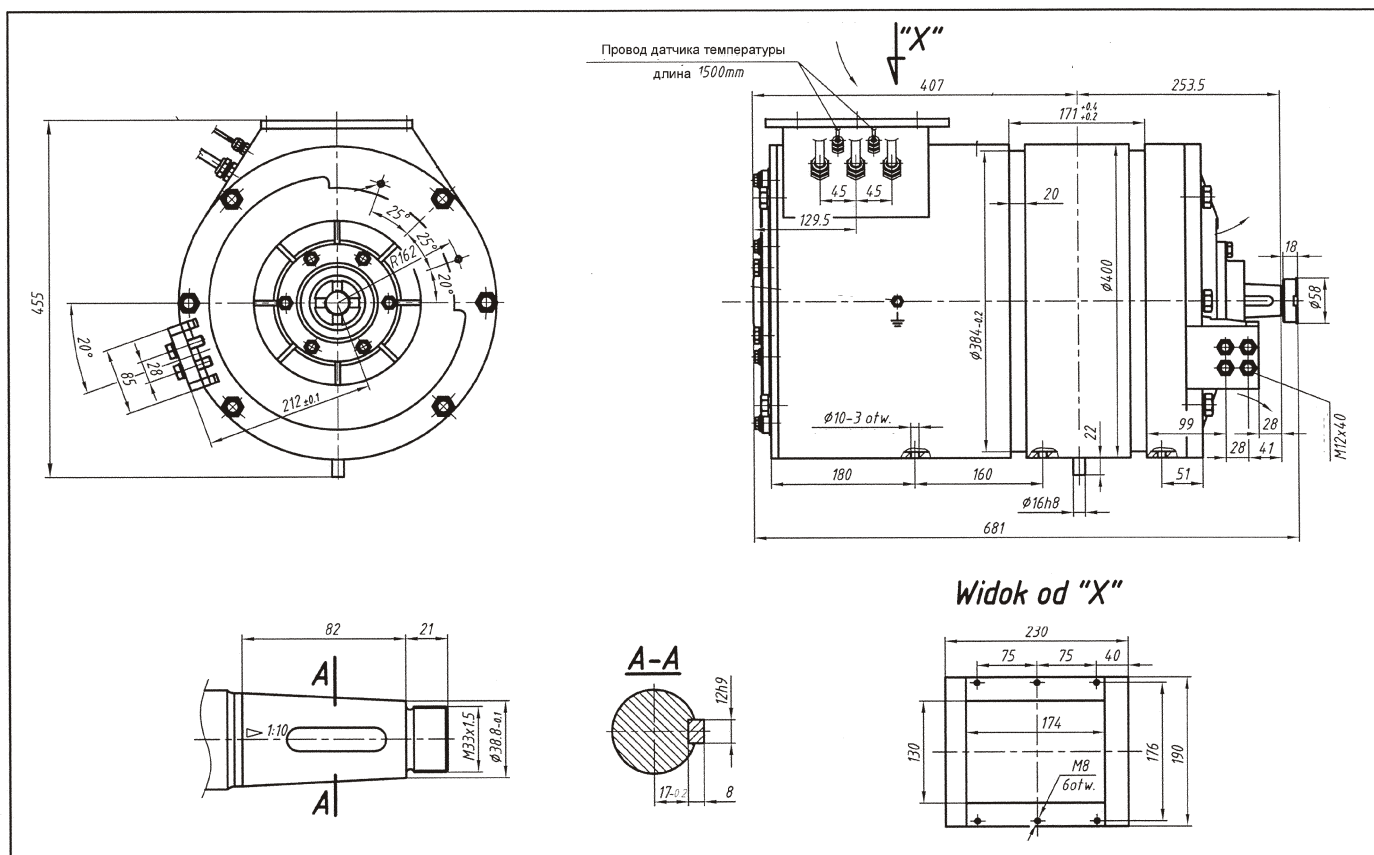


**Трехфазные  
клеточные двигатели  
для приводов  
тяговых поездов**



**Cantoni**<sup>®</sup>  
GROUP

# STDa 200-L4



Двигатель предназначен для привода электрического трамвая и питается от инвертора, преобразующего напряжение постоянного тока в переменное напряжение с регулируемой частотой от 5 до 162,5 Гц. Двигатель приспособлен для работы под шасси трамвая и подсоединен к вентиляционному каналу этого шасси. Двигатель приводит в движение колеса при помощи карданной передачи. На цапфе вала, кроме карданной муфты, расположен также барабан тормоза, тормозные колодки и прижимное устройство которого установлены на подшипниковом щите со стороны привода.

