



AUSGEGEBEN AM
26. OKTOBER 1925

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

— № 420542 —

KLASSE 63c GRUPPE 3
(K 90028 II/63c¹)

Adolphe Kégresse in Paris.

Verbindung zwischen Zugwagen und Anhänger.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 25. Juni 1924 ab.

Die Erfindung betrifft eine Verbindung zwischen Zugwagen und Anhänger mit einer um einen Zapfen am Zugwagenfahrge-
stell schwingbaren und zwischen bogenförmigen
5 Schienen dieses Fahrge-
stells geführten Zug-
stange.

Bei den bereits bekannten Verbindungen zwischen Zugwagen und Anhänger greift der Anhänger stets gelenkig am hinteren Ende der Zugstange an, so daß er sich um zwei
10 Punkte in bezug auf den Zugwagen drehen kann, sowohl um den vorderen Zapfen als auch um den hinteren Zapfen der Zugstange. Diese Verbindung erweist sich jedoch als un-
15 geeignet, da der Anhänger auf gerader Bahn infolge von Hindernissen oft eine seitliche Stellung zum Zugwagen einnimmt und beim Einlenken aus der gekrümmten in die gerade Bahn dem Zugwagen nicht genau folgen kann.
20 Dadurch entstehen sehr ungünstige Zugwirkungen und ein unruhiges Fahren des Wagenzuges.

Die vorliegende Erfindung vermeidet diese Nachteile.

Die Erfindung kennzeichnet sich dadurch, 25
daß ein an der Zugstange angelenkter und mit dieser verriegelter Bügel, an dem die Anhängerdeichsel angreift, selbsttätig beim Fahren enger Bogen von der Zugstange ent-
30 riegelt und vor dem Einlenken in die gerade Bahn selbsttätig wieder verriegelt wird.

In der Zeichnung ist beispielsweise eine Ausführungsform der Anordnung nach vor-
35 liegender Erfindung dargestellt.

Abb. 1 ist eine schematische Seitenansicht 35
eines vollständigen Wagens mit der Anhängerkupplung,

Abb. 2 eine Seitenansicht der Vorrichtung
in größerem Maßstabe mit Teilschnitten,

Abb. 3 eine Draufsicht der gesamten Vor- 40
richtung,

Abb. 4 ein Querschnitt nach A-B in Abb. 3,

Abb. 5 ein Querschnitt nach C-D in Abb. 3,

Abb. 6 eine Seitenansicht einer Verriege-
45 lung und

Abb. 7 eine Endansicht derselben.

In Abb. 1, 2 und 3 ist 1 der Rahmen des Fahrzeuges. 2 ist der Drehzapfen der Kupp-

lungsvorrichtung, welcher an den Längsträgern des Rahmens durch Querstangen 3 befestigt ist.

Am dem Drehzapfen 2 ist eine Zugstange 4 angelenkt, die an ihrem dem Drehzapfen entgegengesetzten Ende einen Kopf 5 (Abb. 1, 2 und 4) trägt, welcher mit einer senkrechten und rechteckigen Aussparung 6 (Abb. 2 und 3) versehen ist, in welche zwei Riegel 7 (Abb. 2, 4, 6 und 7) zu liegen kommen, die in senkrechter Lage entgegengesetzt zueinander angeordnet sind und mittels Federn 9 (Abb. 2, 4 und 6) voneinander entfernt werden.

An dem Kopf 5 der Zugstange 4 ist ein Bügel 10 (Abb. 1, 2, 3 und 4) befestigt, der zwei Ansätze 11 (Abb. 2 und 3) besitzt, zwischen welche die Stecköse 20 des Anhängers (Abb. 1, 2 und 3) senkrecht eingeführt wird.

Ein beweglicher Zapfen 12 (Abb. 2 und 3) dient zur Verbindung der Öse 20 der Anhängerdeichsel mit dem Bügel 10. Letzterer ist an dem Kopf 5 mittels eines Zapfens 13 (Abb. 2 und 4) drehbar gelagert.

Der Bügel 10 ist auf beiden Seiten mit Öffnungen 14 (Abb. 2 und 3) versehen, in welche der Kopf 15 der Riegel 7 (Abb. 2, 3 und 6) eingeführt wird.

Der Teil 16 des Kopfes 5 gleitet zwischen zwei Bogenführungen 17 (Abb. 1, 2, 3 und 5), die in geeigneter Entfernung voneinander gehalten und an den Längsträgern 1 des Rahmens dauernd befestigt sind, so daß sie die hintere Querstange ersetzen können.

