

FRENO HIDRÁULICO SERIE "BRK" PARA CILINDRO ISO 15552 Ø 40÷80 mm



1

El freno hidráulico es un sistema cerrado privado de una propia fuente de energía. Normalmente se monta conjuntamente con un cilindro neumático serie ISO 15552. Esquemáticamente está compuesto por un cilindro lleno de aceite, una o más válvulas de regulación de caudal y un depósito dispuesto a compensar el traspaso del aceite.

Está disponible en diferentes configuraciones:

- Versión con regulación de salida del vástago, sólo entrada del vástago, o ambas funciones.
- Válvula de skip (lento-rápido) o stop (paro) o ambas funciones.

Después de un cierto periodo de trabajo, el depósito de compensación del freno se le debe cargar el aceite perdido. La eventual insuficiencia está indicada en la muesca de mínimo nivel situada en el eje del nivel de aceite: con el vástago completamente fuera el eje debe sobresalir no más de 20 mm. del tapón del depósito.

Para el llenado utilizar aceite hidráulico COMLUBE DEXTRON ATF. En los primeros ciclos de trabajo el aceite en exceso es expulsado a través de un pequeño agujero situado en el depósito.

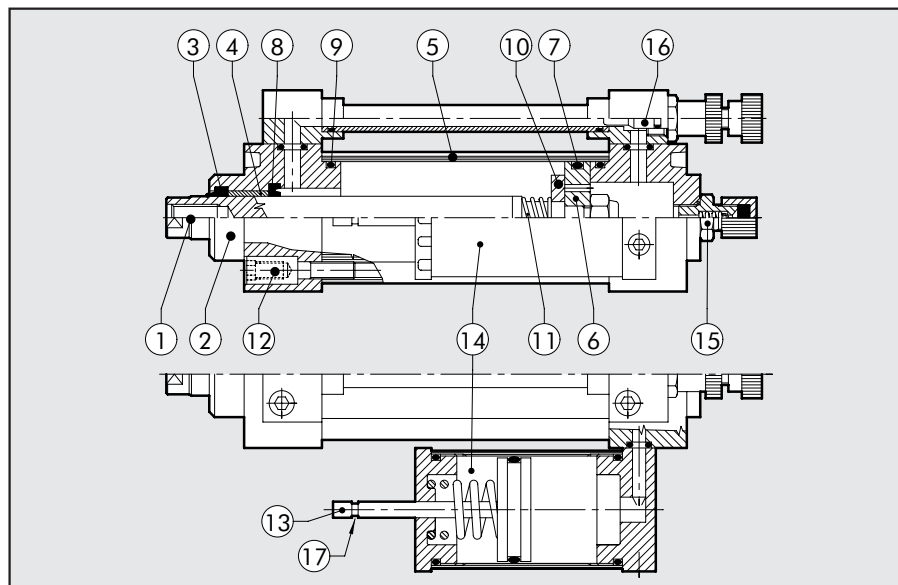


DATOS TÉCNICOS

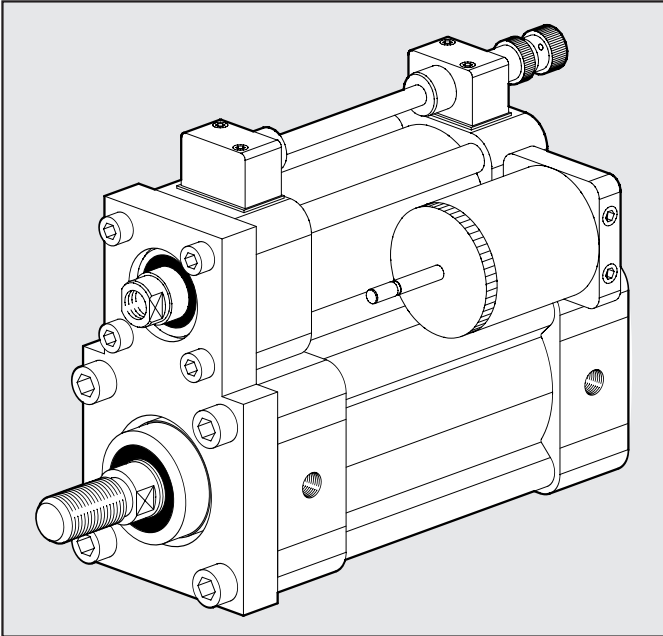
Juntas		NBR
Temperatura de trabajo	°C	-10 ÷ +70
Fluido		Aire filtrado con o sin lubricación
		Si se utiliza aire lubricado la lubricación debe ser continua
Carga regulable: version standard	N	6000
con valvula		3500 alimentando a 6 bar; 5000 alimentando a 8 bar
Velocidad	mm/min	10 ÷ 6000
Carrera standard	mm	50, 100, 150, 200, 250, 300, 350, 400, 450, 500
