

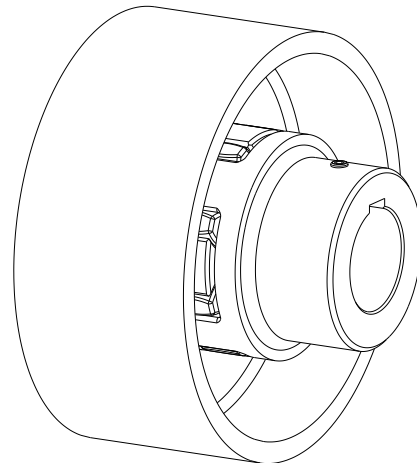


# ROTEX®

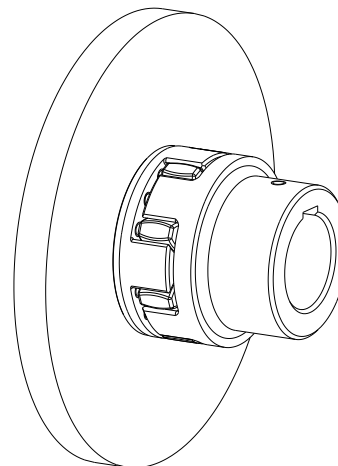
Drehelastische Klauenkupplungen der Bauarten

BTAN und SBAN  
und deren Kombinationen

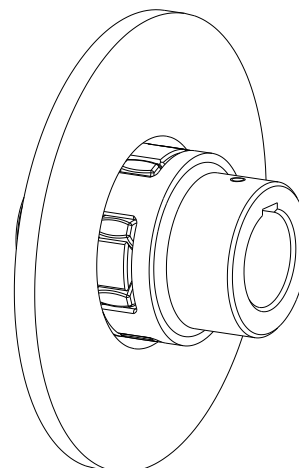
für fertiggebohrte sowie  
vor-/ungebohrte Kupplungen



**Bauart BTAN**



**Bauart SBAN**



**Bauart SBAN mit gekröpfter Bremsscheibe**



Die **ROTEX®** ist eine drehelastische Klauenkupplung. Sie ist in der Lage, Wellenversatz, z. B. verursacht durch Fertigungsungenauigkeiten, Wärmedehnung usw. auszugleichen.

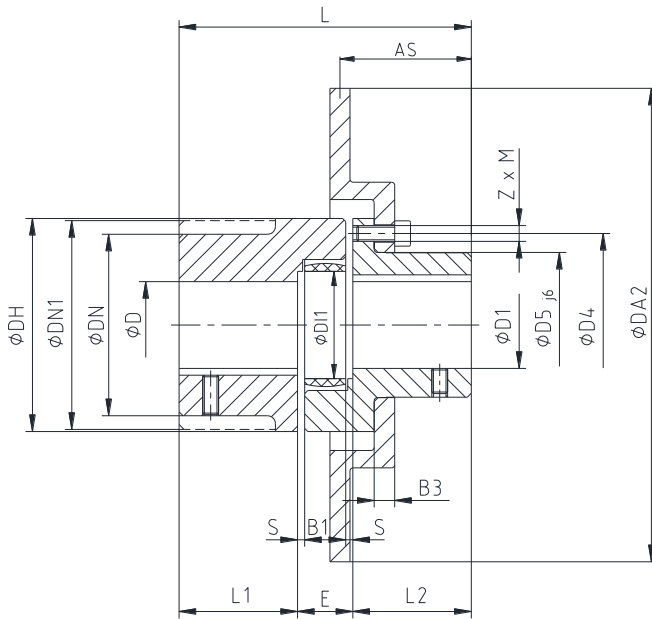
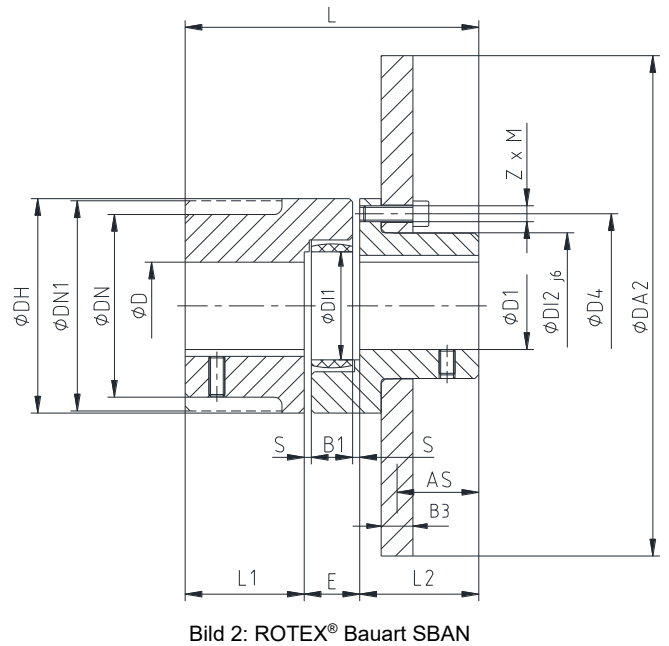
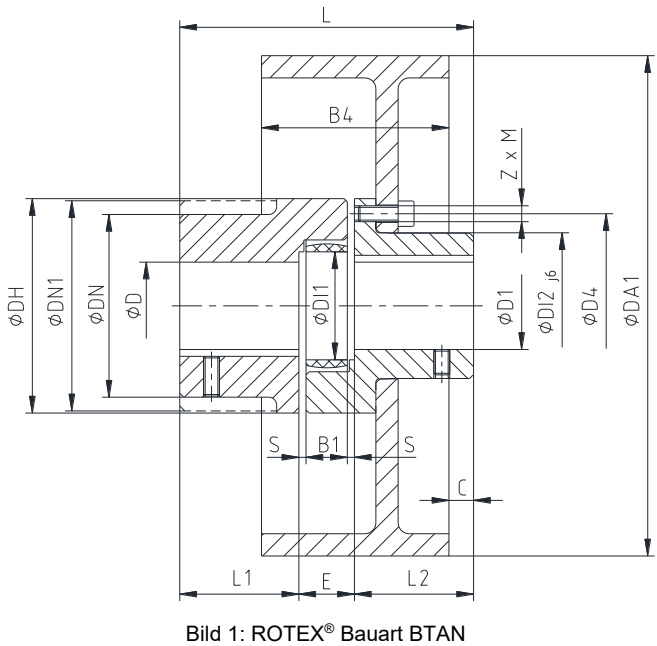
- Bauart BTAN ist mit Bremstrommel
- Bauart SBAN ist mit Bremsscheibe bzw. gekröpfter Bremsscheibe

