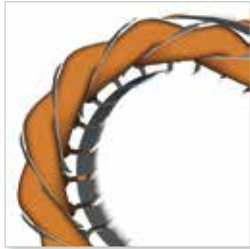


MONO

Motive двигатели построены в соответствии с международными стандартами; каждый размер по всем формам конструкции рассчитывается со ссылкой на таблицы стандарта IEC 72-1. Рама выполнена из литого алюминиевого сплава.

Все MONO двигатели есть

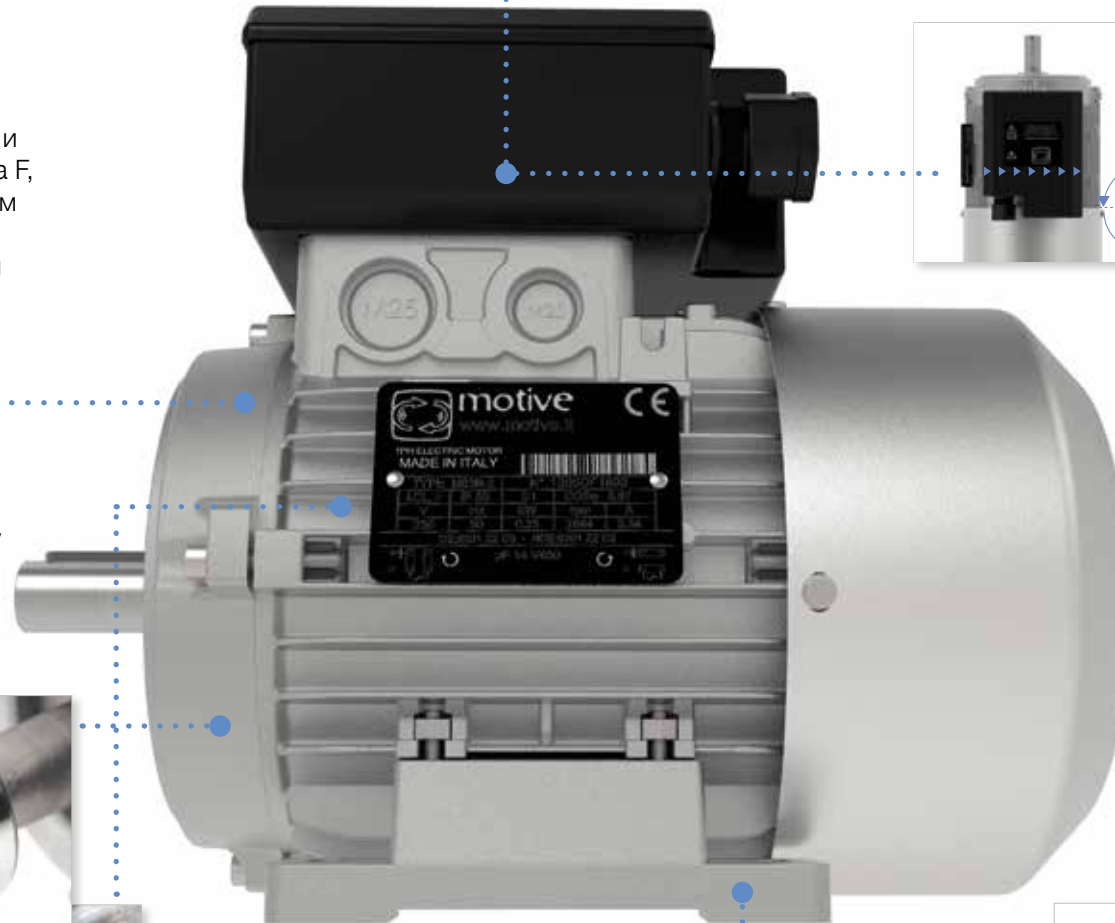
однофазный 230 В 50 Гц, по запросу 60 Гц и специальные напряжения изоляция класса F, (H по запросу) S1 продолжительный режим работы, IP55 (IP56, 66 и 67 по запросу) по запросу дополнительный конденсатор для высокого пускового момента



