



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT N^R. 126200.

ADOLPHE KÉGRESSE IN COURBEVOIE (FRANKREICH).

Schleppwagen für Lastautomobile u. dgl.

Angemeldet am 11. Juni 1930; Priorität der Anmeldung in Frankreich vom 12. Juni 1929 beansprucht.
Beginn der Patentdauer: 15. August 1931.

Es sind Schleppwagen für Lastautomobile u. dgl. bekannt, bei denen außer den üblichen Rädern ein aus zwei Paar Rollen oder Rädern bestehendes System vorgesehen ist, um den Schleppwagen auch bei großen Geschwindigkeiten des ihn ziehenden Kraftwagens hinreichend widerstandsfähig zu machen. (Französische Patentschrift Nr. 643913.) Bei den Schleppwagen dieser Art sind die beiden zusätzlichen Räderpaare voneinander unabhängig mittels je eines an der Wagenachse befestigten starren Kniestückes mit dem Wagen verbunden.

Eine derartige Anordnung weist eine Reihe von Nachteilen auf: Sie ist nicht bei allen Schleppwagen (Remorqueuren) anwendbar, da die Radachse je nach dem Wagentyp verschieden ist. Die mit der Wagenachse in Verbindung stehenden Rollenpaare können daher nur an jenem bestimmten Wagentyp, für den sie konstruiert sind, angebracht werden. Da ferner bei dem bekannten System die beiden Rollenpaare nicht miteinander in Verbindung stehen, werden auf das System der Rollen selbst und auf das sie mit der Wagenachse verbindende Kniestück schädliche Torsionswirkungen ausgeübt.

Bei der bekannten Anordnung ist ferner zu beiden Seiten der Rollenpaare je eine einzige Lamellenfeder zur Erzielung einer gewissen Nachgiebigkeit in vertikaler Richtung vorgesehen, deren Enden auf den Achsen der Rollen oder Räder selbst aufruhend. Das hiedurch gebildete elastische System gewährt jedoch, vor allem beim Wenden, keine hinreichende Festigkeit des Systems in lotrechter Richtung, was zur Folge hat, daß die Räder die Neigung haben, sich zu senken.

Die vorliegende Erfindung zielt darauf ab, die geschilderten Nachteile zu vermeiden, ohne die Beschaffenheit der Vorrichtung ungünstig zu beeinflussen.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung veranschaulicht. Die Fig. 1 zeigt den neuen Schleppwagen in Seitenansicht, die Fig. 2 in Draufsicht und die Fig. 3 in Endansicht, teilweise im Schnitt.

Der Schleppwagen besteht aus einem rechteckigen Wagenkasten 1, der unmittelbar auf der Wagenachse 2 aufruhend, deren Enden die üblichen Räder 3 aufnehmen. Jedem Wagenrad ist nun je ein Paar weiterer Räder oder Rollen 4 zugeordnet. An den Enden der Achsen dieser beiden Räderpaare 4 ist je eine Traglasche 5, deren Längsdiagonale lotrecht steht, angeordnet. Die oberen und unteren Enden dieser Laschen sind als Gabeln ausgebildet, in welche die Enden von Tragfedern 6 eingepaßt sind. Für je ein Räderpaar 4 sind daher vier Federn vorgesehen, u. zw. je zwei zu beiden Seiten dieser Räder; die Federn bilden zusammen ein elastisches Lenkersystem.

Die vier Federn 6 sind an ihrem Mittelteil auf einem gemeinsamen Mittelstück 7 (Fig. 1 und 2) befestigt, das annähernd in der Mitte einen Zapfen 8 trägt, um welchen das Räderpaar 4 schwenkbar ist. Der Zapfen 8 ragt über das Mittelstück 7 hervor und trägt drehbar hier eine wiegenförmige Tasche 9, in welcher das Rad 3 des Schleppwagens mittels eines Riegels 12 od. dgl. befestigt ist (Fig. 1 und 2). Die Tasche 9 kommt bei montierten Hilfsrädern so hoch über den Boden zu liegen, daß sie trotz der Nachgiebigkeit der Federn 6 mit ihrem unteren Teile nicht am Boden schleifen kann.

An den über die Innenseiten der Mittelstücke 7 vorragenden Enden der Zapfen 8 ist eine Hohlwelle 10 geschoben, die zusammen mit den Teilen 8, 9 die Achse der Räder 4 bildet und in welcher die beiden inneren Enden der Zapfen 8 gleiten können. Die Hohlwelle 10 kann mittels einer Stell- oder Blockiervorrichtung 11 an den Zapfen 8 festgestellt werden.

