

ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE E IL FUNZIONAMENTO

25.11.2021

ACCOPPIAMENTO AUTOMATICO PER RIMORCHI CON DISPOSITIVO DI SCORRIMENTO IN9400/8XX

TIPI:

IN9400/894

IN9400/893

IN9400/892

IN9400/891

IN9400/879

IN9400/876

IN9400/875

IN9400/874

IN9400/866

NOTA IMPORTANTE:

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

ACCOPPIAMENTO AUTOMATICO PER RIMORCHI CON DISPOSITIVO DI SCORRIMENTO TIPI IN9400/8XX

DESCRIZIONE:

L'attacco è un accoppiamento automatico per rimorchi con dispositivo di scorrimento regolabile in altezza, 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. Le dimensioni della forcella e il campo di applicazione della serie 9400 sono conformi alla norma DIN 11029.

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.

TIPO DI OMOLOGAZIONE E VALORI CARATTERISTICI:

Versioni, valore D ammissibile e carico verticale statico nel punto di accoppiamento: vedi targhetta, documento di omologazione o verbale di prova per l'omologazione singola.

ANELLI DI TRAINO:

Solo per il collegamento ad anelli di traino secondo le norme ISO 5692-1, ISO 8755 e ISO 5692-2. La serie 9400 è solo per il collegamento con anelli di traino secondo ISO 8755 (DIN 74054).



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.

1. INSTALLAZIONE DELL'ACCOPPIAMENTO AL TELAIO DI TRAINO:

(Vedi la figura 1)



NOTA:

Nel montaggio del gancio di traino è necessario rispettare le norme vigenti (ad es. le norme antinfortunistiche per i veicoli) e le direttive di fissaggio dei costruttori di veicoli! Il fissaggio dell'accoppiamento al veicolo deve essere eseguito in conformità ai requisiti del regolamento (UE) 2015/208, Appendice 34.



NOTA:

Devono essere rispettate le normative nazionali ufficiali. Ad esempio, in Germania è necessario tenere conto degli obblighi previsti dall'art.13 del Regolamento per

l'immatricolazione dei veicoli per quanto riguarda i dati della patente di guida relativi al peso ammissibile del rimorchio e al carico verticale ammissibile.

Il dispositivo di scorrimento (7) con le parti laterali avvitate, i bulloni di bloccaggio (8) con le molle di compressione, l'elemento di bloccaggio (10) e la staffa di bloccaggio (9) vengono inseriti dall'alto tra le piastre a gradini del telaio di traino. A tal fine, la staffa di bloccaggio (9) deve essere tirata su dalla sua posizione di bloccaggio fino all'arresto dei manicotti di bloccaggio sull'elemento di bloccaggio (10) e poi inclinata fino all'arresto sul dispositivo di scorrimento in direzione del gancio di traino. Quindi i due bulloni di bloccaggio (8) scorrono lungo il lato anteriore delle piastre a gradini del telaio e scattano nel rispettivo punto di bloccaggio con l'aiuto delle molle di compressione. Quindi la staffa di bloccaggio (9) deve essere spinta manualmente in posizione di blocco (come mostrato) per fissare la regolazione rapida dell'altezza. La molla di bloccaggio (11) impedisce lo sblocco involontario del dispositivo di bloccaggio e, grazie alla sua posizione, funge anche da controllo visivo del corretto bloccaggio (deve essere inserita sotto il pezzo di bloccaggio).

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 38 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 DISACCOPIAMENTO E APERTURA DELL'ACCOPIAMENTO:

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 preme verso l'esterno il perno di bloccaggio/sicurezza (2) situato sul lato, oltre a spingere verso l'alto il perno di bloccaggio (5) e a bloccarlo nella posizione superiore. A questo punto il perno di bloccaggio laterale sporge 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.

2.2 APERTURA DELL'ACCOPIAMENTO E ACCOPIAMENTO 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 il perno di sicurezza sporge 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:

Il corretto bloccaggio dell'accoppiamento è garantito solo se il perno di bloccaggio (2) che sporge lateralmente scompare completamente nell'alloggiamento del meccanismo di

accoppiamento. 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.



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.

2.3 REGOLAZIONE IN ALTEZZA (VEDI ANCHE INSTALLAZIONE):

La regolazione dell'altezza dell'accoppiamento nel telaio di traino si esegue nello stesso modo in cui si monta l'accoppiamento nel telaio di traino, vedi punto 1.

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.
- > 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 situato sotto il cuscinetto serve 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 38 mm = 36 mm. Il perno di accoppiamento deve essere

sostituito se le dimensioni sono inferiori ai limiti. 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 31,5 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.



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.

4. CALCOLO DEI VALORI CARATTERISTICI PER IL CORRETTO FUNZIONAMENTO DELL'ACCOPIAMENTO SU VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI

Vedi allegato o documento separato BA_TASC_400029, www.walterscheid.com/downloads

Figura 1



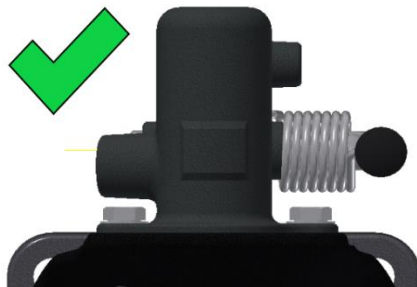
Legenda:

- 1... leva manuale
- 2... perni di sicurezza
- 3... manicotto a sella
- 4... manicotto di guida
- 5... perno di accoppiamento
- 6... cuscinetto a forcella
- 7... dispositivo di scorrimento
- 8... bullone di bloccaggio
- 9... staffa di bloccaggio
- 10. pezzo di bloccaggio
- 11. molla di bloccaggio

Figura 2



Accoppiamenti aperti



Accoppiamenti chiusi e bloccati