

# Manual Chassis Lecitrailer

V21.1



**LeciTrailer**

Bem-vindo ao Lecitrailer

Este manual permitirá que você obtenha informações abrangentes sobre questões básicas para o uso normal do produto, ou um reparo de emergência, com soluções simples.





Este documento e todas as informações nele contidas são de propriedade exclusiva da Lecitrailer. No debe ser divulgado en su totalidad o en parte a ninguna persona sin el permiso previo por escrito de Lecitrailer, del mismo modo no puede ser publicado bajo cualquier forma de publicidad o informe, copiado, fotografiado, reproducido o almacenado en un sistema de recuperación de cualquier.

Lecitrailer reserva-se o direito de modificar ou atualizar este documento.

# 1

## INSTRUÇÕES DE USO

### Antes de começar a marcha

#### DIARIAMENTE

- Verifique a posição do bloqueio na 5ª roda. A alavanca deve estar totalmente fechada e a segurança ativada.
- Verifique se os pés de apoio estão altos o suficiente para não atingir o solo.
- Visualize o funcionamento do equipamento de iluminação e do sistema de freios.
- Verifique a posição da liberação do freio de estacionamento.
- Verifique se o controle da suspensão está na posição de tração (centro).
- Pressurize os reservatórios de ar do sistema de freio e a suspensão a ar à pressão de operação.
- Conecte os cabeçotes de acoplamento, elétricos e pneumáticos e ABS / EBS.

#### PERIODICAMENTE

- Verifique se há desgaste uniforme dos pneus.
- Verifique a pressão dos pneus.
- Verifique visualmente se há desgaste nas lonas ou pastilhas de freio.
- Verifique o aperto das porcas da roda.
- Verifique se não há rugas nas dipressas de suspensão.
- Sangrar os tanques de freio e suspensão.

# 2

## AVISOS PRINCIPAIS

- Antes de realizar qualquer tipo de manipulação no veículo, certifique-se de que os freios não estejam acionados e que o veículo esteja imobilizado. Para maior segurança, coloque sempre os calços nas rodas.
- Limpe as roscas e orifícios que precisam ser manipulados.
- Não manipule os parafusos de ajuste das válvulas de freio.
- O veículo nunca deve ser parado após um superaquecimento do freio. Continue rolando até esfriar.
- Não fique embaixo do veículo até que os pneus e os freios estejam frios o suficiente.
- Não modifique as alturas de trabalho da suspensão.
- Não exceda a pressão de trabalho dos pneus.
- Não manipule a aproximação das alavancas de freio.
- Não estacione o veículo em uma colina sem aplicar o freio de mão do semirreboque.

# 3

## ENGATE E LIBERAÇÃO

### ENGATE DE VEÍCULO ARTICULADO

1. 1. Verifique a altura do pino mestre do semirreboque e da quinta roda do trator. Regular com a suspensão pneumática do veículo rebocador e os pés de apoio do semirreboque.
2. 2. Abra o mecanismo de travamento da quinta roda.
3. 3. Verifique se a coroa da quinta roda tem graxa suficiente.
4. 4. Imobilize o semi-reboque. Verifique se o freio de estacionamento está ativado. Caixa de controle de botão vermelho. Se não existir na caixa de controle, o freio de estacionamento está no chassi.
5. 5. Execute a manobra de atracação. Verifique se o parafuso da quinta roda apertou o pino mestre e permaneceu em sua posição travada.
6. 6. Conecte as conexões elétricas e pneumáticas entre o trator e o semirreboque. Abra as válvulas de ar do trator, se tiver uma. Verifique o correto funcionamento dos freios e luzes.
7. 7. Mova o controle da suspensão a ar do semirreboque para a posição de estrada. Válvula localizada na caixa de controle.
8. 8. Destrave e colete tentemozos se eles estiverem no lugar e o veículo estiver equipado com eles.
9. 9. Solte o freio de estacionamento. Pressione a caixa de controle do botão vermelho.
10. 10. Pegue os pés de apoio ao máximo.
11. 11. Antes de arrancar, verifique se o manómetro do ar do caminhão-tractor tem pressão suficiente (aprox. 8 bar) e se as rodas do semi-reboque giram totalmente livres.

