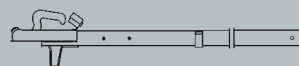


Celem jest jakość	Strona 4 – 5
Twój partner w AL-KO	Strona 6 – 7
Gdzie znajdziesz AL-KO	Strona 8 – 9

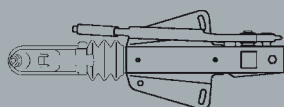
Technika podwozi



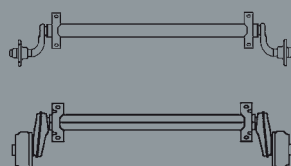
Zalety podwozi T	Strona 10 - 11
Zalety podwozi V	Strona 12 - 13
System lekkich podwozi do ławet samochodowych	Strona 14
Punkt sprzęgu - siła nacisku i położenie osi	Strona 15
Przyporządkowanie układu jezdnego	Strona 16 - 17
Montaż i regulacja układu hamulcowego	Strona 18 - 21
Ogólne wskazania odnośnie homologacji w Europie	Strona 22 - 23



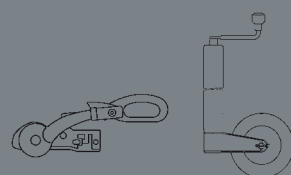
Zalety dyszli	Strona 24
Podpórka dyszla	Strona 25
Dyszle kwadrat proste do 750 kg	Strona 26
Dyszle kwadrat gięte do 750 kg	Strona 27
Dyszle PLUS o regulowanej wysokości do 1.100 kg	Strona 28 - 29



Urządzenia najazdowe - System hamulcowy	Strona 30 - 31
Urządzenie najazdowe kwadrat z dyszlem lub bez	Strona 32 - 33
Urządzenie najazdowe kwadrat z dyszlem lub bez 450 do 3.500 kg	Strona 34 - 51
Urządzenie najazdowe kwadrat. Wykresy. Wsporniki osi	Strona 52 - 53
Urządzenie najazdowe V 450 do 3.500 kg. Akcesoria. Prowadzenie linki awaryjnej	Strona 54 - 69
Urządzenie najazdowe PROFI V	Strona 70 - 79
Dyszle; wspornik koła podp. - drążek hamulcowy/prowadzenie drążka	Strona 80 - 85
Urządzenie najazdowe o regulowanej wysokości COMPACT / PLUS 500 do 3.500 kg	Strona 86 - 97



Zalety osi - klasyfikacja produktów - przepisy montażu	Strona 98 - 105
Osie niehamowane COMPACT i PLUS 750 do 1.300 kg	Strona 106 - 115
Piasty	Strona 116 - 117
Osie hamowane PLUS i COMPACT 750 do 4.000 kg	Strona 118 - 143
Osie tandem połączone PLUS 1.600 do 3.500 kg	Strona 144 - 145
Łączniki dyszla - spawano śrubowe - uchwyty kół podp.	Strona 146 - 150
Opony - Amortyzatory - Mechanizmy hamujące - Linki hamulcowe	Strona 151 - 163
Opony - Śruby kół - System mycia mech. ham.	Strona 164 - 167



Zaczepty kulowe z akcesoriami - Zabezpieczenia antykradzieżowe	Strona 168 - 188
Chrom-Cover - Safety-Ball - Soft-Dock - Soft-Ball - Uchwyt wtyczki el.	Strona 188 - 192
ATC Trailer-Control - AMS MAMMUT	Strona 193 - 200
Sejf - Podpory rozkręcane - Big Foot™	Strona 201 - 207
Podpory rozkręcane - E.C.S. - Komfort-Kit - Koła podporowe	Strona 208 - 222
Podpory - Zapięcia burtowe - Skrzynki narzędziowe	Strona 223 - 228
Podnośniki - Kliny	Strona 229 - 234
Przyciągarki - Rolki	Strona 235 - 253
Biotniki - Bagażniki rowerowe - Pochylnie najazdowe	Strona 254 - 267

Wstęp

Technika podwozi

Dyszle

Urządzenia najazdowe

Osie

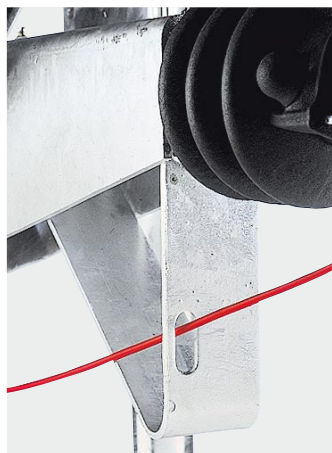
Akcesoria

Podwozia „T” proste i wygięte

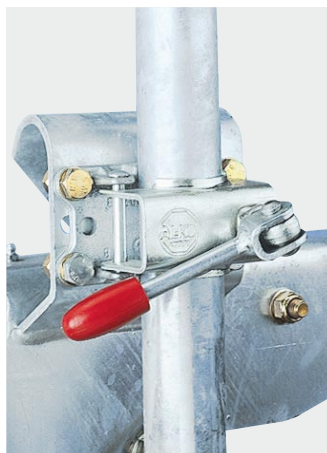
Optymalne w każdym szczególe



Przy pomocy zaciskowych łączników można składać podwozia z elementów magazynowych.



Podpórka dyszla z przełotem na linkę awaryjną chroni zaczepek przed zanieczyszczeniem, a oprócz tego zapewnia dobre prowadzenie linki, dzięki czemu hamulec skutecznie działa w sytuacji awaryjnej.



Seryjnie przyspawany wspornik uchwytu koła podporowego.



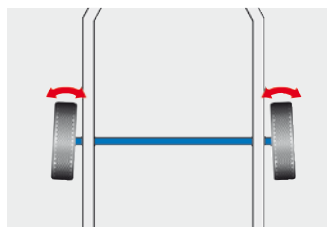
Orczyk do szybkiego zamocowania skraca czas montażu.



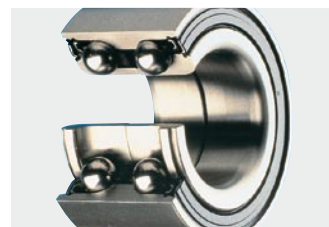
Prowadzenie drążka hamulcowego. Hamulec uruchamia się tylko wtedy, gdy powstaje droga najazdu i hamowanie jest konieczne.



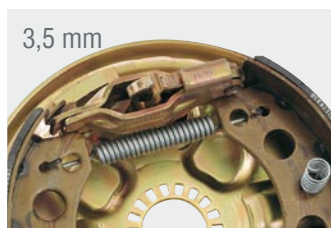
Gniazdo, w którym 7-mio i 13-to pionowa wtyczka elektryczna może znaleźć bezpieczne miejsce na postoju.



