

Warszawa, 20 kwietnia 1936 r.

URZĄD PATENTOWY



B60k 5/12²

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 22789.

Kl. 63 c, 35.

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

**Osadzenie zespołu napędowego w wozie silnikowym, o środkowym,
najkorzystniej rurowym, dźwigarze.**

Zgłoszono 20 października 1933 r.

Udzielono 10 lutego 1936 r.

Pierwszeństwo: 17 grudnia 1932 r. (Niemcy).

Wynalazek dotyczy sposobu osadzenia zespołu napędowego, składającego się z silnika, skrzynki biegów i osi napędzanej, lub poszczególnych części zespołu na dźwigarze środkowym, najkorzystniej rurowym, zastępującym ramę pojazdu. Powyższe części zespołu napędowego pojazdu mogą być umieszczane dowolnie i oddzielnie po obu jego końcach, przyczem na jednym końcu znajduje się co najmniej silnik, a na drugim oś napędzana.

Bezpośrednie połączenie zespołu napędowego względnie poszczególnych jego części ze środkowym dźwigarem podwozia np. zapomocą kołnierza posiada tę wadę,

że wszystkie drgania, których źródłem jest silnik, przekładnia zębata i oś napędzana, przenoszone są przez dźwigar na pozostałe części pojazdu i ze względu na rezonans licznych innych części składowych wozu są nieprzyjemnie odczuwane.

Dla uniknięcia tych wad stosownie do wynalazku zespół napędowy lub jego poszczególne części, których osłona może być w wielu przypadkach uważana za część środkowego dźwigara, są połączone z przyległymi częściami tego dźwigara za pośrednictwem elastycznych wkładek, wykonanych najkorzystniej z gumy, które tłumią wymienione powyżej drgania.

Środkowy, najkorzystniej rurowy dźwigar przechodzi w ramiona w kształcie litery V, przyczem stosownie do wynalazku zespół jest osadzony w trzech punktach za pomocą wkładek gumowych. Dwa z tych trzech punktów znajdują się po jednym na każdym z ramion, najkorzystniej na ich końcach, podczas gdy trzeci punkt znajduje się w miejscu łączenia się ramion względnie na odpowiednim końcu środkowego dźwigara.

Dalsze cechy wynalazku wynikają z rysunku, uwidoczniającego przykład wykonania przedmiotu wynalazku. Fig. 1 przedstawia w widoku z boku i częściowo w przekroju osadzenie zespołu napędowego, umieszczonego na tylnej części pojazdu, a fig. 2 odpowiadający fig. 1 widok z góry, częściowo również w przekroju.

Jak widać z rysunku, zespół napędowy 1, składający się z silnika, przekładni do zmiany biegów i tylnej osi napędzanej, jest połączony za pomocą ramion 3 z dźwigarem rurowym 2 podwozia. Końce ramion 3 są ukształtowane w postaci łożysk 4, wyłożonych gumową wkładką 5, oddzielającą poprzeczną rurę 6, która podtrzymuje zespół napędowy 1. Poprzeczna rura 6 jest zamknięta na końcach denkami 7, które powierzchnią czołową przylegają do gumowej wkładki 5.

Do skrzynki zespołu napędowego 1 jest przymocowane ramie 8. Ramie to jest zaopatrzone w nakładkę gumową 9 i z nią razem osadzone w końcu dźwigara rurowego 2, umocowanego w środku ramion 3.

W ten sposób wszelkie ruchy i drgania zespołu silnikowego we wszystkich trzech prostopadłych do siebie kierunkach są w punktach podparcia przejmowane i tłumione. Składanie urządzenia jest bardzo uproszczone, gdyż przez proste zamocowanie względnie odjęcie pokryw łożysk cały zespół napędowy może być szybko wmontowany i wymontowany.

Oczywiście takie samo urządzenie może być zastosowane w wozach z napędem przednich kół lub w takich, w których silnik i skrzynka zmiany biegów umieszczone są na jednym, a oś napędzana na drugim końcu wozu. W ostatniem wykonaniu zarówno silnik ze skrzynką zmiany biegów, jak i oś napędzana osadza się w powyżej podany sposób za pomocą oddzielnych rozwidlonych ramion, podczas gdy wał sprzęgłowy przepuszcza się przez rurę dźwigara, przyczem wkładki gumowe w rurze są zaopatrzone w odpowiednie otwory, przez które ten wał przechodzi.

Wynalazek nadaje się szczególnie do pojazdów z kołami, poruszającymi się niezależnie jedno od drugiego w górę i nadół, przyczem wahliwe osie, jak i odpowiednie resory, podtrzymywane przez koła lub o które koła się opierają, połączone są z zespołem napędowym w sposób wyżej podany.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Osadzenie zespołu napędowego lub poszczególnych jego części w wozie silnikowym o środkowym, najkorzystniej rurowym dźwigarze, znamienne tem, że osłona zespołu napędowego, składającego się z silnika, skrzynki zmiany biegów i osi napędowej, lub poszczególnych jego części jest wsparta za pośrednictwem sprężystych wkładek, najkorzystniej wykonanych z gumy, w trzech punktach, przyczem dwa z tych punktów znajdują się na końcach obydwóch rozwidlonych ramion, umocowanych na końcu dźwigara, a trzeci — w miejscu łączenia się tych ramion względnie na końcu dźwigara.

2. Osadzenie zespołu napędowego według zastrz. 1, znamienne tem, że zespół napędowy jest wyposażony w poprzeczny dźwigar (6), którego końce są osadzone za pośrednictwem sprężystych wkładek (5) w

rozwidlonych ramionach (3), połączonych z dźwigarem środkowym.

3. Osadzenie zespołu napędowego według zastrz. 2, znamienne tem, że łożyska (4) dla poprzecznego dźwigara (6), znajdujące się na rozwidlonych ramionach (3), są dzielone, podczas gdy środkowe łożysko dostosowane jest do wsuwania weń ramienia (8), znajdującego się w odpowiednim miejscu na osłonie zespołu napędowego i wchodzącego w otwór rury dźwigara (2).

4. Osadzenie zespołu napędowego według zastrz. 1 — 3, znamienne tem, że w

obydwóch bocznych miejscach osadzenia zarówno części, opierające się wzajemnie o siebie, jak i sprężyste wkładki (5) zaopatrzono w przeznaczonych do przejmowania bocznych nacisków powierzchnie stykowe, prostopadłe do osi, łączącej dwa łożyska boczne.

Tatra-Werke
Automobil- und Waggonbau
A. G.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

