



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY B60k 17/16

Nr 5477.

Kl. 63 c 11.

Daimler-Motoren-Gesellschaft
(Stuttgart-Untertürkheim, Niemcy).

Pędnia z kół zębatach do samochodów.

Zgłoszono 6 lipca 1920 r.

Udzielono 26 lipca 1926 r.

Pierwszeństwo: 10 maja 1918 r. (Niemcy).

Do obracania pociągowych kół samochodów zapomocą oddzielnych wałów stosowano już poprzednio koła zębata. Samochody takie posiadają tak zwany mechanizm różnicowy, służący do wyrównania ruchu pociągowych kół, a umieszczany najlepiej przy zbiegu osi kół pociągowych z przegubem kulistym. Z tego względu osłona mechanizmu różnicowego i jej rura łącznikowa podlegają wyginaniu, a zwiększony ciężar, odpowiadający przekrojom, zwiększa wadę wybijania się i ścierania się części mechanizmu napędnego, nie opartej na resorach, powodując przedwczesne ich zużywanie.

Niedogodność tę usuwa niniejszy wynalazek w ten sposób, że w pędni z kół zębatach włączony jest w punkcie wahan

przegubu kulistego mechanizm różnicowy. Przy takim urządzeniu przegub tworzy równocześnie osłonę mechanizmu różnicowego, dzięki czemu rura łącznikowa i osłona narażone są jedynie na ściskanie i rozrywanie. Pomimo wszystko, nie spoczywająca na resorach masa pędni jest znacznie mniejszą niż w innych, znanych konstrukcjach, a skutkiem tego zużywanie się części roboczych mniejsze.

Rysunek przedstawia dwa przykłady wykonania wynalazku: fig. 1 uzmysławia mechanizm z wałami napędzonymi, umieszczonymi pod kątem do siebie, a fig. 2 — taki sam napęd z wałami równoległymi.

Według fig. 1 wał *a* wprawia w ruch za pośrednictwem kół zębatach *b* i *c*, krzyż *d* pędni (mechanizmu) różnicowej *n*, któ-

rej koła f i g zazębiają się z kołami zębami h i i , nasadzonemi na nachylonych względem siebie wałach k i m . Z łożyskiem wału a złączona jest nieruchomo czasza kulista mechanizmu n , obejmująca pośrodku krzyż d i posiadająca w miejscach, gdzie ten przechodzi przez czaszę, wykroje n_1 .

Nieruchomą czaszę obejmuje inna, ruchoma czasza kulista o , w której łożyskach spoczywają: krzyż d i oba nachylone ku sobie wały k i m .

Środek wahanía utworzonego w ten sposób przegubu kulistego schodzi się ze środkiem krzyża d mechanizmu różnicowego.

Przegub kulisty może zatem wahać się około poprzecznej osi mechanizmu różnicowego oraz w płaszczyźnie pionowej, przechodzącej przez oś poprzeczną.

Umożliwiają to wykroje n^1 w nieruchomej czaszy kulistej n .

W wykonaniu według fig. 2 wał a porusza za pośrednictwem kół zębatach b i c krzyż d . Koła f i g mechanizmu różnicowego zazębiają się z kołami stożkowemi h i i , osadzonemi na równoległych do siebie wałach k i m . Również i tu czasza kulista, obejmująca krzyż d i mająca wspólny z nim środek, złączona jest nieruchomo z łożyskiem krzyża i wałów k i m .

Również przy tem wykonaniu przegub kulisty waha się w ten sposób, jak i poprzednio. Opisana konstrukcja posiada tę zaletę, że wał napędny może pracować bez

przegubu uniwersalnego (kardanu), ponieważ go zastępuje przegub kulisty, łączący mechanizm różnicowy z pędną kół zębatach. Ma ona jeszcze tę zaletę w stosunku do kardanu, że kąt nachylania jednej części wału do drugiej nie posiada określonej miary.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pędnia z kół zębatach do samochodów, znamienna tem, że posiada oddzielne wały do napędu kół pociagowych tudzież połączenie przegubem kulistym z resztą mechanizmu wozu, mechanizm różnicowy względnie osiowy, oraz że włączony w pędnę mechanizm różnicowy umieszczony jest pośrodku ruchomego przegubu kulistego.

2. Pędnia według zastrz. 1, znamienna tem, że krzyż mechanizmu różnicowego, spoczywający w łożyskach ruchomego przegubu kulistego, przechodzi swemi czopami przez dostatecznie obszerne wykroje przegubu, co daje mu możność wahanía się oprócz w kierunku osi poprzecznej mechanizmu różnicowego również w płaszczyźnie pionowej, przechodzącej przez oś poprzeczną.

Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig.1

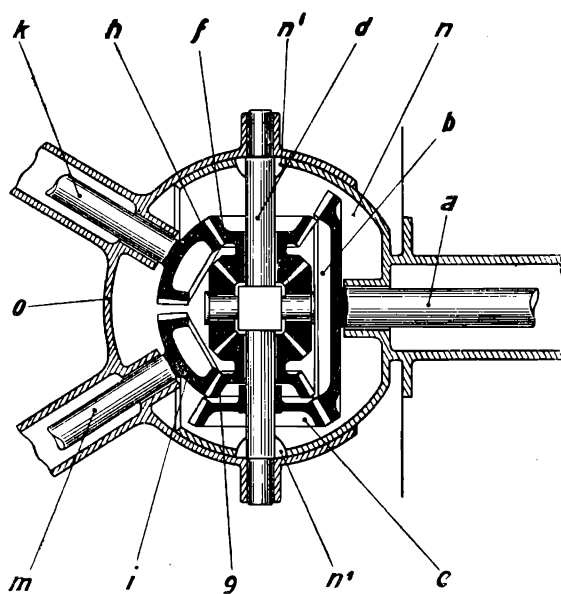


Fig. 2