An beiden Enden der Bogenführungen 17 werden Bügel 18 (Abb. 3, 4 und 5) befestigt, deren offene Enden abgeschrägt sind und eine Art schiefe Ebene 19 (Abb. 5) bilden.

Die Arbeitsweise der Vorrichtung ist folgende:

In gerader Fahrt auf der Straße und in den Kurven mit größerem Radius dreht sich das Ganze um den Zapfen 2, aber sobald der Radius der Kurve kleiner wird, stößt die Zugstange 4 gegen die Bügel 18 (Abb. 3, 4 und 5) und legt sich zwischen die beiden Schenkel derselben.

Bei seiner Berührung mit den schiefen Ebenen 19 der Bügel 18 zwingt der Kopf 8 der Riegel 7 die beiden Riegel 7 gegeneinander, so daß sie sich nähern, wie in den Teilschnitten 4 und 5 angegeben.

Diese Annäherung der Riegel hat zur

Folge, daß ihr Kopf 15 aus der Öffnung 14 des Bügels 10 tritt, so daß es nunmehr diesem Bügel möglich ist, sich um die Achse 13 auf dem Kopf 5 der Zugstange 4 zu drehen.

Hierdurch kann der Bügel 10 alle durch das Lenken des Fahrzeuges notwendigen Lagen einnehmen, wie in Abb. 3 strichpunktiert angegeben.

Fährt der Wagen wieder in gerader Richtung, so dreht sich der Bügel 10 um die Achse 13, bis die Deichsel des Anhängers in die Verlängerung der Zugstange 4 kommt. Von da an ist die Deichsel infolge der Zugwirkung bestrebt, in der Verlängerung der Zugstange 4 zu bleiben.

Nachdem das Fahrzeug weiter die gerade Richtung annimmt, wird der von der Zugstange mit der Längsachse des Fahrzeuges gebildete Winkel immer kleiner, bis der Kopf 5 der Zugstange 4 aus dem Bügel 18 heraustritt. Die Riegel 7 werden nunmehr durch die Wirkung der Federn 9 auseinandergeschoben, und ihr Kopf 15 gelangt wieder in die Öffnung 14 des Bügels 10, wodurch letzterer mit dem Kopf 5 der Zugstange 4 wieder fest verbunden wird.

Alsdann bildet das Ganze wieder eine starre Verbindung und dreht sich um den Zapfen 2.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Verbindung zwischen Zugwagen und Anhänger mit einer um einen Zapfen am Zugwagenfahrgerüst schwingbaren und zwischen bogenförmigen Schienen dieses Fahrgerüsts geführten Zugstange, dadurch gekennzeichnet, daß ein an der Zugstange angelenkter und mit dieser verriegelter Bügel, an dem die Anhängerdeichsel angreift, selbsttätig beim Fahren enger Bogen von der Zugstange entriegelt und vor dem Einlenken in die gerade Bahn selbsttätig wieder verriegelt wird.

2. Verbindung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Zugstange mit Riegeln versehen ist, welche beim Befahren enger Bogen durch Anschläge an den bogenförmigen Schienen ausgerückt werden und den Bügel für die Anhängerdeichsel freigeben, dagegen beim Einstellen der Deichsel in die Richtung der Zugstange den Bügel mit der Zugstange wieder verriegeln.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

Abb. 1.

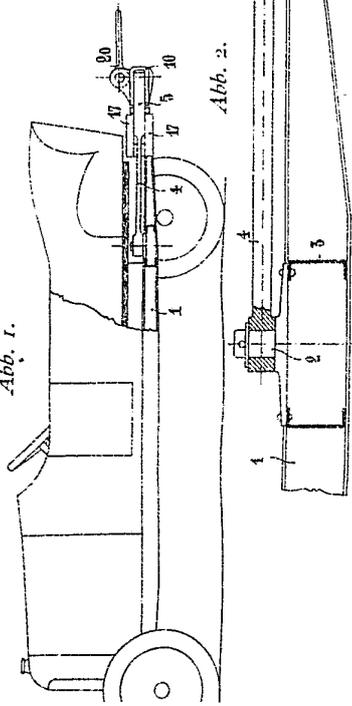


Abb. 2.