Ejecuciones		Sobre pedido carreras especiales, máximo de 1000
		Regulación salida vástago; regulación retorno vástago
		Regulación entre ambos de la carrera; regulación salida + válvula Skip
		Regulación retorno + válvula Skip; Doble regulación + válvula Skip
		Regulación salida + válvula Skip; Regulación retorno + válvula de Stop
		Doble regulación + válvula de Stop; Regulación salida + válvula Skip/Stop
		Regulación retorno - válvula Skip/Stop
Fijación al cilindro		Mediante el Kit abrazadera
Cilindros conectables	mm	Cilindros ISO 6431 con diámetros de Ø 40 a Ø 80
Pesi		Ver DATOS TECNICOS GENERALES PAG. 1.1/07

COMPONENTES

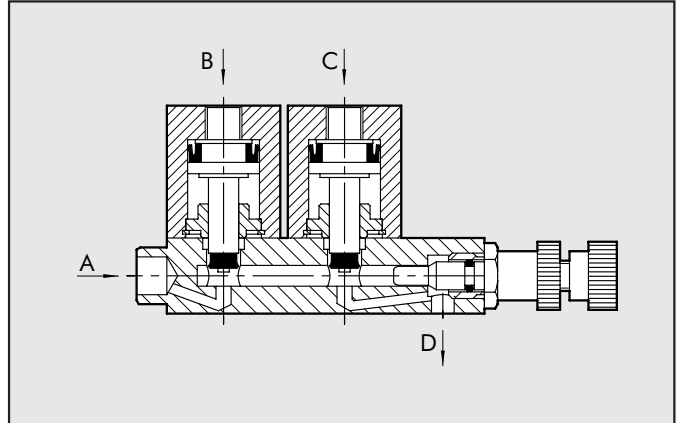
- ① VÁSTAGO: acero cromado en profundidad
- ② CULATAS: aleación de aluminio fundido a presión
- ③ JUNTAS VASTAGO: goma NBR
- ④ CASQUILLO GUIA VÁSTAGO: fleje de acero con recubrimiento de bronce e PTFE
- ⑤ CAMISA: aleación de aluminio perfilado y anodizado
- ⑥ PISTON: aleación de aluminio
- ⑦ JUNTAS PISTON: caucho NBR
- ⑧ JUNTAS ESTANQUEIDAD ACEITE: poliuretano
- ⑨ OR estáticos: caucho NBR
- ⑩ DISCO DE ESTANQUEIDAD: plástico
- ⑪ RESORTES: acero galvanizado
- ⑫ TORNILLOS DE FIJACION-ENSAMBLAJE: tornillos autoformantes (Tap Tite)
- ⑬ VARILLITA NIVEL ACEITE: acero galvanizado
- ⑭ DEPOSITO RECUPERACION ACEITE
- ⑮ VALVULA para ALIMENTACION ACEITE
- ⑯ PUNZON REGULACION FLUJO
- ⑰ LINEA DE MINIMA CARGA



FRENO HIDRÁULICO + CIL. ISO Ø 40-80



VÁLVULA SKIP-STOP



Tanto la válvula de aceleración (Skip) como la válvula de paro (Stop) son normalmente abiertas y el fluido pasa libremente de A a D.

