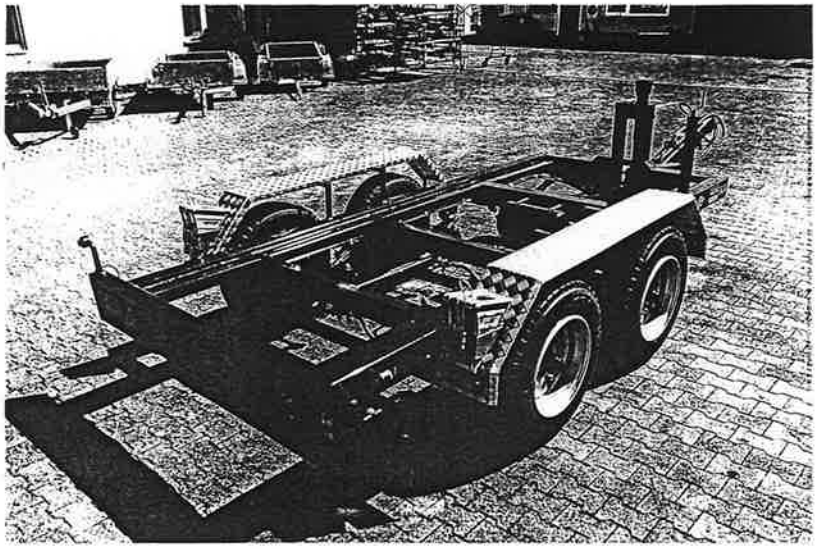
MOAT 250

SCHMID FAHRZEUGE

GESCANNT

Betriebs- und Wartungsanleitung



Schmid Fahrzeugbau GmbH
Hauptstraße 64
D-86931 Prittriching
Telefon 08206/6010
Telefax 08206/6272

Kapitel	Beschreibung	Seite
	Einleitung	1
1.	Wichtige Hinweise	2
2.	Datenblatt	3
3.	Bedinungshinweise	4
3.1.	Ankuppeln des Anhängers am Zugfahrzeug	4
3.2.	Einhängen des Abreißseiles	4
3.3.	Beleuchtung	5
3.4.	Stützrad	5
3.5.	Radschrauben	5
3.6.	Be- und Entladen	5
3.7.	Sichern der Ladung	5
3.8.	Handbremse (Feststellbremse)	5
3.9.	Höhenverstsllbare Zugdeichsel	6
4.	Wartung und Reinigung	8
4.1.	Auflaufeinrichtung	8
4.2.	Wartung der "Euro-Achse"	8
4.3.	Schmierstellenplan	9
4.4.	Wartungsintervalle	10
4.5.	Fahrgestell und Aufbau	11
5.	Einstellungen	12
5.1.	Radlager	12
5.2.	Radbremse	14
5.3.	Reifendruck	15
5.4.	Störung - Ursache - Beseitigung	16
5.5.	Kabelanschluß - Steckerbelegung	17
6.	Gesetzliche Vorschriften	18
6.1.	TÜV - Intervalle § 29	18
6.2.	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	18

EINLEITUNG

Herzlichen Glückwunsch zum Kauf Ihres
SCHMID - FAHRZEUGES.

Wir sind sicher, daß Sie damit viel Freude haben.

Ihr Fahrzeug wurde unter Berücksichtigung neuester Erkenntnisse sowie nach modernsten Fertigungsmethoden hergestellt - ein Spitzenprodukt in Material und Verarbeitung.

Regelmäßige Wartung und rechtzeitiger Austausch von verschlissenen bzw. beschädigten Teilen erhöht die Lebenserwartung des Fahrzeuges. Nur das richtig bediente und gepflegte Fahrzeug wird zur Zufriedenheit laufen und somit gewinnbringend arbeiten.

Diese Anleitung entspricht zur Zeit dem technischen Stand der Fahrzeuge. Änderungen im Sinne der Weiterentwicklung bleiben uns jederzeit vorbehalten. Jegliche Form der Verarbeitung, Vervielfältigung und der Verbreitung dieser Unterlagen, auch Auszugsweise, bedarf der schriftlichen Genehmigung.

Um Ihr Fahrzeug sicher bewegen zu können und in allen Situationen schnell und richtig zu handeln, muß diese Anleitung beachtet werden.

