

ausschlaggebender Bedeutung. Der Motor „AB 50“ besitzt aber bei $\frac{3}{4}$ Belastung den hohen Wirkungsgrad von 89 pCt.

Versuche über die Widerstandszunahme und die entsprechende Erhöhung der Temperatur über die der umgebenden Luft ergaben während eines einstündigen ununterbrochenen Probebetriebes folgende Resultate:

Anker	25 pCt. = 63° C.
Magneten	30 „ = 75° C.
Insgesamt (Anker, Magneten u. Bürsten)	25 „ = 63° C.

Das Gewicht des kompletten Motors ohne Zahnrad und Schutzkasten stellt sich auf 735 kg; das des Ankers mit Zahnradtrieb auf 205 kg. Das mit 64 Zähnen versehene Zahnrad allein wiegt 68 kg,

Polschuhe. Die vier abnehmbaren Polschuhe aus lamellierten Eisenblechscheiben sind mit dem Magnetgehäuse durch je zwei Bolzen verbunden, welche in ein längliches in die Polschuhe eingesetztes Metallstück eingeschraubt sind. Hierdurch bildet jede Polfläche eine glatte, ununterbrochene Ebene (Fig. 3.)

Magnetspulen. Die Windungen der vier Spulen sind auf Preßspahnhülsen aufgewickelt und vermittle der vorragenden Polhörner befestigt. Letztere sind gegen starke Fiberscheiben gelagert, die eine feste Lage der Spulen und Schutz gegen Erdschluß gewährleisten. Die Spulen sind gebogen, damit sie sich der Form des innen zylindrischen Magnetgehäuses anpassen. Hierdurch wird die Länge des Windungsdrahtes und die Anzahl der erforderlichen

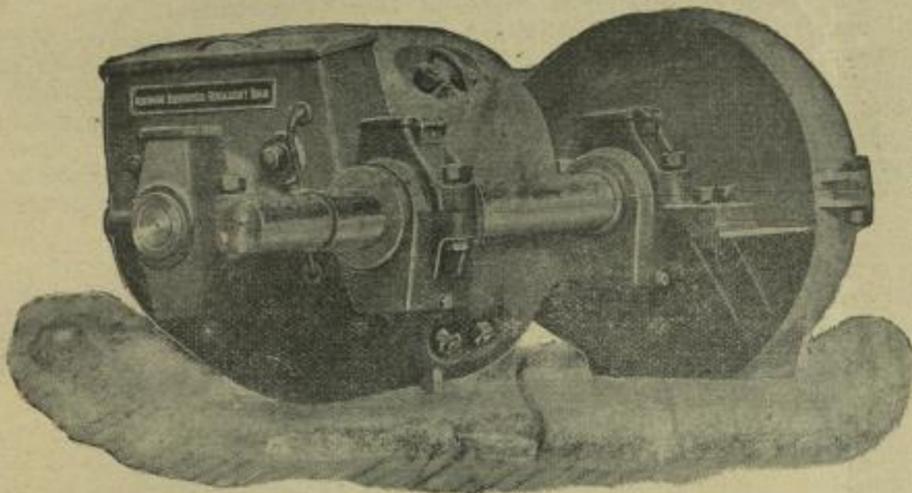


Fig. 1.

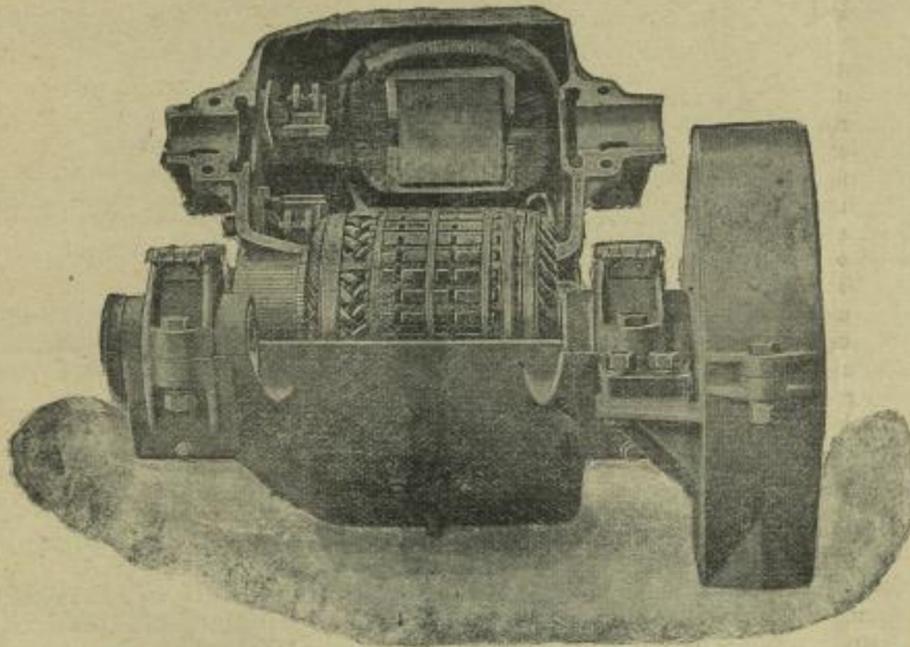


Fig. 2.

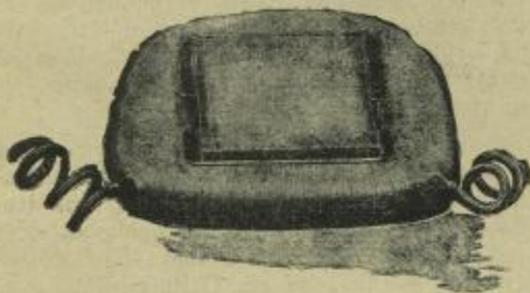


Fig. 3.

