



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 195 25 559 A 1**

⑤1 Int. Cl.⁶:
H 02 N 11/00

⑳ Aktenzeichen: 195 25 559.3
㉑ Anmeldetag: 13. 7. 95
㉒ Offenlegungstag: 16. 1. 97

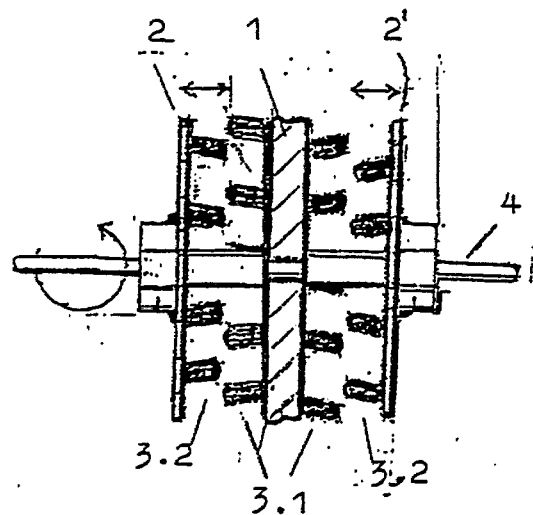
DE 195 25 559 A 1

㉔ Anmelder:
Fink, Carl, 81476 München, DE

㉕ Erfinder:
gleich Anmelder

㉖ Perpetuum mobile

㉗ Die Magnetkränze (3.2) an den nichtdrehbaren Kranzscheiben (2) werden hinter denen am Antriebsrad (1) eingeschoben. Alle durch diesen Einschub sich ergebenden Magnetenpaare stehen mit abstoßender Energieseite sich ganz nahe gegenüber. Diese Abstoß-Energie drückt schon nach Beginn von jedem Einschubvorgang das Rad (1) über einen halben Magnetenpaarabstand ab.
Da ein Magnetenkranz am Antriebsrad (1) und dazu der Gleichseitige an der Kranzscheibe (3.2) um einen halben Magnetenpaarabstand versetzt sind, ergibt sich ein ununterbrochener Antrieb.



DE 195 25 559 A 1

Beschreibung

Das Antriebsrad 1 für eine stark belastende Übersetzung hat zwei Kränze aus einzelnen Permanentmagneten 3.1. Gleichgroße Magnetenkränze befinden sich an beiden Kranzscheiben 2. Diese Magnetkränze 3.2 sind hinter denen am Antriebsrad 1 leicht ein- und ausschierbar.

Alle Magnete sind etwas schief usw. angeordnet, damit die Magnetenkränze an den Kranzscheiben 3.2 ganz nahe hinter denen am Antriebsrad 1 schnell eingeschoben werden können. Die durch den Einschub sich ergebenden Magnetenpaare sind so angebracht, daß sie mit den abstoßenden Flächen ganz nahe gegenüberstehen. Die Abstoßenergie der Magnetenpaare drückt schon nach Beginn von jedem Einschubvorgang das Antriebsrad 1 von den Magneten 3.2 über einen halben Magnetenpaarabstand ab. Da ein Magnetenkranz am Antriebsrad 1 und dazu der gleichseitige an der Kranzscheibe 3.2 um einen halben Magnetenpaarabstand versetzt sind, ergibt sich ein ununterbrochener Antrieb.

Durch die seitliche Einschiebung der beidseitigen Magnetenkränze 3.2 ist der dazu usw. benötigte Energieverbrauch viel geringer als die erreichte Antriebsenergie bei den gegenseitig abdrückenden Magnetenpaare. Der Energieverbrauch ist auch durch diesen seitlichen Einschub gering, weil die Magneten an den Kranzscheiben 3.2, die sich hauptsächlich noch seitlich befinden, z. T. schon von denen am Antriebsrad 1 angezogen werden.

Patentansprüche

1. Auf die Zusammensetzung der einzelnen Permanentmagneten zu den Magnetenkränze an den beiden ein- und ausschiebbaren (nicht drehbaren) Kranzscheiben (2) und denen am Antriebsrad (1) wird Patentanspruch beantragt.

2. Für die durch den Einschub der Magnetenkränze an beiden einschiebbaren Kranzscheiben (2) hinter die am Antriebsrad (1) sich ergebenden einzelnen Magnetenpaare mit der gegenseitig abstoßenden Energieseite nahe gegenüberstehen und das Antriebsrad (1) schon bei jedem Einschub um über einen halben Magnetpaarabstand drehen, wird Patentschutz beantragt.

3. Durch die seitliche Einschiebung der Permanentmagnetenkränze (3.2) an den Kranzscheiben (2), ganz nahe hinter den Einzelmagneten am Antriebsrad (1) ist der dazu usw. benötigte Energieverbrauch viel geringer als die erreichte Antriebsenergie bei den gegenseitig abdrückenden Magnetenpaaren. Der Energieverbrauch ist auch durch diesen seitlichen Einschub gering, weil die Magnetenringe an den Kranzscheiben (2), die sich hauptsächlich noch seitlich befinden, dabei z. T. schon von denen am Antriebsrad (1) angezogen werden.

Für diese Art der Energieeinsparung wird Patentanspruch beantragt.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

- 1 Antriebsrad.
- 2 Nichtdrehbare, ein- und ausschiebbare Kranzscheibe.
- 3.1 Dauermagnetenkränze am Antriebsrad.
- 3.2 Dauermagnetenkranz an den Kranzscheiben.
- 4 Achse.

