



CH SCHNECKENGETRIEBE UND SCHNECKENGETRIEBEMOTOREN



EINFÜHRUNG

Die neuen CH Schneckengetriebe von Chiaravalli Group SpA wurden entwickelt um eine Alternative zu bestehenden Getriebereihen zu bieten. Ein Produkt mit Abmessungen und technischen Features austauschbar zu anderen Anbietern, die lagermäßig bevorratet sind. Chiaravalli Group SpA garantiert das dieses neu entwickelte Produkt durch technische Änderungen variable Montagekonfigurationen, mehr Flexibilität, Service und Lieferzeiten bietet. Aus diesen Überlegungen heraus liefern wir ein Getriebe mit einem demontierbaren Motorflansch. Der Wellendichtring sitzt in dem Getriebegehäuse. Auf diese Weise vermeiden wir das Risiko eine Undichtigkeit bei Motorflanschwechsel. Die beidseitigen Flanschdeckel besitzen eine O-Ringabdichtung. Daher ist ein Austausch oder Drehen des Deckels problemlos möglich. Bei den Getriebegrößen 03 – 04 – 05 ist eine Drehung der Füße (A) möglich, ohne sie zu demontieren; Darüber hinaus stehen die Versionen mit einem P-Deckel zur Verfügung (Flansch mit Zentriersitz und Gewindebohrungen). Ermöglicht eine einfache Montage einer Drehmomentstütze. Die Schneckenwelle hat eine ZI-Evolventenverzahnung. Damit erreichen wir eine höhere übertragbare Leistung mit Reduzierung der Gehäusetemperatur. Alle Gehäuse sind in RAL 9022 Aluminiumfarbe lackiert die zum Schutz vor Alterung und einen besseren Schutz gegen Mikrolunker, die im Aluminiumgehäuse vorhanden sein können. Unsere CHPC Stirnradvorstufen sind kombinierbar mit den CH-Getrieben, um eine Untersetzung von 1:300 zu erreichen; Alle Getriebegruppen werden mit Schmiermittel gemäß folgender Tabelle geliefert. Für größere Untersetzungen besteht die Möglichkeit zwei Getriebe zu kombinieren. Entsprechende Verbindungskits stehen zur Verfügung.



SCHMIERUNG

Alle Gruppen werden mit einem synthetischen Schmiermittel wartungsfrei geliefert und kann in jeder Position montiert werden. Die Arten von Schmiermitteln sind in der Tabelle nachstehend beschrieben.

Schmiermittelöl	Umgebungstemp.	ISO	AGIP	SHELL	IP
°C ambient	-25°C/+50°C	VG 320	Telium VSF 320	Tivela oil S 320	Telium VSF

2D - und 3D-Zeichnungen auf der Website : www.chiaravalli.com
Menge, Verfügbarkeit und Preise bei ZM Antriebstechnik anfragen



ÖLFÜLLMENGEN IN LITER

CH	03	04	05	06	07	08
	0.040	0.060	0.010	0.38	0.52	0.73



MOTOR - BEFESTIGUNGSFLANSCH

Getriebe die nur mit IEC Montageflansch ausgeliefert werden, dürfen nur Motoren, deren Welle und Flansch Toleranzen zu einer "normalen Klasse" entsprechen verwendet werden, um Vibrationen und Verspannungen des Eingangslagers zu vermeiden. Motoren, geliefert von Chiaravalli Gruppe S.p.A., erfüllen diese Anforderung. Zur Erleichterung werden die IEC Motorgrößen B5 und B14 mit Angaben von Welle und dem Motor-Anschlussflansch in der folgenden Tabelle dargestellt. Beachten Sie, dass die Motor-Anschlußflansche vom Gehäuse demontierbar sind, so das es auch möglich ist, eine Welle / Flansch-Kombination zu liefern, die nicht der IEC Maßtabelle entspricht, z.B. 19/140, wodurch Anpassungsmöglichkeiten für andere nicht-genormte Motoren wie z.B. bürstenlosen oder Gleichstrommotoren montiert werden können.

MMF	056	063	071	080	090	100	112
B5	9/120	11/140	14/160	19/200	24/200	28/250	28/250
B14	9/80	11/90	14/105	19/120	24/140	28/160	28/160



GETRIEBFUSSMONTAGE

Getriebe mit angebauten Füßen können problemlos in Bauform N und V geändert werden, indem man die Flanschschrauben löst und nach Drehen der Fußflansche wieder anzieht. Bitte beachten Sie das die 4 Schrauben in Höhe der Schneckenwellen abgedichtet werden müssen. Hier handelt es sich um Durchgangsgewinde.

2D und 3D-Zeichnungen auf der Website : www.chiaravalli.com
Menge, Verfügbarkeit und Preise bei ZM Antriebstechnik anfragen



CH...



CH...P



CHE...P

CHE...

CHR...



CHR...P



CHRE...P

CHRE...



CH - CH...P 03/04/05 BEZEICHNUNG

TYPE (1)	Größe	VERSION	FLANSCH POS. (2)	i	M.M.F.	MONT. POS.
CH	03	A	1	UNTERSETZUNG SIEHE SEITE 64	63B5	UNIVERSAL
CH..P		P	2		63B14	
CHR		PF			56B5	
CHR..P		N			56B14	
CHE		V				
CHE..P						
CHRE						
CHRE..P						

TYPE (1)	Größe	VERSION	FLANSCH POS. (2)	i	M.M.F.	MONT. POS.
CH	04	A	1	UNTERSETZUNG SIEHE SEITE 65	71B5	UNIVERSAL
CH..P		P	2		71B14	
CHR		PF			63B5	
CHR..P		PFA			63B14	
CHE		N				
CHE..P		V				
CHRE						
CHRE..P						

TYPE (1)	Größe	VERSION	FLANSCH POS. (2)	i	M.M.F.	MONT. POS.
CH	05	A	1	UNTERSETZUNG SIEHE SEITE 66	80B5	UNIVERSAL
CH..P		P	2		80B14	
CHR		PF			71B5	
CHR..P		PFA			71B14	
CHE		N			63B5	
CHE..P		V			63B14	
CHRE						
CHRE..P						

62

CH - CH...P 03/04/05 BEZEICHNUNG BESTELLBEISPIEL



BESTELLBEISPIEL

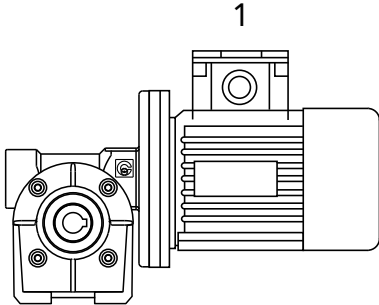
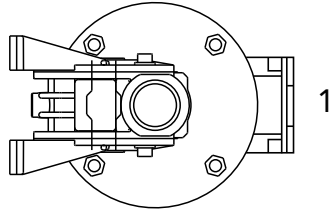
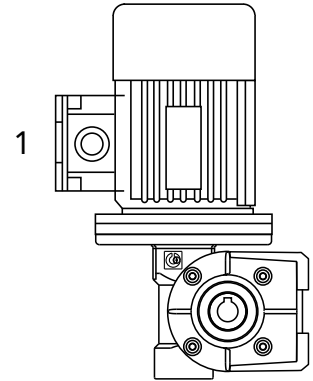
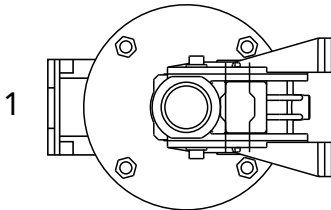
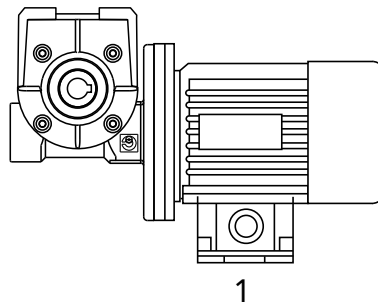
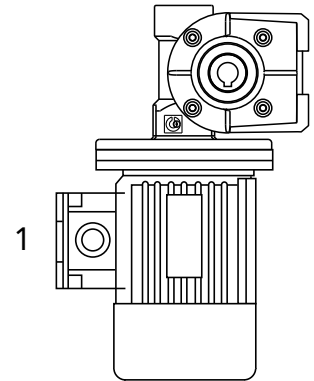
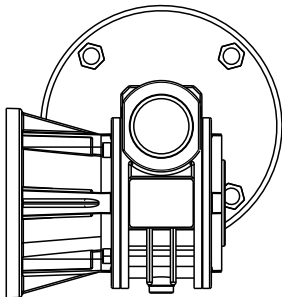
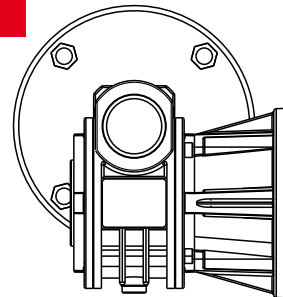
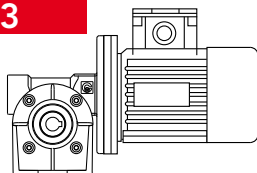
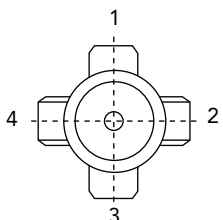
CH	04P	FA	2	35	63 B14
CH	04			10	71 B5

Wird Motor angefragt bitte um folgenden Info:

Größe es. 63 C4
 Leistung es. 0.22 KW
 Polzahl es. 4
 Spannung es. 3x230/400 V
 Frequenz es. 50 Hz
 Flanschform es. B14

N.B. Werden Getriebe ohne Abtriebsflansch F oder FA benötigt, muss PF oder PFA-Version bestellt werden.