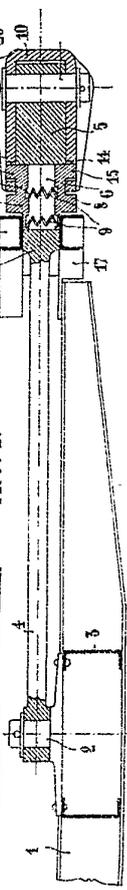


Abb. 3.

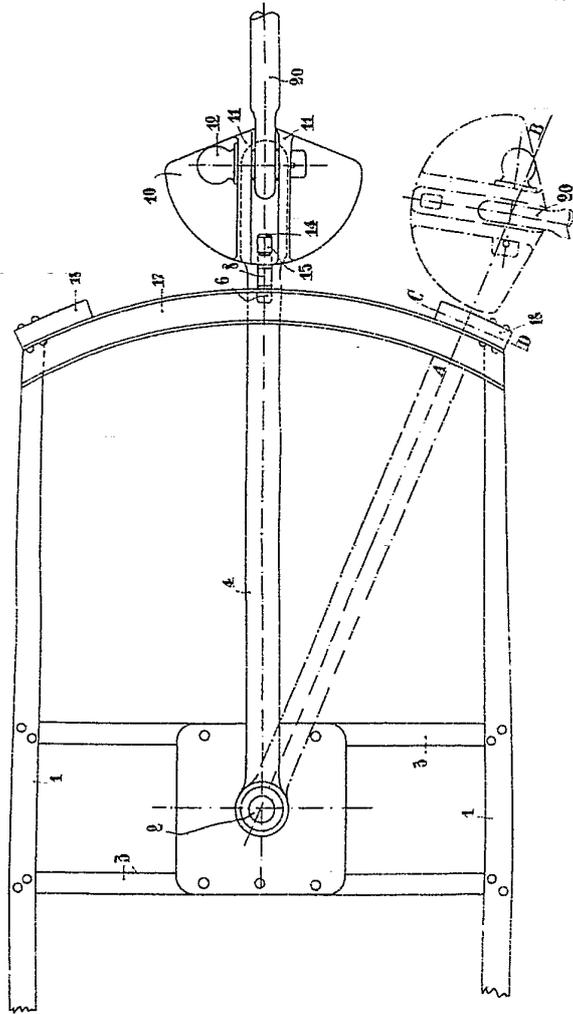


Abb. 5.

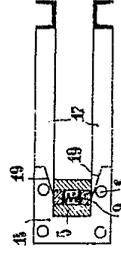


Abb. 4.

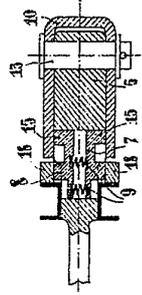


Abb. 6.

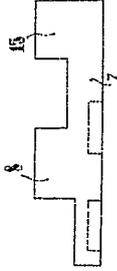


Abb. 7.



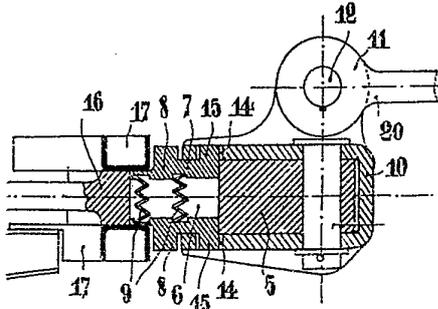


Abb. 5.

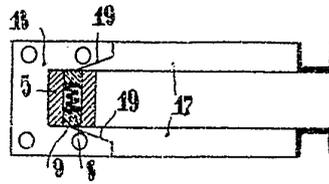


Abb. 4.

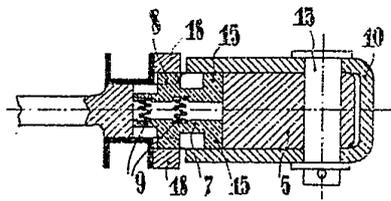
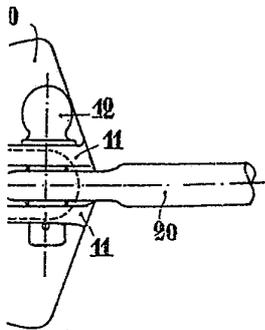


Abb. 6.

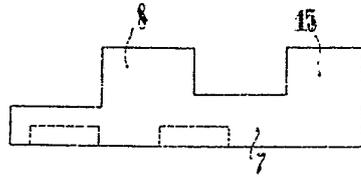


Abb. 7.

