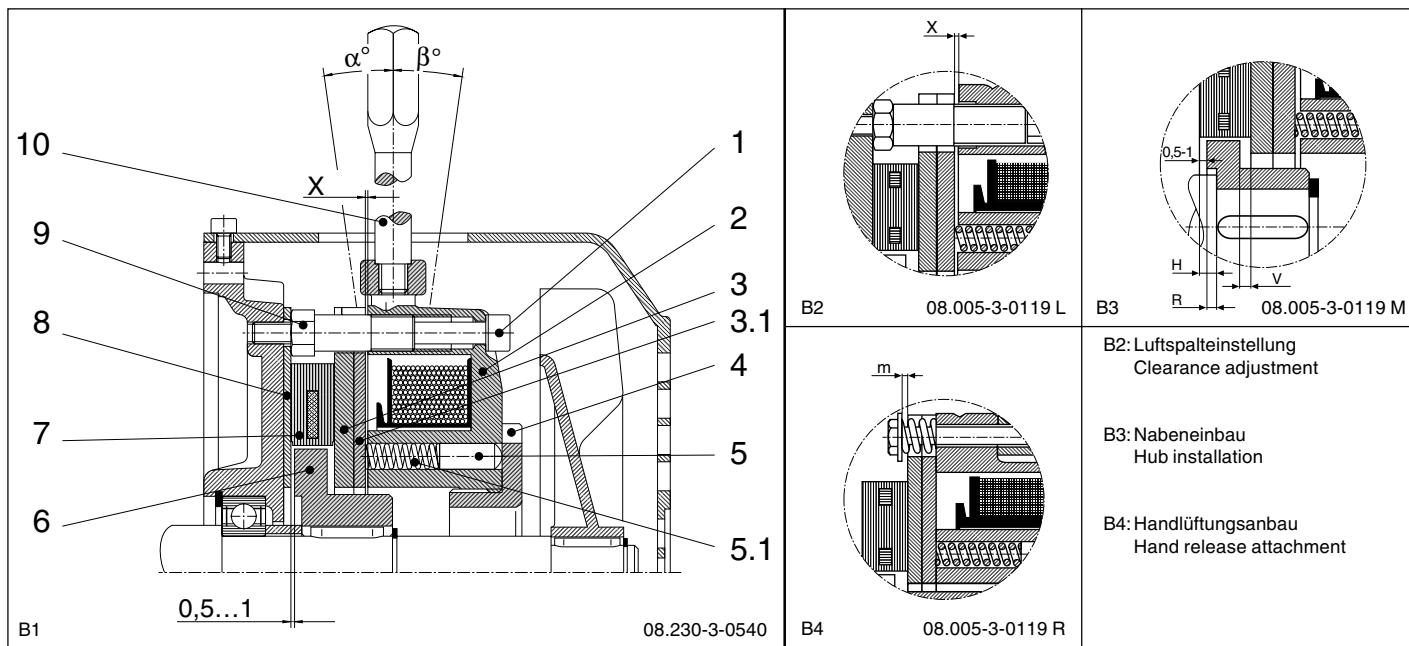




Einsatzbedingungen

Vor dem Einbau der Federdruck-Bremse KEB COMBISTOP ist folgendes zu beachten:

1. Für eine geeignete 2. Reibfläche sorgen. Es eignen sich ebene Reibflächen aus Grauguß oder Stahl. Die Rauhtiefe R_z soll den Wert $25 \mu\text{m}$ nicht überschreiten. Scharfkantige Unterbrechungen in der Reibfläche sind zu vermeiden. Steht eine solche Fläche nicht zur Verfügung, so kann eine Reib-scheibe oder ein Flansch (als Zubehör erhältlich) verwendet werden.
2. Die Exzentrizität des Befestigungslochkreises zum Wellenstumpf darf folgende Werte nicht überschreiten: Größe 00...02 0,2mm; Größe 03...06 0,4mm; Größe 07...10 0,5mm.
3. Die Winkelabweichung der Anschraublfläche zur Welle darf folgende Werte nicht überschreiten: Größe 00...03 0,04mm; Größe 04+05 0,05mm; Größe 06+07 0,06mm; Größe 08...10 0,08mm (bezogen auf den Befestigungs-Lochkreisdurchmesser).
4. Die Reibflächen müssen fett- und ölfrei sein.
5. Luftfeuchtigkeit, aggressive Dämpfe und ähnliches können zum Festrosten des Reibbelages führen. In diesen Fällen können rostfreie Reibscheiben optional vorgesehen werden.
6. Die Bewegung des Ankers darf nicht durch in den Nennluftspalt eindringende Fremdkörper behindert werden. Gegebenenfalls sind Schutzringe (Zubehör) zu verwenden oder andere Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

