
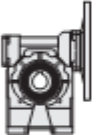
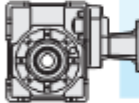

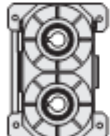





INDICE		INDEX	INHALTSVERZEICHNIS	
<b>1.0</b>	<b>GENERALITA'</b>	<b>GENERAL INFORMATION</b>	<b>ALLGEMEINES</b>	<b>2</b>
1.1	Unità di misura	<i>Measurement units</i>	Maßeinheiten	3
1.2	Potenza	<i>Power</i>	Leistung	3
1.3	Rapporto di riduzione	<i>Reduction Ratio</i>	Untersetzungsverhältnis	3
1.4	Momento torcente	<i>Torque</i>	Drehmoment	3
1.5	Fattore di servizio	<i>Service factor</i>	Betriebsfaktor	4
1.6	Rendimento	<i>Efficiency</i>	Wirkungsgrad	5
1.7	Irreversibilità	<i>Irreversibility</i>	Selbsthemmung	6
1.8	Gioco angolare	<i>Backlash</i>	Winkelspiel	7
1.9	Senso di rotazione	<i>Direction of rotation</i>	Drehrichtung	7
1.10	Carichi radiali	<i>Radial load</i>	Radialbelastungen	8
1.11	Potenza termica	<i>Thermal power</i>	Thermische Leistung	10
1.12	Selezione	<i>Selection</i>	Wahl	11
1.13	Lubrificazione	<i>Lubrication</i>	Schmierung	12
1.14	Installazione	<i>Installation</i>	Installation	13
1.15	Manutenzione	<i>Maintenance</i>	Wartung	14
1.16	Verniciatura	<i>Painting</i>	Lackierung	14
	<b>2.0</b>			
	<b>RIDUTTORI A VITE SENZA FINE X</b>	<b>X WORM GEARBOXES</b>	<b>SCHNECKENGETRIEBE X</b>	<b>15</b>
	<b>3.0</b>			
	<b>RIDUTTORI A VITE SENZA FINE K</b>	<b>K WORM GEARBOXES</b>	<b>SCHNECKENGETRIEBE K</b>	<b>41</b>
	<b>4.0</b>			
	<b>RIDUTTORI A VITE SENZA FINE CON PRECOPIA H</b>	<b>H HELICAL WORM GEAR-BOXES</b>	<b>STIRNRAD-SCHNECKENGETRIEBE H</b>	<b>63</b>
	<b>5.0</b>			
	<b>RIDUTTORI A VITE SENZA FINE COMBINATI</b>	<b>COMBINED WORM GEAR-BOXES</b>	<b>DOPPEL-SCHNECKENGETRIEBE</b>	<b>85</b>
	<b>6.0</b>			
	<b>RIDUTTORI A VITE SENZA FINE CON DOPPIA USCITA</b>	<b>DOUBLE OUTPUT WORM GEARBOXES</b>	<b>SCHNECKENGETRIEBE MIT ZWEI AUSGANGSWELLEN</b>	<b>111</b>
	<b>7.0</b>			
	<b>VARIATORI N</b>	<b>VARIATORS N</b>	<b>VERSTELLGETRIEBE N</b>	<b>121</b>
	<b>8.0</b>			
	<b>VARIATORI UDL</b>	<b>VARIATORS UDL</b>	<b>VERSTELLGETRIEBE UDL</b>	<b>133</b>
	<b>9.0</b>			
	<b>MOTORI ELETTRICI</b>	<b>ELECTRIC MOTORS</b>	<b>ELEKTROMOTOREN</b>	<b>139</b>



## 1.0 Generalità

TRAMEC si presenta oggi sul mercato con la nuova gamma di riduttori a vite senza fine con le seguenti serie:

### Serie X

Riduttore a vite senza fine con corpo monolitico caratterizzato da una alta modularità di fissaggio grazie alla lavorazione in tolleranza di tutti i piani di appoggio.

## 1.0 General information

TRAMEC has introduced on the market a new range of worm gearboxes available as follows:

### Series X

Worm gearbox with monolithic body. Thanks to tolerance machining of all faces, the X series stands out for its high modularity of fastening options.



## 1.0 Allgemeines

TRAMEC hat auf dem Markt eine neue Auswahl an Schneckengetriebe aufgebracht:

### Serie X

Schneckengetriebe mit monolithischem Gehäuse e. Dank der Bearbeitung mit Toleranz der Ablageflächen ist die X Serie durch die umfangreiche Modularität der Befestigungsmöglichkeiten gekennzeichnet.

### Serie K

Riduttori a vite senza fine con forma rotonda che consente ingombri e pesi inferiori. Svariate possibilità di versioni sono facilmente ottenibili anche grazie ai suoi particolari di collegamento (piedi e flange) che sono separati.

### Series K

Worm gearboxes with round shape are light in weight and require reduced space. The coupling parts (feet and flanges) are separated and therefore offer the possibility to obtain countless versions.



### Serie K

Schneckengetriebe in rundem Gehäuse weisen ein geringes Gewicht auf und benötigen weniger Platz. Die Anbauteile (Fuesse und Flansche) sind modular aufgebaut, wodurch viele unterschiedliche Versionen möglich sind.

### Serie H

Riduttore a vite senza fine con precoppia cilindrica con corpo monolitico. Si ottengono così rapporti più elevati conservando un buon rendimento.

### Series H

Worm gearbox with cylindrical pre-stage modute and single piece body. It offers higher ratios by maintaining a good efficiency.



### Serie H

Schneckengetriebe mit zylindrischem Vorstufen-Modul und einteiligem Gehäuse. Es bietet höhere Untersetzungen bei gleichzeitig guter Effizienz.

### Serie KX - XX - KK

Riduttore combinato a doppia vite senza fine caratterizzato da elevate riduzioni di velocità.

### KX - XX - KK Series

Worm gearbox with cylindrical pre-stage Combined worm gearbox with double worm shaft, it offers high speed reductions.

### Serie KX - XX - KK

Kombinierte Doppelschneckengetriebe ermöglichen eine hohe Anzahl an Untersetzungsmöglichkeiten.



1.1 Unità di misura

1.1 Measurement units

1.1 Masseinheiten

Simbolo Symbol Symbol	Unità di misura Measurement unit Maßeinheit	Definizione	Definition	Beschreibung
FS'		Fattore di servizio riduttore	<i>Gearbox service factor</i>	Betriebsfaktor des Getriebes
FS		Fattore di servizio dell'applicazione	<i>Application service factor</i>	Betriebsfaktor der Anwendung
$i_1$		Rapporto di riduzione del 1° riduttore	<i>Ratio of 1st gearbox</i>	Untersetzungsverhältnis des 1. Getriebes
$i_2$		Rapporto di riduzione del 2° riduttore	<i>Ratio of 2nd gearbox</i>	Untersetzungsverhältnis des 2. Getriebes
$i_n$		Rapporto di riduzione	<i>Reduction ratio</i>	Untersetzungsverhältnis
$M_{2S}$	[Nm]	Coppia di slittamento	<i>Slipping torque</i>	Rutschmoment
$n_1$	[min <sup>-1</sup> ]	Giri in entrata	<i>Input speed</i>	Antriebsdrehzahl
$n_2$	[min <sup>-1</sup> ]	Giri in uscita	<i>Output speed</i>	Abtriebsdrehzahl
P	[kW]	Potenza riduttore	<i>Gearbox capacity</i>	Getriebeleistung
P'	[kW]	Potenza richiesta in entrata	<i>Power required at input</i>	Erforderliche Leistung am Antrieb
$P_1$	[kW]	Potenza motoriduttore	<i>Gear motor power</i>	Getriebemotor Leistung
$P_2$	[kW]	Potenza in uscita	<i>Output power</i>	Abtriebsleistung
$P_c$	[kW]	Potenza termica corretta	<i>Corrected thermal power</i>	verbesserte thermische Leistung
$P_n$	[kW]	Potenza termica nominale	<i>Thermal power</i>	Thermische Nennleistung
$F_{r1}$	[N]	Carico radiale albero entrata	<i>Input shaft radial load</i>	Radiallast an Antriebswelle
$F_{r2}$	[N]	Carico radiale albero uscita	<i>Output shaft radial load</i>	Radiallast an Abtriebswelle
$F_{a1}$	[N]	Carico assiale albero entrata	<i>Input shaft axial load</i>	Axiallast an Abtriebswelle
$F_{a2}$	[N]	Carico assiale albero uscita	<i>Output shaft axial load</i>	Axiallast an Abtriebswelle
Rd		Rendimento dinamico	<i>Dynamic efficiency</i>	dynamischer Wirkungsgrad
Rs		Rendimento statico	<i>Static efficiency</i>	statischer Wirkungsgrad
Ta	[°C]	Temperatura ambiente	<i>Ambient temperature</i>	Umgebungstemperatur
$T_{2M}$	[Nm]	Momento torcente riduttore	<i>Gearbox torque</i>	Getriebe Drehmoment
$T_2$	[Nm]	Momento torcente motoriduttore	<i>Gear motor torque</i>	Getriebemotor Drehmoment
$T_c$	[Nm]	Momento torcente da utilizzare per la scelta del riduttore	<i>Torque to be used for the selection of the gearbox</i>	Drehmoment, das zur Wahl des Getriebe zu benutzen ist
$T_2'$	[Nm]	Momento torcente richiesto	<i>Required Torque</i>	benötigtes Drehmoment

1.2 Potenza

1.2 Power

1.2 Leistung

P = Potenza massima applicabile in entrata con vite ad albero maschio riferita alla velocità  $n_1$  con un fattore di servizio FS = 1 e a un servizio continuo S1.

*P = max. power applicable at input with male worm shaft, referred to  $n_1$  speed, service factor FS=1, on S1 continuous duty.*

P = am Antrieb max. anwendbare Leistung, mit Schneckenwellenzapfen bez.  $n_1$  Antriebsdrehzahl, Betriebsfaktor FS=1 und S1 Dauerbetrieb.

$P_1$  = Potenza motore consigliata riferita alla velocità  $n_1$  con il fattore di servizio FS riportato in tabella a pag. 4 e a servizio continuo S1.

*$P_1$  = recommended motor power, referred to  $n_1$  speed, service factor FS as reported in the table on page 4, on S1 continuous duty.*

$P_1$  = beratede Motorleistung bez.  $n_1$  Drehzahl, FS Betriebsfaktor (wie es in der Tabelle auf Seite 4 angegeben wird) und S1 Dauerbetrieb.

E' possibile determinare la potenza necessaria in entrata P' in base alla coppia  $T_2'$  richiesta all'applicazione secondo la seguente formula:

*The necessary input power with regard to  $T_2'$  torque required by the application, is to be calculated with the following formula:*

Die am Antrieb erforderliche Leistung P' (auf Grund des von der Anwendung verlangten  $T_2$  Drehmoments) kann wie folgt kalkuliert werden:

$$P' = \frac{T_2' \cdot n_2}{9550 \cdot Rd} \quad [kW]$$

1.3 Rapporto di riduzione

1.3 Reduction Ratio

1.3 Untersetzungsverhältnis

$i_n$  = È il rapporto di riduzione della velocità, definito come:

*$i_n$  = speed reduction ratio, defined as follows:*

$i_n$  = Drehzahluntersetzungsverhältnis, wird wie folgt definiert:

$$i_n = \frac{n_1}{n_2}$$

1.4 Momento torcente

1.4 Torque

1.4 Drehmoment

$T_{2M}$  = È la massima coppia trasmissibile in uscita del riduttore con carico uniforme riferito alla velocità  $n_1$  con un fattore di servizio FS = 1 e a servizio continuo S1.

*$T_{2M}$  = max. torque transmissible at gearbox output with uniform load, referred to  $n_1$  speed, service factor FS = 1, on S1 continuous duty.*

$T_{2M}$  = am Getriebeabtrieb max. übertragbaren Drehmoment, bei gleichmäßiger Last bez.  $n_1$  Drehzahl, Betriebsfaktor FS = 1 und S1 Dauerbetrieb.

$T_2$  = È la coppia in uscita del motoriduttore riferita alla velocità  $n_1$  alla potenza  $P_1$ , con il fattore di servizio FS riportato in tabella e a servizio continuo S1.

*$T_2$  = output torque transmissible to the geared motor, referred to  $n_1$  speed,  $P_1$  power, FS service factor as reported in the table, on S1 continuous duty.*

$T_2$  = übertragbares Abtriebsdrehmoment, bezogen auf die Antriebsdrehzahl  $n_1$ , die Leistung  $P_1$  und dem in der Tabelle angegebenen Betriebsfaktor FS bei Dauerbetrieb S1.

$$T_{2M} = \frac{9550 \cdot P_1 \cdot Rd}{n_2} \quad [Nm]$$

### 1.5 Fattore di servizio FS

È il valore che tiene in considerazione le varie condizioni di funzionamento:

- tipologia di applicazione ovvero natura del carico (A-B-C)
- durata di funzionamento (ore giornaliere h/gg)
- numero di avviamenti/ora

Il coefficiente così trovato (FS) dovrà essere uguale o inferiore al fattore di servizio del riduttore da adottare FS' dato dal rapporto tra la coppia  $T_{2M}$  indicata a catalogo e la coppia  $T_2$  richiesta dall'applicazione.

### 1.5 FS Service factor

Value which takes the different operating conditions into consideration:

- type of application or type of load (A-B-C)
- length of operation (hours per day h/d)
- number of start-ups/hour

This coefficient (FS) will have to be equal or lower than the FS of selected gearbox FS' given by the ratio between  $T_{2M}$  torque mentioned in the catalogue and the  $T_2$  torque required by the application.

### 1.5 Betriebsfaktor FS

Wert, der die verschiedenen Betriebsbedingungen in Betracht zieht:

- Art der Anwendung oder Art der Last (A-B-C)
- Betriebsdauer (Stunden pro Tag)
- Zahl der Starten pro Stunde

Der so berechnete Koeffizient (FS) muss kleiner oder gleich dem Betriebsfaktor FS' des Getriebes sein, welcher sich aus dem Verhältnis zwischen dem im Katalog angegebenen maximalen Drehmoment  $T_{2M}$  und dem von der Anwendung benötigten Drehmoment  $T_2$  ergibt.

$$FS' = \frac{T_{2M}}{T_2} > FS$$

I valori di FS indicati in tabella sono relativi all'azionamento del motore elettrico; se utilizzato un motore a scoppio, si dovrà tenere conto di un fattore di moltiplicazione 1.3 se a più cilindri e 1.5 se monocilindrico. Se il motore elettrico applicato è autofrenante occorre considerare un numero di avviamenti doppio di quello effettivamente richiesto.

FS values reported in the table refer to the electric motor operation; should a combustion motor be used, consider a multiplication factor of 1.3 for a multicylinder motor, of 1.5 for a single-cylinder one. If an electric brake motor is used, consider a number of start-ups which is twice as much the number actually required.

Die in der Tabelle angegebenen FS Werte beziehen sich auf Anwendung eines Elektromotors. Falls einen Verbrennungsmotor verwendet wird, dann soll einen Multiplikationsfaktor von 1.3 für Mehrzylindermotor oder von 1.5 für Einzylindermotor in Betracht gezogen werden. Falls es sich um einen Elektro-Bremsmotor handelt, dann ist die Zahl der Starten doppelt zu zählen.

Classe di carico Load class Lastklasse	h/gg h/d St./Tag	N. AVVIAMENTI/ORA / N. START-UP/HOUR/ ANZAHL DER STARTVORGÄNGE PRO STUNDE								
		2	4	8	16	32	63	125	250	500
<b>A</b>	4	0.8	0.8	0.9	0.9	1.0	1.1	1.1	1.2	1.2
	8	1.0	1.0	1.1	1.1	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
	16	1.3	1.3	1.3	1.3	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
	24	1.5	1.5	1.5	1.5	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8
	APPLICAZIONI / APPLICATIONS / ANWENDUNGEN									
Agitatori per liquidi puri Alimentatori per foci Alimentatori a disco Filtri di lavaggio con aria Generatori Pompe centrifughe Trasportatori con carico uniforme			Pure liquid agitators Foumace feeders Disc feeders Air laundry filters Generators Centrifugal pumps Uniform load conveyors			Rührwerke für reine Flüssigkeiten Beschickungsvorrichtungen für Brennöfen Teileraufgeber Spülfilter Generatoren Kreiselumpen Förderer mit gleichmäßig verteilter Last				
Carico uniforme Uniform load Gleichmäßig verteilte Last										
<b>B</b>	4	1.0	1.0	1.0	1.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
	8	1.3	1.3	1.3	1.3	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
	16	1.5	1.5	1.5	1.5	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8
	24	1.8	1.8	1.8	1.8	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
	APPLICAZIONI / APPLICATIONS / ANWENDUNGEN									
Agitatori per liquidi e solidi Alimentatori a nastro Argani con medio servizio Filtri con pietre e ghiaia Viti per espulsione acqua Flocculatori Filtri a vuoto Elevatori a tazze Gru			Liquid and solid agitators Belt conveyors Medium service winches Stone and gravel filters Dewatering screws Flocculator Vacuum filters Bucket elevators Cranes			Rührwerke für Flüssigkeiten und Feststoffe Bandförderer Mittlere Winden Filter mit Steinen/Kies Abwasserschnecken Flockvorrichtungen Vakuumfilter Becherwerke Kräne				
Carico con urti moderati Moderate shock load Last mit mäßigen Stößen										
<b>C</b>	4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
	8	1.5	1.5	1.5	1.5	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8
	16	1.8	1.8	1.8	1.8	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
	24	2.2	2.2	2.2	2.2	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5
	APPLICAZIONI / APPLICATIONS / ANWENDUNGEN									
Argani per servizio pesante Estrusori Calandre per gomma Presse per mattoni Pialatrici Mulini a sfera			Heavy duty hoists Extruders Crusher rubber calenders Brick presses Planing machine Ball mills			Winden für schwere Lasten Extruder Gummikalander Ziegelpressen Hobelmaschinen Kugelmühle				
Carico con urti forti Heavy shock load Last mit starken Stößen										



### 1.6 Rendimento

**Rd** - È il rendimento dinamico, definito come rapporto tra la potenza in uscita  $P_2$  e quella in entrata  $P_1$ . Dipende principalmente dalla velocità di strisciamento, dal tipo di lubrificante e dall'angolo d'elica. I valori indicati nelle tabelle sono validi se si applica la corrispondente coppia in uscita. In fase di rodaggio, circa le prime 300 ore di funzionamento sotto carico, il valore deve essere considerato inferiore del 30% rispetto a quello indicato in tabella.

**Rs** - È il rendimento statico che si ha al momento dell'avviamento del riduttore e varia in base al rapporto di riduzione. Risulta importante, per una corretta valutazione del riduttore da impiegare, nelle applicazioni in cui non si raggiungono mai le condizioni di regime come nei funzionamenti intermittenti. Analogamente al caso dinamico, anche il rendimento statico durante il rodaggio risulta inferiore del 30% rispetto al valore indicato in tabella.

### 1.6 Efficiency

**Rd** - dynamic efficiency, defined as the ratio between  $P_2$  output power and  $P_1$  input power. It mainly depends on the slipping speed, the type of lubricant and the lead angle. The values reported in the table are valid when the corresponding output torque is applied. During the first 300 operating hours under load, the value to be considered is 30% lower than that reported in the table.

**Rs** - static efficiency at gearbox start-up; it changes depending on the reduction ratio. Rs value is important for selecting the right gearbox for applications where a steady state is never achieved, as for intermittent duty applications. Same as dynamic efficiency, static efficiency too during the running-in period will be 30% lower than the value reported in the table.

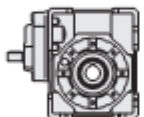
### 1.6 Wirkungsgrad

**Rd** - dynamischer Wirkungsgrad, ist das Verhältnis zwischen  $P_2$  Abtriebsleistung und  $P_1$  Antriebsleistung. Rd Wert wird durch Gleitgeschwindigkeit, Art des Schmiermittels und Steigungswinkel beeinflusst. Die Tabellen zeigen die Werte die gültig sind wenn das entsprechende Abtriebsdrehmoment gegeben ist. Während der Einlaufzeit in den ersten 300 Betriebsstunden unter Belastung, ist dieser Wert 30% niedriger als der in der Leistungstabelle angegebenen Wert.

**Rs** - statischer Wirkungsgrad beim Getriebebestart und in Abhängigkeit zur Untersetzung. Der Wert Rs ist wichtig für die Auswahl des richtigen Getriebes für Anwendungen wo ein stetiger Betrieb nicht auftritt, wie bei Anwendungen mit Aussetzbetrieb. Der statischer Wirkungsgrad auch während der Einlaufzeit wird 30% niedriger als der in der Tabelle angegebenen Wert.



X - K	Rs											
	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100
30	0.70	0.67	0.62	0.55	0.47	0.43	0.39	0.30	0.27	0.25	0.22	0.21
40	0.69	0.67	0.63	0.55	0.52	0.45	0.40	0.35	0.29	0.26	0.25	0.23
50	0.69	0.68	0.65	0.58	0.53	0.47	0.41	0.37	0.32	0.28	0.25	0.23
63	0.70	0.68	0.65	0.57	0.55	0.50	0.47	0.38	0.33	0.29	0.28	0.23
75	/	0.68	0.65	0.58	0.55	0.51	0.43	0.39	0.35	0.31	0.28	0.24
90	/	0.68	0.65	0.58	0.55	0.52	0.45	0.39	0.36	0.32	0.29	0.25
110	/	0.68	0.66	0.59	0.56	0.53	0.44	0.40	0.38	0.33	0.30	0.26
130	/	0.69	0.66	0.60	0.57	0.55	0.44	0.42	0.39	0.35	0.32	0.28

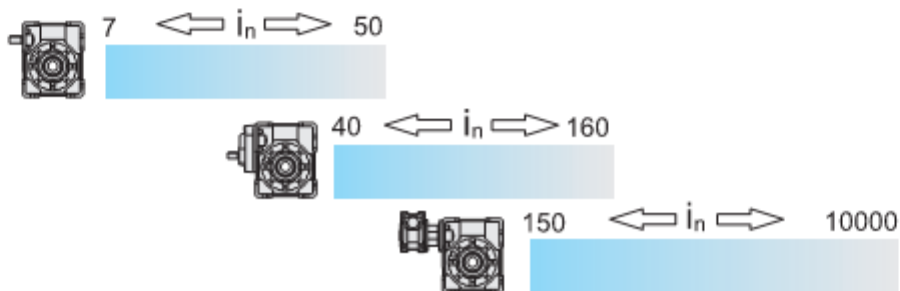


H	Rs										
	30	40	60	80	100	120	160	200	260	320	400
40	0.66	0.62	0.54	0.51	0.44	0.39	0.34	0.28	0.25	0.24	0.22
50	0.66	0.64	0.57	0.52	0.46	0.40	0.36	0.31	0.27	0.24	0.22
63	0.67	0.64	0.56	0.54	0.49	0.46	0.37	0.32	0.28	0.27	0.22
75	0.67	0.64	0.57	0.54	0.50	0.42	0.38	0.34	0.30	0.27	0.23
90	0.67	0.64	0.57	0.54	0.51	0.44	0.38	0.35	0.31	0.28	0.24
110	0.67	0.65	0.58	0.55	0.52	0.43	0.39	0.37	0.32	0.30	0.25
130	0.68	0.65	0.59	0.56	0.54	0.43	0.41	0.38	0.34	0.31	0.27

Stabilito il rapporto di riduzione necessario all'applicazione, dove è possibile, è consigliabile utilizzare i diversi tipi di riduttori che offrono, a parità di rapporto, un migliore rendimento dinamico.

