

Vollautomatische Anhängerkupplung

Typ 260

DIN 74051 in Verbindung mit
einer Zugöse DIN 74054

Typgeprüft

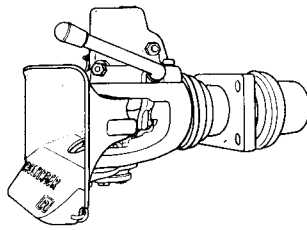
Bauartgenehmigung:

Typ 260 G 135: M 4037

Typ 260 G 145: M 4038

Typ 260 G 150: M 4039

Stand 1096



MONTAGE · BEDIENUNG · WARTUNG

1. Montage

AMTLICHER HINWEIS

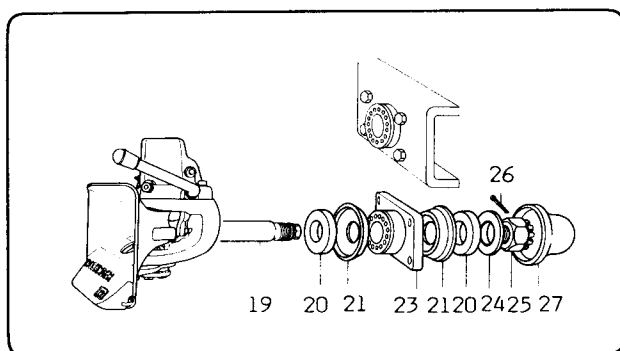
Der Anbau der Geräte ist bei der Typprüfung der Fahrzeuge nach § 20 StVZO, bei der Einzelprüfung nach § 21 StVZO oder bei der Begutachtung nach § 19 StVZO durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr, einen Kraftfahrzeugsachverständigen oder Angestellten nach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

Bei nicht bestimmungsgemäßer Verwendung der Anhängerkupplung und bei nachträglichem Um- bzw. Anbau irgendwelcher Teile erlischt die Bauartgenehmigung der Anhängerkupplung. Für eventuelle Sondernutzungen der Anhängerkupplung wenden Sie sich bitte ans Werk. Wir finden für Sie eine vernünftige Lösung für Ihr Problem. Durch eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit ROCKINGER ersparen Sie sich später Ärger bei der Zulassung.

1.1 Vor dem Einbau

HINWEIS: Beachtung der einschlägigen Bestimmungen UVW "Fahrzeuge", VBG 12
Der Freiraum muß ein axiales Verdrehen des Kupplungskopfes von $\pm 25^\circ$ ermöglichen.



- Kronenmutter (25) lösen
- Befestigungslager (23) mit hinteren Federungs-
teilen (21, 20, 24) abziehen
Splint (26) und Abschlußkappe (27) liegen lose im
Beipack. Die Zugstange (19) und deren Gewinde
sind mit Fett behandelt, das nicht entfernt werden
darf.

1.2. Einbau

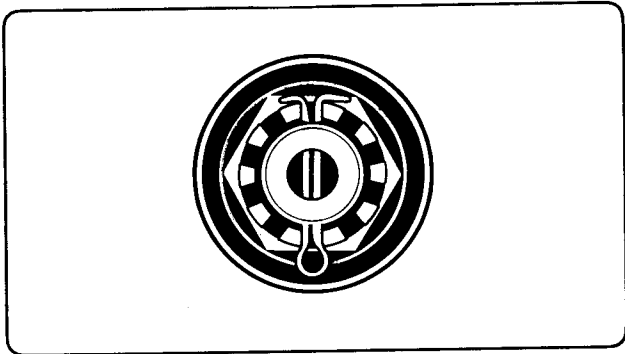
- Befestigungslager mit Konusbuchsen (23) auf
Traversen-Innenseite montieren
(Sechskantschrauben, Qualität 8.8, und selbst-
sichernde Muttern oder Kronenmutter mit Splin-
ten der gleichen Qualität verwenden!)
Größe der Schrauben und Muttern entsprechend
der Kupplungsgröße (s. Tab.)

ACHTUNG: Schraubenköpfe müssen zur Kupp-
lungskopfseite (Traversen-Außenseite)
zeigen!

Anzugskraftmomente der Schrauben am Befesti-
gungslager:

Kpplgs.- größe	Schrauben- größe	Anzugs- kraftmoment	ROCKINGER- Schraubensatz Bestell-Nr.
135	M 14	135 Nm	58094
145	M 16	210 Nm	58096
150	M 20	410 Nm	58097

- Zugstange (19) mit Teilen 20, 21 in das Lager (23)
einführen
- Hintere Federkappe (21) und Gummifeder (20),
Scheibe (24) und Kronenmutter (25) wie in obiger
Abb. montieren (Scheibe mit flacher Seite zum
Gummi)
- Kronenmutter aufschrauben
**(Anzugskraftmoment bei Größe 135: 350 Nm;
bei Größen 145, 150: 500 Nm)**
- Splint (26) einführen und vorschriftsmäßig umbie-
gen.



