



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

201961
(11) (B1)

(51) Int. Cl.³
B 60 B 1/08

(22) Přihlášeno 30 10 78
(21) (PV 7039-78)

(40) Zveřejněno 31 03 80

(45) Vydáno 15 10 82

(75)
Autor vynálezu PUDIL FRANTIŠEK ing., STRAKONICE

(54) Kolo motorového vozidla

Vynález se týká kola motorového vozidla sestávajícího z ráfku a náboje, jehož náboj je vytvořen s paprsky kola vcelku, zvláště kola motocyklů.

U dosud známých provedení kol motocyklů jsou buď kola dělená tak, že náboj kola, vytvořený jako odlitek, nebo výlisek, je spojen s ráfkem prostřednictvím výpletu z paprsků vyrobených z drátů opatřených na konci uchycením v ráfku tak zvanými maticemi pro drátové paprsky kol, nebo kola mají náboj, spojovací paprsky i ráfek provedeny jako odlitek z jednoho kusu. V poslední době jsou používána i kola, u nichž náboj s ráfkem je vzájemně propojen spojovacími členy, vytvořenými jako samostatné výlisky.

Tato provedení kol mají společnou nevýhodu ve velké pracnosti. U kol s drátěnými paprsky je tato pracnost dána ruční prací spojenou s vyplétáním, u litých kol nutností obrábět ráfek a u poslední jmenovaného typu kol značnou pracností spojování ráfku, spojovacích členů a náboje.

Kola litá vcelku s ráfkem jsou odlévána ze slitin hliníku nebo hořčíkových slitin a s ohledem na vysoké požadavky na kvalitu odlitku jsou odlévána málo produktivními způsoby, jako je lití do pískových forem, nebo lití do kokil. Je nutná potom i jejich jed-

notlivá, velice pečlivá kontrola na skryté slévací vady.

Uvedené nevýhody nemá provedení kola motorového vozidla, zvláště motocyklu, podle vynálezu, jehož podstata spočívá v tom, že na vnějším obvodu paprsků je vytvořen profilový žlábek, do něhož zapadají v ráfku kola vytvořené prohlubně, jejichž prostřednictvím je spojen ráfek s paprsky spojovacími členy.

Provedení kol motorových vozidel podle vynálezu je výhodné zvláště tím, že umožňuje spojit výhody litých kol s výhodami kol zaplétaných paprsky vyrobenými z drátů při dosažení nízké pracnosti. Oproti dosud známým provedením litým do písku nebo do kokil umožňuje technologické použití tlakového nebo nízkotlakového lití lehkých kovů. K stejnému základnímu náboji s paprsky umožňuje použít ráfky různých profilů, kdy navíc při poškození ráfku při provozu motocyklů, například při poškození ráfku při jízdě v terénu, je možné vyměnit pouze poškozený ráfek. Při zavádění výroby lze použít stávající technologii na výrobu tlakově litých nábojů kol a ráfků vzniklých stáčením a svařováním základního profilu ráfku.

Provedení kol motorových vozidel podle vynálezu je znázorněno v příkladech provedení na výkrese, kde na

obr. 1 je zjednodušený a částečně schematický náčrtek provedení kola v bokorysu, zčásti v řezu, obr. 2 je zvětšený schematický náčrtek provedení kola v příčném řezu jeho částí s upevněním ráfku pomocí šroubů, obr. 3 je zvětšený, schematický náčrtek provedení kola v příčném řezu jeho částí s upevněním ráfku pomocí nýtů.

