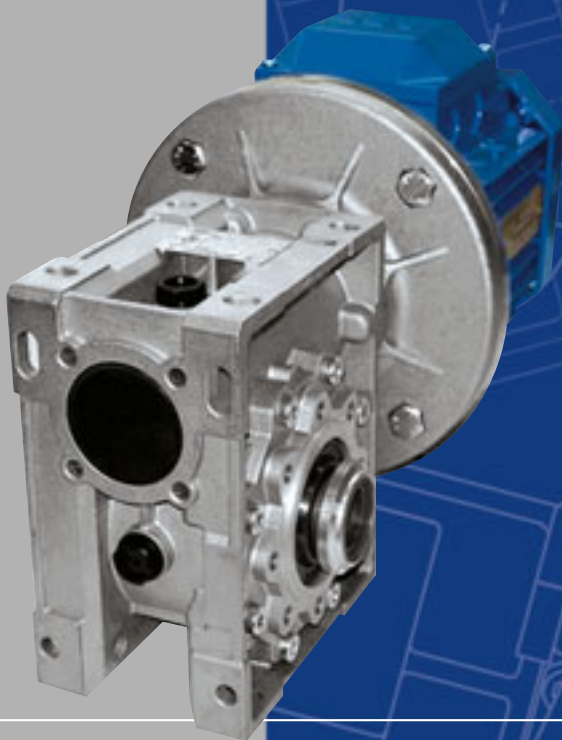


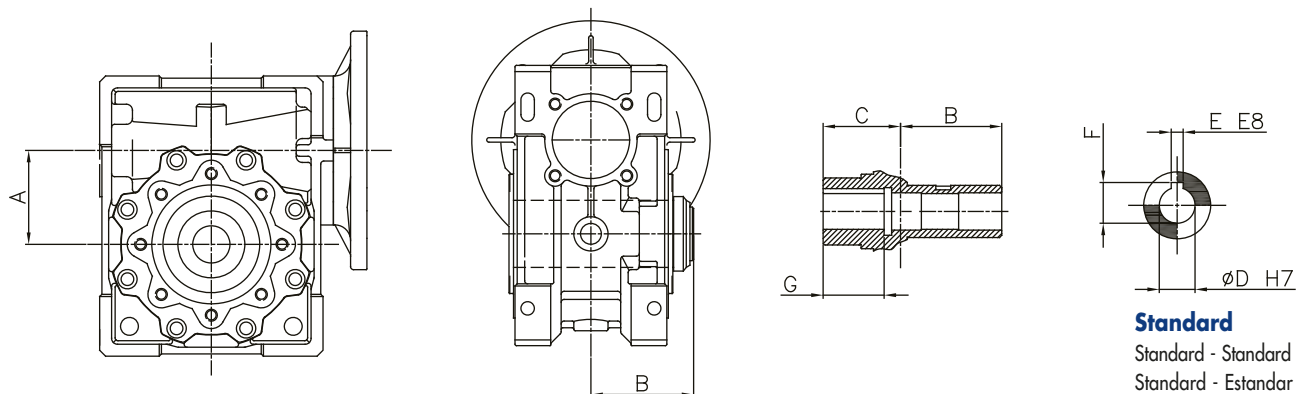


G.M.s.r.l.
Ghirri Motoriduttori

Serie **MV LIM**

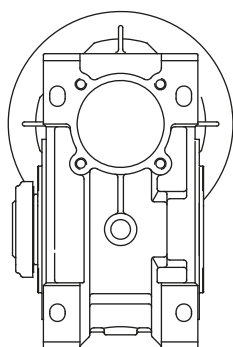


MV CON LIMITATORE DI COPPIA

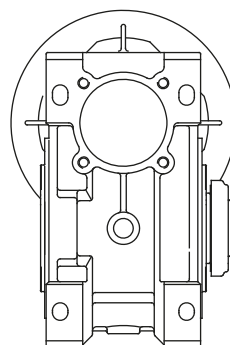


	A	B	C	D	E	F	G	GHIERA
MV/V30	30	53,5	31	14	5	16,3	22	M20X1
MV/V40	40	56,5	42	19	6	21,8	29	M25X1,5
MV/V50	50	61,15	45,85	22	8	25,3	30	M30X1,5
MV/V63	63	68,15	51,85	24	8	27,3	41	M35X1,5
MV/V75	75	77	56	28	8	31,3	46	M40X1,5
MV/V90	90	87	66	35	10	38,3	56	M50X1,5
MV/V110	110	103	73	42	12	45,3	58	M60X2

POSIZIONI DI MONTAGGIO MV - MOUNTING POSITION - BAUFORM - POSITION DE MONTAGE - POSICION DE MONTAJE



L1



L2

LIMITATORE DI COPPIA

Descrizione

Il limitatore di coppia a frizione, studiato per i riduttori a vite senza fine serie MV e V, è un dispositivo di protezione in grado di salvaguardare la trasmissione da sovraccarichi accidentali che potrebbero danneggiare gli elementi della trasmissione, creando seri problemi per la macchina operatrice. Rispetto ai tradizionali limitatori di coppia montati esternamente al riduttore, questa soluzione presenta i seguenti vantaggi:

- nessun ingombro aggiuntivo esterno ai riduttori forniti in versione standard
- lavorando a bagno d'olio non richiede alcuna manutenzione
- la coppia di slittamento può essere facilmente regolata attraverso una semplice operazione manuale all'esterno del riduttore
- lo slittamento, anche se continuo, non crea danneggiamenti alla meccanica, o consumi anormali, in quanto le superfici striscianti sono costantemente separate da un velo d'olio.

