

INSTRUKCJA OBSŁUGI I INSTALACJI

30.08.2021

AUTOMATYCZNY ZACZEP SERII 2000 I 2000X

OPIS, OBSŁUGA, KONSERWACJA

WAŻNA UWAGA:

zobacz dokument BA_TASC_400002, www.walterscheid.com/downloads/

AUTOMATYCZNY ZACZEP SERII 2000 I 2000X

Sprzęgi nieautomatyczne mogą być dostarczone w postaci sprzęgu kołnierzowego lub suwaka z regulacją wysokości. Zobacz instrukcja obsługi i instalacji sprzęgu kołnierzowego lub suwaków z regulacją wysokości (części wewnętrzne).

1. OPIS:

Produkt to automatyczny zaczep do przyczepy, wymiary jego głowicy widelkowej i obszar zastosowania są zgodne z DIN 11028 i z dyrektywą 2009/144/WE, VO (UE) 2015/208 oraz z UN ECE R147, klasa c40.

Na sprzęgu zastosowano dźwigniowy mechanizm załączający, dzięki któremu procedura sprzęgania może być wykonana, np. przez przemieszczenie ucha dyszla na głowicę widelkową i naciśnięcie na dźwignię załączającą. W normalnych warunkach urządzenie jest zamknięte i zablokowane.

Automatyczny zaczep do przyczep może być obrócony o 360°, w tym celu zastosować moment mieszczący się w zakresie 100 - 150 Nm.

Istnieje możliwość podłączenia do zdalnego sterowania, zobacz BA_TASC_400039, www.walterscheid.com/downloads/.

PRZEZNACZENIE:

Do stosowania na pojazdach do użytku w rolnictwie i leśnictwie, samobieżnych maszynach roboczych lub przyczepach.

OCZKA POCIĄGOWE:

Do połączenia wyłącznie z uchami dyszla zgodnymi z ISO 5692-1, ISO 8755 i ISO 5692-2.



WAŻNE:

Aby uniknąć obrażeń ciała, w celu wykonania czynności związanych z demontażem/ montażem, które zostały opisane w niniejszym rozdziale, należy założyć rękawice, okulary i obuwie ochronne.



Środowisko:

Smary mogą przenikać do środowiska. Zanieczyszczenie środowiska: Środki smarne zbierać, przechowywać i prawidłowo utylizować w odpowiednich pojemnikach.

2. FUNKCJONOWANIE:

(zobacz rysunek 1 i 2)



OSTRZEŻENIE:

Podczas sprzęgania i rozprzegania przestrzegać obowiązujących norm bezpieczeństwa. Pomiędzy pojazdami nie może się znajdować żadna osoba. Sprzęg może być używany wyłącznie w stanie zablokowanym.

Podczas sprzęgania i rozprzegania dyszel musi być ustawiony w pozycji możliwie jak najbardziej poziomej w stosunku do sprzęgu. W przypadku sworznia 37 mm maksymalny dozwolony poziom nachylenia dyszla w kierunku osiowym, podczas sprzęgania lub rozprzegania, wynosi 10°. W przypadku sworznia 32 mm maksymalny dozwolony poziom nachylenia, podczas sprzęgania lub rozprzegania, wynosi 20°.

2.1 ROZPRZĘGANIE I OTWIERANIE SPRZĘGU:

Użyć odpowiednich wsporników, aby zablokować ruch przyczepy. Pchnąć ręczną dźwignię (1) do góry, aż do punktu załączenia. Spowoduje to zwolnienie pozycji zablokowania i wypchnięcie dwóch sworzni blokujących/zabezpieczających (2) znajdujących się z boku w kierunku zewnętrznym, jak i wypchnięcie sworzni sprzegających (5) i jego zablokowanie w pozycji górnej. Boczne sworznie blokujące będą znacząco wystawać po obu stronach, połączenie sprzegające zostanie zwolnione umożliwiając rozprzęgnięcie.

Pozycję gotowości do rozprzegania uzyskuje się poprzez całkowite wysunięcie ucha dyszla z głowicy widelkowej.



