

# Valve de freinage d'urgence hydraulique à 2 conduites «NBV16..SC..» Split coupling

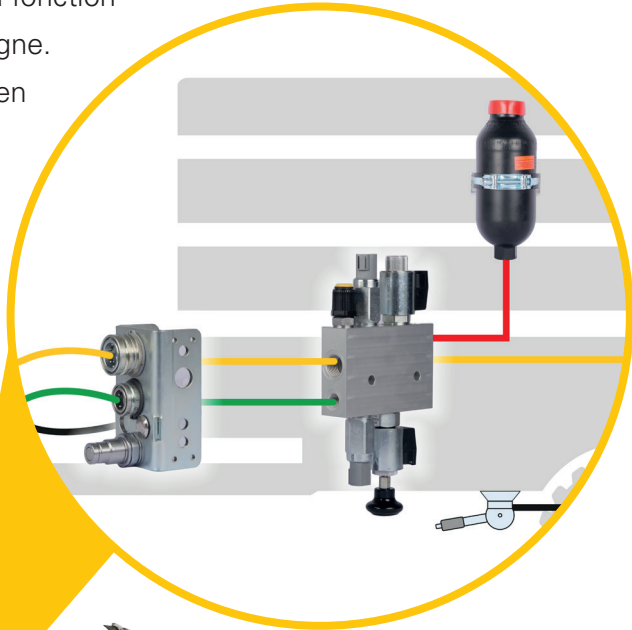
[Selon EU VO 167-2013, EU VO 2015-68, EU VO 2016-1788, directive de l'OFROU v. 28.05.2020]

La nouvelle valve de freinage d'urgence « NBV16..SC.. » avec sa Docking-Station est le composant central de la remorque. C'est ici que la conduite de frein CL, la conduite de frein SL et la fonction de freinage d'urgence via l'accumulateur se rejoignent. Aucun impact du fait que le tracteur soit équipé en double ou simple ligne.

**NOUVEAU**

- Installation **plus flexible**
- **Plus ergonomique** pour l'utilisateur
- **Plus facile** pour l'utilisateur et le fabricant

**BREVETÉ**



## Un freinage automatique ou un freinage d'urgence a lieu lorsque :

- la transmission électrique (câble ABS entre le tracteur et la remorque) est interrompue.
- la ligne supplémentaire SL est arrachée, dans ce cas les coupleurs sur la Docking-Station servent de point de rupture prédéterminé et préviennent des fuites d'huiles involontaires.
- la pression dans la ligne supplémentaire depuis le tracteur chute suite à un arrêt moteur.
- la soupape de freinage du tracteur fait chuter la pression dans la conduite supplémentaire (par ex. dû à une pression manquante sur la ligne de contrôle, rupture de conduite sur le véhicule tracteur, interruption de l'arrivée d'huile etc.).