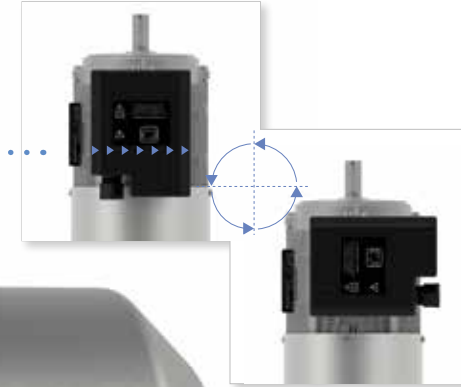
Специальная намотка позволяет получить хороший пусковой момент даже без пуска/работы двойного конденсатора



Подшипники выбираются из-за их тишины и надежности, и для тех же целей ротор динамически сбалансирован



Направляя максимальную защиту, двигатели оснащены важными деталями, такими как тянущий кабельный сальник и комбинация подшипников с двумя экранами с резиновыми уплотнительными кольцами



Коробка подключения может быть повернута

Ножки съемные и могут быть закреплены на 3 сторонах корпуса, что позволяет устанавливать клеммную коробку вверх, вправо или влево

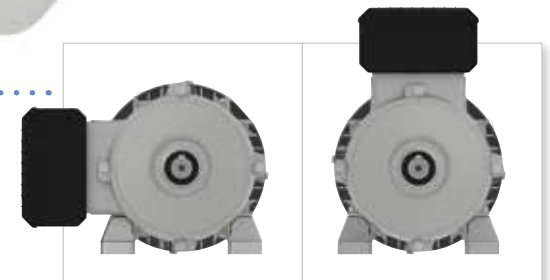


ТАБЛИЦА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ

| Type | KW | rpm | In (A) | Is (A) | $\frac{Is}{In}$ | Cn (Nm) | Cs (Nm) | $\frac{Cs}{Cn}$ | η % 100% | Pwr. Fact. cos φ | ΔT run [°C] | ΔT starting [°C] | capacitor run [μ f] |
|---------|------|------|--------|--------|-----------------|---------|---------|-----------------|------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 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 |

| C доп пусковым конденсатором | | |
|------------------------------|-----------------|-------------------------------|
| $\frac{Is}{In}$ | $\frac{Cs}{Cn}$ | capacitor start [μ f] |
| 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 |

