

Montage - en bedieningshandleiding

Spoor - Stabiliserings - Koppeling (SSK)

Type-

390 001 uitvoering "A" R.D.W. 10010138 bestelnr. 390 005

390 001 uitvoering "B" R.D.W. 100101_30 bestelnr. 390 006

De spoorstabilisatorkoppeling mag voor eenassige aanhangers met een minimum eigen gewicht van 180 kg gebruikt worden; het toelaatbare maximum gewicht van de aanhanger mag niet meer dan 2000 kg bedragen. De druk op het koppelingspunt mag 100 kg bedragen (let op de toelaatbare kogeldruk van het trekkende voertuig en van de aanhanger).

Een vrije ruimte van 50 mm voor de bedieningshandel van de gasveer moet aanwezig zijn om een veilig hanteren te garanderen.

Let op:

De handremhefboom moet vrij bediend kunnen worden.

Eventueel moet er in overleg met de fabrikant van de oplooprem iets veranderd worden.

Uitvoering "A" te gebruiken voor: Eenassige aanhangers (ook met tandemas) Trekstangen met een doorsnede van 45 resp. 46 mm en 50 resp. 51 mm waarbij de bevestigingsboringen gelijk aan tekening 1 zijn en trekstangen met een doorsnede van 50 mm bij die waarbij de bevestigingsboringen gelijk aan tekening 2 zijn.

- 1** De aanwezige koppeling demonteren. Doorgaans is' de demper van de oploopinrichting met een 6--kant bout "b" bevestigd. U dient dan als volgt te demonteren.
 - 1.1 S.kant bouten "a" en "b" losdraaien en verwijderen.
Bij de bevestiging van de koppeling volgens tekening 1 is de 6-kantbout "b" met de 6-kant bout "a" eruit te duwen. Koppeling eraf nemen.
- 2** De spoorstabilisatorkoppeling op de disselboom schroef en eerst de zeskantige schroef "b" M12 x 75 (zie afbeelding 1) er in steken en de zich in het gat bevindende zeskantige schroef daarmee er uit drukken, onderschijfje plaatsen (zie afbeelding 1) en bevestigen (nog niet vastzetten).
Bij bevestiging van de SSK volgens tekening 2 is op de plaats "b" de 6-kant bout M12 x 85 te gebruiken. Bij het doorsteken van de 6-kant bout op plaats "b" dient men er extra op te letten dat de demper van de oploopinrichting goed bevestigd wordt.
 - 2.1 Op plaats "a" de 6-kant bouten M12 x 90 met gebruik van beide ringen 0 12,5 x 22 x 3,6 doorsteken, daarna beide 6-kant bouten aandraaien (zie ook tekening 10 en 11).
- 3** Bij het monteren van de SSK op een trekstang met 0 45 resp. 46 mm is opvulplaatje "2" te gebruiken. Deze dient voor de montage van de SSK overeenstemmend met de bevestigingsboringen op de trekstang gedrukt te worden.

Aandraaimoment:

M 12 = 115 Nm, indien in de disselpijp geleidebussen aanwezig zijn.

M 12 = 90 Nm, indien geen geleidebussen aanwezig zijn.

Uitvoering "B" te gebruiken voor: Eenassige aanhangers (ook met tandemas) Trekstangen met een doorsnede van 35 resp. 40 mm waarbij de bevestigingsboringen gelijk aan tekening 3 zijn.

- 1** De aanwezige koppeling demonteren. In veel gevallen is de demper van de oploopinrichting met een 6-kant bout "b" bevestigd. U dient dan als volgt te demonteren.
 - 1.1 6-kant bout "a" en "b" losdraaien en eruit nemen. Koppeling eraf nemen.
- 2** SSK op de trekstang plaatsen en eerst de 6-kant bout "b" M12 x 75 erdoor steken. Hierbij moet men erop letten, dat de demper van de oploopinrichting goed bevestigd is.
 - 2.1 Op de plaats "a" een 6-kant bout M12 x 75 erdoor steken en beide 6-kant bouten aandraaien (zie afbeelding 11).
- 3** Bij het monteren van een SSK op een trekpijp met $d = 35$ mm dient men voor een gelijke doorsnede het opvulplaatje "2" te gebruiken. Deze dient voor de montage van de SSK overeenstemmend met de bevestigingsboringen op de trekstang gedrukt te worden.

