

Intelligent Drivesystems, Worldwide Services

DICHTUNGSLÖSUNGEN FÜR IHREN ANTRIEB

DE

**DICHTUNGSSYSTEME
FÜR NORD-GETRIEBE UND
GETRIEBEMOTOREN**


DRIVESYSTEMS

DICHTUNGSSYSTEME FÜR NORD-GETRIEBE UND GETRIEBEMOTOREN



NORD DRIVESYSTEMS misst dem Themenkomplex Dichtheit von Getrieben und Getriebemotoren eine hohe Bedeutung bei. Die zuverlässige und langandauernde Dichtheit gegen eindringende Fremdstoffe und austretende Schmierstoffe bestimmt maßgeblich die Produkt-Lebenszyklus-Kosten, da Undichtigkeiten bei Getrieben und Getriebemotoren nach wie vor eine wesentliche Ursache für Störungen darstellen.

Schon vor fast 40 Jahren hat NORD DRIVESYSTEMS mit der Einführung des Blockgehäusekonzepts, das keine Gehäusefugen im Kraftfluss vorsieht, das Risiko der Undichtigkeit an Gehäusefugen nachhaltig reduziert, sodass heute die Abdichtung der Wellen in den Mittelpunkt rückt. Während beim Getriebemotor die eingangsseitige Getriebeabdichtung durch den Motor vor Umwelteinflüssen optimal geschützt ist, ist die ausgangsseitige Abdichtung der Getriebeabtriebswellen Umwelteinflüssen sehr stark ausgesetzt.

NORD DRIVESYSTEMS hat unterschiedliche Dichtsysteme für Getriebeabtriebswellen entwickelt, die abhängig von unterschiedlichen Umwelteinflüssen und Anwendungen empfohlen werden. Nachfolgend werden die Dichtsysteme für Getriebeabtriebswellen vorgestellt.