1. Wichtige Hinweise

Jede Person, die in irgendeiner Art (Bedienung, Wartung,...) mit oder am Fahrzeug arbeitet, muß die folgende Betriebsanleitung gelesen und verstanden haben. Es ist jede Arbeitsweise zu unterlassen, welche die Sicherheit des Fahrzeuges und des Bedieners beeinträchtigt.
Der Anwender hat dafür zu sorgen, daß keine nicht autorisierten Personen am Fahrzeug arbeiten.

Zur Aufrechterhaltung der Funktion und Sicherheit dürfen im Bedarfsfall nur Orginalersatzteile des Herstellers verwendet werden.

Der Besitzer verliert alle evtl. bestehenden Ansprüche, wenn er das Produkt mit anderen als den Orginalersatzteilen verändert.
Konstruktions- und Ausführungsänderungen vorbehalten.

Bei Rückfragen und Ersatzteilbestellungen den Fahrzeutyp und die Fahrzeug-Identifikations-Nummer angeben! (Siehe Datenblatt)

Sämtliche anfallende Montage- und Einstellungsarbeiten nur vom Fachpersonal (Fahrzeughersteller) durchführen lassen!
Überprüfen Sie regelmäßig den festen Sitz aller am Fahrzeug verschraubten Teile!



Am Fahrgestell-Hauptrahmen darf grundsätzlich nicht gebohrt werden.
Bei Schweiß-, Bohr- und Schleifarbeiten sowie Arbeiten mit Trennscheiben in der Nähe von Kunststoffleitungen und Kabeln sind Schutzmaßnahmen, wie Abdecken oder Ausbau der Leitungen an besonders kritischen Stellen, notwendig.

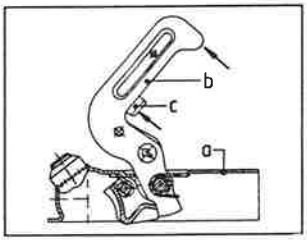
2. Datenblatt:

Bitte füllen Sie das Datenblatt aus.

☐ **Fahrzeug** Identifikations-Nr. ..... Typ ..... Zul. Gesamtgewicht ..... ☐ **Achse** Hersteller, Typ ..... ☐ **Auflaufeinrichtung** Hersteller, Typ ..... Prüfzeichen ..... ☐ **Radbremse** Hersteller, Typ ..... Ausführung ..... Prüfnummer ..... ☐ _____ .... ☐ _____	☐ **Kugelkupplung** Hersteller, Typ ..... Prüfzeichen ..... ☐ **Zuggabel/ Zugdeichsel** Hersteller, Typ ..... Prüfzeichen ..... ☐ **Reifen** Hersteller ..... Größe ..... Kennzeichen ..... Geschwindigkeits-buchstabe ..... ☐ **Notizen** ....

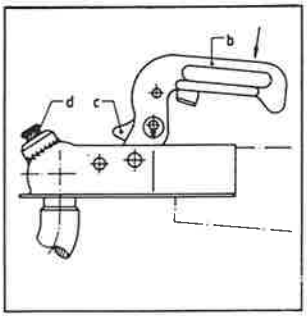
3. Bedienungshinweise

3.1. Ankuppeln des Anhängers am Zugfahrzeug



• Sicherungshebel (c) mit Zeigefinger nach oben drücken und den Handgriff (b) nach vorne hochziehen (geöffnet)

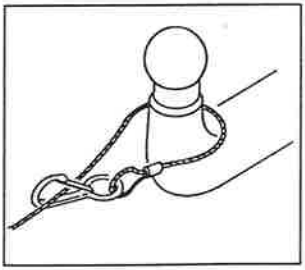
• Geöffnete Kupplung mit hochgezogenem Handgriff auf den Kugelkopf aufsetzen und zusätzlich von Hand nach unten drücken



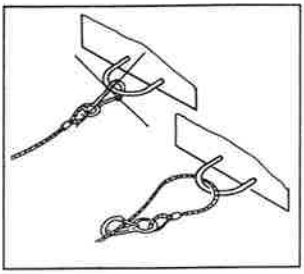
• Kupplung schließt sich durch leichten Druck
- Der Handgriff (b) wird von Hand soweit nach unten gedrückt, bis die Sperrklinke (c) herausschnappt
- Die Zugkupplung ist richtig eingekuppelt, wenn der grüne Rand (d) der Einrastanzeige sichtbar ist.

