

Bek. gem. 21. JAN. 1954

63h. 1670756. „MAICO“ Motorrad-  
und Fahrradfabrik, Pfäffingen bei Tübingen. | Einspuriges Kraftfahrzeug. 20.3.50.  
M 137f. (T. 10; Z. 1)

zu Pat. 31

Umgeschrieben auf: .....

Vertreter:

Zust. Bevollm.: .....

Verfügung vom: .....

in den Akten: .....

**Gelöst** eingetr.  
Nr. 1670756 \* 28.1253

PA. 714923-151263

"MAICO"

Stuttgart, 13. März 1950

Motorrad- und Fahrradfabrik

Pfärringen

bei Tübingen

An das

Deutsche Patentamt

(136) MÜNCHEN 26

Museumsinsel I

Betrifft: Patent- und Gebrauchsmusterausscheidung N 102.

Hiermit melden wir, die Firma "MAICO" Motorrad- und Fahrradfabrik in Pfärringen bei Tübingen durch Dipl.-Ing. Fritz Rosecke, Stuttgart-W, Gauß-Str. 57 A die in den Anlagen beschriebene Erfindung an und beantragen, uns ein Patent zu erteilen.

Gleichzeitig reichen wir auf denselben Gegenstand eine Gebrauchsmuster-Hilfsanmeldung ein und beantragen deren Eintragung solange auszusetzen, bis über die Patentanmeldung endgültig entschieden ist.

Die Bezeichnung lautet:

"Einspuriges Kraftfahrzeug"

Die Patentanmeldungsgebühr in Höhe von DM 25.— und die Gebühr für die Gebrauchsmuster-Hilfsanmeldung in Höhe von DM 7.50 werden unverzüglich auf das Postcheckkonto München 591 91 des Deutschen Patentamtes eingezahlt, sobald das Aktenzeichen bekannt ist.

Anlagen:

1. Drei weitere Stücke dieses Antrages;
2. Vier gleichlautende Beschreibungen mit je 15 Patentansprüchen;
3. Eine Zeichnung (positive Lichtkopie) in vierfacher Ausführung;
4. Eine Vollmacht;
5. Zwei vorbereitete Empfangsbescheinigungen auf freigegebenen Postkarten.

Alle Handlungen in Sachen dieser Anmeldungen sind an den unterzeichneten Vertreter Herrn Dipl.-Ing. Rosecke zu richten.

"MAICO"

Motorrad- und Fahrradfabrik

PA.714923\*15.12.53

" M A I C O "

Stuttgart, 12.12.53

Motorrad- und Fahrradfabrik

Ro/UL.

P f ä f f i n g e n

bei Tübingen

Betr.: Gebrauchsmusteranmeldung M 1371/63h Gm  
Meine Akte: D 109

---

Einspuriges Kraftfahrzeug

An sich ist es bekannt, auch einspurige Kraftfahrzeuge (Motorräder) zu verkleiden, um entweder den Luftwiderstand des Fahrzeuges zu verkleinern oder aber auch um den Fahrer vor Wind, Schmutz und Regen zu schützen. Derartige bekannte Verkleidungen bestehen im wesentlichen darin, daß vor die Beine des Fahrers ein Schutublech befestigt wird, wobei aber immer der eigentliche bisher übliche Aufbau, d.h. das Fahrgestell des Fahrzeuges, in welchem das Triebwerk gelagert ist, ein aus Rohren, oder Profilen zusammengesetzter Träger war, dessen Form und Gestalt in keiner Weise gleichseitig einen Schutz gegen Wind oder Verschmutzung bietet. Die zusätzlich angebrachte und nicht als Festigkeitsträger dienende Schutzverkleidung stellt somit ein zusätzliches Gewicht und auch ein zusätzliches Fertigungsstück dar, erschwert und verteuert somit das Fahrzeug.

3

Der wesentliche und neue Gedanke des nachstehend näher beschriebenen Fahrgestells für ein einspuriges Motorfahrzeug beruht darin, daß als Werkstoff für das Fahrgestell dünnes, leichtes Blech von solcher Formgebung verwendet wird, das sowohl hohe Festigkeit und Tragfähigkeit, wie auch günstige Form bezüglich Wind- und Schmutzschutz erreicht wird. Dabei soll das neue Fahrgestell leicht und einfach herzustellen sein und nur wenig Fertigungskosten erfordern.

