



□ ASSI STERZANTI

STEERING AXLES - LENKACHSEN

ADR GROUP
ADR GRO





ASSI STERZANTI

STEERING AXLES
HYDRAULISCHE AUFHÄNGUNG

Le spese di esercizio e di manutenzione gravano ogni giorno di più sulla gestione delle macchine agricole. L'impiego di assi sterzanti sui rimorchi ne migliora in modo sensibile la manovrabilità e può essere un valido aiuto a risparmiare carburante e pneumatici.

Grazie all'asse autosterzante gli pneumatici durano di più: un doppio vantaggio per l'utilizzatore che percorre più chilometri con un treno di gomme e ha minori fermi macchina, perché l'autosterzante fa sì che tutti gli pneumatici si usino uniformemente. La marcia lungo percorsi misti è più agevole, il trattore è più maneggevole, il conducente guida più rilassato e il consumo di carburante è minore.

La versione standard dell'autosterzante ha gli snodi con angolo di incidenza di 10°.

Per applicazioni speciali è disponibile anche la versione ad angolo di 0°.

La guida è precisa e sicura anche sui percorsi più impegnativi e il dispositivo di allineamento delle ruote assicura il controllo del veicolo in retromarcia.

La gamma tradizionale di autosterzanti è affiancata dalla serie Dual Mode con il comando idraulico integrato nella barra di accoppiamento, che consente l'impiego come autosterzante o come sterzante comandato per le esigenze di manovrabilità in spazi ristretti e la massima precisione di guida anche in retromarcia. L'asse sterzante comandato impiega lo stesso fusto dell'autosterzante implementando l'adeguata componentistica oleodinamica.

The managing of an agricultural machine is heavily affected, day by day, by the costs of use and maintenance. Steering axles greatly improve the trailer manoeuvrability and can help to save on fuel and tires. Thanks to the trailing axles the life of the tyre is longer. Farmers have two main advantages: more kilometres driven with the same tires and less time for servicing, because the tires of a trailer with steering axles are uniformly worn.

The standard version of the steering axles has swiveljoints with angle of incidence of 10°.

For special applications is also available angle of 0°.

Driving along uneven tracks is easier, relaxing and cost effective.

Driving is safe and accurate even along adverse paths. Thanks to the device for the alignment of the wheels driving in reverse presents no worry.

The traditional range of trailing axles is now implemented by the Dual Mode series, with built in hydraulic cylinder and connection bar, fitted for the use as trailing axle or power steering axle to face the requirements of manoeuvrability in narrow places even in reverse drive.

Trailing and power steering units are based on the same axle body, implementing the correct hydraulic equipment.

Die Betriebskosten und Instandhaltung einer landwirtschaftlichen Maschine belasten von Tag zu Tag mehr die Unterhaltungskosten.

Die Anwendung von Lenkachsen bei Anhängern verbessern die Manövrierfähigkeit erheblich und dadurch können Kraftstoff und Reifen gespart werden. Dank der Nachlaufachse halten die Reifen länger: Die Landwirte haben dadurch zwei wesentliche Vorteile: mehr Kilometer mit dem gleichen Reifensatz und weniger Maschinenstillstand, weil sich die Reifen eines Anhängers mit Lenkachsen gleichmäßig abnutzen.

Die Standardausführung von Lenksachsen ist mit 10° Achsschenkel nach voerner versetzt.

Es gibt auch verfügbare 0° für spezielle Ausführung.

Die Fahrt auf unterschiedlich beschaffenen Strecken ist einfacher, die Zugmaschine wendiger, der Fahrer entspannter und der Kraftstoffverbrauch niedriger.

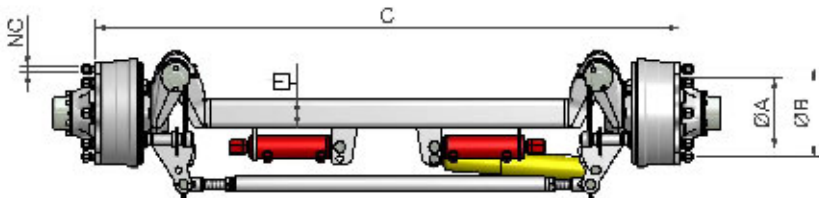
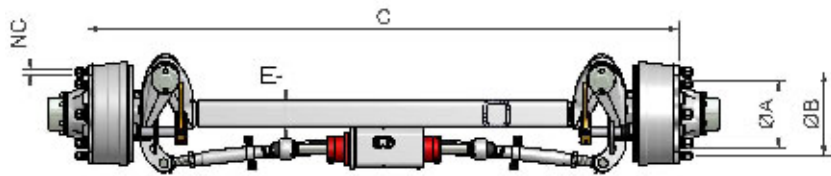
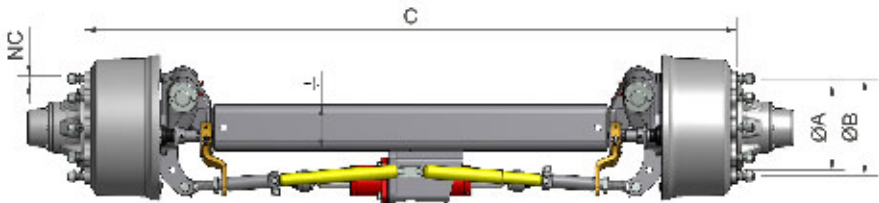
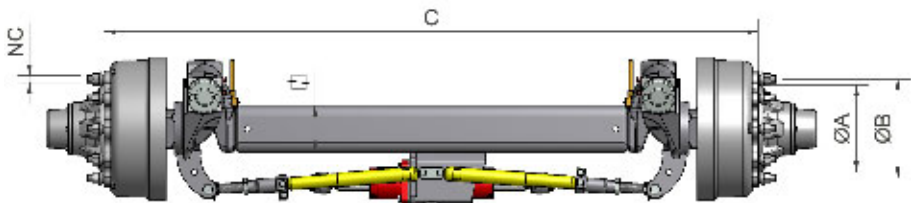
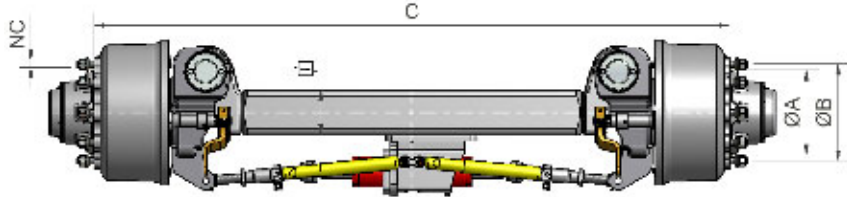
Das Fahren ist sicher und präzise, auch auf anspruchsvollen Wegen. Durch die Vorrichtung zur Ausrichtung der Räder ist auch die Kontrolle des Fahrzeuges im Rückwärtsgang garantiert.

Die traditionelle Reihe von Nachlaufachsen wird von der Dual-Mode-Serie ergänzt, mit eingebauter hydraulischen Steuerung auf der Spurstange. Dadurch kann die Achse als Nachlaufachse oder Zwangslenkachse verwendet werden, um auch an engen Stellen manövrierfähig zu bleiben und auch beim Rückwärtsfahren eine optimale Fahrgenauigkeit zu haben.

Die Zwangslenkachse benötigt den gleichen Achskörper wie die Nachlaufachse unter Einsetzung der entsprechenden hydraulischen Geräte.

ASSI AUTOSTERZANTI

SELF STEERING AXLES
NACHLAUFLENKACHSEN

TIPO Type - Typ		PORTATA (kg) Capacity - Achslast
SM		7.000 - 10.000
SMP		7.000 - 10.000
STP		10.000 - 13.000
SWP		13.000 - 16.000
SXA		22.000

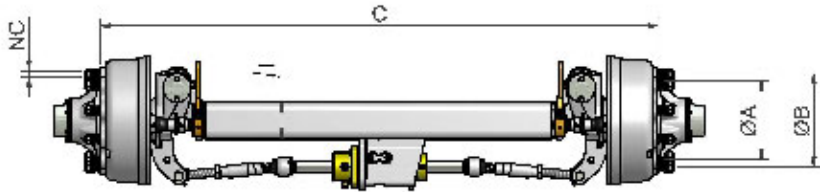
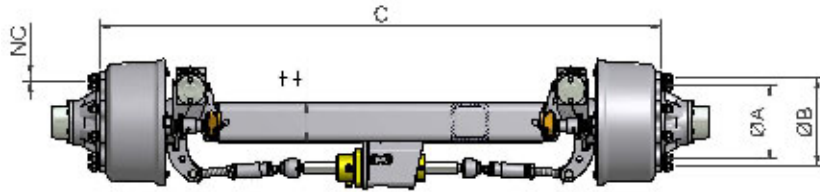
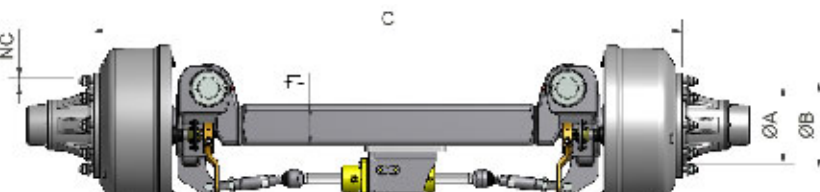
Le portate degli assali sono dipendenti dalla carreggiata, distanza degli appoggi e ruote impiegate nell'applicazione.

The capacity of the axles depend on track, spring centers and wheels used.

Die Achslasten sind abhängig von der verwendeten Spur, Federmitte und Reifen der Achsen.

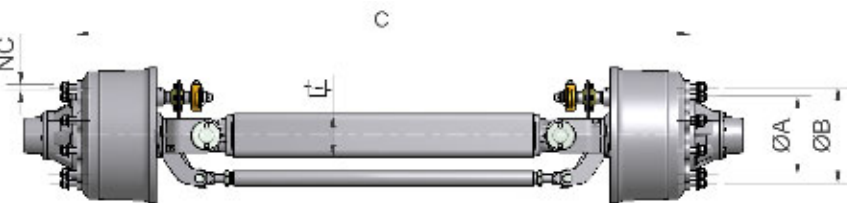
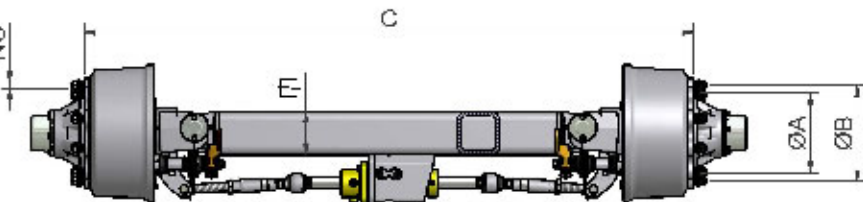
ASSI A STERZATA COMANDATA

POWER STEERING AXLES
ZWANGSLENKACHSEN

TIPO Type - Typ		PORTATA (kg) Capacity - Achslast
STB		11.000 - 14.000
SWB		12.000 - 16.000
SXB		16.000 - 18.000

ASSI STERZANTI

STEERING AXLES
LENKACHSEN

TIPO Type - Typ		PORTATA (kg) Capacity - Achslast
STS		11.000 - 14.000
STJ		11.000 - 14.000

L'ASSE STERZANTE BIDIREZIONALE "ALL IN ONE"

"ALL IN ONE" - DIE BIDIREKTIONALE LENKACHSE

"ALL IN ONE", THE BIDIRECTIONAL STEERING AXLE

"ALL IN ONE" è un asse sterzante che unisce la leggerezza di guida dell'autosterzante alla versatilità della sterzata comandata. Non richiede un equipaggiamento specifico del trattore. L'unità di controllo, adatta alle condizioni ambientali più severe, è sul rimorchio. Basta il collegamento elettrico e l'alimentazione idraulica, pertanto funziona con qualsiasi trattore.

"ALL IN ONE" in marcia avanti è un asse autosterzante.

