

M4 - SENSO DI ROTAZIONE

È possibile il funzionamento dei motori in entrambi i versi di rotazione. Con collegamento dei morsetti U1, V1, W1 alle fasi di linea L1, L2, L3 si ottiene la rotazione oraria, osservando l'albero dal lato accoppiamento. La marcia antioraria si ottiene scambiando fra loro due fasi.

M4 - DIRECTION OF ROTATION

Motors may operate in both directions of rotation. When the terminals U1, V1, W1 are connected to the line phases L1, L2, L3, the motor will run in a clockwise direction as viewed from the coupling end. Counter clockwise rotation is obtained by swapping two phases.

M4 - DREHRICHTUNG

Die Motoren können in beiden Drehrichtungen betrieben werden. Schließt man die Klemmen U1, V1, W1 an die Phasen L1, L2, L3 an, dreht sich der Motor, mit Sicht auf die Motorwelle betrachtet, im Uhrzeigersinn. Eine Drehrichtungsumkehr gegen den Uhrzeigersinn erhält man durch das Wechseln von zwei Phasen.

M4 - SENS DE ROTATION

Le fonctionnement des moteurs dans les deux sens de rotation est possible. Avec raccordement des bornes U1, V1, W1 aux phases de ligne L1, L2, L3 on obtient la rotation dans le sens des aiguilles d'une montre, en observant l'arbre côté accouplement. Invertir deux des phases pour obtenir la rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

M5 - CUSCINETTI

I cuscinetti previsti sono del tipo radiale a sfere, precaricati assialmente, e dotati di carica di grasso per lubrificazione permanente.

La durata nominale a fatica L_{10h} in assenza di carichi esterni applicati all'albero e montaggio orizzontale è superiore a 40.000 ore. I tipi utilizzati sono indicati nella tabella seguente:

M5 - BEARINGS

Axially pre-loaded radial ball bearings, lubricated for life with the grease.

Nominal fatigue life $L_{10h} \sim 40,000$ hours assuming no overhung load on the shaft, and mounting position horizontal.

The types of bearings in use are listed in the table below:

M5 - LAGER

Bei den verwendeten Lagern handelt es sich um axial vorge-spannte Radialkugellager mit einer für die Dauerschmierung ausgelegten Fettfüllung.


Der Nennwert der Ermüdungsdauer L_{10h} ohne auf die Welle einwirkenden Kräften und bei horizontaler Montage liegt bei über 40.000 Stunden:

M5 - ROULEMENTS

Les roulements prévus sont du type radial à billes, préchargés du point de vue axial et remplis de graisse pour une lubrification permanente.

La durée nominale à la fatigue L_{10h} , en l'absence de charges externes appliquées à l'arbre et avec un montage horizontal, est supérieure à 40.000 heures :

(04)

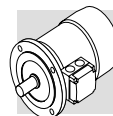
	DE	NDE	
	Tutti i motori / All motors Alle Motoren / Tous les moteurs		BN_FD; BN_FA
BN 56	6201 2Z C3	6201 2Z C3	—
BN 63	6201 2Z C3	6201 2Z C3	6201 2RS C3
BN 71	6202 2Z C3	6202 2Z C3	6202 2RS C3
BN 80	6204 2Z C3	6204 2Z C3	6204 2RS C3
BN 90	6205 2Z C3	6205 2Z C3	6205 2RS C3
BN 100	6206 2Z C3	6206 2Z C3	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

DE = lato comando
NDE = lato opposto comando

DE = drive end
NDE = non drive end

DE = Wellenseite
NDE = Lüfterseite

DE = sortie arbre
NDE = côté ventilateur



M6 - OPERATIVITÀ STANDARD

M6.1 - TENSIONE

I motori a singola polarità sono previsti, nell'esecuzione standard, per tensione nominale 230/400V Δ/Y (o 400/690 V Δ/Y per le grandezze da BN160 e BN 200) 50 Hz con tolleranza ± 10% (Eurotensione).

I motori sono idonei per funzionamento sulla rete di distribuzione europea con tensione in accordo alla pubblicazione IEC 60038.

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 alla Norma CEI EN 60034-1, i motori possono funzionare alle tensioni sopra indicate con tolleranza del ± 5% (Zona A).

Per funzionamento ai limiti della tolleranza la temperatura può superare di 10 K il limite previsto dalla classe di isolamento adottata.

M6 - STANDARD OPERATION

M6.1 - VOLTAGE

Standard single-speed motors are designed to operate from a rated voltage 230/400V Δ/Y (or 400/690V Δ/Y for frame sizes BN 160 through BN 200) 50 Hz, with ± 10% tolerance (Eurovoltage).

Motors are suitable for operation with European power mains with voltage in accordance with publication IEC 60038.

Besides rated voltage, the name plate reports allowed operating ranges, e.g. 220-240V Δ /380-415V Y, 50Hz. In accordance with standard CEI EN 60034-1, motors may operate at the above mentioned voltages with ± 5% tolerance (Zone A).

In operation at tolerance limits, temperature may exceed the temperature limit required by the adopted insulation class by 10 K.

M6 - STANDARDVERSORGUNG

M6.1 - SPANNUNG

Die einpoligen Motoren sind in der Standardausführung für eine Nennspannung von 230/400V Δ/Y (oder 400/690V Δ/Y für die Baugrößen von BN 160 bis BN 200) 50 Hz, mit einer Toleranz ± 10% (Euro-Spannung) ausgelegt. Diese Motoren eignen sich für einen Betrieb im Europäischen Versorgungsnetz mit einer Spannung, die den in der Veröffentlichung IEC 60038 angegebenen Werten entspricht. Auf dem Typenschild werden über die Nennspannung hinaus, auch die zulässigen Toleranzbereiche angegeben, z.B. 220-240V Δ /380-415V Y, 50 Hz. In Übereinstimmung mit der Norm CEI EN 60034-1 können die Motoren unter den o.g. Spannungswerten mit einer Toleranz von ± 5% (Bereich A) arbeiten. Bei einem Betrieb an den Toleranzgrenzen kann die Temperatur die vorgesehene Isolationsklasse um 10 K überschreiten.


M6 - CONDITIONS OPERATIVES

M6.1 - TENSION

Les moteurs à simple polarité sont prévus, dans l'exécution standard, pour une tension nominale de 230/400V Δ/Y (ou 400/690V Δ/Y pour les tailles de BN 160 à BN 200) 50 Hz, avec une tolérance de ± 10% (Eurotension). Les moteurs sont adaptés pour fonctionner sur le réseau de distribution européen avec une tension correspondant aux indications de la norme CEI 60038.

Sur la plaque signalétique sont indiquées, outre la tension nominale, les plages de fonctionnement autorisées, par ex. 220-240V Δ /380-415V Y, 50 Hz. En accord avec la norme CEI EN 60034-1, les moteurs peuvent fonctionner aux tensions susmentionnées avec une tolérance de ± 5% (Zone A). Pour un fonctionnement aux limites de la tolérance, la température peut dépasser de 10 K la limite prévue pour la classe d'isolation adoptée.

(05)

	$V_{mot} \pm 10\%$ 3 ~	Esecuzione Configuration Ausführung Execution
BN 56 ... BN 132	230/400 V Δ /Y 460 V Y	50 Hz 60 Hz Standard
BN 160 ... BN 200	400/690 V Δ /Y 460 V Δ	50 Hz 60 Hz Standard
BN 100 ... BN 132	400/690 V Δ /Y 460 V Δ	50 Hz 60 Hz A richiesta, senza sovrapprezzo At request, carries no extra charge Auf Anfrage, ohne Aufpreis Sur demande, sans majoration de prix

I motori a doppia polarità sono previsti per alimentazione standard 400V / 50 Hz; tolleranze applicabili secondo CEI EN 60034-1.


Nella tabella (06) sono indicati i collegamenti previsti in funzione della polarità:

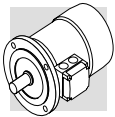
Switch-pole motors are designed to operate from 400V - 50 Hz standard power supply. Applicable tolerances are in accordance with standard CEI EN 60034-1. The table (06) reports the required connections depending on the number of poles:

Die polumschaltbaren Motoren sind für eine Standardversorgung von 400V – 50 Hz ausgelegt; Toleranzen gelten gemäß CEI EN 60034-1. In der Tabelle (06) werden in Abhängigkeit von den jeweiligen Polzahlen die Wicklungsanschlüsse angegeben:

Les moteurs à double polarité sont prévus pour une alimentation standard 400V – 50 Hz ; tolérances applicables selon la norme CEI EN 60034-1. Les branchements prévus en fonction de la polarité sont indiqués sur le tableau (06) :

(06)

	Poli Number of poles Polzahl Nombre de poles	Collegamento avvolgimento Winding connection Wicklungsanschluß Connexion du bobinage
BN 63 ... BN 200	2,4,6,8	Δ /Y
	2/4, 4/8	Δ / YY (Dahlander)
	2/6, 2/8, 2/12, 4/6	Y / Y (due avvolgimenti Two windings Zwei wicklungen Deux bobinage)

**M6.2 - FREQUENZA**

I motori della serie BN sono previsti per essere normalmente utilizzati su reti a 50 Hz o 60 Hz.

M6.2 - FREQUENCY

The motors of the BN series may operate under 50 or 60 Hz supply.

M6.2 - FREQUENZ

Die Motoren der Serie BN können mit 50 Hz oder 60 Hz betrieben werden.

M6.2 - FREQUENCE

Les moteurs de la série BN peuvent être normalement utilisés sur des réseaux en 50 Hz ou 60 Hz.

M6.3 - TEMPERATURA AMBIENTE

Le tabelle dati tecnici del catalogo riportano le caratteristiche funzionali a 50Hz, per le condizioni di installazione previste dalle Norme CEI EN 60034-1 (temperatura compresa tra -15 °C e +40 °C ed altitudine ≤ 1000 m s.l.m.).

I motori possono essere impiegati con temperature comprese tra 40 °C e 60 °C applicando i declassamenti di potenza indicati nella tabella (07):

M6.3 - AMBIENT TEMPERATURE

Catalog rating charts report operating characteristics at 50 Hz, under installation conditions as specified by standards CEI EN 60034-1 (temperature between -15 °C and + 40 °C and altitude above sea level ≤ 1000 m).

Motors may be used at ambient temperatures between 40°C and 60°C as long as the derating factors listed in the table (07) are applied:

M6.3 - UMGEBUNGSTEMPERATUR

Die im Katalog enthaltenen Tabellen geben die Betriebsdaten bei 50 Hz für die Einbaubedingungen gemäß den Normen CEI EN 60034-1 (Temperatur zwischen -15 °C und + 40 °C und Höhe ≤ 1000 m ü. M.) an. Die Motoren können auch bei Temperaturen zwischen 40°C und 60°C eingesetzt werden, in diesem Fall müssen jedoch die in der Tabelle (07) angegebenen Leistungsreduzierungen beachtet werden:

M6.3 - TEMPERATURE AMBIANTE

Les tableaux des caractéristiques techniques du catalogue indiquent les caractéristiques de fonctionnement à 50 Hz, pour les conditions d'installation prévues par les normes CEI EN 60034-1 (température comprise entre -15 °C et + 40 °C à une altitude de ≤ 1000 m). Les moteurs peuvent être utilisés à des températures comprises entre 40°C et 60°C en appliquant les déclassements de puissance indiqués dans le tableau (07) :

(07)

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.

When the applicable derating factor for the motor exceeds 15%, please contact our Technical Service Dept.

Ist eine Rückstufung des Motors von mehr als 15% erforderlich, setzen sie sich bitte mit unserem Technischen Kundendienst in Verbindung.

En cas de nécessité d'un déclassement du moteur supérieur à 15%, contacter notre Service Technique.

M7 - FUNZIONAMENTO A 60 Hz

I motori della serie BN possono essere normalmente utilizzati anche su reti a 60 Hz.

Ad esclusione dei motori autofrenanti in c.c., tipo BN_FD, nella targa dei motori, oltre alle tensioni a 50 Hz, sono riportati i valori corrispondenti al funzionamento a 460 V - 60Hz, ed il relativo campo di tensione 440-480V.

M7 - 60 Hz OPERATION

BN motors may also operate with 60 Hz power mains.

Except for DC brake motors type BN_FD, motor name plate reports 50 Hz voltage ratings, as well as the values for operation at 460 V - 60Hz and the corresponding voltage range 440-480V.

M7 - BETRIEB BEI A 60 Hz

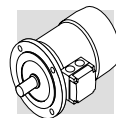
Die Motoren der Serie BN können normalerweise auch in Stromnetzen mit 60 Hz Frequenz eingesetzt werden.

Mit Ausnahme der Bremsmotoren mit Gleichstromes vom Typ BN_FD, werden auf dem Typenschild der Motoren über die Angabe der Spannungen bei 50 Hz auch die Werte angegeben, die einem Betrieb bei 460 V - 60Hz entsprechen. Darüber hinaus kann man diesem Schild den entsprechenden Spannungsbereich 440-480V entnehmen.

M7 - FONCTIONNEMENT A 60 Hz

Les moteurs de la série BN peuvent aussi être normalement utilisés sur des réseaux à 60 Hz.

A l'exception des moteurs frein en c.c., type BN_FD, sur la plaque signalétique des moteurs, outre la tension à 50 Hz, sont indiqués les valeurs correspondant au fonctionnement à 460 V - 60Hz ainsi que la plage de tension relative 440-480V.




In corrispondenza dell'alimentazione 460V-60 Hz la targa del motore riporta valori di potenza aumentata di circa il 20% (non applicabile ai motori autofrenanti con freno in c.c., tipo BN_FD). La potenza nominale di targa, a 60 Hz, è quella riportata nella tabella (08) seguente:

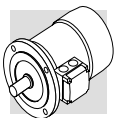
For 460V-60 Hz power supply, the power ratings reported in the motor name plate are about 20% higher (does not apply to DC brake motors type BN_FD). Name plate rated power for operation with 60 Hz power mains is as reported in the table below (08):

Bei einer Spannungsversorgung mit 460V-60 Hz werden auf dem Typenschild etwa 20% höhere Leistungswerte angegeben (gilt nicht für die Bremsmotoren mit Gleichstrombremse vom Typ BN_FD). Der nachstehenden Tabelle (08) können Sie die auf dem Typenschild angegebene Nennleistung bei 60 Hz entnehmen:

En face de l'alimentation 460V-60 Hz la plaque signalétique du moteur indiquent les valeurs de puissance majorée d'environ 20% (non applicable aux moteurs frein avec frein en c.c., type BN_FD). La puissance nominale indiquée sur la plaque, à 60 Hz, est celle figurant dans le tableau (08) suivant :

(08)

	Pn [kW]			
	2p	4p	6p	8p
56A	—	0.07	—	—
56B	—	0.10	—	—
63A	0.21	0.14	0.10	—
63B	0.30	0.21	0.14	—
63C	0.45	0.30	—	—
71A	0.45	0.30	0.21	0.10
71B	0.65	0.45	0.30	0.14
71C	0.90	0.65	0.45	—
80A	0.90	0.65	0.45	0.21
80B	1.30	0.90	0.65	0.30
80C	1.80	1.3	0.90	—
90S	—	1.3	0.90	0.45
90SA	1.8	—	—	—
90SB	2.2	—	—	—
90L	2.5	—	1.3	0.65
90LA	—	1.8	—	—
90LB	—	2.2	—	—
100L	3.5	—	—	—
100LA	—	2.5	1.8	0.85
100LB	4.7	3.5	2.2	1.3
112M	4.7	4.7	2.5	1.8
132S	—	6.5	3.5	2.5
132SA	6.5	—	—	—
132SB	8.7	—	—	—
132M	11	—	—	3.5
132MA	—	8.7	4.6	—
132MB	—	11	6.5	—
160MR	12.5	12.5	—	—
160MB	17.5	—	—	—
160M	—	—	8.6	—
160L	21.5	17.5	12.6	—
180M	24.5	21.5	—	—
180L	—	25.3	17.5	—
200L	34	34	22	—



Per i motori a doppia polarità con frequenza di alimentazione 60Hz l'incremento di potenza previsto, rispetto a quanto riportato nelle tabelle dati tecnici a 50 Hz, è circa del 15%.

I motori ad una velocità con avvolgimento standard, se utilizzati su reti a 60 Hz e tensioni come riportato in tabella (09), presentano variazioni delle grandezze principali come nel seguito descritto:

For switch-pole motors operating with 60 Hz input frequency, the power increase factor over 50 Hz ratings is in the order of 15%.

Key parameter variations for single-pole motors with standard winding operating with 60 Hz power mains at the voltage ratings reported in the table (09) are reported below (variations expressed as percentages):

Für die polumschaltbaren Motoren mit einer Spannungsversorgung von 60 Hz beträgt die Leistungserhöhung im Vergleich zu den Angaben in der Tabelle der sich auf 50 Hz beziehenden technischen Daten ungefähr 15%.

Für die einpoligen Motoren mit Standardwicklung die in Versorgungsnetzen mit 60 Hz und mit Spannungen gemäß Tabelle (09) eingesetzt werden, gelten die folgenden Werte:

Pour les moteurs à double polarité avec fréquence d'alimentation 60 Hz l'augmentation de puissance prévue, par rapport aux indications des tableaux des caractéristiques techniques à 50 Hz, est d'environ 15%.

Les moteurs à une vitesse avec bobinage standard, lorsqu'ils sont utilisés sur des réseaux à 60 Hz et des tensions comme indiqué dans le tableau (09), présentent des variations des valeurs principales en pourcentage comme indiqué ci-dessous :

(09)

50 Hz	60 Hz			
V	V	Pn	Mn, Ma/Mn	n [min ⁻¹]
230/400 Δ /Y	220 - 240 Δ 380 - 415 Y	1	0.83	1.2
400/690 V Δ /Y	380 - 415 Δ			
230/400 V Δ /Y	265 - 280 Δ 440 - 480 Y	1.15	1	1.2
400/690 V Δ /Y	440 - 480 Δ			
230/400 V Δ /Y	265 - 280 440 - 480 Y	1.15	1	1.2
400/690 V Δ /Y	440 - 480 Δ			

I freni, se presenti, dovranno sempre essere alimentati come riportato in targa.

Brakes, if fitted, must always be supplied as specified on the name plate.

Die Bremsen, falls vorhanden, müssen immer wie gezeichnet auf dem Typenschild versorgt werden.

Si présents, les freins doivent toujours être alimentés indiquée sur la plaque signalétique.

PN

L'opzione consente di avere sulla targa del motore il valore di potenza normalizzata a 50 Hz, anche quando è specificata l'alimentazione a 60 Hz.

With this option, motor name plate includes 50 Hz normalized power information even when motor is designated for operation with 60 Hz power mains.

Diese Option ermöglicht es auf dem Typenschild des Motors den Wert der auf 50 Hz genormten Leistung angeben zu können, auch wenn eine Spannungsversorgung bei 60 Hz erfolgt.

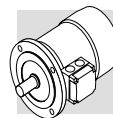
L'option permet d'avoir sur la plaque signalétique du moteur la valeur de puissance normalisée à 50 Hz, même lorsque l'alimentation à 60 Hz est spécifiée.

Per alimentazioni a 60 Hz con le tensioni 230/460V e 575V l'opzione PN viene applicata di default.

For 60 Hz supplies along with voltages 230/460V and 575V the PN option is applied by default.

Die Option PN ist immer dabei mit 60 Hz und Spannungsversorgung 230/460V und 575V 60 Hz.

Pour alimentations à 60 Hz avec tensions 230/460V et 575V l'option PN est appliqué de default.



**M7.1 - MOTORI PER USA
E CANADA**

**M7.1 - MOTORS FOR USA
AND CANADA**

**M7.1 - MOTOREN FÜR
DIE USA UND KANADA**

**M7.1 - MOTEURS POUR
ETATS-UNIS
ET CANADA**

CUS

I motori da BN 56 a BN 200 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 il marchio:

BN motor's sizes 56 through 200, 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. Through the option CUS the name plate is "cCSAus" marked:

Die Motoren BN 56...BN 200 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 und mit einem Typenschild mit:

Les moteurs BN 56...BN 200 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 plaque signalétique indiquant la marque :



(tensione ≤ 600V).

(voltage ≤ 600V)

Zeichen (Spannung ≤ 600V) versehen.

(tension ≤ 600V).

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 Nennspannungen, die bei der Bestellung der Motore angegeben werden müssen, können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Les tensions des réseaux de distribution américains ainsi que les tensions nominales à spécifier pour le moteur sont indiquées dans le tableau suivant :

(10)	Frequenza Frequency Frequenz Fréquence	Tensione di rete Mains voltage Netzspannung Tension de réseau	Tensione nominale motore Motor rated voltage Nennspannung des Motors Tension nominale moteur
60 Hz		208 V	200 V
		240 V	230 V
		480 V	460 V
		600 V	575 V

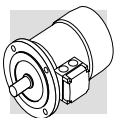
I motori con tensione nominale 230/460V 60Hz sono previsti di serie con collegamento YY/Y e morsettiera a 9 terminali. Per i motori autofrenanti con freno in c.c. tipo BN_FD l'alimentazione del raddrizzatore è da morsettiera motore con tensione 230V a.c. monofase. Per i motori autofrenanti l'alimentazione del freno è così predisposta:

Motors with rated voltage 230/460V 60Hz are supplied with YY/Y connection and 9-stud terminal box from standard. 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:

Die Motoren mit einer Nennspannung von 230/460V 60 Hz sind serienmäßig mit einer Verbindung YY/Y und einer 9-Pin-Klemmenleiste ausgestattet. 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:

Les moteurs avec tension nominale 230/460V 60Hz sont prévus de série avec raccordement YY/Y et boîte à bornes à 9 bornes. 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 :

(11)	BN_FD	BN_FA ; BN_BA	Specificare: Power supply: Bitte angeben: Spécifier :
	Da morsettiera motore Connected to terminal box Vom Motorklemmenkasten Depuis boîte à bornes moteur	Alimentazione separata Separate power supply Fremdversorgung Alimentation séparée 230 V Δ - 60 Hz	230SA
	1~ 230 V a.c.	Alimentazione separata Separate power supply Fremdversorgung Alimentation séparée 460 V Y - 60 Hz	460SA



M8 - ALIMENTAZIONE DA INVERTER

I motori elettrici della serie BN possono essere utilizzati con alimentazione da inverter PWM e tensione nominale all'ingresso del convertitore fino a 500 V.

Il sistema isolante adottato 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 nella tabella seguente.

Per frequenze di funzionamento inferiori a circa 30 Hz, a causa della diminuzione della ventilazione, i motori standard autoventilati (IC 411) devono essere opportunamente declassati in coppia o, in alternativa, devono essere provvisti di ventilatore con alimentazione separata (vedi par. M12).

Per frequenze maggiori alla frequenza base, raggiunto il valore massimo di tensione di uscita dell'inverter, il motore lavora in un 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.

M8 - INVERTER CONTROL

The BN type electric motors are suitable for PWM inverter control with rated voltage at transformer input up to 500 V.

The insulating system adopted on standard motors uses phase insulation with separators, grade 2 enamelled wire and impregnation resins in class H (maximum voltage pulse 1600 V peak-to-peak and rise edge $t_s > 0.1 \mu s$ at motor terminals).

Typical torque/speed characteristics for S1 duty for motors operating with basic frequency $f_b = 50$ Hz is reported in the table below.

Operating at the frequencies below 30 Hz impair ventilation efficiency, standard motors with incorporated fan (IC 411) require either a corresponding torque reduction or, alternately, a fan with separate power supply. (See par M12)

For frequencies greater than basic frequency, once inverter maximum output voltage has been reached, the motor will be working in a steady power operation range, with shaft torque decreasing approximately with ratio (f/f_b) .

As motor maximum torque decreases approximately with $(f/f_b)^2$, the permitted overload reserve will have to be reduced gradually.

M8 - FREQUENZUMRICHTER-BETRIEB

Die Elektromotoren der Serie BN können mit einem Frequenzumrichter und einer Nennspannung am Eingang des Umrichters bis zu 500 V versorgt werden.

Die Motoren haben eine Phasentrennung über Wicklungstrenner, Emaildraht der Klasse 2 mit Imprägnierharzen der Klasse H vor (Widerstandsgrenze gegen einen Spannungsimpuls von 1600 V und Anstiegsrampe $t_s > 0.1 \mu s$ an den Motorklemmen).

Die typischen Merkmale Drehmoment/Drehzahl in der Betriebsart S1 für Motoren mit einer Eckfrequenz von $f_b = 50$ Hz werden in der nachstehenden Tabelle angegeben. Bei Frequenzen von unter 30 Hz liegenden Betriebsfrequenzen müssen die eigenbelüfteten Standardmotoren (IC 411) aufgrund ihrer geringeren Kühlwirkung in ihrem Drehmoment zurückgestuft oder, alternativ, mit einem Fremdlüfter ausgestattet werden (siehe Par. M12).

Wenn der Motor oberhalb der Eckfrequenz betrieben wird, arbeitet er im Feldschwächebereich. In diesem Bereich konstanter Leistung fällt das Drehmoment des Motors ungefähr um das Verhältnis (f/f_b) ab. Da die maximale Motordrehzahl sich mit ungefähr $(f/f_b)^2$ verringert, muss die zulässige Belastungsgrenze in progressiv reduziert werden.

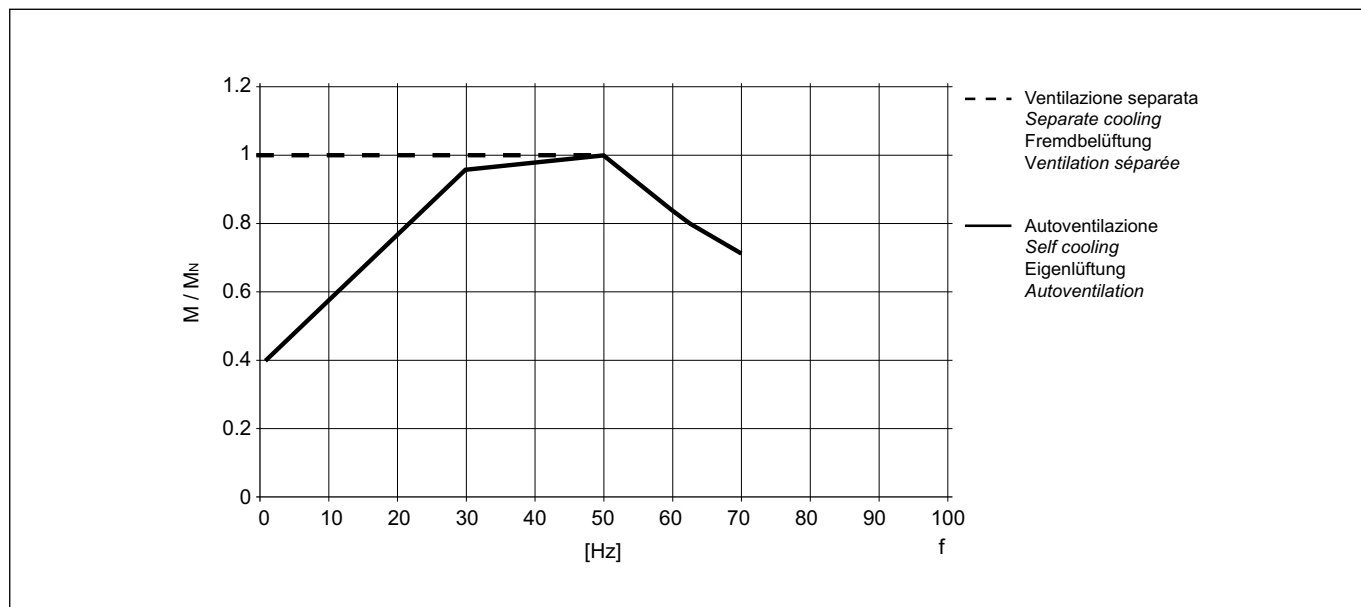
M8 - ALIMENTATION PAR VARIATEUR

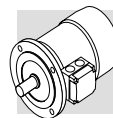
Les moteurs électriques de la série BN peuvent être utilisés avec alimentation par variateur PWM, et tension nominale en entrée du convertisseur jusqu'à 500V. Le système isolant adopté sur les moteurs de série prévoit l'isolation de phase avec séparateurs, l'utilisation de fil émaillé niveau 2 et résines 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 tableau suivant. 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 ventilateur avec alimentation séparée (voir paragraphe M12).

Pour des fréquences supérieures à la fréquence de base, une fois la valeur maximale de tension de sortie du variateur atteinte, le moteur fonctionne dans une plage de fonctionnement à puissance constante, avec un couple à l'arbre qui se réduit approximativement dans le rapport (f/f_b) . Etant donné que le couple maximum du moteur diminue approximativement en relation avec $(f/f_b)^2$, la marge de surcharge admise devra être progressivement réduite.

