrupa ve dünyada üretilen römorklar üzerine fren olarak monte edilmiştir. Römorktaki frenleri "çalıştıran", römorkun savrulma freni tarafından sabitlenen hareketinin ataleti olduğu için atalet denir. Türkiye'de en yaygın ataletli mekanik fren sistemli römorklar AL-KO KOBER ve Autoflex-Knott tarafından üretilmiştir.

Mekanik atalet fren sistemlerine ek olarak, ateletli hidrolik fren sistemi de vardır. Hidrolik atalet fren sistemi, mekanik olana benzer, ancak aşırı yük freni, tıpkı arabalarda olduğu gibi, çekiş yerine ana hidrolik silindire etki eder.

Mekanik bir ataletli fren sisteminin genel çalışma prensibi;

Römork mekanik ateletli fren sistemi üç ana bölümden oluşur:

- Aşırı yük fren mekanizması;
- Fren tahriki (çubuk, çubuk ucu, balans, fren kablosu montaj braketleri, fren kabloları, bazen çubuk ve kablo braketleri);
- Tekerlek frenleri.



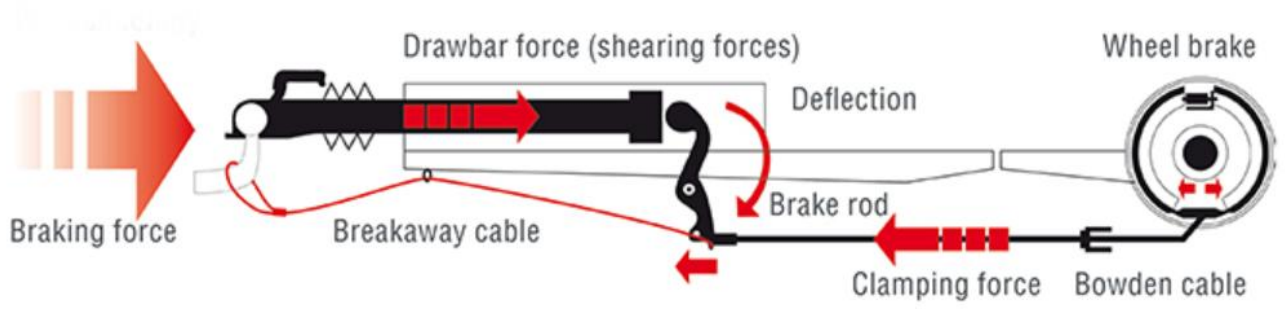
When braking the vehicle, a pushing force acts on the towbar ball. In other words, the trailer pushes the braking vehicle forward. Upon reaching the threshold of sensitivity to this "pushing force", the roll-off brake rod, on which the trailer locking device is fixed, rests against a special transmission lever, pulling the brake rod fixed to the other end of the lever. The braking rod drives the brake shoes in the drums via an equalizer and brake cables.

Schematically, the principle of operation of the brake system shown as follows:

Aracı frenlerken, çeki oku, topuza bir itme kuvveti etki eder. Diğer bir deyişle, römork fren yapan aracı ileri iter. Bu "itme kuvvetine" duyarlılık eşiğine ulaşıldığında, römork kilitleme tertibatının sabitlendiği yuvarlanma fren çubuğu, kolun diğer ucuna sabitlenmiş fren çubuğunu çekerek özel bir transmisyon koluna yaslanır. Fren çubuğu, tamburlardaki fren pabuçlarını bir dağıtıcı ve fren kabloları aracılığıyla tahrik eder.

Şematik olarak, ateletli fren sisteminin çalışma prensibi şu şekilde gösterilebilir:

COUPLING TO TOW VEHICLE / RÖMÖRKÜN ARACA BAĞLANTISI



Inertia-Based Trailer Brake Controller: also known as a proportional brake controller that uses an accelerometer, an electrical component to sense the inertia, or idleness, of the tow vehicle. When the brake is activated, the brake controller applies pressure to the trailer brakes depending on the vehicle's momentum.

**NOTICE!**

Trailer braking system in which the energy necessary to generate the braking force is produced when the trailer moves closer to the drawbar tractor.

Ataletli Römork Fren kumandası: aynı zamanda bir ivme ölçer, çekicinin ataleti veya boşluğunu algılamak için elektrikli bir bileşen kullanan orantılı fren kontrol kumandası olarak da bilinir. Fren etkinleştirildiğinde, fren kumandası aracın momentumuna bağlı olarak römork frenlerine basınç uygular.

**BİLDİRİM!**

Römork çeki sistemi önden çekici araca yaklaştığında frenleme kuvvetini oluşturmak için gerekli enerjinin üretildiği basit ve güvenilir römork fren sistemidir.

4.6 UNCOUPLE TRAILER

Follow these steps to uncouple trailer from the tow vehicle:

- Park the trailer on a firm level surface and block trailer tires.
- Disconnect electrical connector.
- Disconnect breakaway brake switch lanyard.
- Disconnect safety chains from tow vehicle.
- Unlock the coupler and open it.
- Before extending jack, make certain the ground surface below the jack pad will support the tongue load.
- Rotate jack handle to extend the jack and transfer the weight of the trailer tongue to the jack.
- Raise the trailer coupler above the tow vehicle hitch.
- Drive tow vehicle forward.

RÖMÖRKÜN ARAÇTAN AYRILMASI

Römorku çekici araçtan ayırmak için aşağıdaki adımları izleyin:

- Römorku sağlam düz bir yüzeye park edin ve tekerlekler önüne takoz koyun.
- Elektrik soketini ayırın.
- Kopma fren soketi kordonunu ayırın.
- Emniyet zincirlerini çekici araçtan ayırın.
- Kaplin kilidini açın ve mandalını kaldırın.
- Krikoyu uzatmadan önce, kriko tabanı altındaki zemin yüzeyinin çeki oku yükünü destekleyeceğinden emin olun.
- Krikoyu indirmek ve römork çeki oku ağırlığını krikoya aktarmak için kriko kolunu döndürün.
- Römork kaplinini çekici araç bağlantısının üzerinden kaldırın.
- Çekici aracını ileri sürün.

4.7 TONGUE WEIGHT

It is critical to have a portion of the trailer load carried by the tow vehicle. That is, the trailer tongue must exert a downward force on the hitch. This is necessary for two reasons. First, the proper amount of tongue weight is necessary for the tow vehicle to be able to maintain control of the tow vehicle/trailer system. If, for example, the tongue exerts an upward pull on the hitch, instead of pushing down on it (because the trailer is overloaded behind its axle(s)), the rear wheel of the tow vehicle can lose traction or grip and cause loss of control. Also, even if there is some weight on the tongue, but not enough weight on the tongue, the trailer can become unstable at high speeds. Remember, the faster you go the more likely the trailer is to sway.

If there is too much tongue weight, the tow vehicle is prone to jack-knife. The front wheels of the tow vehicle can be too lightly loaded and cause loss of steering control and traction, if the front wheels are driving.

In addition to tow vehicle control, tongue weight is necessary to insure that the trailer axle(s) do not exceed their Gross Axle Weight Rating (GAWR).

In the following table, the second column shows the rule of thumb percentage of total weight of the trailer plus its cargo ("GTW") that should appear on the tongue of the trailer. Eg., a large trailer with a loaded weight of 2,750 kg (6,000 pounds), should have 10-15% of 270-400 kg (600-900 lbs.) on the hitch.

Tongue Weight as a Percentage of Loaded Trailer Weight	
Type of Hitch	Percentage
Ball Hitch or Ring & Pintle	10-15% for large trailers 6-10% for small trailers

The numbers quoted are for example purposes only and should be tailored to the specific trailer.

For questions regarding the actual percent of tongue weight for the trailer, check with the manufacturer for specifics.

**WARNING!**

Improper tongue weight (load distribution) can result in loss of control of the trailer, leading to death or serious injury.

ÇEKİ OKU YÜKÜ

Römork yükünün bir kısmının çekici araç tarafından taşınması önemlidir. Yani, römork çeki oku kaplini aşağı doğru bir kuvvet uygular. Bu sebepten dolayı gereklidir. İlk olarak çekici araç, araç/römork sisteminin kontrolünü sağlaması için doğru miktarda çeki oku yükü gereklidir. Örneğin, çeki okunu aşağı bastırmak yerine yukarı doğru bir çekme uygularsa (römork akslarının arkasında aşırı yüklendiğinden), çekici aracın arka tekerleği çekişi veya tutuşu kaybedilebilir ve kontrol kaybına neden olabilir. Ayrıca, çeki okunda bir miktar ağırlık olsa da hatta yeterli ağırlık olmasa bile, römork yüksek hızlarda dengesiz hale gelebilir. Unutmayın, ne kadar hızlı giderseniz, römorkun salınım olasılığı o kadar artar.

Çok fazla çeki oku ağırlığı varsa, çekici araç çakılmaya eğilimlidir. Çekme aracının ön tekerlekleri çok hafif yüklenmiş olabilir ve ön tekerlekler hareket halindeyse direksiyon kontrolü ve çekiş kaybına neden olabilir.

Çekici araç kontrolüne ek olarak, römork akslarının Brüt Aks Ağırlık Kapasitesini (GAWR) aşmamasını sağlamak için çeki oku ağırlığı gereklidir.

Aşağıdaki tabloda, ikinci sütun, römork çeki okunda görünmesi gereken römorkun toplam ağırlığı artı yük ağırlığının (Brüt Römork Ağırlığı veya "GTW") yüzdesini gösterir. Örneğin, 2.750 kg (6.000 pound) yüklü ağırlığa sahip büyük bir römork, çeki başında % 10-15 yakl. 270-400 kg (600-900 lbs.) olmalıdır.

Yüklü Römork Ağırlığının Yüzdesi Olarak Çeki Oku Ağırlığı	
Başlık tipi	Yüzdesi
Çeki Topuzu veya Çeki Kancası & Çeki Gözü	Büyük römorklar için 10-15% Küçük römorklar için 6-10%

Alıntılanan numaralar yalnızca örnek amaçlıdır ve belirli römorka göre uyarlanmalıdır.

Römork için gerçek çeki oku ağırlığı yüzdesine ilişkin sorularınız olursa, ayrıntılar için lütfen üreticiye danışın.

**UYARI/İKAZ!**

Uygun olmayan ok ağırlığı (yük dağılımı) römorkun kontrolünün kaybedilmesine ve ölümcül ve ciddi yaralanma riski taşır.

COUPLING TO TOW VEHICLE / RÖMORKUN ARACA BAĞLANTISI

Make certain that tongue weight is within the allowable range.

Be sure to:

- Distribute the load evenly, right and left.
- Keep the center of gravity low.
- Distribute the load front-to-rear to provide proper tongue weight (see chart).

Ok ağırlığının izin verilen aralıkta olduğunu kontrol edin.

Emin olun:

- *Yükü eşit olarak sağa ve sola dağıtın.*
- *Ağırlık merkezini düşük tutun.*
- *Uygun ok ağırlığını sağlamak için yükü önden arkaya dağıtın (tabloya bakın).*

4.7.1 Checking Tongue Weight

To check the tongue weight, the tow vehicle and trailer must be on level ground, as they will be when the trailer is being towed.

Take the trailer to a truck stop or grain elevator where there is a “certified” scale. Place the tow vehicle only onto the scale and get the weight. This weight must be less than your tow vehicle’s GVWR.

Pull the trailer onto the scale and uncouple it from the tow vehicle, leaving just the trailer on the scale. Get a ticket which lists the total trailer weight. Reconnect the trailer to your tow vehicle and drive the tow vehicle wheels off the scale, just leaving the trailer axles on the scale. Get a “ticket”, which lists the trailer’s axle weight. Simply subtract the axle weight from the total weight to determine the hitch weight.

While you are at the scale, you should weigh the entire combination vehicle. This result should be less than the Gross Combined Weight Rating (GCWR) for your towing vehicle. Some scales allow you to get individual axle weights also. If this is possible, get the tow vehicles front and rear axle weights to make sure they are in the same proportion as the tow vehicle alone, and that the rear axle is not overloaded.

Çeki Oku Ağırlığının Kontrol Edilmesi

Çeki oku ağırlığını kontrol etmek için, çekici araç ve römork, çekilirken olduğu gibi düz bir zeminde olmalıdır.

Römorkunuzu, "sertifikalı" bir kantarın olduğu bir işletmeye götürün. Sadece çekici aracı tartının üzerine çıkarın ve kütlesini tartın. Bu kütle, çekici aracını GVWR'sinden daha az olmalıdır.

Römorku tartının üzerine sürün ve sadece römorku kantar üzerinde bırakın. Toplam römork kütlesini belirten bir “çıktı” alın. Römorku çekici aracınıza yeniden bağlayın ve çekici araç tekerleklerini kantar dışına doğru sürün, sadece römork akslarını kantar üzerinde bırakın. Römorkun aks ağırlığını belirten bir “çıktı” alın. Aks ağırlığını belirlemek için aks ağırlığını toplam ağırlıktan çıkarın.

Kantar üzerindeyken, her bir kombinasyonu ayrı olarak tartmalısınız. Bu sonuç, çekici aracınız için Brüt Birleşik Ağırlık Kapasitesinden (GCWR) daha düşük olmalıdır. Bazı kantarlar ayrıca bireysel aks ağırlıkları almanıza da izin verir. Bu mümkünse, yalnızca çekici araçla aynı oranda olduklarından ve arka aksın aşırı yüklenmediğinden emin olmak için çekici araçların ön ve arka aks ağırlıklarını alın.

4.8 ADJUST HITCH HEIGHT (IF EQUIPPED)

The height of the hitch on the trailer must be adjusted so that the trailer, when loaded to rated capacity, is level while connected to the tow vehicle. A level trailer allows equal weight distribution on the axles.

Your dealer or a trailer service center can perform this adjustment or you can use the following steps to adjust the hitch height yourself.

If the trailer is not equipped with an adjustable hitch, an offset ball mount may be available from your hitch manufacturer.

ASKI YÜKSEKLİĞİNİN AYARLANMASI (VARSA)

Römork bağlantısının yüksekliği, römork, nominal kapasitede yüklendiğinde, çekici araca bağlıyken düz olacak şekilde ayarlanmalıdır. Düz bir römork, akslar üzerinde eşit ağırlık dağılımına izin verir.

Satıcınız veya bir römork servis merkezi bu ayarı yapabilir veya askı yüksekliğini kendiniz ayarlamak için aşağıdaki adımları uygulayabilirsiniz.

Römorkta ayarlanabilir bir mafsal bulunmuyorsa, askı üreticinizden bir ofset bilyeli yuva temin edebilirsiniz.

**WARNING!**

Improper hitch height adjustment can result in overloaded tires, blowout and loss of control, leading to death or serious injury.

Adjust the hitch height so that the loaded trailer is at surface level.

1. Connect trailer to tow vehicle and load the trailer to rated capacity. See Loading And Unloading.
2. Park the tow vehicle and trailer on a firm level surface.
3. Stand away from the trailer and visually verify if the trailer is level front-to-rear. If the front of the trailer is higher than the rear, the hitch must be raised. If the front of the trailer is lower than the rear, the hitch must be lowered.
4. Uncouple trailer from tow vehicle. See Coupling And Uncoupling.
5. Remove the lock nuts and bolts on hitch. Discard lock nuts. Inspect bolts for damage and replace if necessary. Contact your dealer for the correct size and grade of bolts.

**WARNING!**

Used lock nuts are prone to loosen, resulting in the hitch separating from the trailer, which can lead to death or serious injury.

NEVER re-use a lock nut.

Use new locking nuts each time the hitch height is adjusted.

Contact your dealer for the proper grade and size of lock nut.

6. Raise or lower the hitch as necessary.
7. Install bolts and new lock nuts.
8. Tighten lock nuts to torque specified by your dealer.
9. Couple the trailer to the tow vehicle and verify that the trailer is level front to rear. Adjust if necessary.

**UYARI/İKAZ!**

Uygun olmayan askı yüksekliği, aşırı yüklenen lastiklere, patlamaya ve kontrol kaybına neden olarak ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Bağlantı yüksekliğini, yüklü römork düz olacak şekilde ayarlayın.

1. Römorku çekiciye bağlayın ve römorku nominal kapasitede yükleyin. Bkz. Yükleme ve Boşaltma.
2. Çekici aracı ve römorku sağlam ve düz bir yüzeye park edin.
3. Römorktan uzaklaşın ve römorkun önden arkaya düz olup olmadığını görsel olarak kontrol edin. Römorkun ön tarafı arkadan daha yüksekse, bağlantı kaldırılmalıdır. Römorkun ön tarafı arkadan daha alçaksa, mafsal indirilmelidir.
4. Römorku çekici araçtan ayırın. Bkz. Bağlama ve Ayırma.
5. Askıdaki kilit somunlarını ve cıvataları çıkarın. Kilit somunlarını atın. Cıvatalarda hasar kontrolü yapın ve gerekirse değiştirin. Doğru boyut ve kalitede cıvatalar için bayinizle iletişime geçin.

**UYARI/İKAZ!**

Kullanılmış kilitli somunlar gevşemeye meyillidir, bu da mafsalın römorktan ayrılmasına ve dolayısıyla ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Kilitli somunu ASLA tekrar kullanmayın.