Un sensore rileva la rotazione della ruota e l'unità elettronica di controllo predispone l'asse per il funzionamento autosterzante in marcia avanti attivando il sistema oleodinamico dedicato a questa funzione, che agisce sul sistema di articolazioni dello sterzo.

"ALL IN ONE" in marcia indietro è ancora un asse autosterzante.

In caso d'inversione del senso di marcia il sensore rileva l'unità elettronica di controllo e agisce sul sistema oleodinamico che modifica il sistema di articolazioni dello sterzo per abilitarlo alla retromarcia.

La crescente velocità dei trattori e l'uso sempre più frequente delle macchine agricole sulla strada impone, per la sicurezza di marcia, di neutralizzare l'asse autosterzante. L'unità elettronica di controllo blocca automaticamente "ALL IN ONE" al raggiungimento di una velocità prestabilita.

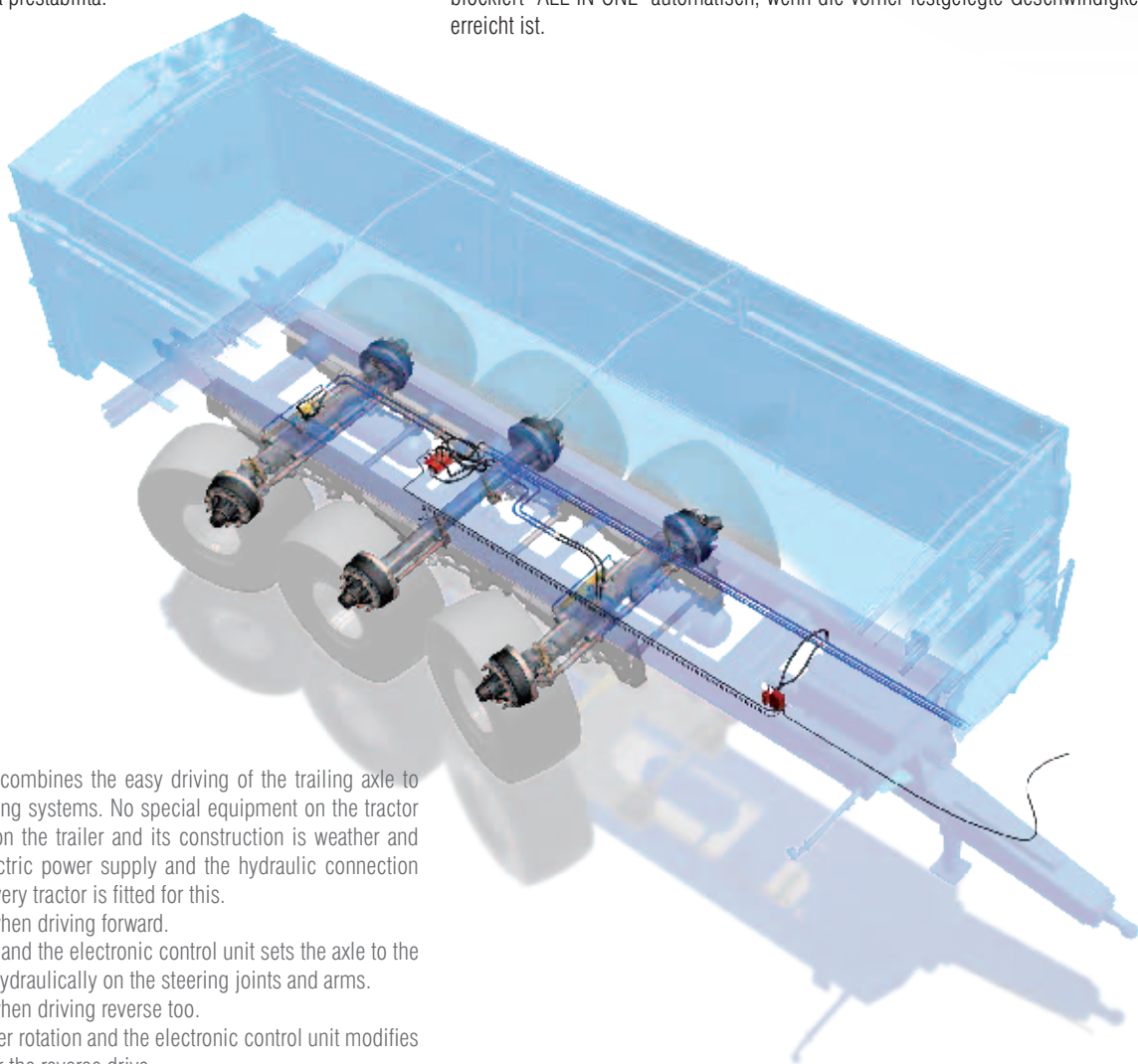
Die "ALL IN ONE" - Lenkachse kombiniert die Leichtigkeit der Steuerung einer Nachlaufachse mit der Effizienz einer Zwangslenkachse. Es ist keine besondere Ausrüstung an der Zugmaschine erforderlich. Die Steuereinheit befindet sich auf dem Anhänger und seine Konstruktion ist gegen die widrigsten Wetterbedingungen gewappnet. Es wird nur eine elektrische Stromversorgung und die hydraulische Verbindung von der Zugmaschine benötigt. Jede Zugmaschine ist dafür ausgerüstet. "ALL IN ONE" ist beim Vorwärtsfahren eine Nachlaufachse.

Ein Sensor erfasst die Raddrehung und die elektronische Steuereinheit rüstet die Achse bei der Vorwärtsfahrt zur Nachlaufachse, indem die dafür zuständige Hydraulik aktiviert wird und auf die ganze Lenkanlage dementsprechend einwirkt.

"ALL IN ONE" ist beim Rückwärtsfahren eine Nachlaufachse.

Der Sensor erfasst den Richtungswechsel des Rades und die elektronische Steuereinheit wirkt auf das hydraulische System, das die Lenkanlage für die Rückwärtsfahrt modifiziert.

Immer schnellere Zugmaschinen und der immer häufigere Gebrauch der Landmaschinen auf der Straße machen es für die Sicherheit im Straßenverkehr notwendig, die Lenkfunktion zu deaktivieren. Die elektronische Steuereinheit blockiert "ALL IN ONE" automatisch, wenn die vorher festgelegte Geschwindigkeit erreicht ist.



The "ALL IN ONE" steering axle combines the easy driving of the trailing axle to the efficiency of the power steering systems. No special equipment on the tractor is required. The control unit is on the trailer and its construction is weather and environment proof. Only the electric power supply and the hydraulic connection from the tractor are necessary. Every tractor is fitted for this.

"ALL IN ONE" is a trailing axle, when driving forward.

A sensor feels the wheel rotation and the electronic control unit sets the axle to the forward trailing function, acting hydraulically on the steering joints and arms.

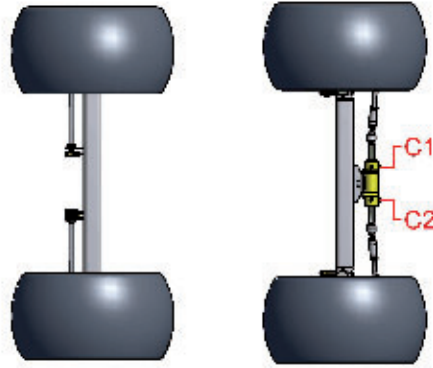
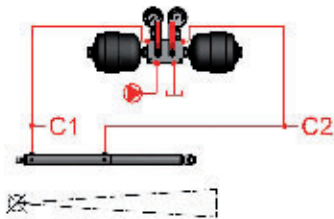
"ALL IN ONE" is a trailing axle, when driving reverse too.

The sensor feels the wheel counter rotation and the electronic control unit modifies the axle arrangement setting it for the reverse drive.

Fast tractors and safety in road driving need the steering function to be cut off at high speed, thus the electronic control unit of "ALL IN ONE" automatically sets and holds the steering wheels in straight position when the speed limit is reached.

SISTEMA DI CONTROLLO DELLA STERZATA

POWER STEERING SYSTEM
ZWANGSLENKUNGSSYSTEM



STJ Type

STB Type

SWB Type

STC Type

IMPIANTO OLEODINAMICO PER TANDEM
HYDRAULIC SYSTEM FOR TANDEM
HYDRAULISCHE ANLAGE FÜR TANDEM

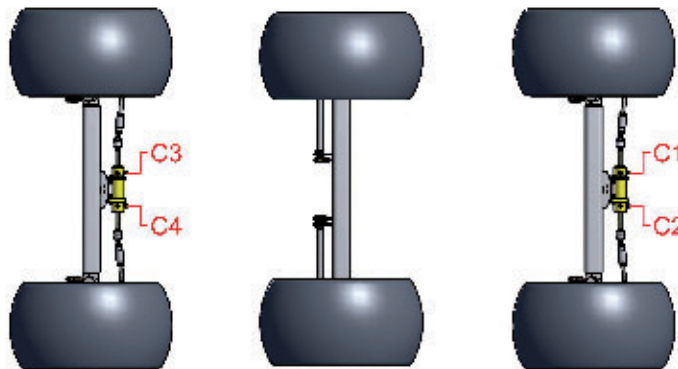
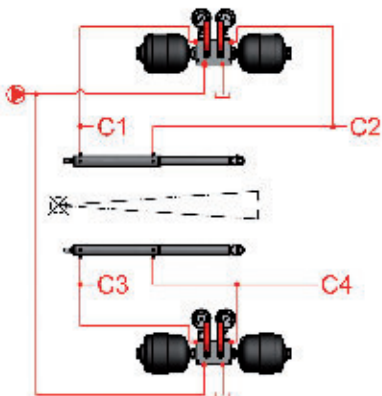


9ZHY10

IMPIANTO OLEODINAMICO PER TANDEM CON POMPA DI ALIMENTAZIONE
HYDRAULIC SYSTEM FOR TANDEM WITH FEEDING PUMP
HYDRAULISCHE ANLAGE FÜR TANDEM MIT FÜLLUNGSPUMPE



9ZHY09



IMPIANTO OLEODINAMICO PER TRIDEM
HYDRAULIC SYSTEM FOR TRIDEM
HYDRAULISCHE ANLAGE FÜR TRIDEM



9ZHY13

IMPIANTO OLEODINAMICO PER TRIDEM CON POMPA DI ALIMENTAZIONE
HYDRAULIC SYSTEM FOR TRIDEM WITH FEEDING PUMP
HYDRAULISCHE ANLAGE FÜR TRIDEM MIT FÜLLUNGSPUMPE



9ZHY12

SISTEMA DI CONTROLLO DELLA STERZATA

POWER STEERING SYSTEM
ZWANGSLENKUNGSSYSTEM

OIL GEAR, I SISTEMI OLEODINAMICI ADR.

Sistema a controllo manuale degli assi sterzanti. Il gruppo di regolazione è sul rimorchio e viene azionato dall'operatore a terra, si applica ai sistemi di sterzata STB e STJ ed è compatibile anche con i precedenti sistemi STC.

Consente la regolazione separata delle 2 vie di alimentazione dell'asse sterzante e include in solo blocco i rubinetti a sfera, gli accumulatori e i manometri.

Il sistema può essere alimentato dal trattore oppure da una pompa ausiliaria sul rimorchio.

Sistema a controllo elettronico intelligente.

È un sistema di guida oleodinamico - elettronico che gestisce la sterzata dei rimorchi a più assi in maniera indipendente per ogni asse.

Definisce per ogni asse la traiettoria ideale per la massima maneggevolezza del veicolo ed il minimo dispendio di energia, per risparmiare pneumatici carburante.

Il sistema fail-safe" mette in sicurezza il sistema sterzante in caso di avaria dello sterzo o del sistema.

Dispositivo di riallineamento agevolato.

È particolarmente adatto in tutti i casi di riallineamento lento dello sterzo all'uscita dalla curva. Il dispositivo integra il cilindro operatore dello sterzo e interviene automaticamente quando l'allineamento delle ruote è problematico.

OIL GEAR, ADR HYDRAULIC SYSTEMS.

