

URZĄD PATENTOWY
w WARSZAWIE
OPIS PATENTOWY

B60g m/48

Nr 30909

Kl. 63 c, 36

Auto Union Aktiengesellschaft, Chemnitz

Uresorowanie osi tylnej w pojazdach mechanicznych

Zgłoszono 30 sierpnia 1939

Udzielono 8 września 1942

Pierwszeństwo: 21. września 1938 (Niemcy)

Wynalazek niniejszy dotyczy uresorowania osi tylnej w pojazdach mechanicznych, połączonej za pomocą podłużnych drążków prowadniczych i wysoko założonych poprzecznych płaskich resorów z ramą, składającą się z dwóch podłużnic.

Pojazdy, posiadające na całej swej długości równoległe podłużnice, tworzące układ sztywny ramy, są znane. W tych pojazdach wysoko założony poprzeczny resor płaski jest przymocowany do tylnej poprzeczki ramy, drążki zaś podłużne sztywniej osi są przegubowo połączone z końcami środkowej poprzeczki ramy. Jednostronne uderzenia, wywierane na sztywną tylną oś, przenoszą się zależnie od twardości resoru poprzecznego jako

mniej lub więcej wstrząsy na ramę, z której wskutek sztywnej budowy przenoszą się z takim samym natężeniem np. na nadwozie, co jest oczywiście niepożądane.

W układzie według wynalazku resor z sprężyn płaskich jest założony na wsporniku, przymocowanym do ramy w miejscu połączenia podłużnic ramy, zbiegających się od miejsca połączenia z drążkami podłużnymi ku środkowej osi pojazdu. Dzięki temu część ramy, odgraniczona miejscem połączenia z drążkami podłużnymi, przejmie częściowo zadanie resoru, tak iż wywierane na sztywną oś jednostronne uderzenia mogą być w dużym stopniu łagodzone. Dzięki temu zostają sku-

teczenie usunięte wspomniane na wstępie szkodliwe oddziaływania sztywnej ramy, zabezpieczonej od skręcania.

Rysunek przedstawia w przykładzie przedmiot wynalazku. Fig. 1 przedstawia tylny koniec podwozia w widoku z góry, a fig. 2 w widoku z boku.

Rama składa się z dwóch skrzynkowych podłużnic 2, połączonych środkową poprzeczką korytkową 3. Podłużnice 2 zajmują mniej więcej szerokość równą nadwoziu, a w tylnej części zbiegają się w punkcie leżącym na środkowej osi pojazdu. W tym miejscu są one połączone za pomocą w górę wygiętego wspornika 4 resoru z poziomą płytą 5, na której jest przymocowany płaski resor 6 za pomocą jarzm 7. Między końcami podłużnic 2 i wspornikiem 4 znajduje się poprzeczka 8, do której wolnych końców są przymocowane tłumiki wstrząsów 9. Końce resoru poprzecznego 6 są połączone przegubowo z wspornikami 10, założonymi na końcach osi tylnej 11 po bokach tylnych kół 12. Oś tylna 11 posiada dwa ramiona 13, z którymi są połączone drążki prowadnicze 14 za pomocą przegubów kulowych 15. Drążki 14 są za pomocą przegubów kulowych 16 połączone z bocznymi ramionami 17 podłużnic, znajdującymi się mniej więcej w miejscach największej szerokości ramy. Oś tylna 11 posiada występy 18, z którymi są połączone ramiona 19 tłumików wstrząsów 9. Podłużnice 2 posiadają po obu stronach poprzeczki 3 i przed ramionami 17 wsporniki 20 do nadwozia.

Działanie urządzenia jest następujące. Uderzenia, przenoszone przez tylne koła 12 na resor poprzeczny 6, są przejmowane, gdy są one jednakowe, wyłącznie przez resor 6 i przenoszone za pomocą wsporni-

ka 4 bezpośrednio na tylną część ramy, która pod wpływem wypadkowej siły uderzenia nie może się ugiąć. Gdy jednak uderzenia na koła tylne nie są jednakowe, to prócz wypadkowej siły uderzenia powstaje moment, skręcający tylną część ramy. W tym przypadku jest więc przynajmniej część pracy przenoszona na tylną część ramy, wobec czego działanie skręcające uderzenia na część ramy, dźwigającą nadwozie, zostaje zmniejszone lub zniesione.

