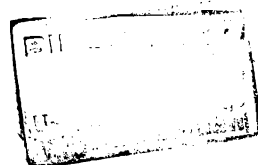


Warszawa, 19 grudnia 1938 r.

URZĄD PATENTOWY



B 604 5/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 27488.

Kl. 63 c, 35.

Tatra - Werke, Automobil- und Waggonbau A. G.
(Praga, Czechosłowacja).

Napęd pojazdu silnikowego oraz rozmieszczenie części tego napędu.

Zgłoszono 27 lipca 1935 r.
Udzielono 29 października 1938 r.

W pojazdach silnikowych o budowie dotychczas stosowanej zespół napędowy, np. przekładnia zmiany biegów, wał napędzający i przekładnia kół jezdnych, jest umieszczony między silnikiem i napędzanymi kołami.

Natomiast przy zastosowaniu silnika z cylindrami o układzie w gwiazdę podany wyżej układ połączony jest z wielkimi trudnościami. Duże wymiary takich silników zmuszają do umieszczania ich na pojeździe w ten sposób, że oś wału korbowego jest znacznie odchylona od poziomu w górę albo też jest pionowa. Jednak takie umieszczenie silnika spowodowałoby niekorzyst-

ne wysokie przesunięcie środka ciężkości wozu.

Niniejszy wynalazek nie zawiera wymienionych wad, gdyż wał napędzany, łączący np. przekładnię zmiany biegów z przekładnią kół jezdnych, umieszcza się wewnątrz wydrążonego wału korbowego, którego średnica jest w tym celu odpowiednio zwiększona.

Według niniejszego wynalazku, zwłaszcza przy zastosowaniu silnika z cylindrami o układzie w gwiazdę, sprzęgło jak również przekładnię zmiany biegów umieszcza się ponad silnikiem przy pionowo ustawionym wale korbowym.

Na załączonym rysunku przedmiot wynalazku jest pokazany schematycznie tytułem przykładu w widoku z boku i częściowo w przekroju.

Między osłoną *A* przekładni kół jezdnych, osadzoną np. na końcu środkowego dźwigara *a*, i skrzynką *B* przekładni zmiany biegów, umieszczoną ponad tą osłoną, znajduje się osłona *C* silnika gwiazdowego. W osłonie *C* jest osadzony wydrążony wał korbowy *1*, zaopatrzony w tarczę korbową *2* o dużej średnicy.

Średnica tarczy korbowej *2* jest dostosowana do wymiarów wału korbowego *1*, przez którego wydrążenie *3* przechodzi wał *4*, łączący przekładnię zmiany biegów *B* z przekładnią kół jezdnych, osadzoną w osłonie *A*. Oczywiście wał, stanowiący połączenie między właściwym wałem korbowym i przekładnią zmiany biegów, jest również wydrążony.

Dzięki wydrążeniu *3* różnica ciężaru pomiędzy wałem *1* wraz z tarczą korbową *2* a wałem pełnym jest minimalna, jeśli się uwzględni wagę korb pełnego wału wykorbionego.

Dalszą zaletą budowy niniejszego wynalazku jest to, że wydrążenie *3* łączy bezpośrednio skrzynkę *B* przekładni zmiany biegów z osłoną *A* przekładni kół jezdnych tak, że obydwie przekładnie są smarowane tą samą oliwą, która krąży w wydrążeniu *3*.

Ze względu na dużą średnicę tarczy korbowej łożysko głowicy korbowodu wykonywa się najkorzystniej w postaci łożyska wałkowego lub kulkowego. Najlepiej, jeżeli przy tym głowica korbowodu jest nie dzielona i przy montażu nasuwana na tarczę korbową.

Oczywiście można zastosować niniejszy wynalazek nie tylko tam, gdzie celem niskiego osadzenia silnika gwiazdowego przekładnia zmiany biegów musi być umieszczona ponad silnikiem, lecz także i tam,

gdzie z rozmaitych powodów należy zespół napędowy umieścić po obydwu stronach silnika, napędzającego pojazd.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Napęd pojazdu silnikowego, znamienny tym, że jego wał korbowy (*1*) jest wydrążony wzdłuż osi, a przez to wydrążenie (*3*) jest przeprowadzony wał napędzany (*4*), łączący położone po różnych stronach silnika części napędu, np. osadzoną na jednej stronie silnika przekładnię zmiany biegów (*B*) i osadzoną na drugiej stronie silnika przekładnię (*A*) kół jezdnych.

2. Napęd według zastrz. 1, znamienny tym, że do smarowania jego części, położonych po różnych stronach silnika, zwłaszcza do smarowania przekładni kół jezdnych (*A*) i przekładni zmiany biegów (*B*), doprowadza się smar przez środkowe wydrążenie (*3*) wału korbowego (*1*), najlepiej przez szczelinę między ścianką wydrążenia (*3*) i wałem napędzanym (*4*).

3. Napęd według zastrz. 1 i 2, znamienny tym, że głowica (*5*) korbowodu jego silnika jest nie dzielona i nasuwana w kierunku osiowym na tarczę korbową (*2*), najlepiej zaopatrzoną w łożysko wałkowe lub kulkowe.

4. Rozmieszczenie części napędu według zastrz. 1 — 3, zwłaszcza silnika gwiazdowego, znamienne tym, że silnik ten (*6*) znajduje się między osadzoną nad nim przekładnią zmiany biegów (*B*) i osadzoną pod nim przekładnią kół jezdnych (*A*), przy czym części te posiadają wspólną osłonę.

Tatra - Werke,
Automobil- und Waggonbau
A. G.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

