

Warszawa, dnia 20 września 1952 r.

B60K 17/16



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 34951

Kl. 63 c, 13/02

Główny Instytut Mechaniki

(Warszawa, Polska)

Przekładnia różnicowa do motocykli z przyczepką

Udzielono z mocą od dnia 8 maja 1950 r.

Zastosowanie przyczepki do motocyklu wpływa na wzrost jego obciążenia. Z tego powodu celowe jest napędzanie koła przyczepki od tylnego koła motocyklu za pomocą odpowiedniej przekładni różnicowej, rozdzielającej napęd na koło równomiernie.

Tylne koło motocyklu powinno przenosić jednak jako bardziej obciążone większy moment obrotowy niż koło przyczepki.

Przekładnia różnicowa jest zaopatrzona w swej obudowie napędzanej przez koło talerzowe w tak dobrane koła pośrednie, że momenty, przekazywane na obie połowy przekładni są różne.

W ten sposób osiąga się znacznie korzystniejsze warunki jazdy dla motocyklu, co znów prowadzi do wyraźnych oszczędności w zużyciu benzyny i opon. Przekładnia różnicowa według wynalazku jest uwidoczniiona na rysunku, przy czym fig. 1 przedstawia przekrój podłużny, a fig. 2 — przekrój poprzeczny wzdłuż linii A — B na fig. 1.

W obudowie przekładni 1 osadzone jest stoż-

kowe napędzające koło zębate 2, które napędza talerzowe koło zębate 3. Talerzowe koło zębate 3 jest osadzone na obudowie 4, w której umieszczone są w znany sposób koła główne 5 i 6 półosiek.

Przez obudowę 4 przechodzą dwa równoległe względem siebie ułożone wałki 7 i 8 zaopatrzone na jednym swym końcu w satelity 10 i 11, które zazębiają się z kołami głównymi 5 i 6 półosiek. Na drugim końcu każdego z wałków 7 i 8 umocowane są czołowe koła zębate różniące się od siebie wielkością, ale obracające się wskutek zastosowania koła pośredniczącego 14 w tym samym kierunku.

Koło pośredniczące jest również ułożyskowane w obudowie 4. Koło czołowe 12 osadzone na wałku 7 jest większe od koła 13 wskutek czego na koło główne 5 półośki przenoszona jest siła większa i oś tylna motocyklu powinna być połączona właśnie z kołem tej półośki. Tego rodzaju rozwiązanie stosowane być może nie tylko w odnie-

W miejsce opisanego stożkowego koła zębatego napędzającego i koła talerzowego 3 można na przedłużeniu tulei łożyskowej 15, przynależnej do obudowy 4 osadzić koło łańcuchowe, tarczę na paski klinowe itd. w celu dobrania do danego motocyklu odpowiedniego napędu.

Przekładnia różnicowa do motocykli z przyczepką, znamienna tym, że jest zaopatrzona w dwa wałki 7 i 8, które obracają się z różnymi prędkościami, są sprzężone ze sobą kołem pośredniczącym (14) i są umieszczone w obudowie (4) wprowadzanej w ruch za pomocą zębatego koła talerzowego (3), łańcuchowego lub za pomocą pasków klinowych.