(12)






Per funzionamento oltre la frequenza nominale, la velocità limite meccanica dei motori è riportata nella tabella qui di seguito:

The following table reports the mechanical speed limit for motors operating above rated frequency:

Für Anwendungen, bei denen der Motor oberhalb der Eckfrequenz betrieben wird, finden sie die mechanische Drehzahlgrößen in der folgenden Tabelle:

En cas de fonctionnement au-delà de la fréquence nominale, la vitesse limite mécanique des moteurs est indiquée dans le tableau suivant :

(13)

	n [min ⁻¹]		
	2P	4P	6P/8P
BN 56...BN 100	5200	4000	3000
BN 112	5200	4000	3000
BN 132...BN 160MR	4500	4000	3000
BN 160M...BN 180M	4500	4000	3000
BN 180L...BN 200L	4500	3600	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 R - opzione **RV** - ed eventualmente il ventilatore con alimentazione separata - opzioni **U1** o **U2**.

*Motors operating above rated speed show an increased tendency for mechanical vibration and fan noise. When this is the case, rotor balancing in grade R - option **RV** - and possibly a fan with separate power supply - options **U1** or **U2** - should be specified.*

Bei Drehzahlen oberhalb der Nenndrehzahlen weisen die Motoren stärkere mechanische Schwingungen und Lüftunggeräusche auf: In diesen Fällen wird das Auswuchten des Rotors im Grad R – Option **RV** – und eventuell die Installation eines Fremdlüfters– Option **U1** oder **U2** – empfohlen. Sowohl der Fremdlüfter als auch die elektromagnetische Bremse müssen bei Frequenzumrichterbetrieb auf Grund der abfallenden Versorgungsspannung immer direkt über das Stromnetz versorgt werden.

*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 R - option **RV** - et de monter éventuellement un ventilateur avec alimentation séparée – options **U1** ou **U2**.*

Sia il servomotorio, sia il freno elettromagnetico, devono sempre essere alimentati direttamente dalla rete.

Both servo-fan and electromagnetic brake require direct connection to mains power supply.

Le servomotorio ainsi que le frein électromagnétique doivent toujours être alimentés directement par le réseau.

M9 - TIPO DI SERVIZIO

M9 - TYPE OF DUTY

M9 - BETRIEBSARTEN

M9 - TYPE DE SERVICE

Se non indicato diversamente, la potenza dei motori riportata a catalogo si riferisce al servizio continuo S1.

Unless otherwise specified, catalogue motor power refers to continuous duty S1.

Sofern nicht anderweitig angegeben, beziehen sich die im Katalog angegebene Motorleistungen auf den Dauerbetrieb S1. Bei Motoren, die unter Bedingungen eingesetzt werden, die nicht mit S1 übereinstimmen, muss die entsprechende Betriebsart unter Bezugnahme auf die Normen CEI EN 60034-1 festgelegt werden. Insbesondere kann man, für die Betriebsarten S2 und S3, durch Anwendung der in der nachstehenden Tabelle angeführten Koeffizienten der für den Dauerbetrieb vorgesehenen Leistung gegenüber eine Leistungssteigerung erzielen. Diese Tabelle gilt für einpolige Motoren. Für die polumschaltbaren Motoren sollte man sich im Hinblick auf den Leistungssteigerung, mit unserem Technischen Kundendienst in Verbindung setzen.

Sauf indication contraire, la puissance des moteurs indiquée dans le catalogue se réfère au service continu type S1. Pour les moteurs utilisés dans des conditions différentes de S1, il est nécessaire d'identifier le type de service en se référant aux Normes CEI EN 60034-1. Plus particulièrement, pour les types de service S2 et S3 il est possible d'obtenir une majoration de la puissance par rapport à celle prévue pour le service continu, en appliquant les coefficients indiqués dans le tableau suivant, valable pour les moteurs à simple polarité. En ce qui concerne les majorations applicables aux moteurs à double polarité, il est préférable de contacter le Service Technique Bonfiglioli.

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.

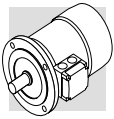
Any operating conditions other than S1 duty must be identified in accordance with duty cycle definitions laid down in standards CEI EN 60034-1.

In particolare per servizi S2 ed S3 è possibile ottenere una maggiorazione della potenza rispetto a quella prevista per il servizio continuo secondo quanto indicato nella tabella che segue, valida per i motori a singola polarità.

For duty cycles S2 and S3, the power increase co-efficient reported in the following table may be used. Please note that the table provided below applies to single-speed motors.

Per le maggiorazioni applicabili a motori a doppia polarità consultare preferibilmente il Servizio Tecnico Bonfiglioli.

Please contact Bonfiglioli Engineering for the power increase coefficients applicable to switch-pole motors.



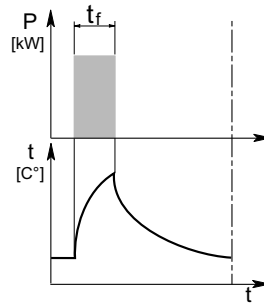
S2

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.

Operation under steady loading for a limited period of time (less than the time taken to achieve thermal balance), followed by a period of time at rest long enough for engine to cool down to ambient temperature.

Betrieb mit konstanter Last für eine begrenzte Dauer, die unter der Zeit liegt, die für das Erreichen des thermischen Gleichgewichts erforderlich ist, gefolgt von einer Aussetzzeit mit einer Dauer, die für das erneute Erreichen der Umgebungstemperatur im Motor erforderlich ist.

Fonctionnement à charge constante pendant 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 la température ambiante dans le moteur.



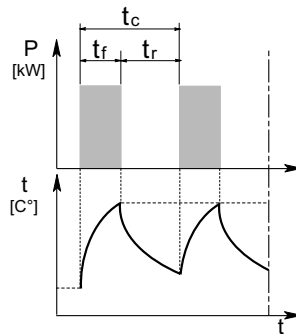
S3

Sequenza di cicli di funzionamento identici, ciascuno comprendente un periodo di funzionamento a carico costante ed un periodo di riposo. In questo tipo di servizio la corrente d'avviamento non influenza la sovratemperatura in modo significativo.

A sequence of identical operation cycles, each including operation under steady loading followed by some time at rest. In this type of duty, starting current has no significant effect on overtemperature.

Betriebsweise mit identischen Betriebszyklen, von denen jeder Zyklus eine Betriebsdauer mit konstanter Last und eine Aussetzzeit einschliesst. Bei dieser Betriebsart beeinflusst der Anlaufstrom die Übertemperatur in keinerlei ausschlaggebender Weise.

Séquence de cycles de fonctionnement identiques, comprenant chacun une période de fonctionnement à charge constante et une période de repos. Dans ce type de service, le courant de démarrage n'influence pas l'excès de température de façon significative.



(14)	Tipo di Servizio Type of duty Betriebsart Type de service	Potenza ammissibile in p.u. della potenza in S1 Permitted power in p.u. of S1 power Zulässige Leistung in % der Leistung bei S1 Puissance admissible en p.u. de la puissance en S1
	Durata / Duration / Dauer / Durée	
S2	10 min	1.35
	30 min	1.15
	60 min	1.05
S3	Rapporto di intermittenza Intermittence / Schaltverhältnis Rapport d'intermittence (I)	
	25 %	1.25
	40 %	1.15
	60 %	1.10
S4 ... S9	Interpellarci / Contact us / Setzen Sie sich mit uns in Verbindung / Nous contacter	

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

t_f = tempo di funzionamento sotto carico
 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

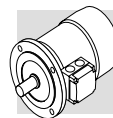
t_f = temps de fonctionnement à charge constante
 t_r = temps de repos

La durata del ciclo dovrà essere ≤ 10 min. Per durate superiori interpellarci.

Cycle duration must be up to 10 min. Please contact us when cycle duration exceeds this limit.

Die Zyklusdauer muss ≤ 10 min. betragen. Falls der Zyklus länger sein sollte, setzen Sie sich bitte mit unserem Kundendienst in Verbindung.

La durée du cycle devra être ≤ 10 min. Pour des durées supérieures, nous contacter.



M10 - MORSETTIERA MOTORE

La morsettiera principale è a 6 morsetti per collegamento con capicorda (esecuzione a 9 morsetti per tensioni americane "dual voltage" - vedi par. M7.1). All'interno della scatola coprimorsetti è previsto il morsetto di terra per il collegamento del conduttore di protezione. Le dimensioni dei terminali sono riportati nella tabella (15). Per l'alimentazione del freno vedi par. M25 (freno FD), M26 + M27 (freno FA e BA). Nei motori in forma costruttiva IM B3 la scatola coprimorsetti è posta in alto (posizione opposta ai piedi). Eseguire i collegamenti elettrici secondo gli schemi riportati all'interno della scatola coprimorsettiera o nei manuali d'uso.

M10 - TERMINAL BOX

The main terminal box has 6 terminals for connection to lead-in wires (9-terminal version is supplied for "dual voltage" US voltage ratings - see M7.1). The ground terminal for earth lead connection is housed in the terminal box. Terminal sizes are listed in the table (15). For brake power supply, please read par. M25 (brake FD), M26 + M27 (brake FA and BA). In motor design IM B3, the terminal box is top mounted (side opposite to feet). Please refer to the wiring diagrams reported inside the terminal box, or in the operating instructions, for correct wiring.


M10 - MOTORKLEMMENKASTEN

Der Klemmenkasten hat ein Klemmbrett mit 6 Klemmen für einen Anschluss über Kabelschuhe (für die amerikanischen Spannungswerte "dual voltage" sind 9 Klemmen vorgesehen – siehe M7.1). Im Inneren des Klemmenkastens ist ein Erdungsanschluß für den Anschluss des Schutzleiters vorgesehen. Die Abmessungen der Anschlüsse werden in der Tabelle (15) angegeben. Für Informationen über die Bremsversorgung verweisen wir an dieser Stelle auf den Par. M25 (Bremsstyp FD), M26 + M27 (Bremsstyp FA und BA). Bei Motoren in der Bauform IM B3 ist der Klemmenkasten oben angeordnet (den Füßen entgegengesetzt). Die elektrischen Anschlüsse müssen entsprechend den Schaltplänen, die sich im Inneren des Klemmenkästen befinden oder in den Betriebsanleitungen zu finden sind, vorgenommen werden.

M10 - BORNIER MOTEUR

Le bornier principal est de type à 6 bornes pour raccordement avec cosses (exécution à 9 bornes pour les tensions américaines "dual voltage" – voir M7.1). A l'intérieur du couvercle du bornier se trouve la borne de terre pour le raccordement du conducteur de protection. Les dimensions des bornes sont indiquées dans le tableau (15). Pour l'alimentation du frein, voir par. M25 (frein FD), M26 + M27 (frein FA et BA). Sur les moteurs de forme de construction IM B3 la boîte à bornes est située en haut (à l'opposé des pieds). Effectuer les branchements électriques selon les schémas indiqués à l'intérieur du couvercle de la boîte à bornes ou dans les manuels d'instructions.

(15)

	N° terminali No. of terminals Klemmen N° bornes	Filettatura terminali Terminal threads Gewinde Filetage bornes	Sezione max. del conduttore mm ² Wire max cross section area sq mm ² Max. leiter-querschnitt mm ² Section max du conducteur mm ²
BN 56 ... BN 90	6	M4	2.5
BN 100 ... BN 160MR	6	M5	6
BN 160M ... BN 180M	6	M6	16
BN 180L ... BN 200L	6	M8	25

M10.1 - INGRESSO CAVI

Nell'esecuzione standard l'ingresso dei cavi di alimentazione è previsto per pressacavo metrici in accordo alla Norma CEI EN 50262. Dimensioni e disposizioni come indicato nelle tabelle che seguono.

M10.1 - CABLE GLAND HOLES

Standard cable gland holes accommodate metric-size cable glands in accordance with standard CEI EN 50262. Dimensions and locations are as shown in the following tables.


M10.1 - KABELDURCHFÜHRUNG

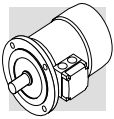
In der Standardversion ist die Ein- bzw. Durchführung der Kabel in Übereinstimmung mit der Norm CEI EN 50262 über metrische Kabelführungen vorgesehen. Maße und Anordnung werden in den folgenden Tabellen angegeben.

M10.1 - ENTREE CABLES

Dans l'exécution standard, l'entrée des câbles d'alimentation est prévue pour des serre-câbles métriques, en accord avec la Norme CEI EN 50262. Dimensions et dispositions comme indiqué dans les tab. suivantes.

(16)

Motori flangiati (IM B5, IM B14) / Flanged motors (IM B5, IM B14) Flanschmotoren (IM B5, IM B14) / Moteurs à bride (IM B5, IM B14)			
	N° ingresso cavi e dimensione No. & size of cable gland holes Kabeleingänge und masse Nb entrees câbles et dimensions		Ø Max. cavo [mm] Wire max Ø [mm] Max. Ø kabel [mm] Ø Max câble [mm]
BN 56 ... BN 63	2 x M 20 x 1.5	1 foro per lato 1 Hole on each side	13
BN 71 ... BN 90	2 x M 25 x 1.5	1 Bohrungen pro Seite 1 Orifice par côté	17
BN 100	2 x M 32 x 1.5	2 fori per lato 2 Holes on each side	21
BN 112	2 x M 25 x 1.5	2 Bohrungen pro Seite	17
BN 132 ... BN 160MR	4 x M 25 x 1.5	2 Orifices par côté	21
BN 160M ... BN 200L	2 x M 40 x 1.5	Orientabili 4 x 90° Pivoting, 4 x 90° Orientierbar 4 x 90° Orientables 4 x 90°	28



(17)

Motori con piedi (IM B3 e derivati) / Footed motors (IM B3 and derived designs) Motoren in Fußausführung (IM B3 und davon abgeleitete Versionen) Moteurs avec pieds (IM B3 et dérivés)		
	N° ingresso cavi e dimensione no. & size of cable gland holes Kabeleingänge und masse nb entrees câbles et dimensions	Diametro max. cavo [mm] max wire diameter Ø [mm] Max. Ø kabel [mm] Ø max câble [mm]
BN 63	2 x M 16 x 1.5	10
BN 71 ... BN 80	2 x M 20 x 1.5	13
BN 90	2 x M 25 x 1.5	17
BN 100 ... BN 112	4 x M 25 x 1.5	17
BN 132	4 x M 32 x 1.5	21

M11 - FORME COSTRUTTIVE

M11 - DESIGN VERSIONS

M11 - BAUFORMEN

M11 - FORMES DE CONSTRUCTION

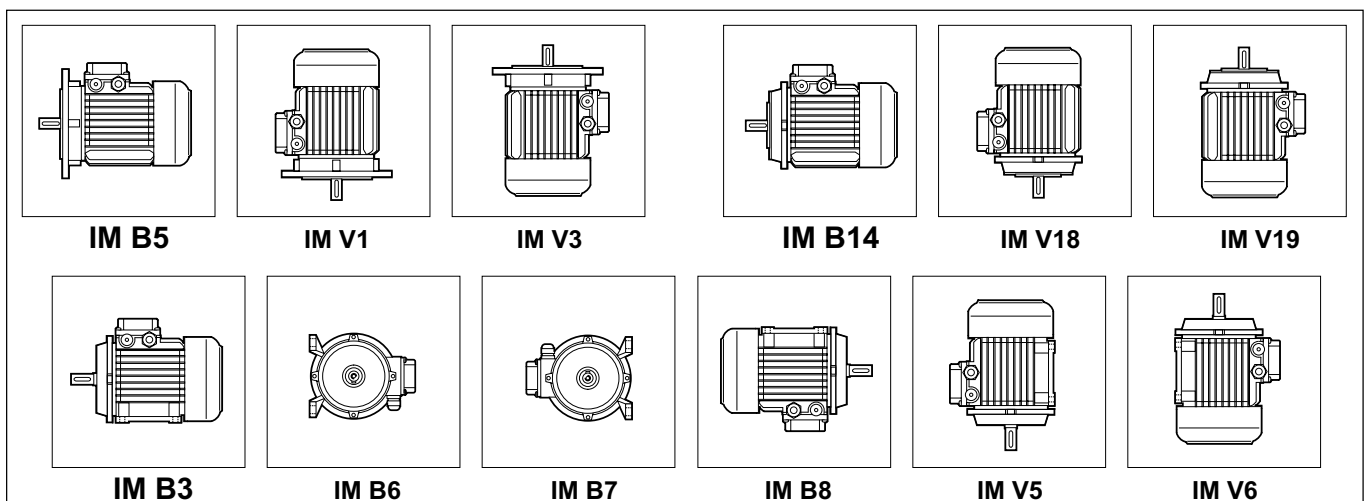
I motori sono previsti nelle forme costruttive IM B3, IM B5, IM B14 e derivate in accordo alla Norma CEI EN 60034-7, come indicato nella tabella seguente.

Motors are available in the design versions IM B3, IM B5, IM B14 and derived versions in accordance with standard CEI EN 60034-7, as outlined in the table below.

Die Motoren sind in den Bauformen IM B3, IM B5, IM B14 und abgeleitete Versionen erhältlich und wurden in Übereinstimmung mit der Norm CEI EN 60034-7, entsprechend den Angaben in der nachstehenden Tabelle, realisiert.

Les moteurs sont disponibles dans les formes de construction IM B3, IM B5, IM B14 et dérivées, en accord avec la Norme CEI EN 60034-7, comme indiqué dans le tableau suivant.

(18)



I motori, targati esclusivamente nella forma costruttiva base, possono essere installati anche nelle forme costruttive derivate, come illustrato nella tabella seguente:

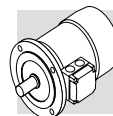
Motors in the derived design versions may also be installed as outlined in the table below. however, note that motor name plate will report the corresponding basic design version:

Die Motoren werden auf dem Typenschild in der Einbaulage B3 angegeben, sie können aber auch in den anderen, in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Bauformen montiert werden:

Les moteurs, marqués exclusivement dans la forme de construction de base, peuvent aussi être installés dans les formes de construction dérivées, comme indiqué dans le tableau suivant :

(19)

Forma costruttiva base Basic design version Gundbauforn Forme de construction de base	Forma costruttiva derivata / Derived design version Andere Einbaulagen / Forme de construction dérivée				
IM B3	IM B6	IM B7	IM B8	IM V5	IM V6
IM B5	IM V1	IM V3			
IM B14	IM V18	IM V19			



Nelle installazioni con l'albero rivolto verso il basso è consigliabile specificare l'opzione **RC** - tettuccio parapigioggia, vedi par. M23 in particolar modo nel caso di motore autofrenante.

I motori in forma flangiata possono essere forniti con dimensioni di accoppiamento ridotte, corrispondenti alle forme costruttive B5R o B14R, con dimensioni dettagliate nella tabella seguente:

*If motor is to be installed with the shaft pointing downwards, the rain canopy option **RC** – see par. M23 is recommended, especially where a brake motor is used.*

Flange output motors are also available with reduced coupling dimensions corresponding to design versions B5R or B14R. Dimensions are indicated in the table below:

Bei Anwendungen mit senkrecht unten zeigender Welle, wird empfohlen, den Motor mit der Option **RC** – Schutzdach, siehe M23 zu bestellen, insbesondere dann, wenn es sich um einen Bremsmotor handelt. Die Motoren mit Flansch können mit reduzierten Wellen- und Flanschmaßen geliefert werden, die den Bauformen B5R oder B14R entsprechen und folgende Maße aufweisen:

*En ce qui concerne les installations avec arbre dirigé vers le bas, il est conseillé de spécifier l'option **RC** – capot antipluie, voir par. M23 plus particulièrement en cas de moteur frein. Les moteurs avec bride peuvent être fournis avec des dimensions d'accouplement réduites, correspondant aux formes de construction B5R ou B14R, avec les dimensions détaillées dans le tableau suivant :*

(20)

	BN 71	BN 80	BN 90	BN 100	BN 112	BN 132
B5R ⁽¹⁾	11 x 23 - Ø 140	14 x 30 - Ø 160	19 x 40 - Ø 200	24 x 50 - Ø 200	24 x 50 - Ø 200	28 x 60 - Ø 250
B14R ⁽²⁾	11 x 23 - Ø 90	14 x 30 - Ø 105	19 x 40 - Ø 120	24 x 50 - Ø 140	—	—

⁽¹⁾ Flangia con fori passanti
⁽²⁾ Flangia con fori filettati

⁽¹⁾ Flange with through holes
⁽²⁾ Flange with tapped holes

⁽¹⁾ Flanschen mit durchgehenden Bohrungen
⁽²⁾ Flansch mit Gewindebohrungen

⁽¹⁾ Bride avec orifices passants
⁽²⁾ Bride avec orifices filetés

M12 - 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 dalla grandezza BN 71, 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).

M12 - VENTILATION

Motors are cooled by external ventilation systems (IC 411 in accordance with CEI EN 60034-6) and are equipped with a plastic radial fan running in both directions of rotation.

Installation must take into account a minimum distance of the fan cover from the nearest wall so as to ensure unobstructed air circulation. This also facilitates routine maintenance operations for motor and brake (if fitted).

At request, motor frame sizes BN 71 and larger may be equipped with forced ventilation with independent power supply. Motor is cooled by an axial ventilator mounted on the fan cover using an independent power supply (cooling method IC 416).

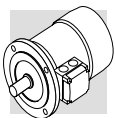
M12 - KÜHLUNG

Die Motoren werden mittels Eigenbelüftung gekühlt (IC 411 gemäß CEI EN 60034-6) und sind mit einem Radiallüfterrad aus Kunststoff ausgestattet, das in beide Richtungen drehen kann. Bei der Montage des Motors muss darauf geachtet werden, das zwischen Lüfterhaube und dem nächsten Bauteil eine Mindestabstand einzuhalten, damit die Luftzirkulation nicht beeinträchtigt werden kann. Dieser Abstand ist ebenso für die regelmäßige Instandhaltung des Motors und, falls vorhanden, der Bremse erforderlich. Ab der Baugröße BN 71 können die Motoren auf Anfrage mit einem unabhängig gespeisten Fremdlüfter geliefert werden. Die Kühlung erfolgt hier durch einen Axialventilator, der an Stelle der Standardlüfterhaube (Kühlmethode IC 416) montiert wird.

M12 - 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 du capot 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, 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 le capot cache-ventilateur (méthode de refroidissement 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 motori con doppia sporgenza d'albero (opzione PS).

This design is adopted on inverter-controlled motors in order to extend torque-control operating range to include low speeds, or when the motor is to perform a large number of starts per hour. This option is not compatible with brake motors type BN_BA and motors with double-extended shaft (option PS).

Diese Ausführung sollte eingesetzt werden, falls der Motor über einen Frequenzumrichter betrieben wird, so dass der Motor bei konstantem Drehmoment auch bei niedrigen Drehzahlen oder bei hohen Anlaufhäufigkeiten eingesetzt werden kann. Von dieser Option ausgeschlossen sind die Bremsmotoren BN_BA und Motoren mit zweitem Wellenende (Option PS).


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 nécessaires à celui-ci. Les moteurs frein type BN_BA et les moteurs avec arbre sortant des deux côtés (option PS) sont exclus de cette option.

Tabella dati di alimentazione elettrica *Power supply chart*


Tabelle – Daten der Stromversorgung

Tableau caractéristiques de l'alimentation électrique

(21)

BN  U1	V a.c. ± 10%	Hz	P [W]	I [A]
BN 71	1 ~ 230	50 / 60	22	0.14
BN 80			22	0.14
BN 90			40	0.25
BN 100			50	0.25
BN 112	3 ~ 230Δ / 400Y	50	50	0.26 / 0.15
BN 132 ... BN 160MR			110	0.38 / 0.22
BN 160M ... BN 180M			180	1.25 / 0.72
BN 180L ... BN 200L			250	1.51 / 0.87

(22)

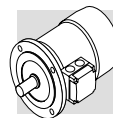
BN  U2	V a.c. ± 10%	Hz	P [W]	I [A]
BN 71	1 ~ 230	50 / 60	22	0.14
BN 80			22	0.14
BN 90			40	0.25
BN 100	3 ~ 230Δ / 400Y	50	40	0.24 / 0.14
BN 112			50	0.26 / 0.15
BN 132 ... BN 160MR			110	0.38 / 0.22

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.

*Variant is available in two alternative executions named **U1** and **U2**, featuring the same overall length. The largest length of fan cover (ΔL) for each configuration is reported in the following table. For overall dimensions, please see the dimension tables of motors.*

Für diese Optionsind als Alternative zwei Ausführungen verfügbar: **U1** und **U2** mit dem gleichen Längsmaßen. Für beide Ausführungen wird die Verlängerung der Lüfterhaube (ΔL) in der nachstehenden Tabelle wiedergegeben. Die Gesamtmaße der Motoren können den Tabellen mit den Motormaßen entnommen 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 du capot cache-ventilateur (ΔL) est indiquée dans le tableau suivant. Dimensions totales à calculer d'après les planches de dimensions des moteurs.*




Lunghezza aggiuntiva per motori con ventilazione indipendente

Extra length for motors with independent cooling

Zusätzliche Länge für Motoren mit unabhängiger Luftkühlung

Majoration longueur pour moteurs avec ventilation forcée à alimentation indépendante

(23)

	ΔL_1 [mm]	ΔL_2 [mm]
BN 71	93	32
BN 80	127	55
BN 90	131	48
BN 100	119	28
BN 112	130	31
BN 132 ... BN 160MR	161	51
BN 160M ... BN 180M	184	184
BN 180L ... BN 200L	184	184

ΔL_1 = variazione dimensionale rispetto alla lunghezza LB del motore standard corrispondente.

ΔL_1 = dimension variation compared to length LB of the 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.

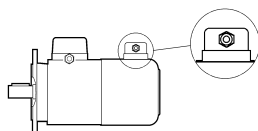
ΔL_2 = variazione dimensionale rispetto alla lunghezza LB del motore autofrenante corrispondente.

ΔL_2 = dimension variation compared to length LB of the 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



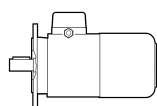
Terminali di alimentazione del ventilatore in scatola morsetti separata. Nei motori autofrenanti grandezza BN 71...BN 160MR, con variante **U1**, la leva di sblocco non è collocabile nella posizione AA (vedi par. M24.1).

Terminals of the independent fan motor are housed in a separate terminal box. The hand release cannot be located in the AA position for brake motors size BN71...BN160MR that feature the U1 type forced cooling, as described at section M24.1.

Versorgungsanschlüsse des Ventilators im Zusatzklemmenkasten. Bei den Bremsmotoren in der Baugröße BN 71...BN 160MR, mit Variante **U1** kann der Bremslüfthebel nicht in der Position AA (siehe Par. M24.1) angeordnet werden.

Bornes d'alimentation du ventilateur dans une boîte à bornes séparée. Pour les moteurs frein taille BN 71...BN 160MR, avec variante **U1**, le levier de déblocage ne peut être installé en position AA (voir par. M24.1).

U2



Terminali di alimentazione del ventilatore nella scatola morsetti principale del motore.

Terminals of the fan motor are located in the main terminal box.

Versorgungsanschlüsse des Ventilators im Hauptklemmenkasten des Motors.

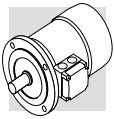
Bornes d'alimentation du ventilateur dans la boîte à bornes principale du moteur.

L'opzione non è applicabile ai motori BN 160M...BN 200L.

The U2 option does not apply to motors BN 160M...BN 200L.

Die Option kann nicht an den Motoren BN 160M...BN 200L geliefert werden.

L'option n'est pas applicable aux moteurs BN 160M...BN 200L.



**M13 - DESIGNAZIONE
MOTORE**

**M13 - MOTOR
DESIGNATION**

M13 - MOTORBEZEICHNUNG

**M13 - DESIGNATION
MOTEUR**

MOTORE / MOTOR
MOTOR / MOTEUR

FRENO / BRAKE
BREMSE / FREIN

BN 63B 4 230/400-50 IP55 CLF B5 FD 3.5 R NB 220SA ...

