

Erteilt auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949  
(WiGBl. S. 175)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



AUSGEGEBEN AM  
4. MAI 1951

DEUTSCHES PATENTAMT

# PATENTSCHRIFT

Nr. 805 008

KLASSE 63a GRUPPE 4

*R 1128 II/63a*

---

Der Erfinder hat beantragt, nicht genannt zu werden

---

»Rheum« Rheinische Werkzeug- und Metallwarenfabrik G. m. b. H.,  
Remscheid-Lüttringhausen

## Sturmlaternengehäuse für ein unabhängiges Fahrzeugschlußlicht

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 4. März 1950 an

Patenterteilung bekanntgemacht am 8. März 1951

Die Priorität der Anmeldung in den Niederlanden vom 1. März 1950 ist in Anspruch genommen

Laut § 53 Abs. 3 der StVO. sind für Anhänger zwei Schlußlichter vorgeschrieben, von denen das linke eine von der Lichtanlage des ziehenden Kraftfahrzeuges unabhängige eigene Lichtquelle haben muß. Um die praktische Durchführung dieser Verordnung zu unterstützen, sind im Laufe der Jahre mehrere Gehäuse und Behälter speziell zur Aufnahme von Sturmlaternen und der Vorschrift entsprechend als Schlußlicht verwendbar geschaffen worden. Das bisher wohl am besten bewährte Modell ist das in den Patentschriften 696 444, 698 300 und 698 301 beschriebene.

Durch die Entwicklung seines Gehäuses wurden weitgehende Vorteile erreicht durch Erzielen einer größeren Brennsicherheit der umschlossenen Sturm-

laterne infolge Anbringung zusätzlicher Be- und Entlüftungseinrichtungen zwecks Zufuhr zusätzlicher Frischluft zu und Abfuhr heißer Verbrennungsgase von der umschlossenen Sturmlaterne. Der grundsätzliche Nachteil dieses Modells in der Praxis ist nun der, daß der hierbei unbedingt erforderliche Luftkanal sich durch bei nassem Wetter von den Hinterrädern aufspritzenden Straßenschmutz verstopft und die umschlossene Sturmlaterne infolge Mangel an Frischluft zum Verlöschen neigt.

Die Erfindung bringt nun als neu folgende Änderung gegenüber den bisher bekannten Schlußlichtgehäusen:

Das Gehäuse wird in bekannter Art aus zwei

Hälften in der durch die umschlossene Laterne bedingten zylindrischen Form mit nach oben halbkugelförmigem Abschluß, wie bekannt, hergestellt. Jedoch sind beide Hälften vollkommen geschlossen angefertigt und lediglich nachträglich in diese Gehäusehälften mehrere panzerhemdschuppenartige Öffnungen gestanzt, die, wenn sie sich an durch praktische Versuche festgelegten Stellen in richtiger Größe, Form und Richtung befinden, sowohl die Funktion der zusätzlichen Frischluftzufuhr zur Laterne zum einen, als auch die Funktion der Abfuhr der heißen Verbrennungsgase, die aus der umschlossenen Sturmlaterne entweichen, zum anderen Teile übernehmen, ohne jedoch gegen Straßenschmutz, Regen oder sonstige äußeren Einflüsse irgendwie empfindlich zu sein.

Als Ziel der Erfindung ist es also anzusehen, ein trotz wesentlich einfacherer Konstruktion technisch genau so einwandfreies, durch seine Unempfindlichkeit gegen äußere Einflüsse für die Praxis besser geeignetes unabhängiges Fahrzeugschlußlicht zu schaffen, um vor allem der Sicherheit im Verkehr in stärkerem Maße als bisher zu dienen.

Eine Ausführungsform des Erfindungsgegenstandes ist in der Zeichnung beispielsweise dargestellt. Es zeigt

Fig. 1 das Gehäuse wie beschrieben in Seitenansicht mit angedeutetem Luft- und Verbrennungsgasfluß an den Abgasschlitten 9,

Fig. 2 eine Ansicht des Gehäuses in Fahrtrichtung,

Fig. 3 eine Draufsicht, zum Teil im Schnitt, mit angedeutetem Luftstromverlauf an den Luftschlitzen 7.

Die Bezeichnung der Luftbewegungen bezieht sich auf die während der Fahrt auftretenden Strömungen. Die Fahrtrichtung ist durch Pfeil A bezeichnet.

