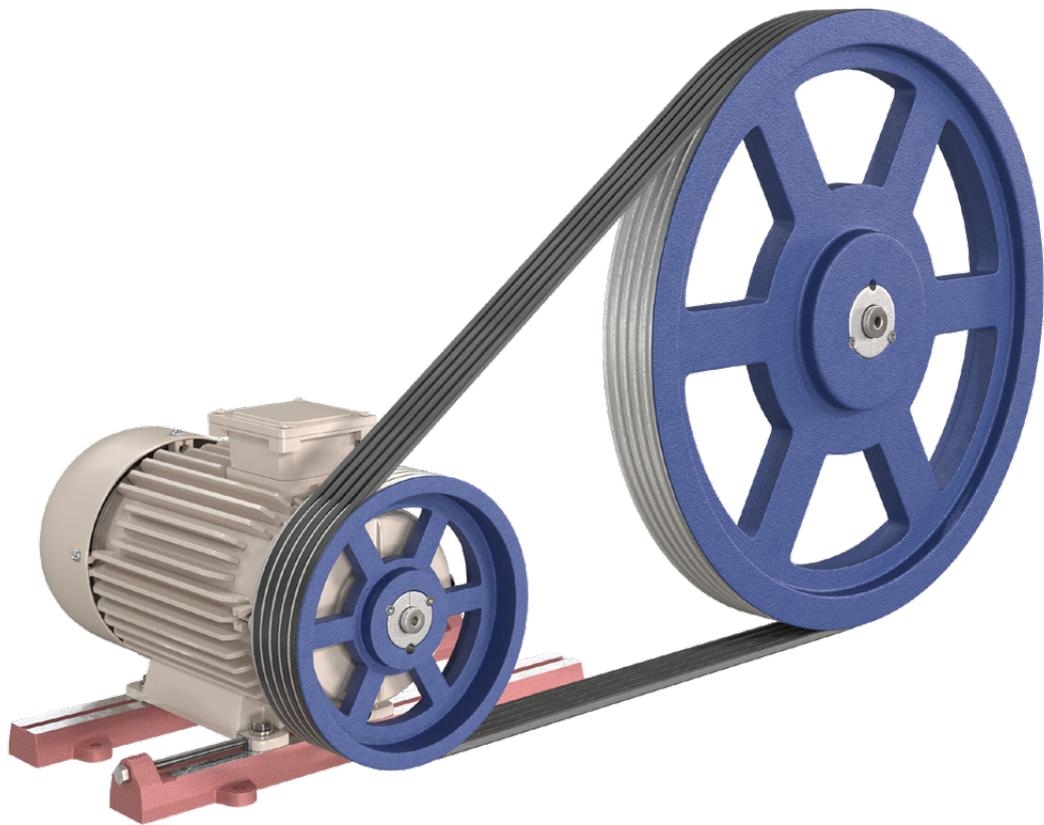




ANTRIEBSELEMENTE

Einbau- und Betriebsanleitung



Keilriemenantriebe | Motorspannschienen | Fundamentklötze

Wenn Leistung verlangt wird

www.luetgert-antriebe.de

EINBAU- UND BETRIEBSANLEITUNG

KEILRIEMENSCHLEIBEN

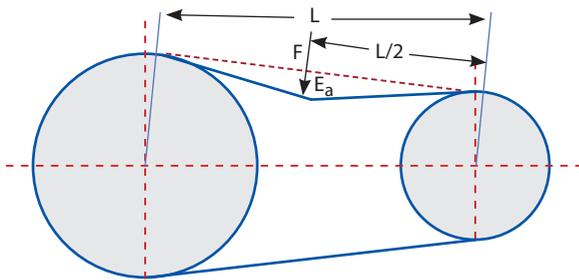
- Die verwendeten Keilriemenscheiben müssen normgerecht gefertigt sein. Öl- und Fett-rückstände und andere Verschmutzungen sind gründlich zu beseitigen. Die Keilriemenscheiben dürfen, besonders im Bereich der Keilrillen, keine Rostspuren aufweisen.
- Die verwendeten Keilriemen sollen aus einem längengleichen Satz stammen. Mischungen von Keilriemen unterschiedlicher Hersteller sind zu vermeiden. Die Keilriemen müssen frei von Beschädigungen und fachgerecht nach den Vorschriften des Herstellers gelagert worden sein. Verschmutzte Keilriemen können mit einer Mischung aus Glycerin und Spiritus im Verhältnis 1:10 gereinigt werden.
- Die Keilriemenscheiben müssen achsparallel und fluchtend zueinander eingebaut sein. Es ist darauf zu achten, dass die Rund- und Planlauf-toleranz der Scheiben die vorgegebenen zulässigen Werte gemäß DIN 2211 bzw. 2217 nicht übersteigen (gem. Tabelle Nr. 1).
- Zur Montage werden die Riemenscheiben soweit aufeinander zubewegt, dass sich die Keilriemen gewaltlos aufziehen lassen. Die Verwendung von Hilfsmitteln wie Montier-eisen oder ähnlichem ist nicht zugelassen, da eine Beschädigung der Keilriemen dadurch nicht auszuschließen ist.
- Wenn die Keilriemenrillen gleich aufgelegt sind, ist der Antrieb entsprechend den Her-stellervorgaben zu spannen. Dazu wird die zum Spannen achsparallel bewegliche Rie-menscheibe unter langsamem Drehen des Triebes solange angezogen, bis der Keilrie-men die erforderliche Vorspannung erreicht hat. Die Vorspannung der Riemen ist immer senkrecht zum ziehenden Riementrum (Lasttrum) mittels geeigneter Spannungsprüfer zu prüfen. Die erforderlichen Werte für die Vorspannung sind der Tabelle Nr. 2 über die Eindrücktiefe auf der Folgeseite dieser Anleitung zu entnehmen.
