

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: **A 1025/2007**

(51) Int. Cl.<sup>8</sup>: **F16D 69/02 (2006.01)**

(22) Anmeldetag: **04.07.2007**

(43) Veröffentlicht am: **15.01.2009**

(73) Patentinhaber:

**MIBA FRICTEC GMBH  
A-4663 LAAKIRCHEN (AT)**

(54) **TROCKENLAUFREIBBELAG**

(57) Die Erfindung betrifft einen bindemittelfreien, gesinterten Trockenlaufreibbelag mit einem Reibbelagskörper, der eine metallische Matrix, zumindest einen Abrasivstoff und zumindest einen Füllstoff umfasst. Der Reibbelagskörper weist eine Porosität auf, die größer als 10 % ist. Der Anteil des zumindest einen Abrasivstoffes am Reibbelagskörper beträgt maximal 5 Gew.-%.

**AT 505 425 A1 2009-01-15**

007619

## **Z u s a m m e n f a s s u n g**

Die Erfindung betrifft einen bindemittelfreien, gesinterten Trockenlaufreibbelag mit einem Reibbelagskörper, der eine metallische Matrix, zumindest einen Abrasivstoff und zumindest einen Füllstoff umfasst. Der Reibbelagskörper weist eine Porosität auf, die größer als 10 % ist. Der Anteil des zumindest einen Abrasivstoffes am Reibbelagskörper beträgt maximal 5 Gew.-%.

Die Erfindung betrifft einen bindemittelfreien, gesinterten Trockenlaufreibbelag mit einem Reibbelagskörper, der eine metallische Matrix, zumindest einen Abrasivstoff und zumindest einen Füllstoff umfasst, ein Trockenreibbauteil mit einem Trägerteil, mit dem ein Reibbelag verbunden ist, sowie eine Reibbaugruppe mit zumindest einem Trockenreibbauteil.

In herkömmlichen, trocken laufenden Antriebssystemen von Kraftfahrzeugen werden organisch harzgebundene Reibbeläge eingesetzt.

Beispielsweise beschreibt die DE 29 24 540 A ein Produkt zur Herstellung von Bauelementen mit metallischer Zusammensetzung, das durch mindestens ein feines Stahlfaserpulver von einer losen Dichte zwischen  $0,2$  und  $1,5 \text{ g/cm}^3$ , dessen Gehalt an Kohlenstoff zwischen  $0,95$  und  $1,10$  Gew.-% beträgt und dessen Gehalt an Chrom zwischen  $1,3$  und  $1,6$  Gew.-% liegt, gebildet ist, das so wärmebehandelt ist, dass die mikroskopische Struktur, gesehen von einer Prüfungsebene welche ein Metallteilchen schneidet, eine feine Verteilung kugeliger Eisen- und Chromcarbide von der Formel  $(\text{FeCr})_3\text{C}$  in einer gemischten Grundmasse aus Martensit von hoher Festigkeit und verformbarem Austenit erkennen lässt. Dieses fasrige Pulver wird für einen Reibbelag für Bremsen in einem Anteil von  $30$  bis  $85$  Gew.-% verwendet und enthält dieser Reibbelag zusätzlich noch mineralische und organische Füllstoffe in ihrer Art und ihren Anteilen so eingestellt, dass den Benutzungseigenschaften des Belags Rechnung getragen ist. Insbesondere werden damit Reibbeläge von Kupplungen oder Bremsen hergestellt. Die Reibbeläge enthalten zwischen  $10$  und  $20$  % polymerisierbares Phenolbindemittel.

Diese Materialien zeichnen sich durch eine geringe Neigung zu Reibschwingungen (z.B. Kupplungsrupfen) aus, können aber vor allem aufgrund der verwendeten Matrixrohstoffe,

also des Harzes, nur bei sehr geringen Temperatur- und Energiebelastungen eingesetzt werden.

Moderne Antriebsstränge sollen bei immer geringerem Gewicht höhere Leistungen übertragen können, wobei gleichzeitig der Fahrkomfort und die Treibstoff-Effizienz gesteigert werden sollen. Durch die Forderung das Fahrzeuggewicht möglichst gering zu halten wird auch die Baugröße von Kupplungen stark beschränkt. Dies wiederum wirkt sich auf die Belastungen des Reibbelages stark aus, denn geringer Bauraum für die Kupplung bedeutet kleinere Belagflächen, was in höheren Energie- und Temperaturbelastungen des Reibmaterials resultiert.

Die heute bekannten metallischen Reibbeläge hingegen sind allesamt sehr hoch energetisch und thermisch belastbar, haben hohe Reibwerte und geringen Abrieb, neigen aber auch sehr stark zu Reibschwingungen, die den ganzen Antriebsstrang erfassen können und sich somit sehr negativ auf den Fahrkomfort des Fahrzeuges auswirken.

