

Gebrauchsanleitung

FLÜSSIGKEITSKUPPLUNGEN

Kupplungsausführung:

KCP: 11-24
CKCP: 12-24
KCM: 7-34
CKCM: 12-34

Scheibenausführung:

KSD: 7-24

Diese Anweisungen müssen vor dem Einbau oder Betrieb gründlich durchgelesen werden.

BESCHREIBUNG

Eine Flüssigkeitskupplung ist eine hydrokinetische Kraftübertragungsvorrichtung mit drei Hauptbestandteilen:

1. Antriebslaufrad (Pumpe), montiert auf der Eingangswelle.
2. Abtriebslaufrad (Turbine), montiert auf der Ausgangswelle.
3. Abdeckung, mit Flansch und Öldichtung, montiert am Abtriebslaufrad.

Die ersten beiden Bestandteile können sowohl als Pumpe als auch als Turbine arbeiten. Die Laufräder arbeiten wie eine Kreiselpumpe und eine Hydraulikturbine. Der Antrieb der Pumpe (z. B. Elektromotor, Dieselmotor) überträgt kinetische Energie auf das Öl in der Kupplung. Das Öl bewegt sich durch Zentrifugalkraft über die Turbinenschaufeln in Richtung Kupplungsaußenseite. Dadurch wird die kinetische Energie aufgenommen und ein Drehmoment erzeugt, das immer gleich dem Eingangsdrehmoment ist und dadurch die Ausgangswelle dreht. Verschleiß ist praktisch vernachlässigbar, da es keinen mechanischen Kraftschluss gibt. Abb. 1 zeigt ein Beispiel einer Flüssigkeitskupplung und deren Hauptkomponenten:

1. Eingang (Motorwelle)
2. Ausgang (angetriebene Welle)
3. Flüssigkeitskupplung
4. Kupplung in PARA-FLEX® PH-Ausführung

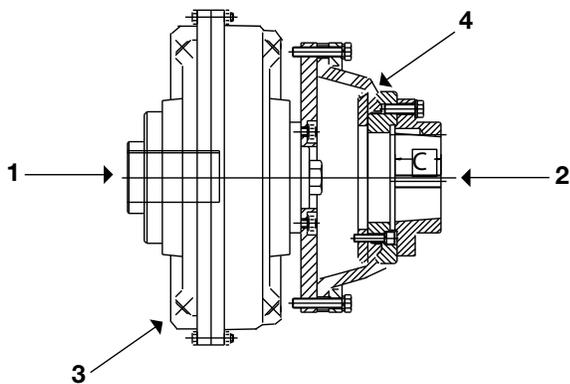


Abb. 1 – KCP Flüssigkeitskupplung

Warnung: Auf Grund der möglichen Unfallgefahr für Personen und der Gefahr von Sachschäden bei unsachgerechtem Umgang mit den Produkten, ist es wichtig die korrekten Verfahren zu befolgen. Produkte müssen den technischen Informationen im Katalog entsprechend benutzt werden. Korrekte Einbau-, Instandhaltungs- und Betriebsverfahren müssen befolgt werden. Die Anweisungen in der Gebrauchsanleitung müssen befolgt werden. Inspektionen müssen nach Bedarf durchgeführt werden, um unter den gegebenen Bedingungen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Angemessene Schutzabdeckungen oder andere geeignete Schutzvorrichtungen sind eventuell erforderlich oder können durch behördliche Sicherheitsvorschriften vorgeschrieben sein; sie werden weder von der Baldor Electric Company geliefert noch fallen sie in den Verantwortungsbereich der Baldor Electric Company. Diese Baugruppe und die zugehörigen Ausrüstungen müssen von qualifiziertem Personal, das mit der Konstruktion und der Funktionweise aller Systemkomponenten sowie den damit verbundenen Verfahren vertraut ist, eingebaut, eingestellt und gewartet werden. Bei Risiken für Personal oder Sachanlagen muss eine Haltevorrichtung als integriertes Teil einer angetriebenen Anlage über die Untersetzungsgetriebe-Abtriebswelle hinaus vorgesehen werden.