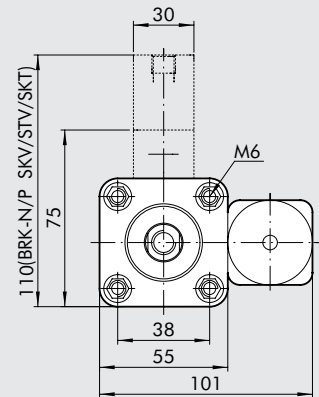
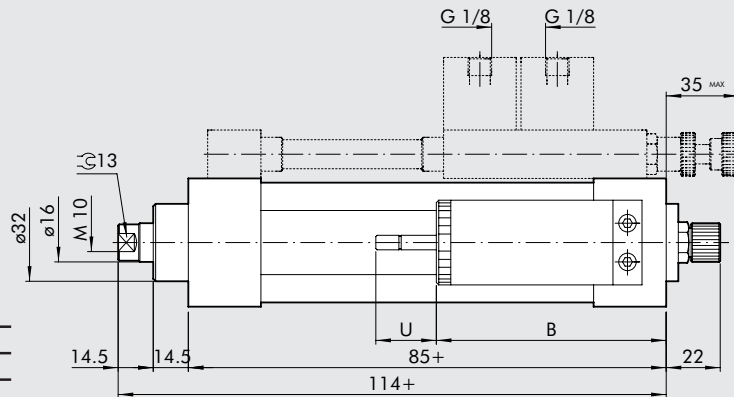
Alimentando la boca C se pilota la válvula de skip y el fluido está obligado a pasar a través de la estrangulación generada por el tornillo de regulación.

Alimentando la boca B se pilota la válvula de stop y así se interrumpe el paso del fluido.

DIMENSIÓN FRENO HIDRÁULICO

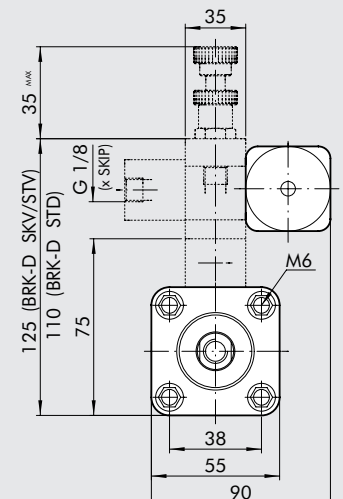
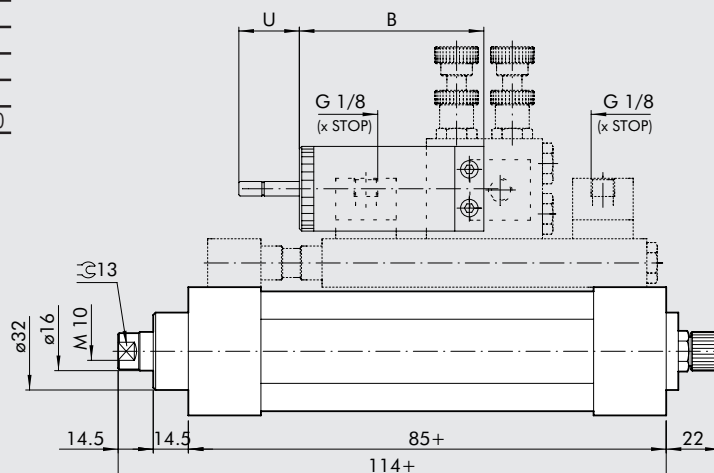
TIPO: BRK-P STD/SKV/STV/SKT

BRK-N STD/SKV/STV/SKT

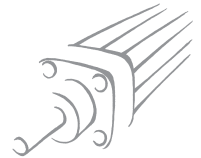


Carrera	B	U
1÷50	90	28
51÷100	110	37
101÷150	110	44
151÷200	135	52
201÷250	135	60
251÷300	155	68
301÷350	155	77
351÷400	185	85
401÷450	185	92
451÷500	205	100

