

## 4.1R/MR-80

R/MR-80				R-80		MR-80		
$n_1$ [1/min]	$n_2$ [1/min]	$i$	$\eta_d$	$P_1$ [kW]	$M_N$ [Nm]	$P_s$ [kW]	$M_2$ [Nm]	F
2800	373,3	7,5	0,93	5,4	130	4	95	1,36
	280,0	10	0,92	4,9	155	4	125	1,23
	180,6	15,5	0,89	4,4	205	4	190	1,09
	133,3	21	0,87	3	185	3	185	1,00
	109,8	25,5	0,86	2,7	200	2,2	165	1,21
	90,3	31	0,82	2,6	220	2,2	190	1,16
	66,7	42	0,79	1,9	210	1,5	170	1,23
	54,9	51	0,77	1,6	215	1,5	200	1,07
	43,8	64	0,73	1,2	190	1,1	175	1,09
	32,6	86	0,68	0,8	155	0,75	150	1,04
28,0	100	0,65	0,6	140	0,55	120	1,15	
1400	186,7	7,5	0,90	4,3	200	4	185	1,08
	140,0	10	0,89	3,9	235	3	180	1,30
	90,3	15,5	0,85	3,1	280	3	270	1,05
	66,7	21	0,83	2,2	255	2,2	260	0,98
	54,9	25,5	0,81	1,9	265	1,5	210	1,27
	45,2	31	0,76	1,9	295	1,5	240	1,23
	33,3	42	0,72	1,3	275	1,1	225	1,21
	27,5	51	0,69	1,2	280	1,1	265	1,06
	21,9	64	0,65	0,9	265	0,75	210	1,25
	16,3	86	0,59	0,6	195	0,55	190	1,02
14,0	100	0,56	0,5	185	0,55	210	0,87	
900	120,0	7,5	0,90	3,2	225	3	215	1,05
	90,0	10	0,89	2,6	250	2,2	205	1,20
	58,1	15,5	0,85	2,3	320	2,2	310	1,05
	42,9	21	0,83	1,7	310	1,5	275	1,13
	35,3	25,5	0,81	1,5	335	1,5	330	1,02
	29,0	31	0,76	1,5	375	1,5	375	1,01
	21,4	42	0,72	1,1	360	1,1	350	1,02
	17,6	51	0,69	1	370	0,75	280	1,32
	14,1	64	0,65	0,7	315	0,55	240	1,31
	10,5	86	0,52	0,4	210	0,37	175	1,19
9,0	100	0,49	0,4	185	0,37	190	0,97	

Spis symboli – punkt 1.3, strona 4

DANE TECHNICZNE UZĘBIENIA											
$i$	7,5	10	15,5	21	25,5	31	42	51	64	86	100
$z_1$	4	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1
$m_o$	4,125	4,125	4	3	2,5	4	3	2,5	2	1,5	1,294
$\gamma$	24°28'	18°51'	12°32'	10°00'	8°45'	6°20'	5°03'	4°24'	3°35'	2°46'	2°25'
$\eta_d$	0,9	0,89	0,85	0,83	0,81	0,76	0,72	0,69	0,65	0,59	0,56
$\eta_s$	0,62	0,6	0,58	0,55	0,5	0,42	0,37	0,35	0,3	0,26	0,24

<b>B3</b>	<b>B6</b>	<b>B7</b>	<b>B8</b>	<b>V5</b>	<b>V6</b>
0,7 Lt	1 Lt	1 Lt	0,95 Lt	1,1 Lt	1,1 Lt
Standard			Orlen Transol 460		

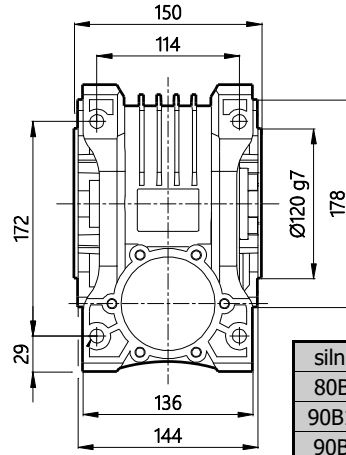
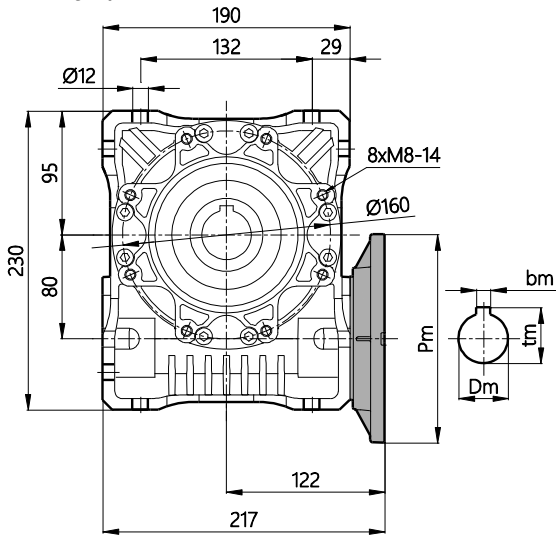
### Możliwości modyfikacji konstrukcji przekładni:

- Ślimacznicą na łożyskach stożkowych;
- Specjalny czop wału zdawczego;
- Specjalny czop wału napędowego;
- Specjalny otwór w tulei zdawczej;
- Specjalny kołnierz silnikowy;
- Specjalny kołnierz mocowania;
- Materiał tulei zdawczej i wałka zdawczego.

