

MONO

Los motores motive están contruidos según las normas internacionales de unificación; Cada medida de cada forma constructiva, ha sido deducida teniendo como referencia los cuadros relativos a la norma IEC 72-1.

Las carcasas son de aleación de aluminio inyectado.

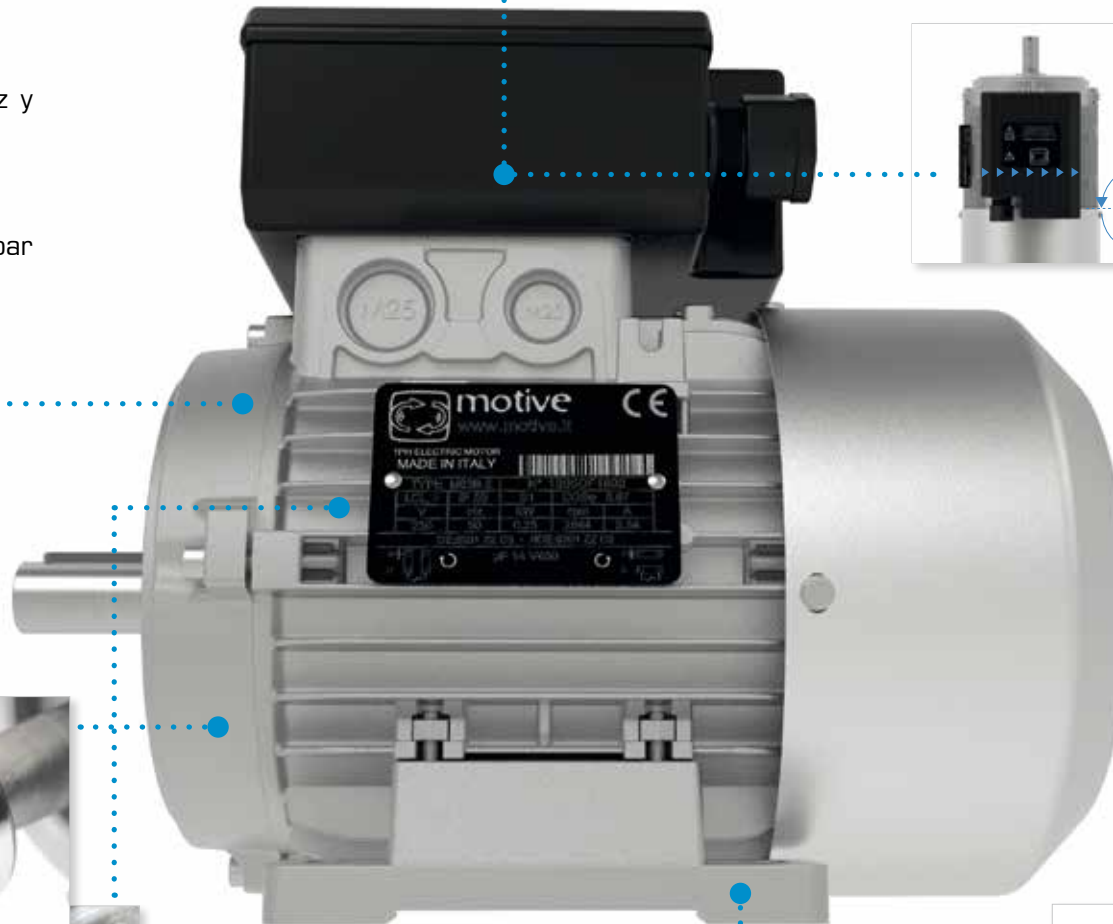
Todos los motores MONO son:
monofásica 230V 50Hz. A petición 60Hz y voltajes especiales
clase de aislamiento F, (H a pedido)
servicio continuo S1,
protección IP55, (IP56, 66 y 67 a pedido)
a petición condensador extra para alto par de arranque



El bobinado especial permite un buen par de arranque sin necesitar, en la mayoría de las aplicaciones, un doble condensador de arranque y marcha



Solo cojinetes seleccionados por su silenziosità e affidabilità en el tiempo y, con el mismo objetivo, el rotor está equilibrado dinámicamente.