OPZIONI
OPTIONS
OPTIONEN
OPTIONS

21

ALIMENTAZIONE FRENO
BRAKE SUPPLY
BREMSVERSORGUNG
ALIMENTATION FREIN

34

TIPO RADDRIZZATORE AC/DC
RECTIFIER TYPE
GLEICHRICHTERTYP
TYPE ALIMENTATEUR

39

LEVA DI SBLOCCO FRENO
BRAKE HAND RELEASE
BREMSENTHANDLÜFTUNG
LEVIER DE DEBLOCAGE FREIN

32

COPPIA FRENANTE/ BRAKE TORQUE
BREMSMOMENT / COUPLE FREIN

40

45

49

TIPO FRENO / BRAKE TYPE / BREMENTYP / TYPE DE FREIN

37

43

47

FORMA COSTRUTTIVA / MOTOR EXECUTION
BAUFORM / FORME DE CONSTRUCTION

16

CLASSE ISOLAMENTO / INSULATION CLASS
ISOLIERUNGSKLASSE / CLASSE ISOLATION

24

GRADO DI PROTEZIONE / DEGREE OF PROTECTION
SCHUTZART / DEGRE DE PROTECTION

22

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

7

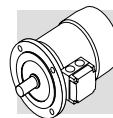
NUMERO DI POLI / NUMBER OF POLES / POLZAHL / N.bre POLES
2, 4, 6, 8, 2/4, 2/6, 2/8, 2/12, 4/6, 4/8





51

GRANDEZZA MOTORE / MOTOR SIZE / MOTOR-BAUGROSSE / TAILLE MOTEUR
56 - 200L











51

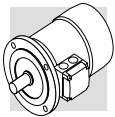
BN


M14 - VARIANTI E OPZIONI
**M14 - VARIANTS
AND OPTIONS**
M14 - OPTIONEN
**M14 - VARIANTES
ET OPTIONS**
VARIANTI
VARIANTS
OPTIONEN
VARIANTES

Descrizione Description Beschreibung Description		Default Default Standard Par défaut	Opzione Option Option Option		
Tensione-frequenza Voltage-frequency Spannung-Frequenz Tension-fréquence		230/400-50			
Grado di protezione Protection class Schutzart Degré de protection	BN	IP 55	IP 56		
	BN_FD BN_FA	IP 54	IP 55		
	BN_BA	IP 55	-		
Classe di isolamento Insulation class Isolierstoffklasse Classe d'isolation		CL F	CLH		
Forma costruttiva Design version Bauform Forme de construction		B5	B14	B3	

OPZIONI
OPTIONS
OPTIONEN
OPTIONS

Descrizione / Description Beschreibung / Description	Valori / Catalogue numbers Werte / Valeurs			
Protezioni termiche Thermal protective devices Thermische Wicklungsschutz Protections thermiques	D3	E3		
Potenza normalizzata a 50 Hz 50 Hz normalized power Auf 50 Hz genormte Leistung Puissance normalisée à 50 Hz	PN			
Dispositivi di retroazione Feedback devices Signalrückführungen (Drehgeber) Dispositifs de rétroaction	EN1	EN2	EN3	
Riscaldatori anticondensa Anti-condensate heaters Wicklungsheizung Réchauffeurs anticondensation	H1			
Tropicalizzazione avvolgimenti Tropicalized windings Tropenschutz der Motorwicklungen Tropicalisation bobinages	TP			
Doppia estremità d'albero Double-extended shaft Zweites Wellenende Arbre à double extrémité	PS			
Equilibratura rotore in grado R Rotor balancing grade R Rotorauswuchtung mit Grad R Equilibrage rotor en degré R	RV			
Protezioni meccaniche esterne External mechanical protections Schutzdächer Protections mécaniques extérieures	RC	TC		
Ventilazione forzata Forced ventilation Fremdlüfter Ventilation forcée	U1	U2		
Esecuzione certificata Certification Zertifizierte Ausführung Exécution certifiée	CUS			



OPZIONI COLLEGATE AL FRENO

BRAKE-RELATED OPTIONS

BREMSEOPTIONEN

OPTIONS CONCERNANT LE FREIN

Descrizione / Description / Beschreibung / Description	Valori / Catalogue numbers / Werte / Valeurs				Pagina
Coppia frenante <i>Brake torque</i> Bremsmoment <i>Couple de freinage</i>	Riferirsi al particolare tipo di freno <i>Refer to brake type</i> Bezug auf den entsprechenden Bremstyp nehmen <i>Se référer au type de frein particulier</i>				40 45 49
Leva di sblocco manuale <i>Manual release lever</i> Manueller Bremslüfthebel <i>Clevier de déblocage manuel</i>	R	RM			32
Orientamento leva di sblocco <i>Release lever orientation</i> Orientierung des Bremslösehebel <i>Orientation levier de déblocage</i>	AB	AA	AC	AD	
Alimentatore freno d.c. <i>DC brake rectifier</i> Stromversorgung der Bremse <i>Disp. d'alimentation c.c.</i>	NB	NBR	SB	SBR	39
Volano per avviamento progressivo <i>Soft-start flywheel</i> Schwungrad für Sanftanlauf <i>Volant pour démarrage progressif</i>	F1				36
Filtro capacitivo <i>Capacitive filter</i> Kapazitiver Filter <i>Filtre capacitif</i>	CF				36
Alimentazione freno separata (*) <i>Brake separate power supply (*)</i> Separate Bremsversorgung (*) <i>Alimentation frein séparée (*)</i>	...SA	...SD			34

(*) Completare con il valore di tensione.

(*) Specify voltage.

(*) Spannungswert eintragen.

(*) Compléter avec la valeur de tension.

Valori pre-impostati di default.

Default values.

Standardwerte bei Lieferung falls nicht anders spezifiziert.

Valeurs prédéfinies par défaut.

M15 - GRADO DI PROTEZIONE

M15 - DEGREE OF PROTECTION

M15 - SCHUTZART

M15 - DEGRE DE PROTECTION

IP...

Nella loro esecuzione standard (non autofrenante) i motori tipo BN sono caratterizzati dal grado di protezione IP55, a richiesta è disponibile la protezione aumentata IP56.

I motori autofrenanti tipo BN_FD e BN_FA sono protetti in grado IP54 e, opzionalmente, in IP55.

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 di installazione con l'albero rivolto verso il basso, è necessario specificare ulteriormente il tettuccio di protezione contro l'ingresso di acqua e di corpi solidi (opzione **RC**).

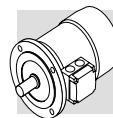
Standard BN motors (where standard means other than brake motors) are manufactured in protection class IP55. A higher protection class IP56 is available at request. Brake motors type BN_FD and BN_FA are in protection class IP54 or IP55 (at request).

Brake motors BN_BA are only available in protection class IP55. The following table provides an overview of available protection classes.

Regardless of the protection class specified on order, motors to be installed outdoors require protection against direct sunlight and in addition – when they are to be installed with the shaft pointing downwards – a rain canopy to keep out water and solid bodies (option **RC**).






In der Standardausführung (ohne Bremse) werden die Motoren vom Typ BN in Schutzart IP55 ausgeliefert. Auf Anfrage können sie mit einer auf IP56 erhöhten Schutzart geliefert werden. Die Bremsmotoren vom Typ BN_FD und BN_FA verfügen über die Schutzart IP54 und können Optional in IP55 geliefert werden. Die Bremsmotoren vom Typ BN_BA sind nur in der Schutzart IP55 lieferbar. 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**).

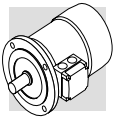
Dans l'exécution standard (non frein), les moteurs type BN sont caractérisés par le degré de protection IP55. Sur demande, la protection majorée IP56 est aussi disponible. Les moteurs frein type BN_FD et BN_FA sont protégés en degré IP54 et, en option, en IP55. Les moteurs frein type BN_BA sont disponibles uniquement avec degré de protection IP55. 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 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**).



(24)

	IP 54	IP 55	IP 56
BN	⊘	di serie / <i>standard</i> serienmäßig / <i>de série</i>	a richiesta / <i>at request</i> auf Anfrage / <i>sur demande</i>
BN_FD BN_FA	di serie / <i>standard</i> serienmäßig / <i>de série</i>	a richiesta / <i>at request</i> auf Anfrage / <i>sur demande</i>	⊘
BN_BA	⊘	di serie / <i>standard</i> serienmäßig / <i>de série</i>	⊘

IP		5	5
0		Non protetto <i>Not protected</i> Nicht geschützt <i>Non protégé</i>	0
1		Protetto contro corpi solidi estranei di ϕ 50 mm <i>Protected against extraneous solid bodies having ϕ 50 mm</i> Geschützt gegen feste Fremdkörper mit ϕ 50 mm <i>Protégé contre les corps solides étrangers de ϕ 50 mm</i>	1
2		Protetto contro corpi solidi estranei di ϕ 12.5 mm <i>Protected against extraneous solid bodies having ϕ 12.5 mm</i> Geschützt gegen feste Fremdkörper mit ϕ 12.5 mm <i>Protégé contre les corps solides étrangers de ϕ 12.5 mm</i>	2
3		Protetto contro corpi solidi estranei di ϕ 2.5 mm <i>Protected against extraneous solid bodies having ϕ 2.5 mm</i> Geschützt gegen feste Fremdkörper mit ϕ 2.5 mm <i>Protégé contre les corps solides étrangers de ϕ 2.5 mm</i>	3
4		Protetto contro corpi solidi estranei di ϕ 1.0 mm <i>Protected against extraneous solid bodies having ϕ 1.0 mm</i> Geschützt gegen feste Fremdkörper mit ϕ 1.0 mm <i>Protégé contre les corps solides étrangers de ϕ 1.0 mm</i>	4
5		Protetto contro la polvere <i>Protected against dust</i> Staubgeschützt <i>Protégé contre la poussière</i>	5
			6
			7
			8



CLF

I motori di produzione Bonfiglioli impiegano, di serie, materiali isolanti (filo smaltato, isolanti, resine d'impregnazione) in classe **F**.

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**.

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.

*Bonfiglioli motors use class **F** insulating materials (enamelled wire, insulators, impregnation resins) as compare to the standard motor.*

*In standard motors, stator windings over temperature normally stays below the 80 K limit corresponding to class **B** over temperature.*

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 Motoren von Bonfiglioli sind serienmäßig mit Isolierstoffen (Emaildraht, Isolierstoffen, Imprägnierharzen) der Klasse **F** ausgestattet.

Allgemein hält sich die Übertemperatur der Motoren in der Standardausführung innerhalb des Grenzwerts von 80 K, der einer Übertemperatur der Klasse **B** entspricht. Die sorgfältig Wahl der Komponenten des Isoliersystem 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.

*De série, les moteurs fabriqués par Bonfiglioli utilisent des matériaux isolants (fil émaillé, isolants, résines d'impregnation) en classe **F**.*

*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**.*

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.

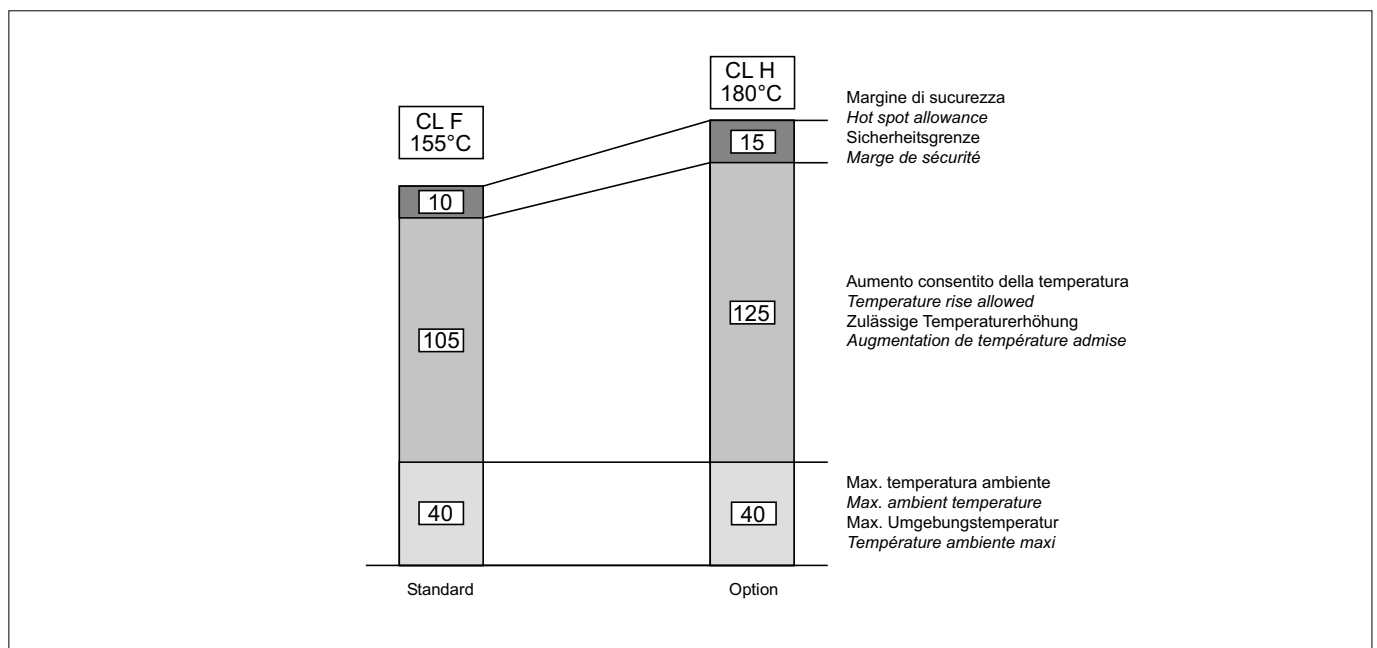
CLH

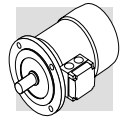
Su richiesta può venire specificata la classe di isolamento **H**.

*Motors manufactured in insulation class **H** are available at request.*

Auf Anfrage können sie auch in der Klasse **H** geliefert werden.

*Sur demande, la classe d'isolation **H** peut être spécifiée.*





M17- PROTEZIONI TERMICHE

Oltre alla protezione garantita dall'interruttore magnetotermico, i motori possono essere provvisti di sonde termiche incorporate per proteggere l'avvolgimento da eccessivo riscaldamento dovuto alla scarsa ventilazione o servizio intermittente. Una protezione aggiuntiva di questo tipo dovrebbe sempre essere specificata per i motori dotati di ventilazione separata. Le varianti a disposizione sono:

M17- THERMAL PROTECTIVE DEVICES

The standard thermal cut out fitted to motors may be supplemented by incorporating thermistors or thermostats to protect winding from overheating due to poor ventilation or intermittent duty. Such additional protection is highly recommended for motors with separate ventilation. Available variants are as follows:

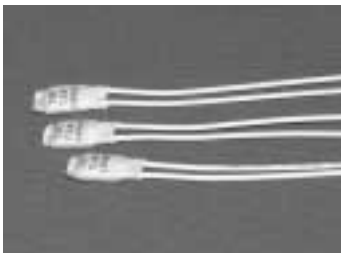
M17- THERMISCHE WICKLUNGSSCHUTZEINRICHTUNGEN

Abgesehen vom durch den Magnetwärmeschalter garantierten Schutz können die Motoren mit integrierten. Temperaturfühler ausgestattet werden, die die Wicklung vor Überhitzung aufgrund einer unzureichenden Lüftung oder eines Aussetzbetriebs sichern. Ein solcher zusätzlicher Schutz sollte bei Motoren mit Fremdlüftung immer verwendet werden. Die verfügbaren Optionen sind:

M17- PROTECTIONS THERMIQUES

Outre la protection garantie par le thermocontact moteur, les moteurs peuvent être équipés de sondes thermiques incorporées pour protéger le bobinage contre une surchauffe excessive due à une faible ventilation ou un service intermittent. Ce type de protection supplémentaire devrait toujours être prévue pour les moteurs dotés de ventilation séparée. Les variantes à disposition sont les suivantes :

D3



n° 3 sonde bimetalliche negli avvolgimenti con temperatura 150 °C

3 Bi-metallic thermostats in the windings, 150 °C temperature

3 Bimetallfühler in den Wicklungen mit einer Ansprechtemperatur von 150 °C

n° 3 sondes bimétalliques dans les bobinages avec température de 150 °C

I protettori di questo tipo contengono all'interno di un involucro un disco bimetallico che, raggiunta la temperatura nominale di intervento, 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 thermostats consist of a bimetallic disc mounted inside a casing. Upon reaching the preset operating temperature, the disc operates the contacts causing them to disengage from the rest position.

As temperature decreases, disc and contacts return to the rest position.

Normally, three bimetallic thermostats connected in series with normally closed contacts and an auxiliary terminal board are used.

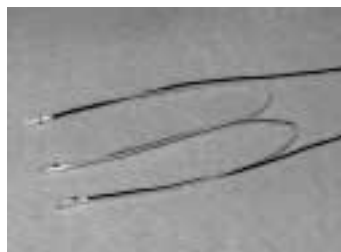
Diese Schutzeinrichtungen enthalten in einer Kapsel eine Bimetallscheibe, die bei Erreichen der Nennansprechtemperatur die Kontakte aus ihrer Ruhestellung heraus schaltet. Bei abnehmender Temperatur nehmen die Scheibe und die Kontakte automatisch wieder ihre Ruhestellung ein. Normalerweise werden diese drei Bimetallfühler bei normal geschlossenen Kontakten und auf einer Hilfsklemmenleiste verfügbaren Anschlüsse in Reihe geschaltet.

Les protecteurs de ce type contiennent, dans une enveloppe interne, un disque bimétallique qui, lorsque la température nominale d'intervention 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 une boîte à bornes auxiliaire.

E3



n° 3 termistori PTC negli avvolgimenti, con temperatura 150 °C

3 PTC thermistors in the windings, 150 °C temperature

3 PTC-Thermistoren in den Wicklungen mit einer Ansprechtemperatur 150 °C

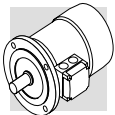
3 thermistors PTC dans les bobinages, avec température de 150 °C

I termistori sono semiconduttori che presentano una rapida variazione di resistenza in prossimità della temperatura nominale d'intervento. In genere sono impiegati termistori a coefficiente di temperatura positivo, anche conosciuti con la sigla PTC.

Thermistors are semiconductors that exhibit a rapid resistance change when approaching a preset switch temperature. Normally, positive temperature coefficient (PTC) thermistors are used.

Bei diesen Thermistoren handelt es sich um Halbleiter, die eine schnelle Änderung des Widerstands kurz vor der Nennansprechtemperatur aufweisen. Im allgemeinen werden Thermistoren mit positivem Temperaturkoeffizienten verwendet, die auch unter der Bezeichnung PTC bekannt sind.

Les thermistors sont des semi-conducteurs qui présentent une variation rapide de résistance à proximité de la température nominale d'intervention. En général, on utilise des thermistors à coefficient de température positif, connus aussi sous le sigle PTC.



Questi sensori presentano il vantaggio di avere ingombri ridotti, un tempo di risposta molto contenuto e la totale assenza di usura. A differenza delle sonde termiche bimetalliche i termistori non possono comandare direttamente i relais e devono pertanto essere collegati ad una particolare apparecchiatura di sgancio.

I terminali di 3 PTC collegati in serie, sono disponibili in una morsettiera ausiliaria.

These sensors offer such advantages as a compact, space-efficient design, very low response time and totally wear-free operation.

Unlike bi-metallic thermostats, thermistors do not operate the relays directly and need to be connected to a special release device for this purpose.

The terminals for three PTC thermistors connected in series are available in an auxiliary terminal board.

Diese Sensoren haben den Vorteil kleiner Abmessungen, einer stark eingehaltenen Ansprechzeit und weisen keinerlei Verschleißerscheinungen auf.

Im Unterschied zu Bimetall-Temperaturfühlern können diese Thermistoren die Relais nicht direkt schalten und müssen daher an ein spezielles Auslösegerät angeschlossen werden.

Die Anschlüsse der 3 in Reihe geschalteten PTC-Thermistoren sind an einer Zusatzklemmleiste verfügbar.

Ces capteurs présentent l'avantage d'être de dimensions réduites, leur temps de réponse est très limité et l'absence d'usure est totale.

A la différence des sondes thermiques bimétalliques, les thermistors ne peuvent pas commander directement les relais, par conséquent, ils doivent être branchés à un appareil de déclenchement particulier.

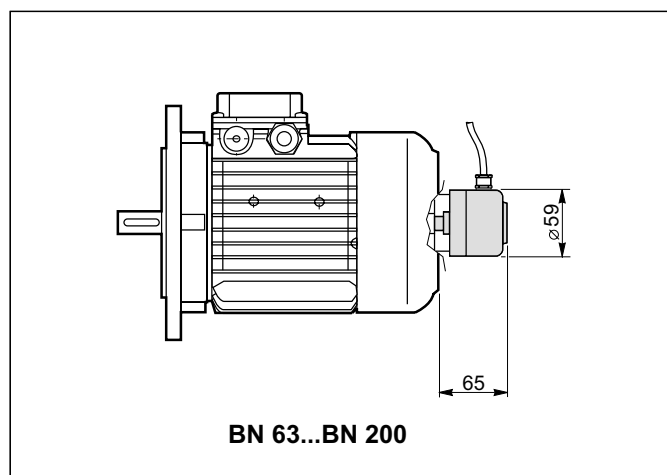
Les extrémités de 3 PTC reliés en série sont disponibles dans une boîte à bornes auxiliaire.

M18 - DISPOSITIVI DI RETROAZIONE

M18 - FEEDBACK UNITS

M18 - ENCODER / INKREMENTALGEBER

M18 - DISPOSITIFS DE RETROACTION



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 con freno tipo BA.

Motors may be combined with three different types of encoders to achieve feedback circuits.

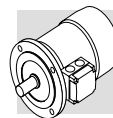
Configurations with double-extended shaft (PS) and rain canopy (RC, TC) are not compatible with encoder installation. Also not compatible are motors equipped with BA brakes.

Die Motoren 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.

Les 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 type BA.



EN1

Encoder incrementale, $V_{IN}=5$ V, uscita line-driver RS 422. *Incremental encoder, $V_{IN}=5$ V, line-driver output RS 422.* Inkremental-Encoder, $V_{IN}=5$ V, Ausgang "line-driver" RS 422. *Codeur incrémental, $V_{IN}=5$ V, sortie line-driver RS 422.*

EN2

Encoder incrementale, $V_{IN}=10-30$ V, uscita line driver RS 422. *Incremental encoder, $V_{IN}=10-30$ V, line-driver output RS 422.* Inkremental-Encoder, $V_{IN}=10-30$ V, Ausgang "line-driver" RS 422. *Codeur incrémental, $V_{IN}=10-30$ 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.*

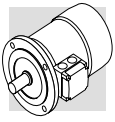
Tabella dati tecnici

Specifications

Technische Daten

Tableau des caractéristiques techniques

(25)		EN1	EN2	EN3
Interfaccia <i>Interface</i> Schnittstelle <i>Interface</i>		RS 422	RS 422	push-pull
Tensione alimentazione <i>Power supply voltage</i> Versorgungsspannung <i>Tension d'alimentation</i>	[V]	4...6	10...30	12...30
Tensione di uscita <i>Output voltage</i> Ausgangsspannung <i>Tension de sortie</i>	[V]	5	5	12...30
Corrente di esercizio senza carico <i>No-load operating current</i> Betriebsstrom ohne Belastung <i>Courant d'utilisation sans charge</i>	[mA]	120	100	100
N° impulsi per giro <i>No. of pulses per revolution</i> Impulse pro Drehung <i>Nombre d'impulsions par tour</i>		1024		
n° segnali <i>No. of signals</i> Signale <i>Nombre de signaux</i>		6 (A,B,C + Segnali invertiti / + <i>Inverted signals</i> Invertierte Signale / <i>Signaux inversés</i>)		
Max. frequenza di uscita <i>Max. output frequency</i> Max. Ausgangsfrequenz <i>Fréquence max. de sortie</i>	[kHz]	300	300	200
Max. velocità <i>Max. speed</i> Max. Drehzahl <i>Vitesse max.</i>	[min ⁻¹]	6000 (9000 min ⁻¹ per 10 s) 6000 (9000 rpm for 10 s) 6000 (9000 min ⁻¹ pour 10 s) 6000 (9000 min ⁻¹ für 10 Sek.)		
Campo di temperatura <i>Temperature range</i> Temperaturbereich <i>Plage de température</i>	[°C]	-20 ... +70		
Grado di protezione <i>Protection class</i> Schutzgrad <i>Degré de protection</i>		IP 65		



M19 - RISCALDATORI ANTICONDENSA

I motori funzionanti in ambienti molto umidi e/o in presenza di forti escursioni termiche, possono essere equipaggiati con una resistenza anticondensa. L'alimentazione monofase è prevista da morsetteria ausiliaria posta nella scatola principale.

M19 - 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.

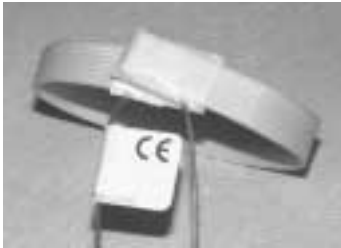
M19 - WICKLUNGSHEIZUNG

Die Motoren, die in besonders feuchten Umgebungen und/oder unter starken Temperaturschwankungen eingesetzt werden, können mit einem Heizelement als Kondenswasserschutz ausgestattet werden. Die einphasige Versorgung erfolgt über eine Zusatzklemmenleiste, die sich im Klemmenkasten befindet.

M19 - 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.

H1



	H1
	1~ 230V ± 10% P [W]
BN 56 ... BN 80	10
BN 90 ... BN 160MR	25
BN 160M ... BN 180M	50
BN 180L ... BN 200L	65



Durante il funzionamento del motore la resistenza anticondensa non deve mai essere alimentata.



Always remove power supply to the anti-condensate heater before operating the motor.



Während des Motorbetriebs darf die Wicklungsheizung nie gespeist werden.



Durant le fonctionnement du moteur, la résistance anticondensation ne doit jamais être alimentée.

M20 - TROPICALIZZAZIONE

M20 - TROPICALIZATION

M20 - TROPENSCHUTZ

M20 - TROPICALISATION

TP

Su richiesta, mediante la specifica dell'opzione TP, gli avvolgimenti del motore ottengono una protezione aggiuntiva che li rende idonei al funzionamento in condizioni di elevata temperatura e umidità.

When option TP is specified, motor windings receive additional protection for operation in high humidity and temperature conditions.

Wird die Option TP bestellt, wird die Motorwicklung mit einem zusätzlichen Schutz ausgestattet, der ihren Einsatz unter hohen Temperaturen und starker Feuchtigkeit ermöglicht.

Sur demande, en spécifiant l'option TP, les bobinages du moteur obtiennent une protection supplémentaire qui les rend apte au fonctionnement dans des conditions de température et d'humidité élevées.

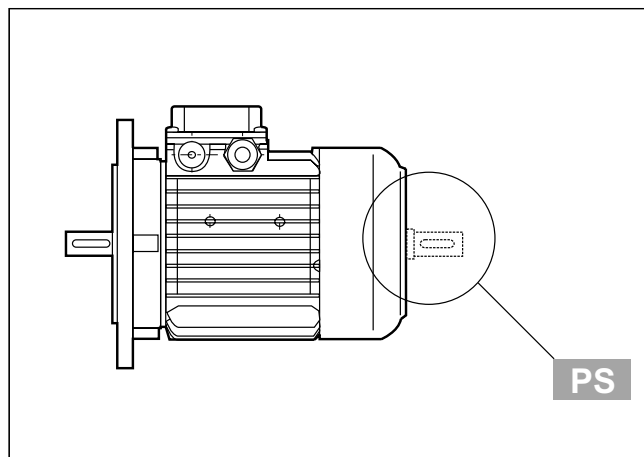
M21 - ESECUZIONI ALBERO

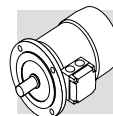
M21 - ROTOR SHAFT CONFIGURATIONS

M21 - OPTIONEN DER ROTORWELLE

M21 - EXECUTIONS ARBRE ROTOR

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.

M22 - EQUILIBRATURA ROTORE

I motori sono equilibrati dinamicamente con mezza linguetta e rientrano nel grado di vibrazione **N**, secondo la Norma CEI EN 60034-14.

M22 - ROTOR BALANCING

*Motors are dynamically balanced with a half key and fall within vibration class **N** in accordance with standard CEI EN 60034-14.*

M22 - ROTORAUSWUCHTUNG

Die Motoren werden dynamisch durch das Einsetzen eines halben Federkeils ausgewuchtet und fallen der Norm CEI EN 60034-14 gemäß unter die Einstufung **N** des Schwingungsgrads.

M22 - EQUILIBRAGE DU ROTOR

*Les moteurs sont équilibrés du point de vue dynamique avec une demi-clavette et rentrent dans le degré de vibration **N**, selon la norme CEI EN 60034-14.*

RV

Per esigenze di particolare silenziosità è disponibile l'esecuzione opzionale **RV** che garantisce vibrazioni ridotte, secondo il grado **R**.

La tabella sottostante riporta i valori della velocità efficace di vibrazione per equilibratura normale (N) e in grado R.

*Where low noise is a priority requirement, the option **RV** ensures reduced vibration in accordance with vibration class **R**.*

The table below reports effective velocity of vibration for normal (N) and R grade balancing.

Sollte eine besondere Laufruhe gefordert werden, steht als Option **RV** eine Ausführung mit reduziertem Schwingverhalten nach Grad **R**, zur Verfügung.

Die folgende Tabelle gibt die Werte der effektive Schwingungen für das normale Auswuchten (N) und im Grad R an.

*En cas d'exigence particulière de faible niveau de bruit, l'exécution **RV** est disponible en option, elle garantit des vibrations réduites, de degré **R**.*

Le tableau ci-dessous indique les valeurs de la vitesse efficace de vibration pour un équilibrage normal (N) et en degré R.

