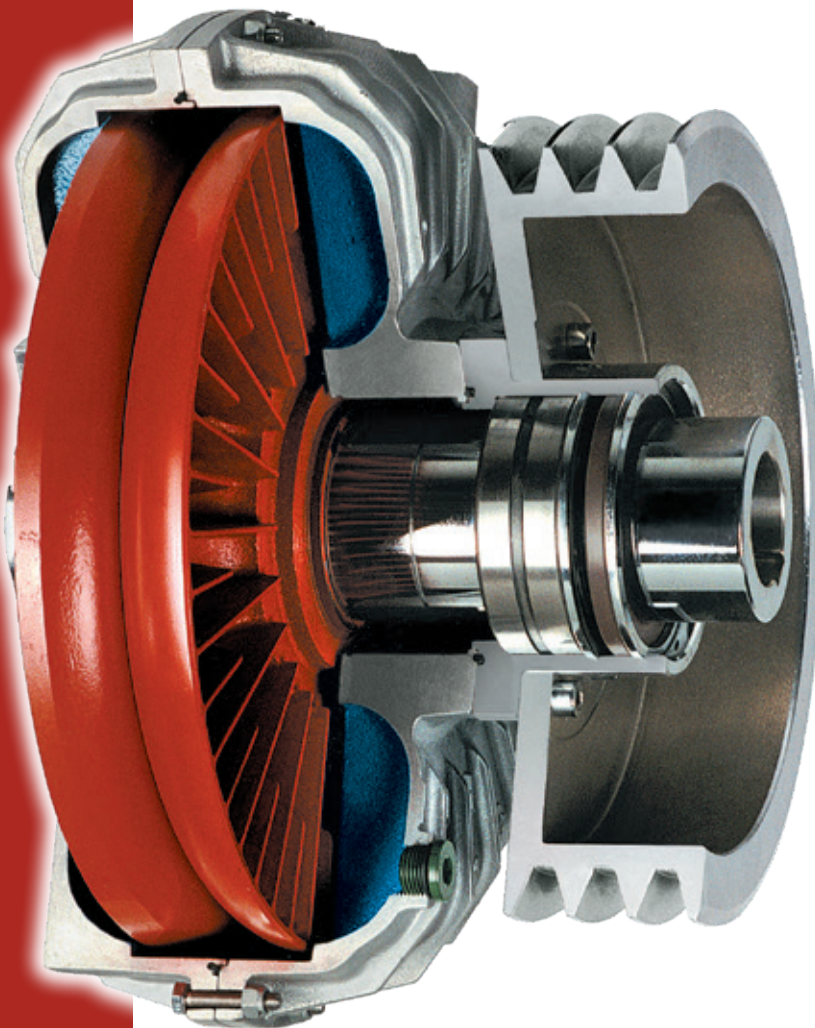




WESTCAR s.r.l.

ROTOFLUID

Fluid Couplings

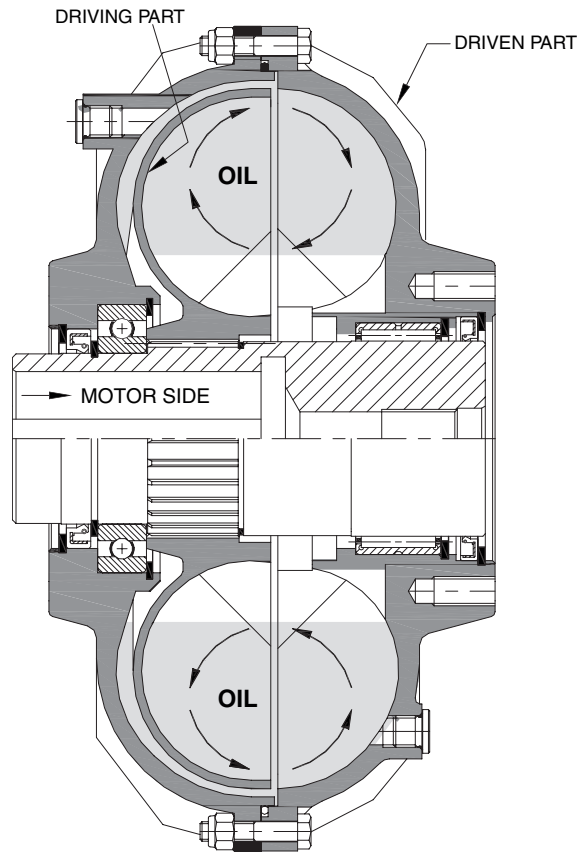




INDEX	page
Operating principles and features of ROTOFLUID couplings.....	5
Installation options: standard and reverse mounting	6
Characteristic curves of motors with or without fluid couplings.....	7
Fluid couplings with delay fill chamber	8
Characteristic starting curves	9
ROTOFLUID coupling versions: ALFA and BETA	10
ROTOFLUID coupling versions for ALFA - for in-line mounting and BETA - with pulley.....	11
ROTOFLUID coupling selection diagram.....	12
ROTOFLUID coupling selection table for 50 Hz, 60 Hz UNEL MEC electric motors.....	13
Tables for ROTOFLUID ALFA couplings	
ROTOFLUID ALFA for metric shaft K, SCF K, DCF K.....	14
ROTOFLUID ALFA for inches shaft KA, SCF KA, DCF KA.....	15
ROTOFLUID ALFA with flanged shaft K-S, SCF K-S, DCF K-S.....	16
ROTOFLUID ALFA with elastic couplings K, SCF K, DCF K with RNV/FRNV and AB.....	17
ROTOFLUID ALFA with elastic couplings and brake disc K, SCF K, DCF K with RNPV/FRNPV and ADB.....	18
ROTOFLUID ALFA with elastic couplings and brake drum K, SCF K, DCF K with RND/FRND and AFF	19
ROTOFLUID ALFA with gear couplings RE / REU WAG-G/GU, SCF WAG-G/GU, DCF WAG-G/GU.....	20
ROTOFLUID ALFA with brake drum FPU / brake disc DPU WAG-GPU/GPUU, SCF WAG-GPU/GPUU, DCF WAG-GPU/GPUU21	
ROTOFLUID ALFA with disc coupling HBSX KLM-RH, KLM-L.....	22
ROTOFLUID ALFA with brake drum FFL / brake disc DFL KLM-LF/LLF, SCF KLM-LF/LLF, DCF KLM-LF/LLF	23
ROTOFLUID ALFA for reverse mounting NY-FB, NY-SCF-FB, NY DCF-FB.....	24
ROTOFLUID ALFA with bell housing CKS.....	25
Tables couplings ROTOFLUID BETA	
ROTOFLUID BETA with and without delay fill chamber J, X, Z - SCF J, X, Z - DCF J, X, Z.....	26
COMPLEMENTS	
Bores and keyways table for fluid coupling shaft.....	27
Protection Plugs.....	28
Electric-Thermal switch equipment type ET	29
Device for speed and temperature control T09	30
Electronic device for overload control SCD.....	31
ITC Infrared Temperature Controller	32
Screw puller VE type - pulling off system SE type	33
ROTOFLUID couplings Moment of inertia.....	34
Instructions for filling and replacement of oil in ROTOFLUID coupling.....	35
ROTOFLUID coupling special versions.....	36
Fields of application	37
Technical sheet for coupling selection.....	38

INDEX OF TECHNICAL SHEETS

	page
10-002* EN ROTOFLUID coupling selection table for 50 Hz, 60 Hz UNEL MEC electric motors.....	13
10-019* EN Bores and keyways table for fluid coupling shaft.....	27
10-035* EN ROTOFLUID couplings Moment of inertia.....	34
10-037* EN Operating principles and features of ROTOFLUID couplings.....	5
10-038* EN Installation options: standard and reverse mounting.....	6
10-052* EN Fields of application.....	37
10-057* EN ROTOFLUID coupling versions for ALFA - for in-line mounting and BETA - with pulley.....	11
10-059* EN Technical sheet for coupling selection.....	38
10-061* EN Characteristic curves of motors with or without fluid couplings.....	7
10-080* EN Characteristic starting curves.....	9
10-100* EN ROTOFLUID coupling selection diagram.....	12
10-141* EN Fluid couplings with delay fill chamber.....	8
10-180* EN ROTOFLUID coupling versions: ALFA and BETA.....	10
10-190* EN Instructions for replacement and variation of oil quantity.....	35
10-195* EN ROTOFLUID coupling special versions.....	36
45-015* EN ROTOFLUID ALFA for metric shaft K, SCF K, DCF K.....	14
45-017* EN ROTOFLUID ALFA for inches shaft KA, SCF KA, DCF KA.....	15
45-020* EN ROTOFLUID ALFA with flanged hub K-S, SCF K-S, DCF K-S.....	16
45-090* EN ROTOFLUID ALFA with elastic coupling K, SCF K, DCF K with RNV/FRNV e AB.....	17
45-091* EN ROTOFLUID ALFA with elastic element and brake disc K, SCF K, DCF K with RNPAV/FRNPAV e ADB.....	18
45-093* EN ROTOFLUID ALFA with elastic element and brake drum K, SCF K, DCF K with RND/FRND e AFF.....	19
45-113* EN ROTOFLUID ALFA with gear couplings RE / REU WAG-G/GU, SCF WAG-G/GU, DCF WAG-G/GU.....	20
45-120* EN ROTOFLUID ALFA with brake drum FPU / brake disc DPU WAG-GPU/GPUU, SCF WAG-GPU/GPUU, DCF WAG-GPU/GPUU21	
45-215* EN ROTOFLUID BETA with and without delay fill chamber J, X, Z - SCF J, X, Z - DCF J, X, Z.....	26
45-281* EN ROTOFLUID ALFA with bell housing CKS.....	25
45-300* EN ROTOFLUID ALFA with disc coupling HBSX KLM-RH, KLM-L.....	22
45-305* EN ROTOFLUID ALFA with brake drum FFL / brake disc DFL KLM-LF/LLF, SCF KLM-LF/LLF, DCF KLM-LF/LLF.....	23
45-400* EN ROTOFLUID ALFA for reverse mounting NY-FB, NY-SCF-FB, NY DCF-FB.....	24
80-004* EN Electric-Thermal switch equipment type ET.....	29
80-022* EN Electronic device for overload control SCD.....	31
80-035* EN Protection Plugs.....	28
80-062* EN Device for speed and temperature control T09.....	30
80-065* EN ITC: Infrared Temperature Controller.....	32
90-005* EN Screw puller VE type - pulling off system SE type.....	33



ROTOFLUID fluid coupling is designed to provide your plant with optimum reliability and durability. It is fitted between the motor (drive) and machine (driven component).

ROTOFLUID fluid coupling comprises basically two impellers, with radial blades, opposed to each other, one connected to the motor shaft and the other to the input shaft of the Driven Equipment or Machine. ROTOFLUID fluid coupling acts like a centrifugal clutch, by driving an impeller, the oil passing from the blades to the driven part, which acts as a driven impeller, transmits the power to the Equipment or Machine.

The oil, which fills the fluid coupling, transfers the torque and also lubricates moving parts.

Fluid couplings are the easiest and cheapest way of creating a perfectly Flexible Drive Train, because no mechanical parts are necessary between the motor and the Equipment or Machine being driven. Without mechanical parts, there is practically no wear.

Losses in the fluid coupling become power losses according to the following formula:

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

where:

n_m = motor speed (rpm)

n_u = output speed from the fluid coupling (rpm)

The elasticity of the fluid coupling solves problems of power peaks between electric motors and driven machines.

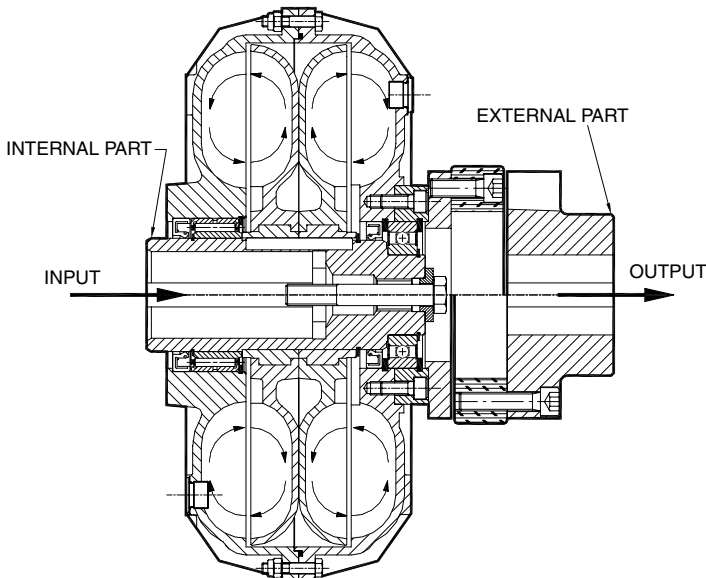
ADVANTAGES OF USING FLUID COUPLINGS

- easy start-up with gradual acceleration of the driven component
- automatic load speed adjustment on the basis of the synchronous speed of two or more motors
- the drive train is protected against overloads
- torsional vibrations are damped
- the torque transmitted complies with pre-set values
- direct on-line start electric motors can be used, without star-delta starters or slip-ring motors with rheostat

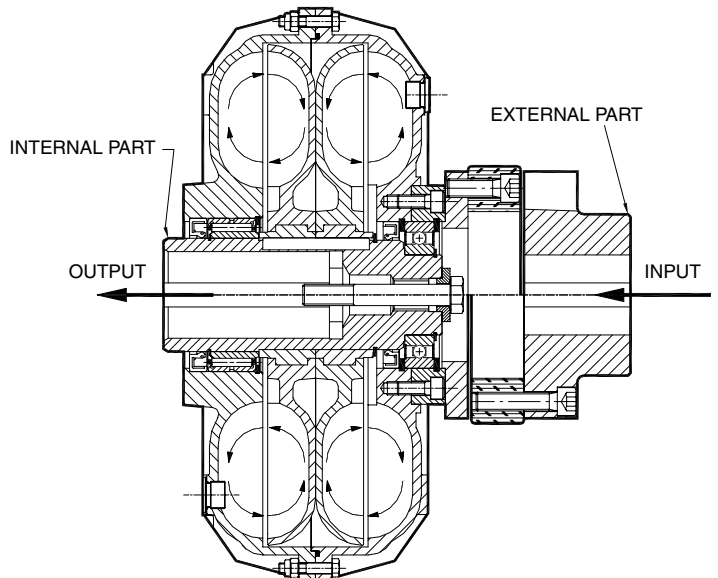
ADVANTAGES OF USING ROTOFUID FLUID COUPLINGS

- a large range of accessories
- interchangeable accessories on the basic cell
- the dimensions of the shaft-pulley system are perfectly suited to the needs of the drive train
- all fluid couplings that utilise a belt drive are fitted with ball bearings to guarantee above-standard radial loads
- all the fluid couplings used for horizontal applications are fitted with an elastic flexible coupling, which gives the advantage to the user of being able to replace the flexible element, by removing it radially from the coupling, without either disturbing the Motor or the Driven Equipment or Machine.

STANDARD MOUNTING



REVERSE MOUNTING



ADVANTAGES OF STANDARD MOUNTING

In **STANDARD** assemblies, the fluid coupling is mounted with the inner part connected to the motor shaft.

This is common for couplings with pulleys and in line application, providing the following benefits:

- standardisation of bores in compliance with UNEL MEC motors
- during start-up motor is less loaded due the low inertia of the inner part, operating speed is reach with reduced current peak
- in inline applications, where a brake is required, disc/drum is mounted directly on the reduction gear shaft without increasing the axial length of the coupling
- in couplings with delay fill chambers, start-up is smoother because the oil pass from the delay fill chamber into the circuit due to centrifugal force reducing the pick torque
- flexible element mounted on the fluid coupling is less stressed, because the torque is transmitted by the fluid and not with a direct connection to the motor.

ADVANTAGES OF REVERSE MOUNTING

In a **REVERSE** assembly, the fluid coupling is mounted with the outer part connected to the motor shaft.

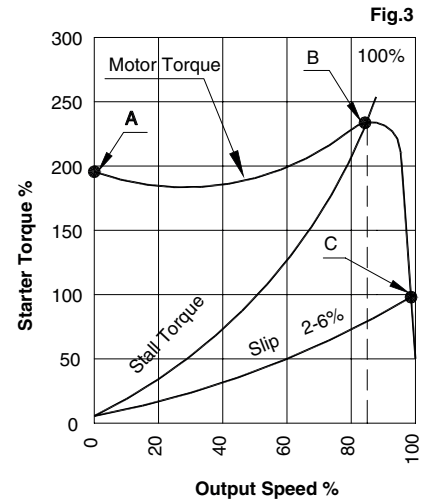
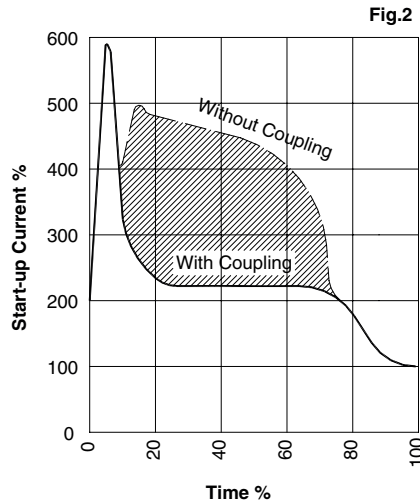
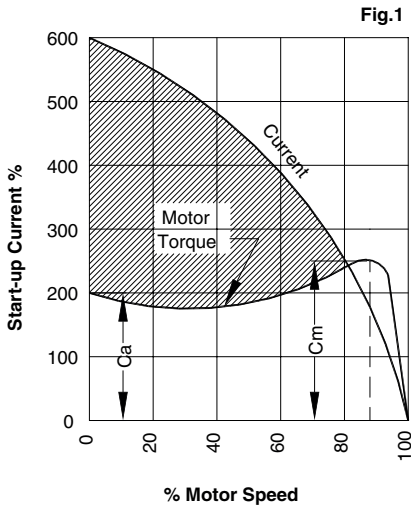
This type of assembly is possible whenever the fluid coupling is mounted between motor and gear box.

For couplings with a V Pulley, the unit must be fitted to the driving shaft, pay attention between the driving and driven pulley ratio. In case of need consult WESTCAR srl.

This type of assembly has the following important advantages:

- higher heat dissipation, recommended in case of extended and frequent motor start-ups
- easier regulation and filling of the oil level in the coupling, since the external part can be rotated without moving the driven machine
- **IMPORTANT!** When the coupling is mounted with **THERMAL SWITCHING PIN**, even in case of stop of the driven side the function of the safety device is guarantee.

In the absence of special needs or requests, the coupling will be supplied in its **STANDARD** configuration.



START-UP WITHOUT FLUID COUPLING

Figure 1 represents the typical start-up of an electric motor directly connected to the load. The dotted line represents the energy lost bringing the motor and load up to operating speed.

As can be seen, direct start-up has the following disadvantages:

- the difference between start-up torque (C_a) and the load requirement (C_m) is very low; the maximum torque is between 80%-85% of the operating speed
- the current absorbed during start-up may be up to 6 times the rated current, causing electrical overloads and higher costs, an increase in motor temperature and fewer possible start-ups.
- difficulty of application when a high starting torque is required.

START-UP WITH ROTOFUID FLUID COUPLING

Figure 2 compares the current absorbed by the electric motor starter with and without hydrodynamic coupling.

The first curve "Without coupling" is a start-up with direct connection in short-circuit. The second curve "With coupling" is the same start-up interposed with the hydrodynamic coupling. The crossed-out part represents the difference in energy used for the same start-up with and without hydrodynamic coupling.

In the first curve "Without coupling" the current reaches a peak of about six times the nominal and persists with high values up to the rated engine speed.

In the second curve "With coupling" the peak current remains high for only a few seconds (energy required to accelerate the motor rotor only) and goes down to acceptable values for the time necessary to bring the machine to scheme.

When the hydrodynamic coupling ROTOFUID is interposed between the electric motor and the driven machine, the motor can start-up in short circuit.

CHARACTERISTIC CURVES FOR START-UP WITH FLUID COUPLING

Figure 3 shows a characteristic torque curve for an electric motor, the stall curve of the fluid coupling and the slip curve at operating speed. The fluid coupling allows the motor to reach 80-85% speed in a few seconds (shift from point A to point B) where it meets the stall curve of the fluid coupling (slip=100%), the point of maximum motor torque.

Point C is the point of functioning of the fluid coupling after the motor has reached operating speed.

The use of a fluid coupling with a delay fill chamber limits maximum torque during start-up, without prejudicing slipping in normal functioning. This allows the motor to quickly increase speed [revs] without hitting the resistant torque (as if it started unloaded).

A fluid coupling with a delay fill feature is fitted with additional chamber in order to reduce the quantity of oil in the working circuit (see Fig.1). The chamber is in contact with the circuit via calibrated nozzles, which can be set as required (see Fig.2). The variation in the calibrated nozzle holes changes the time it takes for the oil in the chamber to reach the working circuit, thereby, increasing or decreasing start-up time for the driven machine.

When all the oil has flowed from the chamber into the circuit, the fluid coupling reaches the rated speed, transmitting the required torque with minimum slippage (see Fig.3).

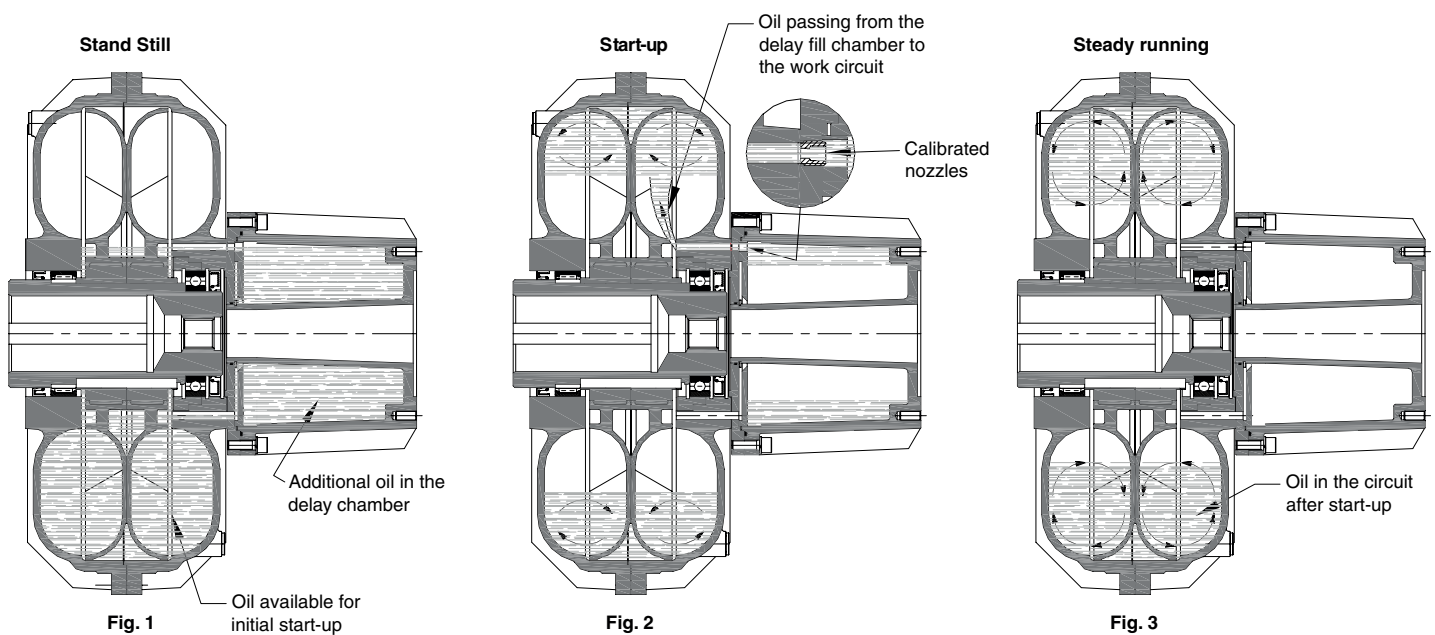
Fluid couplings may be fitted with either a single or double delay fill chamber.

With a single delay fill chamber, Ca/Cn torque limitation varies from 180% to 150%, adjusting the quantity of oil.

With a double delay fill chamber, Ca/Cn torque limitation varies from 150% to 120%, adjusting the quantity of oil.

The advantages of delay fill chambers are enhanced as the power requirement rises.

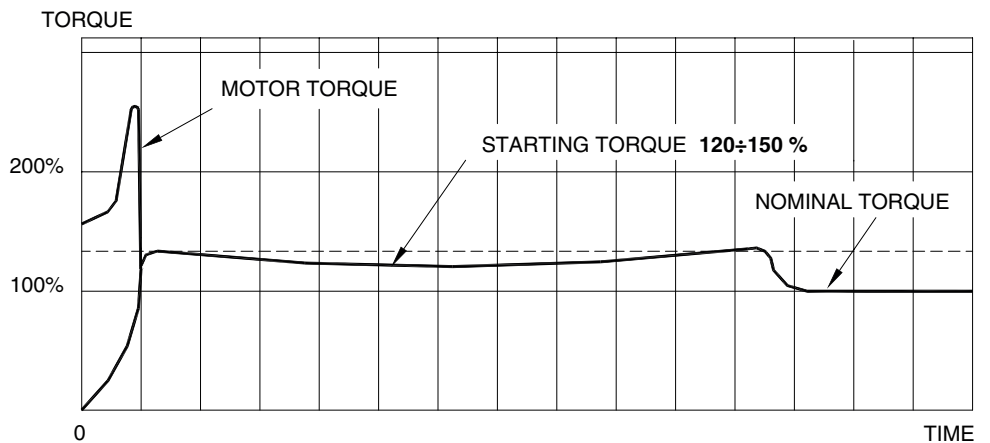
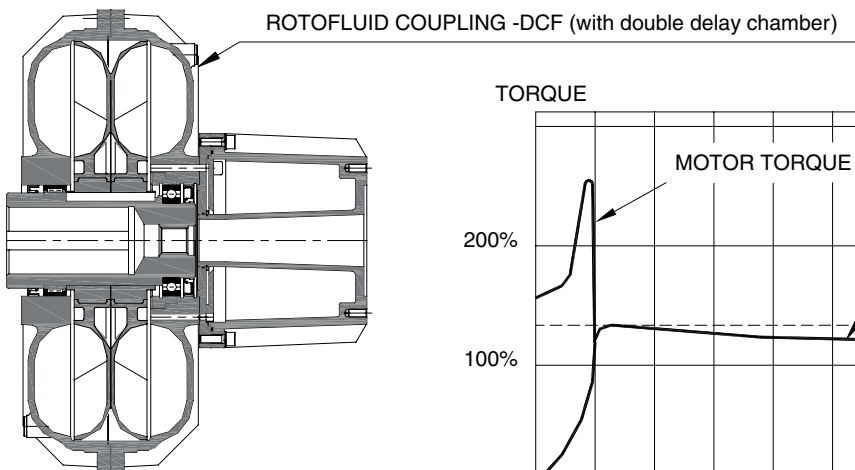
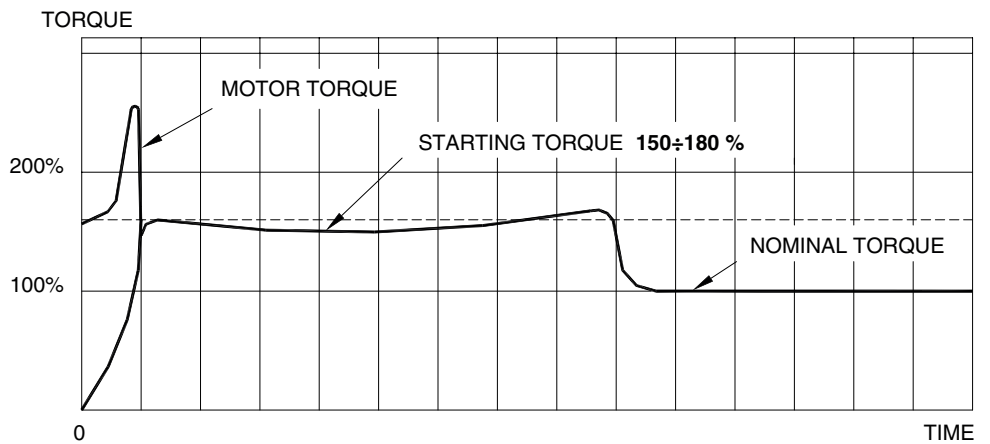
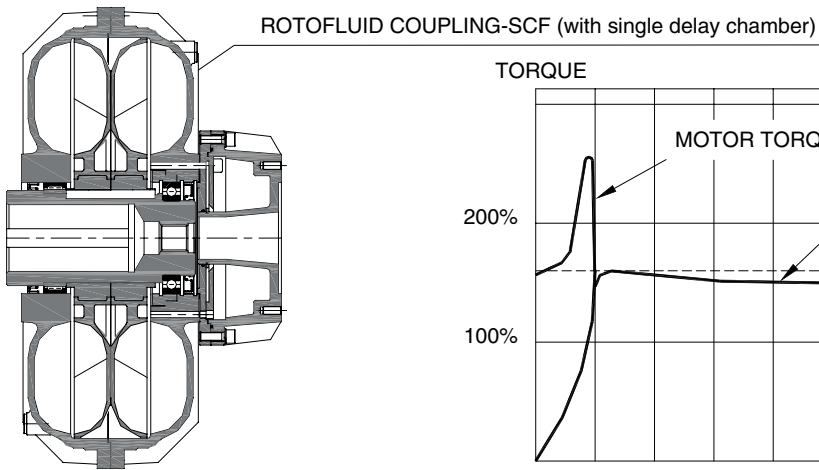
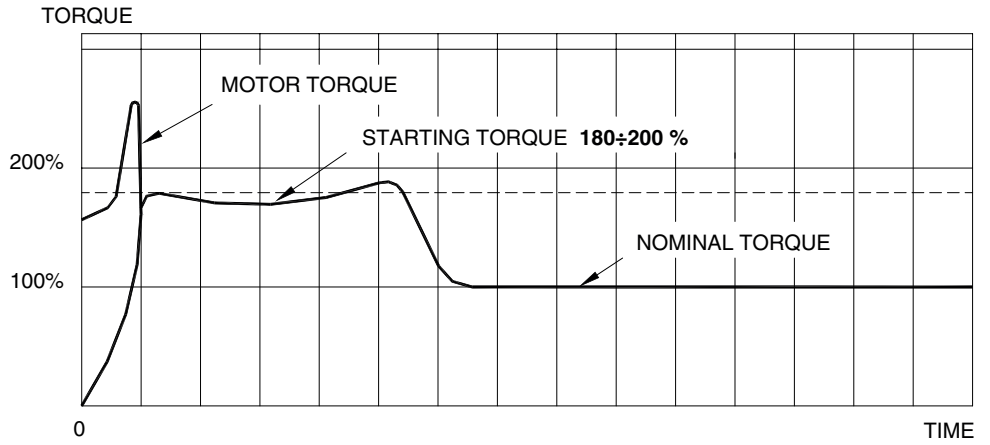
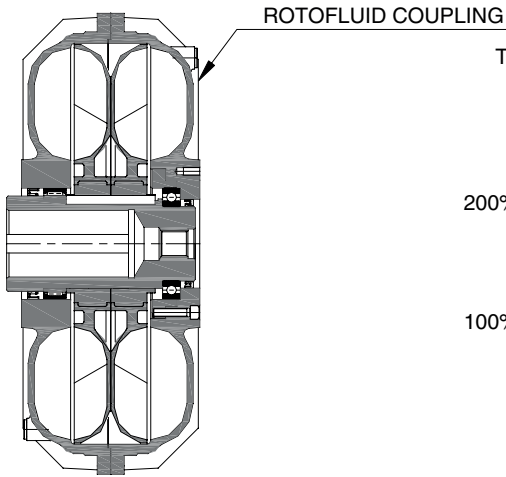
SCF and DCF delay fill chambers are available from size 30 to size 95P.



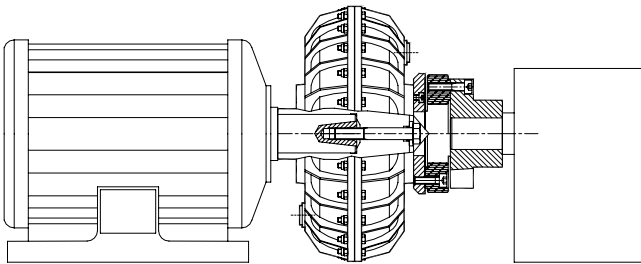
ADVANTAGES

- Low energy loss even where inertia is high
- Start-up time can be adjusted
- Start-up torque is limited to pre-set values without affecting slip
- Limitation of start-up current prolongs the life of the motor
- For controls with several drives the coupling automatically adjusts the load speed on the basis of synchronous speed
- More start-ups per hour

The ROTOFLUID SCF/DCF peculiarities are more evident comparing the curve of the ROTOFLUID coupling without delay chamber.



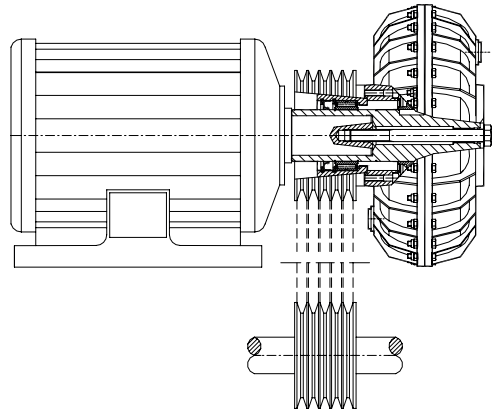
ROTOFLUID COUPLING ALFA



ROTOFLUID COUPLINGS **ALFA** are used for in-line transmission between equipment.

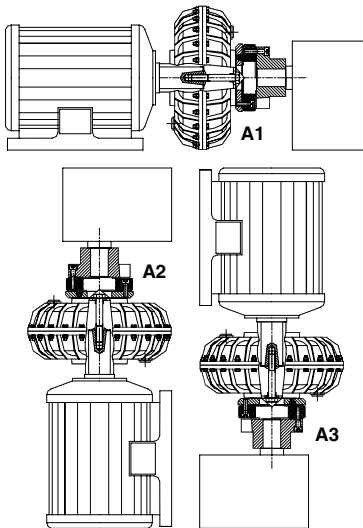
ALFA couplings can be supplied with several accessories that allow easy installations and maintenance.

ROTOFLUID COUPLING BETA



ROTOFLUID COUPLINGS **BETA** are used for pulleys transmission equipment between parallel shafts.

These couplings are available also with Delay Fill Chambers.

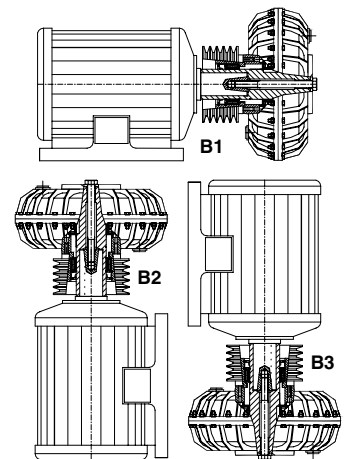


INSTALLATION OPTIONS

ROTOFLUID couplings **ALFA** and **BETA** can be horizontally or vertically mounted, as per examples showed for installation A2 – A3 – B2 – B3.

For more details or specific request, please contact WESTCAR srl.

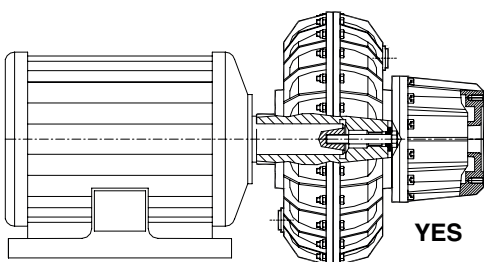
ALFA and **BETA** couplings are supplied with fixing screw.



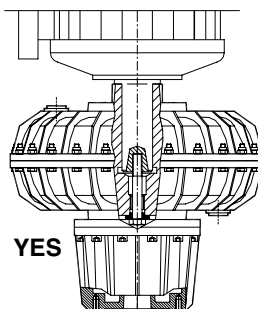
IMPORTANT

COUPLING WITH DELAY CHAMBER CORRECT INSTALLATION

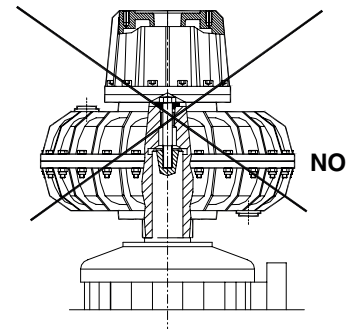
HORIZONTAL SHAFT



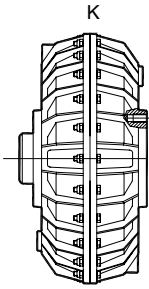
VERTICAL SHAFT WITH
DOWNWARD DELAY CHAMBER



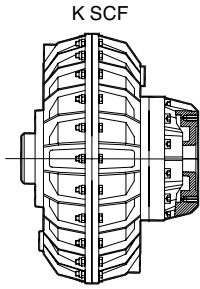
VERTICAL SHAFT WITH UPWARD
DELAY CHAMBER



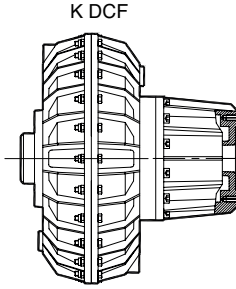
ROTOFLUID ALFA without accessories



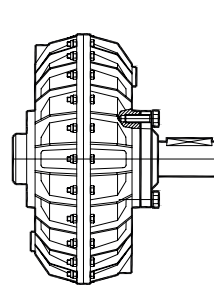
K
PAG. 14



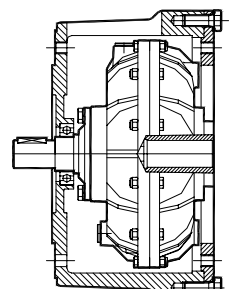
K SCF
PAG. 14



K DCF
PAG. 14

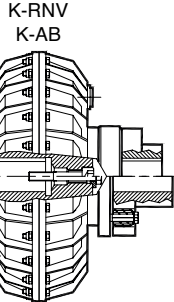


ROTOFLUID ALFA K-S
PAG. 16



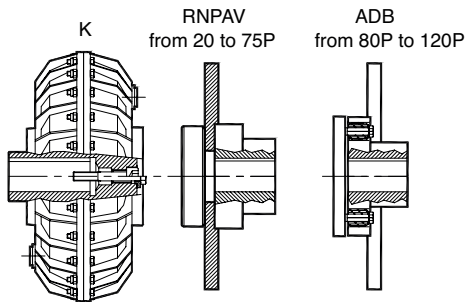
ROTOFLUID ALFA CKS
PAG. 25

ROTOFLUID ALFA K with elastic coupling

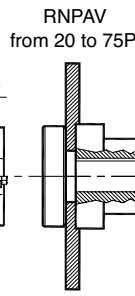


K-RNV
K-AB
PAG. 17

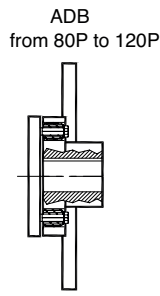
ROTOFLUID ALFA K with elastic coupling and Brake Disc



K
PAG. 18

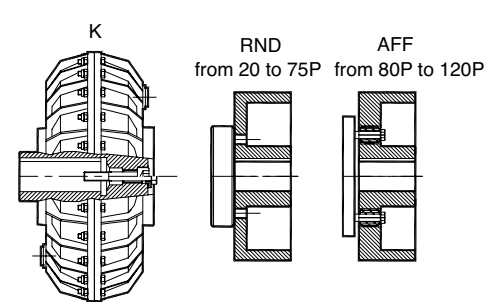


RNPV
from 20 to 75P

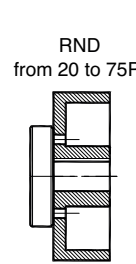


ADB
from 80P to 120P

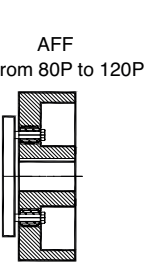
ROTOFLUID ALFA K with elastic coupling and Brake Drum



K
PAG. 19

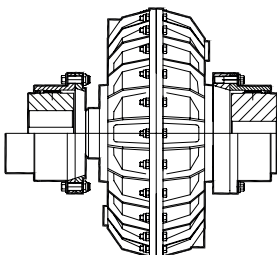


RND
from 20 to 75P



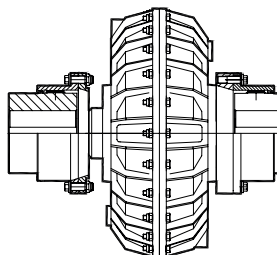
AFF
from 80P to 120P

ALFA WAG-G



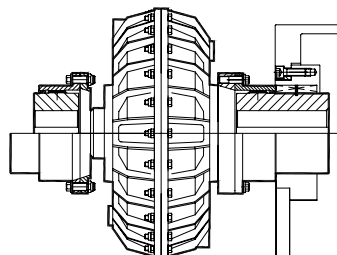
PAG. 20

ALFA WAG-GU

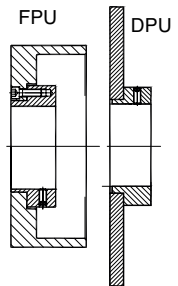


PAG. 20

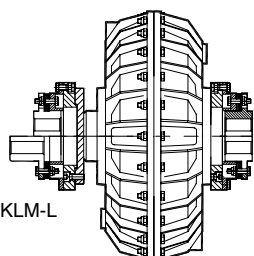
ALFA WAG-GPU



ALFA WAG-GPUU
PAG. 21

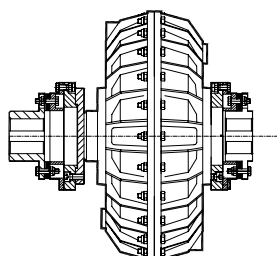


ALFA KLM-RH



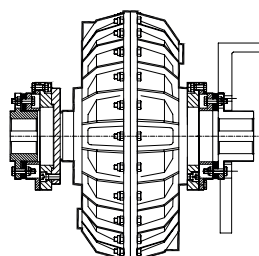
PAG. 22

ALFA KLM-L



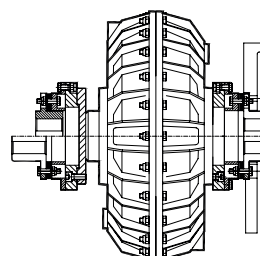
PAG. 22

ALFA KLM-LF

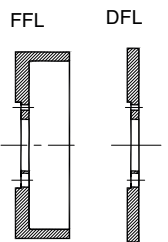


PAG. 23

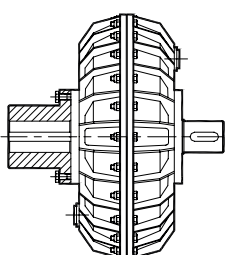
ALFA KLM-LLF



PAG. 23

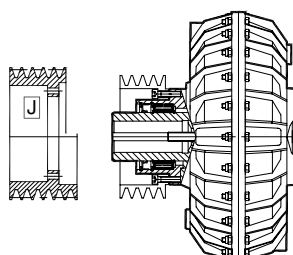


ALFA NY-FB



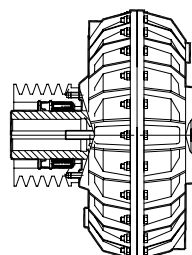
PAG. 24

BETA J



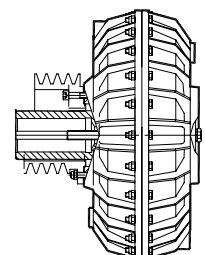
PAG. 26

BETA X

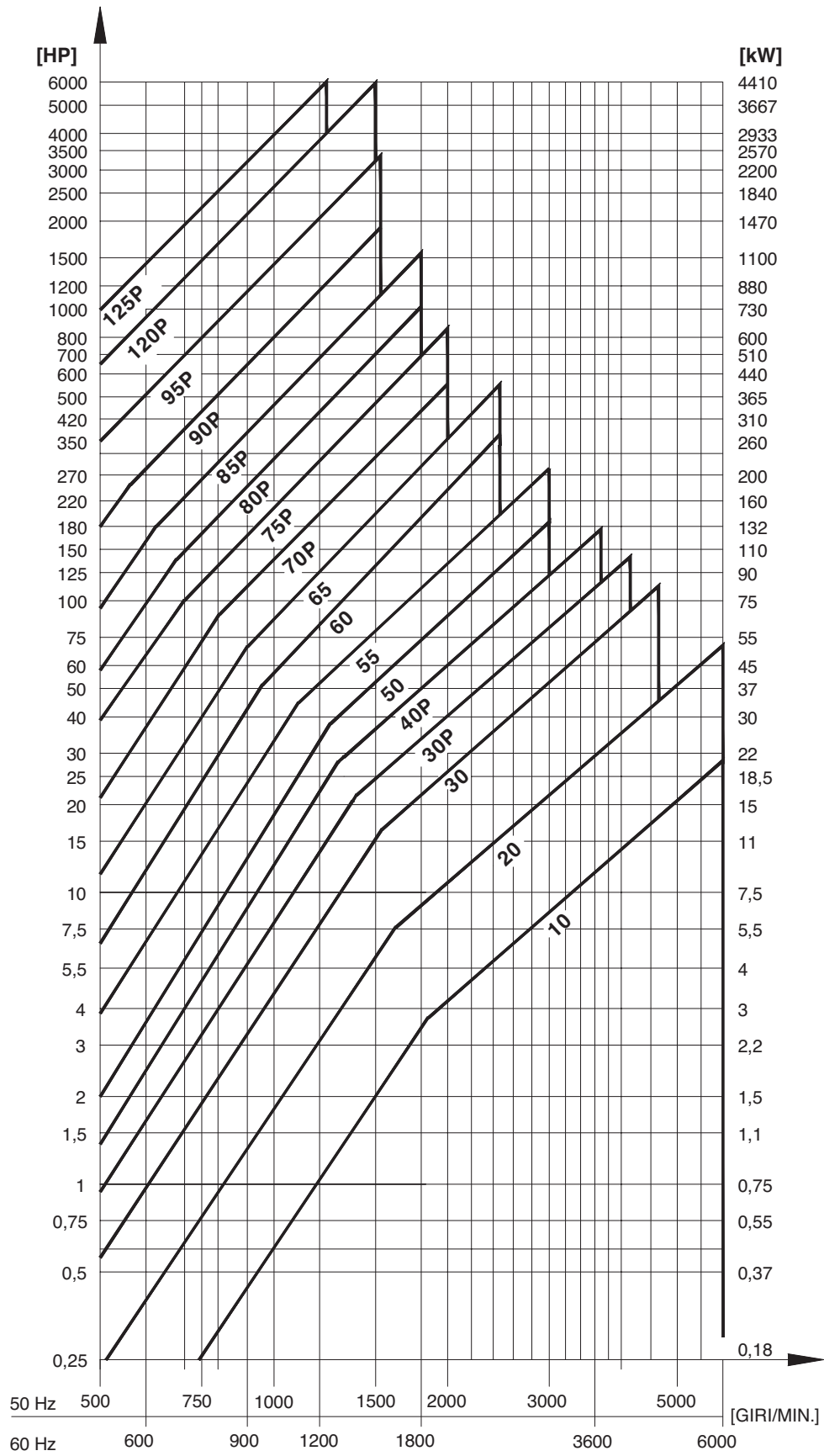


PAG. 26

BETA Z



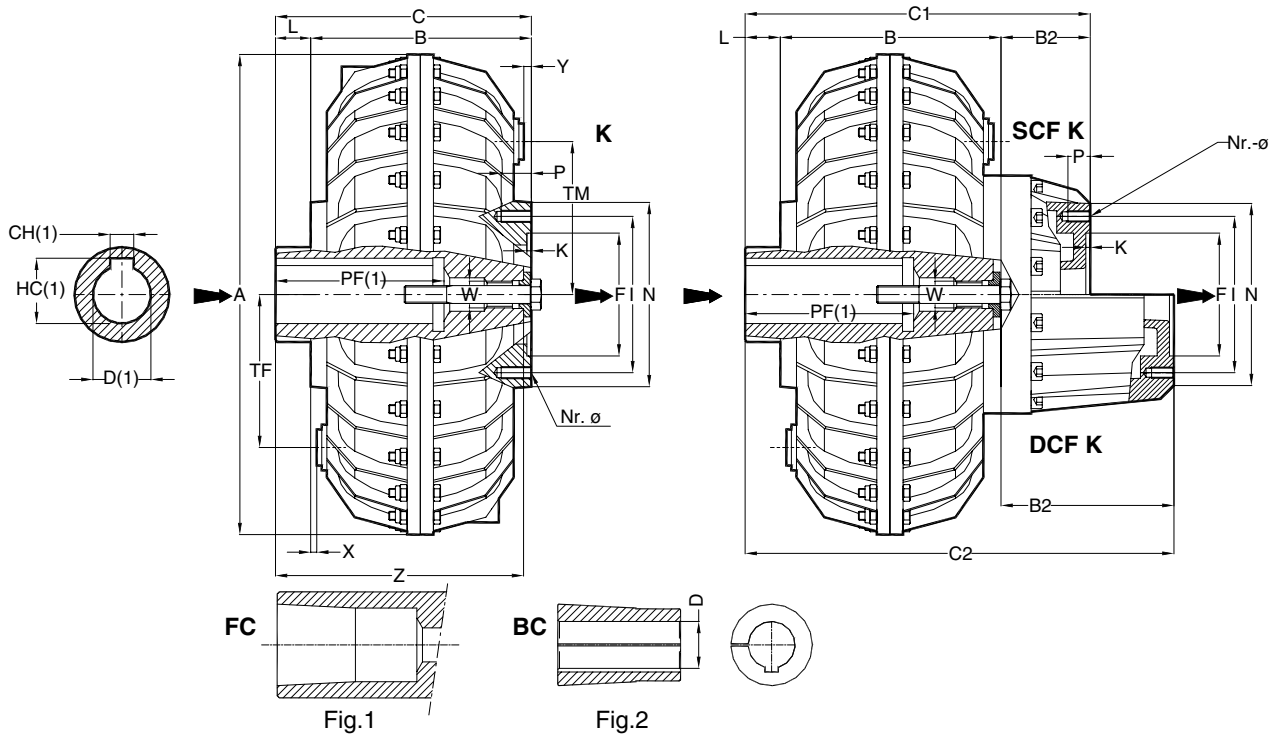
PAG. 26



Select coupling size on input power and speed
The curves show limit capacity of couplings
If the selection point falls on or close to the max capacity limit line of a given coupling size, please contact WESTCAR

STANDARD ELECTRIC MOTORS		Motor speed 50 Hz											Motor speed 60 Hz											
		8 poles 750 rpm			6 poles 1000 rpm			4 poles 1500 rpm			2 poles 3000 rpm		6 poles 1200 rpm			4 poles 1800 rpm								
Type	Ø Shaft	kW	HP	Coupling	kW	HP	Coupling	kW	HP	Coupling	kW	HP	Coupling	kW	HP	Coupling	kW	HP	Coupling					
71	14	-	-	-	0,25	0,33	10	0,25	0,33	10	0,37	0,5	10	0,25	0,33	10	0,25	0,33	10	0,37	0,5			
80	19	-	-	-	0,37	0,5		0,37	0,5		0,55	0,75		0,75	1		0,75	1		0,55	0,75	0,55	0,75	0,75
90S	24	-	-	-	0,75	1	20	0,75	1	20	1,1	1,5	10	0,75	1	20	1,1	1,5	10	1,1	1,5	20	1,1	1,5
90L	24	0,55	0,75	20	1,1	1,5		1,1	1,5		1,5	2		1,5	2		1,5	2		2,2	3		1,5	2
100L	28	1,1	1,5	30	1,5	2	30	2,2	3	20	2,2	3	10	1,5	2	20	2,2	3	10	2,2	3	20	2,2	3
112M	28	1,5	2	30P	2,2	3		3	4		4	5,5		3	4		4	5,5		3	4		4	5,5
132	38	-	-	30P	3	4	30P	5,5	7,5	30	5,5	7,5	20	3	4	30	5,5	7,5	10	5,5	7,5	20	5,5	7,5
132M	38	3	4	40P	4	5,5		7,5	10		7,5	10		-	-		7,5	10		7,5	10		7,5	10
160M	42	4	5,5	50	7,5	10	40P	11	15	30P	11	15	10	7,5	10	30P	11	15	10	11	15	30	11	15
160L	42	7,5	10	55	11	15		15	20		15	20		18,5	25		15	20		18,5	25		15	20
180M	48	-	-	55	-	-	50	18,5	25	40P	18,5	25	30	-	-	40P	18,5	25	30P	18,5	25	30P	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	55	30	40	50	30	40	10	22	30	50	30	40	40P	30	40	40P	30	40
225S	60	18,5	25	65	-	-		37	50		37	50		-	-		37	50		37	50		37	50
225M	55 60	- 22	- 30	65	- 30	- 40	60	- 45	- 60	55	45	60	40P	- 30	- 40	55	- 45	- 60	50	- 45	- 60	55	- 45	- 60
250M	60 65	- 30	- 40	65	- 37	- 50		55	75		55	75		55	75		55	75		55	75		55	75
280S	65 75	- 37	- 50	70P	- 45	- 60	65	- 75	- 100	60	75	100	50	- 45	- 60	60	- 75	- 100	60	- 75	- 100	60	- 75	- 100
280M	65 75	- 45	- 60	70P	- 55	- 75		90	125		90	125		90	125		90	125		90	125		90	125
315S	65 80	- 55	- 75	70P	- 75	- 100	70P	- 110	- 150	65	110	150	55	- 75	- 100	65	- 110	- 150	60	- 110	- 150	60	- 110	- 150
315M	65	-	-	75P	-	-		132	180		132	180		132	180		132	180		132	180		132	180
355S	80	-	-	80P	-	-	80P	-	-	75P	-	-	-	-	-	75P	-	-	70P	-	-	70P	-	-
355M	80	-	-	85P	-	-		250	340		250	340		250	340		250	340		250	340		250	340
355M	100	132	180	85P	160	220	85P	160	220	85P	160	220	-	160	220	80P	160	220	75P	160	220	75P	160	220
355M	100	160	220	90P	200	270		315	430		315	430		315	430		315	430		315	430		315	430
NON STANDARD ELECTRIC MOTORS For max. power transmitted	330	450	90P	370	500	85P	510	700	80P	310	420	80P	440	600	75P	440	600	75P	440	600	75P	440	600	75P
	600	800	95P	600	800	90P	810	1100	85P	440	600	85P	700	950	80P	440	600	85P	700	950	80P	440	600	85P
	800	1100	120P	1000	1360	95P	1300	1740	90P	800	1100	90P	1000	1360	85P	800	1100	90P	1000	1360	85P	800	1100	90P
	1000	1360	125P	2000	2720	120P	2300	3100	95P	1380	1880	95P	1380	1880	95P	1380	1880	95P	1380	1880	95P	1380	1880	95P
				3300	4500	125P	3850	5250	120P	2580	3500	120P	2580	3500	120P	2580	3500	120P	2580	3500	120P	2580	3500	120P
											4200	5710	125P	4200	5710	125P	4200	5710	125P	4200	5710	125P	4200	5710

