







# MR-120

MR

$n_1$ [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	0,90	17,8	410	11	250	1,62
	280,0	10	0,89	14,7	450	11	340	1,34
	175,0	16	0,87	11,1	530	7,5	360	1,48
	143,6	19,5	0,86	8,5	490	7,5	430	1,14
	114,3	24,5	0,85	7,3	520	5,5	390	1,34
	87,5	32	0,81	6,1	540	5,5	490	1,10
	71,8	39	0,80	4,9	520	4	420	1,23
	57,1	49	0,77	4	510	4	510	0,99
	42,4	66	0,73	2,9	470	3	490	0,96
	35,0	80	0,71	2,2	430	2,2	420	1,00
28,0	100	0,67	1,7	380	1,5	340	1,11	
1400	186,7	7,5	0,90	12,6	580	7,5	350	1,68
	140,0	10	0,89	10,5	640	7,5	460	1,40
	87,5	16	0,87	8	760	7,5	710	1,07
	71,8	19,5	0,82	6,2	680	5,5	600	1,13
	57,1	24,5	0,80	5,4	730	4	540	1,35
	43,8	32	0,81	4,5	800	4	710	1,13
	35,9	39	0,74	3,7	720	3	590	1,23
	28,6	49	0,70	3	700	3	700	1,00
	21,2	66	0,66	2,2	650	2,2	650	1,00
	17,5	80	0,63	1,7	580	1,5	510	1,13
14,0	100	0,58	1,3	510	1,1	430	1,18	
900	120,0	7,5	0,88	9,8	690	5,5	390	1,78
	90,0	10	0,87	8,2	750	5,5	510	1,48
	56,3	16	0,84	6,2	880	5,5	780	1,13
	46,2	19,5	0,82	4,8	820	4	680	1,21
	36,7	24,5	0,80	4,2	880	3	630	1,40
	28,1	32	0,75	3,5	900	3	770	1,17
	23,1	39	0,74	2,9	880	3	910	0,96
	18,4	49	0,70	2,3	850	2,2	800	1,06
	13,6	66	0,66	1,7	790	1,5	690	1,14
	11,3	80	0,63	1,3	700	1,1	590	1,20
9,0	100	0,58	1	620	1,1	680	0,92	

DANE TECHNICZNE UZĘBIENIA											
$i$	7,5	10	16	19,5	24,5	32	39	49	66	80	100
$z_1$	4	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1
$m_o$	6,375	6,375	6	5	4	6	5	4	3	2,5	2
$\gamma$	27°37'	21°25'	14°02'	12°32'	10°18'	7°07'	6°20'	5°12'	4°05'	3°35'	2°52'
$\eta_d$	0,93	0,92	0,9	0,85	0,83	0,84	0,76	0,72	0,68	0,65	0,6
$\eta_s$	0,66	0,65	0,61	0,57	0,53	0,42	0,4	0,35	0,3	0,27	0,25

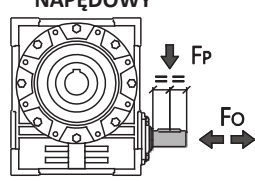
					
B3	B6	B7	B8	V5	V6
2 Lt	3 Lt	3 Lt	3 Lt	3,5 Lt	3,5 Lt
standard			Orlen Transol 460		

### Możliwości modyfikacji konstrukcji przekładni:

1. Ślimacznica na łożyskach stożkowych;
2. Specjalny czop wału zdawczego;
3. Specjalny czop wału napędowego;
4. Specjalny otwór w tulei zdawczej;
5. Specjalny kołnierz silnikowy;
6. Specjalny kołnierz mocowania;
7. Materiał tulei zdawczej i wałka zdawczego.

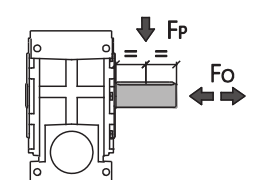
### DOPUSZCZALNE OBCIĄŻENIE WAŁÓW

#### NAPĘDOWY



$n_1$ min <sup>-1</sup>	$F_p$ daN	$F_o$ daN
1400	100	20
900	105	20
700	110	20
560	120	25
430	135	25

