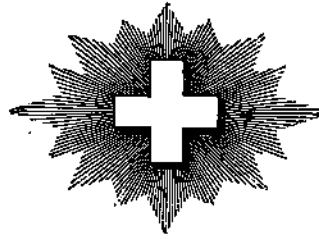


SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT

EIDGEN. AMT FÜR



GEISTIGES EIGENTUM

PATENTSCHRIFT

Patent Nr. 23418

17. Januar 1901, 7 $\frac{1}{2}$ Uhr p.

Klasse 112

Julius MAEMECKE, in Berlin (Deutschland).

Bremse an Motorwagen.

Die den Gegenstand der vorliegenden Erfindung bildende Bremse an Motorwagen besitzt einen an eine Bremscheibe anpreßbaren federnden Bremsring, welcher aufgeschnitten und durch Vermittelung eines am Rahmen des Wagens angelenkten Gegenhalters diametral zur Schnittstelle gelenkig aufgehängt ist, sodaß der Gegenhalter die abzubremsende Umfangskraft der Bremscheibe vom Bremsring direkt aufnehmen und auf den Wagen übertragen kann und zwar je nach der Drehrichtung der Scheibe, entweder als Zug oder als Druck.

Ein Ausführungsbeispiel einer derartigen Bremse ist in der beiliegenden Zeichnung in den Fig. 1—3 in Querschnitt, Seitenansicht und Grundriß dargestellt.

Fig. 4 betrifft eine Detailvariante.

Am innern Umfang der Bremscheibe *a*, welche gleichzeitig zum Antrieb des Rades *r* benutzt wird und zu diesem Zwecke als Kettenrad ausgeführt ist, ist der aufgeschnittene federnde Bremsring *b* angeordnet, welcher diametral zu seiner Schnittstelle bei *c* an dem Gegenhalter *d* gelenkig aufgehängt ist, welcher seinerseits wieder bei *e* am Rahmen des Wagens angelenkt ist. Das Anpressen dieses Bremsringes gegen die Bremscheibe *a* geschieht durch Anziehen der Zugstange *f*; das

eine Ende der letzteren greift an dem einen Arm des Winkelhebels *g* an, welcher drehbar an einem auf der Achse *o* gelagerten Arm *h* befestigt ist und an seinem anderen Arme den Zapfen *i* trägt. An letzterem greift das eine Ende der Stütze *k* an, deren anderes Ende mittelst der Druckstangen *l* und *m* an den freien Schnittenden des federnden Bremsringes *g* angelenkt ist.

Wenn der Hebel *g* durch Anziehen der Zugstange *f* gedreht wird, so bewegt sich die Stütze *k* gegen die Peripherie der Bremscheibe hin und drückt vermittelst der Druckstangen *l* und *m* die beiden Schnittenden des federnden Bremsringes *e* auseinander, bezw. gegen die Bremscheibe *a*, wobei je nach der Drehrichtung der letzteren das eine oder andere Endstück des Bremsringes durch die Reibung stärker beansprucht wird.

Wird die Bremse gelöst, d. h. wird die Zugstange *f* nach rückwärts bewegt, so zieht sich der federnde Bremsring *b* wieder zusammen und legt sich auf die Rollen *n* auf, welche an einem auf der Achse *a* feststehenden Armkreuz *p* angebracht sind; hierdurch wird bei gelöster Bremse die Berührung der Bremscheibe mit dem Bremsring und das beim Fahren damit verbundene Geräusch vermieden.

Das Anpressen des Bremsringes könnte z. B. auch in der in Fig. 4 angedeuteten Weise dadurch geschehen, daß die Stütze *k* mit ihrem abgerundeten Ende zwischen die abgerundeten Enden des Bremsringes *b* hineinge-
preßt wird. Bei der Verbindung der Stütze *k* mit dem Bremsring nach Fig. 2 kann es infolge Abnutzung leicht vorkommen, daß beim Bremsen die weniger stark beanspruchte Hälfte des Bremsringes nur lose anliegt und infolgedessen vibriert, während dies bei der Anordnung nach Fig. 4 ausgeschlossen ist.

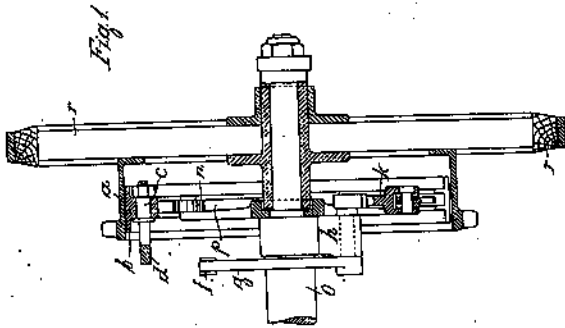
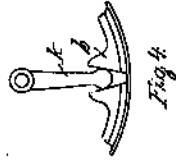
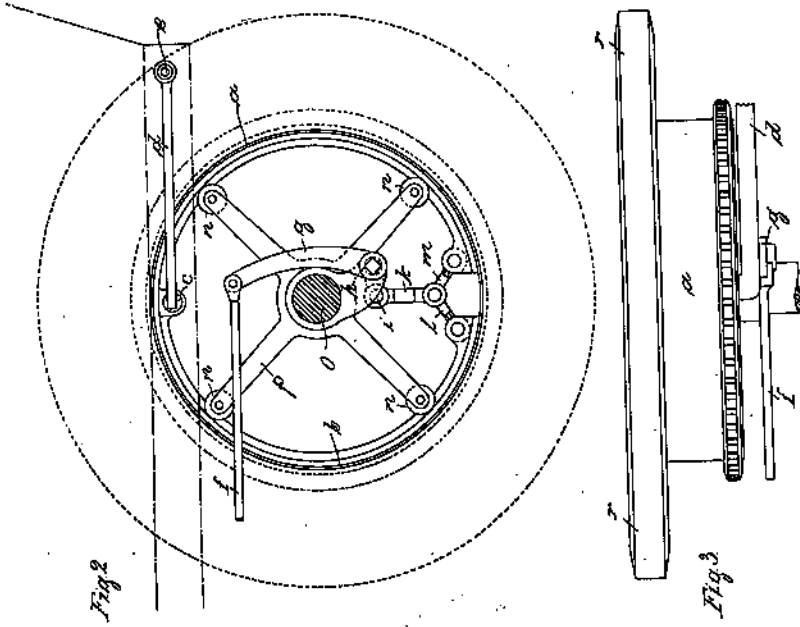
PATENT-ANSPRUCH:

