



AUSGEGEBEN AM
17. JANUAR 1957

DEUTSCHES PATENTAMT

PATENTSCHRIFT

Nr. 956 465

KLASSE 63g GRUPPE 16

INTERNAT. KLASSE B 62j ———

M 26279 II/63g

Heinz Holocher, Tübingen-Derendingen, und Ulrich Pohl, Tübingen
sind als Erfinder genannt worden

Maico-Werk G. m. b. H., Pfäffingen über Tübingen

Vorrichtung zur Befestigung einer Verkleidung an Motorrollern oder ähnlichen Fahrzeugen

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 2. März 1955 an

Patentanmeldung bekanntgemacht am 19. Juli 1956

Patenterteilung bekanntgemacht am 27. Dezember 1956

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Befestigung einer Verkleidung, Verschalung oder eines ähnlichen Bauteiles an zwei entfernt voneinander angeordneten Stellen auf dem Rahmen von Motorrollern oder ähnlichen Fahrzeugen unter Verwendung von elastischen Polstern, insbesondere Gummipolstern. Die Verkleidung kann dabei zweckmäßig gleichzeitig in ihrem oberen Teil die Sitzgelegenheit für den Fahrer und den Mitfahrer tragen.

Es ist üblich, die Verkleidung eines Motorrollers aus mehreren Teilen aufzubauen oder auch in einer geschlossenen Haube zusammenzufassen. Die Befestigung erfolgt dabei durch Verschraubungen,

z. B. auch durch Hebelverschlüsse in der Gestalt von Exzentern oder exzenterähnlichen Konstruktionen, die an mehreren Stellen angebracht werden, um eine verhältnismäßig einfache Montage und Demontage der Verkleidung zu ermöglichen und dadurch wiederum die Zugänglichkeit zum Triebwerk zu erleichtern.

Es ist auch bekannt, die Verbindung gegeneinander beweglicher oder leicht verschieblicher Fahrzeugteile unter Zwischenschaltung von Gummibettungsteilen an Beschlägen, Scharnieren, Führungsgliedern usw. herzustellen. Diese sind lediglich zum Ausgleich eintretender Relativbewegungen geeignet und können noch nicht die Vorzüge

leichter Lösbarkeit gewährleisten. Die Nachteile bisher bekannter Befestigungsarten liegen in dem Aufwand an Zeit zum Lösen der Verbindungsschrauben, in dem Erfordernis an Raum zur Unterbringung von Hebelverschlüssen, in der Platzbeanspruchung zur Betätigung der Hebel beim Öffnen oder Schließen oder beim Trennen der miteinander verbundenen Teile. Auch ist hierbei nicht die Gewähr einer wirklich festen und schwingungsfreien Halterung beider Enden der Fahrzeugteile und damit deren unverrückbare Gesamtbefestigung gegeben.

Die Erfindung sieht eine Befestigung der Haube derart vor, daß der Haubenkörper selbst beim Auf- oder Abbau auf das bzw. von dem Fahrzeug von außen erfaßt als Hebelarm dient, um die in geschlossenem Zustand der Haube erforderliche Spannung in die elastischen Auflagen zu bringen. Es können zu diesem Zweck hinten beispielsweise zwei elastische Auflagen angebracht sein. Die weitere Befestigung, z. B. vorn, erfolgt erfindungsgemäß durch eine einfache, leicht zugängliche Schraube, die die gesamte Haube in dieser Stellung hält und im eigenen Bereich den Erfordernissen entsprechend spannt. Diese Schraube wird in Weiterentwicklung der Erfindung an einem Ausleger angeordnet, der um eine senkrechte Achse schwenkbar im eingeschwenkten Zustand über der anzupassenden Klappe steht, während der ausgeschwenkte Ausleger freien Raum für die Demontage gibt, indem die Haube an dieser Seite vom Auflagepolster abgehoben wird, um durch eine Bewegung nach hinten aus der Klammerverbindung herausgezogen zu werden.

Ein weiterer Erfindungsgedanke der neuen Vorrichtung wird darin gesehen, daß die Verkleidung an ihrem einen Ende mit einer Klammer versehen ist, welche in Richtung zum anderen Ende der Verkleidung hinter einem elastischen Polster an dessen am Rahmen festem Polsterträger von unten Auflage findet und hierbei die Verkleidung auf das Polster drückt. An ihrem anderen Ende soll die Verkleidung dabei eine als Auflage ausgebildete Kappe aufweisen, durch die mit Hilfe einer Verriegelung oder einer Verschraubung, die am Rahmen angeordnet ist, die Verkleidung gegen ein weiteres am Rahmen festes elastisches Polster gedrückt wird.

Eine beispielsweise Ausführungsform der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt.