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Technische Daten</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Hinweise</b>	<b>5</b>
2.1	Allgemeine Hinweise	5
2.2	Sicherheits- und Hinweiszeichen	5
2.3	Allgemeiner Gefahrenhinweis	6
2.4	Bestimmungsgemäße Verwendung	6
2.5	Kupplungsauslegung	6
2.6	Hinweis zur EG-Maschinenrichtlinie 2006/42/EG	6
<b>3</b>	<b>Lagerung, Transport und Verpackung</b>	<b>7</b>
3.1	Lagerung	7
3.2	Transport und Verpackung	7
<b>4</b>	<b>Montage</b>	<b>7</b>
4.1	Bauteile der Kupplung	7
4.2	Hinweis zur Fertigbohrung	9
4.3	Montage der Kupplung	10
4.4	Verlagerungen - Ausrichten der Kupplungen	11
<b>5</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Betriebsstörungen, Ursachen und Beseitigung</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Entsorgung</b>	<b>15</b>
<b>8</b>	<b>Wartung und Instandhaltung</b>	<b>15</b>
8.1	Verschleißrichtwerte	15
<b>9</b>	<b>Ersatzteilhaltung, Kundendienstadressen</b>	<b>16</b>



1 Technische Daten



Schutzvermerk ISO 16016 beachten.	Gezeichnet:	18.02.2026 Pz	Ersatz für:	KTR-N vom 29.08.2022
	Geprüft:	18.02.2026 Pz	Ersetzt durch:	


**1 Technische Daten**
**Tabelle 1: Abmessungen und Technische Daten**

Größe	Bauteil	Abmessungen in mm											
		D	D1		DH	DN	DN1	D5	D4	DI1	E	B1	S
			GJS	Stahl									
38	1	40	-	35	80	66	-	50	66	38	24	18	3,0
	1a	48				-	78						
42	1	45	-	45	95	75	-	60	80	46	26	20	3,0
	1a	55				-	94						
48	1	52	-	50	105	85	-	68	90	51	28	21	3,5
	1a	62				-	104						
55	1	60	-	58	120	98	-	78	102	60	30	22	4,0
	1a	74				-	118						
65	1	70	-	68	135	115	-	92	116	68	35	26	4,5
75	1	80	-	78	160	135	-	106	136	80	40	30	5,0
90	1	97	-	100	200	160	-	140	172	100	45	34	5,5
100	1	115	100	-	225	180	-	156	195	113	50	38	6,0
110	1	125	110	-	255	200	-	176	218	127	55	42	6,5
125	1	145	130	-	290	230	-	204	252	147	60	46	7,0

Größe	Zahnkranz <sup>1)</sup> (Bauteil 2) Nenn Drehmoment in Nm			Abmessungen in mm					
	92 ShA	98 ShA	64 ShD	L1, L2	L	Z	Teilung (Z x Winkel)	M	T <sub>A</sub> in Nm
38	190	325	405	45	114	8	8 x 45	M8	35
42	265	450	560	50	126	12	16 x 22,5	M8	41
48	310	525	655	56	140				
55	410	685	825	65	160	8	8 x 45	M10	83
65	625	940	1175	75	185	12	16 x 22,5		
75	1280	1920	2400	85	210	15	20 x 18	M12	120
90	2400	3600	4500	100	245			M16	295
100	3300	4950	6185	110	270			M20	580
110	4800	7200	9000	120	295				
125	6650	10000	12500	140	340				

1) Maximaldrehmoment der Kupplung  $T_{Kmax.}$  = Nenn Drehmoment der Kupplung  $T_{KN} \times 2$

**Tabelle 2: Abmessungen der gekröpften Bremsscheibe (Bauart SBAN)**

Nenn-Ø der Bremsscheibe	250	300	350	400	460	515	610	710	810	915
Maß DA2	250	300	356	406	457	514	610	711	812	915
Maß B3	6	13	16	13	16	16	16	19	25	25

**Tabelle 3: Zuordnung der Bremstrommel zur Kupplung - BTAN**

Bremstrommel ØDA1 x B4	Maß „AS“ bei Kupplungsgröße										max. Drehzahl in 1/min (30 m/s)
	38	42	48	55	65	75	90	100	110	125	
160 x 60	14										3550
200 x 75	9	12	17	24							2800
250 x 95	1	4	9	16	25	33					2240
315 x 118		-5	0	7	16	24	36				1800
400 x 150		-18	-13	-6	3	11	23	31	38		1400
500 x 190					-12	-4	8	16	23	39	1120
630 x 236						-22	-10	-2	5	21	900
710 x 265								-13	-6	10	800
800 x 300										-4	710


**1 Technische Daten**
**Tabelle 4: Zuordnung der Bremsscheibe zur Kupplung - SBAN**

Bremsscheibe ØDA2 x B3	Maß „AS“ bei Kupplungsgröße										max. Drehzahl in 1/min (30 m/s)	
	38	42	48	55	65	75	90	100	110	125		
200 x 12,5	31,25											2800
250 x 12,5	31,25	34,25	39,25									2240
315 x 16		32,5	37,5	44,5	53,5	61,5						1800
400 x 16			37,5	44,5	53,5	61,5	73,5	81,5	88,5			1400
500 x 16				44,5	53,5	61,5	73,5	81,5	88,5	104,5		1120
630 x 20					51,5	59,5	71,5	79,5	86,5	102,5		900
710 x 20					51,5	59,5	71,5	79,5	86,5	102,5		800
800 x 25							69,0	77,0	84,0	100,0		710
900 x 25									84,0	100,0		630

**Tabelle 5: Zuordnung der Bremsscheibe zur Kupplung - SBAN mit gekröpfter Bremsscheibe**

Nenn-Ø der Bremsscheibe	Maß „AS“ bei Kupplungsgröße										max. Drehzahl in 1/min (30 m/s)	
	38	42	48	55	65	75	90	100	110	125		
250	64	67	72									2240
300		61,5	66,5	73,5	83,5	90,5						1900
350			75	82	91	99						1650
400						103,5	115,2	123,5				1400
460						99	111	119	126			1250
515						99	111	119	126	142		1100
610						99	111	119	126	142		950
710						94,5	106,5	114,5	121,5	137,5		800
810							97,5	105,5	112,5	128,5		700

**2 Hinweise**
**2.1 Allgemeine Hinweise**

Lesen Sie diese Betriebs-/Montageanleitung sorgfältig durch, bevor Sie die Kupplung in Betrieb nehmen. Achten Sie besonders auf die Sicherheitshinweise!  
Die Betriebs-/Montageanleitung ist Teil Ihres Produktes. Bewahren Sie diese sorgfältig und in der Nähe der Kupplung auf. Das Urheberrecht dieser Betriebs-/Montageanleitung verbleibt bei der KTR.

**2.2 Sicherheits- und Hinweiszeichen**

**Warnung vor Personenschäden**

Dieses Symbol kennzeichnet Hinweise, die zur Vermeidung von Körperverletzungen oder schweren Körperverletzungen mit Todesfolge beitragen können.


**Warnung vor Produktschäden**

Dieses Symbol kennzeichnet Hinweise, die zur Vermeidung von Sach- oder Maschinenschäden beitragen können.