EINBAU/ZERLEGEN

Modell KCP/CKCP:

Diese Kupplung besteht aus zwei Abschnitten: einem Flüssigkeitskupplungskreislauf (Modell CKCP verfügt über eine Verzögerungskammer) und einer PARA-FLEX® Kupplung aus einem a PARA-FLEX PH Hochgeschwindigkeits-Element und der PS Baugruppe mit TAPER-LOCK® Buchse. Der Einbau erfolgt in dieser Reihenfolge:

1. Den Abstand zwischen den Wellenenden (B.S.E.) für die Antriebs- und Abtriebsmaschine einstellen (Tabelle 1).

Tabelle 1

| Größe | Flüssigkeitskpl. Bohrungsgröße | BSE | |
|-------|--------------------------------|-------|-------|
| | | KCP | CKCP |
| 11 | 1,625 | 6,26 | – |
| | 1,875 | 5,64 | – |
| 12 | 1,625 | 6,21 | 8,87 |
| | 1,875 | 5,59 | 8,25 |
| 13 | 1,875 | 7,46 | 9,82 |
| | 2,125 | 6,83 | 9,19 |
| 15 | 2,375 | 6,21 | 8,57 |
| | 2,375 | 9,86 | 12,54 |
| 17 | 2,875 | 9,24 | 11,92 |
| | 2,875 | 7,86 | 10,54 |
| 19 | 2,375 | 10,11 | 13,26 |
| | 2,875 | 8,73 | 11,88 |
| 21 | 3,375 | 8,11 | 11,26 |
| | 2,375 | 10,11 | 13,26 |
| 24 | 2,875 | 8,73 | 11,88 |
| | 3,375 | 8,11 | 11,26 |
| 24 | 2,375 | 11,79 | 15,73 |
| | 3,375 | 10,54 | 14,48 |
| | 3,875 | 10,29 | 14,23 |

HINWEIS: Die BSE-Einstellung muss auf dem Sockel markiert werden, auf dem der Motor montiert wird. Die Flüssigkeitskupplung ist größer als der Platz zwischen den Wellenenden. Sie kann erst nach dem Anzeichnen und Versetzen des Motors nach hinten eingebaut werden, wenn ausreichend Platz geschaffen wurde.



Zum Einbau der Flüssigkeitskupplung KCP und CKCP muss eventuell ein Gewinde in die Motorwelle geschnitten werden. Werte dazu sind in Tabelle 2 zu finden.

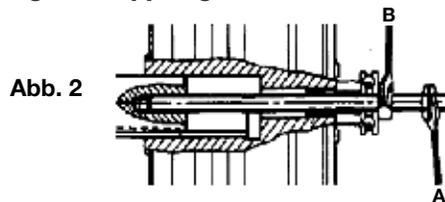
Tabelle 2

| Größe | Flüssigkeitskpl. Bohrungsgröße | Montagegewinde | Gehäusegewinde für Demontage | KCP minimale Stangenlänge | CKCP minimale Stangenlänge | KSD minimale Stangenlänge | Motorwellen-Lochtiefe | Motorwellen-Gewindetiefe |
|-------|--------------------------------|----------------|------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------|--------------------------|
| 11 | 1,625 1,875 | 1/2-13 UNC | 3/4-10 UNC | 12 | - | - | 2,25 | 1,5 |
| 12 | 1,625 1,875 | | | 12 | 14 | - | 2,25 | 1,5 |
| 13 | 1,875 2,125 2,375 | | | 12 | 15 | - | 2,25 | 1,5 |
| 15 | 2,125 2,375 2,875 | 3/4-10 UNC | 7/8-9 UNC | 15 | 17 | 20 | 2,25 | 1,75 |
| 17 | 2,375 2,875 3,375 | | | 15 | 18 | 23 | 2,5 | 2 |
| 19 | 2,375 2,875 3,375 | 7/8-9 UNC | 1-1/4-7 UNC | 15 | 18 | 23 | 2,5 | 2 |
| 21 | 2,375 3,375 | | | 17 | 21 | 25 | 2,5 | 2 |
| 24 | 2,875 3,375 3,875 | | | 17 | 21 | 27 | 2,5 | 2 |

HINWEISE: BEI GRÖSSEN 11-13 MUSS DIE WELLE NICHT MIT EINEM GEWINDE VERSEHEN WERDEN.

Wenn die Motorwelle angebohrt und ein Gewinde geschnitten wird, die Gewindestange auf die Motorwelle schrauben, den Wellenkeil in die Motorwelle einsetzen und das Montageverfahren in Schritt 2 befolgen.