- Nach einer ersten Betriebsdauer von ca. 0,5 - 2 Stunden ist die Riemenvorspannung er-neut zu überprüfen und gegebenenfalls nachzustellen. Eine weitere Überprüfung und Nachstellung empfiehlt sich nach ca. 20 Betriebsstunden unter Last, um die Dehnung der Keilriemen während der Einlaufphase auszugleichen.
- Keilriemenantriebe mit Hochleistungskeilriemen der genormten Profilreihen sind im Wesentlichen während des Betriebes über ihre gesamte Lebensdauer wartungsfrei. Eine regelmäßige visuelle Kontrolle der Riemen und der Riemenscheiben auf vorhandene Be-schädigungen und Verschleiß ist zu empfehlen.

Wirkdurchmesser von bis	50 100	106 160	170 250	280 400	450 630	710 1.000	1.120 1.600	1.800 4.000
Zulässige Rund- und Planlaufabweichung	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,8	1,0	1,2

Tabelle 1

Profil	Ø kleine Scheibe [mm]	Prüfkraft [N]	Eindrücktiefe je 100 mm Trumlänge
SPZ	63 - 180	25	2,3
SPA	90 - 140 160 - 250	50	3,2 2,7
SPB	140 - 200 224 - 400	75	3,7 2,7
SPC	224 - 315 355 - 630	125	3,2 2,7

Tabelle 2



L = Trumlänge
F = Prüfkraft
 E_a = Eindrücktiefe des Trums

Anwendungsbeispiel:

Profil SPB

Ø kleine Scheibe (z. B. Motorscheibe) = 180 mm

Trumlänge = 460 mm

Prüfkraft aus Tabelle = 75 N

Eindrücktiefe = $3,7 \times (460/100) = 17 \text{ mm}$

EINBAU- UND BETRIEBSANLEITUNG

TAPERLOCK-SPANNBUCHSEN

Das System TaperLock-Spannbuchse besteht aus den konischen Spannbuchsen mit verschiedenen Bohrungen in standardisierten Größen und den Keil- oder Flachriemenscheiben mit passend ausgeführter konischer Bohrung.

Die Vorteile des Taper-Spannbuchse-Systems sind die einfache Montage und Demontage und die Anpassungsfähigkeit der Riemenscheiben an verschiedene Bohrungsdurchmesser durch Wechseln der entsprechenden Taper- Spannbuchse.

