

DANSK

PATENT

Nr.

31986.



BESKRIVELSE

MED TILHØRENDE TEGNING,

BEKENDTGJORT DEN 16. JULI 1923.

Proprietær LAURITZ MADSEN,

NYKØBING PAA SJÆLLAND.

Apparat til Anbringelse paa Vognhjul, for at det kan fastslaaes, om Vognakselmøtrikken er rigtigt tilspændt.

Patent udstedt den 6. Juli 1923, bekyttet fra den 5. December 1921.

(Klasse 63: Vogne, ogsaa Motorvogne m. m.)

Den foreliggende Opfindelse angaar et simpelt lille Apparat til Anbringelse paa Vognhjul, der løber paa Patentaksler, for at det kan fastslaaes, om Vognakselmøtrikken er rigtigt tilspændt. Dette er nemlig af ikke ringe Vigtighed, idet en for ringe Tilspænding af en Møtrik vil foranledige, at paagældende Leje fyldes med Støv, og en for stærk Tilspænding kan beskadige Lejet og gøre Vognen tung at trække.

Opfindelsen gaar nu ud paa, at man ved et simpelt, indstilleligt Værktøj kan belaste Hjulfælgen paa et enkelt Punkt.

Naar Hjulet ved en Smørebuk løftes op fra Jorden, og Apparatet spændes paa Fælgen omtrent i samme Højde som Navet, vil Hjulet, hvis Akselmøtrikken er rigtigt tilspændt, dreje sig langsomt paa Grund af Apparatets Vægt, indtil Apparatet hænger lodret under Hjulet.

Er Møtrikken spændt for stramt, vil Apparatets Vægt ikke være tilstrækkelig til at dreje det, og er Møtrikken spændt for løst, vil Hjulet dreje sig for hurtigt.

Opfindelsen gaar fremdeles ud paa en Udliggning af den Forskel i Apparatets Tyngdevirkning, som vil fremkomme ved Vognhjul med samme Fælgbredde, men med forskellig Diameter, idet Hjul med større Diameter, paa Grund af den større Kraftarm, vil dreje sig hurtigere for samme Belastning end Hjul med mindre Diameter.

Opfindelsen er fremstillet paa Tegningen, hvor

Fig. 1 og 2 viser Apparatet set henholdsvis fra oven og fra venstre Side i Fig. 1 og

Fig. 3 en Del af et Vognhjul med Apparatet anbragt paa Plads.

Apparatet bestaar af to Arme 1 og 2, der kan krydse hinanden i et Samlestykke 3, som har tilsvarende Kanaler for de to Arme. Den ene Ende af hver af de to Arme 1 og 2 er fladet ud, saa at Enderne danner to Spændekæber 4 og 5. Disse er bestemte til at gribe om Hjulfælgen 10, ved at hver af dem anbringes paa sin Side af Fælgen, hvorefter Samlestykket 3 skydes indad mod Navet, indtil de to Spændekæber 4 og 5 som en Tang klemmer om Fælgen. Denne Stilling er vist i Fig. 3. Kæben 5's ydre Ende 6 er ombøjet, som vist i Fig. 1 og 2, og paa den ombøjede Ende er om en Tap 7 drejeligt anbragt en flad, excentrisk Skive A med et Haandtag 8. Skiven A har paa Tegningen to Spændekanter 11 og 12 paa sin Omkreds, og disse Spændekanter er, paa Grund af Skiven A's excentriske Anbringelse, i forskellig Afstand fra Skiven A's Drejetap 7 saaledes at en Drejning af Skiven A 180° fra den i Fig. 2 viste Stilling, saa at Spændekanten 12 vender ind mod Spændekæben 4, vil medføre, at Armene 1 og 2 maa skydes langt mere gennem Samlestykket 3, altsaa føres til venstre i Fig. 1, for at en Fælg af samme Bredde som den ovenfor omtalte kan komme i Klemme mellem Spændekæben 4 og Skiven A's Spændekant 12. Dette vil medføre, at Afstanden fra Enden af Spændekæberne 4 og 5 til Samlestykket 3 nu

vil blive væsentlig større, end naar Fælgen 10 indspændes umiddelbart mellem de to Kæber uden Brug af Skiven *A*'s Spændekanter eller med Brug af Spændekanten 11.