Die Neuerung besteht darin, daß der Hauptträger des Fahrgestells aus einem Blechrumpf besteht, der einen nach unten offenen Tunnel bildet und vorne und hinten je durch eine angenietete oder angeschweißte Querwand abgeschlossen ist, an die sich die Verkleidung des Vorderrades bzw. die Verkleidung des Hinterrades anschließt. Der aus Blech gefertigte und als Tunnel ausgebildete Blechrumpf kann nach hinten in der Bauhöhe abnehmen. Er wird an den seitlichen unteren Enden mit nach außen gerichteten waagrechten Flanschen versehen, die als Fuhrasten dienen und durch seitliches Abbiegen des Bleches des Haupttragkörpers oder durch Anbringen seitlicher Bleche mittels Schweißung, Nietung oder Lötung gebildet sind. In dem Tunnel des Blechrumpfes wird das Triebwerk untergebracht.

In der Zeichnung ist die Neuerung in einer Ausführungsform beispielsweise dargestellt.

Abb. 1 zeigt ein Moterrad gemäß der Neuerung schematisch in Seitenansicht.

Abb. 2 zeigt einen Schnitt nach der Linie II - II der Abb. 1 mit Blickrichtung nach vorne.

Abb. 3 gibt eine Ansicht des in den Blechrumpf eingebauten Triebwerkes wieder.

Den Hauptträger des Fahrgestells bildet ein Blechrumpf 1, der nach unten offen ist und der bei der Ausführungsform nach hinten in der Höhe abnimmt. Den vorderen Abschluß des Rumpfes 1 bildet eine Wand 2 und den hinteren Abschluß eine Wand 3. Der Rumpf 1 besitzt an den seitlichen unteren Enden nach außen gerichtete waagerechte Flanschen 4, die als Fuhrasten dienen. Diese seitlichen Flanschen können durch seitliches Abbiegen des Rumpfblechtes oder durch Ansetzen zweier Blechstreifen oder zweier besonders hergestellter Trittbretter gebildet werden. In dem Ausführungsbeispiel sind die Teile 1, 2, 3 und 4 für sich hergestellt und durch Schweißung, Nietung oder Lötung starr miteinander verbunden. Mit dem vorderen Abschlußblech 2 aus einem Stück gefertigt oder auch angesetzt ist die Gerätetafel 5. Das die Gerätetafel 5 bildende Blech ist nach vorn abgebogen. In dem Ausführungsbeispiel ist an diesem Blech der Lenkkopf 6 befestigt, in welchem sich die Gabel des Vorderrades 7 dreht. Die vordere Verkleidung 8 des Fahrzeuges wird zur Unterbringung eines Reserverades 9 benutzt, das in der gewählten

Ausführungsform quer zur Fahrtrichtung innerhalb der Verkleidung 8 untergebracht ist. Die Bugverkleidung 8 trägt den Scheinwerfer 10 und umschließt zwei Brennstoffbehälter 11 und 12, deren Lage aus Abb. 2 ersichtlich ist. Die beiden Seitenwände der Bug-Verkleidung 8 können über die vordere Abschlußwand 2 des kanalförmigen Haupttragkörpers 1 hinaus nach hinten verlängert sein. Die vordere Verkleidung 8 ist lösbar oder auch fest mit der Wand 2 verbunden. Sie bietet zusammen mit der vorderen Abschlußwand 2 und den Trittbrettern 4 dem Fahrer sowohl von vorne, wie auch von der Seite und von unten Schutz gegen Wind und Schmutz.

Innerhalb des Tunnels, der durch den U-förmigen Blechrumpf 1 gebildet wird, ist das vollständige Triebwerk 13 untergebracht. Dieses Triebwerk ist von unten ein- und ausbaubar an den Wänden 2 und 3 festgeschraubt. Die Lagerung des Triebwerkes 13 erfolgt auf zwei mit Flanschen versehenen Längsrohren 14 und 15, welche den kanalförmigen Raum des Blechrumpfes 1 von vorne nach hinten durchziehen. In dem Ausführungsbeispiel münden in diese Längsrohre 14 und 15 tangential nach hinten gerichtet die beiden vom Motor kommenden Abgasrohre ein. Dieses Triebwerk stellt ein rasch nach unten ausbaubares selbständiges Antriebsaggregat dar, das auch für an-

6

dere Antriebszwecke benutzt werden kann. Im vorliegenden Fall treibt es mittels Kette das hinter der Wand 3 unter einer Heck-Verkleidung 16 laufende Hinterrad 17 an. Der Tunnel des Rumpfes 1, der an sich nach unten offen ist, kann zum Schutz des Motors gegen Verschmutzung nach unten zu mit einem lösbaren Schutzblech versehen sein.