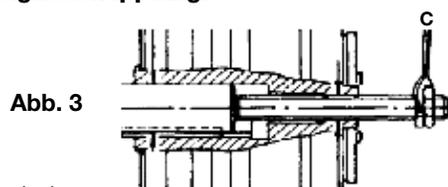
2. Einbau der Flüssigkeitskupplung:



Die Kupplung mit der Gewindestange wie dargestellt in Abb. 1 und zwei Schraubenschlüsseln (Schraubenschlüssel A halten und B drehen) auf die Motorwelle aufziehen. Zur guten Montage müssen die Wellen sauber und gratfrei sein. Die Passflächen mit Öl oder Gleitmittel beschichten. Hinweis: Bei Heißmontage (nicht empfehlenswert) darf die Temperatur nicht höher als 90 °C sein, da dies permanente Schäden an den Öldichtungen verursacht. Schraubenschlüssel B festziehen, bis das Motorwellenende komplett auf der Kupplungsbohrung sitzt. Die zwei Feststellschrauben auf der Flüssigkeitskupplung festziehen, um diese zu sichern. Die Gewindestange entfernen.

Wichtiger Hinweis: Die Kupplung KCP/CKCP immer so montieren, dass die Flüssigkeitskupplung an der Antriebsseite (Motorseite) liegt.

3. Ausbau der Flüssigkeitskupplung:

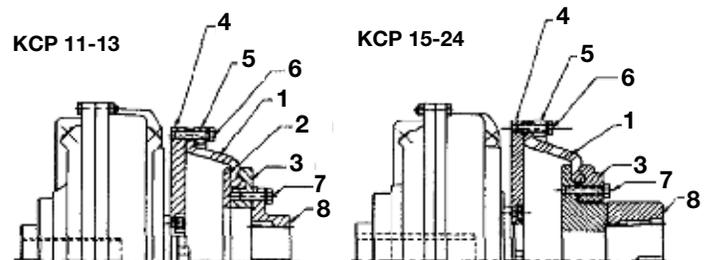


Die Sicherungsschrauben lockern. Die Demontage-Gewindestange C (nicht die Gewindestange zur Montage) an der Rückseite der Flüssigkeitskupplung aufschrauben (Abb. 3). Die Stange weiter auf die Motorwelle aufschrauben. Dadurch wird das Gehäuse der Flüssigkeitskupplung von der Motorwelle abgezogen.

Bei Modellen KSD mit Klemmbuchse (Größen 7 bis 13) wie folgt vorgehen:

1. Die Sechskantschrauben entfernen, mit denen die Klemmbuchse montiert ist.
2. Das Gehäuse der Flüssigkeitskupplung mit einem Gummihammer anschlagen. Die Flüssigkeitskupplung muss von der Motorwelle losbrechen.
3. Die Baugruppe aus Eingangswelle und Kupplung mit Scheibe vom Motorwellenadapter abbauen. Die Scheibe von der Scheibennabe abziehen.

4. Die PARA-FLEX® Kupplung an der Flüssigkeitskupplung und der angetriebenen Maschine anbauen:



- 1 ELASTISCHES ELEMENT
- 2 INNERER KLEMMRING
- 3 ÄUSSERER KLEMMRING
- 4 ADAPTERPLATTE DER FLÜSSIGKEITSKUPPLUNG
- 5 SCHRAUBENRING
- 6 SCHEIBENMONTAGESCHRAUBEN
- 7 KLEMMRINGSCHRAUBEN
- 8 DISTANZSTÜCKNABE

Abb. 4

Die Adapterplatte (4) mit der Flüssigkeitskupplung verbinden. Für Größen 11 und 12 der Ausführungen KCP/CKCP die Muttern an der Adapterplatte auf ein Drehmoment von 24,4 Nm festziehen. Für Größen 13, 15, 17 und 19 auf ein Drehmoment von 48 Nm festziehen. Für Größen 21 und 24 auf ein Drehmoment von 133 Nm festziehen.