(26)

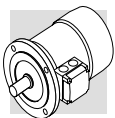
Grado di vibrazione Vibration class Schwingungsklasse Degrée de vibration	Velocità di rotazione Synchronous speed Drehungsgeschwindigkeit Vitesse de rotation n [min ⁻¹]	Limiti della velocità di vibrazione Limits of the vibration velocity Grenzen der Schwingungsgeschwindigkeit Limites de la vitesse de vibration (mm/s)	
		63 < H ≤ 132	132 < H ≤ 200
N	600 < n < 3600	1.8	2.8
R	600 < n < 1800	0.71	1.12
	1800 < n < 3600	1.12	1.8

I valori si riferiscono a misure con motore liberatamente sospeso e funzionamento a vuoto; tolleranza ± 10%.

Values are obtained from measurements on freely suspended motor during no-load operation; tolerance ± 10%.

Diese Werte beziehen sich auf einem frei hängenden und sich im Leerbetrieb befindlichen Motor; Toleranz ± 10%.

Les valeurs se réfèrent à des mesures avec moteur librement suspendu et fonctionnement à vide, tolérance ± 10%.



**M23 - PROTEZIONI
MECCANICHE
ESTERNE**

**M23 - EXTERNAL
MECHANICAL
PROTECTIONS**

**M23 - MECHANISCHE
SCHUTZVORRICHTUNGEN**

**M23 - PROTECTIONS
MECANIQUES
EXTERIEURES**

RC

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. Le dimensioni aggiuntive sono indicate nella tabella (27).

Il tettuccio esclude le varianti PS, EN1, EN2, EN3 e non è applicabile ai motori con freno tipo BA.

The rain canopy protects the motor from dripping and avoids the ingress of solid matter. It is recommended when motor is installed in a vertical position with the shaft pointing downwards.

Relevant dimensions are indicated in the table (27).


The rain canopy is not compatible with variants PS, EN1, EN2, EN3 and will not fit motors equipped with a BA brake.

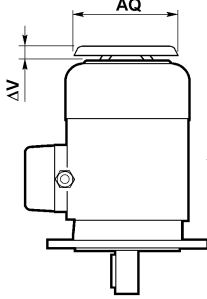
Ein Regenschutzdach, dessen Montage empfohlen wird, wenn der Motor senkrecht mit einer nach unten gerichteten Welle montiert wird. Es dient dem Schutz des Motors vor dem Eindringen von festen Fremdkörpern und Tropfwasser. Die Dimensionen werden in der Tabelle (27) angegeben. Das Schutzdach schließt die Möglichkeit der Optionen PS, EN1, EN2, EN3 aus und kann bei Bremsmotoren vom Typ BN_BA nicht montiert werden.

Le capot de protection antipluie 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. Les dimensions à ajouter sont indiquées dans le tableau (27).

Le capot antipluie exclue les variantes PS, EN1, EN2, EN3 et n'est pas applicable aux moteurs avec frein type BA.

(27)

	AQ	ΔV
BN 63	118	24
BN 71	134	27
BN 80	134	25
BN 90	168	30
BN 100	168	28
BN 112	211	32
BN 132 ... BN 160MR	211	32
BN 160M ... BN 180M	270	36
BN 180L ... BN 200L	310	36



TC

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 copriventola, 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.

Option TC is a rain canopy 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.

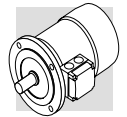
Overall dimensions are the same as rain canopy type RC.

Bei dieser Option handelt es sich um ein Schutzdach mit einem Textilnetz, dessen Einsatz empfohlen wird wenn der Motor in Bereichen der Textilindustrie installiert wird, in denen Stofffusseln das Lüfterradgitter verstopfen und so einen ausreichenden Kühlluftfluss verhindern könnten. Diese Option schließt die Möglichkeit der Optionen EN1, EN2, EN3 aus und kann bei Bremsmotoren vom Typ BN_BA nicht montiert werden.

Die Gesamtmaße entsprechen denen des Schutzdachs vom Typ RC.

La variante del capot tipo 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.



**M24 - MOTORI ASINCRONI
AUTOFRENANTI**

**M24 - ASYNCHRONOUS
BRAKE MOTORS**

**M24 - DREHSTROMBREMS-
MOTOREN**

**M24 - MOTEURS FREIN
ASYNCHRONES**

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.

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.

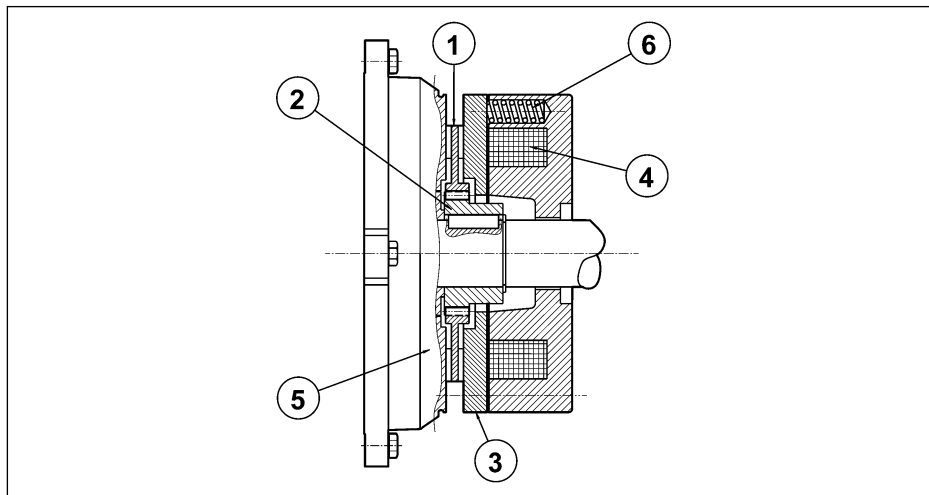
Betriebsweise

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.

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.

(28)



Legenda:

- ① disco
- ② mozzo
- ③ áncora mobile
- ④ bobina
- ⑤ scudo NDE motore
- ⑥ molle

Key:

- ① brake disc
- ② disc carrier
- ③ pressure plate
- ④ brake coil
- ⑤ motor NDE shield
- ⑥ brake springs

Zeichenerklärung:

- ① Brems schein
- ② Nabe
- ③ Beweglicher Anker
- ④ Ringspule
- ⑤ Motorschild
- ⑥ Schußfedern

Légende:

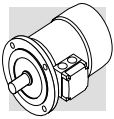
- ① disque
- ② moyeu d'entraînement
- ③ disque de freinage
- ④ flasque-frein
- ⑤ flasque arrière
- ⑥ ressort de frein

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 $M_b \cong 2 M_n$) 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 (N.D.E.), per rotazione manuale (non prevista quando sono presenti le opzioni PS, RC, TC, U1, U2, EN1, EN2, EN3)
- Sblocco meccanico manuale (opzioni **R** e **RM** per BN_FD, BN_FA).
- Trattamento anticorrosivo di tutte la superfici del freno
- Isolamento in classe F

Most significant features:

- *High braking torques (normally $M_b \cong 2 M_n$) 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 (options **R** and **RM** for BN_FD, BN_FA).*
- *Corrosion-proof treatment on all brake surfaces*
- *Insulation class F*

Allgemeine Eigenschaften:

- Hohe und regulierbare Bremsmomente (allgemein $M_b \cong 2 M_n$).
- Brems Scheibe 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 (Optionen **R** und **RM** für BN_FD, BN_FA).
- Korrosionsschutzbehandlung an allen Flächen der Bremse.
- Isolierung in Klasse F.

Caractéristiques générales:

- *Couples de freinage élevés (généralement $M_b \cong 2 M_n$) 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).*
- *Débloccage mécanique manuel (options **R** et **RM** pour BN_FD, BN_FA).*
- *Traitement anticorrosion sur toute la surface du frein.*
- *Isolation en classe F.*

M24.1 - LEVA 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.

M24.1 - 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.*

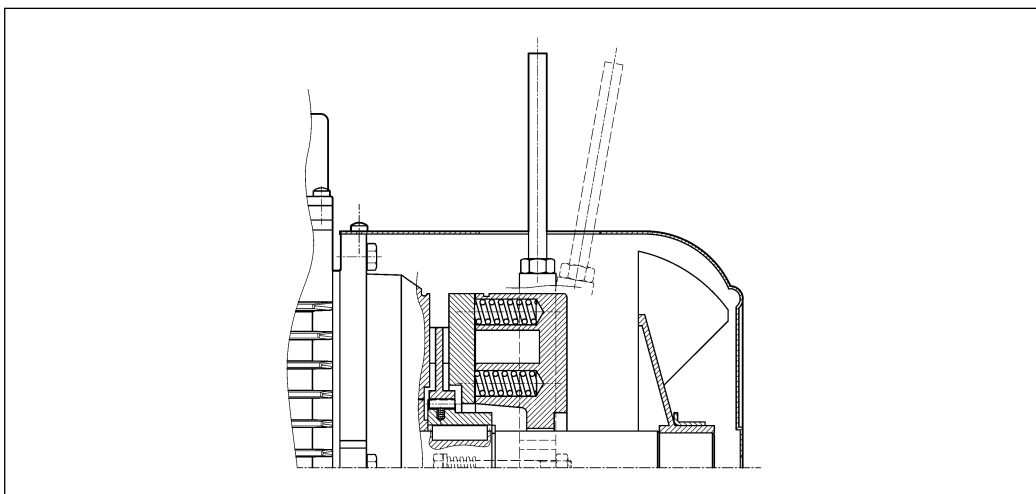
M24.1 - BREMSLÜFTHEBEL

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.

M24.1 - SYSTEMES DE DEBLOCCAGE 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.*

R

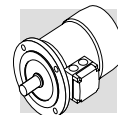


La leva di sblocco è dotata di ritorno automatico, tramite dispositivo a molla.

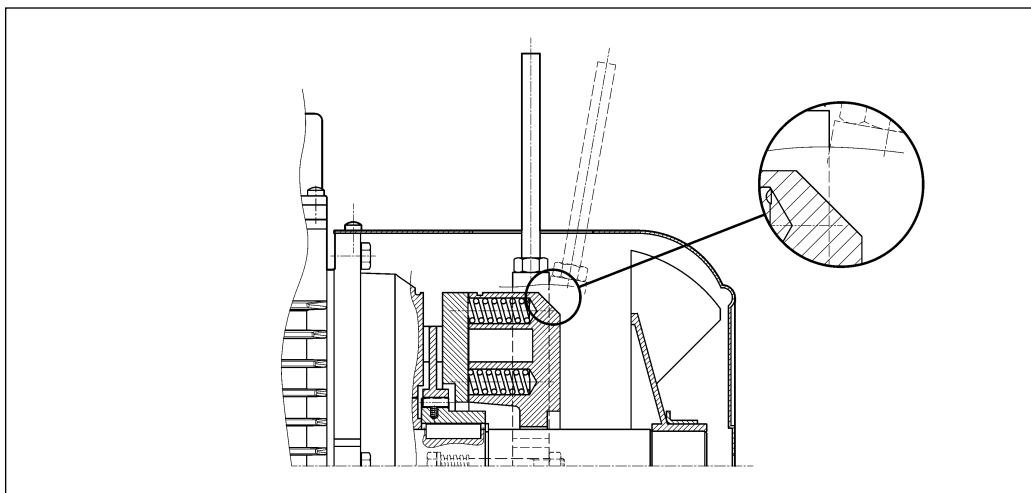
A return spring brings the release lever back in the original position.

Bremslüfthebel mit automatischer Rückstellung durch Federkraft.

Le levier de déblocage est doté de retour automatique, au moyen d'un dispositif à ressort.



RM



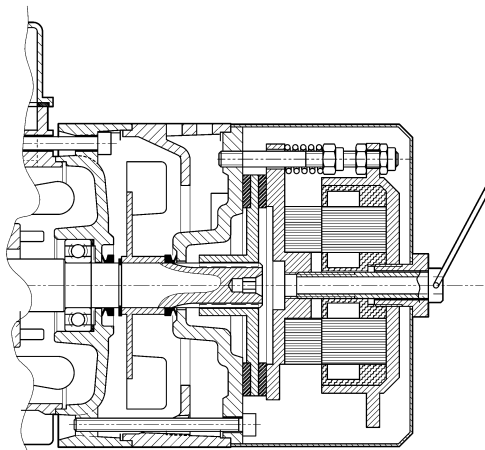
La leva di sblocco può essere temporaneamente bloccata in posizione di rilascio del freno, avvitando la stessa fino ad impegnare l'estremità in un risalto del corpo del freno. La disponibilità dei sistemi di sblocco freno è diversa per i vari tipi di motore, ed è descritta dalla tabella seguente:

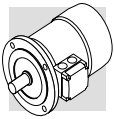
The release lever may be locked in the "release" position by tightening the lever until lever end becomes engaged with a brake housing projection. There are different brake release systems available for the various types of motors as indicated in the table below:

Der Bremslüfthebel kann zeitweise in der Bremslüftposition arretiert werden, indem man ihn so lange einschraubt, bis die Bremse arretiert ist. Für die unterschiedlichen Motortypen sind ebenso verschiedene Bremslüftsysteme verfügbar, die Sie der folgenden Tabelle entnehmen können:

Le 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 déblocage du frein est différente en fonction des types de moteur et figure dans le tableau suivant :

(29)

	R	RM
BN_FD	$63 \leq H \leq 200$	2p 63A2 $\leq H \leq 132$ M2 4p 63A4 $\leq H \leq 132$ MA4 6p 63A6 $\leq H \leq 132$ MA6
BN_FA	$63 \leq H \leq 132$	⊖
BN_BA	 <p>di serie std. supply serienmäßig de série</p>	



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 morsettiere - riferimento [AB] nel disegno sottostante. Orientamenti alternativi, tipo [AA], [AC] e [AD] possono essere richiesti citandone la relativa specifica:

Release lever orientation

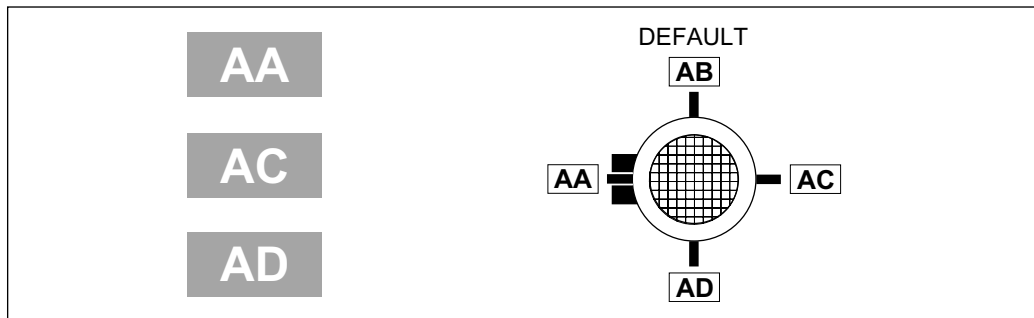
*Unless otherwise specified, the release lever is located 90° away from the terminal box – identified by letters [AB] in the diagram below – in a clockwise direction on both options **R** and **RM**. Alternative lever positions [AA], [AC] and [AD] are also possible when the corresponding option is specified:*

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 :*



M24.2 - ALIMENTAZIONE SEPARATA DEL FRENO

...SA

La bobina del freno è alimentata da linea separata e indipendente dall'alimentazione del motore. Il valore di tensione alla bobina deve essere specificato, es. 230SA. L'opzione è applicabile ai motori con freno tipo FD, FA e BA.

M24.2 - SEPARATE BRAKE SUPPLY

The brake coil is directly fed through an independent line, separately from the motor. In this case the rated voltage for the coil must be specified, e.g. 230SA. The option is applicable to all motors with brake type FD, FA and BA.

M24.2 - BREMSE MIT SEPARATER SPANNUNGSVERSORGUNG

Die Bremsspule wird, unabhängig vom Motor, durch einen separaten Anschluss gespeist. In diesem Fall muss Betriebsspannung fuer die spule spezifiziert werden, z.b. 230SA. Die Option ist verfuegbar für alle Motoren mit Bremstyp FD, FA und BA.

M24.2 - ALIMENTATION FREIN SEPARÉE

La bobine du frein est alimentée par une ligne séparée et indépendante de l'alimentation du moteur. La valeur de tension à la bobine doit être spécifiée, ex. 230SA. L'option est applicable aux moteurs avec frein type FD, FA et BA.

...SD

La bobina del freno tipo FD è alimentata direttamente con corrente continua e l'alimentatore NON è fornito. Il valore di tensione alla bobina deve essere specificato, es. 24SD.

The brake coil is directly fed with DC current and the rectifier is out of the scope for supply. The rated voltage for the coil must be specified, e.g. 24SD.

Die Bremsspule wird direkt mit Gleichspannung gespeist. Der Gleichrichter ist nicht im Lieferumfang enthalten. Die Betriebsspannung für die Spule muss spezifiziert werden, z.b. 24SD.

La bobine du frein type FD est alimentée directement avec courant continu et l'alimentateur n'est pas fourni. La valeur de tension à la bobine doit être spécifiée, es. 24SD.

M24.3 - FREQUENZA MASSIMA D'AVVIAMENTO

Nelle tabelle dei dati tecnici, per ogni tipo di freno, è indicata la massima frequenza di inserzione a vuoto Z_0 , con intermittenza $I = 50\%$. Questo valore definisce il nume-

M24.3 - MAXIMUM STARTS PER HOUR

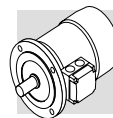
For all types of Brakes the rating charts reports the maximum number of starts per hour under no-load conditions Z_0 with cyclic duration factor $I = 50\%$. This parameter gives the num-

M24.3 - MAX. SCHALTHÄUFIGKEIT

In den Tabellen, in denen die technischen Daten enthalten sind, wird für jeden Bremstyp die maximal Schalthäufigkeit im Leerbetrieb Z_0 mit einer Einschalttdauer $I = 50\%$ angege-

M24.3 - FREQUENCE MAXIMUM DE DEMARRAGE

Les tableaux des caractéristiques techniques indiquent, pour chaque type de frein, la fréquence maximum d'enclenchement à vide Z_0 , avec intermittenza $I = 50\%$. Cette valeur dé-



ro di avviamenti orari a vuoto che il motore può sopportare senza superare la 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 con la seguente formula:

ber of starts per hour under no-load conditions a motor can withstand without exceeding the temperature limit permitted for insulation class F.

Assuming an application involving an overhung load applied to the motor with absorbed power P_r , inertial mass J_c and starting mean load torque M_L , the number of starts allowed is calculated by the following formula:

ben. Dieser Wert legt die Anzahl der Schaltungen im Leerbetrieb pro Stunde fest, denen der Motor standhalten kann, ohne dabei die von der Isolierstoffklasse F zulässige Temperatur zu überschreiten. Im praktischen Fall eines an eine externe Last gekoppelten Motors mit einer Leistungsaufnahme P_r , Trägheitsmasse J_c und einem durchschnittlichen Gegendrehmoment während des Anlaufs M_L , kann die Anzahl der zulässigen Schaltungen anhand der nachstehenden Formel berechnet werden:

finit le nombre de démarrages horaires à vide que le moteur peut supporter sans dépasser la température admise par la classe d'isolation F.

Dans le cas pratique d'un moteur accouplé à une charge extérieure avec puissance absorbée P_r , masse inertielle J_c et couple résistant moyen durant le démarrage M_L , il est possible de calculer le nombre de démarrages admissibles 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 = fattore di carico
vedi tabella:

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 = load factor
see table:

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 = Lastfaktor
siehe Tabelle:

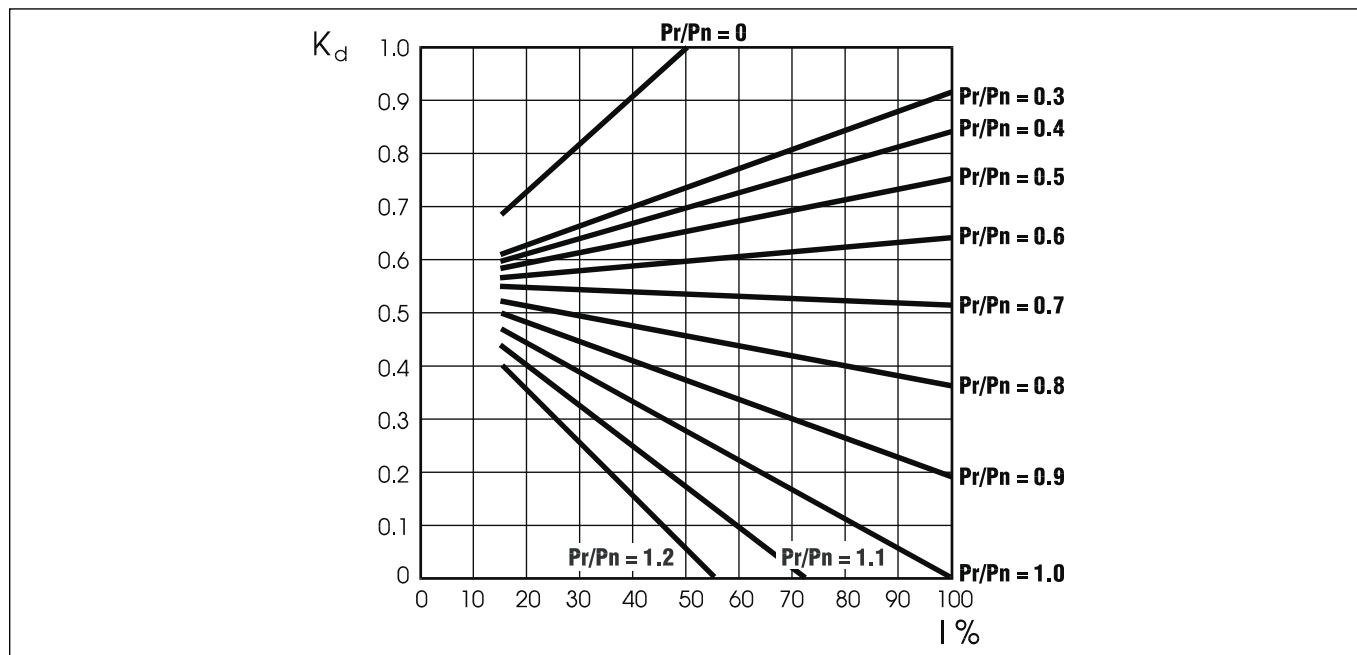
où

$$K_J = \frac{J_m + J_c}{J_m} = \text{facteur d'inertie}$$

$$K_c = \frac{M_a - M_L}{M_a} = \text{facteur de couple}$$

K_d = facteur de charge
voir tableau

(30)

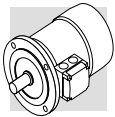


Con il numero di avviamenti così ottenuto si dovrà in seguito verificare che il massimo lavoro di frenatura sia compatibile con la capacità termica del freno W_{max} .

The resulting number of starts must be double-checked against maximum braking effort, which must be compatible with brake thermal capacity W_{max} .

Auf Grundlage der berechneten Anzahl der Schaltungen muss man prüfen, ob die maximale Bremsleistung mit der angegebenen thermischen Leistung der Bremse W_{max} übereinstimmt.

Avec le nombre de démarrages ainsi obtenu, il est ensuite nécessaire de vérifier que l'action maximum de freinage est compatible avec la capacité thermique du frein W_{max} .



M24.4 - AVVIAMENTO PROGRESSIVO

M24.4 - SOFT-START / STOP

M24.4 - SANFTANLAUF / STOP

M24.4 - DEMARRAGE/ARRET PROGRESSIF

F1

Per applicazioni che richiedono progressività nelle fasi di avvio e di arresto è disponibile un volano – opzione **F1** – la cui inerzia aggiuntiva assorbe energia cinetica durante l'avviamento e la restituisce in frenatura, rendendo i transitori più progressivi e gradual.

Il volano è disponibile per i motori autofrenanti del tipo BN_FD, con caratteristiche specifiche dettagliate nella tabella che segue:

*An optional flywheel – option **F1** – is available for applications requiring soft starting or stopping. The flywheel's added inertia uses up kinetic energy during starting and returns it back during braking, thus catering for more progressive and gradual shock loads.*

The optional flywheel is available for brake motors type BN_FD, with specific characteristics as detailed in the table below:

Für Anwendungen, bei denen einer sanfte Anlauf- und Stop erforderlich ist, steht als – Option **F1** – ein Schwungrad zur Verfügung, dessen zusätzliches Trägheitsmoment während der Anlaufphase kinetische Energie aufnimmt, die in der Abbremsphase wieder abgegeben wird. Dadurch erfolgen die Übergangphasen progressiver und sanfter. Das Schwungrad ist für die Bremsmotoren vom Typ BN_FD in den nachstehend aufgeführten spezifischen Details verfügbar:

*Pour les applications nécessitant une progressivité au cours des phases de démarrage et d'arrêt, un volant – option **F1** – est disponible ; son inertie supplémentaire absorbe l'énergie cinétique durant le démarrage et la restitue au moment du freinage, rendant ainsi les phases transitoires plus progressives et graduelles: Le volant est disponible pour les moteurs frein du type BN_FD, ses caractéristiques spécifiques détaillées sont indiquées dans le tableau suivant :*

(31)

Volano per avviamento progressivo / Flywheel for soft starting / Schwungräder für Sanftanlauf Volant pour démarrage/arret progressif		
BN_FD	Peso del volano Flywheel weight Gewicht Schwungrad Poids du volant [Kg]	Inerzia volano Flywheel inertia Trägheitsmoment des Schwungrad Inertie du volant J _v [Kg m ²]
BN 63	0.69	0.00063
BN 71	1.13	0.00135
BN 80	1.67	0.00270
BN 90	2.51	0.00530
BN 100	3.48	0.00840
BN 112	4.82	0.01483
BN 132	6.19	0.02580

Per le esigenze di particolari applicazioni, ad es. traslazioni, che richiedano regolazioni micrometriche della coppia frenante è disponibile una serie di motori autofrenanti, denominata BN_FM, dettagliata nel catalogo cod. 1134 R1, sviluppato per le motorizzazioni dei carriponte. Consultare per questo il Servizio Tecnico Bonfiglioli.

For special applications that require a fine adjustment of braking torque, as is the case with track drives, a specific brake motor type BN_FM is available. This type of product has been developed for bridge crane drives and is described in detail in catalogue no. 1134 R1. Please contact Bonfiglioli Engineering for more details.

Für besondere Anwendungen, z.B. Transfers, die fein abgestufte Einstellungen des Bremsmoments erfordern, ist eine Reihe an Bremsmotoren verfügbar (BN_FM) und die detailliert im Katalog Art.-Nr. 1134 R1 beschrieben werden. Dieser Katalog ist für die Antriebe von Laufkränen entwickelt wurde. Wenden Sie sich diesbezüglich bitte an unseren Technischen Kundendienst.

En cas d'exigences d'applications particulières, par ex. translations, qui nécessitent des réglages micrométriques du couple de freinage, une série de moteurs frein est disponible, dénommée BN_FM, détaillée dans le catalogue réf. 1134 R1, conçue pour les motorisations des ponts roulants. Dans ce cas, consulter le Service Bonfiglioli.

M24.5 - FILTRO CAPACITIVO

M24.5 - CAPACITIVE FILTER

M24.5 - KAPAZITIVER FILTER

M24.5 - FILTRE CAPACITIF

CF

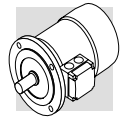
Per i soli motori autofrenanti in corrente continua, tipo BN_FD, è disponibile in opzione il filtro capacitivo. Se corredati dell'opportuno filtro capacitivo a monte del raddrizzatore (opzione CF) i motori rientrano nei limiti di emissione previsti dalla Norma EN 50081-1 "Compatibilità elettromagnetica - Norma Generica sull'emissione – Parte 1: Ambienti residenziali, commerciali e dell'industria leggera".

An optional capacitive filter is available for DC brake motors type BN_FD only.

When the suitable capacitive filter is installed upstream of the rectifier (option CF), motors comply with the emission limits required by standard EN 50081-1 "Electromagnetic Compatibility – Generic Emission Standard – Part 1: Residential, commercial and light industrial environment".

Nur bei den Bremsmotoren mit Gleichstrombremse vom Typ BN_FD, ist die Option eines kapazitiven Filters vorgesehen. Wird dieser Filter vor dem Gleichrichter (Option CF) installiert, fallen die Motoren in die von der Norm EN 50081-1 "Elektromagnetische Kompatibilität – Allgemeine Norm zur Emission – Teil 1: Wohngebiete, Handels- und Leichtindustriestellen" vorgegebenen Emissionsgrenzen.

Un filtre capacitif en option est disponible uniquement pour les moteurs frein en courant continu type BN_FD. S'ils sont équipés du filtre capacitif approprié en amont du redresseur (option CF), les moteurs rentrent dans les limites d'émission prévues par la Norme EN 50081-1 "Compatibilité électromagnétique - Norme Générique sur l'émission – Partie 1: Milieux résidentiels, commerciaux et de l'industrie légère".