Das Sturmlaternengehäuse als unabhängiges Fahrzeugschlußlicht nach der Erfindung besteht aus Vorderhälfte 1 und Hinterhälfte 2, die durch Scharnier 3 aufklappbar verbunden sind. An der dem Scharnier 3 gegenüberliegenden Seite des Sturmlaternengehäuses ist ein Schnappverschluß 4 angebracht, der in der Zeichnung durch eine Blattfeder angedeutet ist. Die Vorderhälfte 1 ist etwa in Lichtquellenhöhe mit einem rechteckigen Ausschnitt 5 versehen, der mit rotem, durchsichtigem Material, z. B. dem durch Warenzeichen geschützten Cellon, ausgekleidet ist.

An der Hinterhälfte 2 ist eine Befestigungsvorrichtung 6 zum Anschrauben oder Anklemmen an Fahrzeugen angebracht. Die ebenfalls an der Hinterhälfte 2 etwa in der Höhe der Unterkante vom Außenschornstein der umschlossenen Frischluftlaterne an nach abwärts angebrachten panzer-

hemdschuppenartigen Öffnungen, im folgenden Luftschlitze 7 genannt, übernehmen sowohl bei der Fahrt als auch bei stehendem Fahrzeug die Zufuhr zusätzlicher Frischluft für die umschlossene Laterne. Während der Fahrt wird in der in Fig. 3 durch Pfeile veranschaulichten Art, durch die Formgebung der Luftschlitze 7 bedingt, an jedem Luftschlitz ein Luftwirbel erzeugt, der durch den hinter der bezeichneten Nase 8 des Luftschlitzes 7 entstehenden Sog die vorbeistreichende Luft zum Teil in der veranschaulichten Weise in das Innere des Gehäuses und damit durch die Luftrohre der umschlossenen Sturmlaterne zur Flamme bringt. Bei stehendem Fahrzeug sorgt der an sich geringe einzelne Lufteintrittsquerschnitt der Luftschlitze 7 in Verbindung mit dem dahinterliegenden verhältnismäßig großen Luftspeicherraum des Gehäuses für gleichmäßige, wirbellos ausgeglichene Belüftung der Laterne. In Anzahl, Größe und Lage versuchsmaßig bestimmte, an der Vorderhälfte 1 auf deren halbkugelförmigem Oberteil angebrachte panzerhemdschuppenartige Öffnungen, im folgenden Abgasschlitz 9 genannt, dienen der Abfuhr der aus dem Innenschornstein der umschlossenen Sturmlaterne entweichenden heißen Verbrennungsgase. Dieser Vorgang ist in Fig. 2 ebenfalls schematisch durch Pfeile zum Ausdruck gebracht. Die im Gehäuseboden in siebartiger Anordnung angebrachten Löcher 10 dienen in bekannter Weise der weiteren Belüftung der Laterne sowie beim Säubern zum Ablauf des Wassers. Des weiteren enthält das Gehäuse in der beschriebenen Bauweise noch eine klammerartige Aufnahme der Sturmlaterne in ebenfalls bekannter Art.

#### PATENTANSPRÜCHE:

1. Sturmlaternengehäuse aus zwei durch Scharnier verbündenen Hälften für ein unabhängiges Fahrzeugschlußlicht, dadurch gekennzeichnet, daß die Belüftung sowie die Verbrennungsgasabfuhr der umschlossenen Sturmlaterne durch in die Gehäusehälften eingestanzte Luftschlitze (7) und Abgasschlitz (9) erfolgt.
2. Gehäuse nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Luft- und Abgasschlitz panzerhemdschuppenartig eingestanz sind.
3. Gehäuse nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftschlitze (7) sich an der Hinterhälfte (2) des Gehäuses etwa in Höhe unterhalb des Außenschornsteins der umschlossenen Sturmlaterne befinden.
4. Gehäuse nach Anspruch 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die panzerhemdschuppenartigen Abgasschlitz (9) sich am Oberteil der Vorderhälfte (1), durch Lage und Form gegen Fahrtwind geschützt, befinden.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Fig. 1

