

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 30390

B62d 2A/00
Kl. 63 c, 43/50

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, Stuttgart - Untertürkheim

Połączenie przegubowe między nadwoziem a ramą pojazdu

Zgłoszono 25 lutego 1939

Udzielono 9 lutego 1942

Pierwszeństwo: 26 lutego 1938 (Niemcy)

Wynalazek niniejszy dotyczy osadzenia nadwozia na ramie pojazdu i połączenia ze sobą tych części i polega na tym, że nadwozie jest podparte na podwoziu przynajmniej w trzech miejscach częściowo przesuwnie w kierunku poprzecznym lub podłużnym albo przechylnie, tak iż nadwozie zabezpieczone jest przed naprężeniami skrętnymi podwozia. Według wynalazku dwa punkty podporowe mogą być osadzone przesuwnie, przy czym jeden punkt może przesuwać się w kierunku podłużnym, a drugi w kierunku poprzecznym do podłużnej osi pojazdu, natomiast trzeci punkt podporowy jest połączony przegubowo z podwoziem. Tak samo również i wszystkie trzy punkty podporowe mogą

być umieszczone przegubowo i przesuwnie względem podwozia. W tym przypadku bądź dwa punkty podporowe są przesuwne w kierunku podłużnym, a trzeci w kierunku poprzecznym, bądź też dwa punkty podporowe są przesuwne w kierunku poprzecznym, a trzeci w kierunku podłużnym.

Najlepiej, gdy punkty podporowe stanowią przeguby kulowe, których panewki kulowe są przesuwne w łożyskach ślizgowych podtrzymującej je części.

Na rysunku przedstawiono dwa przykłady wykonania, a mianowicie fig. 1 i 4 przedstawiają dwa schematyczne widoki podparcia trzypunktowego, a fig. 2 i 3 przedstawiają punkt podporowy na łącz-

niku, osadzonym poprzecznie do płaszczyzny wychylenia, w widoku z przodu i w przekroju.

Fig. 2 i 3 są narysowane w większej podziałce niż fig. 1 i 4.

W przykładzie wykonania według fig. 1 nadwozie jest podparte za pomocą ramy pomocniczej *a* w trzech punktach. Trzy punkty podporowe *c*, *d* i *e* stanowią przeguby kulowe, z których przegub *c* jest przesuwny poprzecznie do podłużnej osi pojazdu, a przegub *d* jest stały. Przegub *e* jest osadzony ruchomo zarówno w kierunku poprzecznym do osi podłużnej pojazdu, jak i w kierunku równoległym do niej. W tym celu na ramie pomocniczej *a* jest umocowana kulista panewka *f* (fig. 2 i 3), w której jest osadzony sworzeń *g*. Sworzeń ten jest osadzony w stożkowym wydrążeniu czopa obrotowego *h*, który może się przesunąć podłużnie w dwóch łożyskach *i*, umieszczonych po obu stronach sworznia. Łożyska w postaci uch *i* są umocowane na poprzeczce *b'* ramy podwozia *b*.

Według wynalazku układ może być odwrotny, to znaczy sworzeń *g* może być przesuwny na ramie pomocniczej *a*, natomiast panewka *f* może być umocowana na podwoziu *b*.

Dzięki opisanemu układowi przegubowych punktów podparcia pudło nadwozia, podtrzymywane przez ramę pomocniczą *a*, zabezpieczone jest przed naprężeniami skrętnymi ramy podwozia *b*, gdyż przesunięcia podłużne, wywołane momentami skrętnymi, są wyrównane za pomocą przechylnego przegubu *e*. W przykładzie wykonania według fig. 4 punkt zawieszenia *e* jest osadzony przechylnie, punkt podporowy *c* zaś przesuwne w kierunku poprzecznym, a punkt podporowy *d* prze-

suwnie w kierunku podłużnym. Również i w tym przykładzie wykonania poprzeczne i podłużne przesunięcia ramy podwozia *b* nie zostają przeniesione na ramę pomocniczą *a*.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Połączenie przegubowe między nadwoziem a ramą pojazdu, znamienne tym, że nadwozie jest podparte w ramie podwozia przynajmniej na trzech przegubach, z których przynajmniej jeden jest wykonany jako przegub przesuwny w dowolnym kierunku w stosunku do osi pojazdu, dzięki czemu nadwozie jest zabezpieczone od naprężeń skrętnych, przenoszonych z podwozia.

2. Połączenie przegubowe według zastrz. 1, znamienne tym, że jeden z punktów podporowych stanowi sworzeń, osadzony ruchomo prostopadle do swej płaszczyzny wahania, na czopie obrotowym przesuwnym podłużnie w dwóch łożyskach.

3. Połączenie przegubowe według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że przegub, osadzony wahlwie, jest umieszczony na przedniej lub tylnej poprzeczce, a pozostałe punkty podporowe na podłużnicach ramy podwozia.

4. Połączenie przegubowe według zastrz. 1 — 3, znamienne tym, że przeguby mają postać kulistą, przy czym ich panewki są umocowane na pudle nadwozia względnie ramie nadwoziowej.

Daimler-Benz
Aktiengesellschaft
Zastępca: M. Skrzypkowski
rzecznik patentowy