Montage

- Vor dem Einbau sind alle blanken Oberflächen der Buchse von Fett, Öl und Schmutz zu säubern. Hierzu zählen insbesondere die Bohrung, der Außenkonus der Buchse und alle Halbbohrungen und Halbgewindebohrungen. Die konische Bohrung in der Riemenscheibe ist ebenfalls zu entfetten.
- Dann wird die Taper-Spannbuchse so in die Nabe der Scheibe eingeführt, dass die jeweiligen Halbbohrungen in der Nabe und in der Buchse sich decken. Dabei ist zu beachten, dass dem jeweiligen Gewinde (Halbgewinde) in der Buchse eine glatte Halbbohrung in der Nabe entspricht und umgekehrt. Die mitgelieferten Befestigungsschrauben für die Buchse werden an Gewinde, Spitze und Kopfunterseite leicht eingeölt und in die dafür vorgesehenen Löcher von Hand eingeschraubt. Überprüfen Sie bitte, ob die Befestigungsbohrungen diejenigen sind, die eine Gewindehälfte in der Nabe aufweisen.
- Im Anschluss daran wird die Einheit Riemenscheibe mit vormontierter Taper-Spannbuchse auf die Welle in Position geschoben. Bei Verwendung einer Passfeder wird diese vor der Buchsen-Montage in die Wellennut eingelegt. Es dürfen nur Passfedern zum Einsatz kommen, die an den Flanken tragen. Die Befestigungsschrauben der Buchse werden nun gleichmäßig mittels eines Drehmomentschlüssels stufenweise bis zum empfohlenen Anzugsmoment gem. Tabelle Nr. 3 angezogen, um ein eventuelles Verkanten zwischen Buchse und Scheibe zu verhindern. Hierbei ist zu beachten, dass beim Anziehen der Buchsen-Schrauben zuerst die Buchse auf der Welle geklemmt wird und danach die Nabe in ihre Endposition gleitet. Mit leichten Hammerschlägen auf eine Hülse oder einen Holzklötz kann die Spannbuchse weiter in den Konus eingetrieben werden, um die Klemmung etwas zu erhöhen. Danach lassen sich die Schrauben bis zum empfohlenen Anzugsmoment nachziehen. Die in der Zuordnungstabelle aufgeführten Werte für die Anzugsmomente dürfen dabei nicht überschritten werden.
- Bei senkrechter Wellenanordnung und bei besonders rauem Betrieb (Stoßbelastung) sind zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen gegen ein Wandern der Taper-Spannbuchse auf der Welle zu treffen.
- Die leeren Bohrungen werden mit Fett gefüllt, um ein Eindringen von Schmutz oder Fremdkörpern zu verhindern. Nach einer kurzen Einlaufzeit des Antriebes unter Last wird empfohlen, die Befestigungsschrauben der Taper-Spannbuchse zu überprüfen.

EINBAU- UND BETRIEBSANLEITUNG

TAPERLOCK-SPANNBUCHSEN

Demontage

Zur Demontage werden alle Befestigungsschrauben der Taper-Spannbuchse gelöst und die mit Fett gefüllten Bohrungen entfettet. Die Abziehbohrungen, je nach Buchsengröße bis zu 2 Stück, werden entfettet und anschließend leicht eingeölt. Die Abziehbohrungen sind daran zu erkennen, dass sich hier die jeweiligen Halbgewinde auf der Buchsenseite befinden.

- Die Schrauben werden in die Abziehbohrungen eingeschraubt und so lange gleichmäßig angezogen, bis sich die Taper-Spannbuchse aus der Nabe gelöst hat und frei auf der Welle beweglich ist.
- Die Teile können nun von der Welle abgenommen werden.

Buchsen Nr.	Buchsenbohrung [mm]	Theor. Rutschmoment ohne Passfeder [Nm]	Max. empf. Anzugsmoment der Schrauben [Nm]
1210	16	82	15
	19	105	
	24	142	
	32	210	
1610 1615	19	98	15
	24	135	
	38 42	240 265	
2012	24	165	25
	38	310	
	42	340	
	48	400	
	50	420	
2517	24	220	35
	38	380	
	42	430	
	48	510	
	55	600	
	60	670	
3020 3030	38	520	70
	48	730	
	55	890	
	60	970	
	75	1300	
3535 3525	42	1000	85
	60	1580	
	75	2150	
	90	2600	
4040 4030	48	1700	120
	60	2150	
	75	3150	
	100	4400	
4545 4535	55	2500	140
	75	3900	
	100	5500	
	110	6300	
5050 5040	75	3950	200
	100	5650	
	125	7370	
6050	100	8950	550
	125	11900	
	150	14900	
7060	125	15600	550
	150	19400	
	175	23200	

Couples de serrage et de glissement pour les douilles de serrage TaperLock

Die angegebenen Rutschmomente für die Anzugsmomente sind für die jeweiligen Bohrungs-Ø auf dem Prüfstand ermittelt worden und theoretische Werte für kraftschlüssige Verbindung ohne Passfeder. Tritt Stoßbelastung auf, so muss das Rutschmoment durch 2 geteilt werden.

