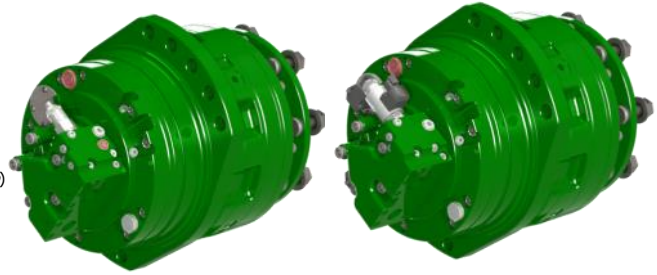


BDK4 (dual displacement without brake / *cilindrata doppia senza freno*)

BDFK4 (dual displacement with brake / *cilindrata doppia con freno*)

BVK4 (variable displacement without brake / *cilindrata variabile senza freno*)

BVFK4 (variable displacement with brake / *cilindrata variabile con freno*)



		1400	350	1400	700	1950	500	1950	1000	2800	700	2800	1400	
Equivalent displacement ⁽¹⁾ <i>Cilindrata equivalente</i> ⁽¹⁾	[cc/rev]	1407	352	1407	705	1943	487	1943	972	2759	688	2759	1377	
Reduction ratio <i>Rapporto di riduzione</i>		5,6:1												
Bore <i>Alesaggio</i>	[mm]	40	40	40	40	47	47	47	47	56	56	56	56	
Stroke <i>Corsa</i>	[mm]	40	10	40	20	40	10	40	20	40	10	40	20	
Specific torque <i>Coppia specifica</i>	[Nm/bar]	22,40	5,60	22,40	11,20	30,93	7,73	30,80	15,40	43,90	10,98	43,90	21,95	
Peak pressure ⁽²⁾ <i>Pressione di picco</i> ⁽²⁾	[bar]	425	425	425	425	375	375	375	375	350	350	350	350	
Peak power ⁽³⁾ <i>Potenza di picco</i> ⁽³⁾	[kW]	75	65	75	65	75	65	75	65	75	65	75	65	
Continuous speed ⁽⁴⁾ <i>Velocità in continuo</i> ⁽⁴⁾	[rpm]	125	260	125	260	125	260	125	260	70	260	70	140	
Maximum speed ⁽⁴⁾ <i>Velocità massima</i> ⁽⁴⁾	[rpm]	175	300	175	300	175	300	175	300	140	300	140	285	
Approximative weight <i>Peso approssimativo</i>	[kg]	166												
			unit	Gearbox oil capacity							[l]	3,5		
			unità	<i>Capacità olio riduttore</i>										
Maximum casing pressure <i>Pressione massima in carcassa</i>	[bar]	1	continuous	Motor oil capacity ⁽³⁾						[l]	2			
			continuo											
		5	peak	Type of brake							Negative disc brake			
			picco								<i>Freno a dischi negativo</i>			
Admissible temperatures <i>Temperature ammissibili</i>	[°C]	-20	minimum	Static braking torque ⁽⁴⁾						[Nm]	15000 ⁽⁶⁾			
				<i>Coppia di frenatura statica</i> ⁽⁴⁾										
<i>Temperature ammissibili</i>	[°C]	+80	maximum	Minimum brake pilot pressure						[bar]	20			
				<i>Pressione min. pilotaggio freno</i>										
Suggested bolt type <i>Viti suggerite</i>	M22	12.9		Maximum brake pilot pressure						[bar]	50			
				<i>Pressione max. pilotaggio freno</i>										
Bolt torque setting <i>Coppia serraggio viti</i>	[Nm]	767,0	coarse	799,0	fine	Brake pilot volume						[cm ³]	37,5	
				958,0	grosso	1008,0	fine							

NOTES / NOTE

(1) Equivalent displacement = motor displacement x reduction ratio of gearbox (5,6:1)

(1) *Cilindrata Equivalente = cilindrata motore x rapporto di riduzione del riduttore (5,6:1)*

(2) For higher peak pressures please contact the SAI Technical Department.

(2) *Per pressioni di picco maggiori contattare l'Ufficio Tecnico SAI*

(3) For higher peak power please contact the SAI Technical Department.

(3) *Per potenze di picco maggiori contattare l'Ufficio Tecnico SAI.*

(4) For higher continuous and maximum speeds please contact the SAI Technical Department. Maximum speeds can reach up to 250 rpm.