Bağlantı yüksekliği her ayarlandığında yeni kilit somunları kullanın.

Uygun sınıf ve boyutta kilit somunu için satıcınızla görüşün.

6. Bağlantıyı gerektiği gibi kaldırın veya indirin.
7. Cıvataları ve yeni kontra somunları takın.
8. Satıcınız tarafından belirlenen torkla kilitli somunlarını sıkın.
9. Römorku çekici araca bağlayın ve römorkun önden arkaya düz durmalı. Gerekirse ayarlayın.
10. Römorku boşaltın. Bkz. Yükleme ve Boşaltma.

4.0

COUPLING TO TOW VEHICLE / RÖMORKUN ARACA BAĞLANTISI

10. Unload trailer. See Loading And Unloading.

|

PRE-TOW CHECKLIST / ÇEKME ÖNCESİ KONTROL LİSTESİ

GENERAL

Improper trailer loading causes many accidents and deaths. To safely load a trailer, you must consider:

- Overall load weight.
- Load weight distribution.
- Proper tongue weight.
- Securing the load properly.

To determine that you have loaded the trailer within its rating, you must consider the distribution of weight, as well as the total weight of the trailer and its contents. The trailer axles carry most of the total weight of the trailer and its contents (Gross Vehicle Weight, or "GVW"). The remainder of the total weight is carried by the tow vehicle hitch.

It is essential for safe towing that the trailer tongue and tow vehicle hitch carry the proper amount of the loaded trailer weight, otherwise the trailer can develop an undesirable sway at towing speeds, or the rear of the towing vehicle can be overloaded. Read the "Tongue Weight" information in Section 4.

The load distribution must be such that no component part of the trailer is loaded beyond its rating. You must consider the rating of the tires, wheels and axles. For tandem and triple axle trailers, you must make sure that the front-to-rear load distribution does not result in overloading any axle.

Towing stability also depends on keeping the center of gravity as low as possible. Load heavy items on the floor and over the axles. When loading additional items, be sure to maintain even side-to-side weight distribution and proper tongue weight. The total weight of the trailer and its contents must never exceed the total weight rating of the trailer (Gross Vehicle Weight Rating, or "GVWR").

Do not transport people, containers of hazardous substances, or flammable liquids. The exception is fuel in the tank of vehicles or equipment being hauled.

**WARNING!**

Do not transport flammable, explosive, poisonous or other dangerous materials on your trailer.

The exception is fuel in the tank of a vehicle or equipment being hauled.

GENEL

Hatalı yükleme birçok kaza ve ölüme neden olur. Bir römorku güvenli yüklemek için şunları dikkat edin:

- Genel yük ağırlığı.
- Yük ağırlığı dağılımı.
- Uygun çeki oku ağırlığı.
- Yükün doğru şekilde sabitlenmesi.

Römorku kendi oranı dahilinde yüklediğinizi belirlemek için, ağırlık dağılımının yanı sıra römork ve içeriğinin toplam ağırlığını da göz önünde bulundurmalısınız. Römork aksları, römorkun ve içeriğinin (Brüt Araç Ağırlığı veya "GVW") toplam ağırlığının çoğunu taşır. Toplam ağırlığın geri kalanı, çekici araç bağlantısı tarafından taşınır.

Güvenli çekme için, römork çeki oku ve çekici araç bağlantısının yüklü römork ağırlığını uygun miktarda taşıması esastır, aksi takdirde römork, çekme hızlarında istenmeyen bir salınım geliştirebilir veya çekici aracın arkası aşırı yüklenebilir. Bölüm 4'teki "Çeki Oku Ağırlığı" na bakın.

Yük dağıtımı, römorkun hiçbir bileşen parçası kapasitesinin ötesinde yüklenmeyecek şekilde olmalıdır. Lastiklerin, tekerleklerin ve aksların kapasitesini dikkate almalısınız. Tandem ve üçlü dingilli römorklar için, önden arkaya yük dağılımının herhangi bir aksı aşırı yüklemeye neden olmadığından emin olmalısınız.

Çekme dengesi aynı zamanda ağırlık merkezinin mümkün olduğu kadar düşük tutulmasına da bağlıdır. Ağır nesneleri zemine ve aksların üzerine yükleyin. Ek öğeler yüklerken, yan yana ağırlık dağılımını ve uygun ok ağırlığını koruduğunuzdan emin olun. Römorkun ve içeriğinin toplam ağırlığı, römorkun toplam ağırlık değerini asla aşmamalıdır (Brüt Araç Ağırlık Kapasitesi veya "GVWR").

İnsanları, tehlikeli madde içeren kapları veya yanıcı sıvıları taşımayın. Taşınan araçların veya ekipmanların deposundaki yakıt istisnadır.

**UYARI/İKAZ!**

Yanıcı, patlayıcı, zehirli veya diğer tehlikeli maddeleri römorkunuzda taşımayın.

Taşınan bir aracın veya ekipmanın deposundaki yakıt istisnadır.

PRE-TOW CHECKLIST / ÇEKME ÖNCESİ KONTROL LİSTESİ

**WARNING!**

Do not transport people on your trailer.

Besides putting their lives at risk, the transport of people on a trailer is illegal.

**UYARI/İKAZ!**

Römorkunuzda insan taşımayın.

Hayatlarını riske atmanın yanı sıra, insanların bir römork üzerinde taşınması yasa dışıdır.

5.1 LOADING TRAILER**RÖMORK YÜKLEME****5.1.1 Preparing Trailer For Loading**

1. Inspect the floor of the trailer.
2. Inspect the tie down rings and track system for damage, looseness or signs of bending before loading the trailer.

**WARNING!**

Damaged or loose tie down rings or track can break, allowing cargo to become loose.

Loose cargo can shift the center of gravity, and result in loss of control of the trailer.

Inspect and test tie downs and track before loading cargo.

Do not use a damaged or loose tie downs or track to secure cargo.

3. Park the tow vehicle and trailer on a firm and level surface.
4. Clear the area around the trailer.

Römorku Yüklemeye Hazırlama

1. Römorkun taban zeminini inceleyin.
2. Römorku yüklemeden önce bağlama halkaları ve bağlantı sisteminde hasar, gevşeklik veya bükülme belirtileri açısından inceleyin.

**UYARI/İKAZ!**

Hasarlı veya gevşek bağlama halkaları veya bağlantı kırılarak kargonun gevşemesine neden olabilir.

Gevşek kargo, ağırlık merkezini kaydırabilir ve römorkun kontrolünü kaybetmesine neden olabilir.

Kargoyu yüklemeden önce bağlantıları inceleyin ve test edin.

Kargoyu güvence altına almak için hasarlı veya gevşek bağlantılar kullanmayın.

3. Çekici aracını ve römorku sağlam ve düz bir yüzeye park edin.
4. Römorkun etrafındaki alanı temizleyin.

5.1.2 Loading A Rigid Deck Trailer

1. Couple the trailer to the tow vehicle.

**WARNING!**

Trailer must be coupled to tow vehicle before loading trailer.

2. Lower rear stabilizers (if equipped) or place blocking under rear of trailer so the weight of the cargo does not raise the front of the trailer during loading.

Sert Tabanlı Römorkun Yükleneşi

1. Römorku çekici araca bağlayın.

**UYARI/İKAZ!**

Römork yükleneşmeden önce çekici araç ile bağlantısı yapılmalıdır.

2. Arka dengeleyicileri indirin (varsa) veya kargonun ağırlığı yükleme sırasında römorkun önünü kaldırmayacak şekilde römorkun arkasına alttan bloklar yerleştirin.

PRE-TOW CHECKLIST / ÇEKME ÖNCESİ KONTROL LİSTESİ

**CAUTION!**

Use a safe lifting procedure to avoid injury when handling ramps.

3. Remove ramps from storage position and secure to rear of trailer. Adjust ramp position to align with equipment tires or tracks.

**WARNING!**

Load can suddenly move or topple, which can result in death or serious injury.

Do not load or unload trailer unless coupled to tow vehicle and is on a firm and level surface.

**NOTICE!**

Ramps are not rated for load bearing capacity. They will NOT support the load bearing capacity of the trailer.

Do not overload ramps.

4. Load the cargo on trailer with approximately 60% of the cargo in the front half of the trailer.
5. Secure the load to the trailer using appropriate straps, chains and tensioning devices.
6. Remove ramps and place in storage position.
7. Secure ramps to trailer.
8. Raise rear stabilizers (if equipped) or remove blocking under rear of trailer.

**DİKKAT!**

Rampaları taşıırken yaralanmayı önlemek için güvenli bir kaldırma prosedürü uygulayın.

3. Rampaları saklama yuvasından çıkarın ve römorkun arkasına sabitleyin. Rampa konumunu ekipman lastikleri veya paletlerle hizalayın.

**UYARI/İKAZ!**

Yük aniden hareket edebilir veya devrilebilir, bu da ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Çekici araca bağlı olmadan, sağlam ve düz bir yüzey olmadıkça römorku yüklemeyin veya boşaltmayın.

**BİLDİRİM!**

Rampalar, yük taşıma kapasitesi için tanımlı değildir. Römorkun yük taşıma kapasitesini DESTEKLEMEZ.

Rampaları aşırı yüklemeyin.

4. Kargoyu, ağırlığın yaklaşık% 60'ı römorkun ön yarısında olacak şekilde yükleyin.
5. Yükü uygun kayışlar, zincirler ve gerdirmе cihazları kullanarak römorka sabitleyin.
6. Rampaları çıkarın ve yerine yerleştirin.
7. Rampaları römorka sabitleyin.
8. Arka dengeleyicileri (varsa) kaldırın veya römorkun altındaki blokları kaldırın.

5.1.3 Loading A Tilt Deck Trailer

A tilt deck trailer may be equipped with a manual or a hydraulic tilt deck.

Damper Tabanlı Römorkun Yüklenmesi

Bir devirme tabanlı römork, manuel veya bir hidrolik sistem ile donatılmış olabilir.

5.1.3.1 Manual Tilt Trailer

1. Couple the trailer to the tow vehicle.

**WARNING!****Manuel Damperli Römork**

1. Römorku çekici araca bağlayın.

**UYARI/İKAZ!**

PRE-TOW CHECKLIST / ÇEKME ÖNCESİ KONTROL LİSTESİ

Trailer must be coupled to tow vehicle before loading trailer.

2. Release deck latch pin to pivot trailer deck for loading.



WARNING!

Loading a pivoting-deck trailer before retracting the deck catch pin can crack the catch pin, which can cause loss of cargo or loss of control of the trailer. Death or serious injury may result.

Before loading the trailer, retract the deck catch pin.

If the deck catch pin becomes bent, do not straighten it. Replace the deck catch pin before towing the load.

3. Load the cargo on trailer with approximately 60% of the cargo in the front half of the trailer. Deck will pivot down into the driving position as the cargo is moved forward on the deck.
4. Extend the deck catch pin into the deck to lock the deck into the driving position. Verify the catch engages the hole in the pivoting deck.



WARNING!

An unlocked pivoting deck can result in loss of cargo or loss of control of the trailer, which can result in death or serious injury.

Before towing the trailer:

- Lock the pivoting deck in the driving position.
 - Verify that the catch engages the hole in the pivoting deck.
5. Secure the load to the trailer using appropriate straps, chains and tensioning devices.



WARNING!

Shifting cargo can result in loss of control of the trailer, and can lead to death or serious injury.

Tie down all loads with proper sized fasteners, chains, straps, etc.

Römork yüklenmeden önce çekici araç ile bağlantısı yapılmalıdır.

2. *Yükleme için pivotlu römork tabanı kilit mandalını serbest bırakın.*



UYARI/İKAZ!

Yükleme için pivotlu taban kilit pimini geri çekmeden önce, kilit karşılığını kırabilir ve bu da yük kaybına veya römorkun kontrolden çıkmasına neden olabilir.

Ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku yüklemeyen önce, kilit pimini geri çekin.

Taban kilit sabitleme pimi bükülürse, düzeltmeyin. Yükü çekmeden önce taban sabitleme kilit pimini değiştirin.

3. *Yükün yaklaşık %60'ı römorkun ön yarısında olacak şekilde römorka yükleyin. Kargo taban üzerinde ileri doğru hareket ederken taban sürüş pozisyonuna dönecektir.*
4. *Tabanı sürüş konumuna kilitlemek için taban yakalama pimini tabana doğru uzatın. Mandalın pivotlu tabandaki deliğe geçtiğini doğrulayın.*



UYARI/İKAZ!

Kilidi açılmış bir pivotlu taban, kargo kaybına veya römork kontrolünün kaybına neden olabilir, bu da ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku çekmeden önce:

- *Pivotlu tabanı sürüş konumunda kilitleyin.*
 - *Mandalın pivotlu tabandaki deliğin içine geçtiğini doğrulayın.*
5. *Yükü uygun kayışlar, zincirler ve gerdirme cihazları kullanarak römorka sabitleyin.*



UYARI/İKAZ!

Kargonun kayması, römork kontrolünün kaybına, ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Tüm yükleri uygun boyutta tutturucular, zincirler, kayışlar vb. ile bağlayın.

PRE-TOW CHECKLIST / ÇEKME ÖNCESİ KONTROL LİSTESİ

5.1.3.2 Hydraulic Tilt Trailer

1. Couple the trailer to the tow vehicle.

**WARNING!**

Trailer must be coupled to tow vehicle before loading trailer.

2. Read and understand the hoist operating procedure before operating the tilt deck.
3. Locate the tilt deck controller. Position yourself in a safe location clear of the tilt deck.
4. Press and hold button to raise the tilt deck. Release the button when the rear of the tilt deck touches the ground.
5. Load the cargo on trailer with approximately 60% of the cargo in the front half of the trailer.
6. Secure cargo to prevent movement.
7. Press and hold button to lower the tilt deck. Release the button when the tilt deck is in the driving position.
8. Secure the load to the trailer using appropriate straps, chains and tensioning devices.
9. Stow controller.

**WARNING!**

Shifting cargo can result in loss of control of the trailer, and can lead to death or serious injury.

Tie down all loads with proper sized fasteners, chains, straps, etc.

Hidrolik Damperli Römork

1. Römorku çekici araca bağlayın.

**UYARI/İKAZ!**

Römork yüklenmeden önce çekici araç ile bağlantısı yapılmalıdır.

2. Devirmeli tabanı çalıştırmadan önce vinç çalıştırma prosedürünü okuyun ve anlayın.
3. Devirmeli taban kumandasını bulun. Kendinizi, tabandan uzakta güvenli bir yere konumlandırın.
4. Devirmeli tabanı yükseltmek için düğmesine basın ve basılı tutun. Devirmeli tabanın arkası yere değdiğinde düğmeyi bırakın.
5. Yükün yaklaşık % 60'ı römorkun ön yarısında olacak şekilde römorka yükleyin.
6. Hareketi önlemek için kargoyu sabitleyin.
7. Devirmeli tabanı indirmek için düğmesine basın ve basılı tutun. Eğim platformu sürüş pozisyonundayken düğmeyi bırakın.
8. Yükü uygun kayışlar, zincirler ve gerdirme cihazları kullanarak römorka sabitleyin.
9. İstiflemeyi denetleyin.

**UYARI/İKAZ!**

Kargonun kayması, römorkun kontrol kaybına ve ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Tüm yükleri uygun boyutta tutturucular, zincirler, kayışlar vb. ile bağlayın.

6.0 PRE-TOW CHECKLIST / ÇEKME ÖNCESİ KONTROL LİSTESİ

5.2 UNLOAD TRAILER

RÖMORKUN BOŞALTILMASI

5.2.1 Unload Manual Tilt Trailer

1. Couple the trailer to the tow vehicle.



WARNING!

Trailer must be coupled to tow vehicle before unloading trailer.

2. Park the tow vehicle and trailer on a firm and level surface.
3. Clear the area around the trailer.
4. Remove chains, straps and tensioning devices
5. Release deck latch pin to pivot trailer deck for unloading.



WARNING!

Loading a pivoting-deck trailer before retracting the deck catch pin can crack the catch pin, which can cause loss of cargo or loss of control of the trailer. Death or serious injury may result.

Before loading the trailer, retract the deck catch pin.

If the deck catch pin becomes bent, do not straighten it. Replace the deck catch pin before towing the load.

6. Carefully move cargo toward rear of trailer. Deck will pivot down into the unload position as the cargo is moved rearward on the deck.
7. Pivot deck back to the driving position and extend the deck catch pin to lock the deck. Verify the catch engages the hole in the pivoting deck.



WARNING!

An unlocked pivoting deck can result in loss of cargo or loss of control of the trailer, which can result in death or serious injury.

Before towing the trailer:

- Lock the pivoting deck in the driving position.

Manuel Damperli Römorkun Boşaltılması

1. Römorku çekici araca bağlayın



UYARI/İKAZ!

Römork boşaltmadan önce römork ,çekici araca bağlanmalıdır.

2. Çekici aracı ve römorku sağlam ve düz bir yüzeye park edin.
3. Römorkun etrafındaki alanı temizleyin.
4. Zincir, kayış ve gerdirme aparatlarını çıkarın.
5. Pivottlu römork tabanını boşaltmak için taban mandalı pimini serbest bırakın.