Grundsätzlich wird empfohlen, die Verbindung Buchse-Welle immer mit Passfeder auszuführen. Die empfohlenen Anzugsmomente sollten nicht überschritten werden und sind ausreichend, um die Verbindung zwischen Welle und Bohrung gegen axiales Verrutschen bei normalem Betrieb zu gewährleisten.

Bei stoßbelastetem, vibrierendem oder hängendem Betrieb sollte zusätzlich noch eine mechanische Sicherung gegen Verrutschen oder Wandern auf der Welle angebracht werden.

PROBLEM- / LÖSUNGSTABELLE

RIEMEN

	Problem	Mögliche Ursache	Lösung
VORZEITIGER RIEMENAUSSCHLAG	Gebrochene(r) Riemen	Unzureichend ausgelegter Antrieb Riemen auf Scheibe gerollt o. gehebelt Fremdkörper in den Antrieb gefallen Extreme Stoßbelastung	Neu berechnen Bei Montage Nachspannmöglichkeit nutzen Angemessene Schutzvorrichtung oder Antriebsschutz montieren Neuberechnung, um Stoßbelastung anzupassen
	Riemen hält/halten Belastung nicht stand (Schlupf); keine sichtbare Ursache	Unzureichend ausgelegter Antrieb Beschädigter Zugkörper Abgenutzte Scheibenrillen Bewegung Achsabstand	Neu berechnen Richtiges Montageverfahren einhalten Rillenverschleiß prüfen, bei Bedarf ersetzen Antrieb auf Achsabstandbewegung während Betrieb prüfen
	Ausfall Seitenbau	Nichtfluchtende Scheiben Beschädigter Zugkörper	Fluchtung prüfen und korrigieren Montageverfahren einhalten
	Riemenaufblätterung und Unterbau-Ablösung	Zu kleine Scheibe Zu kleine Außenspannrolle	Antriebskonstruktion prüfen, größere Scheibe einsetzen Außenspannrolle auf entsprechenden Durchmesser erhöhen
SCHWERER ODER ANORMALER RIEMENVERSCHLEISS	Verschleiß an oberer Riemenummantelung	Reiben an Schutzvorrichtung	Schutzvorrichtung ersetzen oder reparieren
	Verschleiß an oberer Riemenkante	Funktionsstörung Spannrolle Falscher Sitz des Riemens auf der Scheibe (Riemen für Rille zu klein)	Spannrolle ersetzen Korrekte Riemenscheiben-Kombination benutzen
	Verschleiß an Flanken	Riemenschlupf Nichtfluchtung Abgenutzte Scheiben Falsche Riemen	Nachspannen bis schlupffrei Scheiben neu fluchten Scheiben ersetzen Mit richtiger Riemengröße ersetzen
	Verschleiß an unterer Riemenkante	Falscher Sitz des Riemens auf der Scheibe Abgenutzte Scheiben	Korrekte Kombination von Riemen und Scheibe Scheibe ersetzen
	Verschleiß an unterer Riemenummantelung	Riemenunterbau auf Scheibenrille (Riemen für Rille zu klein) Abgenutzte Rillen Verschmutzte Scheiben	Korrekte Kombination von Riemen und Scheibe Scheiben ersetzen Scheiben reinigen
	Rissbildung im Unterbau	Zu kleiner Scheibendurchmesser Riemenschlupf Zu kleine Außenspannrolle Falsche Lagerung	Größere Scheibendurchmesser benutzen Nachspannung Größeren Durchmesser für Außenspannrolle benutzen Riemen nicht zu straff spannen, knicken oder biegen Hitze und direkte Sonnenstrahlung vermeiden

