

### 1. Beschreibung

Die Federdruck-Zweiflächenbremse sind nur für den Trockenlauf ausgelegt. In einem stehenden Magnetkörper (1) befinden sich Druckfedern (6/7), die über die Ankerscheibe (3) die Innenlamelle (4) gegen die Endscheibe bzw. Maschinenkörper pressen. Ankerscheibe und Endscheibe bzw. Maschinenkörper dienen als Reibflächen. Die in Normalausführung eingebauten Abstandsfedern (12) und Zylinderkopfschrauben (9) halten im Umfangsrichtung die Ankerscheibe. Die Größen 23 und 31 werden nur mit Abstandsbuchsen (8) Abb. 2 geliefert. Anzugsmoment der Schrauben (9) nach Tabelle 1. Sie ermöglichen eine Ein- bzw. Nachstellung des Luftspaltes ohne Demontage der Bremse. Die exakte Einstellung erfolgt über Muttern (13) und Zylinderschrauben (9). Der Magnetkörper wird direkt mit den Schrauben (9) oder über die Endscheibe (5) mit dem Maschinenteil verschraubt. Die Innenlamelle (4) gleitet in der Verzahnung auf dem Träger (10). Beim anlegen der Spannung wird die Magnetspule erregt und die Ankerscheibe in Richtung Magnetkörper gezogen.

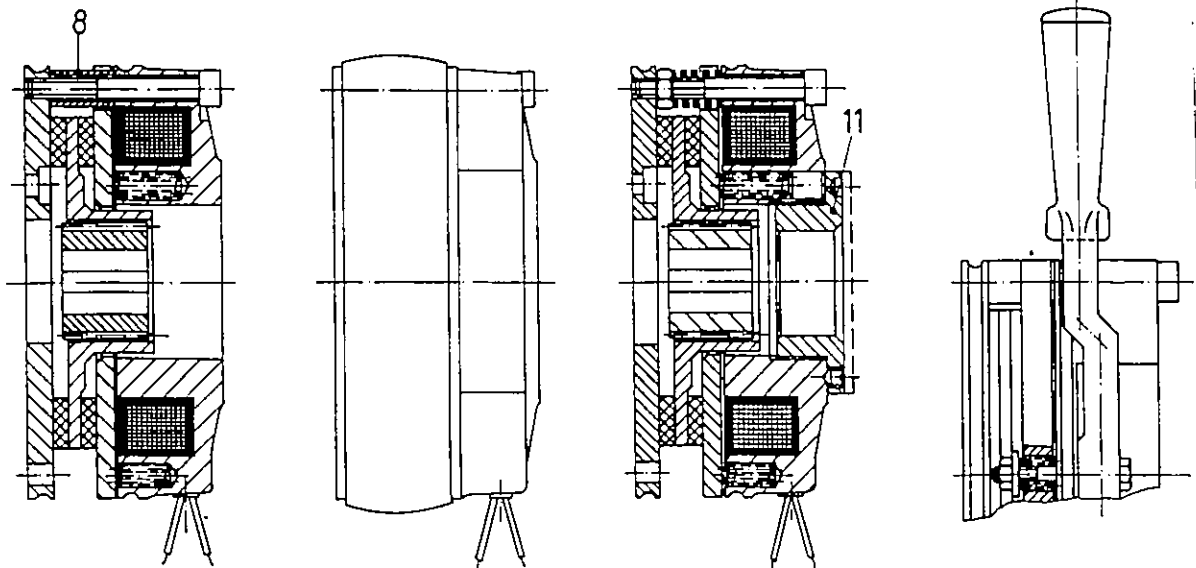
### 2. Ausführung

#### 2.1 siehe Abbildung 2

Die Abstandsfedern (12) können durch Abstandsbuchsen (8) ersetzt werden. Eine Luftspalteinstellung bei der Montage ist nicht nötig, aber eine direkte Luftspaltnachstellung ist nicht möglich.

#### 2.2 siehe Abbildung 3

Ein Staubschutzring, gehalten in je einer Rille auf dem Magnetkörper und Endscheibe bzw. Maschinenteil schützt die Ankerscheibe und die Lamelle gegen Eindringen von Feuchtigkeit und Fremdkörpern.



#### 2.3 siehe Abbildung 4

Bei Ausführung mit zentraler Drehmoment-Einstellung (11) kann das Bremsmoment in montiertem Zustand bis zu 50% reduziert werden.

**Achtung!** Nach erfolgter Einstellung Einstellmutter mittels Gewindestift wieder sichern.

#### 2.4 siehe Abbildung 5

Alle Bremsen lassen sich mit einem Handhebel ausrüsten, um z.B. bei Stromausfall die Bremse mechanisch zu lüften.