ACHTUNG!
Der richtige Sitz der Kugelkupplung auf der Kugel muß in jedem Fall überprüft werden.

3.2. Einhängen des Abreißseiles



Um die Abbremsung des Anhängers im Falle eines Abrisses vom Zugfahrzeug zu ermöglichen.
Das Abreißseil um den Kugelhals schlingen und den Karabinerhaken am Seil einhängen
(nur bei gebremsten Anhängern)



ACHTUNG!
Eine Einhängeöse sollte sich in unmittelbarer Nähe des Kuppelpunktes befinden, da sonst bei Kurvenfahrten die Handbremse angezogen wird!

3.3. Beleuchtung

7- bzw. 13-pol. Stecker des Anhängers mit der Steckdose des Zugfahrzeuges verbinden. Vor dem Abfahren ist die Funktion der Beleuchtung zu prüfen.

3.4. Stützrad

Bei Fahrzeugen mit Stützrad ist vor Fahrbeginn dieses immer ganz bis zum Anschlag hochzuziehen und zu arretieren.

ACHTUNG!
Laufrad von Stützrad darf Bremsgestänge nicht behindern.

3.5. Radschrauben

Radschrauben bzw. Radbolzen sind laufend zu überprüfen.
Sehr wichtig ist, daß die Radbolzen nach einigen Kilometern Fahrt nachgezogen werden. Rotes Schild an Stirnbordwand bzw. Stirnträger beachten. Radbolzen über Kreuz anziehen.

3.6. Be- und Entladen

Zum Be- und Entladen empfehlen wir den Anhänger an das Zugfahrzeug anzuhängen. Zugfahrzeug und Anhänger sollten immer waagrecht und geradlinig in Längsrichtung stehen. Die Ladung immer gleichmäßig verteilen (über Achse) und darauf achten, daß die zulässigen Gewichte (Ges.-Gewicht und Stützlast) nicht überschritten werden.

3.7. Sichern der Ladung

Die Ladung muß immer vorschriftsmäßig, fest und sicher mit dem Fahrzeug verzurrt oder mit anderen Hilfsmittel gesichert werden. Es ist ratsam die Bordwände und Verschlüsse während der Fahrt zu schließen.

3.8. Handbremse (Feststellbremse)

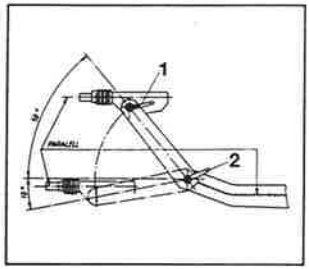
<u>Gasfederversion:</u>
Handbremshebel über den Totpunkt ziehen.
<u>Federzylinderversion:</u>
Handbremshebel ganz bis zum letzten Zahn anziehen.
Beachten Sie bitte, daß bei angezogener Handbremse der Anhänger bis zur vollen Ausnutzung der Feststellkraft ca. 25 cm rückwärts rollen kann.

3.9. Höhenverstellbare Zugdeichsel

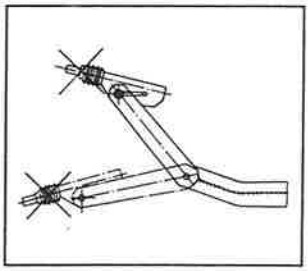
HÖHENVERSTELLUNG

Die Höhenverstellung sollte nur in einem ebenen Gelände vorgenommen werden! Auf jeden Fall den Anhänger mit Unterlegkeilen sichern! Zur Verstellung die Handbremse lösen.

Die Zugdeichsel verfügt über eine Verstellhilfe. Diese ermöglicht ein sehr leichtes, müheloses Verstellen der Ankuppelungshöhe. Die eingebaute Gasfeder hält die Bauteile, Auflaufeinrichtung und Verstellstück annähernd im Gleichgewicht.



