

URZĄD PATENTOWY



B 60g 11/04 2

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 25284.

Kl. 63 c, 40.

Leon Ciechomski
(Warszawa, Polska)
i Gustaw Spöttle
(Warszawa, Polska).

Osadzenie nadwozia na tylnym moście samochodu.

Zgłoszono 18 kwietnia 1934 r.

Udzielono 27 lipca 1937 r.

W celu uniknięcia wstrząsów, wywołanych przez toczenie się po terenie nierównym tylnych kół samochodu, proponowano koła te osadzać na moście łamanym, obejmującym półoski, wskutek czego ruch tych kół w płaszczyźnie pionowej był uniezależniony od siebie. W tym celu proponowano również osadzać tylny sztywny most samochodu wahliwie około osi podłużnej samochodu. Pierwsze i drugie rozwiązanie komplikuje budowę tylnego mostu i wymaga szczególnej jego budowy. Wynalazek niniejszy ma na celu również uniezależnienie od siebie ruchu kół tylnych w płaszczyźnie pionowej, jednak bez konieczności przebudowywania znanych mostów tylnych.

Most tylny samochodu, składający się, jak zwykle, ze sztywnej pochwy obejmującej półosie, łączy się z nadwoziem samochodu według wynalazku w ten sposób, że przednie końce resorów są połączone bezpośrednio z nadwoziem samochodu, natomiast dwa tylne końce są połączone za pomocą poprzeczki, osadzonej wahliwie na czopie, leżącym w podłużnej osi samochodu i osadzonym w dowolnej części nadwozia samochodu.

Most tylny według wynalazku niniejszego łączy się z nadwoziem samochodu bez użycia znanych wieszaków. Zamiast wieszaków do połączenia przednich końców resorów z nadwoziem stosuje się wal-

cowe wkładki gumowe w postaci tulej, wewnątrz których wzdłuż ich osi są umieszczone sworznie, połączone z końcami resorów, na tylnych zaś końcach resorów opierają się w gniazdach szczególnych również za pomocą walcowych wkładek gumowych końce poprzeczki, osadzonej wahliwie na wyżej wspomnianym czopie. W ten sposób nadwozie samochodu łączy się z mostem tylnym w trzech punktach, z których dwa przypadają w przednich końcach resorów, trzeci zaś punkt stanowi wahliwe połączenie z kadłubem poprzeczki, łączącej tylne końce resorów.

Rysunek uwidocznia most tylny samochodu, a mianowicie na fig. 1 — w widoku z boku, na fig. 2 — w widoku z góry i na fig. 3 — w widoku z tyłu.

Most tylny zawieszony jest, jak zwykle, na podłużnych resorach 2. Przednie końce resorów, zaopatrzone w sworznie 9, osadzone są w walcowych wkładkach gumowych 3, które umieszczone są w odpowiednich gniazdach, połączonych na stałe z nadwoziem samochodu (na rysunku pominiętym).

Na tylnych końcach resorów 2 są umocowane na stałe gniazda 10, w których umieszczone są walcowe wkładki gumowe 11. Na górne końce tych wkładek są nałożone gniazda 12, połączone na stałe z poprzeczką 5, zaopatrzoną w łożysko 6. W łożysku 6 jest umieszczona także walcowa wkładka gumowa 13, obejmująca czop 14, połączony z jakąkolwiek bądź częścią 8 nadwozia samochodu, np. karoserią.

Jak wynika z powyższego, nadwozie samochodu jest połączone z mostem w trzech punktach, dzięki czemu ruch jednego z kół tylnych w płaszczyźnie pionowej nie oddziałuje na ruch drugiego koła, przy czym dzięki połączeniu nadwozia z mostem za pomocą materiału sprężystego,

np. gumy, drgania dyferencjału nie przenoszą się na kadłub samochodu. W celu zabezpieczenia walcowej wkładki 11 przed wysunięciem się z gniazda 10, korzystnie jest poprzeczkę 5 zaopatrzyć w sprężyny 15, opierające się z jednej strony o poprzeczkę, z drugiej o jakąkolwiek część 16 nadwozia pojazdu. Zabezpieczenie to, jak wykazała praktyka, nie jest jednak konieczne, gdy walcowe wkładki gumowe 11 tkwią w gniazdach 10 i 12 tak mocno, iż nawet gwałtowne wstrząsy, dzięki rozciąganiu się wkładek gumowych, nie powodują ich wypadania.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Osadzenie nadwozia na tylnym moście samochodu, zaopatrzonym w dwa podłużne resory, znamienne tym, że przednie końce resorów (2) są połączone z nadwoziem bezpośrednio, natomiast tylne końce są połączone za pomocą poprzeczki (5), zaopatrzonej w gniazdo (6) osadzone w wahliwie na czopie (7), leżącym na podłużnej osi samochodu i przymocowanym do nadwozia np. karoserii samochodu.

2. Osadzenie nadwozia samochodu według zastrz. 1, znamienne tym, że przednie końce resorów (2) są połączone z nadwoziem samochodu za pośrednictwem tulej gumowych (31) i przechodzących przez nie sworzni (9), na tylnych zaś końcach resorów oraz końcach poprzeczki są umieszczone na stałe zwrócone do siebie wgłębieniami gniazda (10, 12), między którymi umieszczone są walce gumowe (11).

Leon Ciechomski.

Gustaw Spöttle.

Zastępca: K. Czempiński,
rzecznik patentowy.