Obr. 1 až 3 znázorňují příklad provedení kola 1 1' motorového vozidla, jehož náboj 2, 2' je vytvořen litím, s výhodou tlakovým litím, s paprsky 3, 3' vcelku. Na vnějším obvodu paprsků 3, 3' jsou vytvořeny profilové žlábkové 4, do nichž zapadají prohlubně 5 vytvořené v ráfku 6, 6' kola 1, 1'. Na příkladu provedení podle obr. 1 a obr. 2 jsou jako spo-

jovací členy pro spojení mezi ráfkem 6 a paprsky 3 použity šrouby 7, zašroubované do závitů vytvořeného v paprscích 3. Příklad provedení podle obr. 3 se liší pouze tím, že jako spojovací členy jsou použity nýty 8. Prohlubně 5 lze v ráfku 6, 6' vytvořit s výhodou lisováním.

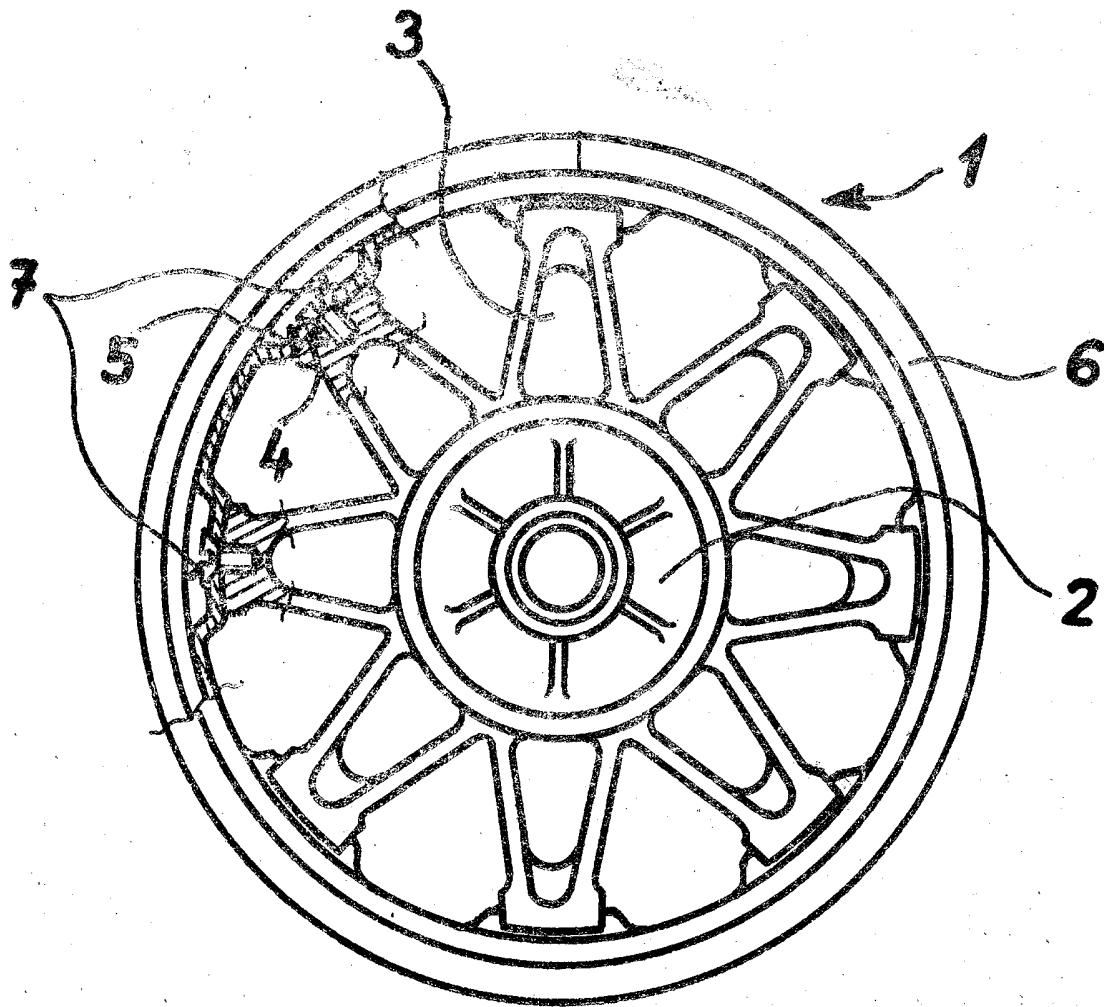
Je zřejmé, že vynález by mohl být použit u motorových i nemotorových vozidel a dopravních prostředků různých druhů. Přitom je lhostejné, je-li kolo 1, 1' vybaveno bubnovými brzdami, jak vyplývá z konstrukční úpravy nábojů 2, 2' na obr. 1 až 3, nebo jsou-li například použity kotoučové brzdy, nebo je-li kolo bez brzd.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

