

FRENO IDRAULICO SERIE "BRK" PER CILINDRO ISO 15552 (EX ISO 6431) Ø40÷80 mm



1

Il freno idraulico è un circuito chiuso, privo di una propria sorgente di forza. Normalmente viene abbinato ad un cilindro pneumatico serie ISO 15552. Schematicamente consiste in un cilindro riempito d'olio, una o più valvole di regolazione del flusso ed un serbatoio atto a compensare i trafiletti d'olio.

È disponibile in diverse esecuzioni:

- versione con regolazione uscita stelo, rientro stelo od entrambe
- valvola di SKIP (lento-veloce) o stop o entrambe

Dopo un certo periodo di lavoro, il serbatoio di compensazione del freno deve essere ricaricato dell'olio perso. L'eventuale insufficienza è indicata dalla tacca di minima carica posta sull'astina livello olio: con lo stelo completamente fuori l'astina deve sporgere non meno di 20 mm dal tappo del serbatoio. Per il ricaricamento impiegare olio idraulico COMLUBE DEXRON ATF. Nei primi cicli di lavoro l'olio in eccesso viene espulso da un forellino posto sul serbatoio.

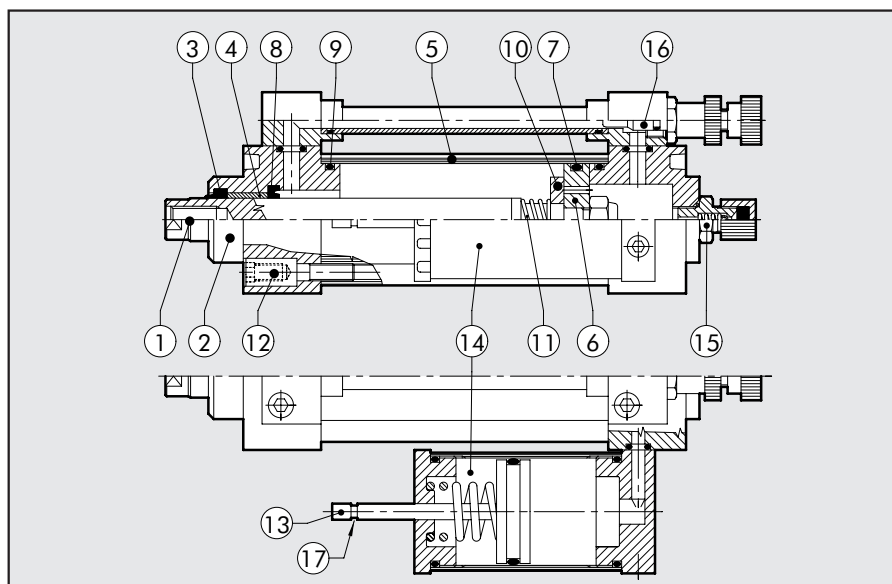


DATI TECNICI

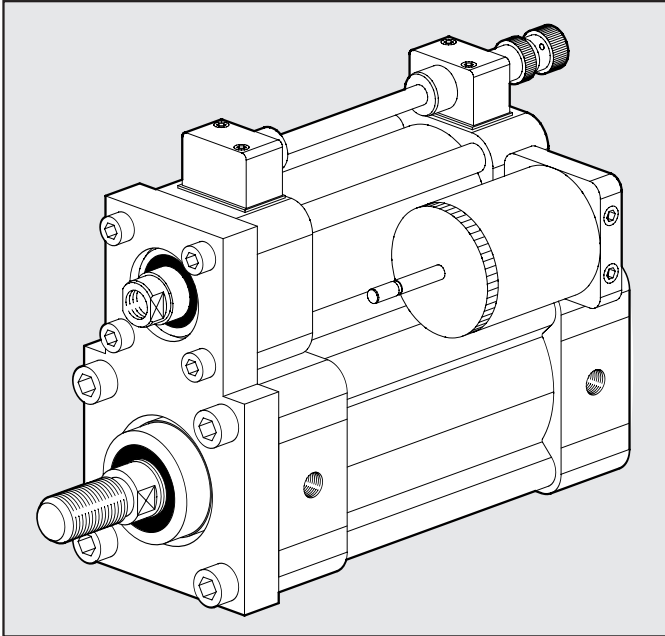
Guarnizioni		NBR
Temperatura d'esercizio	°C	-10 ÷ +70
Fluido		Aria filtrata con o senza lubrificazione. Se si utilizza aria lubrificata la lubrificazione deve essere continua
Carico regolabile: versione standard	N	6000
con valvole		3500 alimentando a 6 bar; 5000 alimentando a 8 bar
Velocità	mm/min	10 ÷ 6000
Corse standard	mm	50, 100, 150, 200, 250, 300, 350, 400, 450, 500
Esecuzioni		su richiesta altre corse speciali, sino al massimo di 1000. Regolazione uscita stelo; Regolazione rientro stelo Regolazione in entrambe le corse; Regolazione uscita + valvola di Skip Regolazione rientro + valvola Skip; Doppia regolazione + doppia valvola Skip Regolazione uscita + valvola Stop; Regolazione rientro + valvola di Stop Doppia regolazione + doppia valvola di Stop; Regolazione uscita + valvola Skip/Stop Regolazione rientro + valvola Skip/Stop
Fissaggio al cilindro		Tramite Kit Flangia
Cilindri collegabili mm		Cilindri ISO 15552 con alesaggi da Ø40 a Ø80
Pesi		Vedi DATI TECNICI GENERALI PAG. 1.1/07

