



SATTEL- KUPPLUNGEN



Aufbauanleitung für die Montage mit genormten ISO-Lagerböcken oder Weightsaver-Systemen .

Allgemeine Informationen



HINWEIS

Nachfolgende Informationen müssen gelesen und ausgeführt werden, anderenfalls kann dies zu Einschränkung der Betriebssicherheit und Unfallgefahren führen.



HINWEIS

Bei Schweißarbeiten sind Verfahren zu wählen, die dem technischen Stand entsprechen, gute Schweißnahtqualität gewährleisten und den Arbeitssicherheitsbestimmung entspricht

Unzulässig große Schweißnähte führen zu Verzug und Beschädigung. Zu geringe Nahtdicken gewährleisten nicht die erforderliche Festigkeit. Schweißverfahren nach EN499-E 42 0 RR 12 (Elektrode) oder EN440-G 42 0 G3Si1 (Schutzgas) werden besonders empfohlen. Vermeiden Sie Beschädigungen der elektrischen Anlage oder Kabel.

Bestimmungsgemäße Verwendung

Holland Sattelkupplungen sind für folgende Einsatzbedingungen geeignet:

1. Für den Betrieb mit Standard ISO-Königszapfen, sofern diese in gutem Zustand sind und ordnungsgemäß montiert wurden
2. Innerhalb der festgelegten Belastungsgrenzen
3. Entsprechend der in den Betriebsanleitungen und Datenblättern empfohlenen Einsatzbedingungen (erhältlich bei Holland und/oder Holland-Vertriebspartnern)

Holland Sattelkupplungen sind nicht geeignet für:

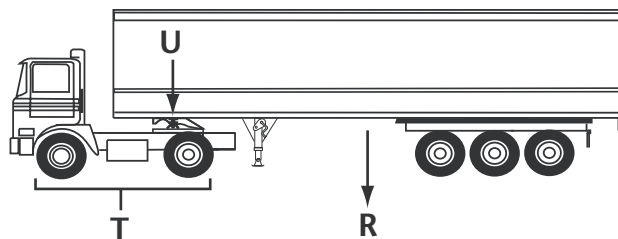
1. nicht genormte, verschlissene, beschädigte oder nicht sachgemäß montierte Königszapfen
2. Unplane Aufliegerplatten
3. Einsätze außerhalb der empfohlenen Einsatzbedingungen die die Funktion der Sattelkupplung einschränken oder beschädigen können
4. Betrieb außerhalb der festgelegten Belastungsgrenzen

Technische Daten und zulässige Gewichte

Aus den zulässigen Einzelgewichten und der Sattellast von Zugmaschinen und Sattelanhängern ist in folgender Berechnungsformel der D-Wert zu ermitteln. Die zulässige Grenze der verwendeten Sattelkupplung oder Montageplatte ist einzuhalten.

Der D-Werte berechnet sich für eine Zugmaschinen- und Anhängerkombination wie folgt:

$$D = g \times \frac{0.6 \times T \times R}{T + R - U} \quad (\text{kN})$$



- T** = Zulässiges Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges einschließlich der maximalen Sattellast (to)
- R** = Gesamtgewicht des beladenen Sattelanhängers (to)
- U** = Maximale Sattellast (to)
- g** = Erdbeschleunigung (9,81 m/s²)

Beispielrechnung:

T = 17 (Zugmaschinengewicht 7 to. plus Sattellast 10 to.)

R = 34 (10 to. Sattellast plus 24 to. Achslast)

U = 10

g = 9.81

$$D = 9.81 \times \frac{0.6 \times 17 \times 34}{17 + 34 - 10} \quad (\text{kN})$$

D-Wert = 83 kN

Dieses Beispiel beschreibt eine Kombination aus zweiachsiger Zugmaschine und Dreiachsanhänger mit einem Zug-Gesamtgewicht von 41 to..

Der D-Wert darf die zulässigen Grenzen für Sattelkupplung, Montageplatte oder Königszapfen nicht überschreiten.

Allgemeine Hinweise

1. Jeder Anwender von Holland Produkten muß sich umfassend davon in Kenntnis setzen, dass der Aufbau entsprechend der Fahrzeuganforderungen und Einsatzbedingungen durchgeführt wurde
2. Angaben über zulässige Belastungen und Einsatzbedingungen finden Sie in den technischen Datenblättern oder Bedienungsanleitungen.
3. Beachten Sie die Aufbau Richtlinien der Fahrzeughersteller und gesetzlichen Vorschriften für die Zulassung und den Fahrzeugbetrieb.
4. Bestimmen Sie die richtige Position für die Sattelkupplung auf dem Fahrzeugchassis, diese ist für die optimale Gewichtsverteilung und Betriebssicherheit von größter Bedeutung.