## LANÇAMENTO DO VEÍCULO ARTICULADO

1. Feche as válvulas de ar do trator.
2. Desacople as conexões elétricas e pneumáticas.
3. Atue na válvula de controle da suspensão.
4. Se o veículo vai ser carregado ou descarregado e precisa de uma altura específica, obtenha essa altura com o controle e trave-o na posição de parada. Se o veículo estiver equipado com suportes, coloque-os na altura desejada.
5. Trave o semirreboque com o freio de estacionamento, puxando o botão vermelho.
6. Abaixе os pés de apoio até que façam contato com o solo. Opere a manivela inicialmente em alta velocidade (puxe a manivela) até que os pés atinjam o solo. Passe para velocidade baixa (empurre a manivela e continue acionando a manivela até que as molas do trator estejam na posição vazia. Se o trator estiver com suspensão pneumática, não é necessário operar em velocidade baixa.
7. Ative a alavanca do quinto parafuso da roda e certifique-se de que o pino mestre está livre.
8. . Mova o trator-reboque para a frente.

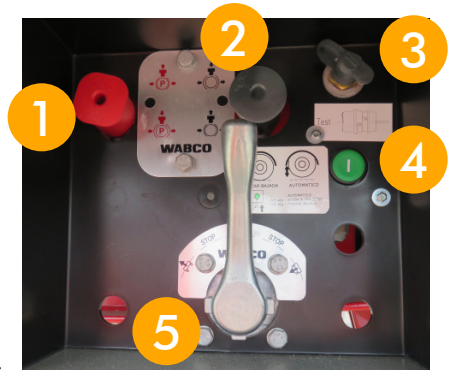
# 4

## CAIXA DE CONTROLE E CONTROLES

Normalmente, está localizado na parte traseira do veículo, no lado esquerdo, dependendo da direção do percurso.

Todos eles estão agrupados em uma única caixa e cada um dos controles tem uma função específica. A caixa de controle da suspensão a ar tem 4 elementos (5 se a opção de controle de elevação do eixo for escolhida):

1. Botão vermelho: freio de estacionamento.
2. Botão preto: serve para destravar o veículo, uma vez que tenha sido desengatado do trator.
3. Torneira de pressão ITV
4. Controle de elevação do eixo. (Equipamento opcional): É usado para elevar e abaixar o eixo de elevação. Mantém todos os eixos no solo.



Pressione por menos de 5 segundos para ativar o auxílio de partida. O eixo sobe e o peso é transmitido ao trator: 30% de sobrecarga permitida nos eixos e desconecta a 30 km / h

Pressione por mais de 5 segundos para forçar o eixo para baixo e manter todos os eixos no solo.

Ele reinicia quando o contato é removido.

5. Alavanca de acionamento da suspensão, com 3 posições:
  - 5.1. Central. Muito importante, esta posição é obrigatória para a condução.
  - 5.2. Elevar a suspensão: da posição central, empurre o controle para dentro e mova para a esquerda para elevar o veículo. Se quisermos deixá-lo em uma determinada altura, devemos colocar o controle na posição de parada. Importante!: Uma vez que a suspensão atinge o ponto de sua altura máxima, não é aconselhável continuar colocando mais pressão.
  - 5.3. Abaixar a suspensão: A mesma operação de levantá-la, mas girando a maçaneta para a direita.



# 5

## FALHA DE UM DIAPRESS

- Em caso de rutura ou perda de ar numa das barragens suspensas, podemos efectuar uma pequena intervenção que nos permitirá continuar a viagem até ao ponto de reparação mais próximo. Esvazie completamente o circuito de suspensão de ar usando o controle localizado no veículo.
- Gire a alavanca e mantenha-a nesta posição até que todo o ar saia dos dutos de ar.
- Para maior segurança, pressione manualmente a diapress para verificar se não contém ar.