**Allgemeine Hinweise**

Dieses Symbol kennzeichnet Hinweise, die zur Vermeidung von unerwünschten Ergebnissen oder Zuständen beitragen können.


**Warnung vor heißen Oberflächen**

Dieses Symbol kennzeichnet Hinweise, die zur Vermeidung von Verbrennungen bei heißen Oberflächen mit der Folge von leichten bis schweren Körperverletzungen beitragen können.



## 2 Hinweise

### 2.3 Allgemeiner Gefahrenhinweis



Bei der Montage, Bedienung und Wartung der Kupplung ist sicherzustellen, dass der ganze Antriebsstrang gegen versehentliches Einschalten gesichert ist. Durch rotierende Teile können Sie sich schwer verletzen. Lesen und befolgen Sie daher unbedingt nachstehende Sicherheitshinweise.

- Alle Arbeiten mit und an der Kupplung sind unter dem Aspekt „Sicherheit zuerst“ durchzuführen.
- Schalten Sie das Antriebsaggregat ab, bevor Sie Arbeiten an der Kupplung durchführen.
- Sichern Sie das Antriebsaggregat gegen unbeabsichtigtes Einschalten, z. B. durch das Anbringen von Hinweisschildern an der Einschaltstelle, oder entfernen Sie die Sicherung der Stromversorgung.
- Greifen Sie nicht in den Arbeitsbereich der Kupplung, wenn diese noch in Betrieb ist.
- Sichern Sie die Kupplung vor versehentlichem Berühren. Bringen Sie entsprechende Schutzvorrichtungen und Abdeckungen an.

### 2.4 Bestimmungsgemäße Verwendung

Sie dürfen die Kupplung nur dann montieren, bedienen und warten, wenn Sie

- die Betriebs-/Montageanleitung sorgfältig gelesen und verstanden haben
- fachlich ausgebildet sind
- von Ihrem Unternehmen hierzu autorisiert sind

Die Kupplung darf nur den technischen Daten entsprechend eingesetzt werden (siehe Kapitel 1). Eigenmächtige bauliche Veränderungen an der Kupplung sind nicht zulässig. Für daraus entstehende Schäden übernehmen wir keine Haftung. Im Interesse der Weiterentwicklung behalten wir uns das Recht auf technische Änderungen vor. Die hier beschriebene **ROTEX®** entspricht dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Betriebs-/Montageanleitung.

### 2.5 Kupplungsauslegung



Für einen dauerhaften störungsfreien Betrieb der Kupplung muss die Kupplung für den Anwendungsfall entsprechend den Auslegungsvorschriften (nach DIN 740, Teil 2) ausgelegt sein (siehe Katalog Antriebstechnik „ROTEX®“). Bei Änderungen der Betriebsverhältnisse (Leistung, Drehzahl, Änderungen an Kraft- und Arbeitsmaschine) ist eine Überprüfung der Kupplungsauslegung zwingend erforderlich. Bitte beachten Sie, dass sich die technischen Daten bezüglich des Drehmoments ausschließlich auf den Zahnkranz beziehen. Das übertragbare Drehmoment der Welle-Nabe-Verbindung ist vom Besteller zu überprüfen und unterliegt seiner Verantwortung.

Bei drehschwingungsgefährdeten Antrieben (Antriebe mit periodischer Drehschwingungsbeanspruchung) ist es für eine betriebssichere Auslegung notwendig, eine Drehschwingungsberechnung durchzuführen. Typische drehschwingungsgefährdete Antriebe sind z. B. Antriebe mit Dieselmotoren, Kolbenpumpen, Kolbenverdichter, usw. Auf Wunsch führt KTR die Kupplungsauslegung und Drehschwingungsberechnung durch.

### 2.6 Hinweis zur EG-Maschinenrichtlinie 2006/42/EG

Bei den von KTR gelieferten Kupplungen handelt es sich um Komponenten und nicht um Maschinen bzw. unvollständige Maschinen im Sinne der EG-Maschinenrichtlinie 2006/42/EG. Demzufolge ist von KTR keine Einbauerklärung auszustellen. Informationen zur sicheren Montage, Inbetriebnahme sowie zum sicheren Betrieb sind unter Beachtung der Warnhinweise dieser Betriebs-/Montageanleitung zu entnehmen.



### 3 Lagerung, Transport und Verpackung

#### 3.1 Lagerung

Die Kupplungsnahe werden konserviert ausgeliefert und können an einem überdachten, trockenen Ort 6 - 9 Monate gelagert werden.

Die Kupplungszahnkränze (Elastomere) bleiben bei günstigen Lagerbedingungen bis zu 5 Jahre in ihren Eigenschaften unverändert.



Die Lagerräume dürfen keinerlei ozonerzeugende Einrichtungen, z. B. fluoreszierende Lichtquellen, Quecksilberdampflampen, elektrische Hochspannungsgeräte, enthalten. Feuchte Lagerräume sind ungeeignet.

Es ist darauf zu achten, dass keine Kondensation entsteht. Die relative Luftfeuchtigkeit liegt am günstigsten unter 65 %.

#### 3.2 Transport und Verpackung



Zur Vermeidung von Verletzungen und jeglicher Art von Beschädigungen benutzen Sie stets angepasste Transportmittel und Hebezeuge.

Die Kupplungen werden je nach Größe, Anzahl und Transportart unterschiedlich verpackt. Wenn nichts anderes vertraglich vereinbart wurde, richtet sich die Verpackung nach der internen Verpackungsverordnung der KTR.

### 4 Montage

Die Kupplung wird generell in Einzelteilen geliefert. Vor Montagebeginn ist die Kupplung auf Vollständigkeit zu kontrollieren.

#### 4.1 Bauteile der Kupplung

##### Bauteile ROTEX® Bauart BTAN

Bauteil	Stückzahl	Benennung
1	1	Nabe
2	1	Zahnkranz
3	1	FN-Nabe
4	1	Bremstrommel
5	siehe Tabelle 1	Zylinderschrauben DIN EN ISO 4762
6	2	Gewindestifte DIN EN ISO 4029

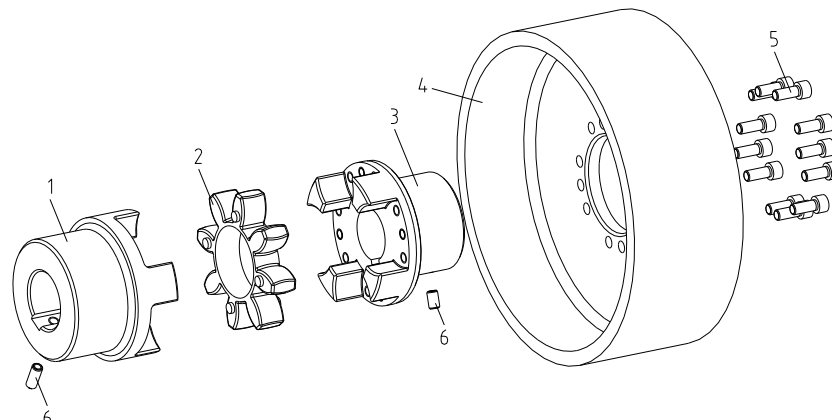


Bild 4: ROTEX® Bauart BTAN


**4 Montage**
**4.1 Bauteile der Kupplung**
**Bauteile ROTEX® Bauart SBAN**

Bauteil	Stückzahl	Benennung
1	1	Nabe
2	1	Zahnkranz
3	1	FN-Nabe
4	1	Bremsscheibe
5	siehe Tabelle 1	Zylinderschrauben DIN EN ISO 4762
6	2	Gewindestifte DIN EN ISO 4029

