



österreichisches
patentamt

(10) **AT 501 061 B1** 2006-09-15

(12)

Patentschrift

(21) Anmeldenummer: A 1791/2003 (51) Int. Cl.⁸: **B60D 1/02** (2006.01)
(22) Anmeldetag: 2003-11-07
(43) Veröffentlicht am: 2006-09-15

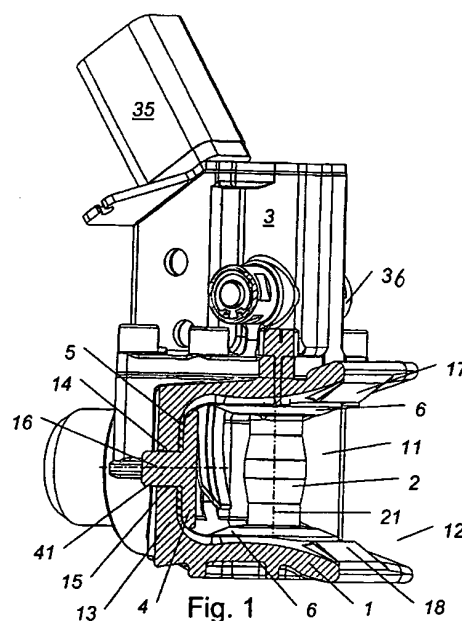
(30) Priorität:
13.10.2003 AT A 1610/03 beansprucht.

(73) Patentanmelder:
SCHARMÜLLER JOSEF ING.
A-4892 FORNACH (AT)

(72) Erfinder:
SCHARMÜLLER JOSEF ING.
FORNACH (AT)

(54) KUPPLUNG

(57) Bei einer Kupplung mit einem Kupplungsmaul (1) und einem Kupplungszapfen (2), wobei der Kupplungszapfen (2) mittels eines Kupplungsautomaten (3) betätigbar ist, wird zur Verbesserung des Kuppelvorgangs und zur Erhöhung der Lebensdauer vorgeschlagen, dass an der der Öffnung (12) des Kupplungsmauls (1) gegenüberliegenden Wandung (13) eine Befestigungseinrichtung (14) für ein Konturanpassungselement (4) vorgesehen ist, wobei das Konturanpassungselement (4) lösbar in dem Kupplungsmaul (1) befestigbar ist, und dass zum Anpassen des Kupplungsmauls (1) an verschiedene Größen von Zugösen das Konturanpassungselement (4) austauschbar vorgesehen ist oder dass zum Anpassen des Kupplungsmauls (1) an verschiedene Größen von Zugösen das Konturanpassungselement (4) Noppen aufweist und in einer ersten Position und einer zweiten Position verastbar ist, wobei die Noppen in der ersten Position mit einer ersten Gruppe von Vertiefungen und in der zweiten Position mit einer zweiten Gruppe von Vertiefungen in Eingriff sind.



AT 501 061 B1 2006-09-15

DVR 0078018

Die Erfindung betrifft eine Kupplung mit einem Kupplungsmaul und einem Kupplungszapfen, wobei der Kupplungszapfen mittels eines Kupplungsautomaten betätigbar ist.

5 Bekannte derartige Kupplungen weisen im Aufnahmeraum des Kupplungsmaules eine Auslöse-
5 zung auf. Wird eine Zugöse in den Aufnahmeraum gebracht, so wird die Auslöse-
6 zung bewegt und der Kupplungszapfen, welcher üblicherweise von einer Feder vorgespannt ist,
7 freigegeben. Nachteilig dabei ist, dass die Kupplungen für eine Dimension der Zugöse ausge-
8 legt sind und nur mit derartigen Zugösen ein zuverlässiger Kuppelvorgang erreicht wird.

10 Aus der DE 1 031 143 B ist eine Kupplung mit einer Einrichtung zum Ausschalten des für den
11 Kuppelvorgang erforderlichen Spiels zwischen der Zugöse und der Kupplung während des
12 Fahrbetriebes bekannt.

15 Auch die DE 1 040 383 B betrifft eine Kupplung mit einer Einrichtung zum Ausschalten des für
16 den Kuppelvorgang erforderlichen Spiels zwischen der Zugöse und der Kupplung während des
17 Fahrbetriebes.

20 Die US 3 330 579 A zeigt eine Kupplung mit einem Kupplungsmaul und einem Kupplungszap-
21 fen, wobei der Kupplungszapfen mittels eines Kupplungsautomaten betätigbar ist, wobei der
22 Kupplungszapfen in eine erstes Langloch eines Mittelhebels eingreift und wobei ein auf den
23 Mittelhebel wirkender Luftzylinder vorgesehen ist.

25 Aus der DE 200 02 819 U1 ist ebenfalls eine Kupplung mit einer Einrichtung zum Ausschalten
26 des für den Kuppelvorgang erforderlichen Spiels zwischen der Zugöse und der Kupplung wäh-
27 rend des Fahrbetriebes bekannt. Weiters ist es aus der DE 200 02 819 U1 bekannt, eine aus-
28 wechselbare Sattelbuchse vorzusehen, wodurch gemäß Seite 4, letzter Absatz, Verschleißer-
29 scheinungen in diesem Bereich eine nur untergeordnete Rolle spielen.