Uma vez realizada esta operação, devemos dobrar o tubo de entrada de pressão do referido diapres e dobrá-lo como indicado na foto. Se tivermos flanges de plástico, vamos colocá-los de forma a impedir a passagem de ar para o diapres. Também podemos fazer isso com corda ou algo semelhante.



1. Entradas de ar



2. Substituição da tubulação

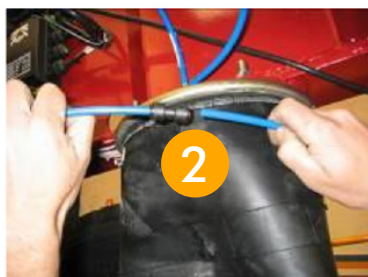
Posteriormente voltaremos a colocar o comando da suspensão na posição de direção e iniciaremos a viagem levando em consideração que não temos o perfeito funcionamento da suspensão a ar.

# 6

## QUEBRANDO OU VAZANDO AR NO CIRCUITO

As perdas de ar podem ocorrer no circuito pneumático devido ao atrito de um tubo com um elemento mecânico ou simplesmente devido a uma pancada no mesmo. Diante dessa situação, agiremos da seguinte forma:

1. As perdas de ar podem ocorrer no circuito pneumático devido ao atrito de um tubo com um elemento mecânico ou simplesmente devido a uma pancada no mesmo. Diante dessa situação, agiremos da seguinte forma:
2. Vamos descarregar o ar do circuito, seja pelo controle se for uma condução para a suspensão, ou por meio da torneira de drenagem dos cilindros (não se esqueça de desligar os cabeçotes de engate)
3. Assim que o vazamento for localizado, (1) cortaremos o tubo através da área afetada o mais reto possível. (2) A seguir, colocaremos um encaixe de conexão como o da figura, pressionando o tubo para dentro dele até ouvir um pequeno "click". (3) Faremos a mesma operação com a outra extremidade do tubo.
4. Antes de realizar a marcha, verificaremos se não há vazamento na junta realizada.



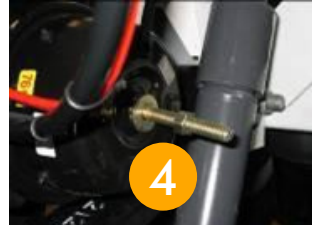
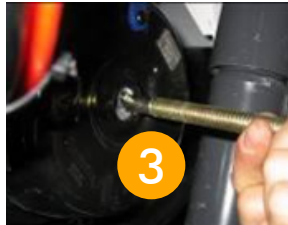
# 7

## DESBLOQUEIO DO ATUADOR

Poderíamos dizer que o atuador ou freio de estacionamento tem vida própria. Isso significa que, embora o resto das válvulas no circuito necessitem de pressão de ar para funcionar, elas não precisam ter pressão para cumprir sua função.

Caso um veículo seja bloqueado por atuador de freio, baixa pressão ou vazamento em seu circuito, devemos agir da seguinte forma para desbloqueá-lo:

1. Remova o bujão na frente do atuador.
2. Remova o parafuso localizado na lateral.
3. Coloque o parafuso na ranhura preparada na frente do atuador.
4. Gire a porca até que todo o parafuso saia.



Nunca remova o flange traseiro

# 8

## CONEXÕES ELÉTRICAS, PNEUMÁTICAS E ABS-EBS

As conexões elétricas básicas são as seguintes



1. 24 S - ISO 3731
2. 24 N - ISO 1185
3. 15 Poloneses - ISO 12098 / DIN 72570
4. ABS/EBS. ISO 7638.

### CONEXÃO ABS

Ao contrário do que muitos usuários pensam, o sistema ABS não proporciona uma melhor frenagem do veículo. Sua função mais importante é evitar que o veículo perca sua trajetória no caso de uma frenagem de emergência ou condições de solo ruins. Ao mesmo tempo, teremos um espaço de parada menor. É obrigatório sempre ter este sistema conectado.

