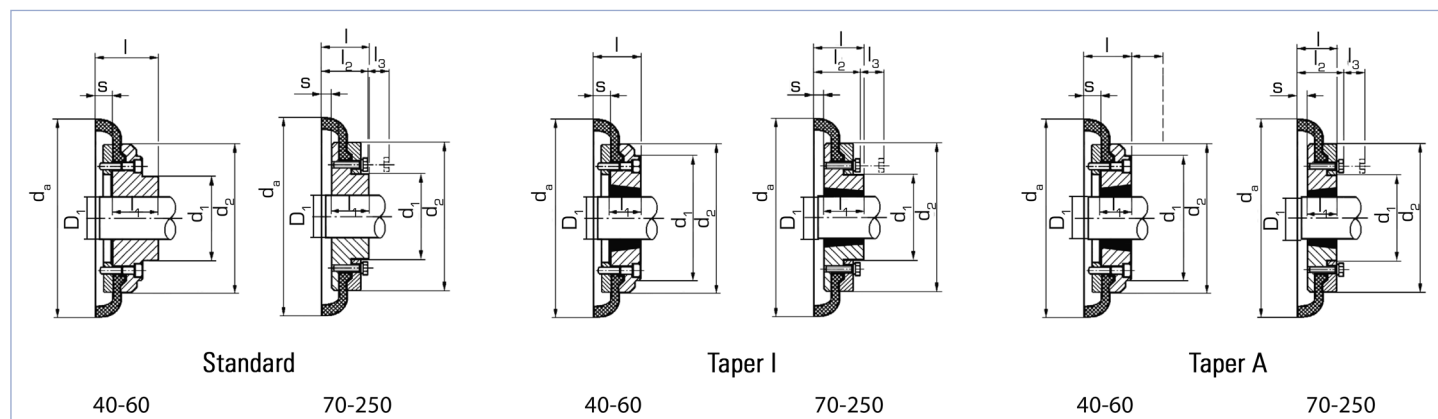


FFX-Naben / Moyeux FFX – Standard, Taper I, Taper A



| Typ | Vorbohrung Préalé- sage | Standard-Nabe Moyeu Standard | | | | | Tapernabe I Moyeu Taper I | | | | | Tapernabe A Moyeu Taper A | | | | | d_a | d_2 | l_2 | l_3 | s |
|-----|-------------------------------|---------------------------------|-------------|---------|-------------|-----------------|------------------------------|-------------|---------|-------------|-----------------|------------------------------|-------------|---------|-------------|-----|-------|-------|-------|-------|---|
| | | D_1 (H7) max. mm | d_1 mm | l mm | l_1 mm | Buchse Moyeu | D_1 max. mm | d_1 mm | l mm | l_1 mm | Buchse Moyeu | D_1 max. mm | d_1 mm | l mm | l_1 mm | mm | | | | | |
| 40 | 12 | 30 | – | 33 | 22 | 1008 | 25 | – | 33 | 22 | 1008 | 25 | – | 33 | 22 | 104 | 82 | – | – | 11 | |
| 50 | 15 | 38 | 79 | 45 | 32 | 1210 | 32 | 79 | 38 | 25 | 1210 | 32 | 79 | 38 | 25 | 133 | 100 | – | – | 12,5 | |
| 60 | 18 | 45 | 70 | 55 | 38 | 1610 | 42 | 70 | 42 | 25 | 1610 | 42 | 70 | 42 | 25 | 165 | 125 | – | – | 16,5 | |
| 70 | 22 | 50 | 80 | 47 | 35 | 2012 | 50 | 80 | 44 | 32 | 1610 | 42 | 80 | 42 | 25 | 187 | 144 | 50 | 13 | 11,5 | |
| 80 | 25 | 60 | 97 | 55 | 42 | 2517 | 60 | 95 | 58 | 45 | 2012 | 50 | 97 | 45 | 32 | 211 | 167 | 54 | 16 | 12,5 | |
| 90 | 28 | 70 | 112 | 63,5 | 49 | 2517 | 60 | 108 | 59,5 | 45 | 2517 | 60 | 108 | 59,5 | 45 | 235 | 188 | 60 | 16 | 13,5 | |
| 100 | 32 | 80 | 125 | 70,5 | 56 | 3020 | 75 | 120 | 65,5 | 52 | 2517 | 60 | 113 | 59,5 | 45 | 254 | 216 | 62 | 16 | 13,5 | |
| 110 | 30 | 90 | 128 | 75,5 | 63 | 3020 | 75 | 134 | 63,5 | 51 | 3020 | 75 | 134 | 63,5 | 51 | 279 | 233 | 62 | 16 | 12,5 | |
| 120 | 38 | 100 | 143 | 84,5 | 70 | 3525 | 100 | 140 | 79,5 | 65 | 3020 | 75 | 140 | 65,5 | 51 | 314 | 264 | 67 | 16 | 14,5 | |
| 140 | 75 | 130 | 178 | 110,5 | 94 | 3525 | 100 | 178 | 81,5 | 65 | 3525 | 100 | 178 | 81,5 | 65 | 359 | 311 | 73 | 17 | 16 | |
| 160 | 75 | 140 | 187 | 117 | 102 | 4030 | 115 | 197 | 92 | 77 | 4030 | 115 | 197 | 92 | 77 | 402 | 345 | 78 | 19 | 15 | |
| 180 | 75 | 150 | 200 | 137 | 114 | 4535 | 125 | 205 | 112 | 89 | 4535 | 125 | 205 | 112 | 89 | 470 | 398 | 94 | 19 | 23 | |
| 200 | 85 | 150 | 200 | 138 | 114 | 4535 | 125 | 205 | 113 | 89 | 4535 | 125 | 205 | 113 | 89 | 508 | 429 | 103 | 19 | 24 | |
| 220 | 85 | 160 | 218 | 154,5 | 127 | 5040 | 125 | 223 | 129,5 | 102 | 5040 | 125 | 223 | 129,5 | 102 | 562 | 474 | 118 | 20 | 27,5 | |
| 250 | 85 | 190 | 254 | 161,5 | 132 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 628 | 532 | 125 | 25 | 27,5 | |

Technische Daten / Données techniques

| Typ | Max. Drehzahl Nombre de tours max. min^{-1} | Drehmoment/Couple Nm | | | Dyn. Drehfedersteife Rigidité dynamique du ressort de torsion Nm/rad | Relative Dämpfung Atténuation relative ψ | Massenträg- heitsmoment Moment d'inertie kgm ² | Gewicht Poids | Max. Wellenversatz Désalignement de l'axe | | | Kupplung Accouplements Standard Taper | Reifen/Pneu |
|-----|---|-------------------------|----------------|---|---|---|---|------------------|--|-----------------------------|---|--|-------------|
| | | Nenn/nom. - T_{KN} | Max T_{Kmax} | Wechsel alternatif $T_{Kw}^{(2)}$ | | | | | radial ΔK_r mm | axial ΔK_a mm | winklig/ angulaire ΔK_w mm | | |
| 40 | 4500 | 24 | 64 | 11 | 285 | 0,9 | 0,00148 | 1,6 | 1,1 | 1,3 | 5,7 | | |
| 50 | 4500 | 66 | 160 | 26 | 745 | 0,9 | 0,0023 | 2,4 | 1,3 | 1,7 | 7 | | |
| 60 | 4000 | 127 | 318 | 53 | 1500 | 0,9 | 0,0104 | 4,0 | 1,6 | 2,0 | 8,7 | | |
| 70 | 3600 | 250 | 487 | 81 | 2350 | 0,9 | 0,018 | 6,2 | 1,9 | 2,3 | 10 | | |
| 80 | 3100 | 375 | 759 | 127 | 3600 | 0,9 | 0,036 | 9,8 | 2,1 | 2,6 | 12 | | |
| 90 | 3000 | 500 | 1096 | 183 | 5200 | 0,9 | 0,062 | 14,0 | 2,4 | 3,0 | 13 | | |
| 100 | 2600 | 675 | 1517 | 252 | 7200 | 0,9 | 0,11 | 20,0 | 2,6 | 3,3 | 15 | | |
| 110 | 2300 | 875 | 2137 | 356 | 10000 | 0,9 | 0,156 | 23,5 | 2,9 | 3,7 | 16 | | |
| 120 | 2050 | 1330 | 3547 | 591 | 17000 | 0,9 | 0,274 | 33,0 | 3,2 | 4,0 | 18 | | |
| 140 | 1800 | 2325 | 5642 | 940 | 28000 | 0,9 | 0,51 | 45,0 | 3,7 | 4,6 | 22 | | |
| 160 | 1600 | 3770 | 9339 | 1556 | 44500 | 0,9 | 0,849 | 68,0 | 4,2 | 5,3 | 24 | | |
| 180 | 1500 | 6270 | 16455 | 2742 | 78500 | 0,9 | 1,718 | 92,0 | 4,8 | 6,0 | 28 | – | – |
| 200 | 1300 | 9325 | 23508 | 3918 | 110000 | 0,9 | 2,582 | 112,0 | 5,3 | 6,6 | 30 | – | – |
| 220 | 1100 | 11600 | 33125 | 5521 | 160000 | 0,9 | 4,246 | 152,0 | 5,8 | 7,3 | 33 | – | – |
| 250 | 1000 | 14675 | 42740 | 7124 | 200000 | 0,9 | 7,01 | 208,0 | 6,6 | 8,2 | 37 | – | – |

Elastische Kupplungen FFX

Accouplements élastiques FFX



Die FFX-Kupplung ist eine hochelastische Reifenkupplung, die alle Vorzüge vereint, die man von einer idealen elastischen Kupplung erwartet. Durch Kombination mit unterschiedlichen Flanschtypen aus Stahl ist sie für viele verschiedene Anwendungen geeignet und bietet Konstrukteuren ein breites Spektrum an Einsatzmöglichkeiten.

Diese Kupplung kann wegen der besonderen Ausbildung des Reifens extrem grosse Verlagerungen bei geringen Rückstellkräften in jeder Richtung aufnehmen. Der Reifen ist durch eine werksseitige Trennfuge standardmässig radial montierbar und demontierbar, ohne Verschieben der verbundenen Maschinen. Er besteht aus Naturkautschuk mit Gewebeeinlage und ist für Umgebungstemperaturen zwischen -50 °C und $+50\text{ °C}$ geeignet.

Die Übertragung des Drehmoments erfolgt absolut spielfrei. Durch die Elastizität der Kupplung werden Stösse, Drehschwingungen und Geräusche wirksam gedämpft.

Bitte eventuell benötigte Spannbuchsen separat bestellen.

Bauarten

- Standardkupplung für Fertigbohrung
- Ausführung für Taper-Spannbuchsen
- gemischte Ausführung Standard/Taper
- Bauteile können beliebig miteinander kombiniert werden

L'accouplement FFX est un accouplement à pneu très élastique qui réunit tous les avantages que l'on peut attendre d'un accouplement élastique idéal. En association avec différents types de flasques en acier, il convient à de nombreuses applications et offre un large éventail de possibilités d'utilisation aux constructeurs.

Cet accouplement est en mesure d'absorber des déplacements extrêmes avec des forces de rappel faibles dans n'importe quelle direction grâce à la forme particulière du pneu. Un joint de séparation installé en usine permet de monter et démonter le pneu dans le sens radial sans déplacer les machines raccordées. Il est en caoutchouc naturel, garni d'un revêtement tissé et s'utilise dans une plage de température ambiante comprise entre -50 °C et $+50\text{ °C}$.

La transmission du couple s'effectue sans aucun jeu. L'élasticité de l'accouplement atténue efficacement les à-coups, vibrations de torsion et bruits.

Veillez commander les douilles de serrage assorties séparément.

Constructions

- Accouplement standard pour alésage définitif
- Modèle pour douilles de serrage coniques système Taper
- Modèle mixte standard/Taper
- Les éléments peuvent être combinés librement entre eux

