

VF-W series

Riduttori a vite senza fine

Wormgears

Schneckengetrieben

Réducteurs a vis sans fin

IE2





INFORMAZIONI GENERALI GENERAL INFORMATION ALLGEMEINE INFORMATIONEN INFORMATIONS GENERALES

Paragrafo Chapter Abschnitt Paragraphe	Descrizione	Description	Beschreibung	Description	Pagina Page Seite Page
1	Simbologia e unità di misura	<i>Symbols and units of measurement</i>	Symbole und Maßeinheiten	<i>Symboles et unités de mesure</i>	2
2	Definizioni	<i>Definitions</i>	Definitionen	<i>Definitions</i>	4
3	Manutenzione	<i>Maintenance</i>	Wartung	<i>Entretien</i>	8
4	Selezione	<i>Selection</i>	Antriebsauswahl	<i>Sélection</i>	8
5	Verifiche	<i>Verification</i>	Prüfungen	<i>Vérifications</i>	11
6	Installazione	<i>Installation</i>	Installation	<i>Installation</i>	12
7	Stoccaggio	<i>Storage</i>	Lagerung	<i>Stockage</i>	14
8	Condizioni di fornitura	<i>Conditions of supply</i>	Lieferbedingungen	<i>Conditions de livraison</i>	15

RIDUTTORI A VITE SENZA FINE WORMGEARS SCHNECKENGETRIEBE REDUCTEURS A VIS SANS FIN

9	Caratteristiche costruttive	<i>Design features</i>	Konstruktive Eigenschaften	<i>Caractéristiques de construction</i>	16
10	Forme costruttive	<i>Versions</i>	Bauformen	<i>Formes de construction</i>	18
11	Esecuzioni di montaggio	<i>Arrangements</i>	Bauform	<i>Execution de montage</i>	19
12	Designazione	<i>Designation</i>	Bezeichnung	<i>Designation</i>	22
13	Opzioni riduttore	<i>Gearbox options</i>	Getriebe Optionen	<i>Options reducteurs</i>	24
14	Posizioni di montaggio e orientamento morsettiere	<i>Mounting position and terminal box angular location</i>	Einbaulagen und lage des klemmenkastens	<i>Positions de montage et orientation boîte a borne</i>	25
15	Lubrificazione	<i>Lubrication</i>	Schmierung	<i>Lubrification</i>	36
16	Carichi radiali	<i>Overhung loads</i>	Radialkräfte	<i>Charges radiales</i>	39
17	Carichi assiali	<i>Thrust loads</i>	Axialkräfte	<i>Charges axiales</i>	41
18	Informazioni generali	<i>General information</i>	Allgemeine Informationen	<i>Informations generales</i>	43
19	Giochi angolari	<i>Angular backlash</i>	Winkelspiele	<i>Jeex angulaires</i>	46
20	Dati tecnici motoriduttori	<i>Gearmotor rating charts</i>	Getriebemotoren-Auswahltabellen	<i>Donnees techniques motoreducteurs</i>	47
21	Tabelle dati tecnici riduttori	<i>Speed reducer rating charts</i>	Getriebe auswahltabellen	<i>Donnees techniques reducteurs</i>	71
22	Predisposizioni motore	<i>Motor availability</i>	Motor Anbaumöglichkeiten	<i>Predisposition moteur</i>	94
23	Momento d'inerzia	<i>Moment of inertia</i>	Trägheitsmoment	<i>Moments d'inertie</i>	97
24	Dimensioni	<i>Dimensions</i>	Abmessungen	<i>Dimensions</i>	106
25	Dimensioni riduttori	<i>Speed reducer dimensions</i>	Getriebe -Abmessungen	<i>Dimensions reducteurs</i>	167
26	Opzioni	<i>Options</i>	Optionen	<i>Options</i>	171
27	Accessori	<i>Accessories</i>	Zubehör	<i>Accessoires</i>	172
28	Albero cliente	<i>Customer's shaft</i>	Kundenseitige Wellen	<i>Arbre machine</i>	174
29	Limitatore di coppia	<i>Torque limiter</i>	Rutschkupplung	<i>Limiteur de couple</i>	175
30	Dispositio fine-corsa RVS	<i>RVS limit-stop device</i>	Endschalter-Vorrichtung RVS	<i>Dispositif de fin de corse RVS</i>	179
31	Codici per l'ordinativo	<i>Ordering codes</i>	Art.-nr. für die bestellung	<i>References pour la commande</i>	180
32	Istruzioni per il montaggio del dispositivo fine-corsa sul riduttore	<i>Instructions for the assembling of the limit-switch device onto gearbox</i>	Anweisungen für die montage der endschalter- vorrichtung auf das getriebe	<i>Instructions de montage du dispositif de fin de course sur le reducteur</i>	181
33	Regolazione delle posizioni di apertura e chiusura	<i>Setting of the limit-switch device RVS</i>	Einstellungen der öffnungs- und schliesspositionen	<i>Reglage des positions d'ouverture et de fermeture</i>	182
34	Designazione	<i>Designation</i>	Bezeichnung	<i>Designation</i>	184
35	Tabelle di selezione motoriduttore	<i>Gearmotor selection</i>	Getriebemotoren-auswahltabellen	<i>Tableaux selection motoreducteur</i>	185
36	Dimensioni	<i>Dimensions</i>	Abmessungen	<i>Dimensions</i>	188
37	Opzioni	<i>Option</i>	Optionen	<i>Option</i>	192

MOTORI ELETTRICI ELECTRIC MOTORS ELEKTROMOTOREN MOTEURS ELECTRIQUES

M1	Motori ad alta efficienza	<i>High efficiency motors</i>	Motoren mit hohem Wirkungsgrad	<i>Moteurs à haut rendement</i>	194
M2	Motori elettrici standard	<i>Standard electric motors</i>	Standard-Elektromotoren	<i>Moteurs electriques standard</i>	206
M3	Motori elettrici serie K	<i>Electric motors series K</i>	Elektromotoren serie K	<i>Moteurs electriques serie K</i>	271

Revisioni
L'indice di revisione del catalogo è riportato a pag. 282.
Al sito www.bonfiglioli.com sono disponibili i cataloghi con le revisioni aggiornate.

Revisions
Refer to page 282 for the catalogue revision index.
Visit www.bonfiglioli.com to search for catalogues with up-to-date revisions.

Änderungen
Das Revisionsverzeichnis des Katalogs wird auf Seite 282 wiedergegeben. Auf unserer Website www.bonfiglioli.com werden die Kataloge in ihrer letzten, überarbeiteten Version angeboten.

Révisions
Le sommaire de révision du catalogue est indiqué à la page 282.
Sur le site www.bonfiglioli.com des catalogues avec les dernières révisions sont disponibles.



1 - SIMBOLOGIA E UNITÀ DI MISURA

1 - SYMBOLS AND UNITS OF MEASUREMENT

1 - SYMBOLE UND MAßEINHEITEN

1 - SYMBOLES ET UNITES DE MESURE

Simb. Symb	U.m. Meßeinh.	Descrizione	Description	Beschreibung	Description
A_N 1, 2	[N]	Carico assiale nominale	Permissible axial force	Nenn-Axialbelastung	Charge axiale nominale
f_s	–	Fattore di servizio	Service factor	Betriebsfaktor	Facteur de service
f_T	–	Fattore termico	Thermal factor	Temperaturfaktor	Facteur thermique
f_{TP}	–	Fattore di temperatura	Temperature factor	Wärmefaktor	Facteur de température
i	–	Rapporto di trasmissione	Gear ratio	Übersetzung	Rapport de réduction
I	–	Rapporto di intermittenza	Cyclic duration factor	Relative Einschaltdauer	Rapport d'intermittence
J_C	[Kgm ²]	Momento di inerzia carico	Mass moment of inertia to be driven	Massenträgheitsmoment der externen Massen	Moment d'inertie de la charge
J_M	[Kgm ²]	Momento di inerzia motore	Motor mass moment of inertia	Motorträgheitsmoment	Moment d'inertie du moteur
J_R	[Kgm ²]	Momento di inerzia riduttore	Mass moment of inertia for the gear unit	Getriebeträgheitsmoment	Moment d'inertie du réducteur
K	–	Fattore di accelerazione delle masse	Mass acceleration factor	Massenbeschleunigungsfaktor	Facteur d'accélération des masses
K_r	–	Costante di trasmissione	Transmission element factor	Belastungsfaktor der Radiallast	Constante de transmission
M 1, 2	[Nm]	Coppia	Torque	Drehmoment	Couple
M_c 1, 2	[Nm]	Coppia di calcolo	Calculated torque	Berechnetes Drehmoment	Couple de calcul
M_n 1, 2	[Nm]	Coppia nominale	Rated torque	Nennmoment	Couple nominal
M_r 1, 2	[Nm]	Coppia richiesta	Torque demand	Benötigtes Drehmoment	Couple nécessaire
n 1, 2	[min ⁻¹]	Velocità	Speed	Abtriebsdrehzahl	Vitesse
P 1, 2	[kW]	Potenza	Power	Leistung	Puissance
P_N 1, 2	[kW]	Potenza nominale	Rated power	Nennleistung	Puissance nominale
P_R 1, 2	[kW]	Potenza richiesta	Power demand	Benötigte Leistung	Puissance nécessaire
R_C 1, 2	[N]	Carico radiale di calcolo	Calculated radial force	Berechnete Axialbelastung	Charge radiale de calcul
R_N 1, 2	[N]	Carico radiale nominale	Permissible overhung load	Zulässige Radialbelastung	Charge radiale nominale
S	–	Fattore di sicurezza	Safety factor	Sicherheitsfaktor	Facteur de sécurité
t_a	[°C]	Temperatura ambiente	Ambient temperature	Umgebungstemperatur	Température ambiante
t_f	[min]	Tempo di funzionamento a carico costante	Work time under constant load	Betriebszeit während nennbetrieb	Temps de fonctionnement à charge constante
t_r	[min]	Tempo di riposo	Rest time	Stillstandszeit	Temps de repos
η_d	–	Rendimento dinamico	Dynamic efficiency	Dynamischer Wirkungsgrad	Rendement dynamique
η_s	–	Rendimento statico	Static efficiency	Statischer Wirkungsgrad	Rendement statique

1 valore riferito all'albero veloce

1 value applies to input shaft

1 Werte beziehen sich auf die Antriebswelle

1 valeurs pour l'arbre rapide

2 valore riferito all'albero lento

2 value applies to output shaft

2 Werte beziehen sich auf die Abtriebswelle

2 valeurs pour l'arbre lent



Questo simbolo riporta i riferimenti angolari per l'indicazione della direzione del carico radiale (l'albero è visto di fronte).



This symbol refers to the angle the overhung load applies (viewing from drive end).



Dieses Symbol gibt die Winkelbezugswerte für die Angabe der Richtung der Radialkräfte an (Stirnsicht der Welle).



Ce symbole présente les références angulaires pour l'indication de la direction de la charge radiale (l'arbre est vu de face).



Simbolo riferito al peso dei riduttori e dei motoriduttori. I valori riportati nelle tabelle dei motoriduttori sono comprensivi sia del peso del motore a 4 poli sia del peso del lubrificante contenuto, qualora previsto da BONFIGLIOLI RIDUTTORI.



Symbol refers to weight of gearmotors and speed reducers. Figure for gearmotors incorporates the weight of the 4-pole motor and for life lubricated units, where applicable, the weight of the oil.



Symbol für das Gewicht der Getriebe und der Getriebemotoren. Die in der Getriebemotoren-Tabelle genannten Werte schließen das Gewicht des vierpoligen Motors und die eingefüllte Schmierstoffmenge ein, sofern von BONFIGLIOLI RIDUTTORI vorgesehen.



Symbole se référant aux poids des réducteurs et des motoréducteurs. Les valeurs indiquées dans les tableaux des motoréducteurs comprennent tant le poids du moteur à 4 pôles que le poids du lubrifiant contenu, lorsque prévu par BONFIGLIOLI RIDUTTORI.



2 - DEFINIZIONI

2.1 COPPIA

Coppia nominale
 M_{n2} [Nm]

È la coppia trasmissibile in uscita con carico continuo uniforme, riferita alla velocità in ingresso n_1 e a quella corrispondente in uscita n_2 .

È calcolata in base ad un fattore di servizio $f_s = 1$.

Coppia richiesta
 M_{r2} [Nm]

Rappresenta la coppia richiesta dall'applicazione e dovrà sempre essere uguale o inferiore alla coppia in uscita nominale M_{n2} del riduttore.

Coppia di calcolo
 M_{c2} [Nm]

È il valore di coppia da utilizzare per la selezione del riduttore considerando la coppia richiesta M_{r2} e il fattore di servizio f_s ed è dato dalla formula:

2 - DEFINITIONS

2.1 TORQUE

Rated torque
 M_{n2} [Nm]

The torque that can be transmitted continuously through the output shaft, with the gear unit operated under a service factor $f_s = 1$.

Rating is speed sensitive.

Required torque
 M_{r2} [Nm]

The torque demand based on application requirement. It is recommended to be equal to or less than torque M_{n2} the gearbox under study is rated for.

Calculated torque
 M_{c2} [Nm]

Computational torque value to be used when selecting the gearbox. It is calculated considering the required torque M_{r2} and service factor f_s , as per the relationship here after:

2 - DEFINITIONEN

2.1 ABTRIEBSMOMENT

Nenn-Drehmoment
 M_{n2} [Nm]

Dies ist das an der Abtriebswelle übertragbare Drehmoment bei gleichförmiger Dauerbelastung bezogen auf die Antriebsdrehzahl n_1 und die entsprechende Abtriebsdrehzahl n_2 . Das Drehmoment wird auf Grundlage eines Betriebsfaktor $f_s = 1$ berechnet.

Verlangtes Drehmoment
 M_{r2} [Nm]

Dies ist das von der Anwendung verlangte Drehmoment, das stets kleiner oder gleich dem Nenn-Abtriebsmoment M_{n2} des gewählten Getriebes sein muß.

Soll-Drehmoment
 M_{c2} [Nm]

Dies ist das bei der Wahl des Getriebes zugrundezulegende Drehmoment, wobei das übertragene Drehmoment M_{r2} und der Betriebsfaktor f_s zu berücksichtigen sind; das Soll-Drehmoment wird mit folgender Gleichung berechnet:

2 - DEFINITIONS

2.1 COUPLE

Couple nominal
 M_{n2} [Nm]

C'est le couple transmissible en sortie avec une charge continue uniforme se référant à la vitesse en entrée n_1 et à celle correspondante en sortie n_2 . Il est calculé sur la base d'un facteur de service $f_s = 1$.

Couple requis
 M_{r2} [Nm]

Il représente le couple requis par l'application et devra toujours être inférieur ou égal au couple en sortie nominal M_{n2} du réducteur choisi.

Couple de calcul
 M_{c2} [Nm]

C'est la valeur de couple à utiliser pour la sélection du réducteur en considérant le couple requis M_{r2} et le facteur de service f_s et s'obtient avec la formule:

$$M_{c2} = M_{r2} \times f_s \leq M_{n2} \quad (1)$$

2.2 POTENZA

Potenza nominale in entrata
 P_{n1} [kW]

Il parametro è riscontrabile nelle tabelle dei dati tecnici nominali e rappresenta la potenza applicabile al riduttore in relazione alla velocità di comando n_1 e al fattore di servizio $f_s = 1$.

2.2 POWER

Rated input power
 P_{n1} [kW]

The parameter can be found in the gearbox rating charts and represents the KW that can be safely transmitted to the gearbox, based on input speed n_1 and service factor $f_s = 1$.

2.2 LEISTUNG

Nennleistung Antriebswelle
 P_{n1} [kW]

Diesen Parameter finden sie in den Getriebeauswahltabellen. Er gibt die Leistung in KW an, welche durch das Getriebe sicher übertragen werden kann. Die Werte beziehen sich auf die Eingangs-drehzahl n_1 und einen Betriebsfaktor von $f_s = 1$.

2.2 PUISSANCE

Puissance en entrée
 P_{n1} [kW]

Dans les tableaux de sélection des réducteurs, c'est la puissance applicable en entrée se rapportant à la vitesse n_1 et en considérant un facteur de service $f_s = 1$.



2.3 RENDIMENTO

2.3 EFFICIENCY

2.3 WIRKUNGSGRAD

2.3 RENDEMENT

2.3.1 Rendimento dinamico [η_d]

Si definisce come il rapporto fra la potenza in uscita P_2 e quella in entrata P_1 :

2.3.1 Dynamic efficiency [η_d]

The dynamic efficiency is the relationship of power delivered at output shaft P_2 to power applied at input shaft P_1 :

2.3.1 Dynamischer Wirkungsgrad [η_d]

Er ist gegeben durch das Verhältnis der Abtriebsleistung P_2 zur Antriebsleistung P_1 :

2.3.1 Rendement dynamique [η_d]

Il est donné par le rapport entre la puissance en sortie P_2 et celle en entrée P_1 :

$$\eta_d = \frac{P_2}{P_1} \quad (2)$$

È opportuno evidenziare che i valori di coppia nominale M_{n2} sono calcolati tenendo conto del rendimento dinamico η_d che si produce al termine della fase di rodaggio dei riduttori.

Dopo il rodaggio si ha anche una riduzione e infine una stabilizzazione della temperatura di funzionamento.

La temperatura sotto carico è influenzata dal tipo di servizio e dalla temperatura ambiente e può raggiungere valori, misurati sulla carcassa in corrispondenza della vite senza fine, nell'intervallo di 80-100 °C, senza che questo pregiudichi la meccanica del riduttore.

Se si ha motivo di attendersi temperature di funzionamento nell'estremo superiore, orientativamente 90-100 °C, è opportuno equipaggiare il riduttore di anelli di tenuta in Viton®, specificando nell'ordinativo l'opzione PV.

It may be worth highlighting that values of rated torque M_{n2} given in the catalogue take the dynamic efficiency into consideration.

Values of η_d are calculated for gearboxes after a sufficiently long running-in period.

After the running-in period the surface temperature in operation reduces and finally stabilises.

The operating temperature is affected by both the duty and the ambient temperature and may result into values, measured onto the gear case in the area of the worm shaft, in the range of 80-100 °C without this affecting the operation of the gear unit adversely.

If however, surface temperatures in the 90-100 °C range are to be expected it is recommended that oil seals in Viton® compound are specified at the time of order through option PV.

Es soll hier insbesondere daran erinnert werden, daß die Katalogangaben für das Drehmoment M_{n2} auf Basis des dynamischen Wirkungsgrads η_d nach der Einlaufphase berechnet wurden.

Nach der Einlaufzeit erreicht man auch eine Reduzierung und endlich eine Stabilisierung der Betriebstemperatur.

Die Temperatur unter Last wird vom Betriebsart und von der Umwelttemperatur beeinflusst und kann Werte erreichen, die auf die Gehäuse neben der Schneckenachse gegen 80-100 °C gemessen werden, ohne die Mechanik des Getriebes zu schaden.

Wenn man höheren Temperaturen - gegen ca. 90-100 °C, sich erwartet, ist es notwendig das Getriebe mit Viton®-Dichtungen auszurüsten und in der Bestellung die Option PV anzugeben.

En particulier, il est opportun de rappeler que les caractéristiques de couple M_{n2} du catalogue ont été calculées sur la base du rendement dynamique η_d que l'on obtient sur les groupes fonctionnant en régime après rodage.

Après une période de rodage on constate également une réduction et finalement la stabilisation de la température de fonctionnement.

La température en charge est influencée par le type de service et par la température ambiante et peut atteindre des valeurs, mesurées sur le carter au niveau de l'axe de la vis sans fin, qui avoisinent 80-100°C, sans que cela porte aucun préjudice à la mécanique du réducteur.

S'il y a lieu que la température de fonctionnement puisse atteindre la limite supérieure - dans l'ordre de 90-100°C - il est conseillé d'équiper le réducteur de bagues d'étanchéité en Viton®, en rappelant sur la commande l'option PV.

2.3.2 Rendimento statico [η_s]

È il rendimento applicabile all'avviamento del riduttore. Il parametro non è generalmente rilevante nel caso di ingranaggi elicoidali, ma deve essere tenuto in particolare considerazione nella scelta di motorizzazioni a vite senza fine, quando questi operano con un tipo di servizio intermittente (es. sollevamenti).

2.3.2 Static efficiency [η_s]

Efficiency applicable at start-up of the gearbox. Although this is generally not a significant factor for helical gears, it may be instead critical when selecting worm gearmotors operating under intermittent duty (e.g. hoisting).

2.3.2 Statischer Wirkungsgrad [η_s]

Dies ist der Wirkungsgrad beim Anlaufen des Getriebes, der, obgleich er bei Zahnradgetrieben vernachlässigt werden kann, bei der Wahl von Antrieben mit Schneckengetrieben, die für den Aussetzbetrieb (z.B. Hubbetrieb) bestimmt sind, besondere Beachtung verdient.

2.3.2 Rendement statique [η_s]

C'est le rendement que l'on obtient au démarrage du réducteur et, s'il peut être négligé pour les réducteurs à engrenages, il doit être pris en considération dans le choix des motorisations avec réducteurs à vis sans fin destinés aux applications caractérisées par un type de service intermittent (ex. levages).



2.4 RAPPORTO DI RIDUZIONE [i]

Il valore del rapporto di riduzione della velocità, identificato con il simbolo [i], è espresso tramite il rapporto fra le velocità all'albero veloce e lento del riduttore e riassunto nell'espressione:

2.4 GEAR RATIO [i]

The value for the gear ratio is referred to with the letter [i] and calculated through the relationship of the input speed n_1 to the output speed n_2 :

2.4 GETRIEBEÜBERSETZUNG [i]

Die Übersetzung des Getriebes wird mit dem Buchstaben [i] bezeichnet und ist folgendermaßen definiert:

2.4 RAPPORT DE REDUCTION [i]

Le rapport de réduction est identifiée par la lettre [i] et son calcul s'effectue à partir de la vitesse d'entrée n_1 et de la vitesse de sortie n_2 en utilisant la relation suivante :

$$i = \frac{n_1}{n_2} \quad (3)$$

2.5 MOMENTO D'INERZIA J_r [Kgm²]

I momenti d'inerzia indicati a catalogo sono riferiti all'albero veloce del riduttore e pertanto, nell'accoppiamento con un motore elettrico, il loro valore si somma semplicemente a quello del motore stesso.

2.5 MOMENT OF INERTIA J_r [Kgm²]

Moments of inertia specified in the catalogue refer to the input shaft of the gear unit and, as such, they can be simply added to the inertia of the motor, when this is combined.

2.5 TRÄGHEITSMOMENT J_r [Kgm²]

Die im Katalog angegebenen Trägheitsmomente sind auf die Antriebswelle des Getriebes bezogen und daher im Falle einer direkten Verbindung schon zur Motordrehzahl in Beziehung gesetzt.

2.5 MOMENT D'INERTIE J_r [Kgm²]

Les moments d'inertie indiqués dans le catalogue se réfèrent à l'axe d'entrée du réducteur par conséquent, dans le cas d'accouplement direct, ils se rapportent déjà à la vitesse du moteur.

2.6 FATTORE DI SERVIZIO [f_s]

Il fattore di servizio è il parametro che traduce in un valore numerico la gravosità del servizio che il riduttore è chiamato a svolgere, tenendo conto, benché con inevitabile approssimazione, del funzionamento giornaliero, della variabilità del carico e di eventuali sovraccarichi, connessi con la specifica applicazione del riduttore.

Nel grafico seguente riportato il fattore di servizio si ricava, dopo aver selezionato la colonna relativa alle ore di funzionamento giornaliere, per intersezione fra il numero di avviamenti orari e una fra le curve K1, K2 e K3.

Le curve K sono associate alla natura del servizio (approssimativamente: uniforme, medio e pesante) tramite il fattore di accelerazione delle masse K , le-

2.6 SERVICE FACTOR [f_s]

This factor is the numeric value describing reducer service duty. It takes into consideration, with unavoidable approximation, daily operating conditions, load variations and overloads connected with reducer application. In the graph below, after selecting proper "daily working hours" column, the service factor is given by intersecting the number of starts per hour and one of the K1, K2 or K3 curves.

K curves are linked with the service nature (approximately: uniform, medium and heavy) through the acceleration factor of masses K , connected to the ratio between driven masses and motor inertia values.

Regardless to the value given for the service factor, we would like to remind that in some ap-

2.6 BETRIEBSFAKTOR [f_s]

Beim Betriebsfaktor handelt es sich um den Parameter, der die Betriebsbelastung, die das Getriebe aushalten muss, in einem Wert ausdrückt. Dabei berücksichtigt er, auch wenn nur mit einer unvermeidbaren Annäherung, den täglichen Einsatz, die unterschiedlichen Belastungen und eventuelle Überbelastungen, die mit der spezifischen Applikation des Getriebes verbunden sind. Der nachstehenden Grafik kann, nach der Wahl der entsprechenden Spalte mit der Angabe der täglichen Betriebsstunden der Betriebsfaktor entnommen werden, indem man die Schnittstelle zwischen der stündlichen Schaltungen und einer der Kurven K1, K2 und K3 sucht. Die mit K gekennzeichneten Kurven sind über den Beschleunigungsfaktor der Mas-

2.6 FACTEUR DE SERVICE [f_s]

Le facteur de service est le paramètre qui traduit en une valeur numérique la difficulté du service que le réducteur est appelé à effectuer en tenant compte, avec une approximation inévitable, du fonctionnement journalier, de la variabilité de la charge et des éventuelles surcharges liées à l'application spécifique du réducteur.

Sur le graphique ci-dessous, le facteur de service peut être trouvé, après avoir sélectionné la colonne relative aux heures de fonctionnement journalier, à l'intersection entre le nombre de démarrages horaires et l'une des courbes K1, K2 et K3.

Les courbes K sont associées à la nature du service (approximativement : uniforme, moyen et difficile) au moyen du facteur



gato al rapporto fra le inerzie delle masse condotte e del motore.

Indipendentemente dal valore così ricavato del fattore di servizio, segnaliamo che esistono applicazioni fra le quali, a puro titolo di esempio i sollevamenti, per le quali il cedimento di un organo del riduttore potrebbe esporre il personale che opera nelle immediate vicinanze a rischio di ferimento.

Se esistono dubbi che l'applicazione possa presentare questa criticità vi invitiamo a consultare preventivamente il ns. Servizio Tecnico.

plications, which for example involve lifting of parts, failure of the reducer may expose the operators to the risk of injuries.

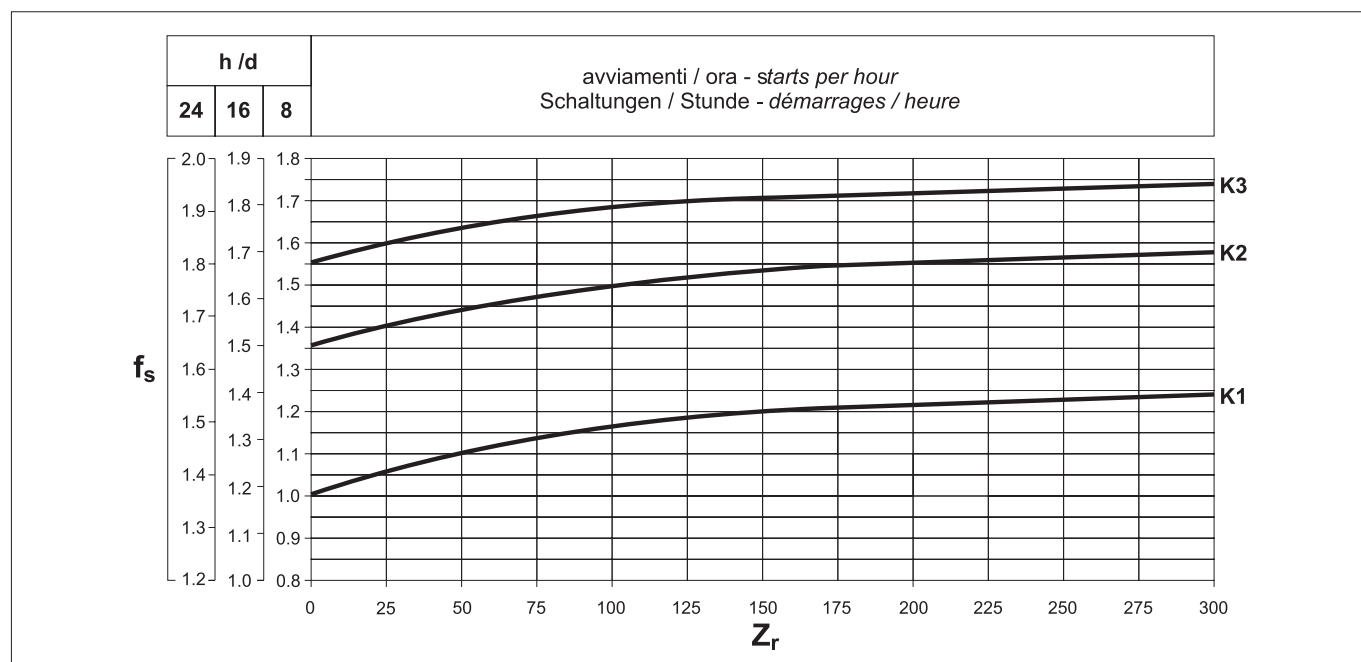
If in doubt, please contact Bonfiglioli's Technical Service.

sen K an die Betriebsart gekoppelt (annähernd: gleichmäßige, mittlere oder starke Belastung), der wiederum an das Verhältnis zwischen Trägheitsmoment der angetriebenen Massen und dem des Motors gebunden ist. Unabhängig von dem so erhaltenen Betriebsfaktor, möchten wir Sie darauf hinweisen, dass es Applikationen gibt, unter denen beispielsweise auch die Hebefunktionen zu finden sind, bei denen das Nachgeben eines Getriebeorgans, das in dessen Nähe arbeitende Personal einer Verletzungsgefahr aussetzen könnte. Sollten daher Zweifel darüber bestehen, ob die entsprechende Applikation sich in diesem Bezug als kritisch erweist, bitten wir Sie sich zuvor mit unseren Technischen Kundendienst in Verbindung zu setzen.

d'accélération des masses K, lié au rapport entre les inerties des masses conduites et le moteur.

Indépendamment de la valeur du facteur de service ainsi trouvée, nous signalons qu'il existe des applications parmi lesquelles, à titre d'exemple, les levages, pour lesquels la rupture d'un organe du réducteur pourrait exposer le personnel opérant à proximité immédiate à des risques de lésion.

En cas de doute concernant les risques éventuels de l'application, nous vous conseillons de contacter préalablement notre Service Technique.



Fattore di accelerazione delle masse, [K]

Il parametro serve a selezionare la curva relativa al particolare tipo di carico. Il valore è dato dal rapporto:

Acceleration factor of masses, [K]

This parameter serves for selecting the right curve for the type of load. The value is given by the following ratio:

Beschleunigungsfaktor der Massen, [K]

Dieser Parameter dient der Wahl der Kurve, die sich auf die jeweilige Belastungsart bezieht. Der Wert ergibt sich aus folgender Formel:

Facteur d'accélération des masses, [K]

Le paramètre sert à sélectionner la courbe relative au type de charge particulier. La valeur est obtenue par l'équation :

$$K = \frac{J_c}{J_m} \quad (4)$$



dove:	where:	wobei:	où:
J_c momento d'inerzia delle masse comandate, riferito all'albero del motore	J_c <i>moment of inertia of driven masses referred to motor shaft</i>	J_c Trägheitsmoment der angetriebenen Massen, bezogen auf die Motorwelle	J_c <i>moment d'inertie des masses commandées se référant à l'arbre du moteur</i>
J_m momento d'inerzia del motore	J_m <i>moment of inertia of motor</i>	J_m Trägheitsmoment des Motors	J_m <i>moment d'inertie du moteur</i>

$K = \frac{J_c}{J_m}$	curva / curve Kurve / courbe	tipo di carico	type of duty	Belastung	charge
$K \leq 0.25$	K1	uniforme	<i>uniform load</i>	Gleichförmig	<i>uniforme</i>
$0.25 < K \leq 3$	K2	urti moderati	<i>moderate shock load</i>	Ungleichförmig	<i>chocs modérés</i>
$3 < K \leq 10$	K3	forti urti	<i>heavy shock load</i>	Stark ungleichförmig	<i>chocs importants</i>
$K > 10$	-	consultare il Servizio Tecnico Bonfiglioli	<i>please contact Bonfiglioli's Technical Service</i>	sich mit unseren Technischen Kundendienst in Verbindung zu setzen	<i>nous vous conseillons de contacter notre Service Technique</i>

3 - MANUTENZIONE

I riduttori forniti con lubrificazione permanente non necessitano di sostituzioni periodiche dell'olio.
Per gli altri si consiglia di effettuare una prima sostituzione del lubrificante dopo circa 300 ore di funzionamento provvedendo ad un accurato lavaggio interno del gruppo con adeguati detergenti.
Evitare di miscelare olii a base minerale con olii sintetici.
Controllare periodicamente il livello del lubrificante effettuando la sostituzione indicativamente agli intervalli riportati in tabella.

3 - MAINTENANCE

*Life lubricated gearboxes do not require any periodical oil changes.
For other types of gearboxes, the oil must be first changed after approx. 300 hours of operation, carefully flushing the gear unit using suitable detergents. Do not mix mineral oils with synthetic oils.
Check oil level regularly and change oil at the intervals shown in the table.*

3 - WARTUNG

Die mit Dauerschmierung gelieferten Getriebe bedürfen periodische Ölwechsel.
Bei den übrigen Getrieben wird ein erster Ölwechsel nach ca. 300 Betriebsstunden empfohlen, wobei das Innere der Gruppe sorgfältig mit einem geeigneten Reinigungsmittel zu waschen ist.
Mineralöle nicht mit Syntheseölen mischen.
Den Ölstand regelmäßig kontrollieren. Die Ölwechsel in den in der Tabelle angegebenen Fristen durchführen.

3 - ENTRETIEN

*Les réducteurs fournis avec lubrification permanente n'ont besoin d'aucun remplacement périodique de huile.
Pour les autres, nous conseillons d'effectuer une première vidange du lubrifiant après les 300 premières heures de fonctionnement en réalisant un lavage soigné à l'intérieur du groupe avec des produits détergents appropriés. Éviter de mélanger les huiles à base minérale avec des huiles synthétiques. Contrôler périodiquement le niveau du lubrifiant en effectuant les vidanges conformément aux intervalles indiqués dans le tableau.*

Temperatura olio / Oil temperature Öltemperatur / Température huile [°C]	Intervallo di lubrificazione / Oil change interval Schmierfrist / Intervalle de lubrification [h]	
	olio minerale / mineral oil Mineralöl / huile minérale	olio sintetico / synthetic oil Syntheseöl / huile synthétique
< 65	8000	25000
65 - 80	4000	15000
80 - 95	2000	12500

4 - SELEZIONE

4.1 Selezione di un motoriduttore

- Determinare il fattore di servizio f_s come precedentemente descritto.
- Ricavare la potenza richiesta all'albero veloce del riduttore.

4 - SELECTION

4.1 Selecting a gearmotor

- Determine service factor f_s as formerly specified.
- Determine power required at gearbox input shaft:

4 - ANTRIEBSAUSWAHL

4.1 Wahl des Getriebemotors

- Stellen Sie Betriebsfaktor f_s fest, wie früher spezifiziert.
- Bestimmen sie die benötigte Leistung an der Getriebeeingangs-welle.

4 - SELECTION

4.1 Sélection des motoréducteurs

- Déterminez le facteur de service f_s comme autrefois indiqué.
- Déterminez la puissance requise à l'entrée du réducteur :

$$P_{r1} = \frac{M_{r2} \times n_2}{9550 \times \eta_d} \quad [\text{kW}] \quad (5)$$



c) Nel capitolo: «Dati tecnici motoriduttori» individuare la tabella relativa ad una potenza motore normalizzata P_n tale che:

c) Consult the gearmotor rating charts and locate the table corresponding to normalised power P_n :

c) Unter den Getriebemotoren-Auswahltabellen die Tabelle auswählen, die folgender Leistung P_n entspricht:

c) Rechercher parmi les tableaux données techniques motoréducteurs celui correspondant à une puissance P_n :

$$P_n \geq P_{r1}$$

(6)

Se non diversamente indicato, la potenza P_n dei motori riportata a catalogo si riferisce al servizio continuo S1. Per i motori utilizzati in condizioni diverse da S1, sarà necessario identificare il tipo di servizio previsto con riferimento alle Norme CEI 2-3/IEC 34-1.

In particolare, per i servizi da S2 a S8 e per le grandezze motore uguali o inferiori a 132, è possibile ottenere una maggiorazione della potenza rispetto a quella prevista per il servizio continuo, pertanto la condizione da soddisfare sarà:

Unless otherwise specified, power P_n of motors indicated in the catalogue refers to continuous duty S1.

For motors used in conditions other than S1, the type of duty required by reference to CEI 2-3/IEC 34-1 Standards must be mentioned.

For duties from S2 to S8 in particular and for motor frame 132 or smaller, extra power output can be obtained with respect to continuous duty.

Accordingly the following condition must be satisfied:

Wenn nicht anders angegeben, bezieht sich die im Katalog angegebene Leistung P_n der Motoren auf Dauerbetrieb S1. Bei Motoren, die unter anderen Bedingungen als S1 eingesetzt werden, muß die vorgesehenen Betriebsart unter Bezug auf die CEI-Normen 2-3/IEC 34-1 bestimmt werden.

Insbesondere kann man für die Betriebsarten S2 bis S8 (und für Motorbaugrößen gleich oder niedriger als 132) eine Überdimensionierung der Leistung relativ zu der für den Dauerbetrieb vorgesehenen Leistung erhalten; die zu erfüllende Bedingung ist dann:

Sauf indication contraire la puissance P_n des moteurs indiquée dans le catalogue se réfère à un service continu S1.

Pour les moteurs utilisés dans des conditions différentes du service S1, il sera nécessaire d'identifier le type de service prévu en se référant aux normes CEI 2-3/IEC 34-1.

En particulier, pour les services de type S2 à S8 ou pour les tailles de moteurs égales ou inférieures à 132 il est possible d'obtenir une majoration de la puissance par rapport à celle prévue pour le service continu. Par conséquent, la condition à satisfaire sera:

$$P_n \geq \frac{P_{r1}}{f_m}$$

(7)

Il fattore di maggiorazione f_m è ricavabile dalla tabella che segue.

The adjusting factor f_m can be obtained from table here after.

Der Überdimensionierungsfaktor f_m kann der Tabelle entnommen werden.

Le facteur de majoration f_m peut être obtenu en consultant le tableau suivante.

Rapporto di intermittenza

Intermittence ratio

Relative Einschaltdauer

Rapport d'intermittence

$$I = \frac{t_f}{t_f + t_r} \times 100$$

(8)

t_f = tempo di funzionamento a carico costante

t_r = tempo di riposo

t_f = work time at constant load

t_r = rest time

t_f = Betriebszeit mit konstanter Belastung

t_r = Aussetzzeit

t_f = temps de fonctionnement à charge constante

t_r = temps de repos

	SERVIZIO / DUTY / BETRIEB / SERVICE						Interpellarci Please contact us Rückfrage Nous contacter
	S2			S3*			
	Durata del ciclo / Cycle duration [min] Zyklusdauer / Durée du cycle [min]			Rapporto di intermittenza / Cyclic duration factor (I) Relative Einschaltdauer / Rapport d'intermittence (I)			
	10	30	60	25%	40%	60%	
f _m	1.35	1.15	1.05	1.25	1.15	1.1	

* La durata del ciclo dovrà comunque essere uguale o inferiore a 10 minuti; se superiore interpellare il Servizio Tecnico di Bonfiglioli Riduttori.

* Cycle duration, in any event, must be 10 minutes or less. If it is longer, please contact our Technical Service.

* Die Zyklusdauer muß in jedem Fall kleiner oder gleich 10 min sein; wenn sie darüber liegt, unseren Technisch en Kundendienst zu Rate ziehen.

* La durée du cycle devra être égale ou inférieure à 10 minutes. Si supérieure, contacter notre Service Technique.



Nella sezione relativa alla potenza installata P_n selezionare infine il motoriduttore che sviluppa la velocità di funzionamento più prossima alla velocità n_2 desiderata e per il quale il fattore di sicurezza S sia uguale, o superiore, al fattore di servizio f_s .

Next, refer to the appropriate P_n section within the gearmotor selection charts and locate the unit that features the desired output speed n_2 , or closest to, along with a safety factor S that meets or exceeds the applicable service factor f_s .

Als nächstes wählen Sie anhand der Getriebemotoren auswahltabellen den Abschnitt mit der entsprechenden P_n und suchen die gewünschte Abtriebsdrehzahl n_2 , oder die nächstmögliche Drehzahl, zusammen mit dem Sicherheitsfaktor S , der den zutreffenden Betriebsfaktor f_s erreicht oder überschreitet.

Dans la section relative à la puissance installée P_n , sélectionner enfin le motoréducteur qui développe la vitesse de fonctionnement la plus proche à la vitesse n_2 désirée et pour lequel le facteur de sécurité S soit pareil, ou supérieur, au facteur de service f_s .

$$S \geq f_s \quad (9)$$

Il fattore di sicurezza è così definito:

The safety factor is so defined:

Der Sicherheitsfaktor wird wie folgt berechnet:

Le facteur de sécurité est défini ainsi:

$$S = \frac{M_{n2}}{M_2} = \frac{P_{n1}}{P_1} \quad (10)$$

Nelle tabelle di selezione motoriduttori gli abbinamenti sono sviluppati con motori a 2, 4 e 6 poli alimentati a 50 Hz. Per velocità di comando diverse da queste, effettuare la selezione con riferimento ai dati nominali forniti per i riduttori.

As standard, gear and motor combinations are implemented with 2, 4 and 6 pole motors, 50 Hz supplied. Should the drive speed be different from 2800, 1400 or 900 min⁻¹, base the selection on the gear unit nominal rating.

Standardmäßig stehen Getriebemotorenkombinationen mit 2, 4 und 6 poligen Motoren für eine Frequenz von 50 Hz zur Verfügung. Sollten die Antriebsdrehzahlen abweichend von 2800, 1400 oder 900 min⁻¹ sein, dann stützen Sie die Auslegung des Getriebes auf die Getriebe-nendaten.

Dans les tableaux de sélection des motoréducteurs les accouplements sont développés avec moteurs à 2, 4 et 6 poles alimentés à 50 Hz. Pour vitesses de commande différentes à celles-ci, sélectionner suite aux données nominales fournies par les réducteurs.

4.2 Selezione di un riduttore

- Determinare il fattore di servizio f_s .
- Determinare la coppia di calcolo M_{c2} dalla relazione:

4.2 Selecting a speed reducer

- Determine service factor f_s .
- Determine the computational torque M_{c2} :

4.2 Wahl des Getriebes

- Den Betriebsfaktor f_s bestimmen.
- Bestimmen sie das Soll-Drehmoment M_{c2} :

4.2 Sélection des réducteurs

- Déterminer le facteur de service f_s .
- Procédez à la définition du couple de calcul :

$$M_{c2} = M_{r2} \times f_s \quad (11)$$

- Ricavare il rapporto di trasmissione:

- Determine the required gear ratio:

- Bestimmen Sie die erforderliche Getriebeuntersetzung.

- Calculez le rapport de réduction :

$$i = \frac{n_1}{n_2} \quad (12)$$

- Nel capitolo: «Dati tecnici riduttori» individuare la grandezza di riduttore il quale, per la velocità di comando n_1 e per il rapporto $[i]$ più prossimo a quello calcolato, offra una coppia nominale che soddisfi la seguente condizione:

- Consult the «Speed reducer rating charts» and locate the frame size that, for drive speed n_1 and gear ratio closest to $[i]$ features a rated torque M_{n2} that satisfies the following condition:

- Beziehen Sie sich auf die Getriebe Auswahltabellen und bestimmen Sie eine Getriebegröße, dessen Nenn-drehmoment bei der Antriebsdrehzahl n_1 und einer passenden Untersetzung $[i]$ folgende Bedingungen erfüllt:

- Dans le chapitre « Données techniques réducteurs » sélectionner la taille qui, pour la vitesse d'entrée n_1 et pour le rapport $[i]$ est la plus proche, et offre un couple nominal satisfaisant à la condition suivante :

$$M_{n2} \geq M_{c2} \quad (13)$$

Verificare l'applicabilità del motore selezionato al paragrafo: «Predisposizioni motore».

Check applicability of the electric motor selected at chapter: «Motor availability».

Überprüfen Sie die Anbaumöglichkeit des gewählten Motors im Kapitel „Motor Anbaumöglichkeiten“.

Vérifier la possible adaptation du moteur électrique en consultant le tableau des prédispositions possibles.



5 - VERIFICHE

Effettuata la selezione del riduttore, o motoriduttore, è opportuno procedere alle seguenti verifiche:

a) Coppia massima

Generalmente la coppia massima (intesa come punta di carico istantaneo) applicabile al riduttore non deve superare il 300% della coppia nominale M_{n2} ; verificare pertanto che tale limite non venga superato adottando, se necessario, opportuni dispositivi per la limitazione della coppia.

Per i motori trifase a doppia polarità è necessario rivolgere particolare attenzione alla coppia di commutazione istantanea che viene generata durante la commutazione dall'alta velocità alla bassa in quanto può essere decisamente più elevata della coppia massima stessa.

Un metodo semplice ed economico per ridurre tale coppia è quello di alimentare solo due fasi del motore durante la commutazione (il tempo di alimentazione a due fasi può essere regolato mediante un relè a tempo):

5 - VERIFICATION

After the selection of the speed reducer, or gearmotor, is complete it is recommended that the following verifications are conducted:

a) Maximum torque

The maximum torque (intended as instantaneous peak load) applicable to the gearbox must not, in general, exceed 300% of rated torque M_{n2} . Therefore, check that this limit is not exceeded, using suitable torque limiting devices, if necessary.

For three-phase switch-pole motors, it is recommended to pay attention to the switching torque which is generated when switching from high to low speed, because it could be significantly higher than maximum torque.

A simple, economical way to minimize overloading is to power only two phases of the motor during switch-over (power-up time on two phases can be controlled with a time-relay):

5 - PRÜFUNGEN

Nachdem die Auswahl des Getriebe oder Getriebemotor abgeschlossen ist, werden die folgenden Schritte empfohlen:

a) Max. Drehmoment

Im allgemeinen darf das max. Drehmoment (verstanden als momentane Lastspitze), das auf das Getriebe aufgebracht werden kann, 300 % des Nenndrehmoments M_{n2} nicht überschreiten. Sicherstellen, daß dieser Grenzwert nicht überschritten wird, und nötigenfalls die entsprechenden Vorrichtungen zur Begrenzung des Drehmoments vorsehen.

Bei polumschaltbaren Drehstrommotoren muss dem Umschaltdrehmoment, das beim Umschalten von der hohen auf die niedrige Drehzahl erzeugt wird, besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, da es entschieden größer sein kann als das Nenn-Drehmoment.

Eine einfache und kostengünstige Methode zum Senken dieses Drehmoments besteht darin, daß nur zwei Phasen des Motors während des Umschaltens gespeist werden (die Dauer der Speisung von nur 2 Phasen kann durch ein Zeitrelais gesteuert werden):

5 - VERIFICATIONS

Une fois effectuée la sélection du réducteur, ou motoréducteur, il faut procéder aux suivantes vérifications:

a) Couple maximum

Généralement, le couple maximum (à considérer comme une pointe de charge instantanée) applicable au réducteur ne doit pas dépasser les 300% du couple nominal M_{n2} . Vérifier par conséquent que cette limite ne soit pas dépassée en adoptant, si nécessaire, des dispositifs adaptés pour limiter le couple.

Pour les moteurs triphasés à double polarité, il est nécessaire de prêter une attention particulière au couple de commutation instantané qui est généré lors du passage de la grande à la petite vitesse étant donné qu'il peut être considérablement plus élevé que le couple maximum lui-même.

Une méthode simple et économique pour réduire ce couple consiste à alimenter seulement deux phases du moteur pendant la commutation (la durée d'alimentation sur deux phases peut être réglée au moyen d'un relais temporisateur):

Coppia di commutazione / Switching torque / Umschaltdrehmoment / Couple de commutation				
$M_{g2} = 0.5 \times M_{g3}$				
M_{g2}	Coppia di commutazione alimentando 2 fasi	Switching torque with two phase power-up	Umschaltdrehmoment bei Speisung von 2 Phasen	Couple de commutation en alimentant deux phases
M_{g3}	Coppia di commutazione alimentando 3 fasi	Switching torque with three-phase power-up	Umschaltdrehmoment bei Speisung von 3 Phasen	Couple de commutation en alimentant trois phases

b) Carichi radiali

Verificare che i carichi radiali agenti sugli alberi di entrata e/o uscita rientrino nei valori di catalogo ammessi. Se superiori, aumentare la grandezza del riduttore oppure modificare la supportazione del carico.

Ricordiamo che tutti i valori indicati nel catalogo si riferiscono a carichi agenti sulla mezzieria della sporgenza dell'albero in esame per cui, in fase di verifica, è indi-

b) Radial loads

Make sure that radial forces applying on input and/or output shaft are within permitting catalogue values. If they were higher consider designing a different bearing arrangement before switching to a larger gear unit.

Catalogue values for rated overhung loads refer to mid-point of shaft under study.

Should application point of the overhung load be local-

b) Radialkräfte

Sicherstellen, daß die auf die Antriebswellen und/oder Abtriebswellen wirkenden Radialkräfte innerhalb der zulässigen Katalogwerte liegen. Wenn sie höher sind, das Getriebe größer dimensionieren bzw. die Abstützung der Last verändern. Wir erinnern daran, daß alle im Katalog angegebenen Werte sich auf Kräfte beziehen, die auf die Mitte des Wellenendes wirken. Diese Tatsache

b) Charges radiales

Vérifier que les charges radiales agissant sur les arbres d'entrée et/ou de sortie se situent dans les valeurs de catalogue admises. Si elles sont supérieures, choisir la taille du réducteur supérieure ou modifier la reprise de charge. Rappelons que toutes les valeurs indiquées dans le catalogue se réfèrent à des charges agissant au milieu de la longueur disponible de l'arbre contrôlé. Par conséquent, en



spensabile tenere conto di questa condizione provvedendo, se necessario, a determinare con le apposite formule il carico ammissibile alla distanza x a cui si applica la risultante del carico radiale.

ised further out the revised loading capability must be adjusted as per instructions given in this manual.

muß bei der Prüfung unbedingt berücksichtigt werden und nötigenfalls muß mit Hilfe der geeigneten Formeln die zulässige Kraft beim gewünschten Abstand x bestimmt werden. Siehe hierzu die Erläuterungen zu den Radialkräften in diesem Katalog.

phase de vérification, il est indispensable de prendre en considération cette condition en déterminant, si nécessaire, avec les formules appropriées, la charge admissible à la distance x désirée. Se reporter à ce propos aux paragraphes relatifs aux charges radiales.

c) Carichi assiali

Anche gli eventuali carichi assiali dovranno essere confrontati con i valori ammissibili.

Se si è in presenza di carichi assiali molto elevati o combinati con carichi radiali, si consiglia di interpellare il ns. Servizio Tecnico.

c) Thrust loads

Actual thrust load must be found within 20% of the equivalent overhung load capacity.

Should an extremely high thrust, or a combination of radial and axial load apply, consult Bonfiglioli Technical Service.

c) Axialkräfte

Auch die eventuell vorhandenen Axialkräfte müssen mit den im Katalog angegebenen zulässigen Werten verglichen werden. Wenn sehr hohe Axialkräfte wirken oder Axialkräfte in Kombination mit Radialkräften, bitte unseren Technischen Kundendienst zu Rate ziehen.

c) Charges axiales

Les éventuelles charges axiales devront être comparées avec les valeurs admissibles. Si l'on est en présence de charges axiales très élevées ou combinées avec des charges radiales, nous conseillons d'interpeller notre Service Technique.

d) Avviamenti orari

Per servizi diversi da S1, con un numero rilevante di inserzioni/ora si dovrà tener conto di un fattore Z (determinabile con le indicazioni riportate nel capitolo dei motori) il quale definisce il numero max. di avviamenti specifico per l'applicazione in oggetto.

d) Starts per hour

For duties featuring a high number of switches the actual starting capability in loaded condition [Z] must be calculated.

Actual number of starts per hour must be lower than value so calculated.

d) Schaltungen/Stunde

Bei anderen Betriebsarten als S1 mit einem hohen Wert für die Schaltungen/Stunde muß der Faktor Z berücksichtigt werden (er kann mit Hilfe der Angaben im Kapitel Motoren bestimmt werden), der die max. zulässige Anzahl von Schalten für eine bestimmte Anwendung definiert.

d) Démarrages/heure

Pour les services différents de S1, avec un nombre important d'insertions/heure, il faudra prendre en considération un facteur Z (déterminé à l'aide des informations reportées dans le chapitre des moteurs) qui définit le nombre maximum de démarrages spécifique pour l'application concernée.

6 - INSTALLAZIONE

6.1 Specifiche di carattere generale

a) Assicurarsi che il fissaggio del riduttore sia stabile onde evitare qualsiasi vibrazione. Se si prevedono urti, sovraccarichi prolungati o possibili bloccaggi installare giunti idraulici, frizioni, limitatori di coppia, ecc.

b) Prima della eventuale verniciatura proteggere le superfici lavorate e il bordo degli anelli di tenuta per evitare che il solvente venga a contatto con la gomma, pregiudicando l'integrità del paraolio stesso.

6 - INSTALLATION

6.1 General instructions

a) *Make sure that the gearbox is securely bolted to avoid vibrations in operation. If shocks or overloads are expected, fit hydraulic couplings, clutches, torque limiters, etc.*

b) *Before being paint coated, any machined surfaces and the outer face of the oil seals must be protected to prevent paint drying out the rubber and jeopardising the sealing function.*

6 - INSTALLATION

6.1 Allgemeine Eigenschaften

a) Sicherstellen, daß die Befestigung des Getriebes stabil ist, damit keine Schwingungen entstehen. Wenn es voraussichtlich zu Stößen, längerdauernden Überlasten oder zu Blockierungen kommen kann, sind entsprechende Schutzelemente wie hydraulische Kupplungen, Kupplungen, Rutschkupplungen usw. zu installieren.

b) Beim Lackieren die bearbeiteten Flächen und die Dichtungen schützen, damit der Anstrichstoff nicht dem Kunststoff angreift und somit die Dichtigkeit der Ölabdichtungen in Frage gestellt wird.

6 - INSTALLATION

6.1 Instructions générales

a) *S'assurer que la fixation du réducteur soit stable afin d'éviter toute vibration. En cas de chocs, de surcharges prolongées ou de blocages installer des coupleurs hydrauliques, des embrayages, des limiteurs de couple etc...*

b) *En phase de peinture, il faudra protéger les plans usinés et le bord extérieur des bagues d'étanchéité pour éviter que la peinture ne dessèche le caoutchouc, ce qui risque de nuire à l'efficacité du joint.*



- c) Gli organi che vanno calettati sugli alberi di uscita del riduttore devono essere lavorati con tolleranza ISO H7 per evitare accoppiamenti troppo bloccati che, in fase di montaggio potrebbero danneggiare irreparabilmente il riduttore stesso. Inoltre, per il montaggio e lo smontaggio di tali organi si consiglia l'uso di adeguati tiranti ed estrattori utilizzando il foro filettato posto in testa alle estremità degli alberi.
- c) *Parts fitted on the gearbox output shaft must be machined to ISO H7 tolerance to prevent interference fits that could damage the gearbox itself. Further, to mount or remove such parts, use suitable pullers or extraction devices using the tapped hole located at the top of the shaft extension.*
- c) Die Organe, die mit einer Keilverbindung auf der Abtriebswelle des Getriebes befestigt werden, müssen mit einer Toleranz ISO H7 gearbeitet sein, um allzu fest blockierte Verbindungen zu vermeiden, die eventuell zu einer irreparablen Beschädigung des Getriebes während des Einbaus führen könnten. Außerdem sind beim Ein- und Ausbau dieser Organe geeignete Zugstangen und Abzieher zu verwenden, wobei die Gewindebohrung an den Köpfen der Wellen zu verwenden ist.
- c) *Les organes qui sont calés sur les arbres de sortie du réducteur doivent être réalisés avec une tolérance ISO H7 pour éviter les accouplements trop serrés qui, en phase de montage, pourraient endommager irrémédiablement le réducteur. En outre, pour le montage et le démontage de ces organes, nous conseillons d'utiliser un outillage et des extracteurs appropriés en utilisant le trou taraudé situé en extrémité d'arbre.*
- d) Le superfici di contatto dovranno essere pulite e trattate con adeguati protettivi prima del montaggio, onde evitare l'ossidazione e il conseguente bloccaggio delle parti.
- d) *Mating surfaces must be cleaned and treated with suitable protective products before mounting to avoid oxidation and, as a result, seizure of parts.*
- d) Die Berührungsflächen müssen sauber sein und vor der Montage mit einem geeigneten Schutzmittel behandelt werden, um Oxidierung und die daraus folgende Blockierung der Teile zu verhindern.
- d) *Les surfaces de contact devront être propres et traitées avec des produits de protections appropriés avant le montage afin d'éviter l'oxydation et par suite le blocage des pièces.*
- e) Prima della messa in servizio del riduttore accertarsi che la macchina che lo incorpora sia in regola con le disposizioni della Direttiva Macchine 2006/42/CE, e successivi aggiornamenti.
- e) *Prior to putting the gear unit into operation make sure that the equipment that incorporates the same complies with the current revision of the Machines Directive 2006/42/CE.*
- e) Bevor das Getriebe in Betrieb zu setzen, muß man sich vergewissern daß die das Getriebe einbauende Maschine gemäß den aktuellen Regelungen der Maschinen Richtlinie 2006/42/CE ist.
- e) *Avant la mise en service du réducteur, vérifier que la machine où il est monté est conforme aux normes de la Directive Machines 2006/42/CE et ses mises à jour.*
- f) Prima della messa in funzione della macchina, accertarsi che la posizione del livello del lubrificante sia conforme alla posizione di montaggio del riduttore e che la viscosità sia adeguata.
- f) *Before starting up the machine, make sure that oil level is suitable for the mounting position specified for the gear unit and the viscosity is adequate.*
- f) Vor Inbetriebnahme der Maschine sicherstellen, daß die Anordnung der Füllstandschraube der Einbaulage angemessen ist, und die Viskosität des Schmiermittels der entspricht.
- f) *Avant la mise en marche de la machine, s'assurer que la position du niveau du lubrifiant soit conforme à la position de montage du réducteur et que la viscosité soit appropriée.*
- g) Nel caso di installazione all'aperto prevedere adeguate protezioni e/o carterature allo scopo di evitare l'esposizione diretta agli agenti atmosferici e alla radiazione solare.
- g) *For outdoor installation provide adequate guards in order to protect the drive from rainfalls as well as direct sun radiation.*
- g) Bei Inbetriebnahme in Frein, muß man geeigneten Schutzgeräte vorsehen, um das Antrieb gegen Regen und direkte Sonnenstrahlung zu schützen.
- g) *En cas d'installation en plein air, il est nécessaire d'appliquer des protections et/ou des caches appropriés de façon à éviter l'exposition directe aux agents atmosphériques et aux rayonnements solaires.*

6.2 Messa in servizio riduttori serie W

I gruppi W 63, W 75 e W 86 sono forniti di un coperchio laterale orientabile, dotato di un tappo cieco per esigenze di trasporto.

Prima della messa in servizio dell'apparecchiatura questo deve

6.2 Commissioning of W gear units

Gear units type W63, W75 and W86 feature a side cover carrying a blank plug for transportation purposes.

Prior to putting the gearbox into service the blank plug must be replaced by the breather plug

6.2 Inbetriebnahme der W-Getriebeeinheiten

Die Getriebeeinheiten W63, W75 und W86 werden für Transportzwecke mit einem Blindstopfen im seitlichen Deckel ausgeliefert. Vor der Inbetriebnahme muss dieser Stopfen durch einen Lüfter,

6.2 Mise en service des réducteurs série W

Les groupes W63, W75 et W86 sont fournis avec un couvercle latéral orientable, équipé d'un bouchon fermé pour le transport.

Avant la mise en service de l'appareil, celui-ci doit être rem-

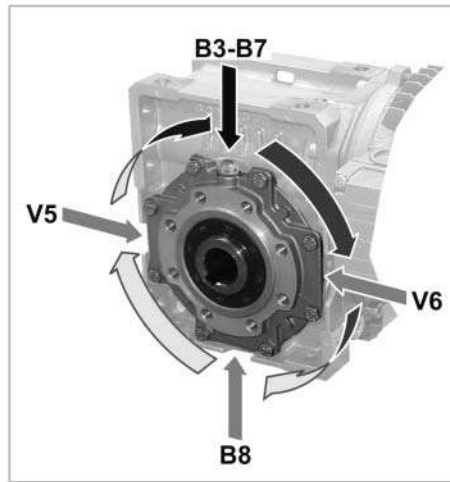
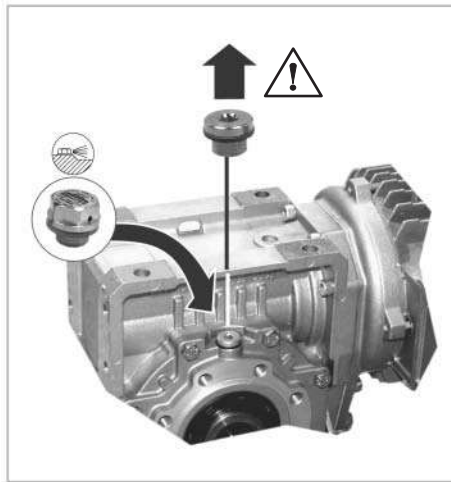


essere sostituito con il tappo di sfiato che è fornito a corredo.
Vedi figura:

*that is supplied with each unit.
See figure below:*

ausgetauscht werden. Siehe nachfolgende Abbildung.

*placé par le reniflard fourni avec chaque unité.
Voir la figure :*



Nell'orientamento B6 invece il tappo chiuso **NON** dovrà essere sostituito con il tappo di sfiato.



*Note that the blind plug **MUST BE LEFT IN PLACE** when the reducer is fitted in mounting position B6.*



Bei der Ausrichtung B6 darf dieser Blindstopfen jedoch **NICHT** durch die Entlüftungsschraube ersetzt werden.



*En revanche, en ce qui concerne l'orientation B6, le bouchon fermé **NE** doit **PAS** être remplacé par le bouchon de purge.*

7 - STOCCAGGIO

Il corretto stoccaggio dei prodotti richiede l'esecuzione delle seguenti attività:

- a) Escludere aree all'aperto, zone esposte alle intemperie o con eccessiva umidità.
- b) Interporre sempre tra il pavimento ed i prodotti, pianali lignei o di altra natura, atti ad impedire il diretto contatto col suolo.
- c) Per periodi di stoccaggio e soste prolungate le superfici interessate agli accoppiamenti quali flange, alberi e giunti devono essere protette con idoneo prodotto antiossidante (Mobilarma 248 o equivalente). In questo caso i riduttori dovranno essere posizionati

7 - STORAGE

Observe the following instructions to ensure correct storage of the products:

- a) *Do not store outdoors, in areas exposed to weather or with excessive humidity.*
- b) *Always place boards, wood or other material between the products and the floor. The gearboxes should not have direct contact with the floor.*
- c) *In case of long-term storage all machined surfaces such as flanges, shafts and couplings must be coated with a suitable rust inhibiting product (Mobilarma 248 or equivalent). Furthermore gear units must be placed with the fill plug in the highest position and*

7 - LAGERUNG

Die korrekte Lagerung der Antriebe erfordert folgende Vorkehrungen:

- a) Die Produkte nicht im Freien lagern und nicht in Räumen, die der Witterung ausgesetzt sind, oder eine hohe Feuchtigkeit aufweisen.
- b) Die Produkte nie direkt auf dem Boden, sondern auf Unterlagen aus Holz oder einem anderen Material lagern.
- c) Bei anhaltenden Lager- und Haltszeiten müssen die Oberflächen für die Verbindung, wie Flansche, Wellen oder Kuppelungen mit einem geeigneten Oxidationsschutzmittel behandelt werden (Mobilarma 248 oder ein äquivalentes Mittel).

7 - STOCKAGE

Un correct stockage des produits nécessite de respecter les règles suivantes:

- a) *Exclure les zones à ciel ouvert, les zones exposées aux intempéries ou avec humidité excessive.*
- b) *Interposer dans tous les cas entre le plancher et les produits des planches de bois ou des supports d'autre nature empêchant le contact direct avec le sol.*
- c) *Pour une stockage de long durée il faut protéger les surfaces d'accouplement (brides, arbres, manchon d'accouplement) avec produit anti oxydant (Mobilarma 248 ou equivalent). Dans ce cas les réducteurs devront être placés avec bouchon reniflard vers le*



con il tappo di sfiato nella posizione più alta e riempiti interamente d'olio.

Prima della loro messa in servizio nei riduttori dovrà essere ripristinata la corretta quantità, e il tipo di lubrificante.

filled up with oil.

Before putting the units into operation the appropriate quantity, and type, of oil must be restored.

Übrigens müssen die Getriebe mit nach oben gerichteter Entlüftungsschraube gelagert und mit Öl gefüllt werden.

Die Getriebe müssen vor ihrer Verwendung mit der angegebenen Menge des vorgesehenen Schmiermittels gefüllt werden.

haut et complètement rempli d'huile.

Avant de la mise en service du réducteur, la bon quantité d'huile devra être rétabli selon la quantité indiqué sur le catalogue.

8 - CONDIZIONI DI FORNITURA

I riduttori vengono forniti come segue:

- a) predisposti per essere installati nella posizione di montaggio come specificato in fase di ordine;
- b) collaudati secondo specifiche interne;
- c) superfici di accoppiamento non verniciate;
- d) esecuzioni predisposte per l'attacco motore complete di viti e dadi per il fissaggio del motore stesso;
- e) alberi protetti da guaine o cappellotti in plastica per le esigenze del trasporto;
- f) provvisti di golfare di sollevamento (dove previsto).

8 - CONDITIONS OF SUPPLY

Gear units are supplied as follows:

- a) *configured for installation in the mounting position specified at the time of order;*
- b) *tested to manufacturer specifications;*
- c) *mating machined surfaces come unpainted;*
- d) *nuts and bolts for mounting motors are provided;*
- e) *shafts are protected during transportation by plastic caps;*
- f) *supplied with lifting lug (where applicable).*

8 - LIEFERBEDINGUNGEN

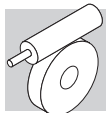
Die Getriebe werden in folgendem Zustand geliefert:

- a) schon bereit für die Montage in der bei Bestellung festgelegten Einbaulage;
- b) nach werksinternen Spezifikationen geprüft;
- c) die Verbindungsflächen sind nicht lackiert;
- d) ausgestattet mit Schrauben und Muttern für die Montage der Motoren (Version mit Adapter für IEC-Motoren);
- e) alle Getriebe werden mit Kunststoffschutz auf den Wellen geliefert;
- f) mit Transporterring zum Anheben (falls vorgesehen).

8 - CONDITIONS DE LIVRAISON

Les réducteurs sont livrés comme suit:

- a) *déjà prédisposés pour être installés dans la position de montage comme défini en phase de commande;*
- b) *testés selon les spécifications internes;*
- c) *les surfaces de liaison ne sont pas peintes;*
- d) *équipés d'écrous et de boulons pour le montage des moteurs normalisés pour la version CEI;*
- e) *embouts de protections en plastique sur les arbres;*
- f) *dotés d'un crochet de levage (quand cela est prévu).*



9 - CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

Caratteristiche salienti comuni a tutti i riduttori a vite Bonfiglioli sono:

- Albero lento cavo simmetrico per fissaggio bilaterale del riduttore e degli alberi lenti riportati (disponibili come accessorio).
- Ingranaggi a vite senza fine rettificati e lavorazioni meccaniche di precisione consentono elevati rendimenti e grande silenziosità nel funzionamento
- Numerose opzioni per il fissaggio del riduttore sfruttando le configurazioni con piedi, con flangia, o pendolare (con braccio di reazione opzionale).
- Estesa possibilità di personalizzazione ricorrendo alla lista delle opzioni disponibili.

Caratteristiche specifiche dei gruppi tipo VF sono:

- Casse in Alluminio pressofuso per VF27, VF30, VF44 e VF49. Cassa in ghisa per gruppi da VF130 a VF250. Questi ultimi sono verniciati con polveri epossidiche termoisolanti.

Caratteristiche specifiche dei gruppi tipo W sono:

- Cassa monoblocco in Alluminio, rigida e precisa.
- Grande versatilità e flessibilità nell'applicazione, data dalla forma cubica e dalle numerose superfici lavorate e disponibili per il fissaggio del riduttore, o di organi accessori.

9 - DESIGN FEATURES

Key features common to all Bonfiglioli worm gears are:

- *Symmetrical hollow output shaft for facilitated mounting of the gear unit and plug-in shafts (after-sales kit only) on either side.*
- *Ground finished wormshafts and precise machining lend optimal efficiency and extremely low noise in operation.*
- *Numerous product configurations allow for foot, flange or shaft mounting. Torque arm is available as an option.*
- *Extensive customisation possible through the range of standard options available.*

Key features of VF-style worm gears:

- *Die cast aluminium gear cases for VF27, VF30, VF44 and VF49. Sturdy cast iron for VF130 through VF250. The latter group is paint coated with thermo setting epoxy powder.*

Key features of W-style worm gears:

- *Rigid monobloc gear case made from Aluminium.*
- *The cubic shape of the gear case and machining of all sides lend extreme flexibility for the installation of the gearbox and ancillary devices.*

9 - KONSTRUKTIVE EIGENSCHAFTEN

Caratteristiche costruttive comuni a tutti i Bonfiglioli Schneckengetriebe:

- Simmetriche Hohlwellen ermöglichen eine Montage der Getriebe und der Einsteckwellen (nur als Service-Kit) auf beiden Seiten.
- Geschliffene Schneckenwellen und ihre präzise Bearbeitung ermöglichen einen hohen Wirkungsgrad und extrem niedrige Betriebsgeräusche.
- Zahlreiche Produktkonfigurationen erlauben eine Montage über Fuß-, Flansch- oder Wellenbefestigung. Drehmomentstützen können optional geliefert werden.
- Durch zusätzliche Optionen lassen sich die Antriebe an unterschiedliche Anwendungen anpassen.

Caratteristiche costruttive della VF - Serie

- Alluminio Druckguss Gehäuse für die Baugrößen: VF27, VF30, VF44 und VF49. Robuster Stahlguss für die Baugrößen: VF130 bis VF250. Wobei die letztere Gruppe mit einem Wärmehärtenden epoxy Pulver überzogen werden.

Caratteristiche costruttive della W-Serie

- Monoblockgehäuse aus Aluminium.
- Die kubische Form des Getriebegehäuses und die bearbeiteten Flächen aller Gehäuseseiten verleihen den Getrieben eine extreme Flexibilität bei der Montage. Durch zusätzliche Bauteile wird diese Flexibilität erweitert.

9 - CARACTERISTIQUES DE CONSTRUCTION

Les principales caractéristiques des réducteurs à roue et vis sans fin Bonfiglioli sont :

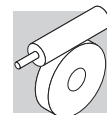
- *Arbre lent creux symétrique pour une fixation aisée sur chaque face du réducteur, ainsi que pour les arbres lents rapportés (disponibles comme accessoires).*
- *La rectification de la vis sans fin et les usinages de précision autorisent des rendements élevés ainsi qu'un grand silence de fonctionnement.*
- *Nombreuses possibilités de fixation du réducteur comme la configuration à pattes, à bride ou pendulaire (bras de réaction en option).*
- *Possibilité de personnalisation étendue grâce à la liste d'options disponibles.*

Les caractéristiques spécifiques aux groupes du type VF sont :

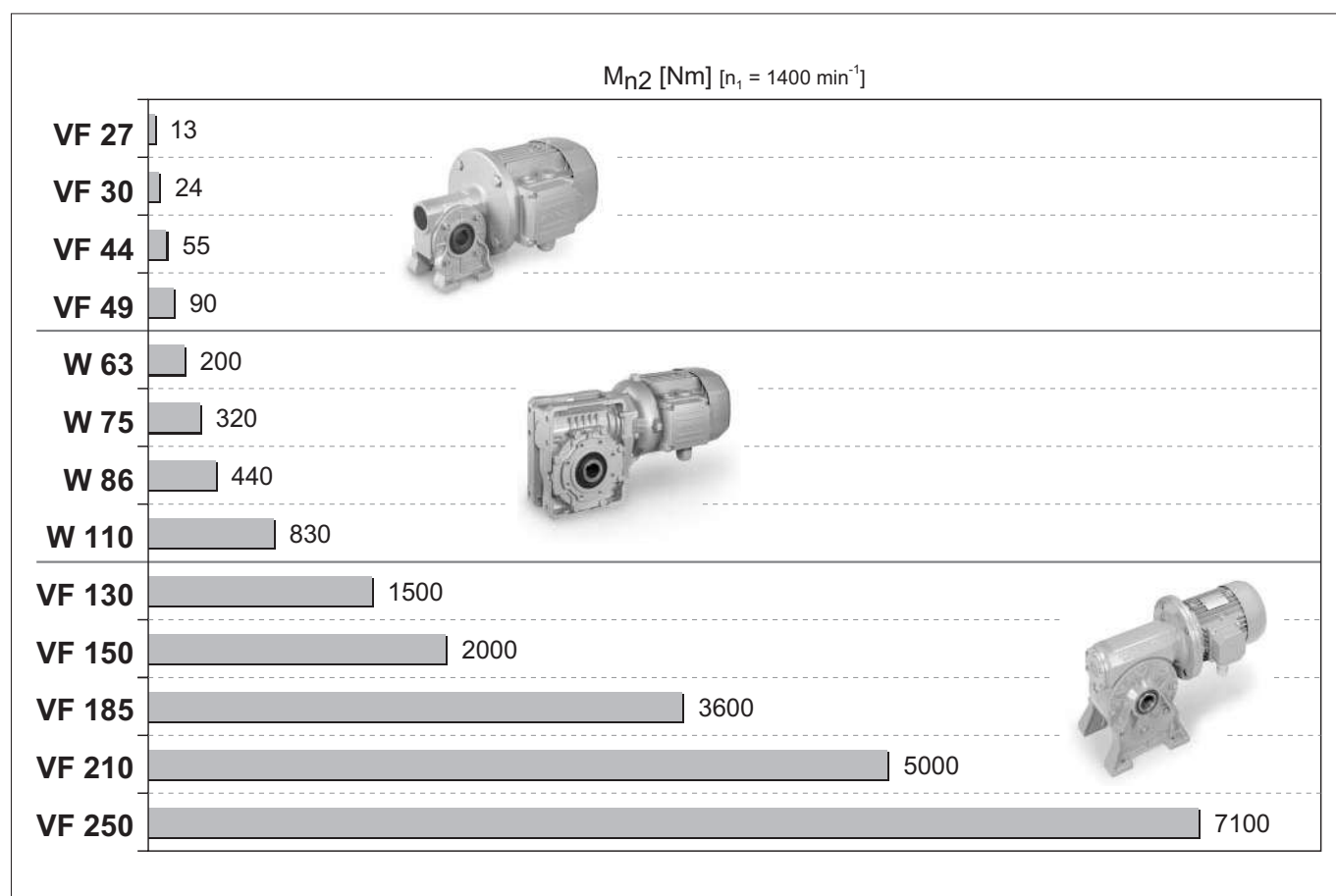
- *Carters en aluminium moulé sous pression pour les VF27, VF30, VF44 et VF49. Carters en fonte pour les VF130 à VF250. Ces derniers sont recouverts d'une peinture epoxy thermodurcissable.*

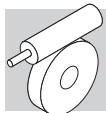
Les caractéristiques spécifiques aux groupes du type W sont :

- *Carter monobloc en Aluminium.*
- *Grande versatilité et flexibilité d'utilisation, permises par la forme cubique et par les nombreuses surfaces usinées pour la fixation du réducteur, et des accessoires.*



- Configurazione motoriduttore integrale particolarmente compatta, leggera ed economica.
- *The integral gearmotor configuration is lightweight, compact and price effective.*
- Die Getriebe mit integrierten Motoren bauen sehr kompakt, haben geringe Gewichte und sind sehr preiswert.
- *La configuration avec moteur intégré est particulièrement compacte, légère et économique.*
- Anello di tenuta su albero veloce dei gruppi W63, W75 e W86 collocato in posizione interna e con mescola in Viton® per migliorate condizioni di funzionamento e durata.
- *Input shaft oil seal of W63, W75 and W86 units is located internally, and made from a Viton® compound for improved durability and extended lifetime.*
- Die Wellendichtringe an der Eingangswelle der Baugrößen: W63, W75 und W86 sind aus Viton® und im Gehäuse integriert. Dies erhöht die Haltbarkeit und verlängert die Lebensdauer.
- *La bague à lèvres de l'arbre rapide des groupes W63, W75 et W86 est en position interne, et est faite en Viton® afin d'améliorer les conditions de fonctionnement et la durée de vie.*



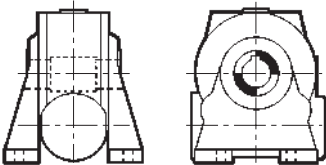
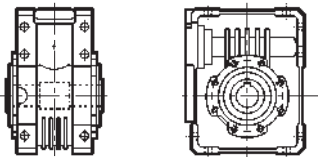
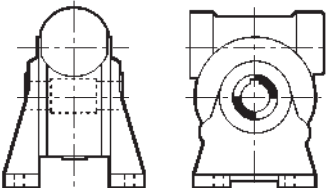
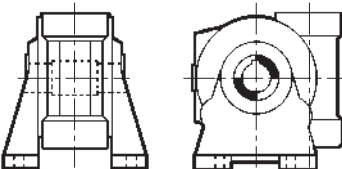
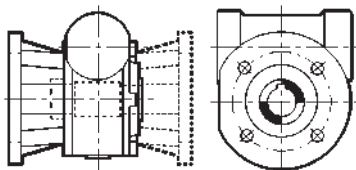
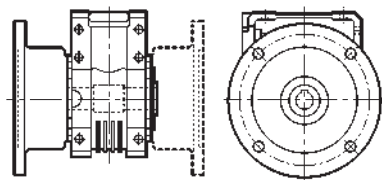
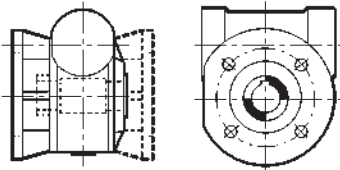
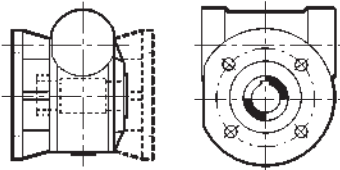
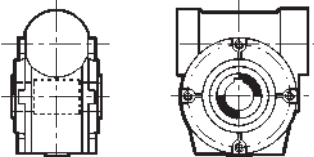
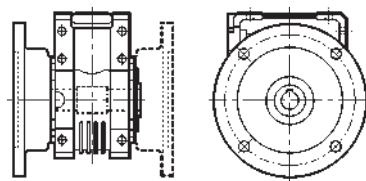
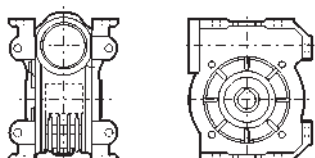
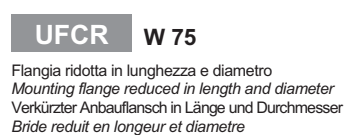


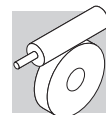
10 - FORME COSTRUTTIVE

10 - VERSIONS

10 - BAUFORMEN

10 - FORMES DE CONSTRUCTION

VF_	W_
 N VF 27...VF 250 Piedi e vite orizzontale in basso <i>Foot mounted, underdriven</i> Füßen und unterliegendet Schneckenwelle <i>Pattes et vis horizontale en bas</i>	 U W 63...W 110 Cassa montaggio universale <i>Universal gear case</i> Universalgehäuse <i>Carter universel</i>
 A VF 27...VF 250 Piedi e vite orizzontale in alto <i>Foot mounted, overdriven</i> Füßen und Schneckenwelle oben <i>Pattes et vis horizontale en haut</i>	
 V VF 27...VF 250 Piedi e vite verticale <i>Foot mounted, wormshaft vertical</i> Füßen und senkrechter Schneckenwelle <i>Pattes et vis verticale</i>	
 F VF 27...VF 185 Flangia standard <i>Standard flange</i> Standardflansch <i>Bride standard</i> F 1 F 2 FA 1 FA 2	 UF W 63...W 110 Flangia di montaggio standard <i>Standard mounting flange</i> Standardanbauflansch <i>Bride standard</i> UF 1 UF 2
 FC VF 130...VF 185 Flangia corta <i>Short flange</i> Kurzem Flansch <i>Bride courte</i> FC 1 FC 2 FR 1 FR 2	
 FR VF 130...VF 185 Flangia corta e cuscinetti rinforzati <i>Short flange and reinforced bearings</i> Kurze Flansch und verstärkten Lagern <i>Bride courte et roulements renforcés</i>	
 P VF 30...VF 250 P1 = P2 VF 30...VF 49 VF 210, VF 250 Flangia pendolare <i>Side cover for shaft mounting</i> Flansch für Drehmomentstütze <i>Bride pendulaire</i> P 1 P 2 (VF 30...VF 250) (VF 130...VF 185)	 UFC W 63...W 110 Flangia di lunghezza ridotta <i>Mounting flange reduced in length</i> Kurzer Anbauflansch <i>Bride reduit en longueur</i> UFC 1 UFC 2 UFCR 1 UFCR 2
 U VF 30...VF 49 Piedi integrali <i>Foot mount</i> Mit integrierten Füßen <i>Carter à pattes monobloc</i>	 UFCR W 75 Flangia ridotta in lunghezza e diametro <i>Mounting flange reduced in length and diameter</i> Verkürzter Anbauflansch in Länge und Durchmesser <i>Bride reduit en longueur et diamètre</i>



11 - ESECUZIONE DI MONTAGGIO

Per i riduttori combinati, se non diversamente specificato in fase di ordinativo, verranno configurate le esecuzioni di montaggio evidenziate in grigio nello schema seguente.

11 - ARRANGEMENTS

For combined worm gear units, unless otherwise specified at the time of ordering, the arrangements highlighted in grey in the diagrams below will be configured at the factory.

11 - BAUFORM

Bei Doppelschneckengetrieben werden, wenn nicht anders in der Bestellung spezifiziert, die grau hinterlegten Konfigurationen aus der nachstehenden Tabelle im Werk montiert.

11 - EXECUTION DE MONTAGE

Les réducteurs combinés, si rien n'est spécifié lors de la commande, seront configurés suivant l'exécution de montage en gris dans les tableaux ci-dessous.

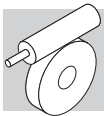
	CW1	CCW1	CW2	CCW2	CW3	CCW3	CW4	CCW4
U								
UF UFC UFRC								
N								
A								
V								
F1 FA1 FC1 FR1								
F2 FA2 FC2 FR2								
P1								
P2								

Coperchio per fissaggio pendolare

Shaft-mount cover

Deckel für Aufsteckmontage

Couvercle pour fixation pendulaire

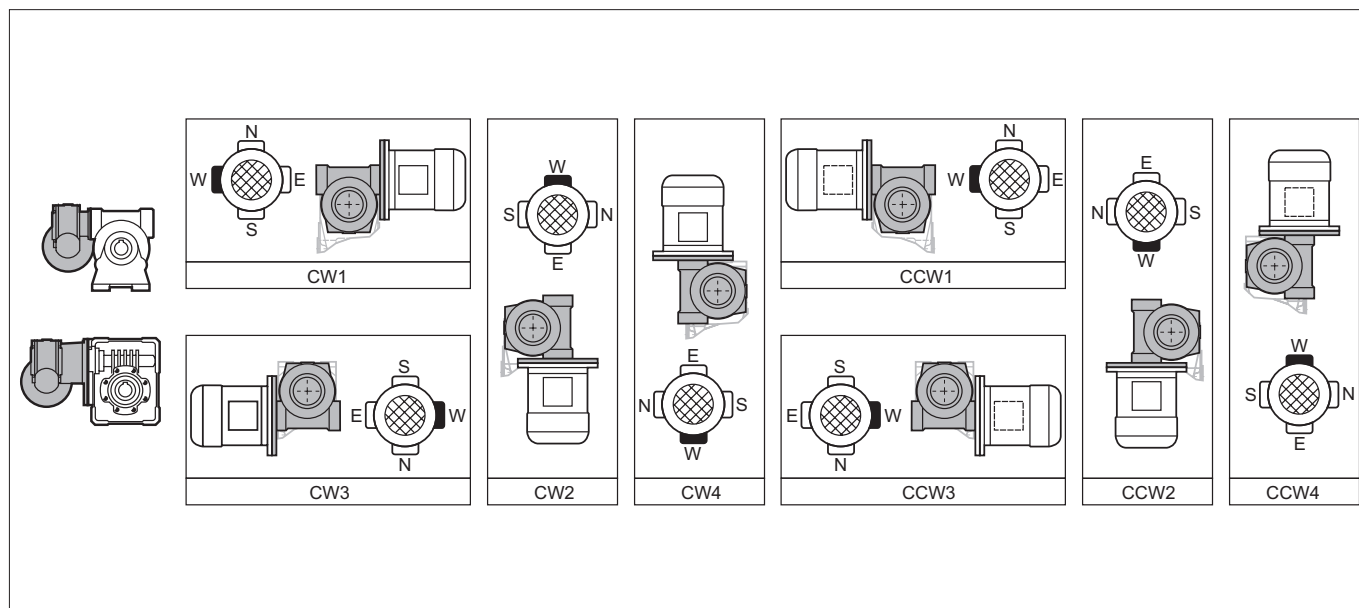


Orientamento morsettiera

Terminal box position

Ausrichtung des Klemmenkastens

Orientation boîte à bornes



Nella configurazione HS (albero veloce cilindrico) è possibile ottenere tutte le esecuzioni di montaggio raffigurate.

Nella configurazione P (IEC) determinate esecuzioni di montaggio possono essere ottenute solo utilizzando flange IEC (B5 o B14) di grandezza uguale o inferiore a quelle riportate nella tabella.

For units with the HS input (free shaft), all the mounting options shown are available.

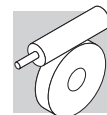
For units with the P (IEC), certain mounting options can be obtained only by using IEC flanges (B5 or B14) of the same size or smaller than those shown in tables.

Bei der Ausführung HS (Getriebe) sind alle abgebildeten Montageausführungen möglich.

Bei der Ausführung P (IEC) können bestimmte Montageausführungen nur durch Verwendung von IEC-Flanschen (B5 oder B14) erreicht werden, die gleich groß oder kleiner als die in den Tabellen angegebenen sind.

Dans la configuration HS (réducteur), il est possible d'obtenir toutes les exécutions de montage présentées.

Dans la configuration P (IEC), certaines exécutions de montage ne peuvent être obtenues qu'en utilisant des brides CEI (B5 ou B14) de taille inférieure ou égale aux tailles indiquées dans les tableaux.



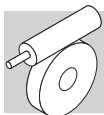
		CW1 CCW1	CW2 CCW2	CW3	CCW3	CW4 CCW4
VF/VF30/44	A, N, V, P1	63B14	63B14	63B14	63B14	63B14
	F-FA					
VF/VF30/49	A, N, V, P1	63B14	63B14	63B14	63B14	63B14
	F-FA					
VF/W30/63	U	63B5-63B14	63B5-63B14	63B5-63B14	63B5-63B14	63B5-63B14
	UF-UFC					
VF/W44/75	U	71B5-71B14	71B5-71B14	71B5-71B14	71B5-71B14	71B5-71B14
	UF-UFC-UFCR					
VF/W44/86	U	71B5-71B14	71B5-71B14	71B5-71B14	71B5-71B14	71B5-71B14
	UF-UFC					
VF/W49/110	U	80B5-80B14	80B5-80B14	80B5-80B14	80B5-80B14	80B5-80B14
	UF-UFC					
W/VF63/130	N	71B5-90B14	90B5-90B14	71B5-90B14	71B5-90B14	71B5-90B14
	A	90B5-90B14	71B5-90B14	90B5-90B14	90B5-90B14	90B5-90B14
	V		90B5-90B14			—
	F1	90B5-90B14	71B5-90B14	90B5-90B14	71B5-90B14	90B5-90B14
	FC1-FR1				90B5-90B14	
	P1					
	F2	90B5-90B14	71B5-90B14	71B5-90B14	90B5-90B14	90B5-90B14
	FC2-FR2			90B5-90B14		
	P2					
W/VF86/150	N	112B5-112B14	112B5-112B14	71B5-112B14	71B5-112B14	71B5-112B14
	A	71B5-112B14	71B5-112B14	112B5-112B14	112B5-112B14	112B5-112B14
	V	112B5-90B14	112B5-90B14			71B5-112B14
	F1	112B5-112B14	71B5-90B14	112B5-112B14	71B5-90B14	112B5-112B14
	FC1-FR1		90B5-112B14		112B5-112B14	
	P1					
	F2	112B5-112B14	71B5-90B14	71B5-90B14	112B5-112B14	112B5-112B14
	FC2-FR2		90B5-112B14	112B5-112B14		
	P2					
W/VF86/185	N	112B5-112B14	112B5-112B14	90B5-112B14	90B5-112B14	90B5-112B14
	A	90B5-112B14		112B5-112B14	112B5-112B14	112B5-112B14
	V	112B5-90B14	90B5-112B14			90B5-112B14
	F1	112B5-112B14	90B5-112B14	112B5-112B14	90B5-112B14	112B5-112B14
	FC1-FR1				112B5-112B14	
	P1					
	F2	112B5-112B14	90B5-112B14	90B5-112B14	112B5-112B14	112B5-112B14
	FC2-FR2			112B5-112B14		
	P2					
VF/VF130/210	N	#	132B5	#	#	#
	A	132B5	#	132B5	132B5	132B5
	V					
	P					
VF/VF130/250	N	#	132B5	#	#	#
	A	132B5	#	132B5	132B5	132B5
	V		132B5			
	P		#			

Consultare il ns. servizio Tecnico Commerciale

Consult our Technical Service

Bitte nehmen Sie mit unserem Technischen Verkaufsdienst Kontakt auf

Consulter notre Service Technico-Commercial



12 - DESIGNAZIONE

12 - DESIGNATION

12 - BEZEICHNUNG

12 - DESIGNATION

RIDUTTORE / GEAR UNIT / GETRIEBE / REDUCTEUR

W 63 L1 UF1 — 24 S2 — B3OPZIONI / OPTIONS
OPTIONEN / OPTIONS

24

ESECUZ. DI MONTAGGIO / MOUNTING ARRANGEMENT
BAUFORM / ASSEMBLAGEVF/VF, VF/W, W/VF **CW (1, 2, 3, 4)**
CCW (1, 2, 3, 4)

19

POSIZIONE DI MONTAGGIO / MOUNTING POSITION
EINBAULAGEN / POSITION DE MONTAGE

VF 27...VF 49 VFR 44, VFR 49	B3
W, WR VF 130...VF 250 VFR 130...VFR 250	B3 (default), B6, B7, B8, V5, V6
VF/VF VF/W W/VF	B3 (default), B6, B7, B8, V5, V6

25

INTERFACCIA MOTORE IEC / MOTOR MOUNTING
MOTOR BAUFORM / FORME DE CONSTRUCTION DU MOTEUR

B5	(VF 30...VF 250, VFR 49...VFR 250, W, WR)
B14	(VF 30...VF 49, W)

109

110

DESIGNAZIONE INGRESSO / INPUT CONFIGURATION
BEZEICHNUNG DER ANTRIEBSSEITE / DESIGNATION ENTREE

	VF	VFR	W	WR	VF/VF	VF/W	W/VF
P(IEC)	 P27 (VF 27 only), P56...P225	 P63, P80...P160	 P71...P132	 P63...P112	 P56, P63, P90...P132	 P56...P80	 P71...P112
S_		 S44 (VFR 44 only)	 S1...S3				 S1...S3
HS							

109

110

110

183

186

RAPPORTO DI RIDUZIONE / GEAR RATIO / ÜBERSETZUNG / RAPPORT DE REDUCTION

DIAMETRO ALBERO LENTO / OUTPUT SHAFT BORE
ABTRIEBSWELLE DURCHMESSER / DIAMETRE ARBRE LENTW 75
VF/W 44/75 **D30 (default), D28 (Su richiesta / on request / Option / sur demande)**

FORMA COSTRUTTIVA / VERSION / BAUFORM / FORME DE CONSTRUCTION

18

LIMITATORE DI COPPIA / TORQUE LIMITER / RUTSCHKUPPLUNG / LIMITEUR DE COUPLE

VF, VFR W, WR	L1, L2	VF/VF	LF
------------------	---------------	-------	-----------

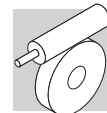
191

GRANDEZZA RIDUTTORE / GEAR FRAME SIZE / GETRIEBEBAUGRÖSSE / TAILLE REDUCTEUR

VF	27, 30, 44, 49, 130, 150, 185, 210, 250	VF/VF	30/44, 30/49, 130/210, 130/250
VFR	44, 49, 130, 150, 185, 210, 250	VF/W	30/63, 44/75, 44/86, 49/110
W, WR	63, 75, 86, 110	W/VF	63/130, 86/150, 86/185

TIPO RIDUTTORE / GEARBOX TYPE / GETRIEBETYP / TYPE DU REDUCTEUR

VF, W	Riduttore a vite senza fine / Worm gearbox / Schneckengetriebe / Réducteur a vis sans fin
VFR, WR	Riduttore con precoppia elicoidale / Helical-worm gear unit / Schneckengetriebe mit Vorstufe / Réducteur avec pre-étage
VF/VF, VF/W, W/VF	Riduttore combinato / Combined gearbox / Doppelschneckengetriebe / Réducteur combiné

**12.2 Designazione motore****12.2 Motor designation****12.2 Motor Bezeichnung****12.2 Désignation moteur**

MOTORE / MOTOR / MOTOR / MOTEUR

FRENO / BRAKE / BREMSE / FREIN

BN 63A 4 230/400-50 IP54 CLF ... W FD 3.5 R SB 220SA ...OPZIONI / OPTIONS
OPTIONEN / OPTIONSALIMENT. FRENO / BRAKE SUPPLY
BREMSVERSORGUNG / ALIMENT. FREINTIPO ALIMENTATORE / RECTIFIER TYPE
GLEICHRICHTERTYP / TYPE ALIMENTATEUR**M** **NB, SB, NBR, SBR****K** —**BN** **NB, SB, NBR, SBR**LEVA DI SBLOCCO FRENO
BRAKE HAND RELEASE
BREMSENTHANDLÜFTUNG
LEVIER DE DEBLOCAGE FREIN**M** **R, RM****K** **R****BN** **R, RM**COPPIA FRENANTE / BRAKE TORQUE
BREMSMOMENT / COUPLE FREIN

TIPO FRENO / BRAKE TYPE / BREMSENTYP / TYPE DE FREIN

M **FD, FA****K** **FC****BN** **FD, FA, BA**POSIZIONE MORSETTIERA / TERMINAL BOX POSITION
KLEMMENKASTENLAGE / POSITION BOITE A BORNE**M** **ME** **W** (default), **N, E, S****K** **W** (default), **N, E, S****BN** **BE** **W** (default), **N, E, S**FORMA COSTRUTTIVA / MOTOR MOUNTING
BAUFORM / FORM DE CONSTRUCTION**M** **ME** —**K** **B5****BN** **BE** **B5, B14**CLASSE ISOLAMENTO / INSULATION CLASS
ISOLIERUNGSKLASSE / CLASSE ISOLATION**CL F** standard **CL H** optionGRADO DI PROTEZIONE / DEGREE OF PROTECTION
SCHUTZART / DEGRE DE PROTECTION**IP55** standard (IP54 - autofr. / brake motor / Bremssmotor / moteur frein)

TENSIONE-FREQUENZA / VOLTAGE-FREQUENCY / SPANNUNG-FREQUENZ / TENSION-FREQUENCY

NUMERO DI POLI / POLE NUMBER / POLZAHL / N.bre POLES

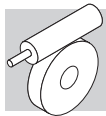
2, 4, 6, 2/4, 2/6, 2/8, 2/12, 4/6, 4/8

GRANDEZZA MOTORE / MOTOR SIZE / MOTOR-BAUGRÖSSE / TAILLE MOTEUR

M **ME** **1SC...3LB****K** **63 - 71****BN** **BE** **56A...180L** BN 27, BN 44 (motori speciali / special motors / Spezialmotoren / moteurs speciaux)

TIPO MOTORE / MOTOR TYPE / MOTORTYP / TYPE MOTEUR

M trifase integrato / 3-phase integral / kompaktes Dreiphasen / 3 phase compact**ME** trifase integrato, classe IE2 / 3-phase integral, class IE2 / kompaktes Dreiphasen, Klasse IE2 / 3 phase compact, classe IE2**K** trifase compatto / three phase motor compact type / Drehstrom - Kompaktmotor / Moteur triphasé compact**BN** trifase IEC / IEC 3-phase / IEC Dreiphasen / 3 phase IEC**BE** trifase IEC, classe IE2 / IEC 3-phase, class IE2 / IEC Dreiphasen, Klasse IE2 / 3 phase IEC, classe IE2



13 - OPZIONI RIDUTTORE

SO

I riduttori VF 30 ... VF 49, W 63 ... W 86, solitamente riempiti in fabbrica di lubrificante, sono in questo caso forniti privi di olio.

LO

I riduttori delle grandezze da VF 130 a VF 250 e W 110, solitamente sprovvisti di lubrificante, sono richiesti con olio sintetico del tipo correntemente utilizzato da BONFIGLIOLI RIDUTTORI e riempiti in accordo alla posizione di montaggio specificata.

L'applicabilità dell'opzione LO è descritta nella tabella seguente.

13 - GEARBOX OPTIONS

SO

Gear units VF 30 ... VF 49 and W 63 ... W 86, usually factory filled with oil, are, in this case, supplied unlubricated.

LO

Gearboxes VF 130...VF 250 and W 110, usually supplied unlubricated, to be filled with synthetic oil currently used by BONFIGLIOLI RIDUTTORI according to the mounting position specified.

The applicability of the LO option is described in the table below.

13 - GETRIEBE OPTIONEN

SO

Die Getriebe VF 30 ... VF 49 und W 63 ... W 86, das normalerweise sind mit Schmiermittel geliefert, werden ohne Öl geliefert.

LO

Die normalerweise ohne Schmiermittel gelieferten Getriebe vom VF 130...VF 250 und W 110, die gewöhnlich ohne Schmiermittel geliefert werden, in Übereinstimmung mit der Einbaulage gefüllt mit dem normalerweise von BONFIGLIOLI RIDUTTORI verwendeten synthetischen Schmierstoff. Die Anwendbarkeit der Option LO wird in der folgenden Tabelle näher erläutert.

13 - OPTIONS REDUCTEURS

SO

Les réducteurs VF 30 ... VF 49, W 63 ... W 86, habituellement fourni avec lubrifiant, sont livrés sans huile.

LO

Les réducteurs VF 130...VF 250 et W 110, habituellement dépourvus de lubrifiants, sont demandés avec huile synthétique du type couramment utilisé par BONFIGLIOLI RIDUTTORI et remplis conformément à la position de montage demandée.

L'applicabilité de l'option LO est décrite dans le tableau suivant.

	LO					
	Posizione di montaggio / Mounting position / Einbaulage / Position de montage					
	B3	B6	B7	B8	V5	V6
W 110 U-UF-UFC	X	X	X	X	⊖	⊖
VF 130 A-N-P-F-FC	X	X	X	X	⊖	⊖
VF 130 V	⊖	X	X	⊖	X	X
VF 130 FR	X	⊖	⊖	X	⊖	⊖
VF 150 A-N-P-F-FC	X	X	X	X	⊖	⊖
VF 150 V	⊖	X	X	⊖	X	X
VF 150 FR	X	⊖	⊖	X	⊖	⊖
VF 185 A-N-P-F-FC	X	X	X	X	⊖	⊖
VF 185 V	⊖	X	X	⊖	X	X
VF 185 FR	X	⊖	⊖	X	⊖	⊖
VF 210 A-N-P	X	⊖	⊖	X	⊖	⊖
VF 210 V	⊖	⊖	⊖	⊖	X	X
VF 250 A-N-P	X	⊖	⊖	X	⊖	⊖
VF 250 V	⊖	⊖	⊖	⊖	X	X

RB

Albero veloce sporgente sul lato opposto comando.

RBO

Albero veloce sporgente sul 2° riduttore.
(solo per esecuzioni combinate)

VV

Anello di tenuta in Viton® sull'albero veloce. Disponibile solo per gruppi serie VF, ad esclusione di VF 30 con opzione RB, e VF 30_HS.

PV

Fornitura di anelli di tenuta in Viton® sia sull'albero lento sia sull'albero veloce, ad esclusione di VF 30 con opzione RB, e VF 30_HS.

KA

Kit piedi W 63...W 110 per intercambiabilità con gruppi equivalenti VF_A.

KV

Kit piedi W 63...W 110 per intercambiabilità con gruppi equivalenti VF_V. (escluso W con opzione RB).

RB

Double-ended input shaft at non-drive-end.

RBO

Double-ended input shaft at N.D.E. of 2nd gearbox. (combined execution only)

VV

Viton® oil seal on input shaft. The option is only available for units of the VF series, barring all VF 30's c/w option RB and VF 30_HS.

PV

Oil seals from Viton® compound on both the input and the output shaft, barring all VF 30's c/w option RB and VF 30_HS.

KA

VF_A interchangeability kit. Option is available for units W 63 to W 110.

KV

VF_V interchangeability kit (barring W + option RB). Option is available for units W 63 to W 110.

RB

Zweites Wellenende gegenüber von Eigangswelle.

RBO

Zusätzliches Schneckenwellenende am 2. Getriebe. (nur bei Doppelschneckengetrieben)

VV

Wellendichtringe aus Viton® auf der Antriebswelle. Lieferbar nur für die VF-Reihe. Ausschließlich VF 30 nach Ausführung RB und/oder HS.

PV

Alle Wellendichtringen aus Viton®. Ausschließlich VF 30 nach Ausführung RB und/oder HS.

KA

Durch mit VF_A austauschbarem Satz - Abstellfüße komplettiert.

KV

Durch mit VF_V austauschbarem Satz - Abstellfüße komplettiert (W mit Option RB ausgeschlossen).

RB

Vis saillante sur le côté opposé commande.

RBO

Vis saillante sur le 2ème réducteur (seulement pour les exécutions combinées)

VV

Bague d'étanchéité en Viton® sur arbre rapide. Disponible uniquement pour groupes VF, à l'exclusion de VF 30 avec option RB et VF 30_HS.

PV

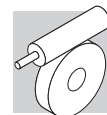
Les réducteurs sont équipées de bagues d'étanchéité en Viton® soit sur l'arbre se sortie que sur l'arbre d'entrée, à l'exclusion de VF 30 avec option RB et VF 30_HS.

KA

Kit pieds pour interchangeabilité avec groupe équivalent type VF_A.

KV

Kit pieds pour interchangeabilité avec groupe équivalent type VF_V (à l'exclusion de W avec option RB).



AO Albero su lato opposto a standard (VF 27). Opzioni motori Per informazioni sulle opzioni, consultare i relativi capitoli nella sezione Motori Elettrici.	AO <i>Output shaft on side opposite to standard (VF 27).</i> Motor options <i>For more detailed information please consult the Electric Motor section in this book.</i>	AO Abtriebswelle auf die Gegenseite als Standard (VF 27). Optionen Motoren Detaillierte Informationen entnehmen Sie bitte dem Kapitel "Elektromotoren".	AO <i>Arbre coté opposé par rapport au standard (VF 27).</i> Options moteurs <i>Pour plus d'informations sur les options, consulter les chapitres correspondants dans la section Moteurs électriques.</i>
--	--	--	--

14 - POSIZIONI DI MONTAGGIO E ORIENTAMENTO MORSETTIERA	14 - MOUNTING POSITION AND TERMINAL BOX ANGULAR LOCATION	14 - EINBAULAGEN UND LAGE DES KLEMMENKASTENS	14 - POSITIONS DE MONTAGE ET ORIENTATION BOITE A BORNE
---	---	---	---

Gli orientamenti delle morsettiere dei motori sono identificati osservando il motore dal lato ventola; l'orientamento pre-impostato in fabbrica è evidenziato in nero (W).

Le posizioni morsettiere illustrate non sono valide per VFR 44. Fare riferimento alle pag. 23 e alle pag. 124...129 per la designazione e l'identificazione della forma costruttiva.

Posizione angolare leva di sblocco freno.

Nei motori autofrenanti, la leva di sblocco freno (se richiesta) ha l'orientamento standard a 90° rispetto alla morsettiere (posizione AB); specificare con relative opzioni qualora l'orientamento desiderato sia diverso.

Location of motor terminal box can be specified by viewing the motor from the fan side; standard location is shown in black (W).

The terminal box positions indicated do not apply to VFR 44. Please refer to page 23 and pages 124...129 for designation and identification of design version.

Angular location of the brake release lever.

Unless otherwise specified, brake motors have the manual device side located, 90° apart from terminal box. Different angles can be specified through the relevant options available.

Die Angaben zur Lage des Klemmenkastens beziehen sich auf das von der Lüfterseite her betrachtete Getriebe. Die Standardorientierung ist schwarz hervorgehoben (W).

Die in der Tabelle dargestellten Positionen auf der Klemmenleiste sind für VFR 44 gültig. Für die Zuordnung und die Identifizierung der Bauform ist Bezug auf die Seiten 23 und 124...129 zu nehmen.

Winkellage des Handlüfterhebels.

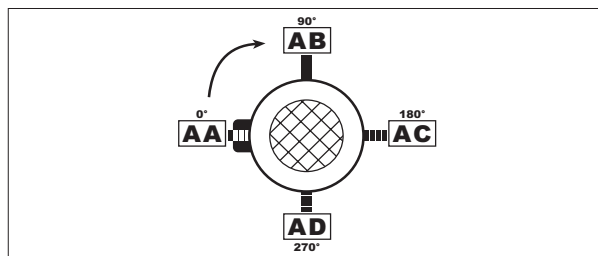
Bei Bremsmotoren wird der Handlüfterhebel (auf Anfrage) standardmäßig auf 90° gegenüber des Klemmkastens (AB-Anordnung) geliefert; wird eine andere Anordnung verlangt, muß dies bei der Bestellung durch das geeignete Option angegeben werden.

Les orientations des boîtes à bornes des moteurs sont définies en regardant le moteur du côté ventilateur. L'orientation standard est indiquée en noir (W).

Les positions de la boîte à bornes ne sont pas valables pour VFR 44. Se reporter à la page 23 et aux pages 124...129 pour la désignation et l'identification de la forme de construction.

Position angulaire levier déblocage frein.

Dans les moteurs freins, ce levier (si requis) aura l'orientation standard de 90° par rapport à la boîte à bornes (position AB); spécifier avec options relatives si l'orientation désirée est différente.



Nelle pagine seguenti sono descritte le posizioni di montaggio dei riduttori tipo VF e W.

Per i riduttori combinati tipo VF/VF, VF/W e W/VF le posizioni di montaggio si riferiscono al secondo riduttore (lato macchina), per il primo riduttore (lato ingresso) fare riferimento al capitolo "Esecuzione di montaggio".

The following pages describe the mounting positions of VF and W series gearboxes.

In the case of VF/VF, VF/W and W/VF gearbox combinations, mounting positions refer to the second (machine side) gearbox. Refer to the "Mounting version" chapter for details of the first (input side) gearbox.

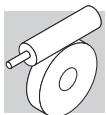
Auf den nachfolgenden Seiten sind die Einbaulagen der Getriebetypen VF und W beschrieben.

Für die kombinierten Getriebe der Typen VF/VF, VF/W und W/VF beziehen sich die Einbaulagen auf das zweite Getriebe (Maschinenseite); hinsichtlich des ersten Getriebes (Antriebsseite) ist auf das Kapitel "Ausführung des Einbaus" Bezug zu nehmen.

Dans les pages suivantes sont décrites les positions de montage des réducteurs de type VF et W.

Pour les réducteurs combinés de type VF/VF, VF/W et W/VF, les positions de montage se réfèrent au second réducteur (côté machine); pour le premier réducteur (côté entrée), consulter le chapitre « Exécution du montage ».

Legenda:	Key:	Zeichenerklärung:	Légende:
Tappo di sfiato / carico	Filling / breather plug	Einfüll / Lüfterschraube	Bouchon de event / remplissage
Tappo di livello	Level plug	Ölstandsschraube	Bouchon de niveau
Tappo di scarico	Drain plug	Ablaßschraube	Bouchon de vidange
Tappo in vista	Plug in sight	Sichtbarer Deckel	Bouchon visible
Tappo non in vista	Plug not in sight	Nicht sichtbarer Deckel	Bouchon non visible



VF 27 _ ... VF 49 _

VFR 44 _ , VFR 49 _

_HS

_S - _P (IEC)

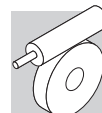
A	B3	B7	V5				VF
	B6	B8	V6				
N	B3	B7	V5				VF
	B6	B8	V6				
V	B3	B7	V5				VF
	B6	B8	V6				
P	B3	B7	V5				VF
	B6	B8	V6				
F	B3	B7	V5				VF
	B6	B8	V6				
U	B3	B7	V5				VF
	B6	B8	V6				

Posizione di montaggio base.
I riduttori sono targati esclusivamente nella posizione di montaggio base (B3) ma possono essere installati anche nelle posizioni derivate (B6, B7, B8, V5, V6). Dopo l'installazione la posizione di montaggio non può essere variata.

Base mounting position.
Gearboxes are plated only for base mounting position (B3). They can nevertheless also be installed in any of the derived positions (B6, B7, B8, V5, V6). Mounting position may not be changed after installation.

Grundeinbaulage.
Die Getriebe sind ausschließlich in der Grundeinbaulage (B3) beschilbert; sie können aber auch in abgeleiteten Einbaulagen (B6, B7, B8, V5, V6) installiert werden. Nach der Installation ist es nicht möglich, die Einbaulage zu ändern.

Position de montage de base.
Les réducteurs sont marqués exclusivement dans la position de montage de base (B3) mais ils peuvent être installés également dans des positions dérivées (B6, B7, B8, V5, V6). Après l'installation, la position de montage ne peut pas être modifiée.



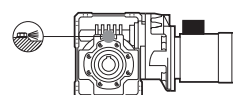
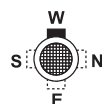
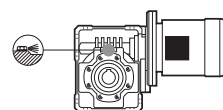
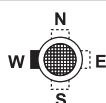
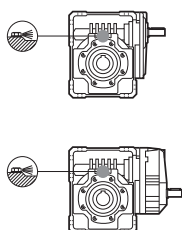
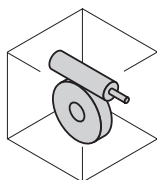
W 63 U ... W 86 U

WR 63 U ... WR 86 U

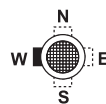
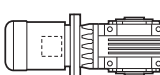
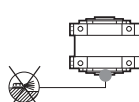
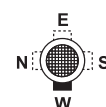
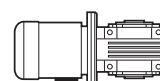
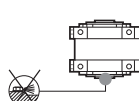
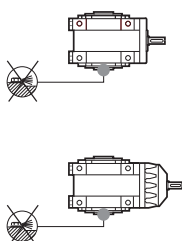
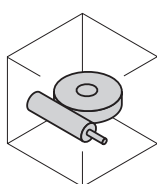
_HS

_S - _P (IEC)

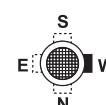
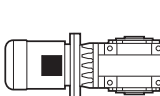
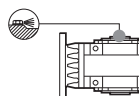
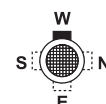
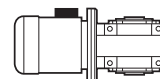
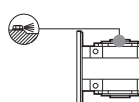
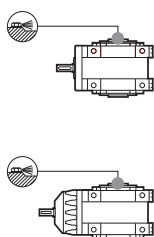
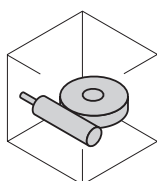
B3



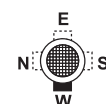
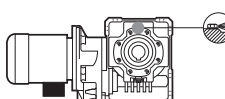
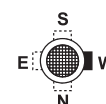
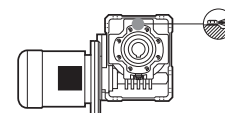
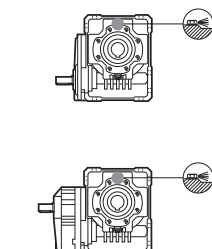
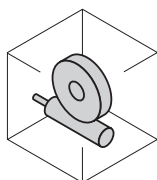
B6



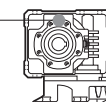
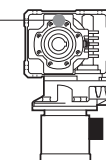
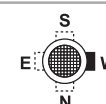
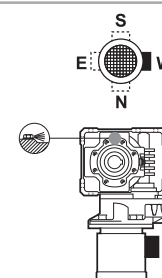
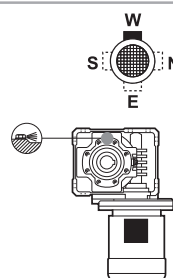
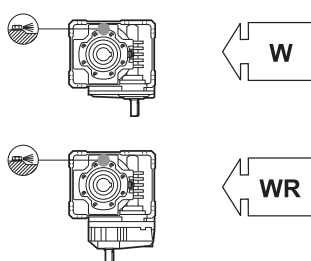
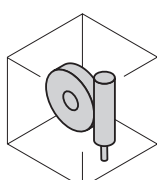
B7



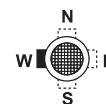
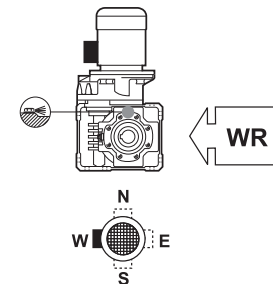
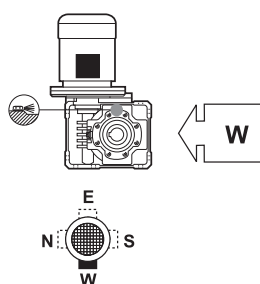
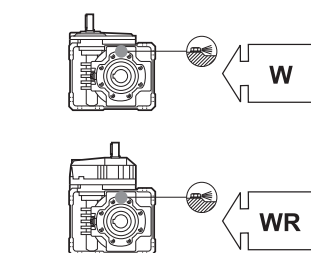
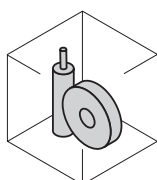
B8

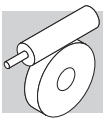


V5



V6



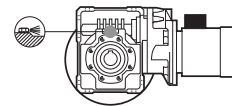
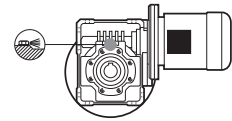
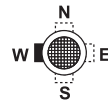
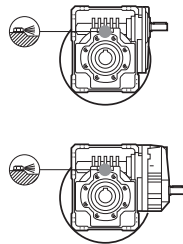
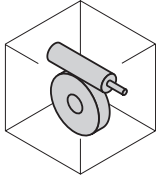


W 63 UF/UFC ... W 86 UF/UFC WR 63 UF/UFC ... WR 86 UF/UFC

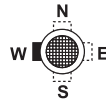
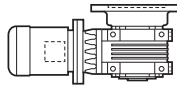
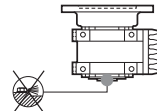
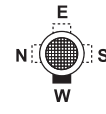
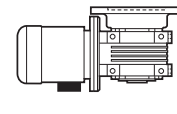
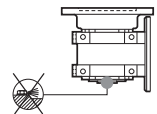
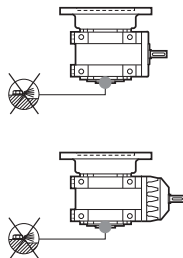
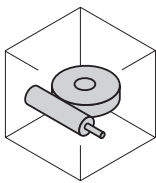
_HS

_S - _P (IEC)

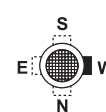
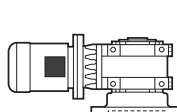
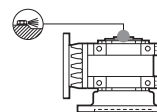
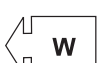
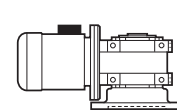
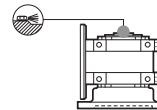
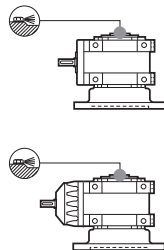
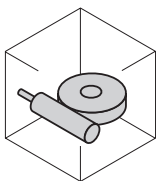
B3



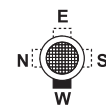
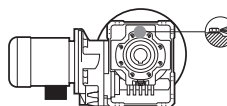
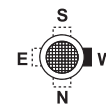
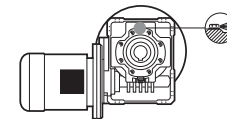
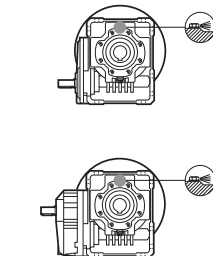
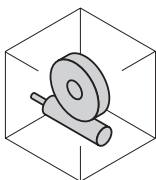
B6



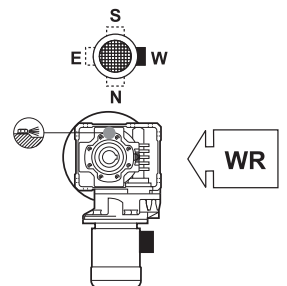
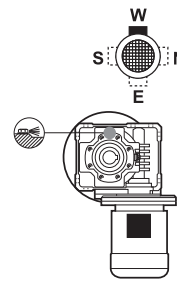
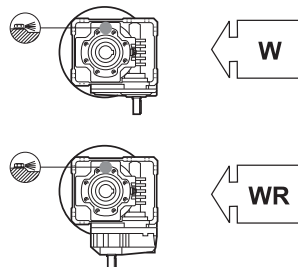
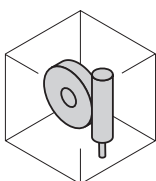
B7



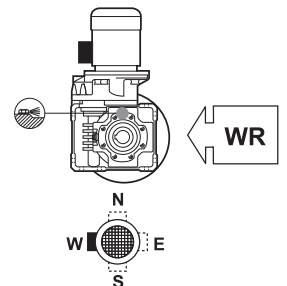
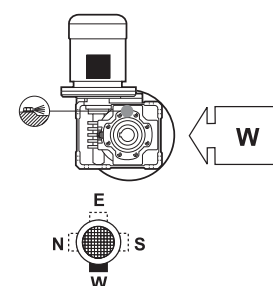
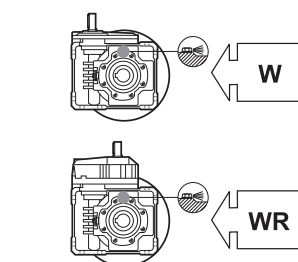
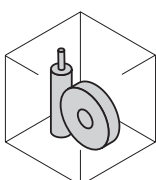
B8

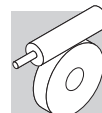


V5



V6





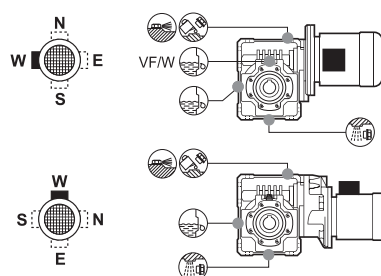
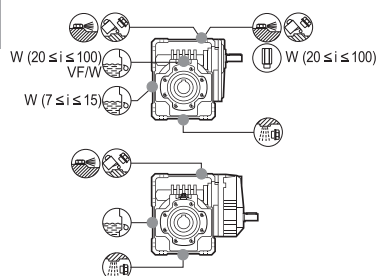
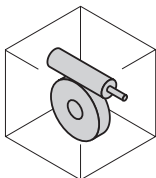
W 110 U

WR 110 U

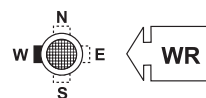
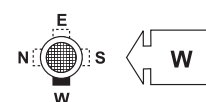
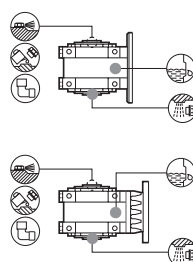
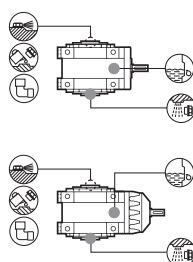
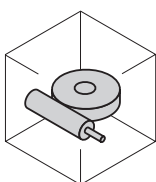
_HS

_S - _P (IEC)

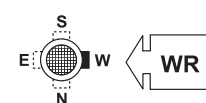
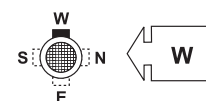
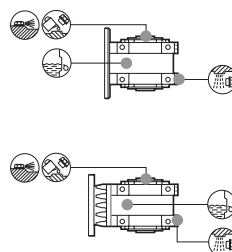
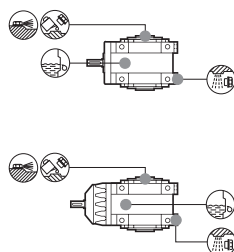
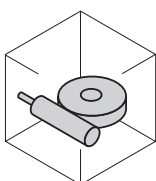
B3



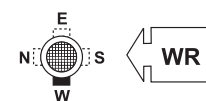
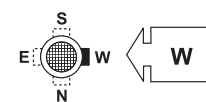
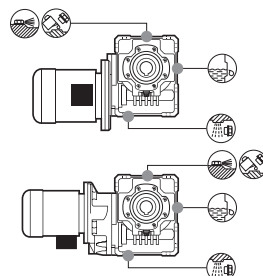
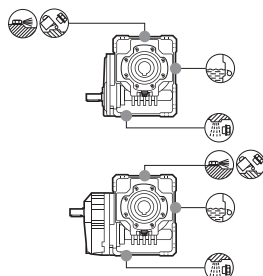
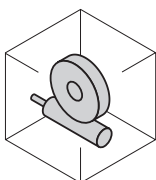
B6



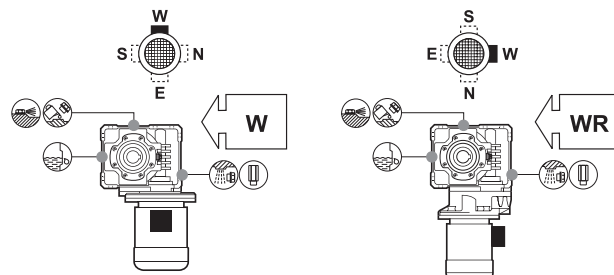
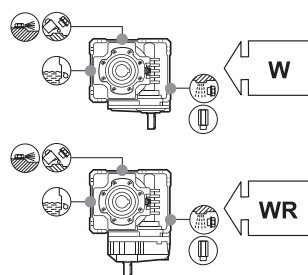
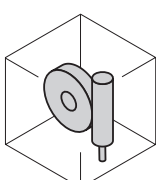
B7



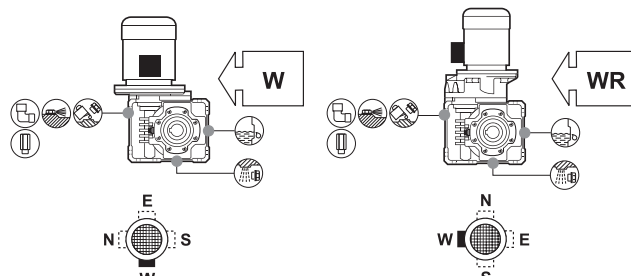
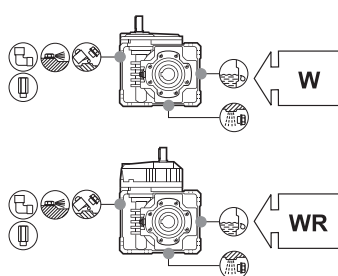
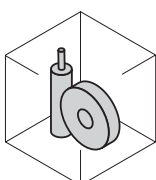
B8

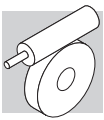


V5



V6





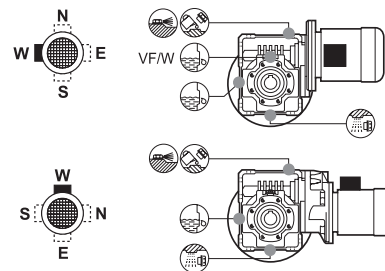
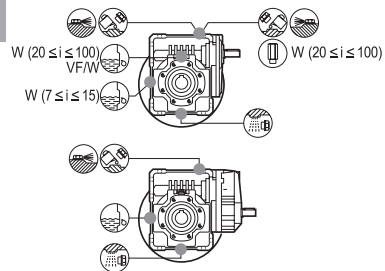
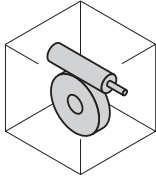
W 110 UF/UFC

WR 110 UF/UFC

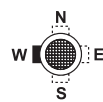
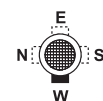
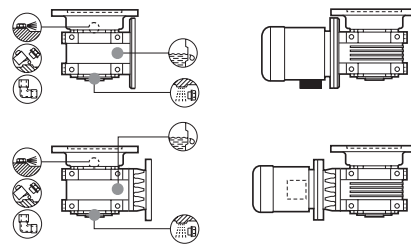
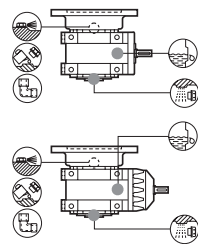
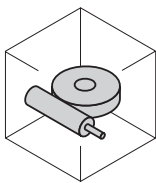
_HS

_S - _P (IEC)

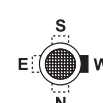
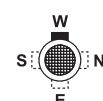
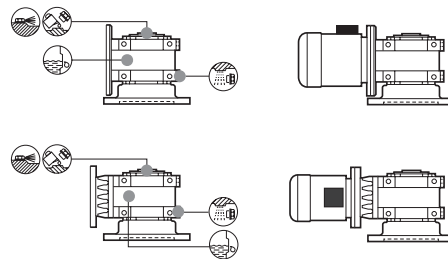
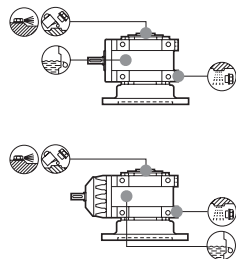
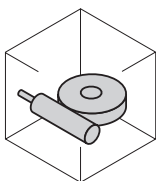
B3



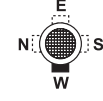
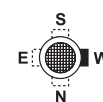
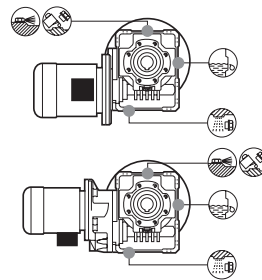
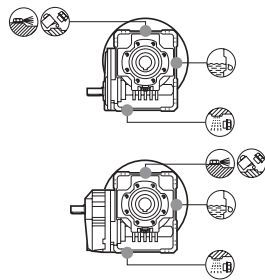
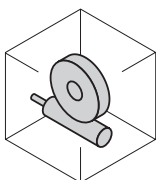
B6



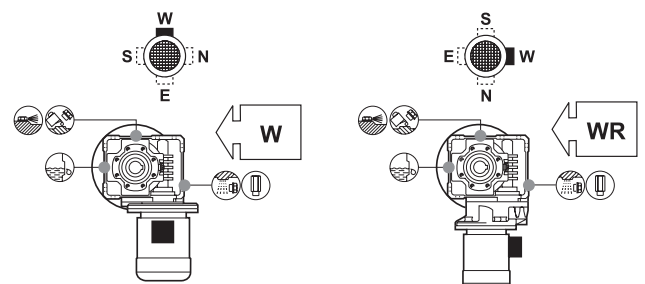
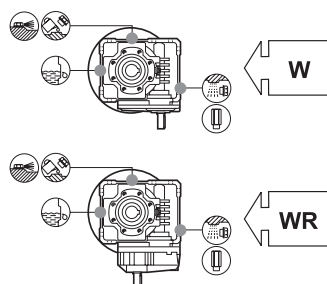
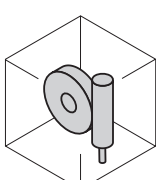
B7



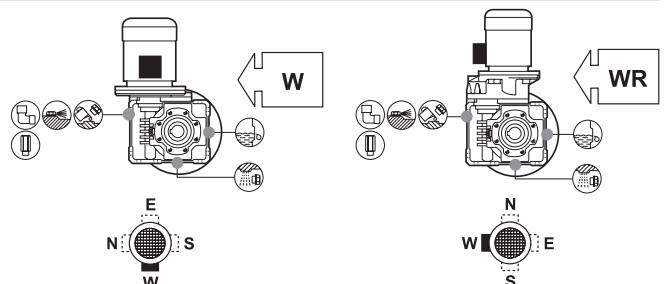
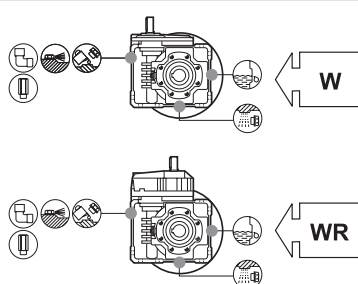
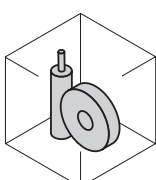
B8

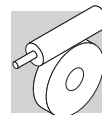


V5



V6





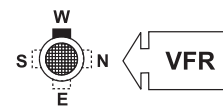
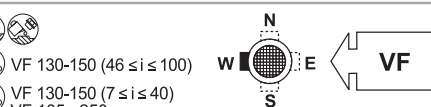
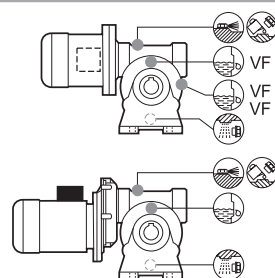
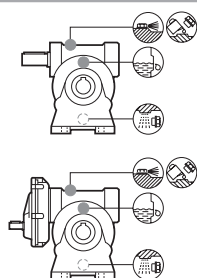
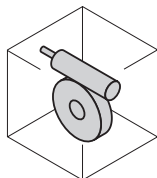
VF 130 A ... VF 250 A

VFR 130 A ... VFR 250 A

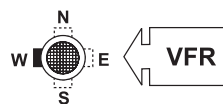
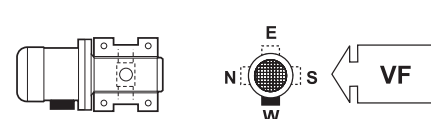
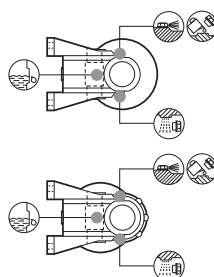
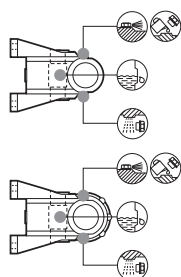
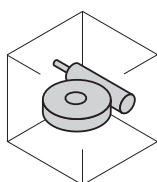
_HS

_P (IEC)

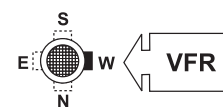
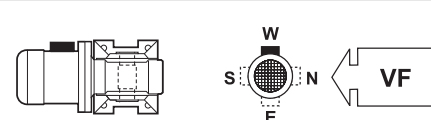
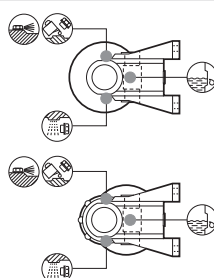
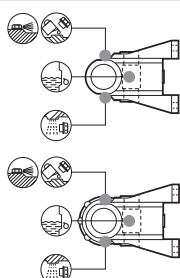
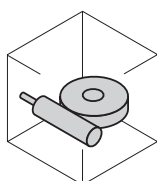
B3



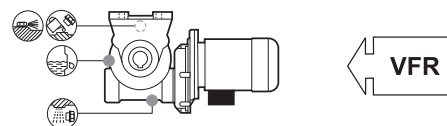
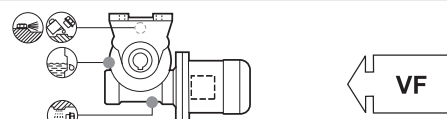
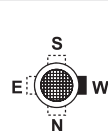
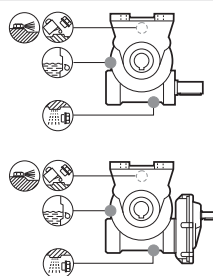
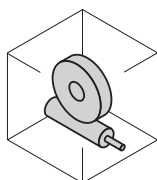
B6



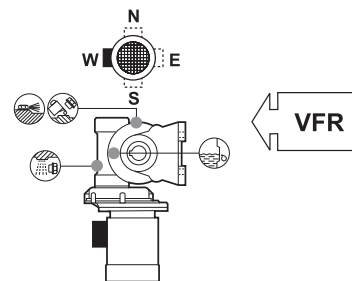
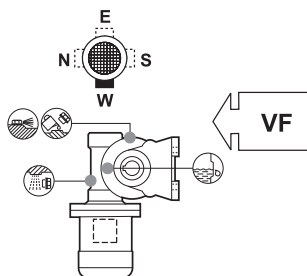
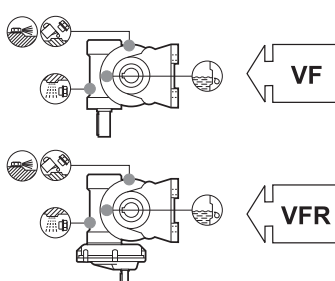
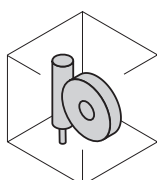
B7



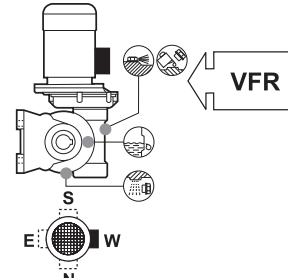
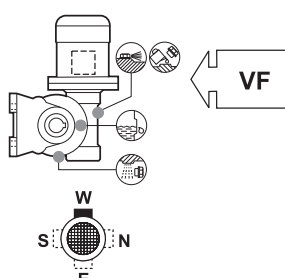
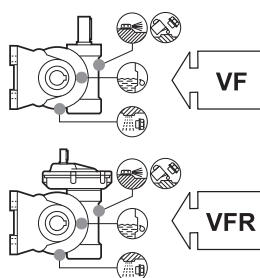
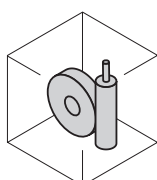
B8

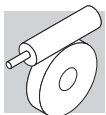


V5



V6





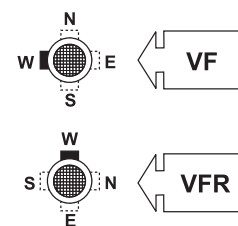
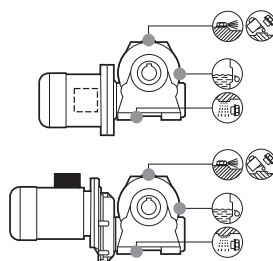
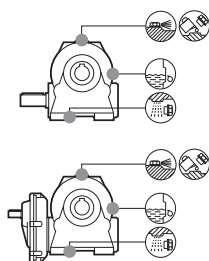
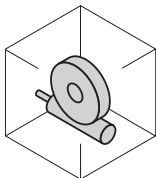
VF 130 N ... VF 250 N

VFR 130 N ... VFR 250 N

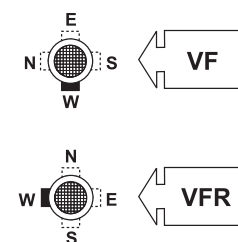
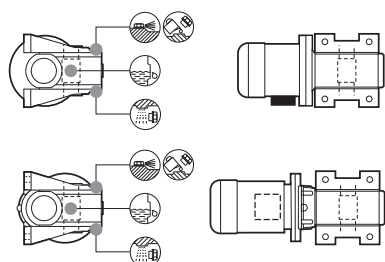
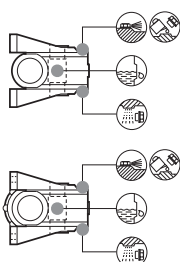
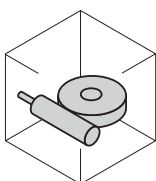
_HS

_P (IEC)

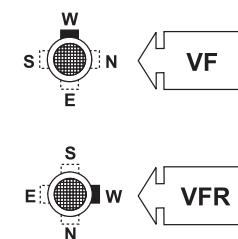
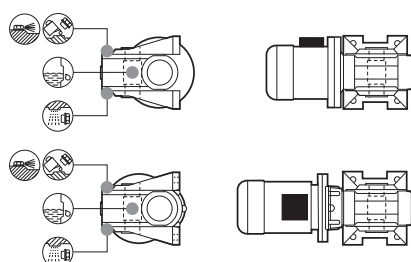
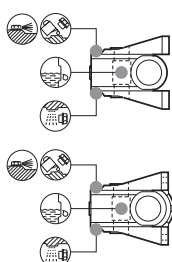
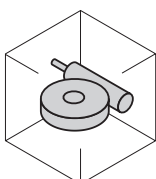
B3



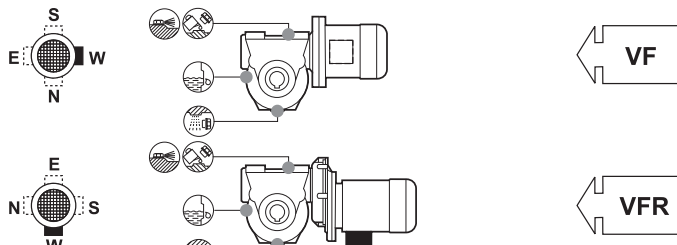
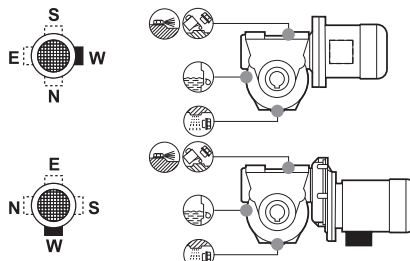
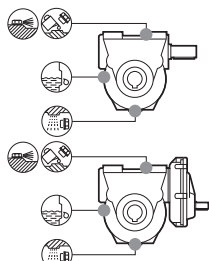
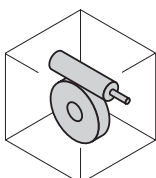
B6



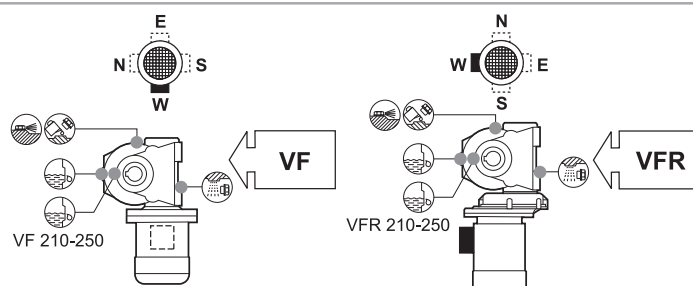
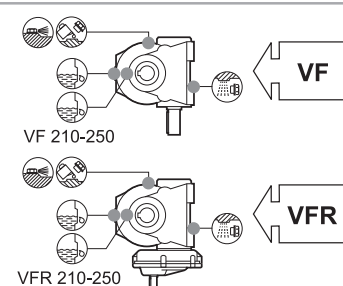
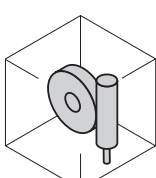
B7



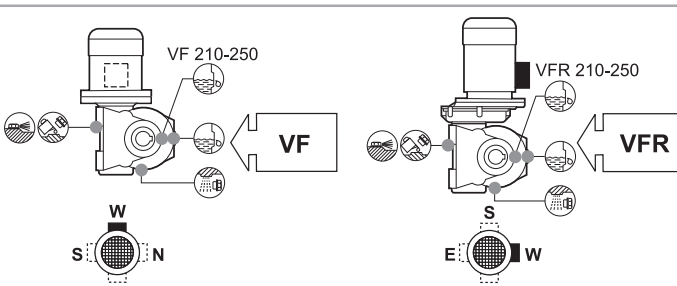
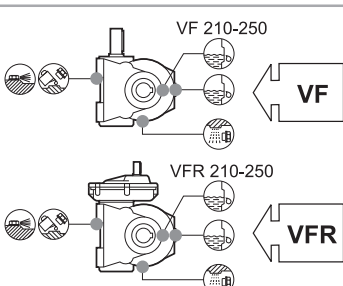
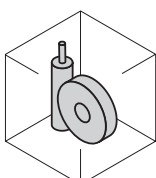
B8

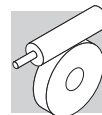


V5



V6





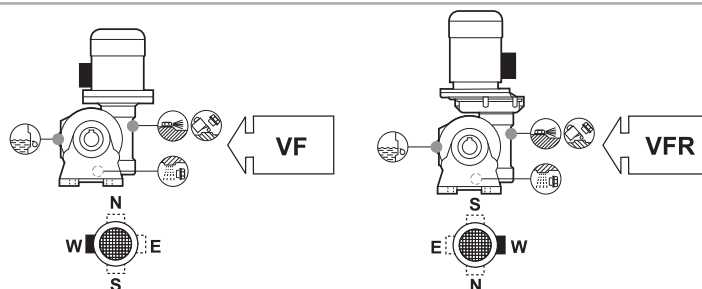
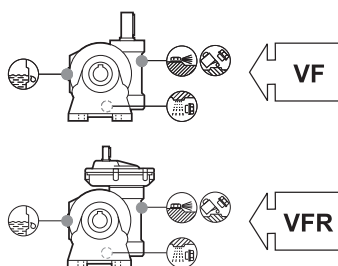
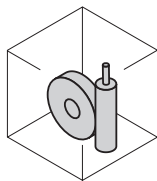
VF 130 V ... VF 250 V

VFR 130 V ... VFR 250 V

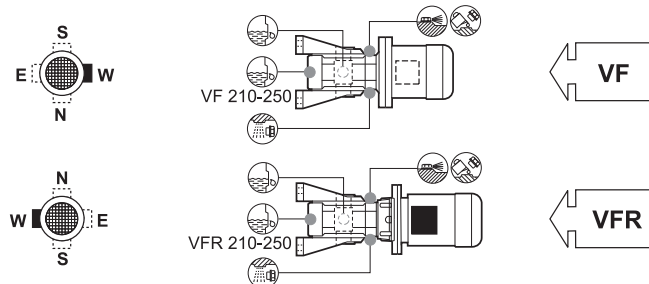
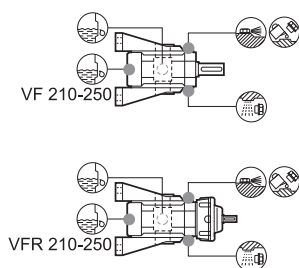
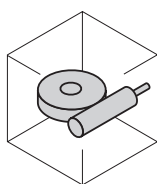
_HS

_P (IEC)

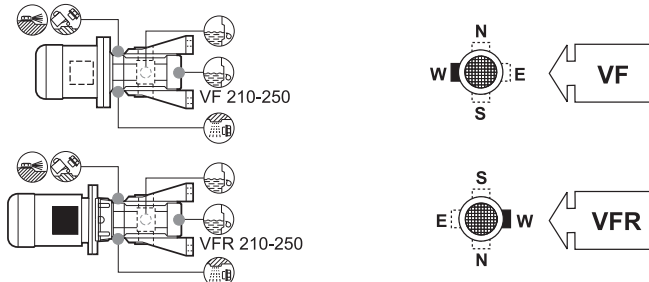
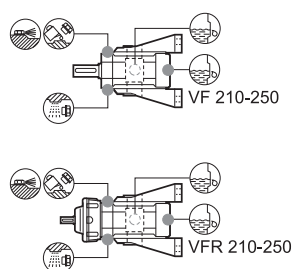
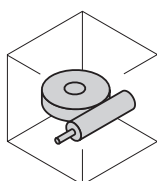
B3



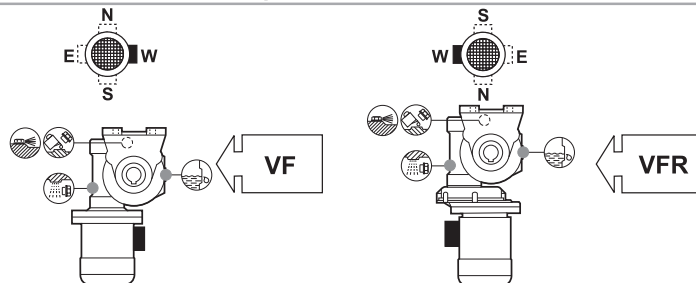
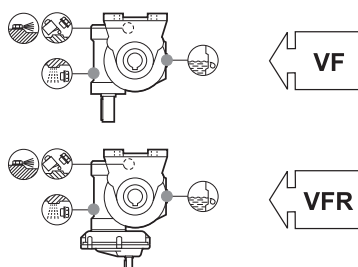
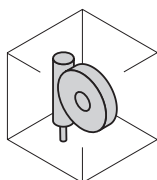
B6



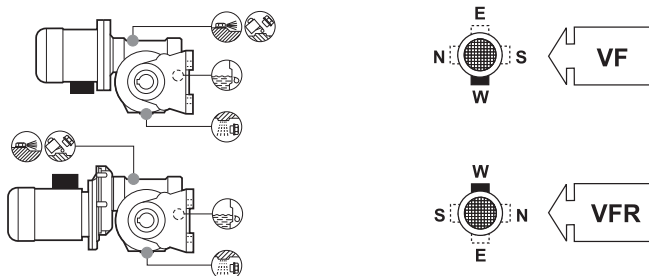
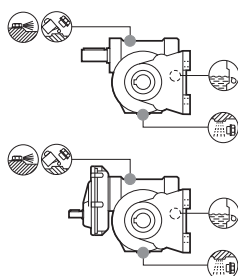
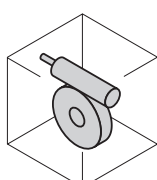
B7



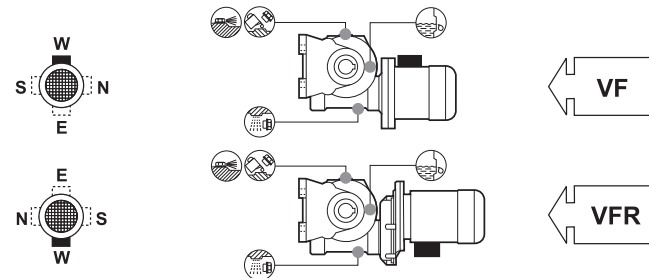
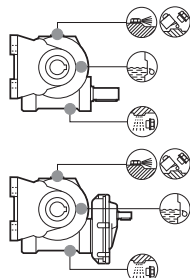
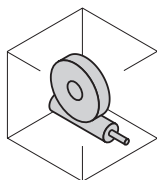
B8

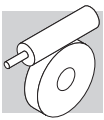


V5



V6





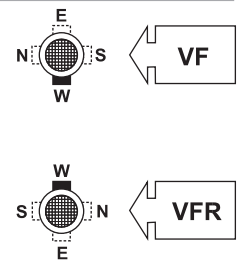
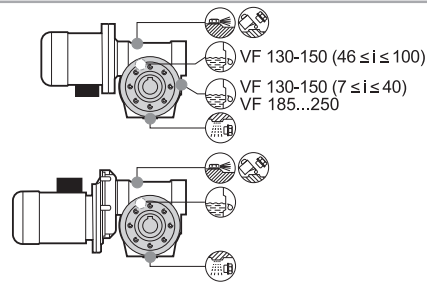
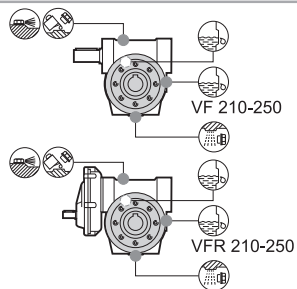
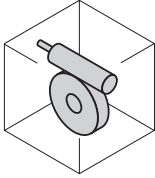
VF 130 P ... VF 250 P

VFR 130 P ... VFR 250 P

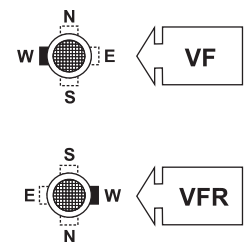
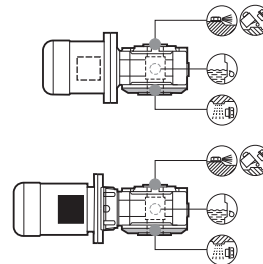
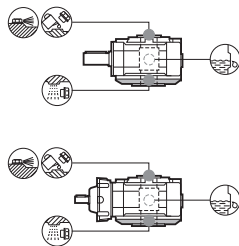
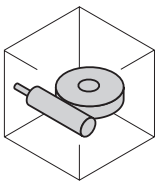
_HS

_P (IEC)

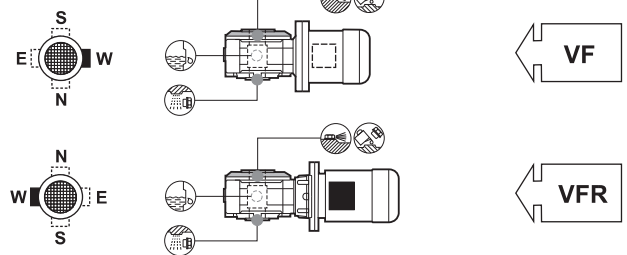
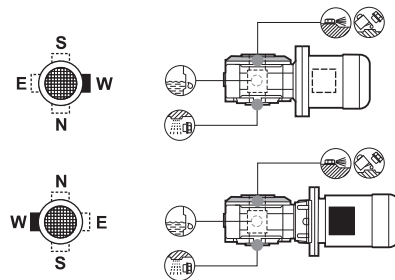
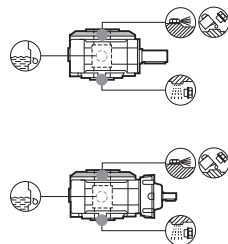
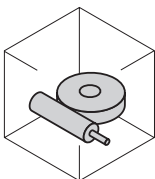
B3



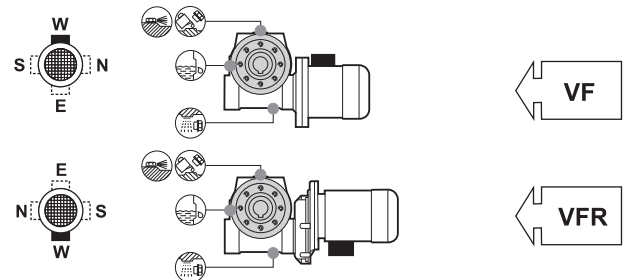
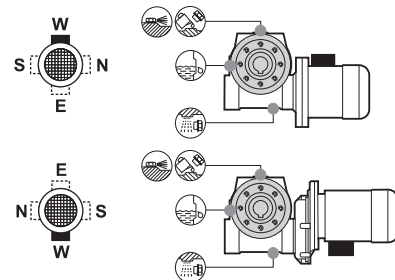
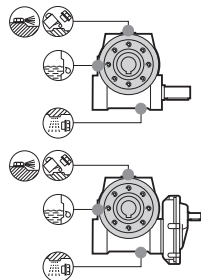
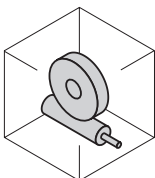
B6



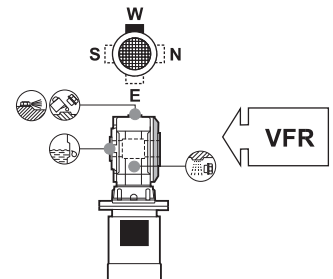
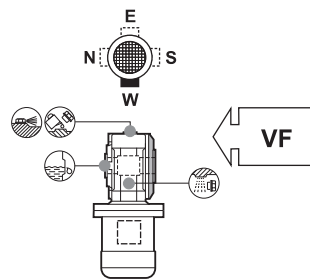
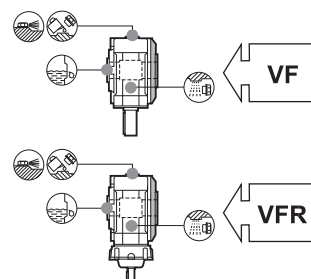
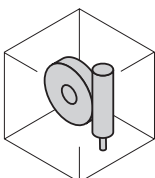
B7



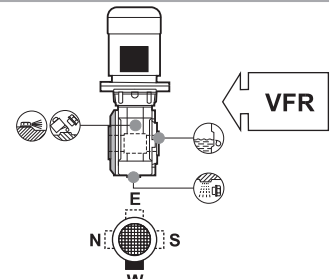
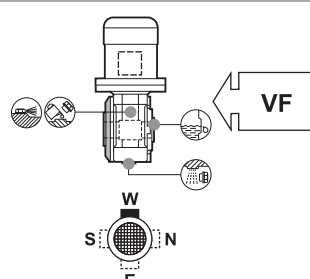
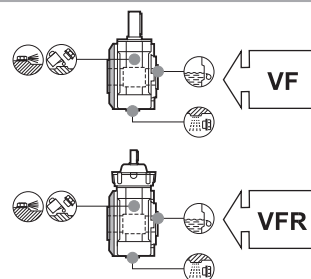
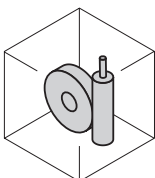
B8

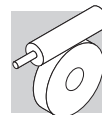


V5



V6





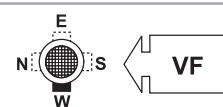
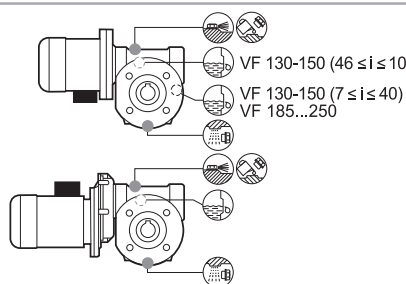
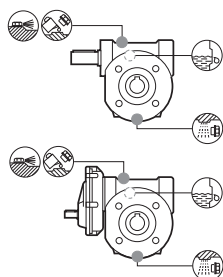
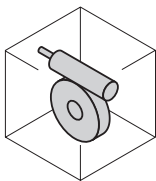
VF 130 F ... VF 250 F

VFR 130 F ... VFR 250 F

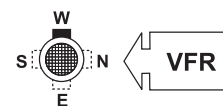
_HS

_P (IEC)

B3

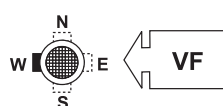
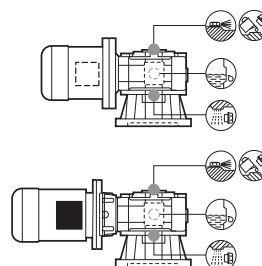
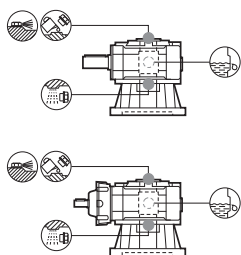
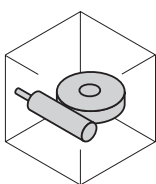


VF

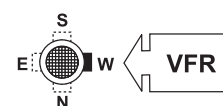


VFR

B6

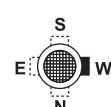
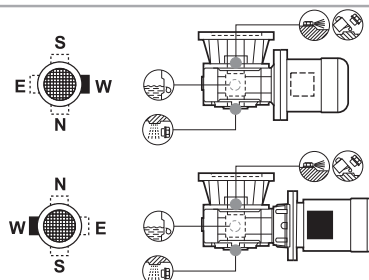
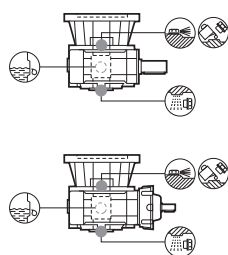
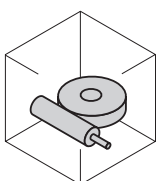


VF

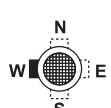


VFR

B7

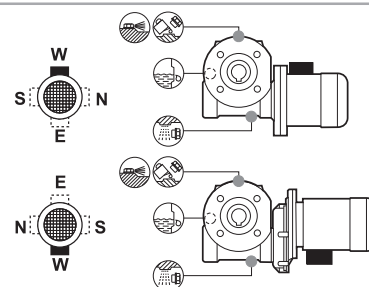
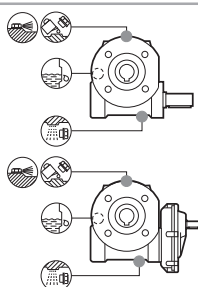
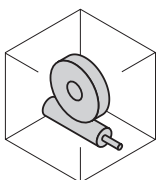


VF



VFR

B8

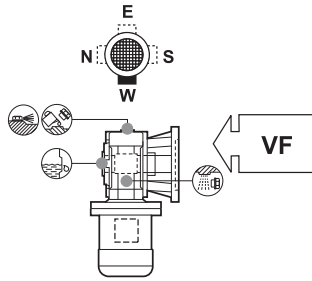
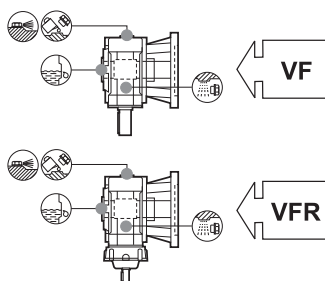
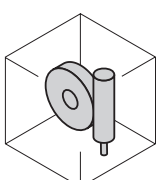


VF

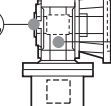


VFR

V5

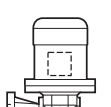
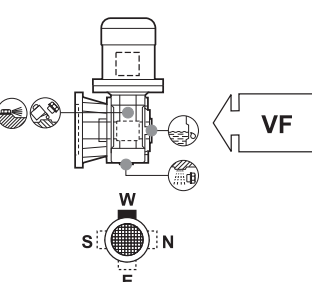
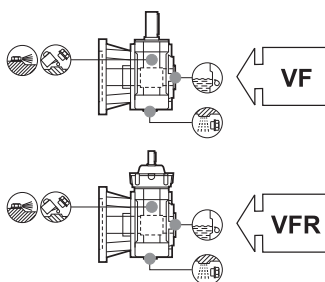
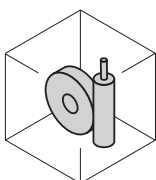


VF

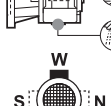


VFR

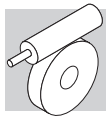
V6



VF



VFR



15 - LUBRIFICAZIONE

15.1 Lubrificazione riduttori W e VF

I gruppi VF 27 ... VF 49, W 63 ... W 86 sono normalmente consegnati con carica di lubrificante del tipo "long life" dalla fabbrica, o dalla rete di vendita ufficiale. Su richiesta gli stessi riduttori possono essere forniti privi di lubrificante, specificando per questi l'opzione **SO**. L'applicabilità dell'opzione è descritta nel capitolo "OPZIONI RIDUTTORE".