Aandraaimoment:

M 12 = 115 Nm, indien in de disselpijp geleidebussen aanwezig zijn.

M 12 = 90 Nm, indien geen geleidebussen aanwezig zijn.

Bedieningshandleiding voor uitvoering "A" en "B"

- Voor het ingebruiknemen eerst lezen -

Let op !

Voor het gebruik van de SSK is het noodzakelijk dat de kogelkop van uw trekhaak vetvrij gemaakt is. Hier-voor is terpentine of spiritus uiterst geschikt. Het invetten van de kogel is bij het gebruik van een SSK niet toegestaan. De glijoppervlakken in de SSK zijn van een duurzame glijlaag voorzien.

4. Aankoppelen van de aanhangwagen

4.1 Spanhandel "1" van de SSK achter samendrukken (remschoenen "4" geopend).

4.2 Koppelingshandvat parallel omhoog trekken en tot het inklikken naar voren draaien. Deze twee handelingen moeten altijd in deze volgorde geschieden. Op de linkerkant van het koppelingshandvat staat deze aanwijzing vermeld (zie afbeelding 13).

4.3 De koppeling krachtig op de kogel drukken, waarbij de koppeling automatisch sluit. Aan de zijkant van de SSK is een markering aangebracht. Deze markering moet in aangekoppelde stand in het met "}" gemerkte gebied liggen (zie afbeelding 5). Alleen in deze stand mag de SSK gebruikt worden. Is de SSK geopend of niet goed aangekoppeld dan ligt de markering in het met een "x" gemerkte gebied (zie afbeelding 6). In deze stand mag de SSK niet gebruikt worden. Bevindt zich de markering in het met een "-" gemerkte gebied, dan is of de koppeling of de kogelkoppeling van de auto versleten (zie afbeelding 7). Ook in deze stand mag de SSK niet gebruikt worden. Het versleten deel dient dan vervangen te worden.

Let op !

Er moet op twee manieren gecontroleerd worden of de

- a) door middel van krachtig optillen van de disselboom.
- b) controleer aan de zijkant van de koppeling (zie afbeelding 5,6 en 7).

4.4 Veiligheidskabel over de kogel van de trekkende auto hangen.

4.5 Spanhandel "1" achter uit elkaar trekken (remschoenen "4" gesloten, zie afbeelding 12).

4.6 Gasveer "5" inpassen zodat de uitsparing van de gasveer in de uitsparing van de spanhandel punt "c" haakt (zie afbeelding 12).

4.7 Spangreep "6" voor het spannen van de gasveer "5" naar boven draaien (zie afbeelding 12).

4.8 Handel "6" naar voren plaatsen (rijrichting, zie afbeelding 12).

4.9 Verlichtingsstekker bij de trekkende auto aansluiten en een verlichtingstest verrichten.

De SSK is alleen in combinatie met trekrichtingen overeenkomstig DIN 74058 toegestaan, waarbij de lengte van de kogelhals vanaf het midden van de kogel, minimaal 40 mm bedraagt (zie afbeelding 8). Verder wordt erop gewezen, dat de SSK niet gebruikt mag worden in combinatie met een trekhaak waarbij de kogel met een bout bevestigd is (zie afbeelding 9). De moeren waarmee de koppeling aan de oploopprem worden bevestigd zijn van een zelfborgend type en kunnen derhalve eenmalig worden gebruikt. Bij demontage van de koppeling dienen nieuwe zelfborgende moeren te worden gebruikt.

5. Ontkoppelen van de aanhanger

5.1 Spangreep "6" naar boven trekken en gasveer "5" ontspannen (zie afbeelding 12).

5.2 Spanarmen "1" van de SSK aan de achterkant naar elkaar toe drukken

(remklauw "4" geopend).

5.3 Beveiligingskabel losmaken van het voertuig.

5.4 Verlichtingssteker er uit trekken en in de houder van de aanhanger steken.

5.5 Koppelingsgreep omhoogtrekken, naar voren kantelen totdat hij geblokkeerd wordt en de koppeling van de kogel aftillen (zie afbeelding 4).

