**Wirtschaftspatent**

Erteilt gemäß § 29 Absatz 1 des Patentgesetzes
anerkannt nach dem Abkommen über die
gegenseitige Anerkennung von Urheberscheinen
und anderen Schutzdokumenten für Erfindungen
vom 18.12.1976

ISSN 0433-6461

(11)

0152 260Int.Cl.³

3(51) B 60 B 1/14

AMT FUER ERFINDUNGS- UND PATENTWESEN

(21) WP B 60 B/ 216 327
(31) PV7039-78

(22) 17.10.79
(32) 30.10.78

(44) 25.11.81
(33) CS

(72) RUDIL, FRANTIŠEK; CS;
(73) ČESKÉ ZÁVODY MOTOCYKLOVÉ, N.P., STRAKONICE; CS;
(89) PV 7039-78, CS

[54] RAD EINES MECHANISCHEN TRANSPORTMITTELS

[57] Die Erfindung betrifft Räder für mechanische Transportmittel, hauptsächlich Motorräder. Das Rad besteht aus der Nabe, der Felge und den Verbindungsgliedern zwischen Nabe und Felge, den Speichen. Die Nabe ist mit den Speichen als Ganzes gegossen. Auf den äußeren Enden der Speichen sind Profalnuten ausgebildet, in die die Vorsprünge des Rades hineinragen, die in der Felge gebildet sind, die durch Schweißen des Grundprofils hergestellt wird. An der Eintrittsstelle der Felgenvorsprünge in die Profalnuten der Speichen ist die Felge mit den Speichen durch Schrauben oder Nieten verbunden. Auf diese Weise kann eine Kombination unterschiedlicher Felgenprofile mit den Naben mit Speichen bei minimalen Produktionskosten gebildet werden. -Figur 1 bis 3-

216327 -1-

МКИ³ В 60 В

ПУДИЛ Франтишек, Страконице

Колесо механического транспортного средства

Заявлено 30.10.1978 г.

/PV 7039-78/

Авторское свидетельство № 201 961 от 10.7.1980 г.

Изобретение касается колеса механического транспортного средства. Колесо состоит из обода и ступицы, ступица которого образует со спицами колеса одно целое, главным образом колеса мотоциклета.

У известных до сего времени исполнений колес мотоциклетов колеса либо разделены так, что ступица колеса исполненная как отливка или штамповка, соединена с ободом посредством переплетения из спиц, изготовленных из проволок, снабженных на концах закреплением в ободе так называемыми гайками для проволочных спиц колес, либо колеса имеют ступицу, соединяющие спицы и обод исполненные как отливка в одном целом. В последнее время применяются и колеса, у которых ступица с ободом взаимно соединены связывающими элементами, изготовленными как отдельные штамповки.

Недостаток исполнения таких колес состоит в высокой трудоемкости. У колес с проволочными спицами эта трудоемкость обусловлена работой вручную при изготовлении плетения, у литых колес необходимостью обработки обода, а у последнего типа колес большой трудоемкостью соединения обода, соединительных членов и ступицы.

Колеса, отлитые как одно целое с ободом из сплавов алюминия или из магниевых сплавов и ввиду высоких требований, предъявляемых к качеству отливки они отливаются малопродуктивным способом как например, литьем в песочные формы, или отливками в кокилях. Поэтому необходим очень тщательный контроль отдельных отливок для выявления скрытых дефектов литья.

Упомянутых недостатков лишены колеса механических транспортных средств, в особенности колеса мотоциклов, исполненные способом по изобретению, сущность которого заключается в том, что на внешнем периметре спиц образована профильная канавка, в которую входят в обод колеса образованные углубления, посредством которых обод соединен со спицами соединительными элементами.

