

Eigentum
des Kaiserlichen
Patentamts.

KAISERLICHES



PATENTAMT.

AUSGEBEN DEN 9. MAI 1892.

PATENTSCHRIFT

— № 62277 —

63 E 13

KLASSE 63: SADDLEREI UND WAGENBAU.

PAUL EHRLICH IN GOHLIS-LEIPZIG.

Elastische Radreifen aus einzelnen mit Luft oder Wasser gefüllten Gliedern bestehend.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 17. Juli 1891 ab.

Für Fahrräder oder dergleichen werden in neuerer Zeit vielfach elastische Radreifen benutzt, welche aus einem mit Preßluft gefüllten Hohlgummireifen bestehen und deren Befestigung auf dem Radkranz entweder nach Art der Vollgummireifen erfolgt, oder welche zum gleichen Zweck vollkommen in den Radkranz eingepackt werden.

Während die Reifen ersterer Art nur einer einmaligen Füllung mit Preßluft bei ihrer Herstellung unterliegen, sind letztere mit einem Einlaßventil versehen und werden unter Benutzung einer Luftpumpe je nach Bedarf mit Luft gefüllt.

Die nach der zuletzt genannten Methode hergestellten Reifen besitzen eine sehr große Elasticität und sind den ersteren jedenfalls vorzuziehen, insofern lassen beide Arten den großen Uebelstand erkennen, daß bei eintretenden Verletzungen sofort die Luft aus dem Reifen entweicht und derselbe dadurch unbrauchbar wird.

Diesen Uebelstand zu beseitigen, ist der Zweck der vorliegenden Erfindung. Derselbe wird erreicht dadurch, daß man den Reifen aus einzelnen mit Luft oder Wasser gefüllten Gliedern *a*, Fig. 1, zusammensetzt. Diese Glieder werden entweder in einen Gummischlauch eingeführt und letzterer dann zu einem Reifen verbunden (Fig. 2), oder man benutzt einen bereits fertigen hohlen Gummireifen, welcher mit Oeffnungen *b b* versehen ist (Fig. 3 und 4), und bringt durch letztere die Glieder ein, die behufs Erhöhung des Schutzes gegen

Verletzung auch noch mit einer muldenförmigen metallischen Schutzhülse *f* (Fig. 1) bekleidet werden können.

Die Befestigung dieser Reifen auf dem Radkranz kann entweder in der bekannten Weise vorgenommen werden, oder aber man bringt an dem Gummireifen mit Löchern *d* versehene Ansätze *C* an (Fig. 3), mittelst welcher derselbe auf Stifte *C*¹ aufgeschoben wird, die auf der einen Hälfte *l*¹ des in diesem Falle getheilten Radkranzes befestigt sind. Die andere Hälfte *l*² des Radkranzes besitzt den Stiften *C*¹ entsprechende Löcher und wird mit denselben auf erstere aufgeschoben, worauf dann durch Verschrauben von Muttern die Befestigung erfolgt (Fig. 5 und 5a).

Fig. 6 und 7 zeigen eine andere Befestigungsweise des hohlen Gummireifens auf dem Radkranz. In den Gummireifen sind mit Muttergewinde versehene Metallösen *m* eingefügt, welche mit einer gleichen Anzahl Löcher im Radkranz *l* correspondiren, und durch Einschrauben kleiner Schraubchen *o*, Fig. 7, wird die Befestigung hergestellt.

Die einzelnen mit Luft oder Wasser gefüllten Glieder *a* können insofern auch direct auf dem Radkranz befestigt werden, und zwar entweder wie ein gewöhnlicher Gummiring (Fig. 8) oder in der aus Fig. 9 ersichtlichen Art, nach welcher die Glieder mittelst durchbohrter Ansätze *h* durch entsprechende Löcher des Radkranzes hindurchgreifen und mittelst durch die Durchbohrung der Ansätze hindurchgezogener Lederriemchen oder dergleichen befestigt werden.

Schließlich können auch bei der directen Befestigung der Glieder auf dem Radkranz Oesen benutzt werden, doch dürfen in diesem Falle die Schraubenlöcher nicht ganz durch dieselben hindurchgebohrt sein.