5.6 Bij het neerzetten er op letten, dat het inwendige van de koppeling niet vuil wordt.

6. Vervangen van de remschoenen

Liggen de spanhandels "1" zijdelings van de trekhaak tegen de aanslag, dan moeten de remschoenen "4" vervangen worden. Voor het vervangen van de remschoenen "4" dient men beide lagerpennen "7" te verwijderen. Daardoor laten zich de spanhandels "1" resp. de remschoenen "4" zich verwijderen. -

Nieuwe remschoenen plaatsen.

Bij het plaatsen van de nieuwe remschoenen dient men erop de letten dat de uitsparing in de doorgang van de remschoenen voor de spanhandel naar voren wijst.

7. Toestand van het kogeloppervlak

De demping wordt bij de SSK door stevig aandrukken van de remvoeringen tegen de kogel van de trekrichting bereikt. Voor een goed functioneren van de SSK is een onbeschadigde, schone en vetvrije kogel belangrijk. De kogel moet daarom regelmatig gecontroleerd worden. Een slecht oppervlak van de kogel leidt tot overmatige slijtage van de remvoeringen.

8. Onderhoud

Regelmatig controleren en onderhoud verhogen de veiligheid bij het functioneren en de levensduur. Er moet vooral op gelet worden, dat de remvoeringen vetvrij blijven (zie afbeelding 13).

9. Draaien en rangeren

Bij uiterst ongunstige opstelling van de trekkende auto en aanhangwagen bestaat de mogelijkheid dat delen van de aanhangwagen de trekkende auto raken. Hiermee dient men tijdens het draaien en rangeren rekening te houden.

10. Beveiliging tegen diefstal

In aangekoppelde resp. gesloten toestand van de koppeling bestaat de mogelijkheid, de SSK op slot te doen. Daartoe kan het steekslot - bestelnummer 513 084 - aan de zijkant in het sleufgat van het koppelingshuis gestoken worden (zie afbeelding 5).

11. Wijziging van het registratiebewijs van de aanhanger c.q. caravan

Na de montage van de SSK koppeling is de vermelding van de koppeling op het registratiebewijs niet meer in overeenstemming met de werkelijkheid en dient dus te worden gewijzigd.

Indien echter op het registratiebewijs de omschrijving kogelkoppeling 50mm staat, hoeft U niets meer te doen.

Om vertraging in de afgifte van een nieuwe, gewijzigd registratiebewijs te voorkomen dient U het oude registratiebewijs, onder vermelding op de rechterzijde van naam, adres met postcode en woonplaats, te zenden aan:

Rijksdienst voor het Wegverkeer Afdeling TW 44

Postbus 20909

2500 EX DEN HAAG

Na ca. 14 dagen zal het gewijzigde registratiebewijs U kosteloos worden toegezonden.

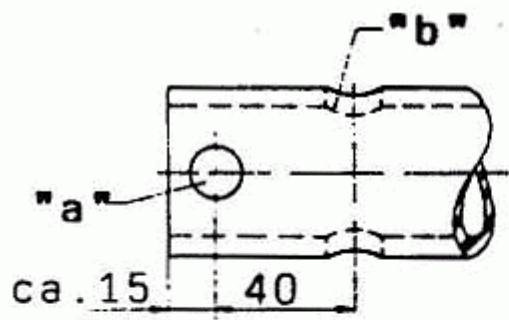


Fig. 1

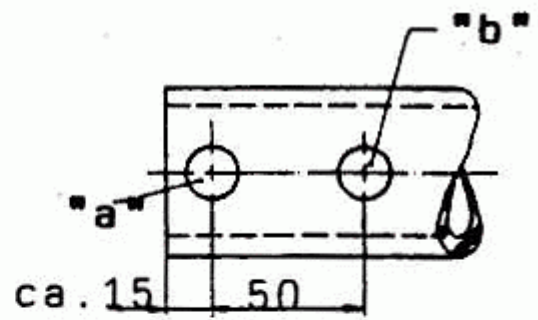


Fig. 2

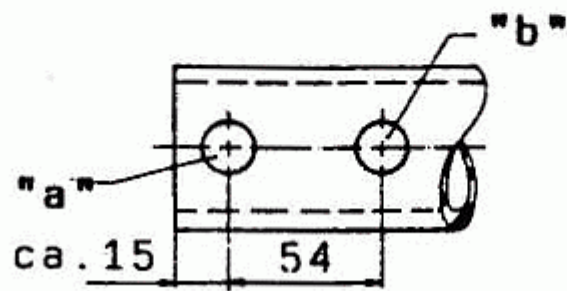


Fig. 3

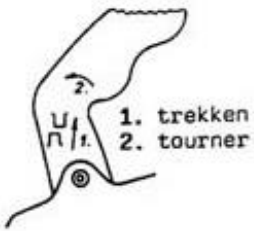


Fig. 4 "Aankoppelen" (Afkoppelen)



