

Betriebsanleitung

Zubehör Bremsen für Asynchronmotoren



Diese Betriebsanleitung dient als Ergänzung zur Betriebsanleitung „STÖBER Asynchronmotoren“ und „Bremsen für STÖBER Asynchronmotoren“.

Die folgenden Angaben dienen lediglich zu deren Ergänzung, wenn diese Ausführung vorhanden ist.

1 Handlüftung (optional)

Durch den Anbau einer Handlüftung kann die Bremse manuell gelüftet werden. Sie springt nach der Betätigung wieder in die Ausgangslage zurück.

! WARNUNG!

- Sichern Sie, bei jeglicher Arbeit an der Bremse alle bewegliche Maschinenteile ab.

Achten Sie bei Bremsen mit angebauter Handlüftung besonders auf den Verschleiß der Bremse.

Bei Bremsen mit Handlüftung kann es vorkommen, dass bei Erreichen der Verschleißgrenze die Bremse nicht mehr vollständig schließt und kein volles Bremsmoment aufgebaut werden kann.

ACHTUNG

- Beim Nachstellen der Bremse bzw. Austauschen von Bremsteilen muss die Handlüftung neu eingestellt und geprüft werden.

Stellen Sie die Befestigungsschrauben der Handlüftung so ein, dass bei Erreichen des maximalen Verschleißes der Schraubenkopf der Handlüftung noch nicht an der Ankerscheibe anstößt ($L_h > L_{max}$). Siehe dazu Abb. 1-1: Handlüftung und Temperaturüberwachung.

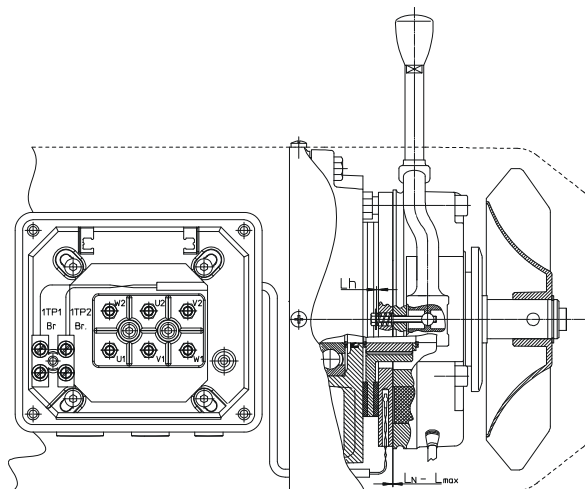


Abb. 1-1: Handlüftung und Temperaturüberwachung

2 Temperaturüberwachte Federdruckbremse

Bei hohen Schaltzyklen mit hoher Drehzahl und hohem Massenträgheitsmoment kann es zu einem Temperaturstau im Reibbelag kommen. Die Temperatur kann nicht schnell genug abgeführt werden.

Es kommt zu Brennstellen auf dem Reibbelag, Abschmelzen des aus Kunststoff gefertigten Belagträgers, Überhitzung des B-seitigen Motorlagers. Letzteres kann zu einem Ausfall der Bremse durch aus dem Lager austretenden Schmierstoff führen.

Durch den Einbau eines Kaltleiterfühlers (Grenztemperatur 130°C) wird die Temperatur überwacht und bei Erreichen von NAT (Nenn-Anspruchs-Temperatur) wird der Motor abgeschaltet.

Der Fühler wird direkt im Reibflächenbereich eingebaut und im Klemmenkasten auf Lüsterklemmen geführt (siehe dazu obige Abbildung). Ansteuerung über ein Kaltleiterauslösegerät (z. B. Calomat CK 111 oder CK 142) oder Antriebsregler.

3 Mikroschalter

Der Mikroschalter wird für Motoren ab Bgr. 112 (Bremsmoment 60 Nm) für Lüftkontrolle oder Verschleißkontrolle angeboten.

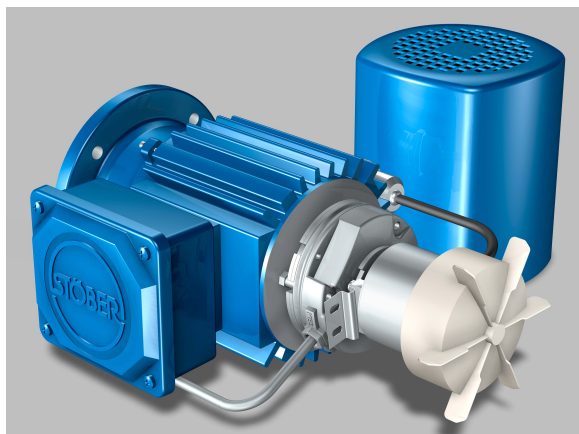
Nehmen Sie den dazu notwendigen elektrischen Anschluss gemäß Abb. 3-1: Lüftkontrolle bzw. Abb. 3-2: Verschleißkontrolle vor.