PRZESTROGA:

Nigdy nie rozprzegać przyczepy, kiedy znajduje się ona pod napięciem lub pod ciśnieniem. Wymuszenie ruchu uchwytu może spowodować uszkodzenie mechanizmu.



PRZESTROGA:

Ucho dyszla musi zawsze uderzyć o stożek głowicy widelkowej, podczas ruchu cofania pojazdu ciągnącego. W przeciwnym wypadku głowica widelkowa, ucho dyszla i mechanizm sprzegający mogą ulec uszkodzeniu.

2.2 OTWIERANIE SPRZĘGU I AUTOMATYCZNE SPRZĘGANIE:

Otworzyć sprzęg zgodnie z opisem podanym w punkcie 2.1. Dźwignia ręczna znajduje się w pozycji górnej, sprzęg jest gotowy do połączenia i sworznie bezpieczeństwa wystają z boku obudowy. Jeżeli w takich warunkach ucho dyszla zostanie przemieszczone na sprzęg, ucho dyszla naciśnie na mechanizm załączający głowicy widelkowej, powodując uruchomienie automatycznej procedury sprzęgania - np. sworzni sprzegający zostanie natychmiast przepuszczony przez ucho dyszla do gniazda tulei siodłowej. Sworznie bezpieczeństwa znajdują się nad sworzniem sprzegającym i umożliwiają jego zabezpieczenie. Warunki te wyznaczają całkowite schowanie sworzni bezpieczeństwa w obudowie.



OSTRZEŻENIE (zobacz rysunek 2):

Prawidłowe zablokowanie sprzęgu jest zapewnione wyłącznie, kiedy sworznie bezpieczeństwa (2), które wystają z boku, całkowicie schowają się w obudowie mechanizmu sprzegającego. Wyłącznie w takich warunkach sworznie sprzegający wchodzi całkowicie do tulei siodłowej i połączenie może być uznane za poprawne. Spełnienie tych warunków musi być sprawdzone zawsze po wykonaniu każdej procedury sprzęgania.

3. KONSERWACJA:

(zobacz Rysunek 1)

3.1 DBAŁOŚĆ:



WAŻNE:

Przestrzegać instrukcji dotyczących dbałości, aby uniknąć uszkodzenia sprzęgu.

- > Aby zapewnić poprawne funkcjonowanie, oczyszczać i usuwać ślady zanieczyszczeń i korozji ze sprzęgu. Wszystkie ruchome części sprzęgu muszą być regularnie smarowane (w zależności od czasu używania) i sprawdzane pod kątem swobodnego ruchu.
- > Przed włączeniem do eksploatacji i po długim okresie braku używania, nasmarować sworznie sprzegający (5), tuleję siodłową (3) i ucho dyszla za pomocą wodoodpornego smaru o wysokiej lepkości.
- > Zbiornik smaru mechanizmu sprzegającego jest napełniony fabrycznie, dzięki czemu stałe ponowne smarowanie nie jest wymagane. Zbyt duża ilość smaru na mechanizmie sprzegającym może oddziaływać negatywnie na funkcjonowanie sprzęgu, w szczególności w niskich temperaturach otoczenia.

- > Łożysko głowicy widelkowej jest smarowane przez smarownicę (7) znajdującą się na kołnierzu lub na suwaku. Smarowanie wykonywać dwa razy w roku lub częściej w przypadku bardziej intensywnego używania.
- > Jeżeli jest to możliwe, unikać czyszczenia za pomocą myjki ciśnieniowej. Jeżeli nie można tego uniknąć, nasmarować sprzęg.
- > W przypadku naprawy (np. wymiana sworznia sprzęgającego) należy usunąć stary smar i nasmarować mechanizm sprzęgający świeżym smarem. Do smarowania mechanizmu sprzęgającego stosować uniwersalny smar wodoodporny (Typ smaru: mydło litowe, klasa konsystencji: NL-GI2).

3.2 KONTROLE:



WAŻNE:

Kontrole muszą być wykonywane w przewidzianych okresach czasu, aby uniknąć uszkodzenia sprzęgu.

