Montageanleitung

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Überprüfen Sie den Lieferumfang mit Hilfe der Stückliste. 2. Erhitzen Sie das Zahnrad auf 190°C/463,15K. Die Abtriebswelle soll auf 74,35°C/198,8K gekühlt werden. Bei diesen Temperaturen können Zahnrad und Welle gefügt werden. Das Zahnrad muss auf den Wellendurchmesser 217mm angebracht werden. Lassen Sie das Bauteil nun auskühlen. |  |
| 1. Legen Sie nun die Abtriebswelle mit aufgepresstem Zahnrad in die dafür vorgesehene Gehäuseöffnung wie im nebenstehenden Bild zu sehen. |  |
| 1. Legen Sie die obere Gehäusehälfte auf die Untere. Stecken Sie die zwei Sicherungsstifte in die Bohrungen am Gehäuseflansch. Schrauben Sie danach die zwölf M10x60 Flanschschrauben in das Gehäuse indem Sie auf jede Schraube eine Unterlegscheibe stecken und diese dann durch die Bohrungen im Gehäuse. Stecken Sie von unten wieder eine Unterlegscheibe auf die Schraube und eine M10 Mutter. Ziehen Sie diese mit einem Anziehdrehmoment von 32 Nm fest. |  |
| 1. Stecken Sie jeweils die Stützringe auf die TIMKEN Lager. |  |
| 1. Nun können die Stützringe mit dem Lager auf die Abtriebswelle mit Hilfe einer geeigneten Vorrichtung angebracht werden. Die Kugellager sollen bis zum Gehäuseanschlag eingeschoben werden. Achten Sie bei den Stützringen darauf, dass die Ölzulaufbohrung nach oben zeigt. Stecken Sie die Stifte in die vorgesehenen Bohrungen auf die Stützringe. |  |
| 1. Die Dichtung wird montiert, indem man zuerst die Labyrinthdichtung (Wellenseite) auf den Durchmesser 75mm schiebt. Das Gegenstück der Labyrinthdichtung wird daraufhin mit zwölf M10x40 Schrauben montiert. Zwischen Dichtung und Gehäuse müssen die Laminumringe miteingeschraubt werden. |  |
| 1. Schrauben Sie die vier M20x120 Ankerschrauben in das Gehäuse. Befestigen Sie diese mit den dafür vorgesehenen Muttern. Verwenden Sie oben und unten Unterlegscheiben. |  |
| 1. Schieben Sie die Antriebswelle in die im Gehäuse vorgesehene Öffnung. |  |
| 1. Um die Welle auszurichten pressen Sie das Axiallager auf das kurze Ende der Welle auf, bis es am Gehäuseabsatz anschlägt. Der vorher in die Gehäusenut eingelegte Sicherungsstift soll in die Nut des Außenringes des Axiallagers passen und als Verdrehsicherung für denselben dienen. |  |
| 1. Bevor Sie das Zylinderrollenlager NU215 einbauen, muss der Distanzring auf das Axiallager gebracht werden. Achten Sie darauf, dass die Nuten in Richtung Axiallager und nach oben zeigen, um den Ölfluss zu gewährleisten. Die Lage des Distanzringes wird durch einen Sicherungsstift sichergestellt, den Sie nach der Platzierung des Distanzringes in die dafür vorgesehene Bohrung stecken. |  |
| 1. Das Zylinderrollenlager NU215 kann nun, wie im Bild zu sehen ist, eingebaut werden. |  |
| 1. Schrauben Sie mit drei M8x20 Schrauben die Lagersicherung auf die Antriebswelle fest. Ziehen Sie die Schrauben mit einem Anziehdrehmoment von 32 Nm fest. |  |
| 1. Schrauben Sie den Deckel der Antriebswelle mit acht M10x40 Schrauben mit einem Anziehdrehmoment von 32 Nm fest. |  |
| 1. Das Lager NU2215 wird auf der anderen Seite des Ritzels aufgepresst. Genau wie das Axiallager muss es innen am Gehäuse anschlagen. |  |
| 1. Montieren Sie auf die Antriebswelle auf die Seite des eben eingebauten Lagers die Dichtung.   Gehen Sie dabei vor, wie bei der Montage der Dichtung auf der Abtriebswelle. |  |
| 1. Nach dem Einbau wird die Drehmomentstütze angeschraubt. Hierzu verwenden Sie die M20x120 Schrauben. Stecken Sie die Schrauben durch die Bolzen und die Anbindung der Drehmomentstütze. Befestigen Sie diese mit den dafür vorgesehenen Muttern. Verwenden Sie oben und unten Unterlegscheiben. |  |
| 1. Das Ölschauglas wird von Hand angedrückt, eventuell mit Hilfe einer Zwischenlage mit dem Hammer eingeschlagen. |  |
| 1. Neben dem Ölschauglas wird ein Magnetstopfen eingeschraubt. |  |
| 1. Schrauben Sie den Öleinflussdeckel an. |  |
| 1. Schrauben Sie als letzten Schritt das Entlüftungsschraube auf die Oberseite des Gehäuses. |  |