

HYDRAULIC RADIAL PISTON MOTORS TYPE GS



CRANKSHAFT DESIGN RADIAL PISTON HYDRAULIC MOTORS

GS series

TECHNICAL CATALOGUE CATALOGO TECNICO

INDEX

INDICE

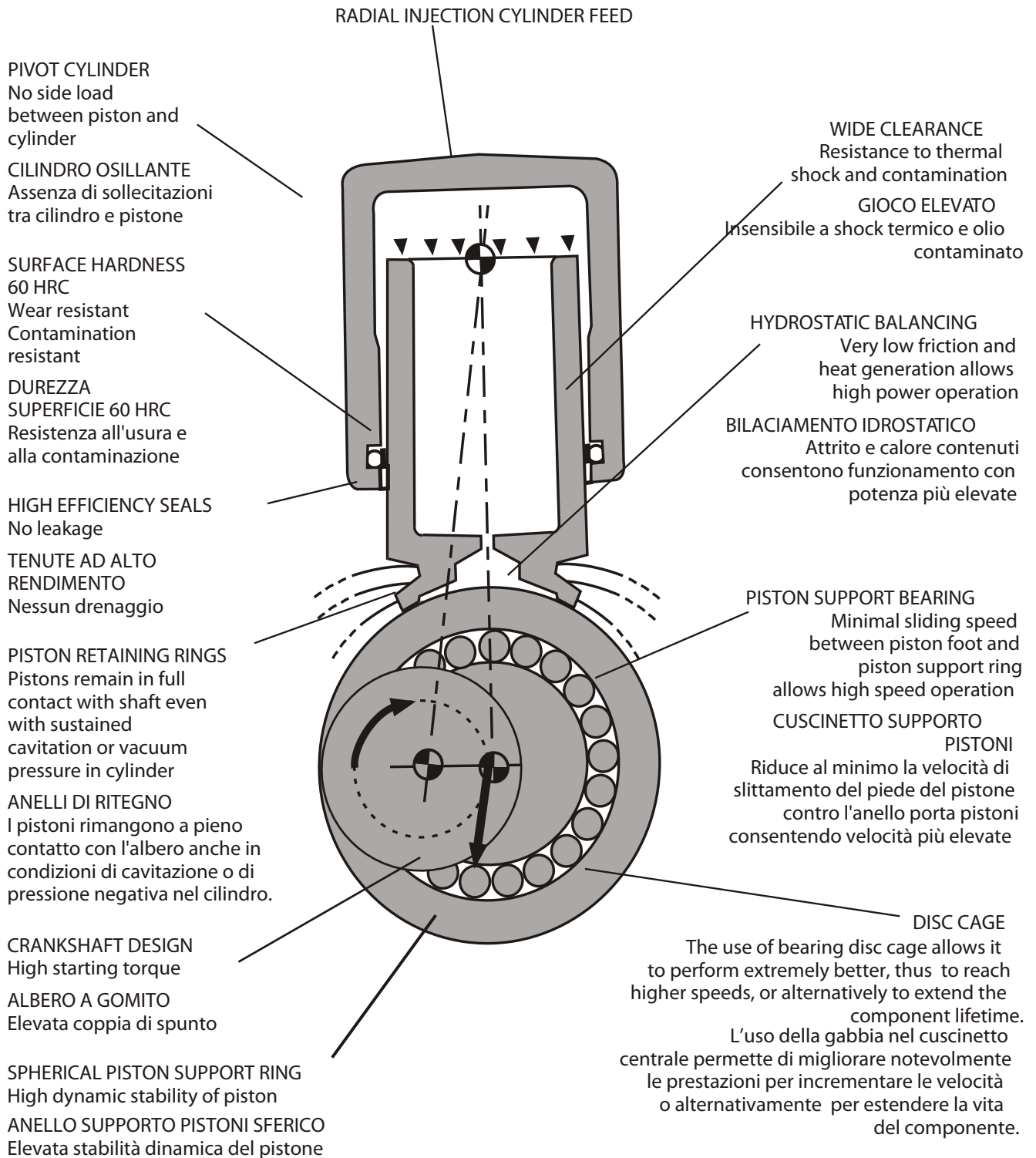
1..... Motor displacements	1..... Cilindrate motori
2..... Design features	2..... Caratteristiche
4..... General information	4..... informazioni generali
10..... GS1 series	10..... Serie GS1
14..... GS2 series	14..... Serie GS2
18..... GS3E series	18..... Serie GS3E
22..... GS4 series	22..... Serie GS4
26..... GS5E series	26..... Serie GS5E
30..... GS6 series	30..... Serie GS6