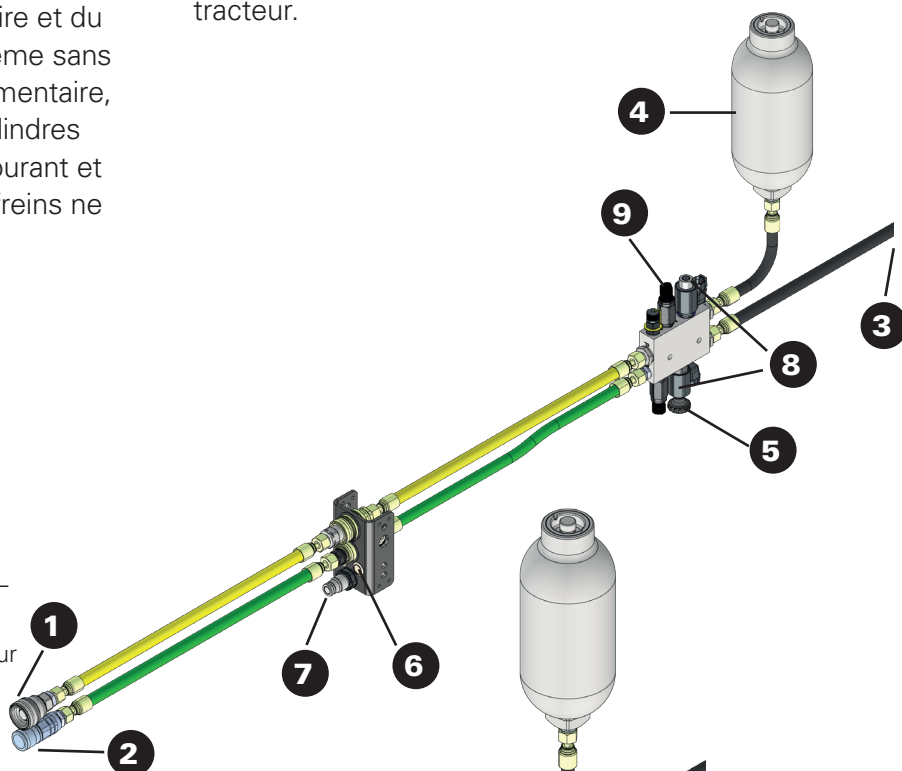


## Autres caractéristiques importantes

- Déclenchement électrique de la fonction de freinage auxiliaire, si le véhicule tracteur est équipé en conséquence. Pour la combinaison véhicule d'un vieux tracteur simple ligne légal et une nouvelle remorque double ligne (permis en Suisse selon la directive ASTRA du 28 Mai 2020).
- Lors de l'actionnement du frein de service, la pression est transmise par la conduite de commande CL (conduite de frein) aux cylindres de frein et (si nécessaire) recharge l'accumulateur.
- Si le frein de parking, respectivement le frein auxiliaire est activé sur le tracteur, un freinage est automatiquement appliqué sur la remorque. Pour le stopper, la remorque demande une pression (15-35 bar) sur la ligne supplémentaire et du courant sur la valve d'immobilisation. Même sans électricité et pression sur la ligne supplémentaire, la pression peut toujours atteindre les cylindres de freins via la conduite de frein. Sans courant et pression sur la ligne supplémentaire les freins ne se relâche pas (immobilisé).

## Montage en double ligne

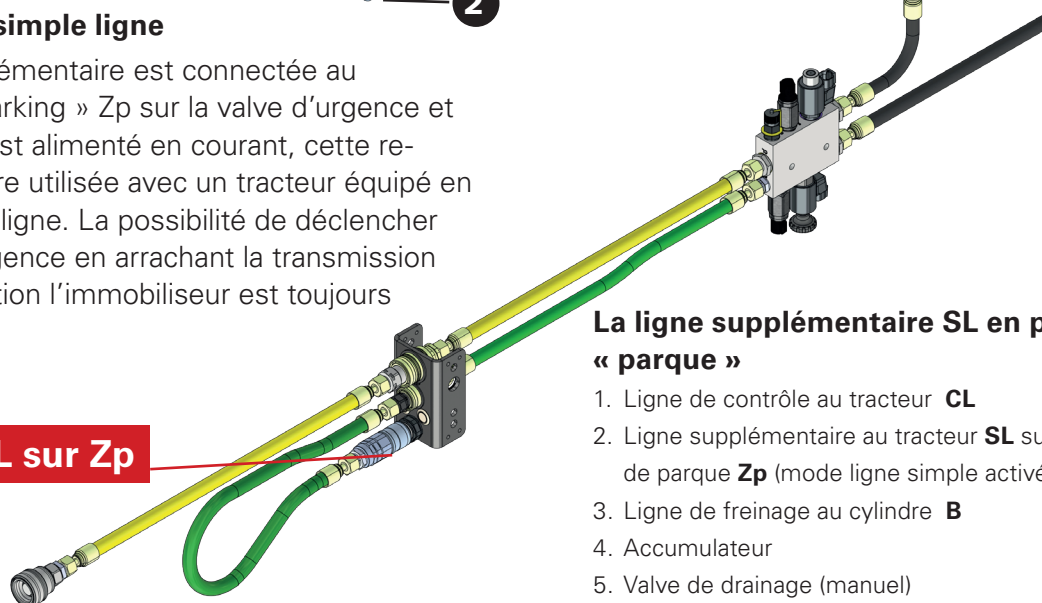
1. Ligne de contrôle au tracteur **CL**
2. Ligne supplémentaire au tracteur **SL**
3. Ligne de frein au cylindre **B**
4. Accumulateur
5. Valve de drainage (manuel)
6. Valve de drainage (bouton poussoir électrique)
7. Place de parking **Zp** pour ligne supplémentaire SL
8. Immobilisateur électrique
9. Capteur de pression pour surveiller l'accumulateur



## Utilisation en simple ligne

Si la ligne supplémentaire est connectée au « connecteur parking » Zp sur la valve d'urgence et l'immobilisateur est alimenté en courant, cette remorque peut être utilisée avec un tracteur équipé en freinage simple ligne. La possibilité de déclencher le freinage d'urgence en arrachant la transmission électrique direction l'immobilisateur est toujours assurée.