• For couplings at 3000 rpm, ask for balancing required



NOTES: (1) for bore and keyway dimensions see sheet 10-019E / (2) the arrows ► indicate input and output

ROTOFLUID SIZE	Dimensions in mm														K			SCF K				DCF K							
	Bore D	A	B	K	I	L	N	Nr.ø	P	TF TM	W	X	Y	Z	Type	mm		kg*		mm		kg*		mm		kg*			
																C	F ^{H7}	w.	Type	B2	C1	F ^{H7}	w.	Type	B2	C2	F ^{H7}	w.	
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	16	80	M14	2	7	120	K1	125	62	6	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30	□FC	290	150		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	183	125	15	145	8-M10	22	130	6		6	6	6	K2	198	90	22	K2	58	256	90	25,7	K2	130	328	90	27,2	
40P	□FC	338							154	140	25	165	150	20	176,5	K2	179	110	30	K2	80	259	35,8	K2	155	334	90	38	
50	□FC	430	196	4,5	160	20	185	8-M10	22	205	M30	6	20	192	K2	192	125	46	K2	90	282	125	54,4	K2	170	362	125	58	
55	□FC		172																										15
60	□FC 75	520	220	4	195	20	225	8-M16	24	265	M36	0	15	234	K2N	240	86	K2N	350	150	99	K2N	465	150	106				
65	□FC 75-80		172										230	25	269	K2N	265	117	K2N	375	135	K2N	490	147					
70P	80-90 100	640	190	4	230	270	8-M18	28	325	M36	0	15	264	K2N	270	180	K2N	388	160	196	K2N	488	160	208					
75P	80-90 100		245									35	280	280	K2N	280	118	K2N	390	160	K2N	504	160						
80P	Max.110 Max.125**	810	226	5	20	550	16-M20	32	416	M36	0	35	343	K2	364	350	K2	424	445	302	K2	504	445	317					
85P	Max.125 Max.130		300									40	44	270	286	160	252	K2N	404	160	K2N	504	160						
90P	Max.130 Max.140** Max.160***	1000	344	5	120	160	16-M20	32	416	M36	0	35	443	K3	464	390	K3	524	445	342	K3	604	445	357					
95P	Max.130 Max.140** Max.160***		466									13	483	504	445	445	505	K2	564	445	K2	644	445						
120P	Max.190	1300	449	7	310	7	570	36	430	M36	0	30	420	K2	479	505	K2	599	220	545	K2	679	220	560					

* Weight with oil - ** Bore depth PF=210 - *** Bore depth PF=250

DIMENSIONS ARE NOT BINDING

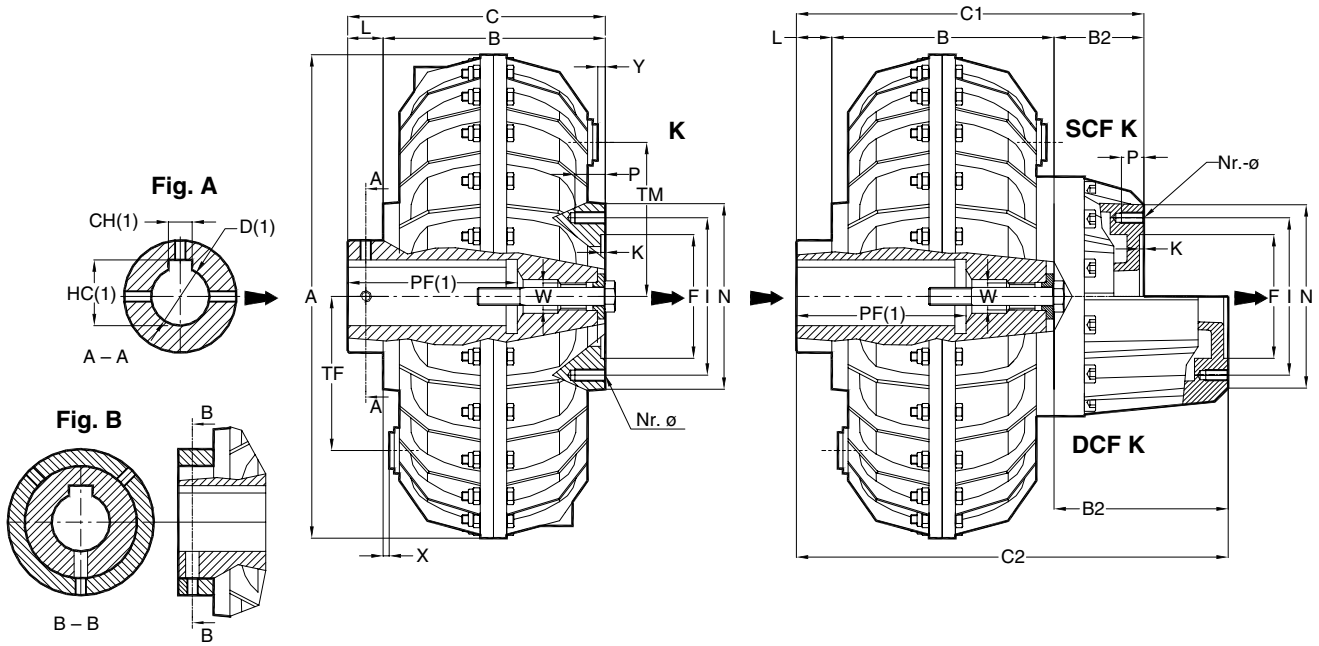
• Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM

□ Couplings with conical bore FC are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2)
In case of mounting on shafts without shoulder contact WESTCAR

TAPER BUSH BC WITH FIXING SCREW							
COUPLING SIZE	Type	Standard D Bore					Max D Bore
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

■ Taper Bushes are supplied without keyway

Example of order of a coupling with taper bush: ALFA 55 K2 FC + 55BC L15 D=60

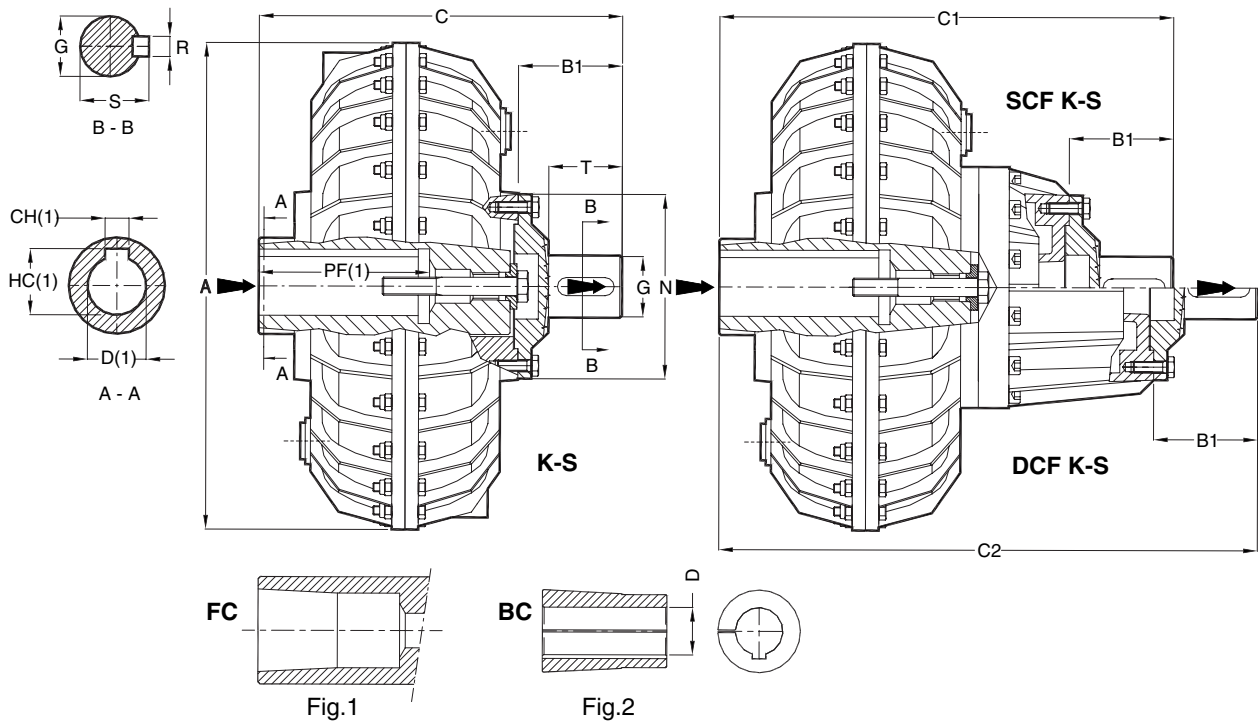


NOTES: (1) the arrows ► indicate input and output

ROTOFLUID SIZE	inches	Dimensions in mm														K			SCF K			DCF K									
		Cyl. bore D	Fig.	A	B	F ^{H7}	K	I	L	N	Nr.ø	P	TF TM	W	X	Y	PF	Type	C	kg*	Type	mm		kg*	Type	mm		kg*			
																						B2	C1			W.	B2		C2	W.	
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	80	M14	2	7	69,85 85,72	KA	125 140,4	6	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30 KA	1,625 1,875	A B	290	150	72	4,5	100	12 40	114	16		110	9	9	101,6 117,47	KA	162 190	13,2	KA	55	217 245	15,6	KA	95	257 285	16,2	217 245	23,4	KA	257 285	24
30P KA	1,625 1,875	A B	327		100		12 40	6			6					85,72	162 190	21	KA		23,4	KA	257 285		24						
40P KA	1,625 1,875 2,125	A	338	183	90	4,5	125	15	145	22	130	29	16	101,6 133,35	KA	198	22	KA	80	256	25,7	KA	130	328	27,2	256	25,7	KA	328	27,2	
50 KA	1,875 2,125 2,375	A A B	430	154	110		140	25 25 32	165					150	20	133,35 149,22	179 179 186	30		KA	259 259 266	35,8		KA	155		334 334 341	38	291 296 330	45,8	KA
55 KA	2,125 2,375 2,875	A B B		196	140	20 20 54	8-M10	22		6	149,22 184,15	211 216 250	KA						40	KA	291 296 330	45,8	KA	366 371 405		48					
60 KA	2,375 2,875 3,375	A A B	520	172	125	4,5	160	57 108	185	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	KA	170	362 399 450	57,5 58,5 68,5	330 330 371	74,4	KA	410 410 451	78	
65 KA	2,375 2,875 3,375	A A B		220	160		20 20 61	6						149,22 184,15 215,9	KA	240 240 281	66	KA		74,4	KA	410 410 451		78							
70P KA	2,875 3,375 3,375	A	640	190	150	4	195	50 90 126	225	8-M16	24	265	15	184,15 215,9 250,82	KA	240 280 316	86	KA	110	350 390 426	99	KA	225	465 505 541	106	395 431	135	KA	510 546	147	
-75P KA	3,375 3,875	A B		245	195		40 76	0						215,9 250,82	KA	285 321	117	KA		135	KA	510 546		147							
80P KA	3,375 3,875 4,750	A	810	226	160	5	230	44 44 76	270	8-M18	28	325	M36	15	215,9 250,82 250,82	KA	270 270 302	180	KA	118	388 388 420	196	KA	218	488 488 520	208	388 420	196	KA	488 520	208
-85P KA	3,875 4,750	A		300	230		40	0							250,82	KA	340	252	KA		280	KA	558		300						
90P KA	3,875 4,750 5,250	A	1000	344	445	5	506	40	550	16-M20	32	416	35	250,82	KA	384	350	KA	120	504	302	KA	200	584	317	504	302	KA	584	317	
95P KA	3,875 4,750 5,250	A		466	506		550	32						416	35	250,82	KA	506		505	KA	626		545	KA		706	560			

* Weight with oil • Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM ■ Reduced Dimension HC

DIMENSIONS ARE NOT BINDING



NOTES: (1) for bore and keyway dimensions see sheet 10-019E / (2) the arrows ► indicate input and output

ROTOFLUID SIZE	Dimensions in mm								K-S		SCF K-S			DCF K-S			
									Type	mm	kg*	Type	mm	kg*	Type	mm	kg*
	Foro D	A	B1	G h7	N	R	S	T	C	Weight	C1	Weight	C2	Weight			
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															
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	K2N-S7	497	144	K2N-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	K2N-S8	603	298	K2N-S8	703	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							
120P	Max.190	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	--	--	--	--	--								

* Weight with oil - ** Bore depth PF=210 - *** Bore depth PF=250

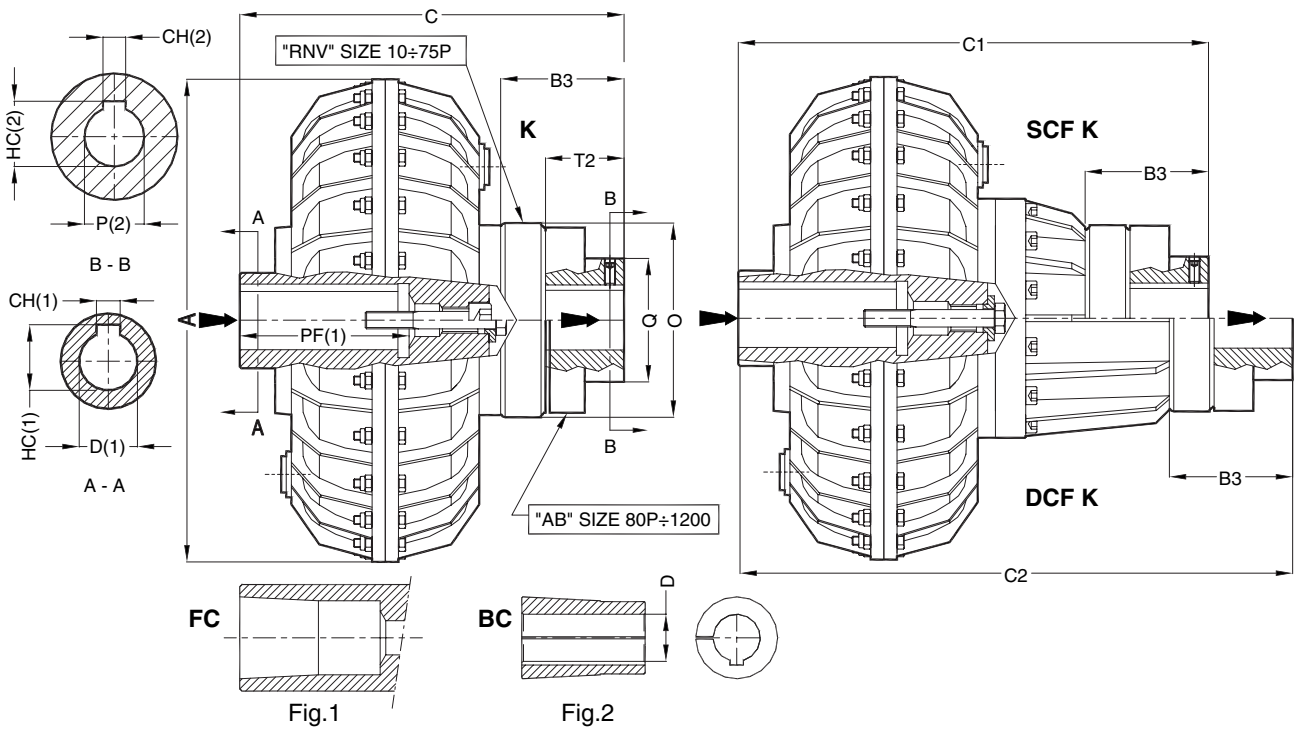
DIMENSIONS ARE NOT BINDING

- Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM
- Couplings with conical bore FC are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2)
In case of mounting on shafts without shoulder contact WESTCAR

Example of order of a coupling with taper bush: ALFA 55 K2 FC + 55BC L15 D=60 + S5

TAPER BUSH BC WITH FIXING SCREW								
COUPLING SIZE	Type	Standard D Bore						Max D Bore
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

■ Taper Bushes are supplied without keyway



NOTES: (1) for bore and keyway dimensions see sheet 10-019E / (2) upon request: bore P finished / (3) the arrows ► indicate input and output

ROTOFLUID SIZE	Dimensions in mm							K with EL. Coupling			SCF K with EL. Coupling			DCF K with EL. Coupling			ELASTIC COUPLING
	Bore D	A	B3	O	P Max.	Q	T2	Type	mm	kg*	Type	mm	kg*	Type	mm	kg*	
									C	Weight		C1	Weight		C2	Weight	
10	19-24	193	48	88	28	45	30	K1	146	4,7	--	--	--	--	--	--	RVN-1
20	24-28	230	67	110	38	56	45	K1	192	7,6	--	--	--	--	--	--	RVN-2
30	FC	290	85	140	48	68	55	K02	247	16,2	K02	302	18,6	K02	342	19,2	RVN-3
30P	FC	327						K02			24			K02			
40P	FC	338	94	176	60	91	60	K02	292	26,6	K02	350	30,3	K02	422	31,8	RVN-4
50	FC	430	108	194	70	106	70	K02	287	37	K02	367	42,8	K02	442	45	RVN-5
55	FC							K02	319	47	K02	399	52,8	K02	474	55	
60	FC 75	520	122	216	80	121	80	K02	314	56,3	K02	404	64,7	K02	484	68,3	RVN-6
65	FC 75-80							K02	362	76,3	K02	452	84,7	K02	532	88,3	
70P	80-90 100	640	138	266	100	146	90	K2N	378	101,5	K2N	488	114,5	K02	603	121,5	RVN-7
	100							K3N	418		K3N	528		K3N	643		
75P	80-90 100	640	194	309	110	156	110	K2N	459	154	--	--	--	--	--	FRNV-8	
	100		K3N					474									
80P	80-90 100	810	196	330	110	170	140	K2M	541	163,7	K2M	656	175,7	K2M	656	175,7	RVN-8
	100							K3M	556		K3M	671					
85P	Max.110 Max.125**	810	196	330	110	170	140	K2N	584	254,5	K2N	684	391	K2N	684	411	AB-8
	Max.130		K3N					600	K3N		700						
90P	Max.125 Max.130	1000	226	400	155	236	170	K2N	684	363	K2N	784	411	K2N	784	411	AB-8M
	Max.130							K3N	684		K3N	784					
95P	Max.130 Max.140**	1000	318	550	180	290	250	K2	742	604	K2	882	571	K2	882	571	AB-9
	Max.160***							K3	842		K3	982					
95P	Max.130 Max.140**	1000	318	550	180	290	250	K5	882	664	K5	1022	631	K5	1022	631	AB-9
	Max.160***							K2	797		K2	997					
95P	Max.130 Max.140**	1000	318	550	180	290	250	K3	917	759	K3	1104	864	K3	1104	864	AB-9
	Max.160***							K5	944		K5	1144					
120P	Max. 190	1300	318	550	180	290	250	K2	774	2050	--	--	--	--	--	AB-9/12	

* Weight with oil - ** Bore depth PF=210 - *** Bore depth PF=250

DIMENSIONS ARE NOT BINDING

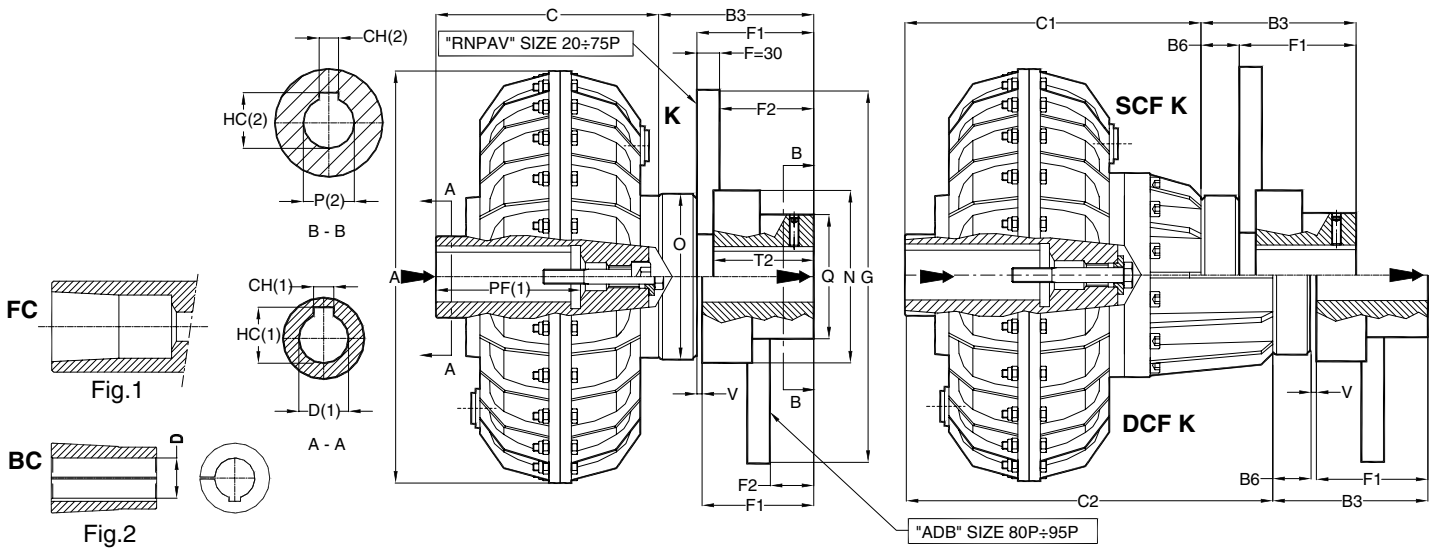
• Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM

□ Couplings with conical bore FC are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2)
In case of mounting on shafts without shoulder contact WESTCAR

Example of order of a coupling with taper bush: ALFA 55 K02 FC + 55BC L15 D=60 + RVN5 P=48

TAPER BUSH BC WITH FIXING SCREW								
COUPLING SIZE	Type	Standard D Bore						Max D Bore
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

■ Taper Bushes are supplied without keyway



NOTES: (1) for bore and keyway dimensions see sheet 10-019E / (2) upon request: bore P finished / (3) the arrows ► indicate input and output

ROTOFLUID SIZE	Dimensions in mm										K			SCF K			DCF K			ELASTIC ELEMENT WITH BRAKE DISC
	Foro D	A	B3	B6	O	P Max	Q	N	V	Type	mm	kg*	Type	mm	kg*	Type	mm	kg*		
											C	Weight		C1	Weight		C2	Weight		
20	24-28	230	93	22	110	38	56	94	--	K1	125	6	--	--	--	--	--	--	RNPV2	
30	□FC	290	111	30	140	48	68	118	--	K02	162	13,2	K02	217	15,6	K02	257	16,2	RNPV3	
30P	□FC	327								K02			23,4			K02				24
40P	□FC	338	120	34	176	60	91	147	--	K02	198	22	K02	256	25,7	K02	328	27,2	RNPV4	
50	□FC	430	134	38	194	70	106	165	--	K02	179	30	K02	259	35,8	K02	334	38	RNPV5	
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	RNPV6	
65	75									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	RNPV7	
75P	100									K3N	280	86	K3N	390	99	K3N	505	106		
75P	80-90	640	84	309	110	156	270	--	K2N	265	117	--	--	--	--	--	--	FRNPV8		
	100								K3N	280		--	--	--	--	--	--			
80P	80-90	810	196	50	330	110	170	330	6	K2N	270	180	K2N	388	196	K2N	488	208	ADB8	
	100									K3N	286		K3N	404		K3N	504			
85P	Max.125	226	400	155	236	400	6	6	6	K2N	340	252	K2N	458	280	K2N	558	300	ADB8M	
	Max.130									K3N	340		K3N	458		K3N	558			
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		K3	524		K3	604			357
	Max.160***									K5	504		K5	564		K5	644			
	Max.160***									K5	504		K5	564		K5	644			377
95P	Max.130	1000	318	62	550	180	290	550	6	K2	479	505	K2	599	545	K2	679	560	ADB9	
	Max.140**									K3	586		K3	706		K3	786			610
	Max.160***									K5	626		K5	746		K5	826			
	Max.160***									K5	626		K5	746		K5	826			630

* Weight with oil and without Brake Disc RNPV o ADB - ** Bore depth PF=210 - *** Bore depth PF=250

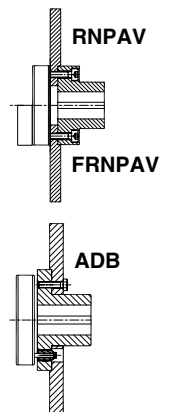
DIMENSIONS ARE NOT BINDING

• Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM

□ Couplings with conical bore FC are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2) - see page 14

BRAKE DISC RNPV / FRNPV with elastic coupling

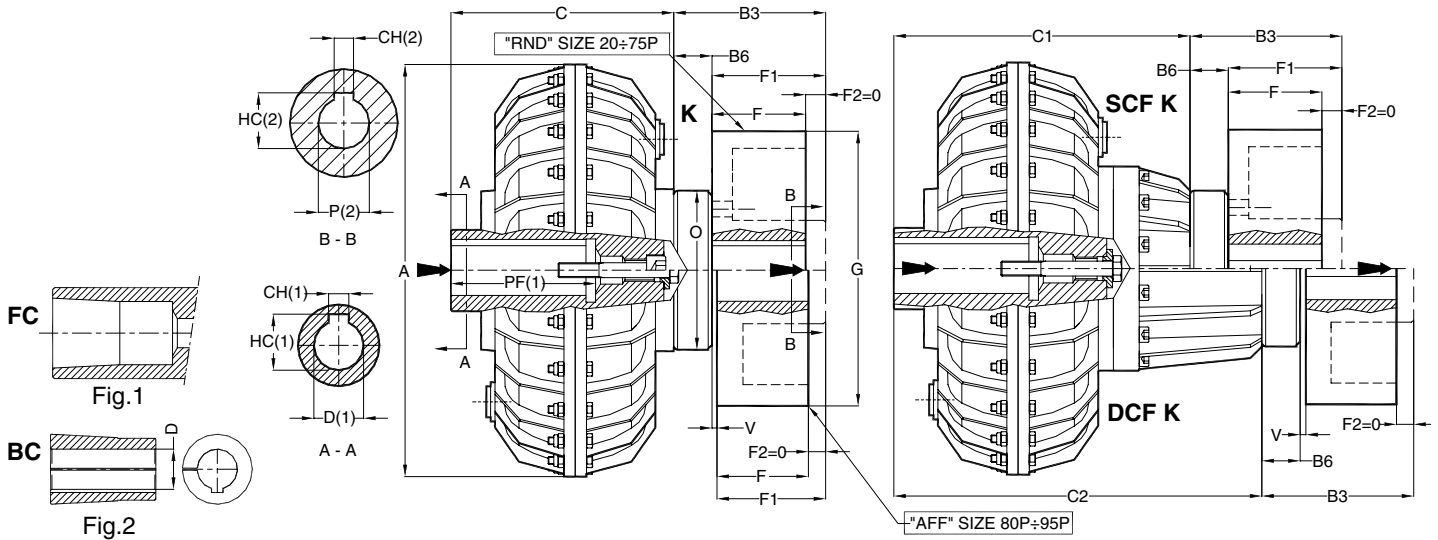
ROTOFLUID	20	30/30P	40P	50/55	60/65	70P	75P
Brake Disc	RNPV2	RNPV3	RNPV4	RNPV5	RNPV6	RNPV7	FRNPV8
øG	200	200	250 315	250 315 355	315 355 400 450	400 450 500 450 500	560 630 710 800
F1	71	81	86	96	106	116	136
F2	41	51	56	66	76	86	106
T2	45	55	60	70	80	100	110
Weight kg	7,3	8,6	13,7 21,1	16,1 22,6 27,6	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



BRAKE DISC ADB with elastic coupling

ROTOFLUID	80P	85P	90P/95P
Brake Disc	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
Weight kg	107 122 142 167 234	172 192 215 248 283	325 350 382 417 520

Example of order of a coupling with taper bush: ALFA 55 K02 FC + 55BC L15 D=60 + RNPV5 315x30 P=48



NOTES: (1) for bore and keyway dimensions see sheet 10-019E / (2) upon request: bore P finished / (3) the arrows ► indicate input and output

ROTOFLUID SIZE	Dimensions in mm				K			SCF K			DCF K			ELASTIC ELEMENT WITH BRAKE DRUM			
					Type	mm		kg*	Type	mm		kg*	Type		mm		kg*
	Bore D	A	O	V		B6	C	Weight		B6	C1	Weight			B6	C2	Weight
30	□FC	290	140	--	K02	30	162	13,2	K02	30	217	15,6	K02	30	257	16,2	RND3
30P	□FC	327			21			K02	23,4			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	38	179	30	K02	38	259	35,8	K02	38	334	38	RND5
55	□FC				211		40	K02	291		45,8	K02	366		48		
60	□FC 75	520	216	--	K02	42	192	46	K02	42	282	54,4	K02	42	362	58	RND6
65	□FC 75-80				240		66	K02	330		74,4	K02	410		78		
70P	80-90 100	640	266	--	K2N K3N	48	240 280	86	K2N K3N	48	350 390	99	K2N K3N	48	465 505	106	RND7
75P	80-90 100	640	309	--	K2N K3N	84	265 280	117	--	--	--	--	--	--	--	--	FRND8
	80-90 100				--	--	--	K2M K3M	56	375 390	135	K2M K3M	56	490 505	147	RND8	
	80P				Max.110 Max.125**	810	330	6	K2N	270	180	K2N	50	388	196	K2N	50
85P	Max.125 Max.130	400	6	K2N K3N	340				252	K2N K3N	50	458 458	280	K2N K3N	50	558 558	300
90P	Max.130 Max.140** Max.160***	1000	550	6	K2 K3 K5	62	364 464 504	350 390 410	K2 K3 K5	62	424 524 564	302 342 362	K2 K3 K5	62	504 604 664	317 357 377	AFF9
95P	Max.130 Max.140**				K2 K3 K5	479 586 626	505 555 575	K2 K3 K5	599 706 746	545 595 615	K2 K3 K5	62	679 786 826	560 610 630			
	Max.160***				K2 K3 K5	479 586 626	505 555 575	K2 K3 K5	599 706 746	545 595 615	K2 K3 K5	62	679 786 826	560 610 630			

* Weight with oil and without Brake Drum - ** Bore depth PF=210 - *** Bore depth PF=250

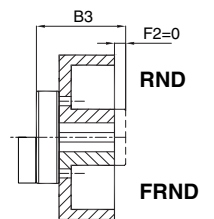
DIMENSIONS ARE NOT BINDING

• Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM

□ Couplings with conical bore FC are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2) - see page 14

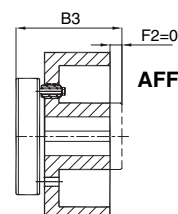
BRAKE DRUM RND with elastic coupling

ROTOFLUID	30/30P			40P			50/55			60/65			70P			75P-K			75P SCF K/DCF K					
Brake Drum	RND3			RND4			RND5			RND6			RND7			FRND8			RND8					
øG	160	200	250	160	200	250	315	200	250	315	400	200	250	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	190	118	150	190	118	150			
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	70	70	70	70	80	80	80	80	100	100	110	110	110	110	110	110	110	110
Weight 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

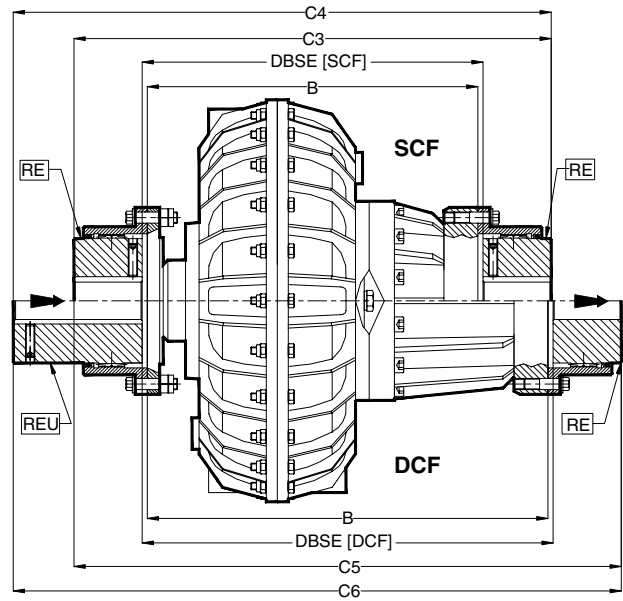
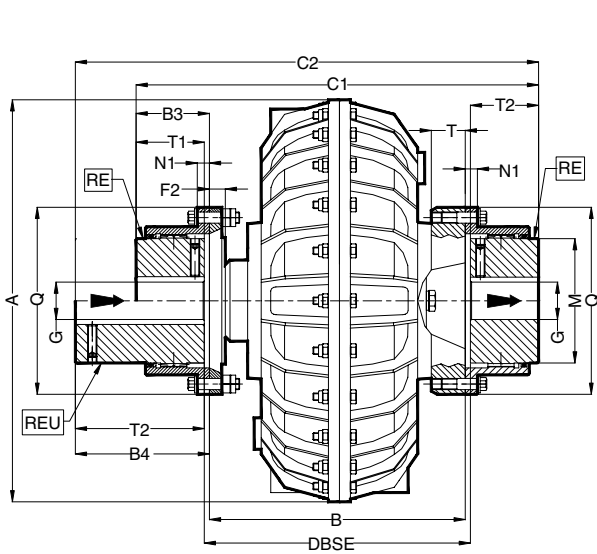


BRAKE DRUM AFF with elastic coupling

ROTOFLUID	80P			85P			90P/95P		
Brake Drum	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		
Weight kg	105	161	208	193	252	305	341		



Example of order of a coupling with taper bush: ALFA 55 K02 FC + 55BC L15 D=60 + RND5 315x118 P=48



NOTES: (1) upon request: bore G finished / (2) the arrows ► indicate input and output / (3) reverse mounting is possible upon request

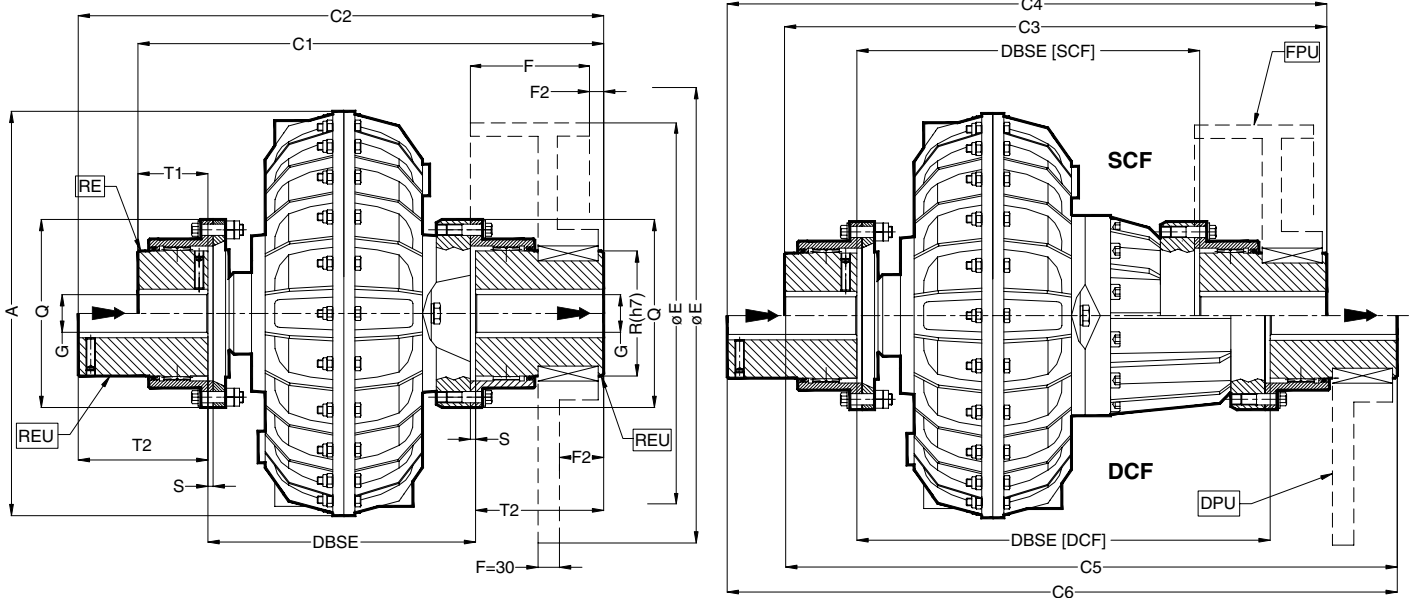
ROTOFLUID SIZE	Dimensions in mm								WAG-G					WAG-GU								
									GEAR COUPLING	Dimensions in mm				kg*	GEAR COUPLING	Dimensions in mm				kg*		
	A	B	F2	M	N1	Q	T	DBSE		C1	G		B3	T1		Weight	C2	G		B4	T2	Weight
20	230	162	14	69	12	111	23	165	RE40	251	10	45	44,5	43	13	RE40U	313	10	45	106,5	105	15
30	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							34,5		37,5												
40P	338	233	23	152	13	225	60,5	236	RE100	336	50	110	92,5	90	36,2	RE100U	401	50	110	172,5	170	39,5
50	430	214						217		44,2					47,5							
55	430	256,5	17,5	133	13	200	55,5	28	RE85	261,5	40	95	78,5	76	79,3	RE85U	487,5	40	95	152,2	150	85
60	520	265						270		86					496		92					
65	520	313	23	152	13	225	60,5	318	RE100	470	50	110	92,5	90	107,2	RE100U	544	50	110	172,5	170	113
70P	640	293,5						298,5		146,7					156							
75P	640	348,5	28	178	22	265	72	353,5	RE120	533,5	60	130	108	105	187,5	RE120U	613,5	60	130	188	185	197
80P	810	370						376		262					274							
85P	810	440	28	178	22	265	72	446	RE180	656	95	190	154	150	324	RE180U	736	95	190	299	295	349
90P	1000	440						448		550					595							
95P	1000	555	34	254	24	370	42	563	RE220	863	120	230	194	190	710	RE220U	1008	120	230	309	305	800
120P	1300	512						900		2200					2245							
1200/2	UPON REQUEST								RE250	UPON REQUEST					RE250U	UPON REQUEST						

ROTOFLUID SIZE	Dimensions in mm		SCF						Dimensions in mm		DCF					
			WAG-G			WAG-GU					WAG-G			WAG-GU		
	B	DBSE	GEAR COUPLING	mm	kg*	GEAR COUPLING	mm	kg*	B	DBSE	GEAR COUPLING	mm	kg*	GEAR COUPLING	mm	kg*
30	252	255	RE55	355	28,5	RE55U	420	31	292	295	RE55	395	29,5	RE55U	460	31,5
30P																
40P	291	294	RE100	394	40	RE100U	459	43	363	366	RE100	466	41	RE100U	531	44
50	294	297														
55	336,5	341,5	RE85	493,5	85	RE85U	567,5	91	411,5	416,5	RE85	568,5	87	RE85U	642,5	93
60	355	360														
65	403	408	RE100	560	115,5	RE100U	634	121,5	483	488	RE100	640	119	RE100U	714	125
70P	403,5	408,5														
75P	458,5	463,5	RE120	643,5	200,5	RE120U	723,5	209,5	573,5	578,5	RE120	758,5	207,5	RE120U	838,5	216,5
80P	488	494														
85P	558	564	RE180	774	374	RE180U	854	398	658	664	RE180	874	392	RE180U	954	416
90P	500	508														
95P	675	683	RE220	983	750	RE220U	1128	840	755	763	RE220	1063	855	RE220U	1208	945
1200/2	UPON REQUEST															

* Weight with oil

DIMENSIONS ARE NOT BINDING

• Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM



NOTES: (1) upon request: bore G finished / (2) the arrows ► indicate input and output

ROTOFLUID SIZE	GEAR COUPLINGS		Dimensions in mm								SCF					DCF									
	Standard Hub	Long Hub	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*	mm	kg*	
30	RE55	RE55U	290	18	60	142	80	1,5	50	115	DBSE	C1	W.	C2	W.	DBSE	C3	W.	C4	W.	DBSE	C5	W.	C6	W.
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			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	RE85	RE85U	520	40	95	200	125	2,5	76	150	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	RE100	RE100U	640	50	110	225	145	2,5	90	170	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			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
120P			520								900	2200	1015	2245	UPON REQUEST					UPON REQUEST					

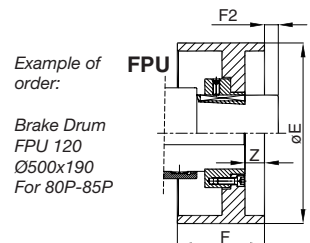
* Weight with oil • Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM

Example of order with standard hub: ALFA 80P SCF WAG-G RE120PU G(m)= 100 G(r)=90

Example of order with long hub: ALFA 80P SCF WAG-G RE120PUU G(m)= 100 G(r)=90

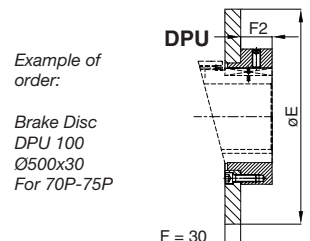
BRAKE DRUM FPU

ROTOFLUID	30-30P-40P-50				55-60-65				70P-75P			80P-85P			90P-95P			120P		
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	UPON REQUEST																			
Z	0	0	0	3	35	0	0	0	0	0	20	0	5	51	0	0	0	0	0	0
Weight 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

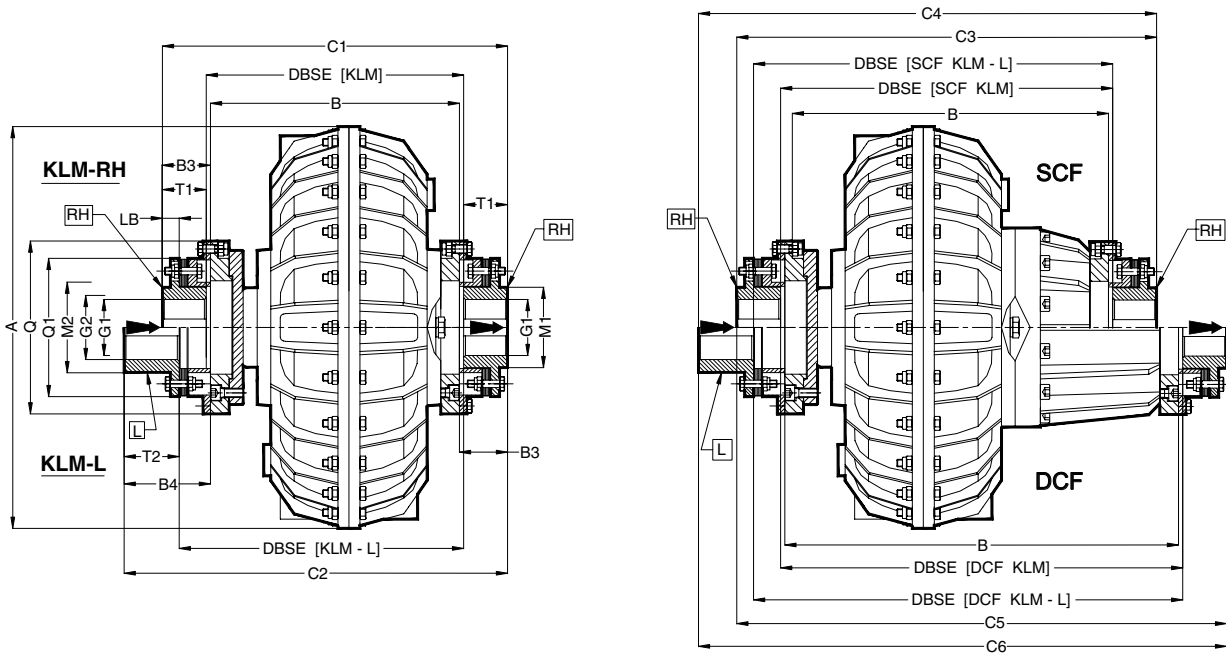


BRAKE DISC DPU

ROTOFLUID	30-30P-40P-50				55-60-65				70P-75P			80P-85P			90P-95P			120P									
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	UPON REQUEST				
Weight 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					



DIMENSIONS ARE NOT BINDING



NOTES: (1) upon request: bore G finished / (2) the arrows ► indicate input and output / (3) reverse mounting is possible upon request

ROTOFLUID SIZE	DISC COUPLING HBSX	KLM-RH											KLM-L											
		Dimensions in mm											kg*		Dimensions in mm								kg*	
		A	B	C1	G1 max	DBSE	B3	LB	M1	Q	Q1	T1	Weight	C2	G2 max	DBSE	B4	M2	T2	Weight				
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	250	339		253							34,2			243,7				35				
40P		338	250	339		253							37			279,7				37,8				
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		61,6							421			301				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		114,5							516			344				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		192							580			384				200,4				
80P	2700	810	360	576	105	366	108	35	150	330	275	105	322	666	120	436	198	165	125	328,9				
85P	3160		606	125	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				
120P	4630	576	854	140	584	139	46	195	415	346	135	740	973	150	673	258	215	165	755,3					
UPON REQUEST																								

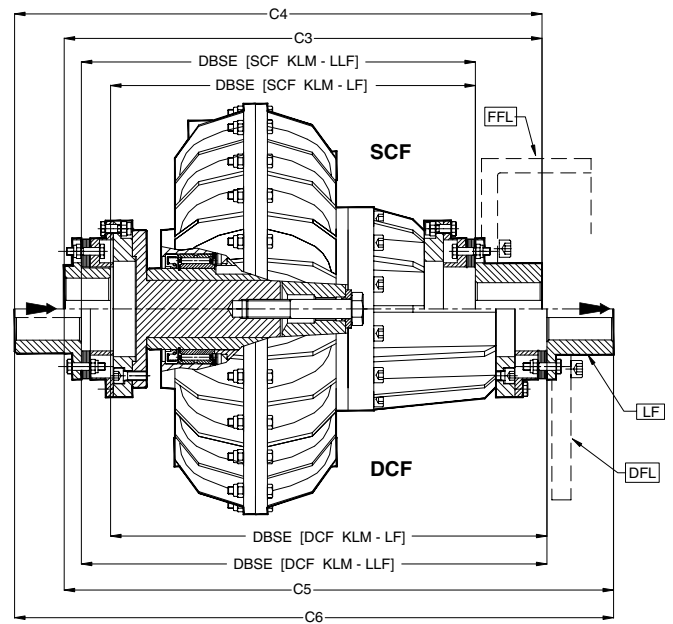
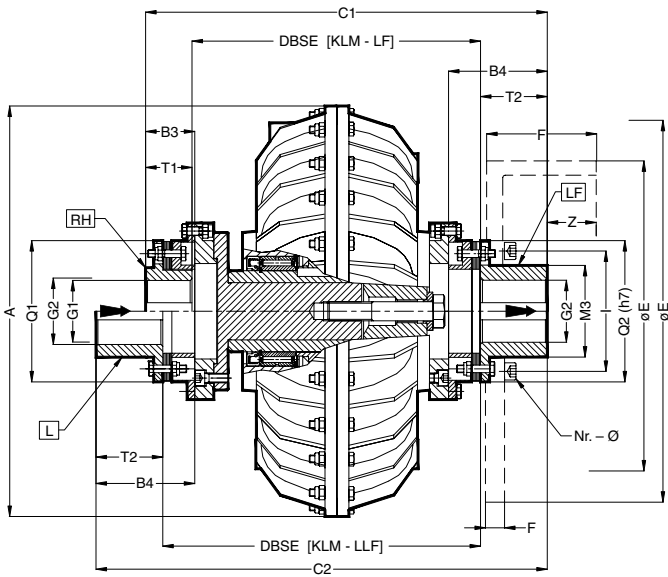
* Weight with oil

DIMENSIONS ARE NOT BINDING

ROTOFLUID SIZE	DISC COUPLING HBSX	SCF KLM-RH				SCF KLM-L				ROTOFLUID SIZE	DISC COUPLING HBSX	DCF KLM-RH				DCF KLM-L					
		mm				kg*						mm				kg*					
		B	DBSE	C3	T1	Weight	DBSE	C4	T2			Weight	B	DBSE	C5	T1	Weight	DBSE	C6	T2	Weight
30	170	269	272	358	43	28,8	298,7	401,7	60	29,6	170	309	312	398	43	29,4	338,7	441,7	60	30,2	
30P		36,6	37,4	38,2																	
40P		41,4	42,2	43																	
50	330	314	317	417	50	57,4	349	469	70	58,7	330	389	392	492	50	59,6	424	544	70	60,9	
55		67,4	68,7	70,9																	
60	650	346	349	473	62	102,9	386	558	110	109,9	650	426	429	553	62	106,5	466	638	110	113,8	
65		122,9	129,9	133,5																	
70P	1260	386	391	543	76	174	439	635	120	182,4	1260	501	506	658	76	181	554	750	120	189,4	
75P		205	213,4	220,4																	
80P	2700	810	478	484	694	105	338	554	784	125	344,9	2700	578	584	794	105	350	654	884	125	356,9
85P	3160		724	120	373	563	828	145	382,7	80P	3160	648	654	894	120	477	733	998	145	486,7	
90P	3160	521	527	767	120	482	606	871	145	497,3	90P	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

• Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM

Example of order : ALFA 55KLM-L 330 RH (with 1 RH hub and 1 L hub)



NOTES: (1) upon request: bore G finished / (2) the arrows ➡ indicate input and output

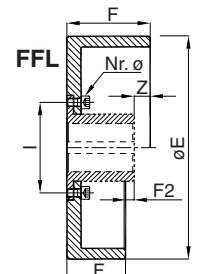
ROTOFLUID SIZE	DISC COUPLING HBSX	mm										KLM				SCF KLM				DCF KLM									
		A	B3	B4	ØG1 max	ØG2 max	M3	Q1	Q2	LF		LLF		LF		LLF		LF		LLF									
										DBSE	C1	T1	W.	DBSE	C2	T2	W.	DBSE	C3	W.	DBSE	C4	W.	DBSE	C5	W.	DBSE	C6	W.
30	170	290								243,7	346,7	43	27,2	270,4	390,4	60	28	298,7	401,7	29,6	325,4	445,4	30,4	338,7	441,7	30,2	365,4	485,4	31
30P		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
50	330	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		430	51,5	103,5	65	65	92	148	147,5	301	421	50	62,9	333	473	70	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
65	650	520	63,5	148,5	85	95	135	214	213	344	516	62	121,5	381	601	110	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		640	78,5	170,5	100	110	155	246	245		384	580	76	200,4	432	672	120	208,8	494	690	213,4	542	782	221,8	609	805	220,4	657	897
80P	2700 3160	810	108	198	105	120	165	275	274	436	666	105	328,9	506	756	125	335,8	554	784	344,9	624	874	351,8	654	884	356,9	724	974	363,8
• 85P		123	227	125	135	190	308	307		445	710	120	366,7	524	814	145	377,4	563	828	382,7	642	932	392,4	663	928	394,7	742	1032	404,4
90P	3160	1000	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
95P		1000	139	258	140	150	215	346	346	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
120P										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
		UPON REQUEST																											

* Weight with oil

DIMENSIONS ARE NOT BINDING

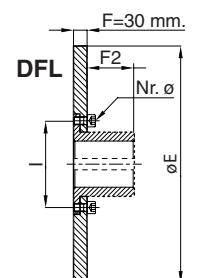
BRAKE DRUM FFL

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	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	
Weight 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		



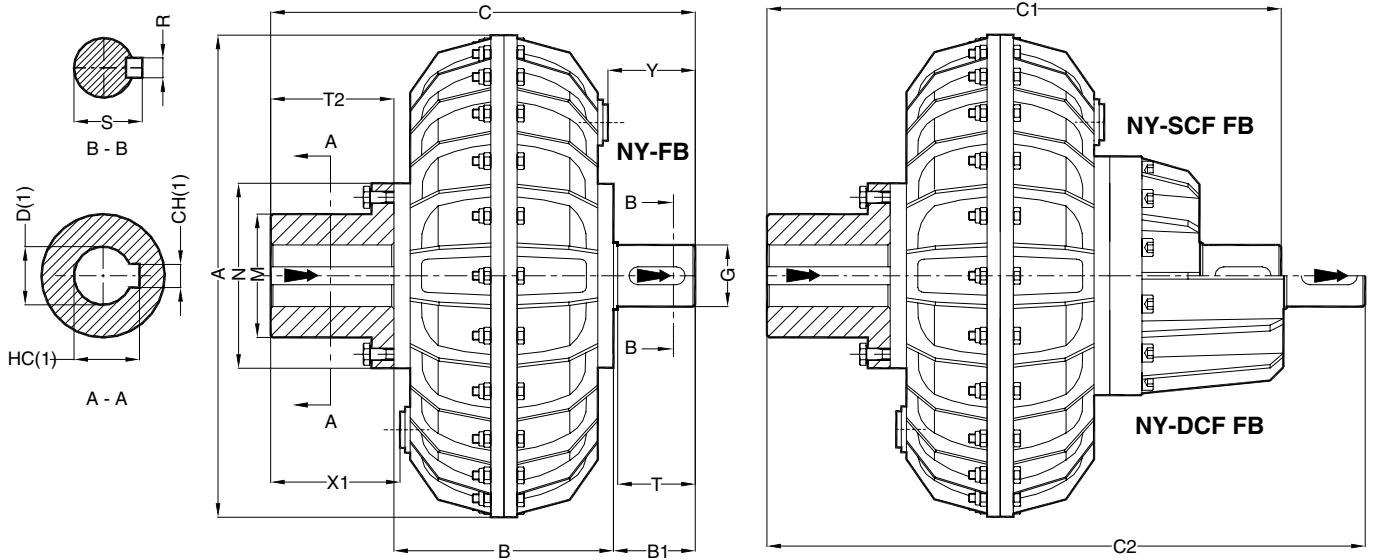
BRAKE DISC DFL

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	30			30	30			30			
F2	27,5			34,5	34,5			70	79			81			96	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					
Weight 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



• Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM

Example of order: ALFA 55 SCF KLM 330 LF G(m)=60 G(r)=40 with Brake Drum FFL 330 ØE 315x118



NOTES: (1) for bore and keyway dimensions see sheet 10-019E / (2) the arrows ► indicate input and output

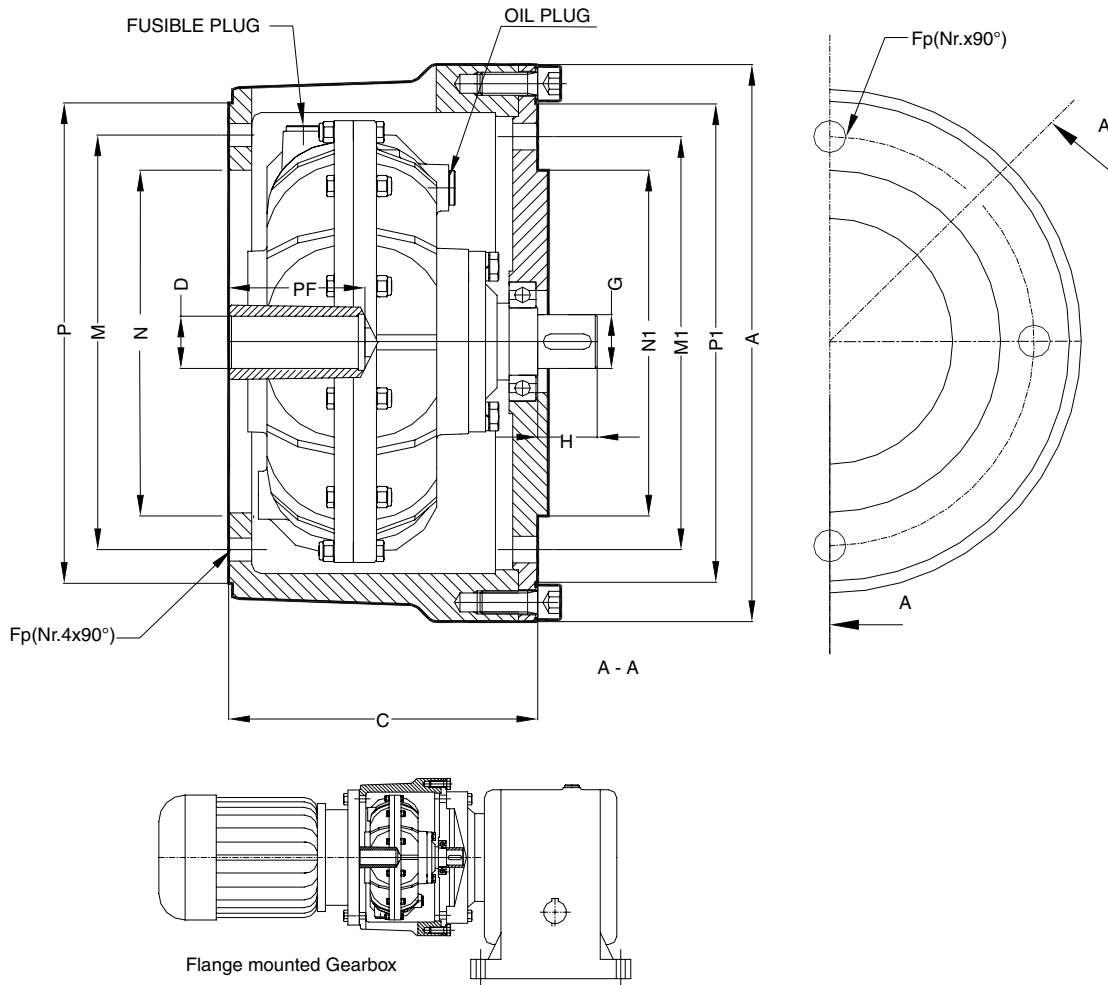
ROTOFLUID SIZE	NY-FB														NY-SCF FB		NY-DCF FB		
	Dimensions in mm														kg*	mm	kg*	mm	kg*
	D ^{G7}	A	B	B1	C	G ^{h7}	N	M	R	S	T	T2	X1	Y	Weight	C1	Weight	C2	Weight
30	28	290	150	51	261	38	116	80	10	41	45	60	69	55	19	316	21,5	356	22,1
	38												64						
30P	42-48-55	327																	
40P	38	338	183	61	324	48	145	91	14	51,5	55	80	104	72	31	382	35	454	37
	42-48-55												64						
50	42-48-55	430	154	71	325	55	165	110	16	59	65	100	106	91	44	405	50	480	52
	60-65-75				77									54					
55	42-48-55	520	172	86	368	60	185	135	18	64	80	110	116	106	71	458	79	538	83
	60-65-75													92					
60	48-55																		
65	60-65-75	640	190	96	426	70	225	160	20	74,5	90	140	140	111	129	536	142	651	149
	80													96					
70P	55																		
75P	60-65-75	810	226	116	482	80	270	170	22	85	110	170	170	131	238	600	254	700	266
	80-90													116					
80P	100-110																		
85P	60-65-75	1000	344	186	700	110	345	250	28	116	180	170	170	116	310	674	336	774	348
	80-90																		
90P	100-110																		
	120-140																		

* Weight with oil

DIMENSIONS ARE NOT BINDING

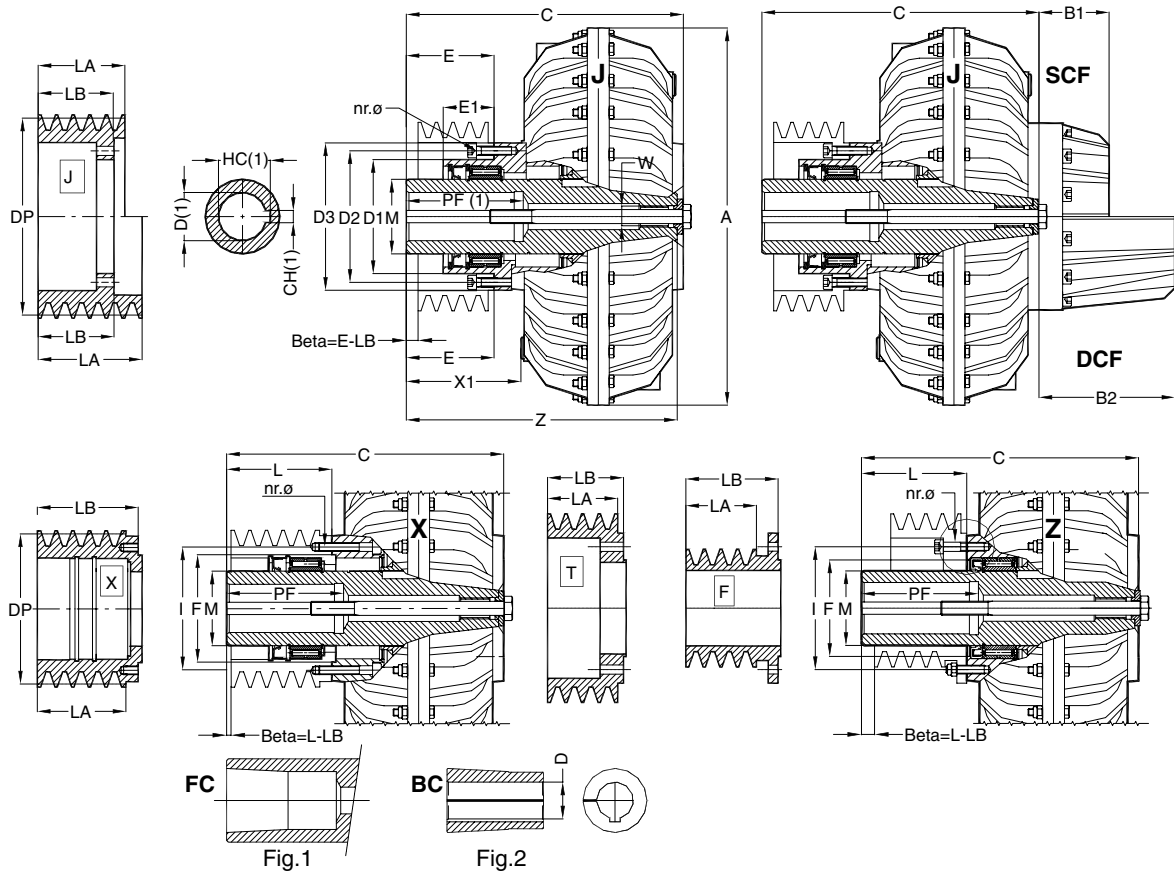
● Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM

Example of order: ALFA 55 NY-FB D=65
ALFA 55 NY-SCF FB D=65
ALFA 55 NY-DCF FB D=65



COUPLING		MOTOR		Dimensions in mm												kg*	
Grand.	Tipo	Tipo	kW	A	C	D	Fp	G h7	H	M	M1	N F7	N1 h7	P	P1	PF	Weight
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											
	CKS-24-24	90 S	1,1			24 G7		24									
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					38									
30	CKS-38-38	132S 132M	5,5	350	210	38 F7	ø13	38	45	265	265	230	230	300	300	80	36,5
			7,5					42									
30P	CKS-42-42	160 M	11	400	210	42 F7	ø17	42	55	300	300	250	250	350	350	110	40
			15					48									
40P	CKS-48.48	180 M	18,5	400	255	48 F7	ø17	48	55	300	300	250	250	350	350	110	42
			22														

* Weight with oil



NOTES: (1) for bore and keyway dimensions see sheet 10-019E / (2) for the choice of the assembly coupling-pulley, LA - LB quotes, see WESTCAR Pulley
(3) X couplings are supplied with X type pulleys for pitch diameters less than the minimum diameters of the J type pulleys

ROTOFLUID SIZE	Type	Dimensions in mm																	J		X / Z		SCF		DCF	
		Bore D	A	C	D1 ^{H7}	D2	D3	E	E1	F ^{H7}	I	L	M	Nr.-Ø	X1	Z	W	Weight kg*	Weight kg*	B1	Weight kg*	B2	Weight 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															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										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										35,5	32,5							
55	J / X 155	□FC	430	351	130	150	170	135	58	110	140	90	85	8-M10	125	271,5	M24	46	43	80	6	155	8			
	J / X 130	□FC		302				110										60	55							
60	J / X 170	75-80	520	342	150	170	184	150	88	125	160	130	110	8-M10	135	302	M30	62	57	90	8,4	170	12			
	J / X 130	□FC		350				110										74	69							
65	J / X 170	75-80	520	390	150	170	184	150	88	125	160	130	110	8-M10	175	390	M30	77	72	90	8,4	170	12			
	J / X 170	75-80		350				110										74	69							
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										123,5	114							
75P	J / X 210	80-90-100	640	470	188	210	230	180	100	150	195	210	120**	8-M12	209	459	M36	156,5	147	110	18	225	30			
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	810	555	214	240	270	225	130	190	230	255	140	8-M14	254	549	M36	303,5	290	118	28	218	48			

* Weight with oil

DIMENSIONS ARE NOT BINDING

• Supplied with OVERSIZED CHAMBER SCFM or DCFM

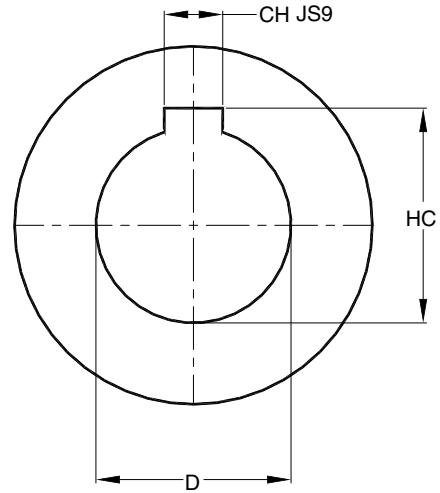
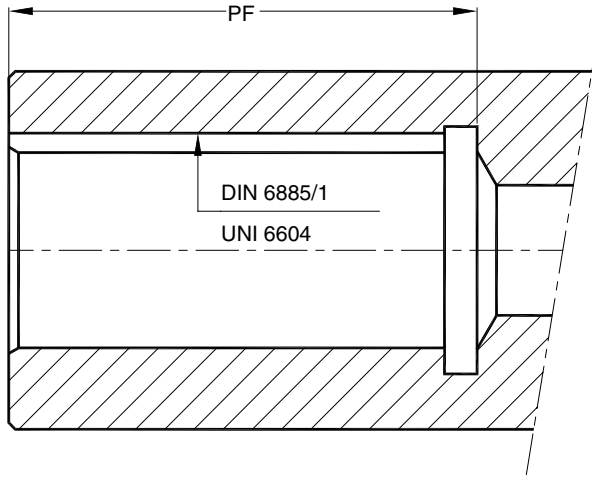
□ Couplings with conical bore FC are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2)
In case of mounting on shafts without shoulder contact WESTCAR

Example of order of a coupling for taper bush: BETA 55 J155 FC

Example of order of a coupling with taper bush: BETA 55 J155 FC + 55BC L155 D=60

TAPER BUSH BC WITH FIXING SCREW							
COUPLING SIZE	Type	Standard D Bore					Max D Bore
30/30P	3BC	38	42	48	-	-	48
40P	4BC	38	42	48	50	-	50
50 - 55	5BC	-	42	48	55	65	65
60 - 65	6BC	-	-	48	55	60	70

■ Taper Bushes are supplied without keyway



D	Tolerance	PF	CH	HC	Tolerance
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	Tolerance	PF	CH	HC	Tolerance	
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			

* STANDARD BORES FOR UNEL MEC ELECTRIC MOTORS

FUSIBLE PLUG TF

In case of overheating, the fusible plug allows the oil out and thereby disconnects the power transmitted to the output shaft. Fusible plugs are available for four different melting temperatures: 96°C, 120°C, 145°C and 180°C.

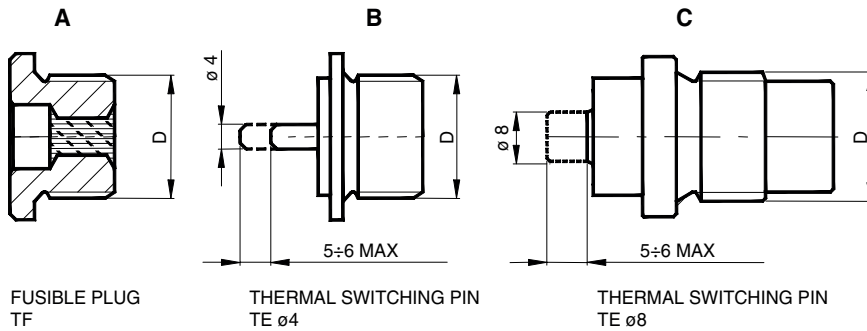
WESTCAR standard couplings are supplied with fusible plug at 145° C.

THERMAL SWITCHING PIN TE

In case of coupling overheating with a thermal switching pin, a pin is released and collide against a limit switch which activates an alarm or shuts off the electric motor. This method avoids the oil leakage from the coupling.

Fusible switching pins are available for four different temperatures: 96°C, 120°C, 145°C and 180°C.

In case of stall conditions, motor running and machine locked, the coupling housing must be driving to guarantee the signal survey.

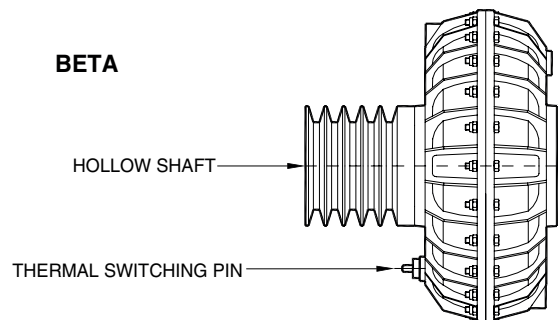
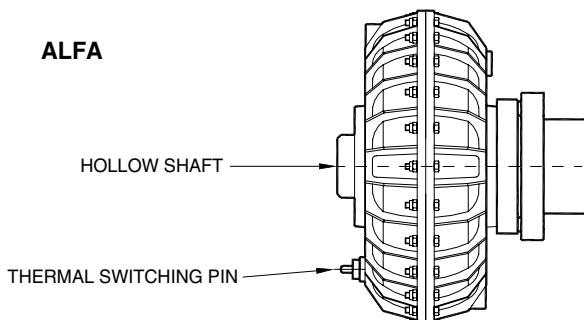


ROTOFLUID SIZE	DIMENSIONS				TEMPERATURE			
	D	A	B	C	96 °C BLUE	120 °C WHITE	145 °C RED	180 °C GREEN
10 20 30-30P 40P	1/4 GAS	X	X	-	•	•	•	•
50-55 60-65	1/2 GAS	X	X	-	•	•	•	•
70P-75P 80P-85P	1/2 GAS	X	-	X	•	•	•	•
90P-95P	3/4 GAS	X	-	X	•	•	•	•

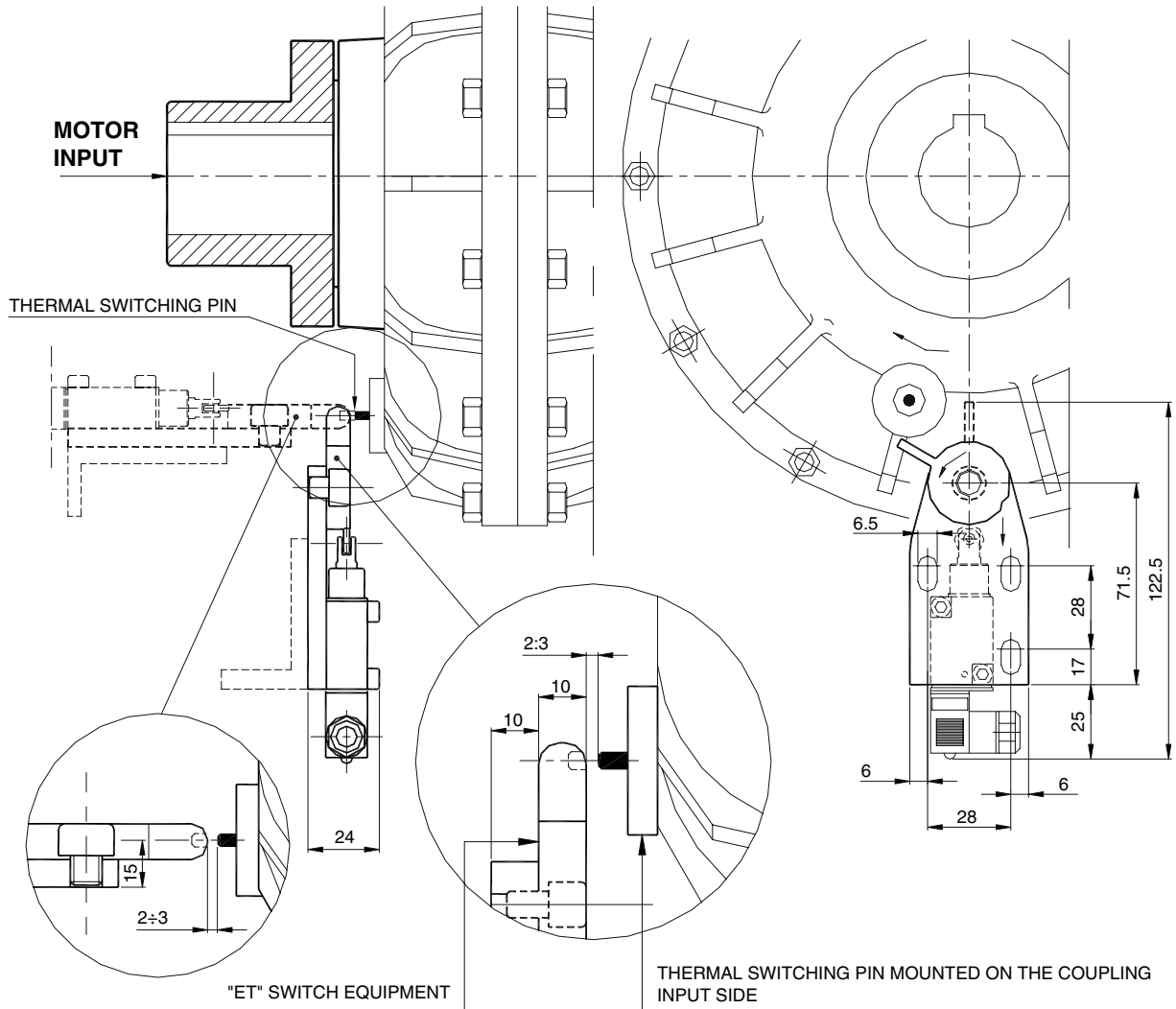
When ordering specify: dimension D, safety plug melting temperature and colour.

Example of order: **Thermal switching pin TE ¼ GAS 145°C RED.**

THERMAL SWITCHING PIN STANDARD POSITION

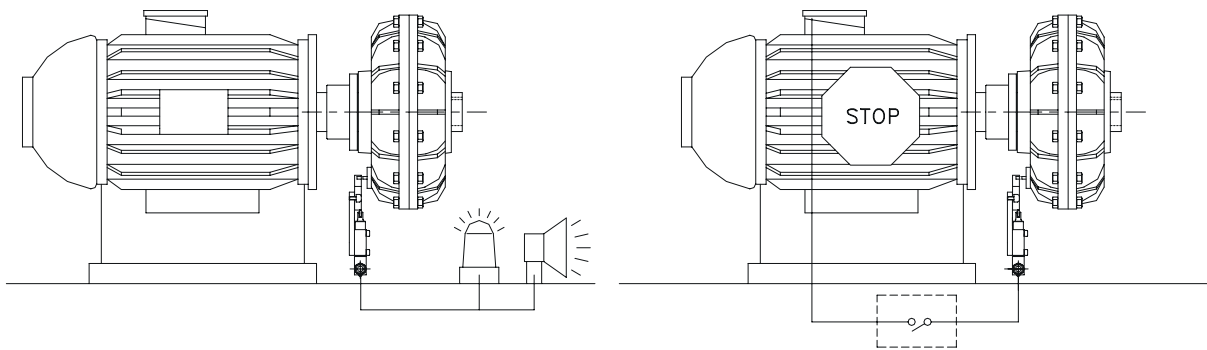


The thermal switching pin is normally mounted by the hollow shaft side but in case of need can be located in the opposite side.



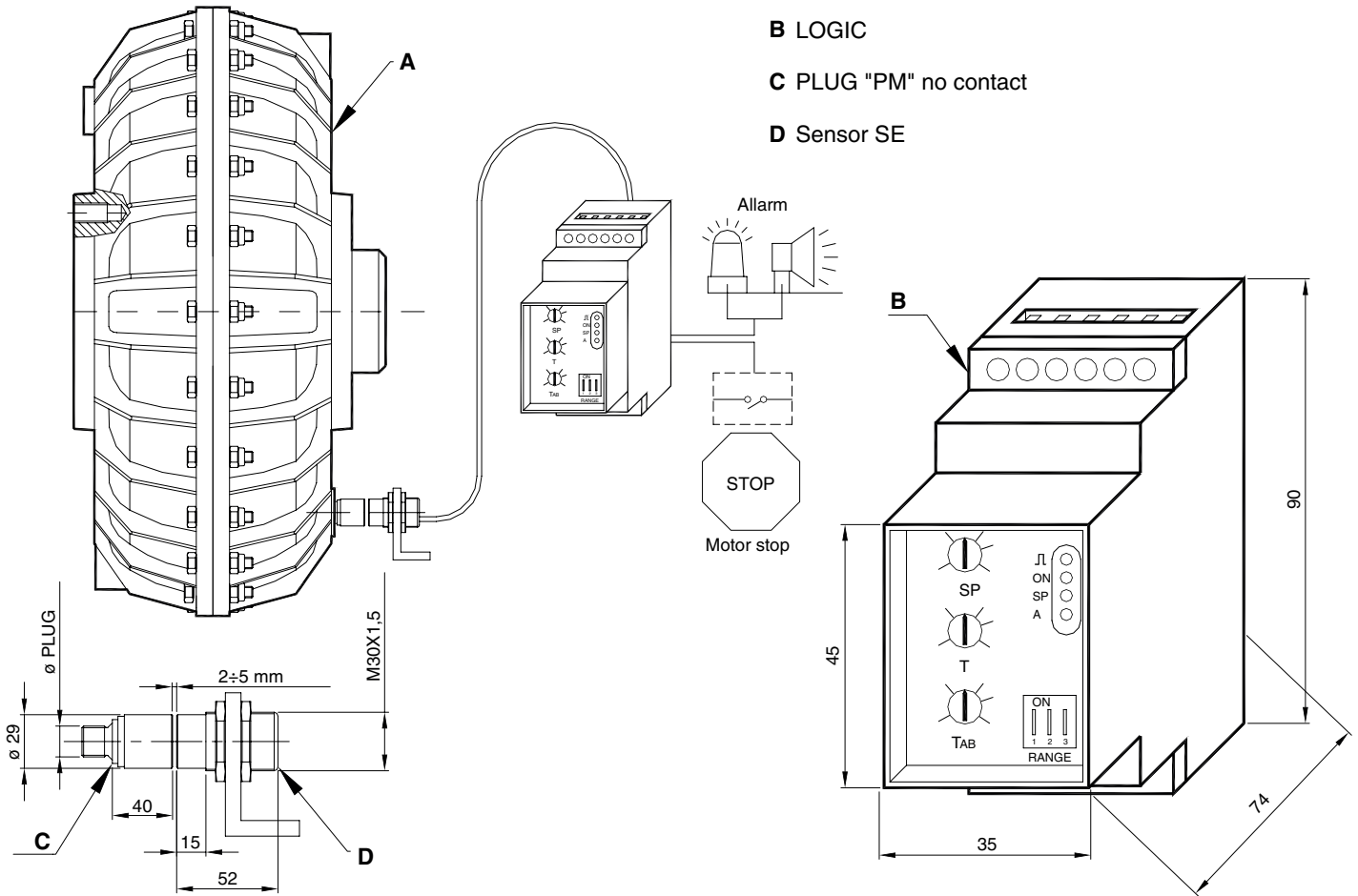
"ET" CONNECTED TO A LIGHT SOUND SIGNAL

"ET" CONNECTED TO SWITCH OFF THE DRIVE



The ET safety device consists of a microswitch and a cam mounted on a base and operates in combination with a thermal switching pin fitted on the fluid coupling housing. In case of coupling overheating due to overloads and machine jams or reduced oil filling, the oil temperature can exceed the melting temperature set for the thermal switching pin. The pin then extends and makes contact with the cam of the microswitch sounding an alarm or shutting down the drive.

- A Rotofluid Coupling
- B LOGIC
- C PLUG "PM" no contact
- D Sensor SE



DEVICE T09 WITH PM

The Plug PM is fitted on the outer impeller, in contact with the oil inside the coupling.
The outer wheel of the coupling (A) can be connected to the machine (driven side) or connected to the motor (drive side).
If the Plug PM is mounted on the driven side the system detects the variation of temperature and speed. If it is mounted on the drive side the system detects only the temperature.

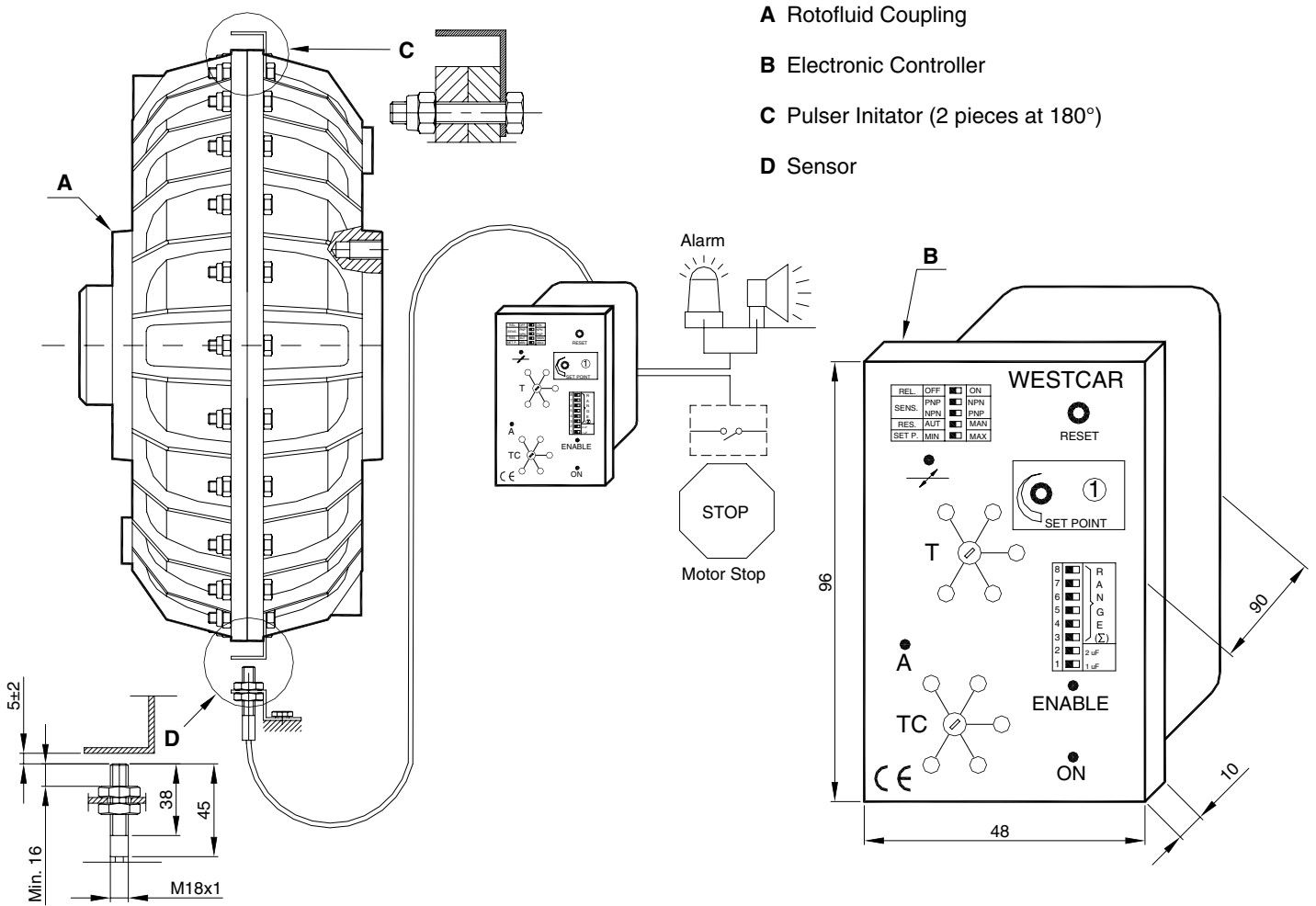
WORKING PRINCIPLE

The Plug PM contains a thermal element that changes its status at the temperature of 120°C (or upon request: 80°C, 100°C, 140°C or 160°C).

The plug PM, normally closed, crossing the SE sensor acts as a pulse generator, consequently the SE sensor sends impulses to the device LOGIC T09.

Once the temperature limit is reached the thermal element opens and the plug PM and the sensor SE no longer generate impulses. The device LOGIC T09 not receiving more signals, will switch the inner relay, providing an alarm signal or stopping the motor.

POWER SUPPLY: Standard tension 24Vac (upon request: 115 Vac, 230 Vac or 24Vdc).



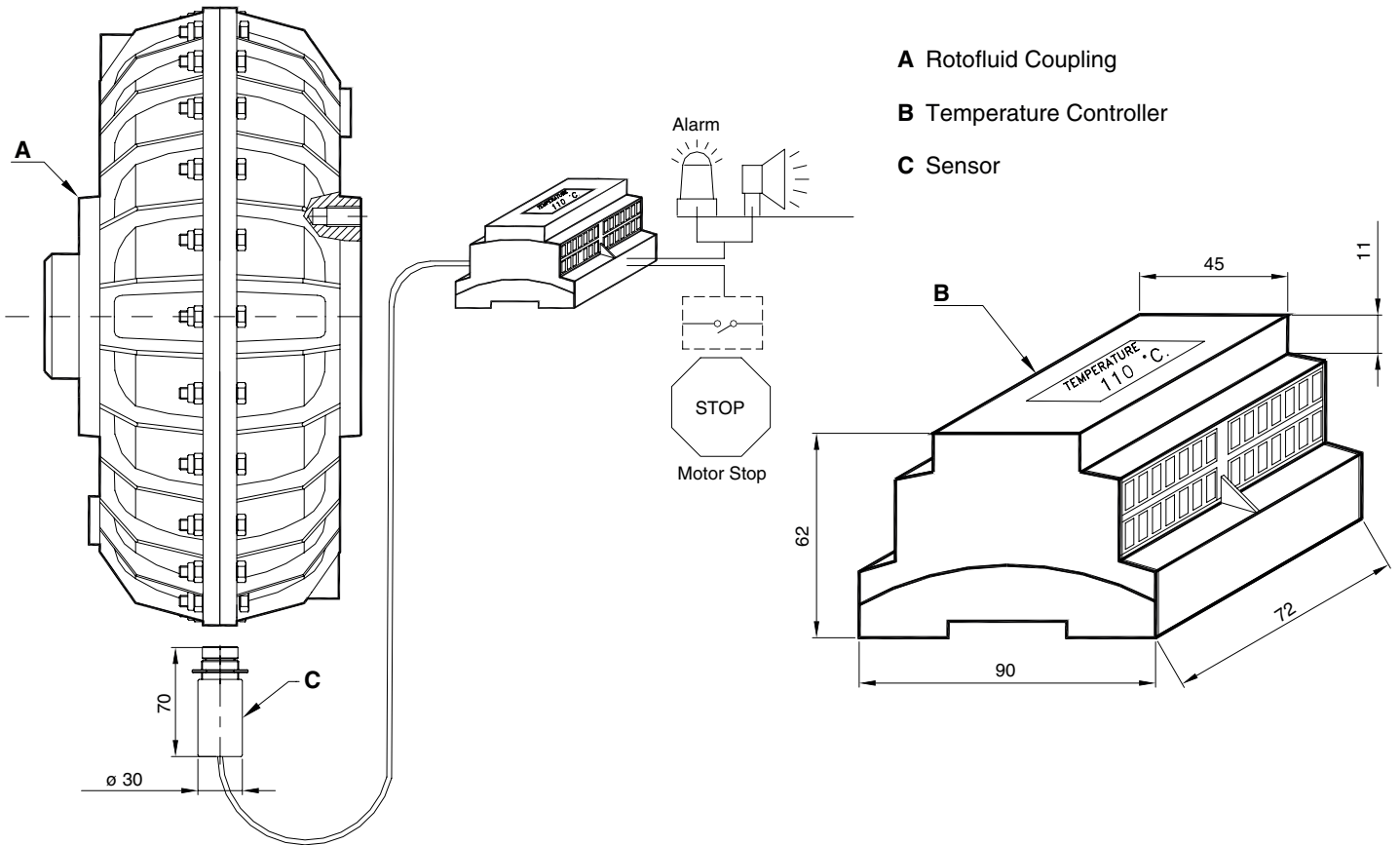
DEVICE SCD

The **SCD** Device can be applied to guarantee the safety of coupling the machine and the product quality. The **SCD** device is an electronic controller which receives a train of pulses by a sensor. The pulses are converted into a proportional voltage to the pulses frequency. This voltage is compared with a variable reference voltage (**SET POINT**). The internal relay changes over when the input speed is faster or lower than the fixed (**SET POINT**). It is used to control the shaft revolution speed. In case of speed decrease, the device gives a signal to the operator.

WORKING PRINCIPLE

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

POWER SUPPLY: Standard tension 24 Vac (upon request: 115 Vac, 230 Vac or 24 Vdc).



A Rotofluid Coupling
B Temperature Controller
C Sensor

The **continuous monitoring** of the components substantially contributes to preserve the performance of a system itself, while assuring, in the meantime, a considerable **increase in reliability**.

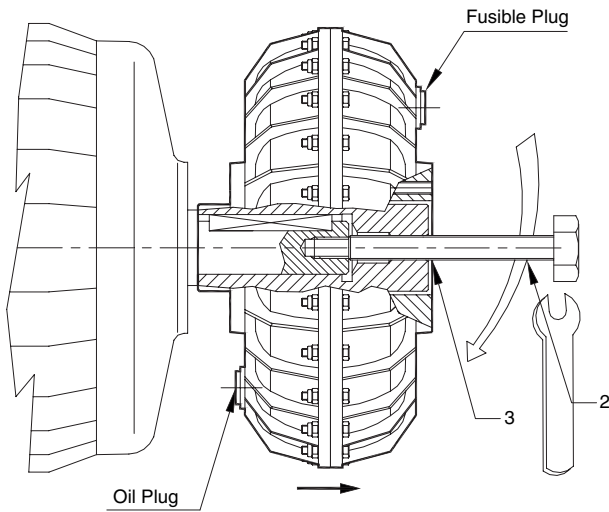
The **ITC (Infrared Temperature Controller)** infrared device allows the monitoring of the fluid coupling temperature, contactless, in real time and in a temperature range between -20°C and $+250^{\circ}\text{C}$, thus providing the ability to regulate workloads or possible intervention. This is an advantage which increases the effectiveness of the whole system and reduces downtime.

Moreover, through the **sensor control interface**, integrated in the DIN rail mounted control system, it is possible to **set two limit temperatures** (Low and High level) to get a signal when such temperatures are reached.

Finally, if the **integration of the device in existing control systems is desired**, ITC is able to provide the current temperature value through a 0-10 V analog output, which can be useful for data transmission to other equipment or for automatic setup of the monitored system parameters.

ITC Device Characteristics
Continuous monitoring
Real time temperature acquisition
Current temperature visualization on the LCD display
2 programmable digital output – limit temperatures
Evaluation of temperature gradient
Easy and quick installation with standard DIN rail mounting
Wide spectrum of application
0-10 V analog output

SCREW PULLER "VE" TYPE

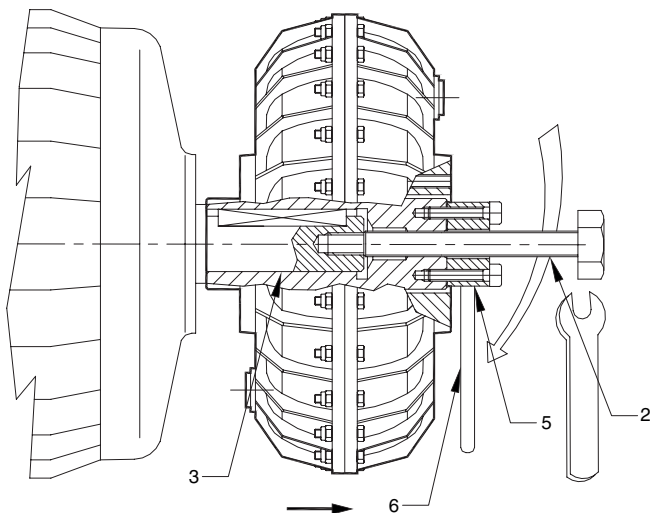


VE SYSTEM	ROTOFLUID COUPLING					
	SIZE	VERSIONS				
Type		K	Z	J	H	X
VE M14	20	K1	Z70	J70	H55	XN70
VE M16		K3	Z69	-	-	-
VE M20				J103	H85	X103
VE M24	30	ALL VERSIONS				
	30P					
	40P					
	50					
VE M30	55	UP TO Ø 65				
	55	FOR Ø75 Ø 80				
VE M30	60	ALL VERSIONS				
	65					
VE M36	70P					
	75P					
	80P					
	85P					
	90P					
	95P					
	95P					

To pull off the ROTOFLUID coupling proceed as follows:

- 1) Remove tightening screw
- 2) Tighten the screw (2) into the threaded hole of the coupling shaft (3), taking care to lock the rotation of the drive shaft.

PULLING OFF SYSTEM "SE" TYPE



SE SYSTEM	ROTOFLUID COUPLING					
	SIZE	VERSIONS				
Type		K	Z	J	H	X
SE M20	20	-	-	J 103	H 85	X 103
SE M24/35	30	ALL VERSIONS				
SE M24/40	30P					
	40P					
	50					
SE M30	55	UP TO Ø 65				
	55	FOR Ø75 Ø 80				
SE M30	60	ALL VERSIONS				
	65					
SE M36	70P					
	75P					
	80P					
	85P					
	90P					
	95P					
	95P					

To pull off the ROTOFLUID coupling proceed as follows:

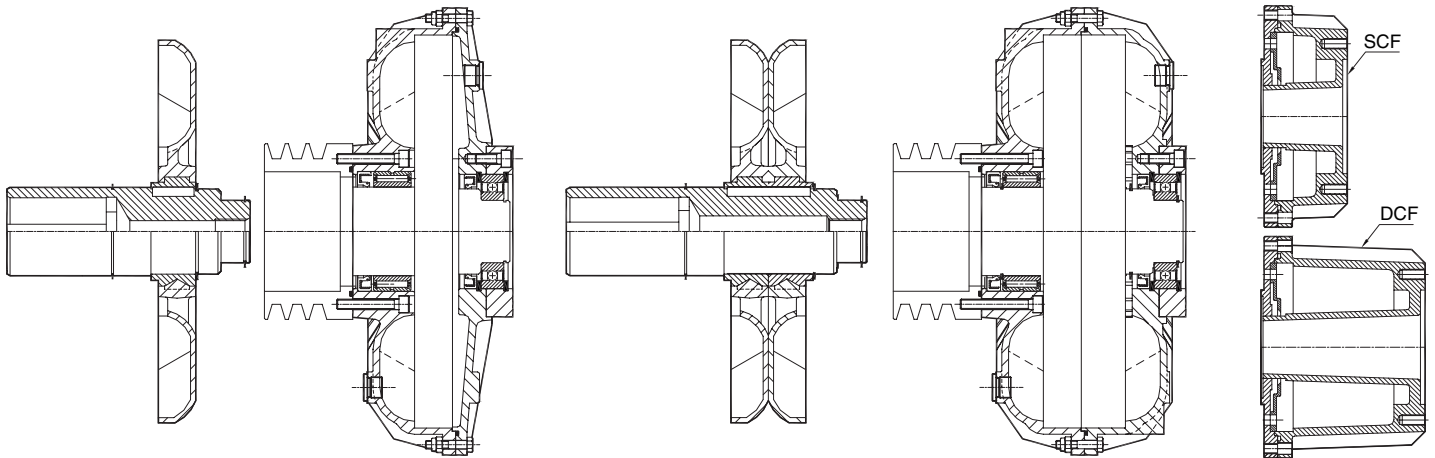
- 1) Remove tightening screw
- 2) Lock the bush (5) to the shaft end (3) with 2 securing screws. Tight the screw puller (2) in the shaft threaded hole keeping locked the rod (6) to avoid the motor shaft rotation.

The mass moment of inertia values listed in the table below are referred to inner part, outer part and oil where:

- **INNER PART** = hollow shaft, impeller pump, half oil
- **OUTER PART** = turbine and cover housing, half oil

Values valid for ROTOFLUID couplings with oil level at 45° off center pulleys, flexible couplings and other accessories are not included. For couplings with delay fill chamber SCF/DCF, add their values to the correspondent of the outer part of the couplings.

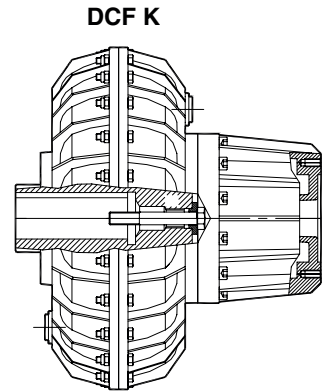
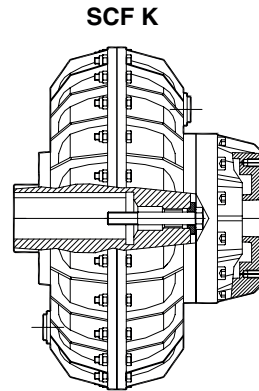
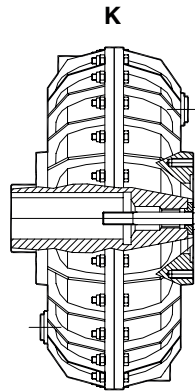
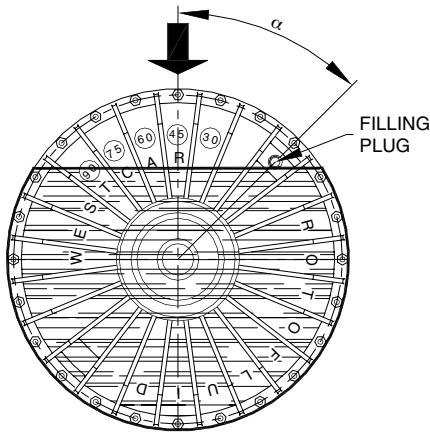
INNER PART	OUTER PART	INNER PART	OUTER PART	DELAY CHAMBER
SIZES: 10, 20, 30, 30P, 40P, 50, 60, 70P, 80P, 90P		SIZES: 55, 65, 75P, 85P, 95P		



$$\text{MOMENT OF INERTIA } J = \frac{m \times R^2}{2} \text{ (Kgm}^2\text{)}$$

ROTOFLUID COUPLING SIZE	ALFA VERSION		BETA VERSION				DELAY CHAMBER			
	Type K		Type Z, X		Type J		Type H		SCF	DCF
	J INNER kgm ²	J OUTER kgm ²	J INNER kgm ²	J OUTER kgm ²	J INNER kgm ²	J OUTER kgm ²	J INNER kgm ²	J OUTER 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
120P	54,000	260,000	--	--	--	--	--	--	--	--
125P	104,000	320,000	--	--	--	--	--	--	--	--

• OVERSIZED CHAMBER SCFM / DCFM



OIL REPLACEMENT

The oil in the coupling must be changed for the first time after 2000 working hours and subsequently after each 4000 working hours. To change the oil, proceed as follows:

- 1) Rotate the coupling to bring the filling plug to its highest position
- 2) Unscrew and remove the filling plug
- 3) Determine the correct filling level by rotating the coupling until the filling hole corresponds to the current oil level
- 4) Completely drain the oil in the coupling by bringing the filling hole to its lowest point
- 5) Rotate the coupling again to bring the filling hole to correspond to the filling level determined at point 3
- 6) Pour in the new oil until the oil filling level is reached.

The quantity and type of oil recommended is listed in Table 1.

Results achieved by decreasing the oil quantity:

- Slower and more gradual startings
- Less absorption of startings current
- Better protection to the transmission elements in the event of overload
- Higher slip value at running.

IMPORTANT:

An excessive decrease in the oil quantity can cause the following problems:

- The impossibility of rapidly accelerating the machine due to insufficient torque.
- The overheating of the coupling, with consequent damage to the oil seals.

Results achieved by increasing the oil quantity:

- Faster startings
- Lower slip value at running
- Higher absorption of starting current during acceleration phases
- Greater strain on transmission elements.

IMPORTANT:

An excessive oil quantity can cause the following problems:

- The overloading of the electric motor
- The cracking of the coupling housing due to the internal overpressure caused by the lack of internal space for sufficient oil expansion

TYPES OF OIL RECOMMENDED FOR STANDARD WORKING TEMPERATURE

Working Temperature from -20°C to +180°C

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

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
120P	45°	185	--	--	--	--
125P	45°	360	--	--	--	--

• OVERSIZED CHAMBERS SCFM, DCFM

For more information, consult WESTCAR.

Do not exceed Quantity of oil indicated in Table 1.

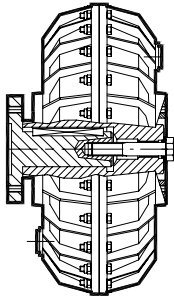


Fig. 1

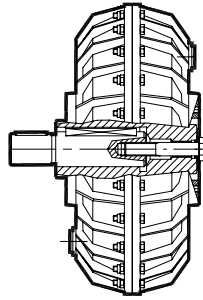


Fig. 2

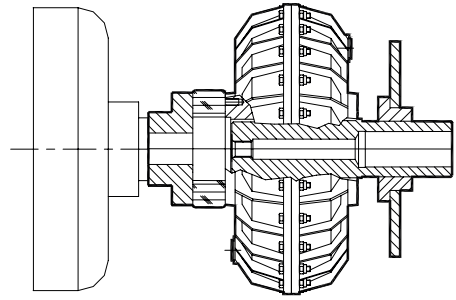


Fig. 3

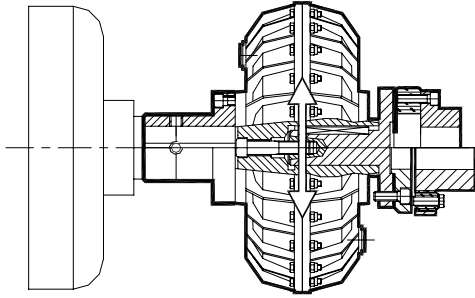


Fig. 4

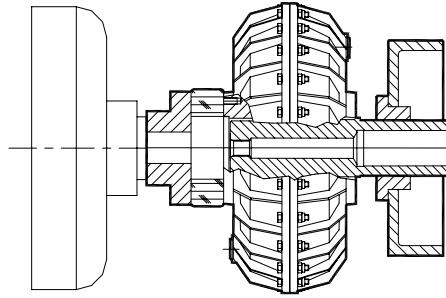


Fig. 5

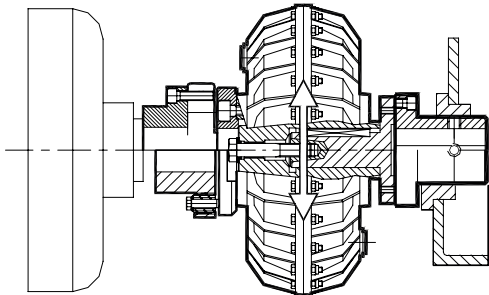


Fig. 6

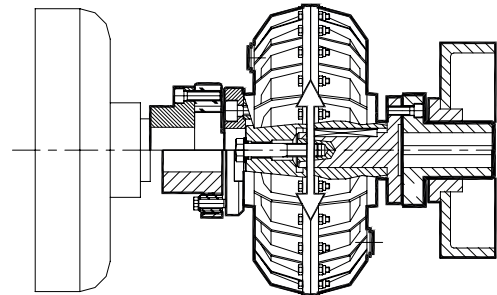


Fig. 7

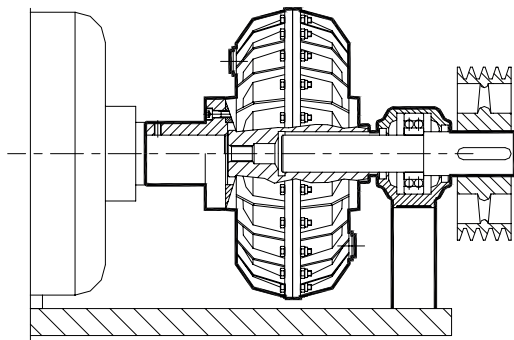


Fig. 8

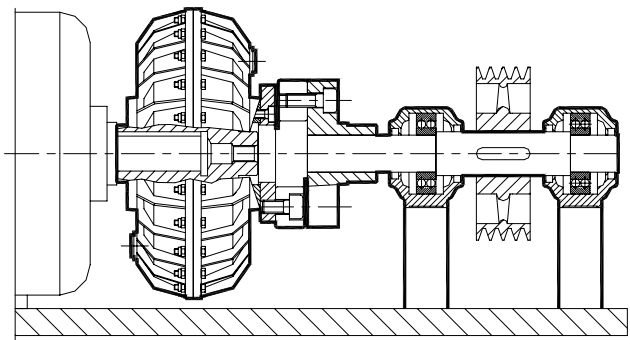


Fig. 9

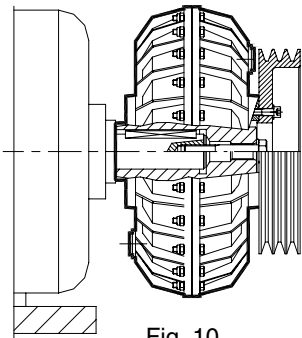


Fig. 10

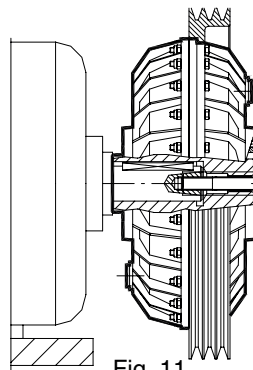


Fig. 11

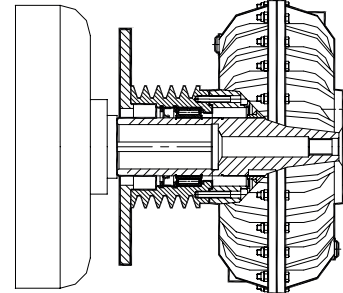


Fig. 12

BUILDING - CONSTRUCTION - MINING - BRICKS

- Tower Cranes
- Belt Conveyors
- Rotary kilns
- Crushers
- Rolling Mills
- Bucket elevators
- Rotating screens
- Rotary arrow
- Brick Moulders
- Kiln cars

TEXTILE

- Drum Tumblers
- Centrifuges
- Carding machines
- Industrial Washing machines
- Dryers

CHEMICAL - FOOD - CANNING

- Stirrers
- Dryers
- Decanters
- Rotating filters
- Soap cutters
- Calanders and gum mixers
- Palletizers
- Labelling Machine
- Bottling Plants
- Centrifugal separators

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

TIMBER PROCESSING

- Drum barkers
- Hardboard presses
- Shredders

MARBLE PROCESSING

- Gantry cranes
- Multi-blade frames

ECOLOGY

- Blenders
- Sludge purification plant

CERAMICS

- Continuous and intermittent ball mills
- Mixers
- Presses

OTHERS

- Winches
- Windlasses
- Centrifugal and alternative compressors
- Suction and centrifugal fans
- Centrifugal pumps
- Fire pumps
- Elevators
- Cable cars
- Amusements park rides
- Haulage wagons in steelworks and mines
- Stack-up coating plants
- Sprayers
- Refineries
- Ski lift
- Sand mixers
- Fan & Blowers
- Refiners



TECHNICAL SHEET FOR COUPLING SELECTION

Sheet
10-180 EN
Date
01-2017

COMPANY.....

CONTACT PERSON.....

ADDRESS.....

TELEPHONE N°..... FAX..... E-MAIL.....

MOTOR DATA

Motor Size kW rpm

Shaft Dia. mm Lenght mm Threated Bore mm Key mm

Engine Type kW rpm

FlywheelDimension (SAE)

BellHousingDimension (SAE).....

