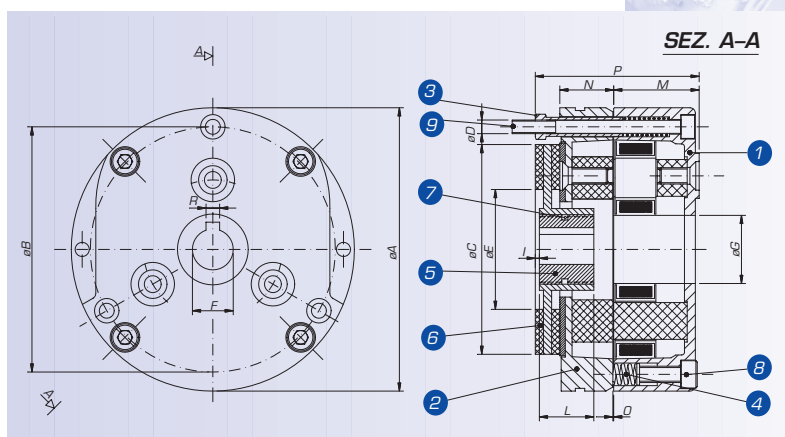


- 1 Elettromagnete • *Electromagnet*
Elektromagnet
- 2 Ancora • *Armature plate*
Anker
- 3 Vite di registro • *Adjusting screw*
Einstellschraube
- 4 Molle di coppia • *Torque springs*
Bremsfedern
- 5 Mozzo • *Splined hub* • *Nabe*
- 6 Disco • *Disc* • *Scheibe*
- 7 O-ring
- 8 Vite di regolazione coppia
Braking torque adjusting screw
Regulierschraube für das
Bremsmoment
- 9 Viti di fissaggio • *Fixing screws*
Feststellschrauben



| Tipo Brake Model | | AC1 | AC2 | AC3 | AC4 | AC5 | AC6 | AC7 | AC8 | AC8/D |
|---|------------------------|-------------|-------------|---------------|-----------|---------------------|------------|------------|------------|-------------|
| Coppia frenante statica <i>Static Braking Torque</i> | (Nm) | 4.5 | 10 | 16 | 20 | 40 | 60 | 90 | 200 | 400 |
| Velocità max di rotazione del motore <i>Max Speed Motor</i> | (rpm) | 3600 | 3600 | 3600 | 3600 | 3600 | 3600 | 3600 | 1800 | 1800 |
| Potenza / <i>Input Power</i> | (W) (VA) | 17 40 | 22 70 | 27 85 | 27 120 | 39 160 | 61 300 | 69 500 | 134 600 | 134 600 |
| Momento di inerzia masse rotanti del freno <i>Braking moment of inertia of the brake</i> | (Kg. cm ²) | 0.3 G-AL | 0.8 G-AL | 1.1 G-AL | 3 3 | 7,6 ALL 11,5 C40 | 16 C 40 | 30 C 40 | 60 C 40 | 120 C 40 |
| Max rumorosità <i>Max noisiness</i> | (dB-A) | 68 | 69 | 70 | 69 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 |
| Peso / <i>Weight</i> | (Kg.) | 1.2 | 1.8 | 2.3 | 3 | 5 | 7.5 | 11.5 | 15 | 19 |
| | A | 85 | 105 | 115 | 125 | 148 | 162 | 189 | 218 | 218 |
| | B | 72 | 90 | 103 | 112 | 132 | 145 | 170 | 196 | 196 |
| | C | 61 | 77 | 88 | 98 | 119 | 128 | 151 | 176 | 176 |
| | D | 3xm4 | 3xm5 | 3xm5 | 3xm6 | 3xm6 | 3xm8 | 3xm8 | 6xm10 | 6xm10 |
| | E | 35 | 44 | 62 | 69 | 79 | 80 | 90 | 90 | 103 |
| Tolleranza foro fino a AC3 H7 oltre +/-0,01 <i>Tolerance hole till AC3 H7, other +/-0,01</i> | F* | 10-11 12 | 11-14 15 | da 11 a 20 | ** | ** | ** | ** | ** | ** |
| | G | 15 | 20 | 22 | 26 | 30 | 32 | 43 | 48 | 48 |
| | I | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| | L | 18 | 20 | 20 | 20 | 25 | 30 | 30 | 40 | 40-60 |
| | M | 31,5 | 31,5 | 31,5 | 34 | 39 | 41 | 51 | 54 | 54 |
| | N | 14 | 20.5 | 20.5 | 26.5 | 29.5 | 33 | 35 | 44 | 44 |
| | O min/max | 0,15-0,5 | 0,2-0,6 | 0,2-0,6 | 0,2-0,7 | 0,2-0,7 | 0,2-0,7 | 0,2-0,7 | 0,2-0,7 | 0,2-0,7 |
| | P | 53.5 | 60 | 60,5 | 69 | 78,5 | 82,5 | 97 | 105 | 125 |

** Per la quota L ed F del mozzo contattare i nostri uffici.

* I carichi strutturali sul mozzo sono influenzati dalla lunghezza della chiave di accoppiamento all'albero di trasmissione del moto. Pertanto è necessario che la lunghezza della chiave sia della stessa misura dell'altezza del mozzo del gruppo freno. Lunghezze inferiori possono determinare rotture del particolare.

** For the quote L and F of the hub contact our office.

* The structural load of the hub is connected to the length of the motion drive shaft key. As consequence it is necessary that the length of the key has the same length of the brake hub. Less length can determine breaches of the hub.

** Für das Zitat L und F der Nabe an unser Büro

* Die strukturelle Belastung der Nabe ist es, die Länge der Bewegung Antriebswelle Schlüssel verbunden. Als Folge ist es notwendig, dass die Länge des Schlüssels die gleiche Länge der Bremsnabe hat. Weniger Länge bestimmen können Verstöße gegen die Nabe.

