

DEUTSCHES REICH



AUSGEBEN AM
13. AUGUST 1925

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

— № 417552 —
KLASSE 63c GRUPPE 17 30
(K 90721 II/63c¹)

Adolphe Kégresse in Paris.

Abfederung für Gleiskettenfahrzeuge unter Verwendung mehrerer Federgruppen
von verschiedener Spannung.

5

Adolphe Kégresse in Paris.

Abfederung für Gleiskettenfahrzeuge unter Verwendung mehrerer Federgruppen von verschiedener Spannung.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 26. August 1924 ab.

Bei der Abfederung der Gleiskettenfahrzeuge verwendet man gegenwärtig zwei verschiedene Arten. Die eine derselben besitzt Federn, die zwischen dem Träger der Tragrollen und der Tragachse eingeschaltet werden; bei der anderen werden die Federn zwischen der Tragachse und dem Rahmen des Fahrzeuges angeordnet.

Weder mit der einen noch der anderen dieser beiden Abfederungen wird eine vollkommene Abfederung erreicht, welche alle Stöße, mögen sie groß oder klein sein, wirksam aufnehmen kann.

Wenn die verwendeten Federn nämlich so gewählt werden, daß ihre Spannung groß genug ist, um größere Stöße oder Erschütterungen aufzunehmen, so sind sie gegen kleinere Erschütterungen oder Schwingungen zu unempfindlich und verhalten sich bei diesen wie eine starre Anordnung.

Werden dagegen schwach gespannte Federn verwendet, so nehmen sie zwar kleinere Stöße oder Erschütterungen vollkommen auf, sie bleiben aber wirkungslos bei größeren Stößen und Erschütterungen, da sie nicht kräftig genug sind, und schlagen durch.

Die Erfindung bezieht sich nun auf eine Abfederung, bei welcher diese Nachteile vermieden werden und durch welche eine vollkommene Abfederung erzielt wird, die sowohl kleinere als auch größere Stöße aufnehmen kann.

Diese Abfederung besteht im wesentlichen aus zwei Gruppen von Federn. Die eine Gruppe ist zwischen dem Fahrzeugrahmen und der Tragachse angeordnet und besitzt genügend kräftige Federn, um größere Stöße oder Erschütterungen aufzunehmen; die zweite Gruppe dagegen wird zwischen der Tragachse und dem Träger der Tragrollen angeordnet und besteht aus schwach gespannten Federn, die dazu bestimmt sind, kleinere Stöße und Schwingungen aufzunehmen. Das Verhältnis zwischen den Spannungen der beiden Federgruppen ist jedoch so gewählt, daß die erstere Gruppe in Wirksamkeit tritt, bevor die zweite ihre Elastizitätsgrenze erreicht hat, so daß also die beiden Federgruppen in gewissen Fällen zusammenwirken können.

In den Zeichnungen ist beispielsweise eine Ausführungsform des Gegenstandes der Erfindung dargestellt.

Abb. 1 ist eine Seitenansicht einer erfindungsgemäß ausgebildeten Abfederung.

Abb. 2 ist eine Aufsicht auf dieselbe Anordnung.

Am Rahmen 1 des Fahrzeuges sind die beiden Scheiben A und B (Treib- und Leitscheibe) gelagert, auf welchen der endlose Laufgurt C sitzt; in der Zeichnung ist der obere Teil dieses Laufgurtes zum Teil weggelassen, um die Aufhängungsteile zu zeigen.

An dem Rahmen 1 sind rechts und links Federn 2 von einer beliebigen, beim Bau der Motorfahrzeuge verwendeten Form befestigt. Diese Federn 2 bilden die erste Federgruppe, die kräftig genug ist, um größere Stöße und Erschütterungen aufzunehmen.

Die Tragachse 3 des Gleiskettenfahrzeuges wird in der üblichen Weise von den Federn 2 getragen.

