



WESTCAR s.r.l.

ROTOFLUID

Flüssigkeitskupplungen



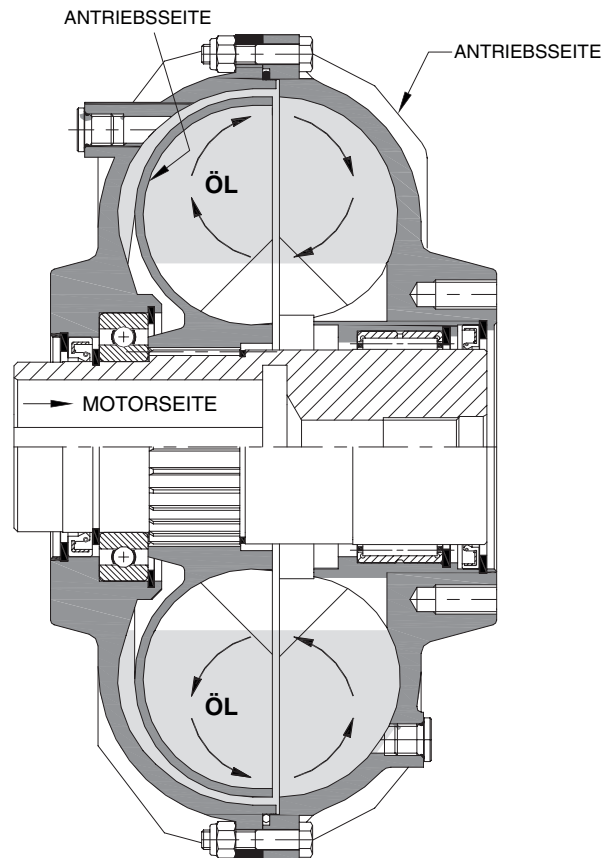
ATEX EXECUTION
UPON REQUEST



| INHALTSVERZEICHNIS | Seite |
|---|--------------|
| Funktionsprinzip und Eigenschaften der ROTOFLUID Flüssigkeitskupplungen..... | 5 |
| Einbauoptionen Standard und Außenra dantrieb | 6 |
| Typische Kennlinien des Motors mit und ohne Flüssigkeitskupplung | 7 |
| Flüssigkeitskupplungen mit Verzögerungskammer | 8 |
| Typische Kennlinien beim Hochlauf | 9 |
| ROTOFLUID Kupplungen Ausführung ALFA and BETA | 10 |
| ROTOFLUID Kupplungen Ausführung ALFA - für Inlinebetrieb und BETA - mit Riemenscheiben..... | 11 |
| ROTOFLUID Kupplungen Auswahlmatrix..... | 12 |
| ROTOFLUID Kupplungen Auswahltable für 50 Hz, 60 Hz UNEL MEC Elektromotoren | 13 |
| Tabellen für ROTOFLUID ALFA Kupplungen | |
| ROTOFLUID ALFA METRISCHE WELLE K, SCF K, DCF K..... | 14 |
| ROTOFLUID ALFA ZOLL-WELLE KA, SCF KA, DCF KA | 15 |
| ROTOFLUID ALFA MIT FLANSCHWELLE K-S, SCF K-S, DCF K-S..... | 16 |
| ROTOFLUID ALFA MIT ELASTISCHER KUPPLUNG K, SCF K, DCF K WITH RNV/FRNV AND AB..... | 17 |
| ROTOFLUID ALFA mit elastischem Element und Bremsscheibe K, SCF K, DCF K mit RNPAV/FRNPAV and ADB | 18 |
| ROTOFLUID ALFA mit elastischem Element und Bremstrommel K, SCF K, DCF K mit RND/FRND und AFF | 19 |
| ROTOFLUID ALFA mit Zahnkupplung RE / REU WAG-G/GU, SCF WAG-G/GU, DCF WAG-G/GU..... | 20 |
| ROTOFLUID ALFA mit Bremstrommel FPU / Bremsscheibe DPU WAG-GPU/GPUU, SCF WAG-GPU/GPUU, DCF WAG-GPU/GPUU | 21 |
| ROTOFLUID ALFA Lamellenkupplung HBSX KLM-RH, KLM-L..... | 22 |
| ROTOFLUID ALFA mit Bremstrommel FFL / Bremsscheibe DFL KLM-LF/LLF, SCF KLM-LF/LLF, DCF KLM-LF/LLF..... | 23 |
| ROTOFLUID ALF A für Außenradantrieb NY-FB, NY-SCF-FB, NY DC F-FB..... | 24 |
| ROTOFLUID ALFA CKS Gehäuse..... | 25 |
| Tabellen für ROTOFLUID BETA Kupplungen | |
| ROTOFLUID BETA mit und ohne Verzögerungskammer J, X, Z - SCF J, X, Z - DCF J, X, Z | 26 |
| Weitere Informationen | |
| Mögliche Hohlwellenbohrungen und Passfedernuten der Kupplungen..... | 27 |
| Schmelzstopfen - Schaltstift | 28 |
| Schaltstiftvorrichtung Typ ET..... | 29 |
| Drehzahl- und Temperaturüberwachungseinheit T09 | 30 |
| Sicherheitssteuerung SCD zur Überlastüberwachung..... | 31 |
| ITC Infrarot Temperaturüberwachung | 32 |
| Abziehschraube Typ VE - Abziehsystem Typ SE | 33 |
| Trägheitsmomente der ROTOFLUID Kupplungen..... | 34 |
| Anweisung zur Ölbefüllung und zum Ölwechsel ROTOFLUID Kupplungen..... | 35 |
| Sonderausführungen von ROTOFLUID K upplungen | 36 |
| Einsatzgebiete | 37 |
| Fragebogen zur Auswahl von Kupplungen | 38 |

INDEX OF TECHNICAL SHEETS

| | page |
|--|-------------|
| 10-002* DE ROTOFLUID Kupplungen Produktübersicht für 50/60 Hz UNEL MEC Elektromotoren | 13 |
| 10-019* DE Hohlwellenbohrungen und Passfedernuten der Kupplungen | 27 |
| 10-035* DE Trägheitsmomente von ROTOFLUID Kupplungen..... | 34 |
| 10-037* DE Funktionsprinzip und Eigenschaften der ROTOFLUID Kupplungen..... | 5 |
| 10-038* DE Einbauoptionen: Standardeinbau und Außenradantrieb..... | 6 |
| 10-052* DE Einsatzgebiete..... | 37 |
| 10-057* DE ROTOFLUID Kupplungen Ausführung ALFA für Inline-Betrieb und BETA für Riemenscheiben | 11 |
| 10-059* DE Technischer Fragebogen zur Kupplungsauswahl..... | 38 |
| 10-061* DE Typische Betriebskennlinien von Motoren mit und ohne Flüssigkeitskupplung | 7 |
| 10-080* DE Typische Kennlinien des Hochlaufs..... | 9 |
| 10-100* DE ROTOFLUID Auswahl der Kupplungsgröße nach Eingangsleistung und Drehzahl..... | 12 |
| 10-141* DE Flüssigkeitskupplungen mit Verzögerungskamme | 8 |
| 10-180* DE ROTOFLUID Kupplungen Ausführung ALFA und BETA..... | 10 |
| 10-190* DE Hinweise zum Ölwechsel und Änderung der Ölmenge..... | 35 |
| 10-195* DE ROTOFLUID Kupplungen Sonderausführungen | 36 |
| 45-015* DE ROTOFLUID ALFA mit metrischer Hohlwelle K, SCF K, DCF K..... | 14 |
| 45-017* DE ROTOFLUID ALFA mit Zoll-Hohlwelle KA, SCF KA, DCF KA..... | 15 |
| 45-020* DE ROTOFLUID ALFA mit Vollwelle K-S, SCF K-S, DCF K-S | 16 |
| 45-090* DE ROTOFLUID ALFA mit elastischer Kupplung K, SCF K, DCF K with RN/FRNV e AB | 17 |
| 45-091* DE ROTOFLUID ALFA m. elastischem Element und Bremsscheibe K, SCF K, DCF K mit RNPAV/FRNPAV u. ADB | 18 |
| 45-093* DE ROTOFLUID ALFA m. elastischem Element und Bremstrommel K, SCF K, DCF K mit RND/FRND u. AFF | 19 |
| 45-113* DE ROTOFLUID ALFA mit Zahnkupplung RE / REU WAG-G/GU, SCF WAG-G/GU, DCF WAG-G/GU | 20 |
| 45-120* DE ROTOFLUID ALFA m. Bremstrommel FPU / Bremsscheibe DPU WAG-GPU/GPUU, SCF WAG-GPU/GPUU, DCF WAG-GPU/GPUU | 21 |
| 45-215* DE ROTOFLUID BETA mit und ohne Verzögerungskammer J, X, Z - SCF J, X, Z - DCF J, X, Z..... | 26 |
| 45-281* DE ROTOFLUID ALFA mit CKS Gehäuse | 25 |
| 45-300* DE ROTOFLUID ALFA mit Lamellenkupplung HBSX KLM-RH, KLM-L | 22 |
| 45-305* DE ROTOFLUID ALFA mit Bremstrommel FFL / Bremsscheibe DFL KLM-LF/LLF, SCF KLM-LF/LLF, DCF KLM-LF/LLF ... | 23 |
| 45-400* DE ROTOFLUID ALFA für Außenradantrieb NY-FB, NY-SCF-FB, NY DCF-FB..... | 24 |
| 80-004* DE Schaltstiftvorrichtung Typ ET | 29 |
| 80-022* DE EElektronische Überlast-Sicherheitssteuerung SCD | 31 |
| 80-035* DE Schmelzstopfen - Schaltstift..... | 28 |
| 80-062* DE Drehzahl- und Temperaturüberwachung T09..... | 30 |
| 80-065* DE Infrarot Temperaturüberwachung ITC..... | 32 |
| 90-005* DE Abziehschraube Typ VE - Abziehsystem Typ SE | 33 |



Maschinen mit ROTOFUID-Fluidkupplungen zeichnen sich durch höchste Zuverlässigkeit und Langlebigkeit aus. Die Kupplungen werden zwischen Motor (Antrieb) und Maschine (angetriebene Komponente) eingebaut. Sie bestehen im Wesentlichen aus zwei Turbinenschaufelrädern mit einander gegenüberliegenden radialen Schaufeln, von denen eines mit der Motorwelle, das andere mit der Eingangswelle der Maschine verbunden ist. Die ROTOFUID-Flüssigkeitskupplung wirkt wie eine Zentrifugalkupplung, wobei das Öl vom angetriebenen Turbinenschaufelrad auf das abtriebsseitige Turbinenschaufelrad geführt und so die Kraft auf die ausgangsseitige Welle übertragen wird. Das Öl in der Flüssigkeitskupplung dient gleichzeitig zur Schmierung der bewegten Teile in der Kupplung. Flüssigkeitskupplungen sind die einfachste und kostengünstigste Methode, um einen äußerst flexiblen Antriebsstrang zu konstruieren, da keine mechanischen Verbindung zwischen dem Motor und dem angetriebenen Gerät oder der Maschine erforderlich sind. Ohne mechanische Verbindung gibt es praktisch keinen Verschleiß. Die Leistungsverluste in der Flüssigkeitskupplung lassen sich folgendermaßen berechnen:

$$S\% = \frac{n_m - n_u}{n_m} \times 100$$

mit:

n_m = Motordrehzahl (U/min)

n_u = Ausgangsdrehzahl der Kupplung (U/min)

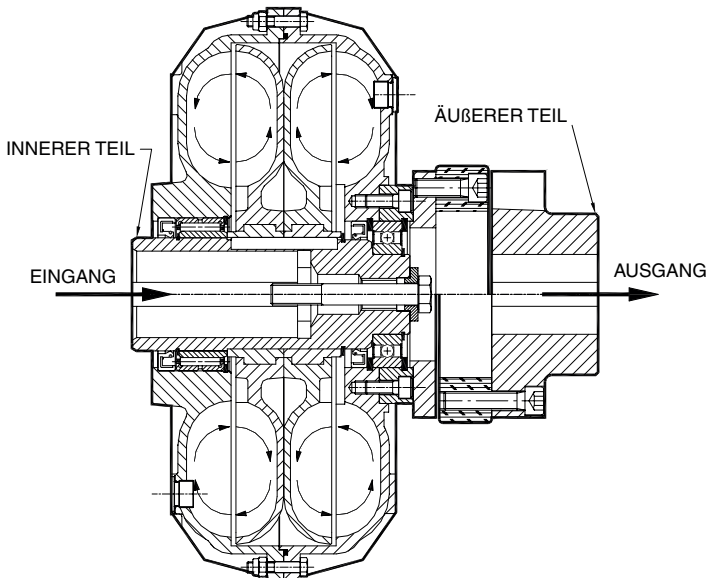
DIE VORTEILE VON FLÜSSIGKEITSKUPPLUNGEN

- Einfache Inbetriebnahme mit sanfter Beschleunigung der angetriebenen Komponente.
- Automatische Synchronisation und Lastverteilung bei Mehrmotorenantrieben.
- Begrenzung des maximalen Drehmoments (Überlastschutz).
- Drehschwingungen (auch Torsionsschwingungen) werden gedämpft.
- Drehmomentübertragung entsprechend der voreingestellten Werte.
- Elektromotoren mit Direkteinschaltung können verwendet werden.

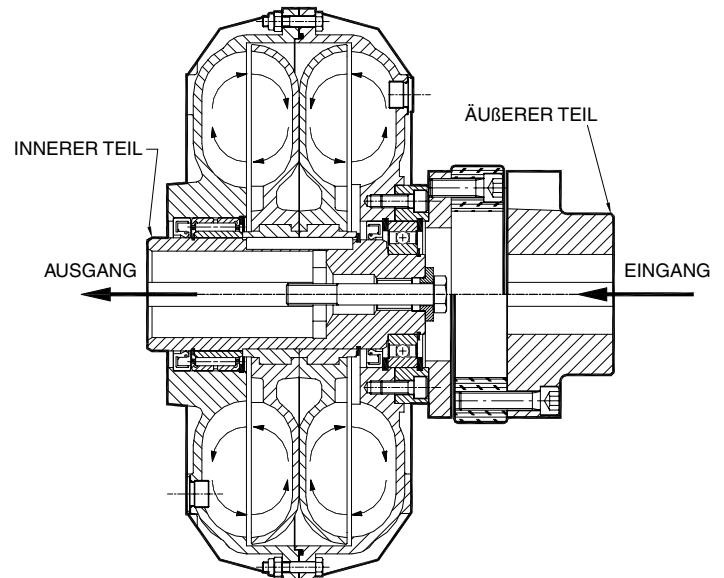
DIE VORTEILE DER ROTOFUID FLÜSSIGKEITSKUPPLUNGEN

- Umfangreiches Angebot an Zubehör.
- Zubehör der Basiseinheit ist austauschbar.
- Die Dimensionierung von Welle und Riemenscheibe ist optimal auf die Anforderungen des Antriebsstrangs abgestimmt.
- Alle Flüssigkeitskupplungen mit Riemenantrieb sind mit Kugellagern ausgerüstet und garantieren überdurchschnittlich hohe Radiallasten.
- Alle Flüssigkeitskupplungen für Anwendungen mit horizontaler Einbaulage sind mit entsprechenden elastischen und flexiblen Kupplungen ausgestattet. Der Anwender kann das flexible Element radial von der Kupplung ohne Eingriffe am Motor oder den angetriebenen Komponenten entfernen.

STANDARDBAUGRUPPE



AUßENRADBAUGRUPPE



VORTEILE DER STANDARDBAUGRUPPE

Bei den Standardbaugruppen ist der innere Teil der Flüssigkeitskupplung mit der Motorwelle verbunden. Dies ist der übliche Aufbau bei Kupplungen mit Riemenscheiben und Inline-Anwendungen und bietet folgende Vorteile:

- Standardisierte Bohrungen entsprechend UNEL MEC Motoren.
- Während des Hochlaufs wird der Motor auf Grund der geringeren Trägheit des inneren Teils weniger belastet und die Nenndrehzahl wird bei geringeren Spitzenströmen erreicht.
- Bei Inline-Anwendungen mit Bremse wird die Bremsscheibe/Bremstrommel direkt auf die Welle des Untersetzungsgetriebes montiert ohne die axiale Länge der Kupplung zu vergrößern.
- Kupplungen mit Verzögerungskammer bieten weicheren Hochlauf, weil das Öl zuerst aus der Verzögerungskammer in den Ölkreislauf fließt und so Lastspitzen abmindert.
- Ein an die Kupplung montiertes flexibles Element wird weniger belastet weil das Drehmoment mittels des Öls übertragen wird und nicht über eine direkte ankopplung an den Motor.

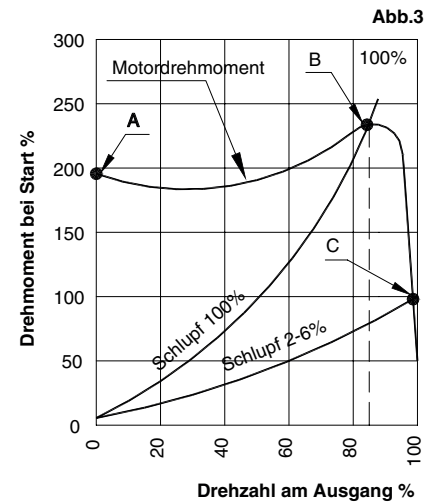
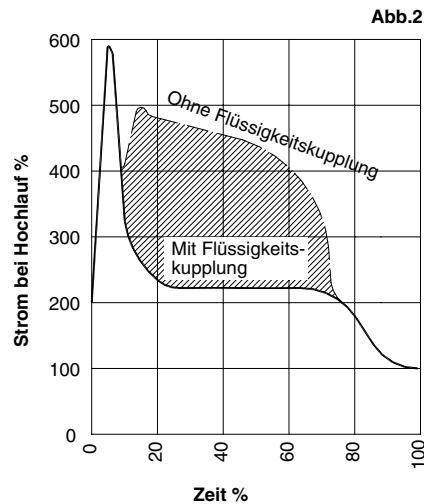
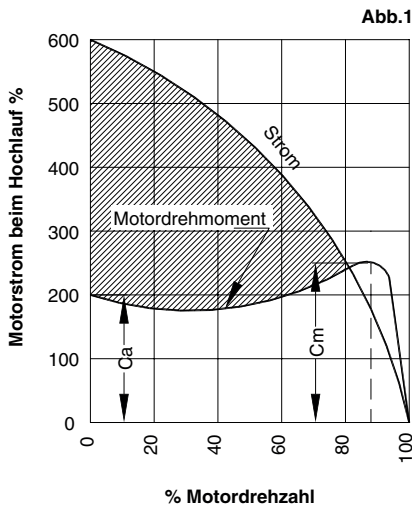
VORTEILE DER AUßENRADBAUGRUPPEN

Bei der Außenradbaugruppe ist der äußere Teil der Kupplung mit der Motorwelle verbunden. Diese Betriebsart ist immer möglich, wenn die Flüssigkeitskupplung zwischen Motor und Getriebe eingefügt ist. Bei Kupplungen mit Keilriementrieb muss die Einheit für einen Außenradantrieb auf die Maschinenwelle montiert werden. Wenden Sie sich bei Fragen dazu an WESTCAR antriebstechnik.

Der Außenradbetrieb bringt wichtige Vorteile:

- Höhere Wärmeableitung, empfohlen bei häufigen Motorstarts.
- Einfache Regulierung des Ölstands und einfaches Nachfüllen des Öls in der Kupplung, weil der äußere Teil unabhängig von der angetriebenen Maschine gedreht werden kann.
- Wichtig! Wenn die Kupplung mit einer Schaltstiftvorrichtung ausgestattet ist, wird die Funktion der Sicherheitseinrichtung auch bei Blockierung der angetriebenen Seite garantiert.

Wenn keine speziellen Anforderungen vorliegen, werden die Kupplungen in der Standardausführung (Innenradantrieb) geliefert.



HOCHLAUF OHNE FLÜSSIGKEITSKUPPLUNG

Abbildung 1 zeigt das typische Hochlaufverhalten eines direkt mit der Last gekoppelten Elektromotors. Die schraffierte Fläche bildet den Energieverlust ab, der während der Hochlaufphase bis zur Nenndrehzahl entsteht.

Der direkte Hochlauf hat folgende Nachteile:

- Die Differenz zwischen dem Hochlaufdrehmoment (C_a) und der Drehmomentanforderung der Last (C_m) ist sehr gering. Das maximale Drehmoment wird bei 80% - 85% der Betriebsdrehzahl erreicht.
- Die Stromaufnahme während des Hochlaufs kann bis zu sechs mal höher sein als der Nennstrom. Dadurch können elektrische Komponenten überlastet werden, es entstehen höhere Kosten und auf Grund der Motorerwärmung sind weniger Startvorgänge pro Zeiteinheit möglich.
- Ungünstig, wenn ein hohes Anlaufdrehmoment benötigt wird.

HOCHLAUF MIT ROTOFLUID FLÜSSIGKEITSKUPPLUNG

Abbildung 2 vergleicht die Stromaufnahme des Elektromotors in Anwendungen mit und ohne hydrodynamischer Kupplung.

Die erste Kurve „ohne Flüssigkeitskupplung“ zeigt das Verhalten beim Hochlauf mit direkter Lastankopplung.

Die zweite Kurve „mit Flüssigkeitskupplung“ zeigt den gleichen Hochlauf, jedoch mit hydrodynamischer Kupplung.

Der schraffierte Bereich zeigt den Unterschied der benötigten Energie für dieselben Hochlaufvorgänge.

Die erste Kurve zeigt, dass der Spitzenstrom sechs mal höher ist als der Strom bei Nenndrehzahl und dass die Stromaufnahme bis zum Erreichen der Nenndrehzahl auf hohem Niveau bleibt.

Die zweite Kurve verdeutlicht, dass die Stromaufnahme nur für kurze Zeit einen Spitzenwert erreicht und bereits nach wenigen Sekunden (die Zeit, in welcher der Motor allein auf Nenndrehzahl beschleunigt wird) auf akzeptable Werte abfällt, während die Maschine auf Nenndrehzahl gebracht wird. Mit einer ROTOFLUID Kupplung zwischen Motor und angetriebener Maschine kann ein Kurzschlussläufer als Antriebsmotor eingesetzt werden.

TYPISCHE KENNLINIEN FÜR DEN HOCHLAUF MIT FLÜSSIGKEITSKUPPLUNG

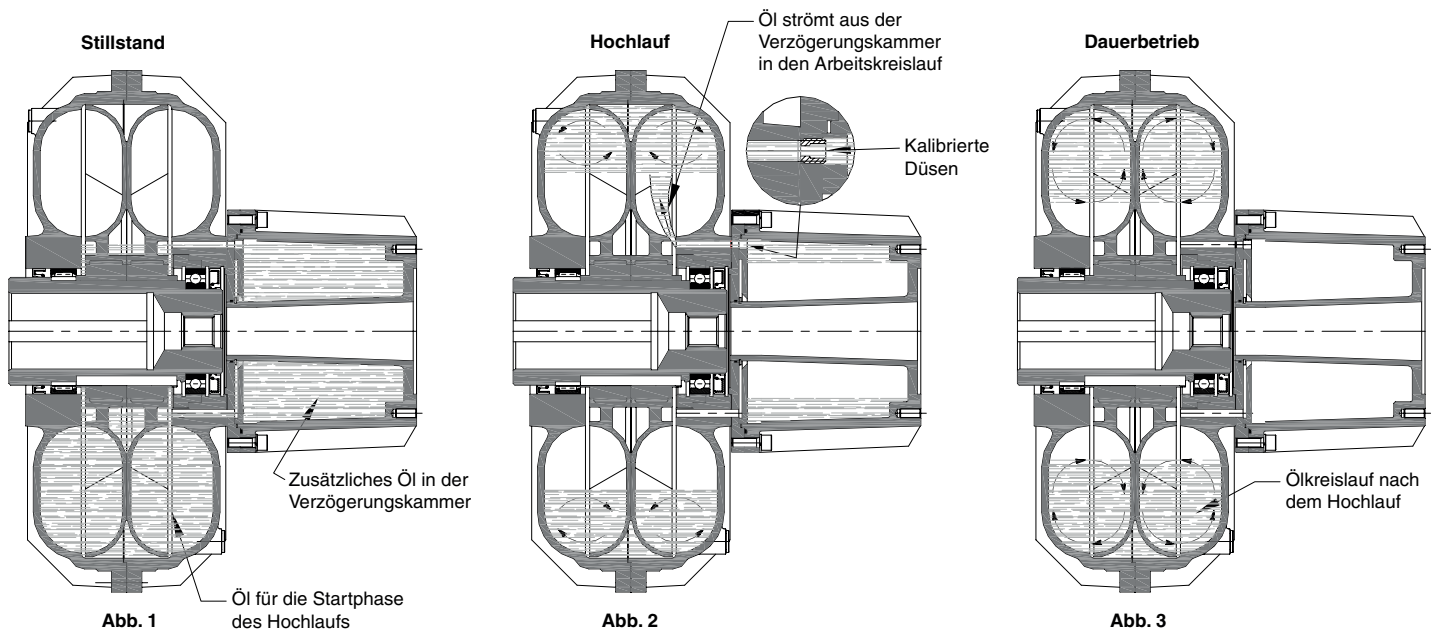
Abbildung 3 zeigt den typischen Verlauf der Betriebswerte eines Elektromotors für Drehmoment, Kippmoment sowie den Schlupf bei der Nenndrehzahl. Mit der Flüssigkeitskupplung erreicht der Motor innerhalb weniger Sekunden 80%-85% der Nenndrehzahl (Punkt A nach Punkt B). Am Punkt B werden das maximale Kippmoment der Kupplung (Schlupf = 100%) sowie das maximale Drehmoment erreicht. Am Punkt C arbeitet die Flüssigkeitskupplung dann im normalen Betriebsbereich, nachdem der Motor die Nenndrehzahl erreicht hat.

Mit einer Verzögerungskammer wird das maximale Drehmoment während des Hochlaufs begrenzt, ohne den Schlupf im Normalbetrieb zu beeinflussen. Damit kann der Motor schnell beschleunigen ohne das Gegenmoment zu erreichen, quasi als ob er ohne Last starten würde. Eine Flüssigkeitskupplung mit Verzögerungsfüllung ist mit einer zusätzlichen Kammer ausgestattet, um die Ölmenge im Arbeitsbereich zu verringern (siehe Abbildung 1). Die Kammer ist über einstellbare Düsen (Abbildung 2) mit dem Hydraulikkreislauf verbunden. Die Einstellung der Düsen beeinflusst die Zeitdauer, die das Öl benötigt, um aus der Kammer in den Hydraulikkreislauf zu gelangen. Die Hochlaufzeit der gesamten Maschine kann so beeinflusst werden.

Wenn sich das gesamte Öl aus der Kammer im Hydraulikkreislauf befindet, erreicht die Flüssigkeitskupplung die Betriebsdrehzahl und das benötigte Drehmoment wird mit minimalem Schlupf übertragen (siehe Abbildung 3).

Flüssigkeitskupplungen können mit einer einfachen oder doppelten Verzögerungskammer ausgestattet sein.