### CONEXÃO EBS

O EBS é um sistema de freio e se proporciona maior eficiência de frenagem. Integre em um único sistema. A função ABS e a função ALB (regulação do travão de acordo com a carga). Neste sistema também é imprescindível estar sempre ligado, caso contrário, perdemos a função ABS e a função ALB. Significa que o veículo travaria com pressão solicitado pelo pedal, não se regularia dependendo da carga e haveria um alto percentual de possibilidades de travamento dos pneus e como já mencionamos que perdemos a função ABS, também perderíamos a trajetória do veículo.

## CONEXÃO ELÉTRICA

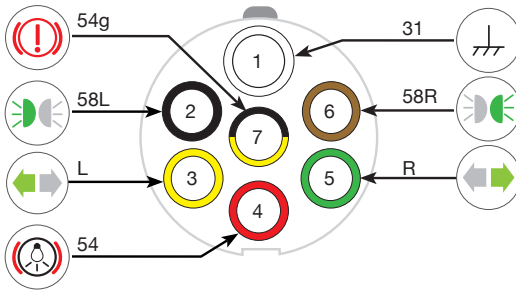
A seguir, explicamos as funções e cores de cada um dos pinos das conexões elétricas.

FUNCIÓN	COLOR	ISO 1185- 24N	ISO 3731-24S	15 POLOS
Sinal de Virar à esquerda	Amarelo	3 / L	--	1
Direito Turn Signal	Verde	5 / R	--	2
Nevoeiro traseiro	Azul	--	7	3
Massa	Blanco	1 / 31	--	4
Luz de posição esquerda Traseira.	Laranja	2 / 58L	--	5
Luz de posição certa Traseira	Castanho	6 / 58R	--	6
Luz de freio	Vermelho	4 / 54	--	7
Marcha ré	Amarelo-Branco	--	3 / L	8
Alimentando	Negro		4 / 54	9
Controle de lona de freio	Castanho-Vermelho	--	--	10
Trailer de freio	Amarelo-Naranja	7	--	11
Eixo de levantamento	Rosa	--	6 / 58 r	12
Masa	Branco-Negro	--	1 / 31	13
Sem atribuição	Violeta	--	2 / 58L	14
Sem atribuição	Laranja	--	5 / R	15

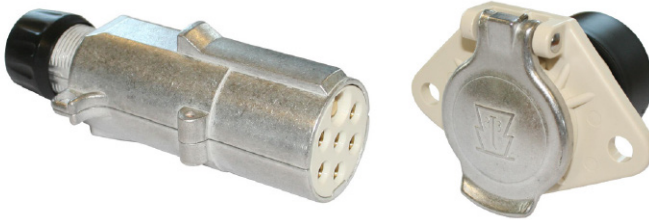
# 24N



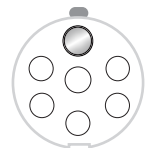
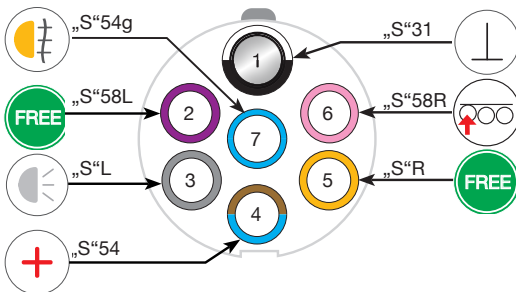
ISO 1185  
7 pin



