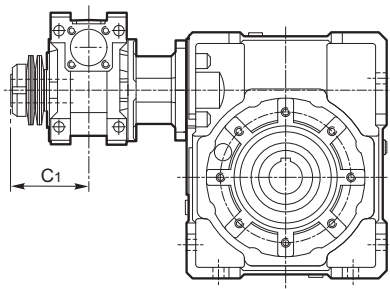
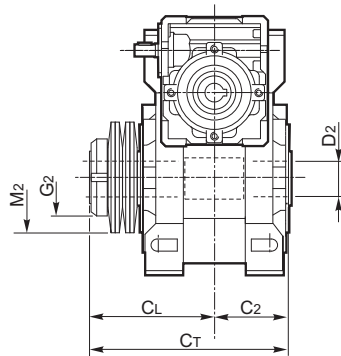


5.6 Limitatore di coppia cavo passante

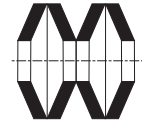


5.6 Torque limiter with through hollow shaft

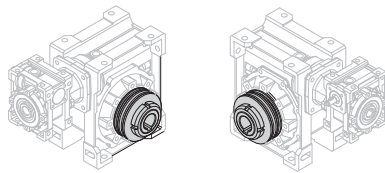


5.6 Drehmomentbegrenzer mit durchgehender Hohlwelle

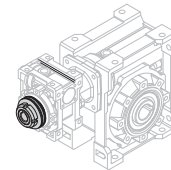
Disposizione delle molle
Washers' arrangement
Lage der Feder



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



LD LS



L1*

XX - KX	C2	CL	CT	D2 H7	G2	M2
LD LS						
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

XX - KX	C1
L1	
30/30 30/40 30/50 30/63	55.5
40/63 40/75 40/90	65
50/75 50/90	76
63/110	91

* Limitatore L1 nei combinati

La versione con limitatore sul riduttore in entrata (L1), anche se composta da componenti standard, deve considerarsi una esecuzione speciale dal punto di vista dell'utilizzo.

Infatti il valore di taratura del limitatore L1, anche se al valore minimo, genera una coppia sul secondo riduttore molto elevata, spesso al di sopra del limite massimo ammesso.

Anche la precisione di taratura, di conseguenza, è molto bassa: infatti ogni variazione della coppia sul primo riduttore va moltiplicata per il rapporto del riduttore uscita.

La scelta del limitatore in entrata (L1) non può assolutamente essere motivata dal prezzo inferiore rispetto a quello in uscita.

L'utilità di questa versione potrebbe invece nascere dalla necessità di avere una limitazione nella trasmissione della potenza del motore ma, nel contempo, di avere sul riduttore in uscita una irreversibilità senza il rischio di slittamento.

Per queste ragioni il limitatore in entrata (L1) viene fornito in posizione libera, cioè con taratura a cura del cliente secondo le proprie esigenze.

* L1 torque limiter in combined gearboxes

The version with torque limiter on the gearbox at input (L1), although made of standard component, is to be regarded as a special execution from the utilization point of view.

Actually, the L1 limiter calibration value, even though set to its minimum, generates on the second gearbox a very high torque which often exceeds the maximum admissible value.

As a consequence, calibration is not precise: any variation of the torque on the first gearbox is to be multiplied by the ratio of the gearbox at output.

The choice of the limiter at input (L1) cannot be based on the fact that the price of the limiter at input is lower than that at output.

Nevertheless, this is a good solution if the application requires at the same time both the limitation of the power transmitted by the motor and irreversibility on the second gearbox in order to prevent sliding.

For the above mentioned reasons, the torque limiter at input (L1) is supplied in free position, i.e. the customer will carry out the limiter calibration according to the customer's requirements.

* L1 Rutschkupplung in kombinierten getrieben

Die Ausführung mit Rutschkupplung an dem Getriebe am Antrieb (L1), obwohl aus Standard Bestandteile, ist eine Sonderausführung mit Bezug auf die Anwendung.

Der Eichungswert der L1 Rutschkupplung, auch der mindeste, erzeugt an das zweite Getriebe ein sehr hohes Drehmoment, das oft den max. zulässigen Wert überschreitet.

Daraus folgt, dass die Eichung nicht präzise ist: jede Änderung des Drehmoments an dem ersten Getriebe soll mit dem Verhältnis des zweiten Getriebes multipliziert werden.

Der Grund für die Wahl der Rutschkupplung am Antrieb (L1) darf nicht der niedriger Preis sein.

Diese Ausführung ist jedoch bemerkenswert, falls die Applikation sowohl die Begrenzung der Motorleistung als auch die Irreversibilität des zweiten Getriebes verlangt.

Folglich wird die Rutschkupplung am Antrieb (L1) frei gestellt, d. h. der Kunde soll die Rutschkupplung nach seiner Bedürfnisse eichen.