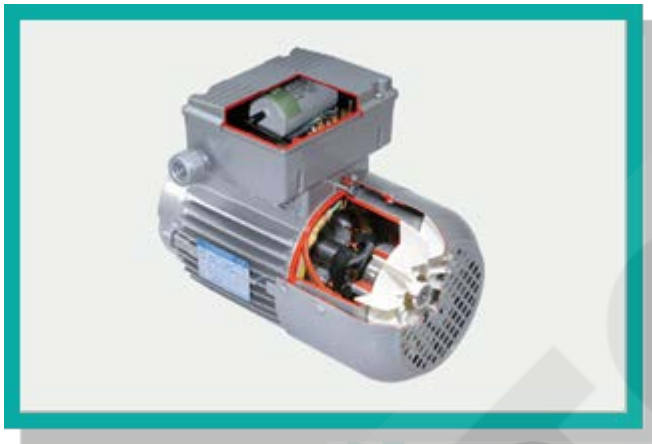


# **MOTORES ELÉCTRICOS MONOFASICOS DE SERIE MTN**

## **MOTORES ASINCRONOS MONOFASICOS CON DISYUNTOR CENTRIFUGO**



- ❖ **Tamaño:** de PAM 50 a PAM 100
- ❖ **Potencia:** de 0.03 KW a 3.00 KW
- ❖ **Polaridad:** 2 – 4 – 6 Polos
- ❖ **Forma constructiva:** B3 – B5 – B14
- ❖ **Voltaje:** 230/50 HZ
- ❖ **Variantes:** Ventilacion forzada- Autofrenantes

### **DESCRIPTION**

#### **Disyuntor centrifugo (MC)**

Es un dispositivo altamente estable que detecta el numero de revoluciones del motor. Se compone de una parte giratoria enchavetada en el eje del motor, por una parte electrica, aislada, enchavetada en el escudo trasero al motor y por una capsula de aluminio para la proteccion mecanica, con empaaduras de reten, que aseguran proteccion IP 55 al conjunto.

Sin tapa de proteccion (estandar)

-Disyuntor IP 20

-Motor IP 55

A petición disyuntor interior al motor Este dispositivo tiene un contacto normalmente cerrado a través de un muelle: cuando el motor empieza a girar, la fuerza centrifuga que actua sobre dos masas de rotación en el eje, ejerce una fuerza Que alcanzado el numero de vueltas nominales, vence la oposición del muelle abriendo el contacto y desconecta el condensador de arranque usado para obtener alto el torque inicial. Esta aprobado por UL o CSA (bajo petición).

# MOTORES MONOFASICOS CON RELÈ AMPEROMETRICO KLIXON



- ❖ **Tamaño:** de IEC 50 a IEC 100
- ❖ **Potencia:** de 0.06 KW a 3.00 KW
- ❖ **Polaridad:** 2 – 4 – 6 Polos
- ❖ **Forma constructiva:** B3 – B5 – B14 (B3/B5 – B3/B14)
- ❖ **Voltaje:** 230-50 HZ
- ❖ **Variantes:** Ventilacion forzada- Autofrenantes

## DESCRIPCIÓN

Es un relè de amperometrico, que cuando la corriente de arranque es alta actuando a través de una bobina y un ancla movil con el contacto electrico, supera la fuerza de un resorte antagonista, la conexioon en paralelo con el condensador de marcha y arranque. En el momento en que el motor ha arrancado, la corriente absorbida baja el resorte antagonista esta vez es capaz de superar la fuerza electromagnetica de la bobina desconectando el condensador de arranque. Este dispositivo està disponible en varias capacidades amperometricas y està aprobado para las normas UL y CSA.

## MOTORES ASINCRONOS MONOFASICOS DOBLE POLARIDAD



- ❖ **Tamaño:** de IEC 50 a IEC 100
- ❖ **Potencia:** de 0.37/0.25 KW a 1.8/1.5 KW
- ❖ **Polaridad:** 2/4 Polos
- ❖ **Forma constructiva:** B3 – B5 – B14 (B3/B5 – B3/B14)
- ❖ **Voltaje:** 230-50HZ
- ❖ **Variantes:** Ventilacion forzada- Autofrenantes

### DESCRIPCIÓN

Motores de elevada tecnología derivados de nuestra exclusiva experiencia. Se obtienen elevadas potencias de rendimiento, reducidas de un 30% respecto a motores estandar de catalogo, a la par de todas las. Otras condiciones. En algunos casos, utilizando solamente un condensador para las dos velocidades, de consecuencia un circuito mas simple. Silenciosos, confiables, de elevadas prestaciones, son una evolución del motor monofásico, tienen corrientes de arranque en % y un torque. En %, parecidos a los motores estandar.

