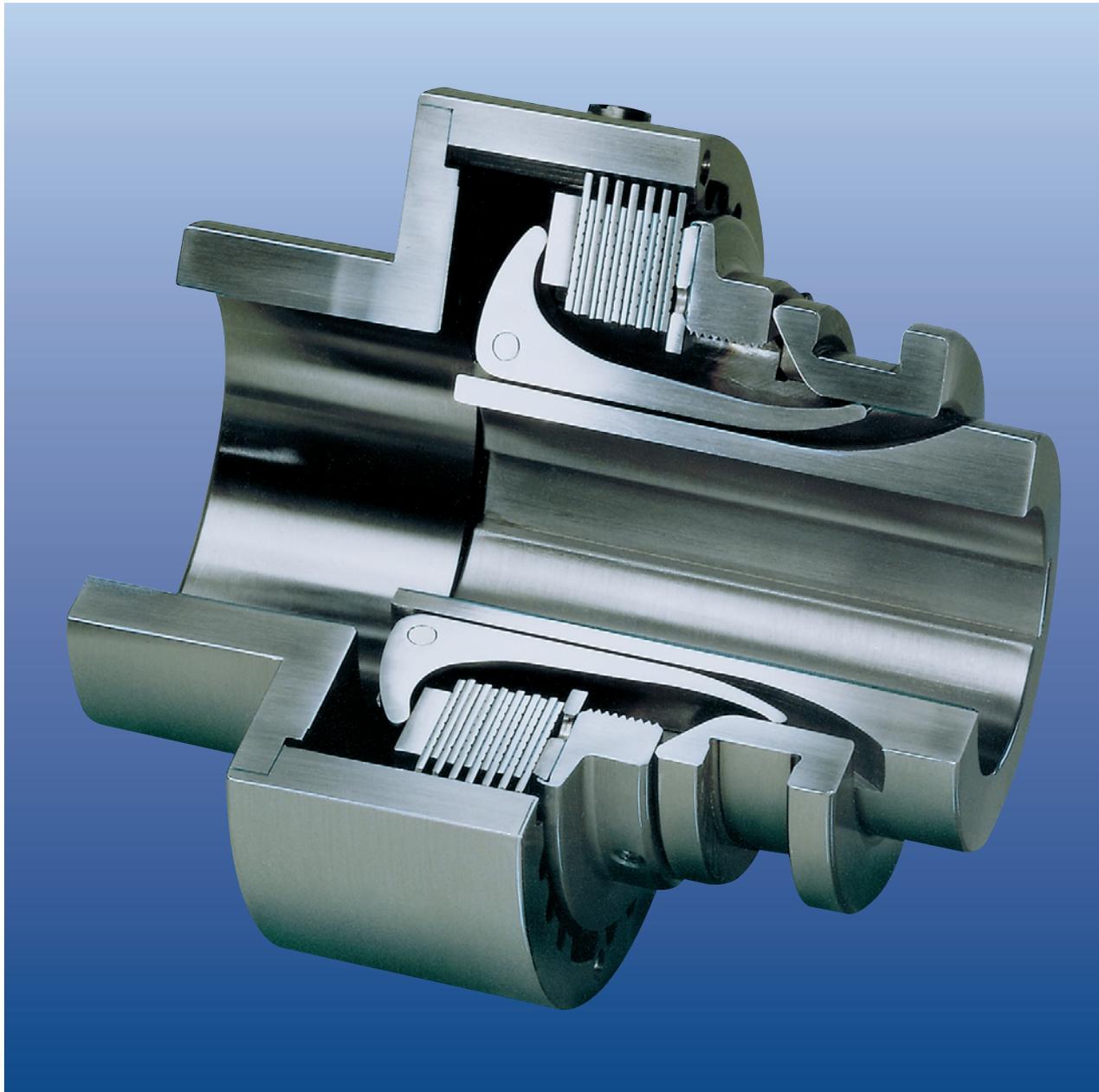
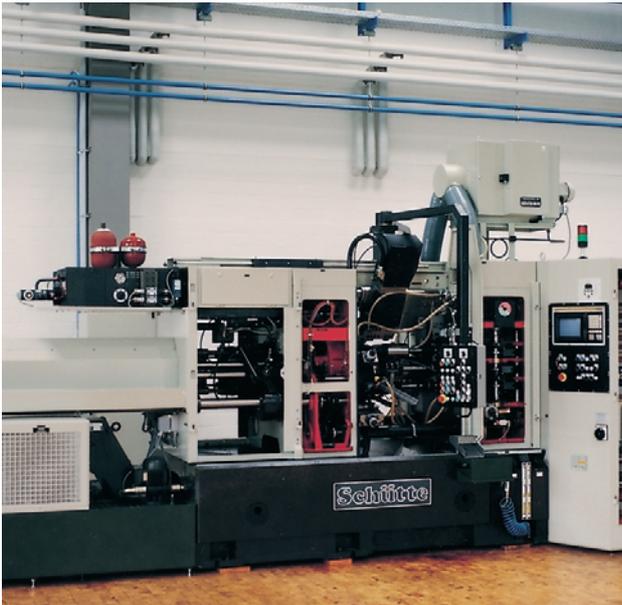


