

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 50348/2016
(22) Anmeldetag: 19.04.2016
(43) Veröffentlicht am: 15.11.2017

(51) Int. Cl.: **B60C 27/08** (2006.01)

(56) Entgegenhaltungen:
EP 2258566 A1
EP 0093688 A2
AT 7811 U1
EP 0088043 A1
US 2149342 A

(71) Patentanmelder:
pewag Schneeketten GmbH & Co KG
9371 Brückl (AT)

(72) Erfinder:
Schmid Karl Ing.
8580 Köflach (AT)

(74) Vertreter:
Patentanwaltskanzlei Matschnig & Forsthuber
OG
WIEN (AT)

(54) **Kette zur Montage an einem Fahrzeugreifen**

(57) Eine Kette (1) zur Montage an einem Fahrzeugreifen, insbesondere Gleitschutzkette, mit einem Kettennetz (2), welches im montierten Zustand der Kette zumindest auf der Lauffläche (3) eines Fahrzeugreifens angeordnet ist und eine Anzahl von Kettensträngen (5, 6) aufweist, die jeweils aus einer Anzahl von Kettengliedern (8) mit je im Wesentlichen geraden und zueinander parallelen Längsschenkeln (8s) gebildet sind und die an ihren Enden miteinander durch Verbindungselemente (7), insbesondere Verbindungsringe, verbunden sind und die Kettenglieder (8) der Kettenstränge (5, 6) im montierten Zustand der Kette (1) auf der Lauffläche (3) aufliegend in abwechselnd positivem und negativem Winkel ($+\alpha$, $-\alpha$) in Bezug auf die Lauffläche (3) schräg gestellt sind, wobei die Verschleißelemente als Verschleißstege (9) ausgebildet sind, welche mit Kettengliedern (8) des Kettennetzes (2) fest verbunden sind und die sich parallel zu den Längsschenkeln (8s) der Kettenglieder erstrecken.

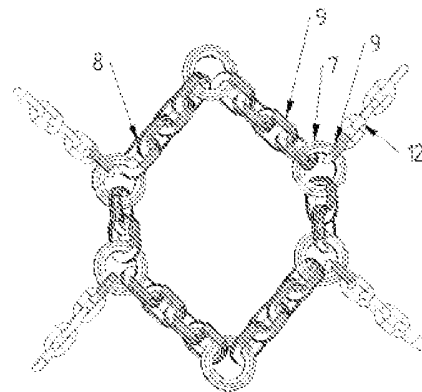


Fig. 1a

ZUSAMMENFASSUNG

Eine Kette (1) zur Montage an einem Fahrzeugreifen, insbesondere Gleitschutzkette, mit einem Kettennetz (2), welches im montierten Zustand der Kette zumindest auf der Lauffläche (3) eines Fahrzeugreifens angeordnet ist und eine Anzahl von Kettensträngen (5, 6) aufweist, die jeweils aus einer Anzahl von Kettengliedern (8) mit je im Wesentlichen geraden und zueinander parallelen Längsschenkeln (8s) gebildet sind und die an ihren Enden miteinander durch Verbindungselemente (7), insbesondere Verbindungsringe, verbunden sind und die Kettenglieder (8) der Kettenstränge (5, 6) im montierten Zustand der Kette (1) auf der Lauffläche (3) aufliegend in abwechselnd positivem und negativem Winkel ($+\alpha$, $-\alpha$) in Bezug auf die Lauffläche (3) schräg gestellt sind, wobei die Verschleißelemente als Verschleißstege (9) ausgebildet sind, welche mit Kettengliedern (8) des Kettennetzes (2) fest verbunden sind und die sich parallel zu den Längsschenkeln (8s) der Kettenglieder erstrecken.

Fig. 1a und 3

KETTE ZUR MONTAGE AN EINEM FAHRZEUGREIFEN

Die Erfindung betrifft eine Kette zur Montage an einem Fahrzeugreifen, insbesondere Gleitschutzkette, mit einem Kettennetz, welches im montierten Zustand der Kette zumindest auf der Lauffläche eines Fahrzeugreifens angeordnet ist und eine Anzahl von Kettensträngen aufweist, die jeweils aus einer Anzahl von Kettengliedern mit je im Wesentlichen geraden und zueinander parallelen Längsschenkeln gebildet sind und die an ihren Enden miteinander durch Verbindungselemente, insbesondere Verbindungsringe, verbunden sind und die Kettenglieder der Kettenstränge im montierten Zustand der Kette auf der Lauffläche aufliegend in abwechselnd positivem und negativem Winkel in Bezug auf die Lauffläche schräg gestellt sind, wobei den Kettengliedern Verschleißelemente zugeordnet sind.

Bei erfindungsgemäßen Ketten, die insbesondere als Reifenketten oder Gleitschutzketten zum Einsatz kommen, kann das Laufnetz zur Gänze als Kettennetz ausgebildet sein oder nur zum Teil. Ketten dieser Art sind aus dem Stand der Technik bekannt. Beispielsweise beschreibt AT 511 844 B1 der Anmelderin eine Kette, in der das Laufnetz zur Gänze als Kettennetz ausgebildet ist, wobei die Kettenglieder der Kettenstränge abwechselnd auf der Lauffläche stehen oder über der Lauffläche liegend orientiert sind.

Bei dieser herkömmlichen Anordnung übertragen hauptsächlich die stehenden Glieder die Kräfte auf den Untergrund und sind für die Traktion zuständig. Bei Gebrauch nützen sich daher in erster Linie diese stehenden Glieder ab, sodass der Verschleiß bei den stehenden Kettengliedern die Lebensdauer der Kette bestimmt, während die liegenden Kettenglieder nur geringem Verschleiß unterworfen sind. Die liegenden Kettenglieder stellen Bindeglieder dar, die kaum Verschleißfunktion haben.