MACHINE DATA

Application.....

Coupling Version in line with pulley

Shaft Dia. mm Lenght mm Threated mm Key mm

Pulley: Pitch Dia. mm Groove Section and n

Montaggio: horizontal standard mounting inner drive
 vertical reverse mounting oute rdrive

FURTHER DETAILS

Absorbed Power during operation kW

Start-up at full load: YES NO

Start-upNumberperhour.....

Reversal Cycle per hour

Overload Cycle per hour.....

Moment of Inertia J (kgm²)

Load Speed (rpm).....

Required Acceleration Time: Full load

.....

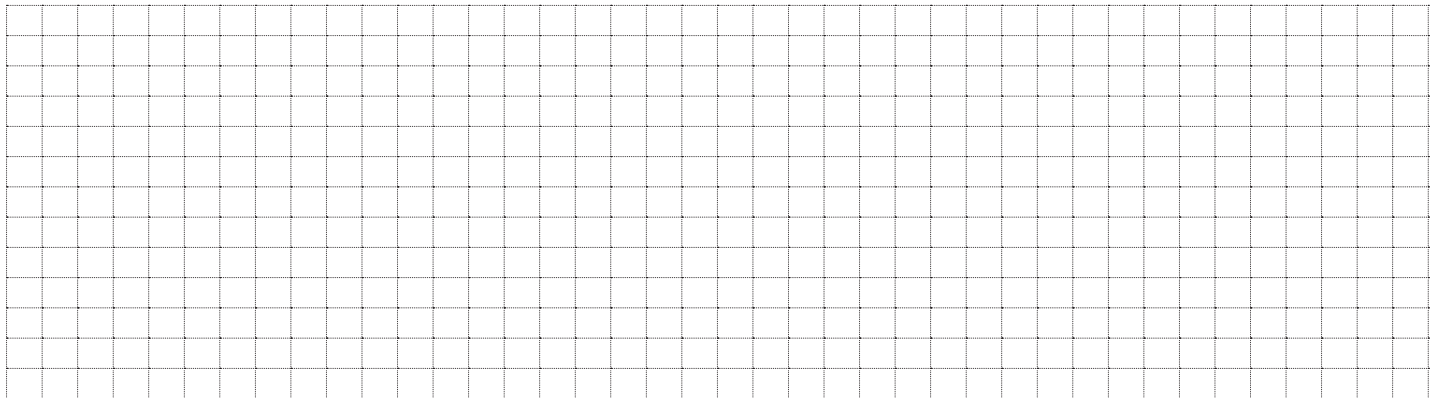
Empty

Room Temperature °C.....

Enviromental Conditions.....

Specify any required options

Please enclose application description and sketch

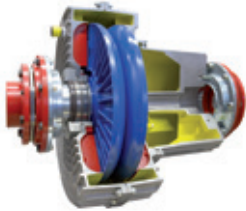




ROTOFLUID



ROTOFLEXI



ROTOFLUID CA



ROTOGEAR RE



ROTOMECH



ROTOGEAR AR



DRUM BRAKES BD



STEELFLEX



DRUM BRAKES CD



ROTOPIN

Discover more

Products



ON REQUEST,
ATEX CERTIFIED PRODUCTS
CAN BE SUPPLIED.



WESTCAR WORLDWIDE



Albania	Finland	Peru
Australia	France	Poland
Belarus	Germany	Portugal
Belgium	Great Britain	Romania
Bosnia and Herzegovina	Greece	Russia
Brazil	Holland	Serbia
Canada	Iran	Singapore
Chile	Korea	Slovak Republic
China	Latvia	Slovenia
Colombia	Lithuania	South Africa
Croatia	Macedonia	Spain
Czech Republic	Morocco	Sweden
Denmark	New Zealand	Thailand
Egypt	Norway	Turkey
Estonia	Pakistan	USA

Distributor



WESTCAR s.r.l.

Headquarter

Via Monte Rosa, 14 - 20149 Milano (ITALY)

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

Production Plant

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

info@westcar.it - www.westcar.it



WESTCAR s.r.l.

ROTOFLUID-CA

Giunti Idraulici
Fluid Couplings

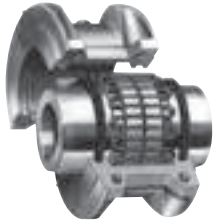




ROTOFLUID



ROTOFLEXI



ROTOGRID



ROTOGEAR RE



ROTOMECH



ROTOGEAR AR



DRUM BRAKES BD



STEELFLEX



DRUM BRAKES CD



ROTOELASTIC

Discover more



Products

ON REQUEST,
ATEX CERTIFIED PRODUCTS
CAN BE SUPPLIED.

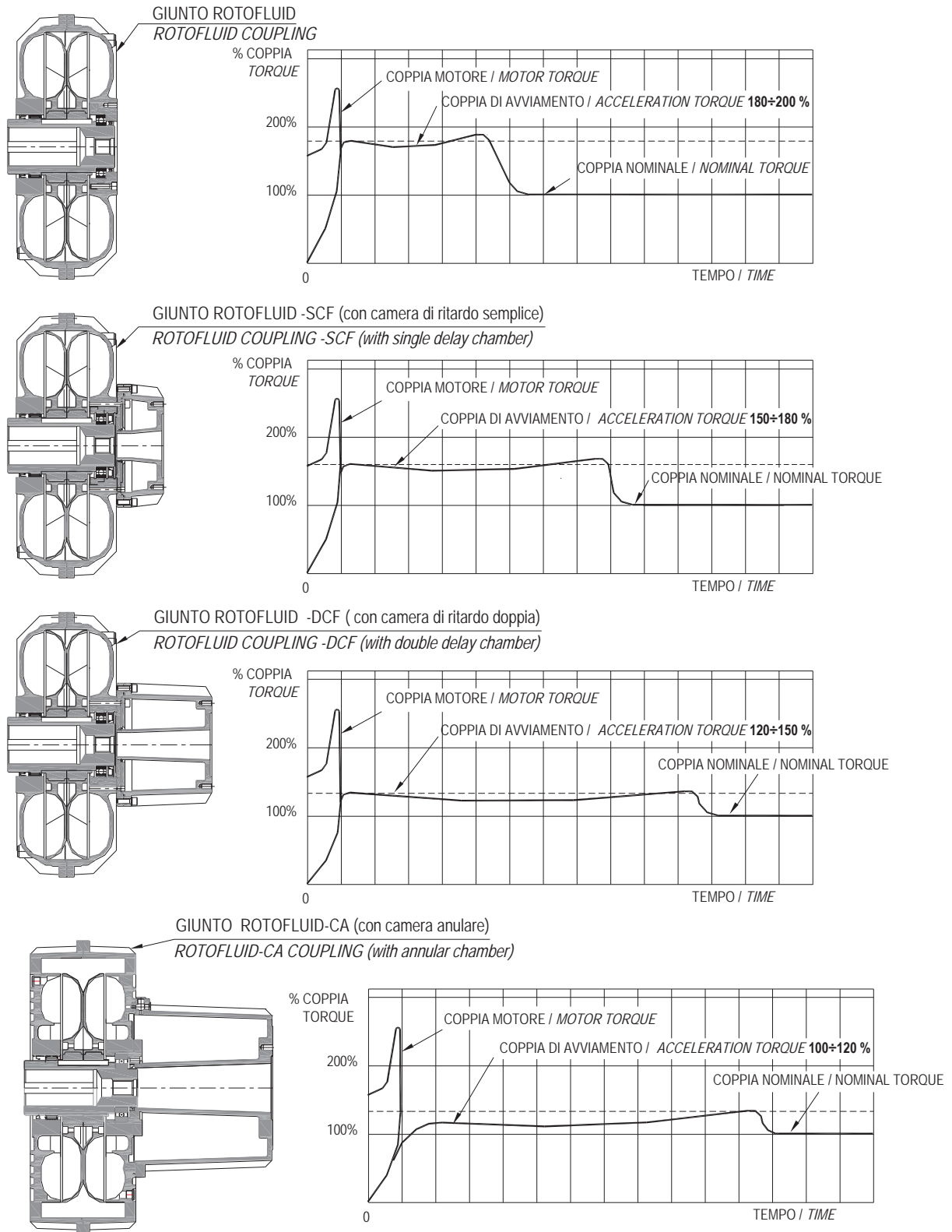


INDICE	pag.
Curve caratteristiche di avviamento.....	5
Descrizione del giunto ROTOFUID-CA	6
Principio di funzionamento.....	7
Giunti ROTOFUID-CA Parte Motrice Esterna.....	8
Giunti ROTOFUID-CA Parte Motrice Interna (ID).....	9
Campi di Applicazione.....	10
Versioni giunti ROTOFUID-CA ALFA per montaggio in linea e BETA per montaggio a sbalzo con puleggia	11
Diagramma di selezione giunti ROTOFUID-CA	12
Tabella di selezione giunti ROTOFUID-CA per motori UNEL MEC a 50 Hz e 60 Hz.....	13
 TABELLE giunti ROTOFUID-CA ALFA	
Giunti ROTOFUID-CA ALFA K per alberi in millimetri	14
Giunti ROTOFUID-CA ALFA KA per alberi in pollici	15
Giunti ROTOFUID-CA ALFA K-S con perno S flangiato	16
Giunti ROTOFUID-CA ALFA K con giunti elastici RNV / AB.....	17
Giunti ROTOFUID-CA ALFA WAG-G/GU con giunti a denti RE / REU	18
Giunti ROTOFUID-CA ALFA WAG-GPU con fascia freno FPU / disco freno DPU	19
Giunti ROTOFUID-CA ALFA KLM-RH/L con giunto a dischi HBSX.....	20
Giunti ROTOFUID-CA ALFA KLM-LF con disco freno DFL / fascia freno FFL	21
Giunti ROTOFUID-CA ALFA NY-FB.....	22
Giunti ROTOFUID-CA ALFA NY-FB-M con giunto elastico RNV / RNPAV / RND.....	23
Giunti ROTOFUID-CA ALFA NY-FB-M con giunto elastico AB / ADB / AFF	24
 TABELLE giunti ROTOFUID-CA BETA	
Giunti ROTOFUID-CA BETA J, X con pulegge standard	25
 COMPLEMENTI	
Tabella fori e cave per alberi dei giunti idraulici.....	26
Tappi di protezione TF e TE	27
Dispositivo di sicurezza ET per tappi termo-espansibili TE.....	28
Dispositivo per controllo giri e temperatura senza contatto T09 e tappo PM.....	29
Dispositivo per controllo sovraccarico SCD.....	30
Dispositivo a infrarossi ITC per controllo temperatura	31
Dispositivi di montaggio SMT.....	32
Momento di inerzia giunti ROTOFUID-CA.....	33
Riempimento e livelli olio nel giunto ROTOFUID-CA	34
Scheda tecnica per selezione giunto	35

INDEX	page
<i>Characteristic starting curves</i>	5
<i>Description of the ROTOFLUID-CA coupling</i>	6
<i>Operation basics</i>	7
<i>Installation options: Outer Driving Side</i>	8
<i>Installation options: Inner Driving Side (ID)</i>	9
<i>Fields of application</i>	10
<i>ROTOFLUID-CA versions</i>	11
<i>ROTOFLUID-CA coupling selection diagram</i>	12
<i>ROTOFLUID -CA selection table for 50 Hz and 60 Hz UNEL MEC motors</i>	13
TABLES for ROTOFLUID-CA ALFA couplings	
<i>ROTOFLUID-CA ALFA K for metric shaft</i>	14
<i>ROTOFLUID-CA ALFA KA for inches shaft</i>	15
<i>ROTOFLUID-CA ALFA K-S with flanged shaft</i>	16
<i>ROTOFLUID-CA ALFA K with elastic coupling RNV / AB</i>	17
<i>ROTOFLUID-CA ALFA WAG-G / GU with gear coupling RE / REU</i>	18
<i>ROTOFLUID-CA ALFA WAG-GPU with brake drum FPU / brake disc DPU</i>	19
<i>ROTOFLUID-CA ALFA KLM-RH/L with disc coupling HBSX</i>	20
<i>ROTOFLUID-CA ALFA KLM-LF with brake disc DFL / brake drum FFL</i>	21
<i>ROTOFLUID-CA ALFA NY-FB</i>	22
<i>ROTOFLUID-CA ALFA NY-FB-M with elastic coupling RNV / RNPAV / RND</i>	23
<i>ROTOFLUID-CA ALFA NY-FB-M with elastic coupling AB / ADB / AFF</i>	24
TABLES for ROTOFLUID-CA BETA couplings	
<i>ROTOFLUID-CA BETA J, X with standard pulleys</i>	25
COMPLEMENTS	
<i>Bores and keyways table for fluid coupling shaft</i>	26
<i>Protection Plugs TF and TE</i>	27
<i>Electric-Thermal switch equipment type ET</i>	28
<i>Device for speed and temperature control T09 with PM</i>	29
<i>Electronic device for overload control SCD</i>	30
<i>Infrared temperature controller ITC</i>	31
<i>Pulling off system SMT type</i>	32
<i>ROTOFLUID-CA couplings moment of inertia</i>	33
<i>Instruction for oil filling in ROTOFLUID-CA coupling</i>	34
<i>Technical sheet for coupling selection</i>	35

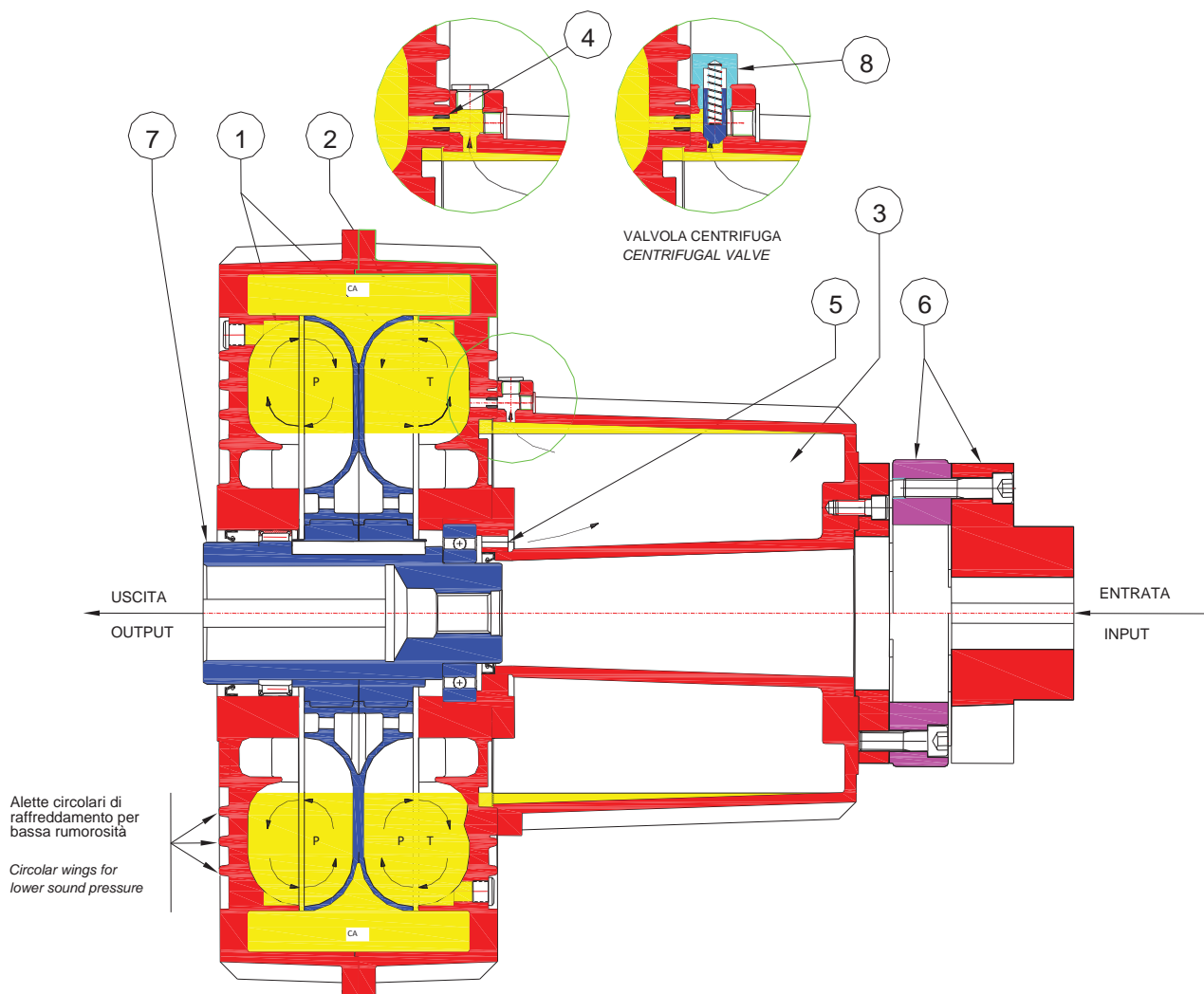
La particolarità del giunto **ROTOFLUID-CA**, appare più evidente confrontando le curve di avviamento dei diversi tipi di giunti idraulici a riempimento costante.

The **ROTOFLUID-CA** peculiarities are more evident comparing the starting curves of different fluid coupling.



Allo scopo di migliorare la propria gamma di Giunti Idraulici, già conosciuti ed apprezzati in tutto il mondo da oltre 40 anni, la **WESTCAR** ha messo a punto il nuovo giunto “**ROTOFLUID-CA**”. La caratteristica di questo giunto è di consentire un avviamento graduale, regolabile con una coppia iniziale ridotta. Grazie alle sue caratteristiche, il giunto “**ROTOFLUID-CA**” è più idoneo per avviare tutte quelle macchine che richiedono una ridotta coppia di avviamento. (Esempio: i nastri trasportatori).

WESTCAR sets up the new “ROTOFLUID-CA” coupling to improve its range of fluid couplings, already known and appreciated all over the world since more than 40 years. The peculiarity of this coupling is to allow a smooth and adjustable start through a reduced initial torque. Thanks to its properties, the “ROTOFLUID-CA” coupling is the most innovative and suitable to start all those machines, which require a setting of the transmission before beginning the real starting (for example: belt conveyors).



COMPONENTI

- 1 – Circuito (TP-PT)
- 2 - Camera Anulare CA
- 3 - Serbatoio DCA
- 4 - Ugello tarabile per passaggio olio dal serbatoio DCA alla camera anulare
- 5 - Fori di rientro olio al serbatoio DCA
- 6 - Giunto elastico collegato al motore
- 7 - Parte condotta collegata alla macchina
- 8 – Valvola centrifuga tarata in funzione al numero di giri (a richiesta)

COMPONENTS

- 1 - Circuit (TP-PT)
- 2 - Annular chamber CA
- 3 - DCA chamber
- 4 -Adjustable nozzle (adjustable from outside to allow the oil from the DCA chamber into the annular chamber)
- 5 - Returning holes of oil into DCA chamber
- 6 - Flexible coupling connected to the motor
- 7 - Driven side
- 8 -Centrifugal valve set according to r.p.m. (upon request)

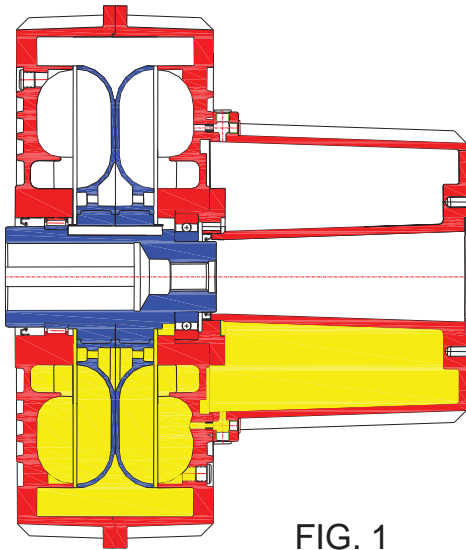


FIG. 1

Fig.1

Giunto fermo - L'olio occupa la metà inferiore del giunto.

At rest - The oil stands in the lower part of the coupling.

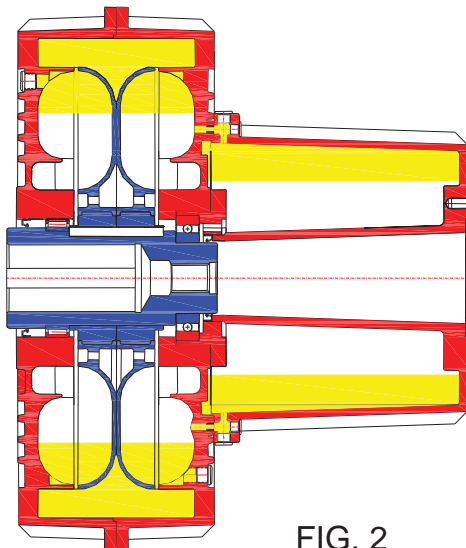


FIG. 2

Fig.2

Avviamento - Ai primi giri del motore l'olio viene centrifugato dalle camere pompa-turbina alla camera anulare consentendo un avviamento iniziale con coppia ridotta inferiore alla nominale. Durante l'avviamento l'olio che è nel serbatoio DCA passa alla camera anulare attraverso gli ugelli tarabili ottenendo in tal modo un avviamento graduale. Si può regolare il tempo dell'avviamento variando gli ugelli accessibili dall'esterno.

Starting - During the firsts electric motor's revolutions the oil is centrifuged from the impeller-turbine chamber to the annular chamber. This allows the initial starting with reduced torque lower than the nominal. During the starting the oil in the DCA chamber passes into the annular chamber through the adjustable nozzles. In this way you get a gradual starting. The starting time can be adjusted changing the nozzles, which are easily accessible from outside.

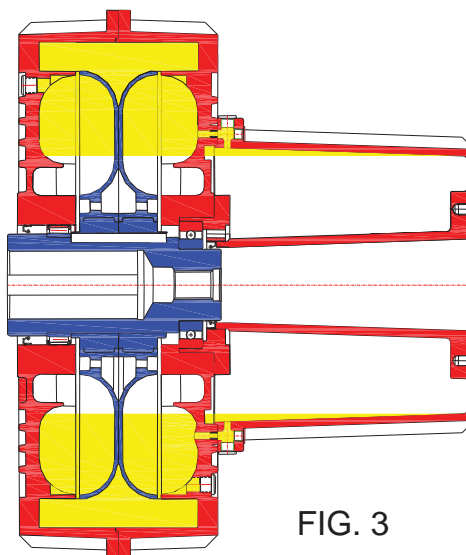
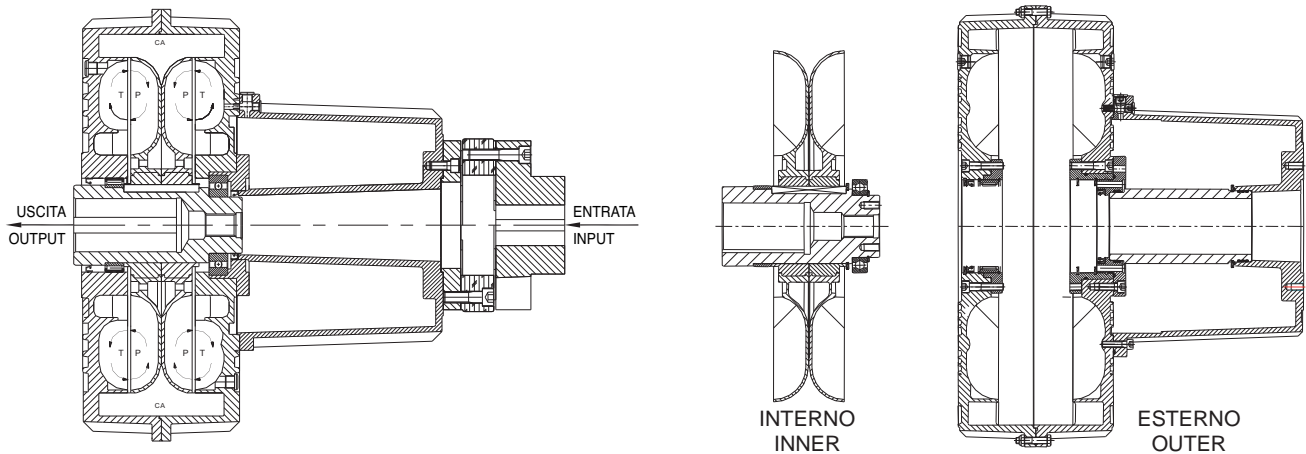


FIG. 3

Fig.3

A regime - Tutto l'olio del serbatoio DCA è passato alle camere pompa-turbina e il giunto può dare tutta la coppia. Alla fermata l'olio ritorna nel serbatoio DCA attraverso i fori di rientro

Running - All the oil in the DCA chamber has passed into the impeller turbine chamber and the coupling can supply all the torque. When the coupling stops, the oil goes back into the DCA chamber through the returning holes and the coupling is ready for a new start-up.



VANTAGGI PARTE MOTRICE ESTERNA / ADVANTAGE OUTER DRIVEN SIDE

Nel montaggio PARTE MOTRICE ESTERNA il giunto viene montato con la parte esterna calettata al motore. Questo tipo di montaggio è sempre possibile quando il giunto è montato tra motore e riduttore.

Per i giunti con puleggia occorre montare il giunto sull'albero condotto e tenere conto del rapporto tra puleggia motrice e puleggia condotta. (In questi casi consultare WESTCAR).

Il montaggio con parte motrice esterna presenta i seguenti vantaggi:

- A)- Maggiore dissipazione del calore, soprattutto durante la fase di avviamento, raccomandato nei casi di avviamenti frequenti e/o molto lunghi
- B)- Sono facilitati il controllo e la regolazione del livello d'olio nel giunto, potendo ruotare la parte esterna collegata al motore senza dover muovere la macchina
- C)- **IMPORTANTE!** Nei casi in cui il giunto è equipaggiato del TAPPO TERMO ESPANSIBILE, il suo funzionamento è garantito anche quando si verifica l'arresto della macchina con motore in rotazione.

Al fine di ottimizzare il l'afflusso dell'olio nel circuito di lavoro è preferibile usare questa soluzione.

In outer driving assembly, the fluid coupling is mounted with the outer part connected to the motor shaft.

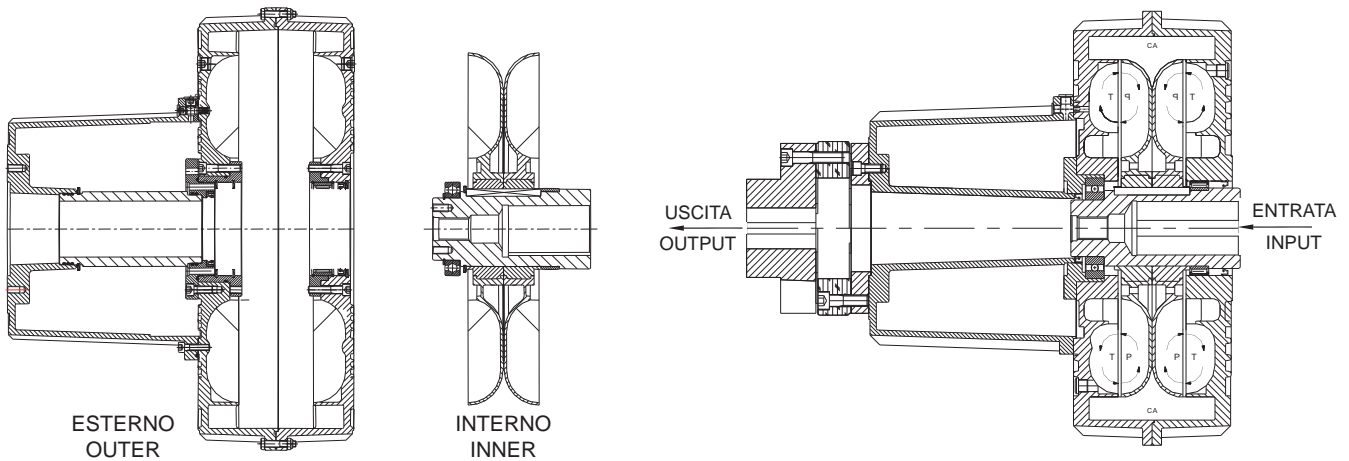
This type of assembly is possible whenever the fluid coupling is mounted between motor and gear box.

For couplings with a V Pulley, the unit must be fitted to the driving shaft, pay attention between the driving and driven pulley ratio. In case of need or doubt, consult WESTCAR srl.

This type of assembly has the following advantages:

- A) *Higher heat dissipation, recommended in case of extended and frequent motor start-ups*
- B) *Easier regulation and filling of the oil level in the coupling, since the external part can be rotated without moving the driven machine*
- C) **IMPORTANT!** *When the coupling is mounted with THERMAL SWITCHING PIN, even in case of arrest of the driven side the function of the safety device is guarantee.*

In order to optimize the flow of oil in the working circuit it is advisable to use this solution



VANTAGGI PARTE MOTRICE INTERNA / ADVANTAGE INNER DRIVEN SIDE

Nel montaggio PARTE MOTRICE INTERNA il giunto viene montato con la parte interna calettata al motore.

Questo tipo di montaggio è comune per i giunti con puleggia e quelli in linea. Il montaggio standard presenta i seguenti vantaggi:

- A)- Unificazione dei fori conformi agli alberi dei motori unificati
- B)- Durante l'avviamento l'inerzia del giunto grava meno sul motore che può raggiungere la velocità di regime con minor assorbimento di corrente
- C)- Nelle applicazioni in linea, dove è richiesta l'installazione di un disco/fascia freno, questi vengono calettati direttamente sull'albero del riduttore senza aumentare gli ingombri assiali del giunto
- D)- L'avviamento è più graduale poiché l'olio che si trova nella camera di ritardo viene centrifugato nella camera di lavoro man mano che la stessa aumenta di giri
- E)- Il giunto elastico montato sul giunto idraulico è meno sollecitato poiché riceve il moto dal giunto idraulico e non direttamente dal motore
- F)- I giunti con parte motrice interna hanno caratteristiche costruttive diverse da quelli con parte motrice esterna, per cui è necessario definire il tipo di montaggio, **aggiungendo indicazione ID**

In INNER DRIVEN SIDE assemblies, the fluid coupling is mounted with the inner part connected to the motor shaft.

This type of mounting is suitable for couplings with pulleys and for in-line application and gives the following advantages:

- A) *Standardization of bores in compliance with UNEL MEC motors*
- B) *During the start-up, the motor is less loaded due the low inertia of the inner part, operating speed is reach with reduced current peak*
- C) *In in-line applications, where a brake is required, disc/drum is mounted directly on the reduction gear shaft without increasing the axial length of the coupling*
- D) *Start-up is more gradual because the oil in the delay chamber is centrifuged in the working chamber as it increases in speed*
- E) *Flexible element mounted on the fluid coupling is less stressed, because the torque is transmitted by the fluid and not with a direct connection to the motor*
- F) *Couplings with inner or outer mounting have different constructional characteristics, therefore it is necessary to define the type of mounting, **adding note "ID"***

Edilizia-Costruzione-Cave-Laterizi

- Trasportatori
- Forni rotanti
- Frantoi
- Mulini a palle, a barre e a martello
- Escavatori a tazze

Tessile

- Bottali per conceria
- Centrifughe
- Lavatrici industriali
- Essicatori

Chimica-Alimentare-Conserviera

- Agitatori centrifughi
- Idroestrattori centrifughi
- Filtri rotanti
- Separatori centrifughi

Lavorazione Carta

- Bobinatrici
- Spappolatori

Lavorazione Legno

- Scortecciatici
- Truciolatrici

Lavorazione Marmo

- Telai multilame

Ecologia

- Trituratori
- Depuratori acqua

Ceramico

- Mulini continui e discontinui a palle
- Mescolatori
- Presse

Diversi

- Trasportatori a catena
- Trasportatori a nastro e a tazze
- Trasportatori a coclea
- Elevatori a tazza
- Montacarichi
- Impianti di risalita
- Giostre per Luna Park

Building-Costruction-Mining-Bricks

- Belt Conveyors
- Rotary kilns
- Crushers
- Rolling Mills
- Bucket elevators

Textile

- Drum Tumblers
- Centrifuges
- Industrial Washing machines

Chemical-Food-Canning

- Stirrers
- Dryers and Decanters
- Rotating filters
- Centrifugal separators

Paper processing

- Winders
- Pulpers

Timber processing

- Drum barkers
- Shredders

Marble Processing

- Multi-blades frames

Ecology

- Blenders
- Sludge purification plants

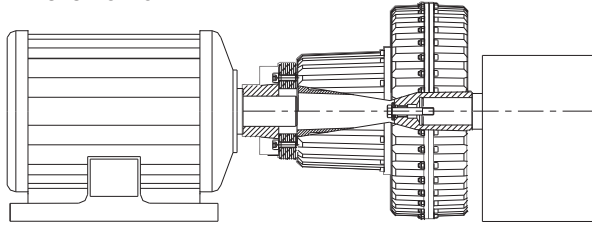
Ceramics

- Continuous and intermittent ball mills
- Mixers
- Presses

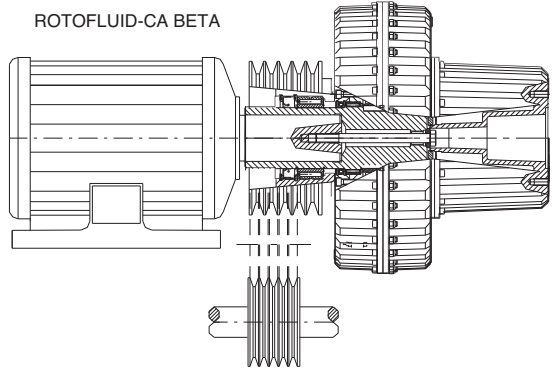
Others

- Chain Conveyors
- Belt & Bucket Conveyors
- Screw Conveyors
- Bucket Elevators
- Elevators
- Cable cars
- Amusement park rides

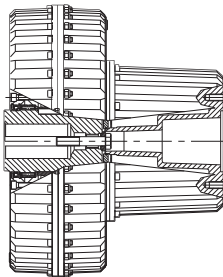
ROTOFLUID-CA ALFA



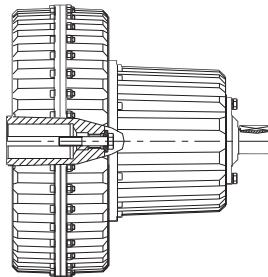
ROTOFLUID-CA BETA



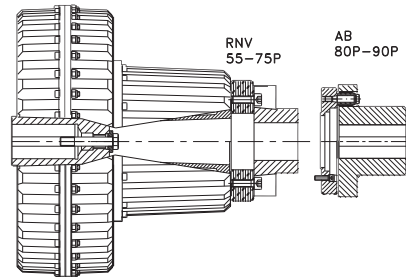
ROTOFLUID-CA ALFA K



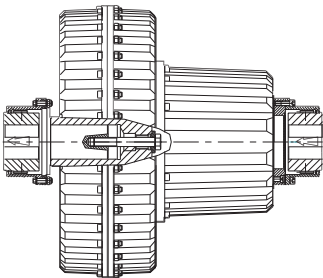
ROTOFLUID-CA ALFA K-S



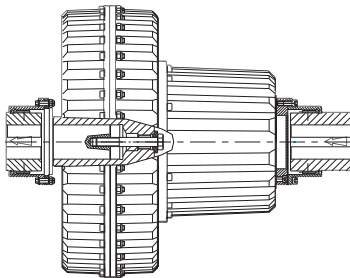
ROTOFLUID-CA ALFA K AB / RNV



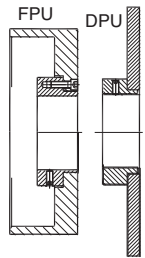
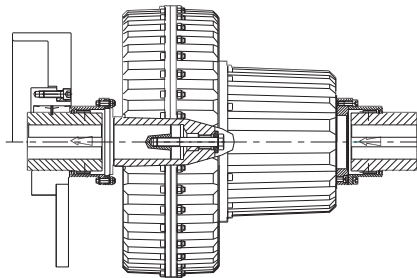
ALFA WAG-G



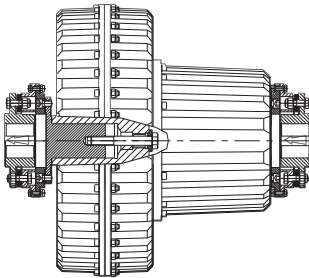
ALFA WAG-GU



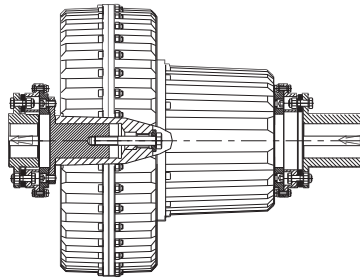
ALFA WAG-GPUU



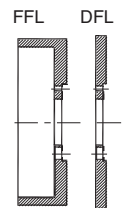
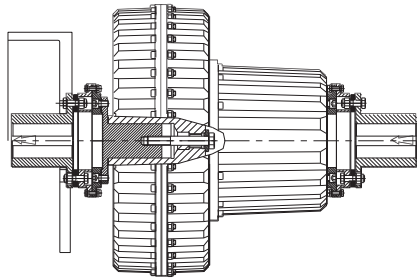
ALFA KLM-RH



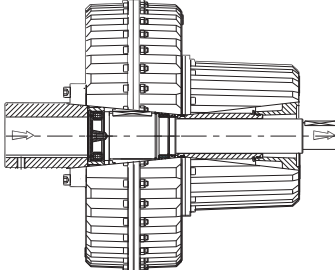
ALFA KLM-L



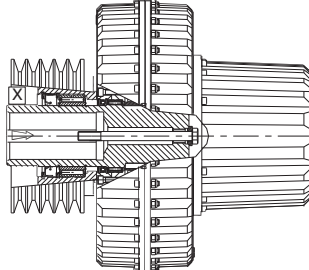
ALFA KLM-LLF



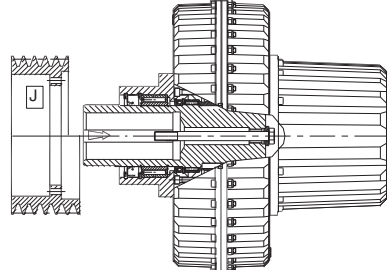
ALFA NY-FB

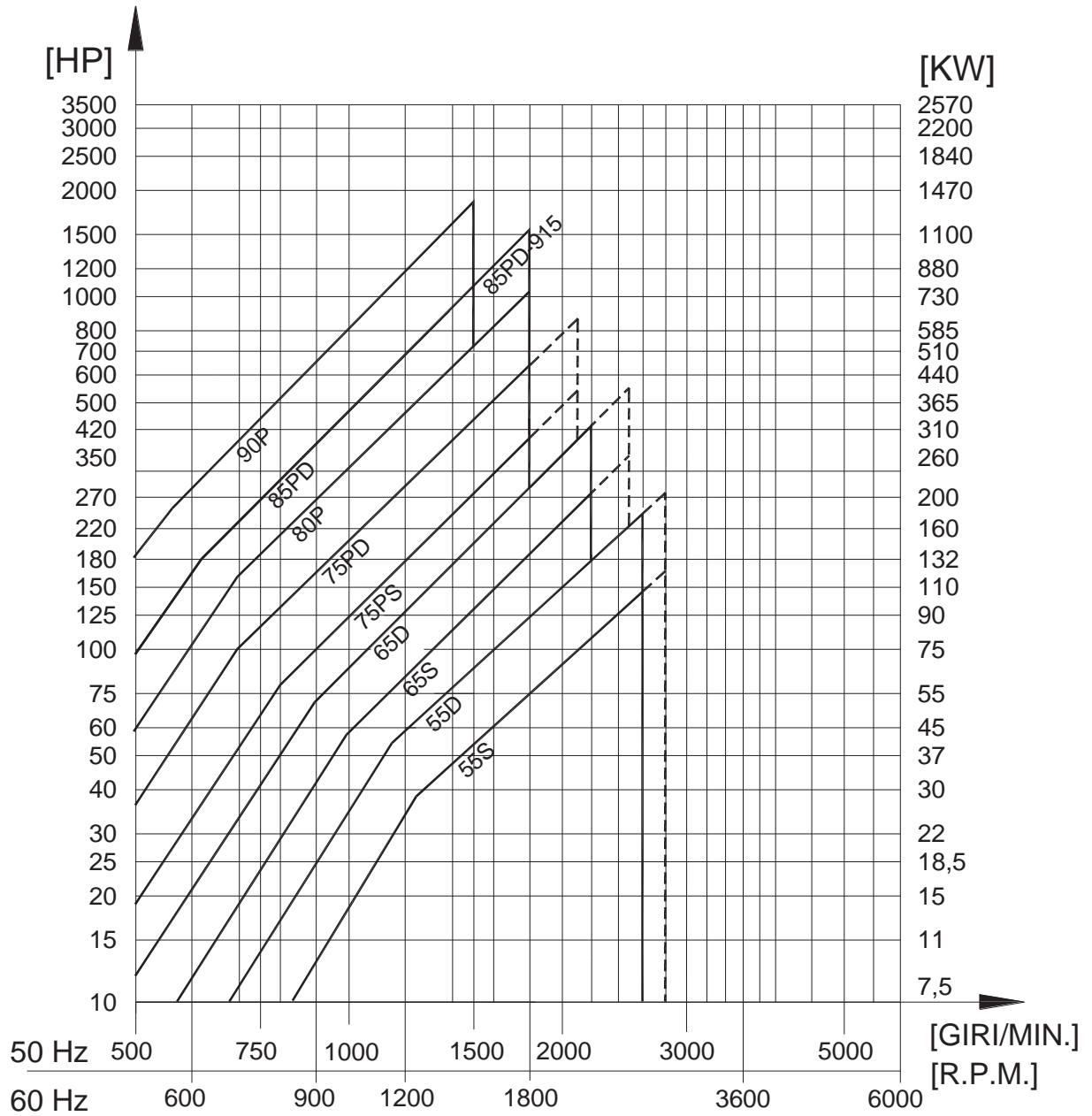


BETA X



BETA J



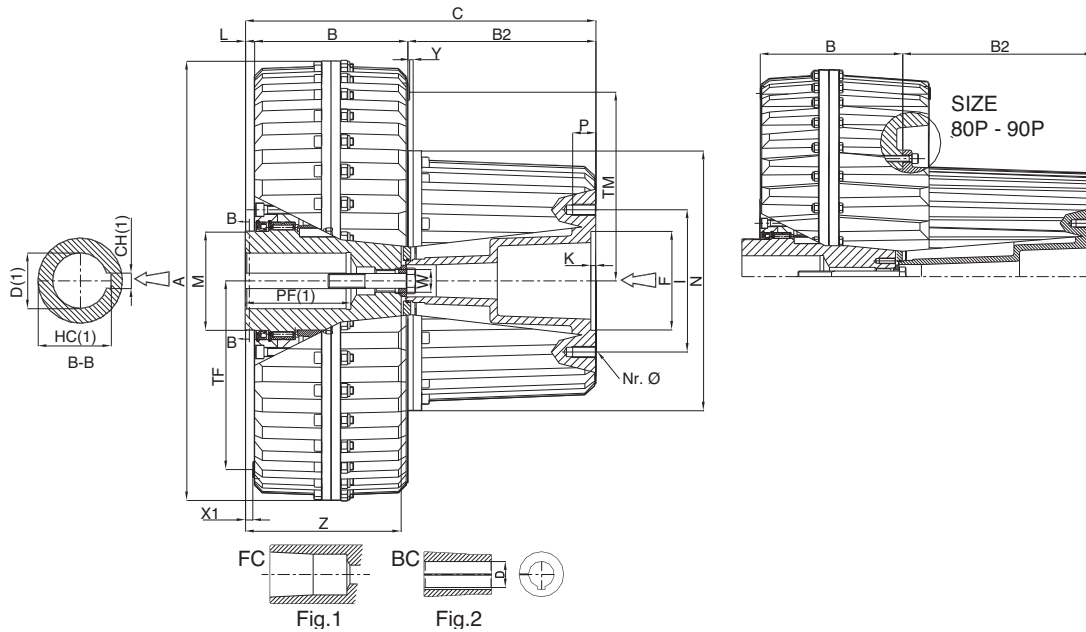


Effettuare la scelta del giunto sulla base della potenza e della velocità in entrata
Le curve del diagramma indicano le potenze e la velocità limite dei giunti
In caso di selezione sulla curva limite del giunto si consiglia di contattare WESTCAR

Select coupling size from the power required and input speed.
The curves shows the limit capacity of couplings
If the selection point falls on or close to the max capacity limit line of a given coupling size, please contact WESTCAR

MOTORI ELETTRICI UNIFICATI <i>STANDARD ELECTRIC MOTORS</i>		N° giri motore / Motor speed 50 Hz									N° giri / Motor speed 60 Hz					
		8 poli / poles 750 rpm			6 poli / poles 1000 rpm			4 poli / poles 1500 rpm			6 poli / poles 1200 rpm			4 poli / poles 1800 rpm		
TIPO TYPE	Ø Albero Shaft	kW	HP	Giunto Size	kW	HP	Giunto Size	kW	HP	Giunto Size	kW	HP	Giunto Size	kW	HP	Giunto Size
160M	42	4	5,5	55S	7,5	10	-	11	15	-	7,5	10	-	11	15	-
160L	42	7,5	10	55D	11	15	55S	15	20	-	11	15	-	15	20	-
180M	48	-	-		-	-		-	18,5		25	-		18,5	25	
180L	48	11	15	65S	15	20	55D	22	30	-	15	20	-	22	30	-
200L	55	15	20		18,5	25		22	30		30	40		18,5	25	
225S	60	18,5	25	65D	-	-	65S	37	50	55S	-	-	55D	37	50	55S
225M	55 60	22	30		30	40		45	60		45	60		45	60	
250M	60 65	-	-	75PS	-	-	65D	55	75	65S	-	-	65D	55	75	55D
280S	65 75	37	50		45	60		75	100		75	100		75	100	
280M	65 75	-	-	75PD	-	-	75PS	90	125	65D	-	-	65D	90	125	65S
315S	65 80	55	75		75	100		110	150		110	150		110	150	
315M	65	-	-	80P	-	-	75P	-	-	75PS	-	-	75PD	-	-	75PS
		75	100		90	125		132	180		132	180				
	80	90	125	110	150	160	220	160	220	160	220					
355S	80	-	-	85PD	-	-	80P	-	-	75PD	-	-	75PD	-	-	75PS
	100	132	180		160	220		250	340		250	340				
355M	80	-	-	85PD	-	-	85PD	-	-	75PD	-	-	75PD	-	-	75PD
	100	160	220		200	270		315	430		200	270		315	430	
		200	270	90P	250	340					250	340	80P	315	430	75PD

MOTORI ELETTRICI NON UNIFICATI <i>NON STANDARD ELECTRIC MOTORS</i>	330	450	90P	370	500	85PD	510	700	80P	310	420	80P	440	600	75PD
				600	800	90P	810	1100	85PD	440	600	85PD	700	950	80P
							1300	1740	90P	800	1100	90P	1000	1360	85PD915



NOTE: 1) Per dimensioni foro e cave vedere foglio 10-019E / For bore and keyway dimensions see sheet 10-019E

2) Le frecce \triangleright indicano entrata e uscita del moto / The arrows \triangleright show input and output

3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

Grand. Size	Tipo Type	mm																		kg*	
		D	A	B	C	B2	F ^{H7}	K	I	L	M	Nr.Ø	N	P	TF	TM	W	X1	Y		Z
55S	K2	□ FC	480	196	467	256	110	4,5	140	15	85	8-M10	285	22	160	160	M24	21	6	208,5	56
55D	K2	□ FC	480	196	467	256	110	4.5	140	15	85	8-M10	285	22	160	160	M24	21	6	208,5	58
	K3	75			466					14											
65S	K2	□ FC 75-80	580	220	480	240	125	8	160	20	110	8-M10	375	25	205	205	M30	26	6	240	89
65D	K2	□ FC 75-80	580	220	480	240	125	8	160	20	110	8-M10	375	25	205	205	M30	26	6	240	92
75PS	K2N	65-75-80-90 100	710	245	572	307	150	4	195	20	128	8-M16	420	25	265	265	M36	20	0	254	168
	K3N				587					35										269	
75PD	K2N	65-75-80-90 100	710	245	572	307	150	4	195	20	128	8-M16	420	25	265	265	M36	20	0	254	173
	K3N				587					35										269	
80P	K2N	80-90-100 max. 125***	820	188,5	563,5	331	160	5	230	44	160	8-M18	535	28	325	355	M36	40	0	264	295
	K3N				579,5					60										280	
85PD	K2N	Max. 125 Max. 135	890	310	765	415	160	5	230	40	160	8-M18	535	28	395	395	M36	40	0	334	335
	K3N																				
85PD-915	K2N	Max. 125 Max. 135	915	310	765	415	160	5	230	40	160	8-M18	535	28	395	395	M36	40	0	334	355
	K3N																				
90P	K2	Max. 130 Max. 140*** Max. 160****	1010	380	770	370	445	5	506	20	170	16-M20	630	32	416	416	M36	13	0	343	605
	K3				645																
	K5				665																

* Peso con olio / Weight with oil

*** PF=210 **** PF=250

DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE / DIMENSIONS ARE NOT BINDING

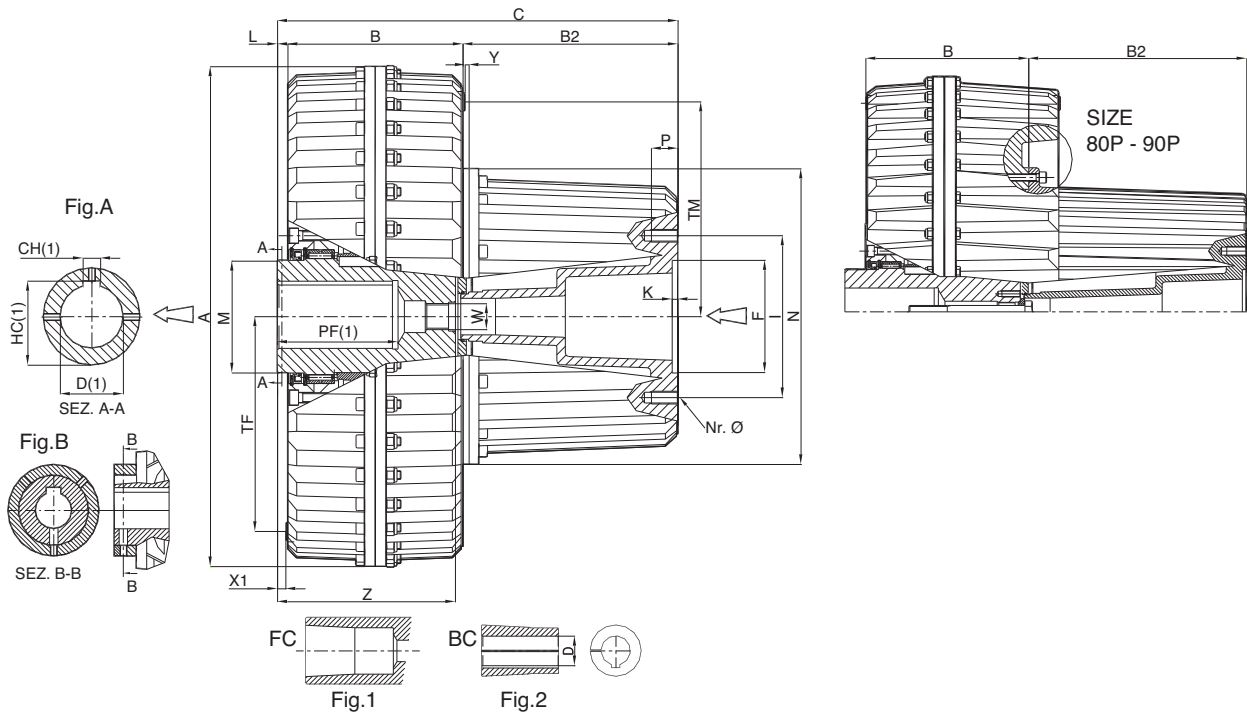
- I giunti con foro FC sono forniti con bussola conica BC e tirante di testa (Fig. 1 e 2)
Per montaggio su alberi senza battuta contattare WESTCAR
- Couplings with conical bore FC are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2)
In case of mounting on shafts without shoulder, contact WESTCAR

Esempio ordinazione/ Exmple of order: ALFA 55D K2 FC + 55BC L15 D=60

BC - BUSSOLA CONICA/TAPER BUSH

GRAND. SIZE	TIPO TYPE	FORI /BORE D STANDARD			D MAX
55S	55BC	■55	■60	■65	65
55D					
65S	65BC	55	■60	■65	70
65D					

- Bussole fornite senza cava per chiave
- Taper Bushes are supplied without keyway



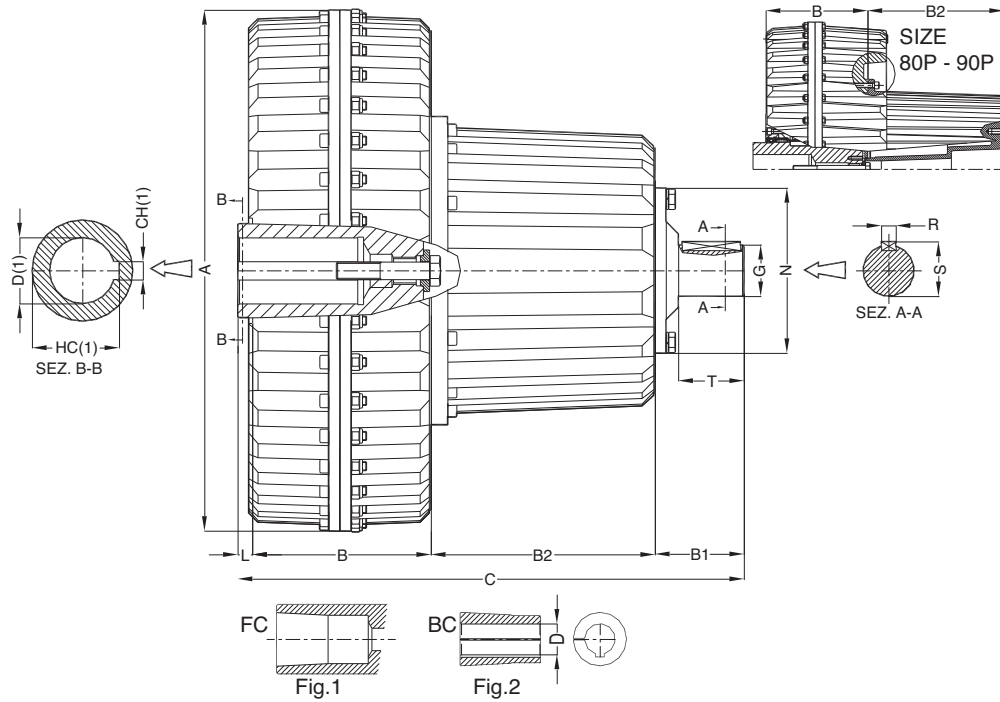
NOTE: 1) Per dimensioni foro e cave vedere foglio 10-019E / For bore and keyway dimensions see sheet 10-019E
 2) Le frecce \Rightarrow indicano entrata e uscita del moto / The arrows \Rightarrow show input and output
 3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

