

und den doppelarmigen Hebel H gepreßt. Das rechte Ende von H wird mittels Doppelaschen F durch die Muffe M betätigt. In der Schlußstellung kommt M an der Nabe des Mitnehmers C zum Anliegen; dabei hat F die Strecklage unter elastischer Formänderung des Schaltgestänges überschritten, um ein selbsttätiges Öffnen der Kupplung auszuschließen. Beim Ausrücken werden die Reibscheiben an den Mitnehmer C herangezogen. Abnutzungen der Oberflächen können durch Nachziehen des Deckels B , bis der nötige Anpreßdruck erzielt ist, ausgeglichen werden, wobei nachzuprüfen ist, ob die Kraft, die Laschen durch die Strecklage hindurchzubringen, nicht zu groß wird. Die Anordnung der Kniehebel ist absichtlich so gewählt, daß sie radial von außen her betätigt werden, damit ihre Fliehkraft bei geöffneter Kupplung nicht auf selbsttätiges Einrücken oder Schleifen hinwirkt, sondern die Reibscheiben von den Gehäusewänden wegzieht. Die Kupplung hat auch die oben erwähnte Signalvorrichtung, aus einer Glocke G bestehend, die an der Muffe M befestigt ist und deren Klöppel durch einen Anschlag J am Gehäuse in Tätigkeit gesetzt wird, wenn die Kupplungsteile aufeinander gleiten.

Auf ähnlicher Grundlage beruht die von Vogel und Schlegel, Dresden, gebaute Benn-Kupplung.

Die Transmissionswerke Fr. Flender & Co., Düsseldorf, benutzen nach Abb. 1443 zur Übertragung der Umfangskraft Holzklötze, die in Aussparungen am Umfang eines Mitnehmers M liegen und halten durch die größere Reibungsziffer zwischen Holz und Eisen und die doppelseitige Anpressung den Schlußdruck niedrig. Zur Erleichterung der Auswechslung der Holzklötze ist der Mitnehmersring längs einer Durchmessersebene geteilt, in der auf der Welle W_1 festgekeilten Scheibe S zentriert und durch Kopfschrauben K festgehalten. Er kann nach Lösen der Schrauben K leicht seitwärts herausgenommen werden, ohne die Kupplung weiter auseinanderbauen zu müssen. Das andere Wellenende W_2 trägt die Kupplungsscheibe T mit der Einrückmuffe E , sowie den längs der

Führungsbolzen J geführten Anpreßring A . Werden T und A von den beiden Seiten her gegen die Holzklötze H gepreßt, so ist die Kupplung geschlossen, die Welle W_2 wird von der Welle W_1 angetrieben. Zum Schließen dienen zwei Winkelhebel W . Sie drehen sich um die durch die Bolzen C an der Scheibe T festgehaltenen Zapfen Z , tragen an ihrem kurzen Hebelarm je eine Rolle R und werden durch Schubstangen G von der Einrückmuffe E betätigt. In der innersten Stellung der Muffe drücken die Rollen R gegen die schwach gewölbten Enden der Stellschrauben U und pressen dadurch den Ring A von der einen, die Scheibe T von der anderen Seite her fest gegen die Holzklötze H . Die Rolle R überschreitet dabei etwas den höchsten Punkt der Wölbung. Wird die Muffe E nach außen geschoben, so drücken Federn F die Teile A und T auseinander und öffnen so die Kupplung. Die Stellschrauben U haben auch die Aufgabe, die Abnutzung der Holzklötze auszugleichen. Sie werden im geschlossenen Zustande der Kupp-

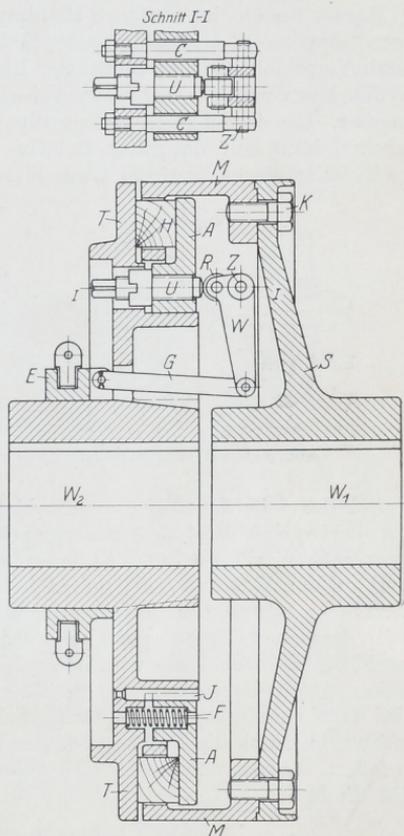


Abb. 1443. Reibkupplung der Transmissionswerke Fr. Flender & Co., Düsseldorf.