I gruppi VF 130 ... VF 250 e W 110 sono normalmente forniti privi di lubrificante e sarà cura dell'utilizzatore riempirli di olio prima della messa in servizio. Per questi stessi gruppi è disponibile l'opzione **LO** che, qualora specificata in fase di ordinativo, garantisce il primo riempimento in fabbrica con lubrificante sintetico, in quantità dipendente dalla posizione di montaggio. L'applicabilità dell'opzione è descritta nel capitolo "OPZIONI RIDUTTORE".

Le tavole che seguono sono da riferimento nell'interpretazione delle posizioni di montaggio, della collocazione dei tappi di servizio e delle quantità di lubrificante.

Queste ultime sono indicative, e per il corretto riempimento si dovrà fare riferimento alla mezzeria del tappo, o dell'astina di livello, se presente. Rispetto a questa condizione la quantità di lubrificante riportata in tabella può presentare scostamenti, occasionalmente anche rilevanti.

Il lubrificante "long life" fornito di serie è di natura sintetica e, a meno di contaminazione dall'esterno, non richiede sostituzioni periodiche per tutto l'arco di vita del riduttore.

Il funzionamento dei riduttori è ammesso per temperature ambiente comprese fra -20°C e +40°C. Per temperature ambiente comprese fra -20°C e -10°C l'avviamento del riduttore potrà avvenire solo dopo aver effettuato un pre-riscaldamento progressivo ed omogeneo del gruppo, oppure con funzionamento "a vuoto", senza carico collegato. Il carico potrà poi essere applicato all'albero del riduttore quando la temperatura dello stesso avrà raggiunto la temperatura di -10°C, o superiore.

15 - LUBRICATION

15.1 Lubrication for W and VF

*Frame sizes VF 27 ... VF 49, W 63 ... W 86 are supplied by the factory, or by authorized dealers, already filled with "long life" synthetic oil. On request, these units can be supplied unlubricated, in which case, the option **SO** must be specified on the order. The applicability of the option is described in the chapter "GEARBOX OPTIONS".*

*Unless otherwise specified, units type VF 130 ... VF 250 and W 110 are generally supplied unlubricated at it is the customer's responsibility to fill them with oil prior to putting them into operation. By requesting the **LO** option at the time of order, these units will be factory filled with synthetic lubricant in the quantity relevant to the mounting position that was specified in the purchase order. The applicability of the option is described in the chapter "GEARBOX OPTIONS".*

The charts below must be referred to for the mounting position and related oil plugs, if applicable, as well as the lubricant quantity.

Oil quantities are approximate only. For correct filling always refer to the centre of the sight glass or the dipstick, when this is supplied. In some cases, even substantial discrepancies may occur compared to the oil quantities listed in the chart.

In the absence of contamination, the "long life" synthetic lubricant supplied by the factory, does not require periodical changes throughout the lifetime of the gear unit.

Operation of gear units is permitted at ambient temperatures between -20°C and +40°C. However, for temperatures between -20°C and -10°C unit may only start up after it has been progressively and evenly pre-heated, or otherwise initially operated unloaded.

Load may then be connected to the output shaft when the gear unit has reached the temperature of -10°C, or higher.

15 - SCHMIERUNG

15.1 Schmierung der Getriebe der serie W und VF

Die Getriebegrößen VF 27 ... VF 49, W 63 ... W 86 sind bei der Lieferung ab Werk bzw. ab offiziellem Verkaufnetz mit einer synthetischen "Long-Life" -Dauerschmierung versehen. Auf Anfrage können die oben benannten Einheiten auch ohne Öl geliefert werden. Hier muss bei der Bestellung die Option **SO** angegeben werden. Die Anwendbarkeit der Option wird im Kapitel „GETRIEBE OPTIONEN“ näher erläutert.

Falls nicht anders spezifiziert werden die Getriebe VF 130 ... VF 250 und W 110 grundsätzlich ohne Ölfüllung ausgeliefert. Vor der Inbetriebnahme muss das Getriebe kundenseitig mit der richtigen Ölfüllmenge befüllt werden. Sollten Sie diese Getriebe mit der Option **LO** bestellen, werden die Einheiten direkt vom Werk aus mit synthetischem Öl, gemäß der spezifizierten Einbaulage, befüllt. Die Anwendbarkeit der Option wird im Kapitel „GETRIEBE OPTIONEN“ näher erläutert.

Die folgenden Tabellen dienen für die Interpretation der Einbaulagen, für die Anbringung der Stopfen und der Ölfüllmengen.

Die angegebene Ölfüllmengen sind Anhaltswerte! Je nach Einbaulage muss das Getriebe bis zur Mitte des Stopfens bzw., falls vorhanden, des Pegelstabes befüllt werden. Bitte beachten Sie, dass die tatsächlichen Füllmengen u.U. stark von den Tabellenwerten abweichen können.

Die mit Lebensdauerschmierung gelieferten Getriebe sind mit synthetischem Öl auf Polyglykollbasis befüllt. Sollte das Öl nicht durch äußere Einwirkungen verunreinigt werden, benötigt das Getriebe über die gesamte Lebensdauer keinen Ölwechsel. Die Getriebe dürfen bei einer Umgebungstemperatur von -20°C bis +40°C betrieben werden. Allerdings darf ein Start unter Last bei -20°C bis -10°C erst nach stufenweiser und gleichmäßiger Vorwärmung erfolgen. Anderfalls muss das Anfahren ohne Last erfolgen. Die Last darf erst zugeschaltet werden, wenn die Getriebeeinheit eine Temperatur von mindestens -10° oder höher erreicht hat.

15 - LUBRIFICATION

15.1 Lubrification reduceurs serie W et VF

Les groupes VF 27 ... VF 49, W 63 ... W 86 sont normalement livrés par l'usine, ou par le réseau de vente officiel, avec une charge de lubrifiant synthétique. Sur demande les mêmes réducteurs peuvent être fournis sans lubrifiant, en spécifiant l'option **SO**. L'applicabilité de l'option est décrite dans le chapitre « OPTIONS REDUCTEURS ».

Les groupes VF 130 ... VF 250 et W 110 sont normalement fournis sans lubrifiant, le remplissage précédent la mise en service sera à la charge de l'utilisateur. En précisant l'option **LO** lors de la commande, ces groupes seront remplis d'huile synthétique en usine, avec la quantité correspondant à la position de montage. L'applicabilité de l'option est décrite dans le chapitre « OPTIONS REDUCTEURS ».

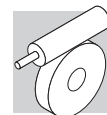
Les tables suivantes sont la référence dans l'interprétation des positions de montage, le placement des bouchons de service et pour la quantité de lubrifiant.

Ces dernières sont indicatives, et pour un remplissage correct il faut faire référence au milieu du bouchon de niveau ou à la jauge à huile, si présents. Par rapport à cette condition la quantité de lubrifiant indiqué dans le tableau peut présenter des écarts, occasionnellement considérables.

Le lubrifiant "long life" ; fourni de série est de nature synthétique et, à moins de contamination par l'extérieur, il ne demande pas des remplacements périodiques pour toute la durée de vie du réducteur. Le même lubrifiant permet de fonctionner à des températures ambiantes 0 ≤ t_a ≤ 50 °C.

Le fonctionnement des réducteurs est admis pour des températures ambiantes comprises entre -20°C et +40°C.

Pour des températures ambiantes comprises entre -20°C et -10°C le démarrage du réducteur est admis seulement après un préchauffage progressif et homogène, ou avec un fonctionnement « à vide », sans charge appliquée. La charge pourra être ensuite appliquée à l'arbre du réducteur quand celui-ci aura atteint une température de -10°C, ou supérieure.



VF 27...VF 49, VFR44, VFR 49: questi riduttori vengono forniti completi di olio in quantità tale da consentire l'installazione in qualsiasi posizione di montaggio.

VF 27...VF 49, VFR44, VFR 49: these units are factory-filled with oil which allows installation in any mounting position.

VF 27...VF 49, VFR44, VFR 49: Diese Getriebe werden komplett mit Öl geliefert, dessen Quantität ausreicht, dass die Installation in jeder beliebigen Einbaulage erfolgen kann.

VF 27...VF 49, VFR44, VFR 49: ces réducteurs sont fournis avec de l'huile en quantité suffisante pour permettre l'installation dans n'importe quelle position de montage.

			oil [I]					
			B3	B6	B7	B8	V5	V6
VF 27	N - A - V - F	HS - P27	0.025	0.025	0.025	0.025	0.025	0.025
VF 30	N - A - V - F - P - U	HS - P(IEC)	0.045	0.045	0.045	0.045	0.045	0.045
VF 44	N - A - V - F - FA - P - U	HS - P(IEC)	0.075	0.075	0.075	0.075	0.075	0.075
VFR 44	N - A - V - F - FA - P - U	S44	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050
VF 49	N - A - V - F - FA - P - U	HS - P(IEC)	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12
VFR 49	N - A - V - F - FA - P - U	HS - P(IEC)	0.065	0.065	0.065	0.065	0.065	0.065

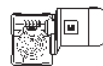
	Posizione di montaggio base.		Base mounting position.		Grundeinbaulage.		Position de montage de base.
	Posizioni di montaggio derivate dalla posizione base B3.		Mounting positions derived from base position B3.		Von der Grundeinbaulage B3 abgeleitete Einbaulagen.		Positions de montage dérivées de la position de base B3.
	Riduttori normalmente dotati di carica di lubrificante "a vita".		Life-time lubricated gear units.		Getriebe, zu deren normaler Ausstattung eine Schmierstoffladung für Dauerschmierung gehört.		Réducteurs normalement livrés avec un plein de lubrifiant « à vie ».

Per i gruppi VFR la quantità si riferisce al lubrificante del solo pre-stadio di riduzione elicoidale.

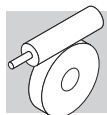
For VFR units the lubricant charge refers only to the additional helical reduction.

Bei den VFR-Gruppen bezieht sich die Menge nur auf den Schmierstoff in der Varianzstufe des Stirnradgetriebes.

Pour les groupes VFR, il s'agit de la quantité de lubrifiant du seul pré-étage de réduction hélicoïdale.

			 							
	  		B3	B6	B7	B8	V5	V6	R 	
W 63	i = 7, 10, 12, 15		0.31	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31	0.15	
	i = 19, 24, 30, 38, 45, 64, 80, 100		0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38		
W 75	i = 7, 10, 15		0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	0.25	
	i = 30, 40		0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52		
	i = 20, 25, 50, 60, 80, 100		0.56	0.56	0.56	0.56	0.56	0.56		
W 86	i = 7, 10, 15		0.64	0.64	0.64	0.64	0.64	0.64	0.25	
	i = 30		0.73	0.73	0.73	0.73	0.73	0.73		
	i = 20, 23, 40, 46, 56 ,64, 80, 100		0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90		
				B3	B6	B7	B8	V5	V6	R 
W 110	P80...P132	M2 - M3	7 ≤ i ≤ 15	1.6	1.7	1.7	1.9	1.9	1.8	0.40
	-	-	20 ≤ i ≤ 100	2.8	1.7	1.7	1.9	1.9	1.8	-

	Riduttori normalmente dotati di carica di lubrificante "a vita".		Life-time lubricated gear units.		Getriebe, zu deren normaler Ausstattung eine Schmierstoffladung für Dauerschmierung gehört.		Réducteurs normalement livrés avec un plein de lubrifiant « à vie ».
--	--	--	----------------------------------	--	---	--	--



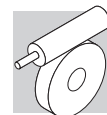
								
			B3	B6	B7	B8	V5	V6
VF 130	N	HS - P(IEC)	2.3	2.5	2.5	3.0	3.2	3.4
VFR 130	N	HS - P(IEC)	0.70	0.50	0.50	0.40	0.40	0.50
VF 130	V	HS - P(IEC)	3.4	2.5	2.5	3.1	3.0	2.5
VFR 130	V	HS - P(IEC)	0.50	0.50	0.50	0.40	0.40	0.70
VF 130	A - F - FC - FR - P	HS - P(IEC) $46 \leq i \leq 100$	3.9	2.5	2.5	2.3	3.3	3.3
VF 130	A - F - FC - FR - P	P(IEC) $7 \leq i \leq 40$	3.0	2.5	2.5	2.3	3.3	3.3
VFR 130	A - F - FC - FR - P	HS - P(IEC)	0.40	0.50	0.50	0.70	0.40	0.50
VF 150	N	HS - P(IEC)	3.0	3.5	3.5	4.3	3.8	4.0
VFR 150	N	HS - P(IEC)	1.0	0.80	0.80	0.60	0.40	1.0
VF 150	V	HS - P(IEC)	4.0	3.5	3.5	3.6	4.3	3.0
VFR 150	V	HS - P(IEC)	1.0	0.80	0.80	0.40	0.60	1.0
VF 150	A - F - FC - FR - P	HS - P(IEC) $46 \leq i \leq 100$	4.5	3.5	3.5	3.0	3.9	3.9
VF 150	A - F - FC - FR - P	P(IEC) $7 \leq i \leq 40$	4.3	3.5	3.5	3.0	3.9	3.9
VFR 150	A - F - FC - FR - P	HS - P(IEC)	0.60	0.80	0.80	1.0	0.40	1.0
VF 185	N	HS - P(IEC)	5.0	5.5	5.5	7.8	6.6	6.8
VFR 185	N	HS - P(IEC)	1.0	0.80	0.80	0.60	0.40	1.0
VF 185	V	HS - P(IEC)	6.8	5.5	5.5	6.4	7.8	5.4
VFR 185	V	HS - P(IEC)	1.0	0.80	0.80	0.40	0.60	1.0
VF 185	A - F - FC - FR - P	HS	9.6	5.5	5.5	5.0	6.7	6.7
VF 185	A - F - FC - FR - P	P(IEC)	7.8	5.5	5.5	5.0	6.7	6.7
VFR 185	A - F - FC - FR - P	HS - P(IEC)	0.60	0.80	0.80	1.0	0.40	1.0
VF 210	N	HS - P(IEC)	7.5	9.5	9.5	7.3	9.2	9.0
VFR 210	N	HS - P(IEC)	1.3	1.1	1.1	0.80	0.70	1.3
VF 210	V	HS - P(IEC)	8.9	9.5	9.5	7.3	11	8.0
VFR 210	V	HS - P(IEC)	1.3	1.1	1.1	0.60	0.90	1.3
VF 210	A - F - FC - FR - P	HS	15	9.5	9.5	7.5	9.4	8.9
VF 210	A - F - FC - FR - P	P(IEC)	11	9.5	9.5	7.5	9.4	8.9
VFR 210	A - F - FC - FR - P	HS - P(IEC)	0.80	1.1	1.1	1.3	0.70	1.3
VF 250	N	HS - P(IEC)	11	17	17	11	17	17
VFR 250	N	HS - P(IEC)	1.3	1.1	1.1	0.80	0.70	1.3
VF 250	V	HS - P(IEC)	17	17	17	11	23	11
VFR 250	V	HS - P(IEC)	1.3	1.1	1.1	0.60	0.90	1.3
VF 250	A - F - FC - FR - P	HS	28	17	17	11	18	17
VF 250	A - F - FC - FR - P	P(IEC)	23	17	17	11	18	17
VFR 250	A - F - FC - FR - P	HS - P(IEC)	0.80	1.1	1.1	1.3	0.70	1.3

Per i gruppi VFR la quantità si riferisce al lubrificante del solo pre-stadio di riduzione elicoidale.

For VFR units the lubricant charge refers only to the additional helical reduction.

Bei den VFR-Gruppen bezieht sich die Menge nur auf den Schmierstoff in der Varianzstufe des Stirnradgetriebes.

Pour les groupes VFR, il s'agit de la quantité de lubrifiant du seul pré-étage de réduction hélicoïdale.



15.2 Lubrificazione riduttori combinati VF/VF, VF/W e W/VF

I riduttori combinati serie VF/VF, VF/W e W/VF sono costituiti da due unità distinte lubrificate autonomamente.

Per quanto concerne la quantità di lubrificante, l'eventuale riempimento - se non già effettuato dalla fabbrica - dovrà essere fatto con le quantità indicate dal catalogo per ogni singolo riduttore e in funzione della relativa esecuzione e posizione di montaggio. Per quanto riguarda il riduttore secondario (lato macchina) la quantità di lubrificante deve essere determinata con riferimento alla configurazione veloce HS..

15.2 Lubrication for VF/VF, VF/W and W/VF combined gearboxes

Double worm gears type VF/VF, VF/W and W/VF consist of two separate units, independently lubricated.

With regards to oil quantity, unless units are already filled at the factory, this should be done by the customer prior to putting the drive into operation for each gear unit with reference to actual version and mounting position. As far as the secondary drive is concerned (the one bolting onto the driven machine) oil quantity shall be determined with reference to the HS type of input.

15.2 Schmierung der Getriebe der serie VF/VF, VF/W und W/VF

Doppelschneckengetriebe Typ VF/VF, VF/W und W/VF bestehen aus zwei separaten Einheiten mit eigenen Ölfüllungen.

Die Getriebe müssen vor Inbetriebnahme vom Kunden entsprechend der Ausführung und der Einbaulage mit Öl gefüllt werden, es sei denn es handelt sich um Getriebe die bereits ab Werk mit Öl geliefert werden. Bei Doppelschneckengetrieben muss das zweite Schneckengetriebe (Motoranschlußseite) mit der Ölfüllmenge des vergleichbaren Getriebes in Ausführung HS befüllt werden.

15.2 Lubrification réducteurs serie VF/VF, VF/W et W/VF

Les réducteurs combinés séries VF/VF, VF/W et W/VF sont constitués de deux unités dont la lubrification est distincte.

Pour ce qui concerne la quantité de lubrifiant, si le remplissage n'est pas fait par nos soins, il devra être réalisé par le client avec la quantité indiquée dans le catalogue, préalablement à la mise en fonctionnement, en tenant compte de la position de montage. Pour ce qui concerne le réducteur secondaire (coté machine), la quantité de lubrifiant devra être déterminée en référence avec la configuration rapide HS.

15.3 Tipo di lubrificante

15.3 Type of lubricant

15.3 Ölsorte

15.3 Type de lubrifiant

			Posizione di montaggio / mounting position Einbaulagen / position de montage	
			B3 - B6 - B7 - B8 - V5	V6
	Precoppia elicoidale <i>Helical reduction</i> Plantenvorgelege <i>Précouple hélicoïdal</i>	WR 63...WR 86	OMALA S4 WE 320	GADUS S5 V142W 00
		VFR 44...VFR 250 WR 110	OMALA S4 WE 320	
	Riduttori a vite senza fine <i>Worm gear unit</i> Schneckengetriebe <i>Réducteurs à vis sans fin</i>	W 63...W 110 VF 44...VF 250	OMALA S4 WE 320	
	Riduttore con limitatore di coppia <i>Worm gear unit c/w torque limiter</i> Getriebe mit Drehzahlbegrenzer <i>Réducteur avec limiteur de couple</i>	W 63...W 110 VF 44...VF 49	OMALA S4 WE 460	

Si raccomanda, qualora il lubrificante sia scelto al di fuori del tipo SHELL consigliato, che questo sia di composizione equivalente in merito alla natura sintetica e alla viscosità, inoltre sia dotato degli opportuni additivi con funzione antischiama.

When using a lubricant other than the recommended SHELL lubricant, be sure it is a synthetic lubricant with equivalent viscosity and composition and added with adequate anti-foaming agents.

Bonfiglioli weist noch darauf hin, dass im Fall einer Wahl eines Schmiermittels, das nicht vom empfohlenen Typ SHELL ist, dieses in seiner Zusammensetzung im Hinblick auf die synthetische Natur und die Viskosität gleichwertig und darüber hinaus mit den entsprechenden schaumhemmenden Zusatzstoffen ausgestattet sein muss.

Enfin, si le lubrifiant utilisé n'est pas de type SHELL comme conseillé, Bonfiglioli recommande qu'il soit de composition équivalente du point de vue de la nature synthétique et de la viscosité, de plus, il doit comporter des additifs anti-mousse.

16 - CARICHI RADIALI

16.1 Forza risultante sull'albero

Organi di trasmissione calettati sugli alberi di ingresso e/o di uscita del riduttore generano forze la cui risultante agisce in senso radiale sull'albero stesso. L'entità di questi carichi deve essere compatibile con la capacità di sopportazione del siste-

16 - OVERHUNG LOADS

16.1 Calculating the resulting overhung load

External transmissions keyed onto input and/or output shaft generate loads that act radially onto same shaft. Resulting shaft loading must be compatible with both the bearing and the shaft capacity. Namely shaft loading (R_{c1} for

16 - RADIALKRÄFTE

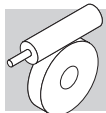
16.1 Berechnung der Überhängenden Last

Die mit den Antriebs- und/oder Abtriebswellen des Getriebes verbundenen Antriebsorgane bilden Kräfte, die in radiale Richtung auf die Welle selbst wirken. Das Ausmaß dieser Kräfte muß mit der Festigkeit des Systems

16 - CHARGES RADIALES

16.1 Calcul de la force résultant

Les organes de transmission calés sur les arbres d'entrée et/ou de sortie du réducteur génèrent des forces dont la résultante agit sur l'arbre dans le sens radial. L'entité de ces charges doit être compatible avec la capacité



ma albero-cuscinetti del riduttore, in particolare il valore assoluto del carico applicato (R_{c1} per albero di ingresso, R_{c2} per albero di uscita) deve essere inferiore al valore nominale (R_{n1} per albero di ingresso, R_{n2} per albero di uscita) riportato nelle tabelle dati tecnici.

Il procedimento sotto descritto si applica indifferentemente all'albero veloce o all'albero lento avendo l'avvertenza di utilizzare le costanti relative all'albero interessato dal calcolo.

Il carico generato da una trasmissione esterna può essere calcolato, con buona approssimazione, tramite la formula seguente:

input shaft, R_{c2} for output shaft), must be equal or lower than admissible overhung load capacity for shaft under study (R_{n1} for input shaft, R_{n2} for output shaft). OHL capability listed in the rating chart section.

In the formulas given below, index (1) applies to parameters relating to input shaft, whereas index (2) refers to output shaft.

The load generated by an external transmission can be calculated with close approximation by the following equation:

aus Getriebewelle/-lager kompatibel sein, insbesondere muß der absolute Wert der angetragenen Belastung (R_{c1} für Antriebswelle und R_{c2} für Abtriebswelle) unter dem in den Tabellen der Technischen Daten angegebenen Nennwert (R_{n1} für Antriebswelle und R_{n2} für Abtriebswelle) liegen.

In den nachstehenden Formeln bezieht sich die Angabe (1) auf die Maße der Antriebswelle, die Angabe (2) auf die Abtriebswelle. Die von einem externen Antrieb erzeugte Kraft kann, recht genau, anhand der nachstehenden Formel berechnet werden:

d'endurance du système arbre-roulements du réducteur. Plus particulièrement, la valeur absolue de la charge appliquée (R_{c1} pour l'arbre d'entrée, R_{c2} pour l'arbre de sortie) doit être inférieure à la valeur nominale (R_{n1} pour l'arbre d'entrée, R_{n2} pour l'arbre de sortie) indiquée dans les tableaux des données techniques.

ans les formules qui suivent, l'indice (1) se réfère à des tailles relatives à l'arbre rapide, l'indice (2) concerne l'arbre lent.

La charge générée par une transmission extérieure peut être calculée, avec une bonne approximation, au moyen de la formule suivante:

$$R_c = \frac{2000 \times M \times K_r}{d}$$

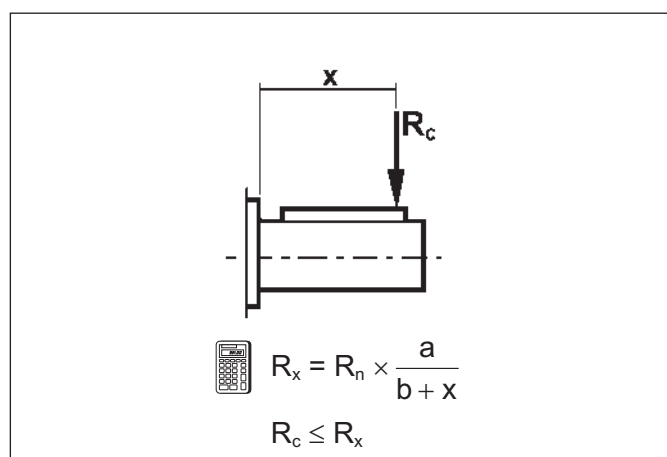
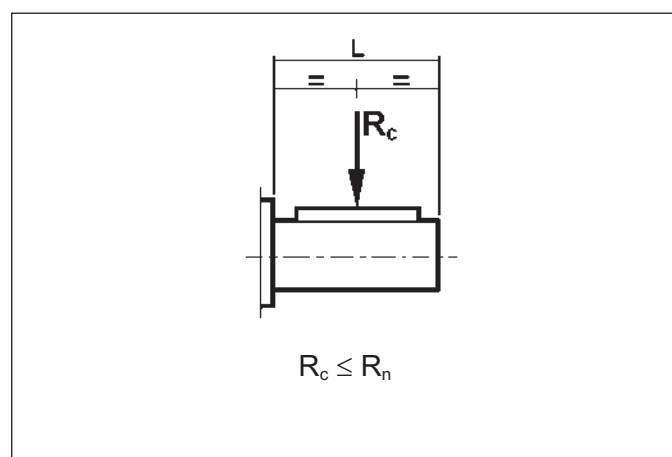
$K_r = 1$	
$K_r = 1.25$	
$K_r = 1.5 - 2.0$	
M [Nm]	
d [mm]	

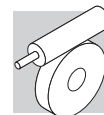
16.2 Verifica sopportazione radiale

16.2 Overhung loading verification

16.2 Überprüfung der Radiallast

16.2 Vérification de la charge axiale





16.3 Costanti del riduttore

16.3 Load location factor

16.3 Getriebekonstanten

16.3 Constantes du réducteur

	Albero lento / Output shaft / Abtriebswelle / Arbre lent		R _{n2} max [N]
	a	b	
VF 27	56	44	600
VF 30	60	45	1700
VF 44 - VFR 44 - VF/VF 30/44	71	51	2500
VF 49 - VFR 49 - VF/VF 30/49	99	69	3450
W 63 - WR 63 - VF/W 30/63	132	102	5000
W 75 - WR 75 - VF/W 44/75	139	109	6200
W 86 - WR 86 - VF/W 44/86	149	119	7000
W 110 - WR 110 - VF/W 49/110	173	136	8000
VF 130 - VFR 130 - W/VF 63/130	182	142	13800
VF 150 - VFR 150 - W/VF 86/150	198	155	16000
VF 185 - VFR 185 - W/VF 86/185	220	170	19500
VF 210 - VFR 210 - W/VF 130/210	268	203	34500
VF 250 - VFR 250 - W/VF 130/250	334	252	52000

17 - CARICHI ASSIALI, A_{n1}, A_{n2}

I valori di carico assiale ammissibile sugli alberi veloce [A_{n1}] e lento [A_{n2}] si possono ricavare con riferimento al corrispondente valore di carico radiale [R_{n1}] e [R_{n2}] tramite le espressioni che seguono:

17 - THRUST LOADS, A_{n1}, A_{n2}

Permissible thrust loads on input [A_{n1}] and output [A_{n2}] shafts are obtained from the radial loading for the shaft under consideration [R_{n1}] and [R_{n2}] through the following equation:

17 - AXIALKRÄFTE, A_{n1}, A_{n2}

Die Werte der zulässigen, auf die Antriebswelle [A_{n1}] und auf die Abtriebswelle [A_{n2}] einwirkenden Axialkräfte können unter Bezugnahme auf den jeweiligen Wert der Radialkraft [R_{n1}] und [R_{n2}] anhand der nachstehenden Angaben berechnet werden:

17 - CHARGES AXIALES, A_{n1}, A_{n2}

Les valeurs de charge axiale admissible sur les arbres rapides [A_{n1}] et lent [A_{n2}] peuvent être calculées, en se référant à la valeur de charge radiale correspondante [R_{n1}] et [R_{n2}] au moyen des formules suivantes :

$$A_{n1} = R_{n1} \times 0,2$$

$$A_{n2} = R_{n2} \times 0,2$$

(14)

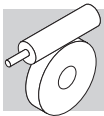
I valori di carico assiale ammissibile così calcolati si riferiscono al caso di forze assiali agenti contemporaneamente ai carichi radiali nominali.

Nel solo caso in cui il valore del carico radiale agente sull'albero del riduttore sia nullo, si può considerare il carico assiale ammissibile [A_n] pari al 50% del valore di carico radiale ammissibile [R_n] sullo stesso albero. In presenza di carichi assiali eccedenti il valore ammissibile, o di forze assiali fortemente prevalenti sui carichi radiali, è consigliabile contattare il Servizio Tecnico di Bonfiglioli Riduttori per una verifica puntuale.

The thrust loads calculated through these formulas apply to thrust forces occurring at the same time as rated radial loads. In the only case that no overhung load acts on the shaft the value of the admissible thrust load [A_n] amounts to 50% of rated OHL [R_n] on same shaft. Where thrust loads exceed permissible value or largely prevail over radial loads, contact Bonfiglioli Riduttori for an in-depth analysis of the application.

Die so errechneten Werte der zulässigen Axialkräfte beziehen sich auf den Fall, in dem die Axialkräfte gleichzeitig mit den Nennradialkräften einwirken. Nur im Fall, es keine Radialbelastung auf die Getriebewelle gibt, ist der Wert der zulässigen Axialbelastung [A_n] gleich zu 50% der zulässigen Radialbelastung [R_n] auf die gleiche Welle. In Anwesenheit von übermäßigen Axialkräften, oder stark auf die Radialkräfte einwirkenden Kräfte, wird im Hinblick auf eine genaue Kontrolle empfohlen, sich mit dem Technischen Kundendienst der Bonfiglioli Riduttori in Verbindung zu setzen.

Les valeurs de charge axiale admissible ainsi calculées se réfèrent au cas de forces axiales agissant en même temps que les charges radiales nominales. Dans le seul cas la valeur de la charge radiale agissant sur l'arbre soit nul, l'on peut considérer la charge axiale admissible [A_n] égale à 50% de la valeur de la charge radiale admissible [R_n] sur le même arbre. En présence de charges axiales excédant la valeur admissible, ou de forces axiales fortement supérieures aux charges radiales, il est conseillé de contacter le Service Technique Bonfiglioli Riduttori pour une vérification.



Carichi assiali massimi ammissibili nella forma costruttiva FR

Per soddisfare le applicazioni che richiedono dei carichi assiali molto elevati, è disponibile la forma costruttiva FR prevista nelle grandezze VF 130, VF 150 e VF 185. Questa forma costruttiva, le cui dimensioni esterne sono identiche a quelle della forma FC, può sopportare i carichi assiali (notevolmente superiori a quelli ammessi dalle forme standard) riportati nella tabella seguente riferiti al rapporto di trasmissione [i] ed al senso di rotazione +/- dell'albero lento.

Maximum axial loading for FR version

The FR version is designed to meet the requirements of applications entailing very high axial loads. It is available for units size 130, 150 and 185.

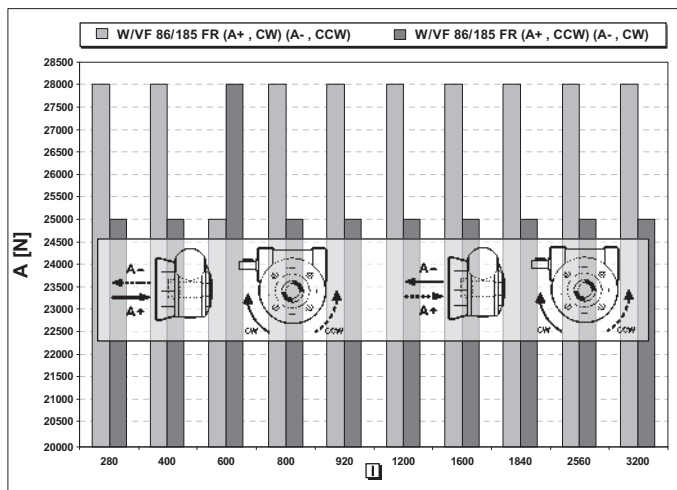
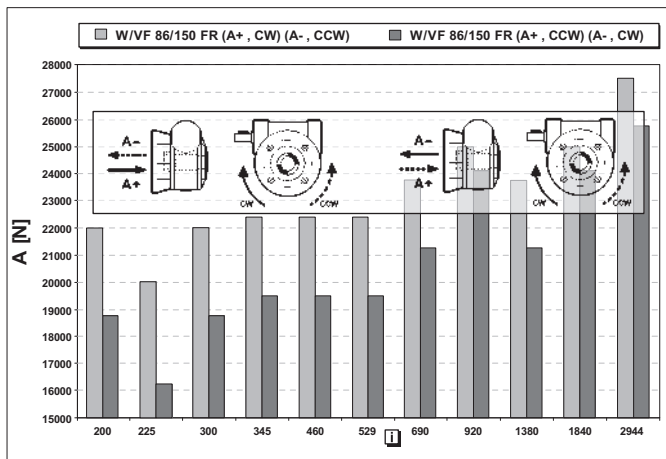
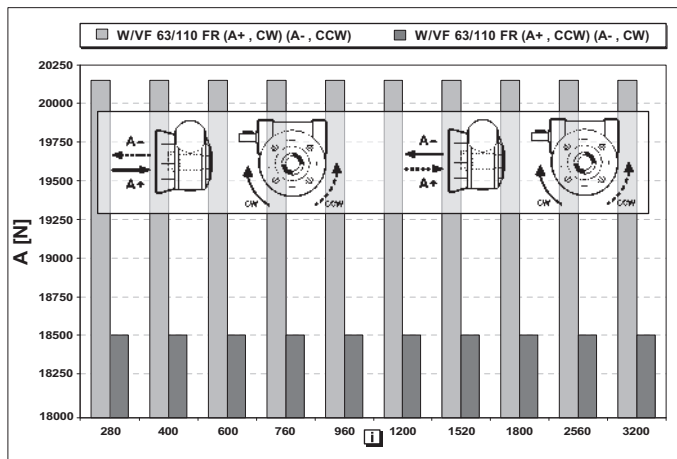
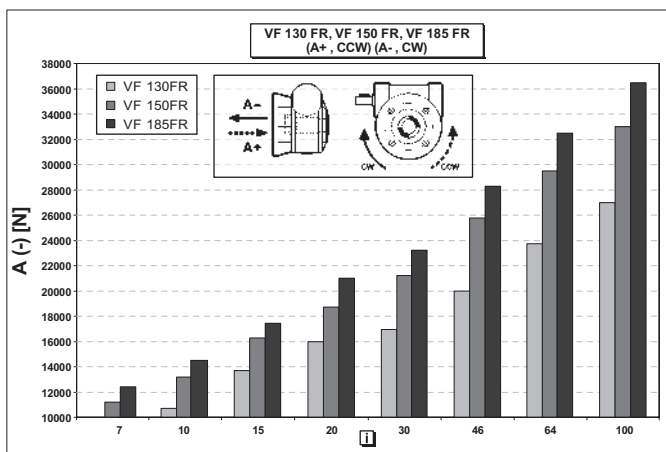
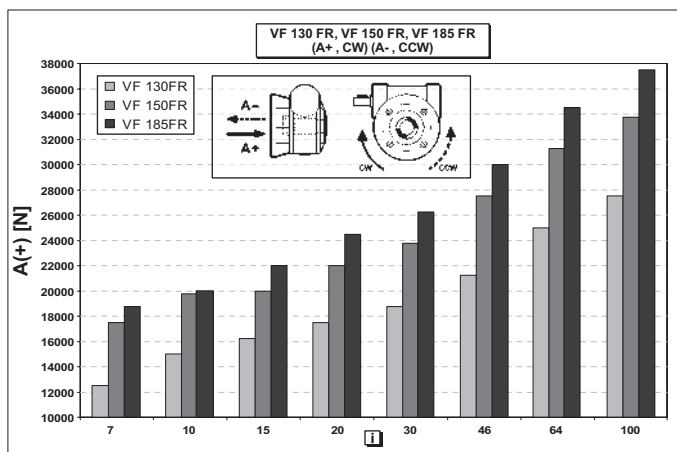
This version, within the same external dimensions as the FC version, is capable of bearing axial loads (well above those of the standard versions) indicated in the table below referred to the output shaft, gear ratio [i] and +/- direction of rotation.

Maximal zulässige Radialkräfte bei der Bauform FR

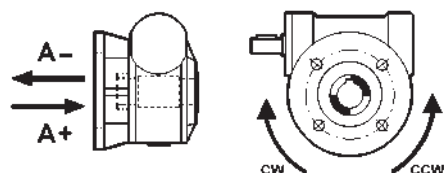
Um den Verwendungen entsprechen zu können, die sehr hohe Axialkräfte erfordern, wurde die Bauform FR in den Größen VF 130, VF 150 und VF 185 entwickelt. Diese Bauform, deren äußeren Maße denen der Bauform FC identisch sind, kann die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten (weit über den von den Standardformen zugelassenen liegenden) und sich auf das Übersetzungsverhältnis [i] und die Drehrichtung +/- der Abtriebswelle bezogenen Axialkräfte aufnehmen.

Charges axiales maximales admises dans la version FR

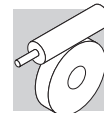
Pour les applications nécessitant des charges axiales très élevées, nous fournissons la version FR dans les tailles 130, 150, 185. Cette version, dont les dimensions externes sont identiques à celles de la version FC, peut supporter les charges axiales (considérablement supérieures aux charges admises par les versions standard) indiquées dans le tableau suivant se référant au rapport de transmission [i] et au sens de rotation +/- de l'arbre de sortie.



Legenda / Key / Zeichenerklärung / Légende:



- A+** = Carico assiale in compressione / Compressive load
Axiallast auf Druck / Charge axiale en compression
- A-** = Carico assiale in trazione / Pull load
Axiallast auf Zug / Charge axiale en traction
- CW** = Rotazione oraria / Clockwise rotation
Rechtsdrehung / Rotation horaire
- CCW** = Rotazione antioraria / Counterclockwise rotation
Linksdrehung / Rotation anti-horaire



18 - INFORMAZIONI GENERALI

18.1 Rendimento

Il rendimento $[\eta]$ dipende dai seguenti parametri:

- angolo d'elica dell'ingranaggio
- velocità di comando
- rodaggio dell'ingranaggio

A tale proposito è utile ricordare che il valore ottimale si manifesta dopo alcune ore di rodaggio e viene raggiunto successivamente nei riduttori funzionanti a regime come illustrato nella tabella sotto riportata, per cui in determinate applicazioni dove è previsto un servizio intermittente (sollevamenti, azionamenti, ecc.) è necessario incrementare adeguatamente la potenza del motore al fine di compensare il basso rendimento che si ha nel riduttore all'avviamento.

I valori di coppia nominale M_{n2} riportati a catalogo sono riferiti al funzionamento a regime, dopo rodaggio.

La tabella riporta, a titolo indicativo, il tempo necessario per raggiungere il massimo valore di rendimento dinamico.

18 - GENERAL INFORMATION

18.1 Efficiency

Efficiency $[\eta]$ depends on the following parameters:

- *helix angle of gearing*
- *driving speed*
- *running-in of gearing*

In this connection, remember that the optimum value is reached after several hours of running-in and is reached later on in steady-state operating gearboxes as shown in the table below.

Therefore, in applications calling for intermittent duty (e.g. hoisting, drives, etc.), motor power must be adequately increased to compensate for the gearbox's low efficiency at start-up.

Torque values M_{n2} indicated in the catalogue are calculated by considering the steady-state performance of the gearboxes.

The diagram shows indicatively the time required to reach the maximum value of dynamic efficiency.

18 - ALLGEMEINE INFORMATIONEN

18.1 Wirkungsgrad

Der Wirkungsgrad $[\eta]$ hängt von den folgenden Parametern ab:

- Eingriffswinkel
- Schmierung
- Einlaufen des Getriebes

Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß der beste Wert erst nach einer Einlaufphase von einigen Stunden erreicht wird, aus Abbildung unter geht hervor, wann bei Getrieben, die mit Nenn Drehzahlen arbeiten der beste Wirkungsgrad erreicht wird. Für Anwendungsfälle mit intermittierendem Betrieb (Heben, Antrieb, sw.) ist es notwendig, die Motorleistung angemessen zu erhöhen, um den ungünstigen Wirkungsgrad des Getriebes während des Anfahrens zu überwinden.

Die Drehmomentwerte M_{n2} , die im Katalog angegeben sind, wurden im Hinblick auf den Wirkungsgrad von Getrieben berechnet, die bei einer Drehzahl von n_d laufen.

Die Abbildung zeigt die Zeit, die ungefähr notwendig ist, um den maximalen dynamischen Wirkungsgrad zu erreichen.

18 - INFORMATIONS GENERALES

18.1 Rendement

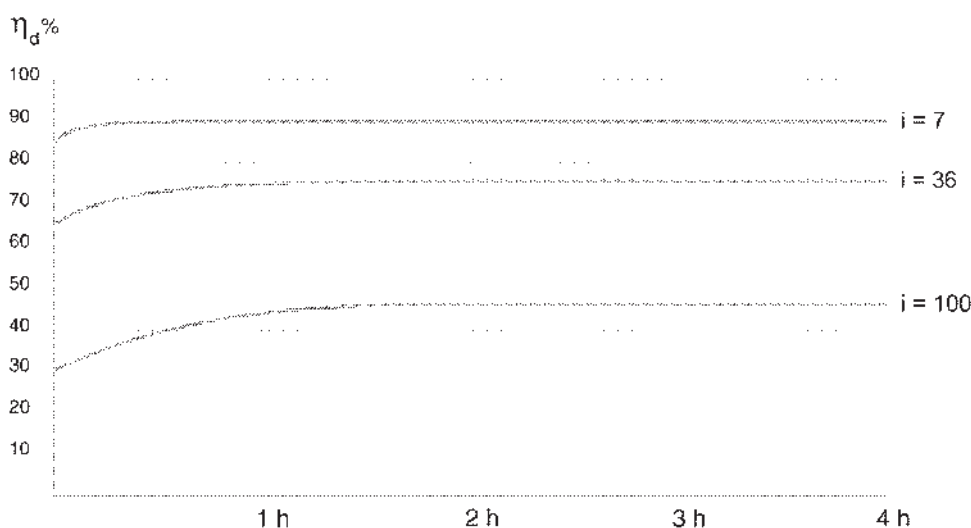
Le rendement $[\eta]$ dépend des paramètres suivants :

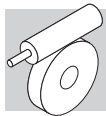
- *angle d'hélice de l'engrenage*
- *vitesse d'entrée*
- *rodage de l'engrenage*

Rappelons à ce sujet que la valeur optimale se manifeste au bout de quelques heures de rodage et est atteinte ensuite sur les réducteurs fonctionnant à plein régime de la façon indiquée dans le tableau suivante, si bien que pour les applications prévoyant un service intermittent (levage, actionnement etc.), il faut augmenter de façon appropriée la puissance du moteur, afin de compenser le faible rendement du réducteur au démarrage.

Les valeurs de couple M_{n2} indiquées dans le catalogue sont calculées en tenant compte du rendement des réducteurs à régime n_d .

Le tableau fournit, à titre indicatif, le temps nécessaire pour atteindre la valeur maximum de rendement dynamique.





18.2 Irreversibilità

Alcune applicazioni possono comportare occasionalmente la trasmissione del moto retrogrado tramite l'albero lento, mentre altre impongono che il carico sia trattenuto in posizione dal motoriduttore, anche in assenza di alimentazione elettrica.

Alcuni gruppi a vite senza fine offrono la caratteristica di essere irreversibili e il parametro che ne influenza maggiormente questa prestazione è il rendimento.

In particolare il rendimento statico η_s è responsabile della irreversibilità statica (passaggio attraverso una posizione di sosta), mentre il rendimento dinamico η_d è responsabile della eventuale irreversibilità dinamica (moto continuato nella stessa direzione).

L'irreversibilità può esprimersi in misura diversa con i rapporti più lunghi ($i=64$ e superiori) ad offrire una irreversibilità sempre maggiore.

18.2 Self-locking units

Some applications may require occasionally the gearbox to be back-driven by the load through the output shaft, some others instead require the gearbox to lock and hold the load when electric power switches off.

The factor affecting reversibility of worm gears the most is the efficiency with more precisely static efficiency η_s affecting static reversibility and dynamic efficiency η_d affecting dynamic reversibility.

Generally only gear ratios $i=64$ and higher offer locking properties with the grater ratios being totally non reversible.

18.2 Selbsthemmung

Einige Applikationsarten können gelegentlich dazu führen, dass die Antriebübertragung über die Abtriebswelle erfolgt, während andere es erforderlich machen, dass die Last, auch ohne elektrische Versorgung, vom Getriebe-motor in Position gehalten wird. Einige Schneckeneinheiten bieten die Eigenschaft der Nichtumkehrbarkeit und der Kennwert, der diese Eigenschaft am meisten beeinflusst, stellt sich in ihrem Wirkungsgrad dar. Insbesondere ist der statische Wirkungsgrad η_s für die statische Nichtumkehrbarkeit (Passage über eine Aussetzposition) verantwortlich, während der dynamische Wirkungsgrad η_d für die eventuelle dynamische Nichtumkehrbarkeit (kontinuierlicher Antrieb in die gleiche Richtung) zuständig ist. Die Nichtumkehrbarkeit kann sich bei längeren Übersetzungsverhältnissen ($i=64$ und höher) in anderen Maßen ausdrücken und so eine immer höhere Nichtumkehrbarkeit bieten.

18.2 Irréversibilité

Certaines applications peuvent occasionnellement comporter la transmission du mouvement au moyen de l'arbre lent tandis que d'autres impliquent que la charge soit retenue en position par le motoréducteur, même en l'absence d'alimentation électrique.

Certains groupes à vis sans fin présentent la caractéristique d'être irréversibles et le paramètre qui influence le plus cette performance est leur rendement. Plus particulièrement, le rendement statique η_s est responsable de l'irréversibilité statique (passage à travers une position de repos), tandis que le rendement dynamique η_d est responsable de l'éventuelle irréversibilité dynamique (mouvement continu dans la même direction). L'irréversibilité peut s'exprimer différemment avec des rapports plus longs ($i=64$ et plus) afin d'offrir une irréversibilité supérieure.

18.3 Irreversibilità statica

Con questa condizione non si può avere la trasmissione del moto con comando dall'asse lento senza escludere però dei ritorni lenti nel caso in cui il gruppo sia sottoposto a vibrazioni. La condizione teorica perché si verifichi la irreversibilità statica è la seguente:

18.3 Static non-reversing

In this condition the gear units cannot be driven back from the output shaft, however slow running- back may still occur if the worm gears are subject to vibrations.

The theoretical condition for the static non-reversing to occur is:

18.3 Statische Selbsthemmung

Unter dieser Bedingung ist bei Belastung der Abtriebswelle im Stillstand kein Durchlaufen möglich, jedoch sind kleine Bewegungen im Falle von Vibrationen nicht auszuschließen. Die theoretische Voraussetzung für eine statische Selbsthemmung ist:

18.3 Irréversibilité statique

Cette condition n'exclut pas le retour lent lorsque le groupe est soumis à des vibrations. La condition théorique pour que se vérifie l'irréversibilité statique est la suivante:

$$\eta_s < 0.4 - 0.5$$

(15)

dove η_s rappresenta il rendimento statico (valore riportato nelle tabelle dei dati tecnici dei riduttori).

Ovviamente, per soddisfare la condizione inversa, cioè la reversibilità statica, si dovrà verificare che:

The η_s value for each worm gear can be found in the respective rating chart.

The opposite situation, i.e. static reversibility applies, theoretically when:

wobei der statische Wirkungsgrad η_s ist (diesen Wert findet man in den Tabellen der technischen Daten der Getriebe). Das genaue Gegenteil, ein Weiterdrehen der Antriebswelle aus dem Stillstand, ergibt sich bei:

où η_s est le rendement statique (valeur indiquée dans les tableaux des données techniques des réducteurs). De même pour satisfaire la condition inverse, c'est à dire une réversibilité statique, il faut:

$$\eta_s > 0.5$$

(16)

18.4 Irreversibilità dinamica

La condizione è influenzata direttamente dalla velocità di rotazione, dal rendimento e dalle vibrazioni continue del carico. È caratterizzata da un arresto quasi istantaneo della rotazione quando sull'asse della vite non

18.4 Dynamic non-reversing

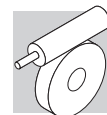
The load-holding capability is dependent on drive speed, dynamic efficiency and, if any, vibrations. The result of non-reversibility is the locking of the output shaft is no longer driven. Partial or total non reversibility

18.4 Dynamische Selbsthemmung

Diese Eigenschaft ist äußerst schwierig zu erreichen, da sie direkt von der Drehzahl, dem Wirkungsgrad und andauernden Vibrationen der Last abhängig ist. Sie wird durch einen praktisch sofortigen Stillstand charakteri-

18.4 Irréversibilité dynamique

C'est la condition la plus difficile à réaliser car elle est influencée directement par la vitesse de rotation, le rendement et les vibrations dues à la charge. Elle est caractérisée par un arrêt instantané du mouvement de



ci sono più condizioni di moto. Essa è sottoposta alla condizione teorica:

should be taken into consideration particularly when high inertia loads are driven, because of the considerable overloads that may apply to the gearbox.

siert, wenn die Schneckenwelle nicht mehr angetrieben wird.

rotation quand la vis n'est plus entraînée.

Elle est soumise à la condition théorique suivante:

$$\eta_d < 0.5$$

(17)

dove η_d rappresenta il rendimento dinamico del riduttore nelle condizioni di esercizio (valore riportato nelle tabelle dei dati tecnici).

La condizione inversa, cioè di reversibilità dinamica, è fisicamente possibile quando:

Where η_d is the value for the dynamic efficiency of the gear unit in the actual operating conditions.

Value can be found in the speed reducer rating chart.

The opposite condition, i.e. dynamic reversing is physically possible when:

Die theoretische Voraussetzung für eine dynamische Selbsthemmung ist ein dynamischer Wirkungsgrad von bei hohen Betriebsbedingungen (den Wert findet man in den Tabellen der technischen Daten der Getriebe), während das Gegenteil bei einem Wirkungsgrad von:

où η_d est le rendement dynamique du réducteur dans les conditions réelles de fonctionnement (valeur indiquée dans les tableaux des données techniques des réducteurs). La condition inverse, c'est-à-dire une réversibilité dynamique est réalisée avec:

$$\eta_d > 0.5$$

(18)

La tabella di seguito propone indicativamente i vari gradi di reversibilità in funzione del tipo di riduttore e del rapporto di riduzione (dati riferiti solo alla coppia vite-corona).

Ovviamente questi dati sono indicativi in quanto si può avere una irreversibilità più o meno accentuata a causa dell'influenza dei fattori citati precedentemente.

Table below is a guideline to the various degrees of reversibility for each drive size and gear ratio (data refer to the worm gearing only).

Values for reversibility are indicative as this may be affected by vibrations, operating temperature, lubricating conditions, gear wear, etc.

Die Abbildung unter gibt Auskunft über die verschiedenen Reversierbarkeitsstufen, je nach Getriebeart und dem Übersetzungsverhältnis (die Angaben beziehen sich nur auf das Kräftepaar Schneckenwelle-Schneckenrad).

Natürlich dienen diese Daten nur zur allgemeinen Information, denn die Selbsthemmung kann wegen den bereits genannten Faktoren mehr oder weniger verstärkt sein.

Le tableau suivant propose, à titre indicatif, les différents degrés de réversibilité en fonction du type de réducteur et du rapport de réduction (données se référant au couple vis-couronne).

Il va de soi que ces données n'ont de valeur qu'indicative car on peut avoir une irréversibilité plus ou moins accentuée du fait de l'influence des facteurs mentionnés ci-dessus.

Grado di reversibilità / Backdriving / Selbsthemmungsgrad / Degré de réversibilité		VF				W				VF				
Reversibilità statica Static reversing Statische Reversierbarkeit Réversibilité statique	Reversibilità dinamica Dynamic reversing Dynamische Reversierbarkeit Réversibilité dynamique	27	30	44	49	63	75	86	110	130	150	185	210	250
yes	yes	-	-	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
yes	yes	7 10	7 10	10 14	10 14	10 12 15	10 15	10 15 20 23	10 15 20 23	10 15 20 23	10 15 20 23	10 15 20 23	10 15 20 23	10 15 20 23
incerta uncertain unsicher incertaine	yes	15 20 30	15 20 30	20 28 35	18 24 28 36	19 24 30 38	20 25 30 40	30 40 46 56	30 40 46 56	30 40 46 56 64	30 40 46 56 64	30 40 50 60	30 40 50 60	30 40 50 60
no	bassa low leicht mauvaise	40 60	40 60	46 60 70	45 60 70	45 64 80	50 60 80	64 80 100	64 80 100	80 100	80 100	80 100	60 80 100	80 100
no	no	70	70	100	80 100	100	100	-	-	-	-	-	-	-



Essendo praticamente impossibile realizzare e garantire una irreversibilità totale è necessario, dove esiste questa esigenza, prevedere un freno esterno sufficiente ad



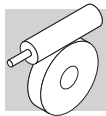
As it is virtually impossible to provide and guarantee total non reversing, we recommend the use of an external brake with sufficient capability to prevent vibrations in-



Da es praktisch unmöglich ist, eine totale Selbsthemmung zu realisieren oder zu garantieren, muß man, falls diese unerlässlich sein sollte, eine äußere Bremse anbrin-



Puisque il est pratiquement impossible de réaliser et de garantir une irréversibilité totale, il faudra, là où cela est nécessaire, prévoir un frein extérieur suffisant pour em-



impedire l'avviamento per effetto delle vibrazioni.

duced starting, where these circumstances are required.

gen, die ein durch Vibrationen verursachtes Anlaufen ausschließt.

pêcher le démarrage sous l'effet des vibrations.

18.5 Avvertenze per il montaggio del motore P(IEC)

Gli anelli O-ring, eventualmente presenti sulle viti posizionate nelle flange dei riduttori VF e W in esecuzione P(IEC), sono stati inseriti al solo scopo di evitare lo sfilamento delle stesse durante il trasporto. Prima dell'accoppiamento dei riduttori con i motori, i suddetti anelli devono essere rimossi.

18.5 Important notice for P(IEC) motor installation

The O-rings on the screws through the flanges of P(IEC) version VF and W gearboxes have been fitted only to prevent the screws from falling out during transport. These O-rings must be removed before the gearboxes are coupled to their motors.

18.5 Hinweise zum Einbau des Motors P(IEC)

Die O-Ringe, die sich eventuell an den Schrauben in den Flanschen der Getriebe VF und W in Ausführung P(IEC) befinden, dienen lediglich dazu, dass sich diese während des Transports nicht lösen und möglicherweise herausfallen. Vor der Verbindung der Getriebe mit den Motoren müssen diese O-Ringe entfernt werden.

18.5 Avertissements pour le montage du moteur P(IEC)

Les joints toriques, éventuellement présents sur les vis positionnées dans les flasques des réducteurs VF et W en exécution P(IEC), ont été insérés dans le seul but d'éviter leur extraction pendant le transport. Avant l'accouplement des réducteurs avec les moteurs, ces joints doivent être déposés.

19 - GIOCHI ANGOLARI

La tabella seguente riporta i valori indicativi del gioco angolare riferito all'albero lento, con albero veloce quindi bloccato. La misura avviene con l'applicazione di una coppia di 5 Nm all'albero lento.

19 - ANGULAR BACKLASH

The following chart shows indicative values for the angular backlash at output shaft of W gear units (input blocked). Measurement is taken with 5 Nm torque applying to output shaft.

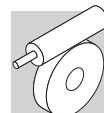
19 - WINKELSPIELE

In der nachstehenden Tabelle werden die Anhaltswerte für das Winkelspiel bezüglich der Abtriebswelle, d.h. also bei blockierter Antriebswelle, gegeben. Das Maß ist durch das Ansetzen eines Drehmoments von 5 Nm an der Abtriebswelle erhältlich.

19 - JEUX ANGULAIRES

Le tableau suivant contient les valeurs indicatives du jeu angulaire se référant à l'arbre lent, donc avec arbre rapide bloqué. La mesure est effectuée en appliquant un couple de 5 Nm à l'arbre lent.

Giochi angolari (veloce bloccato) / angular backlash (input shaft locked) Winkelspiele (Antriebswelle blockiert) / Jeux angulaires (arbre d'entrée bloqué)		
	$\Delta\gamma$ [']	$\Delta\gamma$ [rad]
VF 30	30' ± 10'	0.00873 ± 0.00291
VF 44	25' ± 5'	0.00728 ± 0.00145
VFR 44	30' ± 10'	0.00873 ± 0.00291
VF 49	25' ± 5'	0.00728 ± 0.00145
VFR 49	30' ± 10'	0.00873 ± 0.00291
W 63	20' ± 5'	0.00582 ± 0.00145
WR 63	25' ± 5'	0.00728 ± 0.00145
W 75	20' ± 5'	0.00582 ± 0.00145
WR 75	22' ± 5'	0.00640 ± 0.00145
W 86	15' ± 5'	0.00436 ± 0.00145
WR 86	20' ± 5'	0.00582 ± 0.00145
W 110	15' ± 5'	0.00436 ± 0.00145
WR 110	18' ± 5'	0.00524 ± 0.00145
VF 130	12' ± 3'	0.00349 ± 0.00087
VFR 130	15 ± 3'	0.00436 ± 0.00087
VF 150	12' ± 3'	0.00349 ± 0.00087
VFR 150	15' ± 3'	0.00436 ± 0.00087
VF 185	10' ± 3'	0.00291 ± 0.00087
VFR 185	13' ± 3'	0.00378 ± 0.00087
VF 210	Interpellarci / Consult factory / Rückfrage an Hersteller / Nous contacter	
VFR 210		
VF 250		
VFR 250		



**20 - DATI TECNICI
MOTORIDUTTORI**

**20 - GEARMOTOR RATING
CHARTS**

**20 - GETRIEBEMOTOREN-
AUSWAHLTABELLEN**

**20 - DONNEES TECHNIQUES
MOTOREDUCTEURS**

0.04 kW

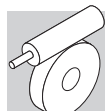
n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
19.3	9	1.0	70	600				VF 27_70	P27	BN27A4	106
22.5	8	1.1	60	600				VF 27_60	P27	BN27A4	106
34	6	1.4	40	600				VF 27_40	P27	BN27A4	106
45	5	1.7	30	600				VF 27_30	P27	BN27A4	106
68	4	2.2	20	600				VF 27_20	P27	BN27A4	106
90	3	2.8	15	600				VF 27_15	P27	BN27A4	106
135	2	3.8	10	600				VF 27_10	P27	BN27A4	106
193	2	5.5	7	600				VF 27_7	P27	BN27A4	106

0.06 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
0.59	203	1.0	2280	5000				VF/W 30/63_2280	P56	BN56A4	125
0.89	155	1.4	1520	5000				VF/W 30/63_1520	P56	BN56A4	125
1.1	122	1.7	1200	5000				VF/W 30/63_1200	P56	BN56A4	125
1.5	115	1.8	900	5000				VF/W 30/63_900	P56	BN56A4	125
1.9	113	1.9	720	5000				VF/W 30/63_720	P56	BN56A4	125
2.5	85	1.1	540	3450				VF/VF 30/49_540	P56	BN56A4	120
2.8	50	1.0	500	5000				VFR 44_500	S44	BN44B4	112
3.2	73	1.3	420	3450				VF/VF 30/49_420	P56	BN56A4	120
4.0	54	1.0	350	5000				VFR 44_350	S44	BN44B4	112
4.3	53	1.8	315	3450				VF/VF 30/49_315	P56	BN56A4	120
4.5	59	1.0	300	2500				VFR 44_300	S44	BN44B4	112
5.8	50	1.2	230	2500				VFR 44_230	S44	BN44B4	112
7.7	42	1.5	175	2500				VFR 44_175	S44	BN44B4	112
9.6	36	1.4	140	2500				VFR 44_140	S44	BN44B4	112
13.4	29	1.8	100	2500				VFR 44_100	S44	BN44B4	112
19.1	22	1.8	70	2500				VFR 44_70	S44	BN44B4	112
19.3	14	1.1	70	1600				VF 30_70	P56	BN56A4	108
22.5	13	1.5	60	1600				VF 30_60	P56	BN56A4	108
34	10	0.9	40	600				VF 27_40	P27	BN27B4	106
34	10	1.9	40	1650				VF 30_40	P56	BN56A4	108
45	8	1.1	30	600				VF 27_30	P27	BN27B4	106
45	8	2.4	30	1340				VF 30_30	P56	BN56A4	108
68	6	1.5	20	600				VF 27_20	P27	BN27B4	106
68	6	2.9	20	1180				VF 30_20	P56	BN56A4	108
90	5	1.9	15	600				VF 27_15	P27	BN27B4	106
90	5	3.7	15	1080				VF 30_15	P56	BN56A4	108
135	4	2.6	10	590				VF 27_10	P27	BN27B4	106
135	3	4.7	10	950				VF 30_10	P56	BN56A4	108
193	2	3.6	7	530				VF 27_7	P27	BN27B4	106
193	2	6.4	7	840				VF 30_7	P56	BN56A4	108

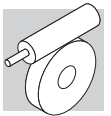
0.09 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
0.31	574	1.8	2800	8000				VF/W 49/110_2800	P63	BN63A6	137
0.42	579	1.0	2116	7000				VF/W 44/86_2116	P63	BN63A6	133
0.43	505	2.1	2070	8000				VF/W 49/110_2070	P63	BN63A6	137
0.48	503	1.1	1840	7000				VF/W 44/86_1840	P63	BN63A6	133
0.53	485	2.2	1656	8000				VF/W 49/110_1656	P63	BN63A6	137
0.64	377	1.5	1380	7000				VF/W 44/86_1380	P63	BN63A6	133
0.65	369	2.8	1350	8000				VF/W 49/110_1350	P63	BN63A6	137
0.73	363	1.1	1200	5750				VF/W 44/75_1200	P63	BN63A6	129
0.81	316	3.3	1080	8000				VF/W 49/110_1080	P63	BN63A6	137



0.09 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 		
0.89	232	0.9	1520	5000				VF/W 30/63_1520	P56	BN56B4	125	
0.96	323	1.2	920	5750				VF/W 44/75_920	P63	BN63A6	129	
0.96	332	1.7	920	7000				VF/W 44/86_920	P63	BN63A6	133	
0.98	255	0.9	900	5000				VF/W 30/63_900	P63	BN63A6	125	
1.1	183	1.1	1200	5000				VF/W 30/63_1200	P56	BN56B4	125	
1.2	225	1.0	720	5000				VF/W 30/63_720	P63	BN63A6	125	
1.3	267	1.5	700	5750				VF/W 44/75_700	P63	BN63A6	129	
1.3	253	2.2	700	7000				VF/W 44/86_700	P63	BN63A6	133	
1.5	172	1.2	900	5000				VF/W 30/63_900	P56	BN56B4	125	
1.7	210	1.9	525	5750				VF/W 44/75_525	P63	BN63A6	129	
1.7	200	2.8	525	7000				VF/W 44/86_525	P63	BN63A6	133	
1.9	170	1.2	720	5000				VF/W 30/63_720	P56	BN56B4	125	
2.2	164	2.4	400	5750				VF/W 44/75_400	P63	BN63A6	129	
2.2	160	3.4	400	7000				VF/W 44/86_400	P63	BN63A6	133	
2.4	145	1.4	570	5000				VF/W 30/63_570	P56	BN56B4	125	
2.9	111	1.2	300	5000				WR 63_300	P63	BN63A6	124	
2.9	120	1.7	300	6200				WR 75_300	P63	BN63A6	128	
2.9	132	2.4	300	7000				WR 86_300	P63	BN63A6	132	
3.0	117	1.8	450	5000				VF/W 30/63_450	P56	BN56B4	125	
3.2	110	0.9	420	3450				VF/VF 30/49_420	P56	BN56B4	120	
3.7	101	1.4	240	5000				WR 63_240	P63	BN63A6	124	
3.7	105	2.1	240	6200				WR 75_240	P63	BN63A6	128	
3.7	117	2.6	240	7000				WR 86_240	P63	BN63A6	132	
4.2	84	0.9	210	3450				VFR 49_210	P63	BN63A6	118	
4.3	80	1.2	315	3450				VF/VF 30/49_315	P56	BN56B4	120	
4.3	84	2.5	315	5000				VF/W 30/63_315	P56	BN56B4	125	
4.6	88	1.7	192	5000				WR 63_192	P63	BN63A6	124	
4.9	79	0.9	180	3450				VFR 49_180	P63	BN63A6	118	
4.9	90	3.1	180	6200				WR 75_180	P63	BN63A6	128	
5.2	94	4.2	168	7000				WR 86_168	P63	BN63A6	132	
5.5	62	1.0	245	2500				VF/VF 30/44_245	P56	BN56B4	114	
6.5	66	1.2	135	3450				VFR 49_135	P63	BN63A6	118	
6.5	71	2.5	135	5000				WR 63_135	P63	BN63A6	124	
7.7	63	1.0	175	2900				VFR 44_175	S44	BN44C4	112	
7.7	65	3.1	114	5000				WR 63_114	P63	BN63A6	124	
8.1	58	1.4	108	3450				VFR 49_108	P63	BN63A6	118	
8.8	41	1.3	100	3300	VF 49_100	P63	K63A6	116	VF 49_100	P63	BN63A6	116
9.6	54	0.9	140	2900				VFR 44_140	S44	BN44C4	112	
9.8	55	3.8	90	5000				WR 63_90	P63	BN63A6	124	
10.5	48	1.9	84	3450				VFR 49_84	P63	BN63A6	118	
11.0	37	1.6	80	3300	VF 49_80	P63	K63A6	116	VF 49_80	P63	BN63A6	116
12.2	45	1.8	72	3450				VFR 49_72	P63	BN63A6	118	
12.2	48	4.0	72	5000				WR 63_72	P63	BN63A6	124	
12.6	35	1.1	70	2300	VF 44_70	P63	K63A6	110	VF 44_70	P63	BN63A6	110
12.6	34	1.8	70	3300	VF 49_70	P63	K63A6	116	VF 49_70	P63	BN63A6	116
13.4	43	1.2	100	2900				VFR 44_100	S44	BN44C4	112	
14.7	32	1.4	60	2300	VF 44_60	P63	K63A6	110	VF 44_60	P63	BN63A6	110
14.7	34	1.7	60	3300	VF 49_60	P63	K63A6	116	VF 49_60	P63	BN63A6	116
16.3	36	2.2	54	3450				VFR 49_54	P63	BN63A6	118	
19.1	33	1.2	70	2900				VFR 44_70	S44	BN44C4	112	
19.1	27	1.8	46	2300	VF 44_46	P63	K63A6	110	VF 44_46	P63	BN63A6	110
19.6	26	2.7	45	3300	VF 49_45	P63	K63A6	116	VF 49_45	P63	BN63A6	116
21.0	30	2.8	42	3360				VFR 49_42	P63	BN63A6	118	
22.0	22	0.9	40	1560	VF 30_40	P63	K63A6	108	VF 30_40	P63	BN63A6	108
22.5	19	1.0	60	1600				VF 30_60	P56	BN56B4	108	
24.4	22	3.4	36	3300	VF 49_36	P63	K63A6	116	VF 49_36	P63	BN63A6	116
25.1	22	2.2	35	2300	VF 44_35	P63	K63A6	110	VF 44_35	P63	BN63A6	110
29.3	18	1.2	30	1440	VF 30_30	P63	K63A6	108	VF 30_30	P63	BN63A6	108
31	18	2.7	28	2300	VF 44_28	P63	K63A6	110	VF 44_28	P63	BN63A6	110
34	15	1.2	40	1410				VF 30_40	P56	BN56B4	108	
44	14	1.5	20	1230	VF 30_20	P63	K63A6	108	VF 30_20	P63	BN63A6	108
44	14	3.1	20	2300	VF 44_20	P63	K63A6	110	VF 44_20	P63	BN63A6	110
45	12	1.6	30	1290				VF 30_30	P56	BN56B4	108	
59	11	1.8	15	1170	VF 30_15	P63	K63A6	108	VF 30_15	P63	BN63A6	108
68	9	1.9	20	1140				VF 30_20	P56	BN56B4	108	
69	9	1.0	20	600				VF 27_20	P27	BN27C4	106	

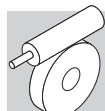


0.09 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
88	8	2.3	10	1050	VF 30_10	P63 K63A6	108	VF 30_10	P63	BN63A6	108
90	7	2.5	15	1050				VF 30_15	P56	BN56B4	108
92	7	1.3	15	600				VF 27_15	P27	BN27C4	106
126	6	3.2	7	920	VF 30_7	P63 K63A6	108	VF 30_7	P63	BN63A6	108
135	5	3.1	10	920				VF 30_10	P56	BN56B4	108
138	5	1.7	10	565				VF 27_10	P27	BN27C4	106
193	4	4.3	7	820				VF 30_7	P56	BN56B4	108
197	4	2.5	7	510				VF 27_7	P27	BN27C4	106

0.12 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
0.31	775	1.4	2800	8000				VF/W 49/110_2800	P63	BN63B6	137
0.47	588	1.7	2800	8000				VF/W 49/110_2800	P63	BN63A4	137
0.53	654	1.6	1656	8000				VF/W 49/110_1656	P63	BN63B6	137
0.62	518	1.0	2116	7000				VF/W 44/86_2116	P63	BN63A4	133
0.63	507	2.0	2070	8000				VF/W 49/110_2070	P63	BN63A4	137
0.71	483	1.0	1840	7000				VF/W 44/86_1840	P63	BN63A4	133
0.79	435	2.3	1656	8000				VF/W 49/110_1656	P63	BN63A4	137
0.95	386	1.3	1380	7000				VF/W 44/86_1380	P63	BN63A4	133
0.97	354	2.8	1350	8000				VF/W 49/110_1350	P63	BN63A4	137
1.2	293	3.4	1080	8000				VF/W 49/110_1080	P63	BN63A4	137
1.4	322	1.1	920	5750				VF/W 44/75_920	P63	BN63A4	129
1.4	322	1.6	920	7000				VF/W 44/86_920	P63	BN63A4	133
1.5	236	0.9	900	5000				VF/W 30/63_900	P63	BN63A4	125
1.8	233	0.9	720	5000				VF/W 30/63_720	P63	BN63A4	125
1.9	257	1.4	700	5750				VF/W 44/75_700	P63	BN63A4	129
1.9	239	2.1	700	7000				VF/W 44/86_700	P63	BN63A4	133
2.3	199	1.1	570	5000				VF/W 30/63_570	P63	BN63A4	125
2.5	202	1.8	525	5750				VF/W 44/75_525	P63	BN63A4	129
2.5	193	2.6	525	7000				VF/W 44/86_525	P63	BN63A4	133
2.9	150	0.9	300	5000				WR 63_300	P63	BN63B6	124
2.9	162	1.2	300	6200				WR 75_300	P63	BN63B6	128
2.9	178	1.7	300	7000				WR 86_300	P63	BN63B6	132
2.9	161	1.3	450	5000				VF/W 30/63_450	P63	BN63A4	125
3.3	161	2.3	400	5750				VF/W 44/75_400	P63	BN63A4	129
3.3	143	3.5	400	7000				VF/W 44/86_400	P63	BN63A4	133
3.6	136	1.0	240	5000				WR 63_240	P63	BN63B6	124
3.6	142	1.5	240	6200				WR 75_240	P63	BN63B6	128
3.6	142	1.6	240	5000				VF/W 30/63_240	P63	BN63B6	125
3.6	158	2.0	240	7000				WR 86_240	P63	BN63B6	132
4.2	110	0.9	315	3450				VF/VF 30/49_315	P63	BN63A4	120
4.2	116	1.8	315	5000				VF/W 30/63_315	P63	BN63A4	125
4.4	108	1.2	300	5000				WR 63_300	P63	BN63A4	124
4.4	115	1.6	300	6200				WR 75_300	P63	BN63A4	128
4.4	129	2.1	300	7000				WR 86_300	P63	BN63A4	132
4.4	134	2.8	300	5750				VF/W 44/75_300	P63	BN63A4	129
4.8	121	2.3	180	6200				WR 75_180	P63	BN63B6	128
5.2	126	3.1	168	7000				WR 86_168	P63	BN63B6	132
5.2	125	3.0	250	5750				VF/W 44/75_250	P63	BN63A4	129
5.5	94	1.0	240	3450				VF/VF 30/49_240	P63	BN63A4	120
5.5	97	1.4	240	5000				WR 63_240	P63	BN63A4	124
5.5	103	2.1	240	6200				WR 75_240	P63	BN63A4	128
5.5	99	2.1	240	5000				VF/W 30/63_240	P63	BN63A4	125
5.5	111	2.7	240	7000				WR 86_240	P63	BN63A4	132
5.8	109	2.9	150	6200				WR 75_150	P63	BN63B6	128
6.4	89	0.9	135	3300				VFR 49_135	P63	BN63B6	118
6.4	96	1.9	135	5000				WR 63_135	P63	BN63B6	124
6.8	86	1.8	192	5000				WR 63_192	P63	BN63A4	124
7.3	76	0.9	180	3300	VF 49_100	P63 K63B6	116	VFR 49_180	P63	BN63A4	118
7.3	87	2.7	180	6200				WR 75_180	P63	BN63A4	128
8.7	55	0.9	100	3300				VF 49_100	P63	BN63B6	116

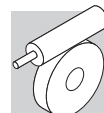


0.12 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 		
9.7	64	1.4	135	3450	VF 49_80	P63	K63B6	116	VFR 49_135	P63	BN63A4	118
9.7	68	2.5	135	5000					WR 63_135	P63	BN63A4	124
10.9	50	1.2	80	3300					VF 49_80	P63	BN63B6	116
11.5	61	3.0	114	5000					WR 63_114	P63	BN63A4	124
12.1	55	1.5	108	3450					VFR 49_108	P63	BN63A4	118
13.1	41	1.2	100	3150	VF 49_100	P63	K63A4	116	VF 49_100	P63	BN63A4	116
14.5	43	1.1	60	2300	VF 44_60	P63	K63B6	110	VF 44_60	P63	BN63B6	110
15.3	53	3.6	57	5000	VF 49_80	P63	K63A4	116	WR 63_57	P63	BN63B6	124
15.6	46	1.9	84	3450					VFR 49_84	P63	BN63A4	118
16.4	36	1.5	80	3150					VF 49_80	P63	BN63A4	116
18.2	42	1.8	72	3430					VFR 49_72	P63	BN63A4	118
18.7	34	0.9	70	3300					VF 44_70	P63	BN63A4	110
18.7	33	1.7	70	3150	VF 49_70	P63	K63A4	116	VF 49_70	P63	BN63A4	116
21.8	30	1.3	60	2300	VF 44_60	P63	K63A4	110	VF 44_60	P63	BN63A4	110
21.8	30	1.9	60	3150	VF 49_60	P63	K63A4	116	VF 49_60	P63	BN63A4	116
24.3	34	2.2	54	3140	VF 44_46	P63	K63A4	110	VFR 49_54	P63	BN63A4	118
28.5	25	1.5	46	2300					VF 44_46	P63	BN63A4	110
29.0	24	0.9	30	1360					VF 30_30	P63	BN63B6	108
29.1	25	2.6	45	3040					VF 49_45	P63	BN63A4	116
31	27	2.9	42	2920					VFR 49_42	P63	BN63A4	118
33	21	0.9	40	1360	VF 30_40	P63	K63A4	108	VF 30_40	P63	BN63A4	108
36	21	3.3	36	2830	VF 49_36	P63	K63A4	116	VF 49_36	P63	BN63A4	116
37	21	1.9	35	2300	VF 44_35	P63	K63A4	110	VF 44_35	P63	BN63A4	110
44	17	1.2	30	1250	VF 30_30	P63	K63A4	108	VF 30_30	P63	BN63A4	108
47	17	2.2	28	2300	VF 44_28	P63	K63A4	110	VF 44_28	P63	BN63A4	110
58	15	1.4	15	1130	VF 30_15	P63	K63B6	108	VF 30_15	P63	BN63B6	108
62	14	2.7	14	2150	VF 44_14	P63	K63B6	110	VF 44_14	P63	BN63B6	110
66	13	1.4	20	1110	VF 30_20	P63	K63A4	108	VF 30_20	P63	BN63A4	108
66	13	2.9	20	2100	VF 44_20	P63	K63A4	110	VF 44_20	P63	BN63A4	110
87	10	1.8	15	1020	VF 30_15	P63	K63A4	108	VF 30_15	P63	BN63A4	108
94	10	2.9	14	1870	VF 44_14	P63	K63A4	110	VF 44_14	P63	BN63A4	110
124	8	2.4	7	900	VF 30_7	P63	K63B6	108	VF 30_7	P63	BN63B6	108
131	7	2.3	10	900	VF 30_10	P63	K63A4	108	VF 30_10	P63	BN63A4	108
138	6	1.1	20	560					VF 27_20	P27	BN27C2	106
138	7	2.2	20	840					VF 30_20	P56	BN56B2	108
183	5	1.4	15	520					VF 27_15	P27	BN27C2	106
187	5	3.1	7	810					VF 30_7	P63	BN63A4	108
275	4	2.0	10	460					VF 27_10	P27	BN27C2	106
275	4	3.4	10	740	VF 30_10	P56	BN56B2	108				
393	3	2.8	7	410	VF 27_7	P27	BN27C2	106				
393	3	4.7	7	660					VF 30_7	P56	BN56B2	108

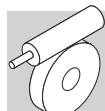
0.18 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 	
0.28	978	1.9	3200	13800				W/VF 63/130_3200	P71	BN71A6	143
0.28	1345	3.3	3200	19500				W/VF 86/185_3200	P71	BN71A6	155
0.31	1406	1.9	2944	16000				W/VF 86/150_2944	P71	BN71A6	149
0.35	1027	1.8	2560	13800				W/VF 63/130_2560	P71	BN71A6	143
0.35	1320	3.3	2560	19500				W/VF 86/185_2560	P71	BN71A6	155
0.47	875	1.1	2800	8000						VF/W 49/110_2800	P63
0.49	1265	2.1	1840	16000	W/VF 86/150_1840	P71	BN71A6			149	
0.50	894	2.1	1800	13800	W/VF 63/130_1800	P71	BN71A6			143	
0.54	949	1.1	1656	8000	VF/W 49/110_1656	P71	BN71A6			137	
0.59	871	2.1	1520	13800	W/VF 63/130_1520	P71	BN71A6			143	
0.64	755	1.3	2070	8000			VF/W 49/110_2070			P63	BN63B4
0.65	1054	2.6	1380	16000			W/VF 86/150_1380	P71	BN71A6	149	
0.75	733	2.5	1200	13800			W/VF 63/130_1200	P71	BN71A6	143	
0.80	647	1.5	1656	8000			VF/W 49/110_1656	P63	BN63B4	137	
0.94	642	2.9	960	13800			W/VF 63/130_960	P71	BN71A6	143	
0.98	527	1.9	1350	8000					VF/W 49/110_1350	P63	BN63B4
0.98	756	3.6	920	16000	W/VF 86/150_920	P71			BN71A6	149	



0.18 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 		
1.2	537	3.4	760	13800				W/VF 63/130_760	P71	BN71A6	143	
1.2	436	2.3	1080	8000				VF/W 49/110_1080	P63	BN63B4	137	
1.4	479	1.0	920	7000				VF/W 44/86_920	P63	BN63B4	133	
1.7	391	1.4	525	7000				VF/W 44/86_525	P71	BN71A6	133	
1.8	375	2.7	720	8000				VF/W 49/110_720	P63	BN63B4	137	
1.9	356	1.4	700	7000				VF/W 44/86_700	P63	BN63B4	133	
2.3	321	1.2	400	5750				VF/W 44/75_400	P71	BN71A6	129	
2.3	313	1.8	400	7000				VF/W 44/86_400	P71	BN71A6	133	
2.3	344	3.1	400	8000				VF/W 49/110_400	P71	BN71A6	137	
2.4	288	3.5	540	8000				VF/W 49/110_540	P63	BN63B4	137	
2.5	301	1.2	525	5750				VF/W 44/75_525	P63	BN63B4	129	
2.5	287	1.7	525	7000				VF/W 44/86_525	P63	BN63B4	133	
3.0	258	1.2	300	7000				WR 86_300	P71	BN71A6	132	
3.0	264	1.5	300	5750				VF/W 44/75_300	P71	BN71A6	129	
3.0	275	2.1	300	8000				WR 110_300	P71	BN71A6	136	
3.0	241	2.3	300	7000				VF/W 44/86_300	P71	BN71A6	133	
3.0	269	3.9	300	8000				VF/W 49/110_300	P71	BN71A6	137	
3.3	240	1.5	400	5750				VF/W 44/75_400	P63	BN63B4	129	
3.3	214	2.3	400	7000				VF/W 44/86_400	P63	BN63B4	133	
3.8	206	1.1	240	6200				WR 75_240	P71	BN71A6	128	
3.8	229	1.4	240	7000				WR 86_240	P71	BN71A6	132	
3.8	243	2.4	240	8000				WR 110_240	P71	BN71A6	136	
3.9	233	2.4	230	7000				VF/W 44/86_230	P71	BN71A6	133	
4.2	172	1.2	315	5000				VF/W 30/63_315	P63	BN63B4	125	
4.4	172	1.0	300	6200				WR 75_300	P63	BN63B4	128	
4.4	191	1.4	300	7000				WR 86_300	P63	BN63B4	132	
4.4	199	1.9	300	5750				VF/W 44/75_300	P63	BN63B4	129	
4.4	176	2.8	300	7000				VF/W 44/86_300	P63	BN63B4	133	
4.7	202	1.9	192	7000				WR 86_192	P71	BN71A6	132	
5.0	175	1.6	180	6200				WR 75_180	P71	BN71A6	128	
5.3	186	2.0	250	5750				VF/W 44/75_250	P63	BN63B4	129	
5.4	183	2.1	168	7000				WR 86_168	P71	BN71A6	132	
5.5	144	0.9	240	5000				WR 63_240	P63	BN63B4	124	
5.5	153	1.4	240	6200				WR 75_240	P63	BN63B4	128	
5.5	147	1.4	240	5000				VF/W 30/63_240	P63	BN63B4	125	
5.5	166	1.8	240	7000				WR 86_240	P63	BN63B4	132	
5.7	162	3.1	230	7000				VF/W 44/86_230	P63	BN63B4	133	
6.0	158	2.0	150	6200				WR 75_150	P71	BN71A6	128	
6.5	161	2.7	138	7000				WR 86_138	P71	BN71A6	132	
6.9	128	1.2	192	5000				WR 63_192	P63	BN63B4	124	
6.9	145	2.3	192	7000				WR 86_192	P63	BN63B4	132	
7.3	129	1.8	180	6200				WR 75_180	P63	BN63B4	128	
7.5	138	2.4	120	6200				WR 75_120	P71	BN71A6	128	
7.9	131	2.7	168	7000				WR 86_168	P63	BN63B4	132	
7.9	126	1.6	114	5000				WR 63_114	P71	BN71A6	124	
8.8	113	2.3	150	6200				WR 75_150	P63	BN63B4	128	
9.0	88	1.4	100	5000	W 63_100	S1	M1SC6	122	W 63_100	P71	BN71A6	123
9.0	96	1.7	100	6200	W 75_100	S1	M1SC6	126	W 75_100	P71	BN71A6	127
9.0	105	2.4	100	7000	W 86_100	S1	M1SC6	130	W 86_100	P71	BN71A6	131
9.8	102	1.7	135	5000				WR 63_135	P63	BN63B4	124	
10.0	107	1.9	90	5000				WR 63_90	P71	BN71A6	124	
11.0	98	3.1	120	6200				WR 75_120	P63	BN63B4	128	
11.3	79	1.6	80	5000	W 63_80	S1	M1SC6	122	W 63_80	P71	BN71A6	123
11.3	83	2.4	80	6200	W 75_80	S1	M1SC6	126	W 75_80	P71	BN71A6	127
11.3	90	3.1	80	7000	W 86_80	S1	M1SC6	130	W 86_80	P71	BN71A6	131
11.6	91	2.0	114	5000				WR 63_114	P63	BN63B4	124	
12.0	100	3.3	75	6200				WR 75_75	P71	BN71A6	128	
12.2	82	1.0	108	3450				VFR 49_108	P63	BN63B4	118	
14.7	75	2.5	90	5000				WR 63_90	P63	BN63B4	124	
15.0	61	1.1	60	3000	VF 49_60	P71	K71A6	116	VF 49_60	P71	BN71A6	116
15.0	60	1.1	180	3300				VFR 49_180	P63	BN63A2	118	
15.7	68	1.3	84	3420				VFR 49_84	P63	BN63B4	118	
16.5	54	1.0	80	3150	VF 49_80	P63	K63B4	116	VF 49_80	P63	BN63B4	116
18.3	63	1.2	72	3270				VFR 49_72	P63	BN63B4	118	
18.3	66	2.8	72	5000				WR 63_72	P63	BN63B4	124	
18.9	49	1.1	70	3150	VF 49_70	P63	K63B4	116	VF 49_70	P63	BN63B4	116

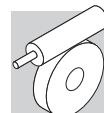


0.18 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 		
20.0	50	1.4	135	3280	W 63_45	S1	M1SC6	123	VFR 49_135	P63	BN63A2	118
20.0	54	2.9	45	5000					W 63_45	P71	BN71A6	123
22.0	45	0.9	60	2300					VF 44_60	P63	BN63B4	110
22.0	45	1.3	60	3150	VF 49_60	P63	K63B4	116	VF 49_60	P63	BN63B4	116
23.2	54	3.3	57	4910				124	WR 63_57	P63	BN63B4	124
24.4	50	1.5	54	3010				118	VFR 49_54	P63	BN63B4	118
28.7	38	1.0	46	2500	VF 44_46	P63	K63B4	110	VF 44_46	P63	BN63B4	110
29.3	37	1.8	45	2300	VF 49_45	P63	K63B4	116	VF 49_45	P63	BN63B4	116
31	40	1.9	42	2810	VF 44_28	P71	K71A6	110	VFR 49_42	P63	BN63B4	118
32	36	1.4	28	2290					VF 44_28	P71	BN71A6	110
37	31	2.2	36	2760					VF 49_36	P63	K63B4	116
38	31	1.3	35	2430	VF 44_35	P63	K63B4	110	VF 49_36	P63	BN63B4	116
47	26	1.5	28	2270	VF 44_28	P63	K63B4	110	VF 44_35	P63	BN63B4	110
47	26	2.9	28	2560	VF 49_28	P63	K63B4	116	VF 44_28	P63	BN63B4	110
55	23	2.7	24	2430	VF 49_24	P63	K63B4	116	VF 49_28	P63	BN63B4	116
66	19	0.9	20	1040	VF 30_20	P63	K63B4	108	VF 49_24	P63	BN63B4	116
66	20	1.9	20	2040	VF 44_20	P63	K63B4	110	VF 30_20	P63	BN63B4	108
73	18	3.2	18	2230	VF 49_18	P63	K63B4	116	VF 44_20	P63	BN63B4	110
77	16	1.8	35	1970	VF 44_35	P63	K63A2	110	VF 49_18	P63	BN63B4	116
88	15	1.2	15	960	VF 30_15	P63	K63B4	108	VF 44_35	P63	BN63A2	110
94	15	2.0	14	1830	VF 44_14	P63	K63B4	110	VF 30_15	P63	BN63B4	108
132	11	1.5	10	860	VF 30_10	P63	K63B4	108	VF 44_14	P63	BN63B4	110
132	11	2.7	10	1640	VF 44_10	P63	K63B4	110	VF 30_10	P63	BN63B4	108
189	8	2.1	7	770	VF 30_7	P63	K63B4	108	VF 44_10	P63	BN63B4	110
193	7	2.9	14	1470	VF 44_14	P63	K63A2	110	VF 30_7	P63	BN63A2	108
270	5	2.2	10	710	VF 30_10	P63	K63A2	108	VF 44_14	P63	BN63A2	110
386	4	3.1	7	640	VF 30_7	P63	K63A2	108	VF 30_10	P63	BN63A2	108
									VF 30_7	P63	BN63A2	108

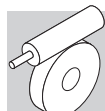
0.25 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 	
0.28	1358	1.4	3200	13800				W/VF 63/130_3200	P71	BN71B6	143
0.28	1868	2.4	3200	19500				W/VF 86/185_3200	P71	BN71B6	155
0.31	1952	1.4	2944	16000				W/VF 86/150_2944	P71	BN71B6	149
0.43	945	1.9	3200	13800				W/VF 63/130_3200	P71	BN71A4	143
0.43	1334	3.1	3200	19500				W/VF 86/185_3200	P71	BN71A4	155
0.47	1380	1.9	2944	16000				W/VF 86/150_2944	P71	BN71A4	149
0.49	1562	2.8	1840	19500				W/VF 86/185_1840	P71	BN71B6	155
0.54	1022	1.8	2560	13800				W/VF 63/130_2560	P71	BN71A4	143
0.54	1289	3.3	2560	19500				W/VF 86/185_2560	P71	BN71A4	155
0.65	1464	1.8	1380	16000				W/VF 86/150_1380	P71	BN71B6	149
0.66	1006	1.0	2070	8000				VF/W 49/110_2070	P71	BN71A4	137
0.75	1214	2.1	1840	16000				W/VF 86/150_1840	P71	BN71A4	149
0.75	1019	1.8	1200	13800				W/VF 63/130_1200	P71	BN71B6	143
0.76	875	2.1	1800	13800				W/VF 63/130_1800	P71	BN71A4	143
0.83	863	1.2	1656	8000				VF/W 49/110_1656	P71	BN71A4	137
0.90	845	2.1	1520	13800				W/VF 63/130_1520	P71	BN71A4	143
0.98	1049	2.6	920	16000				W/VF 86/150_920	P71	BN71B6	149
1.0	1006	2.6	1380	16000				W/VF 86/150_1380	P71	BN71A4	149
1.0	703	1.4	1350	8000				VF/W 49/110_1350	P71	BN71A4	137
1.1	708	2.5	1200	13800				W/VF 63/130_1200	P71	BN71A4	143
1.2	746	2.5	760	13800				W/VF 63/130_760	P71	BN71B6	143
1.3	581	1.7	1080	8000				VF/W 49/110_1080	P71	BN71A4	137
1.3	860	3.1	690	16000				W/VF 86/150_690	P71	BN71B6	149
1.4	617	2.9	960	13800				W/VF 63/130_960	P71	BN71A4	143
1.7	544	1.9	540	8000				VF/W 49/110_540	P71	BN71B6	137
1.7	543	1.0	525	7000				VF/W 44/86_525	P71	BN71B6	133
1.8	515	3.5	760	13800				W/VF 63/130_760	P71	BN71A4	143
1.9	500	2.0	720	8000				VF/W 49/110_720	P71	BN71A4	137
2.0	474	1.1	700	7000				VF/W 44/86_700	P71	BN71A4	133
2.5	384	2.6	540	8000				VF/W 49/110_540	P71	BN71A4	137
2.6	383	1.3	525	7000				VF/W 44/86_525	P71	BN71A4	133



0.25 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 	
3.0	366	1.1	300	5750				VF/W 44/75_300	P71	BN71B6	129
3.0	382	1.5	300	8000				WR 110_300	P71	BN71B6	136
3.0	374	2.8	300	8000				VF/W 49/110_300	P71	BN71B6	137
3.4	319	1.2	400	5750				VF/W 44/75_400	P71	BN71A4	129
3.4	285	1.8	400	7000				VF/W 44/86_400	P71	BN71A4	133
3.4	313	3.2	400	8000				VF/W 49/110_400	P71	BN71A4	137
3.8	318	1.0	240	7000				WR 86_240	P71	BN71B6	132
3.8	337	1.7	240	8000				WR 110_240	P71	BN71B6	136
3.9	323	1.7	230	7000				VF/W 44/86_230	P71	BN71B6	133
3.9	311	3.4	230	8000				VF/W 49/110_230	P71	BN71B6	137
4.6	255	1.1	300	7000				WR 86_300	P71	BN71A4	132
4.6	266	1.4	300	5750				VF/W 44/75_300	P71	BN71A4	129
4.6	266	2.1	300	8000				WR 110_300	P71	BN71A4	136
4.6	234	2.1	300	7000				VF/W 44/86_300	P71	BN71A4	133
4.7	280	1.4	192	7000				WR 86_192	P71	BN71B6	132
5.5	247	1.5	250	5750				VF/W 44/75_250	P71	BN71A4	129
5.7	204	1.1	240	6200				WR 75_240	P71	BN71A4	128
5.7	221	1.4	240	7000				WR 86_240	P71	BN71A4	132
5.7	233	2.4	240	8000				WR 110_240	P71	BN71A4	136
6.0	216	2.3	230	7000				VF/W 44/86_230	P71	BN71A4	133
6.0	219	1.4	150	6200				WR 75_150	P71	BN71B6	128
6.7	193	0.9	135	5000				WR 63_135	P71	BN71B6	124
7.2	193	1.7	192	7000				WR 86_192	P71	BN71A4	132
7.2	200	3.1	192	8000				WR 110_192	P71	BN71A4	136
7.6	172	1.4	180	6200				WR 75_180	P71	BN71A4	128
7.9	175	1.1	114	5000				WR 63_114	P71	BN71B6	124
8.2	175	2.0	168	7000				WR 86_168	P71	BN71A4	132
9.0	122	1.0	100	5000	W 63_100	S1	M1SD6	122			
9.0	133	1.2	100	6200	W 75_100	S1	M1SD6	126	W 75_100	P71	BN71B6
9.0	146	1.7	100	7000	W 86_100	S1	M1SD6	130	W 86_100	P71	BN71B6
9.2	151	1.7	150	6200					WR 75_150	P71	BN71A4
10.0	151	2.7	138	7000					WR 86_138	P71	BN71A4
10.0	160	2.3	90	6200					WR 75_90	P71	BN71B6
10.2	136	1.3	135	5000					WR 63_135	P71	BN71A4
11.3	110	1.1	80	5000	W 63_80	S1	M1SD6	122			
11.3	115	1.7	80	6200	W 75_80	S1	M1SD6	126	W 75_80	P71	BN71B6
11.3	125	2.2	80	7000	W 86_80	S1	M1SD6	130	W 86_80	P71	BN71B6
11.5	131	2.3	120	6200					WR 75_120	P71	BN71A4
11.5	138	2.8	120	7000					WR 86_120	P71	BN71A4
12.1	121	1.5	114	5000					WR 63_114	P71	BN71A4
13.8	89	1.3	100	5000					W 63_100	P71	BN71A4
13.8	96	1.6	100	6200					W 75_100	P71	BN71A4
13.8	102	2.2	100	7000					W 86_100	P71	BN71A4
15.3	100	1.9	90	5000					WR 63_90	P71	BN71A4
15.3	108	3.0	90	6200					WR 75_90	P71	BN71A4
17.2	78	1.5	80	5000					W 63_80	P71	BN71A4
17.2	82	2.2	80	6200					W 75_80	P71	BN71A4
17.2	89	2.9	80	7000					W 86_80	P71	BN71A4
18.3	95	3.1	75	6200					WR 75_75	P71	BN71A4
19.1	88	2.1	72	5000					WR 63_72	P71	BN71A4
20.0	70	1.0	45	3150	VF 49_45	P71	K71B6	116			
21.5	68	1.8	64	5000					W 63_64	P71	BN71A4
22.0	63	0.9	60	3150	VF 49_60	P63	K63C4	116			
22.9	68	3.0	60	6200					W 75_60	P71	BN71A4
24.1	72	2.5	57	4780					WR 63_57	P71	BN71A4
29.3	51	1.3	45	2850	VF 49_45	P63	K63C4	116			
31	52	2.8	45	4550					W 63_45	P71	BN71A4
31	59	3.0	45	4460					WR 63_45	P71	BN71A4
32	50	1.0	28	2300	VF 44_28	P71	K71B6	110	VF 44_28	P71	BN71B6
36	46	3.4	38	4320					W 63_38	P71	BN71A4
37	44	1.6	36	2670	VF 49_36	P63	K63C4	116	VF 49_36	P71	BN71A4
38	43	0.9	35	2300	VF 44_35	P63	K63C4	110	VF 44_35	P71	BN71A4
38	49	3.3	36	4160					WR 63_36	P71	BN71A4
45	39	1.1	20	2190	VF 44_20	P71	K71B6	110	VF 44_20	P71	BN71B6
47	36	1.1	28	2190	VF 44_28	P63	K63C4	110	VF 44_28	P71	BN71A4
47	36	2.1	28	2480	VF 49_28	P63	K63C4	116	VF 49_28	P71	BN71A4

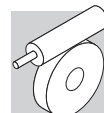


0.25 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
55	33	1.9	24	2360	VF 49_24	P63 K63C4	116	VF 49_24	P71	BN71A4	116
64	29	1.3	14	1980	VF 44_14	P71 K71B6	110	VF 44_14	P71	BN71B6	110
64	29	2.5	14	2260	VF 49_14	P71 K71B6	116	VF 49_14	P71	BN71B6	116
66	28	1.4	20	1970	VF 44_20	P63 K63C4	110	VF 44_20	P71	BN71A4	110
73	25	2.3	18	2170	VF 49_18	P63 K63C4	116	VF 49_18	P71	BN71A4	116
77	23	1.3	35	1930	VF 44_35	P63 K63B2	110	VF 44_35	P63	BN63B2	110
90	22	1.8	10	1780	VF 44_10	P71 K71B6	110	VF 44_10	P71	BN71B6	110
90	22	2.9	10	2040	VF 49_10	P71 K71B6	116	VF 49_10	P71	BN71B6	116
94	21	1.4	14	1770	VF 44_14	P63 K63C4	110	VF 44_14	P71	BN71A4	110
94	21	3.2	14	2010	VF 49_14	P63 K63C4	116	VF 49_14	P71	BN71A4	116
113	17	2.8	24	1930	VF 49_24	P63 K63B2	116	VF 49_24	P63	BN63B2	116
129	16	2.5	7	1590	VF 44_7	P71 K71B6	110	VF 44_7	P71	BN71B6	110
132	15	1.9	10	1590	VF 44_10	P63 K63C4	110	VF 44_10	P71	BN71A4	110
135	14	1.0	20	840	VF 30_20	P63 K63B2	108	VF 30_20	P63	BN63B2	108
180	11	1.3	15	780	VF 30_15	P63 K63B2	108	VF 30_15	P63	BN63B2	108
189	11	2.7	7	1420	VF 44_7	P63 K63C4	110	VF 44_7	P71	BN71A4	110
270	8	1.6	10	690	VF 30_10	P63 K63B2	108	VF 30_10	P63	BN63B2	108
270	8	2.9	10	1300	VF 44_10	P63 K63B2	110	VF 44_10	P63	BN63B2	110
386	5	2.2	7	620	VF 30_7	P63 K63B2	108	VF 30_7	P63	BN63B2	108

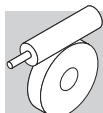
0.37 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
0.28	2734	1.6	3200	19500				W/VF 86/185_3200	P80	BN80A6	155
0.31	2858	0.9	2944	16000				W/VF 86/150_2944	P80	BN80A6	149
0.36	2684	1.6	2560	19500				W/VF 86/185_2560	P80	BN80A6	155
0.43	1403	1.3	3200	13800				W/VF 63/130_3200	P71	BN71B4	143
0.43	1981	2.1	3200	19500				W/VF 86/185_3200	P71	BN71B4	155
0.47	2050	1.3	2944	16000				W/VF 86/150_2944	P71	BN71B4	149
0.54	1519	1.2	2560	13800				W/VF 63/130_2560	P71	BN71B4	143
0.54	1915	2.2	2560	19500				W/VF 86/185_2560	P71	BN71B4	155
0.60	1771	1.0	1520	13800				W/VF 63/130_1520	P80	BN80A6	143
0.66	2143	1.3	1380	16000				W/VF 86/150_1380	P80	BN80A6	149
0.74	1803	1.4	1840	16000				W/VF 86/150_1840	P71	BN71B4	149
0.74	1614	2.6	1840	19500				W/VF 86/185_1840	P71	BN71B4	155
0.76	1300	1.4	1800	13800				W/VF 63/130_1800	P71	BN71B4	143
0.86	1444	2.9	1600	19500				W/VF 86/185_1600	P71	BN71B4	155
0.90	1255	1.4	1520	13800				W/VF 63/130_1520	P71	BN71B4	143
0.99	1357	3.2	920	19500				W/VF 86/185_920	P80	BN80A6	155
1.0	1495	1.7	1380	16000				W/VF 86/150_1380	P71	BN71B4	149
1.0	1045	1.0	1350	8000				VF/W 49/110_1350	P71	BN71B4	137
1.1	1052	1.7	1200	13800				W/VF 63/130_1200	P71	BN71B4	143
1.3	864	1.2	1080	8000				VF/W 49/110_1080	P71	BN71B4	137
1.3	1259	2.1	690	16000				W/VF 86/150_690	P80	BN80A6	149
1.4	916	2.0	960	13800				W/VF 63/130_960	P71	BN71B4	143
1.5	1068	2.4	920	16000				W/VF 86/150_920	P71	BN71B4	149
1.7	797	1.3	540	8000				VF/W 49/110_540	P80	BN80A6	137
1.7	1068	2.5	529	16000				W/VF 86/150_529	P80	BN80A6	149
1.8	764	2.4	760	13800				W/VF 63/130_760	P71	BN71B4	143
1.9	743	1.3	720	8000				VF/W 49/110_720	P71	BN71B4	137
2.0	890	2.9	690	16000				W/VF 86/150_690	P71	BN71B4	149
2.3	619	2.9	600	13800				W/VF 63/130_600	P71	BN71B4	143
2.5	571	1.8	540	8000				VF/W 49/110_540	P71	BN71B4	137
2.6	750	3.5	529	16000				W/VF 86/150_529	P71	BN71B4	149
3.0	559	1.0	300	8000				WR 110_300	P80	BN80A6	136
3.0	571	1.8	300	13800				VFR 130_300	P80	BN80A6	140
3.0	547	1.9	300	8000				VF/W 49/110_300	P80	BN80A6	137
3.4	423	1.2	400	7000				VF/W 44/86_400	P71	BN71B4	133
3.4	464	2.2	400	8000				VF/W 49/110_400	P71	BN71B4	137
3.8	494	1.2	240	8000				WR 110_240	P80	BN80A6	136
3.8	503	2.4	240	13800				VFR 130_240	P80	BN80A6	140
4.0	455	2.3	230	8000				VF/W 49/110_230	P80	BN80A6	137



0.37 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 		
4.6	395	1.4	300	8000				WR 110_300	P71	BN71B4	136	
4.6	348	1.4	300	7000				VF/W 44/86_300	P71	BN71B4	133	
4.6	371	2.7	300	8000				VF/W 49/110_300	P71	BN71B4	137	
4.7	410	1.0	192	7000				WR 86_192	P80	BN80A6	132	
4.7	425	1.6	192	8000				WR 110_192	P80	BN80A6	136	
4.7	432	3.0	192	13800				VFR 130_192	P80	BN80A6	140	
5.4	372	1.0	168	7000				WR 86_168	P80	BN80A6	132	
5.4	391	2.0	168	8000				WR 110_168	P80	BN80A6	136	
5.4	391	3.4	168	13800				VFR 130_168	P80	BN80A6	140	
5.7	328	0.9	240	7000				WR 86_240	P71	BN71B4	132	
5.7	347	1.6	240	8000				WR 110_240	P71	BN71B4	136	
6.0	320	1.6	230	7000				VF/W 44/86_230	P71	BN71B4	133	
6.0	308	3.2	230	8000				VF/W 49/110_230	P71	BN71B4	137	
6.1	320	1.0	150	6200				WR 75_150	P80	BN80A6	128	
6.6	327	1.3	138	7000				WR 86_138	P80	BN80A6	132	
6.6	338	2.4	138	8000				WR 110_138	P80	BN80A6	136	
7.1	287	1.1	192	7000				WR 86_192	P71	BN71B4	132	
7.1	297	2.1	192	8000				WR 110_192	P71	BN71B4	136	
7.6	294	1.5	120	7000				WR 86_120	P80	BN80A6	132	
7.6	303	2.9	120	8000				WR 110_120	P80	BN80A6	136	
7.6	255	0.9	180	6200				WR 75_180	P71	BN71B4	128	
8.2	260	1.4	168	7000				WR 86_168	P71	BN71B4	132	
8.2	273	2.6	168	8000				WR 110_168	P71	BN71B4	136	
9.1	214	1.2	100	7000	W 86_100	S1	M1LA6	130	W 86_100	P80	BN80A6	131
9.1	224	1.2	150	6200				WR 75_150	P71	BN71B4	128	
9.9	224	1.8	138	7000				WR 86_138	P71	BN71B4	132	
9.9	235	3.0	138	8000				WR 110_138	P71	BN71B4	136	
10.1	234	1.6	90	6200				WR 75_90	P80	BN80A6	128	
11.4	168	1.2	80	6200	W 75_80	S1	M1LA6	126	W 75_80	P80	BN80A6	127
11.4	183	1.5	80	7000	W 86_80	S1	M1LA6	130	W 86_80	P80	BN80A6	131
11.4	195	1.6	120	6200				WR 75_120	P71	BN71B4	128	
11.4	204	1.9	120	7000				WR 86_120	P71	BN71B4	132	
12.0	179	1.0	114	5000				WR 63_114	P71	BN71B4	124	
12.1	204	1.6	75	6200				WR 75_75	P80	BN80A6	128	
13.2	196	2.0	69	7000				WR 86_69	P80	BN80A6	132	
13.7	142	1.1	100	6200	W 75_100	S1	M1SD4	126	W 75_100	P71	BN71B4	127
13.7	152	1.5	100	7000	W 86_100	S1	M1SD4	130	W 86_100	P71	BN71B4	131
14.2	139	1.0	64	5000	W 63_64	S1	M1LA6	122	W 63_64	P80	BN80A6	123
15.2	140	1.5	60	6200	W 75_60	S1	M1LA6	126	W 75_60	P80	BN80A6	127
15.2	149	1.3	90	5000				WR 63_90	P71	BN71B4	124	
15.2	160	2.0	90	6200				WR 75_90	P71	BN71B4	128	
15.2	156	2.8	90	7000				WR 86_90	P71	BN71B4	132	
16.3	144	2.3	56	7000	W 86_56	S1	M1LA6	130	W 86_56	P80	BN80A6	131
17.1	116	1.0	80	5000	W 63_80	S1	M1SD4	122	W 63_80	P71	BN71B4	123
17.1	122	1.5	80	6200	W 75_80	S1	M1SD4	126	W 75_80	P71	BN71B4	127
17.1	132	1.9	80	7000	W 86_80	S1	M1SD4	130	W 86_80	P71	BN71B4	131
18.3	141	2.1	75	6200				WR 75_75	P71	BN71B4	128	
19.0	130	1.4	72	4830				WR 63_72	P71	BN71B4	124	
19.9	133	2.8	69	7000				WR 86_69	P71	BN71B4	132	
20.2	136	2.6	45	6200				WR 75_45	P80	BN80A6	128	
21.4	101	1.2	64	4870	W 63_64	S1	M1SD4	122	W 63_64	P71	BN71B4	123
21.4	112	2.5	64	7000	W 86_64	S1	M1SD4	130	W 86_64	P71	BN71B4	131
22.8	101	2.0	60	6200	W 75_60	S1	M1SD4	126	W 75_60	P71	BN71B4	127
22.8	119	2.5	60	6200				WR 75_60	P71	BN71B4	128	
22.8	119	3.2	60	7000				WR 86_60	P71	BN71B4	132	
24.0	107	1.7	57	4540				WR 63_57	P71	BN71B4	124	
24.5	101	3.0	56	7000	W 86_56	S1	M1SD4	130	W 86_56	P71	BN71B4	131
27.4	88	2.5	50	6200	W 75_50	S1	M1SD4	126	W 75_50	P71	BN71B4	127
30	73	0.9	45	2680	VF 49_45	P71	K71B4	116	VF 49_45	P71	BN71B4	116
30	78	1.9	45	4400	W 63_45	S1	M1SD4	122	W 63_45	P71	BN71B4	123
30	88	2.0	45	4250				WR 63_45	P71	BN71B4	124	
30	93	3.2	45	5880				WR 75_45	P71	BN71B4	128	
34	74	3.4	40	5820	W 75_40	S1	M1SD4	126	W 75_40	P71	BN71B4	127
36	69	2.3	38	4180	W 63_38	S1	M1SD4	122	W 63_38	P71	BN71B4	123
38	62	1.1	36	2530	VF 49_36	P71	K71B4	116	VF 49_36	P71	BN71B4	116
38	73	2.2	36	3980				WR 63_36	P71	BN71B4	124	

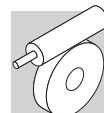


0.37 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
46	57	2.8	30	3900	W 63_30	S1 M1SD4	122	W 63_30	P71	BN71B4	123
49	51	1.4	28	2360	VF 49_28	P71 K71B4	116	VF 49_28	P71	BN71B4	116
57	46	1.4	24	2250	VF 49_24	P71 K71B4	116	VF 49_24	P71	BN71B4	116
57	48	3.2	24	3650	W 63_24	S1 M1SD4	122	W 63_24	P71	BN71B4	123
65	42	1.7	14	1940	VF 49_14	P71 K71C6	116	VF 49_14	P80	BN80A6	116
69	40	1.0	20	1870	VF 44_20	P71 K71B4	110	VF 44_20	P71	BN71B4	110
72	40	3.8	19	3400	W 63_19	S1 M1SD4	122	W 63_19	P71	BN71B4	123
76	36	1.6	18	2080	VF 49_18	P71 K71B4	116	VF 49_18	P71	BN71B4	116
79	33	0.9	35	1860	VF 44_35	P63 K63C2	110	VF 44_35	P71	BN71A2	110
91	32	2.0	10	1930	VF 49_10	P71 K71C6	116	VF 49_10	P80	BN80A6	116
98	29	1.0	14	1690	VF 44_14	P71 K71B4	110	VF 44_14	P71	BN71B4	110
98	29	2.2	14	1940	VF 49_14	P71 K71B4	116	VF 49_14	P71	BN71B4	116
117	24	2.0	24	1880	VF 49_24	P63 K63C2	116	VF 49_24	P71	BN71A2	116
137	22	1.3	10	1520	VF 44_10	P71 K71B4	110	VF 44_10	P71	BN71B4	110
137	22	2.7	10	1750	VF 49_10	P71 K71B4	116	VF 49_10	P71	BN71B4	116
138	21	1.4	20	1570	VF 44_20	P63 K63C2	110	VF 44_20	P71	BN71A2	110
153	19	2.3	18	1720	VF 49_18	P63 K63C2	116	VF 49_18	P71	BN71A2	116
196	16	1.9	7	1360	VF 44_7	P71 K71B4	110	VF 44_7	P71	BN71B4	110
196	16	3.5	7	1570	VF 49_7	P71 K71B4	116	VF 49_7	P71	BN71B4	116
275	11	2.0	10	1260	VF 44_10	P63 K63C2	110	VF 44_10	P71	BN71A2	110
393	8	2.8	7	1120	VF 44_7	P63 K63C2	110	VF 44_7	P71	BN71A2	110

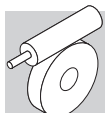
0.55 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
0.29	4019	1.1	3200	19500				W/VF 86/185_3200	P80	BN80B6	155
0.36	3946	1.1	2560	19500				W/VF 86/185_2560	P80	BN80B6	155
0.43	2902	1.4	3200	19500				W/VF 86/185_3200	P80	BN80A4	155
0.47	3004	0.9	2944	16000				W/VF 86/150_2944	P80	BN80A4	149
0.50	3362	1.3	1840	19500				W/VF 86/185_1840	P80	BN80B6	155
0.54	2805	1.5	2560	19500				W/VF 86/185_2560	P80	BN80A4	155
0.76	2642	1.0	1840	16000				W/VF 86/150_1840	P80	BN80A4	149
0.76	2364	1.8	1840	19500				W/VF 86/185_1840	P80	BN80A4	155
0.77	1905	0.9	1800	13800				W/VF 63/130_1800	P80	BN80A4	143
0.87	2116	2.0	1600	19500				W/VF 86/185_1600	P80	BN80A4	155
0.91	1838	1.0	1520	13800				W/VF 63/130_1520	P80	BN80A4	143
1.0	1996	2.2	920	19500				W/VF 86/185_920	P80	BN80B6	155
1.0	2190	1.2	1380	16000				W/VF 86/150_1380	P80	BN80A4	149
1.2	1542	1.2	1200	13800				W/VF 63/130_1200	P80	BN80A4	143
1.2	1542	2.7	1200	19500				W/VF 86/185_1200	P80	BN80A4	155
1.3	1852	1.5	690	16000				W/VF 86/150_690	P80	BN80B6	149
1.4	1342	1.3	960	13800				W/VF 63/130_960	P80	BN80A4	143
1.5	1564	1.7	920	16000				W/VF 86/150_920	P80	BN80A4	149
1.5	1460	2.9	920	19500				W/VF 86/185_920	P80	BN80A4	155
1.5	1473	3.0	600	19500				W/VF 86/185_600	P80	BN80B6	155
1.7	1300	3.2	800	19500				W/VF 86/185_800	P80	BN80A4	155
1.7	1570	1.7	529	16000				W/VF 86/150_529	P80	BN80B6	149
1.8	1120	1.6	760	13800				W/VF 63/130_760	P80	BN80A4	143
2.0	1304	2.0	690	16000				W/VF 86/150_690	P80	BN80A4	149
2.3	1028	1.0	400	8000				VF/W 49/110_400	P80	BN80B6	137
2.3	907	2.0	600	13800				W/VF 63/130_600	P80	BN80A4	143
2.6	837	1.2	540	8000				VF/W 49/110_540	P80	BN80A4	137
2.6	1099	2.4	529	16000				W/VF 86/150_529	P80	BN80A4	149
3.0	956	2.7	460	16000				W/VF 86/150_460	P80	BN80A4	149
3.1	839	1.2	300	13800				VFR 130_300	P80	BN80B6	140
3.1	805	1.3	300	8000				VF/W 49/110_300	P80	BN80B6	137
3.5	680	1.5	400	8000				VF/W 49/110_400	P80	BN80A4	137
3.5	665	2.7	400	13800				W/VF 63/130_400	P80	BN80A4	143
3.8	740	1.6	240	13800				VFR 130_240	P80	BN80B6	140
4.0	670	1.6	230	8000				VF/W 49/110_230	P80	BN80B6	137
4.0	756	3.4	345	16000				W/VF 86/150_345	P80	BN80A4	149
4.6	578	0.9	300	8000				WR 110_300	P80	BN80A4	136



0.55 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
4.6	601	1.5	300	13800				VFR 130_300	P80	BN80A4	140
4.6	544	1.8	300	8000				VF/W 49/110_300	P80	BN80A4	137
4.8	625	1.1	192	8000				WR 110_192	P80	BN80B6	136
5.0	529	3.4	280	13800				W/VF 63/130_280	P80	BN80A4	143
5.8	508	1.1	240	8000				WR 110_240	P80	BN80A4	136
5.8	517	2.2	240	13800				VFR 130_240	P80	BN80A4	140
6.0	452	2.2	230	8000				VF/W 49/110_230	P80	BN80A4	137
6.7	504	3.0	138	13800				VFR 130_138	P80	BN80B6	140
7.2	435	1.4	192	8000				WR 110_192	P80	BN80A4	136
7.2	443	2.7	192	13800				VFR 130_192	P80	BN80A4	140
7.7	432	1.0	120	7000				WR 86_120	P80	BN80B6	132
8.3	381	0.9	168	7000				WR 86_168	P80	BN80A4	132
8.3	400	1.8	168	8000				WR 110_168	P80	BN80A4	136
8.3	406	3.0	168	13800	W 110_100 S2 M2SA6	134		VFR 130_168	P80	BN80A4	140
9.2	325	1.5	100	8000				W 110_100	P80	BN80B6	135
10.1	329	1.2	138	7000				WR 86_138	P80	BN80A4	132
10.1	344	2.1	138	8000				WR 110_138	P80	BN80A4	136
10.2	344	1.1	90	6200				WR 75_90	P80	BN80B6	128
11.5	269	1.0	80	7000	W 86_80 S2 M2SA6	130		W 86_80	P80	BN80B6	131
11.6	286	1.1	120	6200				WR 75_120	P80	BN80A4	128
11.6	299	1.3	120	7000				WR 86_120	P80	BN80A4	132
11.6	308	2.6	120	8000				WR 110_120	P80	BN80A4	136
12.3	300	1.1	75	6200				WR 75_75	P80	BN80B6	128
13.3	288	1.4	69	7000	W 86_100 S1 M1LA4	130		WR 86_69	P80	BN80B6	132
13.3	295	2.5	69	8000				WR 110_69	P80	BN80B6	136
13.8	225	1.0	100	7000				W 86_100	P80	BN80A4	131
15.4	235	1.4	90	6200				WR 75_90	P80	BN80A4	128
15.4	228	1.9	90	7000				WR 86_90	P80	BN80A4	132
15.4	238	3.5	90	8000				WR 110_90	P80	BN80A4	136
16.4	211	1.5	56	7000	W 86_56 S2 M2SA6	130		W 86_56	P80	BN80B6	131
17.3	180	1.0	80	6200				W 75_80	P80	BN80A4	127
17.3	195	1.3	80	7000	W 75_80 S1 M1LA4	126		W 86_80	P80	BN80A4	131
18.5	207	1.4	75	6200	W 86_80 S1 M1LA4	130		WR 75_75	P80	BN80A4	128
20.1	196	1.9	69	7000	W 63_45 S2 M2SA6	122		WR 86_69	P80	BN80A4	132
20.1	201	3.2	69	8000				WR 110_69	P80	BN80A4	136
20.4	162	1.0	45	4540				W 63_45	P80	BN80B6	123
21.6	166	1.7	64	7000				W 86_64	P80	BN80A4	131
23.0	148	1.3	60	6200	W 75_60 S1 M1LA4	126		W 75_60	P80	BN80A4	127
23.0	162	2.2	40	7000	W 86_40 S2 M2SA6	130		W 86_40	P80	BN80B6	131
23.2	175	1.7	60	6040				WR 75_60	P80	BN80A4	128
23.2	175	2.2	60	7000				WR 86_60	P80	BN80A4	132
24.2	143	1.2	38	4340				W 63_38	P80	BN80B6	123
24.6	149	2.0	56	7000	W 86_56 S1 M1LA4	130		W 86_56	P80	BN80A4	131
27.6	129	1.7	50	5960	W 75_50 S1 M1LA4	126		W 75_50	P80	BN80A4	127
30	128	2.7	46	7000	W 86_46 S1 M1LA4	130		W 86_46	P80	BN80A4	131
31	115	1.3	45	4140	W 63_45 S1 M1LA4	122		W 63_45	P80	BN80A4	123
31	136	2.2	45	5580				WR 75_45	P80	BN80A4	128
31	133	2.9	45	7000				WR 86_45	P80	BN80A4	132
35	110	2.3	40	5610	W 75_40 S1 M1LA4	126		W 75_40	P80	BN80A4	127
35	114	2.9	40	7000	W 86_40 S1 M1LA4	130		W 86_40	P80	BN80A4	131
36	101	1.5	38	3950	W 63_38 S1 M1LA4	122		W 63_38	P80	BN80A4	123
40	105	3.3	23	7000	W 86_23 S2 M2SA6	130		W 86_23	P80	BN80B6	131
46	84	1.9	30	3700	W 63_30 S1 M1LA4	122		W 63_30	P80	BN80A4	123
46	88	3.1	30	5150	W 75_30 S1 M1LA4	126		W 75_30	P80	BN80A4	127
46	95	2.9	30	4950				WR 75_30	P80	BN80A4	128
49	76	1.0	28	2170	VF 49_28 P71 K71C4	116		VF 49_28	P80	BN80A4	116
55	76	3.3	25	4880	W 75_25 S1 M1LA4	126		W 75_25	P80	BN80A4	127
58	69	0.9	24	2080	VF 49_24 P71 K71C4	116		VF 49_24	P80	BN80A4	116
58	71	2.2	24	3480	W 63_24 S1 M1LA4	122		W 63_24	P80	BN80A4	123
66	62	1.1	14	1960				VF 49_14	P80	BN80B6	116
73	59	2.6	19	3260	W 63_19 S1 M1LA4	122		W 63_19	P80	BN80A4	123
77	53	1.1	18	1930	VF 49_18 P71 K71C4	116		VF 49_18	P80	BN80A4	116
92	47	1.4	10	1800				VF 49_10	P80	BN80B6	116
92	47	3.2	15	3050	W 63_15 S1 M1LA4	122		W 63_15	P80	BN80A4	123
99	43	1.5	14	1810	VF 49_14 P71 K71C4	116		VF 49_14	P80	BN80A4	116
115	39	3.6	12	2850	W 63_12 S1 M1LA4	122		W 63_12	P80	BN80A4	123

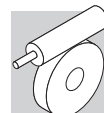


0.55 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
117	35	1.3	24	1800	VF 49_24	P71 K71B2	116	VF 49_24	P71	BN71B2	116
131	35	3.7	7	2700	W 63_7	S2 M2SA6	122	W 63_7	P80	BN80B6	123
138	32	1.8	10	1650	VF 49_10	P71 K71C4	116	VF 49_10	P80	BN80A4	116
141	30	1.0	20	1490	VF 44_20	P71 K71B2	110	VF 44_20	P71	BN71B2	110
156	28	1.6	18	1650	VF 49_18	P71 K71B2	116	VF 49_18	P71	BN71B2	116
197	23	2.4	7	1480	VF 49_7	P71 K71C4	116	VF 49_7	P80	BN80A4	116
281	16	1.4	10	1210	VF 44_10	P71 K71B2	110	VF 44_10	P71	BN71B2	110
281	16	2.7	10	1390	VF 49_10	P71 K71B2	116	VF 49_10	P71	BN71B2	116
401	12	1.9	7	1080	VF 44_7	P71 K71B2	110	VF 44_7	P71	BN71B2	110

0.75 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
0.45	3852	1.1	3200	19500				W/VF 86/185_3200	P80	BE80B4	155
0.56	3724	1.1	2560	19500				W/VF 86/185_2560	P80	BE80B4	155
0.78	3138	1.3	1840	19500				W/VF 86/185_1840	P80	BE80B4	155
0.90	2809	1.5	1600	19500				W/VF 86/185_1600	P80	BE80B4	155
1.2	2046	0.9	1200	13800				W/VF 63/130_1200	P80	BE80B4	143
1.2	2046	2.0	1200	19500				W/VF 86/185_1200	P80	BE80B4	155
1.5	1781	1.0	960	13800				W/VF 63/130_960	P80	BE80B4	143
1.5	2076	1.2	920	16000				W/VF 86/150_920	P80	BE80B4	149
1.5	1938	2.1	920	19500				W/VF 86/185_920	P80	BE80B4	155
1.8	1725	2.4	800	19500				W/VF 86/185_800	P80	BE80B4	155
1.8	1486	1.2	760	13800				W/VF 63/130_760	P80	BE80B4	143
2.0	1730	1.5	690	16000				W/VF 86/150_690	P80	BE80B4	149
2.3	1204	1.5	600	13800				W/VF 63/130_600	P80	BE80B4	143
2.3	1354	3.1	600	19500				W/VF 86/185_600	P80	BE80B4	155
2.7	1460	1.7	529	16000				W/VF 86/150_529	P80	BE80B4	149
3.1	1269	2.0	460	16000				W/VF 86/150_460	P80	BE80B4	149
3.6	903	1.1	400	8000				VF/W 49/110_400	P80	BE80B4	137
3.6	882	2.0	400	13800				W/VF 63/130_400	P80	BE80B4	143
4.2	1004	2.6	345	16000				W/VF 86/150_345	P80	BE80B4	149
4.8	797	1.1	300	13800				VFR 130_300	P80	BE80B4	140
4.8	723	1.4	300	8000				VF/W 49/110_300	P80	BE80B4	137
4.8	873	3.0	300	16000				W/VF 86/150_300	P80	BE80B4	149
5.1	702	2.6	280	13800				W/VF 63/130_280	P80	BE80B4	143
5.9	686	1.6	240	13800				VFR 130_240	P80	BE80B4	140
6.2	600	1.6	230	8000				VF/W 49/110_230	P80	BE80B4	137
7.5	577	1.1	192	8000				WR 110_192	P80	BE80B4	136
7.5	587	2.0	192	13800				VFR 130_192	P80	BE80B4	140
8.5	530	1.3	168	8000				WR 110_168	P80	BE80B4	136
8.5	539	2.2	168	13800				VFR 130_168	P80	BE80B4	140
10.3	436	0.9	138	7000				WR 86_138	P80	BE80B4	132
10.3	457	1.5	138	8000				WR 110_138	P80	BE80B4	136
10.3	464	3.0	138	13800				VFR 130_138	P80	BE80B4	140
12.0	397	1.0	120	7000				WR 86_120	P80	BE80B4	132
12.0	409	1.9	120	8000				WR 110_120	P80	BE80B4	136
12.0	403	3.5	120	13800				VFR 130_120	P80	BE80B4	140
14.3	311	1.5	100	8000	W 110_100	S2 ME2SB4	134	W 110_100	P80	BE80B4	135
15.9	312	1.0	90	6200				WR 75_90	P80	BE80B4	128
15.9	302	1.4	90	7000				WR 86_90	P80	BE80B4	132
15.9	316	2.7	90	8000				WR 110_90	P80	BE80B4	136
17.9	257	1.0	80	7000	W 86_80	S2 ME2SB4	130	W 86_80	P80	BE80B4	131
17.9	265	1.7	80	8000	W 110_80	S2 ME2SB4	134	W 110_80	P80	BE80B4	135
19.1	275	1.1	75	5980				WR 75_75	P80	BE80B4	128
20.7	260	1.4	69	7000				WR 86_69	P80	BE80B4	132
20.7	267	2.4	69	8000				WR 110_69	P80	BE80B4	136
22.4	219	1.3	64	7000	W 86_64	S2 ME2SB4	130	W 86_64	P80	BE80B4	131
22.4	225	2.3	64	8000	W 110_64	S2 ME2SB4	134	W 110_64	P80	BE80B4	135
23.8	196	1.0	60	5960	W 75_60	S2 ME2SB4	126	W 75_60	P80	BE80B4	127
23.8	231	1.2	60	5640				WR 75_60	P80	BE80B4	128
23.8	231	1.6	60	7000				WR 86_60	P80	BE80B4	132

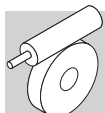


0.75 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
23.8	238	2.9	60	8000				WR 110_60	P80	BE80B4	136
25.5	197	1.5	56	7000	W 86_56	S2 ME2SB4	130	W 86_56	P80	BE80B4	131
25.5	202	3.0	56	8000	W 110_56	S2 ME2SB4	134	W 110_56	P80	BE80B4	135
28.6	171	1.3	50	5670	W 75_50	S2 ME2SB4	126	W 75_50	P80	BE80B4	127
31	169	2.0	46	7000	W 86_46	S2 ME2SB4	130	W 86_46	P80	BE80B4	131
31	171	3.5	46	8000	W 110_46	S2 ME2SB4	134	W 110_46	P80	BE80B4	135
32	151	0.9	45	3860	W 63_45	S2 ME2SB4	122	W 63_45	P80	BE80B4	123
32	180	1.6	45	5250				WR 75_45	P80	BE80B4	128
32	176	2.2	45	7000				WR 86_45	P80	BE80B4	132
36	144	1.7	40	5370	W 75_40	S2 ME2SB4	126	W 75_40	P80	BE80B4	127
36	150	2.2	40	7000	W 86_40	S2 ME2SB4	130	W 86_40	P80	BE80B4	131
38	133	1.1	38	3700	W 63_38	S2 ME2SB4	122	W 63_38	P80	BE80B4	123
48	112	1.4	30	3490	W 63_30	S2 ME2SB4	122	W 63_30	P80	BE80B4	123
48	126	2.1	30	4680				WR 75_30	P80	BE80B4	128
48	116	2.3	30	4950	W 75_30	S2 ME2SB4	126	W 75_30	P80	BE80B4	127
48	115	3.3	30	7000	W 86_30	S2 ME2SB4	130	W 86_30	P80	BE80B4	131
57	100	2.4	25	4700	W 75_25	S2 ME2SB4	126	W 75_25	P80	BE80B4	127
59	94	1.6	24	3290	W 63_24	S2 ME2SB4	122	W 63_24	P80	BE80B4	123
62	94	3.4	23	7000	W 86_23	S2 ME2SB4	130	W 86_23	P80	BE80B4	131
72	83	3.0	20	4400	W 75_20	S2 ME2SB4	126	W 75_20	P80	BE80B4	127
76	77	1.9	19	3100	W 63_19	S2 ME2SB4	122	W 63_19	P80	BE80B4	123
95	63	2.4	15	2910	W 63_15	S2 ME2SB4	122	W 63_15	P80	BE80B4	123
102	57	1.1	14	1690				VF 49_14	P80	BE80B4	117
120	51	2.8	12	2740	W 63_12	S2 ME2SB4	122	W 63_12	P80	BE80B4	123
143	42	1.4	10	1540				VF 49_10	P80	BE80B4	117
143	43	3.3	10	2600	W 63_10	S2 ME2SB4	122	W 63_10	P80	BE80B4	123
204	30	1.8	7	1400				VF 49_7	P80	BE80B4	117
204	31	3.9	7	2340	W 63_7	S2 ME2SB4	122	W 63_7	P80	BE80B4	123

1.1 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
0.45	5213	1.2	3200	34500				VF/VF 130/210_3200	P90	BE90S4	160
0.45	4975	1.8	3200	52000				VF/VF 130/250_3200	P90	BE90S4	166
0.56	4549	1.4	2560	34500				VF/VF 130/210_2560	P90	BE90S4	160
0.56	4738	1.9	2560	52000				VF/VF 130/250_2560	P90	BE90S4	166
0.78	4631	0.9	1840	19500				W/VF 86/185_1840	P90	BE90S4	155
0.78	4768	1.3	1840	34500				VF/VF 130/210_1840	P90	BE90S4	160
0.78	4223	2.1	1840	52000				VF/VF 130/250_1840	P90	BE90S4	166
0.90	4146	1.0	1600	19500				W/VF 86/185_1600	P90	BE90S4	155
1.2	3020	1.4	1200	19500				W/VF 86/185_1200	P90	BE90S4	155
1.5	2860	1.4	920	19500				W/VF 86/185_920	P90	BE90S4	155
1.8	2547	1.6	800	19500				W/VF 86/185_800	P90	BE90S4	155
2.0	2554	1.0	690	16000				W/VF 86/150_690	P90	BE90S4	149
2.3	1777	1.0	600	13800				W/VF 63/130_600	P90	BE90S4	143
2.3	1999	2.1	600	19500				W/VF 86/185_600	P90	BE90S4	155
2.7	2154	1.2	529	16000				W/VF 86/150_529	P90	BE90S4	149
3.1	1873	1.4	460	16000				W/VF 86/150_460	P90	BE90S4	149
3.6	1303	1.4	400	13800				W/VF 63/130_400	P90	BE90S4	143
3.6	1422	2.9	400	19500				W/VF 86/185_400	P90	BE90S4	155
4.2	1481	1.7	345	16000				W/VF 86/150_345	P90	BE90S4	149
4.8	1206	1.1	300	16000				VFR 150_300	P90	BE90S4	146
4.8	1221	1.9	300	19500				VFR 185_300	P90	BE90S4	152
4.8	1289	2.0	300	16000				W/VF 86/150_300	P90	BE90S4	149
5.1	1037	1.7	280	13800				W/VF 63/130_280	P90	BE90S4	143
5.9	1012	1.1	240	13800				VFR 130_240	P90	BE90S4	140
5.9	1030	1.5	240	16000				VFR 150_240	P90	BE90S4	146
5.9	1049	2.6	240	19500				VFR 185_240	P90	BE90S4	152
6.3	1050	2.4	225	16000				W/VF 86/150_225	P90	BE90S4	149
7.2	947	2.7	200	16000				W/VF 86/150_200	P90	BE90S4	149
7.5	867	1.4	192	13800				VFR 130_192	P90	BE90S4	140
7.5	881	1.9	192	16000				VFR 150_192	P90	BE90S4	146

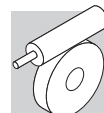


1.1 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 		
8.0	866	3.4	180	19500				VFR 185_180	P90	BE90S4	152	
8.5	796	1.5	168	13800				VFR 130_168	P90	BE90S4	140	
8.5	808	2.1	168	16000				VFR 150_168	P90	BE90S4	146	
10.3	674	1.0	138	8000				WR 110_138	P90	BE90S4	136	
10.3	685	1.9	138	13800				VFR 130_138	P90	BE90S4	140	
10.3	695	2.8	138	16000				VFR 150_138	P90	BE90S4	146	
12.0	604	1.3	120	8000				WR 110_120	P90	BE90S4	136	
12.0	595	2.3	120	13800				VFR 130_120	P90	BE90S4	140	
12.0	604	3.3	120	16000				VFR 150_120	P90	BE90S4	146	
14.3	459	1.0	100	8000	W 110_100	S3	ME3SA4	134	W 110_100	P90	BE90S4	135
14.3	518	1.1	100	12600				VF 130_100	P90	BE90S4	138	
15.9	467	1.8	90	8000				WR 110_90	P90	BE90S4	136	
15.9	473	3.1	90	13800				VFR 130_90	P90	BE90S4	140	
17.9	391	1.2	80	8000	W 110_80	S3	ME3SA4	134	W 110_80	P90	BE90S4	135
17.9	403	2.2	80	12600				VF 130_80	P90	BE90S4	138	
20.7	383	1.0	69	7000				WR 86_69	P90	BE90S4	132	
20.7	394	1.6	69	8000				WR 110_69	P90	BE90S4	136	
20.7	388	3.3	69	13800				VFR 130_69	P90	BE90S4	140	
22.4	332	1.6	64	8000	W 110_64	S3	ME3SA4	134	W 110_64	P90	BE90S4	135
22.4	336	2.7	64	12600				VF 130_64	P90	BE90S4	138	
23.8	342	1.1	60	7000				WR 86_60	P90	BE90S4	132	
23.8	351	1.9	60	8000				WR 110_60	P90	BE90S4	136	
25.5	290	1.0	56	7000	W 86_56	S3	ME3SA4	130	W 86_56	P90	BE90S4	131
25.5	299	2.0	56	8000	W 110_56	S3	ME3SA4	134	W 110_56	P90	BE90S4	135
25.5	303	3.1	56	12600				VF 130_56	P90	BE90S4	138	
31	249	1.3	46	7000	W 86_46	S3	ME3SA4	130	W 86_46	P90	BE90S4	131
31	252	2.3	46	8000	W 110_46	S3	ME3SA4	134	W 110_46	P90	BE90S4	135
32	266	1.1	45	5010				WR 75_45	P90	BE90S4	128	
32	259	1.5	45	7000				WR 86_45	P90	BE90S4	132	
32	266	2.6	45	8000				WR 110_45	P90	BE90S4	136	
36	213	1.2	40	4980	W 75_40	S3	ME3SA4	126	W 75_40	P90	BE90S4	127
36	222	1.5	40	7000	W 86_40	S3	ME3SA4	130	W 86_40	P90	BE90S4	131
36	225	2.9	40	8000	W 110_40	S3	ME3SA4	134	W 110_40	P90	BE90S4	135
38	214	1.2	38	4790				WR 75_37.5	P90	BE90S4	128	
42	204	1.7	35	7000				WR 86_34.5	P90	BE90S4	132	
48	165	1.0	30	3130				W 63_30	P90	BE90S4	123	
48	186	1.5	30	4530				WR 75_30	P90	BE90S4	128	
48	171	1.6	30	4640	W 75_30	S3	ME3SA4	126	W 75_30	P90	BE90S4	127
48	183	1.9	30	7000				WR 86_30	P90	BE90S4	132	
48	169	2.2	30	7000	W 86_30	S3	ME3SA4	130	W 86_30	P90	BE90S4	131
57	148	1.7	25	4420	W 75_25	S3	ME3SA4	126	W 75_25	P90	BE90S4	127
59	138	1.1	24	2990				W 63_24	P90	BE90S4	123	
62	140	2.3	23	7000	W 86_23	S3	ME3SA4	130	W 86_23	P90	BE90S4	131
72	123	2.0	20	4160	W 75_20	S3	ME3SA4	126	W 75_20	P90	BE90S4	127
72	124	2.5	20	7000	W 86_20	S3	ME3SA4	130	W 86_20	P90	BE90S4	131
76	113	1.3	19	2840				W 63_19	P90	BE90S4	123	
95	92	1.6	15	2690				W 63_15	P90	BE90S4	123	
95	95	2.6	15	3850	W 75_15	S3	ME3SA4	126	W 75_15	P90	BE90S4	127
95	95	3.4	15	6820	W 86_15	S3	ME3SA4	130	W 86_15	P90	BE90S4	131
120	76	1.8	12	2550				W 63_12	P90	BE90S4	123	
143	64	2.2	10	2440				W 63_10	P90	BE90S4	123	
143	65	3.5	10	3420	W 75_10	S3	ME3SA4	126	W 75_10	P90	BE90S4	127
204	45	2.6	7	2210				W 63_7	P90	BE90S4	123	

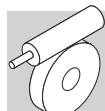
1.5 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
0.45	7012	0.9	3200	34500				VF/VF 130/210_3200 P90	BE90LA4		160
0.45	6693	1.3	3200	52000				VF/VF 130/250_3200 P90	BE90LA4		166
0.56	6120	1.0	2560	34500				VF/VF 130/210_2560 P90	BE90LA4		160
0.56	6375	1.4	2560	52000				VF/VF 130/250_2560 P90	BE90LA4		166
0.78	6415	1.0	1840	34500				VF/VF 130/210_1840 P90	BE90LA4		160



1.5 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 		
0.78	5681	1.6	1840	52000				VF/VF 130/250_1840	P90	BE90LA4	166	
1.2	4064	1.0	1200	19500				W/VF 86/185_1200	P90	BE90LA4	155	
1.5	3849	1.1	920	19500				W/VF 86/185_920	P90	BE90LA4	155	
1.8	3426	1.2	800	19500				W/VF 86/185_800	P90	BE90LA4	155	
2.4	2689	1.5	600	19500				W/VF 86/185_600	P90	BE90LA4	155	
2.7	2898	0.9	529	16000				W/VF 86/150_529	P90	BE90LA4	149	
3.1	2520	1.0	460	16000				W/VF 86/150_460	P90	BE90LA4	149	
3.5	1753	1.0	400	13800				W/VF 63/130_400	P90	BE90LA4	143	
3.5	1913	2.2	400	19500				W/VF 86/185_400	P90	BE90LA4	155	
4.2	1993	1.3	345	16000				W/VF 86/150_345	P90	BE90LA4	149	
4.8	1643	1.4	300	19500				VFR 185_300	P90	BE90LA4	152	
4.8	1733	1.5	300	16000				W/VF 86/150_300	P90	BE90LA4	149	
5.1	1394	1.3	280	13800				W/VF 63/130_280	P90	BE90LA4	143	
5.1	1450	2.9	280	19500				W/VF 86/185_280	P90	BE90LA4	155	
6.0	1386	1.1	240	16000				VFR 150_240	P90	BE90LA4	146	
6.0	1411	1.9	240	19500				VFR 185_240	P90	BE90LA4	152	
6.4	1412	1.8	225	16000				W/VF 86/150_225	P90	BE90LA4	149	
7.2	1275	2.0	200	16000				W/VF 86/150_200	P90	BE90LA4	149	
7.4	1167	1.0	192	13800				VFR 130_192	P90	BE90LA4	140	
7.4	1185	1.4	192	16000				VFR 150_192	P90	BE90LA4	146	
7.9	1166	2.6	180	19500				VFR 185_180	P90	BE90LA4	152	
8.5	1071	1.1	168	13800				VFR 130_168	P90	BE90LA4	140	
8.5	1087	1.6	168	16000				VFR 150_168	P90	BE90LA4	146	
9.5	1001	3.3	150	16000				VFR 185_150	P90	BE90LA4	152	
10.3	921	1.4	138	13800				VFR 130_138	P90	BE90LA4	140	
10.3	934	2.1	138	16000				VFR 150_138	P90	BE90LA4	146	
12.0	813	1.0	120	8000				WR 110_120	P90	BE90LA4	136	
12.0	801	1.7	120	13800				VFR 130_120	P90	BE90LA4	140	
12.0	813	2.4	120	16000				VFR 150_120	P90	BE90LA4	146	
15.9	627	1.3	90	8000				WR 110_90	P90	BE90LA4	136	
15.9	636	2.3	90	13800				VFR 130_90	P90	BE90LA4	140	
15.9	645	3.1	90	16000				VFR 150_90	P90	BE90LA4	146	
17.8	542	1.6	80	12600				VF 130_80	P90	BE90LA4	138	
20.7	529	1.2	69	8000				WR 110_69	P90	BE90LA4	136	
20.7	523	2.4	69	13800				VFR 130_69	P90	BE90LA4	140	
20.7	529	3.5	69	16000				VFR 150_69	P90	BE90LA4	146	
22.3	446	1.2	64	8000	W 110_64	S3	ME3SB4	134	W 110_64	P90	BE90LA4	135
22.3	453	2.0	64	12600				VF 130_64	P90	BE90LA4	138	
23.8	473	1.4	60	8000				WR 110_60	P90	BE90LA4	136	
23.8	466	2.9	60	13800				VFR 130_60	P90	BE90LA4	140	
25.6	402	1.5	56	8000	W 110_56	S3	ME3SB4	134	W 110_56	P90	BE90LA4	135
25.6	407	2.3	56	12600				VF 130_56	P90	BE90LA4	138	
31	334	1.0	46	7000	W 86_46	S3	ME3SB4	130	W 86_46	P90	BE90LA4	131
31	339	1.7	46	8000	W 110_46	S3	ME3SB4	134	W 110_46	P90	BE90LA4	135
31	348	3.1	46	12600				VF 130_46	P90	BE90LA4	138	
31	350	1.1	45	7000				WR 86_45	P90	BE90LA4	132	
31	359	1.9	45	8000				WR 110_45	P90	BE90LA4	136	
35	299	1.1	40	7000	W 86_40	S3	ME3SB4	130	W 86_40	P90	BE90LA4	131
35	303	2.2	40	8000	W 110_40	S3	ME3SB4	134	W 110_40	P90	BE90LA4	135
39	287	0.9	38	4330				WR 75_37.5	P90	BE90LA4	128	
42	275	1.2	35	7000				WR 86_34.5	P90	BE90LA4	132	
48	251	1.1	30	4130				WR 75_30	P90	BE90LA4	128	
48	230	1.2	30	4270	W 75_30	S3	ME3SB4	126	W 75_30	P90	BE90LA4	127
48	245	1.4	30	7000				WR 86_30	P90	BE90LA4	132	
48	227	1.6	30	7000	W 86_30	S3	ME3SB4	130	W 86_30	P90	BE90LA4	131
48	230	3.1	30	8000	W 110_30	S3	ME3SB4	134	W 110_30	P90	BE90LA4	135
57	199	1.2	25	4100	W 75_25	S3	ME3SB4	126	W 75_25	P90	BE90LA4	127
62	188	1.7	23	7000	W 86_23	S3	ME3SB4	130	W 86_23	P90	BE90LA4	131
62	190	2.9	23	8000	W 110_23	S3	ME3SB4	134	W 110_23	P90	BE90LA4	135
72	166	1.5	20	3880	W 75_20	S3	ME3SB4	126	W 75_20	P90	BE90LA4	127
72	168	1.9	20	7000	W 86_20	S3	ME3SB4	130	W 86_20	P90	BE90LA4	131
72	168	3.4	20	8000	W 110_20	S3	ME3SB4	134	W 110_20	P90	BE90LA4	135
75	153	1.0	19	2550				W 63_19	P90	BE90LA4	123	
95	124	1.2	15	2450				W 63_15	P90	BE90LA4	123	
95	127	1.9	15	3630	W 75_15	S3	ME3SB4	126	W 75_15	P90	BE90LA4	127
95	128	2.4	15	6520				WR 86_15	P90	BE90LA4	132	



1.5 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 		
95	127	2.6	15	6610	W 86_15	S3	ME3SB4	130	W 86_15	P90	BE90LA4	131
120	102	1.4	12	2340					W 63_12	P90	BE90LA4	123
143	85	1.6	10	2250					W 63_10	P90	BE90LA4	123
143	87	2.7	10	3250	W 75_10	S3	ME3SB4	126	W 75_10	P90	BE90LA4	127
143	87	3.3	10	5850	W 86_10	S3	ME3SB4	130	W 86_10	P90	BE90LA4	131
204	62	1.9	7	2060	W 75_7	S3	ME3SB4	126	W 63_7	P90	BE90LA4	123
204	63	3.1	7	2920					W 75_7	P90	BE90LA4	127
204	62	4.0	7	5240					W 86_7	P90	BE90LA4	131

