

MONO

Silniki firmy Motive są wykonane zgodnie z międzynarodowymi standardami technicznymi; każda wielkość i postać konstrukcyjna jest obliczona w odniesieniu do tabeli standardu IEC 72-1.

Korpus wykonany jest ze stopu aluminium, odlewany ciśnieniowo

Wszystkie silniki MONO są:
jednofazowe 230V 50Hz. Na zamówienie 60 Hz i specjalne napięcia,
izolacja klasy F (H na życzenie),
S1 praca ciągła, jeśli poza UE i bez znaku CE, S3 75%, jeśli znak CE,
stopień ochrony IP55 (na życzenie IP56, 66 i 67)
na życzenie dodatkowy kondensator startu



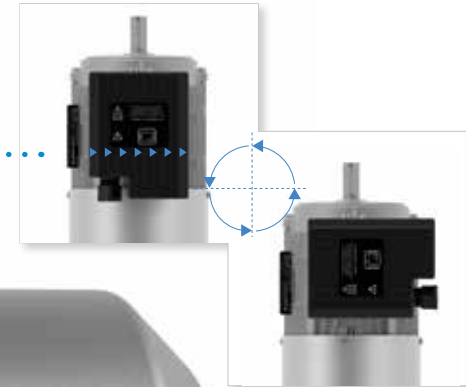
Specjalne uzwojenie zapewnia dobry moment rozruchowy nawet bez podwójnego kondensatora



Silniki produkcji Motive mają zamontowane łożyska wyselekcjonowane pod względem ich cichej pracy i niezawodności. Z tych samych powodów wirniki są wyważane dynamicznie.



Dążąc do maksymalnej ochrony, silniki są wyposażone w ważne szczegóły, takie jak odporny na rozciąganie łdawik kablowy i kombinacja łożysk z dwoma ekranami, z których każda ma gumowe pierścienie uszczelniające



Możliwość obracania skrzynki zaciskowej

Łąpy są zdejmowalne i można je zamocować z 3 stron obudowy, umożliwiając w ten sposób ustawienie skrzynki zaciskowej w górę, w prawo lub w lewo.

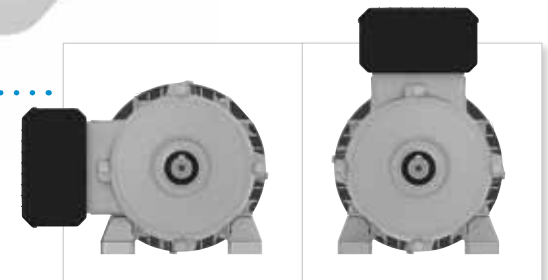


TABELA WYDAJNOŚCI

Type	KW	rpm	I _n (A)	I _s (A)	$\frac{I_s}{I_n}$	C _n (Nm)	C _s (Nm)	$\frac{C_s}{C_n}$	η % 100%	Pwr. Fact. cos φ	ΔT run [°C]	ΔT starting [°C]	capacitor run [μf]
63A-2	0,18	2824	1,42	4,16	2,9	0,61	0,67	1,1	56,4	0,978	52	69	12
63B-2	0,25	2844	2,20	6,57	3,0	0,84	0,92	1,1	56,7	0,870	83	77	14
71A-2	0,37	2789	2,63	7,98	3,0	1,27	1,14	0,9	66,2	0,924	58	65	14
71B-2	0,55	2797	4,24	11,75	2,8	1,88	1,69	0,9	64,5	0,874	93	103	20
80A-2	0,75	2809	4,90	16,99	3,5	2,55	2,04	0,8	71,5	0,931	81	92	22
80B-2	1,1	2853	7,72	20,24	2,6	3,68	2,58	0,7	74,7	0,830	87	92	25
90S-2	1,5	2878	9,45	41,17	4,4	4,92	2,96	0,6	74,7	0,917	76	86	45
90L-2	2,2	2845	13,42	58,80	4,4	7,39	14,32	1,9	78,2	0,910	95	98	40+120
63B-4	0,18	1394	1,75	4,19	2,4	1,23	1,23	1,0	51,1	0,876	91	97	8
71A-4	0,25	1413	1,88	6,03	3,2	1,69	1,52	0,9	61,2	0,944	63	79	12
71B-4	0,37	1423	3,01	9,75	3,2	2,48	2,79	1,1	56,3	0,948	78	101	15
80A-4	0,55	1437	4,07	12,30	3,0	3,66	2,56	0,7	67,1	0,875	86	98	16
80B-4	0,75	1382	5,32	14,36	2,7	5,18	3,11	0,6	66,6	0,920	100	101	20
90S-4	1,1	1402	7,28	20,32	2,8	7,49	5,25	0,7	71,2	0,922	71	92	35
90L-4	1,5	1414	9,74	20,50	2,1	10,13	7,09	0,7	75,1	0,891	80	90	45
100LA-4	2,2	1460	13,26	55,26	4,2	14,39	21,33	1,5	84,5	0,858	93	82	40+120
100LB-4	3	1445	17,15	78,83	4,6	19,87	21,42	1,1	81,8	0,930	84	96	80+120
112M-4	4	1451	23,00	110,01	4,8	26,33	20,40	0,8	84,3	0,896	83	92	80+150