(4) *Per velocità in continuo e massime maggiori contattare l'Ufficio Tecnico SAI. Le velocità massime possono raggiungere 250 rpm.*

(5) If the brake is engaged for a long time, the braking torque could increase considerably. The brake requires to be periodically engaged and disengaged to maintain the desired performances.

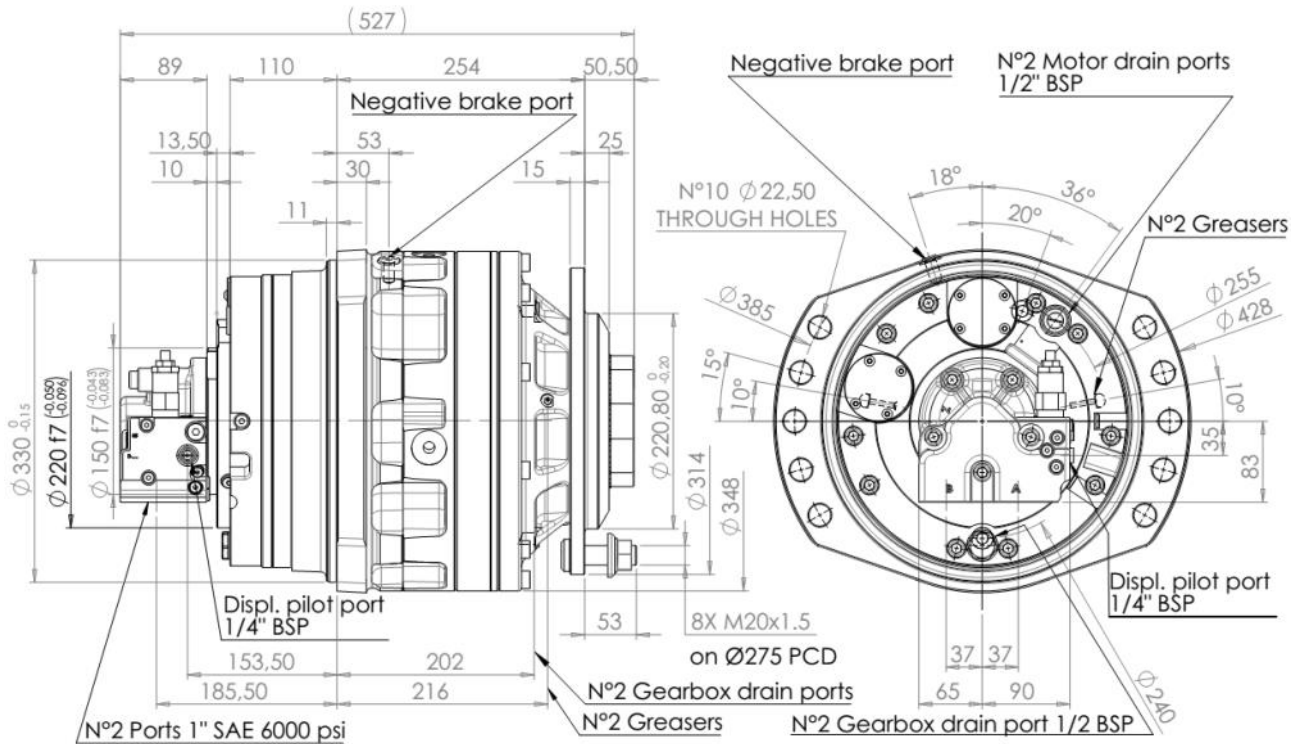
(5) *Quando il freno rimane ingaggiato per un lungo periodo di tempo la coppia frenante può aumentare considerevolmente. Si consiglia periodicamente di pilotare il freno in modo da garantire i dati dichiarati.*

(6) For higher braking torque please contact the Sales Engineer.