ABTRIEBSWELLENABDICHTUNGEN FÜR GETRIEBE

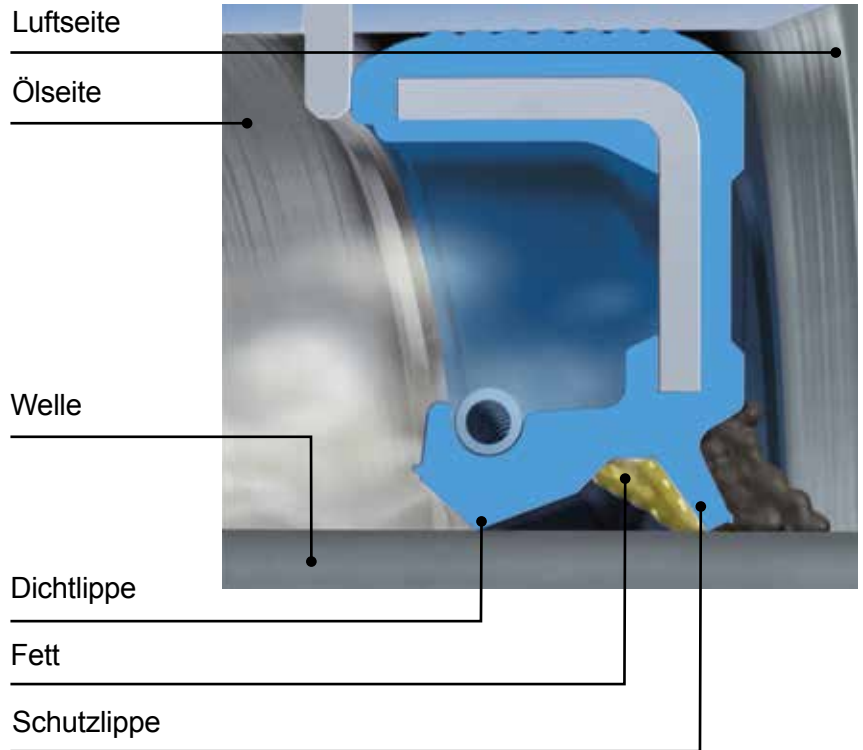
1. KATALOGAUSFÜHRUNGEN

1.1 Standardausführung für normale Verhältnisse

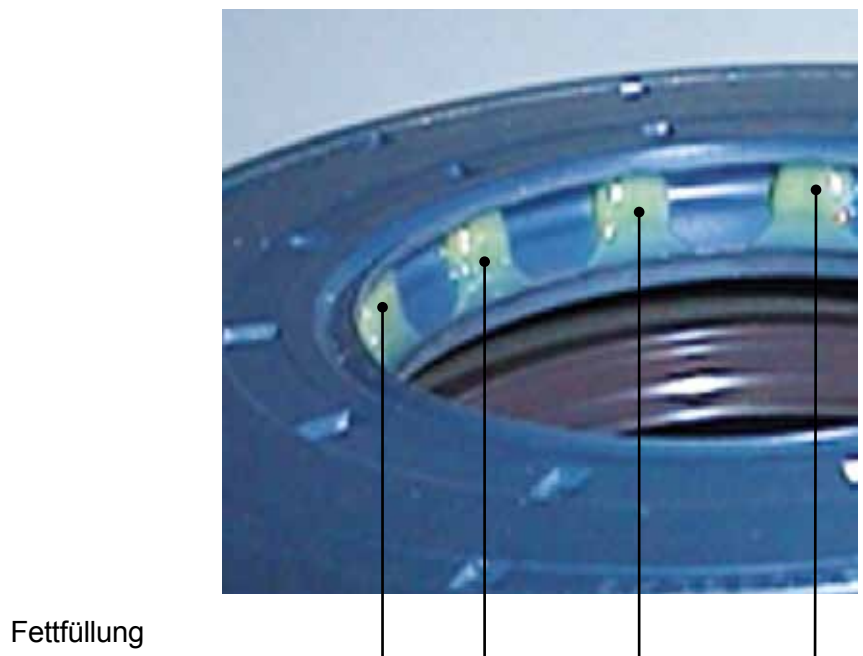
Standardmäßig kommen bei Getriebeabtriebswellen Radialwellendichtringe aus Nitril-Butadien-Elastomer (NBR) mit radialer, zugfederbelasteter Dichtlippe zur Abdichtung des Schmierstoffes und zusätzlicher Schutzlippe gegen Verschmutzungen von außen zum Einsatz. Der Raum zwischen Dichtlippe und Schutzlippe wird serienmäßig mit Spezialfett definiert gefüllt, wodurch sich der Verschleiß der Lippen minimiert und eine zusätzliche Barriere die Dichtlippe gegen Verschmutzungen von außen schützt.

Bei NORD DRIVESYSTEMS kommen nur Marken-Wellendichtringe von ausgewählten renommierten Lieferanten zum Einsatz. Die Oberflächen der Wellen werden an den Dichtringlauf Flächen präzise mit den vorgeschriebenen Oberflächenkennwerten gefertigt.

Radialwellendichtung mit Dicht- und Schutzlippe



Definierte Fettfüllung zwischen Dicht- und Schutzlippe



ABTRIEBSWELLENABDICHTUNGEN FÜR GETRIEBE

1.2 Doppelte Wellenabdichtung mit zwei Wellendichtringen und fettgeschmiertem Wälzlager

Erhöhte Sicherheit bietet die doppelte abtriebsseitige Wellenabdichtung. Sie besteht aus zwei Wellendichtringen. Von außen auf die Abdichtung einwirkende Stoffe müssen zusätzliche Barrieren überwinden, bevor sie die innere Dichtlippe, die den Ölraum abdichtet, erreichen und eine Leckage verursachen können. Bei Beschädigungen von außen ergibt sich durch den zweiten Wellendichtring zusätzliche Leckagesicherheit.

Die doppelte Wellenabdichtung hat einen inneren Wellendichtring (Form A, ohne Schutzlippe) und einen äußeren Wellendichtring (Form AS, mit Schutzlippe).

Wenn aus räumlichen Gründen die Verwendung von zwei Wellendichtringen nicht möglich ist, kommt alternativ ein Wellendichtring vom Typ MSS1 mit integrierter doppelter Wellenabdichtung zum Einsatz.

Serienmäßig werden doppelte Abtriebswellenabdichtungen als Standardausführung bei folgenden NORD DRIVESYSTEMS Getrieben eingesetzt:

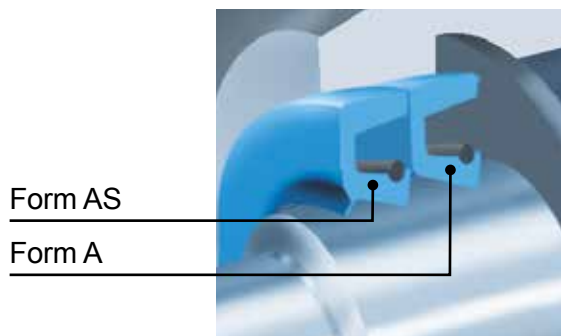
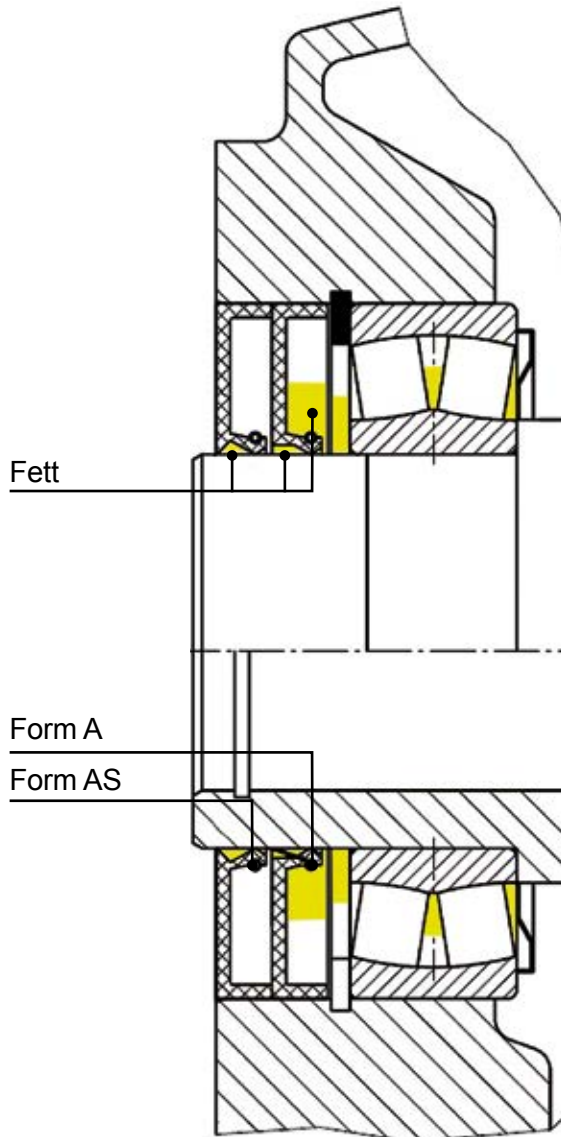
- Industriegetriebe (SK 5207 bis 15507)
- 3- u. 4-stufige Kegelradgetriebe mit Hohlwelle (SK 9012.1 bis 9096.1) sowie mit Vollwelle bei den Typen SK 9072.1 und 9096.1
- Stirnrad-Schneckengetriebe mit Hohlwelle (SK 02040.1 bis 43125)
- Flachgetriebe mit Hohlwelle ab SK 1282.1 bis 11382.1 *
- Flachgetriebe mit Vollwelle ab SK 10282.1 bis 11382.1
- NORDBLOC Stirnradgetriebe ab SK 772.1 bis 973.1

Zusätzlich ist die doppelte Abtriebswellenabdichtung optional lieferbar bei:

- 2-stufigen Kegelradgetrieben (SK 920072.1 bis 92772.1)
- Flachgetrieben SK 0182.1 und 0282.1
- 3- u. 4-stufigen Kegelradgetrieben mit Vollwelle (SK 9012.1 bis 9096.1)
- Flachgetrieben mit Vollwelle ab SK 1282.1 bis 9382 *
- Stirnradgetrieben ab SK 32 bis 103

(*Hinweis: Flachgetriebe SK 2282, 4282 haben die doppelte Abtriebswellenabdichtung aus räumlichen Gründen nur auf der A-Seite)

Bei weiteren Getriebetypen ist die doppelte Abtriebswellenabdichtung mit Sondermaßnahmen möglich. Wir bitten um Anfrage.



1.3 Option: „FKM“ für hohe Temperaturen und hohe chemische Beständigkeit

NORD DRIVESYSTEMS kann für fast alle Getriebetypen optional abtriebseitige Radialwellendichtringe aus Fluor-Elastomer (FKM) liefern. FKM ist auch unter dem Handelsnamen Viton bekannt.

FKM erfüllt höhere Anforderungen an die thermische und chemische Beständigkeit. Der Temperatureinsatzbereich von FKM liegt bei -25 bis 150 °C. Bei Temperaturen im Bereich der Dichtung von über 85 °C bei Mineralölschmierung und 80 °C bei synthetischen Schmierstoffen empfiehlt NORD DRIVESYSTEMS anstelle der serienmäßigen Wellendichtringe aus NBR die optionalen Wellendichtringe aus dem meist braunen FKM-Material. Bei Anwendungen, bei denen der Wellendichtring von außen mit Chemikalien in Kontakt kommt, z. B. beim Reinigen der Anlage, ist sowohl bei NBR als auch bei FKM die Verträglichkeit mit dem Wellendichtringmaterial zu prüfen.

Wir bitten um Anfrage (siehe Kapitel 2).