TIPO: BRK-D STD/STV/SKT

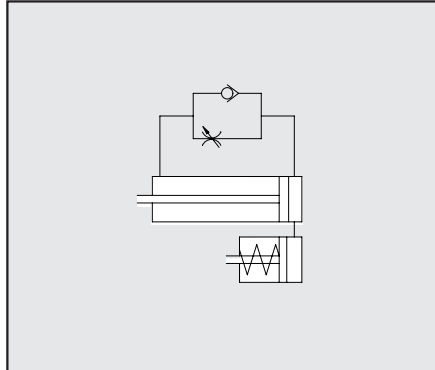
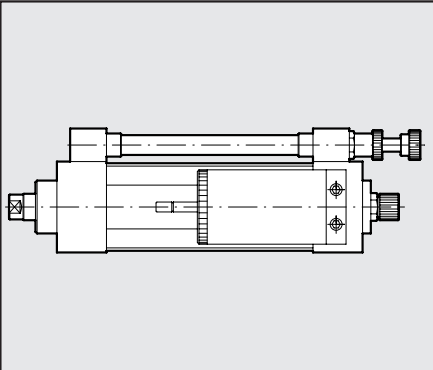


+ = AÑADIR CARRERA



FRENO HIDRÁULICO BRK-P STD.

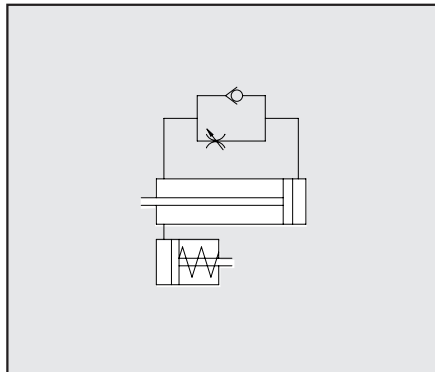
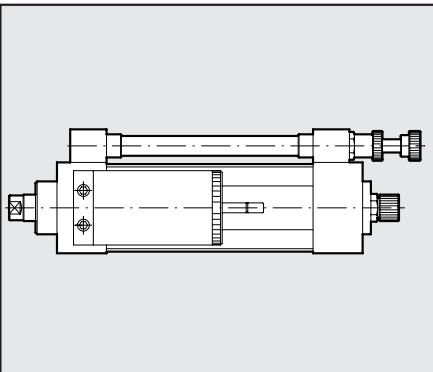
Código



REGULACIÓN SALIDA VÁSTAGO
W17001 INTRODUCIR CARRERA

FRENO HIDRÁULICO BRK-N STD.

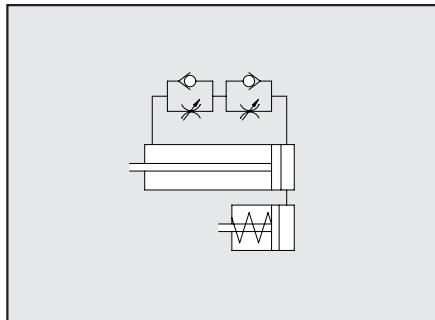
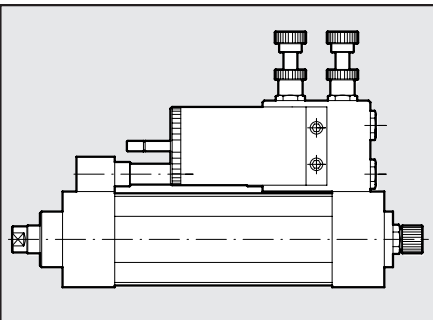
Código



REGULACIÓN RETORNO VÁSTAGO
W17001 INTRODUCIR CARRERA

FRENO HIDRÁULICO BRK-D STD.