30 Aus der DE 100 52 683 A1 ist eine Kupplung mit einer austauschbaren Hülse bekannt.

35 Aufgabe der Erfindung ist es, eine Kupplung der eingangs genannten Art anzugeben, bei der
36 die bekannten Nachteile vermieden werden, bei der ein zuverlässiger Kuppelvorgang auch bei
37 verschiedenen Größen von Zugösen erreicht werden kann und die eine hohe Lebensdauer
38 aufweist.

40 Erfindungsgemäß wird dies dadurch erreicht, dass an der der Öffnung des Kupplungsmauls
41 gegenüberliegenden Wandung eine Befestigungseinrichtung für ein Konturanpassungselement
42 vorgesehen ist, wobei das Konturanpassungselement lösbar in dem Kupplungsmaul befestigbar
43 ist, und dass zum Anpassen des Kupplungsmauls an verschiedene Größen von Zugösen das
44 Konturanpassungselement austauschbar vorgesehen ist oder dass zum Anpassen des Kupp-
45 lungsmauls an verschiedene Größen von Zugösen das Konturanpassungselement Noppen
46 aufweist und in einer ersten Position und einer zweiten Position verrastbar ist, wobei die Nop-
47 pen in der ersten Position mit einer ersten Gruppe von Vertiefungen und in der zweiten Position
48 mit einer zweiten Gruppe von Vertiefungen in Eingriff sind.

49 Dadurch ergibt sich der Vorteil, dass ein Aufnahmeraum des Kupplungsmaules durch die Ver-
50 wendung verschiedener Größen des Konturanpassungselementes an verschiedene Größen
51 von Zugösen angepasst werden kann. Insbesondere bei dem Vorsehen einer langen Auslöse-
52 zung des Kupplungsautomaten kann ein sicherer Kuppelvorgang für die verschiedenen Zugö-
53 sen sichergestellt werden. Das Konturanpassungselement stellt weiters einen einfach aus-
54 wechselbaren Verschleißteil dar, der sich bei dem Kuppelvorgang verformen kann und so über-
55 schüssige Energie des Aufpralls der Zugöse auf die Wandung des Zugmauls aufnehmen kann,
56 wodurch die Lebensdauer der erfindungsgemäßen Kupplung erhöht wird.

55 In Weiterführung der Erfindung kann vorgesehen sein, dass die Befestigungseinrichtung eine

Befestigungsöffnung umfasst, wobei die Achse der Befestigungsöffnung im wesentlichen normal zur Längsachse des Kupplungszapfens angeordnet ist. Dies stellt eine besonders einfache Ausformung der Befestigungseinrichtung dar, die insbesondere auch in bestehenden Kupplungen nachträglich eingebracht werden kann, wodurch ein schnelles und einfaches Nachrüsten ermöglicht wird.

Gemäß einer anderen Ausführungsform der Erfindung kann vorgesehen sein, dass zwischen dem Konturanpassungselement und dem Kupplungsmaul ein Feder-Dämpferelement angeordnet ist. Durch das Feder-Dämpferelement kann die Energie des Aufpralls der Zugöse auf die Wandung beim Kuppelvorgang besonders einfach und vorwiegend reversibel aufgenommen werden, wodurch die Funktionssicherheit und Zuverlässigkeit der erfindungsgemäßen Kupplung erhöht wird.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung kann vorgesehen sein, dass das Konturanpassungselement einen Befestigungsfortsatz aufweist, wobei der Befestigungsfortsatz zur Befestigungsöffnung gegengleich ausgebildet ist, wodurch eine besonders einfache Ausgestaltung des Konturanpassungselementes erreicht werden kann.

Gemäß einer weiteren Ausbildung der Erfindung kann vorgesehen sein, dass ein mit dem Befestigungsfortsatz wirkendes Sicherungselement, insbesondere ein Vorstecker, einer Mutter od. dgl., vorgesehen ist. Mit dem Sicherungselement kann ein unbeabsichtigtes Lösen des Konturanpassungselementes von dem Kupplungsmaul wirksam verhindert werden, wobei gegebenenfalls ein schneller Austausch des Konturanpassungselementes ermöglicht ist.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung kann vorgesehen sein, dass ein Handhebel vorgesehen ist. Durch den Handhebel kann eine manuelle Betätigung des Kupplungsbolzens vorgesehen werden. Hat sich beispielsweise der Kupplungsbolzen in einer Vertiefung od. dgl. der Zugöse verfangen, so kann der Kupplungsbolzen mittels des Handhebels kurzzeitig angehoben werden, um die Zugöse freizugeben und anschließend einen Kuppelvorgang durchzuführen.

Die Erfindung betrifft weiters eine Kupplung mit einem Kupplungsmaul und einem Kupplungszapfen, wobei der Kupplungszapfen mittels eines Kupplungsautomaten betätigbar ist und in einen Aufnahmeraum des Kupplungsmauls eine, vorzugsweise pilzförmige, Sattelbuchse angeordnet ist, die lösbar mit dem Kupplungsmaul verbunden ist und zumindest teilweise in den Aufnahmeraum ragt.