z dodatkowym kondensatorem startu		
$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{C_s}{C_n}$	capacitor start [μf]
4,0	2,7	10
3,7	2,1	10
4,2	2,7	30
4,2	2,3	30
4,1	2,2	50
2,7	1,7	50
4,5	1,7	80

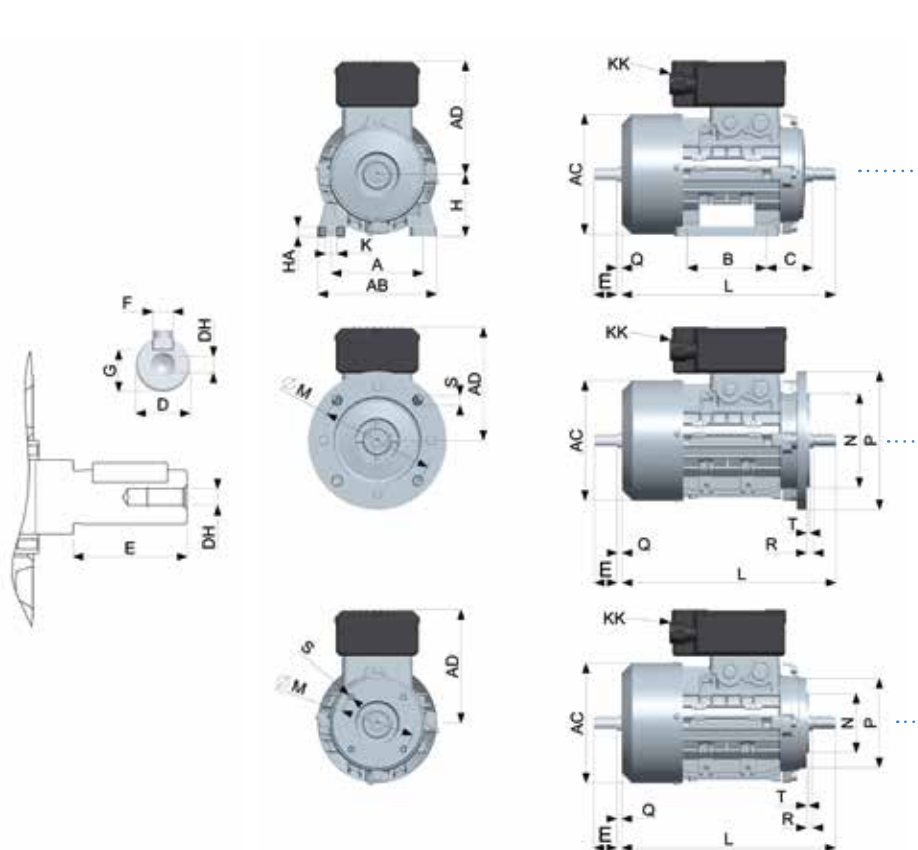
2,8	1,9	10
4,5	2,6	20
4,3	2,4	30
4,3	2,4	50
3,7	1,9	50
2,8	1,7	50
2,1	1,3	50