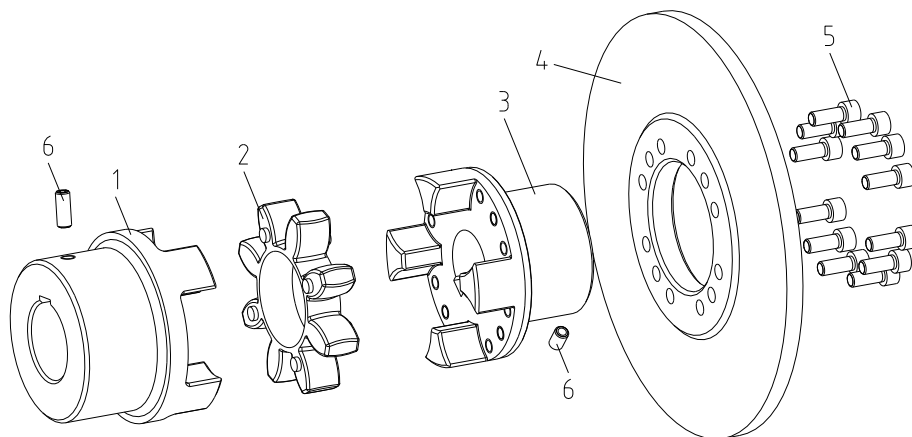


Bild 5: ROTEX® Bauart SBAN

**Bauteile ROTEX® Bauart SBAN mit gekröpfter Bremsscheibe**

Bauteil	Stückzahl	Benennung
1	1	Nabe
2	1	Zahnkranz
3	1	FN-Nabe
4	1	Bremsscheibe gekröpft
5	siehe Tabelle 1	Zylinderschrauben DIN EN ISO 4762
6	2	Gewindestifte DIN EN ISO 4029

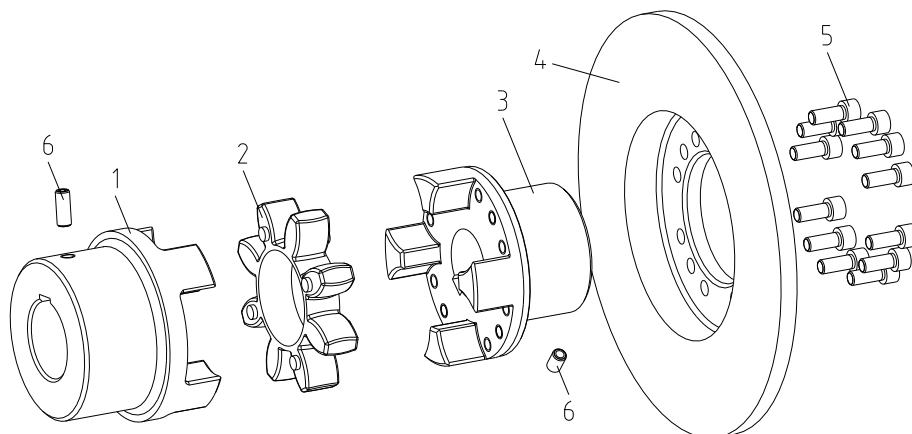



Bild 6: ROTEX® Bauart SBAN mit gekröpfter Bremsscheibe



## 4 Montage

### 4.1 Bauteile der Kupplung

#### Erkennungsmerkmale der Standard-Zahnkränze

Zahnkranzhärte (Shore)	92 Shore A		95/98 Shore A		64 Shore D	
	T-PUR® (orange)	PUR (gelb)	T-PUR® (lila)	PUR (rot)	T-PUR® (hellgrün)	PUR (natur-weiß <sup>1)</sup> )
Kennzeichnung (Farbe)						

1) natur-weiß mit grüner Zahnmarkierung

### 4.2 Hinweis zur Fertigbohrung



Die maximal zulässigen Bohrungsdurchmesser  $d$  (siehe Kapitel 1 - Technische Daten) dürfen nicht überschritten werden. Bei Nichtbeachtung dieser Werte kann die Kupplung reißen. Durch umherfliegende Bruchstücke besteht Lebensgefahr.

- Bei Herstellung der Nabenbohrung durch den Kunden ist die Rund- bzw. Planlaufgenauigkeit (siehe Bild 7) einzuhalten.
- Halten Sie unbedingt die Werte für  $\varnothing D_{max}$  ein.
- Richten Sie die Naben beim Einbringen der Fertigbohrung sorgfältig aus.
- Sehen Sie eine Feststellschraube nach DIN EN ISO 4029 mit Ringschneide oder eine Endscheibe für die axiale Sicherung der Naben vor.

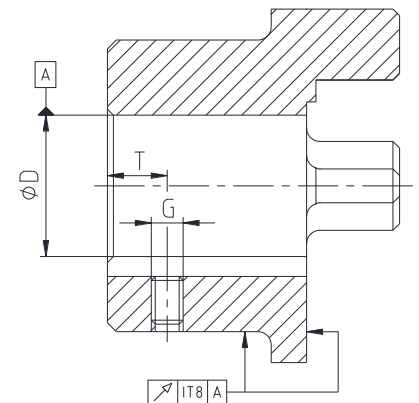


Bild 7: Rund- und Planlaufgenauigkeit



Bei allen vom Besteller nachträglich durchgeführten Bearbeitungen an un-/vorgebohrten sowie an fertig bearbeiteten Kupplungs- und Ersatzteilen trägt der Besteller die alleinige Verantwortung. Gewährleistungsansprüche, die aus unzureichend ausgeführter Nacharbeit entstehen, werden von KTR nicht übernommen.