TABLE OF DISPLACEMENTS

GS1 /D47			100	150	175	200	250				
Displacement	Cilindrate	cm³/rev	99	154	172	201	243				
Specific torque	Coppia spec.	Nm/bar	1.54	2.40	2.68	3.14	3.80				
Cont.pressure	Press.cont.	bar	250	250	250	250	250				
Peak pressure	Press. picco	bar	425	400	375	350	350				
Max. speed	Velocita max	rpm	2750	2200	1800	1500	1250				
Peak power	Potenza picco	kW	00	70	70	70	70				
			70								
GS2 / D47			200	250	300	350	420	500			
Displacement	Cilindrate	cm³/rev	192	251	304	347	425	493			
Specific torque	Coppia spec.	Nm/bar	3.00	3.92	4.75	5.42	6.63	7.69			
Cont.pressure	Press.cont.	bar	250	250	250	250	250	250			
Peak pressure	Press. picco	bar	425	425	400	375	350	350			
Max. speed	Velocita max	rpm	1350	1250	1150	1100	900	850			
Peak power	Potenza picco	kW	80	80	80	80	80	80			
GS3 /D90			350	425	500	600	700	800			
Displacement	Cilindrate	cm³/rev	352	426	486	595	690	792			
Specific torque	Coppia spec.	Nm/bar	5.49	6.64	7.58	9.28	10.8	12.4			
Cont.pressure	Press.cont.	bar	250	250	250	250	250	250			
Peak pressure	Press. picco	bar	450	425	425	400	350	350			
Max. speed	Velocita max	rpm	1000	850	800	800	750	750			
Peak power	Potenza picco	kW	100	100	100	100	100	100			
GS4 /D90			400	500	600	800	900	1000	1100		
Displacement	Cilindrate	cm³/rev	402	503	616	793	904	1022	1116		
Specific torque	Coppia spec.	Nm/bar	6.27	7.85	9.61	12.4	14.1	16.0	17.4		
Cont.pressure	Press.cont.	bar	250	250	250	250	250	250	250		
Peak pressure	Press. picco	bar	450	450	400	400	375	350	350		
Max. speed	Velocita max	rpm	830	780	750	730	700	700	650		
Peak power	Potenza picco	kW	150	150	150	150	150	150	150		
GS5A /D90			525	650	800	1000	1200	1300	1450	1600	1800
Displacement	Cilindrate	cm³/rev	526	669	807	1039	1185	1340	1462	1634	1816
Specific torque	Coppia spec.	Nm/bar	8.22	10.3	12.6	16.2	18.5	20.9	22.8	25.35	28.3
Cont.pressure	Press.cont.	bar	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Peak pressure	Press. picco	bar	450	450	425	425	400	400	375	375	350
Max. speed	Velocita max	rpm	750	730	700	680	630	600	600	600	550
Peak power	Potenza picco	kW	200	200	200	200	200	200	200	200	200
GS6 /D250			1700			2100					2500
Displacement	Cilindrate	cm³/rev	1690			2127					2513
Specific torque	Coppia spec.	Nm/bar	26.4			33.2					39.2
Cont.pressure	Press.cont.	bar	250			250					250
Peak pressure	Press. picco	bar	450			400					350
Max. speed	Velocita max	rpm	600			575					500
Peak power	Potenza picco	kW	300			300					300

RADIAL PISTON HYDRAULIC MOTORS

HIGH SPEED HIGH PRESSURE HIGH POWER



Crankshaft design radial piston motors

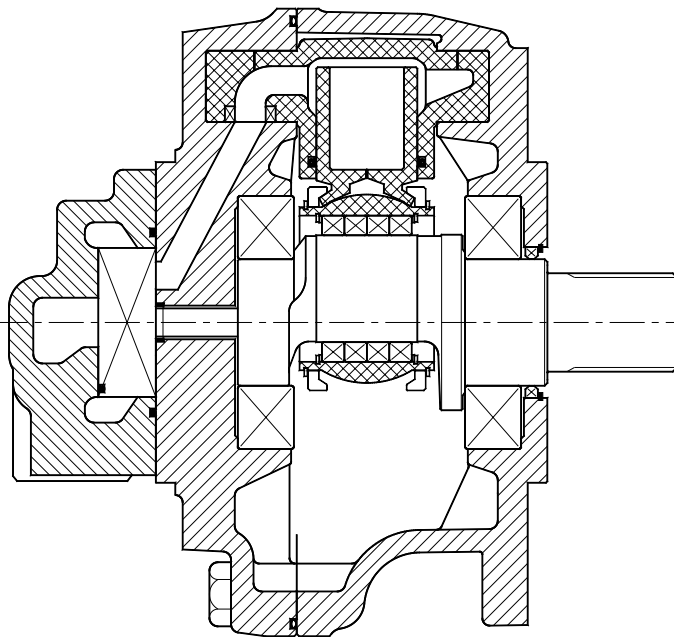
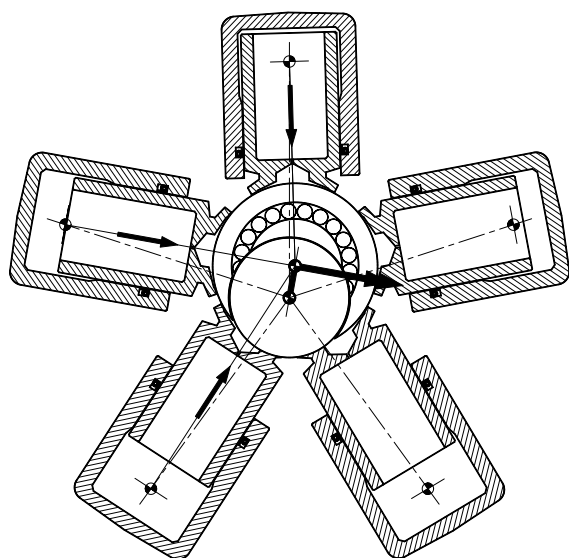
The main characteristics of this type of design are high mechanical efficiency, especially at start up, and high volumetric efficiency.

A number of features distinguish HT motors from other radial piston designs:

Motori idraulici ad albero eccentrico

Le caratteristiche di questo tipo di motore sono il rendimentomeccanico, in particolare allo spunto, ed i rendimenti volumetrici.

Le caratteristiche che distinguono i motori HT rispetto ad altri motori di questo genere sono:



Swivelling cylinder: the cylinder (1) remaining aligned with the eccentric of the crank (3), eliminates side loading between the cylinder and piston (2). The articulation of the cylinder-piston assembly is achieved with large diameter trunnions (4) ensuring low specific loads.

Double piston support bearing: the pistons transmit their load to the shaft via a hydrostatic bearing (5) and a central roller bearing (6). The roller bearing minimises the sliding velocity between the piston foot and the spherical piston support ring, reducing heat, friction, wearing and improving starting torque, low speed operation (reduced stick slip) and high speed operation. The hydrostatic bearing reduces metal-metal contact ensuring optimal lubrication and low friction.

Piston retaining rings (7) ensure the piston remains in contact with the shaft in all operating conditions, even during cavitation.

