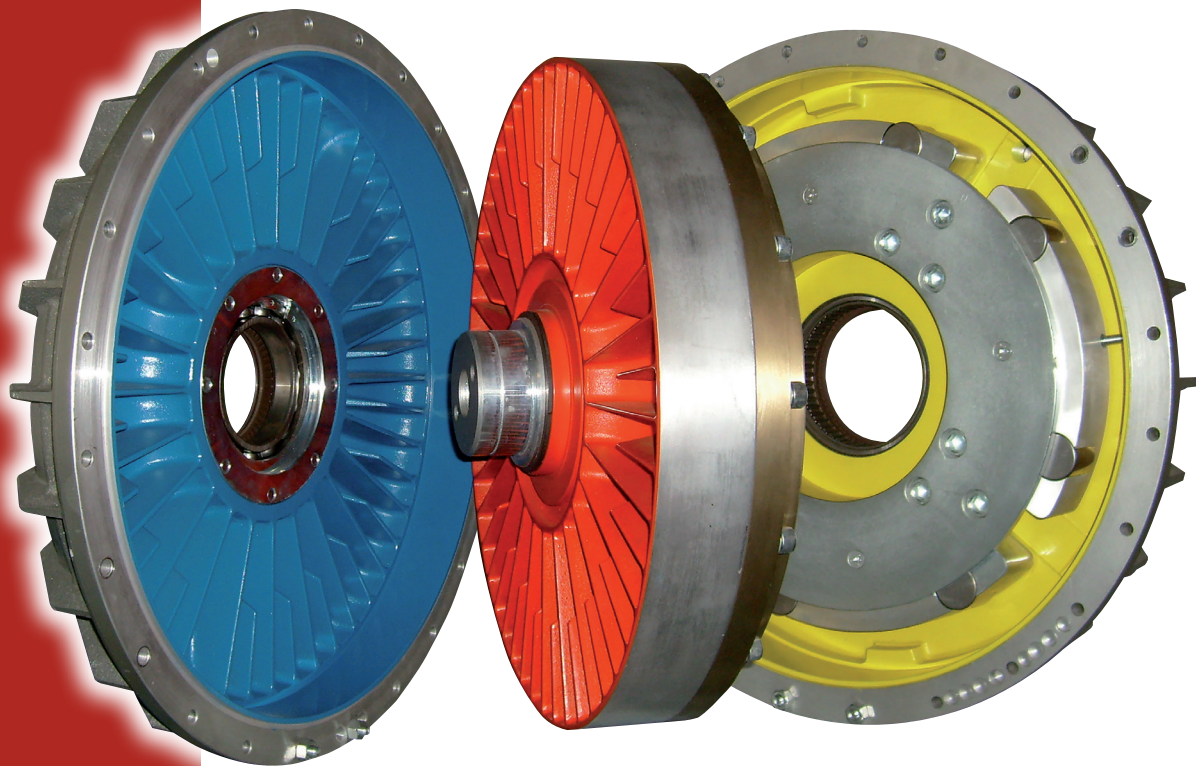




WESTCAR s.r.l.

ROTOMECH

Giunti Idromeccanici

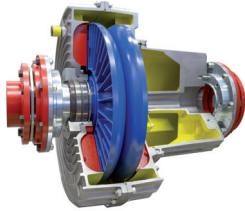




ROTOFLUID



ROTOFLEXI



ROTOFLUID CA



ROTOGEAR RE



ROTOMECH



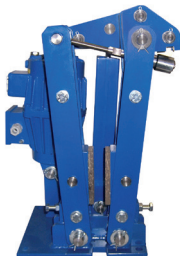
ROTOGEAR AR



FRENI A CEPPI BD



STEELFLEX



FRENI A DISCO CD



ROTOPIN

Scopri di più

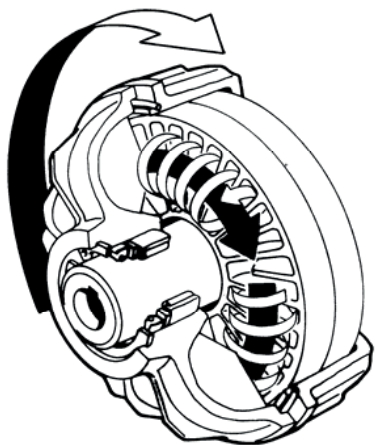


Prodotti

A RICHIESTA:
**PRODOTTI CON
CERTIFICAZIONE ATEX**



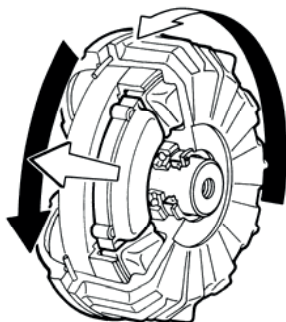
| INDICE | PAG. |
|--|-------------|
| PRINCIPIO DI FUNZIONAMENTO | 2 |
| GIUNTO ROTOMEC ACCOPPIATO A MOTORE ELETTRICO | 3 |
| DIAGRAMMA DI SELEZIONE | 4 |
| TABELLA DI SELEZIONE 50 Hz | 5 |
| VERSIONI DEL GIUNTO ROTOMEC | 6 |
| GIUNTO ROTOMEC "ALFA" | 7 |
| TABELLA ROTOMEC ALFA "K" | 8 |
| TABELLA ROTOMEC ALFA "K-S" | 9 |
| TABELLA ROTOMEC ALFA "K-FR" | 10 |
| TABELLA ROTOMEC ALFA "K-FRS" | 11 |
| TABELLA ROTOMEC ALFA "K-FRV/FRU" | 12 |
| TABELLA ROTOMEC ALFA "K-FRD" | 13 |
| TABELLA ROTOMEC ALFA "K-FR-PAV/PBV" | 14 |
| TABELLA ROTOMEC ALFA "K-AB" - "K-AFF" | 15 |
| GIUNTO ROTOMEC "BETA" | 16/17 |
| TABELLA ROTOMEC BETA "X" | 18/19 |
| TABELLA ROTOMEC BETA "J" | 20 |
| TABELLA ROTOMEC BETA "H" | 21 |
| TABELLA ROTOMEC BETA "Z" - "ZI" | 22 |
| PULEGGE WESTCAR-GENERALITA' | 23 |
| TABELLA FORI E CAVE PER GIUNTI ROTOMEC | 24 |
| TABELLA FORI E CAVE PER MOZZI GIUNTO ELASTICO E FASCIA FRENO | 25 |
| ACCESSORI PER ROTOMEC ALFA E BETA | 26 |
| TAPPO FUSIBILE DI SICUREZZA | 27 |
| DISPOSITIVO "SCD"-CONTROLLO SOVRACCARICO | 28 |
| SISTEMA DI MONTAGGIO "SM" E TIRANTE "TT" | 29 |
| VITE DI ESTRAZIONE "VE" E SISTEMA DI ESTRAZIONE "SE" | 30 |
| MOMENTO DI INERZIA | 31 |
| ISTRUZIONE PER SOSTITUZIONE OLIO | 32 |
| VARIAZIONE DEL LIVELLO DELL'OLIO | 32 |
| DENOMINAZIONE COMPONENTI | 33 |
| PARTI DI RICAMBIO CONSIGLIATE | 34 |
| FUNZIONI OPZIONALI | 35 |
| SCHEDA TECNICA PER SELEZIONE | 36 |



Il giunto idromeccanico è un organo di trasmissione e di sicurezza che trova la sua collocazione tra il motore (parte motrice) e la macchina (parte condotta).

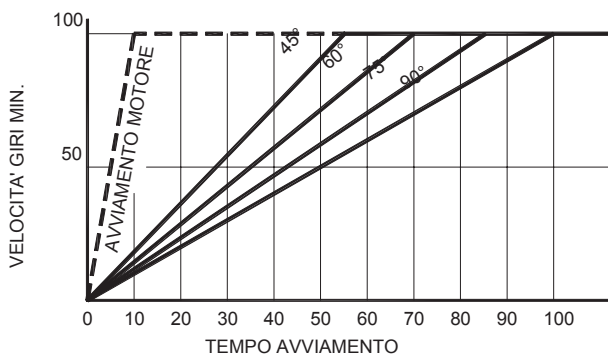
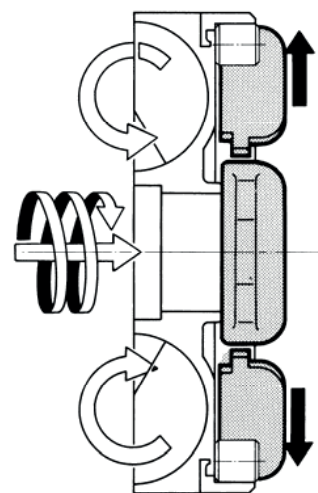
I giunti "ROTOMEK" sono studiati e progettati per l'accoppiamento a motori elettrici in corrente alternata per consentire avviamenti graduali.

Il giunto è composto da due giranti ad alette frontali contrapposte tra loro; l'olio all'interno viene accelerato dalla girante motrice verso la girante condotta, con moto circolatorio continuo, trascinandola nello stesso senso di rotazione fino al raggiungimento di una velocità di poco inferiore alla velocità massima con uno scorrimento residuo

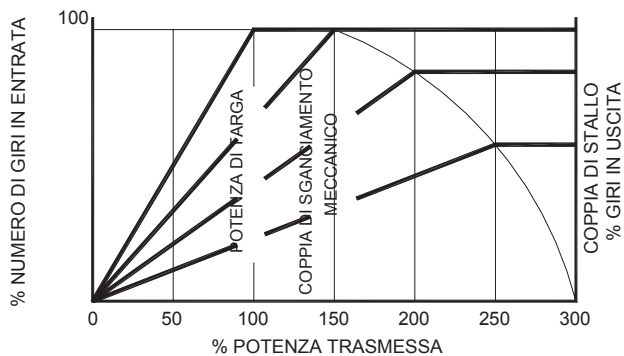


Nel giunto idromeccanico "ROTOMEK" al principio di funzionamento del giunto tradizionale è accoppiato un giunto centrifugo che consente l'eliminazione totale dello scorrimento residuo con un rendimento della potenza e numero di giri pari al 100%.

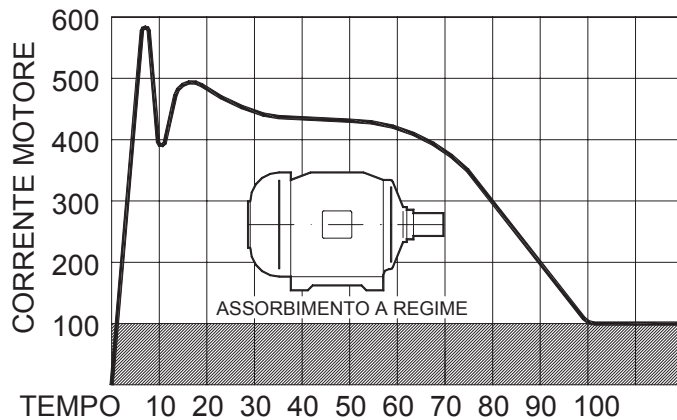
Il giunto centrifugo, all'interno tra la pompa e il coperchio, è costituito da quattro masse centrifughe con rulli antiusura a bagno d'olio.



Il giunto idromeccanico "ROTOMEK" garantisce, una volta a regime, l'assenza di scorrimento con una velocità in uscita pari alla velocità in entrata, anche qualora intervenga un sovraccarico fino a 1,5 volte circa la potenza di targa del giunto stesso

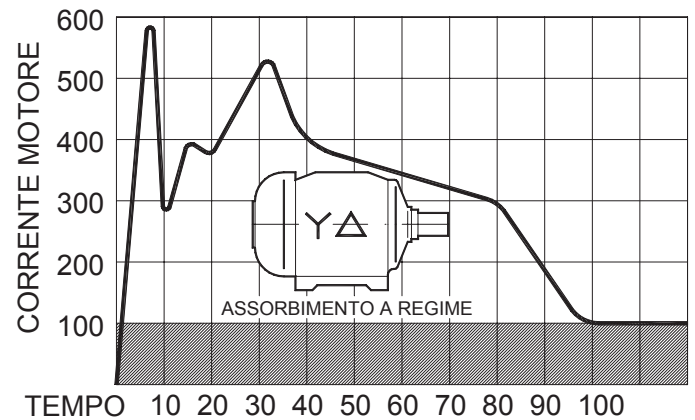


Qualora il sovraccarico aumenti si verificherà lo sgancio del giunto centrifugo e la trasmissione sarà solo idrodinamica con scorrimento ed una conseguente diminuzione del numero di giri in uscita, fino ad arrivare allo stallo se il sovraccarico risultasse pari o superiore a tre volte la potenza di targa del giunto stesso.



AVVIAMENTO CON MOTORE ASINCRONO TRIFASE DIRETTO

I motori asincroni trifase danno la loro massima coppia all'85% della velocità di regime, se collegati direttamente alla macchina richiedono allo spunto una corrente di 6 volte superiore alla corrente nominale con elevato assorbimento durante l'avviamento.



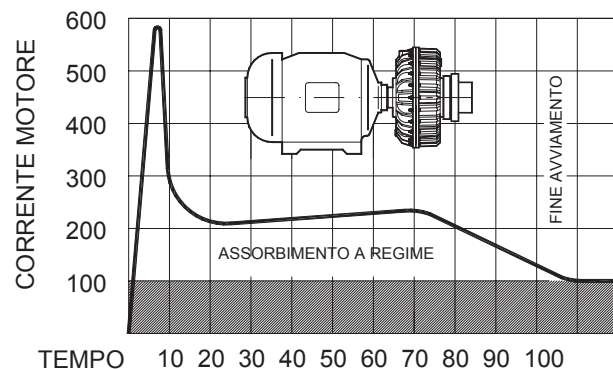
AVVIAMENTO CON MOTORE STELLA TRIANGOLO DIRETTO

La soluzione più comunemente adottata in questi casi è l'impiego di motori con avviamento stella triangolo (☆Δ) che riduce del 30% l'assorbimento di corrente e della coppia rispetto ad un motore con accoppiamento diretto; senza però ridurre le punte di corrente che sono molto alte durante la fase di commutazione specialmente nel caso di macchine con grosse inerzie.

QUESTI FATTORI SONO CAUSA DEI SEGUENTI SVANTAGGI

- 1- SOVRA-DIMENSIONAMENTO DEL MOTORE UNICAMENTE PER L'AVVIAMENTO
- 2- AUMENTO DEI COSTI DI GESTIONE (se gli avviamenti sono frequenti)
- 3- SUPERAMENTO DEI LIMITI DI ASSORBIMENTO DELLA CORRENTE INSTALLATA (imposta a molti impianti dagli enti di fornitura della corrente elettrica)
- 4- AUMENTO DELLA TEMPERATURA DEL MOTORE ELETTRICO
- 5- SOVRA-DIMENSIONAMENTO DEGLI ORGANI DELLA MACCHINA PER URTI DI AVVIAMENTO

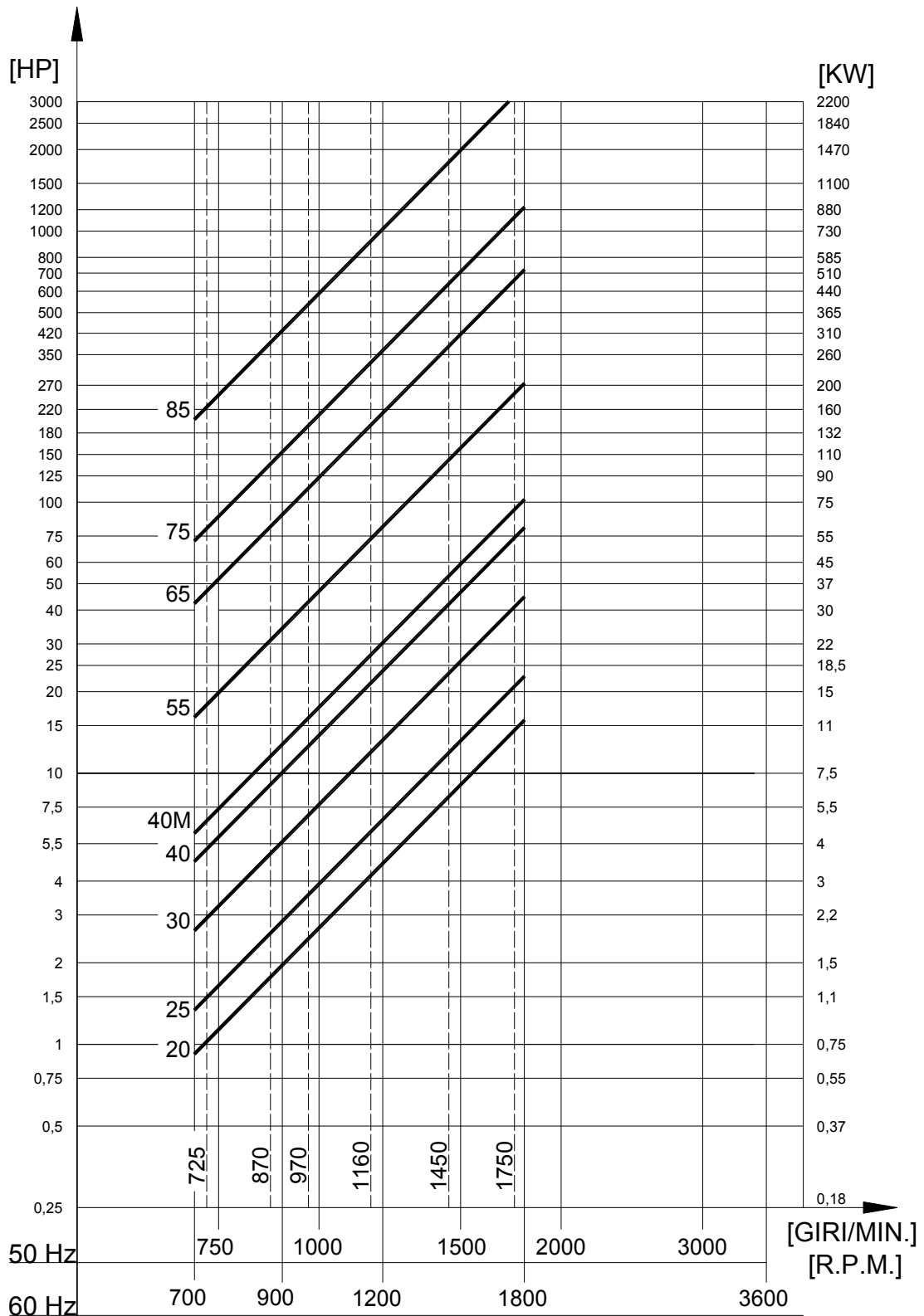
Soluzione:



AVVIAMENTO DEL MOTORE ACCOPPIATO AL GIUNTO IDROMECCANICO ROTOMECC

Con l'inserimento del giunto idromeccanico "ROTOMECC" tra il motore e la parte condotta della macchina è possibile ottenere i seguenti vantaggi:

- 1- RIDUZIONE DELLA POTENZA INSTALLATA
- 2- MASSIMA COPPIA DEL MOTORE DURANTE L'AVVIAMENTO (anche con macchine con grosse inerzie)
- 3- ACCELERAZIONE GRADUALE IN ASSENZA DI URTI
- 4- VELOCITA' IN ENTRATA PARI A QUELLA IN USCITA RISPETTO AI GIUNTI IDRAULICI TRADIZIONALI
- 5- ASSORBIMENTO DEI SOVRACCARICHI
- 6- SALVAGUARDIA DEL MOTORE
- 7- RIDUZIONE DEI COSTI DI GESTIONE (specialmente con frequenti avviamenti)
- 8- GIUNTO CENTRIFUGO – Fornisce una capacità di carico (Potenza) rispetto al giunto idraulico.



2 Effettuare la scelta del giunto sulla base della potenza assorbita e della velocità in entrata

2 Select coupling size from the power required and input speed.

2 Le curve del diagramma indicano le potenze e le velocità limite dei giunti.

2 The curves shows limit capacity of couplings.

2 Per impieghi superiori a 1800 giri o per prestazioni particolari, il giunto ROTOMEC viene fornito con masse adeguate definite con la WESTCAR.

N° GIRI MOTORI A 50 Hz

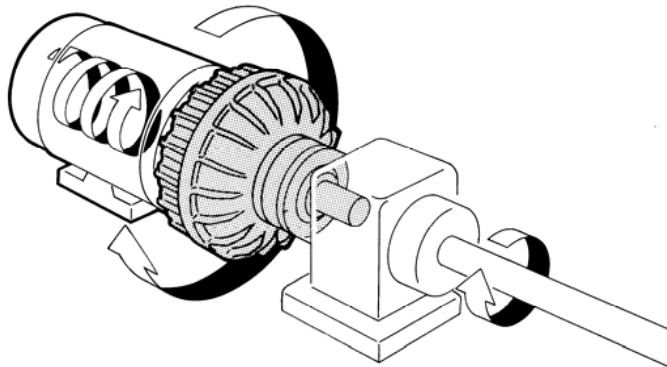
| Motore Tipo | Albero Motore | 750 | | GIUNTO | 1000 | | GIUNTO | 1500 | | GIUNTO | 3000 | | GIUNTO |
|----------------|------------------|------|-------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|---------|-------|--------|
| | | D | CV/HP | | KW | CV/HP | | KW | CV/HP | | KW | CV/HP | |
| 90 | 24 | 0,75 | 0,55 | 20 | 1 | 0,75 | 20 | 1,5 | 1,1 | 20 | 2 | 1,5 | |
| | | - | - | | | 1,5 | | 1,1 | | | 2 | 1,5 | |
| 100 | 28 | 1 | 0,75 | 25 | 2 | 1,5 | 25 | 3 | 2,2 | 25 | 4 | 3 | |
| | | | 1,5 | | 1,1 | | | - | | | 4 | 3 | |
| 112 | 38 | 2 | 1,5 | 25(30) | 3 | 2,2 | 25 | 5,5 | 4 | 25 | 5,5 | 4 | |
| | | | 3 | 2,2 | 30(40) | 4 | 3 | 25(30) | 7,5 | 5,5 | 25 | 7,5 | |
| 132 | 42 | 4 | 3 | 40 | 5,5 | 4 | 30 | 10 | 7,5 | 25 | 10 | 7,5 | |
| | | | - | | - | | 7,5 | 5,5 | 30(40) | | - | - | |
| 160 | 48 | 5,5 | 4 | 40 | 10 | 7,5 | 40(40M) | 15 | 11 | 30 | 15 | 11 | 20* |
| | | | 7,5 | | 5,5 | 40(55) | | 15 | 11 | | 40(40M) | 20 | |
| 180 | 55 | 10 | 7,5 | 55 | - | - | 55 | - | - | 30 | 25 | 18,5 | |
| | | | 15 | | 11 | 55 | | 20 | 15 | | 30 | 22 | |
| 200 | 60 | - | - | 55(65) | - | - | 55 | 30 | 22 | 40 | - | - | 30* |
| | | | 20 | | 15 | 55(65) | | 25 | 18,5 | | 55 | 40 | |
| 225 | 65 | - | - | 65 | - | - | 65 | - | - | 40(40M) | 50 | 37 | |
| | | | 25 | | 18,5 | 65 | | 40 | 30 | | 40(40M) | 50 | |
| 225 | 75 | 30 | 22 | 75 | - | - | 75 | 60 | 45 | 40M(55) | - | - | |
| | | | 30 | | 22 | 65 | | - | - | | 60 | 45 | |
| 250 | 80 | - | - | 75 | - | - | 75 | - | - | 55 | - | - | |
| | | | 40 | | 30 | 75 | | 50 | 37 | | 75 | 55 | |
| 280 | 85 | - | - | 85 | - | - | 85 | - | - | 65 | - | - | |
| | | | - | | - | 85 | | - | - | | - | - | |
| 280 | 90 | 50 | 37 | 85 | 60 | 45 | 85 | 100 | 75 | 65 | - | - | |
| | | | 60 | | 45 | 75 | | 75 | 55 | | 100 | 75 | |
| 315 | 95 | - | - | 85 | - | - | 85 | - | - | 65 | - | - | |
| | | | - | | - | 85 | | - | - | | - | - | |
| 315 | 100 | 75 | 55 | 85 | 100 | 75 | 85 | 150 | 110 | 65 | - | - | |
| | | | 100 | | 75 | 85 | | 125 | 90 | | 150 | 110 | |
| 315 | 100 | 125 | 90 | 85 | 150 | 110 | 85 | 220 | 160 | 65 | - | - | |
| | | | 150 | | 110 | 85 | | - | - | | 220 | 160 | |
| 355 | 100 | 180 | 132 | 85 | - | - | 85 | 270 | 200 | 65 | - | - | |
| | | | - | | - | 85 | | 180 | 132 | | - | - | |
| 400 | 100 | - | - | 85 | 220 | 160 | 85 | - | - | 65 | - | - | |
| | | | - | | - | 85 | | 270 | 200 | | - | - | |
| | | - | - | 85 | 340 | 250 | 85 | 340 | 250 | 65(75) | - | - | |
| | | - | - | 85 | - | - | 85 | 360 | 280 | 65(75) | - | - | |

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|-----|-----|---|------|-----|----|-----|-----|----|---|---|--|
| MOTORI NON UNIFICATI | - | - | - | 430 | 315 | 85 | 430 | 315 | 75 | - | - | |
| | - | - | | 510 | 375 | | 510 | 375 | | - | - | |
| NON STANDARD MOTORS | 220 | 160 | - | 545 | 400 | 85 | 545 | 400 | 85 | - | - | |
| | 270 | 200 | - | 612 | 450 | | 612 | 450 | | | | |
| | 340 | 250 | - | 680 | 500 | | 680 | 500 | | | | |
| | 430 | 315 | - | 816 | 600 | | 816 | 600 | | | | |
| | 510 | 375 | - | 1000 | 730 | | - | - | | | | |
| | 750 | 550 | - | - | - | | - | - | | | | |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

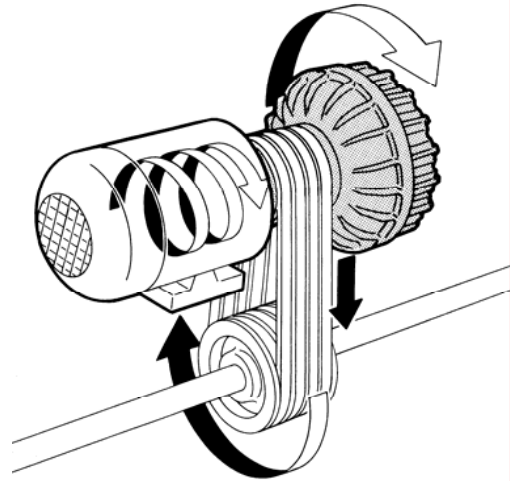
1 Per 3000 g/1' il giunto ROTOMECH viene fornito con masse centrifughe di peso ridotto

1 I Giunti tra le parentesi si devono impiegare per potenze nominali interamente assorbite in continuo e/o per lavori gravosi.