1) siehe Seite 61
 2) siehe Seite 63

**B3****B6****V5****B7****B8****V6****PF1****PF2****B3****KLEMMKASTENLAGE**

N.B. Die Position des Klemmkastens bezieht sich immer auf die B3 Position.

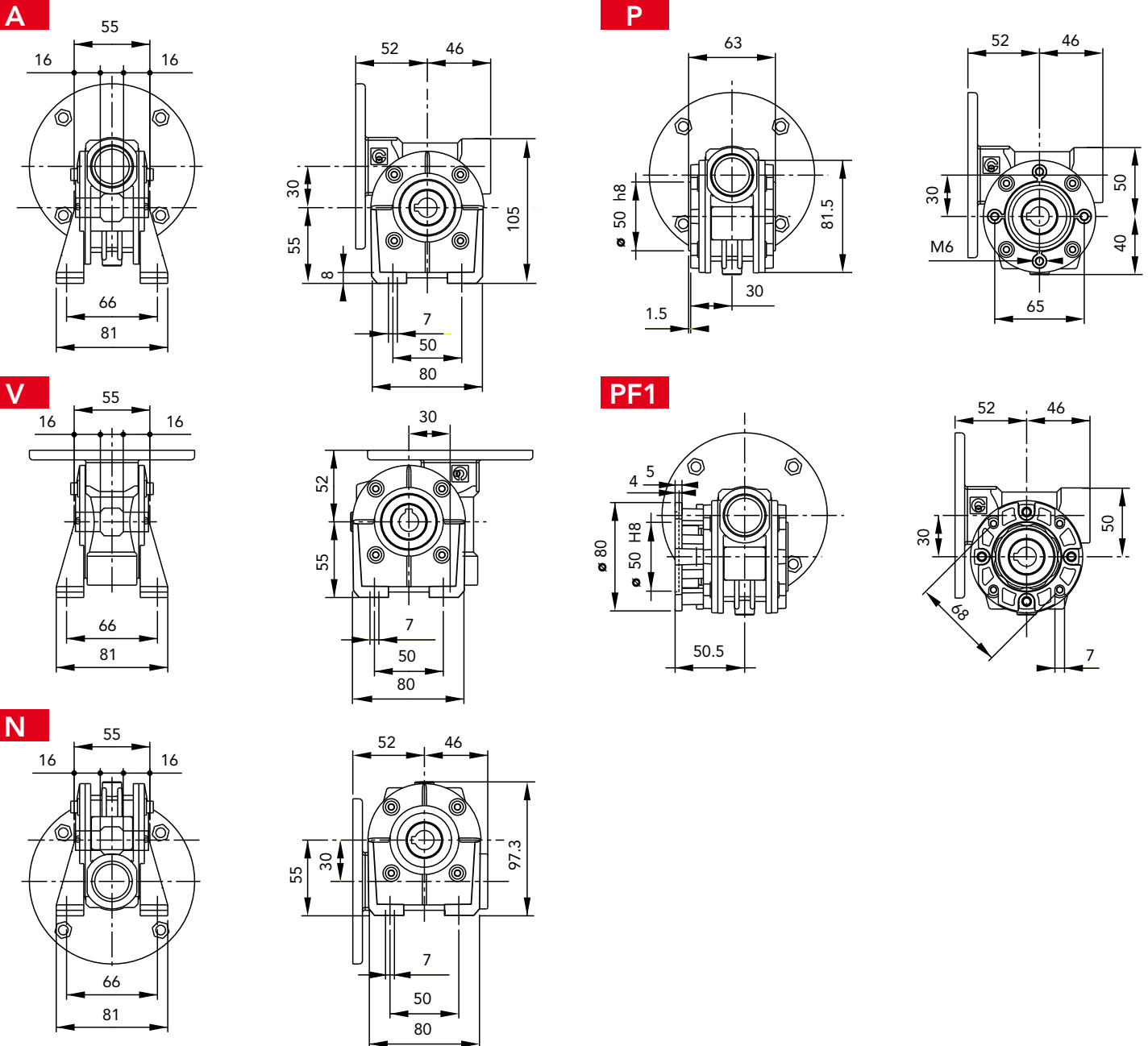


CH 03 - PERFORMANCE MIT 4-POLIGE MOTOREN BEZOGEN AUF N1= 1400 MIN-1

TYPE	i=ratio	n2 r/min	Kw=P1	Nm=T2	f.s.	Mögliche Motoranschlußflansche	
CH 03	7	200	0.22	8	1.8	63/56	B5/B14
	10	140	0.22	11	1.4	63/56	B5/B14
	15	93	0.22	16	1.0	63/56	B5/B14
	20	70	0.22	20	0.9	63/56	B5/B14
	30	47	0.18	22	0.8	63/56	B5/B14
	40	35	0.12	18	1.0	63/56	B5/B14
	60	23	0.09	18	1.0	63/56	B5/B14
	70	20	0.09	15	0.9	56	B5/B14

Weight Kg 1

ABMESSUNGEN





CH 04 - PERFORMANCE MIT 4-POLIGE MOTOREN BEZOGEN AUF N1= 1400 MIN-1

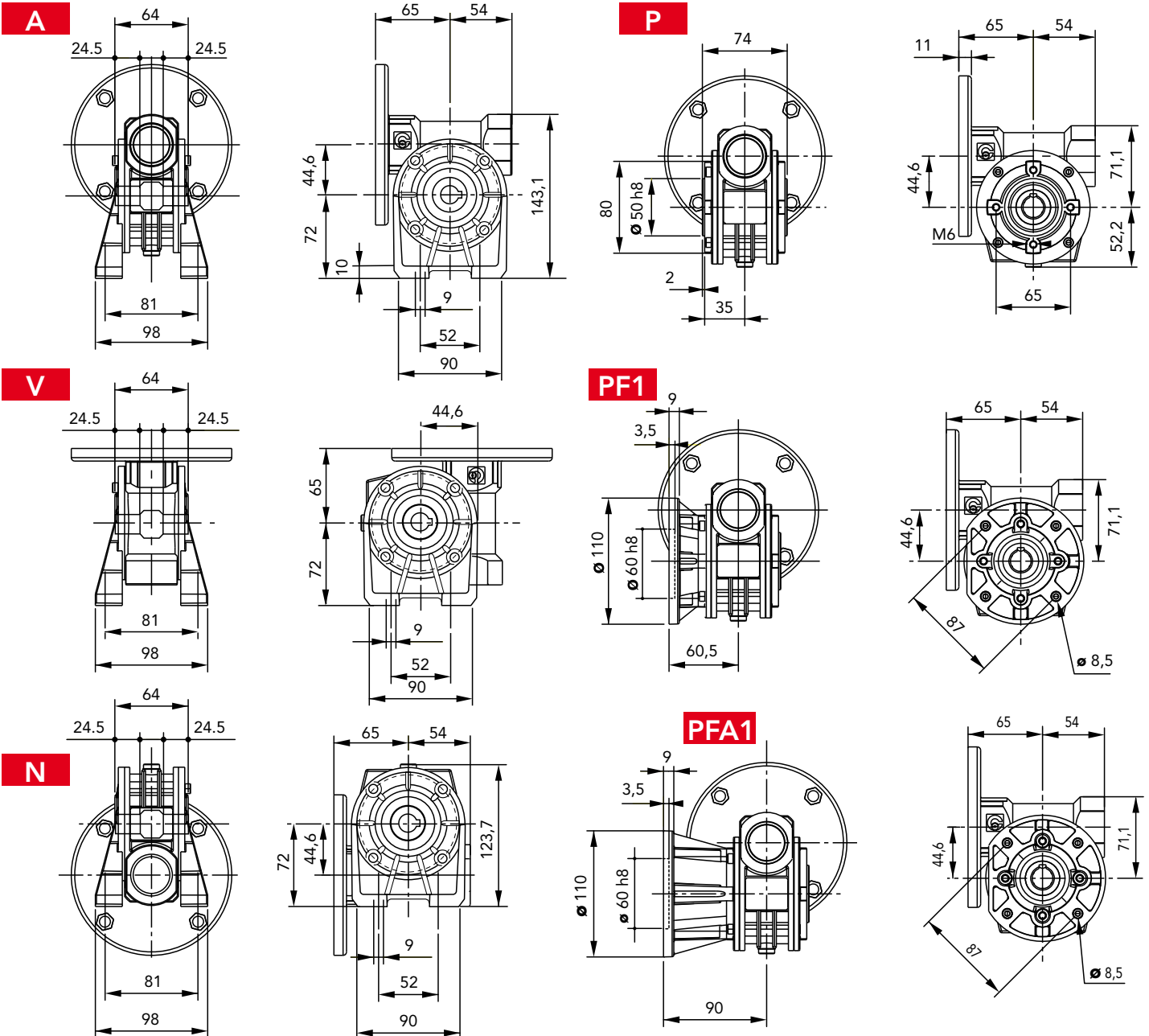
TYPE	i=ratio	n2 r/min	Kw=P1	Nm=T2	f.s.	Mögliche Motoranschlußflansche
	7	200	0.55*	22	1.4	71/63 B5/B14
	10	140	0.55*	30	1.0	71/63 B5/B14
	14	100	0.37	29	1.0	71/63 B5/B14
	20	70	0.37	38	1.0	71/63 B5/B14
	28	50	0.37	40	0.9	71/63 B5/B14
	35	40	0.25	41	0.9	71/63 B5/B14
	46	30	0.18	37	1.0	63 B5/B14
	60	23	0.18	37	0.9	63 B5/B14
	70	20	0.12	33	0.9	63 B5/B14
	100	14	0.12	30	0.9	63 B5/B14

CH 04

* Motors 71 gr.