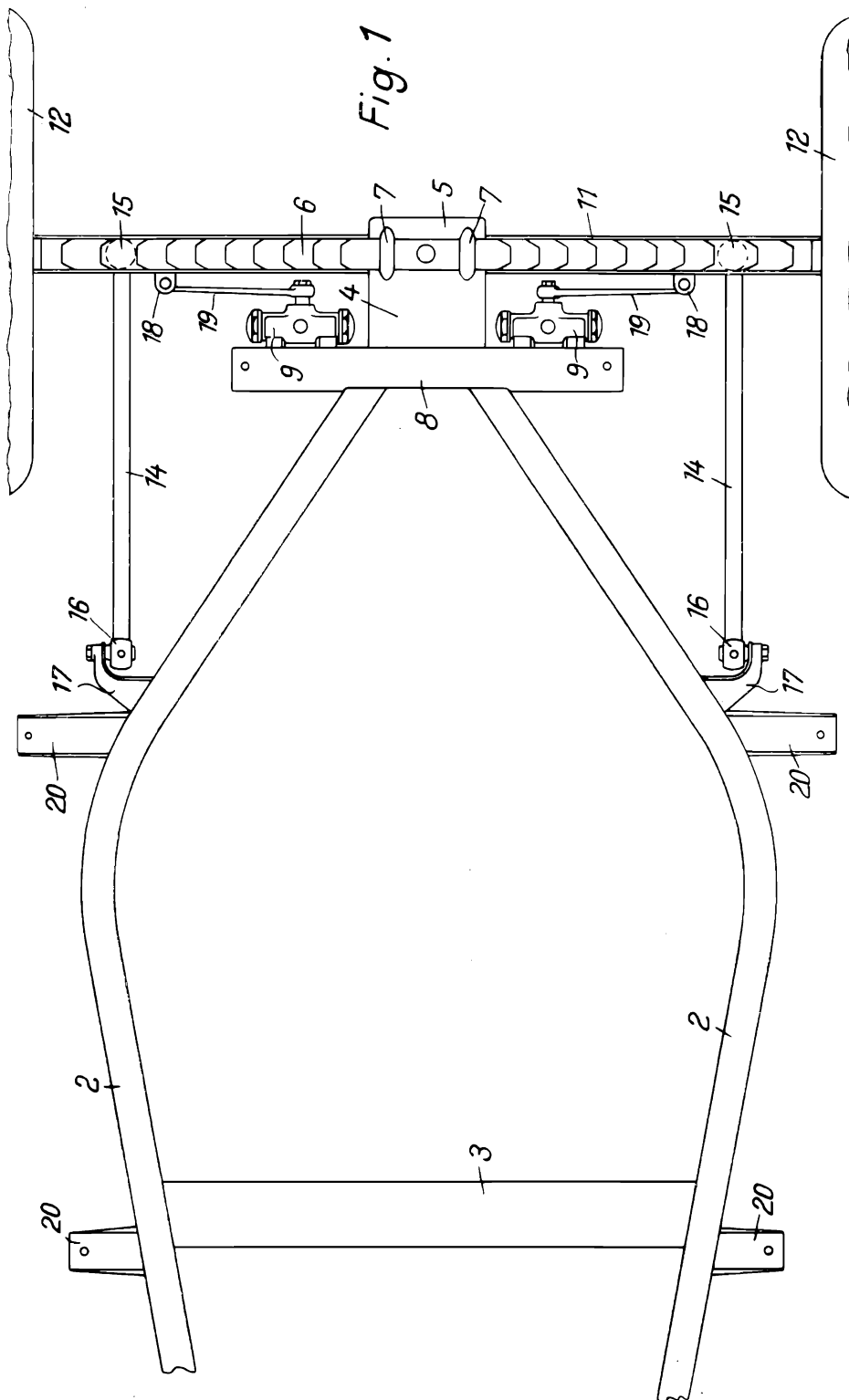
Zastrzeżenia patentowe.

1. Uresorowanie osi tylnej w pojazdach mechanicznych, połączonej za pomocą podłużnych drążków prowadniczych i wysoko założonego płaskiego resoru poprzecznego z ramą, zawierającą dwie boczne podłużnice, znamienne tym, że resor poprzeczny (6) jest osadzony na wsporniku (4), umieszczonym w punkcie przecięcia się bocznych dźwigarów ramy (2), zbiegających się od miejsca połączenia z drążkami prowadniczymi (14) ku środkowej osi pojazdu.