Rotary axial distributor (8) ensures optimal distribution with short, large section ducts for reduced power-loss with high flows, and very high volumetric efficiency; extensive clearance recovery capability of the seals ensures optimal functionality throughout the motor lifetime and in conditions of thermal shock.

Cilindro oscillante: il cilindro (1) rimane sempre allineato con l'eccentrico (3) dell'albero eliminando così sollecitazioni tra le pareti del pistone (2) e del cilindro. L'articolazione del cilindro avviene mediante codoli (4) a diametro largo che assicurano carichi specifici ridotti.

Doppio cuscinetto porta-pistoni: I pistoni trasmettono il carico all'albero attraverso un cuscinetto idrostatico (5) ed un cuscinetto centrale a rulli. (6) Il cuscinetto a rulli riduce la velocità di slittamento tra il piede del pistone e l'anello sferico di supporto, riducendo quindi calore, attrito ed usura e favorendo la coppia di spunto e funzionamento sia a velocità basse che elevate. Il cuscinetto idrostatico riduce il contatto metallo-metallo, ed assicura una lubrificazione ottimale con attriti ridotti.

Anelli di ritegno pistone (7): assicurano il contatto del piede con l'albero in tutte le condizioni di funzionamento, anche in caso di cavitazione.

Rotante a distribuzione assiale (8): assicura una distribuzione ottimale con passaggi corti a sezione larga per una minor perdita di potenza con portate elevate; elevato rendimento volumetrico- recupero tolleranze da parte delle tenute assicurano un'ottimale funzionalità per l'intera vita del motore ed in condizioni di shock termico.

GS-series features

High speed

The S-series high speed motors have max speeds which are 2-3 times higher than those normally expected in LSHT motors.

Low speed

The radial piston design ensures excellent low speed characteristics.

High specific speed range

The ratio (max.speed): (min.speed) is higher than any other type of equivalent hydraulic motor, giving greater flexibility of application.

High power ratings

The rugged design of the motors and their high operating efficiency enable high continuous powers to be transmitted.

Disc Cage

Hydraulic motor makes the most of speed with disc cage on crankshaft central roller bearing. This particular kind of cage offers two remarkable advantages, compared to most of the cages available on the market:

- minimize heat generation, due to the reduced friction area;
- maximize heat dissipation, as surfaces of the rolling parts are easier to flux.

The high speed capability, with equivalent high power ratings, is possible due to the following factors:

Forced lubrication of all load-bearing surfaces -
hydraulic balancing of piston foot, cylinder trunnion and distributor rotor;

Low sliding speeds of load bearing surfaces -
compact distributor rotor, central piston support bearing, cylinder trunnions.

High dynamic stability of the pistons - the sleeves of the oscillating cylinder have been extended so giving the piston added directional guidance. Also, the lightweight, single-component design of the piston minimises the effects of inertial forces at high speeds. The stability of the piston is further helped by the spherical surface of the piston-support ring which favours self-centring of the piston at high speed and eliminates stick-slip phenomena at low speeds.

Mechanical, non-elastic piston guidance design -
the pistons follow the shaft eccentric without separation and hammering under all normal and anomalous hydraulic or mechanical operating conditions (cavitation, high case pressure, vibration, centrifugal forces, etc.).

Surface finishing of the pistons and cylinders to
prevent seizure.

Increased cylinder-wall thicknesses and stronger
cylinder trunnions for stiffer, higher strength cylinders.

Caratteristiche serie GS

Alta velocità

I motori della serie S hanno velocità massime 2 o 3 volte superiori ai valori normalmente possibili con motori a pistoni radiali.

Bassa velocità

Il motore a pistoni radiali assicura ottime caratteristiche a bassa velocità.

Velocità specifica elevata

Il rapporto tra velocità max. e velocità min. è il più elevato di qualsiasi altro tipo di motore idraulico equivalente garantendo un ottimo applicabilità.

Alta potenza

La robustezza e l'elevato rendimento del motore consentono di trasmettere elevate potenze continue.

Gabbia del disco

Si massimizza la velocità di un motore idraulico avendo sull'eccentrico un cuscinetto con gabbia. Questo particolare tipo di gabbia offre due notevoli vantaggi rispetto alla maggior parte delle gabbie disponibili sul mercato:

- minimizza la produzione del calore per effetto del limitato attrito;
- massimizza la dissipazione del calore, perché le superfici delle parti volventi sono più facilmente flussabili.

Le caratteristiche di velocità e di potenza di questi motori sono resi possibili per i seguenti fattori:

Lubrificazione forzata delle superfici sollecitate -
bilanciamento idrostatico del pistone, del codolo e del rotante del distributore;

Bassa velocità di strisciamento delle superfici a
contatto - rotante distributore compatto, cuscinetto portapistoni centrali, conduli cilindri.

Elevata stabilità dinamica dei pistoni - sono state allungate le pareti dei cilindri per migliorare la guida dei pistoni. Inoltre, il pistone, essendo un pezzo unico cavo, è molto leggero e quindi meno soggetto a fattori inerziali ad alta velocità. La stabilità dinamica del pistone è inoltre favorita dalla superficie sferica dell'anello portapistoni che favorisce l'autocentramento del pistone a velocità elevata ed elimina i fenomeni di impuntamento dello stesso a velocità bassa.

Sistema di ritengo del pistone meccanico, non elastico

-I pistoni seguono l'eccentrico senza separarsi e senza martellamento in tutte le condizioni di funzionamento idrauliche e meccaniche normali o anomale (cavitazione, elevata pressione in carcassa, vibrazione, forze centrifughe, ecc.)

Rifinitura particolare - delle superfici dei cilindri e dei pistoni per eliminare il rischio di grippaggio.

Spessori incrementati - nelle pareti dei cilindri e codoli rinforzati rendono il cilindro più rigido e resistente.