Gewicht Kg 2,1

ABMESSUNGEN





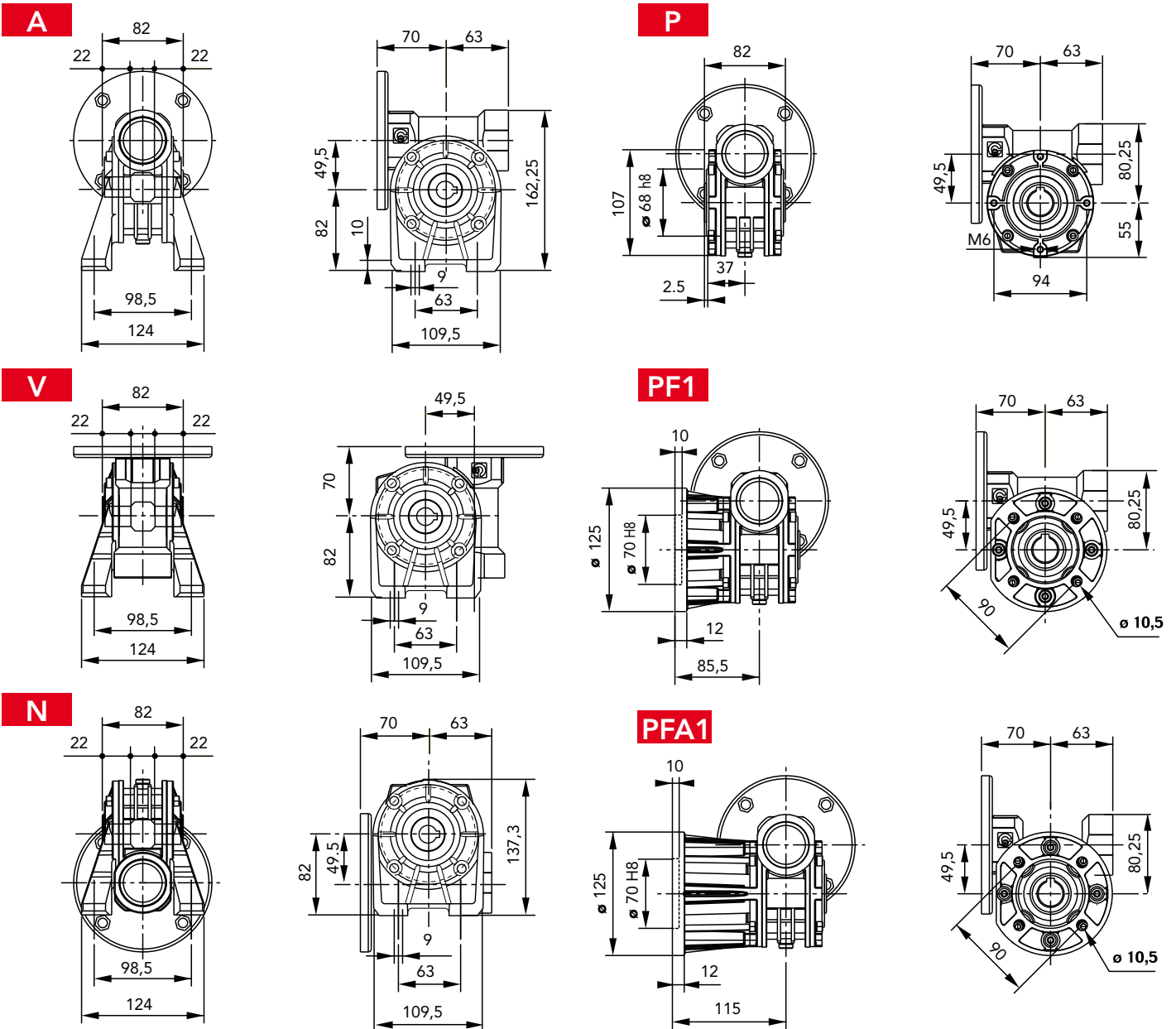
CH 05 - PERFORMANCE MIT 4-POLIGE MOTOREN BEZOGEN AUF N1= 1400 MIN-1

TYPE	i=ratio	n2 r/min	Kw=P1	Nm=T2	f.s.	Mögliche Motoranschlußflansche	
CH 05	7	200	1.1*	40	1.4	80/71	B5/B14
	10	140	1.1*	49	1.2	80/71	B5/B14
	14	100	0.75	57	1.1	80/71	B5/B14
	18	78	0.55	52	1.1	80/71	B5/B14
	24	58	0.55	67	0.9	80/71	B5/B14
	28	50	0.55	73	1.0	80/71	B5/B14
	36	39	0.37	61	1.1	71	B5/B14
	45	31	0.37	65	0.9	71/63	B5/B14
	60	23	0.25	60	1.0	71/63	B5/B14
	70	20	0.22	55	0.9	63	B5/B14
	80	17	0.18	54	1.0	63	B5/B14
	100	14	0.18	50	0.9	63	B5/B14

* Motors 80 gr.

Gewicht Kg 3

ABMESSUNGEN





CH..



CHE..



CHR..



CHRE..



CH 06/07/08 BEZEICHNUNG

TYPE (1)	GRÖSSE	VERSION	FLANSCH POS. (2)	i	M.M.F.	MONT. POS.
CH	06	FC	1		100B5	UNIVERSAL
CHR	07	F	2		100B14	
CHE	08	(3)			90B5	
CHRE				UNTERSETZUNG SEITE 70-71-72	90B14	
					80B5	
					80B14	
					71B5	
					71B14	



BESTELLBEISPIEL

CH	06	FC	1	19	90 B5
----	----	----	---	----	-------

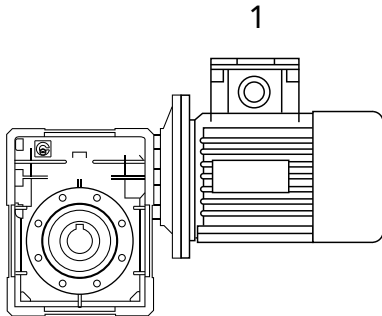
Wird Motor angefragt bitte um folgenden Info:

Größe	es. 90 L4
Leistung	es. 1,50KW
Polezahl	es. 4
Spannung	es. 3x230/400 V
Frequenz	es. 50 Hz
Flanschform	es. B5

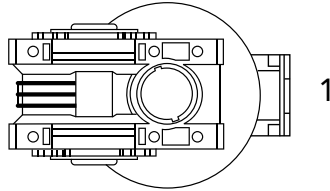
- 1) Siehe Seite 67
- 2) Siehe Seite 69
- 3) fehlende Anweisungen gibt an, dass das Getriebe nicht mit einem Abtriebsflansch ausgestattet ist



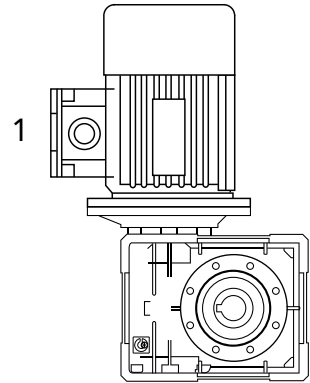
B3



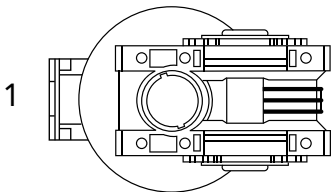
B6



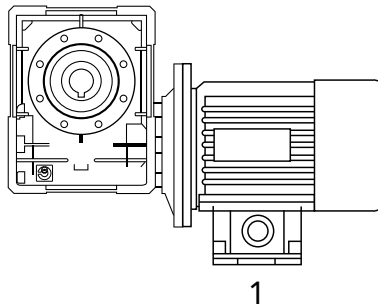
V5



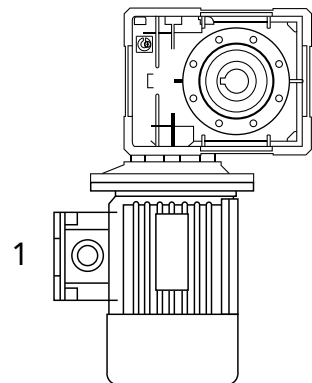
B7



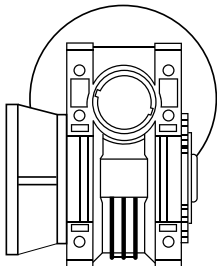
B8



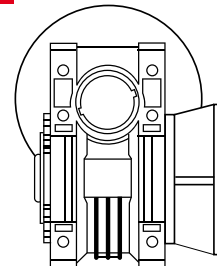
V6



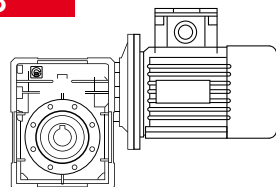
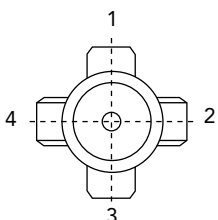
F1