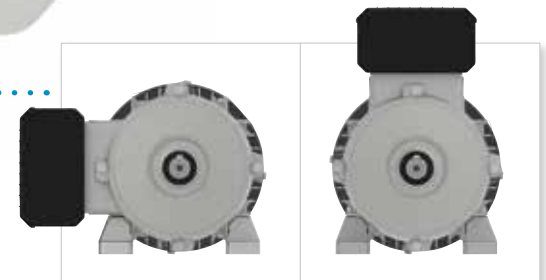


Para asegurar la hermeticidad, los motores están dotados de detalles importantes como presores de cable antidesgarre y la combinación de cojinetes blindados y aceitera en ambos lados del motor.



La caja de conexiones puede girar sobre

Los piés son movibles y pueden ser fijados en 3 lados de la caja, permitiendo de posicionar arriba, a la derecha o a la izquierda le caja de borne.



PRESTACIONES

Type	KW	rpm	In (A)	Is (A)	$\frac{Is}{In}$	Cn (Nm)	Cs (Nm)	$\frac{Cs}{Cn}$	η % 100%	Fatt. pot. cos ϕ	ΔT marcha [°C]	cond. marcha [μf]	Con condensador adicional para alto par de arranque		
													$\frac{Is}{In}$	$\frac{Cs}{Cn}$	cond. arranque [μf]
63A-2	0,18	2824	1,42	4,16	2,9	0,61	0,67	1,1	56,43	0,978	52	12	4,0	2,7	10
63B-2	0,25	2844	2,20	6,57	3,0	0,84	0,92	1,1	56,71	0,870	77	14	3,7	2,1	10
71A-2	0,37	2789	2,63	7,98	3,0	1,27	1,14	0,9	66,24	0,924	58	14	4,2	2,7	30
71B-2	0,55	2797	4,24	11,75	2,8	1,88	1,69	0,9	64,48	0,874	93	20	4,2	2,3	30
80A-2	0,75	2809	4,90	16,99	3,5	2,55	2,04	0,8	71,51	0,931	86	22	4,1	2,2	50
80B-2	1,1	2853	7,72	20,24	2,6	3,68	2,58	0,7	74,66	0,830	87	25	2,7	1,7	50
90S-2	1,5	2916	9,00	20,94	2,3	4,91	2,46	0,5	74,66	0,971	49	60	1,5	4,8	80
90L-2	2,2	2842	13,61	20,51	1,5	7,39	5,17	0,7	80,21	0,876	103	45	1,6	5,5	120
63B-4	0,18	1394	1,75	4,19	2,4	1,23	1,23	1,0	51,07	0,876	91	8	2,8	1,9	10
71A-4	0,25	1413	1,88	6,03	3,2	1,69	1,52	0,9	61,24	0,944	63	12	4,5	2,6	20
71B-4	0,37	1423	3,01	9,75	3,2	2,48	2,79	1,1	56,31	0,948	78	15	4,3	2,4	30
80A-4	0,55	1437	4,07	12,30	3,0	3,66	2,56	0,7	67,07	0,875	86	16	4,3	2,4	50
80B-4	0,75	1382	5,32	14,36	2,7	5,18	3,11	0,6	66,61	0,920	100	20	3,7	1,9	50
90S-4	1,1	1402	7,28	20,32	2,8	7,49	5,25	0,7	71,23	0,922	71	35	2,8	1,7	50
90L-4	1,5	1414	9,74	20,50	2,1	10,13	7,09	0,7	75,12	0,891	80	45	2,1	1,3	50
100LA-4	2,2	1460	13,19	63,25	4,8	14,39	16,61	1,2	84,50	0,858	93	40+120			
100LB-4	3	1442	17,15	20,58	1,2	19,87	19,87	1,0	81,78	0,930	80	80+120			
112M-4	4	1451	23,03	20,73	0,9	26,33	18,43	0,7	84,28	0,896	89	80+150			