PRESSURE RATINGS

GS-series motors are rated at a nominal continuous pressure rating of 250 bar and up to 450 bar peak pressure. The continuous and average operating pressure, however, should be chosen in function of the required service lifetime (see bearing lifetime graphs). The motors may work at peak pressure for periods not exceeding 1% per minute, no more than 10 times per hour.

Higher continuous and peak pressure ratings can be performed. For details contact HT technical department.

BACK- PRESSURE

The motors are capable of operating with high back-pressures with high efficiency, e.g. for series circuit applications.

The allowable pressures vary in function piston diameter and other factors. If the motors are required for an application with high back pressure contact the tech.dept. for further details.

Typical allowable back-pressure

	Port A	Port B
Cont.	210 bar	150 bar
Peak	360 bar	360 bar

CASE PRESSURE

Continuous case pressure 1 bar

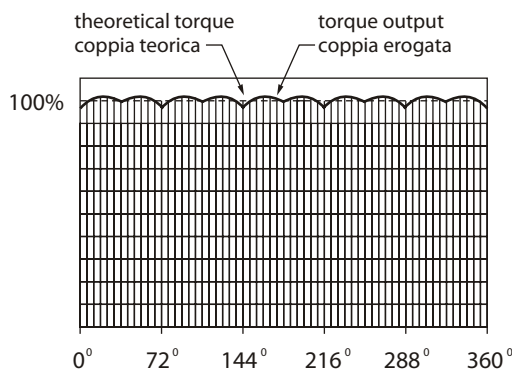
Peak case pressure 5 bar

The case pressure is independent of the return line pressure.

For higher pressures (up to 15 bar) and possible consequent speed limitation, contact the tech.dept..

TORQUE

To obtain the theoretical output torque of a motor, multiply the specific torque (Nm/bar) given in the displacement tables by the pressure (bar). The graph below shows the output torque variation as the shaft rotates through 360°.



STARTING TORQUE

Typical starting torque efficiencies are given in the performance graphs of the motors. The starting torque, however, also depends on the starting position of the shaft (see graph above).

SPEED STABILITY

The motors are capable of operating at low speeds with a high degree of speed stability. The minimum stable speed depends on the displacement of the motor. In general the motors remain sensitive to flows of 0.1 lit/min + motor leakage rate. Best results are obtained with 5 - 10 bar back-pressure and after the circuit has been completely purged of air by running it at 2/3 max speed for 5 - 10 mins. The output torque does not fall off at very low speeds or at standstill.

PRESSIONI D'ESERCIZIO

Tutti i motori serie GS sono con pressione continua nominale di 250 bar e pressione di picco fino a 450 bar. È consigliabile scegliere la pressione continua o media del motore in funzione della vita richiesta dei cuscinetti (vedi grafici di vita dei cuscinetti).

I motori possono lavorare con la pressione di picco per un periodo che non supera 1% per minuto, non più di 10 volte in un ora.

Qualora siano richieste pressioni continue e di picco più elevate può essere eseguito. Per i dettagli consultare il Ns. ufficio tecnico.

CONTRO PRESSIONE

I motori possono lavorare con contro pressioni elevate con buon rendimento, per esempio, in applicazioni con circuito in serie.

Le pressioni consentite variano da motore a motore. Qualora i motori dovessero lavorare con contro pressioni elevate, ottenibili con i pistoni di diametro più piccolo, si prega di consultare il Ns. Ufficio Tech..

Valori tipici di contro pressione consentiti

	Port A	Port B
Cont.	210 bar	150 bar
Picco	360 bar	360 bar

PRESSIONE IN CARCASSA

Pressione continua 1 bar

Pressione di picco 5 bar

La pressione in carcassa è indipendente dalla pressione nel ramo di ritorno.

Su richiesta è possibile fornire motori adatti per pressioni in carcassa fino a 15 bar. Questo può causare limitazioni alla velocità.

COPPIA

La coppia teorica di un motore si ottiene moltiplicando la coppia specifica (Nm/bar) per la pressione di lavoro. Il grafico indica la variazione della coppia in uscita durante la rotazione di 360° dell'albero.

COPPIA DI SPUNTO

I rendimenti tipici dei motori allo spunto sono indicati nei relativi grafici. La coppia di spunto, comunque dipende anche dalla posizione di partenza dell'albero (vedi grafico sopra).

STABILITÀ VELOCITÀ

I motori funzionano a velocità molto ridotte con un elevato grado di stabilità di velocità. La minima velocità stabile dipende dalla cilindrata del motore. In generale, i motori rimangono sensibili a flussi di 0,1 lit/min + drenaggio. I risultati migliori si ottengono con 5-10 bar di contro pressione dopo che il circuito è stato completamente spurgato di aria facendo girare il motore a 2/3 della propria velocità max per 5-10 min. La coppia erogata non diminuisce a velocità molto bassa o allo stallo.

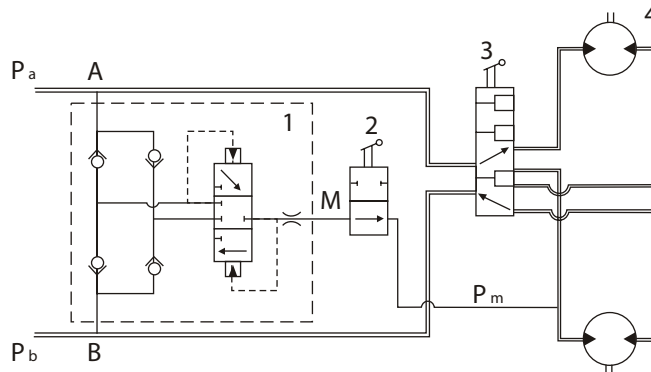
2-SPEED OPERATION

For applications containing at least two drive units that require 2-speed operation, HT can supply the flow control valves for a series-parallel circuit with speed differential also in series mode.

