

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

B 60 k 17/28

Nr 29206.

Kl. 63 c, 27/02.

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

Urządzenie napędowe kół pojazdów mechanicznych.

Zgłoszono 25 marca 1937 r.

Udzielono 5 sierpnia 1940 r.

Konstruktorzy pojazdów mechanicznych napotykają nieraz na znaczne trudności w tych przypadkach, gdy należy wykonać albo bardzo niskie, albo bardzo wysokie osadzenie podwozia, np. w autobusach z nisko osadzoną podłogą lub też w autobusach, przeznaczonych do jazdy po nierównym terenie.

Trudności te próbowano omijać przez zastosowanie przekładni z kołami zębatymi czołowymi między każdym z kół i jego wałem osiowym i tym sposobem zależnie od tego, gdzie zostało umieszczone kółko przekładni wału osiowego, otrzymywano niskie albo wysokie położenie osi w stosunku do koła, a zatem niskie lub wysokie położenie podwozia. Układ taki daje jednak możliwość podwyższenia albo obniżenia podwozia wyłącznie tylko w grani-

cach średnicy koła, połączonego z kołem jezdny.

Wynalazek niniejszy daje znacznie większe możliwości podwyższenia lub obniżenia podwozia, a to dzięki zastosowaniu przekładni z kołami stożkowymi, skutkiem czego wały napędzające w odniesieniu do płaszczyzn kół mogą otrzymać różne nachylenia, dające się wybrać stosownie do potrzeby.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania przedmiotu wynalazku w sposób schematyczny, a mianowicie fig. 1 przedstawia układ w zastosowaniu do obniżonego podwozia; fig. 2 przedstawia odpowiedni układ w zastosowaniu do znacznego podwyższenia podwozia.

W wykonaniu, przedstawionym na fig. 1, do rurowego dźwigara 1 podwozia są

przymocowane skierowane ukośnie ku górze wahliwe półosie 2. Na wałach osiowych 3, osadzonych w tych wahliwych półosiach 2, jest osadzone zębate koło stożkowe 4, które zazębia się z większym kołem stożkowym 5. Koło stożkowe 5 jest połączone z kołem jezdnym 6, ułożyskowanym na półosi. Przekładnia, utworzona z kół 4, 5, jest zamknięta w zwykły sposób w otaczającej ją osłonie 7, która jest przymocowana do półosi 2. W odpowiednim wykonaniu, przedstawionym na fig. 2, do wysoko umieszczonego dźwigara rurowego 1' podwozia są przymocowane skierowane ukośnie ku dołowi wahliwe półosie 2', przy czym napęd kół jezdnych 6' odbywa się za pośrednictwem wałów osiowych 3', kół stożkowych 4' i 5', te zaś koła stożkowe są zakryte osłoną 7'.

Przez odpowiedni dobór kąta zazębiania się kół stożkowych można otrzymać najróżniejsze położenia podwozia w odniesieniu do jezdni, a mianowicie w granicach znacznie szerszych, aniżeli było to możliwe przy dotychczas stosowanych przekładniach z kołami czołowymi.

Zamiast zwykłych kół stożkowych można zastosować oczywiście również innego rodzaju przekładnie zębate, np. przekładnie o zębach śrubowych, a mianowi-

cie też i takie, w których koło poruszające nie zazębia się z połączonym z kołem jezdnym kołem zębatym w jego najwyższym lub najniższym punkcie, lecz mniej lub więcej z jego boku. Wynalazek niniejszy może mieć również zastosowanie do pojazdów, posiadających sztywne osie, jak również do pojazdów, w których wały napędowe oraz części prowadzące dla kół nie są umieszczone wzajemnie współosiowo.

Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie napędowe kół pojazdów mechanicznych, zwłaszcza zaopatrzonych w wahliwe półosie, w którym między każdym z kół jezdnych i jego wałem osiowym jest umieszczona w pobliżu płaszczyzny kół przekładnia kół zębatych, znamienne tym, że celem podwyższenia względnie obniżenia podwozia względnie podłużnego wału napędowego, między wałami osiowymi i kołami jezdnyymi są umieszczone przekładnie kół stożkowych (4, 5 względnie 4', 5').

Ringhoffer - Tatra - Werke A. G.

Zastępca: inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

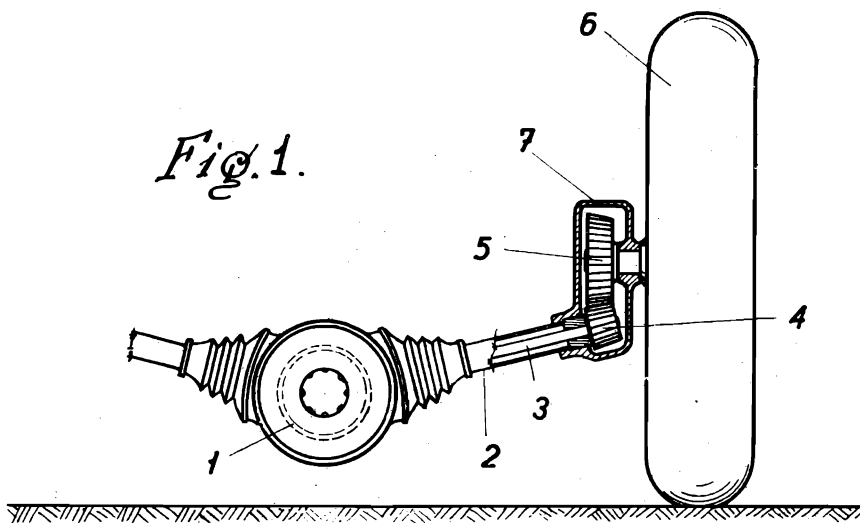


Fig. 2.