PROBLEM- / LÖSUNGSTABELLE

RIEMEN

	Problem	Mögliche Ursache	Lösung
SCHWERER ODER ANORMALER RIEMENVERSCHLEISS	Flanken und Unterbau verbrannt und hart	Riemenschlupf Abgenutzte Scheiben Unzureichend ausgelegter Antrieb Wellenbewegung	Nachspannen bis schlupffrei Scheiben ersetzen Antrieb neu berechnen Auf Veränderungen Achsabstand prüfen
	Extremes Aushärten von Riemenummantelung	Heiße Riemenumgebung	Antriebsbelüftung verbessern
	Riemenoberfläche flockig, klebrig oder gequollen	Verschmutzung durch Öl oder Chemikalien am Riemen oder in den Scheiben	Kein Riemenzugmittel verwenden; Öl, Fett oder Chemikalien entfernen
KEILRIEMEN VERDREHEN ODER SPRINGEN AUS DEM ANTRIEB	Einzel- oder Verbundriemen	Stoßbelastung oder Vibration Fremdkörper in Scheibenrillen Nichtfluchtende Scheiben Abgenutzte Scheibenrillen Beschädigter Zugkörper Falsch positionierte Flachspannrolle Falscher Riemensatz Schlechte Antriebskonstruktion	Antriebskonstruktion prüfen Rillen und Antrieb abschirmen Scheiben neu fluchten Scheiben ersetzen Richtige Montage- und Lagerverfahren einsetzen Flache Spannrolle vorsichtig in den losen Trum setzen, so nah wie möglich an treibende Scheibe Mit neuem Riemensatz ersetzen Alte und neue Riemen nicht vermischen Stabilität Achsabstand und Vibrationsdämpfung prüfen
RIEMENDEHNUNG ÜBER NACHSPANNUNG HINAUS	Verbundkeilriemen dehnen sich ungleich	Nichtfluchtender Antrieb Verschmutzte Scheiben Gebrochene Zugkörper oder beschädigter Unterbau Falscher Riemensatz	Antrieb neu fluchten/ nachspannen Scheiben reinigen Alle Riemen ersetzen, richtig montieren Richtigen Riemensatz montieren
	Einzelriemen oder alle Riemen dehnen sich gleich	Unzureichender Nachspannspielraum Stark überlasteter oder unzureichend ausgelegter Antrieb Gebrochene Zugkörper	Nachspannung prüfen Antrieb neu berechnen Riemen ersetzen, richtig montieren
RIEMENBEDINGTE GERÄUSCHE	Pfeifen oder „Zirpen“	Riemenschlupf Verschmutzung	Nachspannen Riemen und Scheiben reinigen
	Schlagendes Geräusch	Looser Riemen Flacher Riemensatz Nichtfluchtung	Nachspannen Richtigen Riemensatz einsetzen Scheiben neu fluchten, so dass alle Riemen gleich belastet sind
	Reibendes Geräusch	Schutzvorrichtung schleift	Schutzvorrichtung reparieren, ersetzen oder neu entwerfen

PROBLEM- / LÖSUNGSTABELLE

RIEMEN

	Problem	Mögliche Ursache	Lösung
RIEMENBEDINGTE GERÄUSCHE	Schleifendes Geräusch	Beschädigte Lager	Ersetzen, fluchten und schmieren
	Ungewöhnlich lauter Antrieb	Falscher Riemen Abgenutzte Scheiben Schmutz auf Rillen	Richtige Riemengröße verwenden Scheiben ersetzen Scheiben reinigen, Schutz verbessern Rost, Farbe oder Schmutz aus Rillen entfernen
VIBRATIONEN	Riemen flattern	Zu geringe Riemen spannung Falsche Riemen sätze Nichtfluchtende Scheiben	Nachspannung Neuen Riemen satz montieren Scheiben fluchten
	Übermäßige Vibration im Antriebssystem	Falscher Riemen Schlechte Maschinen- oder Ausrüstungskonstruktion Scheiben herausgesprungen Lose Antriebskomponenten	Richtiges Riemenprofil für Scheibe verwenden Struktur und Klammern für richtige Straffheit prüfen Scheibe ersetzen Maschinenteile, Schutzvorrichtungen, Motorenhalterungen, Motorenpolster, Buchsen, Klammern und Gehäuse auf Stabilität, angemessene Konstruktionsstärke, richtige Wartung und Montage prüfen
PROBLEME BEI VERBUNDKEILRIEMEN	Deckband-Ablösung	Abgenutzte Scheiben Falscher Rillenraum	Scheiben ersetzen Scheibenrillen messen und Standard-scheiben ersetzen
	Deckband des Riemens abgenutzt oder beschädigt	Schutzvorrichtung behindert Funktionsstörung oder Beschädigung der Außenspannrolle	Schutzvorrichtung prüfen Außenspannrolle reparieren oder ersetzen
	Verbundkeilriemen löst sich von Antrieb	Verschmutzte Scheiben	Rillen reinigen Einzelriemen verwenden, um Schmutz in Rillen zu vermeiden
	Ein oder mehrere Rippen laufen außerhalb der Scheibe	Nichtfluchtung Zu geringe Spannung	Antrieb neu fluchten Nachspannen