Sleufgat aan de zijkant

Fig. 5 "Koppeling op de juiste manier vergrendeld"



Fig. 6 "Koppeling niet vergrendeld" Rijden verboden!



Fig. 7 "Koppeling en/of kogel versleten" Rijden verboden!

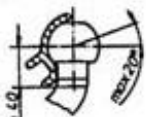


Fig. 8

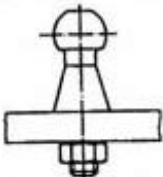
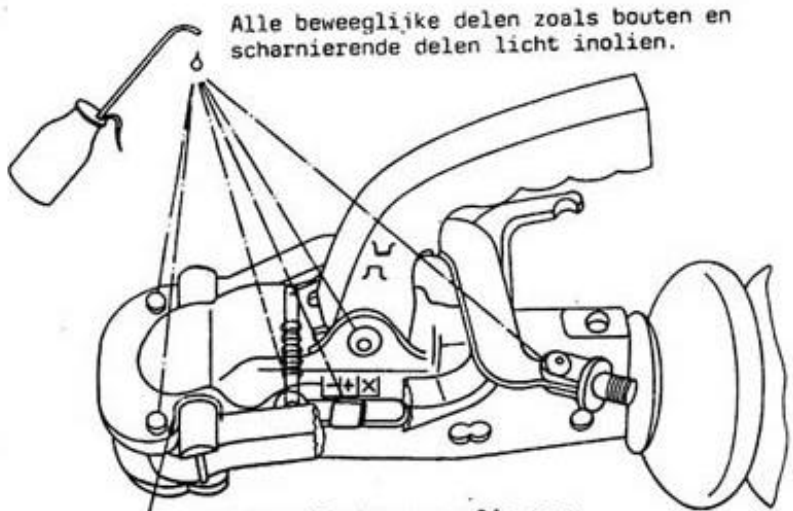


Fig. 9 "Gebruik van de SSK niet toegestaan"



Alle beweeglijke delen zoals bouten en scharnierende delen licht inolieën.

Op deze plaats geen olie maar resistentvet volgens DIN 51502 of gelijkwaardige vetten gebruiken.

Let op: Kogelkom en renvoeringen moeten beslist vetvrij blijven.