Zwischen dieser Achse 3 und dem Träger der Trag- oder Stützrollen ist eine zweite federnde Gruppe angeordnet, die, wie oben erwähnt, dazu bestimmt ist, die kleineren Erschütterungen aufzunehmen.

Bei der dargestellten Ausführungsform besteht diese Anordnung aus einer starren Schwinge 4, die an der Achse 3 drehbar befestigt ist, und aus Schraubenfedern 5, die sich auf die Träger 6 stützen, welche die Rollen 7 des Tragrollenzuges miteinander verbinden.

In Abb. 2 ist die Schwinge 4 nur teilweise dargestellt, um die darunter befindlichen Teile zeigen zu können.

Selbstverständlich ist die beschriebene Ausführungsform nur beispielsweise angegeben, und es können an derselben beliebige bauliche Änderungen vorgenommen werden, ohne das Wesen der Erfindung zu beeinträchtigen.

PATENT-ANSPRUCH:

Abfederung für Gleiskettenfahrzeuge unter Verwendung mehrerer Federgruppen von verschiedener Spannung, dadurch gekennzeichnet, daß die Tragachse (3) zwischen zwei Federgruppen (5, 2) angeordnet ist, von denen die eine sich auf die Träger der Tragrollen stützt und die andere zur Verbindung der Tragachse mit dem Fahrzeugrahmen (1) dient.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

Abb. 1.

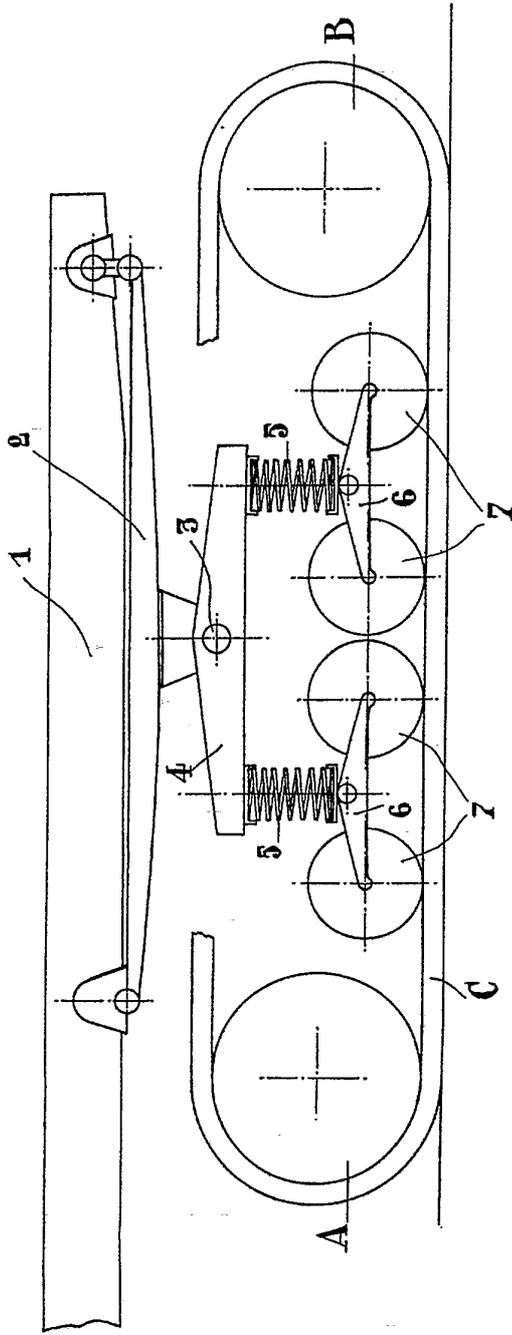


Abb. 2.