**M25 - MOTORI
AUTOFRENANTI
IN C.C., TIPO BN_FD**

**M25 - DC BRAKE MOTORS
TYPE BN_FD**

**M25 - WECHSELSTROMBREMS-
MOTOREN MIT G.S.-
BREMSE TYP BN_FD**

**M25 - MOTEURS FREIN EN
C.C., TYPE BN_FD**

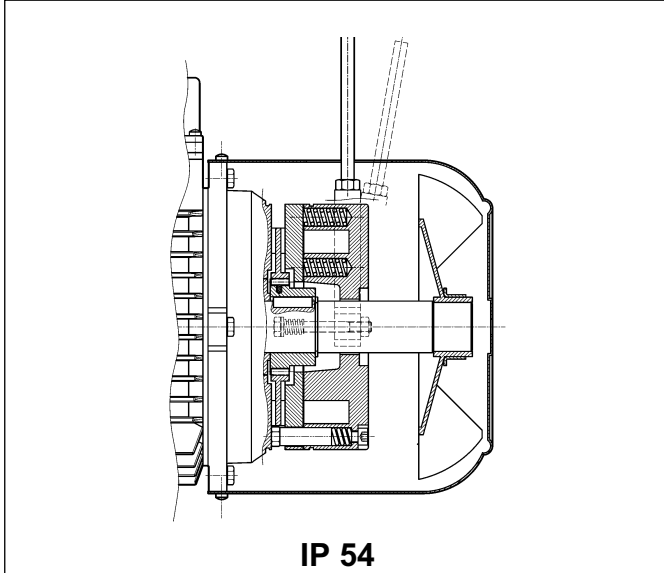
- **Grandezze:** BN 63 ... BN200L

- **Frame sizes:** BN 63 ... BN200L

- **Baugrößen:** BN 63 ... BN 200L

- **Tailles :** BN 63 ... BN200L

(32)

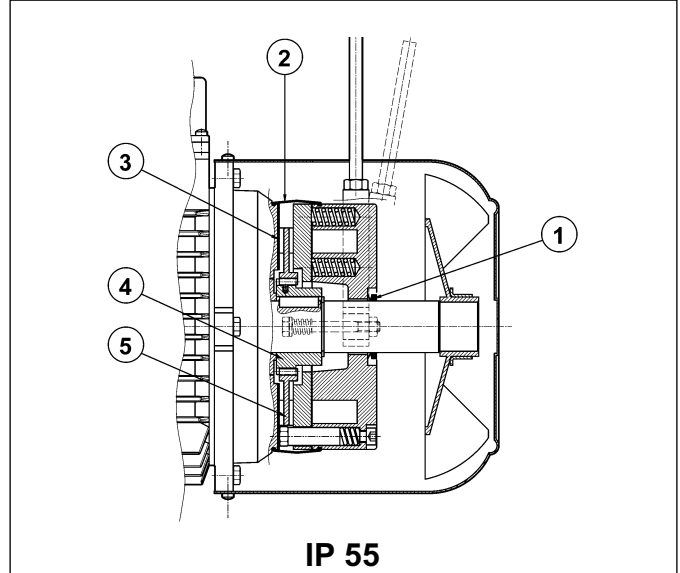


IP 54

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. 32. 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 32 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.

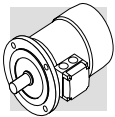
(33)



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 Bremscheibe 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 32. 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 pré réglé 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 32. 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

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:

- ① anello V-ring posizionato sull'albero motore N.D.E.
- ② fascia di protezione in gomma
- ③ anello in acciaio inox interposto tra scudo motore e disco freno
- ④ mozzo trascinatore in acciaio inox
- ⑤ disco freno in acciaio inox

- Degree of protection

Standard protection is IP54. Brake motor FD is also available in protection **IP 55**, which mandates the following variants:

- ① V-ring at N.D.E. of motor shaft
- ② dust and water-proof rubber boot
- ③ stainless steel ring placed between motor shield and brake disc
- ④ stainless steel hub
- ⑤ stainless steel brake disc

- Schutzart

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:

- ① V-Ring an der Motorwelle N.D.E.
- ② Schutzring aus Gummi
- ③ Ring aus rostfreiem Stahl zwischen Motorschild und Bremsscheibe
- ④ Mitnehmernabe aus rostfreiem Stahl
- ⑤ Bremsscheibe aus rostfreiem Stahl

- Degré de protection

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 :

- ① bague V-ring positionnées sur l'arbre moteur N.D.E.
- ② bande de protection en caoutchouc
- ③ bague en acier inox interposée entre le bouclier moteur et le disque de frein
- ④ moyeu d'entraînement en acier inox
- ⑤ disque frein en acier inox

- Alimentazione freno 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 qui di seguito:

- FD brake power supply

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, regardless of mains frequency:


- Spannungsversorgung der Bremse FD

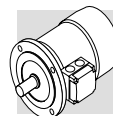
Die Versorgung der Gleichstrombremsspule erfolgt über einen Gleichrichter im Klemmenkasten der bei Lieferung, wenn nicht anders bestellt, bereits mit der Bremsspule verkabelt ist. Bei den einpoligen Motoren ist serienmäßig der Anschluss des Gleichrichters an die Motorspannung vorgesehen. Unabhängig von der Netzfrequenz erfolgt die Versorgung des Gleichrichters V_B über die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Standardspannung:

- Alimentation frein FD

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 ci-dessous :

(34)

2, 4, 6 P			speed		1
	BN_FD		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
	$V_{mot} \pm 10\%$ 3 ~	$V_B \pm 10\%$ 1 ~			
BN 63...BN 132	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	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:

Switch-pole motors feature a separate power supply line for the brake with rectifier input voltage V_B as indicated in the table:

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:

Pour les moteurs à double polarité, l'alimentation standard du frein dérive d'une ligne séparée avec tension d'entrée a redresseur V_B comme indiqué dans le tableau :

(35)

2/4, 2/6, 2/8, 2/12, 4/6, 4/8 P			2 speed	
	BN_FD		alimentazione freno da morsettiera <i>brake powered via terminal board</i> Bremsversorgung über die Motorspannung <i>Alimentation frein depuis boîte à bornes</i>	alimentazione separata <i>separate power supply</i> Separate Versorgung <i>Alimentation séparée</i>
	$V_{mot} \pm 10\%$ 3 ~	$V_B \pm 10\%$ 1 ~		
BN 63...BN 132	400 V – 50 Hz	230 V		specificare $V_B SA$ o $V_B SD$ <i>specify $V_B SA$ or $V_B SD$</i> $V_B SA$ oder $V_B SD$ angeben <i>spécifier $V_B SA$ ou $V_B SD$</i>


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 seguente:

*The diode half-wave rectifier (VDC $\approx 0,45 \times VAC$) is available in versions **NB**, **SB**, **NBR** e **SBR**, as detailed in the table below:*

Bei dem Gleichrichter handelt es sich um einen Typ mit Halbwelldioden ($V_{c.c} \approx 0,45 \times V_{c.a.}$). Er ist in den Versionen **NB**, **SB**, **NBR** und **SBR**, gemäß den Details in der nachstehenden Tabelle, 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** e **SBR**, comme indiqué de façon détaillée dans le tableau suivant :*

(36)

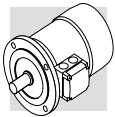
	Freno <i>Brake</i> Bremse <i>Frein</i>	Raddrizzatore Rectifier Gleichrichter Redresseur	
		standard	A richiesta At request Auf Anfrage Sur demande
BN 63	FD 02	NB	SB, SBR, NBR
BN 71	FD 03 FD 53		
BN 80	FD 04		
BN 90S	FD 14		
BN 90L	FD 05		
BN 100	FD 15		
BN 112	FD 06S	SB	SBR
BN 132 - 160MR	FD 56		
	FD 06		
	FD 07		
BN 160L - BN 180M	FD 08		
BN 180L - BN 200M	FD 09		

I 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.

*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.*

Der Gleichrichter **SB** mit elektronischer Kontrolle der Erregung reduziert die Bremslösezeiten, indem er die Bremsspuhle in den ersten Momenten der Einschaltung übermäßig erregt, um dann, nach erfolgter Bremslösung, in die normale Halbwelldfunktion umzuschalten.

*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'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 circuito elettronico un interruttore statico che interviene diseccitando 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 ± 10%, 400V ± 10%, 50/60 Hz.

*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 electronic 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 ± 10%, 400V ± 10%, 50/60 Hz.

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 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 ± 10%, 400V ± 10%, 50/60 Hz.

*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 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 ± 10%, 400V ± 10%, 50/60 Hz.

- Dati tecnici freni FD

Nella tabella sottostante sono riportati i dati tecnici dei freni in c.c. tipo FD.

- FD brake technical specifications

The table below reports the technical specifications of DC brakes FD.

- Technische Daten - Bremstyp FD

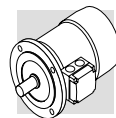
In der nachstehenden Tabelle werden die technischen Daten der Gleichstrombremsen vom Typ FD angegeben.

- Caractéristiques techniques freins FD

Le tableau suivant indique les caractéristiques techniques des freins en c.c. type FD.

(37)

Freno Brake Bremse Frein	Coppia frenante M_b Brake torque M_b Bremsmoment M_b Couple de freinage M_b [Nm]			Rilascio Release Ansprechzeit Déblocage		Frenatura Braking Bremszeit Freinage		Wmax per frenata Wmax per brake operation Wmax pro Bremsung Wmax par freinage			W	P
	n° molle / no. of springs Feder / ressorts			t_1 [ms]	t_{1s} [ms]	t_2 [ms]	t_{2c} [ms]	[J]				
	6	4	2					10 c/h	100 c/h	1000 c/h	[MJ]	[W]
FD 02	—	3.5	1.75	30	15	80	9	4500	1400	180	15	17
FD 03	5	3.5	1.75	50	20	100	12	7000	1900	230	25	24
FD 53												
FD 04	15	10	5	80	35	140	15	10000	3100	350	30	33
FD 14												
FD 05	40	26	13	150	65	170	20	18000	4500	500	50	45
FD 15	40	26	13	150	65	170	20					
FD 55	55	37	18	—	65	170	20					
FD 06S	60	40	20	—	80	220	25	20000	4800	550	70	55
FD 56	—	75	37	—	90	150	20	29000	7400	800	80	65
FD 06	—	100	50	—	100	150	20					
FD 07	150	100	50	—	120	200	25	40000	9300	1000	130	65
FD 08 *	250	200	170	—	140	350	30	60000	14000	1500	230	100
FD 09 **	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 con sovraeccitazione.
 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 tabella (37) 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
 P_b = potenza assorbita dal freno a 20°C
 M_b = coppia frenante statica ($\pm 15\%$)
 c/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. (37) 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 ($\pm 15\%$)*
 c/h = *starts per hour*

Legende:

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. (37) 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 ($\pm 15\%$)
 c/h = Schaltungen 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.c. Les valeurs de t_1 , t_{1s} , t_2 , t_{2c} , indiquées dans le tab. (37) se réfèrent au frein étalonné 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 ($\pm 15\%$)*
 c/h = *démarrages horaires*

- Collegamenti freno FD

I motori standard ad una velocità sono forniti con il collegamento del raddrizzatore alla morsettiera motore già realizzata 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.

- 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.

- Anschlüsse - Bremstyp FD

Die einpoligen Motoren werden vom Werk ab mit an die Motorspannung angeschlossenem Gleichrichters 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.

- 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.

Etant 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.

Tabella (38) - 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 (39) – Bobina freno con alimentazione separata ed interruzione lato c.a.

Tempo di arresto normale ed indipendente dal motore.

Table (38) – 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 (39) – Brake coil with separate power supply and AC line interruption

Normal stop time independent of motor.

Tabelle (38) – Bremsversorgung über die Motorspannung und Unterbrechung der Wechselstromseite. Verzögerter und von den Zeitkonstanten des Motors abhängige Haltezeit t_2 . Vorzusehen, wenn progressive Starts/Stopp erforderlich sind.

Tabelle (39) – Bremsspule mit separater Spannungsversorgung und Unterbrechung der Wechselstromseite. Normale und vom Motor unabhängige Stoppzeiten.

Tableau (38) - 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 (39) - Bobine de frein avec alimentation séparée et interrupteur côté c.a.

Temps d'arrêt normal et indépendant du moteur.

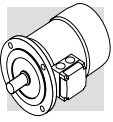


Tabella (40) – Bobina freno con alimentazione dai morsetti motore ed interruzione lato c.a. e c.c.

Arresto rapido con i tempi d'intervento t_{2c} .

Tabella (41) – Bobina freno con alimentazione separata ed interruzione lato c.a. e c.c.

Tempo di arresto ridotto secondo i valori t_{2c} .

Table (40) – Brake coil power supply from motor terminals and AC/DC line interruption.

Quick stop with operation times t_{2c} .

Table (41) – Brake coil with separate power supply and AC/DC line interruption.

Stop time decreases by values t_{2c} .

Tabelle (40) – Bremsspule mit Versorgung über die Motorspannung und Unterbrechung der Gleich- und der Wechselstromseite. Schneller Stopp mit angegebenen Ansprechzeiten t_{2c} .

Tabelle (41) – Bremsspule mit separater Spannungsversorgung und Unterbrechung der Gleich- und der Wechselstromseite.

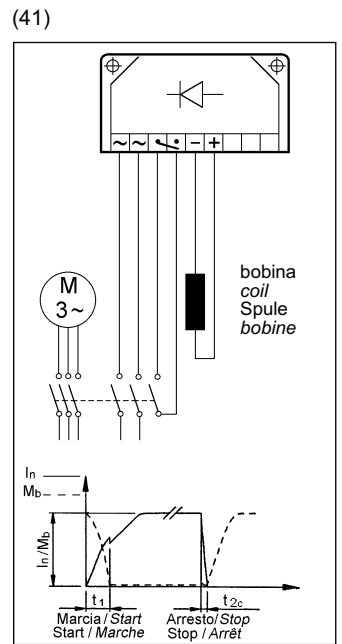
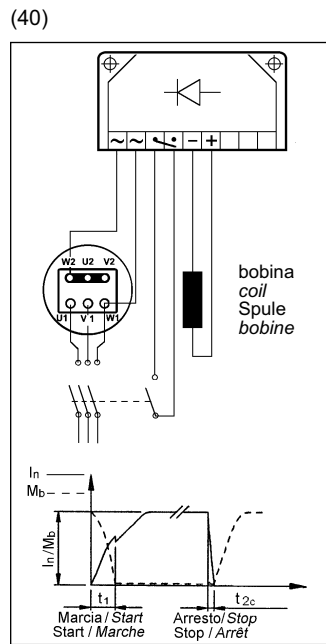
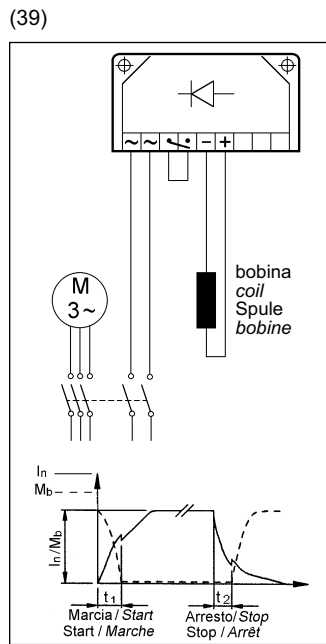
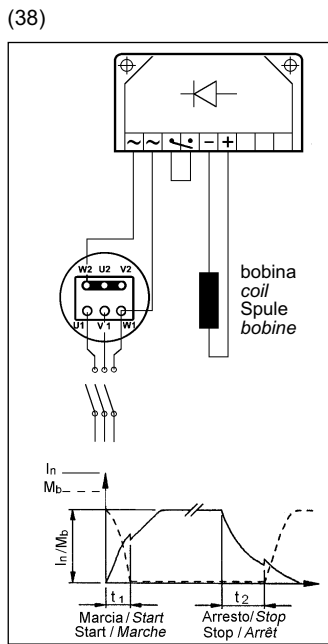
Reduzierte Stoppzeiten angegebenen Werte t_{2c} .

Tableau (40) - 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} .

Tableau (41) - Bobine de frein avec alimentation séparée et interruption côté c.a. et c.c.

Temps d'arrêt réduit selon les valeurs t_{2c} .

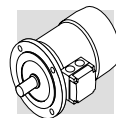


Le tabelle da (38) a (41) riportano gli schemi tipici di collegamento per alimentazione 400 V, motori 230/400V collegati a stella e freno 230 V.

Tables (38) through (41) show the typical connection diagrams for 400 V power supply, star-connected 230/400V motors and 230 V brake.

In den Tabellen (38) bis (41) werden die typischen Schaltungen für Versorgung mit 400 V, Motoren 230/400V mit Sternschaltung und einer Bremspannung von 230 V wiedergegeben.

Les tableaux de (38) à (41) indiquent les schémas typiques de branchement pour une alimentation de 400 V, moteurs 230/400V raccordés en étoile et frein 230 V.



**M26 - MOTORI AUTOFRENANTI
IN C.A. TIPO BN_FA**

**M26 - AC BRAKE MOTORS
TYPE BN_FA**

**M26 - WECHSELSTROMBREMS-
MOTOREN MIT W.S.-
BREMSE TYP BN_FA**

**M26 - MOTEURS FREIN
EN C.A. TYPE BN_FA**

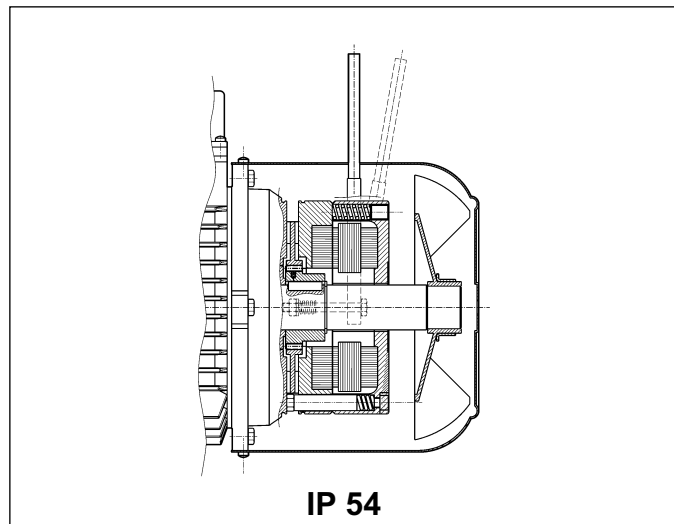
- **Grandezze:** BN 63 ... BN 180M

- **Frame sizes:** BN 63 ... BN 180M

- **Baugrößen:** BN 63 ... BN 180M

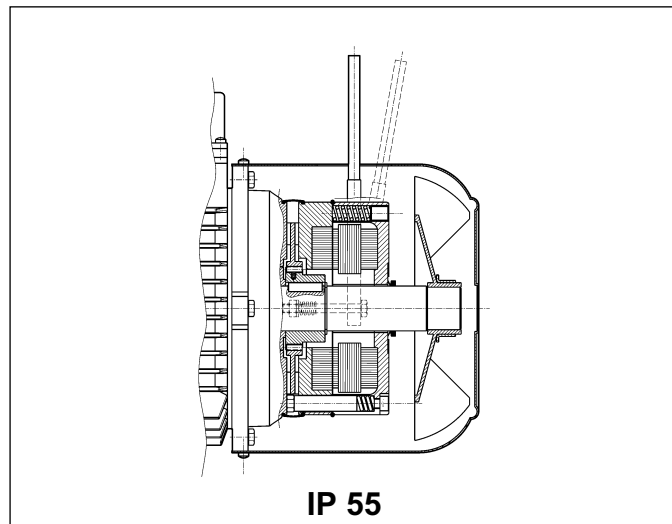
- **Tailles:** BN 63 ... BN 180M

(42)



IP 54

(43)



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 magnetico.

Il disco freno è scorrevole assialmente sul mozzo trascinatore in acciaio calettato sull'albero e previsto di molla antivibrazione. La coppia frenante è preimpostata 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. (46).

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. 34.

*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. (46).

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 34 for available lever locations.

Elektromagnetische Bremse mit **Drehstromversorgung**, die mittels Schrauben am hinteren Motorschild befestigt ist. Die Federn sorgen dabei für die axiale Ausrichtung des Magnetkörpers. Die Bremsscheibe (Stahl) gleitet axial auf dem sich auf dem Rotor befindlichen Mitnehmer, der über eine Paßfeder mit Motorwelle verbunden und mit einer Schwingungsdämpf Feder 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 Feder Vorspannung einstellbar. Der Einstellbereich beträgt $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (M_{bMAX} steht für den max. Bremsmoment, der in der Tab (46) 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 34.

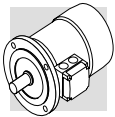
*Frein électromagnétique avec alimentation en **courant alternatif** triphasé, fixé avec des vis au bouclier ; les ressorts de précharge réalisent le positionnement axial de la bobine.*

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-régulé 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. (46).

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 34.



- 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 N.D.E.
- fascia di protezione in gomma
- anello o-ring

- Degree of protection

Standard protection is IP54.

Brake motor BN_FA is also available in protection **IP 55**, which mandates the following variants:

- V-ring at N.D.E. of motor shaft
- rubber boot
- 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-pole 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 Bremspule 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 :

(44)	Motori a singola polarità Single-speed motors Einpolige Motoren Moteurs à simple polarité	BN 63 ... BN 132	BN 160 ... BN 180 M
		230Δ / 400Y V ±10% – 50 Hz	400Δ / 690Y V ±10% – 50 Hz
		265Δ / 460Y V ±10% - 60 Hz	460Δ V – 60 Hz

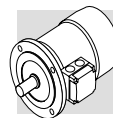
(45)	Motori a doppia polarità (alimentazione da linea separata) Switch-speed motors (separate power supply line) Polumschaltbare Motoren (separate Versorgung) Moteurs à double polarité (alimentation depuis ligne séparée)	BN 63 ... BN 132	
		230Δ / 400Y V ±10% – 50 Hz	
		460Y V – 60 Hz	

Su richiesta, sono disponibili tensioni speciali, nel campo 24...690 V, 50... 60 Hz.

Special voltages in the 24...690 V, 50... 60 Hz range are available at request.

Auf Anfrage können Sonderspannungen von 24...690 V, 50... 60 Hz geliefert werden.

Sur demande, des tensions spéciales sont disponibles dans la plage 24...690 V, 50... 60 Hz.



- Dati tecnici freni FA

- FA brake technical specifications

- Technische Daten der Bremsen vom Typ FA

- Caractéristiques techniques freins FA

(46)

	Freno Brake Bremse Frein	Coppia frenante M_b Brake torque M_b Bremsmoment M_b Couple de freinage M_b	Rilascio Release Anspruchzeit Déblocage	Frenatura Braking Bremszeit Freinage	W max			W	P _b
					[Nm]	t_1 [ms]	t_2 [ms]		
					10 c/h	100 c/h	1000 c/h	[MJ]	[VA]
	FA 02	3.5	4	20	4500	1400	180	15	60
	FA 03	7.5	4	40	7000	1900	230	25	80
	FA 04 FA 14	15	6	60	10000	3100	350	30	110
	FA 05 FA 15	40	8	90	18000	4500	500	50	250
	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 ($\pm 15\%$)
 t_1 = tempo di rilascio del 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°C (50 Hz)
 c/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 = brake power absorption at 20° (50 Hz)
 c/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)
 c/h = Schaltungen 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)
 c/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

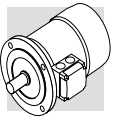
Values t_1 and t_2 in the table refer to a brake set at rated torque, medium air gap and rated voltage.

HINWEIS:

Die in der Tabelle angegebenen Werte t_1 und t_2 beziehen sich auf eine Bremse, die auf das Nenn Drehmoment, 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

- FA brake connections

- Abschlüsse - Bremstyp FA

- Raccordements frein FA

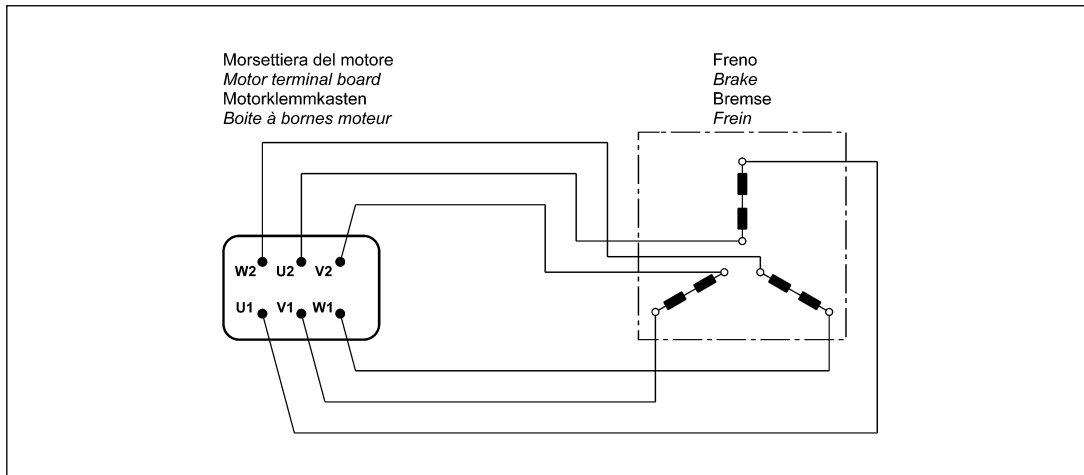
Per i motori con alimentazione del freno derivata direttamente dall'alimentazione motore i collegamenti alla morsettiera corrispondono a quanto riportato nello schema (47):

The diagram (47) shows the required connections to terminal box when brake is to be connected directly to motor power supply:

Bei den Motoren mit direkter Bremsspannungsversorgung müssen die Anschlüsse im Klemmenkasten entsprechend den Angaben im Schema (47) angeschlossen werden:

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 (47) :

(47)



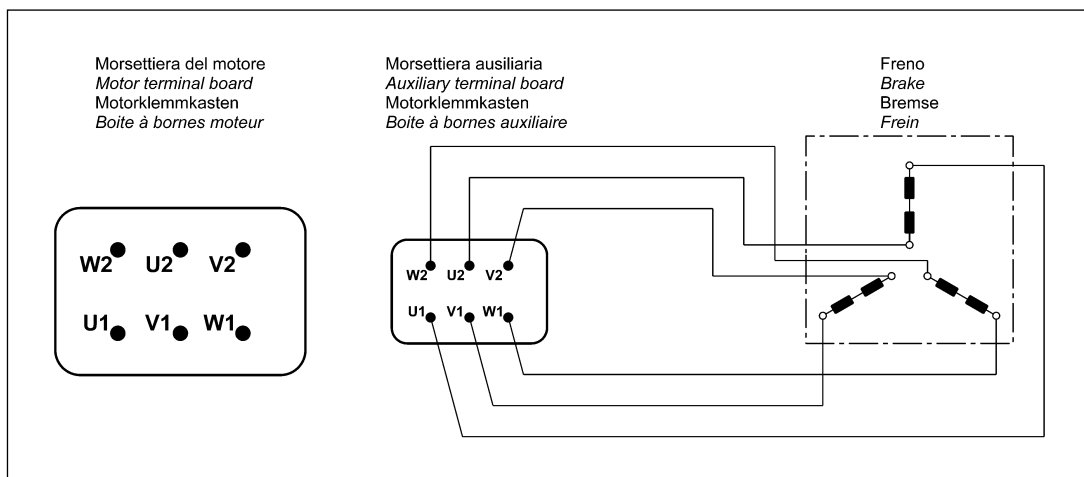
Per i motori a doppia polarità e, quando richiesto, per i motori ad una velocità con alimentazione da linea separata è prevista una morsettiera ausiliaria a 6 morsetti per il collegamento del freno; in questa esecuzione i motori prevedono la scatola coprimorsetti maggiorata. Vedi schema (48):

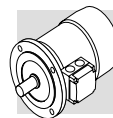
Switch-pole motors and, at request, single-pole motors with separate power supply line are equipped with an auxiliary terminal board with 6 terminals for brake connection. In this version, motors feature a larger terminal box. See diagram (48):

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 (48):

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 (48) :

(48)





**M27 - MOTORI AUTOFRENANTI
IN C.A. TIPO BN_ BA**

**M27 - AC BRAKE MOTORS
TYPE BN_ BA**

**M27 - WECHSELSTROMBREMS-
MOTOREN MIT W.S.-
BREMSE TYP BN_ BA**

**M27 - MOTEURS FREIN EN C.A.
TYPE BN_ BA**

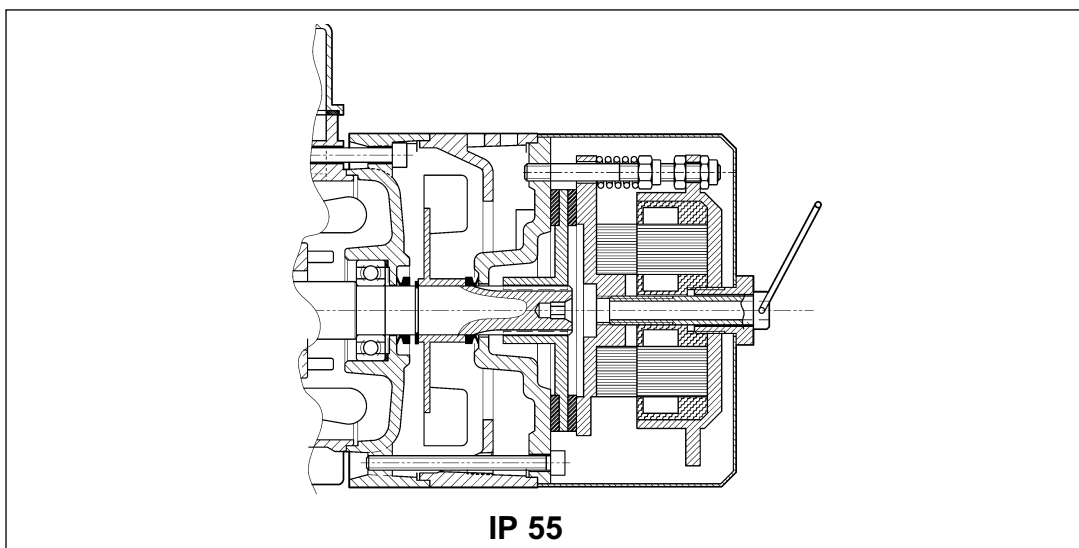
- **Grandezze:** BN 63 ... BN 132M

- **Frame sizes:** BN 63 ... BN 132M

- **Baugrößen:** BN 63 ... BN 132M

- **Tailles :** BN 63 ... BN 132M

(49)



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 132).