Der Stand der Technik beschreibt weiters Reibbauteile, bei denen der Reibbelag durch Sinterwerkstoffe gebildet ist. So beschreibt zum Beispiel die DE 44 43 666 A einen Bauteil, insbesondere einen Synchronring, mit Reibflächen zur Reibsynchronisation in Kfz-Schaltgetrieben. Auch hier steht für diese Erfindung die zunehmende Miniaturisierung bei weiter steigenden Anforderungen hinsichtlich Leistungsübertragung und Schaltkomfort im Vordergrund. Der in dieser DE-A beschriebene Reibflächen-Werkstoff des Bauteils ist eine oberflächlich weitgehend porenfreie Sinterbronze mit dem Reibverhalten, die Verschleißfestigkeit und den Schaltkomfort steigernden metallischen und nichtmetallischen Zusätzen in Form von bis zu 6 Gew.-% Zink, bis zu 6 Gew.-% Nickel, bis zu 3 Gew.-% Molybdän, 1 bis 6 Gew.-%  $\text{SiO}_2$  und/oder  $\text{Al}_2\text{O}_3$ , wahlweise 0,2 bis 6 Gew.-% Graphit und/oder Molybdändisulfid, wobei den Rest die Bronze bildet bei definierter Teilchengröße im Ausgangspulver. Diese Sinterbronze ist für ölgeschmierte Teile zur Reibsynchronisation im Kfz-Schaltgetrieben vorgesehen.

Andererseits beschreibt die DE 42 39 441 A zur Herstellung von dichter reduzierten Reibmaterialien, insbesondere von Reibbelägen von Trockenkupplungen, dass ein die Komponenten der Reibmaterialien enthaltender Rohling einem Pressvorgang und gegebenenfalls einer ersten thermischen Nachbehandlung oder/und einer thermischen Endbehandlung un-

terzogen wird, wobei man den Rohling vor dem Pressvorgang ein oder mehrere Reagenzien zusetzt, die zu einer Verringerung der Dichte im Endprodukt führen, indem sie während des Pressvorgangs, der ersten thermischen Nachbehandlung oder/und der thermischen Endbehandlung unter Gasbildung entweichen oder /und sich unter Abspaltung gasförmiger Moleküle umwandeln oder/und vollständig in flüchtige Anteile zerfallen, wobei der Pressvorgang und gegebenenfalls die erste thermische Nachbehandlung oder/und die thermische Endbehandlung auf solche Weise durchgeführt werden, dass ein Schrumpfen des Rohlings möglichst vermieden wird.

Aus der DE 42 17 948 C ist ein Verfahren zur Herstellung von porösen Reibflächen an Reibelementen an einer Synchronisereinheit bekannt. Die Reibfläche wird durch einen aus Sinterkörnern bestehenden Sinterkörper gebildet. Die Reibfläche wird überschleifen und nach dem Überschleifen mit einem Strahl eines gasförmigen oder flüssigen Mediums behandelt, derart, dass seitliche Überstände, die beim Überschleifen der Reibfläche an den die Oberfläche der Reibfläche bildenden Sinterkörnern erzeugt werden, durch mechanische Einwirkung des Strahls von den Sinterkörnern abgebrochen und vom Sinterkörper weggeführt werden. Es werden auf diese Weise die Zugänge zu den Porenräumen des Sinterreibkörpers nach dem Überschleifen wieder frei, sodass die gesamte Speicherfähigkeit des Reibkörpers wieder uneingeschränkt zur Verfügung steht. Es soll damit das Eindringen und Speichern von Schmiermitteln bei geschmierten Reibpaarungen ermöglicht werden.

Die DE 32 32 865 A beschreibt ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Herstellung eines Reibelementes für eine Kraftwagen- oder Kraftradscheibenbremse. Es wird dazu ein pulverförmiges Reibmaterial in eine Formvertiefung gegeben und zusammengepresst. Dabei werden eine erste und eine zweite Widerstandselektrode verwendet. Das Reibmaterial wird dadurch gesintert und mit einer Druckplatte verbunden, die ein Ende der Formvertiefung verschließt. Die erste Elektrode hat eine mit der Druckplatte in Berührung bringbare Endfläche mit einer darin ausgebildeten Aussparung, die teilweise mittels eines Graphiteinsatzes gefüllt ist, der eine geringere elektrische Leitfähigkeit als der Rest der ersten Elektrode aufweist. Die zweite Elektrode kann einen ähnlichen Einsatz aufweisen und kann entweder das Reibmaterial direkt oder über eine dazwischen angeordnete Subelektrode aus Graphit berühren. Auf diese Weise erhält man einen guten elektrischen Kontakt zwischen dem Reibmaterial und der Elektrode und einen gleichströmigen Stromfluss durch das Material.