Tabelle 6: Feststellschrauben DIN EN ISO 4029

Größe	38	42	48	55	65	75	90	100	110	125
Maß G in mm	M8	M8	M8	M10	M10	M10	M12	M12	M16	M16
Maß T in mm	15	20	20	20	20	25	30	30	35	40
Anziedrehmoment $T_A$ in Nm	10	10	10	17	17	17	40	40	80	80

Tabelle 7: Empfohlene Passungsparungen nach DIN 748-1

Bohrung in mm		Wellentoleranz	Bohrungstoleranz
über	bis		
	50	k6	H7 (KTR-Standard)
50		m6	



## 4 Montage

### 4.2 Hinweis zur Fertigbohrung

Ist eine Passfedernut in der Nabe vorgesehen, so ist diese bei normalen Einsatzbedingungen mit dem Toleranzfeld ISO JS9 (KTR-Standard) und bei erschweren Einsatzbedingungen (häufig wechselnde Drehrichtung, Stoßbelastungen, etc.) mit ISO P9 auszuführen. Dabei ist die Nut vorzugsweise zwischen den Nocken einzubringen. Bei der axialen Sicherung mit Feststellschraube ist die Gewindebohrung auf der Nut, mit Ausnahme von AI-D gegenüber der Nut anzuordnen.

Das übertragbare Drehmoment der Welle-Nabe-Verbindung ist vom Besteller zu überprüfen und unterliegt seiner Verantwortung.

### 4.3 Montage der Kupplung



Wir empfehlen, Bohrungen, Welle, Nut und Passfeder vor der Montage auf Maßhaltigkeit zu prüfen.



Durch leichtes Erwärmen der Naben (ca. 80 °C) ist ein einfacheres Aufziehen auf die Welle möglich.



Das Berühren der erwärmten Naben führt zu Verbrennungen. Tragen Sie Sicherheitshandschuhe.



Bei der Montage ist darauf zu achten, dass das E-Maß (siehe Tabelle 1 bis 5) eingehalten wird, damit der Zahnkranz im Einsatz axial beweglich bleibt. Bei Nichtbeachtung kann die Kupplung beschädigt werden.

- Schieben Sie die Bremstrommel/-scheibe auf die FN-Nabe (siehe Bild 8). Verschrauben Sie die Teile zunächst handfest.
- Ziehen Sie die Zylinderschrauben mit einem geeigneten Drehmomentschlüssel auf die in Tabelle 1 angegebenen Anziehdrehmomente  $T_A$  an. Schrauben gegen Lösen mittels Kleber sichern (z. B. Loctite 243).
- Montieren Sie die Nabe und FN-Nabe mit der Bremstrommel/-scheibe auf die Welle der An- und Abtriebsseite. Die FN-Nabe ist auf das Wellenende zu setzen, an dem das größere Massenträgheitsmoment wirksam wird (siehe Bild 9).



Das max. Bremsmoment darf nicht größer sein, als das max. Drehmoment ( $T_{K \max.}$ ) der Kupplung.

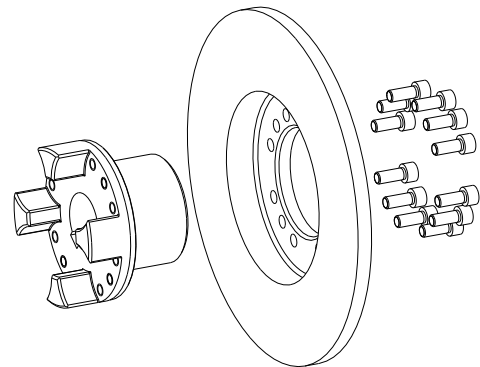


Bild 8: Montage Bremstrommel/-scheibe auf FN-Nabe

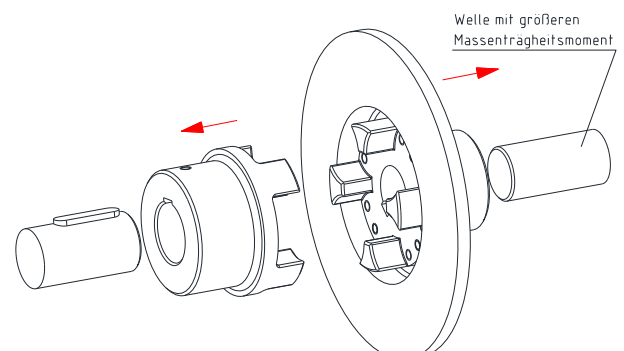


Bild 9: Montage von Nabe und FN-Nabe mit Bremstrommel/-scheibe

**4 Montage**
**4.3 Montage der Kupplung**

- Setzen Sie den Zahnkranz in die Nockenpartie der Nabe ein (siehe Bild 10).
- Verschieben Sie die Aggregate in axiale Richtung, bis das E-Maß erreicht ist (siehe Bild 1 bis 3).
- Wenn die Aggregate bereits fest montiert sind, ist durch axiales Verschieben der Naben auf den Wellen das E-Maß einzustellen (siehe Bild 1 bis 3).
- Sichern Sie die Naben durch Anziehen der Gewindestifte DIN EN ISO 4029 mit Ringschneide (Anziehdrehmomente siehe Tabelle 6).

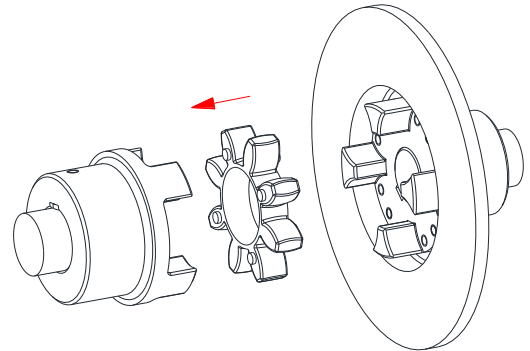


Bild 10: Montage des Zahnkranzes



**Nach der Inbetriebnahme der Kupplung ist in üblichen Wartungsintervallen das Anziehdrehmoment der Schrauben und der Zahnkranzverschleiß zu überprüfen und ggf. auszutauschen.**

**4.4 Verlagerungen - Ausrichten der Kupplungen**

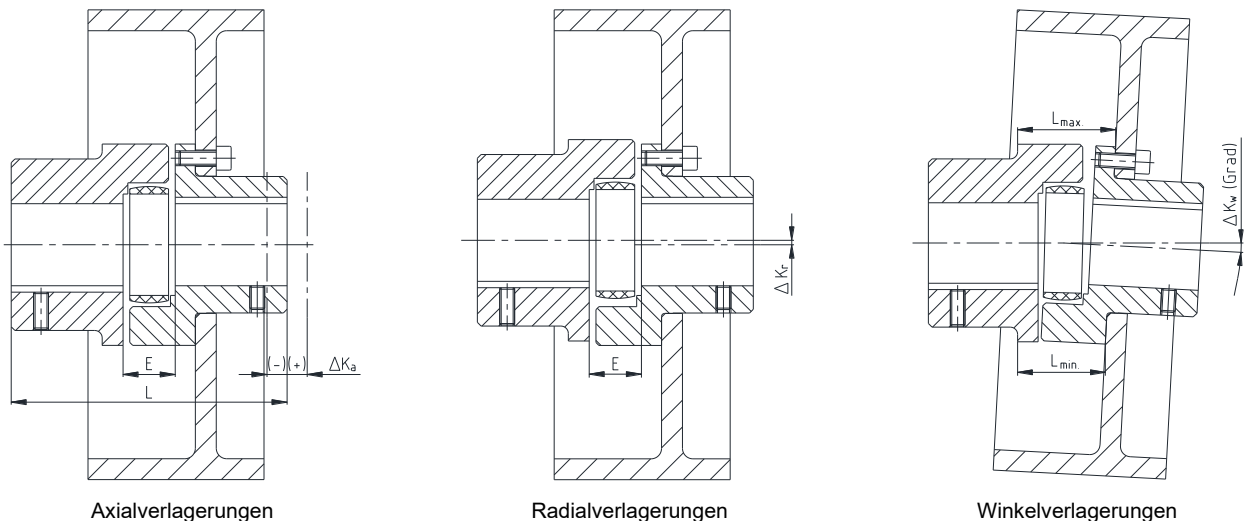
Die in Tabelle 8 und 9 aufgeführten Verlagerungswerte bieten Sicherheit, um äußere Einflüsse wie z. B. Wärmeausdehnungen oder Fundamentabsenkungen auszugleichen.