GIUNTO ROTOMECC "ALFA"



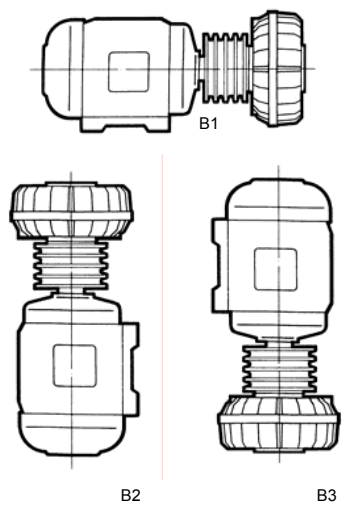
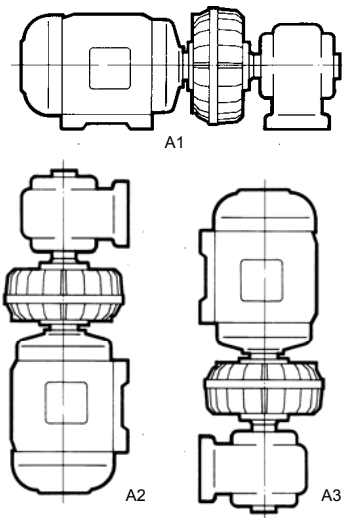
GIUNTO ROTOMECC "BETA"



I ROTOMECC "ALFA" vengono impiegati per trasmissioni in linea motore macchine oppure in linea tra gli organi della macchina. I giunti "ALFA" hanno una vasta gamma di accessori in entrata ed uscita che consentono facili installazioni ed adattamenti alla macchina.

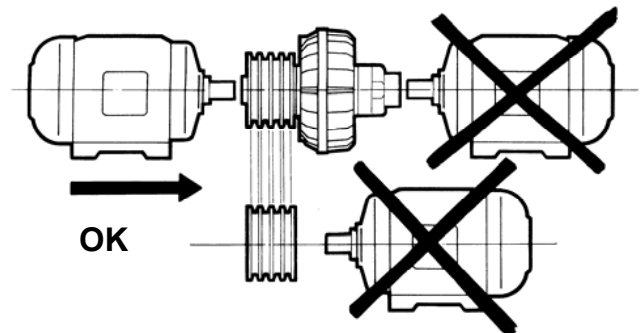
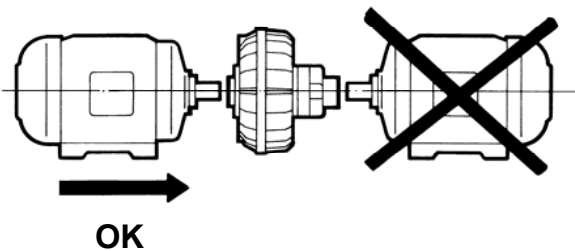
I ROTOMECC "BETA" vengono impiegati per trasmissioni con puleggia tra assi paralleli tra il motore e gli organi della macchina. Per risolvere problemi di trasmissione con forti carichi radiali vengono prodotti con cuscinetto sotto puleggia per il tiro cinghia.

POSSIBILITA' DI INSTALLAZIONE



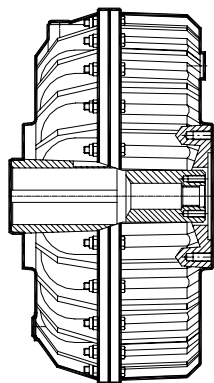
I giunti idromeccanici ROTOMECC "ALFA e BETA" possono essere posizionati con asse orizzontale o verticale, con la parte motrice nella zona superiore o inferiore al giunto.
Nel caso si preveda un'installazione di tipo B3 per giunti ROTOMECC "BETA" di tipo "X2", "J" e "H" richiedere l'esecuzione con lubrificazione forzata del cuscinetto sotto puleggia.
Per i fissaggi del giunto "ALFA" o "BETA" al motore è previsto un foro passante per tirante di testa.

ATTENZIONE



I giunti idromeccanici "ROTOMECC" devono essere accoppiati alla parte motrice (motore elettrico o endotermico) sempre con la parte interna del giunto sul lato del foro cavo

ATTENZIONE
non si deve MAI collegare il motore con la parte esterna del giunto



K-1, K-2, K-3

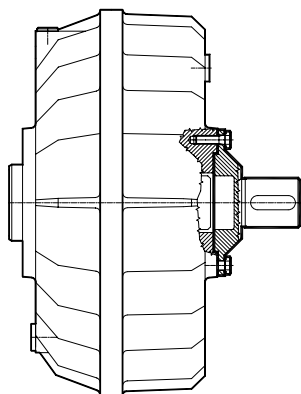
In queste esecuzioni il giunto è prodotto con diametro di centratura e giro fori in uscita e può essere equipaggiato di accessori.

Sono state realizzate due gamme di accessori montabili su questi giunti:

2 ACCESSORI RIGIDI

2 ACCESSORI SU ELEMENTO ELASTICO

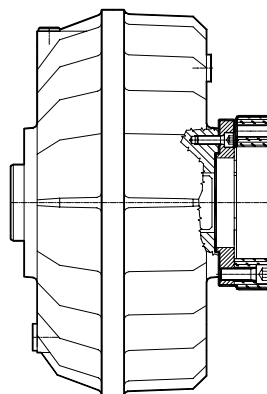
ACCESSORI RIGIDI



S PERNO RIGIDO CON CHIAVETTA

Nei giunti K-1, K-2, K-3, è possibile montare in uscita questo accessorio rigido per l'installazione del giunto alla parte condotta della macchina. (vedi pag. 9)

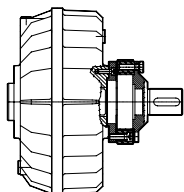
ELEMENTO ELASTICO



FR GIUNTO ELASTICO

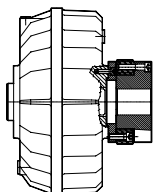
Il giunto elastico FR è costituito da una flangia e da un anello elastico per consentire la correzione di errori di allineamento tra giunto e macchina (vedi pag. 10). Può essere equipaggiato dei diversi terminali sotto illustrati per il collegamento alla macchina

ACCESSORI PER ELEMENTO ELASTICO "FR"



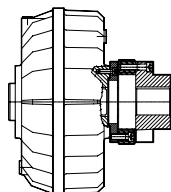
PERNO
"S"

E' impiegato per installazioni in linea alla macchina per accoppiamento con foro cavo. Con questo accessorio l'elemento elastico può essere smontato radialmente (vedi pag. 11) senza rimuovere motore e riduttore.



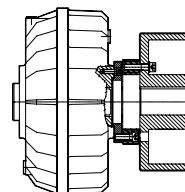
MOZZO INTERNO
"U"

E' impiegato per installazioni in linea alla macchina con albero (vedi pag. 12). Adatto per ridurre al minimo l'ingombro assiale.



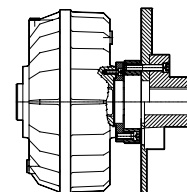
MOZZO ESTERNO
"V"

E' impiegato per installazioni in linea alla macchina per accoppiamento con albero (vedi pag. 12). Consente la sfilabilità radiale del gommino R senza rimuovere motore e riduttore.



FASCIA FRENO
"D"

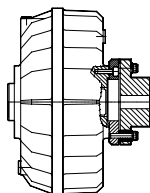
E' impiegato per eseguire frenature a ganasce e consente l'installazione in linea alla parte condotta della macchina per l'accoppiamento con albero (vedi pag. 13)



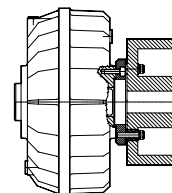
DISCO FRENO
"PAV" - "PBV"

E' impiegato per eseguire frenature a pinze e consente l'installazione in linea alla parte condotta della macchina per l'accoppiamento con albero (vedi pag. 14). Viene fornito in due gamme: PAV (alto) e PBV (basso)

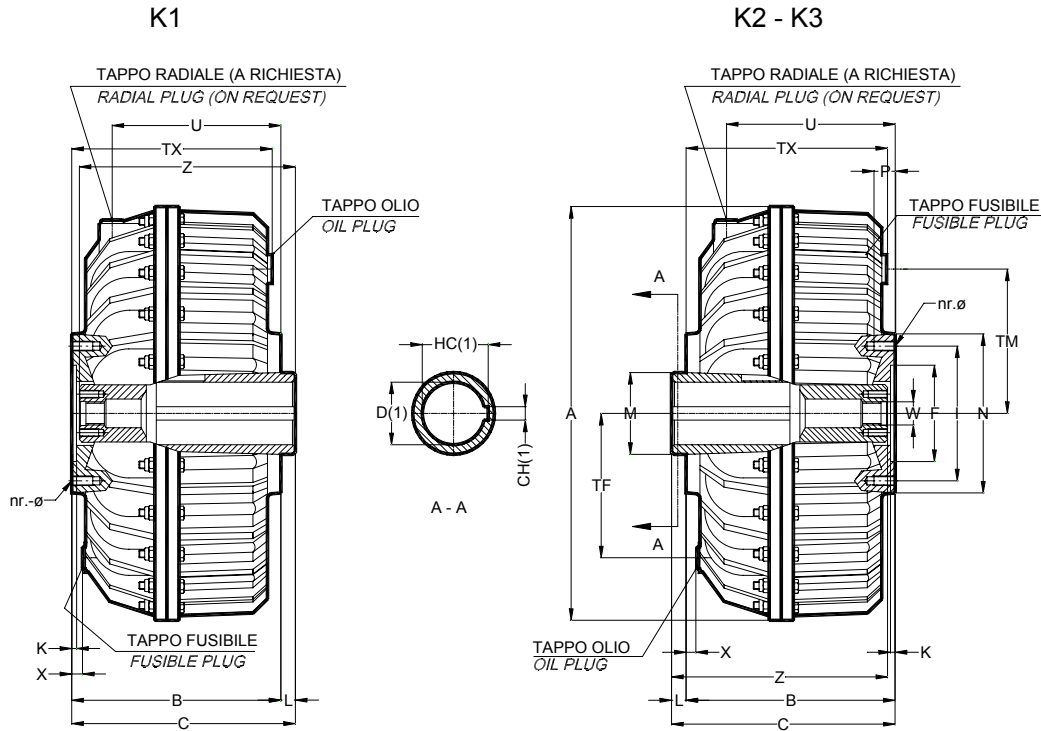
ACCESSORI CON ELEMENTO ELASTICO "AB" - "AFF"



ROTOPIN "AB" (vedi pag. 15)



FASCIA FRENO "AFF" (vedi pag. 15)

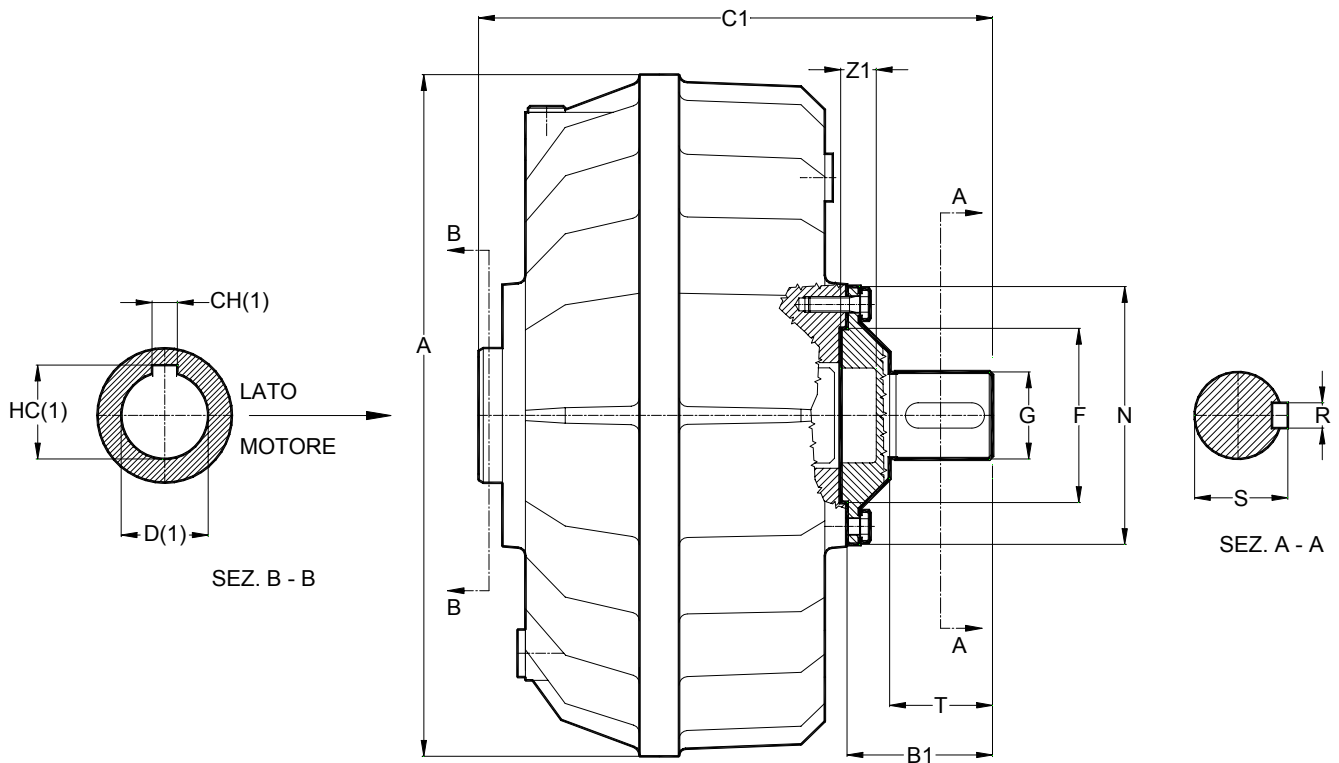


NOTE:
 (1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA.
 (1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET

| | |
|-----|-----|
| K-1 | K-1 |
| K-2 | K-2 |
| K-3 | K-3 |

| | | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|-------------|----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-------|------|
| Grand. Size | Tipo/Type K | D | A | B | C | FH7 | I | K | L | M | N | nr.-ø | P | TF | TM | TX | X | U | W | Z | Kg.* |
| 20 | K-1 | 19-24-28 | 230 | 117 | 125 | 62 | 78 | 4 | 8 | 40 | 94 | 6-M8 | 16 | 80 | 69 | 120 | 7 | 78 | M14 | 120 | 9,5 |
| | K-3 | 38 | | | 137 | 52 | | | 20 | 53 | | | 14 | 80 | 69 | | | | M16 | 130 | |
| 25 | K-2 | 28-38-42 | 258 | 126 | 140 | 75 | 100 | 6 | 14 | 60 | 116 | 8-M8 | 14 | 85 | 90 | 108 | 0 | 110 | M24 | 137 | 15,5 |
| 30 | K-1 | 28-38-42 | 290 | 153 | 162 | 75 | 100 | 4 | 9 | 55 | 114 | 8-M8 | 16 | 110 | 95 | 158 | 9 | 122 | M24 | 157,5 | 22 |
| | K-3 | 48** | | | 193 | 72 | | | 40 | 60 | | | | | | | | | | 60 | |
| 40 | K-1 | 38-42-48-55 | 338 | 191 | 198 | 100 | 125 | 4 | 7 | 70 | 145 | 8-M10 | 22 | 130 | 115 | 186 | 24 | 148 | M24 | 194 | 36 |
| | K-2 | 60 | | | 206 | 90 | | | 15 | 80 | | | 145 | | | | | | | 20 | |
| 40M | K-1 | 38-42-48-55 | 338 | 201 | 198 | 100 | 125 | 4 | -3 | 70 | 145 | 8-M10 | 22 | 130 | 115 | 196 | 24 | 148 | M24 | 194 | 39 |
| 55 | K-2 | 42-48-55-60-65 | 430 | 196 | 211 | 110 | 140 | 4,5 | 15 | 85 | 165 | 8-M10 | 22 | 150 | 150 | 176 | 6 | 160 | M24 | 208,5 | 56 |
| | K-3 | 75 | | | 210 | 110 | | | 14 | 100 | | | | | | | | | 165 | M30 | |
| 65 | K-2 | 60-65-75-80 | 520 | 220 | 240 | 125 | 160 | 8 | 20 | 110 | 185 | 8-M10 | 22 | 205 | 205 | 214 | 6 | 175 | M30 | 240 | 92 |
| 75 | K-2 | 65-75-80-90 | 620 | 240 | 260 | 150 | 195 | 4 | 20 | 128 | 225 | 8-M12 | 28 | 250 | 250 | 236 | 4 | 200 | M36 | 254 | 160 |
| | K-3 | 100 | | | 275 | 150 | | | 35 | | | | | | | | | | | 225 | |
| 85 | K-2 | 90-100-110-125 | 800 | 300 | 340 | 160 | 230 | 5 | 40 | 160 | 270 | 8-M14 | 28 | 320 | 320 | 300 | 0 | 240 | M36 | 334 | 320 |

- * Peso con olio / Weight with oil
- ** Chiavetta ribassata / reduced keyway



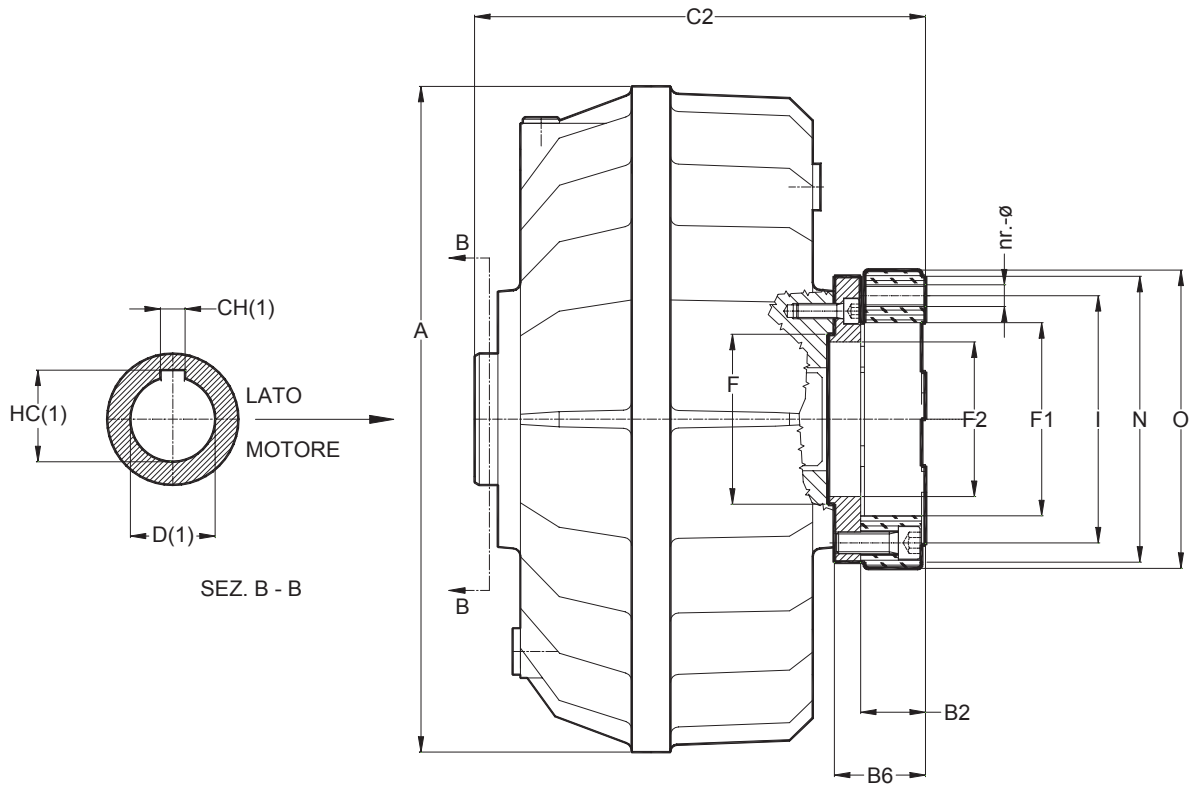
Il perno "S" viene fornito completo di chiavetta e di viti di fissaggio ai giunti idromeccanici

NOTE:

(1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA
(1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET

| Grand. Size | Tipo Type | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | Kg "S" |
|-------------|-----------|----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|------|-----|------|--------|
| | | D | A | B1 | C1 | F | GH6 | N | R | S | T | Z1 | |
| 20 | K-1-S2 | 19-24-28 | 230 | 44 | 169 | 62 | 24 | 94 | 8 | 27 | 32 | 12 | 0,6 |
| | K-3-S2 | 38 | | | | | | | | | | | |
| 25 | K-2-S3 | 28-38-42 | 258 | 63 | 203 | 75 | 38 | 114 | 10 | 41 | 45 | 16,5 | 1,2 |
| 30 | K-1-S3 | 28-38-42 | 290 | 63 | 225 | 75 | 38 | 114 | 10 | 41 | 45 | 16,5 | 1,2 |
| | K-3-S3 | 48** | | | | | | | | | | | |
| 40 | K-1-S4 | 38-42-48-55 | 338 | 76 | 274 | 100 | 48 | 145 | 14 | 51,5 | 55 | 18 | 2,4 |
| | K-2-S4 | 60 | | | | | | | | | | | |
| 40M | K-1-S4 | 38-42-48-55 | 338 | 76 | 274 | 100 | 48 | 145 | 14 | 51,5 | 55 | 19 | 2,4 |
| 55 | K-2-S5 | 42-48-55-60-65 | 430 | 92 | 303 | 110 | 55 | 165 | 16 | 59 | 65 | 22 | 3,7 |
| | K-3-S5 | 75 | | | | | | | | | | | |
| 65 | K-2-S6 | 60-65-75-80 | 520 | 110 | 350 | 125 | 60 | 185 | 18 | 64 | 80 | 18,5 | 6 |
| 75 | K-2-S7 | 65-75-80-90 | 620 | 122 | 382 | 150 | 70 | 225 | 20 | 74,5 | 90 | 24,5 | 9 |
| | K-3-S7 | 100 | | | | | | | | | | | |
| 85 | K-2-S8 | 90-100-110-125 | 800 | 145 | 485 | 160 | 80 | 270 | 22 | 85 | 110 | 24,5 | 15 |