Grand. Size	Foro cil. D Cyl. bore D	Fig.	A	B	C	B2	F ^{H7}	K	I	L	M	Nr.Ø	N	P	TF	TM	W	X1	Y	Z	Peso Weight
55S	1,875	A	480	196	467	256	110	4,5	140	15	85	8-M10	285	22	160	160	M24	21	6	208,5	56
	2,125	A			472					20								223,5			
	2,375	B			506					54								247,5			
55D	2,125	A	480	196	467	256	110	4.5	140	15	85	8-M10	285	22	160	160	M24	21	6	208,5	58
	2,375	B			472					20								223,5			
	■ 2,875	B			506					54								247,5			
65S	2,375	A	580	220	480	240	125	8	160	20	110	8-M10	375	25	205	205	M30	26	6	240	89
	2,875	A			480					20								240			
	■ 3,375	B			521					61								281			
65D	2,375	A	580	220	480	240	125	8	160	20	110	8-M10	375	25	205	205	M30	26	6	240	92
	2,875	A			480					20								240			
	■ 3,375	B			521					61								281			
75PS	2,375	A	710	245	592	307	150	4	195	40	128	8-M16	420	25	265	265	M36	20	0	274	168
	3,375				628					76								310			
75PD	■ 3,875	B	710	245	592	307	150	4	195	40	128	8-M16	420	25	265	265	M36	20	0	274	173
80P	3,375	A	820	188,5	563,5	331	160	5	230	44	160	8-M18	535	28	325	355	M36	40	0	264	295
	3,875				563,5					44								264			
	4,750				595,5					76								296			
85PD	3,875	A	890	310	765	415	160	5	230	40	160	8-M18	535	28	395	395	M36	40	0	334	335
85PD-915	4,750	A	915	310	765	415	160	5	230	40	160	8-M18	535	28	395	395	M36	40	0	334	355
90P	3,875	A	1010	380	790	370	445	5	506	40	170	16-M20	630	32	416	416	M36	13	0	605	665
	4,750				645																
	5,250				665																

* Peso con olio / Weight with oil

■ Dimensione HC ridotta / Reduced dimension HC

DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE / DIMENSIONS ARE NOT BINDING



NOTE: 1) Per dimensioni foro e cave vedere foglio 10-019E / For bore and keyway dimensions see sheet 10-019E

2) Le frecce \triangleright indicano entrata e uscita del moto / The arrows \triangleright show input and output

3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

Grand. Size	Tipo Type	mm											kg* Peso Weight		
		D	A	B	B1	B2	C	G	L	N	R	S		T	
55S	K2-S	□ FC	480	196	92	256	559	55	15	165	16	59	65	60	
55D	K2-S	□ FC	480	196	92	256	559	55	15	165	16	59	65	62	
	K3-S	75													
65S	K2-S	□ FC 75-80	580	220	110	240	590	60	20	185	18	64	80	95	
65D	K2-S	□ FC 75-80	580	220	110	240	590	60	20	185	18	64	80	98	
75PS	K2N-S	65-75-80-90	710	245	122	307	694	70	20	225	20	74,5	90	178	
	K3N-S	100													
75PD	K2N-S	65-75-80-90	710	245	122	307	694	70	20	225	20	74,5	90	183	
	K3N-S	100													
80P	K2N-S	80-90-100 max. 125***	820	188,5	145	331	710	80	44	270	22	85	110	312	
85PD	K2N-S	Max. 125	890	310	145	415	910	80	40	270	22	85	110	352	
	K3N-S	Max. 135													
85PD-915	K2N-S	Max. 125	915	310	145	415	910	80	40	270	22	85	110	372	
	K3N-S	Max. 135													
90P	K2-S	Max. 130	1010	380	220	370	990	110	20	550	28	116	180	673	
	K3-S	Max. 140***													713
	K5-S	Max. 160****													

* Peso Con olio / Weight with oil

*** PF=210 - ****PF=250

DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE / DIMENSIONS ARE NOT BINDING

□ I giunti con foro FC sono forniti con bussola conica BC e tirante di testa (Fig. 1 e 2)
Per montaggio su alberi senza battuta contattare WESTCAR

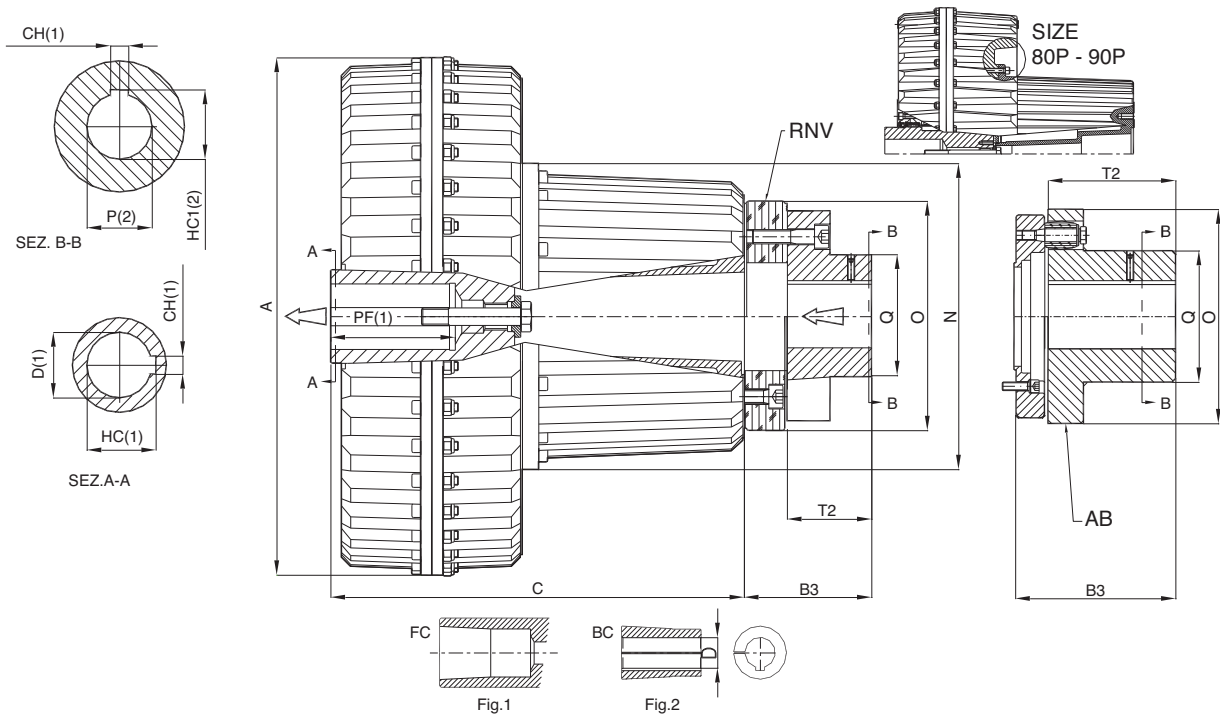
□ Couplings with FC bore are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2)
In case of mounting on shafts without shoulder contact WESTCAR

Esempio ordinazione/ Example of order: ALFA 55D K2 FC + 55BC L15 D=60 + S5

BC - BUSSOLA CONICA/TAPER BUSH					
GRAND. SIZE	TIPO TYPE	FORI /BORE D STANDARD			D MAX
55S	55BC	■55	■60	■65	65
55D					
65S	65BC	55	■60	■65	70
65D					

■ Bussole fornite senza cava per chiave

■ Taper Bushes are supplied without keyway



- NOTE:** 1) Per dimensioni foro e cave vedere foglio 10-019E / For bore and keyway dimensions see sheet 10-019E
 2) Le frecce \Rightarrow indicano entrata e uscita del moto / The arrows \Rightarrow show input and output
 3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"
 4) A richiesta fori P lavorati / Upon request: bore P finished

Grandezza Size	Tipo Type	GIUNTO ELASTICO ELASTIC COUPLING	mm										kg* Peso Weight
			D	A	B3	C	N	O	P max	PF max	Q	T2	
55S	K02	RNV-5	□ FC	480	108	467	285	194	70	140	121	70	71
55D	K02 K03	RNV-5	□ FC 75	480	108	467 466	285	194	70	140	121	70	73
65S	K02	RNV-6	□ FC 75-80	580	122	480	375	216	80	140	146	80	111
65D	K02	RNV-6	□ FC 75-80	580	122	480	375	216	80	170	146	80	114
75PS	K2N K3N	RNV-7	75-80-90 100	710	138	572 587	400	266	100	170 210	156	90	205
75PD	K2N K3N	RNV-8	75-80-90 100	710	166	572 587	400	309	100	170 210	156	110	210
80P	K2N K3N	AB-8	80-90-100 Max. 125	820	196	563,5 579,5	535	330	110	210	170	140	355
85PD	K2N K3N	AB-8M	100-110-125 Max. 135	890	226	765	535	400	155	250	236	170	448
85PD-915	K2N K3N	AB-8M	100-110-125 Max. 135	915	226	765	535	400	155	250	236	170	470
90P	K2 K3 K5	AB-9	100-110-125-130 Max.140*** Max.160****	1010	318	770 870 910	630	550	180	250	290	250	859 899 919

* Peso con olio/Weight with oil *** PF=210 ****PF=250

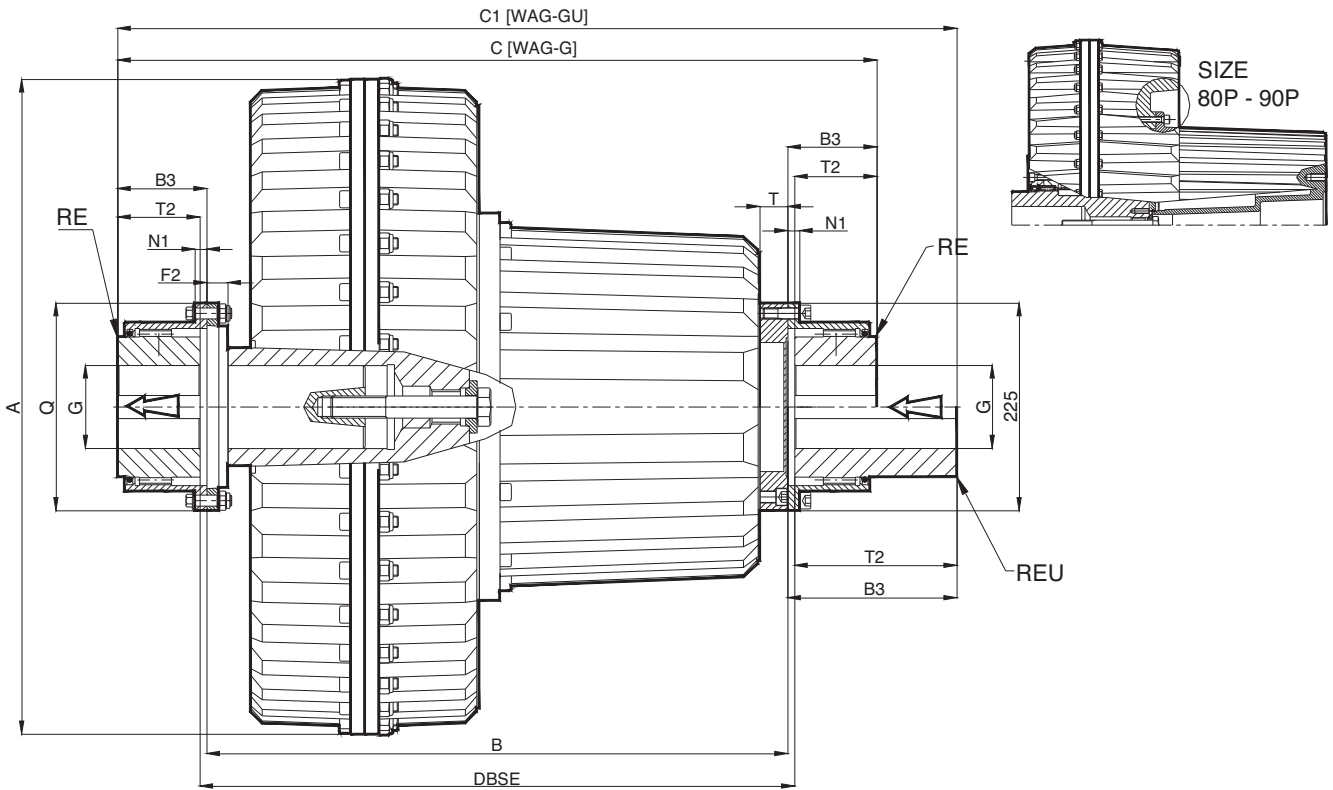
- I giunti con foro FC sono forniti con bussola conica BC e tirante di testa (Fig. 1 e 2)
Per montaggio su alberi senza battuta contattare WESTCAR
- Couplings with FC bore are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2)
In case of mounting on shafts without shoulder contact WESTCAR

BC - BUSSOLA CONICA/TAPER BUSH					
GRAND. SIZE	TIPO TYPE	FORI /BORE D STANDARD			D MAX
55S	55BC	■55	■60	■65	65
55D					
65S	65BC	55	■60	■65	70
65D					

Esempio ordinazione/ Example of order: ALFA 55D K02 FC + 55BC L15 D=60 + RNV5 P=48

- Bussole fornite senza cava per chiavetta
- Taper Bushes are supplied without keyway

DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE / DIMENSIONS ARE NOT BINDING



NOTE: 1) A richiesta fori G finiti / Upon request bore G finished.

2) Le frecce \Rightarrow indicano entrata e uscita del moto / The arrows \Rightarrow show input and output

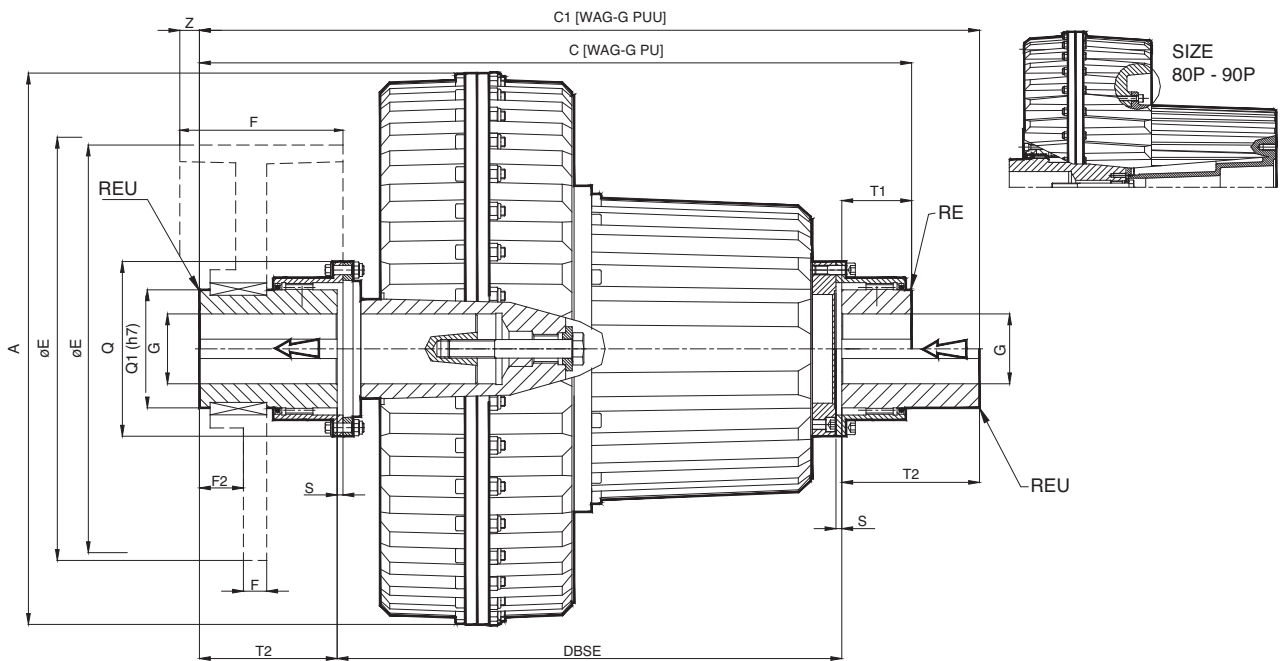
3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

Grand. Size	RE/REU	WAG-G											kg*	WAG-GU						kg*											
		mm												mm																	
		A	B	C	DBSE	G		F2	B3	N1	Q	T		T2	C1	G		DBSE	B3		T2										
				Grezzo Rough	Max.									Grezzo Rough	Max.																
55S	85	480	512,5	669,5	517,5	40	95	17,5	78,5	13	200	28	76	93	743,5	40	95	517,5	152,5	150	99										
55D														95							101										
65S		580	553	710	558							50	110	23	92,5			13			225	60,5	90	136	784	60	110	660,5	172,5	170	142
65D																								139							145
75PS	100	710	655,5	840,5	660,5	50	110	23	92,5	13	225	60,5	90	238	920,5	60	110	660,5	172,5	170	247										
75PD														243							252										
80P	120	820	663,5	879,5	669,5	60	130	28	108	22	265	72	105	409	959,5	60	130	669,5	188	185	422										
85PD	140	890	865	1111	871	70	155	28	123	22	300	72	120	436	1206	70	155	871	218	215	456										
85PD-915	140	915				70	155	28	123	22	300	72	120	456	1206	70	155	871	218	215	476										
90P	180	1010	846	1154	854	95	190	34	154	24	370	42	150	863	1299	95	190	854	299	295	908										

* Peso con olio / Weight with oil

DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE / DIMENSIONS ARE NOT BINDING

Per qualsiasi chiarimento consultare il ns. Ufficio Tecnico
For any information, consult our Technical Office



- NOTE:** 1) A richiesta fori G finiti / Upon request bore G finished.
2) Le frecce \Rightarrow indicano entrata e uscita del moto / The arrows \Rightarrow show input and output
3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

Grand. Size	RE/REU	WAG-GPU / GPUU													
		mm								mm	WAG-GPU		WAG-GPUU		
		A	G min.	G max	Q	Q1 (h7)	S	T1	T2	DBSE	C	Peso Weight Kg*	C1	Peso Weight Kg*	
55S	85	480								517,5	743,5	93	817,5	99	
55D			40	95	200	125	2,5	76	150			95			101
65S												136			142
65D		580								558	784	139	858	145	
75PS	100	710	50	110	225	145	2,5	90	170	660,5	920,5	238	1000,5	247	
75PD												243			252
80P	120	820	60	130	265	175	3	105	185	669,5	959,5	409	1039,5	422	
85PD	140	890										436	1301	456	
85PD-915		915	70	155	300	200	3	120	215	871	1206	456			476
90P	180	1010	95	190	370	245	4	150	295	854	1299	863	1444	908	

* Peso con olio/Weight with oil

DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE/DIMENSIONS ARE NOT BINDING

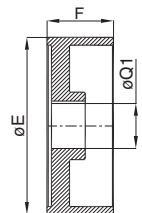
Esempio ordinazione con mozzo standard/ Example of order with standard hub: ALFA 80P WAG-G RE120PU G(m)= 100 G(r)=90

Esempio ordinazione con mozzo lungo/ Example of order with long hub: ALFA 80P WAG-G RE120PUU G(m)= 100 G(r)=90

FASCIA FRENO FPU / BRAKE DRUM FPU

Rotofluid-CA	55S/55D-65S/65D			75PS/75PD			80P			85PD/85PD-915			90P		
Tipo/Type FPU	FPU-85			FPU-100			FPU-120			FPU-140			FPU-180		
Ø E	250	315	400	315	400	500	400	500	630	400	500	630	500	630	710
F	95	118	150	118	150	190	150	190	236	150	190	236	190	236	265
Z	0	0	0	0	0	20	0	0	51	0	0	51	0	0	0
Kg	20	33	50	50	75	90	75	115	140	75	115	140	120	140	170

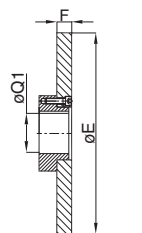
Esempio ordinazione/ Example of order: Fascia Freno / Brake Drum FPU 120 Ø500x190 (per / for 80P-85P)

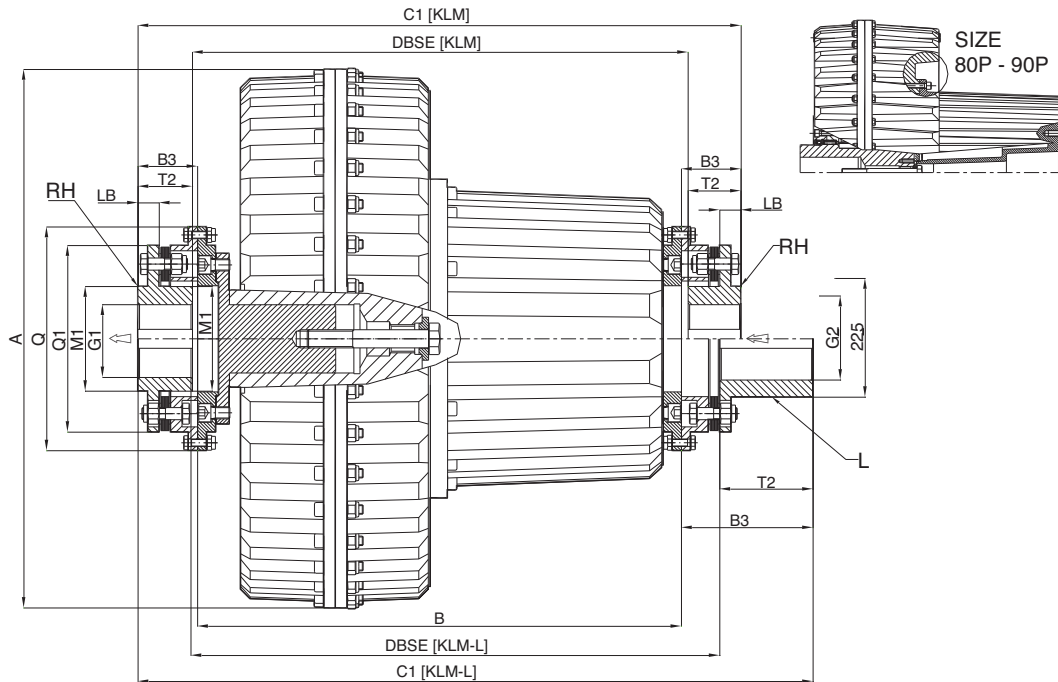


DISCO FRENO DPU / BRAKE DISC DPU

Rotofluid-CA	55S/55D-65S/65D				75PS/75PD				80P					85PD/85PD-915					90P					
Tipo/Type DPU	DPU-85				DPU-100				DPU-120					DPU-140					DPU-180					
Ø E	355	400	450	500	500	560	630	710	500	560	630	710	800	1000	500	560	630	710	800	1000	710	800	1000	1250
F	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
F2	45	45	45	45	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Kg	19	25	33	40	40	46	79	81	35	46	79	81	106	173	35	46	79	81	106	173	81	106	173	260

Esempio ordinazione/ Example of order: Disco Freno / Brake Disc DPU 100 Ø500x30 (per / for 70P-75P)





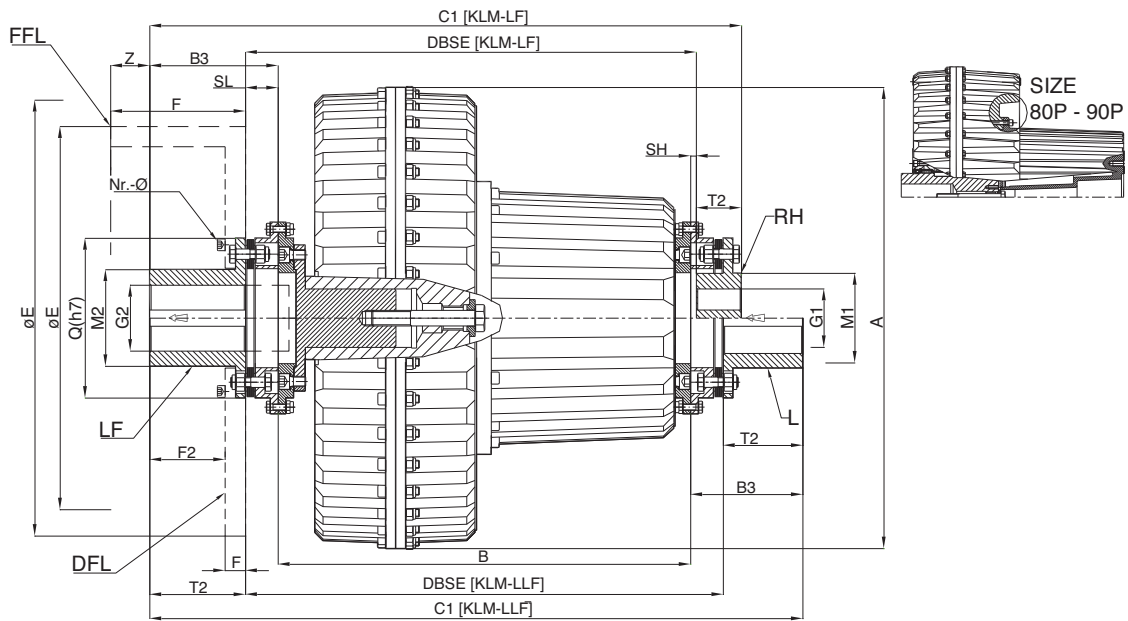
- NOTE:** 1) A richiesta fori G finiti. / Upon request bore G finished.
 2) Le frecce \rightrightarrows indicano entrata e uscita del moto / The arrows \rightrightarrows show input and output
 3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

Grandezza Size	GIUNTO A DISCHI DISC COUPLING HBSX	KLM-RH											KLM-L							
		mm											mm							
		A	B	C	G1 max	DBSE	B3	LB	M1	Q	Q1	T1	kg*	C	G2 max	DBSE	B3	M2	T2	kg*
55S	330	480	522	677	65	525	51,5	18	86	185	148	50	75	677	65	557	103,5	92	70	77
55D													77							79
65S	650	580	544	671	85	547	63,5	25	120	260	214	62	148	756	95	584	148,5	135	110	155
65D													151							158
75PS	1260	710	638	795	100	643	78,5	28	138	295	246	76	262	887	110	691	170,5	155	120	270
75PD													267							275
80P	2700	820	653,5	869,5	105	659,5	108	35	150	330	275	105	455	959,5	120	729,5	198	165	125	462
	3160	820	653,5	899,5	125	659,5	123	41	175	365	308	120	524	1003,5	135	738,5	227	190	145	534
85PD	3160	890	855	1101	125	861	123	41	175	365	308	120	564	1205	135	940	227	190	145	574
85PD-915	3160	915	855	1101	125	861	123	41	175	365	308	120	584	1205	135	940	227	190	145	594
90P	4630	1010	867	1145	140	875	139	46	195	415	346	135	931	1264	140	964	165	215	165	946

* Peso con olio / Weight with oil

DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE/DIMENSIONS ARE NOT BINDING

Esempio ordinazione: ALFA 55D KLM-L 330 (con 1 mozzo RH e 1 mozzo L)
 Example of order: ALFA 55D KLM-L 330 (with 1 RH hub and 1 L hub)



NOTE: 1) A richiesta fori G finiti. / Upon request bore G finished.

2) Le frecce \triangleright indicano entrata e uscita del moto / The arrows \triangleright show input and output

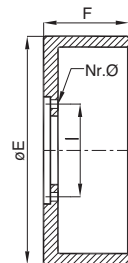
3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

Grandezza Size	GIUNTO A DISCHI DISC COUPLING HBSX	KLM-LF / KLM-LLF										KLM-LF			KLM-LLF		
		mm										mm		Kg	mm		Kg
		A	B3	ØG1 max	ØG2 max	SH	SL	M2	Q ^{h7}	T ₂ RH	T ₂ L-LF	DBSE	C		DBSE	C1	
55S	KLM 330	480	103.5	62	65	1,5	33,5	92	147,5	50	70	557	677	77	589	729	79
55D																	
65S	KLM 650	580	148.5	85	95	1,5	38,5	135	213	62	110	584	756	155	621	841	162
65D																	
75PS	KLM 1260	710	170.5	100	110	2,5	50,5	155	245	76	120	691	887	270	739	979	279
75PD																	
80P	KLM 2700	820	198	105	120	3	73	165	274	105	125	729,5	959,5	462	799,5	1049,5	469
	KLM 3160																
85PD	KLM 3160	890	227	125	135	3	82	190	307	120	145	940	1205	574	1019	1309	484
85PD-915		915															
90P	KLM 3160	1010	227	125	135	3	82	190	307	120	145	952	1217	866	1031	1321	876
	KLM 4630																

FASCIA FRENO FFL / BRAKE DRUM FFL

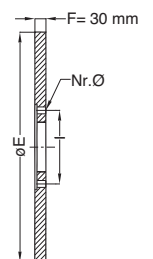
DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE / DIMENSIONS ARE NOT BINDING

Rotofluid-CA	55S-55D				65S-65D			75PS-75PD			80P		85P-85P/915		90P	
FFL	FFL 330				FFL 650			FFL 1260			FFL 2700		FFL 3160		FFL 4630	
Ø E	200	250	315	400	250	315	400	315	400	500	400	500	500	630	630	710
F	75	95	118	150	95	118	150	118	150	190	150	190	190	236	236	265
F2	5	25	48	80	-15	8	40	-2	30	70	25	65	45	91	71	
l	128				195			224			216		282		314	
Nr.-Ø	8 M12				16 M12			16 M14			8 M20		16 M20		16 M20	
Kg	8,6	14,8	25	45,1	14,8	26,2	45,1	28,7	48,4	80,5	48,4	80,5	80,5	87	87	95

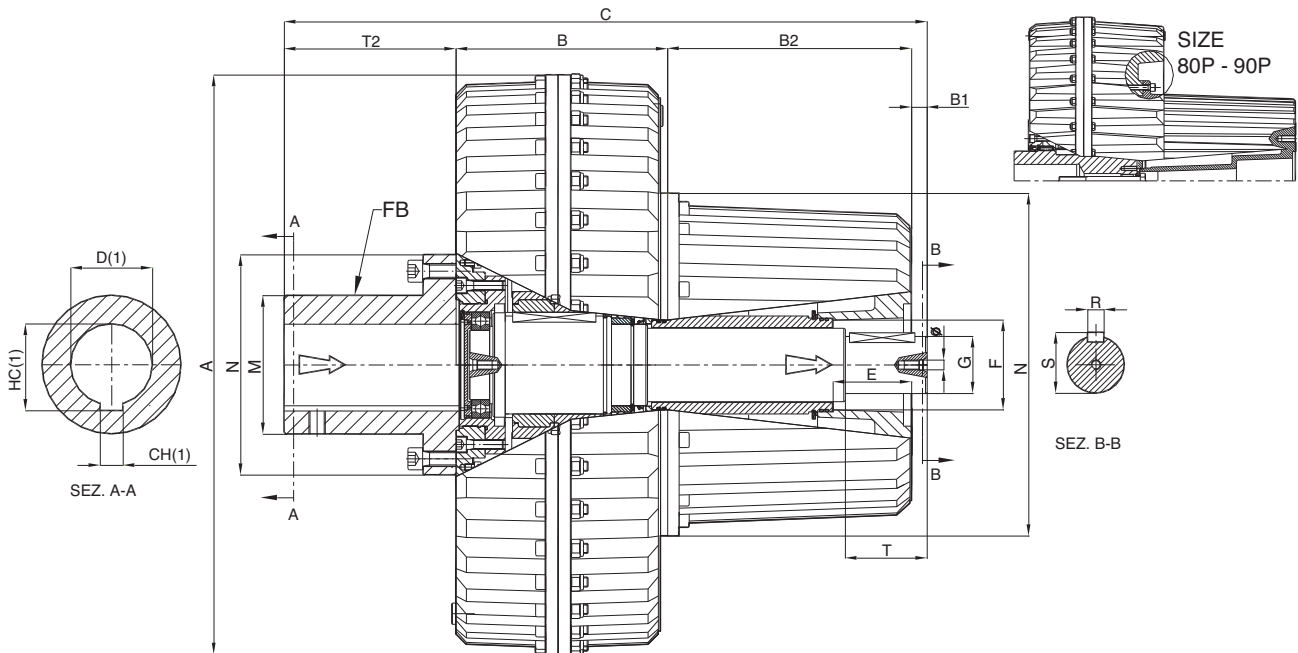


DISCO FRENO DFL / BRAKE DISC DFL

Rotofluid-CA	55S-55D				65S-65D			75PS-75PD				80P				85PD-90P			95P				
DFL	DFL 330				DFL 650			DFL 1260				DFL 2700				DFL 3160			DFL 4630				
Ø E	315	355	400	450	400	450	500	500	560	630	710	800	560	630	710	800	630	710	800	710	800	1000	1200
F	30				30			30				30				30			30				
F2	34,5				70			79				81				96			113				
l	128				195			224				216				282			314				
Nr.-Ø	8 M12				16 M12			16 M14				8 M20				16 M20			16 M20				
Kg	15	19	25	33	25	33	40	40	46	79	81	106	46	79	81	106	79	81	106	81	106	173	260



Esempio di ordinazione/ Example of order: ALFA 55 KLM 330 LF (RM) G(m)=60 G(r)=40 con Fascia Freno/ with Brake Drum FFL 330 ØE 315x118



NOTE: 1) Per dimensioni foro e cave vedere foglio 10-019E / For bore and keyway dimensions see sheet 10-019E

2) Le frecce \Rightarrow indicano entrata e uscita del moto / The arrows \Rightarrow show input and output

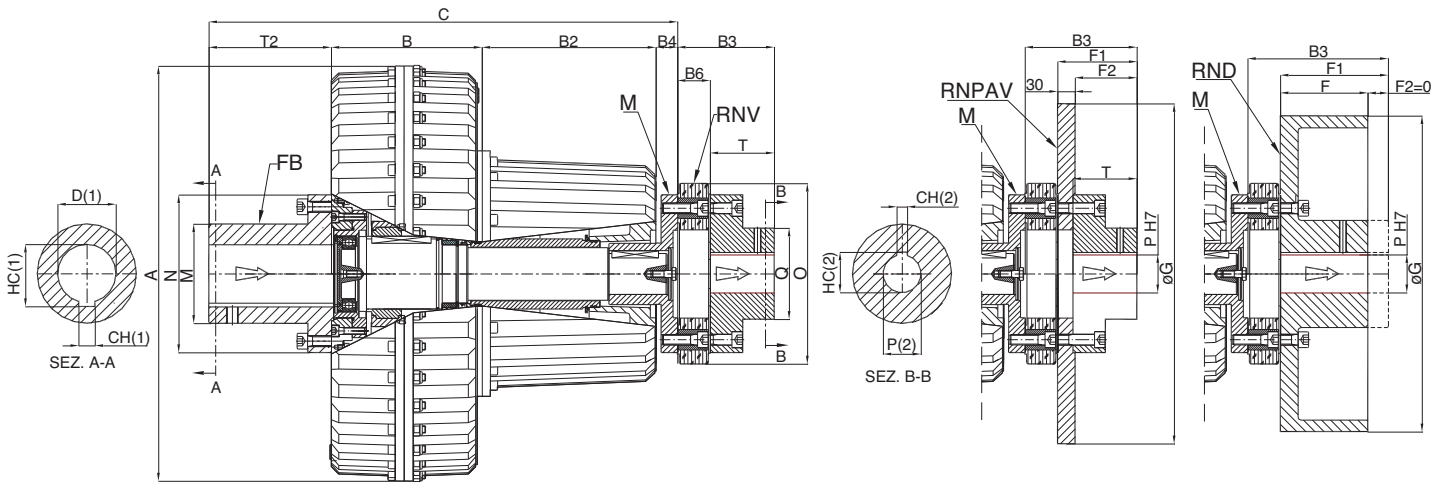
3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

Grand. Size	mm															kg*	
	D	A	B	B1	B2	C	E	F	G h7	Ø	M	N	R	S	T	T2	Peso Weight
55S	42-48-55-60-65	480	196	18	256	570	62	85	55	M10	110	165	16	59	65	100	70
55D																	72
65S	55-60-65-75-80	580	220	16	240	586	74	95	60	M10	135	185	18	64	80	110	114
65D																	117
75PS	65-75-80-90-100	640	245	14	307	706	91	110	70	M12	160	225	20	75,5	90	140	221
75PD																	226
80P	60-65-75-80-90-100-110	820	188,5	40,5	331	700	38	140	80	M12	170	270	22	85	110	140	353
85PD											170						393
85PD-915	60-65-75-80-90-100-110	915	310	14	415	879	96	115	80	M12	170	270	22	85	110	140	433
90P	80-90-100-110-120-140	1000	380	27,5	370	947,5	200	185	110	M14	250	550	28	116	180	170	725

* Peso con olio / Weight with oil

DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE / DIMENSIONS ARE NOT BINDING

Esempio ordinazione/ Example of order: ALFA 55D NY-FB D=65



NOTE: 1) Per dimensioni foro e cave vedere foglio 10-019E / For bore and keyway dimensions see sheet 10-019E
2) Le frecce \Rightarrow indicano entrata e uscita del moto / The arrows \Rightarrow show input and output
3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

Grandezza Size	GIUNTO EL. EL. COUPL. RNV	mm															NY-FB-M	RNV
		D	A	B	B2	B3	B4	B6	C	M	N	O	P max.	Q	T	T2	Peso Kg Weight	Peso Kg Weight
55S	RNV5	42-48-55-60-65	480	196	256	108	26	38	578	110	165	194	70	106	70	100	74	7
55D																	76	7
65S	RNV6	55-60-65-75-80	580	220	240	122	26	42	596	135	185	216	80	121	80	110	120	10
65D																	123	10
75PS	RNV7	65-75-80-90-100	640	245	307	138	32	48	724	160	225	266	100	146	90	140	231	17
75PD	RNV8					166											56	309

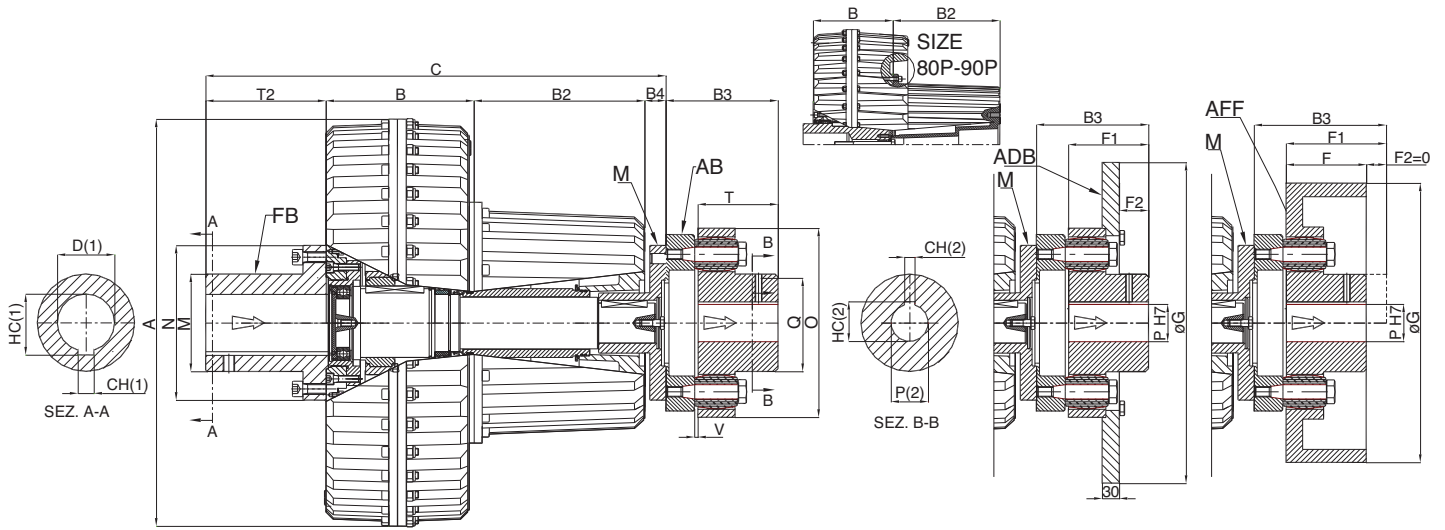
DISCO FRENO RNPV / BRAKE DISC RNPV

ROTOFLUID	55S/55D				65S/65D				75PS				75PD			
Disco Freno Brake Disc	RNPV5				RNPV6				RNPV7				RNPV8			
ØG	250	315	355	315	355	400	450	400	450	500	450	500	560	630	710	800
B3	134				148				164				192			
F1	96				106				116				136			
F2	66				76				86				106			
T2	70				80				90				110			
kg	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

FASCIA FRENO RND / BRAKE DRUM RND

ROTOFLUID	55S/55D				65S/65D				75PS				75PD			
Fascia Freno Brake Drum	RND5				RND6				RND7				RND8			
ØG	200	250	315	400	200	250	315	400	500	315	400	500	315	400	500	
F=F1	75	95	118	150	75	95	118	150	190	118	150	190	118	150	190	
B3	113	133	156	188	117	137	160	192	232	166	198	238	202	234	274	
P max	70	70	70	70	80	80	80	80	80	100	100	100	110	110	110	
kg	8,5	15,6	27,4	46,3	9,6	17,6	30,3	50	100	31,3	55,8	112	59	82,7	142	

DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE / DIMENSIONS ARE NOT BINDING



NOTE: 1) Per dimensioni foro e cave vedere foglio 10-019E / For bore and keyway dimensions see sheet 10-019E
 2) Le frecce \triangleright indicano entrata e uscita del moto / The arrows \triangleright show input and output
 3) Per montaggio con parte interna collegata al motore indicare "ID" / For assemblies with the inner part connected to the motor add note "ID"

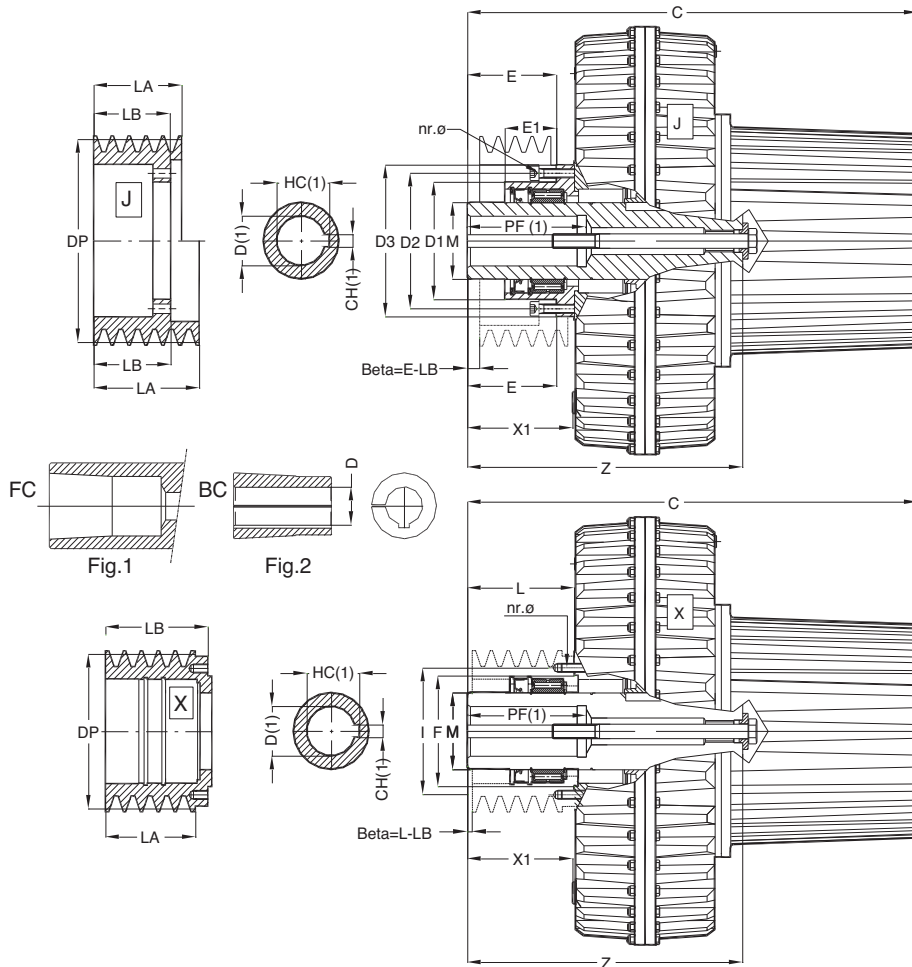
Grandezza Size	GIUNTO EL. EL.COURL. AB	mm															NY-FB-M Peso Kg Weight	AB Peso Kg Weight
		D	A	B	B2	B3	B4	C	M	N	O	P Max.	Q	T	T2	V		
80P	AB8	75-80-90-100-110	820	188,5	331	196	58,5	718	170	270	330	110	170	140	140	6	373	60
85PD	AB8M	80-90-100-110	890	310	415	226	32	897	170	270	400	155	236	170	140	6	418	111
85P-915	AB8M	80-90-100-110	915	310	415	226	32	897	170	270	400	155	236	170	140	6	448	111
90P	AB9	100-110-120-140	1000	380	370	318	79	999	250	550	500	180	290	250	170	6	775	250

DISCO FRENO ADB / BRAKE DISC ADB

ROTOFLUID	80P					85P					90P				
Brake Disc	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					152				
kg	107	122	142	167	234	172	192	215	248	283	325	350	382	417	520

FASCIA FRENO AFF / BRAKE DRUM AFF

ROTOFLUID	80P			85P			90P	
Brake Drum	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	
kg	105	161	208	193	252	305	341	



PULEGGE STANDARD STANDARD PULLEYS				
Grand. Size	Tipo Type	DP	Sez-gole Sections-grooves	LB
20	F	90	2-SPA	55
	F	100	2-SPA	55
30-30P	J	200	3-SPB	60
	J	200	4-SPB	62
40P	X	150	5-SPB	118
	X	160	4-SPB	90
	X	160	5-SPB	118
	J	180	4-SPB	62
50-55	J	200	4-SPB	80
	J	200	5-SPB	99
	J	224	5-SPB	75
	J	224	6-SPB	100
	J	250	4-SPB	60
	J	280	4-SPB	60
60-65	J	250	5-SPC	110
	J	224	7-SPB	111
	J	250	8-SPB	135
	J	280	8-SPB	135
	J	315	8-SPB	135
	J	250	5-SPC	110
	J	250	6-SPC	135
	J	280	4-SPC	95
	J	280	6-SPC	135
	J	315	6-SPC	135
70P-75P	J	315	8-SPB	127
	J	315	10-SPB	165
	J	400	8-SPC	180

Sez-Gole Sec.-Grooves	PA	FA
Z-SPZ	12	7
A-SPA	15	9
B-SPB	19	11,5
C-SPC	25,5	16
D	37	23
3 V	10,3	9
5 V	17,5	12,5
8 V	28,6	19

NOTE: 1) Per dimensioni fori e cave vedere foglio 10-019E / 2) Per abbinamento giunto-puleggia, quote LA, LB, vedere catalogo PULEGGE WESTCAR 3) i giunti tipo X sono forniti con pulegge tipo X per diametri primitivi inferiori ai diametri minimi delle pulegge tipo J
1) For bore and keyway dimensions see sheet 10-019E / 2) For the choice of the assembly coupling-pulley, LA - LB quotes, see WESTCAR Pulley catalogue / 3) X couplings are supplied with X type pulleys for pitch diameters less than the minimum diameters of the J type

Grandezza Size	Tipo Type	mm															J kg*	X kg*	
		D	A	C	D1 ^{H7}	D2	D3	E	E1	F ^{H7}	I	L	M	Nr.-Ø	X1	Z			W
55S	J-X 155	□ FC		351	130	150	170	135	58	110	140	155	85	8-M10	160	348,5	M24	62	59
55D	J-X 155	□ FC		351	130	150	170	135	58	110	140	155	85	8-M10	160	348,5	M24	64	61
65S	J-X 130	□ FC	520	350	150	170	184	110	88	125	160	130	110	8-M10	135	350	M30	100	95
	J-X 170	75-80		390				150							170	184		110	130
65D	J-X 130	□ FC	520	350	150	170	184	110	88	125	160	130	110	8-M10	135	350	M30	103	98
	J-X 170	75-80		390				150							170	184		110	130
75PS	J-X 210	80-90-100**	640	470	188	210	230	180	100	150	195	210	120**	8-M12	209	459	M36	207	198
75PD	J-X 210	80-90-100**	640	470	188	210	230	180	100	150	195	210	120**	8-M12	209	459	M36	211	203
80P	J-X 255A	80-90-100	810	481	214	240	270	225	130	190	230	255	140	8-M14	254	475	M36	337	322
85PD	J-X 255A	80-90-100		555				225				255			254	549	M36	386	373

* Peso con olio / Weight with oil ** Per / For D=100, M=135

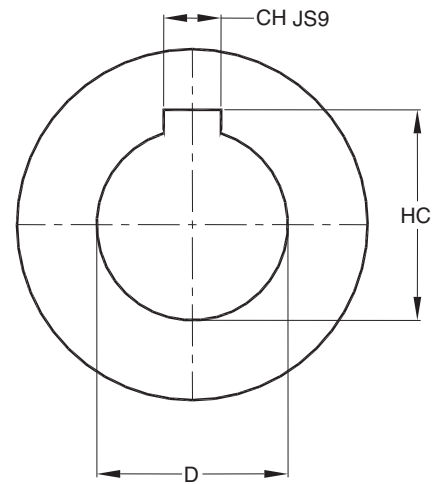
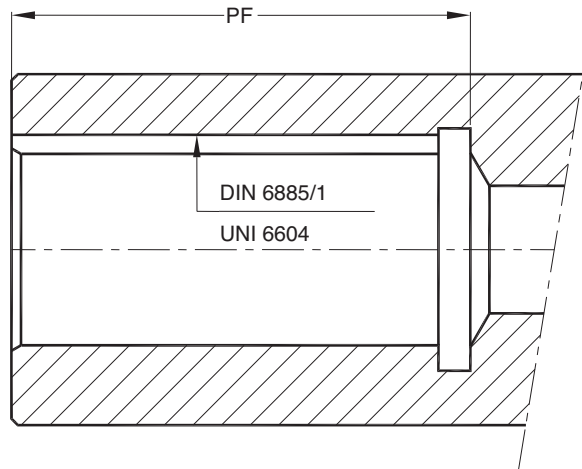
DIMENSIONI NON IMPEGNATIVE / DIMENSIONS ARE NOT BINDING

- I giunti con foro FC sono forniti con bussola conica BC e tirante di testa (Fig. 1 e 2)
Per montaggio su alberi senza battuta contattare Westcar.
- Couplings with conical bore FC are supplied with Taper Bush BC and fixing screw (Fig. 1 and 2).
In case of mounting on shafts without shoulder contact WESTCAR

Esempio ordinazione/ Example of order: ALFA 55D J 155FC K2 FC + 55BC L155 D=60

BC - BUSSOLA CONICA/TAPER BUSH				
GRAND. SIZE	TIPO TYPE	FORI /BORE D STANDARD		D MAX
55S	55BC	■55	■60	65
55D		■65		
65S	65BC	55	■60	70
65D		■65		

- Bussole fornite senza cava per chiavetta
- Taper Bushes are supplied without keyway



D	Tolleranza Tolerance	PF	CH	HC	Tolleranza Tolerance
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		50	6	22,8	
21				23,8	
22				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	80	10	37,3		
35			38,3		
38 *			41,3		

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

* FORI STANDARD PER MOTORI UNEL MEC

* STANDARD BORES FOR UNEL MEC ELECTRIC MOTORS

TAPPO TERMO FUSIBILE TF

Il tappo termo fusibile TF garantisce la fuoriuscita dell'olio con il conseguente arresto della trasmissione qualora si verifichi un eccessivo surriscaldamento. Vengono prodotti in quattro temperature di fusione: 96°C, 120°C, 145°C, 160°C e 180°C.

I Giunti standard sono equipaggiati con tappo fusibile a 145°C.

FUSIBLE PLUG TF

In case of overheating, the fusible plug TF allows the oil release and thereby disconnects the power transmitted to the output shaft. Fusible plugs are available for four different melting temperatures: 96°C, 120°C, 145°C, and 180°C. 160°C

WESTCAR standard couplings are supplied with fusible plug at 145°C.

TAPPO TERMO ESPANSIBILE TE

Il tappo termo espansibile TE consente la segnalazione ad un fine corsa mediante la fuoriuscita del pistoncino del tappo in caso di eccessivo surriscaldamento, senza però provocare la fuoriuscita dell'olio dal giunto.

Vengono prodotti in differenti temperature di fusione: 96°C, 120°C, 145°C e 180°C.

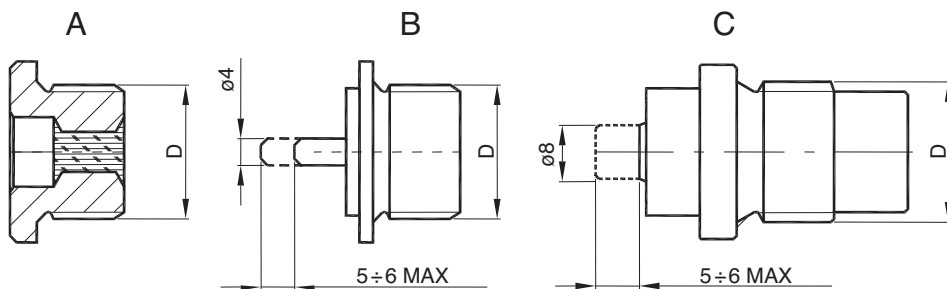
Per garantire la rilevazione del segnale anche qualora intervenga una condizione di stallo (motore in rotazione con macchina ferma), il corpo esterno del giunto deve essere conduttore.