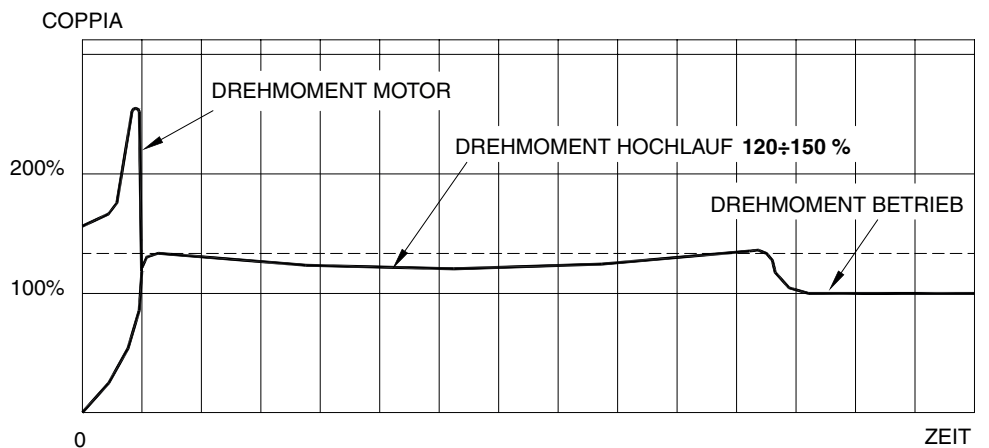
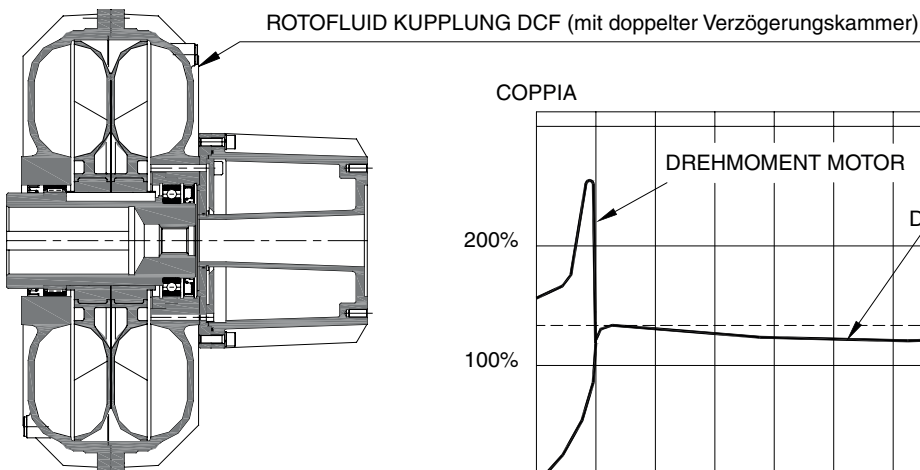
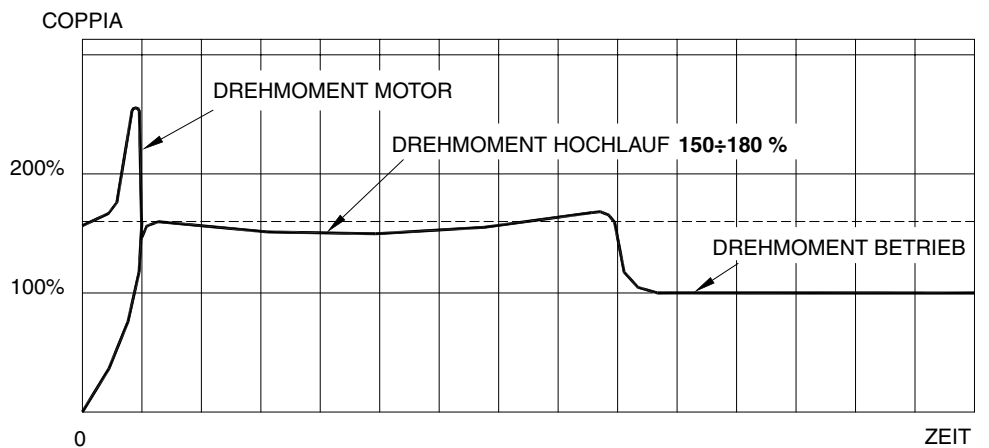
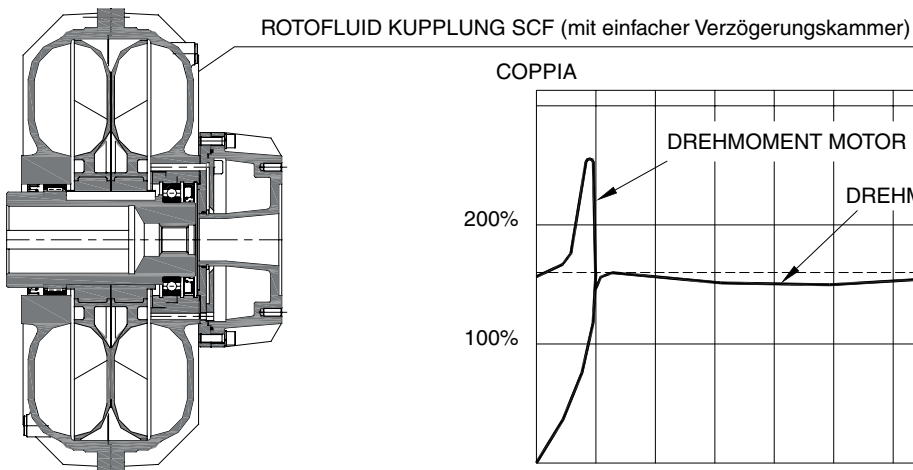
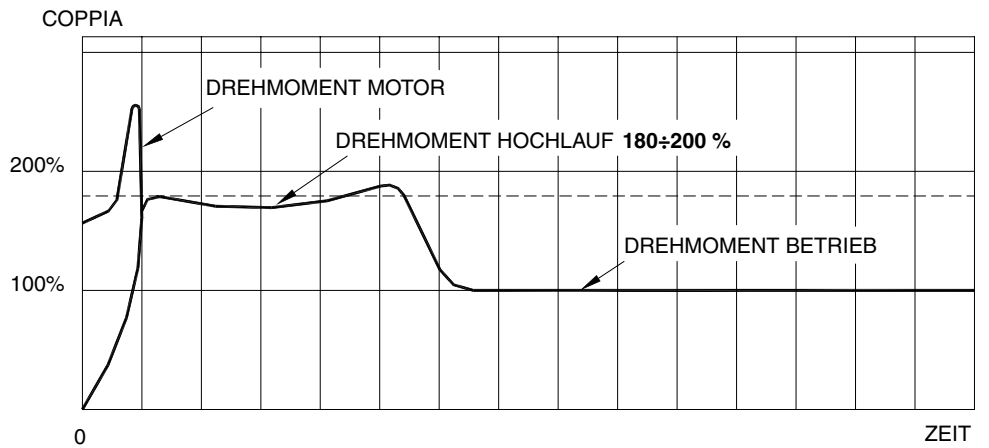
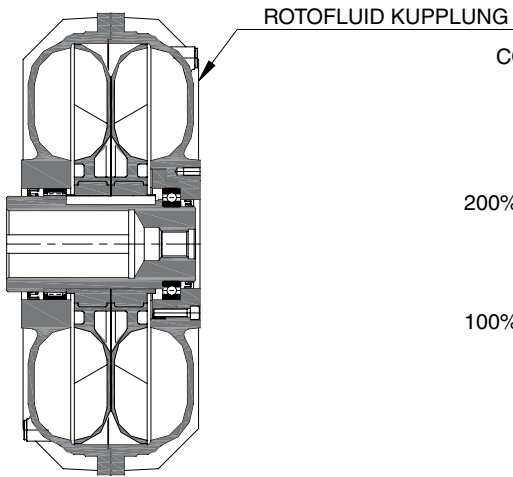
Mit einer einfachen Verzögerungskammer variiert die Ca/Cn-Begrenzung durch Regulierung der Ölmenge zwischen 180% und 150%, mit einer doppelten Verzögerungskammer variiert dieser Wert zwischen 150% und 120%. Mit höherer Leistung kommen die Vorteile der Verzögerungskammer immer mehr zum tragen. Die Verzögerungskammern SCF und DCF sind für Kupplungsgrößen von 30 bis 95P lieferbar.



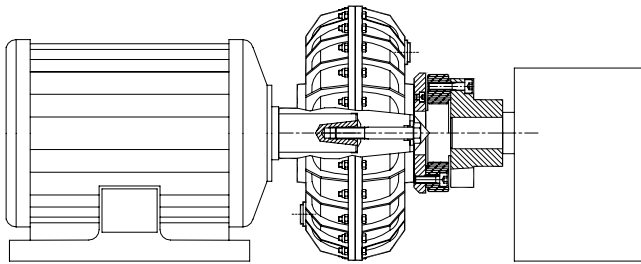
VORTEILE

- Auch bei hoher Trägheit nur geringe Leistungsverluste.
- Die Hochlaufzeit kann eingestellt werden.
- Das Drehmoment beim Hochlauf wird auf voreingestellte Werte begrenzt ohne den Schlupf zu beeinflussen.
- Die Begrenzung des Stroms beim Hochlauf verlängert die Lebensdauer des Motors.
- Bei Steuerungen mit mehreren Antrieben synchronisiert die Kupplung automatisch die Lastdrehzahl.
- Mehr Motorstarts pro Stunde sind möglich.

Die Besonderheiten der ROTOFUID Kupplungen mit Verzögerungskammer werden im Vergleich mit Kupplungen ohne Verzögerungskammer offensichtlich.



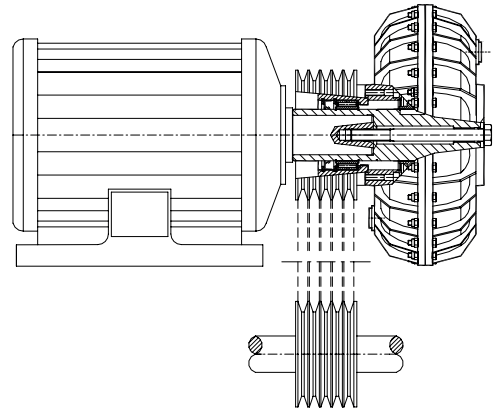
ROTOFLUID KUPPLUNG ALFA



ROTOFLUID Kupplungen **ALFA** werden in Inline-Antrieben eingesetzt.

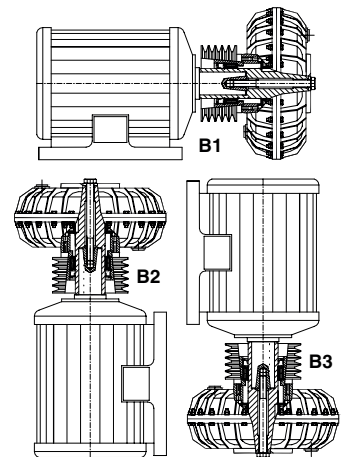
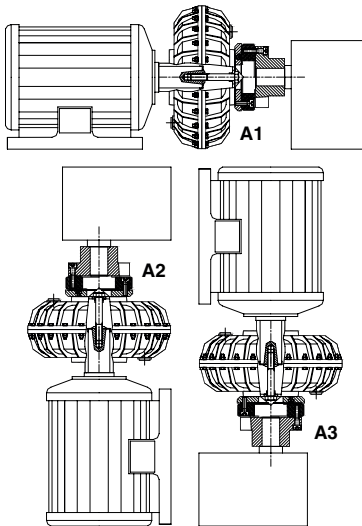
ALFA Kupplungen werden mit entsprechenden Zubehör für einfachen Einbau und Wartung geliefert.

ROTOFLUID KUPPLUNG BETA

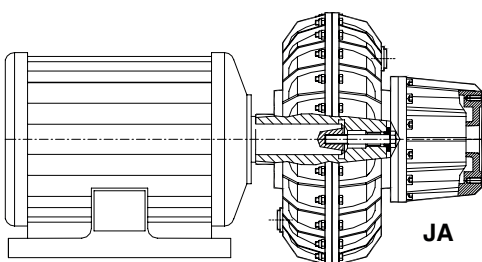


ROTOFLUID Kupplungen **BETA** sind für Antriebe mit Riemenscheiben und parallelen Wellen konzipiert.

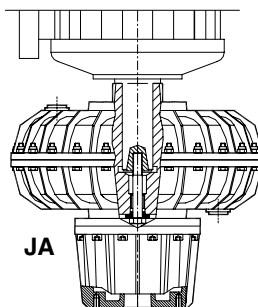
Diese Kupplungen sind auch mit Verzögerungskammern lieferbar.



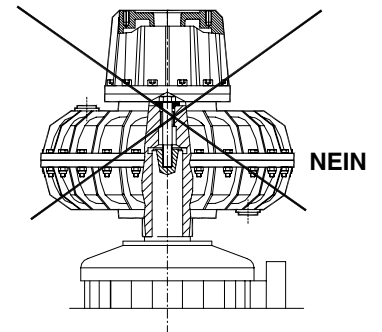
HORIZONTALE WELLE



VERTIKALE WELLE MIT UNTEN LIEGENDER VERZÖGERUNGSKAMMER

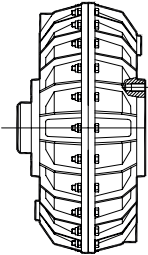


VERTIKALE WELLE MIT OBEN LIEGENDER VERZÖGERUNGSKAMMER



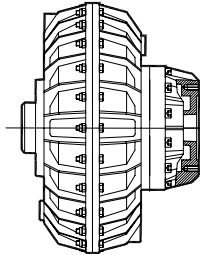
ROTOFLUID ALFA ohne Zubehör

K



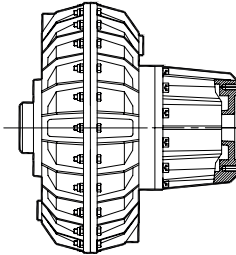
PAG. 14

K SCF



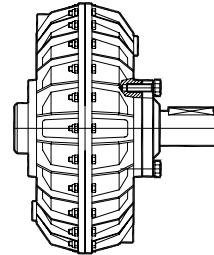
PAG. 14

K DCF



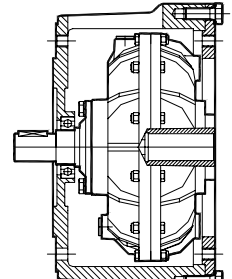
PAG. 14

ROTOFLUID ALFA K-S



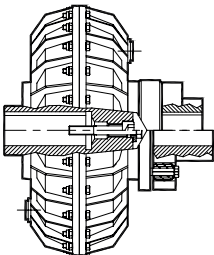
PAG. 16

ROTOFLUID ALFA CKS



PAG. 25

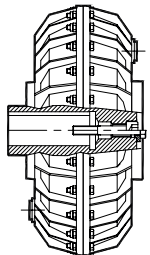
ROTOFLUID ALFA K
mit elastischer Kupplung
K-RNV
K-AB



PAG. 17

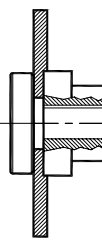
ROTOFLUID ALFA K
mit elastischer Kupplung und Bremsscheibe

K

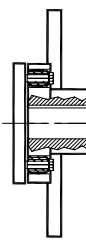


PAG. 18

RNPV
von 20 bis 75P

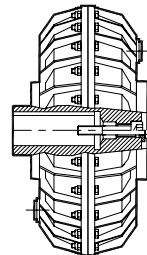


ADB
von 80P bis 1200

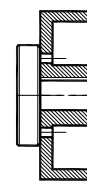


ROTOFLUID ALFA K
mit elastischer Kupplung und Bremstrommel

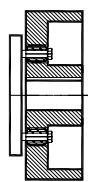
K



RND
von 20 bis 75P

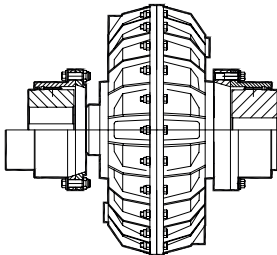


AFF
von 80P bis 1200



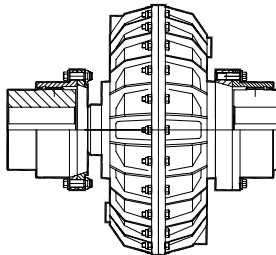
PAG. 19

ALFA WAG-G



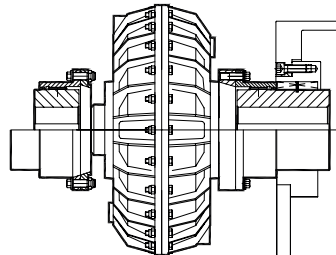
Seite 20

ALFA WAG-GU

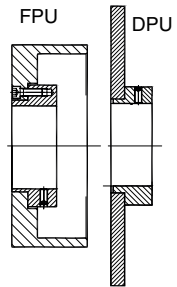


Seite 20

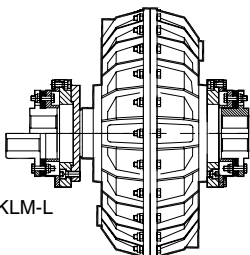
ALFA WAG-GPU



ALFA WAG-GPUU
Seite 21

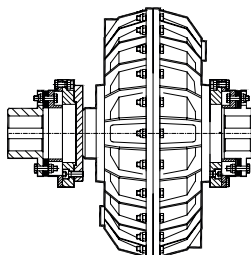


ALFA KLM-RH



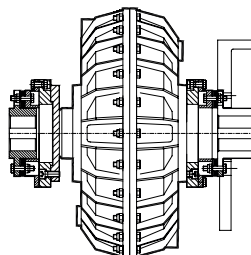
Seite 22

ALFA KLM-L



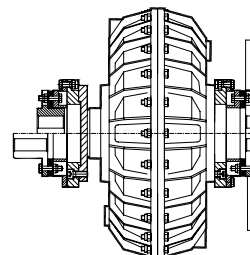
Seite 22

ALFA KLM-LF

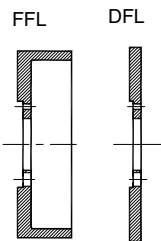


Seite 23

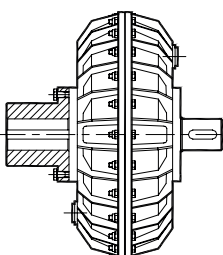
ALFA KLM-LLF



Seite 23

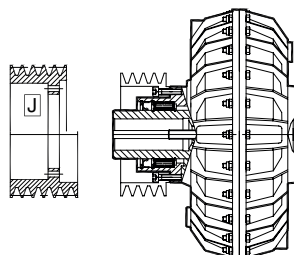


ALFA NY-FB



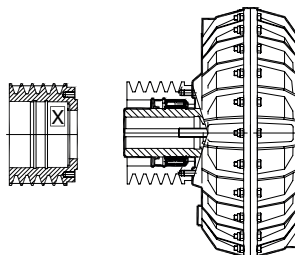
Seite 24

BETA J



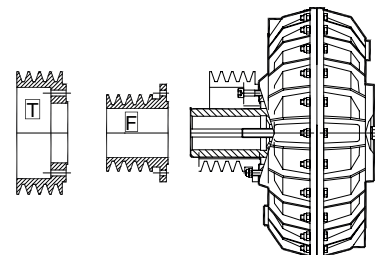
Seite 26

BETA X

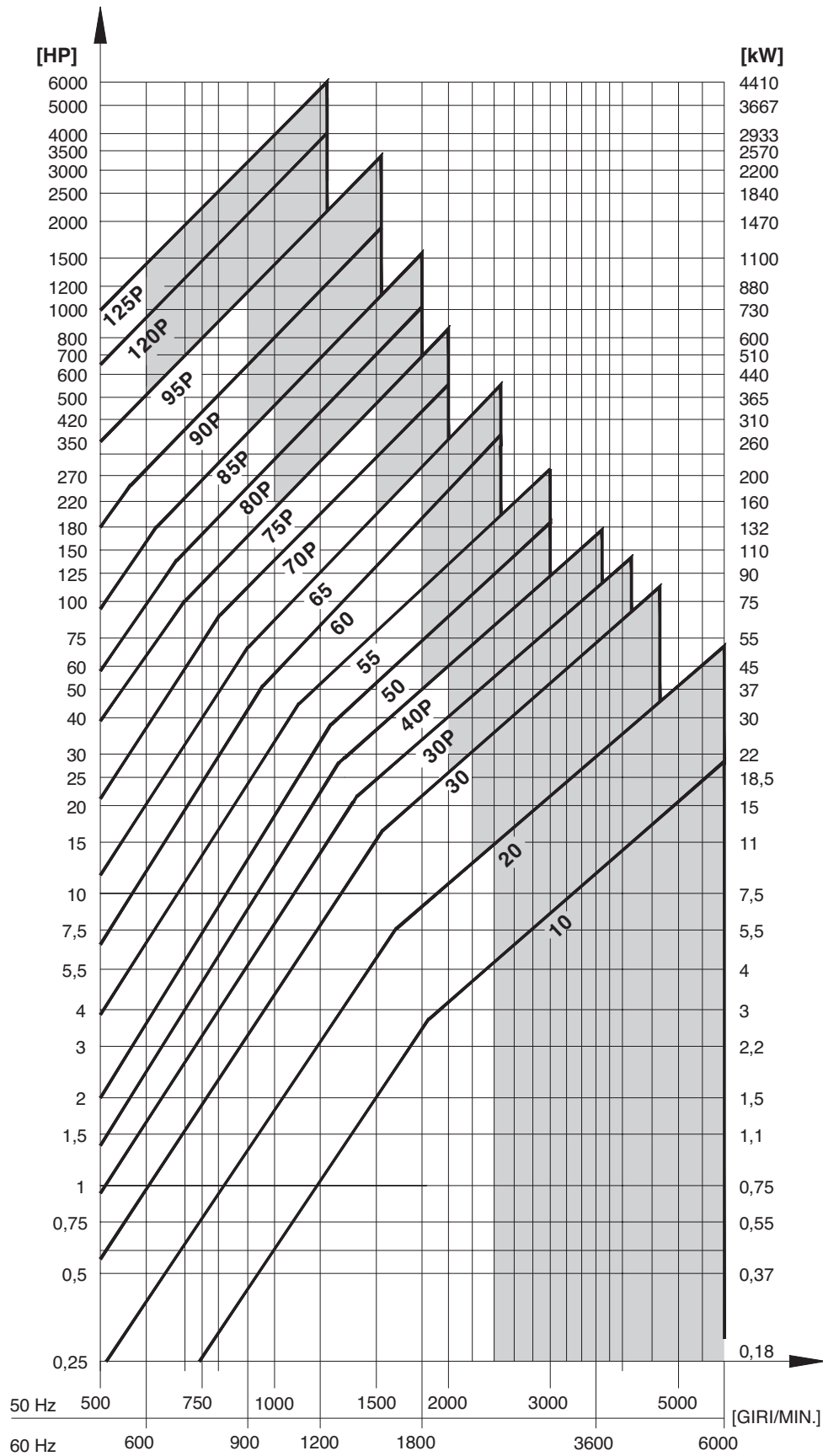


Seite 26

BETA Z



Seite 26



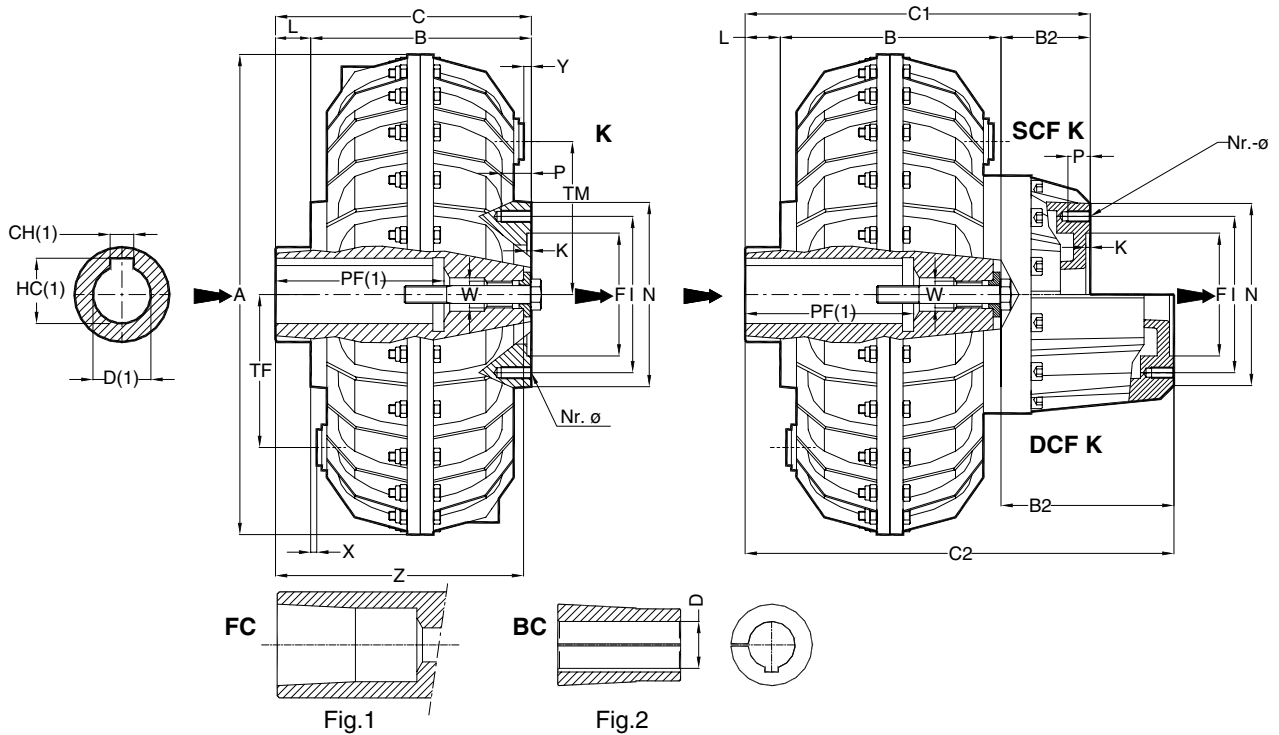
Kupplungsgröße entsprechend Antriebsleistung und Drehzahl auswählen.

Die Kennlinien zeigen die Grenzleistung der Kupplungen. Falls der Auswahlpunkt auf oder in der Nähe der maximalen Belastungsgrenze einer bestimmten Kupplungsgröße liegt, wenden Sie sich bitte an WESTCAR.