Bekannte derartige Kupplungen weisen im Aufnahmeraum des Kupplungsmaules eine Auslösezone auf. Wird eine Zugöse in den Aufnahmeraum gebracht, so wird die Auslösezone bewegt und der Kupplungszapfen, welcher üblicherweise von einer Feder vorgespannt ist, freigegeben. Nachteilig dabei ist, dass die Kupplungen für eine Dimension der Zugöse ausgelegt sind und nur mit derartigen Zugösen ein zuverlässiger Kuppelvorgang erreicht wird.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Kupplung der eingangs genannten Art anzugeben, bei der die bekannten Nachteile vermieden werden, bei der ein zuverlässiger Kuppelvorgang auch bei verschiedenen Größen von Zugösen erreicht werden kann und die eine hohe Lebensdauer aufweist.

Erfindungsgemäß wird dies dadurch erreicht, dass die Sattelbuchse - in Gebrauchslage gesehen - vorzugsweise an der Oberseite und/oder - in an sich bekannter Weise - an der Unterseite des Aufnahmeraumes angeordnet ist, und dass die Sattelbuchse zum Anpassen des Kupplungsmauls an verschiedene Größen von Zugösen aus einer Anzahl von Sattelbuchsen unterschiedlicher Größen auswählbar ist, die im Einbauzustand unterschiedlich weit in den Aufnahmeraum ragen, oder dass zum Anpassen des Kupplungsmauls an verschiedene Größen von Zugösen die Sattelbuchse Noppen aufweist und in einer ersten Position und einer zweiten Position verrastbar ist, wobei die Noppen in der ersten Position mit einer ersten Gruppe von

Vertiefungen und in der zweiten Position mit einer zweiten Gruppe von Vertiefungen in Eingriff sind.

5 Durch die erfindungsgemäße Sattelbuchse können Schläge einer Zugöse auf die Oberseite des Aufnahmeraumes eines Kupplungsmauls aufgenommen werden und beispielsweise durch Verformung abgebaut werden, wodurch die Beanspruchung des Kupplungsmauls gesenkt werden und die Lebensdauer des Kupplungsmauls erhöht wird. Bei einer Wartung und/oder Instandhaltung kann der Zustand der Sattelbuchse kontrolliert werden und diese gegebenenfalls einfach ausgewechselt werden. Weiters kann mit verschiedenen Größen von Sattelbuchsen 10 die Größe des Aufnahmeraumes verändert werden und an verschiedene Größen von Zugösen adaptiert werden. Durch die Noppen kann mittels einer Sattelbuchse eine schnelle und einfache Adaptierung des Aufnahmeraumes für unterschiedliche Größen der Zugöse erreicht werden, wobei keine Teile ausgetauscht werden müssen. Ein Verbringen der Noppen von der ersten Position in die zweite Position kann beispielsweise durch ein Verdrehen der Sattelbuchse 15 vorgesehen sein, wobei die Sattelbuchse seitliche Abflachungen für das Zusammenwirken mit einem Gabelschlüssel od. dgl. aufweisen kann.

20 In Weiterführung der Erfindung kann vorgesehen sein, dass der Kupplungszapfen in der Sattelbuchse geführt ist, wodurch weiters die Führung des Kupplungszapfens als Verschleißteil ausgebildet werden kann und durch die einstückige Ausgestaltung der Sattelbuchse und der Führung die erfindungsgemäße Kupplung besonders einfach und kostengünstig herstellbar ist.

25 Bei einer Kupplung mit einem Kupplungsmaul und einem Kupplungszapfen, wobei der Kupplungszapfen mittels eines Kupplungsautomaten betätigbar ist, wobei der Kupplungszapfen in ein erstes Langloch eines Mittelhebels eingreift, kann vorgesehen sein, dass ein auf den Mittelhebel wirkender Luftzylinder vorgesehen ist, wodurch der Kupplungszapfen mittels des Luftzylinders mit einer Kraft beaufschlagt werden kann. Steht der Kupplungszapfen an der Zugöse an und wird die Zugöse im Aufnahmeraum verschoben, sodass die Öffnung unter dem Kupplungszapfen zu liegen kommt, so wird durch die von dem Luftzylinder beaufschlagte Kraft der Kupplungszapfen durch die Öffnung gedrückt. Durch den von dem Kupplungszapfen bis zur Zugöse 30 zurückgelegten Weg wird die von der Feder bereitgestellte Kraft verringert, die oftmals nicht ausreichen ist, um einen sicheren und zuverlässigen Kuppelvorgang zu gewährleisten. Die meisten Zugösen weisen im Bereich der Öffnung eine sich in Richtung der Öffnung verringern- de Wandstärke auf. Dabei kann die Zugöse durch die von dem Luftzylinder beaufschlagte Kraft 35 in ihre Sollposition verschoben werden. Durch das Angreifen des Luftzylinders auf den Mittelhebel kann eine direkte Kraftaufbringung auf den Kupplungsbolzen erreicht werden und der Luftzylinder mittig über dem Kupplungsautomaten angeordnet werden. Dadurch kann eine gute seitliche Zugänglichkeit der Kupplung erreicht werden, wobei insbesondere Anzeigestifte, eine Fernbedienung, ein Handhebel od. dgl. auf einfache Weise vorgesehen sein können, welche 40 gut einsehbar und zugänglich sind. Ist ein Handhebel vorgesehen, so kann der Handhebel mittels einer Übersetzung so angeordnet werden, dass der Kupplungsbolzen gegen die von dem Luftzylinder beaufschlagte Kraft betätigt werden kann. Weiters kann gegebenenfalls eine weitere zusätzliche Kraft mittels des Handhebels aufgebracht werden.