Als Material für den Reibbelag werden Pulver aus Kupfer, Zinn, Blei und Graphit, Siliziumoxid, Aluminiumoxid und Molybdändisulfid und unterschiedlicher Zusammensetzung verwendet. Der Anteil an Siliziumoxid beträgt dabei 1,0 und 2,8 Gew.-% jener an Aluminiumoxid zwischen 4,9 und 9,7 Gew.-%. Es kann auch Siliziumnitrid in einem Anteil von 8,3 Gewichtsprozent verwendet werden. Es können damit unterschiedlich poröse Reibbeläge hergestellt werden, deren Enddichte im Bereich zwischen 72,6 % und 90,5 % beträgt.

Aufgabe der Erfindung ist es, einen Reibbelag mit geringen Reibschwingungen für den Trockenlauf, also ohne Öl, zur Verfügung zu stellen.

Gelöst wird diese Aufgabe jeweils eigenständig durch den Eingang genannten Trockenlaufreibbelag, bei dem der Reibbelagskörper eine Porosität aufweist, die größer als 10 % ist und der Anteil des zumindest einen Abrasivstoffes im Reibbelagskörper maximal 5 Gew.-% beträgt, durch ein Trockenreibbauteil, welches mit dem erfindungsgemäßen Reibbelag ausgestattet ist, sowie durch eine Reibbaugruppe, bei der zumindest ein Trockenreibbauteil erfindungsgemäß ausgebildet ist.

Es konnte dabei festgestellt werden, dass trotz des geringen Anteils an Abrasivstoffen noch eine ausreichende Reibwirkung vorhanden ist, wobei dieser geringe Anteil an Abrasivstoffen die Reibungsschwingungen deutlich vermindert. Aufgrund des offenporigen Gefüges hat dieser Reibbelag aber dennoch die erforderlichen Reibwerte. Dieser Reibbelag ist somit einfach herzustellen, da geringer Pressdrücke während der Herstellung des Grünlings erforderlich sind um die gewünschte Porosität des Reibbelages zu erhalten. Zu dem kann auch die Sintertemperatur gesenkt werden, ebenfalls bedingt durch die hohe Porosität des Sinterkörpers, da eine dichte Versinterung nicht erforderlich ist. Zu dem erhält man durch die Porosität eine zusätzliche Dämpfung der Rupschwingungen.

Die Porosität des Reibbelagskörpers kann dabei ausgewählt sein aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 15 % und einer oberen Grenze von 40 %. Insbesondere in diesem Bereich konnte festgestellt werden, dass ein ausgewogenes Verhältnis von Reibwirkung und Haltbarkeit des Reibbelages erhalten wird.

Zur weiteren Verbesserung dieser Eigenschaften kann die Porosität des Reibbelagskörpers ausgewählt sein aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 20 % und einer oberen

Grenze von 35 %, insbesondere ausgewählt sein aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 25 % und einer oberen Grenze von 30 %.

Die Porosität wird dabei durch das Verhältnis der Dichte des Reibbelagskörpers zur theoretischen Dichte des Vollwerkstoffes bestimmt.

Der Anteil der metallischen Matrix im Reibbelagskörper kann ausgewählt sein aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 60 Gew.-% und einer oberen Grenze von 90 Gew.-%. Insbesondere durch diesen hohen Anteil wird eine ausreichende Wärmeabfuhr über die metallische Matrix von der Reibfläche weg erreicht, wodurch eine Überhitzung des Reibbelages trotz der hohen Porosität verringert werden kann.

Der Anteil der metallischen Matrix am Reibbelagskörper kann weiters ausgewählt sein aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 70 % und einer oberen Grenze von 80 %, ebenfalls um diese Eigenschaften weiter zu verbessern.

Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass der restliche Anteil am Reibbelag abgesehen von der metallischen Matrix sowie den Abrasivstoffen durch zumindest einen Füllstoff gebildet ist.

Vorzugsweise wird für die metallische Matrix zumindest ein Metall oder eine Metallegierung ausgewählt, das bzw. die eine Härte nach Vickers aufweist, die ausgewählt ist aus einem Bereich von einer unteren Grenze von 30 HV10 und einer oberen Grenze von 80 HV10. Durch Metalle dieser Härte ist es möglich, dass zumindest ein Teil der abrasiven Wirkung des Reibbelages durch die metallische Matrix erhalten wird, insbesondere wenn die metallische Matrix nicht durch Schleifen oder dergleichen nachbehandelt ist um die Oberfläche zu glätten.

Insbesondere wird für die metallische Matrix zumindest ein Metall oder eine Metallegierung ausgewählt, das bzw. die eine Härte nach Vickers aufweist, die ausgewählt ist aus einem Bereich von einer unteren Grenze von 40 HV10 und einer oberen Grenze von 60 HV10.