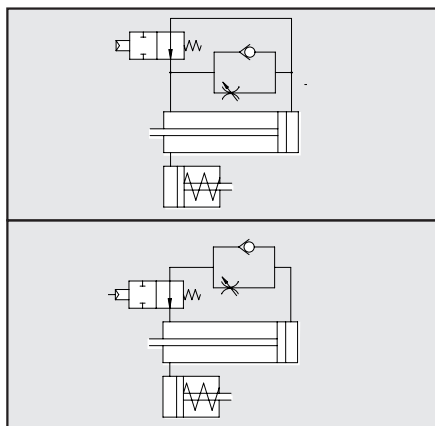
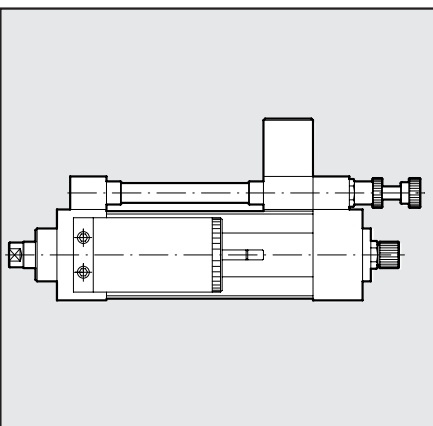
Código



REGULACIÓN SALIDA-RETORNO VÁSTAGO
W17002 INTRODUCIR CARRERA

FRENO HIDRÁULICO BRK-N SKV / BRK-N STV

Código

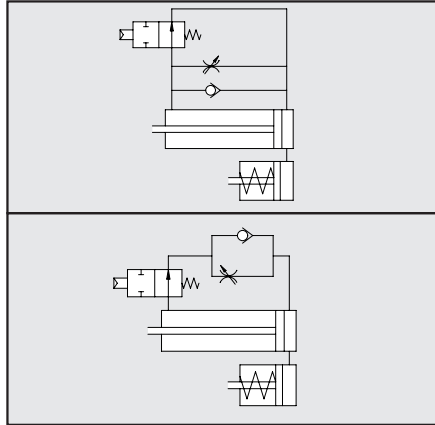
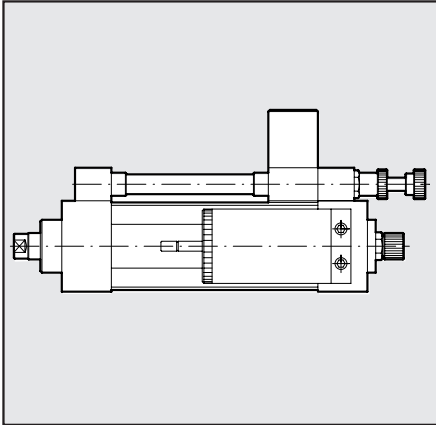


REGULACIÓN RETORNO-VÁLVULA SKIP
W17011 INTRODUCIR CARRERA

REGULACIÓN RETORNO-VÁLVULA STOP
W17021 INTRODUCIR CARRERA

FRENO HIDRÁULICO BRK-P SKV / BRK-P STV

Código

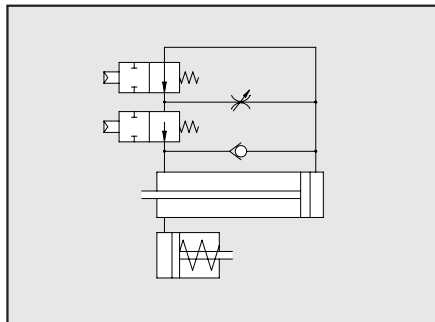
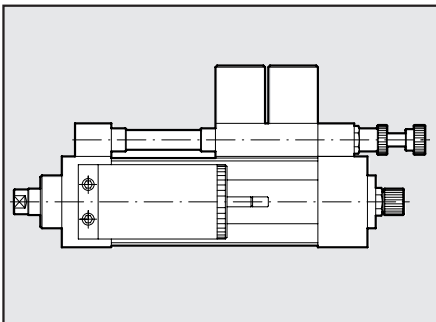


