

Modellreihen RO*225 G 110 RO*227 G 110J

Automatische Anhängerkupplungen

e1 00-0050, Klasse S
e1 00-0049, Klasse S

Typ 225 G 110
Typ 225 G 110 J

für Zugösen 40
DIN 74054 und EG-Klasse S

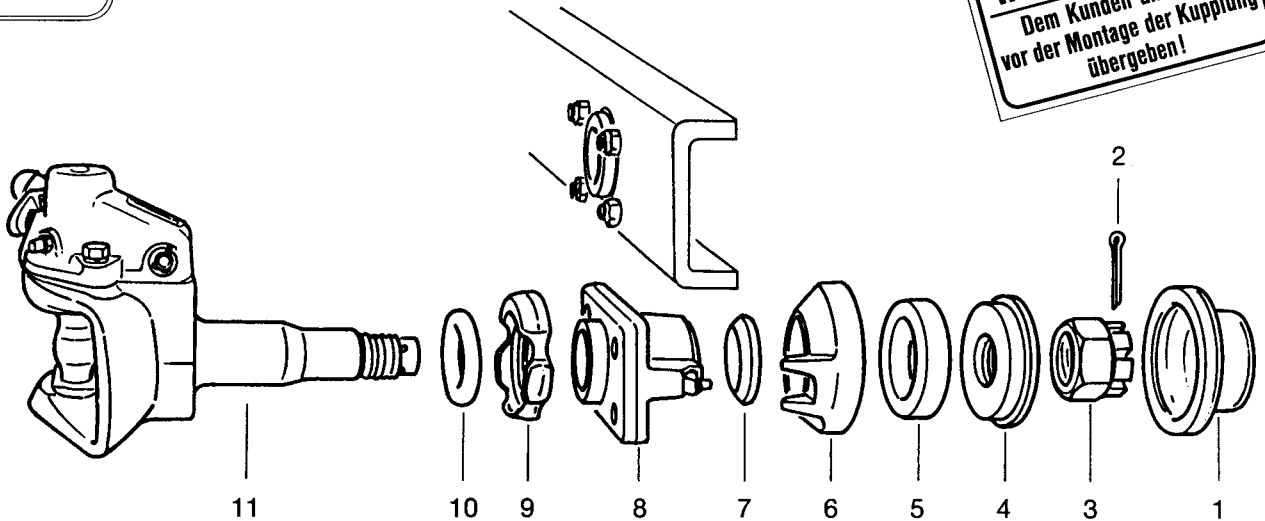
Automatische
Anhängerkupplungen

88004 D 0

Stand 02/99
KE 0299 III 1029/4-D
Technische Änderungen vorbehalten



Wichtige Unterlage!
Dem Kunden unbedingt
vor der Montage der Kupplung
übergeben!



Amtlicher Hinweis

Der Anbau der Geräte ist bei der Typprüfung der Fahrzeuge nach § 20 StVZO, bei der Einzelprüfung nach § 21 StVZO oder bei der Begutachtung nach § 19 StVZO durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr, einen Kraftfahrzeugsachverständigen oder Angestellten nach Abschnitt 7.4a der Anlage VIII zur StVZO zu überprüfen.

Der Fahrzeughalter muß sich bei nachträglichem Anbau auf der Abnahmebestätigung die vorschriftsmäßige Montage gemäß § 19 Abs. 3 StVZO bei einer technischen Prüfstelle bescheinigen lassen. Die Wirksamkeit der Bauartgenehmigung hängt hiervon ab.

Geeignet für Kfz mit Sonderaufbauten
(geringer Raumbedarf der Kupplung)
z. B. Typ Unimog der Mercedes-Benz AG

Zulässig

- An Kfz nach DIN 74051, Fußnote 3
 - Verwendung technisch bedingt
(Sonderaufbauten, Feuerlöschfahrzeuge)
 - gefahrloses Kuppeln (gute Sicht nach hinten, große Wendigkeit, geringe Rückwärts geschwindigkeit)
- An Zugmaschinen gemäß § 43 Abs. 4 StVZO
- An Anhängern
- Typ 225 G 110 Ausf. A, Typ 227 G 110 Ausf. Q für Schweizer Zugöse

1. Montage

1.1 Vor dem Einbau

Hinweis: Beim Einbau der Kupplung müssen die einschlägigen Bestimmungen (UVV Fahrzeuge, VBG 12) und die der Fahrzeughersteller beachtet werden.

Der Freiraum muß so groß sein, daß sich der Kupplungskopf axial $\pm 25^\circ$ verdrehen kann.