ABTRIEBSWELLENABDICHTUNGEN FÜR GETRIEBE

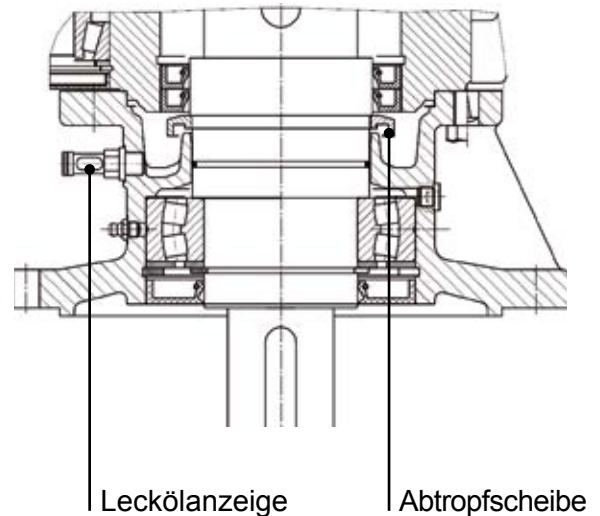
1.4 Option: VL3-Lagerung „Drywell“ für senkrechte Abtriebswellen

Insbesondere für Rührwerke bietet NORD DRIVESYSTEMS die verstärkte Abtriebswellenlagerung mit größerem Lagerabstand und besonders starken Lagern an, die auch zur Aufnahme von hohen Radial- und Axialkräften geeignet sind. Um mit stark erhöhter Sicherheit Schmiermittelleckagen auszuschließen und um einer möglichen Verunreinigung des Mischgutes vorzubeugen, gibt es bei senkrechten Abtriebswellen die Option VL3 in Ausführung Drywell.

Die Option VL3 bietet folgende Sicherheitsfunktion: Bei eventuellen Undichtigkeiten an den doppelten Wellendichtringen der Abtriebswelle gelangt das Öl über die Abtropfscheibe in den Auffangraum im Flansch und wird über eine Leckölanzeige oder einen Ölsensor gemeldet. Ein Auslaufen in den Rührwerksraum kann somit verhindert werden.

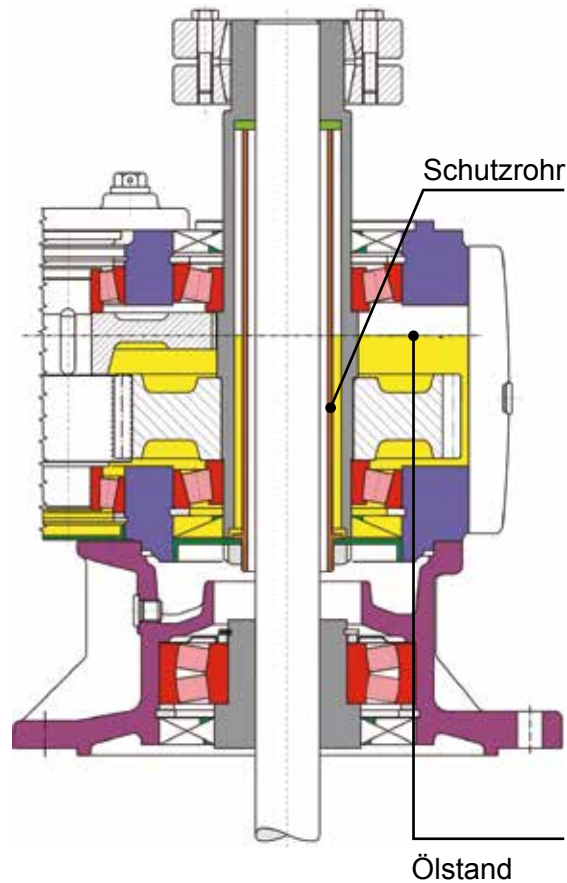
Die Option VL3 ist lieferbar für:

- alle Industriegetriebe mit senkrechter Abtriebswelle (SK 5207 bis 15507)
- Flachgetriebe in Bauform M4 mit Voll- und Hohlwelle ab SK 1282.1 bis 11382.1
- 3- u. 4-stufige Kegelradgetriebe in Bauform M 5 und M6 mit Voll- und Hohlwelle (SK 9012.1 bis 9096.1)



ABTRIEBSWELLENABDICHTUNGEN FÜR GETRIEBE

„True Drywell“ bei Getriebemotoren



1.5 Option: „True Drywell“ für senkrechte Abtriebswellen

Es gibt Anwendungen mit höchsten Anforderungen an die Leckagesicherheit, bei denen berührende Dichtungen an der senkrecht nach unten gerichteten Getriebeabtriebswelle, die ein grundsätzliches Leckagerisiko bei Verschleiß oder Verunreinigungen darstellen, als nicht sicher genug beurteilt werden. Für diese Anwendungen gibt es bei NORD DRIVESYSTEMS die Option „True Drywell“.

Die NORD-Ausführung True Drywell schließt das Leckagerisiko von berührenden Dichtungen grundsätzlich aus, da es bei True Drywell überhaupt keine berührenden Dichtungen gibt, die unterhalb des Ölstandes liegen und die im Betrieb zu einer Leckage führen könnten. Ein feststehendes Schutzrohr reicht weit über den Ölstand hinaus. Es dichtet nach dem Prinzip, dass Flüssigkeiten aufgrund der Schwerkraft nicht nach oben fließen, berührungslos und verschleißfrei ab.