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



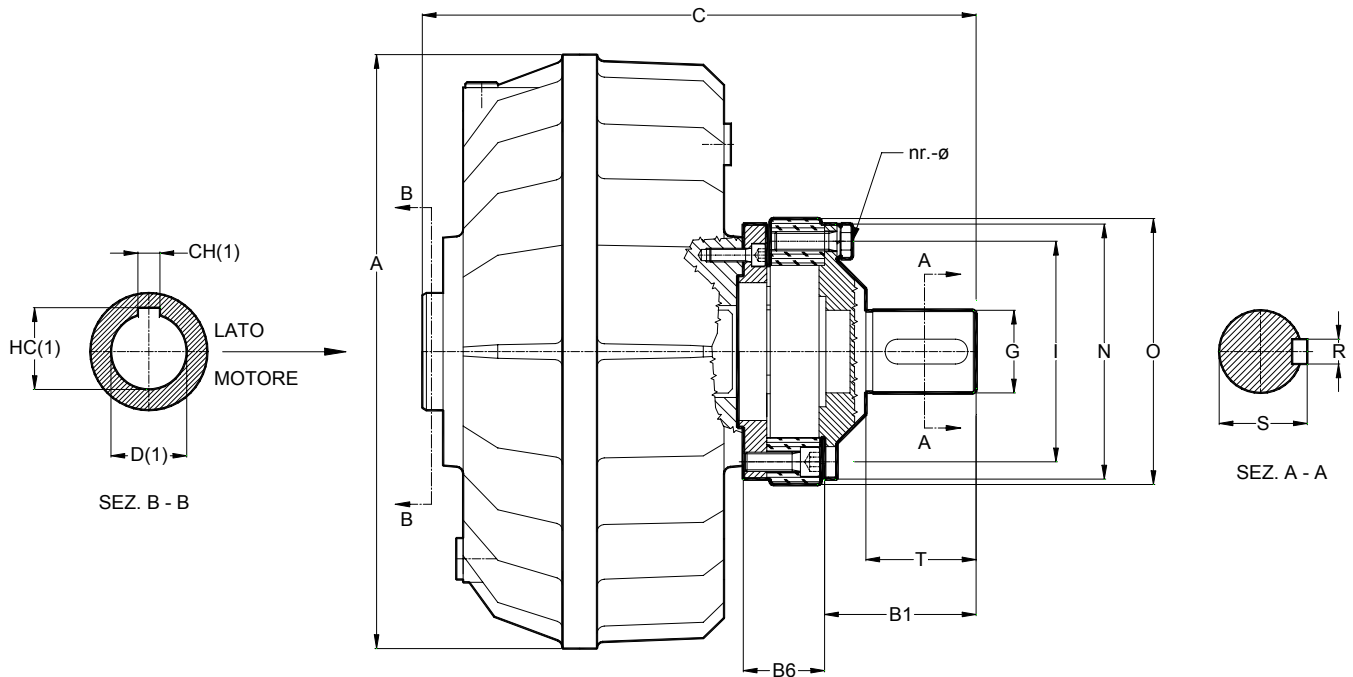
L'anello elastico "FR" viene fornito completo di flangia con centraggio e viti per il fissaggio ai giunti idromeccanici

NOTE:

- 1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA
- 1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET

| | | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | | Kg |
|-------------|--------------|--|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|------|
| Grand. Size | Tipo FR Type | D | A | B2 | B6 | C2 | F | F1 | F2 | I | N | nr.-ø | O | "FR" |
| 20 | K1-FR 3 | 19-24-28 | 230 | 28 | 43 | 168 | 62 | 72 | 55 | 100 | 118 | 4-M10 | 125 | 1,6 |
| | K3-FR 3 | 38 | | | | | | | | | | | | |
| 25 | K2-FR 4 | 28-38-42 | 258 | 34 | 51 | 191 | 75 | 94 | 68 | 125 | 145 | 4-M12 | 155 | 2,7 |
| 30 | K1-FR 4 | 28-38-42 | 290 | 34 | 51 | 213 | 75 | 94 | 68 | 125 | 145 | 4-M12 | 155 | 2,7 |
| | K3-FR 4 | 48 ** | | | | | | | | | | | | |
| 40 | K1-FR 5 | 38-42-48-55 | 338 | 38 | 55 | 253 | 100 | 110 | 90 | 140 | 165 | 4-M14 | 172 | 3,4 |
| | K2-FR 5 | 60 | | | | | | | | | | | | |
| 40M | K1-FR 5 | 38-42-48-55 | 338 | 38 | 55 | 253 | 100 | 110 | 90 | 140 | 165 | 4-M14 | 172 | 5 |
| 55 | K2-FR 6 | 42-48-55-60-65 | 430 | 42 | 59 | 270 | 110 | 125 | 100 | 160 | 185 | 4-M14 | 193 | 7 |
| | K3-FR 6 | 75 | | | | | | | | | | | | |
| 65 | K2-FR 7 | 60-65-75-80 | 520 | 48 | 73 | 313 | 125 | 150 | 140 | 195 | 225 | 4-M16 | 233 | 12 |
| 75 | K2-FR 8 | 65-75-80-90 | 620 | 56 | 84 | 344 | 150 | 160 | 150 | 225 | 270 | 4-M18 | 276 | 20 |
| | K3-FR 8 | 100 | | | | | | | | | | | | |
| 85 | K2... | SONO COSTRUITI CON GIUNTO ELASTICO SERIE ROTOPIN AB AVAILABLE WITH FLEXIBLE COUPLING ROTOPIN AB | | | | | | | | | | | | |

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



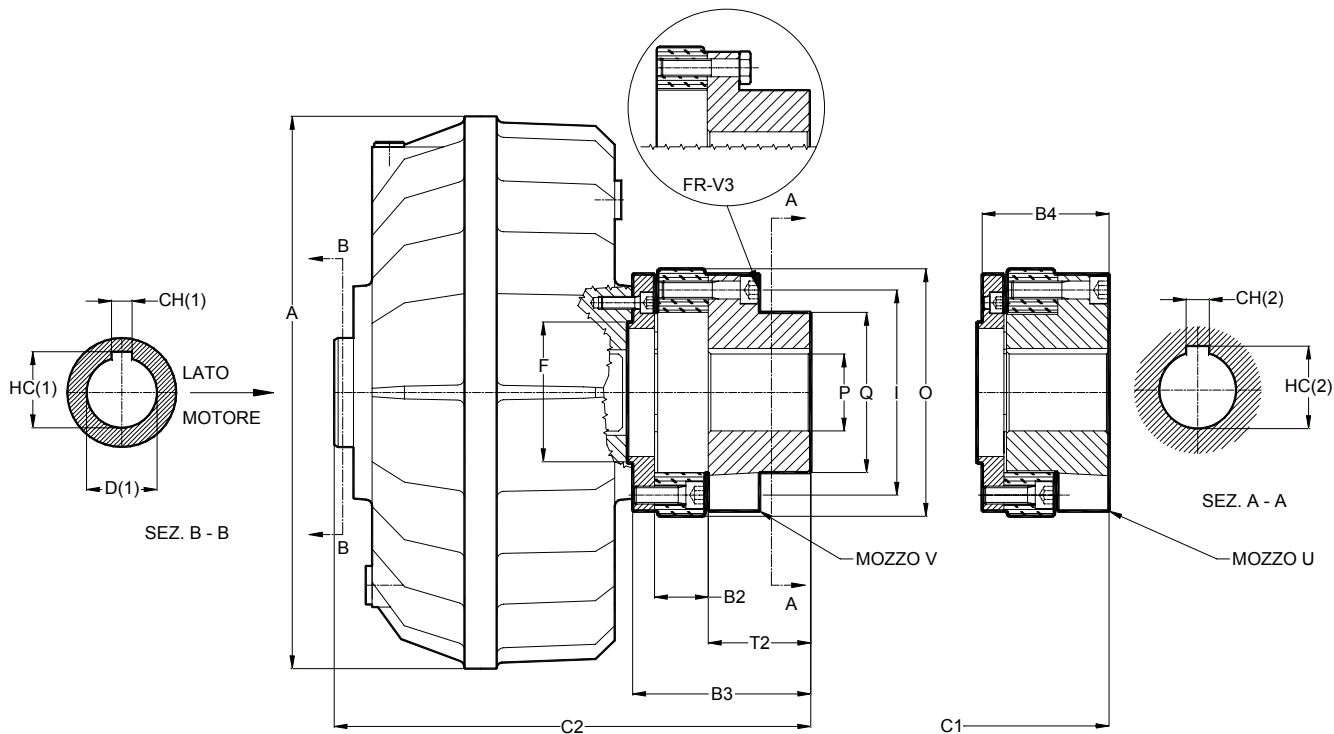
Il perno "S"(R) viene fornito completo di chiave e viti di fissaggio agli elementi elastici

NOTE:

- (1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA.
- (1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET.

| Grand. Size | Tipo Type | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | | | Kg "FRS" |
|-------------|-----------|--|-----|-----|----|-----|-----------------|-----|-----|-------|-----|-----|----|------|----------|
| | | D | A | B1 | B6 | C | G ^{H6} | I | N | nr.ø | O | T | R | S | |
| 20 | K-1-FRS3 | 19-24-28 | 230 | 63 | 43 | 231 | 24 | 100 | 114 | 4-M10 | 125 | 45 | 8 | 27 | 2,8 |
| | K-3-FRS3 | 38 | | | | | | | | | | | | | |
| 25 | K-2-FRS4 | 28-38-42 | 258 | 76 | 51 | 267 | 38 | 125 | 145 | 4-M12 | 155 | 55 | 10 | 41 | 5 |
| 30 | K-1-FRS4 | 28-38-42 | 290 | 76 | 51 | 289 | 38 | 125 | 145 | 4-M12 | 155 | 55 | 10 | 41 | 5 |
| | K-3-FRS4 | 48** | | | | | | | | | | | | | |
| 40 | K-1-FRS5 | 38-42-48-55 | 338 | 92 | 55 | 345 | 48 | 140 | 165 | 4-M14 | 172 | 65 | 14 | 51,5 | 8,5 |
| | K-2-FRS5 | 60 | | | | | | | | | | | | | |
| 40M | K-1-FRS5 | 38-42-48-55 | 338 | 92 | 55 | 345 | 48 | 140 | 165 | 4-M14 | 172 | 65 | 14 | 51,5 | 8,5 |
| 55 | K-2-FRS6 | 42-48-55-60-65 | 430 | 110 | 59 | 380 | 55 | 150 | 185 | 4-M14 | 193 | 80 | 16 | 59 | 13 |
| | K-3-FRS6 | 75 | | | | | | | | | | | | | |
| 65 | K-2-FRS7 | 60-65-75-80 | 520 | 122 | 73 | 435 | 60 | 160 | 225 | 4-M16 | 233 | 90 | 18 | 64 | 21 |
| 75 | K-2-FRS8 | 65-75-80-90 | 620 | 145 | 84 | 489 | 70 | 225 | 270 | 4-M18 | 276 | 110 | 20 | 74,5 | 35 |
| | K-3-FRS8 | 100 | | | | | | | | | | | | | |
| 85 | K-2 | SONO COSTRUITI CON GIUNTO ELASTICO SERIE ROTOPIN AB AVAILABLE WITH FLEXIBLE COUPLING ROTOPIN AB | | | | | | | | | | | | | |

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



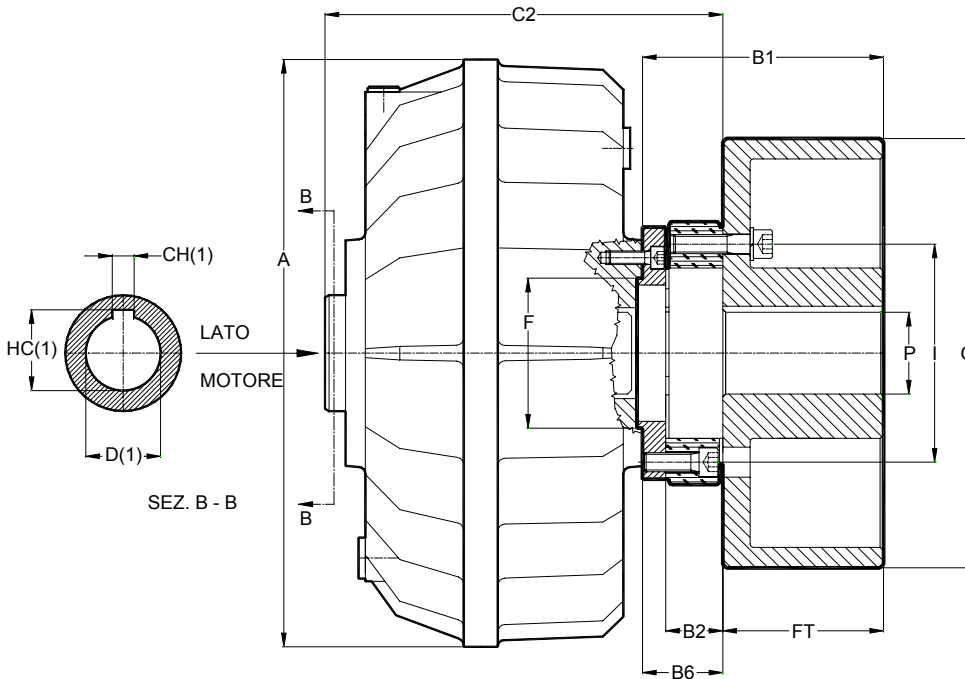
Il mozzo "V" viene fornito completo di viti di fissaggio agli elementi elastici

NOTE:

- 1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA
- 1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET
- 2) A RICHIESTA: FORO P LAVORATO
- 2) UPON REQUEST: BORE P MACHINED

| Grand. Size | Tipo Type | FRV FRU | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | | | Kg "FRV" |
|-------------|---------------|---------|--|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|----------|
| | | | D | A | B2 | B3 | B4 | C1 | C2 | F | I | O | P1 max | Q | T2 | |
| 20 | K-1-FRV3/FRU3 | | 19-24-28 | 230 | 28 | 98 | 73 | 198 | 223 | 62 | 100 | 125 | 48 | 69 | 55 | 4 |
| | K-3-FRV3/FRU3 | 38 | | | | | | | | | | | | | | |
| 25 | K-2-FRV4/FRU4 | | 28-38-42 | 258 | 34 | 111 | 81 | 221 | 251 | 75 | 125 | 155 | 60 | 91 | 60 | 5,6 |
| 30 | K-1-FRV4/FRU4 | | 28-38-42 | 290 | 34 | 111 | 81 | 243 | 273 | 75 | 125 | 155 | 60 | 91 | 60 | 5,6 |
| | K-3-FRV4/FRU4 | 48 ** | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 | K-1-FRV5/FRU5 | | 38-42-48-55 | 338 | 38 | 125 | 90 | 288 | 323 | 100 | 140 | 172 | 70 | 106 | 70 | 9 |
| | K-2-FRV5/FRU5 | 60 | | | | | | | | | | | | | | |
| 40M | K-1-FRV5/FRU5 | | 38-42-48-55 | 338 | 38 | 125 | 90 | 288 | 323 | 100 | 140 | 172 | | 106 | 70 | 9 |
| 55 | K-2-FRV6/FRU6 | | 42-48-55-60-65 | 430 | 42 | 139 | 99 | 310 | 350 | 110 | 160 | 193 | 80 | 122 | 80 | 15 |
| | K-3-FRV6FRU6 | 75 | | | | | | | | | | | | | | |
| 65 | K-2-FRV7/FRU7 | | 60-65-75-80 | 520 | 48 | 163 | 118 | 358 | 403 | 125 | 195 | 233 | 100 | 146 | 90 | 24 |
| 75 | K-2-FRV8/FRU8 | | 65-75-80-90 | 620 | 56 | 194 | 139 | 399 | 454 | 150 | 225 | 276 | 110 | 156 | 110 | 30 |
| | K-3-FRV8/FRU8 | 100 | | | | | | | | | | | | | | |
| 85 | K-2... | | SONO COSTRUITI CON GIUNTO ELASTICO SERIE ROTOPIN AB AVAILABLE WITH FLEXIBLE COUPLING ROTOPIN AB | | | | | | | | | | | | | |

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



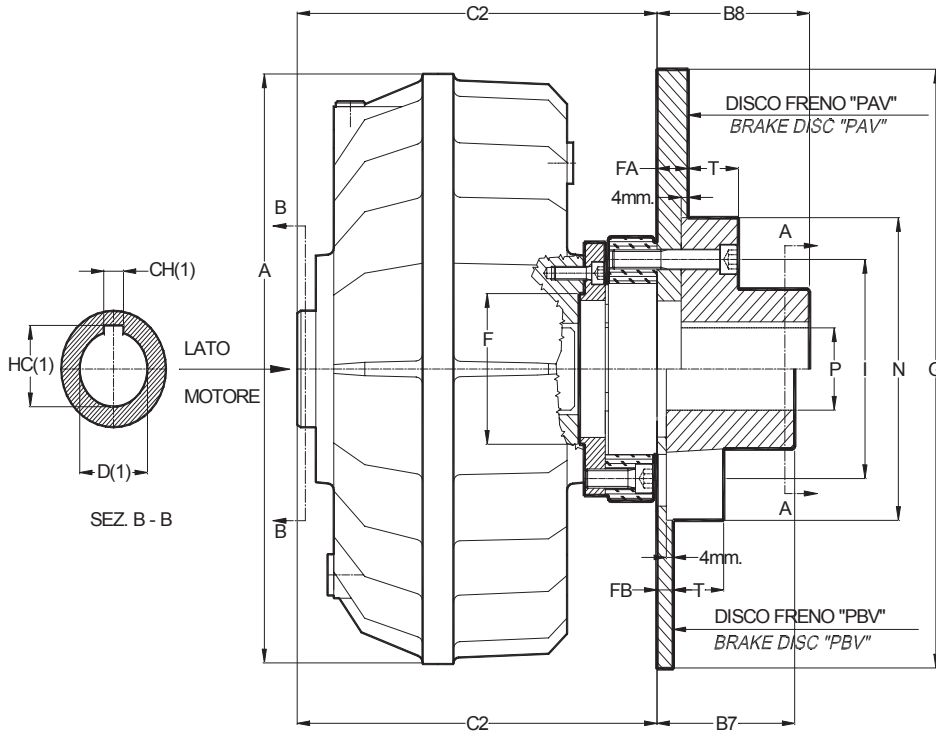
| Dimensioni Fascia Freno "D" Dimensions Brake Drums "D" | | | | |
|---|-----|-----|-----|---------------------------|
| Grand. Size | B1 | Ø G | FT | "FRD" Peso Kg: Weight Kg. |
| 20 | 103 | 160 | 60 | 5,2 |
| | 118 | 200 | 75 | 7,9 |
| 25/30 | 126 | 200 | 75 | 9,4 |
| | 146 | 250 | 95 | 16 |
| 40P | 130 | 200 | 75 | 10,6 |
| | 150 | 250 | 95 | 17,5 |
| | 173 | 315 | 118 | 31 |
| 50/55 | 134 | 200 | 75 | 12,4 |
| | 154 | 250 | 95 | 19,3 |
| | 177 | 315 | 118 | 33,1 |
| | 209 | 400 | 150 | 51,6 |
| 60/65 | 191 | 315 | 118 | 37,3 |
| | 223 | 400 | 150 | 57,1 |
| | 263 | 500 | 190 | 92,6 |
| 70/75 | 234 | 400 | 150 | 59,6 |
| | 274 | 500 | 190 | 95,8 |

NOTE:

- 1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA
- 1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET
- 2) A RICHIESTA: FORO P LAVORATO
- 2) UPON REQUEST: BORE P MACHINED

| Grand. Size | Tipo Type | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | Peso / Weight Ø G - (Kg) |
|-------------|-----------|---|-----|----|----|-----|-----|-----|-------|--|
| | | D | A | B2 | B6 | C2 | F | I | P MAX | |
| 20 | K-1-FRD3 | 19-24-28-32 | 230 | 28 | 43 | 168 | 62 | 100 | 48 | Ø160(7) - Ø200(10) |
| | K-3-FRD3 | 38 | | | | | | | | |
| 25 | K-2-FRD4 | 28-38-42 | 258 | 34 | 51 | 191 | 75 | 125 | 60 | Ø200(12)-Ø250(19) |
| 30 | K-1-FRD4 | 28-38-42 | 290 | 34 | 51 | 213 | 75 | 125 | 60 | |
| | K-2-FRD4 | 48 ** | | | | | | | | |
| 40 | K-1-FRD5 | 38-42-48-55 | 338 | 38 | 55 | 253 | 100 | 140 | 70 | Ø200(16)-Ø250(23)-Ø315(36) |
| | K-2-FRD5 | 60 | | | | | | | | |
| 40M | | | | 38 | | 253 | 100 | 140 | | Ø200(16)-Ø250(23)-Ø315(36) |
| 55 | K-2-FRD6 | 42-48-55-60-65 | 430 | 42 | 59 | 270 | 110 | 160 | 80 | Ø200(20)-Ø250(26) Ø315(40)-Ø400(59) |
| | K-3-FRD6 | 75 | | | | | | | | |
| 65 | K-2-FRD7 | 60-65-75-80 | 520 | 48 | 73 | 313 | 125 | 195 | 100 | Ø315(49)-Ø400(69)-Ø500(105) |
| 75 | K-2-FRD8 | 65-75-80-90 | 620 | 56 | 84 | 344 | 150 | 225 | 110 | Ø400(80)-Ø500(116) |
| | K-3-FRD8 | 100 | | | | | | | | |
| 85 | K-2... | SONO COSTRUITI CON GIUNTO ELASTICO SERIE ROTOPIN A AVAILABLE WITH FLEXIBLE COUPLING ROTOPIN AB | | | | | | | | |