In dieser Beziehung ergibt sich beim Einsatz einer Reifenkette der eingangs genannten Art eine Verbesserung, da es zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Verschleißes kommt, wobei zusätzliche Verschleißelemente die Lebensdauer der Kette erhöhen können. Aus der DE 856107 C geht eine solche Kette hervor, bei welcher die im Bereich der Lauffläche liegenden Kettenglieder je einen frei drehbaren Verschleißring tragen. Abgesehen von der komplizierten Herstellung einer solchen Kette ist die Greifwirkung auf Grund der theoretisch nur

punktförmigen Auflage der Verschleißringe besonders bei einer festen und glatten Bodenbeschaffenheit nur gering.

Es ist eine Aufgabe der Erfindung, diese Nachteile zu beseitigen.

Diese Aufgabe wird durch eine Kette der eingangs genannten Art gelöst, bei welcher erfindungsgemäß die Verschleißelemente als Verschleißstege ausgebildet sind, welche mit Kettengliedern des Kettennetzes fest verbunden sind und die sich parallel zu den Längsschenkeln der Kettenglieder erstrecken.

Dank der Erfindung ergibt sich eine Reifenkette mit vorzüglicher Traktion und guten Verschleißseigenschaften, wobei das Gewicht geringer gehalten werden kann, als bei Ketten herkömmlicher Bauart mit vergleichbaren Verschleiß- und Traktionseigenschaften

Die Traktion kann weiter verbessert werden, falls die Verschleißstege eine profilierte Verschleißfläche besitzen.

Hierbei ist es besonders vorteilhaft, wenn die Verschleißfläche der Verschleißstege ein Rillenprofil mit sich parallel zu dem zugehörigen Längsschenkel erstreckenden Vertiefungen und Erhebungen aufweist.

Bei einer praxisbewährten Ausführung ist vorgesehen, dass sich die Verschleißstege in Richtung ihrer Höhe im Wesentlichen senkrecht zur Lauffläche erstrecken.

Weiters hat es sich als empfehlenswert erwiesen, wenn die Verschleißstege eine Länge aufweisen, die im Wesentlichen der Länge der Längsschenkel der Kettenglieder entspricht.

Auch ist es zweckmäßig, wenn die Verschleißstege mindestens eine Breite aufweisen, die im Wesentlichen der Breitenabmessung der Längsschenkel der Kettenglieder entspricht.

Wenngleich nicht unbedingt erforderlich, ist es doch in vielen Fällen ratsam, wenn die Verschleißstege aus einem Material bestehen, das verschleißfester ist, als das Material der Kettenglieder.

In Hinblick auf eine ökonomische Produktion ist es weiters vorteilhaft, wenn die Verschleißstege auf die Kettenglieder aufgeschweißt sind.

In einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung kann vorgesehen sein, dass die Anzahl der Kettenglieder in den Kettensträngen gerade ist, insbesondere zwei, vier oder sechs. In Folge der geraden Anzahl der Kettenglieder, die zueinander querliegend, vorzugsweise orthogonal, orientiert sind somit die Endglieder der Kettenstränge zueinander quer, vorzugsweise orthogonal, orientiert, wodurch sich daher „automatisch“ eine Schrägstellung der Kettenglieder ergibt.

Um eine besonders einfache Verbindung der Kettenstränge mit den Verbindungsringen zu ermöglichen, kann in einer günstigen Ausgestaltung der Erfindung vorgesehen sein, dass zumindest die Kettenglieder am Ende der Kettenstränge eine Innenöffnung aufweisen, in die ein Ringstrang des Verbindungselements, insbesondere der Verbindungsring, in einem spitzen Winkel zur Hauptebene des jeweiligen Kettengliedes aufnehmbar ist. Der spitze Winkel kann bevorzugt einen Wert von $45^\circ \pm 15^\circ$ aufweisen. Der genaue Wert des Winkels ergibt sich aus der inneren Weite des Kettengliedes und der Dicke des Ringes.

In einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform der Erfindung können die Verbindungselemente als Verbindungsringe ausgebildet sein, die im montierten Zustand der Kette im Wesentlichen mit ihrer Hauptebene parallel zur Lauffläche orientiert sind, wobei bei zumindest einigen der Verbindungsringe der Ringstrang gegenüber der Hauptebene des Ringes gekröpft ist, wobei das Ausmaß der Kröpfung vorgebbar ist. Die gekröpften Verbindungsringe erlauben eine gezielte Unterstützung bzw. Stabilisierung der Schrägstellung der Endglieder und somit auch der Zwischenglieder der Kette. Durch eine sorgfältige Dimensionierung der Verbindungsringe in Verbindung mit den Kettengliedern können formstabile Schrägstellungen der Kettenglieder gezielt vorgegeben werden.

Gemäß einer Weiterbildung dieses Gedankens kann in einer günstigen Ausgestaltung der Erfindung vorgesehen sein, dass die Verbindungselemente als Verbindungsringe ausgebildet sind, wobei bei zumindest einigen der Verbindungsringe der Ringstrang bei einer einer Mittelachse zugewandten Seite seines Querschnitts eine ovale Formgebung, vorzugsweise eines Ellipsenabschnitts aufweist.

Da auch die Reifenschulter in vielen Fahrsituationen Bodenberührung hat, kann es vorteilhaft sein, wenn zumindest das erste an einen Verbindungsring anschließende Kettenglied eines Schulterkettenabschnittes einen Verschleißsteg trägt.