2. Uresorowanie według zastrz. 1, znamienne tym, że wspornik (4) dla resoru jest wygięty ponad oś tylną (11).

3. Uresorowanie według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że między wspornikiem (4) i podłużnicami (2) znajduje się poprzeczka (8), na której końcach są założone tłumiki wstrząsów (9), połączone z tylną osią (11).

Auto Union
Aktiengesellschaft
Zastępca: inż. F. Winnicki
rzecznik patentowy



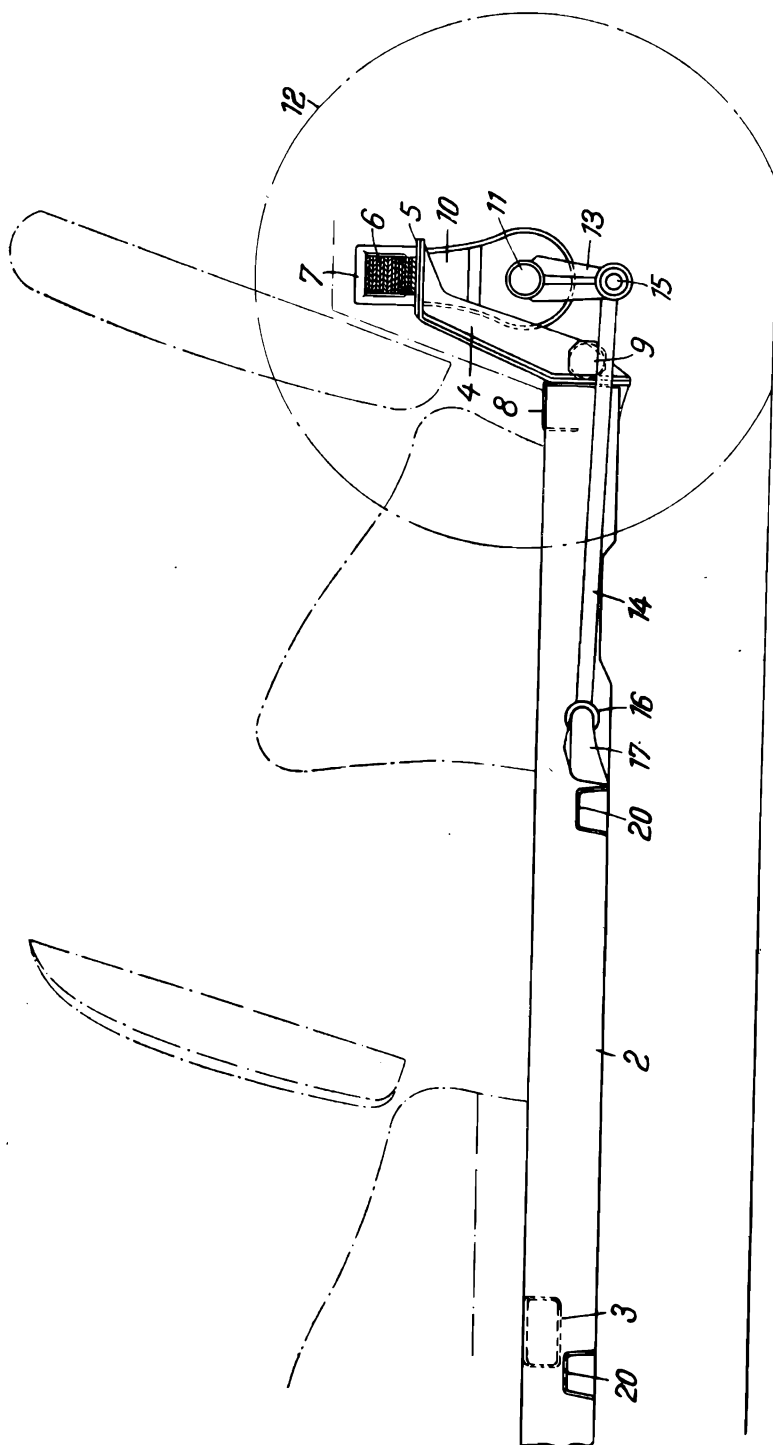


Fig. 2