

# PRODUKTDATENBLATT

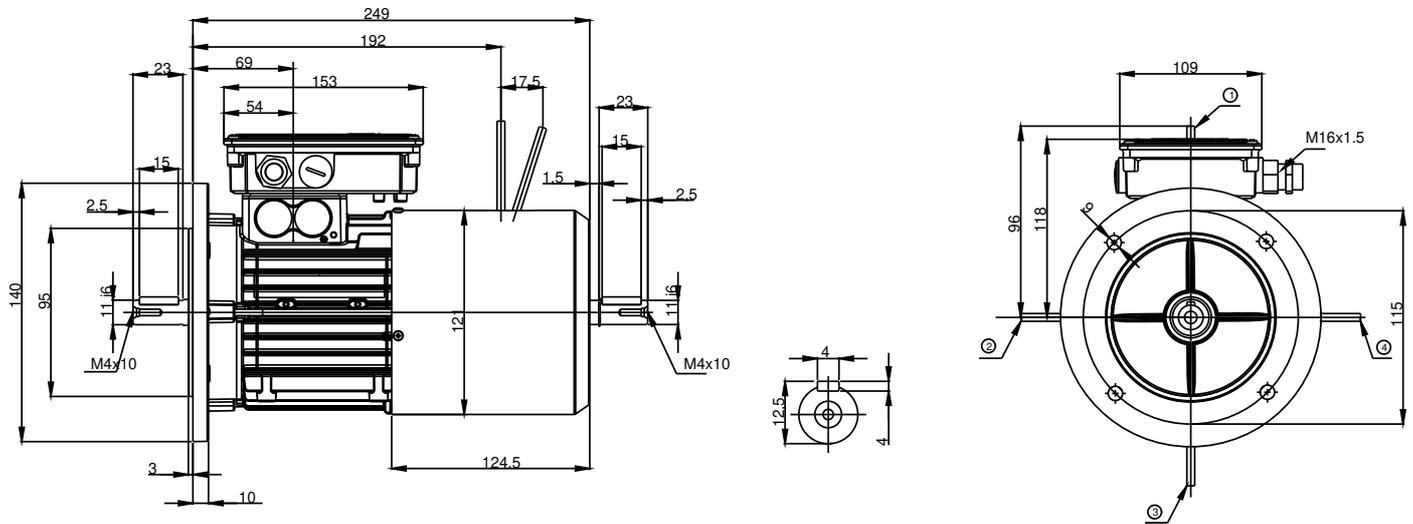


## ELEKTROMOTOR

**TERMINE** 07.08.2025

EIGENSCHAFT	VALUE
Lieferant	Motovario
Normen	CE
Motor	Drehstrom Polums. Brems.
Baugröße	063
Serie	Neue Serie
Polzahl	2-4
Elektrische Ausführung	Std (Spannung +/-10%)
Betriebsart	S1
Spannung	400-460 V
Frequenz	50-60 Hz
Leistung	0,25/0,18-0,29/0,21 kW
Kühlung	Eigenbelüftet
Bauform	B5
Abm.Flansch	Ø140
Wellenabmessung (DE)	Ø11x23
B-seitiges Wellenende(NDE)	Nein
Isolationsklasse	F
Schutzart	IP55
Thermoschutz	Nein
Umgebungsbedingungen	Standard
Heizung	Nein
Kondenswasserbohrung	Nein
Optionen	Nein
Bremse	FM-Gleichstrom
Speisung	Getrennt
Spannung	400Vac-178Vdc
Gleichrichter	NBR Halbwelle
Bremsmoment	3,5 Nm
Zubehör	Ohne
Klemmenkasten	Aluminium-Doppelbox
Lüfter	Kunststoff
Lüfterhaube	Standard
MO-Anmerkungen	Nein

Bauform: B5

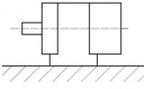
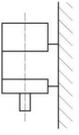
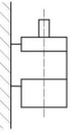
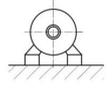
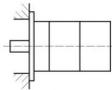
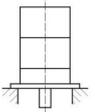
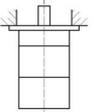
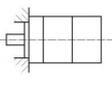
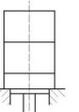
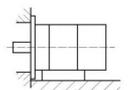
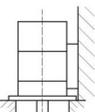
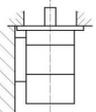
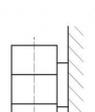
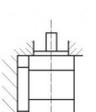


**Bauform:** spezielle Ausführung im Hinblick auf Befestigungsvorrichtungen, Halterungsarten und Wellenende.

**Installationsart:** Positionierung des Motors am Arbeitsplatz entsprechend der Achslinie (horizontal oder vertikal) und den Befestigungsvorrichtungen.