Fig. 1 zeigt die hintere Verriegelung der Verkleidung in einer Ansicht von der Seite;

Fig. 2 gibt eine Ansicht der hinteren Verriegelung von vorn gesehen wieder, wobei die Verkleidung und die Rahmenrohre geschnitten sind;

Fig. 3 veranschaulicht die vordere und die hintere Befestigung der Verkleidung in teilweise geschnittener Darstellung;

Fig. 4 ist ein Schnitt nach der Linie A-A der Fig. 3.

Bei der gezeigten Ausführungsform wird die äußere Haut *a* der Verkleidung, an der im hinteren Teil zwei gegenüberliegende Winkel *b* mit den an-

geschweißten Verriegelungsklammern *c* befestigt sind, in schräger Lage hinten eingehakt. Zu diesem Zweck sind an den Rahmenrohren *f* in gleicher Weise auf beiden Seiten des Fahrzeuges die beiden Polsterträger *d* als Winkelprofile ausgebildet und auf den Rahmenrohren *f* aufgeschweißt. Die Polster *e* sind auf diesen Polsterträgern *d* befestigt und besitzen eine geeignete Elastizität, um sich unter den Spannkraften nachgiebig zu verformen.

In Fig. 3 ist die beispielsweise Ausführung der vorderen Befestigung in einer geschnittenen Darstellung zu sehen. Auf dem Blechmantel *a* der Haube stützt sich das aufklappbare Sitzkissen *o* ab. *e'* ist das vordere elastische Auflagepolster mit der Polsterkappe *m*, die mit dem Blechmantel *a* fest verbunden ist. *h* ist ein Teil des Rahmens und als Befestigung des Motors, des Getriebes oder Führungsrohr ausgebildet, welches gleichzeitig zur anderer Triebwerksteile dient und auf dem Hauptrahmenrohr *g* fest verschweißt ist. Durch das senkrechte Rohr *h* ist in der Ebene A-A ein Zapfen *i* gesteckt und beidseitig vernietet, was aus der Fig. 4 deutlich hervorgeht. In dieser Ebene ist das innere, im Führungsrohr *h* drehbar angeordnete Schwenkrohr *j* geschlitzt und mit einem Ausleger *k* versehen, der oben eine Verstärkung für das Gewinde der Druckschraube *l* trägt. Fig. 4 zeigt die Möglichkeit, das Schwenkrohr *j* innerhalb des Rohres *h* durch die entsprechend geformten Schlitz um 90° zu drehen.

Die Verriegelung der Haube auf dem Rahmen des Rollers erfolgt in der Weise, daß die Verkleidung *a* mit dem hinteren Ende auf den Rahmen so aufgesetzt wird, daß sie mit dem Vorderteil schräg nach oben gerichtet ist. Die Klammerbügel *c* werden hinter die Polsterträger *d* auf die Rahmenrohre *f* ungefähr senkrecht aufgesetzt, und die gesamte Verkleidung wird in der genannten Schräglage nach vorn, also in Fig. 1 nach links geschoben, bis die Klammerbügel *c* mit ihren inneren Kanten an die waagerechten Schenkel der Pufferträger *d* zur Anlage kommen. Sodann wird die Haube nach abwärts in die waagerechte Lage geschwenkt. Hierbei drücken die waagerechten Schenkel der Winkel *b* auf die Polster *e* und bringen durch die Elastizität der Polster *e* eine Spannung in die beiden hinteren Verriegelungen. Dadurch, daß auf den vorderen Teil der Haube von oben ein Druck ausgeübt wird, entsteht infolge des großen Hebelverhältnisses eine starke Pressung der waagerechten Schenkel von *b* auf die Polster *e*. Die durch diesen Druck ausgeübte Bewegung bringt gleichzeitig im Vorderteil der Haube die Polsterkappe *m* zur Auflage auf das vordere Polster *e'*. Durch Hochklappen der Sitzbank *o* wird das Schwenkrohr *j* mit dem Schwenkarm *k* und der Schraube *l* zugänglich und sichtbar. Eine Schwenkung im Uhrzeigersinn bringt die Schraube *l* mit Anschlag des Rohres *j* am Querbolzen *i* in die gewünschte Stellung über der Pufferhaube *m*. Mit Hilfe eines Schlüssels oder bei Ausbildung der Schraube mit Knebel sogar ohne Schlüssel wird die Pufferhaube *m* fest an das Polster *e'* gedrückt und damit

die Verkleidung fest, aber elastisch mit dem Rahmen verbunden.