Die eingangs geschilderten Nachteile des bekannten Schleppwagens werden nun beim Erfindungsgegenstand durch die folgenden Umstände vermieden.

Durch die Hohlwelle 10, in die die inneren Enden der Zapfen 8 mehr oder weniger tief hineingeschoben werden können, kann die Entfernung der Räder 4 voneinander geändert werden, wodurch die Vorrichtung den verschiedenen Spurweiten der Räder 4 angepaßt werden kann. Ferner ist dadurch, daß die Welle 10 beiderseits mit den Achsen 8 verbunden ist, eine feste Verbindung zwischen je zwei einander gegenüberliegenden Räderpaaren 4 gewährleistet, wodurch die schädlichen Torsionen, die bei dem bekannten System auftreten, vermieden sind. Schließlich ist durch die Anordnung von vier Federn an jedem der Räderpaare 4 eine Art nachgiebigen Lenkersystems gebildet, wodurch die transversale Lage der Räder stets beibehalten wird.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Schleppwagen für Lastautomobile u. dgl., bei welchem außer dem üblichen Räderpaar noch zusätzliche Rollen- oder Radsätze angeordnet sind, dadurch gekennzeichnet, daß auch diese zusätzlichen Räderpaare (4) durch eine feste Achse (8, 10) miteinander verbunden sind.
2. Schleppwagen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Achse (8, 10) ein Mittelstück in Form einer Hohlwelle (10) aufweist, in welche die beiden Enden der Achsen (8) lose einpassen und die auf diesen Achsen blockiert werden kann.
3. Schleppwagen nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß für jedes Räderpaar (4) ein System von vier, ein elastisches Lenkersystem bildenden Lamellenfedern (6) vorgesehen ist.
4. Schleppwagen nach den Ansprüchen 1 bis 3, gekennzeichnet durch mit den Rädern (3) des Schleppwagens befestigbare, wiegenförmige Taschen (9), welche mit den Schwingachsen (8) der Räder (4) verbunden sind.

Fig.1.

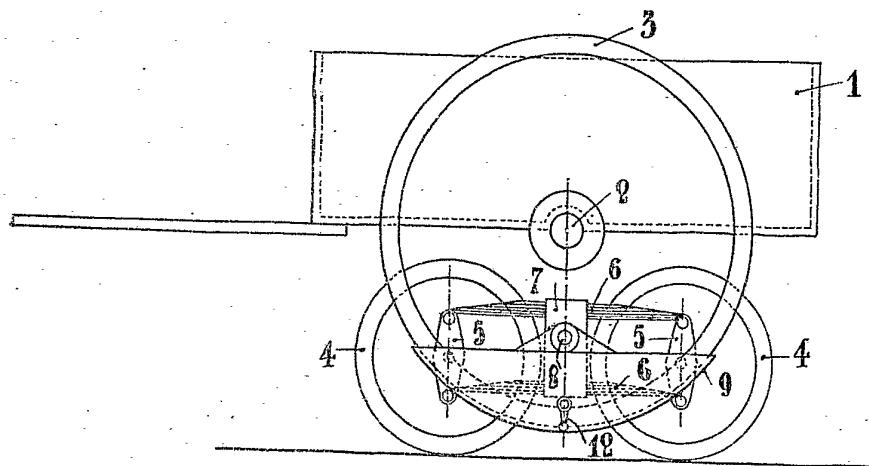


Fig. 3.

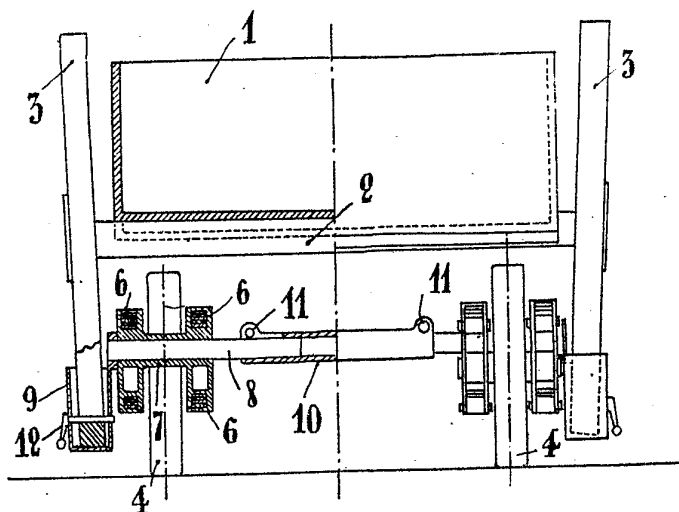


Fig. 2.