UYARI/İKAZ!

Yükleme için taban kilit pimini geri çekmeden önce, kilit karşılığını kırabilir ve bu da yük kaybına veya römorkun kontrolden çıkmasına neden olabilir. Ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku yüklemeden önce, kilit pimini geri çekin.

Taban kilit sabitleme pimi bükülürse, düzeltmeyin. Yükü çekmeden önce taban sabitleme kilit pimini değiştirin.

6. Kargoyu römorkun arkasına doğru kaydırın. Kargo tabanda arkaya doğru hareket ederken taban boşaltma pozisyonuna dönecektir.
7. Tabanı sürüş konumuna geri döndürün ve tabanı kilitlemek için taban sabitleme pimini uzatın. Mandalı, pivotlu tabandaki deliğine geçirin.



UYARI/İKAZ!

Kilidi açılmış bir pivotlu taban, kargo kaybına veya römork kontrolünün kaybına neden olabilir, bu da ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Römorku çekmeden önce:

- Pivottlu tabanı sürüş konumunda kilitleyin.
- Mandalın pivotlu tabandaki deliğinin içinden geçtiğini doğrulayın.

PRE-TOW CHECKLIST / ÇEKME ÖNCESİ KONTROL LİSTESİ

- Verify that the catch engages the hole in the pivoting deck.

5.2.2 Unload Hydraulic Tilt Trailer

1. Couple the trailer to the tow vehicle.

**WARNING!**

Trailer must be coupled to tow vehicle before unloading trailer.

2. Park the tow vehicle and trailer on a firm and level surface.
3. Clear the area around the trailer.
4. Remove chains, straps and tensioning devices.
5. Read and understand the hoist operating procedure before operating the tilt deck.
6. Locate the tilt deck controller. Position yourself in a safe location clear of the tilt deck.
7. Press and hold button to raise the tilt deck. Release the button when the rear of the tilt deck touches the ground.
8. Unload the cargo from trailer.
9. Press and hold button to lower the tilt deck. Release the button when the tilt deck is in the driving position.
10. Stow controller.

Hidrolik Damperli Römorkun Boşaltılması

1. Römorku çekici araca bağlayın.

**UYARI/İKAZ!**

Römork boşaltılmadan önce öndeki çekici araca bağlanmalıdır.

2. Çekici aracın ve römorku sağlam ve düz bir yüzeye park edin.
3. Römorkun etrafındaki alanı temizleyin.
4. Zincir, kayış ve gerdirme aparatlarını çıkarın.
5. Devirme tabanı çalıştırmadan önce vinç çalıştırma prosedürünü okuyun ve anlayın.
6. Devirme taban kumandasını bulun. Kendinizi, tabandan uzakta güvenli bir yere konumlandırın.
7. Yatırma platformunu yükseltmek için düğmesine basın ve basılı tutun. Devirme tabannın arkası yere değdiğinde düğmeyi bırakın.
8. Kargoyu römorktan boşaltın.
9. Devirme tabanı indirmek için düğmesine basın ve basılı tutun. Yatırma platformu sürüş pozisyonundayken düğmeyi bırakın.
10. İstiflemeyi denetleyin.

5.3 HYDRAULIC COMPONENTS

Do not alter or substitute and hydraulic components on the trailer. The hydraulic system is designed with each component being compatible with the safe and reliable operation of the hydraulic system. Under no circumstances should you alter the hydraulic pressure or flow rate in the hydraulic system.

**DANGER!**

Crushing hazard.

HİDROLİK AKSAMLAR

Römork üzerindeki hidrolik bileşenleri sökmeyin veya değiştirmeyin. Hidrolik sistem, her bir bileşen hidrolik sistemin güvenli ve güvenilir çalışmasıyla uyumlu olacak şekilde tasarlanmıştır. Hidrolik sistemdeki hidrolik basıncı veya akış hızını hiçbir koşulda değiştirmemelisiniz.

**TEHLİKE!**

Ezilme tehlikesi.

PRE-TOW CHECKLIST / ÇEKME ÖNCESİ KONTROL LİSTESİ

An altered or component substituted hydraulic system may malfunction, resulting in the tilt deck falling without warning.

NEVER alter or substitute any hydraulic system component.

Always have the hydraulic system repaired or maintained by a qualified technician.

Değiştirilmiş veya bileşenle değiştirilmiş bir hidrolik sistem arızalanabilir ve bu da devirmeli platformun uyarı vermeden düşmesine neden olabilir.

Hidrolik sistem bileşenlerini ASLA değiştirmeyin veya sökmeyin.

Hidrolik sistemin her zaman yetkili bir teknisyene tamir edilmesini veya bakım yapılmasını sağlayın.

5.4 SECURING CARGO

**WARNING!**

Shifting cargo can result loss of control of the trailer, and can lead to death or serious injury.

Tie down all loads with proper sized fasteners, chains, straps, etc.

KARGO/YÜK GÜVENLİĞİ

**UYARI/İKAZ!**

Yükün kayması, römorkun kontrol kaybına ve ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Tüm yükleri uygun boyutta tutturucular, zincirler, kayışlar vb. ile bağlayın.

6.1 Pre-Tow Checklist

Before towing, double-check all of these items:

- Tires, wheels and Wheel nuts. See relevant section of this manual.
- Tire Pressure. Inflate tires on trailer and tow vehicle to the pressure stated on the Certification / VIN label.
- Coupler secured and locked. See “Coupling To Tow Vehicle” section of this manual.
- Safety chains properly rigged to tow vehicle, not to hitch or ball. See “Coupling To Tow Vehicle” section of this manual.
- Test Tail, Stop, and Turn Lights.
- Test trailer brakes.
- Safety breakaway lanyard fastened to tow vehicle, not to safety chains. See “Coupling To Tow Vehicle” section of this manual.
- Cargo properly loaded, balanced and tied down. See the appropriate “Loading And Unloading” section of this manual.

Çekme Öncesi Kontrol Listesi

Çekmeden önce, tüm bu öğeleri iki kez kontrol edin:

- Lastikler, tekerlek ve bijon somunları. Bu kılavuzun ilgili bölümüne bakın.
- Lastik basıncı. Römork ve çekici araç üzerindeki lastikleri TIP / VIN etiketinde belirtilen basınca kadar şişirin.
- Kaplin sabit ve kilitli. Bu kılavuzun "Çekici Araca Bağlama" bölümüne bakın.
- Emniyet zincirleri, aracı çekmek için uygun şekilde bağlanmış, çeki veya topuza değil. Bu kılavuzun "Çekici Araca Bağlama" bölümüne bakın.
- Kuyruk, fren ve sinyal lambalarını test edin.
- Römork frenlerini test edin.
- Kopma fren kordonu emniyet zincirine değil çekici araca bağlı. Bu kılavuzun "Çekici Araca Bağlama" bölümüne bakın.
- Düzgün yüklenmiş, dengeli ve bağlanmış kargo. Bu kılavuzun uygun "Yükleme ve Boşaltma" bölümüne bakın.

PRE-TOW CHECKLIST / ÇEKME ÖNCESİ KONTROL LİSTESİ

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Tongue weight and weight distribution set-up. • Ramps secured for travel. • Fire extinguisher. • Flares and reflectors. | <ul style="list-style-type: none"> • Çeki oku ağırlığı ve ağırlık dağılımı ayarı. • Seyir için emniyete alınmış rampalar. • Yangın söndürücü. • İşaret fişekleri ve reflektörler. |
|--|---|

6.2 Make Regular Stops

After each 80 km (50 miles), or one hour of towing, stop and check the following items:

- Coupler secured.
- Safety chains are fastened and not dragging.
- Cargo secured.

Düzenli Aralıklarda Duraklama

Her 80 km (50 mil) veya bir saatlik çekmeden sonra durun ve aşağıdaki öğeleri kontrol edin:

- Kaplin emniyeti.
- Emniyet zincirleri takılı ve sürüklenmiyor.
- Kargo güvence altında.

8.0 ACCESSORIES / AKSESUARLAR

7.1 Retighten Wheel Nuts At First 15(10), 40(25) & 80 km (50 Miles)

Wheel nuts can shift and settle quickly after being first assembled, and must be checked after the first 15(10), 40(25) and 80 km (50miles) of driving. Failure to perform this check may result in a wheel coming loose from the trailer, causing a crash leading to death or serious injury. Improper tightening of the whee nuts or bolts voids the axle warranty.

Refer to the “Inspection, Service and Maintenance” section of this manual.



WARNING!

Wheel nuts or bolts are prone to loosen after being first assembled. Death or serious injury can result.

Check Wheel nuts or bolts for tightness on a new trailer, and after re-mounting a wheel at 15(10), 40(25) and 80 km (50 miles).

İlk 15(10), 40(25) ve 80 km(50 Mil) sonra

Bijon Somunlarının Yeniden Sıkılması

İlk monte edildikten sonra bijon somunları hızla gevşeyebilir ve ilk 15(10), 40(25) ve 80 km (50 mil) sürüşten sonra kontrol edilmelidir. Bu kontrolün yapılmaması, bir tekerleğin gevşemesine ve ölümcül ciddi yaralanmaya sebep olan bir kazaya neden olabilir. Tekerlek somunlarının veya cıvatalarının yanlış sıkılması aks garantisini geçersiz kılar.

Bu kılavuzun ilgili “Muayene, Servis ve Bakım” bölümüne bakın.



UYARI/İKAZ!

İlk montaj sonrası bijon somunları gevşeyebilir. Ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Yeni bir römorkta ve tekerleği yeniden takınca 15(10), 40(25) ve 80 km'de (50 mil) sonra bijon somunları veya cıvatalarının sıkılığını kontrol edin.

7.2 Adjust Brake At First 350 km (200 Miles)

Brake shoes and drums experience a rapid initial wear. The brakes must be adjusted after the first 300 km (200 miles) of use, and each 5,000 km (3,000 miles) thereafter.

Some axles are fitted with a mechanism that will automatically adjust the brake shoes.

Read your axle and brake manual to see if your brakes adjust automatically. If you do not have the axle and brake manual, contact your dealer for assistance.

If your trailer is not fitted with automatically adjusting brakes, the brakes will need to be manually adjusted. Refer to relevant instructions.

İlk 350 km'de (200 Mil) Freni Ayarlarının Yapılması

İlk kullanımda fren pabuçları ve kampanalarda hızlı bir aşınma görülür. Frenler ilk 300 km (200 mil) kullanımdan sonra ve daha sonra her 5.000 km (3.000 mil) sonra ayarlanmalıdır.

Bazı akslar, fren pabuçlarını otomatik olarak ayarlayacak bir mekanizma ile donatılmıştır.

Frenlerinizin otomatik olarak ayarlandığını görmek için aks ve fren kılavuzunuzu okuyun. Bu kılavuza sahip değilseniz, yardım için bayinizle iletişime geçin.

Römorkunuzda otomatik olarak ayarlanan frenler takılmamışsa, frenlerin manuel olarak ayarlanması gerekecektir. İlgili talimatlara bakınız.

7.3 Synchronizing Brake Systems

Trailer brakes are designed to work in synchronization with the brakes on the tow vehicle. When the tow vehicle and trailer braking systems are synchronized, both braking systems contribute to slowing, and the tongue of the trailer will neither dive nor rise sharply.



WARNING!

Fren sisteminin Senkronizasyonu

Römork frenleri, çekici araçtaki frenler ile senkronize çalışacak şekilde tasarlanmıştır. Çekici ve römork fren sistemleri senkronize olduğunda, her iki fren sistemi de yavaşlamaya katkıda bulunur ve treylerin çeki oku ne dalar ne de keskin bir şekilde yükselir.



UYARI/İKAZ!

8.0

ACCESSORIES / AKSESUARLAR

If trailer and tow vehicle brakes do not work properly together, death or serious injury can occur.

Road test the brakes in a safe area at no more than 50 km/s (30 m.p.h.) before each tow.

To insure safe brake performance and synchronization, read and follow the axle/brake and the brake controller manufacturers' instructions. If you do not have these instructions, contact your dealer for assistance.

Römork ve çekici araç frenleri birlikte düzgün çalışmazsa, ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Her çekmeden önce frenleri güvenli bir alanda 50 km / s'den (30 m.p.h.) daha yüksek hızda test edin.

Güvenli fren performansı ve senkronizasyonu sağlamak için, aks/fren ve fren kumanda üreticisinin talimatlarını okuyun ve uyun. Bu talimatlara sahip değilseniz, yardım için bayinizle iletişime geçin.

GENERAL

This section provides some basic information for the safe operation of accessories.

You must read and follow these instructions before using the accessory. If you are uncertain whether you have all of the instructions, contact your dealer before operating the accessory.

GENEL

Bu bölüm, aksesuarların güvenli kullanımı için bazı temel bilgiler sağlar.

Aksesuarı kullanmadan önce bu talimatları okumalı ve uygulamalısınız. Tüm talimatlara sahip olup olmadığınızdan emin değilseniz, aksesuarı çalıştırmadan önce bayinizle iletişime geçin.

8.1 Accessory-Battery

Your trailer may be equipped with an accessory battery that operates the tilt deck.

The battery may be kept charged either by the tow vehicle, by an auxiliary charger or by using an onboard battery maintainer/charger (if equipped). If the trailer is used daily, it is recommended that the battery charger be plugged in after each days use. The battery may be

Aksesuar - Akü

Römorkunuz, devirme platformunu çalıştıran bir aksesuar aküsü ile donatılmış olabilir.

Akü, çekici araç tarafından, yardımcı bir şarj cihazı ile veya bir yerleşik akü bakım/şarj cihazı (varsa) kullanılarak şarj edilebilir. Römork günlük kullanılıyorsa, her gün kullanımdan sonra akü şarj cihazının takılması tavsiye edilir. Akü, çeki okunda

8.0 ACCESSORIES / AKSESUARLAR

located in a tongue mounted battery box or a side mounted box.

The accessory battery must be kept in a charged condition during storage. The battery could freeze and break if it becomes discharged.

If the battery is not fully charged, the hydraulic pump will lose pressure which may cause hydraulic fluid to flow back into the hydraulic reservoir, overfilling the reservoir and ejecting fluid into the battery box.



WARNING!

Risk of battery exploding.

Battery box prop rod may contact battery terminals, which may result in the battery exploding.

Place battery box lid prop rod in retaining clip.

monte edilmiş bir akü kutusu veya yana monte edilmiş bir kutu içine yerleştirilebilir.

Aksesuar aküsü, saklama sırasında şarj edilmiş durumda tutulmalıdır. Soğukken akü boşalabilir, donabilir veya kırılabilir.

Akü tam olarak şarj edilmez ise, hidrolik pompa basıncını kaybedecek ve hidroliğin rezervuara geri akmasına, rezervuarı aşırı doldurmasına ve akü kutusuna sıvı taşmasına neden olabilir.



UYARI/İKAZ!

Akü patlama riski.

Akü kutusu destek çubuğu, akü terminallerine temas edebilir ve bu da akünün patlamasına neden olabilir.

Akü kapağı destek çubuğunu tespit klipsine takın.

INSPECTION, SERVICE AND MAINTENANCE

KONTROL, SERVİS VE BAKIM İŞLEMLERİ

9.1 Inspection, Service & Maintenance

Kontrol, Servis ve Bakım Özeti

Summary Charts

Tabloları

You must inspect, maintain and service your trailer regularly to insure safe and reliable operation. If you cannot or are unsure how to perform the items listed here, have your dealer do them.

Note: In addition to this manual, also check the relevant component manufacturer's manual.

Güvenli bir kullanım için römorkun düzenli olarak muayenesi, bakımı ve servisi yapılmalıdır. Buradaki maddelerin nasıl uygulanacağından emin değilseniz veya bilmiyorsanız, bunları servislerden talep edin.

Not: Bu kılavuza ek olarak, ilgili tedarikçiler kılavuzuna da bakın.

Inspection And Service Before Each Tow / Her Çekiş Öncesi Muayene ve Servis

Item / Madde	Inspection/Service Muayene/Servis	Manual Section Reference Bölüm Referansı
Breakaway Brakes / Kopma Frenler • Electric / Elektrik • Hydraulic / Hidrolik	Check operation / işlevini kontrol et Check operation / işlevini kontrol et	Section 4. / Bölüm 4 Section 4. / Bölüm 4
Breakaway Battery / kopma fren aküsü	Fully charged, connections clean. / Tam sarjlı, kutup başları temiz.	Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9.
Brakes / Frenler • Electric / Elektrik • Surge / Dalgalanmalı	Check operation / işlevini kontrol et Check operation / işlevini kontrol et Check master cylinder level. / Ana silindir seviyesini kontrol et	Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9.
Shoes And Drums / Fren Pabuçları ve Kampanalar	Adjust / Ayarla	Section 9. / Bölüm 9.
Safety Chains And Hooks / Emniyet zincirleri ve kancalar	Check for wear, damage. / Aşınma ve hasar kontrolü	Section 4. / Bölüm 4.
Coupler And Hitch Ball / Kaplin ve Çeki Topuzu	Check for cracks, pits, and flats. Replace w/ ball and coupler having trailer GVW Rating. / Çatlak, ezilme ve yüzeyi kontrol et. Hasarlı topuz ve kaplini değiştir. Grease. / Yağlama Check locking device & replace when worn. / Kilit mekanizmasını kontrol et, aşınmış ise değiştir	Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9. Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9. Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9.
Ring And Pintle / Halka ve Çeki Kancası	Check for cracks, pits, and flats. Replace w/ ball and coupler having trailer GVW Rating. / Çatlak, ezilme ve yüzeyi kontrol et. Hasarlı topuz ve kaplini değiştir. Grease. / Yağlama Check locking device & replace when worn. / Kilit mekanizmasını kontrol et, aşınmış ise değiştir	Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9. Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9. Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9.

