

Bekanntgemachte und ausgelegte Anmeldung

(§ 30 des Patentgesetzes)

63c, 48. P 4862. Erf.: Ferdinand Porsche, Stuttgart. Anm.: Porsche Konstruktionen G.m.b.H., Stuttgart-Zuffenhausen. | Lenkrad, insbesondere für Kraftfahrzeuge. 27. 12. 50. (T. 6; Z. 2)

Vorlage nicht besser kopierfähig

- Auszug aus der Umschreib.-Verfügung
- 1 Antrag
- Antrag mit Prioritätserklärung
- Antrag mit Niederlegungserklärung
- Vollmacht (die z. Zt. der Bekanntmachung gültige)
- Prioritätserklärung
- Niederlegungserklärung
- Aktenvermerk über die Niederlegung
- 1 Erfinderbenennung
- Aktenvermerk über Nichtnennung des Erfinders
- Aktenvermerk über die Nachholung der Erfinderbenennung
- Prioritätsbelege
- Einleitung
- 1 Beschreibung
- Nachtrag
- 7 Ansprüche
- 2 Zeichnungen
- Gutachten
- Tafel
- Modell - Proben

11. 10. 51

P 4862 II / 63 c
(Aktenzeichen)

~~München~~
Berlin

G 97

Stuttgart-Zuffenhausen, den 23. Dezember 1950

An das
Deutsche Patentamt

München - 26

Museumsinsel 1

Hiermit melden wir, die Firma

Porsche Konstruktionen GmbH.,
Stuttgart-Zuffenhausen, Schwieberdinger Str. 141,

die in den Anlagen beschriebene Erfindung an und beantragen für
sie die Erteilung eines Patentes.

Zugleich beantragen wir, falls die Patentanmeldung ohne Erteilung
eines Patentes erledigt wird, die Eintragung in die Gebrauchsmuster-
Rolle (Gebrauchsmuster-Hilfsanmeldung). Die hierfür erforderlichen
zusätzlichen Unterlagen sind beigelegt.

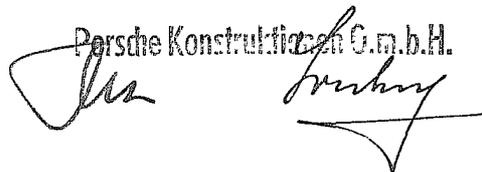
Die Bezeichnung lautet:

"Lenkrad, insbesondere für Kraftfahrzeuge".

Die Patent-Anmeldegebühr mit DM 25.-- und die Gebühr für die Ge-
brauchsmuster-Hilfsanmeldung mit DM 7.50 werden unverzüglich auf
das Postscheckkonto München 70191 des Deutschen Patentamtes einge-
zahlt, sobald das Aktenzeichen bekannt ist.

Es wird gebeten, die Bekanntmachung auf die Dauer von sechs
Monaten auszusetzen.

Von diesem Antrag und allen Anlagen haben wir Abschriften zurück-
behalten.

Porsche Konstruktionen G.m.b.H.


Es liegen bei:

- 1) 3 weitere Stücke dieses Antrages
- 2) 4 gleichlautende Beschreibungen
mit je sieben Patentansprüchen
- 3) 4 Zeichnungspausen G 97/I,
4 " " G 97/II,
(vorschriftsmäßige Zeichnungen
werden nachgereicht),
- 4) 2 Erfinderbenennungen
- 5) 2 vorbereitete Empfangsbescheinigungen
auf freigemachter Postkarte.

Einschreiben!

In 2 Stücken, je auf besonderem Blatt einzureichen.

Benennung des Erfinders¹

Der unterzeichnete Anmelder der Erfindung
(Vollständige Bezeichnung)

"Lenkrad, insbesondere für
Kraftfahrzeuge",
(G 97)

unter dem amtlichen Aktenzeichen _____
(wenn bereits bekannt)

benennt hiermit als Erfinder:

Vor- und Zuname:
(Bei Frauen auch Familien-
stand und Geburtsname)

Herr Ferdinand Porsche

Beruf:

Ingenieur (Gesellschafter der Firma)

Wohnort: ~~Stuttgart-N~~ Wohnung: ~~Feuerbacher Heide~~ ~~Str. Platz~~ Nr. ~~48~~

Der Unterzeichnete versichert, daß seines Wissens weitere Personen an der Erfindung nicht beteiligt sind.

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, daß das Recht auf das Patent durch
Gesellschafter-Vertrag vom 29.11.49.

an ihn gelangt ist².

~~Stuttgart-Zuffen-~~, den ~~23.~~ Dezember ~~1950~~
~~hausen,~~

¹ Die Benennung muß auch erfolgen, wenn der Anmelder selbst der Erfinder ist.