- Abschlußkappe (1) abnehmen
- Kronenmutter (3) lösen
- Scheibe (4) abziehen
- Gummifeder (5) abnehmen
- Federkappe (6) abziehen
- Konusscheibe (7) abnehmen
- Befestigungslager (8) von der Zugstange ziehen

Hinweis: Fett von der Zugstange und Teilen der Feder-einheit **nicht entfernen!**

Für höhere Lasten Aufbaurichtlinien der LKW-Hersteller für den Einbau von Verstärkungsplatten beachten!

1.2 Einbau

- Befestigungslager (8) von innen in die Traverse montieren.
Achtung: Schraubenköpfe zur Kupplungskopfseite (Traversen-Außenseite) wegen der Drehbarkeit der Kupplung beim Einfedern.
- 4 Sechskantschrauben DIN 931 der Qualität 8.8 und selbstsichernde Muttern DIN 6925 der Qualität 8 verwenden.
Größe der Schrauben und Muttern entsprechend der Kupplungsausführung (s. Tabelle).
Hinweis: Von diesen Angaben evtl. abweichende Schrauben- und Mutternqualität der Fahrzeughersteller beachten!

Anziehdrehmomente der Schrauben am Befestigungslager:

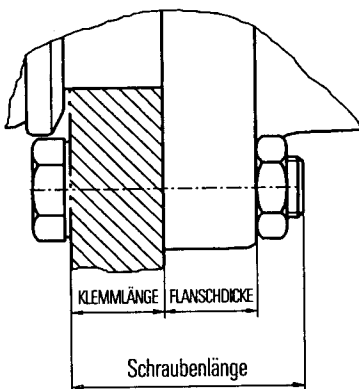
| Typ | Schrauben Größe | Schrauben Länge | Anziehdrehmoment | ROCKINGER Schraubensatz Bestell-Nr. |
|-------------|-----------------|-----------------|------------------|-------------------------------------|
| 225 G 110 | M 14 | 60 mm | 135 Nm | 58094 |
| 227 G 110 J | M 10 | 45 mm | 49 Nm | 57126 |

- Zugstange (11) mit Gummifeder (10) und Federkappe (9) vorsichtig in das Befestigungslager (8) einführen (Fett nicht entfernen, ggf. Zugstange nachfetten)
- Konusring (7) aufstecken
- Federkappe (6) aufsetzen (Ausparung muß in das Gegenstück des Befestigungslagers (8) greifen)
- Gummifeder (5) aufchieben
- Scheibe (4) aufsetzen
- Kronenmutter (3) aufschrauben

**Anziehdrehmoment: Modell 225 min. 350 Nm (SW 55)
Modell 227 min. 300 Nm (SW 46)**

- Splint (2) einführen und vorschriftsmäßig umbiegen.
Achtung: Ist die Einführung des Splintes nicht möglich, muß bis zur **nächsten Splintloch-Überdeckung weiter angezogen werden.**
Mindest-Anziehdrehmoment **nicht unterschreiten!**
Keinesfalls die Kronenmutter **zurückdrehen!**
- Abschlußkappe (1) zum Witterungsschutz aufsetzen

Hinweis: Vor dem Überlackieren die Kupplung schließen und unbedingt den Kupplungsbolzen abdecken oder einfetten.



2. Bedienung

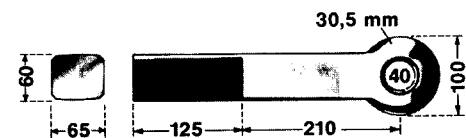
2.1 Einkuppeln

Hinweis: Beim Ein- und Abkuppeln sind die Vorschriften der Berufsgenossenschaft einzuhalten.

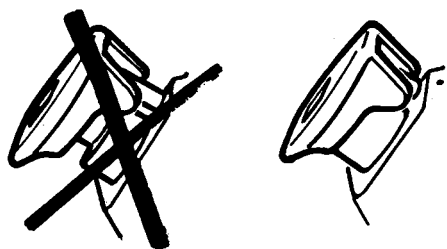
- Sicherungsgriff (s. S. 4) herausziehen und Handhebel nach oben drücken (Handhebel rastet in der obersten Stellung ein).
- **Vorderachse des Gelenkdeichselanhängers entbremsen**
- Zugfahrzeug zurücksetzen

Beim Einkuppeln eines Starrdeichselanhängers folgendes beachten:

- Zugfahrzeug langsam zurücksetzen
- Die Zugöse muß die Mitte des Fangmaules treffen. Bei Nichtbeachtung können Fangmaul, Zugöse, und Stützeinrichtung beschädigt werden.