The series-parallel directional valve Dv5 (3) enables dynamic switching from parallel circuit configuration (high torque, low speed) to series configuration (high speed, low torque).

The B5 proportional pressure reducing valve (1) simulates the differential effect of the parallel circuit enabling vehicles to be steered also when operating in series mode.

Directional valve (3) can be used as differential lock in conditions of poor traction. This valve must be in the closed position when the motors are connected in parallel.



FUNZIONAMENTO A 2 VELOCITÀ

Per applicazioni con almeno 2 motori nelle quali sono richiesti il funzionamento a due velocità si consiglia il circuito serie-parallelo con velocità differenziabile anche in serie.

La valvola direzionale serie-parallelo Dv5 (3) consente il cambio dinamico da circuito con motori in parallelo (alta coppia, bassa velocità) ad uno con motori in serie (alta velocità, bassa coppia).

La valvola riduttrice di pressione proporzionale B5 (1) simula l'effetto differenziale del circuito parallelo, permettendo di sterzare il veicolo anche con i motori collegate in serie.

La valvola direzionale (3) può essere utilizzata per migliorare la trazione in condizioni difficili. Questa valvola deve rimanere in posizione chiusa con i motori collegati in parallelo.

NOISE LEVELS

The motors operate with lowest noise levels with a back-pressure of 5 - 10 bar, such as in closed circuits.

Pressure lines and motor support structures can be efficient noise propagators or amplifiers. Pressure lines should preferably be made up of straight rigid lengths, flexible corners, firmly fixed to rigid supports at irregular intervals away from sheet panelling. Motors must be rigidly fixed to solid supports.

RUMOROSITÀ

I motori funzionano con livelli di rumorosità minori con 5-10 bar di contro pressione. Si noti che le tubazioni e le strutture portanti possono essere efficaci propagatori ed amplificatori di rumore. Pertanto le tubazioni sono preferibilmente dritte e rigide, con rinvii flessibili, fissati rigidamente a supporti rigidi con passi irregolari, lontano da pannelli estesi. I motori devono essere montati su supporti rigidi.

SILENT MOTORS

Motors can be supplied with special distributor that run nearly silently in a wide operating range. Please contact the technical department for further details.

MOTORI SILENZIOSI

Sono disponibili, su richiesta, motori con distributore speciale dal funzionamento silenzioso entro ampie gamme di esercizio. Contattare il Ns. ufficio tecnico per informazioni.

VIBRATION

The motors can be supplied with a counterbalanced shaft to reduce vibrations at high speeds. Please contact the tech.dept. for further details.

VIBRAZIONI

Su richiesta, è possibile fornire motori di albero bilanciato per ridurre vibrazioni a velocità elevata. Contattare il Ns. ufficio tecnico per informazioni.

CAVITATION

The design of the motors ensures that they are not damaged if subjected to cavitation. In fact, the motors will rotate normally even with empty cylinders (i.e. no oil - just air, or vacuum), condition which is useful for disconnecting the motor from the hydraulic circuit (see below).

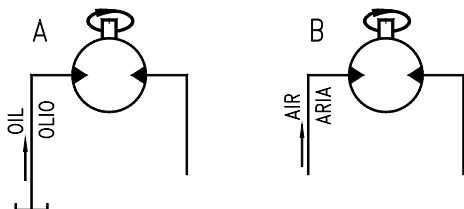
CAVITAZIONE

I motori non vengono danneggiati se soggetti alla cavitazione. Infatti, I motori girano regolarmente anche con cilindri vuoti (senza olio solo aria in pressione o depressione). Questa condizione di funzionamento può essere utile, per es., per disconnettere il motore dal circuito idraulico.

DISCONNECTION FROM HYDRAULIC CIRCUIT

The motors can be disconnected from the hydraulic circuit and driven externally (freewheeling, free fall, in case of breakdown, etc.) at speeds of up to the max.

The diagrams below show three possible circuit configurations for motor disconnection and/or for operation in freewheeling:



A: Freewheeling with oil circulation; this condition is acceptable for low speeds only. At high speeds the motor inlet must be pressurised to prevent noise due cavitation.

B: Freewheeling with air circulation; this condition is ideal for high speed freewheeling applications; transition from or to normal operation must be effected at low speed and pressure while the pistons are emptied or filled with oil.

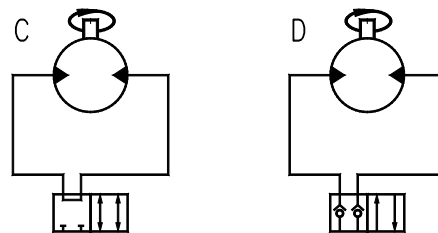
C: "Short circuit" freewheeling: the motor runs with inlet and outlet ports connected. This circuit does not cause cavitation and is suitable for applications where speed control is required (e.g., with throttle); beware of heat build up in unfavourable conditons, esp. with throttle.

D: "Vacuum" freewheeling: this is the most suitable freewheeling condition, especially for very high speeds; the check valves allow oil to be expelled from the pistons which subsequently operate under vacuum conditions; the motors can operate in these conditions for several hours without being damaged or overheating; torque absorption is constant with speed and equivalent to 2-3 bar pressure. Transition from or to normal operation must be effected at low speed and pressure while the pistons are emptied or filled with oil. For further information please contact HT. Check the flow such that, max speed should not overcome peak speed.

SCOLLEGAMENTO DAL CIRCUITO IDRAULICO

I motori possono essere scollegati dal circuito idraulico ed essere azionati esternamente (funz. a ruota libera, caduta libera pesi, movimentazione veicolo in avaria, ecc.) fino alla velocità massima indicata nelle tabelle.

I diagrammi indicano tre configurazioni di circuito per lo scollegamento del motore e/o funzionamento a ruota libera:



A: Ruota libera con olio in circolazione: questa condizione è adatta solo per velocità ridotte. Con l'aumento della velocità sarà necessario pressurizzare la mandata per evitare il rumore dovuto a cavitazione.