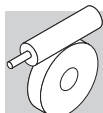
2.2 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 	
0.45	9879	0.9	3200	52000				VF/VF 130/250_3200	P100	BE100LA4	166
0.56	9408	0.9	2560	52000				VF/VF 130/250_2560	P100	BE100LA4	166
0.78	8385	1.1	1840	52000				VF/VF 130/250_1840	P100	BE100LA4	166
0.89	7527	1.2	1600	52000				VF/VF 130/250_1600	P100	BE100LA4	166
1.2	6174	1.0	1200	34500				VF/VF 130/210_1200	P100	BE100LA4	160
1.2	6174	1.4	1200	52000				VF/VF 130/250_1200	P100	BE100LA4	166
1.5	5004	1.2	920	34500				VF/VF 130/210_920	P100	BE100LA4	160
1.5	5004	1.8	920	52000				VF/VF 130/250_920	P100	BE100LA4	166
1.8	4821	1.3	800	34500				VF/VF 130/210_800	P100	BE100LA4	160
1.8	4940	1.8	800	52000				VF/VF 130/250_800	P100	BE100LA4	166
2.4	3969	1.0	600	19500				W/VF 86/185_600	P100	BE100LA4	155
2.4	3792	1.6	600	34500				VF/VF 130/210_600	P100	BE100LA4	160
2.4	3881	2.3	600	52000				VF/VF 130/250_600	P100	BE100LA4	166
3.5	2823	1.5	400	19500				W/VF 86/185_400	P100	BE100LA4	155
3.5	2940	2.1	400	34500				VF/VF 130/210_400	P100	BE100LA4	160
3.5	2882	3.1	400	52000				VF/VF 130/250_400	P100	BE100LA4	166
4.8	2426	0.9	300	19500				VFR 185_300	P100	BE100LA4	152
4.8	2426	1.4	300	34500				VFR 210_300	P100	BE100LA4	158
4.8	2514	2.0	300	52000				VFR 250_300	P100	BE100LA4	164
5.1	2141	1.9	280	19500				W/VF 86/185_280	P100	BE100LA4	155
5.1	2141	2.9	280	34500				VF/VF 130/210_280	P100	BE100LA4	160
6.0	2082	1.3	240	19500				VFR 185_240	P100	BE100LA4	152
6.0	2082	1.8	240	34500				VFR 210_240	P100	BE100LA4	158
6.0	2152	2.5	240	52000				VFR 250_240	P100	BE100LA4	164
7.4	1750	1.0	192	16000				VFR 150_192	P100	BE100LA4	146
7.9	1720	1.7	180	19500				VFR 185_180	P100	BE100LA4	152
7.9	1694	2.5	180	34500				VFR 210_180	P100	BE100LA4	158
7.9	1773	3.5	180	52000				VFR 250_180	P100	BE100LA4	164
8.5	1605	1.1	168	16000				VFR 150_168	P100	BE100LA4	146
9.5	1478	2.2	150	19500				VFR 185_150	P100	BE100LA4	152
9.5	1478	3.0	150	34500				VFR 210_150	P100	BE100LA4	158
10.3	1360	1.0	138	13800				VFR 130_138	P100	BE100LA4	140
10.3	1379	1.4	138	16000				VFR 150_138	P100	BE100LA4	146
12.0	1182	1.2	120	13800				VFR 130_120	P100	BE100LA4	140
12.0	1200	1.6	120	16000				VFR 150_120	P100	BE100LA4	146
12.0	1235	2.9	120	19500				VFR 185_120	P100	BE100LA4	152
12.0	1235	4.1	120	34500				VFR 210_120	P100	BE100LA4	158
14.3	956	1.2	100	14700				VF 150_100	P100	BE100LA4	144
14.3	956	2.0	100	18000				VF 185_100	P100	BE100LA4	150
15.9	939	1.6	90	13800				VFR 130_90	P100	BE100LA4	140
15.9	953	2.0	90	16000				VFR 150_90	P100	BE100LA4	146
15.9	1005	2.7	90	19500				VFR 185_90	P100	BE100LA4	152
17.8	800	1.1	80	12600				VF 130_80	P100	BE100LA4	138
17.8	812	1.5	80	14700				VF 150_80	P100	BE100LA4	144
17.8	812	2.6	80	18000				VF 185_80	P100	BE100LA4	150
20.7	771	1.7	69	13800				VFR 130_69	P100	BE100LA4	140
20.7	781	2.3	69	16000				VFR 150_69	P100	BE100LA4	146
22.3	668	1.4	64	12600				VF 130_64	P100	BE100LA4	138
22.3	678	1.9	64	14700				VF 150_64	P100	BE100LA4	144
23.8	697	1.0	60	8000				WR 110_60	P100	BE100LA4	136



3 kW

Bonfiglioli
Riduttori

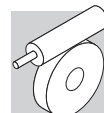


3 kW

n2 min-1	M2 Nm	S	i	Rn2 N						IEC 		
12.1	1707	2.1	120	19500				VFR 185_120	P100	BE100LB4	152	
12.1	1707	2.9	120	34500				VFR 210_120	P100	BE100LB4	158	
12.1	1731	4.0	120	52000				VFR 250_120	P100	BE100LB4	164	
14.4	1321	0.9	100	14700				VF 150_100	P100	BE100LB4	144	
14.4	1321	1.4	100	18000				VF 185_100	P100	BE100LB4	150	
16.0	1298	1.2	90	13800				VFR 130_90	P100	BE100LB4	140	
16.0	1317	1.5	90	16000				VFR 150_90	P100	BE100LB4	146	
16.0	1390	2.0	90	19500				VFR 185_90	P100	BE100LB4	152	
16.0	1390	2.9	90	34500				VFR 210_90	P100	BE100LB4	158	
18.0	1122	1.1	80	14700				VF 150_80	P100	BE100LB4	144	
18.0	1122	1.9	80	18000				VF 185_80	P100	BE100LB4	150	
20.8	1066	1.2	69	13800				VFR 130_69	P100	BE100LB4	140	
20.8	1080	1.7	69	16000				VFR 150_69	P100	BE100LB4	146	
22.5	923	1.0	64	12600				VF 130_64	P100	BE100LB4	138	
22.5	936	1.4	64	14700				VF 150_64	P100	BE100LB4	144	
24.0	951	1.4	60	13800				VFR 130_60	P100	BE100LB4	140	
24.0	963	2.0	60	16000				VFR 150_60	P100	BE100LB4	146	
24.0	902	2.5	60	18000				VF 185_60	P100	BE100LB4	150	
25.7	831	1.2	56	12600				VF 130_56	P100	BE100LB4	138	
25.7	842	1.6	56	14700				VF 150_56	P100	BE100LB4	144	
28.8	772	3.2	50	18000				VF 185_50	P100	BE100LB4	150	
32	710	1.5	46	12600				VF 130_46	P100	BE100LB4	138	
32	720	2.2	46	14700				VF 150_46	P100	BE100LB4	144	
32	731	1.0	45	8000				WR 110_45	P100	BE100LB4	136	
32	750	2.3	45	16000				VFR 150_45	P100	BE100LB4	146	
36	618	1.1	40	8000	W 110_40	S3	ME3LB4	134	W 110_40	P100	BE100LB4	135
36	618	1.8	40	12600				VF 130_40	P100	BE100LB4	138	
36	626	2.5	40	14700				VF 150_40	P100	BE100LB4	144	
48	469	1.5	30	8000	W 110_30	S3	ME3LB4	134	W 110_30	P100	BE100LB4	135
48	482	2.2	30	12600				VF 130_30	P100	BE100LB4	138	
48	488	2.8	30	14700				VF 150_30	P100	BE100LB4	144	
48	518	2.9	30	16000				VFR 150_30	P100	BE100LB4	146	
62	388	1.4	23	8000	W 110_23	S3	ME3LB4	134	W 110_23	P100	BE100LB4	135
62	388	2.3	23	12600				VF 130_23	P100	BE100LB4	138	
62	388	3.3	23	14700				VF 150_23	P100	BE100LB4	144	
73	341	0.9	20	6240	W 86_20	S3	ME3LB4	130	W 86_20	P100	BE100LB4	131
73	341	1.7	20	8000	W 110_20	S3	ME3LB4	134	W 110_20	P100	BE100LB4	135
73	341	2.6	20	12600				VF 130_20	P100	BE100LB4	138	
96	259	1.0	15	2800	W 75_15	S3	ME3LB4	126	W 75_15	P100	BE100LB4	127
96	259	1.3	15	5890	W 86_15	S3	ME3LB4	130	W 86_15	P100	BE100LB4	131
96	256	2.3	15	8000	W 110_15	S3	ME3LB4	134	W 110_15	P100	BE100LB4	135
96	262	3.5	15	11800				VF 130_15	P100	BE100LB4	138	
144	179	1.3	10	2600	W 75_10	S3	ME3LB4	126	W 75_10	P100	BE100LB4	127
144	179	1.6	10	5300	W 86_10	S3	ME3LB4	130	W 86_10	P100	BE100LB4	131
144	177	3.1	10	8000	W 110_10	S3	ME3LB4	134	W 110_10	P100	BE100LB4	135
205	128	1.5	7	2380	W 75_7	S3	ME3LB4	126	W 75_7	P100	BE100LB4	127
205	127	2.0	7	4780	W 86_7	S3	ME3LB4	130	W 86_7	P100	BE100LB4	131

4 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
1.5	9157	1.0	920	52000				VF/VF 130/250_920	P112	BE112M4	166
1.9	9039	1.0	800	52000				VF/VF 130/250_800	P112	BE112M4	166
2.5	6941	0.9	600	34500				VF/VF 130/210_600	P112	BE112M4	160
2.5	7102	1.3	600	52000				VF/VF 130/250_600	P112	BE112M4	166
3.7	5380	1.2	400	34500				VF/VF 130/210_400	P112	BE112M4	160
3.7	5273	1.7	400	52000				VF/VF 130/250_400	P112	BE112M4	166
4.8	4600	1.1	300	52000				VFR 250_300	P112	BE112M4	164
5.2	3917	1.1	280	19500				W/VF 86/185_280	P112	BE112M4	155
5.2	3917	1.6	280	34500				VF/VF 130/210_280	P112	BE112M4	160
5.2	3992	2.3	280	52000				VF/VF 130/250_280	P112	BE112M4	166
6.1	3809	1.0	240	34500				VFR 210_240	P112	BE112M4	158

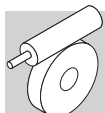


4 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
6.1	3938	1.4	240	52000				VFR 250_240	P112	BE112M4	164
8.1	3147	1.0	180	19500				VFR 185_180	P112	BE112M4	152
8.1	3099	1.4	180	34500				VFR 210_180	P112	BE112M4	158
8.1	3244	1.9	180	52000				VFR 250_180	P112	BE112M4	164
9.8	2704	1.2	150	19500				VFR 185_150	P112	BE112M4	152
9.8	2704	1.7	150	34500				VFR 210_150	P112	BE112M4	158
9.8	2704	2.4	150	52000				VFR 250_150	P112	BE112M4	164
12.1	2195	0.9	120	16000				VFR 150_120	P112	BE112M4	146
12.1	2260	1.6	120	19500				VFR 185_120	P112	BE112M4	152
12.1	2260	2.2	120	34500				VFR 210_120	P112	BE112M4	158
12.1	2292	3.1	120	52000				VFR 250_120	P112	BE112M4	164
14.6	1749	1.1	100	18000				VF 185_100	P112	BE112M4	150
16.3	1719	0.9	90	13800				VFR 130_90	P112	BE112M4	140
16.3	1743	1.1	90	16000				VFR 150_90	P112	BE112M4	146
16.3	1840	1.5	90	19500				VFR 185_90	P112	BE112M4	152
16.3	1840	2.2	90	34500				VFR 210_90	P112	BE112M4	158
16.3	1888	3.2	90	52000				VFR 250_90	P112	BE112M4	164
18.3	1485	1.4	80	18000				VF 185_80	P112	BE112M4	150
21.2	1411	0.9	69	13800				VFR 130_69	P112	BE112M4	140
21.2	1429	1.3	69	16000				VFR 150_69	P112	BE112M4	146
22.8	1240	1.1	64	14700				VF 150_64	P112	BE112M4	144
24.4	1259	1.1	60	13800				VFR 130_60	P112	BE112M4	140
24.4	1275	1.5	60	16000				VFR 150_60	P112	BE112M4	146
24.4	1194	1.9	60	18000				VF 185_60	P112	BE112M4	150
24.4	1307	2.5	60	19500				VFR 185_60	P112	BE112M4	152
24.4	1291	3.6	60	34500				VFR 210_60	P112	BE112M4	158
26.1	1100	0.9	56	12500				VF 130_56	P112	BE112M4	138
26.1	1115	1.2	56	14700				VF 150_56	P112	BE112M4	144
29.2	1022	2.4	50	18000				VF 185_50	P112	BE112M4	150
32	940	1.1	46	12600				VF 130_46	P112	BE112M4	138
32	953	1.6	46	14700				VF 150_46	P112	BE112M4	144
33	993	1.7	45	16000				VFR 150_45	P112	BE112M4	146
33	1017	2.8	45	19500				VFR 185_45	P112	BE112M4	152
37	818	1.3	40	12600				VF 130_40	P112	BE112M4	138
37	829	1.9	40	14700				VF 150_40	P112	BE112M4	144
47	635	1.1	30	8000				W 110_30	P112	BE112M4	135
48	638	1.6	30	12600				VF 130_30	P112	BE112M4	138
48	646	2.1	30	14700				VF 150_30	P112	BE112M4	144
48	686	2.2	30	16000				VFR 150_30	P112	BE112M4	146
62	525	1.0	23	8000				W 110_23	P112	BE112M4	135
64	514	1.7	23	12600				VF 130_23	P112	BE112M4	138
64	514	2.5	23	14700				VF 150_23	P112	BE112M4	144
72	462	1.2	20	8000				W 110_20	P112	BE112M4	135
73	452	2.0	20	12400				VF 130_20	P112	BE112M4	138
96	350	0.9	15	5410				W 86_15	P112	BE112M4	131
96	346	1.7	15	8000				W 110_15	P112	BE112M4	135
98	347	2.7	15	11400				VF 130_15	P112	BE112M4	138
143	242	1.0	10	2160				W 75_10	P112	BE112M4	127
143	242	1.2	10	4940				W 86_10	P112	BE112M4	131
143	239	2.3	10	7840				W 110_10	P112	BE112M4	135
146	237	3.3	10	10100				VF 130_10	P112	BE112M4	138
205	173	1.1	7	1900				W 75_7	P112	BE112M4	127
205	171	1.5	7	4490				W 86_7	P112	BE112M4	131
205	171	2.9	7	7040				W 110_7	P112	BE112M4	135

5.5 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
2.4	9630	0.9	600	52000				VF/VF 130/250_600	P132	BE132S4	166
3.7	7295	0.9	400	34500				VF/VF 130/210_400	P132	BE132S4	160
3.7	7149	1.3	400	52000				VF/VF 130/250_400	P132	BE132S4	166
5.2	5311	1.2	280	34500				VF/VF 130/210_280	P132	BE132S4	160

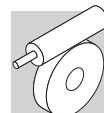


5.5 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
5.2	5413	1.7	280	52000				VF/VF 130/250_280	P132	BE132S4	166
8.1	4202	1.0	180	34500				VFR 210_180	P132	BE132S4	158
8.1	4399	1.4	180	52000				VFR 250_180	P132	BE132S4	164
9.7	3666	1.2	150	34500				VFR 210_150	P132	BE132S4	158
9.7	3666	1.8	150	52000				VFR 250_150	P132	BE132S4	164
12.2	3064	1.6	120	34500				VFR 210_120	P132	BE132S4	158
12.2	3108	2.3	120	52000				VFR 250_120	P132	BE132S4	164
14.6	2371	1.1	100	31500				VF 210_100	P132	BE132S4	156
14.6	2590	1.4	100	19500				VFR 185_100	P132	BE132S4	152
14.6	2480	1.5	100	47000				VF 250_100	P132	BE132S4	162
16.2	2495	1.6	90	34500				VFR 210_90	P132	BE132S4	158
16.2	2561	2.3	90	52000				VFR 250_90	P132	BE132S4	164
18.3	2013	1.1	80	18000				VF 185_80	P132	BE132S4	150
18.3	2013	1.4	80	31500				VF 210_80	P132	BE132S4	156
18.3	2072	1.9	80	47000				VF 250_80	P132	BE132S4	162
19.5	2106	1.3	75	19500				VFR 185_75	P132	BE132S4	152
24.3	1620	1.4	60	18000				VF 185_60	P132	BE132S4	150
24.3	1598	1.9	60	31500				VF 210_60	P132	BE132S4	156
24.3	1751	2.7	60	34500				VFR 210_60	P132	BE132S4	158
24.3	1663	2.7	60	47000				VF 250_60	P132	BE132S4	162
24.3	1773	4.0	60	52000				VFR 250_60	P132	BE132S4	164
29.2	1430	1.3	50	15900				VFR 150_50	P132	BE132S4	146
29.2	1386	1.8	50	18000				VF 185_50	P132	BE132S4	150
29.2	1477	2.2	50	19500				VFR 185_50	P132	BE132S4	152
29.2	1386	2.4	50	31500				VF 210_50	P132	BE132S4	156
29.2	1386	3.2	50	47000				VF 250_50	P132	BE132S4	162
31	1292	1.2	46	14700				VF 150_46	P132	BE132S4	144
32	1362	3.0	45	34500				VFR 210_45	P132	BE132S4	158
37	1109	1.0	40	12600				VF 130_40	P132	BE132S4	138
37	1123	1.4	40	14700				VF 150_40	P132	BE132S4	144
37	1138	2.3	40	18000				VF 185_40	P132	BE132S4	150
37	1138	3.1	40	31500				VF 210_40	P132	BE132S4	156
39	1101	1.5	38	15400				VFR 150_37.5	P132	BE132S4	146
39	1149	2.4	38	19500				VFR 185_37.5	P132	BE132S4	152
49	864	1.2	30	12600				VF 130_30	P132	BE132S4	138
49	875	1.6	30	14700				VF 150_30	P132	BE132S4	144
49	908	2.2	30	18000				VF 185_30	P132	BE132S4	150
49	908	3.4	30	31500				VF 210_30	P132	BE132S4	156
59	775	1.9	25	13400				VFR 150_25	P132	BE132S4	146
59	784	3.3	25	19500				VFR 185_25	P132	BE132S4	152
64	696	1.3	23	12100				VF 130_23	P132	BE132S4	138
64	696	1.8	23	14000				VF 150_23	P132	BE132S4	144
73	613	0.9	20	8000				W 110_20	P132	BE132S4	135
73	613	1.5	20	11700				VF 130_20	P132	BE132S4	138
73	613	2.1	20	13500				VF 150_20	P132	BE132S4	144
97	460	1.3	15	8000				W 110_15	P132	BE132S4	135
97	471	2.0	15	12800				VF 130_15	P132	BE132S4	138
97	476	2.4	15	12400				VF 150_15	P132	BE132S4	144
146	317	1.7	10	7330				W 110_10	P132	BE132S4	135
146	321	2.5	10	9680				VF 130_10	P132	BE132S4	138
146	321	3.3	10	11000				VF 150_10	P132	BE132S4	144
209	227	2.2	7	6600				W 110_7	P132	BE132S4	135
209	227	3.3	7	8650				VF 130_7	P132	BE132S4	138

7.5 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
3.6	9554	0.9	400	52000				VF/VF 130/250_400	P132	BE132MA4	166
5.2	7097	0.9	280	34500				VF/VF 130/210_280	P132	BE132MA4	160
5.2	7233	1.2	280	52000				VF/VF 130/250_280	P132	BE132MA4	166
8.1	5879	1.1	180	52000				VFR 250_180	P132	BE132MA4	164
9.7	4899	1.3	150	52000				VFR 250_150	P132	BE132MA4	164

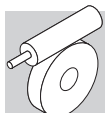


7.5 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
12.1	4094	1.2	120	34500				VFR 210_120	P132	BE132MA4	158
12.1	4153	1.7	120	52000				VFR 250_120	P132	BE132MA4	164
14.6	3461	1.0	100	19500				VFR 185_100	P132	BE132MA4	152
14.6	3314	1.1	100	47000				VF 250_100	P132	BE132MA4	162
16.2	3334	1.2	90	34500				VFR 210_90	P132	BE132MA4	158
16.2	3422	1.7	90	52000				VFR 250_90	P132	BE132MA4	164
18.2	2691	1.1	80	31500				VF 210_80	P132	BE132MA4	156
18.2	2769	1.4	80	47000				VF 250_80	P132	BE132MA4	162
19.4	2815	1.0	75	19500				VFR 185_75	P132	BE132MA4	152
24.3	2164	1.0	60	18000				VF 185_60	P132	BE132MA4	150
24.3	2135	1.4	60	31500				VF 210_60	P132	BE132MA4	156
24.3	2340	2.0	60	31500				VFR 210_60	P132	BE132MA4	158
24.3	2223	2.0	60	47000				VF 250_60	P132	BE132MA4	162
24.3	2369	3.0	60	52000				VFR 250_60	P132	BE132MA4	164
29.1	1911	1.0	50	14100				VFR 150_50	P132	BE132MA4	146
29.1	1852	1.3	50	18000				VF 185_50	P132	BE132MA4	150
29.1	1974	1.6	50	19500				VFR 185_50	P132	BE132MA4	152
29.1	1852	1.7	50	31500				VF 210_50	P132	BE132MA4	156
29.1	1852	2.4	50	47000				VF 250_50	P132	BE132MA4	162
31	1727	0.9	46	14700				VF 150_46	P132	BE132MA4	144
32	1821	2.2	45	34500				VFR 210_45	P132	BE132MA4	158
32	1842	3.5	45	48800				VFR 250_45	P132	BE132MA4	164
36	1501	1.0	40	14700				VF 150_40	P132	BE132MA4	144
36	1521	1.7	40	18000				VF 185_40	P132	BE132MA4	150
36	1521	2.3	40	31500				VF 210_40	P132	BE132MA4	156
36	1541	3.2	40	47000				VF 250_40	P132	BE132MA4	162
38	1471	1.1	38	13200				VFR 150_37.5	P132	BE132MA4	146
38	1536	1.8	38	18300				VFR 185_37.5	P132	BE132MA4	152
49	1155	0.9	30	11900				VF 130_30	P132	BE132MA4	138
49	1170	1.1	30	14200				VF 150_30	P132	BE132MA4	144
49	1214	1.6	30	18000				VF 185_30	P132	BE132MA4	150
49	1214	2.6	30	31500				VF 210_30	P132	BE132MA4	156
49	1257	3.1	30	33400				VFR 210_30	P132	BE132MA4	158
49	1228	3.3	30	4440				VF 250_30	P132	BE132MA4	162
59	1036	1.4	25	11000				VFR 150_25	P132	BE132MA4	146
59	1048	2.4	25	16700				VFR 185_25	P132	BE132MA4	152
64	931	0.9	23	11200				VF 130_23	P132	BE132MA4	138
64	931	1.3	23	13200				VF 150_23	P132	BE132MA4	144
73	819	1.1	20	10800				VF 130_20	P132	BE132MA4	138
73	819	1.6	20	12700				VF 150_20	P132	BE132MA4	144
97	614	1.0	15	7370				W 110_15	P132	BE132MA4	135
97	629	1.4	15	10200				VF 130_15	P132	BE132MA4	138
97	636	1.8	15	11700				VF 150_15	P132	BE132MA4	144
146	424	1.3	10	6720				W 110_10	P132	BE132MA4	135
146	429	1.8	10	9150				VF 130_10	P132	BE132MA4	138
146	429	2.4	10	10500				VF 150_10	P132	BE132MA4	144
208	304	1.6	7	6100				W 110_7	P132	BE132MA4	135
208	304	2.4	7	8210				VF 130_7	P132	BE132MA4	138
208	307	3.3	7	9400				VF 150_7	P132	BE132MA4	144

9.2 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
5.1	9054	1.0	280	52000				VF/VF 130/250_280	P132	BE132MB4	166
9.7	6132	1.1	150	52000				VFR 250_150	P132	BE132MB4	164
12.1	5198	1.3	120	52000				VFR 250_120	P132	BE132MB4	164
14.5	4149	0.9	100	47000				VF 250_100	P132	BE132MB4	162
16.1	4173	1.0	90	34500				VFR 210_90	P132	BE132MB4	158
16.1	4283	1.4	90	52000				VFR 250_90	P132	BE132MB4	164
18.1	3368	0.9	80	31500				VF 210_80	P132	BE132MB4	156
18.1	3466	1.1	80	47000				VF 250_80	P132	BE132MB4	162
24.2	2672	1.1	60	31500				VF 210_60	P132	BE132MB4	156

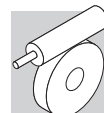


9.2 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
24.2	2929	1.6	60	34500				VFR 210_60	P132	BE132MB4	158
24.2	2782	1.6	60	47000				VF 250_60	P132	BE132MB4	162
24.2	2965	2.4	60	51900				VFR 250_60	P132	BE132MB4	164
29.0	2319	1.1	50	18000				VF 185_50	P132	BE132MB4	150
29.0	2471	1.3	50	18600				VFR 185_50	P132	BE132MB4	152
29.0	2319	1.4	50	31500				VF 210_50	P132	BE132MB4	156
29.0	2319	1.9	50	47000				VF 250_50	P132	BE132MB4	162
32	2279	1.8	45	34500				VFR 210_45	P132	BE132MB4	158
32	2306	2.8	45	48000				VFR 250_45	P132	BE132MB4	164
36	1904	1.4	40	18000				VF 185_40	P132	BE132MB4	150
36	1904	1.8	40	31500				VF 210_40	P132	BE132MB4	156
36	1928	2.5	40	47000				VF 250_40	P132	BE132MB4	162
38	1884	0.9	38	11900				VFR 150_37.5	P132	BE132MB4	146
38	1922	1.5	38	17200				VFR 185_37.5	P132	BE132MB4	152
48	1464	0.9	30	11300				VF 150_30	P132	BE132MB4	144
48	1519	1.3	30	17900				VF 185_30	P132	BE132MB4	150
48	1519	2.0	30	31500				VF 210_30	P132	BE132MB4	156
48	1574	2.4	30	32600				VFR 210_30	P132	BE132MB4	158
48	1538	2.6	30	43900				VF 250_30	P132	BE132MB4	162
48	1574	3.8	30	42800				VFR 250_30	P132	BE132MB4	164
58	1297	1.2	25	11200				VFR 150_25	P132	BE132MB4	146
58	1312	2.0	25	15800				VFR 185_25	P132	BE132MB4	152
63	1165	1.1	23	12500				VF 150_23	P132	BE132MB4	144
73	1025	0.9	20	10100				VF 130_20	P132	BE132MB4	138
73	1025	1.3	20	12100				VF 150_20	P132	BE132MB4	144
73	1037	3.0	20	30400				VF 210_20	P132	BE132MB4	156
97	787	1.2	15	9560				VF 130_15	P132	BE132MB4	138
97	796	1.4	15	11200				VF 150_15	P132	BE132MB4	144
145	531	1.0	10	6210				W 110_10	P132	BE132MB4	135
145	537	1.5	10	8690				VF 130_10	P132	BE132MB4	138
145	537	2.0	10	16100				VF 150_10	P132	BE132MB4	144
207	380	1.3	7	5670				W 110_7	P132	BE132MB4	135
207	380	1.9	7	7820				VF 130_7	P132	BE132MB4	138
207	384	2.6	7	9030				VF 150_7	P132	BE132MB4	144

11 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
12.3	6130	1.1	120	52000				VFR 250_120	P160	BE160M4	164
16.3	5051	1.2	90	52000				VFR 250_90	P160	BE160M4	164
18.4	4087	0.9	80	47000				VF 250_80	P160	BE160M4	162
24.5	3151	0.9	60	31500				VF 210_60	P160	BE160M4	156
24.5	3454	1.3	60	34500				VFR 210_60	P160	BE160M4	158
24.5	3281	1.4	60	47000				VF 250_60	P160	BE160M4	162
24.5	3496	2.0	60	50900				VFR 250_60	P160	BE160M4	164
29.4	2734	1.2	50	31500				VF 210_50	P160	BE160M4	156
29.4	2734	1.6	50	47000				VF 250_50	P160	BE160M4	162
33	2688	1.5	45	34500				VFR 210_45	P160	BE160M4	158
33	2720	2.3	45	47100				VFR 250_45	P160	BE160M4	164
37	2245	1.2	40	18500				VF 185_40	P160	BE160M4	150
37	2245	1.5	40	31500				VF 210_40	P160	BE160M4	156
37	2273	2.1	40	47000				VF 250_40	P160	BE160M4	162
49	1791	1.1	30	17200				VF 185_30	P160	BE160M4	150
49	1791	1.7	30	31500				VF 210_30	P160	BE160M4	156
49	1856	2.0	30	31800				VFR 210_30	P160	BE160M4	158
49	1813	2.2	30	43400				VF 250_30	P160	BE160M4	162
49	1856	3.2	30	42100				VFR 250_30	P160	BE160M4	164
74	1209	1.1	20	11400				VF 150_20	P160	BE160M4	144
74	1223	1.8	20	15600				VF 185_20	P160	BE160M4	150
74	1223	2.5	20	30000				VF 210_20	P160	BE160M4	156
98	939	1.2	15	10600				VF 150_15	P160	BE160M4	144
98	950	1.9	15	14200				VF 185_15	P160	BE160M4	150



11 kW

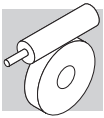
n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
98	950	3.0	15	27700				VF 210_15	P160	BE160M4	156
147	633	1.6	10	9670				VF 150_10	P160	BE160M4	144
210	454	2.2	7	8660				VF 150_7	P160	BE160M4	144

15 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
24.5	4474	1.0	60	47000				VF 250_60	P160	BE160L4	162
24.5	4768	1.5	60	48700				VFR 250_60	P160	BE160L4	164
29.4	3728	0.9	50	31500				VF 210_50	P160	BE160L4	156
29.4	3728	1.2	50	47000				VF 250_50	P160	BE160L4	162
32	3665	1.1	45	33200				VFR 210_45	P160	BE160L4	158
32	3709	1.7	45	45200				VFR 250_45	P160	BE160L4	164
37	3061	0.9	40	16600				VF 185_40	P160	BE160L4	150
37	3061	1.1	40	31500				VF 210_40	P160	BE160L4	156
37	3100	1.5	40	45900				VF 250_40	P160	BE160L4	162
49	2443	1.2	30	31500				VF 210_30	P160	BE160L4	156
49	2531	1.5	30	30000				VFR 210_30	P160	BE160L4	158
49	2473	1.6	30	42400				VF 250_30	P160	BE160L4	162
49	2531	2.4	30	40600				VFR 250_30	P160	BE160L4	164
74	1668	1.4	20	14300				VF 185_20	P160	BE160L4	150
74	1668	1.9	20	29100				VF 210_20	P160	BE160L4	156
74	1688	2.6	20	38100				VF 250_20	P160	BE160L4	162
98	1280	0.9	15	9360				VF 150_15	P160	BE160L4	144
98	1295	1.4	15	13200				VF 185_15	P160	BE160L4	150
98	1295	2.2	15	27000				VF 210_15	P160	BE160L4	156
98	1295	3.1	15	35100				VF 250_15	P160	BE160L4	162
147	863	1.2	10	8720				VF 150_10	P160	BE160L4	144
147	873	3.0	10	24000				VF 210_10	P160	BE160L4	156
210	618	1.6	7	7840				VF 150_7	P160	BE160L4	144

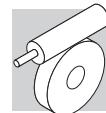
18.5 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
29.4	4560	1.0	50	47000				VF 250_50	P180	BE180M4	162
37	3745	0.9	40	31500				VF 210_40	P180	BE180M4	156
37	3792	1.3	40	44900				VF 250_40	P180	BE180M4	162
49	2988	1.0	30	31200				VF 210_30	P180	BE180M4	156
49	3024	1.3	30	41500				VF 250_30	P180	BE180M4	162
74	2040	1.1	20	13200				VF 185_20	P180	BE180M4	150
74	2040	1.5	20	28300				VF 210_20	P180	BE180M4	156
74	2064	2.1	20	37400				VF 250_20	P180	BE180M4	162
98	1584	1.2	15	12200				VF 185_15	P180	BE180M4	150
98	1584	1.8	15	26200				VF 210_15	P180	BE180M4	156
98	1584	2.5	15	34500				VF 250_15	P180	BE180M4	162
147	1068	1.7	10	11400				VF 185_10	P180	BE180M4	150
147	1068	2.5	10	23400				VF 210_10	P180	BE180M4	156
147	1080	3.4	10	37800				VF 250_10	P180	BE180M4	162
210	756	2.3	7	10100				VF 185_7	P180	BE180M4	150
210	756	3.0	7	21200				VF 210_7	P180	BE180M4	156



22 kW

n ₂ min-1	M ₂ Nm	S	i	R _{n2} N						IEC 	
37	4501	1.1	40	43900				VF 250_40	P180	BE180L4	162
49	3546	0.9	30	30200				VF 210_30	P180	BE180L4	156
49	3589	1.1	30	44700				VF 250_30	P180	BE180L4	162
74	2421	0.9	20	12200				VF 185_20	P180	BE180L4	150
74	2421	1.3	20	27500				VF 210_20	P180	BE180L4	156
74	2450	1.8	20	36700				VF 250_20	P180	BE180L4	162
99	1880	1.0	15	11300				VF 185_15	P180	BE180L4	150
99	1880	1.5	15	25500				VF 210_15	P180	BE180L4	156
99	1880	2.1	15	33900				VF 250_15	P180	BE180L4	162
148	1267	1.4	10	10700				VF 185_10	P180	BE180L4	150
148	1267	2.1	10	22900				VF 210_10	P180	BE180L4	156
148	1282	2.9	10	30300				VF 250_10	P180	BE180L4	162
210	898	1.9	7	9510				VF 185_7	P180	BE180L4	150
210	898	2.5	7	20800				VF 210_7	P180	BE180L4	156
210	908	3.5	7	27500				VF 250_7	P180	BE180L4	162



VF 27

13 Nm

		i	η_s %	n_{n2}^{-1}	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{n2}^{-1}	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
				$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$					$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$							
VF 27	VF 27_7	7	67	400	7	0.34	—	330	86	200	9	0.23	35	410	83	181
	VF 27_10	10	62	280	7	0.24	—	400	84	140	9	0.16	30	500	80	
	VF 27_15	15	54	187	7	0.17	—	480	79	93	9	0.12	—	600	75	
	VF 27_20	20	49	140	7	0.14	—	540	76	70	9	0.09	—	600	71	
	VF 27_30	30	38	93	7	0.10	—	600	69	47	9	0.07	—	600	62	
	VF 27_40	40	33	70	7	0.08	—	600	64	35	9	0.06	—	600	57	
	VF 27_60	60	26	47	7	0.06	—	600	56	23.3	9	0.04	—	600	49	
	VF 27_70	70	24	40	7	0.06	—	600	53	20.0	9	0.04	—	600	45	
					$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$					$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$						
	VF 27_7	7	67	129	10	0.17	90	480	81	71	11	0.11	90	600	79	181
	VF 27_10	10	62	90	11	0.13	20	570	78	50	12	0.08	90	600	76	
	VF 27_15	15	54	60	11	0.09	—	600	72	33	12	0.06	90	600	69	
	VF 27_20	20	49	45	11	0.08	—	600	68	25.0	12	0.05	90	600	65	
VF 27_30	30	38	30.0	11	0.06	—	600	59	16.7	13	0.04	—	600	55		
VF 27_40	40	33	22.5	11	0.05	—	600	54	12.5	13	0.04	—	600	50		
VF 27_60	60	26	15.0	11	0.04	—	600	45	8.3	12	0.02	—	600	41		
VF 27_70	70	24	12.9	10	0.03	—	600	42	7.1	11	0.02	—	600	38		

VF 30

24 Nm

			i		η_s %		n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %			
$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$												$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$									
VF 30	VF 30_7	7	69	400	12	0.58	120	510	87	200	16	0.41	140	630	84	182					
	VF 30_10	10	64	280	12	0.41	70	620	85	140	16	0.30	80	770	81						
	VF 30_15	15	56	187	14	0.34	—	720	81	93	18	0.24	—	910	76						
	VF 30_20	20	51	140	14	0.26	—	820	78	70	18	0.19	—	1030	73						
	VF 30_30	30	41	93	15	0.21	—	960	71	47	20	0.15	—	1200	65						
	VF 30_40	40	36	70	14	0.16	—	1090	66	35	19	0.12	—	1360	60						
	VF 30_60	60	29	47	14	0.12	—	1270	59	23.3	19	0.09	—	1590	51						
	VF 30_70	70	26	40	11	0.08	—	1380	55	20.0	15	0.07	—	1600	48						
	$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$												$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$						182		
	VF 30_7	7	69	129	18	0.30	150	730	82	71	20	0.19	150	920	81						
	VF 30_10	10	64	90	18	0.22	150	900	79	50	20	0.14	150	1120	77						
	VF 30_15	15	56	60	20	0.17	—	1060	74	33	22	0.11	150	1320	71						
	VF 30_20	20	51	45	20	0.14	—	1200	70	25.0	22	0.09	150	1490	67						
	VF 30_30	30	41	30	22	0.12	—	1400	61	16.7	24	0.07	—	1700	58						
VF 30_40	40	36	23	20	0.09	—	1590	56	12.5	22	0.06	—	1700	53							
VF 30_60	60	29	15	20	0.07	—	1650	48	8.3	22	0.05	—	1700	44							
VF 30_70	70	26	13	17	0.05	—	1700	45	7.0	19	0.04	—	1700	41							

(-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten angeben (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)

VF 49 - VFR 49

88 Nm



i

η_s
%

n_{21}
min⁻¹

M_{n2}
Nm

P_{n1}
kW

R_{n1}
N

R_{n2}
N

η_d
%

$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$

n_{21}
min⁻¹

M_{n2}
Nm

P_{n1}
kW

R_{n1}
N

R_{n2}
N

η_d
%

$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$

VF 49

VF 49_7	7	70	400	41	2.0	400	950	88	200	54	1.3	400	1170	86
VF 49_10	10	65	280	44	1.5	400	1140	86	140	59	1.0	400	1410	84
VF 49_14	14	59	200	49	1.2	400	1310	84	100	65	0.90	400	1630	81
VF 49_18	18	55	156	44	0.87	400	1520	82	78	59	0.60	400	1890	78
VF 49_24	24	50	117	47	0.73	400	1670	79	58	63	0.50	400	2110	75
VF 49_28	28	43	100	56	0.78	400	1740	75	50	74	0.55	400	2170	71
VF 49_36	36	39	78	52	0.59	400	1970	72	39	69	0.42	400	2460	67
VF 49_45	45	35	62	49	0.46	400	2180	69	31	65	0.33	400	2725	63
VF 49_60	60	30	47	44	0.34	400	2480	64	23.3	59	0.25	400	3100	58
VF 49_70	70	28	40	41	0.28	400	2650	61	20.0	55	0.21	400	3150	54
VF 49_80	80	25	35	41	0.25	400	2780	59	17.5	54	0.19	400	3150	52
VF 49_100	100	22	28.0	37	0.20	400	3050	54	14.0	49	0.13	400	3150	47
			$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$						$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$					
VF 49_7	7	70	129	61	0.97	400	1370	85	71	74	0.67	400	1670	83
VF 49_10	10	65	90	64	0.75	400	1670	82	50	74	0.49	400	2060	80
VF 49_14	14	59	64	71	0.61	400	1920	78	36	78	0.39	400	2400	75
VF 49_18	18	55	50	68	0.47	400	2190	75	27.8	74	0.30	400	2730	72
VF 49_24	24	50	38	68	0.36	400	2480	71	20.8	74	0.24	400	3090	68
VF 49_28	28	43	32	82	0.41	400	2540	67	17.9	88	0.26	400	3180	63
VF 49_36	36	39	25.0	75	0.31	400	2880	63	13.9	80	0.20	400	3450	59
VF 49_45	45	35	20.0	71	0.25	400	3190	59	11.1	78	0.17	400	3450	55
VF 49_60	60	30	15.0	64	0.19	400	3300	53	8.3	69	0.12	400	3450	49
VF 49_70	70	28	12.9	60	0.16	400	3300	50	7.1	69	0.11	400	3450	46
VF 49_80	80	25	11.3	58	0.14	400	3300	47	6.3	59	0.09	400	3450	43
VF 49_100	100	22	9.0	52	0.11	400	3300	42	5.0	59	0.08	400	3450	38

182

182

95 Nm



i

η_s

%

n_{21}

min⁻¹

M_{n2}

Nm

P_{n1}

kW

R_{n1}

N

R_{n2}

N

η_d

%

n_{21}

min⁻¹

M_{n2}

Nm

P_{n1}

kW

R_{n1}

N

R_{n2}

N

η_d

%

$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$

$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$

VFR 49

VFR 49_42

42

58

67

71

0.65

230

1920

76

33

78

0.37

230

2500

74

VFR 49_54

54

54

52

68

0.50

230

2180

74

25.9

74

0.28

230

2830

71

VFR 49_72

72

49

39

68

0.40

230

2470

70

19.4

74

0.22

230

3190

67

VFR 49_84

84

42

33

82

0.44

230

2520

66

16.6

88

0.25

230

3290

62

VFR 49_108

108

38

25.9

75

0.33

230

2860

62

12.9

80

0.19

230

3450

58

VFR 49_135

135

34

20.7

71

0.27

230

3160

58

10.3

88

0.18

230

3450

54

VFR 49_180

180

29

15.6

64

0.20

230

3300

52

7.7

69

0.12

230

3450

48

VFR 49_210

210

27

13.3

60

0.17

230

3300

49

6.6

69

0.11

230

3450

45

VFR 49_240

240

25

11.7

58

0.15

230

3300

46

5.8

59

0.09

230

3450

42

VFR 49_300

300

22

9.3

52

0.12

230

3300

41

4.7

59

0.08

230

3450

37

$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$

$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$

VFR 49

VFR 49_42

42

58

21.4

82

0.26

230

2960

72

11.9

90

0.16

230

3450

70

VFR 49_54

54

54

16.7

79

0.20

230

3330

69

9.3

83

0.12

230

3450

67

VFR 49_72

72

49

12.5

79

0.16

230

3450

64

6.9

83

0.10

230

3450

62

VFR 49_84

84

42

10.7

91

0.17

230

3450

59

6.0

95

0.10

230

3450

57

VFR 49_108

108

38

8.3

84

0.13

230

3450

55

4.6

90

0.08

230

3450

52

VFR 49_135

135

34

6.7

82

0.11

230

3450

50

3.7

90

0.07

230

3450

48

VFR 49_180

180

29

5.0

75

0.09

230

3450

45

2.8

78

0.05

230

3450

42

VFR 49_210

210

27

4.3

75

0.08

230

3450

41

2.4

78

0.05

230

3450

39

VFR 49_240

240

25

3.8

64

0.06

230

3450

39

2.1

68

0.04

230

3450

36

VFR 49_300

300

22

3.0

63

0.06

230

3450

34

1.7

65

0.04

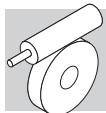
230

3450

32

183

183

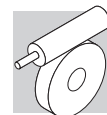


VF/VF 30/49

100 Nm

		i	η_s %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$						$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$										
VF/VF 30/49	VF/VF 30/49_240	240	32	5.8	95	0.13	80	3450	45	3.8	100	0.09	150	3450	44	184
	VF/VF 30/49_315	315	24	4.4	95	0.11	140	3450	40	2.9	100	0.07	150	3450	43	
	VF/VF 30/49_420	420	24	3.3	95	0.08	—	3450	41	2.1	100	0.06	—	3450	37	
	VF/VF 30/49_540	540	22	2.6	95	0.07	—	3450	37	1.7	100	0.05	—	3450	35	
	VF/VF 30/49_720	720	20	1.9	95	0.05	—	3450	39	1.3	100	0.04	—	3450	33	
	VF/VF 30/49_900	900	18	1.6	95	0.05	—	3450	31	1.0	100	0.04	—	3450	26	
	VF/VF 30/49_1120	1120	15	1.3	95	0.04	—	3450	31	0.80	100	0.03	—	3450	28	
	VF/VF 30/49_1440	1440	14	0.97	95	0.04	—	3450	24	0.63	100	0.03	—	3450	22	
	VF/VF 30/49_2160	2160	11	0.65	95	0.03	—	3450	21	0.42	100	0.02	—	3450	22	
	VF/VF 30/49_2700	2700	10	0.52	95	0.03	—	3450	17	0.33	100	0.02	—	3450	17	

(-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten angeben (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)

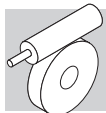


W 63 - WR 63

190 Nm

220 Nm

	i	η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %			
			$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$							$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$							
WR 63	WR 63_21	21	69	133	130	2.1	180	1840	87	67	140	1.2	320	2510	84	183	
	WR 63_30	30	65	93	150	1.7	300	2180	84	47	165	1.0	320	2920	81		
	WR 63_36	36	62	78	150	1.5	320	2430	82	39	165	0.85	320	3240	79		
	WR 63_45	45	58	62	160	1.3	320	2690	80	31	180	0.77	320	3540	76		
	WR 63_57	57	54	49	160	1.1	320	3050	78	24.6	180	0.63	320	3980	73		
	WR 63_72	72	51	39	165	0.90	320	3390	75	19.4	185	0.54	320	4410	70		
	WR 63_90	90	44	31	170	0.79	320	3710	70	15.6	190	0.48	320	4830	64		
	WR 63_114	114	39	24.6	165	0.62	320	4170	68	12.3	185	0.39	320	5000	61		
	WR 63_135	135	36	20.7	155	0.53	320	4560	63	10.4	170	0.32	320	5000	58		
	WR 63_192	192	30	14.6	135	0.37	320	5000	56	7.3	150	0.22	320	5000	51		
	WR 63_240	240	26	11.7	125	0.29	320	5000	52	5.8	135	0.18	320	5000	46		
	WR 63_300	300	22	9.3	120	0.25	320	5000	46	4.7	130	0.15	320	5000	41		
				$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$					$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$							183	
WR 63_21	21	69	43	155	0.85	320	2960	82	23.8	170	0.53	320	3750	80			
WR 63_30	30	65	30	180	0.72	320	3470	79	16.7	200	0.45	320	4360	77			
WR 63_36	36	62	25.0	180	0.61	320	3830	77	14.0	200	0.40	320	4790	74			
WR 63_45	45	58	20.0	190	0.54	320	4230	74	11.1	200	0.33	320	5000	71			
WR 63_57	57	54	15.8	190	0.44	320	4740	71	8.8	200	0.27	320	5000	68			
WR 63_72	72	51	12.5	190	0.37	320	5000	68	6.9	190	0.22	320	5000	64			
WR 63_90	90	44	10.0	205	0.35	320	5000	62	5.6	220	0.22	320	5000	58			
WR 63_114	114	39	7.9	200	0.29	320	5000	58	4.4	210	0.18	320	5000	54			
WR 63_135	135	36	6.7	180	0.23	320	5000	54	3.7	190	0.15	320	5000	50			
WR 63_192	192	30	4.7	150	0.16	320	5000	47	2.6	150	0.10	320	5000	43			
WR 63_240	240	26	3.8	140	0.13	320	5000	43	2.1	140	0.08	320	5000	39			
WR 63_300	300	22	3.0	130	0.11	320	5000	38	1.7	130	0.07	320	5000	34			



VF/W 30/63

230 Nm

		i	η_s %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %		
$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$									$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$								
VF/W 30/63	VF/W 30/63_240	240	33	5.8	210	0.27	80	5000	47	3.8	230	0.20	150	5000	45	184	
	VF/W 30/63_315	315	26	4.4	210	0.23	140	5000	42	2.9	230	0.17	150	5000	41		
	VF/W 30/63_450	450	25	3.1	210	0.17	—	5000	41	2.0	230	0.11	—	5000	42		
	VF/W 30/63_570	570	22	2.5	210	0.14	—	5000	40	1.6	230	0.11	—	5000	36		
	VF/W 30/63_720	720	21	1.9	210	0.12	—	5000	37	1.3	230	0.09	—	5000	32		
	VF/W 30/63_900	900	18	1.6	210	0.11	—	5000	30	1.0	230	0.08	—	5000	29		
	VF/W 30/63_1200	1200	16	1.2	210	0.11	—	5000	24	0.75	230	0.07	—	5000	25		
	VF/W 30/63_1520	1520	14	0.92	210	0.08	—	5000	24	0.59	230	0.06	—	5000	23		
	VF/W 30/63_2280	2280	12	0.61	210	0.06	—	5000	21	0.39	230	0.04	—	5000	23		
	VF/W 30/63_2700	2700	11	0.52	210	0.05	—	5000	22	0.33	230	0.04	—	5000	19		

(-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten angeben (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)



320 Nm

W 75

420 Nm

WR 75



370 Nm

400 Nm

		i	η _s %	n ₂ ⁻¹ min	M _{n2} Nm	P _{n1} kW	R _{n1} N	R _{n2} N	η _d %	n ₂ ⁻¹ min	M _{n2} Nm	P _{n1} kW	R _{n1} N	R _{n2} N	η _d %		
n ₁ = 1400 min ⁻¹									n ₁ = 900 min ⁻¹								
VF/W 44/75	VF/W 44/75_250	250	34	5.6	370	0.38	220	4560	57	3.6	400	0.29	220	4660	52	184	
	VF/W 44/75_300	300	30	4.7	370	0.35	220	5160	51	3.0	400	0.27	220	5150	46		
	VF/W 44/75_400	400	26	3.5	370	0.29	220	6200	46	2.3	400	0.22	220	6200	42		
	VF/W 44/75_525	525	25	2.7	370	0.23	220	6200	44	1.7	400	0.18	220	6200	41		
	VF/W 44/75_700	700	24	2.0	370	0.18	220	6200	42	1.3	400	0.14	220	6200	39		
	VF/W 44/75_920	920	21	1.5	370	0.15	—	6200	40	1.0	400	0.11	60	6200	36		
	VF/W 44/75_1200	1200	18	1.2	370	0.12	—	6200	37	0.75	400	0.10	220	6200	31		
	VF/W 44/75_1500	1500	17	0.93	370	0.10	220	6200	37	0.60	400	0.09	220	6200	29		
	VF/W 44/75_2100	2100	14	0.67	370	0.09	220	6200	30	0.43	400	0.07	220	6200	24		
VF/W 44/75_2800	2800	12	0.50	370	0.07	220	6200	26	0.32	400	0.06	220	6200	22			

78



440 Nm

W 86

550 Nm

WR 86

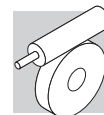


500 Nm

550 Nm

				i	ηs %	n _{2,1} min ⁻¹	M _{n2}	P _{n1} kW	R _{n1} N	R _{n2}	ηd %	n _{2,1} min ⁻¹	M _{n2}	P _{n1} kW	R _{n1} N	R _{n2} N	ηd %
n ₁ = 1400 min ⁻¹											n ₁ = 900 min ⁻¹						
VF/W 44/86	VF/W 44/86_230	230	38	6.1	500	0.59	220	7000	54			3.9	550	0.43	220	7000	53
	VF/W 44/86_300	300	30	4.7	500	0.54	220	7000	45			3.0	550	0.41	220	7000	42
	VF/W 44/86_400	400	30	3.5	500	0.45	220	7000	41			2.3	550	0.32	220	7000	41
	VF/W 44/86_525	525	25	2.7	500	0.33	220	7000	42			1.7	550	0.25	220	7000	39
	VF/W 44/86_700	700	25	2.0	500	0.27	220	7000	39			1.3	550	0.20	220	7000	37
	VF/W 44/86_920	920	22	1.5	500	0.20	220	7000	40			1.0	550	0.15	—	7000	37
	VF/W 44/86_1380	1380	17	1.0	500	0.17	220	7000	32			0.65	550	0.13	—	7000	28
	VF/W 44/86_1840	1840	17	0.76	500	0.13	220	7000	30			0.49	550	0.10	—	7000	28
	VF/W 44/86_2116	2116	16	0.66	500	0.12	220	7000	28			0.43	550	0.09	220	7000	28
	VF/W 44/86_2760	2760	14	0.51	500	0.11	—	7000	24			0.33	550	0.08	220	7000	24

 Bonfiglioli
Riduttori



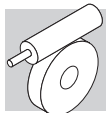
W 110 - WR 110

830 Nm

	i	η_s %	$n_{2,1}$ min	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	$n_{2,1}$ min	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %				
			$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$							$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$								
W 110	W 110_7	7	71	400	445	20.7	1200	3710	90	200	500	11.8	1200	5020	89	182		
	W 110_10	10	67	280	490	16.1	1200	4650	89	140	550	9.3	1200	6190	87			
	W 110_15	15	60	187	535	12.0	1200	5770	87	93	600	7.0	1200	7590	84			
	W 110_20	20	61	140	510	8.7	1200	6790	86	70	570	5.0	1200	8000	84			
	W 110_23	23	59	122	480	7.1	1200	7430	86	61	540	4.1	1200	8000	83			
	W 110_30	30	45	93	625	7.5	1200	7780	81	47	700	4.4	1200	8000	77			
	W 110_40	40	46	70	595	5.5	1200	8000	80	35	670	3.2	1200	8000	76			
	W 110_46	46	44	61	535	4.3	1200	8000	79	30	600	2.6	1200	8000	74			
	W 110_56	56	41	50	535	3.7	1200	8000	76	25.0	600	2.2	1200	8000	72			
	W 110_64	64	38	44	470	2.9	1200	8000	74	21.9	530	1.7	1200	8000	70			
	W 110_80	80	34	35	420	2.2	1200	8000	71	17.5	470	1.3	1200	8000	66			
	W 110_100	100	30	28.0	410	1.8	1200	8000	67	14.0	460	1.1	1200	8000	62			
			$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$							$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$								
W 110	W 110_7	7	71	129	540	8.3	1200	6040	88	71	595	5.2	1200	7680	86	182		
	W 110_10	10	67	90	590	6.5	1200	7410	86	50	655	4.1	1200	8000	84			
	W 110_15	15	60	60	645	4.9	1200	8000	83	33	710	3.1	1200	8000	80			
	W 110_20	20	61	45	615	3.5	1200	8000	82	25.0	675	2.2	1200	8000	79			
	W 110_23	23	59	39	580	2.9	1200	8000	81	21.7	640	1.9	1200	8000	77			
	W 110_30	30	45	30	755	3.2	1200	8000	74	16.7	830	2.1	1200	8000	70			
	W 110_40	40	46	22.5	720	2.3	1200	8000	73	12.5	795	1.5	1200	8000	68			
	W 110_46	46	44	19.6	645	1.9	1200	8000	71	10.9	710	1.2	1200	8000	66			
	W 110_56	56	41	16.1	645	1.6	1200	8000	68	8.9	710	1.1	1200	8000	63			
	W 110_64	64	38	14.1	570	1.3	1200	8000	65	7.8	630	0.86	1200	8000	60			
	W 110_80	80	34	11.3	505	0.98	1200	8000	61	6.3	560	0.65	1200	8000	56			
	W 110_100	100	30	9.0	495	0.82	1200	8000	57	5.0	545	0.56	1200	8000	51			

1000 Nm

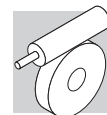
		i	η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %		
$n_1= 2800 \text{ min}^{-1}$									$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$								
WR 110	WR 110_21	21	70	133	540	8.6	700	5930	88	67	595	4.8	700	7950	86	183	
	WR 110_30	30	66	93	590	6.7	700	7280	86	47	655	3.8	700	8000	84		
	WR 110_45	45	59	62	645	5.1	700	8000	83	31	710	2.9	700	8000	80		
	WR 110_60	60	60	47	615	3.7	700	8000	82	23.3	675	2.1	700	8000	79		
	WR 110_69	69	58	41	580	3.0	700	8000	81	20.3	640	1.8	700	8000	77		
	WR 110_90	90	44	31	755	3.3	700	8000	74	15.6	830	1.9	700	8000	70		
	WR 110_120	120	45	23.3	720	2.4	700	8000	73	11.7	795	1.4	700	8000	68		
	WR 110_138	138	43	20.3	645	1.9	700	8000	71	10.1	710	1.1	700	8000	66		
	WR 110_168	168	40	16.7	645	1.7	700	8000	68	8.3	710	0.98	700	8000	63		
	WR 110_192	192	37	14.6	570	1.3	700	8000	65	7.3	630	0.80	700	8000	60		
	WR 110_240	240	33	11.7	505	1.0	700	8000	61	5.8	560	0.61	700	8000	56		
	WR 110_300	300	29	9.3	495	0.85	700	8000	57	4.7	545	0.52	700	8000	51		
				$n_1= 900 \text{ min}^{-1}$						$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$							
WR 110	WR 110_21	21	70	43	645	3.4	700	8000	84	23.8	715	2.2	700	8000	82	183	
	WR 110_30	30	66	30	710	2.8	700	8000	81	16.7	785	1.7	700	8000	79		
	WR 110_45	45	59	20.0	870	2.4	700	8000	77	11.1	950	1.5	700	8000	75		
	WR 110_60	60	60	15.0	800	1.6	700	8000	77	8.3	850	1.0	700	8000	74		
	WR 110_69	69	58	13.0	750	1.4	700	8000	75	7.2	820	0.86	700	8000	72		
	WR 110_90	90	44	10.0	900	1.4	700	8000	66	5.6	1000	0.94	700	8000	62		
	WR 110_120	120	45	7.5	870	1.1	700	8000	65	4.2	950	0.68	700	8000	61		
	WR 110_138	138	43	6.5	800	0.87	700	8000	63	3.6	900	0.58	700	8000	59		
	WR 110_168	168	40	5.4	775	0.72	700	8000	60	3.0	800	0.45	700	8000	55		
	WR 110_192	192	37	4.7	685	0.59	700	8000	57	2.6	720	0.37	700	8000	53		
	WR 110_240	240	33	3.8	590	0.44	700	8000	53	2.1	620	0.28	700	8000	48		
	WR 110_300	300	29	3.0	570	0.37	700	8000	48	1.7	600	0.24	700	8000	44		



VF/W 49/110

1050 Nm

		i	η_s %	$n_{2,1}$ min	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	$n_{2,1}$ min	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %			
				$n_1= 1400 \text{ min}^{-1}$							$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$							
VF/W 49/110	VF/W 49/110_230	230	38	6.1	1000	1.2	400	8000	52	3.9	1050	0.84	400	8000	51	 184		
	VF/W 49/110_300	300	29	4.7	1000	1.0	400	8000	48	3.0	1050	0.70	400	8000	47			
	VF/W 49/110_400	400	30	3.5	1000	0.81	400	8000	45	2.3	1050	0.55	400	8000	45			
	VF/W 49/110_540	540	25	2.6	1000	0.66	400	8000	41	1.7	1050	0.48	400	8000	38			
	VF/W 49/110_720	720	24	1.9	1000	0.51	400	8000	40	1.3	1050	0.36	400	8000	38			
	VF/W 49/110_1080	1080	18	1.3	1000	0.44	400	8000	31	0.83	1050	0.28	400	8000	30			
	VF/W 49/110_1350	1350	16	1.0	1000	0.36	400	8000	30	0.67	1050	0.26	400	8000	28			
	VF/W 49/110_1656	1656	17	0.85	1000	0.30	400	8000	30	0.54	1050	0.20	400	8000	30			
	VF/W 49/110_2070	2070	15	0.68	1000	0.25	400	8000	28	0.43	1050	0.19	400	8000	25			
VF/W 49/110_2800	2800	13	0.50	1000	0.22	400	8000	24	0.32	1050	0.17	400	8000	21				



VF 130 - VFR 130

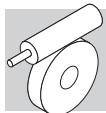
1500 Nm

			i	η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$									$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$								
VF 130	VF 130_7	7	71	400	555	25	1500	4930	91		200	740	17.4	1500	5990	89	182
	VF 130_10	10	67	280	593	19.3	1500	6210	90		140	790	13.3	1500	7620	88	
	VF 130_15	15	63	187	690	15.3	1500	7390	88		93	920	10.6	1500	9100	86	
	VF 130_20	20	59	140	675	11.4	1500	8670	87		70	900	8.0	1500	10700	84	
	VF 130_23	23	57	122	668	9.9	1500	9300	86		61	890	6.9	1500	11500	83	
	VF 130_30	30	49	93	788	9.3	1040	10100	83		47	1050	6.6	—	12500	79	
	VF 130_40	40	44	70	825	7.6	—	11400	80		35	1100	5.4	—	12600	76	
	VF 130_46	46	45	61	788	6.3	1290	12200	80		30.0	1050	4.5	—	12600	76	
	VF 130_56	56	42	50	720	4.8	1500	12600	78		25.0	960	3.4	940	12600	73	
	VF 130_64	64	39	44	698	4.2	1500	12600	76		21.9	930	3.0	1220	12600	71	
	VF 130_80	80	35	35	660	3.3	1500	12600	73		17.5	880	2.4	1500	12600	68	
	VF 130_100	100	31	28	585	2.5	1500	12600	70		14.0	780	1.8	1500	12600	64	
						$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$					$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$						
	VF 130_7	7	71	129	850	13.0	1500	6980	88		71	1000	8.8	1500	8670	86	182
	VF 130_10	10	67	90	900	9.9	1500	8900	87		50	1100	6.9	1500	10800	84	
	VF 130_15	15	63	60	1080	8.1	1500	10490	84		33	1350	5.9	1500	12600	81	
	VF 130_20	20	59	45	1050	6.1	1500	12400	82		25.0	1350	4.6	1500	13800	79	
	VF 130_23	23	57	39	1050	5.4	1500	13200	81		21.7	1300	3.9	1500	13800	77	
	VF 130_30	30	49	30.0	1250	5.2	—	13200	77		16.7	1500	3.7	—	13800	72	
	VF 130_40	40	44	22.5	1200	3.9	—	13200	73		12.5	1400	2.8	—	13800	68	
	VF 130_46	46	45	19.6	1150	3.3	490	13200	73		10.9	1350	2.3	1270	13800	68	
	VF 130_56	56	42	16.1	1080	2.7	1500	13200	70		8.9	1200	1.8	1500	13800	65	
	VF 130_64	64	39	14.1	1050	2.4	1500	13200	68		7.8	1200	1.6	1500	13800	62	
	VF 130_80	80	35	11.3	950	1.8	1500	13200	64		6.3	1150	1.3	1500	13800	58	
	VF 130_100	100	31	9.0	800	1.3	1500	13200	59		5.0	900	0.91	1500	13800	54	

1800 Nm

			i	η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$									$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$								
VFR 130	VFR 130_60	60	58	47	1050	6.4	1000	12400	81	23.3	1350	4.3	1000	13800	78	183	
	VFR 130_69	69	56	41	1050	5.6	1000	13200	80	20.3	1300	3.7	1000	13800	76		
	VFR 130_90	90	48	31	1250	5.4	1000	13200	76	15.6	1500	3.5	1000	13800	71		
	VFR 130_120	120	43	23.3	1200	4.1	1000	13200	72	11.7	1400	2.6	1000	13800	67		
	VFR 130_138	138	44	20.3	1150	3.4	1000	13200	72	10.1	1350	2.2	1000	13800	67		
	VFR 130_168	168	41	16.7	1080	2.7	1000	13200	69	8.3	1200	1.6	1000	13800	64		
	VFR 130_192	192	38	14.6	1050	2.4	1000	13200	67	7.3	1200	1.5	1000	13800	61		
	VFR 130_240	240	34	11.7	950	1.9	1000	13200	63	5.8	1150	1.2	1000	13800	57		
	VFR 130_300	300	30	9.3	800	1.4	1000	13200	58	4.7	900	0.83	1000	13800	53		
	$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$									$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$						183	
	VFR 130_60	60	58	15.0	1450	3.1	1000	13800	75	8.3	1600	1.9	1000	13800	74		
	VFR 130_69	69	56	13.0	1450	2.7	1000	13800	74	7.2	1550	1.6	1000	13800	72		
	VFR 130_90	90	48	10.0	1600	2.5	1000	13800	68	5.6	1800	1.6	1000	13800	66		
	VFR 130_120	120	43	7.5	1600	2.0	1000	13800	63	4.2	1800	1.3	1000	13800	61		
	VFR 130_138	138	44	6.5	1500	1.6	1000	13800	64	3.6	1600	1.0	1000	13800	61		
VFR 130_168	168	41	5.4	1350	1.3	1000	13800	60	3.0	1450	0.78	1000	13800	58			
VFR 130_192	192	38	4.7	1300	1.1	1000	13800	58	2.6	1400	0.70	1000	13800	55			
VFR 130_240	240	34	3.8	1200	0.87	1000	13800	54	2.1	1250	0.54	1000	13800	51			
VFR 130_300	300	30	3.0	1000	0.64	1000	13800	49	1.7	1100	0.41	1000	13800	47			

- (-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten an (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)

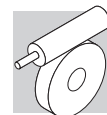


W/VF 63/130

1850 Nm

		i	η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
				$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$						$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$						
W/VF 63/130	W/VF 63/130_280	280	31	5.0	1800	1.9	480	13800	50	3.2	1850	1.3	480	13800	48	
	W/VF 63/130_400	400	29	3.5	1800	1.5	480	13800	44	2.3	1850	0.99	480	13800	44	
	W/VF 63/130_600	600	26	2.3	1800	1.1	480	13800	40	1.5	1850	0.73	480	13800	40	
	W/VF 63/130_760	760	24	1.8	1800	0.89	480	13800	39	1.2	1850	0.62	480	13800	37	
	W/VF 63/130_960	960	23	1.5	1800	0.74	480	13800	37	0.94	1850	0.52	480	13800	35	
	W/VF 63/130_1200	1200	19	1.2	1800	0.65	—	13800	34	0.75	1850	0.45	—	13800	32	
	W/VF 63/130_1520	1520	18	0.92	1800	0.55	—	13800	32	0.59	1850	0.38	—	13800	30	
	W/VF 63/130_1800	1800	16	0.78	1800	0.52	—	13800	28	0.50	1850	0.37	—	13800	26	
	W/VF 63/130_2560	2560	14	0.55	1800	0.45	—	13800	23	0.35	1850	0.32	—	13800	21	
W/VF 63/130_3200	3200	12	0.44	1800	0.49	—	13800	17	0.28	1850	0.34	480	13800	16		

(-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten angeben (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)



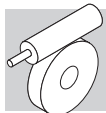
VF 150 - VFR 150

2000 Nm

			i	η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
$n_1=2800\text{ min}^{-1}$									$n_1=1400\text{ min}^{-1}$								
VF 150	VF 150_7	7	72	400	750	35	2200	5010	91		200	1000	24	2200	6040	90	182
	VF 150_10	10	68	280	788	25	2200	6630	90		140	1050	17.5	2200	8120	88	
	VF 150_15	15	64	187	863	19.0	2200	8110	89		93	1150	13.1	2200	9990	87	
	VF 150_20	20	59	140	975	16.4	2200	9170	87		70	1300	11.3	2200	11300	84	
	VF 150_23	23	57	122	953	14.1	2200	9940	86		61	1270	9.8	2200	12300	83	
	VF 150_30	30	48	93	1028	12.1	2200	11100	83		47	1370	8.5	2200	13700	80	
	VF 150_40	40	44	70	1155	10.5	2200	12300	81		35	1540	7.4	830	14700	77	
	VF 150_46	46	45	61	1163	9.2	2200	13100	81		30.0	1550	6.5	1400	14700	77	
	VF 150_56	56	42	50	1028	6.8	2200	14600	79		25.0	1370	4.9	2200	14700	74	
	VF 150_64	64	39	44	998	5.9	2200	14700	77		21.9	1330	4.2	2200	14700	72	
	VF 150_80	80	35	35	938	4.6	2200	14700	74		17.5	1250	3.4	2200	14700	69	
	VF 150_100	100	31	28	863	3.6	2200	14700	71		14.0	1150	2.6	2200	14700	65	
				$n_1=900\text{ min}^{-1}$						$n_1=500\text{ min}^{-1}$							
VF 150	VF 150_7	7	72	129	1150	17.6	2200	7040	89		71	1400	12.2	2200	8560	87	182
	VF 150_10	10	68	90	1200	13.0	2200	9480	87		50	1500	9.4	2200	11400	85	
	VF 150_15	15	64	60	1350	10.0	2200	11500	85		33	1700	7.3	2200	13800	83	
	VF 150_20	20	59	45	1500	8.6	2200	13100	83		25.0	1900	6.4	2200	15700	80	
	VF 150_23	23	57	39	1500	7.6	2200	14200	82		21.7	1850	5.5	2200	16000	78	
	VF 150_30	30	48	30.0	1600	6.5	2200	15500	77		16.7	1950	4.8	2200	16000	73	
	VF 150_40	40	44	22.5	1750	5.6	1150	15500	74		12.5	2000	3.9	2200	16000	69	
	VF 150_46	46	45	19.6	1750	4.9	2100	15500	74		10.9	2000	3.4	2200	16000	69	
	VF 150_56	56	42	16.1	1500	3.7	2200	15500	71		8.9	1750	2.6	2200	16000	66	
	VF 150_64	64	39	14.1	1450	3.2	2200	15500	69		7.8	1700	2.3	2200	16000	63	
	VF 150_80	80	35	11.3	1350	2.5	2200	15500	65		6.3	1550	1.8	2200	16000	59	
	VF 150_100	100	31	9.0	1150	1.8	2200	15500	61		5.0	1300	1.3	2200	16000	55	

2600 Nm

				i	η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
$n_1= 2800 \text{ min}^{-1}$								$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$										
VFR 150	VFR 150_45	45	63	62	1350	10.6	1500	11600	84	31	1700	6.8	1500	14600	82			
	VFR 150_60	60	58	47	1500	9.0	1500	13100	82	23.3	1900	5.9	1500	16000	79			
	VFR 150_69	69	56	41	1500	7.9	1500	14100	81	20.3	1850	5.1	1500	16000	77			
	VFR 150_90	90	47	31	1600	6.9	1500	15500	76	15.6	1950	4.4	1500	16000	72			
	VFR 150_120	120	43	23.3	1750	5.9	1500	15500	73	11.7	2000	3.6	1500	16000	68			
	VFR 150_138	138	44	20.3	1750	5.1	1500	15500	73	10.1	2000	3.1	1500	16000	68			
	VFR 150_168	168	41	16.7	1500	3.8	1500	15500	70	8.3	1750	2.4	1500	16000	65			
	VFR 150_192	192	38	14.6	1450	3.3	1500	15500	68	7.3	1700	2.1	1500	16000	62			
	VFR 150_240	240	34	11.7	1350	2.6	1500	15500	64	5.8	1550	1.6	1500	16000	58			
	VFR 150_300	300	30	9.3	1150	1.9	1500	15500	60	4.7	1300	1.2	1500	16000	54			
					$n_1= 900 \text{ min}^{-1}$						$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$							
	VFR 150_45	45	63	20.0	1950	5.2	1500	16000	79	11.1	2100	3.2	1500	16000	78			
	VFR 150_60	60	58	15.0	2100	4.4	1500	16000	76	8.3	2300	2.7	1500	16000	74			
	VFR 150_69	69	56	13.0	2050	3.8	1500	16000	74	7.2	2200	2.3	1500	16000	72			
	VFR 150_90	90	47	10.0	2200	3.4	1500	16000	69	5.6	2400	2.1	1500	16000	66			
	VFR 150_120	120	43	7.5	2300	2.8	1500	16000	64	4.2	2600	1.8	1500	16000	62			
	VFR 150_138	138	44	6.5	2200	2.4	1500	16000	64	3.6	2400	1.5	1500	16000	62			
VFR 150_168	168	41	5.4	1950	1.8	1500	16000	61	3.0	2100	1.1	1500	16000	59				
VFR 150_192	192	38	4.7	1900	1.6	1500	16000	59	2.6	2000	1.0	1500	16000	56				
VFR 150_240	240	34	3.8	1700	1.2	1500	16000	54	2.1	1800	0.76	1500	16000	52				
VFR 150_300	300	30	3.0	1350	0.85	1500	16000	50	1.7	1450	0.54	1500	16000	47				



W/VF 86/150

2700 Nm

		i	η_s %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$						$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$										
WVF 86/150	W/VF 86/150_200	200	29	7.0	2600	3.0	850	16000	64	4.5	2700	2.1	850	16000	61	184
	W/VF 86/150_225	225	26	6.2	2600	2.7	850	16000	63	4.0	2700	1.9	850	16000	60	
	W/VF 86/150_300	300	26	4.7	2600	2.2	850	16000	58	3.0	2700	1.5	850	16000	57	
	W/VF 86/150_345	345	26	4.1	2600	1.9	850	16000	58	2.6	2700	1.3	850	16000	57	
	W/VF 86/150_460	460	26	3.0	2600	1.5	850	16000	55	2.0	2700	1.0	850	16000	55	
	W/VF 86/150_529	529	26	2.6	2600	1.3	850	16000	55	1.7	2700	0.93	850	16000	52	
	W/VF 86/150_690	690	26	2.0	2600	1.1	850	16000	50	1.3	2700	0.78	850	16000	47	
	W/VF 86/150_920	920	26	1.5	2600	0.92	850	16000	45	0.98	2700	0.64	850	16000	43	
	W/VF 86/150_1380	1380	19	1.0	2600	0.66	850	16000	42	0.65	2700	0.46	850	16000	40	
	W/VF 86/150_1840	1840	19	0.76	2600	0.55	850	16000	38	0.49	2700	0.38	850	16000	36	
W/VF 86/150_2944	2944	16	0.48	2600	0.48	850	16000	27	0.31	2700	0.35	850	16000	25		

VF 185 - VFR 185

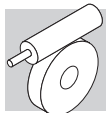
3600 Nm

			i		η_s %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %		
n₁ = 2800 min⁻¹												n₁ = 1400 min⁻¹							
VF 185	VF 185_7	7	72	400	1313	60	2800	4670	91	200	1750	41	2800	5570	90	182			
	VF 185_10	10	68	280	1365	44	2800	7390	90	140	1820	30	2800	8960	89				
	VF 185_15	15	66	187	1388	30	2800	9460	89	93	1850	21	2800	11600	88				
	VF 185_20	20	59	140	1703	28	2800	10500	88	70	2270	19.6	2800	12900	85				
	VF 185_30	30	54	93	1485	16.9	2800	13700	86	47	1980	11.8	2800	16900	83				
	VF 185_40	40	44	70	1973	17.6	—	14500	82	35	2630	12.4	—	17900	78				
	VF 185_50	50	41	56	1875	13.7	—	16300	80	28.0	2500	9.8	—	18000	76				
	VF 185_60	60	39	47	1703	10.7	2800	18000	78	23.3	2270	7.6	770	18000	74				
	VF 185_80	80	33	35	1590	7.8	2800	18000	75	17.5	2120	5.6	1140	18000	69				
	VF 185_100	100	30	28.0	1425	5.8	2800	18000	72	14.0	1900	4.3	2800	18000	65				
	n₁ = 900 min⁻¹												n₁ = 500 min⁻¹						
	VF 185_7	7	72	129	2000	30	2800	7120	89	71	2450	21	2800	8730	88	182			
	VF 185_10	10	68	90	2150	23	2800	10200	88	50	2600	16.0	2800	12500	86				
	VF 185_15	15	66	60	2250	16.4	2800	13100	86	33	2800	11.8	2800	15700	84				
	VF 185_20	20	59	45	2750	15.6	2800	14600	84	25.0	3300	10.9	2800	17900	81				
	VF 185_30	30	54	30.0	2400	9.4	2800	19000	81	16.7	2800	6.5	2800	19500	77				
	VF 185_40	40	44	22.5	3100	9.7	—	19000	76	12.5	3600	6.8	—	19500	71				
	VF 185_50	50	41	18.0	2900	7.6	—	19000	73	10.0	3300	5.2	—	19500	68				
VF 185_60	60	39	15.0	2600	5.8	700	19000	71	8.3	3000	4.2	2800	19500	66					
VF 185_80	80	33	11.3	2400	4.3	1770	19000	66	6.3	2800	3.2	2800	19500	60					
VF 185_100	100	30	9.0	2000	3.0	2800	19000	62	5.0	2300	2.1	2800	19500	56					

4200 Nm

		i	η _s %	n ₂₋₁ min ⁻¹	M _{n2} Nm	P _{n1} kW	R _{n1} N	R _{n2} N	η _d %	n ₂₋₁ min ⁻¹	M _{n2} Nm	P _{n1} kW	R _{n1} N	R _{n2} N	η _d %
				n ₁ = 2800 min ⁻¹						n ₁ = 1400 min ⁻¹					
VFR 185	VFR 185_90	90	53	31	2400	9.9	1700	19000	80	15.6	2800	6.0	1700	19500	76
	VFR 185_120	120	43	23.3	3100	10.2	1700	19000	75	11.7	3600	6.3	1700	19500	70
	VFR 185_150	150	40	18.7	2900	7.9	1700	19000	72	9.3	3300	4.8	1700	19500	67
	VFR 185_180	180	38	15.6	2600	6.1	1700	19000	70	7.8	3000	3.8	1700	19500	65
	VFR 185_240	240	32	11.7	2400	4.5	1700	19000	65	5.8	2800	2.9	1700	19500	59
	VFR 185_300	300	29	9.3	2000	3.2	1700	19000	61	4.7	2300	2.0	1700	19500	55
	n ₁ = 900 min ⁻¹									n ₁ = 500 min ⁻¹					
	VFR 185_90	90	53	10.0	3200	4.6	1700	19500	73	5.6	3500	2.9	1700	19500	71
	VFR 185_120	120	43	7.5	3800	4.5	1700	19500	66	4.2	4200	2.9	1700	19500	63
	VFR 185_150	150	40	6.0	3400	3.4	1700	19500	63	3.3	3700	2.2	1700	19500	60
	VFR 185_180	180	38	5.0	3300	2.9	1700	19500	60	2.8	3600	1.8	1700	19500	57
VFR 185_240	240	32	3.8	2800	2.0	1700	19500	54	2.1	2900	1.2	1700	19500	53	
VFR 185_300	300	29	3.0	2400	1.5	1700	19500	50	1.7	2500	0.91	1700	19500	48	

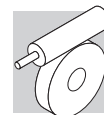
(-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) *Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)*
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten angeben (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) *Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)*



W/VF 86/185

4400 Nm

		i	η_s %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{21} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %			
				$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$							$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$							
W/VF 86/185	W/VF 86/185_280	280	31	5.0	4200	4.2	850	19500	52	3.2	4400	3.0	850	19500	49			
	W/VF 86/185_400	400	29	3.5	4200	3.2	850	19500	48	2.3	4400	2.3	850	19500	45			
	W/VF 86/185_600	600	26	2.3	4200	2.3	850	19500	45	1.5	4400	1.6	850	19500	43			
	W/VF 86/185_800	800	26	1.8	4200	1.8	850	19500	43	1.1	4400	1.3	850	19500	40			
	W/VF 86/185_920	920	26	1.5	4200	1.6	850	19500	42	1.0	4400	1.2	850	19500	38			
	W/VF 86/185_1200	1200	20	1.2	4200	1.5	850	19500	34	0.75	4400	0.99	850	19500	35			
	W/VF 86/185_1600	1600	20	0.88	4200	1.1	850	19500	35	0.56	4400	0.79	850	19500	33			
	W/VF 86/185_1840	1840	19	0.76	4200	0.98	850	19500	34	0.49	4400	0.70	850	19500	32			
	W/VF 86/185_2560	2560	16	0.55	4200	0.83	850	19500	29	0.35	4400	0.60	850	19500	27			
	W/VF 86/185_3200	3200	15	0.44	4200	0.80	850	19500	24	0.28	4400	0.59	850	19500	22			



VF 210 - VFR 210

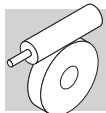
5000 Nm

			i	η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
$n_1=2800\text{ min}^{-1}$									$n_1=1400\text{ min}^{-1}$								
VF 210	VF 210_7	7	71	400	1725	79	5300	14000	91		200	2300	54	5300	16700	90	182
	VF 210_10	10	69	280	1988	65	5300	16300	90		140	2650	44	5300	19500	89	
	VF 210_15	15	63	187	2138	47	5300	19700	89		93	2850	32	5300	23700	88	
	VF 210_20	20	57	140	2325	39	4970	22000	87		70	3100	27	1100	26600	85	
	VF 210_30	30	51	93	2288	26	5300	25900	85		47	3050	18.5	1760	31500	83	
	VF 210_40	40	42	70	2625	23	—	28300	81		35	3500	17.0	—	31500	78	
	VF 210_50	50	39	56	2475	18.4	—	31000	79		28.0	3300	13.0	—	31500	76	
	VF 210_60	60	36	47	2363	15.0	—	31500	77		23.3	3015	10.0	—	31500	73	
	VF 210_80	80	31	35	2175	10.9	—	31500	73		17.5	2900	7.7	—	31500	69	
	VF 210_100	100	27	28	2025	8.5	950	31500	70		14.0	2700	6.0	—	31500	65	
					$n_1=900\text{ min}^{-1}$						$n_1=500\text{ min}^{-1}$						
	VF 210_7	7	71	129	2700	41	5300	18800	89		71	3400	29	5300	21800	88	182
	VF 210_10	10	69	90	3150	34	5300	21900	88		50	3800	23	5300	26000	87	
	VF 210_15	15	63	60	3300	24	5300	27000	86		33	4100	17.2	5300	31800	84	
	VF 210_20	20	57	45	3800	22	—	29900	83		25.0	4700	15.4	—	34500	81	
	VF 210_30	30	51	30.0	3400	13.4	3750	33000	80		16.7	4000	9.3	5300	34500	77	
	VF 210_40	40	42	22.5	4300	13.5	—	33000	75		12.5	5000	9.4	—	34500	71	
	VF 210_50	50	39	18.0	4000	10.5	—	33000	72		10.0	4500	7.1	—	34500	68	
	VF 210_60	60	36	15.0	3720	8.5	—	33000	70		8.3	4300	6.0	—	34500	65	
VF 210_80	80	31	11.3	3300	6.0	—	33000	65		6.3	3900	4.4	—	34500	60		
VF 210_100	100	27	9.0	3000	4.6	—	33000	61		5.0	3400	3.4	1470	34500	56		

6300 Nm

		i	η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %		
$n_1= 2800 \text{ min}^{-1}$									$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$								
VFR 210	VFR 210_30	30	68	93	3150	36	1800	22100	87	47	3800	21.8	2200	27400	86	183	
	VFR 210_45	45	62	62	3300	25	1800	27000	85	31	4100	16.2	2200	33200	83		
	VFR 210_60	60	56	47	3800	22	1800	29900	82	23.0	4700	14.5	2200	34500	80		
	VFR 210_90	90	50	31	3400	14.1	1800	33000	79	15.6	4000	8.6	2200	34500	76		
	VFR 210_120	120	41	23.3	4300	14.3	1800	33000	74	11.7	5000	8.8	2200	34500	70		
	VFR 210_150	150	38	18.7	4000	11.1	1800	33000	71	9.3	4500	6.6	2200	34500	67		
	VFR 210_180	180	35	15.6	3720	8.8	1800	33000	69	7.8	4300	5.5	2200	34500	64		
	VFR 210_240	240	30	11.7	3300	6.3	1800	33000	64	5.8	3900	4.1	2200	34500	59		
	VFR 210_300	300	26	9.3	3000	4.9	1800	33000	60	4.7	3400	3.0	2200	34500	55		
					$n_1= 900 \text{ min}^{-1}$						$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$						
	VFR 210_30	30	68	30.0	4800	18.1	2300	30100	84	16.7	5500	11.8	2650	34500	82	183	
	VFR 210_45	45	62	20.0	4900	12.9	2300	34500	80	11.1	5600	8.4	2650	34500	78		
	VFR 210_60	60	56	15.0	5400	11.1	2300	34500	77	8.3	6000	7.1	2650	34500	74		
	VFR 210_90	90	50	10.0	4600	6.7	2300	34500	72	5.6	5150	4.3	2650	34500	70		
	VFR 210_120	120	41	7.5	5900	7.1	2300	34500	66	4.2	6300	4.4	2650	34500	63		
	VFR 210_150	150	38	6.0	5300	5.4	2300	34500	62	3.3	5900	3.5	2650	34500	59		
VFR 210_180	180	35	5.0	4900	4.4	2300	34500	59	2.8	5400	2.8	2650	34500	56			
VFR 210_240	240	30	3.8	4400	3.2	2300	34500	54	2.1	4800	2.1	2650	34500	50			
VFR 210_300	300	26	3.0	3600	2.3	2300	34500	49	1.7	4000	1.5	2650	34500	46			

(-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten an (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)

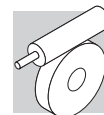


VF/VF 130/210

6500 Nm

		i	η_s %	n_{2-1} min	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
				$n_1=1400\text{ min}^{-1}$							$n_1=900\text{ min}^{-1}$					
VF/VF 130/210	VF/VF 130/210_280	280	30	5.0	6300	6.3	1500	34500	52	3.2	6500	4.4	1500	34500	50	184
	VF/VF 130/210_400	400	28	3.5	6300	4.6	1500	34500	50	2.3	6500	3.2	1500	34500	48	
	VF/VF 130/210_600	600	26	2.3	6300	3.6	1500	34500	43	1.5	6500	2.4	1500	34500	43	
	VF/VF 130/210_800	800	25	1.8	6300	2.8	1500	34500	41	1.1	6500	2.0	1500	34500	38	
	VF/VF 130/210_920	920	24	1.5	6300	2.7	1500	34500	37	1.0	6500	1.9	1500	34500	35	
	VF/VF 130/210_1200	1200	21	1.2	6300	2.2	—	34500	35	0.75	6500	1.5	—	34500	34	
	VF/VF 130/210_1600	1600	18	0.88	6300	1.8	—	34500	32	0.56	6500	1.2	—	34500	32	
	VF/VF 130/210_1840	1840	19	0.76	6300	1.7	—	34500	30	0.49	6500	1.2	490	34500	28	
	VF/VF 130/210_2560	2560	16	0.55	6300	1.5	1220	34500	24	0.35	6500	1.0	1500	34500	24	
	VF/VF 130/210_3200	3200	15	0.44	6300	1.3	1500	34500	22	0.28	6500	0.96	1500	34500	20	

(-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten angeben (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)

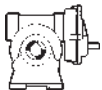


VF 250 - VFR 250

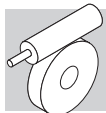
7100 Nm

			i	η_s %	n_{n2} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{n2} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$									$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$								
VF 250	VF 250_7	7	71	400	2400	109	7000	18300	92		200	3200	75	7000	21900	91	182
	VF 250_10	10	69	280	2775	89	7000	21100	91		140	3700	61	7000	25300	90	
	VF 250_15	15	64	187	3000	65	7000	25100	90		93	4000	45	7000	30300	88	
	VF 250_20	20	59	140	3338	56	7000	28000	88		70	4450	38	7000	33900	86	
	VF 250_30	30	53	93	3000	34	7000	33400	86		47	4000	23	7000	40600	84	
	VF 250_40	40	41	70	3600	32	4680	36200	82		35	4800	22	—	44000	79	
	VF 250_50	50	36	56	3375	25	6370	39500	79		28.0	4500	17.0	—	47000	76	
	VF 250_60	60	38	47	3375	20.6	7000	42100	80		23.3	4500	15.0	—	47000	76	
	VF 250_80	80	32	35	2925	14.1	7000	47000	76		17.5	3900	10.0	—	47000	71	
	VF 250_100	100	29	28	2738	11.0	7000	47000	73		14.0	3650	7.8	3010	47000	68	
					$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$						$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$						182
	VF 250_7	7	71	129	4150	63	7000	23700	90		71	5200	44	7000	27600	88	
	VF 250_10	10	69	90	4800	51	7000	27600	89		50	6000	36	7000	32300	87	
	VF 250_15	15	64	60	5300	39	7000	33200	87		33	6400	27	7000	39500	85	
	VF 250_20	20	59	45	5950	33	1640	37200	85		25.0	7100	24	1910	44400	82	
	VF 250_30	30	53	30.0	5500	21	7000	44900	81		16.7	6000	14.7	7000	52000	79	
	VF 250_40	40	41	22.5	6500	20.0	—	48800	76		12.5	7000	13.6	—	52000	72	
	VF 250_50	50	36	18.0	6200	16.2	—	50000	73		10.0	6500	11.1	—	52000	68	
	VF 250_60	60	38	15.0	5600	12.2	—	50000	72		8.3	6300	8.6	4350	52000	68	
VF 250_80	80	32	11.3	5200	9.3	—	50000	67		6.3	5400	6.8	7000	52000	62		
VF 250_100	100	29	9.0	4800	7.2	3010	50000	63		5.0	5000	5.3	4160	52000	58		

9000 Nm

		i		η_s %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min ⁻¹	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %
$n_1 = 2800 \text{ min}^{-1}$										$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$						
VFR 250	VFR 250_30	30	68	93	4800	54	2800	27800	89		47	6000	34	3500	34000	86
	VFR 250_45	45	63	62	5300	41	2800	33300	87		31	6400	25	3500	41300	84
	VFR 250_60	60	58	47	5950	35	2800	37200	85		23.0	7100	21	3500	46100	81
	VFR 250_90	90	52	31	5500	22	2800	44700	81		15.6	6000	12.6	3500	52000	78
	VFR 250_120	120	40	23.3	6500	21.3	2800	48500	76		11.7	7000	12.1	3500	52000	71
	VFR 250_150	150	35	18.7	6200	16.9	2800	50000	73		9.3	6500	9.5	3500	52000	67
	VFR 250_180	180	37	15.6	5600	12.9	2800	50000	72		7.8	6300	7.7	3500	52000	67
	VFR 250_240	240	31	11.7	5200	9.7	2800	50000	67		5.8	5400	5.4	3500	52000	61
	VFR 250_300	300	28	9.3	4800	7.6	2800	50000	63		4.7	5000	4.3	3500	52000	57
	$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$										$n_1 = 500 \text{ min}^{-1}$					
	VFR 250_30	30	68	30.0	6500	24	3700	39600	84		16.7	7600	16.1	4200	47600	83
	VFR 250_45	45	63	20.0	6800	17.5	3700	48000	82		11.1	7900	11.6	3500	52000	80
	VFR 250_60	60	58	15.0	7600	15.2	3700	52000	79		8.3	8600	9.9	3500	52000	76
	VFR 250_90	90	52	10.0	6500	9.3	3700	52000	74		5.6	7400	6.1	3500	52000	71
	VFR 250_120	120	40	7.5	7500	8.8	3700	52000	67		4.2	9000	6.2	3500	52000	64
VFR 250_150	150	35	6.0	7000	7.0	3700	52000	63		3.3	8600	5.1	3500	52000	59	
VFR 250_180	180	37	5.0	6700	5.7	3700	52000	62		2.8	7600	3.8	3500	52000	59	
VFR 250_240	240	31	3.8	5800	4.1	3700	52000	56		2.1	6500	2.7	3500	52000	52	
VFR 250_300	300	28	3.0	5300	3.2	3700	52000	52		1.7	6000	2.2	3500	52000	48	

(-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten an (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)

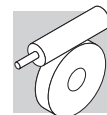


VF/VF 130/250

9200 Nm

		i	η_s %	n_{2-1} min	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	n_{2-1} min	M_{n2} Nm	P_{n1} kW	R_{n1} N	R_{n2} N	η_d %	
				$n_1 = 1400 \text{ min}^{-1}$						$n_1 = 900 \text{ min}^{-1}$						
VF/VF 130/250	VF/VF 130/250_280	280	29	5.0	9000	8.9	1500	52000	53	3.2	9200	6.1	1500	52000	51	184
	VF/VF 130/250_400	400	27	3.5	9000	6.7	1500	52000	49	2.3	9200	4.6	1500	52000	47	
	VF/VF 130/250_600	600	26	2.3	9000	5.0	1500	52000	44	1.5	9200	3.4	1500	52000	43	
	VF/VF 130/250_800	800	24	1.8	9000	3.9	1500	52000	42	1.1	9200	2.7	1500	52000	40	
	VF/VF 130/250_920	920	23	1.5	9000	3.9	1500	52000	37	0.98	9200	2.7	1500	52000	35	
	VF/VF 130/250_1200	1200	20	1.2	9000	3.1	—	52000	35	0.75	9200	2.2	—	52000	33	
	VF/VF 130/250_1600	1600	18	0.88	9000	2.6	—	52000	32	0.56	9200	1.8	—	52000	30	
	VF/VF 130/250_1840	1840	18	0.76	9000	2.3	—	52000	31	0.49	9200	1.6	490	52000	29	
	VF/VF 130/250_2560	2560	16	0.55	9000	2.1	1500	52000	25	0.35	9200	1.5	1500	52000	23	
	VF/VF 130/250_3200	3200	14	0.44	9000	2.0	1500	52000	21	0.28	9200	1.4	1500	52000	19	

(-) Interpellare il ns. servizio tecnico comunicando i dati relativi al carico radiale (senso di rotazione, orientamento, posizione)
 (-) Contact our technical service department advising radial load data (rotation direction, load angle, offset)
 (-) Nehmen Sie bitte Kontakt mit unserem Applikationsdienst und Querkraftsdaten angeben (Drehrichtung, Orientierung, Anordnung)
 (-) Consulter notre service technique en donnant les détails concernant la charge radiale (sens de rotation, indexage, position)



Combinazioni dei rapporti nei riduttori combinati serie VF/VF, VF/W, W/VF
Ratio distribution for VF/VF, VF/W, W/VF series gearboxes
Kombination der Verhältnisse in den Getrieben der Serie VF/VF, VF/W, W/VF
Combinaisons des rapport réducteurs série VF/VF, VF/W, W/VF

	Rapporti / Ratios / Verhältnisse / Rapports [i]											i max
VF/VF 30/44	245	350	420	560	700	840	1120	1680	2100			6000
VF 30	7	10	15	20	20	30	40	60	60			60
VF 44	35	35	28	28	35	28	28	28	35			100
VF/VF 30/49	240	315	420	540	720	900	1120	1440	2160	2700		6000
VF 30	10	7	15	15	20	20	40	40	60	60		60
VF 49	24	45	28	36	36	45	28	36	36	45		100
VF/W 30/63	240	315	450	570	720	900	1200	1520	2280	2700		7000
VF 30	10	7	15	15	30	30	40	40	60	60		70
W 63	24	45	30	38	24	30	30	38	38	45		100
VF/W 44/75	250	300	400	525	700	920	1200	1500	2100	2800		10000
VF 44	10	10	10	35	35	46	60	60	70	70		100
W 75	25	30	40	15	20	20	20	25	30	40		100
VF/W 44/86	230	300	400	525	700	920	1380	1840	2116	2760		10000
VF 44	10	10	10	35	35	46	46	46	46	60		100
W 86	23	30	40	15	20	20	30	40	46	46		100
VF/W 49/110	230	300	400	540	720	1080	1350	1656	2070	2800		10000
VF 49	10	10	10	18	36	36	45	36	45	70		100
W 110	23	30	40	30	20	30	30	46	46	40		100
W/VF 63/130	280	400	600	760	960	1200	1520	1800	2560	3200		10000
W 63	7	10	15	19	24	30	38	45	64	80		100
VF 130	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40		100
W/VF 86/150	200	225	300	345	460	529	690	920	1380	1840	2944	10000
W 86	10	15	15	15	20	23	23	23	46	46	64	100
VF 150	20	15	20	23	23	23	30	40	30	40	46	100
W/VF 86/185	280	400	600	800	920	1200	1600	1840	2560	3200		10000
W 86	7	10	15	20	23	30	40	46	64	80		100
VF 185	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40		100
VF/VF 130/210	280	400	600	800	920	1200	1600	1840	2560	3200		10000
VF 130	7	10	15	20	23	30	40	46	64	80		100
VF 210	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40		100
VF/VF 130/250	280	400	600	800	920	1200	1600	1840	2560	3200		10000
VF 130	7	10	15	20	23	30	40	46	64	80		100
VF 250	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40		100

Le combinazioni dei rapporti rappresentati in tabella sono quelle preferenziali, e suggerite dal costruttore.

Il servizio tecnico di Bonfiglioli potrà eventualmente considerare le richieste di combinazioni di rapporto diverse da quelle proposte, purché inferiori al valore massimo indicato in tabella.

The ratio combinations that are listed in the chart are those recommended by the manufacturer.

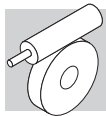
If requested, the Bonfiglioli Technical Service will consider feasibility of combinations that are not listed, as long as these are lower in value than maximum ratio listed in the chart.

Die Untersetzungskombinationen in dieser Tabelle sind die empfehlende Kombinationen von Herstellern.

Die technische Abteilung von Bonfiglioli könnte die Möglichkeit prüfen, weitere Kombination zu realisieren aber diese Untersetzungskombinationen müssen einen Gesamtwert kleiner als die Max. Untersetzung in der Tabelle haben.

Les combinaisons des rapports indiquées dans le tableau sont celles recommandées par le constructeur.

Le service technique de Bonfiglioli pourra étudier la faisabilité des combinaisons autres que celles indiquées, à condition que la valeur du rapport soit inférieure à la valeur maximum indiquée dans le tableau.



22 - PREDISPOSIZIONI MOTORE

22.1 Motori standard IEC

Nelle tabelle vengono riportati gli abbinamenti motore possibili in termini puramente geometrici. La scelta del motoriduttore deve essere effettuata seguendo le istruzioni specificate al paragrafo: "Selezione", rispettando in particolare la condizione $S \geq f_s$.

22 - MOTOR AVAILABILITY

22.1 Motors to IEC standard

Motor-gearbox combinations resulting from charts are purely based on geometrical compatibility.

When selecting a gearmotor, refer to procedure specified at para: "Selection" and observe particularly the condition $S \geq f_s$.

22 - MOTOR ANBAUMÖGLICHKEITEN

22.1 Motoren nach IEC-Standard

In den Tabellen werden die von den Größen her gesehenen möglichen Passungen angegeben.

Die angemessene Getriebewahl muss unter Befolgung der im Paragraph: „Antriebsauswahl“ gegebenen Anleitungen und auf der Grundlage der Auswahltable der technischen Daten erfolgen.

22 - PREDISPOSITION MOTEUR

22.1 Moteurs standard IEC

Dans les tableaux sont indiqués les accouplements possibles en termes de dimensions.

Le choix le plus approprié du motoréducteur à utiliser doit être effectué selon les indications du paragraphe: "Sélection", ainsi qu'en fonction des tableaux de sélection, respectant en particulier la condition $S \geq f_s$.

	VF 27	VF 30	VF 44	VF 49	W 63	W 75	W 86	W 110	VF 130	VF 150	VF 185	VF 210	VF 250
P27	-	7...70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
P56	B5 B14	-	7...70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
P63	B5 B14	-	7...60	7...100	7...100	-	-	-	-	-	-	-	-
P71	B5 B14	-	-	7...35	7...60	7...100	7...100	7...100	-	-	-	-	-
P80	B5 B14	-	-	-	7...28	7...100	7...100	7...100	7...100	-	-	-	-
P90	B5 B14	-	-	-	-	7...30	7...100	7...100	7...100	46...100	-	-	-
P100	B5 B14	-	-	-	-	-	7...100	7...100	7...100	7...80	23...100	50...100	-
P112	B5 B14	-	-	-	-	-	7...100	7...100	7...100	7...40	23...100	50...100	-
P132	B5	-	-	-	-	-	-	7...100	7...40 #	7...46	30...80	7...100	7...100
P160	B5	-	-	-	-	-	-	-	-	7...20 #	15...40	7...100	7...100
P180	B5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7...20 #	7...100	7...100
P200	B5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7...100	7...100
P225	B5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7...100	7...100

	VFR 44	VFR 49	WR 63	WR 75	WR 86	WR 110	VFR 130	VFR 150	VFR 185	VFR 210	VFR 250
S44	-	70...500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
P63	B5	-	30...300	21...300	21...300	21...300	-	-	-	-	-
P71	B5	-	-	21...300	21...300	21...300	-	-	-	-	-
P80	B5	-	-	-	21...300	21...300	21...300	30...300	-	-	-
P90	B5	-	-	-	15...150	15...150	21...300	30...300	30...300	30...300	-
P100	B5	-	-	-	-	-	21...300	30...300 #	30...300	30...300	30...300
P112	B5	-	-	-	-	-	21...300	30...300 #	30...300	30...300	30...300
P132	B5	-	-	-	-	-	-	25...50 #	25...100 #	30...300	30...300
P160	B5	-	-	-	-	-	-	-	-	30...300 #	30...300 #

Rapporto della precoppia elicoidale $i = 1.5$

Gear ratio of the helical pre-stage $i = 1.5$

Untersetzung der Vorstufe $i = 1.5$

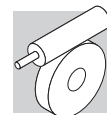
Rapport de l'étage à l'entrée hélicoïdal $i = 1.5$

Gli accoppiamenti motore-riduttore marcati con [#] sono realizzati tramite linguette di tipo ribassato, fornite insieme al riduttore stesso.

Motor-gearbox combinations marked with [#] feature a lowered key, supplied with the reducer.

Motorgetriebe-Kombinationen durch [#] gekennzeichnet und werden mit abgeflachten Keilnut entwickelt, die gemeinsam mit den Getriebe geliefert werden.

Les accouplements repérés par [#] sont dotés d'une clavette à hauteur réduite, livrées avec le réducteur.



IEC		VF/VF 30/44	VF/VF 30/49	VF/W 30/63	VF/W 44/75	VF/W 44/86	VF/W 49/110	W/VF 63/130	W/VF 86/150	W/VF 86/185	VF/VF 130/210	VF/VF 130/250
P56	B5 B14	245...2100	240...2700	240...2700								
P63	B5 B14	245...2100	240...2700	240...2700	250...2800	230...2760	230...2800					
P71	B5 B14				250...700	230...700	230...2400	280...3200	200...2944 -	280...3200 -		
P80	B5 B14						230...540	280...3200	200...2944	280...3200		
P90	B5 B14							280...1200	200...2944	280...3200	280...3200 -	280...3200 -
P100	B5 B14								200...2944	280...3200	280...3200 -	280...3200 -
P112	B5 B14								200...2944	280...3200	280...3200 -	280...3200 -
P132	B5										280...1600 #	280...1600 #

Gli accoppiamenti motore-riduttore marcati con [#] sono realizzati tramite linguette di tipo ribassato, fornite insieme al riduttore stesso.

Motor-gearbox combinations marked with [#] feature a lowered key, supplied with the reducer.

Motorgetriebe-Kombinationen durch [#] gekennzeichnet und werden mit abgeflachten Keilnuten entwickelt, die gemeinsam mit den Getriebe geliefert werden.

Les accouplements repérés par [#] sont dotés d'une clavette à hauteur réduite, livrées avec le réducteur.

22.2 Motori compatti

22.2 Compact motor

22.2 Kompaktmotor

22.2 Moteur compact

	M1	M2 - ME2	ME3
W 63	7 ... 100	7 ... 100	●
W 75	7 ... 100	7 ... 100	7 ... 100
W 86	7 ... 100	7 ... 100	7 ... 100
W 110	●	7 ... 100	7 ... 100

	M1	ME2	ME3
W/VF 63/130	280 ... 3200	280 ... 3200	●
W/VF 86/150	200 ... 2944	200 ... 2944	200 ... 2944
W/VF 86/185	280 ... 3200	280 ... 3200	280 ... 3200

22.3 Motori non normalizzati

Per l'accoppiamento a motori elettrici non normalizzati, l'interfaccia motore dei riduttori serie W può essere configurata con combinazioni albero veloce/flangia ibride, non corrispondenti cioè alla normativa IEC. La combinazione albero/flangia è esplicitata mediante i rispettivi diametri e qui di seguito esemplificata.

22.3 Motors not to IEC standard

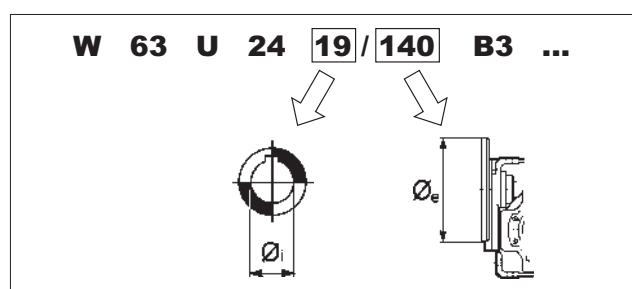
For coupling with non-normalized electric motors, the motor coupling end of W speed reducers may be configured with hybrid (i.e., non IEC) input shaft and flange combinations. Shaft and flange combinations are illustrated below. The table shows the diameters in millimetres for each selection.

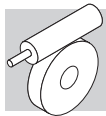
22.3 Nicht genormte Motoren

Für die Passung an nicht genormte Elektromotoren kann die Schnittstelle des Motors der zu den Serien W gehörenden Getriebe mit der Kombination Antriebswelle/ Hybridflansch konfiguriert werden, die jedoch nicht der Richtlinie IEC entspricht. Die Kombination von Welle/ Flansch wird durch die jeweiligen Durchmesser gegeben und nachstehend aufgeführt.

22.3 Moteurs non normalisés

Pour l'accouplement à des moteurs électriques non normalisés, l'interface moteur des réducteurs série W peut être configurée avec des combinaisons arbre d'entrée/bride hybrides, c'est-à-dire ne répondant à la norme CEI. La combinaison arbre/bride est exprimée au moyen des diamètres respectifs et sur la représentation simplifiée ci-après.



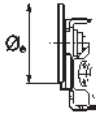


Gli abbinamenti albero/flangia disponibili, e i rapporti di trasmissione ai quali sono limitati, sono riportati nella tabella seguente.

The following table lists available configurations, as well as their limited ranges of gear ratios.

Die verfügbaren Kombinationen von Welle/Flansch und die Übersetzungsverhältnisse, auf die sie jeweils beschränkt sind, werden in den nachstehenden Tabelle angegeben.

Les associations arbre/bride disponibles ainsi que les rapports de transmission auxquelles elles sont limitées sont exprimées dans les tableaux suivants.

							
	80	90	105	120	140	160	200
VF 30	9		7 ≤ i ≤ 70	●		7 ≤ i ≤ 70	●
	11	7 ≤ i ≤ 60		7 ≤ i ≤ 60			●
VF 44	HS	●	7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100	●	7 ≤ i ≤ 100	●
	11	●		7 ≤ i ≤ 100	●	7 ≤ i ≤ 100	●
	14	●	7 ≤ i ≤ 35		7 ≤ i ≤ 35		●
VF 49	HS	●	7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100
	11	●		7 ≤ i ≤ 100		7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100
	14	●	7 ≤ i ≤ 60		7 ≤ i ≤ 60		7 ≤ i ≤ 60
	19	●	7 ≤ i ≤ 28	7 ≤ i ≤ 28		7 ≤ i ≤ 28	
W 63	19	●	●	●	7 ≤ i ≤ 100	●	
	14	●	●	●	●		7 ≤ i ≤ 100
W 75	19	●	●	●	7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100	
	24	●	●	●	7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100	
W 86	14	●	●	●	●		7 ≤ i ≤ 100
	19	●	●	●	7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100	
	24	●	●	●	7 ≤ i ≤ 100	7 ≤ i ≤ 100	
W 110	19	●	●	●	7 ≤ i ≤ 100	●	●
	24	●	●	●	7 ≤ i ≤ 100	●	●

Abbinamenti standard

Standard arrangement

Standard-Passung

Couplage standard

Alcuni abbinamenti ibridi albero/flangia sono eseguibili anche per riduttori VF di interasse 130 e superiore. In questo caso consultare il Servizio Tecnico di Bonfiglioli per la disponibilità.

Le configurazioni risultanti dalla tabella sopra riportata sono da intendersi possibili esclusivamente per quanto riguarda la compatibilità geometrica.

La compatibilità meccanica dell'insieme motore/riduttore dovrà essere ulteriormente verificata mediante l'uso delle consuete tabelle di selezione per potenza/velocità. In particolare dovranno essere evitati gli abbinamenti motore che generano fattori di sicurezza $S < 0,9$.

Some hybrid shaft/flange combinations are also possible for VF reduction units with center distance greater than 130 mm. Please contact Bonfiglioli Technical Service.

The table above report possible configurations strictly based on geometric criteria.

To determine the compatibility of a motor-gear unit assembly in terms of mechanical factors, double-check the selected configuration against the rating charts for power/speed.

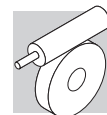
Be sure to avoid those combinations that yield a safety factor $S < 0,9$.

Einige Hybridkombinationen von Welle/Flansch sind auch bei den Getrieben VF mit einem Achsenabstand von 130 und mehr realisierbar. In diesem Fall bitten wir Sie jedoch, sich hinsichtlich der Verfügbarkeit mit dem Technischen Service der Bonfiglioli in Verbindung zu setzen. Die aus den vorstehenden Tabelle resultierenden Konfigurationen sind, ausschließlich in Bezug auf die geometrische Kompatibilität, als Möglichkeiten zu verstehen. Die mechanische Kompatibilität der Einheit aus Motor-Getriebe muss anhand der üblichen Auswahltabellen im Hinblick auf Leistung/ Drehzahl geprüft werden. Insbesondere sind solche Motorpassungen zu vermeiden, die Sicherheitsfaktoren von $S < 0,9$ erzeugen.

Certaines associations hybrides arbre/bride sont aussi réalisable pour les réducteurs VF avec entraxe de 130 et plus. Dans ce cas, contacter le Service Technique Bonfiglioli pour connaître la disponibilité.

Les configurations résultant des tableaux ci-dessus sont possibles exclusivement du point de vue de la compatibilité géométrique.

La compatibilité mécanique de l'ensemble moteur-réducteur doit être ultérieurement vérifiée en utilisant les tableaux habituels de sélection par puissance/vitesse. Plus particulièrement, il convient d'éviter les associations moteur qui génèrent des facteurs de sécurité $S < 0,9$.



23 - MOMENTO D'INERZIA

Le tabelle tecniche seguenti indicano i valori del momento d'inerzia J_r [Kgm²] riferiti all'asse veloce del riduttore; per una migliore facilità di lettura riportiamo le definizioni dei simboli usati:

23 - MOMENT OF INERTIA

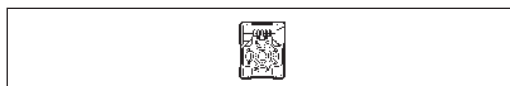
The following charts indicate the mass moment of inertia J_r [Kgm²] referred to gear unit with high speed solid shaft. A key to the symbols used follows:

23 - TRÄGHEITSMOMENT

Die In den folgenden Tabellen angegebenen Trägheitsmomente J_r [Kgm²] beziehen sich auf die Getriebeantriebsachse. Um das Lesen der Tabellen zu erleichtern, werden folgende Symbole verwendet:

23 - MOMENTS D'INERTIE

Les tableaux techniques suivants indiquent les valeurs du moment d'inertie J_r [Kgm²] du niveau de l'arbre rapide du réducteur; pour une plus grande facilité de lecture, nous vous prions de noter les définitions des symboles employés :



I valori relativi a questo simbolo sono da attribuire al riduttore compatto senza motore.

Values of the moment of inertia refer to compact gearmotors, less the motor inertia.

Die Werte beziehen sich dem Kompaktgetriebe, ohne Motor.

Les valeurs liées à ces symboles sont à assigner au réducteur compact, sans moteur.

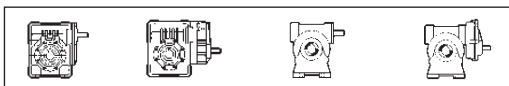


I valori relativi a questi simboli sono da attribuire al solo riduttore predisposto per attacco motore (grandezza IEC...).

Values refer to gearmotors, IEC style, less the motor.

Nur Getriebe vorbereitet für IEC-Motor (IEC-Größe...).

Les valeurs liées à ces symboles sont à assigner au réducteur prédisposé pour accouplement moteur seulement (taille IEC...).



I valori attribuiti al riduttore sono riferiti a questo simbolo.

Values refer to speed reducers (solid input shaft).

Dieses Symbol bezieht sich auf Getriebewerte.

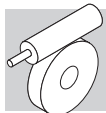
Les valeurs liées au réducteur sont assignées à ce symbole.

VF 27

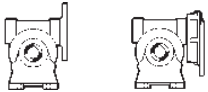
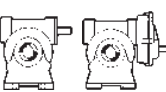
		i	J (x 10 ⁻⁴) [Kg ^m ²]					
								
			P27					HS
VF 27	VF 27_7	7	0.02	—	—	—	—	0.02
	VF 27_10	10	0.01	—	—	—	—	0.01
	VF 27_15	15	0.01	—	—	—	—	0.01
	VF 27_20	20	0.01	—	—	—	—	0.01
	VF 27_30	30	0.01	—	—	—	—	0.01
	VF 27_40	40	0.01	—	—	—	—	0.01
	VF 27_60	60	0.01	—	—	—	—	0.01
	VF 27_70	70	0.01	—	—	—	—	0.01

VF 30

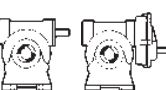
			i	J (x 10 ⁻⁴) [Kgm ²]					
									
			P56	P63				HS	
VF 30	VF 30_7	7	0.08	0.07	—	—	—	0.04	
	VF 30_10	10	0.07	0.06	—	—	—	0.03	
	VF 30_15	15	0.07	0.06	—	—	—	0.03	
	VF 30_20	20	0.06	0.06	—	—	—	0.03	
	VF 30_30	30	0.06	0.06	—	—	—	0.03	
	VF 30_40	40	0.06	0.06	—	—	—	0.03	
	VF 30_60	60	0.06	0.05	—	—	—	0.02	
	VF 30_70	70	0.06	—	—	—	—	0.02	

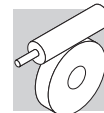


VF 44 - VFR 44

		i	J (x 10 ⁻⁴) [Kgm ²]					
								
			S44	P63	P71			HS
VF 44	VF 44_7	7	—	0.29	0.27	—	—	0.18
	VF 44_10	10	—	0.24	0.22	—	—	0.14
	VF 44_14	14	—	0.23	0.21	—	—	0.12
	VF 44_20	20	—	0.19	0.18	—	—	0.009
	VF 44_28	28	—	0.21	0.19	—	—	0.11
	VF 44_35	35	—	0.19	0.18	—	—	0.09
	VF 44_46	46	—	0.18	—	—	—	0.08
	VF 44_60	60	—	0.17	—	—	—	0.07
	VF 44_70	70	—	0.17	—	—	—	0.07
	VF 44_100	100	—	0.17	—	—	—	0.07
VFR 44	VFR 44_70	70	0.21	—	—	—	—	—
	VFR 44_100	100	0.20	—	—	—	—	—
	VFR 44_140	140	0.20	—	—	—	—	—
	VFR 44_175	175	0.20	—	—	—	—	—
	VFR 44_230	230	0.20	—	—	—	—	—
	VFR 44_300	300	0.20	—	—	—	—	—
	VFR 44_350	350	0.20	—	—	—	—	—
	VFR 44_500	500	0.20	—	—	—	—	—

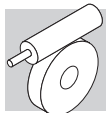
VF 49 - VFR 49

		i	J (x 10 ⁻⁴) [Kgm ²]				
							
			P63	P71	P80		HS
VF 49	VF 49_7	7	0.69	0.67	0.61	—	0.42
	VF 49_10	10	0.61	0.60	0.53	—	0.34
	VF 49_14	14	0.58	0.57	0.5	—	0.31
	VF 49_18	18	0.54	0.53	0.46	—	0.27
	VF 49_24	24	0.52	0.5	0.44	—	0.24
	VF 49_28	28	0.56	0.54	0.48	—	0.28
	VF 49_36	36	0.53	0.51	—	—	0.25
	VF 49_45	45	0.51	0.49	—	—	0.24
	VF 49_60	60	0.50	0.48	—	—	0.23
	VF 49_70	70	0.50	—	—	—	0.22
	VF 49_80	80	0.49	—	—	—	0.22
	VF 49_100	100	0.49	—	—	—	0.22
VFR 49	VFR 49_30	30	0.74	—	—	—	0.94
	VFR 49_42	42	0.73	—	—	—	0.93
	VFR 49_54	54	0.73	—	—	—	0.93
	VFR 49_72	72	0.73	—	—	—	0.93
	VFR 49_84	84	0.73	—	—	—	0.93
	VFR 49_108	108	0.73	—	—	—	0.93
	VFR 49_135	135	0.73	—	—	—	0.93
	VFR 49_180	180	0.73	—	—	—	0.93
	VFR 49_210	210	0.72	—	—	—	0.92
	VFR 49_240	240	0.72	—	—	—	0.92
	VFR 49_300	300	0.72	—	—	—	0.92



W 63 - WR 63

		i	J (· 10 ⁻⁴) [Kg·m ²]									
						   					 	
			S1	S2	S3	P63	P71	P80	P90			HS
W 63	W 63_7	7	3.4	3.6	—	—	3.5	3.5	3.5	—	—	3.6
	W 63_10	10	3.1	3.3	—	—	3.2	3.3	3.2	—	—	3.3
	W 63_12	12	3.1	3.3	—	—	3.1	3.2	3.1	—	—	3.3
	W 63_15	15	3.0	3.2	—	—	3.0	3.1	3.0	—	—	3.2
	W 63_19	19	2.9	3.1	—	—	2.9	3.0	2.9	—	—	3.1
	W 63_24	24	2.8	3.1	—	—	2.9	3.0	2.9	—	—	3.0
	W 63_30	30	2.9	3.1	—	—	2.9	3.0	2.9	—	—	3.1
	W 63_38	38	2.8	3.1	—	—	2.9	3.0	2.9	—	—	3.0
	W 63_45	45	2.8	3.0	—	—	2.9	2.9	2.9	—	—	3.0
	W 63_64	64	2.8	3.0	—	—	2.8	2.9	2.8	—	—	3.0
	W 63_80	80	2.8	3.0	—	—	2.8	2.9	2.8	—	—	3.0
W 63_100	100	2.8	3.0	—	—	2.8	2.9	2.8	—	—	2.9	
WR 63	WR 63_21	21	—	—	—	0.84	0.83	—	—	—	—	0.81
	WR 63_30	30	—	—	—	0.81	0.80	—	—	—	—	0.78
	WR 63_36	36	—	—	—	0.81	0.80	—	—	—	—	0.77
	WR 63_45	45	—	—	—	0.80	0.79	—	—	—	—	0.76
	WR 63_57	57	—	—	—	0.79	0.78	—	—	—	—	0.75
	WR 63_72	72	—	—	—	0.78	0.77	—	—	—	—	0.74
	WR 63_90	90	—	—	—	0.79	0.78	—	—	—	—	0.75
	WR 63_114	114	—	—	—	0.78	0.77	—	—	—	—	0.74
	WR 63_135	135	—	—	—	0.78	0.77	—	—	—	—	0.74
	WR 63_192	192	—	—	—	0.77	0.76	—	—	—	—	0.74
	WR 63_240	240	—	—	—	0.77	0.76	—	—	—	—	0.74
	WR 63_300	300	—	—	—	0.77	0.76	—	—	—	—	0.73

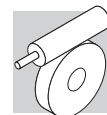


W 75 - WR 75

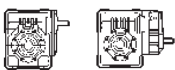
		i	J (· 10 ⁻⁴) [Kgm ²]									
												
S1	S2	S3	P63	P71	P80	P90	P100	HS				
W 75	W 75_7	7	6.9	6.6	6.6	—	6.9	7.0	6.9	6.9	—	7.3
	W 75_10	10	6.4	6.1	6.1	—	6.4	6.4	6.3	5.7	—	6.8
	W 75_15	15	6.1	5.8	5.8	—	6.1	6.1	6.0	5.3	—	6.5
	W 75_20	20	5.9	5.6	5.6	—	5.9	5.9	5.9	5.2	—	6.3
	W 75_25	25	5.9	5.6	5.6	—	6.0	6.0	5.9	5.2	—	6.3
	W 75_30	30	5.9	5.6	5.6	—	5.9	5.9	5.9	5.2	—	6.3
	W 75_40	40	5.9	5.6	5.6	—	5.9	5.9	5.8	5.2	—	6.3
	W 75_50	50	5.9	5.6	5.6	—	5.9	5.9	5.8	5.1	—	6.2
	W 75_60	60	5.8	5.5	5.5	—	5.8	5.9	5.8	5.1	—	6.2
	W 75_80	80	5.8	5.5	5.5	—	5.8	5.8	5.8	5.1	—	6.2
	W 75_100	100	5.8	5.5	5.5	—	5.8	5.8	5.7	5.0	—	6.2
WR 75	WR 75_21	21	—	—	—	1.2	1.2	2.1	—	—	—	1.9
	WR 75_30	30	—	—	—	1.1	1.1	2.1	—	—	—	1.1
	WR 75_45	45	—	—	—	1.1	1.1	2.0	—	—	—	1.1
	WR 75_60	60	—	—	—	1.1	1.1	2.0	—	—	—	1.0
	WR 75_75	75	—	—	—	1.1	1.1	2.0	—	—	—	1.0
	WR 75_90	90	—	—	—	1.1	1.1	2.0	—	—	—	1.0
	WR 75_120	120	—	—	—	1.1	1.1	2.0	—	—	—	1.0
	WR 75_150	150	—	—	—	1.1	1.1	2.0	—	—	—	1.0
	WR 75_180	180	—	—	—	1.1	1.1	2.0	—	—	—	1.0
	WR 75_240	240	—	—	—	1.1	1.1	2.0	—	—	—	1.0
	WR 75_300	300	—	—	—	1.1	1.1	2.0	—	—	—	1.0

		i	J (· 10 ⁻⁴) [Kgm ²]
			 P90

WR 75_P90 B5	WR 75_15	15	6.0
	WR 75_22.5	22.5	5.9
	WR 75_30	30	5.8
	WR 75_37.5	37.5	5.8
	WR 75_45	45	5.8
	WR 75_60	60	5.8
	WR 75_75	75	5.8

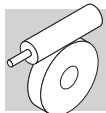


W 86 - WR 86

		i	J (· 10 ⁻⁴) [Kgm ²]									
												
			S1	S2	S3	P63	P71	P80	P90	P100		HS
W 86	W 86_7	7	9.7	9.4	9.4	—	9.7	9.7	9.6	9.6	—	10.1
	W 86_10	10	8.4	8.1	8.1	—	8.4	8.4	8.3	7.7	—	8.9
	W 86_15	15	7.7	7.4	7.4	—	7.7	7.7	7.7	7.0	—	8.2
	W 86_20	20	6.9	6.6	6.6	—	6.9	7.0	6.9	6.2	—	7.4
	W 86_23	23	6.8	6.5	6.5	—	6.8	6.9	6.8	6.1	—	7.3
	W 86_30	30	7.3	7.0	7.0	—	7.3	7.3	7.3	6.6	—	7.8
	W 86_40	40	6.7	6.4	6.4	—	6.7	6.7	6.6	6.0	—	7.2
	W 86_46	46	6.7	6.4	6.4	—	6.7	6.7	6.6	5.9	—	7.1
	W 86_56	56	6.6	6.3	6.3	—	6.6	6.7	6.6	5.9	—	7.1
	W 86_64	64	6.6	6.3	6.3	—	6.6	6.6	6.5	5.9	—	7.1
	W 86_80	80	6.6	6.3	6.3	—	6.6	6.6	6.5	5.9	—	7.1
	W 86_100	100	6.4	6.1	6.1	—	6.4	6.5	6.4	5.7	—	6.9
WR 86	WR 86_21	21	—	—	—	1.5	1.5	2.4	—	—	—	2.2
	WR 86_30	30	—	—	—	1.4	1.3	2.3	—	—	—	1.3
	WR 86_45	45	—	—	—	1.3	1.3	2.2	—	—	—	1.2
	WR 86_60	60	—	—	—	1.2	1.2	2.1	—	—	—	1.2
	WR 86_69	69	—	—	—	1.2	1.2	2.1	—	—	—	1.1
	WR 86_90	90	—	—	—	1.2	1.2	2.2	—	—	—	1.2
	WR 86_120	120	—	—	—	1.2	1.2	2.1	—	—	—	1.1
	WR 86_138	138	—	—	—	1.2	1.2	2.1	—	—	—	1.1
	WR 86_168	168	—	—	—	1.2	1.2	2.1	—	—	—	1.1
	WR 86_192	192	—	—	—	1.2	1.1	2.1	—	—	—	1.1
	WR 86_240	240	—	—	—	1.2	1.1	2.1	—	—	—	1.1
	WR 86_300	300	—	—	—	1.1	1.1	2.1	—	—	—	1.1

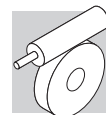
		i	J (· 10 ⁻⁴) [Kgm ²]
			 P90

WR 86_P90 B5	WR 86_15	15	6.9
	WR 86_22.5	22.5	6.6
	WR 86_30	30	6.3
	WR 86_34.5	34.5	6.2
	WR 86_45	45	6.4
	WR 86_60	60	6.2
	WR 86_69	69	6.1
	WR 86_84	84	6.1

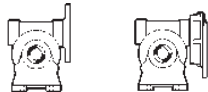
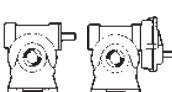


W 110 - WR 110

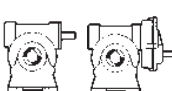
		i	J (· 10 ⁻⁴) [Kg·m ²]									
												
			S1	S2	S3	P63	P71	P80	P90	P100	P132	HS
W 110	W 110_7	7	—	22	22	—	—	23	23	23	28	23
	W 110_10	10	—	19	19	—	—	19	19	24	24	20
	W 110_15	15	—	17	17	—	—	17	17	22	22	17
	W 110_20	20	—	14	14	—	—	14	14	19	19	15
	W 110_23	23	—	14	14	—	—	14	14	19	19	15
	W 110_30	30	—	15	15	—	—	16	16	20	20	16
	W 110_40	40	—	13	13	—	—	14	14	19	19	14
	W 110_46	46	—	13	13	—	—	13	13	18	18	14
	W 110_56	56	—	13	13	—	—	13	13	18	18	14
	W 110_64	64	—	13	13	—	—	13	13	18	18	14
	W 110_80	80	—	13	13	—	—	13	13	18	18	14
W 110_100	100	—	13	13	—	—	13	13	18	18	14	
WR 110	WR 110_21	21	—	—	—	—	3.0	9.0	8.8	8.9	—	9.2
	WR 110_30	30	—	—	—	—	2.5	8.6	8.4	8.4	—	8.8
	WR 110_45	45	—	—	—	—	2.3	8.3	8.2	8.2	—	8.5
	WR 110_60	60	—	—	—	—	2.0	8.1	7.9	7.9	—	8.3
	WR 110_69	69	—	—	—	—	2.0	8.0	7.9	7.9	—	8.2
	WR 110_90	90	—	—	—	—	2.2	8.2	8.1	8.1	—	8.4
	WR 110_120	120	—	—	—	—	1.9	8.0	7.8	7.9	—	8.2
	WR 110_138	138	—	—	—	—	1.9	8.0	7.8	7.8	—	8.2
	WR 110_168	168	—	—	—	—	1.9	8.0	7.8	7.8	—	8.1
	WR 110_192	192	—	—	—	—	1.9	7.9	7.8	7.8	—	8.1
	WR 110_240	240	—	—	—	—	1.9	7.9	7.8	7.8	—	8.1
	WR 110_300	300	—	—	—	—	1.9	7.9	7.8	7.8	—	8.1

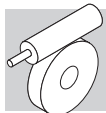


VF 130 - VFR 130

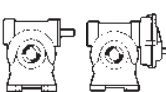
			J (x 10 ⁻⁴) [Kgm ²]					
								
	i		P80	P90	P100	P112	P132	HS
VF 130	VF 130_7	7	—	—	36.3	36.3	34.6	30.9
	VF 130_10	10	—	—	27.1	27.1	25.4	21.7
	VF 130_15	15	—	—	19.9	19.9	18.2	14.5
	VF 130_20	20	—	—	16.8	16.8	15.1	11.4
	VF 130_23	23	—	—	15.9	15.9	14.3	10.6
	VF 130_30	30	—	—	17.1	17.1	15.4	11.7
	VF 130_40	40	—	—	15.2	15.2	13.6	9.9
	VF 130_46	46	—	13.8	13.6	—	—	8.2
	VF 130_56	56	—	13.4	13.2	—	—	7.8
	VF 130_64	64	—	13.1	12.8	—	—	7.4
	VF 130_80	80	—	12.7	12.4	—	—	7.0
	VF 130_100	100	—	12.5	—	—	—	8.9
VFR 130	VFR 130_30	30	5.3	5.3	5.2	5.2	—	5.7
	VFR 130_45	45	4.5	4.5	4.4	4.4	—	4.9
	VFR 130_60	60	4.2	4.1	4.1	4.1	—	4.6
	VFR 130_69	69	4.1	4.0	4.0	4.0	—	4.5
	VFR 130_90	90	4.2	4.1	4.1	4.1	—	4.6
	VFR 130_120	120	4.0	3.9	4.0	4.0	—	4.4
	VFR 130_138	138	3.8	3.8	3.7	3.7	—	4.2
	VFR 130_168	168	3.8	3.7	3.7	3.7	—	4.1
	VFR 130_192	192	3.7	3.7	3.6	3.6	—	4.1
	VFR 130_240	240	3.7	3.6	3.6	3.6	—	4.1
	VFR 130_300	300	3.9	3.8	3.8	3.8	—	4.3

VF 150 - VFR 150

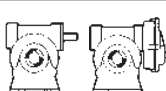
			J (x 10 ⁻⁴) [Kgm ²]					
								
	i		P80	P90	P100	P112	P132	HS
VF 150	VF 150_7	7	—	—	59.7	59.7	57.8	49.6
	VF 150_10	10	—	—	45.5	45.5	43.6	35.4
	VF 150_15	15	—	—	31.2	31.2	29.4	21.1
	VF 150_20	20	—	—	29.1	29.1	27.2	18.9
	VF 150_23	23	—	29.2	27.6	27.6	—	17.4
	VF 150_30	30	—	32.3	30.6	30.6	—	20.5
	VF 150_40	40	—	28.1	26.4	26.4	—	16.3
	VF 150_46	46	—	25.2	23.5	23.5	—	13.4
	VF 150_56	56	—	24.8	—	—	—	12.8
	VF 150_64	64	—	24.2	—	—	—	12.4
	VF 150_80	80	—	23.2	—	—	—	11.4
	VF 150_100	100	—	22.9	—	—	—	11.1
VFR 150	VFR 150_25	25	—	—	—	14.7	—	—
	VFR 150_30	30	10.4	10.4	10.4	—	—	11.3
	VFR 150_37.5	37.5	—	—	—	12.5	—	—
	VFR 150_45	45	8.8	8.8	8.8	—	—	9.7
	VFR 150_50	50	—	—	—	11.8	—	—
	VFR 150_60	60	8.4	8.3	8.3	—	—	9.2
	VFR 150_69	69	8.4	8.4	8.4	—	—	9.3
	VFR 150_90	90	8.3	8.7	8.7	—	—	9.7
	VFR 150_120	120	8.3	8.2	8.2	—	—	9.2
	VFR 150_138	138	8	7.9	7.9	—	—	8.9
	VFR 150_168	168	7.9	7.9	7.9	—	—	8.9
	VFR 150_192	192	7.9	7.8	7.8	—	—	8.8
	VFR 150_240	240	7.7	7.7	7.7	—	—	8.6
	VFR 150_300	300	7.7	7.7	7.7	—	—	8.6

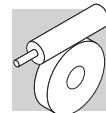


VF 185 - VFR 185

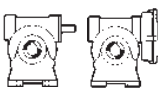
			J (x 10 ⁻⁴) [Kgm ²]						
			 						
			P90	P100	P112	P132	P160	P180	HS
VF 185	VF 185_7	7	—	—	—	—	—	145.8	128.2
	VF 185_10	10	—	—	—	—	—	108.2	90.6
	VF 185_15	15	—	—	—	—	70.2	87.5	49.9
	VF 185_20	20	—	—	—	—	68.7	65.9	48.3
	VF 185_30	30	—	—	—	58.1	54.2	—	33.8
	VF 185_40	40	—	—	—	63.1	61.2	—	40.9
	VF 185_50	50	—	59.1	59.1	57.5	—	—	35.3
	VF 185_60	60	—	54.8	54.8	53.1	—	—	30.6
	VF 185_80	80	—	52.1	52.1	50.5	—	—	28.3
	VF 185_100	100	—	50.8	50.8	—	—	—	26.9
VFR 185	VFR 185_25	25	—	—	—	23.6	—	—	—
	VFR 185_37.5	37.5	—	—	—	17.1	—	—	—
	VFR 185_50	50	—	—	—	16.8	—	—	—
	VFR 185_75	75	—	—	—	14.5	—	—	—
	VFR 185_100	100	—	—	—	15.6	—	—	—
	VFR 185_30	30	16.6	16.5	16.5	—	—	—	17.5
	VFR 185_45	45	12.0	12.0	12.0	—	—	—	12.9
	VFR 185_60	60	11.9	11.8	11.8	—	—	—	12.7
	VFR 185_90	90	10.2	10.2	10.2	—	—	—	11.1
	VFR 185_120	120	11.0	11.0	11.0	—	—	—	11.9
	VFR 185_150	150	10.4	10.3	10.3	—	—	—	11.3
	VFR 185_180	180	9.9	9.9	9.9	—	—	—	10.8
	VFR 185_240	240	9.6	9.6	9.6	—	—	—	10.5
	VFR 185_300	300	9.5	9.4	9.4	—	—	—	10.4

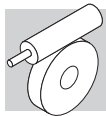
VF 210 - VFR 210

			J (x 10 ⁻⁴) [Kgm ²]							
										
			P100	P112	P132	P160	P180	P200	P225	HS
VF 210	VF 210_7	7	—	—	285.9	285.9	285.9	285.9	285.9	285.9
	VF 210_10	10	—	—	176.7	176.7	176.7	176.7	176.7	176.7
	VF 210_15	15	—	—	120.2	120.2	120.2	120.2	120.2	120.2
	VF 210_20	20	—	—	115.5	115.5	115.5	115.5	115.5	115.5
	VF 210_30	30	—	—	80.5	80.5	80.5	80.5	80.5	80.5
	VF 210_40	40	—	—	98.2	98.2	98.2	98.2	98.2	98.2
	VF 210_50	50	—	—	83.7	83.7	83.7	83.7	83.7	83.7
	VF 210_60	60	—	—	74.7	74.7	74.7	74.7	74.7	74.7
	VF 210_80	80	—	—	67.5	67.5	67.5	67.5	67.5	67.5
VF 210_100	100	—	—	62.7	62.7	62.7	62.7	62.7	62.7	
VFR 210	VFR 210_30	30	47.7	47.7	47.3	47.0	—	—	—	51.3
	VFR 210_45	45	41.4	41.4	41.0	40.8	—	—	—	45.0
	VFR 210_60	60	40.9	40.9	40.5	40.2	—	—	—	44.5
	VFR 210_90	90	37.0	37.0	36.6	36.3	—	—	—	40.6
	VFR 210_120	120	39.0	39.0	38.6	38.3	—	—	—	42.6
	VFR 210_150	150	37.4	37.4	37.0	36.7	—	—	—	40.9
	VFR 210_180	180	36.4	36.4	36.0	35.7	—	—	—	39.9
	VFR 210_240	240	35.6	35.6	35.2	34.9	—	—	—	39.1
	VFR 210_300	300	35.0	35.0	34.6	34.4	—	—	—	38.6



VF 250 - VFR 250

			J (x 10 ⁻⁴) [Kg·m ²]							
			 							
			P100	P112	P132	P160	P180	P200	P225	HS
VF 250	VF 250_7	7	—	—	619.8	619.8	619.8	619.8	619.8	619.8
	VF 250_10	10	—	—	387.3	387.3	387.3	387.3	387.3	387.3
	VF 250_15	15	—	—	266.4	266.4	266.4	266.4	266.4	266.4
	VF 250_20	20	—	—	242.3	242.3	242.3	242.3	242.3	242.3
	VF 250_30	30	—	—	184.2	184.2	184.2	184.2	184.2	184.2
	VF 250_40	40	—	—	240.6	240.6	240.6	240.6	240.6	240.6
	VF 250_50	50	—	—	240.3	240.3	240.3	240.3	240.3	240.3
	VF 250_60	60	—	—	158.3	158.3	158.3	158.3	158.3	158.3
	VF 250_80	80	—	—	160.0	160.0	160.0	160.0	160.0	160.0
VF 250_100	100	—	—	148.7	148.7	148.7	148.7	148.7	148.7	
VFR 250	VFR 250_30	30	71.0	71.0	70.6	70.4	—	—	—	74.6
	VFR 250_45	45	57.6	57.6	57.2	56.9	—	—	—	61.1
	VFR 250_60	60	54.9	54.9	54.5	54.2	—	—	—	58.4
	VFR 250_90	90	48.4	48.4	48.0	47.8	—	—	—	52.0
	VFR 250_120	120	54.7	54.7	54.3	54.0	—	—	—	58.3
	VFR 250_150	150	54.7	54.7	54.3	54.0	—	—	—	58.2
	VFR 250_180	180	45.5	45.5	45.1	44.9	—	—	—	49.1
	VFR 250_240	240	45.7	45.7	45.3	45.1	—	—	—	49.3
	VFR 250_300	300	44.5	44.5	44.1	43.8	—	—	—	48.0



VF 27...BN27

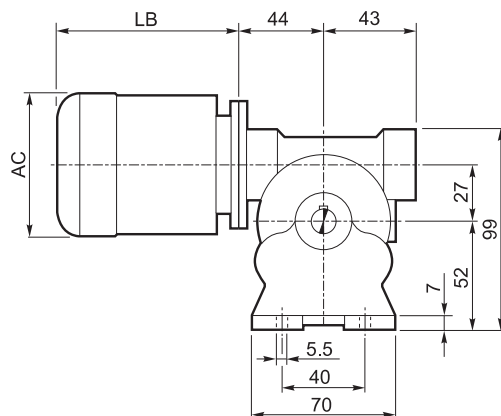
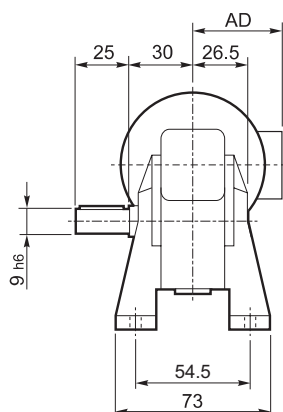
24 - DIMENSIONI

24 - DIMENSIONS

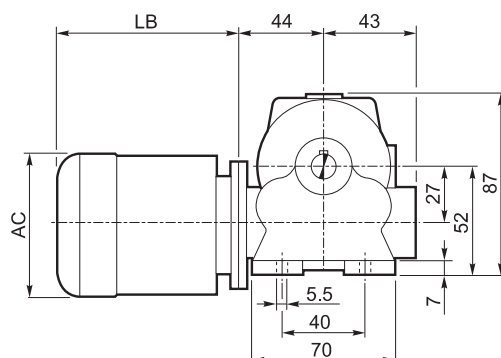
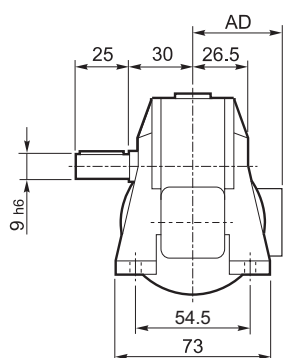
24 - ABMESSUNGEN

24 - DIMENSIONS

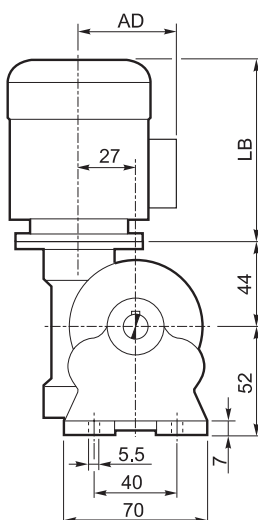
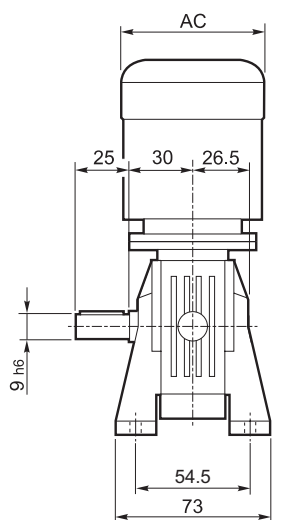
A



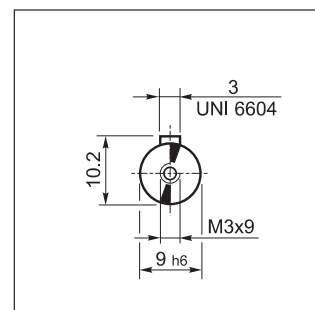
N



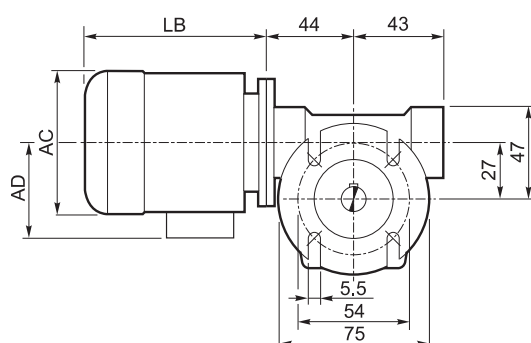
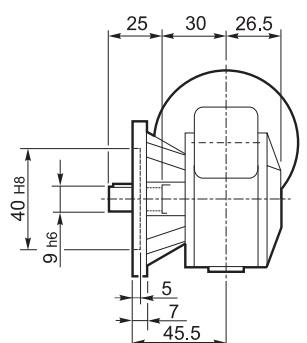
V

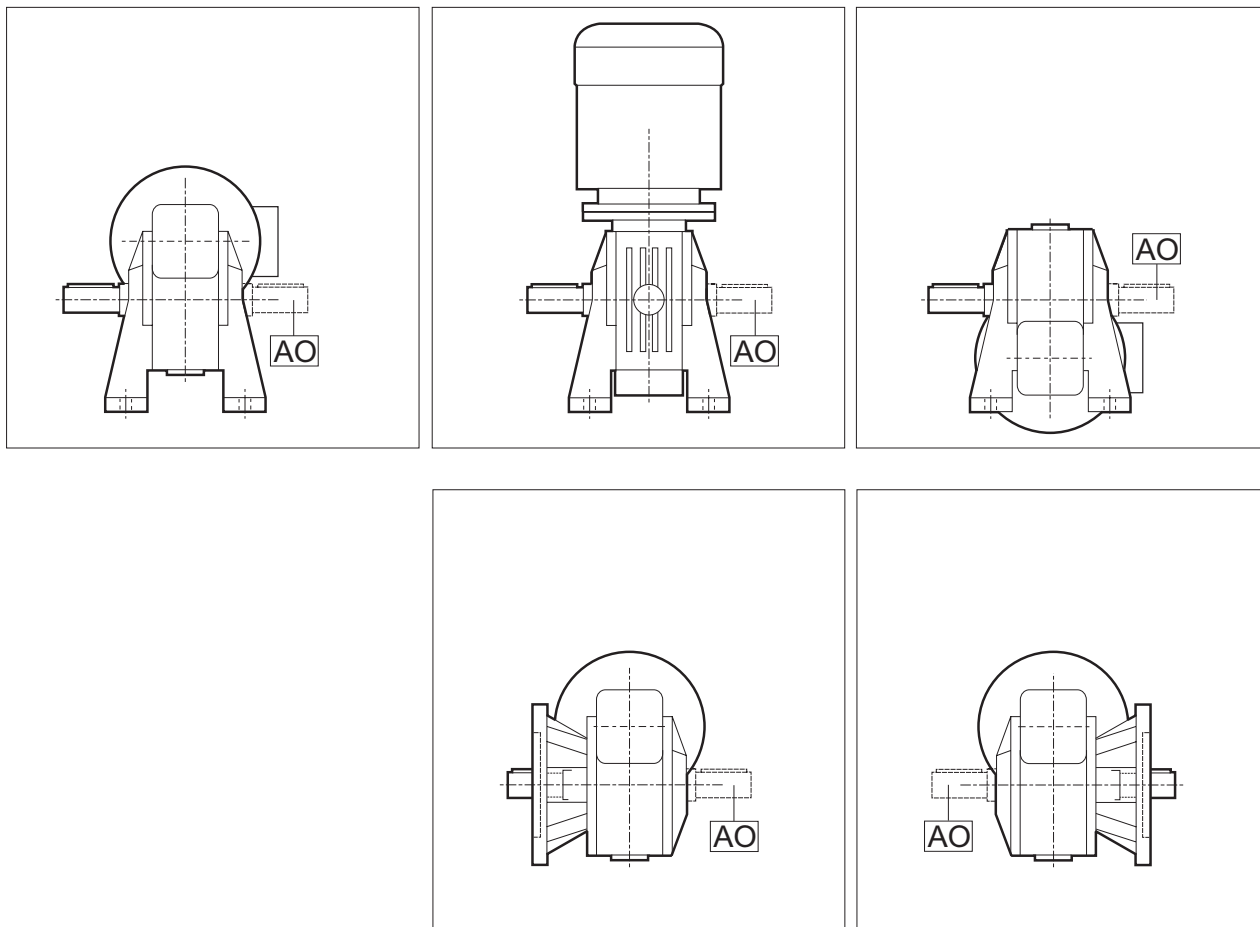
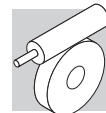


OUTPUT

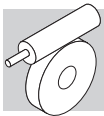


F



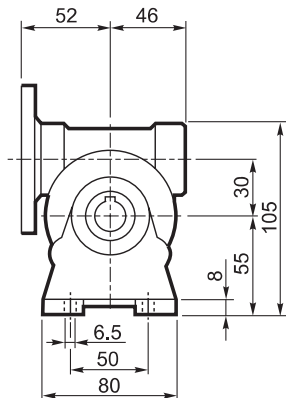
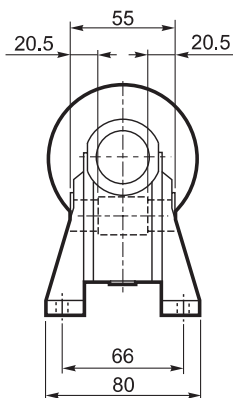


	VF 27													
	P_n	n	M_n	η	cosφ	I_n	I_s I_n	M_s M_n	M_a M_n	J_m (· 10 ⁻⁴)		LB	AC	AD
	kW	min ⁻¹	Nm	%		A (400V)				kgm ²				
BN 27A4	0.04	1350	0.28	36	0.57	0.28	2.3	2.0	1.8	0.56	2.8	132	103	76
BN 27B4	0.06	1360	0.42	39	0.57	0.39	2.5	2.2	1.9	0.76	3.1	149	103	76
BN 27C4	0.09	1380	0.63	46	0.65	0.43	2.8	2.3	1.9	1.49	3.3	175	112	94

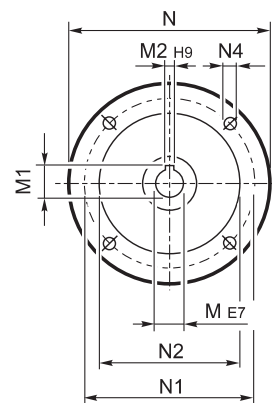
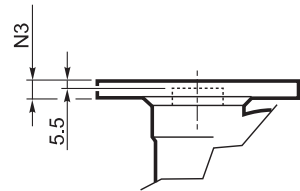


VF 30...P(IEC)

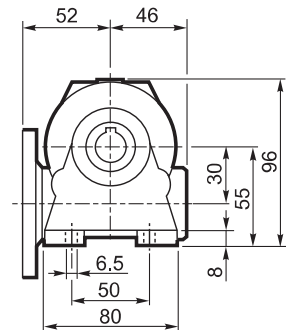
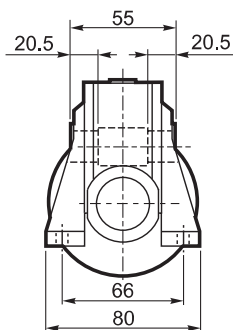
A



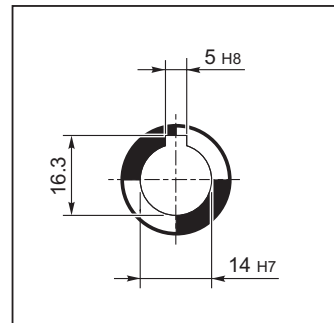
INPUT



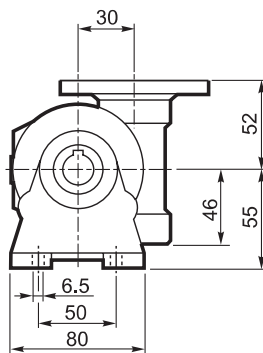
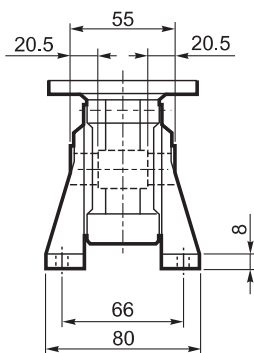
N



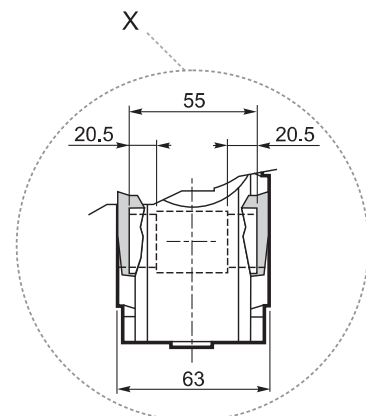
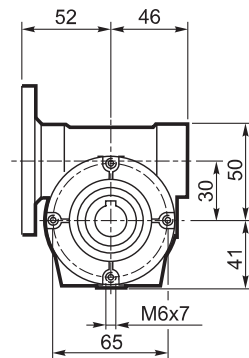
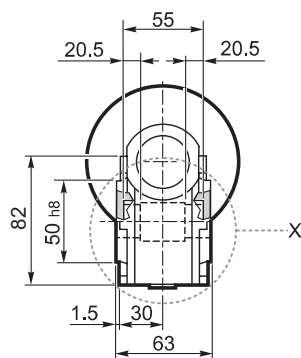
OUTPUT

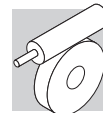


V

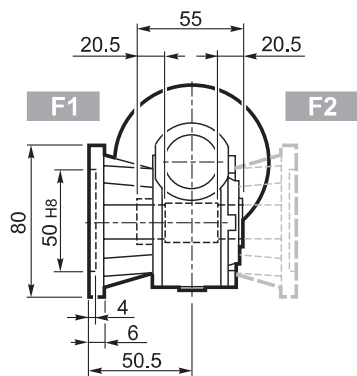


P

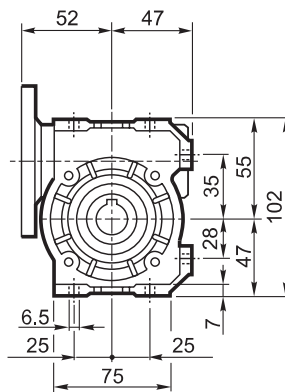
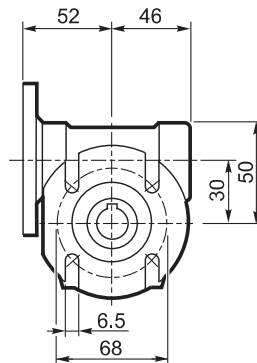
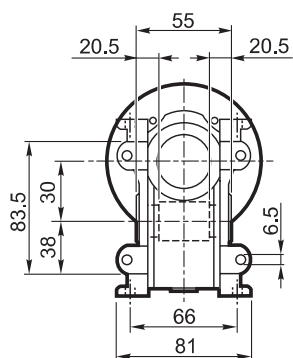




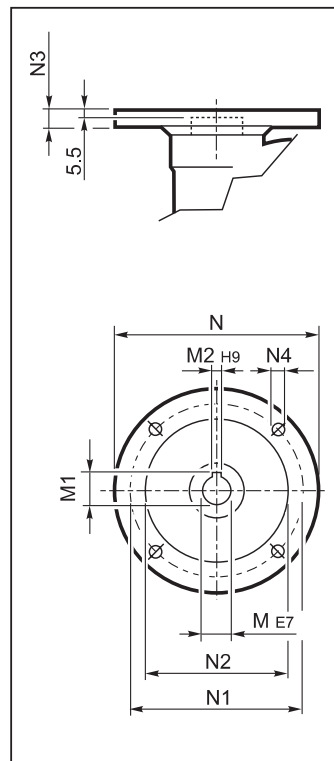
F



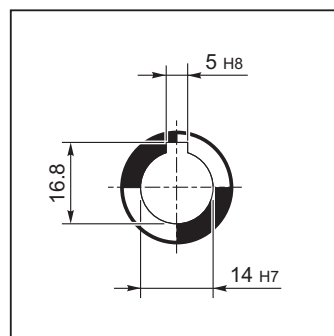
U



INPUT

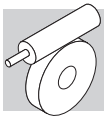


OUTPUT



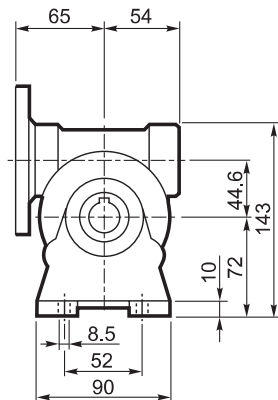
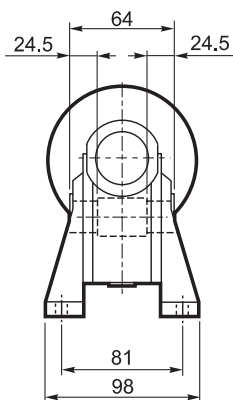
VF 30

