

# tout terrain



## BEDIENUNGSANLEITUNG OWNER'S MANUAL

Lieber Kunde, vielen Dank, dass Sie sich für den Mule entschieden haben. Wir fertigen diesen nach höchstem Qualitätsstandard, und hoffen, Ihnen damit ein Produkt zu liefern, das Ihnen lange viel Freude bereitet. Sollten Sie aufgrund der Nutzung Verbesserungsvorschläge haben, lassen Sie es uns wissen - wir werden versuchen, diese in zukünftige Serien einfließen zu lassen.

Dear customer, thank you for purchasing our Mule trailer. We aim to manufacture these products according to the highest quality standard. We hope to deliver a product to you which guarantees long-lasting enjoyment. If you have suggestions for improvements based on your use please let us know and we will look into incorporating these into a future series.



Registrieren Sie Ihr Produkt unter [www.tout-terrain.de](http://www.tout-terrain.de).

Please register your product under [www.tout-terrain.de](http://www.tout-terrain.de).

Für Fragen oder Anregungen wenden Sie sich bitte an:

tout terrain  
Industriestr. 11  
79194 Gundelfingen  
Deutschland

Tel +49 761 58997-44  
Fax +49 761 58997-45  
[info@tout-terrain.de](mailto:info@tout-terrain.de)

For questions or comments please contact:

tout terrain  
Industriestr. 11  
79194 Gundelfingen  
Germany

Tel +49 761 58997-44  
Tel +49 761 58997-45  
[info@tout-terrain.de](mailto:info@tout-terrain.de)

bei Service Fragen bitte an: [service@tout-terrain.de](mailto:service@tout-terrain.de)  
weitere Informationen finden Sie unter : [www.tout-terrain.de](http://www.tout-terrain.de)

tout terrain ist ein eingetragenes Warenzeichen - technische - Änderungen vorbehalten

for Service related questions please contact: [service@tout-terrain.de](mailto:service@tout-terrain.de)  
further information under: [www.tout-terrain.de](http://www.tout-terrain.de)

tout terrain is a registered trademarks - details subject to change

## VOR INBETRIEBNAHME

**! WICHTIG: Der Mule ist für den Einsatz im Gelände konzipiert. Der Betrieb mit diesem erfordert vom Radfahrer eine gewisse Erfahrung und Sicherheit beim Radfahren.**

Folgende Punkte sollten Sie vor der ersten Benutzung beachten:

- Anfänger sollten den Betrieb des Anhängers im Gelände meiden.
- Die Reaktionsmöglichkeiten mit Anhänger sind eingeschränkt und das Bremsverhalten ist deutlich reduziert gegenüber der Fahrt ohne Anhänger.

## INBETRIEBNAHME

Überprüfen Sie folgende Punkte vor jeder Fahrt:

1. Der Dämpfer wird in die entsprechenden Aufnahmen an der Schwinge eingehängt. Hierfür gibt es zwei Positionen. Für den Betrieb auf Strassen kann man die Position 1 wählen, in dieser Position hat der Anhänger 12cm Federweg, und der Schwerpunkt liegt etwas tiefer. In der Position 2 hat der Anhänger 16cm Federweg, und der Schwerpunkt liegt etwas höher. Für Fahrten im Gelände ist diese Position zu bevorzugen. **Der Schnellspanner muss immer sorgfältig verschlossen werden!**
2. Das Hinterrad wird mit der Schnellverschluss-Steckachse (durch Druck auf die Achsmittle - unter Gummiabdeckung) in die Buchse an der Schwinge gesteckt. **Es ist wichtig, dass das Rad einrastet!** Dies erkennen Sie daran, dass der Stift in Achsmittle vollständig verschwindet!
3. Bei der Montage der Deichsel beachten Sie, dass bei jeder Montage die Deichsel voll überlappend im Rahmen steckt und der Sicherungssplint eingeführt ist. Nach dem Ausrichten der Deichsel im Rahmen, ziehen Sie die Schrauben mit einem Drehmoment von 9Nm an!
4. Ziehen Sie die Sattelstütze aus dem Zugfahrrad heraus. Das Kupplungsstück, welches an der Sattelstütze befestigt wird, aus der Kupplung herausnehmen und über die Sattelstütze stecken. **Die Kupplungsschelle muss genau auf die Stütze passen**, darum unbedingt beim Kauf darauf achten, dass das passende Kupplungsteil geliefert wird. Die Schelle darf auf der Stütze kein Spiel haben. Sie darf allerdings auch nicht weiter als 1mm aufgebogen werden, um die Montage zu erleichtern. **Das Anzugmoment der Schraube darf 9 Nm nicht überschreiten.** Dann schieben Sie die Stütze wieder in das Fahrrad und positionieren das Kupplungsstück so knapp wie möglich über dem Rahmen, allerdings so, dass Sie bei Bedarf im Gelände die Sattelstütze noch um einige Zentimeter absenken können. Das Kupplungsrohr muss gerade nach hinten zeigen, dann ziehen Sie die Schraube mit einem 5 mm Inbus fest.