# 24S



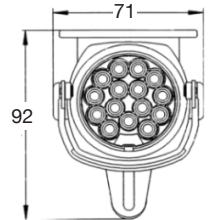
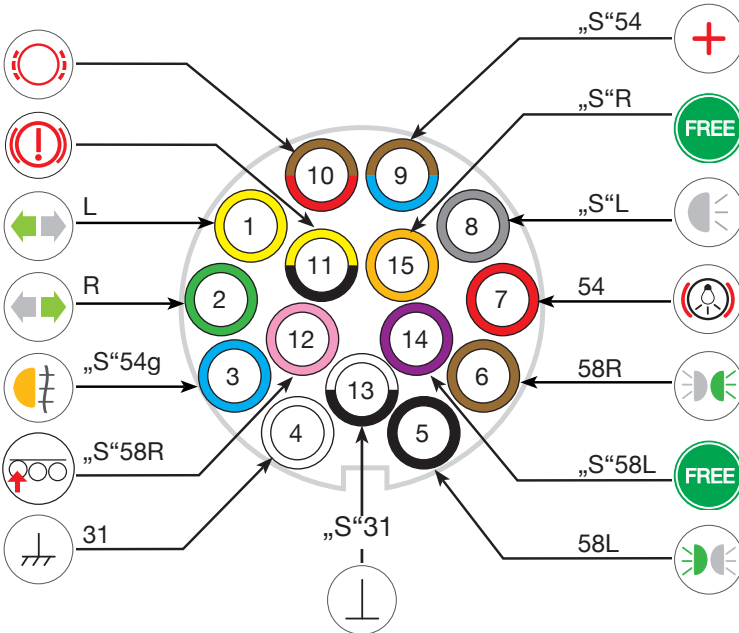
ISO 3731  
7 pin












# 15P



ISO  
12098  
15 pin



# LEYENDA

Symbol					
	Earth	massa	Masse	Masa	Terra
	LH rear direction indicator	freccia sinistra	Clignotant gauche	Intermitente izquierdo	Pisca esquerdo
	RH rear direction indicator	freccia destra	Clignotant droit	Intermitente derecho	Pisca direito
	stop	stop	Feu stop	Luz de freno	Freio
	LH Tail	posizione sinistra	Feu de position gauche	Luz posición izquierda	Luz de posição esquerda
	RH Tail	posizione destra	Feu de position droit	Luz posición derecha	Luz de posição direita
	rear fog	retronebbia	Feu de brouillard	Luz antiniebla	Luz de neblina
	reverse	retromarcia	Feu de recul	Luz marcha atrás	Luz de Ré
	permanent power supply	positivo permanente	Alimentation électrique permanente (+)	corriente continua	corrente contínua
	axle lift	Sollevatore	Relevage d'essieu	dispositivo de elevación del eje	dispositivo de elevação do eixo
	braking control	Controllo funzioamento freni	Contrôle freinage remorque	Control de frenos para trailers	Controle de funcionamento dos freios
	brake pad wear Indicator	Controllo usura pastiglie	Témoin d'usure des plaquettes de frein	Indicador de desgaste de las pastillas de freno	Indicador de desgaste de pastilhas de freio
	Earth - Data	Massa per elettronica	Masse des éléments électroniques	masa funciones electrónicas	Terra para funções eletrónicas
	unallocated	libero	Libre	Libre elección	Livre



# 9

## DESBLOQUEO DE UN CÁLIPER

Caso em um veículo com freio a disco haja um bloqueio da pinça, podemos desativá-lo da seguinte forma:

1. Quitar el guardapolvo.
2. Girar el tornillo desbloqueo de cálipe



Ao iniciar a rotação do parafuso que aparece em seu interior, notaremos um clique inicial. Continuaremos afrouxando até que as pastilhas de freio estejam completamente separadas do disco.



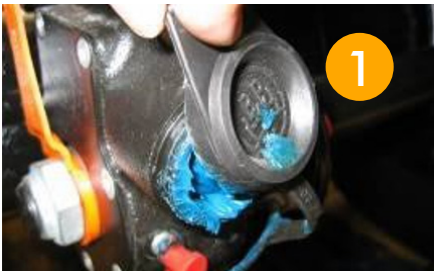
Nunca force o parafuso, máx. 4K / cm., Se o parafuso quebrar, teremos que trocar todo o calibrador. Efectue esta operação apenas em caso de avaria.