Die Option ist lieferbar für:

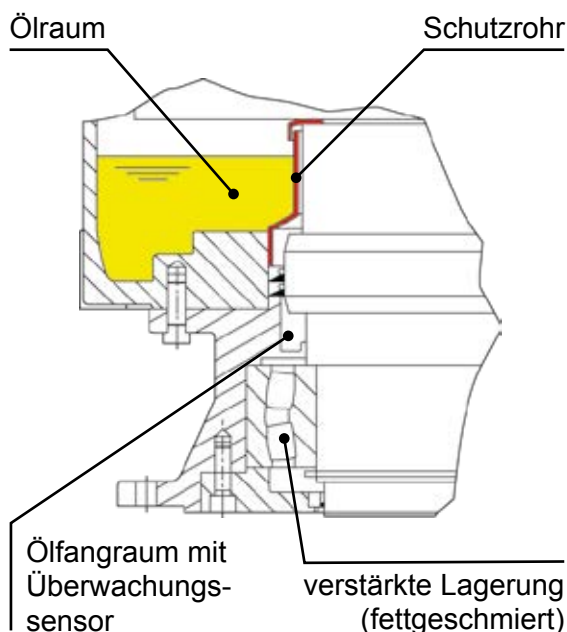
- alle Industriegetriebe mit senkrechter Abtriebswelle (SK 5207 bis 15507)

Bei Flach- und Kegelradgetrieben ist die Option als Sonderausführung möglich. Wir bitten um Anfrage.

NORD-Flachgetriebe in Ausführung True Drywell sind gekennzeichnet durch die Hohlwellenausführung mit Schrumpfscheibe und reduziertem Hohlwellendurchmesser, den Rührwerksflansch VLII sowie die Standard-Getriebeentlüftung (keine Druckentlüftung zulässig). Der NORD-Getriebebaukasten ermöglicht die Ausführung True Drywell auch bei Kegelradgetrieben in Bauform M5 und M6, wobei sich hier jedoch die antriebsseitige Abdichtung unterhalb des Ölstands befindet.

Bei Industriegetrieben in Ausführung True Drywell wird ein tiefliegendes Schutzrohr in Verbindung mit einem abgesenkten Ölstand, der eine Umlaufschmierung erfordert, verwendet. Die Ausführung True Drywell ist auch hier mit verstärkten Abtriebslagern gekoppelt.

„True Drywell“ bei Industriegetrieben



ABTRIEBSWELLENABDICHTUNGEN FÜR GETRIEBE

1.6 Taconite-Dichtsystem bei aggressivem Stein- und Erzstaub

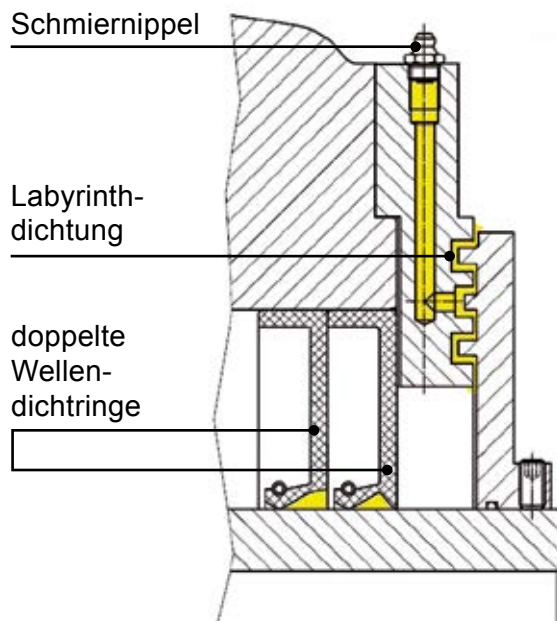
Das sogenannte Taconite*-Dichtsystem ist speziell für den Betrieb bei aggressivem Stein- und Erzstaub entwickelt worden. Das Taconite-Dichtsystem besteht aus zwei Wellendichtringen und einer radialen Labyrinthdichtung, die mit Fett gefüllt ist. Dieses Fett bildet eine Barriere gegen eindringenden Gesteinsstaub. Durch regelmäßiges Nachschmieren am Schmiernippel trägt das Fett eindringende Staubpartikel immer wieder aus der Labyrinthdichtung heraus. Hierdurch kann der aggressive Staub nicht zu den Wellendichtringen vordringen. Das aus dem Dichtspalt ausgetretene verschmutzte Fett ist zu entfernen.

(* Benannt nach dem Taconit, einem Eisenerz, das in Minnesota / USA abgebaut wird.)

Die Option Taconite ist lieferbar für:

- alle Industriegetriebe (SK 5207 bis 15507)

Bei den Getriebemotoren ist die Option Taconite als Sonderausführung möglich. Wir bitten um Anfrage.