**ACHTUNG: Montieren Sie den Anhänger nicht an Carbon- oder anderen extremen Leichtbausattelstützen.**

**! Nun können Sie den Anhänger ans Fahrrad kuppeln. Dazu muss der Schnellspanner der Kupplung offen stehen und die Kupplungsteile müssen schmutzfrei sein. Das Kupplungsgelenk wird über das Kupplungsrohr geschoben, bis es ganz auf diesem steckt (die Schnellspannschelle berührt nun fast die Sattelstützenschelle). Am einfachsten geht das, wenn der Anhänger auf seinem Ständer steht und das Fahrrad mit der einen Hand an die Kupplung geführt wird, während man mit der anderen Hand die Kupplung auf das Fahrrad ausrichtet. **Achten Sie darauf, dass der Anhänger genau in der Flucht hinter dem Fahrrad hängt und schließen Sie nun den Schnellspanner.****

- a Stecken Sie immer den Sicherungsbolzen durch die Kupplung.
- b Der Schnellspanner muss fest sitzen und sorgfältig geschlossen werden.

**! WICHTIG: Fahren Sie niemals, ohne diese Prüfungen durchgeführt zu haben.**

## BETRIEB

- Die maximale Zuladung beträgt 30kg.
- Sichern Sie Ihre Ladung sorgfältig.
- Beachten Sie, dass immer die Schnellspanner geschlossen und das Lauf- rad eingerastet ist.

## WARTUNG

Überprüfen Sie die Verschleissteile in regelmäßigen Abständen bzw. lassen Sie gegebenenfalls Wartungsarbeiten von Ihrem Händler durchführen. Regelmäßige Wartungsintervalle können nur schwer angegeben werden, da der Verschleiß stark von Einsatzhäufigkeit und -gelände abhängt.

Teile, die vor jeder Fahrt auf Verschleiß und Funktion überprüft werden sollten:

- Reifenprofiltiefe
- Luftdruck des Reifens (mindestens 2 bar)
- Speichenspannung und Rundlauf des Rades
- Funktionsfähigkeit des Dämpfers
- Fester Sitz des Rades

## ABSTIMMEN DER FEDERUNG

In der Luftkammer muss je nach Zuladung ein unterschiedlicher Luftdruck eingestellt werden. Die Dämpfung (rote Einstellschraube) sollte immer möglichst schwach eingestellt sein, so dass der Dämpfer schnell ausfedert, aber ohne beim Ausfedern durchzuschlagen. Wenn Sie den Federweg verstellen (Strassen oder Gelände-Position) beachten Sie, dass evtl. auch der Luftdruck und die Dämpfung angepasst werden müssen. Lesen Sie hierzu auch die separate Anleitung für den Dämpfer.

Richtwerte für den Luftdruck im Dämpfer (Geländeposition):

Zuladung	Luftdruck
10 - 15 kg.....	1.8-2.5 bar
15 - 20kg.....	2,5-3.0 bar
20 - 25 kg.....	3.0-4.0 bar
25 - 30 kg.....	4.0-5.0 bar

Bitte beachten Sie auch, dass der Dämpfer je nach Bodenbeschaffenheit angepaßt werden kann.