Die Kühlung des Triebwerkes 13 erfolgt dadurch, daß ein Kanal 18, der vorne unter dem Scheinwerfer 10 seine Eintrittsöffnung hat und durch Führungswände gebildet wird, die vorne anströmende Luft in den Rumpf 1 durch die Wand 2 hindurch leitet. Die Kühlluft umströmt den Motor und wird durch eine Öffnung in der Wand 3 nach hinten abgeführt. Die Öffnung in der Wand 3 kann in ihrem Querschnitt regelbar ausgebildet sein. Im Winter besteht die Möglichkeit durch Einfügen beispielsweise einer Zwischenwand 19 oder von weiteren Führungswänden und Schließen der Austrittsöffnung in der Wand 3 die am Motor erwärmte Luft nach vorne umzulenken und entlang den Abgasrohren des Motors weiter zu erhitzen und vorne neben den Beinen des Fahrers durch zwei Öffnungen 20 seitlich austreten zu lassen. Gegebenenfalls kann diese Warmluft auch zu den Händen des Fahrers geleitet werden.

Das neue einspurige Kraftfahrzeug mit dem in Schalenform gebildeten Fahrgestell ergibt eine wesentliche Er-

7

sparnis an Gewicht und Fertigungskosten. Die gewählte Bauform bietet einen ausgezeichneten Schutz gegen Wind, Schmutz und Unwetter.

Schutzansprüche

1. Fahrgestell für einspurige Kraftfahrzeuge, dadurch gekennzeichnet, daß der Haupttragkörper aus einem Blechrumpf (1) besteht, der einen nach unten offenen Tunnel bildet und vorne und hinten je durch eine angenietete oder angeschweißte Querwand (2,3) abgeschlossen ist, an die sich die Verkleidung (8) des Vorderrades (7) bzw. die Verkleidung (16) des Hinterrades (17) anschließt.
2. Fahrgestell nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der aus Blech gefertigte und als Tunnel ausgebildete Rumpf (1) nach hinten in der Bauhöhe abnimmt.
3. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Blechrumpf (1) an den seitlichen unteren Enden nach außen gerichtete waagrechte Flanschen (4) besitzt, die als Fuhrasten dienen und durch seitliches Abbiegen des Bleches des Haupttragkörpers oder durch Anbringen seitlicher Bleche mittels Schweißung, Nietung oder Lötung gebildet sind.
4. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß in dem Tunnel des Blechrumpfes (1)

9

das Triebwerk (13) untergebracht ist.

5. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die vordere Abschlußwand (2) des Blechrumpfes (1) nach oben verlängert und nach vorne abgebogen ist und der verlängerte Teil als Gerätetafel (5) und zur Befestigung des Lenkkopfes (6) dient.

6. Fahrgestell nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß der verlängerte Teil (5) der vorderen Abschlußwand (2) als Teil für sich hergestellt und mit der vorderen Abschlußwand (2) durch Schweißung, Nietung oder Lötung starr verbunden ist.

7. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die vordere Verkleidung (8) zur Unterbringung eines Reserverades (9) benutzt wird.

8. Fahrgestell nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß das Reserverad (9) innerhalb der Bug-Verkleidung (8) quer zur Fahrtrichtung untergebracht ist.

9. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß über dem Reserverad (9) und unterhalb des im oberen Teil der Bug-Verkleidung (8) angebrach-

ten Scheinwerfers (10) ein Kühlluftkanal (18) angeordnet ist, welcher die von vorne anströmende Luft nach dem Tunnel des Blechrumpfes (1) leitet, um das dort untergebrachte Triebwerk (13) zu kühlen.

10. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die von vorne in den Tunnel des Blechrumpfes (1) einströmende Luft nach der Kühlung des Triebwerkes (13) durch eine Öffnung in der hinteren Abschlußwand (3) des tunnelförmigen Haupttragkörpers (1) abströmt.

11. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß in dem tunnelförmigen Haupttragkörper (1) ein oder mehrere Führungsbleche (19) eingebaut sind, durch die die Kühlluft gezwungen wird, nach Schließen der hinteren Austrittsöffnung umzukehren und nach vorne weiter zu strömen, wobei sie sich an den Abgasrohren des Motors weiter erhitzen und durch Öffnungen (20) unmittelbar hinter der vorderen Abschlußwand (2) des tunnelförmigen Haupttragkörpers (1) nach rechts und links austritt und die Heine des Fahrers erwärmt.

12. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Seitenwände der Bugverkleidung (8) über die vordere Abschlußwand (2) des tun-

M

nelförmigen Haupttragkörpers (1) hinaus nach hinten verlängert sind, um die Beine des Fahrers gegen Wind und Schmutz besser zu schützen.

13. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß vor der vorderen Abschlußwand (2) des tunnelförmigen Haupttragkörpers (1) ein oder zwei Brennstoffbehälter (11,12) angeordnet sind.

14. Fahrgestell nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Abgasrohre des in dem tunnelförmigen Haupttragkörper (1) untergebrachten Motors (13) in den Raum hinter der hinteren Abschlußwand (3) einmünden.