DIMENSIONES



ATDCM AT24M
L
275
310
350
380
405
465
480



3

MOTORES 1PH AUTOFRENANTES SERIE MONO ATM

Los motores autofrenantes serie MONO ATDCM y AT24M prevén el empleo de frenos a presión de resortes alimentados con corriente continua, sólidamente fijos en un escudo de hierro fundido en la parte posterior del motor. En ellos se montan de serie distintos dispositivos, que generalmente se consideran opcionales en otras marcas, como por ejemplo:

- La palanca de desbloqueo manual, que consiente el desbloqueo del freno y la posibilidad de maniobra en ausencia de alimentación,
- Termoprotectores bimetálicos PTO sumergidos en el bobinado

Los rectificadores de los motores ATDCM están provistos, en efecto, de caja de bornes para esta finalidad.

Tipo IEC	ATDCM						AT24M				ATDCM AT24M
	Par frenante estático máx [Nm]	Tiempo de frenado standard en vacío [Sec]	Tiempo de frenado TA en vacío [Sec]	Alimentación rectificador [Vac]	Alimentación freno [Vdc]	Potencia freno [W]	Par frenante estático máx. [Nm]	Par frenante estático mín. [Nm]	Tiempo de frenado en vacío [Sec]	Potencia freno [W]	extra Kg en estd
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

A pedido, es posible silenciar los frenos para utilizarlos en ambientes particulares, como los teatros.

ATDCM

DESCRIPCIÓN DEL FRENO

Los motores de la serie MONO AT.., están dotados de un freno electromagnético con funcionamiento negativo, su acción frenante se ejerce en ausencia de alimentación. La clase de aislamiento de estos frenos es la clase F. El empaque de di fricción (ferodo) no posee asbesto, según las más recientes Directivas Comunitarias en materia de Igiene y Seguridad del Trabajo.

El enderezador es de tipo en relés, con varistores de protección que entran y salen. Todos los cuerpos de freno están protegidos contra agresiones atmosféricas a través de barnices e/o galvanización. Las partes más expuestas a desgaste están tratadas en atmó sferas especiales que donan propiedades resaltantes de resistencia al desgaste de las mismas.

