

## Zawór sterujący zablokowany z luzującym (PREV) 971 002



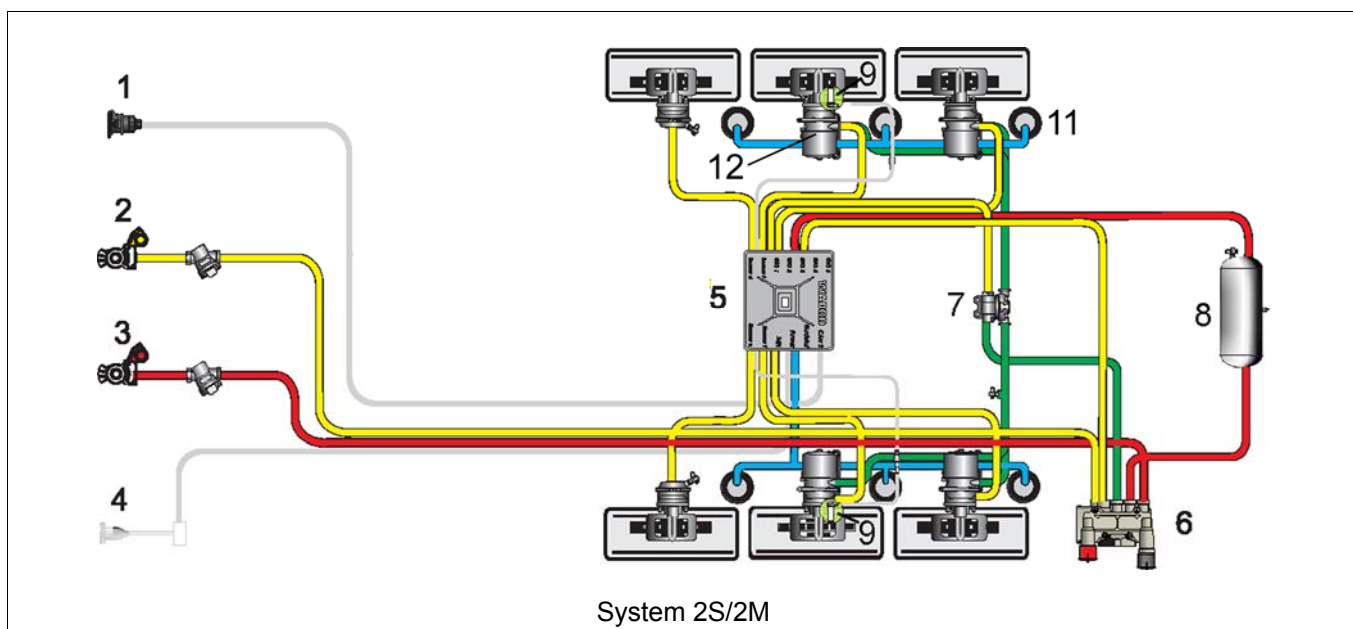
### Zastosowanie

Pojazdy z Trailer EBS wersja D i E.

### Cel

Zawór sterujący zablokowany z luzującym zastępuje w układach hamulcowych przyczep generacji EBS D montowany dotąd zawór hamujący przyczepy i podwójny zawór zwalniający. Dzięki zmniejszeniu ilości części składowych upraszcza on układ hamulcowy i spełnia funkcje typowe dla zaworu hamulcowego przyczepy, takie jak funkcję zerwania lub funkcję utrzymania ciśnienia przy odłączonym pojeździe ciągniętym.