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF 30	P56 B5	9	10.4	3	120	100	80	7	7	1.1
VF 30	P56 B14	9	10.4	3	80	65	50	7	5.5	
VF 30	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	8	9.5	
VF 30	P63 B14	11	12.8	4	90	75	60	6	5.5	

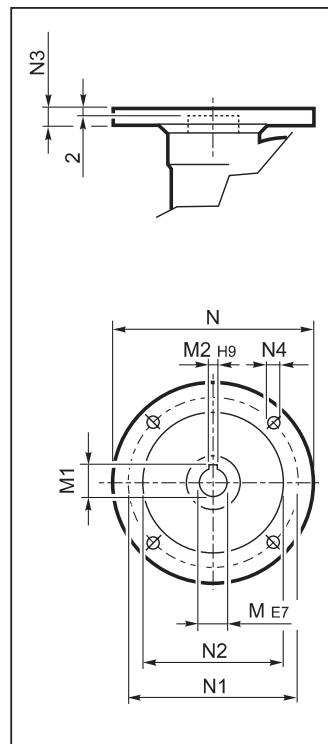


VF 44...P(IEC)

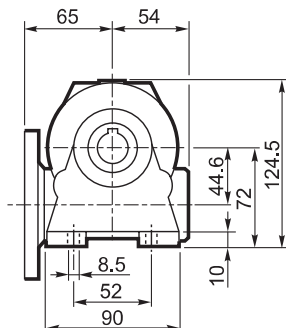
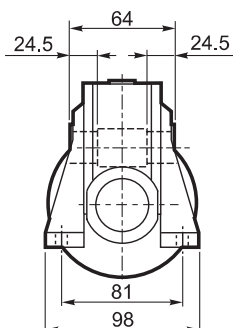
A



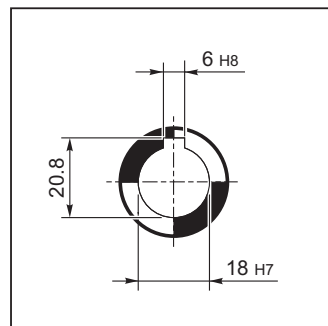
INPUT



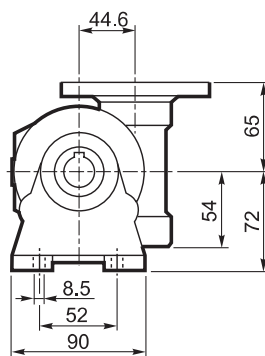
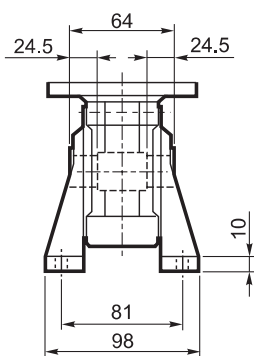
N



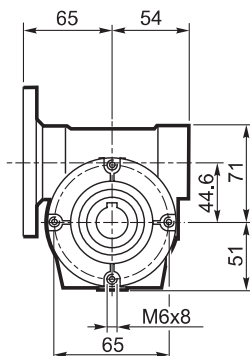
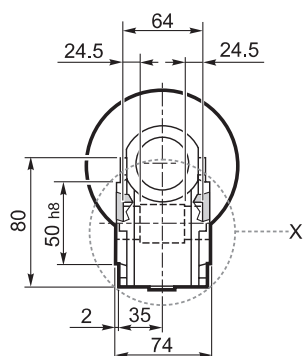
OUTPUT



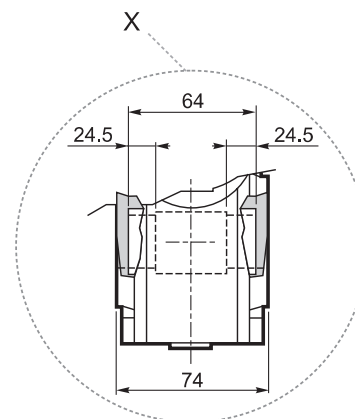
V

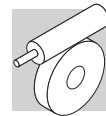


P

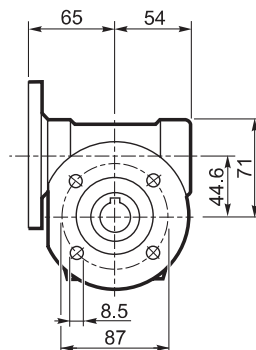
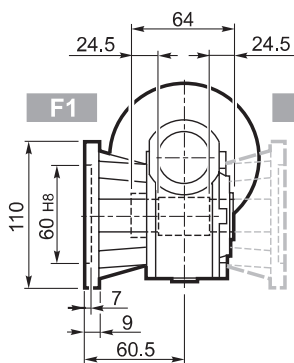


X

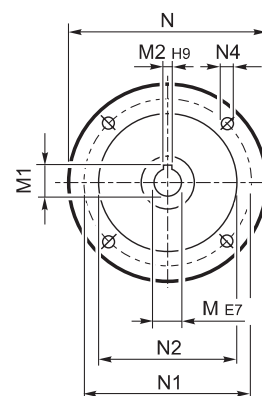
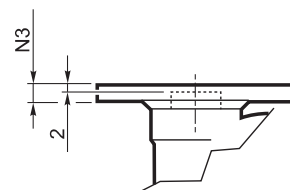




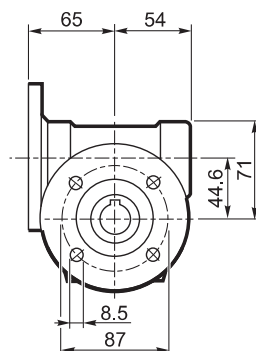
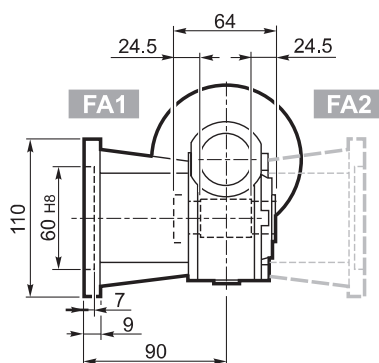
F_



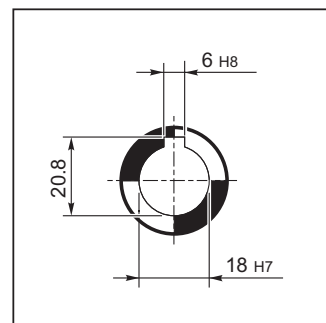
INPUT



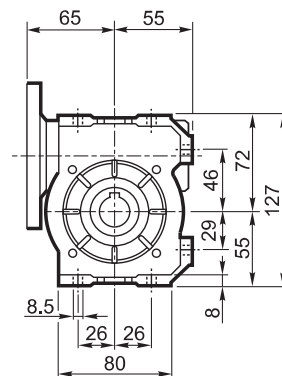
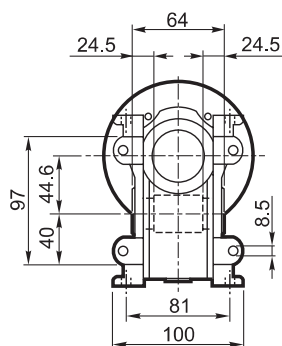
FA_



OUTPUT

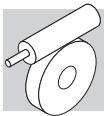


U



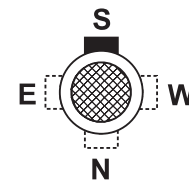
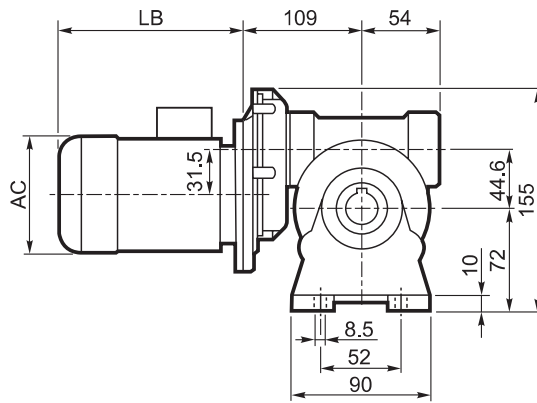
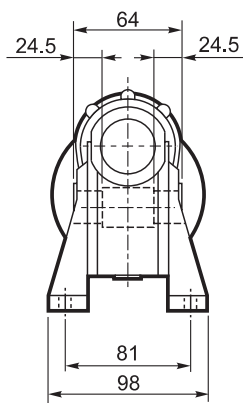
VF 44

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF 44	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	10	9.5	2.0
VF 44	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	10	9.5	
VF 44	P63 B14	11	12.8	4	90	75	60	8	5.5	
VF 44	P71 B14	14	16.3	5	105	85	70	10	7	

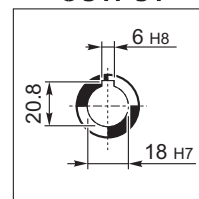


VFR 44...BN 44

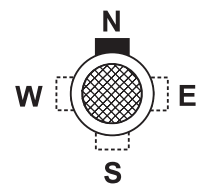
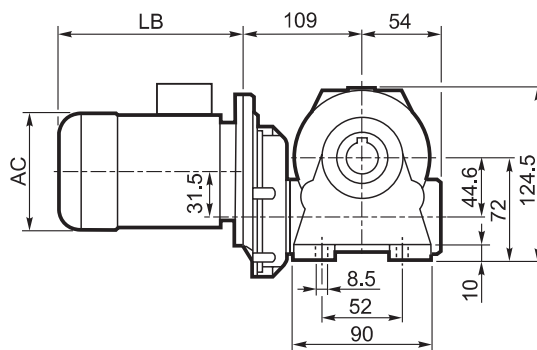
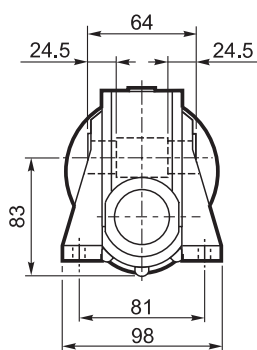
A



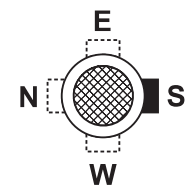
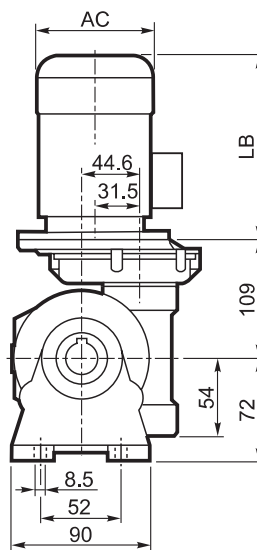
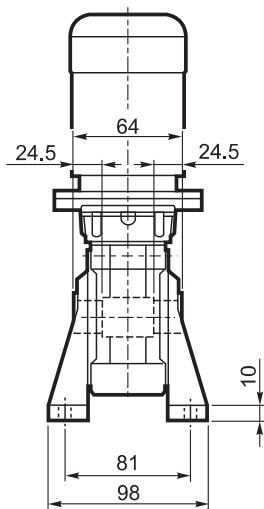
OUTPUT



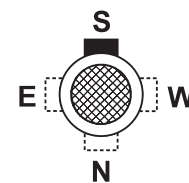
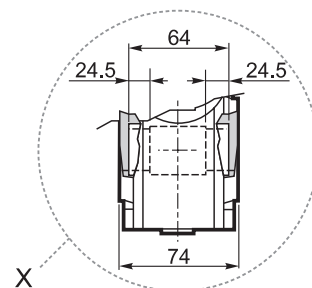
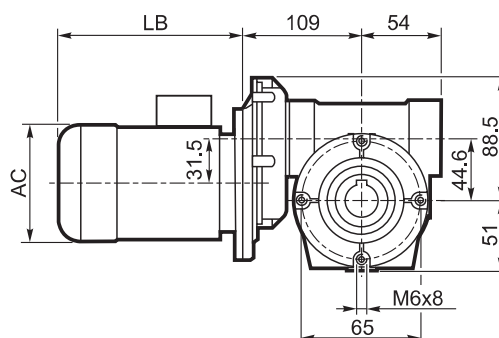
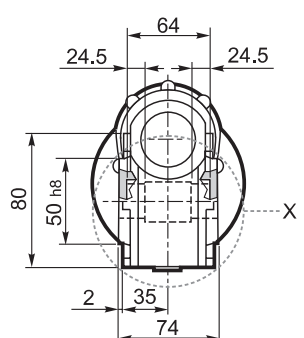
N

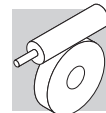


V

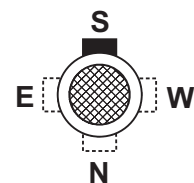
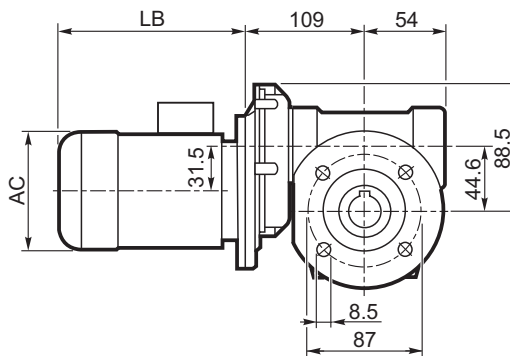
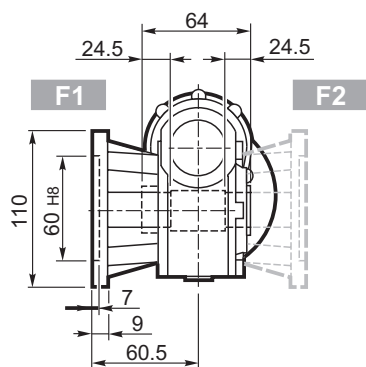


P

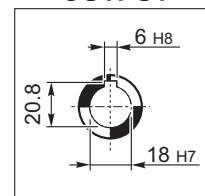




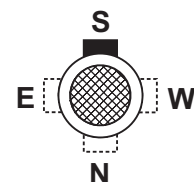
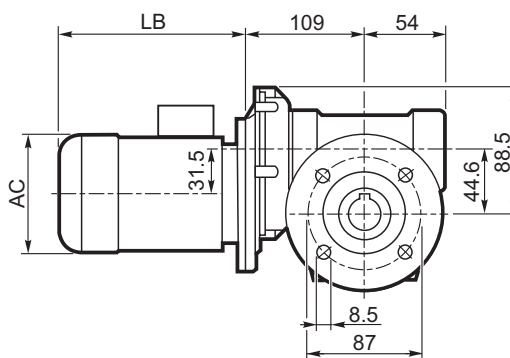
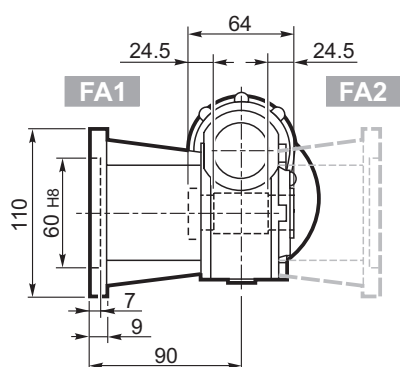
F_



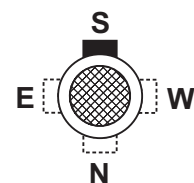
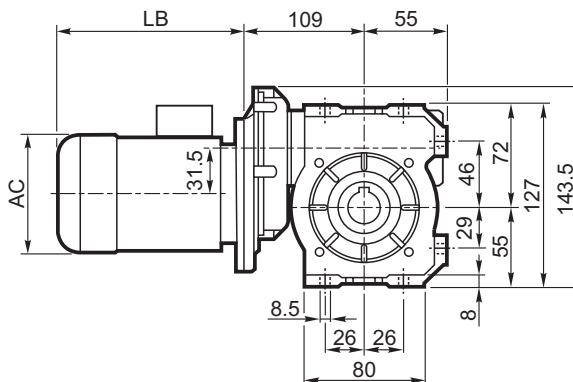
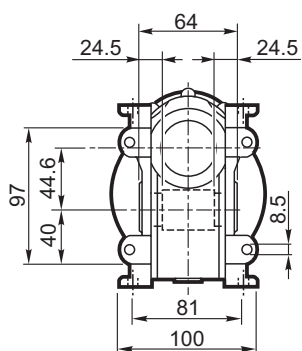
OUTPUT



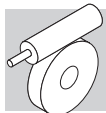
FA_



U

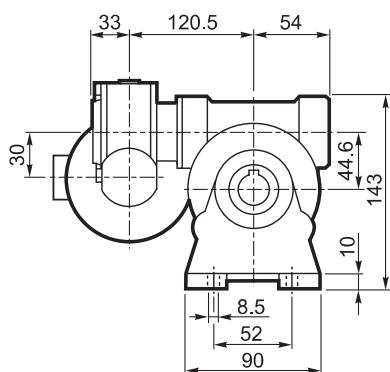


	VFR 44													
	P _n kW	n min ⁻¹	M _n Nm	η %	cos φ	I _n A (400V)	I _s I _n	M _s M _n	M _a M _n	J _m (• 10 ⁻⁴) kgm ²		LB	AC	AD
BN 44B4	0.06	1380	0.42	40	0.58	0.38	2.4	2.3	1.9	1.22	4.7	168	112	94
BN 44C4	0.09	1380	0.63	46	0.65	0.43	2.8	2.3	2	1.49	4.6	168	112	94

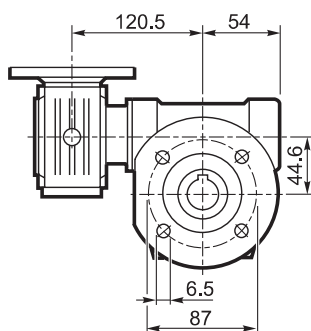


VF/VF 30/44...P(IEC)

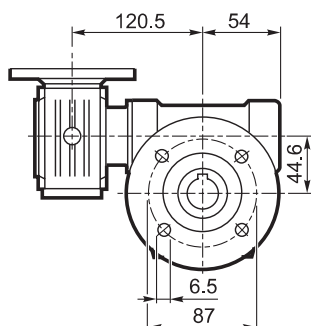
A



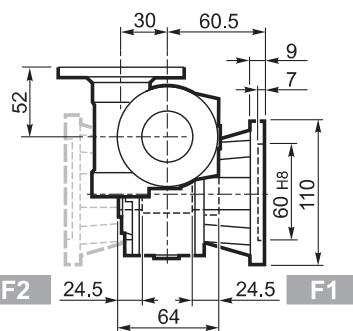
F



FA

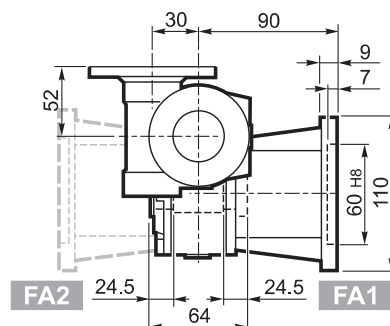


F2



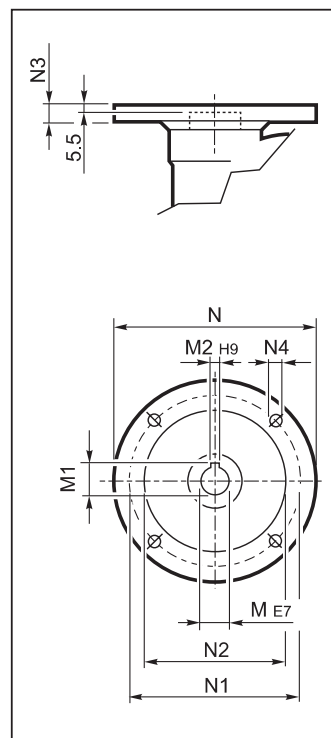
F1

FA2

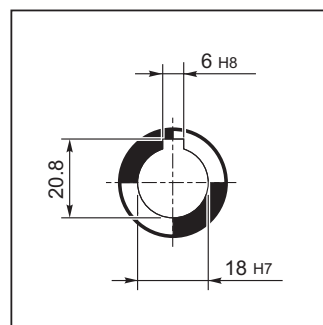


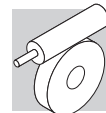
FA1

INPUT

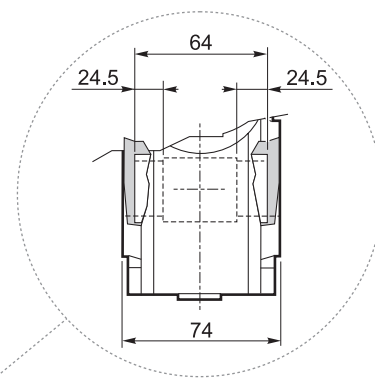
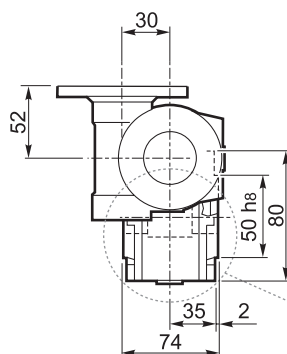
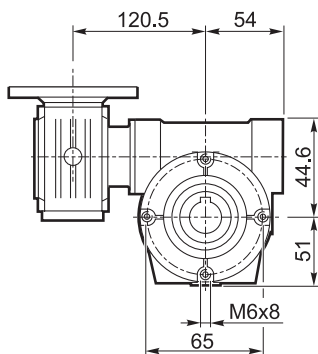


OUTPUT



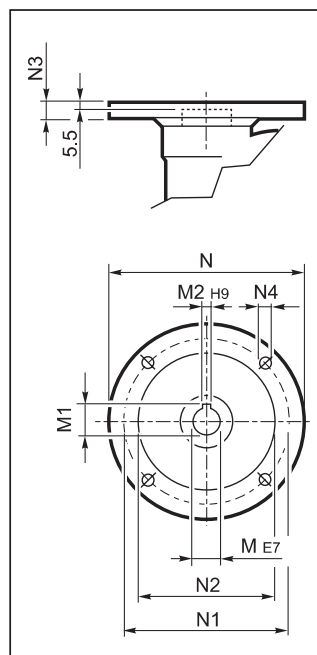
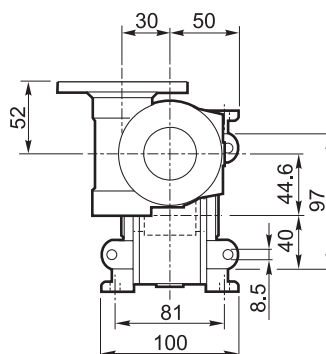
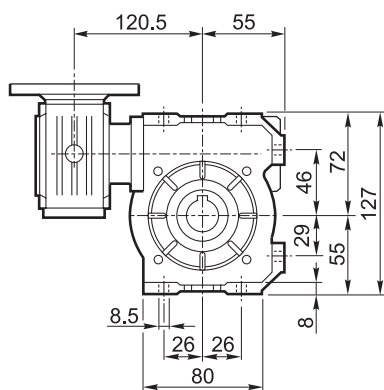


P

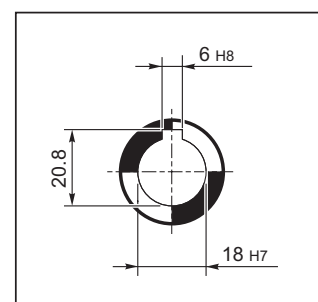


INPUT

U

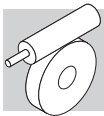


OUTPUT



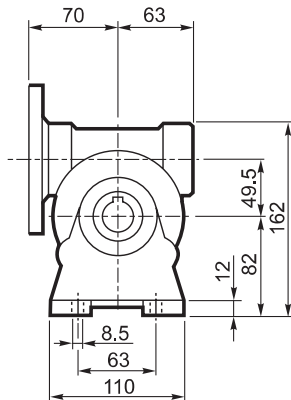
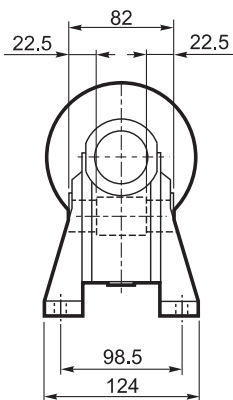
VF/VF 30/44

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF/VF 30/44	P56 B14	9	10.4	3	80	65	50	7	5.5	3.5
VF/VF 30/44	P63 B14	11	12.8	4	90	75	60	6	5.5	

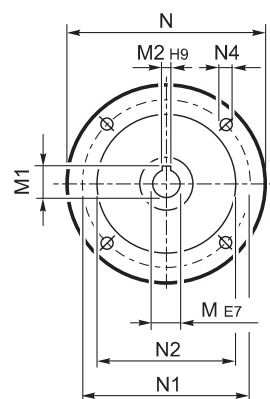
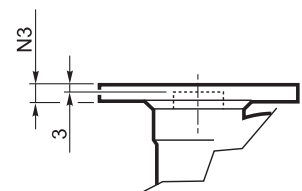


VF 49...P(IEC)

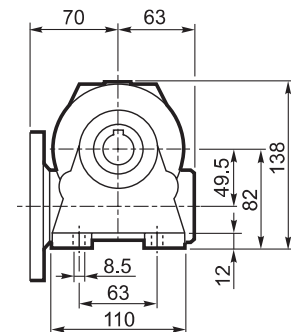
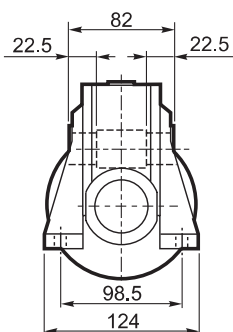
A



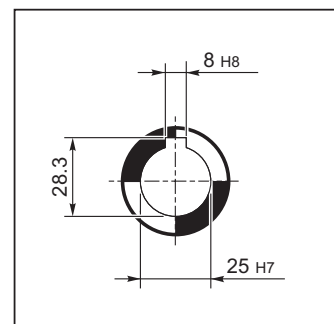
INPUT



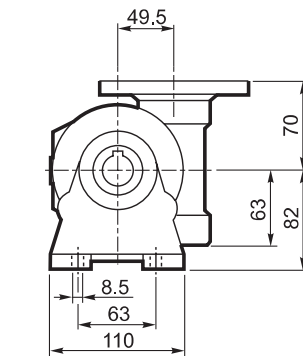
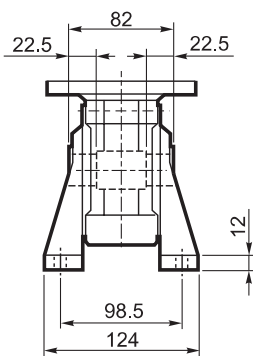
N



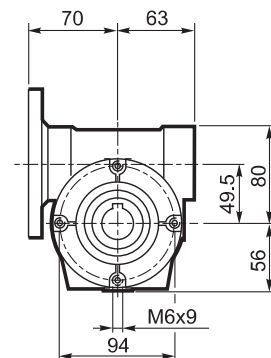
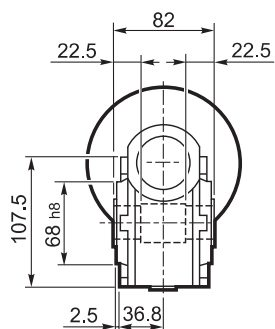
OUTPUT

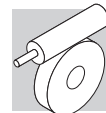
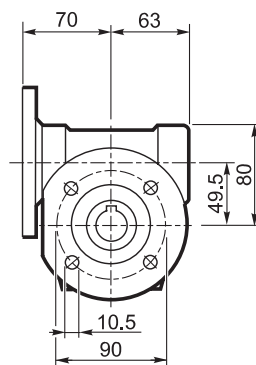
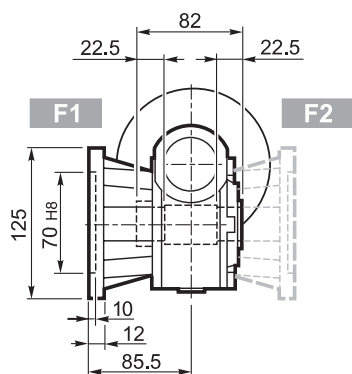
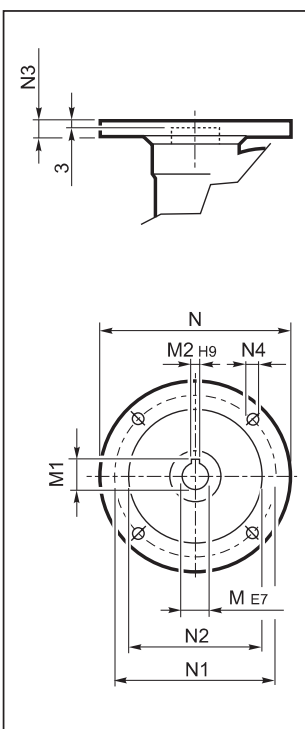
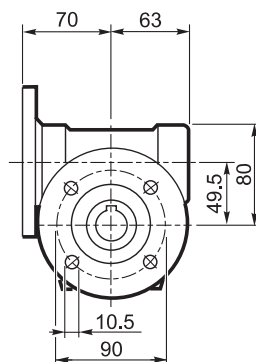
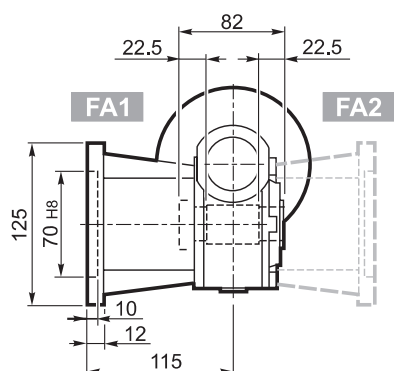
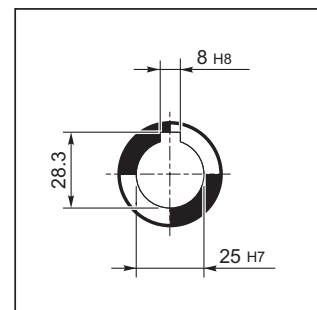
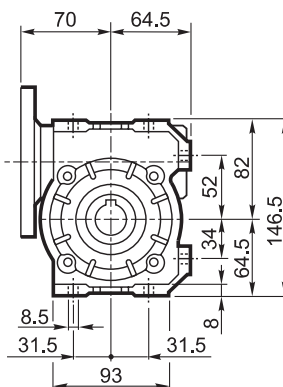
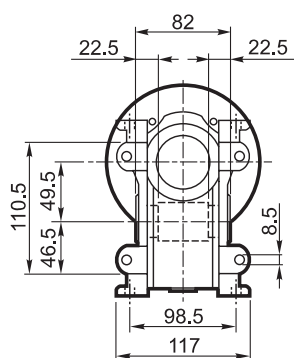


V

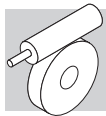


P



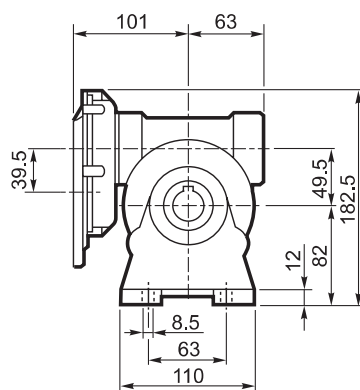
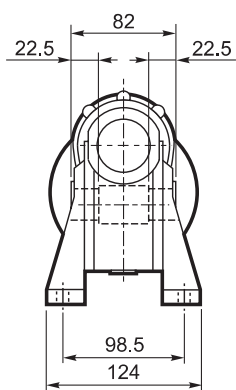
**F₋****INPUT****FA₋****OUTPUT****U****VF 49**

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF 49	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	10.5	9.5	3.0
VF 49	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	10.5	9.5	
VF 49	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	10	11.5	
VF 49	P63 B14	11	12.8	4	90	75	60	7	6	
VF 49	P71 B14	14	16.3	5	105	85	70	10.5	6.5	
VF 49	P80 B14	19	21.8	6	120	100	80	10	7	

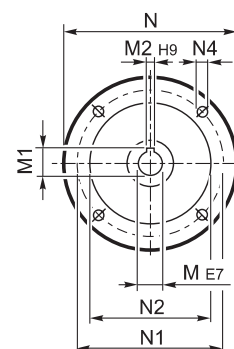
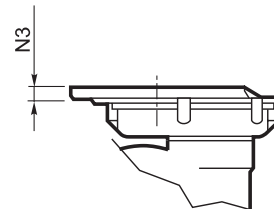


VFR 49...P(IEC)

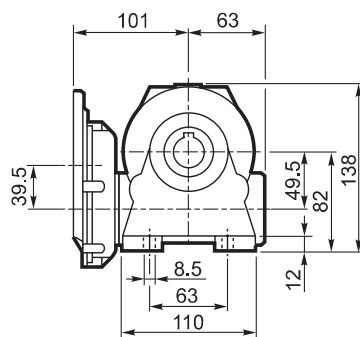
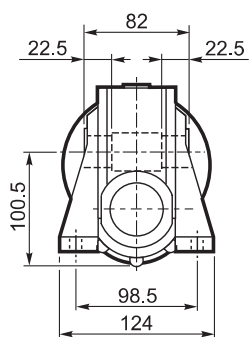
A



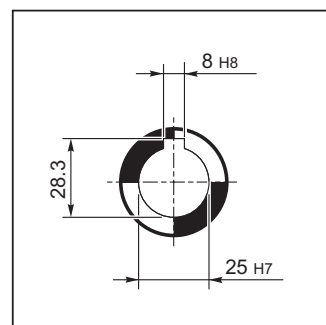
INPUT



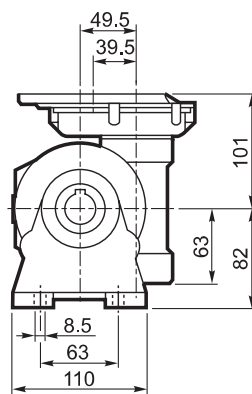
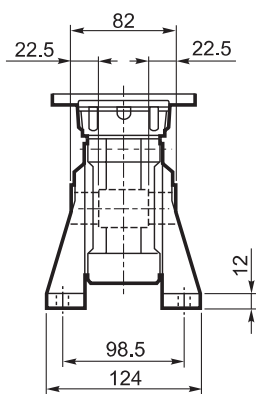
N



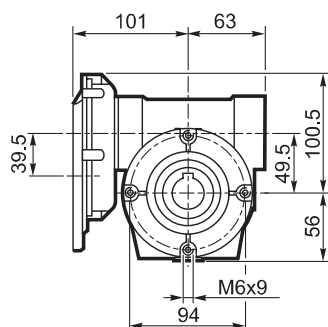
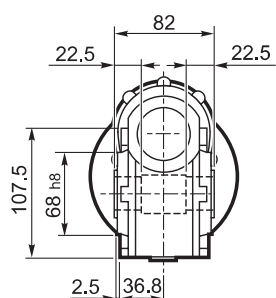
OUTPUT

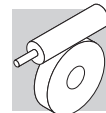


V

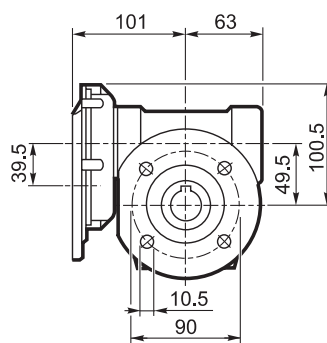
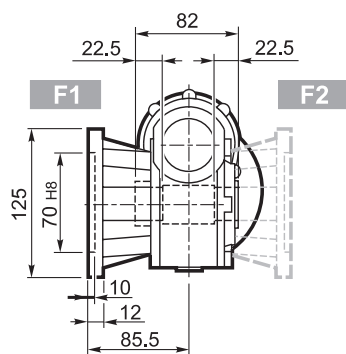


P

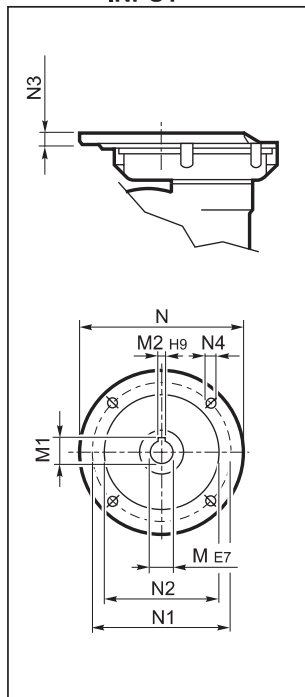




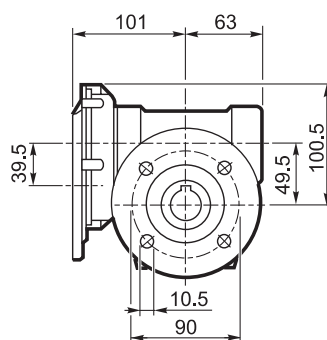
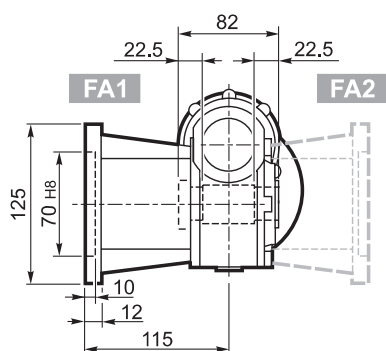
F



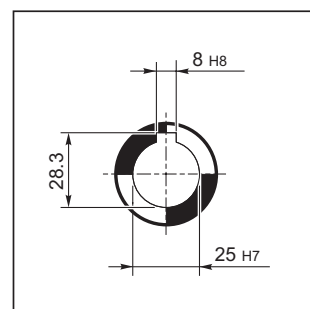
INPUT



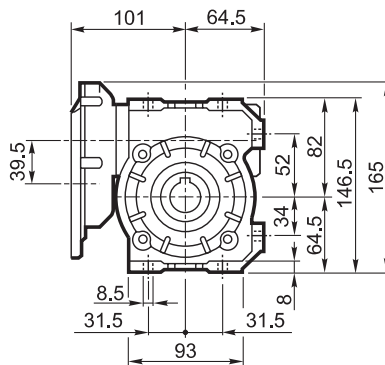
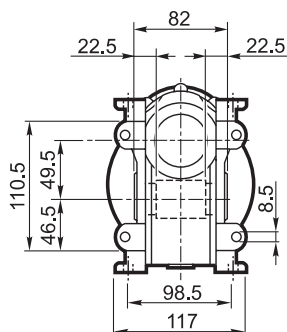
FA



OUTPUT

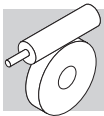


U



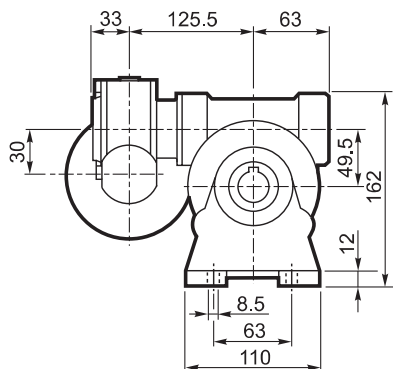
VFR 49

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VFR 49	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	11	M8 x 19	5.0

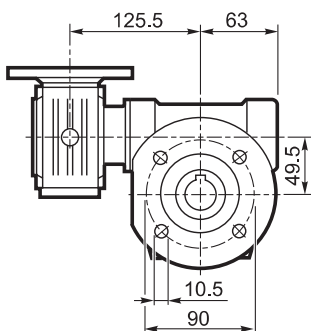


VF/VF 30/49...P(IEC)

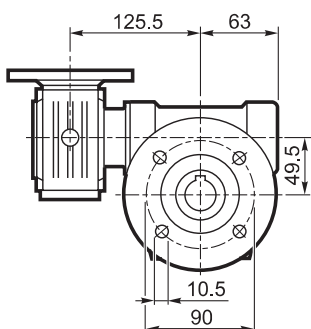
A



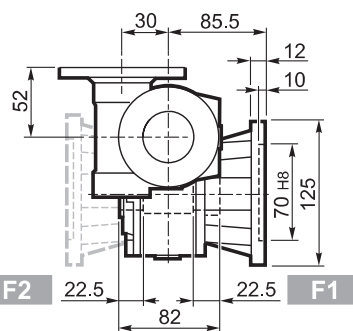
F



FA

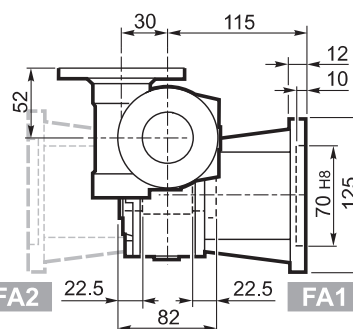


F2



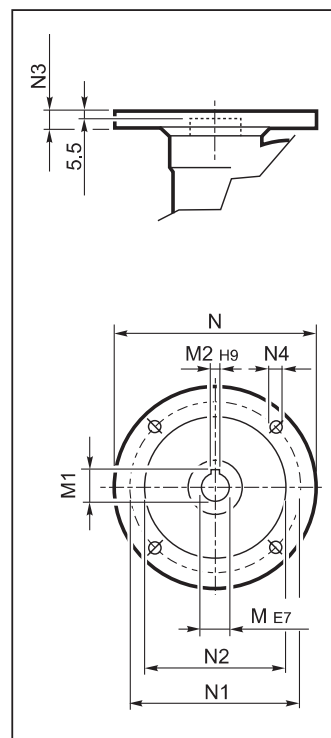
F1

FA2

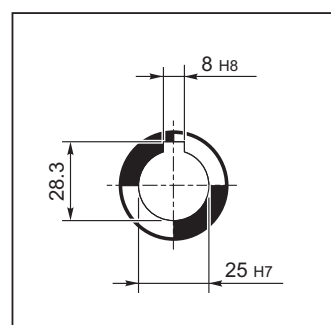


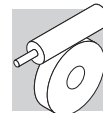
FA1

INPUT

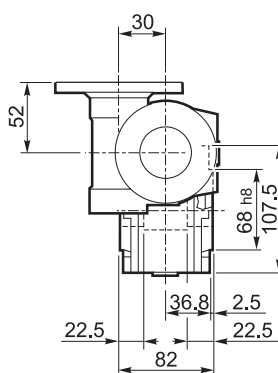
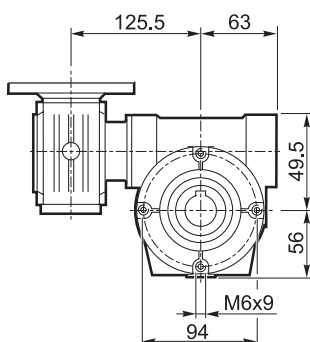


OUTPUT

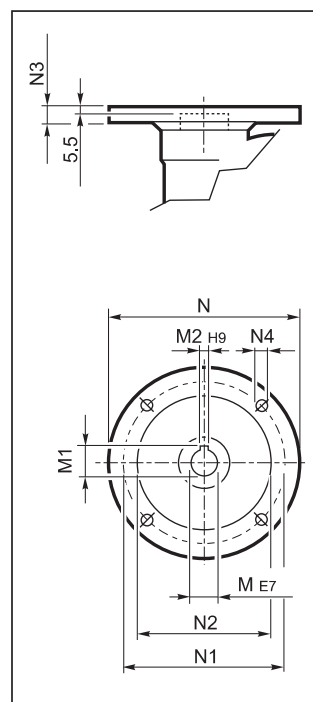




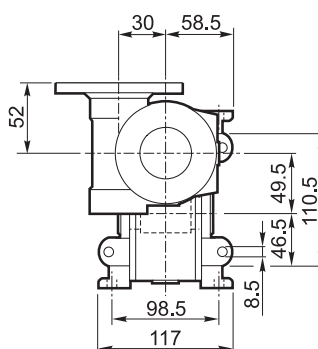
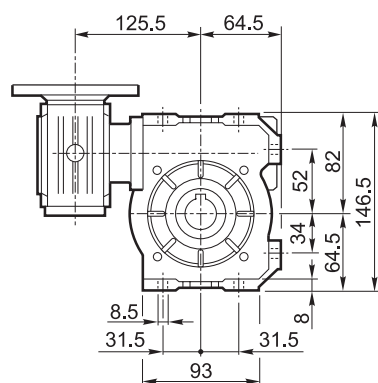
P



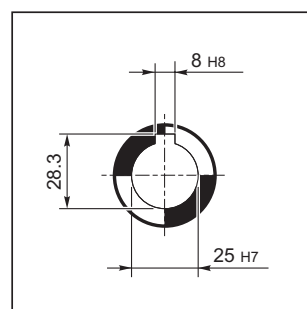
INPUT



U

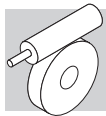


OUTPUT



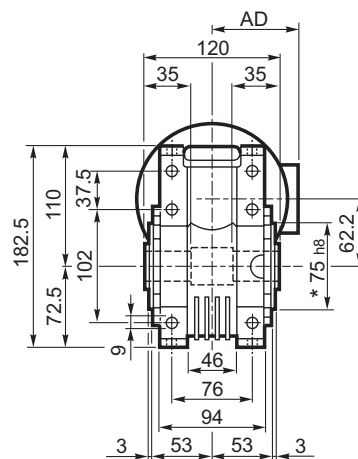
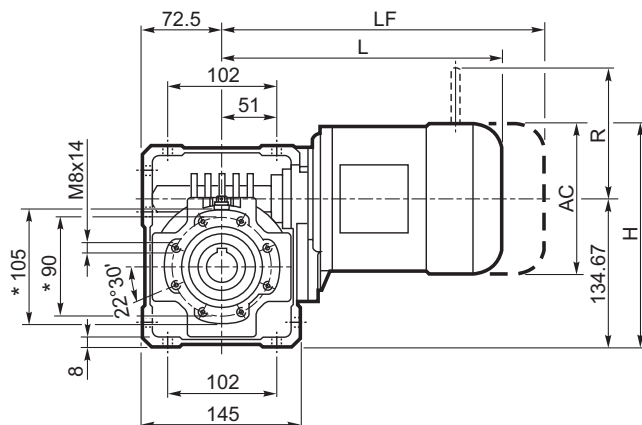
VF/VF 30/49

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF/VF 30/49	P56 B14	9	10.4	3	80	65	50	7	5.5	4.5
VF/VF 30/49	P63 B14	11	12.8	4	90	75	60	6	5.5	

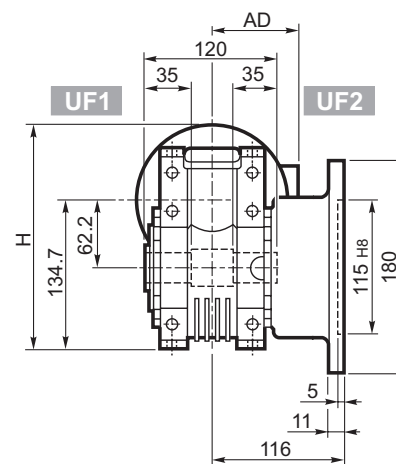
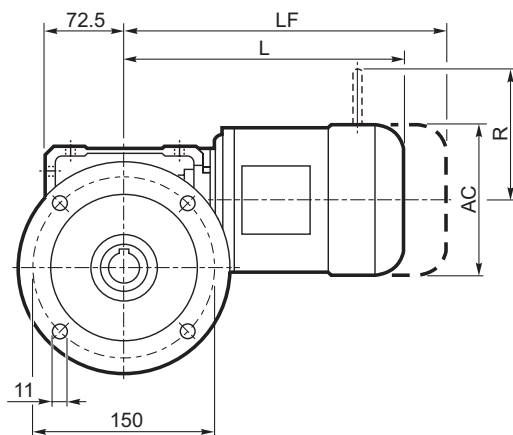


W 63...M/ME

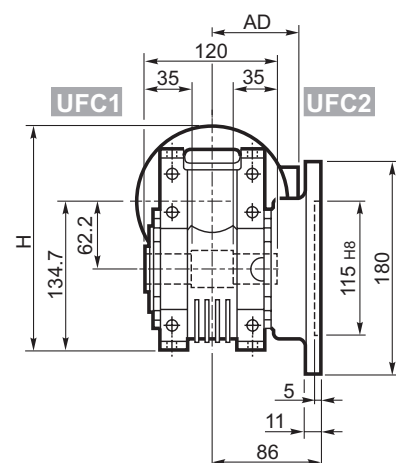
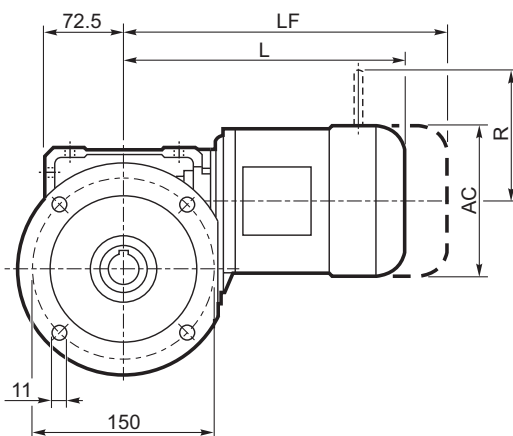
U



UF

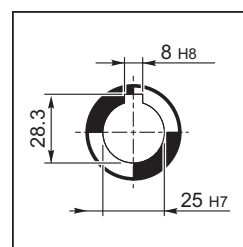


UFC

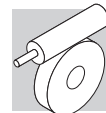


W 63													
			M/ME					M...FD M...FA		M...FD		M...FA	
			AC	H	L	AD	kg	LF	kg	R	AD	R	AD
W 63	S1	M1	138	204	289	108	13	350	15	103	132	124	108
W 63	S2	M2S	156	213	317	119	17	393	20	129	143	134	119
W 63	S2	ME2S	156	213	317	119	17	—	—	—	—	—	—

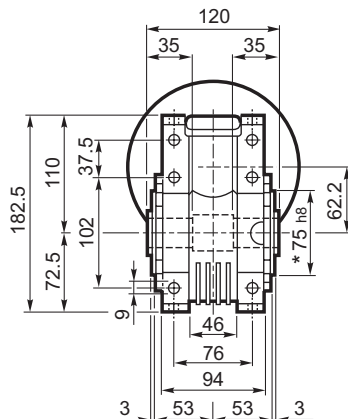
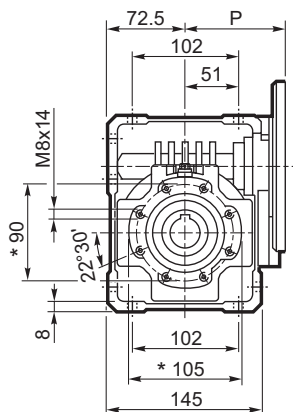
OUTPUT



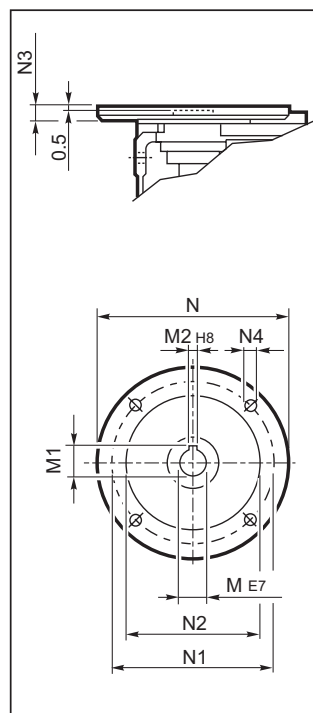
* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés



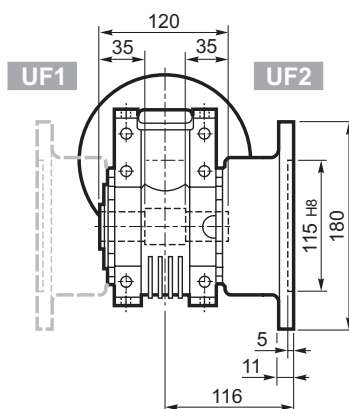
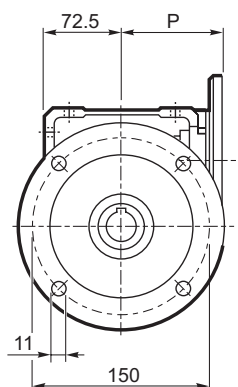
U



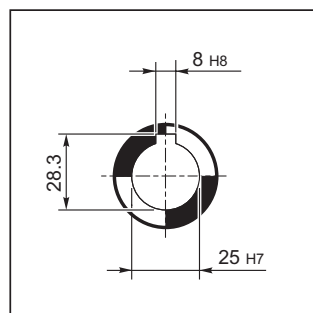
INPUT



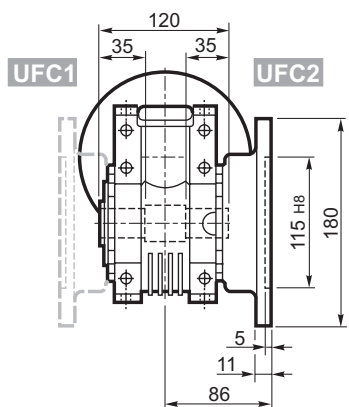
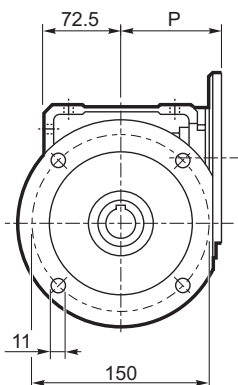
UF_



OUTPUT

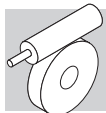


UFC_



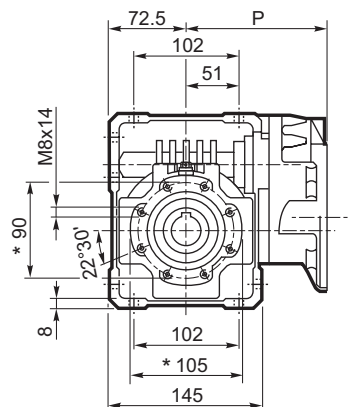
W 63

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	K _g
W 63	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	11	9	95	6.3
W 63	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	12	11.5	102	6.5
W 63	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	12	11.5	102	6.4
W 63	P71 B14	14	16.3	5	105	85	70	11	6.5	95	6.1
W 63	P80 B14	19	21.8	6	120	100	80	11	6.5	102	6.3
W 63	P90 B14	24	27.3	8	140	115	95	11	8.5	102	6.3

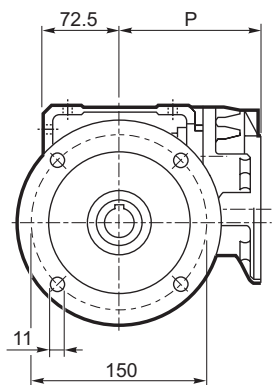


WR 63...P(IEC)

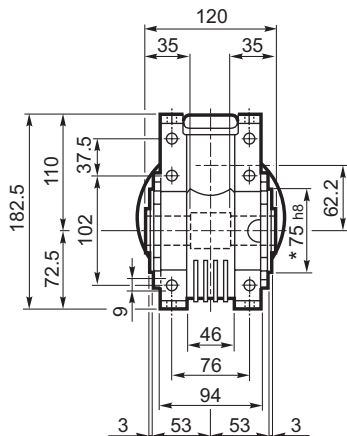
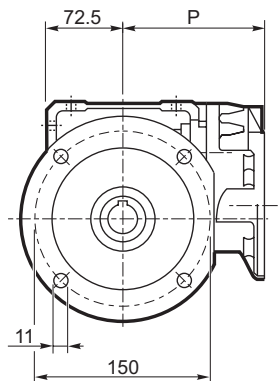
U



UF_

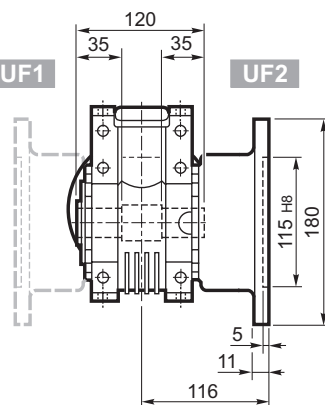


UFC_



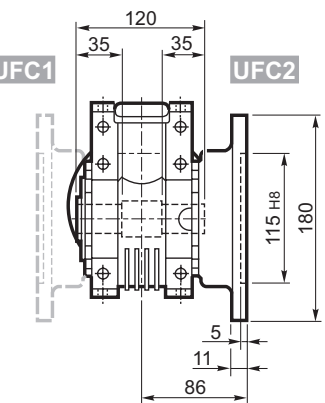
UF1

UF2

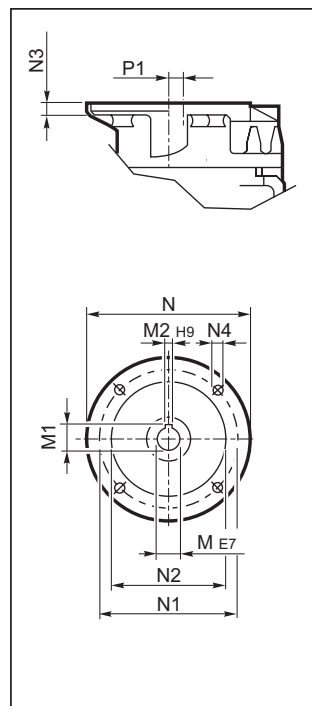


UFC1

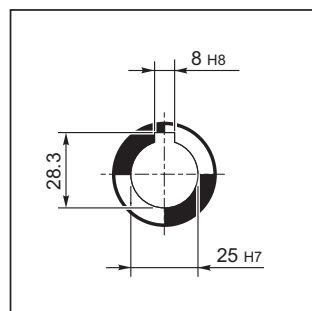
UFC2



INPUT



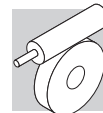
OUTPUT



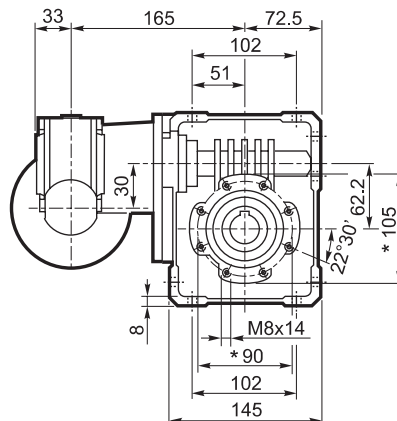
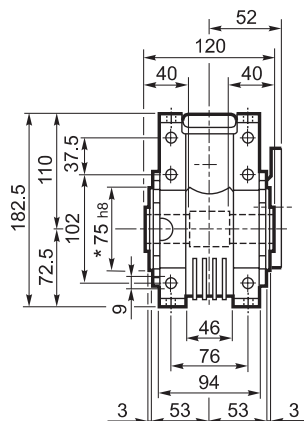
WR 63

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	P1	
WR 63	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	10	M8x10	133.5	11.42	7.1
WR 63	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	10	M8x10	133.5	11.42	

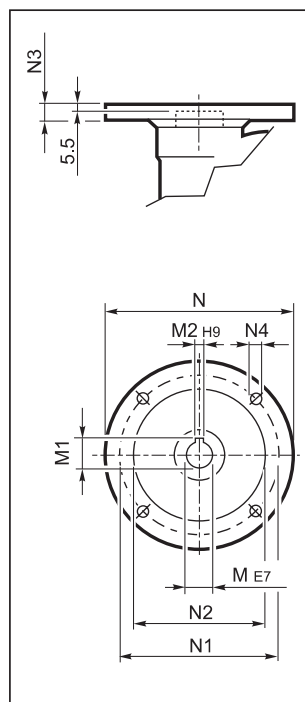
* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés



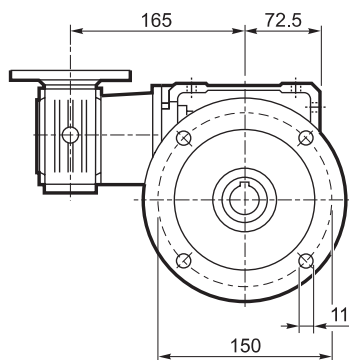
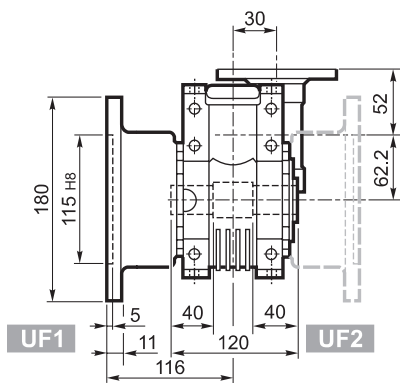
U



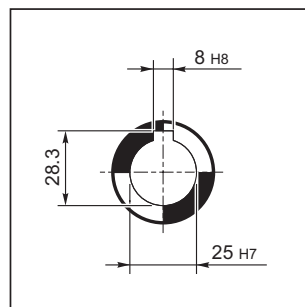
INPUT



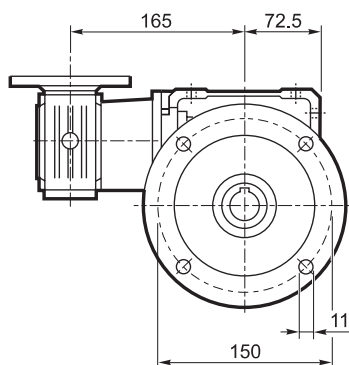
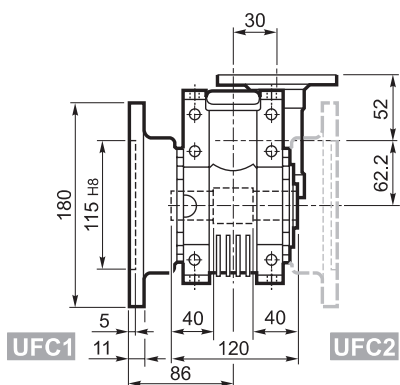
UF



OUTPUT



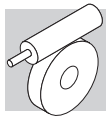
UFC



VF/W 30/63

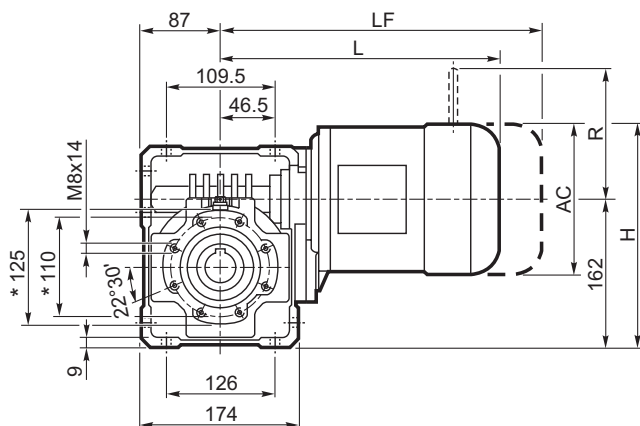
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF/W 30/63	P56 B5	9	10.4	3	120	100	80	7	7	8.0
VF/W 30/63	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	8	9.5	
VF/W 30/63	P63 B14	9	10.4	3	80	65	50	7	5.5	
VF/W 30/63	P63 B14	11	12.8	4	90	75	60	6	5.5	

* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés

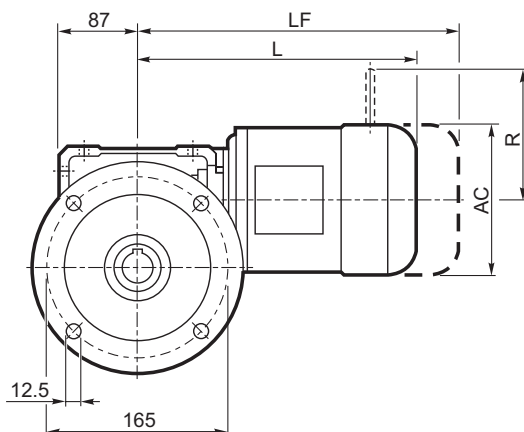


W 75...M/ME

U

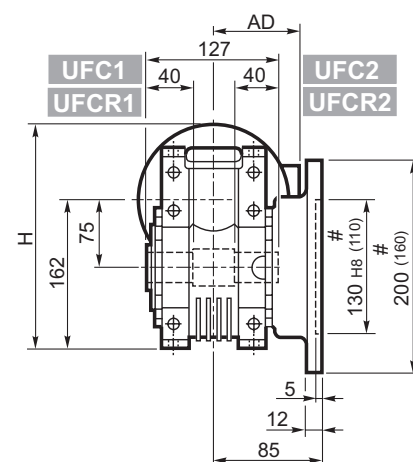
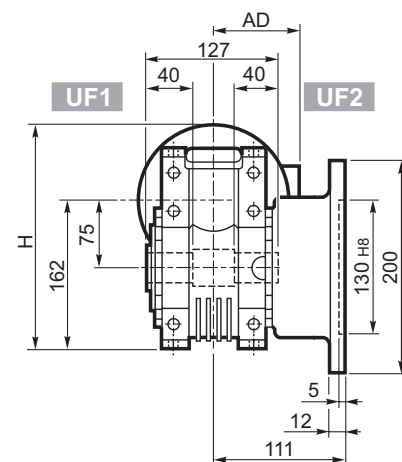
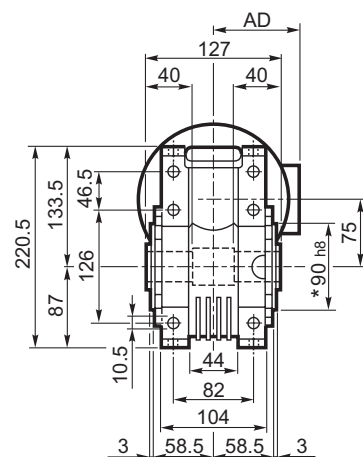
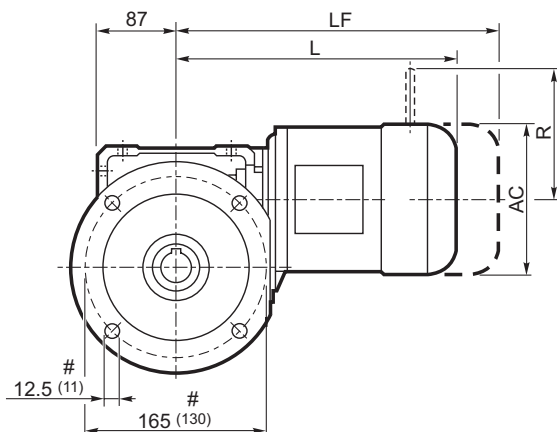


UF

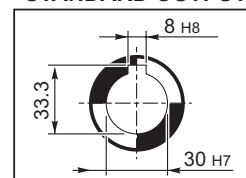


UFC

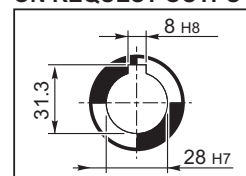
UFCR



STANDARD OUTPUT

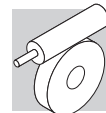


ON REQUEST OUTPUT

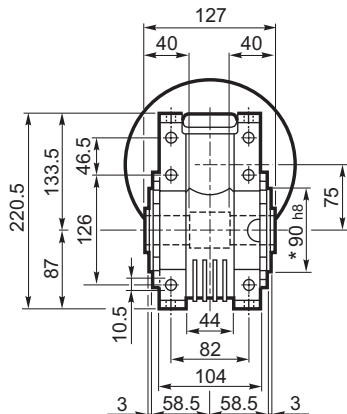
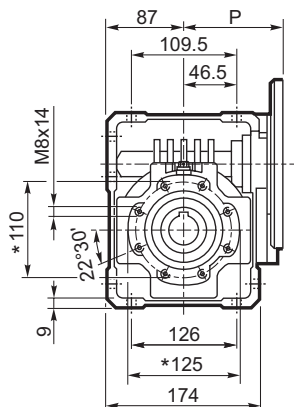


W 75													
			M/ME					M...FD M...FA		M...FD		M...FA	
			AC	H	L	AD		LF		R	AD	R	AD
W 75	S1	M1	138	231	308	108	16.0	369	18.2	103	132	124	108
W 75	S2	ME2S	153	240	333	119	18.5	—	—	—	—	—	—
W 75	S3	ME3S	193	258.5	376	142	27.1	—	—	—	—	—	—
W 75	S3	ME3L	193	258.5	408	142	32.6	—	—	—	—	—	—

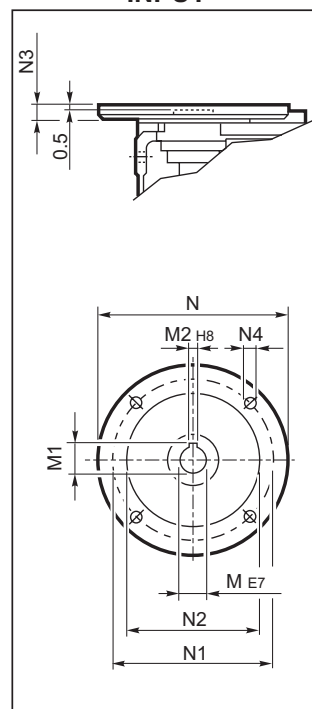
* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés
Flangia ridotta / Reduced flange / Verkürzte Flansch / Bride réduit



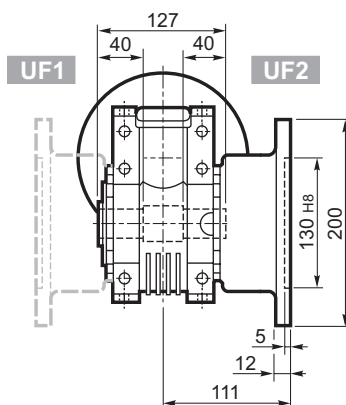
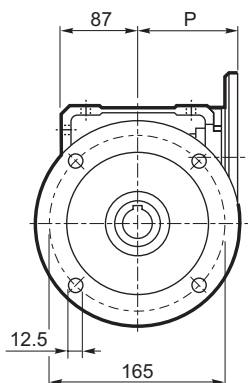
U



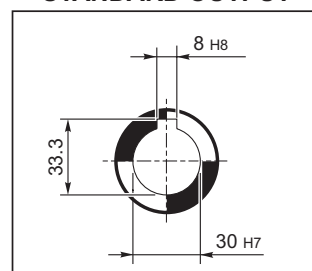
INPUT



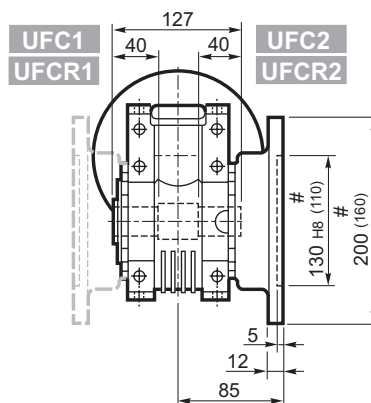
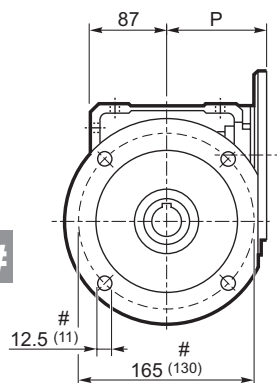
UF_



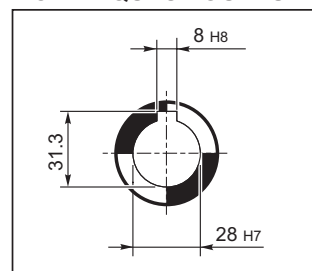
STANDARD OUTPUT



UFC_
UFCR_#



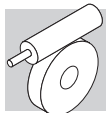
ON REQUEST OUTPUT



W 75

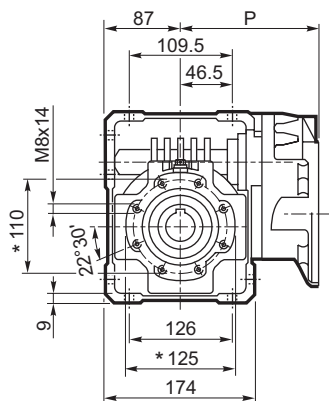
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	
W 75	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	11	9	112	9.5
W 75	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	12	11.5	112	9.7
W 75	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	12	11.5	112	9.6
W 75	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	12.5	120	9.7
W 75	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	12.5	120	9.7
W 75	P80 B14	19	21.8	6	120	100	80	7.5	6.5	112	9.4
W 75	P90 B14	24	27.3	8	140	115	95	7.5	8.5	112	9.4
W 75	P100 B14	28	31.3	8	160	130	110	10	8.5	120	9.5
W 75	P112 B14	28	31.3	8	160	130	110	10	8.5	120	9.5

* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden Seiten / Tous le deux cotés
Flangia ridotta / Reduced flange / Verkürzte Flansch / Bride réduit

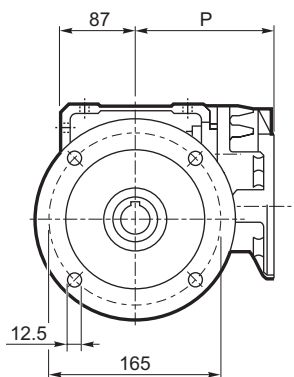


WR 75...P(IEC)

U

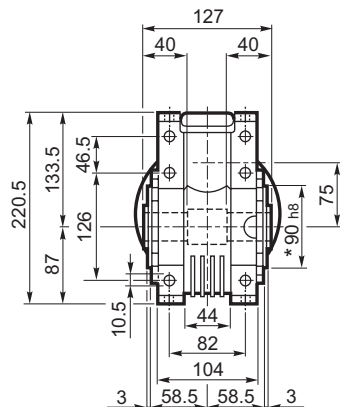
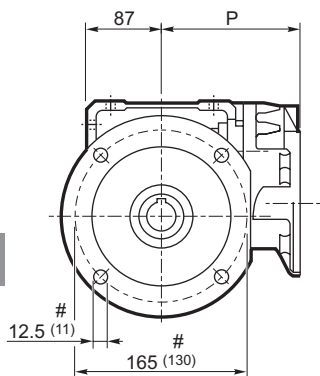


UF_



UFC_

UFCR #

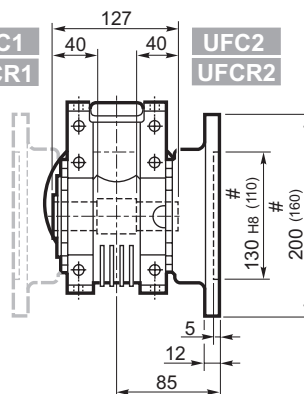


UF1

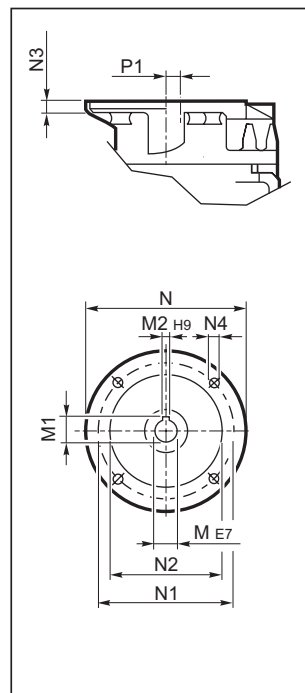
UF2

**UFC1
UFCR1**

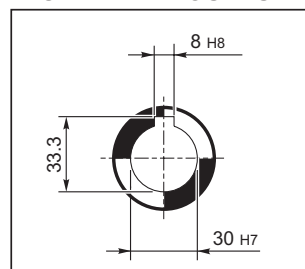
**UFC2
UFCR2**



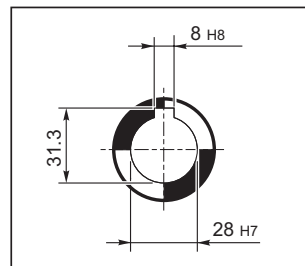
INPUT



STANDARD OUTPUT



ON REQUEST OUTPUT

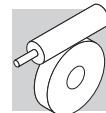


WR 75

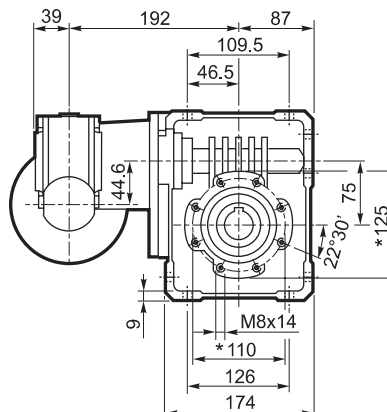
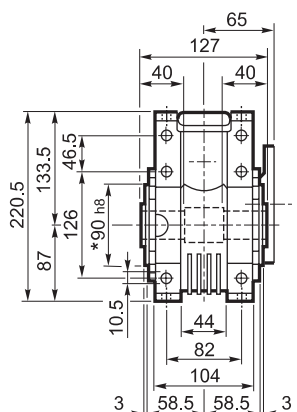
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	P1	
		11	12.8	4	140	115	95	10	M8x10	152	23.53	10.6
WR 75	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	10	M8x10	152	23.53	10.7
WR 75	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	12	M10x13	163.5	11	11.5
WR 75	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	12	M10x13	163.5	11	11.6

* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden Seiten / Tous le deux cotés
Flangia ridotta / Reduced flange / Verkürzte Flansch / Bride réduit

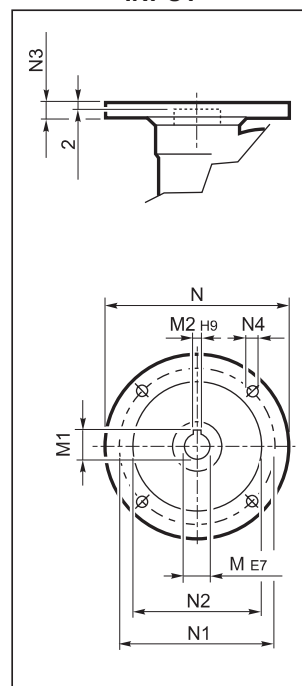
VF/W 44/75...P(IEC)



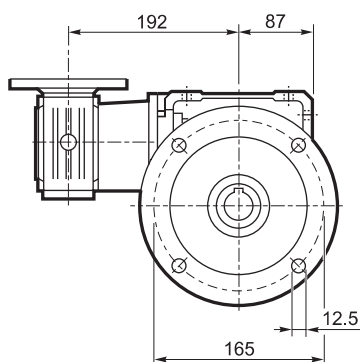
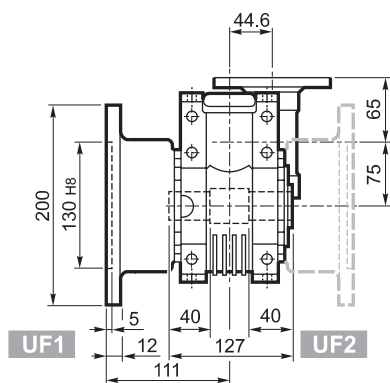
U



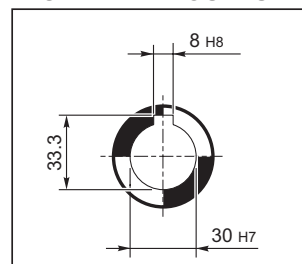
INPUT



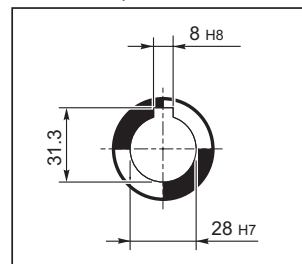
UF_



STANDARD OUTPUT

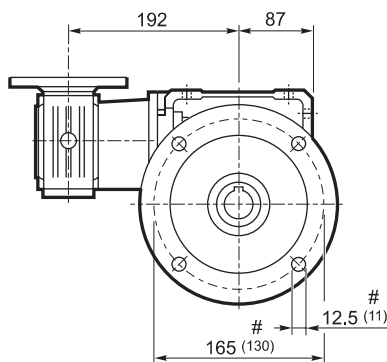
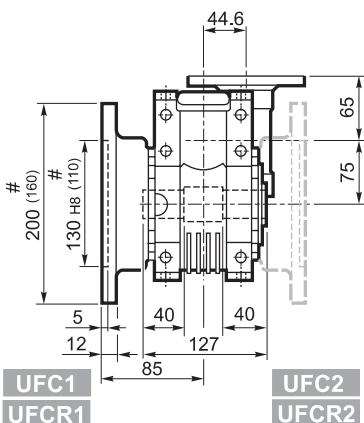


ON REQUEST OUTPUT



UFC_

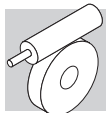
UFCR_#



VF/W 44/75

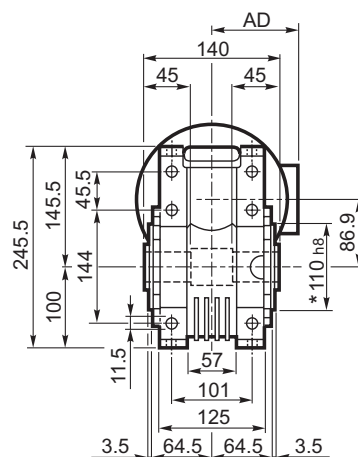
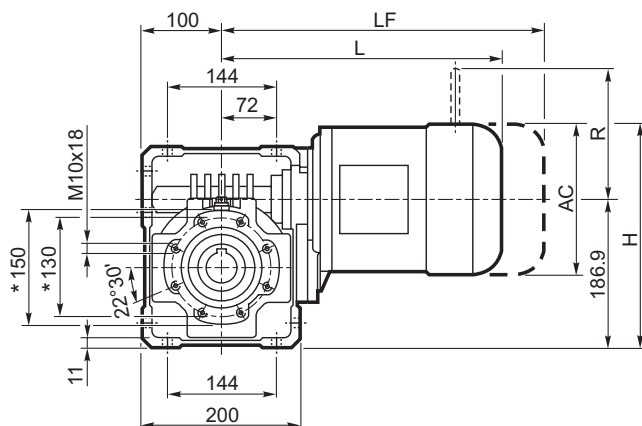
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF/W 44/75	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	10	9.5	12.5
VF/W 44/75	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	10	9.5	
VF/W 44/75	P63 B14	11	12.8	4	90	75	60	8	5.5	
VF/W 44/75	P71 B14	14	16.3	5	105	85	70	10	7	

* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden Seiten / Tous le deux cotés
Flangia ridotta / Reduced flange / Verkürzte Flansch / Bride réduit

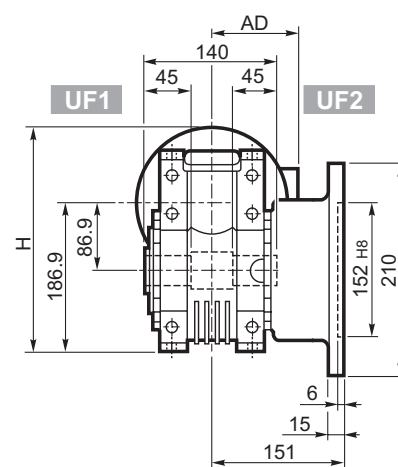
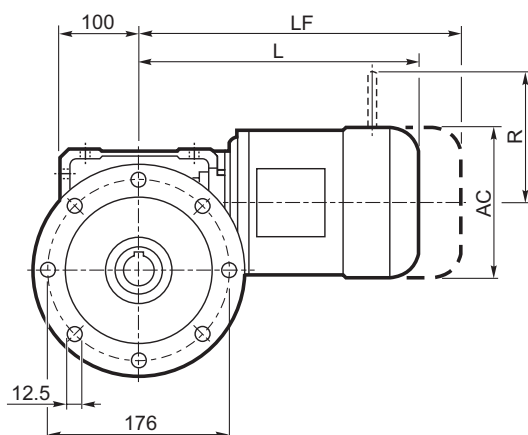


W 86...M/ME

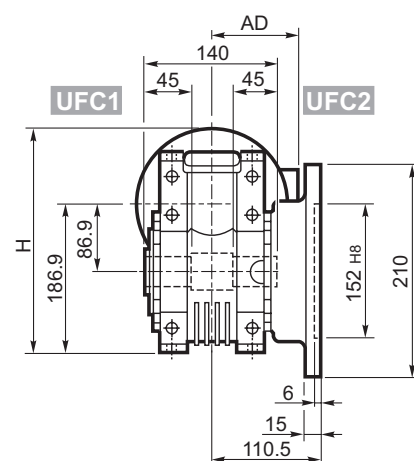
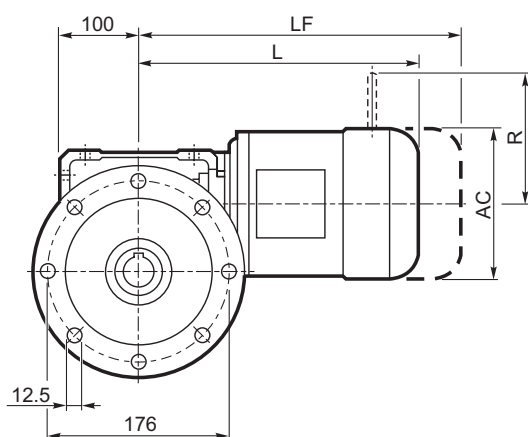
U



UF_



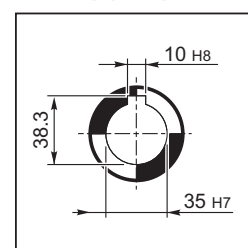
UFC_



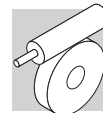
W 86

W 86													
			M/ME					M...FD M...FA		M...FD		M...FA	
			AC	H	L	AD		LF		R	AD	R	AD
W 86	S1	M1	138	256	324	108	20.1	385	22.3	103	132	124	108
W 86	S2	M2S	156	265	349	119	22.6	425	25.7	129	143	134	119
W 86	S2	ME2S	156	265	349	119	22.6	—	—	—	—	—	—
W 86	S3	ME3S	193	283.5	392	142	31.2	—	—	—	—	—	—
W 86	S3	ME3L	193	283.5	424	142	36.7	—	—	—	—	—	—

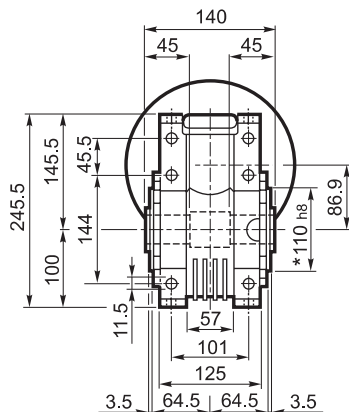
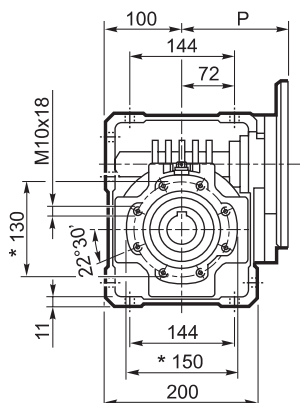
OUTPUT



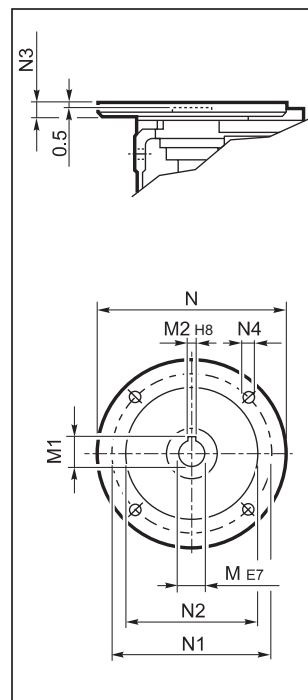
* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés



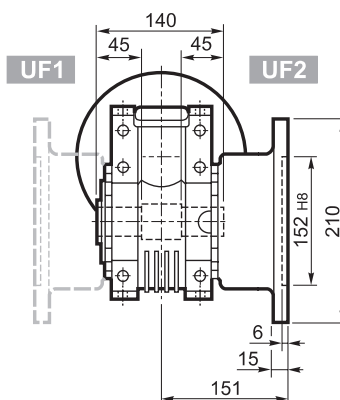
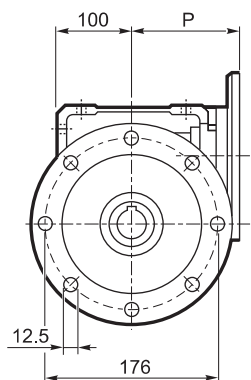
U



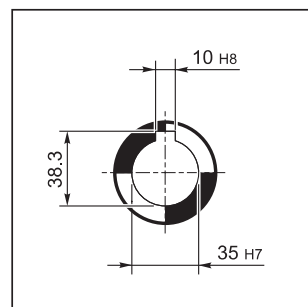
INPUT



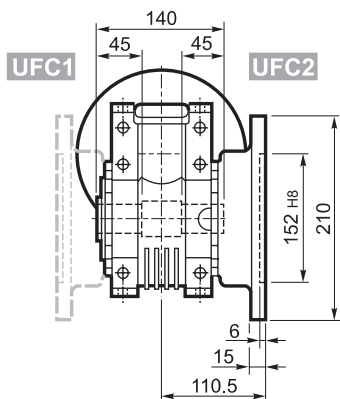
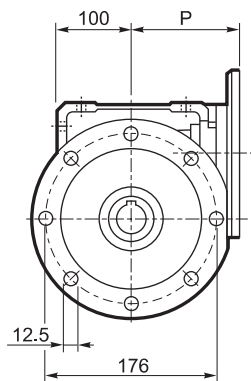
UF_



OUTPUT



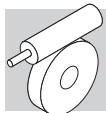
UFC_



W 86

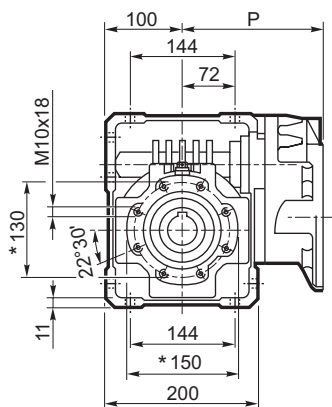
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	
W 86	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	11	9	128	13.6
W 86	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	12	11.5	128	13.8
W 86	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	12	11.5	128	13.7
W 86	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	12.5	136	13.8
W 86	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	12.5	136	13.8
W 86	P80 B14	19	21.8	6	120	100	80	7.5	6.5	128	13.5
W 86	P90 B14	24	27.3	8	140	115	95	7.5	8.5	128	13.5
W 86	P100 B14	28	31.3	8	160	130	110	10	8.5	136	13.6
W 86	P112 B14	28	31.3	8	160	130	110	10	8.5	136	13.6

* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés

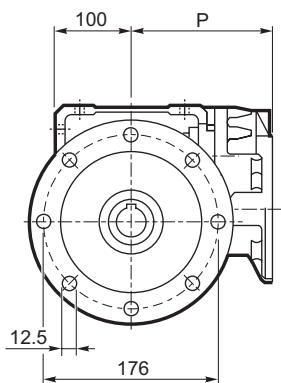


WR 86...P(IEC)

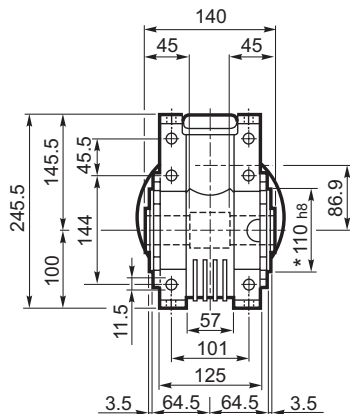
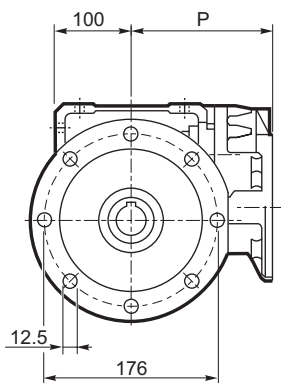
U



UF

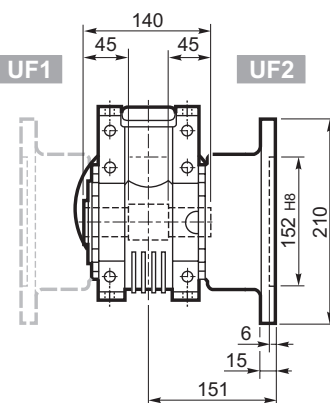


UFC



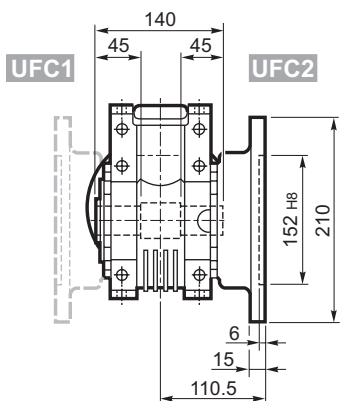
UF1

UF2

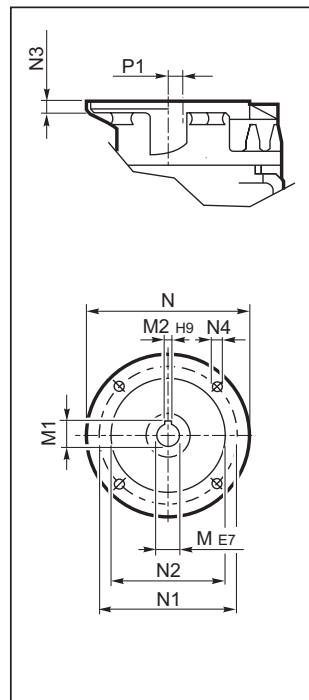


UFC1

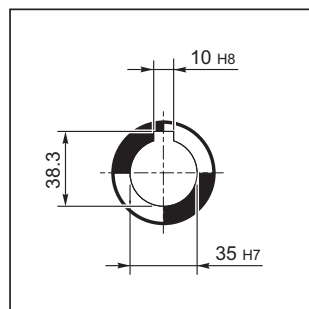
UFC2



INPUT



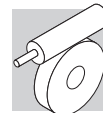
OUTPUT



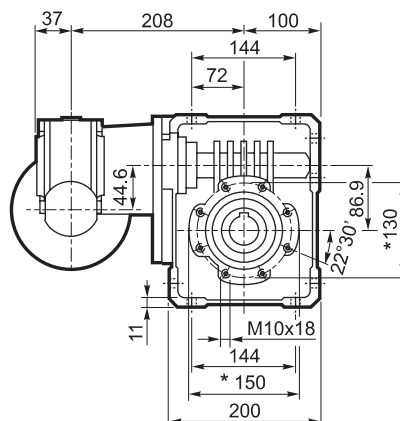
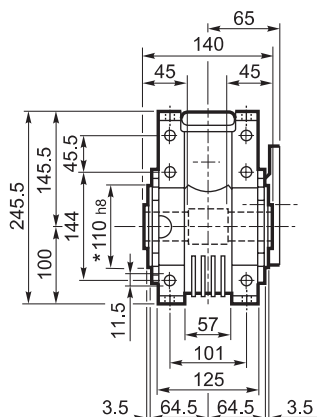
WR 86

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	P1	
WR 86	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	10	M8x10	168	35.4	14.3
WR 86	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	10	M8x10	168	35.4	14.4
WR 86	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	12	M10x13	179.5	22.9	15.2
WR 86	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	12	M10x13	179.5	22.9	15.3

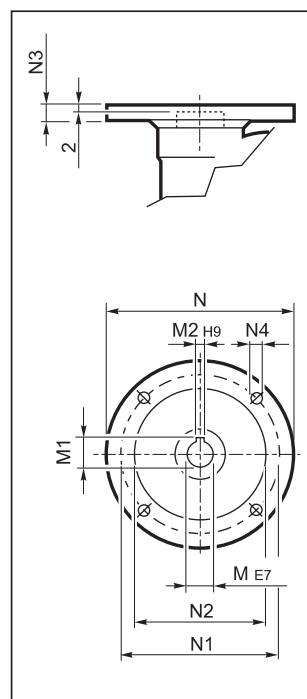
* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés



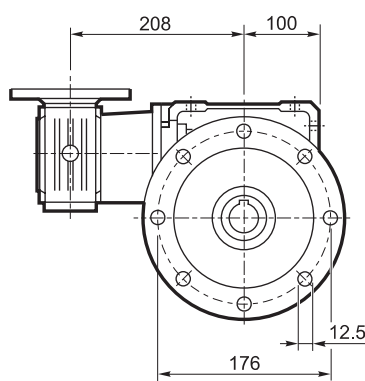
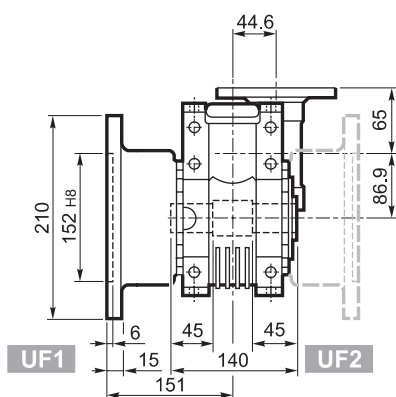
U



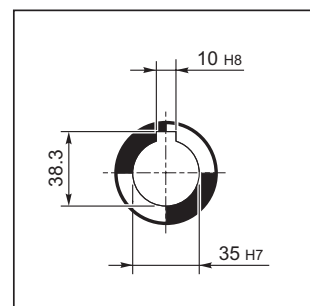
INPUT



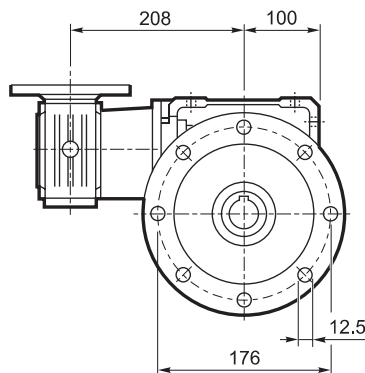
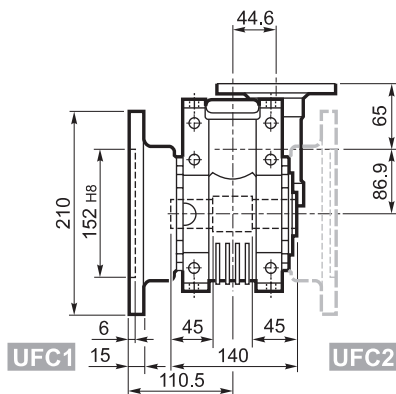
UF



OUTPUT



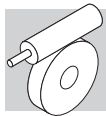
UFC



VF/W 44/86

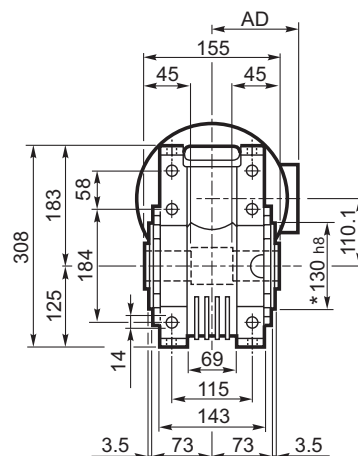
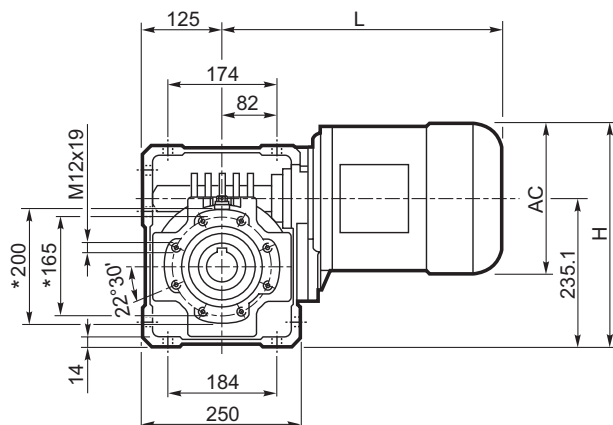
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	Kg
	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	10	9.5	16.6
	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	10	9.5	
	P63 B14	11	12.8	4	90	75	60	8	5.5	
	P71 B14	14	16.3	5	105	85	70	10	7	

* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés

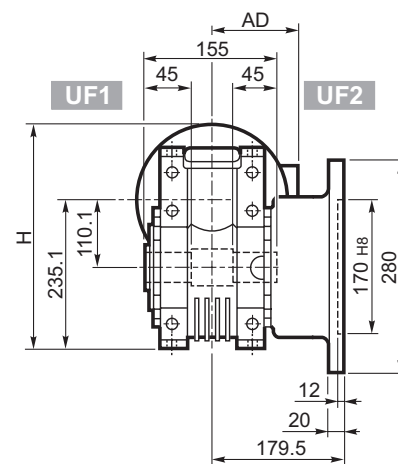
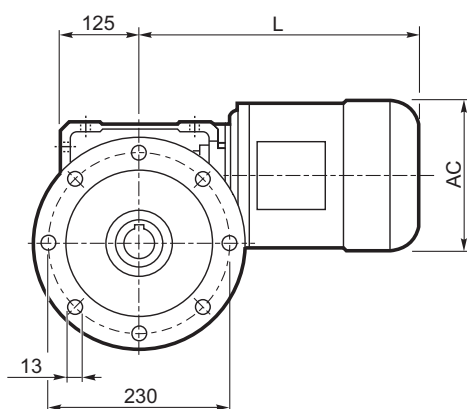


W 110...M/ME

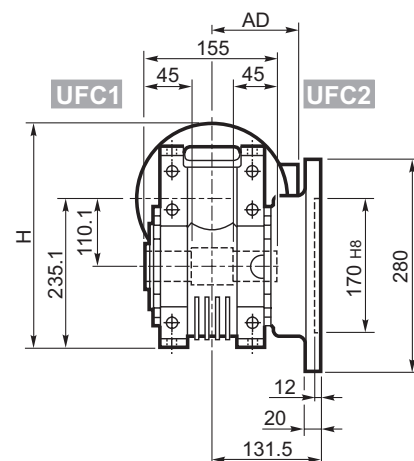
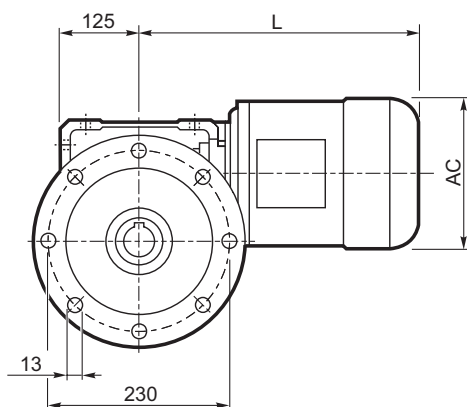
U



UF_



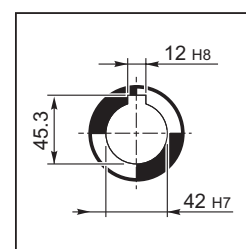
UFC_



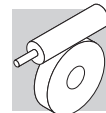
W 110

			M/ME					M...FD M...FA		M...FD		M...FA	
			AC	H	L	AD		LF		R	AD	R	AD
			156	313	364	119	38	440	41	129	143	134	119
W 110	S2	ME2S	156	313	364	119	38	—	—	—	—	—	—
W 110	S3	ME3S	193	332	407	142	47.5	—	—	—	—	—	—
W 110	S3	ME3L	193	332	439	142	53	—	—	—	—	—	—

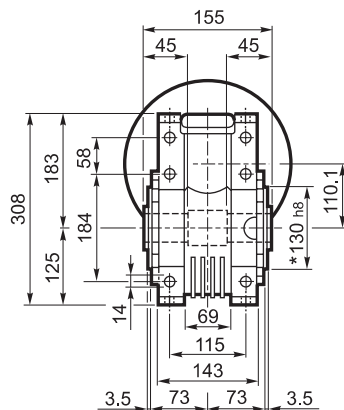
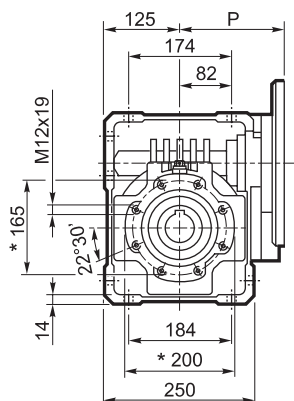
OUTPUT



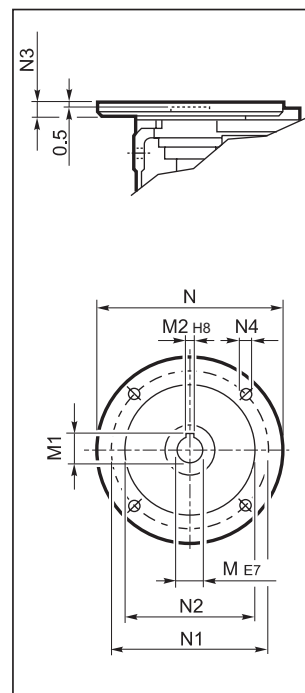
* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés



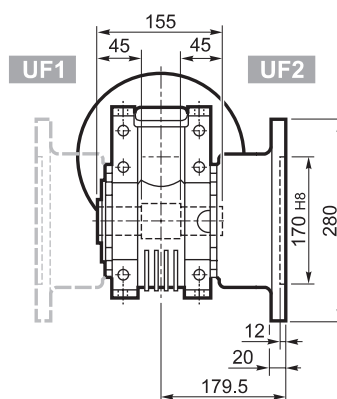
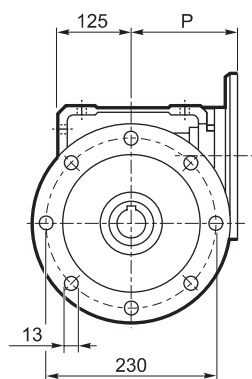
U



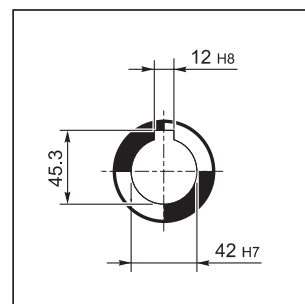
INPUT



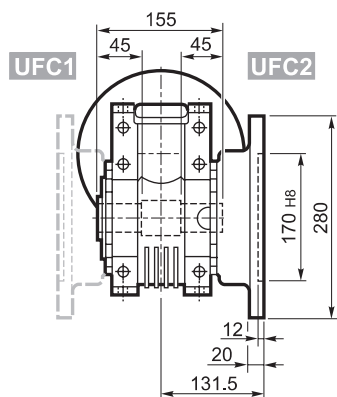
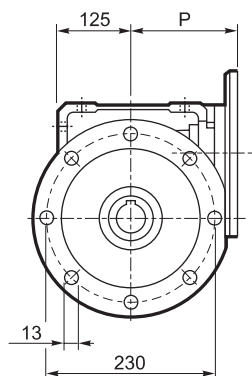
UF



OUTPUT



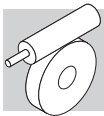
UFC



W 110

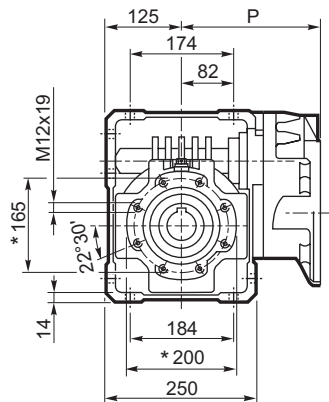
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	kg
W 110	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	—	M10x12	143	28
W 110	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	—	M10x12	143	28
W 110	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	13	151	29
W 110	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	13	151	29
W 110	P132 B5	38	41.3	10	300	265	230	16	13	226	31
W 110	P80 B14	19	21.8	6	120	100	80	7.5	7	143	27.5
W 110	P90 B14	24	27.3	8	140	115	95	6.5	9	143	27.5
W 110	P100 B14	28	31.3	8	160	130	110	13	9	151	27
W 110	P112 B14	28	31.3	8	160	130	110	13	9	151	27

* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés

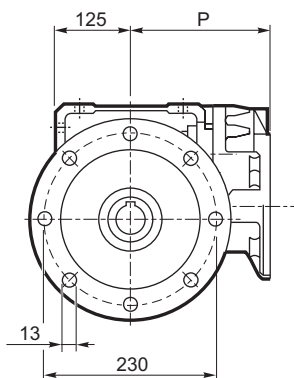


WR 110...P(IEC)

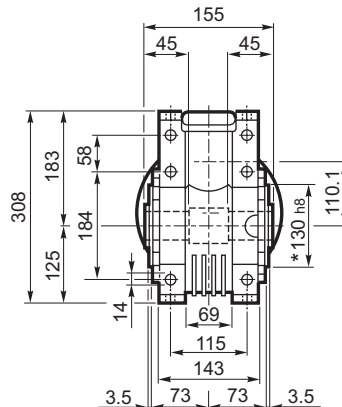
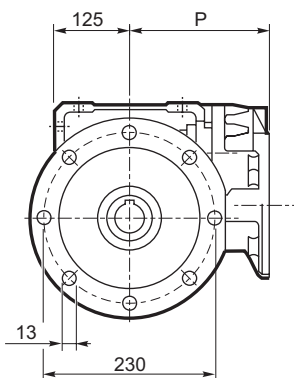
U



UF

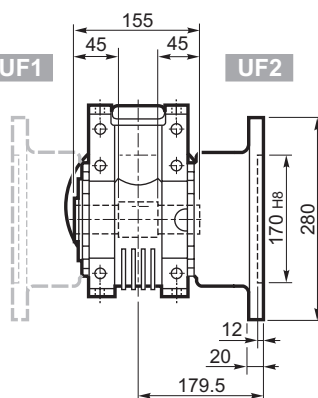


UFC



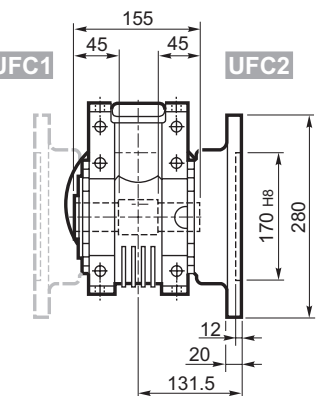
UF1

UF2

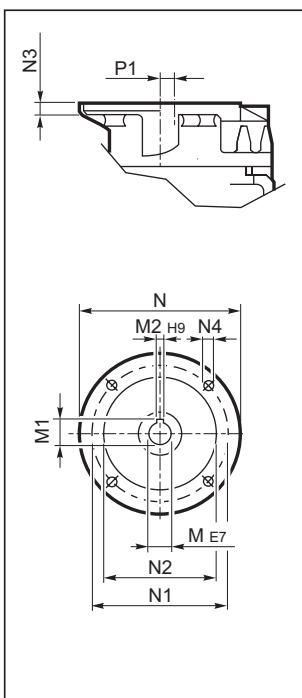


UFC1

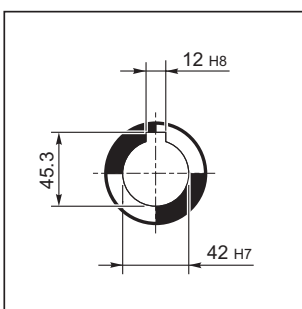
UFC2



INPUT



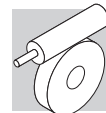
OUTPUT



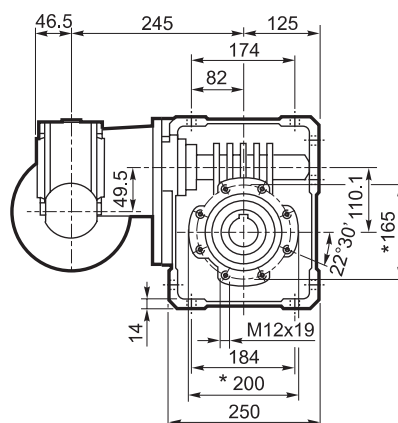
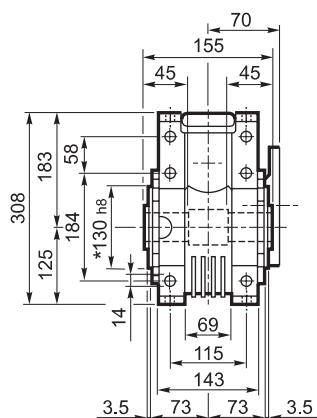
WR 110

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	P1	
WR 110	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	10	M8x14	185	58.6	30.5
WR 110	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	14	M10x15	204	21.1	31
WR 110	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	14	M10x15	204	21.1	31
WR 110	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	14	M12x13	213	21.1	32
WR 110	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	14	M12x13	213	21.1	32

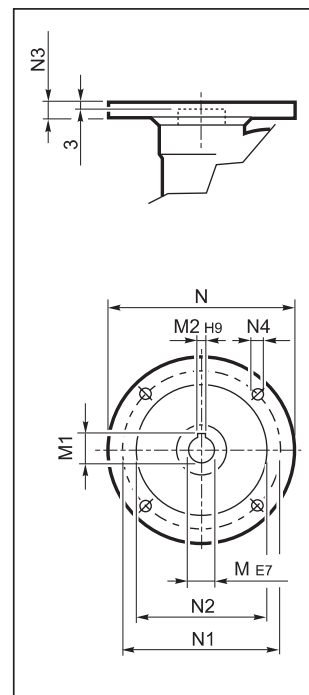
* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés



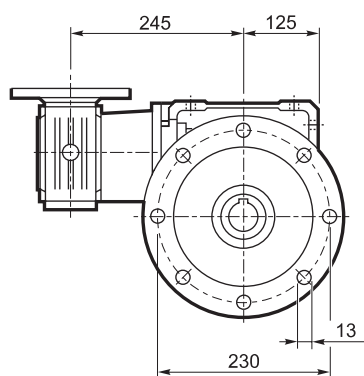
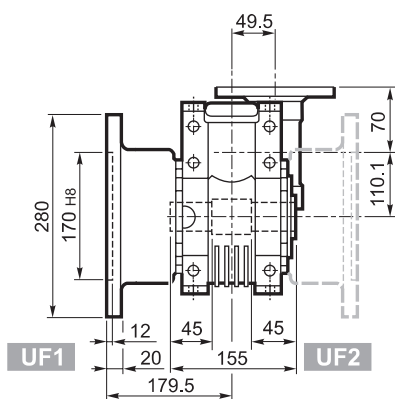
U



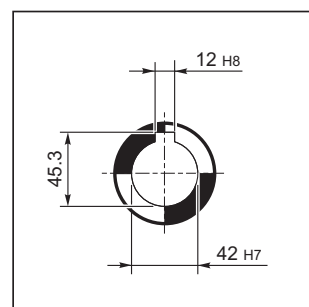
INPUT



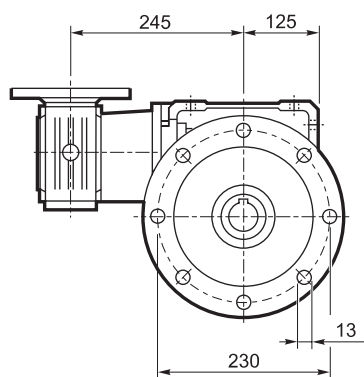
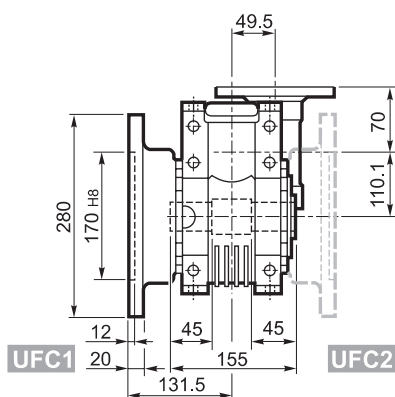
UF



OUTPUT



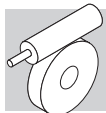
UFC



VF/W 49/110

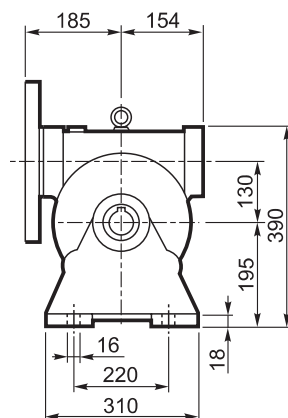
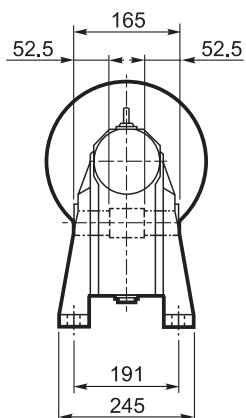
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF/W 49/110	P63 B5	11	12.8	4	140	115	95	10.5	9.5	33
VF/W 49/110	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	10.5	9.5	
VF/W 49/110	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	10	11.5	
VF/W 49/110	P63 B14	11	12.8	4	90	75	60	7	6	
VF/W 49/110	P71 B14	14	16.3	5	105	85	70	10.5	6.5	
VF/W 49/110	P80 B14	19	21.8	6	120	100	80	10	7	

* Da ambo i lati / On both sides / Auf beiden seiten / Tous le deux cotés

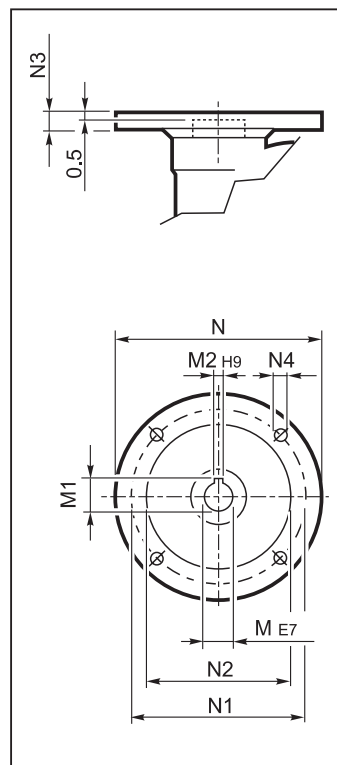


VF 130...P(IEC)

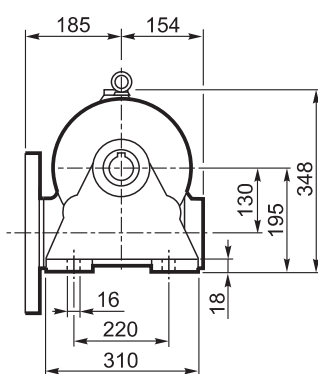
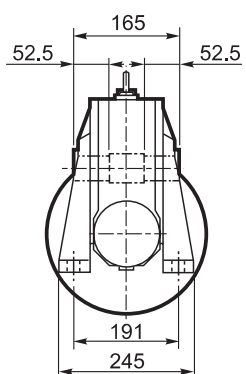
A



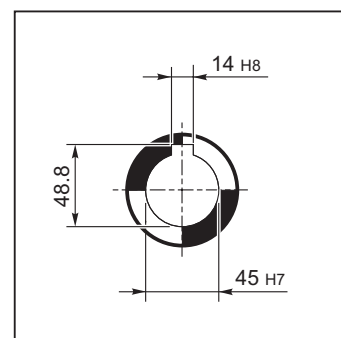
INPUT



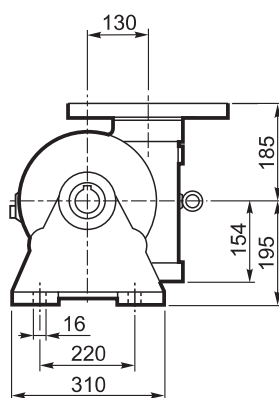
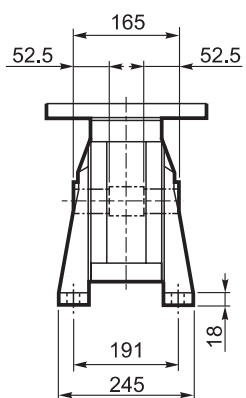
N

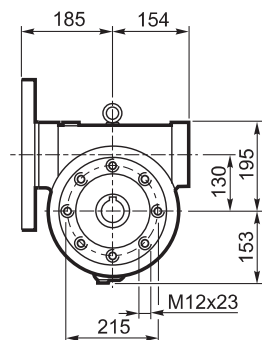
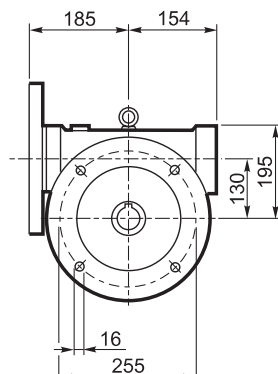
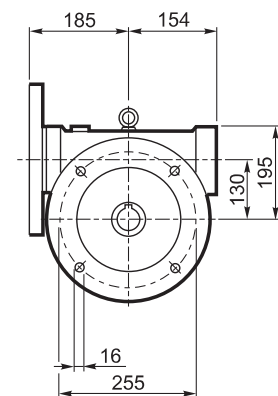
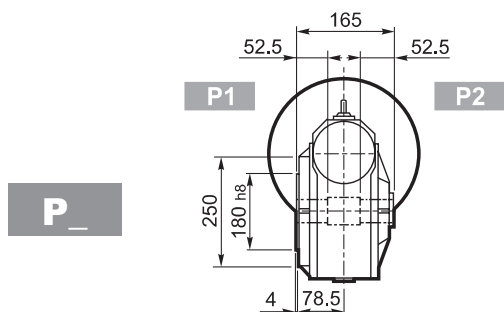
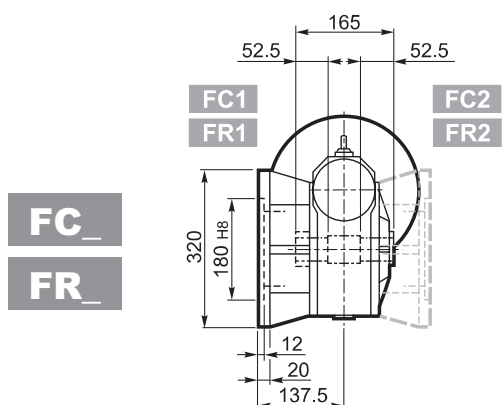
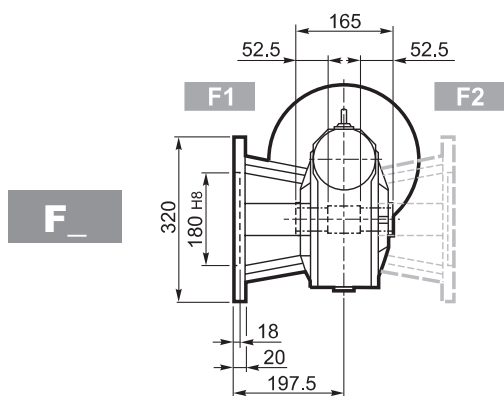
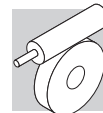


OUTPUT

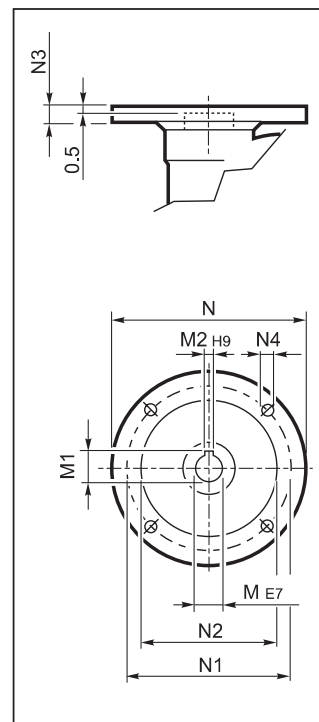


V

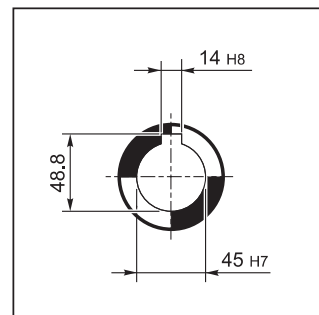




INPUT



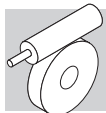
OUTPUT



VF 130

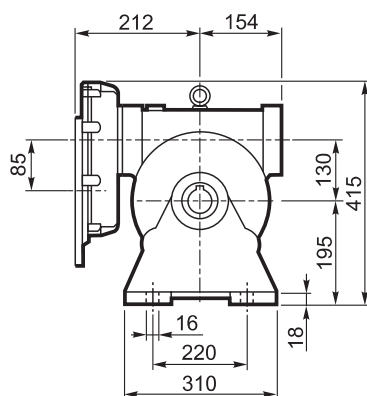
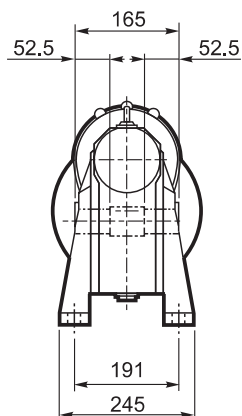
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF130	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	17	11	49
VF130	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	17	13	
VF130	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	17	13	
VF130	P132 B5	38	40.1#	10	300	265	230	17	13	

Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite

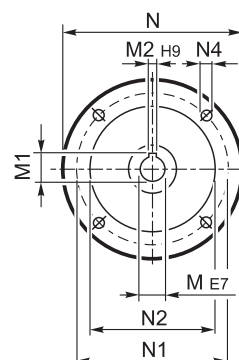
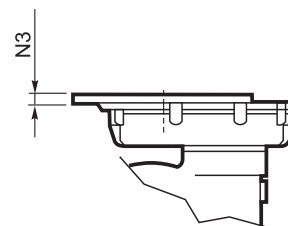


VFR 130...P(IEC)

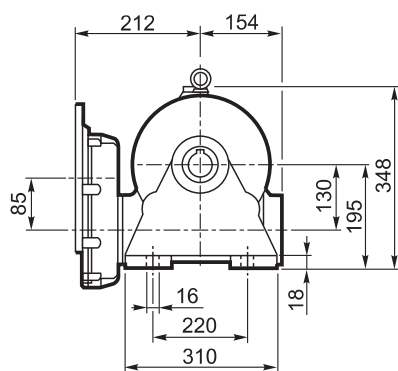
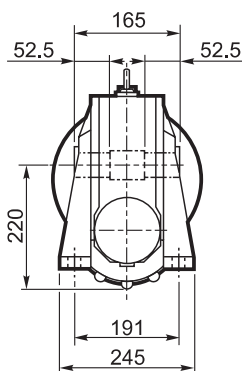
A



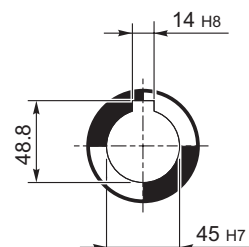
INPUT



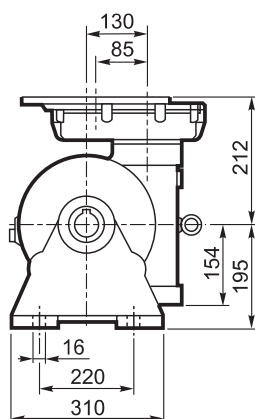
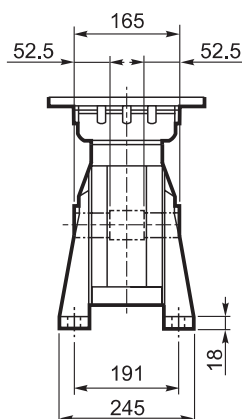
N

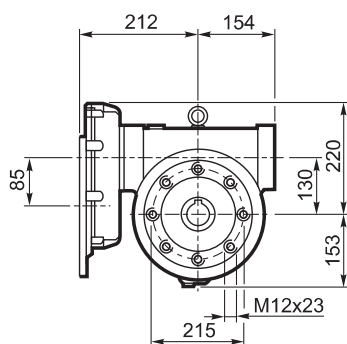
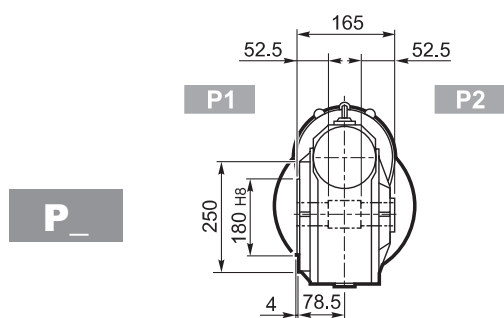
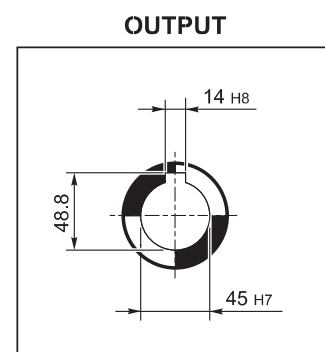
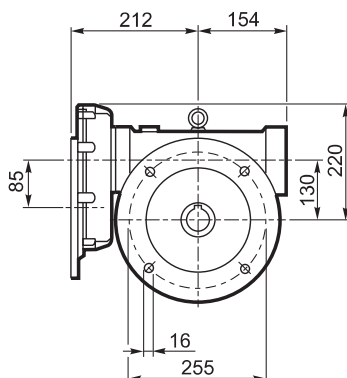
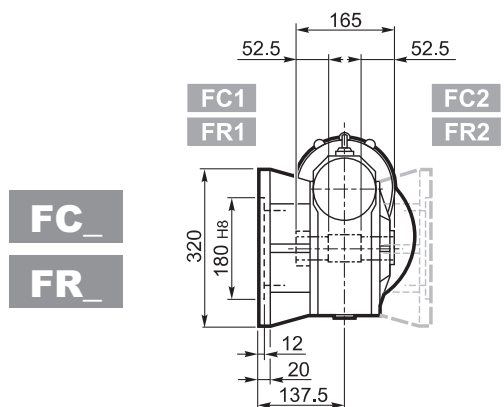
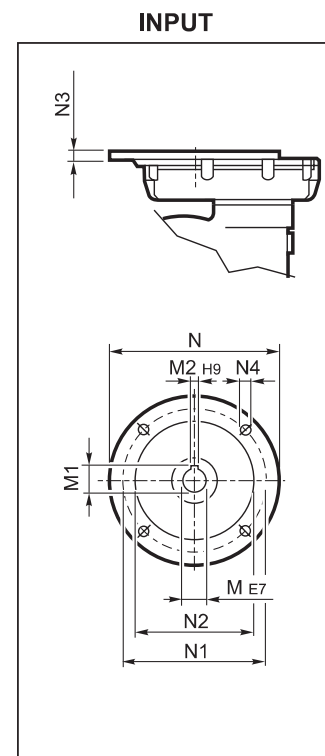
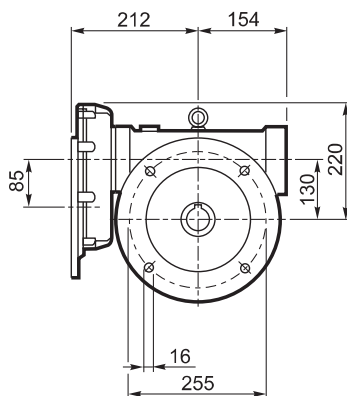
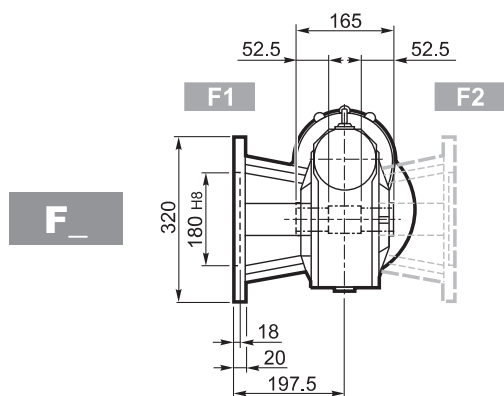
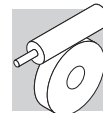


OUTPUT



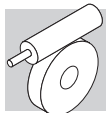
V





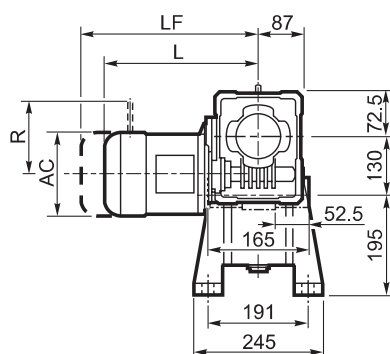
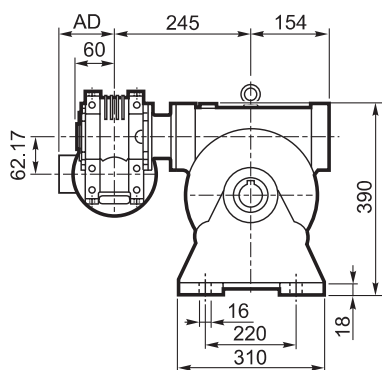
VFR 130										
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VFR 130	P80 B5	19 K6	21.8	6	200	165	130	12	M10x25	57
VFR 130	P90 B5	24 K6	27.3	8	200	165	130	12	M10x25	
VFR 130	P100 B5	28 J6	29.1#	8	250	215	180	13	M12x35	
VFR 130	P112 B5	28 J6	29.1#	8	250	215	180	13	M12x35	

Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite



W/VF 63/130...M/ME

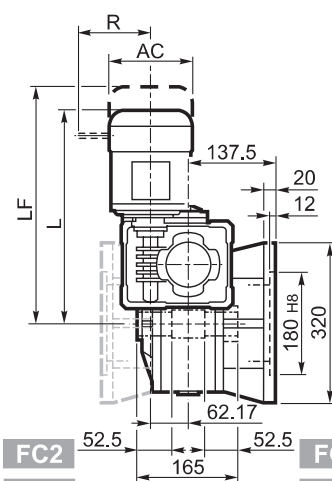
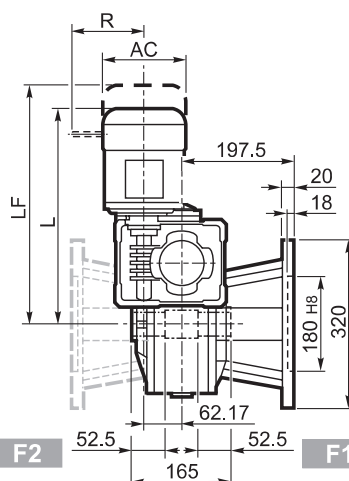
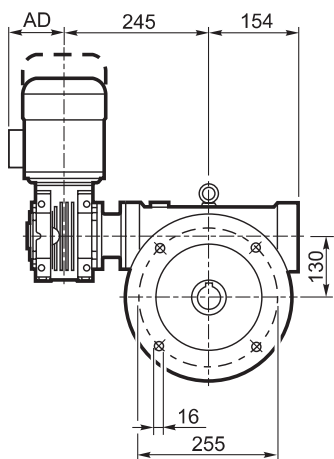
A



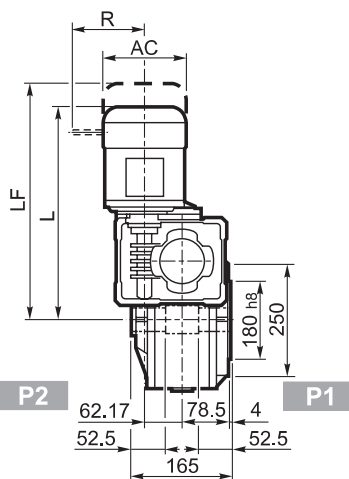
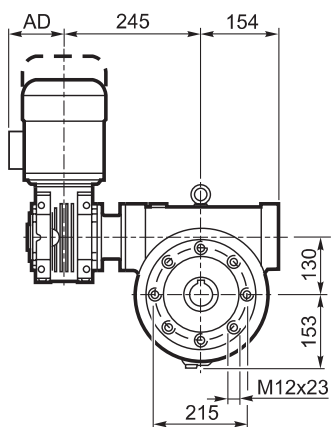
F₋

FC₋

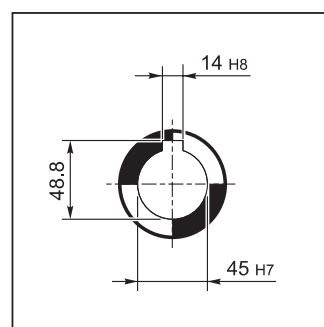
FR₋



P₋

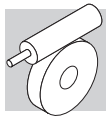


OUTPUT

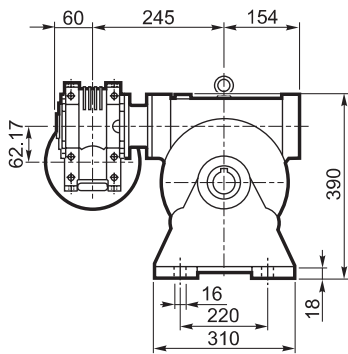


W/VF 63/130

			M/ME				M...FD M...FA		M...FD		M...FA	
			AC	L	AD		LF		R	AD	R	AD
W/VF 63/130	S1	M1	138	419	108	63	480	65	103	132	124	108
W/VF 63/130	S2	ME2S	156	447	119	68	—	—	—	—	—	—



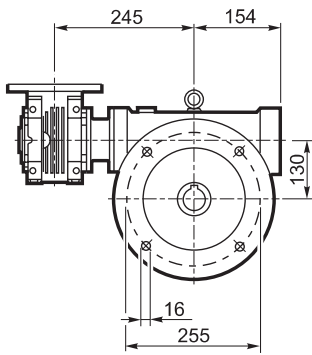
A



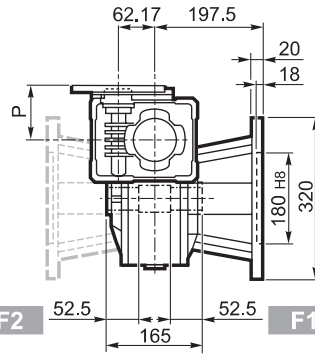
F₋

FC₋

FR₋



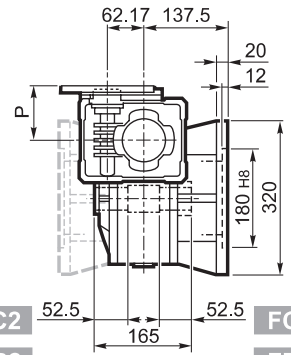
F2



F1

FC2

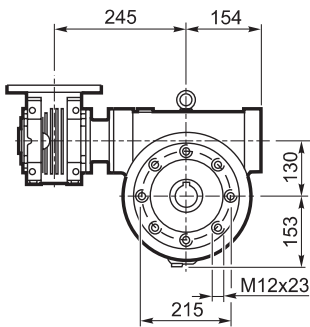
FR2



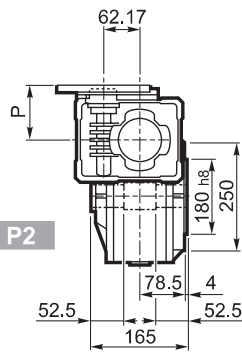
FC1

FR1

P₋

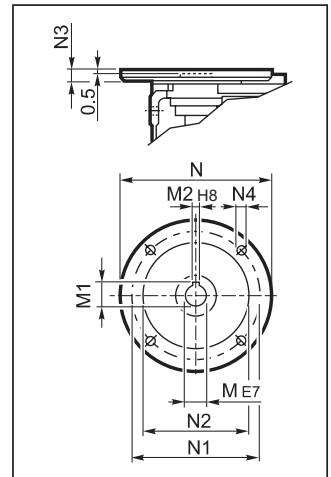


P2

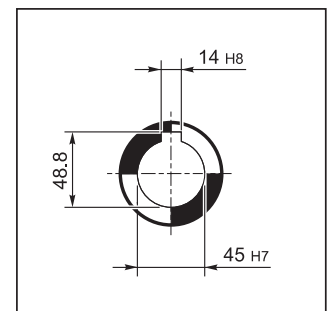


P1

INPUT

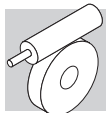


OUTPUT



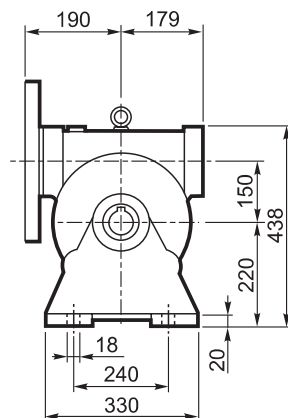
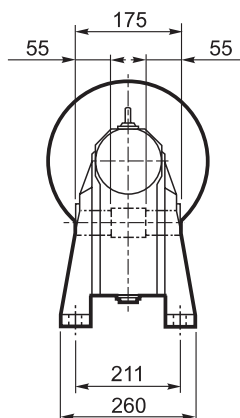
W/VF 63/130

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	
W/VF 63/130	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	11	9	95	57
W/VF 63/130	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	12	11.5	102	
W/VF 63/130	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	12	11.5	102	
W/VF 63/130	P71 B14	14	16.3	5	105	85	70	11	6.5	95	
W/VF 63/130	P80 B14	19	21.8	6	120	100	80	11	6.5	102	
W/VF 63/130	P90 B14	24	27.3	8	140	115	95	11	8.5	102	

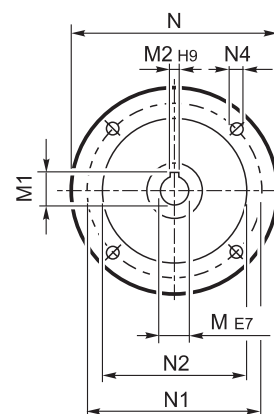
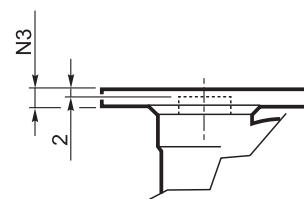


VF 150...P(IEC)

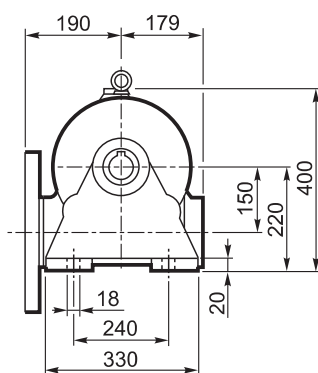
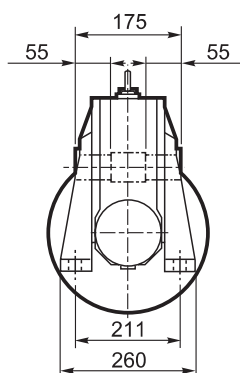
A



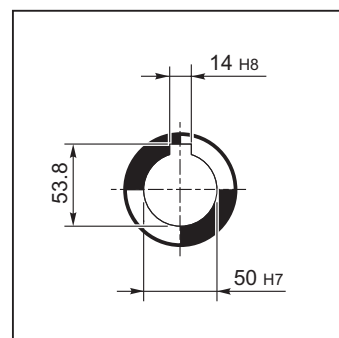
INPUT



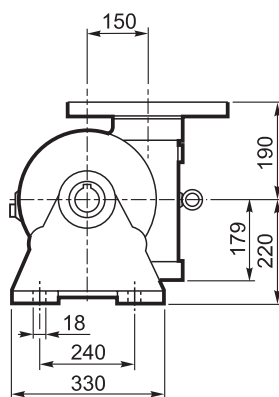
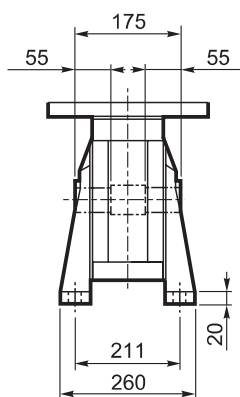
N

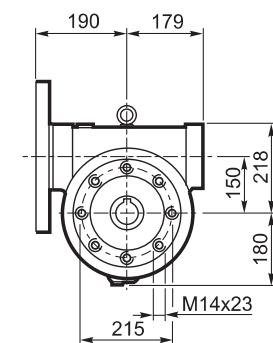
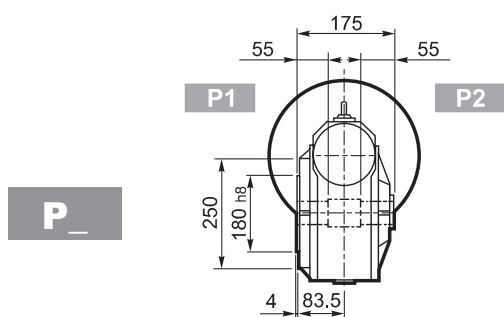
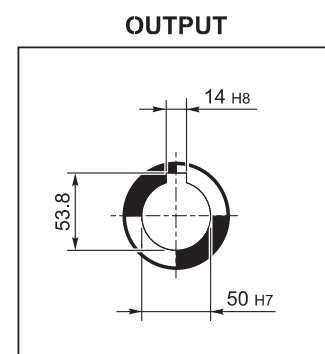
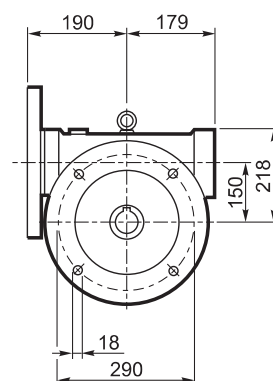
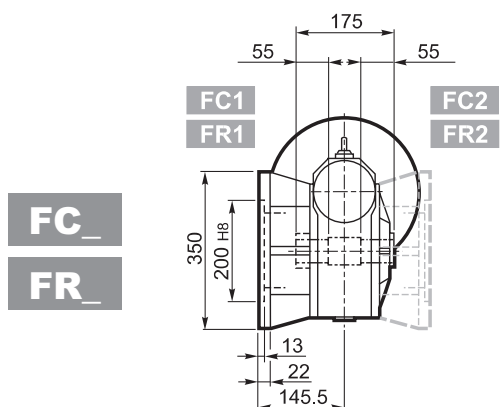
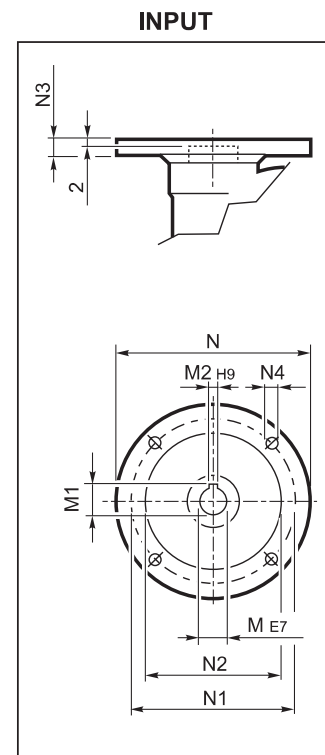
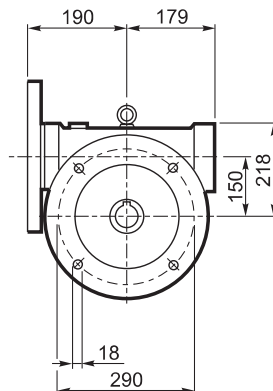
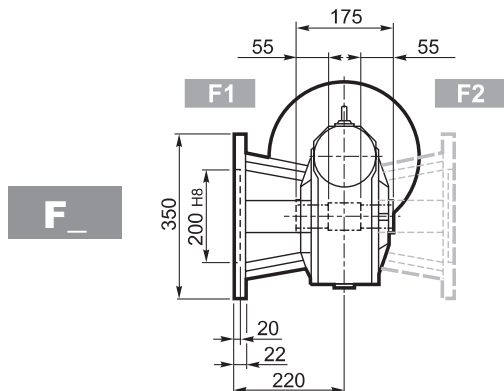
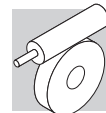


OUTPUT



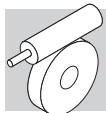
V





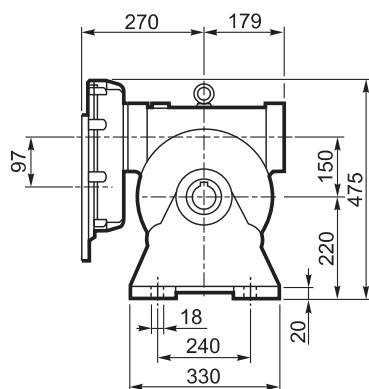
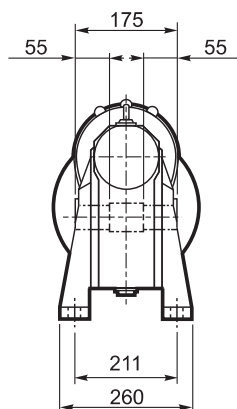
VF 150										
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF 150	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	11	13	60
VF 150	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	11	13	
VF 150	P132 B5	38	41.3	10	300	265	230	16	13	
VF 150	P160 B5	42	44.6#	12	350	300	250	18	18	

Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite

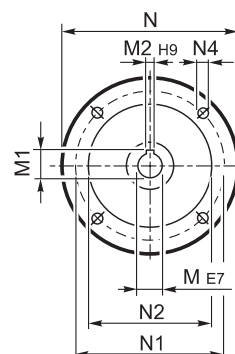
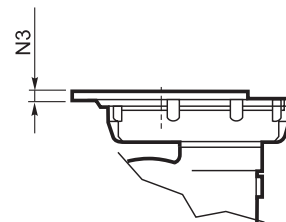


VFR 150...P(IEC)

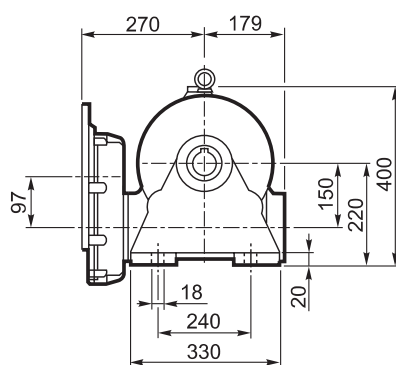
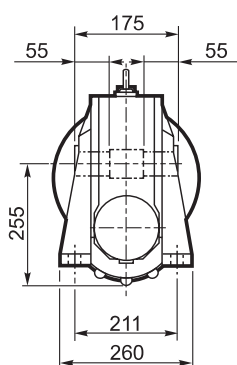
A



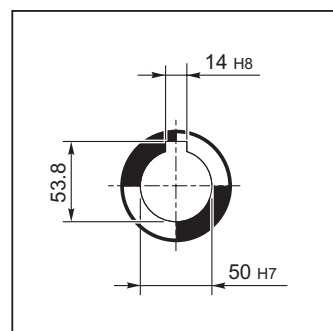
INPUT



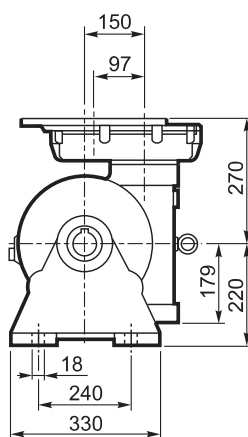
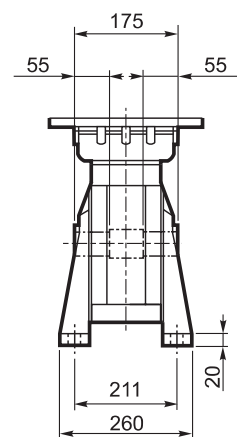
N