45 Weiters kann der Luftzylinder in ein zweites Langloch des Mittelhebels eingreifen, wobei eine zuverlässige Kraftaufbringung des Luftzylinders auf den Mittelhebel gewährleistet werden kann und der Luftzylinder eine translatorische Bewegung und der Mittelhebel eine rotatorische Bewegung durchführt.

50 Die Erfindung wird unter Bezugnahme auf die beigeschlossenen Zeichnungen, in welchen Ausführungsformen dargestellt sind, näher beschrieben. Dabei zeigt:

Fig. 1 eine Schrägansicht einer Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Kupplung, teilweise im Schnitt;

55 Fig. 2 einen Schnitt durch das Zugmaul und das Konturanpassungselement der Kupplung

gemäß Fig. 1;

Fig. 3 und 4 einen Schnitt durch eine andere Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Kupplung mit unterschiedlichen Stellungen des Kupplungszapfens;

Fig. 5 eine Schrägansicht der Oberseite des Kupplungsmauls; und

5 Fig. 6 und 7 jeweils eine Schrägansicht einer Sattelbuchse.

In Fig. 1 ist eine Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Kupplung mit einem Kupplungsmaul 1 und einem Kupplungszapfen 2 dargestellt, wobei der Kupplungszapfen 2 mittels eines Kupplungsautomaten 3 betätigbar ist.

10

Bekannte derartige Kupplungen sind üblicherweise für eine bestimmte Größe von Zugösen ausgelegt. Werden andere Zugösen verwendet, so kann oftmals ein Kuppelvorgang mit dem Kupplungsautomaten nicht durchgeführt werden und/oder die Beweglichkeit der Zugöse im gekuppelten Zustand ist zu gering.

15

Bei der Kupplung gemäß Fig. 1 ist an der der Öffnung 12 des Kupplungsmauls 1 gegenüberliegenden Wandung 13 eine Befestigungseinrichtung 14 für ein Konturanpassungselement 4 vorgesehen, wobei das Konturanpassungselement 4 lösbar in dem Kupplungsmaul 1 befestigbar ist. Mit dem Konturanpassungselement 4 kann ein Aufnahmeraum 11 des Kupplungsmauls entsprechend der zu verwendenden Zugöse adaptiert werden, wobei bei kleineren Zugösen ein größeres Konturanpassungselement 4 und bei größeren Zugösen ein kleineres Konturanpassungselement 4 Verwendung finden kann. Es kann auch vorgesehen sein, dass die Kupplung für eine vorgebbare Größe von Zugösen ohne Konturanpassungselement 4 verwendet wird.

20

25

Das Konturanpassungselement 4 kann bei anderen Ausführungsformen der erfindungsgemäßen Kupplung auch verstellbar ausgebildet sein, wodurch der Aufnahmeraum 11 mit dem Konturanpassungselement 4 an verschiedene Größen von Zugösen angepasst werden kann, wobei das Konturanpassungselement 4 nicht ausgewechselt werden muss. Ein möglicher Verstellmechanismus kann analog dem bei einer Sattelbuchse 6 nachfolgend dargestellten Verstellmechanismus ausgebildet sein.

30

Beim Kuppelvorgang wird die Kupplung gegen eine Zugöse gebracht, bis die Zugöse in dem Aufnahmeraum 11 ansteht und eine Auslösezunge 37 des Kupplungsautomaten 3 den Kupplungszapfen 2 auslöst.

35

Bei der erfindungsgemäßen Kupplung ist dabei die Zugöse mit dem Konturanpassungselement 4 in Kontakt, welches die Aufprallenergie aufnimmt. Spannungsspitzen im Kupplungsmaul 1 selbst werden dabei vermieden, wodurch die Lebensdauer des Kupplungsmauls erheblich erhöht wird. Das Konturanpassungselement 4 kann als Verschleißteil ausgebildet sein und bei Bedarf, insbesondere bei einer Wartung und/oder Instandhaltung, ausgewechselt werden. Dadurch kann ein langer und wirtschaftlich günstiger Betrieb der Kupplung gewährleistet werden.

