

SERIE WBX

150÷240 BAR
11.4÷15 l/min

2175÷3500 PSI
3.0÷4.0 GPM

VERSIONI
VERSIONS
VERSIONS
VERSIONES

WBXL
WBXL-F

WBXG 1"

WHY 1520

Pompe ad elevate prestazioni con sistema di tenute innovativo. Tappi valvola con sistema di tenuta "Bertolini" che permette di aumentare l'efficienza ad elevate pressioni di lavoro. Alto rendimento volumetrico bilanciato in pressione o depressione all'aspirazione.

High performance pumps, with extra-strength sealing system. Valve caps fitted with Bertolini sealing system designed for extended higher operating pressures. High volumetric efficiency distributed (positive/negative inlet pressure).

Pompes très performantes. Bouchons clapets avec système d'étanchéité exclusif "Bertolini" qui permet d'élever les pressions de travail. Rendement volumétrique équilibré (pression ou dépression à l'aspiration).

Bombas de elevadas prestaciones con sistema de juntas innovador. Tapas de válvulas con sistema de juntas "Bertolini" que permite aumentar la eficiencia con elevadas presiones de trabajo. Alto rendimiento volumétrico balanceado en presión o depresión en aspiración.



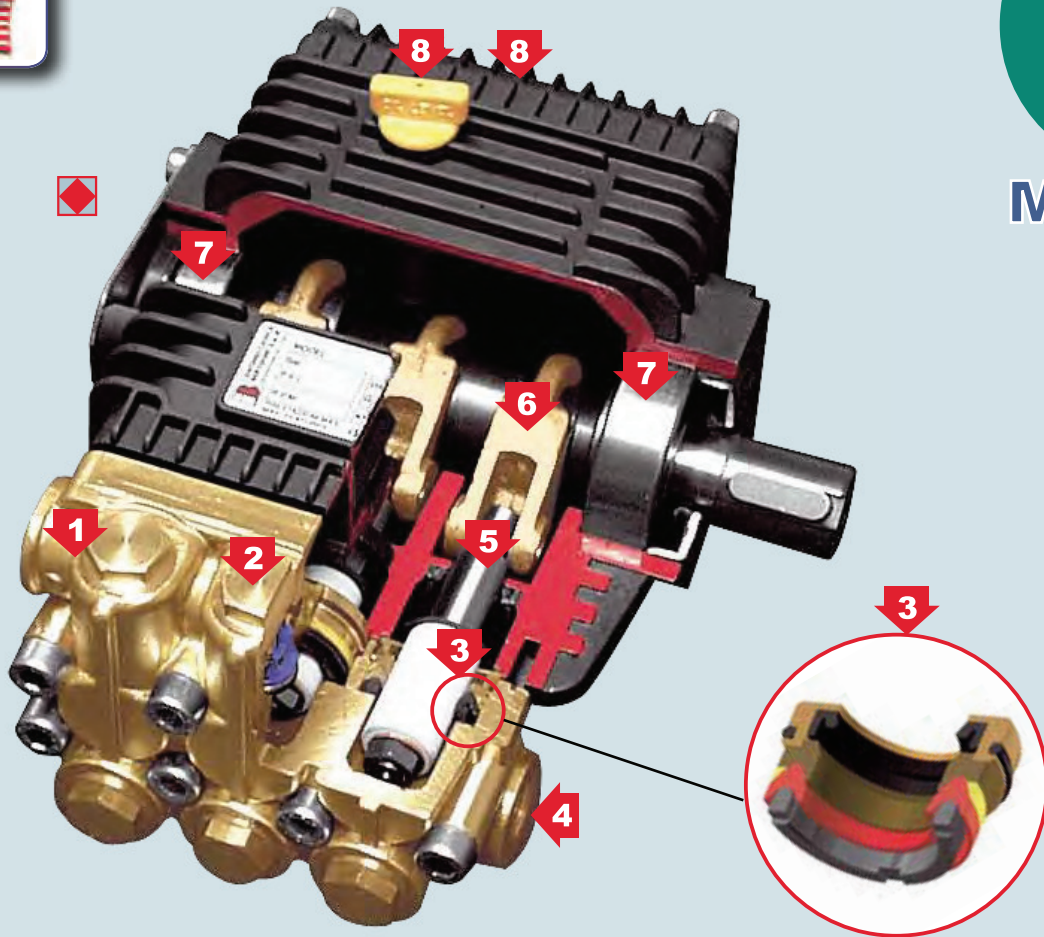
APPLICAZIONI APPLICATIONS APPLICATIONS APLICACIONES



- 1 Nuova testata in ottone stampato e nuovi tappi valvola. Testata di forte spessore completamente ridisegnata. L'utilizzo di 8 viti M8 per il bloccaggio della testata sul carter conferisce la massima rigidità alle pressioni più elevate ed anche in caso di sovrappressioni eccezionali evitando gravi danni in caso di malfunzionamenti della valvola di by-pass. Le viti sono in acciaio ad alta resistenza e protette contro la corrosione.
- 2 Nuovi tappi valvola M22x1 con O-R di tenuta montato prima della filettatura. Il filetto non è in contatto con l'acqua in pressione e vengono eliminati i rischi di rottura della testata. Vengono eliminati anche i rischi di allentamento dei tappi che possono essere montati senza loctite e con coppie di serraggio ridotte.
- 3 Nuovo sistema di tenuta che garantisce assoluta affidabilità alle elevate velocità di rotazione. Anello "long life" autolubrificante. Riduce al minimo gli attriti fra pistone e guarnizione, anello premi-guarnizione, guarnizione in elastomero rinforzato, boccola porta-guarnizione anteriore in ottone, guarnizione posteriore autolubrificante per evitare surriscaldamenti del pistone nel caso in cui la pompa possa lavorare accidentalmente senza acqua.
- 4 Condotti di grande diametro per garantire alla pompa un'alta efficienza volumetrica in ogni condizione (aspirazione in depressione o sovralimentazione).
- 5 Nuove guide pistoni anticorrosione e ad alta resistenza realizzate in acciaio inox. Lucidato. Un successivo trattamento di nitrurazione ionica (Tenifer®) conferisce alle superfici eccezionali caratteristiche di durezza e di scorrevolezza eliminando il rischio di rigature che potrebbero danneggiare il labbro del "corteco", causando perdite d'olio.