Fig. 13

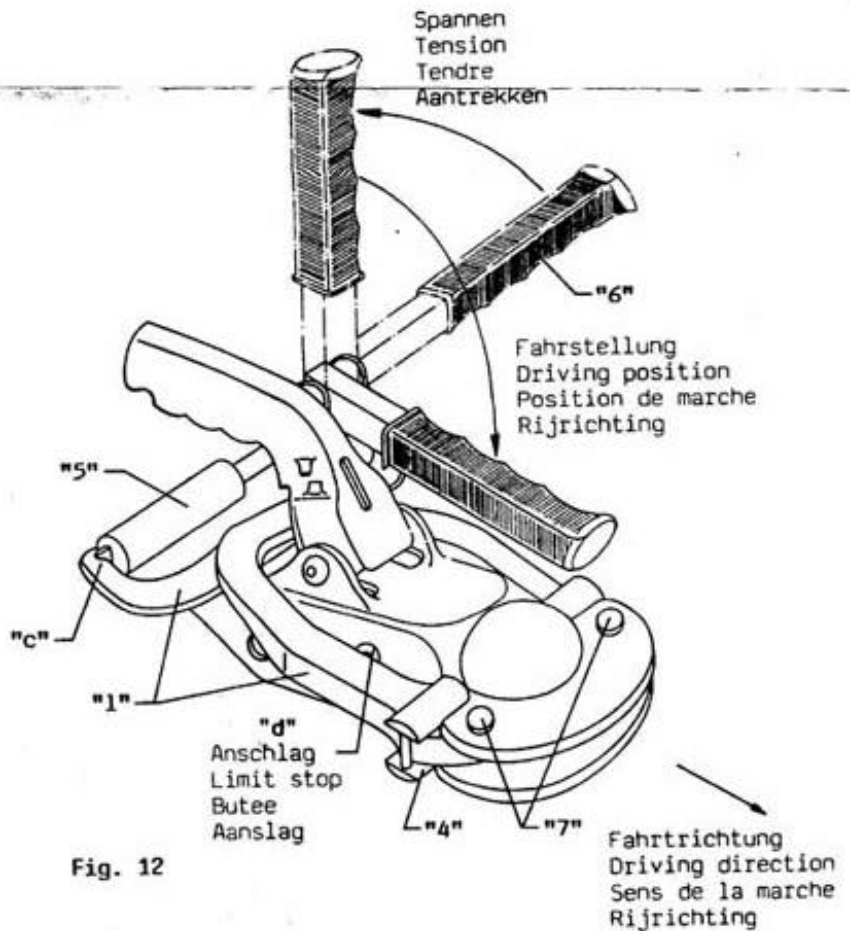


Fig. 12

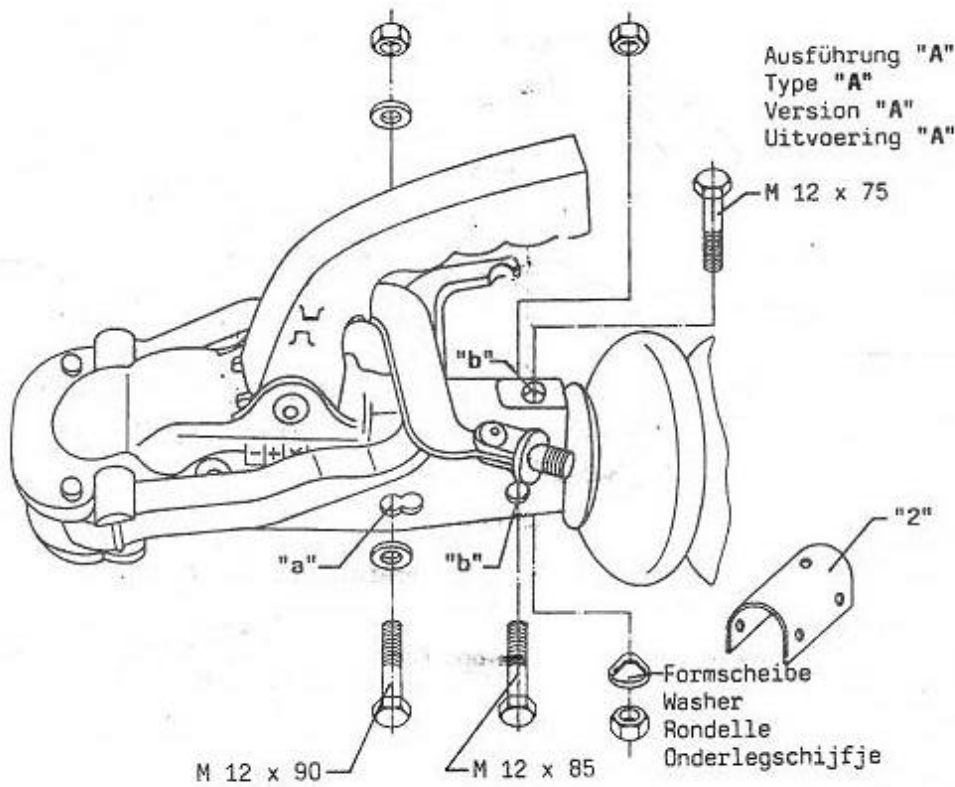


Fig. 10

Ohne Handhebel gezeichnet
 Hand lever not shown in drawing
 La figure ne montre pas le levler
 Zonder handvat getekend