COMPONENTI

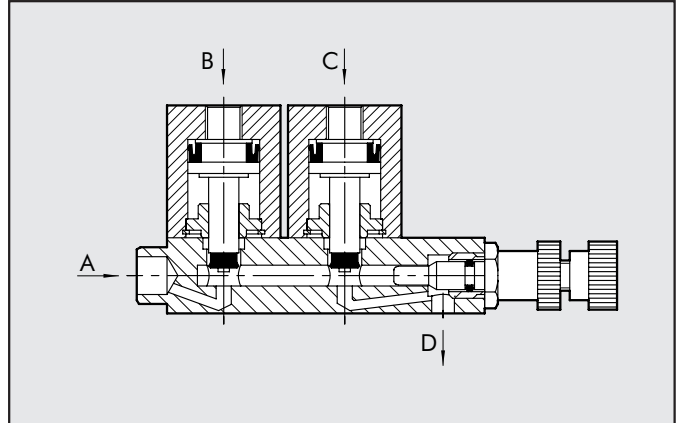
- ① STELO: acciaio cromato a spessore
- ② TESTATE: lega alluminio pressofuso
- ③ GUARNIZIONE STELO: gomma NBR
- ④ BOCCOLA GUIDA STELO: nastro acciaio con riporto di bronzo e PTFE
- ⑤ CAMICIA: lega alluminio profilata e anodizzata
- ⑥ PISTONE: lega alluminio
- ⑦ GUARNIZIONE PISTONE: gomma NBR
- ⑧ GUARNIZIONE TENUTA OLIO: poliuretano
- ⑨ OR statici: gomma NBR
- ⑩ DISCO di TENUTA: plastica
- ⑪ MOLLE: acciaio zincato
- ⑫ VITE FISSAGGIO-ASSEMBLAGGIO: vite autoformante (TapTite).
- ⑬ ASTINA LIVELLO OLIO: acciaio zincato
- ⑭ SERBATOIO RECUPERO OLIO
- ⑮ VALVOLA per CARICAMENTO OLIO
- ⑯ SPILLO REGOLAZIONE FLUSSO
- ⑰ LINEA DI MINIMA CARICA



FRENO IDRAULICO + CIL. ISO 15552 Ø 40-80



VALVOLA SKIP-STOP



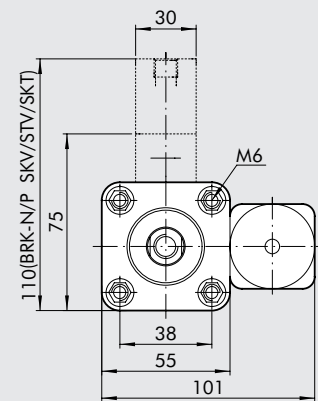
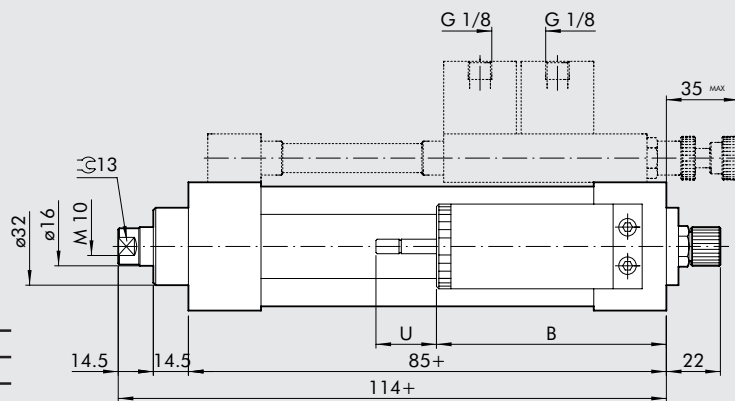
Sia la valvola di accelerazione (Skip) che la valvola di arresto (stop) sono normalmente aperte ed il fluido passa liberamente da A a D.
 Alimentando la bocca C si comanda la valvola di skip e il fluido è costretto a passare attraverso la strozzatura generata dallo spillo di regolazione.
 Alimentando la bocca B si comanda la valvola di stop e così si interrompe il passaggio del fluido.