Мощность	Вид работы	Вид тока	Напряжение	Система соедин.	Кол-ч. Выводов	Номин. Ток	Ном. Скорость вращения	Частота	К.п.д.	Коеф. Мощности	Масса	Направление вращения	Допуст. темп. окр. Среды	Относительная влажность	Мак. скорость вращения
кВт	-	-	В	-	-	А	Об/мин	Гц	%	-	Кг	-	°С	%	Об/мин
50	S1	3-фаз.	380	∩	3	88	1917	65	94	0,92	280	Люб.	- 25 ÷ + 45	95	4875

**Вид тока** - асинхронный, клеточный, низкого напряжения

**Строение** - специальное ( для привода трамвая)

**Механическое исполнение** - для горизонтальной работы

**Окончания вала** - одно, конусное

**Вентиляция** - чужая вентиляция из вытяжного канала

трамвая. Впуск воздуха происходит через фланец со

стороны противоположной приводе. Выпуск воздуха

через отверстия в щите со стороны привода.

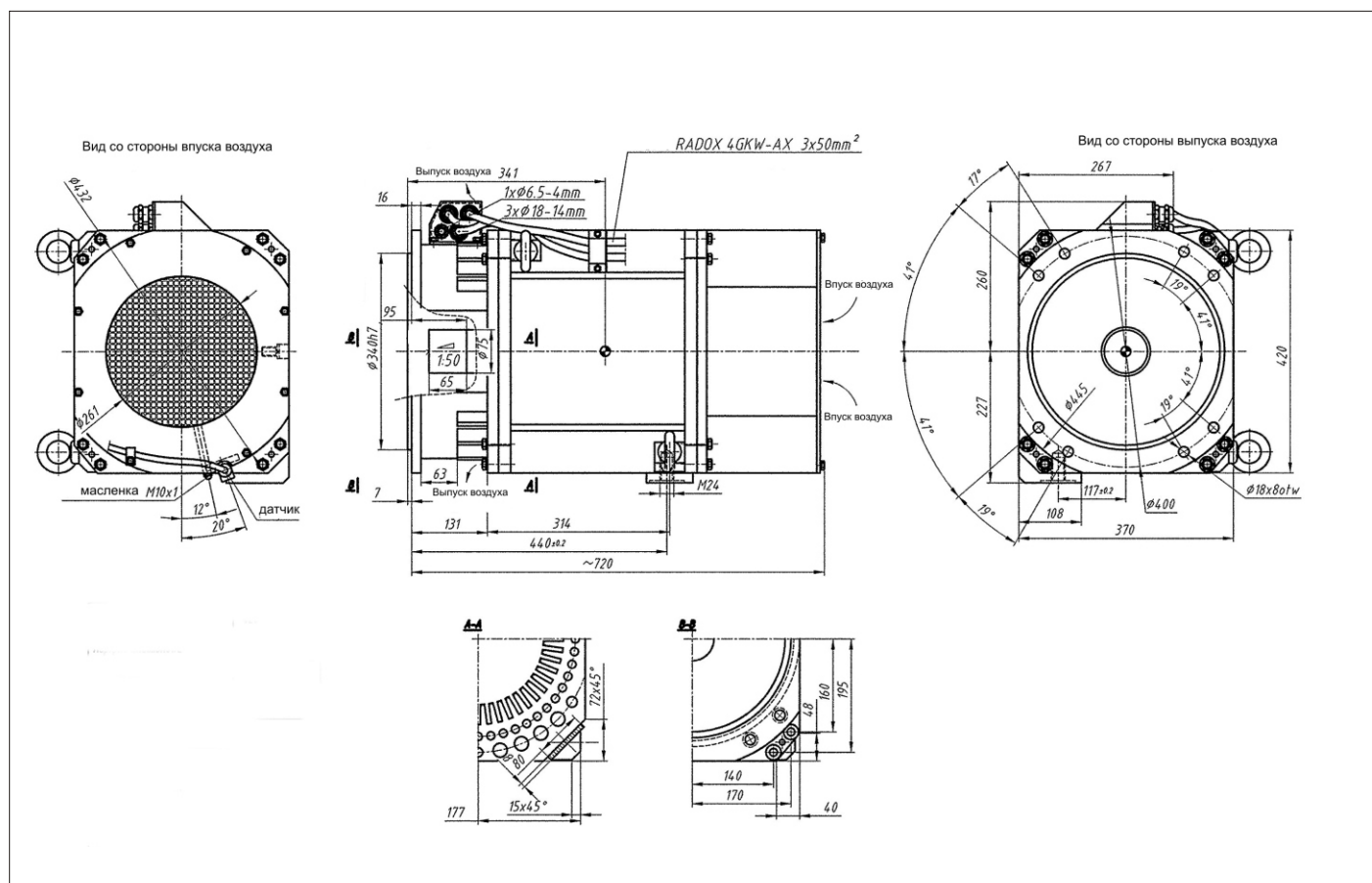
**Подшипники** - подшипники качения. Сторона „D”