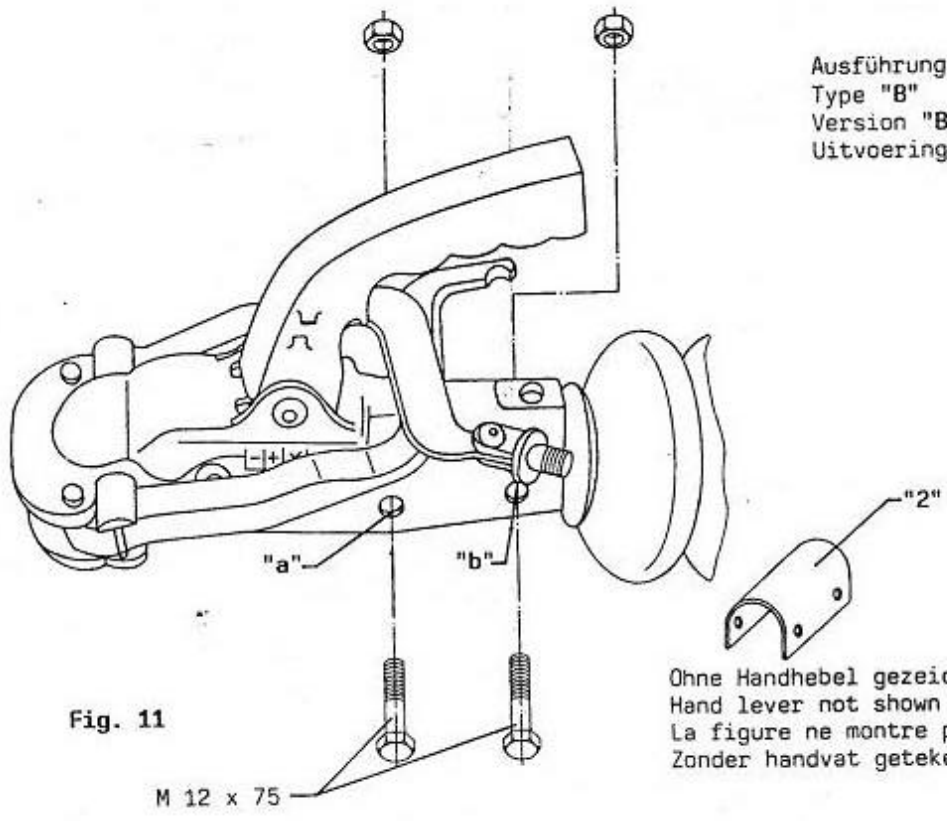


Fig. 11

Ohne Handhebel gezeichnet
 Hand lever not shown in drawing
 La figure ne montre pas le levler
 Zonder handvat getekend

Ik heb er nog een plaatje aan toegevoegd van een oude kop van de remschoen.

Iedereen klaagt er namelijk over dat die dingen zo gauw versleten zijn. En dus wilde ik er het fijne wel eens van weten.

Een klein gaatje geboord in het midden (zie de foto) leverde op dat er minstens nog 5 mm frictiemateriaal in zit. Als je dus de randen van de vassing een paar mm afvijlt win je zomaar 10.000 km of meer!

Want als je een nieuwe kop koopt, zit er al een klein kuiltje in. Dat wordt door het gebruik wat groter (zie slijtgrens) maar komt nog lang niet aan de buitenkant van de vassing. Dan is er misschien nog maar een mm af. Wel begint aan één kant de vassing te slijten direct op de kogel. (zie onderkant) En wordt je meteen al gedwongen om nieuwe remschoentjes te kopen. (Dat is net zoiets als met de Epson-inkcartridges...)

Wat ik dus nog op moet zien te lossen is dat de spanhandels een beetje meer ruimte krijgen tegen de aanslag (zie blz 2 punt 6) De gasveer heeft tenslotte genoeg vrije slag. Karweitje voor het voorjaar. Maar misschien heb je ook wat aan de tip.

Plus de hint om eventueel iets anders te verzinnen op de veerringen waarmee de lagerpennen "7" van onderen geborgd zijn. Het blijkt een rotklus om ze er af te halen en als je dat gedaan hebt zijn ze vervormd en niet meer te krijgen. Maar zonder borg blijven de pennen evengoed zitten; 'k heb er een hele vakantie mee rond gereden.

Maar toch, ik zou eigenlijk een gemakkelijker maniertje willen hebben om ze te zekeren. En als ze er onderweg eens uit moeten omdat 't gekraak me de keel uithangt en ik de fricties even wil schuren, dan moet dat niet te moeilijk gaan.

Jasper Westerop