Manual control system of steering axles

The adjusting unit is located on the trailer and it is enabled by the operator on the ground. It is suitable for STB and STJ steering systems and it is compatible with the previous STC systems as well.

It allows adjusting separately the 2 supply lines of the steering axle and it includes in one block the ball valves, the accumulators and the pressure gauges.

The system can be fed by the tractor or by an auxiliary pump on the trailer.

Intelligent electronic control system.

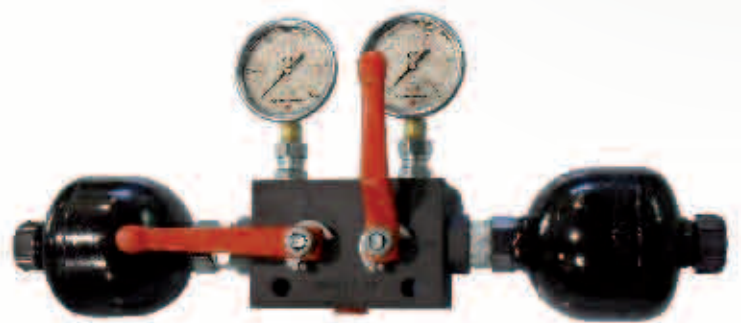
It is a hydraulic-electronic driving system managing the steering of multi-axle trailers separately for each axle.

It defines for each axle the ideal trajectory ensuring the vehicle maximum handling and the minimum energy waste, to economize on tyres and fuel.

The fail-safe system ensures the steering system safety in case of the steering or the system breakdown.

Easy realignment device.

It is particularly suitable for all cases of slow realignment of the steering when coming out of a bend. This device integrates the steering cylinder and it is enabled automatically when the wheel alignment is difficult.



OIL GEAR, DIE HYDRAULISCHEN SYSTEME VON ADR.

Manuelles Kontrollsystem der Lenkachsen

Die Reglergruppe befindet sich auf dem Anhänger und wird vom Boden aus bedient, das System wird für die Lenksysteme STB und STJ angewendet und ist auch mit den Vorläufermodellen STC kompatibel.

Es erlaubt die getrennte Regulierung der zwei Zuleitungswege der Lenkachsen und schließt in einem einzigen Aggregat die Kugelhähne, die Speicher und die Druckmesser ein.

Das System kann über den Traktor oder über eine Zusatzpumpe am Anhänger versorgt werden.

Intelligentes elektronisches Kontrollsystem.

Es handelt sich um ein elektrohydraulisches Fahrsystem, das die Lenkung jeder einzelnen Achse bei Anhängern mit mehreren Achsen unabhängig voneinander regelt.

Es definiert für jede Achse die ideale Fahrtrichtung, um dem Fahrzeug eine maximale Wendigkeit bei einem Minimum an Energieverbrauch zu geben; so werden Reifen und Kraftstoff gespart.

Das "fail-safe" - System sichert das Lenksystem im Falle eines Defekts der Lenkung oder des Systems ab.

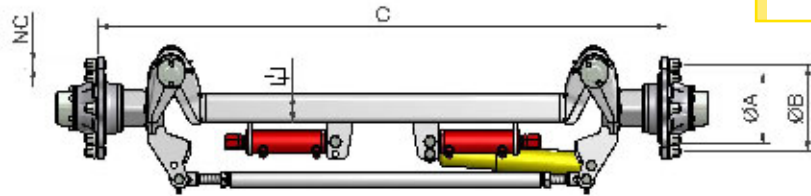
Vorrichtung für erleichterte Ausrichtung.

Ideal für Fälle von langsamer Ausrichtung der Lenkung bei der Kurvenausfahrt. Die Vorrichtung integriert den Lenkzylinder und greift automatisch ein, wenn das Einlenken der Räder schwierig wird.

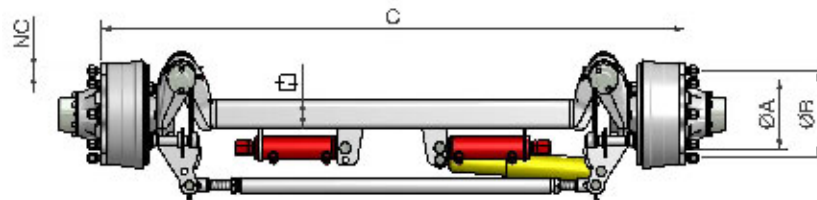
ASSI AUTOSTERZANTI

SELF STEERING AXLES
NACHLAUFLENKACHSEN

SM Type



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm)	PORTATA (kg) Capacity - Achslast				ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
		25 km/h	40 km/h	60 km/h	> 65 km/h	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
BM90RM600...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
BM90RM800...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
BM90TN800...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
BM90TN100...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	10 M22	280	335



FRENO - Brake - Bremse IC 309E 300X90

BM90RM6IC...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
BM90RM8IC...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275

FRENO - Brake - Bremse KB - KF 314E 300X135

BM90RMRKB...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	10 M22	175	225
BM90TN8KB...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
BMA0TE8KB...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
BMA0TERKB...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	10 M22	175	225
BMA0UA8KB...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	8 M20	220	275
BMA0UARKB...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	10 M22	175	225

FRENO - Brake - Bremse NF 356E 350X60

BM90RM6NF...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
BM90RM8NF...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
BM90TN8NF...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275

FRENO - Brake - Bremse QC 359E 350X90

BM90RM6QC...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
BM90RM8QC...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
BM90TN8QC...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
BMA0TE8QC...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275

FRENO - Brake - Bremse TG 408E 400X80

BM90RM6TG...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
BM90RM8TG...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
BM90TN8TG...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
BM90TN1TG...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	10 M22	280	335
BMA0TE8TG...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
BMA0TE1TG...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
BMA0UA8TG...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	8 M20	220	275
BMA0UA1TG...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse VE 406E 406X120

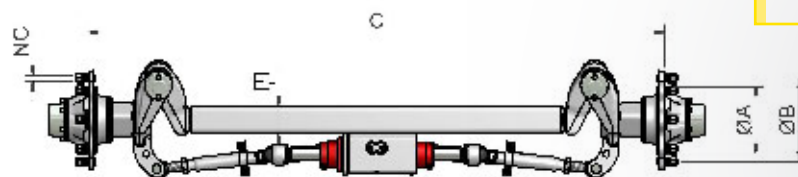
BM90TN8VE...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
BM90TN1VE...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	10 M22	280	335
BMA0TE8VE...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
BMA0TE1VE...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
BMA0UA8VE...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	8 M20	220	275
BMA0UA1VE...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	10 M22	280	335

ASSI AUTOSTERZANTI

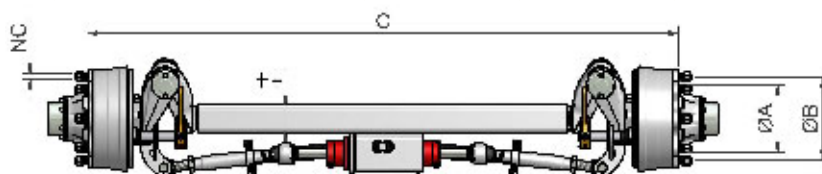
SELF STEERING AXLES
NACHLAUFLENKACHSEN

SMP Type

DUAL MODE



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm)	PORTATA (kg) Capacity - Achslast				ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
		25 km/h	40 km/h	60 km/h	> 65 km/h	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
B590RM600...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
B590RM800...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
B590TN800...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
B590TN100...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	10 M22	280	335



FRENO - Brake - Bremse IC 309E 300X90

B590RM6IC...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
B590RM8IC...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275

FRENO - Brake - Bremse KB - KF 314E 300X135

B590RMRKB...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	10 M22	175	225
B590TN8KB...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
B5A0TE8KB...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B5A0TERKB...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	10 M22	175	225
B5A0UA8KB...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	8 M20	220	275
B5A0UARKB...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	10 M22	175	225

FRENO - Brake - Bremse NF 356E 350X60

B590RM6NF...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
B590RM8NF...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
B590TN8NF...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275

FRENO - Brake - Bremse QC 359E 350X90

B590RM6QC...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
B590RM8QC...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
B590TN8QC...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
B5A0TE8QC...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275

FRENO - Brake - Bremse TG 408E 400X80

B590RM6TG...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
B590RM8TG...	90	9.000	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
B590TN8TG...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
B590TN1TG...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	10 M22	280	335
B5A0TE8TG...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B5A0TE1TG...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B5A0UA8TG...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	8 M20	220	275
B5A0UA1TG...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse VE 406E 406X120

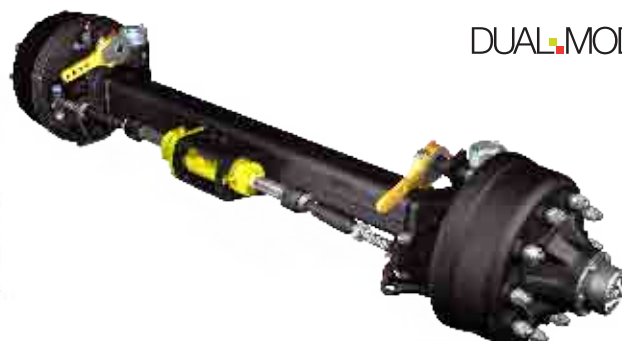
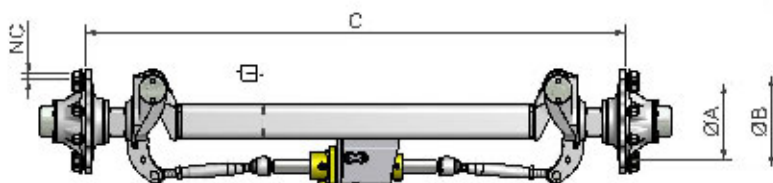
B590TN8VE...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	8 M20	220	275
B590TN1VE...	90	10.500 (-)	10.000	9.000	8.000	10 M22	280	335
B5A0TE8VE...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B5A0TE1VE...	100	10.500 (-)	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B5A0UA8VE...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	8 M20	220	275
B5A0UA1VE...	100	10.500 (-)	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	10 M22	280	335

ASSI A STERZATA COMANDATA "DUAL MODE"

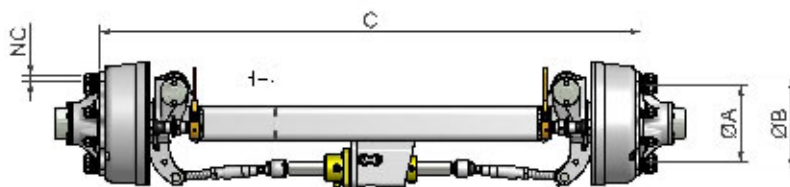
"DUAL MODE" POWER STEERING AXLES
ZWANGSLENKACHSEN "DUAL MODE"

STQ - STB* Type

DUAL MODE



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm)	PORTATA (kg) Capacity - Achslast				ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
		25 km/h	40 km/h	60 km/h	> 65 km/h	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
B1A0TE800...	100	11.300	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B1A0TER00...	100	11.300	10.500	9.500	8.500	10 M22	175	225
B1A0TE100...	100	11.300	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B1A0UA800...	100	12.600	11.800	11.000	10.000	8 M20	220	275
B1A0UAR00...	100	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	175	225
B1A0UA100...	100	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
B1A1UAR00...	110	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	175	225
B1A1UA100...	110	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335



FRENO - Brake - Bremse TG 408E 400x80

B1A0TE8TG...	100	11.300	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B1A0TE1TG...	100	11.300	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B1A0UA8TG...	100	12.600	11.800	11.000	10.000	8 M20	220	275
B1A0UA1TG...	100	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
B1A1UA1TG...	110	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse VE 406E 406x120

B1A0TE8VE...	100	11.300	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B1A0TE1VE...	100	11.300	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B1A0UA8VE...	100	12.600	11.800	11.000	10.000	8 M20	220	275
B1A0UA1VE...	100	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
B1A1UA1VE...	110	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse VC 412E 406x120

B1A0TE1VC...	100	11.300	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B1A0UA1VC...	100	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
B1A1UA1VC...	110	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse WC 414E 406x140

B1A0TE1WC...	100	11.300	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B1A0UA1WC...	100	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
B1A1UA1WC...	110	12.600	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335

*Versione disponibile a 0° - available version at 0° - verfügbare Ausführung bei 0°

Le portate con corpo tubolare tondo Ø127 mm seguono le indicazioni per assali fissi.

