

KAISERLICHES



PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT,

— № 65946 —

KLASSE 63: SADDLEREI UND WAGENBAU.

AUSGEGEBEN DEN 8. DECEMBER 1892.

PAUL EHRLICH IN GOHLIS-LEIPZIG.

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

Zusatz zum Patente No. 62277 vom 17. Juli 1891.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 6. März 1892 ab.

Längste Dauer: 16. Juli 1906.

Wie aus Fig. 1 der beiliegenden Zeichnung ersichtlich, sind die an einander stoßenden Enden der Glieder a abgeschrägt, wodurch dieselben beim Fahren noch vor ihrer Berührung mit dem Boden zusammengepreßt werden und bei directer Befestigung auf dem Radkranz ein Eindringen von Staub, Sand, kleinen Steinchen oder dergleichen in die Fugen nicht stattfinden kann.

Behufs ihrer Verbindung unter einander sind die einzelnen Glieder a an ihrem einen abgeschrägten Ende mit einem Zapfen oder Ansatz a^1 und am ebenfalls abgeschrägten anderen Ende mit einer Oeffnung a^2 von solchem Durchmesser versehen, daß sie den Zapfen des nächstliegenden Gliedes aufzunehmen vermag. a^3 sind durch Anbringung von Zwischenwänden in den einzelnen Gliedern a zum Zweck größerer Stabilität gebildete Kammern, deren Verbindung unter einander durch Oeffnung a^4 in genannten Wänden hergestellt wird.

Aus Fig. 2 ist ersichtlich, daß das Zusammenfügen der einzelnen Glieder auch durch Metallröhren a^6 bewirkt werden kann, welche in dem einen abgeschrägten Ende eines Gliedes befestigt sind und in eine Oeffnung des abgeschrägten Endes des nächsten Gliedes eingeschoben werden.

Behufs erhöhten Schutzes können über zwei oder mehr neben einander liegende Glieder a Gummischläuche i geschoben werden, welche eine leichtere Auswechselbarkeit gestatten als

der im Haupt-Patent erwähnte, aus einem Stück hergestellte Gummischlauch.

Die Befestigung der einzelnen Glieder auf dem Radkranz geschieht nach Fig. 1 in folgender Weise:

An dem einen Ende eines jeden Gliedes ist unten eine in einen offenen Schlitz e^1 auslaufende Platte e und am anderen Ende eine zweite Platte g befestigt, in welche ein kleiner Gewindestift g^1 eingienietet ist. Der Theil der Platte g , an welchem der Gewindestift sitzt, ist etwas aufgekröpft, so daß er über die andere Platte e greift. Beim Zusammenfügen der entsprechenden Enden zweier Glieder tritt der Stift g^1 durch erwähnten Schlitz der Platte e , sowie ein Loch des Radkranzes hindurch, und durch Vorschrauben einer Mutter wird die feste Verbindung mit letzterem hergestellt.

Anstatt mit einem Gewindestift kann die Platte g mit einer Oese m^1 mit innerem Gewinde versehen und in die letztere von unten eine Kopschraube o^1 eingeschraubt werden.

Wenn es sich darum handelt, die einzelnen Glieder auch ohne Rücksichtnahme auf die Eintheilung der Speichen auf dem Radkranz befestigen zu können, so wird in der durch Fig. 3 bis 5 veranschaulichten Weise verfahren.

Hiernach werden die einzelnen Glieder a zunächst auf einer Metallplatte r befestigt, welche an ihren Enden zu beiden Seiten nach abwärts gebogene, mit einem Längsschlitz ver-

sehene Lappen r^1 und in der Mitte an jeder Seite einen kleineren Lappen r^2 besitzt.

Diese Lappen umfassen den Radkranz und die Platten r (welche in Fig. 5 gerade dargestellt, also noch dem Durchmesser des Radkranzes entsprechend zu biegen sind) werden so auf den letzteren gebracht, daß die mit Schlitzlöchern versehenen Lappen r^1 der einen Platte, über diejenigen r^1 der anderen Platte greifen (s. die punktierten Linien in Fig. 5) und die Schlitzlöcher sowohl über einander, als auch über die vorher quer durch den Radkranz gebohrten Löcher zu liegen kommen. Durch Einführen eines Schraubenbolzens s und Vorschrauben einer Mutter wird dann die Befestigung mit dem Radkranz hergestellt, wobei die Lappen r^2 dazu dienen, die Theile auf dem Radkranz in richtiger Lage zu halten. Schliesslich können, wie der Querschnitt Fig. 4 erkennen läßt, die Platten r , auch ohne daß sie über einander greifen, auf dem Radkranz befestigt werden.