Vor dem Einbau des elastischen Elements den Schraubenring über den Flansch schieben und auf der Welle aufliegen lassen. Die Klemmringschrauben und den inneren Klemmring entfernen. Den inneren Klemmring in das Element einsetzen und am Flansch anbringen, indem der Wulst des Elements in den Flansch eingearbeitet wird. Die Klemmringschrauben abwechselnd und gleichmäßig auf die in Tabelle 3, Spalte A angegebenen Drehmomentwerte festziehen. Bei Kupplungsgrößen 15 bis 24 den äußeren Klemmring entfernen und auf der Welle ablegen. Die Distanzstücknabe am Klemmring (äußerer Klemmring für Größen 11-13 und innerer Klemmring für Größen 15-24) befestigen. Auf die Werte in Tabelle 3, Spalte D festziehen. Die TAPER-LOCK Buchse in den Flansch einbauen. Das Element am Flansch drehen und den Klemmring und die Schrauben zusammenbauen.

Den Schraubenring und die Schrauben in Position bringen. Die Schrauben durch den Schraubenring und das Element sowie durch die Adapterplatte der Flüssigkeitskupplung festziehen. Die Schrauben abwechselnd und gleichmäßig auf die in Tabelle 3, Spalte B angegebenen Werte festziehen.

Tabelle 3

| Flüssigkeitskupplung Größe | Kupplungsgröße | Flansch-Montagegröße | Anzugsmoment (Nm) A | | (Nm) B | (Nm) D | E | |
|----------------------------|----------------|----------------------|---------------------|----------------|--------|--------|-------|-------|
| | | | Stahl-flansche | Eisen-flansche | | | | |
| 11 | KCP/CKCP | PH 96 | PX 80 | 32,8 | 32,8 | 33,9 | 33,9 | 0,025 |
| 12 | KCP/CKCP | PH 116 | PX 100 | 54,2 | 54,2 | 40,7 | 33,9 | 0,030 |
| 13 | KCP/CKCP | PH 131 | PX 110 | 54,2 | 54,2 | 47,5 | 33,9 | 0,035 |
| 15, 17, 19 | KCP/CKCP | PH 172 | PX 140 | 130 | 122 | 67,8 | 81,3 | 0,045 |
| 21, 24 | KCP/CKCP | PH 192 | PX 160 | 130 | 244 | 88,1 | 146,4 | 0,050 |

Tabelle 4 – Empfohlener Drehmomentwert für Feststellschraube

| Größe | Drehmoment (max.) |
|-----------|-------------------|
| ¾–10 UNC | 339 Nm |
| 7/8–9 UNC | 474,5 Nm |

Tabelle 5 – Empfohlener Drehmomentwert für verschraubte Scheiben

| Menge | Größe | Drehmoment |
|-------|-------|------------|
| 12 | M10 | 40,7 Nm |
| 8 | M14 | 81,4 Nm |

5. Wellenausrichtung der PARAFLEX® Hochgeschwindigkeitskupplung prüfen:

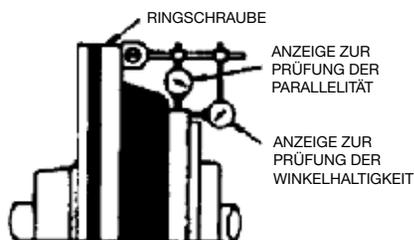


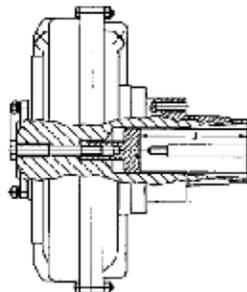
Abb. 5

Auch wenn die Wellen nach der Montage perfekt gefluchtet sind, entsteht beim Betrieb gewöhnlich eine parallele und winkelige Fehlausrichtung, da sich Antriebs- und Abtriebsmaschinen verschieben können. Es muss sowohl die parallele als auch die winkelige Ausrichtung geprüft werden, indem die Montagemarkierungen in der Nähe des AD des Flansches inspiziert werden (siehe oben). Dabei muss die Kupplung um 360° gedreht werden. Für eine gute Montage darf keiner der Messwerte größer als der Wert in Spalte E von Tabelle 3 sein. Beide Ausrichtungen müssen nach der Korrektur noch einmal geprüft werden.

Einbau:

Modell KSD:

Abb. 6



Diese Flüssigkeitskupplung muss am Ende einer Antriebswelle mit einer Scheibe eingebaut werden, die auf der Flüssigkeitskupplung montiert ist.