F2



B3



KLEMMKASTEN POSITION

N.B. Die Positions des Klemmkasten ist immer auf Einbaulage B3 bezogen

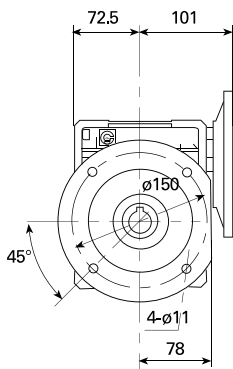
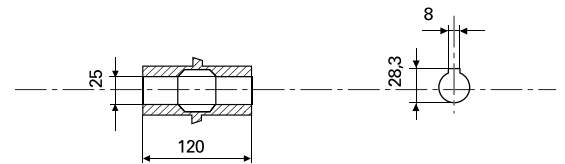
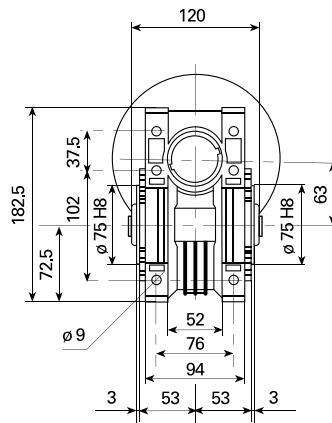
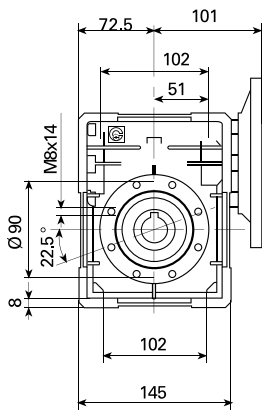


CH 06 - PERFORMANCE MIT 4-POLIGE MOTOREN BEZOGEN AUF N1= 1400 MIN-1

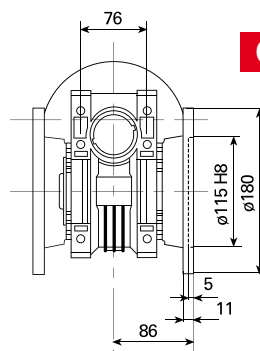
TYPE	i=ratio	n2 r/min	Kw=P1	Nm=T2	f.s.	Mögliche Motoranschlußflansche	
CH 06	7	200	1.85	75	1.5	90/80	B5/B14
	10	140	1.85	105	1.3	90/80	B5/B14
	12	117	1.85	129	1.1	90/80	B5/B14
	15	93	1.85	146	1.0	90/80	B5/B14
	19	74	1.50	150	1.0	90/80	B5/B14
	24	58	1.10	138	1.1	90/80	B5/B14
	30	47	1.10	155	1.0	90/80	B5/B14
	38	37	0.75	133	1.1	90/80	B5/B14
	45	31	0.75	152	0.9	80/71	B5/B14
	64	22	0.37	101	1.2	80/71	B5/B14
	80	17	0.37	112	1.0	71	B5/B14
	100	14	0.37	110	1.0	71	B5/B14

Weight Kg 5,2

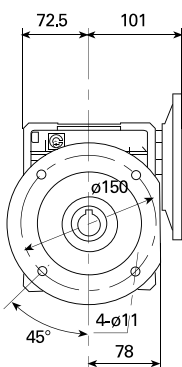
ABMESSUNGEN



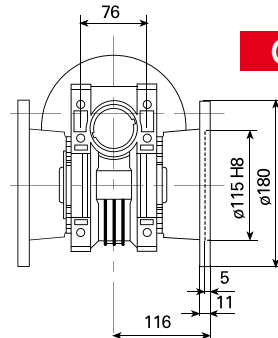
CH06FC 1



CH06FC 2



CH06F1



CH06F2



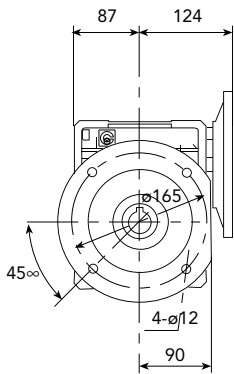
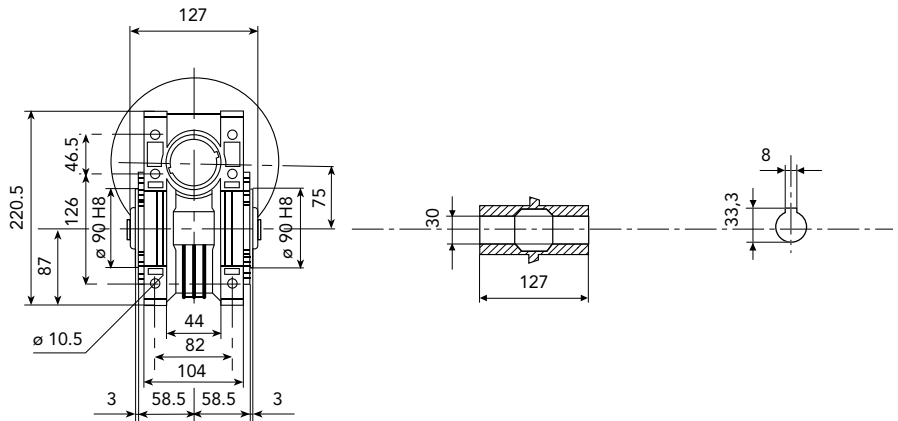
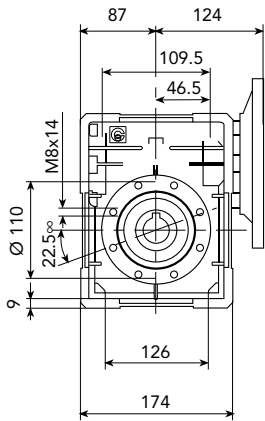
CH 07 - PERFORMANCE MIT 4-POLIGE MOTOREN BEZOGEN AUF N1= 1400 MIN-1

TYPE	i=ratio	n2 r/min	Kw=P1	Nm=T2	f.s.	Mögliche Motoranschlußflansche
CH 07	7	200	4	170	1.1	100/90 B5/B14
	10	140	3	175	1.3	100/90 B5/B14
	15	93	3	250	1.0	100/90 B5/B14
	20	70	2.20	240	1.0	100/90 B5/B14
	25	56	1.85	250	1.0	90/80 B5/B14
	30	47	1.50	230	1.2	90/80 B5/B14
	40	35	1.1	215	1.2	90/80 B5/B14
	50	28	1.1	220	0.9	90/80 B5/B14
	60	23	0.75	200	1.0	90/80 B5/B14
	80	17	0.55	180	1.0	80/71 B5/B14 *
100	14	0.37	140	1.1	80/71 B5/B14 *	

*71 solo B5

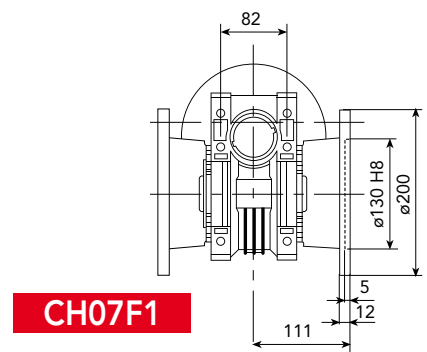
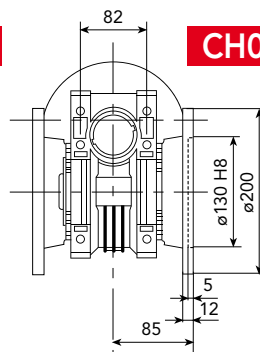
Gewicht Kg 9,2