## MOTORES ASINCRONOS MONOFASICOS ESTANDAR



- ❖ **Tamaño:** de IEC 50 a IEC 100
- ❖ **Potencia:** de 0.06 KW a 3.00 KW
- ❖ **Polaridad:** 2 – 4 – 6 Polos
- ❖ **Forma constructiva:** B3 – B5 – B14 (B35 – B3/B14)
- ❖ **Voltaje:** 230-50HZ
- ❖ **Variantes:** Ventilacion forzada- Autofrenantes

## MOTORES MONOFASICOS A DOBLE VOLTAJE



- ❖ **Tamaño:** de IEC 50 a IEC 100
- ❖ **Potencia:** de 0.06 KW a 3.00 KW
- ❖ **Polaridad:** 2 – 4 – 6 Polos
- ❖ **Forma constructiva:** B3 – B5 – B14 (B3/B5 – B3/B14)
- ❖ **Variantes:** Ventilacion forzada- Autofrenante

### DESCRIPCIÓN

Estos motores se hacen con un enbobinado especial. Se obtiene un funcionamiento con un solo condensador para dos voltajes (115V/230v-50HZ ejemplo) Es posible invertir la direccion de rotacion del motor con 60 HZ a peticion.

**ATM**  
TRANSMISSIONS  
*we give you power*

TRANSMISSIONS

*we give you power*

## MOTORES MONOFASICOS AUTOFRENANTES



- ❖ **Tamaño:** de IEC 50 a IEC 100
- ❖ **Potencia:** de 0.06 KW a 3.00 KW
- ❖ **Polaridad:** 2 – 4 – 6 Polos
- ❖ **Freno:** Freno DC – Freno AC – Freno DC "S"
- ❖ **Forma constructiva:** B3 – B5 – B14 (B3/B5 – B3/B14)
- ❖ **Voltaje:** 230-50 HZ
- ❖ **Variantes:** Ventilacion forzada

### DESCRIPCIÓN

Implican el uso de frenos de resortes de presion, firmemente empalmados en un escudo de hierro fundido en la parte trasera del motor. En la series S el escudo puede ser de aluminio. Alimentado por corriente continua o alterna , con accion negativa ( positiva a peticion). La accion de frenado se manifiesta con la ausencia de energia a la bobina de freno, por lo tanto, estos son frenos de seguridad excepto freno positivo. La clase de aislamiento de estos frenos es la "Clase F". Por lo que se refiere a los motores de tipo monofasicos , trifasicos y doble polaridad, siguen fielmente las caracteristicas desde el punto de vista de la mecanica y electrica, a Exclusion de las dimensiones axiales que aumentan debido a la presencia del freno. El revestimiento (forro) de nuestros frenos està libre de asbesto , de acuerdo a las ultimas directivas de la UE en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo. Todos lo frenos estan protegidos contra inclemencias del tiempo por la pintura y/o galvanizado por inmersion en caliente. Las partes mas sujetas a desgaste son tratados en atmosferas especiales que proporcionan notables propiedades de resistencia al desgaste de las partes.

## MOTORES MONOFASICOS ELECTRONICO

## CONDENSADOR



- ❖ **Tamaño:** de IEC 50 a IEC 100
- ❖ **Potencia:** de 0.06 KW a 3.0 KW
- ❖ **Polaridad:** 2 - 4 – 6 Polos
- ❖ **Forma constructiva:** B3 – B5 – B14 (B3/B5 – B3/B14)
- ❖ **Voltaje:** 230-50 HZ
- ❖ **Variantes:** Ventilacion forzada- Autofrenantes

### DESCRIPCIÓN

Es un particular electronico temporizado integrado en el revestimiento de un condensador de papel impregnado. Este dispositivo, en el momento de alimentar el motor, cuando el condensador de arranque está en paralelo a el de marcha, hace partir un temporizador que despues de un cierto periodo de tiempo desconecta el condensador de arranque mismo, obteniendo así un elevado torque de arranque, permite ciclos arranque-parada cada 6 segundos