Bei einer Demontage der Verkleidung wird im umgekehrten Sinne verfahren. Die Schraube *l* wird
5 gelöst, der Schwenkrahmen mit Rohr *j* um 90° geschwenkt, sodann die Verschalung *a* vorn angehoben, so daß sich die Winkel *b* von den Polstern *e* an beiden hinteren Auflagen abheben. Eine kurze Bewegung unter Beibehaltung der
10 Schräglage nach hinten gibt den Klammerbügel *c* Freigang von den Polsterträgern *d*, so daß nunmehr die gesamte Verkleidung nach oben abgehoben werden kann. An Stelle der Klammerbügel *c* könnte auch je eine Kopfschraube Verwendung finden, die
15 im waagerechten Schenkel des Winkels *b* eingeschraubt und durch eine Mutter gekontert ist, während der Kopf in einen Schlitz des waagerechten Polsterträgers *d* eingreift.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Vorrichtung zur Befestigung einer vornehmlich haubenförmigen Verkleidung, Verschalung oder eines ähnlichen Bauteiles an zwei
25 entfernt voneinander angeordneten Stellen auf dem Rahmen von Motorrollern oder ähnlichen Fahrzeugen unter Verwendung von elastischen Polstern, insbesondere Gummipolstern, dadurch gekennzeichnet, daß der von außen erfaßte Haubenkörper beim Auf- oder Abbau auf das
30 bzw. von dem Fahrzeug als Hebel für das Zusammendrücken der in geschlossenem Zustand der Haube unter Spannung befindlichen elastischen Auflage dient.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die haubenförmige Verkleidung (*a*) an ihrem einen Ende mit Klammern (*c*) versehen ist, die hinter einem elastischen Polster (*e*) an dessen am Rahmen (*f*) festem
40 Polsterträger (*d*) von unten Anlage finden und beim Herunterklappen der Verkleidung diese auf das Polster drücken.

3. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Verkleidung
45 an ihrem anderen Ende eine kappenartige Auflage (*m*) aufweist, durch welche mittels einer

am Rahmen angeordneten Verriegelung oder Verschraubung (*j*, *k*, *l*) die Verkleidung gegen ein weiteres, am Rahmen festes elastisches Polster (*e'*) gedrückt wird.

4. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Verriegelung des Vorderteiles durch Drehung eines mit einer Druckschraube (*l*) am Ausleger (*k*) versehenen Rohres (*j*) erfolgt.

5. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Führungsrohr (*h*) als Bauteil des Rahmens ausgebildet ist und neben der Aufnahme des Schwenkrohres (*j*) als Halter für das Polster (*e'*) zur
60 Befestigung des Triebwerkes dient.

6. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Schwenkrohr (*j*) im Führungsrohr (*h*) mit Hilfe eines Querbolzens (*i*) in Schlitten in der Weise geführt ist, daß eine Drehung des Schwenkrohres (*j*) in einem Bereich von annähernd 90°
65 möglich und durch die Größe der Schlitze begrenzt ist.

7. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Schlitze im Schwenkrohr (*j*) so angeordnet sind, daß das
70 Einschwenken in die Verriegelungsstellung in dem gleichen Drehsinn erfolgt, in dem die Schraube (*l*) festgespannt wird.

8. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die als Hebelarm für die Erzeugung des Druckes an den Auflagepolstern (*e*) verwendete Verschalung mit Verstärkungen im Bereich der Befestigungsstellen
80 für die Winkel (*b*) ausgerüstet ist.

9. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß statt dem Klammerbügel (*c*) je eine Kopfschraube Verwendung findet, die im waagerechten Schenkel
85 des Winkels (*b*) eingeschraubt und durch eine Mutter gekontert ist, während der Kopf in einen Schlitz des waagerechten Polsterträgers (*d*) eingreift.

In Betracht gezogene Druckschriften:
Österreichische Patentschrift Nr. 155 986.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Fig. 1