HINWEIS

Die Kupplungsmitte muss sich stets vor dem Schwerpunkt der Hinterachse(n) befinden, beachten Sie auch die Aufbauvorschriften des Fahrzeugherstellers.

5. Die Befestigungsbohrungen können 2 mm größer als der Schraubendurchmesser gewählt werden. Das vom Hersteller genannte Anzugsmoment ist mit geprüften Werkzeugen sicherzustellen.

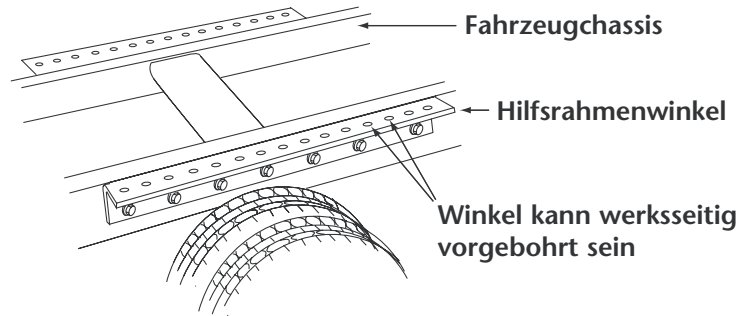
Montage



HINWEIS

Die Montage der Sattelkupplung und der Montageplatte auf dem Fahrzeug ist entsprechend der EC-Richtlinie 94/20 EG Anhang VII (siehe Anlage I, Nr. 5.10) durchzuführen

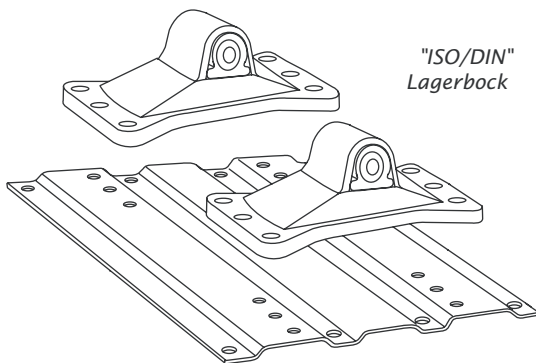
ACHTUNG: Diese Anleitung beschreibt die Montage auf einem werksseitig angebrachten Montagewinkel. Bei abweichenden Hilfsrahmen wenden Sie sich bitte an Holland



HINWEIS

Zusätzlich zu den aufgeführten Anweisungen muss die Montage den gesetzlichen Anforderungen des Landes genügen in dem das Fahrzeug zugelassen und/oder betrieben wird.

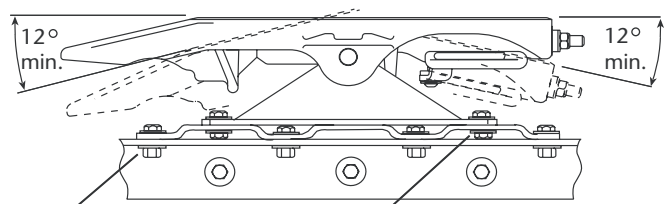
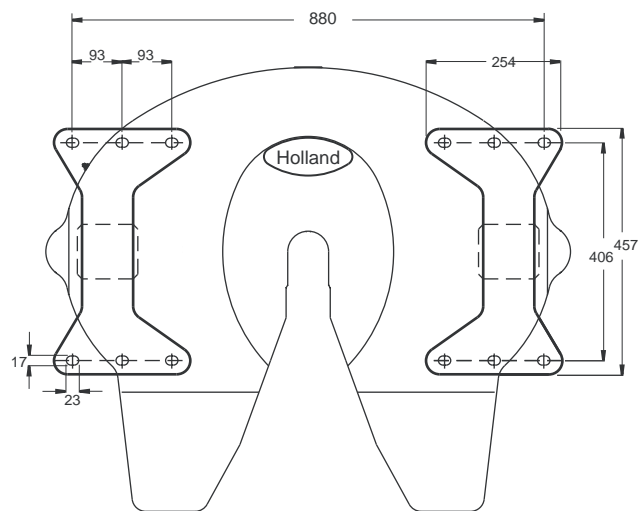
STANDARD ISO-Lagerböcke