Für den Einsatz bei Drehzahlen innerhalb der gekennzeichneten Bereiche ist eine Auswuchtung mit Öl erforderlich.

| STANDARD ELEKTRO-MOTOREN | | Motordrehzahl @ 50 Hz | | | | | | | | | | | Motordrehzahl @ 50 Hz | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|-----------------------|------|----------|--------------------|------|----------|--------------------|------|----------|--------------------|------|-----------------------|------|------|--------------------|------|------|----------|------|------|------|------|-----|-----|-----|
| | | 8 pole 750 rpm | | | 6 pole 1000 rpm | | | 4 pole 1500 rpm | | | 2 pole 3000 rpm | | 6 pole 1200 rpm | | | 4 pole 1800 rpm | | | | | | | | | | |
| Type | Ø Welle | kW | PS | Kupplung | kW | PS | Kupplung | kW | PS | Kupplung | kW | PS | Kupplung | kW | PS | Kupplung | kW | PS | Kupplung | | | | | | | |
| 71 | 14 | - | - | - | 0,25 | 0,33 | 10 | 0,25 | 0,33 | 10 | 0,37 | 0,5 | 10 | 0,25 | 0,35 | 10 | 0,25 | 0,35 | 10 | 0,25 | 0,35 | | | | | |
| | | | | | | | | 0,37 | 0,5 | | 0,55 | 0,75 | | 0,37 | 0,5 | | | | | | | 0,55 | 0,75 | | | |
| 80 | 19 | - | - | - | 0,37 | 0,5 | 20 | 0,55 | 0,75 | 20 | 0,75 | 1 | 20 | 0,75 | 1 | 20 | 0,55 | 0,75 | 20 | 0,55 | 0,75 | | | | | |
| | | | | | 0,55 | 0,75 | | 0,75 | 1 | | 1,1 | 1,5 | | 0,75 | 1 | | 0,75 | 1 | | | | | | | | |
| 90S | 24 | - | - | - | 0,75 | 1 | 20 | 1,1 | 1,5 | 20 | 1,5 | 2 | 20 | 1,5 | 2 | 20 | 1,1 | 1,5 | 20 | 1,1 | 1,5 | | | | | |
| 90L | 24 | 0,55 | 0,75 | 20 | 1,1 | 1,5 | | 1,5 | 2 | | 1,5 | 2 | | 2,2 | 3 | | 1,5 | 2 | | 2,2 | 3 | 1,5 | 2 | 1,5 | 2 | |
| 100L | 28 | 1,1 | 1,5 | 30 | 1,5 | 2 | 30 | 2,2 | 3 | 30 | 3 | 4 | 30 | 3 | 4 | 30 | 1,5 | 2 | 30 | 2,2 | 3 | | | | | |
| 112M | 28 | 1,5 | 2 | 30P | 2,2 | 3 | | 30 | 3 | | 4 | 30 | | 4 | 5,5 | | 30 | 4 | | 5,5 | 30 | 2,2 | 3 | 30 | 3 | 4 |
| | | | | | | | 4 | | 5,5 | 4 | 5,5 | | 4 | 5,5 | 4 | 5,5 | | 4 | 5,5 | | | | | | | |
| 132 | 38 | - | - | 30P | 3 | 4 | 30P | 5,5 | 7,5 | 30 | 5,5 | 7,5 | 30 | 5,5 | 7,5 | 30 | 3 | 4 | 30 | 5,5 | 7,5 | | | | | |
| 132M | 38 | 3 | 4 | 40P | 4 | 5,5 | | 40P | 7,5 | | 10 | 40P | | - | - | | 40P | - | | - | 40P | 4 | 5,5 | 40P | 7,5 | 10 |
| | | | | | 5,5 | 7,5 | 11 | | 15 | 15 | 20 | | 7,5 | 10 | 11 | 15 | | | | | | | | | | |
| 160M | 42 | 4 | 5,5 | 50 | 7,5 | 10 | 50 | 11 | 15 | 50 | 15 | 20 | 50 | 11 | 15 | 50 | 7,5 | 10 | 50 | 11 | 15 | | | | | |
| 160L | 42 | 7,5 | 10 | 55 | 11 | 15 | | 15 | 20 | | 15 | 20 | | 18,5 | 25 | | 15 | 20 | | 18,5 | 25 | 15 | 20 | 15 | 20 | |
| 180M | 48 | - | - | 55 | - | - | 55 | 18,5 | 25 | 55 | 22 | 30 | 55 | 22 | 30 | 55 | - | - | 55 | 18,5 | 25 | | | | | |
| 180L | 48 | 11 | 15 | 60 | 15 | 20 | | 22 | 30 | | 22 | 30 | | - | - | | 22 | 30 | | 22 | 30 | - | - | 22 | 30 | |
| 200L | 55 | 15 | 20 | 60 | 18,5 | 25 | 60 | 30 | 40 | 60 | 30 | 40 | 60 | 30 | 40 | 60 | 15 | 20 | 60 | 18,5 | 25 | | | | | |
| 225S | 60 | 18,5 | 25 | 65 | - | - | | 65 | 37 | | 50 | 65 | | - | - | | 65 | - | | - | 65 | 22 | 30 | 65 | 22 | 30 |
| | | | | | 225M | 55 | 60 | | - | - | 60 | | - | - | 55 | 60 | | - | - | 55 | | 60 | - | | - | 37 |
| 250M | 60 | - | - | 70P | - | - | 70P | - | - | 70P | - | - | 70P | - | - | 70P | - | - | 70P | - | - | | | | | |
| | 65 | 30 | 40 | | 37 | 50 | | 65 | 55 | | 75 | 55 | | 75 | 65 | | 55 | 75 | | 65 | 55 | 75 | 65 | 55 | 75 | |
| 280S | 65 | - | - | 75P | - | - | 75P | - | - | 75P | - | - | 75P | - | - | 75P | - | - | 75P | - | - | | | | | |
| 280M | 65 | 37 | 50 | | 45 | 60 | | 60 | 75 | | 100 | 75 | | 100 | 75 | | 100 | 75 | | 100 | 75 | 100 | 75 | 100 | 75 | 100 |
| 315S | 65 | - | - | 80P | - | - | 80P | - | - | 80P | - | - | 80P | - | - | 80P | - | - | 80P | - | - | | | | | |
| | 80 | 55 | 75 | | 75 | 100 | | 70P | 110 | | 150 | 110 | | 150 | 110 | | 150 | 110 | | 150 | 110 | 150 | 110 | 150 | 110 | 150 |
| 315M | 65 | - | - | 85P | - | - | 85P | - | - | 85P | - | - | 85P | - | - | 85P | - | - | 85P | - | - | | | | | |
| | | - | - | | - | - | | - | - | | - | - | | - | - | | - | - | | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 75 | 100 | | 90 | 125 | | 75P | 132 | | 180 | 75P | | 132 | 180 | | 75P | 132 | | 180 | 75P | 132 | 180 | 75P | 132 | 180 |
| 355S | 80 | - | - | 90P | - | - | 90P | - | - | 90P | - | - | 90P | - | - | 90P | - | - | 90P | - | - | | | | | |
| | | 100 | 132 | | 180 | 160 | | 220 | 80P | | 250 | 340 | | 80P | 250 | | 340 | 80P | | 250 | 340 | 80P | 250 | 340 | | |
| 355M | 80 | - | - | 95P | - | - | 95P | - | - | 95P | - | - | 95P | - | - | 95P | - | - | 95P | - | - | | | | | |
| | | 100 | 160 | | 220 | 200 | | 270 | 85P | | 315 | 430 | | 85P | 315 | | 430 | 85P | | 315 | 430 | 85P | 315 | 430 | | |
| NICHT-STANDARD ELEKTRO-MOTOREN Für maximal übertragene Leistung | 330 | 450 | 90P | 370 | 500 | 85P | 510 | 700 | 80P | 310 | 420 | 80P | 440 | 600 | 75P | 700 | 950 | 80P | 800 | 1100 | 85P | | | | | |
| | 600 | 800 | 95P | 600 | 800 | 90P | 810 | 1100 | 85P | 800 | 1100 | 90P | 1000 | 1360 | 85P | 1380 | 1880 | 95P | 2580 | 3500 | 120P | | | | | |
| | 800 | 1100 | 120P | 1000 | 1360 | 95P | 1300 | 1740 | 90P | 4200 | 5710 | 125P | 4400 | 6000 | 75P | 4400 | 6000 | 75P | 4400 | 6000 | 75P | | | | | |
| | 1000 | 1360 | 125P | 2000 | 2720 | 120P | 2300 | 3100 | 95P | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 3300 | 4500 | 125P | - | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |

• Für Kupplungen mit 3000 U/min bitte die notwendige Kombination erfragen.



HINWEISE: (1) Die Abmessungen der Bohrungen und Passfedernuten siehe Seite 27 / (2) Die Pfeile ► kennzeichnen Ein- und Ausgang

| ROTOFLUID GRÖÙE | Abmessungen in mm | | | | | | | | | | | | | | K | | | SCF K | | | | DCF K | | | | | | | |
|--------------------|------------------------------------|------|----------|------------|------------------|------------|--------|-------|------------|------------|------------|------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------|------------|-----|------------|------|-----------------|
| | Bohrung D | A | B | K | I | L | N | Nr.-ø | P | TF TM | W | X | Y | Z | Typ | mm | | kg* | Typ | mm | | kg* | Typ | mm | | kg* | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | c | F ^{H7} | | | B2 | C1 | | | F ^{H7} | G. | | B2 | C2 | F ^{H7} |
| 10 | 19-24 | 193 | 88 | 4 | 60 | 10 | 75 | 6-M6 | 12 | 66 | M10 | 0,5 | 0 | 94 | K1 | 98 | 47 | 4 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 20 | 24-28 | 230 | 115 | | 78 | | 94 | 6-M8 | 80 | M14 | 2 | 7 | 120 | K1 | 125 | 62 | 6 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 30 | □FC | 290 | 150 | 4 | 100 | 12 | 114 | 8-M8 | 16 | 110 | M24 | 9 | 9 | 157,5 | K2 | 162 | 72 | 13,2 | K2 | 55 | 217 | 72 | 15,6 | K2 | 95 | 257 | 72 | 16,2 | |
| 30P | □FC | 327 | | | | | | | | | | 6 | 6 | | K2 | | | | 21 | | | | | K2 | | | | | 23,4 |
| 40P | □FC | 338 | 183 | 4,5 | 125 | 15 | 145 | 8-M10 | 22 | 130 | M30 | 29 | 16 | 194 | K2 | 198 | 90 | 22 | K2 | 58 | 256 | 90 | 25,7 | K2 | 130 | 328 | 90 | 27,2 | |
| 50 | □FC | 430 | 154 | | | | | | | | | 140 | 25 | 165 | 20 | 176,5 | K2 | 179 | 110 | 30 | K2 | | 80 | 259 | 35,8 | K2 | 155 | 334 | 90 |
| 55 | □FC | 430 | 196 | 4,5 | 140 | 15 | 165 | 8-M10 | 22 | 150 | M30 | 6 | 208,5 | K2 | 211 | 40 | K2 | 80 | 291 | 110 | 45,8 | K2 | 155 | 366 | 110 | 48 | | | |
| 60 | □FC 75 | 520 | 172 | | | | | | | | | 160 | 20 | 185 | 20 | 192 | K2 | 192 | 125 | 46 | K2 | 90 | 282 | 54,4 | K2 | 170 | 362 | 125 | 58 |
| 65 | □FC 75-80 | 520 | 220 | 4 | 195 | 20 | 185 | 8-M10 | 22 | 205 | M30 | 6 | 240 | K2 | 240 | 66 | K2 | 90 | 330 | 125 | 74,4 | K2 | 170 | 410 | 125 | 78 | | | |
| 70P | 80-90 100 | 640 | 190 | | | | | | | | | 50 90 | 225 | 8-M16 | 24 | 265 | 15 | 234 274 | K2N K3N | 240 280 | 86 | K2N K3N | 350 390 | 99 | K2N K3N | 225 | 465 505 | 150 | 106 |
| *75P | 80-90 100 | 245 | 20 35 | 254 269 | K2N K3N | 265 280 | 150 | 117 | K2N K3N | 375 390 | 135 | K2N K3N | | | | | | 490 505 | 147 | | | | | | | | | | |
| 80P | Max.110 Max.125** | 810 | 226 | 44 60 | 270 | 8-M18 | 28 | 325 | 15 | 264 280 | K2N K3N | 270 286 | 180 | K2N K3N | 388 404 | 196 | K2N K3N | 218 | 488 504 | 160 | 208 | | | | | | | | |
| *85P | Max.125 Max.130 | 300 | 230 | 40 | | | | | | 0 | 334 | K2N K3N | 340 | 252 | K2N K3N | 458 | 280 | K2N K3N | 558 | 300 | | | | | | | | | |
| 90P | Max.130 Max.140** Max.160*** | 1000 | 344 | 5 | 20 120 160 | 550 | 16-M20 | 32 | 416 | 0 | M36 | 35 | 343 443 483 | K2 K3 K5 | 364 464 504 | 350 390 410 | K2 K3 K5 | 424 524 564 | 302 342 362 | K2 K3 K5 | 200 | 504 604 644 | 317 357 377 | | | | | | |
| 95P | Max.130 Max.140** Max.160*** | | | | | | | | | | | 466 | 506 | 13 120 160 | 420 520 560 | K2 K3 K5 | 479 586 626 | 505 555 575 | K2 K3 K5 | 599 706 746 | 545 595 615 | K2 K3 K5 | 679 786 826 | 445 | 630 | | | | |
| 1200 | Max.190 | 1300 | 449 | 7 | 310 | 7 | 570 | 36 | 430 | 30 | 419 | K2 | 456 | 220 | 1800 | -- | -- | -- | 220 | -- | -- | -- | 220 | -- | | | | | |

* Gewicht mit Öl ** Lochtiefe PF=210 *** Lochtiefe PF=250

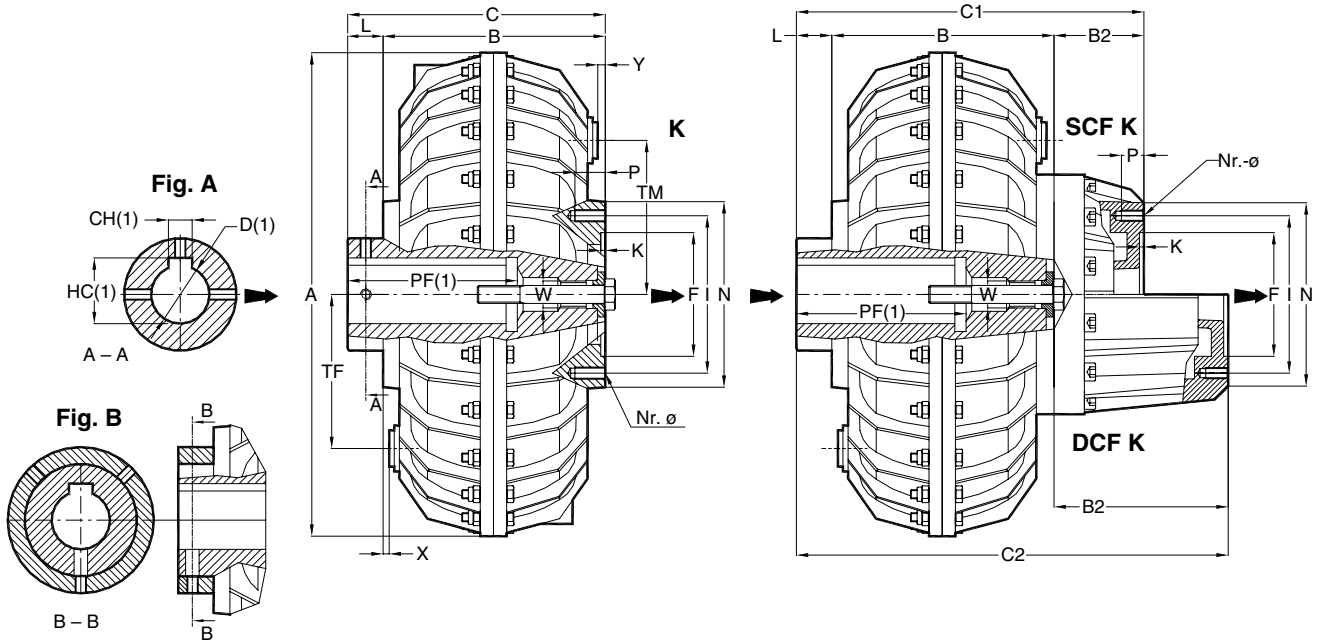
Maßangaben sind unverbindlich

- Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert
 - Kupplung m. konischer Bohrung FC mit konischer Buchse BC und Befestigungsschraube (Fig. 1 and 2)
- Bei Montage auf Wellen ohne Ansatz kontaktieren Sie bitte WESTCAR

Bestellbeispiel: Kupplung mit konischer Bohrung und Buchse: ALFA 55 K2 FC + 55BC L15 D=60

| KONISCHE BUCHSE MIT BEFESTIGUNGSSCHRAUBE | | | | | | | |
|--|-----|--------------------|----|----|----|----|----------------|
| Kupplungsgröße | Typ | Standard D Bohrung | | | | | Max. D Bohrung |
| | | 38 | 42 | 48 | 50 | 55 | |
| 30/30P | 3BC | 38 | 42 | 48 | - | - | 48 |
| 40P | 4BC | 38 | 42 | 48 | 50 | - | 50 |
| 50 - 55 | 5BC | - | 42 | 48 | 55 | 60 | 65 |
| 60 - 65 | 6BC | - | - | 48 | 55 | 60 | 70 |

■ Konische Buchsen werden ohne Passfeder geliefert

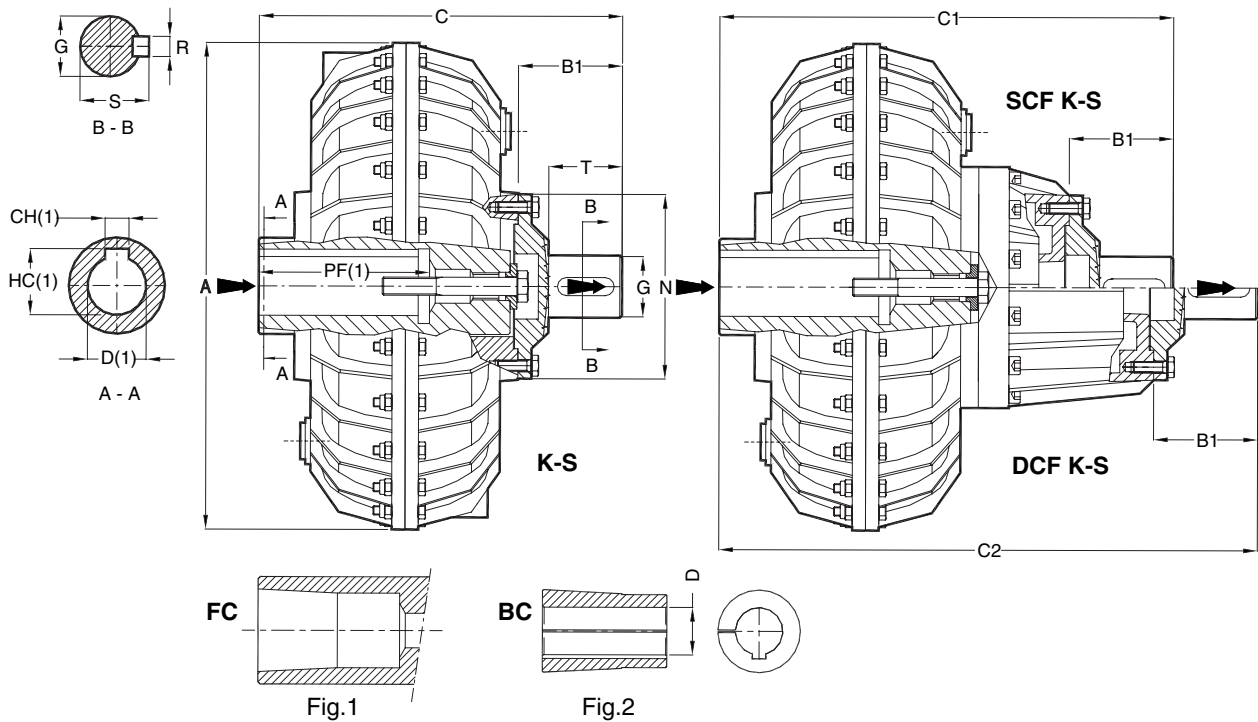


HINWEIS: (1) Die Pfeile ➡ kennzeichnen Ein- und Ausgang

| ROTOFLUID GRÖÙE | Zoll | Abmessungen in mm | | | | | | | | | | | | | | K | | | SCF K | | | DCF K | | | | | | | | |
|-----------------|-------------------------|-------------------|------|-----|-----|-----------------|-----------------|------------|----------------|------|----------|---------------------------|----------|-----|---------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|----------------------------|----------------------------|-------------------|-------|---------------------------|------------|-------------------|----------------------|-------------------|------------|-------------------|------------------|
| | | Zyl. Bohr D | Fig. | A | B | F ^{H7} | K | I | L | N | Nr.ø | P | TF TM | W | X | Y | PF | Type | C | G. | Type | B2 | C1 | G. | Type | B2 | C2 | G. | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | mm | kg* |
| 10 KA | 0,875 1,125 | A B | 193 | 88 | 47 | 4 | 60 | 10 25,4 | 75 | 6-M6 | 12 | 66 | M10 | 0,5 | 0 | 57,15 69,85 | KA | 98 113,4 | 4 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 20 KA | 1,125 1,375 | A B | 230 | 115 | 52 | | 78 | 10 25,4 | 94 | | 8-M8 | 16 | 110 | M24 | 2 | 7 | 69,85 85,72 | KA | 125 140,4 | 6 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 30 KA | 1,625 1,875 | A B | 290 | 150 | 72 | | 100 | 12 40 | 114 | 8-M8 | | 16 | 110 | | M24 | 9 | 9 | 101,6 117,47 | KA | 162 190 | 13,2 | KA | 55 | 217 245 | 15,6 | KA | 95 | 257 285 | 16,2 | |
| 30P KA | 1,625 1,875 | A B | | | | | 327 | 100 | | | 12 40 | | | 6 | | 6 | 85,72 | 162 190 | 21 | KA | 23,4 | KA | 24 | 257 285 | 24 | | | | | |
| 40P KA | 1,625 1,875 2,125 | A | 338 | 183 | 90 | 125 | 15 | 145 | 8-M10 | 22 | 130 | M24 | 29 | 16 | 101,6 117,47 133,35 | KA | 198 | 22 | KA | 58 | 256 | 25,7 | KA | 130 | 328 | 27,2 | | | | |
| 50 KA | 1,875 2,125 2,375 | A A B | 430 | 154 | 110 | 140 | 25 25 32 | 165 | | | | | 8-M10 | 22 | 150 | M24 | 20 | 20 | 117,47 133,35 149,22 | KA | 179 179 186 | 30 | KA | 80 | 259 259 266 | 35,8 | KA | 155 | 334 334 341 | 38 |
| 55 KA | 2,125 2,375 2,875 | A B B | | | | 196 | 140 | | | | | | | | | | 15 20 54 | 6 | 6 | 133,35 149,22 184,15 | 211 216 250 | 40 | KA | 45,8 | KA | 48 | 366 371 405 | 48 | | |
| 60 KA | 2,375 2,875 3,375 | A A B | 520 | 172 | 125 | 160 | 20 57 108 | 185 | | | | | | | | | 8-M10 | 22 | 205 | M30 | 6 | 20 | 149,22 184,15 215,9 | KA | 192 229 280 | 46,5 46,5 50,5 | KA | 90 | 282 319 370 | 54,4 56 66 |
| 65 KA | 2,375 2,875 3,375 | A A B | | | | 220 | 160 | | 20 20 61 | 6 | 6 | 149,22 184,15 215,9 | | | | | | | | | 240 240 281 | 66 | KA | 74,4 | KA | 78 | 410 410 451 | 78 | | |
| 70P KA | 2,875 3,375 3,375 | A | 640 | 190 | 150 | 195 | 50 90 126 | 225 | 8-M16 | 24 | 265 | M36 | 15 | 15 | 184,15 215,9 250,82 | KA | | | | | 240 280 316 | 86 | KA | 110 | 350 390 426 | 99 | KA | 225 | 465 505 541 | 106 |
| •75P KA | 3,375 3,875 | A B | | | | 245 | 195 | | | | | | 40 76 | 0 | 0 | 215,9 250,82 | | | | | 285 321 | 117 | KA | 135 | KA | 147 | 510 546 | 147 | | |
| 80P KA | 3,375 3,875 4,750 | A | 810 | 226 | 160 | 230 | 44 44 76 | 270 | 8-M18 | 28 | 325 | M36 | 15 | 15 | 215,9 250,82 250,82 | KA | 270 270 302 | 180 | KA | 118 | 388 388 420 | 196 | KA | 218 | 488 488 520 | 208 | | | | |
| •85P KA | 3,875 4,750 | A | | | | 300 | 230 | | | | | | 40 | 0 | 0 | 250,82 | 340 | 252 | KA | 280 | KA | 300 | 558 | 300 | | | | | | |
| 90P KA | 3,875 4,750 5,250 | A | 1000 | 344 | 445 | 506 | 40 | 550 | 16-M20 | 32 | 416 | M36 | 35 | 35 | 250,82 | KA | 384 | 350 | KA | 120 | 504 | 302 | KA | 200 | 584 | 317 | | | | |
| 95P KA | 3,875 4,750 5,250 | A | | | | 466 | 506 | | | | | | 550 | 35 | 35 | 250,82 | 506 | 505 | KA | 545 | KA | 560 | 706 | 560 | | | | | | |

*Gewicht mit Öl •Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert ■ Verringerte Abmessungen HC

Maßangaben sind unverbindlich



HINWEIS: (1) Abmessungen der Bohrungen und Passfedern siehe Seite 27 / (2) Die Pfeile ➡ kennzeichnen Ein- und Ausgang

| ROTOFLUID SIZE | Dimensions in mm | | | | | | | | K-S | | SCF K-S | | | DCF K-S | | | |
|----------------|------------------------------------|-------|-----|-----------------|-------|-----|------|-------|--------|---------|---------|---------|-----|---------|--------|------|------|
| | Foro D | A | B1 | G ^{h7} | N | R | S | T | Type | mm | kg* | Type | mm | kg* | Type | mm | kg* |
| | | | | | | | | | C | Gewicht | C1 | Gewicht | C2 | Gewicht | | | |
| 10 | 19-24 | 193 | 35 | 19 | 75 | 6 | 21,5 | 25 | K1-S1 | 133 | 4,3 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 20 | 24-28 | 230 | 44 | 24 | 94 | 8 | 27 | 32 | K1-S2 | 169 | 6,6 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 30 | FC | 290 | 63 | 38 | 114 | 10 | 41 | 45 | K2-S3 | 225 | 14,3 | K2-S3 | 280 | 16,7 | K2-S3 | 320 | 17,3 |
| 30P | FC | 327 | | | | | | | 22,1 | | K2-S3 | 24,5 | | K2-S3 | 25,1 | | |
| 40P | FC | 338 | 76 | 48 | 145 | 14 | 51,5 | 55 | K2-S4 | 274 | 24,2 | K2-S4 | 332 | 27,9 | K2-S4 | 404 | 29,4 |
| 50 | FC | 430 | 92 | 55 | 165 | 16 | 59 | 65 | K2-S5 | 271 | 33,2 | K2-S5 | 351 | 39 | K2-S5 | 426 | 41,2 |
| 55 | FC | | | | | | | | K2-S5 | 303 | 43,2 | K2-S5 | 383 | 49 | K2-S6 | 458 | 51,2 |
| 60 | FC 75 | 520 | 110 | 60 | 185 | 18 | 64 | 80 | K2-S6 | 302 | 50,6 | K2-S5 | 392 | 59 | K2-S6 | 472 | 62,6 |
| 65 | FC 75-80 | | | | | | | | K2-S6 | 350 | 70,6 | K2-S6 | 440 | 79 | K2-S6 | 520 | 82,6 |
| 70P | 80-90 100 | 640 | 122 | 70 | 225 | 20 | 74,5 | 90 | K2N-S7 | 362 | 95 | K2N-S6 | 472 | 108 | K2N-S7 | 587 | 115 |
| 75P | 80-90 100 | | | | | | | | K3N-S7 | 402 | 126 | K3N-S7 | 512 | 144 | K3N-S7 | 612 | 156 |
| 80P | Max.110 Max.125** | 810 | 145 | 80 | 270 | 22 | 85 | 110 | K2N-S8 | 415 | 198 | K2N-S8 | 533 | 214 | K2N-S8 | 633 | 226 |
| 85P | Max.125 Max.130 | | | | | | | | K3N-S8 | 431 | 270 | K3N-S8 | 549 | 298 | K3N-S8 | 649 | 318 |
| 90P | Max.130 Max.140** Max.160*** | 1000 | 220 | 110 | 550 | 28 | 116 | 180 | K2-S9 | 584 | 416 | K2-S9 | 644 | 368 | K2-S9 | 724 | 383 |
| 95P | Max.130 Max.140** Max.160*** | | | | | | | | K3-S9 | 684 | 456 | K3-S9 | 744 | 408 | K3-S9 | 824 | 423 |
| | | K5-S9 | 724 | 476 | K5-S9 | 784 | 428 | K5-S9 | 864 | 443 | | | | | | | |
| | | K2-S9 | 669 | 586 | K2-S9 | 819 | 626 | K2-S9 | 899 | 641 | | | | | | | |
| 1200 | Max.190 | 1300 | 290 | 180 | 550 | 40 | 169 | 180 | K3-S9 | 806 | 636 | K3-S9 | 926 | 676 | K3-S9 | 1006 | 691 |
| | | | | | | | | | K5-S9 | 846 | 656 | K5-S9 | 966 | 696 | K5-S9 | 1046 | 711 |
| | | | | | | | | | K2-S12 | 746 | 1900 | -- | -- | -- | -- | -- | |

* Gewicht mit Öl ** Lochtiefe PF=210 *** Lochtiefe PF=250

Maßangaben sind unverbindlich

● Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert

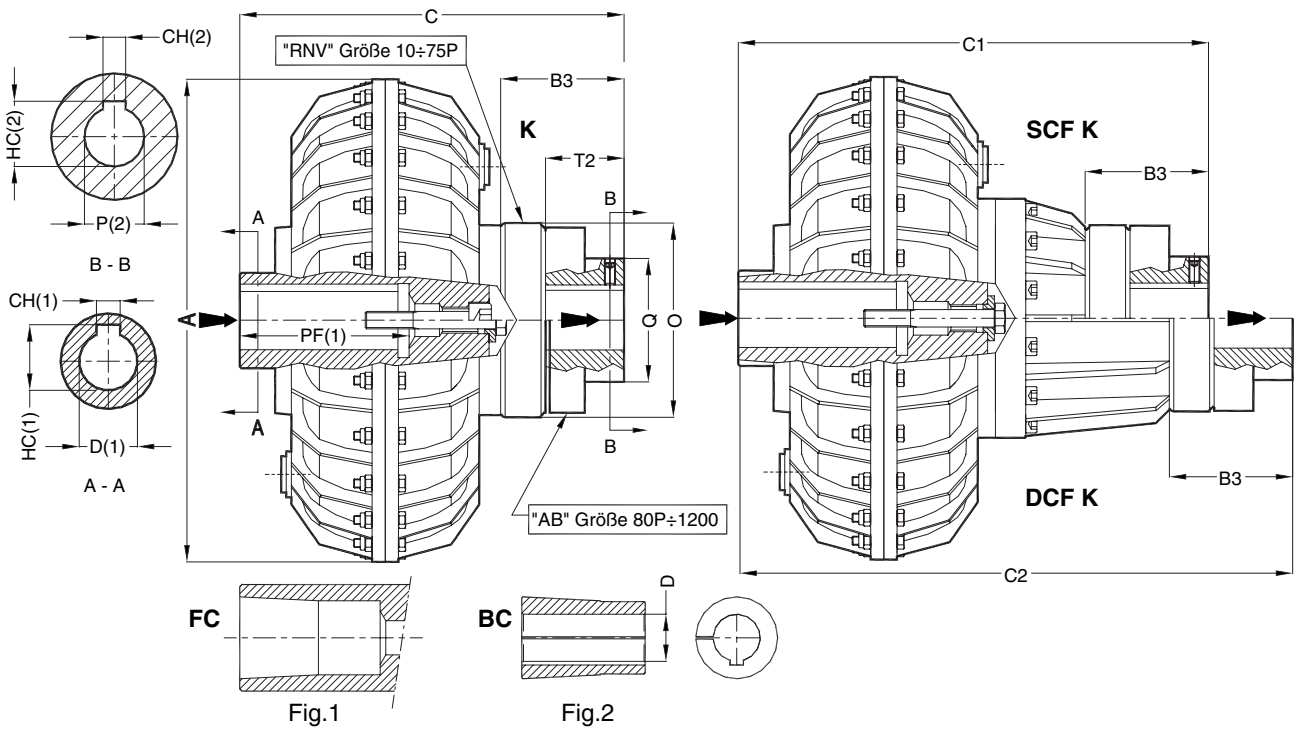
□ Kupplung m. konischer Bohrung FC mit konischer Buchse BC und Befestigungsschraube (Fig. 1 and 2)