- Federstecker herausziehen
- Feststellknebel lösen (1 u. 2)
- Auflaufeinrichtung kann nun nach oben und unten bis zu den Anschlägen verstellt werden
- Feststellknebel (1 u. 2) wieder anziehen und mit Hammerschlag sichern (Hartgummihammer)
- Federstecker einstecken



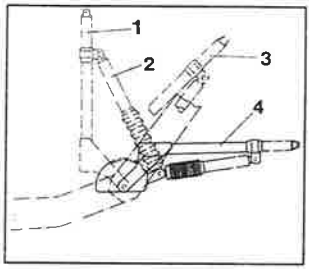
ACHTUNG!

- Bei Verstellung unbedingt darauf zu achten, daß Auflaufeinrichtung parallel zur Deichsel steht. Andernfalls funktioniert die Bremsanlage nicht.
- Bitte überprüfen Sie vor jeder Fahrt die Sicherheit der Verstelldeichsel. Die Zahnscheiben müssen spielfrei ineinandergreifen, damit die Fahrstabilität sowie Fahrsicherheit gewährleistet ist. Gegebenenfalls die Feststellknebel mit Schlagwerkzeug nachziehen.

HANDBREMSE

Zum Abstellen des Anhängers ist ein Handbremshebel griffbereit und leicht zu handhaben angebracht. Die Gasfeder unterstützt die Bremskraft. Bei Eintreten der RM Funktion (Rückrollen des Anhängers) spannt die Handbremse automatisch nach.

ACHTUNG!
Es ist zu beachten, daß bei angezogener Handbremse das Fahrzeug bis zur vollen Ausnutzung der Feststellbremskraft ca. 25 cm rückwärts rollen kann.



Handhebel immer über Totpunkt kräftig anziehen!
Zum Lösen der Handbremse den Handhebel über den deutliche spürbaren Totpunkt in die Nullstellung zurückstellen.

1 = Bremsstellung

2 = Gasfeder

3 = Totpunktstellung

4 = Nullpunkt

4. Wartung und Reinigung

4.1 Auflaufeinrichtung

Ansprechschwelle der Auflaufeinrichtung prüfen:
Zum Überprüfen der Ansprechschwelle muß das Übertragungsteil, das zwischen den Verstellstücken verläuft, entweder von dem oberen oder unteren Umlenkhebel gelöst werden. Nach dem Einschieben muß sich das Zugrohr wieder selbstständig ausschieben. Wenn sich das Zugrohr von Hand leicht einschieben läßt, bzw. nicht mehr ausschiebt, ist der Dämpfer defekt. Dieser muß dann ausgetauscht werden.

4.2 Wartung der "Euro-Achse"

Bei der "Euro-Achse" ist die Radlagerung (Radialschrägkugellager) wartungsfrei - auf Lebendauer gefettet und abgedichtet.

Kein Nachfetten erforderlich!

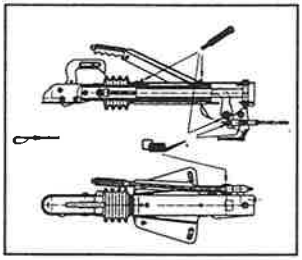
Die Euro-Gummifederachse besteht aus einem 6-kantigen äußerst biegungs- und torsionssteifem Profilrohr und einem 3-kant-Profilrohr (im Innern), das mit dem Schwinghebeln der Radaufhängung verbunden ist. Zwischen dem äußeren und inneren Rohr sind Gummikörper gelagert, die eine hervorragende Federung und eine sehr gute Eigendämpfung vorweisen.
Dieses Federungssystem ist wartungsfrei.

- Gummi braucht keine Schmierung.-

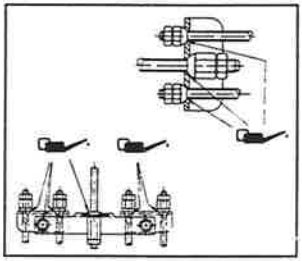
Dieses Ferderungssystem darf auch nicht geschmiert werden, da sonst ein Sicherheitsmangel entsteht.

4.3 Schmierstellenplan

• Auflaufeinrichtung (Rohr- und V-Deichsel)



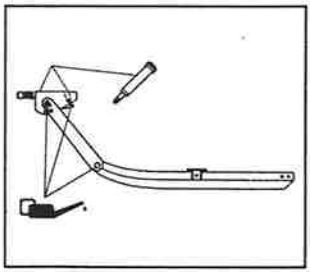
Zugeinrichtungen an den gekennzeichneten Stellen schmieren
Gleitstellen der Auflaufeinrichtung schmieren
Fettart: Mehrzweckfett nach DIN 51825 KTA 3K
Kugelkupplung fetten



• Höhenverstellbare Auflaufeinrichtung

Zugeinrichtung an den gekennzeichneten Stellen schmieren.