² Durch Vertrag, Erbschaft usw. Nur auszufüllen, wenn der Anmelder nicht oder nicht allein der Erfinder ist.

Ferdinand Porsche
Porsche Konstruktionen G.m.b.H.
Werbung

(Eigenhändige Unterschrift des Anmelders oder der Anmelderin.
Keine Beglaubigung.)

M.

(Bei Nicht- oder späterer Verwendung hier abtrennen)

(Will der Erfinder nach außen nicht als solcher bekanntgegeben werden [§ 36 Abs. 1 Satz 3 PG.], so empfiehlt es sich, den folgenden Antrag möglichst bald, etwa zusammen mit der obigen Benennung, dem Deutschen Patentamt einzureichen.)

Ich — Wir beantrage — hiermit, nach außen nicht als Erfinder bekanntgegeben zu werden³.

Bezeichnung der Erfindung:

Amtliches Aktenzeichen: _____
(wenn bereits bekannt)

³ Der Antrag kann jederzeit widerrufen werden. Ein Verzicht des Erfinders auf Nennung ist ohne rechtliche Wirksamkeit.

(Unterschrift des Erfinders oder der Erfinder)



P a t e n t a n m e l d u n g .

Porsche Konstruktionen GmbH.,
Stuttgart-Zuffenhausen, Schwieberdinger Str. 141

Lenkrad, insbesondere für Kraftfahrzeuge.

Die Erfindung bezieht sich auf ein Lenkrad, insbesondere für Kraftfahrzeuge.

Beim Ein- und Aussteigen in Kraftfahrzeuge ist infolge der Beengtheit des Raumes das Lenkrad, wenn es für das Fahren selbst in günstiger Lage angeordnet ist, hinderlich.

Um das Lenkrad bei solchen Bewegungen aus dem Weg zu bringen, ist gemäß der Erfindung die Lenkradnabe mit den Speichen gelenkig verbunden und alle oder nur ein Teil der Gelenke ausklinkbar gemacht. Dabei werden die Gelenke durch unter Federdruck stehende, in der Radnabe geführte Sperriegel in wirksamer Lage gehalten. Das Lenkrad kann durch Ausklinken von einem oder mehreren Gelenken leicht umgeklappt werden. Ebenso ist es möglich, das Lenkrad samt den Speichen durch Ausklinken aller Gelenke ganz abzunehmen. An Bauteilen wird eingespart, wenn die Radnabe an den Befestigungsstellen für die Speichen hakenartige Lager bildet. Die Speichenenden sind gabelförmig ausgebildet und in den hakenartigen Lagern ruhen die Gelenkzapfen. Die Speichenenden können auch Gelenkkugeln tragen, die in Kugelpfannen gelagert sind. Dabei ist es vorteilhaft, wenn die Sperriegel Drücker zur Betätigung derselben aufweisen, welche gleichzeitig als Gleitbahn für die Ge-

lenke

lenke beim Ein- und Ausklinken dienen. Um ein unbeabsichtigtes Ausklinken sofort bemerkbar zu machen, sind Kontaktstücke vorgesehen, welche bei eingedrückten Sperriegeln ein Warnelement in Tätigkeit setzen.

In den Zeichnungen, welche eine beispielsweise Ausführung der Erfindung veranschaulichen, zeigen:

- Fig. 1 ein Lenkrad nach der Erfindung in Draufsicht,
- Fig. 2 einen Schnitt nach der Linie II-II der Fig. 1,
- Fig. 3 einen Schnitt nach der Linie III-III der Fig. 2,
- Fig. 4 einen der Fig. 2 ähnlichen Schnitt einer anderen Ausführungsform,
- Fig. 5 einen Schnitt nach der Linie V-V der Fig. 4,
- Fig. 6 einen Teilschnitt einer weiteren Ausführungsform und
- Fig. 7 einen Schnitt nach der Linie VII-VII der Fig. 6.

Das Lenkrad besteht aus einer Nabe 1, den Speichen 2 und dem Lenkradkranz 3. Auf der Nabe ist in bekannter Weise ein Knopf 4 zur Betätigung des Signalhorns angeordnet.

In den Ausführungen nach den Fig. 1 bis 3 weist die Nabe 1 Schlitze 5 und 6 sowie Lager 7 für die Gelenke auf. Die Lager besitzen einen haken- oder rinnenartigen Querschnitt. An den Speichenenden sind Gabeln 8 befestigt. In den Zinken der Gabeln sind Gelenkbolzen 9 angeordnet, welche durch Sperriegel 10 in die Lager 7 gepreßt werden. Die Sperriegel sind in Schlitzen 11 der Nabe gleitbar gelagert und werden durch eine Druckfeder 12 nach außen gedrückt. Zweckmäßig wird die Feder in Bohrungen 13 der Sperriegel gelagert. Am äußeren Ende weist jeder der flachen Sperrriegel einen Drücker 14 auf, durch welchen diese von Hand aus

nach

- 3 -

nach einwärts gedrückt werden können.