### 3. Ein- und Nachstellung

Durch die Verwendung eines verschleißfesten Reibbelag ist ein Nachjustieren der Bremse kaum erforderliche. Sollte jedoch durch ex-

trem hohe Beanspruchung ein Reibflächenverschleiß und somit ein zu großer Luftspalt auftreten, muß bei entregter Spule nachgestellt werden. Durch Lösen der Muttern (13) können die Zylinderkopfschrauben (9) soweit nachgezogen werden, bis die eingelegte Fühlerlehre jeweils an drei Stellen an Umfang saugend herausgezogen werden kann (Stärke der Fühlerlehre siehe Tabell 1a). Die Muttern müssen zum Koltern wieder angezogen werden. Nach erfolgter Nach- bzw. Einstellung Luftspalt nochmals überprüfen. Bei Größe 23 und 31 sind die Abstandsbuchsen mit je 4 Paßscheiben bestückt, so daß durch Entnehmen von je 1 Paßscheibe bei Verschleiß der Luftspalt korrigiert werden kann.

Baureihe 0-207-.0.-...-000			03	07	11	15	17	23	31
Baureihe 0-207-.0.-...-010		Größe							
Anzugmoment		Nm	5,9	10	10	25	25	25	25
a	Luftspalt	min mm	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
b	U = 24 V	bei 20°C A	1,08	1,25	1,66	2,12	2,53	2,74	2,91
		bei 80°C A	0,87	1,01	1,34	1,74	2,05	2,22	2,36
c	Außen- $\phi$ des Magnetkörpers	mm	100	125	145	160	185	212	250

Tabelle 1

#### 4. Gleichrichtergeräte (für Spulenanschluß 24 V)

Diese Gleichrichtergeräte sind primärseitig für 220 V + 10%, 50-60 Hz, gleichstromseitig für 24 V ausgelegt. Abweichungen im Netz können am Eingang 220 V + 10% ausgeglichen werden. Die Geräte müssen so angeschlossen werden, daß an den ausgeführten Litzen bei eingeschalteter Bremse die Spannung 24 V + 10% beträgt. Die Absicherung der Geräte erfolgt durch eine Sicherung im Gleichstromkreis.

##### 4.1 Störungen am Gleichrichter

Gerät gibt keinen Strom:  
 -Netz hat keine Spannung.  
 -Unterbrechung in der Netz- oder Gleichstromleitung.  
 -Sicherung des Gerätes ist durchgebrannt.

Gerät gibt nicht volle Leistung:  
 Netz hat Unterspannung (siehe 4.)

#### 5. Einbaufehler und deren Behebung

**5.1 Bremse arbeitet zu hart**  
 Das von der Bremse aufgebrachte Bremsmoment ist zu groß. Regulierung erfolgt durch gleichmäßige Druckfederentnahme oder, falls vorhanden, durch Drehmoment-Einstellung (siehe 2.3)

**5.2 Bremse rutsch durch**  
 Belagring bzw. Reibflächen können verölt sein. Flächen mit Tetrachlorkohlenstoff, Trichloräthylen o.ä. vorsichtig reinigen.

**5.3 Die Lüftzeit der Bremse wird größer oder Bremse lüftet nicht mehr**  
 Luftspalt zwischen Magnetkörper und Ankerscheibe überprüfen (siehe Tabelle 1a) evtl. Bremse nachstellen (siehe 3.).  
 Stromweg prüfen:

Liegt die erforderliche Spannung an +10% an der Spule bzw. ausgeführt Litzen (abb.7) an? Hat die Spule Durchgang? In den Stromkreis ein Amperemeter einschalten (Abb. 8), wobei Stromstärken nach Tabelle 1b angezeigt werden.

#### 6. Ersatzteile

Bei Ersatzteilbestellung ist die auf dem Magnetkörper befindliche Fabrikationsnummer anzugeben. Um Fehllieferungen zu vermeiden, bitten wir, Ersatzteilbestellung stets auf schriftlichem oder telegraphischen Wege zu erteilen. Die Baugröße der Bremse kann nach Tabelle 1c ermittelt werden.

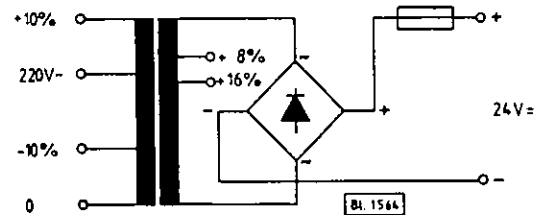


Abb. 6

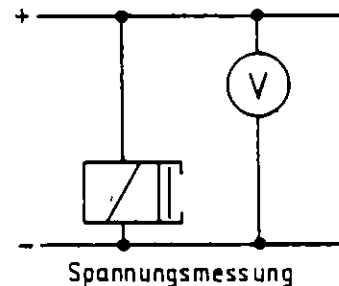


Abb. 7

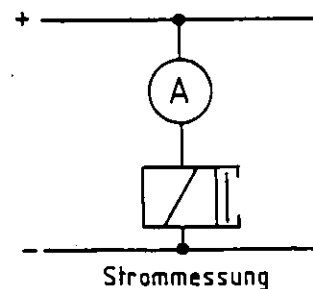


Abb. 8