Bei Montage auf Wellen ohne Ansatz kontaktieren Sie bitte WESTCAR

Bestellbeispiel: Kupplung mit konischer Buchse: ALFA 55 K2 FC + 55BC L15 D=60 + S5

| KONISCHE BUCHSE MIT BEFESTIGUNGSSCHRAUBE | | | | | | | |
|--|-----|--------------------|----|----|----|----|----------------|
| Kupplungsgröße | Typ | Standard D Bohrung | | | | | Max. D Bohrung |
| 30/30P | 3BC | 38 | 42 | 48 | - | - | 48 |
| 40P | 4BC | 38 | 42 | 48 | 50 | - | 50 |
| 50 - 55 | 5BC | - | 42 | 48 | 55 | 60 | 65 |
| 60 - 65 | 6BC | - | - | 48 | 55 | 60 | 70 |

■ Konische Buchsen werden ohne Passfeder geliefert



HINWEISE: (1) Abmessungen der Bohrungen und Passfedern siehe Seite 27 / (2) Bohrung P auf Kundenwunsch gebohrt lieferbar
(3) Die Pfeile ► kennzeichnen Ein- und Ausgang

| ROTOFLUID GRÖÙE | Abmessungen in mm | | | | | | | | K m. elast. Kupplung | | | SCF K m. elast. Kupplung | | | DCF K m. elast. Kupplung | | | ELASTISCHE KUPPLUNG |
|-----------------|-------------------|------|-----|-----|--------|-----|-----|------|-------------------------|---------|------|-----------------------------|---------|------|-----------------------------|---------|-------|---------------------|
| | Bohrung D | A | B3 | O | P Max. | Q | T2 | Type | mm | kg* | Type | mm | kg* | Type | mm | kg* | | |
| | | | | | | | | | C | Gewicht | | C1 | Gewicht | | C2 | Gewicht | | |
| 10 | 19-24 | 193 | 48 | 88 | 28 | 45 | 30 | K1 | 146 | 4,7 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | RNV-1 | |
| 20 | 24-28 | 230 | 67 | 110 | 38 | 56 | 45 | K1 | 192 | 7,6 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | RNV-2 | |
| 30 | FC | 290 | 85 | 140 | 48 | 68 | 55 | K02 | 247 | 16,2 | K02 | 302 | 18,6 | K02 | 342 | 19,2 | RNV-3 | |
| 30P | FC | 327 | | | | | | K02 | 24 | K02 | 26,4 | | K02 | 27 | | | | |
| 40P | FC | 338 | 94 | 176 | 60 | 91 | 60 | K02 | 292 | 26,6 | K02 | 350 | 30,3 | K02 | 422 | 31,8 | RNV-4 | |
| 50 | FC | 430 | 108 | 194 | 70 | 106 | 70 | K02 | 287 | 37 | K02 | 367 | 42,8 | K02 | 442 | 45 | RNV-5 | |
| 55 | FC | | | | | | | K02 | 319 | 47 | K02 | 399 | 52,8 | K02 | 474 | 55 | | |
| 60 | FC | 520 | 122 | 216 | 80 | 121 | 80 | K02 | 314 | 56,3 | K02 | 404 | 64,7 | K02 | 484 | 68,3 | RNV-6 | |
| 65 | FC | | | | | | | K02 | 362 | 76,3 | K02 | 452 | 84,7 | K02 | 532 | 88,3 | | |
| 70P | 80-90 | 640 | 138 | 266 | 100 | 146 | 90 | K2N | 378 | 101,5 | K2N | 488 | 114,5 | K02 | 603 | 121,5 | RNV-7 | |
| | 100 | | | | | | | K3N | 418 | | K3N | 528 | | K3N | 643 | | | |
| •75P | 80-90 | 640 | 194 | 309 | 110 | 156 | 110 | K2N | 459 | 154 | -- | -- | -- | -- | -- | FRNV-8 | | |
| | 100 | | | | | | | K3N | 474 | | | | | | | | | |
| 80P | 80-90 | 810 | 196 | 330 | 110 | 170 | 140 | K2M | 541 | 163,7 | K2M | 556 | 163,7 | K2M | 656 | 175,7 | RNV-8 | |
| | 100 | | | | | | | K3M | 556 | | K3M | 671 | | | | | | |
| •85P | Max.110 | 810 | 196 | 330 | 110 | 170 | 140 | K2N | 584 | 254,5 | K2N | 584 | 254,5 | K2N | 684 | 266,5 | AB-8 | |
| | Max.125 | | | | | | | K3N | 600 | | K3N | 700 | | | | | | |
| 90P | Max.130 | 1000 | 318 | 550 | 180 | 290 | 250 | K2N | 684 | 391 | K2N | 684 | 391 | K2N | 784 | 411 | AB-8M | |
| | Max.140** | | | | | | | K3N | 684 | | K3N | 784 | | | | | | |
| 95P | Max.130 | 1000 | 318 | 550 | 180 | 290 | 250 | K2 | 742 | 556 | K2 | 742 | 556 | K2 | 882 | 571 | AB-9 | |
| | Max.140** | | | | | | | K3 | 842 | | K3 | 842 | | K3 | 982 | | | |
| | Max.160*** | | | | | | | K5 | 822 | | K5 | 822 | | K5 | 1022 | | | |
| 1200 | Max.130 | 1300 | 318 | 550 | 180 | 290 | 250 | K2 | 917 | 759 | K2 | 917 | 799 | K2 | 997 | 814 | AB-9 | |
| | Max.140** | | | | | | | K3 | 1024 | | K3 | 1024 | | K3 | 1104 | | | |
| | Max.160*** | | | | | | | K5 | 1064 | | K5 | 1064 | | K5 | 1144 | | | |
| 1200 | Max. 190 | 1300 | 318 | 550 | 180 | 290 | 250 | K2 | 774 | 2050 | -- | -- | -- | -- | -- | AB-9/12 | | |

* Gewicht mit Öl ** Lochtiefe PF=210 *** Lochtiefe PF=250

● Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert

□ Kupplung m. konischer Bohrung FC mit konischer Buchse BC und Befestigungsschraube (Fig. 1 and 2)

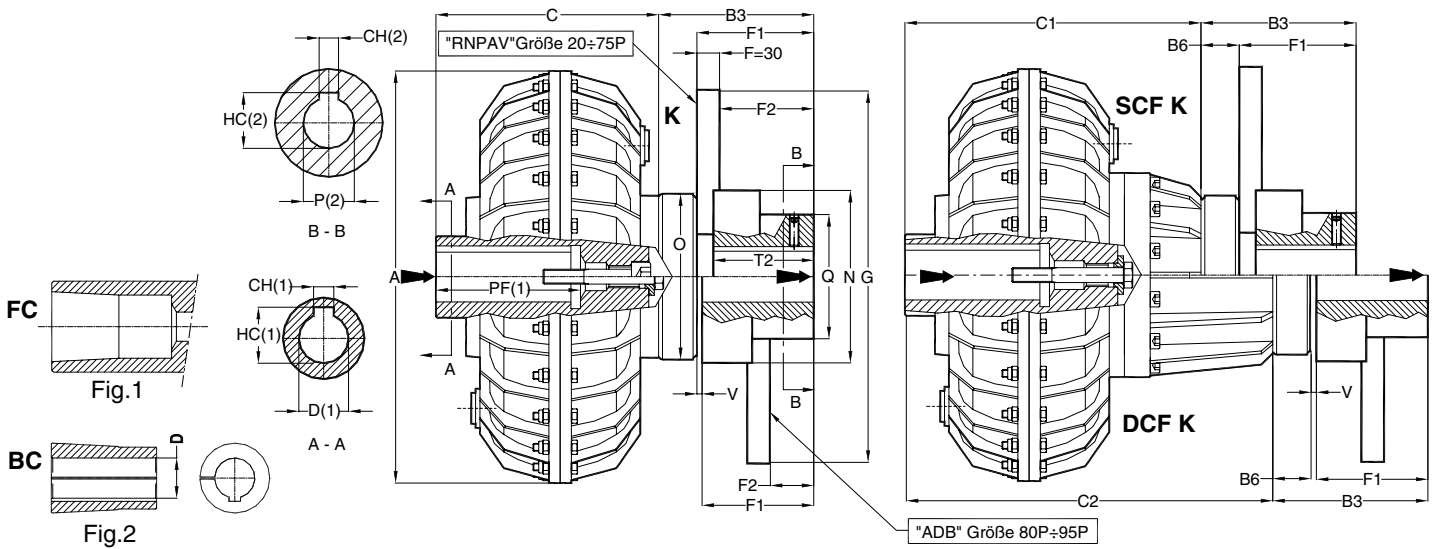
Bei Montage auf Wellen ohne Ansatz kontaktieren Sie bitte WESTCAR

Example of order of a coupling with taper bush: ALFA 55 K02 FC + 55BC L15 D=60 + RNV5 P=48

Maßangaben sind unverbindlich

| KONISCHE BUCHSE MIT BEFESTIGUNGSSCHRAUBE | | | | | | | | |
|--|-----|--------------------|----|----|----|----|----|----------------|
| Kupplungsgröße | Typ | Standard D Bohrung | | | | | | Max. D Bohrung |
| | | 38 | 42 | 48 | 50 | 55 | 60 | |
| 30/30P | 3BC | 38 | 42 | 48 | - | - | - | 48 |
| 40P | 4BC | 38 | 42 | 48 | 50 | - | - | 50 |
| 50 - 55 | 5BC | - | 42 | 48 | 55 | 60 | 65 | 65 |
| 60 - 65 | 6BC | - | - | 48 | 55 | 60 | 65 | 70 |

■ Konische Buchsen werden ohne Passfeder geliefert



HINWEISE: (1) Abmessungen der Bohrungen und Passfedern siehe Seite 27 / (2) Auf Bestellung: Bohrung P fertiggestellt
(3) Die Pfeile ➔ kennzeichnen Ein- und Ausgang

| ROTOFLUID GRÖßE | Abmessungen in mm | | | | | | | | | | K | | SCF K | | DCF K | | ELASTISCHES ELEMENT MIT BREMSSCHEIBE | | |
|-----------------|--------------------|------|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|------|------|-------------|-------|-------|-------------|------|--------------------------------------|-------|-------------|
| | Foro D | A | B3 | B6 | O | P Max | Q | N | V | Type | mm C | kg* Gewicht | Type | mm C1 | kg* Gewicht | Type | | mm C2 | kg* Gewicht |
| 20 | 24-28 | 230 | 93 | 22 | 110 | 38 | 56 | 94 | -- | K1 | 125 | 6 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | RNPAV2 |
| 30 | □FC | 290 | 111 | 30 | 140 | 48 | 68 | 118 | -- | K02 | 162 | 13,2 | K02 | 217 | 15,6 | K02 | 257 | 16,2 | RNPAV3 |
| 30P | □FC | 327 | | | | | | | | K02 | | | 23,4 | | | K02 | | | |
| 40P | □FC | 338 | 120 | 34 | 176 | 60 | 91 | 147 | -- | K02 | 198 | 22 | K02 | 256 | 25,7 | K02 | 328 | 27,2 | RNPAV4 |
| 50 | □FC | 430 | 134 | 38 | 194 | 70 | 106 | 165 | -- | K02 | 179 | 30 | K02 | 259 | 35,8 | K02 | 334 | 38 | RNPAV5 |
| 55 | □FC | | | | | | | | | K02 | 211 | 40 | K02 | 291 | 45,8 | K02 | 366 | 48 | |
| 60 | □FC | 520 | 148 | 42 | 216 | 80 | 121 | 185 | -- | K02 | 192 | 46 | K02 | 282 | 54,4 | K02 | 362 | 58 | RNPAV6 |
| 65 | □FC | | | | | | | | | K02 | 240 | 66 | K02 | 330 | 74,4 | K02 | 410 | 78 | |
| 70P | 80-90 | 640 | 164 | 48 | 266 | 100 | 146 | 226 | -- | K2N | 240 | 86 | K2N | 350 | 99 | K2N | 465 | 106 | RNPAV7 |
| | 100 | | | | | | | | | K3N | 280 | K3N | 390 | K3N | 505 | | | | |
| •75P | 80-90 | 640 | 220 | 84 | 309 | 110 | 156 | 270 | -- | K2N | 265 | 117 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | FRNPAV8 |
| | 100 | | | | | | | | | K3N | 280 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | | |
| 80P | Max.110 | 810 | 196 | 50 | 330 | 110 | 170 | 330 | 6 | K2N | 270 | 180 | K2N | 388 | 196 | K2N | 488 | 208 | ADB8 |
| | Max.125** | | | | | | | | | K3N | 286 | K3N | 404 | K3N | 504 | | | | |
| •85P | Max.125 Max.130 | 226 | 400 | 155 | 236 | 400 | 6 | K2N | 340 | 252 | K2N | 458 | 280 | K2N | 558 | 300 | ADB8M | | |
| 90P | Max.130 | 1000 | 318 | 62 | 550 | 180 | 290 | 550 | 6 | K2 | 364 | 350 | K2 | 424 | 302 | K2 | 504 | 317 | ADB9 |
| | Max.140** | | | | | | | | | K3 | 464 | 390 | K3 | 524 | 342 | K3 | 604 | 357 | |
| 95P | Max.130 | 1000 | 318 | 62 | 550 | 180 | 290 | 550 | 6 | K5 | 504 | 410 | K5 | 564 | 362 | K5 | 644 | 377 | ADB9 |
| | Max.140** | | | | | | | | | K2 | 479 | 505 | K2 | 599 | 545 | K2 | 679 | 560 | |
| 95P | Max.160*** | 1000 | 318 | 62 | 550 | 180 | 290 | 550 | 6 | K3 | 586 | 555 | K3 | 706 | 595 | K3 | 786 | 610 | ADB9 |
| | Max.160*** | | | | | | | | | K5 | 626 | 575 | K5 | 746 | 615 | K5 | 826 | 630 | |

* Gewicht mit Öl, ohne Bremsscheibe RN AV o. ADB ** Lochtiefe PF=210 *** Lochtiefe PF=250

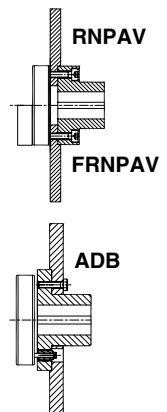
Maßangaben sind unverbindlich

• Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert

□ Kupplungen mit konischer Bohrung FC werden mit konischer Buchse BC und Befestigungsschrauben (Fig. 1 und 2) geliefert - siehe Seite 14.

BREMSSCHEIBE RNPAV / FRNPAV mit elastischer Kupplung

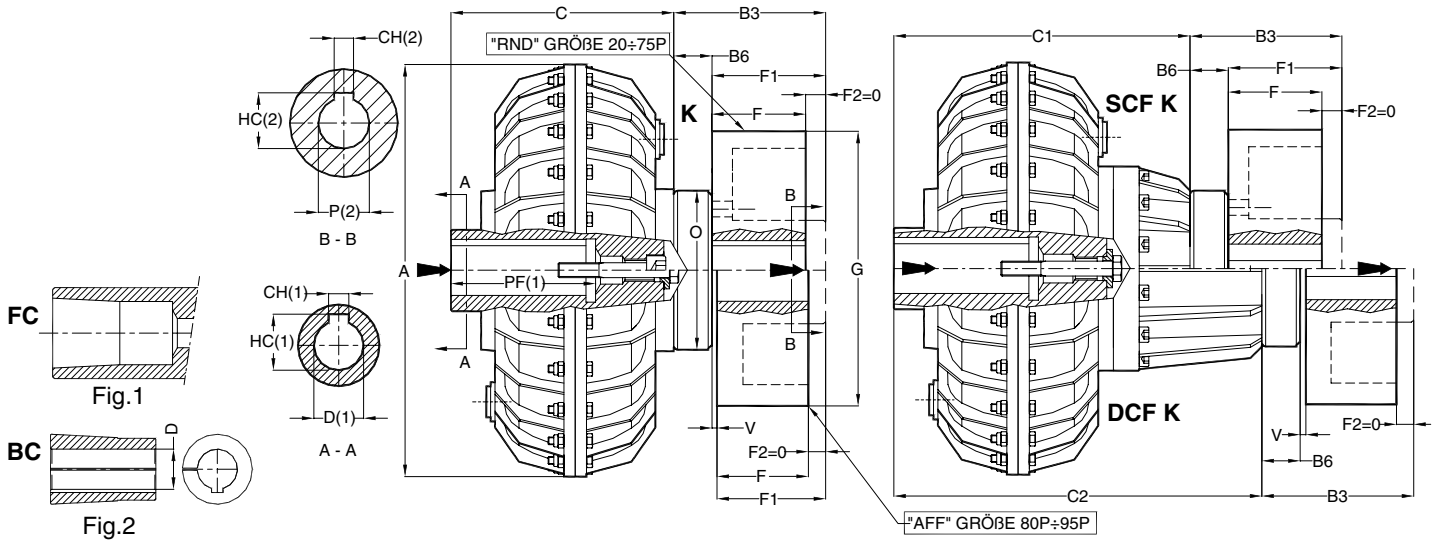
| ROTOFLUID | 20 | 30/30P | 40P | 50/55 | 60/65 | 70P | 75P |
|--------------|--------|--------|-------------|--------------------|---------------------------|-----------------------------|--|
| Bremsscheibe | RNPAV2 | RNPAV3 | RNPAV4 | RNPAV5 | RNPAV6 | RNPAV7 | FRNPAV8 |
| øG | 200 | 200 | 250 315 | 250 315 355 | 315 355 400 450 | 400 450 500 450 500 | 560 630 710 800 |
| F1 | 71 | 81 | 86 | 96 | 106 | 116 | 136 |
| F2 | 41 | 51 | 56 | 66 | 76 | 86 | 106 |
| T2 | 45 | 55 | 60 | 70 | 80 | 100 | 110 |
| Gewicht kg | 7,3 | 8,6 | 13,7 21,1 | 16,1 22,6 27,6 | 25,2 30,1 36,3 43,6 | 40,5 48,4 57,2 | 68,6 76,4 88,2 103,5 121,5 146,5 |



BREMSSCHEIBE ADB mit elastischer Kupplung

| ROTOFLUID | 80P | | | | | 85P | | | | | 90P/95P | | | | |
|--------------|------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|------|---------|-----|-----|------|------|
| Bremsscheibe | ADB8 | | | | | ADB8M | | | | | ADB9 | | | | |
| øG | 560 | 630 | 710 | 800 | 900 | 630 | 710 | 800 | 900 | 1000 | 710 | 800 | 900 | 1000 | 1250 |
| F1 | 140 | | | | | 170 | | | | | 250 | | | | |
| F2 | 50 | | | | | 80 | | | | | 143 | | | | |
| Gewicht kg | 107 | 122 | 142 | 167 | 234 | 172 | 192 | 215 | 248 | 283 | 325 | 350 | 382 | 417 | 520 |

Bestellbeispiel: Kupplung mit konischer Buchse: ALFA 55 K02 FC + 55BC L15 D=60 + RNPAV5 315x30 P=48



HINWEISE: (1) Abmessungen der Bohrungen und Passfedern siehe Seite 27 / (2) Bohrung P auf Kundenwunsch gebohrt lieferbar
(3) Die Pfeile ➔ kennzeichnen Ein- und Ausgang

| ROTOFLUID GRÖÖE | Abmessungen in mm | | | | K | | | SCF K | | | DCF K | | | ELASTISCHES ELEMENT MIT TROMMEL BREMSE | | | |
|-----------------|-------------------|------|-----|-----|------|----|-----|---------|------|------|-------|---------|------|--|-----|------|---------|
| | Bore D | A | O | V | Type | B6 | C | Gewicht | Type | B6 | C1 | Gewicht | Type | | B6 | C2 | Gewicht |
| 30 | □FC | 290 | 140 | -- | K02 | 30 | 162 | 13,2 | K02 | 30 | 217 | 15,6 | K02 | 30 | 257 | 24 | RND3 |
| 30P | □FC | 327 | | | 21 | | | K02 | 23,4 | | | K02 | 24 | | | | |
| 40P | □FC | 338 | 176 | -- | K02 | 34 | 198 | 22 | K02 | 34 | 256 | 25,7 | K02 | 34 | 328 | 27,2 | RND4 |
| 50 | □FC | 430 | | | 194 | | | -- | K02 | | | 179 | 30 | | | | |
| 55 | □FC | | K02 | 211 | | 40 | K02 | | 291 | 45,8 | K02 | 366 | 48 | | | | |
| 60 | □FC | 520 | 216 | -- | K02 | 42 | 192 | 46 | K02 | 42 | 282 | 54,4 | K02 | 42 | 362 | 58 | RND6 |
| 65 | 75 | | | | K02 | | | 240 | 66 | | | K02 | 330 | | | | |
| 70P | 80-90 | 640 | 266 | -- | K2N | 48 | 240 | 86 | K2N | 48 | 350 | 99 | K2N | 48 | 465 | 106 | RND7 |
| | 100 | | | | K3N | | | | 280 | | | | K3N | | | | |
| • 75P | 80-90 | 640 | 309 | -- | K2N | 84 | 265 | 117 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | FRND8 |
| | 100 | | | | K3N | | | | 280 | | | | -- | | | | |
| | 80-90 | 640 | 309 | -- | -- | -- | -- | -- | K2M | 56 | 375 | 135 | K2M | 56 | 490 | 147 | RND8 |
| | 100 | | | | K3M | | | | 390 | | | | K3M | | | | |
| 80P | Max.110 | 810 | 330 | 6 | K2N | 50 | 270 | 180 | K2N | 50 | 388 | 196 | K2N | 50 | 488 | 208 | AFF8 |
| | Max.125** | | | | K2N | | | | 340 | | | | 252 | | | | |
| • 85P | Max.125 | 810 | 400 | 6 | K3N | 62 | 364 | 350 | | K2 | 62 | 424 | | 302 | K2 | 62 | 504 |
| | Max.130 | | | | K3 | | | | 464 | K3 | | | 524 | | K3 | | |
| | Max.130 | 1000 | 550 | 6 | K5 | 62 | 504 | 410 | K5 | 62 | 564 | 362 | K5 | 62 | 664 | 377 | AFF9 |
| | Max.140** | | | | K2 | | | | 479 | | | | K2 | | | | |
| | Max.160*** | 1000 | 550 | 6 | K3 | 62 | 586 | 555 | K3 | 62 | 706 | 595 | K3 | 62 | 786 | 610 | AFF9 |
| | Max.160*** | | | | K5 | | | | 626 | | | | K5 | | | | |

* Gewicht mit Öl, ohne Bremsstrommel - ** Lochtiefe PF=210 *** Lochtiefe PF=250

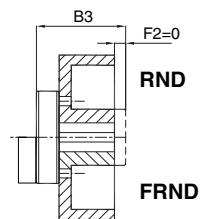
Maßangaben unverbindlich

• Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert

□ Kupplungen mit konischer Bohrung FC werden mit konischer Buchse BC und Befestigungsschrauben (Fig. 1 und 2) geliefert - siehe Seite 14.

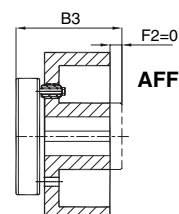
BREMSTROMMEL RND mit elastischer Kupplung

| ROTOFLUID | 30/30P | | | 40P | | | 50/55 | | | 60/65 | | | 70P | | | 75P-K | | | 75P SCF K/DCF K | | | | | |
|--------------|--------|-----|-----|------|-----|------|-------|-----|------|-------|------|-----|------|------|-----|-------|------|-----|-----------------|------|-----|------|------|-----|
| Bremstrommel | RND3 | | | RND4 | | | RND5 | | | RND6 | | | RND7 | | | FRND8 | | | RND8 | | | | | |
| øG | 160 | 200 | 250 | 160 | 200 | 250 | 315 | 200 | 250 | 315 | 400 | 200 | 250 | 315 | 400 | 315 | 400 | 500 | 315 | 400 | 500 | 315 | 400 | 500 |
| F=F1 | 60 | 75 | 95 | 60 | 75 | 95 | 118 | 75 | 95 | 118 | 150 | 75 | 95 | 118 | 150 | 118 | 150 | 190 | 118 | 150 | 190 | 118 | 150 | 190 |
| B3 | 90 | 105 | 125 | 94 | 109 | 129 | 152 | 113 | 133 | 156 | 188 | 117 | 137 | 160 | 192 | 166 | 198 | 238 | 202 | 234 | 274 | 174 | 206 | 246 |
| P max | 48 | 48 | 48 | 60 | 60 | 60 | 60 | 70 | 70 | 70 | 80 | 80 | 80 | 80 | 100 | 100 | 100 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 |
| Gewicht kg | 4,4 | 6,6 | 14 | 5 | 7,8 | 14,6 | 25,8 | 8,5 | 15,6 | 27,4 | 46,3 | 9,6 | 17,6 | 30,3 | 50 | 31,3 | 55,8 | 112 | 59 | 82,7 | 142 | 46,5 | 70,2 | 130 |

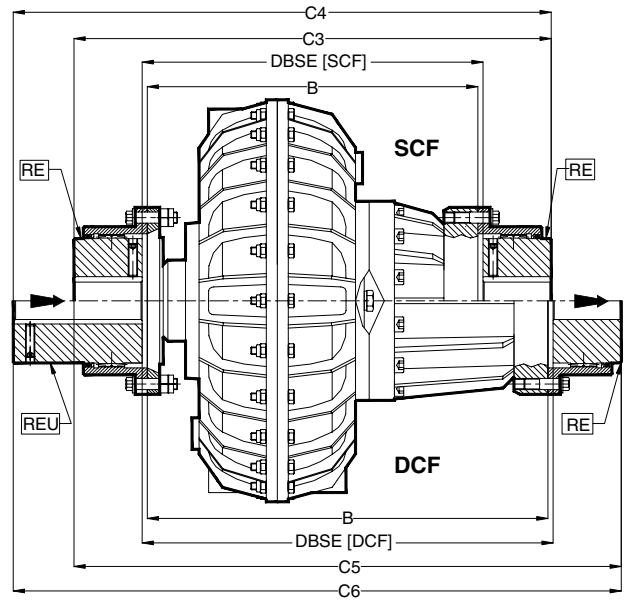
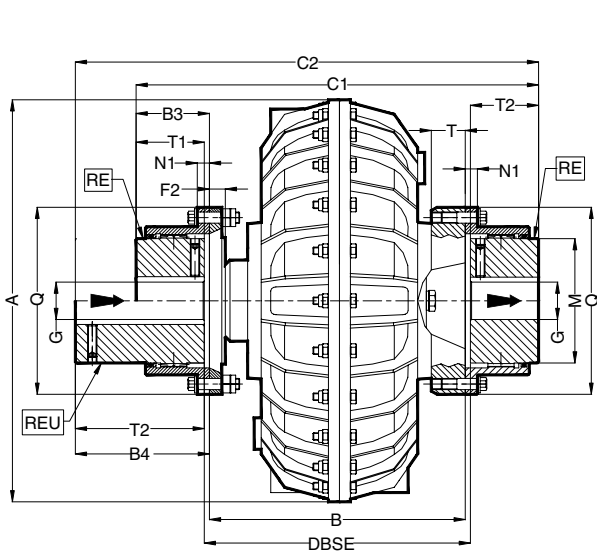


BREMSTROMMEL AFF mit elastischer Kupplung

| ROTOFLUID | 80P | | | 85P | | | 90P/95P | | |
|--------------|------|-----|-----|-------|-----|-----|---------|--|--|
| Bremstrommel | AFF8 | | | AFF8M | | | AFF9 | | |
| øG | 400 | 500 | 630 | 500 | 630 | 630 | 710 | | |
| F=F1 | 150 | 190 | 236 | 190 | 236 | 236 | 265 | | |
| B3 | 206 | 246 | 292 | 246 | 292 | 304 | 333 | | |
| P max | 110 | 110 | 110 | 160 | 160 | 180 | 180 | | |
| Gewicht kg | 105 | 161 | 208 | 193 | 252 | 305 | 341 | | |



Bestellbeispiel: Kupplung mit konischer Buchse ALFA 55 K02 FC + 55BC L15 D=60 + RND5 315x118 P=48