9.0

INSPECTION, SERVICE AND MAINTENANCE

KONTROL, SERVİS VE BAKIM İŞLEMLERİ

Tires / Lastikler	Check tire pressure when cold. Inflate as needed. Soğuk iken lastik basıncını kontrol edin. Gerekli gibi şişir. Check for damage. / Hasar kontrolü yap.	Section 6 and 9. / Bölüm 6. ve 9. Section 6 and 9. / Bölüm 6. ve 9.
Wheels - Nuts or Bolts & Hub / Tekerlek Bijon Somun veya Saplamaları & Poyra	Check for tightness. / Sıkılığını kontrol et. Tighten. For new and remounted wheels, check torque after first 15(10), 40(25) & 80 km (50 miles) of driving and after any impact. / Sıkın. Yeni ve yeniden monte edilmiş tekerlekler için, ilk 15(10), 40(25) ve 80 km (50 mil) sürüşten sonra ve herhangi bir darbeden sonra torkunu kontrol et.	Section 6. / Bölüm 6. Section 7 and 9. / Bölüm 7. ve 9.

Inspection And Service Every Month / Aylık Muayene ve Servis

Item / Madde	Inspection/Service Muayene/Servis	Manual Section Reference Bölüm Referansı
Lubrication / Yağlama	Lubricate tilt deck pivot points (if equipped). / Devirmeli taban eksen noktalarını yağlayın (varsa). Lubricate hydraulic cylinder ends (if equipped). / Hidrolik silindir uçlarını yağlayın (varsa).	Section 9. / Bölüm 9. Section 9. / Bölüm 9.

Inspection and Service Every 6 Months or 10,000 km (6,000 Miles) / Her 6 Ayda veya 10.000 km'de (6.000 Mil) de Muayene ve Servis

Item / Madde	Inspection/Service Muayene/Servis	Manual Section Reference Bölüm Referansı
Brakes, electric / Frenler, elektrik • Magnet / Manyetik • Controller (in tow vehicle) / Kumanda	Check wear and current draw / Aşınma akımı kontrol et Check power output (amperage) and modulation. / Güç çıkışı ve modülasyonu kontrol et	Section 9. / Bölüm 9. Section 9. / Bölüm 9 See Controller Mfr's Manual (Baknz. Üretici kılavuzu)
Tires / Lastikler	Inspect tread and sidewalls thoroughly. Sirt ve yan duvarları iyice incele. Replace tire when treads are worn, when sidewall has a bulge, or sidewall is worn. / Dişler aşınmış, yanakta şişkinlik olduğunda veya yanak aşındığında lastiği değiştirin. Rotate every 8,000 km (5,000 Miles). / Her 8.000 km (5.000 Mil) de yer değiştirin.	Section 9. / Bölüm 9. Section 9. / Bölüm 9. Section 9. / Bölüm 9.
Brakes / Frenler		

9.0

INSPECTION, SERVICE AND MAINTENANCE

KONTROL, SERVİS VE BAKIM İŞLEMLERİ

• Electric / Elektrik • Surge / Dalgalanmalı	Check operation / işlevini kontrol et Check operation / işlevini kontrol et Check master cylinder level. / Ana silindir seviyesini kontrol et	Section 4 / Bölüm 4.
Shoes And Drums / Fren Pabuçları ve Kampanalar	Adjust / Ayarla	Section 7. and 9. / Bölüm 7. ve 9.
Safety Chains And Hooks / Emniyet zincirleri ve kancalar	Check for wear, damage. / Aşınma ve hasar kontrolü	Section 4. / Bölüm 4.
Coupler And Hitch Ball / Kaplin ve Çeki Topuzu	Check for cracks, pits, and flats. Replace w/ ball and coupler having trailer GVW Rating. / Çatlak, ezilme ve yüzeyi kontrol et. Hasarlı topuz ve kaplini değiştir. Grease. / Yağlama Check locking device & replace when worn. / Kilit mekanizmasını kontrol et, aşınmış ise değiştir	Section 4. / Bölüm 4. Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9. Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9.
Ring And Pintle / Halka ve Çeki Kancası	Check for cracks, pits, and flats. Replace w/ ball and coupler having trailer GVW Rating. / Çatlak, ezilme ve yüzeyi kontrol et. Hasarlı topuz ve kaplini değiştir. Grease. / Yağlama Check locking device & replace when worn. / Kilit mekanizmasını kontrol et, aşınmış ise değiştir	Section 4. / Bölüm 4.. Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9. Section 4 and 9. / Bölüm 4. ve 9.

Inspection and Service Every Year or 20,000 km (12,000 Miles) / Her Yıl veya 20.000 km'de (12.000 Mil) de Muayene ve Servis

Item / Madde	Inspection/Service Muayene/Servis	Manual Section Reference Bölüm Referansı
Brakes, all types / Frenler, tüm tipler • Shoes and Drums / Fren pabuçları ve Kampanalar	Check for scoring and wear. Replace per manufacturer's specifications. / Çizilme ve aşınma olup olmadığını kontrol edin. Üreticinin spesifikasyonlarına göre değiştirin.	Section 9. / Bölüm 9. See Controller Mfr's Manual (Baknz. Üretici kılavuzu)
Jack, Drop-leg (if equipped) / Kriko, Park ayağı (varsa)	Grease gears at top / Üst dişlileri yağla	See Jack Mfr's Manual (Baknz. Üretici kılavuzu)
Structure / Yapı • Frame Members / Şasi Kolları • Welds / Kaynaklar	Inspect all frame members, bolts & rivets. Repair or replace damaged, worn or broken parts. / Tüm çerçeve elemanlarını, cıvataları ve perçinleri inceleyin. Hasarlı, aşınmış veya kırılmış parçaları onarın veya değiştirin. Inspect all welds. Repair as needed. / Tüm kaynakları inceleyin. Gerekli olduğu gibi onarın.	Section 9. / Bölüm 9. Section 9. / Bölüm 9.
Wheels / Tekerlekler		

INSPECTION, SERVICE AND MAINTENANCE

KONTROL, SERVİS VE BAKIM İŞLEMLERİ

• Wheel Bearings / Rulmanlar • Rims / Jantlar	Disassemble / inspect / assemble and repack. Replace promptly if immersed in water. / Sökün / inceleyin / monte edin ve yeniden paketleyin. Su almışsa hemen değiştirin.. Inspect for cracks & dents. Replace as needed. / Çatlak ve ezik olup olmadığını kontrol edin. Gerekli gibi değiştirin.	Section 9. / Bölüm 9. See Axle Mfr's Manual (Baknz. Üretici kılavuzu)
Structure / Yapı • Axle Attachment Bolts / Aks montaj saplamaları	Check BY DEALER. / Servis/Üreticisi tarafından KONTROL EDİLİR.	Section 9. / Bölüm 9.

9.2 INSPECTION AND SERVICE INSTRUCTIONS

KONTROL VE SERVİS TALİMATLARI



WARNING!

Worn or broken suspension parts can cause loss of control and injury may result.

Have trailer professionally inspected annually and after any impact.

To perform many of the inspection and maintenance activities, you must jack up the trailer.

When jacking and using jack stands, place them so as to clear wiring, brake lines, and suspension parts (springs, torsion bars, etc.). Place jacks and jack stands under the outer frame rail to which the axles are attached.



WARNING!

Never go under trailer unless it is on firm and level ground and resting on properly placed and secured jack stands.



WARNING!

Crushing hazard.

The tow vehicle and trailer could be inadvertently moved while a person is under the trailer.

The tow vehicle engine must be off, ignition key removed and parking brakes set before entering the area under the trailer.



UYARI/İKAZ!

Aşınmış veya kırık süspansiyon parçaları kontrol kaybına, bu nedenle yaralanmalara neden olabilir.

Her yıl ve herhangi bir darbeden sonra römorku profesyonel olarak kontrol ettirin.

Muayene ve bakım faaliyetlerinin çoğunu gerçekleştirmek için römorku kaldırmanız gerekir.

Kriko sehpalarını kaldırırken ve kullanırken, kabloları, fren hatlarını ve süspansiyon parçalarını (yaylar, burulma çubukları vb.) düzgün şekilde yerleştirin. Aksların takıldığı dış çerçeve altına krikoları ve kriko sehpalarını yerleştirin.



UYARI/İKAZ!

Sağlam ve düz bir zeminde olmadan ve uygun şekilde yerleştirilmeyen kriko sehpaları üzerinde emniyetli olmadığı sürece asla römorkun altına girmeyin.



UYARI/İKAZ!

Ezilme tehlikesi.

Bir kişi römorkun altındayken çekici araç ve römork istemeden hareket ettirilebilir.

Römorkun altındaki alana girmeden önce çekici araç motoru kapatılmalı, kontak anahtarı çıkarılmalı ve park frenleri çekilmelidir.

**INSPECTION, SERVICE AND
MAINTENANCE**

***KONTROL, SERVİS VE BAKIM
İŞLEMLERİ***

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

GENERAL

Wash the trailer as needed with a power washer and a detergent solution.

GENEL

Römorku gerektiği gibi bir basınçlı yıkama cihazı ve deterjanlı su ile yıkayın.

10.1 FASTENERS AND FRAME CHASSIS MEMBERS

Inspect all fasteners and structural frame members for bending and other damage, cracks, or failure. Repair or replace any damaged fastener and repair the frame member. If you have any questions about the condition or method of repair of fasteners or frame members, get the recommendation of, or have the repair done by your dealer.



WARNING!

Broken or damaged fasteners can cause injury or damage to trailer and contents.

Inspect for, and repair all damaged parts at least once a year.

BAĞLANTI ELEMANLARI VE ŞASI KOLLARI

Tüm bağlantı elemanlarını ve şasi kollarında bükülme ve diğer hasarları, çatlakları veya arızaları inceleyin. Hasarlı herhangi bir bağlantıyı onarın veya değiştirin ve şasi elemanını onarın. Bağlantı elemanlarının veya şasi elemanlarının durumu veya onarım yöntemi hakkında sorularınız varsa, bayinizden tavsiye alın veya onarımın yapılmasını sağlayın.



UYARI/İKAZ!

Kırık veya hasarlı bağlantı elemanları, römork ve içerikte yaralanmaya veya hasara neden olabilir.

Yılda en az bir kez tüm hasarlı parçaları inceleyin ve onarın.

10.2 WELDINGS

All welds can crack or fail when subjected to heavy loads or movement of cargo that was not properly secured. Any time that you know or suspect that the trailer has been subjected to heavy loads or movement of cargo, immediately inspect the welds and fasteners for damage. To prevent severe damage to your trailer, inspect all of the welds for cracks or failure at least once a year. If a weld failure is detected, contact your dealer.



WARNING!

Do not attempt to repair a cracked or broken weld unless you have the skills and equipment to make the repair.

Improper weld repair will lead to early failure of the trailer structure and serious injury or death.

See your dealer for weld repairs.



WARNING!

KAYNAKLI BAĞLANTILAR

Tüm kaynaklar, ağır yüke veya uygun bağlanmayan yük hareketine maruz kaldığında çatlayabilir veya bozulabilir. Römorkun ağır yüklere veya yük hareketine maruz kaldığını bildiğiniz veya şüphelendiğiniz her an, kaynak ve bağlantı elemanlarında hasar kontrolü yapın. Römorkunuzda ciddi hasarı önlemek için, en az yılda bir kez tüm kaynakları inceleyin. Bir kaynak hatası tespit edilirse, bayinize başvurun.



UYARI/İKAZ!

Onarımı yapacak beceri ve donanıma sahip değilseniz, çatlamış veya kırılmış bir kaynağı onarmaya çalışmayın.

Yanlış kaynak onarımı, yapının erken arızalanmasına, ciddi ölümcül yaralanmalara neden olur.

Kaynak onarımları için bayinizle görüşün.



UYARI/İKAZ!

Kırık veya hasarlı bağlantı elemanları, römork ve içerikte yaralanmaya veya hasara neden olabilir.

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

Broken or damaged fasteners can cause injury or damage to trailer and contents.

Inspect for, and repair all damaged parts at least once a year.

Yılda en az bir kez tüm hasarlı parçaları inceleyin ve onarın.

10.3 TRAILER BRAKES - ELECTRIC

RÖMORK FRENLERİ - ELEKTRİKLİ

10.3.1 Brake Shoes And Drums

Properly functioning brake shoes and drums are essential to ensure safety. You must have your dealer inspect these components at least once per year, or each 20,000 km (12,000 miles). Brake adjustment is not covered under the axle warranty.

The brake shoes must be adjusted after the first 300 km (200 miles) of use, and each 5.000 km (3,000 miles) thereafter. Most axles are fitted with a brake mechanism that will automatically adjust the brake shoes when the trailer is "hard braked" from a rearward direction. Read your axle and brake manual to see how to adjust your brakes. If you do not have this manual, contact your dealer for assistance.

Fren Pabuçları ve Kampanalar

Emniyeti sağlamak için düzgün çalışan fren pabuçları ve kampanaları çok önemlidir. Servisinizden bu bileşenleri en az yılda bir veya her 20.000 km'de (12.000 mil) incelemesini sağlamalısınız. Fren ayarı aks garantisi kapsamında değildir.

Fren pabuçları ilk 300 km (200 mil) kullanımdan sonra ve daha sonra her 5.000 km (3.000 mil) sonra ayarlanmalıdır. Aksların çoğu, römork geriye doğru "sert frenlendiğinde" fren pabuçlarını otomatik olarak ayarlayacak bir fren mekanizmasına sahiptir. Frenlerinizi nasıl ayarlayacağınızı öğrenmek için aks ve fren kılavuzunuzu okuyun. Bu kılavuza sahip değilseniz, yardım için bayinizle iletişime geçin.

10.3.2 Manually Adjusting Brake Shoes

Some braking systems are not automatically adjusted. These brakes require manual adjustment. The following steps apply to adjust most manually adjustable brakes.

Read your axle and brake manual to see how to adjust your brakes. If you do not have this manual, contact your dealer for assistance.

1. Jack up the trailer and secure it on adequate capacity jack stands.
2. Be sure the wheel and brake drum rotate freely.
3. Remove the adjusting-hole cover from the adjusting slot on the bottom of the backing plate.
4. With a screwdriver or standard adjusting tool, rotate the starwheel of the adjuster assembly to expand the brake shoes. Adjust the brake shoes out until the pressure of the linings against the drum makes the wheel very difficult to turn. Note: Your

Fren Pabuçlarının Manuel Ayarı

Bazı fren sistemleri otomatik olarak ayarlanmaz. Bu frenler manuel ayar gerektirir. Aşağıdaki adımlar, manuel olarak ayarlanabilen frenlerin çoğunu ayarlamak için geçerlidir.

Frenlerinizi nasıl ayarlayacağınızı öğrenmek için aks ve fren kılavuzunuzu okuyun. Bu kılavuza sahip değilseniz, yardım için bayinizle iletişime geçin.

1. Römorku krikoyla kaldırın ve yeterli kapasitede kriko sehpaları üzerine yerleştirin.
2. Tekerlek ve fren kampanası serbestçe dönsün.
3. Ayar deliği kapağının tapasını, fren destek plakasının altındaki ayar yuvasından çıkarın.
4. Bir tornavida veya standart ayarlama aletiyle, fren pabuçlarını genişletmek için ayar tertibatının cırcırlı diskini döndürün. Balataların tambura karşı basıncı tekerleğin dönmesini çok zorlaştırana kadar fren pabuçlarını ayarlayın. Not: Römorkunuz,

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

trailer maybe equipped with drop spindle axles. See axle manual for your axle type. You will need a modified adjusting tool for adjusting the brakes in these axles.

5. Rotate the starwheel in the opposite direction until the wheel turns freely with a slight drag.
6. Replace the adjusting-hole cover.
7. Repeat the above procedure on all brakes.
8. Lower the trailer to the ground.

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

düşme milli akslarla donatılmış olabilir. Aks tipiniz için aks kılavuzuna bakın. Bu akslardaki frenleri ayarlamak için değiştirilmiş bir ayarlama aletine ihtiyacınız olacaktır.

5. Tekerleği hafif bir sürüklemeye serbestçe dönene kadar cırcırlı diski ters yönde döndürün.
6. Ayar deliği tapasını kapatın.
7. Yukarıdaki prosedürü tüm frenlerde tekrarlayın.
8. Römorku yere indirin.

10.3.3 Electric Brakes

Two different types of electric brakes may be present on the trailer: an emergency electric breakaway system, which acts only if the trailer comes loose from the hitch and the breakaway pin is pulled. The other brake is an electric braking system that acts whenever the brakes of the tow vehicle are applied.