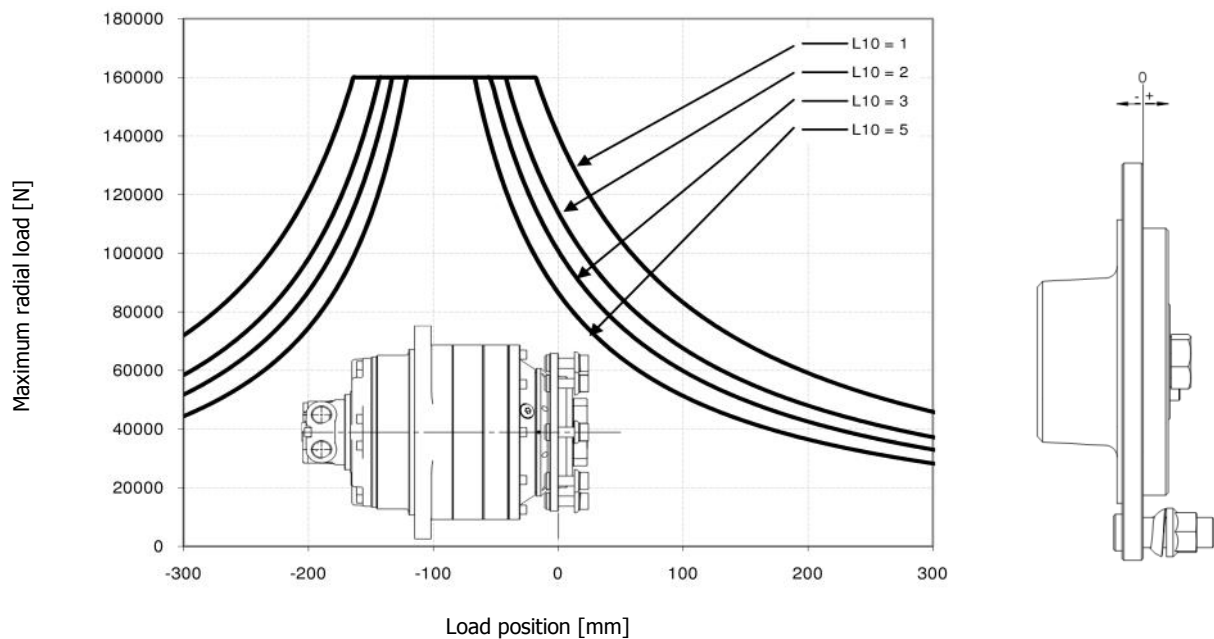
(6) *Per coppie di frenatura maggiori contattare il Tecnico Commerciale.*