- 6 Bielle in bronzo maggiorate per distribuire i carichi di lavoro con minor fatica. Speciale disegno biella studiato per avere un carico pressoché costante su tutta la superficie della testa di biella. Funzionamento ottimale in tutte le condizioni, eliminati i rischi di grippaggio anche durante la fase critica di rodaggio.
- 7 Cuscinetti a sfera di primaria marca sovradimensionati per una durata più lunga anche in condizioni di lavoro gravose.
- 8 Spia olio pressata nel coperchio dall'interno. Tappo riempimento olio con sistema sfiato olio per evitare sovrappressioni nel carter e perdite dalle tenute.



- 1 New forged brass head and valve caps. The head is completely redesigned thicker to make it stronger and more resistant. The 8 bolts M8 that lock the head onto the crankcase are designed to endure higher pressure and even overpressure. Ultimately reducing the risk from any unloader malfunctions. The steel bolts are corrosive resistant and provide ultimate strength.
- 2 Unique design of valve caps M22X1 with recessed o-rings. The thread doesn't come in contact with water under pressure, therefore eliminating the risk of head failure. Also eliminated is the risk of valve caps loosening, even without the use of loctite. Torque wrench settings are reduced.
- 3 Higher reliability of the new packing seal system designed for high speed. A special "long-life" self-lubricating ring reduces friction between piston and seal. Thrust ring, reinforced elastomer seal, brass high pressure seal bushing holder, low pressure self-lubricating seal to eliminate piston overheating, even when pump has accidentally run out of water.
- 4 Large ducts to increase the pump flow capacity under any condition (suction or pressure feed)
- 5 New stainless steel plunger rods provide corrosion resistance and ultimate strength. The mirror-finish SS plunger rods have undergone a special Tenifer® nitriding treatment resulting in a harder and smoother surface, drastically eliminating scratching risks that could ultimately damage the oil seal, thus causing an oil leak.
- 6 Extra wide bronze connecting rods, oversized to absorb and distribute heavier loads with minimum fatigue. Special design resulting in a smooth load on the surface of the larger end of the connecting rod. Works perfectly under any condition; no risk of seizure, especially during that delicate first run.
- 7 Premium oversized ball bearings for longer life, even under extreme working condition.
- 8 Convenient, pressed in site glass for leak free monitoring of oil level. Ventilated, performance designed oil dipstick reduces the risk of crankcase leakage due to over pressures.