Die Erfindung samt weiteren Einzelheiten und Vorzügen wird nachstehend anhand eines nicht einschränkenden Ausführungsbeispiels näher erläutert, das in den Zeichnungen dargestellt ist. Diese zeigen schematisch:

Fig. 1 ein Ausführungsbeispiel einer Reifenkette gemäß der Erfindung in montiertem Zustand in einer perspektivischen Ansicht, allerdings ohne Verschleißstege, um die Darstellung zu vereinfachen,

Fig. 1 a in einem Detail der Fig. 1 in vergrößerter Darstellung einen Ausschnitt der Reifenkette, nun mit eingezeichneten Verschleißstegen,

Fig. 2 einen viergliedrigen Kettenstrang der Reifenkette in einer perspektivischen Ansicht,

Fig. 3 den Kettenstrang der Fig. 2 in einer Längsansicht,

Fig. 4 und 5 zwei Ansichten des Kettenstrangs der Fig. 4 aus anderen Blickwinkeln,

Fig. 6 in einer Ansicht entsprechend Fig. 5 einen Kettenstrang einer abgeänderten Ausführungsform,

Fig. 7 a bis 7c drei Ausführungsformen mit unterschiedlicher Lage der Verschleißstege bezüglich der Kettenglieder,

Fig. 8a bis 8c den Verbindungsring der Reifenkette in Draufsicht (Fig. 4a), in einer geschnittenen Seitenansicht und in einer perspektivischen Ansicht,

Fig. 9a bis 9c eine alternative Ausführungsform des Verbindungsringes der Reifenkette in einer Drauf-, in einer Seitenansicht und in einer perspektivischen Ansicht.

Fig. 10a, 10b und 10c eine weitere alternative Ausführungsform des Verbindungsringes der Reifenkette in Draufsicht, in einer Seitenansicht und in einer perspektivischen Ansicht.

In den Figuren sind aus Gründen der Übersichtlichkeit gleiche Elemente mit denselben Bezugszeichen versehen.

Fig. 1 zeigt eine Reifenkette 1 gemäß einem Ausführungsbeispiel der Erfindung in auf einem Fahrzeugreifen montierten Zustand. Fig. 1 soll die Kette ganz allgemein zeigen, wobei weiter unten beschriebene und für die Erfindung wesentliche Verschleißglieder der übersichtlicheren Darstellung wegen in Fig. 1 nicht eingezeichnet sind, jedoch aus Fig. 1a und weiteren Figuren hervorgehen.

Die Kette 1 weist ein Laufnetz in Form eines Kettennetzes 2 auf, das über die Lauffläche 3 des Reifens und zum Teil auch über die Schultern des Reifens verläuft und das auf beiden Seiten des Reifens durch je einen Spannstrang, in diesem Fall eine Spannkette 4, in der über die Lauffläche gespannten Form gehalten wird (in Fig. 1 ist nur einer der beiden Spannstränge 4 sichtbar; der andere liegt in analoger Weise auf der gegenüber liegenden Seite). Das Kettennetz wird aus einer Anzahl von Kettensträngen 5, 6 gebildet, die untereinander durch Verbindungsringe 7 verbunden sind. Die Kettenstränge 5, 6 können je nach Gestaltung der Kette 1 gleich viele oder eine unterschiedliche Anzahl von Kettengliedern 8 aufweisen; im Falle der gezeigten Reifenkette 1 haben beiden Typen von Kettensträngen je vier Kettenglieder 8. Die Schulterkettenstränge sind mit dem Bezugszeichen 12 versehen.

Fig. 2 zeigt einen Kettenstrang 5, wobei eine gerade Anzahl von Kettengliedern 8 bevorzugt ist, da sich durch die beiden Verbindungsringe 7 mit übereinstimmender Orientierung am Ende des Kettenstrangs zwangsfrei eine Positionierung der Kettenglieder in einer schrägen, insbesondere um einen Winkel von im Wesentlichen 45° geneigten, Stellung ergibt. Dies liegt daran, dass die beiden Endglieder 8a, 8b in Folge der geraden Anzahl der Kettenglieder zu einander querliegend orientiert sind (vgl. Fig. 3) und somit eine Stellung, in der beide Endglieder orthogonal durch die Ringe 7 verlaufen, nicht möglich ist. Es ergibt sich daher „automatisch“ eine Schrägstellung der Kettenglieder 8. Der Winkel ist im Allgemeinen ein spitzer Winkel gegenüber der Lage in aufrechter Stellung, wobei sich der genaue Wert des Winkels aus der inneren Weite des Kettengliedes und der Dicke des Verbindungsringes ergibt.

Die Kettenglieder 8 besitzen eine Form, die wie in den Figuren gezeigt, bevorzugt ellipsoidähnlich ist, mit zueinander parallelen Schenkeln 8s, welche an ihren Enden durch Buge 8b miteinander verbunden sind.

Fig. 3 zeigt den Kettenstrang 5 in einer Längsansicht, d.h. entlang der Verlaufsrichtung des Kettenstrangs, wobei zur Vereinfachung der Kettenstrang gestreckt dargestellt ist; eine Krümmung gemäß der Umfangskrümmung des Laufnetzes 3 ist der Einfachheit halber nicht berücksichtigt. Die beiden gezeigten Kettenglieder 8 stehen zueinander senkrecht, sind jedoch gegenüber dem Laufnetz 3, auf dem sie mit je einer Längskante aufliegen, um einen Winkel von $\alpha = 45^\circ$ geneigt, und zwar abwechselnd um $+\alpha$ und $-\alpha$. Der Winkel wird hierbei in Bezug auf die Normale der Lauffläche, das ist die zur Lauffläche senkrecht stehende Achse, am Ort des jeweiligen Kettenglieds gemessen. Im Allgemeinen kann der Winkel α auch andere Werte als 45° annehmen, wobei insbesondere Winkelwerte von 30° bis 60° (somit $45^\circ \pm 15^\circ$) günstig sind. Der im Einzelfall gewählte Winkel ergibt sich aus der für die Gleitschutzkette typischer Weise vorgesehenen Belastungssituation. Die aufeinanderfolgenden Kettenglieder sind dann zueinander um einen Winkel 2α (anstatt 90°) geneigt.

