

INSTRUKCJA OBSŁUGI I INSTALACJI

25.11.2021

AUTOMATYCZNY ZACZEP DO PRZYCZEP Z SUWAKIEM IN9400/8XX

TYPY:

IN9400/894

IN9400/893

IN9400/892

IN9400/891

IN9400/879

IN9400/876

IN9400/875

IN9400/874

IN9400/866

WAŻNA UWAGA:

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

AUTOMATYCZNY ZACZEP DO PRZYCZEP Z SUWAKIEM IN9400/8XX

OPIS:

Sprzęg ma postać automatycznego zaczepu z suwakiem regulowanym na wysokość, wymiary głowicy widełkowej i obszar zastosowania są zgodne z DIN 11028 i z dyrektywą 2009/144/WE, rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2015/208 i z normą UN ECE R147, klasa c40. Wymiary głowic widełkowych i zakres zastosowania serii 9400 są zgodne z normą DIN 11029.

Na sprzęgu zastosowano dźwigniowy mechanizm załączający, dzięki któremu procedura sprzęgania może być wykonana, np. przez przemieszczenie ucha dyszla na głowicę widełkową 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.

HOMOLOGACJA TYPU I WARTOŚCI CHARAKTERYSTYCZNE:

Wersje, dopuszczalna wartość D i obciążenie statyczne pionowe w punkcie sprzęgu zostały wskazane na tabliczce znamionowej, w dokumencie homologacji, w raporcie z testowania lub na indywidualnym certyfikacie.

OCZKA POCIĄGOWE:

Do połączenia wyłącznie z uchami dyszla zgodnymi z ISO 5692-1, ISO 8755 i ISO 5692-2. Seria 9400 jest przeznaczona do połączenia wyłącznie z uchami dyszla zgodnymi z normą ISO 8755 (DIN 74054).



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.

1. MONTAŻ SPRZĘGU NA WSPORNIKU ZACZEPU:

(Zob. Rysunek 1)



UWAGA:

Podczas montażu sprzęgu przestrzegać przepisów mających zastosowanie (np. przepisy dotyczące zapobiegania wypadkowi pojazdu) oraz wskazań podanych w instrukcjach producentów pojazdów!

Mocowanie sprzęgu na pojeździe musi być wykonane zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2015/208, Załącznik 34.

**UWAGA:**

Przestrzegać przepisów obowiązujących w kraju używania. Na przykład: w Niemczech przestrzegać wymogów §13 FZV, dotyczących danych rejestracyjnych pojazdu, w zakresie dopuszczalnej masy przyczepy oraz dopuszczalnego obciążenia pionowego.

Suwak (7) z przykręconymi częściami bocznymi, śruby blokujące (8) ze sprężynami dociskowymi, element blokujący (10) i wspornik blokujący (9) muszą być pchnięte od góry pomiędzy stopniowane płyty wspornika zaczepu. W tym celu należy wyjąć wspornik blokujący (9) z pozycji zablokowania do pozycji ogranicznika tulei zaciskowych znajdujących się na elemencie blokującym (10) i następnie przechylić na ogranicznik znajdujący się na suwaku, w kierunku zaczepu. Następnie przesunąć dwie śruby blokujące (8) wzdłuż przedniej strony stopniowanych płyt wspornika i umieścić je w odpowiednim punkcie zablokowania wykorzystując odpowiednie sprężyny dociskowe. Następnie ręcznie pchnąć wspornik blokujący (9) z powrotem do pozycji zablokowania (jak pokazano na rysunku), aby zabezpieczyć element do szybkiej regulacji wysokości. Sprężyna blokująca (11) zapobiega przypadkowemu odblokowaniu urządzenia blokującego i, dzięki przyjmowanej pozycji, umożliwia wzrokową kontrolę prawidłowego zablokowania (musi być umieszczona stabilnie pod elementem blokującym).

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 38 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 sworznia blokującego/zabezpieczającego (2) znajdującego się z boku w kierunku zewnętrznym, jak i wypchnięcie sworznia sprzęgającego (5) i jego zablokowanie w pozycji górnej. Boczny sworzeń blokujący będzie znacząco wystawał, połączenie przyczepy zostanie zwolnione i zaczep będzie otwarty. 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.

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 sworzeń bezpieczeństwa wystaje 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. sworzeń sprzęgający zostanie natychmiast przepuszczony przez ucho dyszla do gniazda tulei siodłowej. Sworzeń bezpieczeństwa znajduje się nad sworzniem sprzęgającym i umożliwia jego zabezpieczenie. Warunki te wyznacza całkowite schowanie sworznia bezpieczeństwa w obudowie.

**OSTRZEŻENIE:**

Prawidłowe zablokowanie sprzęgu jest zapewnione wyłącznie, kiedy sworzeń bezpieczeństwa (2), który wystaje z boku, całkowicie schowa się w obudowie mechanizmu sprzęgającego. Wyłącznie w takich warunkach sworzeń sprzęgający wchodzi całkowicie do tulei siodłowej i połączenie może być uznane za poprawne. Spełnienie tych warunków musi być sprawdzone zawsze po wykonaniu każdej procedury sprzęgania.

