

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN
AM 22. MAI 1924

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

— № 395747 —

KLASSE 74b GRUPPE 6

(P 43262 VIII/74b)

Willy Pfeffer und Hugo Kantorowicz in Berlin.

Für Kraftfahrzeuge bestimmter Fahrtrichtungsanzeiger, der durch ein Gelenkgliedersystem nach Art der Nürnberger Schere bewegt wird.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 29. November 1921 ab.

Die Erfindung bezieht sich auf einen für Kraftfahrzeuge bestimmter Fahrtrichtungsanzeiger derjenigen Art, bei welcher der Anzeiger mittels eines Nürnberger Scherensystems in gradliniger Bewegung sichtbar gemacht wird. Von den bekannten Fahrtrichtungsanzeigern dieser Art unterscheidet sich der Erfindungsgegenstand im wesentlichen dadurch, daß der hinterste Gelenkpunkt festliegt, während am vorletzten Gelenkpunkt die zur Bewegung des Scherensystems dienende Kraft angreift, wobei das völlige Schließen der Schere durch An-

5
10

schläge, die an den vorderen Scherengliedern angeordnet sind, verhindert wird.

Auf diese Weise wird der technische Fortschritt erreicht, daß die zum Öffnen der Schere dienende Kraft nur einen ganz geringen Weg zurücklegt, um das völlige Ausstoßen des Anzeigers zu erreichen; diese Art der Öffnung der Schere wäre mit den zur Anwendung gelangenden einfachen Mitteln nicht möglich, wenn nicht durch geeignete Anschläge ein völliges Schließen der Schere hinten an gehalten werden würde.

Der Erfindungsgegenstand ist in der Zeichnung in mehreren Ausführungsformen veranschaulicht, und zwar zeigt

Abb. 1 einen Fahrtrichtungsanzeiger in Ansicht bei abgenommener Vorderverkleidung, während

Abb. 2 den zugehörigen Querschnitt nach der Linie A-B der Abb. 1 darstellt.

Abb. 3 zeigt zwei beiderseits in der Karrosserie eingebaute Fahrtrichtungsanzeiger, die unabhängig voneinander durch zwei Griffe oder Hebel betätigt werden. In

Abb. 4 sind zwei durch einen Antriebsmechanismus betätigte Fahrtrichtungsanzeiger eines Kraftwagens dargestellt.

Abb. 5 zeigt im vergrößerten Maßstabe den Querschnitt nach der Linie C-D der Abb. 4.

Abb. 6 den zugehörigen Grundriß des Antriebsmechanismus.

In den Abbildungen bedeutet *a* ein zur Aufnahme des Fahrtrichtungsanzeigers dienendes Gehäuse, welches durch eine Verkleidung *b* vorn abgedeckt ist. In dem Gehäuse befindet sich ein Gelenkgliedersystem *d*, dessen einzelne Glieder *d*¹, *d*², *d*³, *d*⁴ durch Gelenke *e* miteinander verbunden und über Knotenpunkte *f*¹, *f*²... geführt sind. Die letzten Scherenglieder *d*¹ und *d*² sind verkürzt, um den Antriebsweg zwischen dem an dem Gehäuse *a* befestigten hinteren Gelenkpunkt *f*¹ und dem vorletzten Gelenkpunkt *f*², an dem die Kraft an einen Griff *g* angreift, klein zu halten. Der Griff *g* ist durch einen Schlitz der Verkleidung *b* hindurchgeführt; eine Verschiebung des Griffes *g* um wenige Zentimeter genügt, um die Schere voll zu öffnen; allerdings dürfen die Scherenglieder *d*¹, *d*²... zuvor nicht vollkommen geschlossen gewesen sein; dies wird verhindert durch an einem der vorderen Gelenkgliederpaare vorgesehene Anschläge. Als solche können z. B. Stifte *h*¹, *h*² dienen, die ohne Behinderung der notwendigen Bewegung der Scherenglieder deren völliges Schließen hindern. Der vorderste Knoten-

punkt *f*³ ist mit einem Fahrtrichtungsanzeiger *i* geeigneter Gestalt verbunden, der in dem Gehäuse *a* auf Rollen *j*¹ und *j*² seitlich geführt wird und in dessen Mitte ein Längsschlitz *k* angebracht ist, dessen Oberkante bei der Bewegung des Gelenkgliedersystems über eine an dem Gehäuse *a* befestigte Rolle *l* gleitet.

An Stelle des in Abb. 1 und 2 gezeigten Knopfes *g* kann gemäß der Ausführungsform nach Abb. 3 am vorletzten Gelenkpunkt *f*² ein Hebelmechanismus angreifen, dessen Drehpunkt *n* am Gehäuse befestigt ist.

An der Karrosserie *o* sind zwei derartige Fahrtrichtungsanzeiger getrennt voneinander vorgesehen, um Rechts- bzw. Linkskurven anzuzeigen, wobei das Gehäuse *a* fortfallen kann, wenn die Anzeiger *i*¹, *i*² durch entsprechende Öffnungen *o*¹, *o*² der Karrosserie-seitenwände ausgeschoben werden.