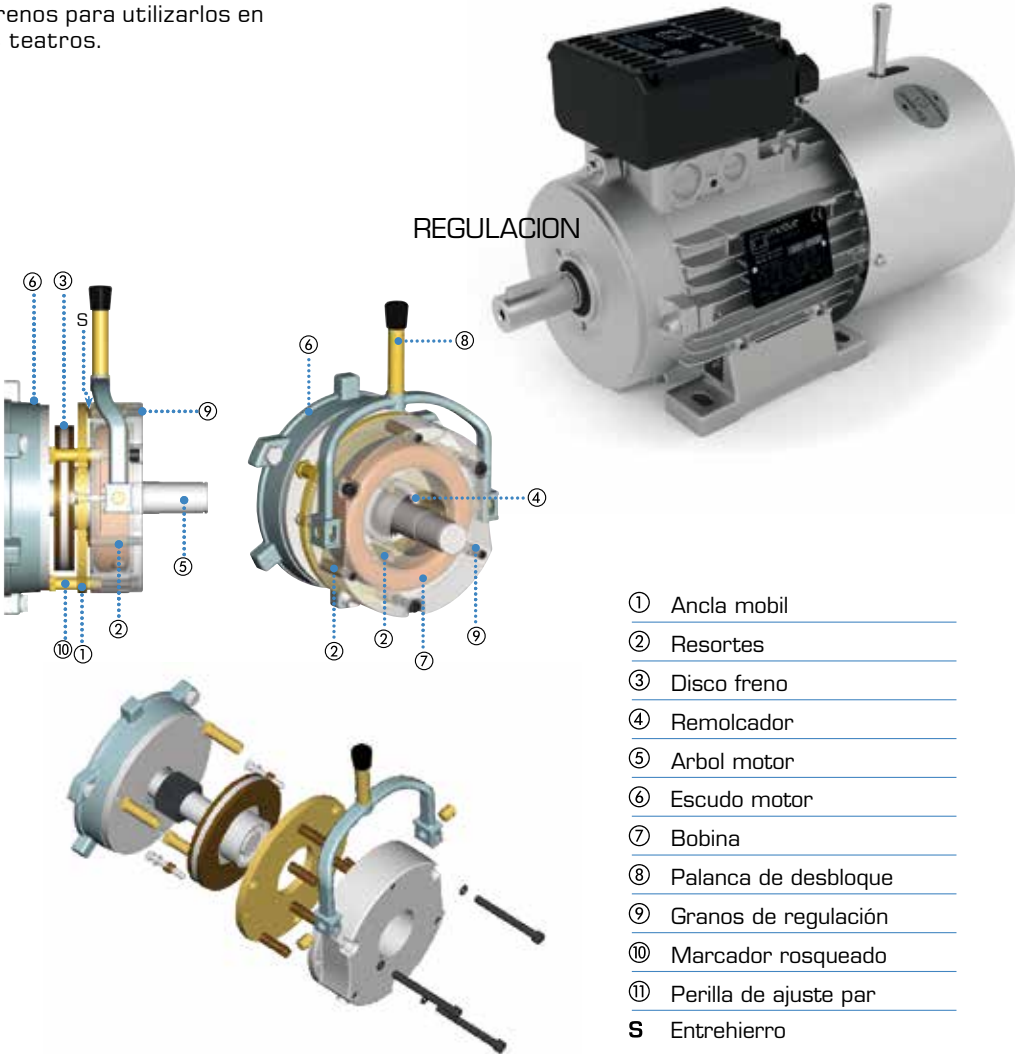
FUNCIONAMIENTO DEL FRENO

Cuando se interrumpe la alimentación, la bobina de animación ⑦, ya no siendo, alimentada, no ejerce la fuerza magnética necesaria para detener el ancla móvil ①, la cual, presionada por los resortes de presión ②, comprime el disco del freno ③ de una parte en el reborde del motor ⑥, y de la otra en la misma ancla, ejerciendo así la acción frenante.

AT24M



REGULACION



- ① Ancla móvil
- ② Resortes
- ③ Disco freno
- ④ Remolcador
- ⑤ Arbol motor
- ⑥ Escudo motor
- ⑦ Bobina
- ⑧ Palanca de desbloqueo
- ⑨ Granos de regulación
- ⑩ Marcador rosqueado
- ⑪ Perilla de ajuste par
- S Entrehierro

REGULACION

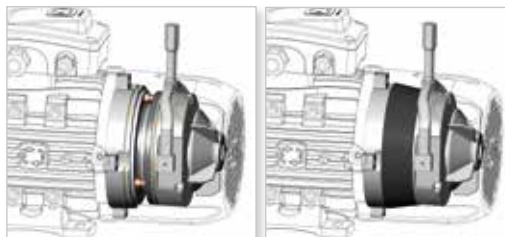
Es posible llevar a cabo dos tipos de regulación distintos (descargarse el manual técnico del link www.motive.it). Regulación del entrehierro S entre el electroimán ⑦. La regulación del par frenante se obtiene actuando en los tornillos sin cabeza de regulación ⑨ (motores ATDCM) o bien en la manopla ⑪ (motores AT24M). Motive regula el par al máximo.

DESBLOQUEO

La palanca de desbloqueo es de serie; de cualquier forma, si no la necesita, es como un tornillo y puede ser desmontada simplemente girándola.



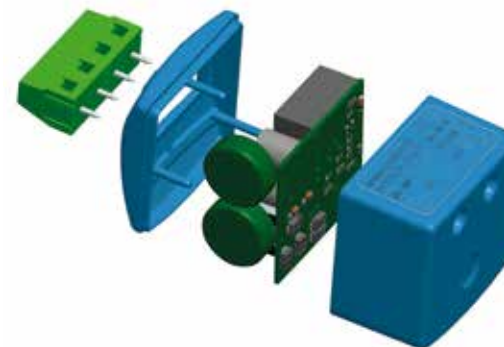
Para mantener el par de freno a lo largo del tiempo, es necesario eliminar periódicamente el polvo generado por el forro de la zapata del freno en las partes internas del anillo.



