

Warszawa, 17 marca 1939 r.

URZĄD PATENTOWY



B 60k 17/28

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 27884.

Kl. 63 c, 27/02.

Tatra-Werke, Automobil- und Waggonbau A. G.
(Praga-Smichov, Czechosłowacja).

Układ napędowy półosi wahliwych w samochodach.

Patent dodatkowy do patentu nr 27876.

Zgłoszono 23 maja 1936 r.

Udzielono 31 grudnia 1938 r.

Najdłuższy czas trwania patentu do 31 grudnia 1953 r.

Wynalazek dotyczy odmiany wykonania wynalazku, przedstawionego w patencie nr 27 876 i w patencie dodatkowym nr 27 882.

W powyżej wymienionych patentach przewidziany jest napęd wahliwych półosi względnie wałów półosiowych, posiadający osłonę, zawierającą w sobie części napędowe każdej półosi względnie wału półosiowego, przy czym każda osłona zawiera w sobie zębate koło talerzowe, umocowane na wale półosiowym, zazębiające się z tym kołem stożkowe kółko zębate lub podobne,

posiadające oś umieszczoną w kierunku jazdy, umocowane na wale zębatego kółka stożkowego lub podobnego, zębate koło przystawkowe oraz zazębiające się z tym ostatnim drugie zębate koło przystawkowe, umocowane na napędzanym przez silnik wale podłużnym. Półoś waha się przy tym około osi wału podłużnego.

Osadzenie współosiowe względem wału podłużnego przedstawia jednak pewne trudności, a oprócz tego występuje ta wada, że półosie nie dają się łatwo odmontować każda oddzielnie. Wynalazek niniej-

szy ma za zadanie usunięcie tych trudności przy jednoczesnym zachowaniu korzyści, wpływających z uprzednich patentów.

Według wynalazku w przynależnej do półosi względnie do wału półosiowego osłonie umieszczone są w znany sposób tylko: koło talerzowe, połączone z wałem półosiowym, i zazębiające się z nim zębate kółko stożkowe lub podobne. Poza osłoną na wale tego zębatego kółka stożkowego jest osadzone zębate koło przystawkowe, to ostatnie zaś jest otoczone osłoną, która jest umocowana sztywno w podwoziu i zarazem otacza zębate koło napędowe, osadzone na głównym wale podłużnym, przy czym osłona półosi osadzona jest względem niej obrotowo, współosiowo do wału zębatego kółka stożkowego, a zatem i do osi wahań półosi.

Na rysunku uwidoczniono przedmiot wynalazku w postaci przykładu wykonania, a mianowicie widok z góry i częściowo w przekroju napędzanej pary kół wraz z osłonami, otaczającymi części napędowe.

Koła 1 są osadzone na osiach rurowych 2, otaczających wały półosiowe 3. Każdy wewnętrzny koniec osi rurowej jest połączony z jedną osłoną 4. Każda z osłon 4 otacza połączone z odpowiednim wałem półosiowym 3 zębate koło talerzowe 5 i zazębiające się z nim zębate kółko stożkowe 6. Na wale 7 kółka stożkowego 6 jest osadzone poza osłoną 4 czołowe koło zębate 8. Na osłonie 4 znajdują się współosiowo do wału 7 umieszczone czopy łożyskowe 9 i 10, z których czop 9 jest wydrążony i otacza wał 7. Czopy 9 i 10 posiadają swe łożyska 11, 12, umieszczone na przymocowanej do podwozia osłonie 13.

Łożyska 11, otaczające wydrążone czopy 9, są połączone ze środkową osłoną 13 za pomocą ścianek 14, 14a. Każda z tych ścian 14, 14a otacza koło zębate czołowe 8 odpowiedniej półosi oraz zazębiające się z nim zębate koło napędowe 15.

W osłonie 13 są również umieszczone:

podłużny wał napędowy 16, połączony silnikiem, przekładnia różnicowa 17 oraz napędzany przez nią otaczający główny wał 16 wał wydrążony 18, na którym umocowane są koła zębate przystawkowe 15.

Ścianki 14, 14a oraz łożyska 11 są rozcięte w płaszczyźnie środkowej łożysk, w podobny sposób łożyska 12 mogą być również wykonane dwudzielnie. Po odjęciu łożysk 11, 12 można więc usunąć każdą półosć oddzielnie, z drugiej zaś strony po całkowitym zestawieniu pędni wszystkie części napędowe są okryte osłonami. Żadna z części napędowych nie leży poza osłonami, podobnie jak żadna z powierzchni łożyskowych, które przy wahaniami ku górze i ku dołowi zostają chwilowo odkryte i mogą przez to podlegać zanieczyszczeniu.

Możliwe są oczywiście liczne odmiany w wykonaniu przedstawionego powyżej przykładu. A więc cechy patentu nr 27 876 oraz patentu dodatkowego nr 27 882, pod względem osadzenia łożysk głównego wału napędowego i jego połączenia z wałami kółek zębatach względnie z przekładnią różnicową można zastosować w nowym wykonaniu. Wreszcie tylko schematycznie na rysunku przedstawiona osłona 13 może być umocowana np. na środkowym dźwigarze nośnym albo też stanowić część składową tego dźwigara, otaczającego wał podłużny 16.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Układ napędowy półosi wahliwych w samochodach, posiadający po jednej osłonie, otaczającej części napędowe każdej półosi, według patentu nr 27 876, znamienny tym, że koło (8) przekładni pośredniej oraz koło (15) wału podłużnego (16, 18) znajdują się poza osłoną (4) półosi i są otoczone osłoną dodatkową (14, 14a), sztywno połączoną z podwoziem, przy czym w osłonie tej jest umieszczony

nym na osłonie, otaczającej przystawkę (8, 15).

2. Układ napędowy według zastrz. 1, znamienny tym, że wał (7) przekładni pośredniej jest osadzony w wydrążeniu czoła (9), osłony (4) półosi.

3. Układ napędowy według zastrz. 2, znamienny tym, że czop wydrążony (9) jest osadzony w łożysku (11), umieszczo-

Tatra - Werke,
Automobil- und Waggonbau
A. G.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