Breakaway Battery - This battery supplies the power to operate the trailer brakes if the trailer uncouples from the tow vehicle. Be sure to check, maintain and replace the battery according to the battery manufacturer's instructions. Your trailer may use the hydraulic system battery to operate the breakaway brakes.



CAUTION!

Extreme cold weather can degrade battery performance and cause brakes to not operate.

Check battery charge level before towing.

Breakaway Switch - This switch engages the electric brakes if the trailer uncouples from the tow vehicle. To check for proper functioning of the switch, battery and brakes, you must pull the pin from the switch and confirm that the brakes apply to each wheel. You can do this by trying to pull the trailer with the tow vehicle, after pulling the pin. The trailer brakes may not lock, but you will notice that a greater force is needed to pull the trailer.

Elektrikli Frenler

Römorkta iki farklı tipte elektrikli fren mevcut olabilir: Römork ayrıldığında ve kopma fren pimi çekildiğinde etkili olan bir acil durum elektrikli kopma freni sistemidir. Diğer fren sistemi ise, çekici aracın frenlerine her basıldığında senkronize olarak hareket eden elektrikli bir fren sistemidir.

Kopma Fren Aküsü - Bu akü, römork çekici araçtan ayrılırsa römork frenlerini çalıştırma gücünü sağlar. Akü üreticisinin talimatlarına göre kontrol ettiğinizden, bakımını yaptığınızdan ve değiştirdiğinizden emin olun. Römorkunuz, kopma fren sistemini çalıştırmak için hidrolik sistem aküsünü kullanabilir.



DİKKAT!

Aşırı soğuk hava akü performansını düşürebilir ve frenlerin düzgün çalışmamasına neden olabilir.

Çekmeden önce pil şarj seviyesini kontrol edin.

Kopma Fren şalteri - Bu şalter, römork çekici araçtan ayrılırsa elektrikli frenleri devreye sokar. Şalterin, akünün ve frenlerin düzgün çalıştığını kontrol etmek için, pimi şalterden çekmeli ve frenlerin her bir tekerleğe uygulandığını doğrulamalısınız. Pimi çektikten sonra çekici araç ile römorku çekmeye çalışın. Römork frenleri kilitlenmeyebilir, ancak römorku çekmek için daha büyük bir kuvvet gerektiğini fark edeceksiniz.

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE



WARNING!

If electric breakaway brakes do not operate when trailer is uncoupled from the tow vehicle, death or serious injury can occur.

Check emergency breakaway brake system before each tow.

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ



UYARI/İKAZ!

Römork çekici araçtan ayrıldığında elektrikli ayrılabilir frenler çalışmazsa, ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Her çekme işleminden önce acil fren sistemi kontrol edilmelidir.

10.3.4 Tow Vehicle Operated Electric Brakes

The electric brakes that operate in conjunction with the tow vehicle brakes must be “synchronized” so that braking is properly distributed to the tow vehicle brakes and the trailer brakes. For proper operation and synchronization, read and follow the axle/brake and the brake controller manufacturers’ instructions.

If you do not have these instructions, contact your dealer for assistance.

Çekici Araçla Çalışan Elektrikli Frenler

Çeken araç frenleri ile bağlantılı olarak çalışan elektrikli frenler, frenlemenin çekici araç frenlerine ve römork frenlerine düzgün şekilde dağıtılması için "senkronize" olmalıdır. Doğru çalışma ve senkronizasyon için, aks/fren ve Fren kumandası üreticilerinin talimatlarını okuyun ve bunlara uyun.

Bu talimatlara sahip değilseniz, yardım için bayinizle iletişime geçin.

10.3.5 Electric Brake Magnets

To make certain an electrically-operated braking system will function properly, you must have your dealer inspect the magnets at least once a year, or each 20,000 km (12,000 miles). See the brake manual for wear and current inspection instructions.

Elektrikli Fren Mıknatısları

Elektrikle çalışan bir fren sisteminin düzgün çalışacağından emin olmak için, bayinize mıknatısları yılda en az bir kez veya her 20.000 km'de (12.000 mil) kontrol ettirmeniz gerekir. Aşınma ve mevcut inceleme talimatları için fren kılavuzuna bakın.

10.4 TRAILER BRAKES - SURGE (IF EQUIPPED)

RÖMORK FRENLERİ - HİDROLİK (VARSA)

10.4.1 Surge Brake Master Cylinder

Check fluid level prior to using the trailer. The master cylinder is normally located on the tongue of the trailer. The fluid level must maintained at full mark on reservoir. Check with your dealer for the type of brake fluid used in the brake system.

Hidrolikli Ana Fren Silindir

Römorku kullanmadan önce hidrolik seviyesini kontrol edin. Ana silindir normalde römorkun çeki okuna yerleştirilmiştir. Sıvı seviyesi, hazne üzerinde FULL işaretinde tutulmalıdır. Servisinizden fren sisteminde kullanılan fren hidroliği türünü kontrol edin.

10.4.2 Hydraulic Surge Brake

Before each tow, perform the following steps:

1. Check that the brake master cylinder level as instructed above. Check for leaks and repair as required.

Hidrolikli Fren

Her çekiden önce aşağıdaki adımları uygulayın:

1. Fren ana silindiri yağ seviyesinin yukarıda anlatıldığı gibi kontrol edin. Sızıntıları kontrol edin ve onarın.

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

2. Examine the actuator for wear, bent parts, corroded/ seized parts, or other damage. Have the affected components replaced with genuine service parts.
3. Check that the actuator mounting bolts are tightened to the manufacturer's specification.
4. Test the actuator and brake function as described in the "Coupling To Tow Vehicle" section of this manual. Actuator travel over one inch indicates that the brakes need adjustment (or that the actuator has been structurally damaged). Actuator travel is the distance the coupler case assembly moves to the outer case during braking. Adjust the brakes following the instructions given in the brake installation manual. Failure to adjust brakes will result in loss of braking.
5. Before storage or after extended use, apply motor oil to the coupler components and the internal rollers to keep them moving freely and to prevent corrosion.
6. See the surge brake manufacturer's manual for other inspection and maintenance activities. If you do not have this manual, contact your dealer for assistance.

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

2. Kumanda da aşınma, bükülmüş parçalar, aşınmış / sıkışmış parçalar veya diğer hasarlar açısından inceleyin. Etkilenen parçaların orijinal servis parçalarıyla değiştirilmesini sağlayın.
3. Kumanda montaj civatalarının üretici şartnamesine uygun olarak sıkılıp sıkılmadığını kontrol edin.
4. Kumanda ve fren fonksiyonunu, bu kılavuzun "Römorku Çekiciye Bağlama" bölümünde açıklandığı gibi test edin. Kumandanın birkaç cm (inç) üzerinde hareket etmesi, frenlerin ayarlanması gerektiğini (veya kumandanın yapısal olarak hasar gördüğünü) gösterir. Kumanda hareketi, frenleme sırasında kaplin grubunun dış gövdeye hareket ettiği mesafedir. Fren montaj kılavuzunda verilen talimatlara göre frenleri ayarlayın. Ayarsız frenler, fren performans kaybına neden olacaktır.
5. Depolamadan önce veya uzun süreli kullanımdan sonra, serbestçe hareket etmelerini sağlamak ve korozyonu önlemek için kaplin bileşenleri ve iç aksamlara motor yağı sürün.
6. Diğer muayene ve bakım faaliyetleri için hidrolik freni üreticisinin kılavuzuna bakın. Bu kılavuza sahip değilseniz, yardım için bayinizle iletişime geçin.

10.4.3 Master Cylinder Bleeding

Remove the master cylinder's cap and fill the reservoir to three quarters full with DOT-3 or DOT 4 brake fluid. DO NOT allow brake fluid to contact painted surfaces since it will damage the finish. Wipe up any spills immediately and wash the area with water.

Bleed the brake system manually or with a pressure bleeder. Pressure bleeding equipment simplifies the process, and is available at most automotive supply stores. Use the instructions provided with the pressure bleeder. If you chose to manually bleed the system, an assistant is required. Use the following steps to manually bleed the brake system:

1. Disconnect the trailer from the tow vehicle and jack the trailer's tongue until it is horizontal. Make

Hidrolik Ana Silindir Havasının Alınması

Ana fren silindirinin kapağını açın ve hazneyi dörtte üçü DOT-3 veya DOT 4 fren hidroliği ile doldurun. Boya veya kaplamaya zarar vereceğinden, fren sıvısının boyalı yüzeylere temas etmesine izin VERMEYİN. Akan sıvıyı hemen silin ve alanı suyla yıkayın.

Fren sistemini manuel olarak veya bir cihaz ile havasını alın. Hava alma cihazı işlemi basitleştirir ve çoğu otomotiv servislerinde mevcuttur. Basınç tahliyesi ile sağlanan talimatları uygulayın. Sistemin havasını manuel olarak almayı seçerseniz, bir yardımcı gerekir. Fren sisteminin havasını manuel olarak almak için aşağıdaki adımları uygulayın:

1. Römorku çekici araçtan ayırın ve yatay olana kadar römorkun çeki okunu krikoyla kaldırın. Römorkun

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

sure that the wheels are blocked so that the trailer will not roll away.

2. Fill the master cylinder with correct fluid.
3. Install a bleeder hose on the bleeder screw of the farthest wheel cylinder from the actuator. If the trailer has multiple axles, bleed the rear axle first. Submerge the other end of the hose in a glass container of brake fluid, so that air bubbles can be observed.
4. Open the bleeder screw and have an assistant stroke (but not release) the actuator. Brake fluid and/or air bubbles will flow into the jar. Close the bleeder screw. The helper can then allow the actuator to return to its rest position.
5. Repeat the process until no more bubbles are released with the stroke. Air trapped in the brake lines will greatly reduce your braking efficiency. Be sure to close the bleeder screw securely when the cylinder is fully bled. Repeat the bleeding operation at each wheel cylinder. During the bleeding process, replenish the master cylinder reservoir with fresh brake fluid so that the level does not fall below half full. This will ensure that no air is drawn into the system.
6. After all brakes have been bled, refill the master cylinder before operating. Be sure to install the master cylinder filler cap.



WARNING!

Use only fresh brake fluid from a sealed container. **DO NOT** reuse fluid. After filling and bleeding, refill the actuator.

Failure to maintain an adequate fluid level may cause brake failure.

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

kaymaması için tekerleklerin bloke olduğundan emin olun.

2. Ana silindiri doğru sıvıyla doldurun.
3. Kumandadan en uzaktaki tekerlek silindirinin hava alma vidasına bir hava tahliye hortumu takın. Römorkun birden fazla aksı varsa, önce arka aksın havasını alın. Hortumun diğer ucunu, hava kabarcıklarının görülebilmesi için bir cam fren sıvısı kabına daldırın.
4. Hava alma nipelini açın ve kumandayı bir yardımcı ile pompalayın (bırakmayın). Fren sıvısı ve/veya hava kabarcıkları kavanozun içine akar. Hava alma nipelini kapatın. Yardımcı, kumandanın dinlenme konumuna dönmesine izin verebilir.
5. Strokta daha fazla kabarcık çıkmayana kadar işlemi tekrarlayın. Fren borularında sıkışan hava, frenleme verimliliğinizi büyük ölçüde azaltacaktır. Silindir tamamen boşaltıldığında hava alma nipelini sıkıca kapattığınızdan emin olun. Her bir tekerlek silindirinde hava alma işlemini tekrarlayın. Hava alma işlemi sırasında, hidrolik yarı seviyenin altına düşmemesi için ana silindir haznesini taze fren sıvısı ile doldurun. Bu, sisteme hava emilmemesini sağlayacaktır.
6. Tüm frenlerin havası alındıktan sonra, çalıştırmadan önce ana silindiri yeniden doldurun. Ana silindir doldurma kapağını kapatın.



UYARI/İKAZ!

Yalnızca kapalı bir kaptaki taze fren sıvısı kullanın. Sıvıyı yeniden KULLANMAYIN. Doldurup havasını aldıktan sonra ana silindiri tekrar doldurun.

Yeterli bir sıvı seviyesinin korunmaması, fren arızasına neden olabilir.

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

10.5.1 Coupler And Ball

Before each tow, coat the ball with a thin layer of automotive bearing grease to reduce wear and ensure proper operation; and check the locking device that secures the coupler to the ball for proper operation.

See the coupler manufacturer's manual for other inspection and maintenance procedures. If you do not have this manual, contact your dealer for assistance.

If you see or feel evidence of wear, such as flat spots, deformations, pitting or corrosion, on the ball or coupler, immediately have your dealer inspect them to determine the proper action to prevent possible failure of the ball and coupler system. All bent or broken coupler parts must be replaced before towing the trailer.

The coupler latch lever must be able to rotate freely and automatically snap into the latched position. Oil the pivot points, sliding surfaces, and spring ends with SAE 30W motor oil. Keep the ball pocket and latch mechanism clean. Dirt or contamination can prevent proper operation of the latching mechanism.

When replacing a ball, the load rating must match or exceed the GVWR of the trailer.

Kaplin ve Topuz

Her çekme işleminden önce, aşınmayı azaltmak ve düzgün çalışmasını sağlamak için topuzu ince bir tabaka gresi ile kaplayın; ve kaplini topuza sabitleyen kilit mekanizmasının işlevini kontrol edin.

Diğer muayene ve bakım prosedürleri için kaplin üreticisinin kılavuzuna bakın. Bu kılavuza sahip değilseniz, yardım için bayinizle iletişime geçin.

Topuz veya kaplinde düz nokta, deformasyon, çukurlar veya korozyon gibi aşınma belirtileri görürseniz, servisinizden topuz ve kaplin sisteminin olası arızasını önlemek için uygun eylemi belirlemek üzere muayene etmesini sağlayın. Römork çekilmeden önce bükülmüş veya kırık tüm bağlantı parçaları değiştirilmelidir.

Kaplin mandal kolu serbestçe dönebilmeli ve otomatik olarak mandallı konuma oturabilmelidir. Mafsal noktalarını, kayan yüzeyleri ve yay uçlarını SAE 30W motor yağı ile yağlayın. Topuz yuvası ve mandal mekanizmasını temiz tutun. Kir veya kontaminasyon, kilit mekanizmasının düzgün çalışmasını engel olur.

Bir topuzu değiştirirken, yük oranı römorkun GVWR'si ile eşleşmeli veya bu değeri aşmalıdır.

10.5.2 Ring And Pintle

Before each tow, coat the ring with a thin layer of automotive bearing grease to reduce wear and ensure proper operation; and check the locking device that secures the pintle to the ring for proper operation.

See the pintle manufacturer's manual for other inspection and maintenance activities. If you do not have this manual, contact your dealer for assistance.

If you see or feel evidence of wear, such as fl at spots, deformations, pitting or corrosion, on the ring or pintle, immediately have your dealer inspect them to determine the proper action to prevent possible failure of the ring and pintle system. All bent or broken coupler parts must be replaced before towing the trailer.

The pintle handle lever must be able to rotate freely and automatically snap into the latched position. Oil the pivot points, sliding surfaces, and spring ends with SAE 30W motor oil. Keep the ring pocket and latch mechanism clean. Dirt or contamination can prevent proper operation of the latching mechanism.

When replacing the ring, the load rating must match or exceed the GVWR of the trailer.

Çeki Kancası ve Çeki Gözü

Her çekme işleminden önce, aşınmayı azaltmak ve düzgün çalışmasını sağlamak için kancayı ince bir tabaka gres ile kaplayın; ve kaplini kancaya sabitleyen kilit mekanizmasının işlevini kontrol edin.

Diğer muayene ve bakım prosedürleri için kanca üreticisinin kılavuzuna bakın. Bu kılavuza sahip değilseniz, yardım için bayinizle iletişime geçin.

Çeki gözü veya kancada düzleşme, deformasyon, çukur veya korozyon gibi aşınma belirtileri görürseniz, derhal servisinizden kanca ve kaplin sisteminin olası arızasını önlemek için muayene etmesini sağlayın. Römork çekilmeden önce bükülmüş veya kırık tüm bağlantı parçaları değiştirilmelidir.

Kanca mandal kolu serbestçe dönebilmeli ve otomatik olarak mandallı konuma oturabilmelidir. Mafsal noktalarını, kayan yüzeyleri ve yay uçlarını SAE 30W motor yağı ile yağlayın. Çeki gözü ve mandal mekanizmasını temiz tutun. Kir veya kontaminasyon, kilit mekanizmasının düzgün çalışmasını engel olur.

Çeki gözünü değiştirirken, yük oranı römorkun GVWR'si ile eşleşmeli veya bu değeri aşmalıdır.

10.0

**INSPECTION FOR TRAILER
STRUCTURE**

***RÖMORK YAPISININ KONTROL
EDİLMESİ***

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

10.6 LANDING LEG OR JACK

If a grease fitting is present, use a grease gun to lubricate the jack mechanism. Grease the gears in the top of hand-cranked jacks once a year, by removing the top of the jack and pumping or hand packing grease into the gears.

