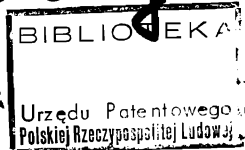


Opublikowano dnia 15 lutego 1955 r.



B 60g 1/04



## POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

# OPIS PATENTOWY

Nr 35591

Kl. 63c, 38/02

Główny Instytut Mechaniki

Warszawa, Polska

### Zawieszenie półosi kół pędnych samochodu

Udzielono patentu z mocą od dnia 16 maja 1950 r.

Wynalazek dotyczy zawieszenia półosi kół pędnych samochodu. W znanych dotychczas rozwiązaniach zespół pędny był elastycznie zawieszony w punktach, leżących w płaszczyźnie dwóch głównych osi zawieszenia: wzdłużnej i poprzecznej. Półosie kół wskutek wahań całego zespołu pędnego względem głównej osi poprzecznej zawieszenia zmuszone były także do wahań dookoła tej osi.

Amplituda wahań półosi, wykonujących ruchy wahadłowe, była tym większa, im większa była odległość półosi od głównej osi poprzecznej zawieszenia. Powodowało to niekorzystne warunki pracy półosi, przegubów oraz elementów łożyskujących, w których powstawały naprężenia gnące.

Wady te można usunąć przez umieszczenie półosi w głównej osi poprzecznej zawieszenia lub przynajmniej w jej pobliżu. By to uzyskać, kadłub silnika, miska olejowa, skrzynka przekładniowa różnicowa oraz inne zespoły

żone, jak najbliżej głównej osi poprzecznej zawieszenia.

Na rysunku uwidoczniono rozwiązanie zawieszenia według wynalazku, przy czym fig. 1 przedstawia widok boczny zespołu pędnego, a fig. 2 — widok z góry tego zespołu. Przekładnia różnicowa 4, jest umieszczona między blokiem cylindrowym 1 i gaźnikiem 2 a skrzynką przekładniową 6 i sprężem 5.

Cały zespół pędny jest zawieszony w ramie za pomocą łap 8, 9 i poduszek gumowych 10, 11 w ten sposób, że poduszki gumowe 10, 11 leżą na wzdłużnej osi A—A zawieszenia. Półosie 14 są umieszczone w głównej osi poprzecznej zawieszenia lub w pobliżu niej.

W celu umieszczenia półosi 14 w głównej osi poprzecznej zawieszenia, przechodzącej przez środek ciężkości S zespołu, lub możliwie w jej pobliżu, część podzespołów może być ze swego zwykłego położenia przeniesiona w inne miejsce. Na przykład przedstawiona na rysunku prądnicą 7 nie jest umieszczona w pobliżu silnika, lecz bezpośrednio od

niego, lecz umocowana została za skrzynką biegów 6 poza punktami zawieszenia 10, 11.

Przy występowaniu sił poprzecznych zespół pędny ma swobodę ruchów i drgań dokoła głównej osi wzdłużnej zawieszenia A—A, a przy siłach wzdłużnych — względem głównej osi poprzecznej zawieszenia B—B. W ten sposób ruchy wahadłowe półosi 14 względem osi B—B jak i wywołane przez to naprężenia zginające zostają wyeliminowane.

# Zastrzeżenie patentowe

Zawieszenie półosi kół pędnych samochodu z wahliwie zawieszonym zespołem pędnym, znamiennie tym, że półosie (14) są umocowane w głównej osi poprzecznej zawieszenia zespołu pędnego, przez co zostaje wyeliminowany wpływ wahań zespołu pędnego na wahanie półosi (14).

Główny Instytut Mechaniki

Fig. 1

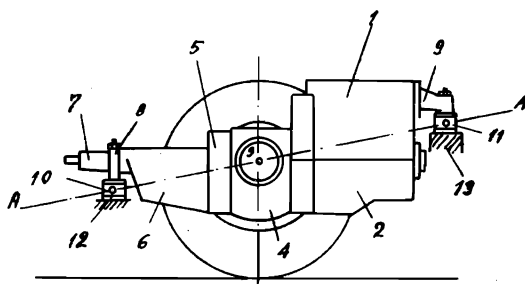


Fig. 2