# ■ Mechanisch betätigte Kupplungen



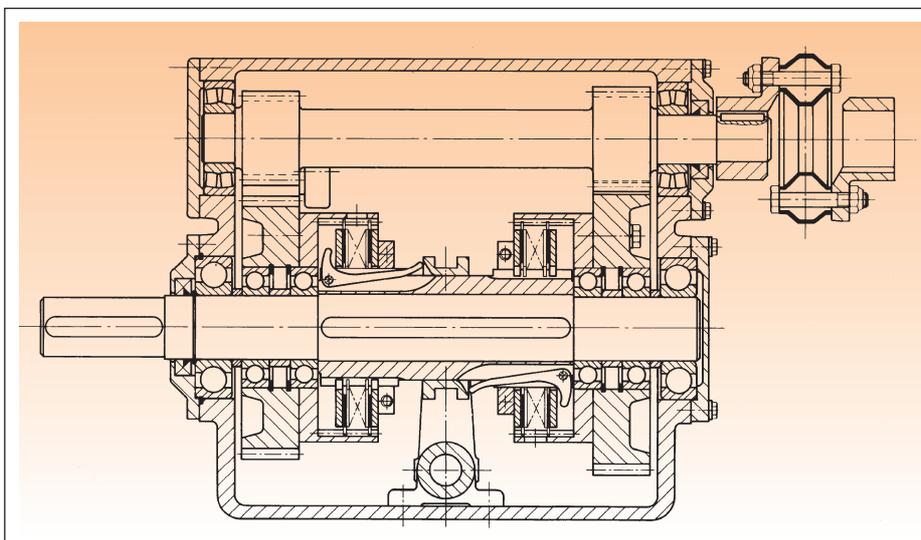
# Mechanisch betätigte Kupplungen



Mechanisch betätigte Ortlinghaus-Kupplungen sind aufgrund der freien Wahl der Reibpaarung und der vielfältigen Möglichkeiten, die Einschaltkraft zu erzeugen, seit dem Beginn des Kupplungsbaus bis heute äußerst beliebte und problemlose Maschinenelemente.

