

# GM1 + WR10



		500	620	750	800	950	1050	1150	1400	1500
Equivalent displacement $\square^1 \square$ <i>Cilindrata equivalente</i> <sup>(1)</sup>	[cc/rev]	475	619	739	825	964	1060	1166	1392	1507
Reduction ratio <i>Rapporto di riduzione</i>		4,8:1								
Bore <i>Alesaggio</i>	[mm]	28	32	35	37	40	42	44	48	50
Stroke <i>Corsa</i>	[mm]	32								
Specific torque <i>Coppia specifica</i>	[Nm/bar]	7,53	9,83	11,76	13,14	15,36	16,93	18,59	22,12	24,00
Peak pressure <sup>(2)</sup> <i>Pressione di picco</i> <sup>(2)</sup>	[bar]	425	400	400	375	350	350	350	300	280
Peak power <sup>(3)</sup> <i>Potenza di picco</i> <sup>(3)</sup>	[kW]	48								
Continuous speed $\square \square \square$ <i>Velocità in continuo</i> <sup>(4)</sup>	[rpm]	115	115	115	115	115	115	90	70	70
Maximum speed <sup>(4)</sup> <i>Velocità massima</i> <sup>(4)</sup>	[rpm]	200	200	200	185	165	145	145	135	125
Approximative weight <i>Peso approssimativo</i>	[kg]	102	unit <i>unità</i>		Type of brake <i>Tipo di freno</i>			Negative disc brake <i>Freno a dischi negativo</i>		
Maximum casing pressure <i>Pressione massima in carcassa</i>	[bar]	1	continuous <i>continuo</i>		Admissible temperatures <i>Temperature ammissibili</i>			[°C]	-20	minimum <i>minimo</i>
		5	peak <i>picco</i>						+80	maximum <i>massimo</i>
Motor oil capacity <i>Capacità olio motore</i>	[l]	1			Static braking torque $\square \square \square$ <i>Coppia di frenatura statica</i> <sup>(5)</sup>			[Nm]	7000	
Gearbox oil capacity <i>Capacità olio riduttore</i>	[l]	0,75			Minimum brake pilot pressure <i>Pressione minima pilotaggio freno</i>			[bar]	15	
Brake pilot volume <i>Volume pilotaggio freno</i>	[cm <sup>3</sup> ]	37,5			Maximum brake pilot pressure <i>Pressione massima pilotaggio freno</i>			[bar]	60	
Bolt torque setting <i>Coppia serraggio viti</i>	[Nm]	767,0 coarse 958,0 <i>grosso</i>		799,0 fine 1008,0 <i>fine</i>		Suggested bolt type <i>Viti suggerite</i>		M22	12.9	

## NOTES / NOTE

(1) Equivalent displacement = motor displacement x reduction ratio of gearbox (4,8:1)

(1) *Cilindrata Equivalente = cilindrata motore x rapporto di riduzione del riduttore (4,8:1)*

(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

(4) *Per velocità in continuo e massime maggiori contattare l'Ufficio Tecnico SAI*

(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.

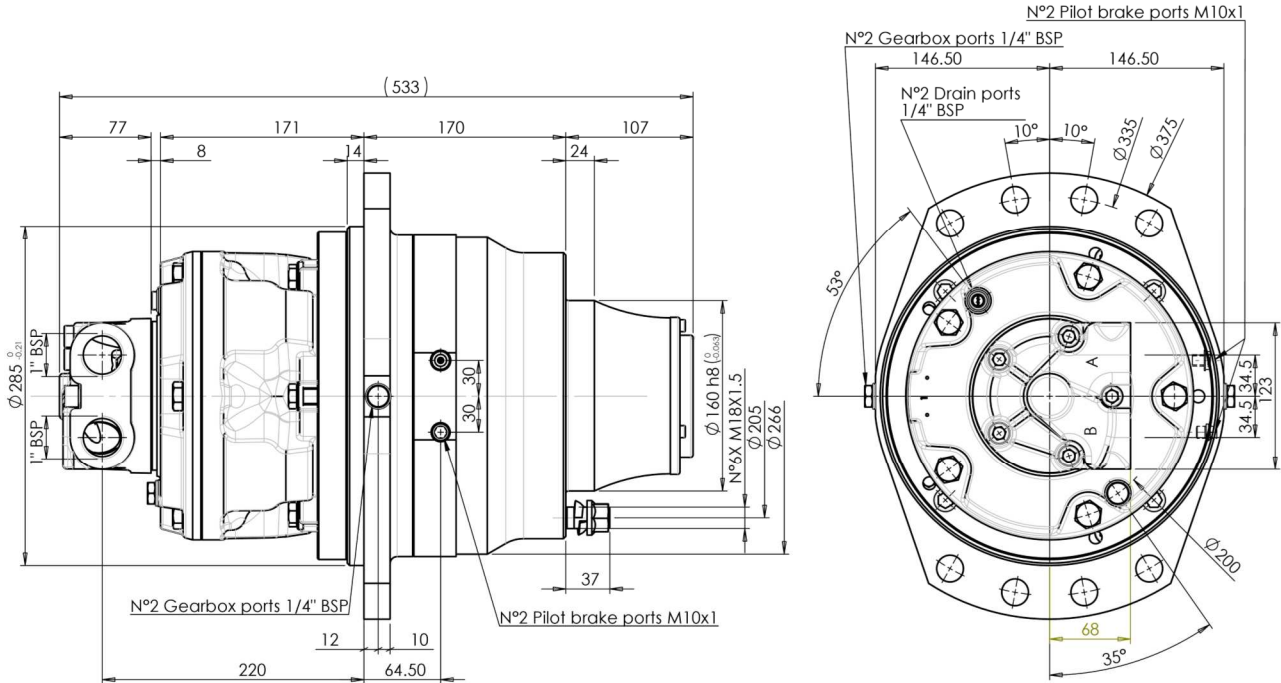
(5) *Quando il freno rimane ingaggiato per un lungo periodo di tempo la coppia frenante può aumentare considerevolmente. Si consiglia periodicamente di pilotare il freno in modo da garantire i dati dichiarati.*