Man kann nun den Fig. 1, 1a, 2 und 3 sowie ebenso den folgenden Figuren entnehmen, dass die Kettenglieder 8 des Kettennetzes im Bereich der Lauffläche mit Verschleißstegen 9 versehen sind, welche je mit den Kettengliedern 8 fest verbunden sind und die sich parallel zu den Längsschenkeln 8s der Kettenglieder erstrecken. Die Verschleißstege 9 sind zweckmäßigerweise auf die Kettenglieder 8 aufgeschweißt und können auch aus einem verschleißfesteren Material als übliche Kettenglieder bestehen. Lediglich um ein Beispiel zu nennen, können die Kettenglieder 8 aus einem Mangan/Bor-Stahl (K2) und die Verschleißstege 9 aus einem Mangan-Chrom-Stahl (20MnCr5) bestehen. Andererseits können die Kettenglieder 8 und die Verschleißstege 9 aus demselben Material hergestellt sein.

Die Verschleißfläche 9v kann zur Verbesserung der Greiffähigkeit profiliert sein. Insbesondere kann die Verschleißfläche 9v ein Rillenprofil mit sich parallel zu dem zugehörigen Längsschenkel des Kettengliedes 8 erstreckenden Vertiefungen und Erhebungen aufweisen, wie in den Figuren 2 bis 6 dargestellt, wobei die Fig. 4 und die Fig. 5 den Kettenstrang der Fig. 2, jedoch aus anderen Blickrichtungen gesehen, zeigen.

Die Kettenglieder 8 der Ausführungen nach Fig. 2 bis 5 sind Kettenglieder mit im Wesentlichen glatter Oberfläche, wogegen bei der Ausführung nach Fig. 6 die Kettenglieder 8 ein gewelltes Profil besitzen, wodurch die Oberfläche und das Härtevolumen erhöht werden können.

Um eine maximale Traktionsfähigkeit der Kette zu erhalten, ist es im Allgemeinen zweckmäßig, wenn sich die Verschleißstege 9 in Richtung ihrer Höhe h im Wesentlichen senkrecht zur Lauffläche 3 erstrecken, wie dies insbesondere den Fig. 3 und 7a entnehmbar ist. In diesem Fall steht die Höhe h der Verschleißstege 9 unter einem Winkel von 45° zur Längserstreckung der Kettenglieder 8.

Andererseits kann man in den Fig. 7b und 7c erkennen, dass auch andere Lagen der Verschleißstege 9 bezüglich der Kettenglieder 8 möglich und in gewissen Anwendungsfällen bzw. Bodenverhältnissen zweckmäßig sind. In Fig. 7b steht die Höhe h der Verschleißstege 9 senkrecht zur Längserstreckung der Kettenglieder 8, wogegen in Fig. 7 die Höhe h der Verschleißstege 9 in Richtung der Längserstreckung der Kettenglieder 8 verläuft.

Die Länge l Verschleißstege 9 entspricht, wie in Fig. 2 eingezeichnet, in zweckmäßiger, nicht jedoch notwendiger Weise, im Wesentlichen der Länge L der Längsschenkel 8s der Kettenglieder 8, wogegen die Verschleißstege 9 in bevorzugter Weise eine Breite b aufweisen, die, wie in Fig. 7a eingezeichnet, im Wesentlichen der Breitenabmessung B der Längsschenkel der Kettenglieder 8 entspricht. Allerdings kann es in vielen Fällen auch zweckmäßig sein, die Verschleißstege 9 breiter als die Längsschenkel der Kettenglieder 8 auszubilden.

Es ist weiters erwähnenswert, dass mit Vorteil auch Glieder der Schulterkettenabschnitte 12 mit Verschleißstegen 9 versehen sein können, wobei insbesondere das erste an einen Verbindungsring anschließende Kettenglied eines Abschnittes 12 einen Verschleißsteg 9 trägt, wie in Fig. 1a gezeigt.

Die Schulterkettenglieder der Abschnitte 12 weisen meist runden Querschnitt auf und eine kleinere innere Breite als die Glieder an der Lauffläche, sodass deren Auftragmaß geringer und auch der Querschnitt reduziert ist. Dadurch kann das Gesamtgewicht der Kette reduziert werden, die Reifen werden an der Flanke geschont und das zumindest eine Verschleißglied ergibt eine bessere Traktion. Auf Grund der geringeren Querschnitte der inneren und

äußeren Seitenketten bzw. Spannketten verringert sich gleichfalls das Gewicht der gesamten Kette. Auch das direkte Aufschiessen der Verschleißstege auf die Kettenglieder bringt eine Gewichtsersparnis gegenüber herkömmlichen Ketten, bei welchen die Verschleißstege mit Hilfe von Aufpressgliedern auf liegende Glieder aufgeschweißt werden müssen.