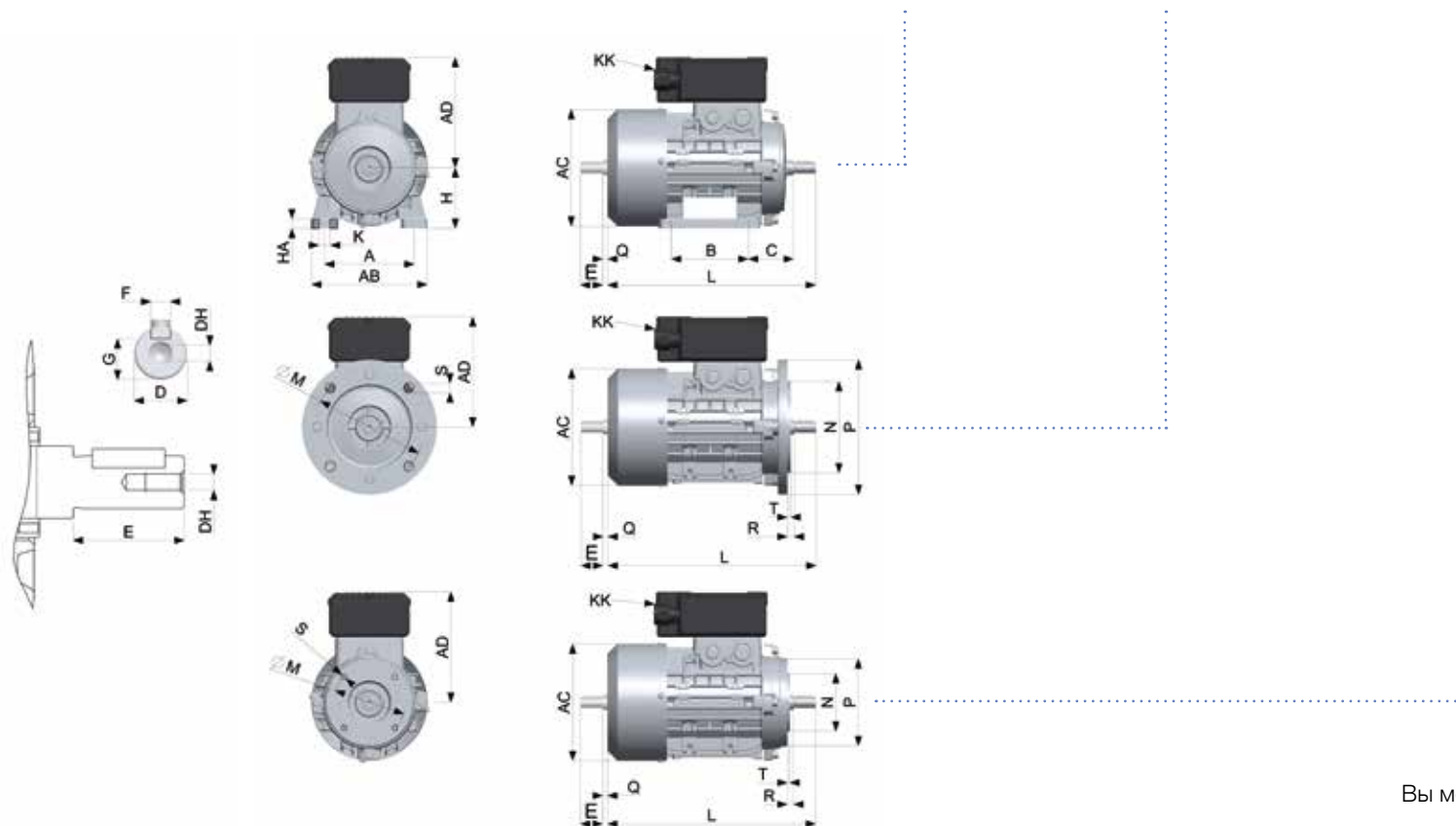
| | | |
|-----|-----|----|
| 2,8 | 1,9 | 10 |
| 4,5 | 2,6 | 20 |
| 4,3 | 2,4 | 30 |
| 4,3 | 2,4 | 50 |
| 3,7 | 1,9 | 50 |
| 2,8 | 1,7 | 50 |
| 2,1 | 1,3 | 50 |



РАЗМЕРЫ



| 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 | L |
| 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 |



Вы можете скачать 2D и 3D чертежи с сайта www.motive.it

1PH САМОТОРМОЗЯЩИЕ ДВИГАТЕЛИ СЕРИЯ МОНО АТМ

В самотормозных двигателях серии MONO ATDCM и AT24M используется один или 2 пружинных тормоза, прочно прикрепленных к чугунному экрану в задней части двигателя. Эти двигатели включают в себя ряд характеристик, которые обычно рассматриваются как опции в других марках, например:

- Стандартный ручной рычаг позволяет отпустить тормоз, что позволяет вручную перемещать вал
- РТО термopротекторы в обмотке являются стандартом
- На ATDCM отдельный источник питания тормоза при необходимости подключается непосредственно к клеммной колодке тормоза, расположенной внутри клеммной коробки двигателя.

| IEC Тип | ATDCM | | | | | | AT24M | | | | ATDCM AT24M |
|----------|---------------------------------------|---|------------------------------------|---|--|----------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|----------------------|------------------------------|
| | Max статический тормозной момент [Nm] | Стандартная верс, время торможения без нагрузки [Sec] | «ТА версия» время торможения [Sec] | Входное напряжение на выпрямителе [Vac] | Выходное напряжение для торможения [Vdc] | мощность тормоза [W] | Max статический тормозной момент [Nm] | Min статический тормозной момент [Nm] | Время торможения без нагрузки [Sec] | мощность тормоза [W] | дополнительных Kg к стандарт |
| 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 |

По запросу, тормоза могут быть изменены, чтобы быть очень тихими для использования в специальных средах, таких как театры.