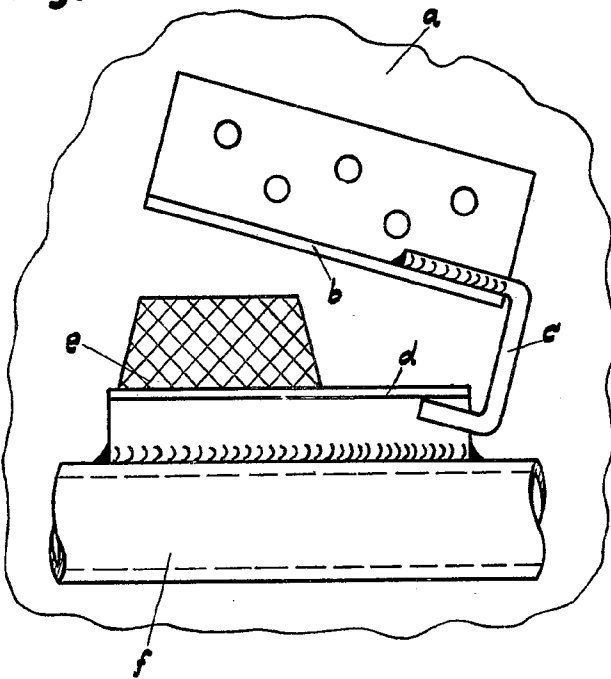


Fig. 2

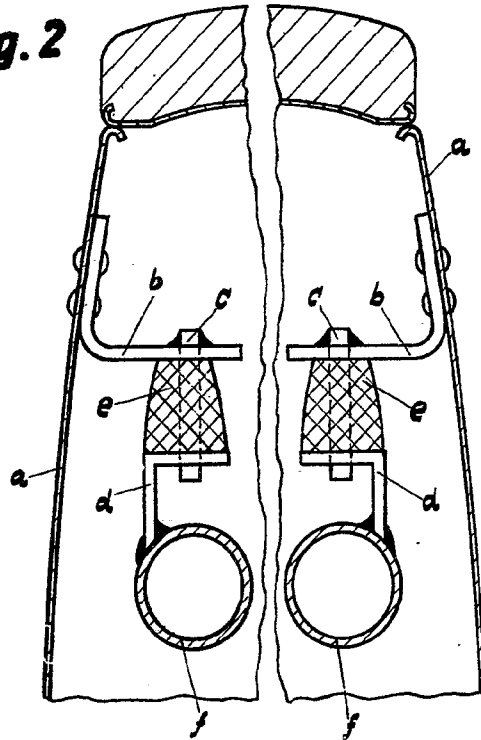


Fig. 3

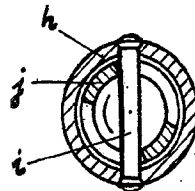
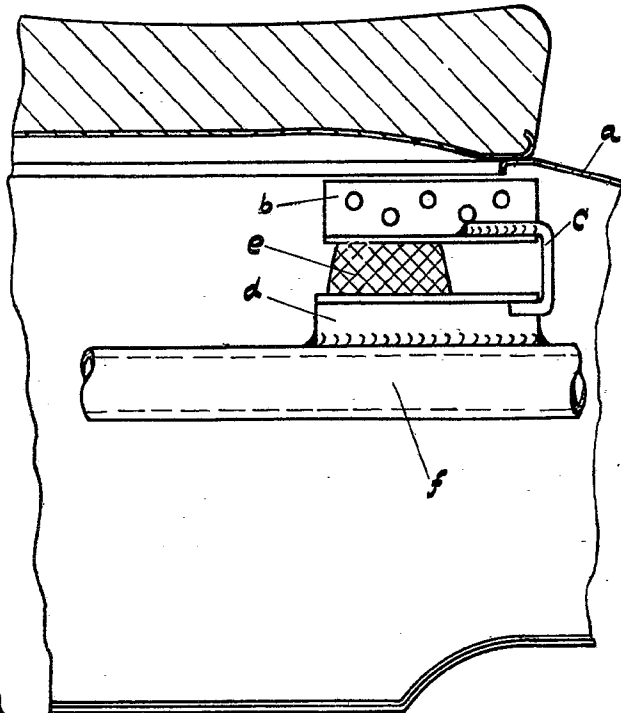
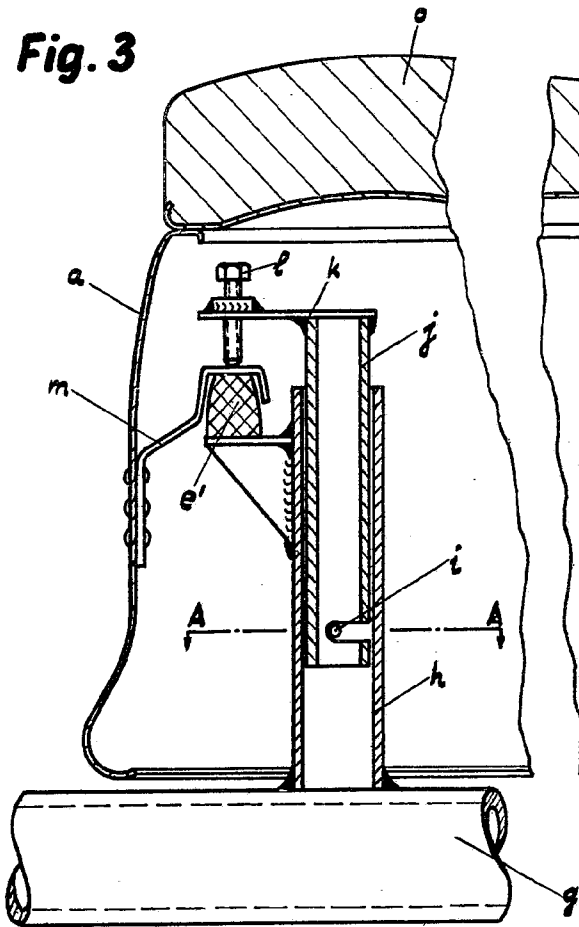


Fig. 4