Die Fig. 8a, 8b und 8c zeigen einen Verbindungsring 7 in einer Draufsicht, in einer Seitenansicht im Schnitt und in einer perspektivischen Ansicht. Der Ring 7 hat, um eine stabile Form des Spurfeldes des Kettennetzes 2 zu erreichen, in vorteilhafter Weise eine abgeflachte Form, die sich möglichst in die innere Kettenrundung 10, siehe Fig. 4, in der geneigten Stellung einfügt. Um die erforderliche Querschnittsfläche des Ringstranges zu erreichen, wird der radiale Durchmesser des Ringstranges entsprechend vergrößert. Wie insbesondere in Fig. 8b gezeigt, ergibt sich somit ein Querschnitt des Ringstranges mit einer Dicke d und einem Radialmaß („Breite“) r , wobei die Breite günstiger Weise mindestens das Doppelte der Dicke d beträgt. Die der Mittelachse m zugewandte Seite 11 des Querschnitts hat bevorzugt eine ovale Form, beispielsweise gemäß einer (halben) Ellipse (entsprechend eines Ellipsenabschnitts). Mit dieser Form kann sich der Verbindungsring an die Form der inneren Rundung 10, die von dem schräggestellten Kettenglied gebildet wird, anlegen und somit über das Kettenglied die Orientierung des Kettenstrangs zusätzlich stabilisieren.

Das Verhältnis zwischen Dicke d und Breite r des Rings 7 wird im Wesentlichen durch den Querschnitt des Strangs bestimmt, der aufgrund der erforderlichen Kraftaufnahme durch den Rings benötigt wird. Der Ring 7 weist im Vergleich zu einem „normalen“ Ring eine geringere Dicke auf, um in dem schräg stehenden Kettenglied Platz zu haben. Dies würde einen Verlust des Widerstandsmoments bedeuten, der durch eine entsprechende Vergrößerung der Breite kompensiert wird.

Eine günstige Auslegung der Breite r eines Verbindungsring ergibt sich auch dadurch, dass sie größer ist als die innere Weite b_1 der Kettenglieder 8, siehe Fig. 4, die an diesen Verbindungsring angebunden (eingehängt) sind. Dies verhindert ein Kippen des Verbindungsring gegenüber dem Kettenglied, insbesondere ein Abwinkeln gegenüber der Längsachse des Kettenstrangs, sodass der Verbindungsring in der vorgesehenen Lageposition bleibt und sich nicht verdrehen kann, und schließt die Gefahr aus, dass der Ring sich verdreht oder abwinkelt und so eine Stellung einnimmt, von der er nur schwerlich in die Ausgangsposition

zurückkehren kann. Dies wäre besonders bei der Montage/Demontage der Reifenkette lästig und könnte außerdem dazu führen, dass sich Kettenteile ineinander verkeilen (Verknäueln).

Die Fig. 9a, 9b und 9c zeigen eine Variante eines Verbindungsringes 71, der eine gekröpfte oder gewellte Formgebung aufweist. Durch die Kröpfung kann sich die Kette besser in der gewünschten schrägen Stellung ausrichten und es ergibt sich eine höhere Formstabilität. Auch hier ist die Querschnittsform des Ringstranges bevorzugt in Bezug auf die Dicke abgeflacht. Zusätzlich ist der Ring 71 gekröpft, d.h. gegenüber einer gedachten Ebene abwechselnd um eine Kröpfungswerte c ausgelenkt. In der Zeichnung ist der gesamte Kröpfungshub mit $2c$ bemaßt. Der Kröpfungshub $2c$ ist so gewählt, dass er entsprechend der Formgebung des endständigen Kettenglieds 8a, das in den Ring 71 eingehängt ist, mit einer schrägen Stellung des Kettenglieds entsprechend dem Winkel α für eine stabile Lagebeziehung sorgt. Der Ring 71 ist über seinen Gesamtumfang dreifach gekröpft, und ermöglicht somit die Verknüpfung der Enden von drei Kettensträngen gemäß der Erfindung.

Für ein Kettenglied 8a, 8b mit kreisrundem Strangquerschnitt mit einem Radius a und der inneren Weite b_1 ergibt sich somit der ideale Wert der Kröpfung als: $2c = 2a + d - (b_1 + 2a) \cos \alpha$, wobei a den Radius des Querschnitts eines Kettengliedes 8, b_1 die innere Weite des Kettenglieds 8a, d die Dicke des Ringes 71, und der Winkel α der Neigungswinkel gegenüber der aufrechten (d.h. auf der Lauffläche stehenden) Stellung ist.

Fig. 10a bis 10c zeigen eine weitere Variante eines Verbindungsringes 72, wobei dieser Ring 72 eine vierfache Kröpfung aufweist. Somit eignet sich dieser Ring besonders zum Verknüpfen von vier Kettensträngen an ihren Enden. Für die Dimensionierung der Kröpfung gilt das zuvor Gesagte in analoger Weise.

Natürlich ist der Fachmann in der Lage die Erfindung in Anbetracht der dargestellten Ausführungsformen und der Beschreibung abzuändern und an gegebene Erfordernisse anzupassen. Der technische Aufbau Erfindung ist daher nicht auf die dargestellten Ausführungsformen beschränkt.

Bezugszeichenliste (nicht Bestandteil der Beschreibung)

1	Reifenkette
2	Kettennetz
3	Lauffläche
4	Spannkette
5, 6	Kettenstränge
7	Verbindungsringe
8	Kettenglieder
8a, 8b	Endglied
8b	Buge
8s	Längsschenkel, Schenkel
9	Verschleißstege
9v	Verschleißfläche
10	innere Kettenrundung
11	Seite des Querschnitts
12	Schulterkettenabschnitte
71, 72	gekröpfte Ringe
a	Radius des Querschnitts des Endglieds 8a
b	Breite der Stege 9
b _l	innere Weite des Endglieds 8a
B	Breitenabmessung der Längsschenkel 8s
c	Kröpfungsweite
h	Höhe der Verschleißstege
l	Länge der Verschleißstege
L	Länge von 8s
m	Mittelachse
r	Breite (Radialmaß) des Verbindungsringes
α	Neigungswinkel