Ein besonders geringes Reibschwingungsverhalten konnte mit Trockenlaufreibbelägen erreicht werden, deren metallische Matrix aus zumindest einem Element aus einer Gruppe



umfassend Kupfer, Eisen, Zinn, Zink oder Legierungen damit und Mischungen daraus gebildet ist.

Der Anteil des zumindest einen Füllstoffes am Reibbelag kann ausgewählt sein aus einem Bereich von einer unteren Grenze von 5 Gew.-% und einer oberen Grenze von 35 Gew.-%. Es kann damit das Reibschwingungsverhalten weiter reduziert werden.

Besonders bevorzugt ist der Füllstoff ein silikatischer Füllstoff, insbesondere gemäß einer Ausführungsvariante ausgewählt aus einer Gruppe umfassend Glimmer, Feldspat, Kieselerde oder Mischungen daraus. Insbesondere durch letztere spezielle Füllstoffe im Zusammenspiel mit der hohen Porosität konnten trotz geringer Anteile an Abrasivstoffen hohe Reibwerte erreicht werden.

Der zumindest eine Abrasivstoff kann ausgewählt sein aus einer Gruppe umfassend, Mullit, Siliziumdioxid, Korund, Glas, Aluminiumoxid ( $Al_2O_3$ ), sowie Mischungen daraus wobei durch diese speziellen Abrasivstoffen eine hohe Abrasivwirkung auch bei derartig geringen Anteilen an Abrasivstoffen erzielt wird.

Das Verhältnis von Füllstoff(en) zu Abrasivstoff(en) kann ausgewählt sein aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 1:1 und einer oberen Grenze von 5:1. Innerhalb dieser Grenzen konnte ein Maximum der Abrasivwirkung des erfindungsgemäßen Trockenlaufreibbelages bei geringem Abrasivstoffanteil beobachtet werden.

Der Reibbelagskörper weist eine erste und eine zweite dieser gegenüberliegenden Oberfläche auf wobei der Anteil des Abrasivstoffes von der ersten Oberfläche in Richtung auf die zweite Oberfläche zunehmen kann. Es ist damit eine Ausgestaltung mit höherem Anteil des Abrasivstoffes an der äußeren, mit einem weiteren Reibbauteil zusammenwirkenden Bauteil einer Reibbaugruppe möglich. Andererseits ist es damit aber auch möglich, einen besseren Zusammenhalt des Reibbelages mit einem Trägermaterial eines Trockenreibbauteiles durch Ausbildung von Verzahnungen oder Mikroverschweißungen zu erhalten. Je nach gewünschter Eigenschaft kann also der erhöhte Anteil des zumindest einen Abrasivstoffes an einer Oberfläche ausgewählt werden.

Es ist weiters möglich, dass in der metallischen Matrix zumindest ein Festschmierstoff enthalten ist, der ausgewählt ist aus einer Gruppe umfassend Graphit, insbesondere Natur-

graphit bzw. synthetischer Primär- oder Sekundärgraphit, Koks sowie Mischungen daraus. Durch diese Festschmierstoffe wird erreicht, dass trotz der hohen Porosität und der geringen Anteil an Hart- bzw. Abrasivstoffen ein hoher Verschleiß vermieden werden kann und so Verschleißigenschaften erreicht werden, welche Hochleistungsbelägen aus den Stand der Technik aufweisen.

Von Vorteil ist dabei, wenn der zumindest eine Festschmierstoff in der metallischen Matrix in einem Anteil enthalten ist, ausgewählt aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 2 Gew.-% und einer oberen Grenze von 30 Gew.-%, wodurch wiederum entsprechend niedrige Verschleißwerte erreicht werden können. Insbesondere kann der Anteil des zumindest einen Festschmierstoffes am Reibbelag ausgewählt sein aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 3 Gew.-% und einer oberen Grenze von 15 Gew.-%, bzw. ausgewählt sein aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 4 Gew.-% und einer oberen Grenze von 7,5 Gew.-%.

Besonders bevorzugt ist, wenn das Verhältnis von Abrasivstoff zu Festschmierstoff ausgewählt ist aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 1 : 7 und einer oberen Grenze von 1 : 20. Durch dieses abgestimmte Verhältnis an Abrasivstoff zu Festschmierstoff konnten die Verschleißigenschaften deutlich verbessert werden.

Vorzugsweise beträgt das Verhältnis von Abrasivstoff zu Festschmierstoff 1 : 10.

Die Erfindung betrifft weiters die Verwendung des Trockenlaufreibbelages in einer Kuppelung oder in einer Bremse oder einem Synchronisationsgetriebe.

