

ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE E IL FUNZIONAMENTO

30.08.2021

ACCOPIAMENTI AUTOMATICI PER RIMORCHI SERIE 2000 E 2000X DESCRIZIONE, FUNZIONAMENTO, MANUTENZIONE

NOTA IMPORTANTE:

Vedi il documento separato BA_TASC_400002, www.walterscheid.com/downloads/

ACCOPPIAMENTI AUTOMATICI PER RIMORCHI SERIE 2000 E 2000X

Gli accoppiamenti non automatici possono essere forniti come accoppiamenti flangiati o come dispositivi di scorrimento regolabili in altezza. Consultare anche le istruzioni per il montaggio e l'uso dell'accoppiamento flangiato o dei dispositivi di scorrimento regolabili in altezza (parti interne).

1. DESCRIZIONE:

L'attacco è un accoppiamento automatico per rimorchi, le cui dimensioni e il cui campo di applicazione sono conformi alla norma DIN 11028, nonché alle norme RREG 2009/144/CE, VO (EU) 2015/208 e al regolamento UN ECE R147, classe c40.

Il suo design incorpora il sistema di attivazione a leva, vale a dire che la procedura di accoppiamento viene attivata spostando un anello di traino nella forcella e premendo la leva di attivazione. Nel suo stato normale, l'accoppiamento è in posizione chiusa e bloccata.

Il gancio di traino automatico può essere girato di 360°; la coppia necessaria a questo scopo è di 100 - 150 Nm.

È possibile utilizzare un telecomando, vedi documento separato BA_TASC_400039, www.walterscheid.com/downloads/.

INTERVALLO OPERATIVO:

Da utilizzare su veicoli agricoli o forestali, macchine da lavoro semoventi o rimorchi.

ANELLI DI TRAINO:

Solo per il collegamento ad anelli di traino secondo le norme ISO 5692-1, ISO 8755 e ISO 5692-2.



IMPORTANTE:

Per evitare lesioni, è necessario indossare guanti di protezione, occhiali e scarpe di sicurezza durante tutte le operazioni di smontaggio/montaggio descritte in questo capitolo.

Ambiente:

I lubrificanti possono entrare nell'ambiente. Inquinamento ambientale: Raccogliere, conservare e smaltire correttamente i lubrificanti in contenitori adeguati.

2. FUNZIONAMENTO:

(vedi Figura 1 e 2)



AVVERTENZA:

Durante le operazioni di aggancio e sgancio è necessario rispettare le norme di sicurezza vigenti.

Non è consentito sostare tra i veicoli. L'aggancio può essere effettuato solo in condizioni di blocco.

Durante le operazioni di aggancio e sgancio, la barra di traino deve trovarsi nella posizione più orizzontale possibile rispetto all'aggancio. Per un perno da 37 mm, l'inclinazione massima possibile della barra di trazione in direzione assiale durante l'accoppiamento o lo sganciamento è di 10°. Un perno da 32 mm può essere accoppiato o sganciato con un'inclinazione massima possibile di 20°.

2.1 DISACCOIPIAMENTO E APERTURA DELL'ACCOIPIAMENTO:

Utilizzare martinetti di supporto o simili per evitare che il rimorchio si allontani. Spingere la leva manuale (1) verso l'alto finché non si innesta. In questo modo si sblocca la posizione di blocco e si premono verso l'esterno i due perni di bloccaggio/sicurezza (2) situati su entrambi i lati, oltre a spingere verso l'alto il perno di bloccaggio (5) e a bloccarlo nella posizione superiore. A questo punto i perni di bloccaggio laterali sporgono sensibilmente, il collegamento di accoppiamento viene rilasciato e l'accoppiamento viene disinnestato.

La disponibilità all'accoppiamento si ottiene spostando completamente l'anello di traino dalla forcella.



ATTENZIONE:

Non sganciare mai il rimorchio se è in tensione o sotto pressione. Forzare la maniglia può danneggiare il meccanismo.



ATTENZIONE:

L'anello di traino della barra di traino deve sempre colpire il cono della forcella durante il backup del trattore. In caso contrario, la forcella, l'anello di traino e il meccanismo di accoppiamento potrebbero essere danneggiati.

2.2 APERTURA DELL'ACCOIPIAMENTO E ACCOIPIAMENTO AUTOMATICO:

Aprire l'accoppiamento come descritto al punto 2.1. La leva manuale è nella sua posizione superiore, l'accoppiamento è pronto per il collegamento e i perni di sicurezza sporgono lateralmente dall'alloggiamento. Se ora viene spostato un anello di traino nell'accoppiamento, l'anello di traino preme contro il grilletto nella forcella e si attiva la procedura di accoppiamento automatico, ossia il perno di accoppiamento viene istantaneamente spinto verso il basso attraverso l'anello di traino e nella sede del manicotto a sella. I perni di sicurezza si trovano sopra il perno di accoppiamento e lo bloccano, come indicato dai perni di sicurezza che si ritraggono completamente nell'alloggiamento.