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 max riportato in tab. (52)).

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 132).

Factory setting is maximum brake torque.

Step less braking torque adjustment by screws which compress the brake springs. Allowed adjustment range is $30\% M_{bMAX} < M_b < M_{bMAX}$ (M_{bMAX} is maximum braking torque as shown in tab. (52)).

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 Brems Scheibe (Stahl) gleitet axial auf der Rotorwelle (bei Baugröße 132 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. (52) angegeben wird.

Die Motoren werden serienmäßig mit einer Schraube zur manuelle Bremslüftung geliefert; diese Schraube muss im Betrieb des Motors wieder abmontiert werden, damit die korrekte Funktion der Bremse gesichert ist. Die Motoren zeichnen 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.

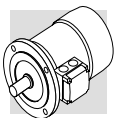
*Frein électromagnétique avec alimentation en **courant alternatif** triphasé, fixé avec des vis au bouclier.*

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 132).

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. (52)).

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.

- Degree of protection

Only available with degree of protection 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-pole 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 Bremsenspule 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 :

(50)

Motori a singola polarità Single-speed motors Einpolige Motoren Moteurs à simple polarité	BN 63 ... BN 132
	230Δ / 400Y V ± 10% – 50 Hz
	265Δ / 460Y ± 10% - 60 Hz

(51)

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.

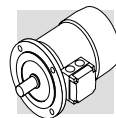
Special voltages in the 24...690 V, 50... 60 Hz range are available at request.

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 sottostante sono riportati i dati tecnici dei freni in c.a., tipo BA.

- BA brake technical specifications

The table below reports the technical specifications for AC brakes type BA.

- Technische Daten der Bremsen vom Typ BA

In der nachstehenden Tabelle werden die technischen Daten der Wechselstrombremsen vom Typ BA angegeben:

- Caractéristiques techniques freins BA

Le tableau ci-dessous indique les caractéristiques techniques des freins en c.a., type BA.

(52)

Freno Brake Bremsen Frein	Coppia frenante M_b Brake torque M_b Bremsmoment M_b Couple de freinage M_b [Nm]	Rilascio Release Ansprechzeit Déblocage t_1 [ms]	Frenatura Braking Bremszeit Freinage t_2 [ms]	W max			W [MJ]	P _b [VA]
				[J]				
				10 c/h	100 c/h	1000 c/h		
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 (± 15%)
 t_1 = tempo di rilascio del 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°C (50 Hz)
 c/h = avviamenti orari

Legenda:

M_b = max static braking torque (15%)
 t_1 = brake release response 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)
 c/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)
 c/h = Schaltungen 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)
 c/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 :

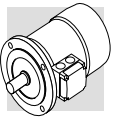
Values t_1 and t_2 in the table refer to a brake set at rated torque, medium air gap and rated voltage.

HINWEIS:

Die in der Tabelle angegebenen Werte t_1 und t_2 beziehen sich auf eine Bremse, die auf das Nenn Drehmoment, 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

- BA brake connections

- Anschlüsse - Bremstyp BA

- Raccordements frein BA

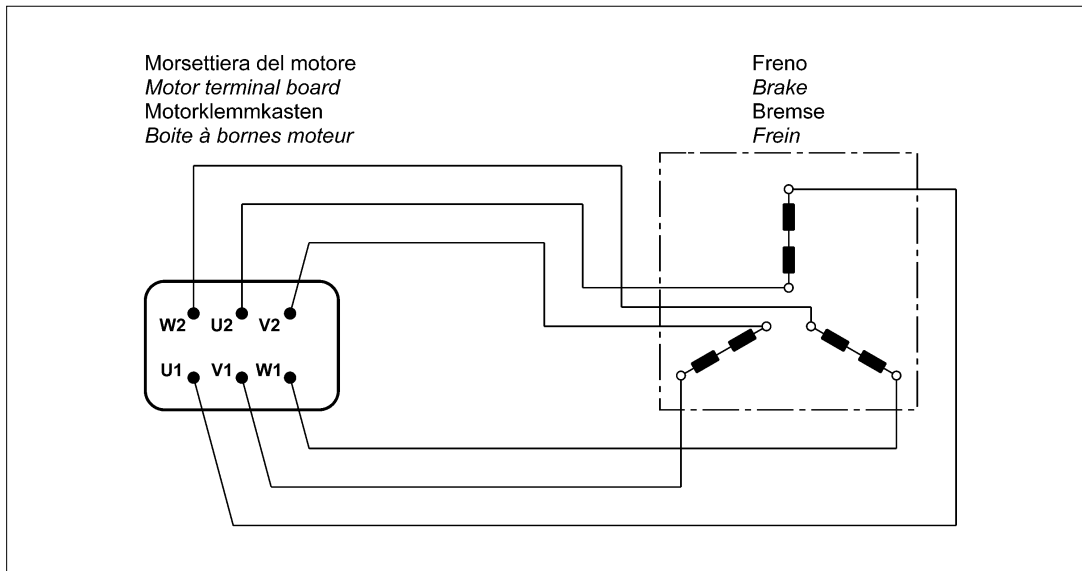
Per i motori con alimentazione del freno derivata direttamente dall'alimentazione motore i collegamenti alla morsetteria corrispondono a quanto riportato nello schema (53):

The diagram (53) shows the required connections to terminal box when brake is to be connected directly to motor power supply:

Bei den Motoren mit einer direkten von der Motorspannung gespeisten Bremsversorgung müssen die Bremsen entsprechend der Angaben im Schema (53) angeschlossen werden:

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 (53) :

(53)



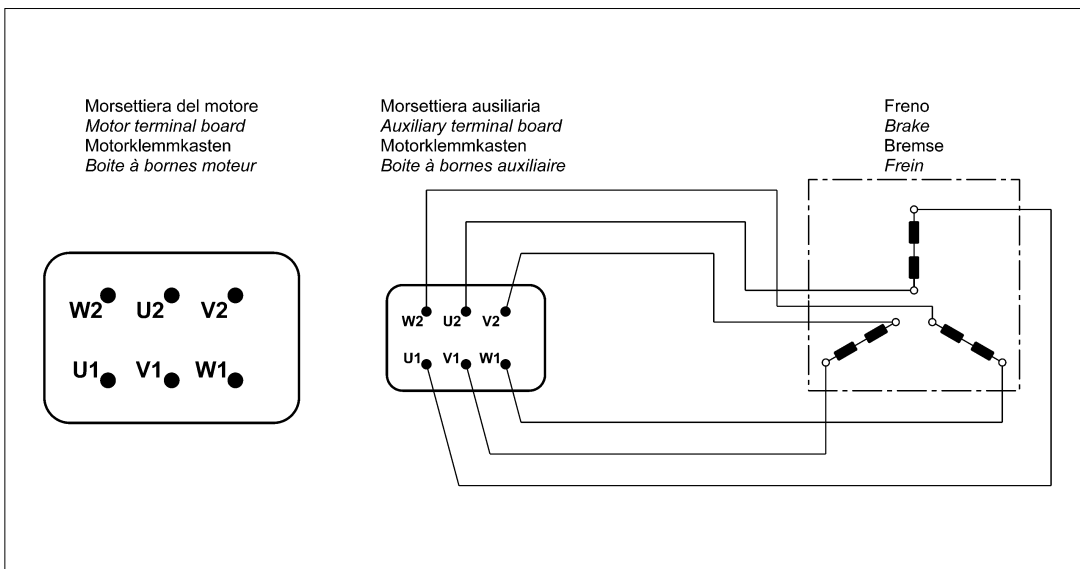
Per i motori a doppia polarità e, quando richiesto, per i motori ad una velocità con alimentazione da linea separata è prevista una morsetteria ausiliaria a 6 morsetti per il collegamento del freno; in questa esecuzione i motori prevedono la scatola coprimorsetti maggiorata. Vedi schema (54):

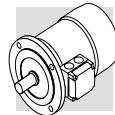
Switch-pole motors and, at request, single-pole motors with separate power supply line are equipped with an auxiliary terminal board with 6 terminals for brake connection. In this version, motors feature a larger terminal box. See diagram (54):

Bei den polumschaltbaren Motoren und, auf Anfrage, auch bei den eintpoligen Motoren mit separater Bremsversorgung ist für den Anschluss der Bremse ein Hilfsklemmenkasten mit 6 Klemmen vorgesehen. In dieser Ausführungen haben die Motoren einen größeren Klemmenkasten. Siehe Schema (54):

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 (54) :

(54)








M28 - DATI TECNICI MOTORI



M28 - MOTOR RATING CHARTS

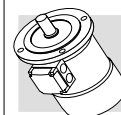
M28 - MOTORENAUSWAHL-
TABELLEN

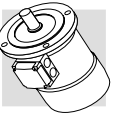
M28 - *DONNEES TECHNIQUES
DES MOTEURS*



Pn kW		n min ⁻¹	Mn Nm	η %	cos φ	In A (400V)	I_s In	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	
0.06	BN 56A	4	1350	0.42	47	0.62	0.30	2.6	2.3	2.0	1.5	3.1
0.09	BN 56B	4	1350	0.64	52	0.62	0.40	2.6	2.5	2.4	1.5	3.1
0.12	BN 63A	4	1310	0.88	51	0.68	0.50	2.6	1.9	1.8	2.0	3.5
0.18	BN 63B	4	1320	1.30	53	0.68	0.72	2.6	2.2	2.0	2.3	3.9
0.25	BN 63C	4	1320	1.81	60	0.69	0.87	2.7	2.1	1.9	3.3	5.1
0.25	BN 71A	4	1375	1.74	62	0.77	0.76	3.3	1.9	1.7	5.8	5.1
0.37	BN 71B	4	1370	2.6	65	0.77	1.07	3.7	2.0	1.9	6.9	5.9
0.55	BN 71C	4	1380	3.8	69	0.74	1.55	4.1	2.3	2.3	9.1	7.3
0.55	BN 80A	4	1390	3.8	72	0.77	1.43	4.1	2.3	2.0	15	8.2
0.75	BN 80B	4	1400	5.1	75	0.78	1.85	4.9	2.7	2.5	20	9.9
1.1	BN 80C	4	1400	7.5	75	0.79	2.68	5.1	2.8	2.5	25	11.3
1.1	BN 90S	4	1400	7.5	73	0.77	2.82	4.6	2.6	2.2	21	12.2
1.5	BN 90LA	4	1410	10.2	77	0.77	3.7	5.3	2.8	2.4	28	13.6
1.85	BN 90LB	4	1400	12.6	77	0.78	4.4	5.2	2.8	2.6	30	15.1
2.2	BN 100LA	4	1410	14.9	78	0.76	5.4	4.5	2.2	2.0	40	18.3
3	BN 100LB	4	1410	20	80	0.78	6.9	5	2.3	2.2	54	22
4	BN 112M	4	1420	27	83	0.78	8.9	5.6	2.7	2.5	98	30
5.5	BN 132S	4	1440	36	84	0.80	11.8	5.5	2.3	2.2	213	44
7.5	BN 132MA	4	1440	50	85	0.81	15.7	5.7	2.5	2.4	270	53
9.2	BN 132MB	4	1440	61	86	0.81	19.1	5.9	2.7	2.5	319	59
11	BN 160MR	4	1440	73	87	0.82	22.3	5.9	2.7	2.5	360	70
15	BN 160L	4	1460	98	89	0.82	29.7	5.9	2.3	2.1	650	99
18.5	BN 180M	4	1460	121	89	0.81	37.0	6.2	2.6	2.5	790	115
22	BN 180L	4	1465	143	89	0.82	45	6.5	2.5	2.5	1250	135
30	BN 200L	4	1465	196	90	0.83	58	7.1	2.7	2.8	1650	157


freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.					
FD					
Mod	Mb Nm	Z _o 1/h NB SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	
FD 02	1.75	10000	13000	2.6	5.2
FD 02	3.5	10000	13000	3.0	5.6
FD 02	3.5	7800	10000	3.9	6.8
FD 03	3.5	7700	11000	6.9	7.8
FD 03	5.0	6000	9400	8.0	8.6
FD 53	7.5	4300	8700	10.2	10
FD 04	10	4100	8000	16.6	12.1
FD 04	15	4100	7800	22	13.8
FD 04	15	2600	5300	27	15.2
FD 14	15	4800	8000	23	16.4
FD 05	26	3400	6000	32	19.6
FD 05	26	3200	5900	34	21.1
FD 15	40	2600	4700	44	25
FD 15	40	2400	4400	58	28
FD 06S	60	—	1400	107	40
FD 56	75	—	1050	223	57
FD 06	100	—	950	280	66
FD 07	150	—	900	342	75
FD 07	150	—	850	382	86
FD 08	200	—	750	725	129
FD 08	250	—	700	865	145
FD 09	300	—	400	1450	175
FD 09	400	—	300	1850	197



freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FA					BA				
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
FA 02	1.75	13000	2.6	5.0	BA 60	5	9000	4.0	5.8
FA 02	3.5	13000	3.0	5.4	BA 60	5	9000	4.3	6.2
FA 02	3.5	10000	3.9	6.6	BA 60	5	8500	5.3	7.4
FA 03	3.5	11000	6.9	7.5	BA 70	8	9700	7.8	9.0
FA 03	5.0	9400	8.0	8.3	BA 70	8	8500	8.9	9.8
FA 03	7.5	8700	10.2	9.7	BA 70	8	8000	11.1	11.2
FA 04	10	8000	16.6	12.0	BA 80	18	7400	18	13.5
FA 04	15	7800	22	13.7	BA 80	18	7400	23	15.2
FA 04	15	5300	27	15.1	BA 80	18	5100	28	16.6
FA 14	15	8000	23	16.3	BA 90	35	6500	28	19.5
FA 05	26	6000	32	20.3	BA 90	35	5400	35	21
FA 05	26	5900	34	21.8	BA 90	35	5400	37	22
FA 15	40	4700	44	25	BA 100	50	4000	52	29
FA 15	40	4400	58	29	BA 100	50	3800	66	32
FA 06S	60	2100	107	42	BA 110	75	2000	114	43
FA 06	75	1200	223	58	BA 140	150	1200	263	76
FA 07	100	1000	280	71	BA 140	150	1000	320	85
FA 07	150	900	342	77	BA 140	150	900	369	91
FA 07	150	850	382	88					
FA 08	200	750	710	128					
FA 08	250	700	850	144					





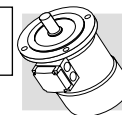
6 P**1000 min⁻¹ - S1****50 Hz**



Pn kW		n min ⁻¹	Mn Nm	η %	$\cos \varphi$	I _n A (400V)	I _s In	M _s Mn	M _a Mn	J _m x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	
0.09	BN 63A	6	880	0.98	41	0.53	0.60	2.1	2.1	1.8	3.4	4.6
0.12	BN 63B	6	870	1.32	45	0.60	0.64	2.1	1.9	1.7	3.7	4.9
0.18	BN 71A	6	900	1.91	56	0.69	0.67	2.6	1.9	1.7	8.4	5.5
0.25	BN 71B	6	900	2.7	62	0.71	0.82	2.6	1.9	1.7	10.9	6.7
0.37	BN 71C	6	910	3.9	66	0.69	1.17	3	2.4	2.0	12.9	7.7
0.37	BN 80A	6	910	3.9	68	0.68	1.15	3.2	2.2	2.0	21	9.9
0.55	BN 80B	6	920	5.7	70	0.69	1.64	3.9	2.6	2.2	25	11.3
0.75	BN 80C	6	920	7.8	70	0.65	2.38	3.8	2.5	2.2	28	12.2
0.75	BN 90S	6	920	7.8	69	0.68	2.31	3.8	2.4	2.2	26	12.6
1.1	BN 90L	6	920	11.4	72	0.69	3.2	3.9	2.3	2.0	33	15
1.5	BN 100LA	6	940	15.2	73	0.72	4.1	4	2.1	2.0	82	22
1.85	BN 100LB	6	930	19.0	75	0.73	4.9	4.5	2.1	2.0	95	24
2.2	BN 112M	6	940	22	78	0.73	5.6	4.8	2.2	2.0	168	32
3	BN 132S	6	940	30	76	0.76	7.5	4.8	1.9	1.8	216	36
4	BN 132MA	6	950	40	78	0.77	9.6	5.5	2.0	1.8	295	45
5.5	BN 132MB	6	945	56	80	0.78	12.7	5.9	2.1	1.9	383	56
7.5	BN 160M	6	955	75	84	0.81	15.9	5.9	2.2	2.0	740	83
11	BN 160L	6	960	109	87	0.81	22.5	6.5	2.5	2.3	970	103
15	BN 180L	6	970	148	88	0.82	30	6.2	2.0	2.4	1550	130
18.5	BN 200LA	6	960	184	88	0.81	37	5.9	2.0	2.3	1700	145


freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.					
FD					
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h NB SB	J _m x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	
FD 02	3.5	9000 14000	4.0	6.3	
FD 02	3.5	9000 14000	4.3	6.6	
FD 03	5.0	8100 13500	9.5	8.2	
FD 03	5.0	7800 13000	12	9.4	
FD 53	7.5	5100 9500	14	10.4	
FD 04	10	5200 8500	23	13.8	
FD 04	15	4800 7200	27	15.2	
FD 04	15	3400 6400	30	16.1	
FD 14	15	3400 6500	28	16.8	
FD 05	26	2700 5000	37	21	
FD 15	40	1900 4100	86	28	
FD 15	40	1700 3600	99	30	
FD 06S	60	— 2100	177	42	
FD 56	75	— 1400	226	49	
FD 06	100	— 1200	305	58	
FD 07	150	— 1050	406	72	
FD 08	170	— 900	815	112	
FD 08	200	— 800	1045	133	
FD 09	300	— 600	1750	170	
FD 09	400	— 450	1900	185	



freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FA					BA				
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	J _m x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max Nm	Z _o 1/h	J _m x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
FA 02	3.5	14000	4.0	6.1	BA 60	5	12000	5.4	6.9
FA 02	3.5	14000	4.3	6.4	BA 60	5	12000	5.7	7.2
FA 03	5.0	13500	9.5	7.9	BA 70	8	12300	10.4	9.4
FA 03	5.0	13000	12	9.1	BA 70	8	12000	12.9	10.6
FA 03	7.5	9500	14	10.1	BA 70	8	8900	14.9	11.6
FA 04	10	8500	23	13.7	BA 80	18	8000	24	15.2
FA 04	15	7200	27	15.1	BA 80	18	6800	28	16.6
FA 04	15	6400	30	16.0	BA 80	18	6100	31	17.5
FA 14	15	6500	28	16.7	BA 90	35	5500	33	19.9
FA 05	26	5000	37	22	BA 90	35	4600	40	22
FA 15	40	4100	86	29	BA 100	50	3800	94	32
FA 15	40	3600	99	31	BA 100	50	3400	107	34
FA 06S	60	2100	177	44	BA 110	75	2000	184	45
FA 06	75	1400	226	50	BA 140	150	1200	266	68
FA 07	100	1200	318	63	BA 140	150	1050	345	77
FA 07	150	1050	406	74	BA 140	150	1000	433	88
FA 08	170	900	815	113					
FA 08	200	800	1045	133					



Pn kW		n min ⁻¹	Mn Nm	η %	cos φ	In A (400V)	Is In	Ms Mn	Ma Mn	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	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		


2/4 P**3000/1500 min⁻¹ - S1****50 Hz**



Pn kW		n min ⁻¹	Mn Nm	η %	$\cos \varphi$	In A (400V)	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	
0.20 0.15	BN 63B	2 4	2700 1350	0.71 1.06	55 49	0.82 0.67	0.64 0.66	3.5 2.6	2.1 1.8	1.9 1.7	2.9 4.4	4.4
0.28 0.20	BN 71A	2 4	2700 1370	0.99 1.39	56 59	0.82 0.72	0.88 0.68	2.9 3.1	1.9 1.8	1.7 1.7	4.7 5.1	4.4
0.37 0.25	BN 71B	2 4	2740 1390	1.29 1.72	56 60	0.82 0.73	1.16 0.82	3.5 3.3	1.8 2.0	1.8 1.9	5.8 5.1	5.1
0.45 0.30	BN 71C	2 4	2780 1400	1.55 2.0	63 63	0.85 0.73	1.21 0.94	3.8 3.6	1.8 2.0	1.8 1.9	6.9 5.9	5.9
0.55 0.37	BN 80A	2 4	2800 1400	1.9 2.5	63 67	0.85 0.79	1.48 1.01	3.9 4.1	1.7 1.8	1.7 1.9	15 20	8.2
0.75 0.55	BN 80B	2 4	2780 1400	2.6 3.8	65 68	0.85 0.81	1.96 1.44	3.8 3.9	1.9 1.7	1.8 1.7	20 20	9.9
1.1 0.75	BN 90S	2 4	2790 1390	3.8 5.2	71 66	0.82 0.79	2.73 2.08	4.7 4.6	2.3 2.4	2.0 2.2	21 21	12.2
1.5 1.1	BN 90L	2 4	2780 1390	5.2 7.6	70 73	0.85 0.81	3.64 2.69	4.5 4.7	2.4 2.5	2.1 2.2	28 28	14.0
2.2 1.5	BN 100LA	2 4	2800 1410	7.5 10.2	72 73	0.85 0.79	5.2 3.8	4.5 4.7	2.0 2.0	1.9 2.0	40 40	18.3
3.5 2.5	BN 100LB	2 4	2850 1420	11.7 16.8	80 82	0.84 0.80	7.5 5.5	5.4 5.2	2.2 2.2	2.1 2.2	61 61	25
4 3.3	BN 112M	2 4	2880 1420	13.3 22.2	79 80	0.83 0.80	8.8 7.4	6.1 5.1	2.4 2.1	2.0 2.0	98 98	30
5.5 4.4	BN 132S	2 4	2890 1440	18.2 29	80 82	0.87 0.84	11.4 9.2	5.9 5.3	2.4 2.2	2.0 2.0	213 213	44
7.5 6	BN 132MA	2 4	2900 1430	25 40	82 84	0.87 0.85	15.2 12.1	6.5 5.8	2.4 2.3	2.0 2.1	270 270	53
9.2 7.3	BN 132MB	2 4	2920 1440	30 48	83 85	0.86 0.85	18.6 14.6	6.0 5.5	2.6 2.3	2.2 2.1	319 319	59

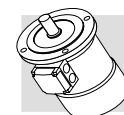
freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.					
FD					
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h NB SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	
FD 02	3.5	2200 2600 4000 5100	3.5	6.1	
FD 03	3.5	2100 2400 3800 4800	5.8	7.1	
FD 03	5	1400 2100 2900 4200	6.9	7.8	
FD 03	5	1400 2100 2900 4200	8.0	8.6	
FD 04	5	1600 2300 3000 4000	16.6	12.1	
FD 04	10	1400 1600 2700 3600	22	13.8	
FD 14	10	1500 1600 2300 2800	23	16.4	
FD 05	26	1050 1200 1600 2000	32	20	
FD 15	26	600 900 1300 2300	44	25	
FD 15	40	500 900 1000 2100	65	31	
FD 06S	60	— 700 — 1200	107	40	
FD 56	75	— 350 — 900	223	57	
FD 06	100	— 350 — 900	280	66	
FD 07	150	— 300 — 800	342	75	

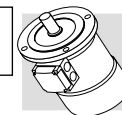
freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FA					BA				
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
FA 02	3.5	2600 5100	3.5	5.9	BA 60	5	2000 4000	4.9	6.7
FA 03	3.5	2400 4800	5.8	6.8	BA 70	8	2100 4200	5.6	8.3
FA 03	5	2100 4200	6.9	7.5	BA 70	8	1800 3600	7.8	9.0
FA 03	5	2100 4200	8.0	8.3	BA 70	8	1800 3600	8.9	9.8
FA 04	5	2300 4000	16.6	12.0	BA 80	18	2100 3700	18	13.5
FA 04	10	1600 3600	22	13.7	BA 80	18	1500 3300	22	15.2
FA 14	10	1600 2800	23	16.3	BA 90	35	1300 2300	28	19.5
FA 05	26	1200 2000	32	21	BA 90	35	1100 1800	35	21
FA 15	26	900 2300	44	25	BA 100	50	750 1900	51	29
FA 15	40	900 2100	65	32	BA 100	50	750 1800	72	35
FA 06S	60	700 1200	107	42	BA 110	75	600 1100	114	43
FA 06	75	350 900	223	58	BA 140	150	300 750	263	76
FA 07	100	350 900	293	71	BA 140	150	300 800	320	85
FA 07	150	300 800	342	77	BA 140	150	300 750	369	91



Pn kW		n min ⁻¹	Mn Nm	η %	$\cos \varphi$	In A (400V)	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	
0.25 0.08	BN 71A	2 6	2850 910	0.84 0.84	60 43	0.82 0.70	0.73 0.38	4.3 2.1	1.9 1.4	1.8 1.5	6.9 5.9	5.9
0.37 0.12	BN 71B	2 6	2880 900	1.23 1.27	62 44	0.80 0.73	1.08 0.54	4.4 2.4	1.9 1.4	1.8 1.5	9.1 7.3	7.3
0.55 0.18	BN 80A	2 6	2800 930	1.88 1.85	63 52	0.86 0.65	1.47 0.77	4.5 3.3	1.9 2	1.7 1.9	20 9.9	9.9
0.75 0.25	BN 80B	2 6	2800 930	2.6 2.6	66 54	0.87 0.67	1.89 1.00	4.3 3.2	1.8 1.7	1.6 1.8	25 11.3	11.3
1.1 0.37	BN 90L	2 6	2860 920	3.7 3.8	67 59	0.84 0.71	2.82 1.27	4.7 3.3	2.1 1.6	1.9 1.6	28 14.0	14.0
1.5 0.55	BN 100LA	2 6	2880 940	5.0 5.6	73 64	0.84 0.67	3.53 1.85	5.1 3.5	1.9 1.7	2.0 1.8	40 18.3	18.3
2.2 0.75	BN 100LB	2 6	2900 950	7.2 7.5	77 67	0.85 0.64	4.9 2.5	5.9 3.3	2.0 1.9	2.0 1.8	61 25	25
3 1.1	BN 112M	2 6	2900 950	9.9 11.1	78 72	0.87 0.64	6.4 3.4	6.3 3.9	2.0 1.8	2.1 1.8	98 30	30
4.5 1.5	BN 132S	2 6	2910 960	14.8 14.9	78 74	0.84 0.67	9.9 4.4	5.8 4.2	1.9 1.9	1.8 2.0	213 44	44
5.5 2.2	BN 132M	2 6	2920 960	18.0 22	78 77	0.87 0.71	11.7 5.8	6.2 4.3	2.1 2.1	1.9 2.0	270 53	53


freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.					
FD					
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h NB SB	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	
FD 03	1.75	1500 10000	1700 13000	8.0	8.6
FD 03	3.5	1000 9000	1300 11000	10.2	10.0
FD 04	5	1500 4100	1800 6300	22	13.8
FD 04	5	1700 3800	1900 6000	27	15.2
FD 05	13	1400 3400	1600 5200	32	20
FD 15	13	1000 2900	1200 4000	44	24
FD 15	26	700 2100	900 3000	65	31
FD 06S	40	— —	1000 2600	107	40
FD 56	37	— —	500 2100	223	57
FD 56	50	— —	400 1900	280	66



freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FA					BA				
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
FA 03	2.5	1700 13000	8.0	8.3	BA 70	8	1500 11000	8.9	9.8
FA 03	3.5	1300 11000	10.2	9.7	BA 70	8	1200 10000	11.1	11.2
FA 04	5	1800 6300	22	13.7	BA 80	18	1700 6000	23	15.2
FA 04	5	1900 6000	27	15.1	BA 80	18	1800 5600	28	16.6
FA 05	13	1600 5200	32	21	BA 90	35	1500 4700	35	21
FA 15	13	1200 4000	44	25	BA 100	50	1050 3500	51	29
FA 15	26	900 3000	65	32	BA 100	50	800 2700	72	36
FA 06S	40	1000 2600	107	32	BA 110	75	930 2400	114	43
FA 06	37	500 2100	223	58	BA 140	150	400 1700	263	76
FA 06	50	400 1900	280	67	BA 140	150	350 1600	320	85