THERMAL SWITCHING PIN TE

In case of coupling overheating with a thermal switching pin, a pin is released and collide against a limit switch which activates an alarm or shuts off the electric motor. This method avoids the oil leakage from the coupling.

Fusible switching pins are available for four different temperatures: 96°C, 120°C, 145°C and 180°C.

In case of stall conditions, motor running, and machine locked, the coupling housing must be driving to guarantee the signal survey.



TAPPO TERMO FUSIBILE "TF"
FUSIBLE PLUG "TF"

TAPPO TERMO ESPANSIBILE "TE" ø4
THERMAL TRIP PLUG "TE" ø4

TAPPO TERMO ESPANSIBILE "TE" ø8
THERMAL TRIP PLUG "TE" ø8

ROTOFLUID- CA Grandezza Size	DIMENS.			TEMPERATURE					
	D	Fig. A	Fig. B	Fig. C	96°C BLU BLUE	120°C BIANCO WHITE	145°C ROSSO RED	160°C ARANCIO ORANGE	180°C VERDE GREEN
55S-55D 60S-65D	1/2 GAS	X	X	-	☐	☐	☐	☐	☐
70PS-75PD 80P-85PD	1/2 GAS	X	-	X	☐	☐	☐	☐	☐
90P	3/4 GAS	X	-	X	☐	☐	☐	☐	☐

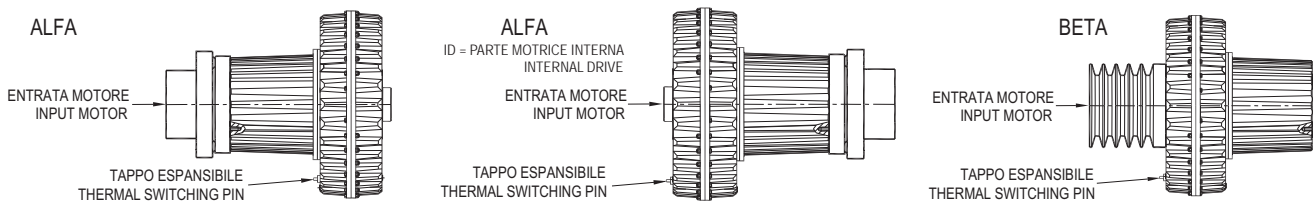
Per ordinare, indicare la dimensione D, la temperatura della pastiglia e il colore.

Esempio di ordinazione: Tappo termo espansibile TE ½ GAS 145°C ROSSO.

When ordering specify dimension D, safety plug melting temperature and colour.

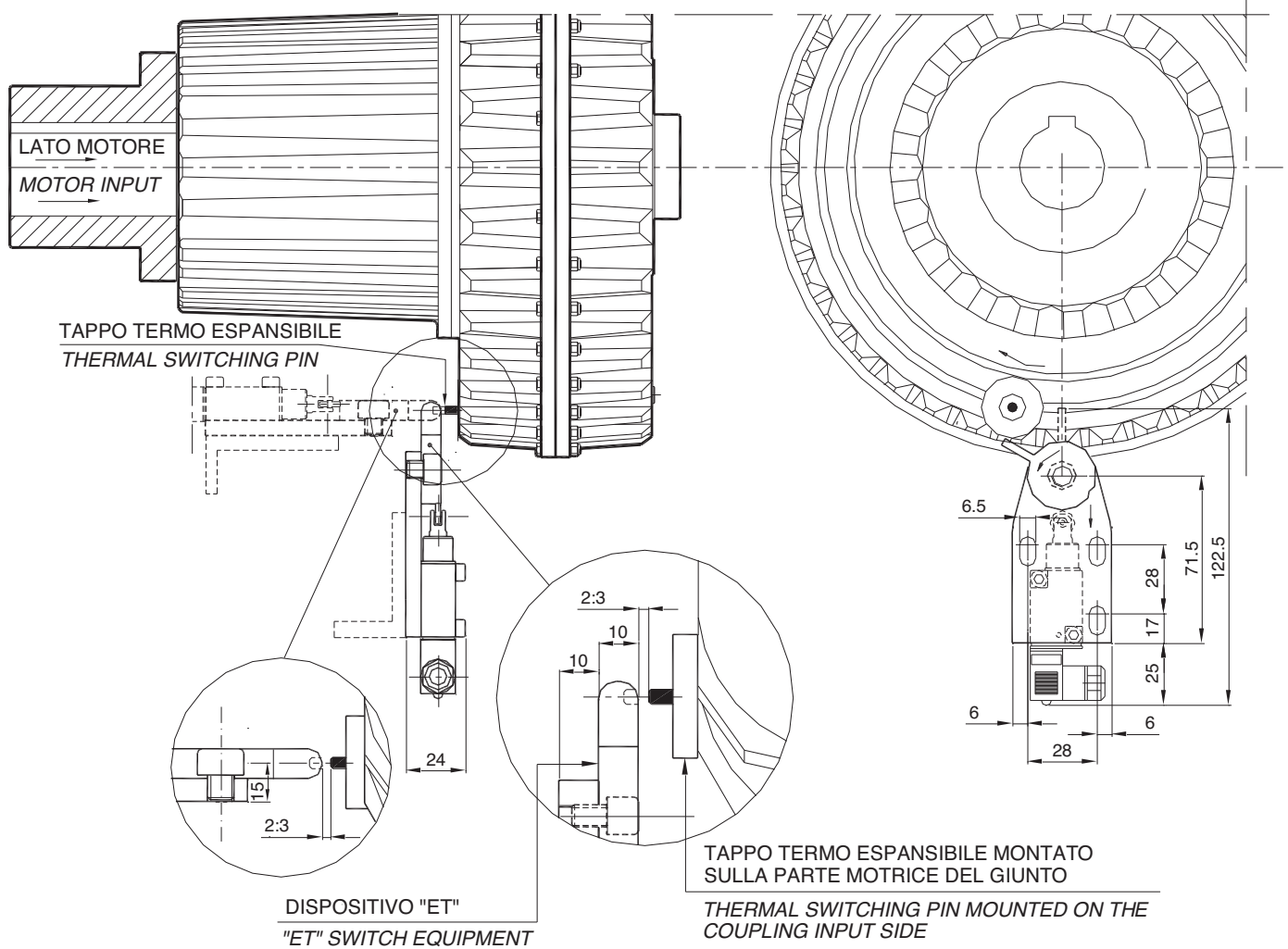
Example of order: Fusible trip plug TE ½ GAS 145°C RED.

POSIZIONE STANDARD DEL TAPPO ESPANSIBILE / THERMAL SWITCHING PIN STANDARD POSITION

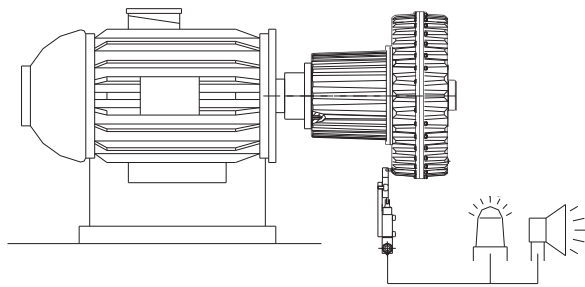


Il tappo espansibile è normalmente posizionato sul lato dell'albero cavo. In caso di necessità, può essere posizionato sul lato opposto.

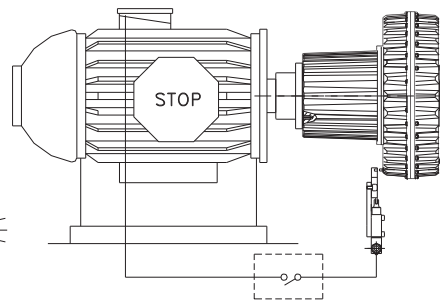
The thermal switching pin is normally mounted by the hollow shaft side but in case of need can be located in the opposite side.



DISPOSITIVO "ET" COLLEGATO AD ALLARME
"ET" CONNECTED TO A LIGHT SOUND SIGNAL

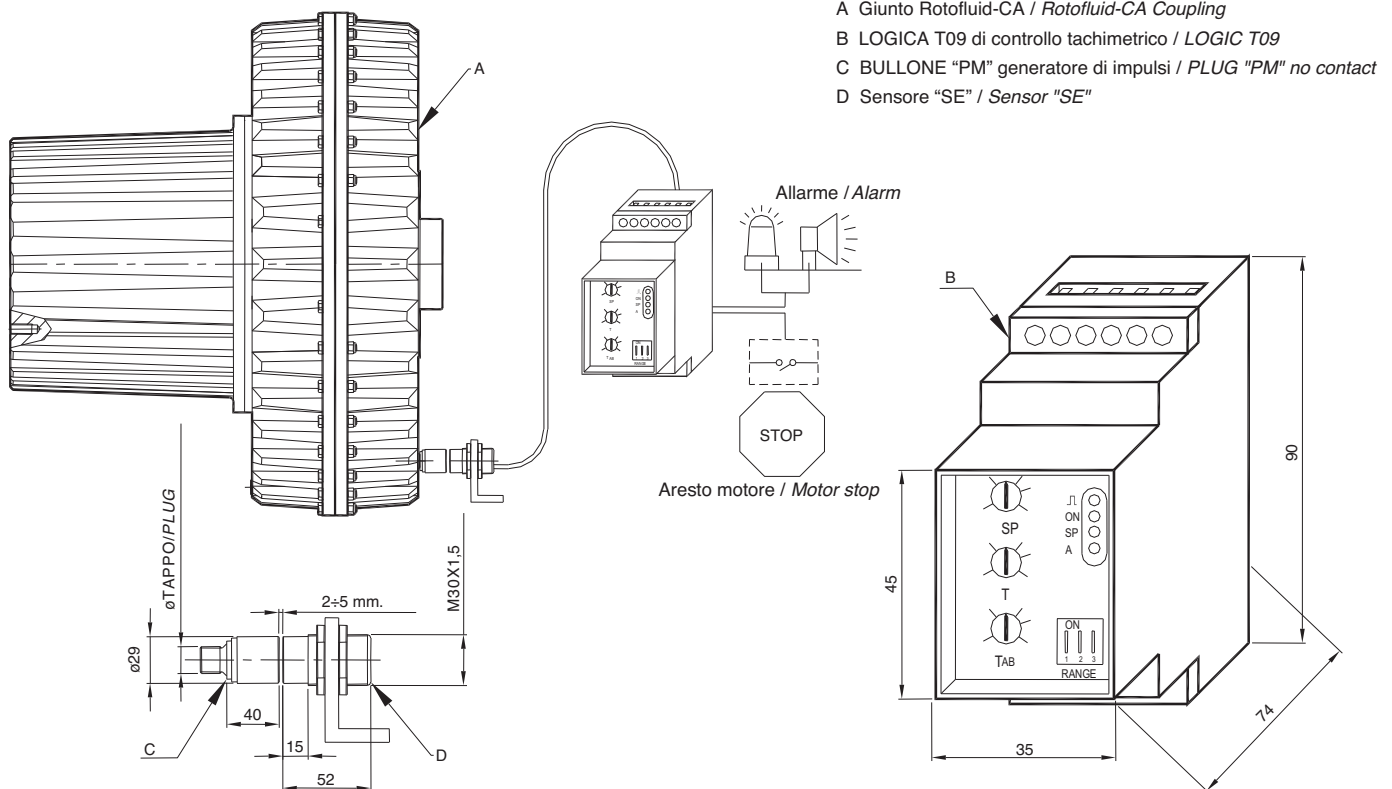


DISPOSITIVO "ET" IMPIEGATO PER ARRESTO MOTORE
"ET" CONNECTED TO SWITCH OFF THE DRIVE



Il dispositivo di sicurezza ET consiste in un microswitch, montato su una apposita basetta, viene usato abbinato ad un tappo espansibile di sicurezza TE. Qualora la temperatura dell'olio nel giunto superi quella di fusione del tappo espansibile, si ha la fuoriuscita del pistoncino che intercetta l'interruttore, attivandolo e innescando l'allarme o l'arresto del motore.

The ET safety device consists of a microswitch and a cam mounted on a base and operates in combination with a thermal switching pin fitted on the fluid coupling housing. In case of coupling overheating due to overloads and machine jams or reduced oil filling, the oil temperature can exceed the melting temperature set for the thermal switching pin. The pin then extends and makes contact with the cam of the microswitch sounding an alarm or shutting down the drive.



DISPOSITIVO T09 CON TAPPO PM

Il TAPPO PM è montato sulla girante esterna del giunto e a diretto contatto con l'olio.

La parte esterna del giunto (A) è collegata al motore (**installazione con parte motrice esterna**), il sistema rileva solo la temperatura.

Nel caso in cui, la parte esterna del giunto (A), sia collegata al lato condotto, (**installazione con parte motrice interna "ID"**) il sistema rileva la variazione di temperatura e la variazione di giri in uscita.

FUNZIONAMENTO

Il TAPPO PM contiene un elemento termico che modifica il suo stato alla temperatura prefissata di 120°C (o a richiesta 80°C - 100°C - 140°C - 160°C). Finché l'elemento termico è chiuso, il tappo PM, al suo passare davanti al sensore SE, si comporta come generatore di impulsi. Il sensore SE a sua volta invia impulsi al dispositivo LOGICA T09. Superata la soglia di temperatura l'elemento termico si apre, il TAPPO PM ed il sensore SE non generano più impulsi. Il dispositivo T09 non ricevendo più segnali farà commutare il relè interno permettendo l'azionamento di un allarme o l'arresto del motore.

DEVICE T09 WITH PM PLUG

The Plug PM is fitted on the outer impeller, in contact with the oil inside the coupling.

*The outer coupling wheel (A) is connected to the motor (**assembling with outer driven side**), the system detects the temperature variation.*

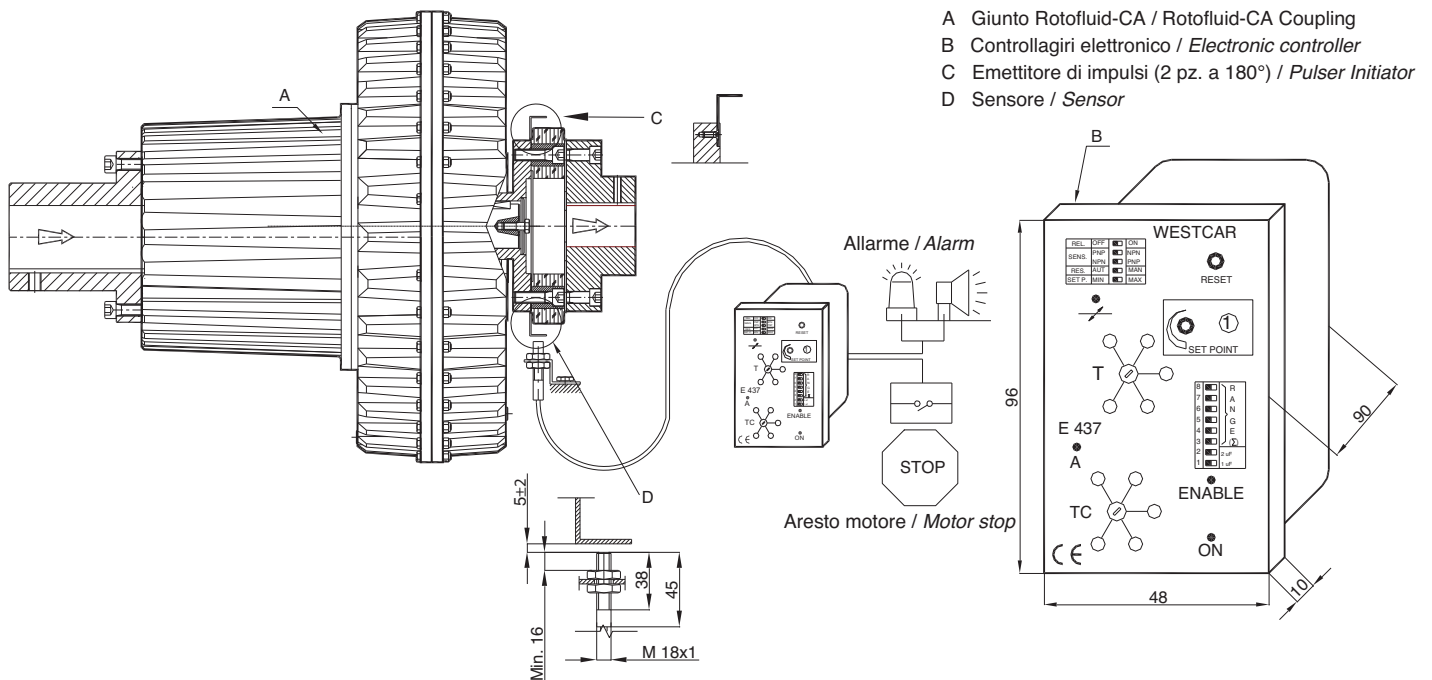
*In the event that the coupling external part (A) is connected to the driven side (**installation with an internal drive part "ID"**), the system detects the temperature variation and the variation in output speed.*

WORKING PRINCIPLE

The Plug PM contains a thermal element that changes its status at the temperature of 120°C (or upon request: 80°C - 100°C - 140°C or 160°C). The plug PM, normally closed, crossing the SE sensor acts as a pulse generator, consequently the SE sensor sends impulses to the device LOGICA T09. Once the temperature limit is reached the thermal element opens and the plug PM and the sensor SE no longer generate impulses. The device LOGICA T09 not receiving more signals, will switch the inner relay, providing an alarm signal or stopping the motor.

ALIMENTAZIONE: Standard 24 Vac (a richiesta 115 Vac, 230 Vac o 24 Vdc)

POWER SUPPLY: Standard tension 24Vac (upon request: 115 Vac, 230 Vac or 24Vdc).



DISPOSITIVO SCD

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

FUNZIONAMENTO

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

SCD DEVICE

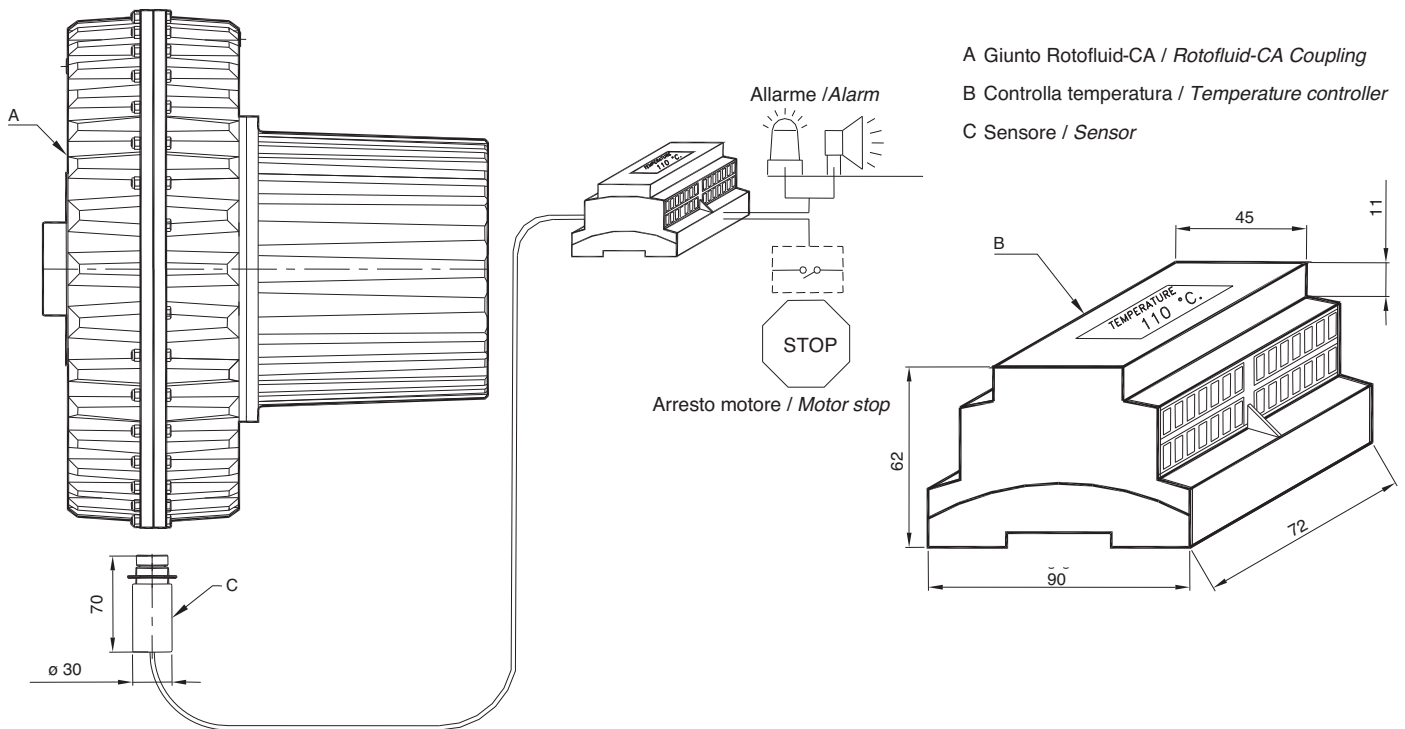
The **SCD** Device allows to control the output speed and provides a signal in case of excessive speed drop.
The **SCD** device is an electronic controller which receives a sequence of pulses by a sensor. The pulses are converted into a voltage proportional to the pulses frequency. This voltage is compared with a variable reference voltage (SET POINT). The internal relay changes over when the input speed is faster or lower than the fixed (SET POINT). It is employed to control the shaft revolution speed. In case of speed decrease, the device gives a signal to the operator.

SCD WORKING PRINCIPLE

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

ALIMENTAZIONE: Standard 24 Vac (a richiesta 115 Vac, 230 Vac o 24 Vdc)

POWER SUPPLY: Standard tension 24Vac (upon request: 115 Vac, 230 Vac or 24Vdc).



Il **monitoraggio continuo** dei componenti di un impianto contribuisce in maniera sostanziale alla salvaguardia delle prestazioni del sistema, garantendo nel contempo un sensibile incremento dell'affidabilità.

Il dispositivo ad infrarossi **ITC (Infrared Temperature Controller)** permette di monitorare la temperatura del giunto-senza contatto, in tempo reale e in un range compreso tra -20°C e $+250^{\circ}\text{C}$ così da poter regolare, in funzione di questo dato, i carichi di lavoro o eventuali interventi. Un vantaggio che accresce l'efficacia dell'intero sistema e riduce al minimo i fermi macchina.

Inoltre, tramite l'**interfaccia di gestione** del sensore, integrata nel sistema di controllo a guida DIN, è possibile **programmare due temperature di soglia** (livelli Low e High) per ricevere un segnale al raggiungimento di tali valori.

Infine - nel caso in cui si **volesse integrare il dispositivo in sistemi di controllo esistenti** - ITC è in grado di restituire il valore della temperatura corrente tramite un'uscita in tensione 0-10 V, utile per trasmettere dati ad altre apparecchiature o per gestire automaticamente i parametri di lavoro della macchina monitorata.

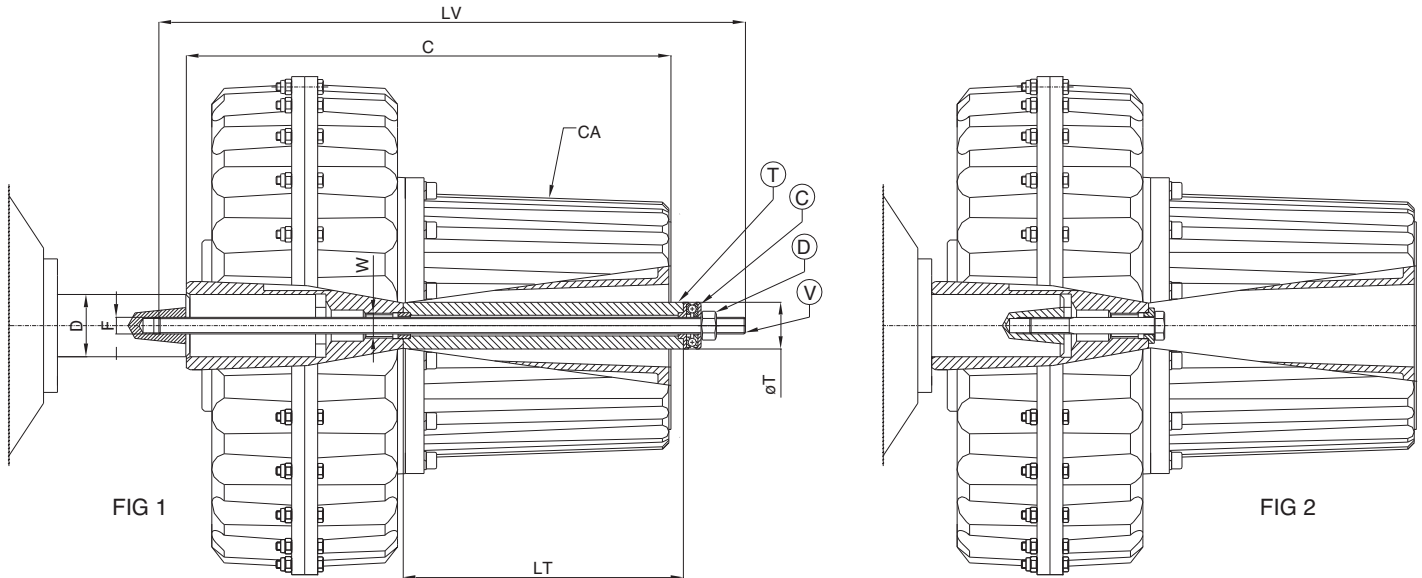
The **continuous monitoring** of the components substantially contributes to preserve the performance of a system itself, while assuring, in the meantime, a considerable increase in reliability.

The **ITC (Infrared Temperature Controller)** infrared device allows the monitoring of the fluid coupling temperature, contactless, in real time and in a temperature range between -20°C and $+250^{\circ}\text{C}$, thus providing the ability to regulate workloads or possible intervention. This is an advantage which increases the effectiveness of the whole system and reduces downtime.

Moreover, through the **sensor control interface**, integrated in the DIN rail mounted control system, it is possible to **set two limit temperatures** (Low and High level) to get a signal when such temperatures are reached.

Finally, **if the integration of the device in existing control systems is desired**, ITC is able to provide the current temperature value through a 0-10 V analog output, which can be useful for data transmission to other equipment or for automatic setup of the monitored system parameters.

Caratteristiche dispositivo ITC	ITC Device Characteristics
Monitoraggio continuo	Continuous monitoring
Rilevazione della temperatura in tempo reale	Real time temperature acquisition
Visualizzazione della temperatura corrente su display LCD	Current temperature visualization on the LCD display
2 uscite digitali programmabili - Temperature limite	2 programmable digital output - limit temperatures
Valutazione del gradiente di temperatura	Evaluation of temperature gradient
Montaggio rapido e semplice con attacchi standard a guida DIN	Easy and quick installation with standard DIN rail mounting
Ampio spettro di applicazione	Wide spectrum of application
Uscita analogica 0-10 V	0-10 V analog output



Grandezza Size	D Ø Albero Ø Shaft mm	F	Tipo/Type SMT	C mm	W	Tube/Tube Ø xLT	Vite/Screw FxLV
55S/55D	Ø 48	M16	SMT24-M16x700	467	M24	Ø 45x280	M16x700
	Ø 55/60/65	M20	SMT24-M20x700	467			M20x700
65S/65D	Ø 48	M16	SMT30-M16x700	480	M30	Ø 45x280	M16x700
	Ø 55/60/65/75	M20	SMT30-M20x700	480			M20x700
75PS/75PD	Ø 65/75/80	M20	SMT36-M20x800	572	M36	Ø 50x450	M20x800
	Ø 90/100	M24	SMT36-M24x800	587			M24x800
85PS/85PD	Ø max. 80	M20	SMT36-M20x1000	765	M36	Ø 50x450	M20x1000
	Ø max. 115	M24	SMT36-M24x1000	765			M24x1000
90PS	Ø max. 135	M24	SMT36-M24x1000	770	M36	Ø 50x450	M24x1000

Il dispositivo SMT è un sistema di montaggio viene fornito a richiesta. E' progettato per consentire il calettamento del giunto sull'albero motore o riduttore, evitando di esercitare pressione sulla parte esterna del giunto con il rischio di danneggiare i cuscinetti.

E' composto dal tubo T appoggiato all'albero del giunto, dalla vite V avvitata al foro filettato dell'albero motore o riduttore, dal dado D e cuscinetto C (fig.1).

La scelta del dispositivo "SMT" dipende dalla grandezza del giunto e dal diametro dell'albero di calettamento.

Terminato il calettamento, bloccare il giunto con il tirante di testa fornito con il giunto ROTOFLUID-CA (fig.2).

The SMT is a mounting system that is supplied upon request. It is designed to allow the fitting of the coupling on the motor shaft or gearbox, avoiding the pressure on the external part of the coupling with the risk of damaging the bearings.

It consists of: the tube T leaning on the coupling shaft, the screw V screwed to the threaded hole of the motor shaft or gearbox, the nut D and the bearing C (fig.1).

The choice of the SMT device depends on the size of the coupling and on the diameter of the fitting shaft.

Once the fitting has been completed, lock the coupling with fixing screw supplied with the ROTOFLUID-CA coupling (fig.2).

I valori del momento d'inerzia del giunto ROTOFLUID-CA sono riportati in tabella in modo distinto tra:

- **PARTE INTERNA** = Albero cavo + pompa + metà olio
- **PARTE ESTERNA** = Gusci esterni + metà olio.

I valori sono da riferirsi al giunto ROTOFLUID-CA con livello di riempimento olio STANDARD.

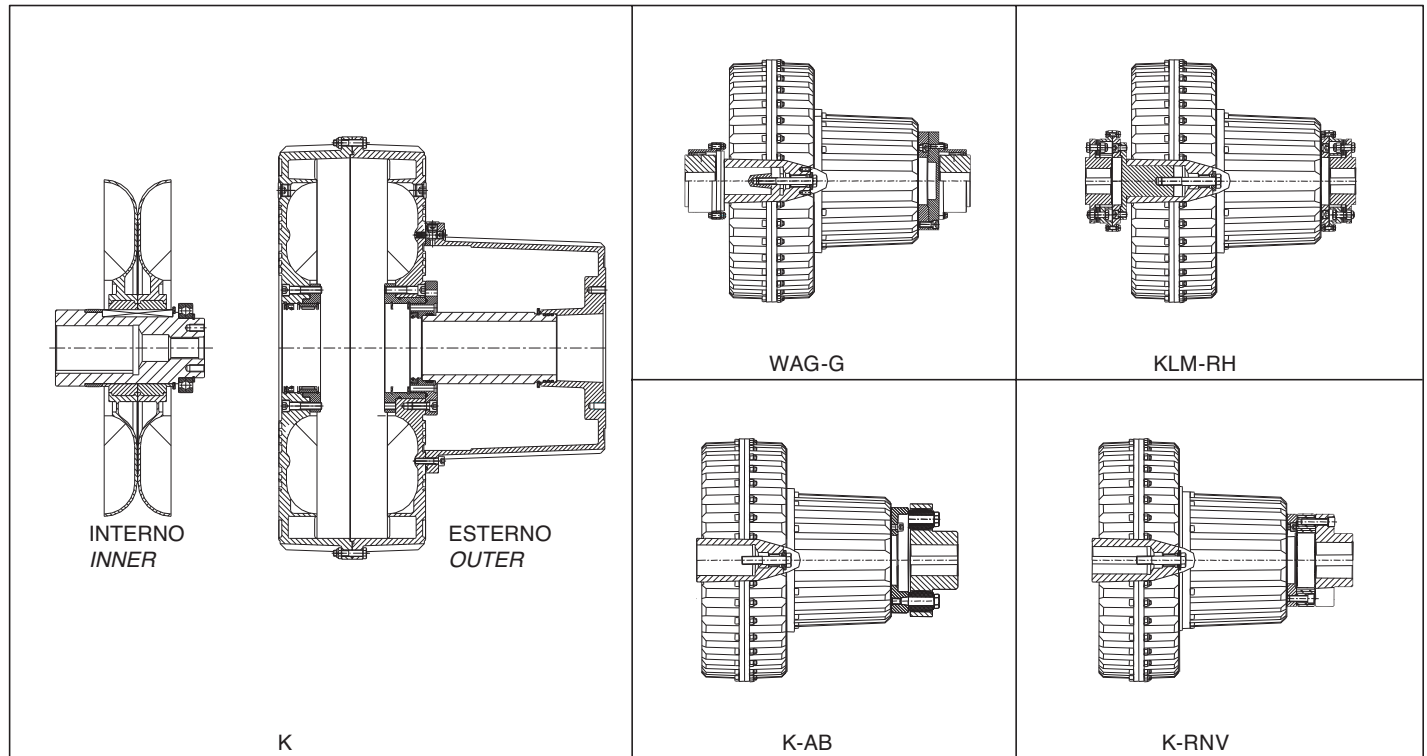
Per Giunti di tipo WAG-G, KLM-RH, K-AB, K-RNV sono compresi i valori dei relativi giunti di allineamento.

The moment of inertia values listed in the table below are referred to inner part, outer part and oil where:

- **INNER PART** = hollow shaft, impeller pump, half oil
- **OUTER PART** = turbine and cover housing, half oil.

Values are valid for ROTOFLUID-CA with STANDARD oil level.

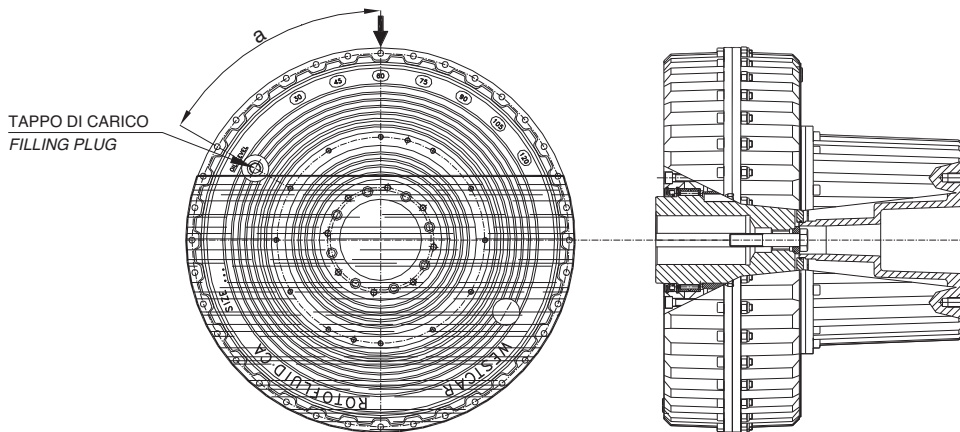
For couplings type WAG-G, KLM, K-AB, K-FRV/FBRV, respective alignment couplings values are included.



$$\text{MOMENTO DI INERZIA } J = \frac{m \times R^2}{2} \quad (\text{Kgm}^2)$$

MOMENT OF INERTIA

Grandezza Size	K		WAG-G		KLM-RH		K-AB		K-RNV	
	Interno Inner	Esterno Outer	Interno Inner	Esterno Outer	Interno Inner	Esterno Outer	Interno Inner	Esterno Outer	Interno Inner	Esterno Outer
	Kgm ²	Kgm ²	Kgm ²	Kgm ²	Kgm ²	Kgm ²	Kgm ²	Kgm ²	Kgm ²	Kgm ²
55S	0,105	1,813	0,164	1,859	0,129	1,832	-	-	0,105	1,847
55D	0,208	1,813	0,267	1,859	0,232	1,832	-	-	0,208	1,847
65S	0,311	2,632	0,370	2,678	0,443	2,735	-	-	0,311	2,762
65D	0,564	2,632	0,623	2,678	0,695	2,735	-	-	0,564	2,762
70P	0,731	5,84	0,844	5,929	0,998	6,050	-	-	0,731	6,144
75PS	0,731	6,635	0,844	6,742	0,998	6,845	-	-	0,731	6,939
75PD	1,426	6,635	1,539	6,742	1,693	6,845	-	-	1,426	6,956
80P	2,389	14,15	2,652	14,356	3,378	14,927	2,389	15,038	-	-
85PD	4,668	14,04	4,931	14,246	5,657	14,817	4,668	16,388	-	-
85P-915	4,668	18,04	4,931	18,246	5,657	18,817	4,668	20,388	-	-
90P	8,327	50,88	9,801	52,038	10,118	52,287	8,327	60,805	-	-



RIEMPIMENTO

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

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

Riducendo la quantità di olio si ottiene:

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

Aumentando la quantità di olio si ottiene:

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

FILLING

1. Rotate the coupling to bring the filling plug to its highest position
2. Unscrew and remove the filling plug
3. Determine the correct filling level by rotating the coupling until the filling hole corresponds to the current oil level
4. Completely drain the oil in the coupling by bringing the filling hole to its lowest point
5. Rotate the coupling again to bring the filling hole to correspond to the filling level determined at point 3)
6. Pour in the new oil until the oil filling level is reached.

The quantity and type of oil recommended is listed in Table 1.

Results achieved by **decreasing the oil quantity**:

- Slower and more gradual startings
- Less absorption of startings current
- Better protection to the transmission elements in the event of overload
- Higher slip value at running.

Results achieved by **increasing the oil quantity**:

- Faster startings
- Lower slip value at running
- Higher absorption of starting current during acceleration phases
- Greater strain on transmission elements.

TIPI DI OLIO RACCOMANDATI PER FUNZIONAMENTO STANDARD / TYPES OF OIL RECOMMENDED FOR STANDARD WORKING TEMPERATURE

Temperatura di impiego da -20°C a +180°C Working Temperature from -15°C a + 180°C

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

Il Giunto può essere fornito a richiesta con olio di primo riempimento. Non superare il livello di riempimento indicato in Tab.1. Per ulteriori informazioni consultare WESTCAR.

The Coupling can supplied with first filling oil, upon request . Do not exceed Quantity of oil indicated in Table 1. For more information, consult WESTCAR.

Tab.1

Grandezza Size	QUANTITA' OLIO RIEMPIMENTO STANDARD OIL QUANTITY FOR STANDARD FILLING	
	K	
	α	Litri / Liters
55S	70°	14,6
55D	70°	13,9
65S	70°	28,7
65D	70°	26,1
75PS	70°	52
75PD	70°	48,4
80P	65°	69,5
85PD	70°	114,9
85PD 915	70°	114,9
90P	65°	166,1

WESTCAR NEL MONDO WESTCAR WORLDWIDE



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

<i>Albania</i>	<i>Colombia</i>	<i>Great Britain</i>	<i>New Zealand</i>	<i>Singapore</i>
<i>Australia</i>	<i>Croatia</i>	<i>Greece</i>	<i>Norway</i>	<i>Slovak Republic</i>
<i>Belarus</i>	<i>Czech Republic</i>	<i>Holland</i>	<i>Pakistan</i>	<i>Slovenia</i>
<i>Belgium</i>	<i>Denmark</i>	<i>Iran</i>	<i>Peru</i>	<i>South Africa</i>
<i>Bosnia and Herzegovina</i>	<i>Egypt</i>	<i>Korea</i>	<i>Poland</i>	<i>Spain</i>
<i>Brazil</i>	<i>Estonia</i>	<i>Latvia</i>	<i>Portugal</i>	<i>Sweden</i>
<i>Canada</i>	<i>Finland</i>	<i>Lithuania</i>	<i>Romania</i>	<i>Thailand</i>
<i>Chile</i>	<i>France</i>	<i>Macedonia</i>	<i>Russia</i>	<i>Turkey</i>
<i>China</i>	<i>Germany</i>	<i>Morocco</i>	<i>Serbia</i>	<i>USA</i>

Distributore *Distributor*



WESTCAR s.r.l.

Sede Legale e Uffici - Headquarter

Via Monte Rosa, 14 - 20149 Milano (ITALY)

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

Sede Produttiva - Production Plant

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

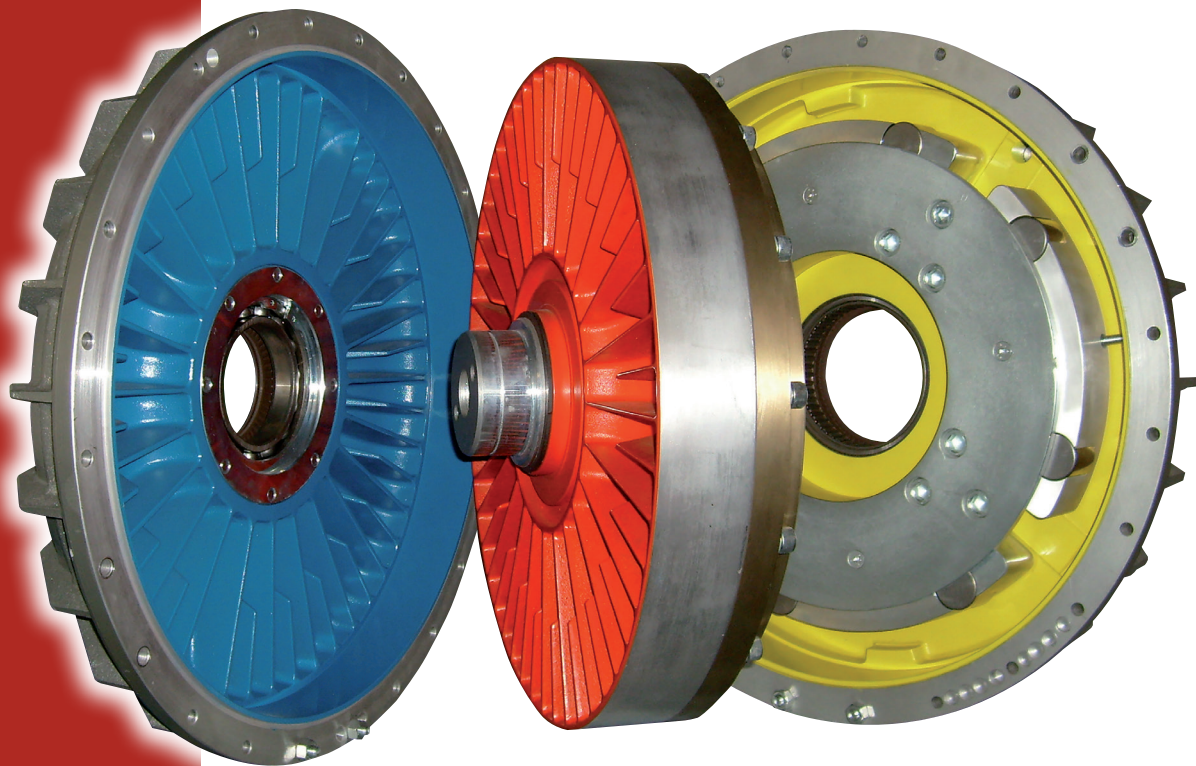
info@westcar.it - www.westcar.it



WESTCAR s.r.l.

ROTOMECH

Giunti Idromeccanici

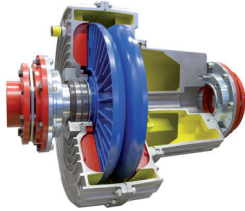




ROTOFLUID



ROTOFLEXI



ROTOFLUID CA



ROTOGEAR RE



ROTOMEC



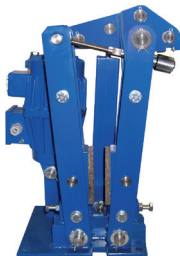
ROTOGEAR AR



FRENI A CEPPI BD



STEELFLEX



FRENI A DISCO CD



ROTOPIN

Scopri di più

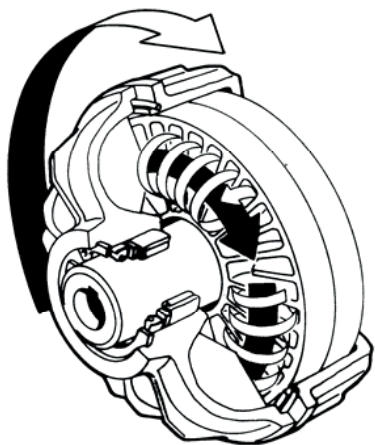


Prodotti

A RICHIESTA:
**PRODOTTI CON
CERTIFICAZIONE ATEX**



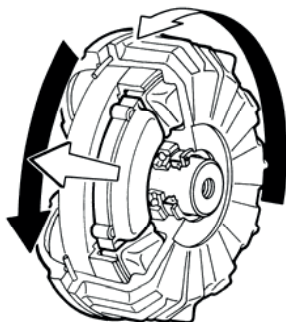
INDICE	PAG.
PRINCIPIO DI FUNZIONAMENTO	2
GIUNTO ROTOMEC ACCOPPIATO A MOTORE ELETTRICO	3
DIAGRAMMA DI SELEZIONE	4
TABELLA DI SELEZIONE 50 Hz	5
VERSIONI DEL GIUNTO ROTOMEC	6
GIUNTO ROTOMEC "ALFA"	7
TABELLA ROTOMEC ALFA "K"	8
TABELLA ROTOMEC ALFA "K-S"	9
TABELLA ROTOMEC ALFA "K-FR"	10
TABELLA ROTOMEC ALFA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



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

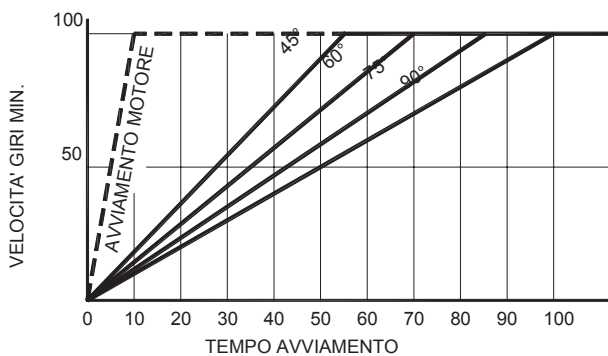
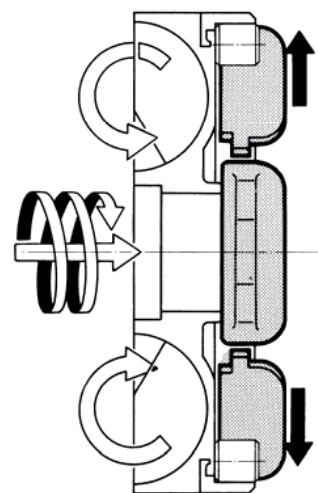
I giunti "ROTOMEK" sono studiati e progettati per l'accoppiamento a motori elettrici in corrente alternata per consentire avviamenti graduali.

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

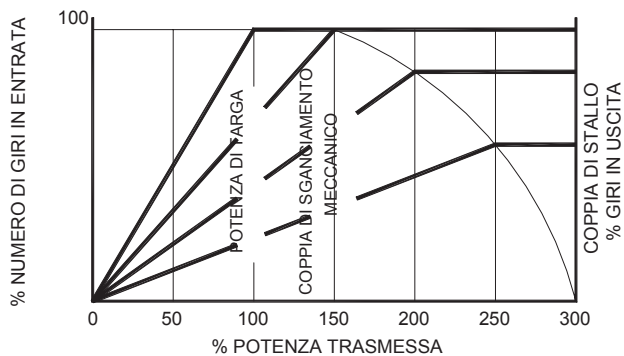


Nel giunto idromeccanico "ROTOMEK" al principio di funzionamento del giunto tradizionale è accoppiato un giunto centrifugo che consente l'eliminazione totale dello scorrimento residuo con un rendimento della potenza e numero di giri pari al 100%.

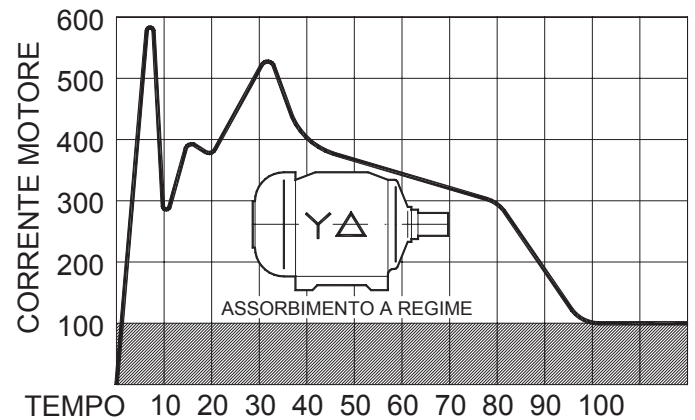
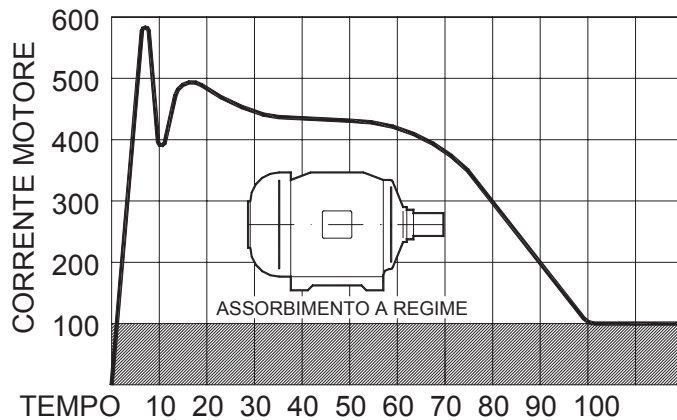
Il giunto centrifugo, all'interno tra la pompa e il coperchio, è costituito da quattro masse centrifughe con rulli antiusura a bagno d'olio.



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



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



AVVIAMENTO CON MOTORE ASINCRONO TRIFASE DIRETTO

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

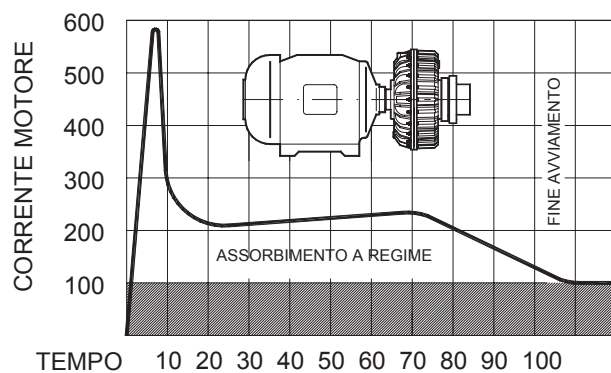
AVVIAMENTO CON MOTORE STELLA TRIANGOLO DIRETTO

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

QUESTI FATTORI SONO CAUSA DEI SEGUENTI SVANTAGGI

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

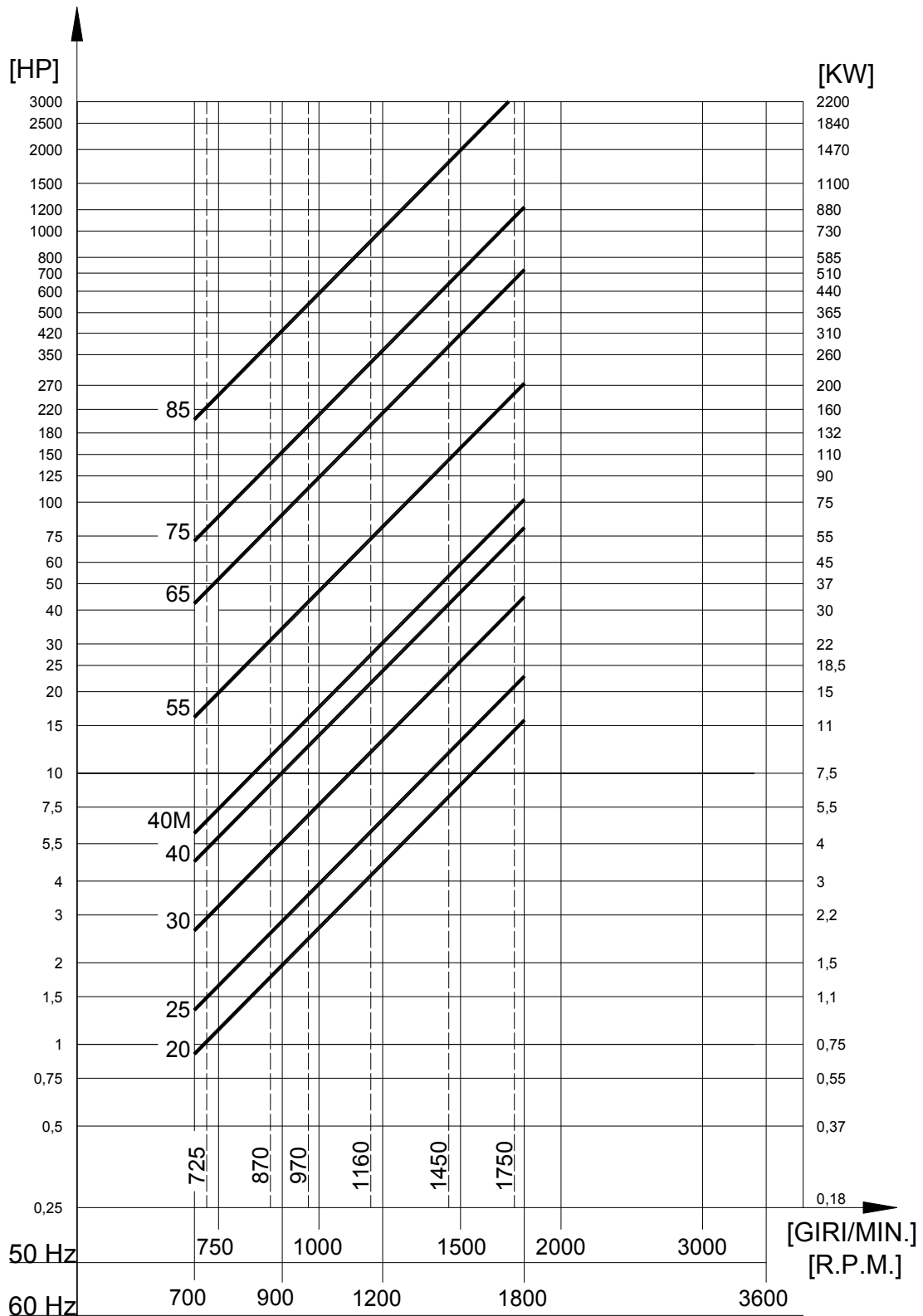
Soluzione:



AVVIAMENTO DEL MOTORE ACCOPPIATO AL GIUNTO IDROMECCANICO ROTOMECC

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

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



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

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

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

2 The curves shows limit capacity of couplings.

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

N° GIRI MOTORI A 50 Hz

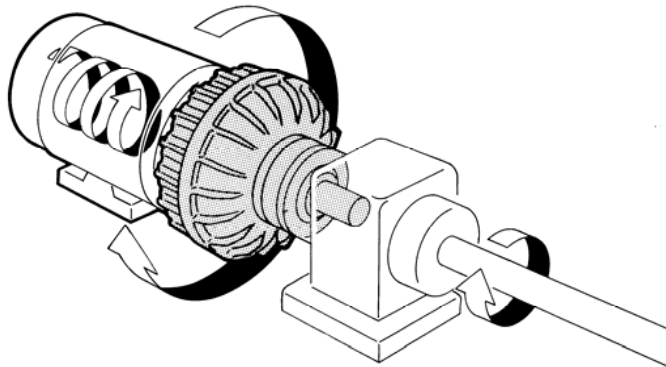
Motore Tipo	Albero Motore	750		GIUNTO	1000		GIUNTO	1500		GIUNTO	3000		GIUNTO
		D	CV/HP		KW	CV/HP		KW	CV/HP		KW	CV/HP	
90	24	0,75	0,55	20	1	0,75	20	1,5	1,1	20	2	1,5	
		-	-			1,5		1,1			2	1,5	
100	28	1	0,75	25	2	1,5	25	3	2,2	25	4	3	
			1,5		1,1			-			4	3	
112	38	2	1,5	25(30)	3	2,2	25	5,5	4	25	5,5	4	
	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

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

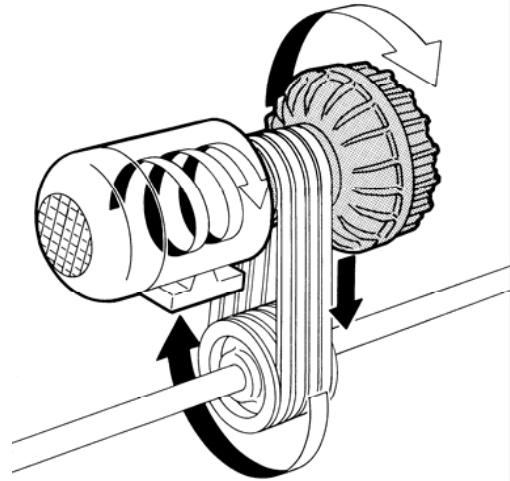
1 Per 3000 g/1' il giunto ROTOMECC viene fornito con masse centrifughe di peso ridotto

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

GIUNTO ROTOMECC "ALFA"



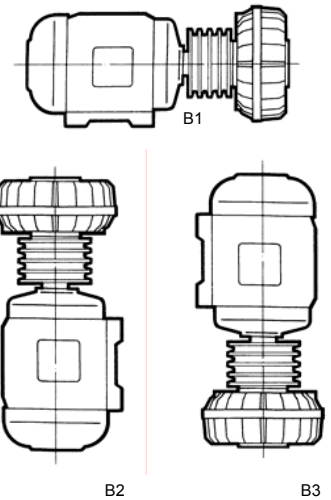
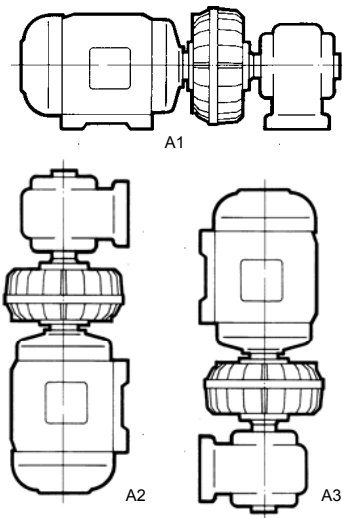
GIUNTO ROTOMECC "BETA"



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

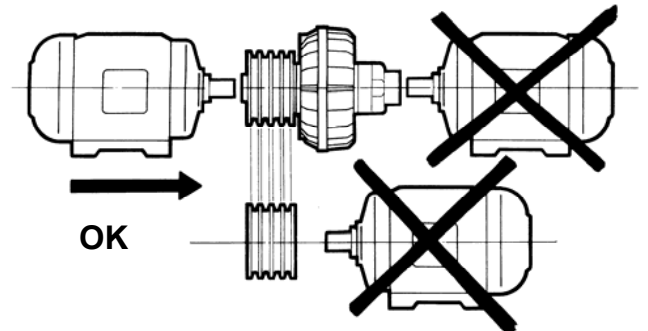
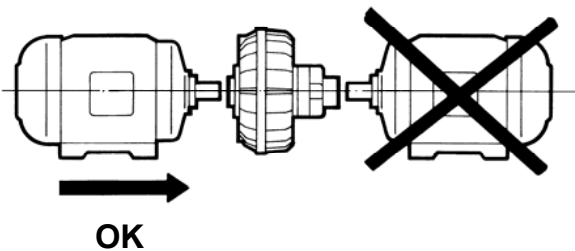
I ROTOMECC "BETA" vengono impiegati per trasmissioni con puleggia tra assi paralleli tra il motore e gli organi della macchina. Per risolvere problemi di trasmissione con forti carichi radiali vengono prodotti con cuscinetto sotto puleggia per il tiro cinghia.

