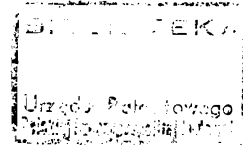


URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 19219.

Kl. 63 c, 35.

Bolesław Dembiński
(Działdowo, Polska).

Samochód z silnikiem ustawionym wpoprzek wozu.

Zgłoszono 16 sierpnia 1929 r.
Udzielono 12 października 1933 r.

Przedmiot wynalazku przedstawiony na rysunku stanowi samochód, nadający się szczególnie do ruchu miejskiego, z napędem przednich kół silnikiem, ustawionym wpoprzek wozu, nad przednią jego osią. Fig. 1 przedstawia przód podwozia samochodowego w widoku z boku po zdjęciu koła, fig. 2 — to samo w widoku z przodu, fig. 3 — podwozie w widoku z góry, fig. 4 — szczegół połączenia obrotnicy, fig. 5 — układ resoru spiralnego. Przenoszenie napędu z motoru na koła odbywa się przy pomocy wału transmisyjnego *W* oraz kół zębatych i łańcuchów, podobnie jak przy motocyklach. Wał ten zaopatrzony jest w sprzęgła i skrzynki biegów *K*, a odległość jego od osi i silnika jest taka, że umożliwia swobodną grę resorów.

Kierowanie samochodem odbywa się jednocześnie przednimi i tylnymi kołami (fig. 3), które w tym celu osadzone są wszystkie na kolankach tak, jak to dotychczas stosowano do przednich kół, i uzależnione od tej samej kierownicy zapomocą skrzyżowanego łańcucha *N* i nieskrzyżowanego — *H*, przełączanych dowolnie sprzęgłem *E*. Ażeby utrzymać na skrętach koła pędzące i pędzone w tej samej płaszczyźnie, przód samochodu zaopatrzony został w skręt, składający się z obrotnicy *S* i łuku *L*, dźwigających silnik *M* i transmisję *W*. Części ruchome obrotnicy i łuku połączone są z częściami nieruchomymi w sposób, uwidoczniiony w przekroju na fig. 4.

Oprócz tego wszystkie koła osadzone

zostały na oddzielnych resorach spiralnych (fig. 5), w których część *G* pełni rolę resoru nośnego, a *D* — amortyzatora.

Ponadto samochód według wynalazku zaopatrzony został w regulator odśrodkowy *R*, poruszany łańcuchem, pędzącym jedno z kół samochodu, i nastawiony w ten sposób, że przy przekroczeniu dozwolonej prędkości jazdy zamyka przepustnicę *P* silnika.

Celem wynalazku niniejszego jest zmniejszenie miejsca, zajmowanego do tychczas przez silniki ustawione wzdłuż wozu, a uzyskanie miejsca na bagaż pasażerski, skupienie na przodzie wozu całego mechanizmu napędowego, aby obniżyć jego wagę i koszt, umożliwić obsługę i naprawę bez potrzeby wchodzenia pod wóz i uwolnić tył wozu od wstrząśnień i szmeru dyferencjału, ułatwienie ruchów samochodu przez umożliwienie mu: a) zawracania na ulicy tak wąskiej, jak długość wozu bez konieczności manewrowania podjeżdżaniem do bramy lub w poprzeczną ulicę, a jedynie działając łańcuchem skrzyżowanym *N*, oraz b) przesuwania się w poprzek ulicy ukośnie w prawo lub w lewo, działając łańcuchem nieskrzyżowanym *H*, niezależnie podwozia od drgań pojedynczych kół na nierównościach drogi, gdyż każde koło, drgając na oddzielnym resorze, pozostawia ramę wozu podpartą w każdej chwili na trzech innych kołach, niezależnych od niego, oraz uniemożliwienie kierowcom prze-

kroczenia pewnej określonej bezpiecznej prędkości jazdy.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samochód z silnikiem ustawionym w poprzek wozu, znamieny tem, że jego przednie koła są napędzane zapomocą transmisji łańcuchowej z wałem równoległym do wału silnika.

2. Samochód według zastrz. 1, znamieny tem, że silnik jego i transmisja umieszczone są na skręcie, składającym się z obrotnicy i łuku.