Once the reduction ratio required by the application has been established, it is advisable to select a type of gearbox which, ratio being equal, offers better dynamic efficiency.

Nachdem das für die Anwendung erforderliche Untersetzungsverhältnis festgestellt worden ist, wählen Sie bei gleichem Untersetzungsverhältnis einen Getriebe- typ, den einen besseren dynamischen Wirkungsgrad aufweist.



## 1.7 Irreversibilità

Nelle applicazioni dove è necessario evitare la trasmissione del moto retrogrado o sostenere il carico, in assenza di alimentazione elettrica, è consigliabile adottare freni esterni.

Nei riduttori a vite senza fine emerge questa caratteristica naturale, denominata grado di irreversibilità, che cresce con l'aumentare del rapporto di riduzione in quanto strettamente legata al relativo rendimento.

Per ottenere alti gradi di irreversibilità occorre quindi adottare i rapporti di riduzione più elevati, senza dimenticare che, il rendimento, tende a crescere durante le prime 500 ore di funzionamento per poi stabilizzarsi sui valori riportati a catalogo.

### Irreversibilità statica

Condizione di impedimento alla rotazione comandata dall'albero lento senza escludere possibili ritorni lenti nel caso in cui il carico sia sottoposto a vibrazioni.

$R_s < 0.45$  si ha irreversibilità  
 $R_s = 0.45 \div 0.55$  irreversibilità incerta  
 $R_s > 0.55$  si ha reversibilità

### Irreversibilità dinamica

Condizione di arresto e quindi di sostegno del carico nel momento in cui cessa l'azione di comando. La condizione è più difficile da ottenere in quanto viene influenzata dal rendimento dinamico, dalla velocità di rotazione, da eventuali vibrazioni che il carico può generare e dalla direzione del movimento rispetto al carico.

Quest'ultima condizione è molto evidente nei sollevamenti:

un carico in salita, cessando l'azione di comando, deve arrestarsi e quindi assumere velocità zero (rendimento statico) prima di invertire il moto e cadere per gravità.

Un carico in discesa tende invece a proseguire nel suo moto ostacolato, nella caduta, dal solo rendimento dinamico.

$R_d < 0.45$  si ha irreversibilità  
 $R_d = 0.45 \div 0.55$  irreversibilità incerta  
 $R_d > 0.55$  si ha reversibilità

## 1.7 Irreversibility

*The use of external brakes is advised in case of applications where backwards motion must be hindered and the load must be held should the feed be cut off.*

*Some worm gearboxes feature natural irreversibility. The higher the ratio, the higher is the irreversibility, since it is strictly dependent on the relative efficiency.*

*In order to achieve high irreversibility it is therefore necessary to select higher efficiency reduction ratios not to forget that the efficiency is growing during the first 500 hours life until it stabilizes to the values mentioned in the catalogue.*

### Static irreversibility

*Static irreversibility occurs when the rotation controlled by the output shaft is hindered; possible slow returns cannot be excluded should the load be subject to vibrations.*

*$R_s < 0.45$  provides irreversibility  
 $R_s = 0.45 \div 0.55$  irreversibility is uncertain  
 $R_s > 0.55$  reversibility is possible*

### Dynamic irreversibility

*Dynamic irreversibility is characterized by stillstand and hold of the load when the drive stops.*

*It is more difficult to achieve this condition because it is influenced by dynamic efficiency, speed of rotation and possible vibrations generated by the motion direction with regard to the load.*

*This last condition is much more evident during the lifting: if the drive stops during the lifting of the load this has to come to a speed equals to zero (static irreversibility) before the reversal of motion rotation and its drop for gravity.*

*On the contrary the load during its descent gets its motion obstructed by its dynamic efficiency.*

*$R_d < 0.45$  provides irreversibility  
 $R_d = 0.45 \div 0.55$  irreversibility is uncertain  
 $R_d > 0.55$  reversibility is possible*

## 1.7 Selbsthemmung

Aussenbremsen sind bei Anwendungen zu benutzen, bei denen Rückbewegung vermeiden werden muss oder die Last auch im Falle von Fehlen an Speisung gehalten werden muss.

Einige Schneckengetriebe sind selbsthemmend. Je höher die Untersetzung ist, desto höher ist die Selbsthemmung, da diese stark vom jeweiligen Wirkungsgrad abhängig ist. Um eine höhere Selbsthemmung zu erreichen, wählen Sie bitte höhere Untersetzungsverhältnisse.

Bitte beachten Sie, dass der Wirkungsgrad der Getriebe in den ersten 500 Betriebsstunden ansteigt und sich erst anschließend auf die im Katalog angegebenen Werte stabilisiert.

### Statische Selbsthemmung

Statische Selbsthemmung liegt vor, wenn die von Abtriebswelle gesteuerten Drehung gehindert wird. Langsamer Rücklauf ist möglich, falls die Last Schwingungen ausgesetzt wird.

$R_s < 0.45$  es liegt Selbsthemmung vor  
 $R_s = 0.45 \div 0.55$  ungewisse Selbsthemmung  
 $R_s > 0.55$  es liegt Reversibilität vor

### Dynamische Selbsthemmung

Stillstand und Stütze der Last beim Aussetzen der Steuerung.

Diese Bedingung ist schwieriger zu erreichen, da sie vom dynamischen Wirkungsgrad, der Drehzahl und von der Last verursachten möglichen Vibrationen abhängig ist.

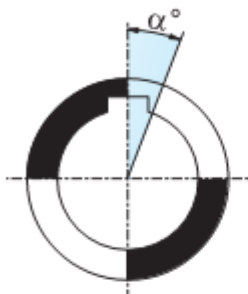
Dieser letzte Fall kommt bei Hubanwendungen stark zu tragen. Wenn der Antrieb während dem Hub stoppt, muss die Last eine Geschwindigkeit von annähernd null erreichen (statische Irreversibilität), bevor die Rotation sich umkehrt und die Last durch die Gravitation nach unten fährt. Dem entgegengesetzt bekommt die Last durch die Abwärtsbewegung Ihre dynamische Effizienz.

$R_d < 0.45$  es liegt Selbsthemmung vor  
 $R_d = 0.45 \div 0.55$  ungewisse Selbsthemmung  
 $R_d > 0.55$  es liegt Reversibilität vor

1.8 Gioco angolare

1.8 Backlash

1.8 Winkelspiel



**X - K**

i <sub>n</sub>	30		40		50		63		75		90		110		130	
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
5	10'	16'	9'	13.5'	7.5'	10.5'	7'	10'	/	/	/	/	/	/	/	/
7.5	10'	16'	9'	13.5'	7.5'	10.5'	7'	10'	7'	10'	6.5'	9.5'	6'	8'	6'	8'
10	10'	16'	9'	13.5'	7'	10.5'	7'	10'	7'	10'	6.5'	9'	6'	8'	6'	8'
15	10'	16'	9'	13.5'	7.5'	10.5'	7'	10'	7'	10'	6.5'	9'	6'	8'	6'	8'
20	9'	14.5'	7.5'	12'	6.5'	9.5'	6.5'	8.5'	6.5'	8.5'	6'	8.5'	6'	7'	6'	8'
25	9'	14.5'	7.5'	12'	6'	9.5'	6'	8.5'	6'	8.5'	6'	8.5'	5.5'	7'	5'	7'
30	9'	14.5'	7.5'	12'	6'	8.5'	6'	8.5'	6'	8.5'	6'	8.5'	5.5'	7'	5'	7'
40	9'	14.5'	7.5'	12'	6'	9.5'	6'	8.5'	6'	8.5'	6'	8'	5.5'	7'	5'	7'
50	8.5'	14'	7.5'	12'	6'	9.5'	6'	8.5'	6'	8.5'	6'	8'	5.5'	7'	5'	7'
65	8.5'	14'	7.5'	12'	6'	9'	6'	8'	6'	8'	6'	8'	5.5'	7'	5'	7'
80	8'	13.5'	7'	11.5'	6'	9'	5.5'	7.5'	5.5'	7.5'	5.5'	7.5'	5.5'	7'	5'	7'
100	8'	13'	7'	11'	6'	9'	5.5'	7.5'	5.5'	7.5'	5.5'	7.5'	5.5'	7'	5'	7'

**H**

i <sub>n</sub>	40		50		63		75		90		110		130	
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
30	12'	16.5'	10'	13.5'	9'	12'	9'	12'	8.5'	11.5'	7'	9'	7'	9'
40	12'	16.5'	10'	13.5'	9'	12'	9'	12'	8.5'	11'	7'	9'	7'	9'
60	12'	16.5'	10.5'	13.5'	9'	12'	9'	12'	8.5'	11'	7'	9'	7'	9'
80	10.5'	15'	9.5'	12.5'	8.5'	10.5'	8.5'	10.5'	8.5'	10.5'	7'	8'	7'	8'
100	10.5'	15'	9'	12.5'	8'	10.5'	8'	10.5'	8'	10.5'	6.5'	8'	6.5'	8'
120	12'	16.5'	10'	14.5'	8'	11.5'	9.5'	12'	8.5'	11'	7.5'	9'	6.5'	8'
160	10.5'	15'	9'	12.5'	8'	10.5'	8'	10.5'	8'	10.5'	6.5'	8'	6.5'	8'
200	10.5'	15'	9'	12.5'	8'	10.5'	8'	10.5'	8'	10'	6.5'	8'	6.5'	8'
260	10.5'	15'	9'	12.5'	8'	10.5'	8'	10.5'	8'	10'	6.5'	8'	6.5'	8'
320	10'	14.5'	9'	12'	7.5'	9.5'	7.5'	9.5'	7.5'	9.5'	6.5'	8'	6.5'	8'
400	10'	14'	9'	12'	7.5'	9.5'	7.5'	9.5'	7.5'	9.5'	6.5'	8'	6.5'	8'

Misurato bloccando l'albero entrata, e ruotando l'albero uscita nelle due direzioni applicando la coppia strettamente necessaria a creare il contatto tra i denti degli ingranaggi, al massimo pari al 2% della coppia nominale (T<sub>2M</sub>).

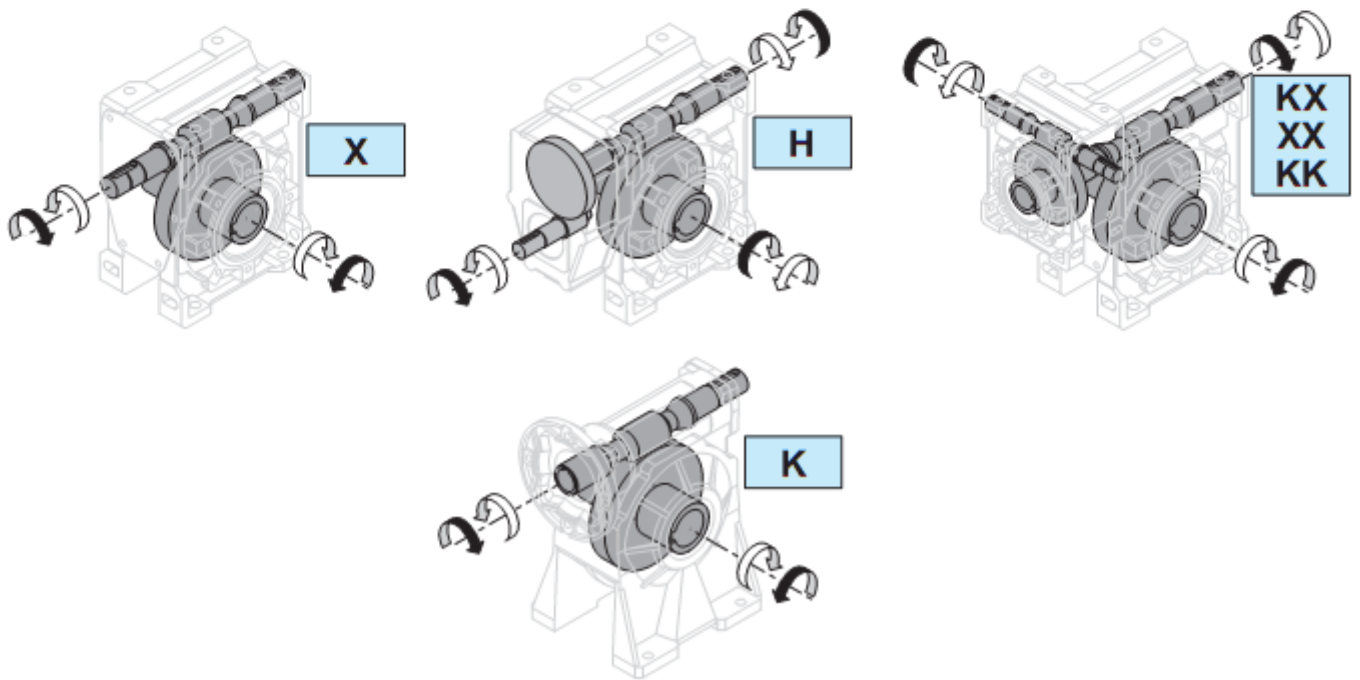
*Angular backlash measured after having blocked the input shaft by rotating output shaft in both directions and applying the torque which is strictly necessary to create a contact between the teeth of the gears. The applied torque should be at most 2% of the max. torque (T<sub>2M</sub>).*

Nachdem die Antriebswelle blockiert worden ist, darf das Winkelspiel auf die Abtriebswelle bemessen werden. Dabei soll die Antriebswelle in beiden Richtungen gedreht werden und ein Drehmoment ausgeübt werden, das zur Entstehen eines Kontaktes zwischen den Zahnen genuegt. Das ausgeübte Drehmoment soll höchstens 2% des max. von Getrieben garantierten Drehmoment (T<sub>2M</sub>) sein.

1.9 Senso di rotazione

1.9 Direction of rotation

1.9 Drehrichtung



### 1.10 Carichi radiali

Ogni tipo di organo di trasmissione che viene collegato o sull'albero in entrata o in quello di uscita determina carichi radiali rispettivamente  $Fr_1$  e  $Fr_2$ .

I valori riportati in tabella in funzione delle varie velocità in entrata e in uscita sono da considerarsi applicabili come forza agente a metà della sporgenza; per un posizionamento a 1/3 della lunghezza occorre aumentare i valori di tabella del 25% mentre per un posizionamento a 2/3 della lunghezza occorre diminuire gli stessi valori del 25%.

I valori dei carichi assiali applicabili in entrata  $Fa_1$  e in uscita  $Fa_2$  sono indicati nelle tabelle.

Negli alberi bisporgenti, ogni estremità può sopportare un carico radiale pari ai 3/5 dei valori riportati in tabella purché agiscano nello stesso senso e siano di pari intensità

### 1.10 Radial load

Any transmission device coupled to either the input or to the output shaft generates radial loads,  $Fr_1$  and  $Fr_2$  respectively.

The load values reported in the table, depending on input and output speed, are to be considered as acting at the half-way point of the projection; if the load is applied at 1/3 of the projection, increase the values in the table by 25%; if the load is applied at 2/3, reduce the values by 25%.

Axial loads applicable at input  $Fa_1$  and at output  $Fa_2$  are reported in the tables.

With regard to double projecting shafts, each end can sustain a radial load which equals 3/5 of the values listed in the table, on condition that they act in the same direction and have the same intensity.

### 1.10 Radial Load

Antriebsorgane, die mit der Antriebs- oder Abtriebswelle verbunden werden, bewirken Radialbelastungen ( $Fr_1$  und  $Fr_2$  beziehungsweise).

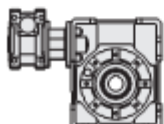
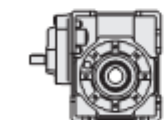
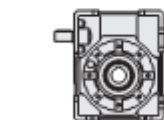
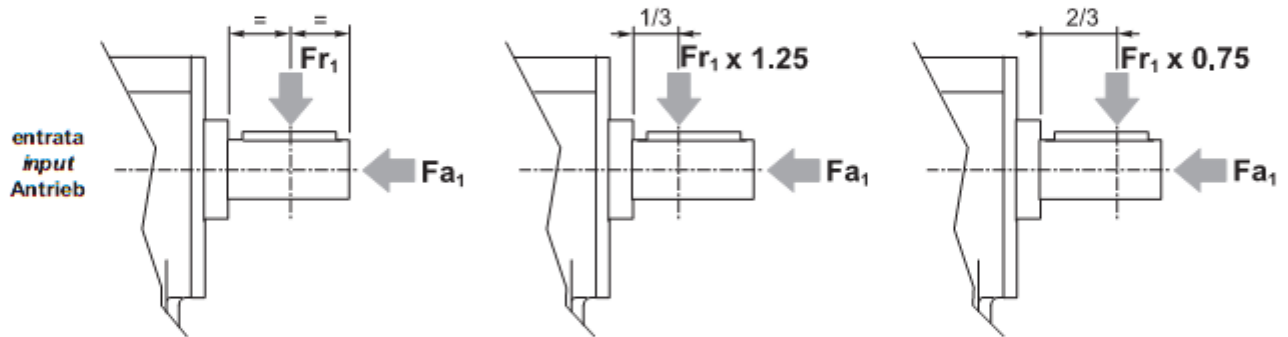
Die in der Tabelle nach Antriebs- und Abtriebsdrehzahl angegebenen Werte beziehen sich auf Belastungen, die in der Mitte der herausragenden Welle wirken; falls die Belastungen auf 1/3 der Länge wirken, sollen die in der Tabelle angegebenen Werte um 25% erhöht werden; falls sie auf 2/3 der Länge wirken, sollen die Werte der Tabelle um 25% reduziert werden.

Die Werte der anwendbaren Axialbelastungen ( $Fa_1$  am Antrieb und  $Fa_2$  am Abtrieb) werden in den Tabellen angegeben. Bei doppelseitig herausragenden Wellen darf die Radialbelastung auf jedes Ende 3/5 der nachstehenden Werte betragen, unter die Bedingung dass Stärke und Richtung gleich sind.

Carichi radiali  $Fr_1$  e assiali  $Fa_1$  sull'albero entrata [N]

$Fr_1$  radial loads and  $Fa_1$  axial loads on the input shaft [N]

$Fr_1$  Radialbelastungen und  $Fa_1$  Axialbelastungen auf die Antriebswelle [N]

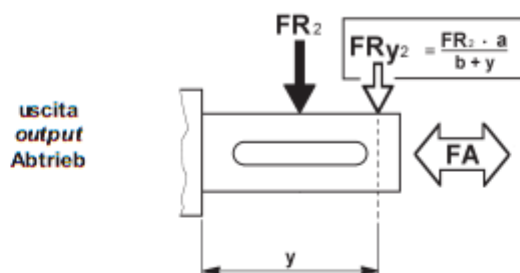


$n_1$ [min <sup>-1</sup> ]	XA30		XA40		XA50		XA63		XA75		XA90		XA110		XA130	
	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$
1400	100	20	220	44	400	80	480	96	750	150	850	170	1200	240	1500	300
			HA40		HA50		HA63		HA75		HA90		HA110		HA130	
1400			$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$
			150	30	250	50	320	64	570	114	570	114	800	160	1000	200
			XXA30/30 XXA30/40 XXA30/50 XXA30/63		XXA40/63 XXA40/75 XXA40/90		XXA50/75 XXA50/90 XXA50/110		XXA63/110		XXA63/130					
1400			$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$	$Fr_1$	$Fa_1$				
			100	20	220	44	400	80	480	96	480	96				

Carichi radiali  $Fr_2$  e assiali  $Fa_2$  sull'albero uscita [N]

$Fr_2$  radial loads and  $Fa_2$  axial loads on the output shaft [N]

$Fr_2$  Radialbelastungen und  $Fa_2$  Axialbelastungen auf die Abtriebswelle [N]



CUSCINETTI RADIALI A SFERE / RADIAL BALL BEARINGS / SCHRÄGKUGELLAGER																	
$n_1=1400$ rpm		30		40		50		63		75		90		110		130	
		30/30		30/40		30/50		30/63 40/63		40/75 50/75		40/90 50/90		50/110 63/110		63/130	
$i_n$	$n_2$ [rpm]	a=66.5 b=49		a=83.5 b=60.5		a=102 b=73.5		a=122.5 b=93.5		a=134 b=100		a=163 b=118		a=179.5 b=131.5		a=190 b=145	
		$Fr_2$	$Fa_2$	$Fr_2$	$Fa_2$	$Fr_2$	$Fa_2$	$Fr_2$	$Fa_2$	$Fr_2$	$Fa_2$	$Fr_2$	$Fa_2$	$Fr_2$	$Fa_2$	$Fr_2$	$Fa_2$
5	280	700	140	1400	280	1400	300	1800	360	/	/	/	/	/	/	/	/
7.5	187	750	150	1500	300	1650	330	2100	420	2500	500	2600	520	3500	700	5100	1020
10	140	800	160	1600	320	1800	360	2300	460	2800	560	3000	600	3800	760	5600	1120
15	93	850	170	1700	340	1950	390	2600	520	3000	600	3400	680	4200	840	6400	1280
20	70	900	180	1800	360	2200	440	2800	560	3300	660	3800	760	4600	920	7000	1400
25	56	950	190	1900	380	2400	480	3100	620	3700	740	4100	820	5100	1020	7600	1520
30	47	1000	200	2000	400	2600	520	3400	680	4000	800	4500	900	5600	1120	8050	1610
40	35	1050	210	2100	420	2850	570	3700	740	4400	880	4900	980	6100	1220	8800	1760
50	28	1100	220	2200	440	3100	620	4000	800	4850	970	5300	1060	6700	1340	9500	1900
60	23	1150	230	2400	480	3200	640	4200	840	5000	1000	5600	1120	7100	1420	9800	2000
63	22	1250	250	2500	500	3400	680	4450	890	5300	1060	5900	1180	7400	1480	10100	2020
80	17.5	1350	270	2700	540	3800	760	4900	980	5800	1160	6500	1300	8100	1620	11200	2240
100	14	1500	300	3000	600	4000	800	5400	1080	6500	1300	7000	1400	8500	1700	12050	2410
120	11.7	1520	304	3100	620	4100	820	5500	1100	6550	1310	7100	1420	8800	1760	12200	2500
150	9.3	1550	310	3150	630	4250	850	5600	1120	6600	1320	7300	1460	9100	1820	12500	2600
160	8.8	1570	314	3200	640	4300	860	5700	1140	6700	1340	7400	1480	9200	1840	12800	2650
≥200	≤7.0	1600	320	3300	660	4500	900	6000	1200	7100	1420	7900	1580	10000	2000	13000	2800

### Versioni rinforzate

Archiata vengono fornite versioni rinforzate con cuscinetti a rulli conici sulla corona in grado di sopportare carichi superiori rispetto a quelli ammessi nelle versioni normali con cuscinetti radiali a sfere.

