

Warszawa, 21 marca 1939 r.

URZĄD PATENTOWY



B 60 g 3/20

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 27918.

Kl. 63 c, 38/03.

Fiat Societá Anonima
(Turyn, Włochy).

Wahliwa oś samochodu osadzona na sprężynie śrubowej.

Zgłoszono 7 stycznia 1936 r.

Udzielono 23 stycznia 1939 r.

Pierwszeństwo: 8 maja 1935 r. (Włochy).

Wahliwa oś kół samochodu według wynalazku wykonana jest w postaci przegubowego czworoboku, umieszczonego poprzecznie do pojazdu o poziomych ramionach rozwidlonych wodzących, podtrzymywanych wspornikiem, przymocowanym do ramy pojazdu. Sprężyna śrubowa jest umieszczona wewnątrz rozwidlenia dolnego ramienia, a u góry opiera się o płytę, połączoną z ramą na stałe, przy czym drugie ramie poziome pozostaje nie obciążone. Sprężyna ta umieszczona jest z boku pionowej płaszczyzny poprzecznej, przechodzącej przez środek koła, tak iż wał napędowy może być przeprowadzony bez przeszkód od środka wozu do koła. Wahliwa oś według wynalazku może służyć zarówno dla kół napędowych i kierowniczych, jak również także w wypadku, gdy tak koła napędowe, jak i koła przednie są równocześnie kołami kierowniczymi. Ta budowa wyróżnia się tym, że do wszystkich czterech kół można zastosować te same wahliwe osie według wynalazku. Hydrauliczny tłumik wstrząsów, składający się z połączonych teleskopowo części, umieszczony jest wewnątrz sprężyny śrubowej.

Wahliwa oś kół samochodu według wynalazku może służyć zarówno dla kół napędowych i kierowniczych, jak również także w wypadku, gdy tak koła napędowe, jak i koła przednie są równocześnie kołami kierowniczymi. Ta budowa wyróżnia się tym, że do wszystkich czterech kół można zastosować te same wahliwe osie według wynalazku. Hydrauliczny tłumik wstrząsów, składający się z połączonych teleskopowo części, umieszczony jest wewnątrz sprężyny śrubowej.

Rysunek przedstawia schematycznie przykład wykonania wynalazku w zastosowaniu do koła napędowego.

Fig. 1 przedstawia widok z przodu, częściowo w przekroju, poszczególnych części

urządzenia; fig. 2 — widok z góry; fig. 3 — widok urządzenia z dołu.

Koło *R* połączone jest z dźwigarem podłużnym *L* ramy pojazdu za pomocą czworoboku przegubowego. Wspornik zewnętrzny tego czworoboku jest wykonany w postaci płyty 1, dźwigającej łożysko 2 dla czopa koła, przy czym koło jest połączone z wałem napędowym 3 za pomocą przegubu kardanowego 4. Wspornik wewnętrzny czworoboku wykonany jest w postaci płyty 5, przymocowanej do ramy *L* śrubami 21.

Ramiona poziome 6 i 9 czworoboku przegubowego są ukształtowane w postaci wideł. Ramię górne 6 jest połączone przegubowo za pomocą krótkiego czopa 7 z płytą 1 i za pomocą długiego czopa 8 ze wspornikiem 5. Ramię dolne 9 jest połączone przegubowo za pomocą krótkiego czopa 10 z płytą 1 i za pomocą długiego czopa 11 ze wspornikiem 5. Ramię to jest dłuższe od ramienia górnego 6, dzięki czemu przy wahaniami koła *R* względem ramy *L* miejsca zetknięcia się koła z jezdnią pozostają w przybliżeniu w tej samej płaszczyźnie pionowej.

Należyta elastyczność zapewnia sprężyna śrubowa 12, osadzona końcem dolnym w płycie 13, umocowanej między ramionami dolnego ramienia 9. Drugi koniec sprężyny wspiera się o występ 14 wspornika 5. Sprężyna śrubowa 12 przesunięta jest tak daleko względem pionowej płaszczyzny środkowej osi koła, że wał napędowy 3 może bez przeszkody przechodzić od środkowej osi pojazdu do koła. Hydrauliczny tłumik wstrząsów mieści się wewnątrz sprężyny 12, przy czym jego części 15 i 17, teleskopowo połączone ze sobą, przymocowane są czopami 16 i 18 do płyty 13 i występu 14 wspornika 5.

Do wspornika 5 przymocowana jest płaska sprężyna 19, zaopatrzona na końcu w poduszkę 20, w którą uderza górne ra-

mię 6, w razie gdyby przy silnym uderzeniu czworobok przegubowy usiłował odchylić się nadmiernie ku górze.