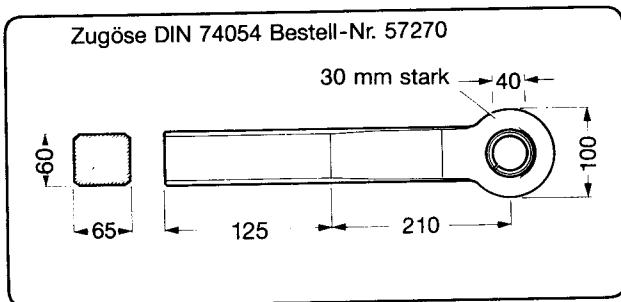
Ist die Einführung des Splintes nicht möglich, muß bis zur nächsten Splintloch-Überdeckung **weiter angezogen** werden. **Mindest-Anzugskraftmoment nicht unterschreiten! Keinesfalls die Kronenmutter zurückdrehen!**

● Abschlußkappe zum Witterungsschutz aufsetzen
Vor dem Lackieren die Kupplung schließen und unbedingt den Kupplungsbolzen abdecken oder einfetten!

2. Bedienung

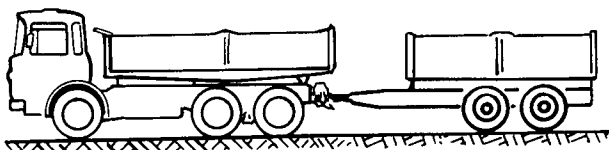
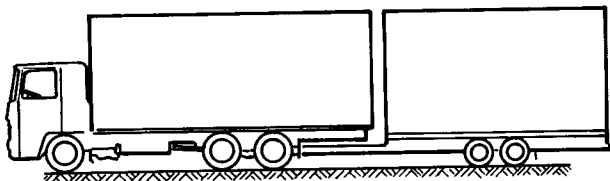
2.1 Einkuppeln

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



- Ausrüstung des Anhängers mit einer Zugöse $\varnothing 40$ DIN 74054 mit Buchse
- Handhebel bis in 2. Raststellung drücken
- Prüfen, ob das Fangmaul feststeht (s. P. 3.3)
- Zugfahrzeug zurücksetzen

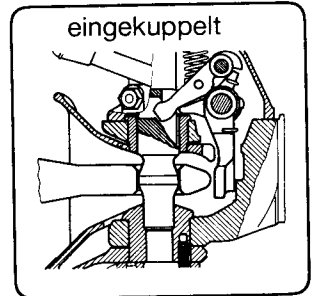
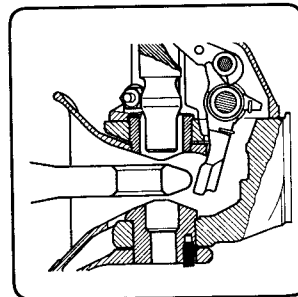
Zum Einkuppeln muß die Vorderachse des Anhängers entbremst sein.



Volumenzug und Baustellenkipper (Zentralachsanhänger)

Hinweis: Beim Einkuppeln eines Zentralachsanhängers (s. Abb.) folgendes beachten:
 – Zugfahrzeug langsam zurücksetzen
 – Die Zugöse muß die Mitte des Fangmaules treffen.

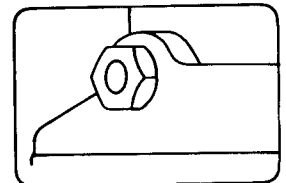
Bei Nichtbeachtung können Fangmaul, Zugöse und Stützeinrichtung beschädigt werden.



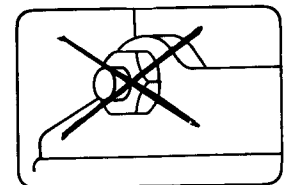
Kontrolle

Nach jedem Einkuppeln **unbedingt** den vorschriftsmäßigen Zustand (s. auch oben) an der Kupplung prüfen.

Der Kontrollstift darf nach dem Einkuppeln aus seiner Führungsbuchse **nicht** herausstehen.