Sollen möglichst schwache Gummiwandungen angewendet und eine noch grössere Elasticität erzielt werden, so kann man in jedes Glied eine Anzahl unter einander verbundener Schraubenfedern n einsetzen. Die Verbindung derselben erfolgt, wie aus der Seitenansicht Fig. 7, sowie dem Horizontalschnitt Fig. 8 hervorgeht, durch zwei Streifen Tuch $p p$, die in Zwischenräumen bei $p^1 p^1$ ihrer Breite nach zusammengenäht werden. In die so gebildeten Hohlräume werden die Federn eingeschoben

und, indem man hiernach oben und unten noch je einen Tuchstreifen $q q$ aufnäht, vollständig eingehüllt. Die nun verbundenen Federn werden in die einzelnen Glieder eingesetzt und darin befestigt.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Eine Ausführungsform des durch Patent No. 62277 geschützten elastischen Radreifens, bei welcher die einzelnen Glieder (a) an den Enden abgeschrägt sind und mit Zapfen (a^1 oder a^6) in entsprechende Oeffnungen (a^2) des nächsten Gliedes eingreifen.
2. Eine Ausführungsform des unter 1. gekennzeichneten Radreifens, bei welcher die Befestigung der einzelnen Glieder auf dem Radkranz entweder
 - a) dadurch geschieht, daß an den auf dem Radkranz liegenden Flächen der Glieder (a) über einander greifende Platten ($g e$) befestigt sind, welche durch an der oberen Platte (g) befestigte Gewindestifte oder Oesen mit innerem Gewinde an den Radkranz eingeschraubt werden, oder
 - b) die Befestigung der Glieder dadurch bewirkt wird, daß mit den einzelnen Gliedern (a) Platten (r) verbunden sind, deren seitliche Lappen (r^1) den Radkranz umfassen und durch Schrauben (s) mit demselben verbunden werden.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

PAUL EHRLICH IN GOHLIS-LEIPZIG.

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

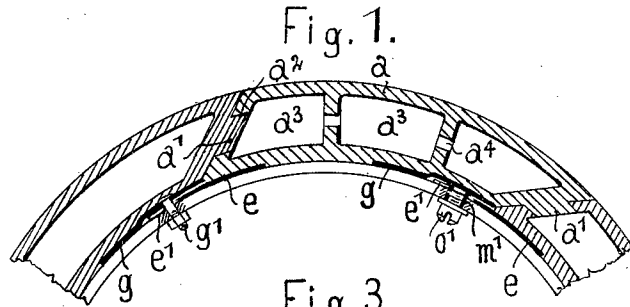


Fig. 3

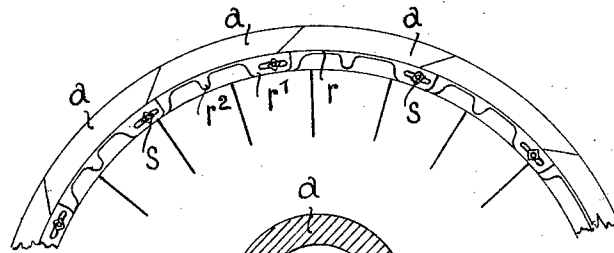


Fig. 4.

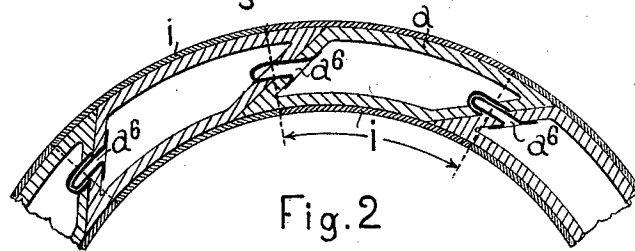
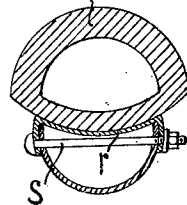


Fig. 2

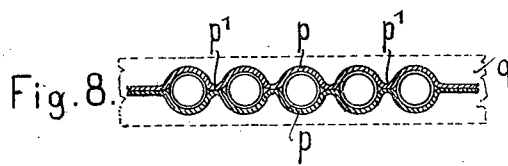


Fig. 8.

Fig. 7.

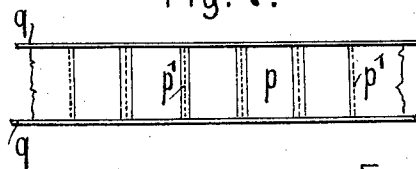


Fig. 5.

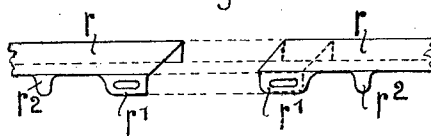
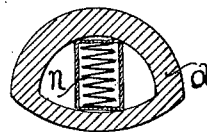


Fig. 6.



Zu der Patentschrift

№ 65946.