PARK AYAĞI VEYA KRİKO

Gresörlük varsa, kriko mekanizmasını yağlamak için bir gres tabancası kullanın. Krikonun üst kısmını çıkarıp dişlilere pompa ile veya elle paketlenen gresi koyarak yılda bir kez elle döndürülen krikoların üstündeki dişlileri gres ile yağlayın.

10.7 LIGHTS AND SIGNALS

Before each tow, check all trailer lights for proper operation.



WARNING!

To avoid risk of collisions, all lights must work.

AYDINLATMA VE SİNYAL LAMBALARI

Her çekmeden önce, tüm römork ışıklarının düzgün çalışıp çalışmadığını kontrol edin.



UYARI/İKAZ!

Kaza riskini önlemek için tüm ışıklar çalışmalıdır.

10.8 WHEEL RIMS

If the trailer has been struck, or impacted, on or near the wheels, or if the trailer has struck a curb, inspect the rims for damage. Replace any damaged wheel. Inspect the wheels for damage every year, even if no obvious impact has occurred.

JANTLAR

Römork, tekerleklerin üzerinden veya yanağından vurmuş ise veya römork bir kaldırıma çarptıysa, jantlarda hasar kontrolü yapın. Hasarlı jantları değiştirin. Belirgin bir darbe meydana gelmese bile tekerlekleri her yıl inceleyin.

10.9 TIRES

Before each tow, check the tire pressure to make sure it is at the level indicated on the tire sidewall or VIN label. Tire pressure must be checked while the tire is cold. Do not check tire pressure immediately after towing the trailer. Allow at least three hours for the tires to cool, if the trailer has been towed for as much as one mile. Tires can lose air over a period of time.

Replace the tire before towing the trailer if the tire treads have less than 1,6 mm (2/32 inch) depth or the telltale bands are visible.

A bubble, cut or bulge in a side wall can result in a tire blowout. Inspect both side walls of each tire for any bubble, cut or bulge; and replace a damaged tire before towing the trailer.

If you are storing your trailer for an extended period, make sure the tires are inflated to the maximum rated pressure indicated on the sidewall or VIN label and that you store them in a cool, dry place such as a garage. Use tire covers to protect the tires from the harsh effects of the sun.

LASTİKLER

Her çeki öncesi, lastik yanağında veya VIN etiketinde belirtilen lastik hava basıncını kontrol edin. Lastik soğukken lastik basıncı kontrol edilmelidir. Römorku çektikten hemen sonra lastik basıncını kontrol etmeyin. Römork 1,5 km (1 mil) kadar çekildiyse, lastiklerin soğuması için en az üç saat bekleyin. Lastikler bir süre sonra hava kaybedebilir.

Lastik dişleri 1,6 mm (2/32 inç)ten daha az derinliğe sahipse veya gösterge bantları görünüyorsa, römorku çekmeden önce lastiği değiştirin.

Yanaklarda bir kabarcık, kesik veya şişkinlik, lastiğin patlamasına neden olabilir. Lastiğin her iki yanağında da kabarcık, kesik veya şişkinlikleri inceleyin; ve hasarlı bir lastiği değiştirin.

Römorkunuzu uzun bir süre depoluyorsanız, lastiklerin yanak veya VIN etiketinde belirtilen maksimum nominal basınca şişirildiğinden ve bunları garaj gibi serin ve kuru bir yerde sakladığınızdan emin olun. Lastikleri güneşin sert etkilerinden korumak için lastik kılıfları kullanın.

10.0

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

RÖMÖRK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

10.9.1 Tire Inspection Chart

Lastik Mıyene Çizelgesi



WARNING!

Worn, damaged or under-inflated tires can cause loss of control, injury and damage.

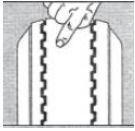
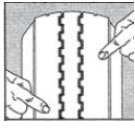
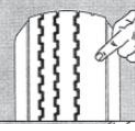
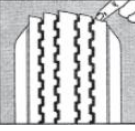
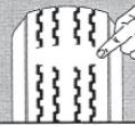
Check tires before each tow.



UYARI/İKAZ!

Aşınmış, hasarlı veya az şişirilmiş lastikler kontrol kaybına, yaralanmaya ve hasara neden olabilir.

Her çekmeden önce lastikleri kontrol edin.

	Condition / Şartlar	Possible Cause / Muhtemel sebepler	Remedy / Önlemler
	Even center wear <i>Ortadan eşit aşınma</i>	Over inflation <i>Fazla şişirme</i>	Check & Adjust pressure When cold <i>Soğukken kontrol et ve olması gereken seviyede şişir</i>
	Inside & Outside Wear <i>İçten ve dıştan aşınma</i>	Under inflation <i>Az şişirme</i>	Check & Adjust pressure When cold <i>Soğukken kontrol et ve olması gereken seviyede şişir</i>
	Smooth side wear- one side <i>Yan aşınma -tek taraf</i>	Loss of camber of overloading <i>Kamber açısı kaybı veya fazla yükleme</i>	Check & unload as necessary <i>Kontrol et & yeteri kadar yükle</i> Have geometry checked <i>Tekerlek geometri kontrolü</i>
	"Feathering" accross the face <i>Yüzey boyunca "tüylenme"</i>	Axle not square to frame or incorrect Toe in <i>Aks şasiye dik değil veya yanlış tekerlek geometrisi</i>	Square axle <i>Aksı şasiye dik monte edin</i> Have geometry checked <i>Tekerlek geometri kontrolü</i>
	Cupping / Çökertme	Loose bearings or Wheel balance <i>Gevşek rulmanlar veya tekerlek balansı</i>	Check bearing adjustments and Wheels balace <i>Rulman boşluk ayarı ve tekerlek balansı</i>
	Flat spots / Düzleşme	Wheel lock up / Tekerlek (fren) kilitlemesi	Adjust brakes / Fren ayarı

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

10.10 WHEEL BEARINGS

A loose, worn or damaged wheel bearing is the most common cause of brakes that grab.

To check your bearings, jack up the trailer and secure it on adequate capacity jack stands. Check wheels for side-to-side looseness.

If the wheels are loose, or spin with a wobble, the bearings must be serviced or replaced.



WARNING!

Never go under trailer unless it is on firmly and above level ground and resting on properly placed and secured jack stands.

If your axle(s) are equipped with a grease zerk on the ends of the axle(s), the bearings must be greased every 6 months or 10,000 km (6,000 miles) to ensure reliable and safe operation of your trailer.

1. Remove the rubber plug from the axle end.
2. Place grease gun on zerk.
3. Pump grease until new grease begins to appear. Use a different color grease each time so you will know when the new grease begins to appear.
4. Install rubber plug and cap. Repeat for remaining wheel bearings.

If your trailer axle(s) are not equipped with grease zerks, refer to the axle manufacturers manual for service and maintenance information.

TEKERLEK YATAKLAMA RULMANLARI

Gevşek, aşınmış veya hasar görmüş tekerlek rulmanları, fren kavramasının en yaygın nedenidir.

Rulman boşluğunu kontrol etmek için, römorku kaldırın ve yeterli kapasiteli sehpa üzerine oturtun. Tekerleklerde eksenel boşluğu kontrol edin.

Tekerlekler gevşekse veya yalpalama ile dönüyorsa, rulmanlara servis verilmeli veya değiştirilmelidir.



UYARI/İKAZ!

Sağlam ve düz bir zeminde olmayan, uygun şekilde yerleştirilmeyen ve krik o sehpaları üzerinde sabit olmayan römorkun altına asla girmeyin.

Dingil(ler)iniz, dingil uçlarında gresörlük ile donatılmış ise, römorkunuzun güvenilir ve güvenli çalışmasını sağlamak için yataklar her 6 ayda bir veya 10.000 km'de (6.000 mil) gres ile yağlanmalıdır.

1. *Aks ucundaki lastik tapayı çıkarın.*
2. *Gres tabancasını gresörlük üzerine yerleştirin.*
3. *Yeni gres görünmeye başlayana kadar basın. Her seferinde farklı renk gres kullanın, böylece yeni gresin görünmeye başladığını bilirsiniz.*
4. *Lastik tapa ve kapağı takın. Diğer tekerlek yatakları için prosedürü tekrarlayın.*

Römork dingil(ler)iniz gresörlük ile donatılmamışsa, servis ve bakım bilgileri için dingil üreticisinin kılavuzuna bakın.

10.11 LUBRICATION

Lubricate tilt deck pivots and hydraulic cylinder ends every month (if equipped).

YAĞLAMA

Devirmeli pivot taban mekanizması ve hidrolik silindir uçlarını her ay (varsa) yağlayın.

10.12 HYDRAULIC RESERVOIR

Check fluid level prior to towing the trailer. The reservoir is normally located inside the battery box.

The tilt deck must be fully lowered before checking fluid level. The reservoir should be filled to the full mark on the side of the reservoir.

HİDROLİK GENLEŞME KABI

Römorku çekmeden önce sıvı seviyesini kontrol edin. Genleşme kabı normalde akü kutusunun içindedir.

Sıvı seviyesini kontrol etmeden önce devirmeli taban tamamen indirilmelidir. Genleşme kabı yan tarafında tam (FULL) işareti kadar doldurulmalıdır.

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

Use a quality hydraulic fluid with anti-wear properties, rust and oxidation inhibitors. Fluid ejecting from the reservoir could indicate a low battery.

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

Aşınma, pas ve oksidasyon önleyicilere sahip kaliteli bir hidrolik kullanın. Genleşme kabından dışarı akan sıvı, akünün zayıf olduğunu gösterebilir.

10.13 WHEEL NUTS OR BOLTS

Wheel nuts or bolts are prone to loosen right after a wheel is mounted to a hub. When driving on a remounted wheel, check to see if the Wheel nuts or bolts are tight after the first 15(10), 40(25) and 80 km (50 miles) of driving, and before each tow thereafter.



WARNING!

Wheel nuts or bolts are prone to loosen after being first assembled. Death or serious injury can result.

Check wheel nuts or bolts for tightness on a new trailer, and after re-mounting a wheel at 15(10), 40(25) and 80 km (50 miles).



WARNING!

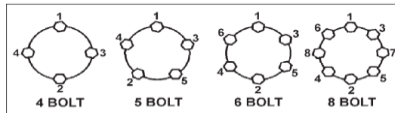
Metal creep between the wheel rim and nuts or bolts can cause rim to loosen.

Death or injury can occur if wheel comes off.

Tighten lug nuts or bolts before each tow.

Tighten the wheel nuts or bolts in three stages to the final torque for the axle size on your trailer, to prevent wheels from coming loose. Tighten each wheel nut or bolt in the order shown in the following figure.

Use a calibrated torque wrench to tighten the fasteners. Verify that wheel studs are free of contaminants such as paint or grease, which may result in inaccurate torque readings. Over-tightening will result in breaking the studs or permanently deforming the mounting stud holes in the wheels, and will void the axle warranty.



See your axle manufacturers manual or your dealer for wheel nut or bolt torque specifications.

BİJON SOMUNLARI VE SAPLAMALAR

Bijon somun veya cıvataları, bir tekerlek göbeğe monte edildikten hemen sonra gevşemeye başlar. Yeni monte edilmiş bir tekerlekte, ilk 15 (10), 40 (25) ve 80 km (50 mil) sonra ve sonraki her çekmeden önce bijon somun veya cıvatalarının sıkılığını kontrol edin.



UYARI/İKAZ!

İlk montaj sonrası bijon somun veya cıvataları gevşeyebilir. Ölümcül veya ciddi yaralanma riski taşır.

Yeni bir römorkta veya tekerlek yeniden takıldıktan 15(10), 40(25) ve 80 km (50 mil)den sonra bijon somun veya cıvataların sıkılığını kontrol edin.



UYARI/İKAZ!

Jant ile somun veya cıvatalar arasındaki metal sürünme jantın gevşemesine neden olabilir.

Tekerleğin yerinden çıkması ölümcül yaralanma riskini ortaya çıkarabilir..

Her çekme öncesi bijon somun veya cıvataları sıkın.

Tekerleklerin gevşemesini önlemek için bijon somunları veya cıvatalarını römorkun aks boyutu için son torka kadar üç aşamada sıkın. Her bir somunu veya cıvataları aşağıdaki şekilde sırayla sıkın.

Bijonları sıkma için kalibreli bir tork kullanın. Hatalı tork okumalarına neden olabilecek boya veya gres gibi kirler içermemelidir. Aşırı sıkma, saplamaların kırılmasına veya tekerleklerdeki montaj saplama deliklerinin kalıcı olarak deforme olmasına neden olur ve aks garantisini geçersiz kılar.

Tekerlek sıkma torku spesifikasyonları için aks üreticinizin kılavuzuna veya bayinize başvurun.

INSPECTION FOR TRAILER STRUCTURE

RÖMORK YAPISININ KONTROL EDİLMESİ

10.13.1 Wheel Nuts Torque Tightening

Bijon Somunları Tork Sıkma

Values

Değerleri



NOTICE!

Nut/Stud tightening torques values for different thread sizes:

M18x1.5 = 330 - 370 Nm,

M20x1.5 = 450 - 550 Nm,

M22x1.5 = 600 - 660 Nm.

M24x1.5 = 820 - 960 Nm



BİLDİRİM!

Farklı diş boyutları için bijon/somun sıkma tork momentleri:

M18x1.5 = 330 - 370 Nm,

M20x1.5 = 450 - 550 Nm,

M22x1.5 = 600 - 660 Nm.

M24x1.5 = 820 - 960 Nm

10.14 GENERAL TIGHTENING TORQUE VALUES

GENEL TORK SIKMA

DEĞERLERİ

Inspect all bolts and nuts periodically and retighten if necessary.

Replace regular bolts only with the bolts of the same quality and strength ratings

You can find the sample torque tightening table below.

Tüm cıvataları ve somunları periyodik olarak inceleyin ve gerekirse tekrar sıkın.

Normal cıvataları yalnızca aynı kalite ve güç değerlerine sahip cıvatalarla değiştirin.

Örnek tork sıkma tablosunu aşağıda bulabilirsiniz.

	R: 8.8 Nm	R: 10.9 Nm	R: 12.9 Nm	 mm
M3	1.3	1.8	2.1	6
M4	2.9	4.1	4.9	8
M5	5.7	8.1	9.7	9
M6	9.9	14	17	10
M8	24	34	41	13
M10	48	68	81	17
M12	85	120	145	19
M14	135	190	225	22
M16	210	290	350	24
M18	290	400	480	27
M20	400	570	680	30
M22	550	770	920	32

11.0

DISPOSAL OF THE TRAILER / RÖMORKUN HURDA EDİLMESİ

11.1 GENERAL

If the user decides to scrap the trailer, deliver the entire vehicle to the nearest scrap collection point approved by local authorities.

The destruction document issued by the scrap point is required to deregister the trailer.

You can use the remaining or unused parts for recycling after repairs.

GENEL

Kullanıcı römorku hurda etmeye karar verirse, tüm aracı yerel yetkililer tarafından onaylanmış en yakın hurda toplama noktasına teslim edin.

Toplama noktası tarafından verilen imha belgesi, römorkun kaydının silinmesi için gereklidir.

Onarımlardan sonra kalan veya kullanılmayan parçaları geri dönüşüm için kullanabilirsiniz.

RESIDUAL RISKS / ATIK RİSKLERİ

12.1 DESCRIPTION OF RESIDUAL RISKS

<<firma>> is liable for the design and build in order to eliminate all hazards, some partial risk is unavoidable in operation of the trailer.

The residual risk stems mostly from improper behaviour of the operator caused by lack of knowledge or attention.

Avoid the following dangerous and prohibited actions:

- Trailer should not be used by unauthorized persons who do not have a license to use a towing truck or do not know the instructions for use.
- Trailer cannot be used by people who are alcoholic or other intoxicating or under the influence of drugs.
- Trailer cannot be used for different purposes other than specified in the manual.
- No one should be between the towing truck and trailer while the truck engine is running.
- Surrounding viewers, especially children, should not be located near the working trailer.
- The trailer is not cleaned while working.
- Avoid manipulations caused by the drive units on the towing truck or the moving elements of the trailer..
- Do not check the technical condition while the trailer is running.

ATIK RİSKLERİNİN TANIMI

<<firma>> tüm tehlikeleri ortadan kaldırmak için tasarım ve üretimden sorumludur. Römorkun çalışması sırasında bazı kısmi riskler vardır.

Atık riskleri çoğunlukla bilgisiz veya dikkatsiz operatör davranışından kaynaklanmaktadır.

Aşağıdaki tehlikeli ve yasak eylemlerden uzak durmanızı tavsiye ederiz:

- Römork, yetkisi olmayanlar veya çekici kullanma lisansı sahibi olmayan veya kullanım talimatlarını bilmeyen kişiler tarafından kullanılmamalıdır.
- Römork, alkollü ya da diğer sarhoş edici veya uyuşturucu etkisi altında olan kişiler tarafından kullanılamaz.
- Römork, manuelde belirtilenlerin haricinde farklı amaçlar için kullanılamaz.
- Çekicinin motoru çalışırken çekici ile römork arasında hiç kimse bulunmamalıdır.
- Çevredeki izleyiciler, özellikle çocuklar çalışan römorkun yakınında bulunmamalıdır.
- Römork çalışırken temizlenmez.
- Çekici üzerindeki tahrik üniteleri veya römorkun hareketli elemanlarından kaynaklanan manipülasyonlardan kaçınınız.
- Römork çalışırken teknik durumunu kontrol etmeyiniz.