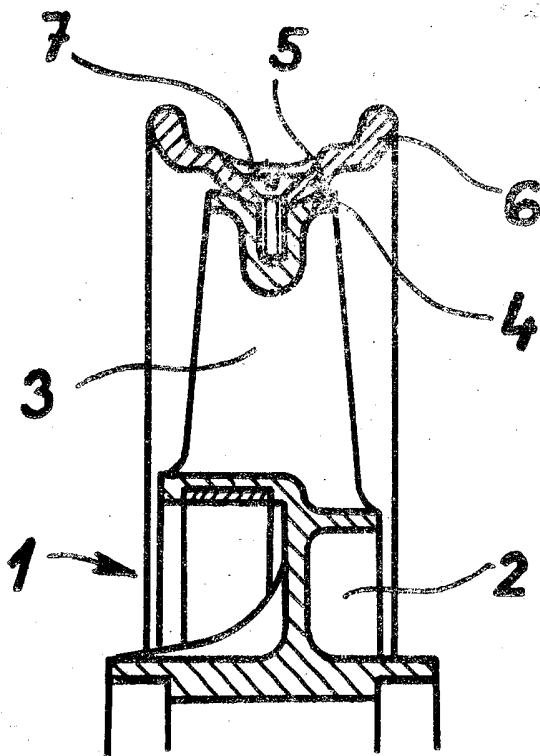
Kolo motorového vozidla sestávající z ráfku a náboje, jehož náboj je vytvořen s paprsky kola vcelku, vyznačené tím, že na vnějším obvodu paprsků (3, 3') je vytvořen profilový

žlábek (4), do něhož zapadají v ráfku (6, 6') kola (1, 1') vytvořené prohlubně (5), jejichž prostřednictvím je spojen ráfek (6, 6') s paprsky (3, 3') spojovacími členy (7, 8).

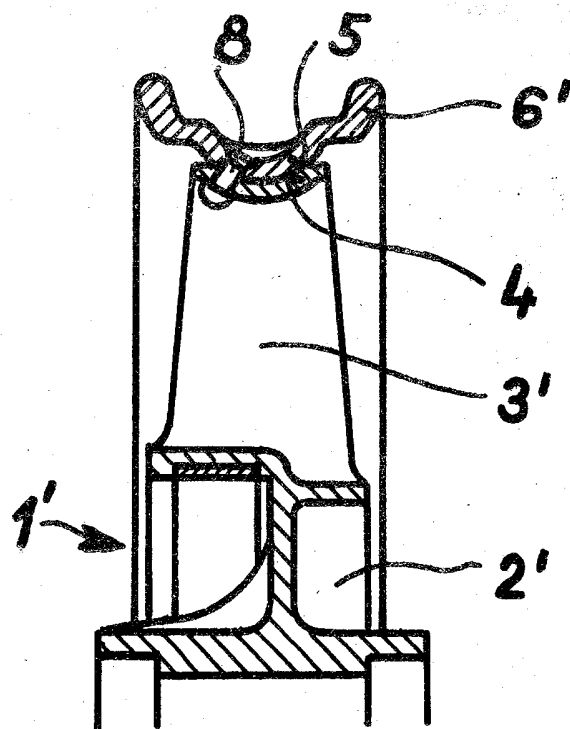
3 výkresy



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3