For the capacity of the steering axles with 127 mm round tubular beam please refer to the general requirements of axles.

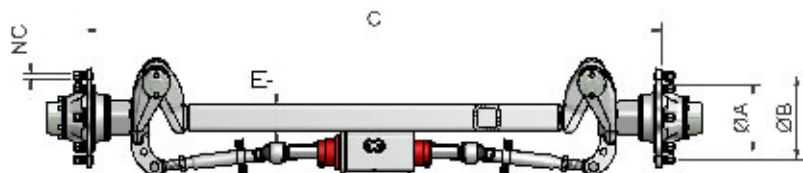
Für die Lenkachsen mit Ø127 mm Hohlprofilkörper bitte die Vorschriften für die Starrachsen beachten.

ASSI AUTOSTERZANTI

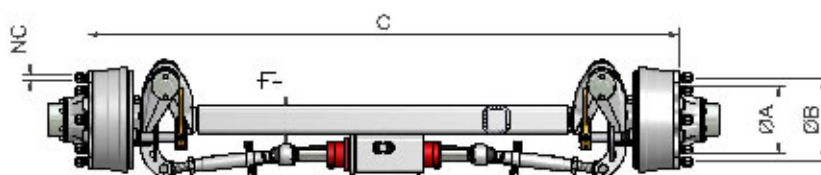
SELF STEERING AXLES
NACHLAUFLENKACHSEN

SMP Type

DUAL-MODE



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm)	PORTATA (kg) Capacity - Achslast			ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
		40 km/h	60 km/h	> 65 km/h	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
B5S1RF600...	110	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
B5S1RF800...	110	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
B5S2TG800...	120	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B5S2TG100...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335



FRENO - Brake - Bremse KB - KF 314E 300x135

B5S1RFRKB...	110	8.500	7.700	7.000	10 M22	175	225
B5S2TG8KB...	120	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B5S2TGRKB...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	175	225
B5S2UF8KB...	120	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	8 M20	220	275
B5S2UFRKB...	120	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	10 M22	175	225

FRENO - Brake - Bremse NF 356E 350x60

B5S1RF6NF...	110	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
B5S1RF8NF...	110	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275

FRENO - Brake - Bremse QC 359E 350x90

B5S1RF6QC...	110	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
B5S1RF8QC...	110	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
B5S2TG8QC...	120	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275

FRENO - Brake - Bremse TG 408E 400x80

B5S1RF6TG...	110	8.500	7.700	7.000	6 M18	160	205
B5S1RF8TG...	110	8.500	7.700	7.000	8 M18	220	275
B5S2TG8TG...	120	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B5S2TG1TG...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B5S2UF8TG...	120	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	8 M20	220	275
B5S2UF1TG...	120	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse VE 406E 406x120

B5S2TG8VE...	120	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B5S2TG1VE...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B5S2UF8VE...	120	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	8 M20	220	275
B5S2UF1VE...	120	10.500 (-)	10.500 (-)	10.000	10 M22	280	335

Le portate degli assali sono dipendenti dalla carreggiata, distanza degli appoggi e ruote impiegate nell'applicazione.

The capacity of the axles depend on track, spring centers and wheels used.

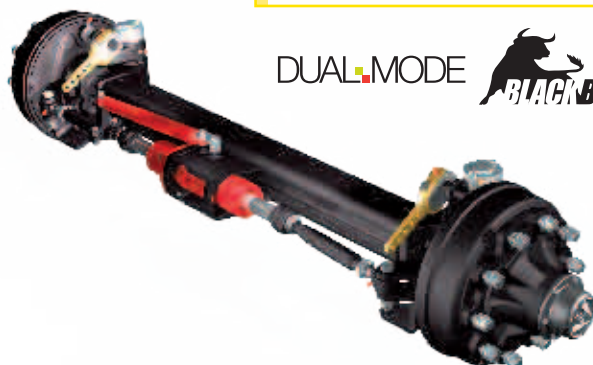
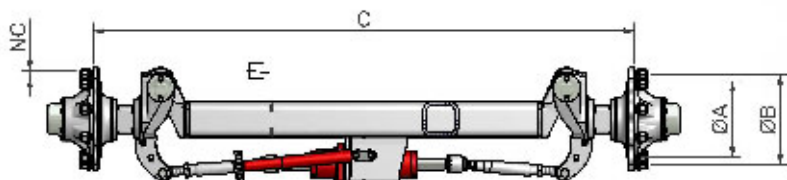
Die Achslasten sind abhängig von der verwendeten Spur, Federmitte und Reifen der Achsen.

ASSI AUTOSTERZANTI "DUAL MODE"

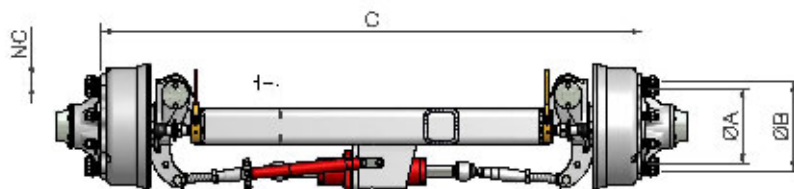
"DUAL MODE" SELF STEERING AXLES
LENKLAUFACHSEN "DUAL MODE"

STP - STA* Type

DUAL MODE 



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm) 	PORTATA (kg) Capacity - Achslast			ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
		40 km/h 	60 km/h 	> 65 km/h 	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
BPS2TG800...	120	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
BPS2TGR00...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	175	225
BPS2TG100...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
BPS3UF800...	130	11.800	11.000	10.000	8 M20	220	275
BPS3UFR00...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	175	225
BPS3UF100...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
BPS5VF100...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335



FRENO - Brake - Bremse MC 3020S 300x200

BPS2UF8MC...	120	11.800	11.000	10.000	8 M20	220	275
BPS2UFRMC...	120	11.800	11.000	10.000	10 M22	175	225
BPS2XLRMC...	120	13.500	12.200	11.000	10 M22	175	225

FRENO - Brake - Bremse VC 412E 406x120

BPS2TG1VC...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
BPS3UF1VC...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
BPS5VF1VC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse WC 414E 406x140

BPS2TG1WC...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
BPS3UF1WC...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
BPS5VF1WC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse XC 4218E 420x180

BPS2XL1XC...	120	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
BPS5XL1XC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
BPS5VF1XC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse YC 4220E 420x200

BPS5XL1YC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
BPS5VF1YC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse ZE 5218E 520x180

BPS5VF1ZE...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
--------------	-----	--------	--------	--------	--------	-----	-----

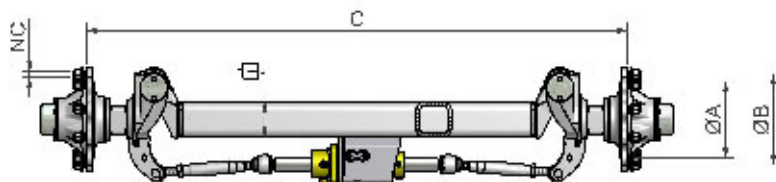
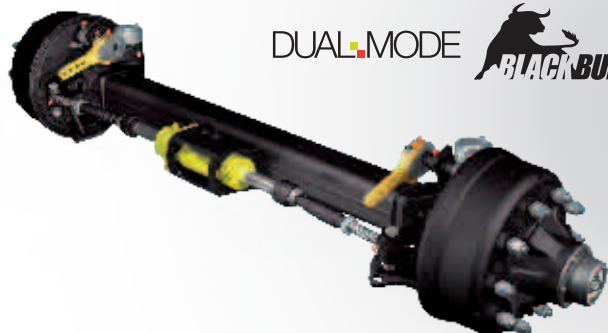
*Versione disponibile a 0° - available version at 0° - verfügbare Ausführung bei 0°

ASSI A STERZATA COMANDATA "DUAL MODE"

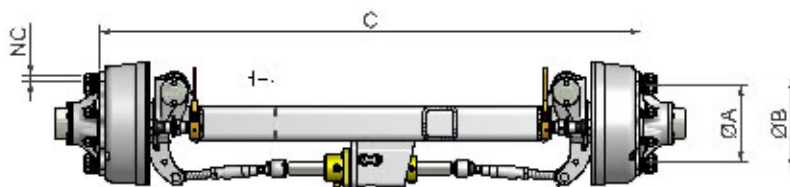
"DUAL MODE" POWER STEERING AXLES
ZWANGLENKACHSEN "DUAL MODE"

STQ - STB* Type

DUAL MODE 



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm)	PORTATA (kg) Capacity - Achslast			ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
		40 km/h	60 km/h	> 65 km/h	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
B1S2TG800...	120	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
B1S2TGR00...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	175	225
B1S2TG100...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B1S3UF800...	130	11.800	11.000	10.000	8 M20	220	275
B1S3UFR00...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	175	225
B1S3UF100...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
B1S5VF100...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335



FRENO - Brake - Bremse VC 412E 406x120

B1S2TG1VC...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B1S3UF1VC...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
B1S5VF1VC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse WC 414E 406x140

B1S2TG1WC..	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
B1S3UF1WC..	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
B1S5VF1WC..	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse XC 4218E 420x180

B1S2XL1XC...	120	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
B1S5XL1XC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
B1S5VF1XC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse YC 4220E 420x200

B1S5XL1YC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
B1S5VF1YC..	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse ZE 5218E 520x180

B1S5VF1ZE...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
--------------	-----	--------	--------	--------	--------	-----	-----

Le portate degli assali sono dipendenti dalla carreggiata, distanza degli appoggi e ruote impiegate nell'applicazione.

The capacity of the axles depend on track, spring centers and wheels used.

Die Achslasten sind abhängig von der verwendeten Spur, Federmitte und Reifen der Achsen.

Le portate con corpo tubolare tondo Ø127 mm seguono le indicazioni per assali fissi.

For the capacity of the steering axles with 127 mm round tubular beam please refer to the general requirements of axles.

Für die Lenkachsen mit Ø127 mm Hohlprofilkörper bitte die Vorschriften für die Starrachsen beachten.

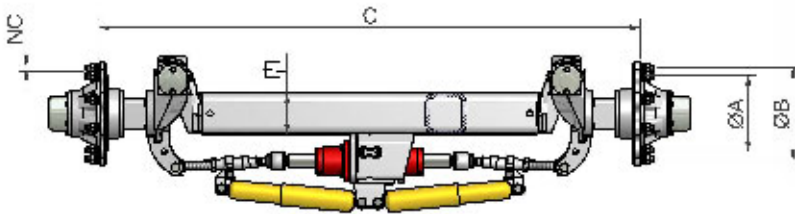
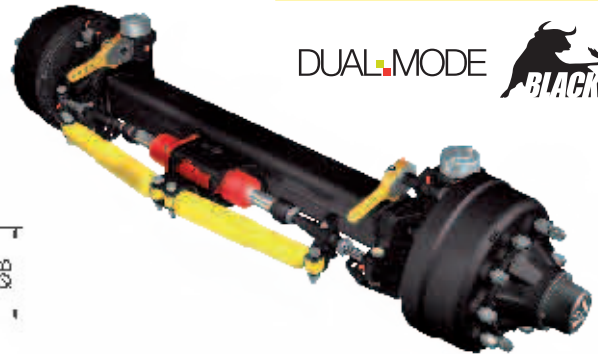
*Versione disponibile a 0° - available version at 0° - verfügbare Ausführung bei 0°

ASSI AUTOSTERZANTI "DUAL MODE"

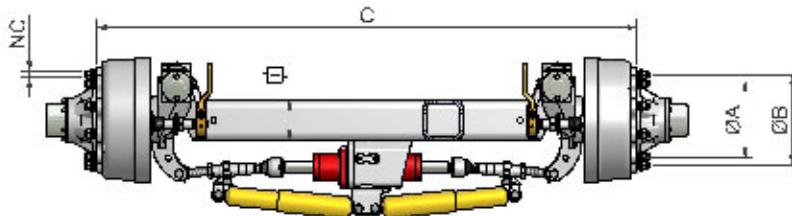
"DUAL MODE" SELF STEERING AXLES
NACHLAUFLENKACHSEN "DUAL MODE"

SWP - SWA* Type

DUAL MODE 



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm) 	PORTATA (kg) Capacity - Achslast			ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
		40 km/h 	60 km/h 	> 65 km/h 	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
B0S5VF100...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
B0E5ZA100...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335



FRENO - Brake - Bremse VC 412E 406x120

B0S5VF1VC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
B0E5ZA1VC...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse WC 414E 406x140

B0S5VF1WC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
B0E5ZA1WC...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse XC 4218E 420x180

B0S5XL1XC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
B0S5VF1XC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
B0E5ZA1XC...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse YC 4220E 420x200

B0S5XL1YC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
B0S5VF1YC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
B0E5ZA1YC...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse ZE 5218E 520x180

B0S5VF1ZE...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
B0E5ZA1ZE..	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

Le portate degli assali sono dipendenti dalla carreggiata, distanza degli appoggi e ruote impiegate nell'applicazione.