DIMENSIONI FRENO IDRAULICO

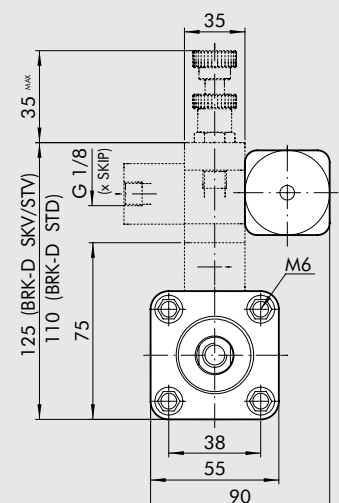
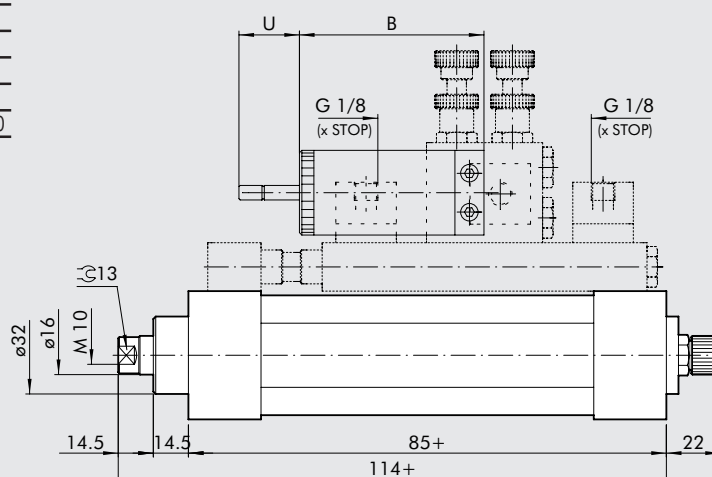
TIPO: BRK-P STD/SKV/STV/SKT

BRK-N STD/SKV/STV/SKT

Corsa	B	U
1÷50	90	28
51÷100	110	37
101÷150	110	44
151÷200	135	52
201÷250	135	60
251÷300	155	68
301÷350	155	77
351÷400	185	85
401÷450	185	92
451÷500	205	100



TIPO: BRK-D STD/STV/SKT

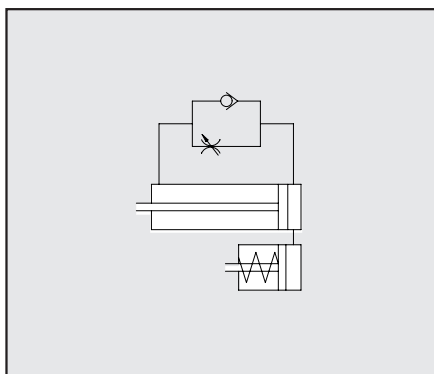
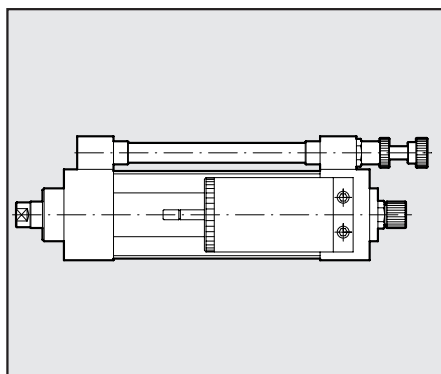


+ = AGGIUNGERE LA CORSA



FRENO IDRAULICO BRK-P STD.

