

Warszawa, 13 marca 1939 r.

URZĄD PATENTOWY



B 60k 5/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 27877.

Kl. 63 c, 35.

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

Pojazd mechaniczny ze środkową podłużnicą nośną.

Zgłoszono 11 marca 1936 r.

Udzielono 31 grudnia 1938 r.

Wynalazek dotyczy pojazdu mechanicznego, posiadającego środkową podłużnicę nośną, w którym osłona skrzynki biegowej stanowi część podłużnicy nośnej z zawieszonymi na niej osiami.

Dotychczas przy tego rodzaju pojazdach znane jest przymocowanie osłony silnika albo skrzynki biegów jedną stroną do osłony, zawierającej część pędni i stanowiącej odcinek środkowej podłużnicy nośnej, przy czym części te bez naruszania połączenia między przednimi i tylnymi kołami mogą być odejmowane.

Przy tego rodzaju wykonaniu nie da się jednak bez naruszenia połączenia między przednimi i tylnymi kołami odejmować

osłony, która zazwyczaj obejmuje skrzynkę zmiany biegów. Ta okoliczność była zawsze połączona z trudnościami, ponieważ często zachodzi potrzeba wykonania napraw w skrzynce biegowej, podczas gdy wyjęcie jej w dotychczasowych układach było utrudnione, kosztowne i wymagało dużo czasu.

Wykonanie według wynalazku usuwa powyższe wady dotychczasowych układów w ten sposób, że po obu stronach skrzynki biegowej są przymocowane osłony środkowej podłużnicy nośnej, tak że pomiędzy nimi jest wykonane pomocnicze połączenie, poprowadzone obok skrzynki przekładniowej, która wobec tego może być wyjęta bez

naruszenia połączenia między przednimi i tylnymi osiami.

Dalsza cecha wynalazku polega na tym, że do osłony skrzynki biegowej w podłużnicy nośnej przylega krótka osłona, na której zawieszona jest sąsiadująca z nią para kół. Nadwozie pojazdu służy jako pomocnicze połączenie między odcinkami środkowej podłużnicy, położonymi po obu stronach skrzynki. Koła, w danym przypadku przednie, są według wynalazku osadzone na osłonie, posiadającej kształt pierścienia, do którego z jednej strony przylega osłona silnika, a z drugiej strony osłona skrzynki zmiany biegów, przy czym jedna z wymienionych osłon, jako przymocowana jednostronnie, znajduje się na skraju dźwigara względnie podłużnicy nośnej.

Szczegóły przedmiotu wynalazku i jego dalsze cechy są uwidocznione schematycznie na rysunku, zawierającym poniżej objaśnione przykłady wykonania.

Fig. 1 przedstawia przednią część podwozia, widzianą z boku po usunięciu kół jezdnych, przy czym części środkowej podłużnicy są narysowane w położeniu cokolwiek rozsunietym, fig. 2 — część układu nośnego, służącego do zawieszenia przednich kół, w przekroju wzdłuż linii A — A fig. 1 oraz połączone z nim części osi, a fig. 3 — części przedstawione na fig. 1, widziane z dołu.

W przykładzie wykonania osłona 1 silnika jest przymocowana do osłony 2, posiadającej kształt pierścienia. Z drugiej strony osłony 2 jest przymocowana osłona 3 skrzynki zmiany biegów, a do tej ostatniej dźwigar rurowy nośny 4. Osłona 2, osłona 3 oraz rura 4 stanowią części środkowego układu nośnego ramy. Na pierścieniowo ukształtowanej osłonie 2 jest umocowany poprzeczny resor 5, służący do zawieszenia przednich kół oraz osadzenia przedniego końca nadwozia. Do podtrzymywania przednich kół służą prócz tego umocowane na osłonie 2 drążki 7, drążki

ukośne 8, osadzone za pomocą przegubów kulistych 9 na skrzynce zmiany biegów 3, oraz ramiona osiowe 10.

Do połączenia między sobą osłon 1, 2 i 3 oraz rury 4 służą koliste kołnierze. Połączenie osłony 2 z nadwoziem 6 pojazdu daje wystarczające pomocnicze związanie osłony 2 z tylnym odcinkiem układu nośnego, zawierającego rurę 4, na wypadek konieczności odjęcia osłony 3 skrzynki biegów, będącej również częścią tego układu. Podobnie jak w znanych dotychczas wykonaniach silnik może być wyjęty bez trudności.

Przedmiot wynalazku nie ogranicza się do powyżej opisanego przykładu wykonania. Może on znaleźć zastosowanie również i wówczas, gdy silnik wraz ze skrzynką zmiany biegów jest umieszczony między osiami, a osłony ich stanowią odcinek środkowego układu nośnego, jak również i w takim przypadku, gdy tylko silnik znajduje się między osiami, skrzynka zaś zmiany biegów jest przymocowana jednostronnie, poza połączeniem między osiami. Wreszcie nadwozie pojazdu nie musi koniecznie służyć jako pomocnicze połączenie, gdyż można do tego celu użyć również innych części, ewentualnie takich, które są zakładane tylko na czas odjęcia skrzynki zmiany biegów. W każdym razie połączenie między przednimi i tylnymi kołami nigdy nie zostaje całkowicie przerwane, a zatem pojazd może być przesuwany w warsztacie na własnych kołach. Naturalnie należy dbać o to, aby połączenia między poszczególnymi częściami środkowej podłużnicy oraz różne napędowe i inne części, przechodzące przez różne odcinki podłużnicy nośnej, miały kształt, umożliwiający wyjęcie osłony po nieznacznym rozsunięciu przyległych części dźwigara.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pojazd mechaniczny ze środkową

podłużnicą nośną, w którym osłony części napędowych stanowią część podłużnicy nośnej, łączącej ze sobą osie, znamienny tym, że osłona (3) skrzynki biegów jest zawarta między innymi osłonami (2, 4) środkowej podłużnicy nośnej, przy czym między tą osłoną a osłonami (2, 4) posiada pomocnicze połączenie, poprowadzone obok osłony skrzynki biegowej, tak iż osłona ta może być wyjmowana bez naruszenia połączenia między przednimi i tylnymi kołami.

2. Pojazd mechaniczny według zastrz. 1, znamienny tym, że do osłony skrzynki biegów jest przymocowana krótka osłona (2) kształtu pierścienia z osadzoną na niej przyległą parą kół.

3. Pojazd mechaniczny według zastrz. 1 lub 2, znamienny tym, że części podłużnicy nośnej po obu stronach osłony skrzynki biegów są ze sobą połączone za pośrednictwem części nadwozia.

4. Pojazd mechaniczny według zastrz. 1 — 3, posiadający ukośne drążki dla zawieszania kół, znamienny tym, że odejmowane drążki są przymocowane do osłony (3), przylegającej do osłony (2), na której osadzone są resory kół.

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

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