REGULACIÓN SALIDA + VÁLVULA SKIP
W170101 INTRODUCIR CARRERA

REGULACIÓN SALIDA+VÁLVULA STOP
W170201 INTRODUCIR CARRERA

FRENO HIDRÁULICO BRK-N SKT

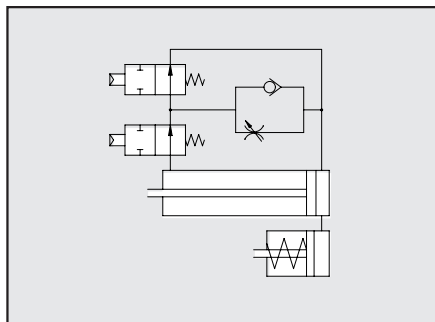
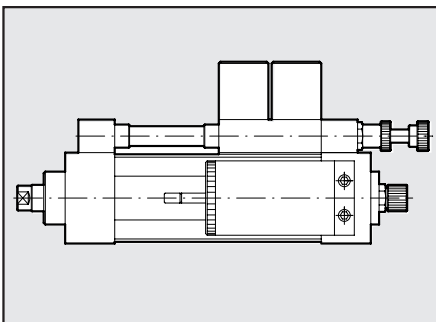
Código



REGULACIÓN RETORNO-VÁLVULAS SKIP/STOP
W170311 INTRODUCIR CARRERA

FRENO HIDRÁULICO BRK-P SKT

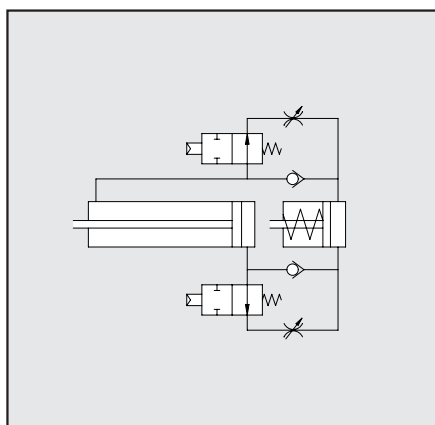
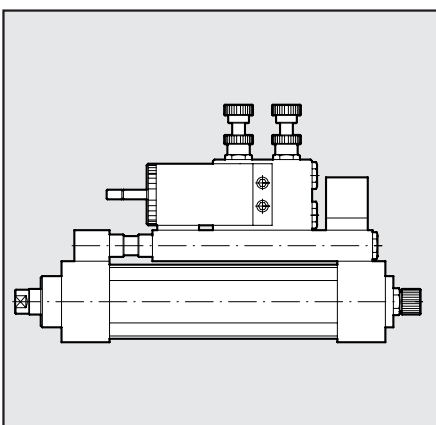
Código



REGULACION SALIDA+VALVULA SKIP/STOP
W170301 INTRODUCIR CARRERA

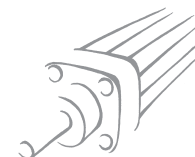
FRENO HIDRÁULICO BRK-D STV

Código



REG. SALIDA-RETORNO STELO + DOBLE VÁLV. STOP
W170221 INTRODUCIR CARRERA

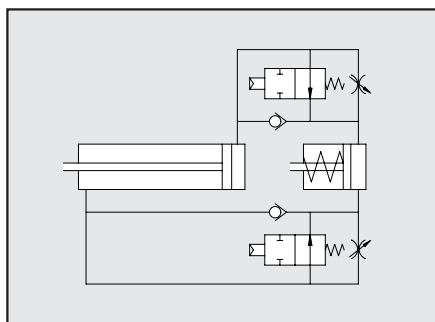
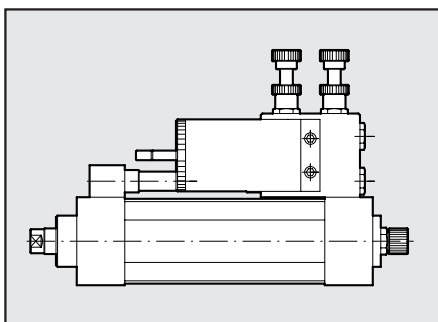
NOTA: carrera base minima 150 mm.