ABMESSUNGEN



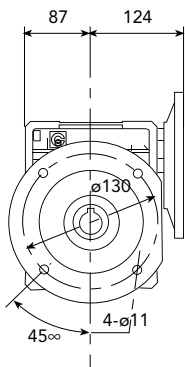
CH07FC 1

CH07FC 2



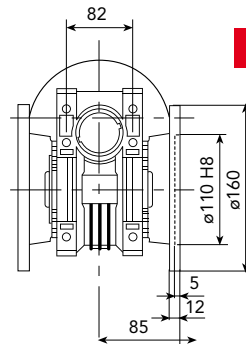
CH07F1

CH07F2



CH07FE1

CH07FE2



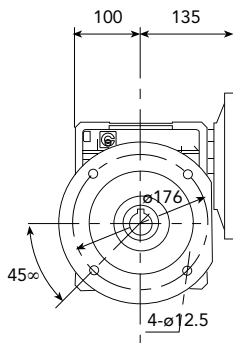
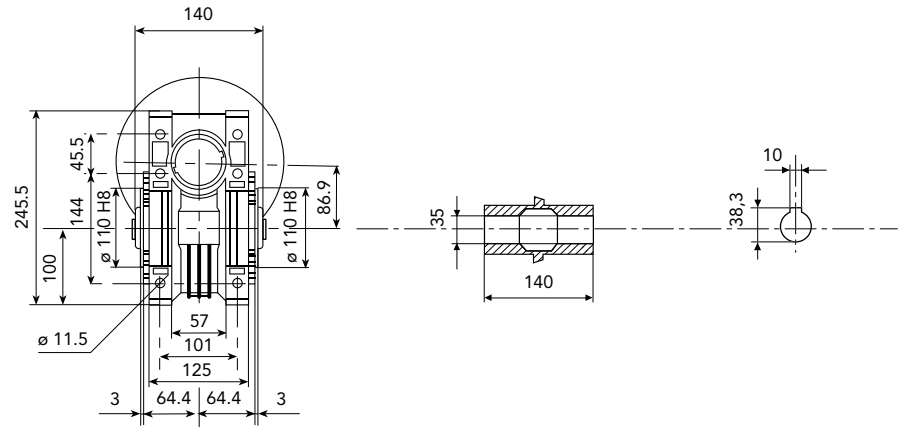
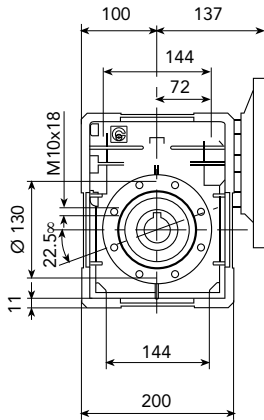


CH 08 - PERFORMANCE MIT 4-POLIGE MOTOREN BEZOGEN AUF N1= 1400 MIN-1

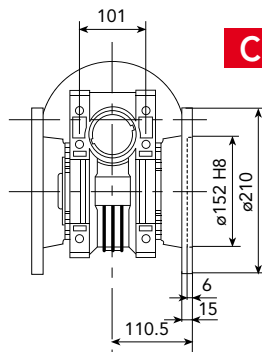
TYPE	i=ratio	n2 r/min	Kw=P1	Nm=T2	f.s.	Mögliche Motoranschlußflansche	
CH 08	7	200	4	170	1.5	112/100/90	B5/B14
	10	140	4	240	1.2	112/100/90	B5/B14
	15	93	4	350	0.9	112/100/90	B5/B14
	20	70	3.00	340	0.9	100/90	B5/B14
	23	61	2.20	280	1.1	100/90	B5/B14
	30	47	2.20	340	1.1	100/90	B5/B14
	40	35	1.85	340	0.9	90/80	B5/B14
	46	30	1.5	340	1.0	90/80	B5/B14
	56	25	1.1	290	1.0	90/80	B5/B14
	64	22	1.1	290	0.9	90/80	B5/B14
	80	17	0.75	260	1.0	90/80	B5/B14
	100	14	0.55	220	1.0	80	B5/B14

Gewicht Kg 12,2

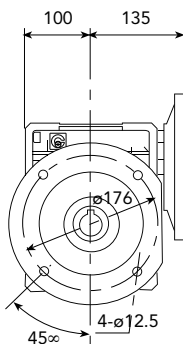
ABMESSUNGEN



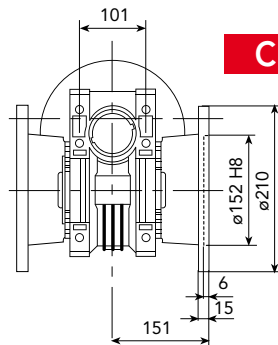
CH08FC 1



CH08FC 2



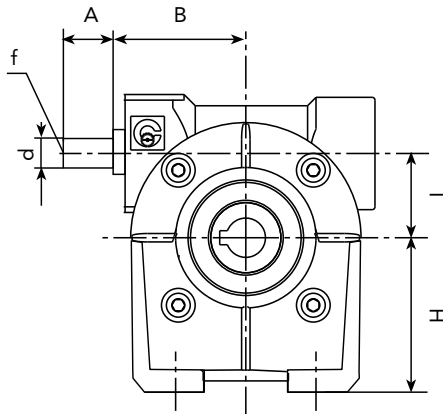
CH08F1



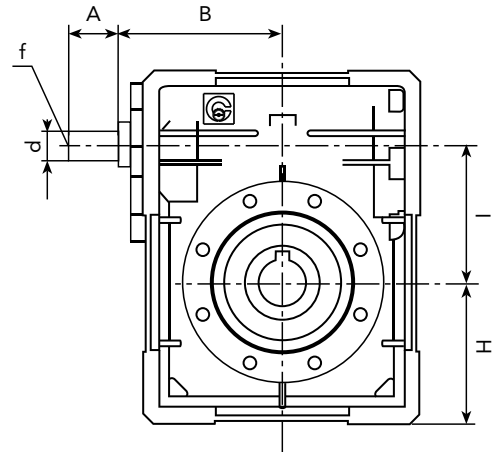
CH08F2



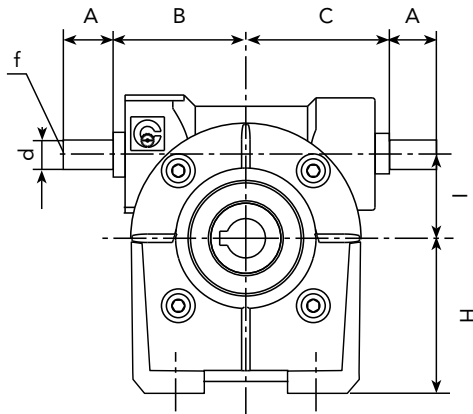
CHR 03-04-05



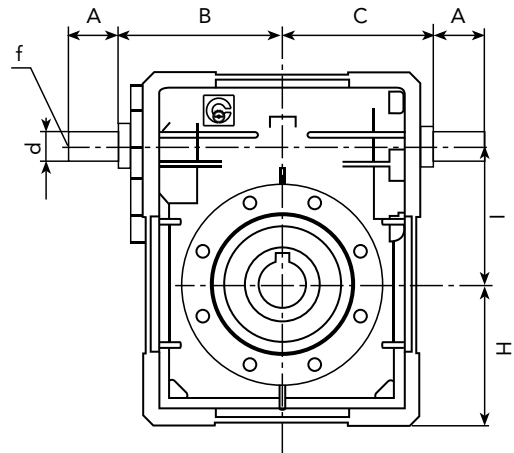
CHR 06-07-08



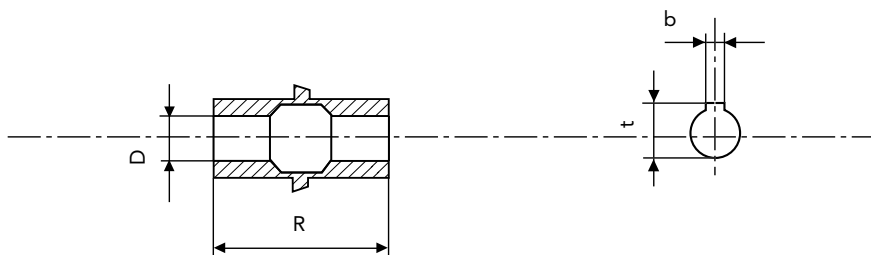
CHRE 03-04-05



CHRE 06-07-08



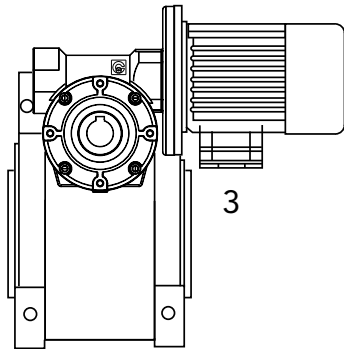
ABTRIEBSWELLEN ABMESSUNGEN



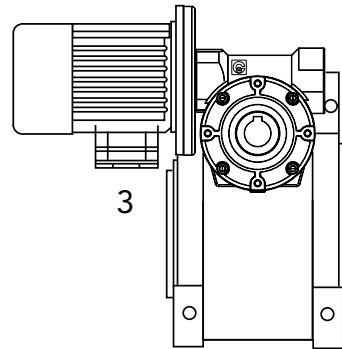
TYPE	A	B	C	D(H7)	d(h6)	f	H	I	R	b	t
CHR 03	20	50	/	14	9	/	55	30	55	5	16.3
CHR 04	30	54	/	18	11	/	72	44.6	64	6	20.8
CHR 05	40	65	/	25	16	M6	82	49.5	82	8	28.3
CHR 06	40	110.5	/	25	18	M6	72.5	62.17	120	8	28.3
CHR 07	40	128	/	30	19	M6	87	75	127	8	33.3
CHR 08	50	144	/	35	25	M8	100	86.9	140	10	38.8
CHRE 03	20	50	50	14	9	/	55	30	55	5	16.3
CHRE 04	30	54	56	18	11	/	72	44.6	64	6	20.8
CHRE 05	40	65	65	25	16	M6	82	49.5	82	8	28.3
CHRE 06	40	110.5	74	25	18	M6	72.5	62.17	120	8	28.3
CHRE 07	40	128	88.5	30	19	M6	87	75	127	8	33.3
CHRE 08	50	144	101.5	35	25	M8	100	86.9	140	10	38.3