ATDCM

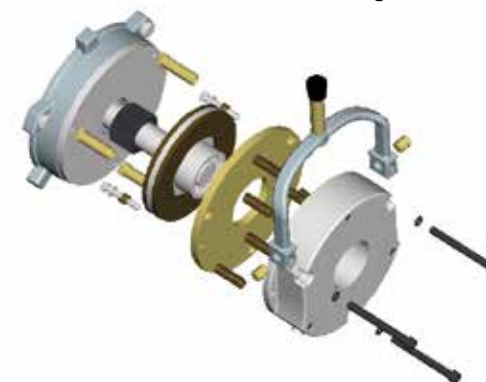
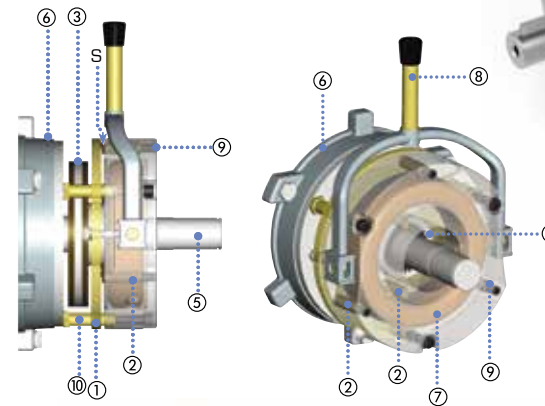
ОПИСАНИЕ ТОРМОЗА

MONO AT ... серия тормоза - это электромагнитные тормоза с отрицательным действием, тормозящее действие которых осуществляется при отсутствии электропитания. Класс изоляции тормозов - F. Тормозная накладка не содержит асбеста. Выпрямитель релейного типа с защитными варисторами на входе и выходе. Все тормозные узлы защищены от коррозии путем окрашивания или термического цинкования, а также обмотки из смол. Части, наиболее подверженные износу, обрабатываются в специальной атмосфере, которая обеспечивает значительную износостойкость деталей.

РАБОТА ТОРМОЗА

Когда подача питания прерывается, катушка возбуждения больше не включается и, следовательно, не оказывает магнитного усилия, необходимого для удержания подвижной арматуры, толкаемой пружинами давления, сжимающей тормозной диск с фланцем двигателя на одной стороне и саму арматуру с другой, создавая тем самым тормозящее действие.

AT24M



- ① Мобильная арматура
- ② Пружина
- ③ Тормозной диск
- ④ Драйвер
- ⑤ Вал двигателя
- ⑥ Фланец двигателя
- ⑦ Электромагнит
- ⑧ Отпустной рычаг
- ⑨ Регулировочные винты
- ⑩ Резьбовая втулка
- ⑪ Ручка регулировки тормозн момента
- S Воздушный зазор

РЕГУЛИРОВКА

Возможны два различных типа регулировки (загрузите техническое руководство с www.motive.it)

Между электромагнитом (7) и подвижной арматурой.

Тормозной момент установлен на максимальный уровень с помощью Motive, но его можно уменьшить, воздействуя на регулировочные винты (9) [двигатель ATDCM] или на ручку (11) [AT24M].

РУЧНАЯ ВЕРСИЯ

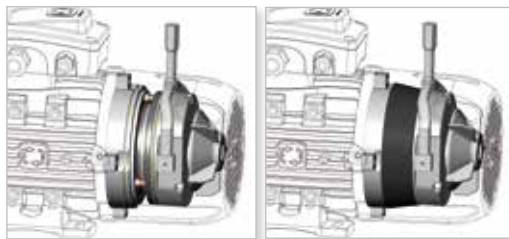
Тормоза двигателей Motive поставляются с ручным рычагом разблокировки в стандартной версии. Если он не нужен, рычаг похож на винт, который можно снять, просто повернув его.



AT тормоз .. соответствуют классу защиты IP66 с электрической точки зрения, но механически, в случае использования вне помещений, они должны быть защищены от ржавчины и эффектов сцепления дисков, обусловленных влажностью. В таком случае мы предлагаем использовать наши защитные резиновые кольцевые уплотнения.

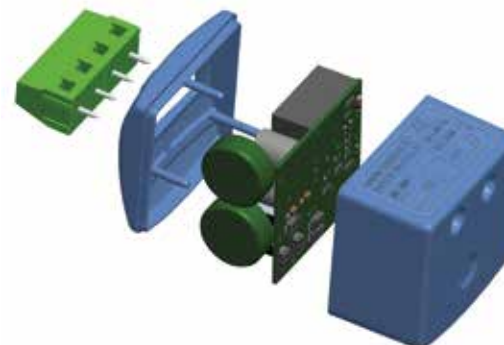
Это устройство предотвращает выход или попадание пыли, влаги, грязи и т. д. Из зоны торможения или в нее. Он вставляется в паз на статоре. Если у вашего тормоза нет такой канавки, вы должны заказать специально обработанный тормоз для этого.