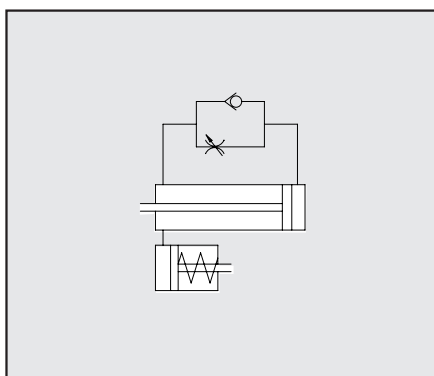
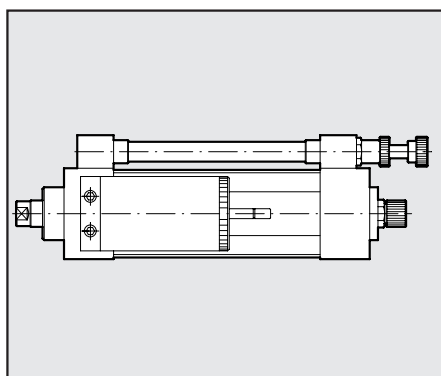
Codice



REGOLAZIONE USCITA STELO
W17001 INSERIRE CORSA

FRENO IDRAULICO BRK-N STD.

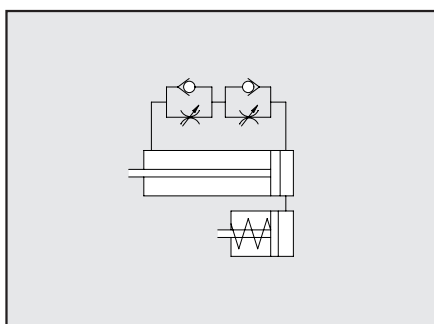
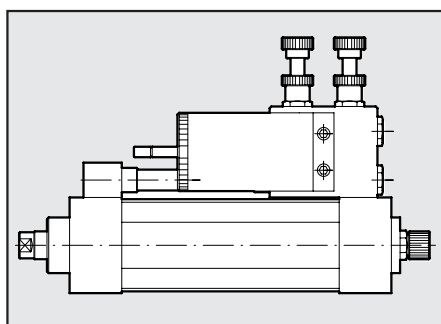
Codice



REGOLAZIONE RIENTRO STELO
W170011 INSERIRE CORSA

FRENO IDRAULICO BRK-D STD.

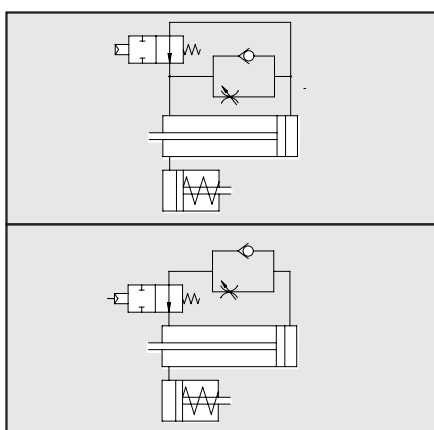
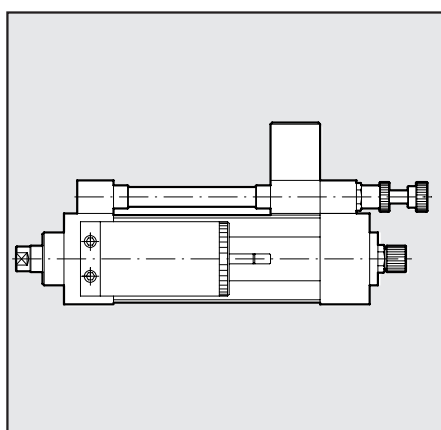
Codice



REGOLAZIONE USCITA-RIENTRO STELO
W170021 INSERIRE CORSA

FRENO IDRAULICO BRK-N SKV / BRK-N STV

Codice

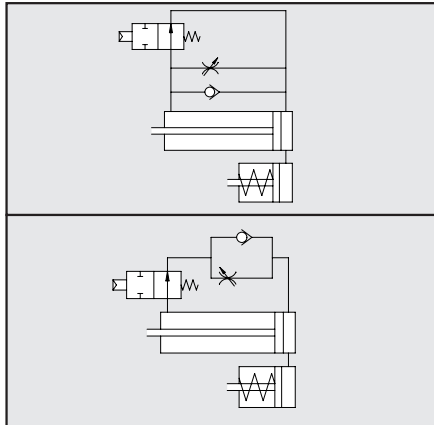
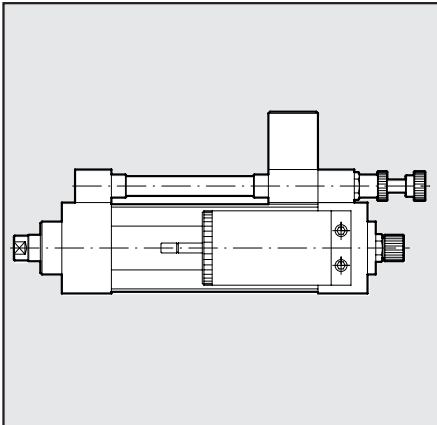