Über eine Leitung 15 können Kontaktstücke 16 mit dem elektrischen Stromkreis des Signalhorns verbunden sein. Die Kontaktstücke sind so angeordnet, daß beim Zurückdrücken einer der Sperriegel das innere Ende desselben auf das Kontaktstück gepreßt wird und den Stromkreis des Signalhorns schließt, wodurch ein Warnsignal ertönt. Diese Einrichtung dient dazu, um unbeabsichtigtes Ausklinken der Gelenke sofort bemerkbar zu machen. Da es unwesentlich ist, in welcher Weise der Fahrer gewarnt wird, können auch andere Warnsignale verwendet werden. So kann beispielsweise auf ähnliche Weise ein Warnlämpchen zum Aufleuchten gebracht werden. Es kann auch mit Hilfe eines Magnetschalters der Zündstromkreis der Antriebsmaschine unterbrochen werden, um ein Weiterfahren dann zu verhindern, wenn das Lenkrad umgeklappt wird oder einer der Sperriegel unbeabsichtigt betätigt wird.

Soll das Lenkrad umgeklappt werden, so drückt der Fahrer vorzüglich auf die mit Bezug auf Fig. 3 beiden unteren Drücker 14. Dadurch werden entgegen dem Druck der Feder 12 die entsprechenden Sperriegel 14 nach innen gepreßt, wodurch die Gelenkzapfen 9 durch Schwenken des Lenkrades aus ihren Lagern 7 gebracht werden. Das Lenkrad wird dabei um den oberen Gelenkzapfen 9 mit Bezug auf Fig. 3 gedreht. Die Drücker sind dabei so ausgebildet, daß durch Bewegen des Lenkrades zurück in die Normallage die Gelenkbolzen an der Außenseite des Drückers gleiten und den Sperriegel nach innen verschieben, so daß die Gelenkbolzen wieder zum Einklinken gebracht werden, ohne daß der Sperriegel von Hand aus zurückgedrückt werden muß. Wenn das Lenkrad ganz abgenommen werden soll,

dann

dann werden sämtliche Sperriegel durch die Drücker nach innen gepreßt.

In der Ausführung nach Fig. 4 werden anstelle der geschlitzten Ringfeder in der Nabe 1' und den angelenkten Sperrriegeln 10' gelagerte Schraubendruckfedern 12' benutzt. Die Stirnflächen 17 der Riegel halten die Gelenkbolzen 9' in ihren Lagern 7' fest. Die äußeren Seitenflächen der Sperrriegel dienen als Drücker und gleichzeitig als Laufbahn für die Gelenkbolzen, wenn das Lenkrad umgeklappt wird. Auch hier sind Kontaktstücke 16' zur Betätigung von Warnsignalen angeordnet. Um den Kontakt herzustellen, tragen die Riegel 10' Kontaktstifte 18. Das Umklappen des Lenkrades geschieht dabei in gleicher Weise wie in der Ausführung nach den Fig. 1 bis 3.

Bei den beschriebenen Ausführungen müssen mindestens zwei der Gelenke ausgeklinkt werden, um das Lenkrad umklappen zu können. In den Fig. 6 und 7 ist eine Ausführung gezeigt, in welcher auch beim Ausklinken nur eines Gelenkes das Lenkrad verschwenkt werden kann. Es werden Kugelgelenke verwendet. Am Ende der Speichen 2'' sind Kugelbolzen 9'' befestigt, welche in Kugelpfannen 7'' der Nabe 1'' durch Sperriegel 10'' gehalten werden. Die übrige Anordnung ist, soweit sie nicht aus den Fig. 6 und 7 ersichtlich ist, die gleiche wie in den beschriebenen Ausführungen. Durch Ausklinken von einem oder zweier Gelenke ist das Lenkrad umklappbar, durch Ausklinken aller Gelenke abnehmbar.

Soll das Lenkrad nur umklappbar, aber nicht entfernbar angeordnet sein, dann können eines oder nach der Ausführung der Fig. 6 und 7 auch zwei Gelenke nicht ausklinkbar gemacht werden.

Die

Die Erfindung ist nicht auf eine Anordnung mit drei Lenkradspeichen beschränkt, sondern ist sinngemäß auch auf Lenkräder mit anderer Speichenzahl anwendbar.

Patentansprüche.

P a t e n t a n s p r ü c h e .

1.) Lenkrad, insbesondere für Kraftfahrzeuge, dadurch gekennzeichnet, daß die Lenkradnabe mit den Speichen gelenkig verbunden ist und alle oder ein Teil der Gelenke ausklinkbar sind.