DIMENSIONAL DRAWINGS DISEGNI D'INGOMBRO

BDK4 - BDFK4

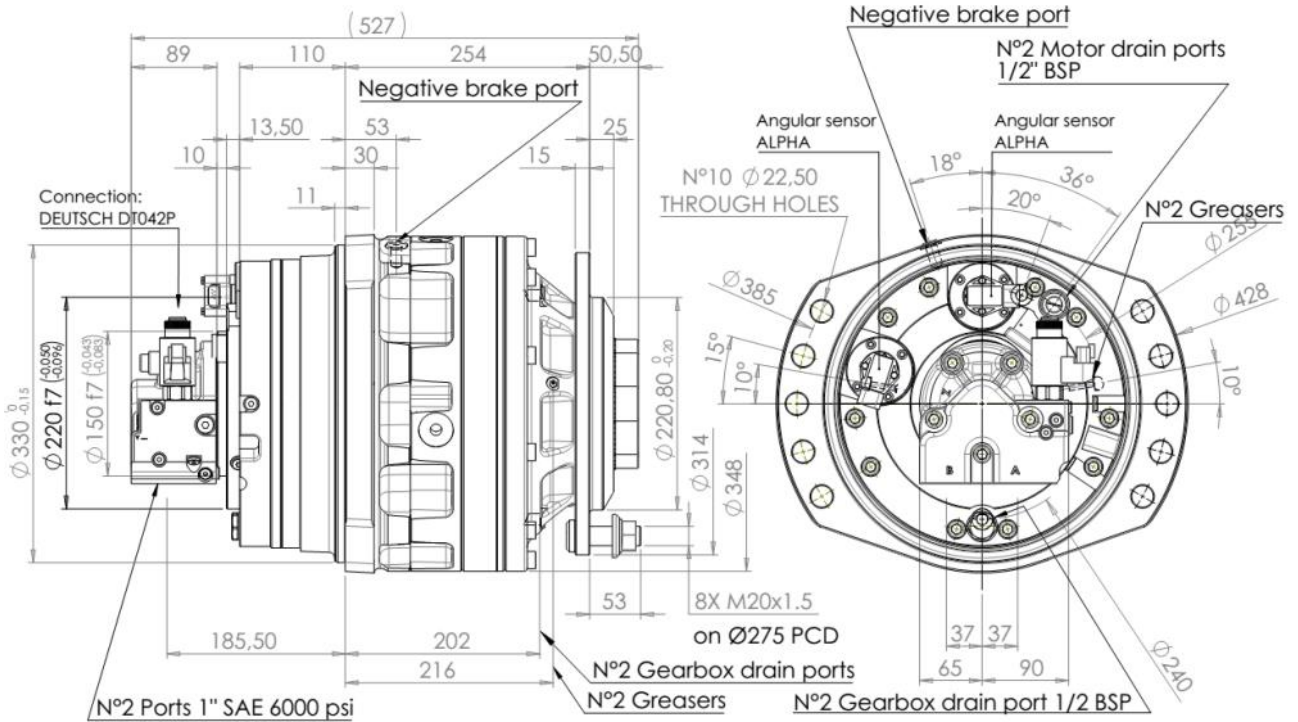


RADIAL LOAD CARICO RADIALE

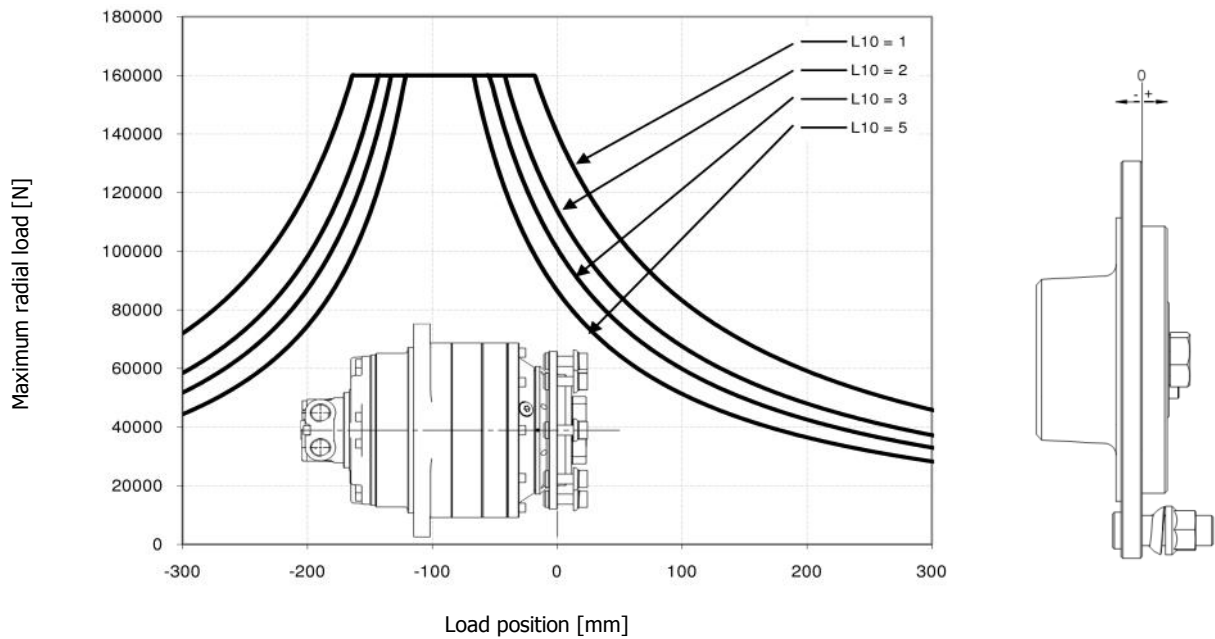


DIMENSIONAL DRAWINGS DISEGNI D'INGOMBRO

BVK4 - BVFK4



RADIAL LOAD CARICO RADIALE



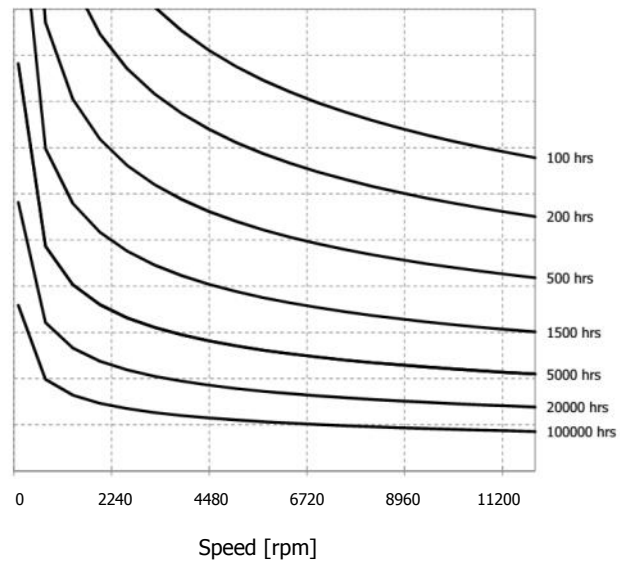
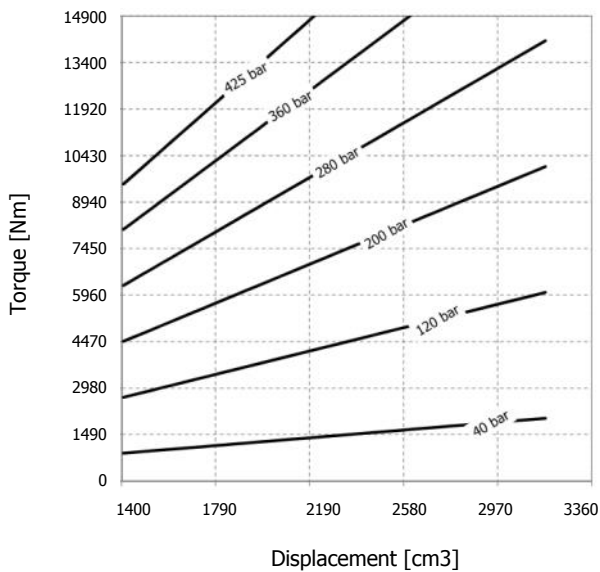
BEARING LIFE VITA CUSCINETTI

* in the absence of radial load on the output shaft
The following graph has been plotted using the maximum displacements with the stroke of 40 mm.
Please contact the SAI Technical Department for other graphs relating to this product.

Chart n°1

* in assenza di carico radiale sull'albero di uscita
Il grafico che segue è stato ricavato usando le cilindrata massime e la corsa di 40 mm.
Vi preghiamo di contattare l'Ufficio Tecnico SAI per altri grafici relativi a questo prodotto.

Grafico n°1



Select the combination pressure-speed-torque to get the estimated bearing life. Use the chart n° 1 of this page.