Operating Conditions

Before installing the failsafe brake KEB COMBISTOP observe the following:

1. Provide a suitable 2nd friction surface. Plane friction surfaces made out of suitable cast iron or steel. The surface roughness R_z should not exceed $25 \mu\text{m}$. Avoid sharp-edged interruptions in the friction surface. If such a surface is not available a friction disc or flange can be used optionally.
2. The excentricity of the mounting hole circle to the shaft end shall not exceed following values: Size 00...02 0,2mm; Size 03...06 0,4mm; Size 07...10 0,5mm.
3. The angular deviation of the mounting surface to the shaft shall not exceed following values: Size 00...03 0,04mm; Size 04+05 0,05mm; Size 06+07 0,06mm; Size 08...10 0,08mm (in reference to the bolt diameter).
4. The friction surfaces must be free from grease and oil.
5. Humidity, aggressive fumes and similar things can cause the rusting in of the friction lining. In such cases rustproof friction discs are optionally available.
6. The movement of the armature shall not be obstructed by objects substances that penetrate into the nominal air gap. If necessary, the protective rings (optionally) are to be used or other protective measures are to be taken.

Einbau

1. Nabe auf die Welle montieren und axial festsetzen. Beschädigungen an der Nabe sind unbedingt zu vermeiden. Es ist darauf zu achten, daß die Nabe nicht gegen die 2. Reibfläche laufen kann. Unter Berücksichtigung des axialen Spiels der Welle empfehlen wir einen Abstand von $0,5...1\text{mm}$ (B1).
2. Reibbelag auf die Nabe schieben. Darauf achten, daß der Reibbelag nicht durch versetztes oder schiefes Aufsetzen beschädigt wird. (Der Belag muß leichtgängig auf der Nabe gleiten).
3. Magnetsystem (komplett montiert) mit Zylinderschrauben befestigen, dabei den Nennluftspalt "X" (T1; B1) mit Hilfe einer Fühlerlehre kontrollieren bzw. mit Hilfe der Einstellstücke gleichmäßig einstellen. Hierbei muß sich die Bremse im stromlosen Zustand befinden. Wir empfehlen Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8, die mit den empfohlenen Anzugsmomenten der Hersteller angezogen werden sollten.

Elektrischer Anschluß

Die Magnetspule muß an Gleichspannung angeschlossen werden. Zum Anschluß an das Wechselstromnetz stehen aus der Baureihe COMBITRON verschiedene Gleichrichter zur Verfügung. Der Anschluß dieser Gleichrichter ist im Katalog COMBITRON beschrieben.

Installation

1. Mount the hub on the shaft and secure it axially. Absolutely avoid any damage to the hub and make certain that the hub cannot run against the 2nd friction surface. Considering the axial play of the shaft we recommend a distance of $0.1...1\text{mm}$ (B1).
2. Slide the friction lining on the hub. Be careful not to damage the friction lining through misaligned or tilted attachment. (The lining must slide easy on the hub.)
3. Attach the magnetic system (completely assembled) with head cap screws in doing so adjust the nominal air gap "X" (T1; B1) with a feeler gauge or by means of the adjusting spacers. At that the brake must be in the power off mode. We recommend screws of the strength class 8.8, which should be tightened with the torque recommend by the manufacturers.

Electric Connection

The magnet coil must be connected to the d.c. voltage. For the connection to the a.c. power supply different rectifiers from the series COMBITRON are available. The connection of these rectifiers is described in the catalog COMBITRON.