Zbieżność kół jest fabrycznie ustawiona na najmniejsze zużycie opon.



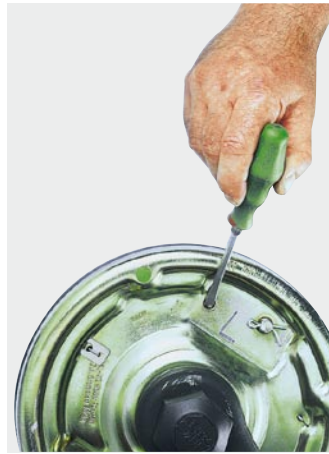
Łożysko kompaktowe. Nie wymaga konserwacji.



Nadzwyczaj stabilna tarcza hamulcowa; nie odkształca się w przypadku przeciążenia.



Sposób zaczepiania cięgna Bowdena oszczędza czas montażu.



Wygodna regulacja mechanizmu hamującego w czasie serwisowania.



Wtykany uchwyt ułatwia wymianę amortyzatorów



Żebra chłodzące na bębnie hamulcowym zapewniają dobrą pracę hamulca nawet w ciągłej eksploatacji (optymalne odprowadzenie ciepła).



Podwozia typu V

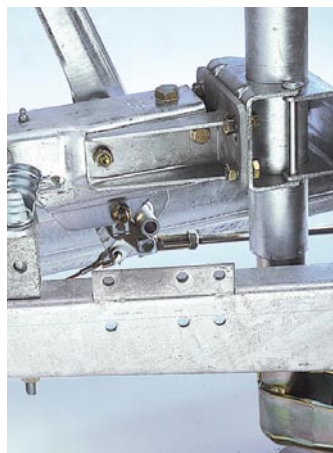
Optymalne w każdym szczególe



Przy pomocy zaciskowych łączników można składać podwozia z elementów magazynowych.



Podpórka dyszła chroni zaczepek przed zanieczyszczeniem, uniemożliwiając kontakt z ziemią. Linka awaryjna zapewnia skuteczne działanie hamulca awaryjnego.



Przykręcany uchwyt koła podporowego umożliwia wyśrodkowanie pozycji montażowej koła podp. (Uwaga! Koło podporowe nie może naciskać na drążek hamulcowy, bo to grozi zgięciem).



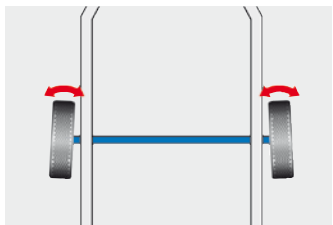
Przykręcane śrubami profile dystansowe pozwalają na korygowanie wysokości sprzęgu do 70 mm



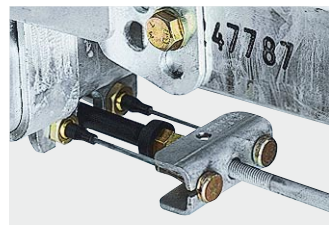
Prowadzenie drążka hamulcowego. Hamulec uruchamia się tylko wtedy, gdy powstaje droga najazdu i hamowanie jest konieczne.



Gniazdo, w którym 7-mio i 13-to pinowa wtyczka elektryczna może znaleźć bezpieczne miejsce na postoju.



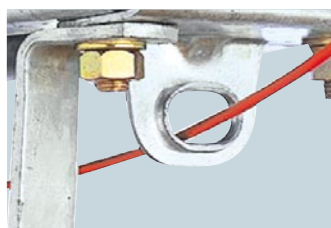
Zbieżność kół jest fabrycznie ustawiona na najmniejsze zużycie opon.



Orczyk do szybkiego zamocowania skraca czas montażu.



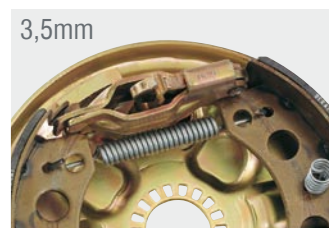
Kątownik i blacha osłonowa dodatkowo zwiększają sztywność konstrukcji.



Przelot linki awaryjnej należy do seryjnego wyposażenia po to, by hamulec działał skutecznie.



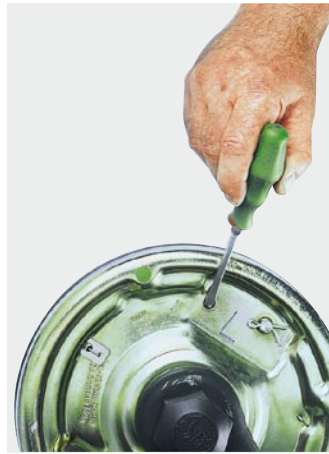
Łożysko kompaktowe. Nie wymaga konserwacji.



Nadzwyczaj stabilna tarcza hamulcowa; nie odkształca się w przypadku przeciążenia.



Sposób zaczepiania cięgna Bowdena. Oszczędza czas montażu.



Wygodna regulacja mechanizmu hamującego w czasie serwisowania.



Wtykany uchwyt ułatwia wymianę amortyzatorów.



Żebra chłodzące na bębnie hamulcowym zapewniają dobrą pracę hamulca w ciągłej eksploatacji (optymalne odprowadzenie ciepła).



System ram lekkiej konstrukcji do lawety samochodowej

✓ Zalety:

- ! Cztery podłużnice umożliwiają łatwe i szybkie zamontowanie szyn jezdnych.
- ! Dzięki bardzo szerokiemu rozstawowi kół - szczególnie dobre właściwości jezdne.
- ! Mniejszy ciężar i wysoka wytrzymałość dzięki otworowanym belkom ramy. Więcej technicznych informacji zob. podwozia typu V i osie.
- ! Łatwość wymiany poszczególnych części. Wygoda przy naprawie dzięki osiom wymienianym pojedynczo