Selezionare la combinazione pressione-velocità-coppia per ottenere la vita stimata. Utilizzare il grafico n°1 di questa pagina.

Time required bearings:

Loads allowable are calculated for the different phases of the life cycle L10 according to ISO 281: 1990.

L10: duration of the bearing system in millions of revolutions.

L10 can be converted into hours L10h using the formula #.

$$L_{10h} = \frac{10^6}{60n} L_{10}$$

n: speed in rpm
n: velocità in rpm

Calcolo durata cuscinetti:

I carichi ammissibili sono calcolati per le diverse fasi del ciclo di vita L10 secondo ISO 281:1990.

L10: durata del sistema di cuscinetti in milioni di giri.

Il valore L10 può essere convertito in ore L10h utilizzando la formula #.

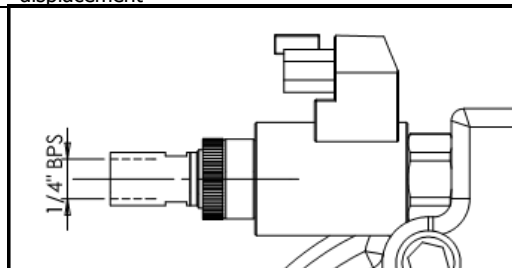
ORDER CODES CODICI D'ORDINE

The gearbox will be supplied without grease for the lubrication of the front bearing.
We recommend the use of grease type LG EP2.
The volume of grease to be introduced is approximately 85 cm³.