B: Ruota libera con aria in circolazione: questa condizione risulta ideale per velocità elevate; la transizione da o in funzionamento normale deve essere effettuato a velocità ridotta mentre si svuotano o si riempiono i pistoni.

C: Ruota libera in "corto circuito": il motore ruota con i canali di mandata e ritorno collegati. Questa condizione non provoca cavitazione ed è adatta ad applicazioni che richiedono controllo della velocità (tramite strozzatura); pericolo di surriscaldamento in condizioni sfavorevoli, specialmente con strozzature.

D: Ruota libera "sotto vuoto": questa è la condizione più indicata per funzionamento a ruota libera, specialmente per velocità molto elevate; le valvole consentono lo svuotamento dei pistoni che poi operano sotto vuoto; i motori sono in grado di operare in queste condizioni per diverse ore senza danneggiamento o surriscaldamento; la coppia assorbita è costante con la velocità ed equivale ad una pressione di 2-3 bar. La transizione da e in funzionamento normale va effettuata a velocità e pressione ridotta mentre i pistoni vengono svuotati o riempiti. Per ulteriori informazioni consultare HT.

La velocità massima non dovrebbe prevalere sulla velocità di picco.

HYDRAULIC FLUIDS

MINERAL OILS

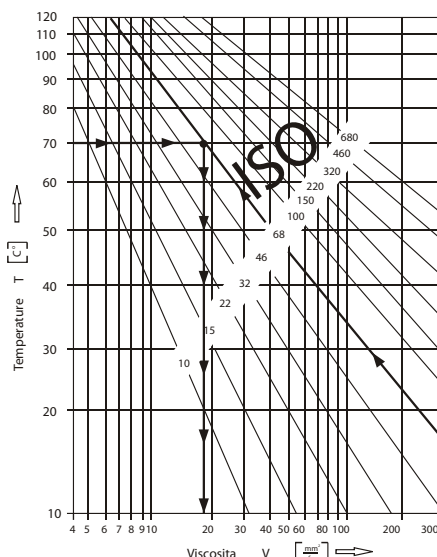
HT recommend the use of high quality mineral-based hydraulic oil, containing anti-wear, anti-foaming, anti-oxidation and extreme pressure additives.

Oil temperature:

ideal -30 °C to + 50 °C

allowable -20 °C to + 80 °C

On request, motors can be supplied to operate with lower (to -40 °C) or higher (to +120 °C) temperatures



FLUIDI IDRAULICI

OLII MINERALI

Si consiglia l'uso di un olio idraulico minerale di buona qualità, preferibilmente con additivi per pressioni alte, anti-corrosione, anti-usura e anti-schiuma.

Temperatura dell'olio:

ottimale -30°C a +50°C

ammmissibile -20°C a +80°C

Su richiesta si possono fornire motori per il funzionamento a temperatura inferiori (fino -40°C) o superiori (fino +120°C).

Oil viscosity: ideal 40 to 60 cSt
 The choice of oil should be made so that the viscosity of the oil lies within the given range at its normal operating temperature.

Viscosità dell'olio: ottimale 40 cSt a 60 cSt
 Il fluido idraulico utilizzato in modo che la viscosità rientri nella gamma indicata alla temperatura normale di funzionamento.

ALTERNATIVE FLUIDS

- Synthetic fluids:

(Fosfate esters, polyesters,...)

These fluids have similar properties to mineral oils and the same pressure, speed, temperature and viscosity ratings apply.

These fluids may require seals made of a different material (e.g. Viton), which are available on request.

-Water-based fluids:

(Water-oil emulsions, water-glycol solutions,...) with these fluids the following limits apply:

max. continuous pressure	100 bar
max. speed reduction	50%
allowable temperature	+10 to +60 °C

-Vegetable oils

The characteristics of these oils vary widely and manufacturers' recommendations should be followed. In general, whilst lubricating qualities are similar to those of mineral oils, temperature limits may apply and the oil may need to be changed frequently.

THE GUARANTEE ON MOTORS OPERATING
 WITH FLUIDS OTHER THAN MINERAL OILS FOR
 HIGH PRESSURE HYDRAULIC APPLICATIONS IS
 ONLY VALID IF THE APPLICATION IS FIRST
 APPROVED BY HT.

FILTRATION

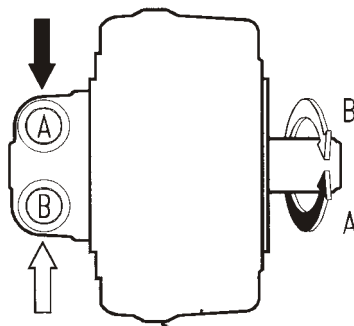
HT recommend filters of 25 µm or better.
 Allowable oil contamination according to
 ISO/DIS 5540/4 18/12
 SAE 749 class "5"
 NAS 1638 class "8"

BRONZE COMPONENTS

Standard HT distributors contain bronze
 components. No other part contains bronze
 components.

DIRECTION OF SHAFT ROTATION

All motors are bidirectional. The
 direction of shaft rotation is
 determined by the direction of oil
 flow. Standard motors are
 supplied so that flow entering in
 port A causes the shaft to rotate
 clockwise (as seen from the shaft
 side of the motor). Flow entering
 port B causes anticlockwise
 rotation. Motors can be supplied
 with the reverse configuration: see
 motor order codes.



FLUIDI ALTERNATIVI

- Fluidi sintetici:

(Esterofosfati, poliesteri, ...)

Questi fluidi hanno caratteristiche simili a quelle degli olii minerali e sono applicabili gli stessi limiti di pressione, velocità, temperatura, e viscosità.

Possono essere necessarie tenute di materiale adatto (es. Viton), disponibili su richiesta.