📦 Dostawa obejmuje:

komplet
zob. rysunek techniczny,
bez amortyzatorów

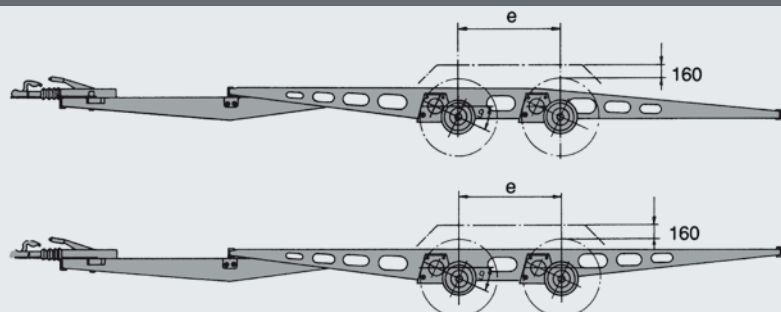
🔧 Obróbka powierzchni

- ! Cynkowanie ogniowe

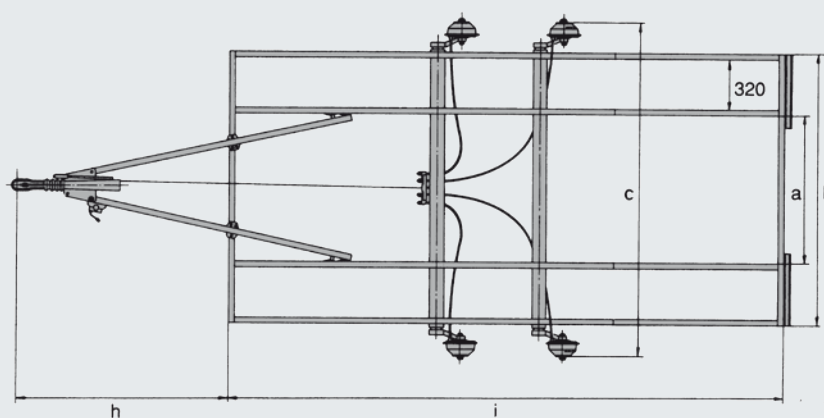
📦 Akcesoria (Proszę zamawiać oddzielnie)

- ! Uchwyt amortyzatora
- ! Amortyzator osi (zob.: Spis treści). Proszę stosować tylko oryginalne amortyzatory AL-KO.

Podwozie nr artykułu 244 081 platforma z nachylnym tyłem



Podwozie nr artykułu 244 082 tył prosty



Wykaz artykułów

Nr artykułu	DMC kg	Mecha- nizm ha- mujący	Mocowa- nie koła	Śruby koła	Odsadzenie koła/ET/ Offset od - do mm	Wymiary osi mm					
						a Odle- głość 1	b Odle- głość 2	c Odle- głość	e Rozstaw osi	Długość dźwigni wahacza	Kąt usta- wienia
244 081	2600	2051	112x5	M12x1,5 kula	26-40	1100	1810	2330	700	175	25°
244 082	2600	2051	112x5	M12x1,5 kula	26-40	1100	1810	2330	700	175	25°

Nr artykułu	Długość mm		📦 kg	📐	📦
	h maksymalna swobodna długość dyszla	i długość ramy			
244 081	1760	3845	275	tył nachylony	1
244 082	1760	3845	275	tył prosty	1

Położenie punktu sprzęgu Nacisk na kulę i pozycja osi

✓ Zalety:

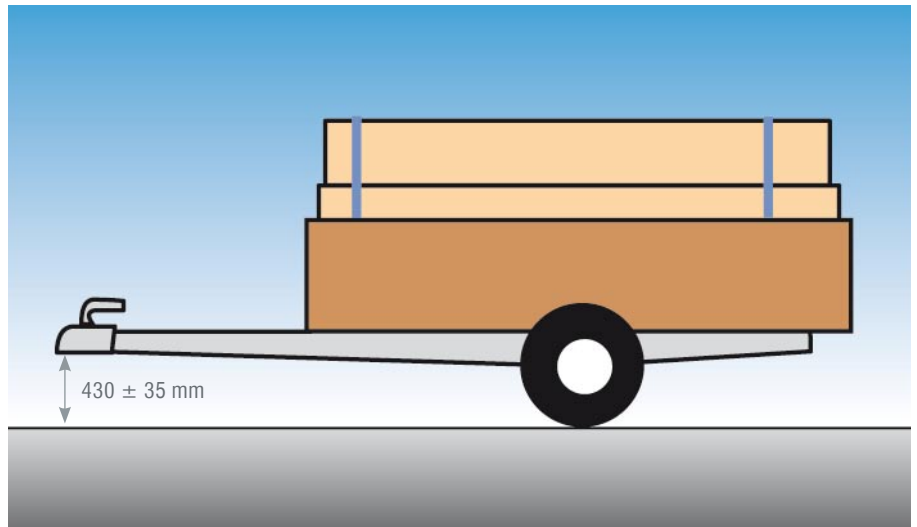
**Położenie zaczepu
w gotowej przyczepie**

O tym musisz pamiętać:

Punkt sprzęgu gotowej przyczepy według DIN 74058 powinien znajdować się na wysokości 430 +/- 35 mm nad poziomą płaszczyznę oparcia kół.

Parametry:

- ! Rama przyczepy wyrównana do poziomu.
- ! Przyczepa załadowana aż do DMC.
- ! Ciśnienie w oponach takie, jak podał producent



✓ Zalety

Nacisk na zaczep i położenie osi

Określenie położenia osi

w celu regulowania nacisku na zaczep (zalecane 25 - 50 kg)

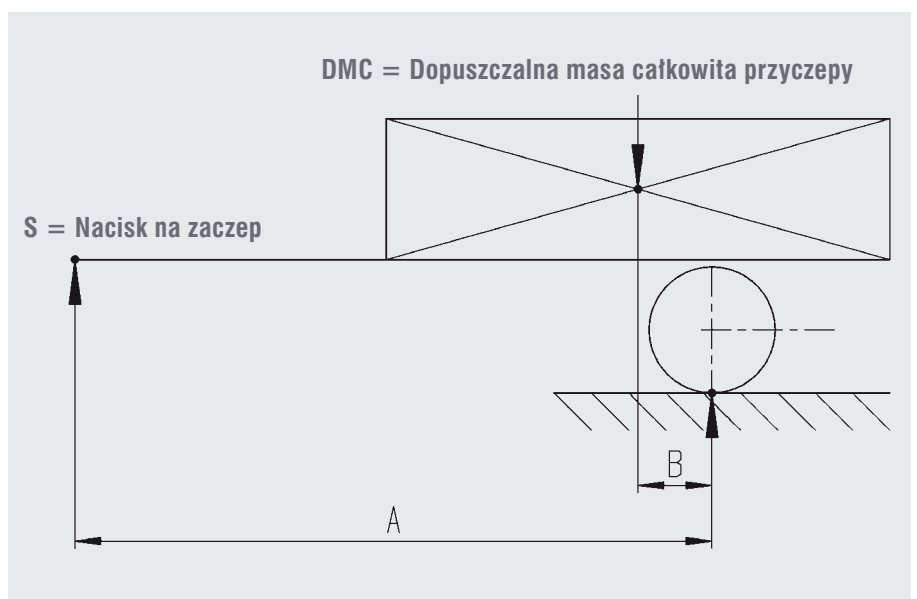
Położenie osi: $B = \frac{S \cdot A}{DMC}$

Przykład:

Jednoosiowa przyczepa o DMC 1000 kg ma naciskać na zaczep z siłą równą 50 kg. (Wymiar A = 1800 mm)

Należy obliczyć wymiar B.

$$B = \frac{S \cdot A}{DMC} = \frac{50 \text{ kg} \cdot 1800 \text{ mm}}{1000 \text{ kg}} = 90 \text{ mm}$$



Przyporządkowanie układu hamulcowego (dyrektywa UE)

Wskazówka

Prześlij nam następujące dane potrzebne do sporządzenia przyporządkowania układu hamulcowego:

1. Typ urządzenia najazdowego, np. 161 S
2. Typ mechanizmu hamującego np. 2051
3. Przyczepa jednoosiowa lub tandem = liczba mechanizmów hamujących
4. Określone DMC, np. 1300 kg.
5. Stosowane opony np. 175 R 14.