Oś może być zdjęta po zwolnieniu przegubu kardanowego 4 przez odkręcenie śrub 21.

Podobne ukształtowanie osi można stosować i do kół kierowniczych, mocując na płycie 1 zamiast łożyska 2 łożyska dla sworznia zwrotnicy.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wahliwa oś samochodu, osadzona na sprężynie śrubowej, wykonana w postaci czworoboku przegubowego, znamienna tym, że oba ramiona poziome (6, 9) czworoboku przegubowego są ukształtowane w postaci wideł i przylegają wąskimi swymi końcami do koła (*R*), a szerokimi do ramy (*L*), przy czym sprężyna śrubowa (12), umieszczona między ramionami wideł, przesunięta jest względem osi koła tak, iż obok niej może być przeprowadzony wał napędowy (3), biegnący od ramy do koła.

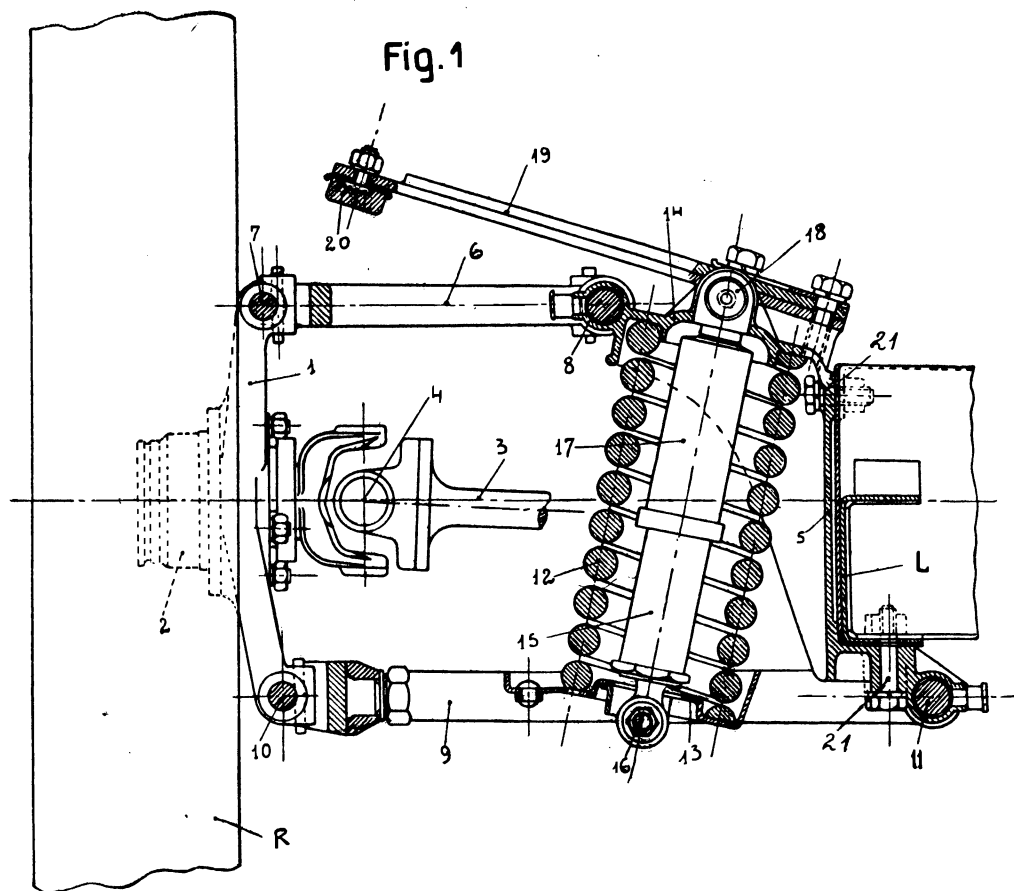
2. Oś według zastrz. 1, znamienna tym, że hydrauliczny tłumik wstrząsów w znanej postaci teleskopowo połączonych ze sobą części (15, 17) mieści się wewnątrz sprężyny śrubowej (12).

3. Oś według zastrz. 1 i 2, znamienna tym, że wewnętrzny wspornik czworoboku przegubowego stanowi płyta (5), przymocowana śrubami (21) do ramy (*L*), dzięki czemu wahliwą oś można zdejmować z ramy (*L*) po usunięciu śrub (21).