Bei der Lüftkontrolle läuft der Motor erst an, nachdem die Bremse gelüftet hat.

Durch diese Schaltung werden alle Fehler überwacht. Zum Beispiel läuft der Motor nicht an bei defektem Gleichrichter, gebrochenem Anschlusskabel, defekter Spule oder zu großem Lüftweg.

Bei der Verschleißkontrolle bleiben Bremse und Motor stromlos, wenn der Lüftweg zu groß ist.

Siehe auch Inbetriebnahmeanleitung Mikroschalter-Einstellanweisung.



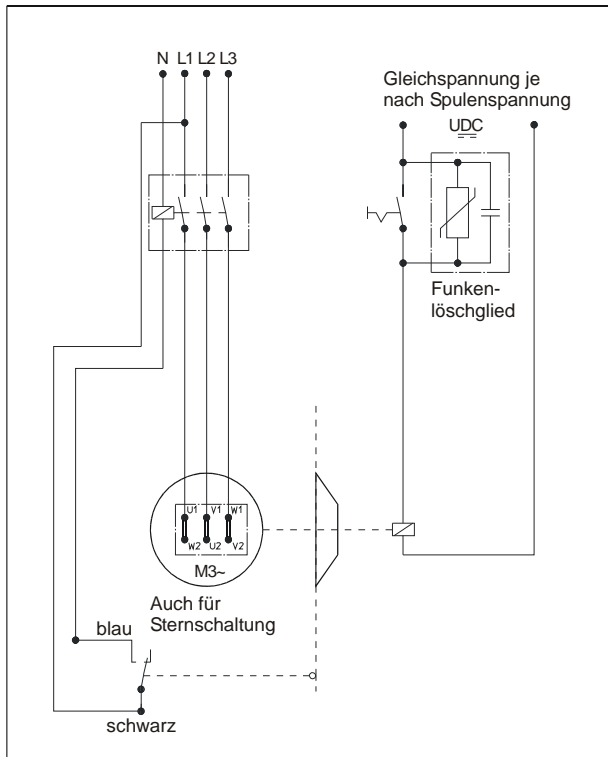


Abb. 3-1: Lüftkontrolle

4 Messingfolie (optional)

Durch den Einbau der Messingfolie verändern sich die Schaltzeiten der Bremse.

Die in den technischen Daten angegebenen Werte beziehen sich auf den Standard ohne Messingfolie.

ACHTUNG

Beachten Sie, dass die geänderten Schaltzeiten bei Verwendung der Messingfolie zu Maschinenschäden führen können.

5 Korrosionsschutz (Koro 3)

Die Bremsen sind standardmäßig korrosionsgeschützt durch verzinkte Spulenkörper und Montageschrauben sowie beschichtete Ankerscheiben (Koro 1).

Ein verbesserter Korrosionsschutz wird durch gasnitrierte Reibblechscheiben in Verbindung mit einem Abdeckung und Wellendichtring erreicht (Koro 3).

Diese Ausführung verhindert nicht nur das Eindringen von Spritzwasser und Staub in die Bremse, sondern auch die Verteilung des Abriebstaubes außerhalb der Bremse.

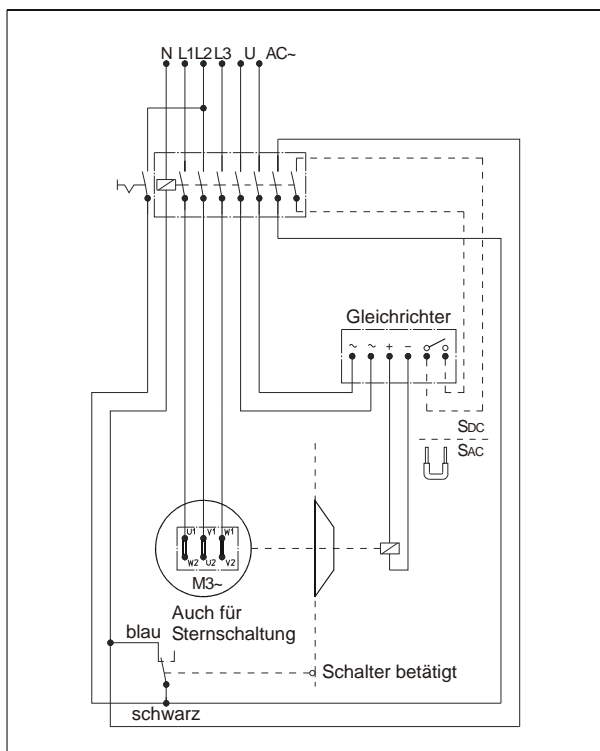


Abb. 3-2: Verschleißkontrolle