WYMIARY



TYPE	POLES	AC	AD	H	KK	L	D	DH	E	Q	F	G	B3						B5						B14						ATDCM AT24M
													A	AB	B	C	HA	K	M	N	P	R	S	T	M	N	P	R	S	T	
63	2-8	121	116	63	PG11	209	11	M4	23	3	4	8,5	100	120	80	40	10	7	115	95	140	0	10	3	75	60	90	0	M5	2,5	275
71	2-8	137	126	71	PG11	242	14	M5	30	3	5	11,0	112	136	90	45	11	7	130	110	160	0	10	3,5	85	70	105	0	M6	2,5	310
80	2-8	155	146	80	PG16	276	19	M6	40	3	6	15,5	125	155	100	50	13	10	165	130	200	0	12	3,5	100	80	120	0	M6	3,0	350
90S	2-8	176	149	90	PG16	299	24	M8	50	5	8	20,0	140	175	100	56	15	10	165	130	200	0	12	3,5	115	95	140	0	M8	3,0	380
90L	2-8	176	149	90	PG16	324	24	M8	50	5	8	20,0	140	175	125	56	15	10	165	130	200	0	12	3,5	115	95	140	0	M8	3,0	405
100	2-8	194	160	100	PG16	366	28	M10	60	5	8	24,0	160	192	140	63	16	12	215	180	250	0	14	4	130	110	160	0	M8	3,5	465
112M	2-8	218	170	112	PG16	379	28	M10	60	5	8	24,0	190	224	140	70	16	12	215	180	250	0	14	4	130	110	160	0	M8	3,5	480



Możliwość pobrania wymiarów
2D i 3D ze strony www.motive.it

1 FAZOWY SILNIK Z HAMULCEM SERII MONO ATM

Silniki z hamulcem serii MONO ATDCM i AT24M wykorzystują jeden lub dwa hamulce sprężynowe, zasilane prądem stałym, trwale zamocowane na żeliwnej osłonie z tyłu silnika. Silniki te mają szereg cech, które są zwykle uważane za opcje innych marek, takie jak:

- Standardowa dźwignia ręczna umożliwia zwolnienie hamulca, umożliwiając ręczne przesuwanie wału
- Zabezpieczenia termiczne PTO w uzwojeniu w standardzie

Zasilanie silników serii ATDCM odbywa się poprzez prostownik, który podłączmy przez listwę zaciskową, która znajduje się wewnątrz skrzynki przyłączeniowej

IEC Typ	ATDCM						AT24M				ATDCM AT24M
	Statyczny max moment hamujący [Nm]	Czas hamowania bez obciążenia standard vers. [s]	Czas hamowania bez obciążenia TA version [s]	Napięcie wejściowe prostownika [Vac]	Napięcie wejściowe hamulca [Vdc]	Moc hamulca [W]	Statyczny max moment hamujący [Nm]	Statyczny min moment hamujący [Nm]	Czas hamowania bez obciążenia [s]	Moc hamulca [W]	Dodatkowa waga [kg]
AT..M63	4,5	0,15	<0,05	220-280	99-126	20	4,5	4,0	0,06	20	+4
AT..M71	8,0	0,15	<0,05	220-280	99-126	28	4,5	4,0	0,06	20	+5
AT..M80	12,5	0,20	<0,05	220-280	99-126	30	10,0	9,0	0,09	25	+5,5
AT..M90	20,0	0,25	<0,05	220-280	99-126	45	16,0	12,0	0,11	45	+6
AT..M100	38,0	0,30	<0,05	220-280	99-126	60	32,0	28,0	0,14	60	+7
AT..M112	55,0	0,35	<0,05	220-280	99-126	65	60,0	55,0	0,15	65	+10