- Fluidi a base di acqua:

(Emulsioni acqua-olio, soluzioni acqua-glicole, ...)

con questi fluidi sono applicabili i seguenti limiti:

Massima pressione continua:	100 bar
Riduzione di velocità massima:	50%
Temperature ammissibili:	+10°C a +60°C

- Olii vegetali

Le caratteristiche di questi olii variano da prodotto a prodotto e pertanto si consiglia di seguire le raccomandazioni del fabbricante. In generale, le qualità lubrificanti sono simili a quelle degli olii minerali, ma con limiti alla temperatura e con necessità di frequenti cambi dell'olio nel circuito.

LA GARANZIA SU MOTORI CHE LAVORANO CON
 FLUIDI DIVERSI DAGLI OLI MINERALI PER
 APPLICAZIONI IDRAULICHE, È VALIDA SOLO SE
 L'APPLICAZIONE VIENE PREVENTIVAMENTE
 APPROVATA DALLA HT.

FILTRAGGIO

Si consigliano filtri da 25 µm, o più fini.
 Grado ammissibile di contaminazione dell'olio
 secondo ISO/DIS 5540/4 18/12
 SAE 749 class "5"
 NAS 1638 class "8"

COMPONENTI IN BRONZO

Standard HT distributori contengono componenti in
 bronzo. Non ci sono altri componenti contenenti
 bronzo.

SENSO DI ROTAZIONE DELL'ALBERO

Tutti i motori sono bidirezionali. Il
 senso di rotazione è determinato
 dalla direzione di flusso. Per i
 motori standard, con il flusso in
 entrata in port A del distributore,
 l'albero gira in senso orario (visto
 dal lato albero). Con il flusso in
 entrata in port B, l'albero gira in
 senso antiorario. I motori possono
 essere forniti in configurazione
 opposta: vedere codici
 d'ordinazione.

DRAIN-LINE POSITIONING

The drain-line must be positioned in such a way that there is always sufficient oil in the casing for the lubrication of the dynamic components in the motor.

If the motor is installed with the shaft in a horizontal position, the drain-line should be connected to the under mid tank drainline port.

The drain-line should be of a diameter corresponding to the size of the drain line port and flow must not be obstructed by sharp corners, restrictions, etc..

Standard motors are supplied with drain port Y closed (zinc plated HH - plug) and drain port X open (with plastic plug).

Motors can be supplied with Y-open, X-closed.

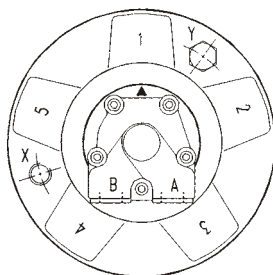
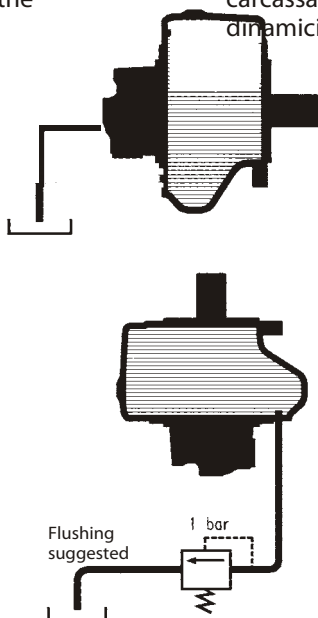
POSIZIONAMENTO DEL TUBO DI DRENAGGIO

Il tubo di drenaggio dovrà essere collegato in maniera che rimanga sempre sufficiente olio nella carcassa per la lubrificazione dei componenti dinamici del motore.

Se il motore viene installato con l'albero in posizione orizzontale il tubo di drenaggio va collegato al foro di drenaggio sotto mezza vasca. Il tubo di drenaggio dovrà essere di diametro corrispondente alla filettatura del foro di drenaggio e non dovrà presentare curve strozzature, ecc..

Motori standard sono forniti con il foro di drenaggio Y chiuso (con tappo zincato) e foro X aperto (tappo in plastica).

I motori possono essere forniti con Y-aperto, X-chiuso.



DISTRIBUTOR COVER ORIENTATION

Motors may be supplied with the distributor assembled with the arrow pointing towards any one of the five pistons. To order, use assembly code DM1, DM2, or DM3, etc.. (DM1 = standard).

ORIENTAMENTO COPERCHIO DISTRIBUTORE

I motori possono essere assemblati con la freccia orientata verso uno qualsiasi dei cinque pistoni. Indicare il codice di assemblaggio DM1, o DM2, o DM3, ecc.. (DM 1 = standard).

START-UP

Before connecting any tubes ensure that they are thoroughly clean, any excess material that could work loose should be removed and there should not be any oxidation of surfaces that come into contact with the oil.

Before starting work the motor casing must be filled with oil.

Before starting work the hydraulic circuit should be purged of air. This can be achieved by running the motor without load for 10-20 minutes, during which time checks should be made for leakages from connections.

During the first few hours of working under load checks should be made for leakages from connections and to ensure that all components remain firmly fixed to their supports.

All motors are factory tested and do not require to be run in.

MESSA IN FUNZIONE

Prima del collegamento dei tubi assicurarsi che questi siano rigorosamente puliti, togliendo materiale che potrebbe staccarsi; evitare qualsiasi ossidazione delle superfici che verranno a contatto con l'olio.

Prima di iniziare il lavoro, la carcassa del motore deve essere riempita d'olio.

Prima di iniziare il lavoro, va eliminata l'aria dal circuito idraulico.

Questo si effettua mandando in velocità il motore a bassa pressione per 10-20 minuti, controllando che non vi siano perdite dai collegamenti.

Durante le prime ore di lavoro sotto sforzo si consiglia di ricontrollare se ci sono perdite e di assicurarsi che tutti i componenti rimangano ben fissati ai loro supporti.

Tutti i motori sono collaudati e non necessitano di un periodo di rodaggio.

