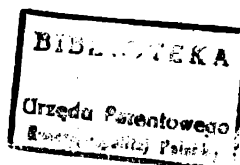


Warszawa, dnia 15. marca 1954 r.



B 60k 5/02



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 35802

Kl. 63 c, 22

Główny Instytut Mechaniki

(Warszawa, Polska)

Napęd do wieloosiowych pojazdów mechanicznych, zwłaszcza do autobusów z silnikiem umieszczonym z tyłu

Udzielono patentu z mocą od dnia 20 maja 1950 r.

Wiadomo, że przy napędzie trzyosiowego pojazdu przez silnik umieszczony z przodu napęd odbywa się na ostatnią z dwóch sąsiednich osi celem uniknięcia dużych wychyleń wału napędowego.

Znane są również pojazdy, w których napędza się pierwszą z dwóch osi tylnych przez silnik umieszczony z przodu, przy czym między obiema osiami tylnymi stosuje się układ dźwigni, pozwalający na większe obciążenie osi napędzanej.

W przypadku samochodu trzyosiowego, napędzanego silnikiem umieszczonym z tyłu, silnik pojazdu był dotychczas umieszczony wysoko skutkiem konieczności prowadzenia wału napędowego silnika nad tylną osią do przekładni umieszczonej między obiema osiami tak, aby przechodził on w stosunkowo dużej odległości od osi i nie ograniczał jej wahnięć.

Urządzenie według wynalazku nie posiada tej wady i zapewnia wykorzystanie do napędu pojazdu trzyosiowego o silniku umieszczonym z tyłu pojazdu takich samych zespołów napę-

dowych, jakie stosuje się przy napędzaniu silnikiem położonym z przodu pojazdu.

W urządzeniu według wynalazku odchylenia wału napędowego są niewielkie, niekorzystne zaś obciążenie osi napędowej ciężarem silnika umieszczonego z tyłu jest usunięte. Jednocześnie obciążenie opon osi napędowej i tocznej jest jednakowe, co powoduje równomierne zużywanie opon.

Wynalazek polega na tym, że resory obu osi tylnych połączone są układem dźwigni, obciążających podwójnie oś napędową, w stosunku do osi tocznej, przy czym oś napędowa posiada bliźniacze ogumienie, a oś toczną można wykonać łamaną i poprowadzić wał napędowy w niewielkiej odległości ponad osią.

Rozwiązanie napędu według wynalazku umożliwia więc niskie położenie silnika w ramie.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku, przy czym fig. 1 przedstawia tył samochodu bez nadwozia w widoku bocznym, fig. 2 zaś — tył samochodu w widoku z góry.

Silnik 1, leżący z tyłu pojazdu, jest połączony z osią 2 za pomocą wału napędowego 4, przechodzącego ponad osią toczną 3.

Niezawieszone końce resorów 5 osi napędowej 2 są połączone z wolnymi końcami resorów 9 osi tocznej 3 przez układ dźwigni 6, 7, 8 o stosunku przełożenia 1:2.

Osiągnięte jest przez to podwójne obciążenie osi napędowej 2 w stosunku do osi tocznej 3, co według wynalazku jest uwzględnione przez bliźniacze ogumienie osi napędowej 2, podczas gdy dla osi tocznej 3 wystarcza ogumienie pojedyncze.

Zastrzeżenie patentowe

Napęd do wieloosiowych pojazdów mechanicznych zwłaszcza do autobusów z silnikiem umieszczonym z tyłu, znamienny tym, że resory (5) osi tylnej napędowej (2), leżące dalej od silnika (1), i resory (9) osi tylnej (3), położonej bliżej silnika (1), są połączone układem dźwigni (6, 7, 8), obciążającym podwójnie wyposażoną w bliźniacze ogumienie oś napędową (2) w stosunku do osi tocznej (3).

Główny Instytut Mechaniki

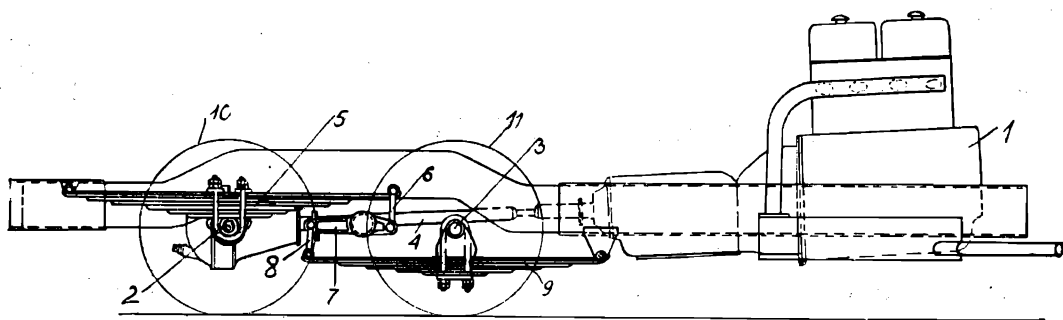


Fig 1

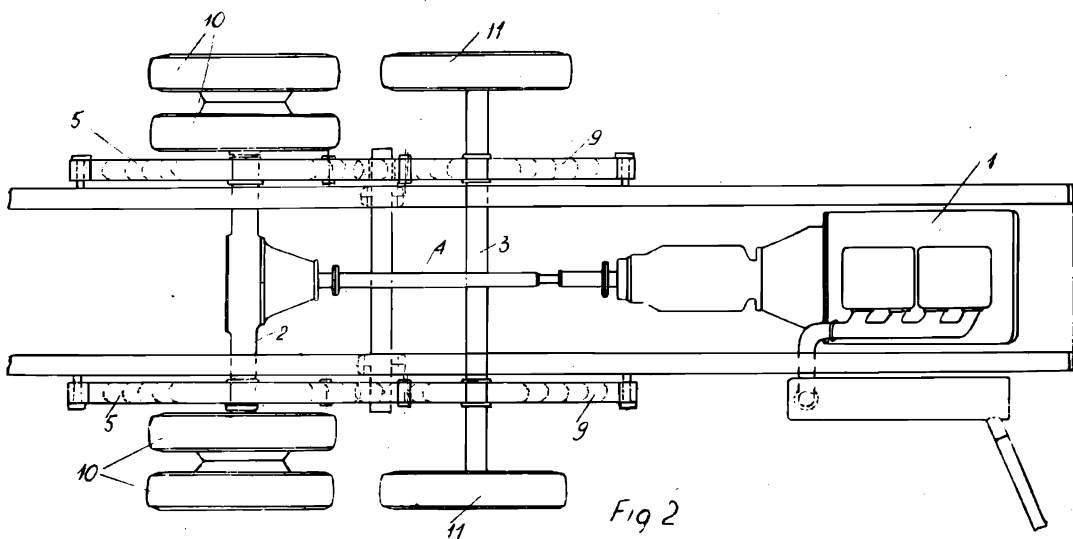


Fig 2