15. Fahrgestell nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß der Motor samt Getriebe, Kupplung und allem Zubehör auf den Abgasrohren gelagert ist, welche den tunnelförmigen Raum des Blechrumpfes (1) von vorne nach hinten durchziehen.

16. Fahrgestell nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß die vom Motor kommenden Abgasrohre tangential nach hinten gerichtet in zwei Lagerrohre (14,15) einmünden, welche den tunnelförmigen Raum des Blechrumpfes (1) von vorne nach hinten durchziehen.

12

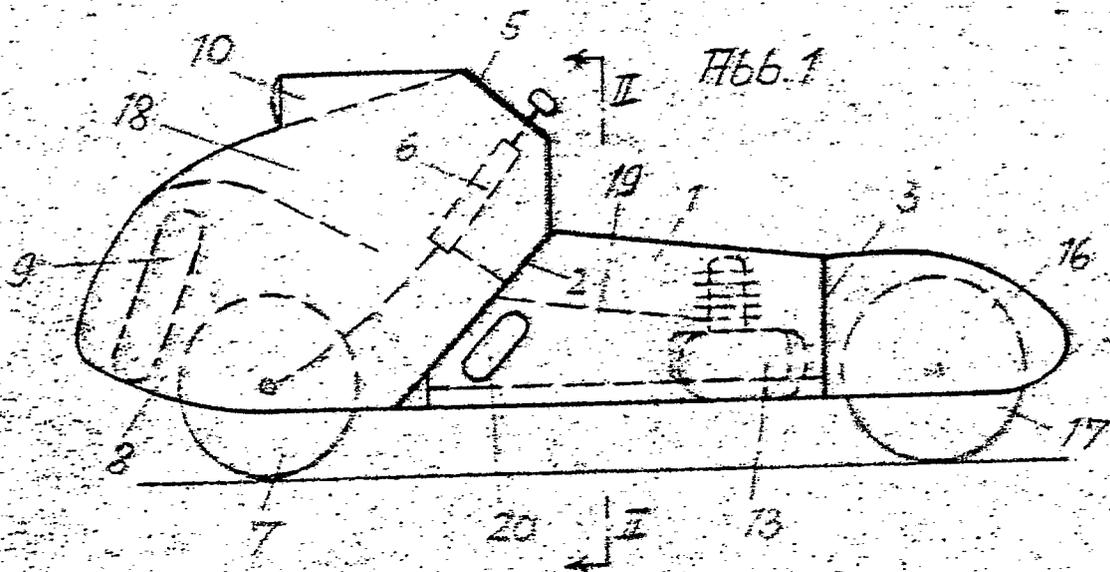


Abb. 2

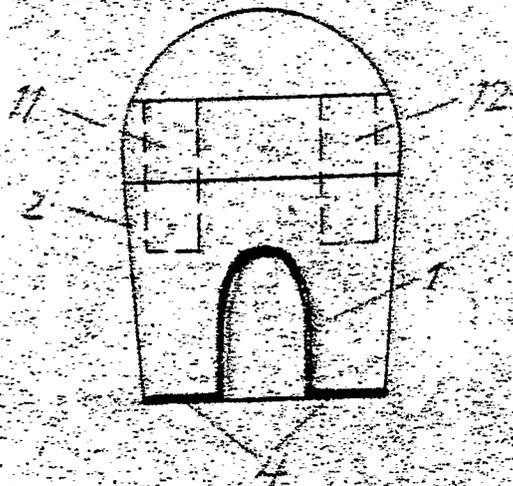
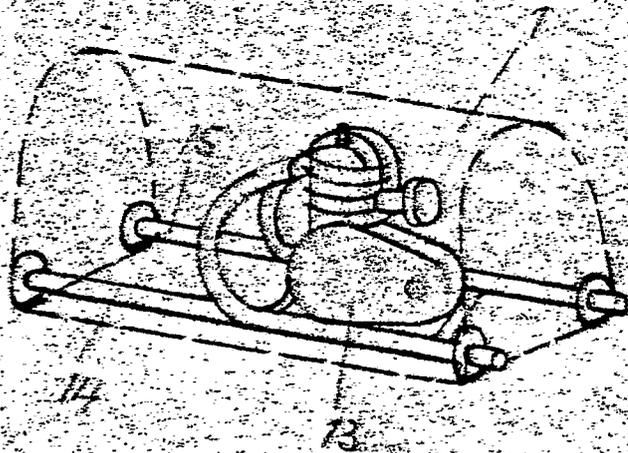


Abb. 3



Maico  
 Pfaffingen/Württ.  
 Pat. N. 102