HINWEISE: (1): Bohrung G auf Kundenwunsch gebohrt lieferbar / (2) Die Pfeile ► kennzeichnen Ein- und Ausgang / Außenradantrieb ist auf Anfrage lieferbar

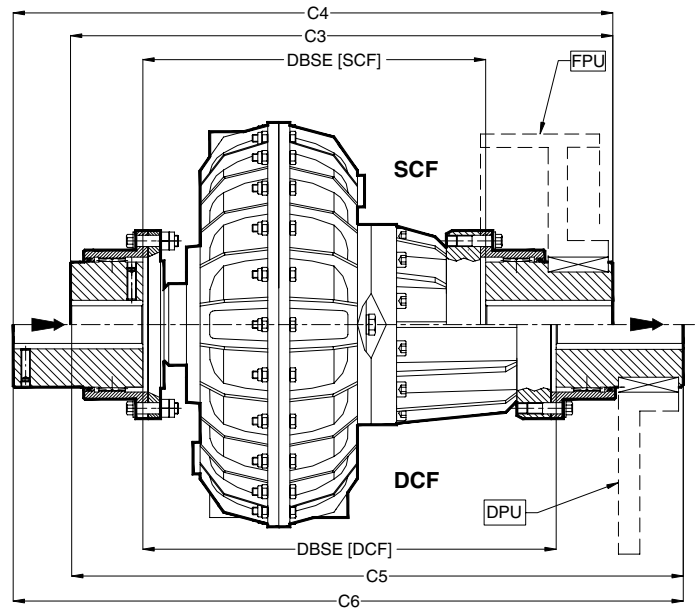
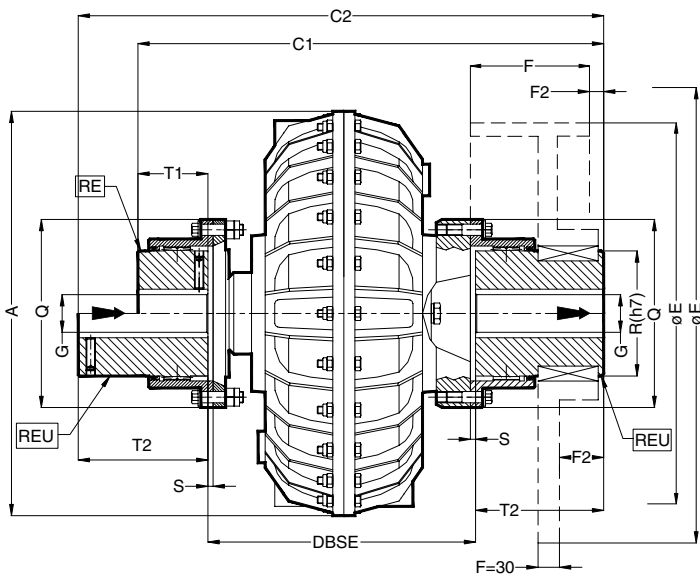
| ROTOFLUID GRÖßE | Abmessungen in mm | | | | | | | | WAG-G | | | | | WAG-GU | | | | | | | | |
|-----------------|-------------------|-------|------|-----|----|-----|------|-------|-------------------|-------------------|-----|-----|------|--------|-------------------|-------------------|-------|-----|-----|-------|-----|------|
| | A | B | F2 | M | N1 | Q | T | DBSE | Getriebe Kupplung | Abmessungen in mm | | | | kg* | Getriebe Kupplung | Abmessungen in mm | | | | kg* | | |
| | | | | | | | | | | G | | B3 | T1 | | | C1 | G | | B4 | | T2 | C2 |
| 20 | 230 | 162 | 14 | 69 | 12 | 111 | 23 | 165 | RE40 | 251 | 10 | | | 45 | 44,5 | | 43 | 13 | | RE40U | | |
| 30 | 290 | 197 | 12 | 85 | 10 | 142 | 23 | 200 | RE55 | 300 | 18 | 60 | 51,5 | 50 | 26,5 | RE55U | 365 | 18 | 60 | 116,5 | 115 | 29,5 |
| 30P | 327 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40P | 338 | 233 | 12 | 85 | 10 | 142 | 23 | 236 | RE55 | 336 | 18 | 60 | 51,5 | 50 | 36,2 | RE55U | 401 | 18 | 60 | 116,5 | 115 | 39,5 |
| 50 | 430 | 214 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 55 | 430 | 256,5 | 17,5 | 133 | 13 | 200 | 28 | 261,5 | RE85 | 413,5 | 40 | 95 | 78,5 | 76 | 79,3 | RE85U | 487,5 | 40 | 95 | 152,2 | 150 | 85 |
| 60 | 520 | 265 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65 | 520 | 313 | 23 | 152 | 13 | 225 | 60,5 | 298,5 | RE100 | 478,5 | 50 | 110 | 92,5 | 90 | 146,7 | RE100U | 558,5 | 50 | 110 | 172,5 | 170 | 156 |
| 75P | 640 | 293,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 80P | 810 | 370 | 28 | 178 | 22 | 265 | 72 | 376 | RE120 | 586 | 60 | 130 | 108 | 105 | 262 | RE120U | 666 | 60 | 130 | 188 | 185 | 274 |
| 85P | | 440 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 90P | 1000 | 440 | 34 | 254 | 24 | 370 | 42 | 448 | RE180 | 748 | 95 | 190 | 154 | 150 | 550 | RE180U | 893 | 95 | 190 | 299 | 295 | 595 |
| 95P | | 555 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1200 | 1300 | 512 | 50 | 305 | 25 | 438 | 49 | 520 | RE220 | 900 | 120 | 230 | 194 | 190 | 2200 | RE220U | 1015 | 120 | 230 | 309 | 305 | 2245 |
| 1200/2 | Auf Anfrage | | | | | | | | RE250 | Auf Anfrage | | | | | RE250U | Auf Anfrage | | | | | | |

| ROTOFLUID GRÖßE | Abmessungen in mm | | SCF | | | | | | Abmessungen in mm | | DCF | | | | | | | | | |
|-----------------|-------------------|-------|-------------------|-------|-----|-------------------|--------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|-------|-------------------|-----|-------|--------|-------|-----|-------|
| | B | DBSE | WAG-G | | | WAG-GU | | | B | DBSE | WAG-G | | | WAG-GU | | | | | | |
| | | | Getriebe Kupplung | mm | kg* | Getriebe Kupplung | mm | kg* | | | Getriebe Kupplung | mm | kg* | Getriebe Kupplung | mm | kg* | | | | |
| 30 | 252 | 255 | RE55 | 355 | 50 | 28,5 | RE55U | 420 | 115 | 31 | 292 | 295 | RE55 | 395 | 50 | 29,5 | RE55U | 460 | 115 | 31,5 |
| 30P | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40P | 291 | 294 | RE55 | 394 | 50 | 40 | RE55U | 459 | 115 | 43 | 363 | 366 | RE55 | 466 | 50 | 41 | RE55U | 531 | 115 | 44 |
| 50 | 294 | 297 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 55 | 336,5 | 341,5 | RE85 | 493,5 | 76 | 85 | RE85U | 567,5 | 150 | 91 | 411,5 | 416,5 | RE85 | 568,5 | 76 | 87 | RE85U | 642,5 | 170 | 93 |
| 60 | 355 | 360 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65 | 403 | 408 | RE100 | 560 | 90 | 115,5 | RE100U | 634 | 170 | 121,5 | 483 | 488 | RE100 | 640 | 90 | 119 | RE100U | 714 | 170 | 125 |
| 70P | 403,5 | 408,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| •75P | 458,5 | 463,5 | RE120 | 643,5 | 105 | 200,5 | RE120U | 723,5 | 185 | 209,5 | 573,5 | 578,5 | RE120 | 758,5 | 90 | 207,5 | RE120U | 838,5 | 170 | 216,5 |
| 80P | 488 | 494 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| •85P | 558 | 564 | RE180 | 774 | 150 | 374 | RE180U | 854 | 295 | 398 | 658 | 664 | RE180 | 874 | 105 | 392 | RE180U | 954 | 185 | 416 |
| 90P | 500 | 508 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95P | 675 | 683 | RE180 | 983 | 150 | 750 | RE180U | 1128 | 295 | 840 | 755 | 763 | RE180 | 1063 | 150 | 855 | RE180U | 1208 | 295 | 945 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

* Gewicht mit Öl

• Mit übergroßer Kammer SCF oder DCFM geliefert

Maßangaben unverbindlich



HINWEISE: (1) Bohrung G auf Kundenwunsch gebohrt lieferbar / (2) Die Pfeile ► kennzeichnen Ein- und Ausgang

| ROTOFLUID GRÖÖE | Zahnkupplungen | | Abmessungen in mm | | | | | | | | SCF | | | | | DCF | | | | | | | | | |
|--------------------|------------------|---------------|-------------------|-------|-------|-----|--------|-----|----------|------------|---------|-------|----------|-------|---------|-------|----------|-------|---------|-------|----------|-------|-------------|-------|-----|
| | Standard Nabe | Lange Nabe | A | G min | G max | Q | R (h7) | S | T1 RE | T2 RE U | WAG-GPU | | WAG-GPUU | | WAG-GPU | | WAG-GPUU | | WAG-GPU | | WAG-GPUU | | | | |
| | | | | | | | | | | | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | | | |
| 30 | RE55 | RE55U | 290 | 18 | 60 | 142 | 80 | 1,5 | 50 | 115 | DBSE | C1 | G. | C2 | G. | DBSE | C3 | G. | C4 | G. | DBSE | C5 | W. | C6 | G. |
| 30P | | | 200 | | | | | | | | 365 | 28,9 | 430 | 31,3 | 255 | 420 | 485 | 33,3 | 295 | 460 | 31,9 | 525 | 34,3 | | |
| 40P | | | 236 | | | | | | | | 401 | 38,6 | 466 | 41 | 294 | 459 | 42,4 | 524 | 44,8 | 366 | 531 | 43,4 | 596 | 45,8 | |
| 50 | | | 217 | | | | | | | | 382 | 46,6 | 447 | 49 | 297 | 462 | 52 | 527 | 54,5 | 372 | 537 | 54,4 | 602 | 56,8 | |
| 55 | RE85 | RE85U | 430 | 40 | 95 | 200 | 125 | 2,5 | 76 | 150 | 261,5 | 487,5 | 85,3 | 561,5 | 91 | 341,5 | 567,5 | 91 | 641,5 | 97 | 416,5 | 642,5 | 93 | 716,5 | 99 |
| 60 | | | 270 | | | | | | | | 496 | 92 | 570 | 98 | 360 | 586 | 101 | 660 | 107 | 440 | 666 | 104 | 740 | 110 | |
| 65 | | | 318 | | | | | | | | 544 | 113 | 618 | 119 | 408 | 634 | 122 | 708 | 128 | 488 | 714 | 125 | 788 | 131 | |
| 70P | | | 298,5 | | | | | | | | 558,5 | 156 | 638,5 | 165 | 408,5 | 668,5 | 169 | 748,5 | 178 | 523,5 | 783,5 | 176 | 863,5 | 185 | |
| •75P | RE100 | RE100U | 640 | 50 | 110 | 225 | 145 | 2,5 | 90 | 170 | 353,5 | 613,5 | 196 | 693,5 | 206 | 463,5 | 723,5 | 210 | 803,5 | 219 | 578,5 | 838,5 | 217 | 918,5 | 226 |
| 80P | 376 | 666 | 275 | | | | | | | | 746 | 287 | 494 | 784 | 291 | 864 | 303 | 594 | 884 | 303 | 964 | 315 | | | |
| •85P | RE120 | RE120U | 810 | 60 | 130 | 265 | 175 | 3 | 105 | 185 | 416 | 736 | 378 | 816 | 399 | 534 | 854 | 428 | 934 | 449 | 634 | 954 | 447 | 1034 | 469 |
| 90P | 448 | 893 | 595 | | | | | | | | 1038 | 640 | 508 | 953 | 587 | 1098 | 632 | 588 | 1033 | 602 | 1178 | 647 | | | |
| 95P | RE180 | RE180U | 1000 | 95 | 190 | 370 | 245 | 4 | 150 | 295 | 563 | 1008 | 755 | 1153 | 800 | 683 | 1128 | 795 | 1273 | 840 | 763 | 1208 | 810 | 1353 | 855 |
| 1200 | RE220 | RE220U | 1300 | | | | | | | | 120 | 230 | 438 | 290 | 5 | 190 | 305 | 520 | 900 | 2200 | 1015 | 2245 | Auf Anfrage | | |

* Gewicht mit Öl • Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert

Bestellbeispiel mit Standardnabe: ALFA SCF WAG-G RE120PU [RM] G(m)= 100 G(r)=90

Bestellbeispiel mit langer Nabe: ALFA 80P SCF WAG-G RE120PUU [RM] G(m)= 100 G(r)=90

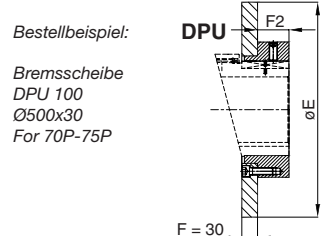
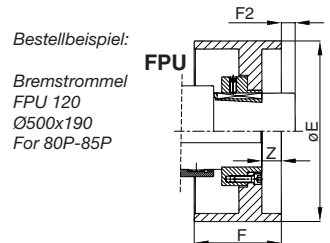
BREMSTROMMEL FPU

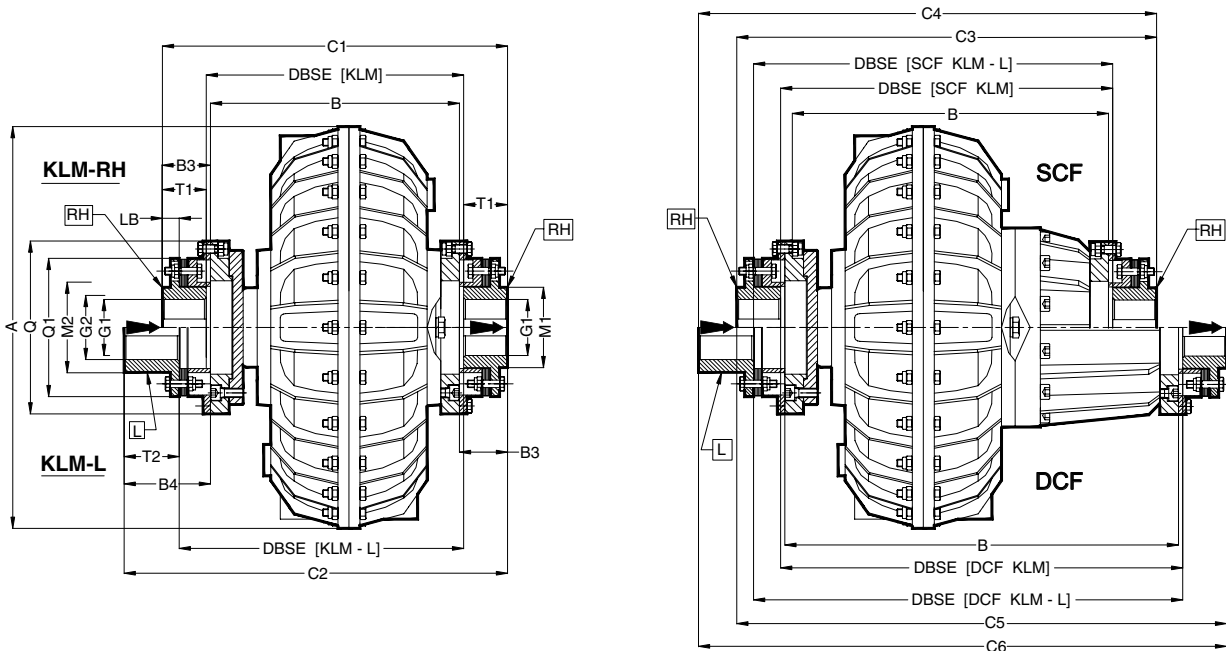
| ROTOFLUID | 30-30P-40P-50 | | | | 55-60-65 | | | | 70P-75P | | | 80P-85P | | | 90P-95P | | | 1200 | | |
|------------|---------------|-----|------|-----|----------|------|------|------|---------|------|------|---------|------|-----|---------|-----|-----|---------|-----|-----|
| Type FPU | FPU-55 | | | | FPU-85 | | | | FPU-100 | | | FPU-120 | | | FPU-180 | | | FPU-220 | | |
| Ø E | 160 | 200 | 250 | 315 | 400 | 250 | 315 | 400 | 315 | 400 | 500 | 400 | 500 | 630 | 500 | 630 | 710 | 630 | 710 | 800 |
| F | 60 | 75 | 95 | 118 | 150 | 95 | 118 | 150 | 118 | 150 | 190 | 150 | 190 | 236 | 190 | 236 | 265 | 236 | 265 | 300 |
| F2 | Auf Anfrage | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Z | 0 | 0 | 0 | 3 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 | 5 | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gewicht kg | 5,4 | 9,2 | 14,5 | 29 | 50,8 | 19,5 | 30,8 | 52,8 | 35,9 | 58,3 | 96,8 | 57 | 95,6 | 134 | 105 | 142 | 178 | 145 | 180 | 254 |

BREMSSCHEIBE DPU

| ROTOFLUID | 30-30P-40P-50 | | | | 55-60-65 | | | | 70P-75P | | | 80P-85P | | | 90P-95P | | | 1200 | | | | | | | | | |
|------------|---------------|------|------|------|----------|------|------|------|---------|-----|-----|---------|-----|------|---------|-----|-----|---------|-----|-----|------|------|-------------|------|------|--|--|
| Type DPU | DPU-55 | | | | DPU-85 | | | | DPU-100 | | | DPU-120 | | | DPU-180 | | | DPU-220 | | | | | | | | | |
| Ø E | 250 | 315 | 355 | 400 | 355 | 400 | 450 | 500 | 500 | 560 | 630 | 710 | 500 | 560 | 630 | 710 | 800 | 1000 | 710 | 800 | 1000 | 1250 | 800 | 1000 | 1250 | | |
| F2 | 41 | 41 | 41 | 41 | 45 | 45 | 45 | 45 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 105 | 105 | 105 | 105 | Auf Anfrage | | | | |
| Gewicht kg | 11,7 | 18,5 | 23,5 | 28,8 | 25,2 | 31,5 | 38,5 | 47,3 | 51 | 63 | 78 | 98 | 50 | 61,6 | 77 | 97 | 122 | 188 | 105 | 130 | 197 | 300 | | | | | |

Maßangaben unverbindlich





HINWEISE: (1) Bohrung G auf Kundenwunsch gebohrt lieferbar / (2) Die Pfeile ► kennzeichnen Ein- und Ausgang / (3) Außenradantrieb auf Anfrage möglich

| ROTOFLUID GRÖßE | Kupplungs-scheibe HBSX | KLM-RH | | | | | | | | | | | KLM-L | | | | | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|-----|-----|--------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-------------------|-------|--------|-------|-------|-----|-----|---------|-------|
| | | Abmessungen in mm | | | | | | | | | | | Abmessungen in mm | | | | | | | | |
| | | A | B | C1 | G1 max | DBSE | B3 | LB | M1 | Q | Q1 | T1 | Gewicht | C2 | G2 max | DBSE | B4 | M2 | T2 | Gewicht | |
| 30 | 170 | 290 | 214 | 303 | 48 | 217 | 44,5 | 16,3 | 64 | 155 | 119 | 43 | 26,4 | 346,7 | 55 | 243,7 | 88,2 | 75 | 60 | 27,2 | |
| 30P | | 327 | | | | 253 | | | | | | | 34,2 | | | 243,7 | | | | 35 | |
| 40P | | 338 | | | | 250 | | | | | | | 339 | | | 253 | | | | 37 | 382,7 |
| 50 | 330 | 430 | 234 | 337 | 65 | 237 | 51,5 | 18 | 86 | 185 | 148 | 50 | 51,6 | 389 | 65 | 269 | 103,5 | 92 | 70 | 52,9 | |
| 55 | | 266 | 369 | 269 | | 301 | | | | | | | 301 | | | 296 | | | | 62,9 | |
| 60 | 650 | 520 | 256 | 383 | 85 | 259 | 63,5 | 25 | 120 | 260 | 214 | 62 | 94,5 | 468 | 95 | 296 | 148,5 | 135 | 110 | 101,5 | |
| 65 | | 304 | 431 | 307 | | 344 | | | | | | | 344 | | | 296 | | | | 121,5 | |
| 70P | 1260 | 640 | 276 | 433 | 100 | 281 | 78,5 | 28 | 138 | 295 | 246 | 76 | 161 | 525 | 110 | 329 | 170,5 | 155 | 120 | 169,4 | |
| 75P | | 331 | 488 | 336 | | 384 | | | | | | | 384 | | | 329 | | | | 200,4 | |
| 80P | 2700 3160 | 810 | 360 | 576 | 105 | 105 | 366 | 108 | 35 | 150 | 330 | 275 | 105 | 322 | 666 | 120 | 436 | 198 | 165 | 125 | 328,9 |
| 85P | | | 606 | 125 | 366 | | 123 | 41 | 175 | 365 | 308 | 120 | 357 | 710 | 135 | 445 | 227 | 190 | 145 | 366,7 | |
| 90P | 3160 | 1000 | 430 | 676 | 125 | 436 | 123 | 41 | 175 | 365 | 308 | 120 | 429 | 780 | 135 | 515 | 227 | 190 | 145 | 438,7 | |
| 95P | 4630 | | 461 | 707 | 125 | 467 | 123 | 41 | 175 | 365 | 308 | 120 | 530 | 811 | 135 | 546 | 227 | 190 | 145 | 545,3 | |
| 1200 | | | 576 | 854 | 140 | 584 | 139 | 46 | 195 | 415 | 346 | 135 | 740 | 973 | 150 | 673 | 258 | 215 | 165 | 755,3 | |

Auf Anfrage

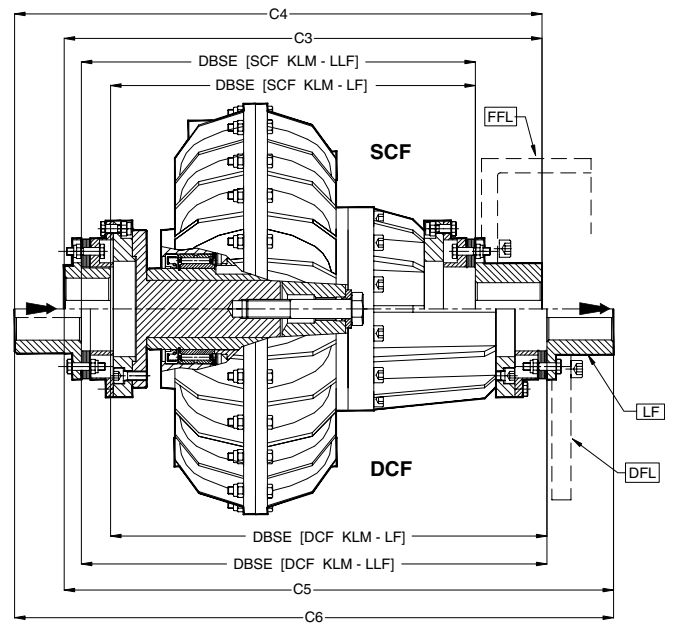
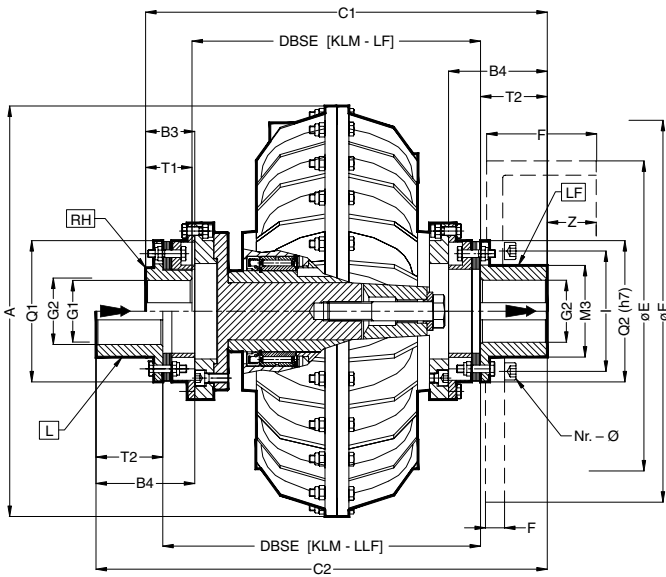
* Gewicht mit Öl

Maßangaben unverbindlich

| ROTOFLUID GRÖßE | Kupplungs-scheibe HBSX | SCF KLM-RH | | | | | SCF KLM-L | | | | | ROTOFLUID GRÖßE | Kupplungs-scheibe HBSX | DCF KLM-RH | | | | | DCF KLM-L | | | | |
|-----------------|------------------------|------------|------|------|-----|---------|-----------|-------|------|---------|-------------|-----------------|------------------------|------------|------|-----|---------|-------|-----------|-----|---------|-----|-------|
| | | mm | | | | | mm | | | | | | | mm | | | | | mm | | | | |
| | | B | DBSE | C3 | T1 | Gewicht | DBSE | C4 | T2 | Gewicht | B | | | DBSE | C5 | T1 | Gewicht | DBSE | C6 | T2 | Gewicht | | |
| 30 | 170 | 269 | 272 | 358 | 43 | 28,8 | 298,7 | 401,7 | 60 | 29,6 | 30 | 170 | 309 | 312 | 398 | 43 | 29,4 | 338,7 | 441,7 | 60 | 30,2 | | |
| 30P | | 36,6 | 37,4 | 37,2 | | 38,2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40P | | 308 | 311 | 397 | | 41,4 | | | | 337,7 | | | 440,7 | 42,2 | 40P | | 380 | | | | 383 | 469 | 42,2 |
| 50 | 330 | 314 | 317 | 417 | 50 | 57,4 | 349 | 469 | 70 | 58,7 | 50 | 330 | 389 | 392 | 492 | 50 | 59,6 | 424 | 544 | 70 | 60,9 | | |
| 55 | | 346 | 349 | 449 | | 67,4 | | | | 381 | | | 501 | 68,7 | 55 | | 421 | | | | 424 | 524 | 69,6 |
| 60 | 650 | 346 | 349 | 473 | 62 | 102,9 | 386 | 558 | 110 | 109,9 | 60 | 650 | 426 | 429 | 553 | 62 | 106,5 | 466 | 638 | 110 | 113,8 | | |
| 65 | | 394 | 397 | 521 | | 122,9 | | | | 434 | | | 606 | 129,9 | 65 | | 474 | | | | 477 | 601 | 126,5 |
| 70P | 1260 | 386 | 391 | 543 | 76 | 174 | 439 | 635 | 120 | 182,4 | 70P | 1260 | 501 | 506 | 658 | 76 | 181 | 554 | 750 | 120 | 189,4 | | |
| •75P | | 441 | 446 | 598 | | 205 | | | | 494 | | | 690 | 213,4 | •75P | | 556 | | | | 561 | 713 | 212 |
| 80P | 2700 3160 | 478 | 484 | 694 | 105 | 338 | 554 | 784 | 125 | 344,9 | 80P | 2700 3160 | 578 | 584 | 794 | 105 | 350 | 654 | 884 | 125 | 356,9 | | |
| •85P | | 724 | 120 | 373 | 563 | 828 | 145 | 382,7 | •85P | 824 | | | 120 | 385 | 663 | 928 | 145 | 394,7 | | | | | |
| 90P | 3160 | 548 | 554 | 794 | 120 | 457 | 633 | 898 | 145 | 466,7 | •90P | 3160 | 648 | 654 | 894 | 120 | 477 | 733 | 998 | 145 | 486,7 | | |
| 95P | 4630 | 521 | 527 | 767 | 120 | 482 | 606 | 871 | 145 | 497,3 | •95P | 4630 | 601 | 607 | 847 | 135 | 497 | 686 | 951 | 145 | 512,3 | | |
| 95P | 4630 | 696 | 704 | 974 | 135 | 780 | 793 | 1093 | 165 | 795,3 | •95P | 4630 | 776 | 784 | 1054 | 135 | 795 | 873 | 1173 | 165 | 810,3 | | |

• Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert

Bestellbeispiel: ALFA 55KLM-L 330 RH (mit 1 RH Nabe und 1 L Nabe)



HINWEISE: (1) Bohrung G auf Kundenwunsch gebohrt lieferbar / (2) Die Pfeile ➡ kennzeichnen Ein- und Ausgang