FRENO HIDRÁULICO BRK-D SKV

Código

1



REG. SALIDA-RETORNO STELO + DOBLE VÁLV. SKIP
W170121 INTRODUCIR CARRERA

CLAVES DE CODIFICACIÓN

W 1 7 0

0

0

1

0

2

0

0

W170

Freno
hidráulico

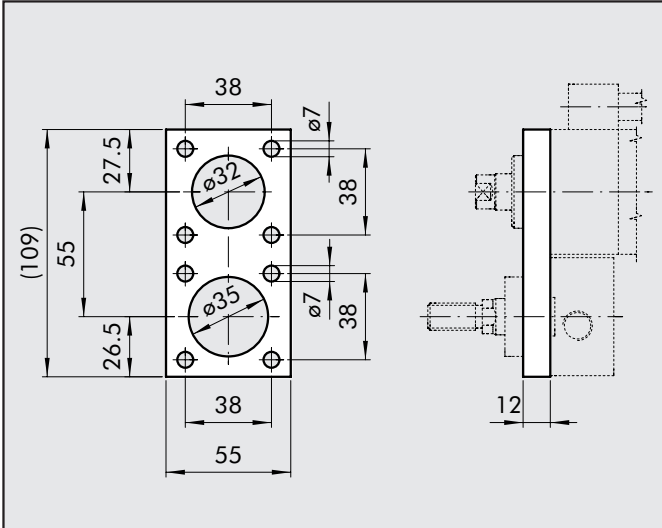
- 001 Regulación salida vástago
- 011 Regulación retorno vástago
- 021 Regulación retorno y salida vástago
- 101 Regulación salida + VALVULA SKIP
- 111 Regulación retorno + VALVULA SKIP
- + 121 Doble regulación + VALVULA SKIP
- 201 Regulación salida + VALVULA STOP
- 211 Regulación retorno + VALVULA STOP
- 221 Doble regulación + VALVULA STOP
- 301 Regulación salida + VALVULA SKIP/STOP
- 311 Regulación retorno + VALVULA SKIP/STOP

Introducir la carrera deseada en 4 cifras
Ejemplo: para un cilindro carrera 50,
introducir 0050

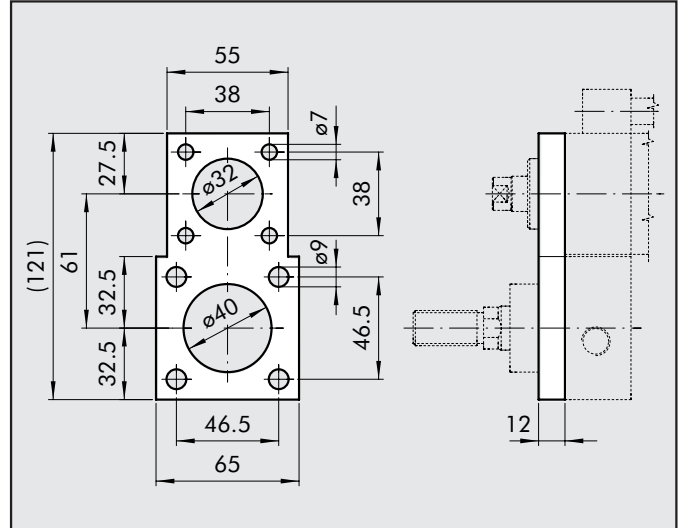
+ Carrera min. 150 mm.