Na życzenie hamulce można zmodyfikować, aby były wyjątkowo ciche do użytku w specjalnych środowiskach, takich jak kino, teatr

ATDCM

OPIS HAMULCA

Hamulce serii MONO AT...są hamulcami elektromagnetycznymi o pracy negatywnej, czyli akcja hamująca rozpoczyna się przy zaniku napięcia zasilającego. Hamulce wykonane są w klasie izolacji F. Okładziny hamulców są wolne od azbestu zgodnie z najnowszymi wytycznymi Wspólnoty Europejskiej dotyczącej higieny i bezpieczeństwa pracy. Prostownik z zabezpieczeniem warystorowym na wejściu i wyjściu. Wszystkie elementy hamulca są zabezpieczone przed korozją przez malowanie lub galwanizowanie na gorąco a uzwojenia są impregnowane żywicą. Elementy najbardziej narażone na zużycie są poddawane obróbce w atmosferze specjalnej, co znacząco poprawia ich trwałość.

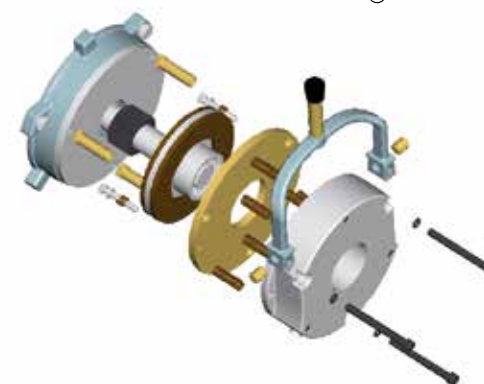
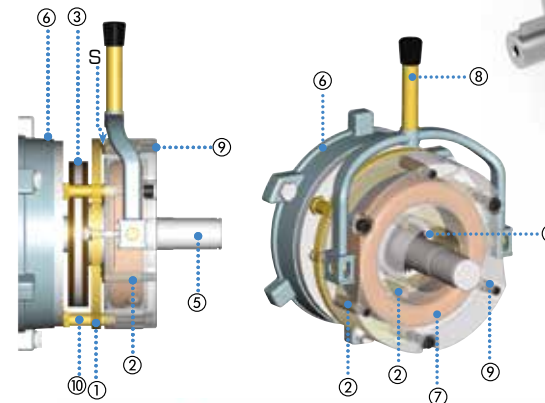
REGULACJA

Możliwe są dwa różne rodzaje regulacji (pobierz instrukcję techniczną ze strony www.motive.it) między elektromagnesem ⑦ a ruchomą zworą. Moment hamowania jest ustawiony na maksymalny poziom przez Motive, ale można go zmniejszyć przekręcając śruby regulacyjne ⑨ (ATDCM) lub poprzez pokrętko ⑪ (AT24M).

DZIAŁANIE HAMULCA

Kiedy zostaje wyłączone zasilanie, cewka wzbudzająca ⑦ z powodu braku napięcia przestaje wywierać siłę magnetyczną potrzebną do utrzymania twornika ①, który popychany przez sprężyny ② dociska jedną stronę tarczy hamulca ③ do tarczy silnika ⑥ a do drugiej strony tarczy hamulca dociska sam twornik, w ten sposób kreując działanie hamujące.

AT24M



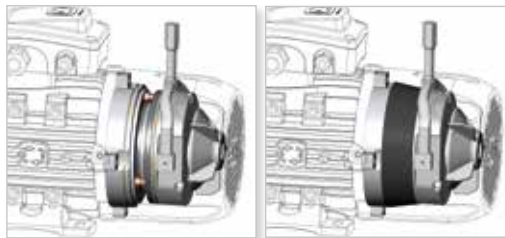
- ① Ruchomy twornik
- ② Sprężyny
- ③ Tarcza hamulcowa
- ④ Zabierak
- ⑤ Wał silnika
- ⑥ Tarcza silnika
- ⑦ Elektromagnes
- ⑧ Dźwignia zwalniająca
- ⑨ Śruba regulacyjna
- ⑩ Tuleja gwintowana
- ⑪ Pokrętko do ustawiania momentu hamowania
- S S Szczelina powietrzna

DZWIGNIA ZWALNIAKA

Silniki z hamulcem Motive są dostarczane w wersji standardowej z ręczną dźwignią zwalniającą. Jeżeli zwalniak nie jest potrzebny można go odkręcić.