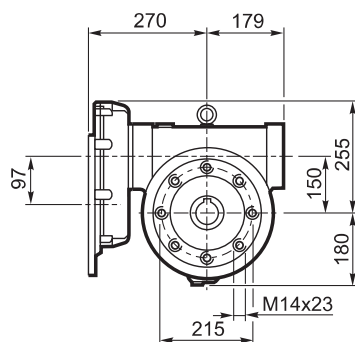
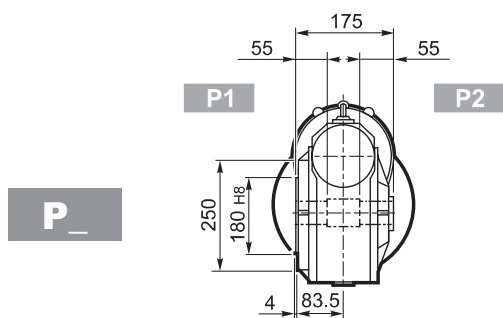
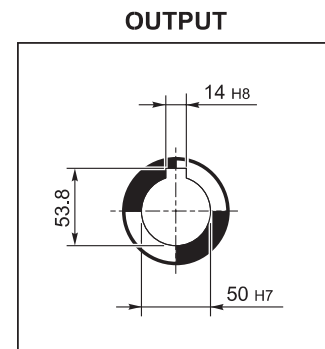
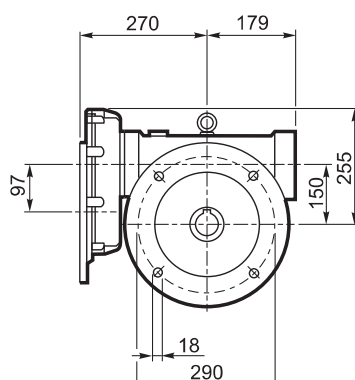
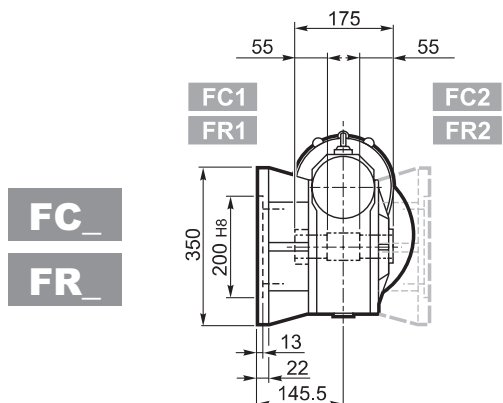
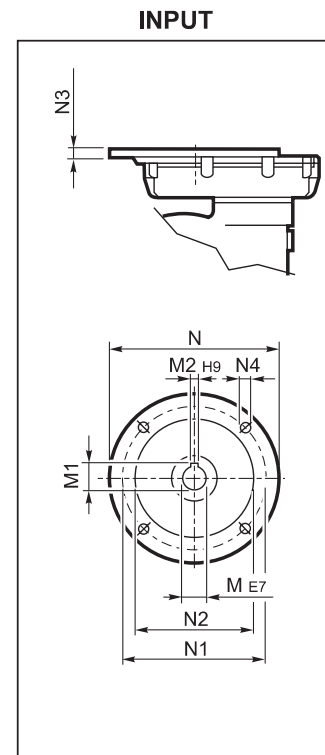
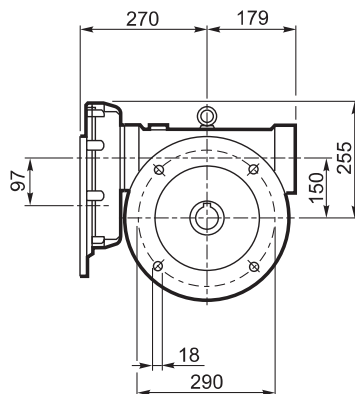
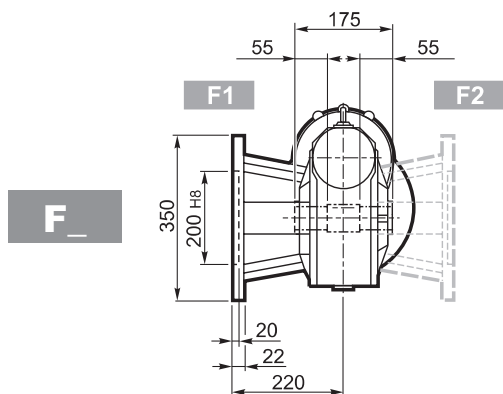
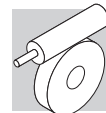


OUTPUT



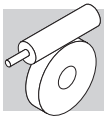
V





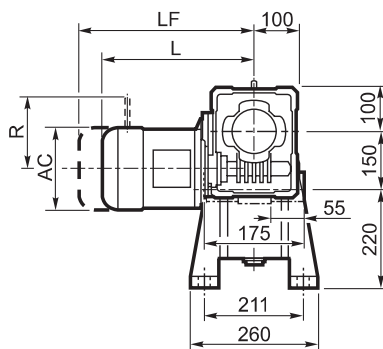
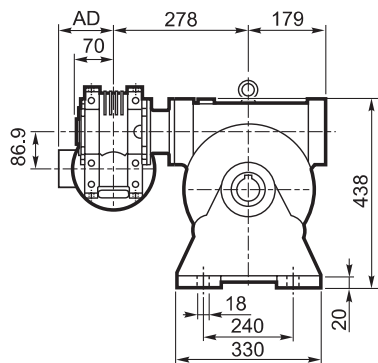
VFR 150										
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VFR 150	P90 B5	24 K6	27.3	8	200	165	130	13	M10x25	71
VRF 150	P100 B5	28 K6	31.3	8	250	215	180	13	M12x35	
VRF 150	P112 B5	28 J6	31.3	8	250	215	180	13	M12x35	
VFR 150	P132 B5	38 J6	39.6#	10	300	265	230	13	M12x35	

Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite



W/VF 86/150...M/ME

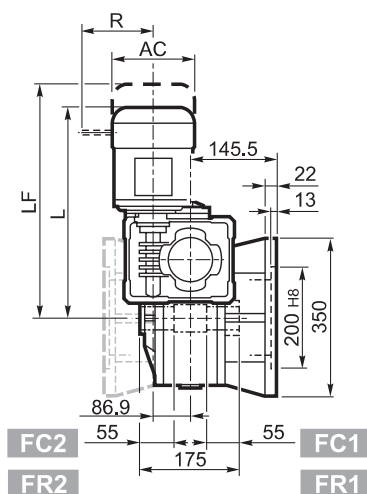
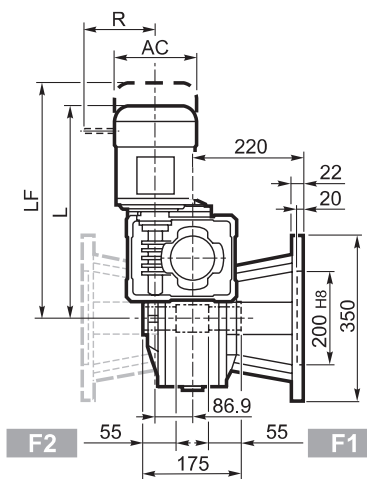
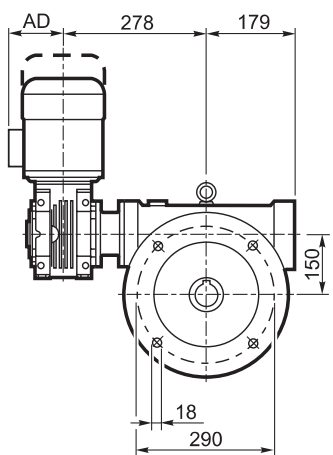
A



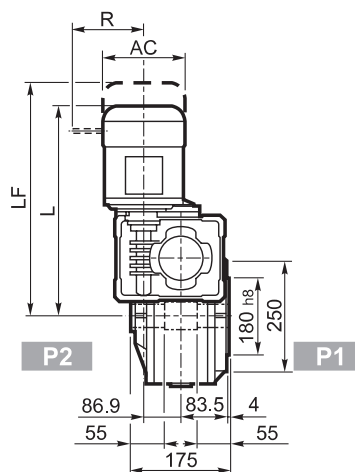
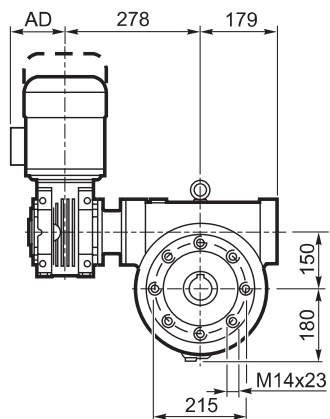
F₋

FC₋

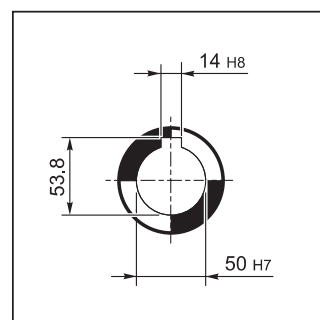
FR₋



P₋

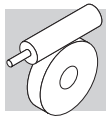


OUTPUT

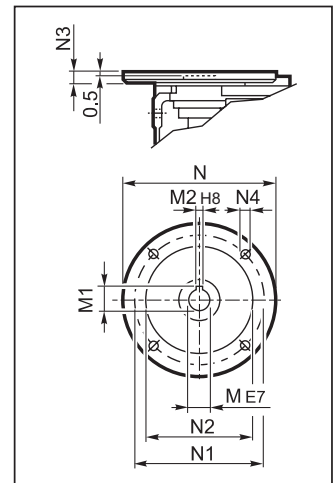


W/VF 86/150

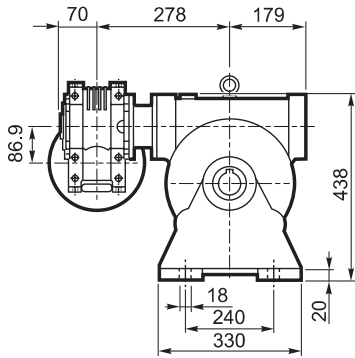
			M/ME				M...FD M...FA		M...FD		M...FA	
			AC	L	AD		LF		R	AD	R	AD
W/VF 86/150	S1	M1	138	474	108	82	385	84	103	132	124	108
W/VF 86/150	S2	ME2S	156	499	119	86	—	—	—	—	—	—
W/VF 86/150	S3	ME3S	193	542	142	92.5	—	—	—	—	—	—
W/VF 86/150	S3	ME3L	193	574	142	98	—	—	—	—	—	—



INPUT



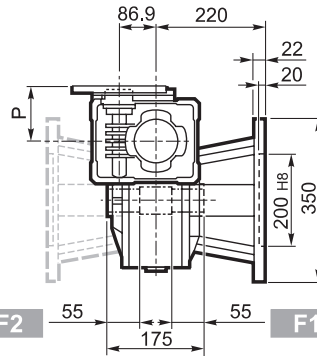
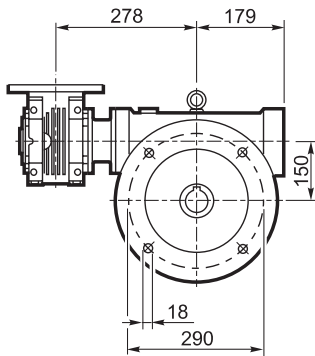
A



F₋

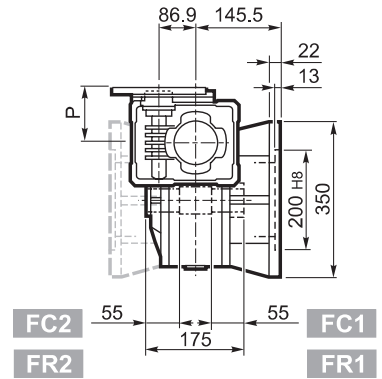
FC₋

FR₋



F2

F1



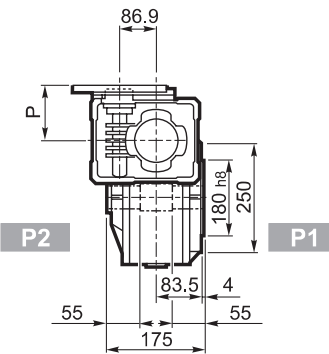
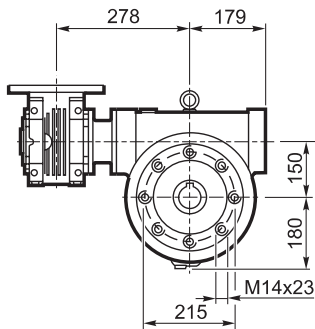
FC2

FC1

FR2

FR1

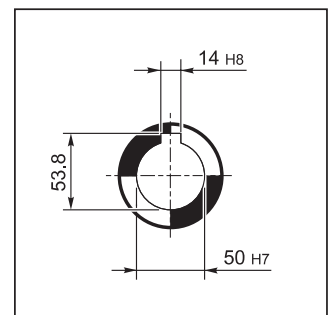
P₋



P2

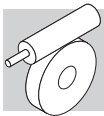
P1

OUTPUT



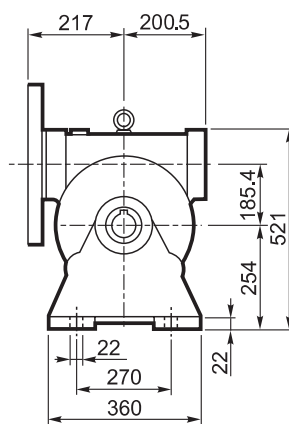
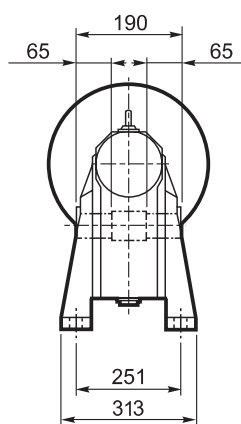
W/VF 86/150

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	
											
W/VF 86/150	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	11	9	128	75
W/VF 86/150	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	12	11.5	128	
W/VF 86/150	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	12	11.5	128	
W/VF 86/150	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	12.5	136	
W/VF 86/150	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	12.5	136	
W/VF 86/150	P80 B14	19	21.8	6	120	100	80	7.5	6.5	128	
W/VF 86/150	P90 B14	24	27.3	8	140	115	95	7.5	8.5	128	
W/VF 86/150	P100 B14	28	31.3	8	160	130	110	10	8.5	136	
W/VF 86/150	P112 B14	28	31.3	8	160	130	110	10	8.5	136	

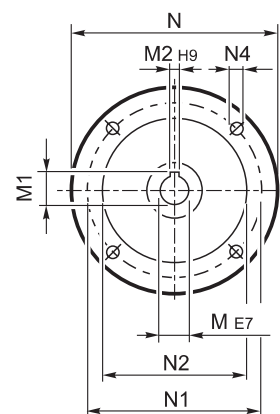
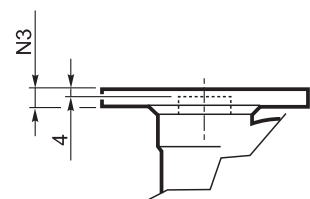


VF 185...P(IEC)

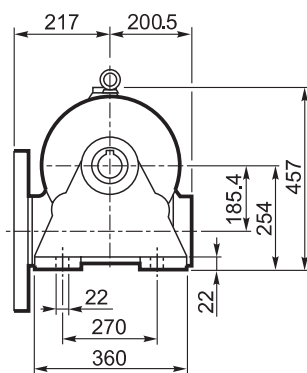
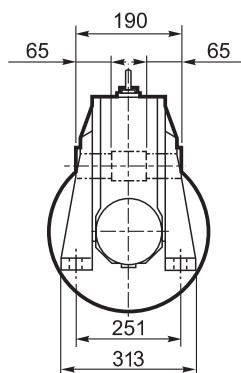
A



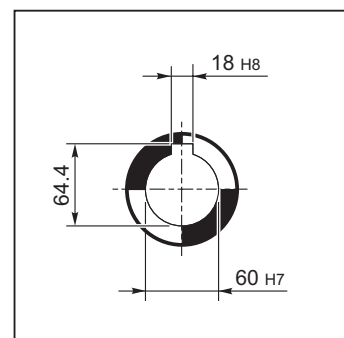
INPUT



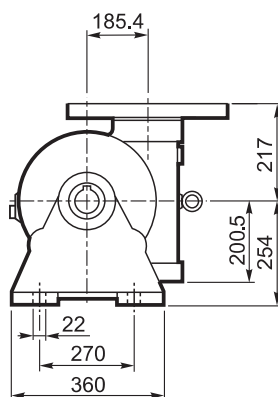
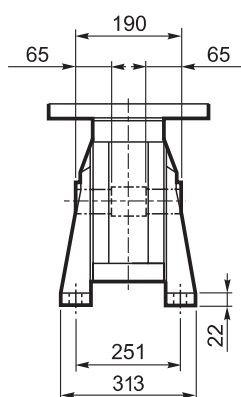
N

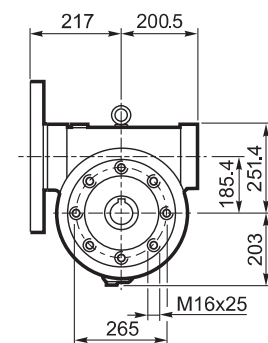
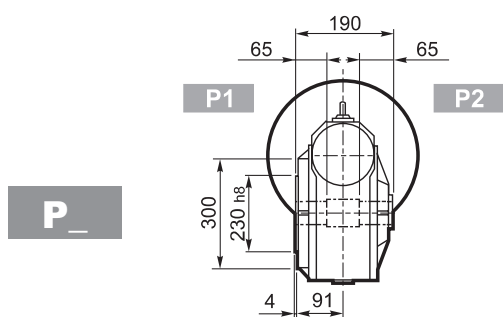
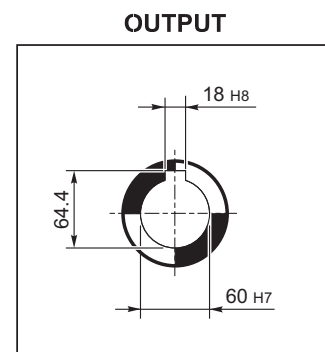
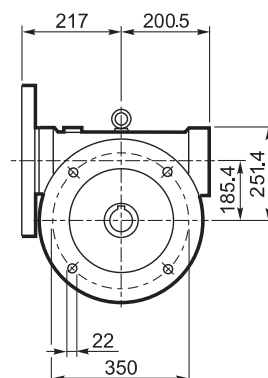
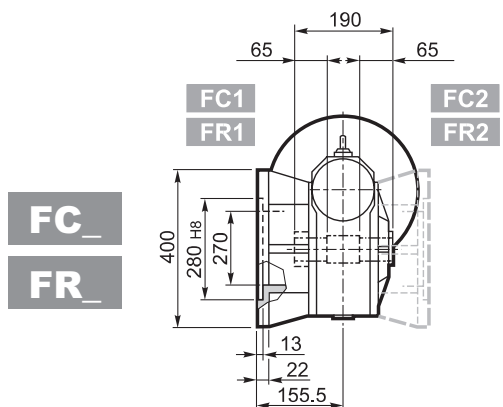
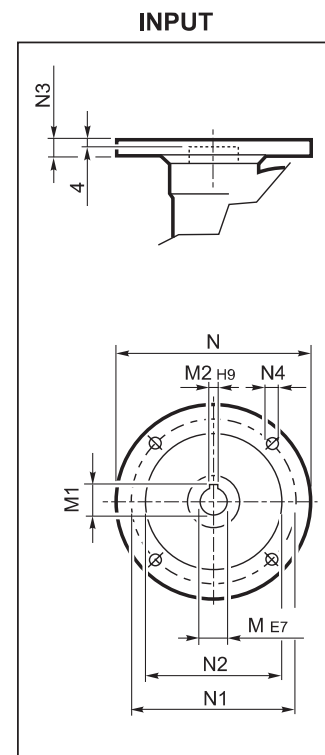
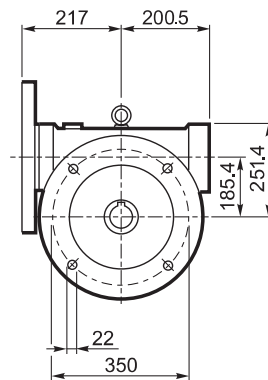
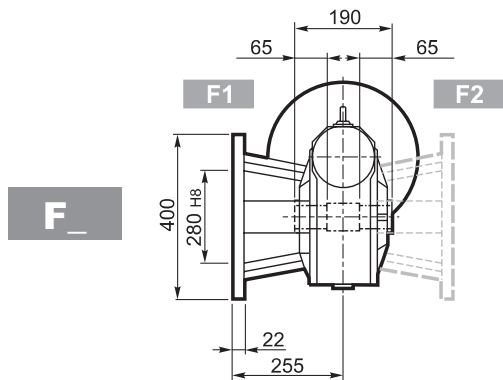
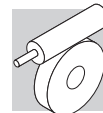


OUTPUT



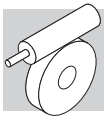
V





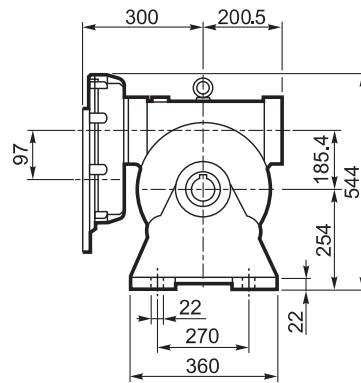
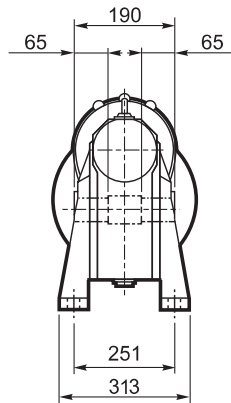
VF 185										
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	kg
VF 185	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	16	13	94
VF 185	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	16	13	
VF 185	P132 B5	38	41.3	10	300	265	230	16	13	
VF 185	P160 B5	42	45.3	12	350	300	250	18	18	
VF 185	P180 B5	48	51.2#	14	350	300	250	18	18	

Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite

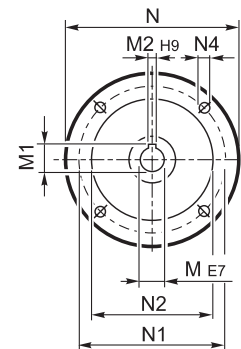
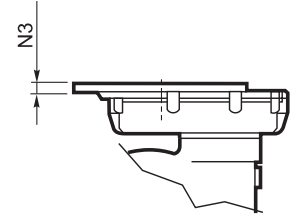


VFR 185...P(IEC)

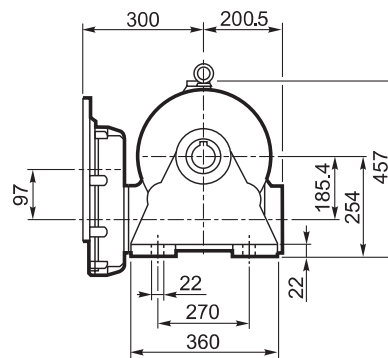
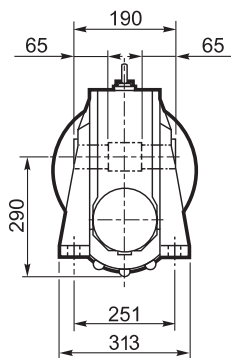
A



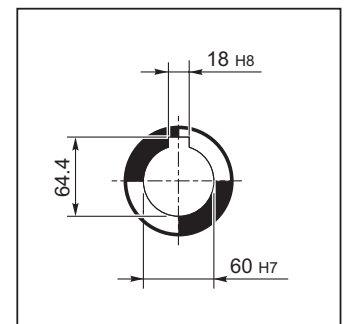
INPUT



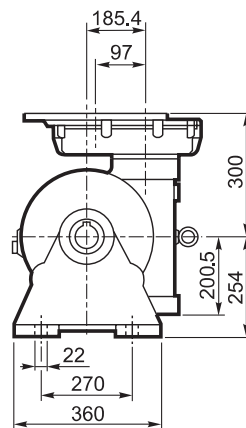
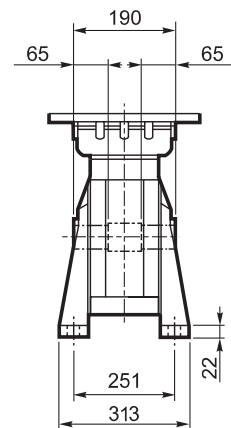
N

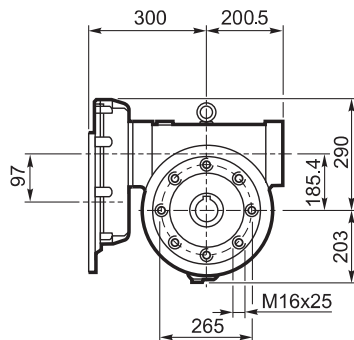
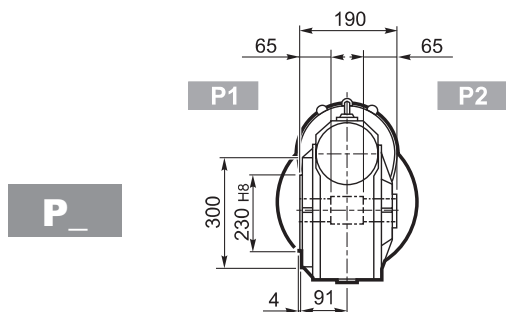
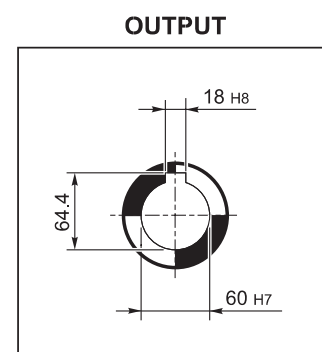
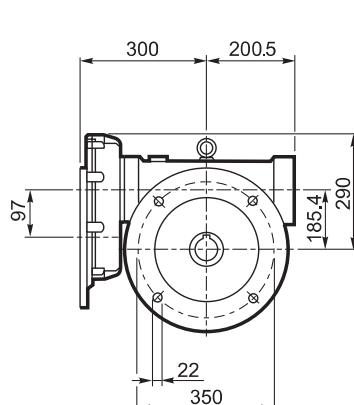
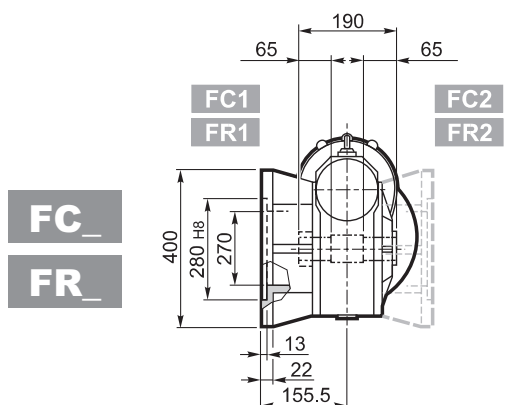
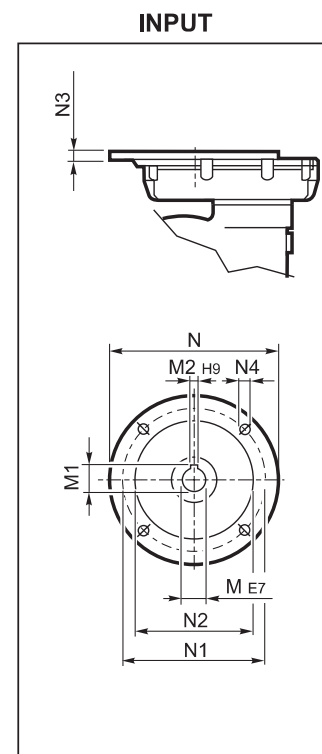
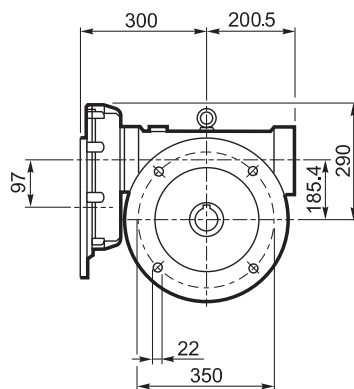
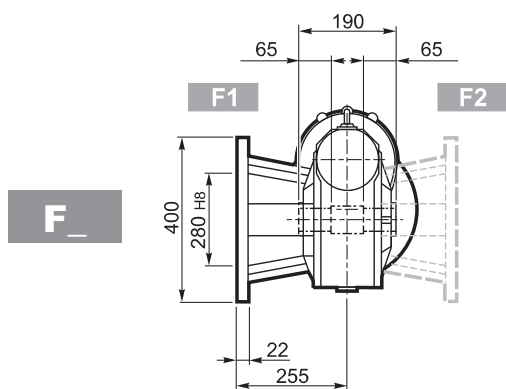
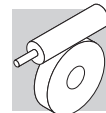


OUTPUT



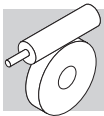
V





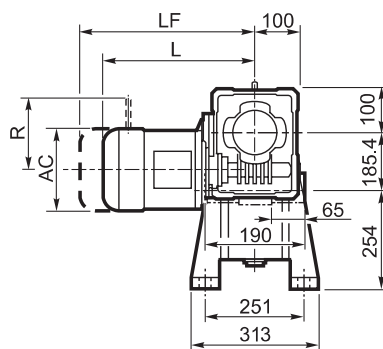
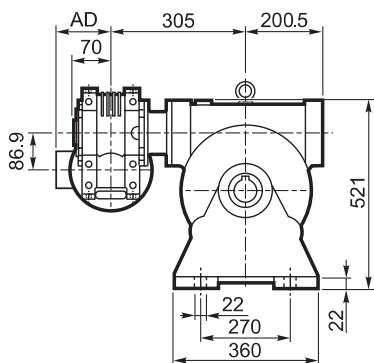
VFR 185										
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VFR 185	P90 B5	24 K6	27.3	8	200	165	130	13	M10x25	110
VRF 185	P100 B5	28 K6	31.3	8	250	215	180	13	M12x35	
VRF 185	P112 B5	28 K6	31.3	8	250	215	180	13	M12x35	
VFR 185	P132 B5	38 J6	39.6#	10	300	265	230	13	M12x35	

Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite



W/VF 86/185...M/ME

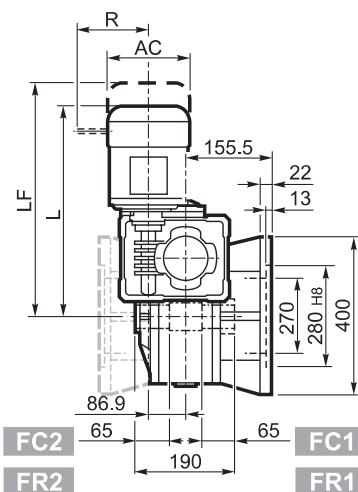
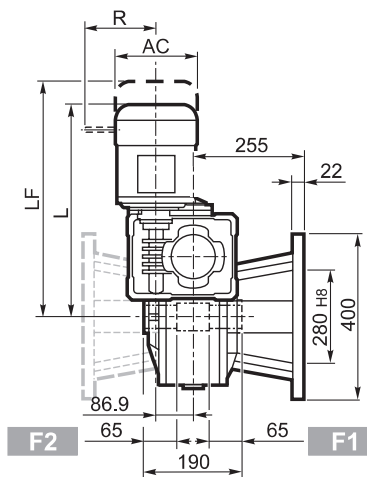
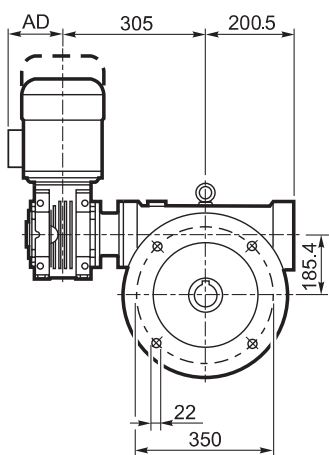
A



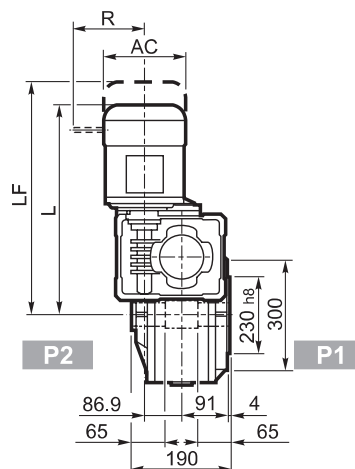
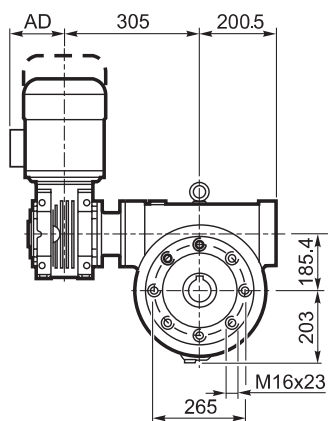
F

FC

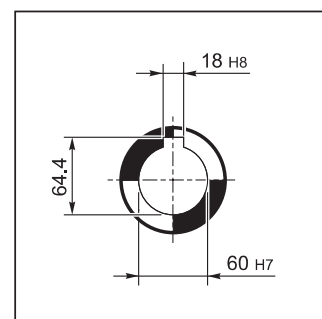
FR



P

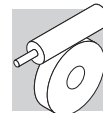


OUTPUT

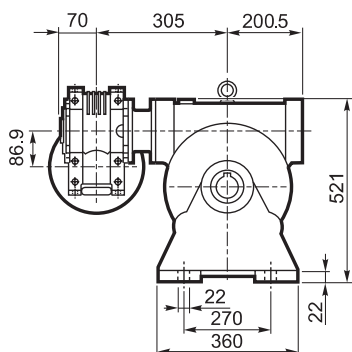


W/VF 86/185

			M/ME				M...FD M...FA		M...FD		M...FA	
			AC	L	AD		LF		R	AD	R	AD
W/VF 86/185	S1	M1	138	509	108	116	570	118	103	132	124	108
W/VF 86/185	S2	ME2S	156	534	119	120	—	—	—	—	—	—
W/VF 86/185	S3	ME3S	193	577	142	126.5	—	—	—	—	—	—
W/VF 86/185	S3	ME3L	193	609	142	132	—	—	—	—	—	—



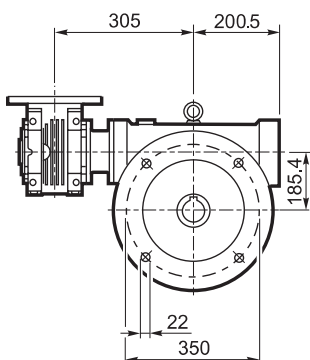
A



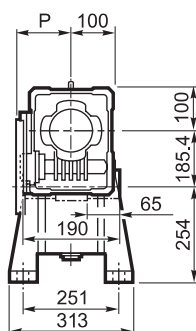
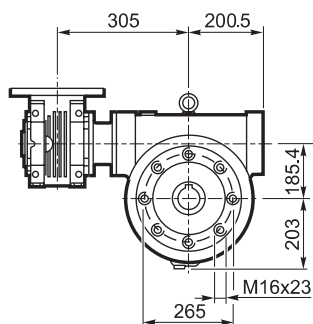
F

FC

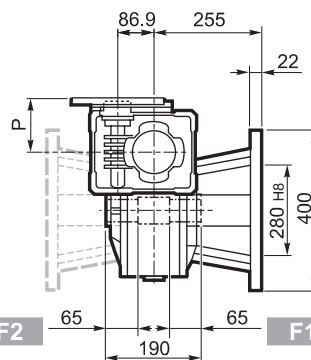
FR



P



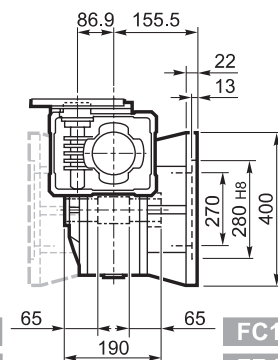
F2



F1

FC2

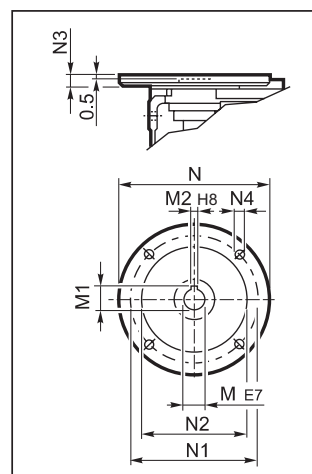
FR2



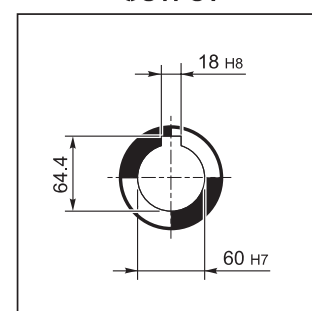
FC1

FR1

INPUT

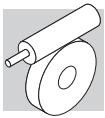


OUTPUT



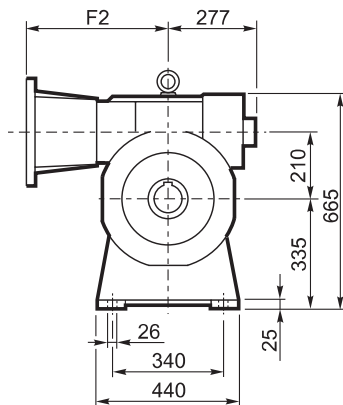
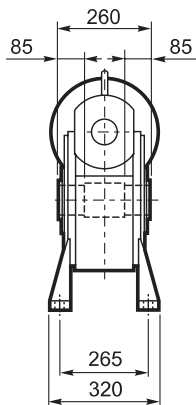
W/VF 86/185

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	
W/VF 86/185	P71 B5	14	16.3	5	160	130	110	11	9	128	109
W/VF 86/185	P80 B5	19	21.8	6	200	165	130	12	11.5	128	
W/VF 86/185	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	12	11.5	128	
W/VF 86/185	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	12.5	136	
W/VF 86/185	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	13	12.5	136	
W/VF 86/185	P80 B14	19	21.8	6	120	100	80	7.5	6.5	128	
W/VF 86/185	P90 B14	24	27.3	8	140	115	95	7.5	8.5	128	
W/VF 86/185	P100 B14	28	31.3	8	160	130	110	10	8.5	136	
W/VF 86/185	P112 B14	28	31.3	8	160	130	110	10	8.5	136	

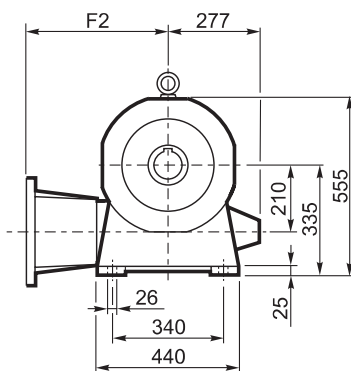
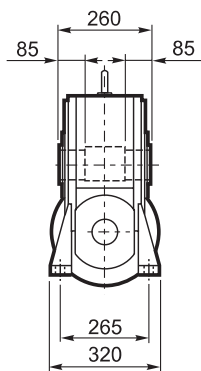


VF 210...P(IEC)

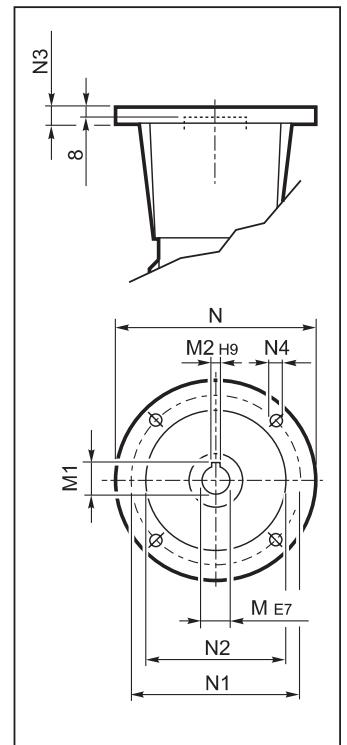
A



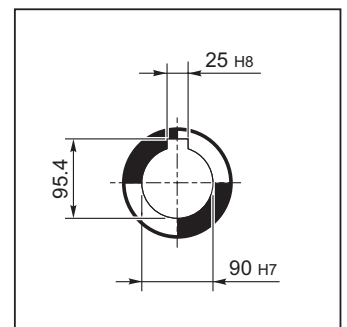
N

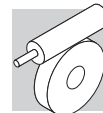


INPUT

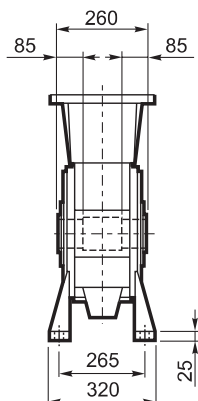


OUTPUT

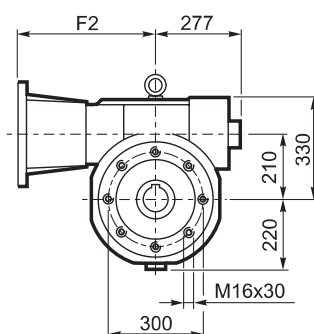
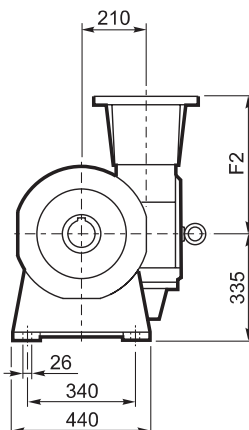
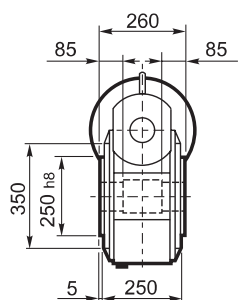




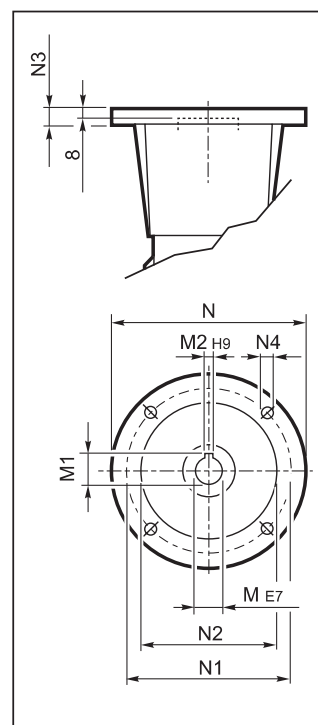
V



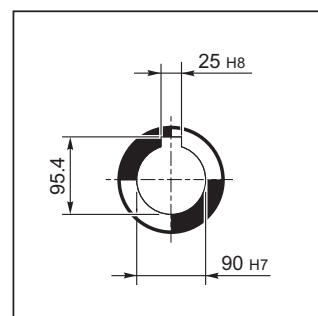
P



INPUT



OUTPUT



Nelle forme costruttive A e P viene montata la ventola di raffreddamento.

Nell'esecuzione P(IEC) è prevista di serie la fornitura del giunto completo per attacco motore.

Fan cooling as standard on versions A and P.

P(IEC) arrangements come complete with gear coupling enclosed in the bell housing.

In den Ausführungen A und P wird das Lüfterrad eingebaut.

Die Motorflansch-Ausführung wird serienmäßig mit kompletter Motor-kupplung geliefert.

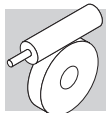
Dans les formes de construction A et P, il est prévu un ventilateur de refroidissement.

Dans la version P(IEC), la fourniture du joint complet d'accouplement moteur à été prévue de série.

VF 210

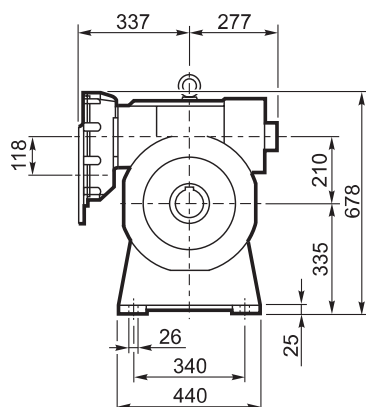
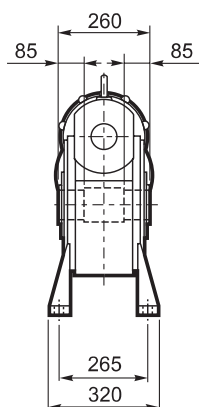
		F2	M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF 210	P132 B5	485	38	41.3	10	300	265	230	25	M12	210
VF 210	P160 B5	460	42	45.3	12	350	300	250	22	18	
VF 210	P180 B5	460	48	51.8	14	350	300	250	22	18	
VF 210	P200 B5	485	55	59.3	16	400	350	300	25	M16	
VF 210	P225 B5	490	60	64.4	18	450	400	350	22	18 #	

N° 8 fori a 45° / N° 8 holes at 45° / N. 8 Bohrungen 45° / N. 8 trous 45°

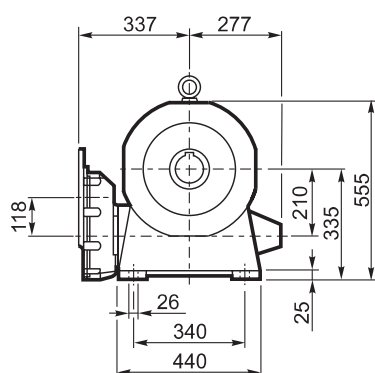
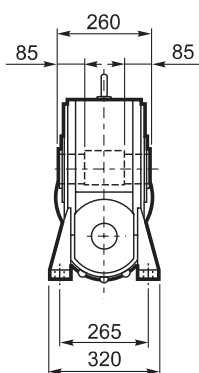


VFR 210...P(IEC)

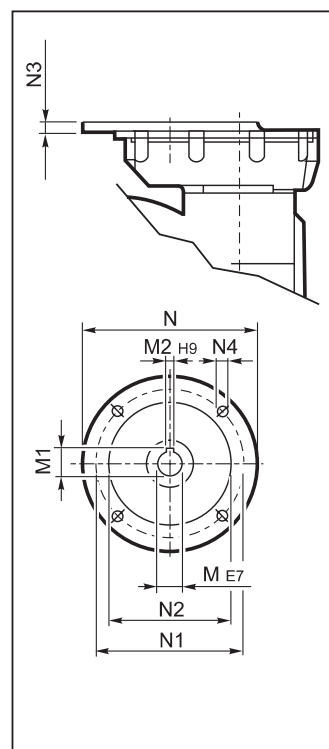
A



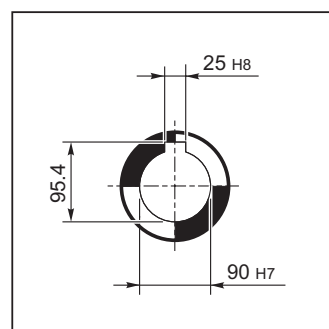
N

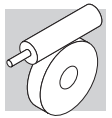


INPUT

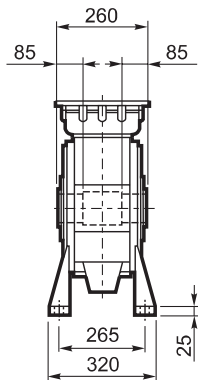


OUTPUT

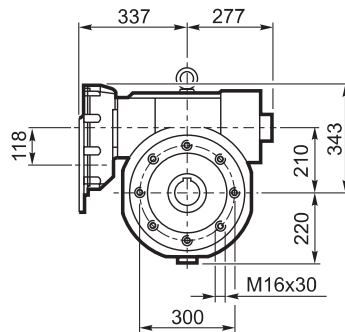
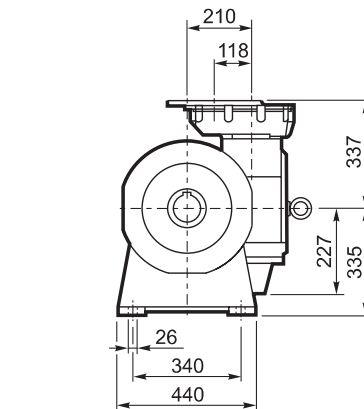
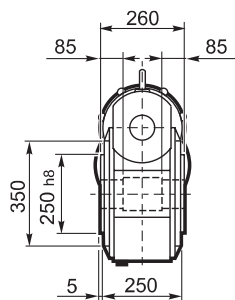




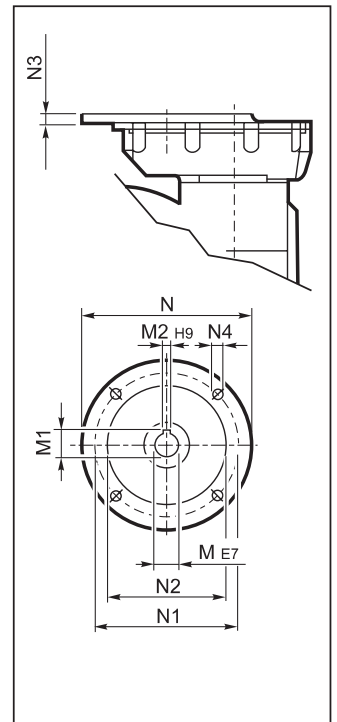
V



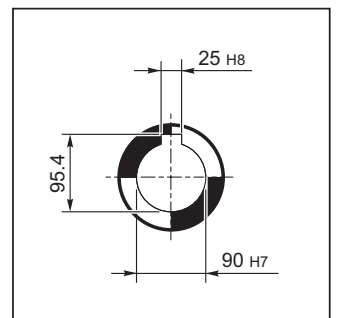
P



INPUT



OUTPUT



Nelle forme costruttive A e P viene montata la ventola di raffreddamento.

Fan cooling as standard on versions A and P.

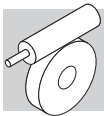
In den Ausführungen A und P wird das Lüfterrad eingebaut.

Dans les formes de construction A et P, il est prévu un ventilateur de refroidissement.

VFR 210

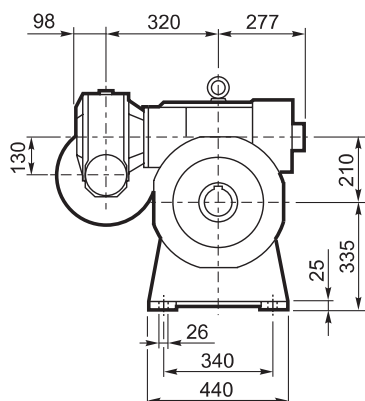
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VRF 210	P100 B5	28 K6	31.3	8	250	215	180	13	M12x35	185
VRF 210	P112 B5	28 K6	31.3	8	250	215	180	13	M12x35	
VFR 210	P132 B5	38 J6	41.3	10	300	265	230	13	M12x35	
VFR 210	P160 B5	42 J6	44.3#	12	350	300	250	18	M16x60	

Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite

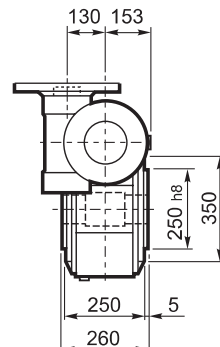
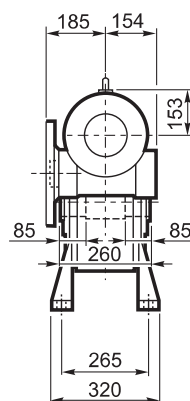
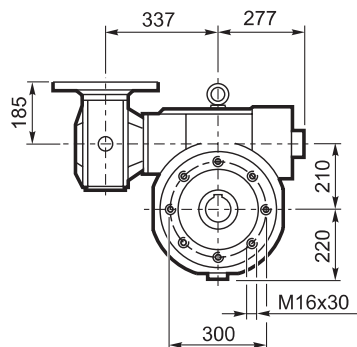


VF/VF 130/210...P(IEC)

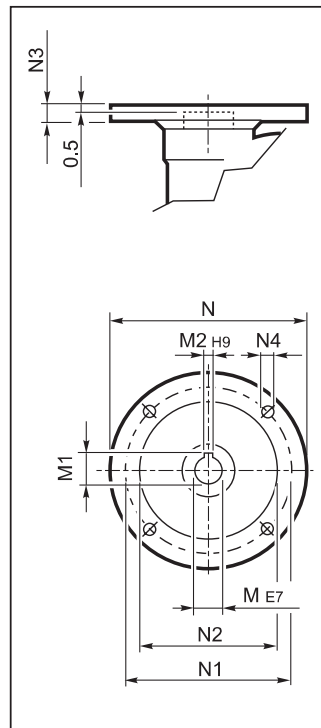
A



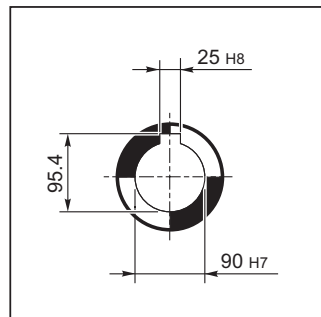
P



INPUT



OUTPUT



Nelle forme costruttive A e P viene montata la ventola di raffreddamento.

Fan cooling as standard on versions A and P.

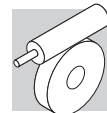
In den Ausführungen A und P wird das Lüfferrad eingebaut.

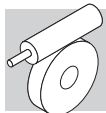
Dans les formes de construction A et P, il est prévu un ventilateur de refroidissement.

VF/VF 130/210

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF/VF 130/210	P90 B5	24	27.3	8	200	165	130	17	11	225
VF/VF 130/210	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	17	13	
VF/VF 130/210	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	17	13	
VF/VF 130/210	P132 B5	38	40.1#	10	300	265	230	17	13	

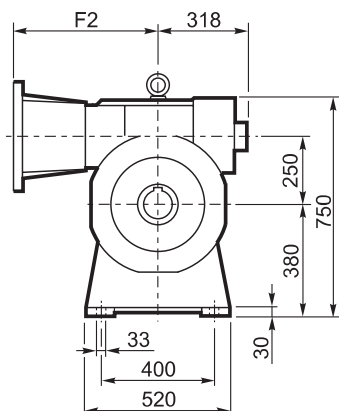
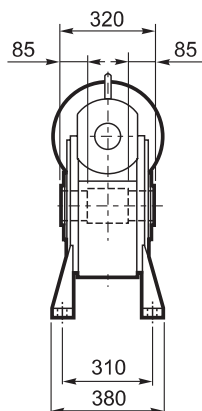
Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite



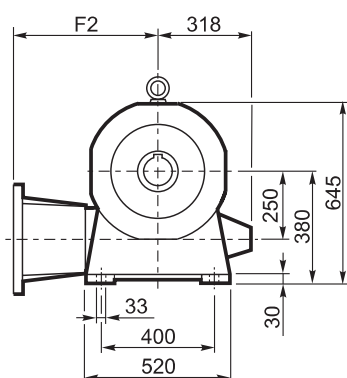
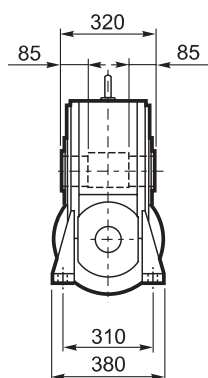


VF 250...P(IEC)

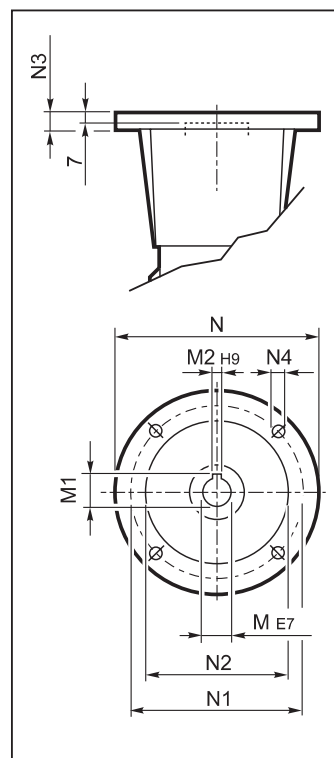
A



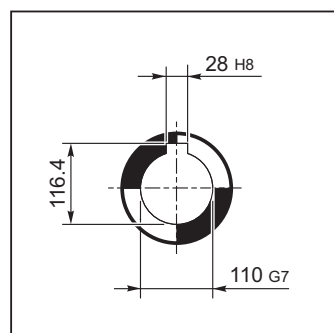
N

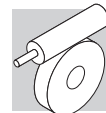


INPUT

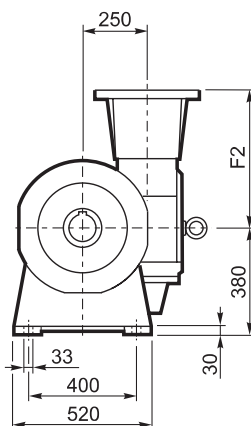
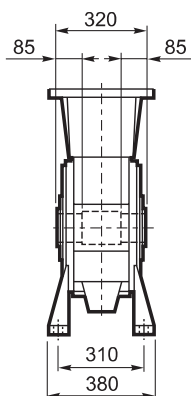


OUTPUT

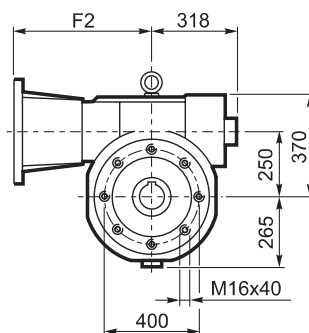
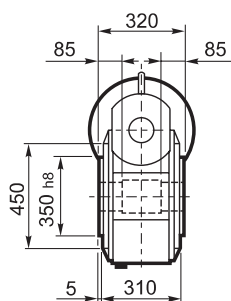




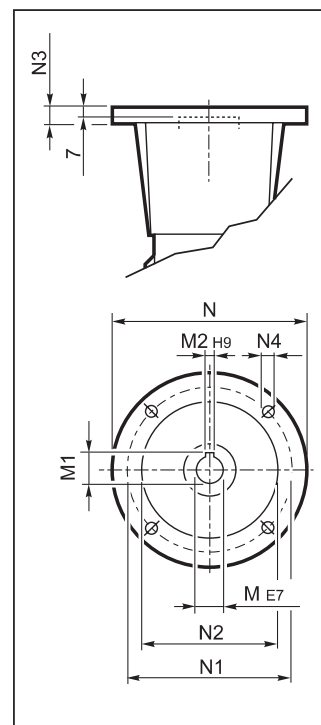
V



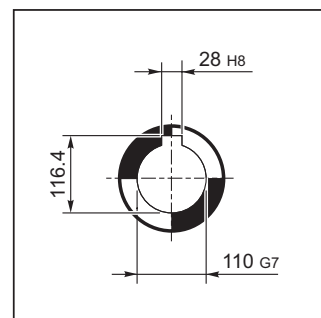
P



INPUT



OUTPUT



Nelle forme costruttive A e P viene montata la ventola di raffreddamento.

Nell'esecuzione P(IEC) è prevista di serie la fornitura del giunto completo per attacco motore.

Fan cooling as standard on versions A and P.

P(IEC) arrangements come complete with gear coupling enclosed in the bell housing.

In den Ausführungen A und P wird das Lüfterrad eingebaut.

Die Motorflansch-Ausführung wird serienmäßig mit kompletter Motor-kupplung geliefert.

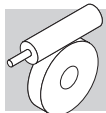
Dans les formes de construction A et P, il est prévu un ventilateur de refroidissement.

Dans la version P(IEC), la fourniture du joint complet d'accouplement moteur à été prévue de série.

VF 250

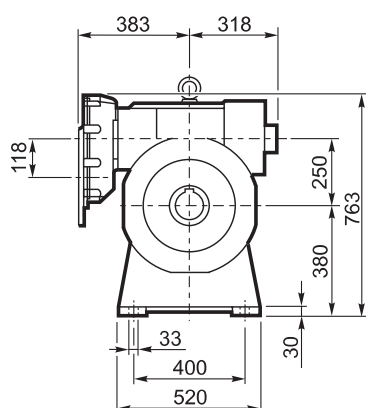
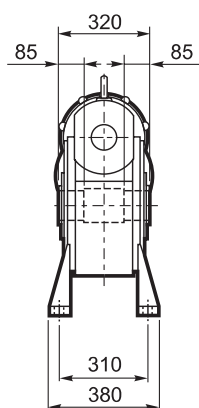
		F2	M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF 250	P132 B5	531	38	41.3	10	300	265	230	25	M12	310
VF 250	P160 B5	506	42	45.3	12	350	300	250	22	18	
VF 250	P180 B5	506	48	51.8	14	350	300	250	22	18	
VF 250	P200 B5	531	55	59.3	16	400	350	300	25	M16	
VF 250	P225 B5	536	60	64.4	18	450	400	350	22	18#	

N° 8 fori a 45° / N° 8 holes at 45° / N. 8 Bohrungen 45° / N. 8 trous 45°

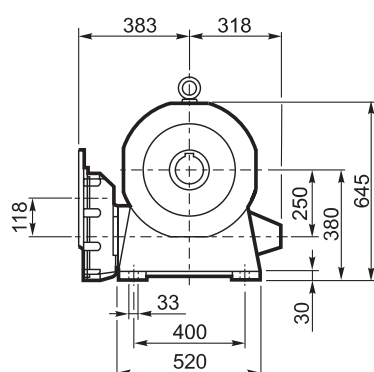
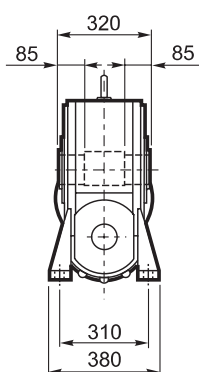


VFR 250...P(IEC)

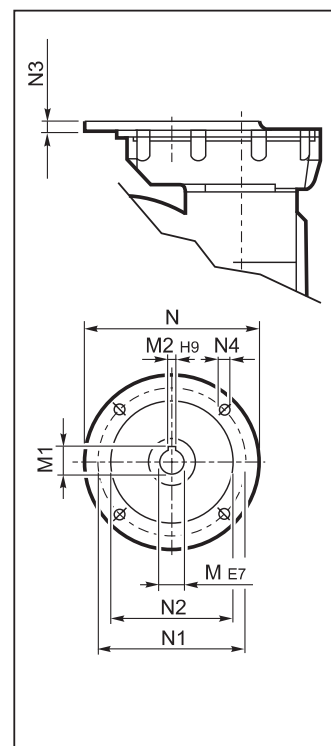
A



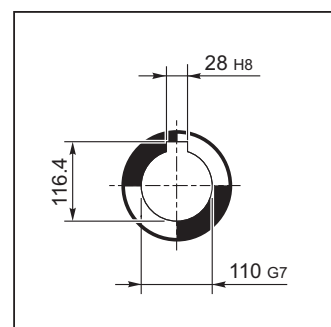
N

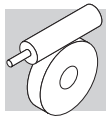


INPUT

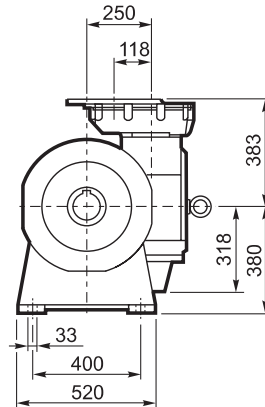
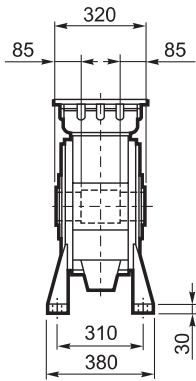


OUTPUT

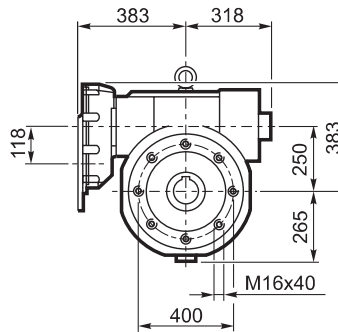
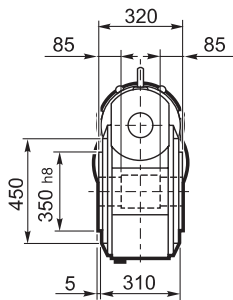




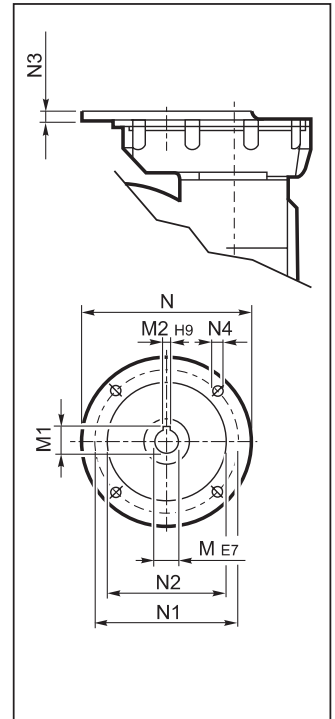
V



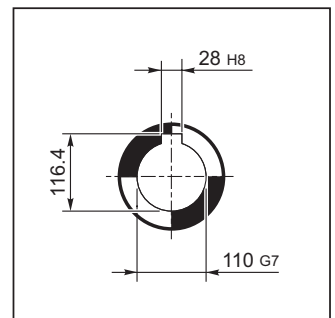
P



INPUT



OUTPUT



Nelle forme costruttive A e P viene montata la ventola di raffreddamento.

Fan cooling as standard on versions A and P.

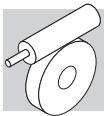
In den Ausführungen A und P wird das Lüfferrad eingebaut.

Dans les formes de construction A et P, il est prévu un ventilateur de refroidissement.

VFR 250

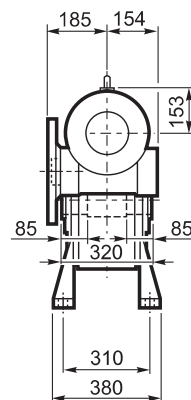
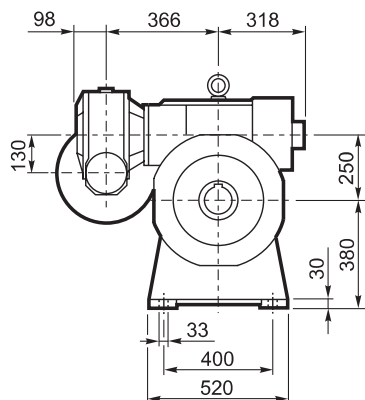
		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
		28 K6	31.3	8	250	215	180	13	M12x35	295
VRF 250	P112 B5	28 K6	31.3	8	250	215	180	13	M12x35	
VFR 250	P132 B5	38 J6	41.3	10	300	265	230	13	M12x35	
VFR 250	P160 B5	42 J6	44.3#	12	350	300	250	18	M16x60	

Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite

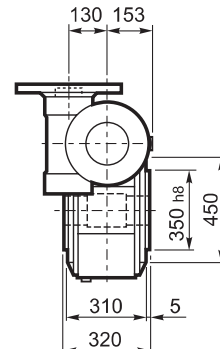
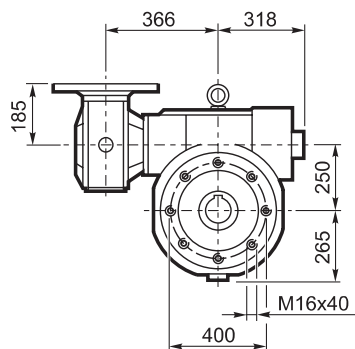


VF/VF 130/250...P(IEC)

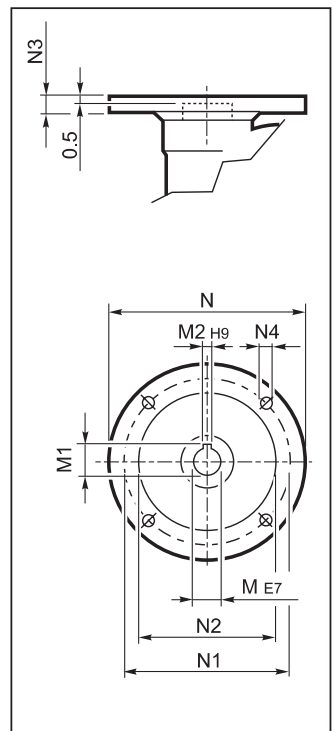
A



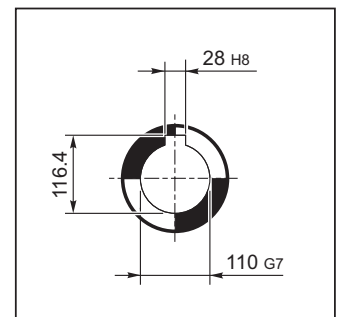
P



INPUT



OUTPUT



Nelle forme costruttive A e P viene montata la ventola di raffreddamento.

Fan cooling as standard on versions A and P.

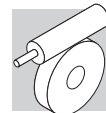
In den Ausführungen A und P wird das Lüfterrad eingebaut.

Dans les formes de construction A et P, il est prévu un ventilateur de refroidissement.

VF/VF 130/250

		M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	
VF/VF 130/250	P 90 B5	24	27.3	8	200	165	130	17	11	325
VF/VF 130/250	P100 B5	28	31.3	8	250	215	180	17	13	
VF/VF 130/250	P112 B5	28	31.3	8	250	215	180	17	13	
VF/VF 130/250	P132 B5	38	40.1#	10	300	265	230	17	13	

Linguetta ribassata / Lowered key / Verkleinertes Paßfeder / Clavette à hauteur réduite



25 - DIMENSIONI
RIDUTTORI

25 - SPEED REDUCER
DIMENSIONS

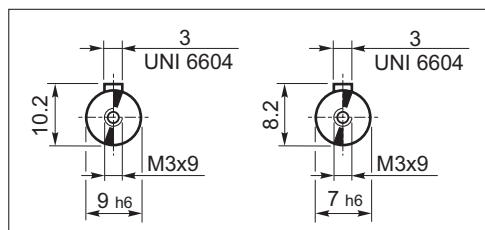
25 - GETRIEBE -
ABMESSUNGEN

25 - DIMENSIONS
REDUCTEURS

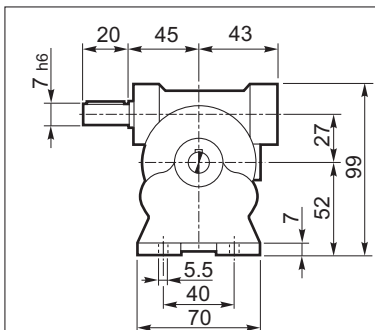
VF 27...HS

Albero uscita
Output shaft
Abtriebswelle
Arbre lent

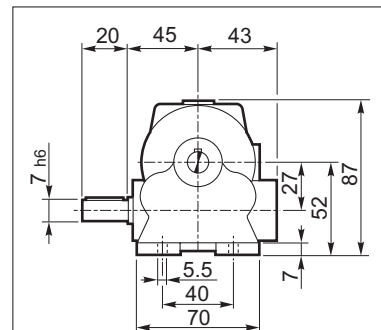
Albero entrata
Input shaft
Antriebswelle
Arbre rapide



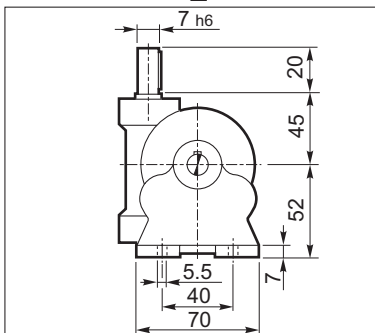
VF 27_A..HS



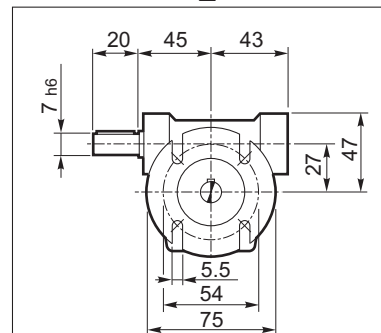
VF 27_N..HS



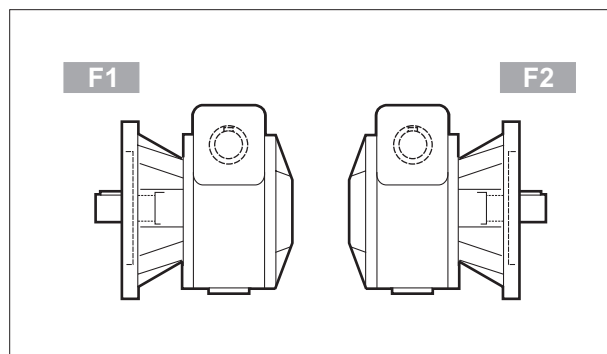
VF 27_V..HS



VF 27_F..HS



VF 27_HS	0.73

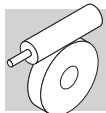


Le dimensioni comuni alle altre configurazioni sono riportate a pag. 106.

Dimensions common to the other configurations can be found at page 106.

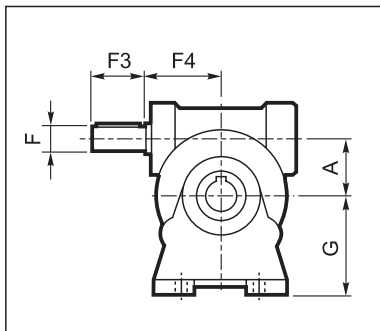
Die mit den anderen Konfigurationen gemeinsamen Abmessungen sind auf Seiten 106.

Les dimensions communes à toutes les autres configurations sont indiquées à la page 106.

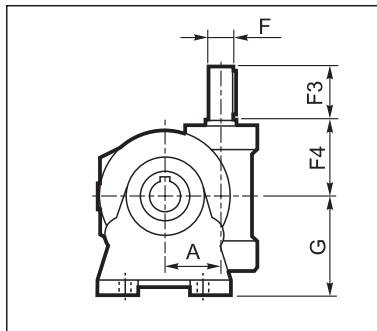


VF...HS - W...HS

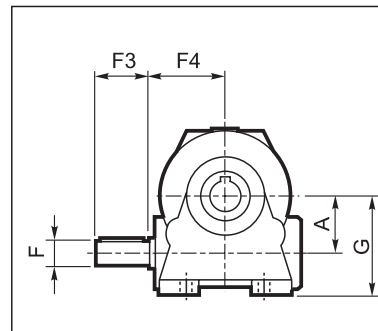
VF_A..HS



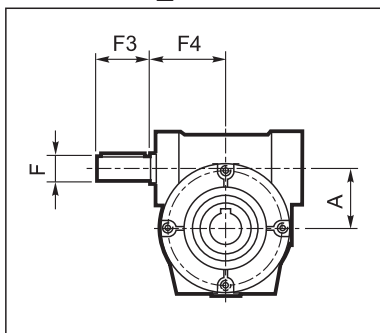
VF_V..HS



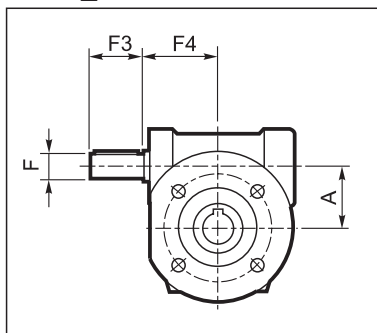
VF_N..HS



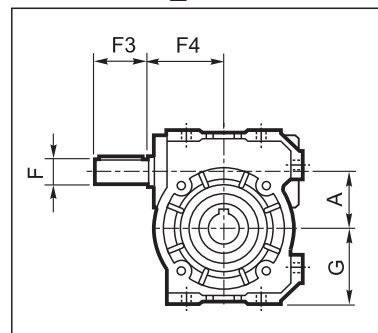
VF_P..HS



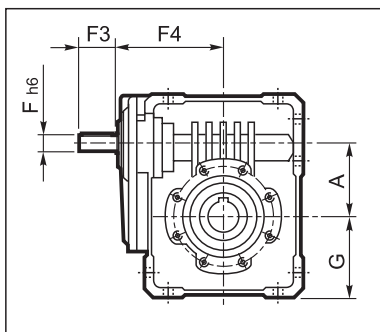
VF_FA/FC/FR/F..HS



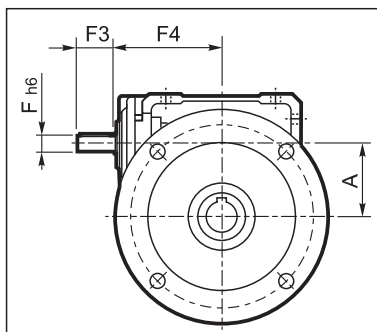
VF_U..HS



W_U..HS

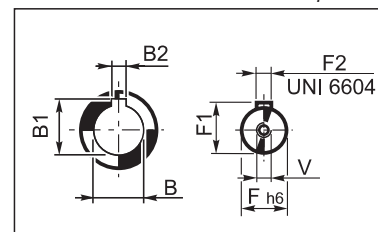


W_UF/UFC/UFCR..HS



Albero uscita
Output shaft
Abtriebswelle
Arbre lent

Albero entrata
Input shaft
Antriebswelle
Arbre rapide



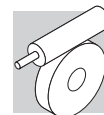
	A	B	B1	B2	F	F1	F2	F3	F4	G	V	Kg
VF 30_HS	30	14 H7	16.3	5	9	10.2	3	20	50	55	—	1.1
VF 30 U_HS										47		
VF 44_HS										72		
VF 44 U_HS	44.6	18 H7	20.8	6	11	12.5	4	30	54	55	—	2.0
VF 49_HS	49.5	25 H7	28.3	8	16	18	5	40	65	82	M6x16	3.0
VF 49 U_HS										64.5		
W 63_HS	62.17	25 H7	28.3	8	18	20.5	6	40	110.5	72.5	M6x16	6.4
W 75_HS	75	30(28) H7	33.3(31.3)	8	19	21.5	6	40	128	87	M6x16	10.0
W 86_HS	86.9	35 H7	38.3	10	25	28	8	50	144	100	M8x19	14.1
W 110_HS	110.1	42 H7	45.3	12	25	28	8	60	168	125	M8x19	27
VF 130_HS	130	45 H7	48.8	14	30	33	8	60	160	195	M8x20	49
VF 150_HS	150	50 H7	53.8	14	35	38	10	65	185	220	M8x20	60
VF 185_HS	185.4	60 H7	64.4	18	40	43	12	70	214.5	254	M8x20	94
VF 210_HS	210	90 H7	95.4	25	48	51.5	14	110	230	335	M16x40	175
VF 250_HS	250	110 G7	116.4	28	55	59	16	110	274	380	M16x40	275

Le dimensioni comuni alle altre configurazioni sono riportate da pag. 108 a pag. 163.

Dimensions common to the other configurations can be found from page 108 to 163.

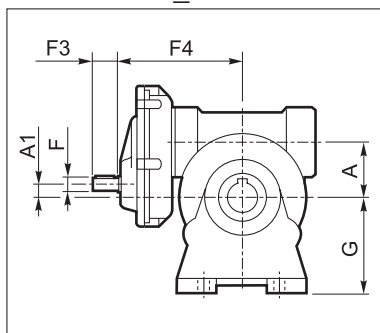
Die mit den anderen Konfigurationen gemeinsamen Abmessungen sind auf Seiten 108 - 163 angegeben.

Les dimensions communes à toutes les autres configurations sont indiquées de la page 108 jusqu'à 163.

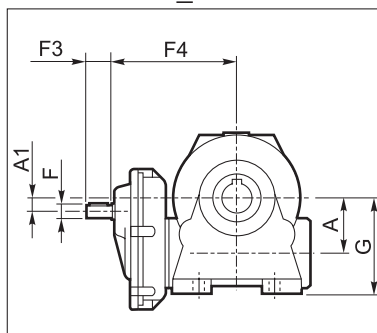


VFR...HS - WR...HS

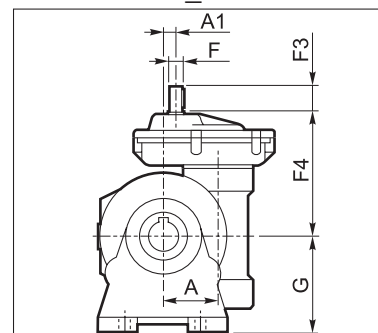
VFR_A..HS



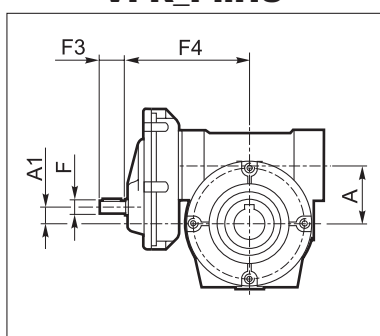
VFR_N..HS



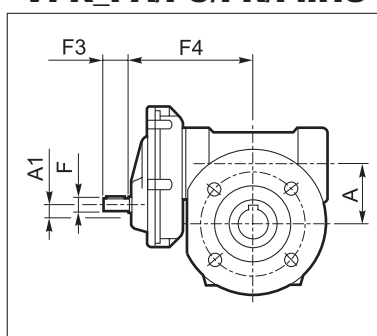
VFR_V..HS



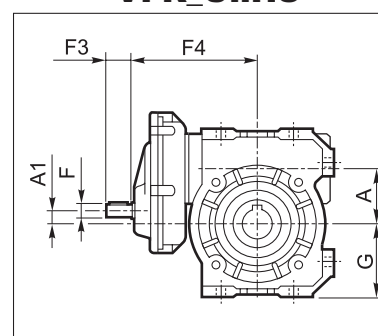
VFR_P..HS



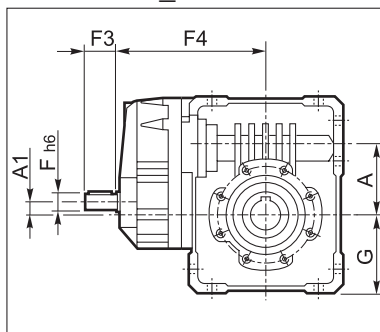
VFR_FA/FC/FR/F..HS



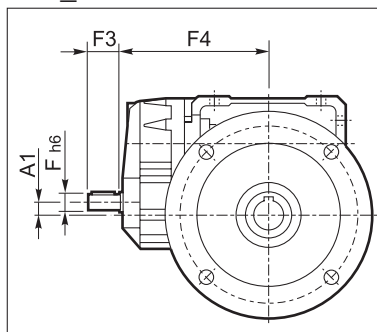
VFR_U..HS



WR_U..HS

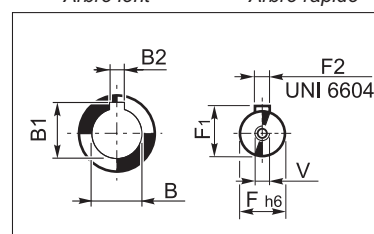


WR_UF/UFC/UFCR..HS



Albero uscita
Output shaft
Abtriebswelle
Arbre lent

Albero entrata
Input shaft
Antriebswelle
Arbre rapide



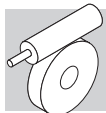
	A	A1	B	B1	B2	F	F1	F2	F3	F4	G	V	Kg
VFR 49_HS	49.5	10	25 H7	28.3	8	11	12.5	4	23	110	82	M4x10	5
VFR 49 U_HS											64.5		
WR 63_HS	62.17	11.42	25 H7	28.3	8	14	16	5	30	138	72.5	M5x12.5	7.1
WR 75_HS	75	11	30(28) H7	33.3(31.3)	8	19	21.5	6	40	162	87	M6x16	11.1
WR 86_HS	86.9	22.9	35 H7	38.3	10	19	21.5	6	40	178	100	M6x16	14.7
WR 110_HS	110.1	21.1	42 H7	45.3	12	24	27	8	50	201	125	M8x19	34
VFR 130_HS	130	45	45 H7	48.8	14	24	27	8	50	228	195	M8x20	57
VFR 150_HS	150	53	50 H7	53.8	14	28	31	8	60	280	220	M8x20	71
VFR 185_HS	185.4	88.4	60 H7	64.4	18	28	31	8	60	310	254	M8x20	110
VFR 210_HS	210	92	90 H7	95.4	25	38	41	10	80	335	335	M10x25	185
VFR 250_HS	250	132	110 G7	116.4	28	38	41	10	80	383	380	M10x25	295

Le dimensioni comuni alle altre configurazioni sono riportate da pag. 112 a pag. 165.

Dimensions common to the other configurations can be found from page 112 to 165.

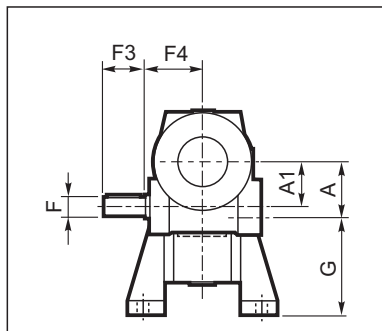
Die mit den anderen Konfigurationen gemeinen Abmessungen sind auf Seiten 112 - 165 angegeben.

Les dimensions communes à toutes les autres configurations sont indiquées de la page 112 jusqu'à 165.

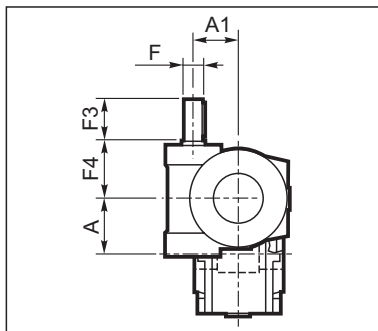


VF/VF...HS - VF/W...HS - W/VF...HS

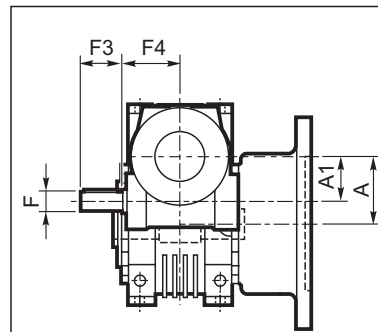
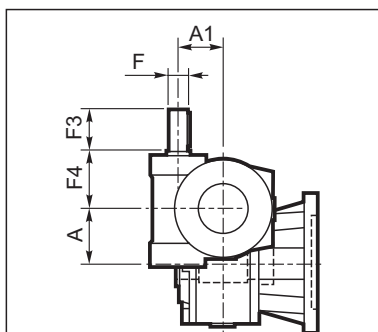
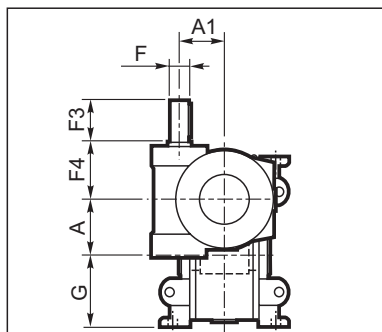
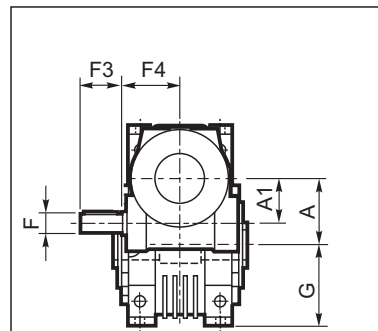
**VF/VF_A..HS
W/VF_A..HS**



**VF/VF_P..HS
W/VF_P..HS**

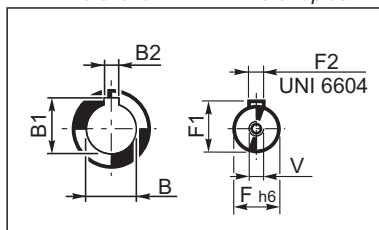


**VF/VF_P..HS
W/VF_P..HS**



Albero uscita
Output shaft
Abtriebswelle
Arbre lent

Albero entrata
Input shaft
Antriebswelle
Arbre rapide



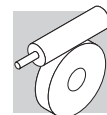
	A	A1	B	B1	B2	F	F1	F2	F3	F4	G	V	Kg
VF/VF 30/44_HS	44.6	30	18 H7	20.8	6	9	10.2	3	20	50	72	—	3.5
VF/VF 30/44 U HS											55		
VF/VF 30/49_HS	49.5	30	25 H7	28.3	8	9	10.2	3	20	50	82	—	4.5
VF/VF 30/49 U HS											64.5		
VF/W 30/63_HS	62.17	30	25 H7	28.3	8	9	10.2	3	20	50	100	—	7.5
VF/W 44/75_HS	75	44.6	30 (28) H7	33.3 (31.3)	8	11	12.5	4	30	54	115	—	16.1
VF/W 44/86_HS	86.9	44.6	35 H7	38.3	10	11	12.5	4	30	54	142	—	42
VF/W 49/110_HS	110.0	49.5	42 H7	45.3	12	16	18	5	40	65	170	M6x16	46
W/VF 63/130_HS	130	62.17	45 H7	48.8	14	18	20.5	6	40	110.5	72.5	M6x16	74
W/VF 86/150_HS	150	86.9	50 H7	53.8	14	25	28	8	50	144	100	M8x19	108
W/VF 86/185_HS	185.4	86.9	60 H7	64.4	18	25	28	8	50	144	100	M8x19	109
VF/VF 130/210_HS	210	130	90 H7	95.4	25	30	33	8	60	160	335	M8	225
VF/VF 130/250_HS	250	130	110 G7	116.4	28	30	33	8	60	160	380	M8	325

Le dimensioni comuni alle altre configurazioni sono riportate da pag. 114 a pag. 166.

Dimensions common to the other configurations can be found from page 114 to 166.

Die mit den anderen Konfigurationen gemeinsamen Abmessungen sind auf Seiten 114 - 166 angegeben.

Les dimensions communes à toutes les autres configurations sont indiquées de la page 114 jusqu'à 166.



26 - OPZIONI

RB RBO

I riduttori a vite senza fine (escluso VF 27) possono essere forniti, a richiesta, con l'albero veloce sporgente sul lato opposto comando specificando nell'ordinativo l'opzione **RB**, oppure **RBO** (solo per gruppi in esecuzione combinata).

26 - OPTION

RB RBO

*Worm gears (with the exception of VF 27) can be optionally requested with extended wormshaft at NDE by specifying the option **RB** or **RBO** (for double worm combined units) at the time of order.*

32 - OPTIONEN

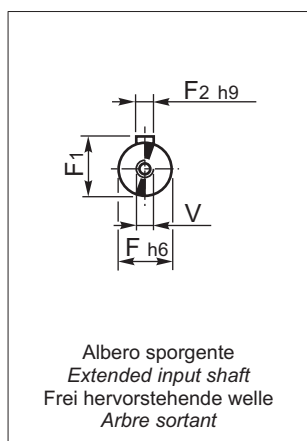
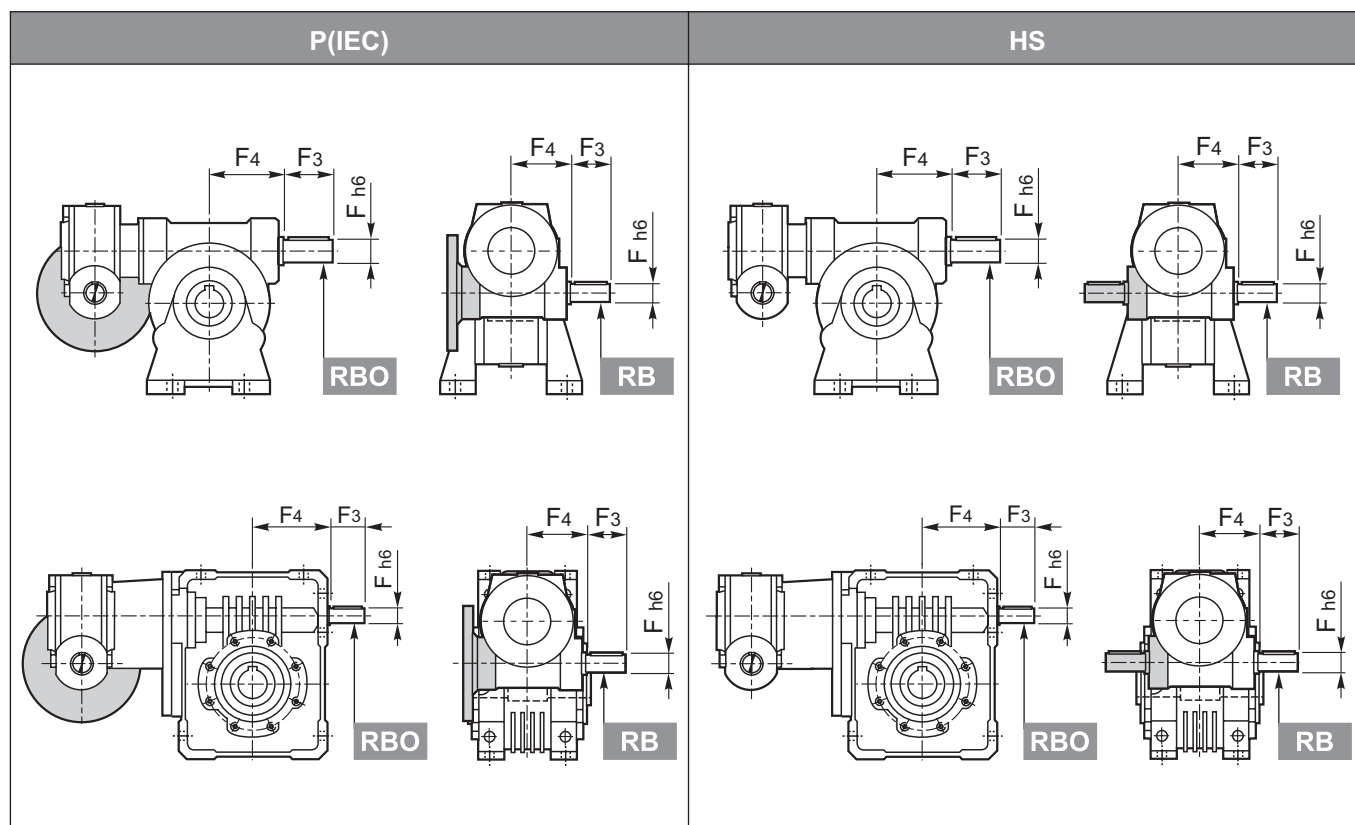
RB RBO

Alle Schneckengetriebe (außer VF 27) können auf Anfrage bzw. unter Angabe des Optionswunsches **RB** oder **RBO** (nur für Doppelschneckengetriebe) mit einer frei hervorstehenden Schneckenwelle geliefert werden.

32 - OPTIONS

RB RBO

*Les réducteurs à vis sans fin (sauf VF 27) peuvent être fournis, sur demande, avec la vis sortante, en indiquant l'option **RB** ou **RBO** (réducteur combine seulement).*



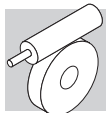
		F	F1	F2	F3	F4	V
VF VFR VF/VF	30	9	10.2	3	20	50	-
	44	11	12.5	4	30	56	-
	49	16	18	5	40	65	M6
W WR VF/W	63	18	20.5	6	40	74	M6
	75	19	21.5	6	40	88.5	M6
	86	25	28	8	50	101.5	M8
	110	25	28	8	60	127.5	M8
VF VFR W/VF	130	30	33	8	60	160	M8
	150	35	38	10	65	185	M8
	185	40	43	12	70	214.5	M8
	210	48	51.5	14	82	185	M16x40
	250	55	59	16	82	228	M16x40

Per VF 210 e VF 250, nelle forme costruttive A e P, normalmente viene montata la ventola di raffreddamento; con l'opzione RB non è possibile applicarla.

A and P versions of VF 210 and VF 250 feature the fan cooling as a standard, however forced ventilation is not feasible should the RB option be specified.

Für VF 210-250, in den Baumdellen A und P, wird in der Regel ein Kühlungsgebläse montiert; mit der Option RB kann dieses nicht montiert werden.

Sur les projets A et P on monte d'habitude les ventilateurs de refroidissement qui n'est pas prévue avec l'option RB.



27 - ACCESSORI

27 - ACCESSORIES

27 - ZUBEHÖR

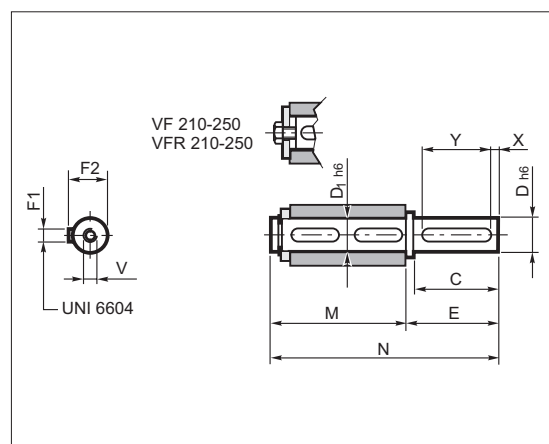
27 - ACCESSORIES

27.1 Albero lento riportato

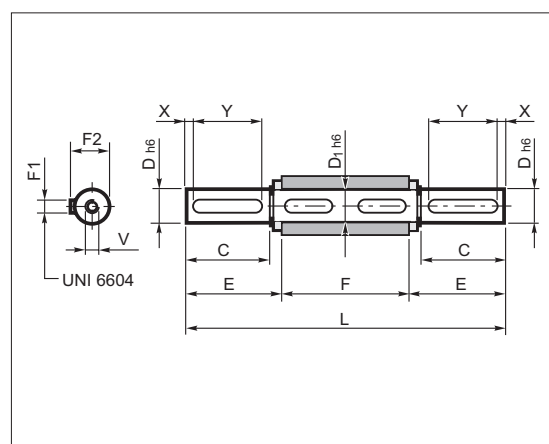
27.1 Plug-in output shaft

27.1 Ausgangsteckwelle

27.1 Arbre lent rapporté



		C	D	D1	E	F1	F2	M	N	V	X	Y
VF	30	30	14	14	35	5	16	61	96	M5x13	5	20
	VFR	44	40	18	18	45	6	20.5	70	M6x16	5	30
	VF/VF	49	60	25	25	65	8	28	89	M8x19	5	50
W	63	60	25	25	65	8	28	127	192	M8x19	5	50
	75_D28	60	28	30	65	8	31	134	199	M8x20	5	50
	WR	75_D30	60	30	30	65	8	33	134	M10x22	5	50
	VF/W	86	60	35	35	65	10	38	149	M10x22	5	50
	110	75	42	42	80	12	45	164	244	M12x28	7.5	60
VF	130	80	45	45	85	14	48.5	176	261	M12x32	5	70
	VFR	150	85	50	50	93	14	53.5	185	M16x40	7.5	70
	W/VF	185	100	60	60	110	18	64	200	M16x40	10	80
	210	130	90	90	140	25	95	255	395	M20x50	5	120
	250	165	110	110	175	28	116	315	490	M24x64	15	140



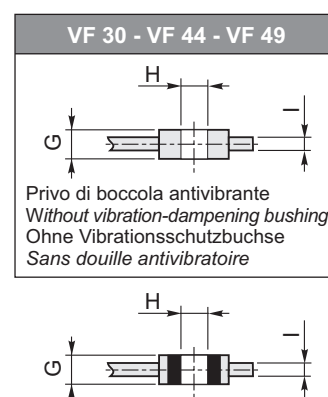
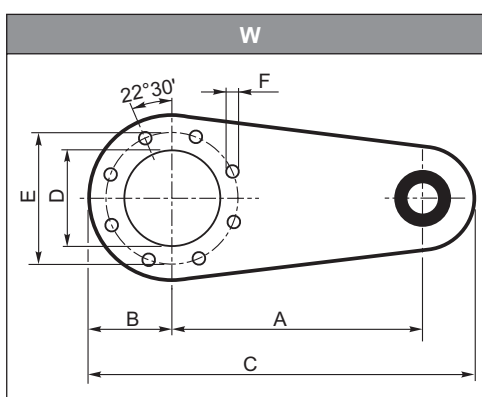
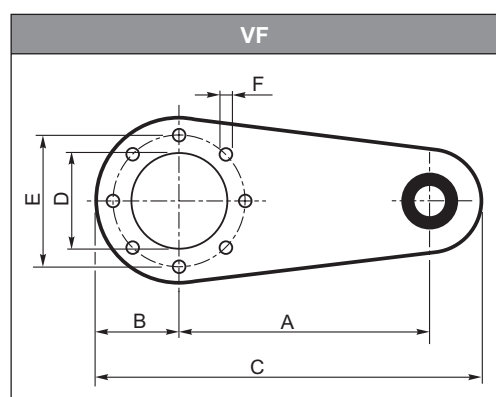
		C	D	D1	E	F	F1	F2	L	V	X	Y
VF	30	30	14	14	32.5	55	5	16	120	M5x13	5	20
	VFR	44	40	18	18	42.7	6	20.5	149.4	M6x16	5	30
	VF/VF	49	60	25	25	63.2	8	28	208.4	M8x19	5	50
W	63	60	25	25	63.2	120	8	28	246.4	M8x19	5	50
	75_D28	60	28	30	64	127	8	31	255	M8x20	5	50
	WR	75_D30	60	30	30	64	8	33	255	M10x22	5	50
	VF/W	86	60	35	35	64	10	38	268	M10x22	5	50
	110	75	42	42	79.3	155	12	45	313.5	M12x28	7.5	60
VF	130	80	45	45	84.7	165	14	48.5	334.5	M12x32	5	70
	VFR	150	85	50	50	90	14	53.5	355	M16x40	7.5	70
	W/VF	185	100	60	60	105	18	64	400	M16x40	10	80
	210	130	90	90	140	260	25	95	540	M20x50	5	120
	250	165	110	110	175	320	28	116	670	M24x64	15	140

27.2 Braccio di reazione

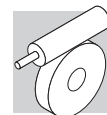
27.2 Torque arm

27.2 Drehmomentstütze

27.2 Bras de réaction



		A	B	C	D	E	F	G	H	I
VF	30	100	40	157.5	50	65	7	14	8	4
	VFR	44	100	40	157.5	50	65	7	14	4
	VF/VF	49	100	55	172.5	68	94	7	14	4
W	63	150	55	233	75	90	9	20	10	6
	75	200	63	300	90	110	9	25	20	6
	WR	86	200	80	318	110	130	11	25	6
	VF/W	110	250	100	388	130	165	13	25	6
VF	130	300	125	470	180	215	13	30	25	6
	VFR	150	300	125	470	180	215	15	30	6
	W/VF	185	350	150	545	230	265	17	30	6
	210	350	175	625	250	300	19	60	50	8
	250	400	225	725	350	400	19	60	50	10

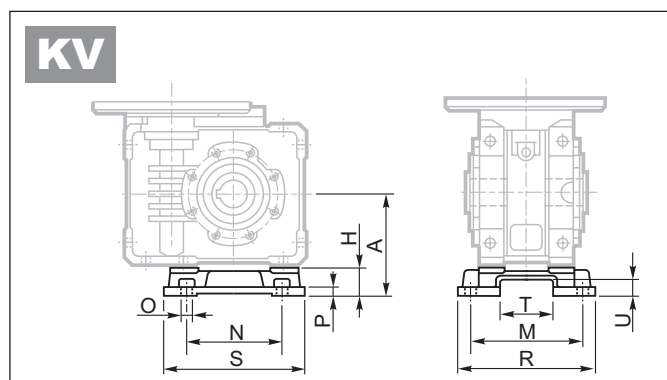
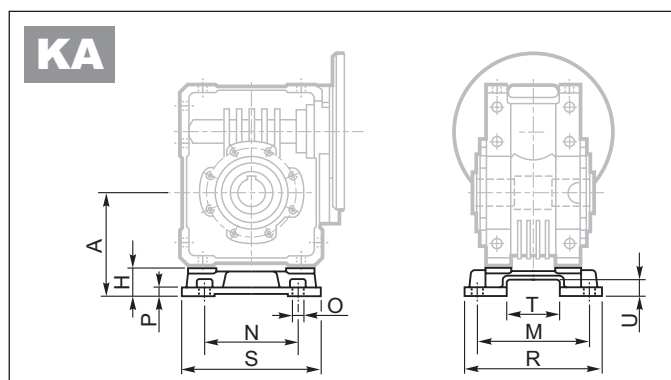


27.3 Kit piedi KA, KV

27.3 VF-interchangeable foot kits KA, KV

27.3 Satz - Stützfüße

27.3 Kit pieds KA, KV



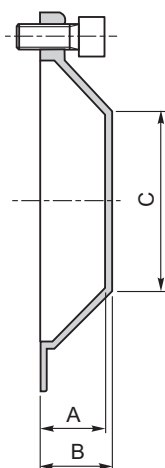
	A	H	M	N	O	P	R	S	T	U
W 63 - WR 63	100	27.5	111	95	11	8	135	145	56.5	15.5
W 75 - WR 75	115	28	115	120	11	9	139	174	56.5	15.5
W 86 - WR 86	142	42	146	140	11	11	170	200	69	20
W 110 - WR 110	170	45	181	200	13	14	210	250	69	20

27.4 Cappellotto di protezione

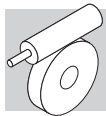
27.4 Safety cover

27.4 Schutzdeckel

27.4 Capuchon de protection



	A	B	C
W 63 - WR 63	26.5	29	Ø35
W 75 - WR 75	24.5	27	Ø54
W 86 - WR 86	26.5	29	Ø71
W 110 - WR110	27.5	30	Ø89



28 - ALBERO CLIENTE

28.1 Istruzioni per la realizzazione

Nel realizzare l'albero condotto che si accoppierà con il riduttore consigliamo di utilizzare acciaio di buona qualità e di realizzare le dimensioni come suggerito nello schema seguente. Sugeriamo inoltre di completare il montaggio con un dispositivo che realizza il bloccaggio assiale dell'albero (non illustrato). Il numero e la dimensione dei relativi fori filettati all'estremità dell'albero saranno determinati dalle diverse esigenze applicative.

28 - CUSTOMER'S SHAFT

28.1 Manufacturing instructions

Pivot of driven equipment should be made from high grade alloy steel.

Table below shows recommended dimensions for the Customer to consider when designing mating shaft.

A device retaining the shaft axially is also recommended (not shown).

The number and size of relative tapped holes at shaft end depend on application requirements.

28 - KUNDENSEITIGE WELLEN

28.1 Konstruktionsrichtlinien

Für die mit dem Getriebe verbundene Antriebswelle, wird empfohlen, hochwertigen Stahl zu verwenden und die im folgenden Schema enthaltenen Abmessungen zu beachten. Es wird außerdem empfohlen, die Montage mit Hilfe einer Vorrichtung, die die Welle axial blockiert (nicht abgebildet), vorzunehmen.

Die Anzahl und die Abmessung des/der Gewindebohrungen an den Wellenenden werden den Einsatzbedingungen gemäß festgelegt.

28 - ARBRE MACHINE

28.1 Instructions pour la réalisation

Pour la réalisation de l'arbre mené d'accouplement avec le réducteur, nous conseillons d'utiliser de l'acier de bonne qualité et de respecter les dimensions indiquées sur le schéma suivant.

Il est recommandé de compléter le montage par un dispositif de blocage axial de l'arbre (non illustré).

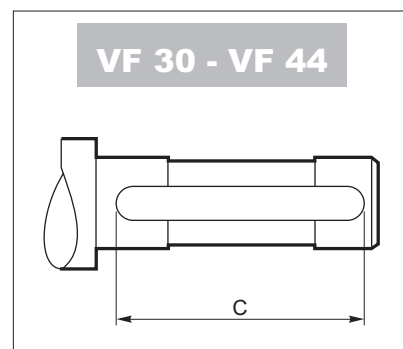
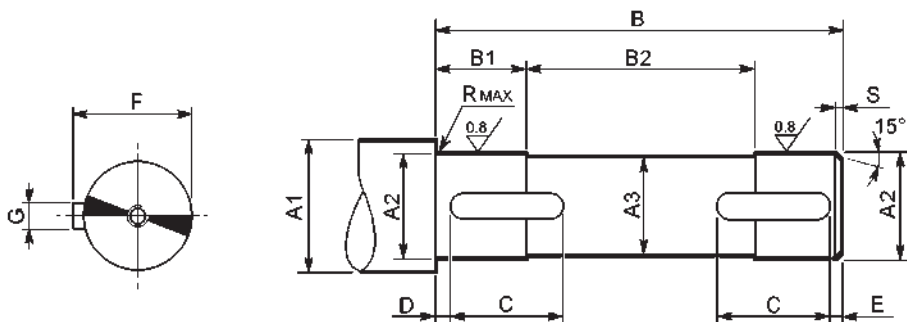
Le nombre et les dimensions de (s) l'orifice (s) fileté (s) correspondant(s) à l'extrémité de l'arbre sont déterminés par les différentes exigences d'application.

28.2 Serie VF e W

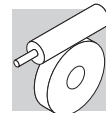
28.2 Series VF and W

28.2 Series VF und W

28.2 Série VF et W



	A1	A2	A3	B	B1	B2	C	D	E	F	G	R	S	UNI 6604
VF 30	≥ 19	14 f7	13	53	18.5	16	40	6.5	6.5	16	5 h9	0.5	1.5	5x5x40 A
VF 44	≥ 23	18 f7	17	62	22.5	17	50	6	6	20.5	6 h9	0.5	1.5	6x6x50 A
VF 49	≥ 30	25 f7	24	80	20.5	39	20	2	2	28	8 h9	1	1.5	8x7x20 A
W 63	≥ 30	25 f7	24	118	38	42	35	2	2	28	8 h9	1	1.5	8x7x35 A
W 75	≥ 35	28 f7	27	125	38	49	40	2	2	31	8 h9	1	1.5	8x7x40 A
	≥ 35	30 f7	29	125	38	49	40	2	2	33	8 h9	1	1.5	8x7x40 A
W 86	≥ 42	35 f7	34	138	43	52	40	2	2	38	10 h9	1.5	1.5	10x8x40 A
W 110	≥ 48	42 f7	41	153	43	67	50	2	2	45	12 h9	1.5	2	12x8x50 A
VF 130	≥ 52	45 f7	44	163	50.5	62	60	2.5	2.5	49.5	14 h9	2.5	2	14x9x60 A
VF 150	≥ 57	50 f7	49	173	53	67	70	2.5	2.5	53.5	14 h9	2.5	2	14x9x70 A
VF 185	≥ 68	60 f7	59	188	63	62	80	2.5	2.5	64	18 h9	2.5	2	18x11x80 A
VF 210	≥ 99	90 f7	89	258	83	92	80	3	3	95	25 h9	2.5	2.5	25x14x80 A
VF 250	≥ 121	110 h7	109	318	83	152	80	3	3	116	28 h9	2.5	2.5	28x16x80 A



29 - LIMITATORE DI COPPIA

29 - TORQUE LIMITER

29 - RUTSCHKUPPLUNG

29 - LIMITER DE COUPLE

29.1 Descrizione

Il limitatore di coppia a frizione è studiato e realizzato per i riduttori senza fine **VF44 - VF49** e **W63...W110**, è un dispositivo di protezione atto a salvaguardare la trasmissione da sovraccarichi accidentali che potrebbero danneggiare tutti gli elementi della trasmissione creando seri inconvenienti alla macchina operatrice.

Rispetto ai tradizionali limitatori di coppia montati esternamente al riduttore questa versatile soluzione presenta i seguenti vantaggi:

- nessun ingombro aggiuntivo esterno ai riduttori forniti in versione standard
- lavorando a completo bagno d'olio non richiede nessuna manutenzione
- la coppia di slittamento può essere facilmente regolata tramite una semplice operazione manuale dall'esterno del riduttore
- lo slittamento, anche continuo, non crea danneggiamenti alla meccanica o consumi anormali, in quanto le superfici di slittamento sono separate da un costante velo d'olio.

29.1 Description

*The friction-based torque limiter, available for wormgears type **VF44 - VF49** and **W63...W110**, is designed to protect the transmission from accidental overloads which could damage the drive elements.*

Against conventional external torque limiters, this versatile solution lends the following advantages:

- *unchanged external dimensions against standard same model standard units*
- *maintenance-free, as the system is permanently lubed*
- *slip torque can be easily adjusted by means of a simple manual operation from the outside of the gearbox*
- *slipping, even if continuous, does not create any damage or wear to the mechanical parts, since slipping parts are constantly separated by an oil film.*

29.1 Beschreibung

Die Rutschkupplung, die für Schneckengetriebe **VF44 - VF49** und **W63...W110**, entwickelt wurde, dient dem Schutz des Getriebes vor zufälligen Überlastungen, welche die Antriebselemente zerstören könnten.

Bezüglich traditioneller Rutschkupplungen, welche extern an das Getriebe angeschlossen werden, bietet diese Lösung folgende Vorteile:

- gleiche Aussen-Abmessungen des Getriebes wie das Standard Gehäuse
- wartungsfrei, da das System in Ölbad arbeitet
- das maximal übertragbare Moment kann einfach, per Hand, von aussen eigenstellt werden
- ständiges Rutschen verursacht keinen Schaden, da die mechanischen Teile im Ölbad laufen.

29.1 Description

*Le limiteur de couple à friction, étudié et réalisé pour les réducteurs à vis sans fin, type **VF44 - VF49** et **W63...W110**, est un dispositif de sécurité qui a pour but de protéger la chaîne cinématique des surcharges accidentelles qui pourraient endommager tous les éléments de la transmission.*

Par rapport au montage du limiteur de couple traditionnel à l'extérieur du réducteur, cette solution, d'une grande souplesse d'emploi, offre les avantages suivants:

- *aucune différence des cotes d'encombrement par rapport au réducteur standard*
- *aucun entretien, car le système fonctionne en bain d'huile*
- *le couple maximum transmissible peut être facilement ajusté par une manoeuvre simple à l'extérieur du réducteur*
- *le glissement, même continu, ne crée aucun dommage ni usure aux parties mécaniques, du fait de la séparation des surfaces en glissement par un film d'huile d'épaisseur constante.*



Se ne sconsiglia l'utilizzo in meccanismi di sollevamento.



We advise against installing this device to lifting equipment.



Von einer Montage in Hebe-mechanismen wird abgeraten.



Son utilisation dans des mécanismes de levage est déconseillée.

29.2 Modo di funzionamento

Il limitatore di coppia funziona come una frizione biconica con le sedi ricavate direttamente sulla corona in bronzo e sul mozzo in ghisa sferoidale GS400/12 monolitica avente l'albero lento cavo passante, il quale permette di collegare la macchina operatrice direttamente al nostro riduttore.

Le sedi coniche sono strette fra loro per effetto di una forza assiale costante generata da molle a tazza.

La registrazione della coppia di slittamento si effettua in modo semplice tramite la rotazione di una ghiera esterna al riduttore.

29.2 Operating principle

The torque limiter basically consists of a double tapered clutch with active surfaces machined on (bronze) worm wheel and hub of output shaft (nodular cast iron GS400/12). Bore of output shaft allows shaft mounting of gear unit onto driven machine.

Active surfaces of the torque limiter are pressed against each other by thrust generated by adequately proportioned spring washers. Transmissible torque is proportional to axial force applied by the springs and adjustment of torque setting is easily conducted manually through an external ring nut.

29.2 Funktionsweise

Die Rutschkupplung arbeitet wie eine doppelkonische Reibfläche, die direkt auf einen aus Sphäroguss bestehenden Innenring GS 400/12 des Bronze- schneckenrades wirkt.

Die axiale Anpresskraft, die die konischen Reibflächen zusammen drückt, wird von Tellerfedern erzeugt.

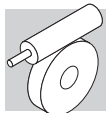
Die Einstellung des Rutschmomentes kann in einer einfachen Weise durch Drehen einer Verstellmutter, ausserhalb des Getriebes, erreicht werden.

29.2 Mode de fonctionnement

Le limiteur de couple fonctionne comme une friction bi-conique entre des surfaces de contact obtenues directement sur la couronne en bronze, un moyeu en fonte à graphite sphéroidal GS400/12 monolithique et un arbre de sortie creux traversant, permettant une liaison directe à la machine.

Les surfaces coniques sont maintenues en pression par un effort axial constant, généré par les rondelles élastiques.

Le réglage du couple de glissement s'effectue d'une façon simple à travers le serrage d'un écrou extérieur au réducteur.



29.3 Protezione dell'impianto da sovraccarichi

Il limitatore opportunamente tarato alla coppia necessaria alla macchina operatrice, salvaguarda tutti gli organi meccanici del cinematismo evitando danneggiamenti dovuti a eventuali e ripetuti sovraccarichi.

29.3 Protection of the machine from overloads

The torque limiter, properly adjusted in function of the torque necessary for the driven equipment, protects all mechanical components of the transmission avoiding any damage due to overloads.

29.3 Schutz der Arbeitsmaschine vor Überlastungen:

Die Rutschkupplung ist eingestellt auf das notwendige Moment der Arbeitsmaschine und schützt alle mechanischen Teile der Übertragungseinheit. Weiter vermeidet sie Beschädigungen hervorgerufenen durch mögliche Überlastungen.

29.3 Protection de l'installation contre les surcharges:

Le limiteur, correctement réglé au couple nécessaire pour la machine protège tous les organes mécaniques de la chaîne cinématique, en évitant des endommagements dus à d'éventuelles et répétitives surcharges.

29.4 Disinserimento in condizioni di irreversibilità

In determinate applicazioni può essere utile ruotare, a macchina ferma, l'albero lento del riduttore. Questa situazione non è sempre possibile nei riduttori a vite senza fine tradizionali. Tramite questo dispositivo, allentando opportunamente la ghiera di registrazione, possiamo eseguire agevolmente questa operazione.

29.4 Reversing of a self-locking unit

In some applications it may be desired to rotate the output shaft while machine is not operating. Such a situation is not always possible with high-ratio self-locking worm gears. Using the torque limiter it is possible to conduct such operation untightening the ring nut.

29.4 Auskuppeln bei Selbsthemmung

In einigen Anwendungsfällen ist es nötig die Ausgangswelle des Getriebes zu drehen während die Arbeitsmaschine steht: Dies ist bei einem normalen Schneckengetriebe nicht möglich. Die Verwendung der Rutschkupplung macht es möglich, wenn vorher die Verstellmutter gelöst wird.

29.4 Décrabotage en cas d'irréversibilité

Dans certains applications, il peut être utile de faire tourner, machine arrêtée, l'arbre lent du réducteur. Cette solution n'est pas toujours possible avec les réducteurs à roue est vis sans fin traditionnels. A l'aide de ce dispositif, en desserrant l'écrou de réglage, il est possible de procéder facilement à cette opération.

29.5 VF...L, W...L

29.5 VF...L, W...L

29.5 VF...L, W...L

29.5 VF...L, W...L

L1							
	N	A	V	U	F1 FC1 FR1 FA1	F2 FC2 FR2 FA2**	P1 P2
VF VF/VF*							
						** VF 49	
	U	UF1 UFC1	UF2 UFC2	UFCR1	UFCR2		
W VF/W*							

* Nei riduttori combinati, il limitatore di coppia è installato sul 2° riduttore nelle esecuzioni L1 ed L2; è installato sul 1° riduttore nell'esecuzione LF.

* On double worm gear units the torque limiter is fitted on 2nd reducer (larger size) for the L1 or L2 configurations. Same is fitted on 1st reducer (smaller) when the LF configuration is specified.

L2							
	N	A	V	U	F1 FC1 FR1 FA1**	F2 FC2 FR2 FA2	P1 P2
VF VF/VF*							
					** VF 49		
	U	UF1 UFC1	UF2 UFC2	UFCR1	UFCR2		
W VF/W*							

* In den Doppelschneckengetrieben Typ VF/VF ist das Drehmomentstutz auf das 2te Getriebe für die Ausführungen L1 oder L2 installiert; es ist auf das 1te Getriebe für Ausführung LF installiert.

* Dans les réducteurs combinés VF/VF, le limiteur de couple en position L1 et L2 est monté sur le 2me réducteur, en position LF il est monté sur le 1er réducteur.

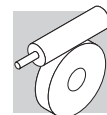
LF				
	VF/W	44/75	44/86	49/110
	W/VF	63/130	86/150	86/185

Se non preventivamente specificato, i riduttori VF...L verranno forniti con la ghiera a sinistra (L1) guardando il motore elettrico in posizione di montaggio B3.

Unless otherwise specified VF...L gear units are supplied with ring nut on the left hand side (L1), viewing from the electric motor and gearbox in the B3 mounting position.

Wenn nicht anders angegeben, werden die Getriebe VF...L geliefert mit der Verstellmutter links (L1), mit Sicht auf den E-Motor.

En standard et en l'absence d'information précise, les réducteurs VF...L seront livrés avec le système de décrabotage à gauche (L1), vue se plaçant du côté du moteur électrique.

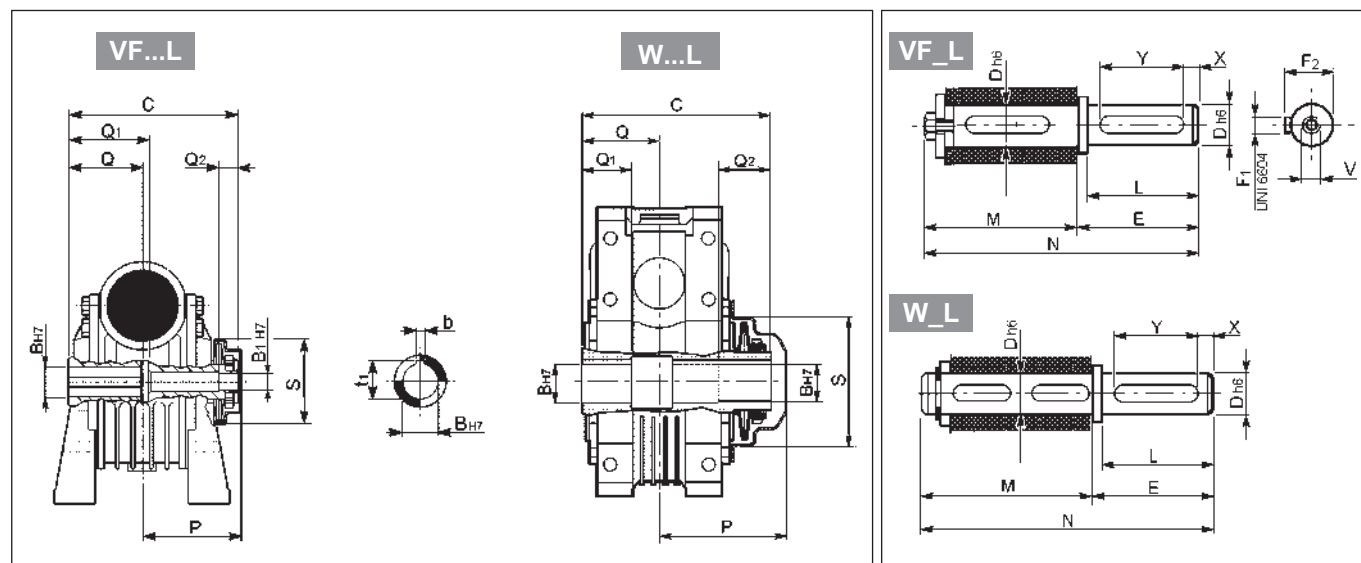


29.6 Dimensioni

29.6 Dimensions

29.6 Abmessungen

29.6 Dimensions



	Limitatore di coppia / Torque limiter Rutschkupplung / Limiteur de couple										Albero lento semplice / Single output shaft Ein freies Wellenende / Arbre lent unilatéral									
	C	Q	Q1	Q2	P	S	B H7	B1 H7	t1	b	L	D h6	E	F1	F2	M	N	V	X	Y
VF 44L	79	32	32	12	48	42.5	18	11	20.8	6	40	18	45	6	20.5	86	131	M6x16	5	30
VF 49L	105	41	51	15	63.5	66.5	25	14	28.3	8	60	25	65	8	28	114.5	179.5	M8x19	5	40
W 63L	145	60	40	40	100	77	25	-	28.3	8	60	25	65	8	28	152	217	M8x19	5	50
W 75L_D30	154.5	63.5	40	40	104	100	30	-	33.3	8	60	30	65	8	33	161.5	226.5	M10x22	5	50
W 86L	170	70	50	45	113	119	35	-	38.3	10	60	35	65	10	38	179	244	M10x22	5	50
W 110L	191	77.5	55	45	133	134	42	-	45.3	12	75	42	80	12	45	200	280	M12x28	7.5	60

29.7 Registrazione coppia di slittamento

In fabbrica viene eseguita una pretaratura dello slittamento su un momento torcente coincidente col valore di coppia nominale Mn_2 [$n_1=1400$] del riduttore tipo VF o W.

Qui di seguito sono descritte le operazioni eseguite in fabbrica per realizzare la taratura della coppia di slittamento. Le stesse operazioni, a meno del passo (2), dovranno essere ripercorse quando si vuole impostare un valore di coppia diverso dall'originale.

29.7 Slip torque setting

A preliminary slip torque setting is conducted at the factory. Reference is made to torque rating Mn_2 [$n_1=1400$] of the captioned VF or W gear unit.

Here below the operations performed at the factory for the initial adjustment are listed.

Same steps, with the exception of step (2), must be followed when a different torque setting is required.

29.7 Rutschmomenteinstellung

Eine Voreinstellung des Rutschmoments wird im Werk durchgeführt.

Das voreingestellte Moment entspricht dem im Katalog angegebenen Nennmoment Mn_2 [$n_1=1400$] des Getriebes Typ VF oder W.

Nachfolgend werden die im Werk durchgeführten Operationen zur Einstellung des Rutschmoments beschrieben.

Die gleichen Schritte, mit Ausnahme des Schrittes Nr. 2, müssen wiederholt werden, wenn ein anderer Momentwert benötigt wird.

29.7 Réglage du couple de glissement

Un pré-tarage du couple de glissement sur la base d'un moment de torsion coïncidant avec la valeur du couple nominal Mn_2 [$n_1=1400$] du réducteur type VF o W est effectué en usine.

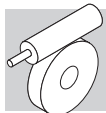
Ci-après sont décrites les opérations effectuées en usine pour réaliser le tarage du couple de glissement. Les mêmes opérations, sauf l'étape 2, devront être effectuées si l'on veut obtenir un couple différent de celui prévu à l'origine.

1. La ghiera di registrazione viene avvitata fino a che le molle a tazza non sono sufficientemente caricate da non potere ruotare liberamente, se azionate manualmente.

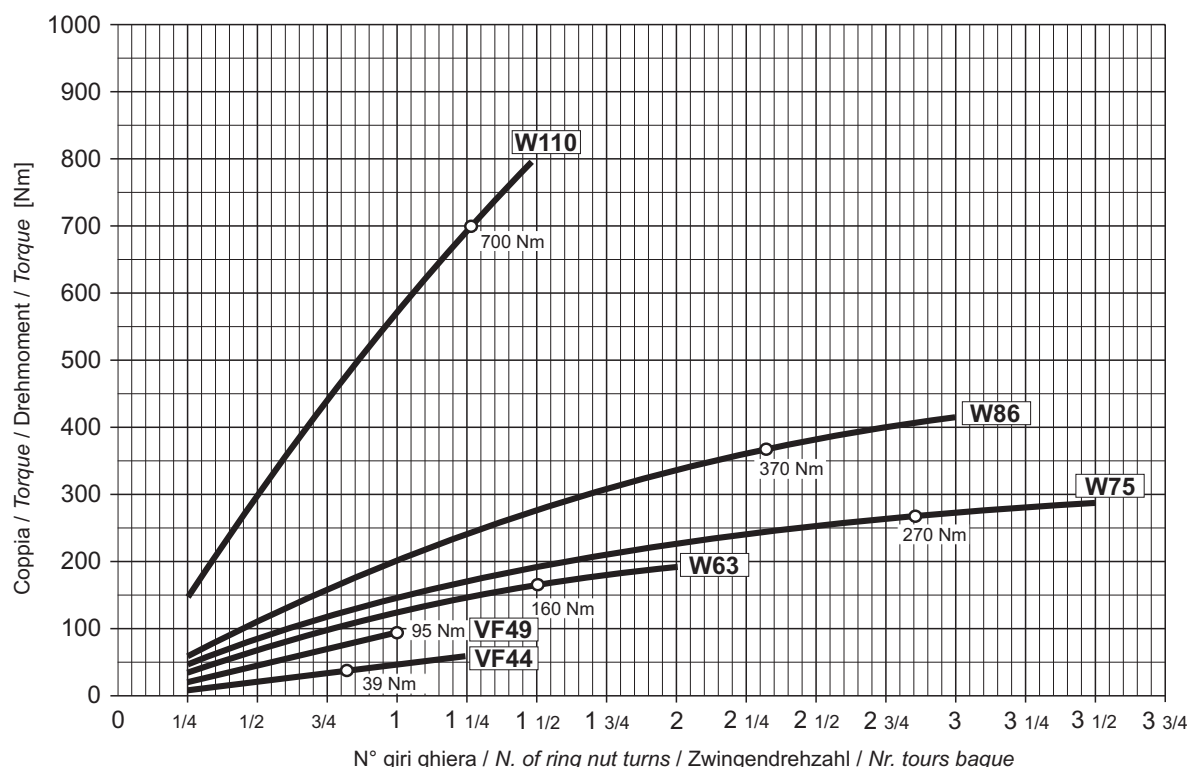
1. Ring nut is tightened until spring washers are sufficiently loaded that manual rotation is hardly possible.

1. Die Verstellmutter so weit anziehen, daß sich die Tellerfedern nicht mehr von Hand drehen lassen.

1. L'écrou de réglage est vissé jusqu'à ce que les rondelles élastiques soient suffisamment précontraintes et ne puissent plus tourner librement par une action manuelle.



2. Per mezzo di un bulino vengono incise, in identica posizione angolare, due marcature di riferimento, sia sulla ghiera che sulla sporgenza d'albero lento.
Questa posizione di riferimento costituirà il punto iniziale per il conteggio dei successivi giri della ghiera e la conseguente taratura di coppia.
2. By means of an engraver marks are made, in identical (angular) position, on both the ring nut and the hollow shaft.
Setting will then be referred to as the zero-point for the consequent slip torque adjustment, through turning of the ring nut.
2. Es werden 2 Bezugsmarkierungen unter dem gleichen Winkel sowohl auf der Verstellmutter als auch auf der Hohlwelle angebracht.
Die hiermit gekennzeichnete Stellung ist der Ausgangspunkt für jede weitere Rutschmomenteinstellung durch die Verdrehung der Verstellmutter.
2. Au moyen d'un marqueur on réalise deux repères dans la même position angulaire, l'un sur l'écrou et l'autre sur la saillie de l'arbre lent. Cette position de référence constituera le point de départ pour le décompte des tours successifs de la bague et en conséquence le tarage du couple.
3. Infine la ghiera viene avvitata delle frazioni di giro corrispondenti al valore di coppia nominale M_{n2} del riduttore in oggetto. Il riferimento in questo caso è il diagramma sotto riportato, il quale sarà d'utilità anche per le eventuali nuove impostazioni che si dovesse rendere necessarie nel tempo.
3. Ring nut is then turned of the number of turns, or fraction of, corresponding to nominal torque rating M_{n2} of the captioned gear unit. In this case the diagram shown here under refers as to the proportion between number of turns and transmissible torque. Same diagram comes handy for customised torque adjustments, should these be required with time.
3. Die Verstellmutter wird soweit angezogen, bis das gewünschte Nennmoment M_{n2} des Getriebes erreicht ist. Sollte ein anderes Rutschmoment erforderlich sein, ist gemäß folgendem Diagramm (ausgehend von Punkt 2.) die Verstellmutter um den angegebenen Wert gegenüber der Hohlwelle zu drehen ($\frac{1}{4}$ bis 2 Umdrehungen).
3. En final, la bague est vissée des fractions de tours correspondant à la valeur du couple nominal M_{n2} du réducteur concerné. La référence dans ce cas est le diagramme ci-dessous, lequel servira également pour les éventuels réglages qui s'avèreraient nécessaires dans le temps.



30 - Dispositivo fine-corsa RVS

Il dispositivo fine-corsa, tipo RVS, è progettato per completare ed adattare i motoriduttori a vite senza fine di Bonfiglioli Riduttori all'azionamento di:

- finestre e ombreggi per serre
- cancelli automatici
- finestre a vasistas
- dosatori per granaglie nel settore zootecnico
- valvole a farfalla

I motoriduttori dotati del dispositivo RVS sono anche idonei per qualsiasi altra applicazione intermittente, in cui si richieda un moto controllato e preciso.

Per le applicazioni sopra descritte, caratterizzate da un tipo di servizio leggero e intermittente, si raccomanda di effettuare la selezione del gruppo di trasmissione unicamente dalle pagine del paragrafo 36.

Le selezioni così effettuate saranno conformi al particolare tipo di servizio e alle massime velocità compatibili con il regolare funzionamento del dispositivo fine-corsa.

La configurazione completa si ottiene assemblando il dispositivo fine-corsa sul relativo motoriduttore, mediante lo specifico kit di montaggio (disponibile per i gruppi tipo VF 49, W63, W75 e W86), illustrato alla pag. 194

Per consentire il montaggio del dispositivo **RVS**, i motoriduttori devono essere nella forma costruttiva flangiata.

30.1 Caratteristiche tecniche

Il funzionamento del dispositivo fine-corsa si basa sul movimento differenziale di due coppie di ruote, dotate di camma, e dal relativo azionamento di microinterruttori di precisione che attraverso relais (a cura dell'installatore) comandano l'arresto e l'inversione del moto.

Le posizioni estreme del moto, tipicamente l'apertura e la chiusura del telaio, sono facilmente impostabili con il motoriduttore già installato e senza l'uso di specifiche attrezzature, al di fuori di una comune chiave a brugola.

Una volta raggiunta e fissata la regolazione desiderata, questa viene mantenuta costante nel tempo, consentendo una elevata ripetibilità negli azionamenti.

Nella sua esecuzione di base il gruppo fine-corsa **RVS** è fornito con una coppia di cavi, della lunghezza di ca. un metro, pre-cablati internamente. Il gruppo è inoltre disponibile anche nelle seguenti varianti:

30 - RVS Limit-stop device

The limit-stop device type RVS has been designed to fit Bonfiglioli Riduttori worm gearmotors to operate:

- Green house windows and shades
- Remote-controlled gates
- Hopper frame windows
- Dosing devices for the livestock farming industry
- Butterfly valves

Worm gearmotors equipped with the RVS limit switch device are suitable for linear and rotary intermittent duty applications requiring accurate and repetitive positioning.

For the applications listed above, typically light duty, worm gearmotors should only be selected from relevant selection charts, given at paragraph 36.

The drive selection will then comply with both the application duty and the max. peripheral speed constraints of the limit-switch device.

The configuration is complete when the limit-switch device RVS is flanged onto the gearmotor through the relevant assembly kit (see page 194).

Configuration kits are available for worm gears type VF 49, W 63, W 75, and W 86 only.

Please note that RVS devices will only fit F-flanged VF 49 and FC-flanged W worm gears.

RVS mounting side is opposite to flange.

30.1 Technical features

The working principle of the limit-stop device is based on the differential movement of two pairs of wheels – each equipped with a cam – and the relative operation of precision micro-switches that stop and reverse motion through relays (to be fitted by the installer).

Travel end positions, normally the open and closed positions of application frame, are easily set using a common Allen key after gearmotor installation.

Once adjusted, the unit will retain its settings over time for guaranteed motion repeatability. In its basic version, the RVS limit-stop unit comes with a pair of approx. 1-m long cables. Internal wiring is made at the factory.

The RVS unit is available in the following variants:

30 - Endschanter-Vorrichtung RVS

Die Endschanter-Vorrichtung Typ RVS wurde entwickelt, um die Getriebemotoren mit Schnecke von Bonfiglioli Riduttori bei der Betätigung von:

- Fenstern und Vorrichtungen zur Schattenerzeugung für Treibhäuser
- automatischen Toren
- Klappfenstern
- Dosieranlagen für Getreide im Zootchnik-Sektor
- Drosselventilen zu vervollständigen und an diese anzupassen.

Die mit der Vorrichtung RVS ausgestatteten Getriebemotoren sind auch für alle anderen Schritt-Anwendungen geeignet, bei denen eine kontrollierte und genaue Bewegung erforderlich ist.

Für die oben beschriebenen Anwendungen, die durch einen leichten Schritt-Service charakterisiert sind, empfiehlt es sich, die Wahl der Übertragungsgruppen ausschließlich, wie auf den Seiten des Paragraphen 36 angegeben, durchzuführen. Die so durchgeführten Wahlen sind konform zu dem bestimmten Servicetyp und zu den Höchstgeschwindigkeiten, die mit dem regulären Betrieb der Endschanter-Vorrichtung verträglich sind.

Die vollständige Konfiguration wird durch die Montage der Endschanter-Vorrichtung auf das entsprechende Motorgetriebe mittels des spezifischen (auch für die Gruppen Typ VF 49, W63, W75 und W86 verfügbaren), auf S. 194 gezeigten Montage-Sets erhalten.

Für die Montage der Vorrichtung **RVS** müssen die Getriebemotoren in der geflanschten Herstellungsform sein.

30.1 Technische eigenschaften

Der Betrieb der Endschanter-Vorrichtung gründet auf einer Differentialbewegung von zwei mit Nocken ausgestatteten Räderpaaren und auf die entsprechende Betätigung der Präzisions-Mikroschalter, die durch Relais (vom Installateur eingebaut) den Bewegungsstopp und die Bewegungsumkehr steuern. Die Extrem-Positionen der Bewegung, die Öffnung und das Schließen des Rahmens, können leicht mit dem bereits installierten Getriebemotor und ohne Verwendung von spezifischen Ausrüstungen, sondern nur mit einem herkömmlichen Inbusschlüssel eingestellt werden.

Ist die gewünschte Einstellung erreicht und fixiert, wird diese in der Zeit konstant gehalten, wodurch die Betätigungen oft wiederholt werden können. In der Grundauführung wird die Endschanter-Gruppe **RVS** mit einem innen vorverkabelten und ungefähr ein Meter langen Kabelpaar geliefert.

Die Gruppe ist außerdem in folgenden Varianten erhältlich:

30 - Dispositif de fin de course RVS

Le dispositif de fin de course type RVS est conçu pour compléter et adapter les motoréducteurs à vis sans fin Bonfiglioli Riduttori à l'actionnement de:

- fenêtres et dispositifs d'ombrage pour serres
- grilles automatiques
- fenêtre à vasistas
- doseurs pour grenailles dans le secteur zootechnique
- vannes papillon

Les motoréducteurs équipés du dispositif RVS sont aussi adaptés pour toute autre application intermittente nécessitant un mouvement contrôlé et précis.

En ce qui concerne les applications susmentionnées, caractérisées par un type de service léger et intermittent, il est recommandé d'effectuer la sélection du groupe de transmission uniquement depuis les pages du paragraphe 36. Les sélections ainsi effectuées seront conformes au type de service particulier ainsi qu'aux vitesses maximales compatibles avec le fonctionnement régulier du dispositif de fin de course.

Pour obtenir la configuration complète, assembler le dispositif de fin de course sur le motoréducteur correspondant au moyen du kit de montage spécifique (disponible pour les groupes types VF 49, W63, W75 et W86), illustré à la page 194.

Afin de permettre le montage du dispositif RVS, les motoréducteurs doivent être de forme de construction à bride.

30.1 Caracteristiques techniques

Le fonctionnement du dispositif de fin de course est basé sur le mouvement différentiel de deux couples de roues, dotées de came, et de l'actionnement correspondant de microrupteurs de précision, qui, à travers des relais (à la charge de l'installateur) commandent l'arrêt et l'inversion du mouvement.

Les positions extrêmes du mouvement, généralement l'ouverture et la fermeture du bâti, sont facilement définissables avec le motoréducteur déjà installé et sans utilisation d'outils spécifiques autre qu'une clé à six pans ordinaire.

Une fois le réglage désiré obtenu et fixé, ce dernier est constant dans le temps, ce qui permet une répétitivité élevée des actionnements.

Dans son exécution de base, le groupe de fin de course RVS est fourni avec une paire de câbles, d'une longueur d'environ un mètre, précablés à l'intérieur.

Le groupe est aussi disponible dans les variantes suivantes :

RVS ME: dotato di scatola morsetti-
esterna a sei terminali, ai quali allac-
ciare i cavi di collegamento con i relais.

RVS DM: corredato di doppia serie
di microinterruttori collegati in serie,
per una sicurezza di intervento asso-
luta e conforme alle Norme che pre-
vedono la ridondanza di questo dispo-
sitivo.

RVS ME DM: dispositivo dotato di
morsetti-esterna e di doppia serie
di microinterruttori, come più sopra
descritto.

In tutte le sue varianti il dispositivo
fine-corsa si caratterizza come:

- estremamente silenzioso
- di ingombro contenuto
- di facile installazione e
regolazione
- dotato di protezione complessiva
IP55
- regolabile all'interno di un campo
massimo di 43 giri dell'albero
lento

RVS ME: the limit switch features a
6-stud terminal box for external wiring
of cables wiring of cables to main
relais.

RVS DM: features a double set of
micro-switches, connected in series,
for absolute reliability where applicable
regional standards or regulations call
for a redundant design.

RVS ME DM: features the
combination of the two options
described above.

Regardless to the variant the RVS
limit switch device offers the following
features:

- Extremely quiet operation
- Space efficiency
- Ease of installation and setting
- Overall protection IP55
- Adjustment range within a
maximum of 43 revolutions of
drive shaft.

RVS ME: ist mit einem äußeren Klem-
menkasten mit sechs End-
verschlüssen ausgestattet, an die die
Verbindungskabel mit den Relais an-
geschlossen werden.

RVS DM: ist mit einer doppelten,
serienverbundenen Mikroschalter-
Serie für eine vollkommene Ein-
griffssicherheit und entsprechend der
Normen ausgestattet, die die Redun-
danz dieser Vorrichtung vorsehen.

RVS ME DM: mit einer äußeren und
doppelten Mikroschalter-Serie, wie
oben beschrieben, ausgestat-tete
Vorrichtung.

Alle Varianten der Endschalter-
Vorrichtungen sind wie folgt charakte-
risiert:

- äußerst leise
- gemäßiger Raumbedarf
- leicht zu installieren und
einzustellen
- mit Gesamtschutz IP55
ausgestattet
- innerhalb eines Höchstbereichs
von 43 Umdrehungen der
Abtriebswelle einstellbar

RVS ME: dotée de boîte à bornes
extérieure à six bornes auxquelles
seront reliés les câbles de raccorde-
ment avec les relais.

RVS DM: équipée d'une double série
de microrupteurs reliés en série, pour
une sécurité d'intervention absolue et
conforme aux normes prévoyant la
redondance de ce dispositif.

RVS ME DM: dispositif équipé de
boîte à bornes extérieure et d'une
double série de microrupteurs, comme
décrit plus haut.

Quelles que soient les variantes, les
caractéristiques du dispositif de fin de
course sont les suivantes:

- extrêmement silencieux
- encombrement limité
- facile à installer et à régler
- doté de protection
IP55
- réglable à l'intérieur d'une plage
de 43 tours de l'arbre de sortie

31 - CODICI PER L'ORDINATIVO

Individuare il dispositivo, o la sua
variante, necessario per l'applicazione
e riferirsi alla tabella sottostante per il
relativo codice per l'ordinativo:

31 - ORDERING CODES

Determine which device or variant
best suits the specific application and
locate the part number in the table
below:

31 - ART.-NR. FÜR DIE BESTELLUNG

Die für die Anwendung notwendige
Vorrichtung oder ihre Variante bestim-
men und dabei auf die unterstehende
Tabelle für die entsprechende Art.-Nr.
für die Bestellung Bezug nehmen.

31 - REFERENCES POUR LA COMMANDE

Repérer le dispositif, ou sa variante,
nécessaire pour l'application et se
référer au tableau ci-dessous pour
trouver la référence correspondante
pour effectuer la commande :

RVS	RVS ME	RVS DM	RVS ME DM
 cod. 193312025	 cod. 193312026	 cod. 193312027	 cod. 193312028

Selezionare inoltre il codice
relativo al kit di configurazione per
il riduttore sul quale si vuole
installare il dispositivo fine-corsa:

Select also the part number of the
specific configuration kit for the
speed reducer the limit-stop
device is to be installed to:

Außerdem die entsprechende
Art.-Nr. des Konfigurations-Sets
für das Getriebe auswählen, auf
das die Endschalter-Vorrichtung
installiert werden soll.

Sélectionner aussi la référence
relative au kit de configuration
pour le réducteur sur lequel le
dispositif de fin de course sera
installé:

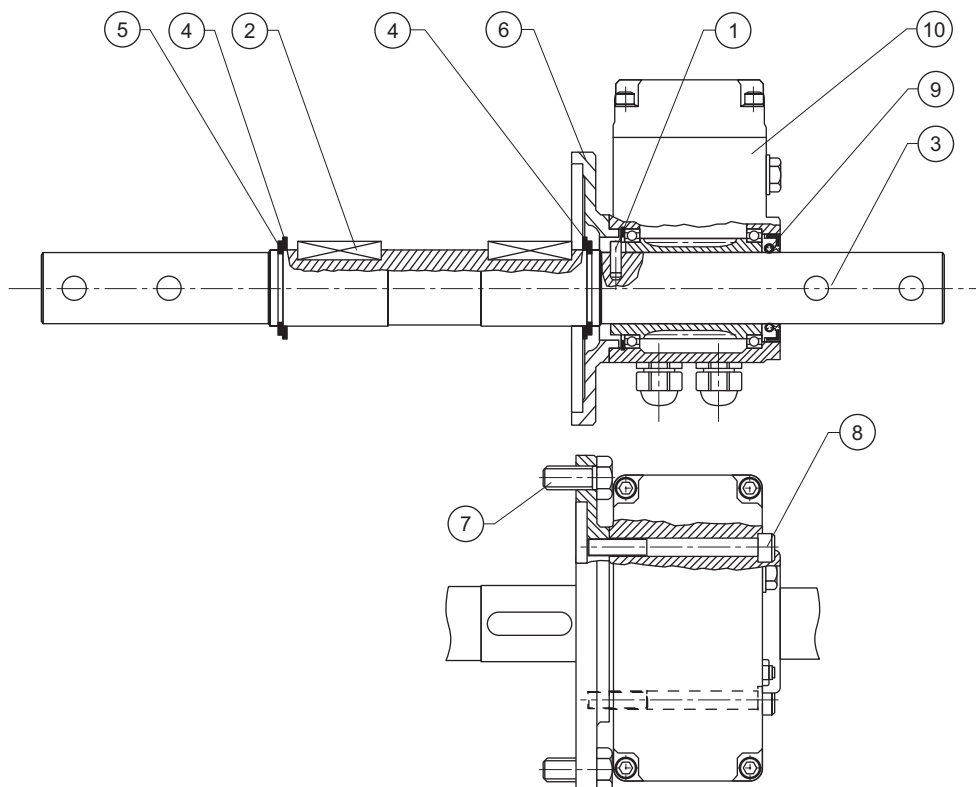
 cod. 192860001	 cod. 192860002	 cod. 192860003	 cod. 192860004
 VF 49 F - VFR 49 F	 W 63 UFC - WR 63 UFC	 W 75 UFC - WR 75 UFC	 W 86 UFC - WR 86 UFC

32 - ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO DEL DISPOSITIVO FINE-CORSA SUL RIDUTTORE

32 - INSTRUCTIONS FOR THE ASSEMBLING OF THE LIMIT-SWITCH DEVICE ONTO GEARBOX

32 - ANWEISUNGEN FÜR DIE MONTAGE DER ENDSCHALTER-VORRICHTUNG AUF DAS GETRIEBE

32 - INSTRUCTIONS DE MONTAGE DU DISPOSITIF DE FIN DE COURSE SUR LE REDUCTEUR



1. Accertarsi di disporre del dispositivo fine-corso (10) nell'esecuzione richiesta, e del relativo kit di montaggio, specifico per il tipo di riduttore che si deve configurare.
2. Iniziare l'assemblaggio con i componenti del kit di configurazione. Verificare dapprima che la spina elastica (1) e le chiavette (2) siano correttamente collocate nelle rispettive sedi. Inserire quindi l'albero cilindrico (3) nell'albero cavo del riduttore. La posizione della spina elastica (1) definirà il lato di accoppiamento con il dispositivo fine-corso (10).
3. Bloccare l'albero assialmente inserendo prima le ralle (4) e poi gli anelli elastici (5) nelle gole appositamente ricavate per questi ultimi.
4. Applicare la flangia di collegamento (6) sul riduttore, utilizzando le due viti a testa esagonale (7).
1. Make sure that the limit-switch device (10), as well as the mounting kit for the specific gearbox, is available in the required configuration.
2. Start assembling the components of the mounting kit first. Insert the dowel pin (1) and keys (2) into their sites. Then slide shaft (3) into the hollow shaft of the gearbox. The position of the dowel pin (1) will define the side the limit-switch (10) fits onto.
3. Retain shaft axially inserting the washers (4) first and then snap rings (5) into their grooves
4. Fit connecting flange (6) onto the gearbox and lock it with the two bolts (7)
1. Sicherstellen, dass Sie über die Endschalter-Vorrichtung (10) in der geforderten Ausführung und über das entsprechende Montage-Set verfügen, das für das zu konfigurierende Getriebe spezifisch ist.
2. Die Montage mit den Bestandteilen des Konfigurations-Sets beginnen. Zuerst überprüfen, dass der Spannstift (1) und die Schlüssel (2) richtig in den entsprechenden Sitzen angeordnet sind. Die Zylinderwelle (3) in die hohle Welle des Getriebes einfügen. Die Position des Spannstifts (1) bestimmt die Verbindungsseite zur Endschalter-Vorrichtung (10).
3. Die Welle axial blockieren, indem zuerst die Scheiben (4) eingefügt und dann die Sprengringe (5) in die aus diesen eigens dafür gewonnenen Kehlen einfügen.
4. Den Verbindungsflansch (6) auf das Getriebe unter Verwendung von den zwei Sechskantschrauben (7) montieren.
1. Vérifier que le dispositif de fin de course (10), dans l'exécution demandée, ainsi que le kit de montage correspondant spécifique pour le type de réducteur à monter sont corrects.
2. Commencer l'assemblage avec les composants du kit de configuration. Vérifier tout d'abord que le goujon élastique (1) et les clavettes (2) sont correctement positionnés dans leur logement respectif. Ensuite, introduire l'arbre cylindrique (3) dans l'arbre creux du réducteur. La position du goujon élastique (1) définira le côté d'assemblage avec le dispositif de fin de course (10).
3. Bloquer l'arbre axialement en introduisant tout d'abord les crapaudines (4) puis les bagues élastiques (5) dans les rainures prévues à cet effet sur ces derniers.
4. Appliquer la bride de raccord (6) sur le réducteur, en utilisant les deux vis à 6 pans (7).

5. Montare il gruppo RVS (10) sulla flangia di collegamento (6), facendo uso delle viti TCEI (8). In questa fase avere cura di inserire la spina elastica (1), destinata al trascinamento del dispositivo fine-corsa, nell'asola appositamente ricavata nel manicotto interno dello stesso.
6. Inserire infine con cura l'anello parapolvere (9) nel suo alloggiamento. Vedi figura.
5. Mount limit-switch (10) onto connecting flange (6) and secure it with the two socket head bolts (8). Whilst performing this, make sure that the dowel pin (1) is located in the groove machined into the bush trailing the entire limit-switch device.
6. Finally insert the dust proof contact seal (9) carefully into its site. See figure for reference.
5. Die Gruppe RVS (10) auf den Verbindungsflansch (6) unter Verwendung der Schrauben TCEI (8) montieren. In dieser Phase den für die Mitnahme der Endschalte-Vorrichtung bestimmten Spannstift (1) in den eigens dafür in dessen Muffe gewonnen Schlitz einfügen.
6. Zum Schluss sorgfältig den Staubschutzring (9) in sein Gehäuse einfügen. Siehe Abbildung.
5. Monter le groupe RVS (10) sur la bride de raccord (6), en utilisant des vis (8). Durant cette phase, prendre soin d'introduire le goujon élastique (1) destiné à l'entraînement du dispositif de fin de course dans l'orifice présent à cet effet dans le fourreau à l'intérieur de ce dernier.
6. Enfin, introduire soigneusement la bague pare-poussière (9) dans son logement. Voir figure.

33 - REGOLAZIONE DELLE POSIZIONI DI APERTURA E CHIUSURA



Quando si eseguono interventi sul dispositivo fine-corsa deve essere isolata l'alimentazione del motore elettrico.



For your safety, when operating on the device the electrical supply must be disconnected.



Bei der Durchführung von Eingriffen auf der Endschalte-Vorrichtung muss die Speisung des Elektromotors isoliert sein.



En cas d'intervention sur le dispositif de fin de course, il est nécessaire d'isoler l'alimentation du moteur électrique.



Le operazioni di installazione, allacciamento, regolazione e manutenzione devono essere eseguite solo da personale qualificato, nel rispetto di:

- queste ed altre istruzioni o schemi forniti insieme, o separatamente, dal dispositivo
- le normative applicabili nel paese o regione.



Installation, wiring and repair works may only be carried out by qualified specialists in accordance with:

- this as well as any other schemes or instructions supplied with the device or separately
- national and regional regulation governing safety and the prevention of accidents.



Die Installations-, Verbindungs-, Einstellungs- und Instandhaltungsarbeiten dürfen nur von Fachpersonal durchgeführt werden, das

- die vorliegenden und andere, getrennt oder zusammen mit der Vorrichtung gelieferten Anweisungen oder Schemata sowie
- die im Land oder in der Region anwendbaren Richtlinien befolgt.



Les opérations d'installation, de branchement, de réglage et d'entretien doivent être effectuées uniquement par du personnel qualifié en respectant :

- les présentes instructions et autres ainsi que les schémas fournis avec le dispositif ou séparément.
- Les règlements applicables dans le pays ou la région d'installation.

I microinterruttori che intervengono arrestando la rotazione del motoriduttore nei versi corrispondenti alle frecce (A) e (B) sono identificati dalla lettera corrispondente.

