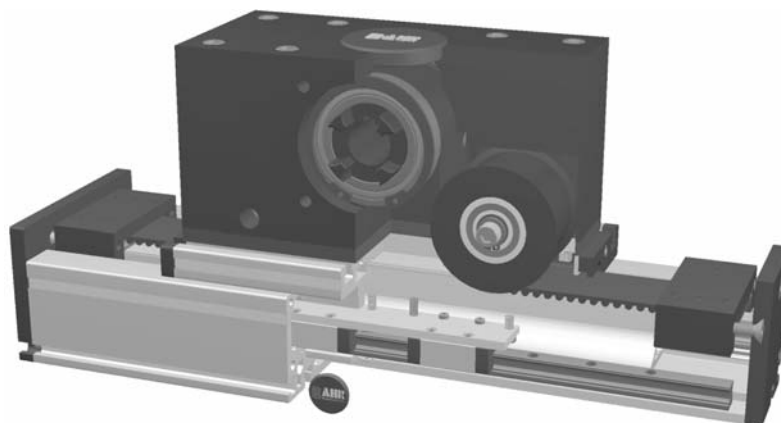


Correa dentada



Funcionamiento:

El cuerpo de la unidad consiste en un perfil de aluminio con doble guía de recirculación de bolas y el carro con 4 patines. La rotación de la polea se transforma en el movimiento lineal del carro. El hecho de que la polea motriz se encuentre en el carro permite usar esta unidad para aplicaciones verticales. La construcción permite regular la posición del carro, lo cual proporciona una perfecta sincronización para sistemas compuestos de dos unidades.

Longitud máxima:

hasta 6.000 mm

Fijación de la carga:

T - tuercas

Fijación de la unidad:

T - tuercas y mecanismos de fijación

Transmisión:

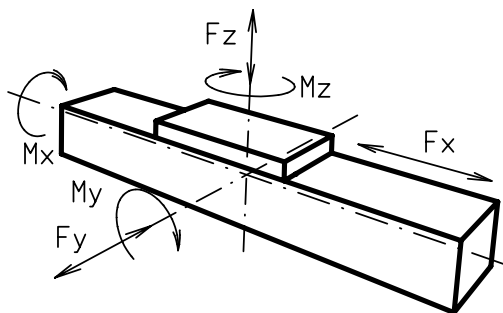
correa dentada HTD con cables de acero, sin holgura, repetitividad ± 0,1 mm.

Sistema de guiado:

por defecto el carro se fabrica con 4 patines. En caso de un carro más largo el número de patines puede ser mayor.

8.1

Cargas y momentos



Unidad	120		160		200	
	estático	dinámico	estático	dinámico	estático	dinámico
Cargas						
F_x (N)			4000	3800		
Capacidad de carga C (N)*			43740	25340		
$F_z = F_y = C$ (N)*			43740	25340		
M_x (Nm)*			2340	1352		
$M_y = M_z$ (Nm)*			2187	1263		
Velocidad						
(m/s) máx			5			
Fuerza de tracción						
nominal (N)			4000			
durante 0,2 s (N)			4300			
Momento de inercia del perfil						
I_x mm ⁴			22,2x10 ⁵			
I_y mm ⁴			122,0x10 ⁵			
E-módulo N/mm ²			70000			

* Los valores corresponden a la unidad con cuatro patines y una vida útil de 100.000 m

Fórmulas: DSSZ

Par de accionamiento:

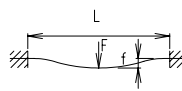
$$M_o = \frac{F \cdot p \cdot S_s}{2000 \cdot \pi} + M_{leer}$$

$$P_o = \frac{M_o \cdot n}{9550}$$

F = peso (N)
 P = desarrollo polea (mm)
 S_s = factor seguridad 1,2 ... 2
 M_{leer} = par resistente (Nm)
 n = r.p.m. polea (min⁻¹)
 M_o = par de accionamiento (Nm)
 P_o = potencia motor (kW)