PROBLEM- / LÖSUNGSTABELLE

RIEMEN / PERIPHERIE

	Problem	Mögliche Ursache	Lösung
PROBLEME MIT SCHEIBEN	Gebrochene oder beschädigte Scheibe	Falsche Scheibenmontage	Buchsenbolzen nicht über empfohlene Drehmomente hinaus anziehen
		Falsche Riemenmontage Übermäßige Umfangsgeschwindigkeit	Riemen nicht auf Scheiben hebeln Scheibenumfangsgeschwindigkeit unter empfohlenen Höchstwerten halten
	Verschmutzung	Fremdkörper im Antrieb	Angemessene Schutzvorrichtung für Antrieb benutzen
	Starker, schneller Rillenverschleiß	Übermäßige Riemenspannung	Nachspannen, Antriebskonstruktion prüfen
Sand oder andere Verschmutzung		Reinigen und Antrieb so gut wie möglich schützen	

	Problem	Mögliche Ursache	Lösung
PROBLEME MIT ANTRIEBSKOMPONENTEN	Verbogene oder gebrochene Welle	Extreme Riemenüberspannung Überdimensionierter Antrieb*	Nachspannen Antriebskonstruktion prüfen, evtl. kleinere oder weniger Riemen montieren
		Versehentlicher Schaden Fehler in Maschinenkonstruktion	Schutzvorrichtung neu berechnen Maschinenkonstruktion prüfen
	Beschädigte Schutzvorrichtung	Versehentlicher Schaden oder schlechte Konstruktion der Schutzvorrichtung	Reparieren, auf Haltbarkeit auslegen
HEISLAUFENDE LAGER	Überspannter Antriebsriemen	Abgenutzte Rillen, Riemen liegt auf und überträgt keine Kraft, wenn er nicht überspannt wird	Scheiben ersetzen Antrieb sachgemäß spannen
		Falsche Spannung	Nachspannen
	Zu kleine Scheibendurchmesser	Vom Motorenhersteller angegebene Scheibendurchmesser wurden nicht beachtet	Antrieb neu berechnen
	Schlechter Zustand der Lager	Überdimensionierte Lager	Lager prüfen
		Schlechte Lagerwartung	Lager fluchten und schmieren
Scheiben sitzen zu weit vorne auf der Welle	Fehler oder Hindernis	Scheiben möglichst nah an den Lagern positionieren Hindernisse beseitigen	
Riemenschlupf	Zu geringe Antriebsspannung	Nachspannen	

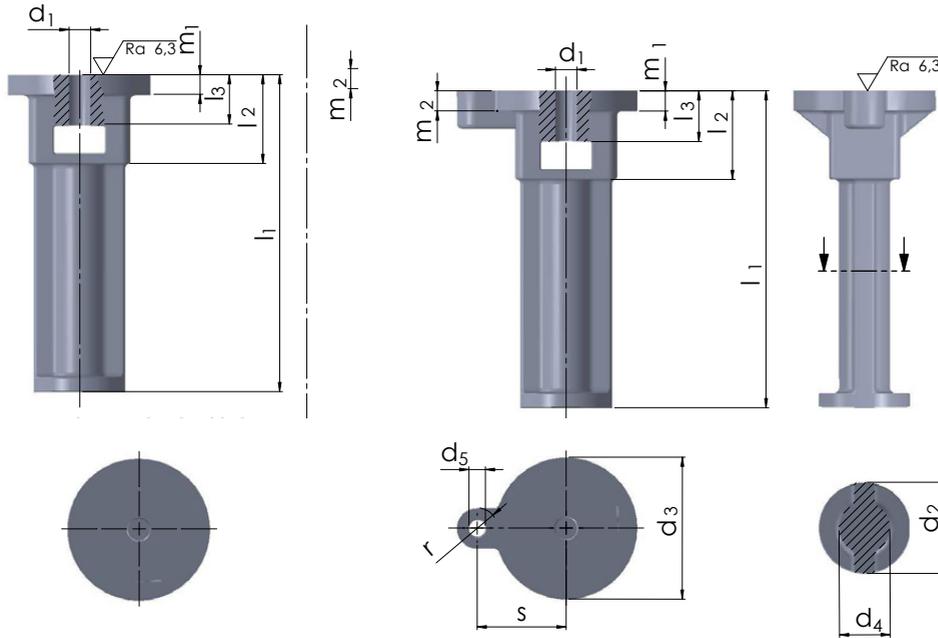
* Zu viele oder zu breite Antriebsriemen können den Motor oder die treibenden Wellen stark belasten. Das kann dann eintreten, wenn Belastungsanforderungen für einen Antrieb gesenkt werden, die Riemen aber nicht dementsprechend neu berechnet werden. Das kann ebenfalls eintreten, wenn ein Riemen zu hoch berechnet wurde. Die durch die Riemenspannung entstehenden Kräfte sind zu groß für diese Wellen.