Position 1



1. Position 2



2.



## BEFORE STARTUP

- **IMPORTANT: the Mule is designed for sports cycling and rough terrain. Thus, using it requires a certain experience and confidence of the cyclist over these conditions.**

You should take the following points into consideration before using the trailer.

- Beginners should avoid using the trailer off-road.
- The reaction possibilities with a trailer are restricted and the braking behavior is reduced considerably compared to riding without a trailer. In addition breaking distance is increased, compared to use without trailer attached.

## STARTUP

- **IMPORTANT: Check the following before each ride.**

1. The shock is hung up into the appropriate position at the linkage. There are two possible positions. For road riding one can select the position 1, in this position the trailer has 12cm suspension travel, and the center of gravity is lower. In the second position the trailer has 16 cm of travel, and the center of gravity is slightly higher. For off-road trips this position is to be preferred. **The quick-release must always be locked!**
2. The rear wheel is put with the quick-release rod (with pressure into the axle center) into the socket at the linkage. **It is important that the wheel engages completely and you cannot pull it out!** You recognize this by the fact that the pin completely disappears in the axle center!
3. Please note that with each assembly the drawbar is fully overlapping in the frame and the safety pin is installed. After aligning the drawbar in the frame tighten the screws with a torque of 9Nm!
4. Pull the seat post out of the bicycle. Take out the coupling, which is fastened to the seat post, out of the cardan joint and stick it onto the seat post. **The coupling must fit exactly onto the seat post.** Therefore absolutely make sure to purchase the correct coupling. The clip should not have a play on the seat post. It should also not be bend open more than 1mm, to make the mounting easier. **The clamping torque of the screw may not exceed 9Nm.** Put back the seat post into the bike again and position the coupling scarcely as possible over the framework, however so that you can lower the seat post if necessary still some centimeters going downhill. The tube of the coupling must show straight to the rear, and then you tighten the screw with a 5mm allen key.

- **WARNING: Don't mount the trailer to carbon or other lightweight construction seat posts.**

5. Now you can couple the trailer to the bicycle. The quick-release of the cardan joint must be open and the coupling parts need to be clean. The cardan joint is pushed over the coupling pipe; until it is completely plugged in (the cardan joint nearly contacts the seat post coupling now). The easiest this can be done is if the trailer stands on its stand and the bicycle is led to the coupling with one hand, while the other hand aligns the coupling to the bicycle. **Make sure that the Mule hangs straight behind the bike. Close the quick-release fastener now.**
  - a Always stick the fastening bolt through the coupling.
  - b The quick-release fastener needs to be attached securely and closed accurately.



## OPERATION

- The maximum cargo load is 30kg.
- Always secure your load.
- Always make sure that the quick releases are tightened & the wheel is properly engaged.

## MAINTENANCE

Examine the wearing parts in regular intervals and/or let your dealer accomplish maintenance work if necessary. Regular maintenance rates can difficulty be indicated, as the wear strongly depends upon frequency of use and terrain.

Parts, which should be examined before each trip for wear and function:

- tread
- air pressure of the wheel (min 2bar)
- spoke tension and rotation of the wheel
- function of the shock
- correct & secure fit of the wheel

- **WARNING: It is important that the wheel engages completely and you cannot pull it out! You recognize this by the fact that the pin completely disappears in the axle center!**

## TUNING SUSPENSION

In the air chamber a different air pressure must be adjusted depending upon the cargo weight. The damping (red adjusting screw) should always be adjusted as weakly as possible, so that the shock releases quickly but without striking through when releasing. If you adjust the suspension travel (road or off-road position) note that shock air pressure and damping also possibly must be adapted. Please also read the separate manual for the shock.

Approximate values for the air pressure in the shock (off-road position):

load	air pressure
10 - 15kg.....	1.8- 2.5 bar
15 - 20kg.....	2.5- 3.0 bar
20 - 25kg.....	3.0- 4.0 bar
25 - 30kg.....	4.0- 5.0 bar

The indicated pressures are approximate values and can vary depending upon use.

The road position requires slightly lower air pressure.