Aby zabezpieczyć moment hamowania, konieczne jest okresowe czyszczenie części wewnątrz gumowego pierścienia uszczelniającego z pyłu wytwarzanego przez okładzinę tarczy.



IP

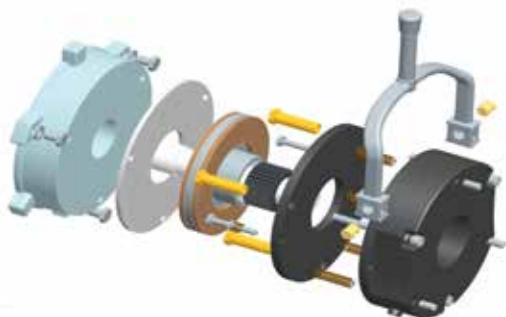
Hamulce AT .. z elektrycznego punktu widzenia mają stopień ochrony IP55, ale mechanicznie, w przypadku użytkowania na zewnątrz, powinny być chronione przed rdzą i wpływem wilgoci na przyczepność tarczy. W takim przypadku sugerujemy użycie naszych ochronnych gumowych pierścieni uszczelniających.

To urządzenie zapobiega przedostawaniu się kurzu, wilgoci, brudu itp. Z lub do obszaru hamowania.

Jest włożony w rowek w stojanie, jeśli hamulec nie ma takiego rowka, należy zamówić odpowiedni hamulec i określić ten wymóg.

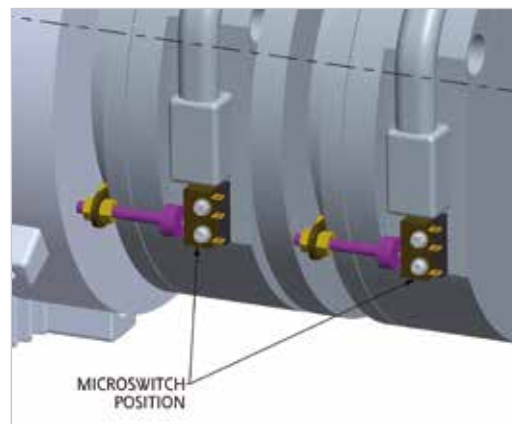
POWIERZCHNIA HAMULCOWA ZE STALI NIERDZEWNEJ

Tam, gdzie wilgoć w powietrzu mogłaby spowodować przedwczesne utlenianie powierzchni styku pomiędzy tarczą hamulcową a żeliwną osłoną silnika, możliwa jest dodatkowa powłoka ze stali nierdzewnej.

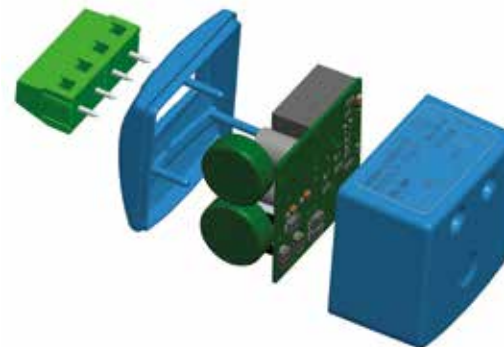


MIKROPRZEŁĄCZNIKI DO WYKRYWANIA POŁOŻENIA HAMULCA

Opcjonalnie.



ZASILANIE



Hamulce ATDCM to hamulce prądu stałego zasilane przez prostownik zainstalowany wewnątrz głównej skrzynki zaciskowej silnika.