(4) Continuous working over 300 bar pressure, please contact the SAI Technical Department.

(4) *Per uso continuo sopra i 300 bar contattare l'Ufficio Tecnico SAI.*

## DIMENSIONAL DRAWINGS DISEGNI D'INGOMBRO

GM1 + WR10

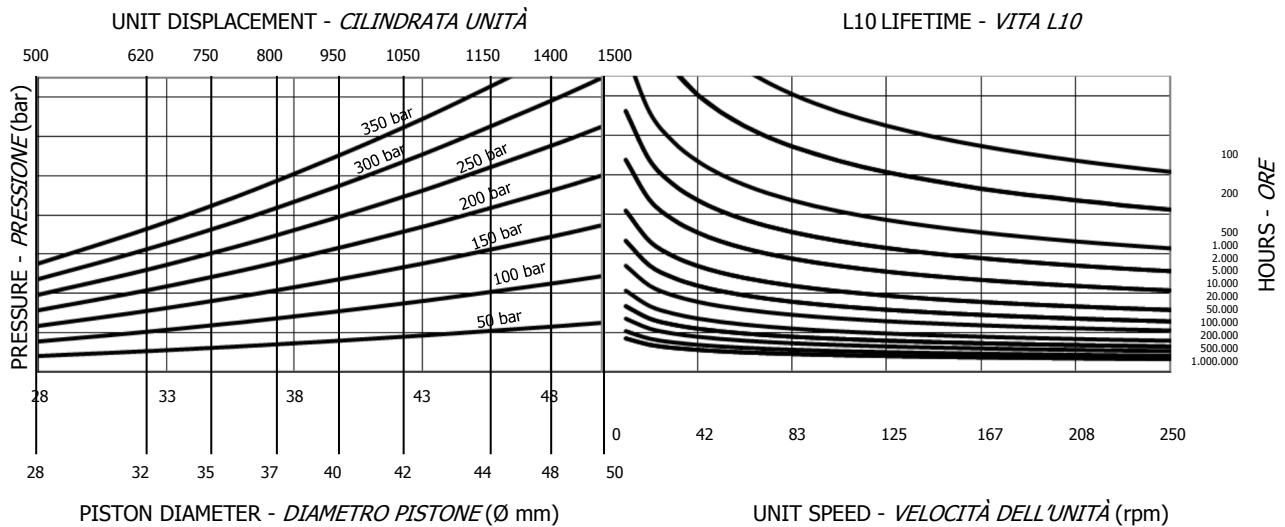


## GRAPHS GRAFICI

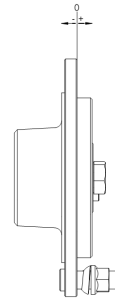
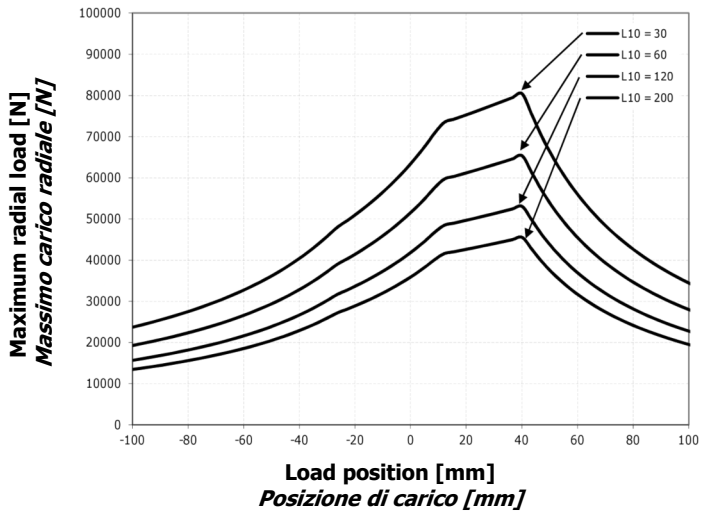
Bearing lifetime has been estimated according to  $L_{10}$  (according to ISO 281:1990).  
Please contact the SAI Technical Department for other graphs relating to this product.