1. Łożysko głowicy widelkowej (6):
Maksymalny dozwolony poziom zużycia elementu obrotowego wynosi 2 mm. Jeżeli luz osiowy będzie większy, sprzęg musi być wymieniony. Śruba regulacyjna (8) służy do ustawiania maksymalnego momentu obrotowego. Jeżeli po przekroczeniu blokującego momentu obrotowego (100 - 150 Nm) nie wystąpi żaden ruch, sprzęg musi być naprawiony. Warunki, o których powyżej, należy sprawdzać w regularnych okresach czasu.
2. Sworzeń sprzęgający (5):
Oczyszczyć sworzeń sprzęgający i zmierzyć jego średnicę, w centralnym punkcie powierzchni korony. Limity zużycia: Sworzeń 32 mm = 30 mm, sworzeń 37 mm = 35 mm. Sworzeń sprzęgający należy wymienić, jeżeli jego wymiary będą mniejsze od wartości granicznych. Obrotowy sworzeń sprzęgający zapobiega nadmiernemu zużyciu i umożliwia wydłużenie żywotności sprzęgu. Aby sprawdzić poziom zużycia można użyć miernika marki Walterscheid, który można zakupić osobno.
3. Luz w kierunku pionowym:
Jeżeli luz w kierunku pionowym na sworzniu sprzęgającym w stanie zamkniętym przekracza 2 mm, wymienić mechanizm sprzęgający i sworzeń sprzęgający.
4. Tuleja siodłowa (3):
Tuleję siodłową należy wymienić przed osiągnięciem poziomu zużycia tulei siodłowej, który sprawia, że ucho dyszla opiera się bezpośrednio na dolnej powierzchni głowicy widelkowej. Należy postąpić tak samo, jeżeli otwór na tulei siodłowej ulegnie uszkodzeniu (odkształceniu lub poszerzeniu) o poziomie takim, że podczas opadania sworzeń sprzęgający uderza o tuleję siodłową, lecz się już nie łączy. Wewnętrzny wymiar tulei siodłowej nie może przekraczać 25,5 mm. Otwór musi być stale utrzymywany w stanie czystości.
5. Tuleja prowadząca (4):
Jeżeli podczas sprzęgania na sworzniu występuje luz w kierunku ciągnięcia taki, że nie opada do tulei siodłowej lecz jego dolna końcówka wyłącznie opiera się na tulei siodłowej, oznacza to, że tuleja prowadząca uległa zużyciu i sprzęg musi być naprawiony. W przypadku sprzęgów w wersji B i NB tuleja prowadząca jest wyposażona w siódło. Tego typu tuleje prowadzące muszą być wymienione zanim osiągnie się zużycie siódła, które powoduje oparcie oczka pociągowego bezpośrednio na głowicy widelkowej.



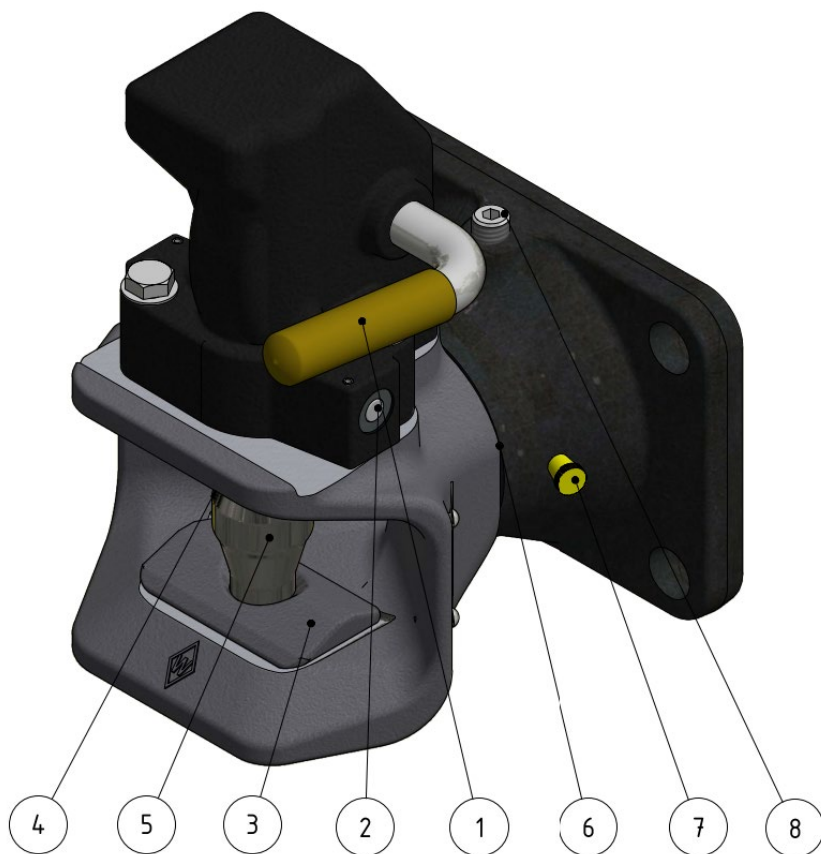
WAŻNE:

W przypadku wymiany używać wyłącznie oryginalnych części zamiennych Walterscheid. Jeżeli właściciel pojazdu nie zatrudnia wykwalifikowanych pracowników i nie posiada niezbędnego wyposażenia technicznego, wymiana może być wykonana wyłącznie w wyspecjalizowanym warsztacie.

**OSTRZEŻENIE:****UWAGI DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA:**

- > Użytkownik jest zobowiązany do używania sprzęgu będącego w idealnym stanie i do upewnienia się, że nie jest on używany przez personel nieupoważniony.
- > Obciążenia podane na tabliczce znamionowej nie mogą być przekroczone.
- > Zakaz wprowadzania zmian i jakiegokolwiek dostosowywania sprzęgu bez uzyskania odpowiedniej zgody.

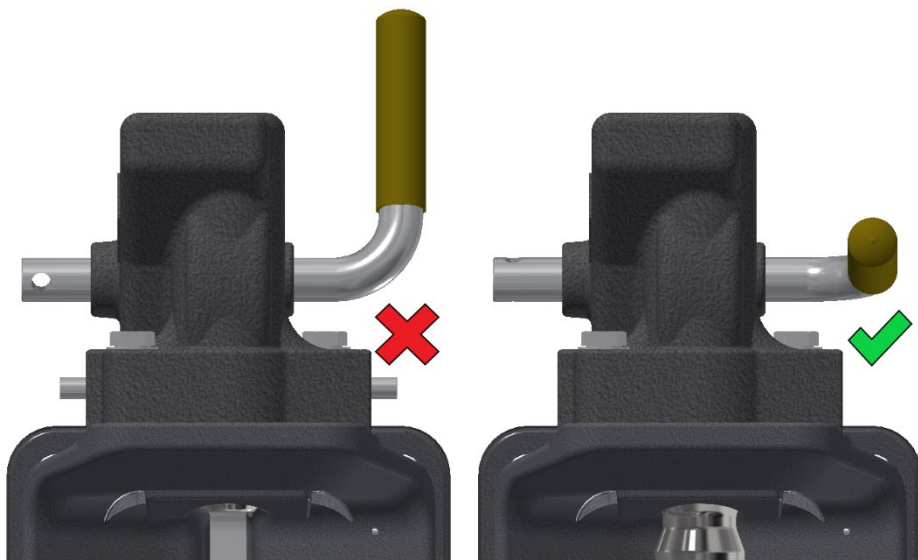
Rysunek 1



Legenda:

- 1 Dźwignia ręczna
- 2 Sworzeń zabezpieczający
- 3 Tuleja siodłowa
- 4 Tuleja prowadząca
- 5 Sworzeń sprzęgający
- 6 Łożysko głowicy widelkowej
- 7 smarownica
- 8 śruba regulacyjna

Rysunek 2



Sprzęg otwarty

Sprzęg zamknięty i zablokowany