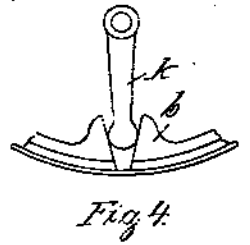
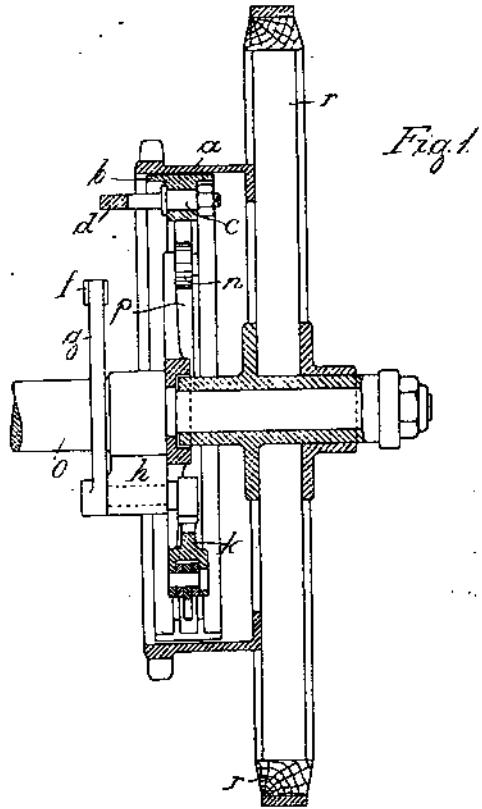
Bremse an Motorwagen, gekennzeichnet durch einen gegen eine Bremscheibe anpreß-

baren, aufgeschnittenen, federnden Bremsring, welcher sich bei gelöster Bremse gegen einen feststehenden Träger anlegt und welcher Bremsring diametral zu seiner Schnittstelle an einem am Rahmen des Wagens angelenkten Gegenhalter gelenkig aufgehängt ist, sodaß letzterer die Bremskraft, je nach der Drehrichtung der Bremscheibe, als Zug oder Druck vom Bremsring direkt aufnehmen und auf den Wagen übertragen kann.

Julius MAEMECKE.

Vertreter: E. BLUM & Cie., in Zürich.





F

F

Fig 2

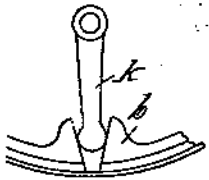
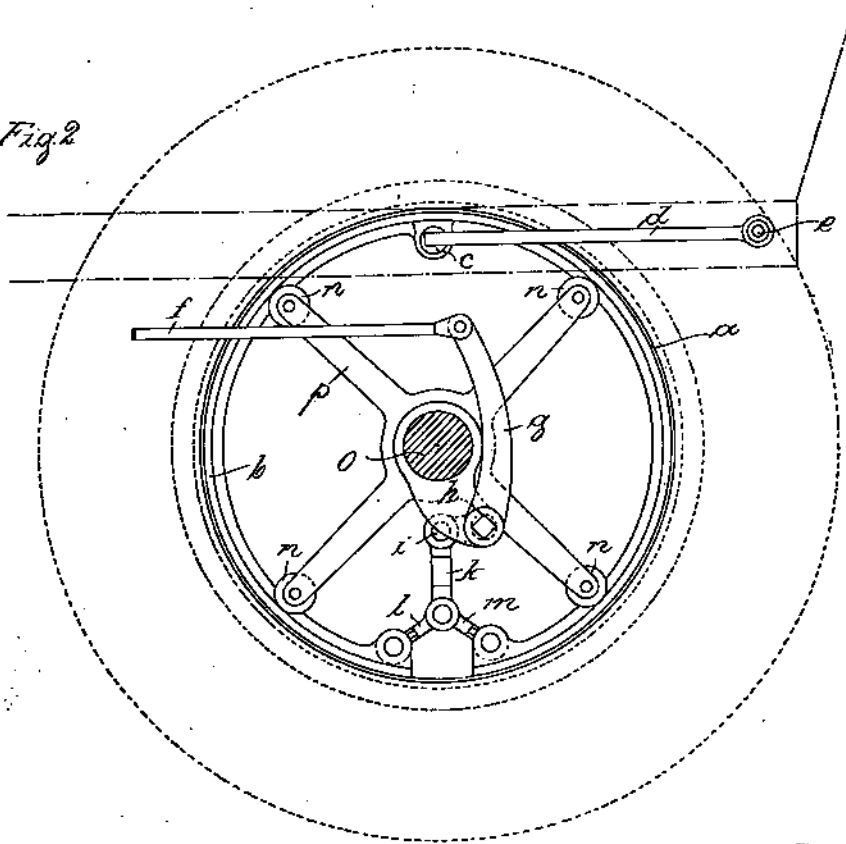


Fig 4

Fig 3