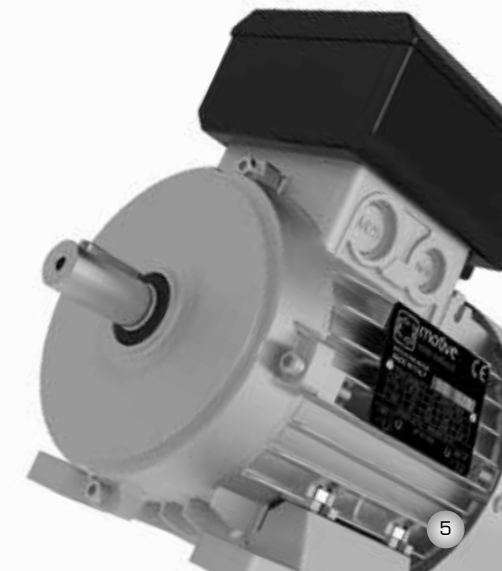
W przypadku kiedy w zamówieniu nie uzgodniono inaczej, Motive dostarcza silniki serii ATDCM z prostownikiem już podłączonym do zacisku głównego silnika za pomocą dwóch mostków, dzięki czemu jednocześnie jest przekazywane bezpośrednie zasilanie silnika do hamulca.

W przypadku, gdy silnik jest używany do przenoszenia obciążeń, które mogą mieć ruch bezwładnościowy, takich jak podniesione ciężary (taki ruch bezwładnościowy może poruszać silnikiem, gdy zasilanie jest wyłączone, a silnik może działać jak generator na prostowniku, unikając blokowania hamulca), odłącz główną tablicę zaciskową silnika od prostownika i podłącz oddzielnie prostownik (ATDC).