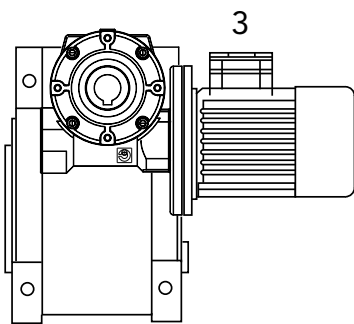
OAD



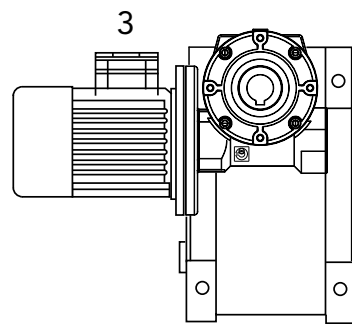
OAS



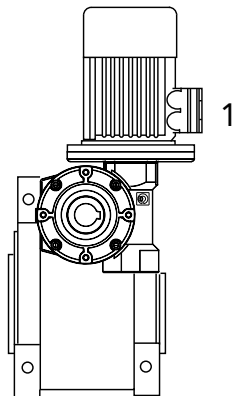
OBD



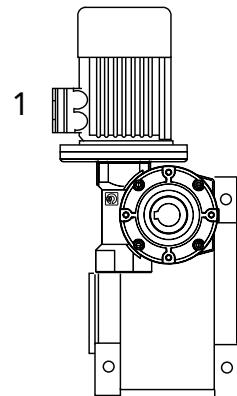
OBS



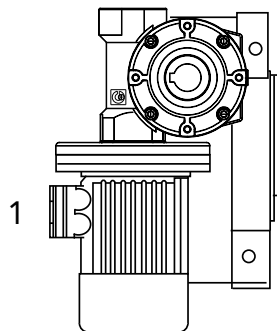
VAD



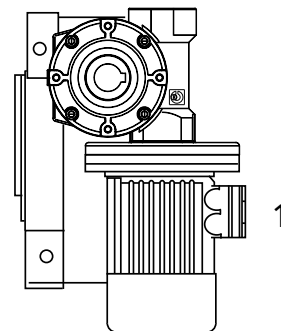
VAS



VBS



VBD

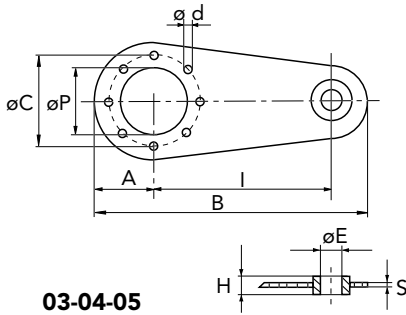


Die Ausführung bestimmt die Montageposition des ersten Getriebes in Bezug auf das zweite Getriebe. Wenn in der Bestellung nicht anders angegeben, wird die Kombination in der OBS Ausführung geliefert. Die Einbaulage bezieht sich immer auf das zweite Getriebe.

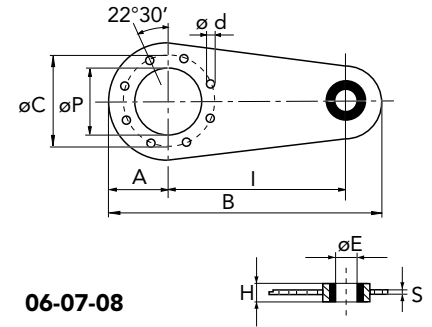
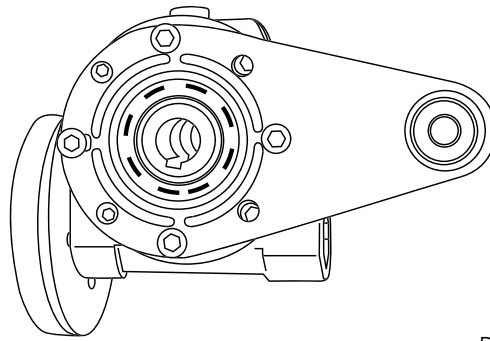


DREHMOMENTENSTÜTZE

TYPE	I	A	B	Ø P	Ø C	Ø d	H	øE	S
CH 03	100	40	157.5	50	65	7	14	8	4
CH 04	100	40	157.5	50	65	7	14	8	4
CH 05	100	55	172.5	68	94	7	14	8	4
CH 06	150	52.5	232.5	75	90	9	20	10	6
CH 07	200	62.5	300	90	110	9	25	20	6
CH 08	200	75	312.5	110	130	11	25	20	6



03-04-05



06-07-08

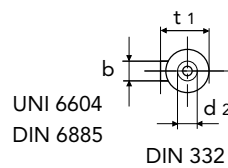
* Ohne Antivibrationshülse

Der Verankerungspunkt der Drehmomentstütze ist mit einer vibrationsfeste Buchse ausgestattet.



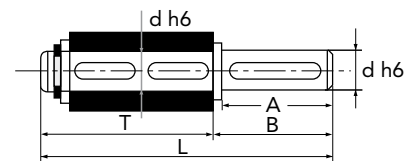
ABTRIEBSWELLENKIT - EINSEITIG

TYPE	A	Ø d	B	b	t1	T	L	d2	ød1
CH 03	30	14	35	5	16	61	96	M5x13	14
CH 04	40	18	45	6	20.5	70	115	M6x16	18
CH 05	60	25	65	8	28	89	154	M8x20	25
CH 06	60	25	65	8	28	127	192	M8x20	25
CH 07	60	30	65	8	33	134	199	M10x22	30
CH 08	60	35	65	10	38	149	214	M10x25	35



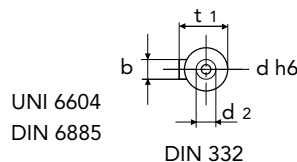
UNI 6604
DIN 6885

DIN 332



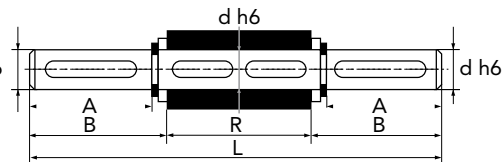
ABTRIEBSWELLENKIT - BEIDSEITIG

TYPE	A	Ø d	B	R	b	t1	L	d2	ød1
CH 03	30	14	32.5	55	5	16	120	M5x13	14
CH 04	40	18	42.7	64	6	20.5	149.4	M6x16	18
CH 05	60	25	63.2	82	8	28	208.4	M8x20	25
CH 06	60	25	63.2	120	8	28	246.4	M8x20	25
CH 07	60	30	64	127	8	33	255	M10x22	30
CH 08	60	35	64	140	10	38	268	M10x25	35



UNI 6604
DIN 6885

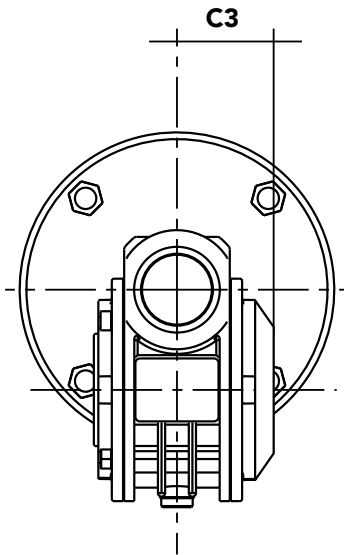
DIN 332



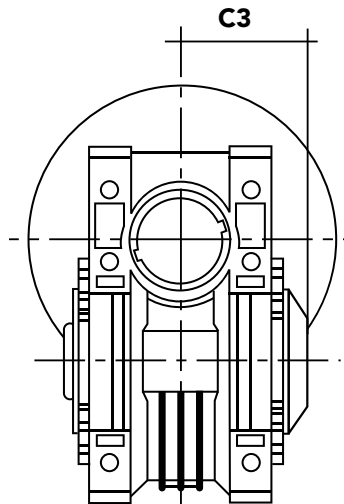


SCHUTZKAPPE

CH 03-04-05



CH 06-07-08



TYPE	C3
03	37
04	42
05	55
06	70
07	85,5
08	93,5



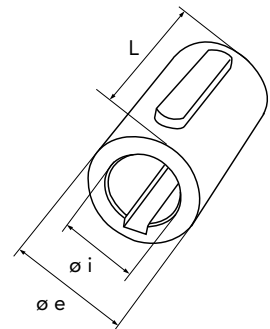
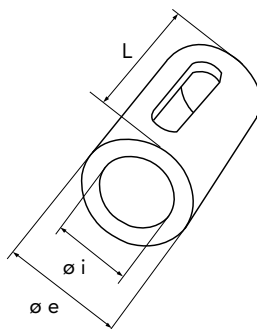
REDUZIERHÜLSEN