Według dyrektywy 71/320/EWG uzupełnionej przez 2002/78/EG z 1.10.2002, dotyczącej mechanicznych hamulców najazdowych. Zaliczenie mechanizmów hamulcowych do urządzeń najazdowych.

Protokół badania zgodności urządzenia najazdowego, urządzenia przenoszącego i mechanizmów hamujących

1. Urządzenie najazdowe: opisane w załączonym protokole badania (zał. 2)
Wybrane przełożenie drogi

$$iH0 = \frac{L1}{L2} = \frac{90}{27} = 3,33$$

(musi znajdować się w przedziale, który został określony w zał. 2, punkt 8.1)

AL-KO KOBER 161 S Nr Prot. **UE 361-284-83**

2. Mechanizm hamujący: opisane w załączonym protokole (zob. zał. 3)
AL-KO KOBER 2051 Nr Prot. **UE 361-056-86**

3. Urządzenie przenoszące na przyczepie (zob. załącznik)
 - 3.1 Krótki opis ze schematem: **361-026-091**
 - 3.2 Przełożenie drogi i stopień skuteczności mechanicznego urządzenia przenoszącego na przyczepie
 $iH1 = 1,00$ $\eta H1 = 1,00$

4. Przyczepa
 - 4.1 Producent
 - 4.2 Marka fabryczna
 - 4.3 Typ
 - 4.4 Typ połączenia z dyszlem: **jednoosiowa przyczepa ze sztywnym dyszlem**
 - 4.5 Liczba mechanizmów hamulcowych $n = 2$
 - 4.6 Technicznie dopuszczalna masa całkowita $DMC = 1300 \text{ kg}$
 - 4.7 Dynamiczny promień opony pod obciążeniem $R = 0,32 \text{ m}$
 - 4.8 Dopuszczalna siła na dyszlu $D^* = 0,1 \cdot DMC \cdot g = 1300 \text{ N}$
 - 4.9 Wymagana siła hamowania $B = 0,5 \cdot DMC \cdot g = 6500 \text{ N}$
 - 5.0 Siła hamowania $B = 0,49 \cdot DMC = 6370 \text{ N}$

5. Zgodność / wyniki prób
 - 5.1 Próg reakcji $100 \cdot KA / (DMC \cdot g) = 2,92$ (musi być między 2 i 4)
 - 5.2 Największy nacisk $100 \cdot D1 / (DMC \cdot g) = 6,15$ (nie większy niż 10)
 - 5.3 Największa siła pociągowa $100 \cdot D2 / (DMC \cdot g) = 20,77$ (musi być między 10 i 50)
 - 5.4 Technicznie dopuszczalna masa całkowita dla urządzenia najazdowego:
 $GA = 1600 \text{ kg}$ (nie mniejsza niż 1300 kg)
 - 5.5 Technicznie dopuszczalna masa całkowita dla wszystkich hamulców przyczepy:
 $GB = n \cdot GB0 = 1300 \text{ kg}$ (nie mniejsza niż 1300 kg)
 - 5.6 Maksymalny moment hamowania hamulców $n \cdot Mmax / (B \cdot R) = 1,43$ (równe lub większe od 1,2)
 - 5.7 Układ hamulca najazdowego z mechanicznym przenoszeniem
 - 5.7.1 $iH = iH0 \cdot iH1 = 3,33 \cdot 1,00 = 3,33$
 - 5.7.2 $\eta H = \eta H0 \cdot \eta H1 = 0,94 \cdot 1,000 = 0,940$
 - 5.7.3 $\left(\frac{B \cdot R_{dyn}}{\rho} + n \cdot P0 \right) \cdot \frac{1}{(D^* - K_{\eta H})} = 2,39$ (musi być równe lub mniejsze niż 3,33)
 - 5.7.4 $\frac{S'}{S_B^* \cdot i_G} = 3,42$ (musi być równe lub większe niż 3,33)

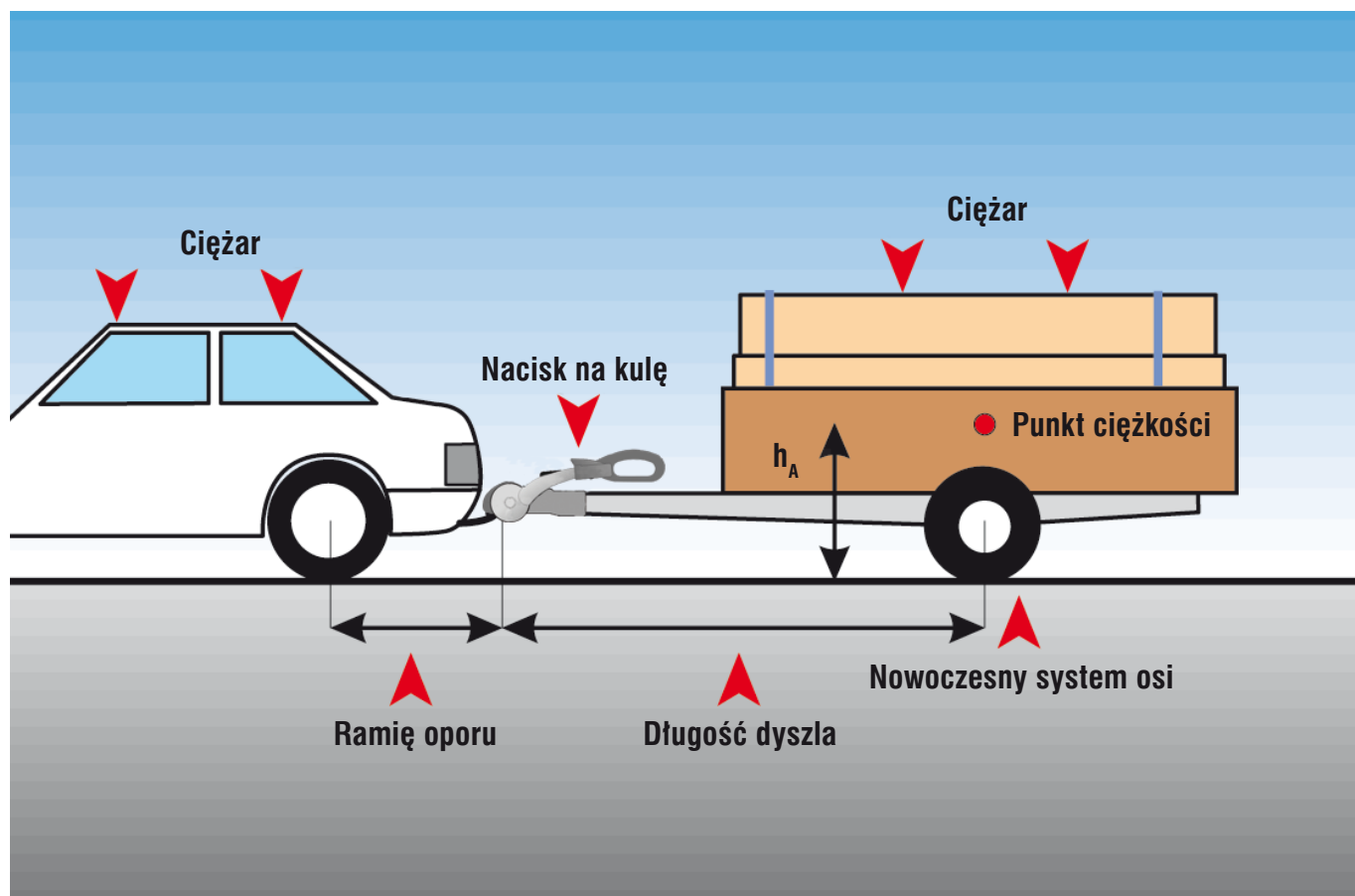
6. Służba techniczna, która przeprowadziła próby _____

