

ACHTUNG! Lesen Sie sich VOR Beginn der Montage diese Anleitung erst sorgfältig und vollständig durch!

- Bitte achten Sie bei der Montage unbedingt darauf, dass keinerlei Schmutzpartikel in das Getriebe geraten.
- Sämtliche Bauteile müssen frei sein von Verunreinigungen, Schlagstellen oder sonstigen Beschädigungen.
- Getriebe dürfen nicht zerlegt werden. Sollten Getriebe versehentlich während der Motor Montage auseinanderfallen, so schicken Sie diese Getriebe bitte unbedingt wieder zurück

an IMS Gear. Unsachgemäße Wiedermontage der Getriebeeinzelteile oder eigenständige Nachbefüllung können zu Funktionsstörungen oder zum vorzeitigen Ausfall der Getriebeeinheit führen.

- Auf Grund der vielen, möglichen Anschraubfälle (wirksame Gewindetiefe im Motorlager Schild, Kunststoff- oder Metallflansche, etc.) müssen die jeweilig notwendigen Schraubenanzugs Momente in Abhängigkeit von der Anwendung und Betriebsbelastung vom

Kunden eigenständig ermittelt und validiert werden. Alle Schraubverbindungen sind unbedingt gegen unbeabsichtigtes, eigenständiges Lösen ausreichend zu sichern.

- Sollten Ihnen notwendige Daten für die sachgerechte Montage der Getriebe nicht vorliegen, so sprechen Sie uns unbedingt vor der Montageausführung daraufhin an. IMS Gear übernimmt keinerlei Haftung für nicht sachgerecht ausgeführte Montagearbeiten.

MOTORRITZEL

Allgemein

- Das vorgegebene Einbaumaß (a) entnehmen Sie bitte der untenstehenden Tabelle.
- Während und nach der erfolgten Montage ist das Motorritzel unbedingt vor Beschädigungen (z.B. Schlagstellen) in angemessener Weise zu schützen!

Verbindungsarten Ritzel / Welle

Die Fixierung auf der Motorwelle erfolgt je nach Ritzelausführung durch:

- Pressverbindung:
Achten Sie dabei immer auf einen ausreichenden Festsitz des Ritzels auf der Welle. Die Motorritzel dürfen beim Aufpressvorgang nicht verkantet angesetzt werden. Um dies zu vermeiden ist eine Aufpressvorrichtung dringend zu empfehlen.

ACHTUNG! Während des Aufpressvorganges unbedingt die Motorwelle wirksam abstützen, um eine Beschädigung des Motors auszuschließen.

- Schiebesitz mit Klebesicherung:
Ein geeigneter Kleber ist kundenseitig auszuwählen und entsprechend der Herstellerangaben anzuwenden.
- Schiebesitz mit Passfeder und Sicherung durch Madenschraube:
Madenschraube mit geeigneter Schraubensicherung sichern.
- Schiebesitz ohne Passfeder, mit Sicherung durch Madenschraube:
Madenschraube mit geeigneter Schraubensicherung sichern.

- Schiebesitz mit Sicherung durch abbohren und verstiften:
Es ist darauf zu achten, die Motorwelle während der Montage des Spannstiftes in geeigneter Form radial abzustützen.

MOTORFLANSCH

Kunststoff-, Aluminium- und Zinkdruckgussflansche

- Die Einschraubtiefe (c) der Befestigungsschrauben prüfen. **ACHTUNG!** Schrauben dürfen keinesfalls so weit in den Motor hineinragen, dass sie den Motor beschädigen können.
- Motorflansch plan auf den motorseitigen Zentrierdurchmesser aufsetzen.
- Motorflanschschrauben ggf. über Kreuz anziehen.

GETRIEBEANBAU

- Bei Direktanbau OHNE Motorflansch die Kunststoffschutzkappe entfernen.
- Bei einigen Getrieben wird eine Papierdichtung lose dem Lieferumfang beigelegt. In diesem Fall ist im nächsten Schritt eine Papierdichtung so zu montieren, dass sie mit den ausgestanzten Bohrungen mit Hilfe zweier Befestigungsschrauben gesteckt und so vorfixiert wird.
- Sicherstellen, dass die Anlaufscheibe zentrisch zwischen Motorzentrierung und Zahnkranz montiert ist.
- Vorsichtig das Motorritzel in die Getriebestufe einfädeln OHNE die Verzahnungsteile zu beschädigen bis die Planfläche des Getriebezahnkranzes satt auf der Motorflanschplanfläche aufliegt.

- Die zwei Befestigungsschrauben von der Lagerflanschseite her leicht anziehen.
- Die fehlenden Befestigungsschrauben in das Getriebe einsetzen und ebenfalls über Kreuz handfest anziehen.
- Abschließend sind die Schrauben über Kreuz mit dem ermittelten Anzugsmoment anzuziehen.

EINBAUMASSE FÜR GETRIEBEANBAU

Getriebe	a in mm	b in mm	Einschraubtiefe c
PM 22	4,7 ^{-0,3}	0,2	kundenspezifische Auslegung
PK 22	4,7 ^{-0,3}	0,2	
PM 32 / PM 32 LN	6,1 ^{-0,4}	0,2	
PK 32	6,1 ^{-0,4}	0,2	
PM 42 / PM 42 LN	8,0 ^{+0,3}	0,2	
PK 42	8,0 ^{+0,3}	0,2	
PM 52 / PM 52 LN	8,0 ^{+0,3}	0,3	
PK 52	8,0 ^{+0,3}	0,3	
PM 62 / PM 62 LN	10,4 ^{-0,3}	0,3	
PM 72 / PM 72 LN	12,1 ^{-0,3}	0,5	
PM 81 / PM 81 LN	13,5 ^{+0,15 -0,25}	0,3	
PM 105 / PM 105 LN	18,3 ^{-0,3}	0,5	
PM 120	19,4 ^{+0,2 -0,3}	0,5	