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



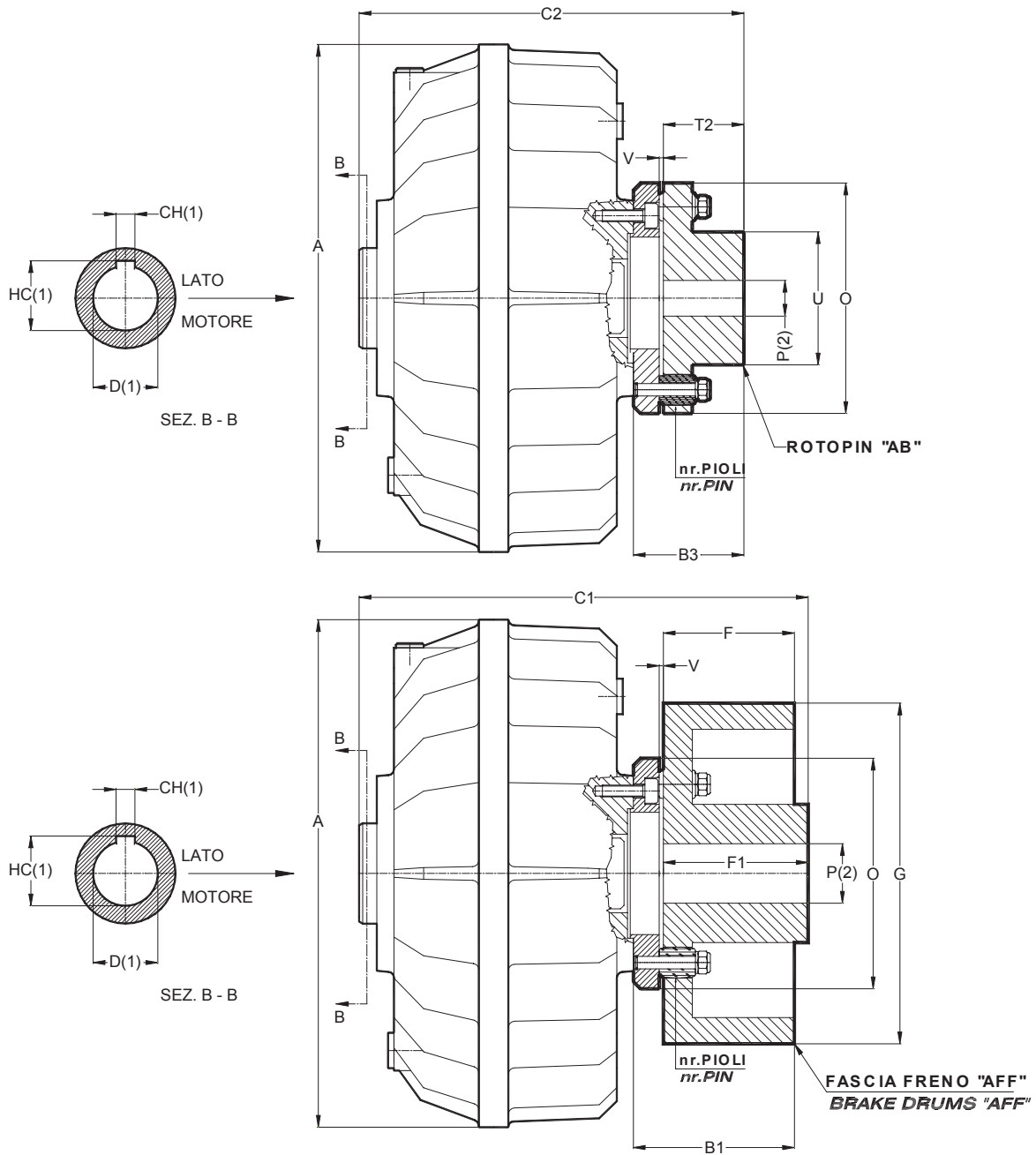
| Disco Freno "PB" Brake Disc "PB" | | |
|-------------------------------------|----|------------------------|
| øG | FB | Peso Kg. Weight Kg. |
| 250 | 15 | 5,7 |
| 315 | 15 | 9,1 |
| 355 | 15 | 12,5 |
| 400 | 15 | 14,7 |
| 450 | 15 | 18 |
| 500 | 15 | 23 |
| 560 | 15 | 28 |
| 630 | 15 | 36 |
| 710 | 15 | 45 |

| Disco Freno "PA" Brake Disc "PA" | | |
|-------------------------------------|----|------------------------|
| øG | FA | Peso Kg. Weight Kg. |
| 250 | 30 | 11,4 |
| 315 | 30 | 18,2 |
| 355 | 30 | 25 |
| 400 | 30 | 29,4 |
| 450 | 30 | 36 |
| 500 | 30 | 46 |
| 560 | 30 | 56 |
| 630 | 30 | 72 |
| 710 | 30 | 90 |

NOTE: 1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA
1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET
2) A RICHIESTA: FORO P₁ LAVORATI
2) UPON REQUEST: BORES P₁ MACHINED

| Grand. Size | TIPO / TYPE FR-PAV/PBV FR-PAV/PBV | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | PESO / WEIGHT Kg. ØG-(PBV/PAV) |
|-------------|---|-----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------------------|-----|---|
| | | D | A | B7 | B8 | C2 | F | I | N | P ₁ max | T | |
| 20 | K-1-FR-P*V3 | 19-24-28 | 230 | 66 | 81 | 168 | 62 | 100 | 118 | 48 | 51 | ø250(9/14,5) ø315(12,5/21,5) |
| | K-3-FR-P*V3 | 38 | | | | | | | | | | |
| 25 | K-2-FR-P*V4 | 28-38-42 | 258 | 71 | 86 | 191 | 75 | 125 | 145 | 60 | 56 | ø250(12/18)-ø315(16/25) |
| 30 | K-1-FR-P*V4 | 28-38-42 | 290 | 71 | 86 | 213 | 75 | 125 | 145 | 60 | 56 | ø250(12/18)-ø315(16/25) |
| | K-3-FR-P*V4 | 48 ** | | | | | | | | | | |
| 40 | K-1-FR-P*V5 | 38-42-48-55 | 338 | 81 | 96 | 253 | 100 | 140 | 165 | 70 | 66 | ø315(20/29)-ø355(23/36) ø400(25/40) |
| | K-2-FR-P*V5 | 60 | | | | | | | | | | |
| 40M | K-1-FR-P*V5 | 38-42-48-55 | 338 | 81 | 96 | 253 | 100 | 140 | 165 | 70 | 66 | ø315(20/29)-ø355(23/36) ø400(25/40) |
| 55 | K-2-FR-P*V6 | 48-55-60-65 | 430 | 91 | 106 | 270 | 110 | 160 | 185 | 80 | 76 | ø315(25/34)-355(28/41) ø400(30/45)-ø450(34/52) |
| | K-3-FR-P*V6 | 75 | | | | | | | | | | |
| 65 | K-2-FR-P*V7 | 60-65-75-80 | 520 | 101 | 116 | 313 | 125 | 195 | 225 | 100 | 86 | ø400(40/55)-ø450(44/62) ø500(49/72) |
| 75 | K-2-FR-P*V8 | 65-75-80-90 | 620 | 121 | 136 | 344 | 150 | 225 | 27 | 110 | 106 | ø500(63/86)-ø560(68/96) ø630(76/112) |
| | K-3-FR-P*V8 | 100 | | | | | | | | | | |
| 85 | K-2... | A RICHIESTA / UPON REQUEST | | | | | | | | | | |

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



NOTE:

- 1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA
- 1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET
- 2) A RICHIESTA: FORO P LAVORATO
- 2) UPON REQUEST: BORE P MACHINED

| Dimensioni Fascia Freno "AFF" | | | | |
|-------------------------------|-----|-----|------|-----|
| Dimensions Brake Drums "AFF" | | | | |
| G | B1 | C1 | F=F1 | Kg. |
| 400 | 206 | 546 | 150 | 102 |
| 500 | 256 | 596 | 190 | 134 |
| 630 | 292 | 632 | 236 | 195 |

| Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------------------|----------------|-----|----------------|-----|-------------------|-----|-------|----------------|-----|---|----------------|
| Grand. Size | Tipo Type | D | A | B ₃ | C2 | nr. Pioli nr. Pin | O | P MAX | T ₂ | U | V | Kg Rotopin AB8 |
| 85 | K-2 "AB" K-2 "AFF" | 90-100-110-125 | 800 | 196 | 536 | 8 | 330 | 110 | 140 | 170 | 6 | 72 |

I giunti idromeccanici "ROTOMECC BETA" vengono prodotti in differenti versioni per soddisfare le esigenze applicative e sono raggruppati in due sostanziali famiglie:

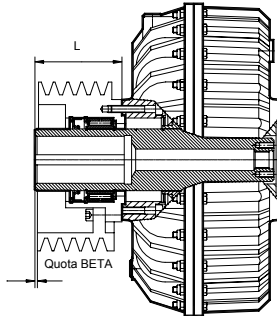
2GIUNTI COMPLETI DI PULEGGE A GOLE (X,ZI E Z)

2GIUNTI SENZA PULEGGIA (Z,J E H)

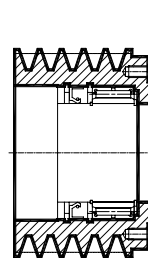
I giunti completi di puleggia a gole sono stati progettati e realizzati per soddisfare esigenze di impiego in funzione del carico di trasmissione con o senza cuscinetto sotto puleggia, per puleggia incorporata o puleggia removibile dall'esterno per facili adattamenti di impiego.

I giunti senza puleggia sono stati progettati e realizzati per fornire che richiedano l'impiego di organi di trasmissione particolari o realizzati dal cliente e sono disponibili per tre differenti sistemi di ancoraggio esterno (Z,J,H).

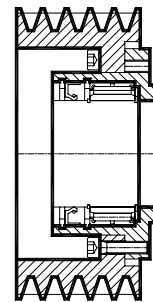
GIUNTI CON PULEGGIA



GIUNTO BETA "X"



**PULEGGIA
INCORPORATA "X"**



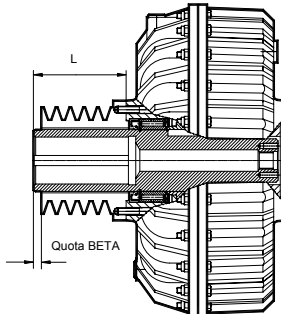
**PULEGGIA REMOVIBILE
("XJ-NJ")**

Il giunto BETA X è stato realizzato per soddisfare applicazioni di carico gravoso al cuscinetto sotto tiro cinghia che ne conferisce un'elevata robustezza al carico di trasmissione.

Viene fornito con puleggia incorporata (X) oppure con puleggia removibile dall'esterno (XJ o NJ). E' disponibile con differenti lunghezze dell'albero (quota "L") in funzione della larghezza della puleggia e della sporgenza dell'albero dalla faccia della puleggia, tale distanza viene chiamata quota BETA ed è indicata nel catalogo pulegge WESTCAR per giunti "X".

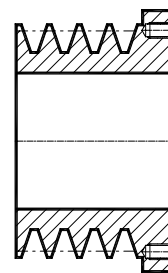
Le pulegge "X" sono munite di sede interna per cuscinetto sotto tiro cinghia e sono disponibili in una vasta gamma per giunti "ROTOMECC BETA" (vedi catalogo pulegge WESTCAR)

Le pulegge "XJ" o "NJ" sono realizzate in due elementi: un manicotto fissato al giunto e un cuscinetto sotto tiro cinghia e della puleggia a gole fissata esternamente mediante viti (vedi catalogo pulegge WESTCAR)



GIUNTO BETA "ZI"

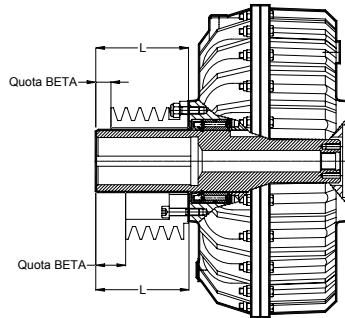
Il giunto BETA "ZI" è stato progettato per essere accoppiato con pulegge di diametro primitivo più piccolo rispetto al BETA "X", viene prodotto senza cuscinetto sotto puleggia. Per l'impiego verificare il carico ammissibile di tirocinghia (vedi tab. pag.23). Il giunto BETA "ZI" viene fornito con puleggia incorporata "I". E' disponibile con differenti lunghezze dell'albero (quota "L") in funzione della larghezza della puleggia e della sporgenza dell'albero dalla faccia della puleggia. Tale sporgenza viene chiamata (quota "BETA" ed è indicata nel catalogo pulegge WESTCAR per giunti Z-ZI.



PULEGGIA INCORPORATA "I"

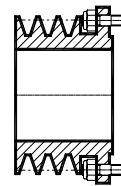
Le pulegge "I" sono prodotte con diametri primitivi ridotti. La puleggia è montata dall'interno per consentire un numero di gole maggiore rispetto alle pulegge "F" (vedi catalogo pulegge WESTCAR".

Per le pulegge removibile vedere esecuzione "BETA Z" a pag.23



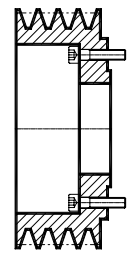
GIUNTO BETA "Z"

Il giunto "BETA Z" viene prodotto senza cuscinetto sotto tiro cinghia. Per l'impiego verificare il carico ammissibile nella tabella sottostante. Il giunto "BETA Z" può essere fornito con o senza la puleggia. E' disponibile con differenti lunghezze dell'albero (quota "L") in funzione della larghezza della puleggia o della sporgenza dell'albero dalla faccia della puleggia. Tale dimensione viene chiamata quota "BETA" ed è indicata nel catalogo (pulegge WESTCAR)



**PULEGGIA A FLANGIA
REMOVIBILE**

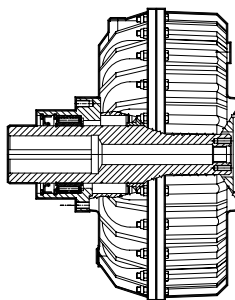
Vengono prodotte con diametri primitivi ridotti, con flangia di fissaggio munita di centratura e giro fori. Il fissaggio al giunto è esterno con prigionieri e dadi (vedi catalogo pulegge WESTCAR).



**PULEGGIA A TAZZA
REMOVIBILE**

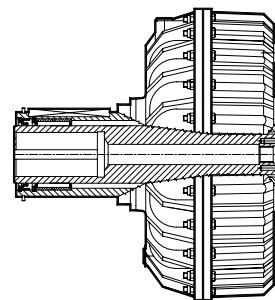
Vengono prodotte con diametri primitivi maggiori e sono realizzate con diametro di centratura e giro fori nello scarico interno. Il fissaggio al giunto è esterno con viti (vedi catalogo pulegge WESTCAR).

GIUNTI SENZA PULEGGIA



GIUNTO BETA "J"

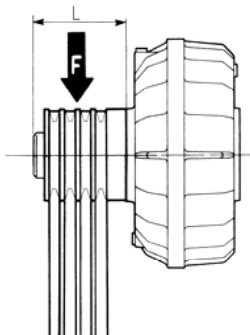
Viene prodotto con manicotto in uscita con diametro di centratura e fori per il fissaggio dell'organo di trasmissione. E' disponibile con differenti lunghezze dell'albero in funzione della fascia dell'organo di trasmissione. E' progettato per applicazioni gravose. Il cuscinetto a rulli, posto sotto il manicotto, conferisce un'elevata resistenza ai carichi radiali.



GIUNTO BETA "H"

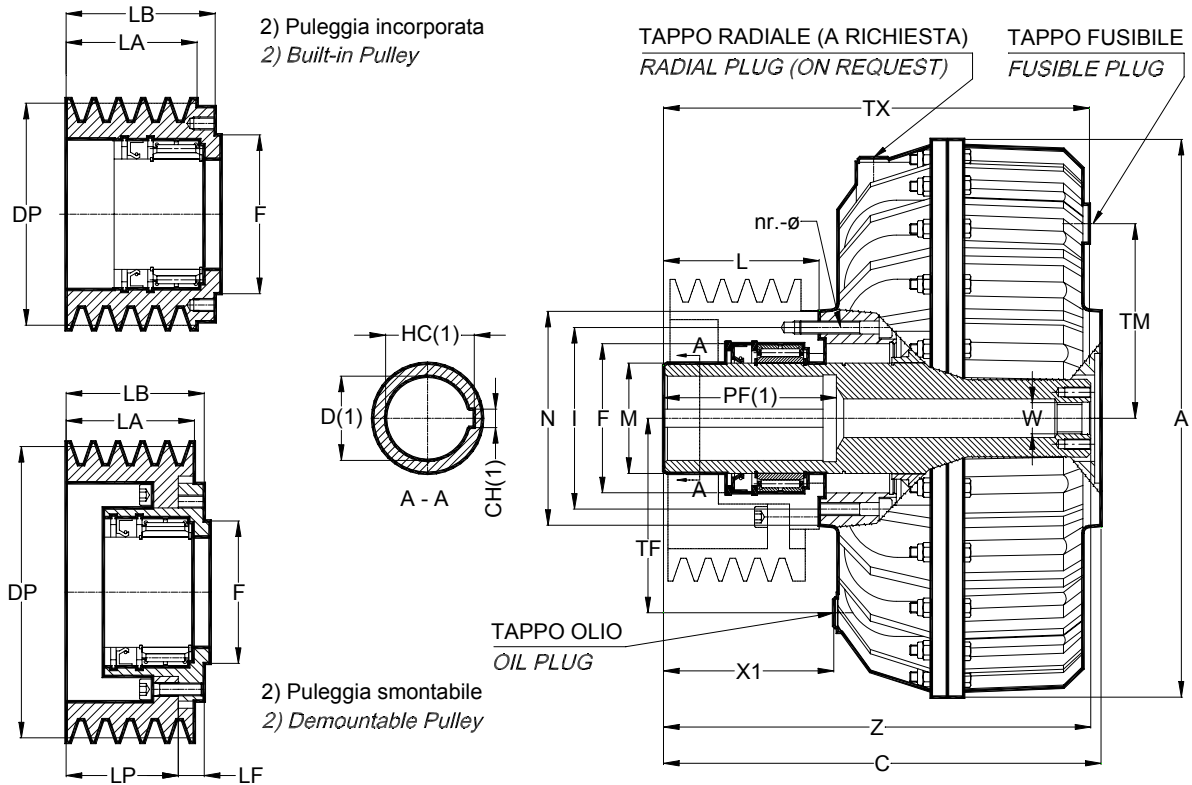
Viene prodotto con canotto in acciaio con chiavetta ed anello elastico per l'ancoraggio dell'organo di trasmissione che si desidera adattare al giunto idromeccanico. E' progettato per applicazioni gravose. Il cuscinetto a rulli posto sotto il manicotto conferisce un'elevata resistenza ai carichi radiali.

CALCOLO DEL TIROCINGHIA



La tabella a fianco fornisce i valori di carico ammissibili per il tirocinghia espressi in N e Kg riferiti alle versioni e grandezze del giunto idromeccanico BETA Z e ZI. Per determinare l'esatto valore di carico ammissibile è necessario tenere in considerazione la quota L del giunto selezionato (vedi scheda tecnica).

| Potenza Massima Trasmisibile (Kgmt) | Giunto Idraulico | | Versione Z-ZI | |
|---|------------------|---------|---------------|------------|
| | Grand. | Quota L | F (N) | F (Kg.) |
| 3,75 | 20 | 55 | 1,858 | 189 |
| | | 70 | 1,748 | 178 |
| | | 69 | 2,015 | 205 |
| 7,5 | 25 | 68 | 2,500 | 255 |
| | | 88 | 2,337 | 238 |
| | | 108 | 2,194 | 224 |
| 15 | 30 | 68 | 3,746 | 382 |
| | | 88 | 3,520 | 359 |
| | | 112 | 3,283 | 335 |
| 35 | 40 - 40M | 64 | | |
| | | 90 | 5,634 | 574 |
| | | 118 | 5,262 | 536 |
| 75 | 55 | Z N90 | 8,521 | 869 |
| | | Z N120 | 7,981 | 814 |
| | | Z N155 | 7,431 | 757 |
| | 65 | Z N170 | | |
| | 75 | Z N190 | | |



NOTE:

1) PER DIMENSIONE FORO E CAVE VEDERE TABELLA

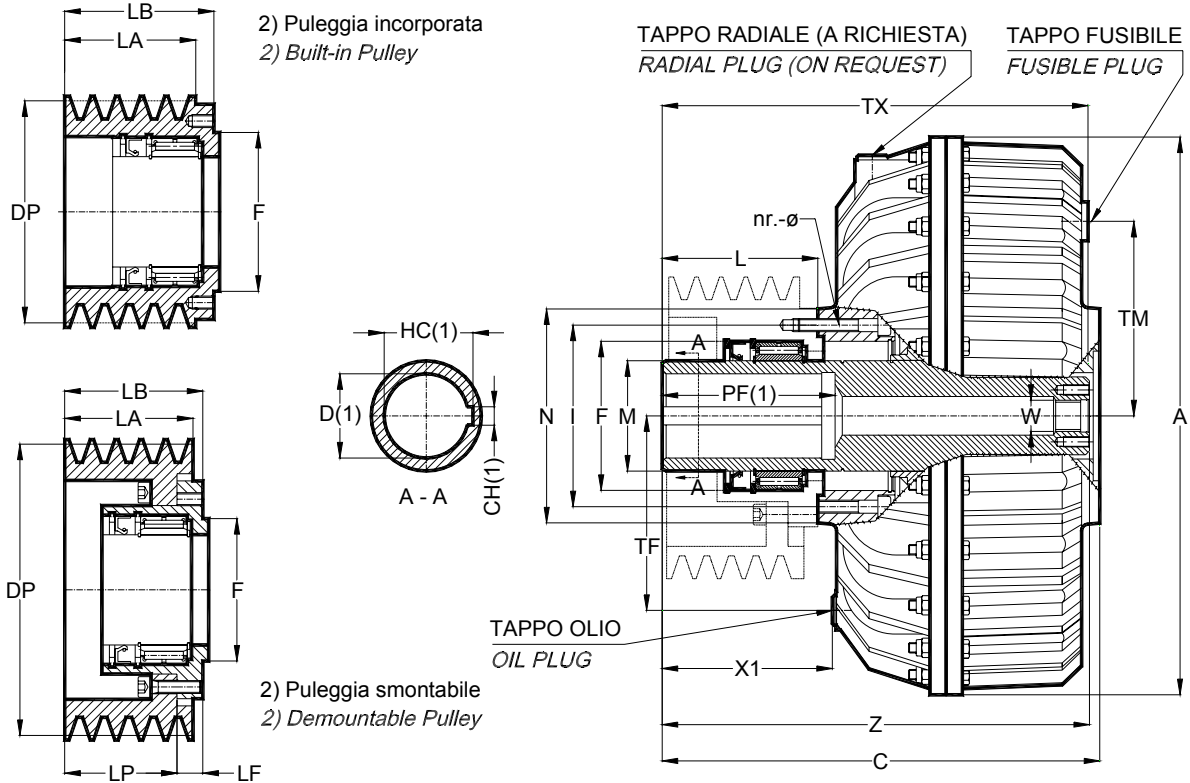
1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET.