*Il riduttore verrà fornito senza il grasso per la lubrificazione del cuscinetto anteriore.
Si consiglia l'utilizzo di grasso tipo LG EP2.
Il volume di grasso da introdurre è approssimativamente 85 cm³.*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
BD — BV	+	+	K4	+	+	+	+	+	+	+	+
1 Brake option	No code = no brake F = brake					1 Opzione freno	Nessun codice = nessun freno F = freno				
2 Displacement	see table O = separated oil					2 Cilindrata	vedere tabella O = olio separato				
3 Lubrication options	U = shared oil					3 Opzioni lubrificazione	U = olio unico				
4 Options	F+ = higher braking torque (brake version only)					4 Opzioni	F+ = Coppia di frenatura maggiore (solo versione freno)				
5 Hub options	41A = standard hub No code = without hub					5 Opzioni mozzo	41A = mozzo standard Nessun codice = senza mozzo				
6 Distributor	D47D = dual displacement standard D47V = variable displacement standard, can be used on dual displacement motor for electrical piloting 12V D47V24 = variable displacement, can be used on dual displacement motor for electrical piloting 24V					6 Distributore	D47D = standard doppia cilindrata D47V = standard cilindrata variabile, può essere usato sui motori doppia cilindrata per un pilotaggio elettrico a 12V D47V24 = cilindrata variabile, può essere usato sui motori doppia cilindrata per un pilotaggio elettrico a 24V				
7 Direction of rotation (viewed from the output side) with input flow in port A, output in B.	No code = clockwise rotation L = anti-clockwise rotation					7 Direzione d'uscita (visto dal lato d'uscita) con portata in ingresso in porta A, uscita in porta B.	Nessun codice = rotazione oraria L = rotazione anti-oraria				
8 Accessories	HU = integrated speed sensor override, OV = hydraulic pilot to force the motor in minimum displacement					8 Accessori	HU = sensore di velocità integrato override, OV = pilotaggio idraulico per forzare il motore in minima cilindrata				

OVERRIDE



5

ORDER CODES CODICI D'ORDINE

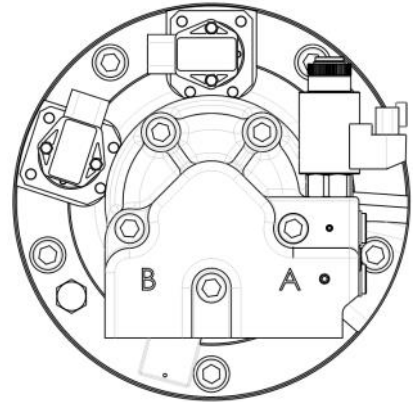
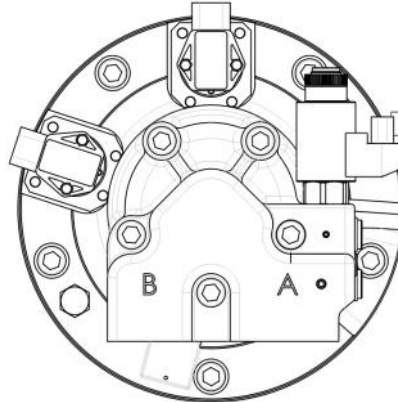
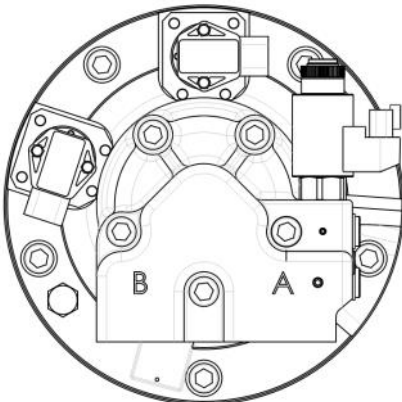
	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11
BD — BV	+		+	K4	+		+		+		+		+		+		+		+		+

9 Distributor options	no code = slow change (standard) NS = no slow change	9 Opzioni distributore	nessun-codice = cambio lento (standard) NS = no cambio lento
10 Application specific	No code = standard AC = heavy duty	10 Specifiche di applicazione	Nessun = standard AC = condizioni gravose
11 Sensor position	No code = Position 1 Pos2 = Position 2 Pos3 = Position 3	11 Orientamento/posizione dei sensori	Nessun = Posizione 1 Pos2 = Posizione 2 Pos3 = Posizione 3

Posizione #1 (Standard)
Position #1 (Standard)

Posizione #2
Position #2

Posizione #3
Position #3



NOTE!

The sensor positions #2 are not recommended because they are more subjected to shocks and accidental damages; tampering or damages to the sensors may cause incorrect operation of the motor.

NOTA BENE!

Le posizioni sensori #2 sono sconsigliate perché più soggette ad urti e danneggiamenti accidentali; manomissioni o danneggiamenti ai sensori possono causare il non corretto funzionamento del motore.

Example

Esempio

BDFK4 2800-700 U 41A D47D

BVFK4 2800-700 U 41A D47V

(standard)

BDFK4 2800-700 O 41A D47D L

BVFK4 2800-700 O 41A D47V L

(options: separated lubrication, anti-clockwise sense of rotation)

(opzioni: olio separato, direzione d'uscita in rotazione anti-oraria)