**PRZESTROGA:**

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

2.3 REGULACJA WYSOKOŚCI (ZOBACZ INSTALACJA):

Regulacja wysokości sprzęgu na wsporniku zaczepu jest taka sama jak procedura montażu sprzęgu na wsporniku zaczepu, zobacz punkt 1.

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 sprawdzone pod kątem swobodnego ruchu.
- > Przed włączeniem do eksploatacji i po długim okresie braku używania, nasmarować sworzeń sprzęgający (5), tuleję siodłową (3) i ucho dyszla za pomocą wodoodpornego smaru o wysokiej lepkości.
- > Zbiornik smaru mechanizmu sprzęgającego jest napełniony fabrycznie, dzięki czemu stałe ponowne smarowanie nie jest wymagane. Zbyt duża ilość smaru na mechanizmie sprzęgającym może oddziaływać negatywnie na funkcjonowanie sprzęgu, w szczególności w niskich temperaturach otoczenia.
- > 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 znajdująca się pod łożyskiem 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 38 mm = 36 mm. Sworzeń sprzęgający należy wymienić, jeżeli jego wymiary będą mniejsze od wartości granicznych. 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 31,5 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.

**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.

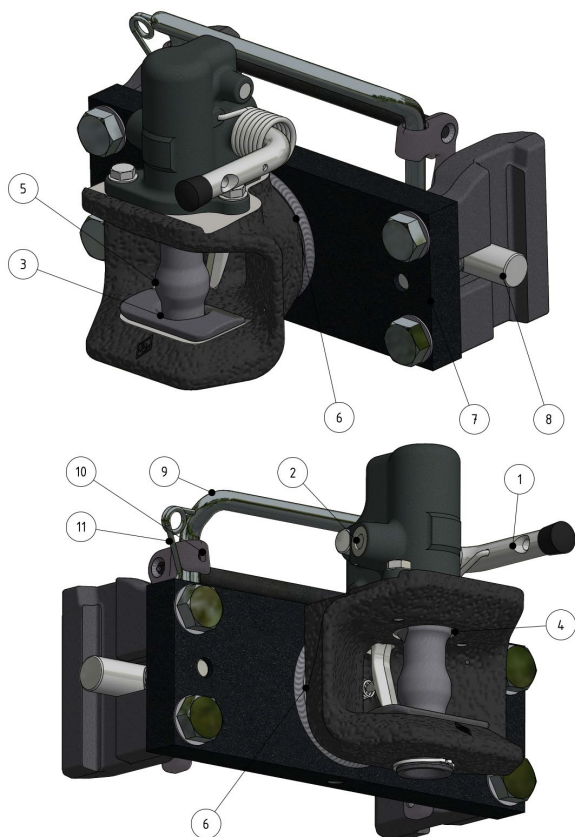
**OSTRZEŻENIE:****UWAGI DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA:**

- > 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.

4. OBLICZANIE WARTOŚCI CHARAKTERYSTYCZNYCH DLA PRAWIDŁOWEGO FUNKCJONOWANIA SPRZĘGU W POJAZDACH ROLNICZYCH I LEŚNYCH

Zobacz załącznik lub dokument BA_TASC_400029, www.walterscheid.com/downloads

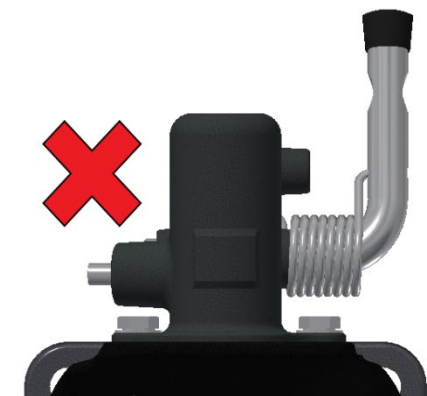
Rysunek 1



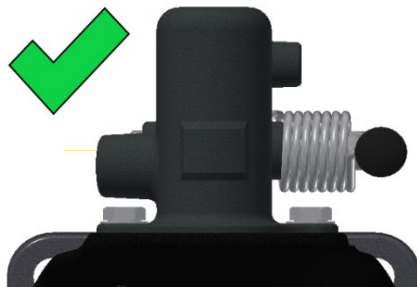
Legenda:

- 1... dźwignia ręczna
- 2... sworznie bezpieczeństwa
- 3... tuleja siodłowa
- 4... tuleja prowadząca
- 5... sworzeń sprzęgający
- 6... łożysko głowicy widełkowej
- 7... suwak
- 8... śruba blokująca
- 9... wspornik blokujący
- 10. element blokujący
- 11. sprężyna blokująca

Rysunek 2



Sprzęg otwarty



Sprzęg zamknięty i zablokowany