IP

Los frenos AT... son IP66 desde un punto de vista eléctrico; sin embargo, mecánicamente, deberían ser protegidos del óxido y de los efectos de pegado del disco debidos a la humedad. Es este caso, se aconseja el uso de nuestros anillos de protección de goma. Estos anillos previenen la salida o entrada de polvo, humedad y suciedad tanto fuera como dentro del área de frenado. Se monta introduciéndolo en el canal presente en el freno. Si el freno no presenta dicho canal, debe pedirse un freno especificando la necesidad de dicho requisito.

ALIMENTACIÓN



Los frenos Motive ATDCM son frenos de corriente continua alimentados a través de un estabilizador de tensión instalado en la tapa de la regleta de bornes.

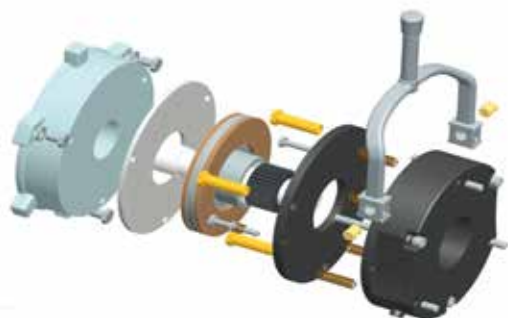
A menos que en la fase de pedido se solicite por escrito algo diferente, Motive suministra los motores ATDCM con el estabilizador ya conectado al borne principal del motor a través de dos puentes, para permitir que la alimentación que va directa al motor actúe simultáneamente en el freno.

Si el motor recibe en presencia de cargas que tengan un posible movimiento de inercia, como las cargas levantadas (es este caso, cuando se corta la alimentación del motor, la carga puede mover el motor y hacerlo actuar como generador en el estabilizador del freno y, consiguientemente en el freno, evitando su bloqueo), es necesario desconectar estos puentes montados por Motive y alimentar por separado el estabilizador.

El estabilizador de la versión TA resuelve el problema de la carga de inercia sin necesidad de ser alimentado por separado.

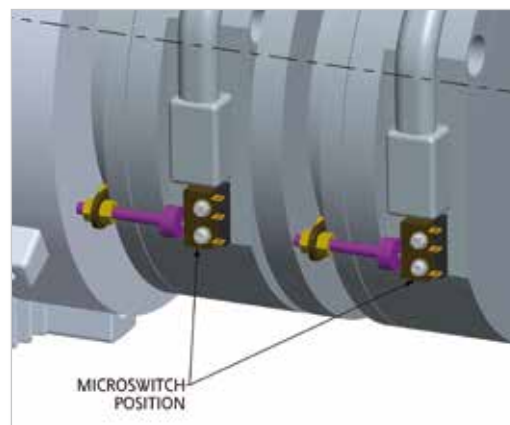
DISCO DE CONTACTO DEL FRENO DE ACERO INOXIDABLE

A petición del cliente, allí donde la humedad del aire pueda comportar una oxidación prematura de la superficie de contacto entre el disco de freno y el escudo de arrabio del motor, existe la posibilidad de añadir una cubierta de acero inoxidable.