AVVERTENZA (vedi la figura 2):

Il corretto bloccaggio dell'attacco è garantito solo se gli accoppiamenti di sicurezza (2) che sporgono lateralmente scompaiono completamente nell'alloggiamento del meccanismo di attacco. Solo in questo caso il perno di accoppiamento si è spostato completamente nel manicotto della sella ed è garantita una connessione sicura. Questo deve essere controllato dopo ogni procedura di accoppiamento.

3. MANUTENZIONE:

(vedi la figura 1)

3.1 CURA:



IMPORTANTE:

Per evitare di danneggiare l'accoppiamento, è necessario seguire le istruzioni di manutenzione.

- > Per garantire il corretto funzionamento, è sempre necessario pulire l'accoppiamento da sporco e corrosione. Tutte le parti mobili dell'accoppiamento devono essere lubrificate regolarmente (a seconda della durata di utilizzo) e controllate per garantire un movimento agevole.
- > Prima della messa in servizio e dopo un uso prolungato, lubrificare il perno di accoppiamento (5), il manicotto della sella (3) e l'anello di traino con grasso ad alta viscosità e resistente all'acqua.
- > Il serbatoio del grasso del meccanismo di accoppiamento viene riempito in fabbrica, il che significa che non è necessario un reingrassaggio costante. Una quantità eccessiva di grasso nel meccanismo di accoppiamento può compromettere il funzionamento dell'accoppiamento, in particolare a basse temperature ambiente.

- > Il cuscinetto a forcella viene lubrificato attraverso il nipplo ingrassatore (7) sulla flangia o sul dispositivo di scorrimento. L'operazione deve essere eseguita due volte all'anno, o più spesso in caso di uso frequente.
- > Se possibile, evitare la pulizia con l'idropulitrice. Se ciò è inevitabile, ingrassare nuovamente l'accoppiamento.
- > In caso di riparazioni (ad es. sostituzione del perno di accoppiamento), rimuovere il grasso vecchio e lubrificare il meccanismo di accoppiamento con grasso fresco. Il meccanismo di accoppiamento deve essere lubrificato con grasso multiuso resistente all'acqua (tipo di grasso: saponificato al litio, classe di consistenza: NL-GI2).

3.2 CONTROLLI:



IMPORTANTE:

I controlli devono essere eseguiti a intervalli appropriati per evitare danni all'accoppiamento.

1. Cuscinetto a forcella (6):
L'usura massima ammessa nel perno è di 2 mm. Gli accoppiamenti devono essere sostituiti se il gioco assiale è maggiore. Il bullone di regolazione (8) viene utilizzato per impostare la coppia massima. Se non si verifica alcun movimento al superamento della coppia di bloccaggio (100 - 150 Nm), l'accoppiamento deve essere riparato. Questo deve essere controllato a intervalli regolari.
2. Perno di accoppiamento (5):
Pulire il perno di accoppiamento e misurarne il diametro al centro dell'area della corona. Limiti di usura: Perno da 32 mm = 30 mm, perno da 37 mm = 35 mm. Il perno di accoppiamento deve essere sostituito se le dimensioni sono inferiori ai limiti. Tuttavia, il perno di accoppiamento rotante previene l'usura eccessiva e contribuisce in modo significativo a prolungare la vita utile dell'accoppiamento. I calibri di prova Walterscheid disponibili separatamente possono essere utilizzati per controllare comodamente i limiti di usura.
3. Gioco verticale:
Se il gioco verticale del perno di accoppiamento supera i 2 mm in stato di chiusura, il meccanismo di accoppiamento deve essere sostituito, compreso il perno di accoppiamento.
4. Manicotto a sella (3):
Il manicotto a sella deve essere sostituito prima che la sella del manicotto sia così usurata che l'anello di traino poggi direttamente sul labbro inferiore della forcella. Lo stesso vale se il foro del manicotto a sella è talmente danneggiato (deformato o allargato) che, in caso di caduta, il perno di innesto colpisce il bordo del manicotto a sella e non si innesta più. La dimensione interna del manicotto a sella non deve superare i 25,5 mm. L'apertura deve essere sempre libera, in modo che lo sporco possa passare.
5. Manicotto di guida (4):
Se, al momento dell'accoppiamento, il perno ha un gioco in direzione di traino tale da non cadere nel manicotto a sella, mentre la sua estremità inferiore si appoggia sul manicotto a sella, il manicotto di guida è usurato e l'accoppiamento deve essere riparato. Negli accoppiamenti versione B e NB, il manicotto di guida è dotato di una sella. I manicotti di guida devono essere sostituiti anche prima che la sella sia così usurata da far poggiare l'anello di traino direttamente sulla forcella.