In der Tabelle werden die meistgebrauchten Installationsmethoden entsprechend der Bauform aufgezeigt.

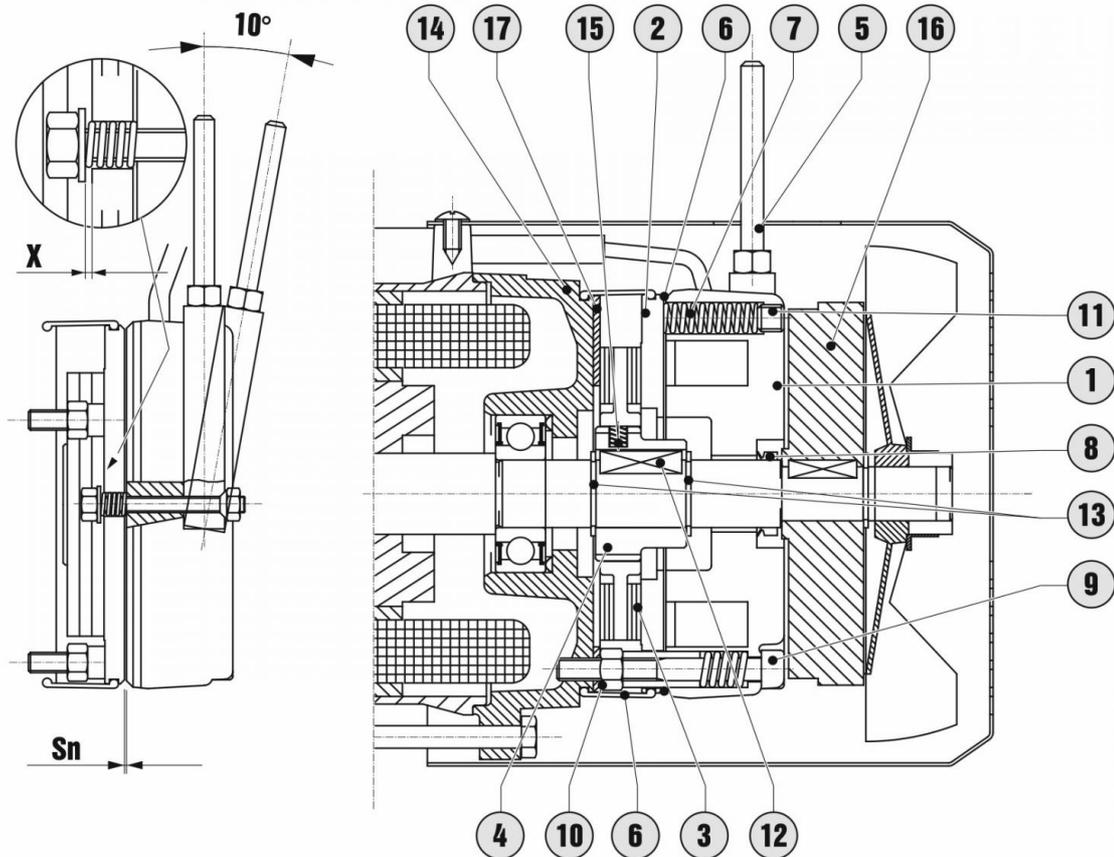
Mit Bezug auf die Vorschrift IEC 60034-7 werden auf dem Typenschild des Elektromotors die Bauformen angegeben (IMB3, IMB5, IMB14, IMB34, IMB35), unabhängig von der Installationsart.

IMB3	 IMB3	 IMV5	 IMV6	 IMB6	 IMB7	 IMB8
IMB5	 IMB5	 IMV1	 IMV3			
IMB14	 IMB14	 IMV18	 IMV19			
IMB35	 IMB35	 IMV15	 IMV36			
IMB34	 IMB34	 IMV15	 IMV36			

**Bauform:**

- IMB3 mit Befestigungsfüßen
- IMB5 mit Flansch mit antriebsseitig durchgehenden Bohrungen
- IMB14 mit Flansch mit antriebsseitigen Gewindebohrungen
- IMB35 mit Befestigungsfüßen und Flansch mit antriebsseitig durchgehenden Bohrungen
- IMB34 mit Befestigungsfüßen und Flansch mit antriebsseitigen Gewindebohrungen

Neben den oben angeführten genormten Bauformen sind die Motoren in kompakter Form erhältlich, sei es im Falle von Getrieben aus Aluminium CHA und CBA (Bauform B10) sowie im Falle von Getrieben aus Gusseisen CH, CB und CS (Bauform B11). Diese Bauformen sehen besondere, mit dem Getriebe und der hohlen Abtriebswelle ein Ganzes bildende Flansche vor, an denen vor der Untersetzung das Ritzel montiert wird. Der sich daraus ergebende Getriebemotor weist geringe Achsmaße auf. Weitere Details, einschließlich der Maßzeichnungen sind in den jeweiligen Getriebe-Katalogen enthalten.