DOPUSZCZALNE OBCIĄŻENIE WAŁÓW			
<b>NAPĘDOWY</b>			
$n_1$ min <sup>-1</sup>	$F_p$ daN	$F_o$ daN	
1400	60	12	
900	70	14	
700	75	15	
560	80	16	
430	85	17	
<b>ZDAWCZY</b>			
$n_2$ min <sup>-1</sup>	$F_p$ daN	$F_o$ daN	$F_{os}^*$ daN
280	270	50	350
140	320	60	420
88	360	70	480
72	400	80	530
57	430	80	560
44	460	90	610
36	510	100	660
29	540	110	710
21	580	110	760
17	640	120	840
14	690	130	900

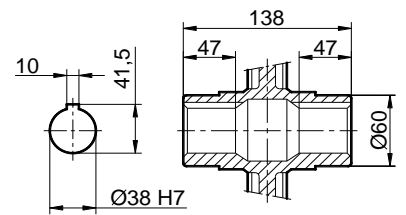
\*łożyska stożkowe na osi zdawczej

Wersja podstawowa MR



Tuleja zdawcza (mat. GJL 250)

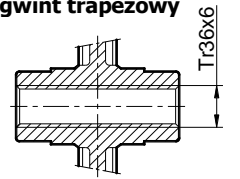
standard



Możliwość wykonania otw. niestandard. (metrycznych i calowych)

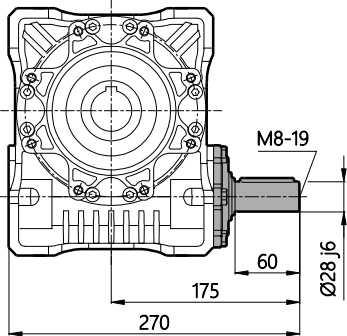
gwint trapezowy

silnik	Pm	Dm	bm	tm
80B5	200	19	6	21,8
90B14	140	24	8	27,5
90B5	200	24	8	27,5
100B14	160	28	8	31,5
100B5	250	28	8	31,5

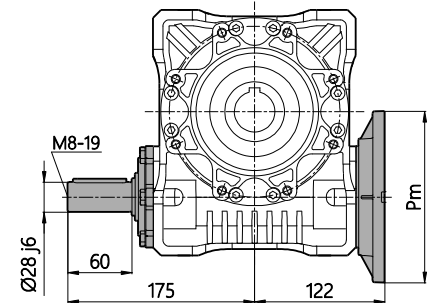
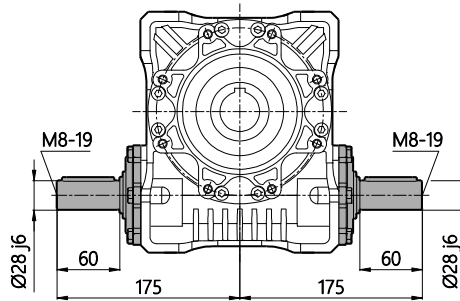


Możliwość wykonania gwintu Tr30x6

Wał napędowy jednostronny

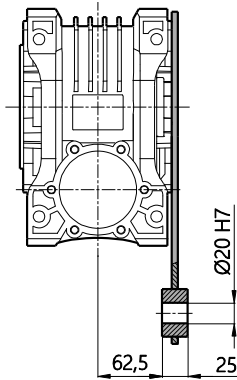
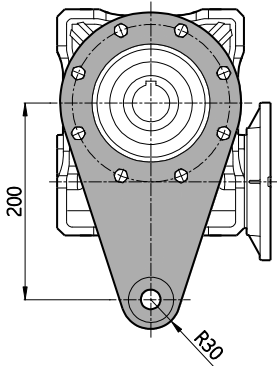


dwustronny

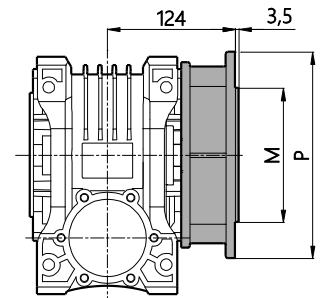
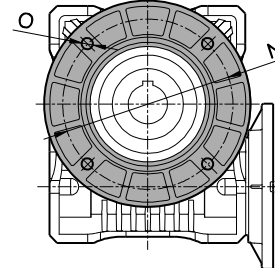


Możliwe inne konfiguracje

Ramię reakcyjne



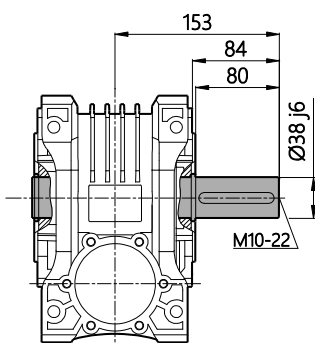
Kołnierz mocowania



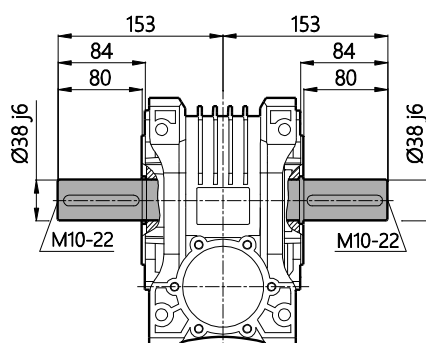
K	M	N	O
200	130	165	11
250	180	215	14

Wał zdawczy

jednostronny



dwustronny



do kołnierza mocowania

