

**Wariator RGAE****Montaż silnika i reduktora z obudową ochronną ( Rys.1).**

Po rozmontowaniu dwóch wstępnie zmontowanych części obudowy ochronnej należy skręcić silnik i reduktor z połówkami obudowy (1 i 2)

**Montaż koła regulacyjnego „Rb” ( Rys.1)**

Nie wolno osadzać koła regulacyjnego ( 3) zbyt ciasno. Pasowanie otworu i wałka oraz wstępnego i rowka wpustowego musi być tak dobrane aby koło było zamontowane z pasowaniem suwliwym ciasnym.

Należy zwrócić uwagę ,czy pasowania nie zmienia powierzchnia górna wpustu.

**UWAGA:**Należy pamiętać o pierścieniu dystansowym (5i6) pomiędzy krawędzią oporową wału a kołem pasowym. W wersji „Z” pierścień (6) jest po przeciwnej stronie niż pierścień (5)

**Montaż koła sprężynowego „Fb” (Rys.1)**

Koło sprężynowe jest montowane tak samo jak koło regulacyjne.

**UWAGA: Ruchome tarcze obu kół zawsze muszą być zmontowane „po przekątnej” tzn. po przeciwnej stronie paska wariatorowego**

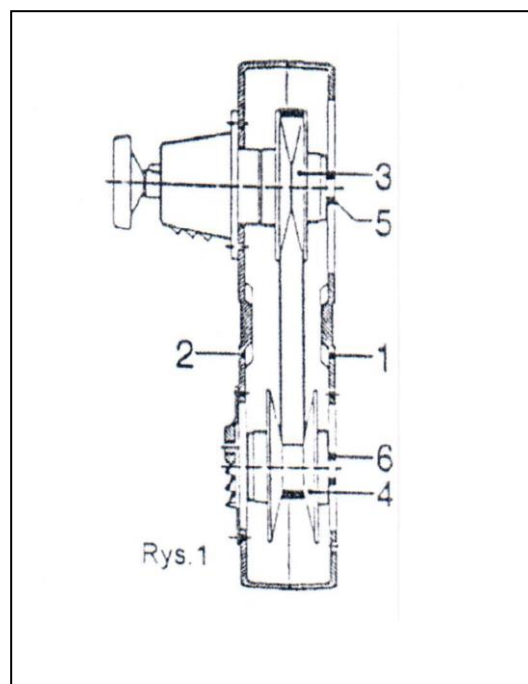
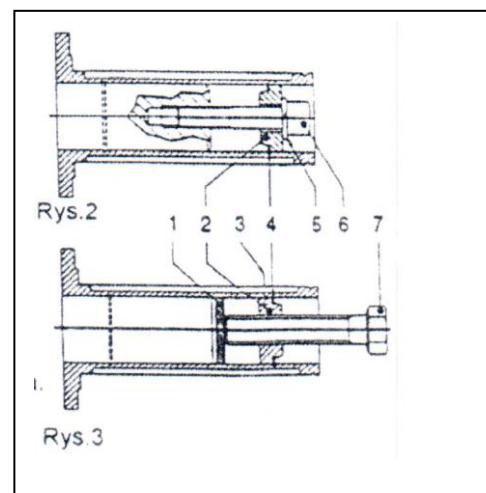
**Mocowanie kół ( Rys.2)**

Rysunek 2 pokazuje 2 rowki pod pierścien sprężysty wykonane z przodu i tyłu otworów kół . Dostarczone pierścienie sprężyste(4) powinny być zamontowane z przeciwnej strony niż końcówki wałów. Dostarczone również krążki mocujące (2) muszą być włożone w otwór tak, aby ich część centrująca znalazła się wewnątrz pierścienia sprężystego . Koła zabezpieczyć przez dokręcanie do czoła wałów za pomocą śrub z łbem walcowym z gniazdem sześciokątnym (6) z podkładkami sprężystymi (5) (gwint wg DIN332Sh2)

**Demontaż kół regulacyjnych i sprężynowych ( Rys. 3)**

Koła mogą być łatwo zdemontowane po przemontowaniu krążka mocującego z pierścieniem sprężystym w otworze jak pokazano na rys. 3. Na czole wału należy umieścić podkładkę ochronną(1) (dla zabezpieczenia gwintu wewnętrznego w wale), a w otworze odwrócony krążek mocujący (2) i pierścień sprężysty po czym ściągnąć za pomocą śruby o gwincie zgodnym z gwintem w krążku mocującym.