ANSPRÜCHE

1. Kette (1) zur Montage an einem Fahrzeugreifen, insbesondere Gleitschutzkette, mit einem Kettennetz (2), welches im montierten Zustand der Kette zumindest auf der Lauffläche (3) eines Fahrzeugreifens angeordnet ist und eine Anzahl von Kettensträngen (5, 6) aufweist, die jeweils aus einer Anzahl von Kettengliedern (8) mit je im Wesentlichen geraden und zueinander parallelen Längsschenkeln (8s) gebildet sind und die an ihren Enden miteinander durch Verbindungselemente (7), insbesondere Verbindungsringe, verbunden sind und die Kettenglieder (8) der Kettenstränge (5, 6) im montierten Zustand der Kette (1) auf der Lauffläche (3) aufliegend in abwechselnd positivem und negativem Winkel ($+\alpha$, $-\alpha$) in Bezug auf die Lauffläche (3) schräg gestellt sind, wobei den Kettengliedern Verschleißelemente zugeordnet sind,

dadurch gekennzeichnet, dass

die Verschleißelemente als Verschleißstege (9) ausgebildet sind, welche mit Kettengliedern (8) des Kettennetzes (2) fest verbunden sind und die sich parallel zu den Längsschenkeln () der Kettenglieder erstrecken.

2. Kette (1) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verschleißstege (9) eine profilierte Verschleißfläche (9v) besitzen.

3. Kette (1) nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verschleißfläche () der Verschleißstege (9) ein Rillenprofil mit sich parallel zu dem zugehörigen Längsschenkel () erstreckenden Vertiefungen und Erhebungen aufweist.

4. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, dass sich** die Verschleißstege (9) in Richtung ihrer Höhe (h) im Wesentlichen senkrecht zur Lauffläche (3) erstrecken.

5. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verschleißstege (9) eine Länge (l) aufweisen, die im Wesentlichen der Länge (L) der Längsschenkel der Kettenglieder (8) entspricht.

6. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verschleißstege (9) mindestens eine Breite (b) aufweisen, die im Wesentlichen der Breitenabmessung (B) der Längsschenkel der Kettenglieder (8) entspricht.
7. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verschleißstege (9) aus einem Material bestehen, das verschleißfester ist, als das Material der Kettenglieder (8).
8. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verschleißstege (9) auf die Kettenglieder (8) aufgeschweißt sind.
9. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Anzahl der Kettenglieder (8) in den Kettensträngen (5, 6) gerade ist, insbesondere zwei, vier oder sechs.
10. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verbindungselemente als Verbindungsringe (7) ausgebildet sind, die im montierten Zustand der Kette (1) im Wesentlichen mit ihrer Hauptebene parallel zur Lauffläche (3) orientiert sind.
11. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** zumindest die Kettenglieder (8a, 8b) am Ende der Kettenstränge (5, 6) eine Innenöffnung aufweisen, in die ein Ringstrang des Verbindungselements, insbesondere der Verbindungsring (7), in einem spitzen Winkel zur Hauptebene des jeweiligen Kettengliedes (8a, 8b) aufnehmbar ist, wobei der Winkel bevorzugt einen Wert von $45^\circ \pm 15^\circ$ hat.
12. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verbindungselemente als Verbindungsringe (7) ausgebildet sind, die im montierten Zustand der Kette im Wesentlichen mit ihrer Hauptebene parallel zur Lauffläche (3) orientiert sind, wobei bei zumindest einigen der Verbindungsringe (7) der Ringstrang gegenüber der Hauptebene des Ringes gekröpft ist, wobei das Ausmaß (2c) der Kröpfung vorgebar ist.
13. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 12, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verbindungselemente als Verbindungsringe (7) ausgebildet sind, wobei bei zumindest einigen der Verbindungsringe (7) der Ringstrang bei einer einer Mittelachse (m) zugewandten Seite

seines Querschnitts (11) eine ovale Formgebung, vorzugsweise eines Ellipsenabschnitts aufweist.

14. Kette (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** zumindest das erste an einen Verbindungsring (7) anschließende Kettenglied eines Schulterkettenabschnittes (12) einen Verschleißsteg (9) trägt.