#### ZDAWCZY

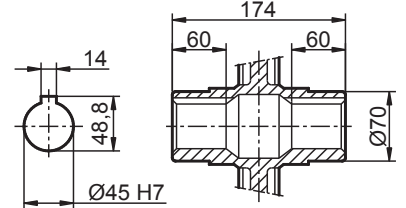
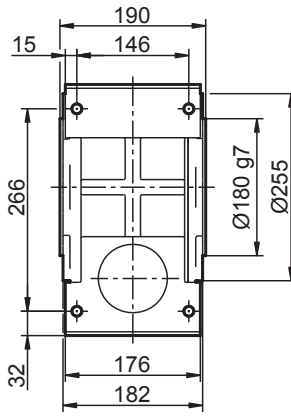
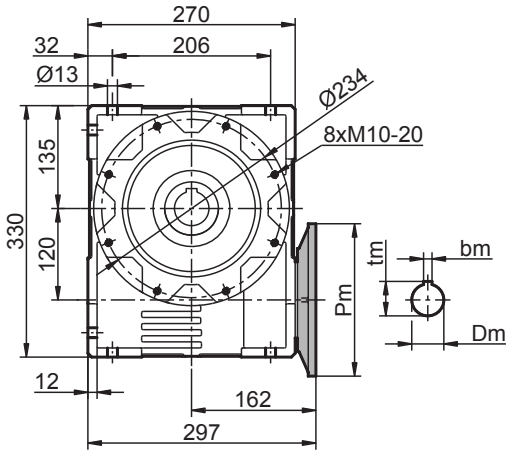


$n_2$ min <sup>-1</sup>	$F_p$ daN	$F_o$ daN	$F_{os}^*$ daN
280	470	90	490
140	540	100	550
88	620	120	640
72	680	130	700
57	730	140	760
44	780	150	810
36	850	170	880
29	920	180	950
21	980	190	1020
17	1090	210	1120
14	1160	230	1200

\*łożyska stożkowe na osi zdawczej

Wersja podstawowa

Tuleja zdawcza (mat. GJL 250)  
standard



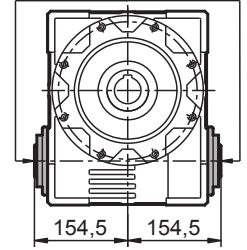
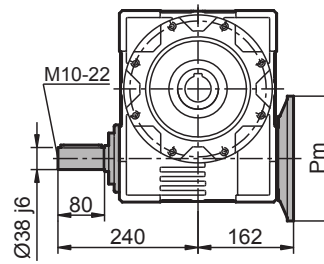
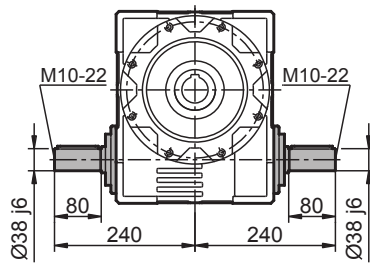
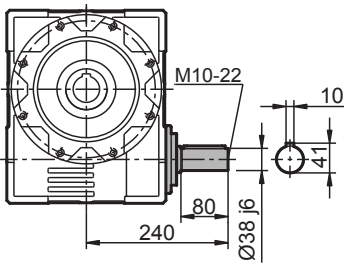
Możliwość wykonania otw. niestandard. (metrycznych i calowych)

silnik	Pm	Dm	bm	tm
80B5	200	19	6	21,8
90B5	200	24	8	27,5
100B5	250	28	8	31,5
132B14	200	38	10	41,5
132B5	300	38	10	41,5

Wał napędowy jednostronny

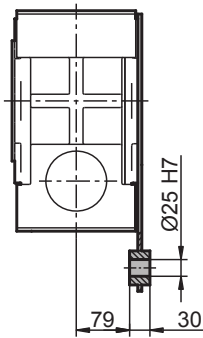
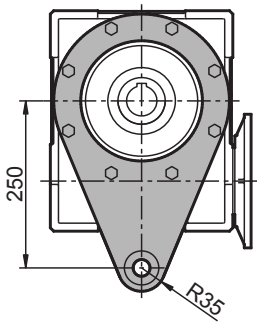
dwustronny

otw. Ø19x35  
Ø24x47  
Ø28x55  
Ø38x75

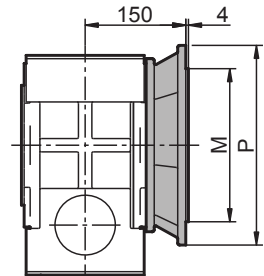
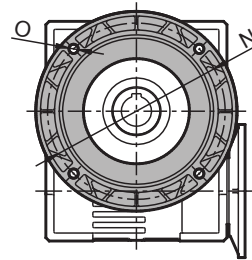


Możliwe inne konfiguracje

Ramię reakcyjne



Kołnierz mocowania



K	M	N	O
300	230	265	14
350	250	300	18

Wał zdawczy

jednostronny

dwustronny

do kołnierza mocowania