12.2 RESIDUAL RISK ASSESSMENT

**NOTICE!**

Residual risks arise when the prescribed rules and indications are not obeyed!

Follow these below guidelines:

1. Always follow the safety instructions described in the user manual.
2. Read the user manual and understand it completely.

**BİLDİRİM!**

Atık riskleri, öngörülen kurallara ve endikasyonlar uygulanmadığı zaman ortaya çıkar!

Aşağıdaki talimatları izleyin:

1. Daima kullanım kılavuzunda açıklanan güvenlik talimatlarına riayet edin.
2. Kullanım kılavuzunu okuyun ve tamamen anlamaya çalışın.

12.0

RESIDUAL RISKS / ATIK RİSKLERİ

3. Keep your hands away from dangerous areas.
4. It is forbidden to operate the trailer in the presence of bystanders, this applies in particular to children.
5. Maintenance and repairs of the trailer shall only be performed by trained personnel.
6. The trailer shall only be operated by persons who have been trained and have familiarised themselves with the Operating Instructions.
7. The trailer is protected against access by children.

Only then can you eliminate the residual risks to people and the environment when using this trailer.

3. *Ellerinizi tehlikeli alanlardan uzak tutun.*
4. *Römorku çevredeki kişilerin, özellikle çocukların yanında çalıştırmak tehlikeli ve yasaktır.*
5. *Römorkun bakım ve onarımı sadece eğitimli personel tarafından yapılmalıdır.*
6. *Römork, yalnızca çalışması konusunda eğitim almış yetkin ve kullanım talimatlarını bilen kişiler tarafından kullanılmalıdır.*
7. *Çocuklar tarafından erişime karşı korunmaktadır.*

Ancak o zaman bu römorku kullanırken insanlar ve çevre için kalan riskleri ortadan kaldırabilirsiniz.

13.0 SUPERSTRUCTURE / ÜST YAPILAR

GENERAL INFORMATION



NOTICE!

It is indispensable to meet customer-specific demands in the commercial field. For this, vehicles purchased in chassis are equipped and modified by bodybuilders with special modifications for public, industrial or private use. Some of the most common superstructures in the market can be listed as shown below.

Superstructured semi-trailers can be manufactured as a "Complete" vehicles by the OEM. Mean while the OEM only supplies the chassis as an "Incomplete" vehicle. The superstructure is manufactured as a "Completed" vehicle by independent and/or contracted builders in accordance with the customer demand.

For each superstructure defined below, "2019/543 / EU Superstructure Framework Directive ANNEX II- GENERAL DEFINITIONS, VEHICLE CATEGORIZ- ATION CRITERIA, VEHICLE TYPES AND BODY TYPES" are taken into consideration and called as.

GENEL BİLGİ



BİLDİRİM!

Ticari alanda müşteriye özel taleplerin karşılanması vazgeçilmezdir. Bunun için şasi halinde satın alınan araçlar, üst yapılar tarafından özel modifikasyonlar ile umumi, endüstriyel veya özel kullanım için donatılır ve değiştirilir. Piyasada bulunan en yaygın üst yapıların bazıları aşağıda görüldüğü gibi sıralanabilir.

Üst yapılı römorklar ana üretici tarafından "Tam" araç olarak imal edilebileceği gibi, ana üretici tarafından sadece "Tamamlanmamış" araç olarak şasisini imal eder. Üst yapı, bağımsız ve/veya sözleşmeli üst yapıcı firmaları tarafından müşteri talebine uygun olarak "Tamamlanmış" araç olarak üretilir ve tescil edilir.

Aşağıda tanımlı herbir üst yapı için "2019/543/AB Üst Yapı Çerçeve Direktifi EK II- GENEL TANIMLAR, ARAÇ KATEGORİZASYON KRİTERLERİ, ARAÇ TİPLERİ VE GÖVDE TİPLERİ" dikkate alınmış olup bu isimler ile anılmaktadırlar.

Code Kod	Tip	Type
01	Flat bed	Platform
02	Drop-side	Açık Kasa
03	Box body	Kapalı Kasa
04	Conditioned body with insulated walls and equipment to maintain the interior temperature	İç sıcaklığı korumak için donanım <u>sahip</u> ve yalıtımlı duvarlardan oluşan şartlandırılmış gövde
05	Conditioned body with insulated walls but <u>without</u> equipment to maintain the interior temperature	İç sıcaklığı korumak için donanım <u>sahip olmayan</u> ve yalıtımlı duvarlardan oluşan şartlandırılmış gövde
06	Curtain-sided	Perdeli / Brandalı
07	Swap body (interchangeable superstructure)	Değiştirilebilir Üst Yapı,
08	Container carrier	Konteyner Taşıyıcı
09	Vehicles fitted with hook lift	Kancalı Kaldırıcı
10	Tipper	Damper
11	Tank	Tanker
12	Tank intended for transport of dangerous goods	Tehlikeli maddelerin taşınması için kullanılan tanker
13	Livestock carrier	Canlı Hayvan Taşıyıcı
14	Vehicle transporter	Oto Taşıyıcı
15	Concrete mixer	Beton Mikseri (Transmikser)
16	Concrete pump vehicle	Beton Pompası Aracı

13.0
SUPERSTRUCTURE / ÜST YAPILAR

17	Timber	<i>Tomruk Taşıyıcı</i>
18	Refuse collection vehicle	<i>Çöp Toplama Aracı</i>
19	19 Street sweeper, cleansng and dran clearng	<i>Yol Süpürme Aracı, Temizleyici ve Kanal Temizleyici</i>
20	Compressor	<i>Kompresör</i>
21	Boat carrier	<i>Tekne Taşıyıcı</i>
22	Glider carrier	<i>Planör Taşıyıcı</i>
23	Vehicles for retail or display purposes	<i>Teşhir veya Perakende Satış Amaçları için Araçlar</i>
24	Recovery vehicle	<i>Kurtarma Aracı</i>
25	Ladder vehicle	<i>Merdiven Araç</i>
26	Crane lorry (other than a mobile crane as defined in Section 5 of art A of Annex II)	<i>Vinç Kamyon (Ek II'nin, Kısım A'sında tanımlandığı gibi bir seyyar vinç dışında)</i>
27	Aerial work platform vehicle	<i>Havada Çalışma Platformlu Araç</i>
28	Digger derrick vehicle	<i>Kazıcı Vinçli Araç</i>
29	Low floor trailer	<i>Alçak Tabanlı Römork</i>
30	30 Glazing transporter	<i>Cam Taşıyıcı</i>
31	Fire engine	<i>İtfaiye Aracı</i>
99	Bodywork that is not included in the present list.	<i>Bu Listede Yer Almayan Diğer Üst Yapılar.</i>

GENERAL INFORMATION

**NOTICE!**

You can find the technical specifications of the semi-trailers within the scope of this user manual in the below tables. The data in this table have been considered valid as of the date of preparation of the guideline.

If you suspect that there is a deviation or error in the data, you can access up-to-date data by visiting the company's website.

GENEL BİLGİ

**BİLDİRİM!**

Bu kullanım kılavuzu kapsamında yer alan römorkların teknik özelliklerini aşağıdaki tablolarda bulabilirsiniz. Bu tabloda yer alan veriler kılavuzun hazırlandığı tarih itibariyle geçerli veriler dikkate alınmıştır.

Verilerde bir sapma veya hatalı olduğu hususunda bir şüpheniz varsa, firmanın web sitesine giderek güncel verilere ulaşabilirsiniz.

14.2 COUPLING

KAPLIN

A coupling is a connecting element that generally links two mechanisms or parts together to transmit energy, force, or motion. Couplings are used in mechanical systems, machinery, vehicles, and many industrial applications

Kaplin, genel olarak iki mekanizmanın veya parçanın birbirine bağlanmasını ve enerji, kuvvet veya hareketin iletilmesini sağlayan bir bağlantı elemanıdır. Kaplinler, mekanik sistemlerde, makinelerde, taşıtlarda ve birçok endüstriyel uygulamada kullanılır.

14.3 AXLES

DİNGİLLER

An axle is a component that connects a vehicle's wheels or machine parts to a fixed frame or body. Axles are essential structural elements that not only transmit the rotational motion of the wheels but also bear the weight of the vehicle or machine. Typically, an axle consists of a rod with a central shaft and wheel mounting points at both ends.

Dingil, bir aracın tekerleklerinin veya makine parçalarının sabit bir çerçeveye veya gövdeye bağlanmasını sağlayan bir bileşendir. Dingiller, tekerleklerin dönme hareketini aktarırken aynı zamanda aracın yükünü taşıyan önemli yapısal elemanlardır. Tipik olarak, bir dingil, merkezi bir shafta sahip bir çubuktan oluşur ve her iki ucunda tekerlek montaj noktaları bulunur.

14.4 WHEELS/TIRES

JANTLAR/LASTİKLER

Wheels and tires are crucial components that facilitate the wheel assembly of a vehicle and significantly impact its driving performance.

Wheels: Wheels are metallic or alloy components located outside the tires. They provide support to

Jantlar ve lastikler, bir aracın tekerlek montajını sağlayan ve sürüş performansını etkileyen önemli unsurlardır.

Jantlar : Jantlar, tekerleklerin dışındaki metal veya alaşımlı bileşenlerdir.

the outer edge of the tire and enable wheel rotation. Typically made from alloyed metal or steel, wheels influence both the appearance and performance of a vehicle. The size, pattern, and material of the wheels have a substantial effect on the vehicle's balance, handling, and safety.

Tires: Tires are the parts mounted onto the outer rims of the wheels that make contact with the road surface. They bear the vehicle's load, provide driving comfort, affect traction, and absorb shocks. The structure, tread pattern, size, and material of the tires significantly influence the vehicle's performance and safety. Additionally, maintaining the correct tire pressure is crucial as it extends tire life, enhances fuel efficiency, and ensures driving safety.

Wheels and tires have a significant impact on various aspects of the driving experience, fuel efficiency, safety, and aesthetics of a vehicle. Therefore, selecting the appropriate wheels and tires tailored to your vehicle's needs and preferences is essential.

Lastiğin dış kenarını destekler ve tekerleğin dönmesini sağlar. Jantlar, genellikle alaşımlı metal veya çelikten yapılır ve aracın görünümünü ve performansını etkiler. Jantların boyutu, deseni ve malzemesi, aracın dengesi, sürüşü ve güvenliği üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.

Lastikler Lastikler, jantların dışına takılan ve aracın yüzeyde temas eden kısmıdır. Lastikler, aracın yükünü taşır, sürüş konforunu sağlar, yol tutuşunu etkiler ve şokları emer. Lastiklerin yapısı, deseni, boyutu ve malzemesi, aracın performansını ve güvenliğini büyük ölçüde etkiler. Ayrıca, lastiklerin hava basıncı da önemlidir; doğru hava basıncı, lastiklerin ömrünü uzatır, yakıt verimliliğini artırır ve sürüş güvenliğini sağlar.

Jantlar ve lastikler, aracın sürüş deneyimi, yakıt verimliliği, güvenliği ve görünümü üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Bu nedenle, doğru jant ve lastik seçimi, aracınızın ihtiyaçlarına ve tercihlerinize uygun olmalıdır.

14.5 TRAILER LIGHTING ELECTRICAL CONNECTION

The electrical wiring harness on your trailer has been designed and built in accordance with all the International Motor Vehicle Safety Standards that were in effect when the trailer was produced.

The figure below illustrates the wiring code that has been adopted for several types of electrical lighting connectors.

RÖMORK AYDINLATMA ELEKTRİK BAĞLANTISI

Römorkunuzdaki elektrik kablo demeti, römork üretilirken yürürlükte olan tüm Uluslararası Motorlu Taşıt Güvenlik Standartlarına uygun olarak tasarlanmış ve üretilmiştir.

Aşağıdaki şekil, çeşitli tipte elektrikli aydınlatma konnektörleri için benimsenmiş olan kablolama kodunu göstermektedir.

14.5.1 Choosing the right connectors for your trailer wiring

It is not always easy to choose the right connectors for trailer cable and its application, all the different shapes and sizes of connectors. Trailer or towing vehicle cables can be confusing for all the different purposes of connectors without realizing it. Make sure you choose a connector with the appropriate number of pins for the required functions of your

Römork kablolamanız için doğru konnektörleri seçme

Römork kablo ve uygulaması için doğru olanı seçmek için, tüm farklı şekil ve boyutlardaki konnektörler her zaman kolay değildir. Römork veya çekici araç kabloları, farkında olmadan konnektörlerin tüm farklı amaçlarıyla kafa karıştırıcı olabilir. Römorkunuzun veya çekici aracınızın gerekli fonksiyonları için uygun sayıda

trailer or towing vehicle. If there is a connector located under the vehicle, you may want to attach it to the vehicle using a mounting bracket to help prevent damage to a wire. It is important to know what type of connector you need and you can get help from professionals.

pime sahip bir konnektör seçtiğinizden emin olmalısınız. Aracın altında bulunan bir konnektör varsa, bir telin zarar görmesini önlemeye yardımcı olmak için bir montaj braketini kullanarak bunu araca bağlamak isteyebilirsiniz. Ne tür bir konnektöre ihtiyacınız olduğunu bilmek önemlidir ve profesyonellerden yardım alabilirsiniz.

14.5.1.1. 4-Way Flat Trailer Connectors

You will find this style connector on small utility trailers and campers that do not require brakes as well as basic towed vehicle wiring kits. This type of connector allows for the basic connection of the three lighting functions which include running, turn, and brake lights. It also comes with one pin for ground wiring.



Wiring code:

White = Ground

Brown = Running Lights

Yellow = Left Turn Signal & Brakes

Green = Right Turn Signal & Brakes

4-Yollu Düz Römork Konnektörleri

Bu tarz konnektörü, fren gerektirmeyen küçük yardımcı römorklar ve kampçılarının yanı sıra temel çekili araç kablolama kitlerinde bulacaksınız. Bu tip konnektör, çalışma, dönüş ve fren lambalarını içeren üç aydınlatma fonksiyonunun temel bağlantısına izin verir. Aynı zamanda toprak bağlantısı için bir pim ile birlikte gelir.



Kablolama kodu:

Beyaz = Topraklama

Kahverengi = Aydınlatmalar

Sarı = Sola Dönüş Sinyali ve Frenler

Yeşil = Sağa Dönüş Sinyali ve Frenler

14.5.1.2. 4-Way Round Trailer Connectors

This is a great replacement for the 4 way flat connector since it provides a secure connection between the receptacle lid and plug tab. Be careful with the 4 way connector, there is a version considered heavy duty with a 35 amp rating that feature a larger ground pin. This will not mate with the standard 20 amp version that has 4 pins of the same size. If your looking at the 4 pin coiled cables they will all be the standard 20 amp version. This type of connector allows for the basic connection of the three lighting functions which include running, turn, and brake lights. It also comes with one pin for ground wiring.

4-Yollu Yuvarlak Römork Konnektörleri

Bu, priz kapağı ile fiş turnağı arasında güvenli bir bağlantı sağladığı için 4-yollu düz konnektörün yerine mükemmel bir alternatiftir. 4-yollu konnektöre dikkat edin, daha büyük bir topraklama pimine sahip 35 amperlik ağır hizmet olarak kabul edilen bir sürüm vardır. Bu, aynı boyutta 4 pime sahip standart 20 amperlik sürümle eşleşmeyecektir. 4 pimli sarmal kabloları bakarsanız, hepsi standart 20 amperlik versiyon olacaktır. Bu tip konnektör, çalışma, dönüş ve fren lambalarını içeren üç aydınlatma fonksiyonunun temel bağlantısına izin verir. Aynı zamanda topraklama bağlantısı için bir pim ile birlikte gönderilir.

TECHNICAL CHARACTERISTICS / TEKNİK ÖZELLİKLER

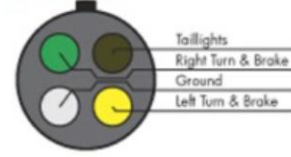
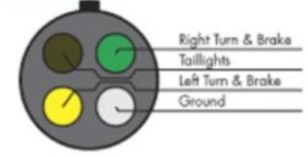
**Wiring code:**

White = Ground

Brown = Running & Brake Lights

Yellow = Left Turn Signal

Green = Right Turn Signal

**4-Way Round
(Trailer side)****4-Way Round
(Car side)****Kablolama kodu:**

Beyaz = Topraklama

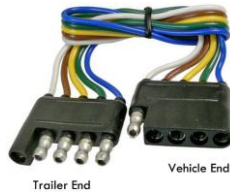
Kahverengi = Aydınlatma ve Fren Lambaları

Sarı = Sola Dönüş Sinyali

Yeşil = Sağa Dönüş Sinyali

14.5.1.3. 5-Way Flat Trailer Connectors

You will find this style connector on utility trailers and campers that require brakes and is generally considered a temporary setup due to its ability to become easily disconnected or corroded. This type of connector allows for the basic connection of the three lighting functions which include running, turn, and brake lights along with a ground pin and electric brake connection.