POSSIBILITA' DI INSTALLAZIONE



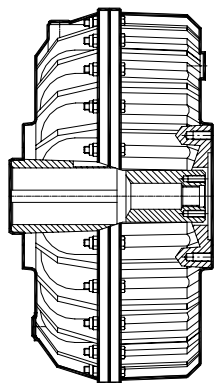
I giunti idromeccanici ROTOMECC "ALFA e BETA" possono essere posizionati con asse orizzontale o verticale, con la parte motrice nella zona superiore o inferiore al giunto. Nel caso si preveda un'installazione di tipo B3 per giunti ROTOMECC "BETA" di tipo "X2", "J" e "H" richiedere l'esecuzione con lubrificazione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

ATTENZIONE



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

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



K-1, K-2, K-3

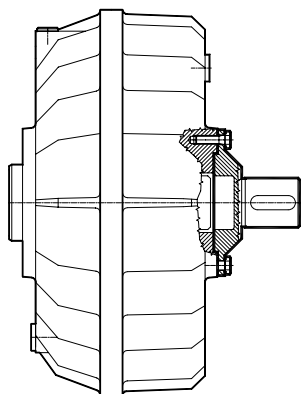
In queste esecuzioni il giunto è prodotto con diametro di centratura e giro fori in uscita e può essere equipaggiato di accessori.

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

2 ACCESSORI RIGIDI

2 ACCESSORI SU ELEMENTO ELASTICO

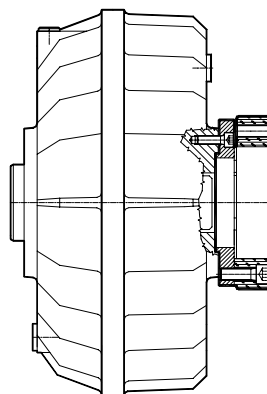
ACCESSORI RIGIDI



S PERNO RIGIDO CON CHIAVETTA

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

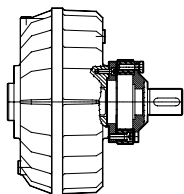
ELEMENTO ELASTICO



FR GIUNTO ELASTICO

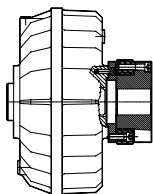
Il giunto elastico FR è costituito da una flangia e da un anello elastico per consentire la correzione di errori di allineamento tra giunto e macchina (vedi pag. 10). Può essere equipaggiato dei diversi terminali sotto illustrati per il collegamento alla macchina

ACCESSORI PER ELEMENTO ELASTICO "FR"



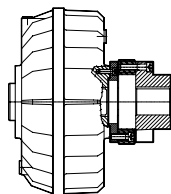
PERNO
"S"

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



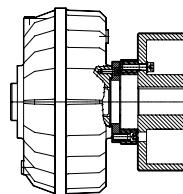
MOZZO INTERNO
"U"

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



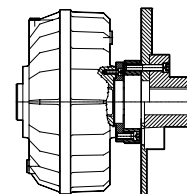
MOZZO ESTERNO
"V"

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



FASCIA FRENO
"D"

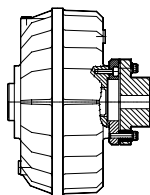
E' impiegato per eseguire frenature a ganascia e consente l'installazione in linea alla parte condotta della macchina per l'accoppiamento con albero (vedi pag. 13)



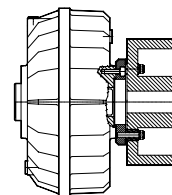
DISCO FRENO
"PAV" - "PBV"

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

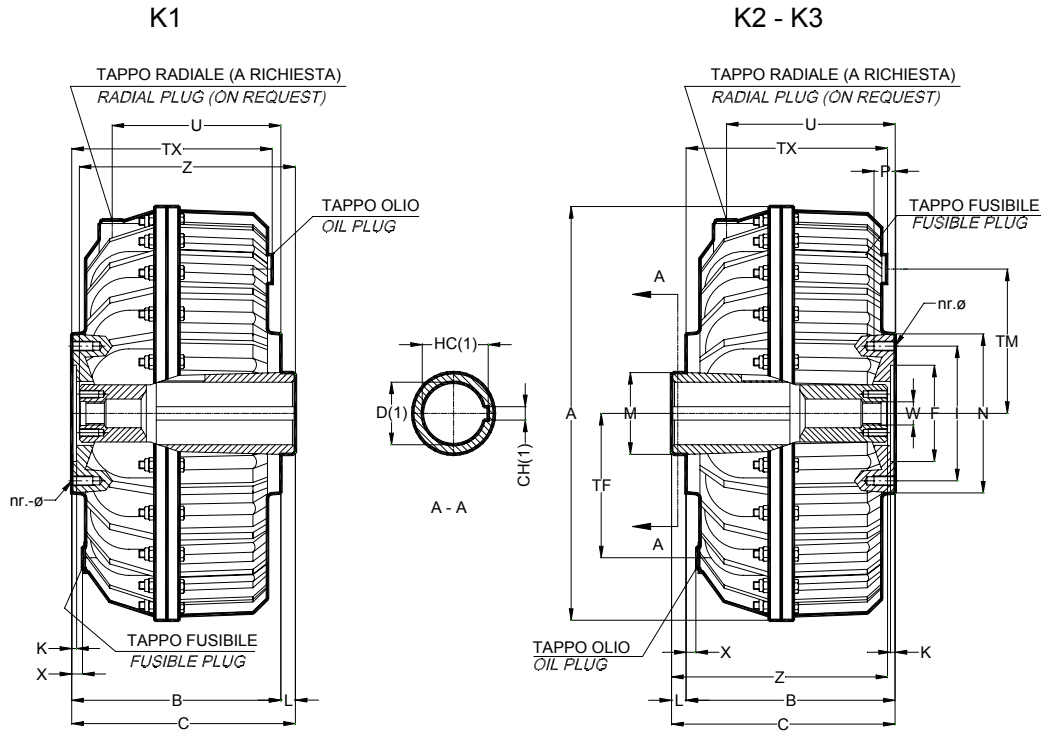
ACCESSORI CON ELEMENTO ELASTICO "AB" - "AFF"



ROTOPIN "AB" (vedi pag. 15)



FASCIA FRENO "AFF" (vedi pag. 15)

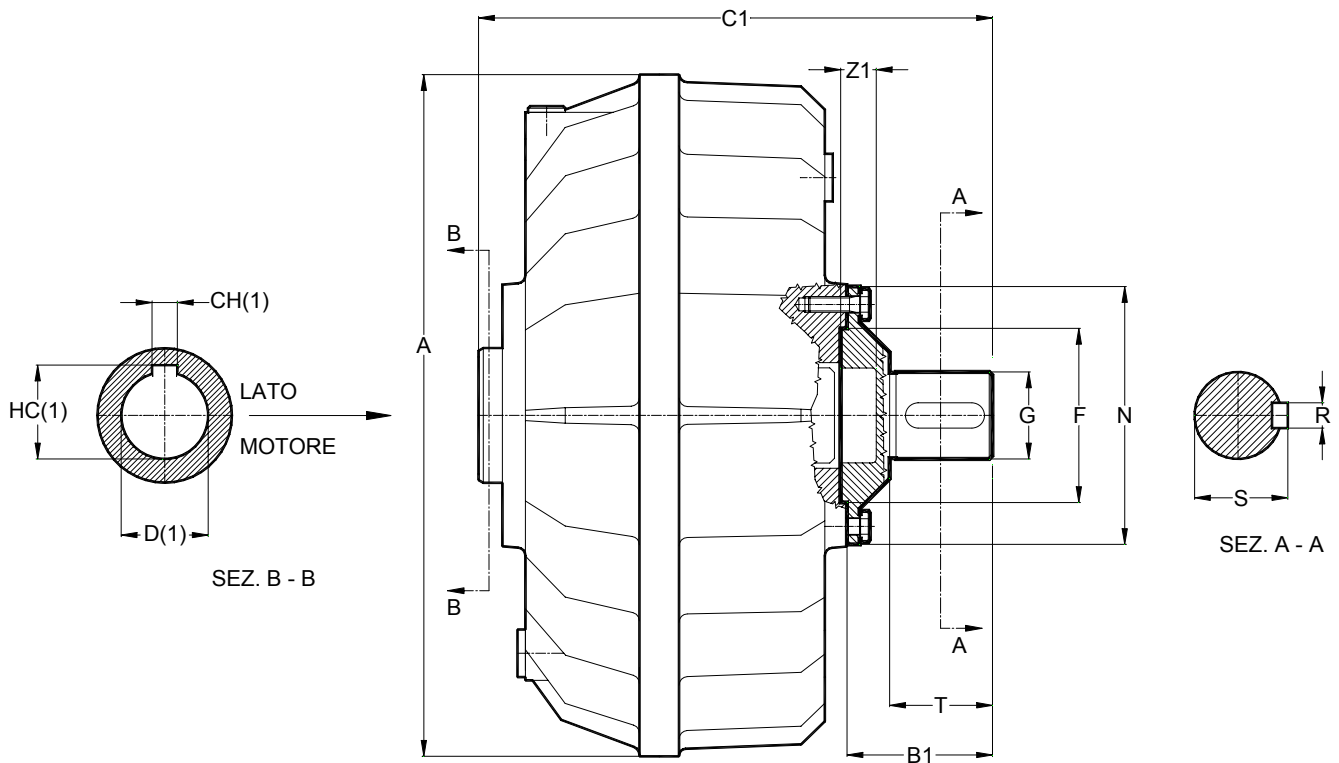


NOTE:
 (1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA.
 (1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET

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

		Dimensioni in mm / Dimensions mm																			
Grand. Size	Tipo/Type K	D	A	B	C	FH7	I	K	L	M	N	nr.-ø	P	TF	TM	TX	X	U	W	Z	Kg.*
20	K-1	19-24-28	230	117	125	62	78	4	8	40	94	6-M8	16	80	69	120	7	78	M14	120	9,5
	K-3	38			137	52			20	53			14	80	69				M16	130	
25	K-2	28-38-42	258	126	140	75	100	6	14	60	116	8-M8	14	85	90	108	0	110	M24	137	15,5
30	K-1	28-38-42	290	153	162	75	100	4	9	55	114	8-M8	16	110	95	158	9	122	M24	157,5	22
	K-3	48**			193	72			40	60										60	
40	K-1	38-42-48-55	338	191	198	100	125	4	7	70	145	8-M10	22	130	115	186	24	148	M24	194	36
	K-2	60			206	90			15	80			145							20	
40M	K-1	38-42-48-55	338	201	198	100	125	4	-3	70	145	8-M10	22	130	115	196	24	148	M24	194	39
55	K-2	42-48-55-60-65	430	196	211	110	140	4,5	15	85	165	8-M10	22	150	150	176	6	160	M24	208,5	56
	K-3	75			210	110			14	100									165	207,5	
65	K-2	60-65-75-80	520	220	240	125	160	8	20	110	185	8-M10	22	205	205	214	6	175	M30	240	92
75	K-2	65-75-80-90	620	240	260	150	195	4	20	128	225	8-M12	28	250	250	236	4	200	M36	254	160
	K-3	100			275	150			35											225	
85	K-2	90-100-110-125	800	300	340	160	230	5	40	160	270	8-M14	28	320	320	300	0	240	M36	334	320

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



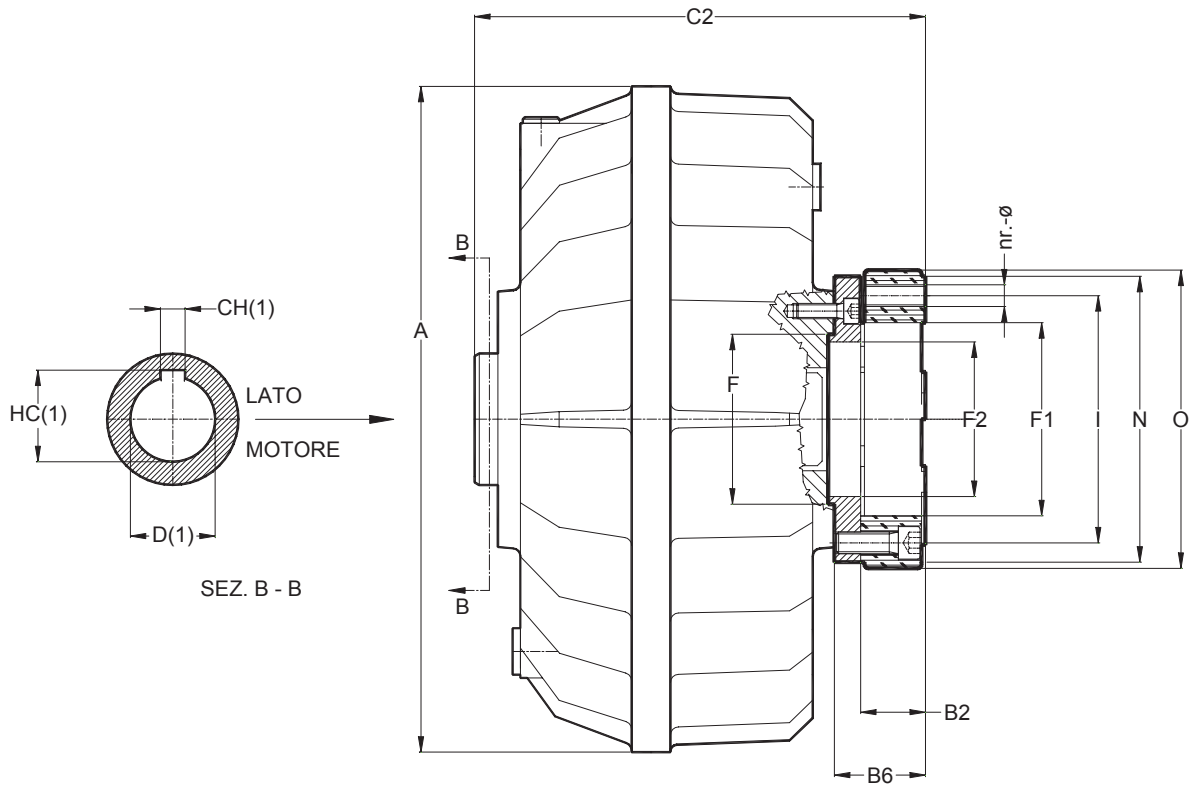
Il perno "S" viene fornito completo di chiavetta e di viti di fissaggio ai giunti idromeccanici

NOTE:

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

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

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



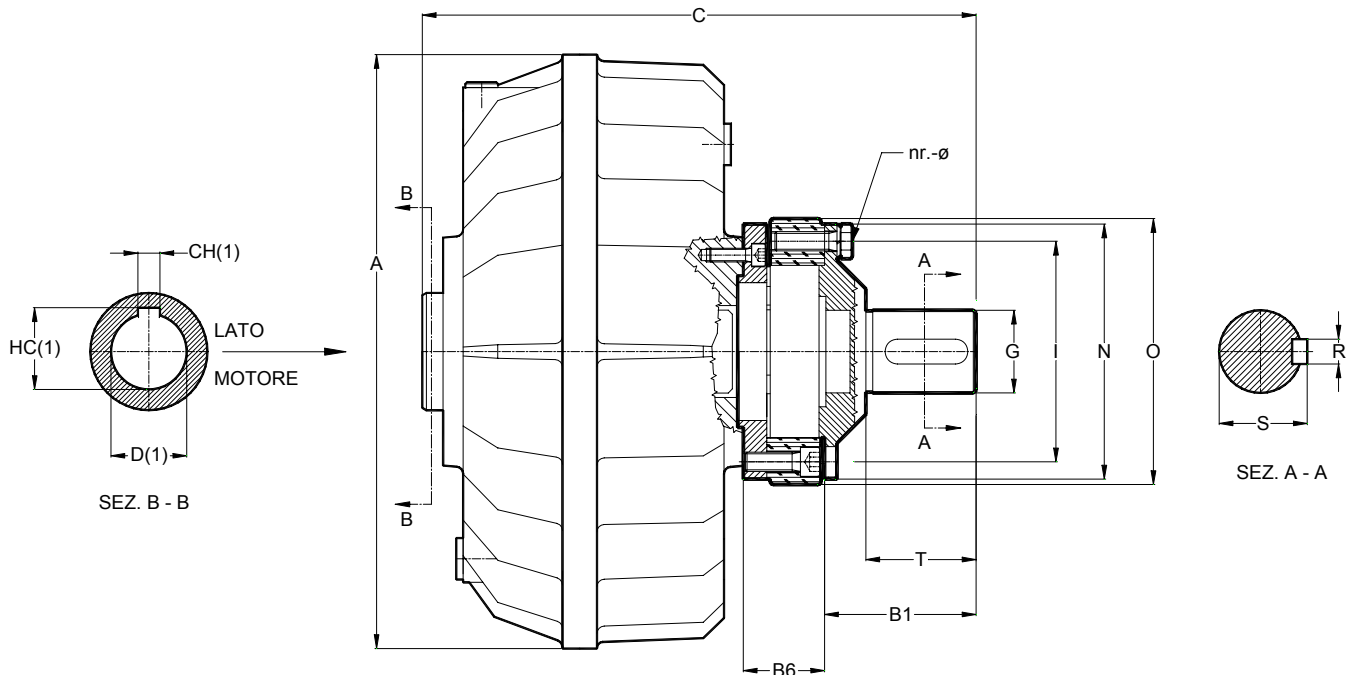
L'anello elastico "FR" viene fornito completo di flangia con centraggio e viti per il fissaggio ai giunti idromeccanici

NOTE:

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

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

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



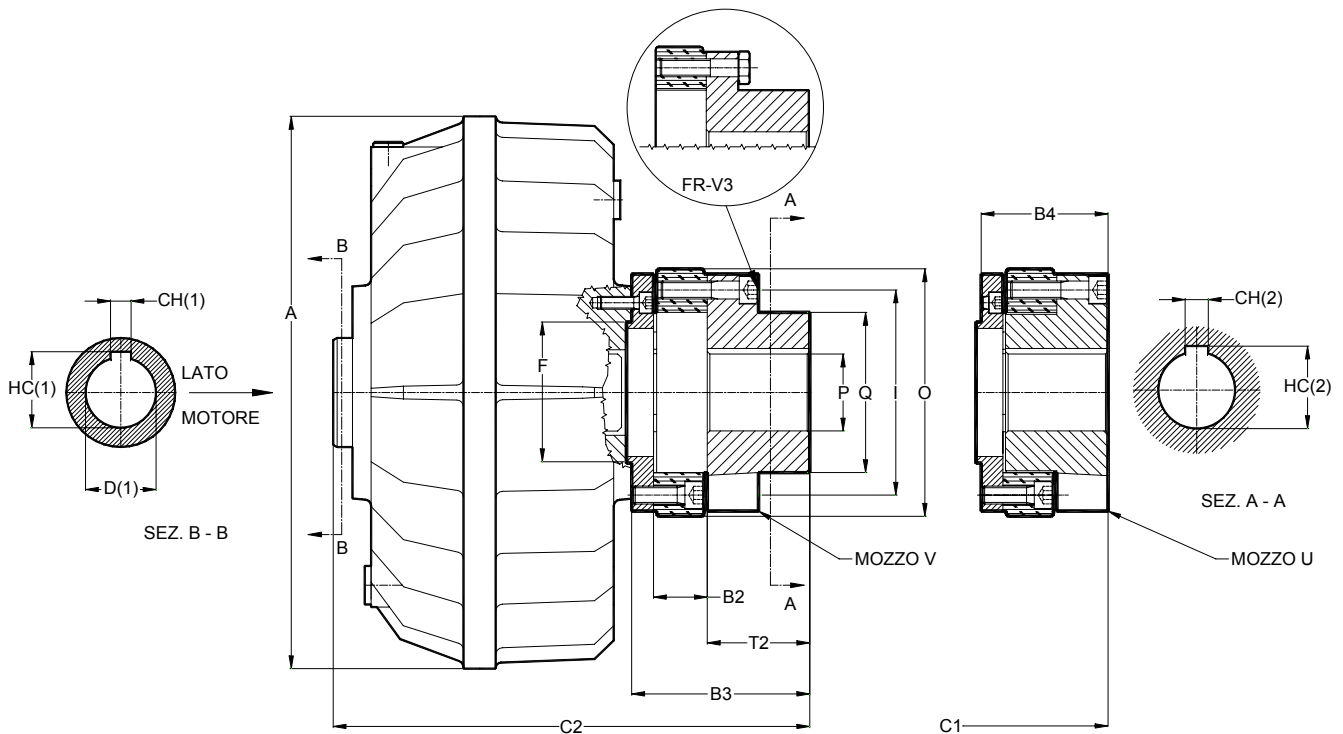
Il perno "S"(R) viene fornito completo di chiave e viti di fissaggio agli elementi elastici

NOTE:

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

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

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



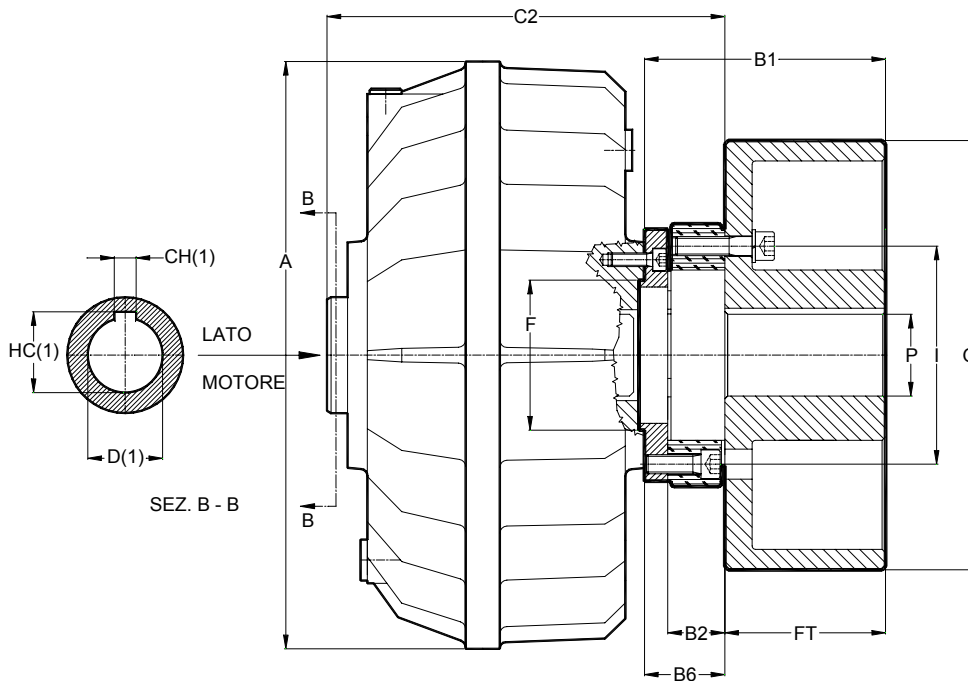
Il mozzo "V" viene fornito completo di viti di fissaggio agli elementi elastici

NOTE:

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

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

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



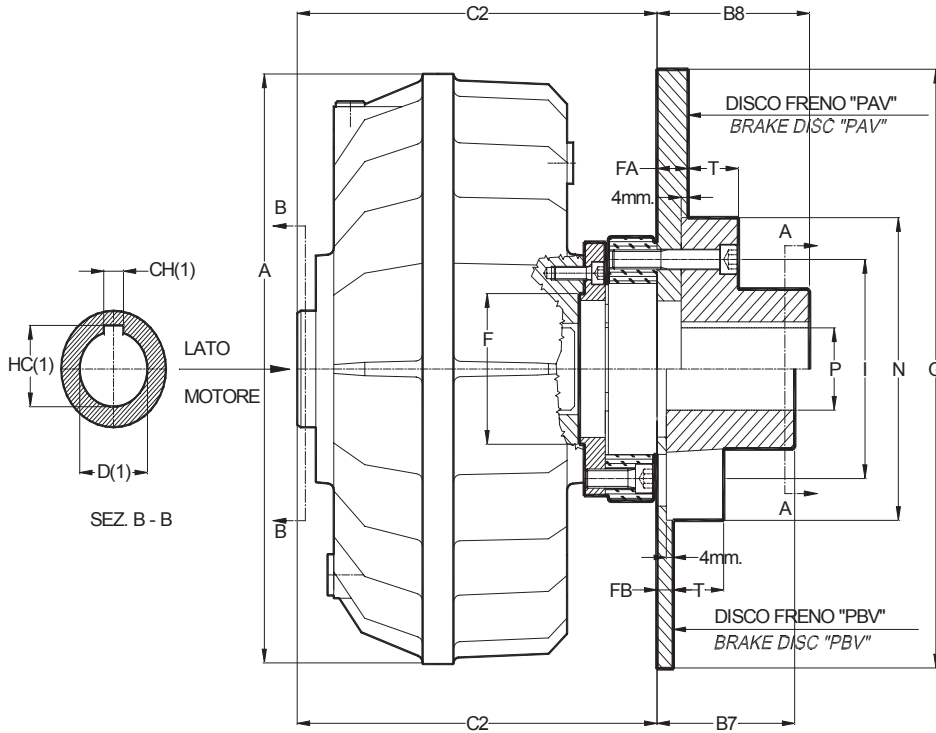
Dimensioni Fascia Freno "D" Dimensions Brake Drums "D"				
Grand. Size	B1	Ø G	FT	"FRD" Peso Kg: Weight Kg.
20	103	160	60	5,2
	118	200	75	7,9
25/30	126	200	75	9,4
	146	250	95	16
40P	130	200	75	10,6
	150	250	95	17,5
	173	315	118	31
50/55	134	200	75	12,4
	154	250	95	19,3
	177	315	118	33,1
	209	400	150	51,6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

NOTE:

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

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

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



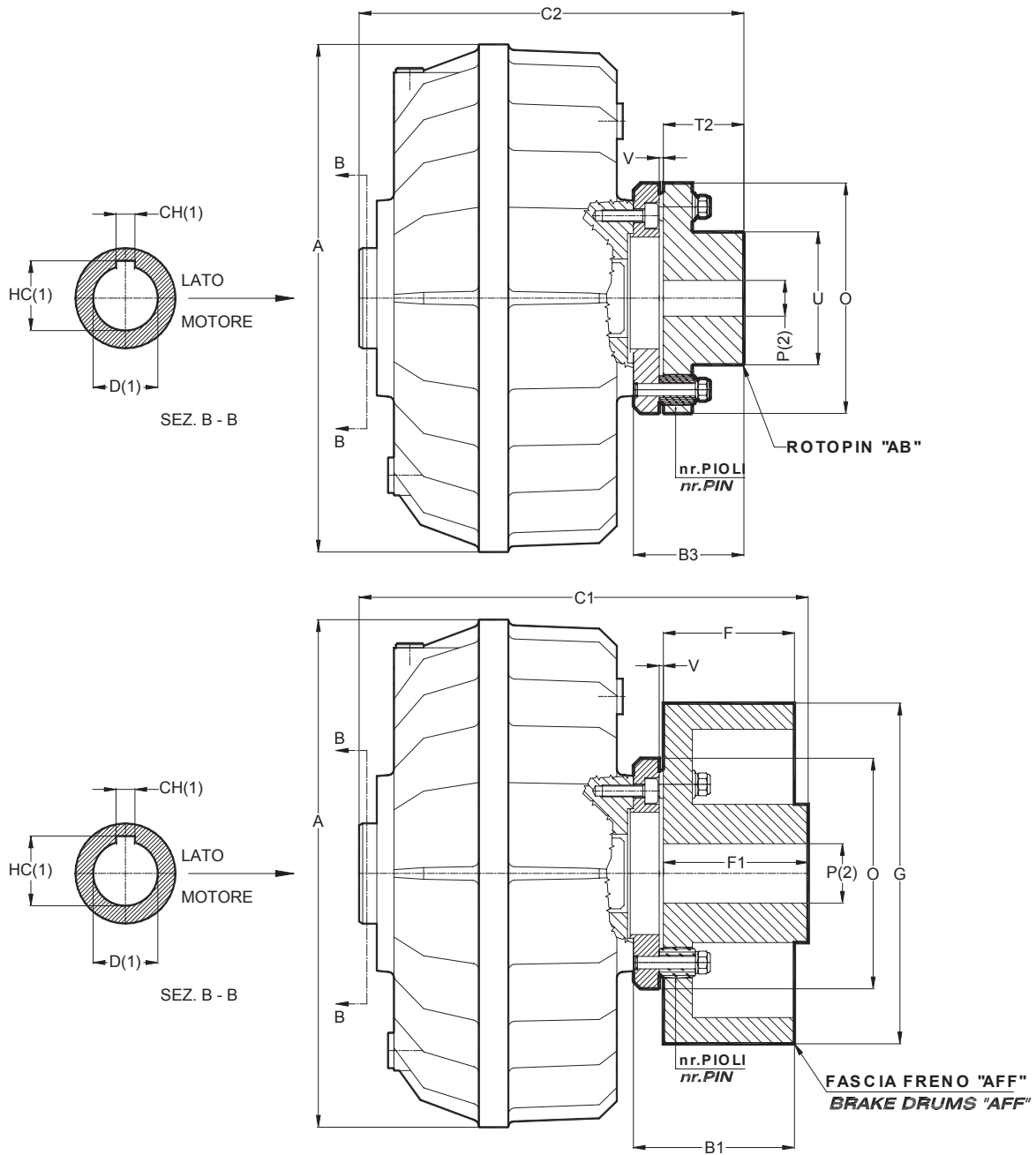
Disco Freno "PB" Brake Disc "PB"		
øG	FB	Peso Kg. Weight Kg.
250	15	5,7
315	15	9,1
355	15	12,5
400	15	14,7
450	15	18
500	15	23
560	15	28
630	15	36
710	15	45

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

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

Grand. Size	TIPO / TYPE FR-PAV/PBV FR-PAV/PBV	Dimensioni in mm / Dimensions mm										PESO / WEIGHT Kg. ØG-(PBV/PAV)
		D	A	B7	B8	C2	F	I	N	P1 max	T	
20	K-1-FR-P*V3	19-24-28	230	66	81	168	62	100	118	48	51	ø250(9/14,5) ø315(12,5/21,5)
	K-3-FR-P*V3	38										
25	K-2-FR-P*V4	28-38-42	258	71	86	191	75	125	145	60	56	ø250(12/18)-ø315(16/25)
30	K-1-FR-P*V4	28-38-42	290	71	86	213	75	125	145	60	56	ø250(12/18)-ø315(16/25)
	K-3-FR-P*V4	48 **										
40	K-1-FR-P*V5	38-42-48-55	338	81	96	253	100	140	165	70	66	ø315(20/29)-ø355(23/36) ø400(25/40)
	K-2-FR-P*V5	60										
40M	K-1-FR-P*V5	38-42-48-55	338	81	96	253	100	140	165	70	66	ø315(20/29)-ø355(23/36) ø400(25/40)
55	K-2-FR-P*V6	48-55-60-65	430	91	106	270	110	160	185	80	76	ø315(25/34)-355(28/41) ø400(30/45)-ø450(34/52)
	K-3-FR-P*V6	75										
65	K-2-FR-P*V7	60-65-75-80	520	101	116	313	125	195	225	100	86	ø400(40/55)-ø450(44/62) ø500(49/72)
75	K-2-FR-P*V8	65-75-80-90	620	121	136	344	150	225	27	110	106	ø500(63/86)-ø560(68/96) ø630(76/112)
	K-3-FR-P*V8	100										
85	K-2...	A RICHIESTA / UPON REQUEST										

** Chiavetta ribassata / reduced keyway



NOTE:

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

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

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

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

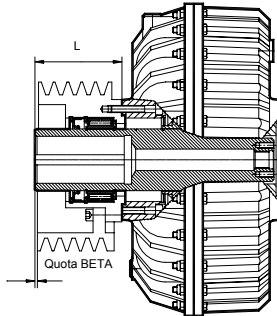
2GIUNTI COMPLETI DI PULEGGE A GOLE (X,ZI E Z)

2GIUNTI SENZA PULEGGIA (Z,J E H)

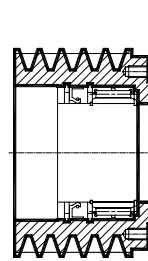
I giunti completi di puleggia a gole sono stati progettati e realizzati per soddisfare esigenze di impiego in funzione del carico di trasmissione con o senza cuscinetto sotto puleggia, per puleggia incorporata o puleggia removibile dall'esterno per facili adattamenti di impiego.

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

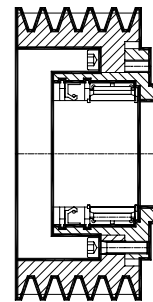
GIUNTI CON PULEGGIA



GIUNTO BETA "X"



**PULEGGIA
INCORPORATA "X"**



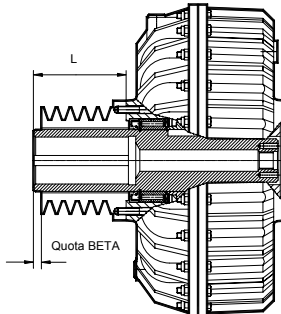
**PULEGGIA REMOVIBILE
("XJ-NJ")**

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

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

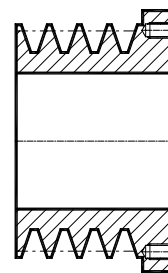
Le pulegge "X" sono munite di sede interna per cuscinetto sotto tiro cinghia e sono disponibili in una vasta gamma per giunti "ROTOMECC BETA" (vedi catalogo pulegge WESTCAR).

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



GIUNTO BETA "ZI"

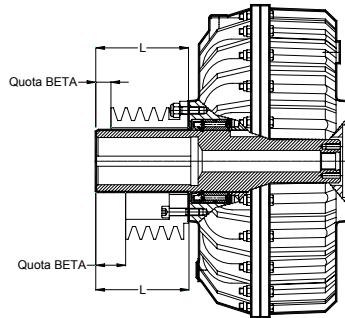
Il giunto BETA "ZI" è stato progettato per essere accoppiato con pulegge di diametro primitivo più piccolo rispetto al BETA "X", viene prodotto senza cuscinetto sotto puleggia. Per l'impiego verificare il carico ammissibile di tirocinghia (vedi tab. pag.23). Il giunto BETA "ZI" viene fornito con puleggia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



PULEGGIA INCORPORATA "I"

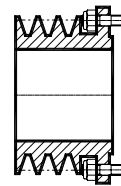
Le pulegge "I" sono prodotte con diametri primitivi ridotti. La puleggia è montata dall'interno per consentire un numero di gole maggiore rispetto alle pulegge "F" (vedi catalogo pulegge WESTCAR).

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



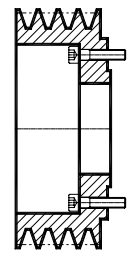
GIUNTO BETA "Z"

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



**PULEGGIA A FLANGIA
 REMOVIBILE**

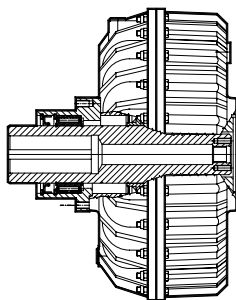
Vengono prodotte con diametri primitivi ridotti, con flangia di fissaggio munita di centratura e giro fori. Il fissaggio al giunto è esterno con prigionieri e dadi (vedi catalogo pulegge WESTCAR).



**PULEGGIA A TAZZA
 REMOVIBILE**

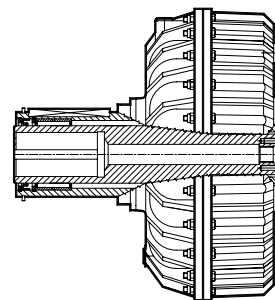
Vengono prodotte con diametri primitivi maggiori e sono realizzate con diametro di centratura e giro fori nello scarico interno. Il fissaggio al giunto è esterno con viti (vedi catalogo pulegge WESTCAR).

GIUNTI SENZA PULEGGIA



GIUNTO BETA "J"

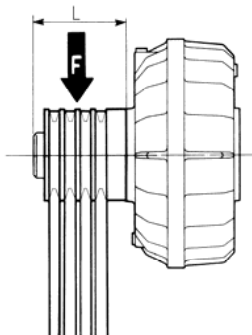
Viene prodotto con manicotto in uscita con diametro di centratura e fori per il fissaggio dell'organo di trasmissione. E' disponibile con differenti lunghezze dell'albero in funzione della fascia dell'organo di trasmissione. E' progettato per applicazioni gravose. Il cuscinetto a rulli, posto sotto il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



GIUNTO BETA "H"

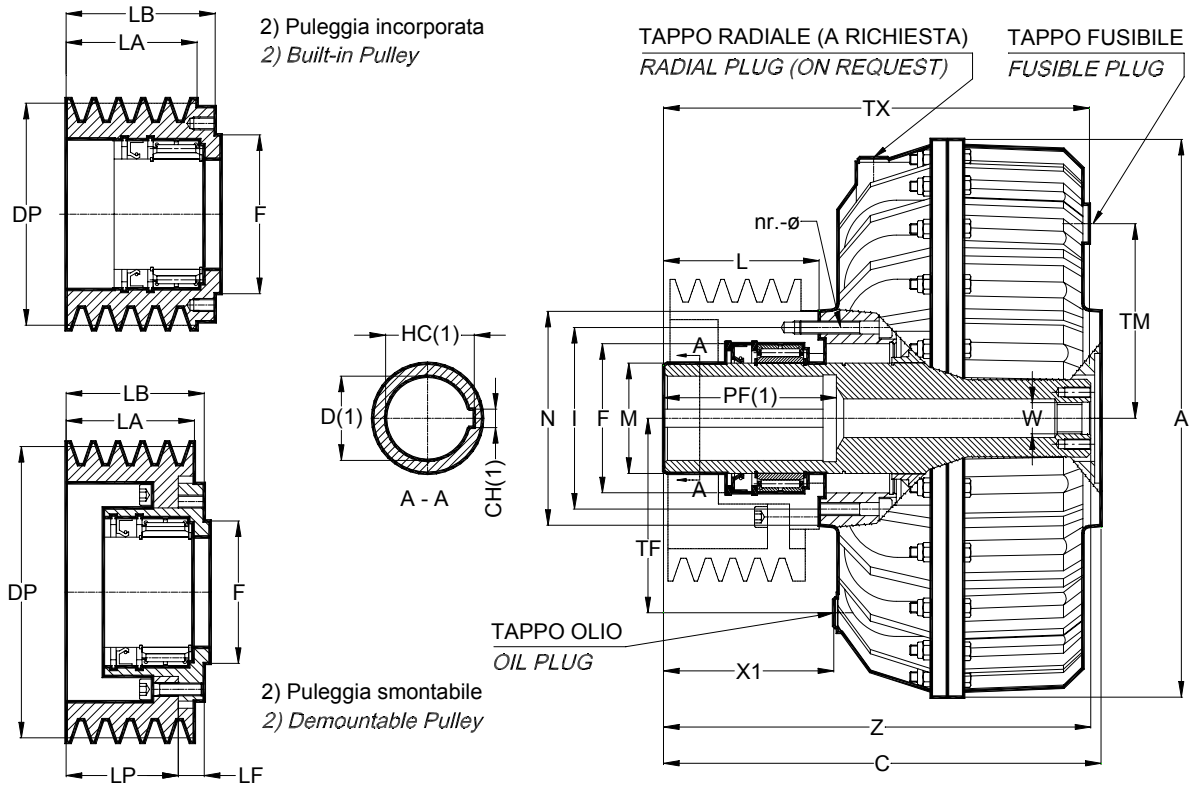
Viene prodotto con canotto in acciaio con chiavetta ed anello elastico per l'ancoraggio dell'organo di trasmissione che si desidera adattare al giunto idromeccanico. E' progettato per applicazioni gravose. Il cuscinetto a rulli posto sotto il manicotto conferisce un'elevata resistenza ai carichi radiali.

CALCOLO DEL TIROCINGHIA



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

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



NOTE:

1) PER DIMENSIONE FORO E CAVE VEDERE TABELLA

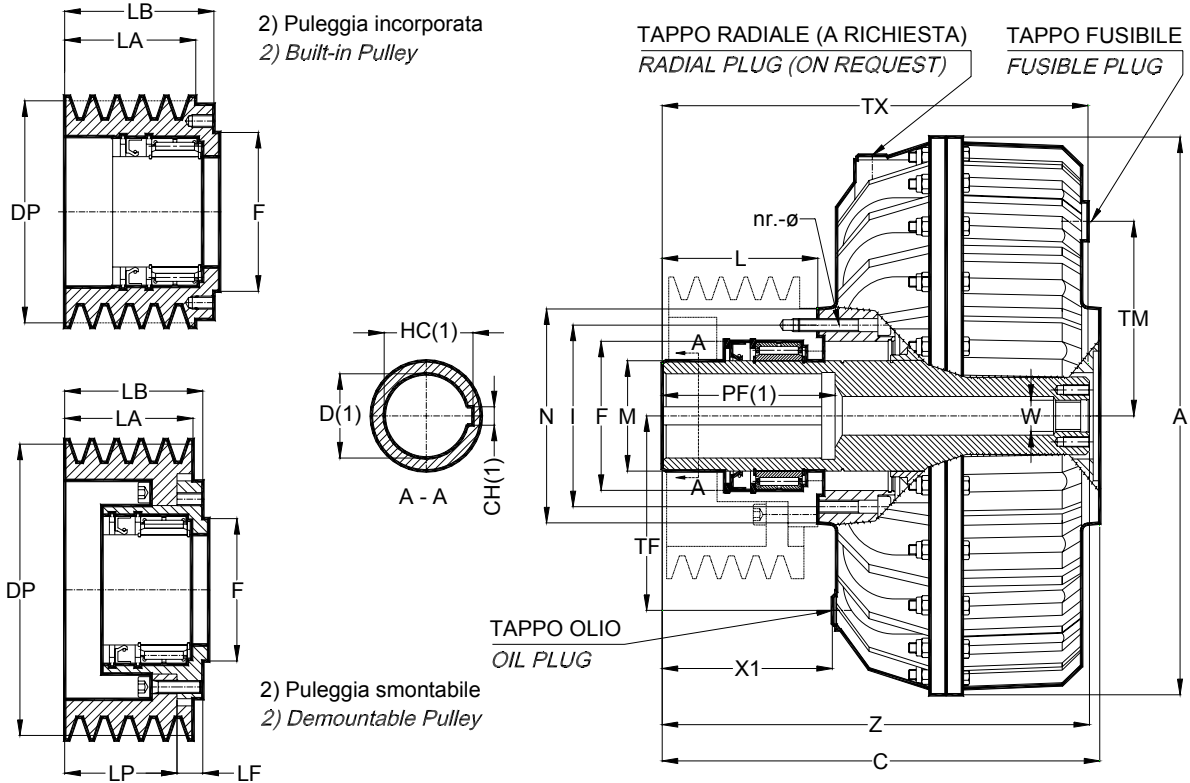
1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET.