"ISO/DIN"
Lagerbock

1. ISO-Lagerböcke sind mit 6 Befestigungsbohrungen ausgestattet und entsprechen der DIN 74081
2. Die Sattelkupplung ist mit einer geeigneten und geprüften Montageplatte auszustatten, welche den Anforderungen der EU-Richtlinien, der Fahrzeughersteller und übriger gesetzlicher Bestimmungen entspricht.
3. Die Kupplung ist mit mindestens 8, möglichst jedoch 12 Schrauben M16 Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9 zu befestigen.
4. Die Montageplatte ist mit mindestens 8 Schrauben M16 Typ 8.8 oder M20 Typ 10.9 mit dem Fahrzeughilfsrahmen zu verbinden.
5. Lagerböcke und/oder Montageplatten können durch angeschweißte Blockierbleche in Längs- und Querrichtung zusätzlich gesichert werden (Abb. Seite 3)

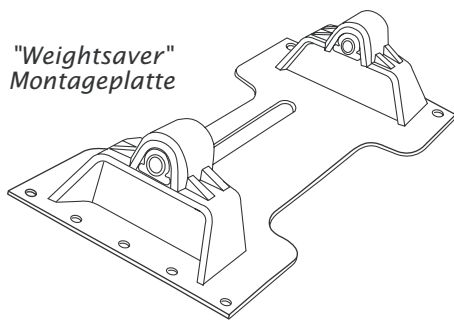
ISO / DIN Lochbild



Montageplatte an
Fahrzeughilfsrahmen

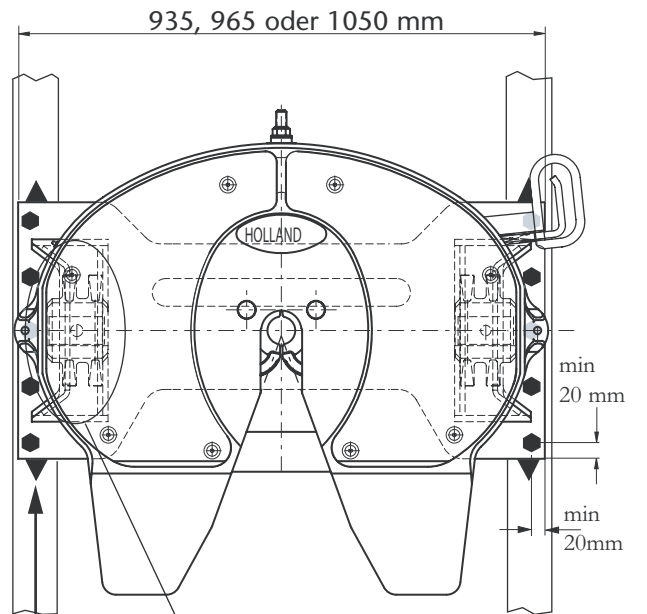
Lagerböcke auf
Montageplatte

WEIGHTSAVER Montage



1. Weightsaver-Lagerböcke besitzen integrierte Montageplatten und sind direkt mit dem Fahrzeughilfsrahmen/ Montagewinkel zu verbinden
2. Die Befestigungsschrauben müssen ordnungsgemäß montiert und entsprechend untenstehender Tabelle angezogen werden
3. Die Sattelkupplung ist so zu befestigen, dass die Kupplungsplatte frei bewegbar ist und der in ISO 1726 geforderte Mindestkippwinkel von $\pm 6^\circ$ erreicht wird
4. Die Grundplatte kann bei Bedarf durch angeschweißte Schubleche in Längs- und Querrichtung zusätzlich gesichert werden (siehe Abbildung)
5. Mindestanzahl Schrauben zur Hilfsrahmenbefestigung
 - 5 Schrauben M16 x 1,5 (min. 8.8)
 - 4 Schrauben M16 x 1,5 (min. 10.9)
 - 4 Schrauben M20 x 1,5 (min. 8.8)
6. Schraubenanzugsmomente

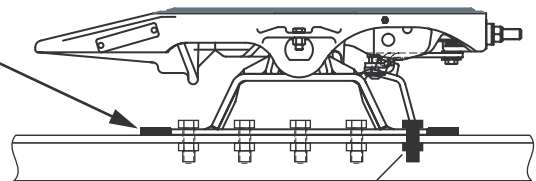
M20 x 1,5 - 8.8	=	460 Nm
M16 x 1,5 - 10.9	=	315 Nm
M16 x 1,5 - 8.8	=	225 Nm



Lagerbock auf Hilfsrahmen verschraubt

angeschweißte Schubleche

Schweißverfahren : EN 499-E oder EN 440-G
 Zusatzwerkstoff : E 4320 B9 DIN 1913
 alternativ
 Schweißverfahren: MAG C
 TÜV geprüfte Zusatzwerkstoffe