Apparatet paasættes Fælgen paa den i Fig. 3 viste Maade, idet de to Arme 1 og 2 skydes tilbage i Samlestykket 3, indtil Spændekæberne 4 og 5 spænder om Hjulfælgen 10 i Højde med Navet.

Er Møtrikken rigtigt tilspændt, vil Hjulet dreje sig langsomt, indtil Apparatet hænger under Navet, som før forklaret.

Nu er Forholdet imidlertid oftest det, at en firhjulet Vogns to bageste Hjul vel har samme Fælgbredde, men væsentlig større Diameter end Forhjulene, og hvis det tunge Samlestykke 3 i begge Tilfælde anbragtes i samme Afstand fra Hjulfælgen, vilde det større Baghjul for samme Tilspændingsgrad dreje sig hurtigere end Forhjulet. For at denne Forskel kan udlignes, er der paa den ombøjede Ende 6 af Spændekæben 5 anbragt den nævnte Excenterskive *A* med de to Spændekanter 11 og 12.

Skal Apparatet anvendes paa et Baghjul, spændes det fast om Fælgen, som vist i Fig. 3, idet Delene er samlede, som vist i Fig. 1 og 2. Fælgen vil komme i Klemme mellem Spændekæben 4 paa den ene Side og Spændekæben 5 og Kanten 11 paa den anden Side, og Samlestykket skydes ned mod Fælgen, indtil Apparatet er spændt saa fast om Fælgen, at det kan hænge som vist i Fig. 3.

Prøves dernæst et mindre Forhjul, vil Apparatet, hvis det paasættes paa samme Maade, foranledige en langsommere Drejning selv med rigtig Tilspænding af Akselmøtrikken, fordi Forhjulets Diameter er mindre end Baghjulets.

For at denne Ulempe kan ophæves, drejes Skiven *A* 180° fra den i Fig. 2 viste Stilling, saa at Fælgen nu kommer i Klemme mellem Kæben 4 og Kanten 12, idet Samlestykket 3 da maa skydes et Stykke udad paa Armene 1 og 2, da disses Spændekæber nu skal have større indbyrdes Afstand.

Herved kommer Apparatets Tyngdepunkt saa meget længere ud fra Hjulets Drejeakse, som der svarer til Hjulets mindre Diameter, og det mindre Forhjul vil derfor, hvis Møtrikken er rigtigt tilspændt, dreje sig lige saa hurtigt som det større Baghjul.

Patentkrav.

1. Apparat til Anbringelse paa Fælgen af et i en Smørebuk eller paa anden Maade fra Jorden løftet, frit drejeligt Vognhjul for at det kan fastslaaes, om Akselmøtrikken er rigtigt tilspændt, kendetegnet ved et Samlestykke 3 med hinanden krydsende Kanaler for to med Spændekæber 4 og 5 forsynede forskydelige Arme 1 og 2, der, ved at forskydes i Samlestykket, kan bringes til at spænde om Fælgen, saa at Apparatet, naar det er fastspændt til Fælgen omtrent i Højde med Navet, ved sin Vægt vil dreje Hjulet, indtil Apparatet hænger lodret under Navet, idet man af den Hastighed, med hvilken Hjulet drejer sig, kan skønne, om Akselmøtrikken er rigtigt tilspændt.

2. Ved et Apparat af den i Krav 1 angivne Art den Anordning, at den ene af Spændekæbernes Ende, f. Eks. Kæben 5's Ende 6, er ombøjet og har en om en Tap 7 drejelig excentrisk Skive *A* med een eller flere Spændekanter, paa Tegningen Spændekanterne 11 og 12, der kan drejes ind mod den anden Spændekæbe 4, saa at Fælgen 10, i Stedet for at blive klemt umiddelbart mellem Kæberne 4 og 5, nu vil blive klemt mellem Kæben 4 og den ene eller den anden af Spændekanterne 11 og 12, hvilket medfører, at Afstanden fra Enden af Spændekæberne 4 og 5 til Samlestykket 3 bliver større for en given Fælgbredde end, naar Fælgen indspændes umiddelbart mellem Kæberne 4 og 5, alt, for at Vægtens Afstand fra Navet skal kunne ændres ved Apparatets Anvendelse paa Hjul med forskellig Diameter, men med samme Fælgbredde.

Henhører til Beskrivelsen af
Dansk Patent N^o 31986

