

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

B60g 3/28

Nr 31980

Kl. 63 c, 40

Ringhoffer-Tatra Werke A. G., Praga

Układ wahliwych półosi i uresorowanie do kół napędowych o podwójnym ogumieniu

Zgłoszono 15 lipca 1941

Udzielono 3 lipca 1943

Pierwszeństwo: 30 lipca 1940 (Czechy i Morawy)

W pojazdach mechanicznych ciężarowych stosowane jest często podwójne ogumienie, gdyż opony pojedyncze nawet o większych wymiarach nie wystarczają w przypadkach znacniejszego obciążenia pojazdu. Takie układy nie rozwiązują jednak całkowicie sprawy, gdyż opony, pomimo nieznacznego obciążenia każdej z nich, ulegają w czasie jazdy, szczególnie na skutek tak zwanego ślizgania, zniszczeniu w większym stopniu, aniżeli opony pojedyncze. Pochodzi to stąd, że o ile tylko obydwie umieszczone obok siebie opony nie są równomiernie obciążone, to mniej obciążona opona wykazuje skłonność do wyprzedzania opony obciążonej silniej, a sprężystość gumy nie jest w stanie wyrównać tych różnic w takim stopniu, aby powierzchnia

opony trzymała się jezdni. Zjawisko to znane z układów o osiach sztywnych niezależnie od stopnia obciążenia pojazdu występuje jeszcze wyraźniej w przypadku wahliwych półosi, gdyż przy zmianie obciążenia zmienia się również i kąt pochylenia półosi względem siebie i w stosunku do jezdni. Dzięki układowi według wynalazku można uniknąć zależności między zmianami obciążenia pojazdu i zmianami obciążenia obu opon, a wówczas opisane zjawisko nie wchodzi w rachubę.

Stosownie do tego obydwie opony zostają umocowane w dającej się zmieniać względnie nastawiać odległość jak również i uresorowanie jest pomyślane jako zmienne w zależności od obciążenia, t. zn. zmienne jest twardość resorów.

Załączony rysunek uwidocznia odległość X między oponami, osadzonymi na tarczach kół napędowych w układzie o osiach wahliwych.

Według wynalazku zarówno ta odległość X , jak i twardość resoru D może być zmieniana.

Zastrzeżenie patentowe.

Układ wahliwych półosi i uresorowanie do kół napędowych dwutarczowych, zna-

mienny tym, że opony (A, B) są osadzone obok siebie w sposób nastawny w odległości zmiennej (X), jak również uresorowanie może być zmieniane i nastawiane celem zapewnienia równego rozkładu obciążenia na obydwie opony i przeciwdziałania zjawiskom poślizgu.

Ringhoffer-Tatra Werke A. G.

Zastępca: inż. J. Wyganowski
rzecznik patentowy