Modo Di Funzionamento

Il limitatore di coppia funziona come una frizione biconica dove le superfici di contatto, sono ricavate direttamente sulla corona in bronzo e il mozzo in acciaio cementato e temprato (19CrNi5). L'albero lento cavo passante permette il collegamento della macchina operatrice direttamente al riduttore. Le sedi coniche sono strette fra loro per effetto di una forza assiale costante generata da mole a tazza. La registrazione della coppia di slittamento si effettua tramite la rotazione di una ghiera esterna la riduttore.

Sbloccaggio In Caso Di Irreversibilità

In alcune applicazioni può essere utile ruotare a macchina ferma l'albero lento del riduttore. Questa condizione non è sempre possibile nei riduttori a vite senza fine. Nei riduttori a vite senza fine con limitatore di coppia, è possibile eseguire questa operazione, semplicemente allentando la ghiera di registrazione.

Regolazione

La fabbrica fornisce il riduttore con la ghiera lenta.

1. Avvitare la ghiera fino a che le molle a tazza non sono sufficientemente caricate da non poter ruotare liberamente, se azionate manualmente.
2. Incidere una tacca di marcatura sulla ghiera, e una in corrispondenza sull'albero lento. Questa posizione di riferimento, costituirà il punto iniziale per il conteggio dei successivi giri della ghiera e la conseguente taratura della coppia.
3. Avvitare infine la ghiera, in frazioni di giro corrispondenti al valore di coppia nominale.

Lubrificazione

Nei riduttori a vite senza fine con limitatore di coppia incorporato, viene adottata una lubrificazione ad olio sintetico permanente. Questo consente un'ottima distribuzione sugli elementi di frizione, in qualsiasi posizione di montaggio.

TORQUE LIMITER

Description

The friction-based torque limiter, available for wormgears type MV and V, is designed to protect the transmission from accidental overloads which could damage the drive elements. Against conventional external torque limiters, this versatile solution lends the following advantages:

- unchanged external dimensions against standard same model standard units
- maintenance-free, as the system is permanently lubricated
- slip torque can be easily adjusted by means of a simple manual operation from the outside of the gearbox
- slipping, even if continuous, does not create any damage or wear to the mechanical parts, since slipping parts are constantly separated by an oil film.

Operating Mode

The torque limiter basically consists of a double tapered clutch with active surfaces machined on worm wheel and hub of output shaft (19CrNi5) treated and hardened. Bore of output shaft allows shaft mounting of gear unit onto driven machine. Active surfaces of the torque limiter are pressed against each other by thrust generated by adequately proportioned spring washers. Adjustment of torque setting is easily conducted manually through an external ring nut.

Reversing Of A Self-locking Unit

In some applications it may be desired to rotate the output shaft while machine is not operating. Such a situation is not always possible with high-ratio self-locking worm gears. With the torque limiter this operation is possible untightening the ring nut.

Slip Torque Setting

The factory does not set the ring nut.

1. Ring nut is tightened until spring washers are sufficiently loaded that manual rotation is hardly possible.
2. By means of an engraver marks are made, in identical position, on both the ring nut and the hollow shaft. Setting will then be referred to as the zero-point for the consequent slip torque adjustment, through turning of the ring nut.
3. Ring nut is then turned of the number of turns, or fraction of, corresponding to nominal torque rating of the gear unit.

Lubrication

Gear units with torque-limiter device are factory lubricated for life with synthetic oil. Units are filled with the appropriate quantity of oil allowing installation in any mounting position.

RUTSCHKUPPLUNG

Beschreibung

Die für die Schekkengetrieben MV und V entwickelte Rutschkupplung ist eine Vorrichtung, die den Antrieb vor zufälligen Überlastungen schützt, welche die Antriebs-elemente beschädigen und schwere Probleme an der Arbeitsmaschine verursachen könnten. Im Vergleich zu den traditionellen Rutschkupplungen, die außen am Getriebe angebracht sind, weist diese Lösung folgende Vorteile auf:

- keinen zusätzlichen Platzbedarf außen an den in der Standardausführung gelieferten Getrieben
- wartungsfrei, weil das System in Ölbad arbeitet
- das Rutschmoment kann einfach durch eine manuelle Betätigung außen am Getriebe eingestellt werden
- das Rutschen – auch wenn kontinuierlich – beschädigt die Mechanik nicht und verursacht keine ungewöhnlichen Verbräuche, weil die Gleitflächen von einem Ölfilm ständig getrennt sind.

Betriebsart

Die Rutschkupplung funktioniert wie eine Doppelkegelkupplung, in der die Berührungsfächen unmittelbar aus dem Bronzenkranz und aus der Nabe aus einsatz- und gehärtetem Stahl (19CrNi5) herausgearbeitet sind.

Die langsamlaufende Hohlachswelle erlaubt den Direktanschluß der Arbeitsmaschine am Getriebe. Die Kegelsitze sind wegen einer Längskraft untereinander zusammengepresst, die von Tellerfedern erzeugt wird. Die Einstellung des Rutschmoments kann durch Drehen einer Einstellmutter aussen am Getriebe einfach erreicht werden.