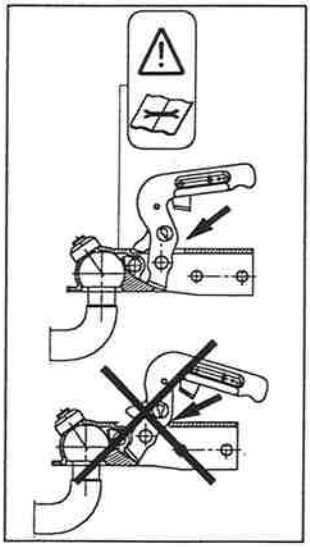
- Gleitstellen der Auflaufeinrichtung schmieren.
  Fettart: Mehrzweckfett nach DIN 51825 KTA 3K



- Wenn die Verstelldeichsel über längere Zeit auf eine bestimmte Kupplungshöhe eingestellt bleibt, kann in der Zahnscheibenverbindung der sogenannte "Passungsrost" auftreten.
  Ein Festkorredieren der Zahnscheiben ist die Folge.
  Um dies zu verhindern sollten die Zahnscheibenverbindungen regelmäßig (mind. alle 12 Monate) gereinigt und ein wasserabweisendes Fett aufgetragen werden.
  Das Auslaufen von Rostwasser wird ebenfalls verhindert.
  Fettart: Mehrzweckfett DIN 51502 KPF 2C
- Alle anderen Gelenkstellen und beweglichen Teile mit Öl schmieren.

4.4 Wartungsintervall

• Laufend
Die inneren beweglichen Teile der Kugelkupplung müssen stets sauber und gefettet sein. Zugkugelkupplung auf Verschleiß prüfen.



Steht der Handgriff bei angekuppelter Zugkugelkupplung am Gehäuseausschnitt hinten an, bekommt die Anhängekugel Spiel in der Zugkugelkupplung!

Eine automatische Nachstellung ist nicht mehr möglich.

! Gefahr
Die Zugkugelkupplung kann aushängen, der Anhänger kann sich vom Zugfahrzeug lösen.

Zugkugelkupplung und Anhängekugel sofort prüfen!

Achtung: Das verschlissene Teil sofort austauschen.

Kugelkopf von Anhängekupplung (Zugfahrzeug) leicht fetten.
Radbolzen bzw. Radschrauben auf festen Sitz prüfen.
Beleuchtung von Schmutz säubern. Defekte Lichtscheiben auswechseln.
Luftdruck von Räder kontrollieren (siehe Reifendruck 5.3)
Abreißseil bei gebremsten Anhängern auf Risse prüfen.

• Nach 2.000 km bzw. nach 6 Monaten
Überprüfung der Lagereinstellung

• Alle 5.000 km bzw. 12 Monate
Alle 5000 Fahrkilometer oder alle 12 Monate den Belagverschleiß der Radbremsen durch Nachstellung der Bremsbacken ausgleichen.
Bei ständigen Bergfahrten unterliegt die Anhängerbremse einem höheren Verschleiß. Bei Nutzanhängern ist evtl. eine frühere Nachstellung notwendig. Beachten Sie bitte hierzu den Auflaufweg der Zugstange an der Auflaufeinrichtung: Über 60 % = nachstellen.

• Alle 10 - 15.000 km bzw. 12 Monate

- Überprüfung des Bremsbelagverschleißes an der Bremsbelagkontrollöffnung, gegebenenfalls Erneuerung der Bremsbeläge und Austausch ermüdeter Rückzugfedern der Bremsbacken.
- Neueinstellung der Bremsanlage
- Gleitstellen der Nachstellmuttern einfetten
- Gleit- und Gelenkstellen der Auflaufbremseinrichtung schmieren bzw. ölen. Fettart: Mehrzweckfett nach DIN 51825 KTA 3K

4.5 Fahrgestell und Aufbau

Bei Fahrten im Winter auf salznassen Straßen soll das Fahrgestell nach beendeter Fahrt mit Wasser abgewaschen werden. Eine Weißrostbildung, die allerdings nur ein Schönheitsfehler ist, kann somit weitgehendst verhindert werden. Die Kurbelstützen sollen regemäßig von Schmutz befreit und gefettet werden.
Die Reinigung der Holzbordwände geschieht mittels Wasser. Nach Trocknung das Holz mit säurefreiem Öl einreiben, damit wieder ein Glanz (Schutzschicht) hergestellt wird.
Aluminium und Stahlbordwände reinigt und pflegt man wie einen Pkw.