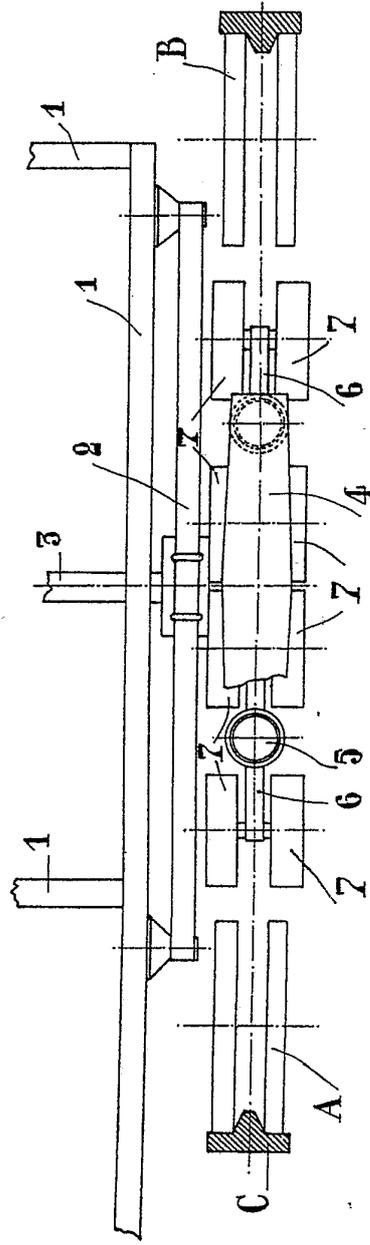


Abb. 1.

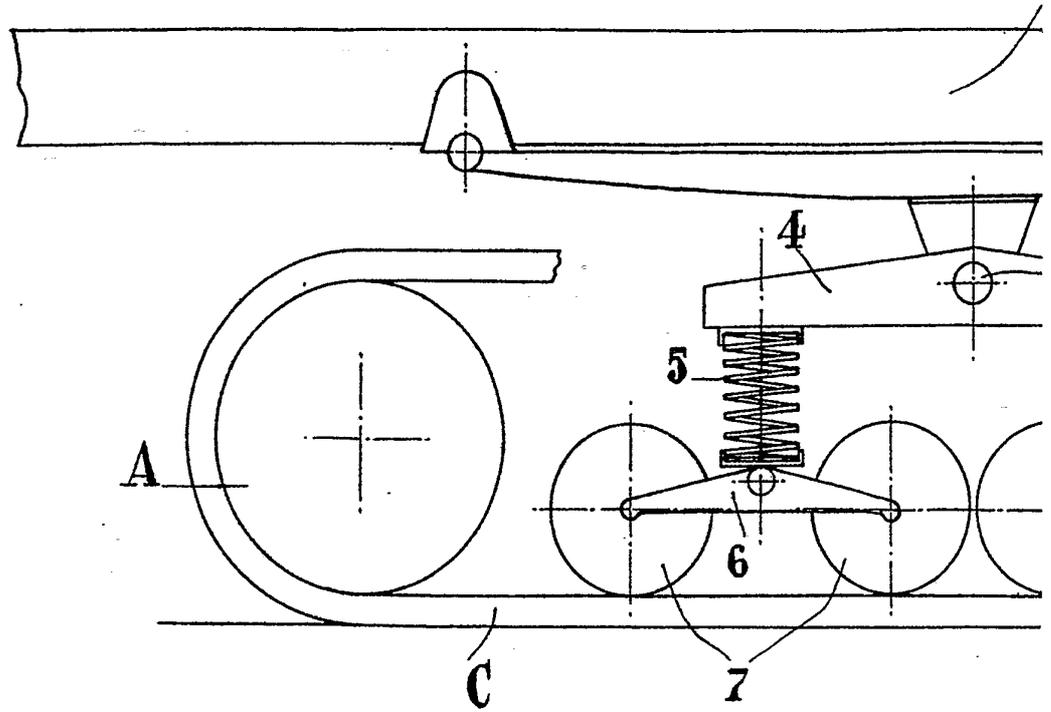


Abb. 2.