Größen 7 bis 13 werden mit einer Adapterklemmbuchse geliefert. Der Einbau erfolgt in dieser Reihenfolge:

1. Den Wellenkeil bündig mit dem Ende der Antriebswelle einbauen.
2. Die Scheibe an der Flüssigkeitskupplungsnahe anbringen, die Buchsen-Sechskantschrauben korrekt festziehen (siehe empfohlene Drehmomentwerte).
3. Die Kupplungsbaugruppe auf der Antriebswelle montieren (der geschlitzte Adapter muss eventuell freigegeben werden, indem auf die lockere mittlere Sechskantschraube gedrückt wird). Sicherstellen, dass der geschlitzte Adapter nicht auf einem Radius oder einer Schulter auf der Antriebswelle aufreitet. Hinweis: Die Welle muss mindestens 63,5 mm in den geschlitzten Adapter hineinreichen.
4. Die Klemmbuchsen-Sechskantschraube festziehen.

VORSICHT: Die Flüssigkeitskupplung wird am Ende einer Welle montiert und es ist wichtig, dass eine Schutzvorrichtung angebracht wird.

Größen 15 bis 24 werden ohne Klemmbuchse geliefert. Der Einbau erfolgt in dieser Reihenfolge:

1. Zum Einbau der Flüssigkeitskupplung KCP und CKCP muss die Motorwelle eventuell mit einem Gewinde versehen werden. Werte dazu sind in Tabelle 2 zu finden.
2. Die Flüssigkeitskupplung mit der Gewindestange wie dargestellt in Abb. 2 auf die Motorwelle aufsetzen und die Kupplung mit zwei Schraubenschlüsseln (Schraubenschlüssel A halten und B drehen) auf die Motorwelle aufziehen.
3. Nach dem sie sitzt, muss sie mit der Feststellschraube gesichert werden. Das Gewinde der Feststellschraube muss das in Tabelle 2 für den Einbau vorgeschriebene Gewinde sein.

Zur guten Montage müssen die Wellen sauber und gratfrei sein. Die Passflächen mit Öl oder Gleitmittel beschichten.

Zum AUSBAU: Siehe Abschnitt 3 auf Seite 2.

Modell KCM, CKCM:

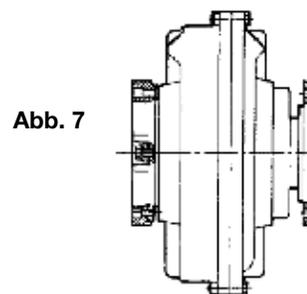


Abb. 7

Diese Kupplung ist eine Komplettbaugruppe, die zwischen den beiden Hälften einer elastischen Kupplung mit doppelt eingreifenden Zahnradzähnen eingebaut wird. Die Schrauben der getriebeseitigen Kupplungshälften müssen mit einer Haube abgedeckt sein (nicht die Ausführung mit freiliegenden Schrauben). Der Einbau erfolgt in dieser Reihenfolge:

1. Den Abstand zwischen der Antriebs- und Abtriebswelle gemäß der Tabelle unten einstellen.
2. Die getriebeseitige Kupplungshälfte auf den Wellen anbringen.
3. Die Wellen auf 0,030 TIR fluchten.
4. Die Flüssigkeitskupplung einbauen.
5. Die Kupplungsschrauben auf das Drehmoment anziehen, das in der Gebrauchsanleitung der getriebeseitigen Kupplung vorgeschrieben ist.

Tabelle 6 – BSE-Abstand für Kupplungen KCM/CKCM

| Größe | Mittenabstand KCM | Mittenabstand CKCM | Größe der getriebeseitigen Kupplung |
|-------|-------------------|--------------------|-------------------------------------|
| 7 | 5,63 | – | 201 |
| 8 | 5,83 | – | 201 |
| 9 | 7,09 | – | 201½ |
| 11 | 7,44 | – | 201½ |
| 12 | 7,91 | 10,55 | 201½ |
| 13 | 8,31 | 11,28 | 201½ |
| 15 | 10,04 | 13,15 | 202½ |
| 17 | 10,04 | 13,27 | 202½ |
| 19 | 10,04 | 13,27 | 202½ |
| 21 | 12,78 | 16,80 | 202½ |
| 24 | 12,78 | 16,80 | 202½ |
| 27 | 14,70 | 20,96 | 203½ |
| 29 | 15,84 | 22,10 | 203½ |
| 34 | 18,79 | 25,21 | 204 |

HINWEIS: Der Eingangsseitenflansch der Flüssigkeitskupplung hat Glättlöcher für die Schrauben der getriebeseitigen Kupplung; der Ausgangsseitenflansch hat Gewindelöcher. Die Baugruppe Flüssigkeitskupplung wird mit zwei Zubehörteilsätzen geliefert. Diese Sätze enthalten Schrauben, Muttern, Sicherungsscheiben und Dichtungen.