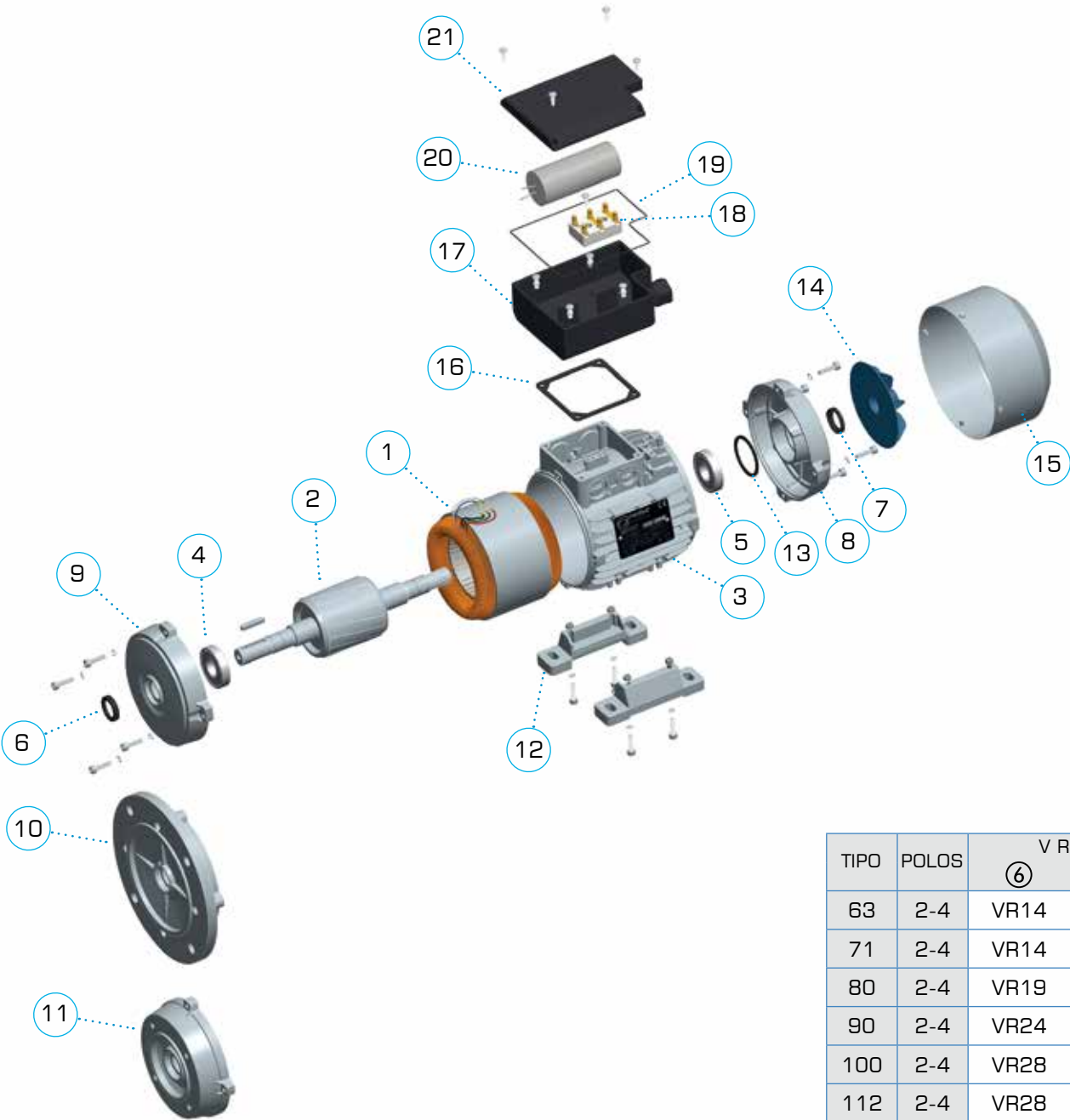
MICROINTERRUPTORES DE DETECCIÓN DE LA POSICIÓN DEL FRENO

Opcionales.