SINGLE				
TYPE	$\varnothing i / \varnothing e$	L	Passfeder	Gewicht / Kit kg
CHT BRM-S	9/11	20	4/3 x 4 x 11 RB*	0.006
CHT BRM-S	11/14	30	5/4 x 6 x 10 RB*	0.015
CHT BRM-S	14/19	40	6 x 5 x 30 *	0.045
CHT BRM-S	19/24	50	6 x 5.5 x 20 * 8 x 5.5 x 40 *	0.07
CHT BRM-S	24/28	60	8 x 9 x 40 *	0.08
CHT BRM-S	28/38	80	10 x 7 x 60 *	0.33
CHT BRM-S	38/42	110	12/10 x 10 x 48 RB*	0.22

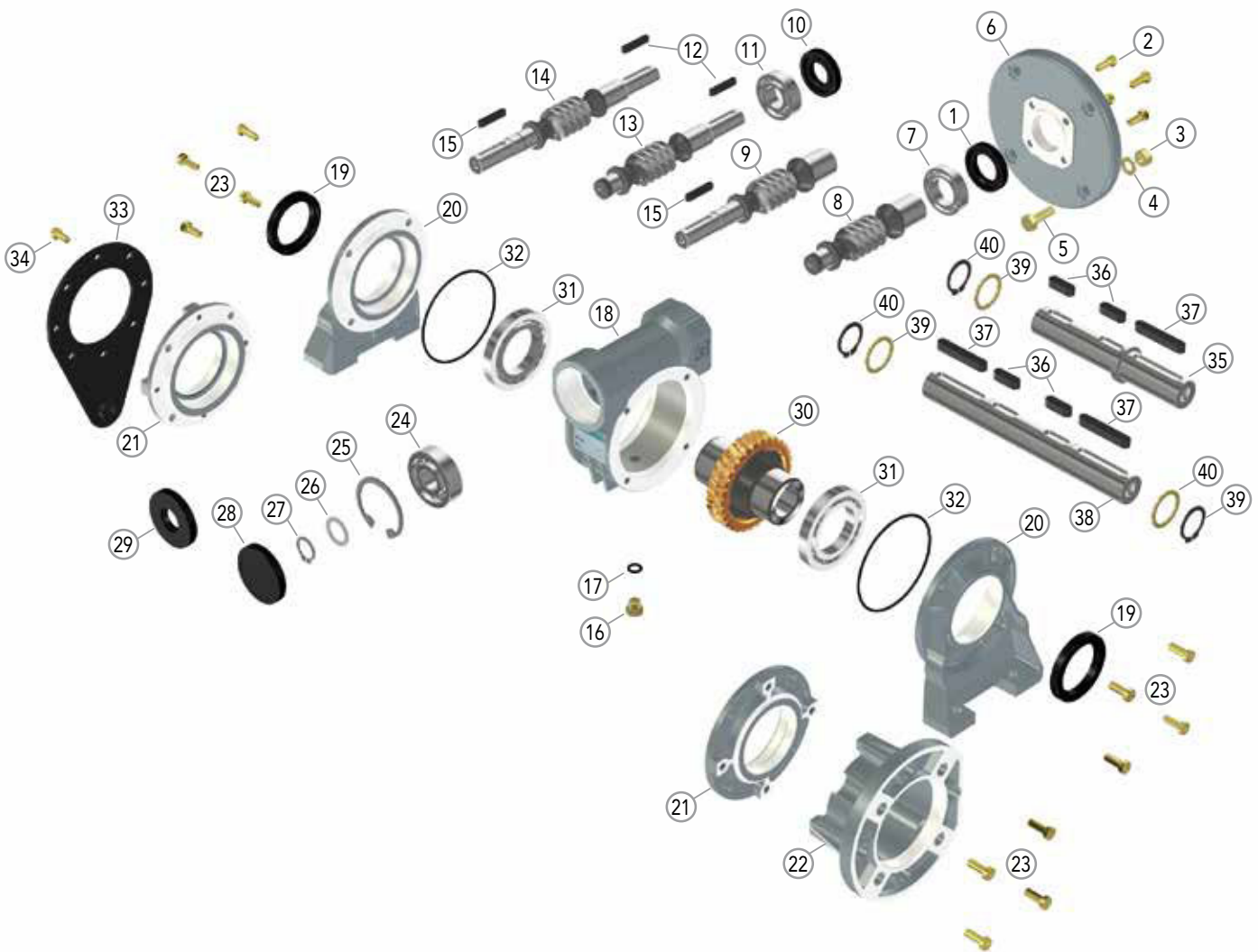
DOUBLE				
TYPE	$\varnothing i / \varnothing e$	L	Passfeder	Gewicht / Kit kg
CHT BRM-D	11/19	40	6 x 6 x 30 *	0.06
CHT BRM-D	14/24	50	8 x 7 x 40 A	0.12
CHT BRM-D	19/28	60	8 x 7 x 50 A	0.16
CHT BRM-D	24/38	80	10 x 8 x 60 A	0.44

* zur Zeichnung

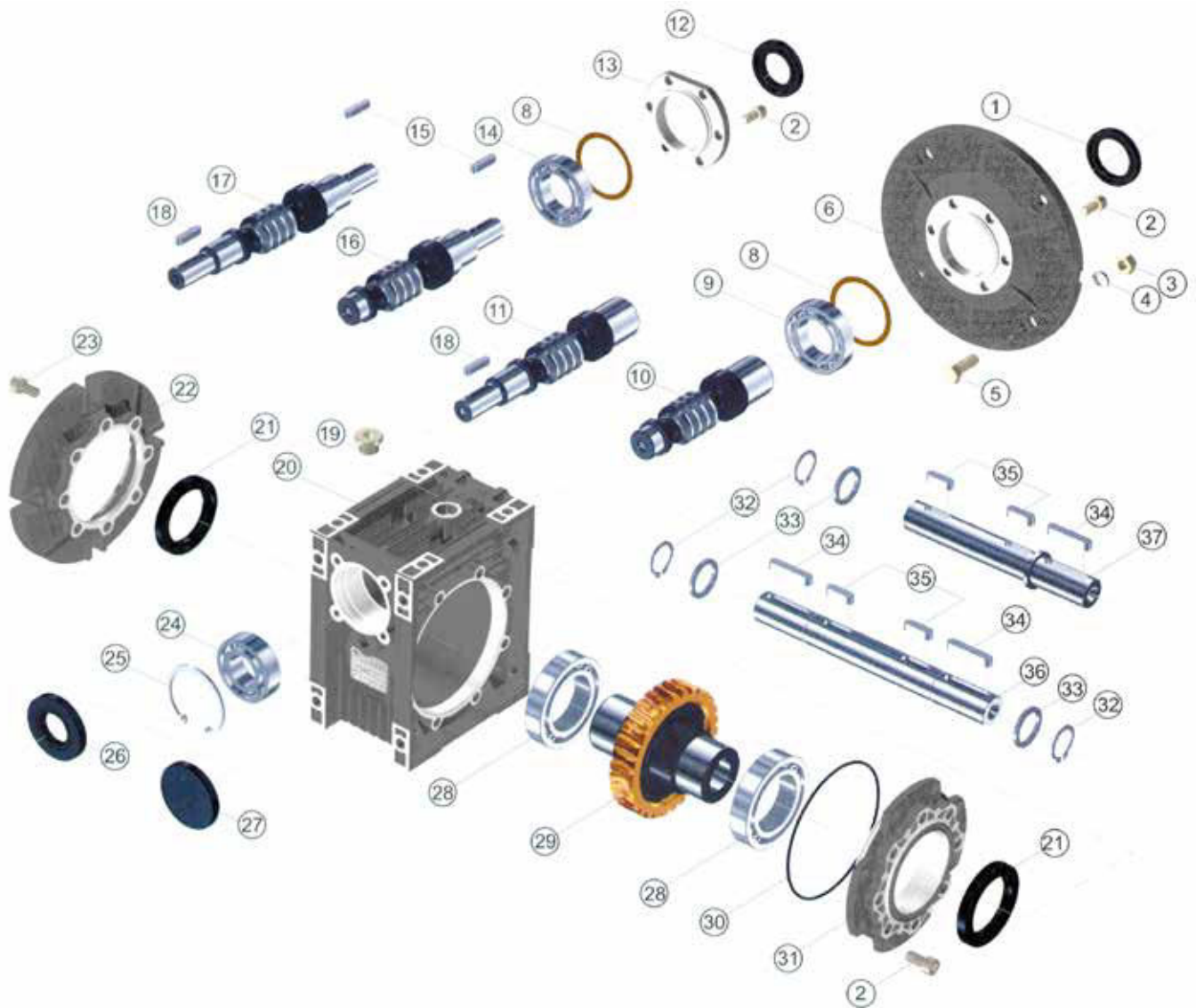
Passfeder nach UNI 6604 - DIN 6885 abgerundet