Man kann übrigens die beiden nach rechts und links ausschubbaren Fahrtrichtungsanzeiger durch einen einzigen Hebelmechanismus bewegen, wenn, wie Abb. 4 zeigt, die Anordnung getroffen wird, daß jeder Fahrtrichtungsanzeiger *i*¹, *i*² eine Zahnstange *p*¹ bzw. *p*² trägt, die mit hintereinander liegenden Zahnradsegmenten *q*¹, *q*² zusammen arbeitet, deren Zähne so angeordnet sind, daß die wechselseitige Betätigung der Anzeiger *i*¹, *i*² durch einen mit den Zahnradsegmenten *q*¹, *q*² fest verbundenen Hebel ermöglicht ist. Wird der letztere nach links bzw. rechts bewegt, so wird der linke bzw. rechte Fahrtrichtungsanzeiger betätigt, während in der Mittelstellung des Hebels *r* beide Anzeiger eingezogen sind.

Die Wirkungsweise des Erfindungsgegenstandes besteht darin, daß man mittels der am Griff oder Hebel *g*, *m*, *r* ausgeübten verhältnismäßig kleinen Kraft bei besonders kurzem Antriebswege imstande ist, das Öffnen des Gelenkgliedersystems und somit das Ausstoßen des Fahrtrichtungsanzeigers zu erreichen.

PATENT-ANSPRUCH:

Für Kraftfahrzeuge bestimmter Fahrtrichtungsanzeiger, der durch ein Gelenkgliedersystem nach Art der Nürnberger Schere bewegt wird, dadurch gekennzeichnet, daß der hinterste Gelenkpunkt (*f*¹) festliegt, während die zur Bewegung des Scherensystems dienende Kraft im vorletzten Gelenkpunkt (*f*²) angreift, wobei das völlige Schließen der Scherenglieder (*d*¹, *d*²...) durch an den vorderen Scherengliedern angeordnete Anschlagstifte (*h*¹, *h*²) verhindert wird.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

Abb. 1.

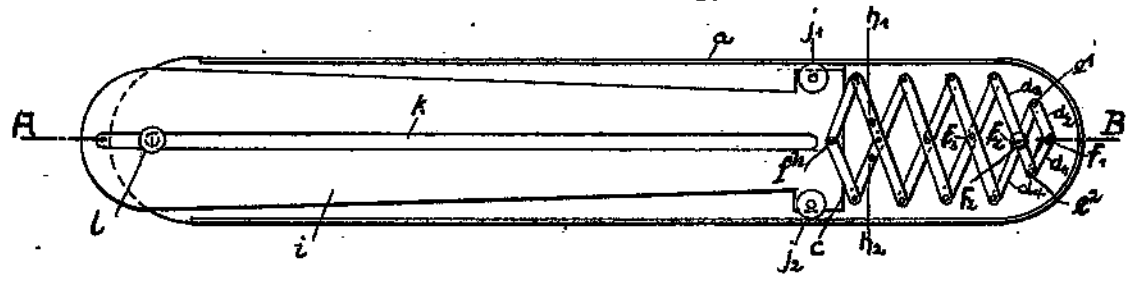


Abb. 2.



Abb. 3.

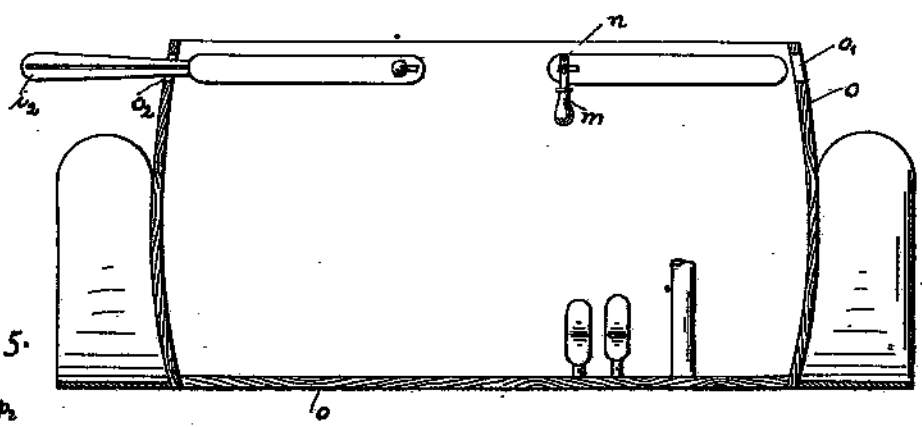


Abb. 5.

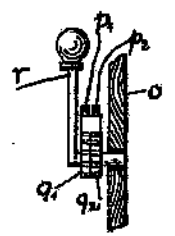


Abb. 4.

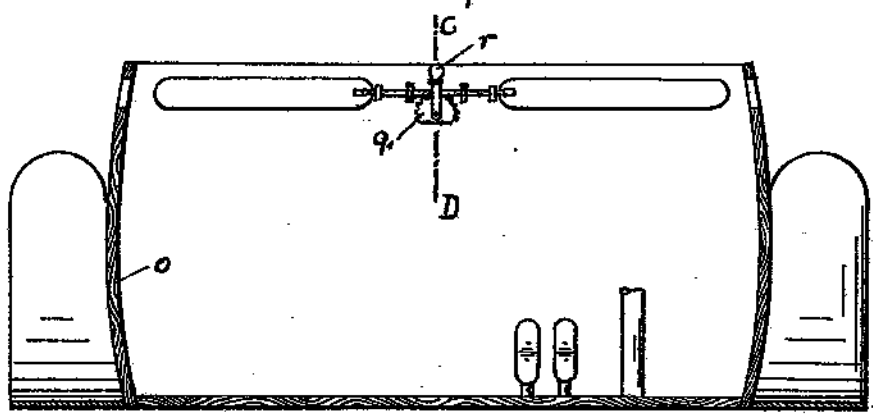


Abb. 6.