The capacity of the axles depend on track, spring centers and wheels used.

Die Achslasten sind abhängig von der verwendeten Spur, Federmitte und Reifen der Achsen.

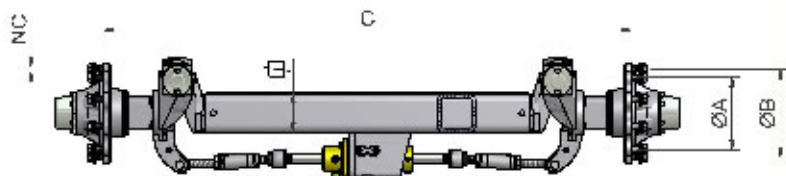
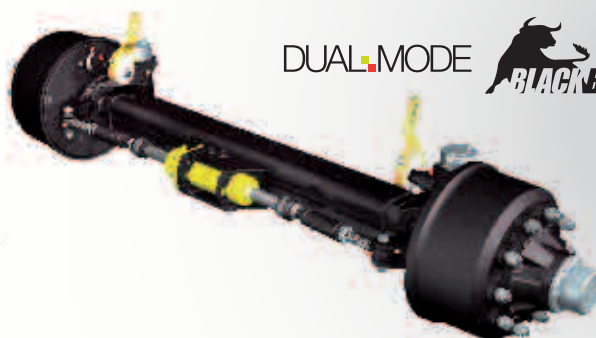
*Versione disponibile a 0° - available version at 0° - verfügbare Ausführung bei 0°

ASSI A STERZATA COMANDATA "DUAL MODE"

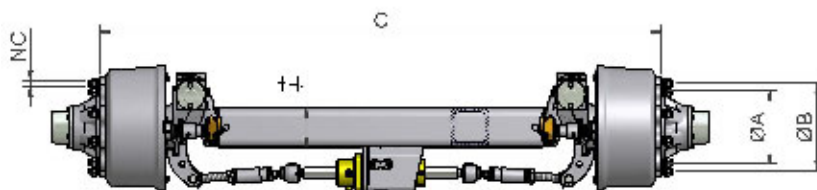
"DUAL MODE" POWER STEERING AXLES
ZWANGSLENKACHSEN "DUAL MODE"

SWQ - SWB* Type

DUAL MODE



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm)	PORTATA (kg) Capacity - Achslast			ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
		40 km/h	60 km/h	> 65 km/h	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
BRS5VF100...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
BRE5ZA100...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335



FRENO - Brake - Bremse VC 412E 406x120

BRS5VF1VC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
BRE5ZA1VC...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse WC 414E 406x140

BRS5VF1WC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
BRE5ZA1WC...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse XC 4218E 420x180

BRS5XL1XC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
BRS5VF1XC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
BRE5ZA1XC...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse YC 4220E 420x200

BRS5XL1YC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
BRS5VF1YC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
BRE5ZA1YC...	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse ZE 5218E 520x180

BRS5VF1ZE...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
BRE5ZA1ZE..	150 (R)	18.000	16.200	14.500	10 M22	280	335

Le portate con corpo tubolare tondo Ø127 mm seguono le indicazioni per assali fissi.

For the capacity of the steering axles with 127 mm round tubular beam please refer to the general requirements of axles.

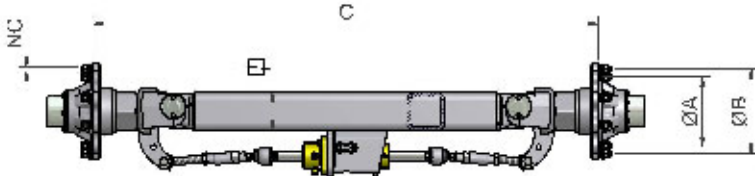
Für die Lenkachsen mit Ø127 mm Hohlprofilkörper bitte die Vorschriften für die Starrachsen beachten.

*Versione disponibile a 0° - available version at 0° - verfügbare Ausführung bei 0°

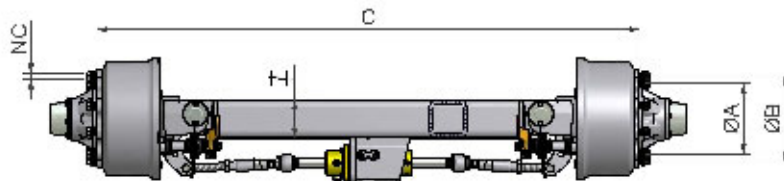
ASSI A STERZATA COMANDATA

POWER STEERING AXLES
ZWANGSLENKACHSEN

STJ Type



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm)	PORTATA (kg) Capacity - Achslast			ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
		40 km/h	60 km/h	> 65 km/h	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
BJS2TG800...	120	10.500	9.500	8.500	8 M20	220	275
BJS2TGR00...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	175	225
BJS2TG100...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
BJS3UF800...	130	11.800	11.000	10.000	8 M20	220	275
BJS3UFR00...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	175	225
BJS3UF100...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
BJS5VF100...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335



FRENO - Brake - Bremse VC 412E 406x120

BJS2TG1VC...	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
BJS3UF1VC...	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
BJS5VF1VC...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse WC 414E 406x140

BJS2TG1WC..	120	10.500	9.500	8.500	10 M22	280	335
BJS3UF1WC..	130	11.800	11.000	10.000	10 M22	280	335
BJS5VF1WC..	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse XC 4218E 420x180

BJS2XL1XC...	120	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
BJS5XL1XC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
BJS5VF1XC..	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse YC 4220E 420x200

BJS5XL1YC...	150	13.500	12.200	11.000	10 M22	280	335
BJS5VF1YC..	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

FRENO - Brake - Bremse ZE 5218E 520x180

BJS5VF1ZE...	150	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
--------------	-----	--------	--------	--------	--------	-----	-----

Le portate degli assali sono dipendenti dalla carreggiata, distanza degli appoggi e ruote impiegate nell'applicazione.

The capacity of the axles depend on track, spring centers and wheels used.

Die Achslasten sind abhängig von der verwendeten Spur, Federmitte und Reifen der Achsen.

Le portate con corpo tubolare tondo Ø127 mm seguono le indicazioni per assali fissi.

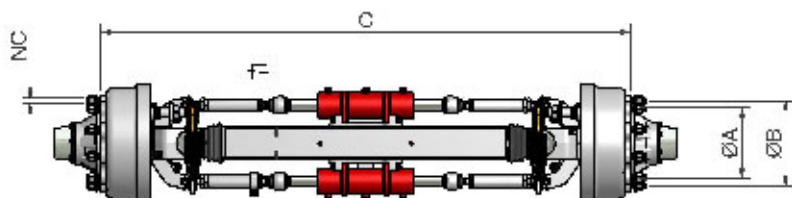
For the capacity of the steering axles with 127 mm round tubular beam please refer to the general requirements of axles.

Für die Lenkachsen mit Ø127 mm Hohlprofilkörper bitte die Vorschriften für die Starrachsen beachten.

ASSI STERZANTI BIDIREZIONALI "ALL IN ONE"

BIDIRECTIONAL TRAILING AXLE "ALL IN ONE"
DOPPELWIRKENDE LENKACHSE "ALL IN ONE"

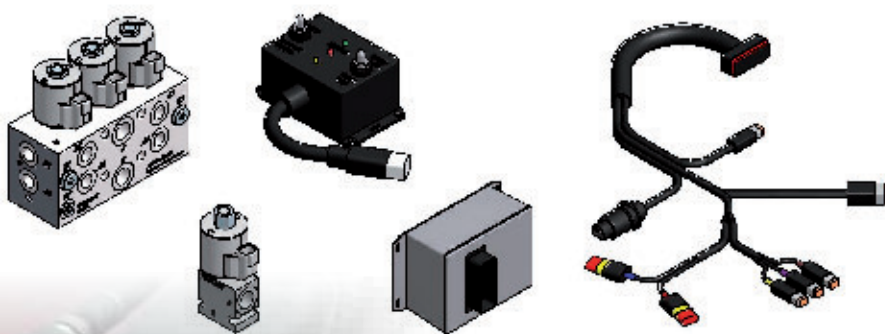
AIO Type



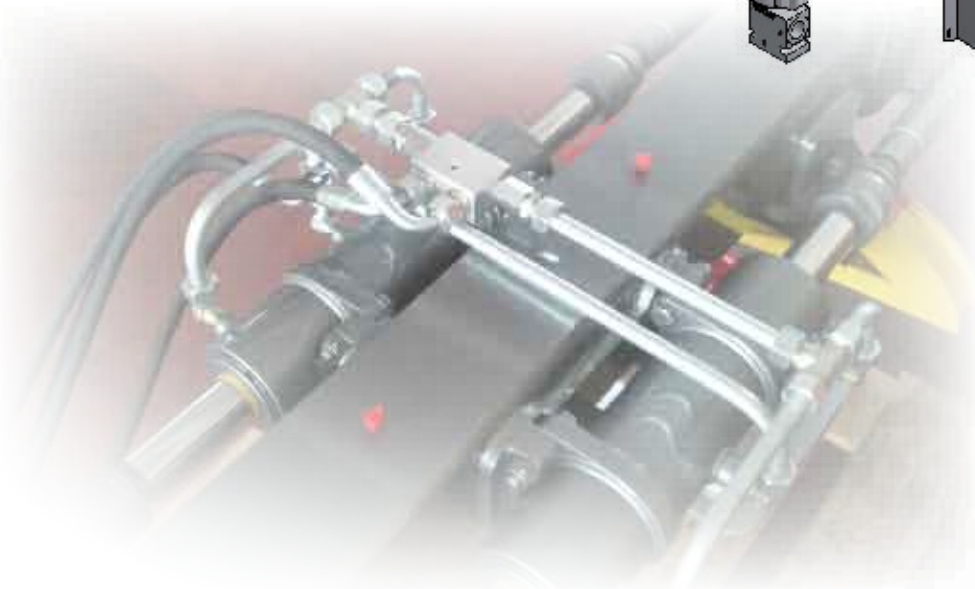
CODICE Code Bestellnr.	PORTATA (kg) Capacity - Achslast			ATTACCO p.c.d. Radanschluss		
	40 km/h 	60 km/h 	> 65 km/h 	NC	ØA (mm)	ØB (mm)
FRENO - Brake - Bremse VC 412E 406x120						
B900VF1VC...	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
FRENO - Brake - Bremse WC 414E 406x140						
B900VF1WC..	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
FRENO - Brake - Bremse XC 4218E 420x180						
B900VF1XC...	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335
FRENO - Brake - Bremse YC 4220E 420x200						
B900VF1YC...	14.200	13.000	12.000	10 M22	280	335

IMPIANTO IDRAULICO

HYDRAULIC SYSTEM
HYDRAULISCHE ANLAGE



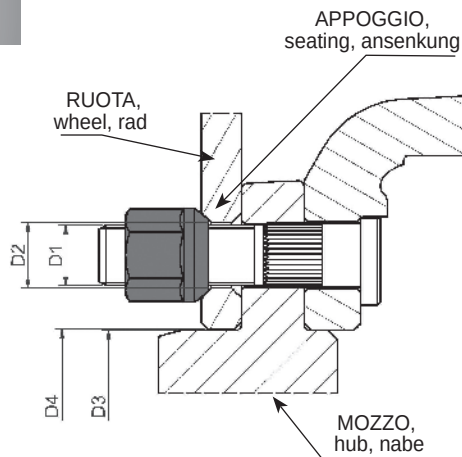
9ZAD101



MONTAGGIO E FISSAGGIO DELLE RUOTE

ASSEMBLY AND FIXING OF THE WHEELS
MONTAGE UND RÄDERBEFESTIGUNG

DADO DIN
DIN nut - DIN mutter



Il foro del disco deve possedere una svasatura conica per accogliere la parte sferica del dado DIN. Il serraggio si effettua con la parte sferica del dado dentro la svasatura del disco.