1.7 Option: SCP für Schraubenförderer / Screw Conveyor

Bei Schraubenförderern kommt die Getriebeabtriebswelle häufig mit dem Fördergut in Kontakt. Hierbei wird das Fördergut regelrecht gegen die Abtriebswellendichtung gedrückt. Um diesen besonderen Anforderungen gerecht zu werden, wurde die Option SCP „Schraubenförderer / Screw Conveyor“ speziell für den US-amerikanischen Markt entwickelt.

Die Option SCP „Schraubenförderer / Screw Conveyor“ ist lieferbar für:

- Flachgetriebe in den Baugrößen SK 1282.1 bis 6382
- Kegelradgetriebe in den Baugrößen SK 9012.1 bis 9053.1

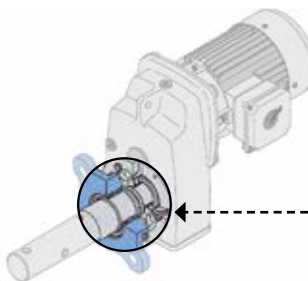
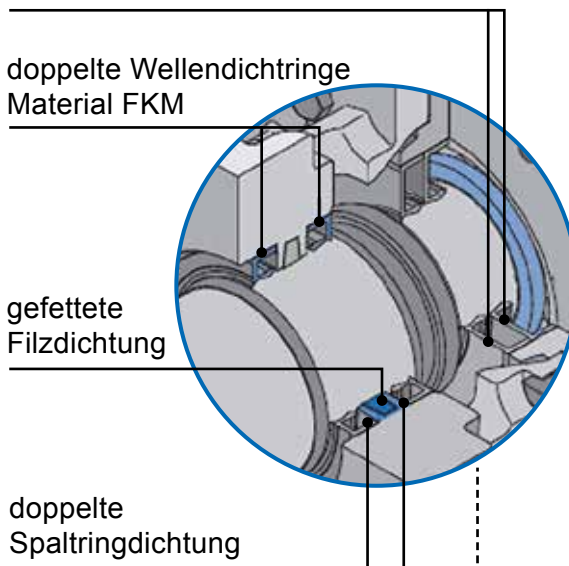
Das kennzeichnende Merkmal der Flachgetriebeausführung zum Antrieb von Schraubenförderern ist ein Abtriebsflansch, in dem gleich mehrere verschiedene Dichtungen integriert sind, um so die eigentliche ölabdichtende Getriebedichtung zu schützen. Sollte das Fördergut die zwei äußeren Wellendichtringe aus dem Material FKM, den Filzring und die beiden Spaltdichtungen überwinden, erreicht es höchstwahrscheinlich immer noch nicht die doppelten ölabdichtenden Getriebeabtriebswellen-Dichtringe, da das Fördergut vorher nach unten aus dem Flansch herausfallen kann. Resultat: Die Wellenabdichtung ist sicher gegen das Fördergut geschützt.