FÜLLANWEISUNGEN

Serien KCP, KSD, KCM:

Flüssigkeitskupplungen werden nicht im Werk gefüllt. Es muss das korrekte Füllverfahren befolgt werden:

1. Wenn die Flüssigkeitskupplung horizontal montiert ist, die Kupplung so drehen, dass die Markierung X im Gehäuse obenaufliegt (maximale Füllung). Das stellt sicher, dass sich der Einfüll-/Füllstandsverschluss, Teil 13, im korrekten Winkel befindet, wie in Abb. 8 dargestellt.
2. Das Öl einfüllen, bis es aus der Einfüllöffnung austritt. Beim Einfüllen die Kupplung entlang ihrer Achse behutsam hin und her wiegen, um sicherzustellen, dass die gesamte Luft austritt. Tabelle 7 zeigt verschiedene Ölmenigen für unterschiedliche Füllungen. Das Füllverfahren für diese durchschnittlichen Füllungen ist das gleiche wie oben. In allen Fällen muss die Nummer oben auf der Kupplung liegen.
3. Um sicherzustellen, dass während des Kupplungsbetriebs kein Öl aus der Kupplung austritt, das Gewinde des Öleinfüllverschlusses mit Gewindesicherungsmittel versehen.
4. Die verschiedenen Füllungen X-1-2-3-4 können nach Maßgabe des Benutzers verwendet werden, um eine bessere Kupplungsleistung zu erzielen. Bei der Füllung X (maximal) wird die Flüssigkeitskupplung mit minimalem Schlupf und maximalem Wirkungsgrad betrieben. Das Verhältnis von Anfahrtdrehmoment zu Nenndrehmoment hat den Maximalwert. Die Verringerung der Ölfüllmenge (1-2-3-4) hat den gegenteiligen Effekt.
5. Hoher Schlupf verringert den Wirkungsgrad und führt zum Überhitzen des Öls.
6. Die Flüssigkeitsempfehlungen sind in Tabelle 9 angegeben.
7. Die Füllmengen für vertikale Montage sind in Tabelle 7 angegeben.

Serien CKCP, CKSD, CKCM:

Flüssigkeitskupplungen der Serie CK (mit Verzögerungskammer) dienen zur Begrenzung des Verhältnisses von Anfahrtdrehmoment zu Nenndrehmoment auf 1:4. Die Begrenzung des Anfahrtdrehmoments kann durch Verringerung der Ölmenge im Arbeitskreislauf (Füllung 2-3-4) ohne Erhöhung des Schlupfwertes bei Nenndrehzahl erreicht werden. Für jede vorliegende Größe und entsprechende Füllposition in Tabelle 7 oder 8 nachschlagen.

Nach Füllen der Kupplung den Motor einschalten und prüfen, ob die Flüssigkeitskupplung vorschriftsmäßig funktioniert. Nach ca. 100 Betriebsstunden den Motor abstellen, die Fluchtung prüfen und prüfen, ob die Schrauben fest angezogen sind.