### Schemat montażu - Trailer EBS E

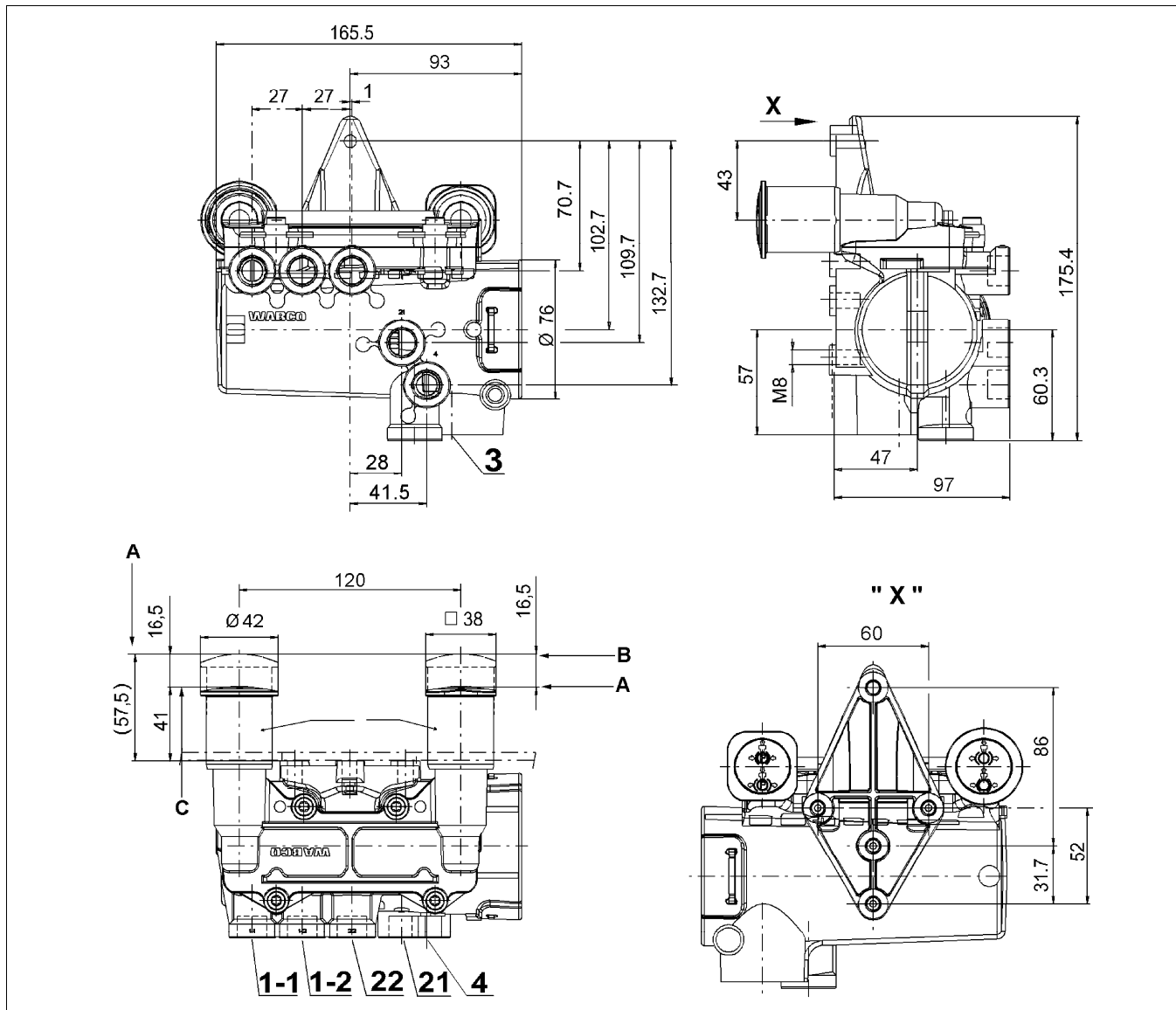


### Legenda

1 Zasilanie przez ISO 7638	2 Przewód hamulcowy	3 Przewód zasilania
4 Zasilanie świateł hamowania przez ISO 1185 (opcjonalnie)	5 Modulator Trailer EBS E	6 Zawór sterujący zablokowany z luzującym (PREV)
7 Zawór zabezpieczający przed przeciążeniem	8 Zbiornik	9 Czujniki

# Opis urządzeń

## Wymiary montażowe



### Legenda

A Pozycja jazdy

B Pozycja parkowania

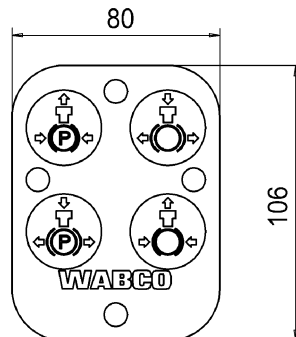
C Pozycja zwolnienia

### Dane techniczne

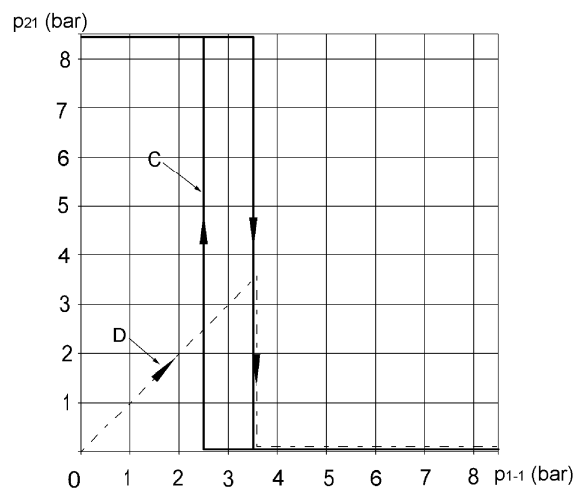
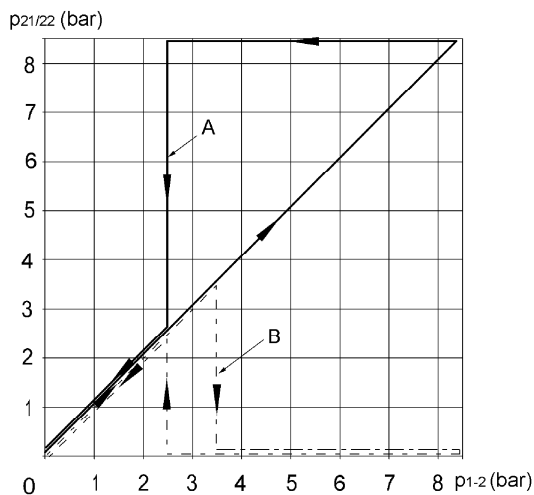
Numer katalogowy	971 002 900 0	971 002 902 0	971 002 910 0	971 002 911 0	971 002 912 0	971 002 913 0
Ciśnienie robocze	p <sub>1-1</sub> 8,5 barów					
Maks. dopuszczalne ciśnienie robocze (krótkotrwale)	p <sub>1-1</sub> 10 barów					
Ograniczenia montażowe	maks. odchylenie urządzenia od pionu ±15°					
Zakres temperatur	-40 °C do +65 °C					
Ciężar	1,6 kg		1,8 kg		1,9 kg	1,8 kg
Szybkozłączka	nie		tak			