IMPORTANTE:

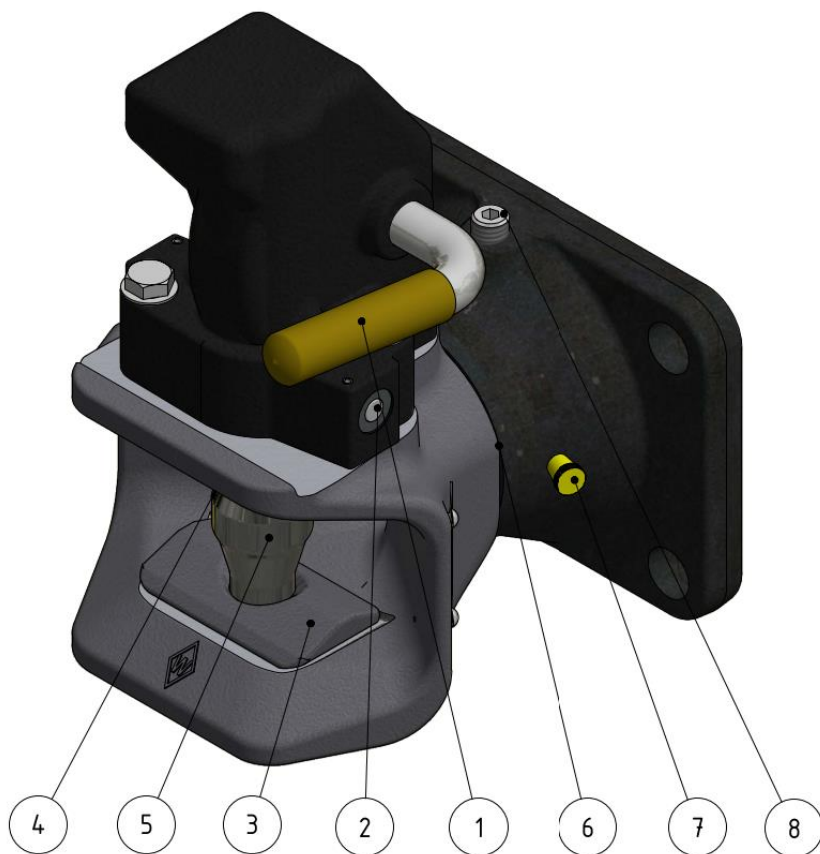
Per la sostituzione dei componenti, utilizzare solo ricambi originali Walterscheid. Se il proprietario del veicolo non dispone di personale qualificato e dell'attrezzatura tecnica necessaria, la sostituzione può essere eseguita solo da un'officina specializzata.



AVVERTENZA:
NOTE DI SICUREZZA:

- > L'utente è tenuto a far funzionare il giunto sempre in perfette condizioni e a vietarne l'uso a persone non autorizzate.
- > I carichi indicati sulla targhetta non devono essere superati.
- > Non è consentita la conversione o la modifica non autorizzata dell'accoppiamento.

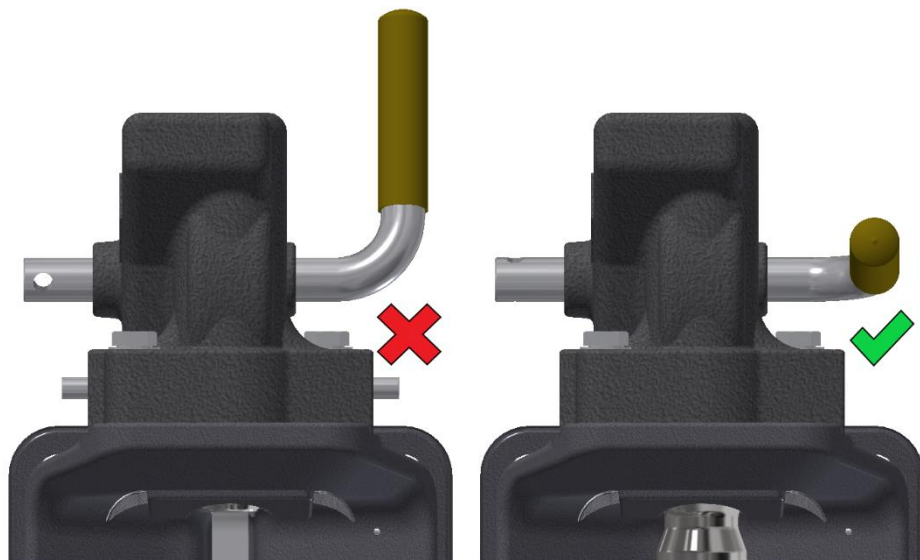
Figura 1



Legenda:

- 1 Leva manuale
- 2 Perni di sicurezza
- 3 Manicotto a sella
- 4 Manicotto di guida
- 5 Perno di accoppiamento
- 6 Cuscinetto a forcella
- 7 nipplo di lubrificazione
- 8 bullone di regolazione

Figura 2



Accoppiamenti aperti

Accoppiamenti chiusi e bloccati