2) PER ABBINAMENTO GIUNTO-PULEGGIA VEDERE CATALOGO PULEGGE

2) FOR THE CHOICE OF THE ASSEMBLING COUPLING-PULLEY, SEE CATALOGUE "WESTCAR PULLEYS"

| Grand. | Tipo Type | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | | | | Kg. * | | |
|--------|--------------|----------------------------------|----------|-----|-----|-----|-----|----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|----------|------|------|
| | | D | A | C | F | I | L | M | N | nr-Ø | TF | TM | W | X1 | TX | | Z | |
| 20 | X 103 | 28-38 | 230 | 220 | 62 | 78 | 103 | 55 | 94 | 6-M6 | 80 | 69 | M20 | 110 | 223 | 213 | 10,5 | |
| | 25 | X 68 | 28-38-42 | 194 | 75 | 100 | 68 | 60 | 116 | 8-M8 | 85 | 90 | M24 | 68 | 176 | 191 | 16,2 | |
| | | X 88 | | 214 | | | 88 | | | | | | | 60 | 88 | 196 | 211 | 16,6 |
| X 108 | 234 | 108 | | 60 | | | 108 | | | | | | | 216 | 231 | 17 | | |
| 30 | X 68 | 28-38-42 | 290 | 221 | 75 | 100 | 68 | 60 | 115 | 8-M8 | 110 | 95 | M24 | 77 | 226 | 213,5 | 22,5 | |
| | X 80 | 48-55 | | 233 | | | 80 | | | | | | | 70 | 238 | 225,5 | 23 | |
| | X 88 | 28-38-42 | | 241 | | | 88 | | | | | | | 60 | 246 | 233,5 | 23,3 | |
| | X 112 | 28-38-42 | | 265 | | | 112 | | | | | | | 60 | 270 | 257,5 | 23,5 | |
| | X 114 | 48 | | 267 | | | 114 | | | | | | | 65 | 272 | 259,5 | 23,5 | |
| | X 135 | 42-48-55 | | 288 | | | 135 | | | | | | | 70 | 293 | 280,5 | 24 | |
| 40 | X 64 | 42-48 | 338 | 255 | 100 | 125 | 64 | 80 | 145 | 8-M8 | 130 | 115 | M24 | 88 | 250 | 241 | 37 | |
| | X 90 | 38-42-48-55-60 | | 281 | | | 90 | | | | | | | 114 | 276 | 268 | 38 | |
| | X 118 | 38-42-48-55-60 | | 309 | | | 100 | | | | | | | 118 | 304 | 296 | 39 | |
| | X 142 | 38-42-48-55-60 | | 333 | | | 100 | | | | | | | 142 | 328 | 320 | 40 | |
| | X N64 | 42-48 | | 255 | | | 145 | | | | | | | 97 | 88 | 250 | 241 | 37 |
| | X N90 | 38-42-48-55-60 | | 281 | | | 145 | | | | | | | 123 | 114 | 276 | 268 | 38 |
| | X N118 | 38-42-48-55-60 | | 309 | | | 145 | | | | | | | 151 | 142 | 304 | 296 | 39 |
| | X N142 | 38-42-48-55-60 | | 333 | | | 145 | | | | | | | 175 | 166 | 328 | 320 | 40 |
| 40M | X 64 | 42-48 | 338 | 265 | 100 | 125 | 64 | 80 | 145 | 8-M8 | 130 | 115 | M24 | 88 | 260 | 241 | 37 | |
| | X 90 | 38-42-48-55-60 | | 291 | | | 90 | | | | | | | 114 | 286 | 268 | 38 | |
| | X 118 | 38-42-48-55-60 | | 319 | | | 100 | | | | | | | 118 | 314 | 296 | 39 | |
| | X 142 | 38-42-48-55-60 | | 343 | | | 100 | | | | | | | 142 | 338 | 320 | 40 | |
| | X N64 | 42-48 | | 265 | | | 145 | | | | | | | 97 | 88 | 260 | 241 | 37 |
| | X N90 | 38-42-48-55-60 | | 291 | | | 145 | | | | | | | 123 | 114 | 286 | 268 | 38 |
| | X N118 | 38-42-48-55-60 | | 319 | | | 145 | | | | | | | 151 | 142 | 314 | 296 | 39 |
| | X N142 | 38-42-48-55-60 | | 343 | | | 145 | | | | | | | 175 | 166 | 338 | 320 | 40 |

*= Peso con olio / Weight with oil



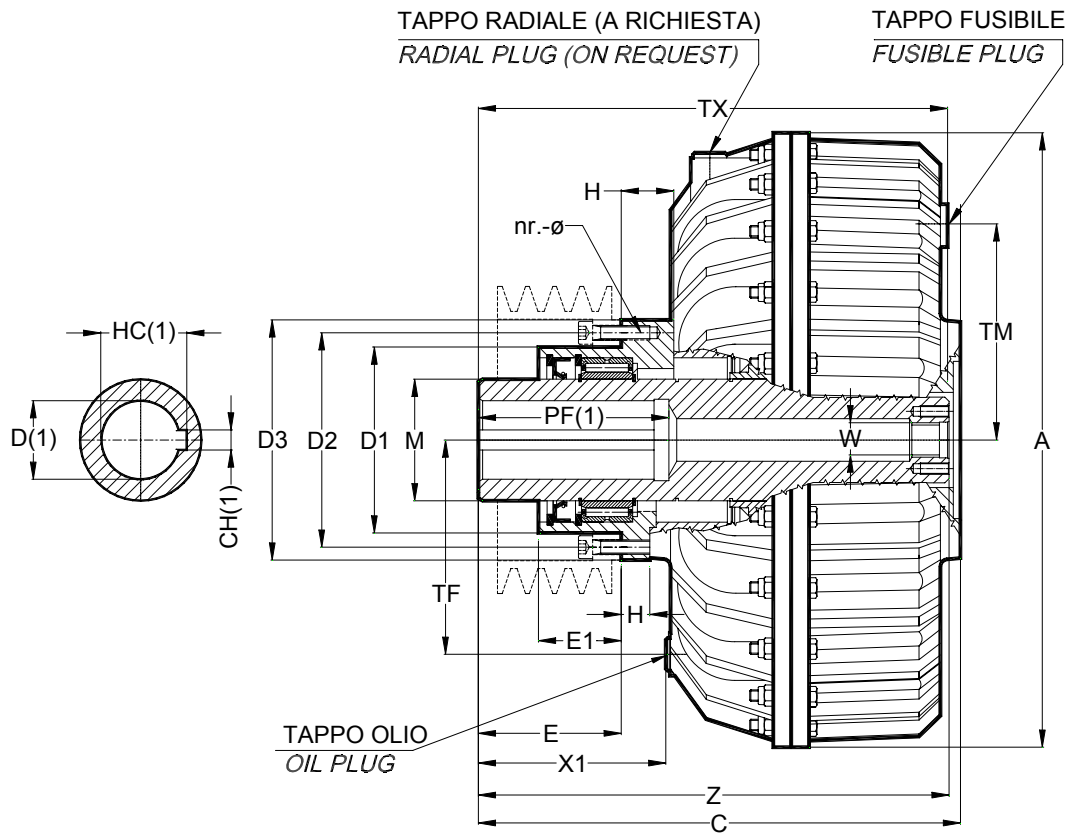
NOTE:

- 1) PER DIMENSIONE FORO E CAVE VEDERE TABELLA
1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET
- 2) PER ABBINAMENTO GIUNTO-PULEGGIA VEDERE CATALOGO PULEGGE
2) FOR THE CHOICE OF THE ASSEMBLING COUPLING-PULLEY, SEE CATALOGUE "WESTCAR PULLEYS"

| Grand. | Tipo Type | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | | | | Kg. * | |
|--------|--------------|----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|----------|------|
| | | D | A | C | F | I | L | M | N | nr-Ø | TF | TM | W | X1 | TX | | Z |
| 55 | X 90 | 42-48-55-60-65 | | 286 | | | 90 | 85 | | | | | M24 | 96 | 266 | 283,5 | 57 |
| | X 120 | 42-48-55-60-65 | | 316 | | | 120 | 85 | | | | | M24 | 126 | 296 | 313,5 | 58 |
| | X 155 | 42-48-55-60-65 | 430 | 351 | 110 | 140 | 155 | 85 | 165 | 8-M10 | 150 | 150 | M24 | 161 | 331 | 348,5 | 59 |
| | X 160 | 75 | | 356 | | | 160 | 105 | | | | | M30 | 166 | 336 | 353,5 | 59,5 |
| | X 200 | 42-48-55-60-65 | | 396 | | | 200 | 85 | | | | | M24 | 206 | 376 | 393,5 | 60 |
| | X 230 | 75 | | 426 | | | 230 | 105 | | | | | M30 | 236 | 406 | 423,5 | 61 |
| 65 | X 130 | | | 350 | | | 130 | | | | | | | 136 | 344 | 350 | 97 |
| | X 170 | 60-65-75-80 | 520 | 390 | 125 | 160 | 170 | 110 | 185 | 8-M10 | 205 | 205 | M30 | 176 | 384 | 390 | 98 |
| | X 220 | | | 440 | | | 220 | | | | | | | 226 | 434 | 440 | 99 |
| | X 255 | | | 475 | | | 255 | | | | | | | 261 | 469 | 475 | 100 |
| 75 | X 160 | | | 420 | | | 160 | | | | | | | 164 | 396 | 409 | 180 |
| | X 210 | 75-80-90-100 | 620 | 470 | 150 | 195 | 210 | • 120 | 225 | 8-M12 | 250 | 250 | M36 | 214 | 446 | 459 | 182 |
| | X 230 | | | 490 | | | 230 | | | | | | | 234 | 466 | 479 | 183 |
| | X 275 | | | 535 | | | 275 | | | | | | | 279 | 511 | 524 | 185 |

*= Peso con olio / Weight with oil

• →PER D 100 = 135 • →FOR D 100 = 135



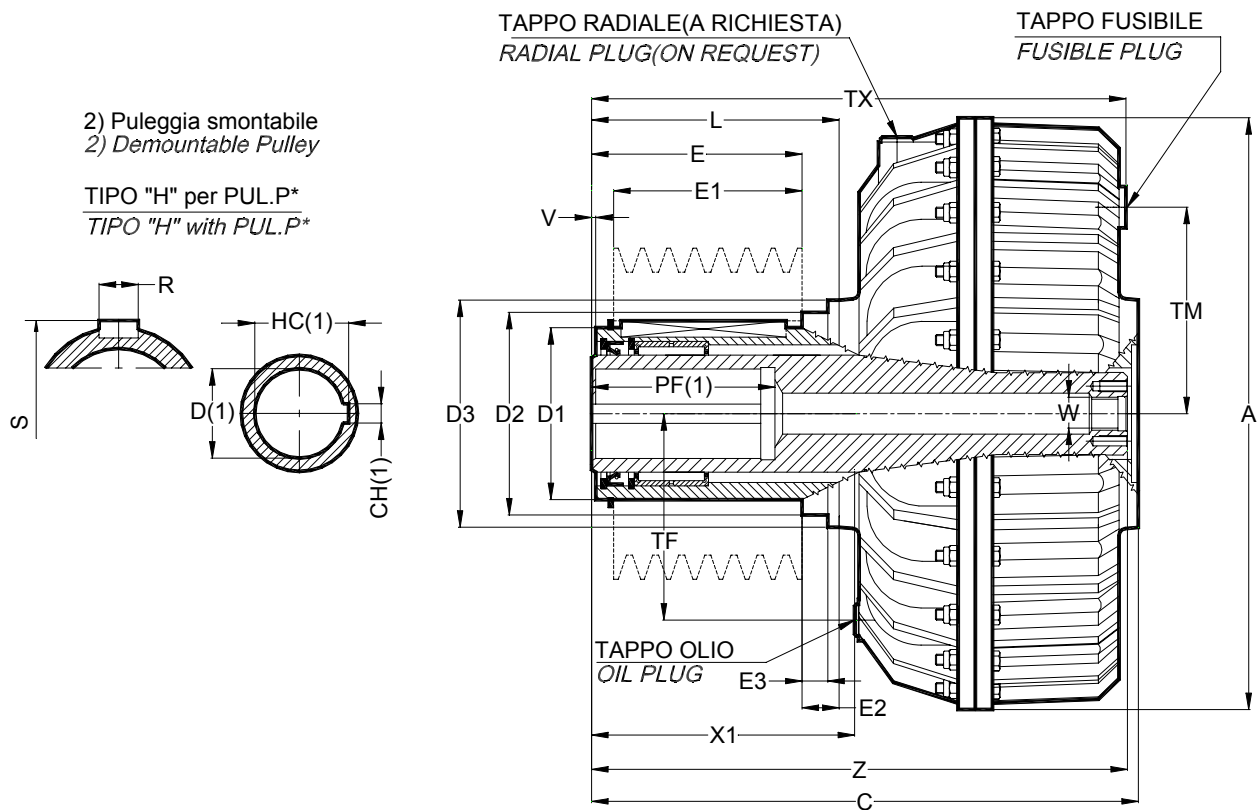
Dimensioni in mm / Dimensions mm

| Grand. Size | Tipo Type | D | A | C | D ₁ ^{H7} | D ₂ | D ₃ | E | E ₁ | H | M | nr.-Ø | TF | TM | W | X ₁ | TX | Z | Kg * | | | | | | | | | | |
|-------------|-----------|----------------|-----|-----|------------------------------|----------------|----------------|-----|----------------|----|-----|-------|-----|-----|-----|----------------|-----|-------|------|-----|-------|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|----|
| 20 | J 70 | 19-24-28 | 230 | 187 | 60 | 75 | 92 | 70 | 12 | 18 | 45 | 6-M8 | 80 | 69 | M14 | 77 | 190 | 180 | 11 | | | | | | | | | | |
| | J 103 | 28-38 | | 220 | 75 | 90 | 104 | 85 | 32 | 18 | 55 | | | | | 110 | 223 | 213 | 11,5 | | | | | | | | | | |
| 25 | J 68 | 28-38-42 | 258 | 194 | 85 | 100 | 114 | 50 | 45 | 18 | 60 | 8-M8 | 85 | 90 | M24 | 68 | 176 | 191 | 18 | | | | | | | | | | |
| | J 88 | | | 214 | | | | 70 | | | | | | | | 90 | 88 | 196 | 211 | 18 | | | | | | | | | |
| | J 108 | | | 234 | | | | 90 | | | | | | | | 108 | 216 | 231 | 18,5 | | | | | | | | | | |
| 30 | J 68 | 28-38-42 | 290 | 221 | 85 | 100 | 114 | 50 | 45 | 18 | 60 | 8-M8 | 110 | 95 | M24 | 77 | 226 | 213,5 | 27 | | | | | | | | | | |
| | J 88 | 28-38-42 | | 241 | | | | 85 | | | | | | | | 100 | 114 | 70 | 60 | 97 | 246 | 233,5 | 28 | | | | | | |
| | J 112 | 28-38-42 | | 265 | | | | 85 | | | | | | | | 100 | 114 | 94 | 45 | 18 | 60 | 121 | 270 | 257,5 | 29 | | | | |
| | J135 | 42-48-55 | | 288 | | | | 96 | | | | | | | | 114 | 128 | 117 | 70 | 144 | 293 | 280,5 | 30 | | | | | | |
| 40 | J 64 | 42-48 | 338 | 255 | 112 | 130 | 145 | 63 | 60 | 34 | 80 | 8-M8 | 130 | 115 | M24 | 88 | 250 | 242 | 39 | | | | | | | | | | |
| | J 90 | 38-42-48-55-60 | | 281 | | | | 89 | | | | | | | | 114 | 276 | 268 | 41 | | | | | | | | | | |
| | J 118 | 38-42-48-55-60 | | 309 | | | | 117 | | | | | | | | 60 | 34 | 80 | 8-M8 | 130 | 115 | M24 | 142 | 304 | 296 | 43 | | | |
| | J 142 | 38-42-48-55-60 | | 333 | | | | 141 | | | | | | | | 166 | 328 | 320 | 45 | | | | | | | | | | |
| 40M | J 64 | 42-48 | 338 | 265 | 112 | 130 | 145 | 63 | 60 | 34 | 80 | 8-M8 | 130 | 115 | M24 | 88 | 260 | 242 | 39 | | | | | | | | | | |
| | J 90 | 38-42-48-55-60 | | 291 | | | | 89 | | | | | | | | 114 | 286 | 268 | 41 | | | | | | | | | | |
| | J 118 | 38-42-48-55-60 | | 319 | | | | 112 | | | | | | | | 130 | 145 | 117 | 60 | 34 | 80 | 8-M8 | 130 | 115 | M24 | 142 | 314 | 296 | 53 |
| | J 142 | 38-42-48-55-60 | | 343 | | | | 141 | | | | | | | | 166 | 338 | 320 | 45 | | | | | | | | | | |
| 55 | J 90 | 42-48-55-60-65 | 430 | 286 | 130 | 150 | 170 | 70 | 58 | 20 | 85 | 8-M10 | 150 | 150 | M24 | 96 | 266 | 283,5 | 64 | | | | | | | | | | |
| | J 120 | | | 316 | | | | 100 | | | | | | | | 126 | 296 | 313,5 | 66 | | | | | | | | | | |
| | J 155 | | | 351 | | | | 130 | | | | | | | | 150 | 170 | 135 | 58 | 20 | 85 | 8-M10 | 150 | 150 | M24 | 161 | 331 | 348,5 | 68 |
| | J 200 | | | 396 | | | | 180 | | | | | | | | 206 | 376 | 393,5 | 71 | | | | | | | | | | |
| 65 | J 130 | 60-65-75-80 | 520 | 350 | 150 | 170 | 186 | 110 | 88 | 20 | 110 | 8-M10 | 205 | 205 | M30 | 136 | 344 | 350 | 108 | | | | | | | | | | |
| | J 170 | | | 390 | | | | 150 | | | | | | | | 176 | 384 | 390 | 114 | | | | | | | | | | |
| | J 220 | | | 440 | | | | 170 | | | | | | | | 186 | 200 | 88 | 20 | 110 | 8-M10 | 205 | 205 | M30 | 226 | 434 | 440 | 120 | |
| | J 255 | | | 475 | | | | 235 | | | | | | | | 261 | 469 | 475 | 126 | | | | | | | | | | |
| 75 | J 160 | 65-75-80-90 | 620 | 420 | 188 | 210 | 230 | 130 | 100 | 30 | 120 | 8-M12 | 250 | 250 | M36 | 164 | 396 | 409 | 195 | | | | | | | | | | |
| | J 230 | 75-80-90-100 | | 490 | | | | 210 | | | | | | | | 230 | 200 | 100 | 30 | 120 | 8-M12 | 250 | 250 | M36 | 234 | 466 | 479 | 201 | |
| | J 275 | 535 | | 245 | | | | 279 | | | | | | | | 511 | 524 | 205 | | | | | | | | | | | |

* = Peso con olio / Weight with oil

• → per D 100 = 135

• → for D 100 = 135



NOTE:

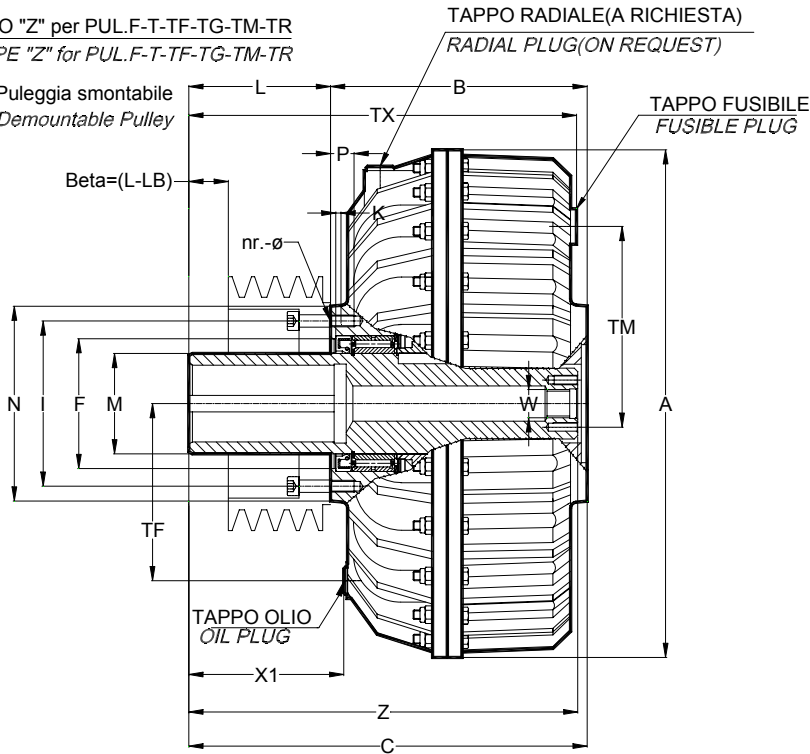
- 1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA
1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET
- 2) PER ABBINAMENTO GIUNTO-PULEGGIA VEDERE CATALOGO PULEGGIA
2) FOR THE CHOICE OF THE ASSEMBLING COUPLING-PULLEY, SEE CATALOGUE "WESTCAR PULLEYS"

| Grand. Size | Tipo Type | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Kg * | |
|-------------|-----------|----------------------------------|-----|-----|------------------------------|----------------|----------------|-------|----------------|----------------|----------------|-------|----|-------|-----|-----|----|-----|----------------|-----|-------|------|
| | | D | A | C | D ₁ ^{H7} | D ₂ | D ₃ | E | E ₁ | E ₂ | E ₃ | (L) | R | S | TF | TM | V | W | X ₁ | TX | | Z |
| 20 | H 85 | 28-38 | 230 | 220 | 85 | 90 | 90 | 86 | 70 | 30 | 30 | (103) | 12 | 88,3 | 80 | 69 | 6 | M20 | 110 | 223 | 213 | 12,5 |
| 25 | H 85 | 28-38-42 | 258 | 234 | 85 | 114 | 114 | 84 | 72 | 24 | 24 | (108) | 12 | 88,3 | 85 | 90 | 4 | M24 | 108 | 216 | 231 | 18,5 |
| 30 | H 85 | 28-38-42 | | 265 | 85 | 90 | | 84 | 72 | 40 | 28 | (112) | 12 | 88,3 | | | 4 | | 121 | 270 | 257,5 | 25 |
| | H 95 | 28-38-42-48 | 290 | 265 | 95 | 105 | 117 | 86 | 72 | 38 | 26 | (112) | 12 | 98,3 | 110 | 95 | 6 | M24 | 121 | 270 | 257,5 | 27 |
| | H 110 | 42-48-55 | | 288 | 110 | 117 | | 116,5 | 105 | 30 | 30 | (135) | 16 | 114,3 | | | 4 | | 144 | 293 | 280,5 | 29 |
| 40 | H 110 | 38-42-48-55-60 | | 309 | 110 | 145 | 145 | 124 | 112 | 21 | 21 | (118) | 16 | 114,3 | | | 4 | | 142 | 304 | 296 | 41 |
| | H 125 | 38-48-55-60-65 | 338 | 333 | 125 | 138 | 145 | 134 | 120 | 32 | 32 | (142) | 18 | 129,4 | 130 | 115 | 6 | M24 | 166 | 328 | 320 | 45 |
| 40M | H 110 | 38-42-48-55-60 | | 309 | 110 | 145 | 145 | 124 | 112 | 21 | 21 | (118) | 16 | 114,3 | | | 4 | | 142 | 314 | 296 | 41 |
| | H 125 | 38-48-55-60-65 | 338 | 333 | 125 | 138 | 145 | 134 | 120 | 32 | 32 | (142) | 18 | 129,4 | 130 | 115 | 6 | M24 | 166 | 338 | 320 | 45 |
| 55 | H 125 | 42-48-55-60-65 | | 396 | 125 | 165 | 170 | 173 | 140 | 39 | 27 | (200) | 18 | 129,4 | | | 23 | M24 | 206 | 376 | 393,5 | 68 |
| | H 150 | 75 | 430 | 426 | 150 | | | | | 87 | 75 | (230) | 20 | 154,9 | 150 | 150 | | M30 | 236 | 406 | 423,5 | 76 |
| 65 | H 150 | 60-65-75-80 | 520 | 475 | 150 | 179 | 188 | 228 | 190 | 33 | 27 | (255) | 16 | 154,9 | 205 | 205 | 28 | M30 | 261 | 469 | 475 | 138 |
| 75 | H 200 | 75-80-90-100 | 620 | 535 | 200 | 215 | 227 | 245 | 190 | 34 | 30 | (275) | 20 | 204,8 | 250 | 250 | 45 | M36 | 279 | 511 | 524 | 252 |

* = Peso con olio / Weight with oil

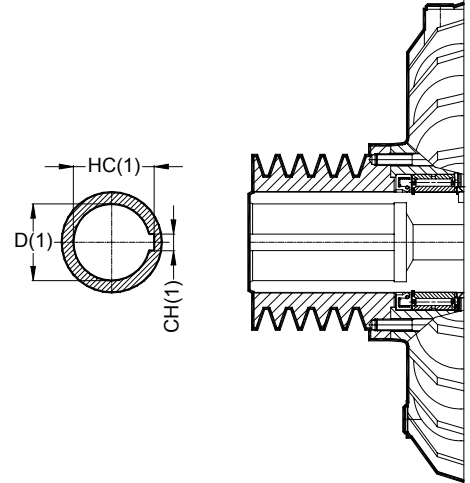
TIPO "Z" per PUL.F-T-TF-TG-TM-TR
 TYPE "Z" for PUL.F-T-TF-TG-TM-TR

2) Puleggia smontabile
 2) Demountable Pulley



TIPO "ZI" con PUL. I-IF-IG
 TYPE "ZI" with PUL. I-IF-IG

2) Puleggia incorporata
 2) Built-in Pulley



NOTE:

- 1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA
 1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSION SEE SHEET
- 2) PER ABBINAMENTO GIUNTO-PULEGGIA VEDERE CATALOGO PULEGGE
 2) FOR THE CHOICE OF THE ASSEMBLING COUPLING-PULLEY, SEE CATALOGUE "WESTCAR PULLEYS"