Per la regolazione delle funzioni di apertura e di chiusura realizzate dal dispositivo fine-corsa, installare dapprima il motoriduttore sul telaio che deve essere azionato ed impegnare il pignone con la relativa cremagliera.

Successivamente, rimuovere il coperchio superiore del dispositivo e procedere come segue:

The micro switches carry the letters (A) or (B) which refer to the direction of rotation of the drive shaft.

To set the "open" and "close" positions of the equipment, first install the gearmotor onto the framework.

Allow the drive pinion to mesh with the relative rack.

Thereafter, remove the lid from the top and follow the procedure, as described below:

Die Mikroschalter, die eingreifen und die Drehung des Getriebemotors in den den Pfeilen (A) und (B) entsprechenden Richtungen anhalten, sind durch den jeweiligen Buchstaben gekennzeichnet. Für die Einstellung der von der Endschalte-Vorrichtung durchgeführten Öffnungs- und Schließfunktionen zuerst den zu betätigenden Getriebemotor auf dem Rahmen installieren und dann das Ritzel mit der entsprechenden Zahnstange einsetzen. Danach den oberen Deckel der Vorrichtung entfernen und, wie folgt, vorgehen:

Les microrupteurs qui interviennent en arrêtant la rotation du motoréducteur dans les sens correspondant aux flèches (A) et (B) sont identifiés par la lettre correspondante. En ce qui concerne le réglage des fonctions d'ouverture et de fermeture effectuées par le dispositif de fin de course, installer tout d'abord le motoréducteur sur le bâti qui doit être actionné puis engager la crémaillère correspondante sur le pignon.

Ensuite, enlever le couvercle supérieur du dispositif et procéder comme suit :



Fase 1

Azionare il motoriduttore fino a portare l'albero lento in una delle due posizioni d'estremità (apertura o chiusura) desiderate. Con riferimento alle frecce ricavate sulla scatola, prendere nota del corrispondente verso di rotazione dell'albero (A) o (B).

Phase 1

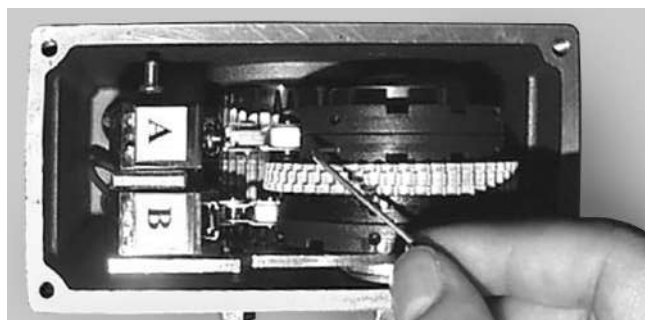
Drive the gearmotor until either one of the two end positions is reached. Disconnect power. While performing this, observe which direction the shaft is rotating, whether (A) or (B). Refer to raised arrows on side of the housing.

Phase 1

Das Motorgetriebe solange betätigen, bis sich die Abtriebswelle in einer der zwei gewünschten Extrempositionen (Öffnung oder Schließung) befindet. Mit Bezug auf die auf dem Kasten ersichtlichen Pfeile die entsprechende Drehrichtung der Welle (A) oder (B) zur Kenntnis nehmen.

Phase 1

Actionner le motoréducteur jusqu'à porter l'arbre de sortie dans l'une des deux positions d'extrémité (ouverture ou fermeture) désirées. En se référant aux flèches présentes sur la boîte, prendre note du sens de rotation correspondant de l'arbre (A) ou (B).



Fase 2

Svincolare le ruote in nylon relative al microinterruttore corrispondente al verso di rotazione (A) o (B), utilizzando la chiave a brugola di 1,5 mm, fornita a corredo. Affiancare le scanalature presenti sulle ruote e ruotare manualmente le stesse fino ad ottenere lo scatto (udibile) del microinterruttore. Bloccare infine le ruote nella posizione così ottenuta, serrando i grani di fissaggio con la stessa chiave. Per la regolazione dell'altra posizione d'estremità azionare il motoriduttore fino a raggiungerla. Ripetere poi le operazioni più sopra descritte, operando in identica maniera sull'altro microinterruttore. Al termine, richiudere il coperchio e serrare le quattro viti con la testa a brugola.

N.B. Con riferimento all'albero lento del riduttore, il campo di regolazione del dispositivo finecorsa è compreso fra 0 e 43 giri.

Phase 2

Loosen the pair of nylon wheels in relation to the micro switch which corresponds to the direction of rotation previously observed (carrying the letter A in the example alongside). Use the 1.5 mm Allen key supplied with the device.

Set the two grooves side by side and rotate both wheels manually until the roller of the switch snaps into the grooves and a click can be heard. Then lock both the wheels in that position by screwing down the respective grub screws.

To set the other end position, drive the gearmotor in the opposite direction until that end position is reached. Follow same procedure described above, operating on the correspondent micro-switch. At the end, close the lid and lock it with the 4 nos. socket head screws.

N.B. With reference to the revolutions of the output shaft, the limit switch range is 0 – 43 turns.

Phase 2

Die Nylon-Räder des Mikroschalters entsprechend der Drehrichtung mit dem mitgelieferten Inbusschlüssel von 1,5 mm lösen. Die auf den Rädern vorhandenen Nuten Seite an Seite stellen und manuell drehen, bis ein Geräusch des Mikroschalters zu hören ist. Schließlich die Räder in der so erhaltenen Position blockieren und dafür die Feststellstifte mit dem gleichen Schlüssel anziehen. Für die Einstellung der anderen Extremposition den Getriebemotor betätigen, bis diese erreicht ist. Danach die oben beschriebenen Arbeiten wiederholen und dabei auf die gleiche Weise auf dem anderen Mikroschalter vorgehen. Zum Schluss den Deckel schließen und die vier Inbusschrauben anziehen.

HINWEIS Mit Bezug auf die Abtriebswelle des Getriebes beträgt der Einstellungsbereich der Endschalter-Vorrichtung zwischen 0 und 43 Umdrehungen.

Phase 2

Dégager les roues en nylon relatives au microrupteur correspondant au sens de rotation (A) ou (B), en utilisant la clé à six pans de 1,5 mm fournie en dotation. Rapprocher les rainures présentes sur les roues puis tourner manuellement ces dernières jusqu'à l'obtention du déclic (audible) du microrupteur. Enfin, bloquer les roues dans la position ainsi obtenue en serrant les vis de fixation sans tête avec la même clé. En ce qui concerne le réglage de l'autre position d'extrémité, actionner le motoréducteur jusqu'à ce qu'elle soit atteinte. Répéter ensuite les opérations décrites plus haut en opérant de façon identique sur l'autre microrupteur. A la fin, refermer le couvercle et serrer les quatre vis à six pans.

REMARQUE En référence à l'arbre de sortie du réducteur, la plage de réglage du dispositif de fin de course est comprise entre 0 et 43 tours.

34 - DESIGNAZIONE

Designazione **VF** e **W** per accoppiamento al dispositivo fine-corsa.

34 - DESIGNATION

Ordering code for RVS acceptable **VF** and **W** gear units.

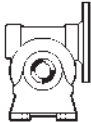
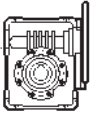
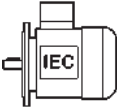
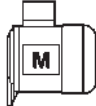
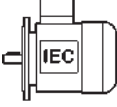
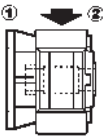
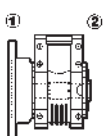
34 - BEZEICHNUNG

Einsatz der **VF** und **W** für Passung an Anlaufvorrichtung.

34 - DESIGNATION

Désignation **VF** et **W** pour accouplement dispositif fin de course.

RIDUTTORE / GEAR UNIT / GETRIEBE / REDUCTEUR

W	R	75	UFC1	D30	240	P71	B5	B3	
									OPZIONI / OPTIONS OPTIONEN / OPTIONS
									POSIZIONE DI MONTAGGIO / MOUNTING POSITION EINBAULAGEN / POSITION DE MONTAGE B3 (default), B6 , B7 , B8 , V5 , V6
									FLANGIA MOTORE IEC / IEC MOTOR MOUNTING MOTORFLANSCH IEC / BRIDE MOTEUR IEC B5 B14
									INGRESSO TIPO / INPUT TYPE BEZEICHNUNG DER ANTRIEBSSEITE / DESIGNATION ENTREE VF: P (IEC) W: S , P (IEC)
									  
									RAPPORTO DI RIDUZIONE / GEAR RATIO ÜBERSETZUNG / RAPPORT DE REDUCTION
									DIAMETRO ALBERO LENTO / SHAFT BORE ABTRIEBSWELLEDURCHMESSER / DIAMETRE ARBRE LENT D30 (solo W75; <i>W75 alone</i> ; <i>nur für W75</i> ; <i>seulement pour W75</i>)
									FORMA COSTRUTTIVA / VERSION / BAUFORM / FORME DE CONSTRUCTION VF: F W: UFC
									
									GRANDEZZA / FRAME SIZE / BAUGRÖSSE / TAILLE VF: 49 W: 63, 75, 86
									PRECOPPIA / HELICAL REDUCTION / VORSTUFE / PRE-ETAGE R
									TIPO RIDUTTORE / GEAR TYPE / GETRIEBE TYP / TYPE REDUCTEUR

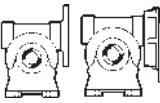
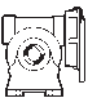
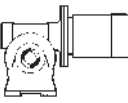


VF

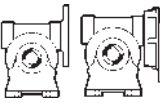
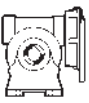
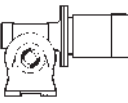


W

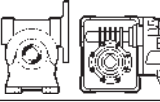
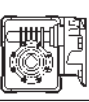
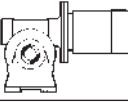
**35 - TABELLE DI SELEZIONE
MOTORIDUTTORE**
**35 - GEARMOTOR
SELECTION**
**35 - GETRIEBEMOTOREN-
AUSWAHLTABELLEN**
**35 - TABLEAUX SELECTION
MOTOREDUCTEUR**
0.12 kW

n_2 min ⁻¹	M_2 Nm	i	  IEC 	
4.7	98	300	VFR 49_300 P63 BN63A4	
5.8	89	240	VFR 49_240 P63 BN63A4	
6.7	83	210	VFR 49_210 P63 BN63A4	
7.8	76	180	VFR 49_180 P63 BN63A4	
10.4	64	135	VFR 49_135 P63 BN63A4	
14.0	41	100	VF 49_100 P63 BN63A4	VF 49_100 P63 K63A4
17.5	37	80	VF 49_80 P63 BN63A4	VF 49_80 P63 K63A4
20.0	34	70	VF 49_70 P63 BN63A4	VF 49_70 P63 K63A4
23.3	31	60	VF 49_60 P63 BN63A4	VF 49_60 P63 K63A4

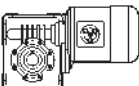
0.18 kW

n_2 min ⁻¹	M_2 Nm	i	  IEC 	
7.8	112	180	VFR 49_180 P63 BN63B4	
10.4	95	135	VFR 49_135 P63 BN63B4	
14.0	61	100	VF 49_100 P63 BN63B4	
17.5	54	80	VF 49_80 P63 BN63B4	VF 49_80 P63 K63B4
20.0	49	70	VF 49_70 P63 BN63B4	VF 49_70 P63 K63B4
23.3	45	60	VF 49_60 P63 BN63B4	VF 49_60 P63 K63B4

0.25 kW

n_2 min ⁻¹	M_2 Nm	i	  IEC 	
4.7	214	300	WR 63_300 P71 BN71A4	
5.8	192	240	WR 63_240 P71 BN71A4	
7.3	170	192	WR 63_192 P71 BN71A4	
10.4	136	135	WR 63_135 P71 BN71A4	
12.3	121	114	WR 63_114 P71 BN71A4	
14.0	82	100	VF 49_100 P71 BN71A4	
17.5	72	80	VF 49_80 P71 BN71A4	
20.0	66	70	VF 49_70 P71 BN71A4	
23.3	61	60	VF 49_60 P71 BN71A4	VF 49_60 P71 K71A4

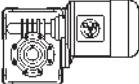
0.37 kW

n_2 min ⁻¹	M_2 Nm	i	 IEC 	
4.7	382	300	WR 86_300 P71 BN71B4	W 63_100 S1 M1SD4
5.8	306	240	WR 75_240 P71 BN71B4	
7.3	290	192	WR 86_192 P71 BN71B4	
7.8	257	180	WR 75_180 P71 BN71B4	
9.3	226	150	WR 75_150 P71 BN71B4	
10.4	204	135	WR 63_135 P71 BN71B4	
12.3	181	114	WR 63_114 P71 BN71B4	
14.0	133	100	W 63_100 P71 BN71B4	
17.5	108	80	VF 49_80 P71 BN71B4	
20.0	98.3	70	VF 49_70 P71 BN71B4	
23.3	90.5	60	VF 49_60 P71 BN71B4	

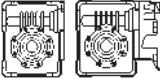
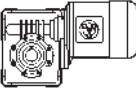
0.55 kW

n_2 min ⁻¹	M_2 Nm	i	 IEC 	
4.7	559	300	WR 86_300 P80 BN80A4	W 63_100 S1 M1LA4 W 63_80 S1 M1LA4 W 63_64 S1 M1LA4 W 75_60 S1 M1LA4
5.8	483	240	WR 86_240 P80 BN80A4	
7.3	423	192	WR 86_192 P80 BN80A4	
7.8	376	180	WR 75_180 P80 BN80A4	
8.3	383	168	WR 86_168 P80 BN80A4	
9.3	331	150	WR 75_150 P80 BN80A4	
10.1	330	138	WR 86_138 P80 BN80A4	
11.7	287	120	WR 75_120 P80 BN80A4	
14.0	194	100	W 63_100 P80 BN80A4	
17.5	170	80	W 63_80 P80 BN80A4	
21.9	148	64	W 63_64 P80 BN80A4	
23.3	148	60	W 75_60 P80 BN80A4	

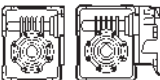
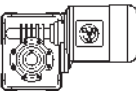
0.75 kW

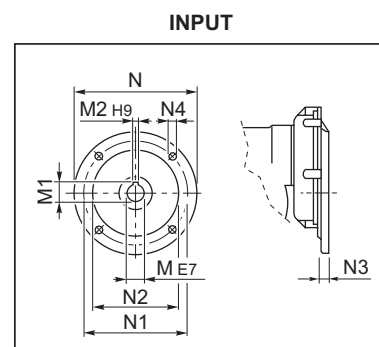
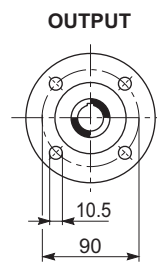
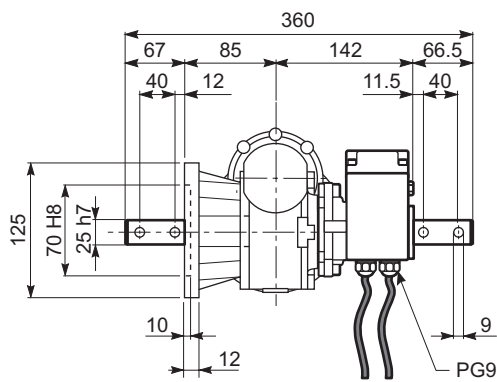
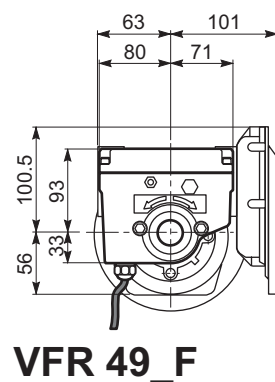
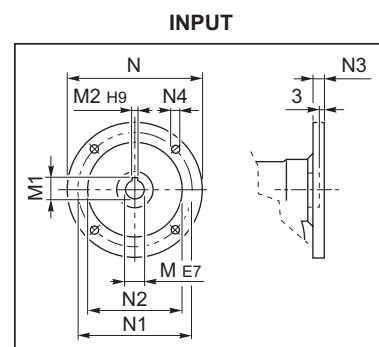
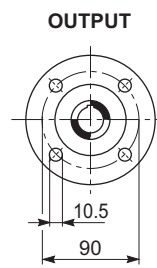
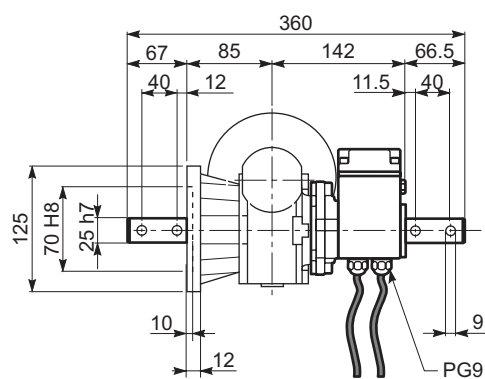
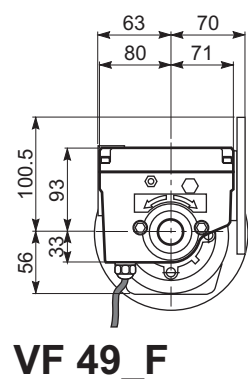
n_2 min ⁻¹	M_2 Nm	i	 IEC 	
7.4	557	192	WR 86_192 P80 BE80B4	W 75_100 S2 ME2SB4 W 75_80 S2 ME2SB4 W 63_64 S2 ME2SB4 W 75_60 S2 ME2SB4
8.5	504	168	WR 86_168 P80 BE80B4	
9.5	435	150	WR 75_150 P80 BE80B4	
10.3	436	138	WR 86_138 P80 BE80B4	
11.9	378	120	WR 75_120 P80 BE80B4	
14.3	275	100	W 75_100 P80 BE80B4	
17.9	236	80	W 75_80 P80 BE80B4	
22.3	195	64	W 63_64 P80 BE80B4	
23.8	196	60	W 75_60 P80 BE80B4	

1.1 kW

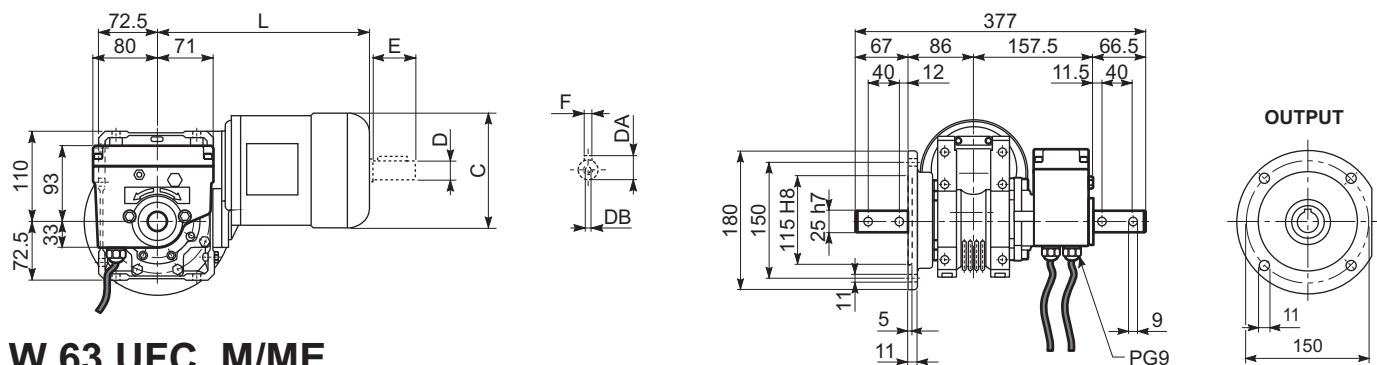
n_2 min ⁻¹	M_2 Nm	i	 IEC 	
10.4	643	138	WR 86_138 P90 BE90S4	
11.9	586	120	WR 86_120 P90 BE90S4	
14.3	437	100	W 86_100 P90 BE90S4	W 86_100 S3 ME2SA4
17.9	379	80	W 86_80 P90 BE90S4	W 86_80 S3 ME3SA4
22.3	322	64	W 86_64 P90 BE90S4	W 86_60 S3 ME3SA4

1.5 kW

n_2 min ⁻¹	M_2 Nm	i	 IEC 	
11.9	792	120	WR 86_120 P90 BE90LA4	
17.9	512	80	W 86_80 P90 BE90LA4	W 86_80 S3 ME3SB4
22.3	435	64	W 86_64 P90 BE90LA4	W 86_60 S3 ME3SB4

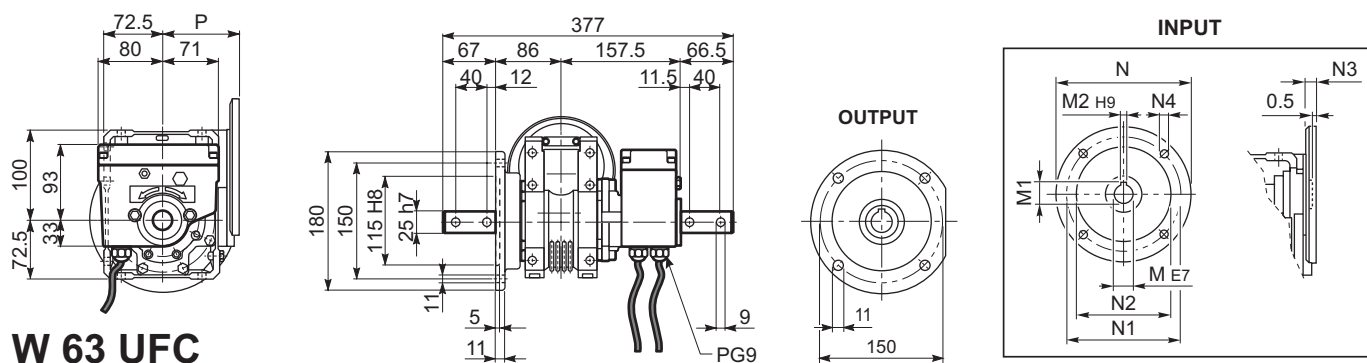


	M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4
VF 49_P 63	11	12.8	4	140	115	95	10.5	9.5
VF 49_P 71	14	16.3	5	160	130	110	10.5	9.5
VFR 49_P 63	11	12.8	4	140	115	95	11	M8x19

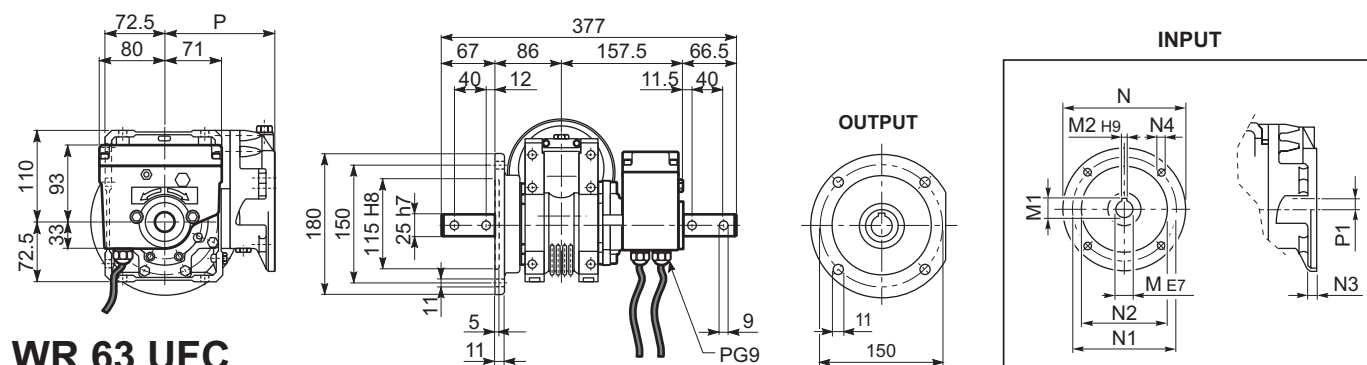


W 63 UFC_M/ME

	C	D	DA	DB	E	F	L
W 63_S1 M1L	138	14	16	M5	30	5	289
W 63_S2 ME2S	156	19	21.5	M6	40	6	317

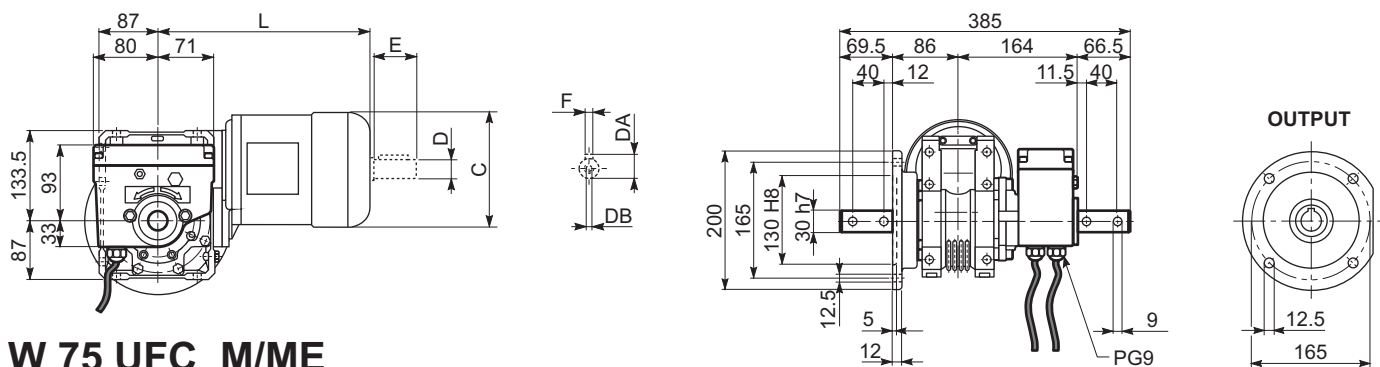


W 63 UFC



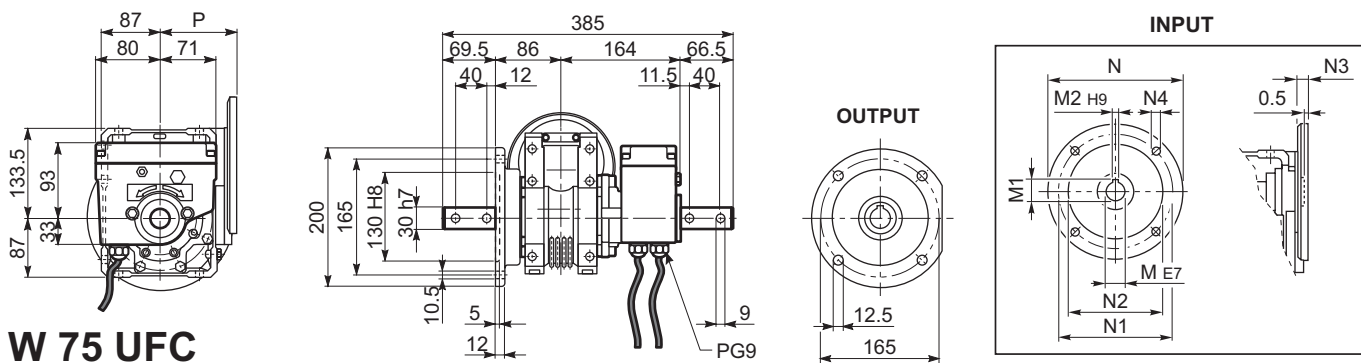
WR 63 UFC

	M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	P1
W 63_P 71	14	16.3	5	160	130	110	11	9	95	—
W 63_P 80	19	21.8	6	200	165	130	12	11.5	102	—
W 63_P 90	24	27.3	8	200	165	130	12	11.5	102	—
WR 63_P 63	11	12.8	4	140	115	95	10	M8x10	133.5	11.42
WR 63_P 71	14	16.3	5	160	130	110	10	M8x10	133.5	11.42

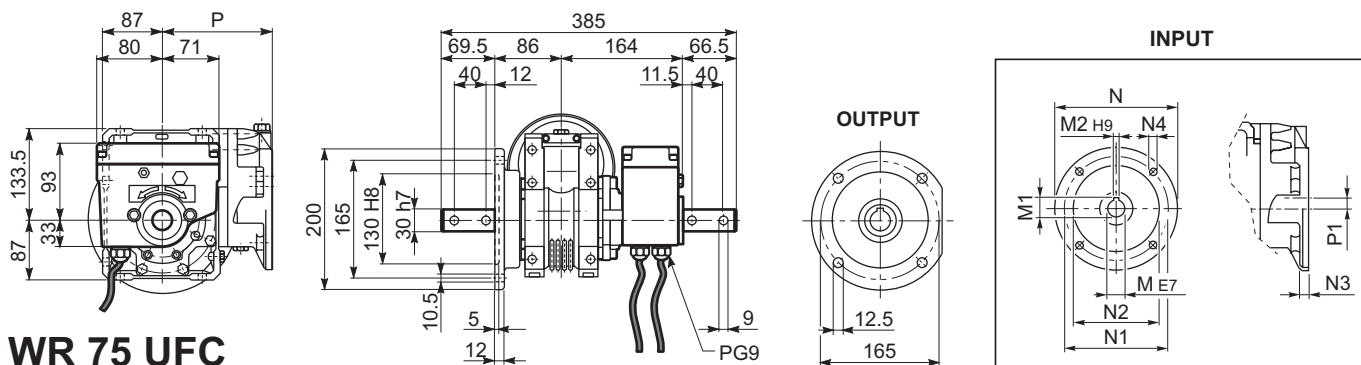


W 75 UFC_M/ME

	C	D	DA	DB	E	F	L
W 75_S1 M1L	138	14	16	M5	30	5	308
W 75_S2 ME2S	156	19	21.5	M6	40	6	333
W 75_S3 ME3S	193	28	31	M10	60	8	376
W 75_S3 ME3L	193	28	31	M10	60	8	408

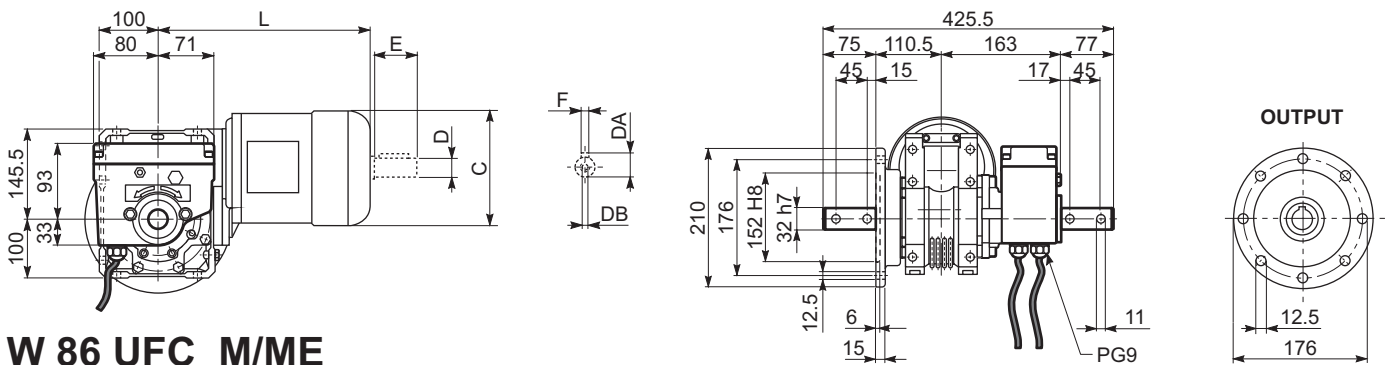


W 75 UFC



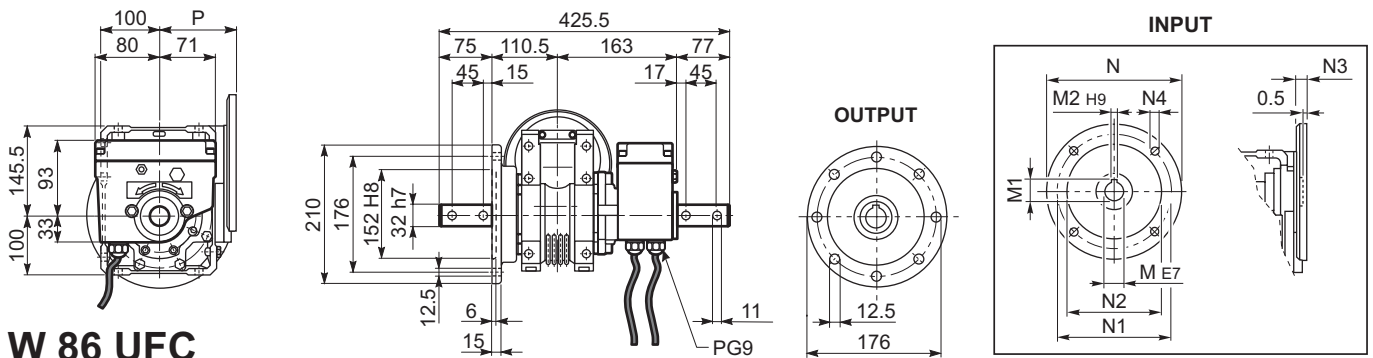
WR 75 UFC

	M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	P1
W 75_P 71	14	16.3	5	160	130	110	11	9	112	—
W 75_P 80	19	21.8	6	200	165	130	12	11.5	112	—
W 75_P 90	24	27.3	8	200	165	130	12	11.5	112	—
WR 75_P 63	11	12.8	4	140	115	95	10	M8x10	152	23.53
WR 75_P 71	14	16.3	5	160	130	110	10	M8x10	152	23.53
WR 75_P 80	19	21.8	6	200	165	130	12	M10x13	163.5	11
WR 75_P 90	24	27.3	8	200	165	130	12	M10x13	163.5	11

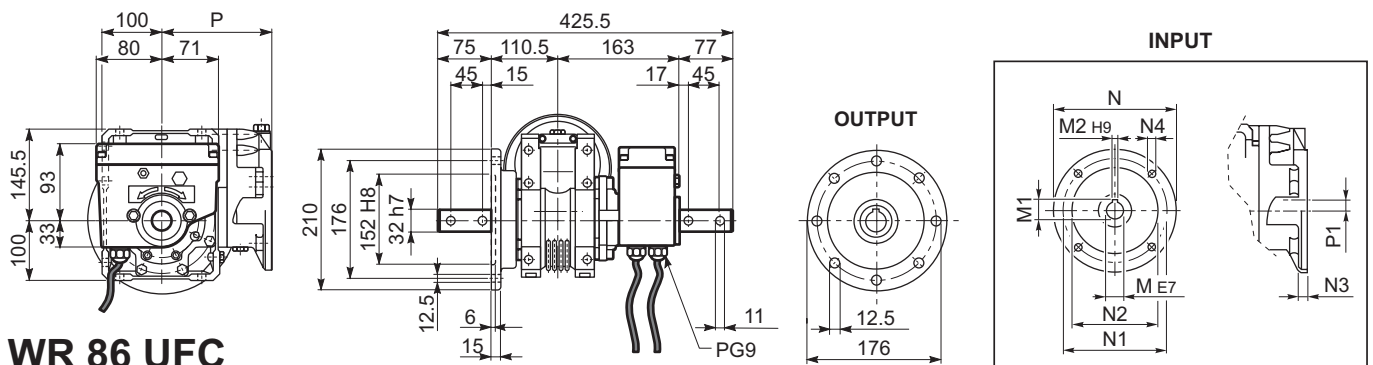


W 86 UFC_M/ME

	C	D	DA	DB	E	F	L
W 86_S1 M1L	138	14	16	M5	30	5	324
W 86_S2 ME2S	156	19	21.5	M6	40	6	349
W 86_S3 ME3S	193	28	31	M10	60	8	392
W 86_S3 ME3L	193	28	31	M10	60	8	424



W 86 UFC



WR 86 UFC

	M	M1	M2	N	N1	N2	N3	N4	P	P1
W 86_P 71	14	16.3	5	160	130	110	11	9	128	—
W 86_P 80	19	21.8	6	200	165	130	12	11.5	128	—
W 86_P 90	24	27.3	8	200	165	130	12	11.5	128	—
WR 86_P 63	11	12.8	4	140	115	95	10	M8x10	168	35.4
WR 86_P 71	14	16.3	5	160	130	110	10	M8x10	168	35.4
WR 86_P 80	19	21.8	6	200	165	130	12	M10x13	179.5	22.9
WR 86_P 90	24	27.3	8	200	165	130	12	M10x13	179.5	22.9

37 - OPZIONI

Varianti fine corsa

37 - OPTIONS

Limit switch variants

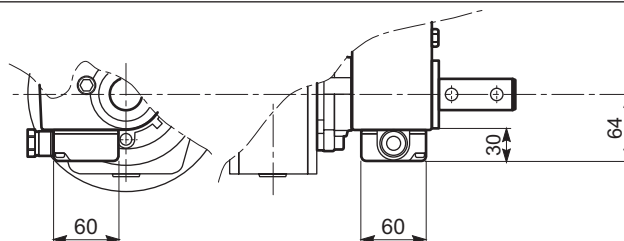
37 - OPTIONEN

Endschalter-Varianten

37 - OPTIONS

Variantes fin de course

ME



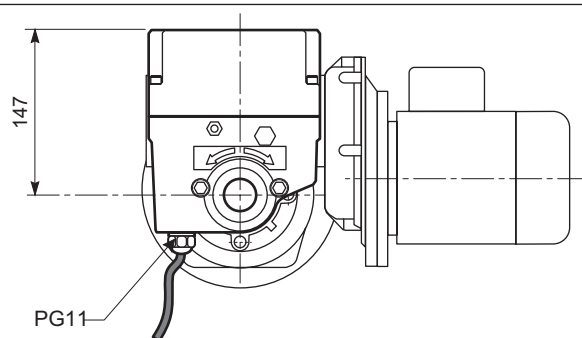
Versione con morsettiera

Version with terminal box

Version mit Klemmenkasten

Version avec boîte à bornes

DM

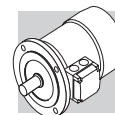


Versione con doppi micro

Four microswitch version

Version mit vier
Mikroschaltern

Version équipée
de quatre microrupteurs



MOTORI ELETTRICI

ELECTRIC MOTORS

ELEKTROMOTOREN

MOTEURS ELECTRIQUES

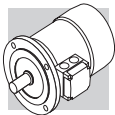
SIMBOLOGIA E UNITÀ DI MISURA

SYMBOLS AND UNITS OF MEASUREMENT

SYMBOLE UND MAßEINHEITEN

SYMBOLES ET UNITES DE MESURE

Simb. Symb.	U.m. Einheit	Descrizione	Description	Beschreibung	Description
$\cos\varphi$	—	Fattore di potenza	Power factor	Leistungsfaktor	Facteur de puissance
η	—	Rendimento	Efficiency	Wirkungsgrad	Rendement
f_m	—	Fattore correttivo della potenza	Power adjusting factor	Leistungskorrekturfaktor	Facteur de correction de la puissance
I	—	Rapporto di intermittenza	Cyclic duration factor	Relative Einschaltdauer	Rapport d'intermittence
I_N	[A]	Corrente nominale	Rated current	Nennstrom	Courant nominal
I_S	[A]	Corrente di spunto	Locked rotor current	Kurzschlußstrom	Courant de démarrage
J_C	[Kgm ²]	Momento di inerzia del carico	Load moment of inertia	Massenträgheitsmoment der externen Massen	Moment d'inertie de la charge
J_M	[Kgm ²]	Momento di inerzia motore	Moment of inertia	Trägheitsmoment	Moment d'inertie du moteur
K_C	—	Fattore di coppia	Torque factor	Drehmomentfaktor	Facteur de couple
K_d	—	Fattore di carico	Load factor	Lastfaktor	Facteur de charge
K_J	—	Fattore di inerzia	Inertia factor	Trägheitsfaktor	Facteur d'inertie
M_A	[Nm]	Coppia accelerante media	Mean breakaway torque	Losbrechmoment	Couple d'accélération moyen
M_B	[Nm]	Coppia frenante	Brake torque	Bremsemoment	Couple du frein
M_N	[Nm]	Coppia nominale	Rated torque	Nennmoment	Couple nominal
M_L	[Nm]	Coppia resistente media	Counter-torque during acceleration	Lastmoment	Couple résistant moyen
M_S	[Nm]	Coppia di spunto	Starting torque	Startmoment	Couple de démarrage
n	[min ⁻¹]	Velocità nominale	Rated speed	Nenndrehzahl	Vitesse nominale
P_B	[W]	Potenza assorbita dal freno a 20°C	Power drawn by the brake at 20°C	Leistungsaufnahme der Bremse bei 20°C	Puissance absorbée par le frein à 20°C
P_n	[kW]	Potenza nominale	Motor rated power	Nennleistung	Puissance nominale
P_r	[kW]	Potenza richiesta	Required power	Benötigte Leistung	Puissance nécessaire
t_1	[ms]	Ritardo di sblocco del freno con alimentatore a semionda	Brake response time with one-way rectifier	Ansprechzeit Bremse mit Einweg-Gleichrichter	Temps de déblocage du frein avec alimentation à demi-onde
t_{1s}	[ms]	Tempo di sblocco del freno con alimentatore a controllo elettronico	Brake response time with electronic-controlled rectifier	Ansprechzeit Bremse mit elektronisch gesteuertem Gleichrichter	Temps de déblocage du frein avec alimentation à contrôle électronique
t_2	[ms]	Ritardo di frenatura con disgiunzione lato c.a.	Brake reaction time with a.c. disconnect	Einfallzeit Bremse bei Unterbrechung der Stromversorgung WS	Retard de freinage avec coupure coté c.a.
t_{2c}	[ms]	Ritardo di frenatura con disgiunzione circuito c.a. e c.c.	Brake reaction time with a.c. and d.c. disconnect	Einfallzeit Bremse bei Unterbrechung der Stromversorgung WS und GS	Retard de freinage avec coupure coté c.a. et c.c.
t_a	[°C]	Temperatura ambiente	Ambient temperature	Umgebungstemperatur	Température ambiante
t_f	[min]	Tempo di funzionamento a carico costante	Work time at constant load	Betriebsdauer unter Nennbelastung	Temps de fonctionnement à charge constante
t_r	[min]	Tempo di riposo	Rest time	Aussetzzeit	Temps de repos
W	[J]	Lavoro di frenatura accumulato tra due regolazioni del traferro	Braking work between service interval	Bremsenergie zwischen zwei Einstellungen	Energie de freinage accumulée entre deux réglages de l'entrefer
W_{max}	[J]	Energia massima per singola frenatura	Maximum brake work for each braking	Max. Bremsarbeit pro Bremsvorgang	Energie maxi par freinage
Z	[1/h]	N° di avviamenti ammissibili, a carico	Permissible starting frequency, loaded	Schalthäufigkeit Nennbetrieb	Nombre de démarrages admissibles en charge
Z_0	[1/h]	N° di avviamenti ammissibili a vuoto (I = 50%)	Max. permissible unloaded starting frequency (I = 50%)	Max. Schalthäufigkeit im Leerlauf (relative Einschalt-dauer I = 50%)	Nombre de démarrages admissible à vide (I = 50%)

**M1 - MOTORI AD ALTA EFFICIENZA****M1 - HIGH EFFICIENCY MOTORS****M1 - MOTOREN MIT HOHEM WIRKUNGSGRAD****M1 - MOTEURS À HAUT RENDEMENT****M1.1 - INTRODUZIONE****M1.1 - INTRODUCTION****M1.1 - EINFÜHRUNG****M1.1 - INTRODUCTION****Classi di rendimento e metodo di prova**

Il rendimento descrive l'efficienza con la quale il motore elettrico trasforma l'energia elettrica in meccanica.

In Europa il sistema di classificazione energetica dei motori in bassa tensione avveniva su base volontaria con riferimento alle classi Eff1/Eff2/Eff3; altri paesi si riferivano ai propri sistemi nazionali spesso molto diversi da quello Europeo. Questa incertezza normativa ha spinto i costruttori a promuovere un'armonizzazione internazionale e l'emissione della Norma IEC (International Electrotechnical Commission) IEC 60034-30:2008 "Classi di rendimento dei motori asincroni trifase a gabbia ad una sola velocità (codice IE)".

La nuova Norma:

- definisce le nuove classi di efficienza
IE1 (rendimento standard)
IE2 (alto rendimento)
IE3 (rendimento premium)
- fornisce un riferimento comune internazionale per la classificazione dei motori elettrici come pure per le attività legislative nazionale
- introduce il nuovo metodo di misura del rendimento in accordo alla Norma IEC 60034-1-2:2007

Nella tabella seguente è evidenziata la corrispondenza tra le principali classificazioni.

Efficiency classes and test methods

Efficiency classes characterise the efficiency with which an electric motor converts electrical energy into mechanical energy. In Europe, the energy efficiency of low voltage electric motors used to be classified using the voluntary Eff1/Eff2/Eff3 system. Outside Europe, other countries used to apply their own national systems, often very different to the European system. This uncertainty in standards led manufacturers to develop a harmonised international standard, and push for the issue of IEC (International Electrotechnical Commission) standard IEC 60034-30:2008 "Efficiency classes of single-speed, three-phase, cage-induction motors (IE code)".

This new standard:

- defines new classes of efficiency
IE1 (standard efficiency)
IE2 (high efficiency)
IE3 (premium efficiency)
- provides a common, international reference system for the classification of electric motors and for national legislation
- introduces a new efficiency measurement method in conformity with standard IEC 60034-1-2:2007

The following table shows the correspondence among the main classes.

Wirkungsgradklassen und Prüfverfahren

Der Wirkungsgrad beschreibt die Effizienz, mit der ein Elektromotor elektrische in mechanische Energie umwandelt. In Europa erfolgte die Energieklassifizierung von Niederspannungsmotoren auf freiwilliger Basis unter Bezugnahme auf die Klassen Eff1/Eff2/Eff3; andere Länder wandten eigene Systeme an, die nicht selten stark vom europäischen System abwichen. Diese normative Unsicherheit hat die Hersteller dazu bewogen, eine internationale Harmonisierung anzustreben, die zur Ausgabe der IEC-Norm (International Electrotechnical Commission) IEC 60034-30:2008 "Wirkungsgradklassen für eintourige Drehstrom-Käfigläufer-Asynchronmotoren (IE-Code)" führte.

Die neue Norm:

- definiert die neuen Wirkungsgradklassen;
IE1 (Standard-Wirkungsgrad)
IE2 (hoher Wirkungsgrad)
IE3 (Premium-Wirkungsgrad)
- liefert einen gemeinsamen internationalen Bezug für die Klassifizierung von Elektromotoren wie auch für die gesetzgebenden Aktivitäten der Länder;
- führt ein neues Messverfahren des Wirkungsgrads in Übereinstimmung mit der Norm IEC 60034-1-2:2007 ein.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Entsprechung zwischen den wesentlichen Klassifikationen aufgeführt.

Classes de rendement et méthode d'essai

Le rendement décrit l'efficacité avec laquelle le moteur électrique transforme l'énergie électrique en énergie mécanique.

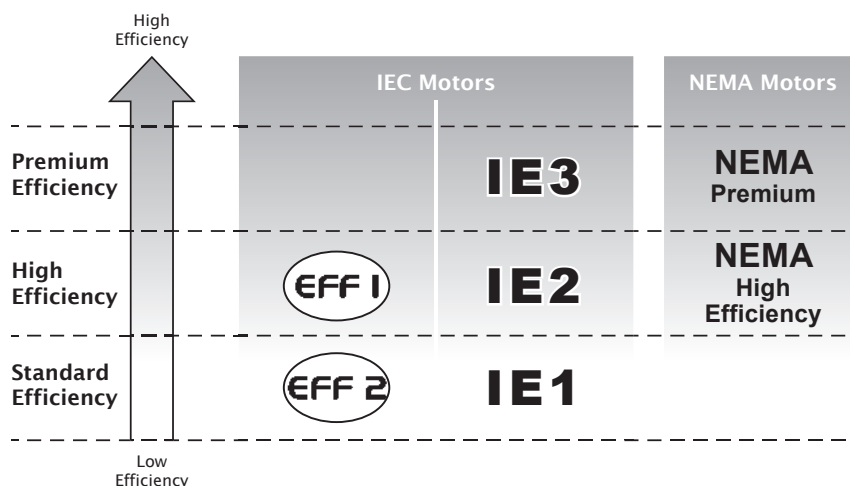
En Europe, le système de classification énergétique des moteurs à basse tension se faisait sur une base volontaire en se référant aux classes Eff1/Eff2/Eff3 ; d'autres pays se référaient à leurs propres systèmes nationaux souvent très différents du système européen.

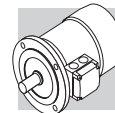
Cette incertitude normative a poussé les constructeurs à promouvoir une harmonisation internationale et à émettre la Norme IEC (International Electrotechnical Commission) IEC 60034-30:2008 « Classes de rendement des moteurs asynchrones triphasés à cage à vitesse unique (code IE) ».

La nouvelle Norme :

- définit les nouvelles classes de rendement
IE1 (rendement standard)
IE2 (haut rendement)
IE3 (rendement premium)
- fournit une référence internationale commune pour la classification des moteurs électriques comme pour les activités législatives nationales
- introduit la nouvelle méthode de mesure du rendement conformément à la Norme IEC 60034-1-2:2007

Le tableau suivant met en évidence la correspondance entre les principales classifications.





Regolamento CE N° 640/2009 della Commissione

La Norma IEC 60034-30 fornisce le linee guida tecniche ma non stabilisce in termini legali i requisiti richiesti per l'adozione di una certa classe di rendimento; questi requisiti sono specificati dalle Direttive e dalle Leggi nazionali.

Il regolamento di applicazione della Direttiva 2005/32/CE, adottato il 22 Luglio 2009, stabilisce questi requisiti e specifica i criteri per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici, fissando i limiti di rendimento secondo le seguenti scadenze:

- **16/06/2011:** I motori elettrici devono avere un livello minimo di efficienza corrispondente a **IE2**
- **01/01/2015:** I motori elettrici con una potenza nominale compresa tra 7.5 kW e 375 kW devono avere un livello minimo di efficienza corrispondente a **IE3**, oppure a **IE2** se dotati di un convertitore di frequenza.
- **01/01/2017:** I motori elettrici con una potenza nominale compresa tra 0.75 kW e 375 kW devono avere un livello minimo di efficienza corrispondente a **IE3**, oppure a **IE2** se dotati di un convertitore di frequenza.

Scopo ed esclusioni

Il Regolamento (CE) N. 640/2009 si applica ai motori a induzione, a gabbia di scoiattolo a 2, 4 e 6 poli, singola velocità, trifase 50 Hz o 60 Hz, con potenza output tra 0.75 kW a 375 kW, tensione nominale fino a 1000 V, e che abbiano caratteristiche basate su di un funzionamento continuo (S1).

Sono esclusi dall'applicazione di questo regolamento:

- I motori autofrenanti.
- I motori progettati per funzionare completamente immersi in un liquido.

European Commission regulation 640/2009

IEC standard 60034-30 establishes technical guidelines for efficiency classification but does not impose any legal requirements for the adoption of any particular efficiency class. These are laid down by European Directives and national laws. The EC Regulation applying Directive 2005/32/EC was adopted on the 22nd July 2009. This establishes the legal requirements and eco-compatible design criteria for electric motors, and imposes minimum efficiency limits according to the following schedule:

- **16/06/2011:** *Electric motors must have a minimum efficiency level equivalent to class IE2*
- **01/01/2015:** *Electric motors with a rated power output between 7.5 kW and 375 kW must have a minimum efficiency level corresponding to IE3, or to IE2 if controlled by an inverter.*
- **01/01/2017:** *Electric motors with a rated power output between 0.75 kW and 375 kW must have a minimum efficiency level corresponding to IE3, or to IE2 if controlled by an inverter.*

Scope and exclusions

EC Regulation 640/2009 applies to 2, 4, and 6 pole, single-speed, three-phase, 50 Hz or 60 Hz, cage-induction motors with rated outputs of 0.75 kW to 375 kW, and rated voltage up to 1000 V, designed for continuous duty (S1).

The regulation does not apply to:

- *self-braking motors*
- *motors designed to function immersed in liquid*
- *motors that are fully integrated in a product (like a gearbox, pump, fan), so that it is not possible to test the performance of the motor*

Verordnung EG Nr. 640/2009 der Kommission

Die Norm IEC 60034-30 liefert die technischen Leitlinien, bestimmt aber nicht die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Anforderungen für die Anwendung einer bestimmten Wirkungsgradklasse; diese Anforderungen sind durch die Richtlinien und nationalen Gesetze spezifiziert. Die Verordnung vom 22. Juli 2009 zur Durchführung der Richtlinie 2005/32/EG legt diese Anforderungen fest, spezifiziert die Kriterien für die umweltgerechte Gestaltung der Elektromotoren und bestimmt das Wirkungsgradniveau nach folgendem Zeitplan:

- **16.06.2011:** Die Elektromotoren müssen mindestens ein Effizienzniveau in Entsprechung zu **IE2**
- **01.01.2015:** Die Elektromotoren mit einer Nennausgangsleistung zwischen 7.5 kW und 375 kW müssen mindestens ein Effizienzniveau in Entsprechung zu **IE3** aufweisen, oder in Entsprechung zu **IE2**, sollten sie mit einem Frequenzumrichter ausgestattet sein.
- **01.01.2017:** Die Elektromotoren mit einer Nennausgangsleistung zwischen 0.75 kW und 375 kW müssen mindestens ein Effizienzniveau in Entsprechung zu **IE3** aufweisen, oder in Entsprechung zu **IE2**, sollten sie mit einem Frequenzumrichter ausgestattet sein.

Gegenstand und Geltungsbereich

Die Verordnung (EG) Nr. 640/2009 gilt für eintourige, 2-, 4- bzw. 6-polige Dreiphasen-50-Hz- oder -60-Hz-Käfigläufer-Induktionsmotoren mit Nennausgangsleistungen zwischen 0,75 kW und 375 kW, Nennspannung bis 1000 V und entsprechender Auslegung für Dauerbetrieb (S1).

Diese Verordnung gilt nicht für:

- Bremsmotoren.
- Motoren, die dafür ausgelegt sind, ganz in eine Flüssigkeit eingetaucht betrieben zu werden.
- vollständig in ein Produkt

Règlement CE N° 640/2009 de la Commission

La Norme IEC 60034-30 donne les directives techniques mais n'établit pas en termes légaux les conditions requises pour l'adoption d'une certaine classe de rendement ; ces conditions requises sont spécifiées par les Directives et par les Lois nationales. Le règlement d'application de la Directive 2005/32/CE, adopté le 22 juillet 2009, établit ces conditions requises et spécifie les critères pour la conception éco-compatible des moteurs électriques, en fixant les limites de rendement selon les échéances suivantes :

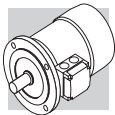
- **16/06/2011 :** *Les moteurs électriques doivent avoir un niveau minimum de rendement correspondant à IE2*
- **01/01/2015 :** *Les moteurs électriques ayant une puissance nominale comprise entre 7.5 kW et 375 kW doivent avoir un niveau minimum de rendement correspondant à IE3, ou bien à IE2 s'ils sont dotés d'un convertisseur de fréquence.*
- **01/01/2017 :** *Les moteurs électriques ayant une puissance nominale comprise entre 0.75 kW et 375 kW doivent avoir un niveau minimum de rendement correspondant à IE3, ou bien à IE2 s'ils sont dotés d'un convertisseur de fréquence.*

Objectif et exclusions

Le Règlement (CE) N° 640/2009 s'applique aux moteurs à induction, à cage d'écureuil à 2, 4 et 6 pôles, à vitesse unique, triphasés 50 Hz ou 60 Hz, avec puissance émise entre 0,75 kW et 375 kW, tension nominale jusqu'à 1000 V et qui aient des caractéristiques basées sur un fonctionnement continu (S1).

Sont exclus de l'application de ce règlement :

- *Les moteurs auto-freinants.*
- *Les moteurs conçus pour fonctionner totalement immergés dans un liquide.*
- *Les moteurs totalement inté-*



- I motori completamente integrati in un prodotto (ad esempio riduttore, pompe, ventilatori), rendendo impossibile testarne le prestazioni in modo indipendente dal prodotto.
- I motori espressamente progettati per funzionare:
 - ad altitudini superiori a 1000 metri slm;
 - dove la temperatura ambiente supera i 40 °C;
 - a temperature massime di esercizio superiori a 400 °C;
 - dove la temperatura ambiente è inferiore a -15 °C (qualsiasi motore) o inferiore a 0 °C (per i motori raffreddati ad aria);
 - dove la temperatura del liquido refrigerante in entrata è inferiore a 5 °C o supera i 25 °C;
 - in atmosfere potenzialmente esplosive come definite dalla direttiva 94/9/CE.

independently of that of the product.

- *motors expressly designed to function:*
 - *at altitudes above 1000 metres a.s.l.;*
 - *in ambient temperatures above 40 °C;*
 - *at maximum operating temperatures above 400 °C;*
 - *in ambient temperatures below -15 °C (all motors) or below 0 °C (air-cooled motors);*
 - *with incoming liquid coolants at temperatures below 5 °C or above 25 °C;*
 - *in potentially explosive atmospheres as defined by Directive 94/9/EC.*

(z.B. Getriebe, Pumpen, Ventilatoren) eingebaute Motoren, deren Energieeffizienz nicht unabhängig von diesem Produkt erfasst werden kann.

- Motoren, die speziell für den Betrieb unter folgenden Bedingungen ausgelegt sind:
 - in Höhen über 1000 Meter über dem Meeresspiegel;
 - bei Umgebungstemperaturen über 40 °C;
 - bei Betriebshöchsttemperaturen über 400 °C;
 - bei Umgebungstemperaturen unter -15 °C (beliebiger Motor) oder unter 0 °C (luftgekühlte Motoren);
 - bei Kühlflüssigkeitstemperaturen am Einlass eines Produkts unter 5 °C oder über 25 °C;
 - in explosionsgefährdeten Bereichen im Sinne der Richtlinie 94/9/EG.

grés dans un produit (par exemple réducteur, pompes, ventilateurs), ce qui ne permet pas de tester les performances du produit.

- *Les moteurs expressément conçus pour fonctionner :*
 - *à des altitudes supérieures à 1000 mètres au dessus du niveau de la mer ;*
 - *où la température ambiante dépasse 40 °C ;*
 - *à des températures maximales de fonctionnement supérieures à 400 °C ;*
 - *où la température ambiante est inférieure à -15 °C (n'importe quel moteur) ou inférieure à 0 °C (pour les moteurs refroidis à l'air) ;*
 - *où la température du liquide de refroidissement à l'entrée est inférieure à 5 °C ou dépasse 25 °C ;*
 - *dans des atmosphères potentiellement explosives telles que définies par la directive 94/9/CE.*

M1.2 - I MOTORI BONFIGLIOLI SERIE BE - ME

I nuovi motori asincroni trifase a 4 poli serie **BE** (BE 80B ... BE 180L) e **ME** (ME 2S ... ME 5L), prodotti da BONFIGLIOLI RIDUTTORI sono del tipo chiuso con ventilazione esterna e rotore a gabbia di scoiattolo, con potenze disponibili da 0.75 a 22 kW e sono classificati **IE2** (alta efficienza).

I motori **BE** e **ME** sono previsti, nell'esecuzione standard, per tensione nominale 230/400V Δ/Y (400/690V Δ/Y per le grandezze BE160, BE 180 e ME 5) 50 Hz con tolleranza ±10%.

I motori serie **BE** e **ME** sono conformi ai requisiti della Direttiva 2006/95/CE (direttiva Bassa Tensione) e 2004/108/CE (Direttiva Compatibilità Elettromagnetica).

Inoltre i motori serie **BE** e **ME** sono costruiti in accordo alle Norme riportate nella tabella seguente.

M1.2 - BONFIGLIOLI SERIES BE - ME MOTORS

BONFIGLIOLI RIDUTTORI's new BE Series motors (BE 80B ... BE 180L) and ME (ME 2S ... ME 5L), are IE2 class (high efficiency), 4 pole, three phase, asynchronous, enclosed, externally ventilated, cage-induction motors, available in rated power outputs from 0.75 to 22 kW. Standard versions of BE and ME motors are 230/400V Δ/Y (400/690V Δ/Y in sizes BE 160, BE 180 and ME 5), 50 Hz motors, with a tolerance of ±10%. BE and ME Series motors conform to the requirements of Directive 2006/95/EC (Low Voltage Directive) and Directive 2004/108/EC (Electromagnetic Compatibility Directive).

BE and ME Series motors are constructed according to the standards specified in the following table.

M1.2 - DIE BONFIGLIOLI MOTOREN DER BAUREIHE BE - ME

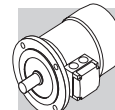
Die neuen 4-poligen Drehstrom-Asynchronmotoren von BONFIGLIOLI RIDUTTORI der Baureihe **BE** (BE 80B ... BE 180L) und **ME** (ME 2S ... ME 5L), sind in geschlossener Ausführung mit Fremdlüftung und Käfigläufer-Rotor hergestellt; sie werden mit Leistungen zwischen 0.75 und 22 kW angeboten und sind **IE2** klassifiziert (hoher Wirkungsgrad). Die BE-Motoren sind in der Standardausführung für die Nennspannungen 230/400 V Δ/Y (400/690 V Δ/Y für die Größen BE 160, BE 180 und ME 5), 50 Hz, mit einer Toleranz von ±10% vorgesehen. Die Motoren der Baureihe **BE** und **ME** erfüllen die Anforderungen der Richtlinien 2006/95/EG (Niederspannungsrichtlinie) und 2004/108/EG (Richtlinie der elektromagnetischen Verträglichkeit). Zudem sind die Motoren der Baureihe **BE** und **ME** in Übereinstimmung mit den Vorgaben der in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Normen hergestellt.

M1.2 - LES MOTEURS BONFIGLIOLI SÉRIE BE - ME

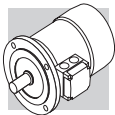
Les nouveaux moteurs asynchrones triphasés à 4 pôles série **BE** (BE 80B ... BE 180L) et **ME** (ME 2S ... ME 5L) produits par BONFIGLIOLI RIDUTTORI sont du type fermé avec ventilation externe et rotor à cage d'écureuil, avec des puissances disponibles de 0.75 à 22 kW et sont classés **IE2** (haut rendement). Les moteurs **BE** et **ME** sont prévus, dans l'exécution standard, pour une tension nominale de 230/400V Δ/Y (400/690V Δ/Y pour les grandeurs BE 160, BE 180 et ME 5) 50 Hz avec une tolérance de ±10%.

Les moteurs série **BE** et **ME** sont conformes aux conditions requises de la Directive 2006/95/CE (Directive Basse Tension) et 2004/108/CE (Directive Compatibilité Électromagnétique).

En outre, les moteurs de la série **BE** et **ME** sont construits conformément aux Normes indiquées dans le tableau suivant.



Titolo / Title / Titel / Titre	CEI	IEC
Prescrizioni generali per macchine elettriche rotanti <i>General requirements for rotating electrical machines</i> Allgemeine Vorschriften für umlaufende elektrische Maschinen <i>Prescriptions générales pour machines électriques tournantes</i>	CEI EN 60034-1	IEC 60034-1
Marcatura dei terminali e senso di rotazione per macchine elettriche rotanti <i>Terminal markings and direction of rotation of rotating machines</i> Kennzeichnung der Anschlußklemmen und Drehrichtung von umlaufenden elektrischen Maschinen <i>Définitions des bornes et sens de rotation pour machines électriques tournantes</i>	CEI EN 60034-8	IEC 60034-8
Metodi di raffreddamento delle macchine elettriche <i>Methods of cooling for electrical machines</i> Verfahren zur Kühlung von elektrischen Maschinen <i>Méthodes de refroidissement des machines électriques</i>	CEI EN 60034-6	IEC 60034-6
Dimensioni e potenze nominali per macchine elettriche rotanti <i>Dimensions and output ratings for rotating electrical machines</i> Auslegung der Nennleistung von umlaufenden elektrischen Maschinen <i>Dimensions, puissances nominales pour machines électriques tournantes</i>	EN 50347	IEC 60072
Classificazione dei gradi di protezione delle macchine elettriche rotanti <i>Classification of degree of protection provided by enclosures for rotating machines</i> Klassifizierung der Schutzart von umlaufenden elektrischen Maschinen <i>Classification des degrés de protection des machines électriques tournantes</i>	CEI EN 60034-5	IEC 60034-5
Limiti di rumorosità <i>Noise limits</i> Geräuschgrenzwerte <i>Limites de bruit</i>	CEI EN 60034-9	IEC 60034-9
Sigle di designazione delle forme costruttive e dei tipi di installazione <i>Classification of type of construction and mounting arrangements</i> Abkürzungen zur Kennzeichnung der Bauform und der Einbaulagen <i>Sigles de dénomination des formes de construction et des types d'installation</i>	CEI EN 60034-7	IEC 60034-7
Tensione nominale per i sistemi di distribuzione pubblica dell'energia elettrica a bassa tensione <i>Rated voltage for low voltage mains power</i> Nennspannung für öffentliche NS-Stromverteilungssysteme <i>Tension nominale pour les systèmes de distribution publique de l'énergie électrique en basse tension</i>	CEI 8-6	IEC 60038
Grado di vibrazione delle macchine elettriche <i>Vibration level of electric machines</i> Schwingstärke bei elektrischen Maschinen <i>Degré de vibration des machines électriques</i>	CEI EN 60034-14	IEC 60034-14
Classi di rendimento dei motori asincroni trifase con rotore a gabbia ad una sola velocità (Codice IE) <i>Efficiency classes of single-speed, three-phase, cage-induction motors (IE code)</i> Wirkungsgradklassen der eintourigen Drehstrom-Asynchronmotoren mit Käfigläufer-Rotor (IE-Code) <i>Classes de rendement des moteurs asynchrones triphasés avec rotor à cage à vitesse unique (Code IE)</i>	CEI EN 60034-30	IEC 60034-30
Metodi normalizzati per la determinazione, mediante prove, delle perdite e del rendimento <i>Standard method for determining losses and efficiency from tests</i> Genormte Verfahren zur Bestimmung der Verluste und des Wirkungsgrads anhand von Tests <i>Méthodes normalisées pour la détermination, par le biais d'essais, des pertes et du rendement</i>	CEI EN 60034-2-1	IEC 60034-2-1



IE2

**M1.3 - DESIGNAZIONE
MOTORE**

**M1.3 - MOTOR
DESIGNATION**

**M1.3 - MOTORBEZEICH-
NUNG**

**M1.3 - DESIGNATION
MOTEUR**

BE

90LA

4

230/400-50

IP55

CLF

B5

...

...

OPZIONI / *OPTIONS* /
OPTIONEN / *OPTIONS*

POSIZIONE MORSETTIERA
TERMINAL BOX POSITION
KLEMMENKASTENLAGE
POSITION BOITE A BORNE
W (default), **N**, **E**, **S**

FORMA COSTRUTTIVA / *MOTOR*
MOUNTING / *BAUFORM* / *FORM DE*
CONSTRUCTION

— (motore integrato / *compact motor* /
kompaktes Motor / *moteur compact*)

IM B5 - IM V1, IM V3

IM B14 - IM V18, IM V19

CLASSE ISOLAMENTO / *INSULATION CLASS* /
ISOLIERUNGSKLASSE / *CLASSE ISOLATION*
CL F, **CL H**

GRADO DI PROTEZIONE / *DEGREE OF PROTECTION* /
SCHUTZART / *DEGRE DE PROTECTION*
IP55

TENSIONE - FREQUENZA / *VOLTAGE - FREQUENCY* /
SPANNUNG - FREQUENZ / *TENSION - FREQUENCE*

230/400 V Δ/Y - 50 Hz (BE 80 ... BE 132)

460 V Y - 60 Hz (BE 80 ... BE 132)

400/690 V Δ/Y - 50 Hz (BE 160 - BE 180)

460 V Δ - 60 Hz (BE 160 - BE 180)

NUMERO DI POLI / *POLE NUMBER* /
POLZAHL / *N.bre POLES*

4

GRANDEZZA MOTORE / *MOTOR SIZE* /
MOTOR-BAUGRÖSSE / *TAILLE MOTEUR*

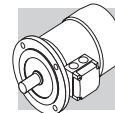
BE 80B ... BE 180L

ME 2S ... ME 5L

TIPO MOTORE / *MOTOR TYPE* /
MOTORTYP / *TYPE MOTEUR*

BE trifase IEC, classe IE2 / *IEC 3-phase, class IE2* / IEC Dreiphasen, Klasse IE2 / *3 phase CEI, classe IE2*

ME trifase integrato, classe IE2 / *compact 3-phase, class IE2* / kompaktes Dreiphasen, Klasse IE2 / *3 phase compact, classe IE2*



1	IEC EN 60034	Bonfiglioli Riduttori		CE	4
2	3~Mot BE 90LA 4		Cod. 8U09030001		5
3	No 1003001 - 6954785		S 1	IM B 5 15,1 kg	5
	kW 1,5		CL F	IP 55	Amb
	Hz		V $\pm$ 10%		°C
	50 $\bigcirc$		A	min ⁻¹	cos φ
	230/400 Δ/Y		6.1/3.5	1430	$\bigcirc$ 0.74
	60		5.4/3.1	1730	0.73
	50Hz-IE2		83.5(100%) - 83.0(75%) - 80.0(50%)		6
	60Hz-IE2		84.5(100%) - 83.9(75%) - 80.7(50%)		

① Identificativo motore
BONFIGLIOLI

② Numero di serie

③ Tensione nominale

④ Codice motore

⑤ Tipo di servizio:
S1 servizio continuo

⑥ Classe di efficienza IE a:
4/4 - 3/4 - 2/4 del carico

① **BONFIGLIOLI** Motor type

② *Serial number*

③ *Rated voltage*

④ *Motor code*

⑤ *Type of duty:*
S1 Continuous duty

⑥ *IE Class, Efficiency at:*
4/4 - 3/4 - 2/4 load

① Identifikationscode
BONFIGLIOLI Motor

② Seriennummer

③ Nennspannung

④ Motor-Codenummer

⑤ Betriebsart:
S1 Dauerbetrieb

⑥ Wirkungsgradklasse IE bei:
4/4 - 3/4 - 2/4 der Last

① *Identifiant moteur*
BONFIGLIOLI

② *Numéro de série*

③ *Tension nominale*

④ *Code moteur*

⑤ *Type de service :*
S1 service continu

⑥ *Classe de rendement IE a:*
4/4 - 3/4 - 2/4 de la charge

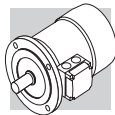
M1.4 - OPZIONI

M1.4 - OPTIONS

M1.4 - OPTIONEN

M1.4 - OPTIONS

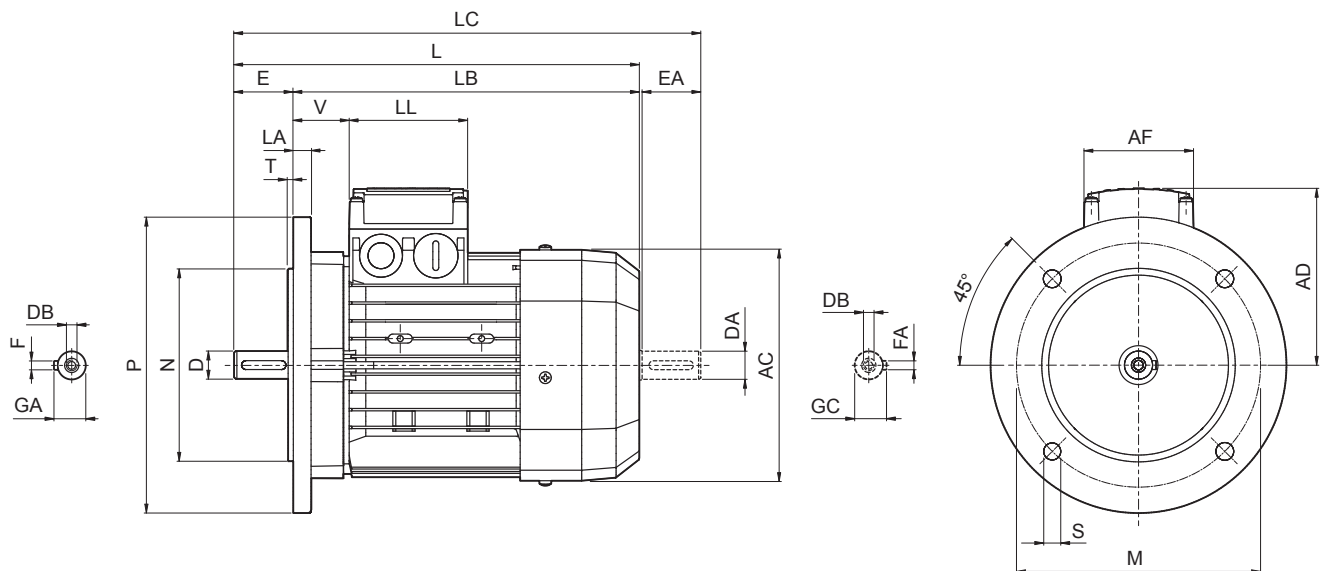
Descrizione / Description Beschreibung / Description	Valori / Catalogue numbers Werte / Valeurs		
Protezioni termiche / <i>Thermal protective devices</i> Thermische Wicklungsschutz / <i>Protections thermiques</i>	D3	E3	
Dispositivi di retroazione / <i>Feedback devices</i> Signalrückführungen (Drehgeber) / <i>Dispositifs de rétroaction</i>	EN1	EN2	EN3
Riscaldatori anticondensa / <i>Anti-condensate heaters</i> Wicklungsheizung / <i>Réchauffeurs anticondensation</i>	H1		
Tropicalizzazione avvolgimenti / <i>Tropicalized windings</i> Tropenschutz der Motorwicklungen / <i>Tropicalisation bobinages</i>	TP		
Doppia estremità d'albero / <i>Double-extended shaft</i> Zweites Wellenende / <i>Arbre à double extrémité</i>	PS		
Equilibratura rotore in grado B / <i>Rotor balancing grade B</i> Rotorauswuchtung mit Grad B / <i>Equilibrage rotor en degré B</i>	RV		
Protezioni meccaniche esterne / <i>External mechanical protections</i> Schutzdächer / <i>Protections mécaniques extérieures</i>	RC	TC	
Ventilazione forzata / <i>Forced ventilation</i> Fremdlüfter / <i>Ventilation forcée</i>	U1	U2	

**IE2****M1.5 - DATI TECNICI MOTORI****M1.5 - MOTOR RATING CHARTS****M1.5 - MOTORENAUSWAHL-TABELLEN****M1.5 - DONNEES TECHNIQUES DES MOTEURS**

4 P			1500 min ⁻¹ - S1										50 Hz	
P _n		n	M _n	I _n 400V	η%			cos φ	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	J _m x 10 ⁻⁴	IM B5 	
kW		min ⁻¹	Nm	A	100%	75%	50%					kgm ²		
0.75	BE 80B	4	1430	5.0	1.65	81.0	80.5	78.0	0.81	6.1	3.2	3.0	28	12.2
1.1	BE 90S	4	1430	7.4	2.53	82.5	82.0	79.5	0.76	6.3	2.9	2.8	28	13.6
1.5	BE 90LA	4	1430	10.0	3.50	83.5	83.0	80.0	0.74	5.9	3.1	3.0	34	15.1
2.2	BE 100LA	4	1430	14.7	4.89	85.4	85.0	84.0	0.76	5.8	3.0	2.8	54	22
3	BE 100LB	4	1420	20	6.58	85.5	86.0	85.5	0.77	5.9	2.8	2.6	61	24
4	BE 112M	4	1440	27	8.30	87.0	87.0	86.0	0.80	6.5	2.8	2.8	105	32
5.5	BE 132S	4	1460	36	11.07	88.5	88.5	87.5	0.81	7.3	2.9	2.9	270	53
7.5	BE 132MA	4	1460	49	14.83	89.0	89.0	88.5	0.82	6.9	2.9	2.8	319	59
9.2	BE 132MB	4	1460	60	18.09	89.5	89.5	88.5	0.82	6.9	2.9	3.0	360	70
11	BE 160M	4	1465	72	21.54	91.0	91.3	90.5	0.81	6.5	2.8	2.6	650	99
15	BE 160L	4	1465	98	28.73	90.8	91.0	90.5	0.83	6.5	2.6	2.3	790	115
18.5	BE 180M	4	1465	121	35.12	91.6	92.0	91.3	0.83	6.5	2.6	2.5	1250	135
22	BE 180L	4	1465	143	41.27	91.6	91.8	91.4	0.84	6.8	2.7	2.6	1650	157

4 P		1500 min ⁻¹ - S1											50 Hz	
P _n		n	M _n	I _n 400V	η%			cos φ	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	J _m x 10 ⁻⁴	IM B9 	
kW		min ⁻¹	Nm	A	100%	75%	50%					kgm ²	kg	
0.75	ME 2SB	4	1430	5.0	1.65	81.0	80.5	78.0	0.81	6.1	3.2	3	28	10.9
1.1	ME 3SA	4	1430	7.4	2.60	82.5	82.0	79.0	0.74	5.5	2.5	2.8	34	15.5
1.5	ME 3SB	4	1420	10.1	3.48	84.0	84.0	83.0	0.74	6.2	2.9	2.9	40	17
2.2	ME 3LA	4	1430	14.7	4.89	85.4	85.0	84.0	0.76	5.8	3	2.8	54	21
3	ME 3LB	4	1420	20	6.58	85.5	86.0	85.5	0.77	5.9	2.8	2.6	61	23
4	ME 4SA	4	1440	27	8.25	87.5	86.8	84.0	0.80	7.1	3.0	3.1	213	42
5.5	ME 4SB	4	1460	36	11.07	88.5	88.5	87.5	0.81	7.3	2.9	2.9	270	51
7.5	ME 4LA	4	1460	49	14.83	89.0	89.0	88.5	0.82	6.9	2.9	2.8	319	57
9.2	ME 4LB	4	1460	60	18.09	89.5	89.5	88.5	0.82	6.9	2.9	3	360	65
11	ME 5SA	4	1465	72	21.54	91.0	91.3	90.5	0.81	6.5	2.8	2.6	650	85
15	ME 5LA	4	1465	98	28.73	90.8	91.0	90.5	0.83	6.5	2.6	2.3	790	101

BE - IM B5



	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Flange						Motore / Motor / Motor / Moteur							
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	M	N	P	S	T	LA	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V
BE 80	19	40	M6	21.5	6	165	130	200	11.5	3.5	11.5	156	274	234	315	119	74	80	38
BE 90 S	24	50	M8	27	8							176	326	276	378	133	98	98	44
BE 90 L																			
BE 100	28	60	M10	31	8	215	180	250	14	4	14	195	367	307	429	142			
BE 112											15	219	385	325	448	157	52		
BE 132 S	38	80	M12	41	10	265	230	300			14	4	16	258	493	413	576	193	118
BE 132 MA									528	448					611				
BE 132 MB																			
BE 160 M	42 38(1)	110 80(1)	M16 M12(1)	45 41(1)	12 10(1)	300	250	350	18.5	5	15	310	596	486	680	245	187	187	51
BE 160 L													640	530	724				
BE 180 M	48 42(1)	110 110(1)	M16 M16(1)	51.5 45(1)	14 12(1)						18	348	708	598	823	261			52
BE 180 L																			

NB:

(1) Queste dimensioni sono riferite alla seconda estremità d'albero.

NOTE:

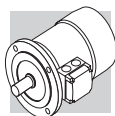
(1) These values refer to the rear shaft end.

HINWEIS:

(1) Diese Masse betreffen das zweite Wellenende.

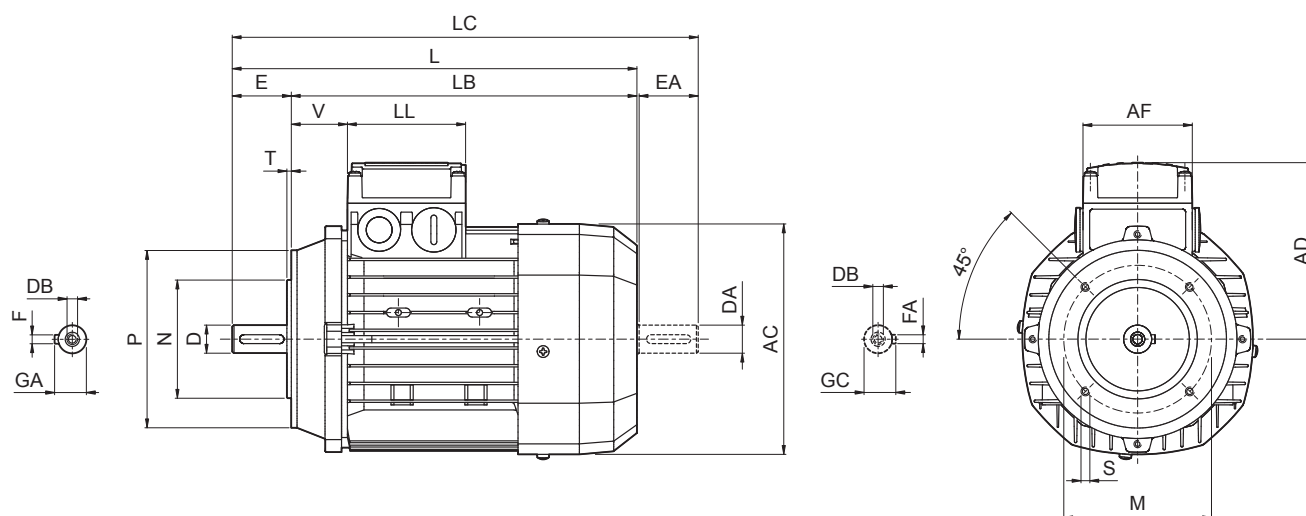
REMARQUE :

(1) Ces dimensions se réfèrent à la deuxième extrémité de l'arbre.

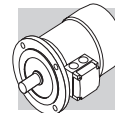


IE2

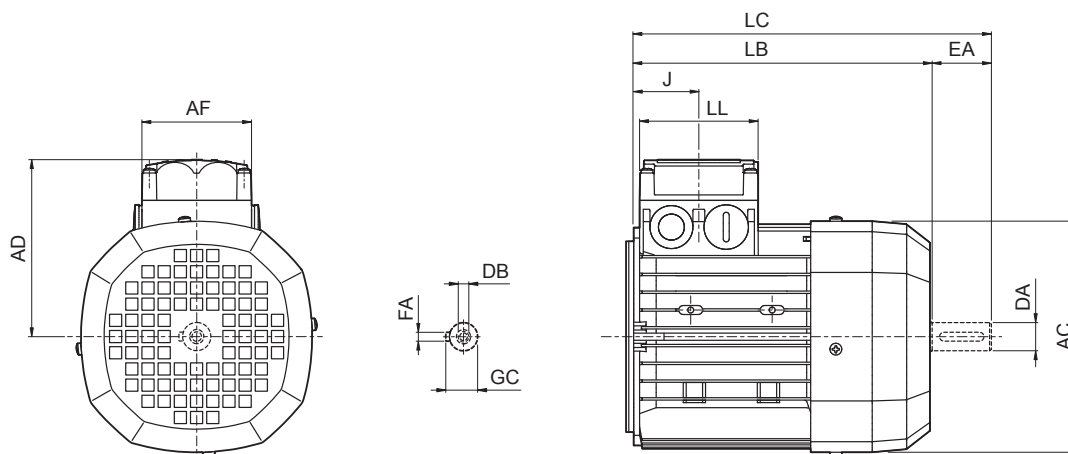
BE - IM B14



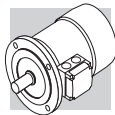
	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Flange					Motore / Motor / Motor / Moteur							
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	M	N	P	S	T	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V
BE 80	19	40	M6	21.5	6	100	80	120	M6	3	156	274	234	315	119	74	80	38
BE 90 S	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8		176	326	276	378	133	98	98	44
BE 90 L											195	367	307	429	142			
BE 100	28	60	M10	31	8	130	110	160		3.5	219	385	325	448	157			
BE 112										219	385	325	448	157	52			
BE 132 S	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	493	413	576	193	118	118	58
BE 132 MA												528	448	611				
BE 132 MB												528	448	611				



ME



	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Motore / Motor / Motor / Moteur						
	DA	EA	DB	FA	GC	AC	LB	LC	AF	LL	J	AD
ME 2S	19	40	M6	6	21.5	156	202	245	74	80	44	119
ME 3S	28	60	M10	8	31	195	230	293	98	98	53.5	142
ME 3L							262	325				
ME 4S	38	80	M12	10	41	258	361	444	118	118	64.5	193
ME 4L							396	479				
ME 4LB							418	502				
ME 5S	38	80	M12	10	41	310	462	546	187	187	77	245
ME 5L												



IE2

M1.7 - VARIAZIONI DIMENSIONALI

M1.7 - DIMENSIONAL CHANGES

M1.7 - MASSÄNDERUNGEN

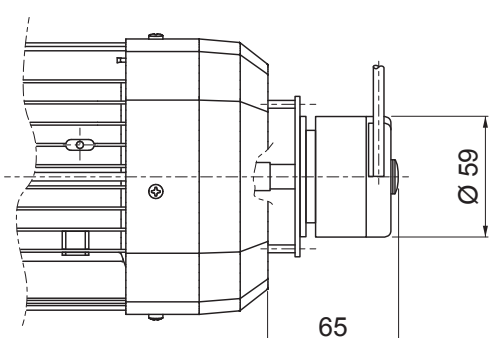
M1.7 - VARIATIONS DIMENSIONNELLES

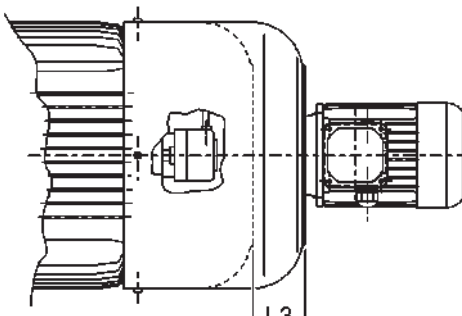
M1.7.1 - Dispositivi di retroazione

M1.7.1 - Feedback units

M1.7.1 - Encoder / Inkrementalgeber

M1.7.1 - Dispositifs de retroaction

EN1, EN2, EN3	
	
BE 80B ... BE 180L	ME 2S ... ME 5L

EN_ + U1		
		
		L3
BE 160	ME 5	72
BE 180	—	82

Se l'opzione EN_ è richiesta per motori di grandezza BE80B...BE132MB, contemporaneamente all'opzione U1/U2, le variazioni dimensionali coincidono con quelle dell'opzione U1/U2.

If the encoder device (options EN1, EN2, EN3) is specified on motors BE80B...BE132MB, along with the independent fan cooling (options U1, U2), the extra length of motor is coincident with that of the correspondent U1 and U2 execution.

Wenn der Encoder (Optionen EN1, EN2, EN3) für Motoren der Baugrößen BE80B...BE132MB zusammen mit Fremdlüftung (Optionen U1, U2) ausgelegt ist, stimmen die Massänderungen des Motors mit jenen der entsprechenden Ausführungen U1 und U2 überein.

Si un codeur (option EN1, EN2, EN3) est nécessaire sur les moteurs de tailles BE80B...BE132MB, en association avec la ventilation forcée (options U1, U2), la variation de dimensions du moteur coïncide avec celle des exécutions U1 et U2 correspondantes.

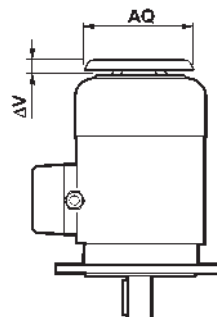
M1.7.2 - Protezioni meccaniche esterne

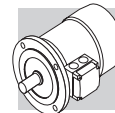
M1.7.2 - External mechanical protections

M1.7.2 - Mechanische Schutzvorrichtungen

M1.7.2 - Protéctions mécaniques extérieures

RC			
		AQ	ΔV
BE 80	ME 2	152	25
BE 90	—	168	30
BE 100	ME 3	190	28
BE 112	—	211	32
BE 132	ME 4	254	32
BE 160	ME 5	302	36
BE 180	—	340	36




**M1.7.3 - Motori con ventila-
zione indipendente**
**M1.7.3 - Motors with inde-
pendent ventilation**
**M1.7.3 - Motoren mit unab-
hängigen Zwangsbe-
lüftung**
**M1.7.3 - Moteurs avec ven-
tilation indépendante**

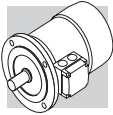
U1, U2		
		ΔL_1 [mm]
BE 80	ME 2	127
BE 90	—	131
BE 100	ME 3	119
BE 112	—	130
BE 132	ME 4	161
BE 160, BE 180	ME 5	184

ΔL_1 = variazione dimensionale ri-
spetto alla lunghezza LB del moto-
re standard corrispondente.

ΔL_1 = dimension variation com-
pared to length LB of the corre-
sponding standard motor.

ΔL_1 = Massänderung gegenüber
Mass LB des entsprechenden Stan-
dardmotors.

ΔL_1 = variation de dimension par
rapport à la cote LB du moteur
standard correspondant.



M2 - MOTORI ELETTRICI STANDARD

M2.1 - CARATTERISTICHE GENERALI

Programma di produzione

I motori elettrici asincroni trifase del programma di produzione della BONFIGLIOLI RIDUTTORI sono previsti nelle forme costruttive base IMB5, IMB14 e loro derivate con le seguenti polarità: 2, 4, 6, 2/4, 2/6, 2/8, 2/12. Nel presente catalogo sono evidenziate inoltre, le caratteristiche tecniche dei motori in versione integrata, tipo M.

Normative

I motori descritti in questo catalogo sono costruiti in accordo alle Norme ed unificazioni applicabili evidenziate nella tabella seguente.

M2 - STANDARD ELECTRIC MOTORS

M2.1 - GENERAL CHARACTERISTICS

Production range

The asynchronous three-phase electric motors of BONFIGLIOLI RIDUTTORI's production, are available in basic designs IMB5 and IMB14 and derived versions, with the following polarities: 2, 4, 6, 2/4, 2/6, 2/8, 2/12. The technical characteristics of compact motors, M type, are also supplied in this manual.

Standards

The motors described in this catalogue are manufactured to the applicable standards shown in the following table.

M2 - STANDARD-ELEKTROMOTOREN

M2.1 - ALLGEMEINE EIGENSCHAFTEN

Produktprogramm

Die Dreiphasen-Asynchronmotoren aus dem Produktprogramm von BONFIGLIOLI RIDUTTORI gibt es in den Grundbauformen IMB5, IMB14 und deren Ableitungen mit folgenden Polzahlen: 2, 4, 6, 2/4, 2/6, 2/8 und 2/12. Im vorliegenden Katalog sind außerdem die technischen Eigenschaften der Motoren in Kompaktausführung hervorgehoben.

Normen

Die in diesem Katalog beschriebenen Motoren sind in Übereinstimmung mit den in der folgenden Tabelle angegebenen einschlägigen Normen und Vereinheitlichungsrichtlinien konstruiert worden.

M2 - MOTEURS ELECTRIQUES STANDARD

M2.1 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Programme de production

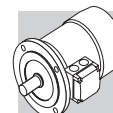
Les moteurs électriques asynchrones triphasés du programme de production de BONFIGLIOLI RIDUTTORI sont prévus dans les formes de construction de base IMB5, IMB14 et leur dérivés avec les polarités suivantes: 2, 4, 6, 2/4, 2/6, 2/8, 2/12. Dans le présent catalogue sont également mises en évidence les caractéristiques techniques des moteurs en version compacte, type M.

Réglementations

Les moteurs décrits dans ce catalogue sont construits en accord avec les Normes et standardisations applicables mises en évidence dans le tableau ci-dessous.

(A26)

Titolo / Title / Titel / Titre	CEI	IEC
Prescrizioni generali per macchine elettriche rotanti <i>General requirements for rotating electrical machines</i> Allgemeine Vorschriften für umlaufende elektrische Maschinen <i>Prescriptions générales pour machines électriques tournantes</i>	CEI EN 60034-1	IEC 60034-1
Marcatura dei terminali e senso di rotazione per macchine elettriche rotanti <i>Terminal markings and direction of rotation of rotating machines</i> Kennzeichnung der Anschlußklemmen und Drehrichtung von umlaufenden elektrischen Maschinen <i>Définitions des bornes et sens de rotation pour machines électriques tournantes</i>	CEI 2-8	IEC 60034-8
Metodi di raffreddamento delle macchine elettriche <i>Methods of cooling for electrical machines</i> Verfahren zur Kühlung von elektrischen Maschinen <i>Méthodes de refroidissement des machines électriques</i>	CEI EN 60034-6	IEC 60034-6
Dimensioni e potenze nominali per macchine elettriche rotanti <i>Dimensions and output ratings for rotating electrical machines</i> Auslegung der Nennleistung von umlaufenden elektrischen Maschinen <i>Dimensions, puissances nominales pour machines électriques tournantes</i>	EN 50347	IEC 60072
Classificazione dei gradi di protezione delle macchine elettriche rotanti <i>Classification of degree of protection provided by enclosures for rotating machines</i> Klassifizierung der Schutzart von umlaufenden elektrischen Maschinen <i>Classification des degrés de protection des machines électriques tournantes</i>	CEI EN 60034-5	IEC 60034-5
Limiti di rumorosità <i>Noise limits</i> Geräuschgrenzwerte <i>Limites de bruit</i>	CEI EN 60034-9	IEC 60034-9
Segni di designazione delle forme costruttive e dei tipi di installazione <i>Classification of type of construction and mounting arrangements</i> Abkürzungen zur Kennzeichnung der Bauform und der Einbaulagen <i>Signes de dénomination des formes de construction et des types d'installation</i>	CEI EN 60034-7	IEC 60034-7
Tensione nominale per i sistemi di distribuzione pubblica dell'energia elettrica a bassa tensione <i>Rated voltage for low voltage mains power</i> Nennspannung für öffentliche NS-Stromverteilungssysteme <i>Tension nominale pour les systèmes de distribution publique de l'énergie électrique en basse tension</i>	CEI 8-6	IEC 60038
Grado di vibrazione delle macchine elettriche <i>Vibration level of electric machines</i> Schwingstärke bei elektrischen Maschinen <i>Degré de vibration des machines électriques</i>	CEI EN 60034-14	IEC 60034-14



I motori corrispondono inoltre alle Norme straniere adeguate alle IEC 60034-1 e qui riportate.

The motors also comply with foreign standards adapted to IEC 60034-1 as shown here below.

Die Motoren entsprechen außerdem den an die IEC-Norm 60034-1 angepaßten ausländischen Normen, die in der folgenden Tabelle genannt werden.

En outre, les moteurs correspondent aux Normes étrangères adaptées aux IEC 60034-1 indiquées dans le tableau ci-dessous.

(A27)

DIN VDE 0530	Germania	Germany	Deutschland	Allemagne
BS5000 / BS4999	Gran Bretagna	Great Britain	Großbritannien	Grande Bretagne
AS 1359	Australia	Australia	Australien	Australie
NBNC 51 - 101	Belgio	Belgium	Belgien	Belgique
NEK - IEC 34	Norvegia	Norway	Norwegen	Norvège
NF C 51	Francia	France	Frankreich	France
OEVE M 10	Austria	Austria	Österreich	Autriche
SEV 3009	Svizzera	Switzerland	Schweiz	Suisse
NEN 3173	Paesi Bassi	Netherlands	Niederlande	Pays Bas
SS 426 01 01	Svezia	Sweden	Schweden	Suède

CUS

MOTORI PER USA E CANADA

I motori BN ed M sono disponibili in esecuzione NEMA Design C (per le caratteristiche elettriche), certificata in conformità alle norme CSA (Canadian Standard) C22.2 N° 100 e UL (Underwriters Laboratory) UL 1004 con targhetta riportante entrambi i marchi sotto illustrati, specificare in questo caso l'opzione CUS.

MOTORS FOR USA AND CANADA

BN and M motors are available in NEMA Design C configuration (concerning electrical characteristics), certified to CSA (Canadian standard) C22.2 No. 100 and UL (Underwriters Laboratory) UL 1004. By specifying the option CUS the name plate is marked with both symbols shown here below.

MOTOREN FÜR DIE USA UND KANADA

Die BN/M-Motoren sind in der Ausführung NEMA, Design C (aufgrund der elektrischen Eigenschaften), den Normen CSA (Canadian Standard) C22.2 Nr 100 und UL (Underwriters Laboratory) UL 1004 gemäß zertifiziert. Durch Spezifizieren der Option CUS wird das Typenschild mit den nachstehend aufgeführten Symbolen gekennzeichnet.

MOTEURS POUR ETATS-UNIS ET CANADA

Les moteurs BN et M sont disponibles en exécution NEMA Design C (pour les caractéristiques électriques), certifiée conforme aux normes CSA (Canadian Standard) C22.2 N°100 et UL (Underwriters Laboratory) UL 1004 avec une plaque signalétique indiquant chacun des symboles ci-dessous, dans ce cas, spécifier l'option CUS.



Le tensioni delle reti di distribuzione americane e le corrispondenti tensioni nominali da specificare per il motore sono indicate nella tabella seguente:

US power mains voltages and the corresponding rated voltages to be specified for the motor are indicated in the following table:

Die Spannungen der amerikanischen Verteilernetze und die entsprechenden tens-Nennspannungen, die bei den Motoren angegeben werden müssen, können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Les tensions des réseaux de distribution américains ainsi que les tensions nominales à spécifier par le moteur sont indiquées dans le tableau suivant :

(A28)

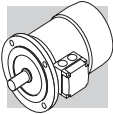
Frequenza / Frequency Frequenz / Fréquence	Tensione di rete / Mains voltage Netzspannung / Tension de réseau	V _{mot}
60 Hz	208 V	200 V
	240 V	230 V
	480 V	460 V
	600 V	575 V

I motori dotati di collegamento YY/Y (es. 230/460-60; 220/440-60) presentano di serie una morsettiera a 9 terminali.

Motors with YY/Y connection (e.g. 230/460-60; 220/440-60) feature, as standard, a 9-stud terminal board. For same exe-

Motoren mit YY/Y-Anschluss (z.B. 230/460-60; 220/440-60) sind standardmäßig mit 9 Pins auf dem Klemmbrett ausgeführt.

Les moteurs avec connexion YY/Y (ex. 230/460-60; 220/440-60) présentent, en standard, une plaque à borne avec 9 bornes. Pour les me-



Per le stesse esecuzioni, e inoltre per l'alimentazione 575V-60Hz, la potenza di targa corrisponde a quella normalizzata a 50Hz.

Per i motori autofrenanti con freno in c.c. tipo BN_FD l'alimentazione del raddrizzatore è da morsetti motore con tensione 230V a.c. monofase.

Per i motori autofrenanti l'alimentazione del freno è così predisposta:

cutions, as well as for 575V-60Hz supply, the nominal rating is coincident with the corresponding 50Hz rating.

For DC brake motors type BN_FD, the rectifier is connected to a single-phase 230 VAC supply voltage in the motor terminal box.

Brake power supply for brake motors is as follows:

Für gleiche Ausführungen, ebenso wie für 575V-60Hz, die Nennleistung ist gleich mit der entsprechenden 50 Hz-Leistung. Für Bremsmotoren mit Gleichstrombremse vom Typ BN_FD erfolgt die Versorgung des Gleichrichters über den Motorklemmenkasten mit einer Spannung von 230V (einphasiger Wechselstrom). Bei Bremsmotoren stellt sich die **Versorgung der Bremse** wie folgt dar:

mes executions, et aussi pour l'alimentation 575V-60Hz, la puissance de plaque correspond à celle normalisée à 50Hz.

Pour les moteurs frein avec frein en c.c. type BN_FD, l'alimentation du redresseur provient de la boîte à bornes moteur avec une tension 230V c.a. monophasée. Pour les moteurs frein l'alimentation du frein est la suivante :

BN_FD M_FD	BN_FA ; BN_BA M_FA	Specificare / Specify Bitte angeben / Spécifier
Da morsetti motore 1~230V c.a. Wired to terminal box 1~230V a.c. Vom Motorklemmenkasten 1~230V W.S. Depuis boîte à bornes moteur 1~230V c.a.	Alimentazione separata / Separate power supply Fremdversorgung / Alimentation séparée 230V Δ - 60Hz	230SA
	Alimentazione separata / Separate power supply Fremdversorgung / Alimentation séparée 460V Y - 60Hz	460SA

L'opzione CUS non è applicabile ai motori dotati di servoventilazione.

The option CUS does not apply to servo-ventilated motors.

Die CUS-Option ist für die Fremdlüftermotoren nicht anwendbar.

L'option CUS n'est pas applicable aux moteurs doués de ventilation forcée.

Direttive 2006/95/CE (LVD) e 2004/108/CE (EMC)

I motori delle serie BN ed M sono conformi ai requisiti delle Direttive 2006/95/CE (Direttiva Bassa Tensione) e 2004/108/CE (Direttiva Compatibilità Elettromagnetica), e riportano in targa la marcatura CE.

Per quanto riguarda la Direttiva EMC, la costruzione è in accordo alle Norme CEI EN 60034-1, EN 61000-6-2, EN 61000-6-4.

I motori con freno in c.c. tipo FD, se corredati dell'opportuno filtro capacitivo in ingresso al raddrizzatore (opzione **CF**), rientrano nei limiti di emissione previsti dalla Norma EN 61000-6-3 "Compatibilità elettromagnetica - Norma Generica sull'emissione - Parte 1: Ambienti residenziali, commerciali e dell'industria leggera". I motori soddisfano inoltre le prescrizioni della Norma CEI EN 60204-1 "Equipaggiamento elettrico delle macchine".

È responsabilità del costruttore o dell'assemblatore dell'apparecchiatura che incorpora i motori come componenti garantire la sicurezza e la conformità alle direttive del prodotto finale.

Directives 2006/95/EC (LVD) and 2004/108/EC (EMC)

BN motors meet the requirements of Directives 2006/95/EC (Low Voltage Directive) and 2004/108/EC (Electromagnetic Compatibility Directive) and their name plates bear the CE mark.

As for the EMC Directive, construction is in accordance with standards CEI EN 60034-1, EN 61000-6-2, EN 61000-6-4.

*Motors with FD brakes, when fitted with the suitable capacitive filter at rectifier input (option **CF**), meet the emission limits required by Standard EN 61000-6-3 "Electromagnetic compatibility - Generic Emission Standard - Part 1: Residential, commercial and light industrial environment".*

Motors also meet the requirements of standard CEI EN 60204-1 "Electrical equipment of machines".

The responsibility for final product safety and compliance with applicable directives rests with the manufacturer or the assembler who incorporate the motors as component parts.

Richtlinien 2006/95/EG (LVD) und 2004/108/EG (EMC)

Die Motoren der Serie BN entsprechen den Anforderungen der Richtlinien 2006/95/EG (Richtlinie - Niederspannung) und 2004/108/EG (Richtlinie - elektromagnetische Kompatibilität) und sind mit dem CE-Zeichen ausgestattet.

Im Hinblick auf die Richtlinie EMC entspricht die Konstruktion den Normen CEI EN 60034-1, EN 61000-6-2, EN 61000-6-4.

Die Motoren mit dem Bremstyp FD fallen, falls mit dem entsprechenden kapazitiven Filter am Eingang des Gleichrichters ausgestattet (Option **CF**), unter die Emissionsgrenzwerte, die von der Norm EN 61000-6-3 "Elektromagnetische Kompatibilität - Allgemeine Norm für Emissionen - Teil 1: Wohngebiete, Handels- und Leichtinduszriezonen" vorgesehen werden.

Die Motoren entsprechen darüber hinaus den von der Norm CEI EN 60204-1 "Elektrische Maschinenausstattung" gegebenen Vorschriften.

Es liegt in der Verantwortung des Herstellers oder es Monteurs der Ausrüstung, in der die Motoren als Komponenten montiert werden, die Sicherheit und die Übereinstimmung mit den Richtlinien des Endprodukts zu gewährleisten.

Directives 2006/95/CE (LVD) et 2004/108/CE (EMC)

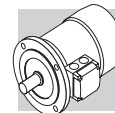
Les moteurs de la série BN sont conformes aux conditions requises par les Directives 2006/95/CE (Directive Basse Tension) et 2004/108/CE (Directive Compatibilité Electromagnétique), et le marquage CE est indiqué sur la plaquette signalétique.

En ce qui concerne la Directive EMC, la fabrication répond aux Normes CEI EN 60034-1, EN 61000-6-2, EN 61000-6-4.

*Les moteurs avec frein FD, s'ils sont équipés du frein capacitif approprié en entrée du redresseur (option **CF**), rentrent dans les limites d'émission prévues par la Norme EN 61000-6-3 "Compatibilité électromagnétique - Norme Générique sur l'émission - Partie 1 : Milieux résidentiels, commerciaux et de l'industrie légère".*

Les moteurs répondent aussi aux prescriptions de la Norme CEI EN 60204-1 "Equipement électrique des machines".

Le fabricant ou le monteur de la machine qui comprend les moteurs comme composant est responsable et doit se charger de garantir la sécurité et la conformité aux directives du produit final.



Tolleranze

Secondo le Norme sono ammesse le tolleranze indicate nella tabella seguente sulle grandezze garantite.

Tolerances

As per the Norms applicable the tolerances here below apply to the following quantities.

Toleranzen

Die Normen lassen die in folgenden Tabelle genannten Toleranzen bei den garantierten Größen zu.

Tolérances

Selon les Normes, les tolérances indiquées dans le tableau ci-dessous sont admises sur les tailles garanties.

(A29)

-0.15 (1 - η) $P \leq 50\text{kW}$	Rendimento	Efficiency	Wirkungsgrad	Rendement
$-(1 - \cos\varphi)/6$ min 0.02 max 0.07	Fattore di potenza	Power factor	Leistungsfaktor	Facteur de puissance
$\pm 20\%$ *	Scorrimento	Slip	Schlupf	Glissement
+20%	Corrente a rotore bloccato	Locked rotor current	Strom bei blockiertem Läufer	Courant à rotor bloqué
-15% +25%	Coppia a rotore bloccato	Locked rotor torque	Drehmoment bei blockiertem Läufer	Couple à rotor bloqué
-10%	Coppia max	Max. torque	Max. Drehmoment	Couple max

* $\pm 30\%$ per motori con $P_n < 1\text{ kW}$

* $\pm 30\%$ for motors with $P_n < 1\text{ kW}$

* $\pm 30\%$ für Motoren mit $P_n < 1\text{ kW}$

* $\pm 30\%$ pour moteurs avec $P_n < 1\text{ kW}$

M2.2- CARATTERISTICHE MECCANICHE

Forme costruttive

I motori serie BN sono previsti nelle forme costruttive indicate in tabella (A30) secondo le Norme CEI EN 60034-14.

Le forme costruttive sono le seguenti:

IM B5 (base)
IM V1, IM V3 (derivate)
IM B14 (base)
IM V18, IM V19 (derivate)

I motori in forma costruttiva IM B5 possono essere installati nelle posizioni IM V1 e IM V3; i motori in forma costruttiva IM B14 possono essere installati nelle posizioni IM V18 e IM V19. In questi casi, sulla targa del motore sarà indicata la forma costruttiva base IM B5 o IM B14. Nelle forme costruttive dove il motore assume una posizione verticale con albero in basso, si consiglia di richiedere l'esecuzione con tettuccio parapioggia (da prevedere sempre nel caso di motori autofrenanti). Tale esecuzione, pressente nelle opzioni, va richiesta espressamente in fase di ordine in quanto non è prevista nella versione base.

M2.2 - MECHANICAL FEATURES

Versions

IEC-normalised BN motors are available in the design versions indicated in table (A30) as per Standards CEI EN 60034-14.

Mounting versions are:

IM B5 (basic)
IM V1, IM V3 (derived)
IM B14 (basic)
IM V18, IM V19 (derived)

IM B5 design motors can be installed in positions IM V1 and IM V3; IM B14 design motors can be installed in positions IM V18 and IM V19. In such cases, the basic design IM B5 or IM B14 is indicated on the motor name plate. In design versions with a vertically located motor and shaft downwards, it is recommended to request the drip cover (always necessary for brake motors). This facility, included in the option list should be specified when ordering as it does not come as a standard device.

M2.2 - MECHANISCHE EIGENSCHAFTEN

Bauformen

Die Motoren der Serie BN weisen die in der Abbildung (A30) angegebene Bauform gemäß den Normen CEI EN 60034-14 auf.

Die Bauformen sind:

IM B5 (Grundmodell)
IM V1, IM V3 (Ableitungen)
IM B14 (Grundmodell)
IM V18, IM V19 (Ableitungen)

Die Motoren mit der Bauform IM B5 können mit den Einbaulagen IM V1 und IM V3 eingebaut werden; die Motoren mit der Bauform IM B14 können mit den Einbaulagen IM V18 und IM V19 eingebaut werden. In diesen Fällen ist auf dem Leistungsschild des Motors die Bauform IM B5 oder IM B14 angegeben. Bei Bauformen mit vertikaler Lage des Motors und nach unten gerichteter Welle wird die Ausführung mit Regenschutzabdeckung empfohlen (bei Bremsmotoren stets vorzusehen). Dieses wahlweise Zubehör muß ausdrücklich zum Zeitpunkt der Bestellung verlangt werden, da es bei der Grundausführung nicht vorgesehen ist.

M2.2 - CARACTERISTIQUES MECANQUES

Formes de construction

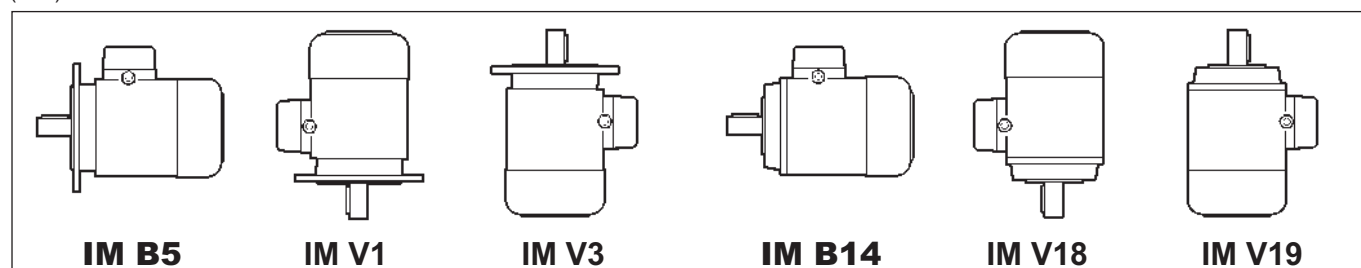
Les moteurs série BN sont prévus dans les formes de construction indiquées sur le tableau (A30) selon les normes CEI EN 60034-14.

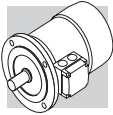
Les formes de construction sont les suivantes:

IM B5 (base)
IM V1, IM V3 (dérivées)
IM B14 (base)
IM V18, IM V19 (dérivées)

Les moteurs en forme de construction IM B5 peuvent être installés dans les positions IM V1 et IM V3; les moteurs en forme de construction IM B14 peuvent être installés dans les positions IM V18 et IM V19. Dans ces cas, la forme de construction base IM B5 ou IM B14 sera indiquée sur la plaque du moteur. Dans les formes de construction où le moteur présente une position verticale avec arbre vers le bas, nous conseillons de demander l'exécution avec capot de protection contre la pluie (à prévoir toujours dans le cas de moteurs freins). Cette exécution, prévue dans les options, doit être expressément demandée en phase de commande étant donné qu'elle n'est pas prévue dans la version de base.

(A30)





I motori in forma flangiata possono essere forniti con dimensioni di accoppiamento ridotte, come riportato in tabella (A31) - esecuzioni **B5R**, **B14R**.

Flanged motors can be supplied with a reduced mounting interface, as shown in chart (A31) below.

Die Motoren in der Auslegung mit Flansch können mit reduzierten Passmassen gemäß Tabelle (A31) - Versionen **B5R**, **B14R** geliefert werden.

*Les moteurs avec forme à bride peuvent être fournis avec des tailles d'accouplement réduites, comme indiqué dans le tableau (A31) - exécutions **B5R**, **B14R**.*

(A31)

	BN 71	BN 80	BN 90	BN 100	BN 112	BN 132
	DxE - Ø					
B5R ⁽¹⁾	11x23 - 140	14x30 - 160	19x40 - 200	24x50 - 200	24x50 - 200	28x60 - 250
B14R ⁽²⁾	11x23 - 90	14x30 - 105	19x40 - 120	24x50 - 140	—	—

⁽¹⁾ flangia con fori passanti

⁽¹⁾ flange with through holes

⁽¹⁾ Flansch mit durchgehenden Bohrungen

⁽¹⁾ bride avec orifices passants

⁽²⁾ flangia con fori filettati

⁽²⁾ flange with threaded holes

⁽²⁾ Flansch mit Gewindebohrungen

⁽²⁾ bride avec orifices filetés

IP..

Grado di protezione

La tabella sottostante riassume la disponibilità dei vari gradi di protezione. Indipendentemente dal grado di protezione specificato, per installazione all'aperto i motori devono essere protetti dall'irraggiamento diretto e, nel caso d'installazione con albero rivolto verso il basso, è necessario specificare ulteriormente il tettuccio di protezione contro l'ingresso di acqua e corpi solidi (opzione **RC**).

Degree of protection

*The following chart provides an overview of the degrees of protection available. In addition to the degree of protection specified when ordering, motors to be installed outdoors require protection against direct sunlight and also – when they are to be installed vertically down – a drip cover to prevent the ingress of water and solid particles (option **RC**).*

Schutzart

In der nachstehenden Tabelle werden die jeweils zur Verfügung stehenden Schutzarten zusammengefasst. Unabhängig von der spezifischen Schutzart müssen die im Freien installierten Motoren vor direkten Strahlungen geschützt werden. Im Fall einer senkrechten Montage, in der die Welle nach unten gerichtet ist, sollte darüber hinaus das Schutzdach bestellt werden, das vor dem Eindringen von Wasser und festen Fremdkörpern schützt (Option **RC**).

Degré de protection

*Le tableau ci-dessous résume la disponibilité des différents degrés de protection. Indépendamment du degré de protection spécifié, en cas d'installation en plein air, les moteurs doivent être protégés des rayons directs du soleil et, en cas d'installation avec l'arbre dirigé vers le bas, il est nécessaire de spécifier ultérieurement le capot de protection contre la pénétration de l'eau et des corps solides (option **RC**).*

(A32)

		IP 54	IP 55	IP 56
BN	M		standard	
BN_FD BN_FA	M_FD M_FA	standard		
BN_BA	—		standard	

Ventilazione

I motori sono raffreddati mediante ventilazione esterna (IC 411 secondo CEI EN 60034-6) e sono provvisti di ventola radiale in plastica che funziona in entrambi i sensi di rotazione. L'installazione deve assicurare

Cooling

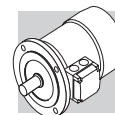
The motors are externally ventilated (IC 411 to CEI EN 60034-6) and are equipped with a plastic fan working in both directions. The motors must be installed allowing sufficient space between fan cowl and the nearest wall to

Lüftung

Die Motoren sind eigenbelüftet (IC 411 gemäß CEI EN 60034-6) und verfügen über ein Radiallüfterrad aus Kunststoff, das in beiden Drehrichtungen arbeiten kann. Bei der Installation muß sichergestellt werden, daß die Lüfter-

Ventilation

Les moteurs sont refroidis à l'aide d'une ventilation extérieure (IC 411 selon CEI EN 60034-6) et sont dotés d'un ventilateur à ailettes en plastique qui fonctionne dans les deux sens de rotation.



una distanza minima dalla calotta copriventola alla parete in modo da non avere impedimenti all'ingresso aria e permettere la possibilità di eseguire l'opportuna manutenzione del motore e, se previsto, del freno.

Su richiesta è possibile prevedere una ventilazione forzata indipendente (opzione U1). Questa soluzione consente di aumentare il fattore di utilizzo del motore nel caso di alimentazione da inverter e funzionamento a giri ridotti.

ensure free air intake and allow access for maintenance purposes on motor and brake, if supplied.

Independent, forced air ventilation (IC 416) can be supplied on request (option U1).

This solution enables to increase the motor duty factor when driven by an inverter and operating at reduced speed.

radabdeckung soweit von der Wand entfernt ist, daß der Luft-eintritt nicht behindert wird, und daß der Motor und (falls vorhanden) die Bremse problemlos gewartet werden können.

Auf Wunsch können die Motoren mit Fremdbelüftung geliefert werden (Option U1). Diese Lösung ermöglicht das Motorbetriebsfaktor zu erhöhen, wenn vom Frequenzumrichter gesteuert und zu niedrigen Geschwindigkeit betrieben.

L'installation doit assurer une distance minimum entre le capot de protection du ventilateur et la paroi afin de permettre une bonne circulation de l'air et rendre plus aisé l'entretien du moteur et si prévu, du frein.

Sur demande, il est possible de prévoir une ventilation forcée indépendante (option U1).

Cette solution permet d'augmenter le facteur d'utilisation du moteur en cas d'alimentation, via un variateur de fréquence, et pour un fonctionnement à faible vitesse.

Senso di rotazione

È possibile il funzionamento in entrambi i sensi di rotazione.

Con collegamento dei morsetti U1,V1,W1 alle fasi di linea L1,L2,L3 si ha rotazione oraria vista dal lato accoppiamento, mentre la marcia antioraria si ottiene scambiando fra loro due fasi.

Direction of rotation

Rotation is possible in both directions. If terminals U1, V1, and W1 are connected to line phases L1, L2 and L3, clockwise rotation (looking from drive end) is obtained. For counterclockwise rotation, switch two phases.

Drehrichtung

Der Betrieb in beiden Drehrichtungen ist möglich.

Schließt man die Klemmen U1, V1, W1 an die Phasen L1, L2, L3 an, dreht sich der Motor im Uhrzeigersinn (von der Verbindungsseite her betrachtet); die Drehung im Gegenuhzeigersinn erhält man, indem man zwei Phasen vertauscht.

Sens de rotation

Un fonctionnement dans les deux sens de rotation est possible. Avec raccordement des bornes U1, V1, W1 aux phases de ligne L1, L2, L3, on a la rotation dans le sens des aiguilles d'une montre vue du côté liaison alors que le sens inverse s'obtient en intervertissant les deux phases entre elles.

Rumorosità

I valori di rumorosità, rilevati secondo il metodo previsto dalle Norme ISO 1680, sono contenuti entro i livelli massimi previsti dalle Norme CEI EN 60034-9.

Noise

Noise levels, measured using the method prescribed by ISO 1680 Standards, are within the maximum levels specified by Standards CEI EN 60034-9.

Geräuschpegel

Die mit der von der ISO-Norm 1680 vorgesehenen Methoden gemessenen Lärmstärkewerte liegen innerhalb der gemäß den Normen CEI EN 60034-9 zulässigen Höchstgrenzen.

Niveau de bruit

Les valeurs relevées selon la méthode prévue par les normes ISO 1680 sont situées sous les niveaux maximums prévus par les normes CEI EN 60034-9.

Vibrazioni ed equilibratura

Tutti i rotor sono equilibrati con mezza linguetta e rientrano nei limiti di intensità di vibrazione previsti dalle Norme CEI EN 60034-14.

Per particolari esigenze di silenziosità potrà essere previsto, a richiesta, un'esecuzione antivibrante in grado ridotto B.

La tabella seguente riporta i valori della velocità efficace di vibrazione per equilibratura standard (A) e incrementata (B).

Vibrations and balancing

Rotor shafts are balanced with half key fitted and fall within the vibration class N, as per Standard CEI EN 60034-14.

If a further reduced noise level is required improved balancing can be optionally requested (class B).

Table below shows the value for the vibration velocity for standard (A) and improved (B) balancing.

Schwingungen und Ausgleich

Alle Rotoren werden durch einen halben Federkeil ausgeglichen und fallen somit unter die, von den Normen CEI EN 60034-14 vorgesehenen Schwingungsgradgrenzen.

Bei besonderen Anforderungen an die Laufruhe kann auf Anfrage eine schwingungsdämpfende Ausführung in der reduzierten Klasse (B) geliefert werden.

Die folgende Tabelle führt die Werte der Ist-Schwingungsgeschwindigkeit für einen normalen (A) und verbesserten (B) Ausgleich auf.

Vibrations et équilibrage

Tous les rotors sont équilibrés avec une demi languette et rentrent dans les limites d'intensité de vibration prévues par les Normes CEI EN 60034-14.

En cas d'exigences particulière concernant le niveau de bruit, sur demande, il est possible de réaliser une exécution anti-vibrante, de degré réduit (B).

Le tableau ci-dessous indique les valeurs de la vitesse efficace de vibration pour un équilibrage standard (A) et améliorée (B).

(A33)

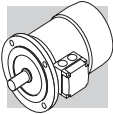
Grado di vibrazione Vibration class Schwingungsklasse Degré de vibration	Velocità di rotazione Angular velocity Drehungsgeschwindigkeit Vitesse de rotation	Limiti della velocità di vibrazione Limits of the vibration velocity Grenzen der Schwingungsgeschwindigkeit Limites de la vitesse de vibration [mm/s]
	$n \text{ [min}^{-1}\text{]}$	BN 56 ≤ H ≤ BN 200 M05 ≤ H ≤ M5
A	$600 \leq n \leq 3600$	1.6
B	$600 \leq n \leq 3600$	0.70

I valori si riferiscono a misure con motore liberamente sospeso e funzionamento a vuoto.

Values refer to measures with freely suspended motor in unloaded conditions.

Die Werte beziehen sich auf die Abmessungen mit stehendem Motor, ohne Getriebe und Leerlauf.

Les valeurs se réfèrent à des mesures avec moteur librement suspendu et fonctionnement à vide.



Morsettiera motore

La morsettiera principale è a sei morsetti per collegamento con capicorda. All'interno della scatola è previsto un morsetto per il conduttore di terra.

Le dimensioni dei perni di attacco sono riportate nella tabella seguente.

Nel caso di motori autofrenanti, il raddrizzatore per l'alimentazione del freno è fissato all'interno della scatola e provvisto di adeguati morsetti di collegamento.

Eseguire i collegamenti secondo gli schemi riportati all'interno della scatola coprimorsetti o nei manuali d'uso.

Terminal box

Terminal board features 6 studs for eyelet terminal connection. A ground terminal is also supplied for earthing of the equipment.

Terminals number and type are shown in the following table.

Brakemotors house the a.c./d.c. rectifier (factory pre-wired) inside the terminal box.

Wiring instructions are provided either in the box or in the user manual.

Motorklemmenkasten

Die Hauptklemmleiste hat 6 Klemmen für den Anschluß mit Kabelschuhen. Im Innern des Klemmenkastens befindet sich eine Klemme für den Erdleiter.

Die Abmessungen der Anschlüsse sind in der folgenden Tabelle angegeben.

Bei den Bremsmotoren befindet sich auch der mit den erforderlichen Anschlußklemmen ausgestattete Gleichrichter für die Stromversorgung der Bremse im Klemmenkasten.

Die Anschlüsse müssen gemäß den Diagrammen im Klemmkasten oder in den Betriebsanweisungen durchgeführt werden.

Bornier moteur

Le bornier principal prévoit six bornes pour raccordement avec cosses. Dans le boîtier se trouve une borne pour le conducteur de terre.

Les dimensions des axes de fixation sont reportées dans le tableau ci-dessous.

Dans le cas de moteurs freins, le redresseur pour l'alimentation du frein est fixé à l'intérieur du boîtier et est doté de bornes de raccordement.

Effectuer les connexions selon les schémas indiqués à l'intérieur du bornier, ou dans les manuels d'utilisation.

(A34)

		N° terminali No. of terminals Klemmen N° bornes	Filettatura terminali Terminal threads Gewinde Filetage bornes	Sezione max del conduttore Wire max cross section area Max. leiterquerschnitt Section max du conducteur mm ²
BN 56...BN 71	M05, M1	6	M4	2.5
BN 80, BN 90	M2	6	M4	2.5
BN 100...BN 112	M3	6	M5	6
BN 132...BN 160MR	M4	6	M5	6
BN 160M...BN 180M	M5	6	M6	16
BN 180L...BN 200L	—	6	M8	25

Ingresso cavi

Nel rispetto della Norma EN 50262, i fori di ingresso cavi nelle scatole morsettiera presentano filettature metriche della misura indicata nella tabella seguente.

Cable entry

The holes used to bring cables to terminal boxes use metric threads in accordance with standard EN 50262 as indicated in the table here after.

Kabeleingang

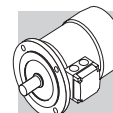
Unter Berücksichtigung der Norm EN 50262 verfügen die Kabeleingänge in die Klemmenkästen über metrische Gewinde, deren Maße, der nachstehenden Tabelle entnommen werden können.

Entrée câbles

Dans le respect de la Norme EN 50262, les orifices d'entrée câbles dans les boîtes à bornes présentent des filetages métriques de la taille indiquée dans le tableau ci-dessous.

(A35)

		Ingresso cavi / Cable entry kabeldurchführung / Entrée câbles	Diametro max. cavo allacciabile / Max. cable diameter allowed Max. zulässiger Kabeldurchmesser / Diam. maxi câble [mm]
BN 63	M05	2 x M20 x 1.5	13
BN 71	M1	2 x M25 x 1.5	17
BN 80 - BN 90	M2	2 x M25 x 1.5	17
BN 100	M3	2 x M32 x 1.5	21
		2 x M25 x 1.5	17
BN 112	—	2 x M32 x 1.5 4 x M25 x 1.5	17
BN 132...BN 160MR	M4	4 x M32 x 1.5	21
BN 160M...BN 200L	M5	2 x M40 x 1.5	29



Cuscinetti

I cuscinetti previsti sono del tipo radiale a sfere con lubrificazione permanente precaricati assialmente.

I tipi utilizzati sono indicati nelle tabelle seguenti. La durata nominale a fatica L_{10h} dei cuscinetti, in assenza di carichi esterni applicati è superiore a 40.000 ore, calcolata secondo ISO 281.

DE = lato comando

NDE = lato opposto comando

Bearings

Life lubricated preloaded radial ball bearings are used, types are shown in the chart here under. Calculated endurance lifetime L_{10h} as per ISO 281, in unloaded condition, exceeds 40000 hrs.

DE = drive end

NDE = non drive end

Lager

Bei den Lagern handelt es sich um Radialkugellager mit Dauerschmierung.

Die verwendeten Typen sind in den folgenden Tabellen angegeben.

Die Lebensdauer der Lager bei einer Beanspruchung L_{10h} ist, sofern keine externen Kräfte wirken, über 40.000 Stunden (Berechnung gemäß ISO 281).

DE = Wellenseite

NDE = Lüfterseite

Roulements

Les roulements prévus sont du type radial à billes avec lubrification permanente.

Les types utilisés sont indiqués dans les tableaux ci-dessous.

La résistance à la déformation L_{10h} des roulements en absence de charges extérieures appliquées est supérieure à 40.000 heures calculée selon ISO 281.

DE = sortie arbre

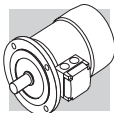
NDE = côté ventilateur

(A36)

	DE	NDE	
	M, M_FD, M_FA	M	M_FD; M_FA
M05	6004 2Z C3	6201 2Z C3	6201 2RS C3
M1	6004 2Z C3	6202 2Z C3	6202 2RS C3
M2	6007 2Z C3	6204 2Z C3	6204 2RS C3
M3	6207 2Z C3	6206 2Z C3	6206 2RS C3
M4	6309 2Z C3	6308 2Z C3	6308 2RS C3
M5	6309 2Z C3	6309 2Z C3	6309 2RS C3

(A37)

	DE	NDE	
	BN, BN_FD, BN_FA, BN_BA	BN, BN_BA	BN_FD; BN_FA
BN 56	6201 2Z C3	6201 2Z C3	—
BN 63	6201 2Z C3	6201 2Z C3	6201 2RS C3
BN 71	6202 2Z C3	6202 2Z C3	6202 2RS C3
BN 80	6204 2Z C3	6204 2Z C3	6204 2RS C3
BN 90	6205 2Z C3	6205 2Z C3	6305 2RS C3
BN 100	6206 2Z C3	6206 2Z C3	6206 2RS C3
BN 112	6306 2Z C3	6306 2Z C3	6306 2RS C3
BN 132	6308 2Z C3	6308 2Z C3	6308 2RS C3
BN 160MR	6309 2Z C3	6308 2Z C3	6308 2RS C3
BN 160M/L	6309 2Z C3	6309 2Z C3	6309 2RS C3
BN 180M	6310 2Z C3	6309 2Z C3	6309 2RS C3
BN 180L	6310 2Z C3	6310 2Z C3	6310 2RS C3
BN 200L	6312 2Z C3	6310 2Z C3	6310 2RS C3



M2.3 - CARATTERISTICHE ELETTRICHE

Tensione

I motori a una velocità sono previsti nell'esecuzione normale per tensione nominale 230V Δ / 400V Y, 50 Hz con tolleranza di tensione $\pm 10\%$ (escluso i tipi M3LC4 e M3LC6).

In targa sono indicati oltre alla tensione nominale i campi di funzionamento consentiti, p.e.:

220 - 240V Δ

380 - 415V Y / 50 Hz.

In accordo alle Norme CEI EN 60034-1 i motori possono funzionare alle tensioni sopra indicate con tolleranza del $\pm 5\%$.

Per funzionamento ai limiti di tolleranza la temperatura può superare di 10 K il limite previsto dalla classe di isolamento adottata.

Ad eccezione dei motori autofrenanti tipo BN_FD in targa vengono indicati anche i valori corrispondenti al funzionamento a 60 Hz (p.e. 460Y, 60 Hz) ed il relativo campo di tensione:

440 - 480VY, 60 Hz.

Per i motori autofrenanti con freno tipo FD le tensioni standard sono:

220V - 240V Δ - 50 Hz

380V - 415V Y - 50 Hz

con tensione di alimentazione freno 230V $\pm 10\%$.

La tabella seguente riporta le tensioni previste per i motori.

M2.3 - ELECTRICAL CHARACTERISTICS

Voltage

Single speed motors are rated for 230/400 V - 50 Hz.

A tolerance of $\pm 10\%$ applies to nominal voltage, with the exception of motors type M3LC4 and M3LC6.

In addition to nominal voltage-frequency values the name plate also shows voltage ranges the motor can operate under, e.g.:

220-240V Δ - 50 Hz

380-415V Y - 50 Hz

As per Norms CEI EN 60034-1 on above voltage values the $\pm 5\%$ tolerance applies.

When operating close to the tolerance limit values the winding temperature can exceed by 10 K the rated temperature for the given insulation class.

With the exception of BN_FD brakemotors, the rated voltage values for operation under 60 Hz mains are also shown on the nameplate, e.g. 460Y-60 Hz along with related tolerance field, e.g. 440-480V Y-60 Hz.

For brakemotors, FD type, rated voltage is:

220-240V Δ - 50 Hz

380-415V Y - 50 Hz

Brake supply is a.c. 230V $\pm 10\%$ single phase.

Chart below shows standard and optional wiring of motors.

M2.3 - ELEKTRISCHE EIGENSCHAFTEN

Spannung

Die eintourigen Motoren müssen in der Standardausführung mit einer Spannung von 230 V Δ / 400 V Y, 50 Hz mit einer Toleranz von $\pm 10\%$ gespeist werden (Type M3LC4 und M3LC6 ausgenommen).

Auf dem Schild werden die Nennspannung hinaus, auch die zulässigen Ansprechbereiche angegeben, z.B.:

220-240V Δ

380-415V Y/50 Hz.

Gemäß den Normen CEI EN 60034-1 können die Motoren auf die oben genannten Spannungen mit Toleranzen von $\pm 5\%$ arbeiten.

Bei Betrieb an den Spannungsgrenzen, kann die Temperatur bis zum 10K die für die verwendeten Isolierstoffklasse angegebenen Grenze überschreiten.

Darüber hinaus wird auf den Typenschild die dem 60 Hz-Betrieb entsprechenden Werte angegeben (d.h. 460 Y, 60 Hz) und das entsprechende Spannungsfeld, 440-480VY, 60 Hz.

Für die selbstbremsenden Motoren mit dem Bremstyp FD sind die Standardspannungen folgende:

220V - 240V Δ - 50 Hz

380V - 415V Y - 50 Hz

mit Bremsspannungsversorgung von 230V $\pm 10\%$.

Die folgende Tabelle für die Motoren vorgesehenen Spannungen auf.

M2.3 - CARACTERISTIQUES ELECTRIQUES

Tension

Les moteurs à polarité unique sont prévus dans l'exécution normale pour tension 230V Δ / 400V Y, 50 Hz avec tolérance de tension $\pm 10\%$ (sauf les types M3LC4 et M3LC6).

Outre la tension nominale, les plages de fonctionnement permises sont indiquées sur la plaque signalétique, à savoir:

220-240V Δ

380-415V Y/50 Hz.

Selon les normes CEI EN 60034-1 les moteurs peuvent fonctionner aux tension indiquées ci-dessus avec une tolérance de $\pm 5\%$.

Pour un fonctionnement à la limite de tolérance, la température peut dépasser les 10K, la limite prévue de la classe d'isolation choisie.

Sur la plaque marque sont de plus indiqués les valeurs correspondantes au fonctionnement en 60 Hz (ex.460Y, 60 Hz) et la relative plage de tension: 440 - 480VY, 60 Hz.

En ce qui concerne les moteurs autofrenants avec frein de type FD, les tensions standard sont les suivantes :

220V - 240V Δ - 50 Hz

380V - 415V Y - 50 Hz

avec tension d'alimentation du frein 230V $\pm 10\%$.

La tableau ci-dessous indique les tensions prévues pour les moteurs.

(A38)

		BN M	BN_FD M_FD		BN_FA / BN_BA M_FA		Esecuzione Configuration Version Execution
		$V_{mot} \pm 10\%$ 3~	$V_{mot} \pm 10\%$ 3~	$V_B \pm 10\%$ 1~	$V_{mot} \pm 10\%$ 3~	$V_B \pm 10\%$ 3~	
BN 56 - BN 132	M05...M4	230/400 - 50Hz 460 - 60Hz	230/400V Δ /Y - 50 Hz	230V	230/400V Δ /Y - 50 Hz 460V Y - 60Hz	230/400V Δ /Y - 50 Hz 460V Y - 60Hz	Standard
BN 100 - BN 132	M3 - M4	400/690 - 50Hz 460 - 60Hz	400/690V Δ /Y - 50 Hz	400V	400/690V Δ /Y - 50 Hz 460V Y - 60Hz	400/690V Δ /Y - 50 Hz 460V Y - 60Hz	A richiesta, senza sovrapprezzo On request at no extra charge Auf Anfrage, ohne Aufpreis Sur demande, sans majoration de prix

I motori a due velocità 400V/50Hz, sono previsti per tensione nominale standard 400V; tolleranze applicabili secondo CEI EN 60034-1.

Nella tabella seguente sono indicati i vari tipi di collegamenti previsti per i motori in funzione della polarità.

The only rated voltage for motors type 400V/50Hz and all double speed motors is 400V. Applicable tolerances as per CEI EN 60034-1.

The table below shows the wiring options available.

Alle polumschaltbaren Motoren, die Typen 400V/50Hz, sind nicht umschaltbar, standard-mäßig nur für ein Spannung 400V vorgesehen; geltenden Toleranzen gemäß CEI EN 60034-1.

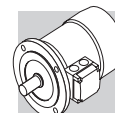
Auf die folgende Tabelle werden die verschiedenen für die Motoren vorgesehenen Anschlußtypen angegeben.

Tous les moteur à deux vitesses, les types 400V/50Hz, sont prévus pour une tension nominale standard de 400V; tolérances applicables selon CEI EN 60034-1.

Dans le tableau ci-dessous sont indiqués les différents types de connexion prévus pour les moteurs.

(A39)

		Poli / Pole / Polig / Pôles	Collegamento avvolgimento / Wiring options Wicklungsanschluß / Connexion du bobinage
BN 56...BN 200	M05...M5	2, 4, 6	Δ / Y
		2/4	Δ / YY (Dahlander)
		2/6, 2/8, 2/12	Y / Y (due avvolgimenti / Two windings zwei Wicklungen / Deux bobinage)



Frequenza

I motori ad una velocità nell'esecuzione standard riportano in targa oltre alle tensioni del funzionamento a 50 Hz il campo di tensione 440 - 480V 60 Hz (escluso motori autofrenanti con freno FD) con potenza aumentata di circa il 20%.

La potenza di targa dei motori a 60Hz corrisponde a quanto riportato nella tabella (A40) seguente:

Frequency

With the exception of brakemotors, name plate of standard single speed motors shows, besides the 50 Hz voltage ratings, also the rated power output for 60 Hz operation in the 440-480 V range.

Power output is increased by approx 20%.

Rated output power for 60 Hz operation is shown in the following diagram.

Frequenz

Bei eintourigen Motoren in der Standardausführung wird außer den 50 Hz-Betriebsspannungen auch den Spannungsfeld 440 - 480V 60 Hz angegeben (mit Ausnahme von Bremsmotoren mit Bremsentyp FD) mit einer erhöhten Leistung von ungefähr 20%.

Die Leistung auf das Namensschild von 60 Hz-Motoren entspricht den Daten aus der folgenden Tabelle (A40):

Fréquence

Les moteurs à une vitesse en exécution standard reportent sur la plaque marque en plus des tension du fonctionnement à 50 Hz la plage de tension 440 - 480V 60 Hz (moteurs freins avec frein FD exclus) avec puissance augmentée de 20% env.

La puissance sur la plaque marque des moteurs à 60 Hz correspond à celle indiquée au tableau (A40) suivant :

(A40)

		2P	4P	6P
		P _n [kW]		
BN 56A	—	—	0.06	—
BN 56B	M0B	—	0.10	—
BN 63A	M05A	0.21	0.14	0.10
BN 63B	M05B	0.30	0.21	0.14
BN 71A	M05C	0.45	0.30	0.21
BN 71B	M1SD	0.65	0.45	0.30
BN 80A	M1LA	0.90	0.65	0.45
BN 80B	M2SA	1.30	0.90	0.65
BN 90S	M2SB	—	1.30	0.90
BN 90SA	M2SB	1.8	—	—
BN 90L	M3SA	2.5	—	1.3
BN 90LA	M3SA	—	1.8	—
BN 100L	M3LA	3.5	—	—
BN 100LA	M3LA	—	2.5	1.8
BN 100LB	M3LB	4.7	3.5	2.2
BN 112M	M3LB	4.7	4.7	2.5
	M3LC	—	4.7	2.5
BN 132S	M4SA	—	6.5	3.5
BN 132SA	M4SA	6.3	—	—
BN 132SB	M4SB	8.7	—	—
BN 132M	M4LA	11	—	—
BN 132MA	M4LA	—	8.7	4.6
BN 132MB	M4LB	—	11	6.5
BN 160MR	M4LC	12.5	12.5	—
BN 160MB	M5SB	17.5	—	—
BN 160M	M5SA	—	—	8.6
BN 160L	M5S	21.5	17.5	12.6
BN 180M	M5LA	24.5	21.5	—
BN 180L	—	—	25.3	17.5
BN 200L	—	34	34	22

Motori a doppia polarità alimentati a 60 Hz avranno un aumento della potenza nominale, riferita a 50 Hz, pari al 15%.

Qualora sulla targhetta di un motore destinato ad essere alimentato a 60 Hz sia richiesto un valore di potenza nominale pari a quello normalizzato a 50 Hz specificare in designazione l'opzione PN.

For two-speed motors operated under 60 Hz supply the rated power output is increased by 15% as compared to same motor with 50 Hz supply.

If same IEC-normalised 50 Hz power rating value is desired on name plate of a 60 Hz operated motor specify option PN in the ordering code.

Standard motors wound for 50

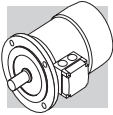
Für polumschaltbare Motoren mit 60 Hz Spannungsversorgung ist die vorgesehene Leistungserhöhung gemäß den Datenblätter von 15%.

Wenn die angefragte 60 Hz-Leistung der normierten 50 Hz-Leistung entspricht, geben bei der Bezeichnung das Option PN an. Die Motoren mit einer Wicklung für eine Frequenz von 50 Hz

Pour les moteurs à deux vitesses avec alimentation 60 Hz l'augmentation de puissance prévue par rapport aux valeurs indiquées dans les tableaux techniques, sera de 15%.

Si la puissance requise à 60 Hz correspond à la puissance normalisée à 50 Hz on devra indiquer l'option PN.

Les moteurs bobinés pour fré-



I motori normalmente avvolti per frequenza 50 Hz possono essere usati in reti a 60 Hz con i loro dati che saranno corretti come da tabella seguente.
I freni, se presenti, dovranno sempre essere alimentati alla tensione V_b , riportata in targa.

Hz supply can be operated under 60 Hz with main data corrected as per chart below: Brakes, if fitted, must be supplied with the voltage value V_b that is stated on the nameplate.

können entsprechend den Angaben von Tabelle (A41) an Netze mit 60 Hz angeschlossen werden.
Die Bremse muss, falls angebaut, mit der auf dem Typenschild angegebenen Spannung V_b betrieben werden.

quence 50 Hz peuvent être utilisés sur réseau à 60 Hz selon les indications du tableau (A41). Les freins, si présents, devront toujours être alimentés avec la tension V_b rapportée sur la plaque.

(A41)

50 Hz	60 Hz			
V - 50 Hz	V - 60 Hz	P _n - 60 Hz	M _n , M _a /M _n - 60 Hz	n [min ⁻¹] - 60 Hz
230/400 Δ/Y	220 - 240 Δ 380 - 415 Y	1	0.83	1.2
400/690 Δ/Y	380 - 415 Δ			
230/400 Δ/Y	265 - 280 Δ 440 - 480 Y	1.15	1	1.2
400/690 Δ/Y	440 - 480 Δ			

Potenza nominale

Le tabelle dei dati tecnici del catalogo riportano le caratteristiche funzionali a 50 Hz in condizioni ambientali standard secondo le Norme CEI EN 60034-1 (temperatura 40 °C e altitudine <1000 m s.l.m.).
I motori possono essere impiegati a temperature comprese tra 40 °C e 60 °C applicando i declassamenti di potenza indicati nelle tabelle seguenti.

Rated power

Catalogue rating values are calculated for 50 Hz operation and for standard ambient conditions (temperature 40 °C; elevation <1000 m a.s.l.) as per the CEI EN 60034-1 Standards. The motors can be used within the 40 - 60 °C temperature range with rated power output adjusted by factors given in the following charts.

Nennleistung

Die Betriebsdatentabellen des Katalogs enthalten die technischen Daten bei einer Frequenz von 50 Hz bei normalen Umgebungsbedingungen gemäß den Normen CEI EN 60034-1 (Temperatur 40°C und Höhe <1000 m ü.d.M.). Die Motoren können in größeren Temperaturen zwischen 40°C und 60°C betrieben werden, wenn man die in den Tabellen (A41) angegebenen Rückstufungen anwendet.

Puissance nominale

Les tableaux fonctionnels du catalogue présentent les caractéristiques techniques à 50 Hz dans des conditions ambiantes standard selon les normes CEI EN 60034-1 (température 40°C et altitude <1000 m). Les moteurs peuvent être employés à des températures comprises entre 40°C et 60°C en appliquant les déclassements de puissance indiqués dans les tableaux suivantes.

(A42)

Temperatura ambiente / Ambient temperature / Umgebungstemperatur / Température ambiante(°C)	40°	45°	50°	55°	60°
Potenza ammissibile in % della potenza nominale / Permitted power as a % of rated power Zulässige Leistung in % der Nennleistung / Puissance admissible en % de la puissance nominale	100%	95%	90%	85%	80%

Quando è richiesto un declassamento del motore superiore al 15%, contattare il ns. Servizio Tecnico.

Should a derating factor higher than 15% apply please consult factory.

Wenn eine Motordeklassierung höher als 15% gefragt ist, wir bitten um Rückfrage.

Si un déclassement du moteur supérieur à 15% est requis, on devra contacter notre Service Technique.

Classe d'isolamento

Insulation class

Isolationsklasse

Classes d'isolation

CL F

I motori di produzione Bonfiglioli impiegano, di serie, materiali isolanti (filo smaltato, isolanti, resine d'impregnazione) in classe F.

Bonfiglioli motors use class F insulating materials (enamelled wire, insulators, impregnation resins) as compare to the standard motor.

Die Motoren von Bonfiglioli sind serienmäßig mit Isolierstoffen (Emaildraht, Isolierstoffen, Imprägnierharzen) der Klasse F ausgestattet.

De série, les moteurs fabriqués par Bonfiglioli utilisent des matériaux isolants (fil émaillé, isolants, résines d'impregnation) en classe F.

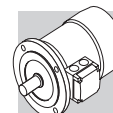
CL H

Su richiesta può venire specificata la classe di isolamento H.
In genere, per i motori in esecuzione standard la sovratemperatura dell'avvolgimento statore è contenuta entro il limite di 80 K, corrispondente alla sovratemperatura di classe B.

Motors manufactured in insulation class H are available at request. In standard motors, stator windings over temperature normally stays below the 80 K limit corresponding to class B over temperature.

Auf Anfrage können sie auch in der Klasse H geliefert werden.
Allgemein hält sich die Übertemperatur der Motoren in der Standardausführung innerhalb des Grenzwerts von 80 K, der einer Übertemperatur der Klasse B entspricht.

Sur demande, la classe d'isolation H peut être spécifiée. En général, pour les moteurs en exécution standard, l'échauffement de l'enroulement du stator se situe dans la limite de 80 K, correspondant à un échauffement de classe B.



L'accurata scelta dei componenti del sistema isolante consente l'impiego dei motori anche in climi tropicali ed in presenza di vibrazioni normali.

Per applicazioni in presenza di sostanze chimiche aggressive, o di elevata umidità, è consigliabile contattare il Servizio Tecnico Bonfiglioli per la selezione del prodotto più idoneo.

A careful selection of insulating components makes the motors compatible with tropical climates and normal vibration.

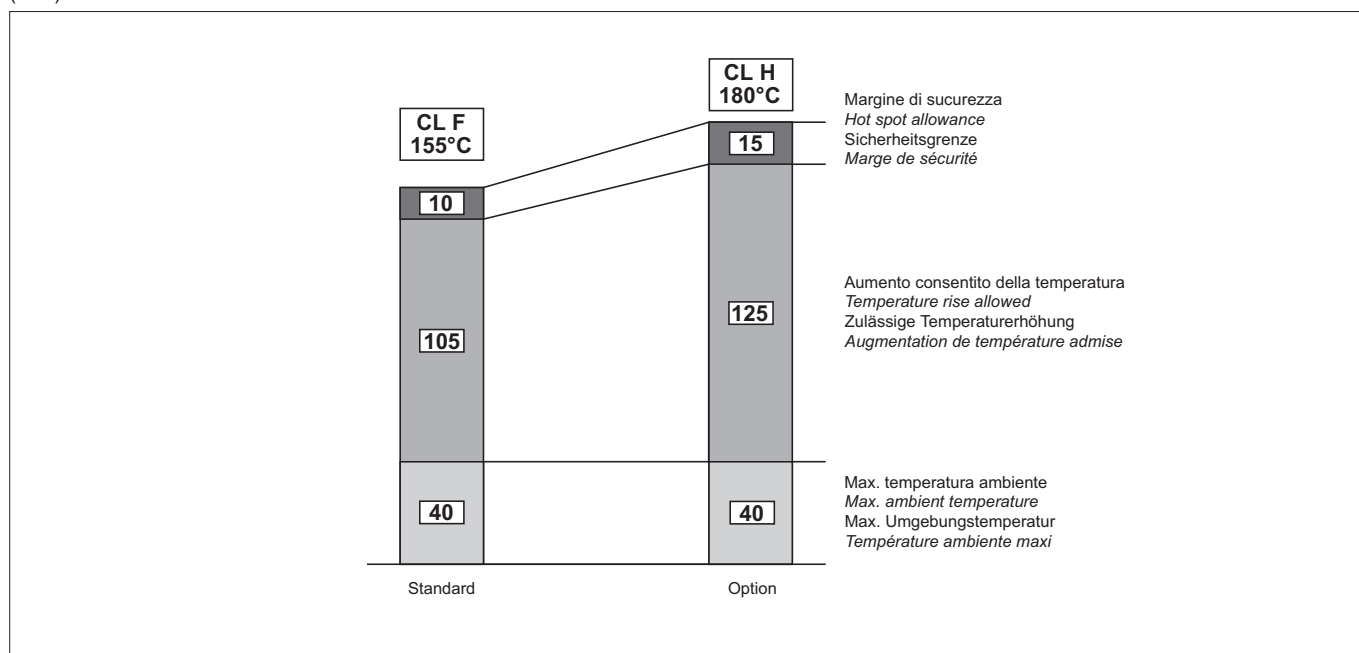
For applications involving the presence of aggressive chemicals or high humidity, contact Bonfiglioli Engineering for assistance with product selection.

Die sorgfältig Wahl der Komponenten des Isoliersystems gestatten den Einsatz dieser Motoren auch unter tropischen Klimabedingungen und bei Vorliegen normaler Schwingungen.

Für den Einsatz in in der Nähe aggressiv wirkenden chemischen Substanzen oder bei hoher Luftfeuchtigkeit, wird empfohlen sich zur Wahl eines passenden Produktes mit unserem Technischen Kundendienst in Verbindung zu setzen.

Le choix soigné des composants du système d'isolation permet d'utiliser également les moteurs dans des climats tropicaux et en présence de vibrations normales. Pour des applications en présence de substances chimiques agressives, ou d'humidité élevée, il est conseillé de contacter le Service Technique Bonfiglioli pour sélectionner le produit le plus adapté.

(A43)



Tipo di servizio

Se non indicato diversamente la potenza dei motori riportata a catalogo si riferisce al servizio continuo S1.

Per i motori utilizzati in condizioni diverse da S1 sarà necessario identificare il tipo di servizio previsto con riferimento alle Norme CEI EN 60034-1.

In particolare, per i servizi S2 ed S3, è possibile ottenere una maggiorazione della potenza termica rispetto a quella prevista per il servizio continuo secondo quanto indicato nella tabella (A44) valida per motori ad una velocità. Per motori a doppia polarità interpellare il nostro Servizio Tecnico.

Type of duty

Unless otherwise indicated, the power of motors specified in the catalogue refers to continuous duty S1.

For motors used under conditions other than S1, the type of duty required must be adjusted with reference to CEI EN 60034-1 Standards.

In particular, for duties S2 and S3, power can be adjusted with respect to continuous duty according to data in table (A44) applicable to single speed motors. For double speed motors, contact our Technical Service.

Betriebsart

Sofern nicht anders angegeben, bezieht sich die im Katalog angegebene Motorleistung auf den Dauerbetrieb S1.

Bei den Motoren, die für eine andere Betriebsart als S1 vorgesehen sind, muß man die Betriebsart unter Bezugnahme auf die Normen CEI EN 60034-1 identifizieren.

Insbesondere kann man für die Betriebsarten S2 und S3 nach der für Motoren mit einer Drehzahl. Gültigen Tabelle (A44) eine Überdimensionierung der Leistung für den Dauerbetrieb im Vergleich zur vorgesehenen Betriebsart erreichen. Für polumschaltbaren Motoren, bitte Rückfrage.

Type de service

Sauf indication contraire, la puissance des moteurs reportée dans le catalogue se réfère au service continu S1.

Pour les moteurs utilisés dans des conditions différentes de S1, il sera nécessaire d'identifier le type de service prévu en se référant aux normes CEI EN 60034-1. En particulier, pour les services S2 et S3, il est possible d'obtenir une majoration de la puissance par rapport à celle prévue pour le service continu selon ce qui est indiqué dans le tableau (A44) valable pour les moteurs à une vitesse. Pour les moteurs à double polarité, contacter notre Service Technique.

(A44)

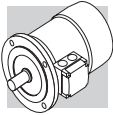
	Servizio / Duty / Betriebsart / Service					
	S2			S3 *		
	Durata del ciclo (min) / Cycle duration (min) Zyklusdauer (min) / Durée du cycle (min)			Rapporto di intermittenza (I) / Cyclic duration factor (I) Relative Einschaltdauer (I) / Rapport d'intermittence (I)		
	10	30	60	25%	40%	60%
f _m	1.35	1.15	1.05	1.25	1.15	1.1

* La durata del ciclo dovrà comunque essere uguale o inferiore a 10 minuti; se superiore interpellare il nostro Servizio Tecnico.

