

Opublikowano dnia 20 lipca 1954 r.

B 62 d 25/00



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 36003

Kl. 63 c, 43/10

Główny Instytut Mechaniki
(Warszawa, Polska)

Dzielone nadwozie samochodu

Udzielono patentu z mocą od dnia 20 maja 1950 r.

Przedmiotem wynalazku jest nadwozie samochodu, podzielone na dwa lub kilka ruchomo ze sobą połączonych lecz sztywnych segmentów lub komór.

Wynalazek polega na tym, że komory te, w których umieszcza się zazwyczaj jeden z zestawów osiowych, połączone są ze sobą wahliwie tak, że wstrząsy i drgania nie przenoszą się z jednej komory na inne.

Na rysunku uwidocznił wynalazek w kilku przykładach wykonania, przy czym fig. 1 przedstawia schematycznie główną i tylną komorę zamkniętego opływowego nadwozia w bocznym widoku, fig. 2 — przekrój poprzeczny samochodu według fig. 1, fig. 3 — widok boczny samochodu z tylną komorą, połączoną z komorą główną za pomocą jednego lub kilku połączeń elastycznych; fig. 4 i 5 przedstawiają samochód według fig. 3 w przekroju wzdłuż płaszczyzny przez miejsce łączące komory, przy czym na fig. 4 przedstawiono jeden, a na fig. 5 dwa wieszaki wahadłowe; fig. 6 przedstawia zawieszenie wieszaków wahadłowych podobnie do fig. 5 w przekroju, przy czym pomiędzy części zawie-

szenia wahadłowego wstawiono narząd gumowy; fig. 7 przedstawia w przekroju poprzeczno-elastyczne zawieszenie w kształcie łuku, jako złącze dwóch komór samochodu.

W przykładzie według fig. 1 i 2 nadwozie składa się z komory 1, tworzącej przód, wozu oraz zawierającej miejsce dla pasażerów i połączonej z nią komory tylnej 2.

Obie komory zawierają części 3 i 4 ramy rurowej. Oba te odcinki ramy są równocześnie częściami złącza komór. W tym celu są złączone wystającymi ze ścian komory końcami, nasadzonymi na siebie obrotowo, i w znany sposób zabezpieczone przed przesunięciem osiowym.

W wykonaniu przykładowym według fig. 3 komora główna 1 i komora tylna 2 połączone są ze sobą złączami wahliwymi, przy czym odmiana według fig. 4 posiada tylko jedno złącze wahliwe 7, a odmiana według fig. 5 — dwa złącza 8 i 9, tworzące zawieszenie równoległoboczne, do którego przytwierdzona jest część 3 za pomocą poprzecznego dźwigara 10.

W wykonaniu według fig. 3—5 zestaw napędowy umieszczony jest w komorze tylnej 2. Ze-

staw ten składa się z przekładni różnicowej 11 ze skrzynką biegów 12, umieszczoną nad nim, oraz z umieszczonego nad nią silnika 13.

Do zestawu tego należą także równocześnie części prowadnicze kół tylnych 14, które wykonane są jako wahliwe półoski 15. Do komory zestawu zamocowane jest złącze wahliwe 7 według fig. 4. lub złącza wahliwe 8 i 9 według fig. 5 za pomocą przegubu 16 lub przegubów, których oś tworzy z poziomo leżącą ramą kąt 30° . Oś przegubu 17 końcowego podparcia są równoległe do osi przegubu 16, jak to uwidoczniło na fig. 3.

Przez ten układ prowadniczy następuje ustalenie się równowagi pod wpływem działania ciężaru komory głównej na połączenie komory bocznej, co dokładnie wpływa na właściwości jezdne samochodu. Działanie to może być podtrzymane przez zastosowanie np. elastycznego połączenia. W tym celu można umieścić znanym sposobem pierścienie gumowe w częściach 3 i 4 ram rurowych oraz w przegubach 16 i 17 przy złączach 7 wzgl. 8 i 9.

Te pierścienie, względnie sprężyny gumowe, mogą również być zastąpione sprężynami meta-

lowymi, śrubowymi lub płaskimi, odpowiednio zamocowanymi.

Na fig. 6 przedstawiono kombinację wieszaków wahliwych ze sprężyną gumową. Pomiedzy poprzeczny dźwigar 10 i sztywne miejsce zestawu napędowego wstawiono blok gumowy 18, który pod działaniem złączy 8 i 9 narażony jest przeważnie na ściskanie.

W wykonaniu według fig. 7 zastosowano sprężyny gumowe 21, 22 prowadzone wzdłuż krzywki 19 i osadzone między dźwigarem 20 i sztywną częścią zespołu napędowego 23.

Komora przednia 24 według fig. 3 nasadzona jest na środkową część 3 ramy i sztywno albo wahliwie umocowana.

Zastrzeżenie patentowe

Dzielone nadwozie samochodu, znamienne tym, że komory (1, 2) połączone są przegubami (16, 17) albo złączami wahliwymi (7) albo (8, 9), przy czym połączenia te są zaopatrzone w gumowe pierścienie względnie sprężyny gumowe (21, 22), prowadzone krzywką (19) między zestawem napędowym a dźwigarem (10).

Główny Instytut Mechaniki

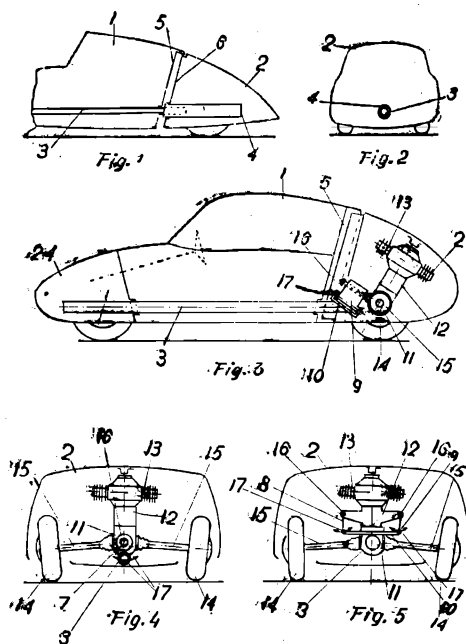


Fig. 6

Fig. 7