7. Opisany układ hamulcowy jest zgodny z wymaganiami rozdz. 3 do 9 warunków dla badania pojazdów z hamulcami najazdowymi, wydanie nr 2002/78/EG.

Data _____

Podpis _____

Kryteria dobrych właściwości jezdnych **AL-KO**



Kryteria dobrych właściwości jezdnych

Samochód osobowy

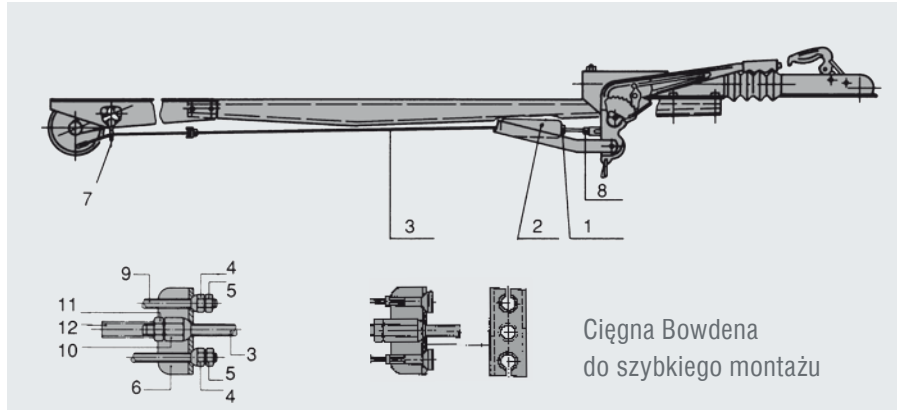
1. Duży ciężar
2. Duży rozstaw kół
3. Krótkie ramię oporu
4. Prawidłowe ciśnienie w oponach
5. Sprawne amortyzatory

Przyczepa

1. Mały ciężar
2. Długi dyszel
3. Nisko umieszczony punkt ciężkości
4. Maks. wykorzystanie dopuszczalnego nacisku na kulę
5. Duże opony
6. Amortyzatory osi
7. Optymalne rozmieszczenie ładunku (ciężkie przedmioty blisko osi)
8. Osie z gumowymi drążkami skrętnymi systemu AL-KO
9. Bezpieczny zaczep AKS - wężykowanie i kołysanie zostaną skutecznie wyeliminowane

Wskazówki montażu i regulacji układu hamulcowego AL-KO - części

Wykonanie z cylindrem wspomagającym



Określenie

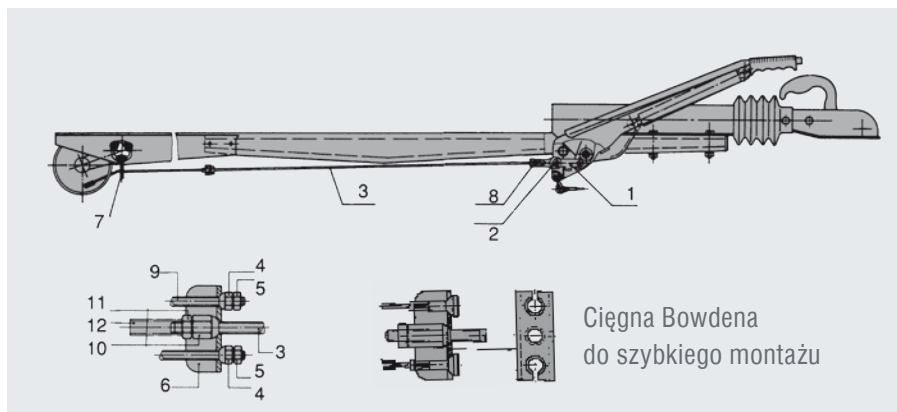
- | | | |
|--------------------------|-------------|-------------------|
| 1. Nakrętka M 10 DIN 980 | Nr artykułu | 700 122 |
| 2. Cylinder wspomagający | | 207 502 06 01 |
| 3. Drażek hamulcowy | | zob.: Spis treści |
| 4. Nakrętka kulista M 8 | | 208 889 00 05 |
| 5. Nakrętka M 8 | | 700 108 |
| 6. Orczyk | | 238 576 00 02 |

W przypadku osi tandem montowany jest orczyk nr art. 238 576

Określenie

- | | | |
|-------------------------------------|-------------|-------------------|
| 7. Opora przyspawana, do osi tandem | Nr artykułu | 208 193 01 03 |
| 8. Nakrętka M 10 DIN 934 | | 208 889 00 03 |
| 9. Cięgno Bowdena | | 700 109 |
| 10. Nakrętka kulista M 10 | | zob.: Spis treści |
| 11. Nakrętka M 10 | | 208 889 00 06 |
| 12. Prowadzenie drążka hamulcowego | | 700 109 |
| | | 228 827 |