Essendo tali valori calcolati in funzione della durata dei cuscinetti, occorre valutare attentamente il tipo di versione più idoneo in modo da evitare problemi di tipo strutturale. In particolare, il carico assiale deve agire in modo da comprimere la flangia uscita.

I carichi assiali e radiali riportati in tabella non possono agire contemporaneamente nei loro valori massimi.

Nel caso di eventuale concorrenza delle due forze, queste devono essere limitate in rapporto al tipo di carico prevalente:

#### 1. condizione di prevalenza del carico radiale:

$Fr_2$  = come a tabella  
 $Fa_2$  =  $Fr_2 \cdot 0.37$

### Reinforced versions

The versions reinforced with tapered roller bearings on the worm wheel are available on request. They can bear higher loads compared to standard versions with radial ball bearings.

These values are calculated in relation of the life of bearings therefore it is necessary to select the most suitable version in order to avoid any structural problem.

In particular the axial load must compress the output flange.

The axial and radial loads shown in the table do not have to act simultaneously according to the max. values.

In case of concurrency of both forces these have to be reduced with regard to the prevailing type of load:

#### 1. prevalence of radial load:

$Fr_2$  = as per table  
 $Fa_2$  =  $Fr_2 \cdot 0.37$

### Versionen mit Kegelrollenlager

Auf Wunsch können Versionen mit Kegelrollenlager auf dem Schneckenrad geliefert werden. Sie erlauben höheren Lasten in Vergleich zu den Standardprodukten mit Schrägkugellagern.

Diese Werte sind entsprechend der Lebensdauer der Lager berechnet. Daher ist es erforderlich, die am besten passende Ausführung zu wählen, um Probleme zu vermeiden. Auf alle Fälle muss die Axialbelastung den Abtriebsflansch zusammendrücken.

Die in der Tabelle angegebenen Maximalwerte der Axial- und Radialbelastung sollten nicht gleichzeitig auftreten.

Falls Axial- und Radialbelastungen auftreten, sollte jene Belastungsrichtung zur Auswahl herangezogen werden, die vom Anteil überwiegt:

#### 1. radialbelastungen überwiegen:

$Fr_2$  = siehe Tabelle  
 $Fa_2$  =  $Fr_2 \cdot 0.37$

2. condizione di prevalenza del carico assiale: **2. prevalence of axial load:**

$$F_{a_2}' = F_{a_2} \cdot 0.6$$

$$F_{r_2}' = F_{a_2} \cdot 0.4$$

$$F_{a_2}' = F_{a_2} \cdot 0.6$$

$$F_{r_2}' = F_{a_2} \cdot 0.4$$

2. Axialbelastungen überwiegen

$$F_{a_2}' = F_{a_2} \cdot 0.6$$

$$F_{r_2}' = F_{a_2} \cdot 0.4$$

CUSCINETTI A RULLI CONICI / TAPERED ROLLER BEARINGS / KEGELROLLENLAGER																	
n <sub>1</sub> =1400 rpm		30		40		50		63		75		90		110		130	
		30/30		30/40		30/50		30/63 40/63		40/75 50/75		40/90 50/90		50/110 63/110		63/130	
i <sub>n</sub>	n <sub>2</sub> [rpm]	a = 61.4 b = 43.9		a = 77 b = 54		a = 94.5 b = 66		a = 114.8 b = 85.8		a = 123.8 b = 89.8		a = 152.8 b = 107.8		a = 167.3 b = 119.3		a = 174.8 b = 129.8	
		Fr <sub>2</sub>	Fa <sub>2</sub>	Fr <sub>2</sub>	Fa <sub>2</sub>	Fr <sub>2</sub>	Fa <sub>2</sub>	Fr <sub>2</sub>	Fa <sub>2</sub>	Fr <sub>2</sub>	Fa <sub>2</sub>	Fr <sub>2</sub>	Fa <sub>2</sub>	Fr <sub>2</sub>	Fa <sub>2</sub>	Fr <sub>2</sub>	Fa <sub>2</sub>
5	280	800	1100	1800	2300	4000	5000	4000	5000	/	/	/	/	/	/	/	/
7.5	187	900	1200	1900	2400	4500	5500	4500	5500	5300	6500	6000	8000	8000	10500	9500	11000
10	140	1000	1300	2000	2500	5000	6000	5000	6000	5500	6700	7000	9200	8300	11000	10500	12500
15	93	1100	1400	2100	2600	5800	7000	5800	7000	5700	6900	7400	9800	8800	11500	11000	13000
20	70	1250	1650	2300	2800	6000	7200	6100	7300	6400	7600	7800	10300	9300	12000	15000	13500
25	56	1450	1900	2500	3000	6200	7500	6500	7700	7400	9400	8500	11000	9800	12500	12000	14000
30	47	1700	2200	2800	3300	6500	7800	6800	8000	8000	10000	9500	12000	10500	13200	12500	14000
40	35	1800	2300	3000	3500	6600	8000	7000	8200	8500	10500	10000	12500	11000	14000	14000	16000
50	28	1900	2400	3200	3700	6800	8200	7100	8400	9000	11000	10500	13000	12000	15000	14500	17000
60	23	1900	2400	3200	3700	6800	8200	7100	8400	9000	11000	10500	13000	12000	15000	15000	17000
63	22	1900	2400	3200	3700	6800	8200	7100	8400	9000	11000	10500	13000	12000	15000	15000	17000
80	17.5	1900	2400	3200	3700	6800	8200	7100	8400	9000	11000	10500	13000	12000	15000	15000	17000
100	14	1900	2400	3200	3700	6800	8200	7100	8400	9000	11000	10500	13000	12000	15000	15000	17000
120	11.7	1900	2400	3200	3700	6800	8200	7100	8400	9000	11000	10500	13000	12000	15000	15000	17000
150	9.3	1900	2400	3200	3700	6800	8200	7100	8400	9000	11000	10500	13000	12000	15000	15000	17000
160	8.8	1900	2400	3200	3700	6800	8200	7100	8400	9000	11000	10500	13000	12000	15000	15000	17000
≥ 200	≤ 7.0	1900	2400	3200	3700	6800	8200	7100	8400	9000	11000	10500	13000	12000	15000	15000	17000
Cuscinetto Bearing Lager		32005 25x47x15		32006 30x55x17		32008 40x68x19		32008 40x68x19		32010 50x80x20		32010 50x80x20		32012 60x95x23		32015 75x115x25	

1.11 Potenza termica

Nelle tabelle riportate nelle sezioni relative ad ogni tipologia di riduttore sono indicati i valori della potenza termica nominale P<sub>t0</sub> [kW]. Tale valore rappresenta la potenza massima applicabile all'entrata del riduttore, in servizio continuo a temperatura massima ambiente di 30°C, così che la temperatura dell'olio non oltrepassi il valore di 95°C.

Il valore di P<sub>t0</sub> non deve essere preso in considerazione se il funzionamento è continuo per un massimo di 1 - 2 ore seguito da pause di durata sufficiente (circa 2 ore) a ristabilire nel riduttore la temperatura ambiente.

I valori di P<sub>t0</sub> devono essere corretti tramite i seguenti coefficienti, così da considerare le reali condizioni di funzionamento, ottenendo i valori di potenza termica corretta P<sub>tc</sub>.

1.11 Thermal power

The sections dedicated to each type of gearbox contain tables reporting the values of P<sub>t0</sub> rated thermal power (kW). Listed values represent the max. power applicable at gearbox input, on continuous duty and at an ambient temperature of max. 30°C, so that oil temperature does not exceed 95°C.

P<sub>t0</sub> value is not to be taken into account if duty is continuous for max. 1 - 2 hours and followed by breaks which are long enough to bring the gearbox back to ambient temperature (roughly 2 hours). In order to take the actual operating conditions into account, P<sub>t0</sub> values have to be corrected with the following coefficients, thus obtaining the values of P<sub>tc</sub> corrected thermal power.

1.11 Thermische Leistung

Für jeden Getriebetyp werden in den relativen Kapiteln die Nennwerte der P<sub>t0</sub> thermischen Leistung angegeben [kW]. Diese Werte entsprechen der max. übertragbaren Antriebsleistung am Getriebe in Dauerbetrieb mit max. Umgebungstemperatur von 30°C, sodass die Öltemperatur unter 95°C bleibt.

P<sub>t0</sub> Wert ist nicht zu beachten, falls Dauerbetrieb max. 1 - 2 Stunden dauert und von Unterbrechungen gefolgt wird, die lang genug sind, damit das Getriebe-temperatur zurück zur Umgebungstemperatur sinkt (ungefähr 2 Stunden).

P<sub>t0</sub> Werte sollen durch die folgenden Koeffizienten verbessert werden, damit die reelle Betriebsbedingungen wirklich in Betracht gezogen werden. Mit der folgenden Formel erhält man die Werte der korrekte thermische Leistung P<sub>tc</sub>.

$$P_{tc} = P_{t0} \cdot ft \cdot fv \cdot fu \text{ [kW]}$$

Dove:

- ft = coefficiente di temperatura ambiente
- fv = coefficiente di ventilazione
- fu = coefficiente di utilizzo

Where:

- ft = environment temperature coefficient
- fv = ventilation coefficient
- fu = utilization coefficient

Dabei ist:

- ft = Umwelt Temperaturkoeffizient
- fv = Luftkühlungskoeffizient
- fu = Anwendungskoeffizient

I coefficienti di correzione sono ricavabili dalle seguenti tabelle:

Corrective coefficients are shown in the following tables:

Verbesserungskoeffizienten sind aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Ta (°C)	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
ft	1.46	1.38	1.31	1.23	1.15	1.1	1.0	0.92	0.85	0.77	0.69

Ta = Temperatura ambiente (°C)

Ta = ambient temperature (°C)

Ta = Umgebungstemperatur (°C)

fv = 1.45 con ventilazione forzata efficace con ventola dedicata

fv = 1.45 for forced ventilation with specific fan

fv = 1.45 bei Drucklüftung mit spezifischem Lüfterrad

fv = 1.25 con ventilazione forzata secondaria ad altri dispositivi (pulegge, ventole, motore, ecc.)

fv = 1.25 for forced ventilation secondary to other devices (pulleys, fans, motor, etc.)

fv = 1.25 bei Drucklüftung nebensächlich anderen Vorrichtungen (Scheiben, Lüfterräder, Motor, usw.)

fv = 1 refrigerazione naturale (situazione standard)

fv = 1 for natural cooling (standard situation)

fv = 1 natürliche Belüftung (Standard)

fv = 0.5 in ambiente chiuso e ristretto (carter)

fv = 0.5 in a close and narrow environment (case)

fv = 0.5 in engem und geschlossenem Raum (Gehäuse)

Dt (min)	10	20	30	40	50	60
fu	1.6	1.35	1.2	1.1	1.05	1

Dt = minuti di funzionamento in un'ora

Dt = minutes of operation per hour

Dt = Betriebsminuten pro Stunde

## 1.12 Selezione

## 1.12 Selection

## 1.12 Wahl

### Scelta del riduttore

### Selecting a gearbox

### Wahl des Getriebes

A)  $n_1 = 1400, 2800, 900, 500 \text{ min}^{-1}$

Si sceglierà nelle tabelle delle prestazioni dei riduttori un gruppo che in corrispondenza di un rapporto prossimo a quello calcolato ammetta una potenza:

A)  $n_1 = 1400, 2800, 900, 500 \text{ min}^{-1}$

Consult the gearbox unit efficiency table; select a group whose ratio is close to the calculated ratio and which permits power:

A)  $n_1 = 1400, 2800, 900, 500 \text{ min}^{-1}$

Aus der Leistungstabellen ist eine Gruppe von Getrieben zu wählen, deren Übersetzungsverhältnis nahe zu dem berechneten Wert ist und die die folgende Leistung erlaubt:

$$P \geq P' \cdot FS'$$

### Scelta del motoriduttore

### Selecting a gearmotor

### Wahl des Getriebemotors

B) FS = 1

Si cercherà nelle tabelle delle prestazioni dei motoriduttori un gruppo la cui potenza P1 corrisponda alla P' calcolata.

B) FS = 1

Consult the gear motor efficiency table and select a group having power P1 corresponding to calculated P'.

B) FS = 1

Wählen Sie aus der Leistungstabelle der motoren eine Gruppe, deren Leistung P1 der berechneten Leistung P' entspricht.

C) FS ≠ 1

La scelta dovrà essere effettuata come al punto A) verificando che la grandezza del motore da installare sia compatibile con quelle ammesse dal riduttore (IEC); ovviamente la potenza installata dovrà corrispondere al valore P' richiesto.

C) FS ≠ 1

Follow the instructions at point A), checking that the size of the motor to be installed is compatible with the gearbox unit (IEC); obviously, installed power must correspond to the required P' value.

C) FS ≠ 1

Folgen Sie die Weisungen unter A). Es ist zu prüfen, dass die Größe des zu installierenden Motor mit dem Getriebe kompatibel ist (IEC); die installierte Leistung soll dem erforderlichen P' Wert entsprechen.

Determinato il riduttore idoneo è necessario verificare che anche gli eventuali carichi aggiuntivi (radiali ed assiali) agenti sugli alberi in uscita e/o entrata rientrino nei valori ammissibili dati a catalogo.

In determinate condizioni applicative può diventare necessario verificare che la potenza assorbita dal riduttore non superi quella del limite termico riportata a catalogo, secondo quanto riportato al punto 1.10 relativamente alla potenza termica.

After having selected the proper gearbox, it is necessary to check out that possible additional loads (radial or axial) on the input and/or output shafts fall within the values reported in the catalogue.

Depending on the application, it might be necessary to check that the power absorbed by the gearbox does not exceed the thermal power limit reported in the catalogue as per paragraph 1.10.

Nachdem das geeignete Getriebe gewählt worden ist, muss es sichergestellt werden, dass zusätzlichen Radial- oder Axialbelastungen auf die Antriebs- oder Abtriebswelle unter den im Katalog gegebenen Werten fallen.

Abhängig von der Art der Anwendung ist es manchmal zu prüfen, dass die von Getriebe absorbierte Leistung unter der Wert der thermischen Leistung liegt, wie es in dem Katalog angegeben wird (Abschnitt 1.10).

### 1.13 Lubrificazione

Tutti i riduttori, eccetto X130 e K130, sono forniti completi di lubrificante sintetico a base PAG con indice di viscosità ISO VG320.

I cuscinetti dell'albero veloce vengono sempre lubrificati con grasso a base sintetica; altri cuscinetti vengono lubrificati solo se la posizione di montaggio non ne garantisce la corretta lubrificazione.

Una scelta oculata del tipo di lubrificante, in funzione delle condizioni operative e ambientali, consente ai riduttori di raggiungere le prestazioni ottimali.

Le prestazioni dei riduttori indicate nelle tabelle dei dati tecnici sono state calcolate considerando l'impiego di olio sintetico.

#### VISCOSITA'

È uno dei parametri più importanti da considerare nella scelta di un olio ed è influenzabile da diversi parametri quali velocità, temperatura. Riportiamo sinteticamente le valutazioni generali per la scelta della giusta viscosità:

#### Viscosità alta

Usare per basse velocità di rotazione e/o temperature alte.  
(Una viscosità troppo bassa in queste condizioni operative causa una usura precoce).

#### Viscosità bassa

Usare per alte velocità di rotazione e/o temperature basse.  
(Una viscosità troppo elevata provoca diminuzione del rendimento e surriscaldamento).

#### ADDITIVI

In tutti gli oli minerali sono contenuti degli additivi antiusura, EP (più o meno energici), antiossidanti ed antischiuma. È opportuno assicurarsi che essi siano blandi e non aggressivi nei confronti delle guarnizioni.

#### BASE DELL'OLIO

Può essere minerale o sintetica.  
L'olio sintetico, compensa il costo più elevato con una serie di vantaggi:

- minor coefficiente d'attrito (quindi migliore rendimento)
- migliore stabilità nel tempo (possibile lubrificazione a vita)
- migliore indice di viscosità (migliore adattabilità alle varie temperature).

L'olio a base minerale come vantaggi ha il minore costo e un migliore comportamento in rodaggio.

### 1.13 Lubrication

*All worm gearboxes, except for the type X130 and K130, are supplied with synthetic lubricant, PAG base, viscosity index ISO VG 320.*

*The bearings mounted on the input shaft are supplied with grease, synthetic base; the other bearings are lubricated only if the mounting position does not assure a correct lubrication.*

*Choose the lubricant according to operating and ambient conditions in order to ensure high gear unit performance.*

*Performance data, as shown in the specifications tables, refer to utilization of synthetic oil.*

#### VISCOSITY

*It is one of the most important parameters to be considered when selecting an oil; it depends on various factors such as speed and temperature. Following are general guidelines for choosing the correct viscosity:*

#### High viscosity

*To be used for low rotation speed and/or high temperatures.  
(Under these operating conditions a low viscosity causes premature wear).*

#### Low viscosity

*To be used for high rotation speed and/or low temperatures.  
(High viscosity reduces efficiency and causes overheating).*

#### ADDITIVES

*All mineral oils contain additives to protect against wear, EP (more or less strong), anti-oxidizing and anti-frothing. It is advisable to make sure that the action of such additives is bland and not too aggressive on the seals.*

#### OIL BASE

*May be mineral or synthetic.  
Synthetic oil compensates for the higher cost with a series of advantages :*

- lower friction coefficient (consequently improved efficiency)*
- better stability over time (possible life lubrication)*
- better viscosity index (more adaptable to various temperatures).*

*Mineral-base oils offer the advantages of costing less and performing better during the running-in period.*

### 1.13 Schmierung

Alle Schneckenradgetriebe mit Ausnahme der Ausführung X130 und K130, werden mit synthetischem Schmiermittel auf PAG Basis und Viskosität Index ISO VG 320 geliefert.

Die Kugellager auf der Eingangswelle sind immer mit synthetischem Fett geliefert. Falls die Montage keine korrekte Schmierung versichert, dann sind die restlichen Lager mit Schmiermittel geliefert. Das Untersetzungsgetriebe wird optimal arbeiten, wenn das richtige Schmiermittel je nach Betriebs- und Umgebungsbedingungen sorgfältig ausgewählt wird.

Daten über Getriebeleistung, wie es in den Tabellen der technischen Daten angegeben wird, beziehen sich auf Schmierung mit synthetischem Öl.

#### VISKOSITÄT

Die Viskosität ist eins der wichtigsten Merkmale, die bei der Auswahl des richtigen Öls zu beachten sind; sie wird von verschiedenen Parametern wie Geschwindigkeit und Temperatur beeinflusst. Im folgenden fassen wir die wichtigsten allgemeinen Hinweise für die Wahl der richtigen Viskosität zusammen:

#### Hohe Viskosität

Geeignet für niedrige Drehzahlen bzw. hohe Temperaturen. (Eine zu geringe Viskosität verursacht unter diesen Betriebsbedingungen frühen Verschleiß).

#### Geringe Viskosität

Geeignet für hohe Drehzahlen bzw. niedrige Temperaturen.  
(Eine zu geringe Viskosität verursacht unter diesem Fall zu einer Verringerung des Wirkungsgrades und zur Überhitzung).

#### ZUSÄTZE















Alle Mineralöle enthalten Antiverschleißzusätze, EP (mehr oder weniger stark), Oxydationsschutzmittel und Schaumverhinderungs-Wirkstoffe. Es soll sichergestellt werden, daß diese Zusätze schwach sind und die Dichtungen nicht angreifen.

#### ÖLGRUNDLAGE

Es kann sich dabei um Mineralöl oder synthetisches Öl handeln.  
Synthetisches Öl ist zwar teurer, bietet jedoch eine Reihe von Vorteilen:

- geringerer Reibungskoeffizient (demnach besserer Wirkungsgrad)
- bessere Stabilität über lange Zeit (lebenslange Schmierung möglich)
- besserer Viskositätsindex (paßt sich besser an verschiedene Temperaturen an).

Die Vorteile von Mineralöl sind die geringeren Kosten und das bessere Einfahrverhalten.