40

Zwischen dem Konturanpassungselement 4 und dem Kupplungsmaul 1 kann ein Feder-Dämpferelement 5 angeordnet sein, wodurch eine besonders günstiger Abbau der Aufprallenergie erreicht wird. Weiters wird dabei die Gefahr verringert, dass sich die Kupplung und die Zugöse nach dem Aufprall sofort in entgegengesetzter Richtung voneinander entfernen, wodurch eine Fehlkupplung verursacht werden könnte, da sich die Öffnung der Zugöse nicht mehr in der Sollposition befindet, wenn der Kupplungsbolzen 2 auf die Zugöse trifft. Durch das Feder-Dämpferelement 5 kann der Aufprall einem plastischem Stoß angenähert werden, bei dem die Zugöse nach dem Aufprall relativ zur Kupplung in Ruhe ist.

50

Eine Anpassung des Aufnahmeraums 11 an verschiedene Zugösen kann auch durch die Verwendung verschiedener Feder-Dämpferelemente 5 erfolgen.

55

Eine einfache Befestigung des Konturanpassungselementes 4 mit dem Kupplungsmaul 1 wird erreicht, wenn die Befestigungseinrichtung 14 eine Befestigungsöffnung 15 umfasst. Ist die Achse 16 der Befestigungsöffnung 15 im wesentlichen normal zur Längsachse 21 des Kupplungszapfens 2 angeordnet, so kann die Energie des Aufpralls im wesentlichen über das Feder-Dämpferelement 5 an das Kupplungsmaul 1 übertragen werden. Eine mögliche Anordnung des Konturanpassungselementes 4 und des Feder-Dämpferelementes 5 in dem Kupplungsmaul 1 ist aus Fig. 2 ersichtlich.

Das Konturanpassungselement 4 weist einen Befestigungsfortsatz 41 auf, der gegengleich zur Befestigungsöffnung 15 ausgebildet ist. Weiters kann ein mit dem Befestigungsfortsatz 41 wirkendes Sicherungselement vorgesehen sein. Als Sicherungselement kann insbesondere ein Vorstecker, eine Mutter od. dgl. vorgesehen sein. Bei dieser Ausbildung kann das Sicherungselement in einfacher Weise an der Rückseite des Kupplungsmauls 1 und nicht im Aufnahmeraum 11 angeordnet werden, wodurch es von der Zugöse nicht beeinträchtigt und/oder beschädigt werden kann. Bei dieser Ausbildung kann ein einfacher und schneller Wechsel des Konturanpassungselementes 4 und/oder des Feder-Dämpferelementes 5 vorgesehen sein, wobei auch die Verwendung unterschiedlicher Größen von Konturanpassungselementen 4 und/oder Feder-Dämpferelementen 5 ermöglicht wird.

Durch geeignete Wahl des Konturanpassungselementes 4 und/oder des Feder-Dämpferelementes 5 kann erreicht werden, dass die Zugöse bei Auslösung des Kupplungsautomaten 3 mit ihrer Öffnung unter dem Kupplungszapfen 2 ist, sodass der Kupplungszapfen 2 von dem Kupplungsautomaten 3 durch die Öffnung der Zugöse hindurch gebracht werden kann und die Zugöse eingekuppelt wird. Bei einer ungenauen Positionierung der Zugöse stößt der Kupplungszapfen 2 auf den Rand der Öffnung der Zugöse und kann durch die Öffnung nicht hindurch geführt werden. Bei einer Bewegung des Zugfahrzeuges und/oder des Anhängers wird die Zugöse in dem Aufnahmeraum verschoben, wobei oftmals die Öffnung zumindest kurzzeitig in der Sollposition ist.

Neben der Wahl eines entsprechenden Konturanpassungselementes 4 und/oder Feder-Dämpferelementes 5, wodurch die Öffnung einer vorgegebenen Zugöse bei Kontakt mit dem Konturanpassungselement 4 in der Sollposition ist, kann die Zuverlässigkeit des Kuppelvorganges dadurch erhöht werden, dass ein Luftzylinder 35 vorgesehen ist, der auf den Kupplungszapfen 2 wirkt.

Steht der Kupplungszapfen 2 an der Zugöse an und wird die Zugöse im Aufnahmeraum verschoben, sodass die Öffnung unter dem Kupplungszapfen 2 zu liegen kommt, so wird durch die von dem Luftzylinder 35 beaufschlagte Kraft der Kupplungszapfen 2 durch die Öffnung der Zugöse gedrückt. Durch den von dem Kupplungszapfen 2 bis zur Zugöse zurückgelegten Weg wird die von der Feder bereitgestellte Kraft, sofern der Kupplungszapfen 2 mittels einer Feder vorgespannt ist, verringert, die oftmals nicht ausreichen ist, um einen sicheren und zuverlässigen Kuppelvorgang zu gewährleisten. Die meisten Zugösen weisen im Bereich der Öffnung eine sich in Richtung der Öffnung verringernde Wandstärke auf. Dabei wird die Zugöse durch die von dem Luftzylinder 35 beaufschlagte Kraft in ihre Sollposition verschoben.