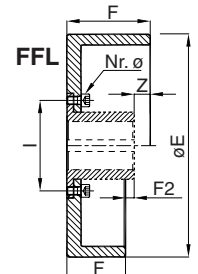
| ROTOFLUID GRÖßE | Kupplungs- scheibe HBSX | mm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------------------------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------------|------------|------------|------------|----------------|------------|------------|----------------|------------|------------|----------------|------------|------------|----------------|------------|-------------|----------------|
| | | KLM | | | | | | | | | SCF KLM | | | | | | DCF KLM | | | | | | | | | | | | |
| | | LF | | | LLF | | | LF | | | LLF | | | LF | | | LLF | | | | | | | | | | | | |
| | | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | mm | kg* | | | | | | | | | | |
| | | A | B3 | B4 | ØG1 max | ØG2 max | M3 | Q1 | Q2 | DBSE | C1 | T1 | G. | DBSE | C2 | T2 | G. | DBSE | C3 | G. | DBSE | C4 | G. | DBSE | C5 | G. | DBSE | C6 | G. |
| 30 | | 290 | | | | | | | | 243,7 | 346,7 | 43 | 27,2 | 270,4 | 390,4 | 60 | 28 | 298,7 | 401,7 | 29,6 | 325,4 | 445,4 | 30,4 | 338,7 | 441,7 | 30,2 | 365,4 | 485,4 | 31 |
| 30P | 170 | 327 | 44,5 | 88,2 | 48 | 55 | 75 | 119 | 118,5 | | | | 35 | | | | 35,8 | | | 37,4 | | | 38,2 | | | 38,2 | | | 39 |
| 40P | | 338 | | | | | | | | 279,7 | 382,7 | 43 | 37,8 | 306,4 | 426,4 | 60 | 38,6 | 337,7 | 440,7 | 42,2 | 364,4 | 484,4 | 43 | 409,7 | 512,7 | 43 | 436,4 | 556,4 | 43,8 |
| 50 | | 430 | | | | | | | | 269 | 389 | | 52,9 | 301 | 441 | | 54,2 | 349 | 469 | 58,7 | 381 | 521 | 60 | 424 | 544 | 60,9 | 456 | 596 | 62,2 |
| 55 | 330 | 430 | 51,5 | 103,5 | 65 | 65 | 92 | 148 | 147,5 | 301 | 421 | 50 | 62,9 | 333 | 473 | | 64,2 | 381 | 501 | 68,7 | 413 | 553 | 70 | 456 | 576 | 70,9 | 488 | 628 | 72,2 |
| 60 | | 520 | | | | | | | | 296 | 468 | | 101,5 | 333 | 553 | | 108,5 | 386 | 558 | 109,9 | 423 | 643 | 116,9 | 466 | 638 | 113,8 | 503 | 723 | 123 |
| 65 | 650 | 520 | 63,5 | 148,5 | 85 | 95 | 135 | 214 | 213 | 344 | 516 | 62 | 121,5 | 381 | 601 | | 128,5 | 434 | 606 | 129,9 | 471 | 691 | 136,9 | 514 | 686 | 133,5 | 551 | 771 | 140,5 |
| 70P | | 640 | | | | | | | | 329 | 525 | | 169,4 | 377 | 617 | | 177,8 | 439 | 635 | 182,4 | 487 | 727 | 190,8 | 554 | 750 | 189,4 | 602 | 842 | 197,8 |
| • 75P | 1260 | 640 | 78,5 | 170,5 | 100 | 110 | 155 | 246 | 245 | 384 | 580 | 76 | 200,4 | 432 | 672 | | 208,8 | 494 | 690 | 213,4 | 542 | 782 | 221,8 | 609 | 805 | 220,4 | 657 | 897 | 228,8 |
| 80P | 2700 3160 | 810 | 108 123 | 198 227 | 105 125 | 120 135 | 165 190 | 275 308 | 274 307 | 436 445 | 666 710 | 105 120 | 328,9 366,7 | 506 524 | 756 814 | 125 145 | 335,8 377,4 | 554 563 | 784 828 | 344,9 382,7 | 624 642 | 874 932 | 351,8 392,4 | 654 663 | 884 928 | 356,9 394,7 | 724 742 | 974 1032 | 363,8 404,4 |
| • 85P | 3160 | 810 | 123 | 227 | 125 | 135 | 190 | 308 | 307 | 515 | 780 | 120 | 438,7 | 594 | 884 | 145 | 448,4 | 633 | 898 | 466,7 | 712 | 1002 | 476,4 | 733 | 998 | 486,7 | 812 | 1102 | 496,4 |
| 90P | 3160 | 1000 | 123 | 227 | 125 | 135 | 190 | 308 | 307 | 546 | 811 | 120 | 545,3 | 625 | 915 | 145 | 560,6 | 606 | 871 | 497,3 | 685 | 975 | 512,6 | 686 | 951 | 512,3 | 765 | 1055 | 527,6 |
| 95P | 4630 | 1000 | 139 | 258 | 140 | 150 | 215 | 346 | 346 | 673 | 973 | 135 | 755,3 | 762 | 1092 | 165 | 770,6 | 793 | 1093 | 795,3 | 882 | 1212 | 810,6 | 873 | 1173 | 810,3 | 962 | 1292 | 825,6 |
| 1200 | | Auf Anfrage | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

* Gewicht mit Öl

Maßangaben unverbindlich

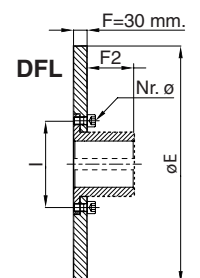
BREMSTROMMEL FFL

| ROTOFLUID | 30-30P-40P | | | | 50-55 | | | | 60-65 | | | 70P-75P | | | 80P | | 85P-90P | | 95P | |
|------------|------------|-----|------|-----|---------|------|------|------|---------|-----|------|----------|-----|-----|----------|------|----------|-----|----------|-------|
| FFL | FFL 170 | | | | FFL 330 | | | | FFL 650 | | | FFL 1260 | | | FFL 2700 | | FFL 3160 | | FFL 4630 | |
| Ø E | 160 | 200 | 250 | 315 | 200 | 250 | 315 | 400 | 250 | 315 | 400 | 315 | 400 | 500 | 400 | 500 | 500 | 630 | 630 | 710 |
| F | 60 | 75 | 95 | 118 | 75 | 95 | 118 | 150 | 95 | 118 | 150 | 118 | 150 | 190 | 150 | 190 | 190 | 236 | 236 | 265 |
| F2 | 0 | - | - | - | - | - | - | - | 15 | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Z | 0 | 15 | 35 | 58 | 5 | 25 | 48 | 80 | - | 8 | 40 | - | 30 | 70 | 25 | 65 | 45 | 91 | 71 | 100 |
| I | 100 | | | | 128 | | | | 195 | | | 224 | | | 216 | | 282 | | 314 | |
| Nr.-Ø | 8 M10 | | | | 8 M12 | | | | 16 M12 | | | 16 M14 | | | 8 M20 | | 16 M20 | | 16 M20 | |
| Gewicht kg | 4 | 6,8 | 11,5 | 28 | 6,5 | 11,1 | 27,7 | 49,1 | 9,9 | 25 | 47,5 | 24 | 46 | 85 | 46,1 | 84,7 | 83,3 | 121 | 119 | 154,8 |



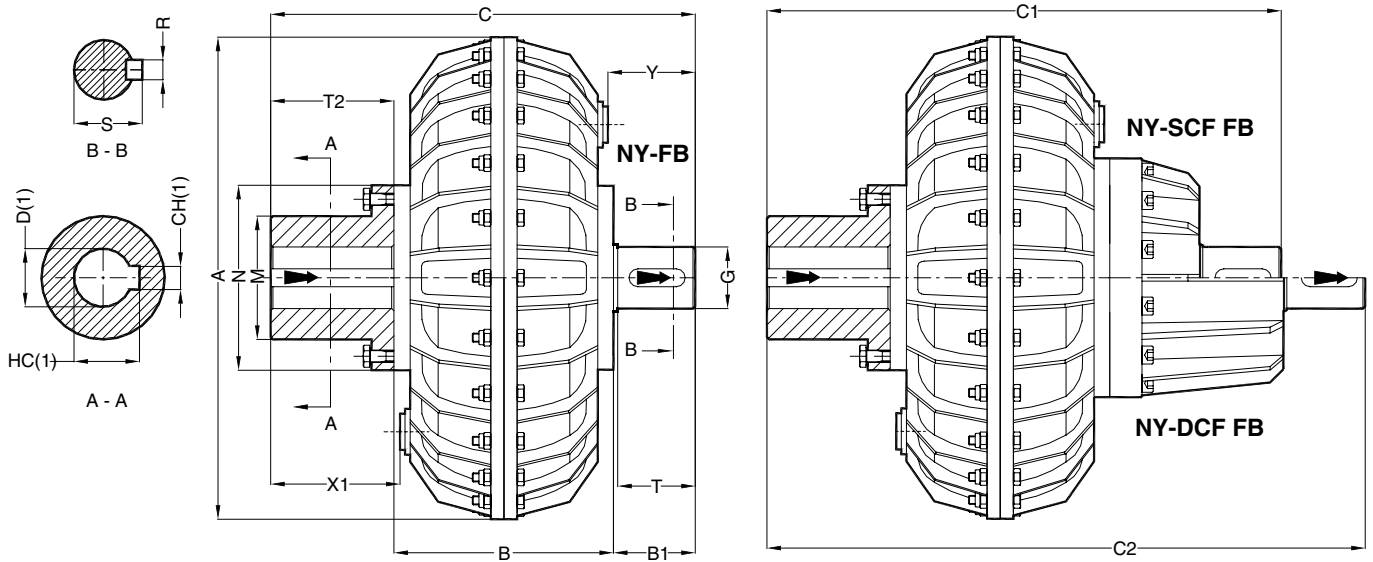
BREMSSCHEIBE DFL

| ROTOFLUID | 30-30P-40P | | | | 50-55 | | | | 60-65 | | | | 70P-75P | | | | 80P | | | 85P-90P | | | 95P | | | |
|------------|------------|-----|------|------|---------|-----|------|------|---------|------|------|------|----------|------|-----|------|----------|------|------|----------|------|-----|----------|-------|-------|-------|
| DFL | DFL 170 | | | | DFL 330 | | | | DFL 650 | | | | DFL 1260 | | | | DFL 2700 | | | DFL 3160 | | | DFL 4630 | | | |
| Ø E | 250 | 315 | 355 | 315 | 355 | 400 | 450 | 400 | 450 | 500 | 500 | 560 | 630 | 710 | 800 | 500 | 630 | 710 | 800 | 630 | 710 | 800 | 710 | 800 | 1000 | 1250 |
| F | 30 | | | 30 | | | 30 | | | | 30 | | | | 30 | | | | 30 | | | | | | | 30 |
| F2 | 27,5 | | | 34,5 | | | 70 | | | | 79 | | | | 81 | | | | 96 | | | | | | | 113 |
| I | 100 | | | | 128 | | | | 195 | | | | 224 | | | | 216 | | | 282 | | | 314 | | | |
| Nr.-Ø | 8 M10 | | | | 8 M12 | | | | 16 M12 | | | | 16 M14 | | | | 8 M20 | | | 16 M20 | | | 16 M20 | | | |
| Gewicht kg | 10,5 | 17 | 22,3 | 16 | 21,8 | 28 | 35,9 | 26,2 | 34 | 42,8 | 41,7 | 53,5 | 70 | 88,8 | 114 | 41,2 | 53 | 68,4 | 88,2 | 66,7 | 86,5 | 112 | 84,7 | 109,8 | 176,3 | 280,3 |



• Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert

Bestellbeispiel: ALFA 55 SCF KLM 330 LF [RM] G(m)=60 G(r)=40 with Bremstrommel FFL 330 ØE 315x118



HINWEISE: (1) Maßangaben für Bohrungen und Passfeder siehe Seite 27 / (2) Die Pfeile ► kennzeichnen Ein- und Ausgang

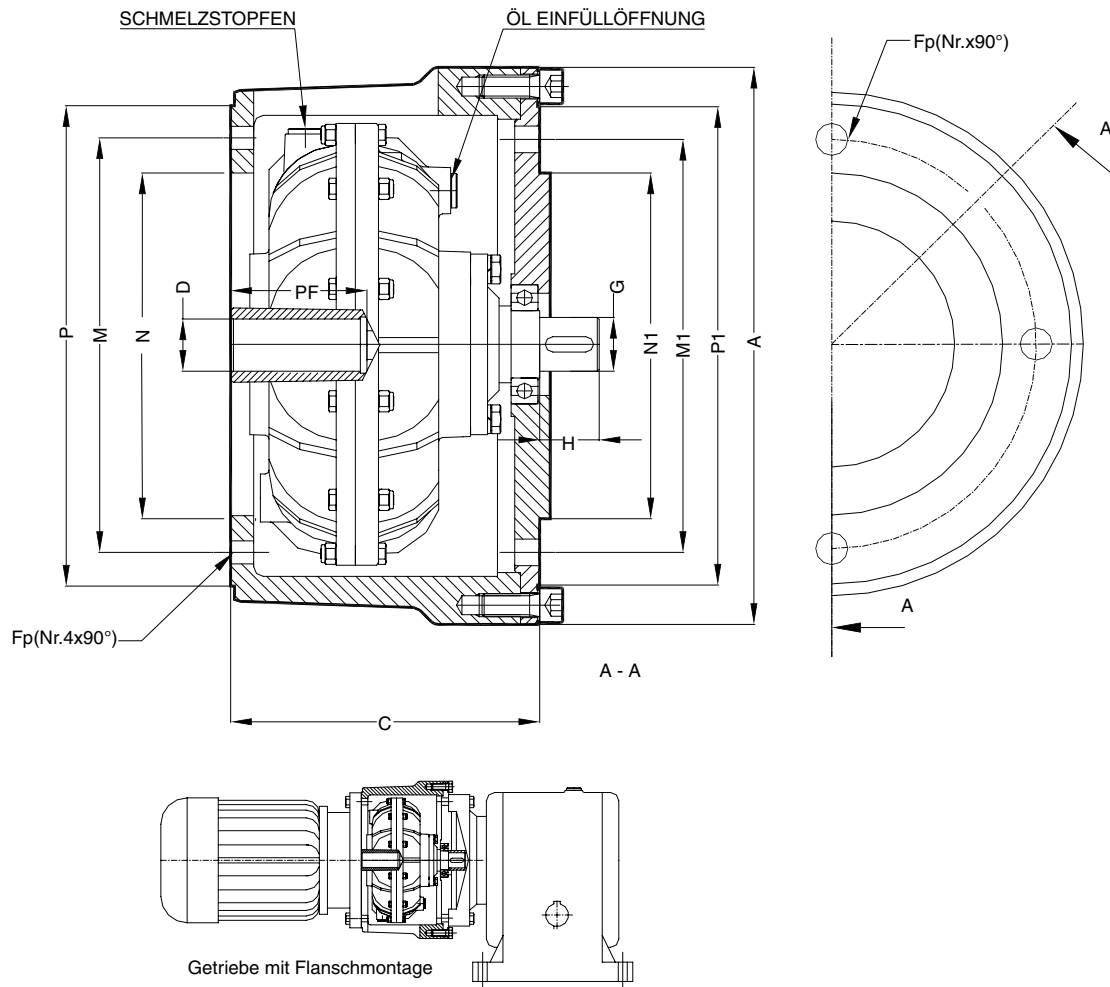
| ROTOFLUID GRÖßE | NY-FB | | | | | | | | | | | | | | NY-SCF FB | | NY-DCF FB | | |
|--------------------|--------------------------------|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|----|------|-----|-----|-----|-----|-----------|-----|-----------|-----|---------|
| | Abmessungen in mm | | | | | | | | | | | | | | kg* | mm | kg* | mm | kg* |
| | D G7 | A | B | B1 | C | G h7 | N | M | R | S | T | T2 | X1 | Y | Gewicht | C1 | Gewicht | C2 | Gewicht |
| 30 | 28 | 290 | 150 | 51 | 261 | 38 | 116 | 80 | 10 | 41 | 45 | 60 | 69 | 55 | 19 | 316 | 21,5 | 356 | 22,1 |
| | 38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30P | 28 | 327 | 150 | 51 | 261 | 38 | 116 | 80 | 10 | 41 | 45 | 60 | 64 | 55 | 28 | 316 | 30,5 | 356 | 31,1 |
| | 38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40P | 38 42-48-55 | 338 | 183 | 61 | 324 | 48 | 145 | 91 | 14 | 51,5 | 55 | 80 | 104 | 72 | 31 | 382 | 35 | 454 | 37 |
| 50 | 42-48-55 60-65-75 | 430 | 154 | 71 | 325 | 55 | 165 | 110 | 16 | 59 | 65 | 100 | 106 | 91 | 44 | 405 | 50 | 480 | 52 |
| 55 | 42-48-55 60-65-75 | | | | 196 | | | | | | | | | 367 | | | | | |
| 60 | 48-55 60-65-75 80 | 520 | 172 | 86 | 368 | 60 | 185 | 135 | 18 | 64 | 80 | 110 | 116 | 106 | 71 | 458 | 79 | 538 | 83 |
| 65 | 55 60-65-75 80 | | | | 220 | | | | | | | | | 416 | | | | | |
| 70P | 65-75 80-90 100 | 640 | 190 | 96 | 426 | 70 | 225 | 160 | 20 | 74,5 | 90 | 140 | 140 | 111 | 129 | 536 | 142 | 651 | 149 |
| •75P | 65-75 80-90 100 | | | | 245 | | | | | 481 | | | | 96 | | | | | |
| 80P | 60-65-75 80-90 100-110 | 810 | 226 | 116 | 482 | 80 | 270 | 170 | 22 | 85 | 110 | 140 | 140 | 131 | 238 | 600 | 254 | 700 | 266 |
| •85P | 60-65-75 80-90 100-110 | | | | 300 | | | | | | | | | 556 | | | | | |
| 90P | 80-90-95 100-110 120-140 | 1000 | 344 | 186 | 700 | 110 | 345 | 250 | 28 | 116 | 180 | 170 | 170 | 240 | 470 | 760 | 510 | 840 | 530 |

* Gewicht mit Öl

Maßangaben unverbindlich

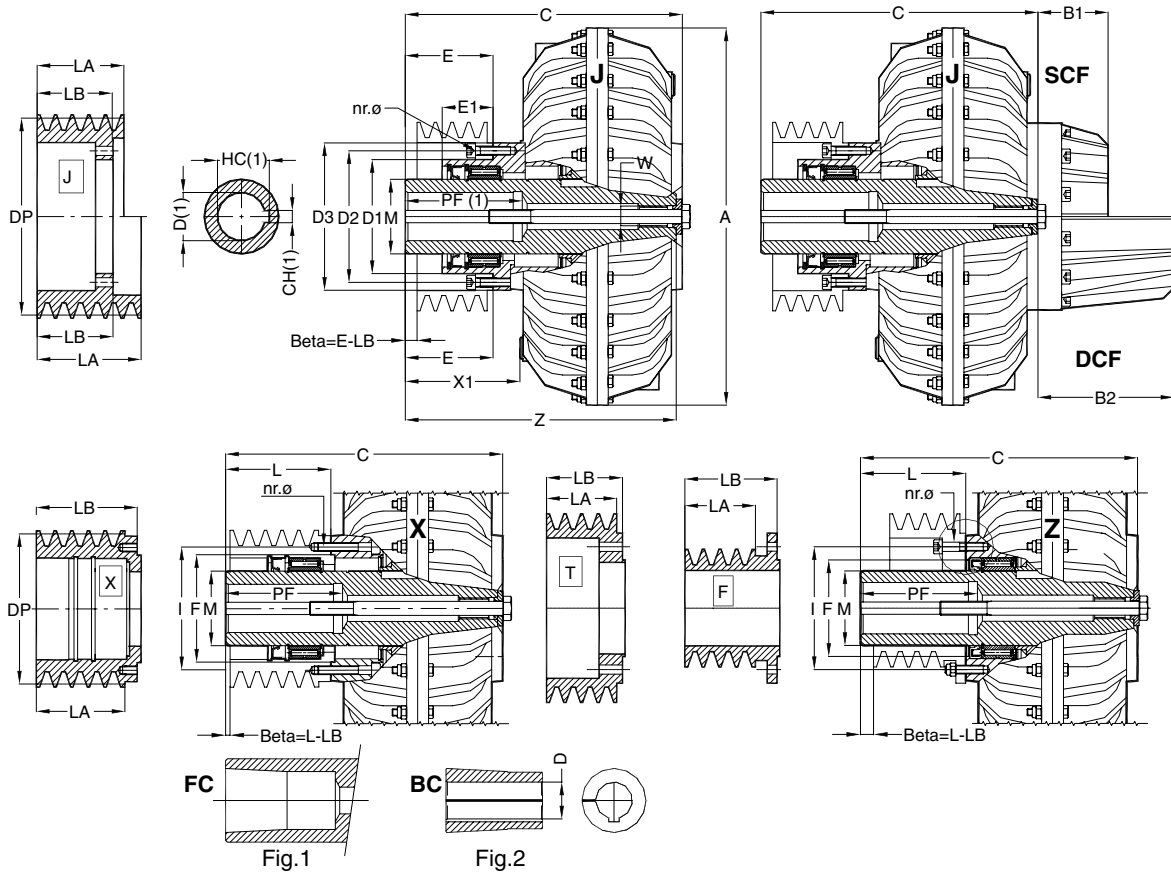
• Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM

Bestellbeispiel: ALFA 55 NY-FB D=65
ALFA 55 NY-SCF FB D=65
ALFA 55 NY-DCF FB D=65



| KUPPLUNG | | MOTOR | | Abmessungen in mm | | | | | | | | | | | | | kg* |
|----------|-----------|--------------|------|-------------------|-----|-------|-----|------|----|-----|-----|------|-------|-----|-----|-----|---------|
| GRÖßE | Type | Type | kW | A | C | D | Fp | G h7 | H | M | M1 | N F7 | N1 h7 | P | P1 | PF | Gewicht |
| 10 | CKS-19-19 | 80 | 0,55 | 240 | 128 | 19 G7 | ø11 | 19 | 25 | 165 | 165 | 130 | 130 | 200 | 200 | 40 | 8,5 |
| | | | 0,75 | | | 24 G7 | | 24 | | | | | | | | | |
| | CKS-24-24 | 90 S | 1,1 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 90 L | 1,5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | CKS-28-28 | 100 | 2,2 | 292 | 161 | 28 G7 | ø13 | 28 | 32 | 215 | 215 | 180 | 180 | 250 | 250 | 60 | 24 |
| | | | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 | CKS-38-38 | 132S 132M | 5,5 | 350 | 210 | 38 F7 | ø17 | 38 | 45 | 265 | 265 | 230 | 230 | 300 | 300 | 80 | 36,5 |
| | | | 7,5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 30P | CKS-42-42 | 160 M | 11 | 400 | 255 | 42 F7 | ø17 | 42 | 55 | 300 | 300 | 250 | 250 | 350 | 350 | 110 | 40 |
| | | | 15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 40P | CKS-48.48 | 180 M | 18,5 | 400 | 255 | 48 F7 | ø17 | 48 | 55 | 300 | 300 | 250 | 250 | 350 | 350 | 110 | 42 |
| | | | 22 | | | | | | | | | | | | | | |

* Gewicht mit Öl



HINWEISE: (1) Maßangaben der Bohrungen und Passfedern siehe Seite 27 / (2) Angaben zur Kombination Kupplung-Riemenscheibe LA - LB siehe WESTCAR Riemenscheiben / (3) Kupplungstypen mit X werden mit Riemenscheiben des Typs X für Durchmesser kleiner als der Minimaldurchmesser der Riemenscheiben Typ J geliefert

| ROTOFLUID GRÖßE | Type | Abmessungen in mm | | | | | | | | | | | | | | | J | | X / Z | | SCF | | DCF | |
|-----------------|---------------|-------------------|-----|-----|------------------|-----|-------|-----|-----|-----------------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-----|-------------|-------------|-----|-------------|-----|-------------|------|
| | | Bohrung D | A | C | D1 ^{H7} | D2 | D3 | E | E1 | F ^{H7} | I | L | M | Nr.-Ø | X1 | Z | W | Gewicht kg* | Gewicht kg* | B1 | Gewicht kg* | B2 | Gewicht kg* | |
| 10 | Z 55 | 24 | 192 | 143 | - | - | - | - | - | 47 | 60 | 55 | 35 | 6-M6 | 57 | 140 | M10 | - | 4,2 | - | - | - | - | |
| 20 | Z 70 | 28 | 229 | 185 | - | - | - | - | - | 62 | 78 | 70 | 45 | 6-M8 | 76 | 180 | M14 | - | 6,5 | - | - | - | - | |
| 30 | J / X / Z 88 | □FC | 290 | 238 | 85 | 100 | 114 | 70 | 45 | 75 | 100 | 88 | 60 | 8-M8 | 97 | 233,5 | M24 | 16,3 | 14,8 | 55 | 2,4 | 95 | 3 | |
| 30P | J / X / Z 88 | □FC | 327 | | | | | | | | | | | | 94 | | | 24,3 | 22,8 | | | | | |
| 40P | J / X / Z 90 | □FC | 338 | 273 | 112 | 130 | 145 | 89 | 60 | 100 | 125 | 90 | 80 | 8-M8 | 114 | 268 | M24 | 28 | 25 | 58 | 4 | 130 | 5 | |
| | J / X / Z 118 | □FC | | 301 | | | | 117 | | | | 118 | | | 142 | | | 296 | 29 | | | | | 26 |
| 50 | J / X 90 | □FC | 430 | 244 | 130 | 150 | 170 | 70 | 58 | 110 | 140 | 90 | 85 | 8-M10 | 95 | 241,5 | M24 | 33 | 31 | 80 | 6 | 155 | 8 | |
| | J / X 120 | □FC | | 274 | | | | 100 | | | | 110 | | | 120 | | | 125 | 35,5 | | | | | 32,5 |
| 55 | J / X 155 | □FC | 351 | 135 | 155 | 160 | 348,5 | 46 | 43 | 90 | 8,4 | 170 | 12 | | | | | | | | | | | |
| 60 | J / X 130 | □FC | 520 | 302 | 150 | 170 | 184 | 110 | 88 | 125 | 160 | 130 | 110 | 8-M10 | 135 | 302 | M30 | 60 | 55 | 90 | 8,4 | 170 | 12 | |
| | J / X 170 | 75-80 | | 342 | | | | 150 | | | | 110 | | | 170 | | | 135 | 62 | | | | | 57 |
| 65 | J / X 130 | □FC | 520 | 350 | 150 | 170 | 184 | 110 | 88 | 125 | 160 | 130 | 110 | 8-M10 | 135 | 350 | M30 | 74 | 69 | 90 | 8,4 | 170 | 12 | |
| | J / X 170 | 75-80 | | 390 | | | | 150 | | | | 170 | | | 175 | | | 390 | 77 | | | | | 72 |
| 70P | J / X 170 | 80 | 640 | 380 | 188 | 210 | 230 | 140 | 100 | 150 | 195 | 170 | 120** | 8-M12 | 169 | 369 | M36 | 120,5 | 111 | 110 | 13 | 225 | 20 | |
| | J / X 210 | 80-90-100 | | 420 | | | | 170 | | | | 210 | | | 209 | | | 409 | 123,5 | | | | | 114 |
| •75P | J / X 210 | 80-90-100 | 470 | 180 | 459 | 475 | 156,5 | 147 | 118 | 16 | 218 | 28 | | | | | | | | | | | | |
| 80P | J / X 255A | 80-90-100-110 | 810 | 481 | 214 | 240 | 270 | 225 | 130 | 190 | 230 | 255 | 140 | 8-M14 | 254 | 475 | M36 | 222,5 | 207 | 118 | 16 | 218 | 28 | |
| •85P | J / X 255A | 80-90-100-110 | | 555 | | | | 225 | | | | 549 | | | 303,5 | | | 290 | 28 | | | | | 48 |

* Gewicht mit Öl

Maßangaben unverbindlich

• Mit übergroßer Kammer SCFM oder DCFM geliefert

□ Kupplungen mit konischer Bohrung FC werden mit konischer Buchse BC und Befestigungsschrauben geliefert (siehe Fig. 1 und 2)