** Cycle duration must, in any event, be equal to or less than 10 minutes; if this time is exceeded, please contact our Technical Service.*

* Die Zyklusdauer muß in jedem Fall kleiner oder gleich 10 Minuten sein. Wenn sie darüber liegt, unseren Technischen Kundendienst zu Rate ziehen.

** La durée du cycle devra être inférieure ou égale à 10 minutes. Si supérieure, contacter notre Service Technique.*



Rapporto di intermittenza:

Cyclic duration factor:

Relative Einschaltdauer:

Rapport d'intermittence:

$$I = \frac{t_f}{t_f + t_r} \cdot 100$$

(23)

t_f = tempo di funzionamento a carico costante
 t_r = tempo di riposo

t_f = work time under constant load
 t_r = rest time

t_f = Betriebszeit mit konstanter Last
 t_r = Aussetzzeit

t_f = temps de fonctionnement à charge constante
 t_r = temps de repos

Servizio di durata limitata S2

Limited duration duty S2

Kurzzeitbetrieb S2

Service de durée limitée S2

Caratterizzato da un funzionamento a carico costante per un periodo di tempo limitato, inferiore a quello richiesto per raggiungere l'equilibrio termico, seguito da un periodo di riposo di durata sufficiente a ristabilire, nel motore, la temperatura ambiente.

This type of duty is characterized by operation at constant load for a limited time, which is shorter than the time required to reach thermal equilibrium, followed by a rest period of sufficient duration to restore ambient temperature in the motor.

Betrieb mit konstanter Last für eine begrenzte Zeit, die unter der Zeit liegt, die zum Erreichen des thermischen Gleichgewichts benötigt wird, gefolgt von einer Aussetzzeit, die so lang ist, daß der Motor wieder auf die Umgebungstemperatur abkühlen kann.

Caractérisé par un fonctionnement à charge constante pour une période de temps limitée, inférieure à celle nécessaire pour atteindre l'équilibre thermique, suivie par une période de repos de durée suffisante pour rétablir, dans le moteur, la température ambiante.

Servizio intermittente periodico S3:

Periodical intermittent duty S3:

Periodische Einschaltsdauer S3:

Service intermittent périodique S3

Caratterizzato da una sequenza di cicli di funzionamento identici, ciascuno comprendente un periodo di funzionamento a carico costante ed un periodo di riposo. In questo servizio, la corrente di avviamento non influenza la sovratemperatura in modo significativo.

This type of duty is characterized by a sequence of identical operation cycles, each including a constant load operation period and a rest period. For this type of duty, the starting current does not significantly influence overtemperature.

Betrieb mit aufeinanderfolgenden identischen Betriebszyklen, die alle einen kurzzeitigen Betrieb mit konstanter Belastung und eine Aussetzzeit einschließen. Bei dieser Betriebsart beeinflusst der Anlaufstrom die Übertemperatur nicht in signifikanter Weise.

Caractérisé par une séquence de cycles de fonctionnement identiques, comprenant chacun une période de fonctionnement à charge constante et une période de repos. Dans ce service, le courant de démarrage n'influence pas l'excès de température de façon significative.

Funzionamento con alimentazione da inverter

Inverter-controlled motors

Betrieb mit Versorgung über Inverter

Fonctionnement avec alimentation par variateur de vitesse

I motori elettrici della serie BN ed M possono essere utilizzati con alimentazione da inverter PWM, e tensione nominale all'ingresso del convertitore fino a 500 V.

Il sistema isolante sui motori di serie prevede l'isolamento di fase con separatori, l'utilizzo di filo smaltato in grado 2 e resine d'impregnazione in classe H (limite di tenuta all'impulso di tensione 1600V picco-picco e fronte di salita $t_s > 0.1\mu s$ ai morsetti motore).

Le caratteristiche tipiche coppia/velocità in servizio S1 per motore con frequenza base $f_b = 50$ Hz sono riportate in tab. (A54).

Per frequenze di funzionamento inferiori a circa 30 Hz, a causa della diminuzione della ventilazione, i motori standard autoventilati (IC411) devono essere opportunamente declassati in coppia o, in alternativa, devono essere provvisti di servoventilatore indipendente.

Per frequenze maggiori alla frequenza base, raggiunto il valore massimo di tensione di uscita dell'inverter, il motore lavora in un

The electric motors of series BN and M may be used in combination with PWM inverters with rated voltage at transformer input up to 500 V. Standard motors use a phase insulating system with separators, class 2 enamelled wire and class H impregnation resins (1600V peak-to-peak voltage pulse capacity and rise edge $t_s > 0.1\mu s$ at motor terminals). Table (A54) shows the typical torque/speed curves referred to S1 duty for motors with base frequency $f_b = 50$ Hz.

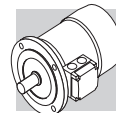
Because ventilation is somewhat impaired in operation at lower frequencies (about 30 Hz), standard motors with incorporated fan (IC411) require adequate torque derating or - alternately - the addition of a separate supply fan cooling.

Above base frequency, upon reaching the maximum output voltage of the inverter, the motor enters a steady-power field of operation, and shaft torque drops with ratio (f/f_b) .

Die Elektromotoren der Serie BN und M können über einen Inverter PWM und mit einer Nennspannung am Wandlereingang bis zu 500 V versorgt werden. Das an den Serienmotoren angewendete System sieht eine Phasenisolierung mittels Trennvorrichtungen vor, ebenso wie einen Emaildraht mit Grad 2 und Imprägnierungsharze in der Klasse H vor (Abdichtungsgrenze bei Spannungsimpuls 1600V Spitze-Spitze und Anstiegsfront $t_s > 0.1\mu s$ an den Motorklemmen). Die typischen Merkmale von Drehmoment/Geschwindigkeit im Betrieb S1 für Motoren mit einer Grundfrequenz $f_b = 50$ Hz werden in der Tab. (A54) angegeben. Bei Betriebsfrequenzen unter ungefähr 30 Hz müssen die selbstlüftenden Standardmotoren (IC411) aufgrund der in diesem Fall abnehmenden Belüftung entsprechend paarweise deklassiert, oder in Alternative, mit unabhängigen Servoventilatoren ausgestattet werden. Bei über der Grundfrequenz liegenden Frequenzen arbeitet der Motor,

Les moteurs électriques de la série BN et M peuvent être utilisés avec alimentation par variateur PWM, et tension nominale en entrée du convertisseur jusqu'à 500V. Le système adopté sur les moteurs de série prévoit l'isolation de phase avec des séparateurs, l'utilisation de fil émaillé niveau 2 et résines d'impregnation de classe H (limite de maintien à l'impulsion de tension 1600V pic-pic et front de montée $t_s > 0.1\mu s$ aux bornes moteur). Les caractéristiques typiques couple/vitesse en service S1 pour moteur avec fréquence de base $f_b = 50$ Hz sont indiquées dans le tab. (A54).

Pour des fréquences de fonctionnement inférieures à environ 30 Hz, à cause de la diminution de la ventilation, les moteurs standards autoventilés (IC411) doivent être opportunément déclassés au niveau du couple ou, en alternative, doivent être équipés de servoventilateur indépendant. Pour des fréquences supérieures à la fréquence de base, une fois



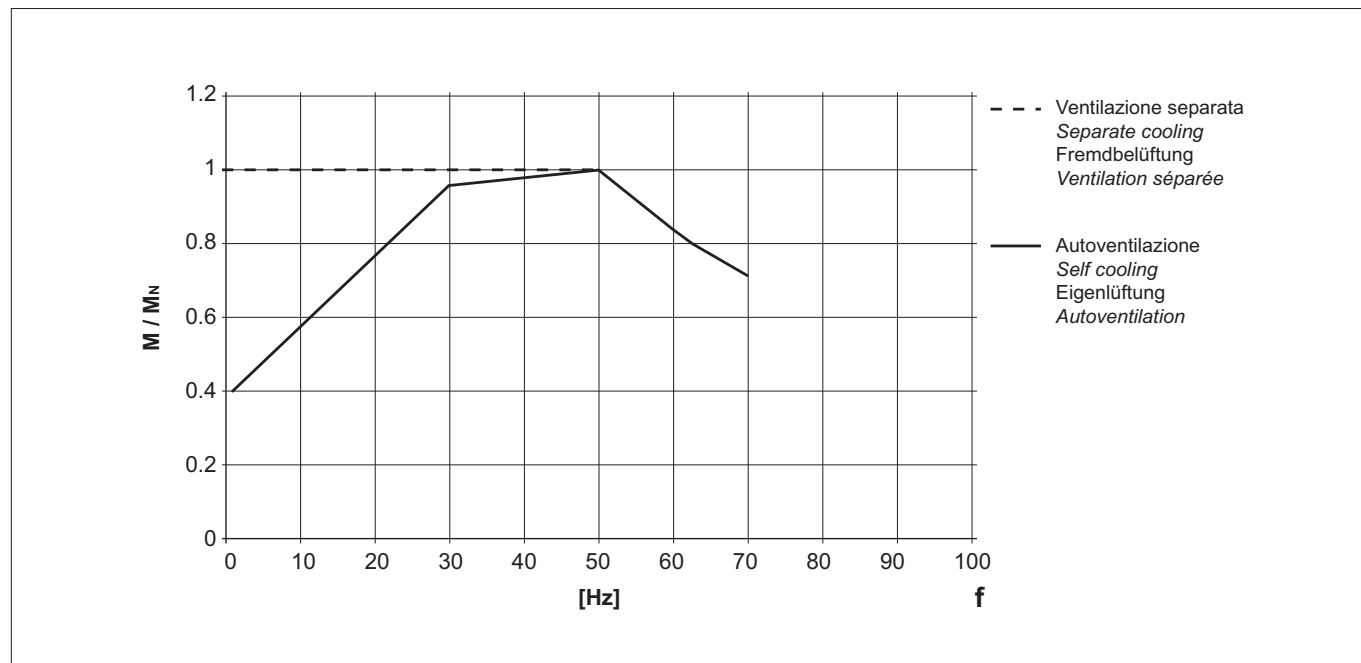
campo di funzionamento a potenza costante, con coppia all'albero che si riduce ca. con il rapporto (f/f_b) . Poiché la coppia massima del motore decresce ca. con $(f/f_b)^2$, il margine di sovraccarico ammesso dovrà essere progressivamente ridotto.

As motor maximum torque decreases with $(f/f_b)^2$, the allowed overloading must be reduced progressively.

nach Erreichen des max. Spannungswerts am Inverterausgang in einem Betriebsbereich unter konstanter Leistung mit einem Drehmoment an der Welle, der sich ungefähr im Verhältnis (f/f_b) reduziert. Da das max. Drehmoment des Motors mit ungefähr $(f/f_b)^2$ abnimmt, muss auch der zulässige Überbelastungsgrenzwert progressiv reduziert werden.

la valeur maximale de tension de sortie du variateur atteinte, le moteur fonctionne dans une plage de fonctionnement à puissance constante, avec couple à l'arbre qui se réduit avec le rapport (f/f_b) . Dans la mesure où le couple maximal du moteur diminue avec $(f/f_b)^2$, la marge de surcharge admise doit être progressivement réduite.

(A45)



Per funzionamento oltre la frequenza nominale, la velocità limite meccanica dei motori è riportata in tabella (A46):

Table (A46) reports the mechanical limit speed for motor operation above rated frequency:

Für einen Betrieb, der über die Nennfrequenz hinausgeht, wird die Geschwindigkeitsbegrenzung der Motoren in der Tabelle (A46) angegeben:

En cas de fonctionnement au-delà de la fréquence nominale, la vitesse limite mécanique des moteurs est indiquée dans le tableau (A46):

(A46)

		n [min ⁻¹]		
		2p	4p	6p
≤ BN 112	M05...M3	5200	4000	3000
BN 132...BN 200L	M4, M5	4500	4000	3000

A velocità superiori alla nominale i motori presentano maggiori vibrazioni meccaniche e rumorosità di ventilazione; è consigliabile, per queste applicazioni, un bilanciamento del rotore in grado B e l'eventuale montaggio del servoventilatore indipendente.

Above rated speed, motors generate increased mechanical vibration and fan noise. Class B rotor balancing is highly recommended in these applications. Installing a separate supply fan cooling may also be advisable.

Bei Geschwindigkeiten über die Nennwerte hinaus, weisen die Motoren höhere mechanische Schwingungen und mehr Funktionsgeräusche bei der Belüftung auf. Bei diesen Applikationen wird ein Auswuchten des Rotors im Grad B und eine eventuelle Montage des unabhängig funktionierenden Servoventilators empfohlen.

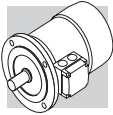
A des vitesses supérieures à la vitesse nominale, les moteurs présentent plus de vibrations mécaniques et de bruit de ventilation ; pour ces applications, il est conseillé d'effectuer un équilibrage du rotor en niveau B et de monter éventuellement un servoventilateur indépendant.

Il servoventilatore e, se presente, il freno elettromagnetico devono sempre essere alimentati direttamente da rete.

Remote-controlled fan and brake (if fitted) must always be connected direct to mains power supply.

Der Servoventilator und, falls vorhanden, die elektromagnetische Bremse müssen immer direkt über das Netz gespeist werden.

Le servoventilateur et, si présent, le frein électromagnétique doivent toujours être alimentés directement par le réseau.



Frequenza massima di avviamento Z

Nelle tabelle dei dati tecnici motori è indicata la max frequenza di inserzione a vuoto Z_0 con $I = 50\%$ riferita alla versione autofrenante. Questo valore definisce il numero max di avviamenti orari a vuoto che il motore può sopportare senza superare la max temperatura ammessa dalla classe di isolamento F.

Nel caso pratico di motore accoppiato ad un carico esterno con potenza assorbita P_r , massa inerziale J_c e coppia resistente media durante l'avviamento M_L , il numero di avviamenti ammissibile si può calcolare in modo approssimato con la seguente formula:

Permissible starts per hour, Z

The rating charts of brakemotors lend the permitted number of starts Z_0 , based on 50% intermittence and for unloaded operation.

The catalogue value represents the maximum number of starts per hour for the motor without exceeding the rated temperature for the insulation class F.

To give a practical example for an application characterized by inertia J_c , drawing power P_r and requiring mean torque at start-up M_L the actual number of starts per hour for the motor can be calculated approximately through the following equation:

Maximale Schaltungshäufigkeit Z

In den Tabellen mit den Technischen Daten der Motoren ist die maximale Schaltungshäufigkeit im Leerlauf Z_0 bei relativer Einschaltdauer $I = 50\%$ bezüglich auf die Bremsausführung. Dieser Wert definiert die maximale Anzahl von Anfahrten im Leerlauf pro Stunde, die der Motor ertragen kann, ohne die durch die Isolierstoffklasse F festgelegte maximal zulässige Temperatur zu überschreiten.

Im praktischen Fall eines mit einer externen Last verbundenen Motors mit einer Leistungsaufnahme von P_r , Trägheitsmasse J_c und mittlerem Gegenmoment während des Anfahrens von M_L kann die zulässige Anzahl Anfahrten mit folgender Formel approximativ berechnet werden:

Fréquence maximum de démarrage Z

Dans les tableaux des caractéristiques techniques des moteurs se trouve la fréquence maximum d'insertion à vide Z_0 avec intermittence $I = 50\%$ référée à la version frein. Cette valeur définit un nombre maximum de démarrages horaires à vide que le moteur peut supporter sans dépasser la température maximum admise par la classe d'isolation F.

Dans le cas pratique de moteur accouplé à une charge extérieure avec puissance absorbée P_r , masse inertielle J_c et couple résistant moyen pendant le démarrage M_L , le nombre de démarrages admissible peut se calculer de façon approximative avec la formule suivante :

$$Z = \frac{Z_0 \cdot K_c \cdot K_d}{K_j}$$

dove:

$$K_j = \frac{J_m + J_c}{J_m} = \text{fattore di inerzia}$$

$$K_c = \frac{M_a - M_L}{M_a} = \text{fattore di coppia}$$

$$K_d = \text{fattore di carico}$$

vedi tabella (A47)

where:

$$K_j = \frac{J_m + J_c}{J_m} = \text{inertia factor}$$

$$K_c = \frac{M_a - M_L}{M_a} = \text{torque factor}$$

$$K_d = \text{load factor}$$

see table (A47)

wobei gilt:

$$K_j = \frac{J_m + J_c}{J_m} = \text{Trägheitsfaktor}$$

$$K_c = \frac{M_a - M_L}{M_a} = \text{Drehmomentsfaktor}$$

$$K_d = \text{Lastfaktor}$$

siehe Tabelle (A47)

où:

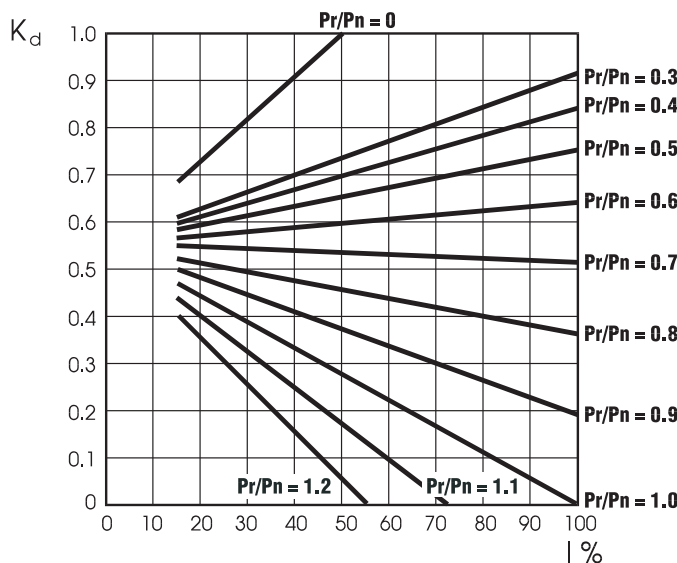
$$K_j = \frac{J_m + J_c}{J_m} = \text{facteur d'inertie}$$

$$K_c = \frac{M_a - M_L}{M_a} = \text{facteur de couple}$$

$$K_d = \text{facteur de charge}$$

voir tableau (A47)

(A47)

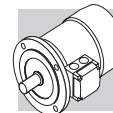


Con il numero di avviamenti così ottenuto si dovrà in seguito verificare che il massimo lavoro di frenatura sia compatibile con la capacità termica del freno W_{max} indicata nella tabella (A54).

If actual starts per hour is within permitted value (Z) it may be worth checking that braking work is compatible with brake (thermal) capacity W_{max} also given in table (A54) and dependent on the number of switches (c/h).

Auf Grundlage der so berechneten Anzahl Schaltungen muß man dann prüfen, ob die maximale Bremsarbeit mit der Wärmegrenzleistung der Bremse W_{max} kompatibel ist, die in die Tabelle (A54) angegeben ist.

Avec le nombre de démarrages ainsi obtenu, il faudra ensuite vérifier que le travail maximum de freinage soit compatible avec la capacité thermique du frein W_{max} indiquée dans le table (A54).



M2.4 - MOTORI ASINCRONI AUTOFRENANTI

Funzionamento

L'esecuzione autofrenante prevede l'impiego di freni a pressione di molle alimentati in c.c. (tipo FD) o in c.a. (tipo FA, BA). Tutti i freni funzionano secondo il principio di sicurezza, ossia intervengono in seguito alla pressione esercitata dalle molle, in mancanza di alimentazione.

M2.4 - ASYNCHRONOUS BRAKE MOTORS

Operation

Versions with incorporated brake use spring-applied DC (FD option) or AC (FA, BA options) brakes. All brakes are designed to provide fail-safe operation, meaning that they are applied by spring-action in the event of power failure.

M2.4 - DREHSTROMBREMS-MOTOREN

Betriebsweise

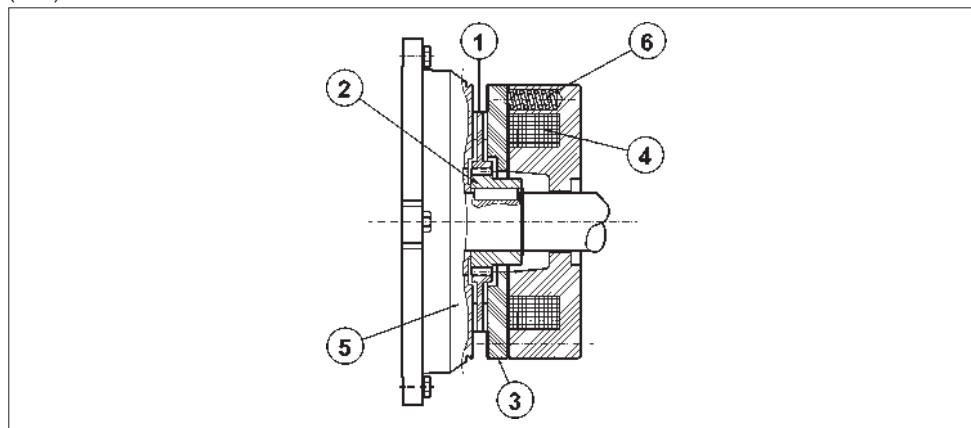
Die selbstbremsende Ausführung der Motoren sieht den Einsatz von Federdruckbremsen vor, die mit Gleichstrom (Typ FD) oder mit Wechselstrom (Typ FA, BA) gespeist werden. Alle Bremsen arbeiten gemäß dem Sicherheitsprinzip, d.h. sie greifen, im Fall eines Stromausfalls in Folge eines auf die Feder ausgeübten Drucks ein.

M2.4 - MOTEURS FREIN ASYNCHRONES

Fonctionnement

L'exécution avec frein prévoit l'utilisation de freins à pression de ressorts alimentés en c.c. (type FD) ou en c.a. (type FA, BA). Tous les freins fonctionnent selon le principe de sécurité, c'est-à-dire qu'ils interviennent suite à la pression exercée par les ressorts, en cas de coupure d'alimentation.

(A48)



Legenda:

- ① disco
- ② mozzo
- ③ ancora mobile
- ④ bobina
- ⑤ scudo post.motore
- ⑥ molle

Key:

- ① brake disc
- ② disc carrier
- ③ pressure plate
- ④ brake coil
- ⑤ motor rear shield
- ⑥ brake springs

Zeichenerklärung:

- ① Brems scheibe
- ② Nabe
- ③ Beweglicher Anker
- ④ Ringspule
- ⑤ Motorschild
- ⑥ Schußfedern

Légende:

- ① disque
- ② moyeu d'entraînement
- ③ disque de freinage
- ④ bobine de frein
- ⑤ flasque-frein
- ⑥ ressort de frein

In mancanza di tensione, l'ancora mobile spinta dalle molle di pressione blocca il disco freno tra la superficie dell'ancora stessa e lo scudo motore impedendo la rotazione dell'albero. Quando la bobina viene eccitata, l'attrazione magnetica esercitata sull'ancora mobile vince la reazione elastica delle molle e libera il disco freno, e conseguentemente l'albero motore con esso solidale.

When voltage is interrupted, pressure springs push the armature plate against the brake disc. The disc becomes trapped between the armature plate and motor shield and stops the shaft from rotation.

When the coil is energized, a magnetic field strong enough to overcome spring action attracts the armature plate, so that the brake disc – which is integral with the motor shaft – is released.

Wenn die Spannungsversorgung abfällt, sorgt der bewegliche, von den Druckfedern geschobene Anker für die Blockierung der Bremsscheibe zwischen der Ankerfläche und dem Motorschild und blockiert damit den Rotor. Wird die Spule erregt, kommt es durch den magnetischen auf den beweglichen Anker wirkenden Anzug zur Überwindung der elastischen Federkraft und zum Lösen der Bremsscheibe, wodurch der rotor wieder freigegeben wird.

En cas de coupure de courant, l'armature mobile, poussée par les ressorts, bloque le disque de frein entre la surface de l'armature et le bouclier moteur en empêchant la rotation de l'arbre. Lorsque la bobine est excitée, l'attraction magnétique exercée sur l'armature mobile annule la réaction élastique des ressorts et libère le disque de frein, et par conséquent l'arbre moteur, qui est solidaire.

Caratteristiche generali

- Coppie frenanti elevate (generalmente $M_b \approx 2 M_n$) e regolabili.
- Disco freno con anima in acciaio a doppia guarnizione d'attrito (materiale a bassa usura, senza amianto).
- Cava esagonale sull'albero motore, lato ventola (NDE), per rotazione manuale (non prevista quando sono presenti le opzioni PS, RC, TC, U1, U2, EN1, EN2, EN3).
- Sblocco meccanico manuale.
- Trattamento anticorrosivo di tutte la superfici del freno.
- Isolamento in classe F

Most significant features

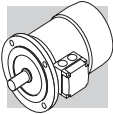
- High braking torques (normally $M_b \approx 2 M_n$), braking torque adjustment.
- Steel brake disc with double friction lining (low-wear, asbestos-free lining).
- Hexagonal seat on motor shaft fan end (N.D.E.) for manual rotation (not compatible with options PS, RC, TC, U1, U2, EN1, EN2, EN3).
- Manual release lever.
- Corrosion-proof treatment on all brake surfaces.
- Insulation class F

Allgemeine Eigenschaften

- Hohe und regulierbare Bremsmomente (allgemein $M_b \approx 2 M_n$).
- Bremsscheibe mit Stahlkern und doppeltem Bremsbelag (Material mit geringem Verschleiß, asbestfrei).
- Sechskant hinten an der Motorwelle, auf Lüfterradseite (N.D.E.), für eine manuelle Drehung des Rotors mit einem Inbusschlüssel. (nicht lieferbar, wenn die Optionen PS, RC, TC, U1, U2, EN1, EN2, EN3) bestellt wurden.
- Manuell zu betätigende, mechanische Bremslüftvorrichtung.
- Korrosionsschutzbehandlung an allen Flächen der Bremse.
- Isolierung in Klasse F

Caractéristiques générales

- Couples de freinage élevés (généralement $M_b \approx 2 M_n$) et réglables.
- Disque de frein avec structure en acier à double garniture de frottement (matière à faible usure, sans amiante).
- Empreinte hexagonale sur l'arbre moteur, côté ventilateur (N.D.E.), pour la rotation manuelle (non prévue en cas de présence des options PS, RC, TC, U1, U2, EN1, EN2, EN3).
- Déblocage mécanique manuel.
- Traitement anticorrosion sur toute la surface du frein.
- Isolation en classe F



M2.5 - MOTORI AUTOFRENANTI IN C.C., TIPO BN_FD

M2.5 - DC BRAKE MOTORS TYPE BN_FD

M2.5 - DREHSTROMBREMS- MOTOREN MIT GLEICH- STROMBREMSE: TYP BN_FD

M2.5 - MOTEURS FREIN EN C.C., TYPE BN_FD

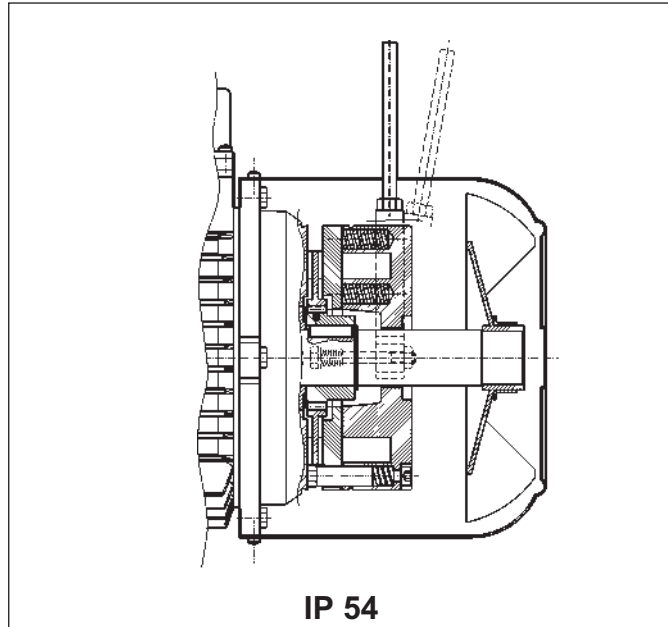
Grandezze: BN 63 ... BN 200L

Frame sizes: BN 63 ... BN 200L

Baugrößen: BN 63 ... BN 200L

Tailles : BN 63 ... BN 200L

(A49)



IP 54

Freno elettromagnetico con bobina toroidale in **corrente continua** fissato con viti allo scudo motore; le molle di precarico realizzano il posizionamento assiale del corpo magnete.

Il disco freno è scorrevole sul mozzo trascinatore in acciaio calettato sull'albero e previsto di molla antivibrazione.

I motori sono forniti con freno tarato in fabbrica al valore di coppia riportato nelle tabelle dati tecnici; la coppia frenante può essere regolata modificando il tipo e/o il numero delle molle.

A richiesta, i motori possono essere previsti di leva per lo sblocco manuale con ritorno automatico (R) o con mantenimento della posizione di rilascio freno (RM); per la posizione angolare della leva di sblocco vedi descrizione della relativa variante alla pag. 235.

Il freno FD garantisce elevate prestazioni dinamiche e bassa rumorosità; le caratteristiche d'intervento del freno in corrente continua possono essere ottimizzate in funzione dell'applicazione, utilizzando i vari tipi di alimentatore disponibili e/o realizzando l'opportuno cablaggio.

Direct current toroidal-coil electromagnetic brake bolted onto motor shield. Preloading springs provide axial positioning of magnet body.

Brake disc slides axially on steel hub shrunk onto motor shaft with anti-vibration spring.

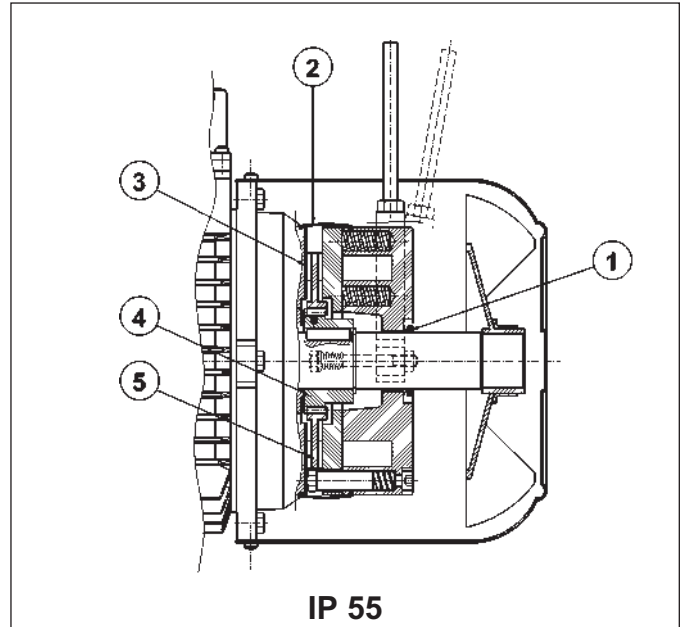
Brake torque factory setting is indicated in the corresponding motor rating charts. Braking torque may be modified by changing the type and/or number of springs.

At request, motors may be equipped with manual release lever with automatic return (R) or system for holding brake in the released position (RM).

See variant at page 235 for available release lever locations.

FD brakes ensure excellent dynamic performance with low noise. DC brake operating characteristics may be optimized to meet application requirements by choosing from the various rectifier/power supply and wiring connection options available.

(A50)



IP 55

Elektromagnetische Bremse mit Ringwicklungsspule für **Gleichstromspannung**, die mittels Schrauben am hinteren Motorschild befestigt ist. Die Federn sorgen für die axiale Ausrichtung des Magnetkörpers.

Die Bremsscheibe gleitet axial auf der Mitnehmernabe aus Stahl, die über eine Paßfeder mit der Motorwelle verbunden und mit einer Schwingungsdämpfung ausgestattet ist.

Die Motoren werden vom Hersteller auf den in der Tabelle der technischen Daten angegebenen Bremsmoment eingestellt; das Bremsmoment kann durch das Ändern des Typs und/oder der Anzahl der Federn reguliert werden.

Auf Anfrage können die Motoren mit einem Bremslüfthebel für die manuelle Lüftung der Bremse mit selbstständiger Rückstellung (R) ohne Arretierung oder mit arretierbarem Lüfthebel (RM) geliefert werden. Die Festlegung der Position des Bremslüfthebel in Abhängigkeit von der Klemmkastenlage erfolgt durch die Option auf Seite 235.

Die Bremse vom Typ FD garantiert hohe dynamische Leistungen und niedrige Laufgeräusche. Die Ansprechigenschaften der Bremse unter Gleichstrom können in Abhängigkeit zur jeweiligen Anwendung durch den Einsatz der verschiedenen verfügbaren Gleichrichter oder durch eine entsprechenden Anschluß der Bremse optimiert werden.

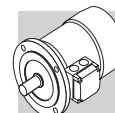
Frein électromagnétique avec bobine toroïdale en **courant continu**, fixé avec des vis au bouclier moteur; les ressorts de précharge réalisent le positionnement axial de la bobine.

Le disque frein coulisse de façon axiale sur le moyeu d'entraînement en acier calé sur l'arbre et doté de ressort antivibration.

Les moteurs sont fournis avec frein préréglé en usine à la valeur de couple indiquée dans les tableaux des caractéristiques techniques; le couple de freinage peut être réglé en modifiant le type et/ou le nombre de ressorts.

Sur demande, les moteurs peuvent être équipés de levier pour le déblocage manuel avec retour automatique (R) ou avec maintien de la position de déblocage frein (RM); pour la position angulaire du levier de déblocage, voir description de la variante correspondante à la page 235.

Le frein FD garantit des performances dynamiques élevées et un faible niveau de bruit; les caractéristiques d'intervention du frein en courant continu peuvent être optimisées en fonction de l'application en utilisant les différents types de dispositifs d'alimentation disponibles et/ou en réalisant un câblage approprié.



Grado di protezione	Degree of protection	Schutzart	Degré de protection
L'esecuzione standard prevede il grado di protezione IP54. In opzione il motore autofrenante tipo FD viene fornito con grado di protezione IP 55 , prevedendo le seguenti varianti costruttive:	<i>Standard protection class is IP54. Brake motor FD is also available in protection class IP 55, which mandates the following variants:</i>	Die Standardausführung ist Schutzart IP54 vor. Optional kann der Bremsmotor vom Typ FD in der Schutzart IP 55 geliefert werden, wobei sind folgende Komponenten eingesetzt werden:	<i>L'exécution standard prévoit le degré de protection IP54. En option, le moteur frein type FD est fourni avec degré de protection IP 55, en prévoyant les variantes de construction suivantes :</i>
① anello V-ring posizionato sull'albero motore N.D.E.	① V-ring at N.D.E. of motor shaft	① V-Ring an der Motorwelle N.D.E.	① bague V-ring positionnées sur l'arbre moteur N.D.E.
② fascia di protezione in gomma	② dust and water-proof rubber boot	② Schutzring aus Gummi	② bande de protection en caoutchouc
③ anello in acciaio inox interposto tra scudo motore e disco freno	③ stainless steel ring placed between motor shield and brake disc	③ Ring aus rostfreiem Stahl zwischen Motorschild und	③ bague en acier inox interposée entre le bouclier moteur et le disque de frein
④ mozzo trascinatore in acciaio inox	④ stainless steel hub	④ Bremsscheibe Mitnehmer-nabe aus rostfreiem Stahl	④ moyeu d'entraînement en acier inox
⑤ disco freno in acciaio inox	⑤ stainless steel brake disc	⑤ Bremsscheibe aus rostfreiem Stahl	⑤ disque frein en acier inox

Alimentazione freno FD	FD brake power supply	Spannungsversorgung der Bremse FD	Alimentation frein FD
L'alimentazione della bobina freno in c.c. è prevista per mezzo di opportuno raddrizzatore montato all'interno della scatola coprimorsetti e già cablato alla bobina del freno. Per motori a singola polarità è inoltre previsto di serie il collegamento del raddrizzatore alla morsettiera motore. Indipendentemente dalla frequenza di rete, la tensione standard di alimentazione del raddrizzatore V_B ha il valore indicato nella tabella (A51) qui di seguito:	<i>A rectifier accommodated inside the terminal box feeds the DC brake coil. Wiring connection across rectifier and brake coil is performed at the factory. On all single-pole motors, rectifier is connected to the motor terminal board. Rectifier standard power supply voltage V_B is as indicated in the following table (A51), regardless of mains frequency:</i>	Die Versorgung der Gleichstrombremsspule erfolgt über einen Gleichrichter im Klemmenkasten der bei Lieferung, wenn nicht anders bestellt, bereits mit der Bremspule verkabelt ist. Bei den einpoligen Motoren ist serienmäßig der Anschluss des Gleichrichters an die Motorspannung vorgesehen. Unabhängig von der Netzfrequenz erfolgt die Versorgung des Gleichrichters V_B über die in der nachstehenden Tabelle (A51) angegebenen Standardspannung:	<i>L'alimentation de la bobine de frein en c.c. est prévue au moyen d'un redresseur approprié monté à l'intérieur de la boîte à bornes et déjà câblé à la bobine de frein. De plus, pour les moteurs à simple polarité, le raccordement du redresseur au bornier moteur est prévu de série. Indépendamment de la fréquence du réseau, la tension standard d'alimentation du redresseur V_B correspond à la valeur indiquée dans le tableau (A51) ci-dessous :</i>

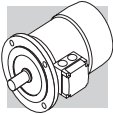
(A51)

2, 4, 6 P				1 speed	
		BN_FD / M_FD $V_{mot} \pm 10\%$ 3 ~	$V_B \pm 10\%$ 1 ~	alimentazione freno da morsettiera brake connected to terminal board power supply Bremsversorgung über die Motorspannung Alimentation frein depuis boîte à bornes	alimentazione separata separate power supply Separate Versorgung Alimentation séparée
BN 63...BN 132	M05...M4LB	230/400 V – 50 Hz	230 V	standard	specificare V_B SA o V_B SD specify V_B SA or V_B SD V_B SA oder V_B SD angeben spécifier V_B SA ou V_B SD
BN 160...BN 200	M4LC...M5	400/690 V – 50 Hz	400 V	standard	specificare V_B SA o V_B SD specify V_B SA or V_B SD V_B SA oder V_B SD angeben spécifier V_B SA ou V_B SD

Per i motori a doppia polarità l'alimentazione standard del freno è da linea separata con tensione d'ingresso al raddrizzatore V_B come indicato in tabella (A52):	<i>Switch-pole motors feature a separate power supply line for the brake with rectifier input voltage V_B as indicated in the table (A52):</i>	Die polumschaltbaren Motoren müssen immer mit separater Bremsversorgungsspannung betrieben werden, deshalb erfolgt die Lieferung standardmäßig ohne Anschluß der Bremse an die Motorspannung, da diese mit einer am Eingang des Gleichrichters V_B anliegenden Spannung versorgt werden muß, entsprechend Werte in der nachstehenden Tabelle (A52):	<i>Pour les moteurs à double polarité, l'alimentation standard du frein dérive d'une ligne séparée avec tension d'entrée au redresseur V_B comme indiqué dans le tableau (A52) :</i>
--	---	---	---

(A52)

2/4, 2/6, 2/8, 2/12, 4/6, 4/8 P				2 speed	
		BN_FD / M_FD $V_{mot} \pm 10\%$ 3 ~	$V_B \pm 10\%$ 1 ~	alimentazione freno da morsettiera brake powered via terminal board Bremsversorgung über die Motorspannung Alimentation frein depuis boîte à bornes	alimentazione separata separate power supply Separate Versorgung Alimentation séparée
BN 63...BN 132	M05...M4LB	400 V – 50 Hz	230 V		specificare V_B SA o V_B SD specify V_B SA or V_B SD V_B SA oder V_B SD angeben spécifier V_B SA ou V_B SD



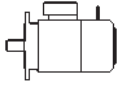
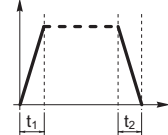
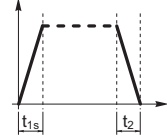
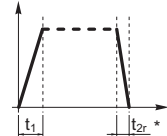
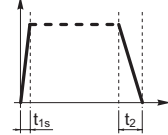
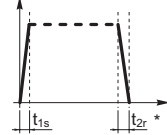
Il raddrizzatore è del tipo a diodi a semionda ($V_{c.c} \approx 0,45 \times V_{c.a.}$) ed è disponibile nelle versioni **NB**, **SB**, **NBR** e **SBR**, come dettagliato nella tabella (A53) seguente:

The diode half-wave rectifier ($V_{DC} \approx 0,45 \times V_{AC}$) is available in versions **NB**, **SB**, **NBR** e **SBR**, as detailed in the table (A53) below:

Bei dem Gleichrichter handelt es sich um einen Typ mit Halbwel-lendioden ($V_{c.c} \approx 0,45 V_{c.a.}$). Er ist in den Versionen **NB**, **SB**, **NBR** und **SBR**, gemäß den Details in der nachstehenden Tabelle (A53), verfügbar:

Le redresseur est du type à diodes à demi-onde ($V_{c.c} \approx 0,45 \times V_{c.a.}$) et il est disponible dans les versions **NB**, **SB**, **NBR** et **SBR**, comme indiqué de façon détaillée dans le tableau (A53) suivant :

(A53)

		freno brake Brems frein		
			standard	a richiesta at request auf Anfrage Sur demande
BN 63	M05	FD 02		
BN 71	M1	FD 03		SB
		FD 53		
BN 80	M2	FD 04		SBR
BN 90S	—	FD 14		
BN 90L	—	FD 05		NBR
BN 100	M3	FD 15		
—		FD 55		
BN 112	—	FD 06S		
BN 132...160MR	M4	FD 56		
BN 160L - BN 180M	M5	FD 06		
BN 180L - NM 200L	—	FD 07		

(*) $t_{2c} < t_{2r} < t_2$

Il raddrizzatore **SB** a controllo elettronico dell'eccitazione, riduce i tempi di sblocco del freno sovraccitando l'elettromagnete nei primi istanti d'inserzione, per passare poi al normale funzionamento a semionda a distacco del freno avvenuto.

L'impiego del raddrizzatore tipo **SB** è sempre da prevedere nei casi di:

- elevato numero di interventi orari
- tempi di sblocco freno ridotti
- elevate sollecitazioni termiche del freno

Per applicazioni dove è richiesto un rapido rilascio del freno sono disponibili a richiesta i raddrizzatori **NBR** o **SBR**. Questi raddrizzatori completano i tipi **NB** e **SB**, integrando nel cir-

Rectifier **SB** with electronic energizing control over-energizes the electromagnet upon power-up to cut brake release response time and then switches to normal half-wave operation once the brake has been released.

Use of the **SB** rectifier is mandatory in the event of:

- high number of operations per hour
- reduced brake release response time
- brake is exposed to extreme thermal stress

Rectifiers **NBR** or **SBR** are available for applications requiring quick brake release response. These rectifiers complement the **NB** and **SB** types as their elec-

Der Gleichrichter **SB** mit elektronischer Kontrolle der Erregung reduziert die Bremslösezeiten, indem er die Bremsspule in den ersten Momenten der Einschaltung übermäßig erregt, um dann, nach erfolgter Bremslösung, in die normale Halbwellenfunktion umzuschalten.

Der Einsatz eines Gleichrichters vom Typ **SB** wird in folgenden Fällen empfohlen:

- hohe Anzahl von Schaltungen pro Stunde
- schnelle Bremsansprechzeiten
- starke thermische Beanspruchungen der Bremse

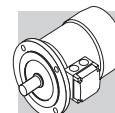
Für die Anwendungen, bei denen eine schnelle Ansprechzeit der Bremse gefordert wird, können auf Anfrage die Gleichrichter **NBR** oder **SBR** geliefert werden. Diese Gleichrichter erweitern die

Le redresseur **SB** à contrôle électronique de l'excitation réduit les temps de déblocage du frein en surexcitant l'électro-aimant durant les premiers instants d'enclenchement pour passer ensuite au fonctionnement normal à demi-onde une fois le frein désactivé.

L'utilisation du redresseur type **SB** doit toujours être prévue dans les cas suivants :

- nombre d'interventions horaires élevé
- temps de déblocage frein réduits
- sollicitations thermiques du frein élevées

Pour les applications nécessitant un déblocage rapide du frein, sur demande les redresseurs **NBR** ou **SBR** sont disponibles. Ces redresseurs complètent les types **NB** et **SB**, en intégrant



cuito elettronico un interruttore statico che interviene diseccando rapidamente il freno in caso di mancanza di tensione. Questa soluzione consente di ridurre i tempi di rilascio del freno evitando ulteriori cablaggi e contatti esterni. Per il migliore utilizzo dei raddrizzatori **NBR** e **SBR** è richiesta l'alimentazione separata del freno. Tensioni disponibili: 230V $\pm$ 10%, 400V $\pm$ 10%, 50/60 Hz.

*tronic circuit incorporates a static switch that de-energizes the brake quickly in the event voltage is missing. This arrangement ensures short brake release response time with no need for additional external wiring and contacts. Optimum performance of rectifiers **NBR** and **SBR** is achieved with separate brake power supply. Available voltages: 230V $\pm$ 10%, 400V $\pm$ 10%, 50/60 Hz.*

Funktion der Typen **NB** und **SB**, indem in dem elektronischen Schaltkreis ein statischen Schalter integriert ist, durch dessen Auslösen die Bremse im Fall eines Spannungsausfalls schnell abgeregelt wird. Diese Lösung ermöglicht eine Verringerung der Ansprechzeiten der Bremse, wodurch weitere Schaltungen und externe Sensoren vermieden werden können. Im Hinblick auf einen besseren Einsatz der Gleichrichter **NBR** und **SBR** ist bei der Bremse eine separate Versorgung erforderlich. Verfügbare Spannungen: 230V $\pm$ 10%, 400V $\pm$ 10%, 50/60 Hz.

*dans le circuit électronique un interrupteur statique qui intervient en désexcitant rapidement le frein en cas de coupure de tension. Cette solution permet de réduire les temps de déblocage du frein en évitant d'autres câblages et contacts extérieurs. Pour une meilleure utilisation des redresseurs **NBR** et **SBR** l'alimentation séparée du frein est nécessaire. Tensions disponibles : 230V $\pm$ 10%, 400V $\pm$ 10%, 50/60 Hz.*

Dati tecnici freni FD

Nella tabella (A54) sottostante sono riportati i dati tecnici dei freni in c.c. tipo FD.

(A54)

FD brake technical specifications

The table (A54) below reports the technical specifications of DC brakes FD.

Technische Daten - Bremstyp FD

In der nachstehenden Tabelle (A54) werden die technischen Daten der Gleichstrombremsen vom Typ FD angegeben.

Caractéristiques techniques freins FD

Le tableau (A54) suivant indique les caractéristiques techniques des freins en c.c. type FD.

Freno Brake Bremsen Frein	Coppia frenante M _b [Nm] Brake torque M _b [Nm] Bremsmoment M _b [Nm] Couple de freinage M _b [Nm]			Rilascio Release Ansprechzeit Déblocage		Frenatura Braking Bremsung Freinage		Wmax per frenata Wmax per brake operation Wmax pro Bremsung Wmax par freinage			W	P
	molle / springs feder / ressorts			t ₁	t _{1s}	t ₂	t _{2c}	[J]				
	6	4	2	[ms]	[ms]	[ms]	[ms]	10 s/h	100 s/h	1000 s/h	[MJ]	[W]
FD02	—	3.5	1.75	30	15	80	9	4500	1400	180	15	17
FD03	5	3.5	1.75	50	20	100	12	7000	1900	230	25	24
FD53	7.5	5	2.5	60	30	100	12					
FD04	15	10	5	80	35	140	15	10000	3100	350	30	33
FD14												
FD05	40	26	13	130	65	170	20	18000	4500	500	50	45
FD15	40	26	13	130	65	170	20					
FD55	55	37	18	—	65	170	20					
FD06S	60	40	20	—	80	220	25	20000	4800	550	70	55
FD56	—	75	37	—	90	150	20	29000	7400	800	80	65
FD06		100	50		100	150	20					
FD07	150	100	50	—	120	200	25	40000	9300	1000	130	65
FD08*	250	200	170	—	140	350	30	60000	14000	1500	230	100
FD09**	400	300	200	—	200	450	40	70000	15000	1700	230	120

* valori di coppia frenante ottenuti con n° 9, 7, 6 molle rispettivamente

* brake torque values obtained with 9, 7 and 6 springs, respectively

* Werte, der durch den Einsatz von jeweils 9, 7, 6 Federn erreichten Bremsmomente

* valeurs de couple de freinage obtenues respectivement avec n° 9, 7, 6 ressorts

** valori di coppia frenante ottenuti con n° 12, 9, 6 molle rispettivamente

** brake torque values obtained with 12, 9 and 6 springs, respectively

** Werte, der durch den Einsatz von jeweils 12, 9, 6 Federn erreichten Bremsmomente

** valeurs de couple de freinage obtenues respectivement avec n° 12, 9, 6 ressorts

Legenda:

t_1 = tempo di rilascio del freno con alimentatore a semionda
 t_{1s} = tempo di rilascio del freno con alimentatore a controllo elettronico dell'eccitazione
 t_2 = ritardo di frenatura con interruzione lato c.a. e alimentazione separata
 t_{2c} = ritardo di frenatura con interruzione lato c.a. e c.c. — I valori di t_1 , t_{1s} , t_2 , t_{2c} indicati nella tab. (A54) sono riferiti al freno tarato alla coppia massima, trafero medio e tensione nominale
 W_{max} = energia max per frenata
 W = energia di frenatura tra due regolazioni successive del trafero
 P_b = potenza assorbita dal freno a 20°C
 M_b = coppia frenante statica ($\pm 15\%$)
s/h = avviamenti orari

Key:

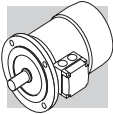
t_1 = brake release time with half-wave rectifier
 t_{1s} = brake release time with over-energizing rectifier
 t_2 = brake engagement time with AC line interruption and separate power supply
 t_{2c} = brake engagement time with AC and DC line interruption — Values for t_1 , t_{1s} , t_2 , t_{2c} indicated in the tab. (A54) are referred to brake set at maximum torque, medium air gap and rated voltage
 W_{max} = max energy per brake operation
 W = braking energy between two successive air gap adjustments
 P_b = brake power absorption at 20°C
 M_b = static braking torque ($\pm 15\%$)
s/h = starts per hour

Zeichenerklärung:

t_1 = Ansprechzeit der Bremse mit Halbwellengleichrichter
 t_{1s} = Ansprechzeit der Bremse mit elektronisch gesteuerten Erregungsgleichrichter
 t_2 = Bremsverzögerung mit Unterbrechung auf Wechselstromseite und Fremdversorgung
 t_{2c} = Bremsverzögerung mit Unterbrechung auf Wechselstrom- und Gleichstromseite — Die in der Tab. (A54) angegebenen Werte t_1 , t_{1s} , t_2 , t_{2c} beziehen sich auf eine auf das max. Bremsmoment geeichte Bremse, mit mittlerem Luftspalt und Nennspannung
 W_{max} = max. Energie pro Bremsung
 W = Bremsenergie zwischen zwei Einstellungen des Luftspalts
 P_b = bei 20°C von der Bremse aufgenommene Leistung (50 Hz)
 M_b = statisches Bremsmoment ($\pm 15\%$)
s/h = Einschaltungen pro stunde

Légende:

t_1 = temps de déblocage du frein avec dispositif d'alimentation à demi-onde
 t_{1s} = temps de déblocage du frein avec dispositif d'alimentation à contrôle électronique de l'excitation
 t_2 = retard de freinage avec interruption côté c.a. et alimentation séparée
 t_{2c} = retard de freinage avec interruption côté c.a. et c.c. — Les valeurs de t_1 , t_{1s} , t_2 , t_{2c} indiquées dans la tab. (A54) se réfèrent au frein étaloné au couple maximal, entrefer moyen et tension nominale
 W_{max} = énergie max. par freinage
 W = énergie de freinage entre deux réglages successifs de l'entrefer
 P_b = puissance absorbée par le frein à 20°C
 M_b = couple de freinage statique ($\pm 15\%$)
s/h = démarrages horaires



Collegamenti freno FD

I motori standard ad una velocità sono forniti con il collegamento del raddrizzatore alla morsetteria motore già realizzato in fabbrica. Per motori a 2 velocità, e dove è richiesta l'alimentazione del freno separata, prevedere il collegamento al raddrizzatore in accordo alla tensione freno V_B indicata nella targhetta del motore. **Data la natura induttiva del carico, per il comando del freno e per l'interruzione lato corrente continua devono essere utilizzati contatti con categoria d'impiego AC-3 secondo IEC 60947-4-1.**

Tabella (A55) - Alimentazione freno dai morsetti motore ed interruzione lato a.c.
Tempo di arresto t_2 ritardato e funzione delle costanti di tempo del motore. Da prevedere quando sono richiesti avviamenti/arresti progressivi.

Tabella (A56) - Bobina freno con alimentazione separata ed interruzione lato c.a.
Tempo di arresto normale ed indipendente dal motore. Si realizzano i tempi di arresto t_2 indicati nella tabella (A54).

Tabella (A57) - Bobina freno con alimentazione dai morsetti motore ed interruzione lato c.a. e c.c.
Arresto rapido con i tempi d'intervento t_{2c} indicati in tabella (A54).

Tabella (A58) - Bobina freno con alimentazione separata ed interruzione lato c.a. e c.c.
Tempo di arresto ridotto secondo i valori t_{2c} indicati in tabella (A54).

FD brake connections

On standard single-pole motors, the rectifier is connected to the motor terminal board at the factory.

For switch-pole motors and where a separate brake power supply is required, connection to rectifier must comply with brake voltage V_B stated in motor name plate.

Because the load is of the inductive type, brake control and DC line interruption must use contacts from the usage class AC-3 to IEC 60947-4-1.

Table (A55) - Brake power supply from motor terminals and AC line interruption
Delayed stop time t_2 and function of motor time constants. Mandatory when soft-start/stops are required.

Table (A56) - Brake coil with separate power supply and AC line interruption
Normal stop time independent of motor. Achieved stop times t_2 are indicated in the table (A54).

Table (A57) - Brake coil power supply from motor terminals and AC/DC line interruption.
Quick stop with operation times t_{2c} as per table (A54).

Table (A58) - Brake coil with separate power supply and AC/DC line interruption.
Stop time decreases by values t_{2c} indicated in the table (A54).

Anschlüsse - Bremstyp FD

Die einpoligen Motoren werden vom Werk ab mit an die Motorspannung angeschlossenem Gleichrichter geliefert.

Für die polumschaltbaren Motoren, und Bremse mit separater Versorgung, wird in Übereinstimmung mit der auf dem Typenschild des Motors angegebenen Bremsspannung V_B der Anschluss an den Gleichrichter vorgesehen.

Da es sich bei der Bremsleistung um eine induktive Kraft handelt, müssen gemäß IEC 60947-4-1 für die Steuerung der Bremse und die Unterbrechung der Gleichstromseite Kontakte der Kategorie AC-3 verwendet werden.

Tabelle (A55) - Bremsversorgung über die Motorspannung und Unterbrechung der Wechselstromseite.
Verzögerter und von den Zeitkonstanten des Motors abhängige Haltezeit t_2 .
Vorzuwenden, wenn progressive Starts/Stops erforderlich sind.

Tabelle (A56) - Bremsspule mit separater Spannungsversorgung und Unterbrechung der Wechselstromseite. Normale und vom Motor unabhängige Stoppzeiten. Es werden die in der Tabelle (A54) angegebenen Stoppzeiten t_2 realisiert.

Tabelle (A57) - Bremsspule mit Versorgung über die Motorspannung und Unterbrechung der Gleich- und der Wechselstromseite. Schneller Stopp mit den in der Tabelle (A54) angegebenen Ansprechzeiten t_{2c} .

Tabelle (A58) - Bremsspule mit separater Spannungsversorgung und Unterbrechung der Gleich- und der Wechselstromseite. Reduzierte Stoppzeiten der in der Tabelle (A54) angegebenen Werte t_{2c} .

Raccordements frein FD

Les moteurs standard à une vitesse sont fournis avec le raccordement du redresseur au bornier moteur déjà réalisé en usine.

Pour les moteurs à 2 vitesses, et lorsqu'une alimentation séparée du frein est requise, prévoir le raccordement au redresseur conformément à la tension frein V_B indiquée sur la plaque signalétique du moteur.

Étant donné la nature inductive de la charge, pour la commande du frein et l'interruption côté courant continu, il est nécessaire d'utiliser des contacts avec catégorie d'utilisation AC-3 selon la norme IEC 60947-4-1.

Tableau (A55) - Alimentation frein depuis bornes moteur et interruption côté c.a.
Temps d'arrêt t_2 retardé et fonction des constantes de temps du moteur.

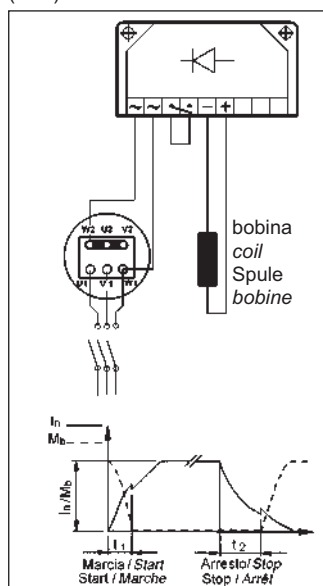
A prévoir lorsque des démarrages/arrests progressifs sont requis.

Tableau (A56) - Bobine de frein avec alimentation séparée et interruption côté c.a.
Temps d'arrêt normal et indépendant du moteur.

Tableau (A57) - Bobine de frein avec alimentation depuis les bornes moteur et interruption côté c.a. et c.c.
Arrêt rapide avec les temps d'intervention t_{2c} indiqués dans le tableau (A54).

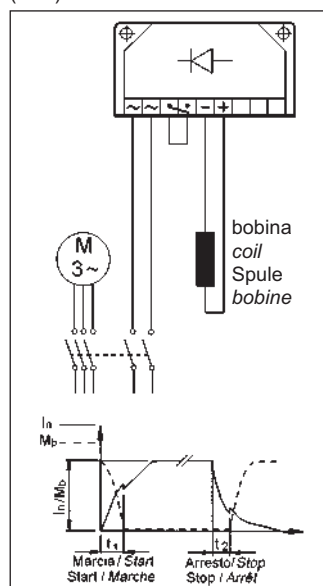
Tableau (A58) - Bobine de frein avec alimentation séparée et interruption côté c.a. et c.c.
Temps d'arrêt réduit selon les valeurs t_{2c} indiquées dans le tableau (A54).

(A55)



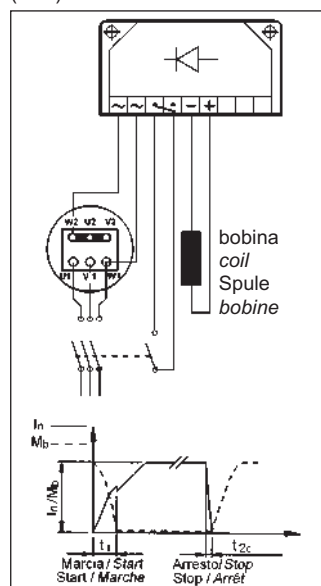
Le tabelle da (A55) a (A58) riportano gli schemi tipici di collegamento per alimentazione 400 V, motori 230/400V collegati a stella e freno 230 V.

(A56)



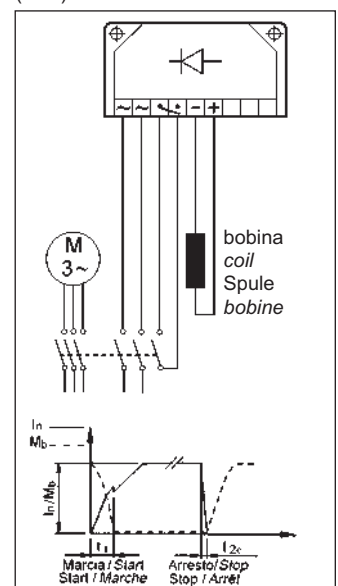
Tables (A55) through (A58) show the typical connection diagrams for 400 V power supply, star-connected 230/400V motors and 230 V brake.

(A57)

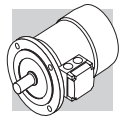


In den Tabellen (A55) bis (A58) werden die typischen Schaltungen für Versorgung mit 400 V, Motoren 230/400V mit Sternschaltung und einer Bremsspannung von 230 V wiedergegeben.

(A58)



Les tableaux de (A55) à (A58) indiquent les schémas typiques de branchement pour une alimentation de 400 V, moteurs 230/400V raccordés en étoile et frein 230 V.



M2.6 - MOTORI AUTOFRENANTI IN C.A., TIPO BN_FA

M2.6 - AC BRAKE MOTORS TYPE BN_FA

M2.6 - WECHSELSTROM- BREMSMOTOREN-TYP BN_FA

M2.6 - MOTEURS FREIN EN C.A., TYPE BN_FA

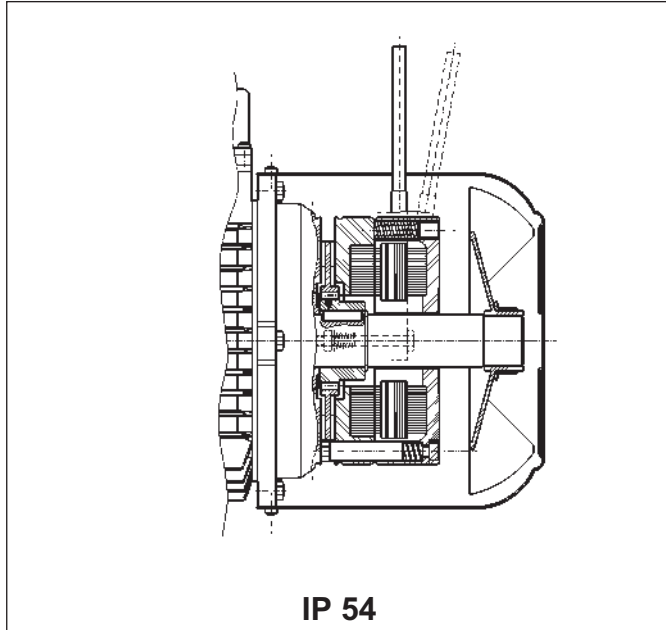
Grandezze: BN 63 ... BN 180M

Frame sizes: BN 63 ... BN 180M

Baugrößen: BN 63 ... BN 180M

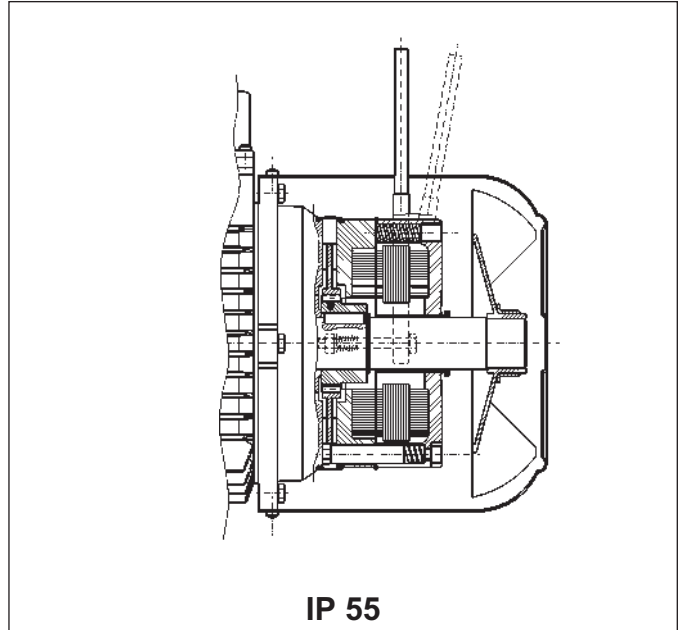
Tailles : BN 63 ... BN 180M

(A59)



IP 54

(A60)



IP 55

Freno elettromagnetico con alimentazione in **corrente alternata** trifase, fissato con viti allo scudo motore; le molle di precarico realizzano il posizionamento assiale del corpo magnete.

Il disco freno è scorrevole assialmente sul mozzo trascinatore in acciaio calettato sull'albero e provvisto di molla antivibrazione. La coppia frenante è pre-impostata in fabbrica su valori che sono indicati nelle tabelle dati tecnici dei relativi motori.

L'azione del freno è inoltre modulabile, regolando con continuità la coppia frenante, tramite le viti che realizzano il precarico delle molle; il campo di regolazione della coppia è: $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (M_{bMAX} è il momento frenante max riportato in tab. (A62).

Il freno tipo FA presenta dinamiche molto elevate che lo rendono idoneo in applicazioni dove sono richieste frequenze di avviamento elevate con tempi d'intervento molto rapidi.

A richiesta, i motori possono essere previsti di leva per lo sblocco manuale con ritorno automatico (R). Per la specifica della posizione angolare della leva vedi relativa variante alla pag. 235.

*Electromagnetic brake operates from three-phase **alternated current** power supply and is bolted onto conveyor shield. Preloading springs provide axial positioning of magnet body.*

Steel brake disc slides axially on steel hub shrunk onto motor shaft with anti-vibration spring. Brake torque factory setting is indicated in the corresponding motor rating charts.

Spring preloading screws provide stepless braking torque adjustment.

Torque adjustment range is $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (where M_{bMAX} is maximum braking torque as shown in tab. (A62). Thanks to their high dynamic characteristics, FA brakes are ideal for heavy-duty applications as well as applications requiring frequent stop/starts and very fast response time.

Motors may be equipped with manual release lever with automatic return (R) at request. See variants at page 235 for available lever locations.

Elektomagnetische Bremse mit **Drehstromversorgung**, die mittels Schrauben am hinteren Motorschild befestigt ist. Die Federn sorgen dabei für die axiale Ausrichtung des Magnetkörpers.

Die Bremscheibe (Stahl) gleitet axial auf dem sich auf dem Rotor befindlichen Mitnehmer, der über eine Paßfeder mit Motorwelle verbunden und mit einer Schwingungsdämpffeder ausgestattet ist.

Das Bremsmoment wird auf das entsprechende Motormoment eingestellt (siehe Tabelle der technischen Daten der entsprechenden Motoren).

Das Bremsmoment ist stufenlos durch über die Schrauben die die Federvorspannung einstellbar. Der Einstellbereich beträgt $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (M_{bMAX} steht für den max. Bremsmoment, der in der Tab (A62) angegeben wird).

Die Bremse vom Typ FA zeichnet sich durch ihre hohen Dynamik aus, weshalb sie für Anwendungen geeignet sind, in denen hohe Schaltfrequenzen und schnelle Ansprechzeiten gefordert werden.

Auf Anfrage können die Motoren mit einem Lüfterhebel für die manuelle Lüftung der Bremse mit automatischer Rückstellung (R) geliefert werden. Die Angabe der Montageposition erfolgt über die Angabe der Option auf Seite 235.

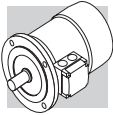
Frein électromagnétique avec alimentation en **courant alternatif** triphasé, fixé avec des vis au bouclier; les ressorts de précharge réalisent le positionnement axial de la bobine.

Le disque frein coulisse de façon axiale sur le moyeu d'entraînement en acier, calé sur l'arbre et doté de ressort antivibration.

Le couple de freinage est pré-réglé en usine aux valeurs qui sont indiquées dans les tableaux des caractéristiques techniques des moteurs correspondants. De plus, l'action du frein est modulable, en réglant le couple de freinage en continu au moyen des vis qui réalisent la précharge des ressorts; la plage de réglage du couple est de $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (M_{bMAX} est le couple de freinage maximum indiqué dans le tab. (A62).

Le frein type FA présente des caractéristiques dynamiques très élevées, il est donc adapté pour des applications nécessitant des fréquences de démarrage élevées et des temps d'intervention très rapides.

Sur demande, les moteurs peuvent être prévus avec levier pour le déblocage manuel avec retour automatique (R). Pour la spécification de la position angulaire du levier, voir variante page 235.



Grado di protezione

L'esecuzione standard prevede il grado di protezione IP54. In opzione, il motore autofrenante BN_FA viene fornito con grado di protezione **IP 55** prevedendo le seguenti varianti costruttive:

- anello V-ring posizionato sull'albero motore NDE.
- fascia di protezione in gomma
- anello O-ring

Degree of protection

Standard protection class is IP54. Brake motor BN_FA is also available in protection class **IP 55**, which mandates the following variants:

- V-ring at N.D.E. of motor shaft
- rubber protection sleeve
- O-ring

Schutzart

Die Standardausführung ist Schutzart IP54 vor. Optional kann der Bremsmotor BN_FA auch in der Schutzart **IP 55** geliefert werden, was durch die folgenden zusätzlichen Bauteile erreicht wird:

- V-Ring an der Motorwelle N.D.E.
- Schutzring aus Gummi
- O-Ring

Degré de protection

L'exécution standard prévoit le degré de protection IP54. En option, le moteur frein BN_FA est fourni avec degré de protection **IP 55**, les variations de construction suivantes sont prévues :

- bague V-ring positionné sur l'arbre moteur N.D.E.
- bande de protection en caoutchouc
- joint torique

Alimentazione freno FA

Nei motori a singola polarità l'alimentazione della bobina freno è derivata direttamente dalla morsettiera motore e la tensione del freno quindi coincide con la tensione del motore. In questo caso la tensione del freno può essere omessa dalla designazione.

Per i motori a doppia polarità, e per i motori con alimentazione separata del freno, è presente una morsettiera ausiliaria con 6 terminali per il collegamento alla linea del freno. In entrambi i casi il valore di tensione del freno dovrà essere specificato in designazione.

Nella tabella seguente sono riportate le condizioni di alimentazione standard del freno in c.a. per i motori a singola e doppia polarità:

FA brake power supply

In single speed motors, power supply is brought to the brake coil direct from the motor terminal box. As a result, brake voltage and motor voltage are the same. In this case, brake voltage indication may be omitted in the designation.

Switch-pole motors and motors with separate brake power supply feature an auxiliary terminal board with 6 terminals for connection to brake line. In both cases, brake voltage indication in the designation is mandatory. The following table reports standard AC brake power supply ratings for single- and switch-pole motors:

Stromversorgung - Bremstyp FA

Bei den einpoligen Motoren wird die Versorgung der Bremsspule direkt vom Motorklemmenkasten abgenommen, das bedeutet, dass die Spannung der Bremse mit der Motorspannung übereinstimmt. In diesem Fall braucht die Bremsenspannung nicht extra angegeben werden.

Für die polumschaltbaren Motoren und für eine separate Bremsversorgung ist eine Hilfsklemmenleiste mit 6 Anschlüssen vorgesehen, die einen Anschluß der Bremse ermöglichen. In beiden Fällen muss die Bremsenspannung in der Bestellung angegeben werden.

In der nachstehenden Tabelle werden für die einpoligen und die polumschaltbaren Motoren die Standardspannungen der Wechselstrombremsen angegeben.

Alimentation frein FA

Sur les moteurs à simple polarité, l'alimentation de la bobine frein dérive directement du bornier moteur, par conséquent, la tension du frein coïncide avec la tension du moteur. Dans ce cas, la tension du frein peut être omise de la désignation.

Pour les moteurs à double polarité et les moteurs avec alimentation séparée du frein, une boîte à bornes auxiliaire avec 6 bornes pour le raccordement à la ligne du frein, est présente. Dans les deux cas, la valeur de tension du frein doit être spécifiée dans la désignation.

Le tableau suivant indique les conditions d'alimentation standard du frein en c.a. pour les moteurs à simple et double polarité :

(A61)

motori a singola polarità single-pole motor Einpolige Motoren Moteurs à simple polarité	BN 63...BN 132	BN 160...BN 180
	M05...M4LB	M4LC...M5
	230Δ / 400Y V ±10% – 50 Hz	400Δ/ 690Y V ±10% – 50 Hz
	265Δ / 460Y ±10% - 60 Hz	460Y – 60 Hz

motori a doppia polarità (alimentazione da linea separata) switch-pole motors (separate power supply line) Polumschaltbare Motoren (separate Versorgung) Moteurs à double polarité (alimentation depuis ligne séparée)	BN 63...BN 132
	M05...M4
	230Δ / 400Y V ±10% – 50 Hz
	460Y - 60 Hz

Se non diversamente specificato, l'alimentazione standard del freno è 230Δ / 400Y V - 50 Hz.

Su richiesta, sono disponibili tensioni speciali, nel campo 24...690 V, 50-60 Hz.

Unless otherwise specified, standard brake power supply is 230Δ / 400Y V - 50 Hz.

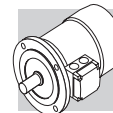
Special voltages in the 24...690 V, 50-60 Hz range are available at request.

Falls nicht anderweitig angegeben, beträgt die Standardversorgung der Bremse 230Δ / 400Y V - 50 Hz.

Auf Anfrage können Sonderspannungen von 24...690 V, 50-60 Hz geliefert werden.

Sauf spécification contraire, l'alimentation standard du frein est 230Δ / 400Y V - 50 Hz.

Sur demande, des tensions spéciales sont disponibles dans la plage 24...690 V, 50-60 Hz.



Dati tecnici freni FA

Technical specifications of FA brakes

Technische Daten der Bremsen vom Typ FA

Caractéristiques techniques freins FA

(A62)

Freno Brake Bremse Frein	Coppia frenante Brake torque Bremsmoment Couple de freinage M_b [Nm]	Rilascio Release Ansprechzeit Déblocage t_1 [ms]	Frenatura Braking Bremsung Freinage t_2 [ms]	W _{max}			W [MJ]	P _b [VA]
				10 s/h	100 s/h	1000 s/h		
FA 02	3.5	4	20	4500	1400	180	15	60
FA 03	7.5	4	40	7000	1900	230	25	80
FA 04	15	6	60	10000	3100	350	30	110
FA 14								
FA 05	40	8	90	18000	4500	500	50	250
FA 15								
FA 06S	60	16	120	20000	4800	550	70	470
FA 06	75	16	140	29000	7400	800	80	550
FA 07	150	16	180	40000	9300	1000	130	600
FA 08	250	20	200	60000	14000	1500	230	1200

Legenda:

M_b = max coppia frenante statica (±15%)

t_1 = tempo di rilascio freno

t_2 = ritardo di frenatura

W_{max} = energia max per frenata (capacità termica del freno)

W = energia di frenatura tra due regolazioni successive del traferro

P_b = potenza assorbita dal freno a 20° (50 Hz)

s/h = avviamenti orari

Key:

M_b = max static braking torque (±15%)

t_1 = brake release time

t_2 = brake engagement time

W_{max} = max energy per brake operation (brake thermal capacity)

W = braking energy between two successive air gap adjustments

P_b = power drawn by brake at 20° (50 Hz)

s/h = starts per hour

Legende:

M_b = statisches max. Bremsmoment (±15%)

t_1 = Bremsenansprechzeit

t_2 = Bremsverzögerung

W_{max} = max. Energie pro Bremsung (Wärmeleistung der Bremse)

W = Bremsenergie zwischen zwei Einstellungen des Luftspalts

P_b = bei 20° von der Bremse aufgenommene Leistung (50 Hz)

s/h = Einschaltungen pro stunde

Légende:

M_b = couple de freinage statique max (±15%)

t_1 = temps de déblocage frein

t_2 = retard de freinage

W_{max} = énergie max par freinage (capacité thermique du frein)

W = énergie de freinage entre deux réglages successifs de l'entrefer

P_b = puissance absorbée par le frein à 20° (50 Hz)

s/h = démarrages horaires

N.B.

I valori di t_1 e t_2 riportati in tabella sono riferiti al freno tarato alla coppia nominale, traferro medio e tensione nominale.

NOTE

Values t_1 and t_2 in the table refer to a brake set at rated torque, medium air gap and rated voltage.

HINWEIS:

Die in der Tabelle angegebenen Werte t_1 und t_2 beziehen sich auf eine Bremse, die auf das Nenndrehmoment, einen mittleren Luftspalt und die Standardspannung eingestellt ist.

N.B.

Les valeurs de t_1 et t_2 indiquées dans le tableau se réfèrent au frein étalonné au couple nominal, entrefer moyen et tension nominale.

Collegamenti freno FA

Per i motori con alimentazione del freno derivata direttamente dall'alimentazione motore i collegamenti alla morsettiera corrispondono a quanto riportato nello schema (A63):

FA brake connections

The diagram (A63) shows the wiring when brake is connected directly to same power supply of the motor:

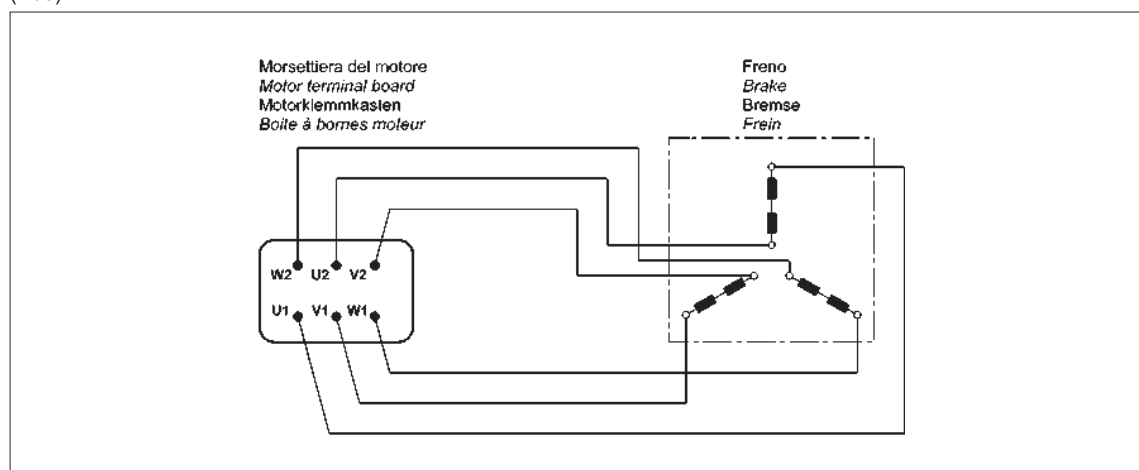
Abschlüsse - Bremstyp FA

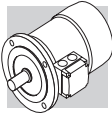
Bei den Motoren mit direkter Bremsspannungsversorgung müssen die Anschlüsse im Klemmenkasten entsprechend den Angaben im Schema (A63) angeschlossen werden:

Raccordements frein FA

Pour les moteurs avec alimentation du frein dérivant directement de l'alimentation moteur, les raccordements à la boîte à bornes correspondent aux indications du schéma (A63) :

(A63)





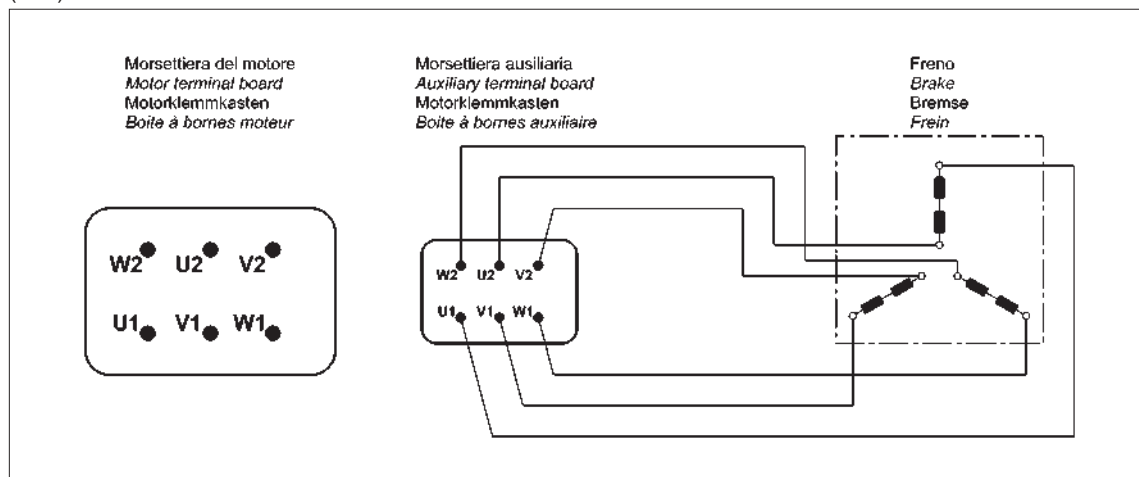
Per i motori a doppia polarità e, quando richiesto, per i motori ad una velocità con alimentazione da linea separata è prevista una morsettiera ausiliaria a 6 morsetti per il collegamento del freno; in questa esecuzione i motori prevedono la scatola coprimorsetti maggiorata. Vedi schema (A64):

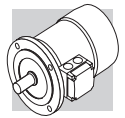
Switch-pole motors and, at request, single-pole motors with separate power supply are equipped with an auxiliary terminal board with 6 terminals for brake connection.
In this version, motors feature a larger terminal box. See diagram (A64):

Bei den polumschaltbaren Motoren und, auf Anfrage, auch bei den einpoligen Motoren mit separater Bremsversorgung ist für den Anschluss der Bremse ein Hilfsklemmenkasten mit 6 Klemmen vorgesehen. In diesen Ausführungen haben die Motoren einen größeren Klemmenkasten. Siehe Schema (A64):

Pour les moteurs à double polarité et, lorsque cela est requis, pour les moteurs à une vitesse avec alimentation depuis ligne séparée, une boîte à bornes auxiliaire à 6 bornes est prévue pour le raccordement du frein ; dans cette exécution les moteurs prévoient un couvercle bornier majoré. Voir schéma (A64) :

(A64)





**M2.7 - MOTORI AUTOFRENANTI
IN C.A., TIPO BN_BA**

**M2.7 - AC BRAKE MOTORS
TYPE BN_BA**

**M2.7 - DREHSTROM-BREMS-
MOTOREN MIT WECH-
SELS- TROMBREMSE
VOM TYP BN_BA**

**M2.7 - MOTEURS FREIN EN
C.A., TYPE BN_BA**

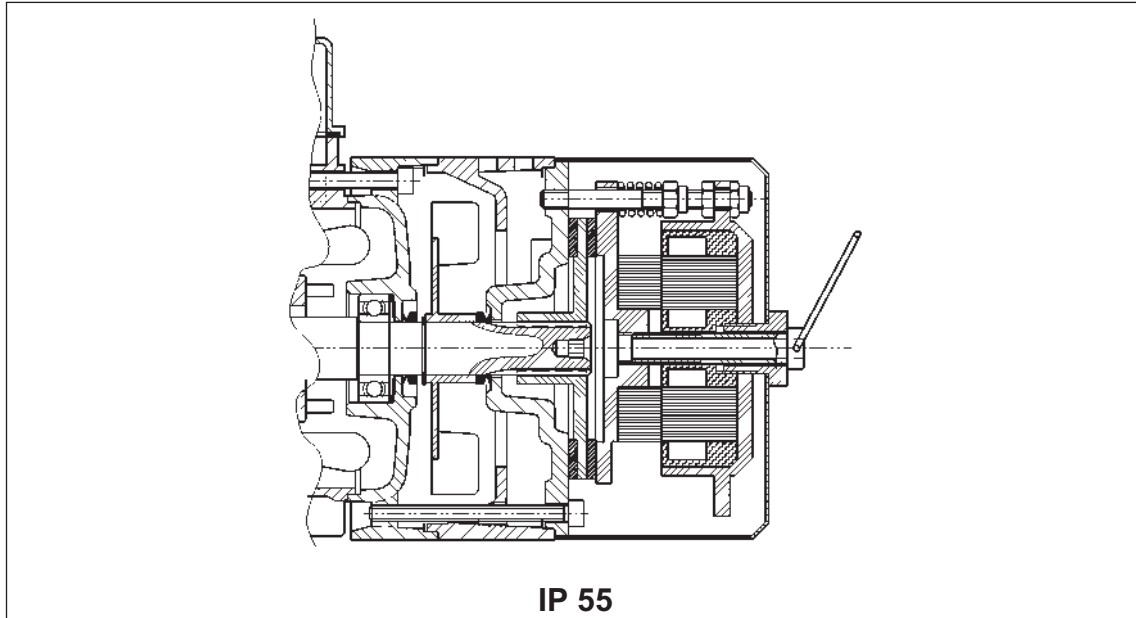
Grandezze: BN 63 ... BN 132M

Frame sizes: BN 63 ... BN 132M

Baugrößen: BN 63 ... BN 132M

Tailles : BN 63 ... BN 132M

(A65)



Freno elettromagnetico con alimentazione in **corrente alternata** trifase, fissato con viti allo scudo convogliatore.

Disco freno in acciaio scorrevole assialmente sull'albero motore scanalato (mozzo trascinatore in acciaio calettato sull'albero per grandezza 244).

I motori sono forniti con freno tarato alla massima coppia.

La coppia freno è regolabile con continuità agendo sulle viti di compressione delle molle; il campo di regolazione consentito è $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (M_{bMAX} è il momento frenante massimo riportato in tab. (A66)). Di serie i motori sono forniti completi di vite per lo sblocco manuale del freno, con mantenimento della posizione di rilascio per consentire la rotazione dell'albero motore.

La vite di sblocco deve essere smontata dopo l'utilizzo per assicurare il corretto funzionamento del freno, ed evitare situazioni potenzialmente pericolose.

Il freno BA, oltre alle elevate caratteristiche dinamiche tipiche dei freni in corrente alternata, presenta una costruzione robusta con energia di frenatura aumentata che lo rendono particolarmente idoneo a servizi pesanti, oltre che in applicazioni dove sono richieste frequenze di manovra elevate e tempi d'intervento molto rapidi.

*Electromagnetic brake operates from three-phase **alternated current** power supply and is bolted onto conveyor shield.*

Steel brake disc slides axially on splined motor shaft (steel drive hub is shrunk onto shaft on frame size 244).

Factory setting is maximum brake torque.

Step less braking torque adjustment by screws which compress the brake springs. Allowed adjustment range is $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (where M_{bMAX} is maximum braking torque as shown in tab. (A66)).

Motors are supplied complete with manual brake release screw as standard. Screw may be locked in the release position to allow for motor shaft rotation.

The brake release screw must be removed after use to ensure proper brake operation and avoid potentially dangerous conditions.

In addition to the high dynamic characteristics typical of AC brakes, a sturdy design and increased braking energy make the BA brake ideal for heavy-duty applications as well as applications requiring frequent stop/starts and very fast response time.

Elektromagnetische Bremse mit **Drehstromversorgung**, die mittels Schrauben am Motorschild des Motors befestigt ist.

Die Bremscheibe (Stahl) gleitet axial auf der Rotorwelle (bei Baugröße 244 über einem auf die Welle aufgezogenem Mitnehmer aus Stahl).

Die Motoren werden mit einer auf das maximale Drehmoment des Motors eingestellten Bremse geliefert.

Das Bremsdrehmoment ist durch Betätigen der Federdruckschrauben stufenlos regelbar. Der zulässige Einstellbereich beträgt $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (M_{bMAX} steht für den max. Bremsmoment, das in der Tab. (A66) angegeben wird).

Die Motoren werden serienmäßig mit einer Schraube zur manuelle Bremslüftung geliefert; die arretierbar ist, um ein Drehen der Motorwelle zu ermöglichen.

Diese Schraube muss im Betrieb des Motors wieder abmontiert werden, damit die korrekte Funktion der Bremse gesichert ist.

Die Bremse vom Typ BA zeichnet sich durch ihre dynamischen Eigenschaften und die robuste Bauweise aus, durch die sie eine erhöhte Bremsenergie abzugeben kann. Diese Bremstypen eignen sich besonders für einen Einsatz unter harten Bedingungen und überall dort, wo häufige Schaltfrequenzen und schnelle Ansprechzeiten gefordert werden.

Frein électromagnétique avec alimentation en **courant alternatif** triphasé, fixé avec des vis au bouclier.

Disque frein en acier coulissant de façon axiale sur l'arbre moteur rainuré (moyeu d'entraînement en acier calé sur l'arbre pour la taille 244).

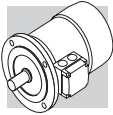
Les moteurs sont fournis avec frein étalonné au couple maximal.

Le couple de freinage est réglable en continu en intervenant sur les vis de compression des ressorts; la plage de réglage autorisé est de $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (M_{bMAX} étant le couple de freinage maximum indiqué dans le tab. (A66)).

De série, les moteurs sont fournis avec vis de déblocage manuel du frein, avec maintien de la position de relâchement afin de permettre la rotation de l'arbre moteur.

La vis de déblocage doit être démontée après utilisation afin de garantir le fonctionnement correct du frein et d'éviter les situations potentiellement dangereuses.

Le frein BA, outre les caractéristiques dynamiques élevées typiques des freins en courant alternatif, est de fabrication robuste avec énergie de freinage majorée, ce qui le rend particulièrement adapté pour les services difficiles ainsi que pour les applications nécessitant des fréquences de manœuvre élevées et des temps d'intervention très rapides.



Grado di protezione

È disponibile un'unica esecuzione, con grado di protezione IP55.

Protection class

Only available in protection class IP55.

Schutzart

Es ist eine nur die Ausführung in Schutzklasse IP55 verfügbar.

Degré de protection

Il est disponible en une exécution unique, avec degré de protection IP55.

Alimentazione freno BA

Nei motori a singola polarità l'alimentazione della bobina freno è derivata direttamente dalla morsettiera motore e la tensione del freno quindi coincide con la tensione del motore. In questo caso la tensione del freno può essere omessa dalla designazione.

Per i motori a doppia polarità, e per i motori con alimentazione separata del freno, è presente una morsettiera ausiliaria con 6 terminali per il collegamento alla linea del freno. In entrambi i casi il valore di tensione del freno dovrà essere specificato in designazione.

Nella tabella seguente sono riportate le condizioni di alimentazione standard del freno in c.a. per i motori a singola e doppia polarità:

BA brake power supply

In single speed motors, power supply is brought to the brake coil direct from the motor terminal box. As a result, brake voltage and motor voltage are the same. In this case, brake voltage indication may be omitted in the designation.

Switch-pole motors and motors with separate brake power supply feature an auxiliary terminal board with 6 terminals for connection to brake line. In both cases, brake voltage indication in the designation is mandatory. The following table reports standard AC brake power supply ratings for single- and switch-pole motors:

Stromversorgung - Bremstyp BA

Bei den einpoligen Motoren wird die Versorgung der Bremsspule direkt vom Motorklemmenkasten abgezweigt, das bedeutet also, dass die Spannung der Bremse mit der Motorspannung übereinstimmt. In diesem Fall braucht die Bremsenspannung nicht extra angegeben werden.

Für polumschaltbaren Motoren und für eine separate Bremsversorgung ist eine Hilfsklemmenleiste mit 6 Anschlüssen vorgesehen, die einen Anschluss der Bremse ermöglichen. In beiden Fällen muss die Bremsenspannung bei der Bestellung angegeben werden.

In der nachstehenden Tabelle werden für die einpoligen und die polumschaltbaren Motoren die Standardversorgung der Wechselstrombremsen angegeben.

Alimentation frein BA

Sur les moteurs à simple polarité, l'alimentation de la bobine frein dérive directement du bornier moteur, par conséquent, la tension du frein coïncide avec la tension du moteur. Dans ce cas, la tension du frein peut être omise de la désignation.

Pour les moteurs à double polarité et les moteurs avec alimentation séparée du frein, un boîte à bornes auxiliaire avec 6 bornes pour le raccordement au réseau du frein, est présente. Dans les deux cas, la valeur de tension du frein doit être spécifiée dans la désignation.

Le tableau suivant indique les conditions d'alimentation standard du frein en c.a. pour les moteurs à simple et double polarité :

(A65)

motori a singola polarità single-pole motor Einpolige Motoren Moteurs à simple polarité	BN 63 ... BN 132
	230Δ / 400Y V ±10% – 50 Hz
	265Δ / 460Y ±10% - 60 Hz
motori a doppia polarità (alimentazione da linea separata) switch-pole motors (separate power supply line) Polumschaltbare Motoren (separate Versorgung) Moteurs à double polarité (alimentation depuis ligne séparée)	BN 63 ... BN 132
	230Δ / 400Y V ±10% – 50 Hz
	460Y - 60 Hz

Se non diversamente specificato, l'alimentazione standard del freno è 230Δ / 400Y V - 50 Hz.

Su richiesta, sono disponibili tensioni speciali, nel campo 24...690 V, 50-60 Hz.

Unless otherwise specified, standard brake power supply is 230Δ / 400Y V - 50 Hz.

Special voltages in the 24...690 V, 50-60 Hz range are available at request.

Falls nicht anderweitig angegeben, beträgt die Standardversorgung der Bremse 230Δ / 400Y V - 50 Hz.

Auf Anfrage können Sonderspannungen von 24...690 V, 50-60 Hz geliefert werden.

Sauf spécification contraire, l'alimentation standard du frein est 230Δ / 400Y V - 50 Hz.

Sur demande, des tensions spéciales sont disponibles dans la plage 24...690 V, 50-60 Hz.

Dati tecnici freni BA

Nella tabella (A66) sottostante sono riportati i dati tecnici dei freni in c.a., tipo BA.

BA brake technical specifications

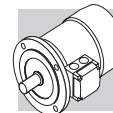
The table (A66) below reports the technical specifications for AC brakes type BA.

Technische Daten der Bremsen vom Typ BA

In der nachstehenden Tabelle (A66) werden die technischen Daten der Wechselstrombremsen vom Typ BA angegeben:

Caractéristiques techniques freins BA

Le tableau (A66) ci-dessous indique les caractéristiques techniques des freins en c.a., type BA.



(A66)

Freno Brake Bremse Frein	Coppia frenante Brake torque Bremsmoment Couple de freinage	Rilascio Release Ansprechzeit Déblocage	Frenatura Braking Bremsung Freinage	Wmax			W	P _b
				[J]				
				10 s/h	100 s/h	1000 s/h		
				M _b [Nm]	t ₁ [ms]	t ₂ [ms]		
BA 60	5	5	20	4000	1500	180	30	60
BA 70	8	6	25	7000	2700	300	60	75
BA 80	18	6	25	10000	3100	350	80	110
BA 90	35	8	35	13000	3600	400	88	185
BA 100	50	8	35	18000	4500	500	112	225
BA 110	75	8	35	28000	6800	750	132	270
BA 140	150	15	60	60000	14000	1500	240	530

Legenda:

M_b = max coppia frenante statica ($\pm 15\%$)

t_1 = tempo di rilascio freno

t_2 = ritardo di frenatura

W_{max} = energia max per frenata (capacità termica del freno)

W = energia di frenatura tra due regolazioni successive del traferro

P_b = potenza assorbita dal freno a 20° (50 Hz)

s/h = avviamenti orari

Key:

M_b = max static braking torque ($\pm 15\%$)

t_1 = brake release time

t_2 = brake engagement time

W_{max} = max energy per brake operation (brake thermal capacity)

W = braking energy between two successive air gap adjustments

P_b = brake power absorption at 20° (50 Hz)

s/h = starts per hour

Legende:

M_b = statisches max. Bremsmoment ($\pm 15\%$)

t_1 = Bremsenansprechzeit

t_2 = Bremsverzögerung

W_{max} = max. Energie pro Bremsung (Wärmeleistung der Bremse)

W = Bremsenergie zwischen zwei Einstellungen des Luftspalts

P_b = bei 20° von der Bremse aufgenommene Leistung (50 Hz)

s/h = Einschaltungen pro stunde

Légende:

M_b = couple de freinage statique max ($\pm 15\%$)

t_1 = temps de déblocage frein

t_2 = retard de freinage

W_{max} = énergie max par freinage (capacité thermique du frein)

W = énergie de freinage entre deux réglages successifs de l'entrefer

P_b = puissance absorbée par le frein à 20° (50 Hz)

s/h = démarrages horaires

N.B.

I valori di t_1 e t_2 riportati in tabella sono riferiti al freno tarato alla coppia nominale, traferro medio e tensione nominale.

NOTE

Values t_1 and t_2 in the table refer to a brake set at rated torque, medium air gap and rated voltage.

HINWEIS:

Die in der Tabelle angegebenen Werte t_1 und t_2 beziehen sich auf eine Bremse, die auf das Nenndrehmoment, einen mittleren Luftspalt und die Standardspannung eingestellt ist.

N.B.

Les valeurs de t_1 et t_2 indiquées dans le tableau se réfèrent au frein étaloné au couple nominal, entrefer moyen et tension nominale.

Collegamenti freno BA

Per i motori con alimentazione del freno derivata direttamente dall'alimentazione motore i collegamenti alla morsettiera corrispondono a quanto riportato nello schema (A67):

BA brake connections

The diagram (A67) shows the required connections to terminal box when brake is to be connected directly to motor power supply:

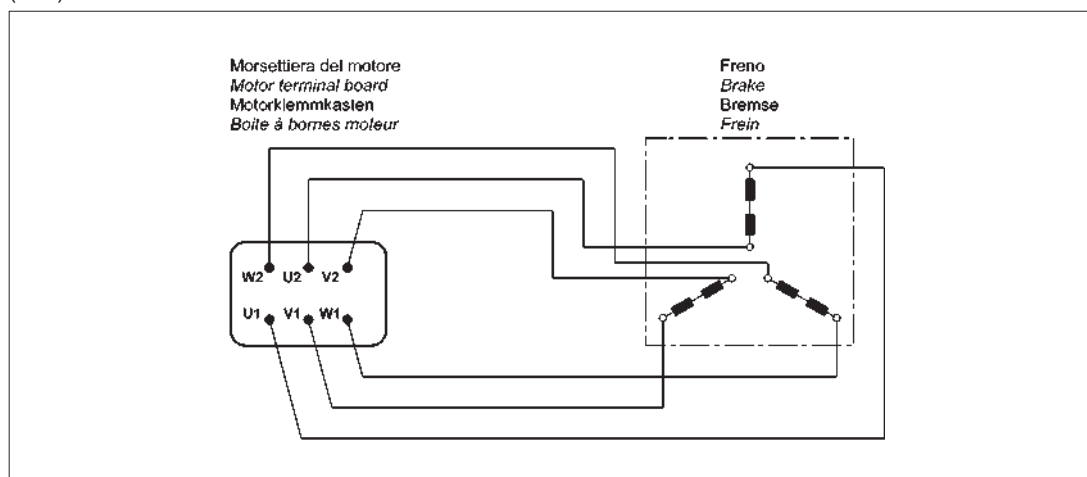
Abschlüsse - Bremstyp BA

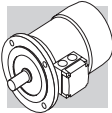
Bei den Motoren mit direkter Bremsspannungsversorgung müssen die Anschlüsse im Klemmenkasten entsprechend den Angaben im Schema (A67) angeschlossen werden:

Raccordements frein BA

Pour les moteurs avec alimentation du frein dérivant directement de l'alimentation moteur, les raccordements à la boîte à bornes correspondent aux indications du schéma (A67) :

(A67)





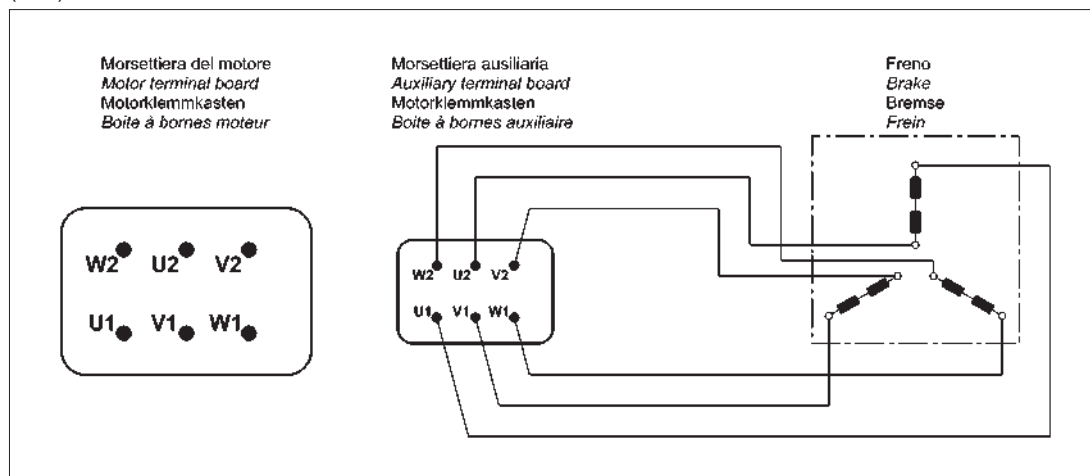
Per i motori a doppia polarità e, quando richiesto, per i motori ad una velocità con alimentazione da linea separata è prevista una morsetteria ausiliaria a 6 morsetti per il collegamento del freno; in questa esecuzione i motori prevedono la scatola coprimorsetti maggiorata. Vedi schema (A68):

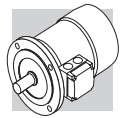
Switch-pole motors and, at request, single-pole motors with separate power supply line are equipped with an auxiliary terminal board with 6 terminals for brake connection. In this version, motors feature a larger terminal box. See diagram (A68):

Bei den polumschaltbaren Motoren und, auf Anfrage, auch bei den einpoligen Motoren mit separater Bremsversorgung ist für den Anschluss der Bremse ein Hilfsklemmenkasten mit 6 Klemmen vorgesehen. In diesen Ausführungen haben die Motoren einen größeren Klemmenkasten. Siehe Schema (A68):

Pour les moteurs à double polarité et, lorsque cela est requis, pour les moteurs à une vitesse avec alimentation depuis ligne séparée, une boîte à bornes auxiliaire à 6 bornes est prévue pour le raccordement du frein ; dans cette exécution les moteurs prévoient un couvercle bornier majoré. Voir schéma (A68) :

(A68)





M2.8 - SISTEMI DI SBLOCCO FRENO

I freni a pressione di molle tipo **FD** e **FA** possono essere dotati opzionalmente di dispositivi per lo sblocco manuale del freno, normalmente utilizzati per condurre interventi di manutenzione sulle parti di macchina, o dell'impianto, comandate dal motore.

M2.8 - BRAKE RELEASE SYSTEMS

*Spring-applied brakes type **FD** and **FA** may be equipped with optional manual release devices. These are typically used for manually releasing the brake before servicing any machine or plant parts operated by the motor.*

M2.8 - BREMSLÜFTHEBEL

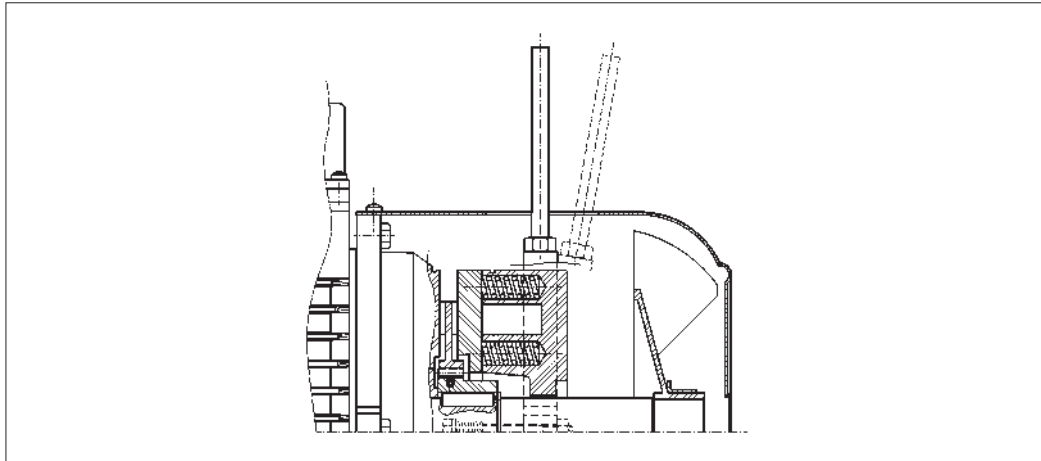
Die Federdruckbremsen vom Typ **FD** und **FA** können Optional mit Bremslüfthebeln geliefert werden, die ein manuelles Lüften der Bremse ermöglichen. Diese Lüftungseinrichtungen können bei Instandhaltungsarbeiten an vom Motor betriebenen Maschinen- oder Anlagenteilen verwendet werden.

M2.8 - SYSTEMES DE DEBLOCAGE FREIN

*Les freins à pression de ressorts type **FD** et **FA** peuvent, en option, être dotés de dispositifs de déblocage manuel du frein, normalement utilisés pour effectuer des interventions d'entretien sur les composants de la machine, ou de l'installation commandée par le moteur.*

(A69)

R



La leva di sblocco è dotata di ritorno automatico, tramite dispositivo a molla.

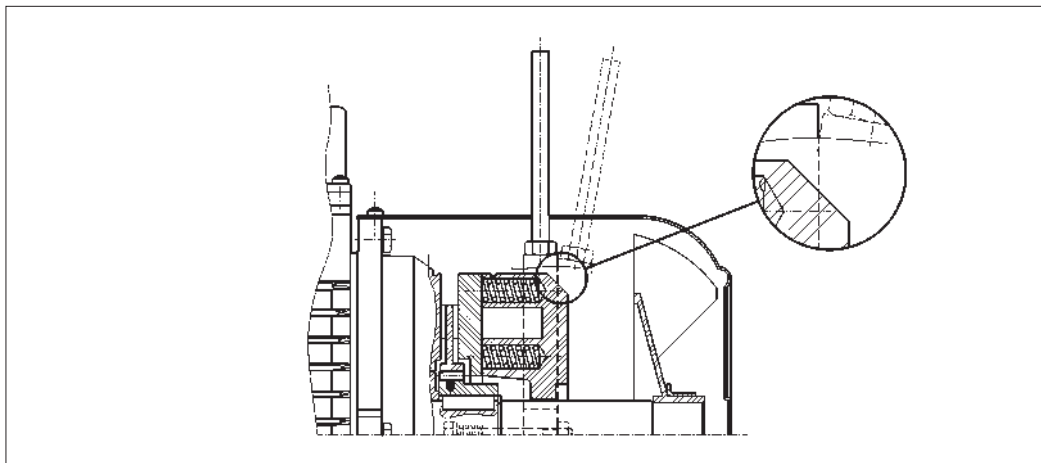
A return spring brings the release lever back in the original position.

Bremslüfthebel mit automatischer Rückstellung durch Federkraft.

Le levier de déblocage est doté de retour automatique, au moyen d'un dispositif à ressort.

(A70)

RM

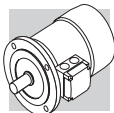


Sui motori tipo BN_FD la leva di sblocco può essere temporaneamente bloccata in posizione di rilascio del freno, avvitando la stessa fino ad impegnarne l'estremità in un risalto del corpo del freno.

On motors type BN_FD, if the option RM is specified, the release device may be locked in the "release" position by tightening the lever until its end becomes engaged with a brake housing projection.

Der Bremslüfthebel kann zeitweise in der Bremslüftposition arretiert werden, indem man ihn so lange einschraubt, bis die Bremse arretiert ist. Für die unterschiedlichen Motor-

Levier de déblocage peut être temporairement bloqué en position de déblocage du frein en le vissant jusqu'à engager l'extrémité dans une saillie du corps du frein. La disponibilité des systèmes de

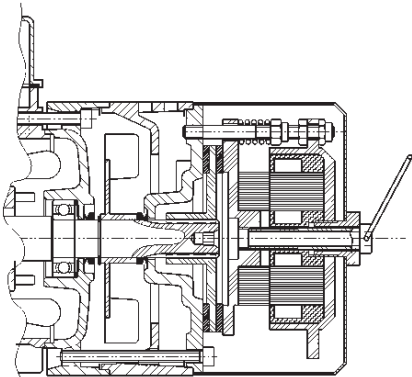


La disponibilità dei sistemi di sblocco freno è diversa per i vari tipi di motore, ed è descritta dalla tabella seguente:

The availability for the various disengagement devices is charted here below:

typen sind ebenso verschiedene Bremslüftsysteme verfügbar, die Sie der folgenden Tabelle entnehmen können:

débloccage du frein est différente en fonction des types de moteur et figure dans le tableau suivant :

(A71)	R	RM
BN_FD	BN 63...BN 200	2p 63A2 ≤ H ≤ 132M2 4p 63A4 ≤ H ≤ 132MA4 6p 63A6 ≤ H ≤ 132MA6
M_FD	M 05...M 5	M 05...M 4LA
BN_FA	BN 63...BN 180M	
M_FA	M 05...M 5	
BN_BA	 di serie std. supply serienmäßig de série	

Orientamento della leva di sblocco

Per entrambe le opzioni **R** e **RM**, la leva di sblocco del freno viene collocata, se non diversamente specificato, con orientamento di 90° in senso orario, rispetto alla posizione della morsetteria - riferimento **[AB]** nel disegno sottostante.

Orientamenti alternativi, tipo **[AA]**, **[AC]** e **[AD]** possono essere richiesti citandone la relativa specifica:

Release lever orientation

*Unless otherwise specified, the release lever is located 90° away from the terminal box – identified by letters **[AB]** in the diagram below – in a clockwise direction on both options **R** and **RM**.*

*Alternative lever positions **[AA]**, **[AC]** and **[AD]** are also possible when the corresponding option is specified:*

Ausrichtung des Bremslüfthebels

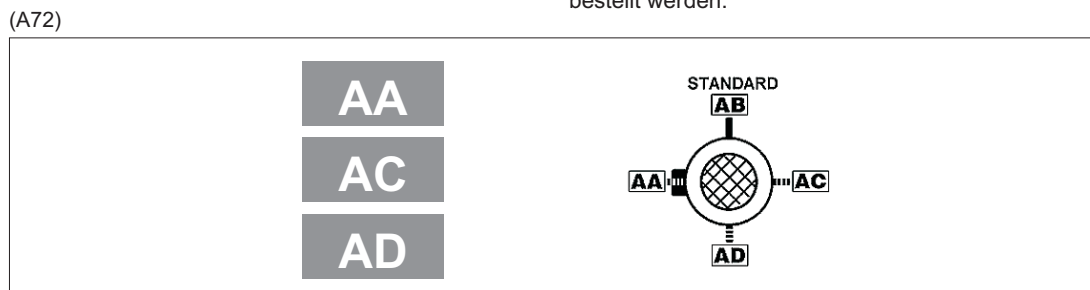
Bei beiden Optionen, **R** und **RM**, wird der Bremslüfthebel, falls nicht anderweitig festgelegt, um 90° im Uhrzeigersinn zur Position des Klemmenkastens montiert (Position **[AB]** in der nachfolgenden Zeichnung).

Andere Positionen: **AA** (0° zum Klemmenkasten), **AC** (180° zum Klemmenkasten) oder **AD** (270° zum Klemmenkasten, im Uhrzeigersinn vom Lüfter aus gesehen) können unter Angabe der entsprechenden Spezifikation bestellt werden:

Orientation du levier de déblocage

*Pour les deux options **R** et **RM**, le levier de déblocage du frein est positionné, sauf spécification contraire, avec une orientation de 90° dans le sens des aiguilles d'une montre par rapport à la position de la boîte à bornes - référence **[AB]** sur le dessin ci-dessous.*

*Des orientations différentes, type **[AA]**, **[AC]** et **[AD]** peuvent être demandées à condition de préciser la position correspondante :*



Caratteristiche volani (F1)

La tabella seguente riporta il peso e l'inerzia aggiuntiva del volani che possono essere richiesti tramite l'opzione F1. Le dimensioni complessive rimangono invariate.

Fly-wheel data (F1)

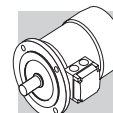
The table below shows values of weight and inertia of flywheel (option F1). Overall dimensions of motors remain unchanged.

Eigenschaften der Schwungräder (F1)

Die folgende Tabelle gibt das Gewicht und das Trägheitsmoment der Zusatzschwungräder an (Option F1). Die Gesamtabmessungen bleiben unverändert.

Caractéristiques volants (F1)

Le tableau suivante indique le poids et l'inertie des volants supplémentaires sans variations de l'encombrement moteur.



(A73)

Dati tecnici volano per motori tipo: / Main data for flywheel of motore type: / Eigenschaften der Schwungräder für Motoren typ: / Données volant pour moteurs type: BN_FD, M_FD			
		Peso volano / Fly-wheel weight Gewicht Schwungrad / Poids volant [Kg]	Inerzia volano / Fly-wheel inertia Trägheitsmoment Schwungrad / Inertie volant [Kgm ²]
BN 63	M05	0.69	0.00063
BN 71	M1	1.13	0.00135
BN 80	M2	1.67	0.00270
BN 90 S - BN 90 L	—	2.51	0.00530
BN 100	M3	3.48	0.00840
BN 112	—	4.82	0.01483
BN 132 S - BN 132 M	M4	6.19	0.02580

M2.9- OPZIONI**M2.9 - OPTIONS****M2.9 - OPTIONEN****M2.9 - OPTIONS****Protezioni termiche****Thermal protective devices****Thermische Schutzeinrichtungen****Protections thermiques**

Oltre alla protezione garantita dall'interruttore magnetotermico, i motori possono essere provvisti di sonde termiche incorporate per proteggere l'avvolgimento da eccessivo riscaldamento dovuto a scarsa ventilazione o servizio intermittente.

Questa protezione dovrebbe sempre essere prevista per motori servovenilati (IC416).

In addition to the standard protection provided by the magneto-thermal device, motors can be supplied with built-in thermal probes to protect the winding against overheating caused, by insufficient ventilation or by an intermittent duty.

This additional protection should always be specified for servovenilated motors (IC416).

Abgesehen von den Motorschutzschaltern mit thermischem und elektromagnetischem Auslöser können die Motoren mit integrierten Temperaturfühlern zum Schutz der Wicklung vor Überhitzung z.B. wegen unzureichender Lüftung oder Aussetzbetriebs ausgestattet werden.

Diese Schutzeinrichtung muß bei fremdbelüfteten Motoren stets vorgesehen werden (IC416).

Outre la protection garantie par l'interrupteur magnétothermique, les moteurs peuvent être équipés de sondes thermiques incorporées pour protéger le bobinage contre une surchauffe excessive due par exemple à une ventilation insuffisante ou un service intermittent.

Cette protection devrait toujours être prévue pour les moteurs servovenilés (IC416).

E3**Sonde termiche a termistori****Thermistors****Temperaturfühler und Thermistoren****Sondes thermométriques**

Sono dei semiconduttori che presentano una rapida variazione di resistenza in prossimità della temperatura nominale di intervento (150 °C).

L'andamento della caratteristica $R = f(T)$ è normalizzato dalle Norme DIN 44081, IEC 34-11. Questi sensori presentano il vantaggio di avere ingombri ridotti, un tempo di risposta molto contenuto e, dato che il funzionamento avviene senza contatti, sono completamente esenti da usura.

In genere vengono impiegati termistori a coefficiente di temperatura positivo denominati anche "resistori a conduttore freddo" PTC.

A differenza delle sonde termiche bimetalliche, non possono intervenire direttamente sulle correnti delle bobine di eccitazione e devono pertanto essere collegati ad una speciale unità di controllo (apparecchio di sgancio) da interfacciare alle connessioni esterne.

Con questa protezione vengono inseriti tre PTC, (collegati in serie), nell'avvolgimento con terminali disponibili in morsettiera ausiliaria.

These are semi-conductors having rapid resistance variation when they are close to the rated switch off temperature (150 °C). Variations of the $R = f(T)$ characteristic are specified under DIN 44081, IEC 34-11 Standards.

These elements feature several advantages: compact dimensions, rapid response time and, being contact-free, absolutely no wear.

Positive temperature coefficient thermistors are normally used (also known as PTC "cold conductor resistors").

Contrary to bimetallic thermostats, they cannot directly intervene on currents of energizing coils, and must therefore be connected to a special control unit (triggering apparatus) to be interfaced with the external connections.

Thus protected, three PTCs connected in series are installed in the winding, the terminals of which are located on the auxiliary terminal-board.

Hierbei handelt es sich um Halbleiter, die eine schnelle Änderung des Widerstands in der Nähe der Nennansprechtemperatur (150 °C) zeigen.

Der Verlauf der Kennlinie $R = f(T)$ ist durch die DIN-Normen 44081 und IEC 34-11 festgelegt.

Diese Sensoren haben folgende Vorteile: sie weisen geringe Außenmaße und eine äußerst kurze Ansprechzeit auf und sind vollkommen verschleißfrei, da sie berührungslos arbeiten.

Im allgemeinen werden Thermistoren mit positivem Temperaturkoeffizienten verwendet, die auch als "Kaltleiter" (PTC-Widerstände) bezeichnet werden.

Im Unterschied zu Bimetall-Temperaturfühlern können sie nicht direkt auf die Erregungsströme der Spulen wirken, sondern müssen an eine spezielle Steuereinheit (Auslösegerät) angeschlossen werden, die mit den externen Anschlüssen kompatibel ist.

Mit dieser Schutzvorrichtung werden drei in Reihe geschaltete PTC-Widerstände in die Wicklung eingesetzt, deren Endanschlüsse an einer Zusatzklemmleiste verfügbar sind.

Ce sont des semiconducteurs qui présentent une variation rapide de résistance à proximité de la température nominale d'intervention (150 °C).

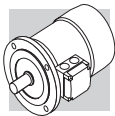
L'évolution de la caractéristique $R = f(T)$ est défini par les Normes DIN 44081, IEC 34-11.

Ces capteurs présentent l'avantage d'avoir des encombrements réduits, un temps de réponse très bref et, du fait que le fonctionnement a lieu sans contact, il sont exempts d'usure.

En général, on utilise des thermistors à coefficient de température positif dénommés également "résistors à conducteur froid" PTC.

Contrairement aux sondes thermiques bimétalliques, ils ne peuvent intervenir directement sur les courants des bobines d'excitation et doivent par conséquent être reliés à une unité spéciale de contrôle (appareil de déconnexion) à interfacer aux connexions extérieures.

Avec cette protection, trois sondes, (reliées en série), sont insérées dans le bobinage avec extrémités disponibles dans le bornier auxiliaire.



D3

Sonde termiche bimetalliche

I protettori di questo tipo contengono all'interno di un involucro un disco bimetallico che, raggiunta la temperatura nominale di intervento (150 °C), commuta i contatti dalla posizione di riposo. Con la diminuzione della temperatura, il disco e i contatti riprendono automaticamente la posizione di riposo. Normalmente si impiegano tre sonde bimetalliche in serie con contatti normalmente chiusi e terminali disponibili in una morsettiera ausiliaria.

Bimetallic thermostates

These types of protective devices house a bimetal disk. When the rated switch off temperature (150 °C) is reached, the disk switches the contacts from their initial rest position. As temperature falls, the disk and the contacts automatically return to rest position. Three bimetallic thermostates connected in series are usually employed, with normally closed contacts. The terminals are located on an auxiliary terminal-board.

Bimetall-Temperaturfühler

Diese Schutzeinrichtungen bestehen aus einer Kapsel, in der sich eine Bimetallscheibe befindet, die bei Erreichen der Nennansprechtemperatur (150 °C) anspricht. Nach Absenkung der Temperatur geht der Schaltkontakt automatisch in Ruhestellung zurück. Normalerweise werden drei in Reihe geschaltete Bimetallfühler mit Öffnern verwendet, deren Endverschlüsse an einer Zusatzklemmleiste verfügbar sind.

Sondes thermiques bimétalliques

Les protecteurs de ce type contiennent, dans une enveloppe interne, un disque bimétallique qui, lorsque la température nominale d'intervention (150 °C) est atteinte, commute les contacts de la position de repos. Avec la diminution de la température, le disque et les contacts reprennent automatiquement la position de repos. Normalement, on utilise trois sondes bimétalliques en série avec contacts normalement fermés et extrémités disponibles dans un bornier auxiliaire.

H1

Riscaldatori anticondensa

I motori funzionanti in ambienti molto umidi e/o in presenza di forti escursioni termiche, possono essere equipaggiati con una resistenza anti-condensa. L'alimentazione monofase è prevista da morsettiera ausiliaria posta nella scatola principale. Le potenze assorbite dalla resistenza elettrica sono elencate qui di seguito:

Anti-condensation heaters

Where an application involves high humidity or extreme temperature fluctuation, motors may be equipped with an anti-condensate heater. A single-phase power supply is available in the auxiliary terminal board inside the main terminal box. Values for the absorbed power are listed here below:

Wicklungsheizung

Die Motoren, die in besonders feuchten Umgebungen und/oder unter starken Temperaturschwankungen eingesetzt werden, können mit einem Heizelement als Kondenwasserschutz ausgestattet werden. Die einphasige Versorgung erfolgt über eine Zusatzklemmleiste, die sich im Klemmenkasten befindet. Werte fuer die Leistungsaufnahme sind in folgender Tabelle aufgeführt.

Rechauffeurs anticondensation

Les moteurs fonctionnant dans des milieux très humides et/ou en présence de fortes plages thermiques peuvent être équipés d'une résistance anticondensation. L'alimentation monophasée est prévue par l'intermédiaire d'une boîte à bornes auxiliaire située dans la boîte principale. Les puissances absorbées sont indiqués de suite :

(A74)

		H1
		1~ 230V ± 10% P [W]
BN 56...BN 80	M0...M2	10
BN 90...BN 160MR	M3 - M4	25
BN 160M...BN 180M	M5	50
BN 180L...BN 200L	—	50

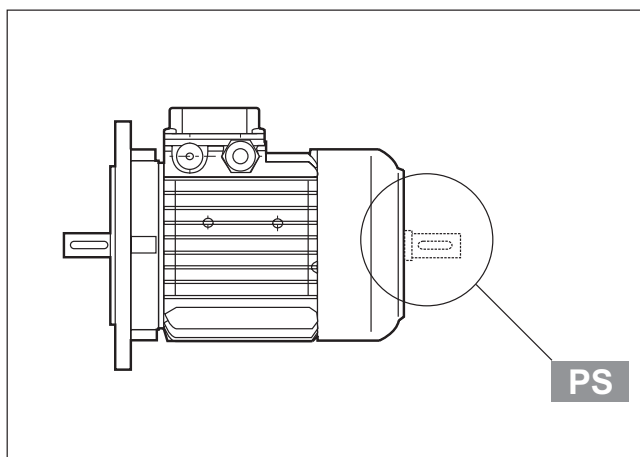
Importante!
Durante il funzionamento del motore la resistenza anticondensa non deve mai essere inserita.

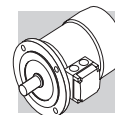
Warning!
Always remove power supply to the anti-condensate heater before operating the motor.

Warnung!
Während des Motorbetriebs darf die Wicklungsheizung nie gespeist werden.

Avertissement!
Durant le fontionnement du moteur, la résistance anticondensation ne doit jamais être alimentée.

PS





Seconda estremità d'albero

L'opzione esclude le varianti RC, TC, U1, U2, EN1, EN2, EN3 – non applicabile ai motori con freno tipo BA. Le dimensioni sono reperibili nelle tavole dimensionali dei motori.

Second shaft extension

This option is not compatible with variants RC, TC, U1, U2, EN1, EN2, EN3 – and is not feasible on motors equipped with BA brake. For shaft dimensions please see motor dimensions tables.

Zweites Wellenende

Diese Option schließt die Optionen RC, TC, U1, U2, EN1, EN2, EN3 aus – sie kann nicht außerdem nicht an Motoren, die mit einer Bremse vom Typ BA ausgestattet sind, angebaut werden. Die entsprechenden Maße können den Maßtabellen der Motoren entnommen werden.

Arbre à double extrémité

L'option exclut les variantes RC, TC, U1, U2, EN1, EN2, EN3 – non applicables aux moteurs avec frein type BA. Les dimensions figurent sur les planches de dimensions des moteurs.

AL

AR

Dispositivo antiritorno

Nelle applicazioni dove è necessario impedire la rotazione inversa del motore dovuta all'azione del carico, è possibile impiegare motori provvisti di un dispositivo antiritorno (disponibile solo sulla serie M). Questo dispositivo, pur consentendo la libera rotazione nel senso di marcia, interviene istantaneamente in caso di mancanza di alimentazione bloccando la rotazione dell'albero nel senso inverso.

Il dispositivo antiritorno è lubrificato a vita con grasso specifico per questa applicazione.

In fase di ordine dovrà essere indicato chiaramente il senso di marcia previsto.

In nessun caso il dispositivo antiritorno dovrà essere utilizzato per impedire la rotazione inversa nel caso di collegamento elettrico errato.

Nella tabella (A75) sono indicate le coppie nominale e massima di bloccaggio attribuite ai dispositivi antiritorno utilizzati, mentre la raffigurazione schematica del dispositivo è inserita nella tabella (A76).

Le dimensioni sono le stesse del motore autofrenante.

Per il senso di rotazione libera contattare il Servizio Tecnico di Bonfiglioli Riduttori.

Backstop device

For applications where backdriving must be avoided, motors equipped with an anti run-back device can be used (available for the M series only). While allowing rotation in the direction required, this device operates instantaneously in case of a power failure, preventing the shaft from running back. The anti run-back device is life lubricated with special grease for this specific application.

When ordering, customers should indicate the required rotation direction, AL or AR. Never use the anti run-back device to prevent reverse rotation caused by faulty electrical connection.

Table (A75) shows rated and maximum locking torques for the anti run-back devices. A diagram of the device can be seen in Table (A76). Overall dimensions are same as the corresponding brake motor.

For the direction of free rotation contact Bonfiglioli's Technical Service.

For the direction of free rotation contact Bonfiglioli's Technical Service.

For the direction of free rotation contact Bonfiglioli's Technical Service.

Rücklaufsperre

Für Anwendungen, bei denen ein durch die Last verursachtes Rücklaufen des Motors verhindert werden soll, können Motoren installiert werden, die über eine Rücklaufsperre verfügen (nur bei Serie M verfügbar).

Diese Vorrichtung, die eine völlig unbehinderte Drehung des Motors in Laufrichtung gestattet, greift sofort ein, wenn die Spannung fehlt, und verhindert die Drehung der Welle in die Gegenrichtung.

Die Rücklaufsperre verfügt über eine Dauer - Schmierung mit einem speziell für diese Anwendung geeigneten Fett.

Bei der Bestellung muß die vorgesehene Drehrichtung des Motors genau angegeben werden.

Die Rücklaufsperre darf keinesfalls verwendet werden, um im Falle eines fehlerhaften elektrischen Anschlusses die Drehung in die Gegenrichtung zu verhindern. In Tabelle (A75) sind die Nenndrehmomente und Höchst Drehmomente für die verwendeten Rücklaufsperren angegeben; Abbildung (A76) zeigt eine schematische Darstellung der Vorrichtung.

Die Abmessungen sind ähnlich denen der Bremsmotoren.

Für die freie Drehrichtung eingehend bitte an den technischen Service von Bonfiglioli Riduttori.

Dispositif anti-retour

Pour les applications où il est nécessaire d'empêcher la rotation inverse du moteur à cause de l'action de la charge, il est possible d'utiliser des moteurs dotés d'un dispositif anti-retour (disponible seulement sur la série M). Ce dispositif, bien que permettant la libre rotation dans le sens de marche, intervient instantanément en cas de manque d'alimentation en bloquant la rotation de l'arbre dans le sens inverse. Le dispositif anti-retour est lubrifié à vie avec une graisse spécifique pour cette application.

En phase de commande, il faudra indiquer clairement le sens de marche prévu. En aucun cas, le dispositif anti-retour ne devra être utilisé pour empêcher la rotation inverse en cas de branchement électrique erroné.

Le tableau (A75) indique le couple nominal et le couple maximum de blocage attribués aux dispositifs anti-retour utilisés alors que la représentation schématique du dispositif se trouve dans le tableau (A76).

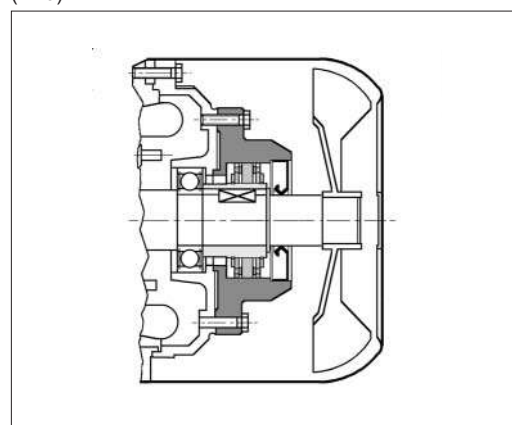
Le dimensions sont le même du moteur frein.

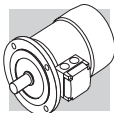
Pour le sens de rotation libre contacter le Service Technique Bonfiglioli Riduttori.

(A75)

	Coppia nominale di bloccaggio <i>Rated locking torque</i> Nenndrehmoment der Sperre <i>Couple nominal de blocage</i>	Coppia max. di bloccaggio <i>Max. locking torque</i> Max. Drehmoment der Sperre <i>Couple maxi. de blocage</i>	Velocità di distacco <i>Release speed</i> Ausrückgeschwindigkeit <i>Vitesse de décollement</i>
	[Nm]	[Nm]	[min ⁻¹]
M1	6	10	750
M2	16	27	650
M3	54	92	520
M4	110	205	430

(A76)





Ventilazione

I motori sono raffreddati mediante ventilazione esterna (IC 411 secondo CEI EN 60034-6) e sono provvisti di ventola radiale in plastica, funzionante in entrambi i versi di rotazione.

L'installazione dovrà assicurare una distanza minima della calotta copriventola dalla parete più vicina, in modo da non creare impedimento alla circolazione dell'aria, oltre che permettere l'esecuzione della manutenzione ordinaria del motore e, se presente, del freno.

Su richiesta, a partire dalle grandezze BN 71, oppure M1, i motori possono essere forniti con ventilazione forzata ad alimentazione indipendente. Il raffreddamento è realizzato per mezzo di un ventilatore assiale con alimentazione indipendente, montato sulla calotta copriventola (metodo di raffreddamento IC 416).

Questa esecuzione è utilizzata in caso di alimentazione del motore tramite inverter allo scopo di estendere il campo di funzionamento a coppia costante anche a bassa velocità, o quando per lo stesso sono richieste elevate frequenze di avviamento.

Da questa opzione sono esclusi i motori autofrenanti tipo BN_BA e tutti i motori con doppia sporgenza d'albero (opzione PS).

Ventilation

Motors are cooled through outer air blow (IC 411 according to CEI EN 60034-6) and are equipped with a plastic radial fan, which operates in both directions.

Ensure that fan cover is installed at a suitable distance from the closest wall so to allow air circulation and servicing of motor and brake, if fitted.

On request, motors can be supplied with independently power-supplied forced ventilation system starting from BN 71 or M1 size.

Motor is cooled by an axial fan with independent power supply and fitted on the fan cover (IC 416 cooling system).

This version is used in case of motor driven by inverter so that steady torque operation is possible even at low speed or when high starting frequencies are needed.

Brake motors of BN_BA type and all motors with rear shaft projection (PS option) are excluded.

Belüftung

Die Motoren werden mittels Fremdbelüftung gekühlt (IC 411 gemäß CEI EN 60034-6) und sind mit einem Radiallüfterrad aus Kunststoff ausgestattet, das in beide Richtungen dreht.

Die Installation muss zwischen Lüfterradkappe und der nächstliegenden Wand einen Mindestabstand berücksichtigen, so dass der Luftumlauf nicht behindert werden kann. Dieser Abstand ist jedoch ebenso für die regelmäßige Instandhaltung des Motors und, falls vorhanden, der Bremse erforderlich.

Ab der Baugröße BN 71 oder M1 können die Motoren auf Anfrage mit einer unabhängig gespeisten Zwangsbelüftung geliefert werden. Die Kühlung erfolgt hierdurch einen unabhängig gespeisten Axialventilator, der auf die Lüfterradkappe (Kühlmethode IC 416) montiert wird.

Diese Ausführung wird im Fall eines über einen Frequenzumrichter versorgten Motor verwendet, so dass der Betriebsbereich bei konstantem Drehmoment auch auf die niedrige Drehzahl ausgedehnt wird, oder im Fall von hohen Anlauf Frequenzen.

Von dieser Option ausgeschlossen sind die Bremsmotoren BN_BA und Motoren mit beidseitig herausragender Welle (Option PS).

Ventilation

Les moteurs sont refroidis par ventilation externe (IC 411 selon CEI EN 60034-6) et sont équipés de ventilateur radial en plastique fonctionnant dans les deux sens de rotation.

L'installation doit garantir une distance minimum de la calotte cache-ventilateur par rapport au mur le plus proche de façon à ne pas créer d'empêchement à la circulation de l'air ainsi que pour permettre les interventions d'entretien ordinaire du moteur et, si présent, du frein.

Sur demande, à partir de la taille BN 71, ou M1, les moteurs peuvent être fournis avec ventilation forcée à alimentation indépendante. Le refroidissement est réalisé au moyen d'un ventilateur axial avec alimentation indépendante monté sur la calotte cache-ventilateur (méthode de refroidissement IC 416).

Cette exécution est utilisée en cas d'alimentation du moteur par variateur dans le but d'étendre aussi la plage de fonctionnement à couple constant aux faibles vitesses ou lorsque des fréquences de démarrage élevées sont nécessaire à celui-ci.

Les moteurs frein type BN_BA et les moteurs avec arbre sortant des deux côtés (option PS) SP sont exclus de cette option.

(A77)

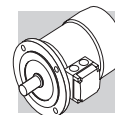
Dati di alimentazione / Power supply / Daten der Stromversorgung / Données d'alimentation					
		V a.c. ± 10%	Hz	P [W]	I [A]
BN 71	M1	1~ 230	50 / 60	22	0.12
BN 80	M2			22	0.12
BN 90	—			40	0.30
BN 100 (*)	M3			50	0.25
BN 112	—	3~ 230 Δ / 400Y		50	0.26 / 0.15
BN 132S	M4S		110	0.38 / 0.22	
BN 132M...BN 160MR	M4L				
BN 160...BN 180M	M5		50	180	1.25 / 0.72

Per la variante sono disponibili due esecuzioni alternative, denominate **U1** e **U2**, aventi lo stesso ingombro in senso longitudinale. Per entrambe le esecuzioni, la maggiore lunghezza della calotta copriventola (ΔL) è riportata nella tabella che segue. Dimensioni complessive ricavabili dalle tavole dimensionali dei motori.

This variant has two different models, called **U1** and **U2**, having the same longitudinal size. Longer side of fan cover (ΔL) is specified for both models in the table below. Overall dimension can be reckoned from motor size table.

Für die Varianten sind als Alternative zwei Ausführungen verfügbar: **U1** und **U2** mit dem gleichen Längsmaßen. Für beide Ausführungen wird die Verlängerung der Lüfterradkappe (ΔL) in der nachstehenden Tabelle wiedergegeben. Gesamtmaße können den Tabellen entnommen werden, in denen die Motormaße angegeben werden.

Pour la variante sont disponibles deux exécutions alternatives, dénommées **U1** et **U2**, ayant le même encombrement dans le sens longitudinal. Pour les deux exécutions, la majoration de la longueur de la calotte cache-ventilateur (ΔL) est indiquée dans le tableau suivant. Dimensions totales à calculer d'après les planches de dimensions des moteurs.



(A78)

Tabella maggiorazione lunghezze motore / Extra length for servoventilated motors Tabelle - Motorverlängerung / Tableau majoration longueurs moteur			
		ΔL_1	ΔL_2
BN 71	M1	93	32
BN 80	M2	127	55
BN 90	—	131	48
BN 100	M3	119	28
BN 112	—	130	31
BN 132S	M4S	161	51
BN 132M	M4L	161	51

ΔL_1 = variazione dimensionale rispetto alla quota LB del motore standard corrispondente

ΔL_1 = extra length to LB value of corresponding standard motor

ΔL_1 = Maßänderung gegenüber Maß LB des entsprechenden Standardmotors

ΔL_1 = variation de dimension par rapport à la cote LB du moteur standard correspondant

ΔL_2 = variazione dimensionale rispetto alla quota LB del motore autofrenante corrispondente

ΔL_2 = extra length to LB value of corresponding brake motor

ΔL_2 = Maßänderung gegenüber Maß LB des entsprechenden Bremsmotors

ΔL_2 = variation de dimension par rapport à la cote LB du moteur frein correspondant

U1



Terminali di alimentazione del ventilatore in scatola morsetti separata.

Nei motori autofrenanti grandezza BN 71...BN 160MR, con variante **U1**, la leva di sblocco non è collocabile nella posizione AA. L'opzione non è disponibile per i motori conformi alle norme CSA e UL (opzione CUS).

Fan wiring terminals are housed in a separate terminal box.

*In brake motors of size BN 71...BN 160MR, with **U1** model, the release lever cannot be positioned to AA.*

The option is not applicable to motors compliant with the CSA and UL norms (option CUS).

Versorgungsanschlüsse des Ventilators im Zusatzklemmenkasten.

Bei den Bremsmotoren in der Baugröße BN 71...BN 160MR, mit Variante **U1** kann der Bremslösehebel nicht in der Position AA. Die Option ist nicht anwendbar für die Motoren entsprechend den Normen CSA und UL (Option CUS).

Bornes d'alimentation du ventilateur dans un bornier séparé.

Pour les moteurs frein taille BN 71...BN 160MR, avec variante **U1**, le levier de déblocage ne peut être installé en position AA. L'option n'est pas disponible pour les moteurs conformes aux normes CSA et UL (option CUS).

U2



I terminali del ventilatore sono collocati nella scatola morsetti-
ra principale del motore.

L'opzione U2 non è applicabile ai motori da BN 160 a BN 200L, con eccezione dei motori BN 160MR, per i quali l'opzione è disponibile e ai motori con opzione CUS (conformi alle norme CSA e UL).

Fan terminals are wired in the motor terminal box.

The U2 option does not apply to motors BN 160 through BN 200L, with the only exception of motor BN 160MR for which the option is available instead and to motors with option CUS (compliant to norms CSA and UL).

Versorgungsanschlüsse des Ventilators befinden sich im Hauptklemmenkasten des Motors.

Die Option U2 ist nicht anwendbar bei den Motoren BN160M...BN200L, außer den Motoren BN160MR wofür die Option verfügbar ist, und bei den Motoren mit der CUS-Option (entsprechend den Normen CSA und UL).

Bornes d'alimentation du ventilateur dans le bornier principal du moteur.

L'option n'est pas applicable aux moteurs BN 160...BN 200L, sauf pour les moteurs BN 160MR, pour lesquels l'option est disponible et aux moteurs avec l'option CUS (conforme aux normes CSA et UL).

(A79)

(*)			V a.c. $\pm 10\%$	Hz	P [W]	I [A]
	BN 100_U2	M3	3~ 230 Δ / 400Y	50 / 60	40	0.12 / 0.09

RC

Tettuccio parapigioggia

Il dispositivo parapigioggia, che è raccomandato quando il motore è montato verticalmente con l'albero verso il basso, serve a proteggere il motore stesso dall'ingresso di corpi solidi e dallo stillicidio.

Drip cover

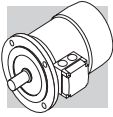
The drip cover protects the motor from dripping and avoids the ingress of solid bodies. It is recommended when motor is installed in a vertical position with the shaft downwards.

Schutzdach

Das Schutzdach, dessen Montage dann empfohlen wird, wenn der Motor senkrecht mit einer nach unten gerichteten Welle ausgerichtet wird, dient dem Schutz des Motors vor einem Eindringen von festen Fremdkörpern und Tropfwasser.

Capot de protection anti-pluie

Le capot de protection anti-pluie est recommandé lorsque le moteur est monté verticalement avec l'arbre vers le bas, il sert à protéger le moteur contre l'introduction de corps solides et le suintement.



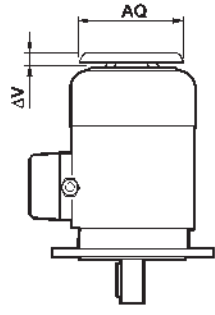
Le dimensioni aggiuntive sono indicate nella tabella (A80). Il tettuccio esclude le varianti PS, EN1, EN2, EN3 e non è applicabile ai motori con freno tipo BA

Relevant dimensions are indicated in the table (A80). The drip cover is not compatible with variants PS, EN1, EN2, EN3 and will not fit motors equipped with a BA brake.

Die Maßerweiterungen werden in der Tabelle (A80) angegeben. Das Schutzdach schließt die Möglichkeit der Varianten PS, EN1, EN2, EN3 und kann bei Motoren mit dem Bremstyp BA nicht montiert werden.

Les dimensions à ajouter sont indiquées dans le tableau (A80). Le capot antipluie exclue les variantes PS, EN1, EN2, EN3 et n'est pas applicable aux moteurs avec frein type BA.

(A80)

		AQ	ΔV	
BN 63	M05	118	24	
BN 71	M1	134	27	
BN 80	M2	152	25	
BN 90	—	168	30	
BN 100	M3	190	28	
BN 112	—	211	32	
BN 132...BN 160MR	M4	254	32	
BN 160M...BN 180M	M5	302	36	
BN 180L...BN 200L	—	340	36	

TC

Tettuccio tessile

La variante del tettuccio tipo TC è da specificare quando il motore è installato in ambienti dell'industria tessile, dove sono presenti filamenti che potrebbero ostruire la griglia del copriven-tola, impedendo il regolare flusso dell'aria di raffreddamento. L'opzione esclude le varianti EN1, EN2, EN3 e non è applicabile ai motori con freno tipo BA. L'ingombro complessivo è lo stesso del tettuccio tipo RC.

Textile canopy

Option TC is a cover variant for textile industry environments, where lint may obstruct the fan grid and prevent a regular flow of cooling air. This option is not compatible with variants EN1, EN2, EN3 and will not fit motors equipped with a BA brake. Overall dimensions are the same as drip cover type RC.

Schutzdach

Die Variante des Schutzdachs vom Typ TC muss dann spezifiziert werden, wenn der Motor in Bereichen der Textilindustrie installiert wird, in denen Stofffusseln das Lüfterradgitter verstopfen und so einen regulären Kühlluftfluss verhindern könnten. Diese Option schließt die Möglichkeit der Varianten EN1, EN2, EN3 aus und kann bei Motoren mit einer Bremse vom Typ BA nicht appliziert werden. Die Gesamtmaße entsprechen denen des Schutzdachs vom Typ RC.

Capot textile

La variante du capot type TC est à spécifier lorsque le moteur est installé dans des sites de l'industrie textile, où sont présents des filaments qui pourraient obstruer la grille du cache-ventilateur et empêcher le flux régulier de l'air de refroidissement. L'option exclue les variantes EN1, EN2, EN3 et n'est pas applicable aux moteurs avec frein type BA. L'encombrement total est identique à celui du capot type RC.

Dispositivi di retroazione

I motori possono essere dotati di tre diversi tipi di encoder, qui di seguito descritti. Il montaggio dell'encoder esclude le esecuzioni con doppia estremità d'albero (PS) e tettuccio di protezione (RC, TC). Il dispositivo non è applicabile ai motori dotati del freno in c.a., tipo BA.

Feedback units

Motors may be combined with three different types of encoders to achieve feedback circuits. Configurations with double-extended shaft (PS) and rain canopy (RC, TC) are not compatible with encoder installation. Also not compatible are motors equipped with a.c. brakes, type BA.

Geber-anschluß

Die Motoren können mit drei unterschiedlichen Encodertypen ausgestattet werden. Nachstehend finden Sie die entsprechenden Beschreibungen. Die Montage des Encoders schließt die Version mit zweitem Wellenende (PS) und Schutzdach (RC, TC) aus. Die Vorrichtung kann an Motoren mit Bremse vom Typ BA nicht angebaut werden.

Dispositifs de retroaction

Pour moteurs peuvent être dotés de trois types de codeurs différents, décrits ci-après. Le montage du codeur exclu les exécutions avec arbre à double extrémité (PS) et le capot de protection (RC, TC). Le dispositif n'est pas applicable aux moteurs avec frein en c.a., type BA.

EN1

Encoder incrementale, $V_{IN}=5\text{ V}$, uscita line-driver RS 422.

Incremental encoder, $V_{IN}=5\text{ V}$, line-driver output RS 422.

Inkremental-Encoder, $V_{IN}=5\text{ V}$, Ausgang „line-driver“ RS 422.

Codeur incrémental, $V_{IN}=5\text{ V}$, sortie line-driver RS 422.

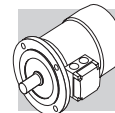
EN2

Encoder incrementale, $V_{IN}=10\text{-}30\text{ V}$, uscita line driver RS 422.

Incremental encoder, $V_{IN}=10\text{-}30\text{ V}$, line-driver output RS 422.

Inkremental-Encoder, $V_{IN}=10\text{-}30\text{ V}$, Ausgang „line driver“ RS 422.

Codeur incrémental, $V_{IN}=10\text{-}30\text{ V}$, sortie line-driver RS 422.



EN3

Encoder incrementale, $V_{IN}=12-30$
V, uscita push-pull 12-30 V

Incremental encoder, $V_{IN}=12-30$
V, push-pull output 12-30 V

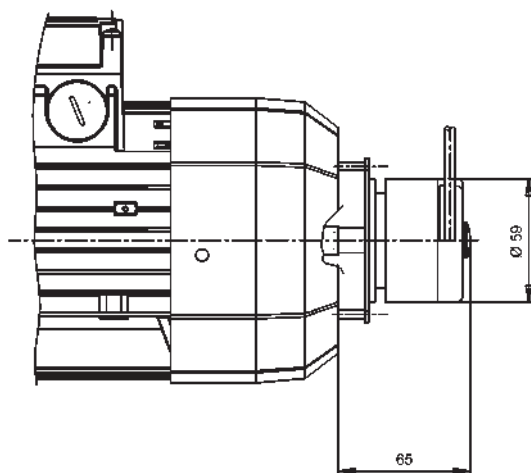
Inkremental-Encoder, $V_{IN}=12-30$
V, Ausgang „push-pull“ 12-30 V

Codeur incrémental, $V_{IN}=12-30$
V, sortie push-pull 12-30 V

(A81)

		EN1	EN2	EN3
interfaccia / Interface Schnittstelle / interface		RS 422	RS 422	push-pull
tensione alimentazione / Power supply voltage Versorgungsspannung / tension d'alimentation	[V]	4...6	10...30	12...30
tensione di uscita / Output voltage Ausgangsspannung / tension de sortie	[V]	5	5	12...30
corrente di esercizio senza carico / No-load operating current Betriebsstrom ohne Belastung / courant d'utilisation sans charge	[mA]	120	100	100
n° di impulsi per giro / No. of pulses per revolution Impulse pro Drehung / nbre d'impulsions par tour		1024		
n° segnali / No. of signals Signale / nbre de signaux		6 (A, B, C + segnali invertiti / inverted signals invertierte Signale / signaux inversés)		
max. frequenza di uscita / Max. output frequency Max. Ausgangsfrequenz / fréquence max. de sortie	[kHz]	300	300	200
max. velocità / Max. speed Max. Drehzahl / vitesse max.	[min ⁻¹]	6000 (9000 min ⁻¹) x 10s		
campo di temperatura / Temperature range Temperaturbereich / plage de température	[°C]	-20...+70		
grado di protezione / Protection class Schutzgrad / degré de protection		IP 65		

EN1, EN2, EN3

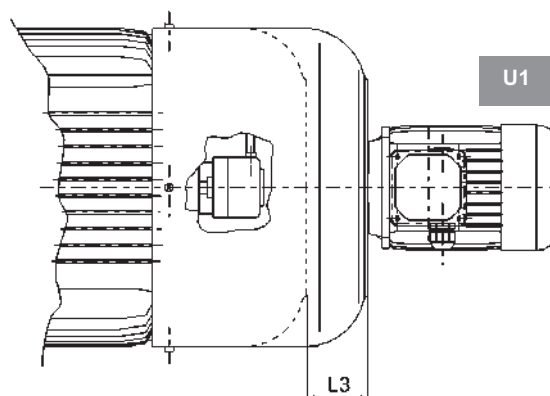


BN 63...BN 200L	M05...M5
BN 63_FD...BN 200L_FD	M05_FD...M5_FD
BN 63_FA...BN 200L_FA	M05_FA...M5_FA

Se l'opzione EN_ è richiesta per motori di grandezza BN71...BN160MR e M1...M4, contemporaneamente all'opzione U1/U2, le variazioni dimensionali coincidono con quelle dell'opzione U1/U2.

If the encoder device (options EN1, EN2, EN3) is specified on motors BN71...BN160MR and M1...M4, along with the independent fan cooling (options U1, U2), the extra length of motor is coincident with that of the correspondent U1 and U2 execution.

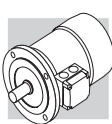
EN_ + U1



		L3
BN 160M...BN 180M	M5	72
BN 180L...BN 200L	-	82
BN 160M_FD...BN 180M_FD	M5_FD	35
BN 180L_FD...BN 200L_FD	-	41

Wenn der Encoder (Optionen EN1, EN2, EN3) für Motoren der Baugrößen BN71...BN160MR und M1...M4 zusammen mit Fremdlüftung (Optionen U1, U2) ausgelegt ist, stimmen die Maßänderungen des Motors mit jenen der entsprechenden Ausführungen U1 und U2 überein.

Si un codeur (option EN1, EN2, EN3) est nécessaire sur les moteurs de tailles BN71...BN160MR et M1...M4, en association avec la ventilation forcée (options U1, U2), la variation de dimensions du moteur coïncide avec celle des exécutions U1 et U2 correspondantes.