Rim holes must be chamfered to set the spherical base of the nut DIN.

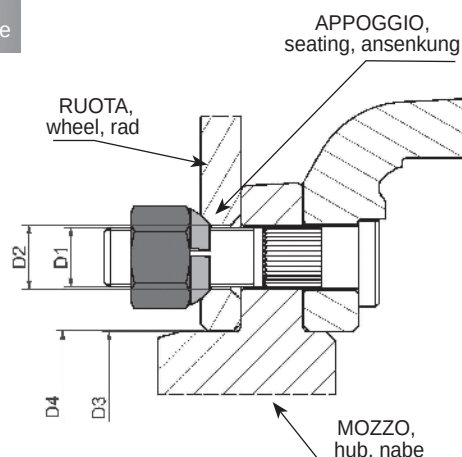
The tightening is getting between spherical base of the nut and the rim chamfering.

Das Loch der Radscheibe muss eine Einkerbung haben, wo die runde Ausbuchtung der DIN-Mutter einrasten kann.

Das Anziehen wird dann durchgeführt, wenn die Ausbuchtung der Mutter in der Einkerbung der Scheibe eingerastet ist.

CHIAVE Spanner Schlüssel	ATTACCO RUOTA P.c.d. Radanschluss	COLONNINA Wheel stud Redachse	SERRAGGIO Tightening Spannungsmoment	LEVA Leverage Hebel	FORZA Force Kraft	FORO RUOTA Hole rim Loch Felge	MOZZO Hub Nabe	INTERNO RUOTA Inner rim Innenrand
mm	mm	D1 (mm)	Nm	L (mm)	F kg	Ø D2 (mm)	Ø D3 (mm)	Ø D4 (mm)
17	4 x Ø95	M12x1,5	90 0 +10	300	30	16	62	63
19	5 x Ø140	M14x1,5	130 0 +10	300	40	18,5	93	94
24	6 x Ø205	M18x1,5	270 0 +20	450	60	21,5	160	161
24	8 x Ø275	M18x1,5	270 0 +20	450	60	21,5	220	221

DADO RUOTA H CON RONDELLA
H nut + washer - H mutter + scheibe



Il foro del disco deve possedere una svasatura conica per accogliere la parte sferica della rondella. Il serraggio si effettua con la parte sferica della rondella dentro la svasatura del disco.

Rim holes must be chamfered to set the spherical base of the washer.

The tightening is getting between spherical base of the nut and the rim chamfering.

Das Loch der Radscheibe muss eine Einkerbung haben, wo die runde Ausbuchtung der Beilagscheibe einrasten kann.

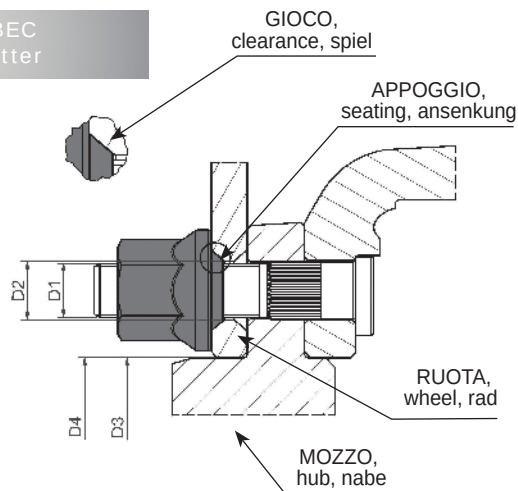
Das Anziehen wird dann durchgeführt, wenn die Ausbuchtung der Beilagscheibe in der Einkerbung der Scheibe eingerastet ist.

CHIAVE Spanner Schlüssel	ATTACCO RUOTA P.c.d. Radanschluss	COLONNINA Wheel stud Redachse	SERRAGGIO Tightening Spannungsmoment	LEVA Leverage Hebel	FORZA Force Kraft	FORO RUOTA Hole rim Loch Felge	MOZZO Hub Nabe	INTERNO RUOTA Inner rim Innenrand
mm	mm	D1 (mm)	Nm	L (mm)	F kg	Ø D2 (mm)	Ø D3 (mm)	Ø D4 (mm)
27	8 x Ø275	M18x1,5	270 0 +20	450	60	21,5	220	221
30	8 x Ø275	M20x1,5	350 0 +30	600	60	27	220	221
30	10 x Ø335	M22x1,5	450 0 +60	800	60	27	280	280

MONTAGGIO E FISSAGGIO DELLE RUOTE

ASSEMBLY AND FIXING OF THE WHEELS
MONTAGE UND RÄDERBEFESTIGUNG

DADO RUOTA BEC
ec nut - Bec mutter



Il foro del disco deve possedere una svasatura conica per accogliere la parte conica del dado BEC. La parte conica di questo dado serve per centrare il cerchio, non ha funzione di serraggio.

L'accoppiamento del dado BEC con ruote non adatte può causare un danneggiamento del filetto della colonnina e perdita della ruota.

Rim holes must be chamfered to set the spherical base of the typ 'french'.

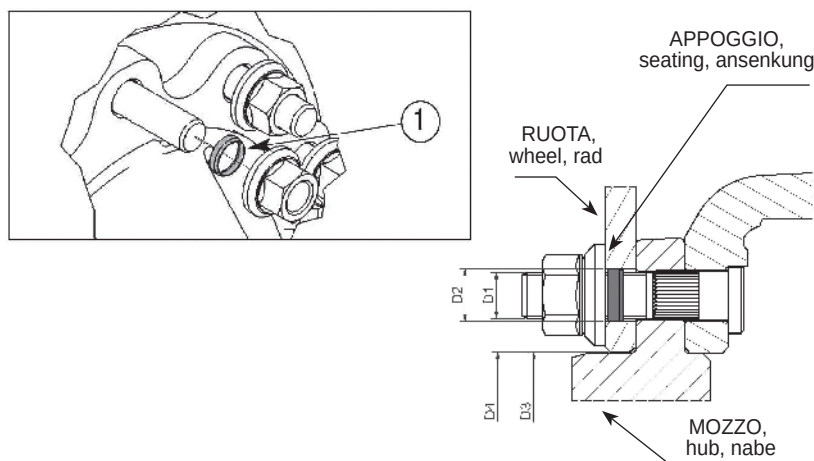
Spherical base of this nut is to locate the rim and not of tightening. To not respect this, can seriously damaged the studs threading.

Das Loch der Radscheibe muss eine Einkerbung haben, wo die runde Ausbuchtung der BEC-Mutter einrasten kann.

Die runde Ausbuchtung dieser Mutter dient dazu, um die Felge mittig aufzusetzen, nicht für das Anziehen. Bei Nichtbeachtung kann das Gewinde des Bolzens beschädigt werden.

CHIAVE Spanner Schlüssel	ATTACCO RUOTA P.c.d. Radanschluss	COLONNINA Wheel stud Redachse	SERRAGGIO Tightening Spannungsmoment	LEVA Leverage Hebel	FORZA Force Kraft	FORO RUOTA Hole rim Loch Felge	MOZZO Hub Nabe	INTERNO RUOTA Inner rim Innenrand
mm	mm	D1 (mm)	Nm	L (mm)	F kg	Ø D2 (mm)	Ø D3 (mm)	Ø D4 (mm)
29	8 x Ø275	M18x1,5	270 0 +20	450	60	21,5	220	221
32	10 x Ø335	M22x1,5	450 0 +60	800	60	27	280	280

DADO RUOTA TIPO M
M nut - M mutter



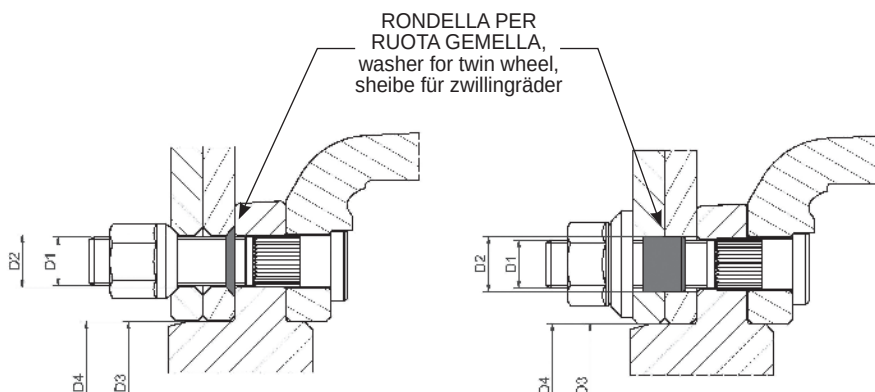
Il foro del disco non deve possedere alcuna svasatura. Il centraggio della ruota si effettua sulla corrispondente sede di centraggio del mozzo e il fissaggio della ruota è assicurato dalla rondella girevole alla base del dado. Quando si monta la ruota non dimenticare di inserire i due anelli (vedere figura a) che hanno la funzione di ridurre il gioco tra la colonnina ed il foro della ruota per agevolare il corretto fissaggio della ruota.

Holes rim must not be chamfered. The wheel locate by the hub reference diameter and the tightening by the flat revolving part of the nut (see wearing on sketch). Not forget to set both bushes item. 1, to reduce the gap between the stud and the rim hole.).

Das Loch der Radscheibe braucht keine Einkerbung zu haben. Die Zentrierung des Rades ergibt sich durch das Aufsetzen auf den Zentrierer der Radnabe und die Befestigung wird durch die drehbare Beilagscheibe unter der Auflage der Mutter gesichert. Wenn das Rad montiert wird, darf nicht vergessen werden, die zwei Scheiben einzusetzen (siehe Bild a), die dazu dienen, das Spiel zwischen Bolzen und Radloch zu verringern, was wiederum die korrekte Befestigung des Rades erleichtert.

CHIAVE Spanner Schlüssel	ATTACCO RUOTA P.c.d. Radanschluss	COLONNINA Wheel stud Redachse	SERRAGGIO Tightening Spannungsmoment	LEVA Leverage Hebel	FORZA Force Kraft	FORO RUOTA Hole rim Loch Felge	MOZZO Hub Nabe	INTERNO RUOTA Inner rim Innenrand
mm	mm	D1 (mm)	Nm	L (mm)	F kg	Ø D2 (mm)	Ø D3 (mm)	Ø D4 (mm)
28	8 x Ø275	M18x1,5	270 0 +20	450	60	21	220,5	221
32	10 x Ø335	M22x1,5	450 0 +60	800	60	26	280,8	281

RUOTA GEMELLA Twin wheels - Zwilling räder



Per il montaggio della ruota gemella, sia con il dado ruota BEC sia con il dado H + rondella è necessario inserire tra il mozzo e il cerchio una rondella sferica di pre-centraggio che deve rientrare perfettamente nella parte svasata del cerchio più interno. Con il dado M inserire le rondelle di centraggio. La faccia d'appoggio della ruota deve essere perfettamente in contatto con la faccia del mozzo.