**Um eine lange Lebensdauer der Kupplung sicherzustellen, müssen die Wellenenden genau ausgerichtet werden. Halten Sie unbedingt die vorgegebenen Verlagerungswerte (siehe Tabelle 8 und 9) ein. Bei Überschreitung der Werte wird die Kupplung beschädigt. Je genauer die Kupplung ausgerichtet wird, desto höher ist ihre Lebensdauer.**

**Beachten Sie:**

- Die in Tabelle 8 und 9 angegebenen Verlagerungswerte sind Maximalwerte, die nicht gleichzeitig auftreten dürfen. Bei gleichzeitigem Auftreten von Radial- und Winkelversatz dürfen die zulässigen Verlagerungswerte nur anteilig genutzt werden (siehe Bild 12).
- Kontrollieren Sie mit Messuhr, Lineal oder Fühlerlehre, ob die zulässigen Verlagerungswerte aus Tabelle 8 und 9 eingehalten werden.



$$L_{\max} = L + \Delta K_a \quad \text{in mm}$$

Bild 11: Verlagerungen

$$\Delta K_w = L_{\max} - L_{\min} \quad \text{in mm}$$



## 4 Montage

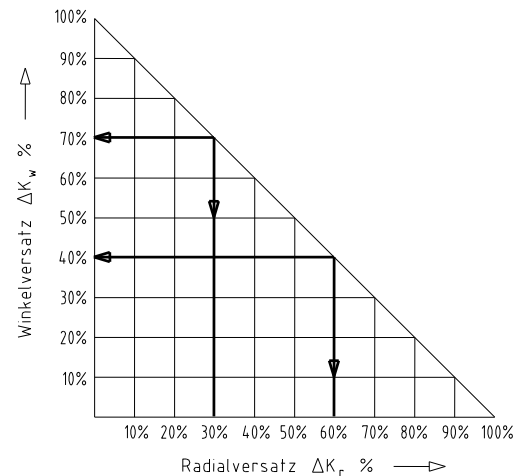
### 4.4 Verlagerungen - Ausrichten der Kupplungen

Beispiele für die in Bild 12 angegebenen Verlagerungskombinationen:

Bild 12: Verlagerungskombinationen

Beispiel 1:  
 $\Delta K_r = 30\%$   
 $\Delta K_w = 70\%$

Beispiel 2:  
 $\Delta K_r = 60\%$   
 $\Delta K_w = 40\%$



$$\Delta K_{\text{gesamt}} = \Delta K_r + \Delta K_w \leq 100\%$$

**Tabelle 8: Verlagerungswerte für 92 und 98 Shore A**

Größe		38	42	48	55	65	75	90	100	110	125
max. Axialverlagerung $\Delta K_a$ in mm		-0,7	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,5	-1,5	-1,5	-2,0	-2,0
max. Radialverlagerung $\Delta K_r$ in mm bei n=	1500 1/min	0,28	0,32	0,36	0,38	0,42	0,48	0,50	0,52	0,55	0,60
	3000 1/min	0,19	0,21	0,25	0,26	0,28	0,32	0,34	0,36	0,38	-
max. Winkelverlagerung $\Delta K_w$ bei n=1500 1/min	in Grad	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3
	in mm	1,35	1,70	2,00	2,30	2,70	3,30	4,30	4,80	5,60	6,50
max. Winkelverlagerung $\Delta K_w$ bei n=3000 1/min	in Grad	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	-
	in mm	1,10	1,40	1,60	2,00	2,30	2,90	3,80	4,20	5,00	-

**Tabelle 9: Verlagerungswerte für 64 Shore D**

Größe		38	42	48	55	65	75	90	100	110	125
max. Axialverlagerung $\Delta K_a$ in mm		-0,7	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,5	-1,5	-1,5	-2,0	-2,0
		+1,8	+2,0	+2,1	+2,2	+2,6	+3,0	+3,4	+3,8	+4,2	+4,6
max. Radialverlagerung $\Delta K_r$ in mm bei	1500 1/min	0,21	0,23	0,25	0,27	0,30	0,34	0,36	0,37	0,40	0,43
	3000 1/min	0,15	0,16	0,18	0,19	0,21	0,24	0,25	0,26	0,28	-
max. Winkelverlagerung $\Delta K_w$ bei n=1500 1/min	in Grad	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2
	in mm	1,25	1,40	1,80	2,00	2,50	3,00	3,80	4,30	5,30	6,00
max. Winkelverlagerung $\Delta K_w$ bei n=3000 1/min	in Grad	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	-
	in mm	1,00	1,30	1,60	1,80	2,20	2,70	3,50	4,00	4,90	-

## 5 Inbetriebnahme

Vor Inbetriebnahme der Kupplung den Anzug der Gewindestifte in den Kupplungsflanschen prüfen, die Ausrichtung und das Abstandsmaß E bzw. DBSE kontrollieren und ggf. korrigieren sowie alle Schraubenverbindungen - je nach Kupplungsbauart - auf die vorgeschriebenen Anziehdrehmomente überprüfen.



**Die Gewindestifte zur Flanschnabenbefestigung sowie alle Schraubenverbindungen zusätzlich gegen Selbstlockern zu sichern, z. B. Verkleben mit Loctite (mittelfest).**

Abschließend ist der Kupplungsschutz gegen unbeabsichtigtes Berühren anzubringen. Dieser ist gemäß der DIN EN ISO 12100 (Sicherheit von Maschinen) erforderlich und muss schützen gegen

- den Zugang mit einem kleinen Finger
- Herabfallen fester Fremdkörper.

Der Kupplungsschutz gehört nicht zum Lieferumfang der KTR und liegt im Verantwortungsbereich des Kunden. Er muss einen ausreichenden Abstand zu den rotierenden Bauteilen haben, um eine Berührung sicher zu vermeiden. Als Mindestabstand empfehlen wir abhängig vom Außendurchmesser DH der Kupplung:  
 $\varnothing DH$  bis 50 mm = 6 mm,  $\varnothing DH$  50 mm bis 120 mm = 10 mm,  $\varnothing DH$  ab 120 mm = 15 mm.

