

Title (en)
Traction-compression device for a drawbar

Title (de)
Zug-Druck-Kuppelstangeneinrichtung

Title (fr)
Dispositif du type traction-compression pour une barre d'attelage

Publication
EP 1086870 A2 20010328 (DE)

Application
EP 00250233 A 20000713

Priority
DE 19944754 A 19990917

Abstract (en)
The coupling rod device has a coupling rod (3) on the pressure receiving side of a support bearing (2), with a straightening link pressure plate (4) and a roll-off curve (5). There is a traction rod (6) forming the end part of the coupling rod, which may be able to move along in the support bearing. The traction rod passes through the support bearing.

Abstract (de)
Die Erfindung betrifft eine Zug - Druck - Kuppelstangeneinrichtung für Schienenfahrzeuge mit allseitiger Richtgelenkwirkung, bei der der Wirkungsgrad des Richtgelenkes verbessert wird und Zuglängskräfte im Zugverband gering gehalten werden. Die Kuppelstange (3) besitzt an ihrer Endfläche ein Zugstangenteil, welches im Mittelpunkt einer Richtgelenkdruckplatte (4) sitzt. Die Richtgelenkdruckplatte (4) ist fest oder axial - längs- verschiebbar mit dem Zugstangenteil verbunden. Die Zugstange (6) ist durch eine Stützplatte, die starr mit dem Untergestell verbunden ist, hindurch geführt und erhält darin eine spezielle Lagerung. Im Mittelpunkt der Abrollkalotte besitzt die Kuppelstange (3) ein spezifisch geformtes Zentrierstumpfteil (10), welches in einem Zentriertrichter (11), der in einen Öffnungstrichter übergeht, aufgenommen wird. An der Zugseite des Stützlagere ist ein Kugelgelenkansatz vorgesehen, der mit der Kontur der folgenden Zugscheibe korrespondiert. Die nachfolgende Feder (13) für die Aufnahme von Zugkräften sorgt für eine spielfreie Verspannung der Lagerstellen und für den erforderlichen Dämpfungseffekt aus der Zugbewegung im Zugverband. Es werden auch Ausführungen vorgeschlagen, bei denen an der Zugaufnahmeseite des Stützlagere und / oder an der Druckaufnahmeseite Federelemente angeordnet sind. Dabei können unmittelbare Dämpfungen in Druck- und Zugrichtung direkt erzielt werden, deren Anordnung im wesentlichen in Abhängigkeit der zu bestreitenden Wagengewichts - Lastgruppen entschieden werden kann. Die Erfindung sichert, daß leichtgewichtige Güterwagen die internationalen Forderungen der Laufsicherheit, insbesondere der Entgleisungssicherheit erfüllen.
<IMAGE>

IPC 1-7
B61G 9/06

IPC 8 full level
B61G 9/00 (2006.01); **B61G 9/04** (2006.01); **B61G 9/06** (2006.01); **B61G 9/24** (2006.01)

CPC (source: EP)
B61G 9/06 (2013.01)

Citation (applicant)
• DE 2135472 A1 19730125 - KNORR BREMSE KG BERLIN UND MUE
• DE 4118529 A1 19921210 - NIESKY WAGGONBAU GMBH [DE]
• DE 29900875 U1 19990401 - EISENBAHNTECH HALBERSTADT GMBH [DE]

Cited by
RU2471664C2; EP1413493A1; CN104097657A; CN113911161A; EP1407953A1; US8714376B2; WO2010000566A1; EP1247715A1

Designated contracting state (EPC)
AT CH FI FR GB IT LI

DOCDB simple family (publication)
EP 1086870 A2 20010328; **EP 1086870 A3 20010912**; **EP 1086870 B1 20040929**; AT E277798 T1 20041015; CZ 20003131 A3 20010516; CZ 294052 B6 20040915; DE 19944754 A1 20010329; DE 19944754 B4 20040129; PL 342529 A1 20010326; SK 13602000 A3 20010611

DOCDB simple family (application)
EP 00250233 A 20000713; AT 00250233 T 20000713; CZ 20003131 A 20000828; DE 19944754 A 19990917; PL 34252900 A 20000914; SK 13602000 A 20000912