REGOLAZIONE RIENTRO+VALVOLA SKIP
W170111 INSERIRE CORSA

REGOLAZIONE RIENTRO+VALVOLA STOP
W170211 INSERIRE CORSA

FRENO IDRAULICO BRK-P SKV / BRK-P STV

Codice

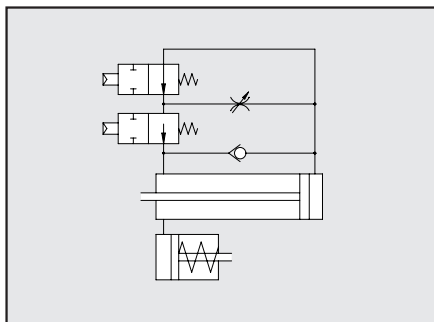
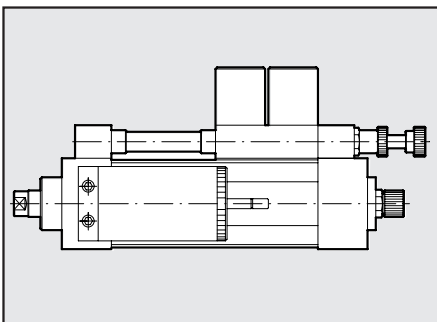


REGOLAZIONE USCITA+VALVOLA SKIP
W170101 INSERIRE CORSA

REGOLAZIONE USCITA+VALVOLA STOP
W170201 INSERIRE CORSA

FRENO IDRAULICO BRK-N SKT

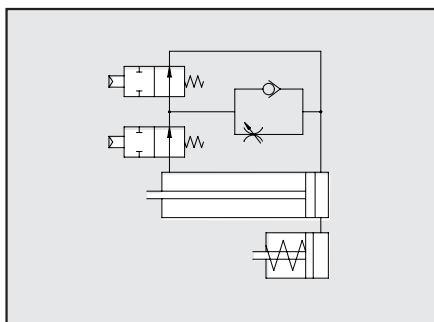
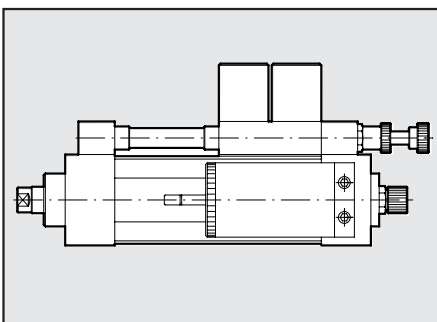
Codice



REGOLAZIONE RIENTRO+VALVOLE SKIP/STOP
W170311 INSERIRE CORSA

FRENO IDRAULICO BRK-P SKT.

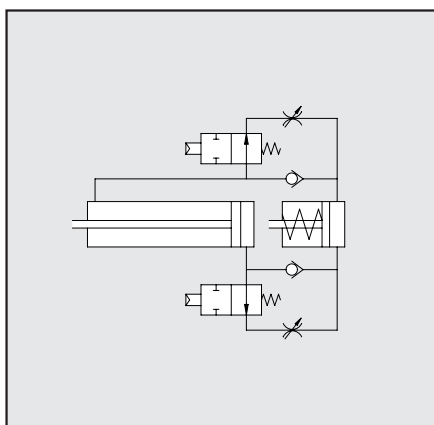
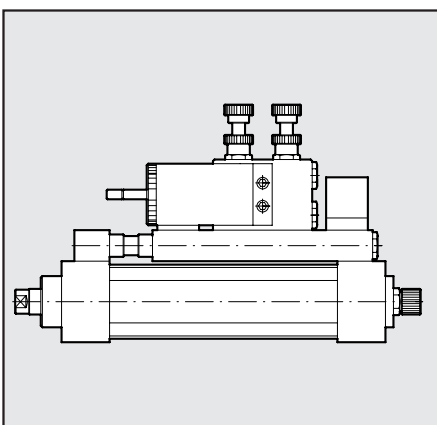
Codice



REGOLAZIONE USCITA + VALVOLA SKIP/STOP
W170301 INSERIRE CORSA

FRENO IDRAULICO BRK-D STV

Codice



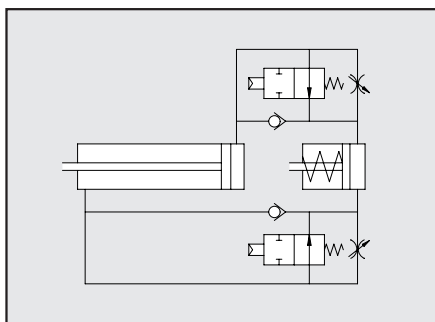
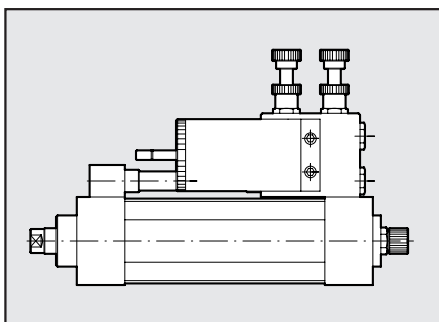
REG. USCITA-RIENTRO STELO + DOPPIA VALV. STOP
W170221 INSERIRE CORSA

NOTE: corsa base minima 150 mm.