NOTAS

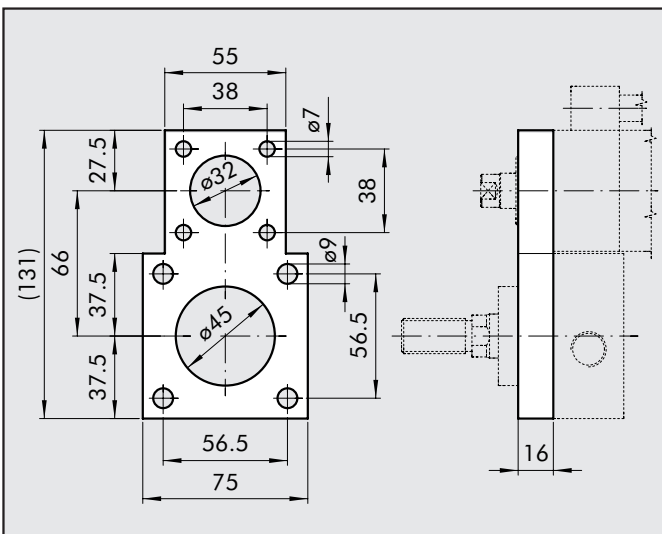
BRIDA Ø 40



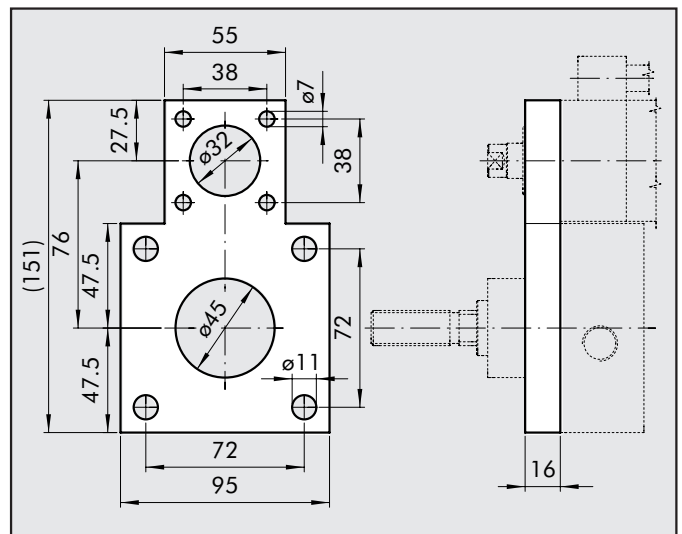
BRIDA Ø 50



BRIDA Ø 63



BRIDA Ø 80



CÓDIGOS DE PEDIDO

Códigos	Referencia	Peso [g]
BRIDA DE CONEXION CIL. FRENO		
W0950402012	ACC. BRIDA MOD. CF-040	418
W0950502012	ACC. BRIDA MOD. CG-050	540
W0950632012	ACC. BRIDA MOD. CG-063	792
W0950802012	ACC. BRIDA MOD. CF-080	1216

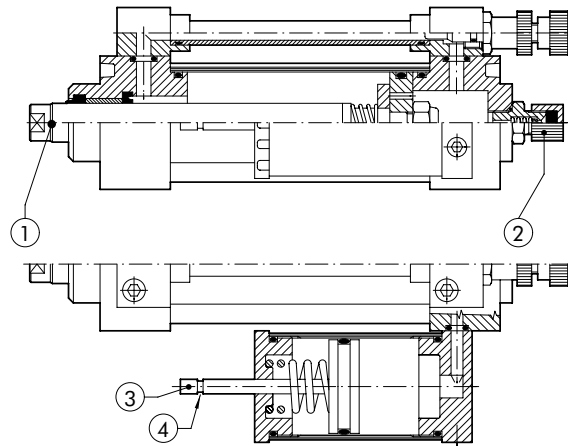
Nota: n. 1 pieza por confección completa de n. 4+4 tornillos

KIT TORNILLOS PARA BRIDA

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 código corresponde n. 4+4 tornillos

NOTAS



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

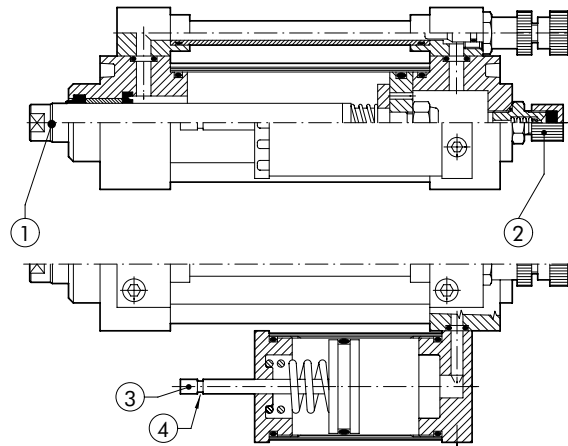
- Fully retract the piston rod (posn. 1).
- Unscrew the knurled cap on the filling valve (posn. 2).
- Fill the brake with Comlube DEXRON ATF hydraulic oil (or other compatible oil) until the mark on the dipstick (posn. 3) projects 20 mm from the cap of the tank.
- Excess oil will be ejected automatically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



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