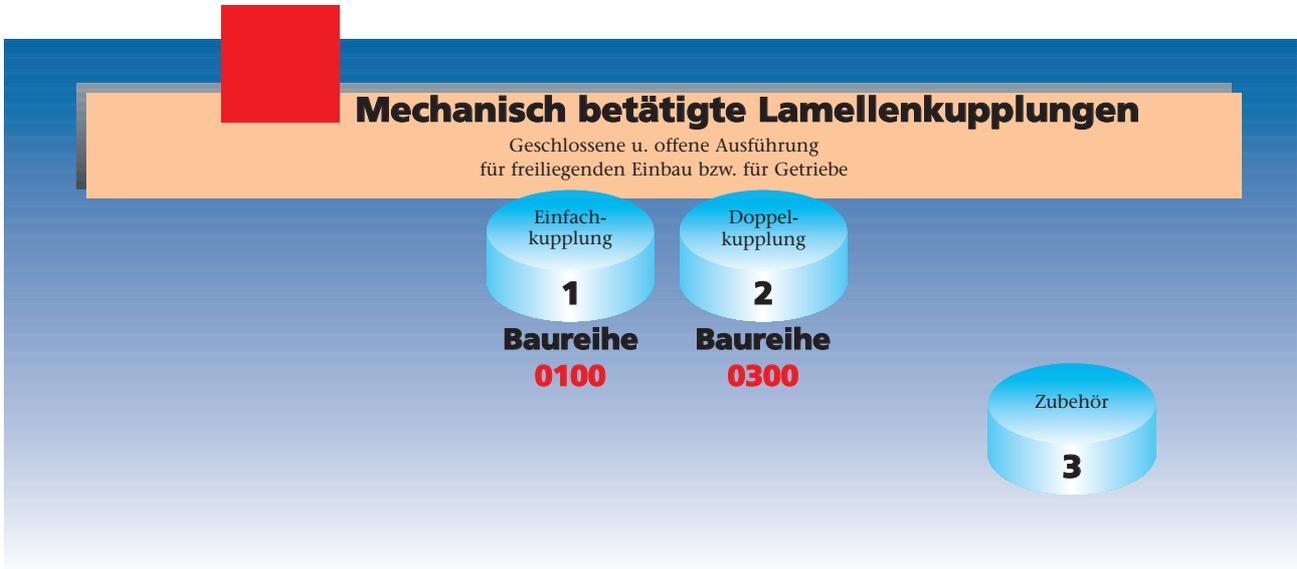
Sie werden mit den Reibpaarungen Stahl/Stahl, Stahl/Sinterbelag oder Stahl/organischer Reibbelag geliefert und sind aufgrund dessen für Naßlauf oder Trockenlauf geeignet, d. h. sie sind dementsprechend in geschlossenem Einbau oder freiliegend zu verwenden.

Zum Ein- bzw. Ausschalten der Kupplungen wird eine „Schiebemuffe“ axial verschoben. Mit ihren Schaltkurven betätigt sie federnde Winkelhebel, die die Kräfte auf das Lamellenpaket übertragen. Ein begrenzter Lamellenverschleiß wird durch die federnden Hebel ausgeglichen, so daß das Drehmoment weitgehend erhalten bleibt und ein Nachstellen erst nach längerer Zeit erforderlich ist. Die Schaltbewegung kann mittels Handhebel, Pneumatik- oder Hydraulikzylinder oder durch elektromechanische Betätigungselemente eingeleitet werden.



## Einbaubeispiel

Mechanisch betätigte Ortlinghaus-Sinus®-Lamellen-Doppelkupplung und eine hochelastische Kupplung, eingebaut in einem Bootswendegetriebe.



**Mechanisch betätigte Lamellenkupplungen für Naß- und Trockenlauf**

**1/2 Baureihen 0100 und 0300**

Wegen der vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten des Lamellenpaketes, des Mitnahmegehäuses und der Betätigungselemente gibt es kaum einen Anwendungsfall, für den diese Kupplungen nicht geeignet sind.

Sie finden z. B. Anwendung im Antrieb von Baumaschinen, in Landmaschinen sowie in Getrieben des Werkzeugmaschinenbaus.

In der Ausführung als Doppelkupplung – auf einem gemeinsamen Kupplungsträger – bieten sie z. B. die Möglichkeit eines Drehzahlwechsels oder die Verwendung einer der beiden Seiten als Bremse.