Ten ekskluzywny prostownik oferuje następujące innowacje:

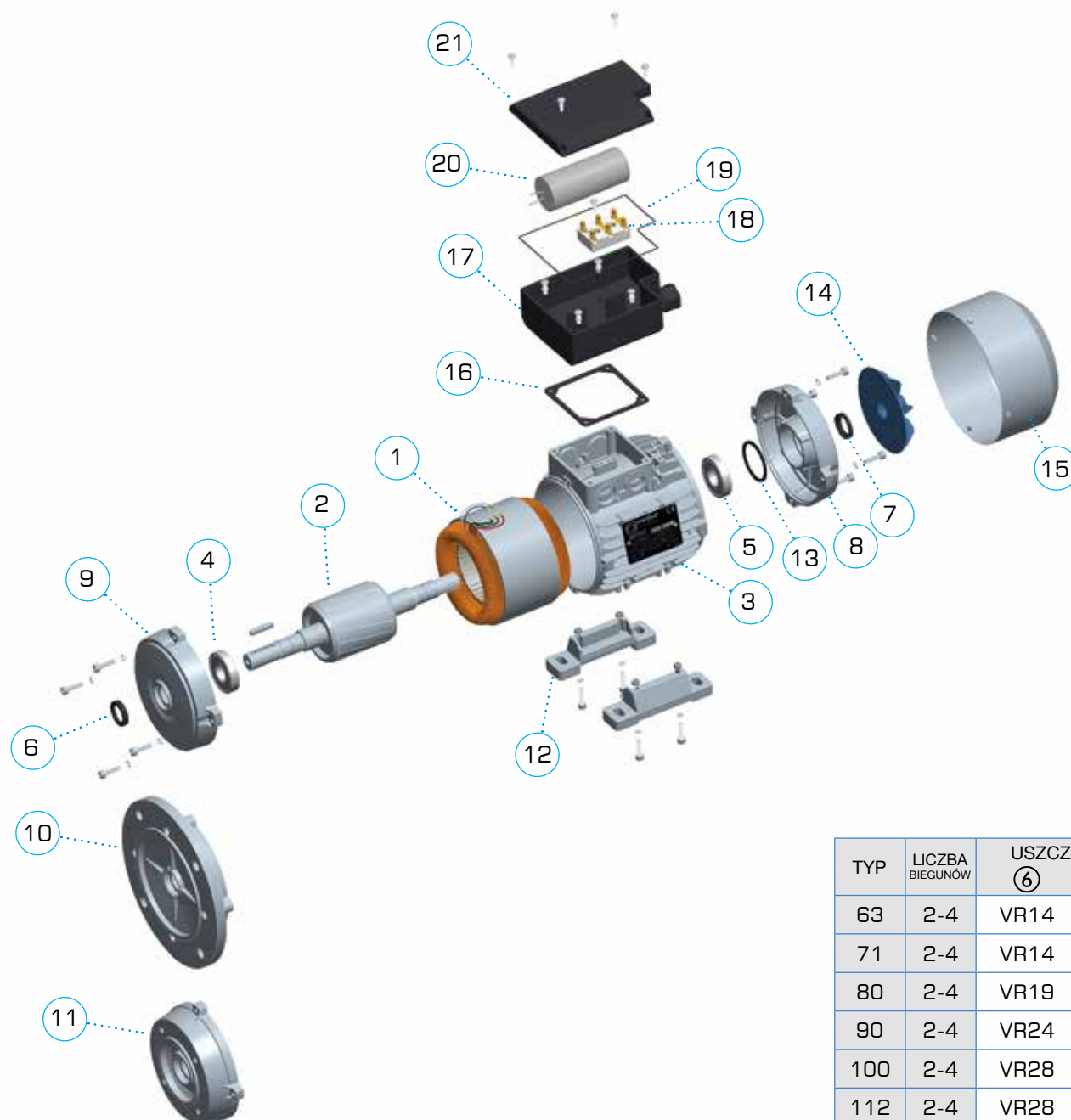
- technologia podwójnych półfal.
- specjalne, odporne na wibracje przekładniki 6 A (takie jak te stosowane w motocyklach wyścigowych Ducati).
- ultra odporne styki łuków elektrycznych ze stopu srebra.
- system przekładników zamiast zwykłego układu mosfetów, dzięki czemu jest bardziej odporny na piki napięcia, nawet jeśli są impulsywne.
- wbudowany system odczytu prądu, który kontroluje sinusoidę prądu i czas komutacji przekładnika.