La durata è stata calcolata in accordo con la formula  $L_{10}$  (secondo ISO 281:1990).  
Vi preghiamo di contattare l'Ufficio Tecnico SAI per altri grafici relativi a questo prodotto.

GM1



## GRAPHS GRAFICI

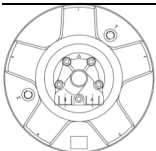


## ORDER CODES CODICI D'ORDINE

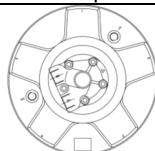
1	2	3	4	5	6	7	8									
GM1	+		+	9	+		+		+	D40	+		+		+	

\* Preferred type / \* Tipo preferito

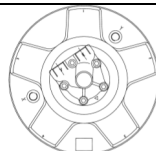
<b>1 Displacement</b>	see table	<b>1 Cilindrata</b>	vedere tabella
<b>2 Shaft options</b>	9 = female 35x2x16 DIN 5480	<b>2 Opzioni albero</b>	9 = femmina 35x2x16 DIN 5480
<b>3 Bearings</b>	H = roller bearings (standard)	<b>3 Cuscinetti</b>	H = cuscinetti a rulli (standard)
	HGP = spherical roller bearings on motor cover and roller bearing on shaft output side.		HGP = cuscinetti a rulli di botte sul coperchio ed a rulli cilindrici sul corpo.
<b>4 Other options</b>	A = high case pressure	<b>4 Altre opzioni</b>	A = alta pressione in carcassa
	U = without shaft seal		U = senza tenuta albero
	V = high temperature seals		V = guarnizioni per alte temperature
	I = 3 bar pressure relief valve		I = valvola di sfiato 3 bar
<b>5 Distributor</b>	see distributor catalogue, D40 standard	<b>5 Distributore</b>	vedere catalogo distributori, D40 standard
<b>6 Distributor options</b>	K = tachometer prearrangement hole	<b>6 Opzioni distributore</b>	K = foro predisposizione contagiri
	J = tachometer prearrangement		J = predisposizione contagiri
<b>7 Direction of rotation</b> (viewed from the output side) with flow in port A, out in port B.	No code = clockwise rotation	<b>Direzione d'uscita</b> (visto dal lato d'uscita) con portata in ingresso in porta A, uscita in porta B.	Nessun codice = rotazione oraria
	L = anti-clockwise rotation		L = rotazione anti-oraria
<b>8 Distributor cover orientation</b>	No code = position 1	<b>Orientamento coperchio distributore</b>	Nessun codice = posizione 1
	DM2 = position 2		DM2 = posizione 2
	DM3 = position 3		DM3 = posizione 3
	DM4 = position 4		DM4 = posizione 4
	DM5 = position 5		DM5 = posizione 5



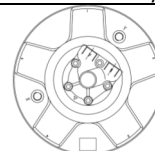
Position 1  
Posizione 1  
DM1



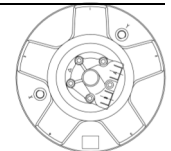
Position 2  
Posizione 2  
DM2



Position 3  
Posizione 3  
DM3



Position 4  
Posizione 4  
DM4



Position 5  
Posizione 5  
DM5

Ex.

GM1 200 9H D40

(standard)

GM1 200 9HV D40L

(options: high temperature seals and anti-clockwise sense of rotation)

(opzioni: guarnizioni per alte temperature e direzione d'uscita in rotazione anti-oraria)

## ORDER CODES CODICI D'ORDINE

		1		2		
RID.WR10	+		+		+	1

<b>1 Brake</b>	No code = without brake		<i>Nessun codice</i> = senza freno
	F = with brake,	<b>1 Freno</b>	F = con freno,
<b>2 Other options</b>	U = shared case lubrication		U = lubrificazione carcassa condivisa
	O = separated case lubrication	<b>2 Altre opzioni</b>	O = lubrificazione carcassa separata

Ex.

RID.WR10 FO1 S11  
(standard)

RID.WR10 O1 S11  
(options: without brake)  
(opzioni: senza brake)