**UWAGA:** Przy ściąganiu kół krążek mocujący (2) powinien być

**UWAGA !****Nie demontować sprężyny**

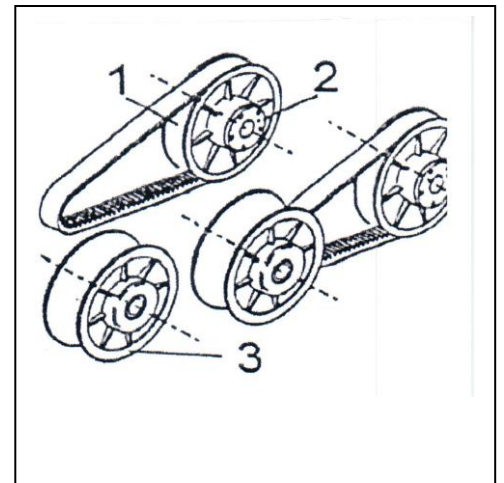
zabezpieczony przed obracaniem się poprzez kołek (3) osadzony w powierzchni bocznej krążka w rogu wpustownym koła

#### Montaż paska wariatorowego ( Rys. 4)

Pasek wariatorowy powinien być zakładany bardzo ostrożnie, tak aby uniknąć jego uszkodzenia w czasie montażu. Użycie twardych narzędzi ( dźwigni itp.) nie będzie konieczne jeśli będzie przestrzegana poniższa instrukcja.

Najpierw naciągnąć pasek lekko ręką na koło sprężynowe(1) tak, aby umieścić go wewnątrz koła. W kołach większych rozmiarów, flansa (2) koła sprężystego wyposażona jest w gwintowane otwory, które umożliwiają ściśnięcie sprężyny i rozwarcie tarcz koła, poprzez wkręcenie w nie śrub. Pasek może być wtedy bez trudu umieszczony w otwartym kole regulacyjnym (3). Pasek przemieści się na większą średnicę koła po pokręceniu koła ręką.

**UWAGA:** W większych rozmiarach kół wykręcić z flanszy (2) śruby rozpirające przed zamontowaniem pokrywy ochronnej.



Rys. 4

#### Montaż połówek obudowy ochronnej ( Rys. 1 i 5)

Zmontowany zespół musi być tak ustawiony, aby kielich naciskowy (Rys. 5 poz.1) znajdował się całkowicie wewnątrz zespołu. Wtedy należy skrócić obie połowki obudowy

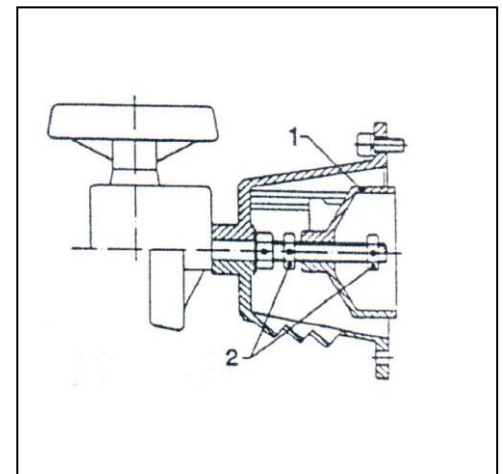
#### Ustawienie zespołu regulacji (Rys.5)

Zespół prosty lub kątowy.

Napęd może być regulowany po włączeniu silnika.

Nakrętki ograniczające (2) są ustawione fabrycznie tak, że zapewniają pełny zakres regulacji. Jeśli jest konieczna ponowna regulacja należy odkręcić (poluzować) wkręty ustalające w nakrętkach ograniczających (2) co pozwoli zmienić ustawienie nakrętek. Jest to możliwe dzięki dostępowi do nakrętek ograniczających poprzez otwory wentylacyjne w obudowie zespołu regulacji lub demontaż całego zespołu.

Maksymalną i minimalną prędkość osiąga się wtedy, kiedy pracujący pas zaczyna wydawać dodatkowy dźwięk spowodowany pracą pasa na dnie koła. Należy wtedy lekko cofnąć ustawienia zespołu regulacyjnego



Rys.5

**MS**  
**SPINEX**  
*Twój dostawca napędów*

BERGES