1. Magnetkörper
2. Beweglicher Anker
3. Bremsscheibe
4. Mitnehmernabe
5. Handentlüftung (auf Anfrage)
6. Schutzdeckel (in Kombination mit IP 55)
7. Druckfedern
8. V-Ring (in Kombination mit IP 55)
9. Befestigungsschraube
10. Gegenmutter
11. Einstellschraube Bremsmoment (auf Anfrage)
12. Passfeder
13. Seegerring
14. Gusseisenschild
15. Antivibrations-O-Ring
16. Schwungscheibe (auf Anfrage)
17. Antiblockiering aus rostfreiem Stahl (auf Anfrage)

Typische Bremswerte

	T	S <sub>n</sub>	S <sub>max</sub>	X	J <sub>B</sub>	W	W <sub>1</sub>	t <sub>1</sub>	t <sub>11</sub>	t <sub>2</sub>	t <sub>22</sub>	m <sub>B</sub>	P <sub>a</sub>	M <sub>B</sub>	m <sub>F</sub>	J <sub>F</sub>
<b>63</b>	..2	0,2	0,5	0,6	0,6	260	15,6	30	20	100	10	1,5	16	1,8-3,5	0,7	6,1
<b>71</b>	..3	0,2	0,5	0,8	1,1	370	22,4	60	25	120	10	2,2	20	2,5-5-7,5-10	1,1	13
<b>80</b>	..4	0,3	0,6	1	1,6	500	30	100	40	150	10	3,1	30	5-10-15-20	1,7	28
<b>90S-L</b>	..5	0,3	0,6	1	3,5	750	45	120	50	220	15	4,9	40	13-26-40-55	2,3	54
<b>100</b>	..5	0,3	0,6	1	3,5	750	45	120	50	220	15	4,9	40	13-26-40-55	3,1	98
<b>112</b>	..6S	0,35	0,7	1,2	8,8	1000	70	-	80	300	30	8,3	50	20-40-60	4,5	145
<b>132S</b>	..6	0,35	0,7	1,2	10,3	1100	77	-	80	200	20	9,5	65	37-50-75-100	4,8	200
<b>132M-160S</b>	..7	0,4	0,8	1,2	22,5	1650	132	-	100	200	20	12,3	65	50-100-150	6,9	350

T = Typ

S<sub>n</sub> = Nennluftspalt [mm]

S<sub>max</sub> = maximaler Luftspalt [mm]

X = Spiel Entlüftungshebel [mm]

J<sub>B</sub> = Trägheitsmoment Brems Scheibe [kgcm<sup>2</sup>]

W = maximale, von der Bremse zerstreubare Energie [MJ]

W<sub>1</sub> = zerstreubare Energie zwischen zwei aufeinander folgenden Einstellung des Luftspalts von S<sub>n</sub> bis S<sub>max</sub> [MJ]

t<sub>1</sub>(\*) = Freigabezeit der Bremse mit Gleichrichter mit Standard-Abtrennung (NBR, RSD) [ms]

t<sub>11</sub>(\*) = Freigabezeit der Bremse mit Gleichrichter mit Schnell-Abtrennung (SBR, RRSD) [ms]

t<sub>2</sub>(\*) = Ansprechzeit Bremsmoment - Unterbrechung Wechselstromseite [ms]

t<sub>22</sub>(\*) = Ansprechzeit Bremsmoment - Unterbrechung Drehstromseite [ms]

m<sub>B</sub> = Gewicht [kg]

P<sub>a</sub> = aufgenommene Leistung [W]

M<sub>B</sub> = verfügbare Bremsmomente [Nm]

m<sub>F</sub> = Gewicht Schwungrad [kg]

J<sub>F</sub> = Trägheitsmoment Schwungrad [kgcm<sup>2</sup>]

(\*) BEMERKUNG: die tatsächlichen Werte können je nach Temperatur und Feuchtigkeit der Umgebung, der Temperatur der Bremse und der Abnutzung der Reibungsbeläge abweichen; t<sub>1</sub>, t<sub>11</sub>, t<sub>2</sub> und t<sub>22</sub> beziehen sich auf eine Bremse mit mittel eingestelltem Luftspalt, Nennspannung und getrennter Speisung; hinsichtlich des Bremsmoments muss eine Einlaufphase (abhängig von der Anzahl der Bremsvorgänge) berücksichtigt werden, damit sich der Bremsbelag an die Bremsfläche des Motorschildes anpassen kann; nach der Einlaufphase ist unter normalen Betriebsbedingungen eine Abweichung vom angegebenen Wert von ±15 % zulässig.