Der Kupplungsautomat 3 weist einen Mittelhebel 31 auf, wie aus den Fig. 3 und 4 ersichtlich ist, der mit dem Kupplungszapfen 2 verbunden ist. Es hat sich als vorteilhaft gezeigt, wenn der Luftzylinder 35 ebenfalls auf den Mittelhebel 31 wirkt, wodurch insbesondere die Anzahl der erforderlichen Teile gering gehalten werden kann und eine direkte Umsetzung der Kraft des Luftzylinders auf den Kupplungsbolzen 2 gegeben ist. Um eine translatorische Bewegung des Kupplungszapfens 2 und eine rotatorische Bewegung des Mittelhebels 31 um ein Lager 34 zu ermöglichen, kann der Mittelhebel 31 ein erstes Langloch 32 aufweisen, in das der Kupplungszapfen 2 eingreift.

Greift der Luftzylinder in ein zweites Langloch 33 des Mittelhebels 31 ein, so kann auch eine

translatorische Bewegung des Luftzylinders 35 vorgesehen sein. Durch das unmittelbare Angreifen des Luftzylinders 35 auf den Mittelhebel 31 kann die Mechanik des Kupplungsautomaten 3 einfach ausgebildet sein und der Kupplungsautomat 3 und der Luftzylinder 35 eine schmale Bauform aufweisen, durch die eine hohe Zugänglichkeit zu dem Aufnahmeraum 11 und dem Kupplungsautomaten 3 sichergestellt werden kann. Dabei können insbesondere Anzeigestifte, ein Handhebel 36, eine Fernbedienung od. dgl. seitlich des Kupplungsautomaten 3 vorgesehen sein.

War die Zugöse beim Auslösen des Kupplungsautomaten 3 nicht in ihrer Sollposition und hat sich der Kupplungszapfen 2 in einer Vertiefung od. dgl. des Kupplungszapfens 2 verfangen, so kann sich die Zugöse nicht relativ zur Kupplung bewegen und der Kupplungsvorgang nicht erfolgreich abgeschlossen werden. Mittels des Handhebels 36 kann die Möglichkeit geschaffen werden, den Kupplungszapfen 2 kurzzeitig anzuheben, wodurch die Zugöse freikommt, in die Sollposition gebracht werden kann und anschließend der Kupplungszapfen 2 durch die Öffnung der Zugöse hindurch geführt werden kann. Dabei erscheint die Verwendung des Luftzylinders 35 vorteilhaft.

Bei anderen Ausführungen kann auch ein hydraulischer Zylinder vorgesehen sein.

Zur Erhöhung der Zuverlässigkeit des Kuppelvorgangs bei unterschiedlich großen Zugösen kann weiters - in Gebrauchslage gesehen - an der Oberseite 17 des Aufnahmeraumes 11 des Kupplungsmauls 1 und/oder an der Unterseite 18 des Aufnahmeraumes 11 eine, vorzugsweise pilzförmige, Sattelbuchse 6 angeordnet sein, wobei die Sattelbuchse 6 lösbar mit dem Kupplungsmaul 1 verbunden ist und zumindest teilweise in den Aufnahmeraum 11 ragt.

Auch mit der Sattelbuchse 6 kann der Aufnahmeraum 11 einfach an verschiedene Größen von Zugösen adaptiert werden, wobei durch die Anpassung der Größe des Aufnahmeraumes 11 die Zuverlässigkeit, dass die Zugöse bei der Auslösung des Kuppelautomaten 3 in der Sollposition ist, erhöht wird.

Eine besonders einfache Ausgestaltung der erfindungsgemäßen Kupplung ergibt sich, wenn der Kupplungszapfen 2 in der Sattelbuchse 6 geführt ist. Dadurch können die Führung des Kupplungszapfens 2 und die Sattelbuchse 6 einstückig als Verschleißteil ausgebildet werden, wodurch die Anzahl der erforderlichen Teile gering gehalten werden kann.

In den Fig. 6 und 7 ist eine Ausführungsform der Sattelbuchse 6 dargestellt, die Noppen 61 aufweist. Eine derartige Sattelbuchse 6 ist insbesondere für das Zusammenwirken mit einem Kupplungsmaul 1 vorgesehen, das eine erste Gruppe von Vertiefungen 71 und eine zweite Gruppe von Vertiefungen 72 aufweist. In Fig. 5 ist ein Teil einer Ausführungsform eines derartigen Kupplungsmaules gezeigt. Dabei ist die Sattelbuchse 6 in einer ersten Position und in einer zweiten Position verrastbar, wobei die Noppen 61 in der ersten Position mit der ersten Gruppe von Vertiefungen 71 und in der zweiten Position mit der zweiten Gruppe von Vertiefungen 72 in Eingriff sind.

Eine einfache Handhabung der Sattelbuchse 6 kann erreicht werden, wenn die Sattelbuchse 6 mittels einer Feder vorgespannt ist. Weist die Sattelbuchse 6 seitliche Einkerbungen auf, so kann sie mittels eines einfachen Werkzeuges, insbesondere eines Gabelschlüssels, von der ersten Position in die zweite Position oder von der zweiten Position in die erste Position verbracht werden.

Bei anderen Ausführungsformen können auch mehr als zwei Gruppen von Vertiefungen 71, 72 vorgesehen sein.