Чтобы защитить тормозной момент, необходимо периодически очищать детали внутри резинового уплотнительного кольца от пыли, создаваемой накладкой диска.



IP

ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ



ATDCM тормоз - это питание тормоза от DC постоянный ток, подаваемый выпрямителем, установленным внутри главной клеммной коробки двигателя. Если нет другой просьбы клиента, Motive предоставляет тормозные двигатели ATDCM с выпрямителем, уже подключенным непосредственно к главной клеммной колодке двигателя, чтобы позволить переключению двигателя одновременно воздействовать на тормоз.

В случае, когда двигатель используется для перемещения грузов, которые могут иметь инерционное движение, например, поднятые грузы (такое инерционное движение может перемещать двигатель, когда питание отключено, и двигатель может действовать как генератор на выпрямителе, избегая блокировки тормоза.), отсоедините главную клеммную колодку двигателя от выпрямителя и подключите отдельно выпрямитель (ATDC).

Специальный выпрямитель TA позволяет решить проблему инерционных движений без необходимости отдельного источника питания к выпрямителю.

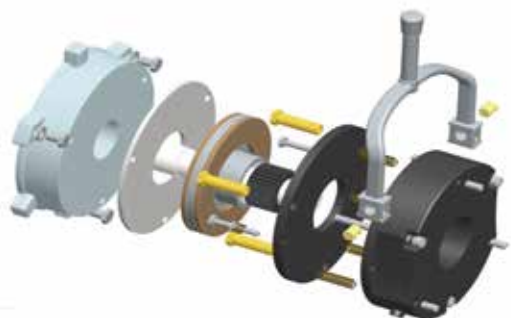
- Этот эксклюзивный выпрямитель предлагает следующие инновации:
- технология двойных полувольт.
- специальные виброустойчивые 6-амперные реле (такие, которые используются на гоночных мотоциклах Ducati).
- ультра стойкие к электрической дуге контакты из сплава серебра.
- система реле вместо обычной системы полушарий, таким образом, более устойчивая к пикам напряжения, даже если они импульсивные.
- встроенная система считывания тока, которая контролирует текущую синусоиду и время коммутации реле.

В чем преимущество?

Выпрямитель - это обычно «мозг» и хрупкая точка любого двигателя с постоянным тормозом. Этот выпрямитель более устойчив к помехам от линии электропередачи, намного сильнее, чем требуется европейскими правилами по электромагнитной совместимости для промышленной среды; они более устойчивы к вибрациям; и они быстрее.

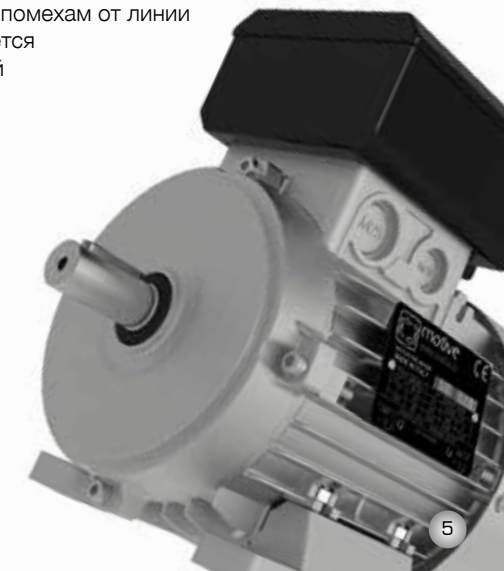
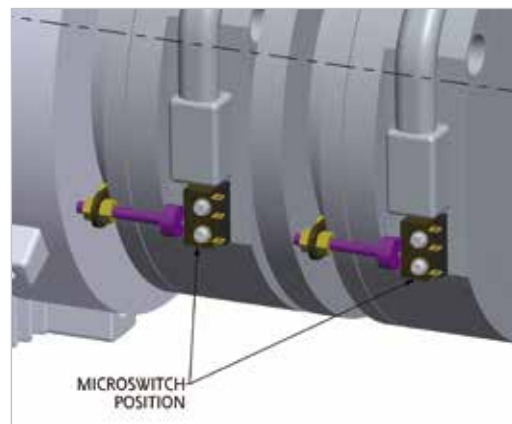
ТОРМОЗНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ С НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ

Когда высокая влажность в воздухе может быстро заржаветь поверхность контакта между тормозным диском и чугунным экраном NDE двигателя, вы можете попросить Motive добавить экран из нержавеющей стали.