FRENO IDRAULICO BRK-D SKV

Codice



REG. USCITA-RIENTRO STELO + DOPPIA VALV. SKIP
W170121 INSERIRE CORSA

CHIAVI DI CODIFICA

W 1 7 0

0

0

1

0

2

0

0

W170

Freno
idraulico

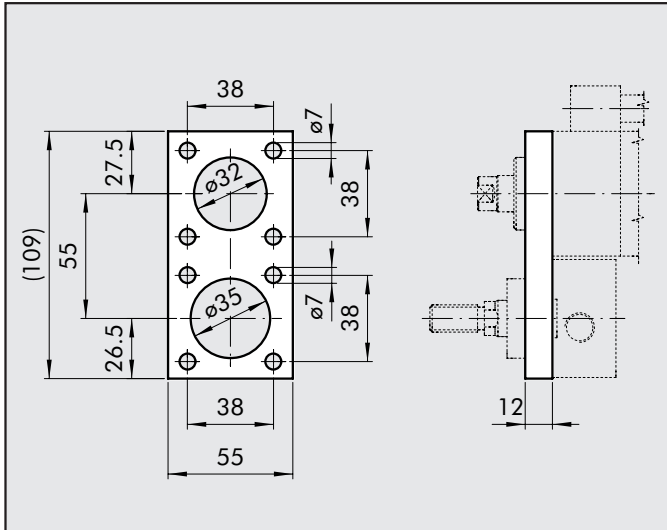
- 001 Regolazione uscita stelo
- 011 Regolazione rientro stelo
- 021 Regolazione rientro e uscita stelo
- 101 Regolazione uscita + VALVOLA SKIP
- 111 Regolazione rientro + VALVOLA SKIP
- 121 Doppia regolazione + DOPPIA VALVOLA SKIP
- 201 Regolazione uscita + VALVOLA STOP
- 211 Regolazione rientro + VALVOLA STOP
- ✚221 Doppia regolazione + DOPPIA VALVOLA STOP
- 301 Regolazione uscita + VALVOLA SKIP / STOP
- 311 Regolazione rientro + VALVOLA SKIP / STOP

Inserire la corsa
desiderata in 4 cifre
Esempio: per un
cilindro corsa 50
inserire 0050

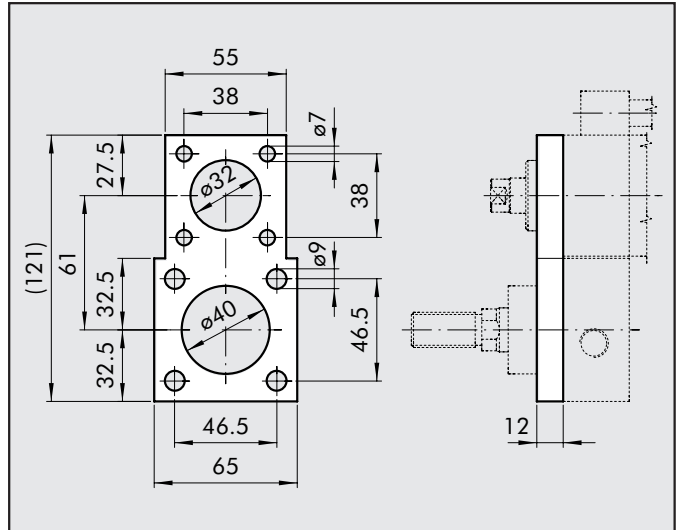
✚ Corsa minima 150 mm.