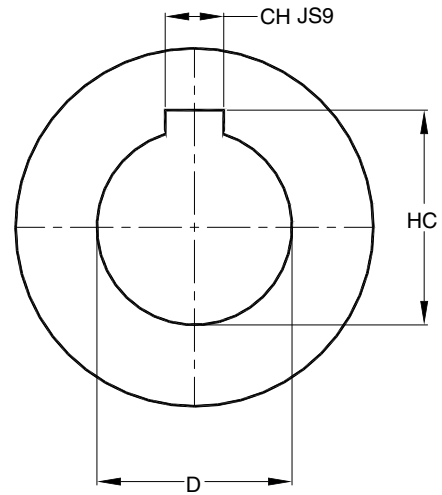
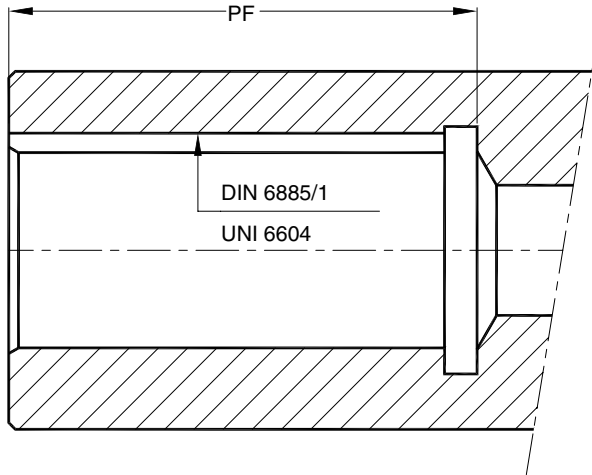
Bei Verwendung von Wellen ohne Ansatz kontaktieren Sie bitte WESTCAR

Bestellbeispiel - Kupplung mit zylindrischer Bohrung: BETA 55 J155

Bestellbeispiel - Kupplung für mit konische Buchse: BETA 55 J155 FC + 55BC L155 D=60

| KONISCHE BUCHSE MIT BEFESTIGUNGSSCHRAUBE | | | | | | | |
|--|-----|--------------------|----|----|----|----|----------------|
| Kupplungsgröße | Typ | Standard D Bohrung | | | | | Max. D Bohrung |
| 30/30P | 3BC | 38 | 42 | 48 | - | - | 48 |
| 40P | 4BC | 38 | 42 | 48 | 50 | - | 50 |
| 50 - 55 | 5BC | - | 42 | 48 | 55 | 60 | 65 |
| 60 - 65 | 6BC | - | - | 48 | 55 | 60 | 70 |

■ Konische Buchsen werden ohne Passfeder geliefert



| D | Toleranz | PF | CH | HC | Toleranz |
|------|----------|----|------|------|-----------|
| 10 | H7 | 25 | 3 | 11,4 | +0,1 0 |
| 11 * | | 25 | 4 | 12,8 | |
| 12 | | 25 | 4 | 13,8 | |
| 13 | | 30 | 5 | 15,3 | |
| 14 * | | | | 16,3 | |
| 15 | | | | 17,3 | |
| 16 | | 40 | 5 | 18,3 | |
| 17 | | | | 19,3 | |
| 18 | | | | 20,8 | |
| 19 * | | | | 21,8 | |
| 20 | | | | 22,8 | |
| 21 | | | | 23,8 | |
| 22 | | 50 | 6 | 24,8 | |
| 23 | | | | 26,3 | |
| 24 * | | | | 27,3 | |
| 25 | | | | 28,3 | |
| 26 | | | | 29,3 | |
| 27 | | | | 30,3 | |
| 28 * | 60 | 8 | 31,3 | | |
| 30 | | | 33,3 | | |
| 32 | | | 35,3 | | |
| 33 | | | 36,3 | | |
| 34 | G7 | 80 | 37,3 | | |
| 35 | | | 38,3 | | |
| 38 * | | | 41,3 | | |
| | | | | | |

| D | Toleranz | PF | CH | HC | Toleranz |
|-------|----------|-----|-------|-------|-----------|
| 40 | G7 | 110 | 12 | 43,3 | +0,2 0 |
| 42 * | | | 12 | 45,3 | |
| 45 | | | 14 | 48,8 | |
| 48 * | | | 14 | 51,8 | |
| 50 | | | 14 | 53,8 | |
| 55 * | | | 16 | 59,3 | |
| 60 * | | 140 | 18 | 64,4 | |
| 65 * | | | | 69,4 | |
| 70 * | | | | 74,9 | |
| 75 * | | | | 79,9 | |
| 80 * | | 170 | 22 | 85,4 | |
| 85 * | | | | 90,4 | |
| 90 * | | | | 95,4 | |
| 95 | | | | 100,4 | |
| 100 * | | 210 | 28 | 106,4 | |
| 105 | | | | 111,4 | |
| 110 * | | | | 116,4 | |
| 115 | | | | 122,4 | |
| 120 | 250 | 32 | 127,4 | | |
| 125 * | | | 132,4 | | |
| 130 | | | 137,4 | | |
| 135 * | | | 143,4 | | |
| 140 | | | 148,4 | | |
| 160 | | | 169,4 | | |
| 180 | | | 190,4 | | |
| | | | | | |

* Standardbohrungen der UNEL MEC Elektromotoren

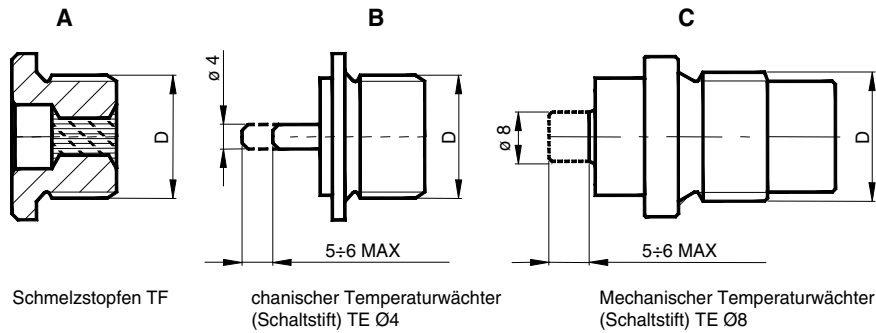
SCHMELZSTOPFEN TF

Bei Überhitzung kann das Öl am Schmelzstopfen austreten und so die Kraftübertragung auf die Abtriebswelle unterbrechen. Die Schmelzstopfen sind für Temperaturen von 96 °C, 120 °C, 140 °C sowie 180 °C erhältlich. Die Standard-Kupplungen sind mit Schmelzstopfen für 140 °C ausgerüstet.

MECHANISCHER TEMPERATURWÄCHTER (SCHALTSTIFT) TE

Mechanische Temperaturwächter (Schaltstift) bestehen aus einem Stift, der beim Erreichen einer bestimmten Temperatur ausgelöst wird und so einen Schalter betätigen kann, der ein Alarmsignal auslöst oder den Motor abschaltet. Mechanische Temperaturwächter (Schaltstift) sind für Temperaturen von 96 °C, 120 °C, 140°C sowie 180 °C lieferbar.

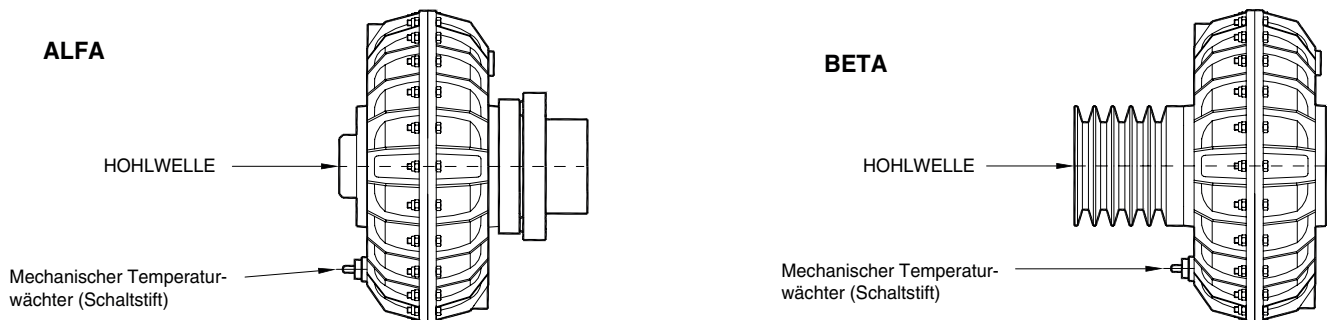
Bei Auftreten eines Stallereignisses, also Motor läuft und Maschine ist blockiert, muss das Kupplungsgehäuse drehen um Signalauslösung sicher zu stellen.



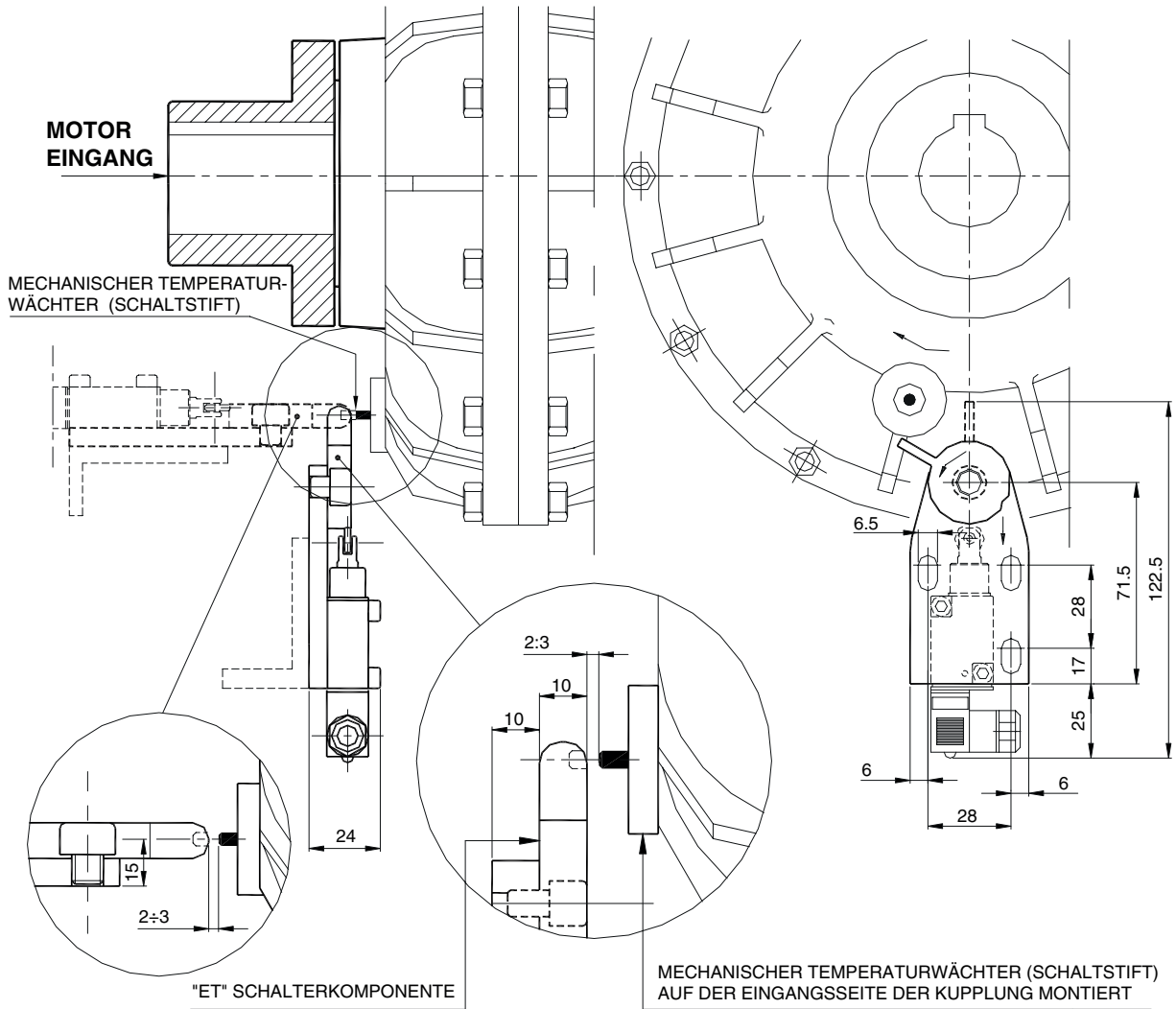
| ROTOFLUID GRÖßE | ABMESSUNGEN | | | | TEMPERATUR | | | |
|---------------------------|-------------|---|---|---|---------------|-----------------|---------------|----------------|
| | D | A | B | C | 96 °C BLAU | 120 °C WEISS | 145 °C ROT | 180 °C GRÜN |
| 10 20 30-30P 40P | 1/4 GAS | X | X | - | • | • | • | • |
| 50-55 60-65 | 1/2 GAS | X | X | - | • | • | • | • |
| 70P-75P 80P-85P | 1/2 GAS | X | - | X | • | • | • | • |
| 90P-95P | 3/4 GAS | X | - | X | • | • | • | • |

Geben Sie bei der Bestellung das Maß D, die Temperatur und die Farbe an
Bestellbeispiel: **Mechanischer Temperaturwächter (Schaltstift) 1/4 GAS 140° ROT**

Standardeinbau des mechanischen Temperaturwächters (Schaltstift)

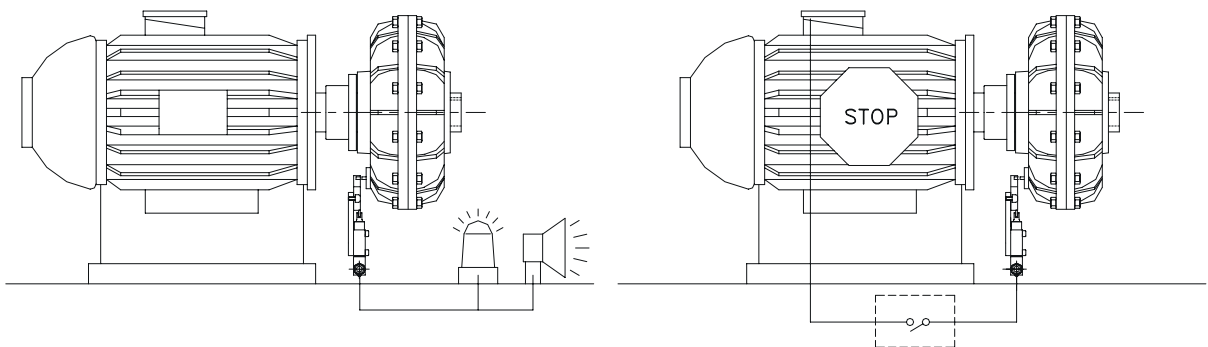


Der mechanische Temperaturwächter (Schaltstift) ist normalerweise auf der Seite mit der Hohlwelle angebracht. Bei Bedarf ist der Einbau auf der gegenüberliegenden Seite ebenso möglich.



"ET" STEUERT LICHT- UND AKUSTISCHES SIGNAL

"ET" SCHALTET MOTOR AB



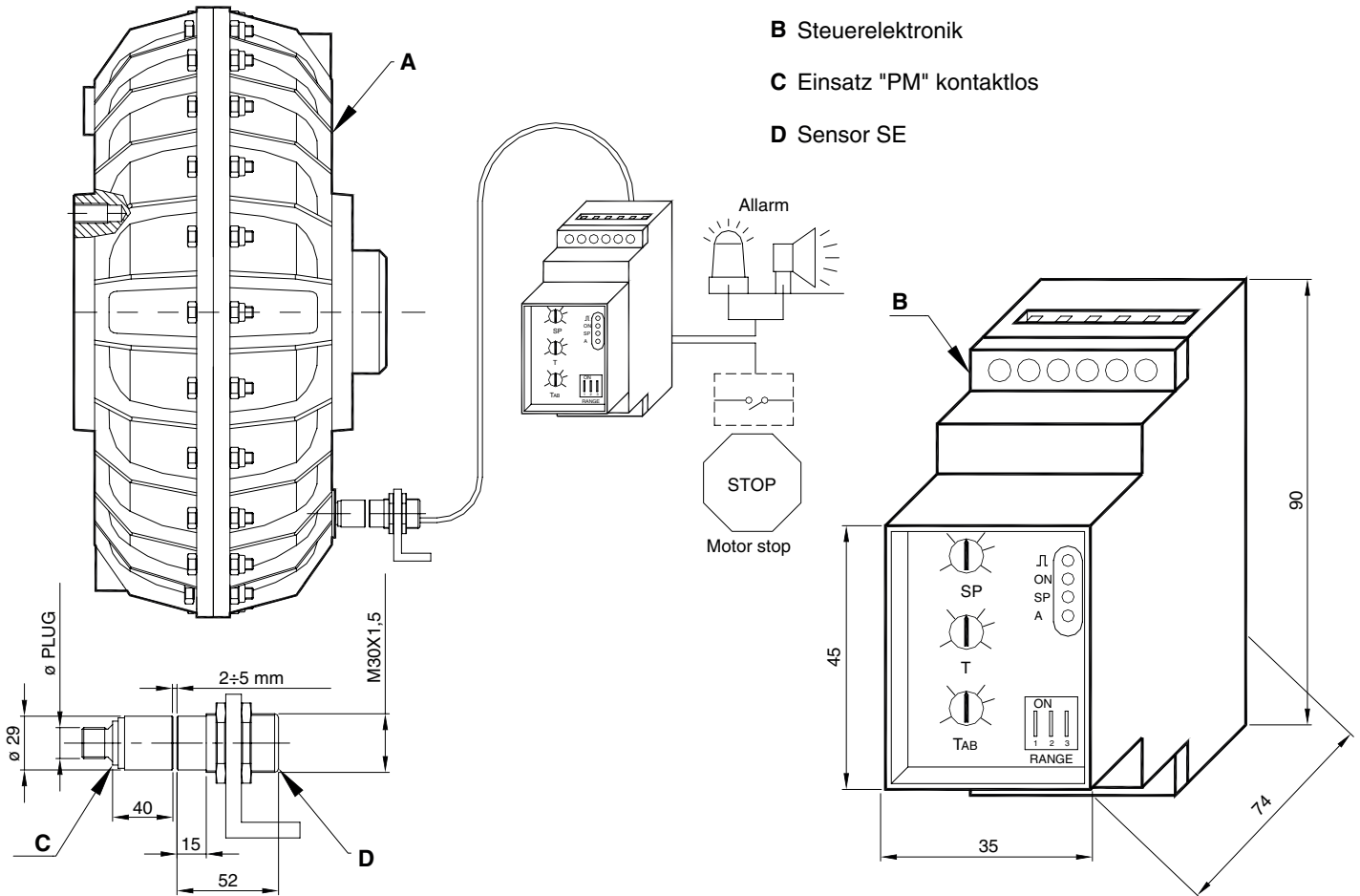
Der ET Sicherheitsschalter besteht aus einem auf einer Grundplatte montierten Mikroschalter mit Schaltnocke, der vom Schaltstift des mechanischen Temperaturwächters im Kupplungsgehäuse betätigt wird.
Bei Überhitzung in Folge von Überlastung, Blockierung der Maschine oder zu geringer Ölfüllung kann die Auslösetemperatur erreicht werden; der Stift wird ausgelöst und betätigt über die Schaltnocke den Mikroschalter, der ein Signalgerät ein- oder den Motor abschaltet.

A ROTOFLUID Kupplung

B Steuerelektronik

C Einsatz "PM" kontaktlos

D Sensor SE



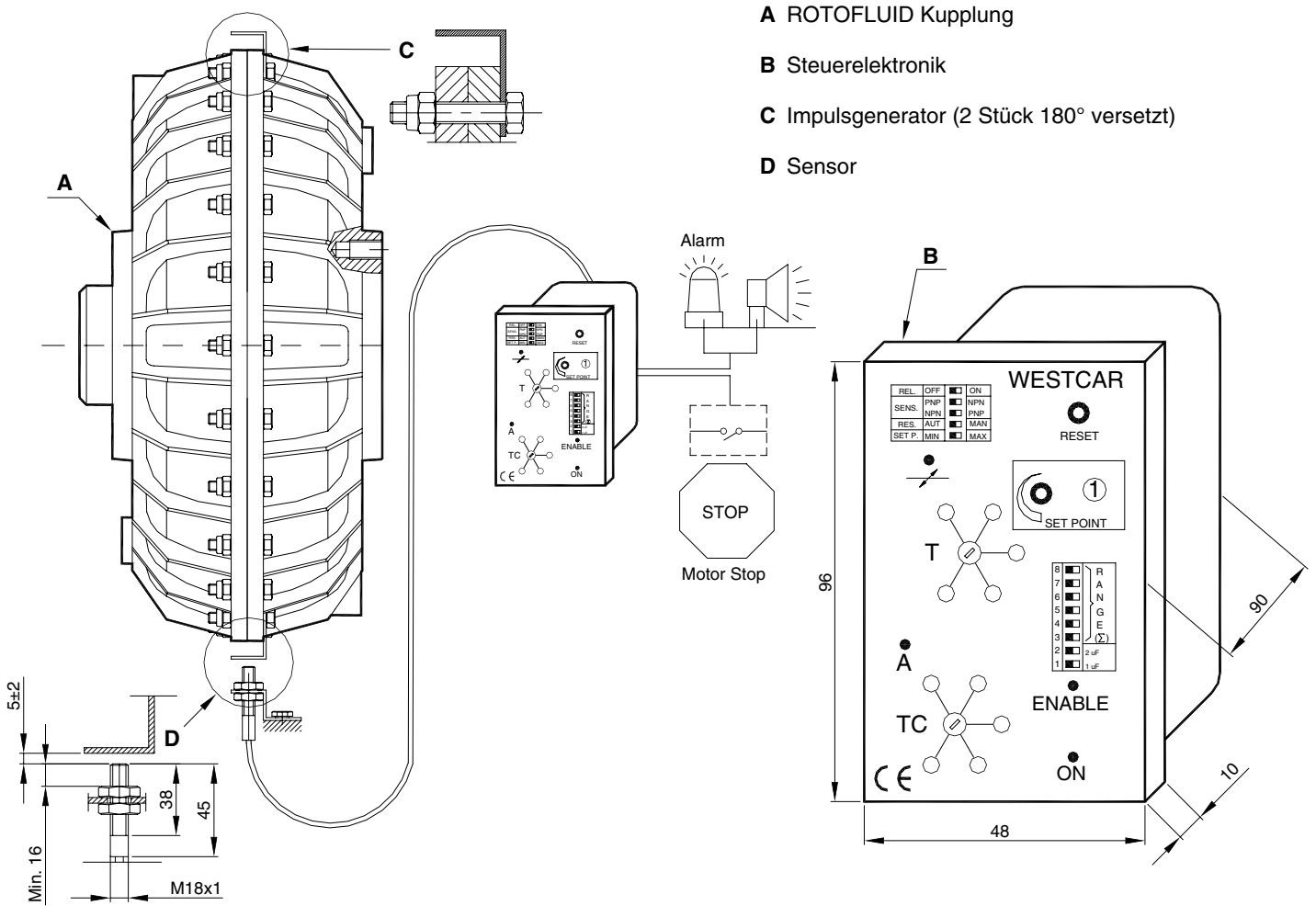
STEUEREINHEIT LOGICA T09 MIT PM

Der Einsatz PM wird auf dem äußeren Turbinenschaukelrad montiert und steht in Kontakt mit dem Öl im Kupplungsgehäuse. Die äußere Welle der Kupplung (A) kann an die Abtriebsseite (Maschine) oder die Antriebsseite (Motor) gekoppelt werden. Wenn sich der Einsatz PM an der Abtriebsseite befindet erkennt dieser Änderungen von Temperatur und Drehzahl. Bei antriebsseitiger Montage wird nur die Temperatur erfasst.

FUNKTIONSPRINZIP

Der Einsatz PM besteht aus einem Thermoelement, das seinen Status bei einer Temperatur von 120 °C (oder auf Bestellung bei 80 °C, 100 °C, 140 °C oder 160 °C) ändert. Im Normalbetrieb ist ein Schalter im Einsatz geschlossen und erzeugt beim Vorbeilaufen am Sensor SE Impulse, die der Sensor an die Steuereinheit LOGICA T09 sendet. Beim Erreichen der Auslösetemperatur öffnet der Schalter im PM und beim Vorbeilauf am Sensor SE werden keine Impulse erzeugt. Die Steuereinheit LOGICA T09 wertet dies aus und aktiviert ein Relais, welches einen Signalgeber auslöst oder der Motor abschaltet.

Stromversorgung: Standard 24 V AC (auf Anfrage 115 V AC, 230 V AC oder 24 V DC)



SICHERHEITSSTEUERUNG SCD

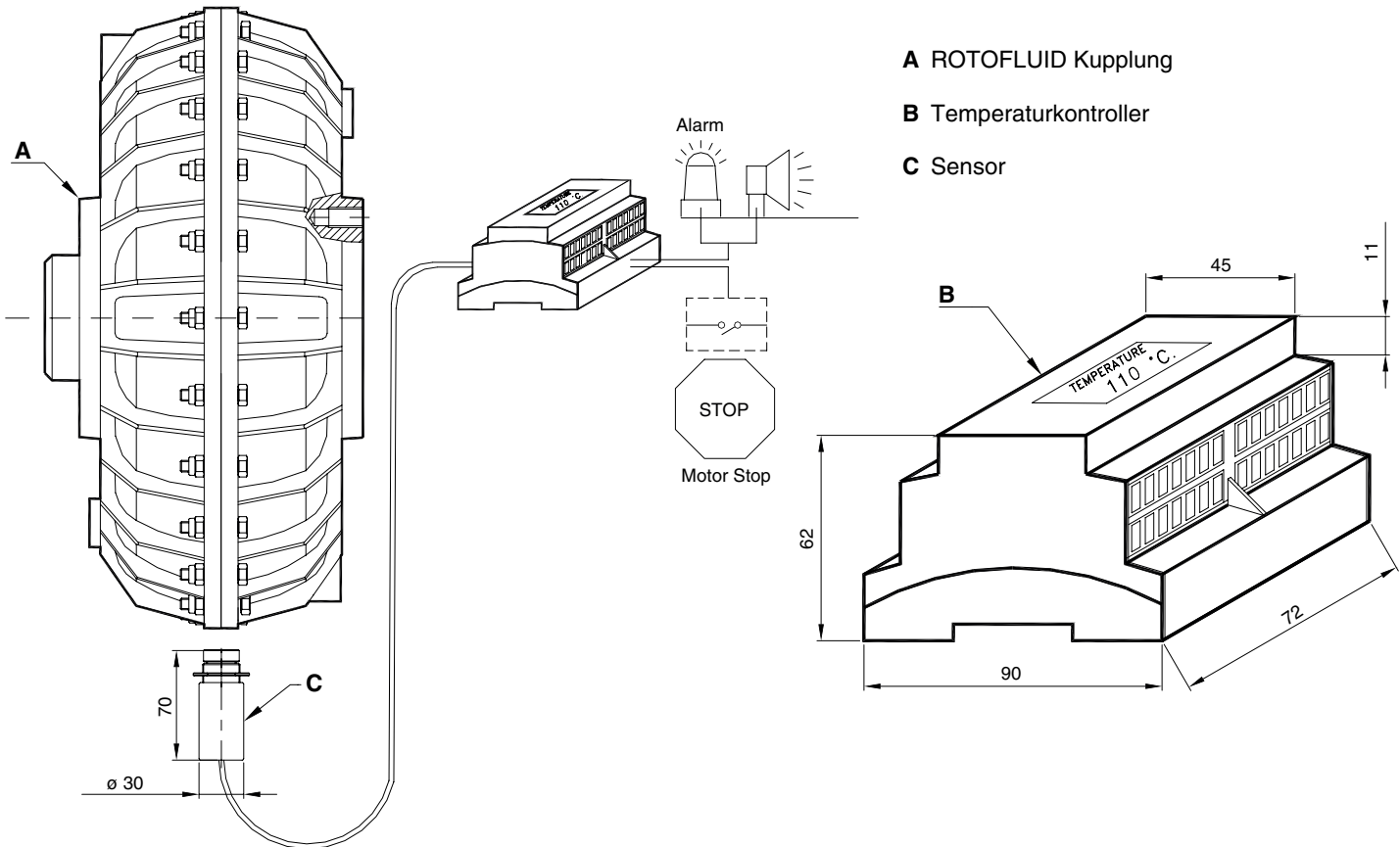
Die Sicherheitssteuerung **SCD** ist ein Überlastschutz, der die Produktsicherheit des gesamten Antriebsstranges erhöht. Die Sicherheitssteuerung **SCD** empfängt die Impulse vom Sensor und wandelt diese in eine der Pulsfolge proportionale Spannung um. Diese Spannung wird mit einem einstellbaren Referenzwert verglichen (SET POINT) und dient so zur Überwachung der Drehzahl der Welle.

Beim Über- oder Unterschreiten des voreingestellten Vergleichswertes wird ein Relais ausgelöst und zusätzlich wird ein Signal für den Bediener erzeugt, wenn die Drehzahl niedriger wird.

