



Patent dodatkowy
do patentu _____

Kl. 63 c, 19/01

Zgłoszono: 24.V.1967 (P 120 735)

Pierwszeństwo: _____

MPK B

62 d 1/16

Opublikowano: 28.II.1970

UKD

Współtwórcy wynalazku: Stefan Chrzanowski, Jerzy Mokwa
Właściciel patentu: Przedsiębiorstwo Budownictwa Rolniczego, Tczew
(Polska)

Dźwignia pośrednia układu kierowniczego pojazdu mechanicznego

1 Przedmiotem wynalazku jest dźwignia pośrednia układu kierowniczego pojazdu mechanicznego.

Dotychczasowe rozwiązania konstrukcyjne ułożyskowania wspornika w gnieździe dźwigni polegały na zastosowaniu tulei gwintowanej.

Wadą stosowanego układu ułożyskowania pośredniej dźwigni jest szybkie wyrobienie się tulei gwintowanej, wspornika dźwigni i otworu dźwigni, co z kolei wpływa na szybkie zużycie podzespołów układu kierowniczego, co prowadzi do powstawania w układzie kierowniczym niedopuszczalnych luzów przez co zmniejsza się bezpieczeństwo kierowania samochodem.

Celem wynalazku jest zwiększenie bezpieczeństwa jazdy oraz zmniejszenie szybkości zużycia podzespołów układu kierowniczego, poprzez zlikwidowanie źródła zapoczątkowującego powstawanie luzów, którym jest dźwignia pośrednia układu kierowniczego.

Cel ten został osiągnięty przez zastosowanie w układzie dźwigni pośredniej dwóch łożysk tocznych, umieszczonych w dwóch odrębnych obudowach łożyskowych, wciśniętych w otwór dźwigni, a następnie nakładanych na wspornik dźwigni i odpowiednio zabezpieczonych przed zsunieniem się ze wspornika.

Poprzez zastosowanie rozwiązania według wynalazku, uzyskujemy przedłużenie okresu użytkowania dźwigni pośredniej i podzespołów ukła-

2 du kierowniczego oraz bezpieczniejszą jazdę samochodem.

Przedmiot wynalazku przedstawiony jest w przykładowym wykonaniu na rysunku, na którym przedstawiono przekrój przez dźwignię pośrednią układu kierowniczego pojazdu. Na wspornik dźwigni pośredniej 1 nałożona jest osłona gumowa 2. Łożyska toczne 3 osadzone są w tulei 4 do której przylega dźwignia 5. W środku korpusu dźwigni umieszczona jest tulejka gwintowana 6, na której osadzone są podkładka 10 oraz dwie nakrętki niskie 7, przy czym jedna z nich posiada gwint lewy. W dolnej części umieszczona jest osłona gumowa 8, która z jednej strony przylega do tulei łożyska 4, a z drugiej do smarowniczk 9, zabezpieczając w ten sposób łożyska przed zanieczyszczeniem. Kołnierz tulei 4 posiada średnicę otworu większą od średnicy wspornika dźwigni pośredniej 1, przy czym najkorzystniejszy luz wynosi 3 mm.

Zastrzeżenia patentowe

1. Dźwignia pośrednia układu kierowniczego pojazdu mechanicznego, **znamienna tym**, że wspornik dźwigni pośredniej (1) ułożyskowany jest w gnieździe dźwigni (5) poprzez układ dwóch łożysk tocznych (3) osadzonych w tulejach (4), posiadających średnicę wewnętrzną większą od średnicy wspornika dźwigni pośredniej (1), przy czym tu-

leje (4) są umieszczone w osłonach gumowych (2) i (8).

2. Dźwignia według zastrzeż. 1, **znamienna tym**, że posiada szpilkę gwintowaną tulejową (6), z

umieszczoną na niej nakrętką i przeciwnakrętką (7), zabezpieczającą przed zsunięciem się łożysk (3) ze wspornika dźwigni pośredniej (1).