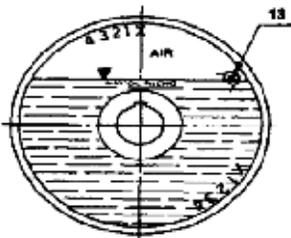


Abb. 8

Tabelle 7 - K... Serie – Ölmenge in Liter

| K... | X | 1 | 2 | 3 | 4 |
|------|------|------|------|-------|------|
| 6 | 0,5 | 0,48 | 0,45 | 0,424 | 0,39 |
| 7 | 0,92 | 0,86 | 0,8 | 0,73 | 0,65 |
| 8 | 1,28 | 1,19 | 1,1 | 1,0 | 0,9 |
| 9 | 1,95 | 1,82 | 1,7 | 1,55 | 1,4 |
| 11 | 2,75 | 2,55 | 2,35 | 2,1 | 1,85 |
| 12 | 4,1 | 3,9 | 3,6 | 3,25 | 2,9 |
| 13 | 5,2 | 4,85 | 4,45 | 4,05 | 3,6 |
| 15 | 7,65 | 7,15 | 6,6 | 6,0 | 5,4 |
| 17 | 11,7 | 10,9 | 10,0 | 9,1 | 8,2 |
| 19 | 14,2 | 13,3 | 12,3 | 11,2 | 10,0 |
| 21 | 19,0 | 17,8 | 16,4 | 15,0 | 13,5 |
| 24 | 28,4 | 26,5 | 24,6 | 22,6 | 20,5 |
| 27 | 42,0 | 39,0 | 36,0 | 33,5 | 31,5 |
| 29 | 55,0 | 51,0 | 47,0 | 44,0 | 41,5 |

Tabelle 8 – CK ... Serie
Ölmenge Liter

| CK ... | 2 | 3 | 4 |
|--------|------|------|------|
| 11 | 3,35 | 3,01 | 2,75 |
| 12 | 4,8 | 4,2 | 3,6 |
| 13 | 5,8 | 5,2 | 4,7 |
| 15 | 8,6 | 7,7 | 6,4 |
| 17 | 13,6 | 12,8 | 11,7 |
| 19 | 16,3 | 15,2 | 14,0 |
| 21 | 22,0 | 21,3 | 19,3 |
| 24 | 31,2 | 28,6 | 26,0 |
| 27 | 50,0 | 46,5 | 43,0 |
| 29 | 63,0 | 59,0 | 54,0 |

Tabelle 9 –
Flüssigkeitsempfehlungen

| Kupplung Betriebs- temperatur | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Über 71 °C | Unter 71 °C |
| SAE 10 W Detergenzienfrei | SAE 5 W Detergenzienfrei |

Für Flüssigkeiten (F) mit spezifischem Gewicht (SG)
außer Flüssigkeit (G) mit SG 0,88 bei 15,6 °C

$$\text{HD-Flüssigkeit (F)} = \text{HD-Flüssigkeit (G)} \times \frac{\text{SG-Flüssigkeit (F)}}{\text{SG-Flüssigkeit (G)}}$$

BETRIEB UND WARTUNG

1. Den Motor mehrere Male anfahren, um die Leistung der Kupplung zu prüfen. Die Maximaltemperatur darf 90 °C nicht übersteigen. Bei höherer Temperatur mit Baldor Electric, Dodge Engineering, in Greenville, SC Kontakt aufnehmen.

Hohe Betriebstemperatur des Öls kann folgende Ursachen haben:

- a) Unzureichende Ölmenge.
 - b) Aufgenommene Leistung ist höher als die Motornennleistung.
 - c) Hohe Umgebungstemperatur.
 - d) Zu häufiges Anfahren.
 - e) Lange Anfahrtdauer.
 - f) Unzureichende Luftzufuhr zur Kühlung der Kupplung. Falls die Kupplung bei engem Raumangebot betrieben wird, müssen ausreichende Lüftungsöffnungen vorgesehen werden.
2. Nach den ersten 20 Betriebstagen den Ölstand prüfen (das muss bei kaltem Öl gemacht werden). Außerdem die Befestigungsschrauben von Motor und angetriebener Maschine prüfen.
 3. Die Kupplung wird mit einem bei 143 °C (auf Anfrage 121 °C, 177 °C oder 199 °C) Verschluss geliefert. Die Verwendung dieser alternativen schmelzbaren Verschlüsse sollte für Riemenförderbänder, Brecher, Walzwerke, Mischer usw. überlegt werden, bei denen kontinuierliche Überlastzustände auftreten können. Falls der schmelzbare Verschluss bei Normalbetrieb in regelmäßigen Abständen schmilzt, sind Punkte a) bis f) oben erneut zu prüfen.
 4. Das Öl muss nach 4000 Betriebsstunden gewechselt werden.

BALDOR®

Weltweite Unternehmenszentrale

P.O. Box 2400, Fort Smith, AR 72902-2400 USA, Tel.: (1) 479.646.4711, Fax (1) 479.648.5792, International Fax (1) 479.648.5895

Dodge Produktsupport

6040 Ponders Court, Greenville, SC 29615-4617 USA, Tel.: (1) 864.297.4800, Fax: (1) 864.281.2433

www.baldor.com