NOTE

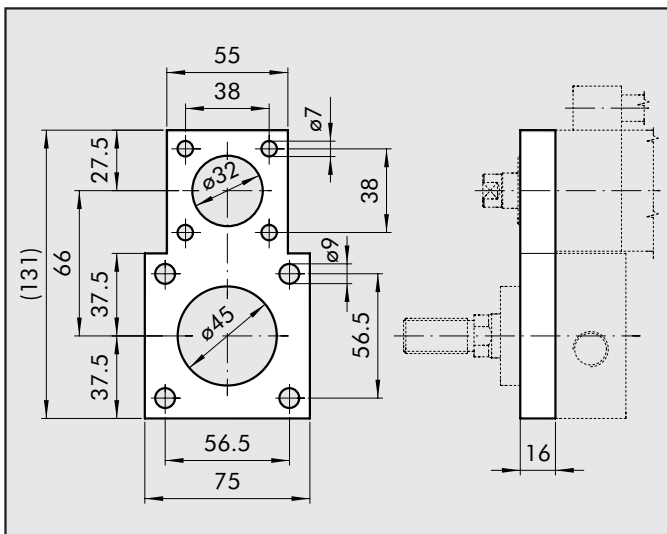
FLANGIA Ø 40



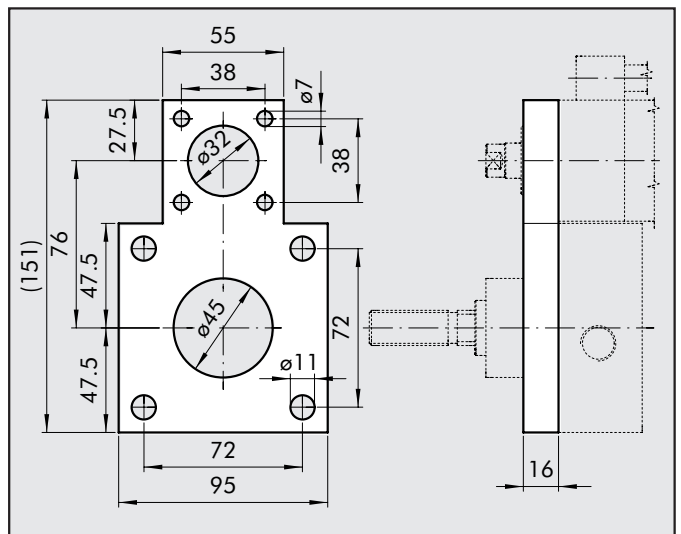
FLANGIA Ø 50



FLANGIA Ø 63



FLANGIA Ø 80



CODICI DI ORDINAZIONE

Codice	Descrizione	Peso [g]
FLANGIA DI CONNESSIONE CIL. FRENO		
W0950402012	ACC. FLANGIA MOD. CF-040	418
W0950502012	ACC. FLANGIA MOD. CF-050	540
W0950632012	ACC. FLANGIA MOD. CF-063	792
W0950802012	ACC. FLANGIA MOD. CF-080	1216

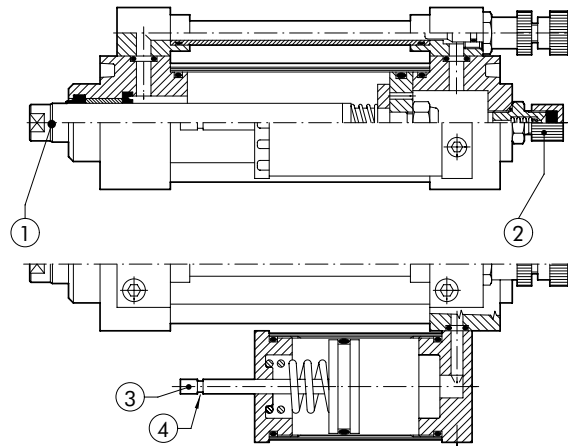
Nota: n. 1 pezzo per confezione completo di n. 4+4 viti

KIT VITI PER FLANGIA

W0950402111	KIT BRK-P/C-040	58
W0950502111	KIT BRK-P/C-050	93
W0950632111	KIT BRK-P/C-063	97
W0950802111	KIT BRK-P/C-080	151

Nota: al codice corrispondono n. 4+4 viti

NOTE



DESCRIZIONE

Il freno idraulico è un circuito chiuso privo di una propria sorgente di forza.

Normalmente viene abbinato ad un cilindro pneumatico serie ISO 15552. Il freno idraulico è composto da un cilindro riempito d'olio, un gruppo di regolazione del flusso ed un serbatoio per la compensazione dei trafileamenti di olio.

- Versione con regolazione in uscita stelo, in rientro o entrambe
- Valvola di SKIP (NC/NA) in uscita stelo, in rientro o entrambe
- Valvola di STOP (NC/NA) in uscita stelo, in rientro o entrambe
- Valvole di SKIP+STOP (NC/NA) in uscita stelo o in rientro

Nei primi cicli di lavoro l'olio in eccesso viene espulso da un forellino posto sul serbatoio.