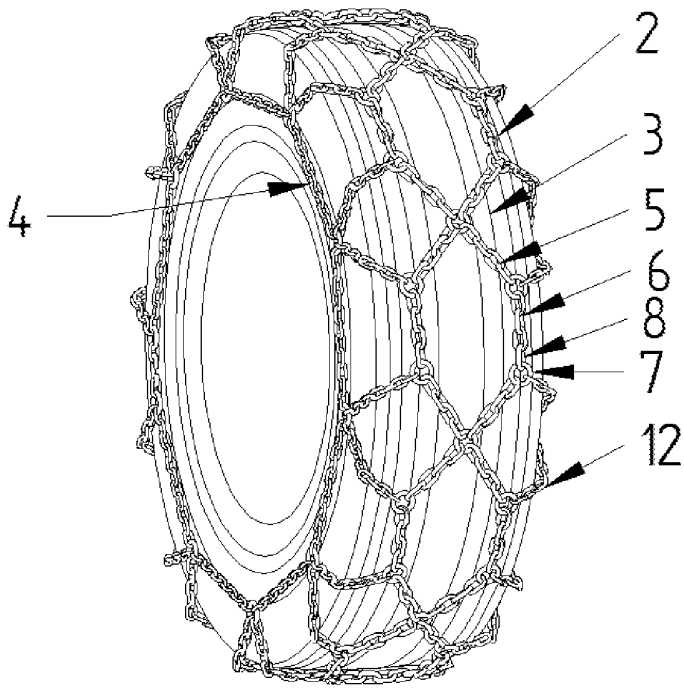


Fig. 1

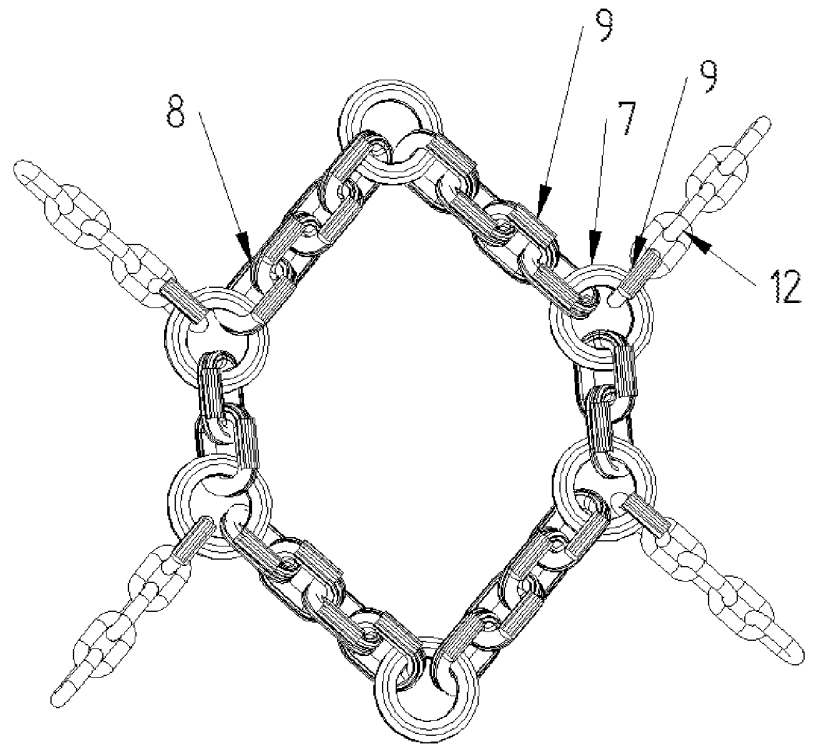


Fig. 1a

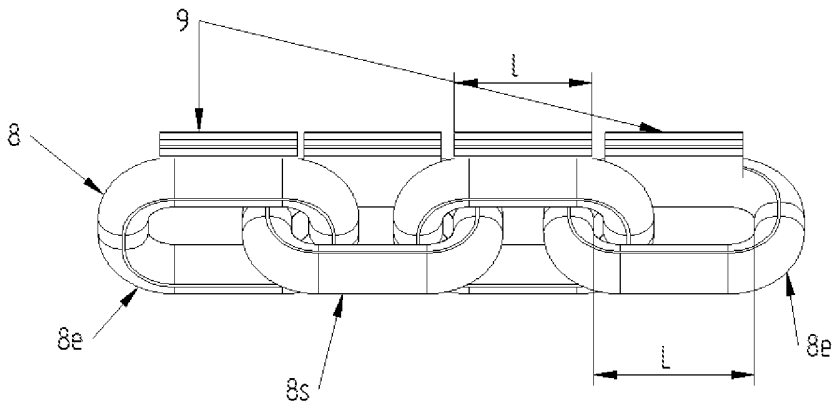


Fig. 2

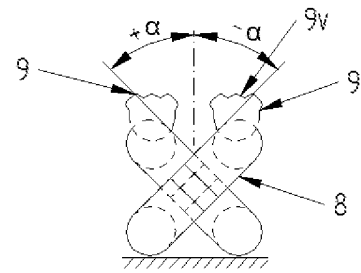


Fig. 3

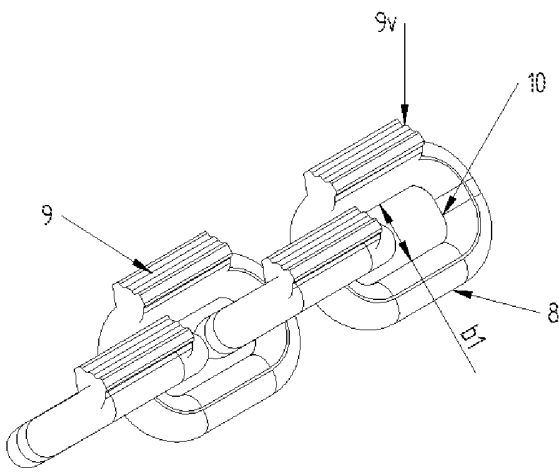


Fig. 4

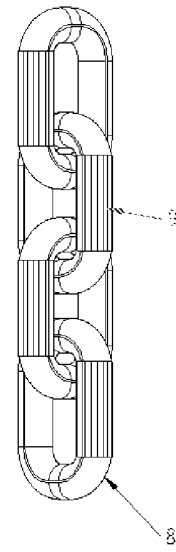


Fig. 5

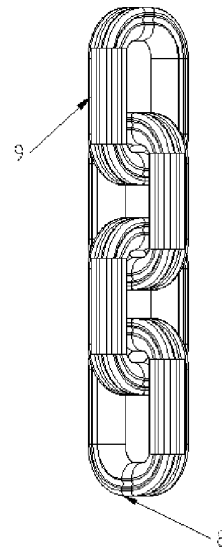


Fig. 6

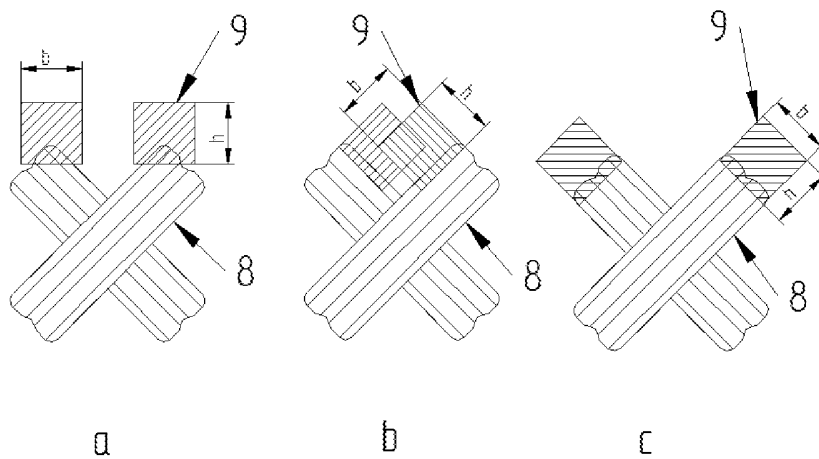


Fig. 7
16/18

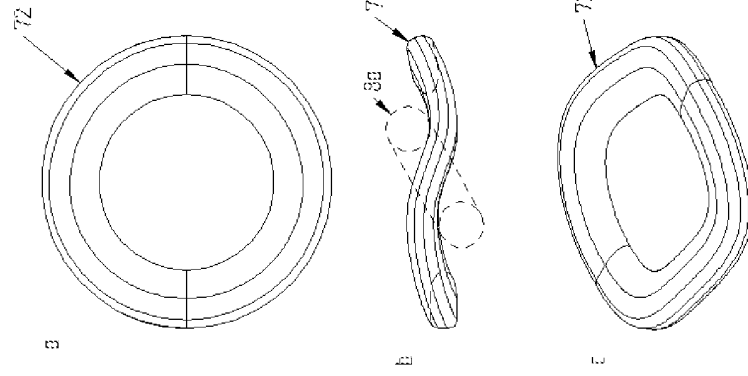


Fig. 8

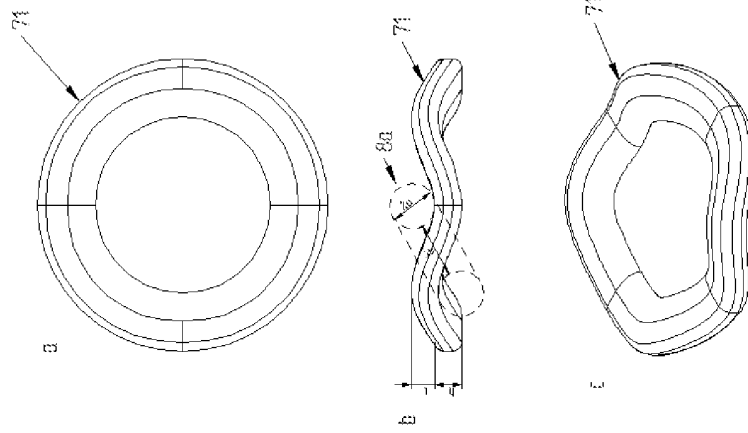


Fig. 9

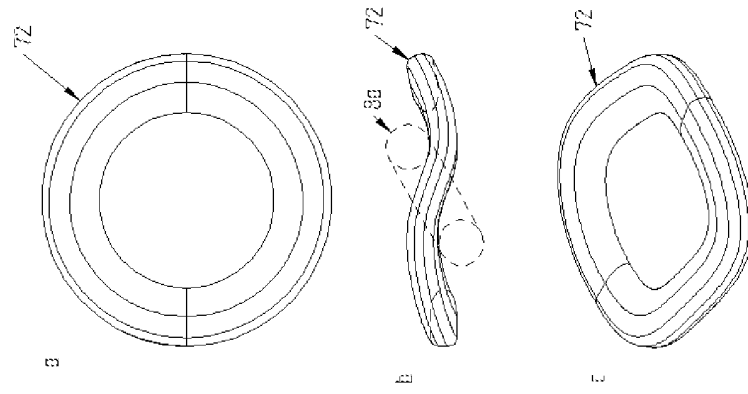


Fig. 10

Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß IPC: B60C 27/08 (2006.01)
Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß CPC: B60C 27/083
Recherchierte Prüfsubstanz (Klassifikation): B60C
Konsultierte Online-Datenbank: EPODOC, WPI, TXTnn

Dieser Recherchenbericht wurde zu den am **19.04.2016** eingereichten Ansprüchen **1 bis 14** erstellt.

Kategorie ¹⁾	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
X	EP 2258566 A1 (PEWAG SCHNEEKETTEN GMBH & CO [AT]) 08. Dezember 2010 (08.12.2010) Abs. 31, Fig. 3 bis 4b	1, 2, 4 bis 6, 8, 11
Y		3, 7, 9, 10, 14
Y	EP 0093688 A2 (RUD KETTEN) 09. November 1983 (09.11.1983) Seite 3, Zeilen 4 bis 19, Fig. 1 bis 11	7
Y	AT 7811 U1 (PEWAG AUSTRIA GMBH [AT]) 26. September 2005 (26.09.2005) Fig. 3 und 4	3
Y	EP 0088043 A1 (RUD) 07.09.1983 Fig. 1	9
Y	US 2149342 A (HODELL FREDERICK G) 07. März 1939 (07.03.1939) Fig. 1 bis 3	10, 14

Datum der Beendigung der Recherche: 03.11.2016	Seite 1 von 1	Prüfer(in): WEISZ Andreas
---	---------------	------------------------------

¹⁾ Kategorien der angeführten Dokumente: X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden. Y Veröffentlichung von Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist.	A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert. P Dokument, das von Bedeutung ist (Kategorien X oder Y), jedoch nach dem Prioritätstag der Anmeldung veröffentlicht wurde. E Dokument, das von besonderer Bedeutung ist (Kategorie X), aus dem ein „ älteres Recht “ hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen). & Veröffentlichung, die Mitglied der selben Patentfamilie ist.
---	---