Ein Hervorstehen des Kontrollstiftes aus seiner Führungsbuchse zeigt an, daß nicht richtig eingekuppelt ist, es besteht **UNFALLGEFAHR!**



2.2 Kupplung von Hand schließen

- Handhebel nach unten ziehen

2.3 Auskuppeln

- Handhebel bis zum Anschlag (1. Rast) betätigen
- Zugfahrzeug nach vorn setzen

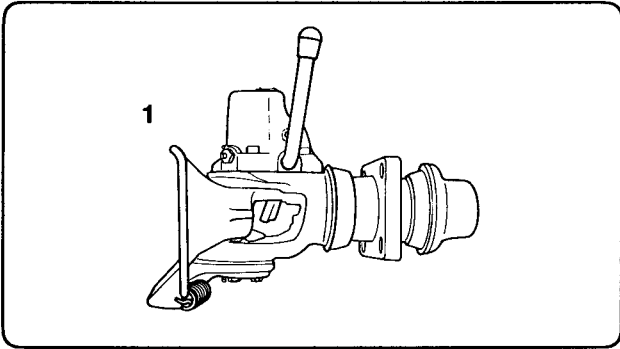
Hinweis: – Das Fangmaul wird beim Herausgleiten der Zugöse durch den Lösehebel automatisch festgestellt.
 – Beim Betrieb ohne Anhänger die Kupplung zum Schutz der unteren Buchse vor Verschmutzung geschlossen halten

3. Wartung

3.1 Pflege

Der normale Betriebsverschleiß bewegter Teile kann durch sachgemäße Pflege und durch regelmäßiges Abschmieren der Kupplung mit Mehrzweckfett **erheblich vermindert werden.**

Abschmieren über 1 Schmiernippel (1) an der Automateinheit (s. Abb.).
Ein Anschluß an die Zentralschmieranlage (NLGI-Klasse 0-00) ist möglich.



BESONDERER HINWEIS:

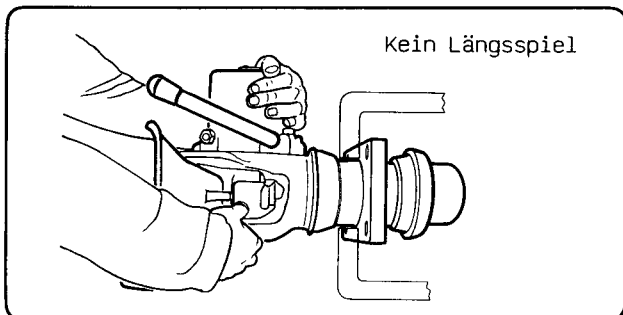
- Kupplung nur in geöffnetem Zustand (Kupplungsbolzen oben) abschmieren, um ein Überschmieren der Automateinheit zu vermeiden; danach Automateinheit mehrmals betätigen (s. P. 2.2/2.3)
- Nach dem Reinigen mit Hochdruck-Waschgeräten muß die Kupplung unbedingt neu gefettet werden!

3.2 Prüfung

Der Zustand der Kupplung muß aus Sicherheitsgründen **regelmäßig** wie folgt **überprüft** werden:

Längsspiel der Lagerung

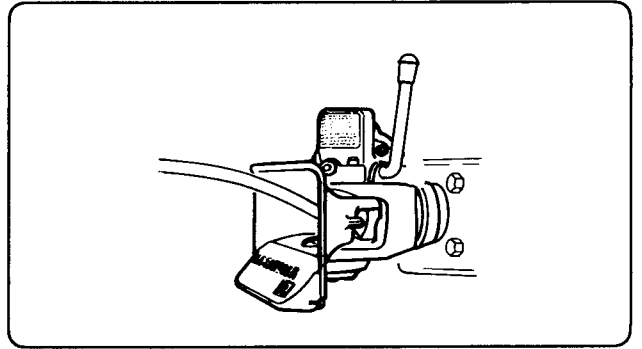
- Den Kupplungskopf (nicht den Fangmaultrichter) mit beiden Händen in Längsrichtung bewegen (s. Abb.):
Es darf **kein Längsspiel** feststellbar sein!



