



## Dichtungstechnik - Abgeschlossene Projekte



### Hochdruck-Drehübertrager

<b>Bearbeiter:</b> Dr.-Ing. Markus Henzler	<b>Betreuer:</b> Prof. Dr.-Ing. habil. Werner Haas	<b>Förderung:</b>
---	---	-------------------

### Ziele:

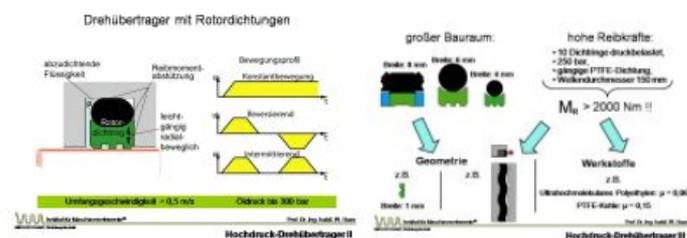
Radiale Fluideinspeisung in rotierende Systeme ist in vielen Bereichen der Technik notwendig. Insbesondere dann, wenn keine Möglichkeit besteht stirnseitig Übergangsstellen an Wellen vorzusehen. Beispielhaft ist das Einspeisen von Dampf in Zylinder an Papiermaschinen, Temperierfluid in die Extruderschnecken von Kunststoffspritzgussmaschinen, Kühlschmierstoff unter Hochdruck in angetriebene Werkzeuge von Werkzeugmaschinen und Drucköl in Aktuatoren von Pkw-Automatgetrieben zu nennen.

Für die Abdichtung stehen verschiedene Varianten zur Verfügung (Abbildung 1). Häufig werden die Übergangsstellen innerhalb von Systemen mit Kolbenringen abgedichtet. Diese Abdichtung gleicht einer Gleitringdichtung, besitzt jedoch keine zusätzliche Anpressfeder und der Ring ist aus Montagegründen geteilt. Vorteilhaft ist der geringe Platzbedarf, ein wartungsfreier Betrieb und es besteht die Möglichkeit zur Blindmontage. Leakage ist in gewissem Maße zulässig, da das Fluid im System verbleibt, oder als unkritisch gilt und in die Atmosphäre gelangen darf (Dampf). Die Nachteile sind hohe Reibungsverluste im Bereich der Gleitflächen und die Leckverluste durch den Stoßspalt. Der Einsatz von Kolbenringen begrenzt den Systemdruck und die Gleitgeschwindigkeit. Um den steigenden Anforderungen, wie hohe Gleitgeschwindigkeiten bei gleichzeitig hohem Druck und besserem Wirkungsgrad gerecht zu werden, ist eine Weiterentwicklung hin zum Hochdruck-Wellendichtring notwendig. Die angestrebte Einsatzgrenze, der Hochdruck-Wellendichtringe soll bei einem  $p \cdot v$  - Wert von  $380 \text{ MPa} \cdot \text{m/s}$  bei  $8 \text{ MPa}$  liegen. Der maximale  $p \cdot v$  - Wert liegt hierbei über dem 8-fachen was der aussichtsreichste Dichtungswerkstoff zulässt. Durch hydraulische Entlastung der Gleitflächen kann jedoch die Reibung gesenkt und damit auch ein höherer  $p \cdot v$  - Wert erreicht werden. Zudem kommt es infolge des erhöhten Schmierstoffeintrags zu einer verbesserten Kühlung der Gleitflächen. Die Leckverluste durch den Stoßspalt lassen sich bei entsprechender Stoßausführung beherrschen.



Im Rahmen des Forschungsprojekts wird mittels eines Screenings nach geeigneten Werkstoffen gesucht. Weiter werden Tribologieuntersuchungen an verschiedenen Werkstoffen durchgeführt. Es werden geeignete Maßnahmen entwickelt um die Schmierung zu verbessern, die Kühlung zu steigern, die Reibung zu reduzieren, den Verschleiß zu minimieren und die Leakage zu optimieren. Die Verifikation der Maßnahmen erfolgt sowohl theoretisch als auch auf dem Prüfstand (Abbildung 2). Ergänzend werden Fluidberechnungen im Bereich des Gleitkontakts durchgeführt.

### Projektfolien



Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an das Institut oder an Herrn Prof. Dr.-Ing. habil. Werner Haas.