BEARING LIFETIME (As per ISO 287:1990)

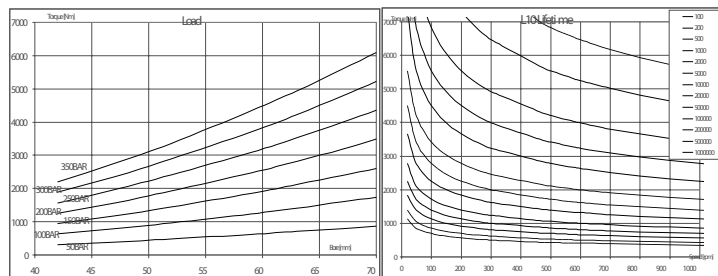
The bearing lifetimes given in this catalogue are L_{10} lifetimes. The L_{10} lifetime is the period of work after which 10% of the bearings can be expected to show signs of wearing. The average lifetime of the bearing, the L_{50} lifetime (where 50 % of the bearings show signs of wearing), is approximately 5 times the L_{10} value.

To determine the lifetime of the bearings in an application, constant or average pressures and speeds should be used, not peak or max values. The continuous operating pressures of any motor should be chosen in function of the required motor lifetime.

Bearing Lifetime graphs are indicative

The bearing lifetime graphs enable the bearing lifetime to be calculated for a given power input and speed output.

If necessary use the Power charts to determine the power input for given a pressure.



If the calculated lifetime is insufficient please contact our technical department.

The required bearing lifetime may be calculated using the following formula:

$$\text{Life (hours)} = \text{hours of work per day} \times \text{days work per year} \times \text{no. of years} \times \text{correction factor.}$$

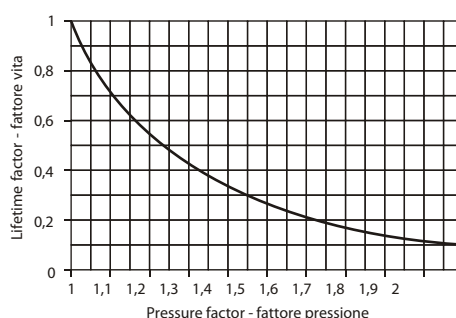
Correction factor: the calculated lifetime of the bearings presumes favourable lubrication conditions with oil having values of temperature, viscosity and oil cleanliness that lie within the given ranges.

A correction factor should be applied for applications, for example including continuous duty over several hours, where oil temperatures of other anomalous working conditions can occur.

The table below indicates the correction factor to be applied in function of the duration of the cycle of continuous work also for applications in which the working conditions of the oil are not regularly checked.

non stop					
work cycle (hrs)	<3	6	12	18	24
correction factor	1	1.25	1.5	2	3

Note that a small variation in the pressure used to calculate the lifetime can produce a large difference lifetime. The relationship between the pressure and the lifetime is not linear, (see graph). Example: If, with 100 bar (load factor = 1), the lifetime is 10'000 hours (lifetime factor = 1), then with 120 bar (load factor = 1.2) the lifetime becomes 5'500 hours (lifetime factor 0.55).



VITA CUSCINETTI ISO 237:1990

La durata dei cuscinetti calcolata con i grafici riportati rappresentano la vita B dei cuscinetti. Il valore rappresenta il numero di ore di lavoro che raggiunge il 90% di un campione di cuscinetti identici sottoposti alle stesse condizioni di lavoro. La durata media di un cuscinetto, detta vita, è circa 5 volte superiore.

Per calcolare la vita dei cuscinetti con i grafici riportati, si usano valori di pressione e velocità costanti o medi, e non valori massimi o di picco. Si consiglia la scelta della pressione continua di lavoro in funzione della vita richiesta dall'applicazione.

I grafici di vita dei cuscinetti sono indicativi.

I grafici di vita consentono di calcolare la vita dei cuscinetti per una data potenza in ingresso ad una data velocità. Se necessario usare i grafici di

Potenza per determinare la potenza per una data pressione.

Se la vita calcolata dovesse risultare insufficiente, contattare il Ns. ufficio tecnico.

La vita richiesta si può calcolare usando la seguente formula:

$$\text{Vita (ore)} = \text{ore di lavoro per giorno} \times \text{giorni di lavoro per anno} \times \text{anni di vita} \times \text{fattore correttivo}$$

Fattore correttivo: la vita dei cuscinetti calcolata presumes valori di viscosità, temperatura, pulizia dell'olio che rientrano nelle rispettive gamme presentabile, e comunque condizioni di lubrificazione non anomale.

Un aspetto del ciclo di lavoro di un motore che può influire negativamente è il lavoro continuato per diverse ore, dove si possono verificare aumenti nella temperatura dell'olio od altre condizioni anomale.

La tabella sotto indica il valore del fattore correttivo da applicare in funzione della lunghezza del ciclo continuo, anche dove le condizioni dell'olio nel circuito non vengono regolarmente controllati.

ciclo di lavoro					
non stop (ore)	<3	6	12	18	24
fattore di correzione	1	1.25	1.5	2	3

Si noti che da piccole differenze nella pressione usata per calcolare la vita dei cuscinetti risultano variazioni maggiori nella vita calcolata.

Il rapporto tra pressione e vita dei cuscinetti non è lineare, bensì come indicato nel grafico.

Esempio : Se con 100 bar (fattore pressione = 1) la vita è 10'000 ore (fattore vita = 1), con 120 bar (fattore pressione = 1.2) la vita passa a 5'500 ore (fattore vita = 0.55).



HYDRAULICCOMPONENTS

HYDROSTATICTRANSMISSIONS

GEARBOXES -ACCESSORIES



Dutch Hydraulic Consultants	Tel.	+31-(0)6-83695868
Achterweg ZZ 8	Mail	info@dhc-hydraulic.nl
3216AB Abbenbroek	Web	www.dhc-hydraulic.nl
Nederland		