

URZĄD PATENTOWY
w WARSZAWIE
OPIS PATENTOWY

B 60 k 5100

Nr 30135

Kl. 63 c, 35

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G., Praga-Smichov

Osadzenie układu napędowego w pojeździe mechanicznym, zwłaszcza z silnikiem umieszczonym z tyłu w rozwidleniu środkowego dźwigara podłużnego ramy

Zgłoszono 25 października 1938

Udzielono 17 października 1941

Pierwszeństwo: 4 lutego 1938 (Czechosłowacja)

Przedmiotem wynalazku niniejszego jest osadzenie układu napędowego w pojeździe mechanicznym, którego środkowy dźwigar podłużny jest rozwidlony, zwłaszcza w pojeździe z silnikiem, umieszczonym z tyłu.

Według wynalazku układ napędowy jest osadzony w przestrzeni między ramionami rozwidlenia dźwigara środkowego, które to ramiona połączone są ze sobą dźwigarem poprzecznym, przy czym miejsce osadzenia sprężystego znajduje się w punkcie rozwidlenia dźwigara. Oś drgań układu powinna przechodzić przez środek ciężkości układu lub w pobliżu tego środka. Najlepiej jeśli dźwigar poprzeczny ma postać kawałka tłoczonej blachy z kołowym wykrojem po-

środku, wyłożonym całkowicie lub częściowo materiałem podatnym, np. gumą. Do wewnątrz skierowana część układu napędowego, najlepiej brzeg osłony przekładni, jest umocowany podatnie w miejscu rozwidlenia środkowego dźwigara, i tak nisko, aby oś drgań silnika przechodziła przez środek ciężkości układu napędowego lub co najmniej w pobliżu tego środka.

Załączony rysunek przedstawia schematycznie przedmiot wynalazku tytułem przykładu, a mianowicie fig. 1 przedstawia widok z góry na rozwidlenie dźwigara środkowego; fig. 2 — widok z przodu na układ przedstawiony według fig. 1 z uwidocznionym dźwigarem poprzecznym; fig.

3 — szczegół z fig. 1 w powiększeniu, a fig. 4 — tenże szczegół w przekroju według linii A — B na fig. 3.

Środkowy dźwigar podłużny 1 pojazdu, zwłaszcza z silnikiem umieszczonym z tyłu, jest rozwidlony, a dwa ramiona 2 i 3 tego rozwidlenia są połączone dźwigarem poprzecznym 4 w postaci wytłoczonego kawałka blachy o dużym kołowym otworze środkowym 5. Krawędź tego otworu jest całkowicie lub częściowo wyłożona gumą 6. W otworze 5 ułożyskowany jest za pomocą wykładziny gumowej 6 układ napędowy tak, że może, jakkolwiek w stopniu ograniczonym, drgać dookoła swej osi podłużnej. W miejscu rozwidlenia dźwigara środkowego znajduje się podatne łożysko 7, na którym opiera się koniec zespołu napędowego.

W układzie opisanym oś podłużna układu przechodzi przez środek ciężkości lub w pobliżu środka ciężkości układu.

Przedstawione na fig. 3 i 4 łożysko składa się z płyty 10 umocowanej w rozwidleniu prostopadle i poprzecznie do kierunku jazdy. Płyta 10 posiada pierścień łożyskowy 11, zamykający między sobą i płytą 10 cztery poduszcзки gumowe 12 z umieszczoną między nimi płytą 13. Do płyty 13 jest przyśrubowany drążek 14, którego kołnierz 15 zamocowany jest na zespole napędowym, najlepiej na osłonie przekładni. Poduszki gumowe 12 są przywulkanizowane do płyt 11 i 13.

