

### MONTAGE DES OMSS

Die Kardanwelle des OMSS-Motors wirkt als „Abtriebswelle“. Wegen der radialen Bewegung der Welle kann am Wellenausgang keine Dichtung angebracht werden. Deshalb fließt das Öl vom Motor in das Anbauteil.

Es ist wichtig, dass während des Starts und des Betriebes die Keilwellenverbindung und die Lager im Anbauteil mit Öl versorgt und ausreichend geschmiert werden. Um sicherzustellen, dass die Keilwellenverbindung genügend Öl bekommt, wird ein konischer Leitring zwischen der Welle des Anbauteils und dem Motor empfohlen.

Der konische Leitring **D** (*Kennzahl 633B9023*) wird mit dem Motor geliefert.

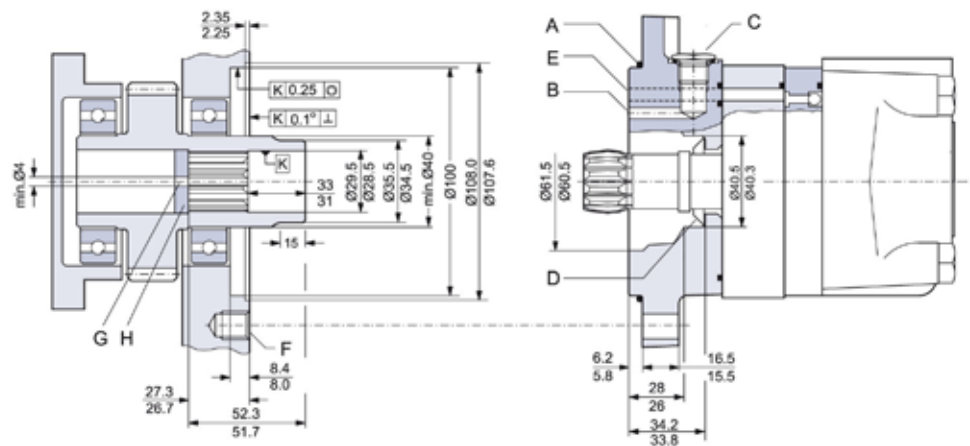
Um sicherzustellen, dass Öl zu den Lagern und den anderen Teilen des Anbauteiles läuft, muss die Anlaufscheibe **H** ein Loch haben (*siehe Abb. unten*).

Wir empfehlen einen O-Ring zwischen dem Motor und dem Anbauteil.

Der O-Ring **A** (*Kennzahl 151F1033*) wird mit dem Motor geliefert.

Falls Motor und Anbauteil zerlegt wurden, denken Sie daran, vor der Inbetriebnahme Öl aufzufüllen. Füllen Sie gefiltertes Öl durch den Leckölanschluss ein.

### OMSS ANSCHLUSSMASSE DES ANBAUTEILES



- |                                       |                              |
|---------------------------------------|------------------------------|
| A: O-Ring 100 x 3 mm                  | E: Innerer Leckölkanal       |
| B: Äußerer Leckölkanal                | F: M10, min. 15 mm tief      |
| C: Leckölanschluss<br>G ¼, 12 mm tief | G: Bohrung für Ölzirkulation |
| D: Konischer Ring                     | H: Gehärtete Anlaufscheibe   |

P003 065

**ZAHNNABENPROFIL**

Die Zahnnahe des Anbauteils muss dem Zahnwellenprofil an der Kardanwelle des Motors entsprechen (siehe Zeichnung unten).

**Werkstoff:**

Einsatzstahl mit einer Zugfestigkeit, die mindestens der von 20 MoCr4 entspricht (900 N/mm<sup>2</sup>) oder SAE 8620.

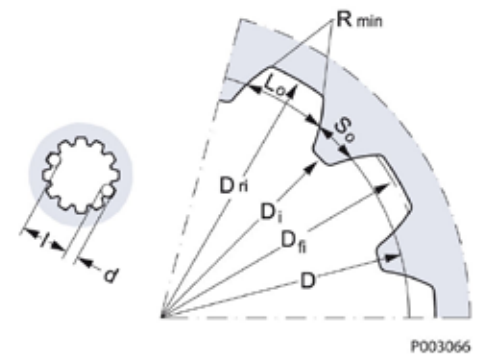
**Härteangaben:**

- Oberflächenhärte: HV = 750 ± 50
- Härtetiefe 0,7 ± 0,2mm: HV = 560

Angaben für das Zahnnaheprofil mit Evolventenflanken  
 Standard ANS B92.1-1970, Klasse 5 (korrigiert  $m \cdot X = 0,8$ ;  $m = 2,1166$ )

Filled root side fit		mm
Number of teeth	z	12
Pitch	DP	12/24
Pressure angle		30°
Pitch dia.	D	25,4
Major dia.	D <sub>e</sub>	28,0 <sub>-0,1</sub>
Form dia. (min.)	D <sub>f</sub>	27,6
Minor dia.	D <sub>i</sub>	23,0 <sup>+0,033</sup>
Space width (circular)	L <sub>o</sub>	4,308±0,020
Tooth thickness (circular)	S <sub>o</sub>	2,341
Fillet radius	R <sub>min</sub>	0,2
Max. measurement between pins*	l	17,62 <sup>+0,15</sup>
Pin dia.	d	4,835±0,001

\* Fertigmaße (nach dem Härten)


**LECKÖLANSCHLUSS AM OMSS ODER AM ANBAUTEIL**

Es ist eine Leckölleitung zu verwenden, wenn der Druck in der Rücklaufleitung den zulässigen Druck auf die Wellendichtung des Anbauteiles überschreiten kann.

**Die Leckölleitung kann an zwei verschiedenen Stellen angeschlossen werden:**

- 1) am Leckölanschluss des Motors
- 2) am Leckölanschluss des Anbauteiles.

Wenn am Anbauteil eine Leckölleitung angebracht wurde, dann muss das Öl ungehindert zwischen Motor und Anbauteil fließen können.

Die Leckölleitung muss so zum Tank geführt werden, dass bei Betriebsstillstand Motor und Anbauteil nicht leerlaufen.

Der zulässige Maximaldruck in der Leckölleitung wird durch das Anbauteil und dessen Wellendichtung bestimmt.