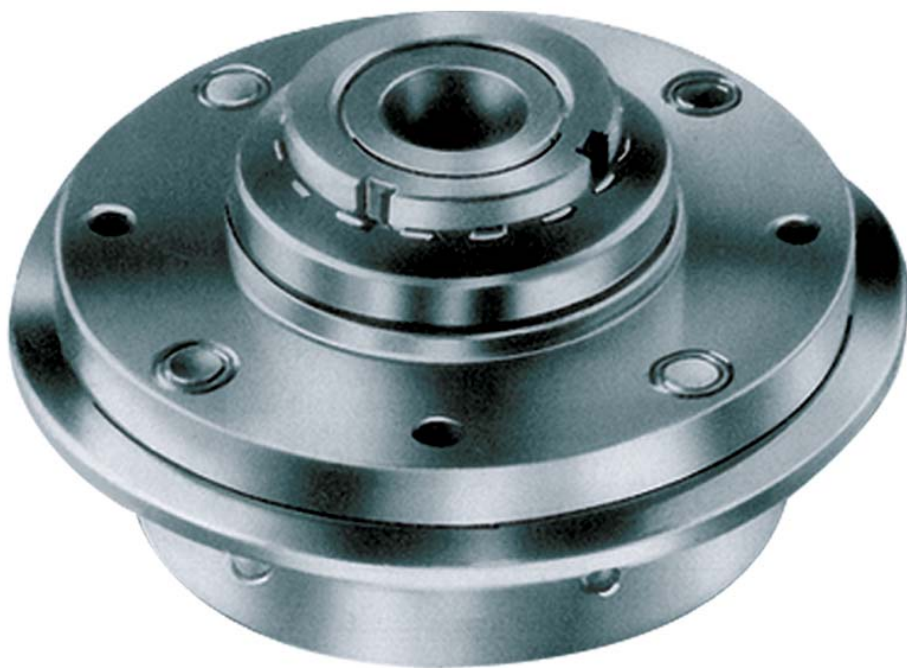


# Überlastkupplung-LCS

Abmessungen der Standardausführung



***Kurvengetriebe***

*Bausteine der Automation*

Überlastkupplung LCS

**MIKSCH**  
accelerates

**Hersteller:**

MIKSCH GmbH  
Reutlinger Str. 5  
73037 Göppingen  
Germany

Tel.: +49-(0)7161/6724-0  
Fax: +49-(0)7161/14429  
E-Mail: [miksch@miksch.eu](mailto:miksch@miksch.eu)  
[www.miksch.eu](http://www.miksch.eu)

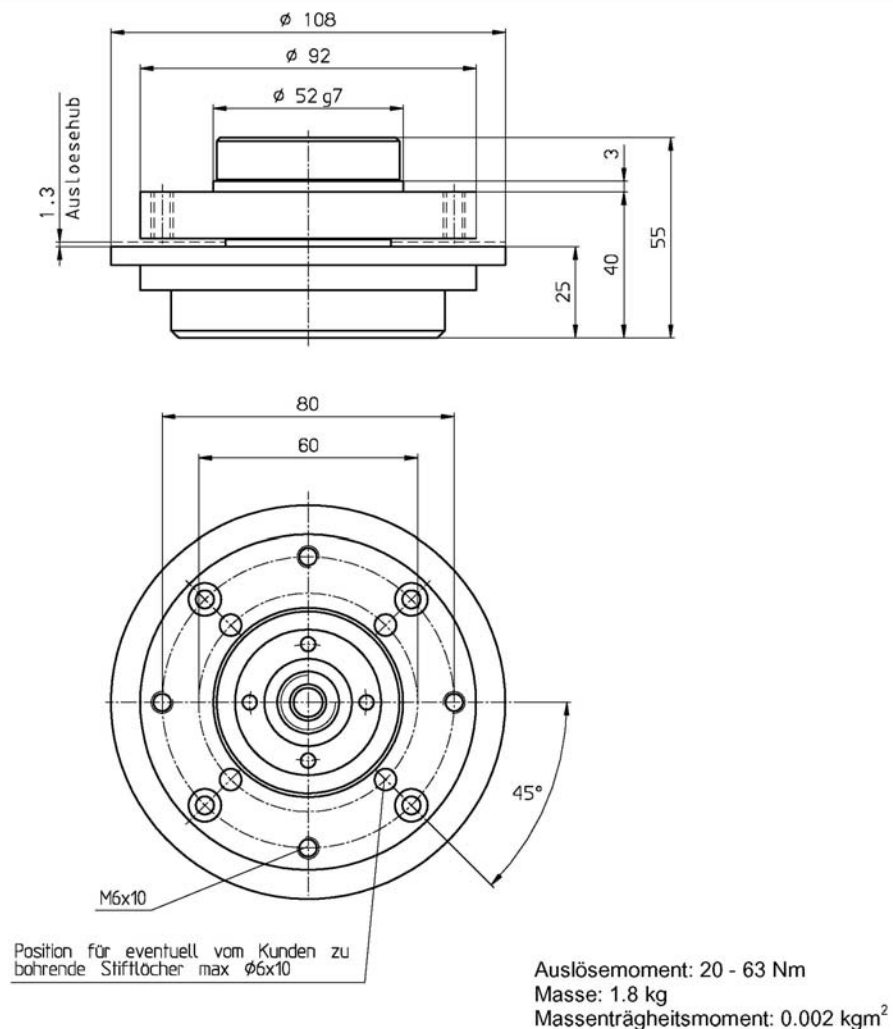
Die  
MIKSCH GmbH  
wird vertreten durch die geschäftsführenden Gesellschafter:  
Heribert Miksch und  
Dipl.-Ing. Alexander Miksch, MBA

© 2011 MIKSCH GmbH, 73037 Göppingen

**Inhaltsverzeichnis**

1 Überlastkupplung LCS111 .....2  
2 Überlastkupplung LCS121 .....3  
3 Überlastkupplung LCS131 .....4  
4 Überlastkupplung LCS141 .....5  
5 Überlastkupplung LCS151 .....6  
6 Überlastkupplung LCS161 .....7

## 1 Überlastkupplung LCS111



Diese Kupplung ist standardmäßig lieferbar für rotoblock-Getriebe der Baureihen 50 und 63. Das Auslösemoment ergibt sich durch die Federbestückung bei der Montage und ist nicht einstellbar.

### Sicherheitshinweise:

**Axiale Lasten bzw. Querkräfte können das Auslösemoment verändern.**

**Die Kupplung dient ausschließlich dem Schutz des Kurvengetriebes vor Überlastung.**

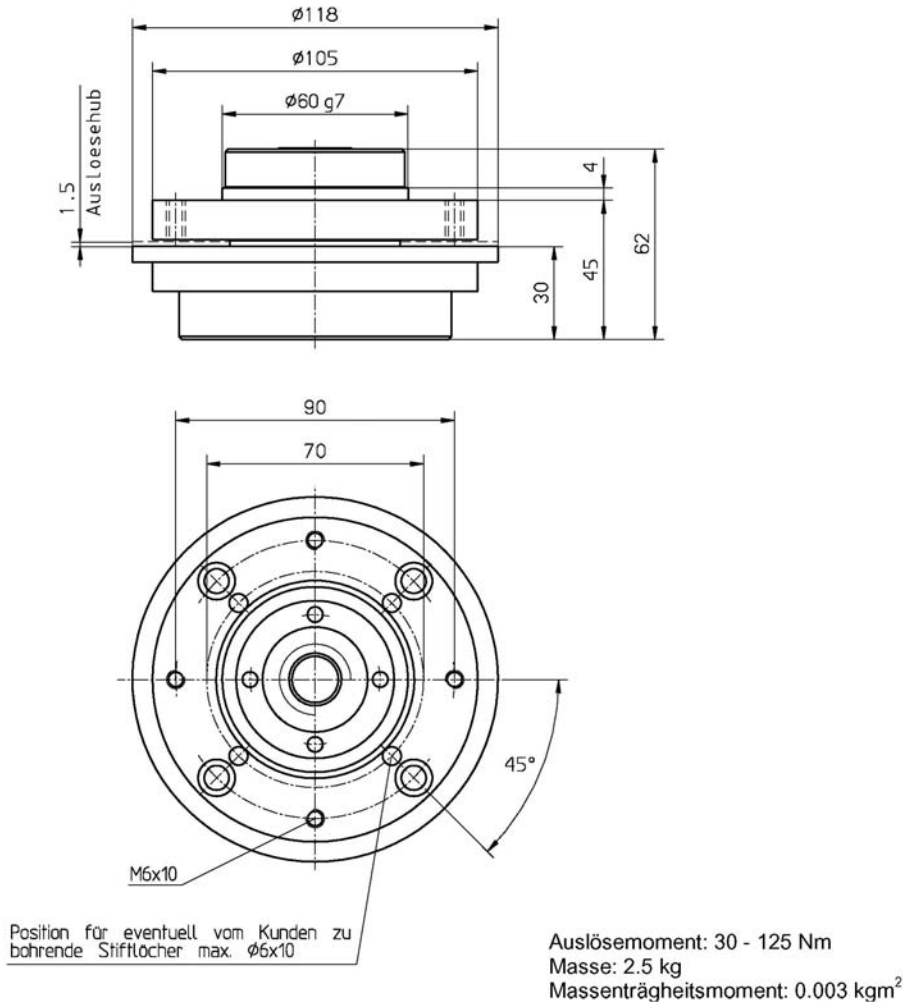
Sie bietet keinen Schutz für das Bedienpersonal oder Teile, die durch das Kurvengetriebe bewegt werden.

**Nach Auslösen der Kupplung wird keinerlei Drehmoment mehr auf die nachgeschalteten Bauelemente übertragen.** D.h. diese werden sich, den Gesetzen der Schwerkraft folgend, nach unten bewegen ( z.B. bei unsymmetrisch beladenen Elevatoren und Drehsternen).

**Nach Auslösen der Kupplung ist der Antrieb des Kurvengetriebes sofort abzuschalten.**

Ein Weiterlaufen des Antriebs kann die Zerstörung der Kupplung zur Folge haben.

## 2 Überlastkupplung LCS121



Diese Kupplung ist standardmäßig lieferbar für rotoblock-Getriebe der Baureihen 63 bis 100.  
 Das Auslösemoment ergibt sich durch die Federbestückung bei der Montage und ist nicht einstellbar.

### Sicherheitshinweise:

**Axiale Lasten bzw. Querkräfte können das Auslösemoment verändern.**

**Die Kupplung dient ausschließlich dem Schutz des Kurvengetriebes vor Überlastung.**

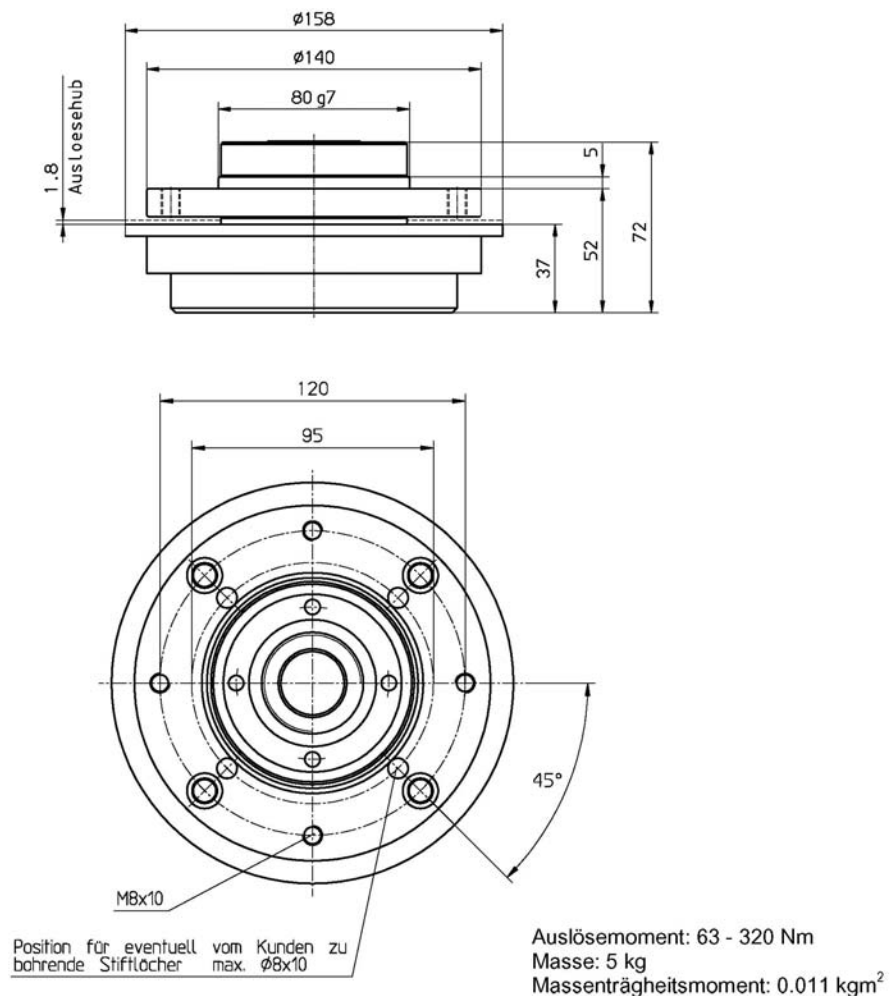
Sie bietet keinen Schutz für das Bedienpersonal oder Teile, die durch das Kurvengetriebe bewegt werden.

**Nach Auslösen der Kupplung wird keinerlei Drehmoment mehr auf die nachgeschalteten Bauelemente übertragen.** D.h. diese werden sich, den Gesetzen der Schwerkraft folgend, nach unten bewegen ( z.B. bei unsymmetrisch beladenen Elevatoren und Drehsternen).

**Nach Auslösen der Kupplung ist der Antrieb des Kurvengetriebes sofort abzuschalten.**

Ein Weiterlaufen des Antriebs kann die Zerstörung der Kupplung zur Folge haben.

### 3 Überlastkupplung LCS131



Diese Kupplung ist standardmäßig lieferbar für rotoblock-Getriebe der Baureihen 100 bis 140. Das Auslösemoment ergibt sich durch die Federbestückung bei der Montage und ist nicht einstellbar.

**Sicherheitshinweise:**

**Axiale Lasten bzw. Querkräfte können das Auslösemoment verändern.**

**Die Kupplung dient ausschließlich dem Schutz des Kurvengetriebes vor Überlastung.**

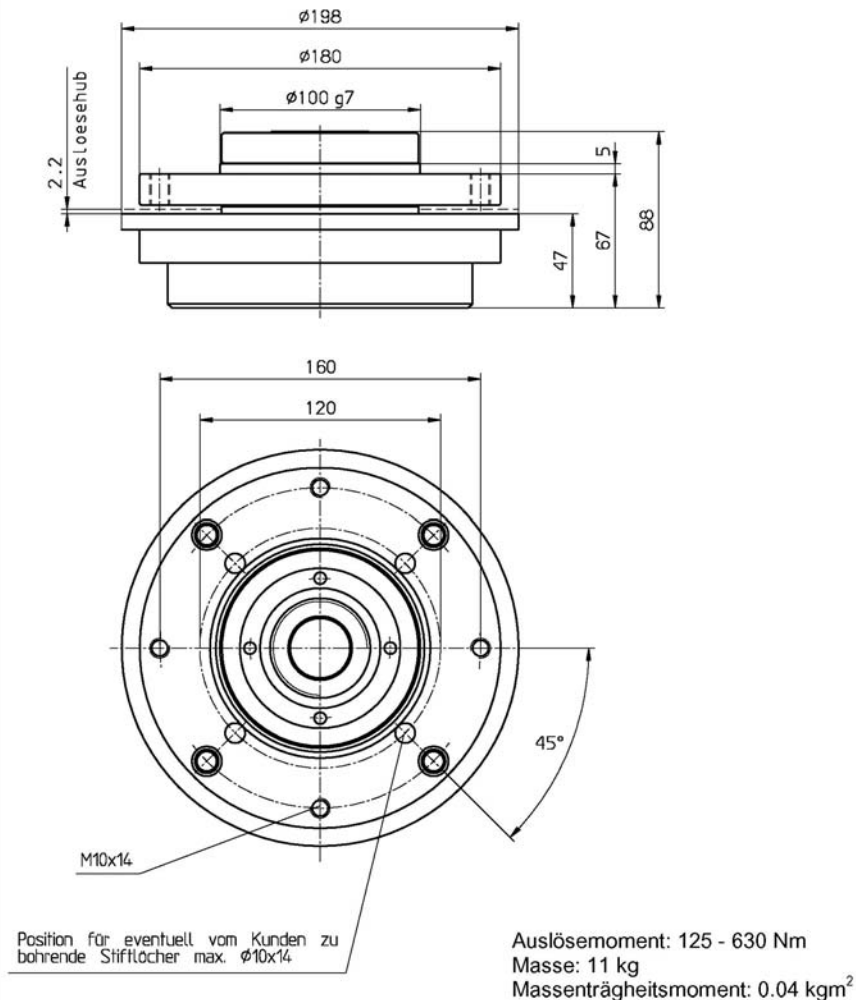
Sie bietet keinen Schutz für das Bedienpersonal oder Teile, die durch das Kurvengetriebe bewegt werden.

**Nach Auslösen der Kupplung wird keinerlei Drehmoment mehr auf die nachgeschalteten Bauelemente übertragen.** D.h. diese werden sich, den Gesetzen der Schwerkraft folgend, nach unten bewegen (z.B. bei unsymmetrisch beladenen Elevatoren und Drehsternen).

**Nach Auslösen der Kupplung ist der Antrieb des Kurvengetriebes sofort abzuschalten.**

Ein Weiterlaufen des Antriebs kann die Zerstörung der Kupplung zur Folge haben.

## 4 Überlastkupplung LCS141



Diese Kupplung ist standardmäßig lieferbar für rotoblock-Getriebe der Baureihen 100 bis 160.  
 Das Auslösemoment ergibt sich durch die Federbestückung bei der Montage und ist nicht einstellbar.

### Sicherheitshinweise:

**Axiale Lasten bzw. Querkräfte können das Auslösemoment verändern.**

**Die Kupplung dient ausschließlich dem Schutz des Kurvengetriebes vor Überlastung.**

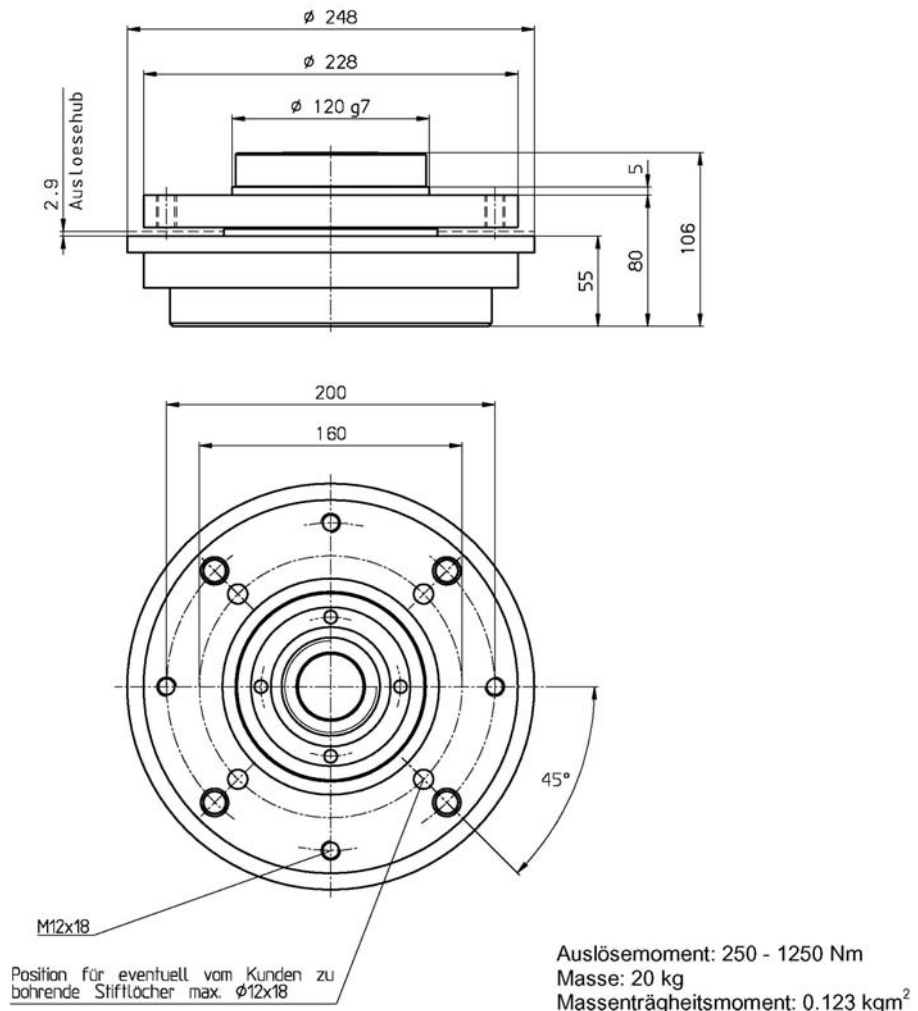
Sie bietet keinen Schutz für das Bedienpersonal oder Teile, die durch das Kurvengetriebe bewegt werden.

**Nach Auslösen der Kupplung wird keinerlei Drehmoment mehr auf die nachgeschalteten Bauelemente übertragen.** D.h. diese werden sich, den Gesetzen der Schwerkraft folgend, nach unten bewegen (z.B. bei unsymmetrisch beladenen Elevatoren und Drehsternen).

**Nach Auslösen der Kupplung ist der Antrieb des Kurvengetriebes sofort abzuschalten.**

Ein Weiterlaufen des Antriebs kann die Zerstörung der Kupplung zur Folge haben.

## 5 Überlastkupplung LCS151



Diese Kupplung ist standardmäßig lieferbar für rotoblock-Getriebe der Baureihen 140 bis 250. Das Auslösemoment ergibt sich durch die Federbestückung bei der Montage und ist nicht einstellbar.

### Sicherheitshinweise:

**Axiale Lasten bzw. Querkräfte können das Auslösemoment verändern.**

**Die Kupplung dient ausschließlich dem Schutz des Kurvengetriebes vor Überlastung.**

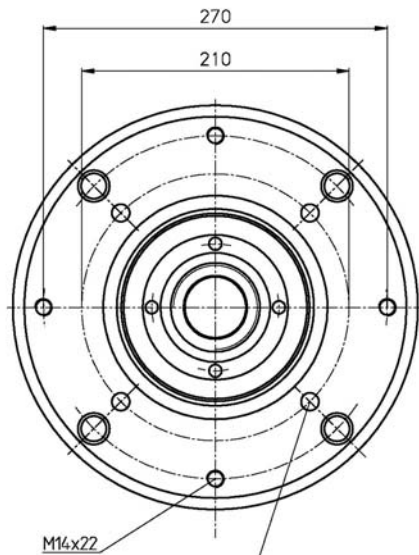
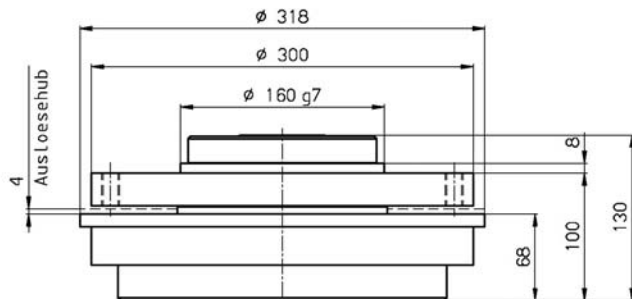
Sie bietet keinen Schutz für das Bedienpersonal oder Teile, die durch das Kurvengetriebe bewegt werden.

**Nach Auslösen der Kupplung wird keinerlei Drehmoment mehr auf die nachgeschalteten Bauelemente übertragen.** D.h. diese werden sich, den Gesetzen der Schwerkraft folgend, nach unten bewegen ( z.B. bei unsymmetrisch beladenen Elevatoren und Drehsternen).

**Nach Auslösen der Kupplung ist der Antrieb des Kurvengetriebes sofort abzuschalten.**

Ein Weiterlaufen des Antriebs kann die Zerstörung der Kupplung zur Folge haben.

## 6 Überlastkupplung LCS161



Position für eventuell vom Kunden zu bohrende Stiflöcher max  $\phi 24 \times 24$

Auslösemoment: 630 - 3150 Nm  
 Masse: 44 kg  
 Massenträgheitsmoment: 0.454 kgm<sup>2</sup>

Diese Kupplung ist standardmäßig lieferbar für rotoblock-Getriebe der Baureihen 160 bis 250. Das Auslösemoment ergibt sich durch die Federbestückung bei der Montage und ist nicht einstellbar.

### Sicherheitshinweise:

**Axiale Lasten bzw. Querkräfte können das Auslösemoment verändern.**

**Die Kupplung dient ausschließlich dem Schutz des Kurvengetriebes vor Überlastung.**

Sie bietet keinen Schutz für das Bedienpersonal oder Teile, die durch das Kurvengetriebe bewegt werden.

**Nach Auslösen der Kupplung wird keinerlei Drehmoment mehr auf die nachgeschalteten Bauelemente übertragen.** D.h. diese werden sich, den Gesetzen der Schwerkraft folgend, nach unten bewegen (z.B. bei unsymmetrisch beladenen Elevatoren und Drehsternen).

**Nach Auslösen der Kupplung ist der Antrieb des Kurvengetriebes sofort abzuschalten.**

Ein Weiterlaufen des Antriebs kann die Zerstörung der Kupplung zur Folge haben.