

Induktionsströme. Zugleich beginnt der Anker infolge der Wechselwirkung zwischen Polen und Strömen sich zu drehen. Er kommt dabei nahezu auf die Geschwindigkeit, mit der die Pole rotieren. Würde der Anker sie ganz erreichen, so würden Pole und Drahtwindungen nebeneinander herlaufen. Es würden dann keine Ströme mehr erzeugt werden, und die Zugkraft würde Null. Sobald der Rotor jedoch etwas langsamer läuft, überholen die Pole die Drahtwindungen und lassen in ihnen Ströme entstehen. Jetzt kann der Motor Arbeit verrichten, und zwar um so mehr, je mehr die Geschwindigkeit nachläßt; denn je schneller die Pole an den Rotorwindungen vorbeigehen, desto stärker werden die in ihnen erzeugten Ströme. Läuft der Motor mit geringer Last, so bleibt seine Drehzahl nur um wenige Umdrehungen hinter der der Pole zurück. Steigt die Belastung, so sinkt die Drehzahl so weit, bis der Motor die erforderliche Zugkraft erreicht hat. Die Änderung der Geschwindigkeit zwischen Leerlauf und Vollast beträgt je nach der Größe des Motors 2—10 Proz. Den Unterschied zwischen der Geschwindigkeit des Feldes und der des Rotors nennt man *Schlüpfung*.

Fig. 377 stellt den Stator eines derartigen Drehstrommotors dar und läßt die einzelnen Spulengruppen gut erkennen. Fig. 378 zeigt den zugehörigen *Kurzschlußanker*; seine Wickelung besteht aus blanken Kupferstäben, die in die Löcher des Ankereisens eingebettet und an den Stirnflächen durch Kurzschlußringe leitend miteinander verbunden sind. Ein Drehstrommotor mit Kurzschlußanker hat weder Kollektor, noch Bürsten oder Schleifringe, und stellt so den einfachsten Motor dar, den die Elektrotechnik kennt. Leider haftet ihm ein Nachteil an: er nimmt beim Anlassen, das bei kleineren Motoren direkt, bei größeren durch Zwischenschaltung eines *Anlaßtransformators* erfolgt, das Sechs- bis Achtfache seines normalen Stromes auf. Der hierdurch bedingte Stromstoß verursacht im Leitungsnetz unwillkommene Spannungsschwankungen. Um diesem Übelstande abzuweichen, schaltet man beim Anlassen in die Ankerwicklung Widerstand ein. Zu dem Zwecke führt man die Wickelung zu drei Schleifringen, auf denen drei Bürstenpaare schleifen. Verbindet man einen derartigen *Schleifringanker* (Fig. 379), wie in Fig. 380 schematisch angedeutet, mit einem Anlasser, so werden Stromstöße während der Anlaufperiode nahezu vermieden. Hat der Motor seine normale Umlaufzahl erreicht, so schließt man die Schleifringe durch eine *Kurzschlußvorrichtung* kurz, worauf der Anker als Kurzschlußanker weiter arbeitet. Die Kurzschlußvorrichtung ist mit einer *Bürstenabhebevorrichtung* so verbunden, daß die Bürsten zwangsläufig von den Schleifringen abgehoben werden, sobald die Wickelung kurzgeschlossen ist. Fig. 381 veranschaulicht den vorstehend beschriebenen Motor in normaler, d. h. offener Ausführung. Er läßt sich auch ventiliert gekapselt oder vollkommen geschlossen herstellen.

*Weitere Details über Drehstrommotoren zeigt das aufklappbare Modell des Drehstrommotors.*

Einen großen Drehstrommotor für etwa 2000 PS, wie er zum Antriebe von Walzenstraßen verwendet wird stellt Fig. 382 dar. (Der Motor hat im Bilde provisorisch eingebaute Welle und Lager, weshalb deren Abmessungen nicht der Wirklichkeit entsprechen.)

Die bisher besprochenen Drehstrommotoren nennt man auch *Asynchronmotoren*, weil der Rotor etwas langsamer läuft, als der Periodenzahl des Magnetfeldes entsprechen würde. Im Gegensatz hierzu sind die weiter unten beschriebenen *Synchronmotoren* solche, bei denen Rotor und Magnetfeld gleich schnell, d. h. *synchron*, rotieren.

Wir kehren jetzt zu den Einphasenmotoren zurück: Der *Einphasen-Induktionsmotor* zeigt ein dem Drehstrommotor ganz ähnliches Verhalten. Das Statorfeld erzeugt auch hier in der

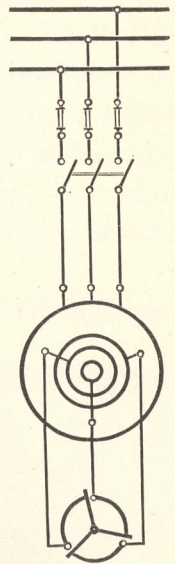


Fig. 380. Schalt-schema eines Drehstrommotors mit Schleifringanker.

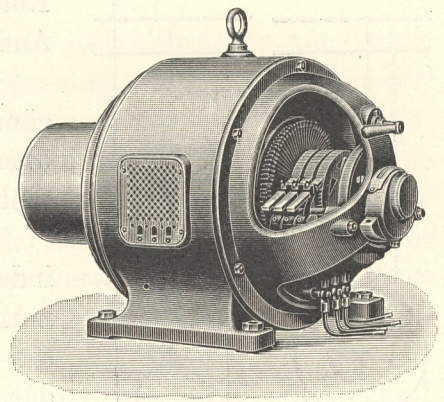


Fig. 381. Drehstrommotor in offener Ausführung (A. E. G.).