4. Oś według zastrz. 3, znamienna tym, że do wspornika (5) przymocowana jest jednostronnie sprężyna płaska (19), która ogranicza odchylenie przegubowego czworoboku w kierunku pionowym.

Fiat Societá Anonima.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.



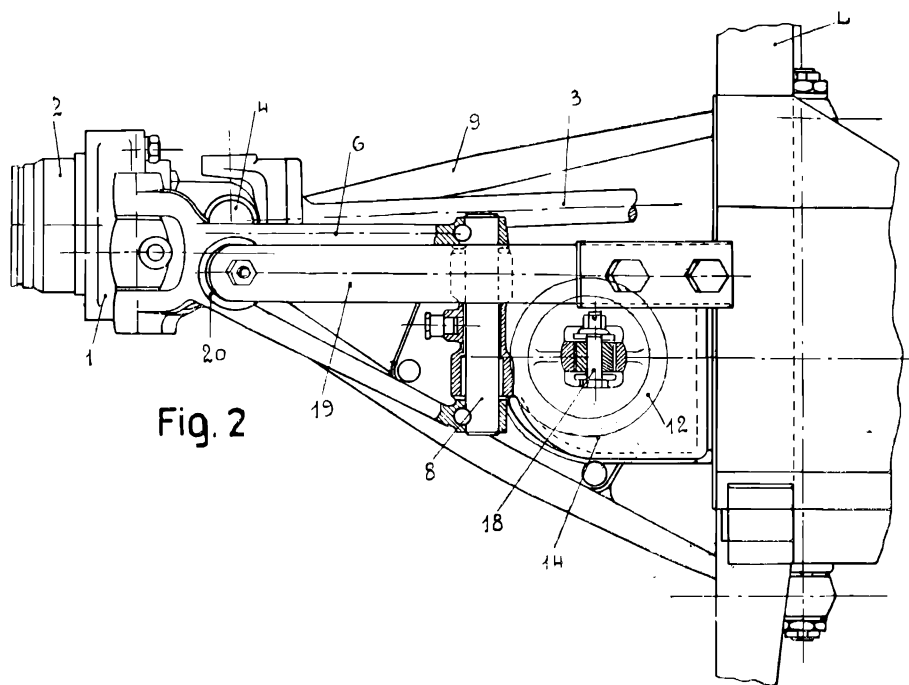


Fig. 2

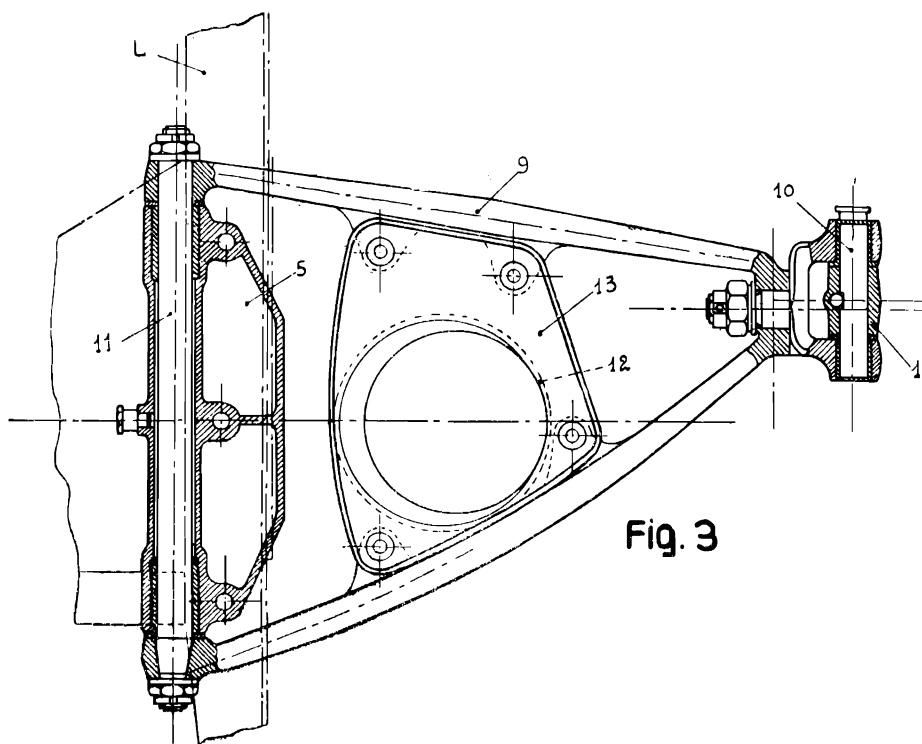


Fig. 3