

Zusatzpatent zum Patent: —

Kl.: 63 b, 24

Anmeldetag: 11. XII. 1963 (WP 63 b / 101 898)

Priorität: —

IPK.: B 62 b

Ausgabetag: 15. XII. 1964

DK.:

Erfinder zugleich Inhaber:

Heinz Nestler, Flöha  
Herbert Köhler, Flöha  
Richard Seidler, Niederwiesa  
Fritz Herrmann, Niederwiesa

## Rennrodell

1

Die Erfindung betrifft einen Rennrodell, dessen Oberbau durch große Beweglichkeit und Elastizität eine gute Anpassung der Kufen an die Bodenverhältnisse gewährleistet.

Es sind bereits Rennrodell bekannt, bei denen man, um sie lenkfähig zu machen und eine gewisse Elastizität der Kufen zu erreichen, den vorderen Querholm durch ein in der Mitte gelegenes längsachsiges Gelenk mit dem vorderen Bock verbunden hat.

Um aber auch eine notwendige längsverschiebbare Beweglichkeit der Holme zu erreichen, werden diese am vorderen Kufenende und am hinteren Querholm mit Schlitzeln versehen, in die Zapfen der vorderen Kufe und Schrauben des hinteren Querholmes eingreifen.

Ferner wurde bereits vorgeschlagen, die Elastizität der Längsholme durch Verringerung ihrer Durchmesser zu erhöhen. Die entsprechende Bruchfestigkeit, die durch die Verringerung des Durchmessers gemindert wird, sollte dadurch wieder erreicht werden, indem die Längsholme bis zur vorderen Mitte durch ein eingelagertes Stahlband versteift werden.

Ständige Bemühungen wurden bei den bekannten Rennrodellen unternommen, die Stoßerschütterungen auf die Sitzfläche zu mindern. Es wurden deshalb statt der üblichen Holzleisten zweckmäßigerweise Gurte zwischen vorderen und hinteren Bock genagelt.

Die bekannten Rennrodell haben jedoch den Nachteil,

2

daß sie eine begrenzte Beweglichkeit des Anhebens der linken oder rechten Kufe aufweisen.

Diese begrenzte Beweglichkeit gewährleistet kein einwandfreies Steuern des Rennrodells, da sich die Kufen nicht ungehindert den entsprechenden Bahnverhältnissen anpassen können.

Durch den erhöhten Kraftaufwand, der erforderlich ist, den Schlitten bei hohen Geschwindigkeiten zu steuern und in der Bahn zu halten, des weiteren durch die verschiedenartige Beschaffenheit der Rennbahnen, wird der Längsholm überansprucht und die Bruchsicherheit vor allem auch durch das Anbringen der Längsschlitzeln gemindert.

Das Erhöhen der Bruchsicherheit des Längsholmes durch Verstärken mittels Stahlband hat wiederum eine Herabminderung der Beweglichkeit zur Folge.

Auch die Verwendung von genagelten Gurten erfüllt bei den bekannten Rennrodellen nicht den Zweck, Stoßerschütterungen aufzufangen, da ja die genagelten Gurte unmittelbar auf dem vorderen oder hinteren Bock bzw. Querholm genagelt sind und die Erschütterungen direkt auf die Sitzfläche übertragen werden. Nachteilig wirkt sich bei diesen Sitzen ferner aus, daß durch den Einfluß von Feuchtigkeit oder Wärme sich die Spannung der Sitzfläche verändert. Das beeinflusst die Fahrsicherheit, da bereits die geringste Veränderung der Spannung eine Veränderung der Lage des Gewichtes zur Folge hat und die Fliehkraft bei den hohen Geschwindigkeiten sich

verändert, so daß der Benutzer durch ständige Veränderung der Lage zu erhöhten Kraftanstrengungen gezwungen wird.

Ferner gestatten die bekannten Rennrodels auf Grund der obengenannten Befestigungsart der Holme kein schnelles Auswechseln gebrochener Holme.

Es ist deshalb ein ständig größer werdendes Bedürfnis geworden, diesen Nachteilen zu begegnen und einen Rennrodels zu schaffen, dessen Oberbau trotz hoher Elastizität bei größter Belastung bruchsicher ist, dessen Holme schnell auswechselbar sind und dessen Kufen eine große Beweglichkeit aufweisen.

Ferner besteht ein Bedürfnis darin, dem Benutzer des Rennrodels die Möglichkeit zu geben, den genagelten Gurtsitz je nach Bedarf nachzuspannen.

Der Erfindung liegt deshalb die Aufgabe zugrunde, druckfeste elastische und auswechselbare bewegliche Holme mit dem Oberbau derart zu verbinden, daß eine hohe Gestellelastizität erreicht wird, damit sich die Kufen den Bahnverhältnissen anpassen.