3. Samochód według zastrz. 1 i 2, znamieny tem, że tylne jego koła osadzone są na kolankach tak, jak przednie, a kierowanie odbywa się równocześnie przednimi i tylnymi kołami przy pomocy tej samej kierownicy za pośrednictwem łańcucha skrzyżowanego przy zawracaniu, a nieskrzyżowanego przy wymijaniu.

4. Samochód według zastrz. 1 — 3, znamieny tem, że wszystkie jego koła osadzone są na oddzielnych resorach spiralnych, składających się z dwu części, górnej — nośnej i dolnej — amortyzującej.

5. Samochód według zastrz. 1 — 4, znamieny tem, że posiada regulator odśrodkowy, zamykający przepustnicę w chwili, gdy wóz przekroczy dozwoloną prędkość jazdy.

Bolesław Dembiński.

Fig. 1.

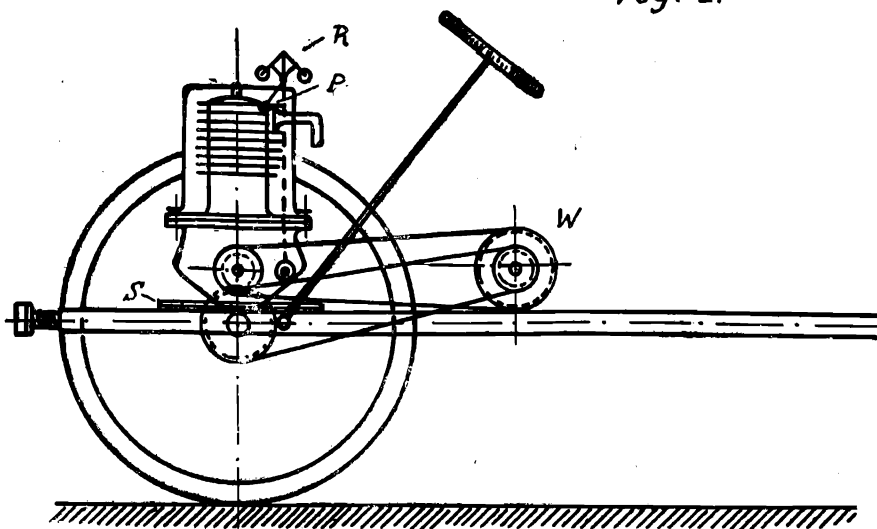
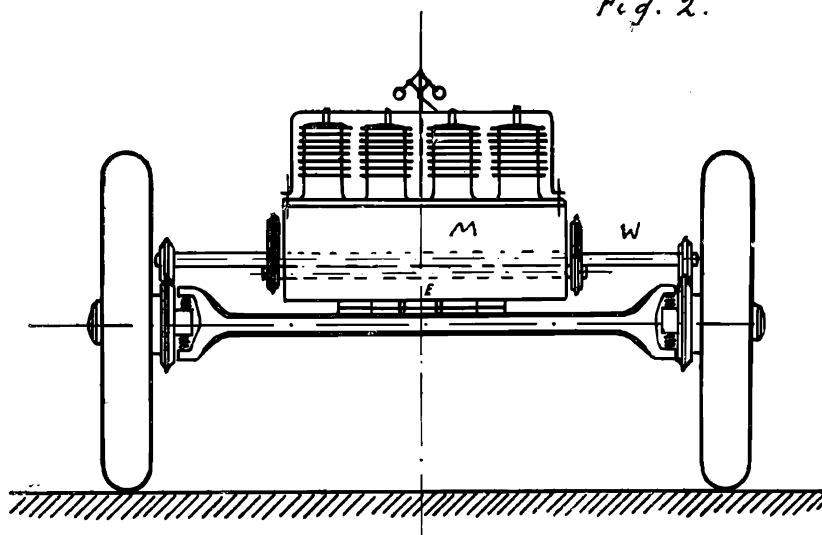


Fig. 2.