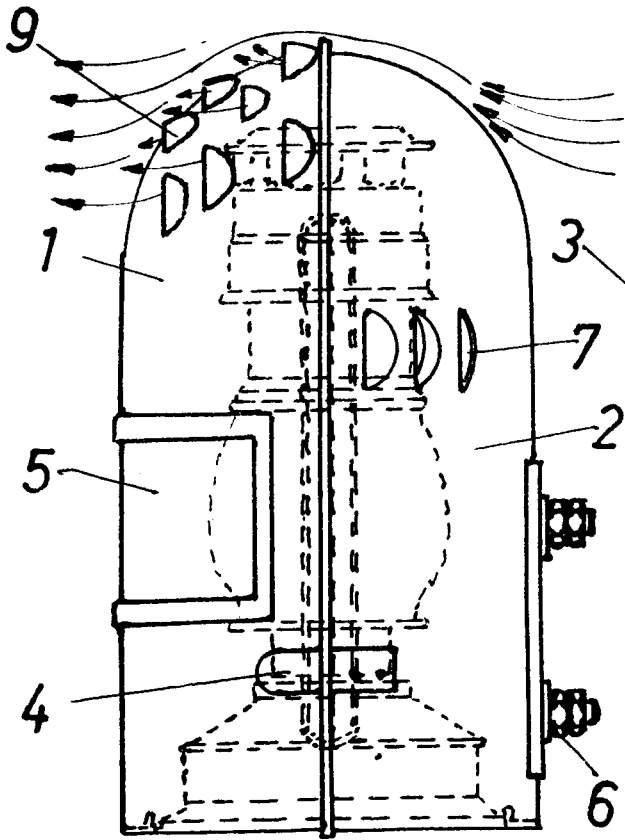
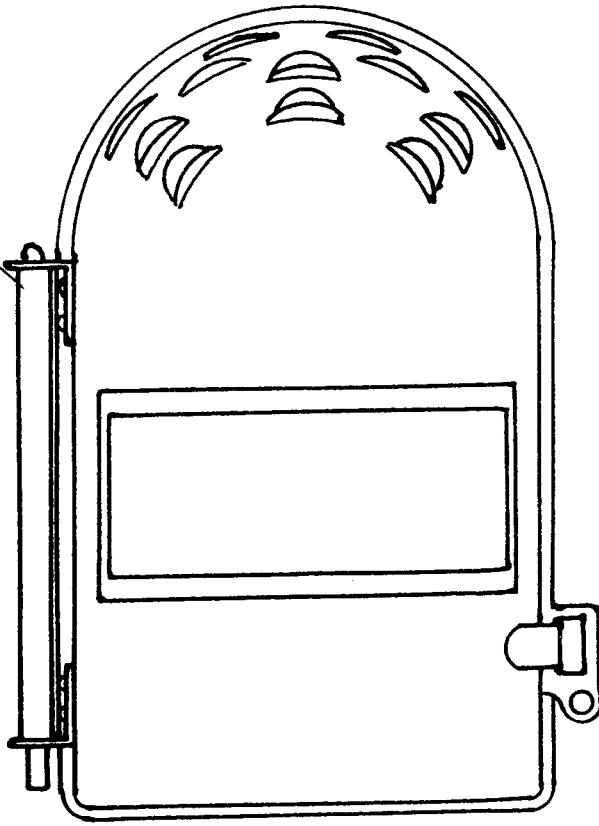


Fig. 2



A →

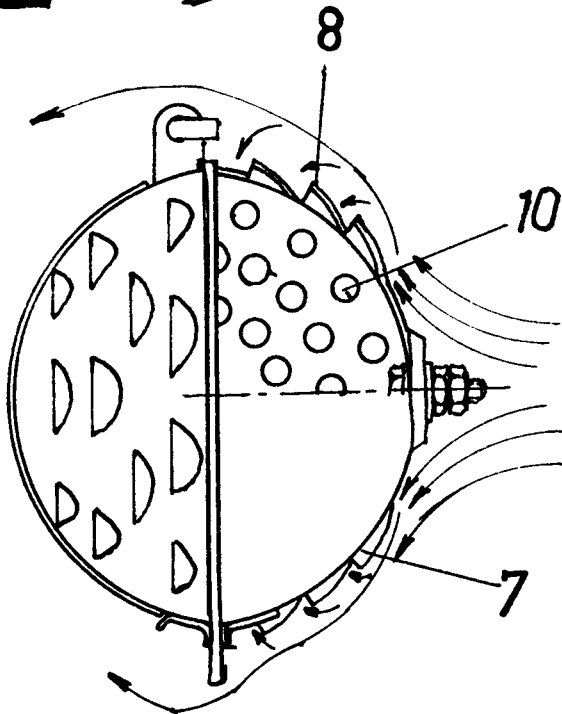


Fig. 3