

Warszawa, 28 listopada 1936 r.

URZĄD PATENTOWY



B62 k 27/12

BIBLIOTEKA

Urząd Patentowy
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 23905,

Kl. 63 h, 12/10.

Albert Sebald
(Frankfurt n. M., Niemcy).

Przyczepka do roweru.

Zgłoszono 29 marca 1934 r.

Udzielono 26 września 1936 r.

Pierwszeństwo: 3 kwietnia 1933 r. (Niemcy).

Wynalazek niniejszy dotyczy przyczepki ze skrzynią przewozową, którą za pomocą specjalnego zawieszenia można połączyć przegubowo i rozłączalnie z dowolnym rowerem. Z pośród znanych przyczeppek tego rodzaju przedmiot wynalazku wyróżnia się zasadniczo tem, że rama przyczepki, służąca do osadzenia skrzyni przewozowej, jest wygięta z jednego kawałka rury w sposób ulepszony, tak iż nie ma żadnych połączeń lutowanych lub spawanych. Znamionną cechą wynalazku jest także i to, że boczna część ramy przyczepki, otwartej w kierunku roweru i wygiętej w kształcie litery U, spoczywa w środku na osi koła jezdnego przyczepki i przebiega od osi tego koła ku dołowi w obydwie stro-

ny w kształcie litery V tak, iż ramiona, skierowane ku rowerowi przed i za kołem przyczepki w jednakowej odległości od tego koła i podtrzymujące skrzynię przewozową, znajdują się na jednym poziomie poniżej osi koła. Dzięki takiemu układowi otrzymuje się znaczną stateczność przyczepki, a przytem wyrób jej staje się znacznie prostszy i tańszy. Istotny postęp w porównaniu ze znanymi przyczepkami polega jednak na zawieszeniu końców ramion ramy przyczepki, wygiętych pionowo w górę w pionowej płaszczyźnie, przechodzącej przez koła roweru, dzięki czemu znikają podczas jazdy naciski boczne, występujące we wszystkich znanych konstrukcjach przyczeppek. Wskutek przegubo-

wego zawieszenia ramy nośnej na rowerze rower ten może przyjmować z łatwością podczas jazdy na łukach drogi położenie nachylone. Poza tem rama przyczepki jest wykonana w ten sposób, że dzięki przegubowemu połączeniu jej z ramą roweru można obrócić przyczepkę wokoło ramy roweru. Dzięki takiemu wykonaniu zmniejsza się znacznie przestrzeń, jaką zajmuje rower podczas nieużywania go. Aby umożliwić swobodny ruch pedału roweru, ramie ramy przyczepki, umocowane na przedniej rurze roweru, jest odpowiednio wygięte ku przodowi. Zawieszenie tylnego ramienia przyczepki w pionowej płaszczyźnie kół roweru jest umożliwione dzięki temu, że na tylnem kole znajduje się specjalny pałąk rozporowy, który go podtrzymuje.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony schematycznie na rysunku, przyczem fig. 1 przedstawia widok z boku roweru z przyczepką, fig. 2 — widok z góry, fig. 3 — widok roweru z tyłu, fig. 4 — ten sam widok z tyłu, gdy rower zajmuje ukośne położenie, fig. 5 — rower z przyczepką, podniesioną w górę podczas nieużywania.

Rama nośna *a* przyczepki, wykonana z jednego kawałka rury, wygiętej zasadniczo w kształcie litery U, jest połączona wahliwie z ramą roweru, w jego pionowej płaszczyźnie kół za pośrednictwem znanych skądinąd przegubowych zawieszek *b*, *b*¹, przyczem przednie zawieszenie *b* jest połączone w znany sposób z przednią rurą roweru, podczas gdy tylna część ramy przyczepki jest zawieszona na specjalnym pałąku rozporowym *c*, osadzonym na tylnej osi roweru, przyczem pałąk ten jest podtrzymywany zapomocą innego pałąka rozporowego *d*, przymocowanego do tulei siodełka roweru. Koło przyczepki *e* jest osadzone wewnątrz ramy przyczepki w pałąku rozporowym *f*, którego jedno ramie jest przymocowane ponad osią koła przyczepki po jej zewnętrznej stronie do ramy nośnej *a* zapomocą klamer, drugie zaś ra-

mie jest przymocowane do skrzyni przewozowej *g*, opierającej się na poziomych częściach ramy przyczepki. Aby środek ciężkości przyczepki znajdował się jak najniżej, a rama *a* przyczepki była równomiernie obciążona, bok ramy jest wygięty wdół od osi koła przyczepki w obydwie strony tak, iż poprzeczne boki ramy, biegnące w jednakowej odległości od koła przyczepki ku rowerowi, znajdują się poniżej płaszczyzny osi kół. Końce tych poprzecznych boków ramy są następnie znów wygięte pionowo w górę w ten sposób, że przegubowe zawieszenia *b*, *b*¹ znajdują się w przybliżeniu pośrodku wysokości roweru. Przednia część ramy przyczepki *a* posiada poza tem jeszcze wygięcie, które umożliwia swobodny ruch pedału (fig. 2).