ISO VG	OLIO MINERALE / MINERAL OIL / MINERALE ÖL			OLIO SINTETICO / SYNTHETIC OIL / SYNTETISCHES ÖL					
	460	320	220	460	320	220	150		
Temperatura ambiente Amb. Temp. Ta (°C) Umgebungstemperatur	5° a 45°	0° a 40°	-5° a 35°	-15° a 100°	-20 a 90°	-25° a 80°	-30° a 70°		
FORNITORE / MANUFACTURER / HERSTELLER	MINERALE / MINERAL / MINERAL								
	SHELL		Omala OIL 460	Omala OIL 320	Omala OIL 220				
	BP		Energol GRXP 460	Energol GRXP 320	Energol GRXP 220				
	TEXACO		Meropa 460	Meropa 320	Meropa 220				
	CASTROL		Alpha SP 460	Alpha SP 320	Alpha SP 220				
	KLUBER		Lamora 460	Lamora 320	Lamora 220				
	MOBIL		Mobilgear 634	Mobilgear 632	Mobilgear 630				
	Tecnologia PAG (polialcoliglicoli) / PAG Tecnologia (polyalkyleneglycol) / PAG (Polyalkylglykole)								
	SHELL					Omala S4 WE 460	Omala S4 WE 320	Omala S4 WE 220	Omala S4 WE 150
	BP					Energol SGXP460	Energol SGXP320	Energol SGXP220	Enersyn SG 150
	TEXACO					Synlube CLP 460	Synlube CLP 320	Synlube CLP 220	
	AGIP						Agip Blasias S 320	Agip Blasias S 220	Agip Blasias S 150
	Tecnologia PAO (polialcoliolefini) / PAO Tecnologia (polyalphaolefin) / PAO (Polyalphaolefine)								
	SHELL					Omala OIL RL/HD 460	Omala OIL RL/HD 320	Omala OIL RL/HD 220	Omala OIL RL/HD 150
	CASTROL					Alpha Synt 460	Alpha Synt 320	Alpha Synt 220	Alpha Synt 150
	KLUBER					Synteso D460 EP	Synteso D320 EP	Synteso D220 EP	Synteso D150 EP
MOBIL					SHC 634	SHC 632	SHC 630	SHC 629	

#### 1.14 Installazione

Fissare il riduttore in modo tale da evitare qualsiasi vibrazione e curare l'allineamento del riduttore con il motore e l'utenza utilizzando, quando è possibile, giunti d'accoppiamento.

Assicurarsi che gli organi da montare sui riduttori abbiano le tolleranze ISO h6 per gli alberi e ISO H7 per i fori.

Se il riduttore viene installato all'aperto si consiglia l'utilizzo del tappo di sfiato con valvola, tranne le grandezze 30-40-50-63-75.

Tutti i riduttori e motoriduttori citati nel presente manuale sono destinati ad un impiego industriale con temperatura ambiente da -20°C a +40°C ad una altitudine max di 1000 m slm.

Per tutte le altre avvertenze consultare il manuale di "uso e manutenzione" scaricabile dal sito [www.tramec.it](http://www.tramec.it)

#### 1.14 Installation

The gearbox has to be mounted to prevent any vibration. Check carefully the alignment gearbox / motor / machine and use couplings whenever possible. Check that devices to be mounted on the gearbox feature ISO h6 tolerance for the shafts and ISO H7 for the holes.

If the gearbox is installed outdoors, we recommend the use of the breather plug with valve, except size 30-40-50-63-75.

All reducers and gear motors mentioned in this catalog are intended for industrial use and operation at an ambient temperature between -20°C and +40°C, at an altitude of max. 1000 m above sea level.

For all other instructions check the "Use and Maintenance Manual" which can be downloaded from our web site [www.tramec.it](http://www.tramec.it)

#### 1.14 Installation

Das Getriebe ist so zu installieren, dass allerart Schwingung vorbeugt wird. Auf die Fluchtung Getriebe / Motor / Maschine ist es besonders achtzugeben. Dabei sind Kupplungen womöglich zu benutzen. Die auf dem Getriebe montierten Elemente sollen die folgende Toleranz aufweisen: ISO h6 für die Wellen und ISO h7 für die Bohrungen.

Abgesehen von Größen 30-40-50-63-75, die Anwendung einer Entlüftungsschraube mit Ventil wird empfohlen, wenn das Getriebe im Freien eingebaut wird.

Alle im vorliegenden Katalog angegebenen Getriebe und Getriebemotoren sind für industriellen Einsatz in einer Umgebungstemperatur von -20°C bis +40°C und in einer max. Höhe von 1000 m über dem Meeresspiegel vorgesehen.

Für weitere Anweisungen laden Sie die "Betriebs- und Instandhaltungsanweisung" aus unsere Webseite [www.tramec.it](http://www.tramec.it) herunter.

### 1.15 Manutenzione

Tutti i riduttori a vite senza fine, eccetto X130 e K130, sono lubrificati a vita con olio sintetico tipo SHELL OMALA S4 WE 320.

Non necessitano quindi di particolari manutenzioni se non il mantenimento della pulizia esterna, evitando l'uso di solventi per non danneggiare guarnizioni o anelli di tenuta, ed il rispetto di tutte le indicazioni e della eventuale sostituzione dell'olio negli intervalli programmati e riportati nel manuale di "uso e manutenzione" scaricabile dal sito [www.tramec.it](http://www.tramec.it)

### 1.15 Maintenance

*All worm gearboxes, except for the type X130 and K130, are lubricated for life with synthetic oil SHELL OMALA S4 WE 320.*

*For this reason they do not require any particular maintenance, except for external cleaning (avoid the use of solvents which might damage gaskets and oil seals) and observance of the schedules for oil change as reported in the "Use and Maintenance Manual" which can be downloaded from our web site [www.tramec.it](http://www.tramec.it)*

### 1.15 Wartung

Alle Schneckengetriebe mit Ausnahme der Ausführung X130 und K130 sind mit synthetischem Öl SHELL OMALA S4 WE 320 lebenslang geschmiert.

Deshalb brauchen sie kein besonderes Instandhalten außer Aussenreinigung und Befolgung der Zeitabstände für Ölwechsel, wie es in der "Betriebs- und Instandhaltungsanweisung" auf unsere Webseite [www.tramec.it](http://www.tramec.it) angegeben wird. Bei der Aussenreinigung benutzen Sie keine Lösemittel, weil sie die Dichtungen beschädigen.

### 1.16 Verniciatura

Le carcasse in ghisa e le flange delle grandezze 90, 110 e 130 sono verniciate di colore BLU RAL 5010 mentre quelle in alluminio delle grandezze 75, 63, 50, 40 e 30 sono sabbiato.

### 1.16 Painting

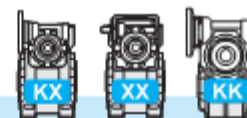
*Size 90, 110 and 130 have cast iron housings and flanges painted BLUE RAL 5010.*

*The housings of sizes 75, 63, 50, 40 and 30 are made in aluminium and sandblasted.*

### 1.16 Lackierung

Die Gehäuse der Größen 90, 110 und 130 bestehen aus Gusseisen und sind BLAU RAL 5010 lackiert.

Für Größen 75, 63, 50, 40 und 30 ist das Gehäuse aus Aluminium und sandgestrahlt.



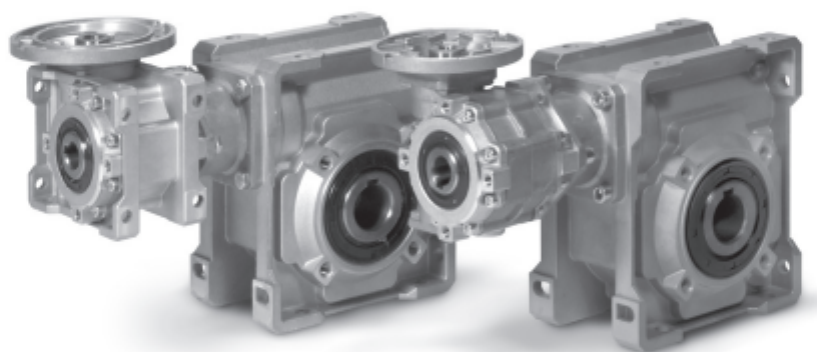
## 5.0

### RIDUTTORI A VITE SENZA FINE COMBINATI

### COMBINED WORM GEARBOXES

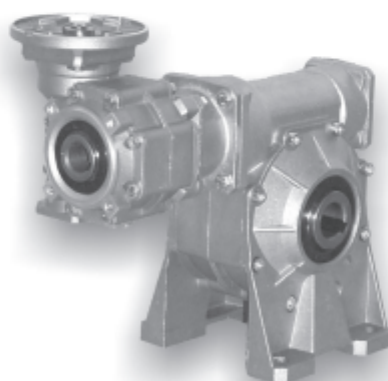
### KOMBINIERTE- SCHNECKENGETRIEBE

5.1	Caratteristiche	<i>Characteristics</i>	Merkmale	86
5.2	Designazione	<i>Designation</i>	Bezeichnung	86
5.3	Lubrificazione e posizioni di montaggio	<i>Lubrication and mounting position</i>	Schmierung und Einbaulage	90
5.4	Posizione morsettiera	<i>Terminal board position</i>	Lage der Klemmenkaste	92
5.5	Dati tecnici	<i>Technical data</i>	Technische Daten	93
5.6	Dimensioni	<i>Dimensions</i>	Abmessungen	98
5.7	Limitatore di coppia cavo passante	<i>Torque limiter with through hollow shaft</i>	Drehmomentbegrenzer mit durchgehender Hohlwelle	105
5.8	Esecuzione con vite bisporgente	<i>Double extended worm shaft design</i>	Versionen mit doppelseitig herausragender Schneckenwelle	106
5.9	Accessori	<i>Accessories</i>	Zubehör	107
5.10	Lista parti di ricambio	<i>Spare parts list</i>	Ersatzteilliste	108



**XX**

**KX**



**KK**

11/2015



### 5.1 Caratteristiche

La combinazione di due riduttori a vite senza fine comporta rendimenti molto bassi, ma l'elevata riduzione di velocità ottenuta in uno spazio ridottissimo rende comunque interessante, e a volte insostituibile, questa soluzione. I riduttori a vite senza fine combinati sono disponibili nelle serie KX, XX e KK.

Le serie KX e KK sono disponibili esclusivamente nella versione p.a.m.

La serie XX è invece disponibile nella versione alberata XXA e nelle due versioni con predisposizione attacco motore in forma compatta XXC o con campana e giunto XXF.

Sono forniti con albero cavo di serie ed esiste un'ampia gamma di accessori: seconda entrata, cuscinetti conici sulla corona, flangia uscita, albero lento con 1 o 2 sporgenze, limitatore di coppia con cavo passante, braccio di reazione.

### 5.1 Characteristics

The combination of two worm gearboxes provides very low efficiency, however the fact that substantial reduction in speed can be obtained in an extremely reduced space makes this solution very interesting and sometimes irreplaceable. Combined worm gearboxes are available in series: KX, XX and KK.

The KX and KK series are available for IEC version only.

The XX series is available in the XXA version with shaft and in two versions with motor coupling: XXC (compact) and XXF (with bell and joint).

The hollow shaft is supplied as standard. A broad range of accessories is available: second input, tapered roller bearings on the worm wheel, output flange, single or double extended output shaft, torque limiter with through hollow shaft, torque arm.

### 5.1 Merkmale

Die Kombination zweier Schneckengetriebe bringt sehr niedrigen Wirkungsgrad mit sich, es handelt sich jedoch um eine interessante und manchmal unersetzbare Lösung, weil hohe Drehzahlverringern in einem beträchtlich reduzierten Raum erhalten werden kann. Kombinierte Schneckengetriebe sind in folgende Serien erhältlich: KX, XX und KK.

Die Serien KX und KK sind nur mit IEC-Motoranbau verfügbar.

Die Serie XX ist mit Welle (XXA Version), oder mit Kupplung für Motoranschluss (XXC kompakt und XXF mit Glocke und Verbindsstück) lieferbar.

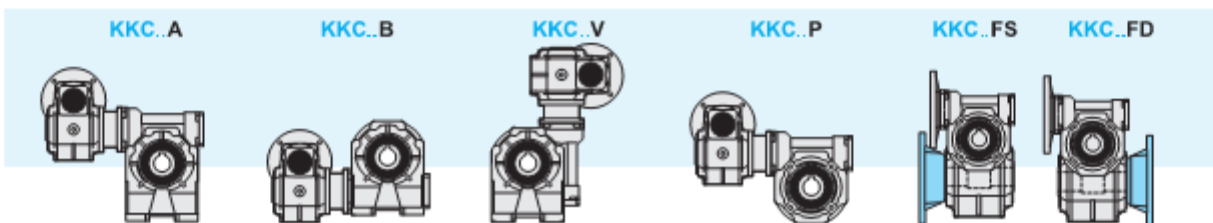
Die Hohlwelle gehört zur serienmäßigen Ausstattung. Eine breite Auswahl an Zubehör ist erhältlich: zweiter Antrieb, Kegelrollenlager auf Schneckenrad, Abtriebsflansch, Standard oder doppelseitig herausragende Abtriebswelle, Drehmomentbegrenzer mit durchgehender Hohlwelle, Drehmomentstütze.

### 5.2 Designazione

### 5.2 Designation

### 5.2 Bezeichnung

Riduttore entrata Gearbox at input Getriebe am Antrieb	Macchina uscita Gearbox at output Getriebe am Abtrieb	Tipo entrata Input type Antriebsart	Grandezza Size Größe	Rapporto rid. Ratio Untersetzung	Predispos. att. mot. Motor coupling Motoranschluss	Versione Version Version	Forma costruttiva Execution Bauform	Posizione di mont. Mounting position Einbaulage	Limitatore di coppia. Torque limiter Drehmomentbegrenzer	Seconda entrata Additional input Zusatzantrieb	Albero uscita Output shaft Abtriebswelle	Braccio di reazione Torque arm Drehmomentstütze
<b>K</b>	<b>K</b>	<b>C</b>	<b>50/110</b>	<b>1200</b>	<b>P.A.M.</b>	<b>F1</b>	<b>a</b>	<b>B3</b>	<b>LD</b>	<b>SeA1</b>	<b>H</b>	<b>BR</b>
Riduttore a vite senza fine combinato Combined worm gearbox Doppelschneckengetriebe		<b>C</b>	30/30 30/40 30/50 30/63 40/63 40/75 40/90 50/75 50/90 50/110 63/110 63/130	150 200 300 450 600 900 1200 1500 1950 2500 3250 4000 5000 10000	56 63 71 80 90	P F(1-2-3) A(1-2) B(1-2) V(1-2)	ab cd ef gh ik im no pq	B3 B6 B7 B8 V5 V6	 LD  LS	 SeA1  SeA2	 H  SD  SS  DD	 BR





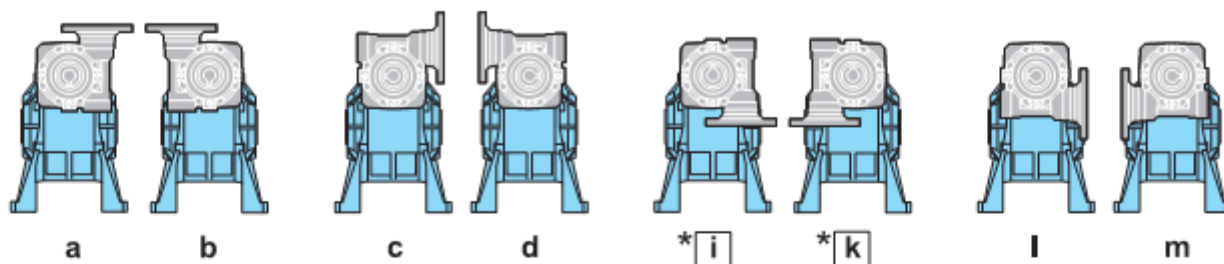
5.2 Designazione

5.2 Designation

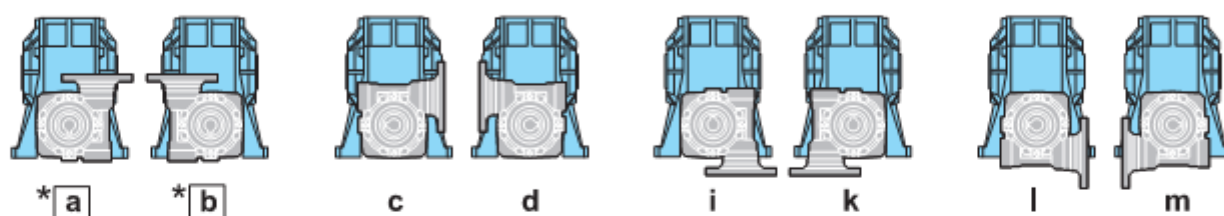
5.2 Bezeichnung

Forma costruttiva / version / Bauform

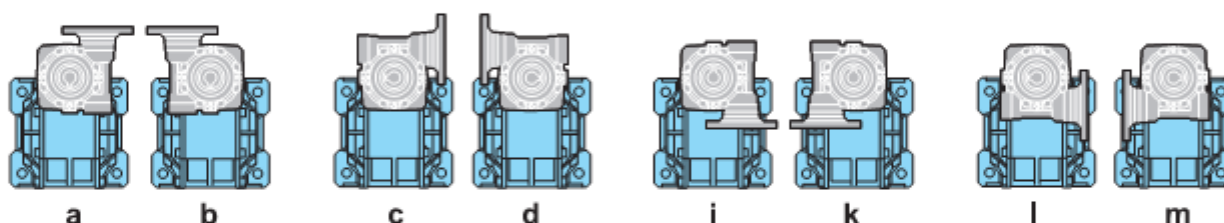
A



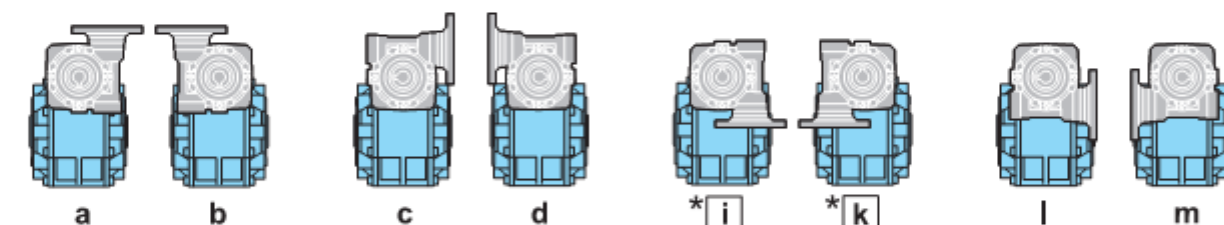
B



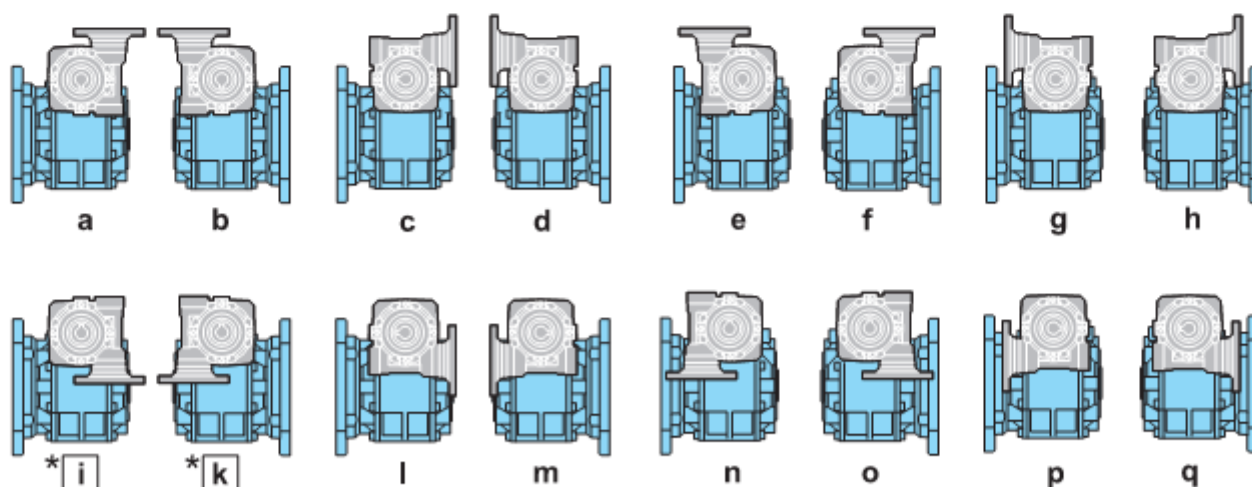
V



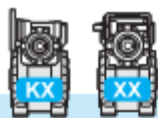
P



F



\* Forma costruttiva non realizzabile su: / Version not feasible on: / Bauform nicht ausführbar für:  
30/30, 30/40, 30/50 PAM 63B5 (e 140), 40/63 PAM 71B5 (e 160)



## 5.2 Designazione

## 5.2 Designation

## 5.2 Bezeichnung

Riduttore entrata Gearbox at input Getriebe am Antrieb	Macchina uscita Gearbox at output Getriebe am Abtrieb	Tipo entrata Input type Antriebsart	Grandezza Size Größe	Rapporto rid. Ratio Untersetzung	Predispos. att. mot. Motor coupling Motorschluss	Versione Version Version	Forma costruttiva Execution Bauform	Posizione di mont. Mounting position Einbaulage	Limitatore di coppia. Torque limiter Drehmomentbegrenzer	Seconda entrata Additional input Zusatzantrieb	Albero uscita Output shaft Abtriebswelle	Braccio di reazione Torque arm Drehmomentstütze
<b>K</b>	<b>X</b>	<b>C</b>	<b>50/110</b>	<b>1200</b>	<b>P.A.M.</b>	<b>F1</b>	<b>a</b>	<b>B3</b>	<b>LD</b>	<b>SeA1</b>	<b>H</b>	<b>BR</b>
Riduttore a vite senza fine combinato Combined worm gearbox Doppelschneckengetriebe		<b>C</b>	30/30 30/40 30/50 30/63 40/63 40/75 40/90 50/75 50/90 50/110 63/110 63/130	150 200 300 450 600 900 1200 1500 1950 2500 3250 4000 5000 10000	56 63 71 80 90	P F (1-2-3)	ab cd ef gh ik lm no pq	B3 B6 B7 B8 V5 V6	 	 	H SD SS DD	

KXC..

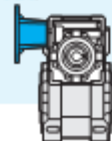
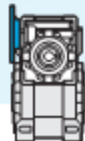
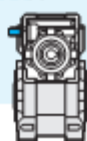


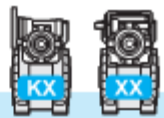
Riduttore entrata Gearbox at input Getriebe am Antrieb	Macchina uscita Gearbox at output Getriebe am Abtrieb	Tipo entrata Input type Antriebsart	Grandezza Size Größe	Rapporto rid. Ratio Untersetzung	Predispos. att. mot. Motor coupling Motorschluss	Versione Version Version	Forma costruttiva Execution Bauform	Posizione di mont. Mounting position Einbaulage	Limitatore di coppia. Torque limiter Drehmomentbegrenzer	Seconda entrata Additional input Zusatzantrieb	Albero uscita Output shaft Abtriebswelle	Braccio di reazione Torque arm Drehmomentstütze
<b>X</b>	<b>X</b>	<b>C</b>	<b>50/110</b>	<b>1200</b>	<b>P.A.M.</b>	<b>F1</b>	<b>a</b>	<b>B3</b>	<b>LD</b>	<b>SeA1</b>	<b>H</b>	<b>BR</b>
Riduttore a vite senza fine combinato Combined worm gearbox Doppelschneckengetriebe	  	<b>A</b> <b>C</b> <b>F</b>	30/30 30/40 30/50 30/63 40/63 40/75 40/90 50/75 50/90 50/110 63/110 63/130	150 200 300 450 600 900 1200 1500 1950 2500 3250 4000 5000 10000	56 63 71 80 90	P F (1-2-3)	ab cd ef gh ik lm no pq	B3 B6 B7 B8 V5 V6	 	 	H SD SS DD	

XXA..