**SL sur Zp**



## La ligne supplémentaire SL en position de « parking »

1. Ligne de contrôle au tracteur **CL**
2. Ligne supplémentaire au tracteur **SL** sur la position de parking **Zp** (mode ligne simple activé)
3. Ligne de freinage au cylindre **B**
4. Accumulateur
5. Valve de drainage (manuel)
6. Valve de drainage (bouton poussoir électrique)
7. Place de parking Zp pour ligne supplémentaire SL
8. Immobilisateur électrique
9. Capteur de pression pour surveiller l'accumulateur

- Un pressostat surveille l'accumulateur et signale, via le connecteur normalisé (ABS) sur le témoin de freinage du conducteur, une pression trop faible (inférieure au minimum nécessaire pour un freinage d'urgence / d'assistance).
- Des conduites arrachées, qui créent un freinage d'urgence peuvent être rebranchées à tout moment (même sous pression) sans outils. Une simple montée en pression sur la ligne de contrôle rends prête la remorque pour de nouvelles opérations.
- Avec la valve de drainage manuelle, la pression peut être relâchée et l'accumulateur vidé (situation d'urgence, après une panne, etc.). Tout ce qu'il faut faire est de connecter la ligne de contrôle du tracteur.

# « NBV16..SC.. » – Kit de valve de freinage d'urgence

## Description

Valve de freinage d'urgence double ligne incl.  
Docking-Station avec valve pour détection électrique de freinage automatique ou auxiliaire, surveillance de l'accumulateur, immobilisateur et drainage manuel ainsi que électrique de l'accumulateur.

Exigences de la régulation EU 2015/68 et EU 2016/1788 confirmé par « TÜV NORD ».

Commander votre kit d'essai !  
(seulement de petite quantité disponible)



Numéro d'article	Description	Contient
NBV16HE1-SC-DS-E-H15-012	Kit de valve de freinage d'urgence	Valve de freinage d'urgence, Docking-Station, accumulateur 1.5 l, collier de fixation, câble avec prise ABS, kit de coupleurs hydrauliques pour les deux côtés pour ligne supplémentaire SL et de contrôle CL (sans les conduites).

## Câble adaptateur ABS 7-pole à COBO 3-pole

### Description

Quand la remorque est équipée de double ligne et va être combiné avec un véhicule en simple ligne sans connecteur ABS, le câble adaptateur fournit le courant à l'immobilisateur intégré dans la NBV16.

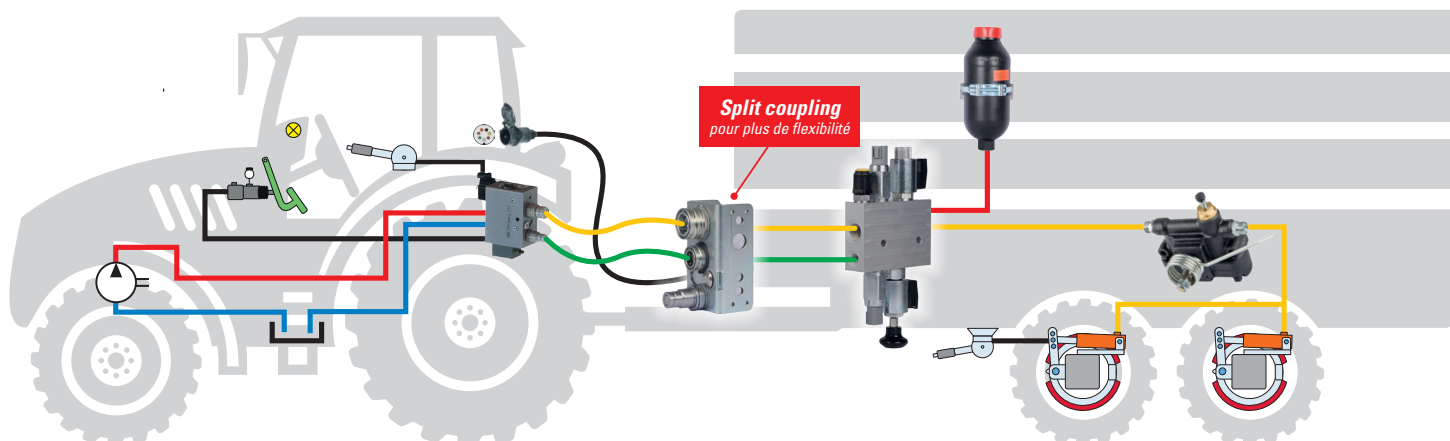
- Utilisable uniquement avec le système Paul Forrer NBV16 double ligne.
- EU VO 2015/68 paragraphe 2.2.2.15.