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. Einstellungen

5.1. Radlager

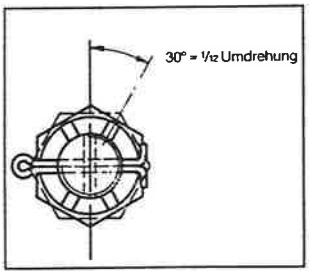
• Standardachse
Nach 2000 Fahrkilometer oder nach 6 Monaten das Axialspiel der Radnabenlagerung prüfen.
Arbeitsablauf:
Anhänger aufbocken, Bremsanlage lösen, prüfen ob sich die Räder leicht und ohne Hemmung auf den Achsschenkeln drehen.

Neueinstellung des Achslageraxialspiels

Vorgang:

1. Zierdeckel und Nabenkappe abnehmen

2. Kronenmutter-Splint herausnehmen



3. Kronenmutter nachziehen - bei gleichzeitigem Drehen der Radnabe - bis ein Drehwiderstand spürbar wird. Nach Möglichkeit Drehmoment-schlüssel (kein Schlagschrauber) verwenden (50Nm).

4. Kronenmutter 1/12 Umdrehung (30°, siehe Abbildung) zurückschrauben bis zur nächsten Splintsicherung.
   Axialspiel bis 0,05 mm zulässig.
   Achtung: Zu scharfe Einstellung führt zu Lagerschäden.

5. Fettmenge und Fettzustand prüfen, eventuell nachfüllen oder erneuern.
   Fettart für Radlagerungen:
   Mehrzweckfett nach
   DIN 51825 KTA 3K

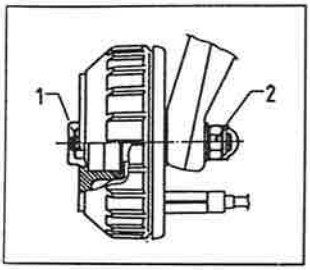
6. Nabenkappe und Zierdeckel wieder aufsetzen.

• **EURO - Achse**

Bei der Euro Achse ist eine Einstellung der Lagerung nicht erforderlich (vorgeschriebenes Drehmoment). Die Position der Flanschmutter ist aus Sicherheitsgründen gekennzeichnet.

ACHTUNG!

Zu Servicezwecken (z.B. Austausch der Bremstrommel, Austausch der Bremsbeläge) darf die Flanschmutter (1) nur in autorisierten Fachwerkstätten entfernt werden. Die Flanschmutter muß mit vorgeschriebenem Anziehdrehmoment angezogen werden!



Bei Nichtbeachten:

- Verlust der Garantie
- Schlechte Fahreigenschaft
- Erhöhter Reifenverschleiß

Einstellen der Vorspur:

Einstellen und Nachstellen nur in autorisierten Fachwerkstätten

ACHTUNG!

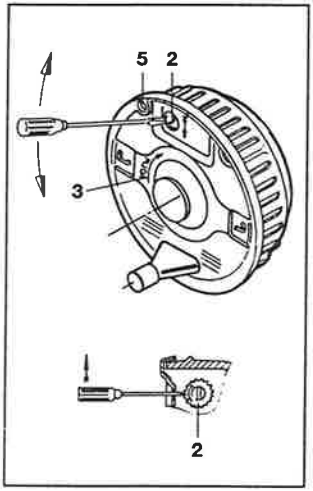
Beim Lockern der Mutter (2) verstellt sich die Vorspur.

Bei Nichtbeachten!

- Verlust der Garantie
- Schlechte Fahreigenschaft
- Erhöhter Reifenverschleiß

5.2. Radbremse

Alle 5000 Fahrkilometer oder alle 12 Monate muß die Radbremse auf Grund des Belagverschleißes nachgestellt werden.



