

## KLEMMSYSTEME LINCLAMP

### LinClamp

LinClamp Klemm- und Bremssysteme dienen zum Bremsen und Halten von bewegten Massen in axialer Richtung auf Linearführungsschienen und Linearführungselementen, die handelsüblichen Linearführungsschienen in Ausführung, Oberflächenbeschaffenheit, Maß-, Form- und Lagetoleranzen gleichwertig sind.

### Vorteile

- Geeignet für fast alle Größen und Hersteller von Linearführungssystemen
- Kompakte Bauweise, für hohe und breite Laufwagen geeignet
- montagefreundlich
- Kompatibel zu anderen Schienenklemmlösungen
- Pneumatische Klemmung bzw. Bremse mit höchsten Kräften
- Optimale Sicherheitsklemmung Ausfall der Pneumatik bedeutet Klemmung (bei Typ S, SK, A)
- Geringe Systemkosten im Vergleich zu Hydraulik- und Elektroniklösungen

### Funktionsprinzipien

**LinClamp S/SK gelöst:** Die Kammer zwischen den beiden Membranen aus Federstahl wird mit Druckluft beaufschlagt. Dadurch werden die Federbleche elastisch verformt und in horizontaler Richtung verkürzt. Der Klemmkörper wird dabei so verformt, dass er sich oben mit den Federblechen verengt und unten im Bereich der Bremsbacken aufweitet. Dadurch heben die Bremsbacken von der Schiene ab und der Bremsschuh ist frei beweglich.

**LinClamp S/SK geklemmt:** Die Kammer zwischen den beiden Membranen aus Federstahl wird entlüftet. Die Federbleche wollen in ihre normale Position zurückfedern und weiten den oberen Teil des Klemmkörpers auf. Diese Aufweitung oben bewirkt jedoch gleichzeitig eine Verengung unten. Durch diese Verengung werden die Bremsbacken gegen die Schiene gedrückt und klemmen diese. Betriebsdruck 4 oder 6 bar.

**LinClamp SA gelöst:** Durch Entlüften federt das Blech zurück und spannt den Klemmkörper unterhalb des Steges auseinander. Nun kann der vorher elastisch verformte Grundkörper in seine Ausgangslage zurückfedern. Dabei wird dieser oberhalb des Quersteges enger und unterhalb weiter. Die Bremsbacken heben von der Schiene ab, Betriebsdruck 4 oder 6 bar.

**LinClamp SA geklemmt:** Zum Aktivieren der Klemmung wird die Kammer unterhalb des Federblechs mit Druckluft gefüllt. Dadurch wird das vorgespannte Federblech nach oben gedrückt und gleichzeitig gestreckt. Gleichzeitig wird über den Quersteg als Drehpunkt das Unterteil des Klemmkörpers enger. Damit werden die Bremsbacken gegen die Schiene gepresst.