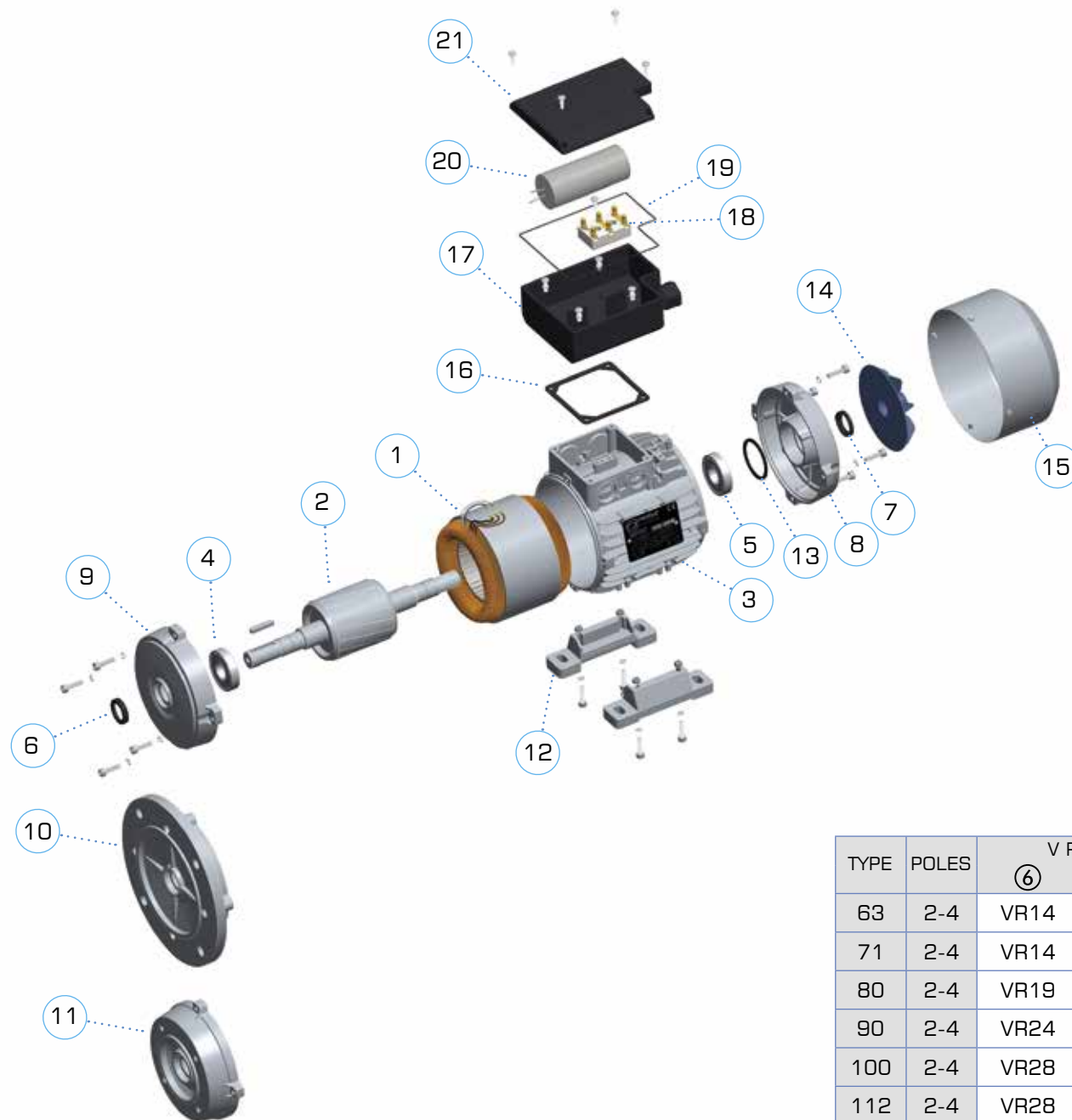
МИКРОПЕРЕКЛЮЧАТЕЛИ ДЛЯ ОБНАРУЖЕНИЯ ПОЛ ТОРМОЗА

Опция.