Vorgang:

- Anhänger aufbocken - Bremsanlage lösen.
- Nachstellmutter (2) (Vorwärts-Drehrichtungspfeil (3)) unter ständigem Vorwärtsdrehen des Rades drehen bis die Bremstrommel feststeht.
- Die Nachstellmutter (2) zurückdrehen bis die Bremstrommel in Vorwärtsdrehrichtung (3) frei läuft.
- Gleichmäßiges Ansprechen der Radbremsen prüfen. Unterschiede an den Nachstellmuttern (2) ausgleichen

Das Nachstellen darf nur an der Nachstellmutter (2) der Radbremse erfolgen, niemals am Gabelkopf des Bremsgestänges!

Ursachen von Heißläufern an Radbremsen

a) Radbremsen falsch oder zu scharf eingestellt.
b) Bowdenzug geknickt, Seil läuft nicht in "0"-Stellung zurück.
c) Rückzugfeder sind lahm oder gebrochen.
d) Rostansatz in der Bremstrommel - nach längerer Standzeit.
e) Handbremshebel nicht ganz gelöst.
f) Übertragungseinrichtung löst nicht ganz.

5.3 Reifendruck

Je nach Reifengröße müssen die Reifentypen unterschiedliche Luftdrucke haben. Optimaler Luftdruck ist für die Laufruhe und Fahrsicherheit von entscheidender Bedeutung.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Reifendrucke und die Tragfähigkeit der einzelnen Reifengrößen.

Reifen - Typ	Traglast pro Rad [kg]	Luftdruck [bar]
145 R 10	345	2,4
155/70 R13	425	2,7
165 R13	525	2,4
175/70 R13	525	2,7
175 R14	615	2,5
185/65 R14	585	2,7
185 R14	660	2,7
185 R14 C8	895	4,5
185/65 R15	650	3,0
195/60 R15	650	3,0
195/65 R15	675	2,7
205/65 R15	735	2,7
155/70 R12 XCX	900	6,5
180/70 R8 XCX	900	6,3
195/50 - 10	750	6,0
225/55 B12	900	5,3

5.4 Störung - Ursache - Beseitigung

Störung	Ursache	Beseitigung
Bremswirkung zu schwach	Zugstange schiebt sich ganz ein Beläge nicht eingefahren Beläge beschädigt zu große Reibungsverluste. Korrosion an der Zugstange	Nachstellen der Bremsanlage Gibt sich nach einigen Bremsungen Backensatz erneuern Übertragungseinrichtung einschließlich Bremszug leichtgängig machen
Rückwärtsfahrt schwergängiger oder blockiert	Tritt nur auf, wenn Bremsanlage zu straff eingestellt ist	Bremsanlage neu einstellen siehe Seite 14
Überhitzung der Bremse bei Vorwärtsfahrt Seite 14	fehlerhafte Einstellung Bremsanlage wird bei Vorwärtsfahrt nicht vollständig gelöst Radbremse verschmutzt Seil bzw. Bowdenzug geknickt Rückzugfedern sind erlahmt oder gebrochen Rostansatz in der Bremstrommel	Einstellen nach Hinweis Handbremse lösen Übertragungseinrichtung prüfen (Leichtgängigkeit) Umlenkhebel der Auflaufeinrichtung prüfen (Leichtgängigkeit) Reinigen Bowdenzug erneuern Federn erneuern Bremstrommel austauschen ggf. Backen mit austauschen
Handbrems-wirkung zu schwach	Beläge nicht eingefahren zu große Reibungsverluste fehlerhafte einstellung	Gibt sich nach kurzer Einlaufzeit der Beläge Übertragungseinrichtung einschl. Bowdenzug leichtgängig machen (ölen) Einstellung nach Hinweis
Unruhiges Fahrverhalten bzw. ruck-artiges Bremsen	Stoßdämpfer defeckt zuviel Spiel in der Bremsanlage	Stoßdämpfer auswechseln, siehe BA Auflaufeinrichtung Einstellen der Bremsanlage
Anhänger bremst bereits beim Gaswegnehmen	Stoßdämpfer defekt	Stoßdämpfer auswechseln
Kupplung rastet nach dem Auflegen auf die Kugel nicht ein	Kugeldurchmesser größer als 50 mm Innenteil der Kupplung verschmutzt oder nicht gängig Vorsicht bei Schnee-Eis	Kugel auswechseln Kupplung reinigen und schmieren gegebenenfalls austauschen
Anhänger läst sich nicht abkuppeln	Unrunde Kugel	Anhänger und PKW in gleiche Richtung bringen und abkuppeln
Zuviel Spiel zwischen Kupplung, Gefahr des Aushängens	Kupplung abgenutzt Kugel abgenutzt (nach DIN 74058 darf die Kugel max. Ø 50mm und min. Ø 49,5mm haben) Knickwinkel überschritten Niet verbogen	Kupplung auswechseln Kugel auswechseln