Aus Vorstehendem ist zu erkennen, dafs auch bei Verletzung eines oder mehrerer Glieder *a* der Radreifen immer noch gebrauchsfähig bleibt bezw. die entstandene Beschädigung infolge der leichten Auswechselbarkeit durch Einsetzen

neuer Glieder schnell und leicht wieder reparirt werden kann.

PATENT-ANSPRUCH:

Elastischer Radreifen, aus einzelnen mit Luft oder Wasser gefüllten Gliedern bestehend, welche entweder in einem hohlen Gummireifen oder behufs leichterer Auswechselbarkeit auf dem Radkranz einzeln befestigt werden.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

PAUL EHRLICH IN GOHLIS-LEIPZIG.

Elastische Radreifen aus einzelnen mit Luft oder Wasser gefüllten Gliedern bestehend.

Fig. 2.

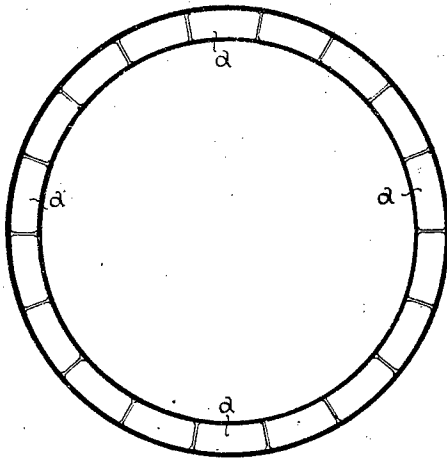


Fig. 3.

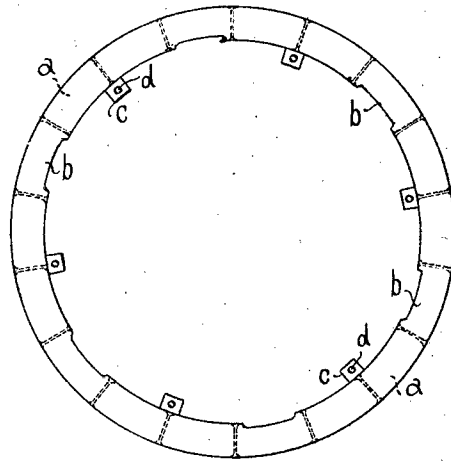


Fig. 4.



Fig. 1.



Fig. 8.

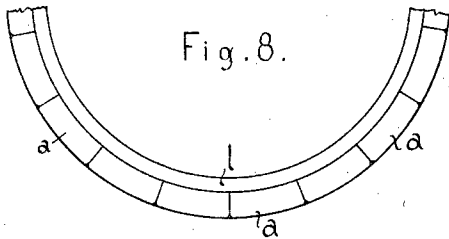


Fig. 9.

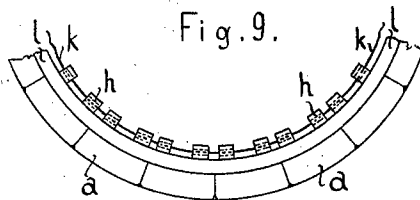


Fig. 5.

Fig. 5^a

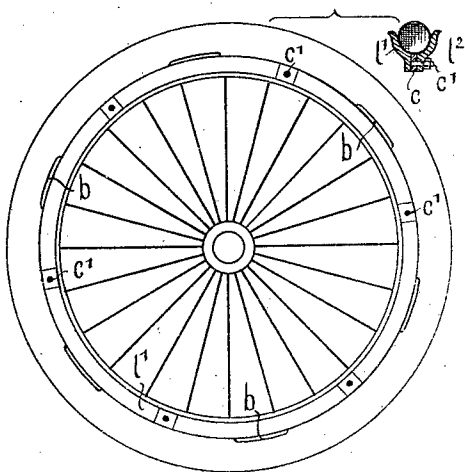


Fig. 6.

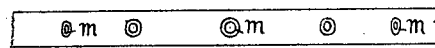
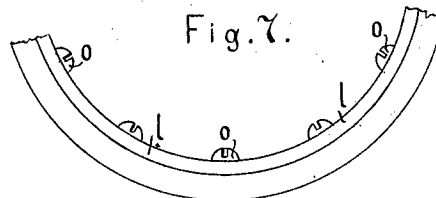


Fig. 7.



Zu der Patentschrift

№ 62277.