Höhenspiel der Lagerung

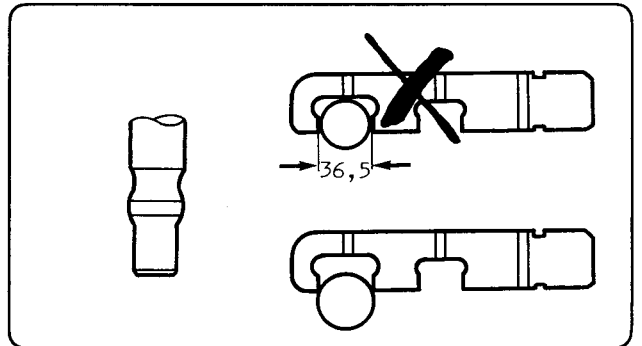
- Kupplung öffnen (Handhebel in 1. Rast)
- Gebogenes Montiereisen so einführen (s. Abb.), daß das Eisen oben am Fangmaul anliegt und sich unten gegen den KÖRPER der Kupplung abstützt (nicht auf der unteren Buchse)

- Stange nach oben drücken und dabei die Bewegung der Kupplung beobachten (s. Abb.). Ist das verschleißbedingte Spiel größer als 1 mm, muß die Kupplung unbedingt ausgebaut und die Lagerung überprüft werden.

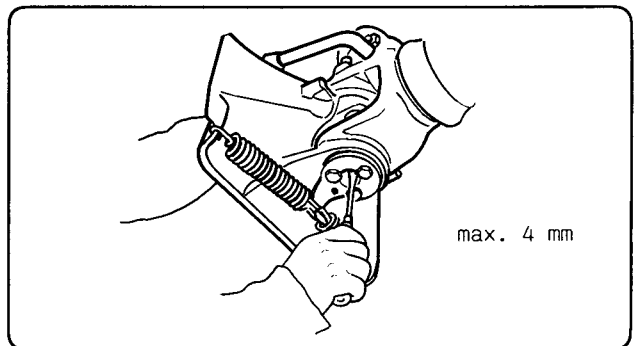


Kupplungsbolzen

- Abnutzung mittels ROCKINGER-Prüflehre (Bestell-Nr. 57026) feststellen



- Die Abnutzung des balligen Teiles darf 36,5 mm nicht unterschreiten, andernfalls ist der Kupplungsbolzen auszutauschen.



- Prüfung des Höhenspiels (s. Abb.): Das maximale Höhenspiel darf 4 mm betragen.

Untere Buchse

- Abnutzung mittels ROCKINGER-Prüflehre (Bestell-Nr. 57290) feststellen
Zulässiger Innendurchmesser max. 31,2 mm

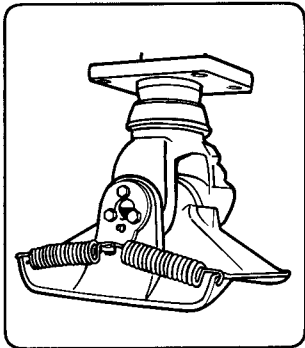
Vorspannen der Gummifedern

- Axiales Drehmoment der Kupplung im Neuzustand: min. 100 Nm
- Der Kupplungskopf darf sich nur unter Kraftanstrengung von Hand drehen lassen.

3.3 Einstellen des Fangmaules

Das Fangmaul muß zum Einkuppeln (Kupplungsbolzen oben) automatisch in seiner Mittelstellung arretiert sein. Ist dies nicht der Fall, muß die Mittelstellung wie folgt korrigiert werden:

- Kupplung öffnen (Handhebel in 1. Rast)



- Schrauben am Unterteil lockern (s. Abb.)
- Fangmaul nach rechts/links drücken, bis der Lösehebel einrastet
- Schrauben festziehen (Anzugskraftmoment ca. 49 Nm)
- Handhebel zum Einkuppeln in 2. Rast drücken

Prüfung

- Kupplung schließen (Handhebel nach unten)
- Fangmaul leicht nach links oder rechts drücken
- Kupplung öffnen (Handhebel in 2. Rast)
- Fangmaul loslassen: Der Lösehebel muß das Fangmaul in der Mittelstellung wieder arretieren.

Abnahmebestätigung nach § 19 Absatz 3 StVZO.

Der ordnungsgemäße Anbau der selbsttätigen Anhängerkupplung,

Typ 260 G 135, ABG-Nr. ~ M 4037,
 Typ 260 G 145, ABG-Nr. ~ M 4038,
 Typ 260 G 150, ABG-Nr. ~ M 4039,
 (Nichtzutreffendes streichen)

des Genehmigungsinhabers Rockinger Spezialfabrik für Anhängerkupplungen GmbH & Co, D-80935 München, an dem Fahrzeug:

Fahrzeughersteller:

Fahrzeugtyp:

Fahrzeug-Identifizierungsnummer:

wird hiermit bestätigt.

Daten für Fahrzeugpapiere (Ziffer 33, Bemerkungen)

Ziffer	Bemerkungen

Ort, Datum, Stempel der abnehmenden Organisation, Unterschrift

Bezug durch den Fachhandel