2) PER ABBINAMENTO GIUNTO-PULEGGIA VEDERE CATALOGO PULEGGE

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

Grand.	Tipo Type	Dimensioni in mm / Dimensions mm														Kg. *			
		D	A	C	F	I	L	M	N	nr.-Ø	TF	TM	W	X1	TX		Z		
20	X 103	28-38	230	220	62	78	103	55	94	6-M6	80	69	M20	110	223	213	10,5		
	25	X 68	28-38-42	194	75	100	68	88	60	116	8-M8	85	90	M24	68	176	191	16,2	
		X 88		214			88								211	16,6			
X 108	234	108		231			17												
30	X 68	28-38-42	290	221	75	100	68	112	60	115	8-M8	110	95	M24	77	226	213,5	22,5	
	X 80	48-55		233			80								70	89	238	225,5	23
	X 88	28-38-42		241			88								60	97	246	233,5	23,3
	X 112	28-38-42		265			100								60	121	270	257,5	23,5
	X 114	48		267			114								65	123	272	259,5	23,5
	X 135	42-48-55		288			135								70	144	293	280,5	24
40	X 64	42-48	338	255	100	125	64	80	145	8-M8	130	115	M24	88	250	241	37		
	X 90	38-42-48-55-60		281			90							114	276	268	38		
	X 118	38-42-48-55-60		309			100							118	304	296	39		
	X 142	38-42-48-55-60		333			100							142	328	320	40		
	X N64	42-48		255			145							97	88	250	241	37	
	X N90	38-42-48-55-60		281			145							123	114	276	268	38	
	X N118	38-42-48-55-60		309			145							151	142	304	296	39	
	X N142	38-42-48-55-60		333			145							175	166	328	320	40	
40M	X 64	42-48	338	265	100	125	64	80	145	8-M8	130	115	M24	88	260	241	37		
	X 90	38-42-48-55-60		291			90							114	286	268	38		
	X 118	38-42-48-55-60		319			100							118	314	296	39		
	X 142	38-42-48-55-60		343			100							142	338	320	40		
	X N64	42-48		265			145							97	88	260	241	37	
	X N90	38-42-48-55-60		291			145							123	114	286	268	38	
	X N118	38-42-48-55-60		319			145							151	142	314	296	39	
	X N142	38-42-48-55-60		343			145							175	166	338	320	40	

*= Peso con olio / Weight with oil



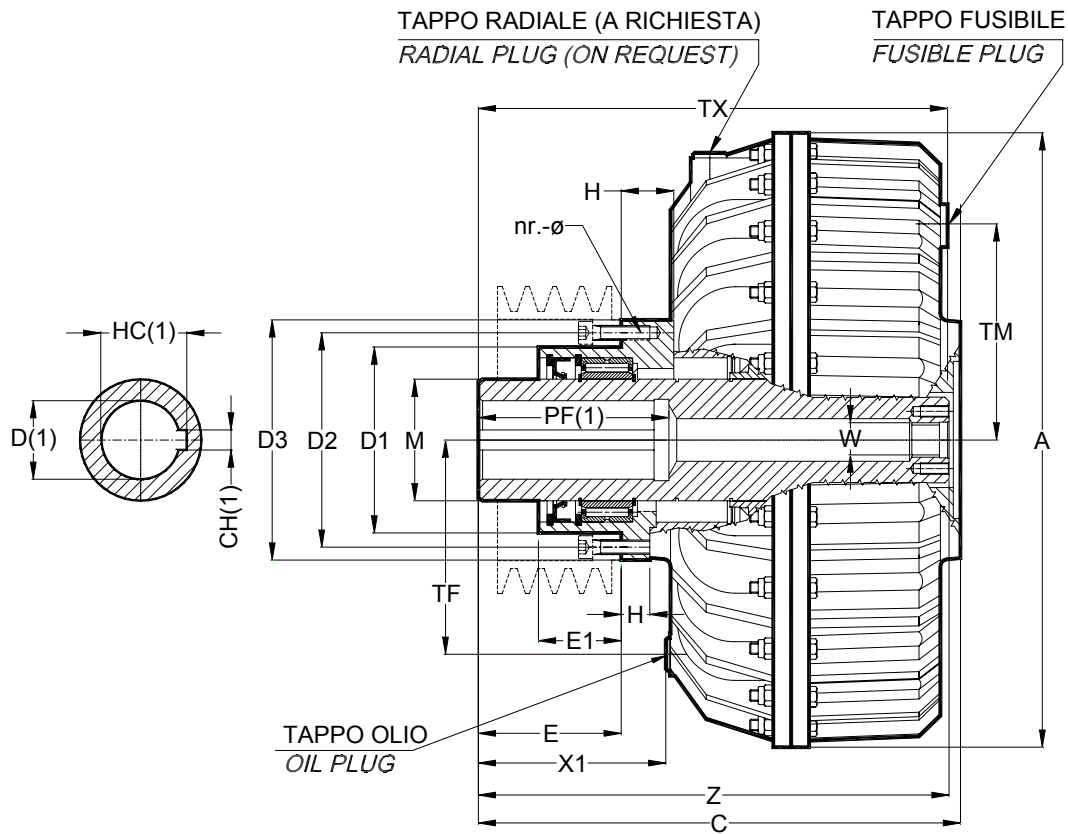
NOTE:

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

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

*= Peso con olio / Weight with oil

• →PER D 100 = 135 • →FOR D 100 = 135



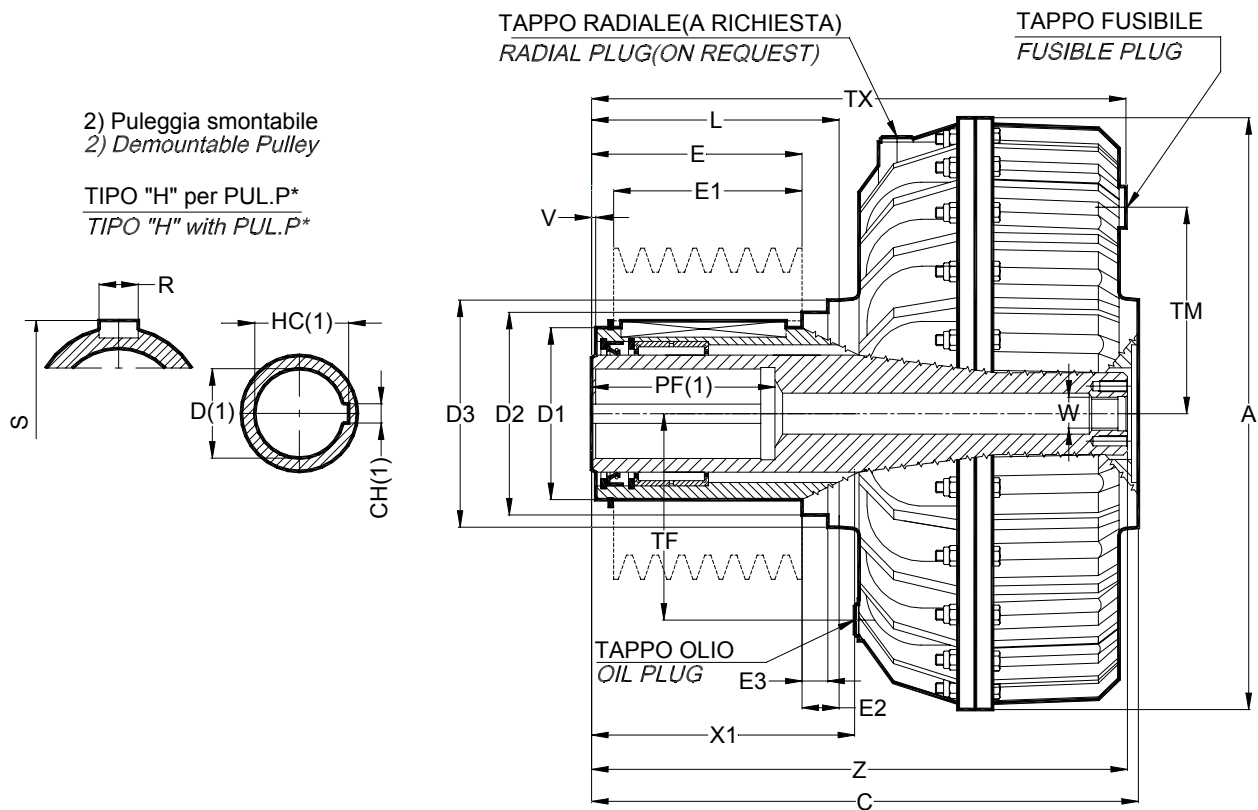
Dimensioni in mm / Dimensions mm

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

* = Peso con olio / Weight with oil

• → per D 100 = 135

• → for D 100 = 135



NOTE:

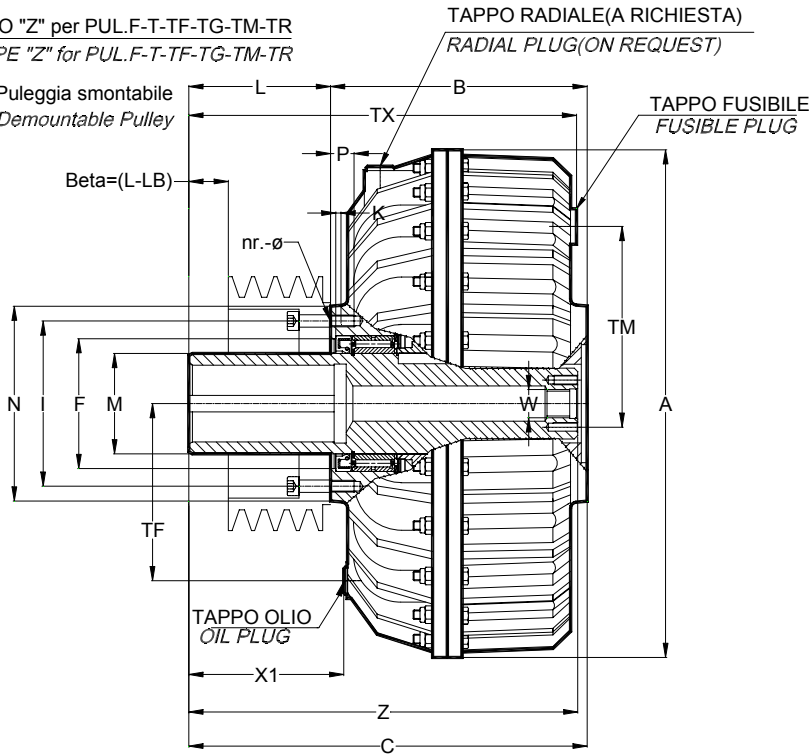
- 1) PER DIMENSIONI FORO E CAVE VEDERE TABELLA
1) FOR BORE AND KEYWAY DIMENSIONS SEE SHEET
- 2) PER ABBINAMENTO GIUNTO-PULEGGIA VEDERE CATALOGO PULEGGIA
2) FOR THE CHOICE OF THE ASSEMBLING COUPLING-PULLEY, SEE CATALOGUE "WESTCAR PULLEYS"

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

* = Peso con olio / Weight with oil

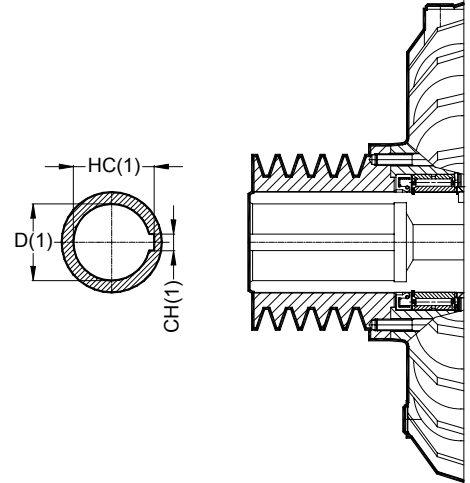
TIPO "Z" per PUL.F-T-TF-TG-TM-TR
 TYPE "Z" for PUL.F-T-TF-TG-TM-TR

2) Puleggia smontabile
 2) Demountable Pulley



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

2) Puleggia incorporata
 2) Built-in Pulley



NOTE:

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

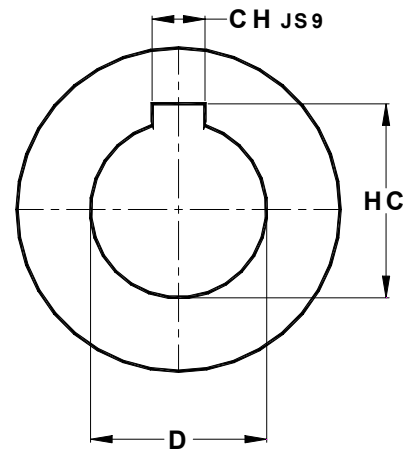
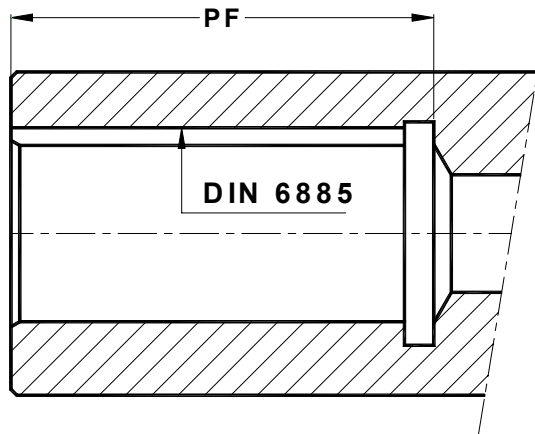
Grand. Size	Tipo/Type		Dimensioni in mm / Dimensions mm																Kg *	
	Z	ZI	D	A	B	C	F ^{H7}	I	L	M	N	nr.-Ø tipo/type Z	P	TF	TM	W	X1	TX		Z
20	Z 55	ZI 55	19-24-28			172			55	45						M14	62	175	165	9,8
	Z 70	ZI 70	19-24-28	230	117	187	62	78	70	45	94	6-M8	16	80	69	M14	77	190	180	
	Z 69	ZI 69	38			186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

* = Peso con olio / Weight with oil

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

(Fig. 1) FORME COSTRUTTIVE PRINCIPALI

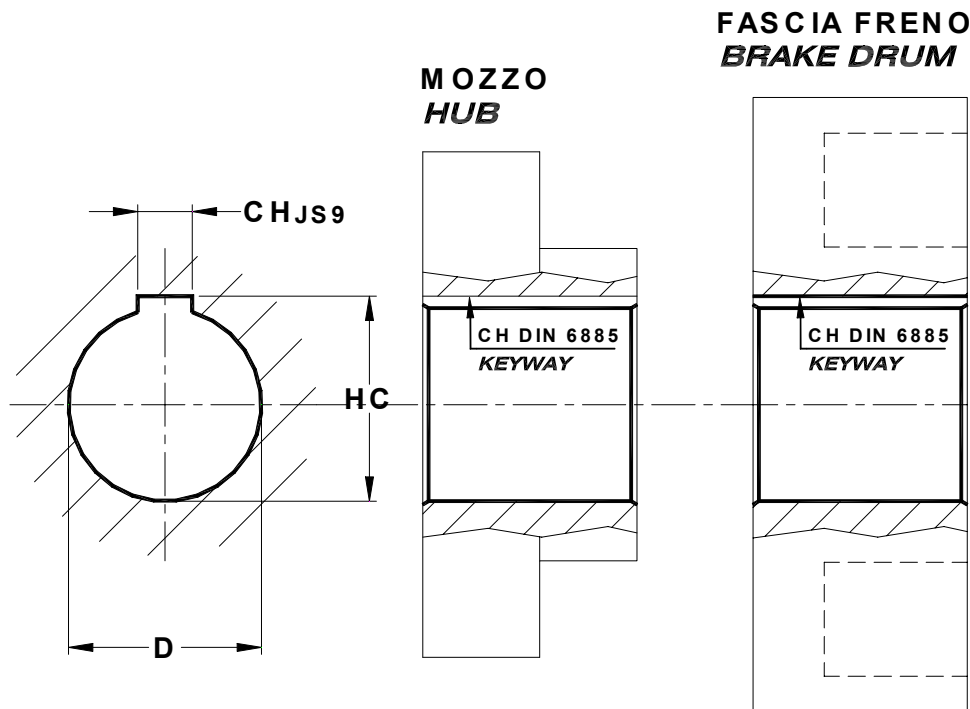
<p>PULEGGE PER GIUNTI BETA "Z/ZN/ZI" SENZA CUSCINETTO SOTTO TIRO CINGHIA</p> <p>FISSATA CON PRIGIONIERI "Q"</p> <p>PULEGGE SMONTABILI</p> <p>F T TF TG TM TR</p> <p>FISSATA CON VITI ESTERNE</p> <p>PULEGGE INCORPORATE</p> <p>I IF IG</p> <p>FISSATA CON VITI INTERNE</p>	<p>PULEGGE PER GIUNTI BETA "X/XN"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



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

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

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



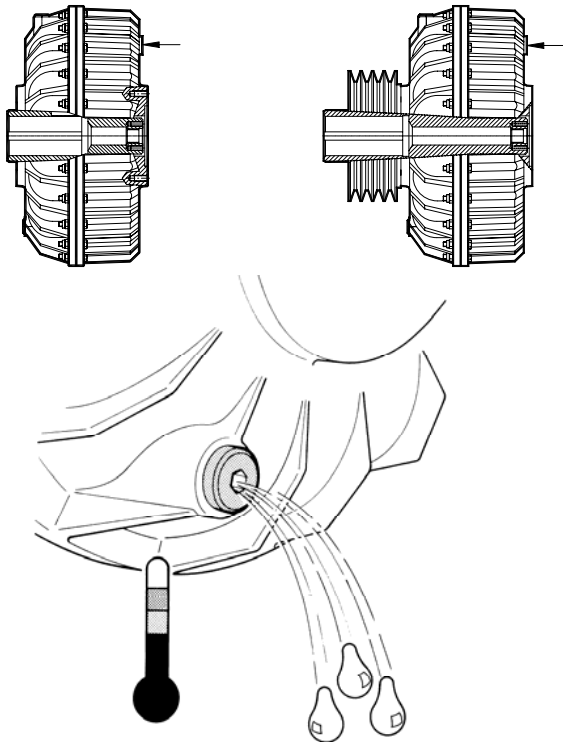
D	Toll.	CH	Toll.	HC	Toll.
10		3		11,4	
11 *		4		12,8	
12		4		13,8	+ 0,1
13		5		15,3	0
14 *		5		16,3	
15		5		17,3	
16		5		18,3	
17		5		19,3	
18		6		20,8	
19 *		6		21,8	
20	H7	6	JS9	22,8	
21		6		23,8	
22		6		24,8	
23		8		26,3	
24 *		8		27,3	
25		8		28,3	
26		8		29,3	
27		8		30,3	+0,2
28 *		8		31,3	0
30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

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

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

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

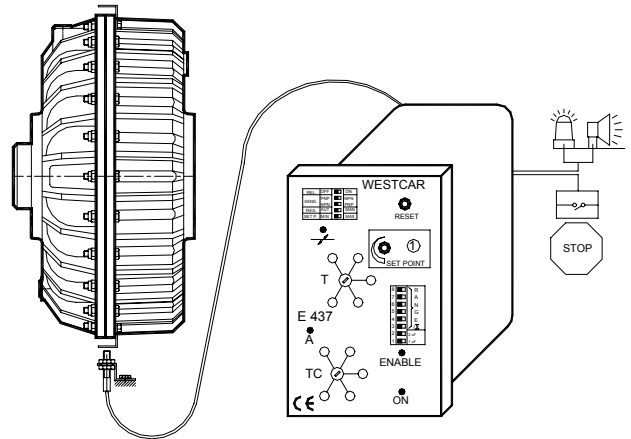
POSIZIONE STANDARD DEL TAPPO FUSIBILE



TAPPO FUSIBILE

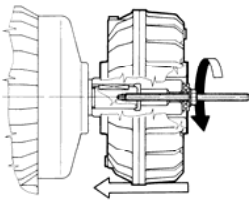
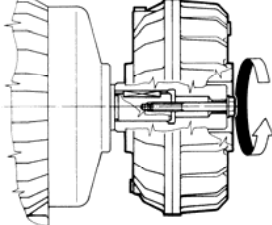
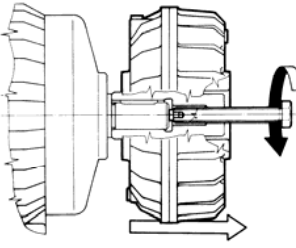
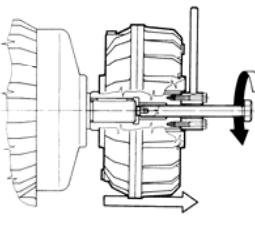
Garantisce la fuoriuscita dell'olio con il conseguente arresto della trasmissione qualora si verifichi un eccessivo surriscaldamento.

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



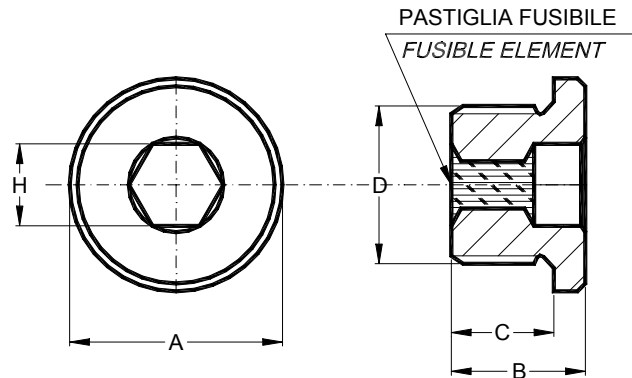
DISPOSITIVO "SCD"

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

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

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

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



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

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

ES. Tappo fusibile ¼ GAS 145° rosso.

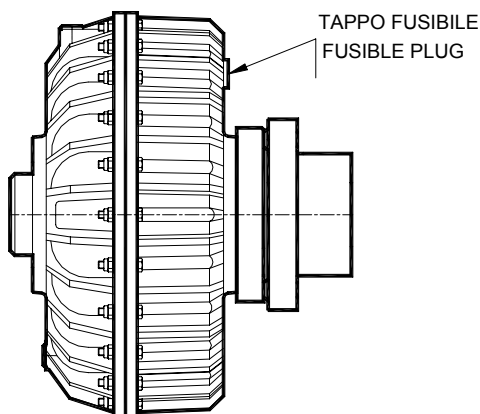
When ordering specify: dimension "D", fusible plug melting temperature and colour.

EX: Fusible plug ¼ GAS 145° red.

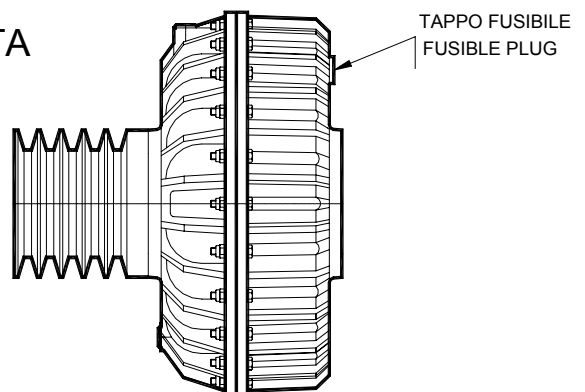
POSIZIONE STANDARD DEL TAPPO FUSIBILE

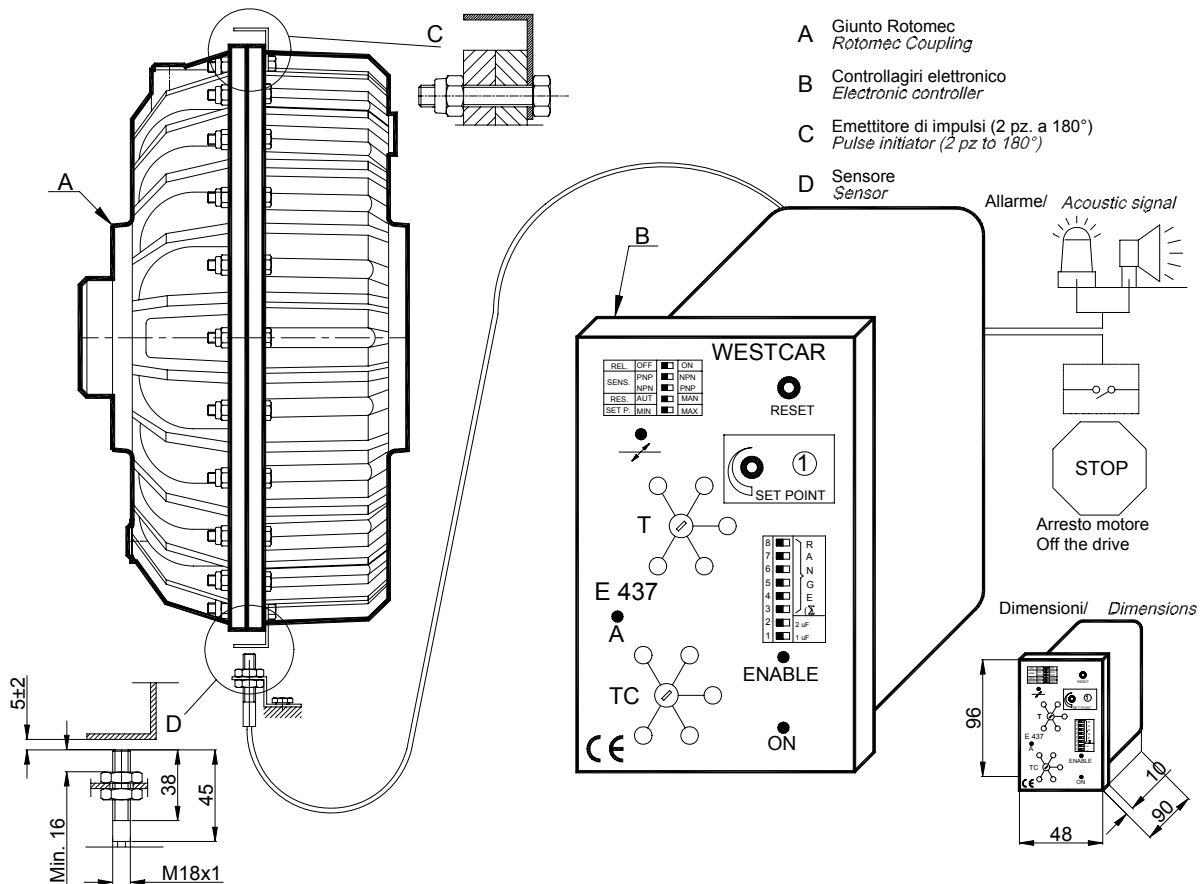
FUSIBLE PLUG STANDARD POSITION

ALFA



BETA





DISPOSITIVO "SCD"

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

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

FUNZIONAMENTO

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

ALIMENTAZIONE

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

DEVICE "SCD"

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

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

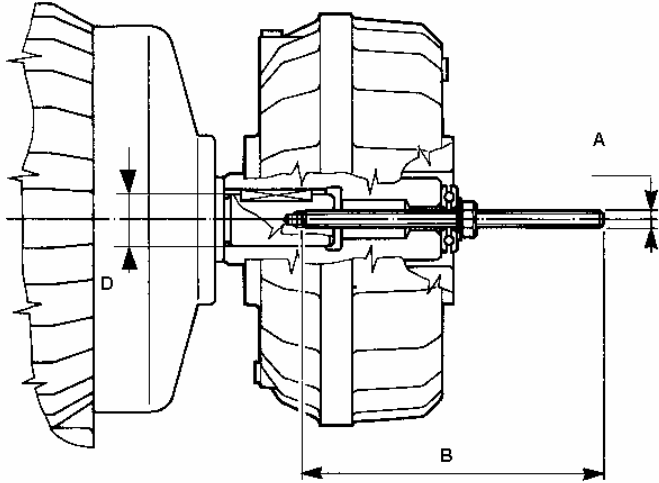
OPERATION

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

SUPPLY

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

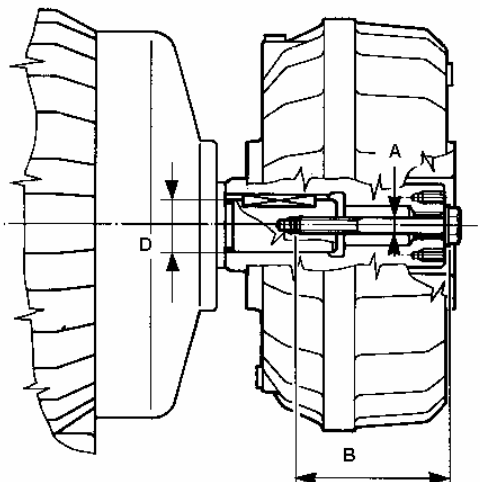
SISTEMA DI MONTAGGIO "SM"



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

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

TIRANTE DI TESTA "TT"

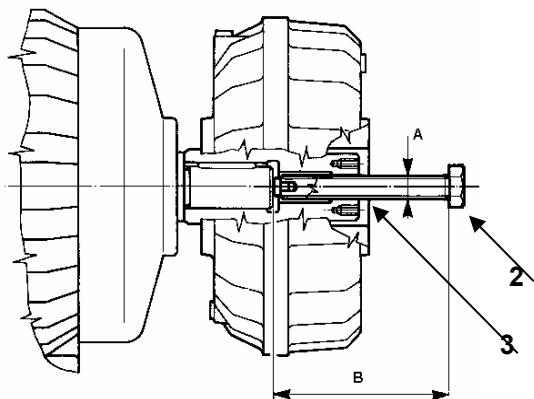


Il tirante di testa è costituito da una rondella per centraggio della vite di bloccaggio con lunghezza (B) variabile secondo la versione del giunto e diametro (A) in base al foro (D).

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

SMONTAGGIO CON VITE DI ESTRAZIONE "VE"

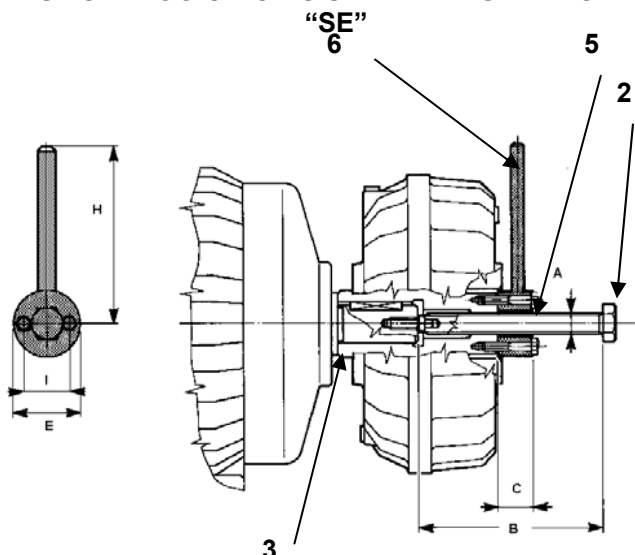
- Per lo smontaggio del giunto ROTOFUID dal motore occorre innanzitutto:
- smontare il tirante di testa
- avvitare la vite di estrazione(2) nel foro filettato(3) del giunto, avendo cura di bloccare la rotazione dell'albero motore



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

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

SMONTAGGIO CON SISTEMA DI ESTRAZIONE "SE"

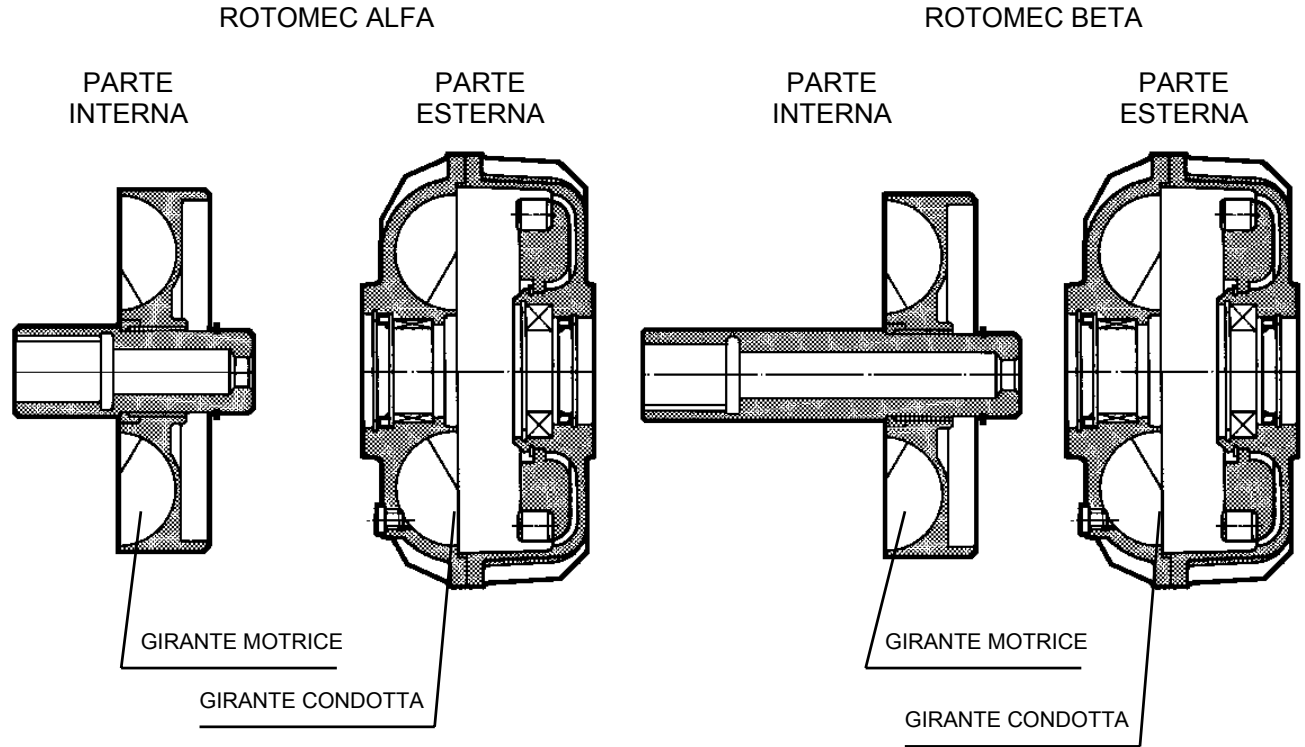


SISTEMA "SE"	PER GIUNTO ROTOMECC					
	Grand	TIPO				
SIGLA		K	Z-ZI	J	H	X
SE M20	20	NON PREVISTO		J08	H85	X103
SE M24/35	25	TUTTE LE VERSIONI				
	30					
	40					
	40M					
	55					
SE M30	55	FINO A Ø65				
	65	PER Ø75				
SE M36	75	TUTTE LE VERSIONI				
	85	TUTTE LE VERSIONI				

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

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

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



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

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

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

SOSTITUZIONE OLIO

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

Dovendo sostituire occorre procedere come indicato di seguito:

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

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

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

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

Riducendo la quantità di olio si ottiene :

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

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

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

Aumentando la quantità di olio si ottiene:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

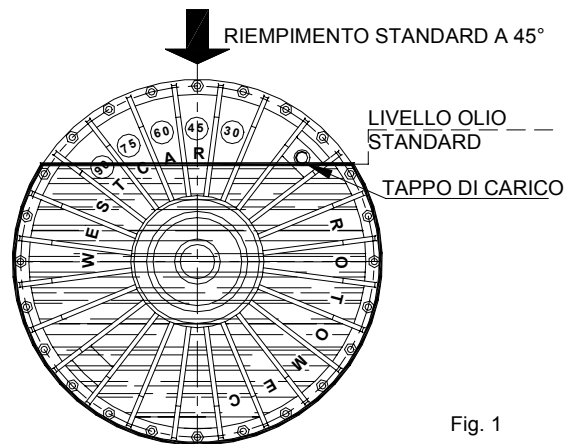


Fig. 1

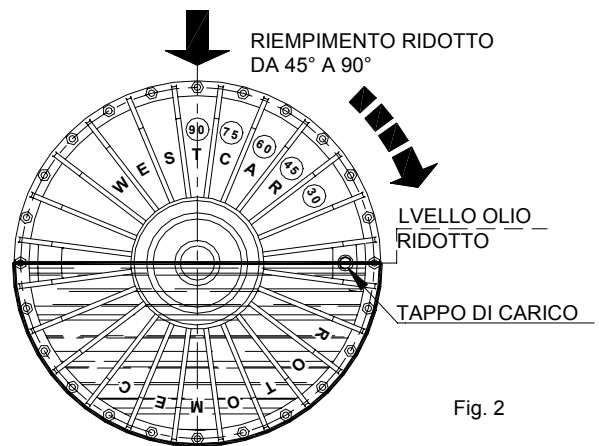


Fig. 2

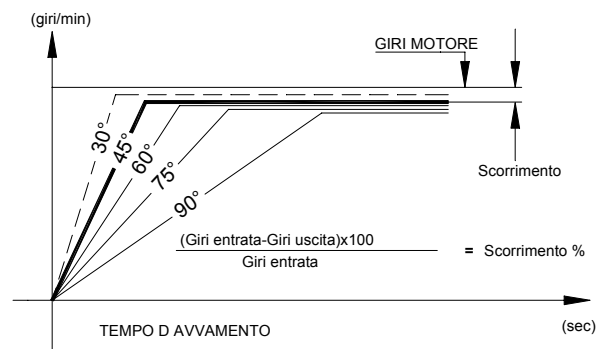


Fig. 3

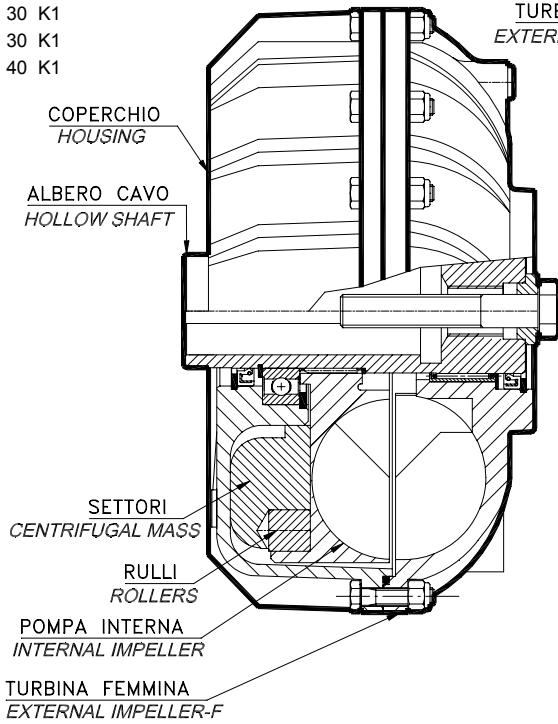
DIM. GIUNTO	QUANTITÀ DI OLIO CORRISPONDENTE AI DIVERSI LIVELLI DI RIEMPIMENTO									
	30°		45°		60°		75°		90°	
	Kg	l	Kg	l	Kg	l	Kg	l	Kg	l
20	1,08	1,23	1	1,14	0,85	0,97	0,75	0,85	0,6	0,68
25	1,85	2,1	1,7	1,94	1,5	1,7	1,35	1,54	1,1	1,25
30	2,3	2,6	2,1	2,4	1,85	2,1	1,5	1,7	1,3	1,48
40	3	3,4	2,8	3,2	2,5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

Tab. 1

**GIUNTI ROTOMEC
ROTOMEC COUPLINGS**

GIUNTO/COUPLING ALFA

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

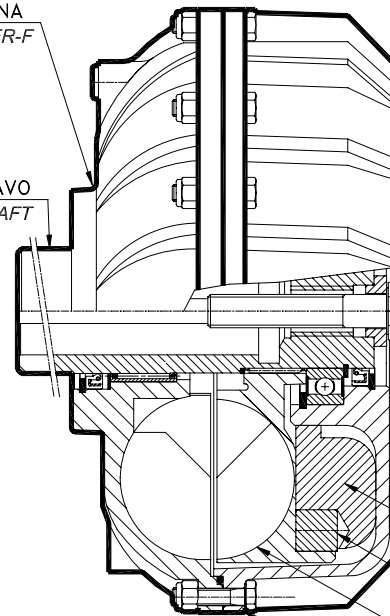


TURBINA ESTERNA
EXTERNAL IMPELLER-F

ALBERO CAVO
HOLLOW SHAFT

GIUNTO/COUPLING ALFA

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



SETTORI
CENTRIFUGAL MASS

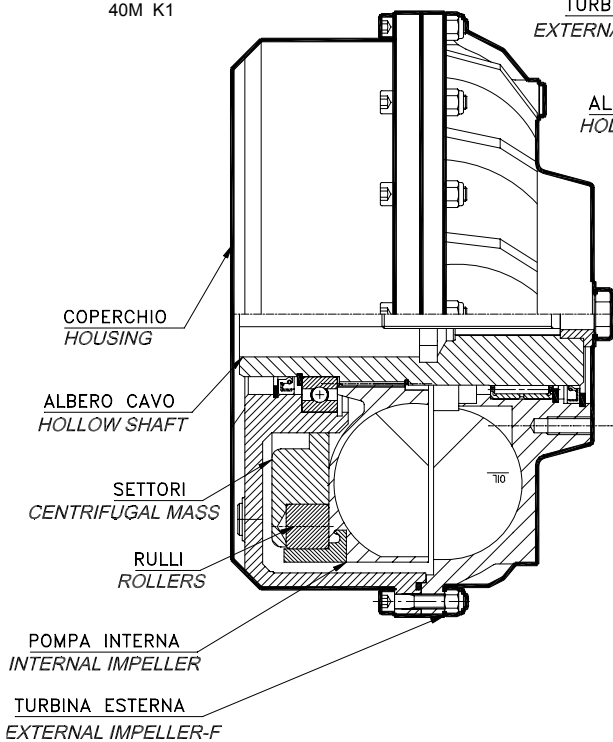
RULLI
ROLLERS

POMPA INTERNA
INTERNAL IMPELLER

COPERCHIO
HOUSING

GIUNTO/COUPLING ALFA

- 40M K1

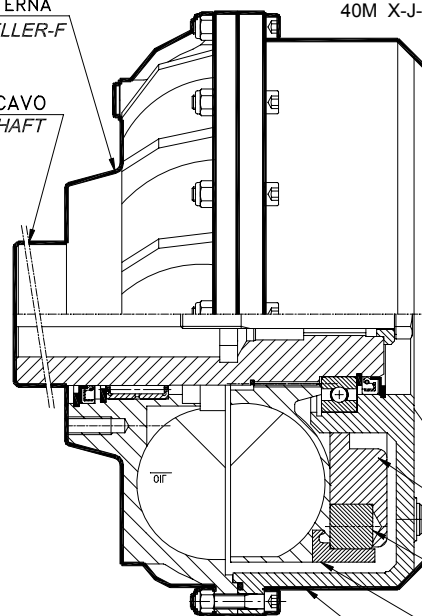


TURBINA ESTERNA
EXTERNAL IMPELLER-F

ALBERO CAVO
HOLLOW SHAFT

GIUNTO/COUPLING BETA

- 40M X-J-H-Z



SETTORI
CENTRIFUGAL MASS

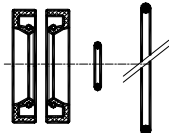
RULLI
ROLLERS

POMPA INTERNA
INTERNAL IMPELLER

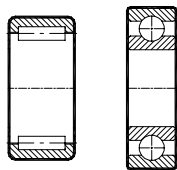
COPERCHIO
HOUSING

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

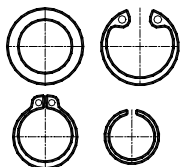
1 KIT GUARNIZIONI
OILSEALS KIT



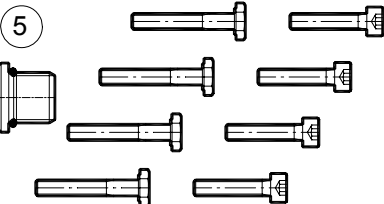
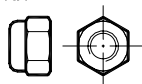
2 KIT CUSCINETTI
BEARINGS KIT



3 KIT DI ANELLI DI ARRESTO
SEEGER RINGS KIT

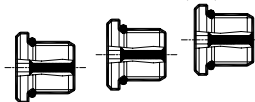


4 KIT DADI
NUTS KIT



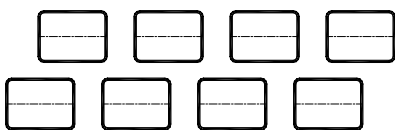
KIT VITI-TAPPO OLIO
OIL PLUG AND SCREWS KIT

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

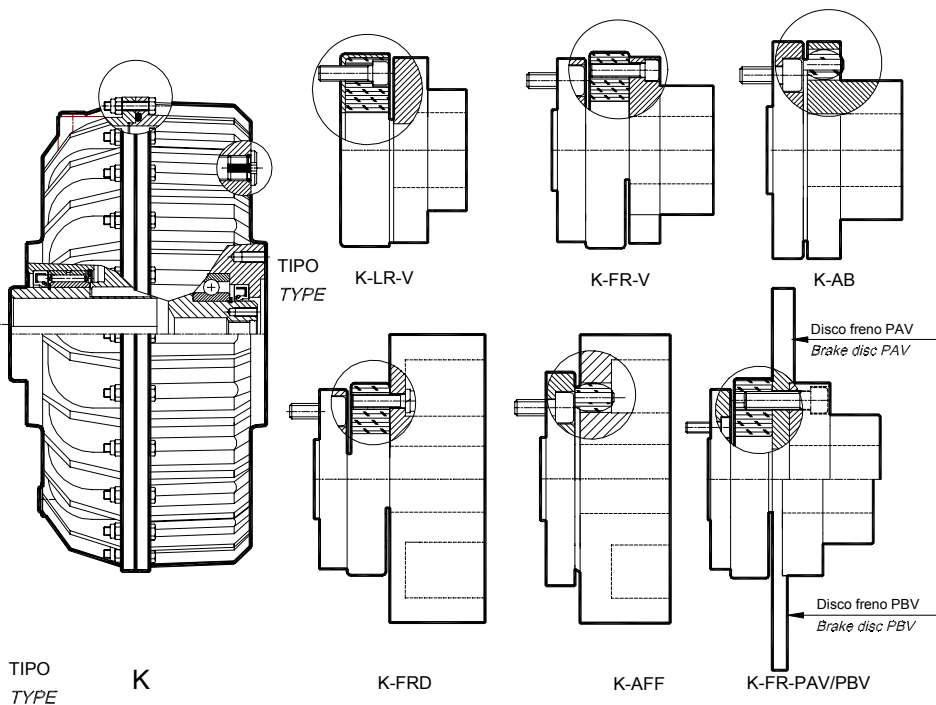


CITARE TEMPERATURA
QUOTE TEMPERATURE 120°C.-145°C.-180°C.

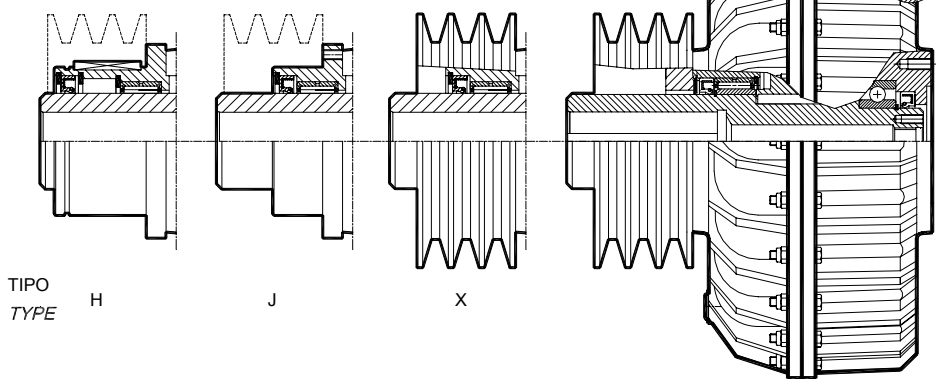
7 KIT DI RULLI
ROLLERS KIT



GIUNTO ALFA E GIUNTO ELASTICO
ALFA COUPLING AND FLEXIBLE COUPLING



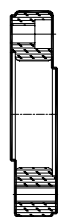
GIUNTO BETA
BETA COUPLING



RICAMBI PER GIUNTO ELASTICO

SPARE PARTS FOR FLEXIBLE COUPLING

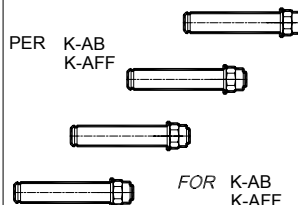
8 GIUNTO ELASTICO
FLEXIBLE COUPLING



PER GIUNTI
FOR COUPLING

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

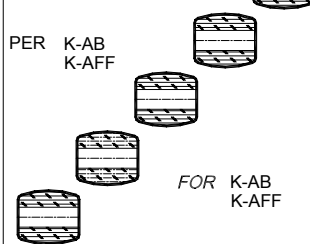
9 KIT PERNI
PINS KIT



PER K-AB
K-AFF

FOR K-AB
K-AFF

10 KIT GOMMINI
RUBBERS KIT



PER K-AB
K-AFF

FOR K-AB
K-AFF

Per l'olio di trasmissione consultare manuale

For transmission oil characteristics see
installation and maintenance manual

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

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

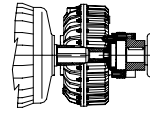
GIUNTO ROTOFUID ROTOFLUID COUPLING		
GRANDEZZA SIZE	VERSIONE VERSION	FORO HOLE
		D.

**FUNZIONI OPZIONALI
OPTIONAL FUNCTIONS**

[| | | | |]

INSTALLAZIONE CON ASSE
ORRIZZONTALE

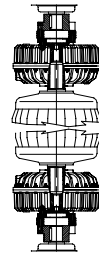
INSTALLATION IN
HORIZONTAL AXIS



Standard

INSTALLAZIONE CON ASSE
VERTICALE CON MOTORE
SOTTO GIUNTO

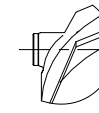
INSTALLATION IN
VERTICAL AXIS WITH
MOTOR UNDER THE
COUPLING



C1

INSTALLAZIONE CON ASSE
VERTICALE CON MOTORE
SOPRA GIUNTO

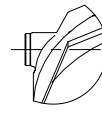
INSTALLATION IN
VERTICAL AXIS WITH
MOTOR OVER THE
COUPLING



C2

POSIZIONE DEL TAPPO
OLIO COASSIALE AL
GIUNTO

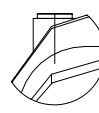
OIL PLUG POSITION
PARALLEL TO THE
COUPLING AXIS



Standard

TAPPO OLIO
PERPENDICOLARE
ALL'ASSE DEL GIUNTO

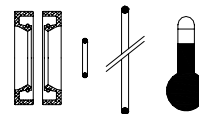
OIL PLUG
PERPENDICULAR TO THE
COUPLING AXIS



R

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

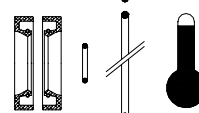
NBR RUBBER GASKETS
FOR TEMPERATURES MAX
120°C (WITHOUT
STRENGTHENING RINGS)



Standard

GUARNIZIONI IN VITON
PER TEMPERATURE FINO
A 180°C

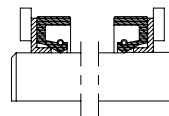
VITON GASKETS FOR
TEMPERATURES UP TO
180°C



V

ANELLI DI RINFORZO E
PROTEZIONE PER MIM

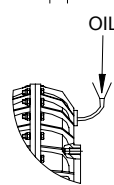
STRENGTHENING AND
PROTECTING RINGS FOR
MIM



ZZ

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

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



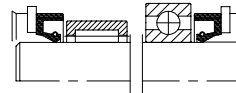
Standard

I

B

LUBRIFICAZIONE
CUSCINETTI CON OLIO DI
TRASMISSIONE

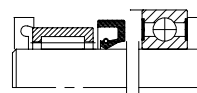
BEARINGS LUBRICATION
WITH TRANSMISSION OIL



Standard

CUSCINETTI CON
LUBRIFICAZIONE FORZATA
GRASSO/OLIO

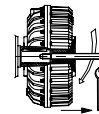
FORCED BEARINGS
LUBRICATION WITH
GREASE/OIL



G

GIUNTO PREDISPOSTO
PER SMONTAGGIO CON
VITE DI ESTRAZIONE

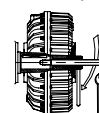
COUPLING ARRANGED
FOR DISASSEMBLING
WITH EXTRACTION SCREW



Standard

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

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



E



SCHEDA TECNICA PER SELEZIONE
APPLICATION REQUIREMENTS

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

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

DATI MOTORE / MOTOR DATA

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

DATI MACCHINA / MACHINE DATA

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

ALTRI DATI / FURTHER DETAILS

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

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

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

Grid area for application description and sketch



WESTCAR NEL MONDO



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

Distributore



WESTCAR s.r.l.

Sede Legale e Uffici

Via Monte Rosa, 14 - 20149 Milano (ITALIA)

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

Sede Produttiva

Via Venezia, 31 - 21058 Solbiate Olona (VA)

info@westcar.it - www.westcar.it

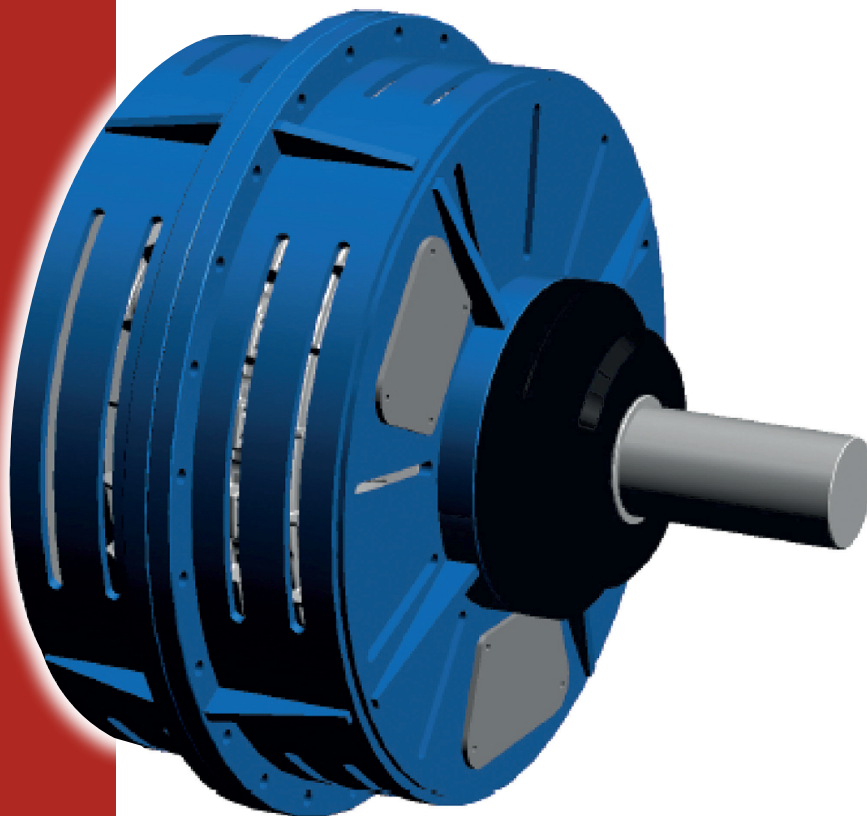


WESTCAR s.r.l.

ROTOFLUID

Fluid Couplings

KDA for Internal
combustion engines



Power up to 500 kW

KDA fluid coupling specifically designed for internal combustion engines equipped with bell housing and flywheel connection according to SAE standard, is supplied with a super elastic coupling able to dump vibrations.

KDA fluid coupling due to his design help the engine to reach idle speed without load, transmitting the torque softly.

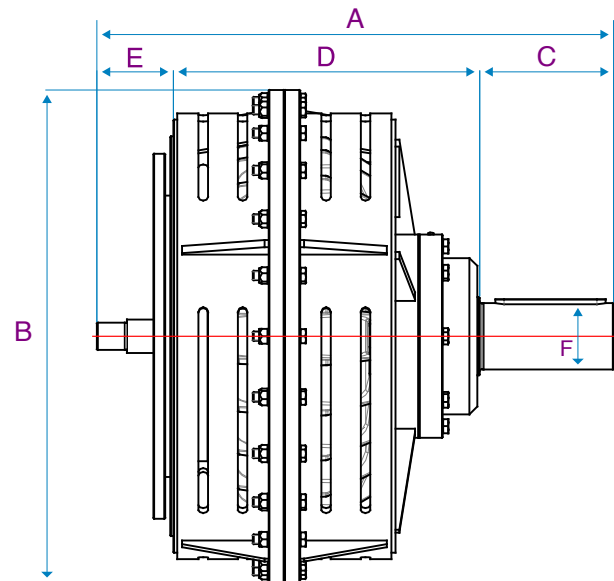
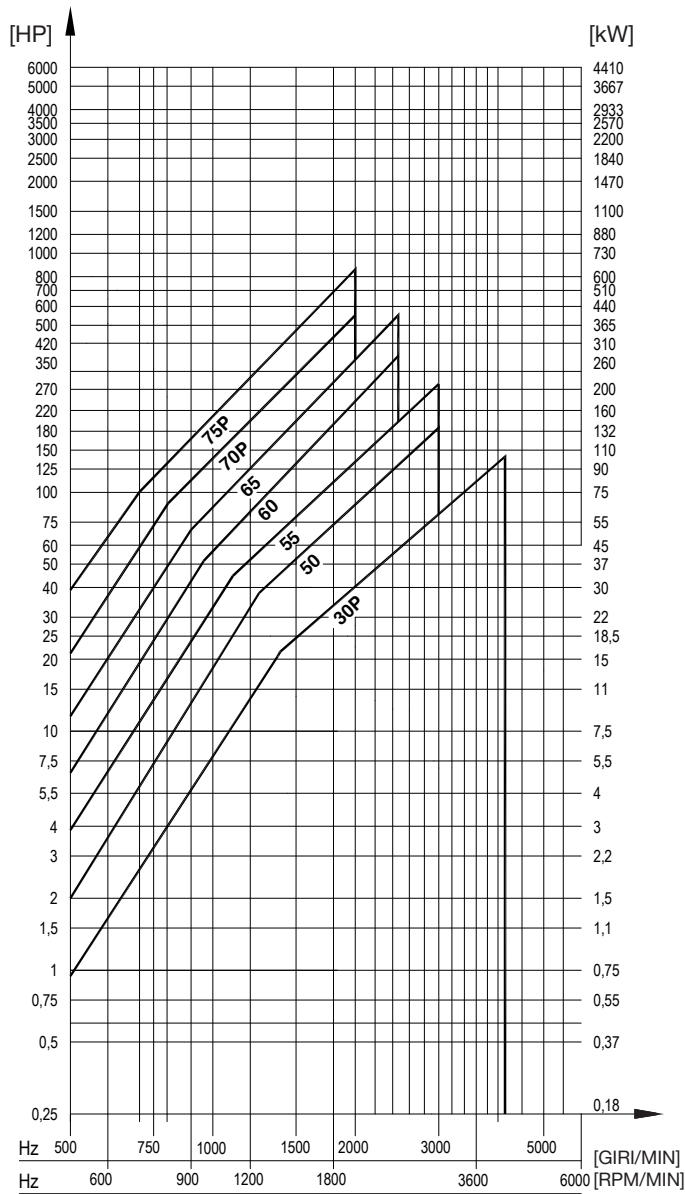
KDA fluid coupling find large use on different sectors as Industry , Agriculture – Forest and also on Naval applications, transferring torque, protecting the engine and the application in case of jam.



Il giunto idraulico KDA è stato sviluppato specificatamente per le applicazioni su motori endotermici con flangiatura SAE, fornito con un generoso giunto elastico di allineamento lato ingresso si adatta ai volani SAE di diverse dimensioni.

Il giunto idraulico KDA grazie al suo design permette al motore di raggiungere la sua velocità nominale quasi privo di carico, trasferendo gradualmente la coppia alla applicazione.

Trova largo utilizzo nei diversi settori dall'industriale, l'agricolo-forestale sino al navale, la grande versatilità del giunto oltre al trasferimento di potenza e coppia funge anche da protezione del motore in caso di arresto immediato della applicazione.



Size	A	B	C	D	E	F	SAE flywheel	SAE housing
30P	374.7	400	99.7	182	93	55	10"	4
50	468	525	140	231	97	57	11 ^{1/2}	3
55	552	525	165	290	97	63	11 ^{1/2}	3
60	656	630	170	389	97	85	11 ^{1/2} 14	3 - 2 - 1
65	656	630	170	389	97	85	11 ^{1/2} 14	3 - 2 - 1
70P	739	790	180	462	97	90	14	1
75P	739	790	180	462	97	90	14	1 - 0

WESTCAR WORLDWIDE



Albania	Finland	Peru
Australia	France	Poland
Belarus	Germany	Portugal
Belgium	Great Britain	Romania
Bosnia and Herzegovina	Greece	Russia
Brazil	Holland	Serbia
Canada	Iran	Singapore
Chile	Korea	Slovak Republic
China	Latvia	Slovenia
Colombia	Lithuania	South Africa
Croatia	Macedonia	Spain
Czech Republic	Morocco	Sweden
Denmark	New Zealand	Thailand
Egypt	Norway	Turkey
Estonia	Pakistan	USA

Distributor



WESTCAR s.r.l.

Headquarter

Via Monte Rosa, 14 - 20149 Milano (ITALY)

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

Production Plant

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

info@westcar.it - www.westcar.it