**3 Zubehör**

Zum Betätigen der Kupplungen von Hand bieten wir das erforderliche Zubehör an.

Wir liefern Ihnen:

- Schaltringe, die die Schiebemuffe umfassen,
- Schaltgabeln mit Handhebeln,
- Gleitsteine aus Stahl oder Bronze.

Diese Elemente können auch die Grundlage für die Konstruktion von hydraulisch, pneumatisch oder elektromechanisch betriebenen Schalteinrichtungen sein.

Nr.	Baureihe	Drehmomentbereich	Trägerbohrung	Außendurchmesser
		Nm	mm	mm
<b>1/2</b>	0100- u. 0300-000/-001	20 bis 5300	10 bis 130	70 bis 435
	-002/-003	900 bis 5300	28 bis 130	210 bis 435
	-004/-005	20 bis 1400	10 bis 80	65 bis 260
	-006/-007	20 bis 1400	10 bis 80	65 bis 260

# Fax-Fragebogen für Kupplungen und Bremsen

Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!

**Ortlinghaus** SEIT 1898

■ DIE TECHNIK DER KONTROLLIERTEN MOMENTE

Absender:

Name, Vorname

Firma

Abteilung

Telefon (Durchwahl)

Fax

Empfänger:

Ortlinghaus-Werke GmbH  
Kenkhauser Straße 125 · Postfach 14 40  
42907 Wermelskirchen · Deutschland  
Tel. 02196 85-0 · Fax 02196 855-444  
info@ortlinghaus.com · www.ortlinghaus.com

z. Hd. von (falls bekannt)

**Fax-Nr. 02196 855-444**

**Betätigungsart:**

mechanisch

elektromagnetisch

hydraulisch

pneumatisch

federbelastet

**Antriebsmaschine:**

Elektromotor

Verbrennungsmotor

Hydraulikmotor

andere: \_\_\_\_\_

**Antriebssituation:**

\_\_\_\_\_

**Einbausituation:**

Drehachse horizontal

Drehachse vertikal

freiliegend

im geschlossenen Gehäuse

mit Öl-Schmierung/-Kühlung

**Wellendurchmesser:**

am Antrieb  $d_1 =$  \_\_\_\_\_ mm

am Abtrieb  $d_2 =$  \_\_\_\_\_ mm

**Motordaten:**

Leistung  $P =$  \_\_\_\_\_ kW

Drehzahl  $n =$  \_\_\_\_\_  $\text{min}^{-1}$

**Drehmomente an Kupplung  
oder Bremse:**

schaltbares Moment  $M_S =$  \_\_\_\_\_ Nm

übertragbares Moment  $M_U =$  \_\_\_\_\_ Nm

Lastmoment  $M_L =$  \_\_\_\_\_ Nm

Verlauf von  $M_L$ , wenn veränderlich: \_\_\_\_\_

**Anfängl. Antriebsdrehzahl:**

$n_{10} =$  \_\_\_\_\_  $\text{min}^{-1}$

**Anfängl. Abtriebsdrehzahl:**

$n_{20} =$  \_\_\_\_\_  $\text{min}^{-1}$

**Max. Relativedrehzahl:**

$\Delta n =$  \_\_\_\_\_  $\text{min}^{-1}$

**Bedingung beim Schalten:**

Stillstand

Vollast

ohne Last

Schalhäufigkeit  $S_h =$  \_\_\_\_\_  $\text{h}^{-1}$

Beschleunigungs-/Verzögerungszeit  $t_3 =$  \_\_\_\_\_ s

**Trägheitsmomente, bezogen**

**auf die Kupplungs-Bremswelle:** Antriebsseite  $J_A =$  \_\_\_\_\_  $\text{kgm}^2$

Abtriebsseite  $J_L =$  \_\_\_\_\_  $\text{kgm}^2$

Verlauf von  $J_A$   ,  $J_L$   , wenn veränderlich: \_\_\_\_\_

**Weitere Angaben:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_