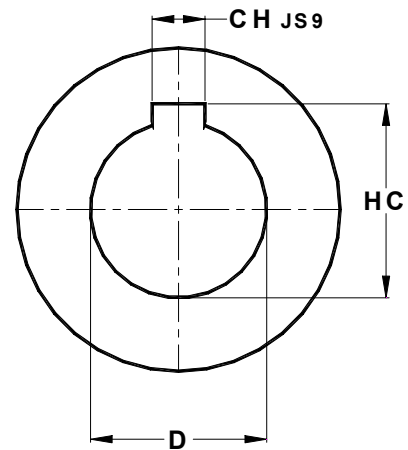
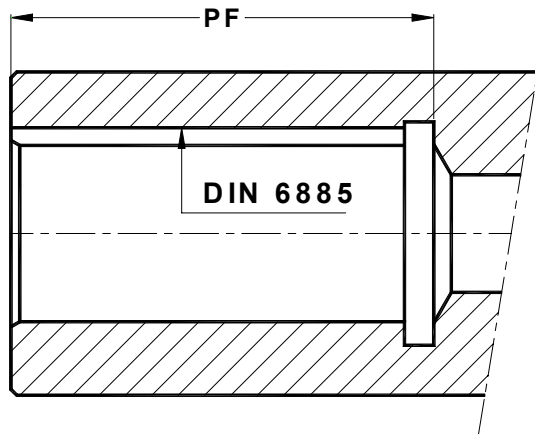
| Grand. Size | Tipo/Type | | Dimensioni in mm / Dimensions mm | | | | | | | | | | | | | | | | Kg * | | | | |
|-------------|-----------|---------|----------------------------------|-----|-----|-----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-------------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|------|--|--|--|
| | Z | ZI | D | A | B | C | F ^{H7} | I | L | M | N | nr.-Ø tipo/type Z | P | TF | TM | W | X1 | TX | | Z | | | |
| 20 | Z 55 | ZI 55 | 19-24-28 | | | 172 | | | 55 | 45 | | 6-M8 | 16 | 80 | 69 | M14 | 62 | 175 | 165 | 9,8 | | | |
| | Z 70 | ZI 70 | 19-24-28 | 230 | 117 | 187 | 62 | 78 | 70 | 45 | 94 | | | | | M14 | 77 | 190 | 180 | | | | |
| | Z 69 | ZI 69 | 38 | | | 186 | | | 69 | 53 | | | | | | M16 | 76 | 189 | 179 | | | | |
| 25 | Z 68 | ZI 68 | | | | 194 | | | 68 | | | 8-M8 | 14 | 85 | 90 | M24 | 68 | 176 | 191 | 15,8 | | | |
| | Z 88 | ZI 88 | 28-38-42 | 258 | 126 | 214 | 75 | 100 | 88 | 60 | 116 | | | | | | 88 | 196 | 211 | 16 | | | |
| | Z 108 | ZI 108 | | | | 234 | | | 108 | | | | | | | | 108 | 216 | 231 | 16,2 | | | |
| 30 | Z 68 | ZI 68 | | | | 221 | | | 68 | | | 8-M8 | 16 | 110 | 95 | M24 | 77 | 226 | 213,5 | 22,5 | | | |
| | Z 88 | ZI 88 | 28-38-42 | 290 | 153 | 241 | 75 | 100 | 88 | 60 | 114 | | | | | | 97 | 246 | 233,5 | 23 | | | |
| | Z 112 | ZI 112 | | | | 265 | | | 112 | | | | | | | | 121 | 270 | 257,5 | 23,5 | | | |
| 40 | Z 64 | ZI 64 | | | | 255 | | | 64 | | | 8-M10 | 22 | 130 | 115 | M24 | 88 | 250 | 242 | 37 | | | |
| | Z 90 | ZI 90 | 38-42-48-55-60 | 338 | 191 | 281 | 100 | 125 | 90 | 80 | 145 | | | | | | 114 | 276 | 268 | 38 | | | |
| | Z 118 | ZI 118 | | | | 309 | | | 118 | | | | | | | | 142 | 304 | 296 | 39 | | | |
| 40M | Z 64 | ZI 64 | | | | 265 | | | 64 | | | 8-M10 | 22 | 130 | 115 | M24 | 88 | 260 | 242 | 37 | | | |
| | Z 90 | ZI 90 | 38-42-48-55-60 | 338 | 201 | 291 | 100 | 125 | 90 | 80 | 145 | | | | | | 114 | 286 | 268 | 38 | | | |
| | Z 118 | ZI 118 | | | | 319 | | | 118 | | | | | | | | 142 | 314 | 296 | 39 | | | |
| 55 | Z N90 | ZI N90 | | | | 286 | | | 90 | | | 8-M10 | 22 | 150 | 150 | M24 | 96 | 266 | 283,5 | 57 | | | |
| | Z N120 | ZI N120 | 42-48-55-60-65 | 430 | 196 | 316 | 110 | 140 | 120 | 85 | 165 | | | | | | 126 | 296 | 313,5 | 58 | | | |
| | Z N155 | ZI N155 | | | | 351 | | | 155 | | | | | | | | 161 | 331 | 348,5 | 59 | | | |
| 65 | Z N170 | - - | 60-65-75-80 | 520 | 220 | 390 | 125 | 160 | 170 | 110 | 185 | 8-M10 | 22 | 205 | 205 | M30 | 176 | 384 | 390 | 98 | | | |
| 75 | Z N190 | - - | 75-80-90 | 620 | 270 | 430 | 150 | 195 | 190 | 128 | 225 | 8-M12 | 30 | 250 | 250 | M36 | 194 | 426 | 449 | 180 | | | |

* = Peso con olio / Weight with oil

- 1 - Le pulegge illustrate nel presente catalogo sono state progettate e realizzate in modo specifico per l'impiego su tutti i giunti serie: **ROTOFLUID, ROTOFLUID DC/DCT/DCN/DCCN/CA, ROTOMECC.**
- 2 - Le pulegge **WESTCAR** hanno le gole lavorate con particolare attenzione. Ciò assicura una bassa usura delle cinghie e massima trasmissione di potenza.
- 3 - Vengono prodotte in ghisa meccanica GG20-GG25 con trattamento protettivo superficiale di fosfatazione, oppure in acciaio vedi Fig.1.
Ricordiamo che le pulegge in ghisa non devono essere impiegate per velocità periferiche(VP) maggiori di 35 m/sec. ($VP = \text{Diam. prim.} \times \text{num. giri} / 19, 1 = \text{m/sec}$)
- 4 - Tutte le pulegge **WESTCAR** sono bilanciate su un solo piano in conformità alle norme ISO G 16 (UNI 4218, ISO 1940)
- 5 - Le dimensioni delle gole per cinghie trapezoidali sono illustrate nella Tab. 80-001 a pag.3 e sono conformi alle norme UNI 5266.
- 6 - Le pulegge **WESTCAR** vengono realizzate in differenti forme costruttive per soddisfare le specifiche esigenze di impiego: economicità, elevati carichi di trasmissione ed intercambiabilità. (Fig.1)
- 7 - Per conoscere, per ogni giunto, i diametri primitivi minimi ammissibili delle pulegge, consultare le pag.64-65-66.

(Fig. 1) FORME COSTRUTTIVE PRINCIPALI

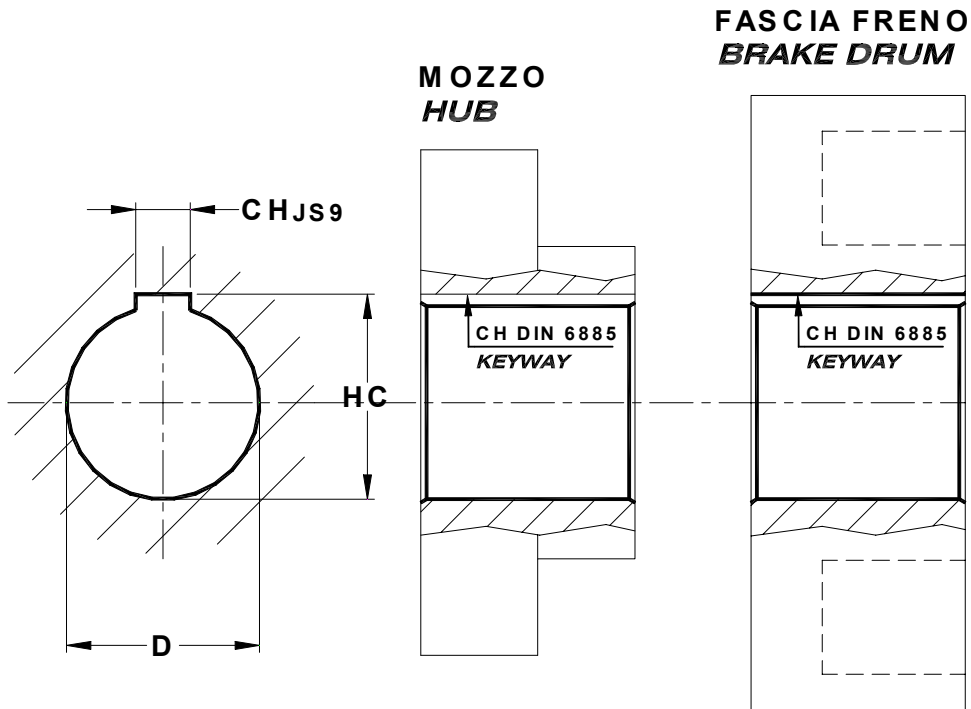
| | | | |
|--|--|---|--|
| <p>PULEGGE PER GIUNTI BETA "Z/ZN/ZI" SENZA CUSCINETTO SOTTO TIRO CINGHIA</p> <p>FISSATA CON PRIGIONIERI "Q"</p> <p>PULEGGE SMONTABILI</p> <p>F T TF TG TM TR</p> <p>FISSATA CON VITI ESTERNE</p> <p>PULEGGE INCORPORATE</p> <p>I IF IG</p> <p>FISSATA CON VITI INTERNE</p> | <p>PULEGGE PER GIUNTI BETA "X/XN" CON CUSCINETTO SOTTO TIRO CINGHIA</p> <p>FISSATA CON CANNOTTO PORTA CUSCINETTO</p> <p>PULEGGE SMONTABILI</p> <p>NJ XJ NJA XJA</p> <p>PULEGGE INCORPORATE</p> <p>X XC XM XN</p> <p>FISSATA CON VITI INTERNE</p> | <p>PULEGGE PER GIUNTI BETA "J"</p> <p>PULEGGE SMONTABILI</p> <p>J JA JG</p> <p>FISSATA CON VITI ESTERNE</p> | <p>MATERIALI SONO IN GHISA LE PULEGGE TIPO:</p> <p>T TF TG TM TR IF IG JA JG NJ NJA XJ XJA XC XM</p> <p>SONO IN ACCIAIO LE PULEGGE TIPO:</p> <p>F I J X XN</p> |
|--|--|---|--|



| D | Toll. | PF | CH | HC | Toll. |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|
| 10 | H7 | 25 | 3 | 11,4 | +0,1 0 |
| 11 * | | 25 | 4 | 12,8 | |
| 12 | | 25 | 4 | 13,8 | |
| 13 | | 32 | 5 | 15,3 | |
| 14 * | | 32 | 5 | 16,3 | |
| 15 | | 32 | 5 | 17,3 | |
| 16 | | 32 | 5 | 18,3 | |
| 17 | | 42 | 5 | 19,3 | |
| 18 | | 42 | 6 | 20,8 | |
| 19 * | | 45 | 6 | 21,8 | |
| 20 | H7 | 45 | 6 | 22,8 | +0,2 0 |
| 21 | | 45 | 6 | 23,8 | |
| 22 | | 55 | 6 | 24,8 | |
| 23 | | 55 | 8 | 26,3 | |
| 24 * | | 55 | 8 | 27,3 | |
| 25 | | 55 | 8 | 28,3 | |
| 26 | | 65 | 8 | 29,3 | |
| 27 | | 65 | 8 | 30,3 | |
| 28 * | | 65 | 8 | 31,3 | |
| 30 | | G7 | 65 | 8 | |
| 32 | 65 | | 10 | 35,3 | |
| 33 | 82 | | 10 | 36,3 | |
| 34 | 82 | | 10 | 37,3 | |
| 35 | 82 | | 10 | 38,3 | |
| 38 * | 82 | | 10 | 41,3 | |

| D | Toll. | PF | CH | HC | Toll. |
|--------------|-------|------------|-----------|--------------|-----------|
| 40 | G7 | 112 | 12 | 43,3 | +0,2 0 |
| 42 * | | 112 | 12 | 45,3 | |
| 45 | | 112 | 14 | 48,8 | |
| 48 * | | 112 | 14 | 51,8 | |
| 50 | | 112 | 14 | 53,8 | |
| 55 * | | 112 | 16 | 59,3 | |
| 60 * | | 142 | 18 | 64,4 | |
| 65 * | | 142 | 18 | 69,4 | |
| 70 * | | 142 | 20 | 74,9 | |
| 75 * | | 142 | 20 | 79,9 | |
| 80 * | G7 | 172 | 22 | 85,4 | +0,2 0 |
| 85 * | | 172 | 22 | 90,4 | |
| 90 * | | 172 | 25 | 95,4 | |
| 95 | | 172 | 25 | 100,4 | |
| 100 * | | 212 | 28 | 106,4 | |
| 105 | | 212 | 28 | 111,4 | |
| 110 * | | 212 | 28 | 116,4 | |
| 115 | | 212 | 32 | 122,4 | |
| 120 | | 252 | 32 | 127,4 | |
| 125 * | | 252 | 32 | 132,4 | |
| 130 | 252 | 32 | 137,4 | | |
| 135 * | G7 | 252 | 36 | 143,4 | +0,2 0 |
| 140 | | 252 | 36 | 148,4 | |
| 160 | | 252 | 40 | 169,4 | |
| 180 | | 252 | 45 | 190,4 | |

* FORI STANDARD PER MOTORI UNEL MEC * STANDARD BORES FOR UNEL MEC ELECTRIC MOTORS



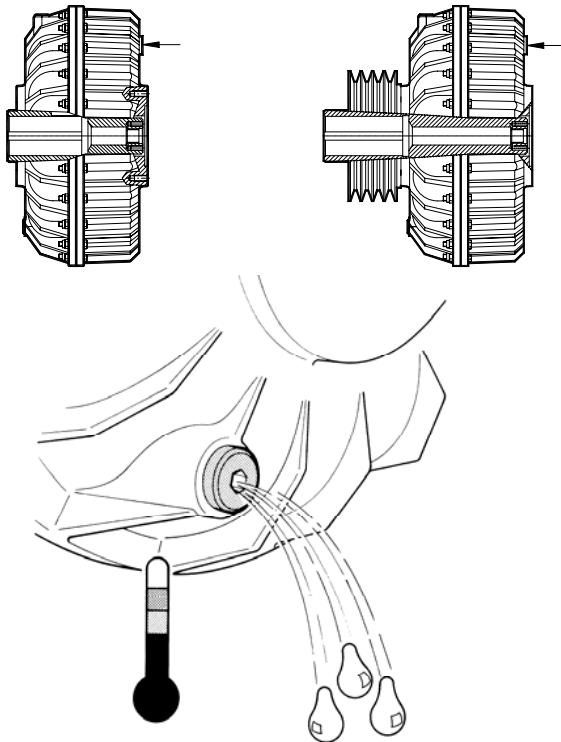
| D | Toll. | CH | Toll. | HC | Toll. |
|------|-------|----|-------|------|-------|
| 10 | | 3 | | 11,4 | |
| 11 * | | 4 | | 12,8 | |
| 12 | | 4 | | 13,8 | + 0,1 |
| 13 | | 5 | | 15,3 | 0 |
| 14 * | | 5 | | 16,3 | |
| 15 | | 5 | | 17,3 | |
| 16 | | 5 | | 18,3 | |
| 17 | | 5 | | 19,3 | |
| 18 | | 6 | | 20,8 | |
| 19 * | | 6 | | 21,8 | |
| 20 | H7 | 6 | JS9 | 22,8 | |
| 21 | | 6 | | 23,8 | |
| 22 | | 6 | | 24,8 | |
| 23 | | 8 | | 26,3 | |
| 24 * | | 8 | | 27,3 | |
| 25 | | 8 | | 28,3 | |
| 26 | | 8 | | 29,3 | |
| 27 | | 8 | | 30,3 | +0,2 |
| 28 * | | 8 | | 31,3 | 0 |
| 30 | | 8 | | 33,3 | |
| 32 | | 10 | | 35,3 | |
| 33 | | 10 | | 36,3 | |
| 34 | H7 | 10 | | 37,3 | |
| 35 | | 10 | | 38,3 | |
| 38 * | | 10 | | 41,3 | |

| D | Toll. | CH | Toll. | HC | Toll. |
|-------|-------|----|-------|-------|-------|
| 40 | | 12 | | 43,3 | |
| 42 * | | 12 | | 45,3 | |
| 45 | | 14 | | 48,8 | |
| 48 * | | 14 | | 51,8 | |
| 50 | | 14 | | 53,8 | |
| 55 * | | 16 | | 59,3 | |
| 60 * | | 18 | | 64,4 | |
| 65 * | | 18 | | 69,4 | |
| 70 * | | 20 | | 74,9 | |
| 75 * | | 20 | | 79,9 | |
| 80 * | H7 | 22 | JS9 | 85,4 | |
| 85 * | | 22 | | 90,4 | |
| 90 * | | 25 | | 95,4 | +0,2 |
| 95 | | 25 | | 100,4 | 0 |
| 100 * | | 28 | | 106,4 | |
| 105 | | 28 | | 111,4 | |
| 110 * | | 28 | | 116,4 | |
| 115 | | 32 | | 122,4 | |
| 120 | | 32 | | 127,4 | |
| 125 * | | 32 | | 132,4 | |
| 130 | | 32 | | 137,4 | |
| 135 * | | 36 | | 143,4 | |
| 140 | | 36 | | 148,4 | |
| 160 | | 40 | | 169,4 | |
| 180 | | 45 | | 190,4 | |

* FORI STANDARD PER MOTORI UNEL MEC * STANDARD BORES FOR UNEL MEC ELECTRIC MOTORS

I giunti idromeccanici "ROTOMECC" di grandezza 20-25-30-40-40M vengono forniti nella versione standard con guarnizioni normali (in gomma NBR) ed un tappo fusibile per temperature di esercizio non superiori a 145°C. I giunti idromeccanici "ROTOMECC" di grandezza 55-65-75-85 vengono forniti con guarnizioni in Vyton e tappo fusibile per temperature di esercizio non superiori a 145°C. Su richiesta tutti i giunti possono essere forniti con tappo fusibile per temperature di esercizio di 120°C. e per temperature massime di 180°C. con olio ininfiammabile. Tutti i giunti idromeccanici vengono forniti con foro filettato per estrattori V.E. Su richiesta possono essere forniti con fori per estrattore S.E. per motori senza autofrenante. Tutti i giunti idromeccanici "ROTOMECC" sono predisposti di fori laterali per i tappi di livello olio o per tappi fusibili. Su richiesta possono essere forniti anche con foro per tappo olio di carico radiale.

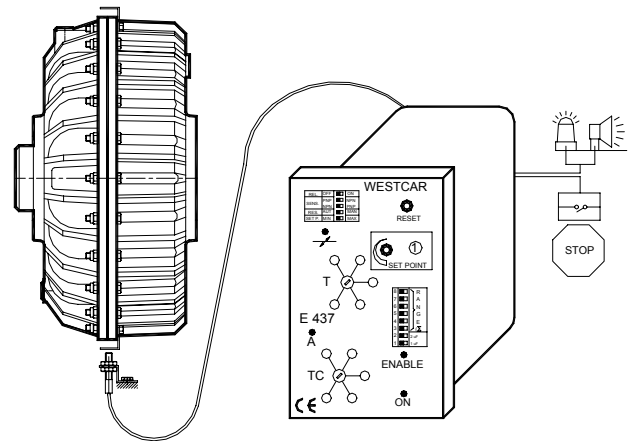
POSIZIONE STANDARD DEL TAPPO FUSIBILE



TAPPO FUSIBILE

Garantisce la fuoriuscita dell'olio con il conseguente arresto della trasmissione qualora si verifichi un eccessivo surriscaldamento.

Vengono prodotti in tre temperature di fusione : 120°C, 145°C, 180°C.



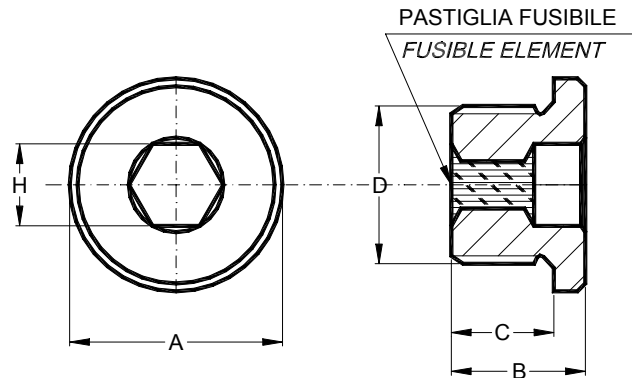
DISPOSITIVO "SCD"

Il dispositivo "SCD" può essere regolato per garantire la sicurezza del giunto, della macchina e la qualità del prodotto.

| | | | |
|--|---|--|--|
| | | | |
| <p>Sistema di montaggio "SM" Viene impiegato per calettare il giunto idromeccanico sul motore, evitando carichi irregolari sul cuscinetto</p> | <p>Tirante di testa "TT" Viene impiegato per il fissaggio del giunto idromeccanico al motore ed assicurarne l'accoppiamento.</p> | <p>Vite di estrazione "VE" Viene impiegata per la estrazione dei giunti idromeccanici dai motori autofrenanti</p> | <p>Sistema di estrazione "SE" Viene impiegato per la estrazione dei giunti idromeccanici predisposti con fori per estrattore "SE" dai motori senza autofrenante</p> |

Garantisce la fuoriuscita dell'olio con il conseguente arresto della trasmissione qualora si verifichi un eccessivo surriscaldamento. Vengono prodotti in tre temperature di fusione: 120° C, 145°C e 180°C
I Giunti standard sono equipaggiati con tappo fusibile a 145° C.

*In case of overheating, the fusible plug allows the oil leakage and disconnect the power to the output shaft.
Fusible plugs are available for three different melting temperatures: 120°C, 145°C and 180°C.
The standard Couplings are supplied with fusible plug at 145° C.*



| GRAND.GIUNTO ROTOMECC SIZE ROTOMECC COUPLING | DIMENSIONE TAPPO PLUG DIMENSIONS | | | | | TEMPERATURA PASTIGLIA E COLORE FUSIBLE ELEMENT TEMPERATURE AND COLOUR | | | PESO WEIGHT Kg |
|---|-------------------------------------|----|----|-------|----|--|--------------|----------------|----------------------|
| | A | B | C | D | H | BIANCO WHITE | ROSSO RED | VERDE GREEN | |
| 20 | 18 | 15 | 11 | ¼ GAS | 6 | 120°C | 145°C | 180°C | 0,016 |
| 25 | 18 | 15 | 11 | ¼ GAS | 6 | 120°C | 145°C | 180°C | 0,016 |
| 30 | 18 | 15 | 11 | ¼ GAS | 6 | 120°C | 145°C | 180°C | 0,016 |
| 40 | 18 | 15 | 11 | ¼ GAS | 6 | 120°C | 145°C | 180°C | 0,016 |
| 40M | 18 | 15 | 11 | ¼ GAS | 6 | 120°C | 145°C | 180°C | 0,016 |
| 55 | 26 | 19 | 15 | ½ GAS | 10 | 120°C | 145°C | 180°C | 0,048 |
| 65 | 26 | 19 | 15 | ½ GAS | 10 | 120°C | 145°C | 180°C | 0,048 |
| 75 | 26 | 19 | 15 | ½ GAS | 10 | 120°C | 145°C | 180°C | 0,048 |
| 85 | 26 | 19 | 15 | ½ GAS | 10 | 120°C | 145°C | 180°C | 0,048 |

Per ordinare, indicare la dimensione D, la temperatura della pastiglia e il colore.

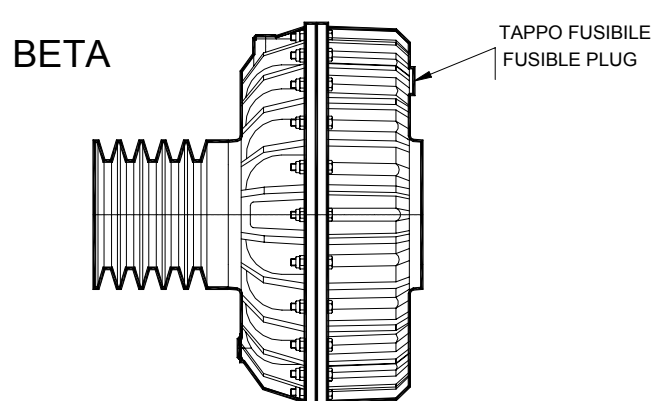
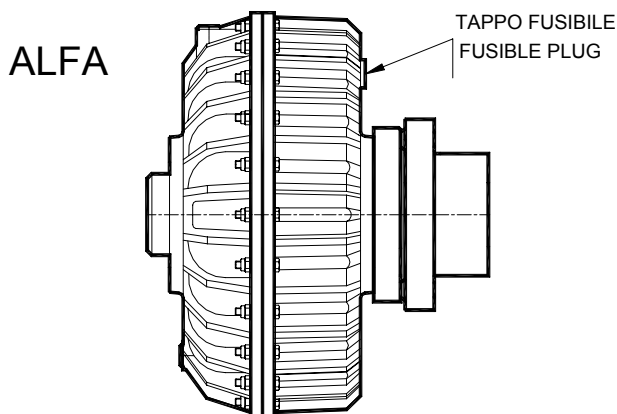
ES. Tappo fusibile ¼ GAS 145° rosso.

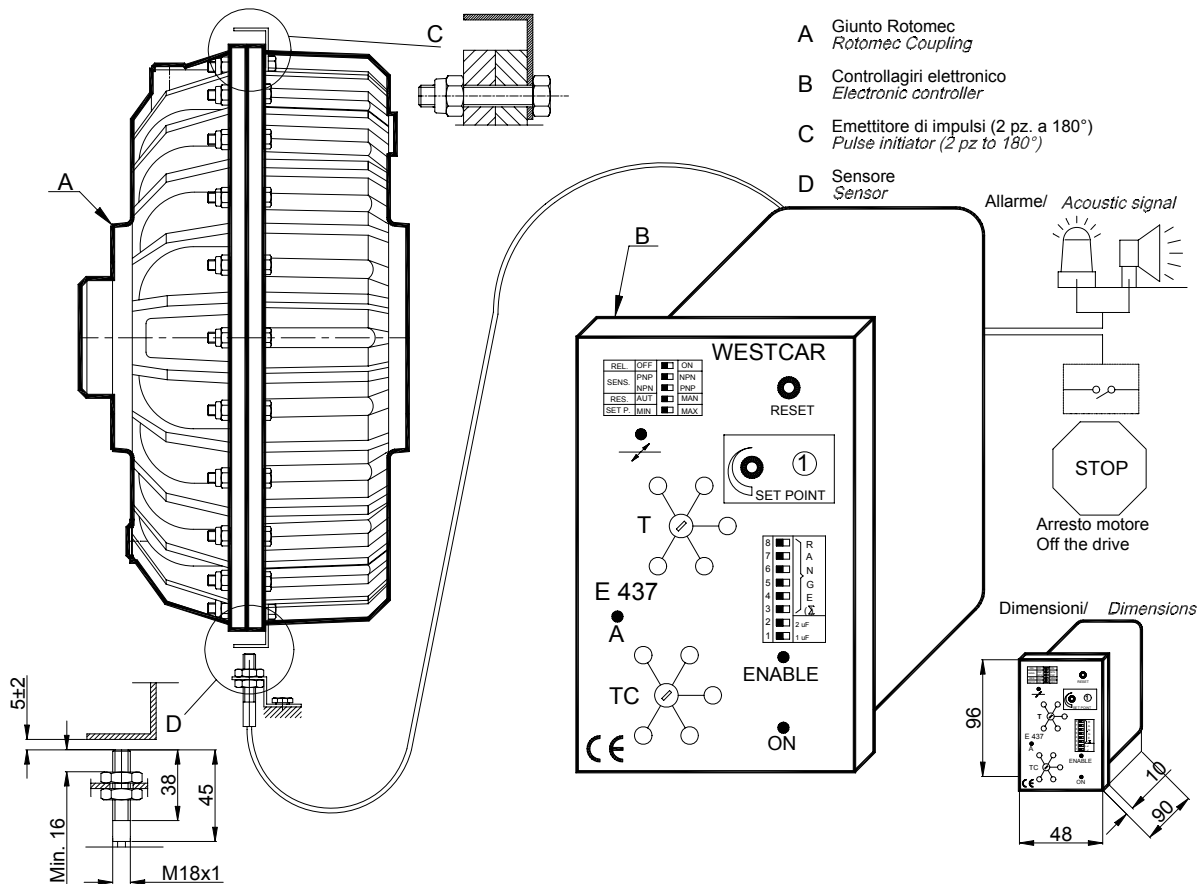
When ordering specify: dimension "D", fusible plug melting temperature and colour.

EX: Fusible plug ¼ GAS 145° red.

POSIZIONE STANDARD DEL TAPPO FUSIBILE

FUSIBLE PLUG STANDARD POSITION





DISPOSITIVO "SCD"

Il dispositivo "SCD" può essere regolato per garantire la sicurezza del giunto, della macchina e la qualità del prodotto.

Il dispositivo "SCD" consiste di un controlla-giri che riceve un treno di impulsi mediante un sensore. Gli impulsi vengono convertiti in una tensione proporzionale alla frequenza degli impulsi. Questa tensione viene confrontata con una tensione di riferimento variabile (SET POINT). Il relay interno cambia di stato a seconda che la tensione sia maggiore o minore del (SET POINT). Permette di controllare la velocità in uscita (dal giunto) e fornisce una segnalazione in caso di eccessiva diminuzione della velocità

FUNZIONAMENTO

All'aumento della coppia resistente si ha un incremento dello scorrimento del giunto idrodinamico e, per conseguenza, una diminuzione della velocità in uscita. E' possibile rilevare questo aumento di coppia resistente (sovraccarico) con l'aiuto di un dispositivo "SCD". Questo all'uscita può emettere un segnale di allarme o arrestare il motore principale. Una azione ritardante (max. 120 sec.) evita l'intervento del relay alla partenza. Esso entra in funzione dalla messa sotto tensione dell'impianto. Per evitare che variazioni istantanee di coppia azionino un falso segnale d'allarme, è previsto un tempo di risposta pre-regolato (max 30 sec.)

ALIMENTAZIONE

50÷60 Hz - Tolleranza -10%÷+6% - 24 Vac STANDARD (115 Vac o 230 Vac a richiesta)- Come ordinare: SCD 24 Vac

DEVICE "SCD"

The "SCD" Device can be setted to guarantee the safety of coupling and machine and the product quality.

The device "SCD" is a electronic controller which receives a train of pulses by a sensor. The pulses are converted into a voltage proportional to the pulses frequency. This voltage is compared with a variable reference voltage (SET POINT). The internal relay changes over when the input speed is faster or lower than the fixed (SET POINT). It is employed to control the shaft revolution speed. In case of speed decrease, the device give a signal to the operator.

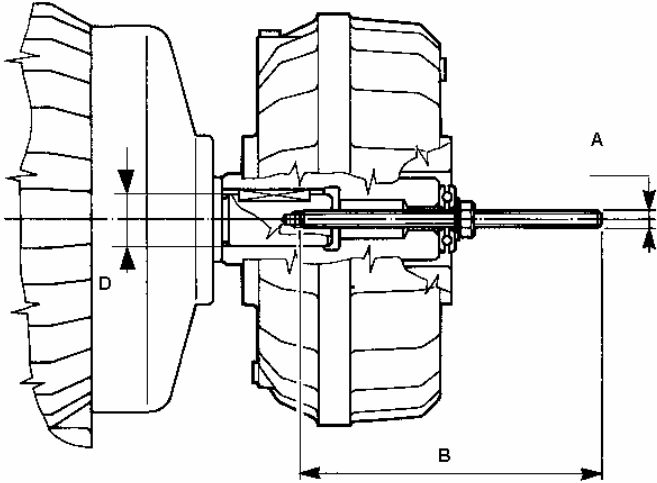
OPERATION

As the trasmitted torque is increased, this gives rise to an increased slip of the hydrodynamic coupling. Possible overload can be detected by measuring the resulting speed reduction in the driven half coupling by means of overload "SCD". This with change-over contact at the output may either emit an alarm signal or switch off the main motor. A delaying action (max 120 sec.) prevent the unnecessary triggering of a relay, when the motor is started. It only occurs once when the operating voltage is applied. False alarms are prevented arising from very short torque fluctuations, by the introduction of a preset time lag (max. 30 sec.)

SUPPLY

50÷60 Hz - Tolerance: -10%÷+6% - 24Vac STANDARD (115Vac or 230 Vac on request)- How to order: SCD 24 Vac

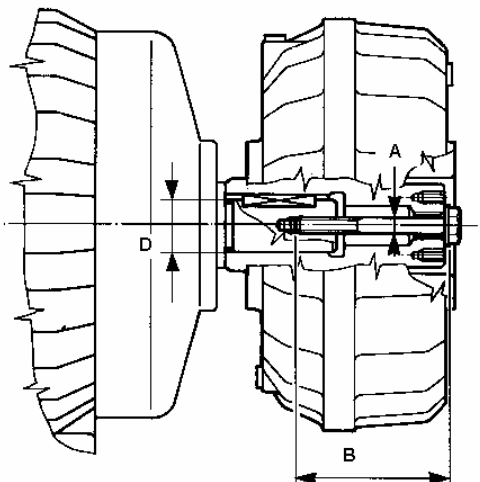
SISTEMA DI MONTAGGIO "SM"



I sistemi di montaggio "SM" si devono scegliere in funzione al diametro dell'albero motore e sono progettati per adattarsi a qualsiasi grandezza del giunto che abbia lo stesso diametro del foro (D).

| Sistema di Montaggio | DIAMETRI ALBERO MOTORE | | | | | | | | | Dimensioni | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|-----|------|
| | ø14 | ø19 | ø24 | ø28 | ø38 | ø42 | ø48 | ø55 | ø60 | ø65 | ø70 | ø75 | ø80 | ø90 | ø100 | ø110 | ø125 | ø135 | ø140 | ø160 | A | B |
| SM5 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | M5 | 200 |
| SM6 | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | M6 | 280 |
| SM8 | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | M8 | 280 |
| SM10 | | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | M10 | 370 |
| SM12 | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | M12 | 420 |
| SM16 | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | M16 | 530 |
| SM20 | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | | M20 | 680 |
| SM24 | | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | M24 | 680 |
| SM36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | | | M36 | 1000 |

TIRANTE DI TESTA "TT"

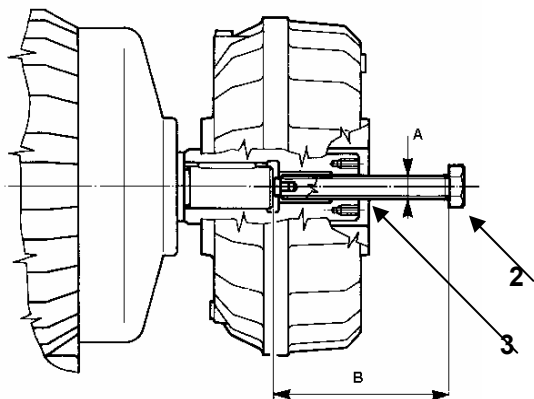


Il tirante di testa è costituito da una rondella per centraggio della vite di bloccaggio con lunghezza (B) variabile secondo la versione del giunto e diametro (A) in base al foro (D).

| Sistema di Montaggio | DIAMETRI ALBERO MOTORE | | | | | | | | | Dimensioni | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|---|-----|---|
| | ø14 | ø19 | ø24 | ø28 | ø38 | ø42 | ø48 | ø55 | ø60 | ø65 | ø70 | ø75 | ø80 | ø90 | ø100 | ø110 | ø125 | ø135 | ø140 | ø160 | A | B | |
| TTM5 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | M5 | . |
| TT6 | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | M6 | . |
| TT8 | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | M8 | . |
| TT10 | | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | M10 | . |
| TT12 | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | M12 | . |
| TT16 | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | M16 | . |
| TT20 | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | M20 | . |
| TT24 | | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | M24 | . |
| TT36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | | | M36 | . |

SMONTAGGIO CON VITE DI ESTRAZIONE "VE"

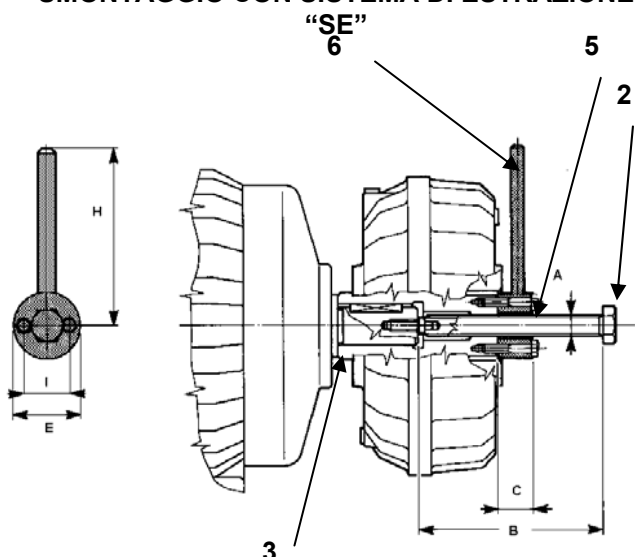
- Per lo smontaggio del giunto ROTOFUID dal motore occorre innanzitutto:
- smontare il tirante di testa
- avvitare la vite di estrazione(2) nel foro filettato(3) del giunto, avendo cura di bloccare la rotazione dell'albero motore



| SISTEMA "VE" | PER GIUNTO ROTOMECC | | | | | |
|-----------------|---------------------|-------------------|---------|------|-----|------|
| | SIGLA | Grand | TIPO | | | |
| K | | | Z-ZI | J | H | X |
| VE M14 | 20 | K1 | Z55-Z70 | | | |
| VE M16 | 20 | K3 | Z69 | | | |
| VE M20 | 20 | | | J108 | H85 | X103 |
| VE M24 | 25 | TUTTE LE VERSIONI | | | | |
| | 30 | | | | | |
| | 40 | | | | | |
| | 40M | | | | | |
| | 55 | | | | | |
| VE M30 | 55 | FINO A Ø65 | | | | |
| | 65 | PER Ø75 | | | | |
| VE M36 | 75 | TUTTE LE VERSIONI | | | | |
| | 85 | TUTTE LE VERSIONI | | | | |

| SISTEMA "VE" | Dimensioni e pesi | | |
|-----------------|-------------------|-----|-----|
| | A | B | C |
| VE M14 | M14 | 316 | 0,4 |
| VE M16 | M16 | 317 | 0,5 |
| VE M20 | M20 | 318 | 0,8 |
| VE M24 | M24 | 510 | 1,6 |
| VE M30 | M30 | 512 | 3,1 |
| VE M36 | M36 | 714 | 5,3 |

SMONTAGGIO CON SISTEMA DI ESTRAZIONE

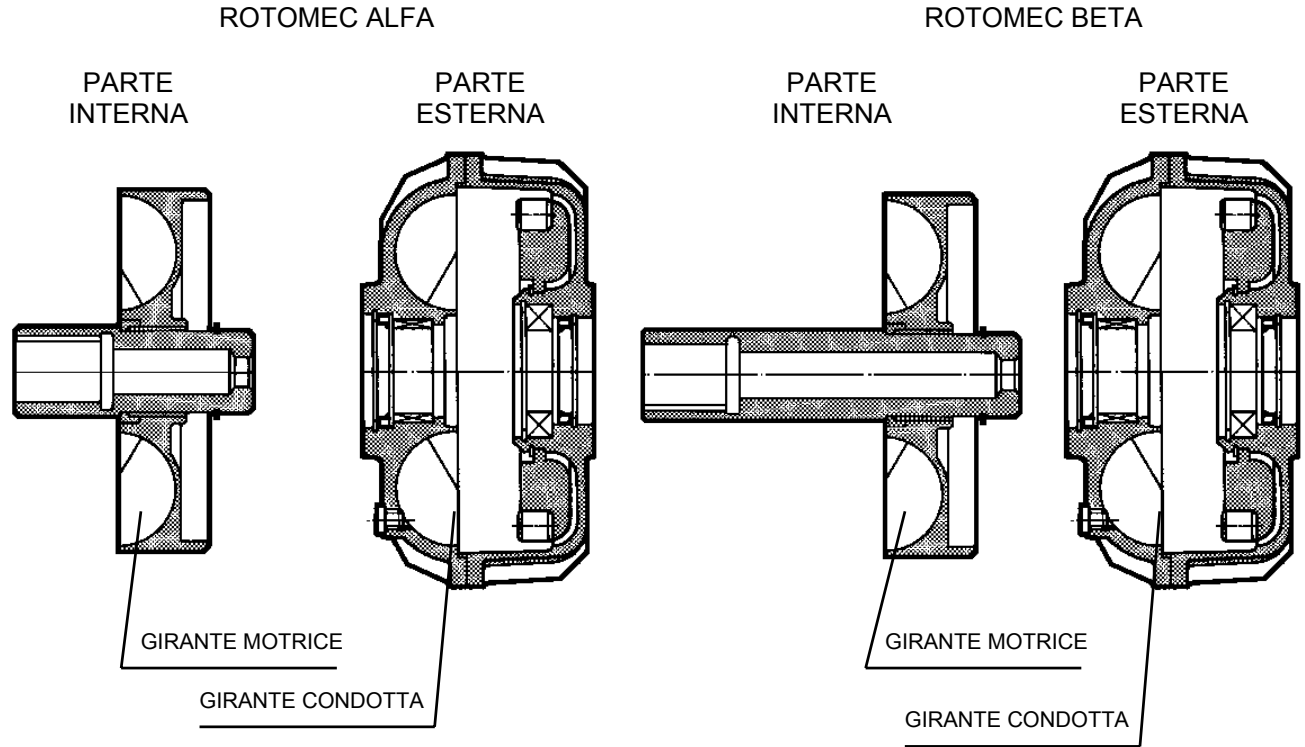


| SISTEMA "SE" | PER GIUNTO ROTOMECC | | | | | |
|-----------------|---------------------|-------------------|------|-----|------|---|
| | SIGLA | Grand | TIPO | | | |
| K | | | Z-ZI | J | H | X |
| SE M20 | 20 | NON PREVISTO | J08 | H85 | X103 | |
| SE M24/35 | 25 | TUTTE LE VERSIONI | | | | |
| | 30 | | | | | |
| | 40 | | | | | |
| | 40M | | | | | |
| | 55 | | | | | |
| SE M30 | 55 | FINO A Ø65 | | | | |
| | 65 | PER Ø75 | | | | |
| SE M36 | 75 | TUTTE LE VERSIONI | | | | |
| | 85 | TUTTE LE VERSIONI | | | | |

| SISTEMA "SE" | Dimensioni e pesi | | | | | | |
|-----------------|-------------------|-----|----|----|-----|-----|----------|
| | A | B | C | I | E | H | Peso Kg. |
| SE M20 | M20 | 318 | 35 | 30 | 50 | 411 | 2,5 |
| SE M24/35 | M24 | 510 | 40 | 35 | 60 | 513 | 3,5 |
| SE M24/40 | M24 | 510 | 40 | 40 | 70 | 513 | 3,8 |
| SE M30 | M30 | 612 | 50 | 45 | 80 | 516 | 5,8 |
| SE M36 | M36 | 714 | 60 | 68 | 100 | 619 | 10,5 |

- Per lo smontaggio del giunto ROTOFUID dal motore occorre:
- smontare il tirante di testa
 - applicare la bussola(5) all'albero(3) del giunto con le due viti di fissaggio, avvitare la vite di estrazione(2) nel foro filettato dell'albero stesso, tenendo fermo l'asta(6) per evitare la rotazione dell'albero motore.

I valori del Momento di inerzia "I" del giunto idromeccanico sono riportati in tabella in modo distinto tra:
 PARTE INTERNA (girante motrice)
 PARTE ESTERNA (girante condotta e coperchio)
 I valori sono da riferirsi al giunto idromeccanico con livello di riempimento olio standard a 45° e sono espresse in Kgm².



| Grandezza Giunto Idromecc. | VERSIONE ALFA | | VERSIONE BETA | | VERSIONE BETA | | VERSIONE BETA | |
|----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | K0-K1 | K2-K3 | Z-X-I | | J | | H | |
| | I | I | I | I | I | I | I | I |
| | Interno | Esterno | Interno | Esterno | Interno | Esterno | Interno | Esterno |
| | Kgm ² | Kgm ² | Kgm ² | Kgm ² | Kgm ² | Kgm ² | Kgm ² | Kgm ² |
| 20 | 0,016 | 0,041 | 0,016 | 0,041 | 0,016 | 0,043 | 0,016 | 0,044 |
| 25 | 0,032 | 0,084 | 0,033 | 0,084 | 0,033 | 0,087 | 0,033 | 0,089 |
| 30 | 0,040 | 0,153 | 0,041 | 0,153 | 0,041 | 0,156 | 0,041 | 0,158 |
| 40 | 0,097 | 0,270 | 0,102 | 0,270 | 0,102 | 0,281 | 0,102 | 0,288 |
| 40M | | | | | | | | |
| 55 | 0,401 | 0,803 | 0,407 | 0,803 | 0,407 | 0,816 | 0,407 | 0,825 |
| 65 | | | | | | | | |
| 75 | | | | | | | | |
| 85 | | | | | | | | |

Il momento di inerzia relativo alla PARTE INTERNA è riferito al foro massimo indicato in tabella.

Il momento di inerzia relativo alla PARTE ESTERNA è riferito al giunto idromeccanico "ROTOMECC" senza accessori o giunti elastici e senza pulegge.

SOSTITUZIONE OLIO

Deve essere effettuata la prima volta dopo 400 ore di funzionamento e successivamente ogni 4.000 ore.

Dovendo sostituire occorre procedere come indicato di seguito:

- 1) Ruotare il giunto per portare il tappo di carico nella posizione più alta.
- 2) Svitare il tappo.
- 3) Determinare il livello di riempimento ruotando il giunto fino a quando il foro di carico si porta a livello dell'olio.
- 4) Vuotare completamente il giunto portando il foro di carico nella parte bassa.
- 5) Ruotare il giunto per riportare il foro di carico in corrispondenza del livello di riempimento determinato al punto 3).
- 6) Versare il nuovo olio fino a raggiungere il livello del foro di riempimento.

La quantità di olio necessaria e il tipo di olio raccomandato sono riportati nella Tabella 1.

VARIAZIONE DEL LIVELLO DELL'OLIO (Fig. 1 e 2)

In funzione del tipo di impiego e delle prestazioni richieste al giunto, in alcuni casi il livello di riempimento deve essere modificato diminuendo o aumentando la quantità di olio.

Riducendo la quantità di olio si ottiene :

- Avviamento più lungo e graduale (Fig. 3).
- Minore assorbimento di corrente all'avviamento.
- Migliore protezione degli organi della trasmissione in caso di sovraccarico.
- Maggiore scorrimento a regime.

ATTENZIONE: Una eccessiva riduzione dell'olio può causare i seguenti inconvenienti:

- Impossibilità di accelerare la macchina per insufficienza di coppia.
- Surriscaldamento del giunto con conseguente danneggiamento delle guarnizioni.

Aumentando la quantità di olio si ottiene:

- Avviamento più rapido (Fig. 3).
- Minore scorrimento a regime (Fig. 3).
- Maggiore assorbimento di corrente in fase di accelerazione.
- Maggiore sollecitazione degli organi della trasmissione.

ATTENZIONE: Una eccessiva quantità di olio può causare i seguenti inconvenienti:

- Sovraccarico del motore di azionamento della macchina.
- Rottura del giunto per sovrappressione interna dovuta alla mancanza di spazio interno per la dilatazione dell'olio.

N.B.: Normalmente non si deve superare un livello di riempimento di 45°, solo in casi particolari e dopo aver consultato la Westcar si può arrivare a 30°.

Tipi di olio raccomandati per funzionamento standard temperatura di impiego da -20°C. a +180°C.

- BP ENERGOL HPL 22
- CASTROL HYSPIIN AWS 22
- ESSO NUTO H 22
- MOBIL DITE 22
- OLEOTECNICA MOVO H 22
- SHELL TELLUS OIL 22

Tipi di olio per funzionamento in continuo (superiore 5 giorni) temperatura di impiego da -15°C. a + 180°C.