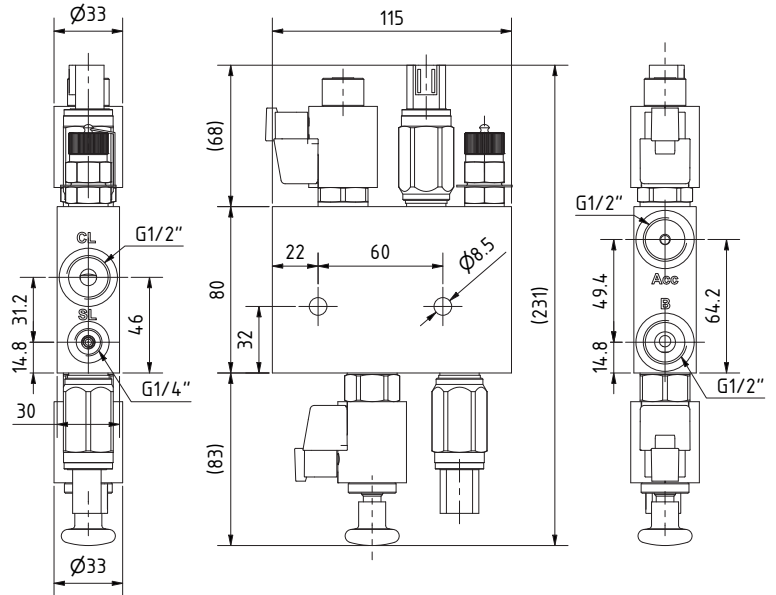
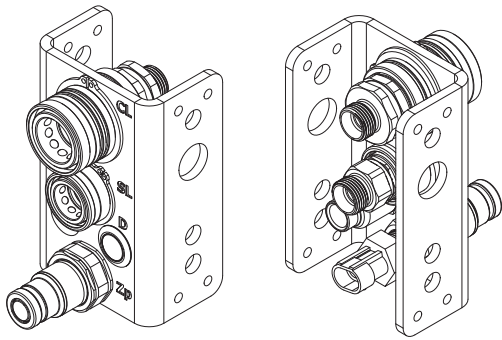
Numéro d'article	Description	Contient
NBV16-ABS-3P-COBO-2000.1	Câble d'adaptation pour système une ligne	Câble assemblé de 2 m, de prise ABS à une prise COBO 3-pin. Fournit du courant à l'immobilisateur depuis le véhicule tracteur en montage simple ligne.

Schéma d'exemple d'un système double ligne hydraulique avec régulateur automatique de la force de freinage

En règle avec les exigences pour REG (EU) 2015/68 comme amendé dans REG (EU) 2016/1788



## « NBV16 ..SC.. » Dimensions



### Données techniques

Pression opérationnelle :	max. 150 bar
Pression dans SL :	0 ou 15-35 bar
Huile hydraulique :	DIN 51524
Filtration :	NAS 1638, CLASS 9
Température :	-20° C à +80° C

### Solénoïde

Voltage :	12 V DC
Puissance :	2x 18 W
Courant :	2x 1.8 A

### Capteur de pression

Type de contact :	normalement fermé
Réglage :	55-60 bar
Courant :	max. 2.5 A

### Connexions

Connexion au frein (B) :	G1/2"-14
Ligne de contrôle (CL) :	G1/2"-14
Ligne supplémentaire (SL) :	G1/4"-19
Accumulateur (Acc) :	G1/2"-14
Connexion pour mesures (Am) :	Minimess M16x2