2/8 P**3000/750 min⁻¹ - S3 60/40%****50 Hz**



Pn kW		n min ⁻¹	Mn Nm	η %	$\cos \varphi$	In A (400V)	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	Jm $\times 10^{-4}$ kgm ²	IM B5 	
0.25 0.06	BN 71A	2	2790	0.86	61	0.87	0.68	3.9	1.8	1.9	10.9	6.7
		8	680	0.84	31	0.61	0.46	2	1.8	1.9		
0.37 0.09	BN 71B	2	2800	1.26	63	0.86	0.99	3.9	1.8	1.9	12.9	7.7
		8	670	1.28	34	0.75	0.51	1.8	1.4	1.5		
0.55 0.13	BN 80A	2	2830	1.86	66	0.86	1.40	4.4	2.1	2.0	20	9.9
		8	690	1.80	41	0.64	0.72	2.3	1.6	1.7		
0.75 0.18	BN 80B	2	2800	2.6	68	0.88	1.81	4.6	2.1	2.0	25	11.3
		8	690	2.5	43	0.66	0.92	2.3	1.6	1.7		
1.1 0.28	BN 90L	2	2830	3.7	63	0.84	3.00	4.5	2.1	1.9	28	14
		8	690	3.9	48	0.63	1.34	2.4	1.8	1.9		
1.5 0.37	BN 100LA	2	2880	5.0	69	0.85	3.69	4.7	1.9	1.8	40	18.3
		8	690	5.1	46	0.63	1.84	2.1	1.6	1.6		
2.4 0.55	BN 100LB	2	2900	7.9	75	0.82	5.6	5.4	2.1	2.0	61	25
		8	700	7.5	54	0.58	2.5	2.6	1.8	1.8		
3 0.75	BN 112M	2	2900	9.9	76	0.87	6.5	6.3	2.1	1.9	98	30
		8	690	10.4	60	0.65	2.8	2.5	1.6	1.6		
4 1	BN 132S	2	2870	13.3	73	0.84	9.4	5.6	2.3	2.4	213	44
		8	690	13.8	66	0.62	3.5	2.9	1.9	1.8		
5.5 1.5	BN 132M	2	2870	18.3	75	0.84	12.6	6.1	2.4	2.5	270	53
		8	690	21	68	0.63	5.1	2.9	1.9	1.9		

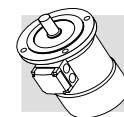
freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.					
FD					
Mod.	Mb Nm	Z _o		Jm $\times 10^{-4}$ kgm ²	IM B5 
		1/h NB	SB		
FD 03	1.75	1300	1400	12	9.4
		10000	13000		
FD 03	3.5	1200	1300	14	10.4
		9500	13000		
FD 04	5	1500	1800	22	13.8
		5600	8000		
FD 04	10	1700	1900	27	15.2
		4800	7300		
FD 05	13	1400	1600	32	20
		3400	5100		
FD 15	13	1000	1200	44	25
		3300	5000		
FD 15	26	550	700	65	31
		2000	3500		
FD 06S	40	—	900	107	40
		—	2900		
FD 56	37	—	500	223	57
		—	3500		
FD 06	50	—	400	280	66
		—	2400		

freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FA					BA				
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	Jm $\times 10^{-4}$ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max Nm	Z _o 1/h	Jm $\times 10^{-4}$ kgm ²	IM B5 
FA 03	2.5	1400	12	9.1	BA 70	8	1300	12.9	10.6
		13000					12000		
FA 03	3.5	1300	14	10.1	BA 70	8	1200	14.9	11.6
		13000					12000		
FA 04	5	1800	22	13.7	BA 80	18	1700	23	15.2
		8000					7500		
FA 04	10	1900	27	15.1	BA 80	18	1800	28	16.6
		7300					7000		
FA 05	13	1600	32	21	BA 90	35	1400	35	21
		5100					4500		
FA 15	13	1200	44	25	BA 100	50	1000	52	29
		5000					4200		
FA 15	26	700	65	32	BA 100	50	600	72	36
		3500					3100		
FA 06S	40	900	107	42	BA 110	75	800	114	43
		2900					2700		
FA 06	37	500	223	58	BA 140	150	400	263	76
		3500					3000		
FA 06	50	400	280	67	BA 140	150	350	320	85
		2400					2100		

Pn kW		n min ⁻¹	Mn Nm	η %	$\cos \varphi$	In A (400V)	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
0.55 0.09	BN 80B	2 12	2820 430	1.86 2.0	64 30	0.89 0.63	1.39 0.69	4.2 1.8	1.6 1.9	1.7 1.8	25 11.3
0.75 0.12	BN 90L	2 12	2790 430	2.6 2.7	56 26	0.89 0.63	2.17 1.06	4.2 1.7	1.8 1.4	1.7 1.6	26 12.6
1.1 0.18	BN 100LA	2 12	2850 430	3.7 4.0	65 26	0.85 0.54	2.87 1.85	4.5 1.5	1.6 1.3	1.8 1.5	40 18.3
1.5 0.25	BN 100LB	2 12	2900 440	4.9 5.4	67 36	0.86 0.46	3.76 2.18	5.6 1.8	1.9 1.7	1.9 1.8	54 22
2 0.3	BN 112M	2 12	2900 460	6.6 6.2	74 46	0.88 0.43	4.43 2.19	6.5 2	2.1 2.1	2 2	98 30
3 0.5	BN 132S	2 12	2920 470	9.8 10.2	74 51	0.87 0.43	6.7 3.3	6.8 2	2.3 1.7	1.9 1.6	213 44
4 0.7	BN 132M	2 12	2920 460	13.1 14.5	75 53	0.89 0.44	8.6 4.3	5.9 1.9	2.4 1.7	2.3 1.6	270 53

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.					
FD					
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h NB SB		Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
FD 04	5	1000 8000	1300 12000	27	15.2
FD 05	13	1000 4600	1150 6300	30	18.6
FD 15	13	700 4000	900 6000	44	25
FD 15	13	700 3800	900 5000	58	28
FD 06S	20	— —	800 3400	107	40
FD 56	37	— —	450 3000	223	57
FD 56	37	— —	400 2800	280	66

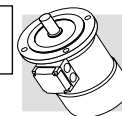
freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FA					BA				
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
FA 04	5	1300 12000	27	15.1	BA 80	18	1200 11000	28	16.6
FA 05	13	1150 6300	30	19.3	BA 90	35	1050 5700	33	19.9
FA 15	13	900 6000	44	25	BA 100	50	750 5000	52	29
FA 15	13	900 5000	58	29	BA 100	50	800 4300	66	32
FA 06S	20	800 3400	107	42	BA 110	75	750 3200	114	43
FA 06	37	450 3000	223	58	BA 140	150	380 2500	263	76
FA 06	37	400 2800	280	67	BA 140	150	350 2500	320	85






4/6 P



1500/1000 min⁻¹ - S1



50 Hz






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 x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
0.22 0.13	BN 71B	4 6	1410 920	1.5 1.4	64 43	0.74 0.67	0.67 0.65	3.9 2.3	1.8 1.6	9.1	7.3
0.30 0.20	BN 80A	4 6	1410 930	2.0 2.1	61 54	0.82 0.66	0.87 0.81	3.5 3.2	1.3 1.9	15	8.2
0.40 0.26	BN 80B	4 6	1430 930	2.7 2.7	63 55	0.75 0.70	1.22 0.97	3.9 2.7	1.8 1.5	20	9.9
0.55 0.33	BN 90S	4 6	1420 930	3.7 3.4	70 62	0.78 0.70	1.45 1.10	4.5 3.7	2.0 2.3	21	12.2
0.75 0.45	BN 90L	4 6	1420 920	5.0 4.7	74 66	0.78 0.71	1.88 1.39	4.3 3.3	1.9 2.0	28	14
1.1 0.8	BN 100LA	4 6	1450 950	7.2 8.0	74 65	0.79 0.69	2.72 2.57	5.0 4.1	1.7 1.9	82	22
1.5 1.1	BN 100LB	4 6	1450 950	9.9 11.1	75 72	0.79 0.68	3.65 3.24	5.1 4.3	1.7 2.0	95	25
2.3 1.5	BN 112M	4 6	1450 960	15.2 14.9	75 73	0.78 0.72	5.7 4.1	5.2 4.9	1.8 2.0	168	32
3.1 2	BN 132S	4 6	1460 960	20 20	83 77	0.83 0.75	6.5 4.9	5.9 4.5	2.1 2.1	213	44
4.2 2.6	BN 132MA	4 6	1460 960	27 26	84 79	0.82 0.72	8.8 6.6	5.9 4.3	2.1 2.0	270	53

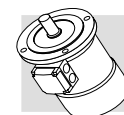
freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.					
FD					
Mod.	M _b Nm	Z _o 1/h NB SB		J _m x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
FD 03	3.5	2500 5000	3500 9000	10.2	10
FD 04	5	2500 4000	3100 6000	16.6	12.1
FD 04	10	1800 3600	2300 5500	22	13.8
FD 14	10	1500 2500	2100 4100	23	16.1
FD 05	13	1400 2300	2000 3600	32	20
FD 15	26	1400 2100	2000 3300	86	28
FD 15	26	1300 2000	1800 3000	99	31
FD 06S	40	— —	1600 2400	177	42
FD 56	37	— —	1200 1900	223	57
FD 06	50	— —	900 1500	280	66

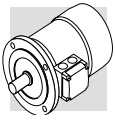
freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FA					BA				
Mod.	M _b Nm	Z _o 1/h	J _m x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	M _b max Nm	Z _o 1/h	J _m x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
FA 03	3.5	3500 9000	10.2	9.7	BA 70	8	3200 8200	11.1	11.2
FA 04	5	3100 6000	16.6	12.0	BA 80	18	2800 5500	18	13.5
FA 04	10	2300 5500	22	13.7	BA 80	18	2200 5200	23	15.2
FA 14	10	2100 4100	23	16.3	BA 90	35	1700 3300	28	19.5
FA 05	13	2000 3600	32	21	BA 90	35	1800 3300	35	21
FA 15	26	2000 3300	86	29	BA 100	50	1800 3000	94	32
FA 15	26	1800 3000	99	32	BA 100	50	1600 2800	107	34
FA 06S	40	1600 2400	177	44	BA 110	75	1500 2300	184	45
FA 06	37	1200 1900	223	58	BA 140	150	1000 1600	263	76
FA 06	50	900 1500	280	67	BA 140	150	800 1300	320	85

Pn kW		n min ⁻¹	Mn Nm	η %	$\cos \varphi$	In A (400V)	$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{M_s}{M_n}$	$\frac{M_a}{M_n}$	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
0.37 0.18	BN 80A	4 8	1400 690	2.5 2.5	63 44	0.82 0.60	1.03 0.98	3.3 2.2	1.4 1.5	1.4 1.6	15 8.2
0.55 0.30	BN 80B	4 8	1390 670	3.8 4.3	65 49	0.86 0.65	1.42 1.36	3.8 2.3	1.7 1.7	1.6 1.8	20 9.9
0.65 0.35	BN 90S	4 8	1390 690	4.5 4.8	73 49	0.85 0.57	1.51 1.81	4.0 2.5	1.9 2.1	1.9 2.2	28 13.6
0.9 0.5	BN 90L	4 8	1370 670	6.3 7.1	73 57	0.87 0.62	2.05 2.04	3.8 2.4	1.8 2.1	1.8 2	30 15.1
1.3 0.7	BN 100LA	4 8	1420 700	8.7 9.6	72 58	0.83 0.64	3.14 2.72	4.3 2.8	1.7 1.8	1.8 1.8	82 22
1.8 0.9	BN 100LB	4 8	1420 700	12.1 12.3	69 62	0.87 0.63	4.3 3.3	4.2 3.2	1.6 1.7	1.7 1.8	95 25
2.2 1.2	BN 112M	4 8	1440 710	14.6 16.1	77 70	0.85 0.63	4.9 3.9	5.3 3.3	1.8 1.9	1.8 1.8	168 32
3.6 1.8	BN 132S	4 8	1440 720	24 24	80 72	0.82 0.55	7.9 6.6	6.5 4.6	2.1 1.9	1.9 2	295 45
4.6 2.3	BN 132M	4 8	1450 720	30 31	81 73	0.83 0.54	9.9 8.4	6.5 4.4	2.2 2.3	1.9 2	383 56

freno c.c. / d.c. brake G.S.-bremse / frein c.c.					
FD					
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	
FD 04	10	2300 4500	3500 7000	16.6	12.1
FD 04	10	2200 4200	2900 6500	22	13.8
FD 14	15	2300 3500	2800 6000	30	17.8
FD 05	26	1700 2500	2100 4200	34	21
FD 15	40	1300 2000	1700 3400	86	28
FD 15	40	1200 1600	1700 2600	99	31
FD 06S	60	— —	1200 2000	177	42
FD 56	75	— —	1000 1400	305	58
FD 06	100	— —	1000 1300	393	69

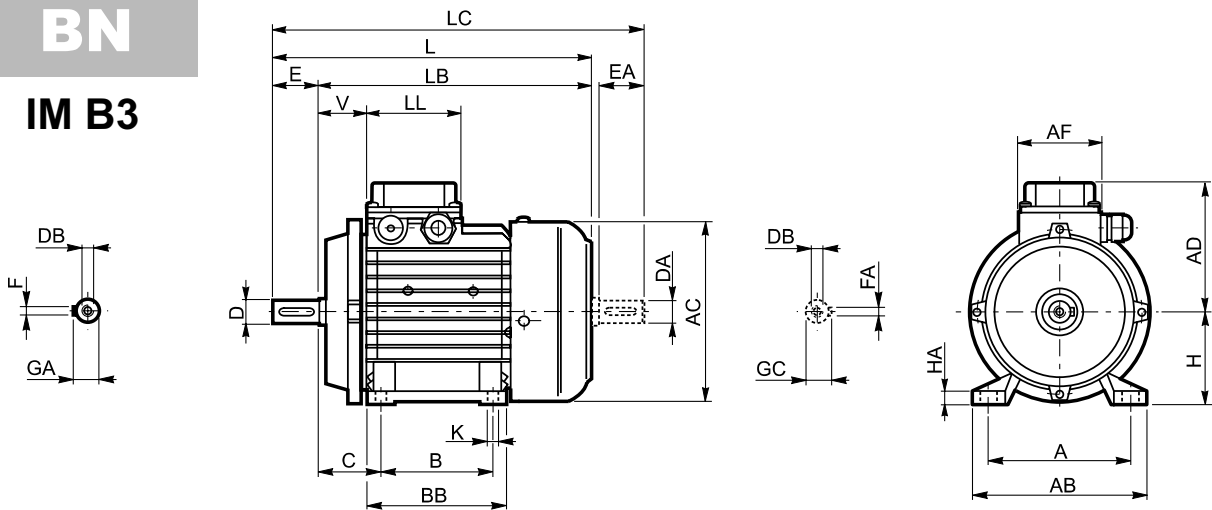
freno c.a. / a.c. brake W.S.-bremse / frein c.a.									
FA					BA				
Mod.	Mb Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 	Mod.	Mb max Nm	Z _o 1/h	Jm x 10 ⁻⁴ kgm ²	IM B5 
FA 04	10	3500 7000	16.6	12.0	BA 80	18	3200 6500	18	13.5
FA 04	10	2900 6500	22	13.7	BA 80	18	2500 5600	23	15.2
FA 14	15	2800 6000	30	17.7	BA 90	35	2400 5100	35	21
FA 05	26	2100 4200	34	22	BA 90	35	1900 3800	37	22
FA 15	40	1700 3400	86	29	BA 100	50	1500 3100	94	32
FA 15	40	1700 2600	99	32	BA 100	50	1500 2400	107	34
FA 06S	60	1200 2000	177	43	BA 110	75	1100 1900	184	45
FA 06	75	1000 1400	305	59	BA 140	150	900 1200	345	77
FA 07	100	1000 1300	406	74	BA 140	150	900 1200	433	88



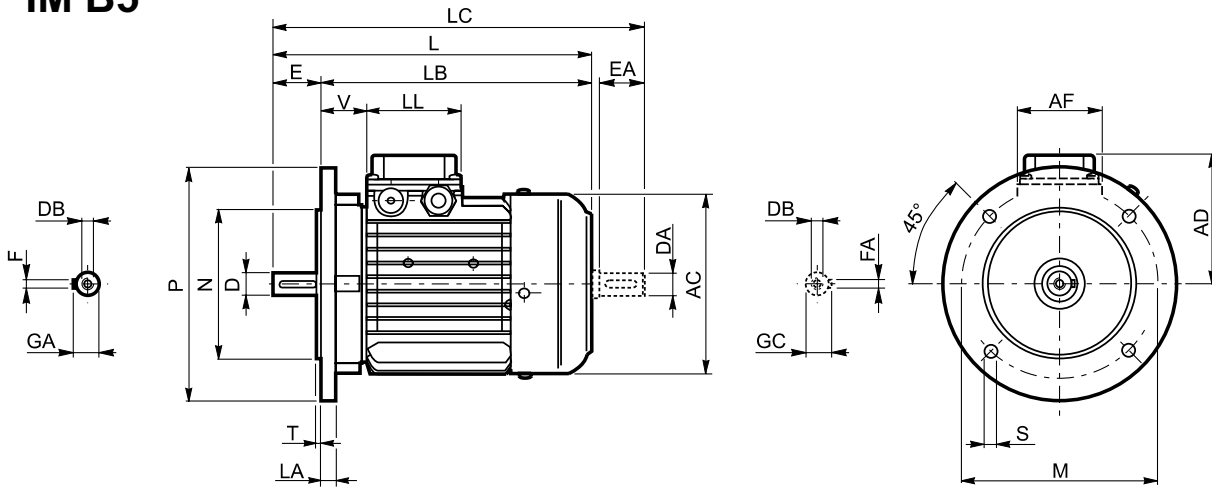


BN

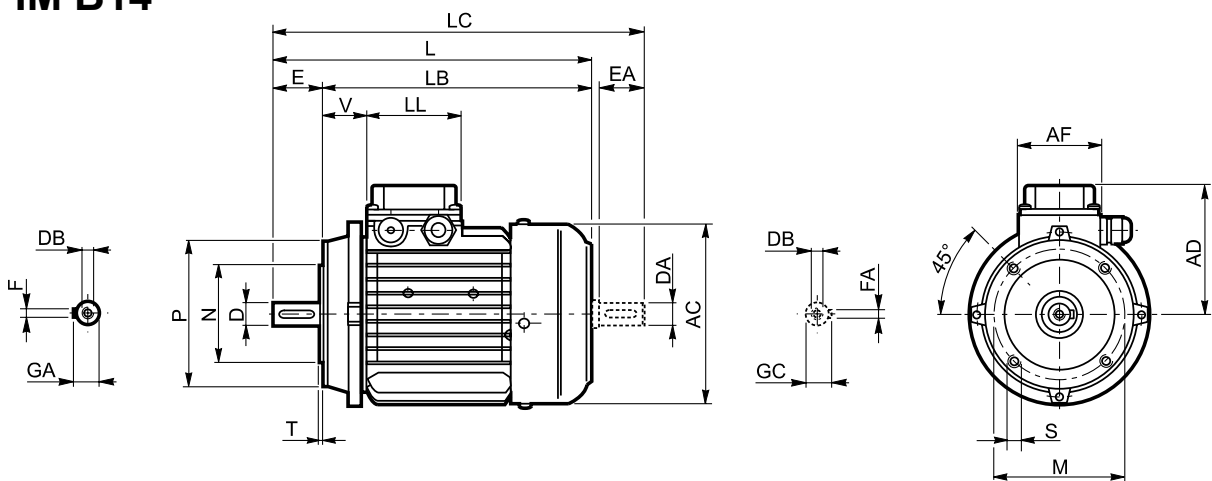
IM B3

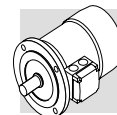


IM B5



IM B14




M29 - DIMENSIONI
M29 - DIMENSIONS
M29 - ABMESSUNGEN
M29 - DIMENSIONS

BN (IM B3)	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Cassa / Frame / Gehäuse / Carcasse						Motore / Motor / Motor / Moteur									
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	B	A	HA	BB	AB	K	C	H	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V
BN 63	11	23	M4	12.5	4	80	100	7	96	120	7	40	63	121	212	189	237	92	74	80	30
BN 71	14	30	M5	16	5	90	112	8	112	135	7	45	71	138	249	219	281	105	74	80	35
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	125	9.5	124	153	10	50	80	156	273	233	315	115	74	80	38
BN 90S	24	50	M8	27	8	100	140	13	130	174	10	56	90	176	302	252	354	133	98	98	44
BN 90L	24	50	M8	27	8	125	140	13	155	174	10	56	90	176	326	276	379	133	98	98	44
BN 100	28	60	M10	31	8	140	160	14	175	192	12	63	100	195	366	306	429	142	98	98	50
BN 112	28	60	M10	31	8	140	190	14	175	224	12	70	112	219	385	325	448	157	98	98	52
BN 132S	38	80	M12	41	10	140	216	16	180	260	12	89	132	258	455	375	538	193	118	118	58
BN 132M	38	80	M12	41	10	178	216	16	218	260	12	89	132	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	3	10	121	207	184	232	95	74	80	26		
BN 71	14	30	M5	16	5	130	110	160	9.5	3.5	10	138	249	219	281	108	74	80	37		
BN 80	19	40	M6	21.5	6	165	130	200	11.5	3.5	11.5	156	274	234	315	119	74	80	38		
BN 90 S	24	50	M8	27	8	165	130	200	11.5	3.5	11.5	176	326	276	378	133	98	98	44		
BN 90 L	24	50	M8	27	8	165	130	200	11.5	3.5	11.5	176	326	276	378	133	98	98	44		
BN 100	28	60	M10	31	8	215	180	250	14	4	14	195	367	307	429	142	98	98	50		
BN 112	28	60	M10	31	8	215	180	250	14	4	15	219	385	325	448	157	98	98	52		
BN 132 S	38	80	M12	41	10	265	230	300	14	4	16	258	455	375	538	193	118	118	58		
BN 132 M	38	80	M12	41	10	265	230	300	14	4	16	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	258	562	452	645	193	118	118	218		
BN 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		
BN 160 L	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		
BN 180 M	48 38 ⁽¹⁾	110 80 ⁽¹⁾	M16 M12 ⁽¹⁾	51.5 41 ⁽¹⁾	14 10 ⁽¹⁾	300	250	350	18.5	5	15	310	640	530	724	245	187	187	51		
BN 180 L	48 42 ⁽¹⁾	110 110 ⁽¹⁾	M16 M16 ⁽¹⁾	51.5 45 ⁽¹⁾	14 12 ⁽¹⁾	300	250	350	18.5	5	18	348	708	598	823	261	187	187	52		
BN 200 L	55 42 ⁽¹⁾	110 110 ⁽¹⁾	M20 M16 ⁽¹⁾	59 45 ⁽¹⁾	16 12 ⁽¹⁾	350	300	400	18.5	5	18	348	722	612	837	261	187	187	66		

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	M5	2.5	121	207	184	232	95	74	80	26		
BN 71	14	30	M5	16	5	85	70	105	M6	2.5	138	249	219	281	108	74	80	37		
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	80	120	M6	3	156	274	234	315	119	74	80	38		
BN 90 S	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8	3	176	326	276	378	133	98	98	44		
BN 90 L	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8	3	176	326	276	378	133	98	98	44		
BN 100	28	60	M10	31	8	130	110	160	M8	3.5	195	366	306	429	142	98	98	50		
BN 112	28	60	M10	31	8	130	110	160	M8	3.5	219	385	325	448	157	98	98	52		
BN 132 S	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	455	375	538	193	118	118	58		
BN 132 M	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	493	413	576	193	118	118	58		

N.B.:

1) Queste dimensioni sono riferite alla seconda estremità d'albero

NOTE:

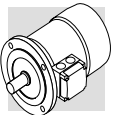
1) These values refer to the rear shaft end.

HINWEIS:

1) Diese Maße betreffen das zweite Wellenende.

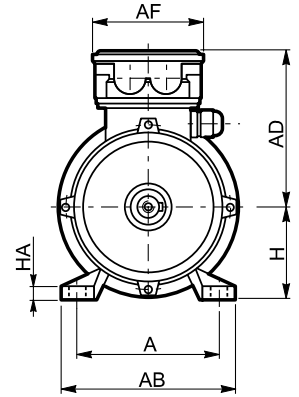
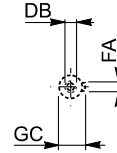
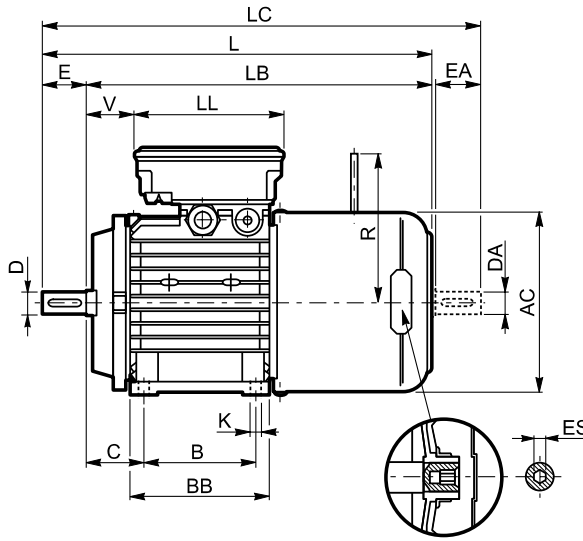
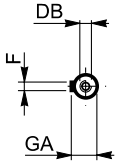
REMARQUE :

1) Ces dimensions se réfèrent à la deuxième extrémité de l'arbre.