Beispiel: Zugöse 40 DIN 74054 – 40 A
Bestell-Nr. 57270



Kontrolle

Nach jedem Einkuppelvorgang ist unbedingt der vorschriftsmäßige und gesicherte Einkuppelzustand an der Kupplung zu überprüfen.

Der Sicherungsgriff darf nach dem Einkuppeln nicht von der Sicherungshülse abstehen (s. Abb.). Steht der Sicherungsgriff von der Sicherungshülse ab, ist nicht richtig eingekuppelt; es besteht **Unfallgefahr!** **In diesem Zustand darf nicht mit dem Anhänger gefahren werden.**

Abhilfe:

- LKW-Zug strecken (ca. 1 m nach vorn ziehen)
- danach **erneut kontrollieren**.

2.2 Kupplung manuell schließen

Um die Kupplung zu schließen (z. B. für Abschleppseil), Kupplungsbolzen mit einem Montiereisen anheben.

2.3 Auskuppeln

- Sicherungsgriff ziehen und Handhebel nach oben drücken
- Fahrzeug trennen

3. Wartung

3.1 Pflege

- Die Kupplung in regelmäßigen Abständen an den hierfür vorgesehenen Stellen (Schmiernippel) mit Mehrzweckfett schmieren

Hinweis:

- Um ein Überschmieren der Automatischeinheit zu vermeiden, darf nur **im geöffneten Zustand** (Kupplungsbolzen oben) abgeschmiert werden.
- Nach dem Abschmieren die Automatischeinheit mehrmals betätigen, damit das Fett auf die Lagerstellen verteilt wird.

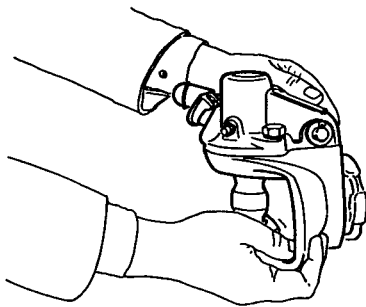
Vor Reinigung mit Hochdruck-Waschgeräten folgendes beachten:

- Kupplung schließen (s. P. 2.2)
- Nach dem Reinigen Kupplungsbolzen und untere Buchse nachfetten.

3.2 Prüfung

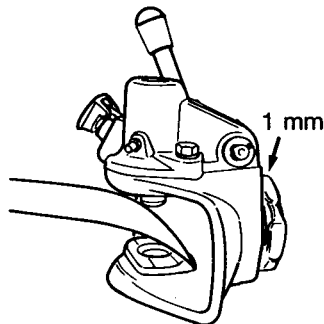
Längsspiel der Lagerung:

- Kupplungskopf in Längsrichtung kräftig bewegen (s. Abb.):
Es darf **kein Längsspiel** feststellbar sein.



Höhenspiel der Lagerung:

- Kupplung öffnen
- gebogenes Montiereisen so einführen (s. Abb.) daß das Eisen oben am Körper anliegt und sich unten gegen den Körper der Kupplung abstützt (nicht auf der unteren Buchse)
- Montiereisen nach oben drücken (s. Abb.). Ist das vorhandene Spiel am Lager (s. Abb.) größer als 1 mm, muß die Kupplung unbedingt repariert werden.



Kupplungsbolzen:

Abnutzung mittels ROCKINGER-Prüflehre (Bestell-Nr. 57026) ermitteln (s. Abb.). Der Durchmesser des balligen Teiles darf **36,5 mm** nicht unterschreiten, andernfalls ist der Kupplungsbolzen auszutauschen.

Das Höhengspiel am Kupplungsbolzen (s. Abb.) darf **max. 3,5 mm** betragen (Kupplung geschlossen).

Vorspannung der Gummifedern:

Das axiale Drehmoment der Kupplung beträgt im Neuzustand min. 100 Nm. Bei Überprüfung des Drehmomentes darf sich der Kupplungskopf nur unter Kraftanstrengung von Hand drehen lassen.

Untere Buchse:

Die Abnutzung der unteren Buchse, insbesondere der Zugösenauflagenfläche muß in regelmäßigen Abständen überprüft werden.

Die untere Buchse muß erneuert werden, wenn:

- sie soweit deformiert ist, daß der Kupplungsbolzen nicht mehr ungehindert eingleiten kann
- der Innendurchmesser der unteren Buchse mehr als 29 mm beträgt
- der Kupplungsbolzen durch die Zugöse nicht mehr angehoben wird (fehlendes Bereitschaftsmaß)

Reparaturanleitung und Teile-Liste auf Anfrage!

Bezug durch den Fachhandel



Immer eine gute Verbindung