



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ**

(12) ЗАЯВКА НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

(21)(22) Заявка: 2012158018/11, 28.12.2012

Приоритет(ы):

(30) Конвенционный приоритет:

02.01.2012 DE 102012200001.1

(43) Дата публикации заявки: 10.07.2014 Бюл. № 19

Адрес для переписки:

115035, Москва, ул.Балчуг, 7, "Балчуг Плаза",
ЗАО "Саланс", на имя Т.Ю.Микуцкой

(71) Заявитель(и):

Форд Глобал Технолоджис, ЛЛК (US)

(72) Автор(ы):

БРАНГЕР Эрик Леонард (DE)

(54) РЕЗИНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЙ ШАРНИР ДЛЯ ПОДВЕСКИ КОЛЕС АВТОМОБИЛЯ, ТРАПЕЦИЕВИДНЫЙ РЫЧАГ ПОДВЕСКИ И ПОДВЕСКА КОЛЕС**(57) Формула изобретения**

1. Резинометаллический шарнир для подвески колес автомобиля, содержащий эластичную резиновую вставку, расположенную между внешней втулкой и коаксиальной ей внутренней втулкой и прикрепленную к ним, где внешняя втулка имеет переднюю торцевую поверхность, с которой соединен по меньшей мере один передний эластичный демпфирующий резиновый элемент, и заднюю торцевую поверхность, с которой соединен по меньшей мере один задний эластичный демпфирующий резиновый элемент, причем передний и задний демпфирующие резиновые элементы расположены асимметрично друг относительно друга.

2. Резинометаллический шарнир по п.1, в котором на передней торцевой поверхности и задней торцевой поверхности расположены несколько передних и задних демпфирующих резиновых элементов на расстоянии друг от друга.

3. Резинометаллический шарнир по п.1, в котором передний и задний демпфирующие резиновые элементы имеют различную длину и/или ширину и/или высоту.

4. Резинометаллический шарнир по п.1, в котором передние демпфирующие резиновые элементы расположены на переднем периферийном участке передней торцевой поверхности, а задние демпфирующие резиновые элементы расположены на заднем периферийном участке задней торцевой поверхности, причем передний и задний периферийные участки в каждом случае занимают не более половины всей соответствующей торцевой поверхности, а передний периферийный участок расположен диаметрально относительно заднего периферийного участка.

5. Резинометаллический шарнир по п.1, который содержит по меньшей мере два передних демпфирующих резиновых элемента, расположенных на передней торцевой поверхности и имеющих различную высоту, и по меньшей мере два задних демпфирующих резиновых элемента, расположенных на задней торцевой поверхности и имеющих различную высоту, причем передние и задние демпфирующие резиновые

RU 2012158018 A

RU 2012158018 A

элементы имеют в каждом случае попарно одинаковую высоту, и демпфирующие резиновые элементы одинаковой высоты расположены на передней и задней торцевых поверхностях асимметрично друг относительно друга.

6. Резинометаллический шарнир по п.1, в котором передний демпфирующий резиновый элемент и задний демпфирующий резиновый элемент соответственно выполнены в виде резиновых колец, имеющих асимметричную осевую жесткость.

7. Резинометаллический шарнир по п.6, в котором толщина резинового кольца является неодинаковой вдоль его контура.

8. Трапециевидный рычаг для подвески колес автомобиля, имеющий две соединительные точки со стороны кузова автомобиля для соединения с кузовом автомобиля или с вспомогательной рамой, соединенной с кузовом автомобиля, и две соединительные точки на стороне колеса для соединения со стойкой колеса, в котором по меньшей мере задний по направлению движения шарнир со стороны колеса представляет собой резинометаллический шарнир по одному из пп.1-7.

9. Подвеска колес автомобиля, а именно независимая подвеска несвязанных колес автомобиля, содержащая стойку колеса, шарнирно соединенную с кузовом автомобиля или с вспомогательной рамой, соединенной с кузовом, с помощью по меньшей мере одного направляющего рычага, причем для присоединения стойки колеса к направляющему рычагу предусмотрен по меньшей мере один резинометаллический шарнир по одному из пп.1-7.

10. Подвеска колес по п.9, в которой направляющий рычаг представляет собой трапециевидный рычаг, охарактеризованный в п.8.

RU 2012158018 A

RU 2012158018 A