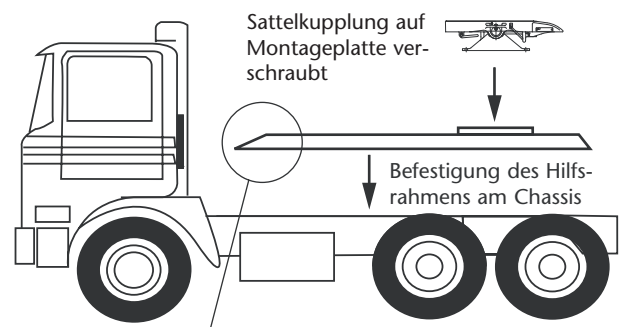


vorgeschriebenes Anzugsmoment beachten

SCHWERLAST-Anwendungen

Für Schwerlastanwendungen über 65000 kg zulässigem Zug-Gesamtgewicht sollten Weightsaversysteme nicht eingesetzt werden. In diesem Fall sollten ISO-Lagerböcke verwendet und folgende Punkte berücksichtigt werden:

1. Die Sattelkupplung ist mit insgesamt 12 Schrauben M 16 x 1,5 - 10.9 auf der Montageplatte zu befestigen
2. Gegebenenfalls sind zusätzliche Befestigungsschrauben zwischen Montageplatte und Fahrzeughilfsrahmen erforderlich. Für weitere Informationen wenden Sie sich an den Fahrzeughersteller
3. Manche Fahrzeughersteller schreiben zusätzliche Hilfsrahmen vor (siehe Abb.). Beachten Sie entsprechende Hinweise in den Aufbaurichtlinien.



Um eine unzulässige Beanspruchung des Fahrzeugchassis zu vermeiden sollte der Hilfsrahmen im vorderen Bereich elastisch ausgebildet sein.

Kontrolle und Abschmierung

Die Sattelpkupplung muss abschließend kontrolliert und vor Inbetriebnahmen vollständig abgeschmiert werden.

1. Stellen Sie sicher, dass die Montage anleitungsgemäß abgeschlossen ist und alle Schrauben entsprechend positioniert und festgezogen wurden.
2. Prüfen Sie den Schliessmechanismus wie in der beigefügten Bedienungsanleitung beschrieben mit einem Holland Verschlussstester (z.B. TF-TLN-1500).
3. Bestreichen Sie alle beweglichen Teile mit feinem Maschinenöl.
4. Schmieren Sie die Gleitflächen der Lagerböcke mit hochdruckfestem Fett der NLGI Klasse 2. Sollten hier Schmiernippel vorhanden sein, sind diese bei gleichzeitigem Anheben der Kupplungsplatte ebenfalls zu versorgen (nicht erforderlich bei Ausführungen mit Kunststoff-Lagereinsätzen).
5. Bei Sattelplatten ohne auswechselbare Gleitbeläge ist die Kontaktfläche zum Sattelaufleger mit o.g. Fett großzügig einzustreichen. Bei wartungsarmen Ausführungen sind die Gleitbeläge leicht einzuölen.



HINWEIS

Der Verschlussmechanismus ist vor der ersten Verwendung zu überprüfen. Verwenden Sie keine Sattelpkupplung, die nicht ordnungsgemäß funktioniert

Wichtiger Hinweis: Stellen Sie sicher, dass die mitgelieferte Bedienungsanleitung an den Verwender weitergeleitet und die Bedienungsanweisungen eingehalten werden

Falls Sie weitere Exemplare benötigen wenden Sie sich an Holland

Copyright © June 2004 • The Holland Group Inc.



The Holland Group, Inc.
Holland, MI 49423
United States
Phone: (616) 396-6501
Fax: (616) 396-1511

EN ISO
9001:2000



DNV
Certified
Company

Holland Europe GmbH

Altenkamp 9
D-33758
Schloss Holte-Stukenbrock
Germany

Phone: +49 (0) 5207-89560
Fax: +49 (0) 5207-895656

Holland Eurohitch Ltd.

Hoo Farm Industrial Estate
Worcester Road
Kidderminster
Worcestershire
DY11 7RA

Phone: +44 (0) 1562-732010
Fax: +44 (0) 1562-732020

Holland Hitch (Aust.) Pty. Ltd.

Melton, Victoria, Australia
Phone: 61-(0)3-9743-6799
Fax: 61-(0)3-9747-9617

Holland Transtrade

(Thailand) Company, Ltd.
Bangkok, Thailand
Phone: 66 (0)2-513-8758
Fax: 66 (0)2-513-8757

Nippon Holland, Ltd.

Tokyo, Japan
Phone: 81-(0)3-3461-9130
Fax: 81-(0)3-3463-1407

Holland Transtrade

Far East SDN BHD
Shah Alam, Malaysia
Phone: 60 (0)3 734-2888
Fax: 60 (0)3 736-5588