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przyczepka boczna do łączenia z rowerem, posiadająca ramę, wygiętą w kształcie litery U z jednolitego kawałka rury, znamienna tem, że tylny koniec ramy przyczepki jest zawieszony w pionowej płaszczyźnie środkowej roweru na pałąku (*c*), obejmującym tylne koło i osadzonym na jego osi, a podtrzymywany drugim pałąkiem (*d*), obejmującym tylne koło od góry i umocowanym w miejscu osadzenia siodełka.

2. Przyczepka rowerowa według zastrz. 1, znamienna tem, że rama (*a*) przyczepki w kształcie litery U, w celu uzyskania niskiego położenia środka ciężkości przyczepki i równomiernego obciążenia ramy, jest wygięta ukośnie w obydwie strony ku dołowi, poczynając od osi koła (*e*) przyczepki, osadzonego np. w pałąku rozporowym (*f*), umocowanym na podłużnej stronie ramy przyczepki i wewnątrz niej, przyczem poziome boki poprzeczne tej ramy, skierowane ku rowerowi i podtrzymujące zarazem skrzynię przewozową (*g*), znajdują się poniżej płaszczyzny osi koła.

3. Przyczepka rowerowa według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że końce poprzecznych boków ramy (a) przyczepki są wygięte w górę tak, iż zawieszenia (b, b') przyczepki znajdują się w przybliżeniu w połowie wysokości roweru.

4. Przyczepka według zastrz. 1 — 3, znamienna tem, że przednie ramię ramy

nośnej posiada skierowane ku przodowi wygięcie, pozwalające na swobodny ruch napędu pedałowego.

Albert Sebald.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

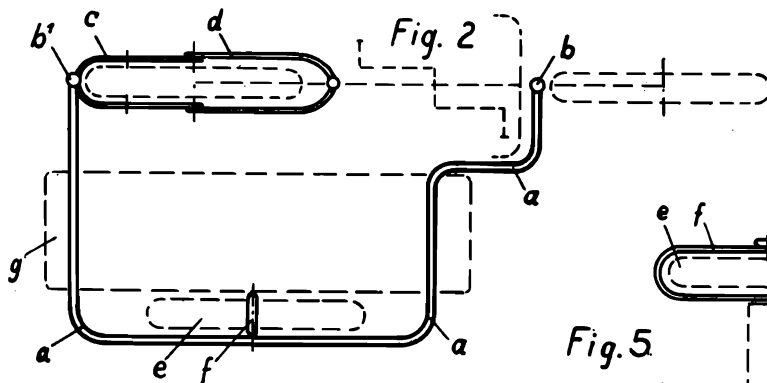
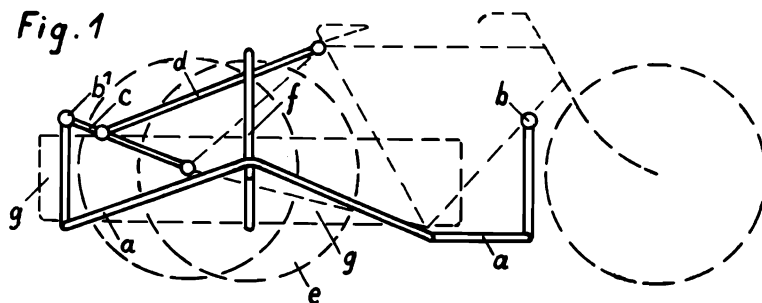


Fig. 5

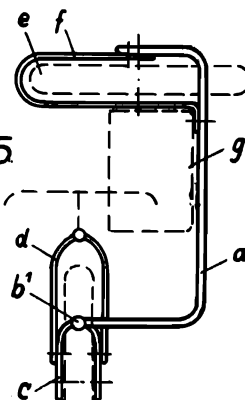


Fig. 3.

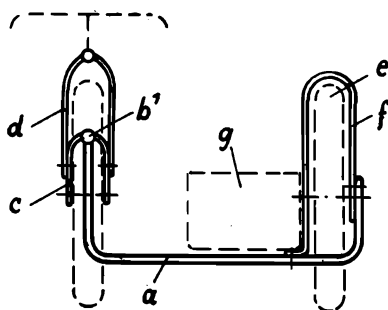


Fig. 4