Schutzvermerk ISO 16016 beachten.

Gezeichnet: 18.02.2026 Pz  
 Geprüft: 18.02.2026 Pz

Ersatz für: KTR-N vom 29.08.2022  
 Ersetzt durch:



## 5 Inbetriebnahme

Bitte prüfen Sie, ob eine geeignete Einhausung (Zündschutz, Kupplungsschutz, Berührungsschutz) montiert ist und die Funktion der Kupplung durch die Einhausung nicht beeinträchtigt wird. Dieses ist auch gültig für Probelaufe und Drehrichtungskontrollen.

In der Abdeckung können Öffnungen für notwendige Wärmeabführung angeordnet sein. Diese Öffnungen sind entsprechend der DIN EN ISO 13857 festzulegen.  
Die Abdeckung muss elektrisch leitfähig sein und in den Potentialausgleich einbezogen werden. Als Verbindungselement zwischen Pumpe und E-Motor sind Aluminium-Pumpenträger (Magnesiumanteil unter 7,5 %) und Dämpfungsringe (NBR) zugelassen. Das Abnehmen der Abdeckung ist nur bei Stillstand gestattet.

Achten Sie während des Betriebes der Kupplung auf

- veränderte Laufgeräusche
- auftretende Vibrationen.



**Werden Unregelmäßigkeiten während des Betriebes der Kupplung festgestellt, ist die Antriebseinheit sofort abzuschalten. Die Ursache der Störung ist anhand der Tabelle „Betriebsstörungen“ zu ermitteln und, wenn möglich, gemäß den Vorschlägen zu beseitigen. Die aufgeführten möglichen Störungen können nur Anhaltspunkte sein. Für eine Fehlersuche sind alle Betriebsfaktoren und Maschinenkomponenten zu berücksichtigen.**

## 6 Betriebsstörungen, Ursachen und Beseitigung

Nachfolgend aufgeführte Fehler können zu einem sachwidrigen Einsatz der **ROTEX®**-Kupplung führen. Es ist neben den bereits gemachten Vorgaben dieser Betriebs-/Montageanleitung darauf zu achten, diese Fehler zu vermeiden.

Die aufgeführten Störungen können nur Anhaltspunkte für die Fehlersuche sein. Es sind bei der Fehlersuche generell die angrenzenden Bauteile mit einzubeziehen.

### Allgemeine Fehler sachwidriger Verwendung:

- Wichtige Daten zur Auslegung der Kupplung werden nicht weitergereicht.
- Die Berechnung der Welle-Nabe-Verbindung wird außer Acht gelassen.
- Kupplungsteile mit Transportschäden werden montiert.
- Beim Warmaufsetzen der Naben wird die zulässige Temperatur überschritten.
- Die Passungen der zu montierenden Teile sind nicht aufeinander abgestimmt.
- Anziehdrehmomente werden unter-/überschritten.
- Bauteile werden vertauscht/unzulässig zusammengesetzt.
- Falscher bzw. kein Zahnkranz wird in die Kupplung eingelegt.
- Es werden keine Original-**KTR**-Teile (Fremdteile) eingesetzt.
- Es werden alte/bereits verschlissene oder überlagerte Zahnkränze eingesetzt.
- Wartungsintervalle werden nicht eingehalten.



## 6 Betriebsstörungen, Ursachen und Beseitigung

Störungen	Ursachen	Beseitigung
Änderung der Laufgeräusche und/oder auftretende Vibrationen	Ausrichtfehler	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Grund des Ausrichtfehlers beheben (z. B. lose Fundamentalschrauben, Bruch der Motorbefestigung, Wärmeausdehnung von Anlagenbauteilen, Veränderung des Einbaumaßes E der Kupplung) 3) Verschleißprüfung siehe unter Punkt Kontrolle
	Zahnkranzverschleiß, kurzfristige Drehmomentübertragung durch Metallkontakt	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Kupplung demontieren, Reste des Zahnkranzes entfernen 3) Kupplungsteile prüfen, beschädigte Kupplungsteile austauschen 4) Zahnkranz einsetzen, Kupplungsteile montieren 5) Ausrichtung prüfen ggf. korrigieren
	Schrauben zur axialen Nabensicherung lose	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Kupplungsausrichtung prüfen 3) Schrauben zur Sicherung der Naben anziehen und gegen Selbstlockern sichern 4) Verschleißprüfung siehe unter Punkt Kontrolle
Nockenbruch	Zahnkranzverschleiß, Drehmomentübertragung durch Metallkontakt	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Kupplung komplett wechseln 3) Ausrichtung prüfen
	Bruch der Nocken durch hohe Schlagenergie/Überlastung	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Kupplung komplett wechseln 3) Ausrichtung prüfen 4) Grund der Überlast ermitteln
	Betriebsparameter entsprechen nicht der Kupplungsleistung	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Betriebsparameter prüfen, größere Kupplung wählen (Einbauraum beachten) 3) Neue Kupplungsgröße montieren 4) Ausrichtung prüfen
	Bedienungsfehler der Anlageneinheit	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Kupplung komplett wechseln 3) Ausrichtung prüfen 4) Bedienungspersonal einweisen und schulen
Vorzeitiger Zahnkranzverschleiß	Ausrichtfehler	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Grund des Ausrichtfehlers beheben (z. B. lose Fundamentalschrauben, Bruch der Motorbefestigung, Wärmeausdehnung von Anlagenbauteilen, Veränderung des Einbaumaßes E der Kupplung) 3) Verschleißprüfung siehe unter Punkt Kontrolle
	z. B. Kontakt mit aggressiven Flüssigkeiten/Ölen; Ozonwirkung, zu hohe/niedrige Umgebungstemperatur usw., die eine physikalische Veränderung des Zahnkranzes bewirken	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Kupplung demontieren, Reste des Zahnkranzes entfernen 3) Kupplungsteile prüfen, beschädigte Kupplungsteile austauschen 4) Zahnkranz einsetzen, Kupplungsteile montieren 5) Ausrichtung prüfen ggf. korrigieren 6) Sicherstellen, dass weitere physikalische Veränderungen des Zahnkranzes ausgeschlossen sind
	für den Zahnkranz unzulässig hohe Umgebungs-/Kontakttemperaturen, max. zulässig z. B. bei T-PUR® T4 = -50 °C/+120 °C	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Kupplung demontieren, Reste des Zahnkranzes entfernen 3) Kupplungsteile prüfen, beschädigte Kupplungsteile austauschen 4) Zahnkranz einsetzen, Kupplungsteile montieren 5) Ausrichtung prüfen ggf. korrigieren 6) Umgebungs-/Kontakttemperatur prüfen und regulieren (evtl. auch Abhilfe mit anderen Zahnkranzwerkstoffen)
Vorzeitiger Zahnkranzverschleiß (Materialverflüssigung im Innern des Zahnkranznockens)	Antriebsschwingungen	1) Anlage außer Betrieb setzen 2) Kupplung demontieren, Reste des Zahnkranzes entfernen 3) Kupplungsteile prüfen, beschädigte Kupplungsteile austauschen 4) Zahnkranz einsetzen, Kupplungsteile montieren 5) Ausrichtung prüfen ggf. korrigieren 6) Schwingungsursache ermitteln (evtl. Abhilfe durch Zahnkranz mit kleinerer oder höherer Shorehärte)



## 7 Entsorgung

Im Interesse des Umweltschutzes entsorgen Sie bitte die Verpackungen bzw. die Produkte am Ende der Nutzungsdauer gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften bzw. Richtlinien.