For the twin wheels fitting, what even the use of nut type, French of H + washers, you must insert between hub face and first rim, a locating split spherical washer fully in the chamfering. With M nut add the centering washers. The wearing face of the rim must be in total contact with hub face.

Für die Montage des Zwillingsreifens sowohl mit Radmuttern BEC als auch mit der Mutter H plus Unterlegscheibe muss zwischen Nabe und Felge eine Kugelscheibe als Zentrieransatz eingefügt werden, sie muss perfekt in die Kegelansenkung der inneren Felge passen. Mit M Mutter die Zentrierungsscheibe anbauen. Die Auflagefläche des Rades muss perfekt auf der Felgenoberfläche aufliegen.

SERRAGGIO E RISERRAGGIO DEI DADI RUOTA, RICORDARE:

Non usare pistola pneumatica a battente per stringere i dadi perché la coppia di serraggio può raggiungere valori non controllabili.

Il serraggio dei dadi della ruota deve essere effettuato in diagonale e con una chiave dinamometrica. Nel caso di serraggio con strumenti non manuali (ad esempio pistola pneumatica a controllo dinamometrico) è obbligatorio regolarli in modo da rispettare precisamente la coppia di serraggio.

In caso contrario le colonnine e i dadi possono subire un sovraccarico con conseguente danneggiamento e rottura.

Effettuare un controllo e un serraggio dei dadi delle ruote dopo:

- Il primo utilizzo.
- Il primo percorso a pieno carico.
- I primi 1000 km.
- Ogni 6 mesi o 25.000 km.

Ripetere queste operazioni dopo ogni smontaggio o sostituzione delle ruote.

TIGHTENING AND RETIGHTENING WHEEL NUTS (SUMMARY):

Never use impact wrenches to tighten the wheel nuts as the impact torque may be excessive.

Wheel nuts should be tightened diagonally using a torque wrench.

If power tools are used (for example, pneumatic torque wrench) they must be carefully set to the required torque for tightening.

Otherwise, the studs and wheel nuts may be overtightened which may damage or break them.

Retighten the wheel nuts after:

- The first time of use.
- The first laden journey.
- The first 1,000 km.
- Every 6 months or 25,000 km.

Repeat every time the wheels are changed or removed.

BEIM ANZIEHEN UND NACHZIEHEN DER RADMUTTERN BITTE BEACHTEN:

Keinen Schlagschrauber für das Anziehen der Muttern verwenden, da die Muttern überzogen werden könnten.

Das Anziehen der Radmuttern muss in der Diagonale und mit einem Drehmomentenschlüssel erfolgen. Sollte das Anziehen mit einem nicht manuellen Werkzeug durchgeführt werden (z.B. ein dynamometrischer Schlagschrauber), muss die Anzugskraft genau kontrolliert werden.

Andernfalls könnten die Bolzen und die Muttern überdreht und somit beschädigt oder kaputt gemacht werden.

Die Radmuttern müssen wie folgt kontrolliert und angezogen werden:

- Nach der ersten Benutzung.
- Nach der ersten vollbeladenen Fahrt.
- Nach den ersten 1000 km.
- Alle 6 Monate oder 25.000 km.

Nach jedem Radwechsel oder Abmontieren der Räder müssen diese Arbeiten wiederholt werden.

MONTAGGIO DEGLI ASSI

FITTING OF AXLES
EINBAU DER AchSEN

ASSI TUBOLARI - ATTENZIONE!!

La direzione di applicazione del carico deve essere tale da avere la saldatura del tubolare sull'asse neutro.

Fissare opportunamente le piastre.

TUBULAR AXLES - WARNING!!

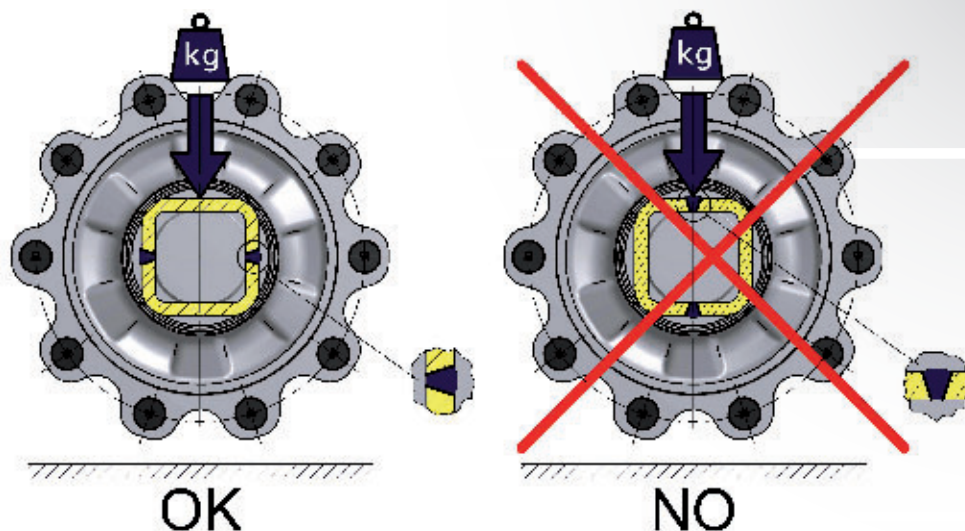
The welding line must be coincident with the neutral axis of the axle.

Fix the plates to have this applying load direction.

HOHLPROFILACHSEN - ACHTUNG!!

Die Richtung der Schweißnaht muss mit der neutralen Achse übereinstimmen.

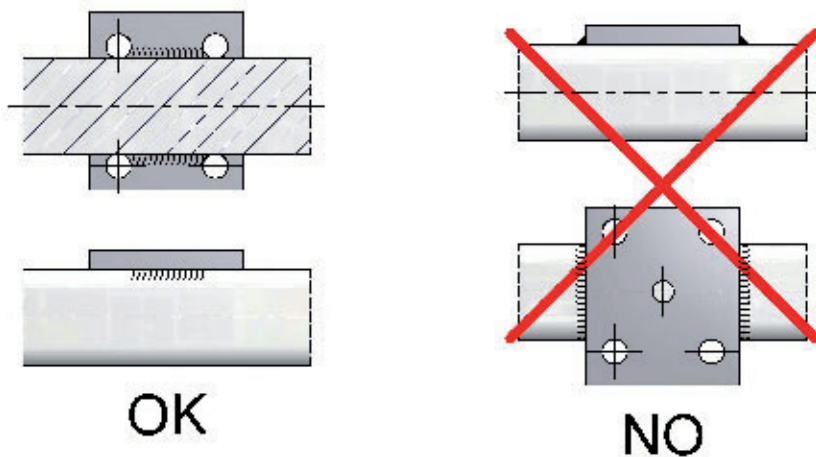
Bringen Sie die Platten dementsprechend an.



Sono vietate le saldature trasversali al corpo asse.

It's forbidden to weld crosswise to the axle.

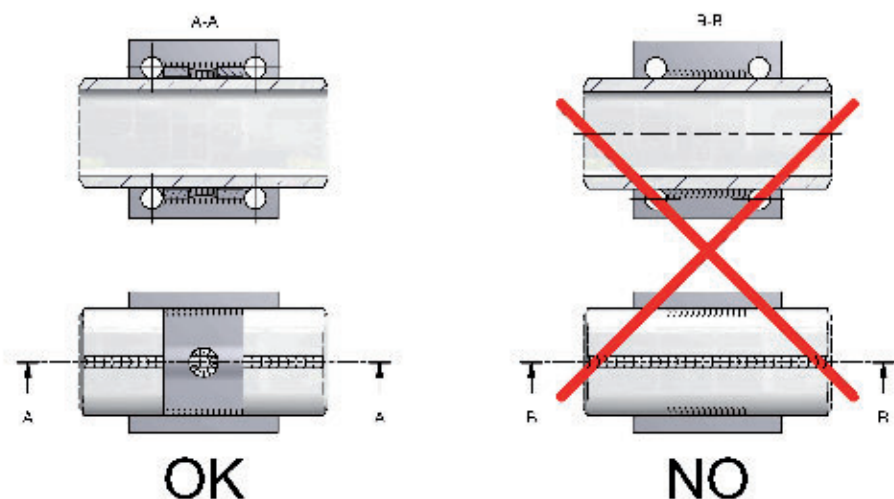
Querschweißungen sind auf dem Achskörper verboten



ASSI TUBOLARI: Non saldare le piastre direttamente sul corpo del tubolare. Seguire lo schema indicato nella figura di seguito.

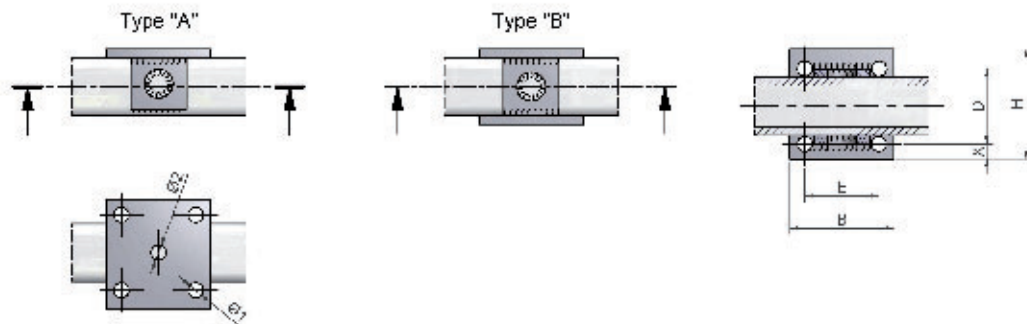
TUBULAR AXLES: Do not weld any plates directly on the axle body. Follow the indication in the figure below.

HOHLPROFILACHSEN: Die Platten nicht direkt auf den Achskörper schweißen. Befolgen sie das Schema in der folgenden Abbildung.



PIASTRE BALESTRA STANDARD

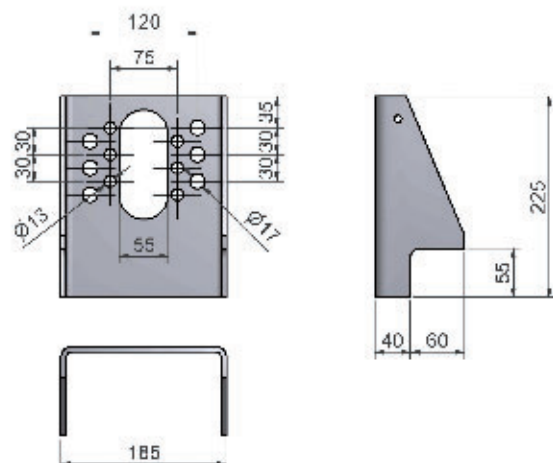
STANDARD FIXING PLATES
STANDARD ACHSPLATTEN



CODICE Code Bestellnr.		BALESTRA Spring Feder (mm)	QUADRO square Vkt (mm)	E x D (mm)	B x H (mm)	SPESSORE thickness Dicke (mm)	Ø 1 (mm)	Ø 2 (mm)	X (mm)
TYPE "A"	TYPE "B"								
A01	B01	70	80	93 x 105	140 x 160	15	21	21	32
A02	B02		90	93 x 115	140 x 170	15	21	21	32
A03	B03		100	93 x 125	140 x 180	15	21	21	32
A04	B04	80	80	103 x 105	150 x 160	15	21	21	32
A05	B05		90	103 x 115	150 x 170	15	21	21	32
A06	B06		100	108 x 130	160 x 190	15	26	21	34
A07	B07	100	90	125 x 117	180 x 180	20	23	24	37
A08	B08		100	128 x 130	180 x 190	20	26	24	34
A09	B09		110	128 x 140	180 x 200	20	26	24	34
A10	B10		120	128 x 150	180 x 210	20	26	24	34
A11	B11		130	128 x 160	180 x 220	20	26	24	34
A13	B13	120	150	128 x 180	180 x 240	20	26	24	34
A14	B14		90	148 x 120	200 x 180	20	26	24	34
A15	B15		100	148 x 130	200 x 190	20	26	24	34
A16	B16		110	148 x 140	200 x 200	20	26	24	34
A17	B17		120	148 x 150	200 x 210	20	26	24	34
A18	B18		130	148 x 160	200 x 220	20	26	24	34
A20	B20		150	148 x 180	200 x 240	20	26	24	34

PIASTRA PORTA SOFFIETTO STANDARD

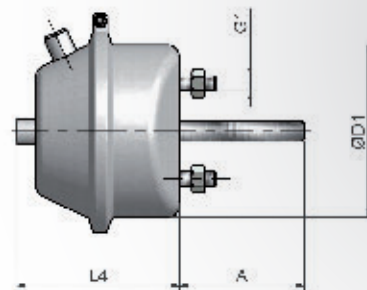
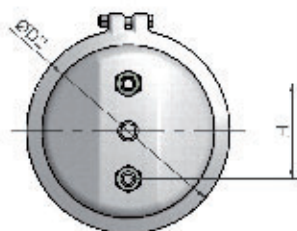
BRACKET FOR BOOSTERS
GRUNDPLATTE



46106305

CILINDRI A MEMBRANA

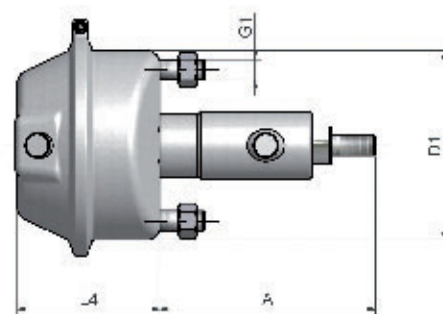
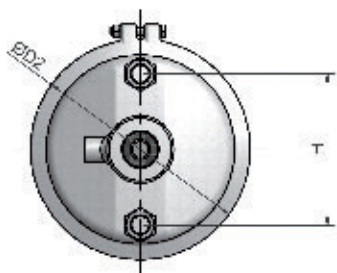
BRAKE CHAMBER
MEMBRANZYLINDER



CODICE code Bestellnr.	TIPO type Typ	DATI TECNICI technical data technische Daten						CORSA stroke Hub	PESO weight Gewicht
		ØD1 (mm)	ØD2 (mm)	G1 (mm)	H (mm)	L4 (mm)	A (mm)	mm	Kg
81401	(9")	114	133	M12 x 1,75	76,2	110	185	48	1,82
81402	(12")	121	145	M12 x 1,75	76,2	120	200	73	2,11
81403	(16")	138	163	M12 x 1,75	76,2	130	200	80	2,66
81404	(20")	150	176	M16 x 1,5	120,7	130	200	79	3,07
81405	(24")	161	185	M16 x 1,5	120,7	130	200	78	3,7
81406	(30")	182	208	M16 x 1,5	120,7	140	200	86	4,72

CILINDRI PNEUMATICI - IDRAULICI

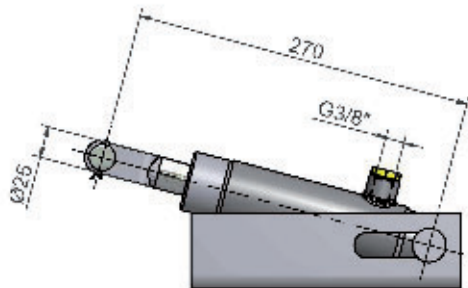
DUAL SUPPLY ACTUATORS
PNEUMATISCHE + HYDRAULISCHE ZYLINDER



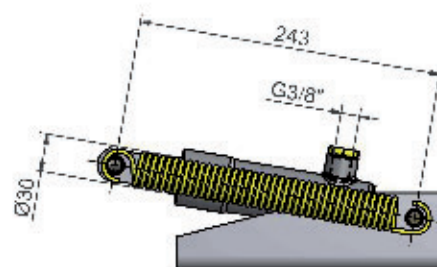
CODICE code Bestellnr.	TIPO type Typ	DATI TECNICI technical data technische Daten						CORSA stroke Hub	PESO weight Gewicht
		ØD1 (mm)	ØD2 (mm)	G1 (mm)	H (mm)	L4 (mm)	A (mm)	mm	Kg
81501	12" AIR	123	150	M12 x 1,75	76,2	110	266	73	3,5
	25mm OIL							75	
81502	20" AIR	151	180	M16 x 1,5	120	117	270	78	4,6
	30mm OIL							75	
81503	24" AIR	161	196	M16 x 1,5	120	117	275	78	5
	35mm OIL							75	

CILINDRO PER FRENATURA IDRAULICA

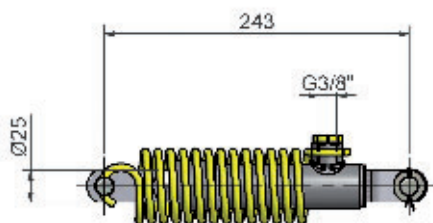
HYDRAULIC RAM FOR BRAKING
HYDRAULISCHER BREMSZYLINDER



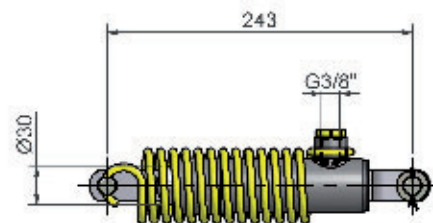
813107



813101



813104

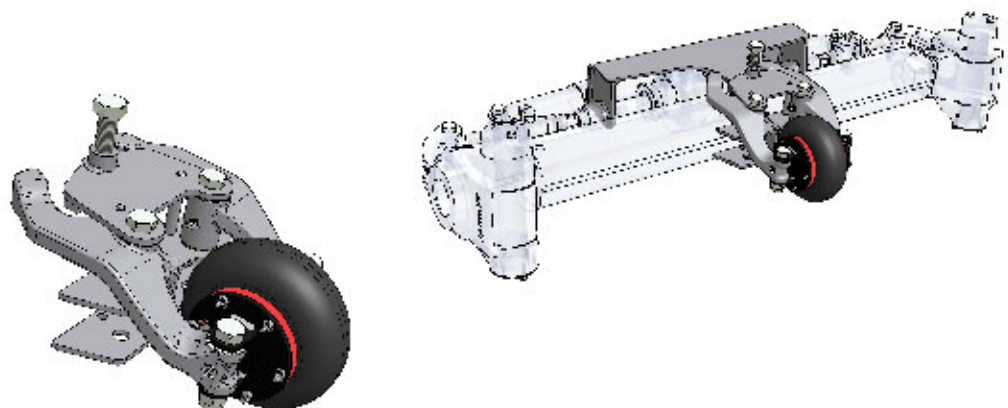


813102

ALLINEAMENTO PNEUMATICO PER AUTOSTERZANTI

PNEUMATIC ALIGNMENT FOR SELF-STEERING
PNEUMATISCHE AUSRICHTUNG FÜR NACHLAUFLENKACHSEN

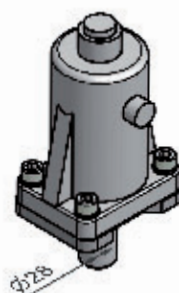
81607



BLOCCAGGIO PNEUMATICO PER AUTOSTERZANTI

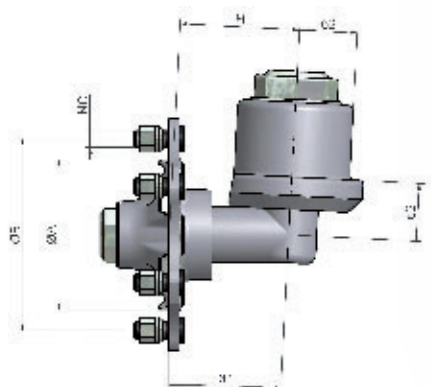
PNEUMATIC LOCKING DEVICE FOR SELF STEERING AXLES
PNEUMATISCHE BLOCKIERUNG FÜR NACHLAUFLENKACHSEN

81D27



SEMIASSI STERZANTI

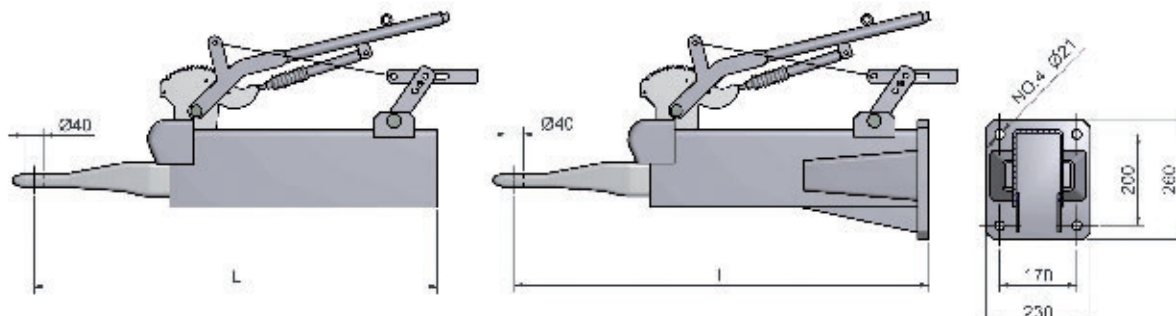
UNBRAKED STEERING STUBAXLES
LENKLAUFNABEN MIT LAGERBUCHSE



CODICE Code Bestellnr.	QUADRO Square Vkt (mm)	PORTATA (kg) Capacity - Achslast		LUNGH. SEMIASSE Stub lenght Stummellänge	ATTACCO P.c.d. Radanschluss		
		25 km/h	40 km/h		NC	ØA (mm)	ØB (mm)
L01JA05...	55	1.550	1.400	140	5 M16	94	140
L01JA06...	55	1.550	1.400	140	6 M18	160	205
L02KA06...	60	1.900	1.750	127	6 M18	160	205
L02LA06...	60	2.350	2.100	123	6 M18	160	205

TIMONI PER FRENATURA AD INERZIA

DRAWBARS FOR OVERRUN BRAKE
AUFLAUFEINRICHTUNG FÜR BREMSANLAGEN BEI RÜCKFAHRAUTOMATIK



CODICE Code Bestellnr.	OMOLOGAZIONE Homologation Zulassung	PORTATA (kg) - Capacity - Achslast						L (mm)	NOTE Notes Anmerk
		≤ 25 km/h			> 25 km/h				
		min.	max.	R	min.	max.	R		
TRRM8AL	ABG-M1593	5700	8000	1600	4950	8000	800	1057	*A
TRRM8AP...	ABG-M1593	5700	8000	1600	4950	8000	800	917	*B

*A = SENZA PIASTRA D'ATTACCO - without back plate - ohne Flanschplatte

*B = CON PIASTRA D'ATTACCO - with back plate - mit Flanschplatte

- Timoni per frenatura ad inerzia da utilizzare su rimorchi monoasse o tandem
- Da accoppiare con i freni dotati di retromarcia automatica
- I timoni con piastra possono essere con diversi tipi di attacco
- I timoni senza piastra vanno saldati alla struttura del rimorchio
- I timoni sono prodotti con la corsa standard di 100mm
- Draw bars for overrun brake to be used for single and tandem axle drawbar trailers
- To be mated autoreverse brakes
- Draw bars with back plate can be supplied with different modes
- Draw bars without back plate must be welded to the trailer chassis
- Draw bars are manufactured with standard stroke of 100mm
- Auflaufeinrichtungen für Rückfahrautomatik-Bremsanlagen nur für einachsige o. Tandem-Anhänger zu verwenden
- Mit den Rückfahrautomatik-Bremsanlagen zu verbinden
- Die Auflaufeinrichtungen mit Flanschplatte können mit verschiedenen Verbindungsmöglichkeiten ausgerüstet werden
- Die Auflaufeinrichtungen ohne Flanschplatte müssen mit dem Anhängergerüst verschweißt werden
- Die Auflaufeinrichtungen werden mit dem Standardhub von 100mm hergestellt