Ferner ist es Aufgabe der Erfindung, Stoßerschütterungen auf die Sitzfläche abzufangen, um damit die Sicherheit des Benutzers zu erhöhen sowie die Möglichkeit zu schaffen, die Sitzfläche nach Bedarf nachstellen zu können. Erfindungsgemäß wird dies dadurch erreicht, daß der hintere Stahlbock mit aufgeschweißten Halterungen in Form von gekreppten Laschen versehen wird, die durch eine Stellschraube nachgestellt werden können und einen elastischen Holm, vorzugsweise aus Glasfaser, fest umschließen.

Im Gegensatz zum hinteren Stahlbock sind auf dem vorderen Stahlbock Halterungen aufgeschweißt für den elastischen Holm, die an ihrem Ende als geschlossener Ring ausgebildet sind. Der geschlossene Ring umschließt lose den elastischen Holm, der am vorderen Kufenende ebenfalls lose in Ösen mündet.

Um Stoßerschütterungen abzufangen, werden der hintere und vordere Stahlbock mit Schaumstoffpolster versehen, das mittels eines endlosen Gurtes um die Stahlböcke herum eingeflochten wird.

Der Gurt selbst weist an seinem Ende mehrere Ösen auf und kann beliebig mittels einer Befestigungsschraube am vorderen Stahlbock nachgestellt werden.

Um die Griffsicherheit an den elastischen Holmen zu erhöhen, werden diese an ihrem Ende vorzugsweise mit Gummigriffen versehen.

Durch die Erfindung wird eine große Gestellelastizität erreicht, ohne daß dadurch die Spursicherheit und Lenkfähigkeit gemindert wird. Die elastischen Holme können sich frei in den geschlossenen Ringen und Ösen bewegen, so daß die Kufen sich unabhängig voneinander verschiedenen Bahnverhältnissen anpassen können.

Die Erfindung gestattet auch ein leichtes und schnelles Auswechseln der Holme und fängt durch die Schaumstoffpolster alle Erschütterungen ab.

Die Erfindung soll nachstehend an einem Ausführungsbeispiel näher erläutert werden.

In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1: die Hinteransicht des Rennrodels,

Fig. 2: die Vorderansicht des hinteren Stahlbockes mit gekreppter Lasche und Schaumstoffpolster,

Fig. 3: die Vorderansicht des vorderen Stahlbockes mit aufgeschweißten Halterungen als geschlossene Ringe und Schaumstoffpolster,

Fig. 4: eine Seitenansicht des Rennrodels.

Durch die am vorderen Ende der Kufen befestigten Ösen 9 und durch die geschlossenen Ringe 4 des vorderen Bockes 2 werden die elastischen Holme 8 vorzugsweise aus Glasfaser lose eingeschoben. Danach werden durch Lösen der Befestigungsschrauben, 11 die gekreppten Laschen 3 geöffnet und der elastische Holm 8 eingelegt.

Die elastischen Holme 8 werden an dieser Stelle mit dem hinteren Stahlbock 1 durch Festdrehen der Befestigungsschraube 11 fest verbunden. Die Kanten, die infolge des Aufschweißens der gekreppten Laschen 3 und Ringe 4 entstehen, werden durch Schaumstoffpolster 5, die auf dem vorderen und hinteren Stahlbock 2; 1 liegen, abgedeckt.

Ihre Festigkeit erhalten die Schaumstoffpolster 5 dadurch, daß sie mit einem endlosen Gurt 6 um den hinteren und vorderen Stahlbock 1; 2 eingeflochten werden. An seinem Ende weist der Gurt 6 Ösen auf, die in die Stellschraube 7 des vorderen Bockes 2 je nach gewünschter Sitzspannung eingeschraubt werden.

Da die elastischen Holme 8 bekanntlich nicht griffig genug sind, um ein einwandfreies Lenken des Rennrodels zu gewährleisten, werden sie an ihrem Ende mit Gummigriffen 10 versehen.

#### Patentansprüche:

1. Rennrodels mit beweglichen Kufen, dadurch **gekennzeichnet**, daß auf dem hinteren Stahlbock (1) gekreppte Laschen (3) durch eine Befestigungsschraube (11) verstellbar angeordnet sind und als einzige starre Halterung dienen für elastische Holme (8), vorzugsweise aus Glasfaser, die ferner durch Halterungen mit einem geschlossenen Ring (4) am vorderen Stahlbock (2) und Ösen (9) an dem vorderen Ende der Kufen beweglich eingeführt sind.