- **Metall**  
Jegliche metallische Teile sind zu reinigen und dem Metallschrott zuzuführen.
- **Kunststoffe**  
Kunststoffteile sind zu sammeln und über einen Entsorgungsbetrieb zu entsorgen.

## 8 Wartung und Instandhaltung

Bei der **ROTEX®** handelt es sich um eine wartungsarme Kupplung. Wir empfehlen Ihnen, **mindestens einmal jährlich** die Kupplung einer Sichtkontrolle zu unterziehen. Hierbei ist besonderes Augenmerk auf den Zustand der Zahnkränze der Kupplung zu legen.

- Da sich die elastischen Maschinenlager des Antriebs und Abtriebs mit zunehmender Belastungszeit setzen, ist die Kupplungsausrichtung zu überprüfen und ggf. die Kupplung neu auszurichten.
- Die Kupplungsteile sind auf Beschädigung zu prüfen.
- Die Schraubenverbindungen sind einer Sichtkontrolle zu unterziehen.

### 8.1 Verschleißrichtwerte

**Bei einem Spiel > X mm ist ein Austausch des elastischen Zahnkranzes durchzuführen.**

Die Überwachung des Allgemeinzustandes der Kupplung kann sowohl im Stillstand als auch während des Betriebs erfolgen. Sollte die Kupplung während des Betriebs geprüft werden, so muss der Betreiber ein geeignetes und nachgewiesenes Prüfverfahren (z. B. Stroboskoplampe, Hochgeschwindigkeitskamera etc.) sicherstellen, welches absolut vergleichbar zu einer Prüfung im Stillstand ist. Zeigen sich Auffälligkeiten, muss eine Überprüfung bei stehender Maschine erfolgen.

Das Erreichen der Austauschgrenzen ist von den Einsatzbedingungen und den vorhandenen Betriebsparametern abhängig.



**Um eine lange Lebensdauer der Kupplung sicherzustellen und Gefahren beim Einsatz in Ex-Bereichen zu vermeiden, müssen die Wellenenden genau ausgerichtet werden. Halten Sie unbedingt die vorgegebenen Verlagerungswerte (siehe Tabelle 8 und 9) ein. Bei Überschreitung der Werte wird die Kupplung beschädigt.**

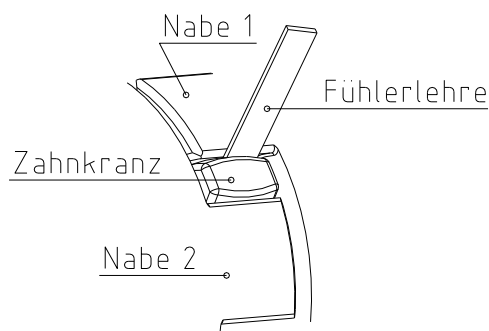


Bild 13: Überprüfung der Verschleißgrenze

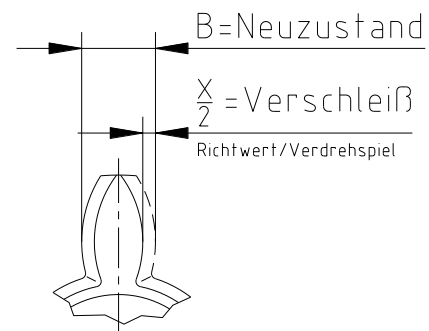


Bild 14: Zahnkranzverschleiß



**8**    **Wartung und Instandhaltung**

**8.1**    **Verschleißrichtwerte**

**Tabelle 10:**

Größe	Verschleißgrenzen in mm			Größe	Verschleißgrenzen in mm		
	Abrieb X <sub>max.</sub>	Zahnbreite			Abrieb X <sub>max.</sub>	Zahnbreite	
		B <sub>max.</sub>	B <sub>min.</sub>			B <sub>max.</sub>	B <sub>min.</sub>
38	3	13,3	10,3	75	6	25,8	19,8
42	4	15,7	11,7	90	8	32,3	24,3
48	4	17,7	13,7	100	9	37	28
55	5	19,8	14,8	110	9	42,8	33,8
65	5	22,2	17,2	125	10	47,8	37,8



**Bild 13 demonstriert anschaulich, wie der Verschleiß der Kupplung im eingebauten Zustand auf anwenderfreundliche Weise gemessen werden kann.**

**Bitte beachten Sie, dass der Wert "B" (Neuzustand oder auch nach längerer Betriebszeit) nur gemessen werden kann, wenn die Kupplung demontiert wird. Dies erfordert eine axiale Verschiebung der Antriebs- oder Abtriebsseite (z. B. Elektromotor, Getriebe, Kompressor, ...), da die ROTEX® eine axial steckbare Kupplung ist.**

**Wir empfehlen die beschriebene Vorgehensweise per Fühlerlehre, da die zuvor beschriebene Vorgehensweise insbesondere bei der Überprüfung mehrerer Anlagen/Maschinen als weniger praktikabel und vergleichsweise sehr zeitintensiv empfunden wurde.**

**9**    **Ersatzteilkhaltung, Kundendienstadressen**

Wir empfehlen die Bevorratung von wichtigen Ersatzteilen am Einsatzort, um die Einsatzbereitschaft der Anlage bei Kupplungsausfall zu gewährleisten.

Kontaktadressen der KTR-Partner für Ersatzteile/Bestellungen können der KTR-Homepage unter [www.ktr.com](http://www.ktr.com) entnommen werden.



**Bei Verwendung von Ersatzteilen sowie Zubehör, die/das nicht von KTR geliefert wurde(n), und für die daraus entstehenden Schäden übernimmt KTR keine Haftung bzw. Gewährleistung.**

**KTR Systems GmbH**  
Carl-Zeiss-Str. 25  
D-48432 Rheine  
Tel.: +49 5971 798-0  
E-Mail: [mail@ktr.com](mailto:mail@ktr.com)

Schutzvermerk ISO 16016 beachten.	Gezeichnet: 18.02.2026 Pz	Ersatz für: KTR-N vom 29.08.2022
	Geprüft: 18.02.2026 Pz	Ersetzt durch: