

A detailed close-up photograph of a mechanical assembly, specifically a driven oval system. The image shows a series of interconnected metal components, including a central drive shaft with a blue seal, a brass housing, and a complex arrangement of plates and bearings. A white, serrated drive belt is visible, running along a curved metal track. The background is a solid, vibrant teal color. The overall appearance is that of a precision-engineered industrial component.

HepcoMotion®

**DTS**  
Angetriebenes Ovalsystem

## HEPCOs DTS – Angetriebenes Ovalsystem

Als Ergänzung zu HEPCOs Ring- und Ovalsystem PRT2\* liegt nun mit dem einbaufertigen DTS-System eine Komplettlösung vor, die sowohl kontinuierlichen wie auch intermittierenden Betrieb erlaubt. Die Trägerplatten werden auf geschliffenen Schiene exakt geführt, womit eine genaue Positionierung und auch hohe Stabilität gegen äußere Lasteinflüsse erzielt wird.

Die Wagen werden üblicherweise nach Kundenwunsch gleichmäßig entlang dem Oval angeordnet. Sie sind mit einem robusten Zahnriemenantrieb sicher verbunden. Da durch eine Ablaufstörung die gesamte Fertigungsanlage des Anwenders u.U. schwer beschädigt werden kann, besitzt das System einen einzigartigen Sicherheitsverschluss, der die Trägerplatten bei Blockierung vom Zahnriemen löst.

Beim Design des DTS wurde die Wagenplatte als oberster Punkt des Systems festgelegt. Damit können oberhalb der Trägerplatten Montage- oder Bearbeitungsstationen platziert werden und der Raum über den Wagen ist für ihre Beschickung bzw. Entladung frei. Die Konstruktion lässt genügend Platz für die Anpassung an bestehende Systeme oder zusätzliche Schutzeinrichtungen.

DTS wird von HEPCO als einbaufertige Einheit geliefert, die direkt in eine vorhandene Anlage eingebaut oder auf ein Profilsystem gesetzt werden kann. Es ist maßkompatibel zum MCS Modulares Konstruktions-System\*\* und kann darauf montiert auch als freistehende Einheit geliefert werden.

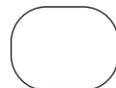
Das System ist erhältlich mit Wechselstromgetriebemotoren oder einem Getriebe mit IEC-Flansch. Falls der Anwender andere Antriebe oder Drehgeber verwenden will, kann DTS auch einfach mit einer Antriebswelle ausgestattet werden.

DTS ist zunächst mit den zwei Schienengrößen 25mm und 44mm (s. PRT-Katalog von HEPCO) und in zwei Ovalformen lieferbar:

**Ovale Form**



oder



**Rechteckige Form**

Das preiswertere ovale System ist zunächst nur in einer Breite lieferbar, während das Rechteck in jeder Größe mit Rücksicht auf die erwähnten Mindestwerte erhältlich ist. Die Länge der beiden Ovale ist nahezu beliebig wählbar unter Berücksichtigung der Dimensionen W und L auf den S.5f.

Bei Anwendungen mit intermittierendem Betrieb kann auf HEPCOs Positioniersystem zurückgegriffen werden, das an jedem geraden Streckenabschnitt angebracht werden kann und für die genaue Positionierung einer bestimmten Anzahl von Trägerplatten an einem genauen Ort sorgt. Der Anwender kann sich damit auf genaue Maßeinhaltung während etwaiger Bearbeitungsvorgänge verlassen.

\* Vgl. a. HEPCOs Katalog „PRT2 - Ring- und Ovalsysteme“

\*\* Vgl. a. HEPCOs Katalog „MCS Modulares Konstruktions-System“

**Hochzugfester Zahnriemen, Teilung 10mm** – angeschraubte Mitnehmer beliebiger Teilung sorgen für den Transport der Wagenplatten.

**Die verfügbaren Schienengrößen\*** für das DTS sind:  
25mm Schienenbreite und 351mm Teilkreisdurchmesser (Bestellnr.: DTS25-351) sowie 44mm Schienenbreite und 612mm Teilkreisdurchmesser (Bestellnr.: DTS44-612).

**Die Trägerplatten** des DTS entsprechen dem Wagentyp mit fester Lageranordnung (FCP)\* des Ringsystems. Ihr Abstand voneinander ist in 10mm-Sprüngen realisierbar bei einem Mindestwert von 110mm beim DTS25-351- und 160mm beim DTS44-612-System.

**Positioniersystem (optional für intermittierenden Betrieb):** Dieses Positioniersystem sorgt für eine Wiederholgenauigkeit von  $\pm 0,05\text{mm}$  an jedem geraden Streckenabschnitt des Ovalsystems. Die gewisse Nachgiebigkeit des Zahnriemens läßt die Wagen durch Kurvenrollen an ihrer jeweiligen Stelle genau positionieren. Individuelle oder ergänzende Positioniereinrichtungen lassen sich mit dem vorhandenen Pneumatikzylinder betreiben. (Druckluftversorgung, Ventile und Druckbegrenzer werden nicht mitgeliefert.) Die genaue Position jedes einzelnen Wagens wird durch Ausrasten des Wagens und einfaches Nachstellen des Fixierungshebels erreicht. So kann auch eine völlige Neupositionierung der Wagen vorgenommen werden.

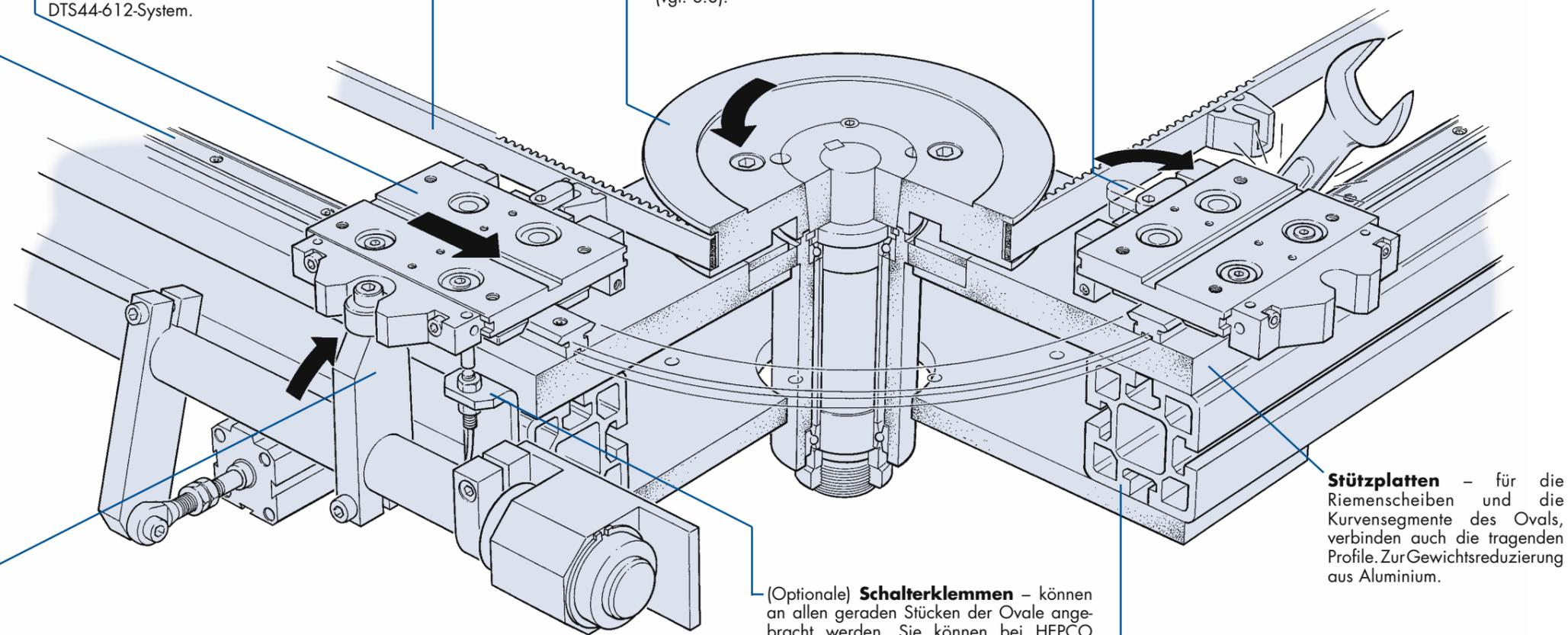
## Systemaufbau

Die **Zahnriemenräder** mit ihren abgedichteten Lagergehäusen sorgen für die richtige Riemenspannung des Systems, die auch nachgestellt werden kann. Die Lager sind lebensdauergeschmiert. An allen Riemenscheibenpositionen kann das Antriebsrad sitzen. Dort befindet sich dann eine 25mm-Welle für den Anschluss eines Elektromotors oder anderen Antriebs. Bei jedem System können mehrere Riemenscheiben als Antriebsräder dienen. Als Antriebsrad sind die Riemenscheiben verzahnt, andernfalls sind sie plan.

Elektromotoren liefert HEPCO aus einer Auswahl von Wechselstromgetriebemotoren. Unabhängig davon hat der Anwender die Wahl zwischen mehreren Getrieben mit IEC-Flansch für den Einsatz alternativer Antriebe (vgl. S.8).

**Mitnehmer** – übertragen die Antriebskraft vom Zahnriemen auf die Trägerplatten. Der Auslösepunkt für die Selbstentriegelung kann auf jeden Wert bis zu 60N eingestellt werden, um die gesamte Anlage vor Beschädigungen bei Ablaufstörungen zu schützen. Nach dem Entriegeln bleiben die Mitnehmer in ihrer zurückgeklappten Position, bis sie wieder manuell zurückgesetzt werden.

Anwender sollten durch einige Näherungsschalter entlang des Ovals ein Frühwarnsystem für entkoppelte Trägerplatten einrichten. Es empfiehlt sich, die beschriebenen Sicherheitsmitnehmer zu verwenden, sofern die Lasten dies zulassen. Preiswertere feste Mitnehmer sind aber ebenfalls erhältlich.



(Optionale) **Schalterklemmen** – können an allen geraden Stücken der Ovale angebracht werden. Sie können bei HEPCO bezogen werden für den Einsatz von Näherungsschaltern mit M8-Gewinde (im Lieferumfang nicht enthalten).

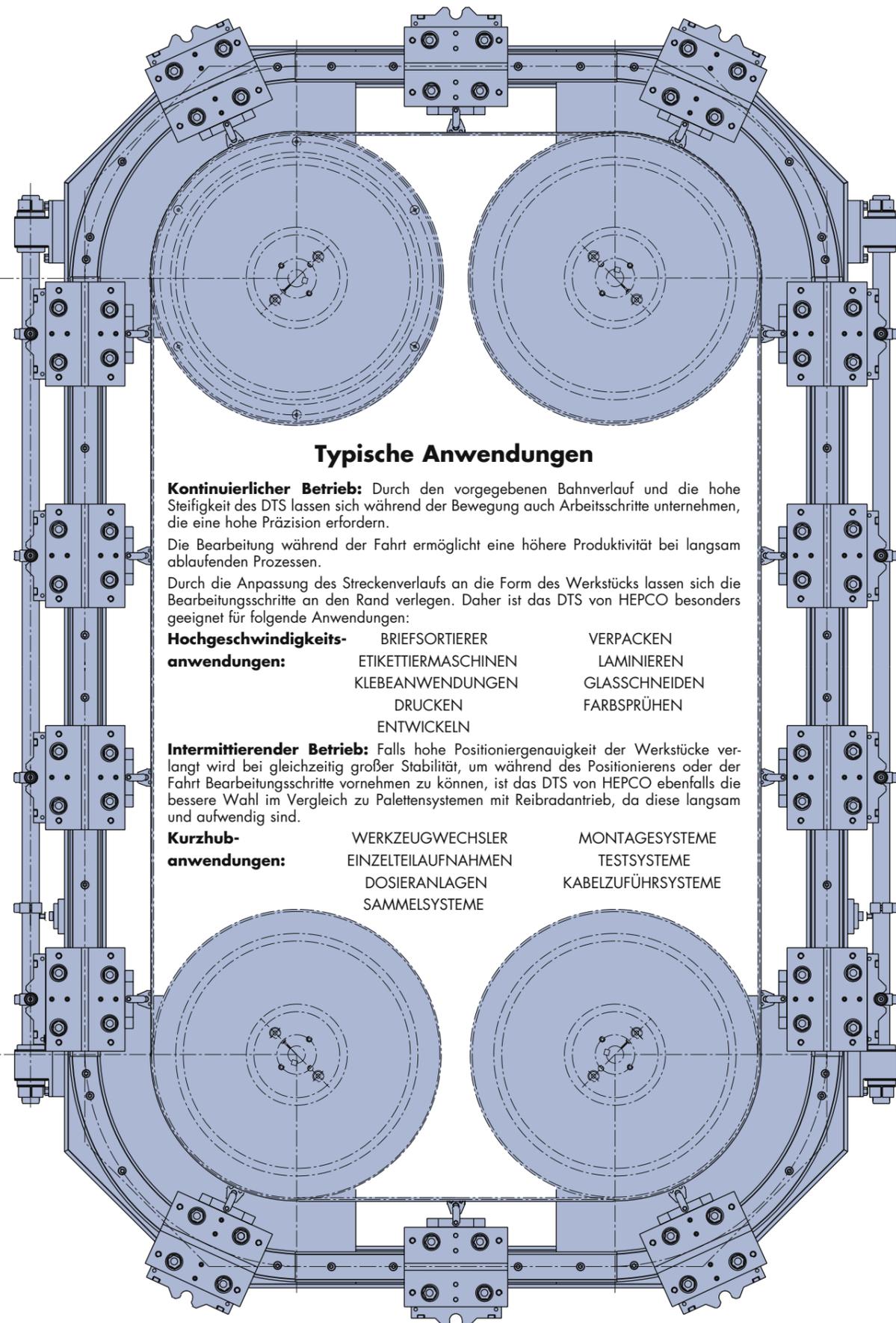
Intermittierender Betrieb erfordert üblicherweise den Einsatz einer SPS zum Ansteuern über Näherungsschalter an den Haltepositionen. Näherungsschalter sollten auch bei Verwendung der einstellbaren Verbindungslaschen verwendet werden, um zu erkennen, ob sich ein Wagen vom Mitnehmer gelöst hat.

Das Nockenwellengehäuse des Positioniersystems nimmt auch den Sensor des Näherungsschalters auf. Falls das Positioniersystem nicht verwendet wird, sollten die gewünschten Näherungsschalter angegeben werden (vgl. S.10).

**Stützplatten** – für die Riemenscheiben und die Kurvensegmente des Ovals, verbinden auch die tragenden Profile. Zur Gewichtsreduzierung aus Aluminium.

**Stützprofile** – bilden das Rahmenwerk des DTS. Sie bestehen aus hochfestem Strangpreßaluminium und armerieren die geraden Stücke der Ovale. Die Profile sind maßkompatibel zu MCS Modulares Konstruktions-System\*\*.

Die Profile besitzen T-Nuten für eine Vielzahl von lieferbaren Befestigungsmöglichkeiten anwenderspezifischer Komponenten. Die T-Nuten können mit einer Kunststoffabdeckung zum Schutz evtl. darunterliegender Kabelstränge versehen werden. Große DTS-Einheiten werden mit Querstreben versehen zum Erhöhen der Steifigkeit und für einfachere Montage des Systems.



## Typische Anwendungen

**Kontinuierlicher Betrieb:** Durch den vorgegebenen Bahnverlauf und die hohe Steifigkeit des DTS lassen sich während der Bewegung auch Arbeitsschritte unternehmen, die eine hohe Präzision erfordern.

Die Bearbeitung während der Fahrt ermöglicht eine höhere Produktivität bei langsam ablaufenden Prozessen.

Durch die Anpassung des Streckenverlaufs an die Form des Werkstücks lassen sich die Bearbeitungsschritte an den Rand verlegen. Daher ist das DTS von HEPCO besonders geeignet für folgende Anwendungen:

**Hochgeschwindigkeitsanwendungen:**

BRIEFSORTIERER	VERPACKEN
ETIKETTIERMASCHINEN	LAMINIEREN
KLEBEANWENDUNGEN	GLASSCHNEIDEN
DRUCKEN	FARBSPRÜHEN
ENTWICKELN	

**Intermittierender Betrieb:** Falls hohe Positioniergenauigkeit der Werkstücke verlangt wird bei gleichzeitig großer Stabilität, um während des Positionierens oder der Fahrt Bearbeitungsschritte vornehmen zu können, ist das DTS von HEPCO ebenfalls die bessere Wahl im Vergleich zu Palettensystemen mit Reibradantrieb, da diese langsam und aufwendig sind.

**Kurzhubanwendungen:**

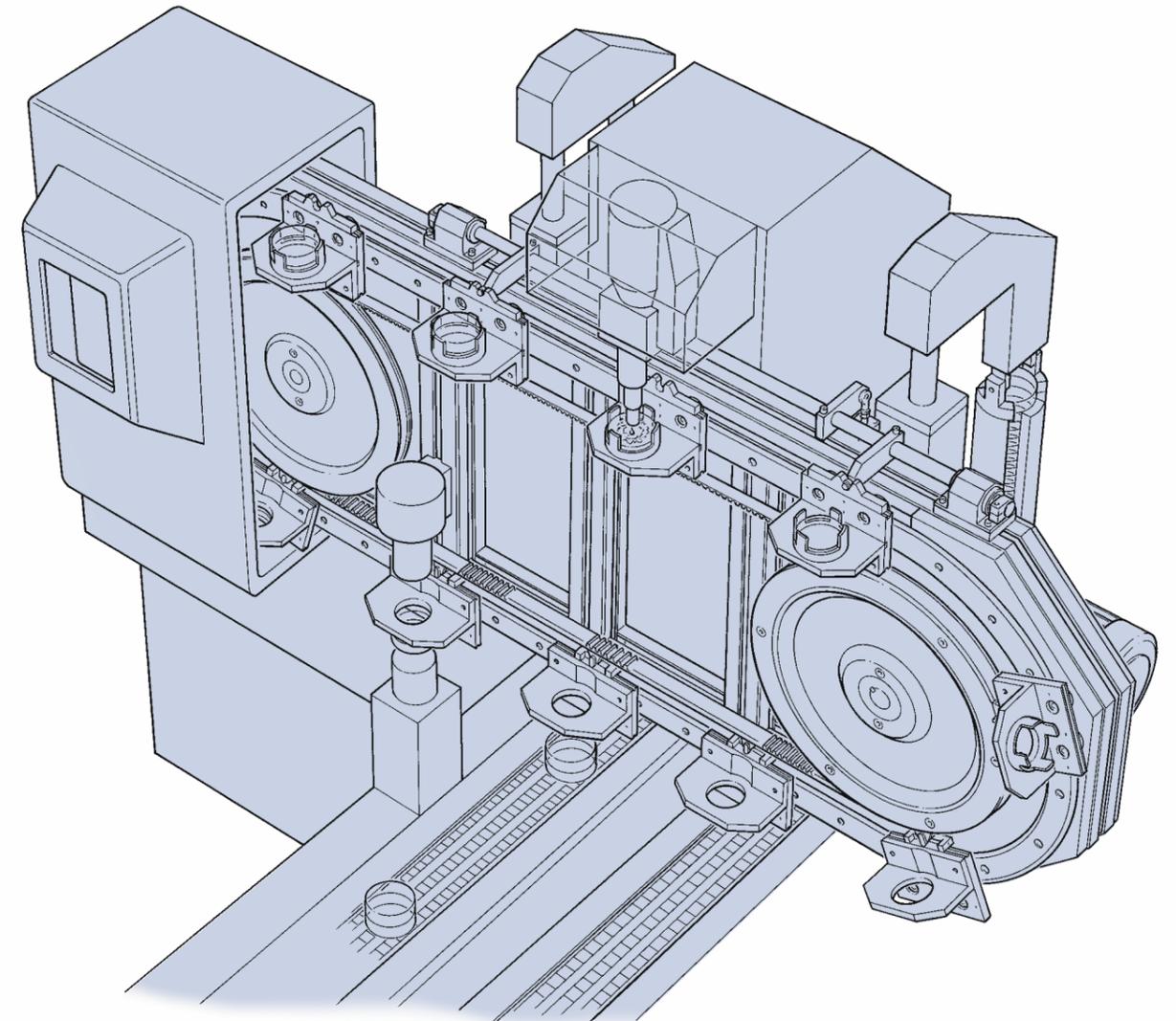
WERKZEUGWECHSLER	MONTAGESYSTEME
EINZELTEILAUFNAHMEN	TESTSYSTEME
DOSIERANLAGEN	KABELZUFÜHRSYSTEME
SAMMELSYSTEME	

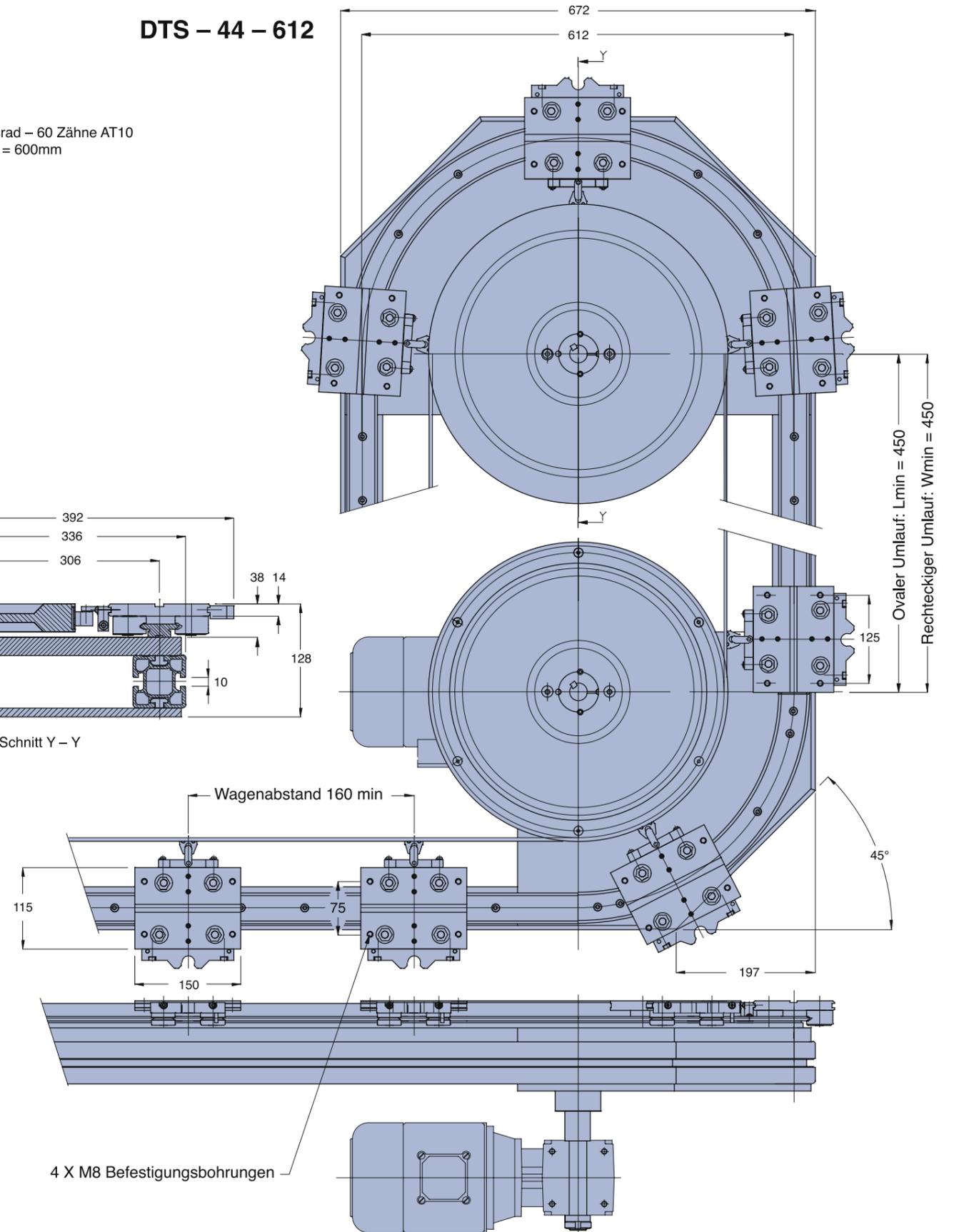
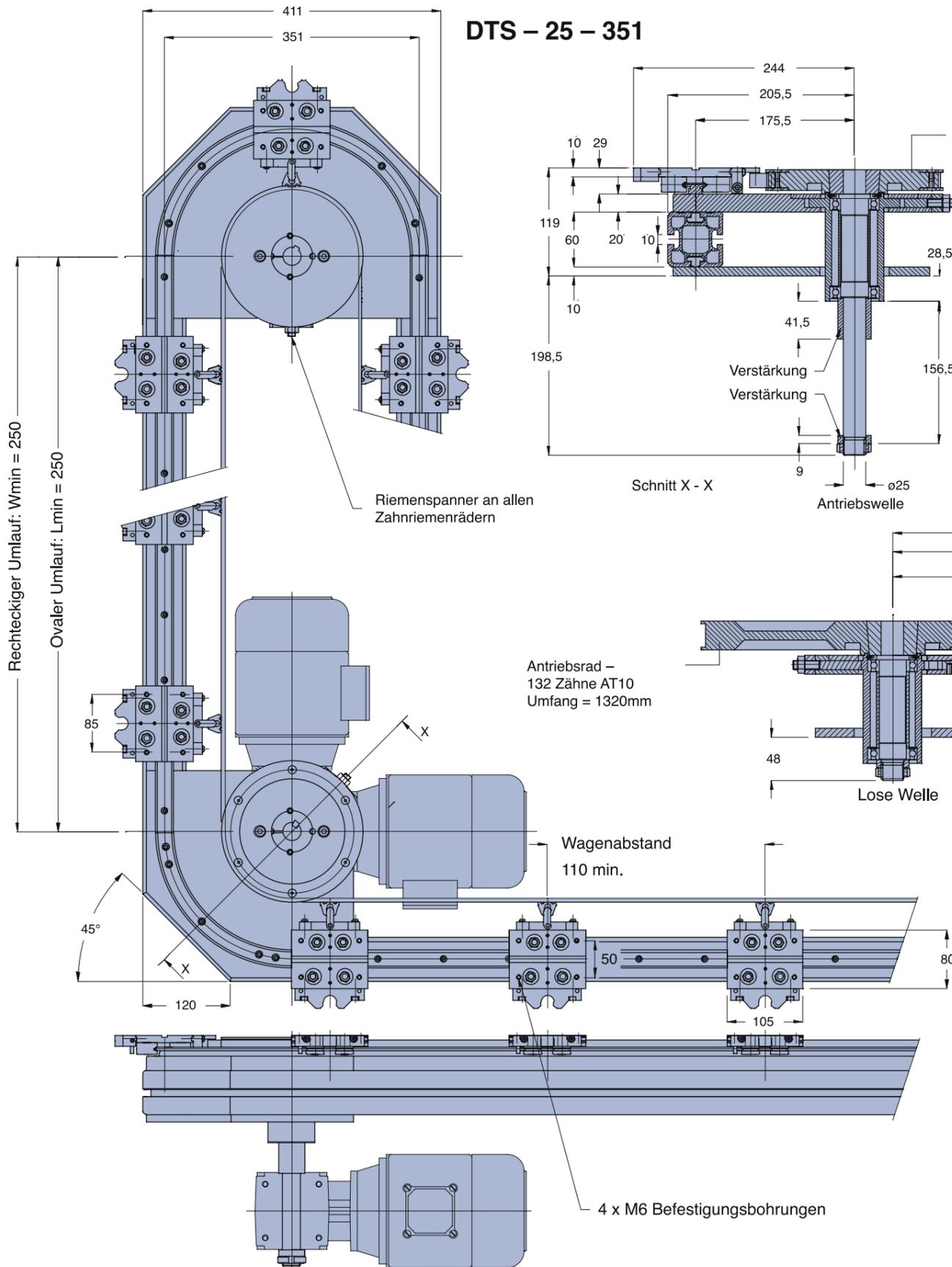
## Montage optischer Linsen

Die Linsen werden von Positioniersystemen in die Aufnahmen gegeben, die sich an jeder Trägerplatte befinden. Im oberen Umlauf werden die Trägerplatten mit dem Positioniersystem von HEPCO exakt ausgerichtet.

Zunächst wird Klebstoff zwischen den Linsen aufgebracht, die dann durch eine Ultraviolettbestrahlung laufen, um den Härter zu aktivieren. Abschließend werden die Linsen auf optische Reinheit geprüft und dann auf ein Förderband für Gutteile oder für Ausschuss gegeben. Während des Rücklaufes werden die Aufnahmen gesäubert.

Durch die vertikale Ausrichtung des Ovals kann der Klebstoff einfach aufgetropft und die fertigen Linsen können nur durch Einwirkung der Schwerkraft entnommen werden, wodurch sich eine zusätzliche Entnahmestation erübrigt.





## Auswahl und Auslegung

### Dynamische Parameter

Zu hohe Verfahrgeschwindigkeiten bei gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Belastung der Trägerplatten können zu einem Auslösen der Sicherheitseinrichtung führen: Die Wagen klinken sich aus, falls die Beschleunigung (positiv oder negativ) zu groß wird. Die Maximalgeschwindigkeit verringert sich auch, falls der Schwerpunkt der Trägerplatte durch die Zuladung zu weit nach außen gerät oder das System hochkant betrieben wird.

Für manche Hochgeschwindigkeitsanwendungen bietet sich u.U. die alternative starre Befestigung der Wagen am Zahnriemen an. In diesem Fall sollte jedoch unbedingt ein Drehmomentbegrenzer am Antrieb vorgesehen sein. Dieser Überlastschutz alleine ist aber mitunter nicht ausreichend, um Schäden zu vermeiden.

Prinzipiell gibt es keine Einschränkung bzgl. der Anzahl der Wagen auf einem DTS, so können etwa 50 Trägerplatten mit geringer Zuladung durchaus vertretbar sein. Ebenso läßt sich nicht von vornherein eine Maximallänge des Systems angeben, auch wenn u.U. die Stützprofile dann zusammengesetzt werden müssen.

Auf jeden Fall sollte HEPCO über alle dynamischen und statischen Details Ihrer Anwendung unterrichtet sein, v.a. über die Auswirkungen herauf- und herunterfahrender Wagen bei vertikalem Einsatz des Systems.

### Bestimmen der Systemparameter

#### 1.) Dynamische Parameter

- \* Direkte Last
- \* Äußere Krafteinwirkungen
- \* Komplettes Geschwindigkeitsprofil, incl. Beschleunigungen, Geschwindigkeiten, Umgebungsbedingungen, Hubzahlen und geforderte Lebensdauer

#### 2.) Vorläufige Auswahl

Unter Berücksichtigung der Größe und des Gewichts der zu transportierenden Lasten sollte eine vorläufige Auswahl getroffen werden.

Die Werkstücke dürfen die Seiten der Trägerplatten überagen. Als Richtlinie für die Tragfähigkeit der Wagen gelten ca. 20kg für das 25er System und 40kg für das 44er System. Beide Systeme können wesentlich höhere Lasten tragen (vgl. PRT-Katalog, S.24). Statische Lasten von 2.000N bzw. 4.000N sind möglich.

#### 3.) Statische und dynamische Last der Trägerplatten

Die Vorauswahl des Systems kann zunächst mit den Tabellen auf S.24-27 des PRT2-Kataloges (geschmierter Betrieb) überprüft werden.

### Auslegung des Schienensystems

#### 4.) Planung des Schienenverlaufs



Wählen Sie die erforderliche Form und bestimmen die Position(en) des Antriebs (1 - 4).

#### 5.) Bestimmung der erforderlichen Wagenzahl

Üblicherweise nimmt man eine gerade Anzahl von Trägerplatten, um eine symmetrische Verteilung auf dem Oval zu erzielen.

#### 6.) Bestimmung des Wagenabstands

Der Abstand muß einer 10mm-Staffelung folgen, wobei der Abstand zwischen den einzelnen Trägerplatten gleich sein sollte. Mindestabstand zwischen zwei Standardwagen:

DTS-25-351 : 110mm

DTS-44-612 : 160mm

#### 7.) Gesamtmaße des gewählten Systems

N = Anzahl der Trägerplatten

S = Mittenabstand der wagen (ungeachtet der Riemendehnung)

L = Ovallänge (zwischen dem Mittelpunkt zweier Umlenkräder)

W = Ovalbreite (zwischen dem Mittelpunkt zweier Umlenkräder)

#### Ovales System

DTS25-351 N x S = 0,998 x (2L + 600)mm

DTS44-612 N x S = 0,998 x (2L + 1.320)mm

#### Rechteckiges System

DTS25-351 N x S = 0,998 x (2L + 2W + 600)mm

DTS44-612 N x S = 0,998 x (2L + 2W + 1.320)mm

Anmerkung: Obige Werte ergeben nur ungefähre Angaben. HEPCO bestimmt die exakte Systemgröße genau, bevor mit der Fertigung begonnen wird.

Falls die ermittelte Größe nicht dem entsprechenden Anwendungsfall genügt, wählen Sie bitte eine andere Anzahl von Trägerplatten bzw. ändern den Wagenabstand und berechnen das System neu.

Sollte ein mechanischer Vorschub als Antrieb dienen oder DTS Teil einer bestehenden Anlage sein, müssen evtl. Übersetzungsverhältnisse berücksichtigt werden.

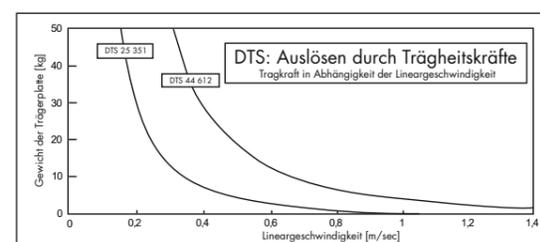
#### 8.) Auslösekraft für jede Trägerplatte bestimmen

Die Summe aller wirkenden Kräfte aus externer Belastung, Reibung und Beschleunigung (Trägheitskräfte) darf niemals an auch nur einer Trägerplatte 60N übersteigen. Falls das doch auftritt, wirkt der Überlastschutz und trennt den Wagen vom Zahnriemen.

#### Auslösegrenzen durch Trägheitskräfte

Die Trägerplatten haben auf den Segmenten eine höhere Relativgeschwindigkeit als auf den Geraden. Da sich jeder Wagen auf Geraden und Kurven bewegt, führt die Beschleunigung zu Belastungen der Mitnehmer durch Trägheitskräfte. Dadurch resultiert für jede Last auf einer Trägerplatte eine maximale Geschwindigkeit, jenseits dieser die Wagen sich möglicherweise ausklinken. Die li-nearen Höchstgeschwindigkeiten sind in nachfolgender Graphik dargestellt.

Bei einer starren Verbindung zwischen Wagen und Riemen können die 60N eventuell überschritten werden. Bitte nehmen Sie ggf. Kontakt zu HEPCO auf.



### Auswahl des Antriebs und der Steuerung

#### 9.) Auswahl des passenden Antriebs

Als Ausstattungsvariante bietet HEPCO eine beträchtliche Anzahl von Getrieben und Wechselstromtriebemotoren an, die direkt an das DTS angeschlossen werden können. Einige übliche Kombinationen mit dazugehörigen Leistungsdaten sind in nachfolgender Tabelle aufgelistet (folgende Seite oben).

## Auswahl und Auslegung

Zusätzliche Größen und Informationen finden Sie in HEPCOs DLS-Katalog (Lineares Führungs- und Positioniersystem).

Beachten Sie bitte, daß eine wesentlich höhere Linearkraft durch die Verwendung mehrerer Motoren des Typs WG7 erzielt werden kann. Diese Variante hat den Vorteil, daß die erforderliche Antriebskraft auf mehrere Riemenscheiben verteilt wird. Als weitere Option kann HEPCO die Antriebswelle(n) für die Aufnahme einer kundeneigenen Antriebslösung vorbereiten.

### DTS 25 - 351 mit AC Wechselstromtriebemotor

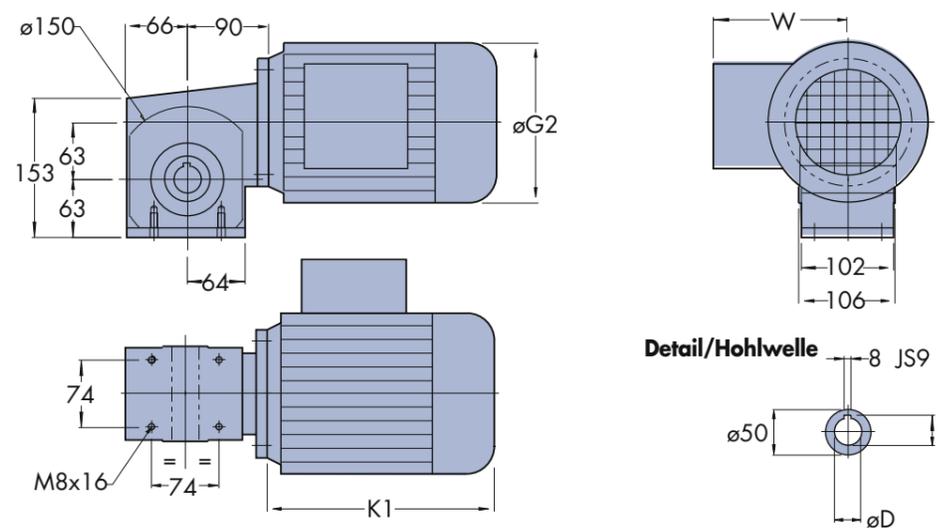
Lineargeschw. (nominal) bei 50 Hz [m/sec]	Arbeitsgeschw. [m/sec]	Linearkraft (nominal) [N]	Motorleistung [kW]	Motortyp	Untersetzungsverhältnis	Linearkraft durch Untersetzung [N]
0,19	0,02 - 0,3	726	0,25	71L/6	48	829
0,41	0,04 - 0,65	829	0,55	80S/4	34	889
0,73	0,07 - 1,15	754	0,75	80L/4	19	862
1,52	0,15 - 2,4	584	1,1	90L/6	6	877

### DTS 44 - 612 mit AC Wechselstromtriebemotor

Lineargeschw. (nominal) bei 50 Hz [m/sec]	Arbeitsgeschw. [m/sec]	Linearkraft (nominal) [N]	Motorleistung [kW]	Motortyp	Untersetzungsverhältnis	Linearkraft durch Untersetzung [N]
0,31	0,03 - 0,5	300	0,18	71S/6	63	321
0,42	0,04 - 0,68	330	0,25	71L/6	48	377
0,64	0,07 - 1,0	330	0,37	71L/4	48	377
1,06	0,11 - 1,7	381	0,55	80L/6	19	409
1,61	0,16 - 2,5	343	0,75	80L/4	19	392

DTS liefert nominale Linearkraft bei Geschwindigkeiten zwischen 50% und 100% der nominalen Lineargeschwindigkeit. Bei Geschwindigkeiten zwischen 10 und < 50% sowie >100 - 160% der nominalen Lineargeschwindigkeit ergeben sich niedrigere Linearkräfte und Lebensdauer. Die Linearkraft durch Untersetzung ergibt sich bei einem Lebensdauerfaktor des Getriebes von 1,4 - also hohe Drehzahl während acht Stunden am Tag. Zulässige Kräfte vermindern oder erhöhen sich, wenn die Betriebsbedingungen von den genannten entsprechend abweichen. Bitte wenden Sie sich für Details an HEPCO.

### Motor- und Getriebeabmessungen

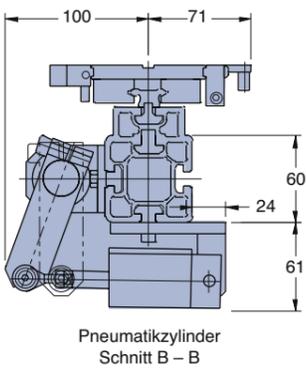
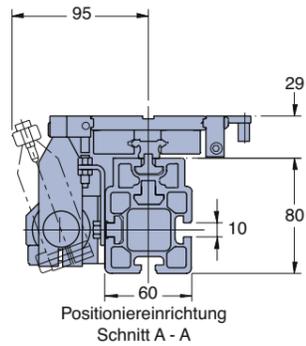


Getriebetyp	Motortyp	Motor			Getriebe		Gewicht von Motor und Getriebe [kg]
		G2	K1	W	D H7	T	
WG7	71S/L	138	212	125	25	28,3	13,5
	80S/L	156	233	137	25	28,3	16,9
	90L	176	275	147	30	33,3	22,3

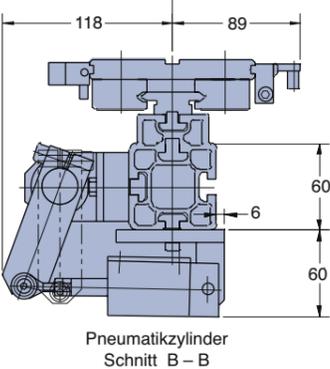
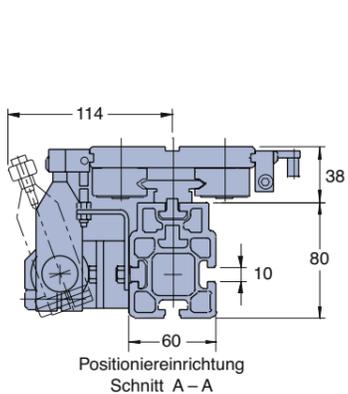
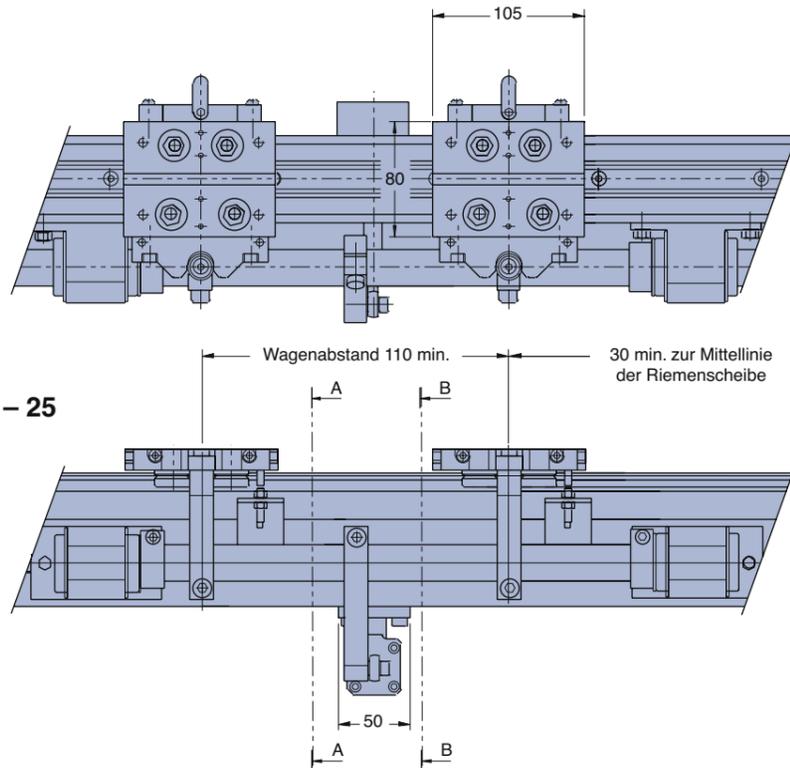
## Optionale Ausstattung

### Positioniersystem

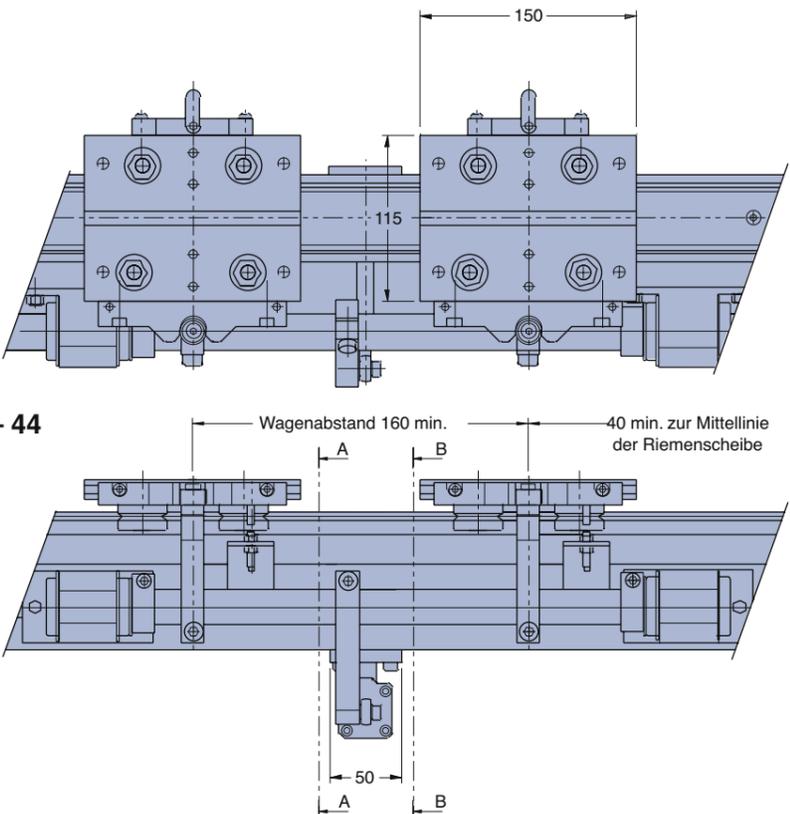
Geben Sie bitte die Positionen am Oval an, wo die Trägerplatten fixiert werden sollen.



DTS - 25



DTS - 44

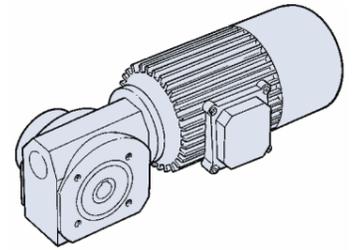


## Optionale Ausstattung

### Motoroptionen (bei HEPCO erhältlich)

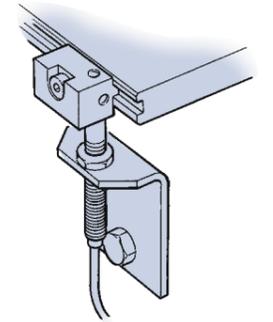
Elektro-magnetische Bremse  
Drehmomentbegrenzer  
Wechselstromantrieb mit programmierbaren Geschwindigkeiten

Individueller Getriebeflansch für kundeneigene Antriebslösungen  
(Nehmen Sie bitte ggf. Kontakt zu HEPCO auf.)



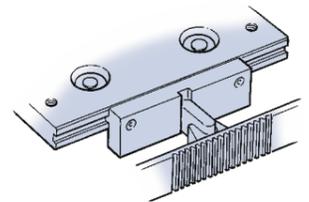
### Auslöser für Näherungsschalter

Für den Einsatz bei der Verwendung von Näherungsschaltern ohne Positioniersystem.  
Üblicherweise für jede Trägerplatte vorgesehen.



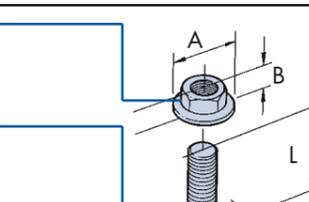
### Befestigungsklemmen für Näherungsschalter

Geben Sie die Anzahl und die gewünschten Positionen an, falls Montage erfolgen soll.



### Starre Wagenverbindung zum Zahnriemen

Alternative zu den Sicherheitsmitnehmern



### T-Nutensteine Hammerschrauben

Geben Sie Anzahl und Teile-Nummer an:

Flanschmutter	Teile-Nummer
M8 x 17A 8B	1-242-1101
M8 x 19A 10B	1-242-1100

### T-Nut-Abdeckungen

Geben Sie Teilenummer und Länge in mm an.

Hammerschraube	Teile-Nummer
M8 x 13L*	1-242-1009
M8 x 18L*	1-242-1000
M8 x 33L*	1-242-1006

### Spezielle Antriebswelle

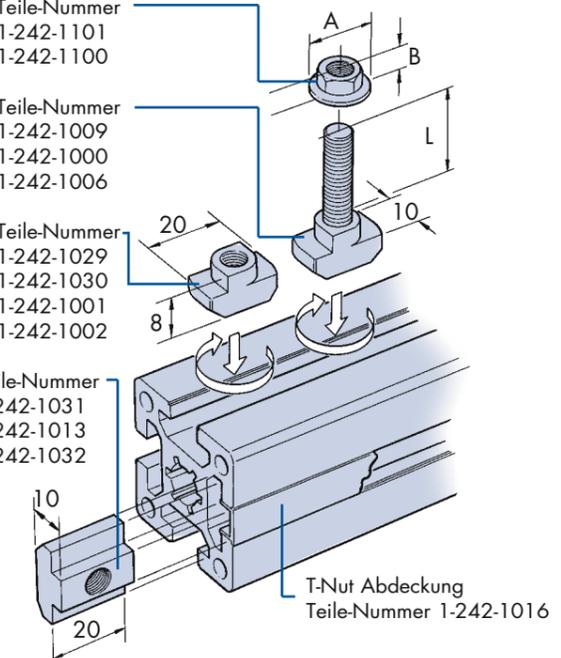
Die Antriebswelle ist plan, Durchmesser 25mm.  
Falls Sie abweichende Durchmesser oder Paßfedernut brauchen, geben Sie bitte die notwendigen Einzelheiten an.

T-Nutensteine	Teile-Nummer
M4	1-242-1029
M5	1-242-1030
M6	1-242-1001
M8	1-242-1002

### Spezielle Trägerplattenlänge

Geben Sie die gewünschte Länge und die Befestigungsbohrungen an. Achtung! Die Bohrungen für die Lager dürfen nicht verändert werden (vgl. PRT2-Katalog)!

T-Nutenblock	Teile-Nummer
M5	1-242-1031
M6	1-242-1013
M8	1-242-1032



\* Maß 'L' bezeichnet die Mindestlänge, die das Gewinde der Hammerschraube aus dem Profil ragt.

### MCS-Profilsystem / Stützrahmen

Fügen Sie bitte eine Zeichnung des gewünschten Rahmens bei.

### Schicken Sie uns bitte o.a. Daten, damit Sie ein passendes Systemlayout erhalten!

### Sicherheitshinweis

Da DTS nur den Teil einer größeren Anlage bildet, ist dafür kein CE-Zeichen erforderlich. Jedes Bauteil ist aber mit einer Verträglichkeitserklärung versehen, die der Konstrukteur als Beleg für die CE-Tauglichkeit der ganzen Anlage heranziehen kann. Betriebsanweisungen, Schutzvorrichtungen und elektrische Sicherheit stehen im Verantwortungsbereich des Anwenders, der DTS in seiner Anlage verwendet. Diese sollten den Voraussetzungen der Verträglichkeitserklärung entsprechen.

Die Sicherheitsmitnehmer haben keine andere Funktion als den Schutz der Maschine selbst!



# Bishop-Wisecarver Produktreihe

HepcoMotion® – exklusiver europäischer Partner und Händler für Bishop-Wisecarver seit 1984.



Für weitere Informationen über HepcoMotion® Produkte fordern Sie einfach unseren Übersichtsprospekt an

# HepcoMotion®

[www.HepcoMotion.com](http://www.HepcoMotion.com)

HepcoMotion®

Schwarzenbrucker Str.1, 90537 Feucht, Deutschland

Tel.: 0049 (0) 9128/92 71-0

E-mail: [info.de@hepcotion.com](mailto:info.de@hepcotion.com)

CATALOGUE Nr. DTS 08.1 © 2016 Hepco Slide Systems Ltd.

PATENTE IN GROSSBRITANNIEN UND ANDEREN LÄNDERN BEANTRAGT.

Die Reproduktion dieses Kataloges – auch auszugsweise – ist ohne die ausdrückliche Genehmigung durch HEPCO untersagt. Obwohl der Katalog mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurde, können Irrtümer oder Unvollständigkeiten nicht ausgeschlossen werden. Änderungen als Folge technischer Weiterentwicklungen bleiben vorbehalten.

Die meisten Produkte von HEPCO sind geschützt durch Patente, Urheberrechte, Gebrauchsmuster- oder Markenzeichenschutz. Rechtsverstoße werden ggf. strafrechtlich verfolgt.

Der Kunde sei auf folgenden Passus in HEPCOs Geschäftsbedingungen hingewiesen:

„Unabhängig davon, ob HEPCO über die Anwendungen seiner Kunden informiert ist oder nicht, ist alleine der Kunde dafür verantwortlich, dass die von HEPCO gelieferte Ware für den jeweiligen Einsatz geeignet ist. Die Verantwortung für unzureichende Spezifikation oder Information liegt ebenfalls alleine beim Kunden. HEPCO ist nicht verpflichtet, die kundenseitig gegebene Information oder Spezifikation für eine Anwendung auf Vollständigkeit oder Richtigkeit zu prüfen.“

Die vollständigen Geschäftsbedingungen von HEPCO werden auf Verlangen zugesandt. Sie liegen allen Angeboten und Lieferverträgen zugrunde, welche eines der im Katalog beschriebenen Produkte betreffen.

HepcoMotion ist der Handelsname von Hepco Slide Systems Limited.