EINBAUANLEITUNG

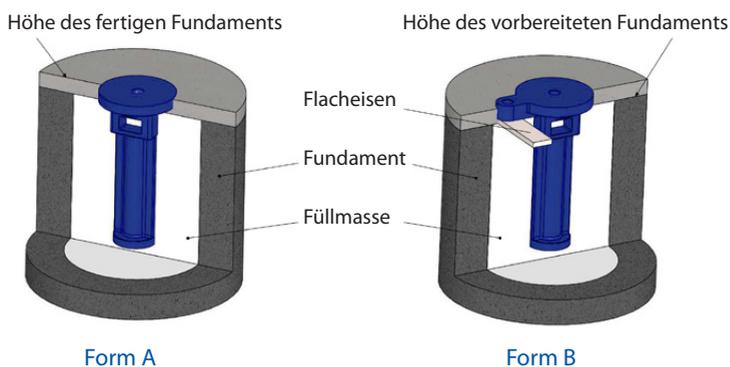
FUNDAMENTKLÖTZE

Die Fundamentklötze entsprechen in ihren Funktionsmaßen der DIN 799. Der verwendete Werkstoff ist **EN-GJL 200** nach DIN EN 1561.

Zum Einbau sind Fundamentklötze ohne Anstrich zu verwenden. Im vorbereiteten Betonboden sind Aussparungen entsprechender Größe in Anlehnung an die DIN 799 anzubringen, in denen die Fundamentklötze vergossen werden können. Um das Eindringen von Beton oder Mörtel in die Gewinde zu vermeiden, können diese verklebt oder mit Fett gefüllt werden. Zum Verfüllen der Aussparungen sollte Beton einer gleichen Festigkeits- und Körnungsklasse Verwendung finden wie für die umgebenden Betonflächen.



D1	L1	D3	D5	L2	L3	m1	m2
M 10	125	56	M 8	35	20	8	16
M 12	150	72	M 12	40	22	10	20
M 16	180	85		50	25	12	
M 20	200	100		56	28	14	
M 24	250	125	M 16	70	36	18	25
M 30	280	140		79	40	20	30
M 36	340	180	M 20	100	50	25	25
M 42	425	225		120	60	28	30
M 48	475	250		M 24	129	64	30



Form A
Standardform ohne seitliche Gusslasche
(Nocken)

Form B
Ausführung mit Lasche (Nocken) für Gewinde
und Justierschraube

EINBAU-UND BETRIEBSANLEITUNG

MOTORSPANNSCHIENEN

1. Beschaffenheit

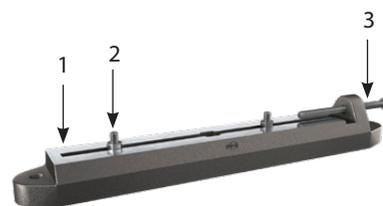
Werkstoff der Spannschiene: EN-GJL-200 nach DIN EN 1561. Befestigungsschrauben für Maschine sowie Spannschrauben werden mitgeliefert.

Steinschrauben mit Sechskantmutter zur Verankerung sind gesondert zu bestellen.

2. Sicherheitshinweise

Sich lösende Schrauben sind eine große Gefahrenquelle. Daher ist unbedingt darauf zu achten, dass die vorgeschriebenen Schrauben-Anzugsmomente eingehalten und von Zeit zu Zeit überprüft werden!

Nachstarbeiten niemals bei laufender Maschine vornehmen! Es ist darauf zu achten, dass der Maschinenhauptschalter gegen unbeabsichtigtes Wiedereinschalten abgesichert ist.



- 1 Spannschiene
- 2 Befestigungsschraube und -mutter
- 3 Spannschraube

3. Befestigung der Spannschiene

Bei der Fundamentverschraubung ist sicherzustellen, dass die Schrauben festsitzen, d. h. nach entsprechender Anbindezeit ist die Festigkeit zu überprüfen, ehe die Steinschrauben fest angezogen werden.

Bei Verschraubung auf Rahmen, Platten o. ä. sind Spannschienen mit bearbeiteter Unterseite zu verwenden, damit Verspannungsbrüche vermieden werden. Die Auflageflächen müssen eben und gut ausgerichtet sein. Die Verbindungsschrauben dürfen sich nicht mit drehen. Zumindest muss genügend Platz für den Schraubenschlüssel vorhanden sein.