2 P **3000 min⁻¹ - S1** **50 Hz**

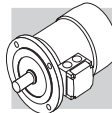
freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.														freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.																	
FD														FA							BA										
Pn		n	Mn	IE1	η (100%)	η (75%)	η (50%)	cos φ	In	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	NB	SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 					
0.18	BN 63A	2	2730	0.63	59.9	56.9	51.9	0.77	0.56	3.0	2.1	2.0	2.0	3.5	FD 02	1.75	3900	4800		2.6	5.2	FA 02	1.75	4800	2.6	5.0	BA 60	5	3500	4.0	5.8
0.25	BN 63B	2	2740	0.87	66.0	64.8	64.8	0.76	0.72	3.3	2.3	2.3	2.3	3.9	FD 02	1.75	3900	4800		3.0	5.6	FA 02	1.75	4800	3.0	5.4	BA 60	5	3600	4.3	6.2
0.37	BN 63C	2	2800	1.26	69.1	66.8	66.8	0.78	0.99	3.9	2.6	2.6	3.3	5.1	FD 02	3.5	3600	4500		3.9	6.8	FA 02	3.5	4500	3.9	6.6	BA 60	5	3500	5.3	7.4
0.37	BN 71A	2	2820	1.25	73.8	73.0	70.6	0.76	0.95	4.8	2.8	2.6	3.5	5.4	FD 03	3.5	3000	4100		4.6	8.1	FA 03	3.5	4200	4.6	7.8	BA 70	8	3500	5.5	9.3
0.55	BN 71B	2	2820	1.86	76.0	75.8	74.8	0.76	1.37	5.0	2.9	2.8	4.1	6.2	FD 03	5	2900	4200		5.3	8.9	FA 03	5	4200	5.3	8.6	BA 70	8	3600	6.1	10.1
0.75	BN 71C	2	2810	2.6	76.6	76.2	76.2	0.76	1.86	5.1	3.1	2.8	5.0	7.3	FD 03	5	1900	3300		6.1	10	FA 03	5	3600	6.1	9.7	BA 70	8	3200	7.0	11.2
0.75	BN 80A	2	2810	2.6	76.2	75.5	68.3	0.81	1.75	4.8	2.6	2.2	7.8	8.6	FD 04	5	1700	3200		9.4	12.5	FA 04	5	3200	9.4	12.4	BA 80	18	2800	10.8	13.9
1.1	BN 80B	2	2800	3.8	76.4	76.2	75.0	0.81	2.57	4.8	2.8	2.4	9.0	9.5	FD 04	10	1500	3000		10.6	13.4	FA 04	10	3000	10.6	13.3	BA 80	18	2700	12.0	14.8
1.5	BN 80C	2	2800	5.1	79.1	79.5	77.2	0.81	3.4	4.9	2.7	2.4	11.4	11.3	FD 04	15	1300	2600		13.0	15.2	FA 04	15	2600	13.0	15.1	BA 80	18	2400	14.4	16.6
1.5	BN 90SA	2	2870	5.0	82.0	81.5	78.1	0.80	3.4	5.9	2.7	2.6	12.5	12.3	FD 14	15	900	2200		14.1	16.5	FA 14	15	2200	14.1	16.4	BA 90	35	1600	19.5	19.6
1.85	BN 90SB	2	2880	6.1	82.5	82.0	75.4	0.80	4.0	6.2	2.9	2.6	16.7	14	FD 14	15	900	2200		18.3	18.2	FA 14	15	2200	18.3	18.1	BA 90	35	1700	23.7	21.3
2.2	BN 90L	2	2880	7.3	82.7	82.1	80.8	0.80	4.8	6.3	2.9	2.7	16.7	14	FD 05	26	900	2200		21	20	FA 05	26	2200	21	20.7	BA 90	35	1700	24	21.3
3	BN 100L	2	2860	10.0	81.5	81.3	77.4	0.79	6.7	5.6	2.6	2.2	31	20	FD 15	26	700	1600		35	26	FA 15	26	1600	35	27	BA 100	50	1300	43	30
4	BN 100LB	2	2870	13.3	83.1	83.0	77.8	0.80	8.7	5.8	2.7	2.5	39	23	FD 15	40	450	900		43	29	FA 15	40	1000	43	30	BA 100	50	850	51	33
4	BN 112M	2	2900	13.2	85.5	84.5	83.0	0.82	8.2	6.9	3.0	2.9	57	28	FD 06S	40	—	950		66	39	FA 06S	40	950	66	40	BA 110	75	850	73	41
5.5	BN 132SA	2	2890	18.2	84.7	84.5	81.2	0.84	11.2	5.9	2.6	2.2	101	35	FD 06	50	—	600		112	48	FA 06	50	600	112	49	BA 140	150	500	151	67
7.5	BN 132SB	2	2900	25	86.5	86.3	84.4	0.85	14.7	6.4	2.6	2.2	145	42	FD 06	50	—	550		154	56	FA 06	50	550	154	56	BA 140	150	450	195	74
9.2	BN 132M	2	2930	30	87.0	86.5	83.6	0.86	17.7	6.7	2.8	2.3	178	53	FD 56	75	—	430		189	67	FA 06	75	430	189	67	BA 140	150	400	228	85
11	BN 160MR	2	2920	36	87.6	87.0	86.0	0.88	20.6	6.9	2.9	2.5	210	65																	
15	BN 160MB	2	2930	49	89.6	89.4	88.0	0.86	28.1	7.1	2.6	2.3	340	84																	
18.5	BN 160L	2	2930	60	90.4	90.1	89.0	0.86	34	7.6	2.7	2.3	420	97																	
22	BN 180M	2	2930	72	89.9	89.7	89.5	0.88	40	7.8	2.6	2.4	490	109																	
30	BN 200LA	2	2930	98	90.7	90.1	87.6	0.89	54	7.8	2.7	2.9	770	140																	

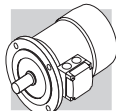
4 P

1500 min⁻¹ - S1

50 Hz

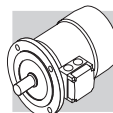
freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.														freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.																					
FD														FA							BA														
Pn		n	Mn	IE1	η (100%)	η (75%)	η (50%)	cos φ	In	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{Ma}{Mn}$	$\frac{Jm}{x 10^{-4}}$ kgm ²	IM B5 	Mod	Nm	Mb	Z _o	NB	SB	$\frac{Jm}{x 10^{-4}}$ kgm ²	IM B5 	Mod.	Nm	Mb	Z _o	$\frac{Jm}{x 10^{-4}}$ kgm ²	IM B5 	Mod.	Nm	Z _o	$\frac{Jm}{x 10^{-4}}$ kgm ²	IM B5 		
0.06	BN 56A	4	1340	0.43	46.8	44.2	41.3	0.65	0.28	2.6	2.3	2.0	1.5	3.1																					
0.09	BN 56B	4	1350	0.64	51.7	47.6	42.9	0.60	0.42	2.6	2.5	2.4	1.5	3.1																					
0.12	BN 63A	4	1350	0.85	59.8	56.2	47.0	0.62	0.47	2.6	1.9	1.8	2.0	3.5	FD 02	1.75	10000	13000	2.6	5.2															
0.18	BN 63B	4	1320	1.30	54.8	52.9	52.5	0.67	0.71	2.6	2.2	2.0	2.3	3.9	FD 02	3.5	10000	13000	3.0	5.6															
0.25	BN 63C	4	1340	1.78	65.3	65.0	57.9	0.69	0.80	2.7	2.1	1.9	3.3	5.1	FD 02	3.5	7800	10000	3.9	6.8															
0.25	BN 71A	4	1380	1.73	63.7	62.2	59.1	0.73	0.78	3.3	1.9	1.7	5.8	5.1	FD 03	3.5	7700	11000	6.9	7.8															
0.37	BN 71B	4	1370	2.6	66.8	66.7	63.0	0.76	1.05	3.7	2.0	1.9	6.9	5.9	FD 03	5.0	6000	9400	8.0	8.6															
0.55	BN 71C	4	1380	3.8	69.0	68.9	68.8	0.74	1.55	4.1	2.3	2.3	9.1	7.3	FD 53	7.5	4300	8700	10.2	10															
0.55	BN 80A	4	1390	3.8	72.0	71.3	69.7	0.77	1.43	4.1	2.3	2.0	15	8.2	FD 04	10	4100	8000	16.6	12.1															
0.75	BN 80B	4	1400	5.1	75.0	74.5	69.3	0.78	1.85	4.9	2.7	2.5	20	9.9	FD 04	15	4100	7800	22	13.8															
1.1	BN 80C	4	1400	7.5	75.5	76.2	70.4	0.78	2.70	5.1	2.8	2.5	25	11.3	FD 04	15	2600	5300	27	15.2															
1.1	BN 90S	4	1390	7.6	76.5	76.2	72.2	0.77	2.70	4.6	2.6	2.2	21	12.2	FD 14	15	4800	8000	23	16.4															
1.5	BN 90LA	4	1410	10.2	78.7	78.5	74.9	0.77	3.6	5.3	2.8	2.4	28	13.6	FD 05	26	3400	6000	32	19.6															
1.85	BN 90LB	4	1390	12.7	78.6	78.9	77.2	0.79	4.3	5.1	2.8	2.6	30	15.1	FD 05	26	3200	5900	34	21.1															
2.2	BN 100LA	4	1410	14.9	81.1	81.4	79.9	0.75	5.2	4.5	2.2	2.0	40	18.3	FD 15	40	2600	4700	44	25															
3	BN 100LB	4	1410	20	82.6	83.8	83.7	0.77	6.8	5.0	2.3	2.2	54	22	FD 15	40	2400	4400	58	28															
4	BN 112M	4	1430	27	84.4	84.2	81.6	0.81	8.4	5.6	2.7	2.5	98	30	FD 06S	60	—	1400	107	40															
5.5	BN 132S	4	1440	36	84.7	84.8	82.5	0.81	11.6	5.5	2.3	2.2	213	44	FD 56	75	—	1050	223	57															
7.5	BN 132MA	4	1440	50	86.0	86.3	85.3	0.81	15.5	5.7	2.5	2.4	270	53	FD 06	100	—	950	280	66															
9.2	BN 132MB	4	1440	61	88.4	88.6	87.5	0.80	18.8	5.9	2.7	2.5	319	59	FD 07	150	—	900	342	75															
11	BN 160MR	4	1440	73	87.6	87.8	86.0	0.81	22.4	6.0	2.7	2.5	360	70	FD 07	150	—	850	382	86															
15	BN 160L	4	1460	98	88.7	88.5	88.4	0.81	30	6.0	2.3	2.1	650	99	FD 08	200	—	750	725	129															
18.5	BN 180M	4	1460	121	89.3	89.5	89.2	0.81	37	6.2	2.6	2.5	790	115	FD 08	250	—	700	865	145															
22	BN 180L	4	1460	144	89.9	90.0	90.0	0.80	44	6.4	2.5	2.5	1250	135	FD 09	300	—	400	1450	175															
30	BN 200L	4	1460	196	91.4	91.7	91.0	0.80	59	7.1	2.7	2.8	1650	157	FD 09	400	—	300	1850	197															

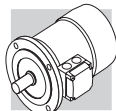


**6 P****1000 min⁻¹ - S1****50 Hz**

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.															freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.																			
FD															FA															BA				
Pn		n	Mn	IE1	η (100%)	η (75%)	η (50%)	cos φ	In	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	$J_m \times 10^{-4}$ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb	Z _o	NB	SB	$J_m \times 10^{-4}$ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb	Z _o	$J_m \times 10^{-4}$ kgm ²	IM B5 								
kW		min ⁻¹	Nm		%	%	%		A				kgm ²			Nm				kgm ²			Nm	1/h	1/h	kgm ²								
0.09	BN 63A	6	0.98		41.0	41.0	32.9	0.53	0.60	2.1	2.1	1.8	3.4	4.6	FD 02	3.5	9000	14000	4.0	6.3	FA 02	3.5	14000	4.0	6.1	5	12000	5.4	6.9					
0.12	BN 63B	6	1.32		45.0	44.0	41.8	0.60	0.64	2.1	1.9	1.7	3.7	4.9	FD 02	3.5	9000	14000	4.3	6.6	FA 02	3.5	14000	4.3	6.4	5	12000	5.7	7.2					
0.18	BN 71A	6	1.91		55.0	55.5	51.0	0.69	0.68	2.6	1.9	1.7	8.4	5.5	FD 03	5.0	8100	13500	9.5	8.2	FA 03	5.0	13500	9.5	7.9	8	12300	10.4	9.4					
0.25	BN 71B	6	2.7		62.0	58.5	51.4	0.71	0.82	2.6	1.9	1.7	10.9	6.7	FD 03	5.0	7800	13000	12	9.4	FA 03	5.0	13000	12	9.1	8	12000	12.9	10.6					
0.37	BN 71C	6	3.9		66.0	60.0	53.3	0.69	1.17	3.0	2.4	2.0	12.9	7.7	FD 53	7.5	5100	9500	14	10.4	FA 03	7.5	9500	14	10.1	8	8900	14.9	11.6					
0.37	BN 80A	6	3.9		68.0	67.4	63.3	0.68	1.15	3.2	2.2	2.0	21	9.9	FD 04	10	5200	8500	23	13.8	FA 04	10	8500	23	13.7	18	8000	24	15.2					
0.55	BN 80B	6	5.7		70.0	69.8	64.3	0.68	1.67	3.9	2.6	2.2	25	11.3	FD 04	15	4800	7200	27	15.2	FA 04	15	7200	27	15.1	18	6800	28	16.6					
0.75	BN 80C	6	7.8	●	70.0	70.0	64.4	0.65	2.38	3.8	2.5	2.2	28	12.2	FD 04	15	3400	6400	30	16.1	FA 04	15	6400	30	16.0	18	6100	31	17.5					
0.75	BN 90S	6	7.8	●	70.0	69.0	64.2	0.68	2.27	3.8	2.4	2.2	26	12.6	FD 14	15	3400	6500	28	16.8	FA 14	15	6500	28	16.7	35	5500	33	19.9					
1.1	BN 90L	6	11.4	●	72.9	72.6	69.1	0.69	3.2	3.9	2.3	2.0	33	15	FD 05	26	2700	5000	37	21	FA 05	26	5000	37	22	35	4600	40	22					
1.5	BN 100LA	6	15.2	●	75.2	74.2	70.3	0.72	4.0	4.1	2.1	2.0	82	22	FD 15	40	1900	4100	86	28	FA 15	40	4100	86	29	50	3800	94	32					
1.85	BN 100LB	6	19.0	●	76.6	72.8	62.6	0.73	4.8	4.6	2.1	2.0	95	24	FD 15	40	1700	3600	99	30	FA 15	40	3600	99	31	50	3400	107	34					
2.2	BN 112M	6	22	●	78.5	79.0	76.5	0.73	5.5	4.8	2.2	2.0	168	32	FD 06S	60	—	2100	177	42	FA 06S	60	2100	177	44	75	2000	184	45					
3	BN 132S	6	30	●	79.7	77.0	75.1	0.76	7.1	5.1	1.9	1.8	216	36	FD 56	75	—	1400	226	49	FA 06	75	1400	226	50	150	1200	266	68					
4	BN 132MA	6	40	●	81.4	81.5	79.5	0.77	9.2	5.5	2.0	1.8	295	45	FD 06	100	—	1200	305	58	FA 07	100	1200	318	63	150	1050	345	77					
5.5	BN 132MB	6	56	●	83.1	80.9	79.1	0.78	12.2	6.1	2.1	1.9	383	56	FD 07	150	—	1050	406	72	FA 07	150	1050	406	74	150	1000	433	88					
7.5	BN 160M	6	75	●	85.0	85.0	84.8	0.81	15.7	5.9	2.2	2.0	740	83	FD 08	170	—	900	815	112	FA 08	170	900	815	113									
11	BN 160L	6	109	●	86.4	86.5	85.9	0.81	22.7	6.6	2.5	2.3	970	103	FD 08	200	—	800	1045	133	FA 08	200	800	1045	133									
15	BN 180L	6	148	●	87.7	88.0	87.3	0.82	30	6.2	2.0	2.4	1550	130	FD 09	300	—	600	1750	170														
18.5	BN 200LA	6	184	●	88.6	88.0	87.3	0.81	37	5.9	2.0	2.3	1700	145	FD 09	400	—	450	1900	185														

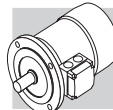
freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.														freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.																	
FD														FA														BA			
Pn		n	Mn	η	cos φ	In	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb	Z _o	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb	Z _o	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max	Z _o	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 					
kW		min ⁻¹	Nm	%		A					kgm ²		Nm	1/h	kgm ²	kgm ²		Nm	1/h	kgm ²	kgm ²		Nm	1/h	kgm ²						
0.20	BN 63B	2	0.71	55	0.82	0.64	3.5	2.1	1.9	2.9	4.4	FD 02	3.5	2200	2600	6.1	FA 02	3.5	2600	3.5	5.9	BA 60	5	2000	4.9	6.7					
0.15		4	1.06	49	0.67	0.66	2.6	1.8	1.7	4.7	4.4	FD 03	3.5	4000	5100	7.1	FA 03	3.5	5100	5.8	6.8	BA 70	8	4000	5.6	8.3					
0.28	BN 71A	2	0.99	56	0.82	0.88	2.9	1.9	1.7	4.7	4.4	FD 03	3.5	2100	2400	5.8	FA 03	3.5	2400	5.8	6.8	BA 70	8	2100	5.6	8.3					
0.20		4	1.39	59	0.72	0.68	3.1	1.8	1.7	5.8	5.1	FD 03	5	3800	4800	7.8	FA 03	5	4800	6.9	7.5	BA 70	8	4200	7.8	9.0					
0.37	BN 71B	2	1.29	56	0.82	1.16	3.5	1.8	1.8	5.8	5.1	FD 03	5	1400	2100	6.9	FA 03	5	2100	6.9	7.5	BA 70	8	1800	7.8	9.0					
0.25		4	1.390	1.72	60	0.73	0.82	3.3	2.0	1.9	6.9	5.9	FD 03	5	2900	4200	8.6	FA 03	5	4200	8.0	8.3	BA 70	8	3600	8.9	9.8				
0.45	BN 71C	2	1.55	63	0.85	1.21	3.8	1.8	1.8	6.9	5.9	FD 03	5	1400	2100	8.0	FA 03	5	2100	8.0	8.3	BA 70	8	1800	8.9	9.8					
0.30		4	1400	2.0	63	0.73	0.94	3.6	2.0	1.9	15	8.2	FD 04	5	2900	4200	12.1	FA 04	5	4200	16.6	12.0	BA 80	18	3600	18	13.5				
0.55	BN 80A	2	2800	1.9	63	0.85	1.48	3.9	1.7	15	8.2	FD 04	5	1600	2300	16.6	FA 04	5	2300	16.6	12.0	BA 80	18	2100	18	13.5					
0.37		4	1400	2.5	67	0.79	1.01	4.1	1.8	1.9	20	9.9	FD 04	10	3000	4000	22	FA 04	10	4000	22	13.7	BA 80	18	3700	22	15.2				
0.75	BN 80B	2	2780	2.6	65	0.85	1.96	3.8	1.9	18	9.9	FD 04	10	1400	1600	22	FA 04	10	1600	22	13.7	BA 80	18	1500	22	15.2					
0.55		4	1400	3.8	68	0.81	1.44	3.9	1.7	1.7	21	12.2	FD 14	10	2700	3600	23	FA 14	10	3600	23	16.3	BA 90	35	3300	28	19.5				
1.1	BN 90S	2	2790	3.8	71	0.82	2.73	4.7	2.3	20	12.2	FD 14	10	1500	1600	23	FA 14	10	1600	23	16.3	BA 90	35	1300	28	19.5					
0.75		4	1390	5.2	66	0.79	2.08	4.6	2.4	2.2	28	14.0	FD 05	26	2300	2800	20	FA 05	26	2800	32	21	BA 90	35	2300	35	21				
1.5	BN 90L	2	2780	5.2	70	0.85	3.64	4.5	2.4	21	14.0	FD 05	26	1050	1200	32	FA 05	26	1200	32	21	BA 90	35	1100	35	21					
1.1		4	1390	7.6	73	0.81	2.69	4.7	2.5	2.2	40	18.3	FD 15	26	1600	2000	25	FA 15	26	2000	44	25	BA 100	50	1800	51	29				
2.2	BN 100LA	2	2800	7.5	72	0.85	5.2	4.5	2.0	1.9	25	FD 15	40	600	900	44	FA 15	40	900	44	25	BA 100	50	750	51	29					
1.5		4	1410	10.2	73	0.79	3.8	4.7	2.0	2.0	61	25	FD 15	40	1300	2300	31	FA 15	40	2300	65	32	BA 100	50	1900	72	35				
3.5	BN 100LB	2	2850	11.7	80	0.84	7.5	5.4	2.2	2.1	30	FD 15	40	500	900	65	FA 15	40	900	65	32	BA 100	50	750	72	35					
2.5		4	1420	16.8	82	0.80	5.5	5.2	2.2	2.2	98	30	FD 15	40	1000	2100	40	FA 15	40	2100	107	42	BA 100	50	1800	114	43				
4	BN 112M	2	2880	13.3	79	0.83	8.8	6.1	2.4	2.0	213	44	FD 06S	60	—	—	40	FA 06S	60	700	107	42	BA 110	75	600	114	43				
3.3		4	1420	22.2	80	0.80	7.4	5.1	2.1	2.0	213	44	FD 06S	75	—	—	57	FA 06	75	1200	223	58	BA 140	150	1100	263	76				
5.5	BN 132S	2	2890	18.2	80	0.87	11.4	5.9	2.4	2.0	270	53	FD 56	100	—	—	66	FA 07	100	350	293	71	BA 140	150	300	320	85				
4.4		4	1440	29	82	0.84	9.2	5.3	2.2	2.0	319	59	FD 56	100	—	—	66	FA 07	100	900	293	71	BA 140	150	800	369	91				
7.5	BN 132MA	2	2900	25	82	0.87	15.2	6.5	2.4	2.0	319	59	FD 06	150	—	—	75	FA 07	150	350	342	77	BA 140	150	300	369	91				
6		4	1430	40	84	0.85	12.1	5.8	2.3	2.1	319	59	FD 07	150	—	—	75	FA 07	150	900	342	77	BA 140	150	750	369	91				
9.2	BN 132MB	2	2920	30	83	0.86	18.6	6.0	2.6	2.2	319	59	FD 07	150	—	—	75	FA 07	150	300	342	77	BA 140	150	300	369	91				
7.3		4	1440	48	85	0.85	14.6	5.5	2.3	2.1	319	59	FD 07	150	—	—	75	FA 07	150	800	342	77	BA 140	150	750	369	91				

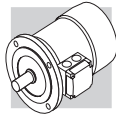


**2/6 P****3000/1000 min⁻¹ - S3 60/40%****50 Hz**

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.													freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.														
FD													FA						BA								
Pn		n	Mn	η	cos φ	In	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	$\frac{J_m}{kgm^2} \times 10^{-4}$	IM B5 	Mod.	Mb	Z _o	$\frac{J_m}{kgm^2} \times 10^{-4}$	IM B5 	Mod.	Mb max	Z _o	$\frac{J_m}{kgm^2} \times 10^{-4}$	IM B5 						
kW		min ⁻¹	Nm	%		A				kgm ²	kg		Nm	1/h	SB	kgm ²	kg	Nm	1/h	kgm ²	kg						
0.25	BN 71A	2	0.84	60	0.82	0.73	4.3	1.9	1.8	6.9	5.9	FD 03	1.75	1500	1700	8.0	8.6	FA 03	2.5	1700	8.0	8.3	BA 70	8	1500	8.9	9.8
0.08	6	910	0.84	43	0.70	0.38	2.1	1.4	1.5				10000	13000					13000					11000			
0.37	BN 71B	2	1.23	62	0.80	1.08	4.4	1.9	1.8	9.1	7.3	FD 03	3.5	1000	1300	10.2	10.0	FA 03	3.5	1300	10.2	9.7	BA 70	8	1200	11.1	11.2
0.12	6	900	1.27	44	0.73	0.54	2.4	1.4	1.5				9000	11000					11000					10000			
0.55	BN 80A	2	1.88	63	0.86	1.47	4.5	1.9	1.7	20	9.9	FD 04	5	1500	1800	22	13.8	FA 04	5	1800	22	13.7	BA 80	18	1700	23	15.2
0.18	6	930	1.85	52	0.65	0.77	3.3	2	1.9				4100	6300					6300					6000			
0.75	BN 80B	2	2.6	66	0.87	1.89	4.3	1.8	1.6	25	11.3	FD 04	5	1700	1900	27	15.2	FA 04	5	1900	27	15.1	BA 80	18	1800	28	16.6
0.25	6	930	2.6	54	0.67	1.00	3.2	1.7	1.8				3800	6000					6000					5600			
1.1	BN 90L	2	3.7	67	0.84	2.82	4.7	2.1	1.9	28	14.0	FD 05	13	1400	1600	32	20	FA 05	13	1600	32	21	BA 90	35	1500	35	21
0.37	6	920	3.8	59	0.71	1.27	3.3	1.6	1.6					3400	5200				5200					4700			
1.5	BN 100LA	2	5.0	73	0.84	3.53	5.1	1.9	2.0	40	18.3	FD 15	13	1000	1200	44	24	FA 15	13	1200	44	25	BA 100	50	1050	51	29
0.55	6	940	5.6	64	0.67	1.85	3.5	1.7	1.8					2900	4000				4000					3500			
2.2	BN 100LB	2	7.2	77	0.85	4.9	5.9	2.0	2.0	61	25	FD 15	26	700	900	65	31	FA 15	26	900	65	32	BA 100	50	800	72	36
0.75	6	950	7.5	67	0.64	2.5	3.3	1.9	1.8					2100	3000				3000					2700			
3	BN 112M	2	9.9	78	0.87	6.4	6.3	2.0	2.1	98	30	FD 06S	40	—	1000	107	40	FA 06S	40	1000	107	32	BA 110	75	930	114	43
1.1	6	950	11.1	72	0.64	3.4	3.9	1.8	1.8					—	2600				2600					2400			
4.5	BN 132S	2	14.8	78	0.84	9.9	5.8	1.9	1.8	213	44	FD 56	37	—	500	223	57	FA 06	37	500	223	58	BA 140	150	400	263	76
1.5	6	960	14.9	74	0.67	4.4	4.2	1.9	2.0				—	2100				FA 06	2100					1700			
5.5	BN 132M	2	18.0	78	0.87	11.7	6.2	2.1	1.9	270	53	FD 56	50	—	400	280	66	FA 06	50	400	280	67	BA 140	150	350	320	85
2.2	6	960	22	77	0.71	5.8	4.3	2.1	2.0					—	1900				1900					1600			

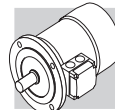
		freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.										freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.					
		FD										FA					
Pn		n	Mn	η	cos φ	In	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb	Zo	1/h	SB	IM B5 
kW		min ⁻¹	Nm	%		A							Nm				
0.25	BN 71A	2	0.86	61	0.87	0.68	3.9	1.8	1.9	10.9	6.7	FD 03	1.75	1300	1400	12	9.4
0.06	8	680	0.84	31	0.61	0.46	2	1.8	1.9				10000	13000			
0.37	BN 71B	2	1.26	63	0.86	0.99	3.9	1.8	1.9	12.9	7.7	FD 03	3.5	1200	1300	14	10.4
0.09	8	670	1.28	34	0.75	0.51	1.8	1.4	1.5				9500	13000			
0.55	BN 80A	2	1.86	66	0.86	1.40	4.4	2.1	2.0	20	9.9	FD 04	5	1500	1800	22	13.8
0.13	8	690	1.80	41	0.64	0.72	2.3	1.6	1.7				5600	8000			
0.75	BN 80B	2	2.6	68	0.88	1.81	4.6	2.1	2.0	25	11.3	FD 04	10	1700	1900	27	15.2
0.18	8	690	2.5	43	0.66	0.92	2.3	1.6	1.7				4800	7300			
1.1	BN 90L	2	3.7	63	0.84	3.00	4.5	2.1	1.9	28	14	FD 05	13	1400	1600	32	20
0.28	8	690	3.9	48	0.63	1.34	2.4	1.8	1.9				3400	5100			
1.5	BN 100LA	2	5.0	69	0.85	3.69	4.7	1.9	1.8	40	18.3	FD 15	13	1000	1200	44	25
0.37	8	690	5.1	46	0.63	1.84	2.1	1.6	1.6				3300	5000			
2.4	BN 100LB	2	7.9	75	0.82	5.6	5.4	2.1	2.0	61	25	FD 15	26	550	700	65	31
0.55	8	700	7.5	54	0.58	2.5	2.6	1.8	1.8				2000	3500			
3	BN 112M	2	9.9	76	0.87	6.5	6.3	2.1	1.9	98	30	FD 06S	40	—	900	107	40
0.75	8	690	10.4	60	0.65	2.8	2.5	1.6	1.6				—	2900			
4	BN 132S	2	13.3	73	0.84	9.4	5.6	2.3	2.4	213	44	FD 56	37	—	500	223	57
1	8	690	13.8	66	0.62	3.5	2.9	1.9	1.8				—	3500			
5.5	BN 132M	2	18.3	75	0.84	12.6	6.1	2.4	2.5	270	53	FD 06	50	—	400	280	66
1.5	8	690	21	68	0.63	5.1	2.9	1.9	1.9				—	2400			

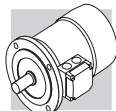


**2/12 P****3000/500 min⁻¹ - S3 60/40%****50 Hz**

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.														freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.																	
FD														FA														BA			
Pn		n	Mn	η	cos φ	In	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb	Z _o	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max	Z _o	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 										
0.55	BN 80B	2	1.86	64	0.89	1.39	4.2	1.6	1.7	25	11.3	FD 04	5	1000	1300	27	15.2	FA 04	5	1300	27	15.1	18	1200	28	16.6					
0.09		12	430	30	0.63	0.69	1.8	1.9	1.8				8000	12000					11000				35	1050	33	19.9					
0.75	BN 90L	2	2.6	56	0.89	2.17	4.2	1.8	1.7	26	12.6	FD 05	13	1000	1150	30	18.6	FA 05	13	1150	30	19.3	50	750	52	29					
0.12		12	430	2.7	26	0.63	1.06	1.7	1.4	1.6				4600	6300					5700				150	350	2500	85				
1.1	BN 100LA	2	3.7	65	0.85	2.87	4.5	1.6	1.8	40	18.3	FD 15	13	700	900	44	25	FA 15	13	900	44	25	50	750	52	29					
0.18		12	430	4.0	26	0.54	1.85	1.5	1.3	1.5				4000	6000					5000				150	350	2500	85				
1.5	BN 100LB	2	4.9	67	0.86	3.76	5.6	1.9	1.9	54	22	FD 15	13	700	900	58	28	FA 15	13	900	58	29	50	800	66	32					
0.25		12	440	5.4	36	0.46	2.18	1.8	1.7	1.8				3800	5000					4300				150	350	2500	85				
2	BN 112M	2	6.6	74	0.88	4.43	6.5	2.1	2	98	30	FD 06S	20	—	800	107	40	FA 06S	20	800	107	42	75	750	114	43					
0.3		12	460	6.2	46	0.43	2.19	2	2.1	2				—	3400					3200				150	350	2500	85				
3	BN 132S	2	9.8	74	0.87	6.7	6.8	2.3	1.9	213	44	FD 56	37	—	450	223	57	FA 06	37	450	223	58	150	380	263	76					
0.5		12	470	10.2	51	0.43	3.3	2	1.7	1.6				—	3000					2500				150	350	2500	85				
4	BN 132M	2	13.1	75	0.89	8.6	5.9	2.4	2.3	270	53	FD 56	37	—	400	280	66	FA 06	37	400	280	67	150	350	320	85					
0.7		12	460	14.5	53	0.44	4.3	1.9	1.7	1.6				—	2800					2500				150	350	320	85				

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.															freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.																			
FD															FA															BA				
Pn		n	Mn	η	cos φ	In	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb	Z _o	NB	SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb	Z _o	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max	Z _o	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 						
0.22	BN 71B	4	1410	1.5	64	0.74	3.9	1.8	1.9	9.1	7.3	FD 03	3.5	2500	3500			10.2	10	FA 03	3.5	3500	10.2	9.7	BA 70	8	3200	11.1	11.2					
0.13		6	920	1.4	43	0.67	0.65	2.3	1.6	1.7			5000	9000								9000				8200								
0.30	BN 80A	4	1410	2.0	61	0.82	0.87	3.5	1.3	1.5	8.2	FD 04	5	2500	3100			16.6	12.1	FA 04	5	3100	16.6	12.0	BA 80	18	2800	18	13.5					
0.20		6	930	2.1	54	0.66	0.81	3.2	1.9	2.0			4000	6000								6000				5500								
0.40	BN 80B	4	1430	2.7	63	0.75	1.22	3.9	1.8	20	9.9	FD 04	10	1800	2300			22	13.8	FA 04	10	2300	22	13.7	BA 80	18	2200	23	15.2					
0.26		6	930	2.7	55	0.70	0.97	2.7	1.5	1.6			3600	5500								5500				5200								
0.55	BN 90S	4	1420	3.7	70	0.78	1.45	2.0	1.9	21	12.2	FD 14	10	1500	2100			23	16.1	FA 14	10	2100	23	16.3	BA 90	35	1700	28	19.5					
0.33		6	930	3.4	62	0.70	1.10	3.7	2.3	2.0			2500	4100								4100				3300								
0.75	BN 90L	4	1420	5.0	74	0.78	1.88	4.3	1.9	28	14	FD 05	13	1400	2000			32	20	FA 05	13	2000	32	21	BA 90	35	1800	35	21					
0.45		6	920	4.7	66	0.71	1.39	3.3	2.0	1.9			2300	3600								3600				3300								
1.1	BN 100LA	4	1450	7.2	74	0.79	2.72	5.0	1.7	82	22	FD 15	26	1400	2000			86	28	FA 15	26	2000	86	29	BA 100	50	1800	94	32					
0.8		6	950	8.0	65	0.69	2.57	4.1	1.9	2.1			2100	3300								3300				3000								
1.5	BN 100LB	4	1450	9.9	75	0.79	3.65	5.1	1.7	95	25	FD 15	26	1300	1800			99	31	FA 15	26	1800	99	32	BA 100	50	1600	107	34					
1.1		6	950	11.1	72	0.68	3.24	4.3	2.0	2.1			2000	3000								3000				2800								
2.3	BN 112M	4	1450	15.2	75	0.78	5.7	5.2	1.8	168	32	FD 06S	40	—	1600			177	42	FA 06S	40	1600	177	44	BA 110	75	1500	184	45					
1.5		6	960	14.9	73	0.72	4.1	4.9	2.0	2.0				—	2400							2400				2300								
3.1	BN 132S	4	1460	20	83	0.83	6.5	5.9	2.1	213	44	FD 56	37	—	1200			223	57	FA 06	37	1200	223	58	BA 140	150	1000	263	76					
2		6	960	20	77	0.75	4.9	4.5	2.1	2.1				—	1900							1900				1600								
4.2	BN 132MA	4	1460	27	84	0.82	8.8	5.9	2.1	270	53	FD 06	50	—	900			280	66	FA 06	50	900	280	67	BA 140	150	800	320	85					
2.6		6	960	26	79	0.72	6.6	4.3	2.0	2.0				—	1500							1500				1300								



**4/8 P****1500/750 min⁻¹ - S1****50 Hz**

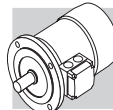
		freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.										freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
		FD										FA									
Pn		n	Mn	η	cos φ	In	Is	M _s	M _a	Jm	IM B5	Mod.	Mb	Z ₀	Jm	IM B5	Mod.	Mb	Z ₀	Jm	IM B5
kW		min ⁻¹	Nm	%		A	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	kgm ²	$\frac{Q}{Kg}$		Nm	1/h	kgm ²	$\frac{Q}{Kg}$		Nm	1/h	kgm ²	$\frac{Q}{Kg}$
0.37	BN 80A	4	2.5	63	0.82	1.03	3.3	1.4	1.4	15	8.2	FD 04	10	2300	16.6	12.1	FA 04	10	3500	16.6	12.0
0.18		8	2.5	44	0.60	0.98	2.2	1.5	1.6				4500	7000				18	3200	18	13.5
0.55	BN 80B	4	3.8	65	0.86	1.42	3.8	1.7	1.6	20	9.9	FD 04	10	2200	22	13.8	FA 04	10	2900	22	13.7
0.30		8	4.3	49	0.65	1.36	2.3	1.7	1.8				4200	6500				18	2500	23	15.2
0.65	BN 90S	4	4.5	73	0.85	1.51	4.0	1.9	1.9	28	13.6	FD 14	15	2300	30	17.8	FA 14	15	2800	30	17.7
0.35		8	4.8	49	0.57	1.81	2.5	2.1	2.2				3500	6000				35	2400	35	21
0.9	BN 90L	4	6.3	73	0.87	2.05	3.8	1.8	1.8	30	15.1	FD 05	26	1700	34	21	FA 05	26	2100	34	22
0.5		8	7.1	57	0.62	2.04	2.4	2.1	2				2500	4200				35	1900	37	22
1.3	BN 100LA	4	8.7	72	0.83	3.14	4.3	1.7	1.8	82	22	FD 15	40	1300	86	28	FA 15	40	1700	86	29
0.7		8	9.6	58	0.64	2.72	2.8	1.8	1.8				2000	3400				50	1500	94	32
1.8	BN 100LB	4	12.1	69	0.87	4.3	4.2	1.6	1.7	95	25	FD 15	40	1200	99	31	FA 15	40	1700	99	32
0.9		8	12.3	62	0.63	3.3	3.2	1.7	1.8				1600	2600				50	1500	107	34
2.2	BN 112M	4	14.6	77	0.85	4.9	5.3	1.8	1.8	168	32	FD 06S	60	—	177	42	FA 06S	60	1200	177	43
1.2		8	16.1	70	0.63	3.9	3.3	1.9	1.8				—	—				75	1100	184	45
3.6	BN 132S	4	24	80	0.82	7.9	6.5	2.1	1.9	295	45	FD 56	75	—	305	58	FA 06	75	1000	305	59
1.8		8	24	72	0.55	6.6	4.6	1.9	2				—	—				150	900	345	77
4.6	BN 132M	4	30	81	0.83	9.9	6.5	2.2	1.9	383	56	FD 06	100	—	393	69	FA 07	100	1000	406	74
2.3		8	31	73	0.54	8.4	4.4	2.3	2				—	—				150	900	433	88

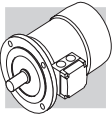
2 P

3000 min⁻¹ - S1

50 Hz

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.															freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.														
FD															FA														
Pn		n	Mn	IE1	η (100%)	η (75%)	η (50%)	cos φ	In [400V]	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Z ₀ 1/h NB SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Z ₀	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 					
0.18	M 05A 2	2730	0.63		59.9	56.9	51.9	0.77	0.56	3.0	2.1	2.0	2.0	3.2	FD 02	1.75	3900	2.6	4.9	FA 02	1.75	4800	2.6	4.7					
0.25	M 05B 2	2740	0.87		66.0	64.8	64.8	0.76	0.72	3.3	2.3	2.3	2.3	3.6	FD 02	1.75	3900	3.0	5.3	FA 02	1.75	4800	3.0	5.1					
0.37	M 05C 2	2800	1.26		69.1	66.8	66.8	0.78	0.99	3.9	2.6	2.6	3.3	4.8	FD 02	3.5	3600	3.9	6.5	FA 02	3.5	4500	3.9	6.3					
0.55	M 1SD 2	2820	1.86		76.0	75.8	74.8	0.76	1.37	5.0	2.9	2.8	4.1	5.8	FD 03	5	2900	5.3	8.5	FA 03	5	4200	5.3	8.2					
0.75	M 1LA 2	2810	2.6		76.6	76.2	76.2	0.76	1.86	5.1	3.1	2.8	5.0	6.9	FD 03	5	1900	6.1	9.6	FA 03	5	3300	6.1	9.3					
1.1	M 2SA 2	2800	3.8	●	76.4	76.2	75.0	0.81	2.57	4.8	2.8	2.4	9.0	8.8	FD 04	10	1500	10.6	11.9	FA 04	10	3000	10.6	12.6					
1.5	M 2SB 2	2800	5.1	●	79.1	79.5	77.2	0.81	3.4	4.9	2.7	2.4	11.4	10.6	FD 04	15	1300	13.0	9.9	FA 04	15	2600	13.0	14.4					
2.2	M 3SA 2	2880	7.3	●	82.7	82.1	81.0	0.80	4.8	6.3	2.9	2.7	24	15.5	FD 15	26	1100	28	22	FA 15	26	2400	28	23					
3	M 3LA 2	2860	10.0	●	81.5	81.3	77.4	0.79	6.7	5.6	2.6	2.2	31	18.7	FD 15	26	700	35	25	FA 15	26	1600	35	26					
4	M 3LB 2	2870	13.3	●	83.1	83.0	77.8	0.80	8.7	5.8	2.7	2.5	39	22	FD 15	40	450	43	28	FA 15	40	900	43	29					
5.5	M 4SA 2	2890	18.2	●	84.7	84.5	81.2	0.84	11.2	5.9	2.6	2.2	101	33	FD 06	50	—	112	46	FA 06	50	600	112	47					
7.5	M 4SB 2	2900	25	●	86.5	86.3	84.4	0.85	14.7	6.4	2.6	2.2	145	40	FD 06	50	—	154	53	FA 06	50	550	154	54					
9.2	M 4LA 2	2930	30	●	87.0	86.5	83.6	0.86	17.7	6.7	2.8	2.3	178	51	FD 56	75	—	189	64	FA 06	75	430	189	65					
11	M 4LC 2	2920	36	●	87.6	87.0	86.0	0.88	20.6	6.9	2.9	2.5	210	60															
15	M 5SB 2	2930	49	●	89.6	89.4	88.0	0.86	28.1	7.1	2.6	2.3	340	70															
18.5	M 5SC 2	2930	60	●	90.4	90.1	89.0	0.86	34	7.6	2.7	2.3	420	83															
22	M 5LA 2	2930	72	●	89.9	89.7	89.5	0.88	40	7.8	2.6	2.4	490	95															





4 P

1500 min⁻¹ - S1

50 Hz

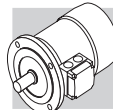
freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.															freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FD															FA									
Pn		n	Mn	IE1	η (100%)	η (75%)	η (50%)	cos φ	In [400V] A	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod	Mb Nm	Z _o 1/h	Mb Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 			
0.09	M 0B 4	1350	0.64		51.7	47.6	42.9	0.60	0.42	2.6	2.5	2.4	1.5	2.9								IM B9 		
0.12	M 05A 4	1350	0.85		59.8	56.2	47.0	0.62	0.47	2.6	1.9	1.8	2.0	3.2							2.6	4.7		
0.18	M 05B 4	1320	1.30		54.8	52.9	52.5	0.67	0.71	2.6	2.2	2.0	2.3	3.6							3.0	5.1		
0.25	M 05C 4	1340	1.78		65.3	65.0	57.9	0.69	0.80	2.7	2.1	1.9	3.3	4.8							3.9	6.3		
0.37	M 1SD 4	1370	2.6		66.8	66.7	63.0	0.76	1.05	3.7	2.0	1.9	6.9	5.5							8.0	7.9		
0.55	M 1LA 4	1380	3.8		69.0	68.9	68.8	0.74	1.55	4.1	2.3	2.3	9.1	6.9							10.2	9.3		
0.75	M 2SA 4	1400	5.1	●	75.0	74.5	69.3	0.78	1.85	4.9	2.7	2.5	20	9.2							22	13		
1.1	M 2SB 4	1400	7.5	●	76.4	76.2	70.4	0.78	2.66	5.1	2.8	2.5	25	10.6							27	14.4		
1.5	M 3SA 4	1410	10.2	●	79.6	80.5	79.3	0.77	3.5	4.6	2.1	2.1	34	15.5							38	23		
2.2	M 3LA 4	1410	14.9	●	81.1	81.4	79.9	0.75	5.2	4.5	2.2	2.0	40	17							44	24		
3	M 3LB 4	1410	20	●	82.6	83.8	83.7	0.77	6.8	5.0	2.3	2.2	54	21							58	28		
4	M 3LC 4	1400	27		82.7	83.1	80.5	0.78	9.0	4.7	2.3	2.2	61	23							65	30		
5.5	M 4SA 4	1440	36	●	84.7	84.8	82.5	0.81	11.6	5.5	2.3	2.2	213	42							223	56		
7.5	M 4LA 4	1440	50	●	86.0	86.3	85.3	0.81	15.5	5.7	2.5	2.4	270	51							280	65		
9.2	M 4LB 4	1440	61	●	88.4	88.6	87.5	0.80	18.8	5.9	2.7	2.5	319	57							342	75		
11	M 4LC 4	1440	73	●	87.6	87.8	86.0	0.81	22.4	6.0	2.7	2.5	360	65							382	83		
15	M 5SB 4	1460	98	●	88.7	88.5	88.4	0.81	30.1	6.0	2.3	2.1	650	85							710	114		
18.5	M 5LA 4	1460	121	●	89.3	89.5	89.2	0.81	37	6.2	2.6	2.5	790	101							850	130		

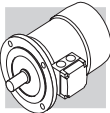
6 P

1000 min⁻¹ - S1

50 Hz

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.															freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.														
FD															FA														
Pn		n	Mn	IE1	η (100%)	η (75%)	η (50%)	cos φ	In [400V] A	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	$\frac{J_m}{x 10^{-4}}$ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Z _o 1/h	NB	SB	$\frac{J_m}{x 10^{-4}}$ kgm ²	Z _o	Mb	Mod.	IM B9 	$\frac{J_m}{x 10^{-4}}$ kgm ²	Z _o	Mb	Mod.	IM B9
0.09	M 05A 6	880	0.98		41.0	41.0	32.9	0.53	0.60	2.1	2.1	1.8	3.4	4.3	FD 02	3.5	9000	14000	4.0	6.0	FA 02	3.5	14000	4.0	5.8	6.1			
0.12	M 05B 6	870	1.32		45.0	44.0	41.8	0.60	0.64	2.1	1.9	1.7	3.7	4.6	FD 02	3.5	9000	14000	4.3	6.3	FA 02	3.5	14000	4.3					
0.18	M 15C 6	900	1.91		55.0	55.5	51.0	0.69	0.68	2.6	1.9	1.7	8.4	5.1	FD 03	5	8100	13500	9.5	7.8	FA 03	5	13500	9.5	7.5				
0.25	M 15D 6	900	2.7		62.0	58.5	51.4	0.71	0.82	2.6	1.9	1.7	10.9	6.3	FD 03	5	7800	13000	12	9	FA 03	5	13000	12	8.7				
0.37	M 1LA 6	910	3.9		66.0	60.0	53.3	0.69	1.17	3.0	2.4	2.0	12.9	7.3	FD 53	7.5	5100	9500	14	10	FA 03	7.5	9500	14	9.7				
0.55	M 25A 6	920	5.7		70.0	69.8	64.3	0.68	1.67	3.9	2.6	2.2	25	10.6	FD 04	15	4800	7200	27	14.5	FA 04	15	7200	27	14.4				
0.75	M 25B 6	920	7.8	●	70.0	70.0	64.4	0.65	2.38	3.8	2.5	2.2	28	11.5	FD 04	15	3400	6400	30	15.4	FA 04	15	6400	30	15.3				
1.1	M 35A 6	920	11.4	●	75.0	74.0	72.0	0.72	2.9	4.3	2.0	1.8	33	17	FD 15	26	2700	5000	37	23	FA 15	26	5000	37	24				
1.5	M 3LA 6	940	15.2	●	75.2	74.2	70.3	0.72	4.0	4.1	2.1	2.0	82	21	FD 15	40	1900	4100	86	27	FA 15	40	4100	86	28				
1.85	M 3LB 6	930	19.0	●	76.6	72.8	62.6	0.73	4.8	4.6	2.1	2.0	95	23	FD 15	40	1700	3600	99	29	FA 15	40	3600	99	30				
2.2	M 3LC 6	930	23	●	77.7	76.8	72.4	0.71	5.8	4.7	2.3	2.1	95	23	FD 55	55	—	1900	99	29	FA 15	55	1900	99	30				
3	M 45A 6	940	30	●	79.7	77.0	75.1	0.76	7.1	5.1	1.9	1.8	216	34	FD 56	75	—	1400	226	47	FA 06	75	1400	226	48				
4	M 4LA 6	950	40	●	81.4	81.5	79.5	0.77	9.2	5.5	2.0	1.8	295	43	FD 06	100	—	1200	305	56	FA 07	100	1200	305	57				
5.5	M 4LB 6	945	56	●	83.1	80.9	79.1	0.78	12.2	6.1	2.1	1.9	383	54	FD 07	150	—	1050	406	70	FA 07	150	1050	406	72				
7.5	M 55A 6	955	75	●	85.0	85.0	84.8	0.81	15.7	5.9	2.2	2.0	740	69	FD 08	170	—	900	815	98	FA 08	170	900	800	98				
11	M 55B 6	960	109	●	86.4	86.5	85.9	0.81	22.7	6.6	2.5	2.3	970	89	FD 08	200	—	800	1045	119	FA 08	200	800	1030	118				





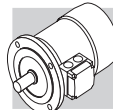
2/4 P

3000/1500 min⁻¹ - S1

50 Hz

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.																		freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FD																		FA									
Pn		n	Mn	η	cos φ	In	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Zo	1/h	SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Zo	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 				
0.20	M 05A	2	0.71	55	0.82	0.64	3.5	2.1	1.9	2.9	4.1	FD 02	3.5	2200	2600		3.5	5.8	FA 02	3.5	2600	3.5	5.6				
0.15		4	1.350	49	0.67	0.66	2.6	1.8	1.7					4000	5100												
0.28	M 15B	2	0.99	56	0.82	0.88	2.9	1.9	1.7	4.7	4	FD 03	3.5	2100	2400		5.8	6.7	FA 03	3.5	2400	5.8	6.4				
0.20		4	1.370	59	0.68	1.02	3.1	1.8	1.7					3800	4800												
0.37	M 15C	2	1.29	56	0.82	1.16	3.5	1.8	1.8	5.8	4.7	FD 03	5	1400	2100		6.9	7.4	FA 03	5	2100	6.9	7.1				
0.25		4	1.390	60	0.73	0.82	3.3	2	1.9					2900	4200							4200					
0.45	M 15D	2	1.55	63	0.85	1.21	3.8	1.8	1.8	6.9	5.5	FD 03	5	1400	2100		8	8.2	FA 03	5	2100	8	7.9				
0.30		4	1.400	63	0.74	0.93	3.8	2.1	1.9					2900	4200		10.2	9.6	FA 03	5	2200	10.2	9.3				
0.55	M 15LA	2	1.9	73	0.79	1.38	4.2	2	1.8	9.1	6.9	FD 03	5	1600	2200		10.2	9.6	FA 03	5	2200	10.2	9.3				
0.37		4	1.400	68	0.72	1.09	3.9	2.2	2					3300	4600							4600					
0.75	M 25A	2	2.6	65	0.85	1.96	3.8	1.9	1.8	20	9.2	FD 04	10	1400	1600		22	13.1	FA 04	10	1600	22	13				
0.55		4	3.8	68	0.81	1.44	3.9	1.7	1.7					2700	3600							3600					
1.1	M 25B	2	3.9	65	0.86	2.84	3.9	2	1.9	25	10.7	FD 04	10	1200	1500		27	14.5	FA 04	10	1500	27	14.5				
0.75		4	1.410	75	0.81	1.78	4.5	2.1	2					2300	3100							3100					
1.5	M 35A	2	5.1	74	0.83	3.5	4.7	2.1	2	34	15.5	FD 15	26	700	1000		38	22	FA 15	26	1000	38	23				
1.1		4	1.420	77	0.78	2.6	4.3	2.1	2					1600	2600							2600					
2.2	M 35LA	2	7.5	72	0.85	5.2	4.5	2	1.9	40	17	FD 15	26	600	900		44	24	FA 15	26	900	44	24				
1.5		4	1.410	73	0.79	3.8	4.7	2	2					1300	2300							2300					
3.5	M 35LB	2	11.7	80	0.84	7.5	5.4	2.2	2.1	61	23	FD 15	40	500	900		65	29	FA 15	40	900	65	30				
2.5		4	1.420	82	0.80	5.5	5.2	2.2	2.2					1000	2100							2100					
4.8	M 4 SA	2	15.8	81	0.88	9.7	6	2	1.9	213	42	FD 06	50	—	400		233	55	FA 06	50	400	233	56				
3.8		4	25.4	81	0.84	8.1	5.2	2.1	2.1					—	950							950					
5.5	M 45B	2	18.2	80	0.87	11.4	5.9	2.4	2	213	42	FD 56	75	—	350		223	55	FA 06	75	350	223	56				
4.4		4	29	82	0.84	9.2	5.3	2.2	2					—	900							900					
7.5	M 45LA	2	25	82	0.87	15.2	6.5	2.4	2	270	51	FD 06	100	—	350		280	64	FA 07	100	350	280	65				
6		4	40	84	0.85	12.1	5.8	2.3	2.1					—	950							950					
9.2	M 45LB	2	30	83	0.86	18.6	6	2.6	2.2	319	57	FD 07	150	—	300		342	73	FA 07	150	300	342	75				
7.3		4	48	85	0.85	14.6	5.5	2.3	2.1					—	800							800					

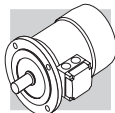
		freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.											freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
		FD											FA									
Pn		n	Mn	η	cos φ	In	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Zo 1/h NB SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Zo	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	
0.25	M1SA	2	0.84	60	0.82	0.73	4.3	1.9	1.8	6.9	5.5	FD 03	1.75	1500	1700	8	8.2	FA 03	1.75	1700	8	7.9
0.08	6	910	0.84	43	0.70	0.38	2.1	1.4	1.5					10000	13000				13000			
0.37	M1LA	2	1.23	62	0.80	1.08	4.4	1.9	1.8	9.1	6.9	FD 03	3.5	1000	1300	10.2	9.6	FA 03	3.5	1300	10.2	9.3
0.12	6	900	1.27	44	0.73	0.54	2.4	1.4	1.5					9000	11000				11000			
0.55	M2SA	2	1.88	63	0.86	1.47	4.5	1.9	1.7	20	9.2	FD 04	5	1500	1800	22	13.1	FA 04	5	1800	22	13
0.18	6	930	1.85	52	0.65	0.77	3.3	2.0	1.9					4100	6300				6300			
0.75	M2SB	2	2.6	66	0.87	1.89	4.3	1.8	1.6	25	10.6	FD 04	5	1700	1900	27	14.5	FA 04	5	1900	27	14.4
0.25	6	930	2.6	54	0.67	1.00	3.2	1.7	1.8					3800	6000				6000			
1.1	M3SA	2	3.7	71	0.82	2.73	4.9	1.8	1.9	34	15.5	FD 15	13	1000	1300	38	22	FA 15	13	1300	38	23
0.37	6	930	3.8	63	0.70	1.21	3.1	1.5	1.8					3500	5000				5000			
1.5	M3LA	2	5.0	73	0.84	3.53	5.1	1.9	2.0	40	17	FD 15	13	1000	1200	44	24	FA 15	13	1200	44	24
0.55	6	940	5.6	64	0.67	1.85	3.5	1.7	1.8					2900	4000				4000			
2.2	M3LB	2	7.2	77	0.85	4.9	5.9	2.0	2.0	61	23	FD 15	26	700	900	65	29	FA 15	26	900	65	30
0.75	6	950	7.5	67	0.64	2.5	3.3	1.9	1.8					2100	3000				3000			
3	M4SA	2	9.9	74	0.88	6.6	5.6	2.0	2.1	170	36	FD 56	37	—	600	182	48	FA 06	37	600	182	50
1.1	6	960	10.9	73	0.68	3.2	4.5	2.2	2					—	2200				2200			
4.5	M4SB	2	14.8	78	0.84	9.9	5.8	1.9	1.8	213	42	FD 56	37	—	500	223	55	FA 06	37	500	223	56
1.5	6	960	14.9	74	0.67	4.4	4.2	1.9	2.0					—	2100				2100			
5.5	M4LA	2	18.0	78	0.87	11.7	6.2	2.1	1.9	270	51	FD 06	50	—	400	280	64	FA 06	50	400	280	65
2.2	6	960	22	77	0.71	5.8	4.3	2.1	2.0					—	1900				1900			



2/8 P

3000/750 min⁻¹ - S3 60/40%

50 Hz



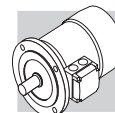
		freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.											freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.											
		FD											FA											
		Pn		n	Mn	η	cos φ	In	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Zo	1/h	SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Zo	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²
kW																								
0.37	M 1LA	2	1.26	63	0.86	0.99	3.9	1.8	1.9	12.9	7.3	FD 03	3.5	1200	1300	13000	14	10	FA 03	3.5	1300	14	9.7	
0.09	8	670	1.28	34	0.75	0.51	1.8	1.4	1.5					9500										
0.55	M 2SA	2	1.86	66	0.86	1.40	4.4	2.1	2	20	9.2	FD 04	5	1500	1800	8000	22	13.1	FA 04	5	1800	22	13	
0.13	8	690	1.80	41	0.64	0.72	2.3	1.6	1.7					5600										
0.75	M 2SB	2	2.6	68	0.88	1.81	4.6	2.1	2	25	10.6	FD 04	10	1700	1900	8000	27	14.5	FA 04	10	1900	27	14.4	
0.18	8	690	2.5	43	0.66	0.92	2.3	1.6	1.7					4800										
1.1	M 3SA	2	3.7	69	0.84	2.74	4.6	1.8	1.7	34	15.5	FD 15	13	1000	1300	5000	38	22	FA 15	13	1300	38	23	
0.28	8	690	3.9	44	0.56	1.64	2.3	1.4	1.7					3400										
1.5	M 3LA	2	5.0	69	0.85	3.69	4.7	1.9	1.8	40	17	FD 15	13	1000	1200	5000	44	24	FA 15	13	1200	44	24	
0.37	8	690	5.1	46	0.63	1.84	2.1	1.6	1.6					3300										
2.4	M 3LB	2	7.9	75	0.82	5.6	5.4	2.1	2	61	23	FD 15	26	550	700	3500	65	29	FA 15	26	700	65	30	
0.55	8	700	7.5	54	0.58	2.5	2.6	1.8	1.8					2000										
3	M 4SA	2	9.8	72	0.85	7.1	5.6	2	1.8	162	36	FD 56	37	—	600	3400	182	48	FA 06	37	600	182	50	
0.75	8	710	10.1	61	0.64	2.8	3	1.7	1.8					—										
4	M 4SB	2	13.3	73	0.84	9.4	5.6	2.3	2.4	213	42	FD 56	37	—	500	3500	223	55	FA 06	37	500	223	56	
1	8	690	13.8	66	0.62	3.5	2.9	1.9	1.8					—										
5.5	M 4LA	2	18.3	75	0.84	12.6	6.1	2.4	2.5	270	51	FD 06	50	—	400	2400	280	64	FA 06	50	400	280	65	
1.5	8	690	21	68	0.63	5.1	2.9	1.9	1.9					—										

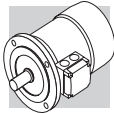
2/12 P

3000/500 min⁻¹ - S3 60/40%

50 Hz

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.															freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.								
FD															FA								
Pn		n	Mn	η	cos φ	In	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Zo	1/h NB SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	Mod.	Mb	Zo	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B9 	
kW		min ⁻¹	Nm	%		A							Nm							Nm			
0.55	M 2SA	2	1.86	64	0.89	1.39	4.2	1.6	1.7	25	10.6	FD 04	5	1000	1300	27	14.5	FA 04	5	1300	27	14.4	
0.09	12	430	2.0	30	0.63	0.69	1.8	1.9	1.8					8000	12000					12000			
0.75	M 3SA	2	2.5	65	0.81	2.06	5.2	1.9	2.1	34	15.5	FD 15	13	700	900	38	22	FA 15	13	900	38	23	
0.12	12	460	2.5	33	0.43	1.22	1.9	1.3	1.6					5000	7000					7000			
1.1	M 3LA	2	3.7	65	0.85	2.87	4.5	1.6	1.8	40	17	FD 15	13	700	900	44	24	FA 15	13	900	44	24	
0.18	12	430	4.0	26	0.54	1.85	1.5	1.3	1.5					4000	6000					6000			
1.5	M 3LB	2	4.9	67	0.86	3.76	5.6	1.9	1.9	54	21	FD 15	13	700	900	58	27	FA 15	13	900	58	28	
0.25	12	440	5.4	36	0.46	2.18	1.8	1.7	1.8					3800	5000					5000			
2	M 3LC	2	6.7	70	0.84	4.9	4.9	1.8	1.7	61	23	FD 55	18	—	700	65	29	FA 15	18	700	65	30	
0.3	12	450	6.4	38	0.47	2.4	1.7	1.6	1.7					—	3500					3500			
3	M 4SA	2	9.8	74	0.87	6.7	6.8	2.3	1.9	213	42	FD 56	37	—	450	223	55	FA 06	37	450	223	56	
0.5	12	470	10.2	51	0.43	3.3	2	1.7	1.6					—	3000					3000			
4	M 4LA	2	13.1	75	0.89	8.6	5.9	2.4	2.3	270	51	FD 56	37	—	400	280	64	FA 06	37	400	280	65	
0.7	12	460	14.5	53	0.44	4.3	1.9	1.7	1.6					—	2800					2800			





M2.11 - DIMENSIONI MOTORI

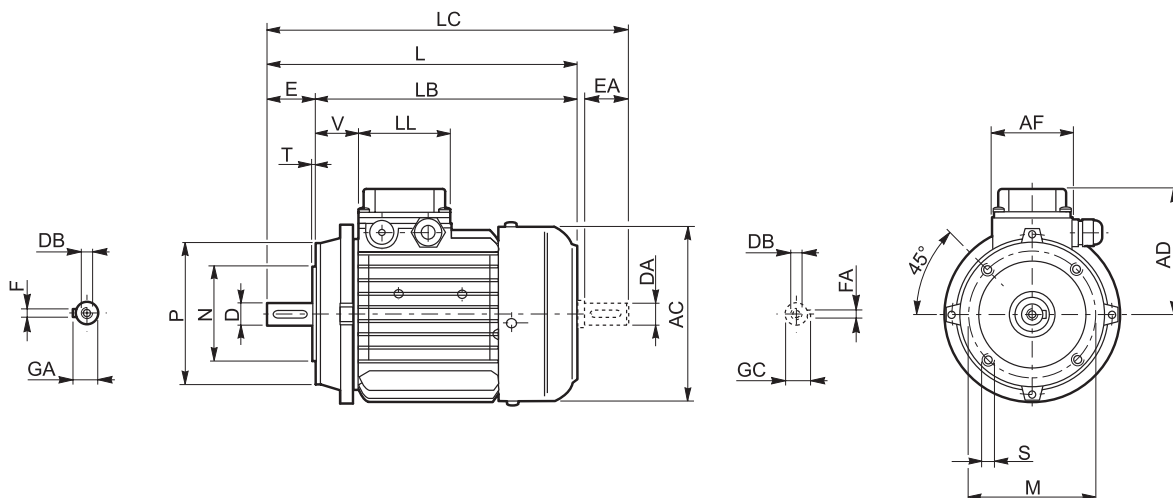
M2.11 - MOTORS DIMENSIONS

M2.11 - MOTORENABMES- SUNGEN

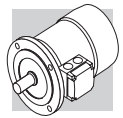
M2.11 - DIMENSIONS MOTEURS

BN

IM B14

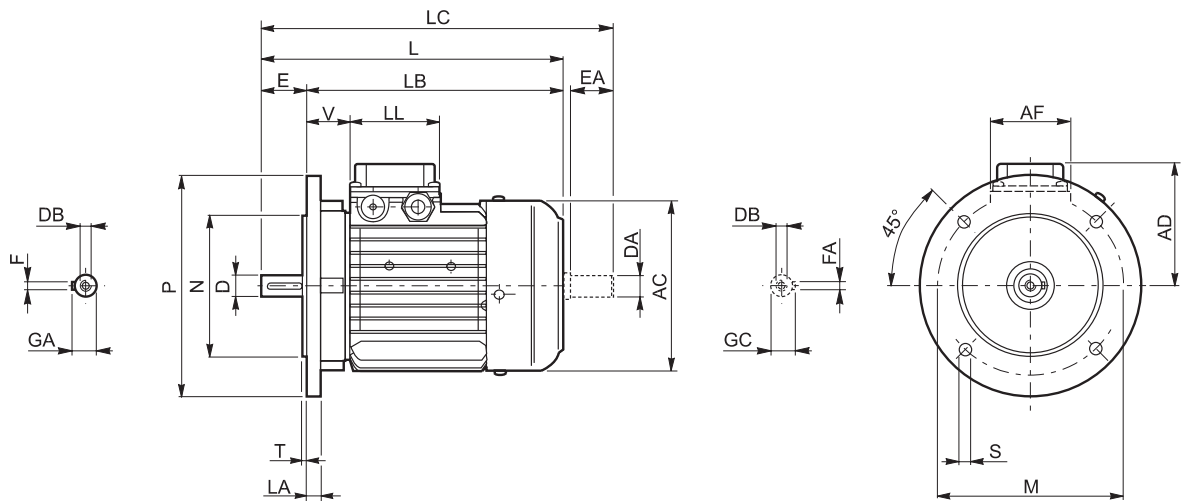


	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Bride					Motore / Motor / Motor / Moteur							
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	M	N	P	S	T	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V
BN 56	9	20	M3	10.2	3	65	50	80	M5	2.5	110	185	165	207	91	74	80	34
BN 63	11	23	M4	12.5	4	75	60	90			121	207	184	232	95			26
BN 71	14	30	M5	16	5	85	70	105	M6		138	249	219	281	108			37
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	80	120		3	156	274	234	315	119	38		
BN 90	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8		176	326	276	378	133	98	98	44
BN 100	28	60	M10	31		130	110	160			3.5	195	366	306	429			142
BN 112									219	385		325	448	157	52			
BN 132	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	493	413	576	193	118	118	58



BN

IM B5



	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Bride						Motore / Motor / Motor / Moteur								
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	M	N	P	S	T	LA	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V	
BN 56	9	20	M3	10.2	3	100	80	120	7	3	8	110	185	165	207	91	74	80	34	
BN 63	11	23	M4	12.5	4	115	95	140	9.5		10	121	207	184	232	95			26	
BN 71	14	30	M5	16	5	130	110	160				138	249	219	281	108			37	
BN 80	19	40	M6	21.5	6	165	130	200	11.5	3.5	11.5	156	274	234	315	119	98	98	38	
BN 90	24	50	M8	27	8							215	180	250	176	326			276	378
BN 100	28	60	M10	31		14	4	14	195	367	307				429	142			50	
BN 112					15			219	385	325	448	157	52							
BN 132	38	80	M12	41	10	265	230	300	14	4	20	258	493	413	576	193	118	118	58	
BN 160 MR	42 38 (1)	110 80 (1)	M16 M12 (1)	45 41 (1)	12 10 (1)	300	250	350			18.5		5	15	562				452	645
BN 160 M												310			596	486	680	245	51	
BN 160 L	640	530		724	52															
BN 180 M	48 38 (1)	110 110 (1)	M16 M16 (1)	51.5 45 (1)	14 12 (1)	350	300	400			18	348	708	598	823	261	187	187	52	
BN 180 L	48 42 (1)												722	612	837				66	
BN 200 L	55 42 (1)		M20 M16 (1)	59 45 (1)	16 12 (1)															

N.B.:

1) Queste dimensioni sono riferite alla seconda estremità d'albero.

NOTE:

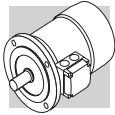
1) These values refer to the rear shaft end.

HINWEIS:

1) Diese Maße betreffen das zweite Wellenende.

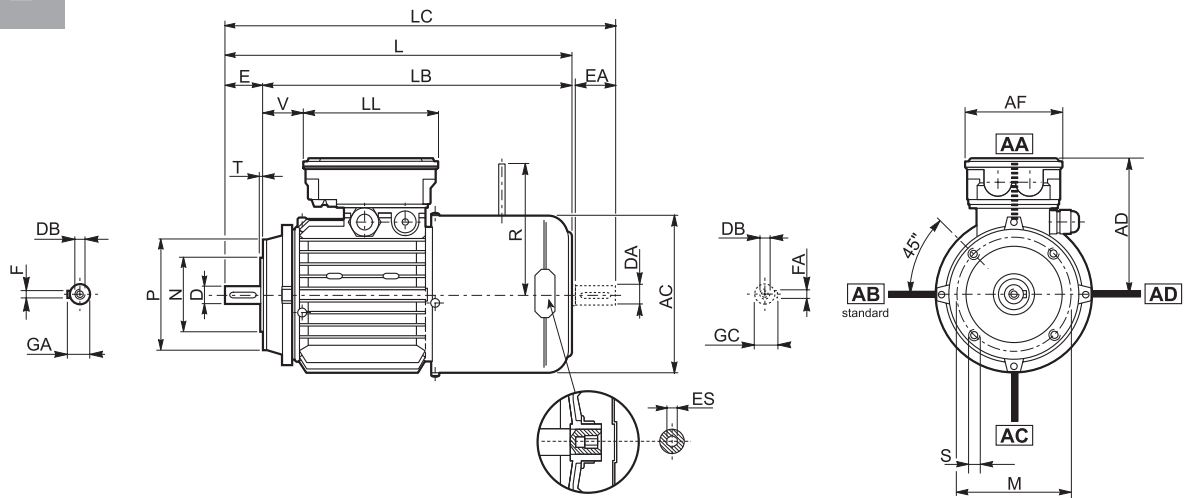
REMARQUE :

1) Ces dimensions se réfèrent à la deuxième extrémité de l'arbre.



BN_FD

IM B14



	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Bride					Motore / Motor / Motor / Moteur									
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	M	N	P	S	T	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V	R	ES
BN 63	11	23	M4	12.5	4	75	60	90	M5	2.5	121	272	249	297	119	98	133	14	96	5
BN 71	14	30	M5	16	5	85	70	105	M6		138	310	280	342	132			25	103	
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	80	120		3	156	346	306	388	143			41	129	
BN 90 S	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8		3.5	176	409	359	461	146	110	165	39	160
BN 90 L										195		458	398	521	155	62			160	
BN 100	28	60	M10	31		130	110	160	4	219	484	424	547	170	73	199				
BN 112										258	603	523	686	210	140	188	122	204 (1)		
BN 132	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	603	523	686	210	140	188	122	204 (1)	

N.B.:

1) Per freno FD07 quota R=226.

NOTE:

1) For FD07 brake value R=226.

HINWEIS:

1) Für Bremse FD07, Maß R=226.

REMARQUE :

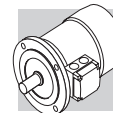
1) Pour frein FD07 valeur R=226.

L'esagono ES non è presente con l'opzione PS.

ES hexagon is not supplied with PS option.

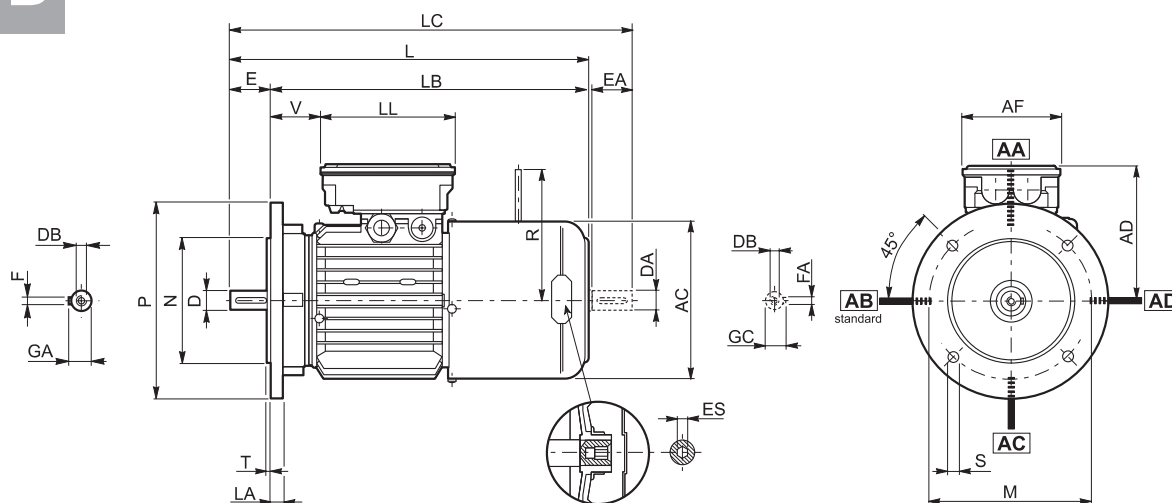
Der Sechskant ES ist bei der Option PS nicht vorhanden.

L'hexagone ES n'est pas disponible avec l'option PS.



BN_FD

IM B5



	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Bride						Motore / Motor / Motor / Moteur																		
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	M	N	P	S	T	LA	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V	R	ES									
BN 63	11	23	M4	12.5	4	115	95	140	9.5	3	10	121	272	249	297	119	98	133	14	96	5									
BN 71	14	30	M5	16	5	130	110	160		3.5		11.5	138	310	280	342			132	25		103								
BN 80	19	40	M6	21.5	6	165	130	200					11.5	156	346	306			388	143		41	129							
BN 90 S	24	50	M8	27	8				215		180			250	14	4	14	176	409	359	461	146	110	165	39	160	6			
BN 90 L										28		60						M10	31	215	180	250			14			4	15	219
BN 100	38	80	M12	41		10	265	230					300																	20
BN 112									42 38 (1)	110 80 (1)	M16 M12 (1)	45 41 (1)		12 10 (1)	300	250	350	18.5	5	15	672	562	755	245	187	187		161	226	
BN 160 MR	48 38 (1)	M16 M16 (1)	51.5 41 (1)	14 10 (1)	310	780	670	864					261								348	736	626				820	51	266	
BN 160 M																						110 110 (1)	M20 M16 (1)				59 45 (1)			16 12 (1)
BN 160 L	55 42 (1)	868	768	993	64																									
BN 180 M						48 42 (1)	M16 M16 (1)	51.5 45 (1)	14 12 (1)	350	300	400	18	348	866	756	981	261	348	868	768	993	64							
BN 180 L	55 42 (1)	M20 M16 (1)	59 45 (1)	16 12 (1)	350																			300	400	18	348	866	756	981
BN 200 L						55 42 (1)	M20 M16 (1)	59 45 (1)	16 12 (1)	350	300	400	18	348	866	756	981	261	348	868	768	993	64							

N.B.:

1) Queste dimensioni sono riferite alla seconda estremità d'albero.

2) Per freno FD07 quota R=226.

NOTE:

1) These values refer to the rear shaft end.

2) For FD07 brake value R=226.

HINWEIS:

1) Diese Maße betreffen das zweite Wellenende.

2) Für Bremse FD07, Maß R=226.

REMARQUE :

1) Ces dimensions se réfèrent à la deuxième extrémité de l'arbre.

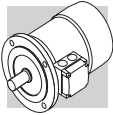
2) Pour frein FD07 valeur R=226.

L'esagono ES non è presente con l'opzione PS.

ES hexagon is not supplied with PS option.

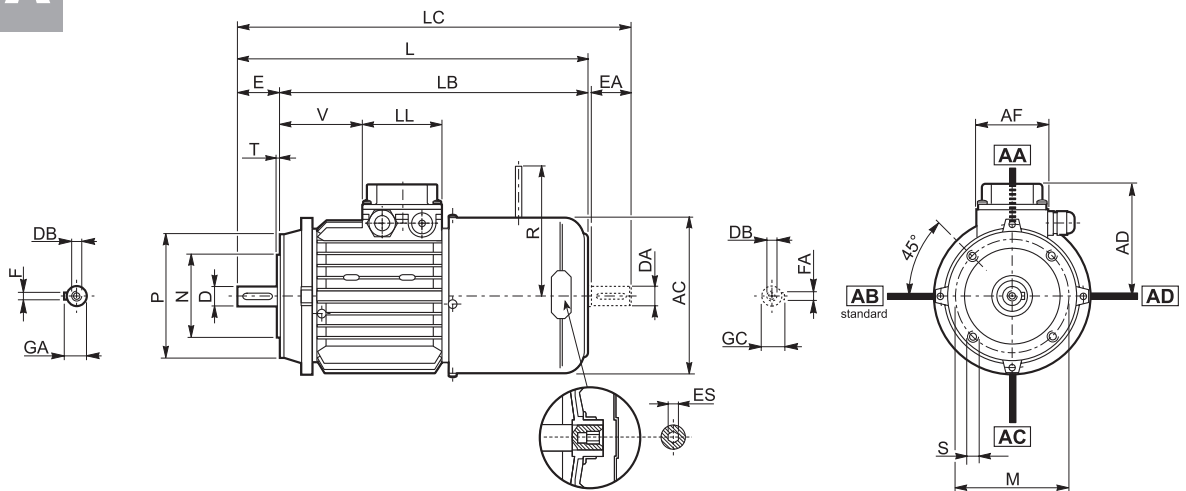
Der Sechskant ES ist bei der Option PS nicht vorhanden.

L'hexagone ES n'est pas disponible avec l'option PS.



BN_FA

IM B14



	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Bride					Motore / Motor / Motor / Moteur									
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	M	N	P	S	T	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V	R	ES
BN 63	11	23	M4	12.5	4	75	60	90	M5	2.5	121	272	249	119	95	74	80	26	116	5
BN 71	14	30	M5	16	5	85	70	105	M6		138	310	280	342	108			68	124	
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	80	120			3	156	346	306	388			119	83	
BN 90	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8	3.5		176	409	359	461	133	98	98	95	160
BN 100	28	60	M10	31		130	110	160			195	458	398	521	142	119				
BN 112											219	484	424	547	157	128			198	
BN 132	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	603	523	686	193	118	118	180	200 (1)	

N.B.:

1) Per freno FD07 quota R=226.

Per la versione BN..FA le dimensioni della scatola morsettieria AD, AF, LL, V sono uguali al tipo BN..FD.

L'esagono ES non è presente con l'opzione PS.

NOTE:

1) For FD07 brake value R=226.

For motors type BN..FA, the terminal box sizes AD, AF, LL, V are the same as for BN..FD.

ES hexagon is not supplied with PS option.

HINWEIS:

1) Für Bremse FD07, Maß R=226.

Bei der Motor typ BN..FA sind die Maße des Klemmenkastens AD, AF, LL, V denen der Version BN..FD gleich.

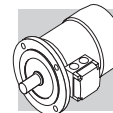
Der Sechskant ES ist bei der Option PS nicht vorhanden.

REMARQUE :

1) Pour frein FD07 valeur R=226.

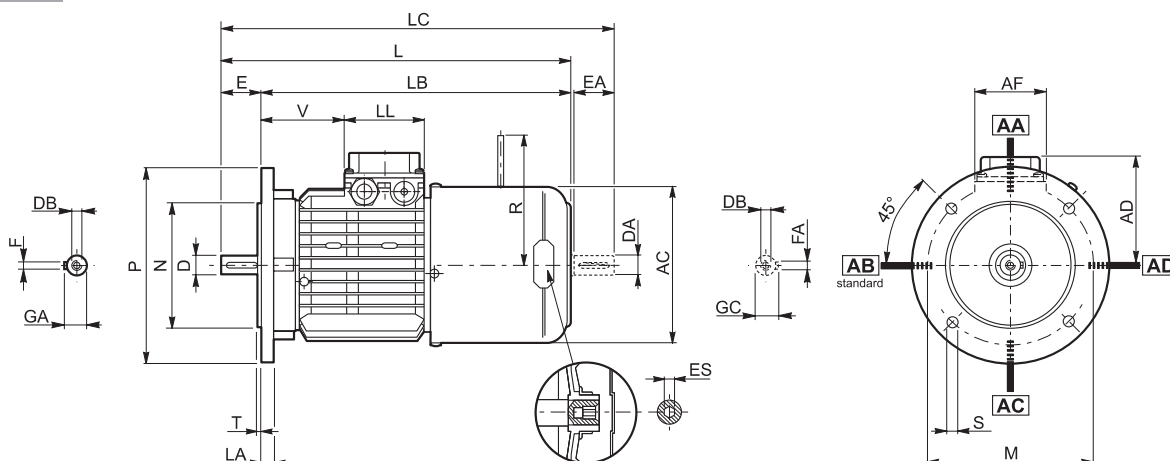
Pour moteurs type BN..FA les dimensions de la boîte à bornes AD, AF, LL, V sont les mêmes de BN..FD.

L'hexagone ES n'est pas disponible avec l'option PS.



BN_FA

IM B5



	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Bride						Motore / Motor / Motor / Moteur											
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	M	N	P	S	T	LA	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V	R	ES		
BN 63	11	23	M4	12.5	4	115	95	140	9.5	3	10	121	272	249	297	95	74	80	26	116	5		
BN 71	14	30	M5	16	5	130	110	160		3.5		11.5	138	310	280	342			108	68		124	
BN 80	19	40	M6	21.5	6	165	130	200	11.5		14		15	156	346	306			388	119		83	134
BN 90	24	50	M8	27	8	215	180	250	14	4		20		176	409	359	461	133	98	98	95	160	6
BN 100	28	60	M10	31							219		484	424	547	157	195	458			398		
BN 112						128	198																
BN 132	38	80	M12	41	10	265	230	300	18.5	5	15	258	603	523	686	193	118	118	180	200 (2)	—		
BN 160 MR	42 38 (1)	110 80 (1)	M16 M12 (1)	45 41 (1)	12 10 (1)	300	250	350					672	562	755				736	626		820	245
BN 160 M				48 38 (1)	51.5 41 (1)							14 10 (1)	780	670	864	187	187	51	247				
BN 160 L																							
BN 180 M	48 38 (1)			51.5 41 (1)	14 10 (1)																		

N.B.:

- 1) Queste dimensioni sono riferite alla seconda estremità d'albero.
- 2) Per freno FD07 quota R=226.

NOTE:

- 1) These values refer to the rear shaft end.
- 2) For FD07 brake value R=226.

HINWEIS:

- 1) Diese Maße betreffen das zweite Wellenende.
- 2) Für Bremse FD07, Maß R=226.

REMARQUE :

- 1) Ces dimensions se réfèrent à la deuxième extrémité de l'arbre.
- 2) Pour frein FD07 valeur R=226.

Le dimensioni AD, AF, LL e V relative alla scatola morsetti dei motori BN...FA dotati di alimentazione separata del freno (opzione SA) coincidono con quelle dei motori BN...FD di pari taglia.

Dimensions AD, AF, LL and V, relevant to terminal box of motors BN...FA featuring the separate brake supply (option SA), are coincident with corresponding dimensions of same-size BN...FD motors.

Die Abmessungen des Klemmenkastens der Motoren BN ... FA AD, AF, LL und V in bezug auf die separate Spannungsversorgung (Option SA) stimmen mit den Abmessungen der entsprechenden Motoren BN...FD überein.

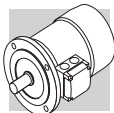
Les dimensions AD, AF, LL et V relatives à la boîte à borne des moteurs BN...FA équipés d'alimentation séparée du frein (option SA) sont identiques à celles des moteurs BN...FD de la même taille.

L'esagono ES non è presente con l'opzione PS.

ES hexagon is not supplied with PS option.

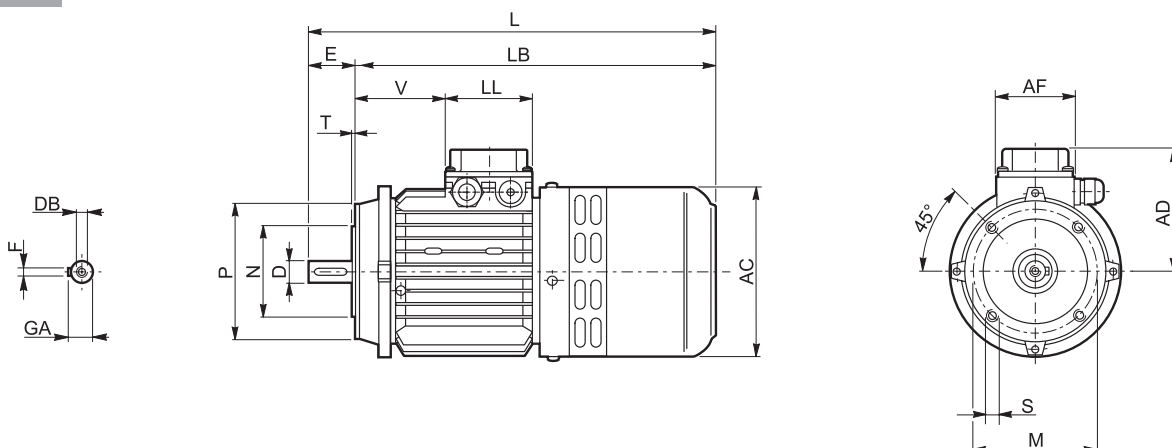
Der Sechskant ES ist bei der Option PS nicht vorhanden.

L'hexagone ES n'est pas disponible avec l'option PS.



BN_BA

IM B14



	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Bride					Motore / Motor / Motor / Moteur						
	D	E	DB	GA	F	M	N	P	S	T	AC	L	LB	AD	AF	LL	V
BN 63	11	23	M4	12.5	4	75	60	90	M5	2.5	124	298	275	95	74	80	28
BN 71	14	30	M5	16	5	85	70	105	M6		138	327	297	108			68
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	80	120		3	156	372	332	119	98	98	83
BN 90	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8		176	425	375	133			95
BN 100	28	60	M10	31		130	110	160		3.5	195	477	417	142			119
BN 112									219		500	440	157	128			
BN 132	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	638	558	193	118	118	180

N.B.:

Le dimensioni AD, AF, LL e V relative alla scatola morsetti dei motori BN...BA dotati di alimentazione separata del freno (opzione SA) coincidono con quelle dei motori BN...FD di pari taglia.

NOTE:

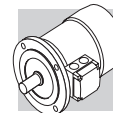
Dimensions AD, AF, LL and V, relevant to terminal box of motors BN...BA featuring the separate brake supply (option SA), are coincident with corresponding dimensions of same-size BN...FD motors

HINWEIS:

Die Abmessungen des Klemmkastens der Motoren BN ... BA AD, AF, LL und V in Bezug auf die separate Spannungsversorgung (Option SA) stimmen mit den Abmessungen der entsprechenden Motoren BN...FD überein.

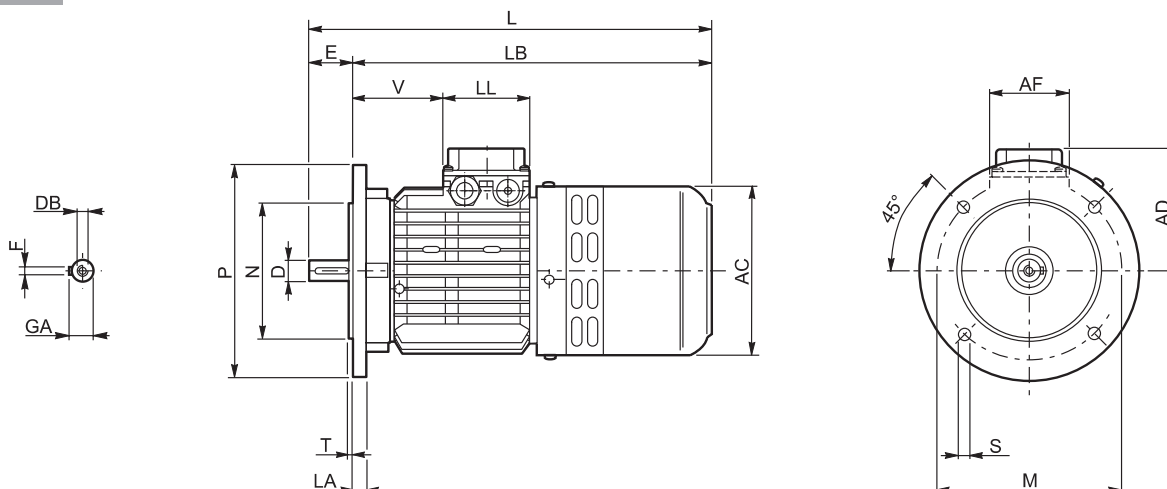
REMARQUE :

Les dimensions AD, AF, LL et V relatives à la boîte à borne des moteurs BN...BA équipés d'alimentation séparée du frein (option SA) sont identiques à celles des moteurs BN...FD de la même taille.



BN_BA

IM B5



	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Flangia / Flange / Flansch / Bride						Motore / Motor / Motor / Moteur							
	D	E	DB	GA	F	M	N	P	S	T	LA	AC	L	LB	AD	AF	LL	V	
BN 63	11	23	M4	12.5	4	115	95	140	9.5	3	10	124	298	275	95	74	80	28	
BN 71	14	30	M5	16	5	130	110	160		3.5		11.5	138	327	297			108	68
BN 80	19	40	M6	21.5	6	165	130	200	11.5		4		11.5	156	372	332	119	98	98
BN 90	24	50	M8	27	8					215		180		250	14	4	176		
BN 100	28	60	M10	31		215	180	250	14		195		477				417	142	98
BN 112									15	219	500	440	157	128					
BN 132	38	80	M12	41	10	265	230	300			20	258	638	558	193	118	118	180	

N.B.:

Le dimensioni AD, AF, LL e V relative alla scatola morsetti dei motori BN...BA dotati di alimentazione separata del freno (opzione SA) coincidono con quelle dei motori BN...FD di pari taglia.

NOTE:

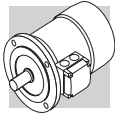
Dimensions AD, AF, LL and V, relevant to terminal box of motors BN...BA featuring the separate brake supply (option SA), are coincident with corresponding dimensions of same-size BN...FD motors

HINWEIS:

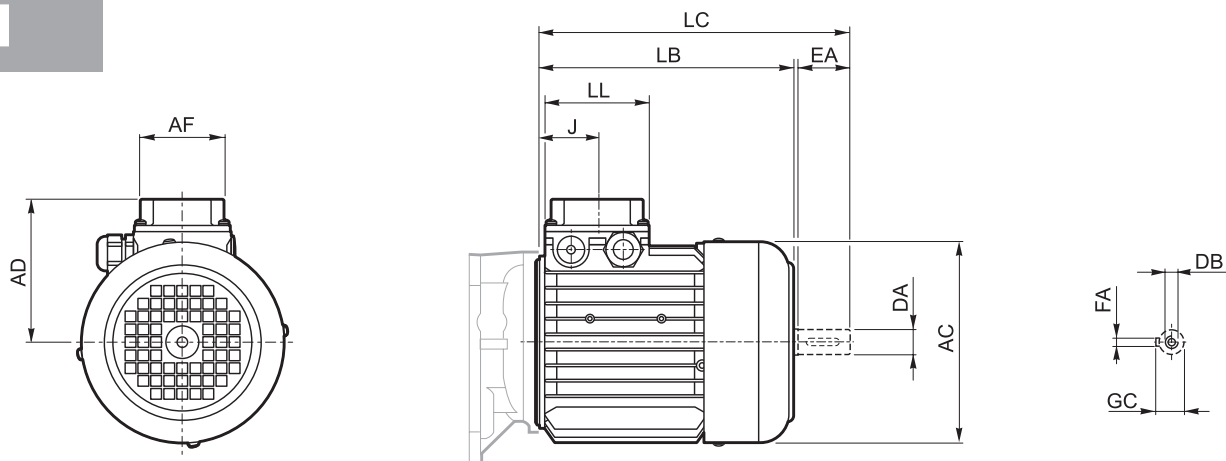
Die Abmessungen des Klemmkastens der Motoren BN ... BA AD, AF, LL und V in Bezug auf die separate Spannungsversorgung (Option SA) stimmen mit den Abmessungen der entsprechenden Motoren BN...FD überein.

REMARQUE :

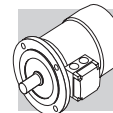
Les dimensions AD, AF, LL et V relatives à la boîte à borne des moteurs BN...BA équipés d'alimentation séparée du frein (option SA) sont identiques à celles des moteurs BN...FD de la même taille.



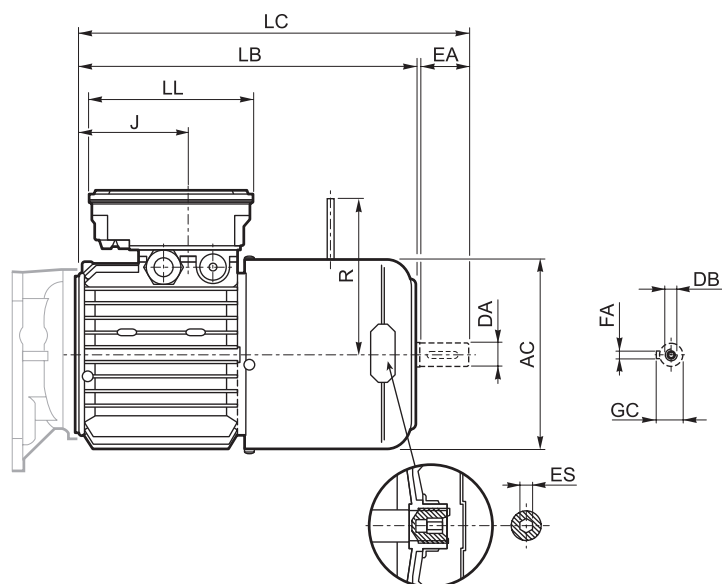
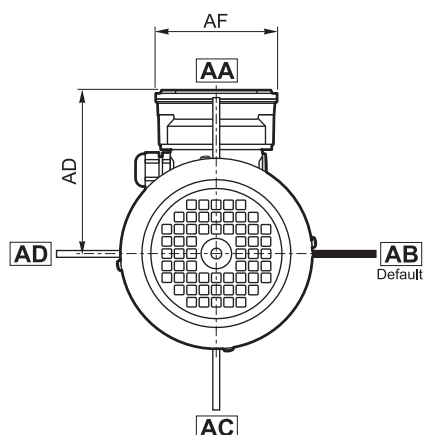
M



	Seconda estremità albero / Rear shaft end Zweite Wellenende / Deuxième extrémité de l'arbre					Motore / Motor / Motor / Moteur						
	DA	EA	DB	FA	GC	AC	LB	LC	AF	LL	J	AD
M 0	9	20	M3	3	10.2	110	133	155	74	80	42	91
M 05	11	23	M4	4	12.5	121	165	191			48	95
M 1	14	30	M5	5	16	138	187	219			45	108
M 2 S	19	40	M6	6	21.5	156	202	245			44	119
M 3 S	28	60	M10	8	31	195	230	293	98	98	53.5	142
M 3 L							262	325				
M 4	38	80	M12	10	41	258	361	444	118	118	64.5	193
M 4 LC							396	479				
M 5 S						310	418	502	187	187	77	245
M 5 L							462	546				



M_FD



	Seconda estremità albero / Rear shaft end Zweite Wellenende / Deuxième extrémité de l'arbre					Motore / Motor / Motor / Moteur								
	DA	EA	DB	FA	GC	AC	LB	LC	AF	LL	J	AD	R	ES
M 05	11	23	M4	4	12.5	121	231	256	98	133	48	119	96	5
M 1	14	30	M5	5	16	138	248	280			73	132	103	
M 2 S	19	40	M6	6	21.5	156	272	314			88	143	129	
M 3 S	28	60	M10	8	31	195	326	389	110	165	124.5	155	160	6
M 3 L							353	416			124.5	155	160	
M 4	38	80	M12	10	41	258	470	553	140	188	185.5	210	204 (1)	
M 4 LC							495	578			64.5		226	
M 5 S						310	558	642	187	187	77	245	266	—
M 5 L							602	686					266	

N.B.:

1) Per freno FD07 quota R=226.

L'esagono ES non è presente con l'opzione PS.

NOTE:

1) For FD07 brake value R=226.

ES hexagon is not supplied with PS option.

HINWEIS:

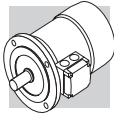
1) Für Bremse FD07, Maß R=226.

Der Sechskant ES ist bei der Option PS nicht vorhanden.

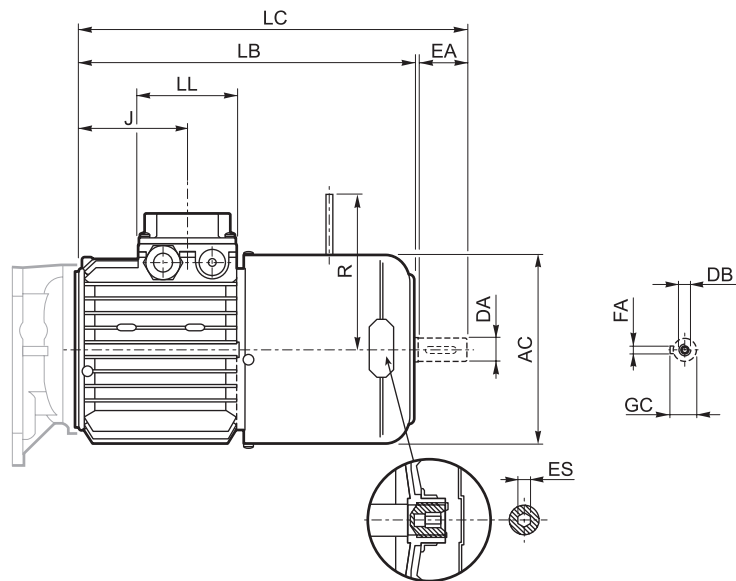
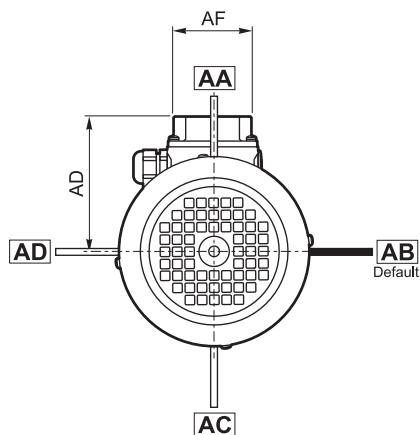
REMARQUE :

1) Pour frein FD07 valeur R=226.

L'hexagone ES n'est pas disponible avec l'option PS.



M_FA



	Seconda estremità albero / Rear shaft end Zweite Wellenende / Deuxième extrémité de l'arbre					Motore / Motor / Motor / Moteur									
	DA	EA	DB	FA	GC	AC	LB	LC	AF	LL	J	AD	R	ES	
M 05	11	23	M4	4	12.5	121	231	256	74	80	48	95	116	5	
M 1	14	30	M5	5	16	138	248	280			73	108	124		
M 2 S	19	40	M6	6	21.5	156	272	314			88	119	134		
M 3 S	28	60	M10	8	31	195	326	389	98	98	124.5	142	160	6	
M 3 L							353	416							
M 4	38	80	M14	10	41	258	470	553	118	118	185.5	193	200 (1)		
M 4 LC							495	578			64.5		217		
M 5 S			M12			310	558	642	187	187	77	245	247		—
M 5 L							602	686							

N.B.:

1) Per freno FD07 quota R=226.

L'esagono ES non è presente con l'opzione PS.

NOTE:

1) For FD07 brake value R=226.

ES hexagon is not supplied with PS option.

HINWEIS:

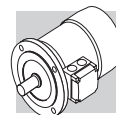
1) Für Bremse FD07, Maß R=226.

Der Sechskant ES ist bei der Option PS nicht vorhanden.

REMARQUE :

1) Pour frein FD07 valeur R=226.

L'hexagone ES n'est pas disponible avec l'option PS.



M3 - MOTORI ELETTRICI SERIE K

Caratteristiche

I motori serie K sono del tipo asincrono trifase, progettati per operare in applicazioni industriali con alimentazione sia da rete sia tramite inverter.

Sono previsti in versione compatta per impiego unicamente su riduttori tipo VF 30, VF 44, VF 49.

NOTE ESPLICATIVE MOTORI

Tensione - frequenza

Da indicare sempre nell'ordinativo.

Grado di protezione

IP 55 motore esecuzione standard.

IP 54 motore esecuzione autofrenante.

Classe di isolamento

Classe di isolamento F standard (classe H a richiesta).

Tipo di freno

Freno in c.c. per servizio non gravoso, tipo FC.

Per diverso tipo di freno consultare il Servizio Tecnico di Bonfiglioli Riduttori.

Alimentatore (solo per motore autofrenante)

Fornito di serie e normalmente pre-cablato alla bobina del freno.

Alimentazione freno

Tensione di alimentazione standard 230V a.c. (via raddrizzatore).

Per alimentazione freno separata indicare:

- il valore di tensione richiesto seguito da SA (es. 110SA)
- nel caso di alimentazione diretta del freno in c.c. indicare il valore di tensione seguito da SD (es. 24SD); in questo caso il raddrizzatore è escluso dalla fornitura.

M3 - ELECTRIC MOTORS SERIES K

Characteristics

The asynchronous three-phase electric motors of series K are designed for use in industrial applications, powered by factory mains or inverter.

In the compact version, they are compatible with gearbox types VF 30, VF 44 and VF 49 only.

NOTES ON MOTORS

Voltage - Frequency

Please always specify voltage and frequency on order.

Protection class

Standard motors: IP 55

Brake motors: IP 54.

Insulation class

Standard insulation class: F (Class H available on request).

Brake type

DC brake type FC for light and medium duty.

Please contact Bonfiglioli Riduttori Customer Service if you wish another type of brake.

Rectifier (for brake motors only)

Included in supply scope, normally pre-wired to brake coil at the factory.

Brake supply

Standard power supply is 230 VAC (via rectifier).

For separate power supply, please state:

- the voltage followed by SA (e.g. 110SA);*
- in case of direct power supply of D.C. brake, state voltage followed by SD (e.g. 24SD); in this case the rectifier will be not supplied.*

M3 - ELEKTROMOTOREN SERIE K

Eigenschaften

Die Motoren der Serie K gehören zu den asynchron laufenden Drehstrommotoren, die für den industriellen Einsatz entworfen wurden und die sowohl über das Stromnetz als auch über Inverter versorgt werden können.

Sie werden in einer kompakten Version angeboten und sind ausschließlich für den Einsatz auf Getrieben vom Typ VF 30, VF 44 und VF 49 vorgesehen.

HINWEISE ZU DEN MOTOREN

Spannung - Frequenz

Ist immer im Auftrag anzugeben.

Schutzgrad

IP 55 für Motoren in der Standardausführung.

IP 54 für Motoren in der selbstbremsenden Version.

Isolationsklasse

Isolationsklasse F Standard (auf Anfrage auch Klasse H).

Bremsentyp

Gleichstrom-Bremse für normalen Einsatz, Typ FC. Sollte ein anderweitiger Bremsentyp erforderlich sein, ist Verbindung zum Technischen Kundendienst der Bonfiglioli Riduttori aufzunehmen.

Speisegerät (nur für selbstbremsende Motoren)

Speisegerät (nur für selbstbremsende Motoren).

Bremsenversorgung

Standard-Spannungsversorgung mit 230V WS (über Gleichrichter).

Für die getrennte Bremsenversorgung sind folgende Angaben erforderlich:

- der erforderliche Spannungswert gefolgt von SA (z.B. 110SA);
- im Fall einer direkten Versorgung der Gleichstrombremsen, ist der Spannungswert gefolgt von SD (z.B. 24SD) anzuführen. In diesem Fall gehört der Gleichrichter nicht zum Lieferumfang.

M3 - MOTEURS ELECTRIQUES SERIE K

Caractéristiques

Les moteurs série K sont du type asynchrone triphasé, conçus pour opérer dans des applications industrielles alimentées par variateur de vitesse ou au réseau directement.

Ces moteurs sont disponibles en version compacte à employer uniquement sur les réducteurs de type VF 30, VF 44 et VF 49.

SPECIFICATIONS MOTEURS

Tension - fréquence

A préciser dans la commande en tout cas.

Degré de protection

IP 55 moteur exécution standard.

IP 54 moteur exécution à freinage automatique.

Classe d'isolation

Classe d'isolation F standard (classe H sur demande).

Type de frein

Frein FC (en c.c.) pour service non lourd.

S'adresser au Service Après-Vente de Bonfiglioli Riduttori pour des freins différents.

Alimentateur (uniquement pour les moteurs à freinage automatique)

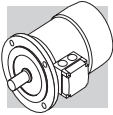
Fourni en standard, déjà câblé sur la bobine du frein.

Alimentation du frein

Tension d'alimentation standard de 230V c.a. (à l'aide d'un redresseur).

Pour une alimentation séparée du frein, indiquer :

- la valeur de tension requise suivie de SA (ex. 110SA) ;*
- En cas d'alimentation directe du frein en courant continu, indiquer la valeur de tension à la suite de SD (ex. 24SD) ; dans ce cas le redresseur est exclu de la fourniture.*



CARATTERISTICHE MECCANICHE

Ventilazione

I motori sono raffreddati mediante ventilazione esterna e sono provvisti di ventola radiale in plastica, funzionante in entrambi i sensi di rotazione. L'installazione deve assicurare una distanza minima fra la calotta copriventola e la parete più vicina in modo da non ostacolare il flusso d'aria necessario per il raffreddamento, nonché consentire le operazioni di ispezione periodica e di manutenzione. Sul motore tipo K71 può essere richiesto un sistema di ventilazione forzata ad alimentazione separata (IC 416) così da garantire il raffreddamento del motore anche nel caso di funzionamento prolungato a basso numero di giri.

Morsettiera

La morsettiera principale è a 6 morsetti per collegamento con capocorda. All'interno della scatola è previsto un morsetto per il conduttore di terra. Eseguire i cablaggi dell'alimentazione e degli eventuali accessori secondo gli schemi riportati nei fogli di istruzione contenuti all'interno della scatola morsettiera, o nei manuali.

Ingresso cavi

L'ingresso cavi è previsto per pressacavo metrici in accordo alla Norma EN 60262, con dimensioni secondo la tabella seguente:

MECHANICAL CHARACTERISTICS

Ventilation

The motors are cooled by external ventilation and are equipped with a radial fan in plastic working in both directions. The motors must be installed allowing sufficient space between fan cover and nearest wall to ensure unimpeded air intake and allow access for routine inspections and maintenance. Independent, forced air ventilation (IC 416) available on request for motor type K71 to ensure proper cooling when operating continuously at low speed.

Terminal box

The main terminal board has six studs for connection to the lead-in wire. A terminal for the ground conductor is provided inside the box. All connections must be carried out according to the diagrams inside the terminal box or in the instruction manuals.

Cable entry

Cable entry will accommodate metric-size cable glands as per standard EN 60262, according to the dimensions shown in table:

MECHANISCHE EIGENSCHAFTEN

Belüftung

Die Motoren werden über eine externe Belüftung gekühlt und sind mit einem Radiallüfterrad aus Kunststoff ausgestattet, das in beide Richtungen drehen kann. Bei der Installation muß ein Mindestabstand zwischen der Lüfterradabdeckung und der nächstliegenden Wand gewährleistet werden, so daß der für die Kühlung erforderliche Luftfluss gewährleistet und die Durchführung der regelmäßigen Inspektions und Instandhaltungsarbeiten ermöglicht werden können. Am Motor des Typs K71 kann auch ein Zwangskühlssystem mit getrennter Versorgung (IC 416) angefordert werden, so daß eine Kühlung des Motors auch im Fall eines längeren Einsatzes bei niedriger Drehzahl garantiert werden kann.

Klemmenkasten

Der Hauptklemmenkasten sieht für die Verbindung mit den Kabelschuhen 6 Klemmen vor. Im Kasteninneren ist eine Klemme für den Erdleiter angeordnet. Die Speisekabel und die Kabel der eventuell vorhandenen Zubehörteile müssen den Plänen gemäß verlegt werden, die auf den Anleitungsblättern, die im Klemmenkasten selbst oder in den entsprechenden Handbüchern enthalten sind.

Kabeleingang

Der Kabeleingang ist für metrische Kabelführungen in Übereinstimmung der Norm EN 60262 mit Maßen vorgesehen, die den Angaben in der nachstehenden Tabelle entsprechen:

CARACTERISTIQUES MECANIQUES

Ventilation

Les moteurs sont refroidis à l'aide d'une ventilation extérieure et sont dotés d'un ventilateur à ailettes en plastique qui fonctionne dans les deux sens de rotation. L'installation doit assurer une distance minimale entre le cache de protection du ventilateur et la paroi, afin d'assurer la circulation d'air nécessaire au refroidissement et rendre plus aisé toute opération d'inspection et d'entretien. Sur les moteurs de type K71, il est possible de prévoir une ventilation forcée indépendante (IC 416). Cette solution permet d'augmenter le facteur de refroidissement du moteur en cas de fonctionnement prolongé à faible vitesse.

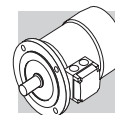
Bornier

Le bornier principal se compose de six bornes pour raccordement avec cosses. Dans le boîtier se trouve une borne pour le conducteur de terre. Effectuer les connexions de l'alimentation et des accessoires selon les schémas indiqués dans les instructions à l'intérieur du bornier, ou dans les manuels d'utilisation.

Entrée câbles

L'entrée des câbles est prévue selon les dimensions indiquées dans le tableau qui suit et en utilisant des presse-câbles métriques selon la Norme EN 60262 :

	filettatura / thread / Gewinde / filet		diam. max del cavo / max cable diam. Max. Kabeldurchmesser / diam. maxi du câble
K 63	M20 x 1.5	n° 1 foro per lato / 1 hole on each side Bohrung pro Seite / 1 orifice pour chaque côté	13 mm
K 71	M25 x 1.5	n° 1 foro per lato / 1 hole on each side Bohrung pro Seite / 1 orifice pour chaque côté	17 mm



Sono disponibili, separatamente e come accessorio, confezioni di 10 pressacavi di tipo metrico.
Codici come da tabella seguente:

Metric cable glands are available separately and as accessories in 10-pcs. packages. Please see the codes in the table below:

Separat bzw. als Zubehör sind Packungen mit 10 metrischen Kabelführungen und solche. Die Bestellnummern sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Des jeux de 10 presse-câbles métriques sont disponibles séparément comme accessoires. Voir le tableau qui suit pour les références.

	Pressacavi tipo metrico / <i>Metric cable glands</i> metrische Kabelführung / <i>presse-étoupe de type métrique</i>
K 63	PM 20
K 71	PM 25

CARATTERISTICHE ELETTRICHE

Tensione

I motori ad una velocità sono previsti nell'esecuzione normale con alimentazione 230Δ/400Y V, 50Hz con tolleranza di tensione ± 10% (Eurotensione).
In targa sono indicati, oltre alla tensione 230/400 V, i campi di funzionamento consentiti e cioè: 220-240 Δ/380-415 Y, 50Hz. In targa vengono inoltre indicati i valori corrispondenti al funzionamento a 60Hz (es. 460Y, 60Hz) ed il relativo campo di tensione 440 - 480V Y, 60Hz (escluso motori autofrenanti). I motori a due velocità sono previsti per tensione nominale standard 400V; tolleranze applicabili secondo CEI EN 60034-1, IEC 60034-1.
Nella tabella sono indicati i collegamenti previsti in funzione della polarità.

ELECTRIC CHARACTERISTICS

Voltage

Single speed motors are supplied in the normal version for voltage values 230Δ/400Y V, 50 Hz ± 10% voltage tolerance (Eurovoltage). The plate indicates rated voltage 230/400 V and the allowed operating ranges as well, e.g.: 220-240 Δ/380-415 Y, 50 Hz. The name plate also reports the equivalent values for 60 Hz operation (i.e. 460 Y, 60 Hz) and the relevant voltage range, 440 - 480V Y, 60 Hz. (This does not apply to brake motors). Double-speed motors are rated for 400V standard voltage. Applicable tolerances are as per standards CEI EN 60034-1, IEC 60034-1. Table below reports the different connection types depending on motor polarity.

ELEKTRISCHE EIGENSCHAFTEN

Spannung

Die eintourigen Motoren sehen in der normalen Version eine Versorgung mit 230Δ/400Y V, 50 Hz mit einer Spannungstoleranz von 10% (Euro-Spannung) vor. Auf dem Datenschild werden über die Spannung von 230/400 V hinaus auch die zulässigen Betriebsbereiche angegeben, d.h.: 220-240 Δ/380-415 Y, 50 Hz. Darüber hinaus werden auf dem Schild die 60 Hz entsprechenden Betriebswerte (z.B. 460Y, 60 HZ) und das entsprechende Spannungsfeld 440 - 480V Y, 60 HZ (selbstbremsende Motoren ausgenommen) angegeben.
Die zweittourigen Motoren sind für eine standardmäßige Nennspannung von 400V ausgelegt; applizierbare Toleranzen gemäß CEI EN 60034-1, IEC 60034-1.
In der Tabelle werden die in Abhängigkeit zur Polarität vorgesehenen Anschlüsse angegeben:

CARACTERISTIQUES ELECTRIQUES

Tension

Les moteurs à une seule vitesse sont prévus dans l'exécution standard pour une tension d'alimentation de 230Δ/400Y V, 50Hz avec une tolérance de tension de ± 10% (Eurotension). La plaquette indique la tension de 230/400 V, les plages de fonctionnement admises, c'est-à-dire 220-240 Δ/380-415 Y, 50Hz. La plaquette indique également les valeurs correspondantes au fonctionnement à 60Hz (ex. 460Y, 60Hz) et la plage de tension correspondante de 440 - 480V Y, 60Hz (à l'exception des moteurs freins). Les moteurs à deux vitesses sont prévus pour une tension nominale standard de 400V ; tolérances applicables selon CEI EN 60034-1, IEC 60034-1. Le tableau indique les différentes connexions prévues pour les moteurs selon leur polarité.

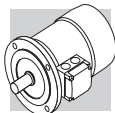
Motore / Motor / Motor / Moteur	Poli / Pole / Polig / Pôles	Collegamento avvolgimento / Wiring options Wicklungsanschluß / Connexion du bobinage
K 63 - K 71	2, 4, 6	Δ / Y
	2/4	Δ / YY (Dahlander)
	2/6, 2/8	Y / Y (due avvolgimenti / Two windings / zwei Wicklungen / Deux bobinages)

Per le tensioni 230/460V 60 Hz è previsto di serie il collegamento YY/Y con morsettieria a 9 morsetti per questa tensione, così come per 330/575V Δ/Y 60 Hz la potenza riportata in targa è quella normalizzata a 50 Hz.

For operation on 230/460V 60 Hz, a standard YY/Y connection with 9-stud terminal box is provided. For this as well as for 330/575V Δ/Y 60 Hz supply, the name plate states normalized 50 Hz power rating.

Bei Spannungswerten von 230/460V, 60Hz wird serienmäßig die Anschlussart YY/Y mit einem 9-Klemmenkasten vorgesehen.
Für diese Spannung sowie für 330/575V Δ/Y, 60 Hz handelt es sich bei der auf dem Datenschild angegebenen Spannung um die auf 50 Hz normalisierte.

Pour les tensions de 230/460V 60Hz on préconise en standard la connexion YY/Y avec bornier à 9 bornes. Pour cette tension et pour une tension de 330/575V Δ/Y 60 Hz la puissance indiquée sur la plaquette de signalisation est celle normalisée à 50 Hz.



Frequenza

I motori ad una velocità nell'esecuzione standard riportano in targa, oltre ai dati per funzionamento a 50 Hz, i valori per alimentazione da rete 440 - 480V 60Hz con potenza aumentata di circa il 20% (escluso motori autofrenanti).

La potenza di targa dei motori a 60Hz corrisponde a quanto riportato nella tabella seguente:

Frequency

The name plate of single-speed motors in the standard version reports, besides the operating voltages at 50 Hz, the voltage range for motors powered by 440 - 480V 60 Hz mains with power increased by about 20% (except for brake motors).

Power rating reported in the name plate of 60 Hz motors is as shown in the following table:

Frequenz

Bei den eintourigen Motoren in der Standardausführung werden auf dem Schild über die sich auf 50 Hz beziehenden Betriebsdaten hinaus, auch die Werte für die Netzversorgung 440-480V, 60 Hz mit einer um 20% erhöhten Leistung (selbstbremsende Motoren ausgenommen) angegeben. Die auf dem Schild angeführte Motorenleistung bei 60Hz entspricht den Angaben der nachstehenden Tabelle:

Fréquence

La plaque des moteurs à une seule vitesse en exécution standard indique les tensions de fonctionnement à 50 Hz, ainsi que les valeurs pour alimentation au réseau, 440 -480V 60Hz avec puissance augmentée de 20% environ (à l'exclusion des moteurs à freinage automatique). La puissance marquée sur la plaque des moteurs à 60Hz correspond à celle indiquée au tableau suivant :

Motore / Motor Motoren / Moteur	2 poli / pole polig / pôles P _n [kW]	4 poli / pole polig / pôles P _n [kW]	6 poli / pole polig / pôles P _n [kW]
K 63A	0.21	0.14	0.10
K 63B	0.30	0.21	0.14
K 63C	0.45	0.30	-
K 71A	0.45	0.30	0.21
K 71B	0.65	0.45	0.30
K 71C	0.90	0.65	0.45

Per i motori a due velocità con alimentazione 60 Hz l'incremento di potenza previsto sarà del 15%.

Specificare l'opzione **PN** se si desidera mantenere in targa la potenza richiesta a 60Hz corrispondente alla potenza normalizzata a 50 Hz.

I motori avvolti per 230/400V Δ/Y 50 Hz possono essere utilizzati in reti a 60 Hz secondo quanto riportato in tabella:

*For double-speed motors operating on 60 Hz, power increase will be 15%. If the required 60 Hz power corresponds to the normalized 50 Hz power, please specify option **PN** on order.*

Motors wound for 230/400 V Δ/Y 50 Hz can be used with 60 Hz power grids according to the values shown in the table below:

Für die zweifourigen Motoren mit einer Versorgung von 60 Hz liegt die vorgesehene Leistungssteigerung 15% vor. Will man auf dem Schild die erforderliche Leistung auf 60 Hz, die einer normalisierten Leistung von 50 Hz entspricht, beibehalten, muß man im Auftrag die Option **PN** angeben.

Die für 230/400V Δ/Y, 50 Hz gewickelten Motoren können den Angaben in der folgenden Tabelle gemäß in Netzen von 60 Hz verwendet werden:

Pour les moteurs à deux vitesses avec alimentation 60 Hz, l'augmentation de puissance prévue sera de 15%.

*Indiquer l'option **PN** pour maintenir sur la plaque la puissance requise à 60Hz, qui correspond à la puissance normalisée à 50 Hz.*

Les moteurs bobinés pour 230/400V Δ/Y 50 Hz peuvent être utilisés sur réseau à 60 Hz selon les indications du tableau ci-dessous.

50 Hz	60 Hz				
	V	P _n	M _n	M _a / M _n	n
230 / 400 Δ/Y	230 / 400 Δ/Y	100	83	85	120
230 / 400 Δ/Y	265 / 460 Δ/Y*	120	100	100	120

* Escluso motori autofrenanti con freno FC.

* Not including brake motors with FC brake.

* Selbstbremsende Motoren mit FC-Bremse ausgenommen

* A l'exclusion des moteurs à freinage automatique avec frein FC.

MOTORI AUTOFRENANTI

Generalità

L'esecuzione autofrenante prevede l'impiego di freni a pressione di molle con bobina in c.c., tipo FC.

Il freno funziona secondo il principio negativo, ossia interviene in seguito all'azione delle molle quando manca l'alimentazione. Le caratteristiche elettriche e meccaniche dei motori autofrenanti (escluso dimensioni d'ingombro) corrispondono a quelle dei corrispondenti motori trifasi.

BRAKE MOTORS

General information

Brake motors use spring pressure brakes with DC coil, type FC. The brake is negative type brake, operated by spring action in the event of a power failure.

The electric and mechanical characteristics (excepting overall dimensions) are as for three-phase motors.

BREMSMOTOREN

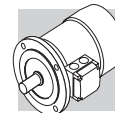
Allgemeine Informationen

Bei selbstbremsenden Motoren sind Federdruckbremsen mit Gleichstromspulen Typ FC vorgesehen. Die Bremse arbeitet dem Negativprinzip entsprechen bzw. greift nach Betätigung der Federn ein, wenn es zu einem Versorgungsausfall kommt. Die elektrischen und mechanischen Eigenschaften der selbstbremsenden Motoren (unter Ausnahme der Außenmaße) entsprechen denen der Drehstrommotoren.

MOTEURS FREIN

Généralités

L'exécution à freinage automatique prévoit l'utilisation de freins à pression de ressort alimentés en c.c., type FC. Le frein fonctionne selon le principe négatif, c'est-à-dire qu'il intervient à la suite de l'action des ressorts lorsque l'alimentation est coupée. Les caractéristiques électriques et mécaniques des moteurs à freinage automatique (sauf dimensions d'encombrement) correspondent à celles des moteurs tri-



Le caratteristiche principali sono:

Main characteristics:

Die Haupteigenschaften sind folgende:

phasés correspondants.

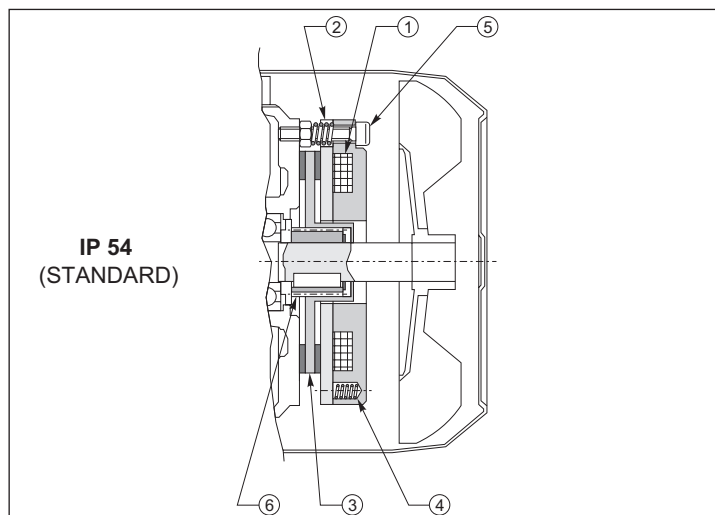
Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Coppie frenanti, non regolabili, e dimensionate sulla coppia nominale del motore
- Disco freno con doppia guarnizione d'attrito (materiale a bassa usura, privo di amianto)
- Leva di sblocco meccanico con ritorno automatico per le operazioni manuali (a richiesta, opzione R)
- Elemento elastico di compensazione per assorbire le vibrazioni meccaniche durante la rotazione
- Trattamento anticorrosione di tutte la superfici del freno
- Isolamento elettrico in classe F
- Intervento graduale, per servizio non gravoso

- *Non-adjustable braking torques preset for motor rated torque.*
- *Brake disk with double friction lining (low wear, asbestos-free material).*
- *Mechanical hand release lever automatic fold-back mechanism for manual operations (on request, option R).*
- *Compensation spring to absorb mechanical vibration during rotation.*
- *Corrosion preventative treatment on all brake surfaces.*
- *Electric insulation to class F.*
- *Brake applies progressively and is suitable for light duty operation.*

- nicht regulierbare und für den Nenn Drehmoment des Motors ausgelegte Bremsmomente
- Brems Scheibe mit doppeltem Bremsbelag (Material mit geringem Verschleiß, asbestfrei)
- mechanischer Auslösehebel mit automatischem Rückzug für manuelle Arbeiten (auf Anfrage, Option R)
- elastisches Ausgleichselement für die Aufnahme der während der Drehung entstehenden mechanischen Schwingungen.
- Rostschutzbehandlung auf allen Oberflächen der Bremse.
- Elektrische Isolation in Klasse F
- Schrittweises Einschreiten für normalen Einsatz.

- *Couples de freinage non réglables, dimensionnés sur le couple nominal du moteur*
- *Disque de frein avec double garniture de friction (matériau à faible usure, sans amiante)*
- *Levier de déblocage mécanique avec retour automatique pour les opérations manuelles (sur demande, option R).*
- *Élément élastique de compensation pour absorber les vibrations mécaniques durant la rotation.*
- *Traitement anticorrosion de toutes les surfaces du frein.*
- *Isolation électrique en classe F*
- *Intervention graduelle, pour service non lourd*



FRENO

BRAKE

BREMSE

FREIN

Costruzione e funzionamento

Il freno è montato sulla sporgenza posteriore dell'albero motore, ed è protetto dalla calotta copriventola, come illustrato in figura.

Il freno è costituito da:

- ① elettromagnete che contiene la bobina toroidale
- ② ancora mobile
- ③ disco freno libero assialmente e collegato all'albero dal mozzo trascinatore
- ④ molle di spinta dell'ancora mobile
- ⑤ viti per la registrazione del tra ferro
- ⑥ mozzo trascinatore del disco freno

Construction and operation

The brake is installed at non-drive end and enclosed under the fan cowl as shown in diagram.

Brake consists of:

- ① *electro-magnet housing the toroidal coil*
- ② *mobile armature*
- ③ *axially independent brake disk connected to the shaft by the trailing hub*
- ④ *brake springs*
- ⑤ *screw for adjustment of the air gap*
- ⑥ *disc trailing hub*

Konstruktions- und Funktionsweise

Die Bremse ist auf den hinteren Vorsprung der Kurbelwelle montiert und wird von der Lüfterradabdeckung gemäß Abbildung geschützt.

Die Bremse stellt sich wie folgt dar:

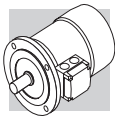
- ① elektromagnet, der die Ringspule enthält
- ② beweglicher Anker
- ③ axial freie und über die Mitnehmernabe mit der Welle verbundene Brems Scheibe
- ④ Schubfedern des beweglichen Ankers
- ⑤ Schrauben für die Luftspalteinstellung
- ⑥ Verfüremabe der Brems Scheibe

Fabrication et fonctionnement

Le frein est monté sur la partie en saillie à l'arrière de l'arbre moteur, et il est protégé par le cache du ventilateur, comme illustré dans la figure.

Le frein se compose de:

- ① *électro-aimant contenant la bobine torique*
- ② *armature mobile*
- ③ *disque de frein libre axialement, relié à l'arbre par le moyeu d'entraînement*
- ④ *ressorts de poussée de l'armature mobile*
- ⑤ *vis pour le réglage de l'entrefer*
- ⑥ *moyeu frein*



In caso di mancanza di tensione, l'ancora mobile, spinta dalle molle, blocca il disco freno tra la superficie dell'ancora stessa e lo scudo motore.

Quando la bobina viene eccitata, l'attrazione magnetica dell'ancora mobile vince la reazione elastica delle molle e sblocca il freno.

In the event of a power failure, the brake springs push the armature plate against the motor end shield, locking the brake disk between the two.

When the coil is energized, the mobile armature is magnetized and overcomes spring action so that the brake is released.

Sollte es zu einem Spannungsausfall kommen, sorgt der von den Federn geschobene Anker die Bremscheibe zwischen der Oberfläche des Ankers selbst und dem Motorschild.

Wird die Spule erregt, überwindet die magnetische Anzugskraft des beweglichen Ankers die elastische Reaktion der Federn und sorgt für das Lösen der Bremse.

En cas d'absence de tension, l'armature mobile, poussée par les ressorts, bloque le disque du frein entre la surface de l'armature et le couvercle moteur.

Lorsque la bobine est excitée, l'attraction magnétique de l'armature mobile compense l'action élastique des ressorts et débloque le frein.

Alimentazione freno

L'alimentazione della bobina freno in c.c. è prevista per mezzo di opportuno raddrizzatore.

Il raddrizzatore è alloggiato all'interno della scatola morsettieria ed è già collegato alla bobina del freno.

Per motori ad una velocità, il raddrizzatore è collegato alla morsettieria motore (tensione stellata o di fase).

Per i motori a doppia polarità, o quando specificatamente richiesto per i motori ad una velocità, l'alimentazione freno può essere separata e corrispondente al valore indicato in designazione. Per il cablaggio sono previsti due morsetti ausiliari sulla morsettieria principale.

La tensione standard in ingresso al raddrizzatore è 230V $\pm$ 10% 50/60 Hz.

Brake power supply

The DC brake coil is fed by a rectifier accommodated in the terminal box.

The rectifier is wired to the brake coil at the factory.

On single speed motors, the rectifier is connected to the motor terminal box (star or phase voltage).

On double speed motors or also on single speed when expressly required, the brake can be fed separately with voltage value specified on the order.

Two auxiliary terminals are provided in the main conduit box for the wiring.

Standard input voltage to rectifier is 230V $\pm$ 10% 50/60 Hz.

Versorgung der Bremse

Für die Versorgung der Bremsenspule im Gleichstrom ist ein angemessener Gleichrichter vorgesehen. Der Gleichrichter befindet sich im Klemmenkasten und ist bereits mit der Bremsenspule verbunden. Bei den eintourigen Motoren ist der Gleichrichter an den Klemmenkasten des Motors geschlossen (Stern- oder Phasenspannung). Bei Motoren mit doppelter Polarität oder falls spezifisch für die eintourigen Motoren angefordert, kann die Bremsversorgung separat bzw. dem in der Zuordnung angegebenen Wert entsprechend ausfallen. Für die Verkabelung sind am Hauptklemmenkasten zwei Hilfsklemmen vorgesehen.

Die Standardspannung am Gleichrichtereingang beträgt 230V 10 %, 50/60 Hz.

Alimentation frein

L'alimentation de la bobine de frein en c.c. est assurée par un redresseur spécialement conçu à cet effet. Il est logé dans la boîte à bornes et il est déjà connecté à la bobine de frein.

Pour les moteurs à une seule vitesse, le redresseur est relié au bornier du moteur (tension en étoile ou de phase).

Pour les moteurs à deux polarités, ou sur demande pour les moteurs à une vitesse, l'alimentation de frein peut être séparée et correspond à la valeur indiquée sur la plaquette de signalisation.

Il est possible de monter deux bornes auxiliaires sur le bornier principal pour le câblage.

La tension standard à l'entrée du redresseur est de 230V $\pm$ 10% 50/60 Hz.

Dati tecnici freno FC

FC brakes technical specifications

Technische Daten - Bremse FC

Caractéristiques techniques freins FC

Freno Brake Bremse Frein	Motore Motor Motor Moteur	Coppia frenante Brake torque Bremsmoment Couple de freinage	Rilascio Release Schubetrieb Déblocage	Frenatura Braking Bremsung Freinage		W _{max} [J]			W [MJ]	P _b [W]
				t ₂ [ms]	t _{2c} [ms]	Cicli/ora / starts per hour Zyklen/Stende / cycles/h				
FC02	K 63	3.5	30	90	10	3500	2000	200	30	18
FC12	K 71	7.5	50	80	8					

Legenda:

M_b = coppia frenante statica ($\pm$ 15%)
t₁ = ritardo nel rilascio del freno
t₂ = ritardo di frenatura con interruzione lati c.a. e alimentazione separata
t_{2c} = ritardo di frenatura con interruzione lato c.a. e c.c.
W = energia di frenatura tra due regolazioni successive
W_{max} = energia max per singola frenata
P_b = potenza assorbita dalla bobina a 20°C

Key:

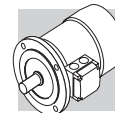
M_b = static braking torque ($\pm$ 15%)
t₁ = brake release delay
t₂ = engagement delay with a.c. disconnect and separate brake supply
t_{2c} = engagement delay with a.c. and d.c. disconnect. Separate supplied brake
W = braking work between two successive air-gap adjustments
W_{max} = max work for each braking
P_b = coil absorbed power at 20°C ambient temp.

Zeichenerklärung:

M_b = statisches Bremsmoment ($\pm$ 15%)
t₁ = Verzögerung in der Bremslösung
t₂ = Bremsverzögerung mit Unterbrechung der WS-Seiten und Fremdversorgung
t_{2c} = Bremsverzögerung mit Unterbrechung der WS- und der GS-Seite
W = Bremsenergie zwischen zwei aufeinander folgenden Einstellungen
W_{max} = max. Energie für jede einzelne Bremsung
P_b = von der Spule bei 20°C aufgenommene Leistung

Légende:

M_b = couple freinant statique ($\pm$ 15%)
t₁ = retard de déblocage du frein
t₂ = retard de freinage avec interruption côté c.a. et alimentation séparée
t_{2c} = retard de freinage avec interruption côté c.a. et c.c.
W = énergie de freinage entre deux réglages successifs
W_{max} = énergie maxi par freinage
P_b = absorption de la bobine à 20°C



ESECUZIONI SPECIALI

Sonde termiche a termistori, E3

Semiconduttori che presentano una rapida variazione di resistenza in prossimità della temperatura nominale d'intervento. Questi sensori hanno ingombri ridotti, un tempo di risposta piuttosto breve, ed essendo privi di contatti, sono completamente esenti da usura.

A differenza delle sonde termiche bimetalliche non possono intervenire direttamente sulle correnti delle bobine di eccitazione e devono pertanto essere collegati ad una speciale unità di controllo (apparecchio di sgancio) da interfacciare alle connessioni esterne.

Con questa protezione vengono inseriti tre PTC, collegati in serie, nell'avvolgimento con terminali disponibili in morsettiera ausiliaria.

Sonde termiche bimetalliche, D3

I protettori di questo tipo contengono all'interno di un involucro un disco bimetallico che, raggiunta la temperatura nominale d'intervento commuta i contatti dalla posizione di riposo.

Con la diminuzione della temperatura il disco e i contatti riprendono automaticamente la posizione di riposo.

Servoventilazione U1

Il motore tipo K71 può essere equipaggiato con un sistema di ventilazione assiale indipendente.

Il raffreddamento è realizzato mediante un ventilatore installato all'interno della calotta copri-ventola e dotato di alimentazione indipendente come segue:

1 x 230 V – 50/60 Hz

A richiesta può essere applicato un encoder o una dinamo tachimetrica.

Contattare per questo il Servizio Tecnico di Bonfiglioli Riduttori.

SPECIAL EXECUTIONS

Thermistors, E3

These are semi-conductors having rapid resistance variation when they are close to the rated intervention temperature.

These elements have several advantages: compact dimensions, rapid response time and, being contact-free, absolutely no wear.

Unlike bimetallic thermostats, they cannot directly intervene on currents of energizing coils, and must therefore be connected to a special control unit (triggering apparatus) to be interfaced with the external connections.

Thus protected, three PTCs connected in series are installed in the winding, the terminals of which are located on the auxiliary terminal board.

Bimetallic thermostats, D3

These types of protective devices contain a bimetal disk inside a housing. When the rated intervention temperature is reached, the disk switches the contacts from their initial rest position.

As temperature falls, disk and contacts automatically return to rest position.

Servo-ventilation U1

Motor K71 can be supplied with independent axial ventilation. It is cooled by an independently powered fan mounted inside the fan cover. Power supply is as follows:

1 x 230 V – 50/60 Hz

An encoder or tachogenerator can be fitted on request.

When this is the case, please contact Bonfiglioli Riduttori Customer Service.

SONDERAUSFÜHRUNGEN

Thermistor-Temperaturfühler E3

Sind Halbleiter, die eine schnelle Änderung des Widerstands in der Nähe der Nennansprechtemperatur vorweisen. Diese Fühler sind von geringem Ausmaß, eine recht kurze Ansprechzeit und sind, da sie keinen Kontakten unterliegen, vollkommen frei von Verschleissen. Abweichend von den bimetalischen Temperaturfühler können sie nicht direkt auf die Stromflüsse der Erregungsspulen einwirken und müssen daher an eine spezielle Kontrolleinheit (Auslösegerät) geschlossen werden, das mit den externen Anschlüssen gekoppelt werden muß. Bei dieser Schutzeinrichtung werden in die Wicklung drei, in Serie verbundene PTC eingefügt, deren Enden an einer Zusatzklemmleiste verfügbar sind.

Bimetalliche Temperaturfühler D3

Die Schutzeinrichtungen beinhalten in einer Kapsel eine bimetalische Scheibe, die bei einem Erreichen der Nennansprechtemperatur die Kontakte aus der Ruheposition schaltet. Bei Sinken der Temperatur kehren die Scheibe und die Kontakte automatisch in die Ruheposition zurück.

Servobelüftung U1

Der Motor vom Typ K71 kann mit einem unabhängigen axialen Belüftungssystem ausgestattet werden.

Die Kühlung wird über einen in der Lüfterradkappe installierten Ventilator gegeben und wird wie folgt durch eine Fremdspeisung versorgt:

1 x 230V – 50/60 Hz

Auf Anfrage kann auch ein Encoder oder ein Tacho-Dynamo angebracht werden.

Diesbezüglich muß man sich mit dem Technischen Kundendienst der Bonfiglioli in Verbindung setzen.

EXECUTIONS SPECIALES

Sondes thermométriques, E3

Il s'agit de semi-conducteurs qui présentent une variation rapide de résistance à proximité de la température nominale d'intervention. Ces capteurs offrent l'avantage d'un encombrement réduit, un temps de réponse très bref et, du fait que le fonctionnement a lieu sans contact, il sont exempts d'usure. Contrairement aux sondes thermiques bimétalliques, ils ne peuvent pas intervenir directement sur les courants des bobines d'excitation et, par conséquent, doivent être reliés à une unité spéciale de contrôle (appareil de déconnexion) à interfacer aux connexions extérieures. Avec cette protection, trois PTC (reliées en série) sont insérées dans le bobinage avec extrémités disponibles dans le bornier auxiliaire.

Sondes thermiques bimetaliques, D3

A l'intérieur d'une enveloppe interne, les protecteurs de ce type contiennent un disque bimetalique qui, lorsque la température nominale d'intervention est atteinte, commute les contacts de la position de repos. Au fur et à mesure que la température diminue, le disque et les contacts reviennent automatiquement à la position de repos.

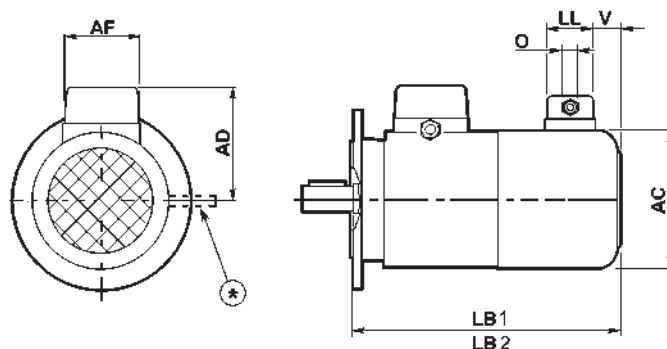
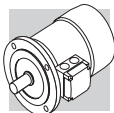
Servo-ventilation U1

Le moteur de type K71 peut être équipé d'un système de ventilation axiale indépendante. Le refroidissement est réalisé par un ventilateur installé à l'intérieur du cache du ventilateur, avec alimentation indépendante comme indiqué par la suite :

1 x 230 V – 50/60 Hz

Sur demande, il est possible d'appliquer un encodeur ou une dynamo tachymétrique.

Contactez le Service Technique de Bonfiglioli Riduttori.



	LB1	LB2	AC	AD	AF	LL	V	O	V - Hz	In (50/60 Hz) [A]
K 71	310	251	138	112	70	70	36	Pg11	1x230 V - 50/60 Hz	0.14

Legenda:

La quota LB1 si riferisce al motore standard mentre LB2 si applica al motore autofrenante.

* N.B. Nel motore autofrenante con leva di sblocco, la leva verrà collocata lateralmente.

Key:

Overall length LB1 applies to standard motor, whilst LB2 to brake motor.

* On brake motor equipped with the manual disengagement the lever is side located.

Zeichenerklärung:

Der Wert LB1 betrifft den Standardmotor, während LB2 beim selbstbremsenden Motor angewendet wird.

* HINWEIS. Beim selbstbremsenden Motor mit Lüftungshebel, wird letzterer seitlich angebracht.

Légende:

La dimension LB1 se Réfère au moteur standard, LB2 se réfère au moteur à freinage automatique.

* N.B. Pour le moteur à freinage automatique avec levier de déblocage, le levier sera placé latéralement.

Tettuccio parapioggia (RC)

Specificando l'opzione RC un tettuccio parapioggia è applicato al motore quando questo è installato verticalmente con l'albero verso il basso. Il tettuccio serve ad impedire l'ingresso di corpi solidi e a proteggere il motore dallo stillicidio. La tabella riporta l'ingombro del tettuccio stesso.

Drip cover (RC)

Through the option RC a drip cover is supplied to the motor when this is mounted vertically down. The cover protects the motor from solid bodies and dripping water. The table below shows overall dimensions for the drip cover.

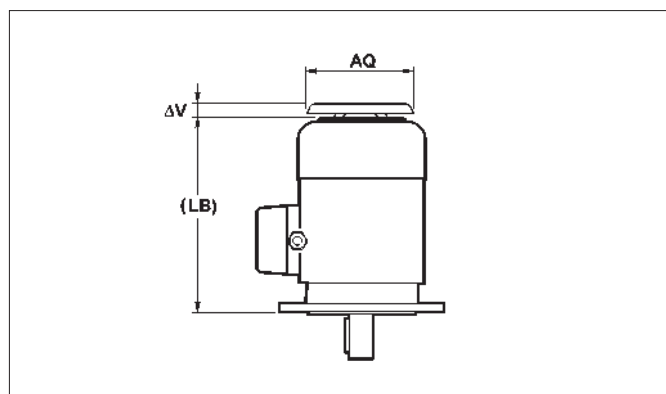
Schutzdach (RC)

Bei der Option RC wird eine Schutzvorrichtung am Motor angebracht, wenn der Motor mit der Welle nach unten montiert wird und von Feststoffen und Tropfwasser geschützt werden muß. In der Tabelle werden die Maße des Schutzdachs angegeben.

Capot de protection anti-pluie (RC)

L'option RC permet d'appliquer une protection au moteur, lorsque ce dernier est monté à la verticale, avec l'arbre tourné vers le bas. Cette protection est utilisée pour protéger le moteur contre la pénétration de solides ou de la stillation. Le tableau présente l'encombrement maximum du capot de protection anti-pluie.

	AQ	ΔV	LB
K 63	118	24	190
K 71	134	27	219



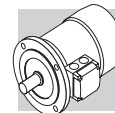


TABELLE DATI TECNICI MOTORI

MOTOR RATING CHARTS

MOTORENAUSWAHLTABELLEN

DONNÉES TECHNIQUES MOTEURS

2 Poli / Pole / Polig / Pôles - 3000 min⁻¹ - S1

	Pn	n	Mn	η	cosφ	In	Is	Ms	Ma	Freno Brake Bremsen Frein	Mb	Senza freno Without brake Ohne Bremse Sans frein		Con freno With brake Mit Bremse Avec frein	
	kW	min ⁻¹	Nm	%		A (400V)		Mn	Mn			Jm (• 10 ⁻⁴ kgm ²)	Kg IMB5	Jm (• 10 ⁻⁴ kgm ²)	Kg IMB5
K 63A2	0.18	2700	0.64	53	0.78	0.63	3.0	2.1	2.0	FC02	3.5	2.0	3.4	2.6	4.4
K 63B2	0.25	2700	0.88	62	0.78	0.75	3.3	2.3	2.3	FC02	3.5	2.3	3.8	2.9	4.8
K 63C2	0.37	2750	1.29	64	0.79	1.06	3.9	2.6	2.6	FC02	3.5	3.3	5.0	3.9	6.0
K 71A2	0.37	2810	1.26	70	0.78	0.98	4.8	2.8	2.6	FC12	7.5	3.5	5.4	4.1	6.4
K 71B2	0.55	2810	1.87	73	0.77	1.41	5.0	2.9	2.8	FC12	7.5	4.1	6.2	4.7	7.2
K 71C2	0.75	2800	2.6	74	0.77	1.90	5.1	3.1	2.8	FC12	7.5	5.0	7.3	5.7	8.3

4 Poli / Pole / Polig / Pôles - 1500 min⁻¹ - S1

K 63A4	0.12	1310	0.88	51	0.68	0.50	2.6	1.9	1.8	FC02	3.5	2.0	3.3	2.6	4.3
K 63B4	0.18	1320	1.30	53	0.68	0.72	2.6	2.2	2.0	FC02	3.5	2.3	3.7	2.9	4.7
K 63C4	0.25	1320	1.81	60	0.69	0.87	2.7	2.1	1.9	FC02	3.5	3.3	4.9	3.9	5.9
K 71A4	0.25	1375	1.74	62	0.77	0.76	3.3	1.9	1.7	FC12	7.5	5.8	4.9	6.4	5.9
K 71B4	0.37	1370	2.6	65	0.77	1.07	3.7	2.0	1.9	FC12	7.5	6.9	5.7	7.5	6.7
K 71C4	0.55	1380	3.8	69	0.74	1.55	4.1	2.3	2.3	FC12	7.5	9.1	7.1	9.7	8.1

6 Poli / Pole / Polig / Pôles - 1000 min⁻¹ - S1

K 63A6	0.09	880	0.98	41	0.53	0.60	2.1	2.1	1.8	FC02	3.5	3.4	4.5	4.0	5.5
K 63B6	0.12	870	1.32	45	0.60	0.64	2.1	1.9	1.7	FC02	3.5	3.7	4.7	4.3	5.7
K 71A6	0.18	900	1.91	56	0.69	0.67	2.6	1.9	1.7	FC12	7.5	8.4	5.2	9.0	6.2
K 71B6	0.25	900	2.7	62	0.71	0.82	2.6	1.9	1.7	FC12	7.5	10.9	6.5	11.5	7.5
K 71C6	0.37	910	3.9	66	0.69	1.17	3.0	2.4	2.0	FC12	7.5	12.9	7.5	14.0	8.5

2/4 Poli / Pole / Polig / Pôles - 3000/1500 min⁻¹ - S1

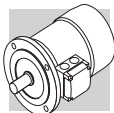
K 63B	2	0.20	2700	0.71	56	0.79	0.65	3.5	2.1	1.9	FC02	3.5	2.7	4.2	3.3	5.2
	4	0.15	1350	1.06	49	0.64	0.69	2.6	1.8	1.9						
K 71A	2	0.28	2700	0.99	56	0.82	0.88	2.9	1.9	1.7	FC12	7.5	4.7	4.1	5.3	5.1
	4	0.20	1370	1.39	59	0.72	0.68	3.1	1.8	1.7						
K 71B	2	0.37	2780	1.27	62	0.82	1.05	3.5	1.8	1.8	FC12	7.5	5.8	4.9	6.4	5.9
	4	0.25	1400	1.71	60	0.73	0.82	3.3	2.0	1.9						
K 71C	2	0.45	2780	1.55	63	0.85	1.21	3.8	1.8	1.8	FC12	7.5	6.9	5.7	7.5	6.7
	4	0.30	1400	2.00	61	0.75	0.95	3.6	2.0	1.9						

2/6 Poli / Pole / Polig / Pôles - 3000/1000 min⁻¹ - S3 60/40%

K 71A	2	0.25	2830	0.84	60	0.82	0.73	4.5	1.7	1.6	FC12	7.5	6.9	5.7	7.5	6.7
	6	0.08	910	0.84	43	0.70	0.38	2.1	1.4	1.4						
K 71B	2	0.37	2880	1.23	62	0.81	1.06	4.6	2.0	2.3	FC12	7.5	9.1	7.1	9.7	8.1
	6	0.12	900	1.27	44	0.73	0.54	2.3	1.4	1.5						

2/8 Poli / Pole / Polig / Pôles - 3000/750 min⁻¹ - S3 60/40%

K 71A	2	0.25	2790	0.86	60	0.86	0.70	3.3	1.8	2.0	FC12	7.5	10.9	6.5	11.5	7.5
	8	0.06	680	0.84	28	0.64	0.48	2.0	1.9	1.9						
K 71B	2	0.37	2800	1.26	62	0.85	1.01	4.0	1.8	1.9	FC12	7.5	12.9	7.5	13.5	8.5
	8	0.09	670	1.28	32	0.73	0.56	1.8	1.4	1.5						



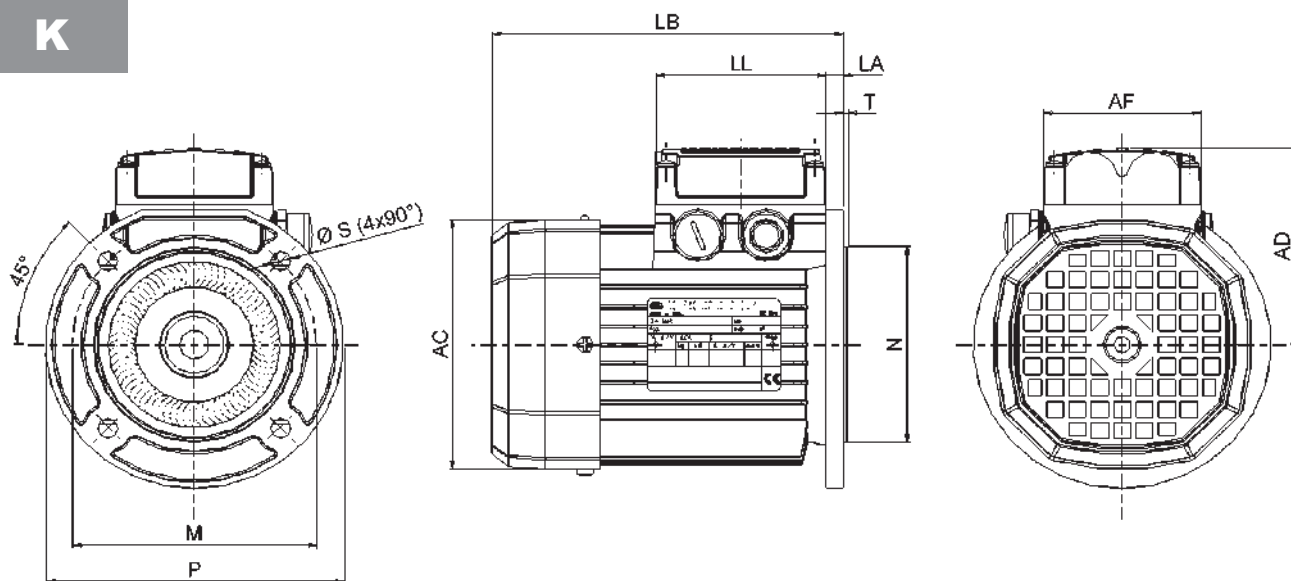
DIMENSIONI MOTORE

MOTORS DIMENSIONS

MOTORENABMESSUNGEN

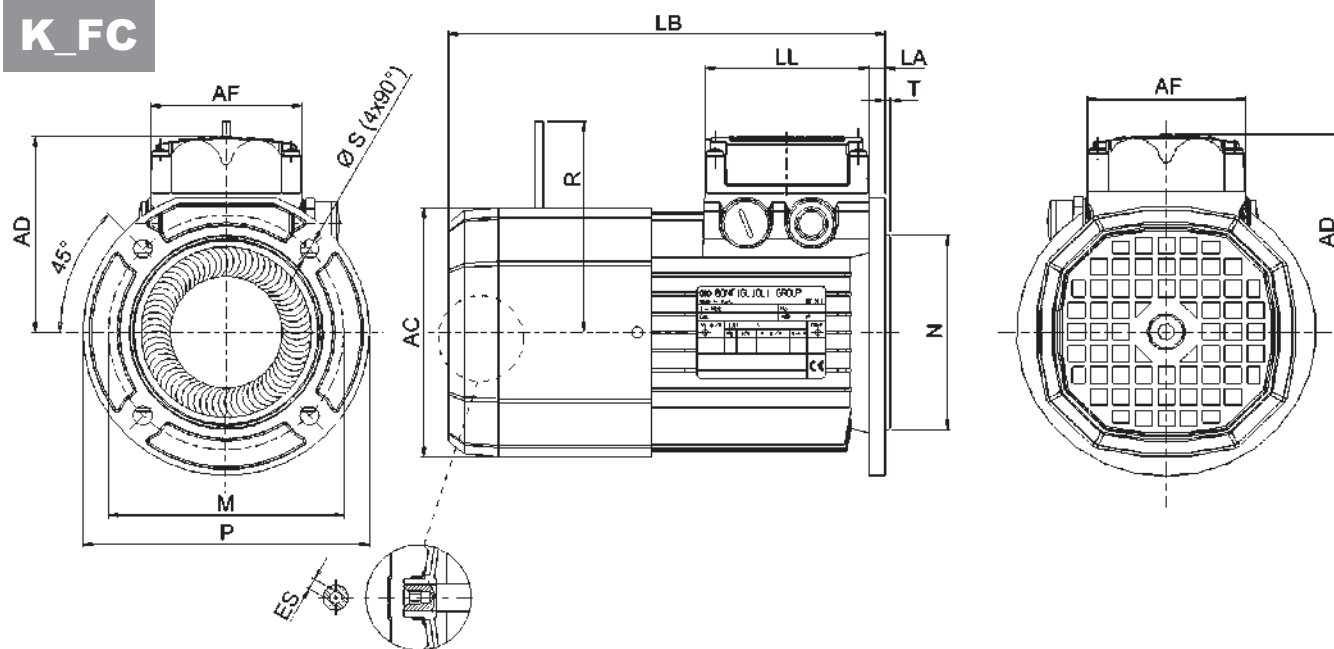
DIMENSIONS MOTEURS

K

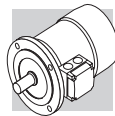


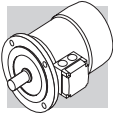
	Flangia / Flange / Flansch / Bride						Motore / Motor / Motor / Moteur				
	M	N	P	S	T	LA	AC	LB	AD	AF	LL
K 63	115	95	140	9.5	2.5	8	122	165	95	74	80
K 71	130	110	160	9.5	3.5	7.5	139	186	108	74	80

K_FC



	Flangia / Flange / Flansch / Bride						Motore / Motor / Motor / Moteur						
	M	N	P	S	T	LA	AC	LB	AD	AF	LL	R	ES
K 63	115	95	140	9.5	2.5	8	122	213.5	95	74	80	103	5
K 71	130	110	160	9.5	3.5	7.5	139	219	108	74	80	103	5





R0				
	Descrizione	Description	Beschreibung	Description

Questa pubblicazione annulla e sostituisce ogni precedente edizione o revisione. Ci riserviamo il diritto di apportare modifiche senza preavviso. È vietata la produzione anche parziale senza autorizzazione.

This publication supersedes and replaces any previous edition and revision. We reserve the right to implement modifications without notice. This catalogue cannot be reproduced, even partially, without prior consent.

Diese Veröffentlichung annulliert und ersetzt jeder hergehende Edition oder Revision. BONFIGLIOLI behält sich das Recht vor, Änderungen ohne vorherige Informationen durchzuführen.

Cette publication annule et remplace toutes les autres précédentes. Nous nous réservons le droit d'apporter toutes modifications à nos produits. La reproduction et la publication partielle ou totale de ce catalogue est interdite sans notre autorisation.



Dal 1956 Bonfiglioli progetta e realizza soluzioni innovative ed affidabili per il controllo e la trasmissione di potenza nell'industria e nelle macchine operatrici semoventi e per le energie rinnovabili.

Bonfiglioli has been designing and developing innovative and reliable power transmission and control solutions for industry, mobile machinery and renewable energy applications since 1956.

Seit 1956 plant und realisiert Bonfiglioli innovative und zuverlässige Lösungen für die Leistungsüberwachung und -übertragung in industrieller Umgebung und für selbstfahrende Maschinen sowie Anlagen im Rahmen der erneuerbaren Energien.

Depuis 1956, Bonfiglioli conçoit et réalise des solutions innovantes et fiables pour le contrôle et la transmission de puissance dans l'industrie et dans les machines automotrices et pour les énergies renouvelables.