NU 310ЕСМСЗ, сторона „ND” NJ308ЕМ1СЗ + HJ308Е

**Зажимная коробка** - двигатель без зажимной коробки.

**Вид работы** - постоянная с учетом запусков и остановок, происходящих в приводе электрического трамвая.

# STDa 250-4A



Двигатель STDa 250-4A предназначен для привода низкопольного трамвая. Он устанавливается на тележке трамвая. Питание двигателя от преобразователя частота.

Мощность	Вид работы	Вид тока	Напряжение	Система соедин.	Колич. Выводов	Номин. Ток	Ном. Скорость вращения	Частота	К.п.д.	Коеф. Мощности	Масса	Направление вращения	Допуст. темп. окр. Среды	Относительная влажность	Мак. скорость вращения
кВт	-	-	В	-	-	А	Об/мин	Гц	%	-	Кг	-	°С	%	Об/мин
95	S1	3-фаз.	380	∩	3	180	1924	65	92,8	0,86	450	Люб.	- 25 ÷ + 45	95	4250

**Вид тока** - асинхронный, клеточный, низкого напряжения

**Строение** - закрытое. После монтажа муфты и установки с передачей на тележке, степень защиты полости IP55.

**Механическое исполнение** - для горизонтальной работы, фланцевое

**Окончания вала** - одно, конусное

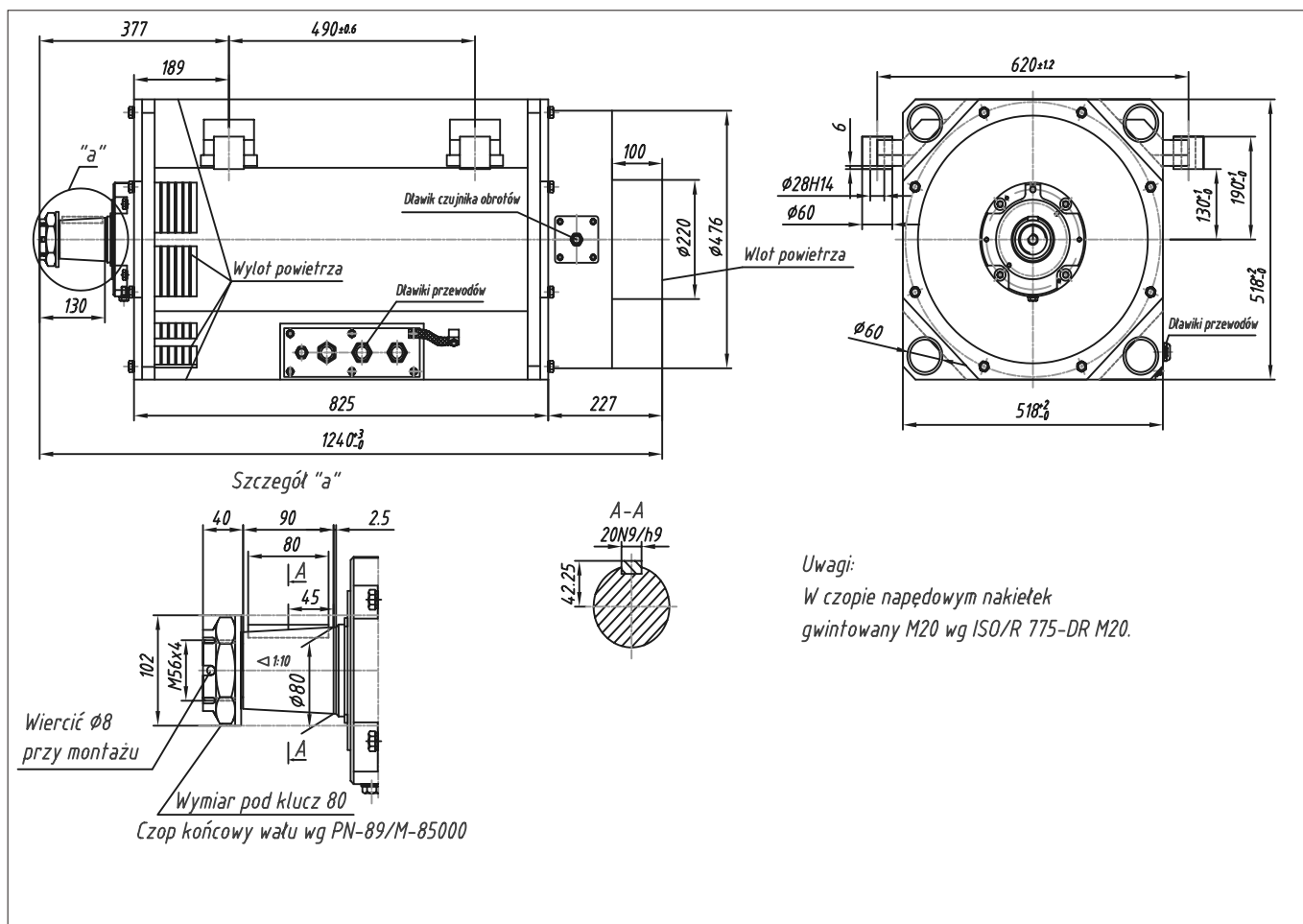
**Вентиляция** - собственная вентиляция с системой каналов охлаждающих воздух- воздух, способ охлаждения Ic511.

**Подшипники** - исполнение с одним подшипником,

Подшипник со стороны „ND” NU212 EM1 C4

**Вид работы** - постоянная с учетом запусков и остановок, происходящих в приводе электрического трамвая.

# STDa 280-6B



Двигатель предназначен для привода троллейбуса. Он питается от преобразователя частоты диапазон регулирования скорости вращения от 0 до 1200 об/мин при постоянном моменте и от 1200 до 3100 об/мин при постоянной мощности. Он предназначен для работы под шасси троллейбуса и приводит в движения колеса при помощи карданной муфты.

Мощность	Вид работы	Вид тока	Напряжение	Система соедин.	Кол-ч. Выводов	Номин. Ток	Ном. Скорость вращения	Частота	К.п.д.	Козф. Мощности	Масса	Направление вращения	Допуст. темп. окр. Среды	Относительная влажность	Мак. скорость вращения
кВт	-	-	В	-	-	А	Об/мин	Гц	%	-	Кг	-	°С	%	Об/мин
165	S1	3-фаз.	400	∩	3	293	1185	60	94,4	0,86	770	Люб.	- 25 ÷ + 45	95	3100

**Вид тока** - асинхронный, клеточный, низкого напряжения

**Строение** - бронированное, степень защиты полости IP22.

**Механическое исполнение** - для горизонтальной работы,

**Окончания вала** - одно, конусное

**Вентиляция** - собственная вентиляция, осуществляется вентилятором, установленным на вале двигателя.

Выпуск воздуха происходит через кожух со стороны противоположной приводу. Выпуск воздуха через

отверстия с боковой стороны корпуса со стороны привода.

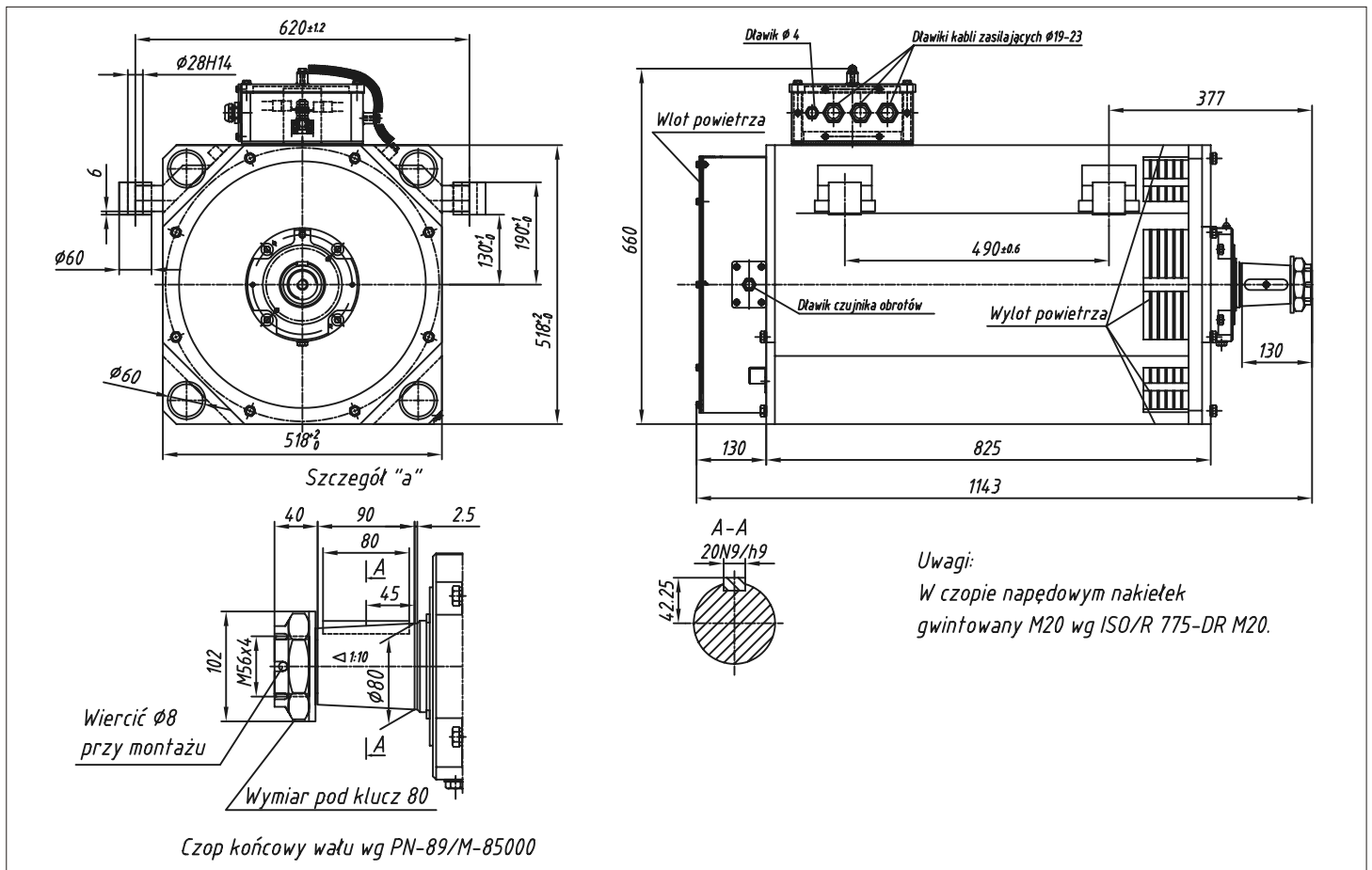
**Подшипники** - подшипники качения.

Страна „ND” 6312 C3; страна „D” 6217MC3. Со стороны „ND” используется изолированная подшипниковая камера.

**Вид работы** - постоянная с учетом запусков и остановок, происходящих в приводе троллейбуса.

**Зажимная коробка** - двигатель не имеет зажимной коробки. В нижней части двигателя с правой стороны установлена плата с тремя сальниками, через которые выводятся кабели, служащие для питания обмотки статора.

# STDa 280-6B-1



Двигатель предназначен для привода троллейбуса. Он питается от преобразователя частоты диапазон регулирования скорости вращения от 0 до 1200 об/мин при постоянном моменте и от 1200 до 3100 об/мин при постоянной мощности. Он предназначен для работы под шасси троллейбуса и приводит в движения колеса при помощи карданной муфты.

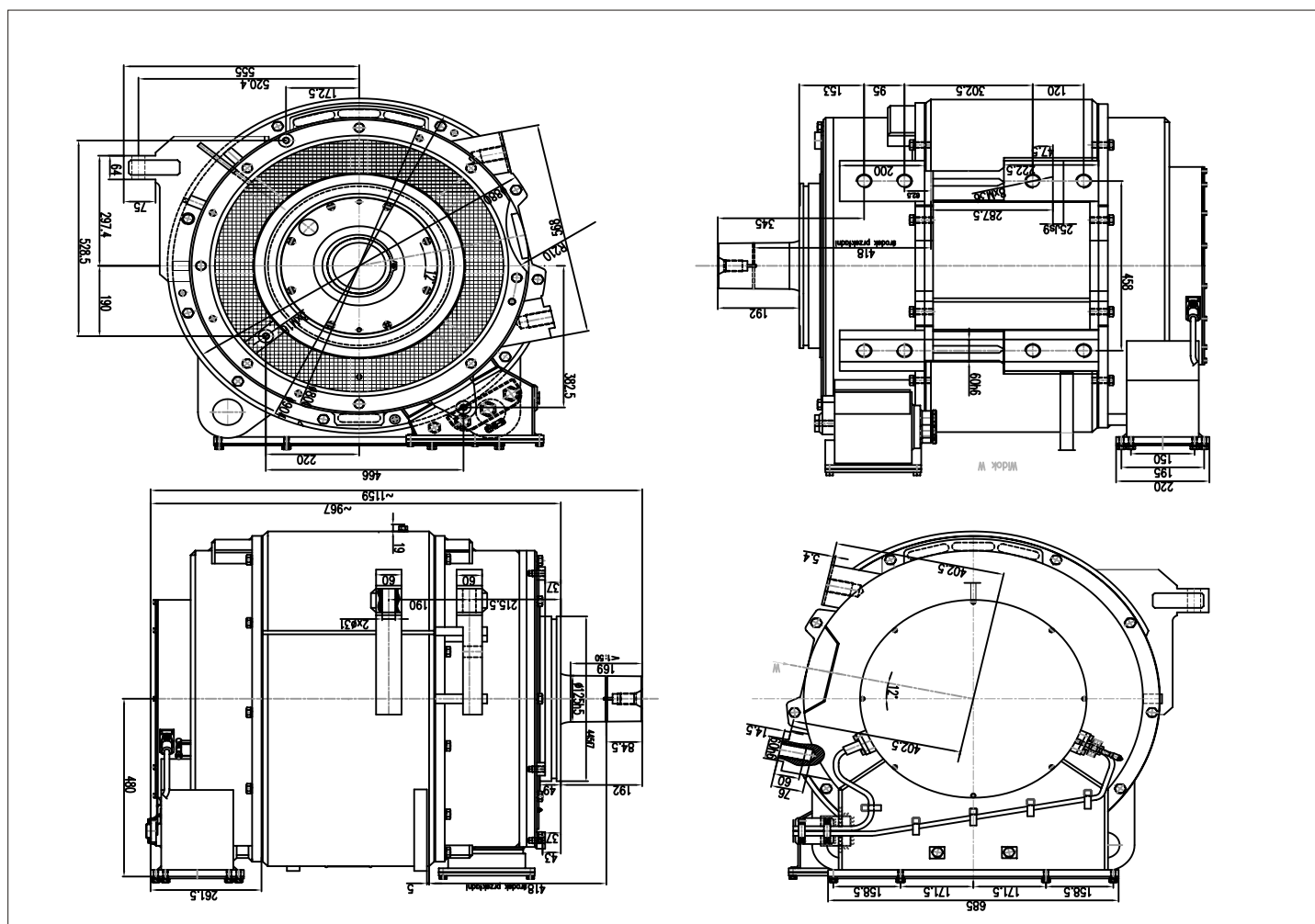
Мощность	Вид работы	Вид тока	Напряжение	Система соедин.	Кол. Выводов	Номин. Ток	Ном. Скорость вращения	Частота	К.п.д.	Козф. Мощности	Масса	Направление вращения	Допуст. темп. окр. Среды	Относительная влажность	Мак. скорость вращения
кВт	-	-	В	-	-	А	Об/мин	Гц	%	-	Кг	-	°С	%	Об/мин
175	S1	3-фаз.	400	∩	3	312	1184	60	94,0	0,86	770	Люб.	- 25 ÷ + 45	95	3100

- **Вид тока** - асинхронный, клеточный, низкого напряжения
- **Строение** - бронированное, степень защиты полости IP22
- **Механическое исполнение** - для горизонтальной работы
- **Окончания вала** - одно, конусное
- **Вентиляция** - собственная вентиляция Осуществляется Вентилятором, установленным на вале двигателя.  
Выпуск воздуха происходит через кожух со стороны противоположной приводу. Выпуск воздуха через отверстия с боковой стороны корпуса со стороны привода.

- **Подшипники** - подшипники качения:  
Сторона „ND” 6312 С3; сторона „D” 6217МС3. Со стороны „ND” используется изолированная подшипниковая камера.
- **Вид работы** - постоянная с учетом запусков и остановок происходящих в приводе троллейбуса.
- **Зажимная коробка** - сверху корпуса с выводом кабелей в левую сторону двигателя (смотря на двигатель со стороны DE).



# STX 500



Двигатель предназначен для привода локомотива типа ЕБАСТ. Двигатель изготовлен согласно документации, поставленной заводом по ремонту электровозов.

Мощность	Вид работы	Вид тока	Напряжение	Система соедин.	Колич. Выводов	Номин. Ток	Ном. Скорость вращения	Частота	К.п.д.	Коеф. Мощности	Масса	Направление вращения	Допуст. темп. окр. Среды	Относительная влажность	Мак. скорость вращения
кВт	-	-	В	-	-	А	Об/мин	Гц	%	-	Кг	-	°С	%	Об/мин
830	S1	3-фаз.	2150	∩	3	271	1296	44	94,5	0,87	2285	Люб.	- 25 ÷ + 40	95	2977

**Вид тока** - асинхронный, клеточный, высокого напряжения

**Ротор** - стержневая медь

**Строение** - бронированное, степень защиты полости IP22

**Механическое исполнение** - для горизонтальной работы

**Окончания вала** - одно, цилиндрическое

**Вентиляция** - чужая, проток 100 м<sup>3</sup>/мин

**Подшипники** - подшипники качения:

Сторона „D” NU330 EM1P64+6330M1P64;

Сторона „ND” NU320 EM1P64; Изолированная подшипниковая камера со стороны „ND”.

**Вид работы** - постоянная S1

**Зажимная коробка** - сверху корпуса, имеет 3 зажима обмоток статора и зажимную планку датчиков температуры.





Завод электрических машин  
ЭМИТ А.О.  
Ул. Нарутовича 72  
99-320 Жихлин, Польша  
Tel. +48 24 285 10 14  
Fax. +48 24 285 20 05  
e-mail: [emit@cantonigroup.com](mailto:emit@cantonigroup.com)  
[www.emit-motor.com.pl](http://www.emit-motor.com.pl)