Wykonanie z łatwo uruchamianą dźwignią AL-KO (z głowicą przegubową)



Określenie

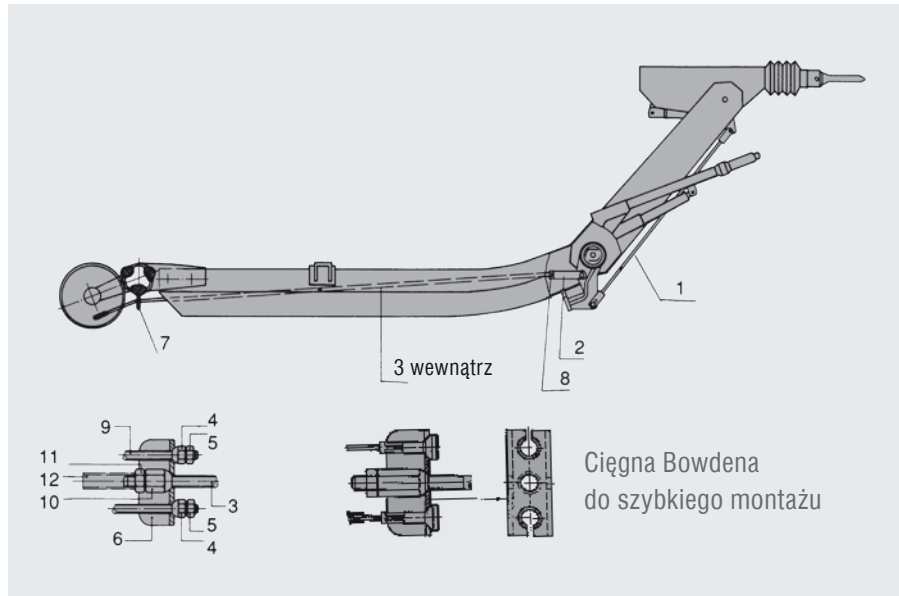
- | | | |
|-------------------------|-------------|-----------------------|
| 1. Pałąk U | Nr artykułu | zamontowany na |
| 2. Głowica widelkowa | | urządzeniu najazdowym |
| 3. Drażek hamulcowy | | zob.: Spis treści |
| 4. Nakrętka kulista M 8 | | 208 889 00 05 |
| 5. Nakrętka M 8 | | 700 108 |
| 6. Orczyk | | 238 576 00 02 |

W przypadku osi tandem montowany jest orczyk nr art. 238 576

Określenie

- | | | |
|-------------------------------------|-------------|-------------------|
| 7. Opora przyspawana, do osi tandem | Nr artykułu | 208 193 01 03 |
| 8. Nakrętka M 10 DIN 934 | | 208 889 00 03 |
| 9. Cięgno Bowdena | | 700 109 |
| 10. Nakrętka kulista M 10 | | zob.: Spis treści |
| 11. Nakrętka M 10 | | 208 889 00 06 |
| 12. Prowadzenie drążka hamulcowego | | 700 109 |
| | | 228 827 |

Wykonanie z łatwo uruchamianą dźwignią AL-KO i głowicą przegubową. Regulowana wysokość sprzęgu



Określenie

1. Linka
2. Głowica widełkowa
3. Drążek hamulcowy M 10
lub M 12 wewnętrzny
- 4–5. Nakrętka kulista M 8 } Mechanizm hamujący
Nakrętka M 8 } 1625, 1637, 2051, 2361
- Nakrętka kulista M 10 } Mechanizm hamujący
Nakrętka M 10 } 3081, 3062
6. Orczyk
W przypadku osi tandem montowany
jest orczyk nr art. 238 576
7. Opora przyspawana
do osi tandem
8. Nakrętka M 10 DIN 934
lub Nakrętka M 12 DIN 934
9. Cięgno Bowdena
- 10.–11. Nakrętka kulista M 10
Nakrętka M 10 lub
Nakrętka kulista M 12
Nakrętka M 12
12. Prowadzenie drążka hamulcowego

Nr artykułu

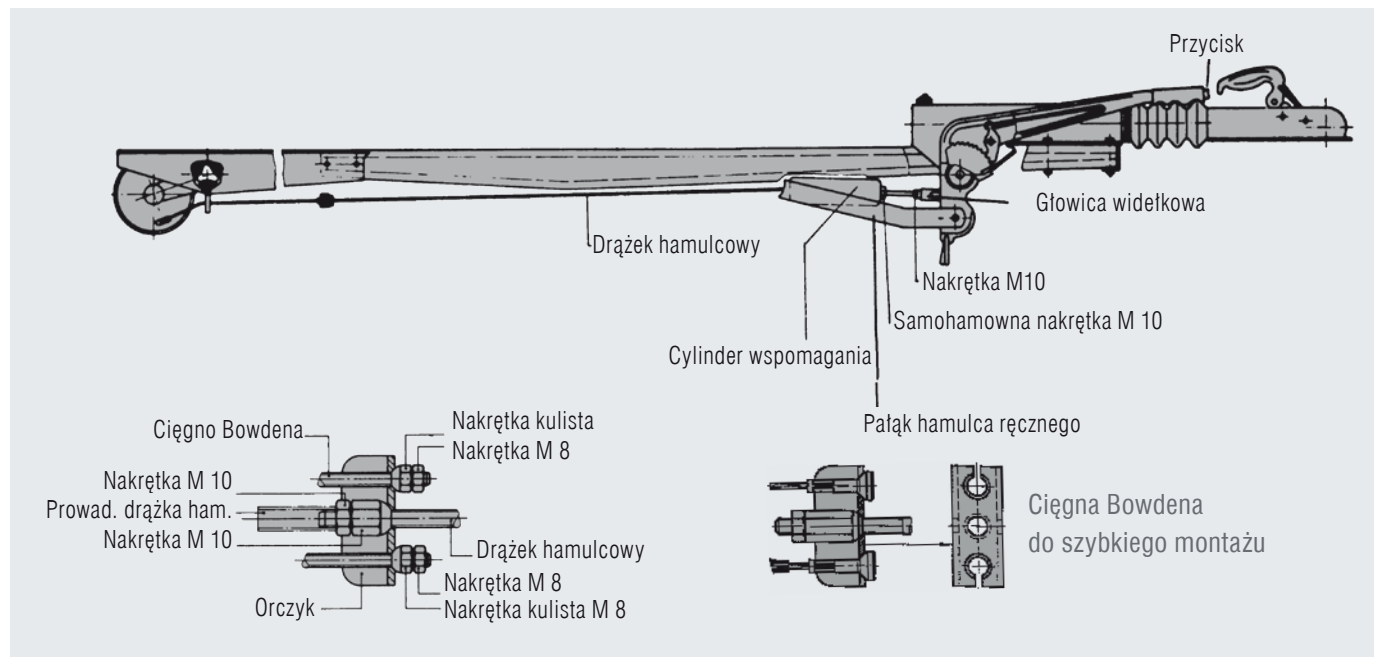
- zamontowany na
urządzeniu najazdowym
zob.: spis treści
- | |
|-------------------|
| 208 889 00 05 |
| 700 108 |
| 207 485 05 03 |
| 700 109 |
| 238 576 00 02 |
| 208 193 01 03 |
| 208 889 00 03 |
| 700 109 |
| 700 283 |
| zob.: spis treści |
| 208 889 00 06 |
| 700 109 |
| 217 648 04 06 |
| 700 283 |
| 228 827 |

Wskazówki montażu i ustawienia układu hamulcowego AL-KO

Wykonanie z cylindrem wspomagającym

Uwaga!