## Tabliczka z symbolami parkowania i jazdy

971 002 103 4 (dostarczana luzem)



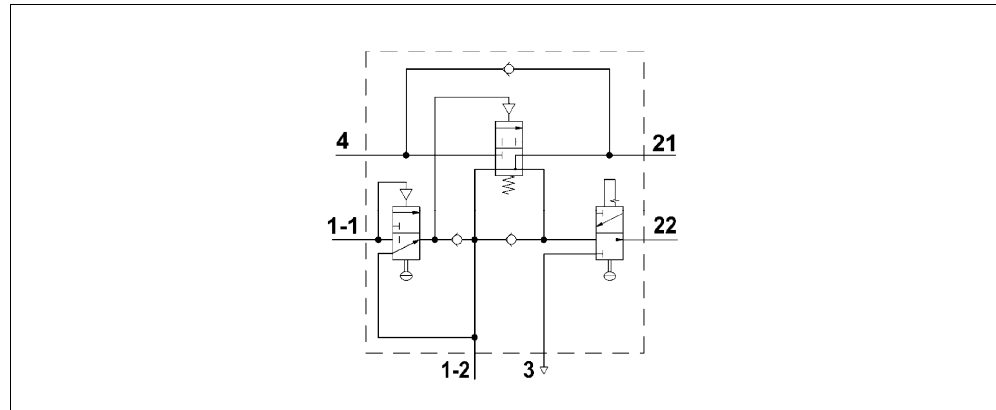
## Wykresy ciśnienia



### Legenda

$p_{1-1}$	Ciśnienie wchodzące	<b>A</b>	Siłownik sprężynowy 22	<b>B</b>	Modulator 21
$p_{1-2}$	Przyłącze	<b>C</b>	Hamowanie automatyczne	<b>D</b>	Pierwsze napełnienie
$p_{21}$ ; $p_{21/22}$	Ciśnienie wysterowane				

### Zasada działania



Sprężone powietrze wchodzące przez głowicę sprzęgu „zasilanie” od pojazdu silnikowego jest doprowadzane przez przyłącze 1-1 zaworu PREV do przyłącza 1-2 i dalej do zbiornika zasilania przyczepy. Następnie przepływa ono przez przyłącze 22 do podłączonego w następnej kolejności szybkozwalniającego zaworu dwudrożnego i napowietrza komory sprężynowe siłowników Tristop®.

Podczas uruchomienia układu hamulcowego pojazdu silnikowego sprężone powietrze dostaje się przez głowicę sprzęgu „hamulec” i przyłącze 4 przez zawór PREV i przyłącze 21 do modulatora przyczepy EBS.

Po hamowaniu automatycznym istnieje możliwość ręcznego zwolnienia układu hamulcowego zaparkowanego pojazdu bez zasilania ciśnieniem przy użyciu czarnego przycisku uruchamiającego (przycisk zwalniający eksploatacyjnego układu hamulcowego), o ile w zbiorniku występuje dostateczne ciśnienie zasilania.

Przy użyciu czerwonego przycisku uruchamiającego (uruchomienie układu hamulca postojowego) hamulec postojowy może być aktywowany przez odpowietrzenie siłownika sprężynowego bądź ponownie zwolniony.

W przypadku odłączonego pojazdu (przewód zasilający jest odpowietrzony) następuje automatyczne hamowanie za pośrednictwem hamulca eksploatacyjnego i jednocześnie zmostkowanie zintegrowanego w zaworze PREV zaworu zwrotnego w obwodzie akumulatora sprężynowego. Przy spadku ciśnienia zasilania zaparkowanego pojazdu ciągniętego akumulatory sprężynowe automatycznie przejmują działanie hamujące i zabezpieczają pojazd przed stoczeniem się.

W przypadku zerwania przewodu zasilania wszystkie funkcje regulacyjne pozostają aktywne.