doppelte Wellendichtringe

doppelte Wellendichtringe
Material FKM

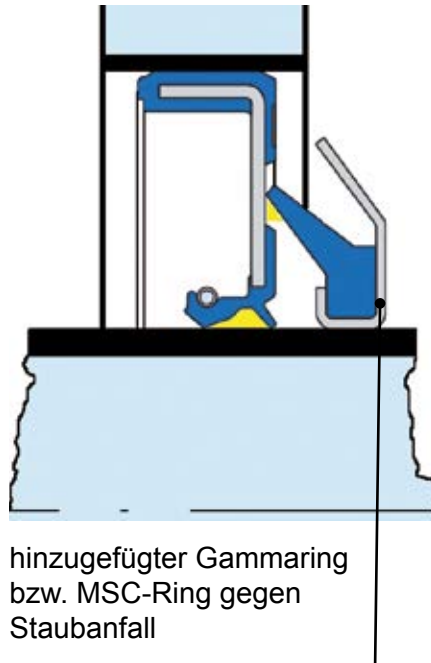
gefettete
Filzdichtung

doppelte
Spaltringdichtung



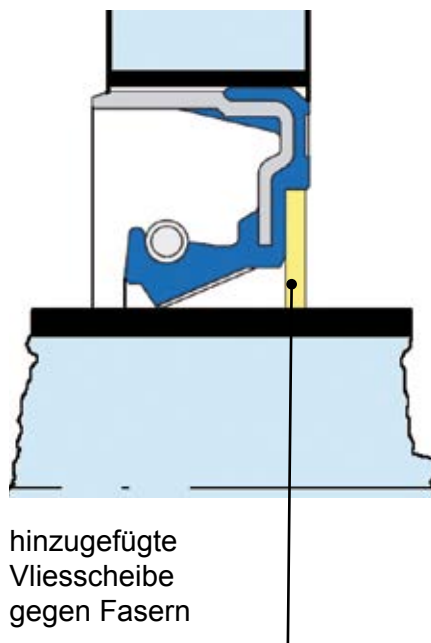
ABTRIEBSWELLENABDICHTUNGEN FÜR GETRIEBE

2. SONDERAUSFÜHRUNGEN



2.1 Zusätzlicher axial wirkender Gammaring bei mittlerem Staubanfall

Einen zusätzlichen Schutz gegen Staub stellt ein sogenannter Gammaring bzw. MSC-Ring mit seiner zusätzlichen Dichtlippe dar, die axial von außen an der Wellendichtring-Stirnseite anläuft. Der Gammaring bzw. MSC-Ring sitzt drehfest auf der Abtriebswelle und wird dem Dichtsystem hinzugefügt. Hierfür wird die Abtriebswelle geringfügig verlängert. Bei vielen Getriebetypen ist diese Sonderausführung möglich. Wir bitten um Anfrage.

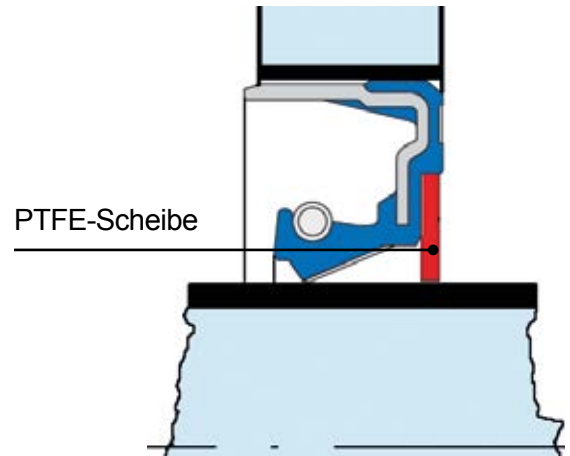


2.2 Zusätzliche Vliessscheibe gegen Fasern insbesondere Textilfasern

Fasern, insbesondere Textilfasern und Flusen, können ein Dichtsystem stören. Wenn sich z. B. eine Faser an der Dichtlippe einklemmt, kann es zu einer temporären Leckage kommen. Als spezieller, wirksamer Schutz gegen Fasern hat sich eine feststehende Vliessscheibe bewährt, die außen an den Wellendichtring angeklebt wird. Bei vielen Getriebetypen ist diese Sonderausführung möglich. Wir bitten um Anfrage.

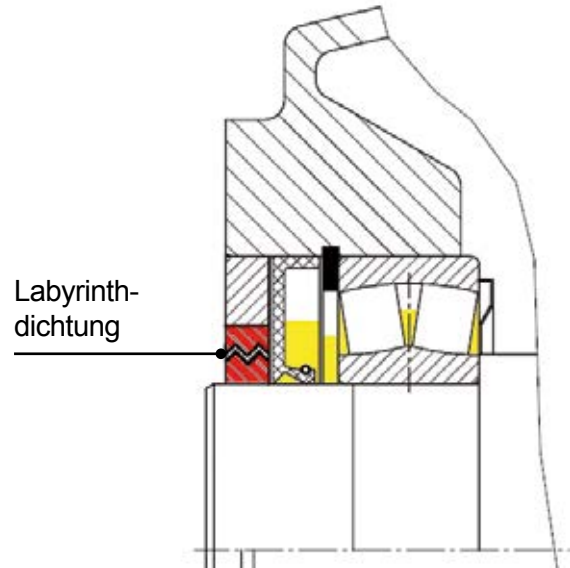
2.3 Zusätzliche PTFE-Scheibe bei Chemikalien

Der PTFE-Scheibe kommt zum Einsatz, wenn die Abtriebswelle im Bereich der Dichtung temporär (z. B. Reinigung) mit aggressiven Chemikalien in Berührung kommt. Bei Abtriebswellendichtstellen, an denen 2 Wellendichtringe möglich sind, kann der äußere Dichtring durch einen Wellendichtring aus PTFE ersetzt werden. Bei vielen Getriebetypen ist diese Sonderausführung möglich. Wir bitten um Anfrage.



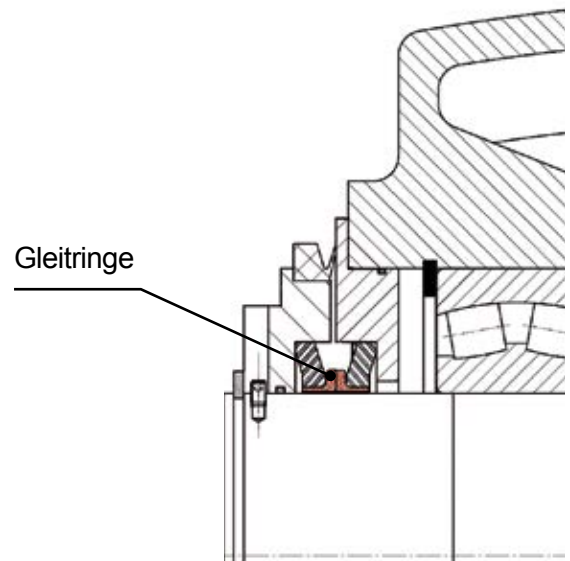
2.4 Labyrinthdichtung bei mittlerem Staubanfall und Spritzwasser