Исполнение колес механических транспортных средств согласно изобретению отличается тем преимуществом, что при нем можно соединить преимущества литых колес с преимуществами колес со сплетенными спицами, изготовленными из проволоки, чем достигается меньшая трудоемкость. В сравнении с известными до сего времени исполнениями колес литьем в песочные формы или кокили при способе изобретения можно использовать технологию литья под давлением или под низким давлением легких металлов. К одинаковой основной ступице со спицами можно использовать ободы различных профилей когда, кроме того, при повреждении обода при эксплуатации мотоциклета, например, при повреждении обода при езде по местности, можно сменить только

поврежденный обод. При внедрении изобретения в производство можно пользоваться существующей уже технологией для производства литых ступиц колес под давлением и ободов, возникающих свертыванием и сваркой основного профиля обода. Исполнение колес механических транспортных средств согласно изобретению изображено в примерах исполнения на прилагаемом чертеже, где на:

рис. 1 приведен упрощенный и частично схематичный чертеж исполнения колеса с боковой стороны, частично в сечении,

рис. 2 представляет увеличенный схематический чертеж исполнения колеса в поперечном сечении его части с укреплением обода с помощью винтов,

рис. 3 представляет увеличенный схематический чертеж исполнения колеса в поперечном сечении его части с укреплением обода заклепками.

Рис. 1, 2 и 3 изображают пример исполнения колеса, 1, 1' механического транспортного средства ступица которого 2, 2' образована литьем с преимуществом литьем под давлением, со спицами 3, 3' выполненными как одно целое. На внешнем периметре спиц 3, 3' образованы профильные канавки 4, в которые входят углубления 5, образованные в ободе 6, 6' колеса 1, 1'. На примере исполнения по рис. 1 и рис. 2 в качестве соединительных элементов для соединения между ободом 6 и спицами 3 использованы винты 7, ввинченные в резьбу, образованную в спицах 3. Пример исполнения по рис. 3 отличается только тем, что в качестве соединительных элементов использованы заклепки 8. Углубления 5 в ободе 6, 6' можно создать с преимуществом штамповкой.

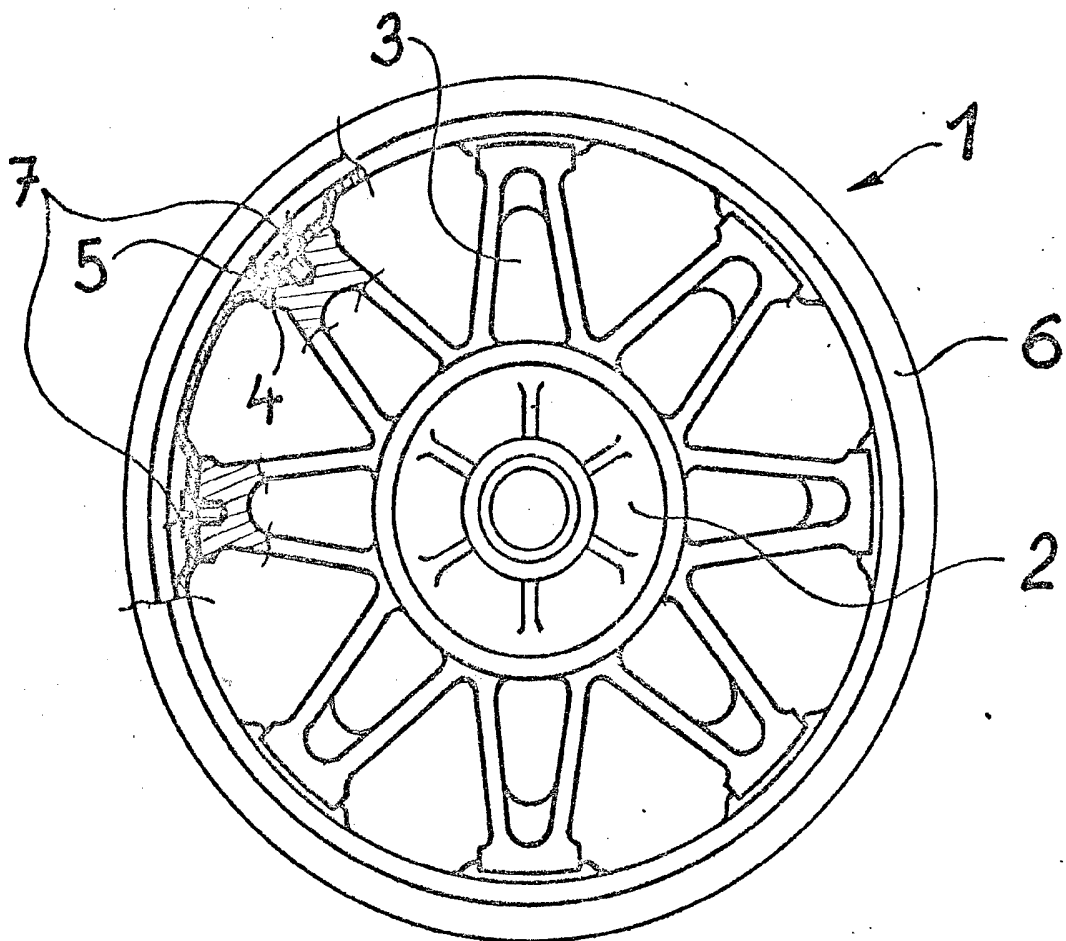
Очевидно, что изобретение можно использовать для механических и немеханических транспортных средств различных видов.