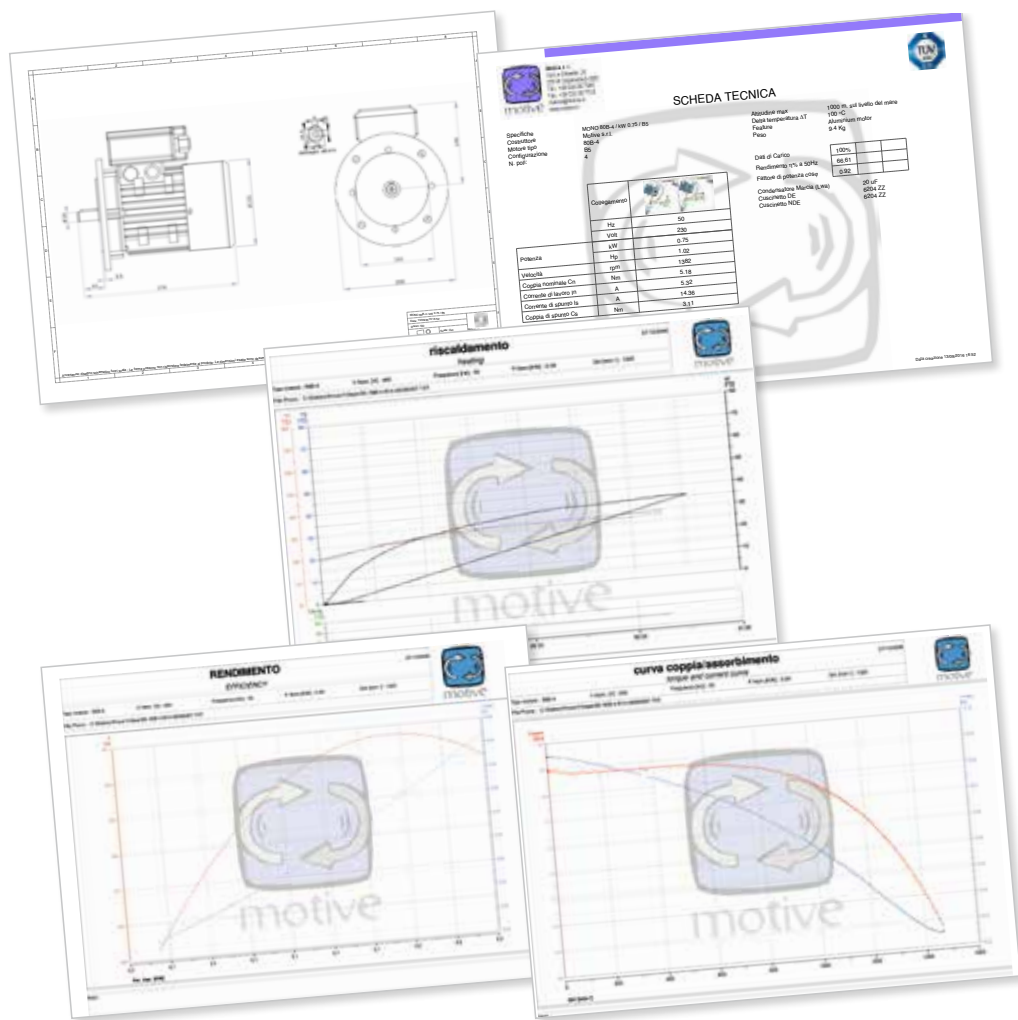
LISTA ELEMENTOS

N°	CODICE
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	1PENTER
19	1PNCAP
20	1PNCON
21	1PNCCB



TIPO	POLOS	V RING		COJINETES	
		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

Los datos de las prestaciones de cada motor así como sus correspondientes dibujos acotados, pueden descargarse bajo la forma de folleto técnico en www.motive.it



Nota: es posible mejorar los motores en cualquier momento. Los datos que se encuentran en www.motive.it es posible que cuenten con actualizaciones. Todos los datos están detallados y comprobados por un informe de prueba que es posible bajar desde el sitio www.motive.it.



final test report

General characteristics

Type	63C-2	kW	0.37
Serial Number	1203DF3437		
Tested	400V 50Hz		

Final test results

Earth	56.26 mΩ
Winding resistance	R1 38.42 Ω R2 38.39 Ω R3 38.32 Ω
Dielectric strength	2.86 mA 2.4 kV
Insulation resistance	1000 MΩ

No load dynamic test

Tension	389 V	389 V	389 V
Current	0.7 A	0.7 A	0.7 A
Power	0.09 kW		

Made by ENRICO SANDRO GIORGIO
 Tested by ALEX



En www.motive.it, puedes descargar el final test report de cada motor o reductor motive, introduciendo su número de serie

OTROS CATÁLOGOS:



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



DISTRIBUIDOR DE ZONA