

Bek.gem. 3. DEZ. 1953

63k. 1667910. „MAICO“ Motorrad-
und Fahrradfabrik O. & W. Maisch
o.H.G., Pfäffingen bei Tübingen. | Leer-
laufschalteinrichtung bei Fahrzeug-Wech-
selgetrieben. 8. 4. 52. M 7308. (I. 4;
Z. 1)

Gelösch

eingetr.

Nr. 1667910 * -6.1153

An das
Deutsche Patentamt
(13b) München 26
Museumsinsel 1

Betrifft: Patent- und Gebrauchsmusteranmeldung D 164

Hiermit melde ich für die Firma
"MAICO" Motorrad- und Fahrradfabrik, Pfäffingen bei Tübingen,
die in den Anlagen beschriebene Erfindung an und beantrage,
der genannten Firma ein Patent zu erteilen.

Gleichzeitig reiche ich auf denselben Gegenstand eine Ge-
brauchsmuster-Hilfsanmeldung ein und beantrage, deren Eintra-
gung solange auszusetzen, bis über die Patentanmeldung ent-
schieden ist. Die für die Gebrauchsmuster-Hilfsanmeldung er-
forderlichen zusätzlichen Unterlagen sind beigelegt.

Die Bezeichnung lautet :

"Leerlaufschalteinrichtung bei Fahrzeug-Wechselgetrieben."

Es wird gebeten, die Bekanntmachung der vorliegenden Anmeldung
vorläufig auf die Dauer von drei Monaten auszusetzen.

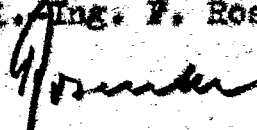
Die Anmeldegebühr in Höhe von DM 25.-- und die Gebühr für die
Gebrauchsmuster-Hilfsanmeldung in Höhe von DM 7.50 werden
unverzüglich auf das Postscheckkonto München 791 91 des Deut-
schen Patentamtes eingezahlt, sobald das amtliche Aktenzeichen
bekannt ist.

Zustellungen in Sachen dieser Patentanmeldung sind an den
unterzeichneten Vertreter zu richten.

Anlagen :

1. 3 weitere Stücke dieses Antrages
2. 4 gleichlautende Beschreibungen mit je einem Patentanspruch
3. 1 Zeichnung (positive Lichtpause) in 4-facher Ausfertigung
4. 2 vorbereitete Empfangsbescheinigungen auf freigemachten
Postkarten.
5. 1 Vollmacht.

Patentanwalt
Dipl. Ing. F. Rosenke



Patentanwalt
Dipl. Ing. Fritz Rosenke
(14a) Stuttgart-W
Gauss-Straße 57A, Telefon 67096

Stuttgart, den 13. März 1952

Ko/Wie.

Betrifft: Patent- und Gebrauchsmusteranmeldung D 164

Anmelder:

* H A I G O *

Motorrad- und Fahrradfabrik
Pfäffingen bei Tübingen.

Leerlaufschalteinrichtung bei Fahrzeug-Wechselgetrieben.

Die Erfindung betrifft die Leerlaufschalteinrichtung bei Fahrzeug-Wechselgetrieben, vorzugsweise bei Motorrad- und Motorroller-Wechselgetrieben.

Bei den genannten Getrieben sind Leerlaufschalteinrichtungen bekannt, die durch Bowdenzüge in Verbindung mit Hebeln und Wellen oder unmittelbar durch Hebel und beliebig angeordnete Wellen betätigt werden, und welche für diese Wellen entsprechende Durchführungen im Getriebegehäuse benötigen, die von dem äußeren Betätigungshebel zum Innenraum des Getriebegehäuses führen. Die genannten Durchführungen erfordern in der Fertigung durch die Erfordernisse besonderer Gehäuseverstärkungen (Narben) und insbesondere bei der Bear-

beutung einen gewissen Aufwand und müssen außerdem beim Betrieb gegenüber dem mehr oder weniger mit Schmieröl gefüllten Getrieberaum abdicht abgedichtet sein.

Dem Bekannten gegenüber ist die Erfindung vorteilhaft dadurch gekennzeichnet, daß die vom Betätigungshebel für die Leerlaufschaltung in den Innenraum des Getriebegehäuses führende Betätigungswelle in der hohl gebohrten Schaltwelle gelagert ist, welche die Bewegungen des von außen betätigten Betätigungshebels für die Gangschaltung durch die Gehäusewand des Getriebes in den Innenraum des Getriebegehäuses überträgt.

Abgesehen von der Ersparnis einer besonderen Gehäusedurchführung für die Leerlaufschaltung wird durch die Erfindung der Leerlaufschalthebel auch noch zwangsläufig in den Bereich des Betätigungshebels für die Gangschaltung gerückt, während er bei bisherigen Ausführungen oft zum Teil im Bereich der Brems-Betätigungshebel lag und dadurch Schwierigkeiten bot, wenn z.B. Bremse und Leerlaufschaltung mit einem Fuß gleichzeitig bedient werden sollten.

Die Abbildung zeigt eine Ausführungsform der Erfindung in einem Schnitt durch das Getriebegehäuse und die Schaltwellen und Schalthebel der Leerlauf- und der Gangschalteinrichtung.

p.

1 ist der Betätigungshebel für die Gangschaltung, der fest auf der hohlgebohrten Schaltwelle 2 für die Gangschaltung angeordnet ist. Die Schaltwelle 2 ist außen in unmittelbarer Nähe des Hebels 1 in einem Lager 3 des Getriebegehäuseteils 4 gelagert und ist gegen Längsverschiebung innen durch ihren Band 5 und außen durch den Schalthebel 1 gesichert. Auf das innere Ende der Schaltwelle 2 ist in üblicher Weise und gegen Verdrehung gesichert, der innere Schalthebel 6 aufgeschraubt. In der hohlgebohrten Welle 2 ist die Betätigungswelle 7 der Leerlaufschalteinrichtung gelagert. Diese Betätigungswelle 7 trägt außerhalb des Getriebegehäuses den Betätigungshebel 8 und innen den Schalthebel 9 für die Leerlaufschaltung. Die beiden Hebel 8 und 9 sind auf der Betätigungswelle 7 in einem solchen Abstand fest angeordnet, dass dadurch die Betätigungswelle 7 axial unverschiebbar in der Schaltwelle 2 gelagert ist.

Aus der Abbildung geht hervor, wie beide Schalteinrichtungen unabhängig voneinander betätigt werden können, und wie außerdem der Betätigungshebel 8 für die Leerlaufschaltung in unmittelbarer Nähe des Betätigungshebels 1 für die Gangschaltung gerückt ist.

*Schutz*Patentanspruch

Leerlaufschalteinrichtung bei Fahrzeug-Wechselgetrieben, vorzugsweise bei Motorrad- und Motorroller-Wechselgetrieben, dadurch gekennzeichnet, dass die vom Betätigungshebel (8) für die Leerlaufschaltung in den Innenraum des Getriebegehäuses (4) führende Betätigungswelle (7) in der hohl gebohrten Schaltwelle (2) gelagert ist, welche die Bewegungen des von außen betätigten Betätigungshebels (1) für die Gangschaltung durch die Gehäusewand des Getriebes in den Innenraum des Getriebegehäuses (4) überträgt.