Luftspalt - Nachstellen

Readjustment of Clearance

Größe Size	Nennluftspalt Nominal air gap X_n [mm]	max. zul. Verschleiß (B3) max. permissible wear (B3) V [mm]	Nachstellung empfohlen bei Readjustment recommended at X_n [mm]	min. zul. Belagstärke min. permissible lining thickness g_{min} [mm]	R [mm]	m [mm]
01	0,2	1,5	0,4	5,0	-	1,0
02	0,2	2,0	0,4	5,5	0,5	0,8
03	0,2	1,5	0,5	6,5	1,5	1,0
04	0,2	2,5	0,6	8,0	1,5	1,4
05	0,2	2,0	0,6	10,0	2,0	1,5
06	0,3	2,0	1,0	10,0	2,0	1,8
07	0,3	4,0	1,0	10,0	-	2,0
08	0,4	5,0	1,2	11,0	-	2,0
09	0,4	6,0	1,2	12,0	-	2,3
10	0,5	8,0	1,5	14,0	-	2,7

T1

Nachträglicher Anbau der Handlüftung

Schrauben mit Scheiben und Federn durch die vorgesehenen Bohrungen in Magnet und Ankerscheibe schieben. Den Handlüftbügel aufsetzen und mit selbsthemmenden Muttern anziehen. Näheres ist der Montageanleitung 00.08.002-0831 zu entnehmen. Das Einstellmaß "m" (B4; T1) muß bei angezogenerm Anker eingestellt werden. Das Maß "m" gilt für Nennmoment und Betrieb mit Nennspannung. Bei abweichenden Betriebsbedingungen bitten wir um Rückfrage.

Subsequent Attachment of Hand Release

Push the screws with disks and springs through the provided bores into magnet and armature disk. Attach the hand release bracket and tighten it with self-locking nuts. For more details refer to the mounting instructions 00.08.002-0831. The alignment dimension "m" (B4; T1) must be adjusted with attracted armature. The dimension "m" applies to rated torque and operation with rated voltage. Please contact us in case of different operating conditions.

Luftspalt - Nachstellen

Durch Verschleiß vergrößert sich der Nennluftspalt. Um eine störungsfrei Funktion zu gewährleisten, soll der Luftspalt nach Erreichen des Luftspaltes " X_n " (T1) nachgestellt werden. Hierbei ist die Bremse lastfrei zu machen, um eine unkontrollierte Drehbewegung zu vermeiden.

1. Zylinderschrauben lösen.
 2. Luftspalt durch Verdrehen der Einstellstücke einstellen. Darauf achten, daß die Einstellung an allen Punkten gleichmäßig ist.
 3. Zylinderschrauben wieder anziehen.
 4. Luftspalt erneut kontrollieren und Vorgang ggf. wiederholen.
- Dieser Vorgang kann so oft wiederholt werden, bis der Reibbelag seine min. zulässige Stärke g_{min} erreicht hat. Danach sind der Reibbelag und die Reibflächen zu erneuern bzw. nachzuarbeiten.

Readjustment of Clearance

The nominal air gap becomes larger due to wear. To guarantee a trouble-free function the air gap should be readjusted when reaching the air gap " X_n " (T1). To do that disconnect the brake from load to avoid an uncontrolled motion of rotation.

1. Loosen the head cap screws.
 2. Adjust the air gap by turning the adjusting spacers. Please note that the adjustment is uniform at all points.
 3. Tighten the head cap screws again.
 4. Check the air gap again and, if necessary, repeat the procedure.
- This procedure can be repeated as often as needed until the friction lining has reached the min. permissible thickness g_{min} . Then friction lining and friction surfaces must be renewed and refinished.

Bremsmomentverstellung

Das Bremsmoment ist werksseitig auf das Nennmoment eingestellt. Es kann durch Verdrehen des Einstellringes verändert werden. Die ungefähre Drehmomentveränderung zeigt das Bild B5.

Durch Verstellen des Einstellringes ändern sich die Schaltzeiten!

Adjustment of Braking Torque

The braking torque is adjusted to the rated torque in the factory. It can be changed by turning the adjustment ring. Fig. B5 shows the approximate torque change.

The change of the adjustment ring causes a change of the switching times!