- BP BARTRAN HW 46
- CASTROL HYSPIIN AWH 46
- ESSO INVAROL EP 46
- MOBIL DTE 15
- OLEOTECNICA MOVO HVI 46
- SHELL TELLUS T 46

Il Giunto può essere fornito con olio ininfiammabile e per basse temperature (-40° C.) - Consultare WESTCAR

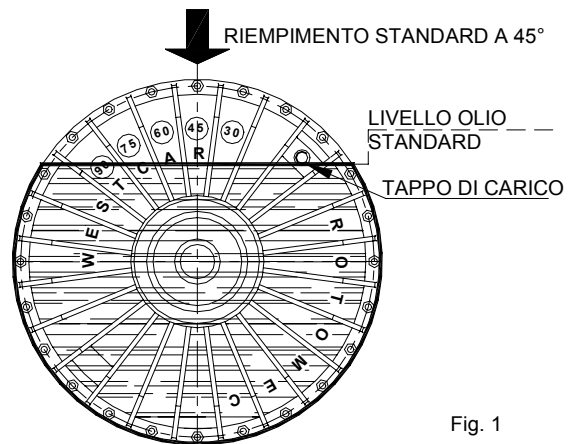


Fig. 1

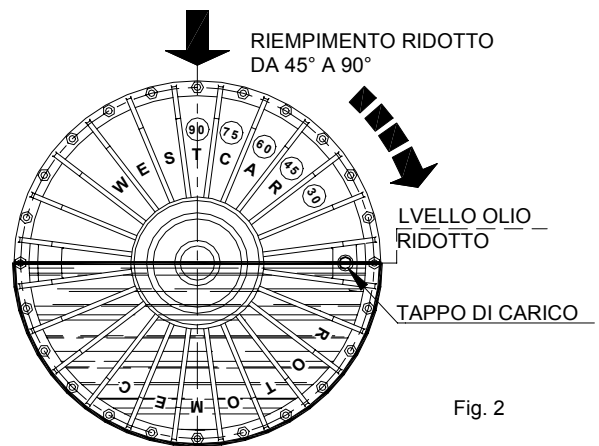


Fig. 2

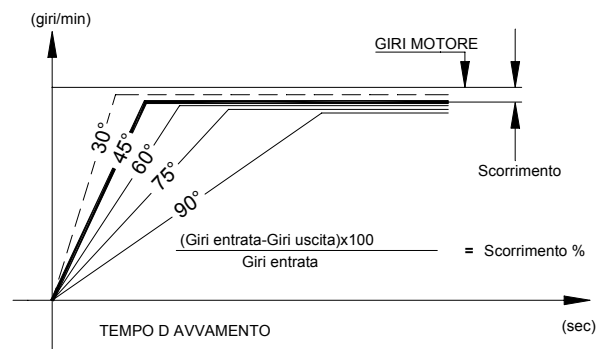


Fig. 3

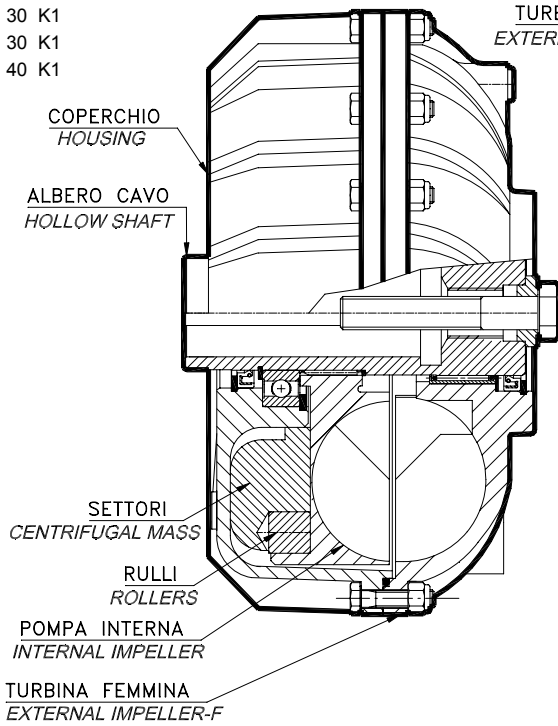
| DIM. GIUNTO | QUANTITÀ DI OLIO CORRISPONDENTE AI DIVERSI LIVELLI DI RIEMPIMENTO | | | | | | | | | |
|----------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 30° | | 45° | | 60° | | 75° | | 90° | |
| | Kg | l | Kg | l | Kg | l | Kg | l | Kg | l |
| 20 | 1,08 | 1,23 | 1 | 1,14 | 0,85 | 0,97 | 0,75 | 0,85 | 0,6 | 0,68 |
| 25 | 1,85 | 2,1 | 1,7 | 1,94 | 1,5 | 1,7 | 1,35 | 1,54 | 1,1 | 1,25 |
| 30 | 2,3 | 2,6 | 2,1 | 2,4 | 1,85 | 2,1 | 1,5 | 1,7 | 1,3 | 1,48 |
| 40 | 3 | 3,4 | 2,8 | 3,2 | 2,5 | 2,8 | 1,9 | 2,1 | 1,8 | 2 |
| 40M | 3 | 3,4 | 2,8 | 3,2 | 2,5 | 2,8 | 1,9 | 2,1 | 1,8 | 2 |
| 55 | 7 | 8 | 6,6 | 7,5 | 5,7 | 6,5 | 5 | 5,7 | 4 | 4,5 |
| 65 | 12,7 | 14,5 | 12 | 13,7 | 10 | 11,4 | 8,7 | 10 | 6,8 | 7,7 |
| 75 | 18,3 | 21 | 17,4 | 20 | 15 | 17 | 14 | 16 | 10,6 | 12 |
| 85 | 48 | 55 | 45 | 51 | 40 | 46 | 37 | 42 | 28 | 32 |

Tab. 1

**GIUNTI ROTOMEC
ROTOMEC COUPLINGS**

GIUNTO/COUPLING ALFA

- 20 K1
- 30 K1
- 30 K1
- 40 K1

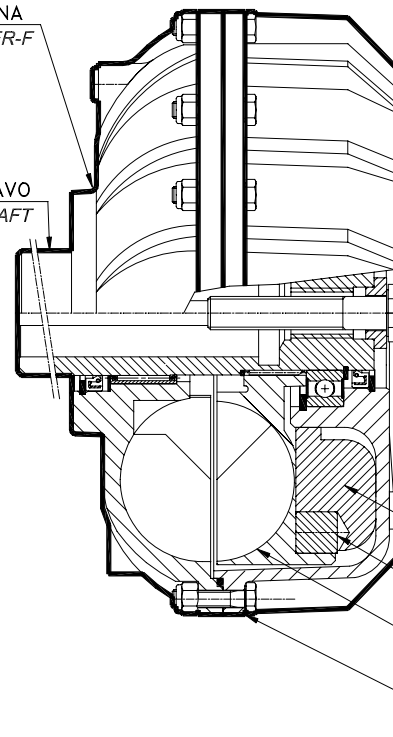


TURBINA ESTERNA
EXTERNAL IMPELLER-F

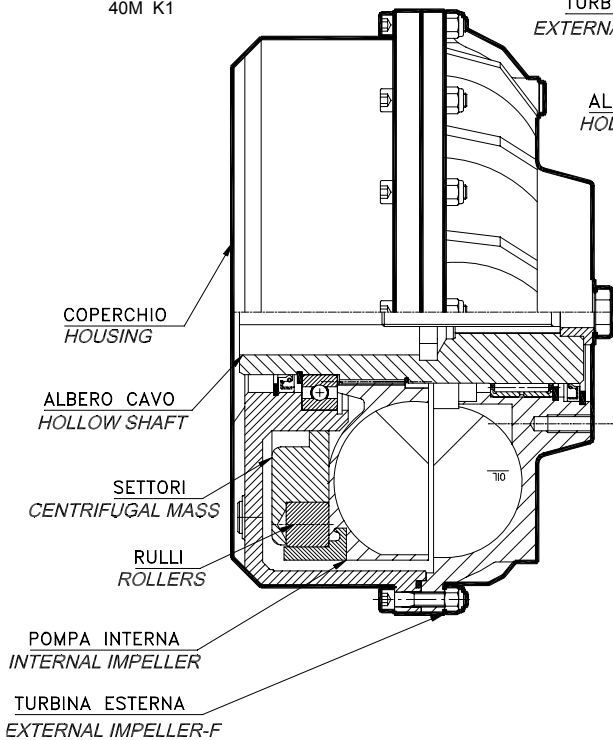
ALBERO CAVO
HOLLOW SHAFT

GIUNTO/COUPLING ALFA

- 20 K3
- 25 K2
- 30 K3
- 40 K2
- 55 K2
- 55 K3
- 65 K2
- 75 K2
- 75 K3
- 85 K2
- GIUNTO/COUPLING BETA
- 20 X-J-H-Z
- 25 X-J-H-Z
- 30 X-J-H-Z
- 40 X-J-H-Z
- 55 X-J-H-Z
- 65 X-J-H-Z
- 75 X-J-H-Z



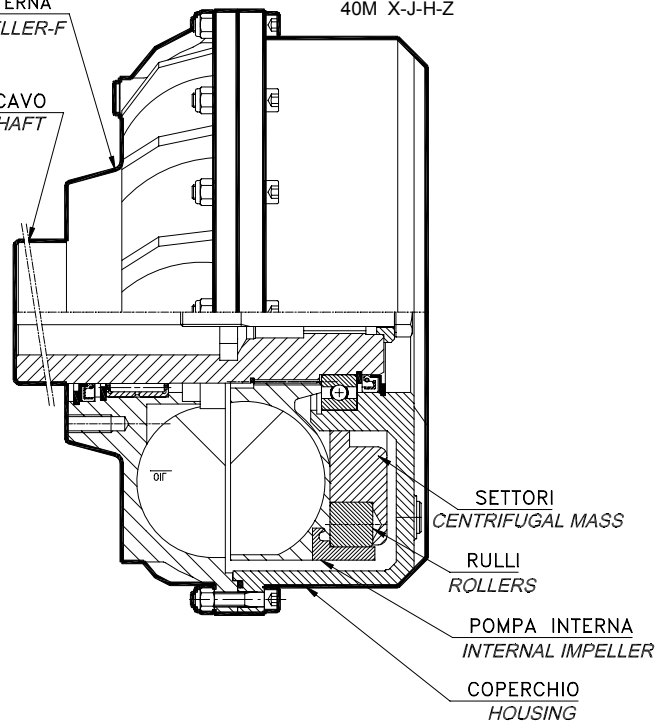
GIUNTO/COUPLING ALFA
40M K1



TURBINA ESTERNA
EXTERNAL IMPELLER-F

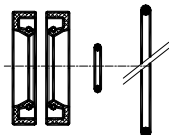
ALBERO CAVO
HOLLOW SHAFT

GIUNTO/COUPLING BETA
40M X-J-H-Z

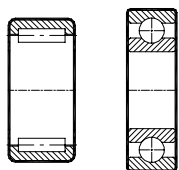


RICAMBI PER GIUNTI ALFA E BETA
SPARE PARTS FOR ALFA AND BETA COUPLINGS

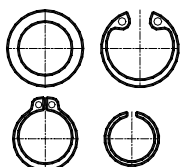
1 KIT GUARNIZIONI
OILSEALS KIT



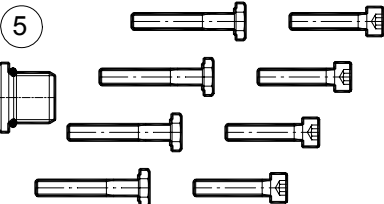
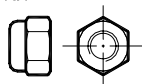
2 KIT CUSCINETTI
BEARINGS KIT



3 KIT DI ANELLI DI ARRESTO
SEEGER RINGS KIT

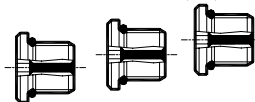


4 KIT DADI
NUTS KIT



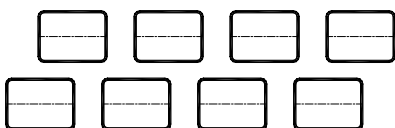
KIT VITI-TAPPO OLIO
OIL PLUG AND SCREWS KIT

6 KIT TAPPI FUSIBILI (n.3)
FUSIBLE PLUGS KIT (n.3)

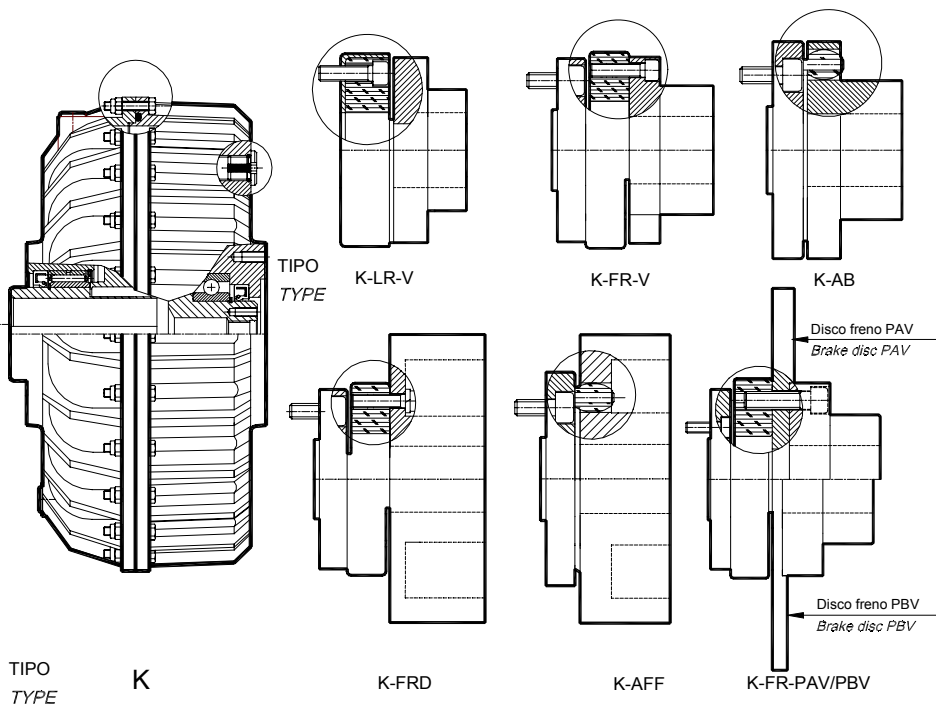


CITARE TEMPERATURA
QUOTE TEMPERATURE 120°C.-145°C.-180°C.

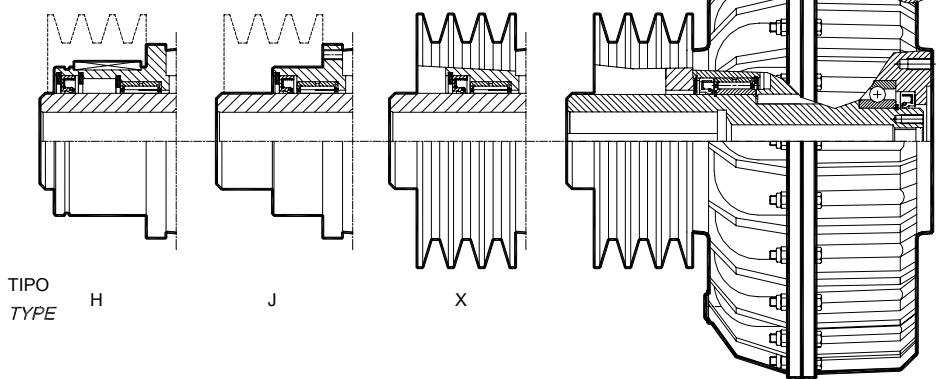
7 KIT DI RULLI
ROLLERS KIT



GIUNTO ALFA E GIUNTO ELASTICO
ALFA COUPLING AND FLEXIBLE COUPLING



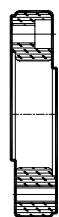
GIUNTO BETA
BETA COUPLING



RICAMBI PER GIUNTO ELASTICO

SPARE PARTS FOR FLEXIBLE COUPLING

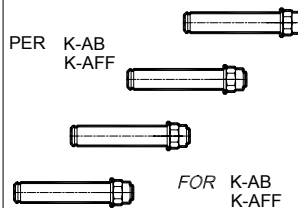
8 GIUNTO ELASTICO
FLEXIBLE COUPLING



PER GIUNTI
FOR COUPLING

K-LRV
K-FRV
K-FRD
K-FR-PAV
K-FR-PBV

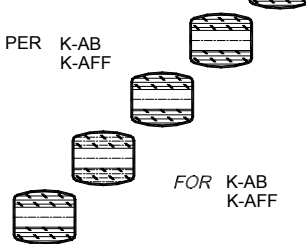
9 KIT PERNI
PINS KIT



PER K-AB
K-AFF

FOR K-AB
K-AFF

10 KIT GOMMINI
RUBBERS KIT



PER K-AB
K-AFF

FOR K-AB
K-AFF

Per l'olio di trasmissione consultare manuale

For transmission oil characteristics see
installation and maintenance manual

**DESCRIZIONE DELLE
FUNZIONI OPZIONALI CHE
MODIFICANO IL CODICE
BASE DEL GIUNTO
STANDARD**

**DESCRIPTION OF THE
OPTIONAL FUNCTIONS THAT
MODIFY THE BASIC CODE OF
THE STANDARD COUPLING**

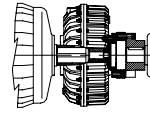
| GIUNTO ROTOFUID ROTOFLUID COUPLING | | |
|---------------------------------------|---------------------|--------------|
| GRANDEZZA SIZE | VERSIONE VERSION | FORO HOLE |
| | | D. |

**FUNZIONI OPZIONALI
OPTIONAL FUNCTIONS**

[| | | | |]

INSTALLAZIONE CON ASSE
ORRIZZONTALE

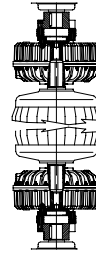
INSTALLATION IN
HORIZONTAL AXIS



Standard

INSTALLAZIONE CON ASSE
VERTICALE CON MOTORE
SOTTO GIUNTO

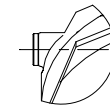
INSTALLATION IN
VERTICAL AXIS WITH
MOTOR UNDER THE
COUPLING



C1

INSTALLAZIONE CON ASSE
VERTICALE CON MOTORE
SOPRA GIUNTO

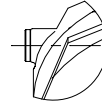
INSTALLATION IN
VERTICAL AXIS WITH
MOTOR OVER THE
COUPLING



C2

POSIZIONE DEL TAPPO
OLIO COASSIALE AL
GIUNTO

OIL PLUG POSITION
PARALLEL TO THE
COUPLING AXIS



Standard

TAPPO OLIO
PERPENDICOLARE
ALL'ASSE DEL GIUNTO

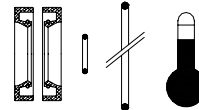
OIL PLUG
PERPENDICULAR TO THE
COUPLING AXIS



R

GUARNIZIONI IN GOMMA
NBR PER TEMPERATURE
MAX DI 120°C (SENZA
ANELLI DI RINFORZO)

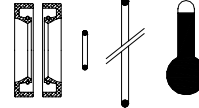
NBR RUBBER GASKETS
FOR TEMPERATURES MAX
120°C (WITHOUT
STRENGTHENING RINGS)



Standard

GUARNIZIONI IN VITON
PER TEMPERATURE FINO
A 180°C

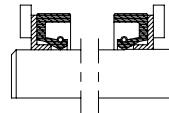
VITON GASKETS FOR
TEMPERATURES UP TO
180°C



V

ANELLI DI RINFORZO E
PROTEZIONE PER MIM

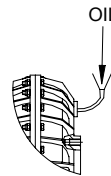
STRENGTHENING AND
PROTECTING RINGS FOR
MIM



ZZ

RIEMPIMENTO CON OLIO
PER TEMPERATURE DA
-20°C A +180°C
RIEMPIMENTO CON OLIO
ININFIAMMABILE
RIEMPIMENTO CON OLIO
PER TEMPERATURE DA -
40°C A +160°C

FILLING WITH OIL FOR
TEMPERATURES FROM -
20°C TO +180°C
FILLING WITH
NONFLAMMABLE OIL
FILLING WITH OIL FOR
TEMPERATURES FROM -
40°C TO +160°C



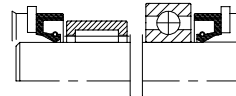
Standard

I

B

LUBRIFICAZIONE
CUSCINETTI CON OLIO DI
TRASMISSIONE

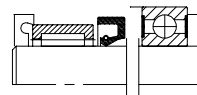
BEARINGS LUBRICATION
WITH TRANSMISSION OIL



Standard

CUSCINETTI CON
LUBRIFICAZIONE FORZATA
GRASSO/OLIO

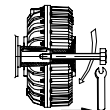
FORCED BEARINGS
LUBRICATION WITH
GREASE/OIL



G

GIUNTO PREDISPOSTO
PER SMONTAGGIO CON
VITE DI ESTRAZIONE

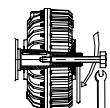
COUPLING ARRANGED
FOR DISASSEMBLING
WITH EXTRACTION SCREW



Standard

GIUNTO PREDISPOSTO
PER SMONTAGGIO CON
SISTEMA "S.E."

COUPLING ARRANGED
FOR DISASSEMBLING
WITH "S.E." SYSTEM



E



SCHEDA TECNICA PER SELEZIONE
APPLICATION REQUIREMENTS

Foglio / Sheet 10-059 A
Data / Date 12-12-01

DITTA / CUSTOMER NAME
RICHIEDENTE / APPLICANT
INDIRIZZO / ADDRESS
N° TELEF./PHONE No FAX E-MAIL

DATI MOTORE / MOTOR DATA

Grandezza motore elettrico / Electric motor size KW RPM
Diametro albero mm. / Shaft diameter mm. Lunghezza mm./Length mm. Chiavetta/Key
Tipo motore diesel / Diesel engine type KW RPM
Dimensioni volano (SAE) / Flywheel dimensions (SAE)
Dimensioni campana (SAE) / Housing dimensions (SAE)

DATI MACCHINA / MACHINE DATA

Tipo di macchina / Machine type
Tipo di applicazione / Application type: ! in linea / In line (pag.12) ! con puleggia / With pulley (pag.23)
Diametro albero condotto mm. / Driven shaft diameter mm. Lunghezza mm. / Length mm.
Puleggia / Pulley: Diametro primitivo mm. Numero e tipo di gole
Driven shaft diameter mm. Grooves section and number
Montaggio / Mounting: ! orizzontale / horizontal ! verticale / vertical

ALTRI DATI / FURTHER DETAILS

Potenza assorbita a regime / Required power when running KW
Avviamento a pieno carico / Starts at full load: ! si / yes ! no / no
Avviamenti ora / Starts frequency
Inversioni ora / Reversal frequency
Sovraccarichi / Overload frequency
Inerzia del carico PD * kgm * / Load inertia PD * Kgm *
Velocità del carico g/min. / Speed load RPM
Tempo di accelerazione richiesto / Required acceleration time: A pieno carico / Full load A vuoto / Empty
Temperatura ambiente °C. / Room temperature °C.
Condizioni ambientali / Environmental conditions

Precisare eventuali opzioni richieste-vedi pag.35 / Specify eventual required options-see pag.35

Pregasi inviare descrizione e schizzo dell'applicazione
Please enclose application description and sketch

Grid area for application description and sketch



WESTCAR NEL MONDO



| | | |
|---------------------|---------------|---------------|
| Albania | Finlandia | Polonia |
| Australia | Francia | Portogallo |
| Belgio | Germania | Rep. Ceca |
| Bielorussia | Gran Bretagna | Rep. Slovacca |
| Bosnia & Erzegovina | Grecia | Romania |
| Brasile | Iran | Russia |
| Canada | Lettonia | Serbia |
| Cile | Lituania | Singapore |
| Cina | Macedonia | Slovenia |
| Colombia | Marocco | Spagna |
| Corea | Norvegia | Sud Africa |
| Croazia | Nuova Zelanda | Svezia |
| Danimarca | Olanda | Thailandia |
| Egitto | Pakistan | Turchia |
| Estonia | Perù | USA |

Distributore



WESTCAR s.r.l.

Sede Legale e Uffici

Via Monte Rosa, 14 - 20149 Milano (ITALIA)

Tel. +39 02 761 10 319 - Fax +39 02 761 10 041

Sede Produttiva

Via Venezia, 31 - 21058 Solbiate Olona (VA)

info@westcar.it - www.westcar.it