Na postoju zaciągnąć hamulec ręczny aż do ogranicznika, tak aby sprężyna w cylindrze wspomagania była całkowicie naprężona.



1. Zamontować urządzenie najazdowe i oś na podwoziu.
Wysunąć całkowicie drążek hamulcowy. Zluzować zupełnie dźwignię hamulca ręcznego.
2. Nasunąć pałak hamulca ręcznego i cylinder wspomagający na drążek hamulcowy. Nakręcić sześciokątną nakrętkę M 10 na drążek hamulcowy.
3. Drążek hamulcowy wkręcić w głowicę widełkową ok. 15 - 20 mm i zabezpieczyć przeciwnakrętką M 10.
4. Drążek hamulcowy połączyć z cięgnami Bowdena przez orczyk przy pomocy nakrętki kulistej. Zabezpieczyć sześciokątnymi przeciwnakrętkami.
5. Dokręcić nakrętkę kulistą M 10 na drążku hamulcowym, aż do całkowitego usunięcia luzu w kierunku przenoszenia. Sprawdzić, czy koła swobodnie obracają się. Kierunek obrotu wprzód. Następnie zabezpieczyć sześciokątną przeciwnakrętką M 10.
6. Dokręcić samohamowną, sześciokątną nakrętkę M 10 do cylindra wspomaganego tak, aby miał on ok. 1 mm luzu między pałakiem i samohamowną nakrętką M 10.

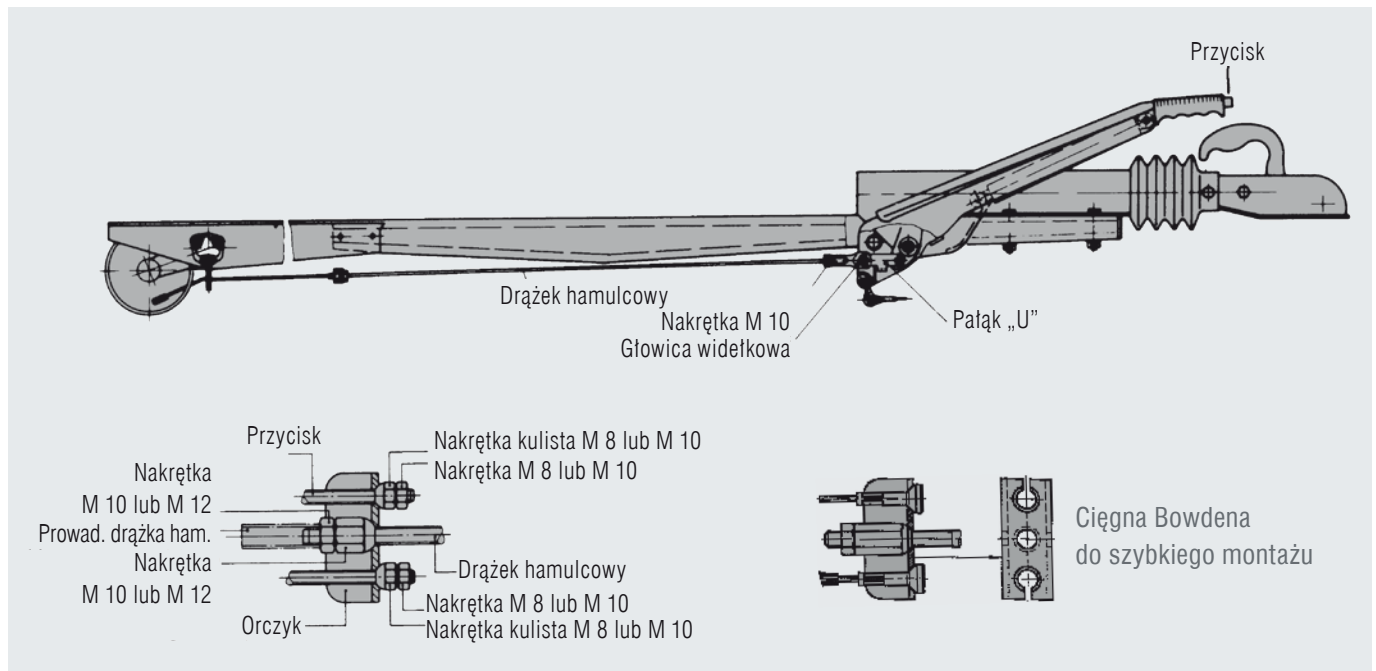
Sprawdzenie, czy układ hamulcowy jest prawidłowo ustawiony: przy zaciąganiu hamulca ręcznego (zapadka na drugim zębie) musi występować wyczuwalne hamowanie na kołach (kierunek obrotu kół – wprzód). Dokładne ustawienie i sprawdzenie układu hamulcowego powinien wykonać producent przyczepy.

Wykonanie z łatwo uruchamianą dźwignią AL-KO i głowicą widełkową, łącznie z wersją o regulowanej wysokości

Uwaga!

Odstawianie na postój: Pociągnąć dźwignię hamulca ręcznego ze sprężyną gazową poza „martwy punkt”. Dźwignia hamulca automatycznie napina się już przy najbliższym wstecznym ruchu kół.

Luzowanie: Wcisnąć przycisk dźwigni hamulca ręcznego i mocno cofnąć dźwignię do pozycji początkowej (aż do oporu).



1. Zamontować urządzenie najazdowe i oś na podwoziu. Wysunąć całkowicie drążek hamulcowy. Złuzować zupełnie dźwignię hamulca ręcznego.
2. Wkręcić drążek hamulcowy w głowicę widełkową i zabezpieczyć przeciwnakrętką M 10 / M 12.
3. Przy pomocy nakrętki kulistej połączyć drążek hamulcowy z cięgnami Bowdena za pośrednictwem orczyka i zabezpieczyć przeciwnakrętką M 10 / M 12.
4. Dokręcić nakrętkę kulistą M 10 / M 12 na drążku hamulcowym tak, aby urządzenie przenoszące nie miało luzu. Sprawdzić, czy koła obracają się swobodnie. Zachować kierunek obrotu w przód. Następnie zabezpieczyć nakrętką M 10 / M 12.