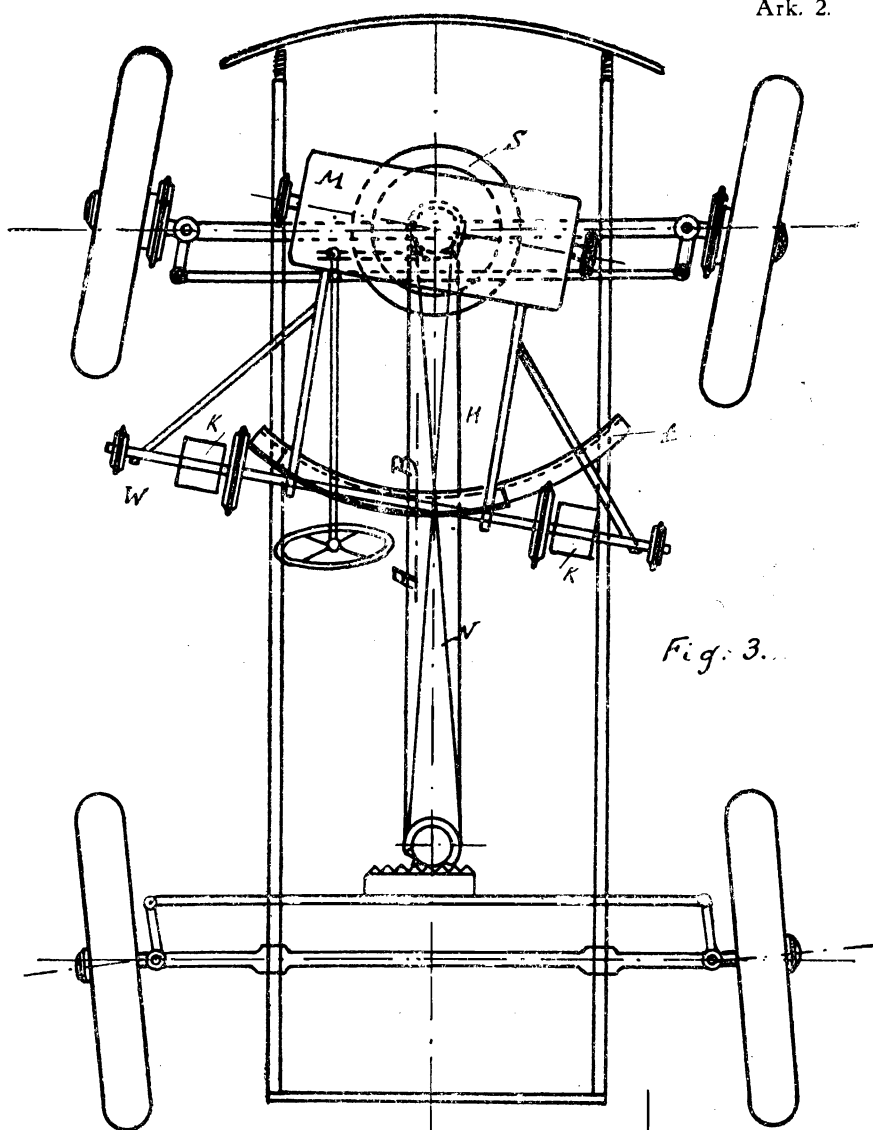


Fig. 3.

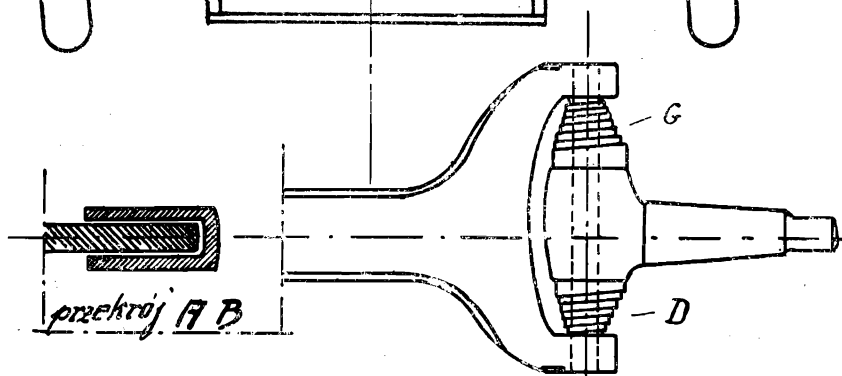


Fig. 4.

Fig. 5.