Zum besseren Verständnis der Erfindung wird diese anhand der nachfolgenden Figuren und Beispiele näher erläutert.

Es zeigen in schematischer Darstellung:

Fig. 1 den Verlauf des Reibmomentes bei einem Sinterreibbelag nach dem Stand der Technik;

Fig. 2 den Verlauf des Reibmomentes bei einem erfindungsgemäßen Trockenlaufreibbelag.



Sämtliche Angaben zu Wertebereichen in gegenständlicher Beschreibung sind so zu verstehen, dass diese beliebige und alle Teilbereiche daraus mit umfassen, z.B. ist die Angabe 1 bis 10 so zu verstehen, dass sämtliche Teilbereiche, ausgehend von der unteren Grenze 1 und der oberen Grenze 10 mit umfasst sind, d.h. sämtliche Teilbereich beginnen mit einer unteren Grenze von 1 oder größer und enden bei einer oberen Grenze von 10 oder weniger, z.B. 1 bis 1,7, oder 3,2 bis 8,1 oder 5,5 bis 10.

Zur Herstellung eines erfindungsgemäßen Trockenlaufreibbelages wurde ein Sinterpulver folgender Zusammensetzung verwendet. Sämtliche Angaben sind dabei in Gew.-% zu verstehen.

Beispiel 1:

60,0 % Kupfer, 10,0 % Eisen, 15,0 % Feldspat, 10,5 % synthetischer Graphit, 4,5 % Aluminiumoxid

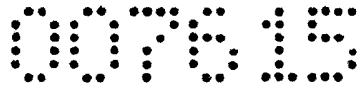
Dieses Pulver wurde mit dem Stand der Technik entsprechenden Verfahren in der Pulvermetallurgie verarbeitet. Insbesondere wurde das Pulver nach dessen Vermischung zu einem Grünling unidirektional verpresst. Der Pressdruck betrug dabei zwischen 200 MPa und 800 MPa. Der Pressdruck sollte 1100 MPa nicht überschreiten.

Anstelle des unidirektionalen Verpressens ist auch ein bidirektionales Verpressen oder ein isostatisches Verpressen möglich.

Der so hergestellte Grünling wurde bei einer Temperatur im Bereich von 800 °C bis maximal 1000 °C für eine Zeit im Bereich von 45 Minuten bis 60 Minuten gesintert und danach auf Raumtemperatur abgekühlt. Die Abkühlung erfolgt ebenfalls wie das Sintern vorzugsweise unter Schutzgasatmosphäre bzw. reduzierender Atmosphäre.

Es sei an dieser Stelle auch erwähnt, dass der Grünling und der daraus hergestellte Sinterkörper jede beliebige Form aufweisen kann, dass sich diese letztendlich nach dem jeweiligen Reibbauteil bzw. der jeweiligen Anwendung des Reibbelages und dementsprechend nach der entsprechenden Pressform richtet.

Das so hergestellte Reibmaterial wurde auf einem Trägerkörper aus Stahl angeordnet und mit diesem verlötet.



Es sind auch hier wiederum andere Verbindungsmethoden, wie sie dem Stand der Technik entsprechen, möglich.

Danach wurde dieses Teil thermisch planiert bei einer Temperatur im Bereich von 500 °C bis 720 °C, um mögliche Wärmespannung, welche aufgrund des Lötprozesses entstanden sind und die oftmals zu einem Verzug des Trägermaterials führen, auszugleichen. In einem letzten Arbeitsschritt wird der Reibbelag schließlich auf Fertigmaß gepresst. Dabei können optional auch so genannte Verschleißnuten eingebracht werden.

Das so hergestellte Reibbauteil mit dem erfindungsgemäßen Reibbelag wurde anschließend hinsichtlich des Verlaufes des Reibmomentes überprüft. Hierzu zeigt Fig.2 diesen Verlauf, wobei sehr deutlich zu erkennen ist, dass das Schwingungsverhalten über die Zeit abnimmt, d.h. das Material dämpft die durch das Einkuppeln erzeugte Reibschwingung. Im Vergleich dazu wurde ein Reibbelag aus dem Stand der Technik getestet und ist das Ergebnis in Fig. 1 dargestellt. Sehr deutlich ist zu erkennen, dass dieser Reibbelag nicht in der Lage ist die Schwingung zu dämpfen, die Reibschwingung bleibt konstant bzw. schaukelt sich auf.

Die Ermittlung des Reibmomentes erfolgt auf einem Reibschwingungsprüfstand nach dem Stand der Technik in der Automobilindustrie.