Jaka jest zaleta? Prostownik jest zwykłe „mózgiem” i delikatnym punktem każdego silnika prądu stałego z hamulcem. Ten prostownik jest silniejszy wobec zakłóceń pochodzących z linii energetycznej, znacznie silniejszy niż to, co jest wymagane przez europejskie przepisy EMC dla środowiska przemysłowego; są bardziej odporne na wibracje; i są szybsze



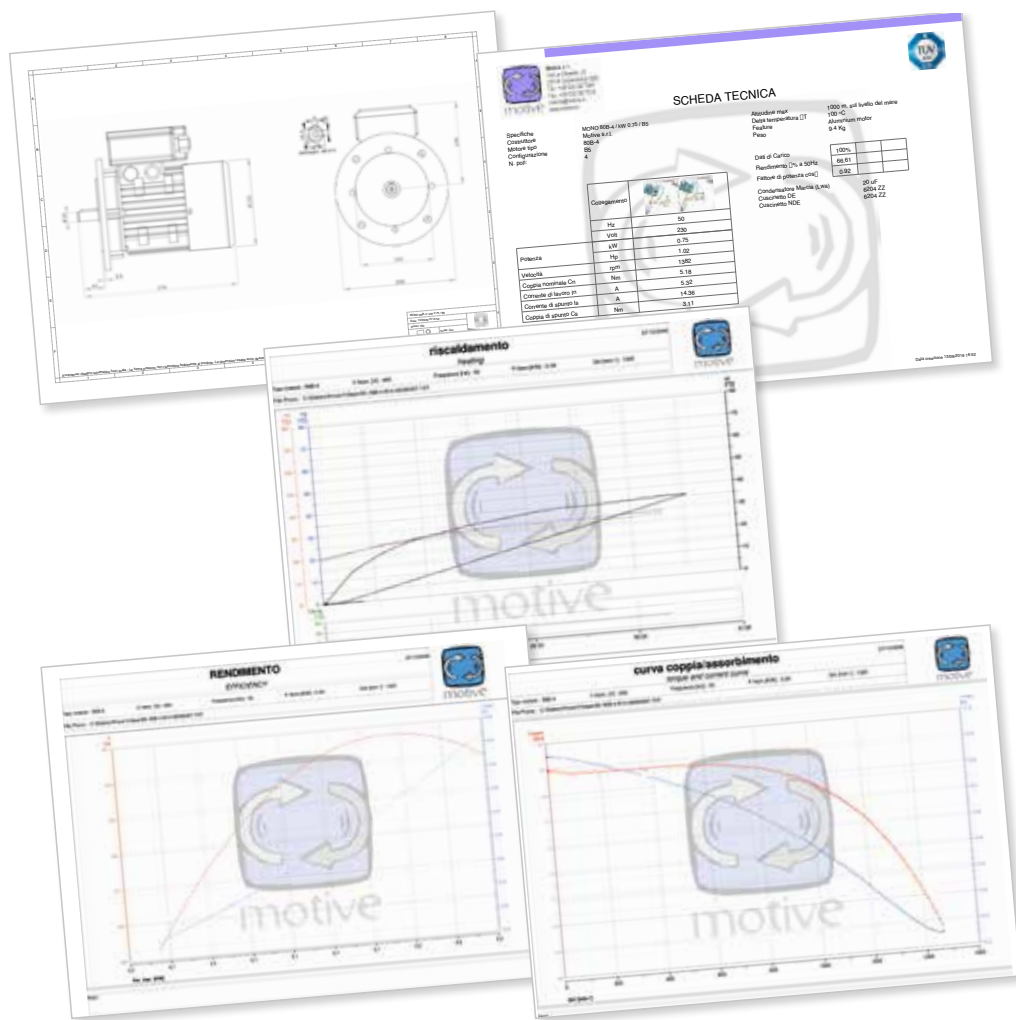
LISTA KOMPONENTÓW

N°	KOD
1	1PNSTA
2	1PNTOR
3	1PNFRA
4	1PNFBE
5	1PNBBE
6	1PNFOS
7	1PNBOS
8	1PNBSH
9	1PNB03
10	1PNB05
11	1PNB14
12	1PNFEE
13	1PNWAV
14	1PNFAN
15	1PNFCV
16	1PNUCB
17	1PNBCB
18	1PNTER
19	1PNSCB
20	1PNCON
21	1PNCCB



TYP	LICZBA BIEGUNÓW	USZCZELNIACZ		ŁOŻYSKA	
		⑥	⑦	④	⑤
63	2-4	VR14	VR14	6202ZZ	6202ZZ
71	2-4	VR14	VR14	6202ZZ	6202ZZ
80	2-4	VR19	VR19	6204ZZ	6204ZZ
90	2-4	VR24	VR24	6205ZZ	6205ZZ
100	2-4	VR28	VR28	6206ZZ	6206ZZ
112	2-4	VR28	VR28	6306ZZ	6306ZZ

Pliki techniczne ze wszystkimi danymi technicznymi i rysunkami PDF każdego silnika można pobrać z sekcji „konfigurator” www.motive.it



UWAGA: silniki można ulepszyć w dowolnym momencie. Dane na www.motive.it mogą być bardziej aktualne. Każda informacja jest jeszcze bardziej szczegółowe i potwierdzone przez raporty z badań do pobrania na www.motive.it



Końcowy raport z testów każdego silnika lub przekładni można pobrać ze strony www.motive.it, zaczynając od numeru seryjnego

INNE KATALOGI:



Motive s.r.l.

Via Le Ghiselle, 20

25014 Castenedolo (BS) - Italy

Tel.: +39.030.2677087 - Fax: +39.030.2677125

web site: www.motive.it

e-mail: motive@motive.it



AREA DISTRIBUTOR