2.) Lenkrad nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Gelenke durch unter Federdruck stehende, in der Radnabe geführte Sperriegel in wirksamer Lage gehalten werden.

3.) Lenkrad nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Radnabe an den Befestigungsstellen für die Speichen hakenartige Lager bildet.

4.) Lenkrad nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Speichenenden gabelförmig ausgebildet sind und in den hakenartigen Lagern ruhende Gelenkzapfen tragen.

5.) Lenkrad nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Speichenenden je eine Gelenkkugel tragen, die in Kugelpfannen gelagert sind.

6.) Lenkrad nach Anspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Sperriegel Drücker zur Betätigung derselben aufweisen, welche gleichzeitig als Gleitbahn für die Gelenke beim Ein- und Ausklinken dienen.

7.) Lenkrad nach Anspruch 2, gekennzeichnet durch Kontaktstifte, welche bei eingedrücktem Sperriegel ein Warnelement in Tätigkeit setzen.

Fig. 2

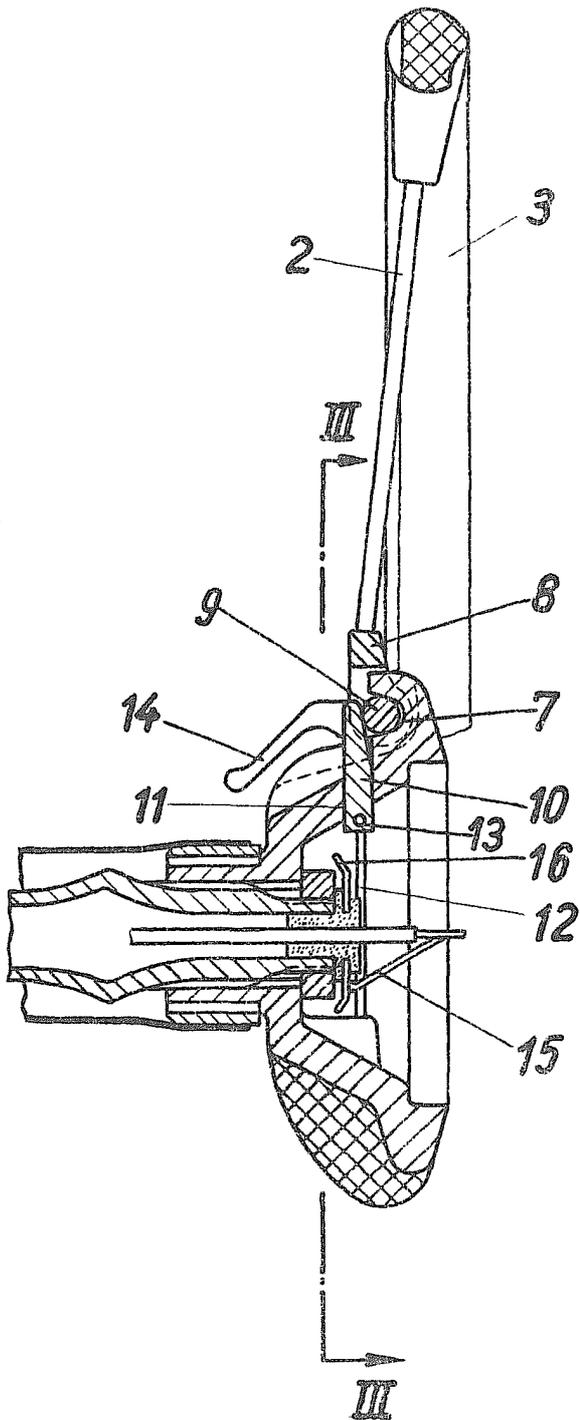


Fig. 6

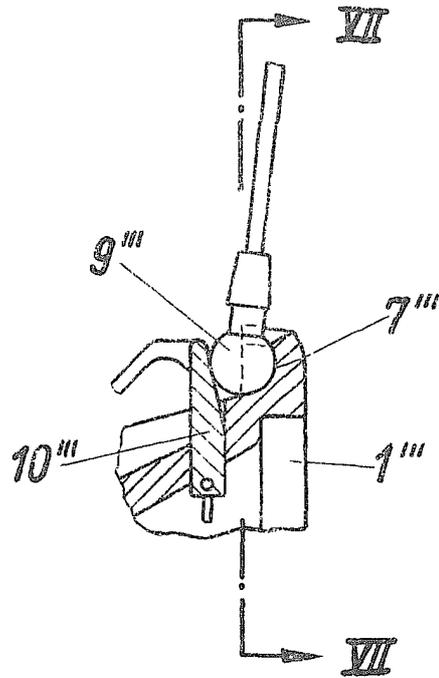


Fig. 7