2D- und 3D-Zeichnungen auf der Website : www.chiaravalli.com
Menge, Verfügbarkeit und Preise bei ZM Antriebstechnik anfragen



1	WELLENDICHTRING	21	GETRIEBEBECKEL (P)
2	INBUSSCHRAUBE	22	ABTRIEBSFLANSCH
3	MUTTER	23	INBUSSCHRAUBE
4	UNTERLEGSCHIEBE	24	LAGER
5	SECHSKANTSCHRAUBE	25	SEEGERRING
6	MOTORFLANSCH	26	SPACER
7	LAGER	27	SEEGERRING
8	SCHNECKENELLE	28	SCHLUSSKAPPE
9	SCHNECKENWELLE CHE	29	WELLENDICHTRING
10	WELLENDICHTRING	30	SCHNECKENRAD
11	LAGER	31	LAGER
12	PASSFEDER	32	O-RING
13	SCHNECKENWELLE CHR	33	DREHMOMENTENSTÜTZE
14	SCHNECKENELLE CHRE	34	SECHSKANTSCHRAUBE
15	PASSFEDER	35	ABTRIEBSWELLE EINSEITIG
16	ÖL VERSCHLUSSSCHRAUBE	36	PASSFEDER
17	DICHTUNG	37	PASSFEDER
18	GETRIEBEGEHÄUSE	38	ABTRIEBSWELLE BEIDSEITIG
19	WELLENDICHTRING	39	SPACER
20	GETRIEBEBECKEL (A- FUSS)	40	SEEGERRING



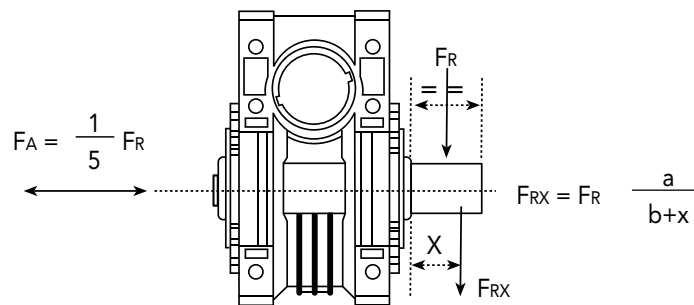
1	WELLENDICHTRING	20	GETRIEBEGEHÄUSE
2	TORX SCHRAUBE	21	WELLENDICHTRING
3	MUTTER	22	ABTRIEBSFLANSCH
4	UNTERLEGSCHIEBE	23	INBUSSCHRAUBE
5	SECHSKANTSCHRAUBE	24	LAGER
6	MOTORFLANSCH	25	SEEGER
8	EINSTELL SPACER	26	WELLENDICHTRING
9	LAGER	27	SCHLUSSKAPPE
10	SCHNECKENWELLE	28	LAGER
11	SCHNECKENELLE CHE	29	SCHNECKENRAD
12	WELLENDICHTRING	30	O-RING
13	EINGANGSDECKEL	31	GETRIEBEDECKEL (U)
14	LAGER	32	SEEGERRING
15	PASSFEDER	33	SPACER
16	SCHNECKENELLE CHR	34	PASSFEDER
17	SCHNECKENELLE CHRE	35	PASSFEDER
18	PASSFEDER	36	ABTRIEBSWELLE BEIDSEITIG
19	ÖL VERSCHLUSSSCHRAUBE	37	ABTRIEBSWELLE EINSEITIG



CH RADIALLASTEN AUF DER ABTRIEBSWELLE

Die angegebenen Lasten sind für alle Anwendungen gültig.
 Die zulässige Axiallaste beträgt bis 1/5 der Radiallast (Siehe Tabelle), wenn gleichzeitig diese auf die Welle wirkt. Sollte dies nicht der Fall sein, wenden Sie sich bitte an unser technisches Büro. Wenn Doppelabtriebswellen verwendet werden, darf die Summe der Radiallasten den zulässigen Tabellenwert (Wellenmitte) nicht überschreiten. ☒Die angegebenen Radiallasten bei einer Abtriebsdrehzahl von 10 min-1 sind die maximal zulässigen Getriebebelastungen.☒

- a GETRIEBEKONSTANTE
- b GETRIEBEKONSTANTE
- x BELASTUNGSABSTAND DER WELLENSCHULTER IN mm.
- F_{RX} RADIALLAST IN POSITION X (IN N)
- F_R RADIALLAST (N)
- F_A AXIALLAST (N)



GRÖSSE

Abtriebsdrehzahl upm	03	04	05	06	07	08
400	490	720	1000	1450	1800	2020
250	580	860	1190	1720	2140	2420
150	690	1010	1400	2020	2510	2840
100	790	1160	1600	2330	2880	3260
60	940	1380	1910	2770	3440	3880
40	1070	1570	2160	3130	3890	4380
25	1260	1850	2550	3700	4590	5180
10	1700	2500	3450	5000	6200	7000

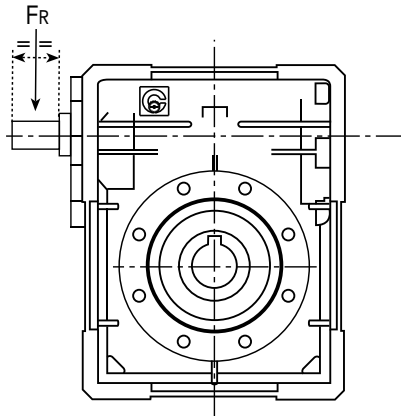
GETRIEBEKONSTANTEN

a	60	71	99	130	136	146
b	45	51	69	102	108	118

2D - und 3D-Zeichnungen auf der Website : www.chiaravalli.com
 Menge, Verfügbarkeit und Preise bei ZM Antriebstechnik anfragen



RADIALLAST AUF MITTE DER ANTRIEBSWELLE



GRÖSSE

	03	04	05	06	07	08
Fr max	100	150	220	700	975	1150

Notes: Tabellenwert in N



INSTALLATION

- Die Daten auf dem Typenschild müssen dem bestellten Getriebe entsprechen.
- Die Geriebe sind mit Synthetiköl für Dauerschmierung versehen, die für jede Einbaulage ausreichend ist.
- Das Getriebe muss auf einer ebenen Fläche befestigt werden, die ausreichend steif ist, um jegliche Vibrationen zu vermeiden.
- Das Getriebe und die Maschinenwelle müssen perfekt ausgerichtet werden, so dass eine Überlastung oder Blockade der Maschine verhindert wird.
Im anderen Fall muss der Kunde eine Begrenzungseinrichtung installieren.
zb. Gelenkwelle, Überlastkupplung usw.
- Vor Montage von Ritzeln, Gelenke, Riemenscheiben usw. müssen alle Teile gereinigt werden, während der Montage müssen Stöße und Schläge vermieden werden, da sie die Lager und andere Bauteile beschädigen könnten.
- im Fall einer Motormontage durch den Kunden, muss er prüfen, ob die Flansch- und Wellentoleranzen zu einer "normalen" Klasse entsprechen; unsere Motoren erfüllen diese Anforderung.
- Überprüfen Sie, ob die Befestigungsschrauben und Zubehör richtig angezogen sind.
- Treffen Sie geeignete Maßnahmen, um gegen aggressive Witterungseinflüssen zu schützen.
- alle drehenden Teile sind zum Schutz des Betreibers abzudecken. ☒☒☒
- Bei Lackieren des Antriebs sind die Dichtungen und die bearbeiteten Flächen abzukleben
- Alle Getriebe sind in RAL 9022 lackiert.

BETRIEB UND INBETRIEBNAHME

- um die beste Leistung zu erhalten, müssen die Getriebe erst nach und nach eingefahren werden, indem die Leistung in den ersten Betriebsstunden langsam erhöht wird, in dieser Phase in der die Temperaturerhöhung als normal betrachtet wird.
- Im Falle eines fehlerhaften Betriebs, Geräusche, Ölverlust, usw. sofort das Getriebe stoppen

und wenn möglich die Ursache entfernen. Alternativ das Getriebe zur Überprüfung zurück senden

INSTANDHALTUNG

- die Schneckengetriebe der Größen 03 bis 08 und die Strinradvorstufen sind mit permanentem synthetischem Öl geschmiert und benötigen daher keiner Wartung.

LAGERHALTUNG

- Bei Einlagerung von mehr als mehr als 3 Monate, sollten die Wellen und bearbeiteten Oberflächen geschützt mit Antioxidantien geschützt werden und die Dichtungen sollte eingeschmiert werden.

HANDHABUNG

- Bei Montage muss darauf geachtet werden, nicht die Öldichtungen und die bearbeitenden Oberflächen zu beschädigen

ENTSORGUNG DER VERPACKUNG.

- Die Verpackung, in der unsere Getriebe geliefert werden, sind recyclingfähig.