3.1 Spannschienen-Anordnung

Der Motorfuß-Abstand X ist einzuhalten. Spannschrauben-Anordnung nach Abb. 1. Es ist darauf zu achten, dass die Spannschienenparallel zueinander gesetzt werden. Die maximale Parallelabweichung sollte $X \pm 1$ mm nicht überschreiten. Die Höhe zueinander kann mittels Wasserwaage überprüft werden.

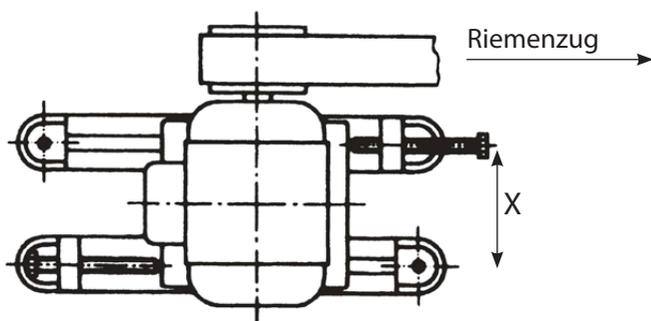


Abb. 1

EINBAU-UND BETRIEBSANLEITUNG

MOTORSPANNSCHIENEN

3.2. Spannschienen-Ausführungen

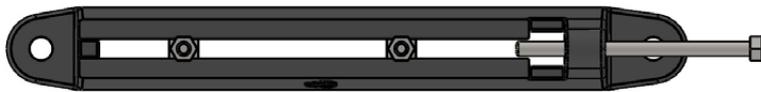


Abb. 2

Leichte Ausführung A bis 650 mm und DIN 42923-Ausführung bis 500 mm

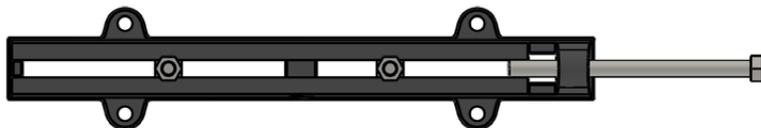


Abb. 3

Leichte Ausführung B von 700 - 1.500 mm und DIN 42923-Ausführung von 630 - 1.000 mm

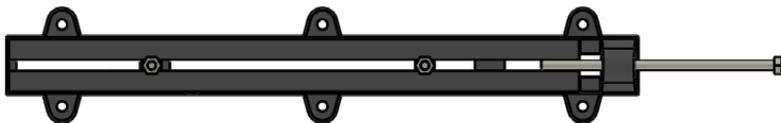


Abb. 4

Leichte Ausführung C von 1.600 - 2.200 mm und DIN 42923-Ausführung - 1.250 mm

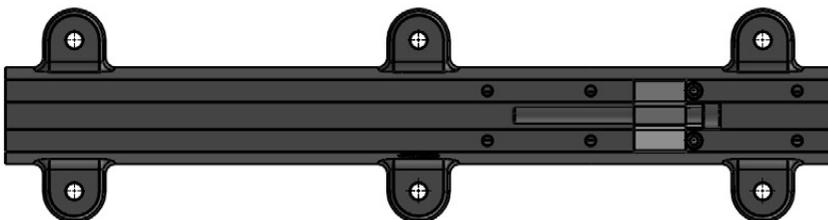


Abb. 5

Schwere Ausführung WEN 40.003

4. Befestigung des Motors

Der Motor wird auf die Spannschienen gesetzt und die Befestigungsmuttern nur so weit angezogen, dass der Motor zunächst noch verschiebbar bleibt. Über die Spannschrauben wird der Motor genau ausgerichtet. Bei z. B. Riemen- oder Kettentrieben wird die erforderliche Vorspannung eingestellt (Lieferantenangaben beachten). Dann werden die Befestigungsmuttern fest angezogen.

PRODUKTÜBERSICHT

AUSZUG

Antriebsscheiben

Keilriemenscheiben | Flachriemenscheiben | Schwungscheiben | Gitterscheiben | Zahnriemenscheiben
Gummierte Scheiben | Geteilte Scheiben | Aluminium Scheiben



Antriebstechnik Zubehör

TaperLock Spannbuchsen | Motorspannsysteme | Industrieriemen | Antriebsriemen Messtechnik | Gummifederelemente | Schwingelemente | Spannelemente | Fundamentklötze | Wellen und Walzen



Neugierig geworden?

Weitere Informationen auf www.luetgert-antriebe.de

