

recht zueinander angeordnete Zapfen die Bewegung vermitteln. Die letzteren liegen in Abb. 1419 und 1420 in einer Ebene, sitzen auf gabelförmigen, auf den Wellenenden aufgekeilten Stücken *A* und *B* und sind durch einen in der Zapfenebene geteilten Ring *C* verbunden. Entsprechend dem Kardanischen Prinzip wird so die Ablenkung der Wellen nach beliebigen Richtungen möglich. Die Zapfen laufen in Rotgußbüchsen, sind hohl und werden mit Fett zur Schmierung gefüllt.

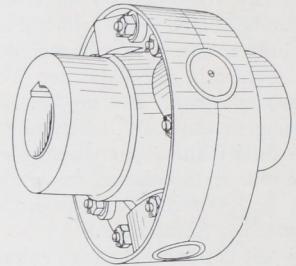
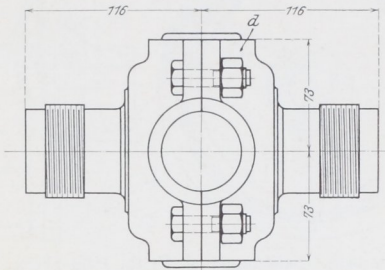


Abb. 1420. Kreuzgelenkkupplung.

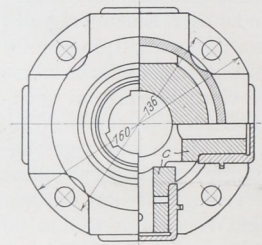
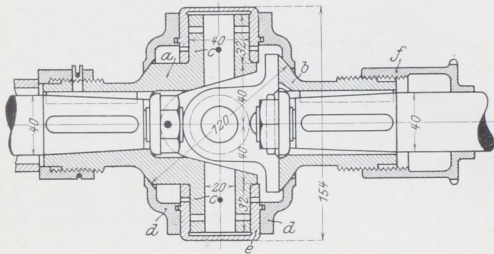


Abb. 1421. Kreuzgelenk der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Abb. 1421 gibt ein Kreuzgelenk für die Getriebewelle eines Kraftwagens wieder, das die Aufgabe hat, die Bewegungen unschädlich zu machen, die die angetriebene gefederte Achse gegenüber dem Wagengestell macht, in dem der Räderkasten fest gelagert zu sein pflegt. Das Ganze ist wegen des Staubes und Schmutzes, denen die Wagen aus-

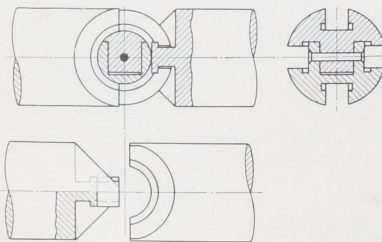


Abb. 1422. Kreuzgelenkkupplung.

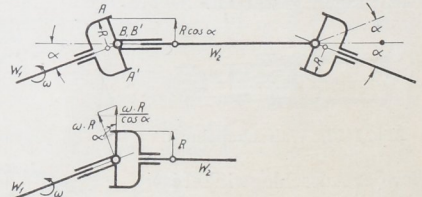


Abb. 1423. Zur Ermittlung der Geschwindigkeitsverhältnisse an Wellen mit Kreuzgelenkkupplungen.

gesetzt sind und zu dem Zwecke, das Schmiermittel zusammenzuhalten, geschlossen ausgeführt, indem das geteilte Gehäuse durch kugelige Flächen längs der Gabeln *a* und *b* abgedichtet und die Laubbüchsen mit angegossenen Böden versehen sind. Die Schmierung, die wegen der verhältnismäßig großen Kräfte und hohen Umlaufzahlen sehr wichtig ist, wird durch Niederschrauben der mit Fett gefüllten Büchse *f* bewirkt. Das Fett tritt durch Schlitze in der Nabe der Gabel *b* in das Innere des Gehäuses und von da durch Bohrungen zu den Laufflächen der Zapfen *c*.