Flexión:

$$f = \frac{F \cdot L^3}{E \cdot I \cdot 192}$$

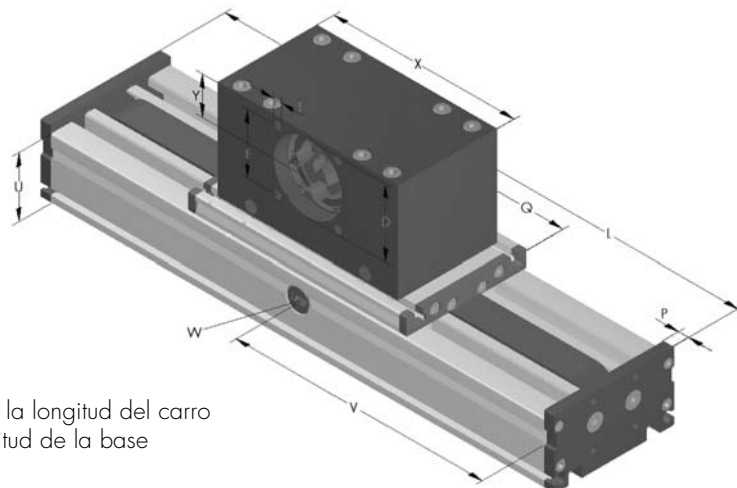
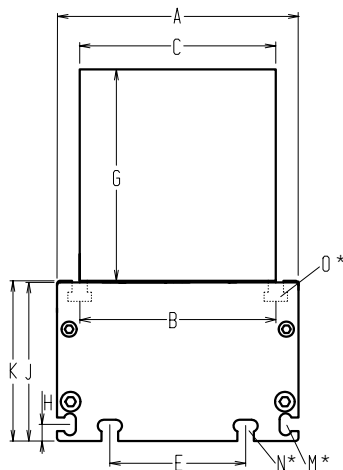


f = flexión (mm)
 F = peso (N)
 L = longitud sin soporte (mm)
 E = módulo de elasticidad (N/mm²)
 I = momento de inercia (mm⁴)

Cálculo de vida útil:

$$L = \left(\frac{C}{F} \right)^3 \times 10^5$$

L = vida útil (m)
 C = capacidad de carga (N)
 F = carga (N)

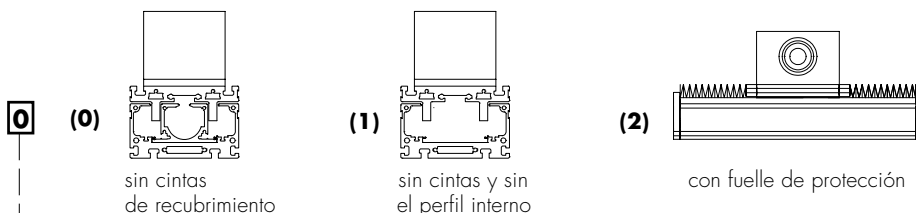


Con el aumento de la longitud del carro se aumenta la longitud de la base

*tuercas para el montaje ver capítulo 2.2 página 2 $V = Q + 100 \text{ mm}$ $W = \text{agujero de engrase}$

Unidad	Base L	A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	M	N	O	P	Q	T	U	X	Y	Peso base	Peso cada 100 mm
DSSZ 120																						
DSSZ 160	330	160	130	130	90	90	80	140	11	105	106	M 6	M 8	M 8	12	290	M 10	80	270	60	27,79 kg	1,12 kg
DSSZ 200																						

Tipo de protección



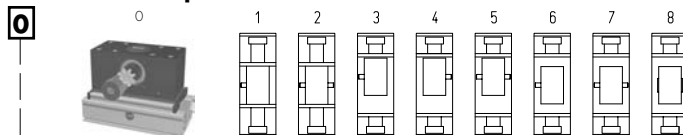
Versión inox a consultar

Tipo de carro



Unidad	Carro 0		Carro 1	
	Q	L	Q	L
120				
160	290	330	>370	>410
200				

Salida del eje



Las posiciones 0 y 8 suponen un acoplamiento de garras
Por defecto la unidad se fabrica con acoplamiento de garras

Características de la correa y las poleas

Código Nr.	Unidad	Correa dentada	mm/rev.	Número de dientes
0 9	160	8M50	256	32

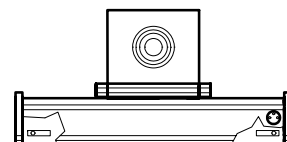
Características del eje

Unidad	Eje salida \varnothing h6 x longit.	Chaveta
160	22 x 45	6x6x40

base + recorrido = longitud de la unidad

DSSZ 160 1 0 0 0 0 9 2 01500
Pos. 1 2 3 4 5 6 7

En el interior de la unidad se puede instalar los sensores inductivos para final de carrera y ref. „0“. El conector se instala en el perfil. Para los accesorios y combinaciones ver los capítulos 2.2 - 4.2.



Ejemplo de pedido:

DSSZ160, protección estándar, carro estándar, acoplamiento de garras, recorrido útil 1060 mm