



AUSGEGEBEN AM
16. OKTOBER 1930

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

№ 510171

KLASSE 63a GRUPPE 43

K 115395 II/63a

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 2. Oktober 1930

Adolphe Kégresse in Courbevoie, Frankreich

Untersetzfahrgestell mit gefederten Rädern für Anhängewagen

Patentiert im Deutschen Reiche vom 25. Juni 1929 ab

Die Priorität der Anmeldung in Frankreich vom 12. Juni 1929 ist in Anspruch genommen.

Es sind Untersetzfahrgestell mit Hilfs-
rädern für Anhängewagen bereits bekannt,
bei denen die Räder durch starre Querglieder
miteinander verbunden sind, die abgefedert
5 sein können. Indessen dient bei den bekann-
ten Ausführungsformen diese Querstange un-
mittelbar zur Verbindung der Hilfsräder, bil-
det also gleichzeitig die Achse derselben.
Eine Einstellung der Spurweite derartiger
10 Untersetzfahrgestell, wie sie etwa für Fahr-
radachsen mittels teleskopartig ineinander-
schiebbarer Glieder bekannt ist, läßt sich bei
mehrere Lager besitzenden Fahrgestell nicht
mit der erforderlichen Zuverlässigkeit und
15 Schnelligkeit durchführen, da die Ver-
bindungsstellen der Achsteile dann zu gro-
ßen Beanspruchungen unterworfen werden
und sich auch Verschiebungen des Abstandes
der Radachsen voneinander nicht mit Sicher-
20 heit vermeiden lassen. Ein besonderer Nach-
teil der bekannten Fahrgestell ist ferner
der, daß die etwa durch die Unebenheit des
Bodens bei einem Rade auftretenden Stöße
auch gleichzeitig auf die Achse und das ande-
25 re auf derselben Achse sitzende Rad über-
tragen werden, was sich gerade bei den mit
dem Wagengestell nur lose verbundenen Un-
tersetzfahrgestell sehr störend bemerkbar
macht.
30 Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist
ein Untersetzfahrgestell mit gefederten Rädern

für Anhängewagen, bei dem für die Räder
des Anhängers vorgesehene Mulden an einer
in bekannter Weise in ihrer Länge einstell-
baren Achse aufgehängt sind, die an jedem 35
Ende mittels zweiarmiger, federnd ausgebil-
deter Hebel ein in senkrechter Ebene
schwenkbar angeordnetes Laufräderpaar trägt.
Durch eine derartige Ausbildung des Unter-
setzfahrgestell ist es einmal möglich, den 40
Radabstand der Spurweite der zu tragenden
Wagen anzupassen, außerdem werden aber
auch die bei Unebenheiten des Bodens auf-
tretenden Stöße in erster Linie von dem federnd
gelagerten Rade aufgenommen und nur in 45
abgemilderter Form auf die Verbindungs-
achse der Räderpaare übertragen, so daß
die übrigen Räder durch die Stöße gar nicht
oder nur unmerklich beansprucht werden
können.

Eine Ausführungsform des Untersetzfahr-
gestelles gemäß der Erfindung ist beispiele-
weise auf der Zeichnung veranschaulicht, auf
der

Abb. 1 eine Seitenansicht des Fahrgestell 55
und des Anhängewagens zeigt, von denen

Abb. 2 eine Draufsicht und

Abb. 3 eine Rückansicht in teilweisem Quer-
mittelschnitt wiedergeben.

Bei der dargestellten Ausführungsform ist 60
die den Wagenkasten 1 des Anhängewagens
tragende Achse 2 an beiden Enden mit je

einem Rade 3 versehen, die in Mulden 9 eines gummibereifte Räder 4 aufweisenden Untersetzfahrgerüstes mit Hilfe eines Riegels 12 festgelegt sind. Die Achsen der Laufräder des Fahrgerüstes sind in zwei beiderseits der Räder angeordneten Lenkern 5 gelagert, deren beide gabelförmig ausgebildete Enden mit je einer vorzugsweise mehrteiligen Blattfeder gelenkig verbunden sind. Die oben und unten liegenden Blattfedern bilden zusammen je ein Parallelogramm und sind mit ihrem mittleren Teil an einem eine Tragachse 8 einschließenden Lagerschild 7 befestigt, so daß das ganze Fahrgerüst um die Achse 8 schwingen kann.

Auf der Achse 8 sind ferner in entsprechender Höhe über dem Boden die Mulden 9 aufgehängt. Die Tragachse ist mehrteilig ausgebildet, und zwar sind die die Lagerschilder 7 tragenden Achsenteile 8 durch ein auf ihnen längs verschiebbar angeordnetes Rohr 10 miteinander verbunden, das an jedem Ende eine Sperrvorrichtung 11 zur Sicherung des Abstandes der Achsenteile 8 voneinander trägt.

Durch die geschilderte Einrichtung ist es also möglich, den Abstand der Räderpaare des Untersetzfahrgerüstes voneinander je nach

der Spurweite des Anhängewagens beliebig einzustellen, wobei trotzdem eine starre Verbindung der Tragachsenteile gewährleistet und eine Verdrehung oder Verschiebung der Teile gegeneinander zuverlässig verhindert ist. Außerdem wird durch die federnde Lagerung der Räder eine schädliche Beanspruchung der Tragachse unbedingt vermieden.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Untersetzfahrgerüst mit gefederten Rädern für Anhängewagen, dadurch gekennzeichnet, daß für die Räder (3) des Anhängewagens vorgesehene Mulden (9) an einer in bekannter Weise in ihrer Länge einstellbaren Achse (8) aufgehängt sind, die (8) an jedem Ende mittels zweiarmer, federnd ausgebildeter Hebel (6) in senkrechter Ebene schwenkbar angeordnetes Laufräderpaar (4) trägt.

2. Untersetzfahrgerüst nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die zweiarmer Hebel zu beiden Seiten jedes Laufräderpaares (4) vorgesehen sind und durch je zwei Blattfedern (6) gebildet sind, die mit Hilfe von mit den Laufrädern (4) verbundener Lenker (5) in Form eines Parallelogramms angeordnet sind.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