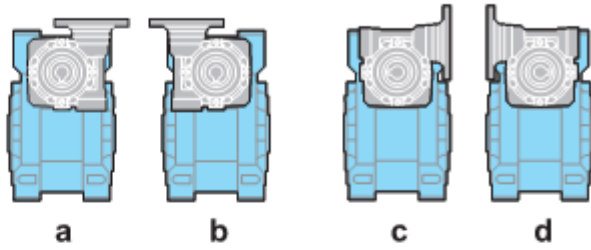
XXC..

XXF..

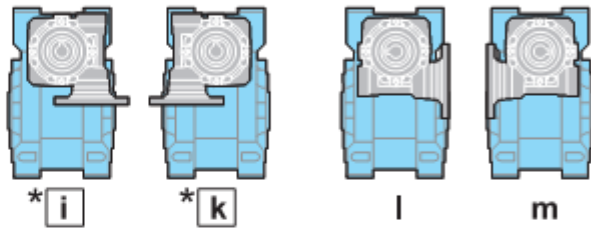




Forma costruttiva / version / Bauform

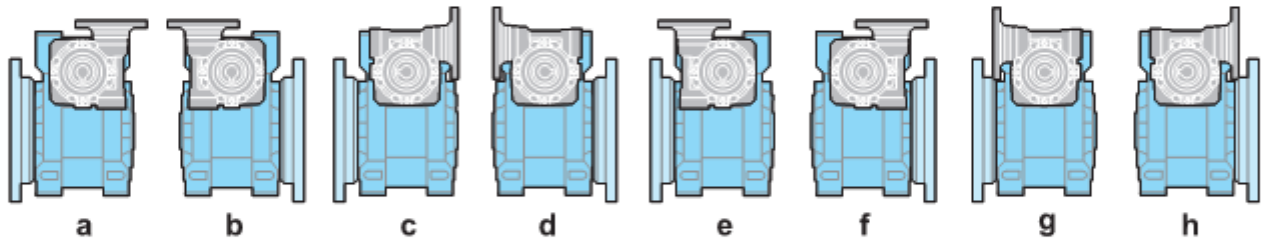


P

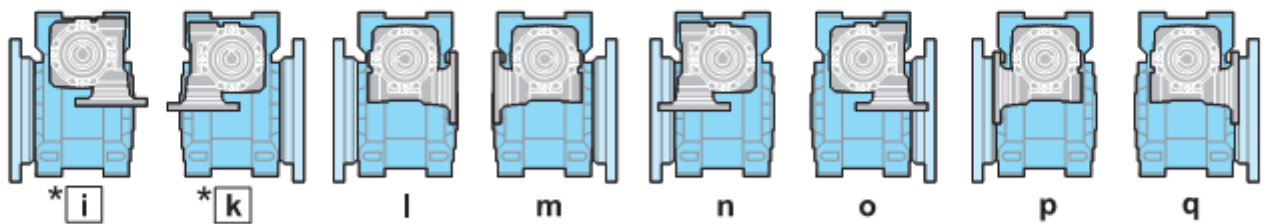


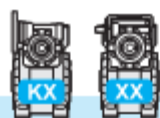
Forma costruttiva non realizzabile su:  
Version not feasible on:  
Bauform nicht ausführbar für:

30/30, 30/40, 30/50 PAM 63B5 (e 140),  
40/63 PAM 71B5 (e 160)



F





### 5.3 Lubrificazione e posizioni di montaggio

Iriduttori a vite senza fine combinati sono forniti completi di lubrificante sintetico a base PAG con indice di viscosità ISO VG320. Si raccomanda di precisare sempre in fase di ordine la forma costruttiva e la posizione di lavoro desiderata.

### 5.3 Lubrication and mounting position

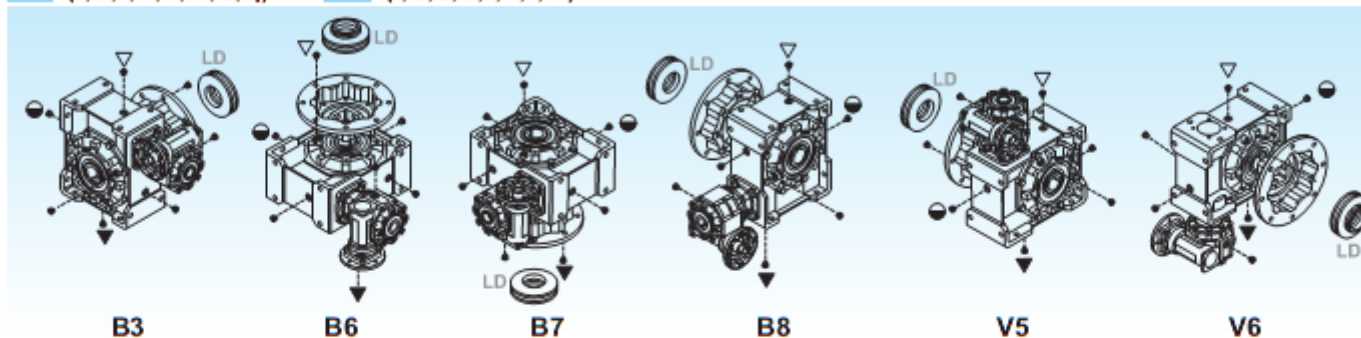
Combined worm gearboxes are supplied with synthetic lubricant, PAG base, viscosity index ISO VG320. Required version and mounting position always to be specified when ordering.

### 5.3 Schmierung und Einbaulage

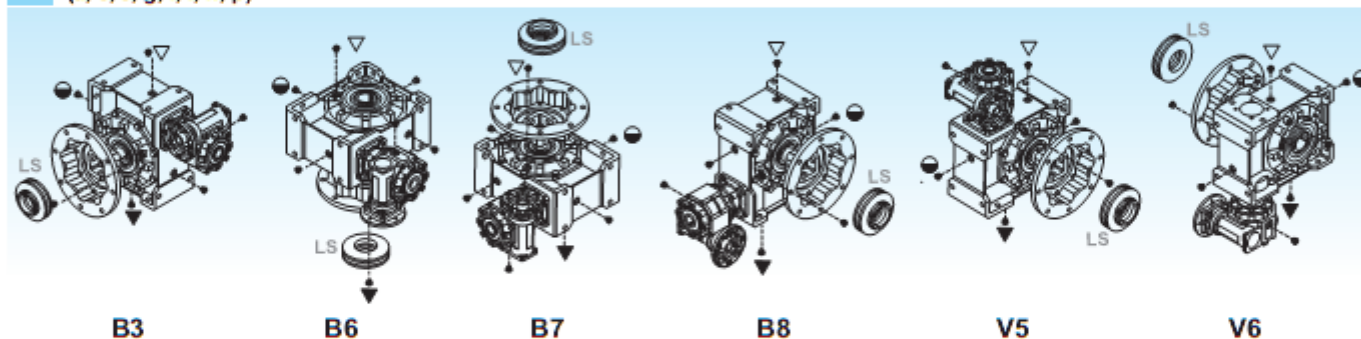
Kombinierte Schneckengetriebe werden mit synthetischem Schmiermittel auf PAG Basis und Viskosität Index ISO VG320 geliefert. Im Auftrag sind immer Einbaulage und Bauform anzugeben.

**F** (b, d, f, h, k, m, o, q)

**P** (a, b, c, d, i, k, l, m)



**F** (a, c, e, g, i, l, n, p)



- ▽ Carico e sfiato / Filling and breather
- ▽ Einfüll und Entlüftung
- Livello / Level / Ölstand
- ▽ Scarico / Drain / Ablass

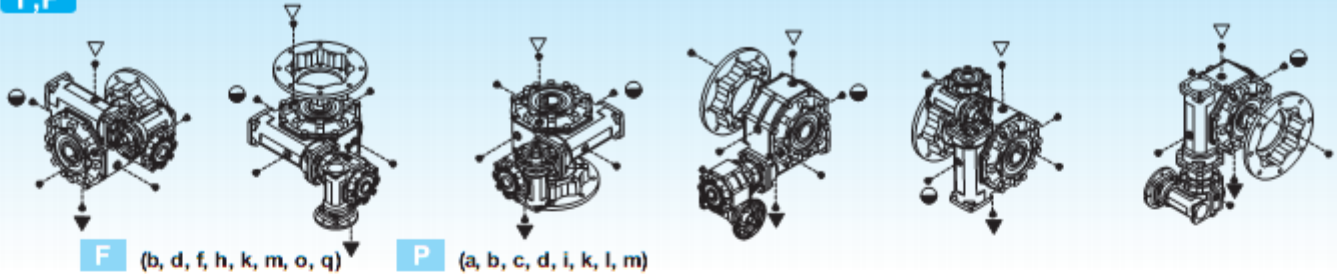
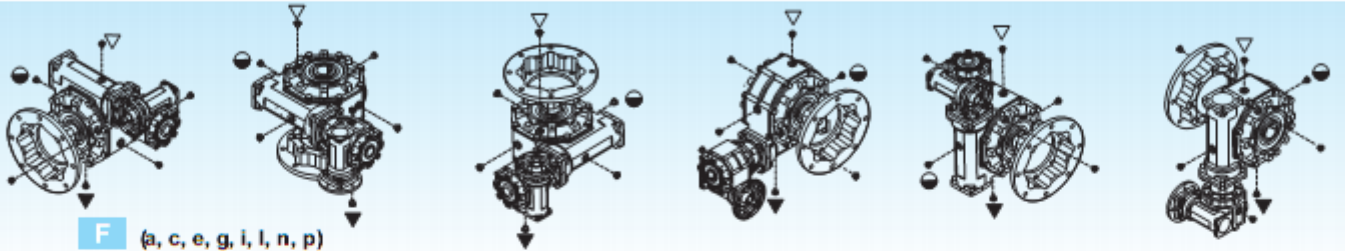
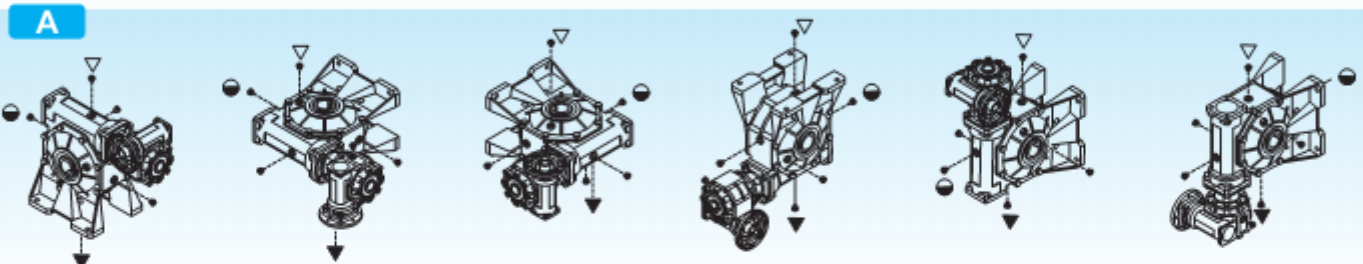
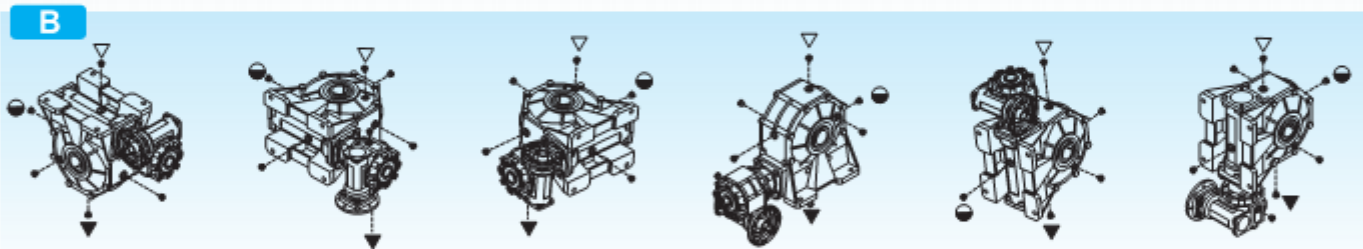
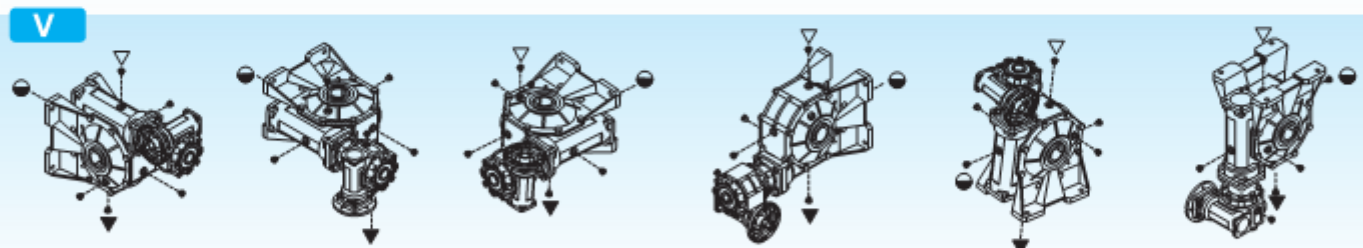
Nei corpi in alluminio 30, 40, 50, 63, 75 è presente un solo tappo di riempimento olio.

Aluminium housings size 30, 40, 50, 63 and 75 have one filling plug only.

Gehäuse aus Aluminium Größe 30, 40, 50, 63 und 75 verfügen über nur eine Einfüllschraube.

		Q.tà olio / Oil quantity / Schmiermittelmenge [lt]												
		XXA - XXC - KXC - XXF												
		30/30	30/40	30/50	30/63	40/63	40/75	40/90	50/75	50/90	50/110	63/110	63/130	
Posizioni di montaggio Mounting positions Einbaulage	B3	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.4
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	1.1	0.26	1.1	2.2	2.2	3.6
	B6	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.4
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	0.9	0.26	0.9	1.8	1.8	3.0
	B7	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.4
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	0.9	0.26	0.9	1.8	1.8	3.0
	B8	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.4
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	1	0.26	1	1.6	1.6	2.5
	V5	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.4
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	1.5	0.26	1.5	2.6	2.6	3.8
	V6	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.4
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	1.5	0.26	1.5	2.6	2.6	3.8

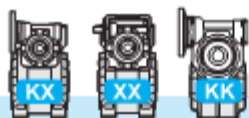
IN = Riduttore entrata / Gearbox at input / Getriebe am Antrieb  
 OUT = Riduttore uscita / Gearbox at output / Getriebe am Abtrieb

**F,P**

**F** (b, d, f, h, k, m, o, q)    **P** (a, b, c, d, i, k, l, m)

**F** (a, c, e, g, i, l, n, p)

**A**

**B**

**V**
**B3**
**B6**
**B7**
**B8**
**V5**
**V6**

		Q.tà olio / Oil quantity / Schmiermittelmenge [lt]												
		Combinato tipo: <b>KKC</b>												
		30/30	30/40	30/50	30/63	40/63	40/75	40/90	50/75	50/90	50/110	63/110	63/130	
Posizioni di montaggio Mounting positions Einbaulage	<b>B3</b>	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.16
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	1	0.26	1	2	2	3
	<b>B6</b>	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.16
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	0.8	0.26	0.8	1.5	1.5	2.6
	<b>B7</b>	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.16
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	0.8	0.26	0.8	1.5	1.5	2.6
	<b>B8</b>	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.16
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	0.8	0.26	0.8	2	2	2.1
	<b>V5</b>	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.16
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	1.3	0.26	1.3	2	2	2.8
	<b>V6</b>	IN	0.015				0.04			0.08			0.16	0.16
		OUT	0.015	0.04	0.08	0.16	0.16	0.26	1.3	0.26	1.3	2	2	2.8

**IN** = Riduttore entrata / Gearbox at input / Getriebe am Antrieb

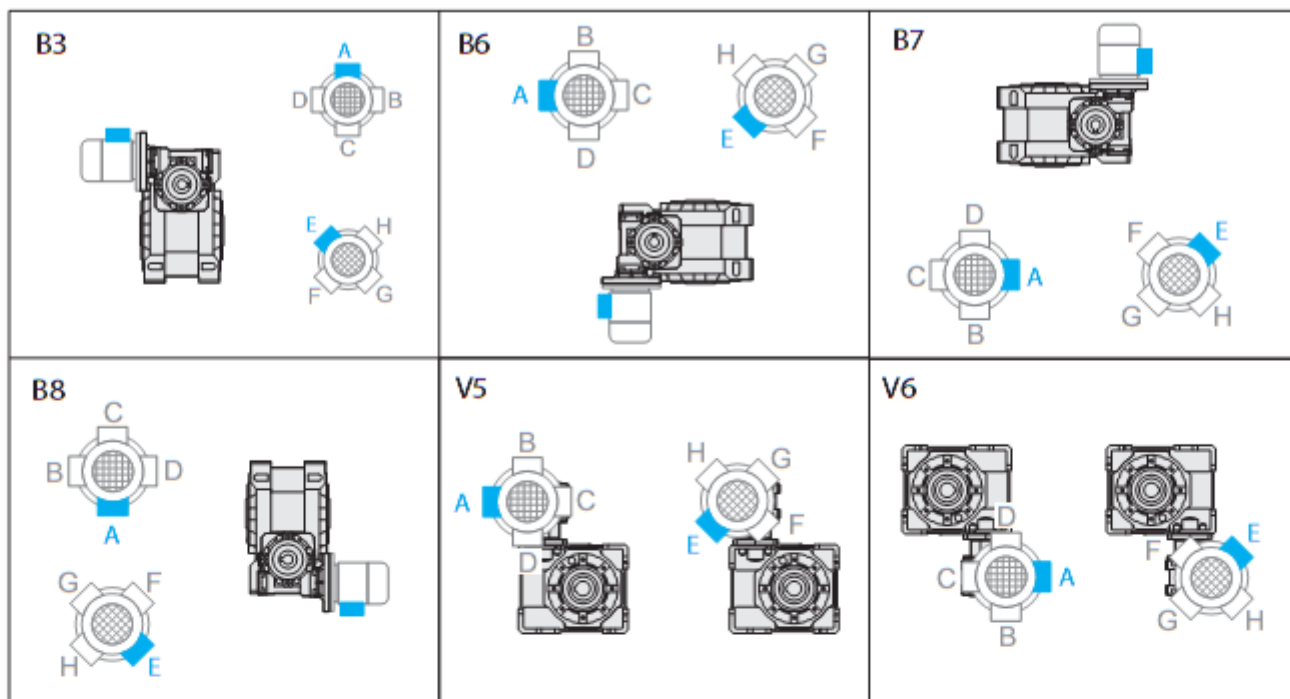
**OUT** = Riduttore uscita / Gearbox at output / Getriebe am Abtrieb



5.4 Posizione morsettiera

5.4 Terminal board position

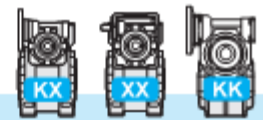
5.4 Lage der Klemmenkaste



Specificare sempre in fase di ordinazione la posizione di montaggio e la forma costruttiva.  
 Posizione morsettiera v. pag. 105 - 106 (PM=1; PM=2)

*Mounting position always to be specified when ordering.*  
*Terminal board position see page 105-106 (PM=1; PM=2)*

Bei der Bestellung immer die gewünschte Montageposition und Bauform angeben.  
 Lage der Klemmenkaste Seite 105-106 (PM=1; PM=2)



5.5 Dati tecnici

5.5 Technical data

5.5 Technische Daten

30/30	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC								
	in	30	30	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC					
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF			
					B5/B14		B5		B14							
150	10	15	9.3	0.51	37	0.070	32	0.06	1.2	63	56	63	56	63	56	
200		20	7.0	0.47	32	0.050	39	0.06	0.8							
300	30	20	4.7	0.42	39	0.045	52*	0.06	0.8*							
450			3.1	0.40	39	0.032	73*	0.06	0.5*							
600			2.3	0.37	39	0.026	91*	0.06	0.4*							
900			1.6	0.34	39	0.019	125*	0.06	0.3*							
1200			1.2	0.30	39	0.016	149*	0.06	0.3*							
1500			0.9	0.28	39	0.014	173*	0.06	0.2*							
1950			0.7	0.26	39	0.011	209*	0.06	0.2*							
2500			0.6	0.23	30	0.008	235*	0.06	0.1*							
3250	50	80	0.4	0.21	30	0.006	283*	0.06	0.11*							
4000			0.4	0.20	30	0.005	328*	0.06	0.09*							
5000			0.3	0.19	30	0.005	385*	0.06	0.08*							
10000	100	100	0.1	0.15	17	0.002	609*	0.06	0.03*							

**kg**  
3.0

30/40	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC								
	in	30	40	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC					
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF			
					B5/B14		B5		B14							
150	10	15	9.3	0.54	82	0.148	72	0.13	1.1	63	56	63	56	63	56	
200		20	7.0	0.51	76	0.110	76	0.11	1.0							
300	30	20	4.7	0.43	82	0.094	79	0.09	1.0							
450			3.1	0.40	82	0.067	74	0.06	1.1							
600			2.3	0.37	82	0.054	92	0.06	0.9							
900			1.6	0.34	82	0.039	126*	0.06	0.6*							
1200			1.2	0.31	82	0.033	151*	0.06	0.5*							
1500			0.9	0.29	82	0.028	176*	0.06	0.5*							
1950			0.7	0.27	82	0.023	212*	0.06	0.4*							
2500			0.6	0.23	68	0.017	236*	0.06	0.3*							
3250	50	80	0.4	0.21	68	0.014	285*	0.06	0.24*							
4000			0.4	0.20	68	0.012	330*	0.06	0.21*							
5000			0.3	0.19	68	0.011	387*	0.06	0.18*							
10000	100	100	0.1	0.15	35	0.003	626*	0.06	0.06*							