- 1 Nouvelle culasse en laiton forgé de forte épaisseur et nouvelle technique des bouchons clapets. L'emploi de 8 boulons M8 pour adapter la culasse sur le carter lui donne la rigidité max. aux pressions les plus élevées, même dans les conditions de surpression accidentelle, permettant d'éviter de sérieux ennuis en cas d'anomalies du by-pass. Boulons en acier très résistants et protégés contre la corrosion.
- 2 Nouveau système bouchon clapets M22x1 contre les risques de dévissage et de rupture de la culasse. Les bouchons peuvent être montés sans loctite, aux couples de serrage moins importants. Le joint torique incorporé en bas du bouchon protégé par le filetage consolide la résistance et l'étanchéité.
- 3 Ensemble d'étanchéité conçu pour assurer des performances optimales aux grandes vitesses. Bague "long life" autolubrifiante qui limite invariablement l'effet friction entre piston et joint, bague presse-joint joint en élastomère renforcé, douille porte-joint avant en laiton, joint arrière autolubrifiant évite les risques de surchauffe du piston dans les conditions de fonctionnement à sec accidentel.
- 4 Conduits surdimensionnés pour consolider le rendement volumétrique de la pompe dans toutes les conditions de travail (alimentation en pression ou dépression).
- 5 Guides de pistons en acier inox, très résistants. Traitement spécial au Tenifer®, son état de surface parfait permet d'éviter les risques de bosses, qui peuvent détériorer la lèvre du joint d'étanchéité, causant des fuites d'huile et augmente significativement la durée de vie des joints d'huile à son contact.
- 6 Bielles en bronze surdimensionnées. Dessin bielle étudié pour obtenir une charge quasiment constante sur toute la surface de la tête. Fonctionnement optimal dans toutes les conditions ; éliminés tous les risques de grippage même dans la condition critique de rodage.
- 7 Roulements à bille de première qualité, surdimensionnés, augmentent la durée de vie de la pompe, même dans les conditions de travail difficile.
- 8 Temoin d'huile optique pressé dans le couvercle à l'intérieur du carter. Jauge avec bouchon reniflard pour éviter la surpression dans le carter et les fuites d'huile.



- 1 Nueva culata en latón impreso y nuevas tapas de válvula. Culata de grueso espesor completamente re proyectada. El uso de 8 tornillos M8 para el bloqueo de la culata sobre el cárter garantiza la máxima rigidez también con presiones muy elevadas, aun en caso de sobrepresiones excepcionales, evitando daños en la eventualidad de malos funcionamientos de la válvula by-pass. Los tornillos son de acero de alta resistencia y protegidos contra la corrosión.
- 2 Nuevas tapas de válvula M22x1 con O-Ring montado antes de la rosca, que no está en contacto con el agua en presión, eliminando así los riesgos de ruptura de la culata. También se eliminan los riesgos de aflojamiento de las tapas que pueden ser montadas sin loctite y con torques de serraje reducidos.
- 3 Nuevo sistema de juntas que garantiza máxima confiabilidad con elevadas velocidades de rotación. Anillo "long life" autolubricante. Reduce notablemente las fricciones entre pistón y junta. Anillo aprieta-junta. Junta en elastómero reforzado. Casquillo portajunta anterior en latón. Junta posterior autolubricante para evitar sobrecalentamientos del pistón en caso de que la bomba trabaje accidentalmente sin agua.
- 4 Conductos de grande diámetro para garantizar una alta eficiencia volumétrica a la bomba en cualquier condición (aspiración en depresión o sobrealimentación).
- 5 Nuevas guías de pistones anticorrosión y de alta resistencia realizadas en acero inox. pulimentado. Un sucesivo tratamiento de nitruración iónica (Tenifer®) confiere a las superficies excepcionales características de dureza y de soltura eliminando el riesgo de rayados que podrían dañar el labio de la junta, provocando pérdidas de aceite.
- 6 Bielas en bronce de grandes dimensiones para repartir la carga de trabajo con menor fatiga. Especial diseño biela estudiado para tener una carga más o menos constante sobre toda la superficie de la cabeza de la biela. Funcionamiento optimal en toda condición, eliminados los riesgos de agarrotamiento también durante la fase crítica de rodaje.
- 7 Cojinetes de esfera de primera marca de grandes dimensiones para una duración más larga también en condiciones de trabajo gravosas.
- 8 Indicador de nivel aceite compreso en la tapa desde el interior. Tapa de llenado aceite con sistema de respiradero para evitar sobrepresiones en el cárter y pérdidas de las juntas.