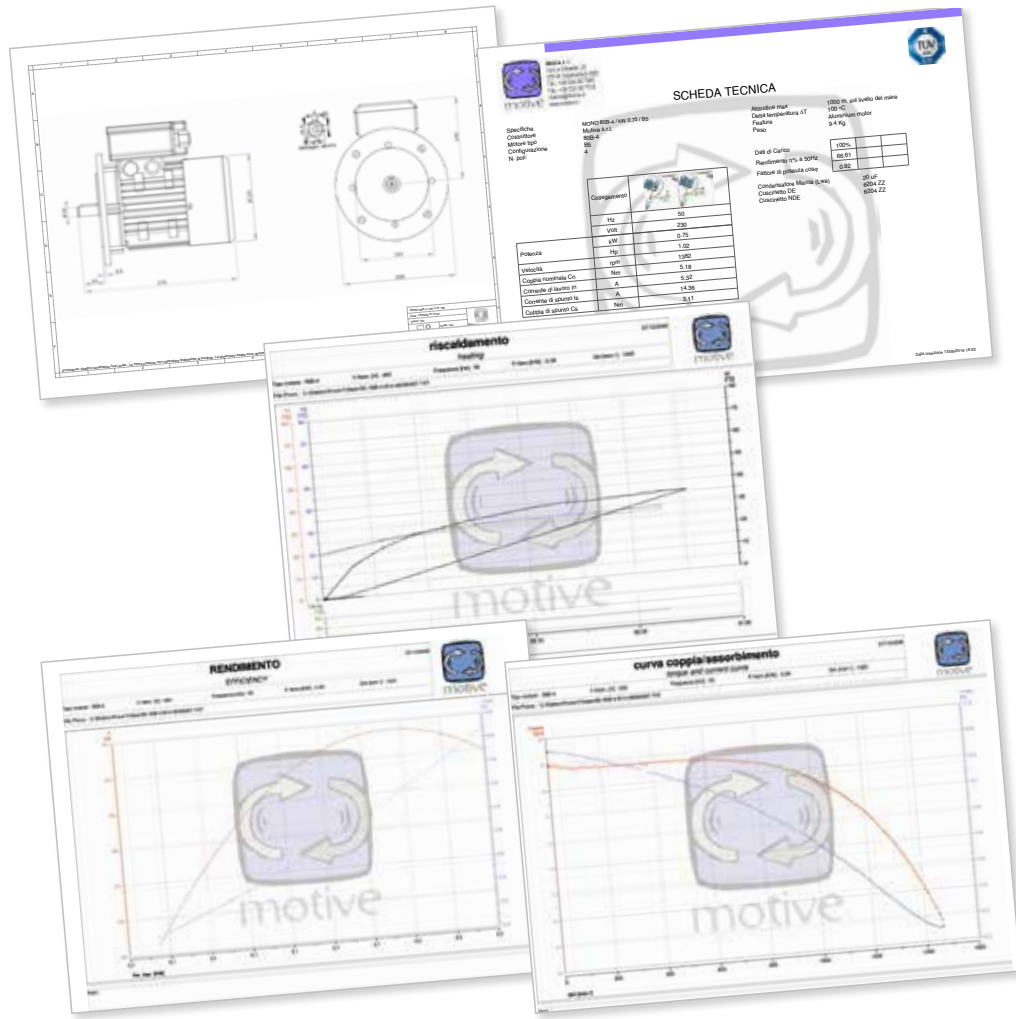
СПИСОК КОМПОНЕНТОВ

| N° | CODE |
|----|--------|
| 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 |



| TYPE | POLES | V RING | | BEARINGS | |
|------|-------|--------|------|----------|--------|
| | | 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 |

Технические файлы со всеми рабочими данными и чертежами в формате PDF для каждого двигателя можно загрузить из раздела «конфигуратор» www.motive.it



СПРОСИТЕ, БОЛЬШЕ КАТАЛОГОВ:



AREA DISTRIBUTOR