**kg**  
4.0

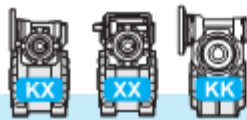
30/50	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC								
	in	30	50	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC					
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF			
					B5/B14		B5		B14							
150	10	15	9.3	0.55	149	0.265	124	0.22	1.2	63	56	63	56	63	56	
200		20	7.0	0.52	144	0.201	129	0.18	1.1							
300	30	20	4.7	0.44	150	0.166	118	0.13	1.3							
450			3.1	0.42	150	0.118	140	0.11	1.1							
600			2.3	0.39	150	0.094	143	0.09	1.0							
900			1.6	0.36	150	0.069	131	0.06	1.1							
1200			1.2	0.32	150	0.058	156	0.06	1.0							
1500			0.9	0.30	150	0.049	182	0.06	0.8							
1950			0.7	0.28	150	0.041	220*	0.06	0.7*							
2500			0.6	0.25	125	0.030	253*	0.06	0.5*							
3250	50	80	0.4	0.23	125	0.025	305*	0.06	0.41*							
4000			0.4	0.22	125	0.021	354*	0.06	0.35*							
5000			0.3	0.20	125	0.018	414*	0.06	0.30*							
10000	100	100	0.1	0.16	69	0.006	645*	0.06	0.11*							

**kg**  
6.0

\* **ATTENZIONE:** la coppia massima utilizzabile  $[T_{2M}]$  deve essere calcolata utilizzando il fattore di servizio:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* **WARNING:** Maximum allowable torque  $[T_{2M}]$  must be calculated using the following service factor:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* **ACHTUNG:** das max. anwendbare Drehmoment  $[T_{2M}]$  muss mit folgendem Betriebsfaktor berechnet werden:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$



5.5 Dati tecnici

5.5 Technical data

5.5 Technische Daten

30/63	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC										
	in	30	63	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC							
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF					
											B5/B14		B5		B14			
150	10	15	9.3	0.56	228	0.400	126	0.22	1.8	—	63	56	—	63	56	—	63	56
200		20	7.0	0.54	279	0.378	162	0.22	1.7									
300	30	20	4.7	0.46	268	0.285	207	0.22	1.3									
450			3.1	0.43	268	0.202	238	0.18	1.1									
600			2.3	0.40	268	0.162	215	0.13	1.2									
900			1.6	0.37	268	0.118	250	0.11	1.1									
1200			1.2	0.33	268	0.099	243	0.09	1.1									
1500			0.9	0.31	268	0.085	189	0.06	1.4									
1950			0.7	0.29	268	0.071	228	0.06	1.2									
2500			0.6	0.26	222	0.050	265	0.06	0.8									
3250	50	20	0.4	0.24	222	0.042	319*	0.06	0.70*									
4000			0.4	0.23	222	0.036	369*	0.06	0.60*									
5000			0.3	0.21	222	0.031	433*	0.06	0.51*									
10000	100	100	0.1	0.16	138	0.012	663*	0.06	0.21*	—	—	—	—	—	—	—	—	—

**kg**  
8.5

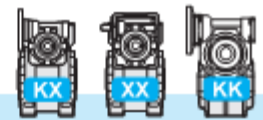
40/63	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC										
	in	40	63	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC							
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF					
											B5/B14		B5		B14			
150	10	15	9.3	0.56	261	0.452	214	0.37	1.2	71	—	—	—	—	—	—	—	—
200		20	7.0	0.55	279	0.373	277	0.37	1.0									
300	30	20	4.7	0.46	268	0.282	238	0.25	1.1									
450			3.1	0.44	268	0.197	244	0.18	1.1									
600			2.3	0.43	268	0.154	226	0.13	1.2									
900			1.6	0.38	268	0.115	257	0.11	1.0									
1200			1.2	0.36	268	0.091	264	0.09	1.0									
1500			0.9	0.33	268	0.079	203	0.06	1.3									
1950			0.7	0.30	268	0.067	241	0.06	1.1									
2500			0.6	0.28	222	0.047	284	0.06	0.8									
3250	50	20	0.4	0.25	222	0.039	338*	0.06	0.66*									
4000			0.4	0.24	222	0.033	400*	0.06	0.55*									
5000			0.3	0.23	222	0.028	471*	0.06	0.47*									
10000	100	100	0.1	0.18	138	0.011	722*	0.06	0.19*	—	—	—	—	—	—	—	—	—

**kg**  
9.5

\* **ATTENZIONE:** la coppia massima utilizzabile  $[T_{2M}]$  deve essere calcolata utilizzando il fattore di servizio:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* **WARNING:** Maximum allowable torque  $[T_{2M}]$  must be calculated using the following service factor:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* **ACHTUNG:** das max. anwendbare Drehmoment  $[T_{2M}]$  muss mit folgendem Betriebsfaktor berechnet werden:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$



5.5 Dati tecnici

5.5 Technical data

5.5 Technische Daten

40/75	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC											
	in	40	75	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC								
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF						
											B5/B14	B5		B14					
150	10	15	9.3	0.57	409	0.698	322	0.55	1.3	71	63	—	71	63	56	71	63	—	
200		20	7.0	0.56	442	0.583	417	0.55	1.1										
300	30	20	4.7	0.47	418	0.432	358	0.37	1.2										
450			3.1	0.45	418	0.302	346	0.25	1.2										
600			2.3	0.43	418	0.236	390	0.22	1.1										
900			1.6	0.39	418	0.176	309	0.13	1.4										
1200			1.2	0.36	418	0.140	388	0.13	1.1										
1500			0.9	0.34	418	0.121	379	0.11	1.1										
1950			0.7	0.31	418	0.102	368	0.09	1.1										
2500			0.6	0.29	381	0.077	296	0.06	1.3										
3250	50	100	0.4	0.26	381	0.065	352	0.06	1.08	—	56	—	—	—	—	—	—	—	
4000			0.4	0.25	381	0.055	417	0.06	0.91										
5000			0.3	0.24	381	0.047	491*	0.06	0.78*										
10000	100	100	0.1	0.19	232	0.018	762*	0.06	0.30*										

14.5

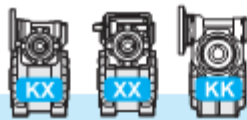
50/75	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC											
	in	50	75	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC								
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF						
											B5/B14	B5		B14					
150	10	15	9.3	0.57	409	0.750	409	0.75	1.0	80	71	63	80	71	63	80	71	—	
200		20	7.0	0.56	442	0.576	422	0.55	1.0										
300	30	20	4.7	0.48	418	0.427	363	0.37	1.2										
450			3.1	0.46	418	0.299	350	0.25	1.2										
600			2.3	0.42	418	0.250	418	0.25	1.0										
900			1.6	0.40	418	0.180	418	0.18	1.0										
1200			1.2	0.38	418	0.134	406	0.13	1.0										
1500			0.9	0.35	418	0.116	470	0.13	0.9										
1950			0.7	0.33	418	0.095	572*	0.13	0.7*										
2500			0.6	0.30	381	0.074	674*	0.13	0.6*										
3250	50	100	0.4	0.28	381	0.060	819*	0.13	0.47*	—	63	—	—	—	—	—	—	—	
4000			0.4	0.26	381	0.053	939*	0.13	0.41*										
5000			0.3	0.25	381	0.045	1108*	0.13	0.34*										
10000	100	100	0.1	0.19	232	0.018	1719*	0.13	0.13*										

16.5

\* **ATTENZIONE:** la coppia massima utilizzabile  $[T_{2M}]$  deve essere calcolata utilizzando il fattore di servizio:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* **WARNING:** Maximum allowable torque  $[T_{2M}]$  must be calculated using the following service factor:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* **ACHTUNG:** das max. anwendbare Drehmoment  $[T_{2M}]$  muss mit folgendem Betriebsfaktor berechnet werden:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$



5.5 Dati tecnici

5.5 Technical data

5.5 Technische Daten

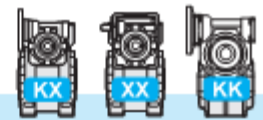
40/90	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC										
	in	40	90	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC							
		$i_1$	$i_2$								KC - XC			XF				
											B5/B14	B5		B14				
150	10	15	9.3	0.58	435	0.732	327	0.55	1.3	71	63	—	71	63	56	71	63	—
200			7.0	0.56	560	0.727	424	0.55	1.3									
300			4.7	0.48	673	0.683	542	0.55	1.2									
450	20	15	3.1	0.46	673	0.478	520	0.37	1.3									
600			2.3	0.44	673	0.373	668	0.37	1.0									
900			1.6	0.39	673	0.278	605	0.25	1.1									
1200	30	40	1.2	0.37	673	0.221	668	0.22	1.0									
1500			0.9	0.34	660	0.188	630	0.18	1.0									
1950			0.7	0.31	620	0.149	542	0.13	1.1									
2500	50	65	0.6	0.30	634	0.124	564	0.11	1.1									
3250			0.4	0.28	634	0.104	549	0.09	1.15									
4000			0.4	0.27	634	0.088	651	0.09	0.97									
5000	100	80	0.3	0.25	634	0.074	767	0.09	0.83									
10000			100	0.1	0.19	401	0.031	1173*	0.09	0.34*								

50/90	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC										
	in	50	90	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC							
		$i_1$	$i_2$								KC - XC			XF				
											B5/B14	B5		B14				
150	10	15	9.3	0.59	655	1.089	541	0.90	1.2	80	71	—	80	71	63	80	71	—
200			7.0	0.57	709	0.910	584	0.75	1.2									
300			4.7	0.49	673	0.675	548	0.55	1.2									
450	20	15	3.1	0.46	673	0.473	527	0.37	1.3									
600			2.3	0.45	673	0.363	463	0.25	1.5									
900			1.6	0.41	673	0.266	632	0.25	1.1									
1200	30	40	1.2	0.39	673	0.212	573	0.18	1.2									
1500			0.9	0.36	673	0.183	662	0.18	1.0									
1950			0.7	0.34	673	0.150	582	0.13	1.2									
2500	50	65	0.6	0.32	634	0.118	701	0.13	0.9									
3250			0.4	0.30	634	0.097	853*	0.13	0.74*									
4000			0.4	0.28	634	0.084	977*	0.13	0.65*									
5000	100	80	0.3	0.26	634	0.071	1153*	0.13	0.55*									
10000			100	0.1	0.20	401	0.030	1764*	0.13	0.23*								

\* ATTENZIONE: la coppia massima utilizzabile  $[T_{2M}]$  deve essere calcolata utilizzando il fattore di servizio:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* WARNING: Maximum allowable torque  $[T_{2M}]$  must be calculated using the following service factor:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* ACHTUNG: das max. anwendbare Drehmoment  $[T_{2M}]$  muss mit folgendem Betriebsfaktor berechnet werden:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$



5.5 Dati tecnici

5.5 Technical data

5.5 Technische Daten

50/110	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC										
	in	50	110	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC							
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF					
											B5/B14	B5		B14				
150	10	15	9.3	0.60	785	1.269	557	0.9	1.4	80	71	63	80	71	63	80	71	—
200			7.0	0.58	1000	1.265	712	0.9	1.4									
300			4.7	0.50	1165	1.130	928	0.9	1.3									
450	15	20	3.1	0.48	1165	0.791	1105	0.75	1.1									
600			2.3	0.47	1165	0.608	1054	0.55	1.1									
900			1.6	0.43	1165	0.445	968	0.37	1.2									
1200	30	30	1.2	0.40	1165	0.354	823	0.25	1.4									
1500			0.9	0.37	1165	0.306	952	0.25	1.2									
1950			0.7	0.35	1150	0.248	1018	0.22	1.1									
2500	50	50	0.6	0.33	1119	0.200	1009	0.18	1.1									
3250			0.4	0.31	1119	0.164	886	0.13	1.26									
4000			0.4	0.29	1119	0.143	1015	0.13	1.10									
5000	100	100	0.3	0.27	1119	0.121	1198	0.13	0.93									
10000			0.1	0.21	727	0.051	1854*	0.13	0.39*									



49

63/110	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC										
	in	63	110	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC							
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF					
											B5/B14	B5		B14				
150	10	15	9.3	0.61	1123	1.793	939	1.5	1.2	90	80	71	90	80	71	90	80	—
200			7.0	0.59	1229	1.536	1200	1.5	1.0									
300			4.7	0.51	1165	1.116	1148	1.1	1.0									
450	15	20	3.1	0.49	1165	0.781	1119	0.75	1.0									
600			2.3	0.48	1165	0.593	1081	0.55	1.1									
900			1.6	0.44	1165	0.433	995	0.37	1.2									
1200	30	30	1.2	0.40	1165	0.370	1165	0.37	1.0									
1500			0.9	0.39	1165	0.292	998	0.25	1.2									
1950			0.7	0.37	1165	0.239	1217	0.25	1.0									
2500	50	50	0.6	0.34	1119	0.190	1469	0.25	0.8									
3250			0.4	0.32	1119	0.156	1792*	0.25	0.62*									
4000			0.4	0.31	1119	0.133	2097*	0.25	0.53*									
5000	100	100	0.3	0.28	1119	0.117	2395*	0.25	0.47*									
10000			0.1	0.22	727	0.049	3706*	0.25	0.20*									



52

63/130	$n_1 = 1400$					XXA		KXC - XXC - XXF - KKC										
	in	63	130	$n_2$	Rd	$T_{2M}$	P	$T_2$	$P_1$	FS'	Input - IEC							
		$i_1$	$i_2$								KC - XC		XF					
											B5/B14	B5		B14				
150	10	15	9.3	0.64	1438	2.2	1176	1.8	1.2	90	80	71	90	80	71	90	80	—
200			7	0.61	1831	2.2	1498	1.8	1.2									
300			4.7	0.53	1890	1.7	1627	1.5	1.2									
450	15	20	3.1	0.49	1890	1.3	1655	1.1	1.1									
600			2.3	0.47	1890	0.98	1731	0.9	1.1									
900			1.6	0.42	1890	0.73	1934	0.75	1									
1200	30	30	1.2	0.39	1890	0.59	1756	0.55	1.1									
1500			0.9	0.36	1890	0.51	2026	0.55	0.9									
1950			0.7	0.34	1890	0.42	1673	0.37	1.1									
2500	50	50	0.6	0.33	1920	0.34	2082	0.37	0.9									
3250			0.4	0.3	1920	0.29	1663	0.25	1.2									
4000			0.4	0.29	1920	0.24	1978	0.25	1.1									
5000	100	100	0.3	0.26	1920	0.22	2217	0.25	0.9									
10000			0.1	0.2	1276	0.09	3411	0.25	0.4									

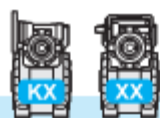


63

\* **ATTENZIONE:** la coppia massima utilizzabile  $[T_{2M}]$  deve essere calcolata utilizzando il fattore di servizio:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* **WARNING:** Maximum allowable torque  $[T_{2M}]$  must be calculated using the following service factor:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

\* **ACHTUNG:** das max. anwendbare Drehmoment  $[T_{2M}]$  muss mit folgendem Betriebsfaktor berechnet werden:  $T_{2M} = T_2 \times FS'$

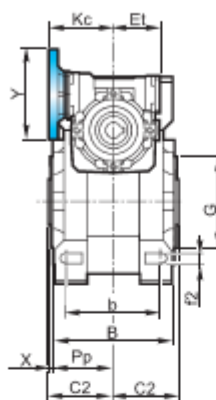
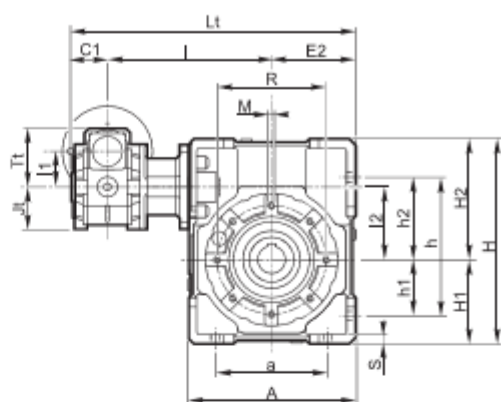


5.6 Dimensioni

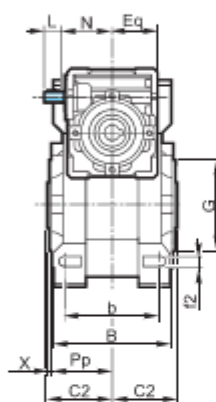
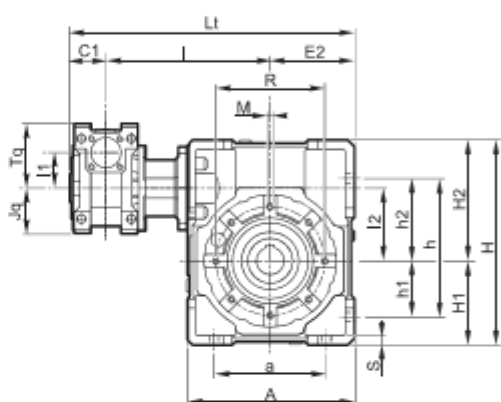
5.6 Dimensions

5.6 Abmessungen

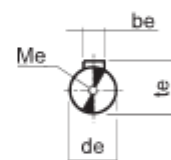
KXC



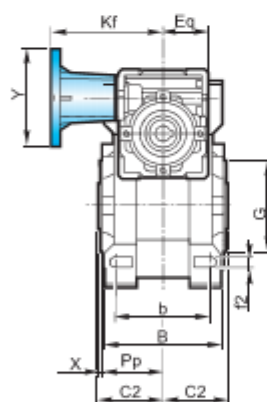
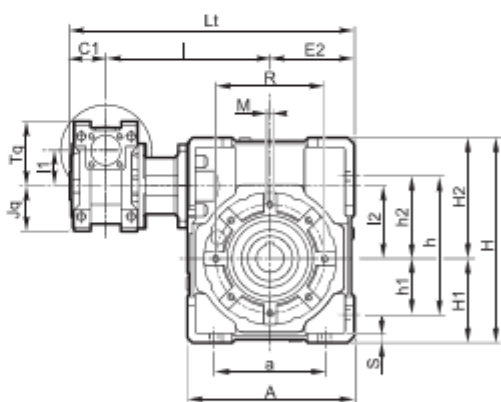
XXA



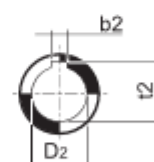
Albero entrata  
Input shaft  
Antriebswelle



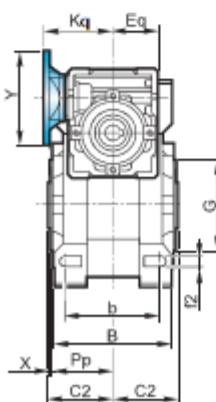
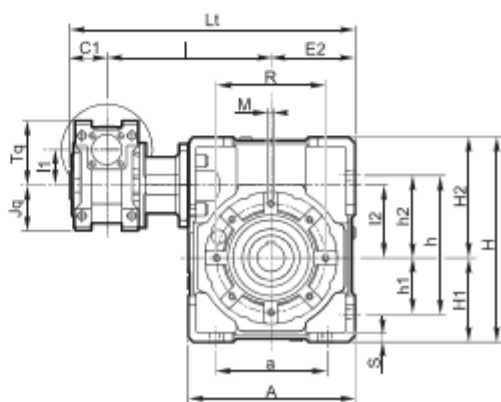
XXF

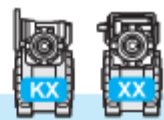


Albero uscita cavo  
Output hollow shaft  
Abtriebshohlwelle



XXC



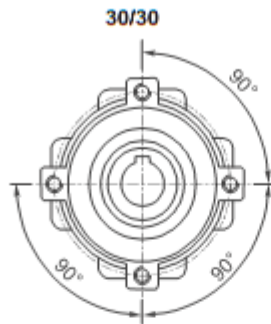


5.6 Dimensioni

5.6 Dimensions

5.6 Abmessungen

Flangia pendolare / Side cover for shaft mounting / Aufsteckflansch

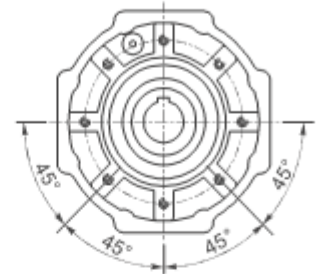


4 Fori / Holes / Bohrungen



4 Fori / Holes / Bohrungen

30/63 - 40/63 - 40/75 - 40/90 - 50/75  
50/90 - 50/110 - 63/110 - 63/130



8 Fori / Holes / Bohrungen

KXC - XXC - XXF - XXA																							
	a	A	b	be	b <sub>2</sub>	B	C <sub>1</sub>	C <sub>2</sub>	de	D <sub>2</sub> H8	Et	Eq	E <sub>2</sub>	f <sub>2</sub>	G h8	h	h <sub>1</sub>	h <sub>2</sub>	H	H <sub>1</sub>	H <sub>2</sub>		
30/30	54	80	44	3	5	—	56	31.5	31.5	14	—	41	40	40	6.5	55	71	27	44	97	40	57	
30/40	70	105	60		6	6	71		39	9	18			19	50	6.5	60	90	35	55	125	50	75
30/50	80	125	70		8	8	85		46	—	25			24	60	8.5	70	104	40	64	150	60	90
30/63	100	147	85	4	8	—	103	56	11	—	51	50	72	9	80	130	50	80	182	72	110		
40/63																							
40/75	120	176	90	5	8	8	112	39	60	14	28	30	60	60	86	11	95	153	60	93	219.5	86	133.5
50/75																							
40/90	140	203	100	4	10	—	130	39	70	11	35	—	51	50	103	13	110	172	70	102	248.5	103	145.5
50/90																							
50/110	170	252.5	115	5	12	—	143	46	14	—	60	60	127.5	14	130	210	85	125	310.5	127.5	183		
63/110																							
63/130	200	292.5	120	6	14	14	155	56	85	19	45	48	—	72	147.5	15	180	240	100	140	355	147.5	207.5