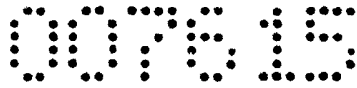
Es wurden mit obiger Verfahrensweise auch folgende Reibbelagszusammensetzungen hergestellt und die daraus hergestellten Reibbeläge entsprechend obigen Ausführungen getestet und konnte auch bei diesen ein deutlich geringeres Reibschwingungsverhalten beobachtet werden. Wiederum sind die Angaben zur Zusammensetzung in Gew.-% zu verstehen.

Beispiel 2:

60,0 % Kupfer, 2,0 % Zinn, 20,0 % Kieselgur, 12,0 % synthetischer Graphit, 2,0 % Naturgraphit, 4,0 % Korund

Beispiel 3:

60,0 % Kupfer, 14,0 % Eisen, 8,0 % Glimmer, 10,5 % synthetischer Graphit, 3,0 % Naturgraphit, 4,5 % Aluminiumoxid



Beispiel 4:

64,0 % Kupfer, 3,0 % Zink, 14,0 % Glimmer, 12,0 % synthetischer Graphit, 5,0 % Koks,  
2,0 % Siliziumoxid

Beispiel 5:

69,0 % Kupfer, 8,0 % Glimmer, 10,0 % Feldspat, 10,5 % synthetischer Graphit, 2,5 %  
Mullit

Beispiel 6:

70,0 % Kupfer, 15,0 % Eisen, 5,0 % Koks, 4,0 % Naturgraphit, 4,5 % Molybdändisulfid, 1,5  
% Siliziumoxid

Beispiel 7:

75,0 % Kupfer, 8,0 % Kieselgur, 4,0 % Molybdändisulfid, 10,5 % synthetischer Graphit,  
2,5 % Mullit

Beispiel 8:

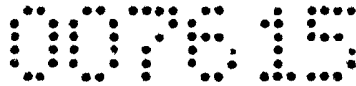
50,0 % Kupfer, 10,0 % Eisen, 10,0 % Kieselgur, 15,0 % Glimmer, 9,0 % synthetischer  
Graphit, 4,5 % Molybdändisulfid, 1,5 % Siliziumoxid

Beispiel 9:

70,0 % Kupfer, 4,0 % Zinn, 8,0 % Kieselgur, 4,0 % Molybdändisulfid, 8,0 % synthetischer  
Graphit, 2,0 % Naturgraphit, 4,0 % Korund

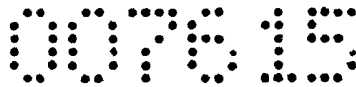
Beispiel 10:

40,0 % Kupfer, 25,0 % Eisen, 20,0 % Kieselgur, 11,5 % synthetischer Graphit, 3,5 % A-  
luminiumoxid



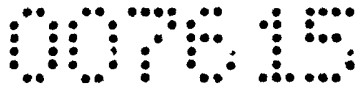
Die Ausführungsbeispiele beschreiben mögliche Ausführungsvarianten des Tockenlaufreibbelages, wobei an dieser Stelle bemerkt sei, dass die Erfindung nicht auf die speziell dargestellten Ausführungsvarianten derselben eingeschränkt ist, sondern vielmehr auch diverse Kombinationen der einzelnen Ausführungsvarianten untereinander möglich sind und diese Variationsmöglichkeit aufgrund der Lehre zum technischen Handeln durch gegenständliche Erfindung im Können des auf diesem technischen Gebiet tätigen Fachmannes liegt. Es sind also auch sämtliche denkbaren Ausführungsvarianten, die durch Kombinationen einzelner Details der dargestellten und beschriebenen Ausführungsvariante möglich sind, vom Schutzzumfang mit umfasst.

Die den eigenständigen erfinderischen Lösungen zugrunde liegende Aufgabe kann der Beschreibung entnommen werden.

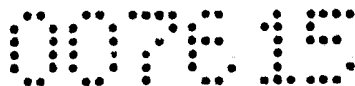


## **P a t e n t a n s p r ü c h e**

1. Bindemittelfreier, gesinterter Trockenlaufreibbelag mit einem Reibbelagskörper, der eine metallische Matrix, zumindest einen Abrasivstoff und zumindest einen Füllstoff umfasst, dadurch gekennzeichnet, dass der Reibbelagskörper eine Porosität aufweist, die größer als 10 % ist und der Anteil des zumindest einen Abrasivstoffes am Reibbelagskörper maximal 5 Gew.-% ist.
2. Trockenlaufreibbelag nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Porosität des Reibbelagskörpers ausgewählt ist aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 15 % und einer oberen Grenze von 40 %.
3. Trockenlaufreibbelag nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Anteil der metallischen Matrix am Reibbelagskörper ausgewählt ist aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 60 Gew.-% und einer oberen Grenze von 90 Gew.-%.
4. Trockenlaufreibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die metallische Matrix durch zumindest ein Metall oder eine Metalllegierung gebildet ist, das bzw. die eine Härte nach Vickers aufweist die ausgewählt ist aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 30 HV10 und einer oberen Grenze von 80 HV10.
5. Trockenlaufreibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die metallische Matrix aus zumindest einem Element aus einer Gruppe umfassend Kupfer, Eisen, Zinn, Zink, oder Legierungen und Mischungen daraus gebildet ist.



6. Trockenlaufreibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Anteil des zumindest einen Füllstoffes am Reibbelag ausgewählt ist aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 5 Gew.-% und einer oberen Grenze von 35 Gew.-%.
7. Trockenlaufreibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der zumindest eine Füllstoff ein silikatischer Füllstoff ist.
8. Trockenlaufreibbelag nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass der zumindest eine Füllstoff ausgewählt ist aus einer Gruppe umfassend Glimmer, Feldspat, Kieselgur oder Mischungen daraus.
9. Trockenlaufreibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der zumindest eine Abrasivstoff ausgewählt ist aus einer Gruppe umfassend Mullit, Siliziumdioxid, Korund, Glas, Aluminiumoxid, sowie Mischungen daraus.
10. Trockenlaufreibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass ein Verhältnis von Füllstoff zu Abrasivstoff ausgewählt ist aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 1:1 und einer oberen Grenze von 5: 1.
11. Trockenlaufreibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Reibbelagskörper eine erste und eine zweite dieser gegenüberliegende Oberfläche aufweist und der Anteil des Abrasivstoffes von der ersten Oberfläche in Richtung auf die zweite Oberfläche zunimmt.
12. Trockenlaufreibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass in der metallischen Matrix zumindest ein Festschmierstoff enthalten ist, der ausgewählt ist aus einer Gruppe umfassend Grafit, Molybdändisulfid, Koks, sowie Mischungen daraus.



13. Trockenlaufreibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass in der metallischen Matrix zumindest ein Festschmierstoff enthalten ist, der ausgewählt ist aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 2 Gew.-% und einer oberen Grenze von 30 Gew.-%.

14. Trockenlaufreibbelag nach der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass ein Verhältnis von Abrasivstoff zu Festschmierstoff ausgewählt ist aus einem Bereich mit einer unteren Grenze von 1 : 7 und einer oberen Grenze von 1 : 20.

15. Trockenreibbauteil mit einem Trägerteil mit dem ein Reibbelag verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Reibbelag nach einem der vorhergehenden Ansprüche ausgebildet ist.

16. Trockenreibbauteil nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass der Reibbelag eine erste Oberfläche und eine zweite dieser gegenüberliegende Oberfläche aufweist, wobei die erste Oberfläche an dem Trägerteil anliegt und der Anteil des Abrasivstoffes an Reibbelag von der ersten Oberfläche in Richtung auf die zweite Oberfläche zunimmt.

17. Reibbaugruppe, insbesondere Kupplung oder Bremse, mit zumindest einem Trockenreibbauteil, dadurch gekennzeichnet, dass der zumindest eine Trockenreibbauteil nach Anspruch 15 oder 16 gebildet ist.

18. Verwendung des Trockenlaufreibbelages nach einem der Ansprüche 1 bis 14 in einer Kupplung oder einer Bremse oder einem Synchronisationsgetriebe.