**Wiring code:**

White = Ground

Brown = Running Lights

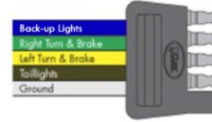
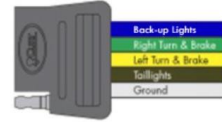
Yellow = Left Turn Signal & Brakes

Green = Right Turn Signal & Brakes

Blue = Electric Brakes

5-Yollu Düz Römork Konnektörleri

Bu tarz konnektörü, fren gerektiren ve genellikle kolayca ayrılma veya aşınmaya uğrama yeteneği nedeniyle geçici bir kurulum olarak kabul edilen yardımcı römorklarda ve kampçılarda bulacaksınız. Bu tip konnektör, bir topraklama pimi ve elektrikli fren bağlantısı ile birlikte çalışma, dönüş ve fren lambalarını içeren üç aydınlatma fonksiyonunun temel bağlantısına izin verir.

**5-Way Flat
(Trailer side)****5-Way Flat
(Car side)****Kablolama kodu:**

Beyaz = Topraklama

Kahverengi = Aydınlatmalar

Sarı = Sola Dönüş Sinyali ve Frenler

Yeşil = Sağa Dönüş Sinyali ve Frenler

Mavi = Elektrikli Frenler

14.5.1.4. 5-Way Round Trailer Connectors

The 5 pin round connector allows for the basic functions, as well as a pin to provide support for another function. This connector has become very popular with RV'ers who tow a vehicle behind their motorhome and want to add a coach signal line from the braking system in the towed vehicle. This may also be used for trailers with surge brakes. The additional wire is tapped into the backup lights to

5-Yollu Yuvarlak Römork Konnektörleri

5 pimli yuvarlak konnektörler, temel işlevlerin yanı sıra başka bir işlevi desteklemek için bir pim sağlar. Bu konnektör, karavanlarının arkasında bir araç çeken ve çekilen araçtaki fren sisteminden bir otobüs sinyal hattı eklemek isteyen RV'liler arasında çok popüler hale geldi. Bu, aşırı gerilim frenli römorklar için de kullanılabilir. Araç geri giderken römorkun

TECHNICAL CHARACTERISTICS / TEKNİK ÖZELLİKLER

disengage the trailer's brakes when the vehicle is reversing.

**Wiring code:**

White = Ground

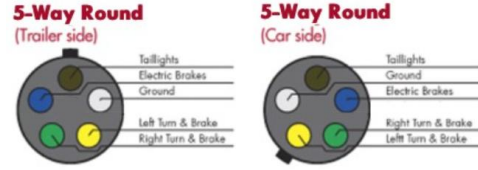
Brown = Running Lights

Yellow = Left Turn Signal & Brakes

Green = Right Turn Signal & Brakes

Blue = Electric Brakes

frenlerini devreden çıkarmak için yedek ışıklara ek kablo bağlanır.

**Kablolama kodu:**

Beyaz = Topraklama

Kahverengi = Aydınlatmalar

Sarı = Sola Dönüş Sinyali ve Frenler

Yeşil = Sağa Dönüş Sinyali ve Frenler

Mavi = Elektrikli Frenler

14.5.1.5. 6-Way Round Trailer Connectors

Like the 4 and 5-way connectors, the 6-way connectors also allows for the three basic lighting connections and comes with the ground pin and two additional pins to provide two extra functions. The two extra pins are commonly used for 12 volt "hot" lead and electric brakes. The round connectors are typically used for horse trailers which use the the 12v power to light up the inside of the trailer. This configuration is also popular for towed vehicles to provide power for a charging line from the motorhome to the vehicles battery which is being used by a braking system..

**Wiring code:**

White = Ground

Brown = Running Lights

Yellow = Left Turn Signal & Brakes

Green = Right Turn Signal & Brakes

Blue = Electric Brakes

Black = 12v Power

6-Yollu Yuvarlak Römork Konnektörleri

4 ve 5 yollu konnektörler gibi, 6 yollu konnektörler de üç temel aydınlatma bağlantısına izin verir ve iki ekstra işlev sağlamak için topraklama pimi ve iki ek pimle birlikte gelir. İki ekstra pim genellikle 12 voltluk "sıcak" LED ve elektrikli frenler için kullanılır. Yuvarlak konnektörler, tipik olarak, römorkun içini aydınlatmak için 12V gücünü kullanan at römorkları için kullanılır. Bu konfigürasyon, aynı zamanda, karavandan bir fren sistemi tarafından kullanılan araç aküsüne bir şarj hattı için güç sağlamak üzere çekilen araçlar için popülerdir.

**Kablolama kodu:**

Beyaz = Topraklama

Kahverengi = Aydınlatmalar

Sarı = Sola Dönüş Sinyali ve Frenler

Yeşil = Sağa Dönüş Sinyali ve Frenler

Mavi = Elektrikli Frenler

Siyah = 12v Güç

14.5.1.6. 7-Way Trailer Connectors

The 7-way connector is the most popular trailer connection type found on late model SUV's, trucks and RV's and comes with everything the others come with along with the availability for backup lights. There are two different types of 7-way connectors, one with flat pins (blades) and one with round pins. The round pin connectors are very uncommon, while flat pins are common and often found on newer SUVs and trucks that come from the factory rigged with a trailer hitch.

**Wiring code:**

White = Ground

Brown = Running Lights

Yellow = Left Turn Signal & Brakes

Green = Right Turn Signal & Brakes

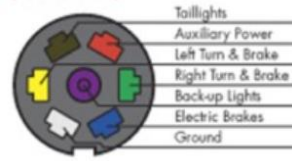
Blue = Electric Brakes

Black = 12v Power

Orange or Red = Auxiliary / Backup Lights

7-Yollu Römork Konnektörleri

7 yollu konnektör, son model SUV'larda, kamyon ve RV'lerde bulunan en popüler römork bağlantı türüdür ve diğerlerinin birlikte geldiği her şeyle birlikte yedek ışıklar için kullanılabilirlik ile birlikte gelir. Biri düz pimli (bıçaklı) ve diğeri yuvarlak pimli olmak üzere iki farklı türde 7 yollu konnektör vardır. Yuvarlak pimli konnektörler çok nadirdir, düz pimler ise yaygındır ve genellikle fabrikadan bir römork bağlantısı ile donatılmış yeni SUV'larda ve kamyonlarda bulunur.

7-Way RV Blade Style (Trailer side)**7-Way RV Blade Style (Car side)****Kablolama kodu:**

Beyaz = Topraklama

Kahverengi = Aydınlatmalar

Sarı = Sola Dönüş Sinyali ve Frenler

Yeşil = Sağa Dönüş Sinyali ve Frenler

Mavi = Elektrikli Frenler

Siyah = 12v Güç

Turuncu veya Kırmızı = Yardımcı / Yedek Işıklar

14.5.1.7. Coiled Cables

Coiled Electrical Cables are the perfect solution for anyone who tows a trailer or towed vehicle. Coiled Cables replace those straight cables or loose wire setups that hang down and drag between the vehicle and trailer. It's not long before you no longer have lights on that trailer and even worse non working electric brakes! These "plug and tow" coiled cords are available with high quality molded connectors on each end providing for a strong & reliable connection. Available in 4, 5, 6 & 7 way some in flat and all in round versions along various combinations.

Sarmal Kablolar

Sarmal Kablolar, bir römork veya çekici araç için mükemmel çözümdür. Sarmal Kablolar, araç ile römork arasında aşağıya sarkan ve sürükleyen düz kabloların veya gevşek kabloların yerini alır. Artık o karavanda ışıkların olmaması ve daha da kötüsü çalışmayan elektrikli frenlerin olması çok uzun sürmez! Bu "tak ve çek" sarmal kablolar, güçlü ve güvenilir bir bağlantı sağlayan her bir uçta yüksek kaliteli kalıplanmış konnektörlerle mevcuttur. Çeşitli kombinasyonlarda 4, 5, 6 ve 7 yollu bazıları düz ve tümü yuvarlak versiyonları mevcuttur.

14.0 TECHNICAL CHARACTERISTICS / TEKNİK ÖZELLİKLER



15.0 WARRANTY / GARANTİ

15.1 WARRANTY TERMS & CONDITIONS

GARANTİ ŞARTLARI VE

KOŞULLARI

Current information about the products is available at www.brosco.com.tr

Ürünler hakkında güncel bilgilere www.brosco.com.tr adresinden ulaşılabilir!

15.2 WARRANTY PERIOD AND CONDITIONS

GARANTİ SÜRESİ VE

KOŞULLARI

Standard warranty: The warranty for a product delivered by BROSCO is valid for twelve months from the date of delivery.

Standart garanti: BROSCO tarafından teslim edilen bir ürün için garanti, teslim tarihinden itibaren on iki ay geçerlidir.

Production Guarantee: valid for two years or 50.000 km whichever comes first from the date of delivery by BROSCO.

Üretim garantisi: BROSCO tarafından teslim tarihinden itibaren hangisi önce gelirse iki yıl veya 50.000 km için geçerlidir.

15.3 WARRANTY PROCESS

GARANTİ SÜRECİ

When purchasing a trailer, BROSCO will take over the warranty terms and conditions of the Authorized Services. It is valid as BROSCO terms and conditions. These are part of our warranty terms and available on request.

Römork satın alırken, BROSCO Yetkili Servislerin garanti şartlarını ve koşullarını da satın alır. Yetkili servislerin satış şartları, BROSCO için de geçerlidir. Bunlar garanti koşullarımızın bir parçasıdır ve istek üzerine temin edilebilir.

Paint warranty is given by BROSCO for 2 years from the date of delivery. This warranty is made by the paint supplier.

Teslim tarihinden itibaren 2 yıl boyunca BROSCO tarafından boya garantisi verilir. Bu garanti boya tedarikçisi tarafından sağlanır.

Within a predetermined warranty repair process, spare parts and repair service originally installed by BROSCO are evaluated within the scope of the warranty process.

Önceden tedarik edilen bir garanti onarım süreci içinde, BROSCO tarafından orijinal olarak takılan yedek parçalar ve onarım hizmeti de garanti süreci kapsamındadır.

Warranty is offered in accordance with the procedure determined by BROSCO. You can find this information on the www.brosco.com.tr website.

Garanti, BROSCO tarafından belirlenen prosedüre uygun olarak sunulmaktadır. Bu bilgileri www.brosco.com.tr web sitesinde bulunabilirsiniz.

Warranty repairs must be approved by BROSCO in advance. It will not be taken into account, Warranty procedures that have not been previously notified and confirmed.

Garanti kapsamındaki onarımlar BROSCO tarafından onaylanmalıdır. Daha önce bildirilmemiş ve onaylanmamış Garanti prosedürleri dikkate alınmayacaktır.

Repairs should be performed by an authorized service center of BROSCO or by an authorized workshop of the trailer supplier.

Onarımlar, BROSCO yetkili servis merkezi veya römork tedarikçisinin yetkili atölyesi tarafından yapılmalıdır.

15.0 WARRANTY / GARANTİ

BROSCO original parts or approved supplier parts must be used.

Replaced parts must be kept by BROSCO authorized service for 180 days.

Parts replaced by authorized services under warranty must be disposed in order not to be reused.

Repair and replacement of the defective part processed under the warranty does not affect the warranty on the trailer.

Due to faulty production, a legal guarantee right arises for the customer.

BROSCO cannot be held responsible for the accuracy of the information provided by the expert and the expertise of the repairing party.

The warranty can only be requested by the owner or parties acting on his behalf.

The final delivery of the trailer must be done within 5 working days after the repair is finished.

During the evaluation of the application, if any, past unpaid invoices can be requested.

BROSCO reserves the right to inspect the trailer on site before and during the repair.

The general terms and conditions of BROSCO apply to warranty issues.

BROSCO will not process invoices without the correct order number and address.

BROSCO orijinal parçaları veya onaylı tedarikçi parçaları kullanılmalıdır.

Değiştirilen parçalar 180 gün BROSCO yetkili servisi tarafından saklanmalıdır.

Garanti kapsamında değiştirilen parçaların yeniden kullanılmaması için imha edilmesi gerekir.

Garanti kapsamı altında işlem gören arızalı parçanın onarımı ve değişimi, römork üzerindeki garantiyi etkilemez.

Hatalı üretimden dolayı müşteri için yasal bir garanti hakkı doğar.

BROSCO, eksper tarafından sağlanan bilgilerin doğruluğundan ve tamir eden tarafın uzmanlığından sorumlu tutulamaz.

Garanti yalnızca ürün sahibi veya onun adına hareket eden taraflarca talep edilebilir.

Onarım bitiminden sonra 5 iş günü içinde römorkun nihai teslimatı yapılmalıdır.

Başvurunun değerlendirilmesi esnasında geçmişe dönük ödenmemiş faturalar talep edilebilir.

BROSCO, onarımdan önce ve onarım sırasında römorku yerinde inceleme hakkını saklı tutar.

BROSCO 'nin genel hüküm ve koşulları garanti konularına da uygulanır.

BROSCO doğru sipariş numarası ve adresi olmayan faturaları işleme almayacaktır.

15.4 EXCLUSIONS FROM WARRANTY

Consumables and components that are subject to wear and tear such as tires, brake pads / shoes, tarpaulins / curtains and airbags are not covered by the warranty.

The costs that are not covered by the warranty are:

- Replacement transport, trailer rental
- Recovery costs

GARANTİ'DEN HARİÇ TUTMA

Lastikler, fren pabuçları, branda/perde ve hava yastıkları gibi aşınan ve yıpranan sarf malzemeler ile bileşenleri garanti kapsamı dışındadır.

Garanti kapsamına girmeyen maliyetler:

- Römork değişimi, kiralama maliyetleri
- Kurtarma maliyetleri
- Taşıma maliyetleri

15.0 WARRANTY / GARANTİ

- Transport costs
- Loss of revenue
- Call-out charges
- Subsistence costs
- Damage due to violence
- Consequential damage direct and indirect
- Damage to load
- Regular maintenance costs
- Oil and lubricants

The situations below exclude the trailer from the warranty

- Improper use of trailer
- Improper or lack of maintenance
- Overload
- Abnormal driving behaviour
- Accidents
- Extreme weather conditions
- Transport under abnormal circumstances
- Adjustments made by the customer or commissioned by the customer

BROSCO reserves the right to refuse a warranty application in the event of non-compliance with the warranty conditions or other general terms and conditions by the applicant party.

- *Gelir kaybı*
- *Çağrı ücretleri*
- *Geçim maliyetleri*
- *Şiddet nedeniyle hasar*
- *Doğrudan ve dolaylı yoldan oluşan hasar*
- *Yük hasarı*
- *Düzenli bakım maliyetleri*
- *Yağ ve yağlayıcılar*

Aşağıdaki durumlar römorku garanti kapsamı dışında tutar

- *Römorkun yanlış kullanımı*
- *Yanlış veya bakım eksikliği*
- *Aşırı yükleme*
- *Anormal sürüş davranışı*
- *Kazalar*
- *Zor hava koşulları*
- *Anormal koşullarda taşıma*
- *Müşteri tarafından yapılan veya müşteri tarafından devreye alınan ayarlamalar*

BROSCO, başvuru sahibi tarafından garanti koşullarına veya diğer genel hüküm ve koşullara uymama durumunda garanti başvurusunu reddetme hakkını saklı tutar.

WARRANTY CERTIFICATE / GARANTİ BELGESİ

WARRANTY CERTIFICATE / GARANTİ BELGESİ
Manufacturer's / Üreticinin
Name / <i>adı</i> :
Address / <i>Adresi</i> :
Phone / <i>Telefon</i> :
Fax / <i>Fax</i> :
E-mail :
Web Site :
Confirmed By <i>Onaylayan</i> :
Authorized Partner / Yetkili Temsilci
Name / <i>adı</i> :
Address / <i>Adresi</i> :
Phone / <i>Telefon</i> :
Fax / <i>Fax</i> :
E-mail :
Web Site :
Stamp and Sigranurte <i>Kaşe ve İmza</i> :
Product Information / Ürün Bilgileri
Trade Name / <i>Ticari Adı</i> :
Chassis No / <i>Şasi No.</i> :
Date Of Delivery <i>/ Teslim Tarihi</i> :
Customer Name <i>Müşterinin Adı</i> :
Customer Signature <i>Müşterinin İmzası</i> :

16 CONTACT / İLETİŞİM

BROSCO:

Adres:

Tel: + 90 <<FİRMA>>XXXXXX)

Tel: +

Kullanım kılavuzunda bilgilere ilave teknik bir arıza gidermek için ihtiyaç duyulan ileri seviyedeki teknik bilgiler için aşağıdaki iletişim noktalarıyla irtibata geçiniz.

YEDEK PARÇA KILAVUZU İSTENİLMESİ HALİNDE AŞAĞIDAKİ MAIL ADRESİNDEN TALEP EDEBİLİRSİNİZ.

www.brosco.com.tr

Read the trailer thoroughly before use!

Römorkunuzu kullanmadan önce bu kılavuzu okuyun!

Keep the trailer longer usage life!

Römorkun kullanım ömrünü uzatın!