Dokładne ustawienie i sprawdzenie układu hamulcowego powinien wykonać producent przyczepy.

Ważna wskazówka

- ! Dźwignię hamulca ręcznego ze sprężyną gazową należy przenieść poza „martwy punkt”. Przy najbliższym, wstecznym ruchu kół dźwignia zaskoczy automatycznie.
- ! Nowe urządzenie przenoszące - łatwe dla serwisu - uproszczony montaż.

Ogólne informacje

o europejskich przepisach w sprawie dopuszczenia do ruchu przyczep samochodów osobowych



Dyrektywa UE

Urządzenia najzdowe i mechanizmy hamujące opisane w tym katalogu techniki pojazdowej spełniają wymagania dyrektywy 71/320 UE.

W następujących krajach obowiązują specyficzne przepisy dopuszczania przyczep



Szwajcaria

Oryginalna gwarancja potwierdzająca

- I Dopuszczalne obciążenie osi
- I Nacisk na zaczepek i siłę pociągową dyszla oraz urządzenia najzdowe
- I Nacisk na zaczepek i siłę pociągową zaczepu kulowego względnie oczka DIN
- I Schemat układu hamulcowego w ruchu i na postoju z podaniem przełożenia i skutecznej powierzchni hamowania

U kogo żądać?

Producent osi
Producent urządzeń najzdowych
Właściwy producent
Producent urządzeń najzdowych



Francja

Oryginalna gwarancja potwierdzająca

- I Dopuszczalne obciążenie osi
- I Obliczenie wytrzymałości dyszla według dyrektywy z 28.2.1986
- I Przyporządkowanie według dyrektywy 71/320 UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002.

U kogo żądać?

Producent osi
Producent dyszli
Producent urządzeń najzdowych



Szwecja

- I Obliczenie UE hamulca, według dyrektywy 71/320 UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002.

U kogo żądać?

Producent urządzeń najzdowych



Holandia

Wszystkie przyczepy sprowadzane do Holandii muszą spełniać następujące wymagania:

- I Pozwolenie RDW na system hamulcowy (schemat hamulca). Obejmuje ono urządzenie najzdowe, mechanizm hamujący, wymiary opon i ładowność.
- I Atest wytrzymałości na dyszel i urządzenie pociągowe V.

U kogo żądać?

Właściwy producent
Właściwy producent



Hiszpania / Portugalia

- I Przyporządkowanie według dyrektywy 71/320 UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002.



Wykres producenta urządzeń najzdowych na centralne dyszle rurowe w przyczepach z hamulcem i bez hamulca, odpowiednio producenta na wszystkie elementy połączenia z pojazdem, np. zaczepek kulowy, dyszel, urządzenie pociągowe, dyszel V.

U kogo żądać?

Właściwy producent



Belgia

- I Przyporządkowanie według dyrektywy według dyrektywy 71/320 UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002.
- I Wniosek o dopuszczenie przyczepy (1) na podstawie rozporządzenia z 15.03.1968
- I Obliczenie wytrzymałości dyszla względnie dyszla V
- I Zatwierdzone zaczepy kulowe i osie.

U kogo żądać?

Producent urządzeń najzdowych
Producent przyczep
Właściwy producent
Właściwy producent











Niemcy

- I Przyporządkowanie według dyrektywy według dyrektywy 71/320 UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002.
- I Wykres dla centralnych dyszli rurowych w przyczepach z hamulcem i bez hamulca.
- I ABG dla wszystkich części łączących z pojazdem, np. zaczepek kulowy, dyszel względnie urządzenie pociągowe, dyszel V.

U kogo żądać?

Producent urządzeń najzdowych
Właściwy producent
Właściwy producent

	<p>Austria</p> <ul style="list-style-type: none"> Przeporządkowanie według dyrektywy 71/320/UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002. Szczególne przepisy dotyczące obciążenia przyczep (masa pojazdu ciągnącego do masy przyczepy) 	<p>U kogo żądać?</p> <p>Producent urządzeń najazdowych</p> <p>Po informacje należy zgłosić się do właściwego urzędu</p>
	<p>Włochy</p> <ul style="list-style-type: none"> Przeporządkowanie według dyrektywy 71/320/UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002 Zaczep kulowy z atestem włoskim lub według dyrektywy 94/20/EG. <p>Wszystkie dokumenty muszą być wystawione w języku włoskim. Można je otrzymać w naszym przedstawicielstwie w Vintl.</p>	<p>U kogo żądać?</p> <p>Producent urządzeń najazdowych</p> <p>Właściwy producent</p>
	<p>Wielka Brytania</p> <ul style="list-style-type: none"> Przeporządkowanie według dyrektywy 71/320/UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002 	<p>U kogo żądać?</p> <p>Producent urządzeń najazdowych</p>
	<p>Dania</p> <ul style="list-style-type: none"> Przeporządkowanie według dyrektywy 71/320/UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002. 	<p>U kogo żądać?</p> <p>Producent urządzeń najazdowych</p>
	<p>Czechy</p> <ul style="list-style-type: none"> Przeporządkowanie według dyrektywy 71/320/UE i uzupełnienia 2002/78/EG z 01.10.2002. Czeski atest do zaczepu kulowego, urządzenia najazdowego i osi. 	<p>U kogo żądać?</p> <p>Producent urządzeń najazdowych</p> <p>Właściwy producent (wzgl. importer)</p>
	<p>Słowacja</p> <ul style="list-style-type: none"> Numer zaświadczenia na oś, urządzenie najazdowe, zaczep kulowy, koła i oświetlenia (według dyrektywy 315/1996) 	<p>U kogo żądać?</p> <p>Ministerstwo Komunikacji</p>
	<p>Polska</p> <ul style="list-style-type: none"> Raport techniczny do urządzenia najazdowego i mechanizmu hamującego według ECE R13 	<p>U kogo żądać?</p> <p>Ministerstwo Komunikacji</p>
	<p>Rosja</p> <ul style="list-style-type: none"> Obliczenie mechanizmu hamującego według ECE R 13 OST 37.001.220 97 z 1997 (rosyjska norma branżowa na przyczepy do samochodów osobowych) 	<p>U kogo żądać?</p> <p>Właściwy producent</p> <p>Właściwy producent</p>

Podane informacje są oparte na naszej wiedzy z grudnia 2005.
Zastrzegamy możliwość zmian technicznych.