Bei Staubanfall, der nicht so hoch ist, dass er den hohen Aufwand eines Taconite-Dichtsystems rechtfertigt, kann auch eine nicht nachschmierbare Labyrinthdichtung eine gute Lösung sein. Diese wartungsfreie Labyrinthdichtung kann oft ohne Maßänderung anstelle des äußeren Wellendichtrings bei Getrieben, die einen doppelten Wellendichtring ermöglichen, eingebaut werden. Wir bitten um Anfrage.



2.5 Gleitringdichtung bei aggressiven Umgebungsmedien

Gleitringdichtungen kommen zum Einsatz, wenn die Abtriebswelle im Bereich der Dichtung häufig mit aggressiven und verschmutzten Flüssigkeiten in Berührung kommt. Im Abwasserbereich haben sich die Gleitringdichtungen bestens bewährt. Zu berücksichtigen ist, dass Gleitringdichtungen im Normalbetrieb funktionsbedingt eine geringe Leckageölmenge aufweisen und daher nicht absolut dicht sind. Man kann Gleitringdichtungen sogar unterhalb eines äußeren Flüssigkeitsspiegels einsetzen. Hierbei ist zu beachten, dass im Getriebe stets ein höherer hydrostatischer Druck als außerhalb herrscht, damit keine Fremdstoffe in das Getriebe eindringen können. Bei vielen Getriebetypen ist diese Sonderausführung möglich. Wir bitten um Anfrage.



DER ANTRIEB

Zuverlässig. Flexibel. Global.



**NORD
4.0
READY!**



DAS GETRIEBE

- Starke Lagerung
- Hoher Korrosionsschutz

DER MOTOR

- Hohe Effizienz
- Weltweite Standards

DER UMRICHTER

- Kompakte Bauform
- Einfache Inbetriebnahme



Hauptsitz und Technologiezentrum
nahe Hamburg

Mechanische Produkte

Getriebe



Elektrische Produkte

Motoren



Elektronische Produkte

Frequenzumrichter, Motorstarter und Feldverteiler



Innovative Antriebslösungen
für mehr als
100 Industriezweige



Getriebefertigung



Motorenfertigung



Umrichterfertigung

7 technologisch führende Fertigungsstandorte
produzieren
Getriebe, Motoren,
Frequenzumrichter
etc. auch für komplette
Antriebssysteme aus einer
Hand.



Die oben abgebildete Karte dient lediglich zu Informationszwecken und erhebt nicht den Anspruch, für rechtliche Zwecke erstellt worden oder für diese anwendbar zu sein. Wir übernehmen daher keine Haftung für Rechtmäßigkeit, Richtigkeit und Vollständigkeit.

Tochtergesellschaften und Vertriebspartner in 98 Ländern auf 5 Kontinenten
bieten Vor-Ort-
Bevorratung,
Montagezentren,
technische Unterstützung
und Kundendienst.



Mehr als 3.900 Mitarbeiter weltweit
schaffen
kundenspezifische
Lösungen.

NORD DRIVESYSTEMS Gruppe

Hauptsitz und Technologiezentrum
in Bargteheide bei Hamburg

Innovative Antriebslösungen
für mehr als 100 Industriezweige

Mechanische Produkte
Flach-, Stirn-, Kegelrad- und Schneckengetriebe

Elektrische Produkte
IE2/IE3/IE4-Motoren

Elektronische Produkte
zentrale und dezentrale Frequenzumrichter,
Motorstarter, Feldverteiler

7 technologisch führende Fertigungsstandorte
für alle Antriebskomponenten

Tochtergesellschaften und Vertriebspartner
in 98 Ländern auf 5 Kontinenten
bieten Vor-Ort-Bevorratung, Montagezentren,
technische Unterstützung und Kundendienst.

Mehr als 3.900 Mitarbeiter weltweit
schaffen kundenspezifische Lösungen.

www.nord.com/locator

DE Getriebebau NORD GmbH & Co. KG, Getriebebau-Nord-Str. 1, 22941 Bargteheide, Deutschland
T +49 4532 2890, F +49 4532 289 2253, info@nord.com

AT Getriebebau NORD GmbH, Deggendorfstrasse 8, 4030 Linz, Österreich
T +43 732 318920, F +43 732 318920 85, info.at@nord.com

CH Getriebebau NORD AG, Bächigenstrasse 18, 9212 Arnegg, Schweiz
T +41 71 388 99 11, F +41 71 388 99 15, switzerland@nord.com

Members of the NORD DRIVESYSTEMS Group