Bei der erfindungsgemäßen Kupplung können das Konturanpassungselement 4, das Feder-Dämpferelement 5 und die Sattelbuchse 6 als Verschleißteile ausgebildet sein. Diese können

eine geringere Festigkeit als das Kupplungsmaul 1 und/oder die Zugöse aufweisen, wodurch die Abnützung des Kupplungsmauls 1 und/oder der Zugöse gering gehalten werden können und eine große Lebensdauer und Zuverlässigkeit erreicht wird. Das Konturanpassungselement 4, das Feder-Dämpferelement 5 und die Sattelbuchse 6 können bei Bedarf einfach und schnell ausgetauscht werden, weisen eine einfache Geometrie auf und sind einfach und kostengünstig herstellbar.

Patentansprüche:

1. Kupplung mit einem Kupplungsmaul (1) und einem Kupplungszapfen (2), wobei der Kupplungszapfen (2) mittels eines Kupplungsautomaten (3) betätigbar ist, *dadurch gekennzeichnet*, dass an der der Öffnung (12) des Kupplungsmauls (1) gegenüberliegenden Wandung (13) eine Befestigungseinrichtung (14) für ein Konturanpassungselement (4) vorgesehen ist, wobei das Konturanpassungselement (4) lösbar in dem Kupplungsmaul (1) befestigbar ist, und dass zum Anpassen des Kupplungsmauls (1) an verschiedene Größen von Zugösen das Konturanpassungselement (4) austauschbar vorgesehen ist oder dass zum Anpassen des Kupplungsmauls (1) an verschiedene Größen von Zugösen das Konturanpassungselement (4) Noppen aufweist und in einer ersten Position und einer zweiten Position verrastbar ist, wobei die Noppen in der ersten Position mit einer ersten Gruppe von Vertiefungen und in der zweiten Position mit einer zweiten Gruppe von Vertiefungen in Eingriff sind.
2. Kupplung nach Anspruch 1, *dadurch gekennzeichnet*, dass die Befestigungseinrichtung (14) eine Befestigungsöffnung (15) umfasst, wobei die Achse (16) der Befestigungsöffnung (15) im wesentlichen normal zur Längsachse (21) des Kupplungszapfens (2) angeordnet ist.
3. Kupplung nach Anspruch 1 oder 2, *dadurch gekennzeichnet*, dass zwischen dem Konturanpassungselement (4) und dem Kupplungsmaul (1) ein Feder-Dämpferelement (5) angeordnet ist.
4. Kupplung nach Anspruch 2 oder 3, *dadurch gekennzeichnet*, dass das Konturanpassungselement (4) einen Befestigungsfortsatz (41) aufweist, wobei der Befestigungsfortsatz (41) zur Befestigungsöffnung (15) gegengleich ausgebildet ist.
5. Kupplung nach Anspruch 4, *dadurch gekennzeichnet*, dass ein mit dem Befestigungsfortsatz (41) wirkendes Sicherungselement, insbesondere ein Vorstecker, einer Mutter od. dgl., vorgesehen ist.
6. Kupplung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, *dadurch gekennzeichnet*, dass ein Handhebel (36) vorgesehen ist.
7. Kupplung mit einem Kupplungsmaul (1) und einem Kupplungszapfen (2), wobei der Kupplungszapfen (2) mittels eines Kupplungsautomaten (3) betätigbar ist und in einen Aufnahmeraum (11) des Kupplungsmauls (1) eine, vorzugsweise pilzförmige, Sattelbuchse (6) angeordnet ist, die lösbar mit dem Kupplungsmaul (1) verbunden ist und zumindest teilweise in den Aufnahmeraum ragt, *dadurch gekennzeichnet*, dass die Sattelbuchse - in Gebrauchslage gesehen - vorzugsweise an der Oberseite (17) und/oder - in an sich bekannter Weise - an der Unterseite (18) des Aufnahmeraumes (11) angeordnet ist, und dass die Sattelbuchse (6) zum Anpassen des Kupplungsmauls (1) an verschiedene Größen von Zugösen aus einer Anzahl von Sattelbuchsen (6) unterschiedlicher Größen auswählbar ist, die im Einbauzustand unterschiedlich weit in den Aufnahmeraum (11) ragen, oder dass zum Anpassen des Kupplungsmauls (1) an verschiedene Größen von Zugösen die Sattelbuchse (6) Noppen (61) aufweist und in einer ersten Position und einer zweiten Position

verrastbar ist, wobei die Noppen (61) in der ersten Position mit einer ersten Gruppe von Vertiefungen (71) und in der zweiten Position mit einer zweiten Gruppe von Vertiefungen (72) in Eingriff sind.

- 5 8. Kupplung nach Anspruch 7, *dadurch gekennzeichnet*, dass der Kupplungszapfen (2) in der Sattelbuchse (6) geführt ist.

