INSTRUCCIONES DEL PROPIETARIO UARA.2006

KOZANOĞLU
KOZMAKSAN
HYDRAULIC PUMPS & POWER TAKE-OFFs MANUFACTURING LIMITED CO.
HİDROLİK POMPA ve ARA ŞANZIMAN PTO İMALAT SAN.LTD.ŞTİ.

1. APLICACIONES

Camión de Bomberos

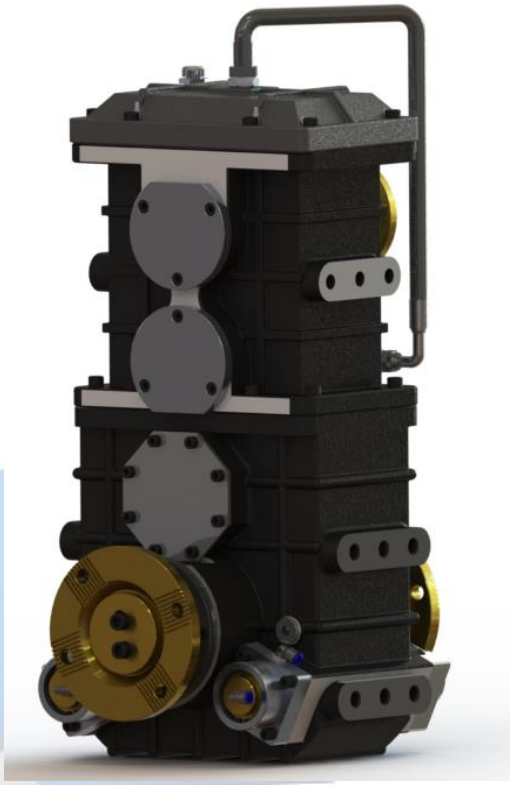
Camión de Mantenimiento Vial

2. DEFINICIÓN

La UARA.2006 es una toma de fuerza de eje dividido diseñada con dos cilindros neumáticos para camiones de bomberos.

La UARA.2006 puede acoplarse con el camión en marcha o parado;

puede utilizarse en ambas situaciones.

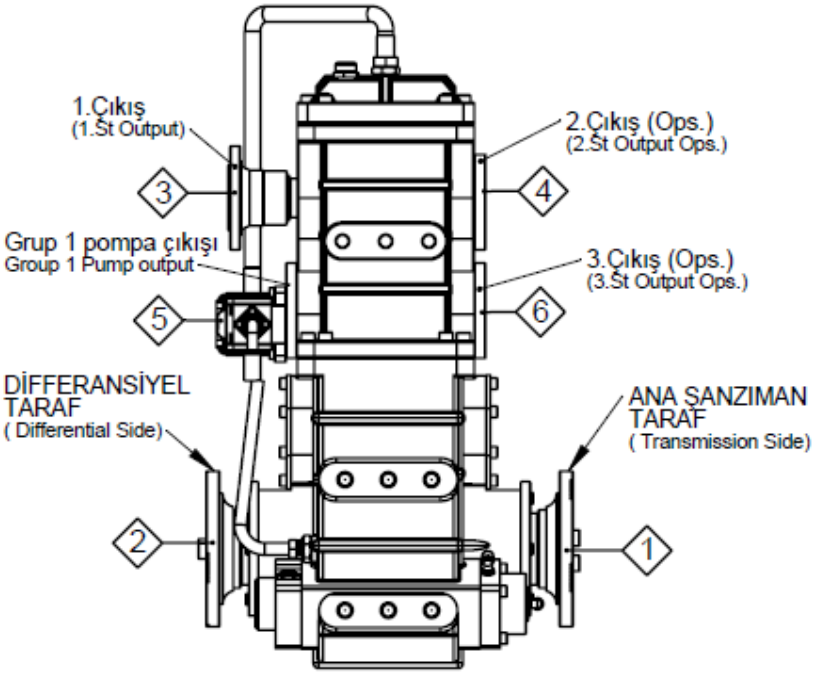


2.1 La UARA.2006 toma la potencia del eje principal para accionar los equipos.

Para las bridas de entrada y salida,

las normas ISO 8667, ISO 7646 e ISO 7647

se cumplen.



2.2 La toma de fuerza de eje dividido UARA.2006 tiene 2 salidas en la parte superior

superior (1ª y 2ª salidas). ③+④

Para las bridas de salida superior,

se cumplen las normas ISO 8667, ISO 7646 e ISO 7647.

2.2.1 Una de las salidas intermedias es la salida para bomba del grupo 1;

la segunda salida del eje intermedio es la 3ª salida ⑤+⑥

Merkez : 1175. (7) Sokak No:9 (06370) Ostim-ANKARA Tel: (+90312) 354 05 39 - pbx Fax:(+90312) 354 34 59
Fabrika : ASO 1.Org.San.Bölgesi Erkunt Cad. No: 6 Sincan - ANKARA Tel: (+90312) 267 39 71 (pbx)

2.3 El acoplamiento y desacoplamiento de la toma de fuerza de eje dividido UARA.2006 se realizan mediante sincronizador.

El sistema sincronizador se acciona con presión de aire de 6-8 bar.

2.4 La toma de fuerza de eje dividido UARA.2006 requiere aceite tipo SAE 80W90 EP o equivalente.

3. DATOS TÉCNICOS

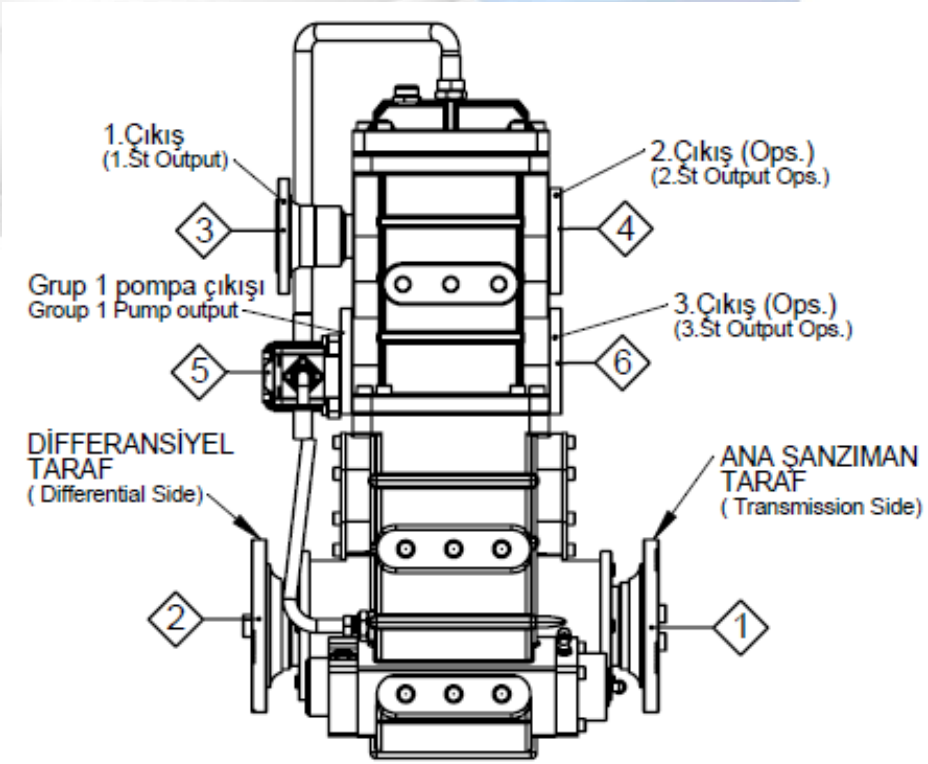
Esta caja intermedia garantiza los valores siguientes siempre que se utilice correctamente

3.1. ENTRADA-SALIDA PRINCIPAL ①&②

Par Máximo Continuo 21010 (Nm)

Par Máximo Instantáneo 25210 (Nm)

Velocidad Máxima 2400 – 3600



3.2. SALIDA ③+④

Relación 1/1, 1/1,7 y 1/1,97

Par 1766 (Nm)

Potencia (1000 rpm) 185 (kW)

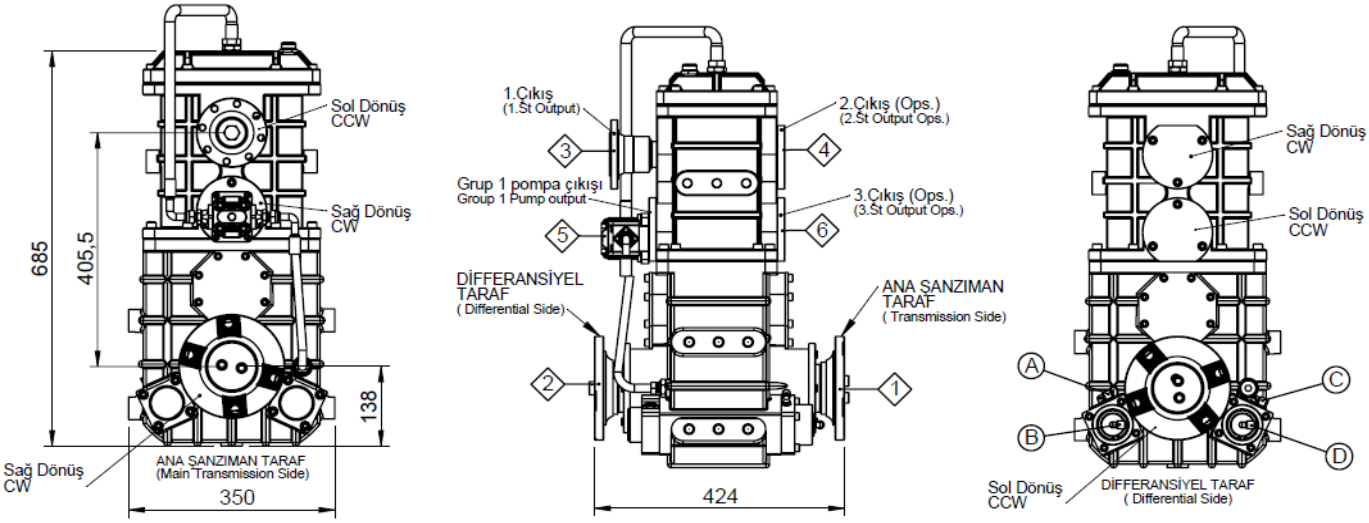
3.3. SALIDA ⑤+⑥

Relación 1/1,21, 1/1,84 y 1/2,13

Par 1900 (Nm)

Potencia (1000 rpm) 198 (kW)

3.4. SENTIDO DE GIRO



4. ACOPLAMIENTO Y DESACOPLAMIENTO

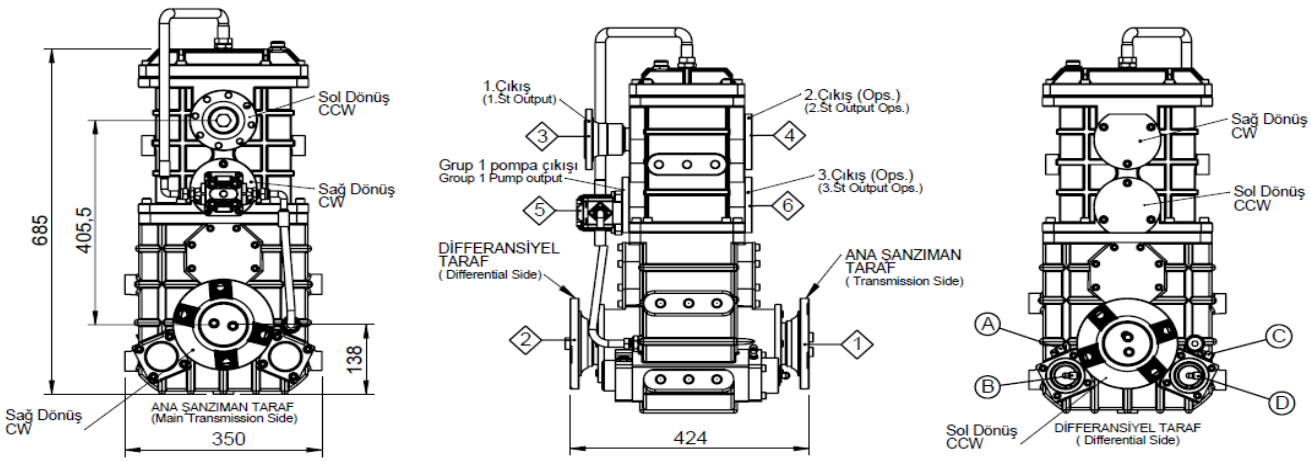
El acoplamiento/desacoplamiento se realiza generalmente mediante un cilindro neumático de doble efecto de 6-8 bar. Un sistema de seguro mantiene estable la posición acoplada o desacoplada.

4.1 Accionamiento Principal: se acopla por la entrada de aire (D) y se desacopla por la entrada de aire (C)

4.2 Ejes Intermedio y Superior: se acoplan por la entrada de aire (A) y se desacoplan por la entrada de aire (B)

4.3 Pump&Roll: cuando las entradas de aire (A) y (D) reciben aire a la vez, el camión se desplaza y la bomba funciona al mismo tiempo.

5. DIMENSIONES



6. SERVICIO

LLENADO DE ACEITE

¡Las unidades se envían sin aceite! Antes de poner en marcha el vehículo, llene la toma de fuerza de eje dividido por el orificio de llenado. El llenado debe realizarse sobre suelo plano. El nivel de aceite requerido es el nivel superior indicado en el visor. El aceite debe estar completamente limpio. Utilice únicamente el aceite recomendado (SAE 80W90 EP o equivalente). El uso de otro aceite implica la pérdida de la garantía.

7. MANTENIMIENTO

7.1 CONTROL DEL NIVEL DE ACEITE

El mantenimiento debe realizarse antes y después de trayectos largos, sobre suelo plano y con el vehículo parado. Si el nivel de aceite es inferior al necesario, rellénelo.

7.2 REPOSICIÓN DE ACEITE

Asegúrese de que el aceite usado se haya vaciado por completo y de que utiliza el aceite recomendado (correcto). Mezclar aceite viejo y nuevo

Esto daña los componentes de la caja (ejes, engranajes, rodamientos, etc.)

7.3 CAMBIO DE ACEITE

El primer cambio debe realizarse a las 250 horas de funcionamiento de la unidad, con el aceite frío.

El vaciado se realiza retirando el tapón de vaciado; se recomienda retirar también el tapón de llenado para agilizar el proceso. Antes de volver a ponerla en marcha,

limpie el tapón de vaciado. Los cambios siguientes deben realizarse cada 1000 horas o una vez al año.

¡¡¡IMPORTANTE!!!

Durante el cambio, no toque el aceite caliente. Elimine el aceite usado conforme a la legislación del país. No contamine el medio ambiente.

7.4 DETECCIÓN DE FUGAS DE ACEITE

Compruebe periódicamente si hay fugas de aceite en el lugar de trabajo del vehículo y sus alrededores. Si detecta una fuga, elimínela, rellene aceite si es necesario y póngase en contacto con el fabricante KOZANOĞLU KOZMAKSAN.

.

7.5 CONTROL GENERAL DEL EQUIPO

Compruebe periódicamente los equipos y las piezas del producto. Si es necesario, apriete los tornillos

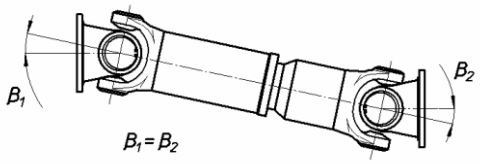
INSTALACIÓN

•Debe existir un kit de suspensión específico para instalar la toma de fuerza

•Los soportes de la caja deben atornillarse en un lugar adecuado del chasis, con **aprobación previa del fabricante. NUNCA LA INSTALE MEDIANTE SOLDADURA**

•Deben utilizarse ejes equilibrados

•Las bridas de las juntas cardán deben quedar paralelas, lo que evita vibraciones y ruidos. Además, el eje de la caja de cambios principal, la caja y los demás componentes deben instalarse respetando este paralelismo. Los ángulos β1 y β2 deben ser iguales; según el tipo de chasis y la relación, varían entre 3° y 7°.



•El eje de la toma de fuerza y el de la caja de cambios deben montarse con los tornillos de las juntas cardán. Las dimensiones de los tornillos deben ser compatibles con los equipos y evitar cualquier rozamiento o colisión. Las horquillas y los puntos de referencia del eje deben inspeccionarse y verificarse.