# 10

## DESBLOQUEANDO UM TAMBOR DE FREIO

Como no caso anterior, também podemos destravar um tambor de freio. Nesta ocasião, devemos afrouxar a alavanca do mesmo da seguinte forma:

1. Remova a vedação contra poeira localizada na parte traseira da alavanca.
2. Dentro aparecerá um parafuso envolto em graxa. Limpe o menos possível e comece a afrouxar o parafuso aproximadamente duas voltas completas. Antes de arrancar, verifique se a roda gira sem atrito.



# 11

## VERIFICAÇÃO DA CONDIÇÃO DO PAD E DO DISCO

### FREIOS DE DISCO

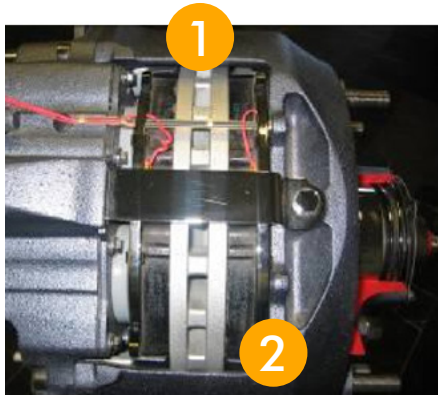
As pastilhas de freio e o disco têm limites de desgaste antes de serem substituídos.

No caso dos comprimidos, Não devemos circular com espessura menor que a



indicado pelo fabricante

Além de poder visualizar diretamente a pílula, existe um indicador externo que indica o seu estado em todos os momentos. Ele está localizado dentro do compasso, como pode ser visto na fotografia.



1. Disco.
2. Tablets.
3. Indicador de desgaste da almofada..

## TRAVÕES DE TAMBOR

Assim como o freio a disco, o freio a tambor possui um display externo para verificar o desgaste das pastilhas. Ele está localizado na tampa contra poeira no interior do tambor.

Primeiramente retiraremos a capa protetora contra poeira da imagem, o que nos permitirá observar a dimensão das lonas de freio.



Quando as lonas de freio atingirem a espessura mínima de acordo com as indicações do fabricante do eixo, deve-se proceder à substituição das mesmas.

É importante que, após a inspeção, a tampa contra poeira seja colocada de volta no lugar.





**LeciTrailer**

C° de los Huertos, s/n - Apdo. 100  
50620 CASETAS (Zaragoza)  
Tel. +34 976 462 929  
Fax +34 976 773 914

Pol. Ind. "Rompecubas"  
Autovía A-4, km. 29,5  
C/ Miguel Servet, 20  
28340 VALDEMORO (Madrid)  
Tel. +34 918 085 500  
Fax +34 918 752 060

Pol. Ind. "Sant Ermengol"  
C/ Progrés, 24  
08630 ABRERA (Barcelona)  
Tel. +34 937 704 786  
Fax +34 937 703 371

Pol. Ind. "La Isla"  
Autovía A-4  
C/ Río Viejo, 19-20  
41700 DOS HERMANAS (Sevilla)  
Tel. +34 954 930 680  
Fax +34 954 930 684

Pol. Ind. "Moncada III"  
C/ Quinsá, 4  
46113 MONCADA (Valencia)  
Tel. +34 961 399 800  
Fax +34 961 399 852



Digitalize este código  
e localize o seu centro de serviço  
oficial mais próximo

Service Center LeciTrailer  
Zac des Chesnes Nord  
Rue du Brisson, 20  
38290 Satolas et Bonce  
(Lyon) Francia  
Tel. +33 04 74 94 21 09  
Fax +33 04 74 82 89 20  
lyon@lecitrailer.fr

Se tiver uma avaria na estrada, recomendamos que entre em contato com:

Departamento de **Serviço ao cliente**

Horário comercial de segunda a sexta-feira (8 às 20 h.) e sábados (8 às 13 h.)

**Telfs.: +34 976 462 121 / +34 976 462 929**

onde a oficina mais próxima será indicada.

Há também um serviço de **Lecitrailer 24 horas** fundamentalmente para avarias fora do horário comercial.

**Tel.: 902 200 213**