2. Rennrodels mit beweglichen Kufen nach Anspruch 1, dadurch **gekennzeichnet**, daß Schaumstoffpolster (5) die vorstehenden Kanten der gekreppten Laschen (3) und Ringe (4) abdecken und durch einen endlosen Gurt (6) mit den Stahlböcken (1; 2) verbunden sind und der Gurt (6) durch eine Stellschraube (7) des vorderen Bockes (2) nachspannbar angeordnet ist.

3. Rennrodels mit beweglichen Kufen nach Anspruch 1 und 2, dadurch **gekennzeichnet**, daß die elastischen Holme (8) am Ende Gummigriffe (10) aufweisen.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

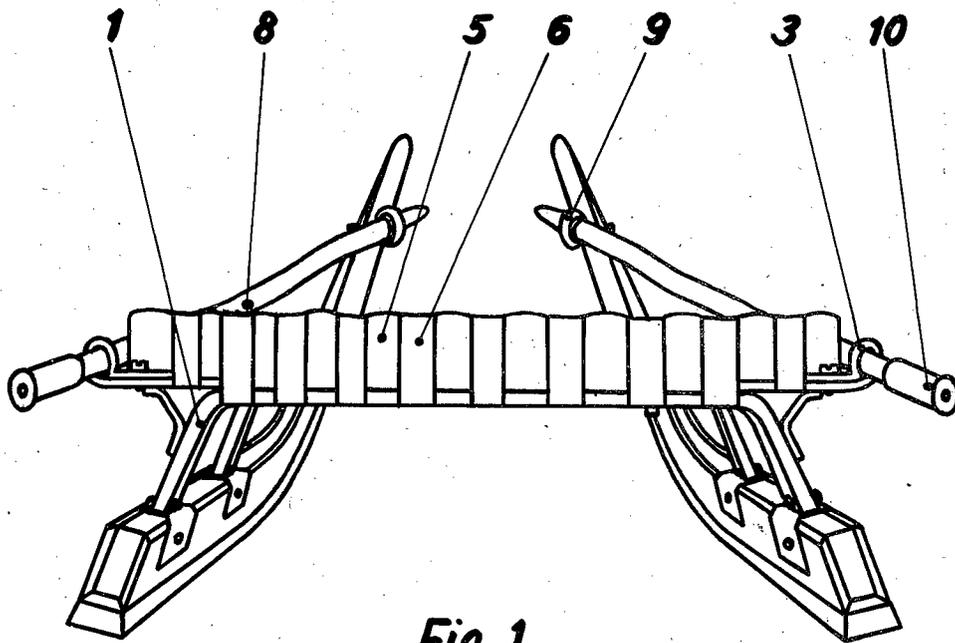


Fig. 1

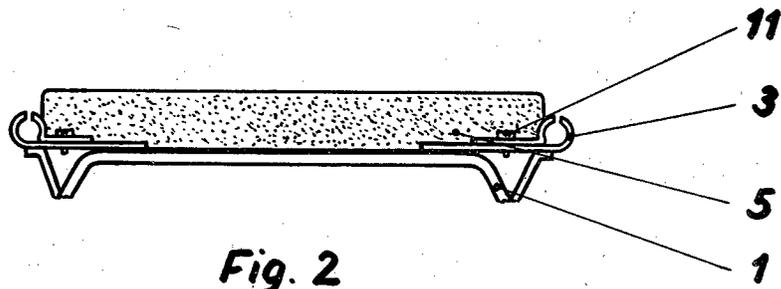


Fig. 2

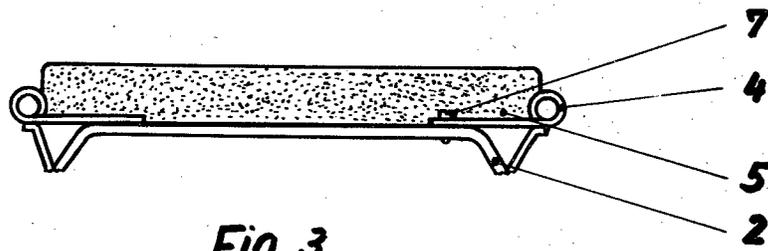


Fig. 3

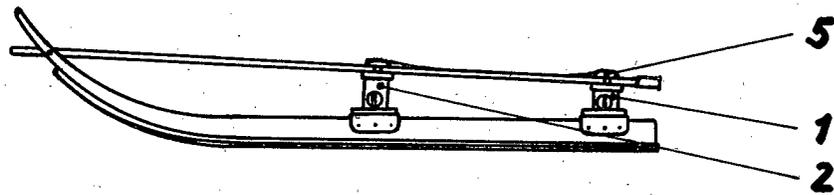


Fig. 4