Hiezu 3 Blatt Zeichnungen

10

15

20

25

30

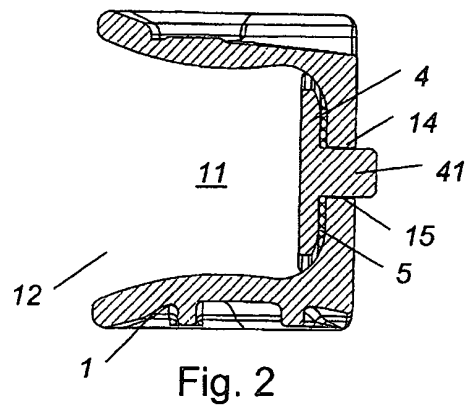
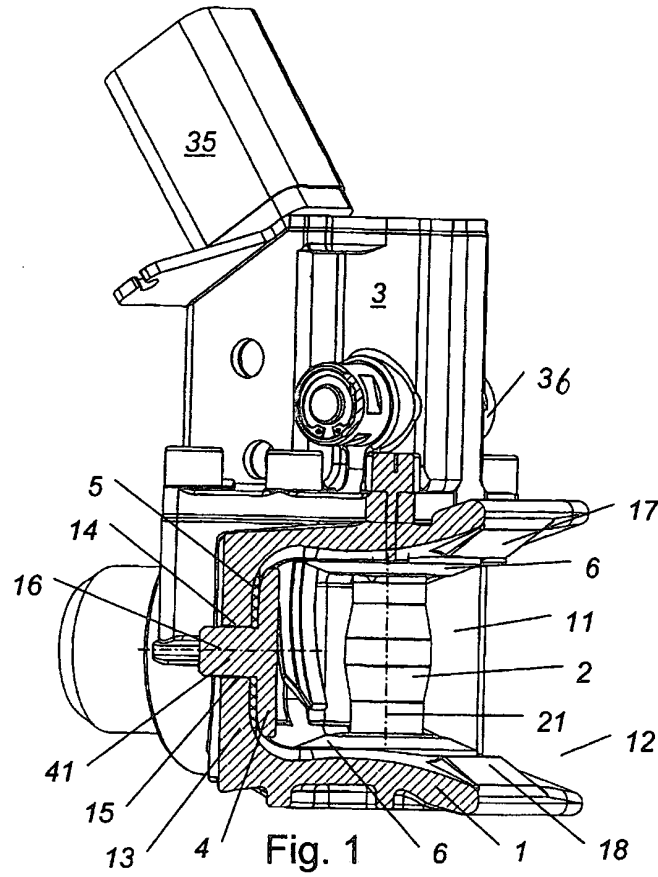
35

40

45

50

55



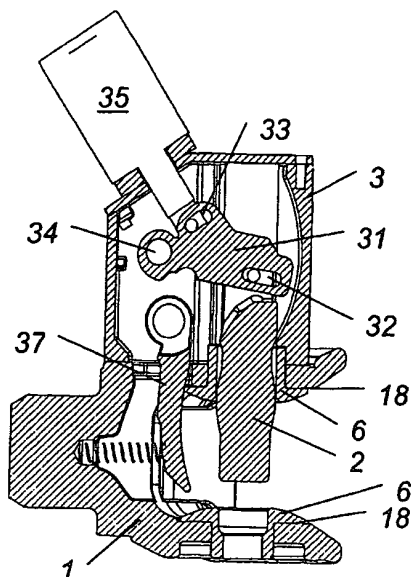


Fig. 3

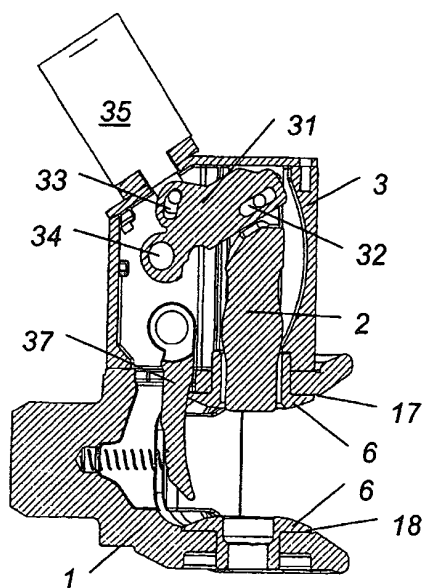


Fig. 4

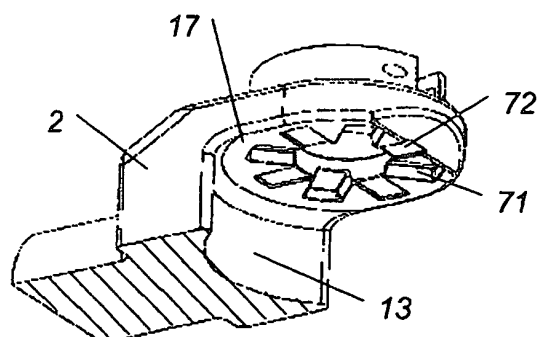


Fig. 5

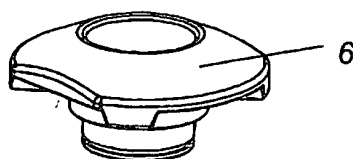


Fig. 6

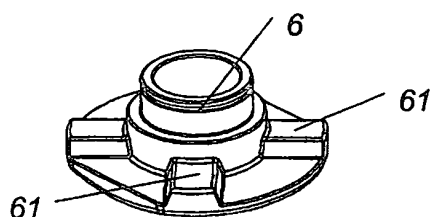


Fig. 7