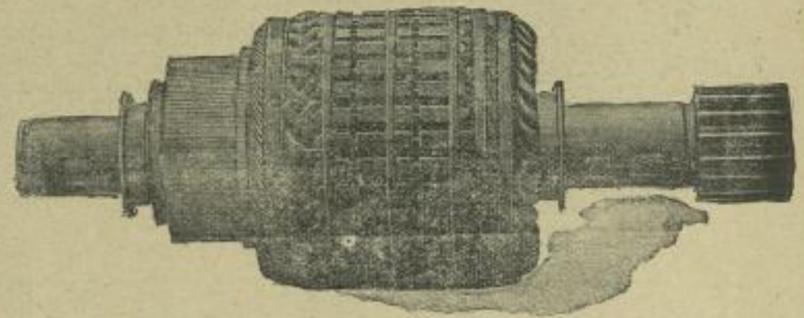
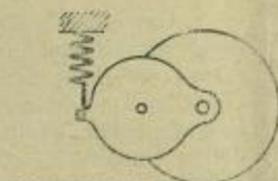


Fig. 4.

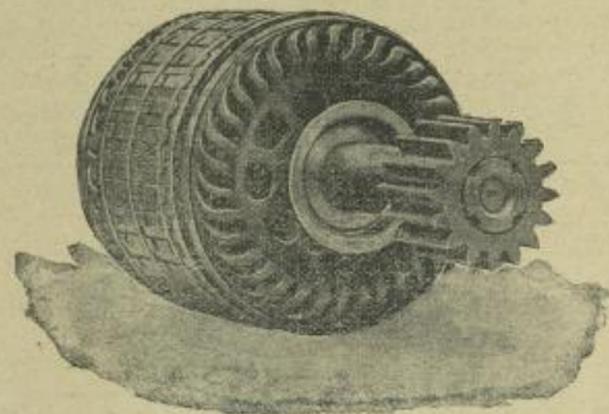


Fig. 5.

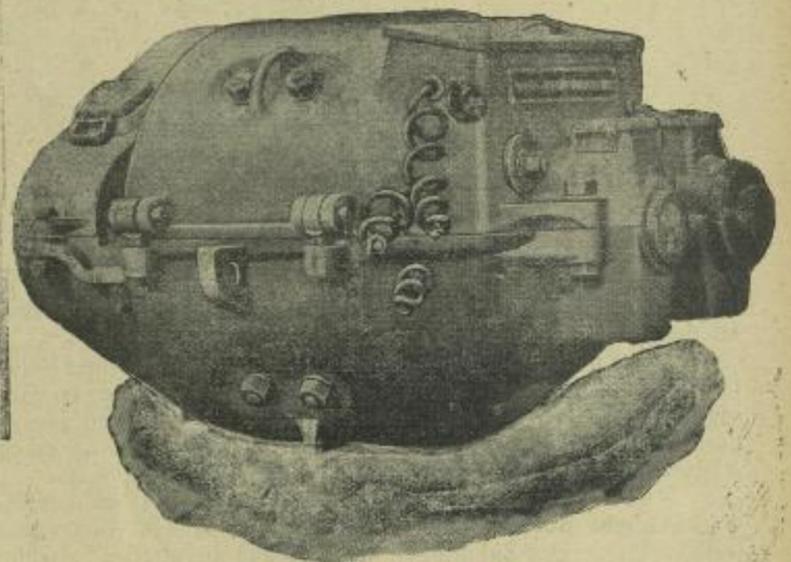


Fig. 6.

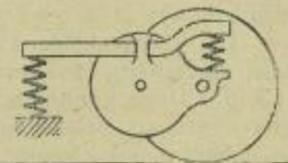
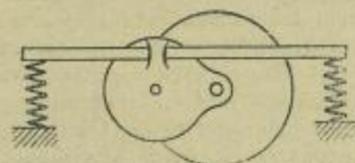


Fig. 7.

der Schutzkasten 58 kg.

Motorgehäuse. Das Motorgehäuse — aus weichem Gußstahl von großer magnetischer Durchlässigkeit — ist zylindrisch geformt, horizontal in der Mitte durchgeschnitten und mit Scharnieren versehen, um eine leichte Zugänglichkeit zu ermöglichen (Fig. 2.) Eine in der oberen Hälfte über dem Kommutator angebrachte Oeffnung von genügender Größe gestattet ein bequemes Bedienen der Bürsten und ein leichtes Herausnehmen der Bürstenhalter. Die Vorder- und Rückseite der unteren Hälfte sind zwecks Reinigung des Motors mit kleineren Oeffnungen versehen. Sämtliche Oeffnungen haben Deckel aus schmiedbarem Guß, die das Motorgehäuse staub- und wasserdicht abschließen.

Ampèrewindungen möglichst beschränkt und die Leistungsfähigkeit des Motors entsprechend erhöht.

Lager. Sämtliche Lager bestehen aus gußeisernen Lager-schalen, welche mit Babbit-Metall ausgegossen und derart gebohrt sind, daß sie genau auf die Welle passen. Das Ankerlager am Kommutatorende hat eine Länge von 155 mm, dasjenige am Triebende eine solche von 194 mm. Die Achsenlager sind 200 mm lang. Alle Lager sind derart konstruiert, daß ihnen konsistentes Fett von oben bezw. Oel von unten zugeführt werden kann. Die unten befindlichen Oelbehälter sind mit Filzdochten versehen, die vermittle flacher Phosphorbronzefedern durch Aussparungen in den Lagern gegen die Welle gedrückt werden. Bei den Ankerwellenlagern ist