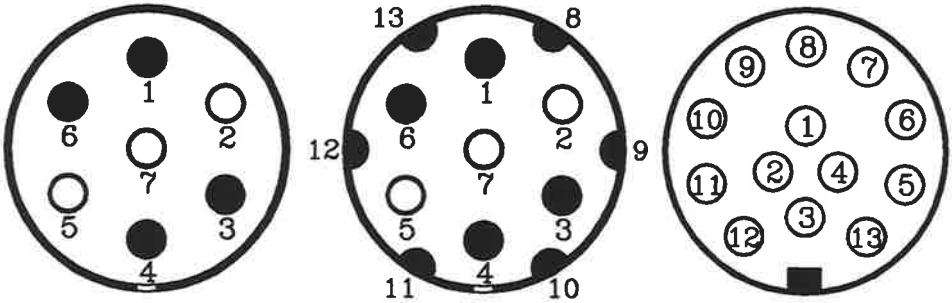
5.5 Kabelanschluß - Steckerbelegungsplan

für 7- (DIN ISO 1724) und 13-polige (DIN V 72570) Steckdose und Stecker

Anschluß	Empf. Leiter-querschnitt mm / Farbe *	Stromkreis
1 / L	1,5 / gelb	Fahrtrichtungsanzeiger, links
2 / 54 G	1,5 / blau	Nebelschlußleuchte
3 / 31 **	1,5 / weiß	Masse (für Stromkreiskontakte 1 - 8)
4 / R	1,5 / grün	Fahrtrichtungsanzeige, rechts
5 / 58 R	1,5 / braun	Rechte Schlußleuchte, Umrißleuchte Begrenzungsleuchte und Kennzeichenbeleuchtung
6 / 54	1,5 / rot	Bremsleuchte
7 / 58 L	1,5 / schwarz	Linke Schlußleuchte, Umrißleuchte Begrenzungsleuchte und Kennzeichenbeleuchtung
8	1,5 / orange	Rückfahrleuchte
9	2,5 / (blau)	Stromversorgung (Dauerplus)
10	2,5 / (blau/weiß)	Ladeleitung Plus / Kühlschrank
11	----------	Noch nicht zugeteilt
12	----------	Noch nicht zugeteilt
13 **	2,5 / (weiß/blau)	Masse (für Stromkreiskontakte 9 - 12)
14	0,75 / (weiß/blau)	Abschaltkontakt Nebelschlußleuchte

*) Aderfarben und querschnitte sind nicht verbindlich und können abweichend sein.

**) Beide Masseleitungen dürfen anhängerseitig nicht elektrisch leitend verbunden sein.



6. Gesetzliche Vorschriften

6.1. TÜV - Intervalle § 29

Anhänger bis einschließlich 2000 kg Ges.-Gewicht müssen alle 2 Jahre zur Hauptuntersuchung § 29, dem TÜV vorgefahren werden. Anhänger über 2000 kg müssen jährlich zum TÜV.

6.2. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

SCHMID-Anhänger sind bauartbedingt für eine max. Geschwindigkeit von 100 km/h gebaut. Die Höchstgeschwindigkeit bei Fahrten mit Anhänger sind in den meisten Ländern unterschiedlich.

	Autobahn (km/h)	Land (km/h)
Deutschland	80	80
Österreich	100	100 (80) [1]
Schweiz	80	80 (60) [2]
Italien	100	80

(1) ( ) Anhänger über 750 kg Ges.-Gewicht, gültig für Österreich
(2) ( ) Anhänger über 1000 kg Ges.-Gewicht, gültig für Schweiz

Alle Angaben ohne Gewähr!