KXC - XXC - XXF - XXA																						
	l	l <sub>1</sub>	l <sub>2</sub>	Jt	Jq	K <sub>c</sub>	K <sub>q</sub>	L	L <sub>1</sub>	M	Me	N	P <sub>p</sub>	R	S	Tt	Tq	t <sub>e</sub>	t <sub>2</sub>	X		
30/30	100	31.5	31.5	37.5	40	57	57	15	171.5	M6x8	M4x10	44.5	29	65	5.5	52.5	57	10.2	16.3	—	1.5	
30/40	122		40						203.5	M6x10			36.5	75	6				20.8	21.8	1.5	
30/50	132		50						223.5	M8x10			43.5	85	7				27.3	1.5		
30/63	145	63	43.5	50	75	75	20	248.5	M8x14	M4x12	57.5	53	95	8	68.5	75	12.5	28.3	—	2		
40/63	150								261												M8x14	
40/75	174.5	75	53.5	60	82	82	25	299.5	M8x14	M5x13	67.5	57	115	10	82.5	90	16	31.3	33.3	2		
50/75	190								50												322	M5x13
40/90	184.5	90	43.5	50	75	75	20	326.5	M10x18	M4x12	57.5	67	130	12	68.5	75	12.2	38.3	—	2		
50/90	200								349												M5x13	
50/110	226	110	53.5	60	82	82	25	399.5	M10x18	M5x13	67.5	74	165	14	82.5	90	16	45.3	—	2.5		
63/110	236								63												419.5	M10x18
63/130	256	63	130	—	72	97	95	30	459.5	M12x20	M8x20	77.5	81	215	15	—	110	21.5	48.8	51.8	3	

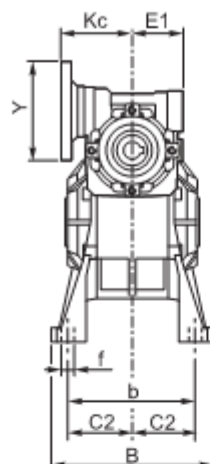
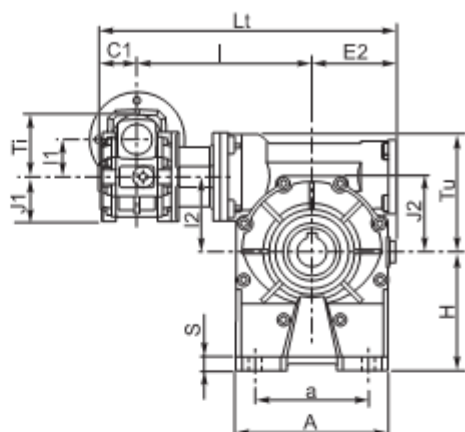


5.6 Dimensioni

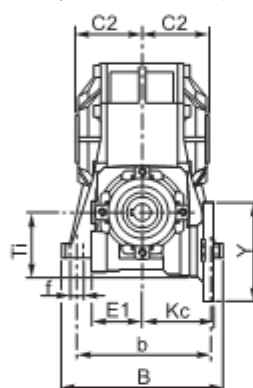
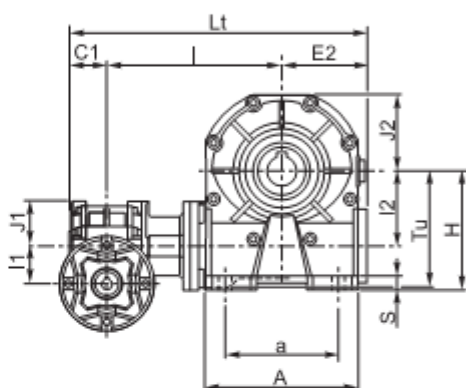
5.6 Dimensions

5.6 Abmessungen

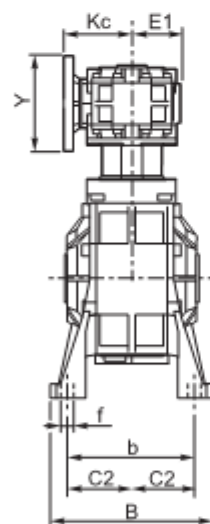
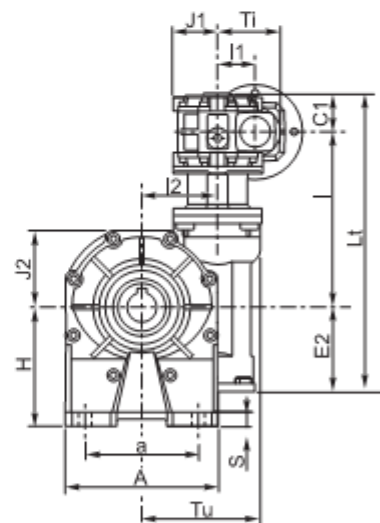
KKC\_A



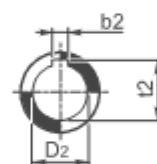
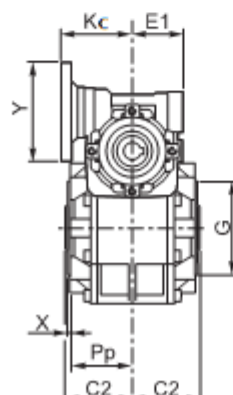
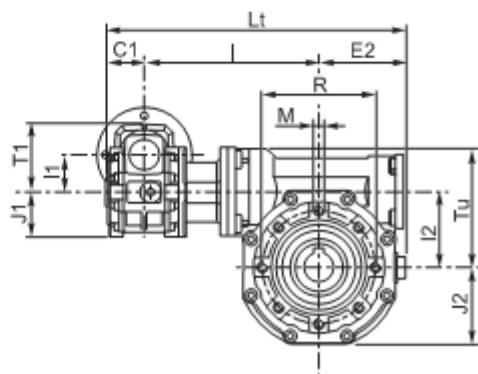
KKC\_B



KKC\_V



KKC\_P



Albero uscita cavo  
Output hollow shaft  
Abtriebs-Hohlwelle

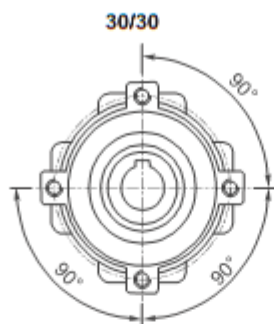


5.6 Dimensioni

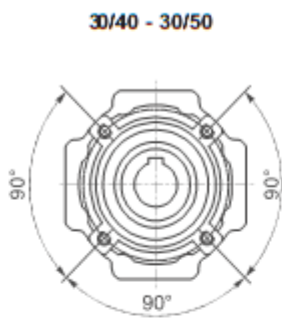
5.6 Dimensions

5.6 Abmessungen

Flangia pendolare / Side cover for shaft mounting / Aufsteckflansch

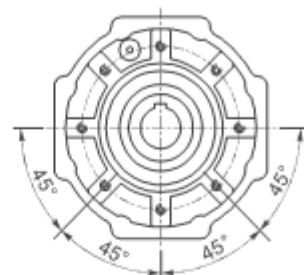


4 Fori / Holes / Bohrungen



4 Fori / Holes / Bohrungen

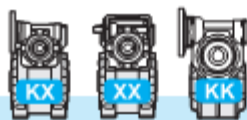
30/63 - 40/63 - 40/75 - 40/90 - 50/75  
50/90 - 50/110 - 63/110 - 60/130



8 Fori / Holes / Bohrungen

	KKC																							
	A		a		B		b		f		H		S		b <sub>2</sub>	C <sub>1</sub>	C <sub>2</sub>	D2 I <sub>18</sub>	E <sub>1</sub>	E <sub>2</sub>	G h <sub>8</sub>			
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2										
30/30	67		40	52	78		66		6.5	52	55	5	8	5	—	31.5	31.5	14	—	41	41	55		
30/40	86.5		70	52	98	84	81	7	8.5	71	72	9	10	6	6		39	18	19		51	60	60	70
30/50	106		63	85	119		99		9	85	82	11	8	8	8		46	24	24		60	70		
30/63	127.5		95		136		111		11	100		12		8	—	39	56	25	—	51	71	80		
40/63																								
40/75	155.5		120		140		115		11	115		12		8	—	46	60	28	30	60	85	95		
50/75																								
40/90	190		140		168	140	146	13	11	135	142		14	10	—	39	70	35	—	51	103	110		
50/90																								
50/110	250		200		210	162	181	13	13	171	170	17	15	12	—	46	77.5	42	—	60	127.5	130		
63/110																								
63/130	295		235	220	229	190	191		15	200	195	20	15	14	—	56	85	45	48	71	147.5	180		

	KKC														
	l	l <sub>1</sub>	l <sub>2</sub>	J <sub>1</sub>	J <sub>2</sub>	K <sub>c</sub>	L <sub>1</sub>	M	P <sub>p</sub>	R	T <sub>i</sub>	T <sub>u</sub>	t <sub>2</sub>	X	
30/30	100	31.5	31.5	37.5	37.5	57	171.5	M6x8	29	65	52.5	Tu	16.3	—	1.5
30/40	122		40		43.5		203.5	M6x10	36.5	75		52.5	20.8	21.8	1.5
30/50	132		50		53.5		223.5	M8x10	43.5	85		68.5	27.3	1.5	
30/63	147	40	63	64	75	82	248.5	M8x14	53	95	68.5	100.5	28.3	—	2
40/63	152						261								
40/75	176.5	50	75	78	82	82	301.5	M8x14	57	115	82.5	116.5	31.3	—	2
50/75	192						324								
40/90	186.5	40	90	100	75	82	328.5	M10x18	67	130	68.5	116.5	38.3	—	2
50/90	202						351								
50/110	226	50	110	122	82	97	399.5	M10x18	74	165	82.5	131.5	45.3	—	2.5
63/110	236						419.5								
63/130	256	63	130	64	131	97	459.5	M12x20	81	215	100.5	181	48.8	51.8	3

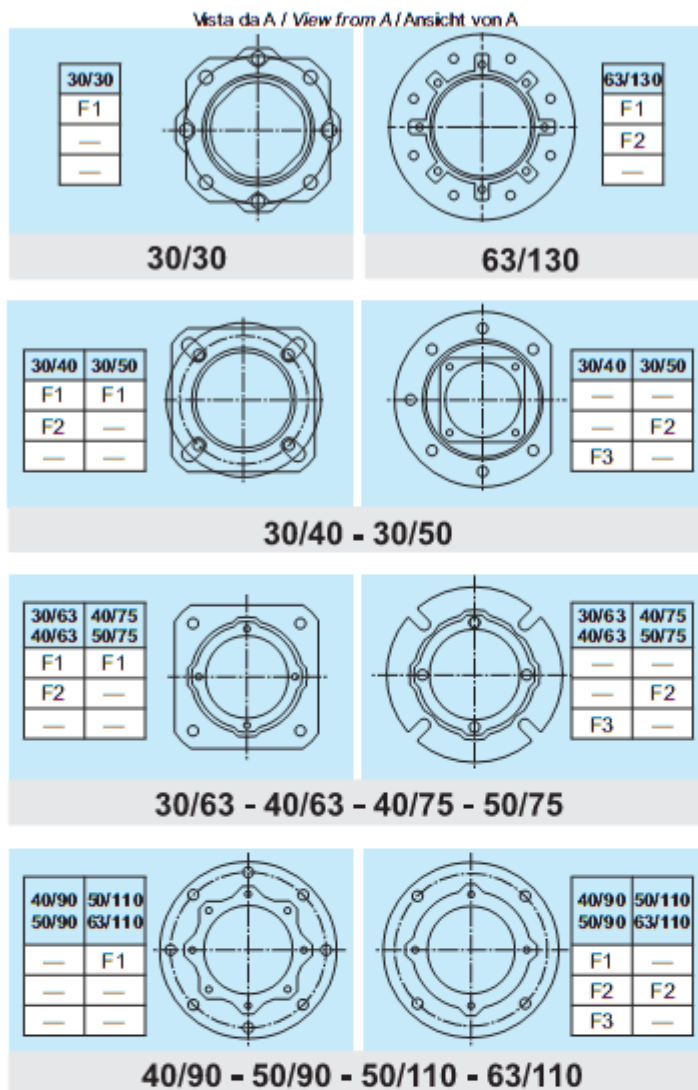
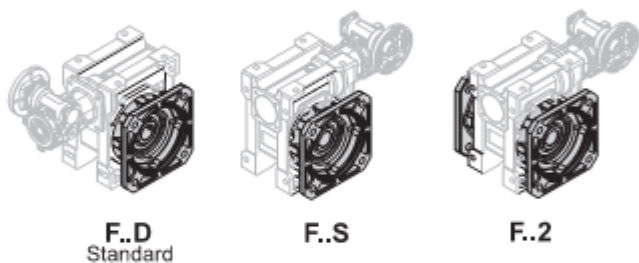
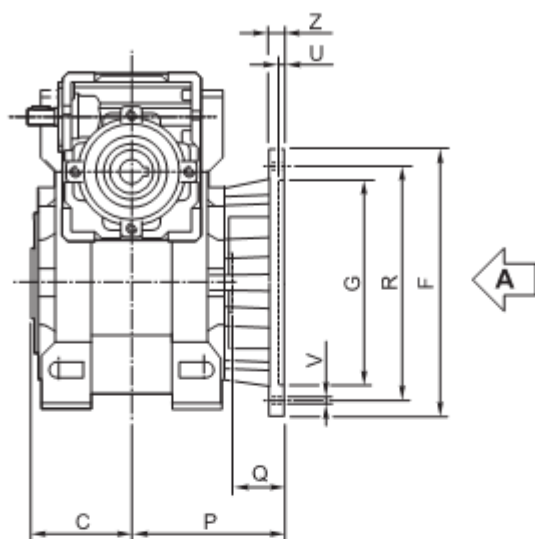


5.6 Dimensioni

5.6 Dimensions

5.6 Abmessungen

Flangia uscita / Output flange / Abtriebsflansch



KX XX KK	Tipo Type Typ	C	F		G H8	P	Q	R	U	V			Z
30/30	F1	31.5		66	50	54.5	23	68	4			6.5	6
	F2												
	F3												
30/40	F1	39		85	60	67	28	75-90	4			9	8
	F2			85	60	97	58	75-90	4			9	8
	F3			140	95	80	41	115	5			9	10
30/50	F1	46		94	70	90	44	85-100	5			11	10
	F2			160	110	89	43	130	5			11	11
	F3												
30/63 40/63	F1	56		142	115	82	26	150	5			11	11
	F2			142	115	112	56	150	5			11	11
	F3			160	110	80.5	24.5	130	5			11	12
40/75 50/75	F1	60		160	130	111	51	165	5			13	12
	F2			160	110	90	30	130	6			11	13
	F3												
40/90 50/90	F1	70		200	152	111	41	175	5			13	12
	F2			200	152	151	81	175	5			13	13
	F3			200	130	110	40	165	6			11	11
50/110 63/110	F1	77.5		260	170	131	53.5	230	6			13	15
	F2			250	180	150	72.5	215	5			15	16
	F3												
63/130	F1	85		320	180	140	55	255	7			16	16
	F2			300	230			265					
	F3												

\* Foratura ruotata di 22.5°

\* Drilling turned of 22.5°

\* Durchbohrung 22.5° versetzt



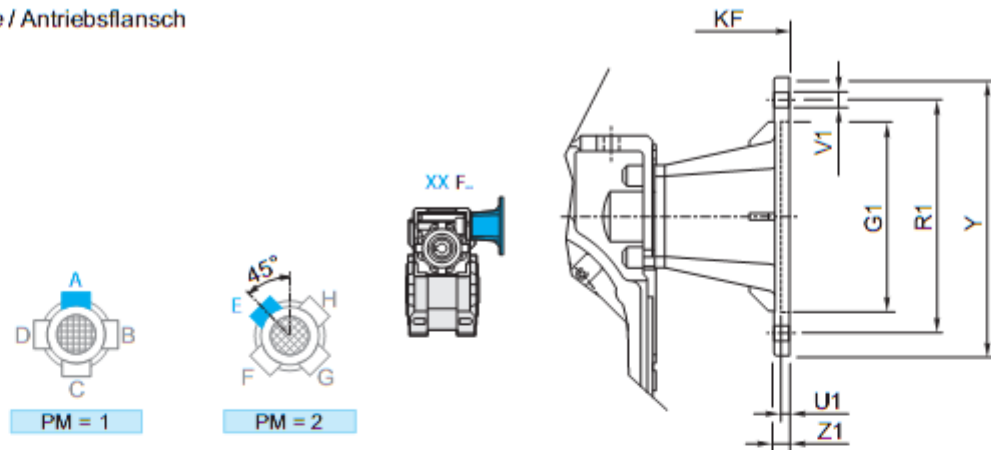


## 5.6 Dimensioni

## 5.6 Dimensions

## 5.6 Abmessungen

Flangia entrata / *Input flange* / Antriebsflansch



XXF	IEC	PM		G <sub>1</sub>	K <sub>F</sub>	R <sub>1</sub>	U <sub>1</sub>	∅	V <sub>1</sub>			Y	Z <sub>1</sub>
		1	2						∅	∅	∅		
30/30 30/40 30/50 30/63	56 B5	•	•	80	82.5	100	3.5	7		8		120	8
	56 B14		•	50	82.5	65	3.5	6			4	80	8
	63 B5	•	•	95	85.5	115	4	9		8		140	10
	63 B14	•	•	60	85.5	75	3.5	6		8		90	8
40/63 40/75 40/90	56 B5	•	•	80	101.5	100	3.5	7		8		120	8
	63 B5	•	•	95	104.5	115	4	9		8		140	10
	63 B14	•	•	60	104.5	75	3.5	6		8		90	8
	71 B5	•	•	110	111.5	130	4.5	9		8		160	10
	71 B14	•	•	70	111.5	85	4	7		8		105	10
50/75 50/90 50/110	63 B5	•	•	95	119.5	115	4	9		8		140	10
	71 B5	•	•	110	126.5	130	4.5	9		8		160	10
	71 B14		•	70	126.5	85	3.5	7			4	105	10
	80 B5	•	•	130	136.5	165	4.5	11		8		200	10
	80 B14	•	•	80	136.5	100	4	7		8		120	10
63/110 63/130	71 B5	•	•	110	141.5	130	4.5	9		8		160	10
	80/90 B5	•	•	130	161.5	165	4.5	11		8		200	10
	80 B14	•	•	80	151.5	100	4	7		8		120	10
	90 B14	•	•	95	161.5	115	4	9		8		140	10

### 5.7 Limitatore di coppia cavo passante

Concepito per lavorare a bagno d'olio, il dispositivo risulta affidabile nel tempo ed è esente da usura se non viene mantenuto in condizioni prolungate di slittamento (condizione che si verifica quando la coppia presenta valori superiori a quelli di taratura).

La taratura è facilmente regolabile dall'esterno attraverso il serraggio di una ghiera autobloccante che porta a compressione le 4 molle a tazza disposte tra loro in serie.

Il dispositivo non consente:

- l'impiego di cuscinetti a rulli conici in uscita
- funzionamento prolungato in condizioni di slittamento.

Nella tabella seguente vengono riportati i valori delle coppie di slittamento  $M_{2S}$  in funzione del n° di giri della ghiera.

### 5.7 Torque limiter with through hollow shaft

*Designed to be working in oil bath, the device is reliable over time and is not subject to wear unless in case of operation with prolonged slipping (it occurs when the torque values are higher than the calibration values).*

*Calibration can be easily adjusted from outside by tightening of the self-locking ring nut, which causes the compression of the 4 Belleville washers arranged in series.*

*The device does not go together with:*

- the use of tapered roller bearings at output
- prolonged operation under slipping conditions

*The following table shows the values of  $M_{2S}$  slipping torques depending on the number of revolutions of the ring nut.*

### 5.7 Drehmomentbegrenzer mit durchgehender Hohlwelle

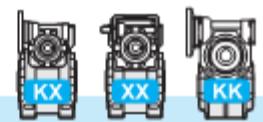
Er ist zuverlässig und verschleißfrei (nur im Falle eines dauerhaften Rutschens entsteht Verschleiß, hier ist das Drehmoment größer als der eingestellte Eichwert).

Die Eichung kann mühelos von aussen durch das Anziehen einer selbstsperrenden Mutter ausgeführt werden, dadurch wird der Druck auf die 4 wechselseitig angeordneten Tellerfedern erhöht.

Die Vorrichtung sieht das folgende nicht vor:

- die Verwendung von Kegelrollenlager am Abtrieb
- Längerer Rutschbetrieb

Die nachstehende Tabelle zeigt die Werte der Rutschmomente  $M_{2S}$  abhängig von der Anzahl der Umdrehungen der Mutter. Die Eichwerte weisen  $\pm 10\%$  Toleranz



5.7 Limitatore di coppia cavo passante

5.7 Torque limiter with through hollow shaft

5.7 Drehmomentbegrenzer mit durchgehender Hohlwelle

XX-KX KK	N°. giri della ghiera di regolazione / N°. revolutions of ring nut / Nr. Umdrehungen der Mutter														
	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4	3	3 1/4	3 1/2	3 3/4	4	4 1/4	4 1/2
30/30	20	25	30	35	40										
30/40	50	60	70	80	90										
30/50	75	95	115	135	155										
30/63		110	125	145	160	180	200	220	230	245	255	265	285		
40/63															
40/75			220	245	275	310	350	375	410	450					
50/75															
40/90				330	365	410	435	465	500	530	560	580	600	630	670
50/90															
50/110		750	860	1000	1100	1230									
63/110															
63/130															

I valori di taratura presentano una tolleranza del  $\pm 10\%$  e si riferiscono ad una condizione statica.

In condizioni dinamiche è da notare che la coppia di slittamento assume valori diversi a seconda del tipo e/o modalità in cui si verifica il sovraccarico: con valori maggiori in caso di carico uniformemente crescente rispetto a valori più contenuti in seguito al verificarsi di picchi improvvisi di carico.

**NOTA:** quando si supera il valore di taratura si ha slittamento. Il coefficiente di attrito tra le superfici di contatto da statico diventa dinamico e la coppia trasmessa cala del 30% circa.

E' quindi opportuno prevedere uno stop per poter ripartire al valore di taratura iniziale.

Calibration values feature a  $\pm 10\%$  tolerance and refer to static conditions.

Under dynamic conditions the values of the slipping torque will change according to the type of overload: the values are higher if the load increase is uniform; the values are lower if sudden load peaks occur.

**NOTE:** Slipping occurs when the setting values are exceeded.

The friction coefficient between the contact surfaces from static becomes dynamic and the transmitted torque is approx. 30% lower.

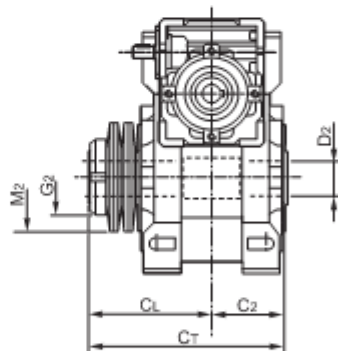
It is advisable to have a stop first in order to have a restart based on the initial setting value.

auf und beziehen sich auf statische Bedingungen.