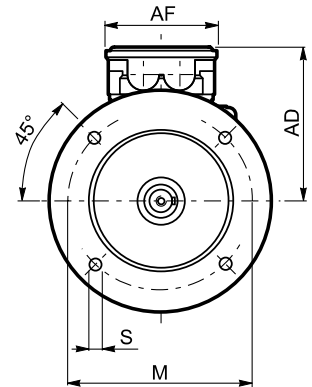
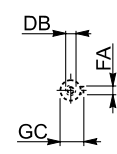
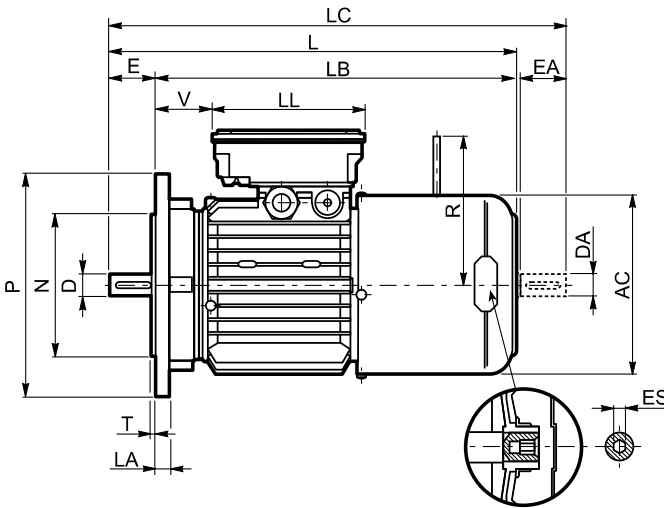
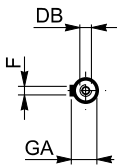


BN_FD

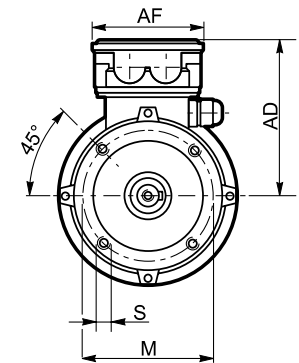
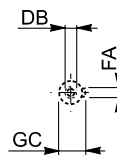
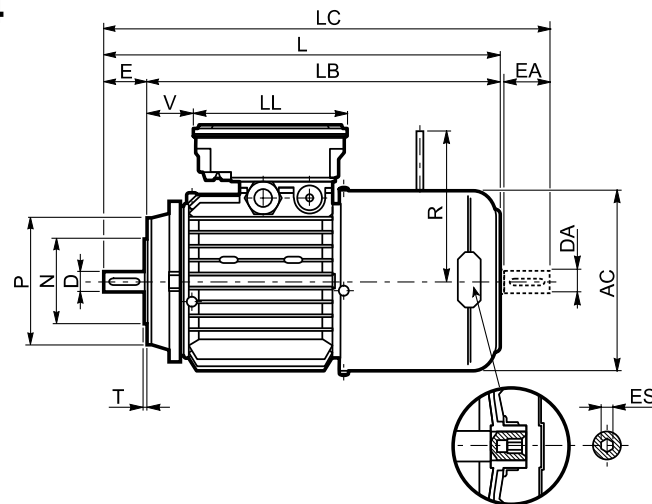
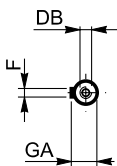
IM B3

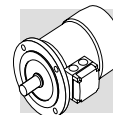


IM B5



IM B14





BN_FD (IM B3)	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Cassa / Frame / Gehäuse / Carcasse						Motore / Motor / Motor / Moteur											
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	B	A	HA	BB	AB	K	C	H	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V	R	ES
BN 63	11	23	M4	12.5	4	80	100	7	96	120	7	40	63	121	269	246	294	119	98	133	51	96	5
BN 71	14	30	M5	16	5	90	112	8	112	135	7	45	71	138	310	280	342	132	98	133	25	103	5
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	125	9.5	124	153	10	50	80	156	346	306	388	143	98	133	41	129	5
BN 90S	24	50	M8	27	8	100	140	13	130	174	10	56	90	176	385	335	437	146	110	165	15	129	6
BN 90L	24	50	M8	27	8	125	140	13	155	174	10	56	90	176	409	359	461	146	110	165	39	160	6
BN 100	28	60	M10	31	8	140	160	14	175	192	12	63	100	195	458	398	521	155	110	165	62	160	6
BN 112	28	60	M10	31	8	140	190	14	175	224	12	70	112	219	484	424	547	170	110	165	73	199	6
BN 132S	38	80	M12	41	10	140	216	16	180	260	12	89	132	258	565	485	648	193	118	118	142	204 ⁽²⁾	6
BN 132M	38	80	M12	41	10	178	216	16	218	260	12	89	132	258	603	523	686	193	118	118	180	204 ⁽²⁾	6

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	9.5	3.5	10	138	310	280	342	132	98	133	25	103	5
BN 80	19	40	M6	21.5	6	165	130	200	11.5	3.5	11.5	156	346	306	388	143	98	133	41	129	5
BN 90 S	24	50	M8	27	8	165	130	200	11.5	3.5	11.5	176	409	359	461	146	110	165	39	129	6
BN 90 L	24	50	M8	27	8	165	130	200	11.5	3.5	11.5	176	409	359	461	146	110	165	39	160	6
BN 100	28	60	M10	31	8	215	180	250	14	4	14	195	458	398	521	155	110	165	62	160	6
BN 112	28	60	M10	31	8	215	180	250	14	4	15	219	484	424	547	170	110	165	73	199	6
BN 132 S	38	80	M12	41	10	265	230	300	14	4	16	258	565	485	648	193	118	118	142	204 ⁽²⁾	6
BN 132 M	38	80	M12	41	10	265	230	300	14	4	16	258	603	523	686	193	118	118	180	204 ⁽²⁾	6
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	258	672	562	755	193	118	118	218	226	6
BN 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	736	626	820	245	187	187	51	266	—
BN 160 L	42 38 ⁽¹⁾	110 80 ⁽¹⁾	M16 M12 ⁽¹⁾	45 41 ⁽¹⁾	12 10 ⁽¹⁾	300	250	350	18.5	5	15	310	736	626	820	245	187	187	51	266	—
BN 180 M	48 38 ⁽¹⁾	110 80 ⁽¹⁾	M16 M12 ⁽¹⁾	51.5 41 ⁽¹⁾	14 10 ⁽¹⁾	300	250	350	18.5	5	15	310	780	670	864	245	187	187	51	266	—
BN 180 L	48 42 ⁽¹⁾	110 110 ⁽¹⁾	M16 M16 ⁽¹⁾	51.5 45 ⁽¹⁾	14 12 ⁽¹⁾	300	250	350	18.5	5	18	348	866	756	981	261	187	187	52	305	—
BN 200 L	55 42 ⁽¹⁾	110 110 ⁽¹⁾	M20 M16 ⁽¹⁾	59 45 ⁽¹⁾	16 12 ⁽¹⁾	350	300	400	18.5	5	18	348	878	768	993	261	187	187	64	305	—

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	2.5	138	310	280	342	132	98	133	25	103	5
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	80	120	M6	3	156	346	306	388	143	98	133	41	129	5
BN 90 S	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8	3	176	409	359	461	146	110	165	39	129	6
BN 90 L	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8	3	176	409	359	461	146	110	165	39	160	6
BN 100	28	60	M10	31	8	130	110	160	M8	3.5	195	458	398	521	155	110	165	62	160	6
BN 112	28	60	M10	31	8	130	110	160	M8	3.5	219	484	424	547	170	110	165	73	199	6
BN 132 S	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	565	485	648	193	118	118	142	204 ⁽²⁾	6
BN 132 M	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	603	523	686	193	118	118	180	204 ⁽²⁾	6

N.B.:

1) Queste dimensioni sono riferite alla seconda estremità d'albero.

2) Per freno FD07 quota R=226

L'esagono ES non è presente con l'opzione PS

NOTE:

1) These values refer to the rear shaft end.

2) For FD07 brake value R=226

ES hexagon is not supplied with PS option

HINWEIS:

1) Diese Maße betreffen das zweite Wellenende

2) Für Bremse FD07, Maß R=226

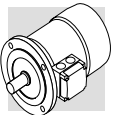
Der Sechskant ES ist bei der Option PS nicht vorhanden.

REMARQUE :

1) Ces dimensions se réfèrent à la deuxième extrémité de l'arbre

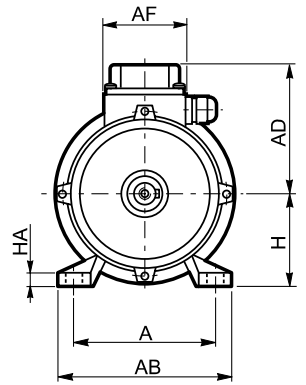
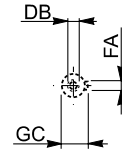
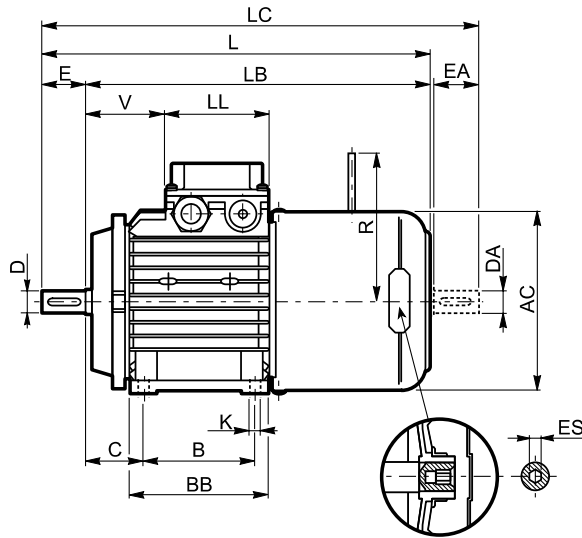
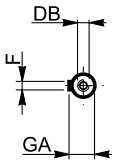
2) Pour frein FD07 valeur R=226

L'hexagone ES n'est pas disponible avec l'option PS

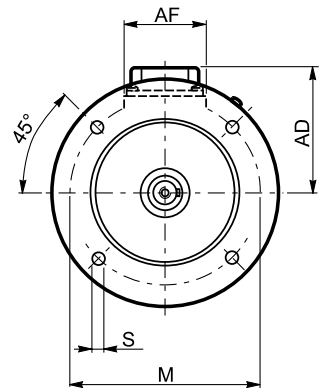
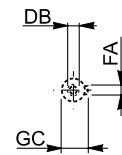
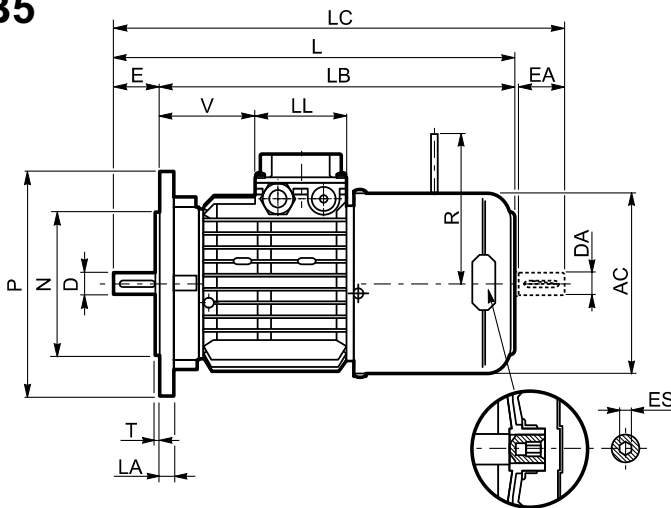
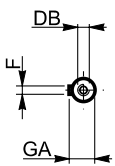


BN_FA

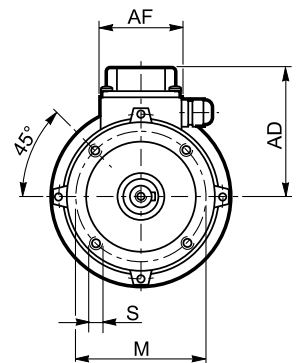
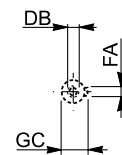
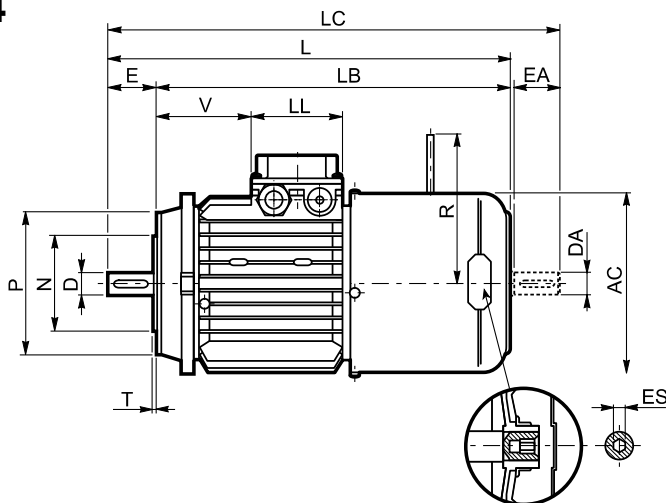
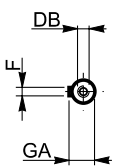
IM B3

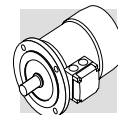


IM B5



IM B14





BN_FA (IM B3)	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Cassa / Frame / Gehäuse / Carcasse						Motore / Motor / Motor / Moteur											
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	B	A	HA	BB	AB	K	C	H	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V	R	ES
BN 63	11	23	M4	12.5	4	80	100	7	96	120	7	40	63	121	269	246	294	92	74	80	51	116	5
BN 71	14	30	M5	16	5	90	112	8	112	135	7	45	71	138	310	280	342	105	74	80	68	124	5
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	125	9.5	124	153	10	50	80	156	346	306	388	115	74	80	83	134	5
BN 90S	24	50	M8	27	8	100	140	13	130	174	10	56	90	176	385	335	437	133	98	98	71	134	6
BN 90L	24	50	M8	27	8	125	140	13	155	174	10	56	90	176	409	359	461	133	98	98	95	160	6
BN 100	28	60	M10	31	8	140	160	14	175	192	12	63	100	195	458	398	521	142	98	98	119	160	6
BN 112	28	60	M10	31	8	140	190	14	175	224	12	70	112	219	484	424	547	157	98	98	142	198	6
BN 132S	38	80	M12	41	10	140	216	16	180	260	12	89	132	258	565	485	648	193	118	118	180	200 ⁽²⁾	6
BN 132M	38	80	M12	41	10	178	216	16	218	260	12	89	132	258	603	523	686	193	118	118	180	200 ⁽²⁾	6

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	9.5	3.5	10	138	310	280	342	108	74	80	68	124	5
BN 80	19	40	M6	21.5	6	165	130	200	11.5	3.5	11.5	156	346	306	388	119	74	80	83	134	5
BN 90 S	24	50	M8	27	8	165	130	200	11.5	3.5	11.5	176	409	359	461	133	98	98	95	134	6
BN 90 L	24	50	M8	27	8	165	130	200	11.5	3.5	11.5	176	409	359	461	133	98	98	95	160	6
BN 100	28	60	M10	31	8	215	180	250	14	4	14	195	458	398	521	142	98	98	119	160	6
BN 112	28	60	M10	31	8	215	180	250	14	4	15	219	484	424	547	157	98	98	128	198	6
BN 132 S	38	80	M12	41	10	265	230	300	14	4	16	258	565	485	648	193	118	118	142	200 ⁽²⁾	6
BN 132 M	38	80	M12	41	10	265	230	300	14	4	16	258	603	523	686	193	118	118	180	200 ⁽²⁾	6
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	258	672	562	755	193	118	118	218	217	6
BN 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	736	626	820	245	187	187	51	247	—
BN 160 L	42 38 ⁽¹⁾	110 80 ⁽¹⁾	M16 M12 ⁽¹⁾	45 41 ⁽¹⁾	12 10 ⁽¹⁾	300	250	350	18.5	5	15	310	736	626	820	245	187	187	51	247	—
BN 180 M	48 38 ⁽¹⁾	110 80 ⁽¹⁾	M16 M12 ⁽¹⁾	51.5 41 ⁽¹⁾	14 10 ⁽¹⁾	300	250	350	18.5	5	15	310	780	670	864	245	187	187	51	247	—

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	2.5	138	310	280	342	108	74	80	68	124	5
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	80	120	M6	3	156	346	306	388	119	74	80	83	134	5
BN 90 S	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8	3	176	409	359	461	133	98	98	95	134	6
BN 90 L	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8	3	176	409	359	461	133	98	98	95	160	6
BN 100	28	60	M10	31	8	130	110	160	M8	3.5	195	458	398	521	142	98	98	119	160	6
BN 112	28	60	M10	31	8	130	110	160	M8	3.5	219	484	424	547	157	98	98	128	198	6
BN 132 S	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	565	485	648	193	118	118	142	200 ⁽²⁾	6
BN 132 M	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	603	523	686	193	118	118	180	200 ⁽²⁾	6

N.B.:

1) Queste dimensioni sono riferite alla seconda estremità d'albero.

2) Per freno FD07 quota R=226

Per la versione BN..FA le dimensioni della scatola morsetti AD, AF, LL, V sono uguali al tipo BN..FD.

L'esagono ES non è presente con l'opzione PS.

NOTE:

1) These values refer to the rear shaft end.

2) 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) Diese Maße betreffen das zweite Wellenende

2) 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.

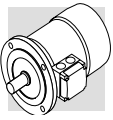
REMARQUE :

1) Ces dimensions se réfèrent à la deuxième extrémité de l'arbre

2) Pour frein FD07 valeur R=226

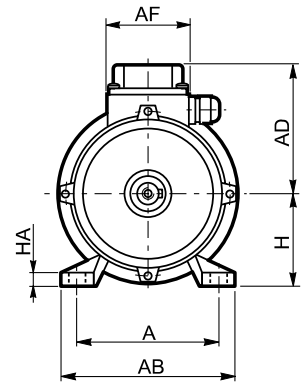
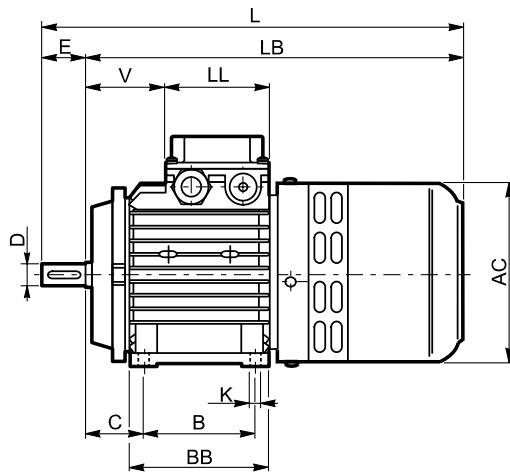
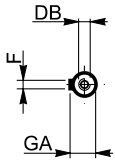
Pour moteurs type BN..FA les dimensions de la boîte à bornes AD, AF, LL, V sont les mêmes de BN..FD.

L'hexagone ES n'est pas disponible avec l'option PS.

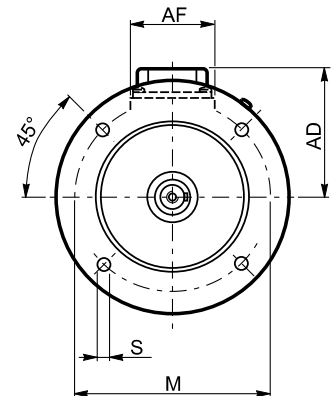
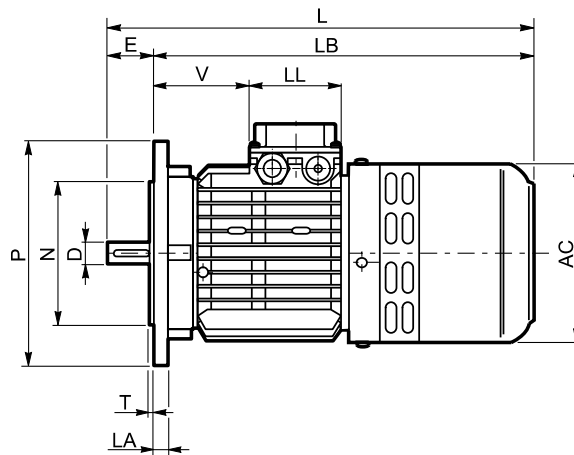
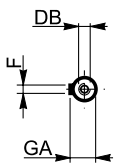


BN_BA

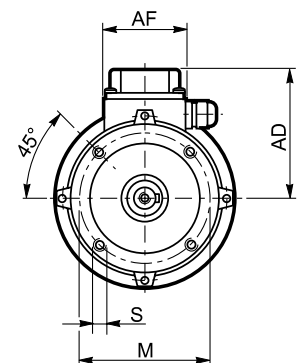
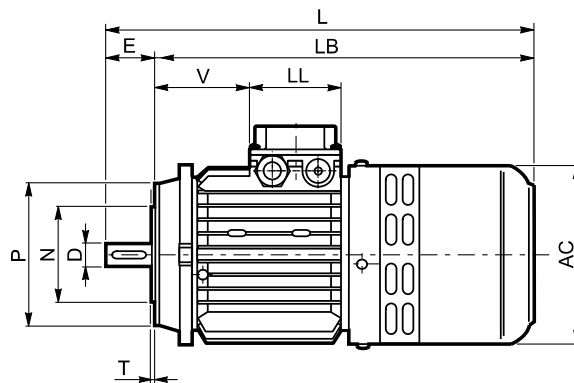
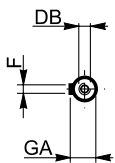
IM B3

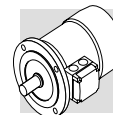


IM B5



IM B14





BN_BA (IM B3)	Albero / Shaft / Welle / Arbre					Cassa / Frame / Gehäuse / Carcasse						Motore / Motor / Motor / Moteur									
	D DA	E EA	DB	GA GC	F FA	B	A	HA	BB	AB	K	C	H	AC	L	LB	LC	AD	AF	LL	V
BN 71	14	30	M5	16	5	90	112	8	112	135	7	45	71	138	327	298	342	108	74	80	68
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	125	9.5	124	153	10	50	80	156	372	332	388	119	74	80	83
BN 90S	24	50	M8	27	8	100	140	13	130	174	10	56	90	176	400	350	437	133	98	98	71
BN 90L	24	50	M8	27	8	125	140	13	155	174	10	56	90	176	425	375	461	133	98	98	95
BN 100	28	60	M10	31	8	140	160	14	175	192	12	63	100	195	477	417	521	142	98	98	119
BN 112	28	60	M10	31	8	140	190	14	175	224	12	70	112	219	500	440	547	157	98	98	128
BN 132S	38	80	M12	41	10	140	216	16	180	260	12	89	132	258	600	520	648	193	118	118	142
BN 132M	38	80	M12	41	10	178	216	16	218	260	12	89	132	258	638	558	686	193	118	118	180

BN_BA (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	AD	AF	LL	V		
BN63	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	9.5	3.5	10	138	327	297	108	74	80	68		
BN 80	19	40	M6	21.5	6	165	130	200	11.5	3.5	11.5	156	372	332	119	74	80	83		
BN 90 S	24	50	M8	27	8	165	130	200	11.5	3.5	11.5	176	425	375	133	98	98	95		
BN 90 L	24	50	M8	27	8	165	130	200	11.5	3.5	11.5	176	425	375	133	98	98	95		
BN 100	28	60	M10	31	8	215	180	250	14	4	14	195	477	417	142	98	98	119		
BN 112	28	60	M10	31	8	215	180	250	14	4	15	219	500	440	157	98	98	128		
BN 132 S	38	80	M12	41	10	265	230	300	14	4	16	258	600	520	193	118	118	142		
BN 132 M	38	80	M12	41	10	265	230	300	14	4	16	258	638	558	193	118	118	180		

BN_BA (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	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	2.5	138	327	297	108	74	80	68		
BN 80	19	40	M6	21.5	6	100	80	120	M6	3	156	372	332	119	74	80	83		
BN 90 S	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8	3	176	425	375	133	98	98	95		
BN 90 L	24	50	M8	27	8	115	95	140	M8	3	176	425	375	133	98	98	95		
BN 100	28	60	M10	31	8	130	110	160	M8	3.5	195	477	417	142	98	98	119		
BN 112	28	60	M10	31	8	130	110	160	M8	3.5	219	500	440	157	98	98	128		
BN 132 S	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	600	520	193	118	118	142		
BN 132 M	38	80	M12	41	10	165	130	200	M10	4	258	638	558	193	118	118	180		

N.B.:

Per la versione BN..BA le dimensioni della scatola morsetti AD, AF, LL, V sono uguali al BN..FD.

NOTE:

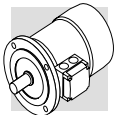
For motors type BN..BA, the terminal box sizes AD, AF, LL, V are the same as for BN..FD.

HINWEIS:

Bei der Motor typ BN..BA sind die Maße des Klemmenkastens AD, AF, LL, V denen der Version BN..FD gleich.

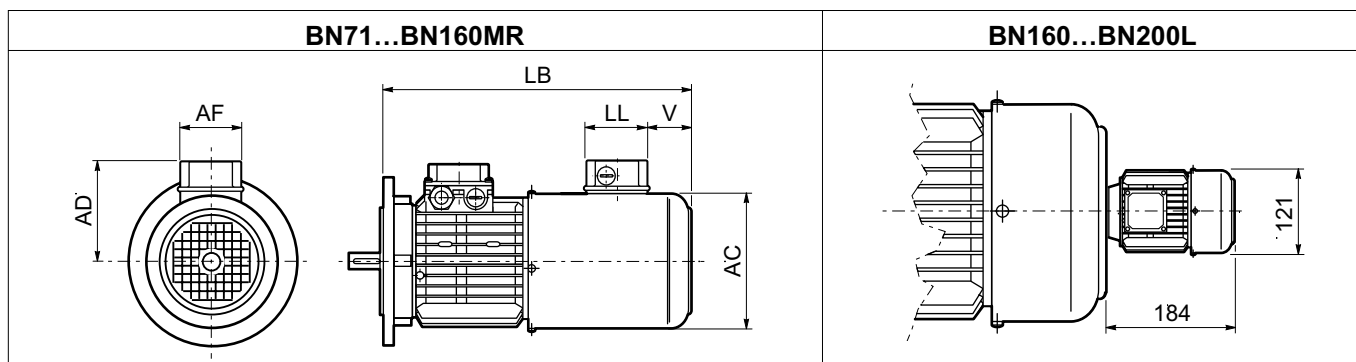
REMARQUE :

Pour moteurs type BN..BA les dimensions de la boîte à bornes AD, AF, LL, V sont les mêmes de BN..FD.



U1

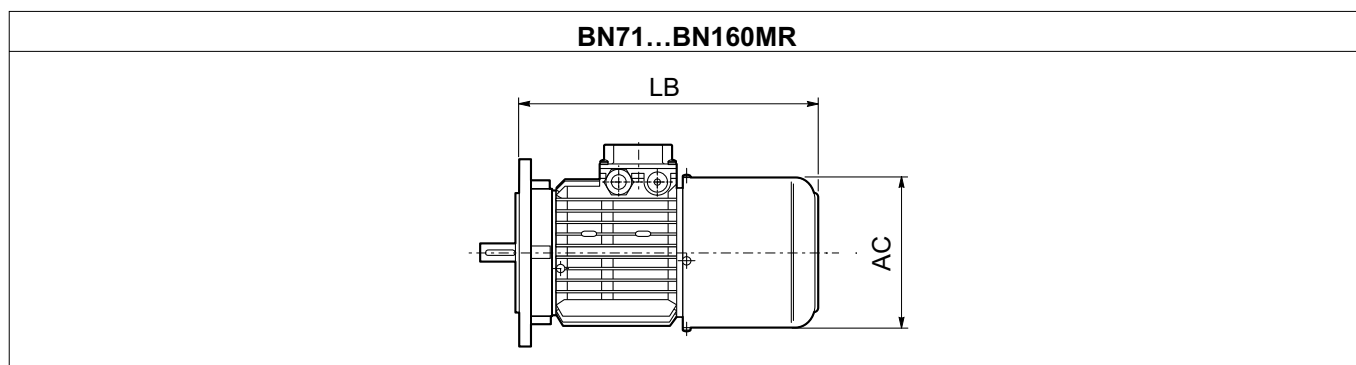
BN, BN_FD, BN_FA



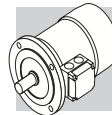
	LB	AC	AD	AF	LL	V
BN71	312	138	112	70	70	36
BN80	361	156	120	70	70	40
BN90S / BN90L	407	176	131	70	70	45
BN100	426	195	145	90	90	40
BN112	455	219	155	70	70	55
BN132S	536	258	174	70	70	87
BN132M	574	258	174	70	70	87
BN160MR	613	258	174	70	70	87

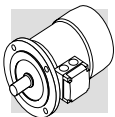
U2





BN, BN_FD, BN_FA



	LB	AC
BN71	312	138
BN80	361	156
BN90S / BN90L	407	176
BN100	426	195
BN112	455	219
BN132S	536	258
BN132M	574	258
BN160MR	613	258





R4				
Descrizione	Description	Beschreibung	Description	
 70 71	VR 3 - Inserimento versione P - realizzazione disegni e aggiornamento pesi.	<i>VR 3 - Added foot mounted "P" version with relevant drawing and weight info.</i>	VR 3 - zusätzliche Fußausführung "P" mit entsprechender Zeichnung und Gewichtsangabe.	<i>VR 3 - Ajoutée forme de construction "P" avec plans et poids corrigés.</i>
 74 75	VR 5.5 - Inserimento versione P - realizzazione disegni, quotatura e aggiornamento pesi.	<i>VR 5.5 - Added foot mounted "P" version with relevant drawing and weight info.</i>	VR 5.5 - zusätzliche Fußausführung "P" mit entsprechender Zeichnung und Gewichtsangabe.	<i>VR 5.5 - Ajoutée forme de construction "P" avec plans et poids corrigés.</i>
 78 79	VR 10 - Inserimento versione P - realizzazione disegni, quotatura e aggiornamento pesi.	<i>VR 10 - Added foot mounted "P" version with relevant drawing and weight info.</i>	VR 10 - zusätzliche Fußausführung "P" mit entsprechender Zeichnung und Gewichtsangabe.	<i>VR 10 - Ajoutée forme de construction "P" avec plans et poids corrigés.</i>
 204	Corretto dimensioni albero uscita C70 da 50 mm a 60 mm.	<i>Corrected dimensions for output shaft of C70 into 60 mm.</i>	Von 50 mm in 60 mm korrigierte Abmessungen für Abtriebswelle C70.	<i>Corrigé le dimensions pour l'arbre lent C 70 de 50 à 60 millimètres.</i>

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.