Środkowy dźwigar podłużny może się składać z dwóch belek korytkowych, spawanych wzdłuż prostopadłej płaszczyzny środkowej pojazdu i których od siebie odgięte końce tworzą rozwidlenie. Do uszty-

wnienia końców rozwidlenia może być użyty dźwigar 16, również korytkowy i wygięty, jak to przedstawia fig. 1, wzdłuż rozwidlonych ramion. Zewnętrzne powierzchnie dźwigara 16 są połączone spawaniem z powierzchniami dźwigara głównego wzdłuż spoin 17. W ten sposób siła, przenoszona na łożysko 7, przenosi się na środkowy dźwigar podłużny.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Osadzenie układu napędowego w pojeździe mechanicznym, zwłaszcza z silnikiem, umieszczonym z tyłu, w rozwidleniu środkowego dźwigara podłużnego ramy, znamienne tym, że stanowi je układ dwóch łożysk sprężynujących, z których jedno (7) mieści się w punkcie rozwidlenia ramion końca dźwigara podłużnego (1), a drugie łożysko podatne (5, 6) ma postać okrągłego otworu, wykonanego w poprzeczce (4), łączącej oba ramiona rozwidlenia (2, 3).

2. Osadzenie układu napędowego według zastrz. 1, znamienne tym, że oś drgań silnika przechodzi przez środek ciężkości układu napędowego lub w pobliżu tego środka.

3. Osadzenie układu napędowego według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że poprzeczka (4) wykonana jest z wytłoczonego kawałka blachy z wykrojem kołowym (5) w środku, przynajmniej częściowo wyłożonym materiałem podatnym, np. gumą.

Ringhoffer - Tatra - Werke A. G.

Zastępca: inż. J. Wyganowski
rzecznik patentowy

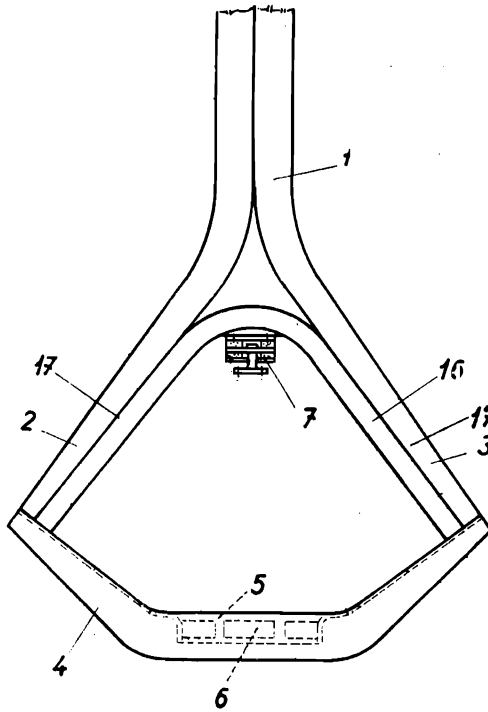


Fig. 1.

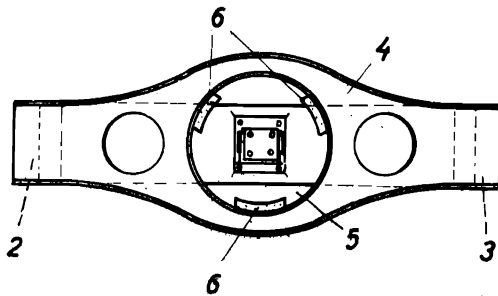


Fig. 2.

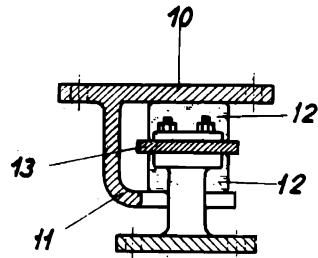


Fig. 4.

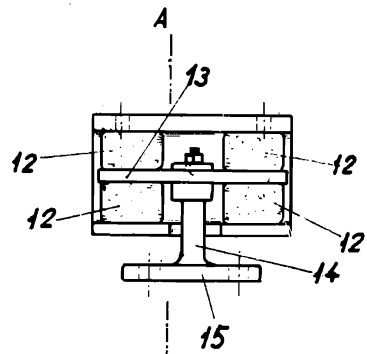


Fig. 3.