

URZĄD PATENTOWY
w WARSZAWIE
OPIS PATENTOWY

B562d24/02

Nr 30394

Kl. 63 c, 37

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G., Praga

Pojazd mechaniczny zwłaszcza z silnikiem umieszczonym z tyłu

Zgłoszono 13 czerwca 1939

Udzielono 10 lutego 1942

Pierwszeństwo: 14 czerwca 1938 (Czechosłowacja)

W pojazdach mechanicznych, w których silnik umieszczony jest w pobliżu osi napędowych, a więc z tyłu, jak również w pojazdach o napędzie przednim, silnik i przekładnię umieszcza się często w rozdzielonym końcu środkowego dźwigara ramy w kształcie rury. Celem niniejszego wynalazku jest stworzenie układu, w którym ramiona widełek byłyby możliwie krótkie i były połączone ze sobą sztywno ze względu na lepsze przyjmowanie naprężeń gnących. Dalszym celem wynalazku jest umożliwienie bardziej racjonalnego rozmieszczenia części napędowych, silnika i pędni osiowej.

Zgodnie z wynalazkiem niniejszym silnik i pędnia spoczywają oddzielnie na ra-

mionach, przyłączanych od przodu i od tyłu do dźwigara poprzecznego, łączącego końce widełek.

Ramiona dźwigara poprzecznego, umieszczone w tyle, wspierają silnik oraz leżą zasadniczo na niższym poziomie niż ramiona przednie dźwigara poprzecznego podtrzymujące blok napędowy, zawierający pędnię osi i skrzynkę biegów.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania przedmiotu wynalazku niniejszego, a mianowicie fig. 1 przedstawia rzut pionowy, fig. 2 — rzut poziomy, fig. 3 — widełki widziane od tyłu, patrząc z lewej strony na układ, przedstawiony na fig. 2.

Dźwigar środkowy 1 pojazdu, który

może mieć dowolny przekrój odpowiedni, a w postaci wykonania przedstawionej na rysunku ma przekrój prostokątny, kończy się z tyłu w ramieniu widełek, które również mogą mieć zamknięty przekrój prostokątny. Oba końce ramion widełek 2 są połączone poprzecznym dźwigarem 3 z blachy prasowanej, którego wysokość, jak to przedstawiono na fig. 3, wzrasta ku środkowi. Dźwigar ten posiada w środku wycięcie.

Dźwigar poprzeczny według niniejszego wynalazku ma celowo przekrój skrzynkowy. Od jego górnego odcinka są poprowadzone wewnątrz widełek 2 do przodu poziome ramiona dźwigające 5, na których za pośrednictwem poduszek gumowych w sposób bliżej nie przedstawiony na rysunku można zawiesić blok napędowy, zawierający pędnę osi i skrzynkę biegów. Pędnia osi napędza koła za pomocą wałów wahliwych, które mogą przebiegać wewnątrz półosi wahliwych.

W dolnym odcinku dźwigara 3 są przyłączone zwrócone do tyłu dwa ramiona poziome 4. Na tych ramionach za pośrednictwem wkładek gumowych można osadzić silnik, który łączy się z pędną osi za pomocą wału przegubowego, przeprowadzonego przez otwór 6.

Oddzielenie silnika od bloku napędowego ma tę zaletę, że ze względu na konserwację silnik powinien dać się łatwo oddzielać od całości układu. Przy takim układzie pędnia nie bierze udziału w drganiach silnika, co jest szczególnie ważne, ponieważ w przeciwnym razie przenoszenie ruchów włączających od dźwigni przełączającej, znajdującej się z przodu pojazdu, na pędnę mogłoby napotykać na trudności.

Stosując półosie wahliwe, osadzone w bloku przegubowo, unika się przenoszenia na blok wstrząsów i drgań, pochodzących od nawierzchni drogi, a ponadto dodatkowo zabezpiecza się przed nimi pojazd przez umieszczenie między blokiem a ramionami 5 wspomnianych już poduszek gumowych. Taki układ tym się wyróżnia, że na poduszki gumowe nie działa ciężar silnika, dzięki czemu poduszki te mogą być stosunkowo miękkie.

Uresorowanie pojazdu można uzyskać za pomocą poprzecznego resoru, umocowanego na dźwigarze 3, a ewentualnie na ramionach 5 i opierającego się końcami o wahliwe półosie lub o ich koła.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pojazd mechaniczny, zwłaszcza z silnikiem umieszczonym z tyłu, z rozwidlonym środkowym dźwigarem ramy w postaci rury, znamieny tym, że silnik i pędnia osiowa są umieszczone oddzielnie na ramionach (4, 5), które są przyłączone od przodu i od tyłu do poprzecznego dźwigara (3), łączącego końce ramion widełek (2).

2. Pojazd według zastrz. 1, znamieny tym, że skierowane do tyłu ramiona (4) dźwigara poprzecznego (3), dźwigające silnik, są umieszczone niżej niż skierowane do przodu ramiona (5) poprzecznego dźwigara (3), które dźwigają blok napędowy, zawierający pędnę osi i skrzynkę biegów.

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G.

Zastępca: inż. J. Wyganowski
rzecznik patentowy

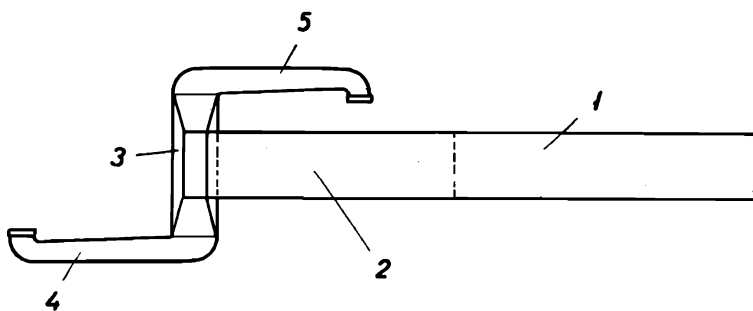


Fig. 1.

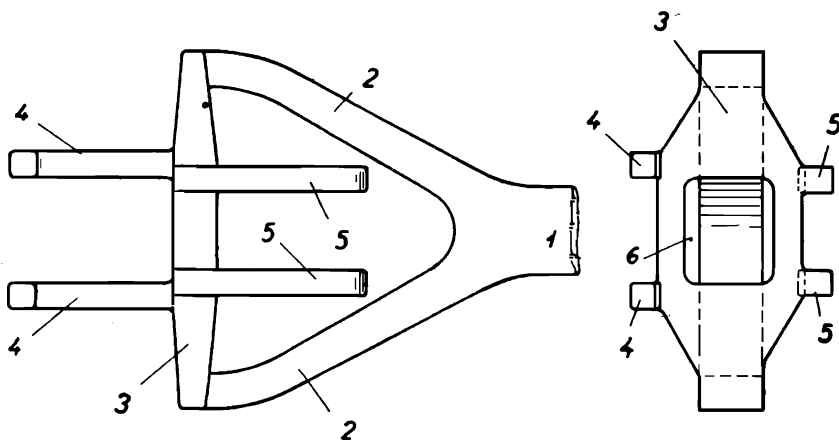


Fig. 2.

Fig. 3.