При этом независимо от того, снабжено ли колесо 1, 1' барабанными тормозами, как вытекает из конструкционного оформления ступиц 2, 2' на рис. 1-3, или использованы-ли, например, дисковые тормоза, или же колесо без тормозов.

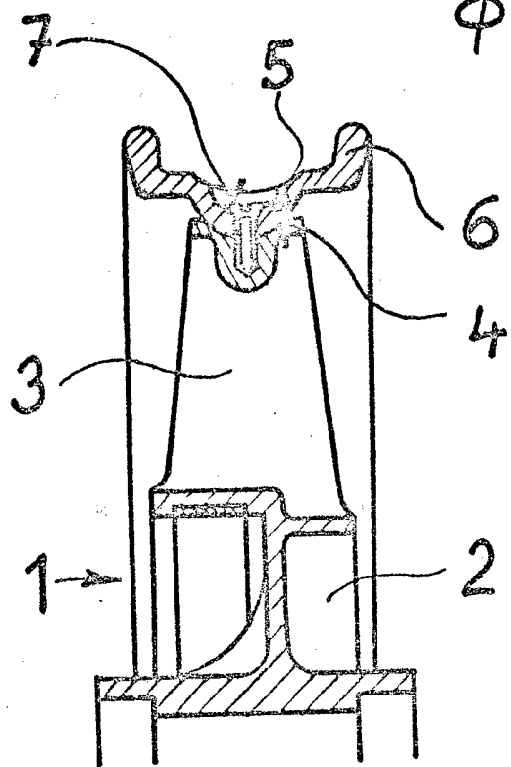
Формула изобретения

Колесо механического транспортного средства, состоящее из обода и ступицы, ступица которого исполнена со спицами как одно целое, отличающееся тем, что на внешнем периметре спиц /3, 3'/ образована профильная канавка /4/, в которую входят в ободу /6, 6'/ колеса /1, 1'/, образованные углубления /5/, посредством которых обод /6, 6'/ соединен со спицами /3, 3'/ соединительными элементами /7, 8/.

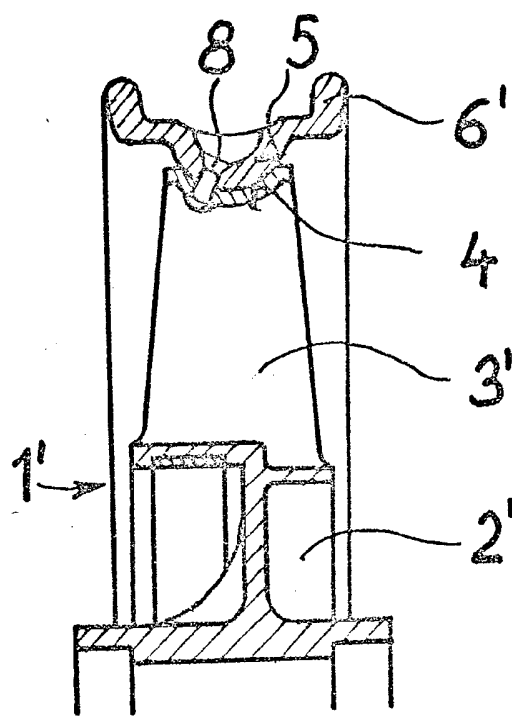
Hierzu 1 Seite Zeichnungen



Фиг. 1



Фиг. 2



Фиг. 3