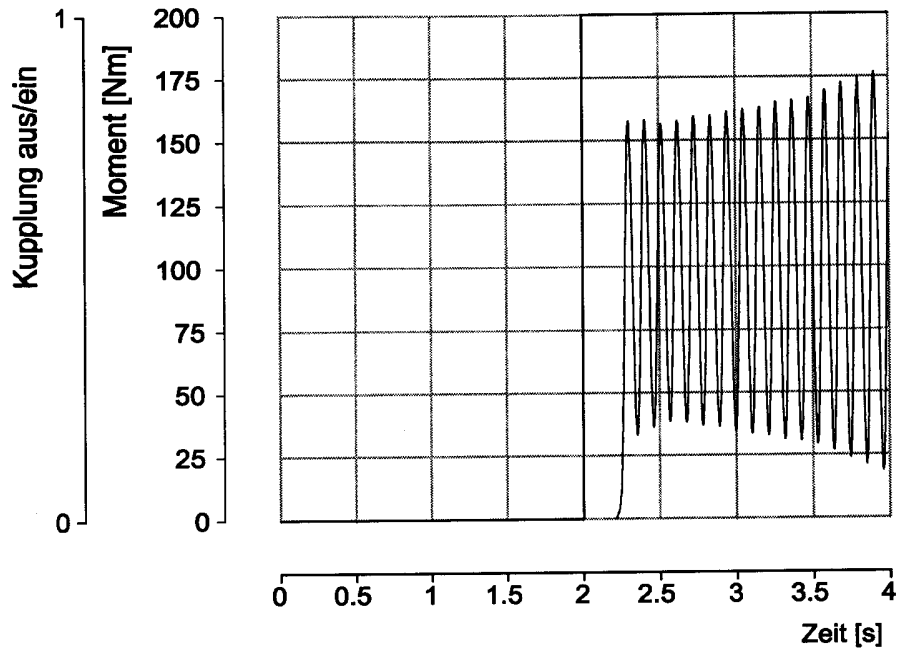
Miba Frictec GmbH

durch

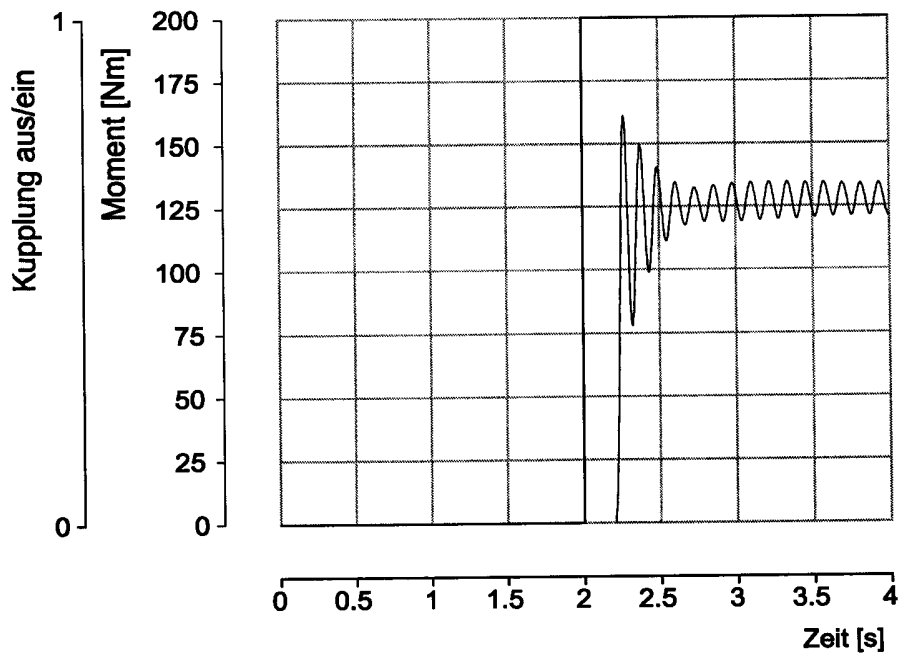
  
Dr. Ofner

007615

**Fig.1**



**Fig.2**





Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC <sup>8</sup> : <b>F16D 69/02 (2006.01)</b>
Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß ECLA: F16D 69/02E, F16D 69/02
Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation): F16D
Konsultierte Online-Datenbank: EPODOC, WPI
Dieser Recherchenbericht wurde zu den am 4. Juli 2007 eingereichten Ansprüchen 1-18 erstellt.

Kategorie <sup>1)</sup>	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
X	EP 0 505 345 A2 (HOERBIGER & Co.) 23. September 1992 (23.09.1992) <i>Seite 2, Zeile 1 bis 3; Seite 3, Zeile 4 bis 37</i>	1-3,5,6,9,10, 12,13,15,17,18
	--	
X	GB 990 620 A (Karl Schmidt GmbH) 28. April 1965 (28.04.1965) <i>Fig. 1,2; Seite 1, Zeile 25 bis 35 und Zeile 59 bis 80; Seite 2, Zeile 28 bis 65 und Zeile 73 bis 76</i>	1,3,5,6,9-13, 15-18
	--	
A	DE 101 27 891 A1 (Exedy Corp.) 7. März 2002 (07.03.2002) <i>Absätze [0001], [0004], [0006], [0013], [0026] bis [0028]</i>	1-18
	----	

Datum der Beendigung der Recherche:  
13. März 2008

Fortsetzung siehe Folgeblatt

Prüfer(in):  
Dipl.-Ing. HÖSSL

<sup>1)</sup> Kategorien der angeführten Dokumente:

- X** Veröffentlichung von **besonderer Bedeutung**: der Anmelungsgegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.
- Y** Veröffentlichung von **Bedeutung**: der Anmelungsgegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese **Verbindung für einen Fachmann naheliegend** ist.

- A** Veröffentlichung, die den **allgemeinen Stand der Technik** definiert.
- P** Dokument, das von **Bedeutung** ist (Kategorien X oder Y), jedoch nach dem **Prioritätstag** der Anmeldung **veröffentlicht** wurde.
- E** Dokument, das von **besonderer Bedeutung** ist (Kategorie X), aus dem ein **älteres Recht** hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen).
- &** Veröffentlichung, die Mitglied der selben **Patentfamilie** ist.