FUNKTIONSPRINZIP

Wenn das übertragene Drehmoment ansteigt, führt dies zu erhöhten Schlupf der Fluidkupplung. Mit der Sicherheitssteuerung SCD kann die resultierenden Drehzahlreduzierung auf der Abtriebsseite erfasst und so eine Überlast erkannt werden. Die Sicherheitssteuerung SCD ist ausgangsseitig mit einem Relais mit Umschaltkontakt ausgestattet, das ein Alarmsignal auslösen oder den Motor abschalten kann. Eine Verzögerungsschaltung (maximal 120 s) verhindert Fehlauslösung des Relais beim Start des Motors wenn die Betriebsspannung eingeschaltet wird. Fehlalarme durch kurze Drehmomentschwankungen werden durch eine Totzeit der Steuerung von bis zu 30 Sekunden unterdrückt.

Stromversorgung: Standard 24 V AC (auf Anfrage 115 V AC, 230 V AC oder 24 V DC).



Die **kontinuierliche Überwachung** der Komponenten trägt wesentlich dazu bei, die Leistungsfähigkeit des Systems zu erhalten und die **Zuverlässigkeit beträchtlich zu erhöhen**.

Der **ITC (Infrarot Temperatur Kontrolller)** ermöglicht die kontaktlose Temperaturmessung in der Flüssigkeitskupplung ohne zeitliche Verzögerung und in einem Temperaturbereich von -20 °C und $+250\text{ °C}$.

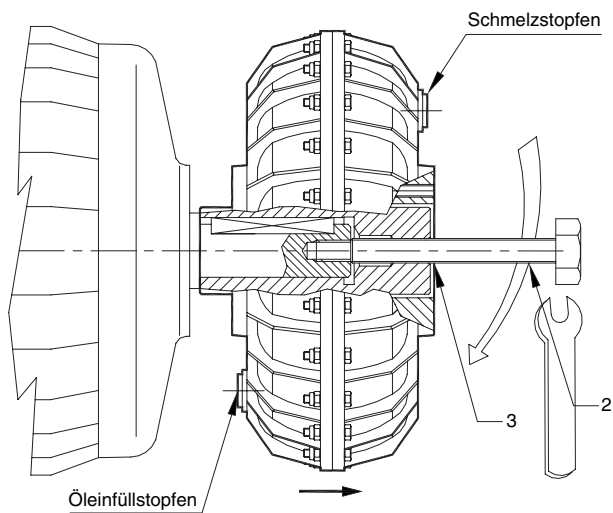
Damit können eine Lastregelung implementiert oder Sofortmaßnahmen bei Überschreitung von Grenzwerten schnell abgeleitet werden. Der Infrarot Temperatur Kontrolller ITC erhöht die Effektivität und reduziert die Ausfallzeiten des gesamten Systems.

Dem auf einer DIN-Hutschiene montierbaren Kontrolller können zwei Temperaturgrenzwerte vorgegeben werden (untere und obere Grenztemperatur), sodass beim Erreichen oder Über- bzw. Unterschreiten eines Grenzwertes ein Signal erzeugt werden kann.

Wenn die Baugruppe ITC in ein vorhandenes System integriert werden soll, kann diese den aktuellen Temperaturwert als analoge Spannung im Bereich von $0 - 10\text{ V DC}$ ausgeben. Das ist nützlich, wenn Daten an andere Baugruppen übertragen werden sollen oder zur automatischen Einstellung der Systemparameter des überwachten Systems verwendet werden.

| Eigenschaften des ITC (Infrarot Temperatur Kontrolller) |
|---|
| Kontinuierliche Überwachung |
| Erfassen der Temperaturwerte ohne zeitliche Verzögerung |
| Ermöglicht Ausgabe der Temperaturwerte auf einem Display |
| Zwei programmierbare digitale Ausgänge und Temperaturgrenzwerte |
| Auswerten der Temperaturänderung |
| Einfache und schnelle Montage auf DIN-Hutschiene |
| Großer Anwendungsbereich |
| Analoger Ausgang ($0 - 10\text{ V DC}$) |

ABZIEHSCHRAUBE TYP "VE"

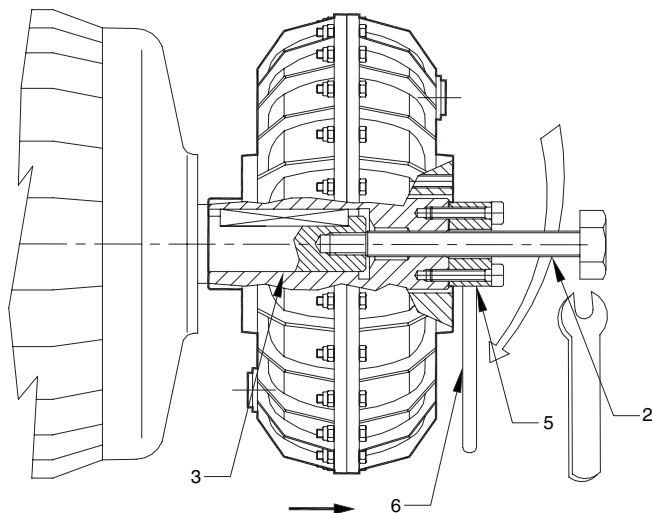


| VE SYSTEM | ROTOFLUID KUPPLUNG | | | | | |
|-----------|--------------------|-------------------|-----|------|-----|------|
| | SIZE | AUSFÜHRUNG | | | | |
| Type | | K | Z | J | H | X |
| VE M14 | 20 | K1 | Z70 | J70 | H55 | XN70 |
| VE M16 | | K3 | Z69 | - | - | - |
| VE M20 | | | | J103 | H85 | X103 |
| | | | | | | |
| VE M24 | 30 | ALLE AUSFÜHRUNGEN | | | | |
| | 30P | | | | | |
| | 40P | | | | | |
| | 50 | | | | | |
| | 55 | BIS Ø 65 | | | | |
| VE M30 | 55 | FÜR Ø75 BIS Ø 80 | | | | |
| | 60 | ALLE AUSFÜHRUNGEN | | | | |
| 65 | | | | | | |
| VE M36 | 70P | | | | | |
| | 75P | | | | | |
| | 80P | | | | | |
| | 85P | | | | | |
| | 90P | | | | | |
| 95P | | | | | | |

ABZIEHEN DER ROTOFLUID KUPPLUNG VON DER ANTRIEBSWELLE:

- 1) Entfernen Sie die Befestigungsschraube
- 2) Drehen Sie die Schraube (2) in die Gewindebohrung der Kupplungshohlwelle (3) und ziehen sie an. Achten Sie darauf, dass sich die Antriebswelle nicht drehen lässt.

ABZIEHSYSTEM Typ „SE“



| SE SYSTEM | ROTOFLUID KUPPLUNG | | | | | |
|-----------|--------------------|-----------------------|---|-------|------|-------|
| | SIZE | AUSFÜHRUNG | | | | |
| Type | | K | Z | J | H | X |
| SE M20 | 20 | - | - | J 103 | H 85 | X 103 |
| SE M24/35 | 30 | ALLE AUSFÜHRUNGEN | | | | |
| SE M24/40 | 30P | | | | | |
| | 40P | | | | | |
| | 50 | | | | | |
| | 55 | BIS Ø 65 | | | | |
| SE M30 | 55 | FÜR Ø75 BIS Ø 80 | | | | |
| | 60 | ALL ALLE AUSFÜHRUNGEN | | | | |
| 65 | | | | | | |
| SE M36 | 70P | | | | | |
| | 75P | | | | | |
| | 80P | | | | | |
| | 85P | | | | | |
| | 90P | | | | | |
| 95P | | | | | | |

ABZIEHEN DER ROTOFLUID KUPPLUNG VON DER ANTRIEBSWELLE:

- 1) Entfernen Sie die Befestigungsschraube
- 2) Drehen Sie die Schraube (2) in die Gewindebohrung der Kupplungshohlwelle (3) und ziehen sie an. Achten Sie darauf, dass sich die Antriebswelle nicht drehen lässt.

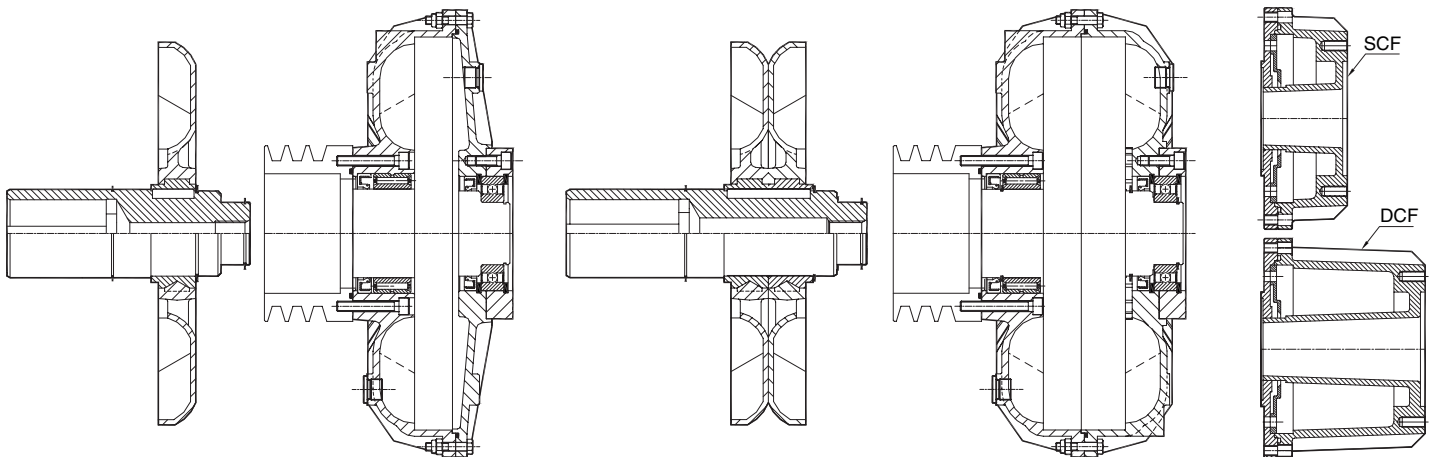
Die Masseträgheit der Kupplungen sind in der Tabelle für den inneren Teil und den äußeren Teil sowie für das Öl angegeben.

• **Innerer Teil:** Hohlwelle, Turbinenschaufelrad, halbe Ölmenge

• **Äußerer Teil:** Turbine und Gehäuse, halbe Ölmenge

Die Werte gelten für ROTOFUID Kupplungen für den Ölstand bei einer Temperatur von 45 °C. Riemenscheiben, flexible Kupplungen und andere Zubehörteile sind nicht berücksichtigt. Bei Kupplungen mit Verzögerungskammern SCF/DCS werden deren Werte zu den entsprechenden Werten der äußeren Teile der Kupplung hinzugerechnet.

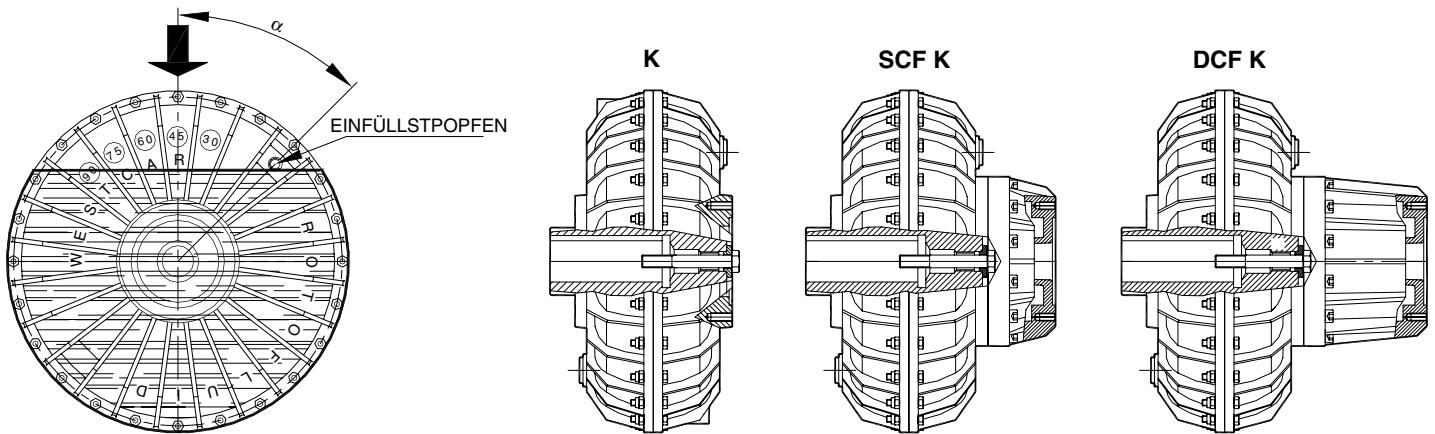
| INNERER TEIL | ÄUßERER TEIL | INNERER TEIL | ÄUßERER TEIL | VERZÖGERUNG |
|---|--------------|-----------------------------|--------------|-------------|
| GRÖßE 10, 20, 30, 30P, 40P, 50, 60, 70P, 80P, 90P | | GRÖßE 55, 65, 75P, 85P, 95P | | |



TRÄGHEITSMOMENT $J = \frac{m \times R^2}{2}$ (Kgm²)

| ROTOFLUID KUPPLUNG GRÖßE | AUSFÜHRUNG ALFA | | AUSFÜHRUNG BETA | | | | | | VERZÖGERUNGSKAMMER | |
|--------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | TYP K | | TYP Z, X | | TYP J | | TYP H | | SCF | DCF |
| | J INNERER kgm ² | J ÄUßERER kgm ² | J INNERER kgm ² | J ÄUßERER kgm ² | J INNERER kgm ² | J ÄUßERER kgm ² | J INNERER kgm ² | J ÄUßERER kgm ² | J kgm ² | J kgm ² |
| 10 | 0,003 | 0,011 | 0,003 | 0,011 | -- | -- | 0,003 | 0,012 | -- | -- |
| 20 | 0,006 | 0,024 | 0,006 | 0,024 | 0,006 | 0,026 | 0,006 | 0,027 | -- | -- |
| 30 | 0,021 | 0,081 | 0,022 | 0,081 | 0,022 | 0,084 | 0,022 | 0,086 | 0,006 | 0,007 |
| 30P | 0,040 | 0,140 | 0,045 | 0,140 | 0,045 | 0,144 | 0,045 | 0,147 | 0,006 | 0,007 |
| 40P | 0,060 | 0,179 | 0,065 | 0,179 | 0,065 | 0,190 | 0,065 | 0,197 | 0,013 | 0,016 |
| 50 | 0,105 | 0,363 | 0,109 | 0,363 | 0,109 | 0,376 | 0,109 | 0,385 | 0,026 | 0,032 |
| 55 | 0,208 | 0,474 | 0,214 | 0,474 | 0,214 | 0,487 | 0,214 | 0,496 | 0,026 | 0,032 |
| 60 | 0,311 | 0,795 | 0,326 | 0,795 | 0,326 | 0,823 | 0,326 | 0,842 | 0,053 | 0,062 |
| 65 | 0,564 | 1,040 | 0,583 | 1,040 | 0,583 | 1,068 | 0,583 | 1,087 | 0,053 | 0,062 |
| 70P | 0,678 | 2,386 | 0,740 | 2,386 | 0,740 | 2,473 | 0,740 | 2,551 | 0,160 | 0,200 |
| 75P | 1,236 | 2,782 | 1,260 | 2,782 | 1,260 | 2,869 | 1,260 | 2,947 | • 0,350 | • 0,550 |
| 80P | 2,389 | 7,276 | 2,499 | 7,276 | 2,499 | 7,393 | -- | -- | 0,350 | 0,550 |
| 85P | 4,668 | 9,977 | 4,792 | 9,977 | 4,792 | 10,094 | -- | -- | • 0,900 | • 1,400 |
| 90P | 8,372 | 23,200 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 1,200 | 1,600 |
| 95P | 15,613 | 28,855 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 1,200 | 1,600 |
| 1200 | 54,000 | 260,000 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 1200D | 104,000 | 320,000 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |

• ÜBERGROSSE KAMMER SCFM / DCFM



OIL REPLACEMENT

Nach der ersten Inbetriebnahme muss nach 2000 Betriebsstunden ein Ölwechsel erfolgen, danach nach jeweils 4000 Betriebsstunden. Den Ölwechsel nehmen Sie wie folgt vor:

1. Drehen Sie die Kupplung so, dass der Einfüllstopfen die höchste Position erreicht.
2. Entfernen Sie den Einfüllstopfen.
3. Ermitteln Sie den aktuellen Ölstand indem Sie die Kupplung soweit drehen, bis Öl an Einfüllöffnung zu sehen ist. Merken Sie sich diese Position.
4. Lassen Sie dann das Öl vollständig ab indem Sie die Einfüllöffnung in die unterste Position bringen.
5. Drehen Sie die Kupplung nun so, dass sich der Einfüllstopfen wieder an der unter Punkt 3 ermittelten Position befindet.
6. Füllen Sie Öl ein, bis der vorher ermittelte Ölstand erreicht ist.

Die Ölmenge und die empfohlenen Ölsorten sind in Tabelle 1 aufgeführt.

Effekte bei geringerer Ölmenge:

- Verzögerter und allmählicher Start
- Höhere Spitzenströme beim Start
- Besserer Schutz der Übertragungselemente bei Überlastung
- Höherer Schlupf im Betrieb.

WICHTIG:

Bei sehr geringer Ölmenge können folgende Probleme auftreten:

- Keine schnelle Beschleunigung der Maschine wegen des zu geringen Drehmoments.
- Überhitzung der Kupplung mit resultierender Beschädigung der Öldichtungen.

Bei größerer Ölmenge::

- Schnellere Starts
- Geringerer Schlupf im Betrieb
- Bessere Unterdrückung der Spitzenströme während der Beschleunigungsphase
- Höhere Belastung der Antriebselemente

WICHTIG:

Bei übermäßiger Erhöhung der Ölmenge können diese Probleme auftreten:

- Überlastung des Elektromotors
- Das Kupplungsgehäuse kann auf Grund des Überdrucks im Inneren bersten, weil nicht genügend Raum vorhanden ist um das sich bei Erwärmung ausdehnende Öl aufzunehmen.

EMPFOHLENE ÖLSORTEN BEI NORMALEN BETRIEBSTEMPERATUREN

Betriebstemperatur -20 °C bis + 180 °C

- BP ENERGOL HPL 22-32
- CASTROL HYPIN AWS 22-32
- ESSO SPINNESSO 22-32
- MOBIL VELOCITE OIL D
- Q8 VERDI 22-32
- SHELL MORLINA 22-32

Bei weiteren Fragen kontaktieren Sie bitte WESTCAR

Überschreiten Sie nicht die in Tabelle 1 angegebenen Ölmenge! Do not exceed Quantity of oil indicated in Table 1.

Tab. 1

| COUPLING SIZE | OIL QUANTITY FOR STANDARD FILLING | | | | | |
|---------------|-----------------------------------|-------|----------|-------|----------|-------|
| | K | | SCF K | | DCF K | |
| | α | Liter | α | Liter | α | Liter |
| 10 | 45° | 0,55 | -- | -- | -- | -- |
| 20 | 45° | 1,20 | -- | -- | -- | -- |
| 30 | 45° | 2,39 | 55° | 2,43 | 65° | 2,42 |
| 30P | 45° | 4,05 | 55° | 3,94 | 65° | 3,78 |
| 40P | 45° | 4,07 | 55° | 4,06 | 70° | 4,09 |
| 50 | 45° | 4,39 | 65° | 4,37 | 75° | 4,59 |
| 55 | 45° | 7,19 | 60° | 7,04 | 70° | 7,17 |
| 60 | 45° | 8,61 | 65° | 8,23 | 75° | 8,41 |
| 65 | 45° | 13,48 | 60° | 12,80 | 70° | 12,77 |
| 70P | 45° | 18,05 | 65° | 16,89 | 75° | 17,64 |
| •75P | 45° | 30,14 | 65° | 29,36 | 75° | 29,68 |
| 80P | 45° | 35,53 | 65° | 35,21 | 75° | 35,27 |
| •85P | 45° | 60,64 | 65° | 57,79 | 75° | 56,28 |
| 90P | 45° | 91,92 | 60° | 81,70 | 70° | 90,62 |
| 95P | 45° | 153,3 | 60° | 154,9 | 70° | 146,7 |
| 1200 | 45° | 200 | -- | -- | -- | -- |
| 1200D | 45° | 400 | -- | -- | -- | -- |

• OVERSIZED CHAMBERS SCFM, DCFM

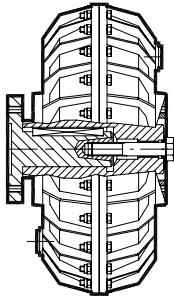


Fig. 1

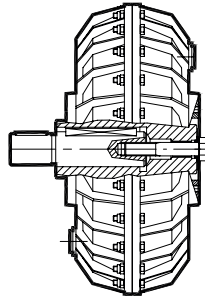


Fig. 2

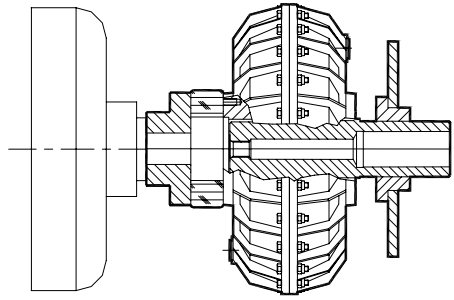


Fig. 3

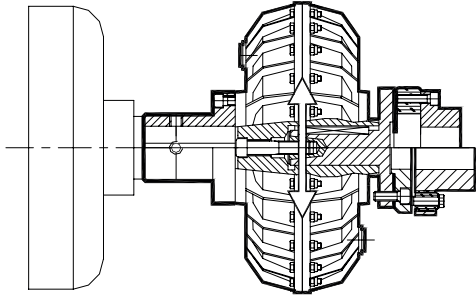


Fig. 4

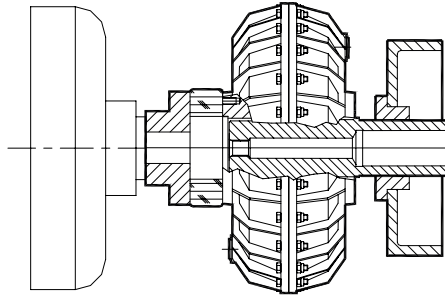


Fig. 5

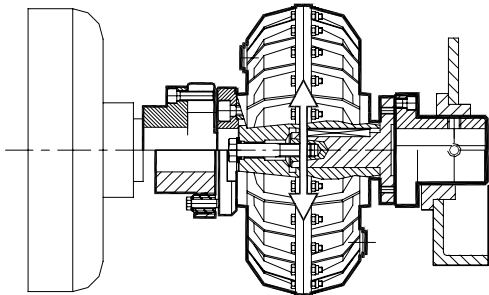


Fig. 6

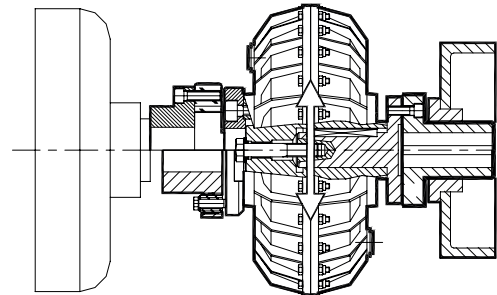


Fig. 7

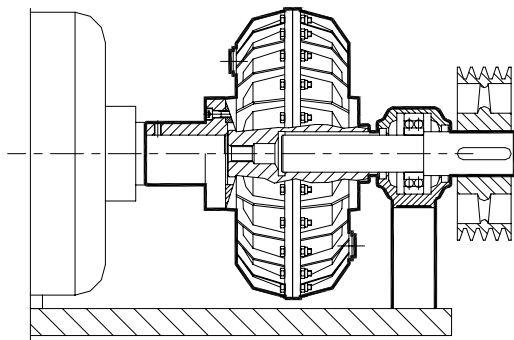


Fig. 8

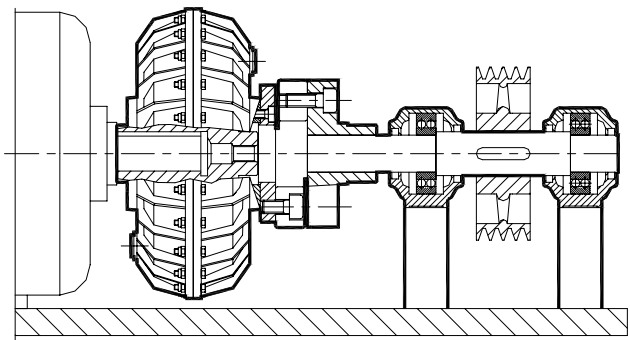


Fig. 9

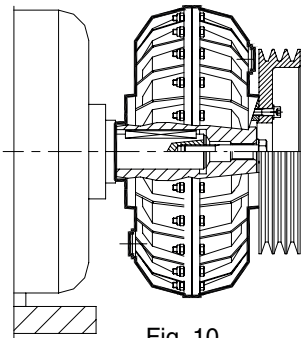


Fig. 10

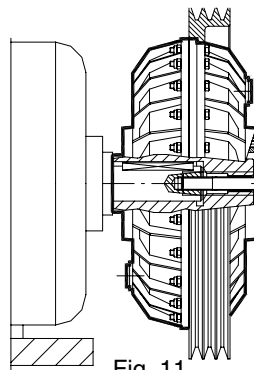


Fig. 11

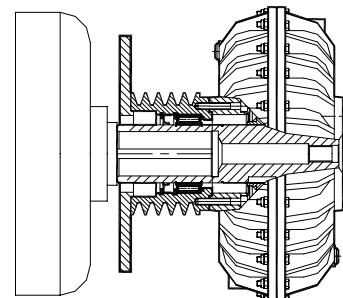


Fig. 12

GEBÄUDE-HOCHBAU-BERGWERKE-ZIEGELEIEN

- Turmkräne
- Förderband
- Drehöfen
- Brechmaschinen
- Walzwerke
- Fördertürme
- Ziegelformer
- Ofenwägen

TEXTILE

- Trommeltrockner
- Zentrifugen
- Kardiermaschinen
- Industriewaschmaschinen
- Trockner

CHEMIE

- Rührwerke
- Trockner
- Dekantierer
- Drehfilter
- Streifenschneider
- Kalender
- Palletierer
- Etikettiermaschinen
- Abfüllanlagen
- Zentrifugalabscheider

MECHANICAL ENGINEERING

- Twisting machines for rope and wire
- Rod iron straighteners
- Presses
- Profiling machines
- Drawbenches
- Cutters

AUTOMOTIVE INDUSTRY

- Balancing machines
- Gates open/closing drive

PAPER PROCESSING

- Winders
- Pulpers
- Mixers

HOLZVERARBEITUNG

- Spalter
- Hartpapierpressen
- Schredder

MARMORVERARBEITUNG

- Portalkräne
- Gattersägen

ÖKOLOGIE

- Mischgeräte
- Kläranlagen

KERAMIK

- Kugelmühlen
- Mischer
- Pressen

ANDERE

- Winden
- Ankerwinden
- Kompressoren
- Ansaug- und Zentrifugalpumpen
- Saug- und Zentrifugalgebläse
- Löschwasserpumpen
- Aufzüge
- Drahtseilbahnen
- Fahrgeschäfte
- Transport Loren in Stahlwerk und Bergwerk
- Beschichtungsanlagen
- Spritzgeräte
- Raffinerien
- Skilift
- Betonmischer
- Gebläse und Lüfter



ROTOFLUID



ROTOFLEXI



ROTOFLUID CA



ROTOGEAR RE



ROTOMECH



ROTOGEAR AR



DRUM BRAKES BD



STEELFLEX



DRUM BRAKES CD



ROTOPIN

Entdecke mehr

Produkte



AUF ANFRAGE,
ATEX ZERTIFIZIERTE PRODUKTE
KANN GELIEFERT WERDEN.



KONTAKT WESTCAR

WESTCAR WELTWEIT



| | | |
|-------------------------|----------------|-----------------------|
| Ägypten | Großbritannien | Portugal |
| Albanien | Kolumbien | Rumänien |
| Australien | Korea | Russland |
| Belgien | Kroatien | Serbien |
| Bosnien und Herzegowina | Iran | Schweden |
| Brasilien | Lettland | Singapur |
| Kanada | Litauen | Slowakei |
| Chile | Marokko | Slowenien |
| China | Mazedonien | Spanien |
| Dänemark | Niederlande | Südafrika |
| Deutschland | Neuseeland | Thailand |
| Estland | Norwegen | Tschechische Republik |
| Finnland | Pakistan | Türkei |
| Frankreich | Peru | Weißrusland |
| Griechenland | Polen | USA |

Verteiler



WESTCAR s.r.l.

Hauptquartier

Via Monte Rosa, 14 - 20149 Milano (ITALY)

Telefon +39 02 761 10 319 - Fax +39 02 761 10 041

Produktionsanlage

Via Venezia, 31 - 21058 Solbiate Olona (VA - ITALY)

info@westcar.it - www.westcar.it