Dopo un certo periodo di lavoro, il serbatoio di compensazione del freno deve essere ricaricato dell'olio perso durante il funzionamento. L'eventuale insufficienza è indicata dalla tacca di minimo livello (pos. 4) posta sull'astina del serbatoio (pos. 3): con lo stelo (pos. 1) completamente estratto, la tacca di minimo deve sempre essere all'esterno del tappo nero del serbatoio.

MANUTENZIONE

Caricamento normale

- fare uscire tutto lo stelo (pos.1)
- svitare il tappo zigrinato della valvola di caricamento (pos. 2)
- riempire il freno con olio idraulico Comlube DEXRON ATF (oppure con olio compatibile) fino a quando l'asta (pos. 3) sporge di 20 mm dal tappo del serbatoio
- l'olio in eccesso verrà espulso automaticamente nei primi cicli di lavoro

...se il freno rimane senza olio

- posizionare il freno in verticale con lo stelo (pos.1) tutto fuori e rivolto verso il basso
- riempire fino a che dal foro posto sul serbatoio comincia ad uscire olio
- attendere 30-40 minuti per consentire alle bolle d'aria di portarsi verso l'alto
- scaricare l'aria agendo con uno spillo sulla sfera della valvola di caricamento (pos. 2)
- fare rientrare lo stelo e ripetere l'operazione 2 o 3 volte fino a quando l'asta (pos. 3) sporge di 20 mm dal tappo del serbatoio
- l'olio in eccesso verrà espulso automaticamente nei primi cicli di lavoro

Per il caricamento o il rabbocco utilizzare solamente i seguenti olii:

- COMLUBE-DEXRON ATF
- MOBIL-ATF 220-32°
- BP-AUTRAN GM-MP34°
- AGIP-ATF DEXRON 35°
- API-APILUBE ATF DEXRON IID
- ESSO-AUTOMATIC TRANSMISSION FLUID D
- FIAT-TUTELA GI/A
- FINA-FINAMATIC II
- IP-TRANSMISSION FLUID DX
- ROLOIL-HYDROMATIC-DEX
- SHELL-ATF DEXRON 11
- TOTAL-FLUIDE ATX

DESCRIPTION

The hydraulic brake is a closed-loop device without any own source of power.

It is normally combined with an ISO 15552 pneumatic cylinder. The hydraulic brake is comprised of an oil-filled cylinder, a flow regulation unit and an oil leak compensation tank.

The following versions are available:

- Version with regulation with piston rod extending, retracting or both
- SKIP(NC/NO) valve with piston rod extending, retracting or both
- STOP (NC/NO) valve with piston rod extending, retracting or both
- SKIP+STOP(NC/NO) valves with piston rod extending or retracting

In the first operating cycles, any excess oil is discharged through a hole in the tank.

After a certain time of operation, the brake compensation tank must be topped up with the amount of oil lost during operation.

The possible lack is shown by the low level mark (posn. 4) on the dipstick of the tank (posn. 3): with the piston rod (posn. 1) fully extended, the minimum mark on the dipstick must be always outside the black cap of the tank

MAINTENANCE

Normal filling

- Fully retract the piston rod (posn. 1).
- Unscrew the knurled cap on the filling valve (posn. 2).
- Fill the brake with Comlube DEXRON ATF hydraulic oil (or other compatible oil) until the mark on the dipstick (posn. 3) projects 20 mm from the cap of the tank.
- Excess oil will be ejected automatically during the first operating cycles.

If the brake runs out of oil

- Position the brake vertically, with the piston rod (posn. 1) fully extracted and facing downwards.
- Fill until oil starts to come out of the hole in the tank.
- Wait 30-40 minutes to allow the bubbles of air to rise.
- Release air by pressing on the ball of the filling valve with a pin (posn. 2).
- Retract the piston rod and repeat the operation 2 or 3 times, until the dipstick (posn. 3) projects 20 mm from the tank cap.
- Excess oil will be ejected automatically during the first operating cycles.

Only the following grades of oil must be used for filling or topping up:

- COMLUBE-DEXRON ATF
- MOBIL-ATF 220-32°
- BP-AUTRAN GM-MP34°
- AGIP-ATF DEXRON 35°
- API-APILUBE ATF DEXRON IID
- ESSO-AUTOMATIC TRANSMISSION FLUID D
- FIAT-TUTELA GI/A
- FINA-FINAMATIC II
- IP-TRANSMISSION FLUID DX
- ROLOIL-HYDROMATIC-DEX
- SHELL-ATF DEXRON 11
- TOTAL-FLUIDE ATX