Unter dynamischen Bedingungen hat das Rutschmoment verschiedene Werte je nach Art der Überbelastung. Die Werte sind höher, wenn die Belastung gleichmäßig zunimmt; sie sind niedriger im Falle von plötzlichen Belastungsspitzen.

**BEMERKUNG:** Rutschen tritt auf, wenn die eingestellten Werte überschritten werden. Der Reibungsfaktor zwischen den Berührungsflächen wird dynamisch anstatt statisch und das übertragene Drehmoment sinkt um ca. 30%.

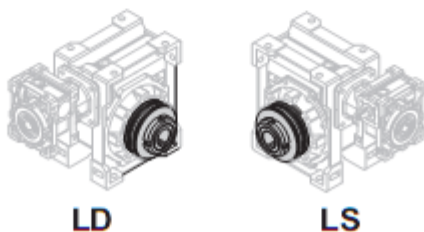
Es ist daher ratsam, vor dem erneuten Anfahren anzuhalten, um die ursprünglichen Drehmomentwerte zu erreichen.



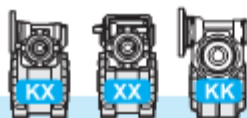
Disposizione delle molle  
Washers' arrangement  
Lage der Feder



IN SERIE (min. coppia, max. sensibilità)  
SERIES (min. torque, max sensitivity)  
SERIE (min. Moment, max. Empfindlichkeit)



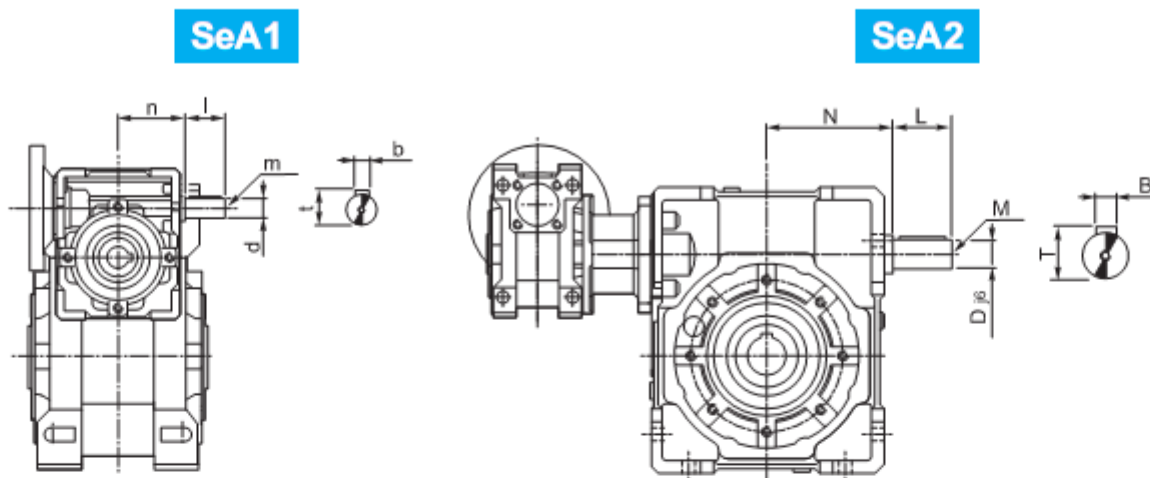
XX - KX LD - LS	C <sub>2</sub>	C <sub>L</sub>	C <sub>T</sub>	D <sub>2</sub> H8	G <sub>2</sub>	M <sub>2</sub>
30/30	31.5	55.5	87	14	M25x1.5	50x25.4x1.5
30/40	39	65	104	18 (19)	M30x1.5	56x30.5x2
30/50	46	76	122	25 (24)	M40x1.5	63x40.5x2.5
30/63 40/63	56	91	147	25	M40x1.5	71x40.5x2.5
40/75 50/75	60	100	160	28 (30)	M50x1.5	90x50.5x3.5
40/90 50/90	70	109	179	35 (32)	M50x1.5	100x51x3.5
50/110 63/110	77.5	127.5	205	42	M60x2	125x61x5
63/130						



5.8 Esecuzione con vite bisporgente

5.8 Double extended worm shaft design

5.8 Versionen mit Doppelseitig Herausragender Schneckenwelle



L'entrata supplementare del riduttore in uscita (SeA2) non può essere utilizzata come comando in quanto il relativo movimento risulta impedito dalla irreversibilità del primo riduttore.

Utilizzato come asse condotto, avrà velocità corrispondente a quella di ingresso ridotta del rapporto del primo riduttore.

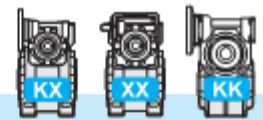
The second input shaft of the output gearbox (SeA2) can not be utilized as a drive because its motion will be stopped by the reversibility of the first gearbox.

If utilized as a drive shaft its speed will be equal to the input speed decreased by the ratio of the first gearbox.

Die verlängerte Schneckenwelle des zweiten Getriebes (SeA2) kann nicht als Antrieb verwendet werden, da die Selbsthemmung des ersten Getriebes entgegengewirkt.

Wird sie als Abtriebswelle verwendet, besitzt sie eine um die Untersetzung des ersten Getriebes entsprechend reduzierte Drehzahl und Drehmoment.

KXC - XXC XXF - XXA KKC	SeA1							SeA2						
	b	d j6	l	m	n		t	B	D j6	L	M	N		T
					KK-KX	XX						KK	KX-XX	
30/30	3	9	15	M4x10	42.5	42.5	10.2	3	9	15	M4x10	42.5	42.5	10.2
30/40	3	9	15	M4x10	42.5	42.5	10.2	4	11	20	M4x12	52.5	52.5	12.5
30/50	3	9	15	M4x10	42.5	42.5	10.2	5	14	25	M5x13	62.5	62.5	16
30/63	3	9	15	M4x10	42.5	42.5	10.2	6	19	30	M8x20	72.5	74.5	21.5
40/63	4	11	20	M4x12	52.5	52.5	12.5	6	19	30	M8x20	72.5	74.5	21.5
40/75	4	11	20	M4x12	52.5	52.5	12.5	8	24	40	M8x20	89	91	27
50/75	5	14	25	M5x13	62.5	62.5	16	8	24	40	M8x20	89	91	27
40/90	4	11	20	M4x12	52.5	52.5	12.5	8	24	40	M8x20	108	108	27
50/90	5	14	25	M5x13	62.5	62.5	16	8	24	40	M8x20	108	108	27
50/110	5	14	25	M5x13	62.5	62.5	16	8	28	50	M8x20	132	132	31
63/110	6	19	30	M8x20	72.5	74.5	21.5	8	28	50	M8x20	132	132	31
63/130	6	19	30	M8x20	72.5	74.5	21.5	10	38	70	M10x25	152	152	41



5.9 Accessori

5.9 Accessories

5.9 Accessories

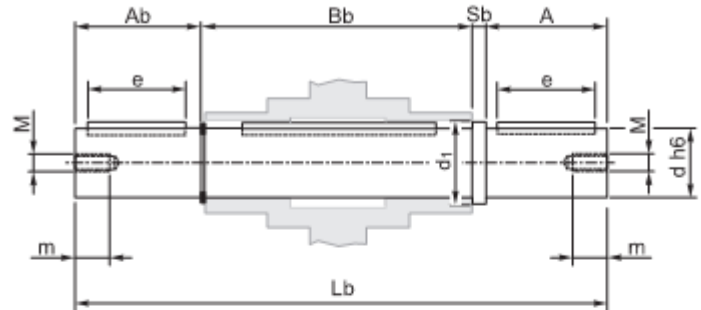
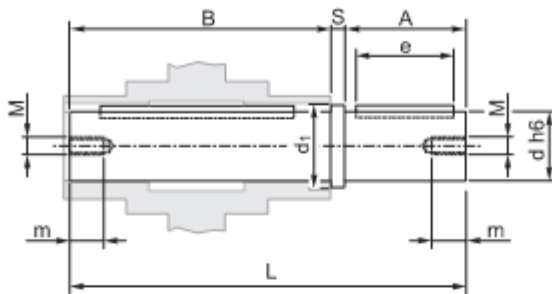
Albero lento

Output shaft

Abtriebswelle

Albero lento semplice  
Single output shaft  
Standard Abtriebswelle

Albero lento doppio  
Double output shaft  
Doppelte Abtriebswelle

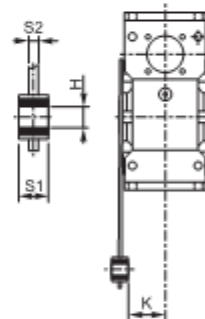
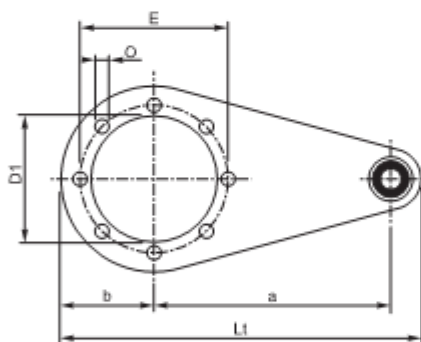


KK-KX-XX	A	B	d <sub>h6</sub>		d <sub>1</sub>	e	L	M	m	S	A	A <sub>b</sub>	B <sub>b</sub>	d <sub>h6</sub>	d <sub>1</sub>	e	L <sub>b</sub>	S <sub>b</sub>
30/30	30	62	14		18.5	20	94.5	M6	16	2.5	30	29	64	14	18.5	20	126	2.5
30/40	40	77	18	19	23.5	30	120	M6	16	3	40	39	79	18	23.5	30	161	3
30/50	50	90	25	24	31.5	40	143.5	M8	22	3.5	50	49	93	25	31.5	40	195.5	3.5
30/63 40/63	50	111	25		31.5	40	165	M8	22	4	50	49	113	25	31.5	40	216	4
40/75 50/75	60	119	28	30	34.5	50	183	M8	22	4	60	59	121	28	34.5	50	244	4
40/90 50/90	80	139	35		41.5	60	224	M10	28	5	80	78.5	141.5	35	41.5	60	305	5
50/110 63/110	80	154.5	42		49.5	60	242.5	M10	28	8	80	77.5	157	42	49.5	60	322.5	8
63/130	80	168	45		54.5	70	253	M16	36	5	80	78	172	45	54.5	70	335	5

Braccio di reazione

Torque arm

Drehmomentstütze



KK KX XX	a	b	D <sub>1</sub>	E	H	K	L <sub>1</sub>	O	S1	S2
30/30	85	37.5	55	65	8	24	141.5	7	14	4
30/40	100	45	60	75	10	31.5	167	7	14	4
30/50	100	50	70	85	10	39	172	9	14	5
30/63 40/63	150	55	80	95	10	49	227	9	14	6
40/75 50/75	200	70	95	115	20	47.5	302	9	25	6
40/90 50/90	200	80	110	130	20	57.5	312	11	25	6
50/110 63/110	250	100	130	165	25	62	390	11	30	6
63/130	250	125	180	215	25	69	415	13	30	6

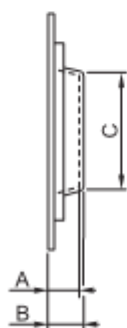
Kit di protezione: solo su versione P

Protection Kit: only for P version

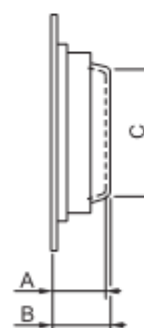
Schutzvorrichtung: nur für Version P

Albero cavo / Hollow shaft / Hohlwelle

Limitatore di coppia / Torque limiter / Drehmomentbegrenzer



KK KX XX	A		B		C	
	IN	OUT	IN	OUT	IN	OUT
30/30		12		13		39
30/40	12	14	13	15.5	39	44
30/50		15		16.5		54
30/63 40/63		17		19		60
40/75	14	18	15.5	20	44	70
50/75	15		16.5		54	
40/90	14	21.5	15.5	24	44	80
50/90	15		16.5		54	
50/110		22		25		96
63/110	17		19		60	
63/130	17	22	19	25	60	130



KK KX XX	A		B		C	
	IN	OUT	IN	OUT	IN	OUT
30/30		36		37		36
30/40	36	40	37	41.5	36	44
30/50		47		48.5		53
30/63 40/63		52		54		55
40/75	40	58	41.5	60	44	68
50/75	47		48.5		53	
40/90	40	60.5	41.5	63	44	70
50/90	47		48.5		53	
50/110		72		75		85
63/110	52		54		55	
63/130	52		54		55	

Opzioni disponibili:

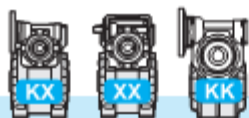
Available options:

Auf Anfrage ist folgendes Zubehör erhältlich:

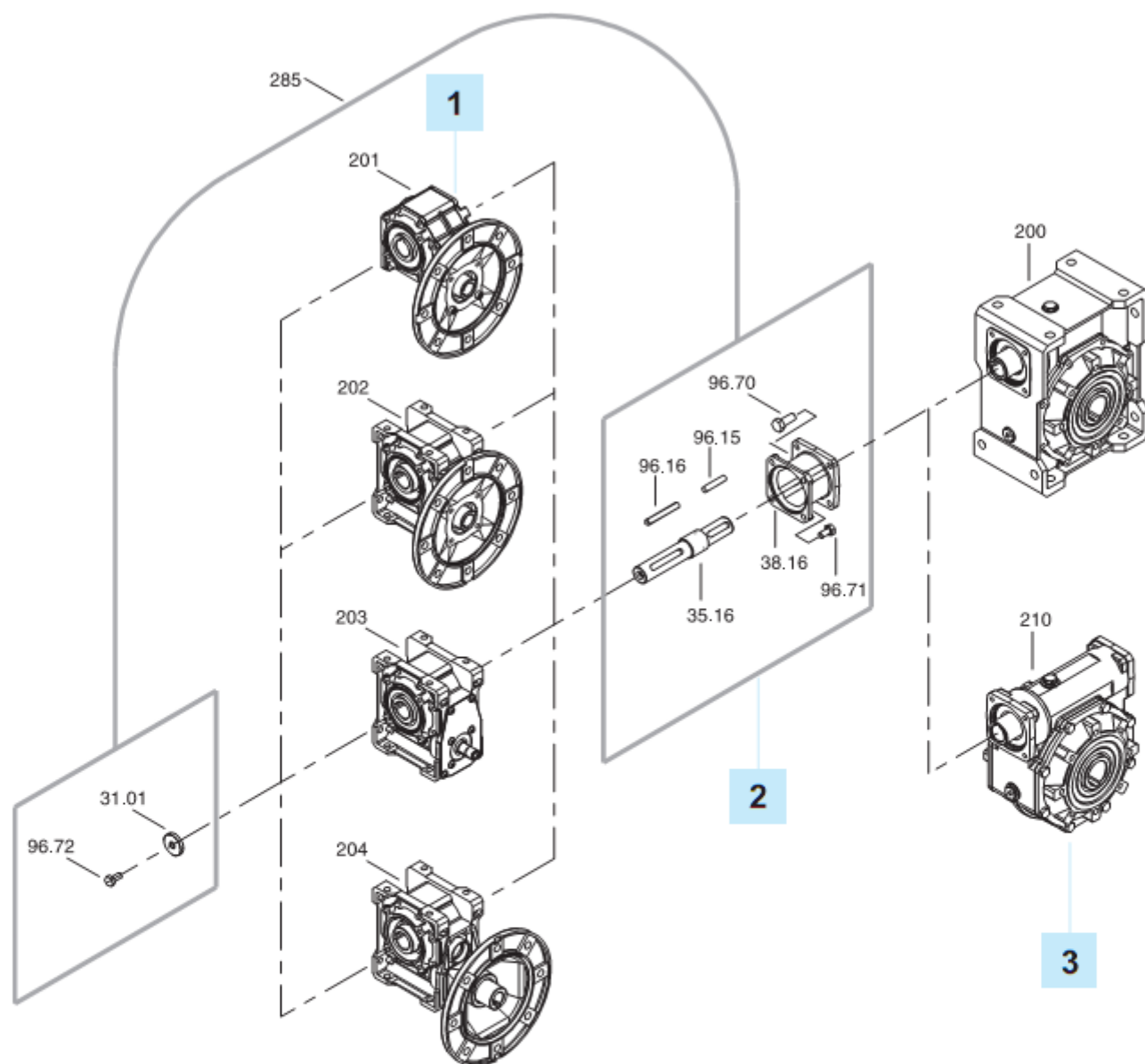
Cuscinetti a rulli conici corona

Tapered roller bearing on wormgear

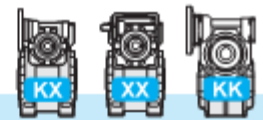
Kegelrollenlager auf Schneckenrad



## KXC - XXC - XXA - XXF - KKC



	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	<b>IN</b> X.P - K..P	<b>KIT</b>	<b>OUT</b> XC - KC
30/30	<b>X30</b> <b>KC30</b>	KIT 30/30 (2850002010)	<b>30/9</b>
30/40		KIT 30/40 (2850002013)	<b>40/11</b>
30/50		KIT 30/50 (2850002016)	<b>50/14</b>
30/63		KIT 30/63 (2850002019)	<b>63/19</b>
40/63		KIT 40/63 (2850002028)	<b>63/19</b>
40/75	<b>X40</b> <b>KC40</b>	KIT 40/75-90 (2850002031)	<b>75/24</b>
40/90			<b>90/24</b>
50/75			<b>75/24</b>
50/90	<b>X50</b> <b>KC50</b>	KIT 50/75-90 (2850002034)	<b>90/24</b>
50/110		KIT 50/110 (2850002049)	<b>110/28</b>
63/110	<b>X63</b> <b>KC63</b>	KIT 63/110-130 (2850002052)	<b>110/28</b>
63/130	<b>X63</b> <b>KC63</b>	KIT 63/110-130 (2850002052)	<b>110/28</b>



5.10 Lista parti di ricambio

5.10 Spare parts list

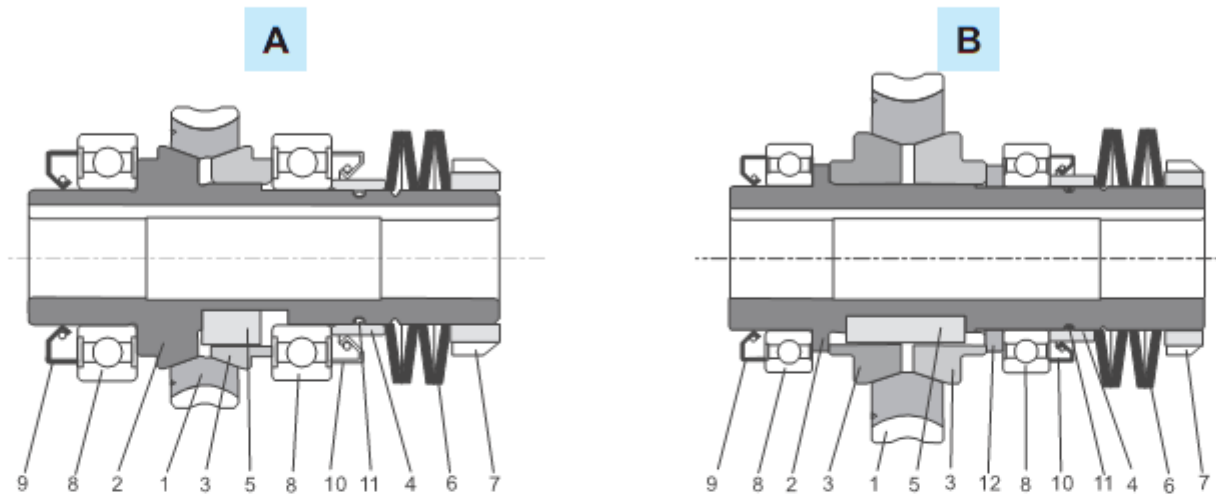
5.10 Ersatzteilliste

**X - H - K - KX - XX - KK**

Limitatore di coppia cavo passante

Torque limiter with through hollow shaft

Drehmomentbegrenzer mit durchgehende Hohlwelle



A				B			
<b>X - H - K</b>							
30 (LD - LS)	40 (LD - LS)	50 (LD - LS)	63 (LD - LS)	75 (LD - LS)	90 (LD - LS)	110 (LD - LS)	130 (LD - LS)
<b>KX - XX - KK</b>							
30/30 (L1-LD-LS) 30/40 (L1) 30/50 (L1) 30/63 (L1)	30/40 (LD - LS) 40/63 (L1) 40/75 (L1) 40/90 (L1)	30/50 (LD - LS) 50/75 (L1) 50/90 (L1) 50/110 (L1)	30/63 (LD - LS) 40/63 (LD - LS) 63/110 (L1)	40/75 (LD - LS) 50/75 (LD - LS)	40/90 (LD - LS) 50/90 (LD - LS)	50/110 (LD - LS) 63/110 (LD - LS)	63/130 (LD - LS)
1 Corona in bronzo / Bronze wheel / Bronzerad /							
2 Albero cavo limitatore / Hollow shaft torque limiter / Rutschkupplungs-Hohlwelle							
3 Anello di frizione / Friction ring / Reibring							
4 Distanziale molle / Washers' distance ring / Federdistanzring							
5 Linguetta / key / Passfeder							
8x7x10AB	10x8x13AB	12x8x18AB	12x8x40A	16x10x40A	16x10x50A	18x11x60A	
6 Molle a tazza / Belleville washers / Tellerfeder							
7 Ghiera / Metal ring / Metall Ring							
8 6005 25x47x12	6006 30x55x13	6008 40x68x15	6008 40x68x15	6010 50x80x16	6010 50x80x16	6012 60x95x18	
9 25x40x7	30x47x7	40x62x8	40x62x8	50x72x8	50x72x8	60x85x8	
10 30x40x5	35x47x7	48x62x8	48x62x8	58x72x8	58x72x8	70x85x8	
11 OR2087 21.95x1.78	OR2106 26.7x1.78	OR 36.27x1.78	OR 36.27x1.78	OR2187 47.37x1.78	OR2187 47.37x1.78	OR2225 56.87x1.78	
12 —			Distanziale / Spacer / Abstandshülse				

