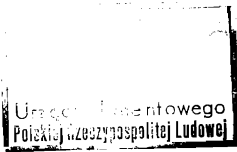


B60K 17/16



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ OPIS PATENTOWY

Nr 35667

Kl. 63 c, 35

„Tatra” národní podnik

Kopřivnice, Czechoslovakia

i Vladimír Korbel

Praga, Czechoslovakia

Elastyczne osadzenie zespołu napędowego w samochodach

Udzielono patentu z mocą od dnia 2 grudnia 1948 r.

Pierwszeństwo: 13 lipca 1948 r. (Czechoslovakia)

Znane są różne osadzenia zespołu napędowego w podwoziu lub nadwoziu samoniosącym samochodu na podkładkach elastycznych, w celu osiągnięcia pożądaney izolacji dźwiękowej.

Podobne osadzenie albo przejmuje tylko siły, wywołane przez moment reakcyjny zespołu lub też siły bezwładności, bądź też przy zespołach, połączonych bezpośrednio z osiami napędowymi kół, przejmuje także składowe siły oddziałujących na koła samochodu. Jednakże w tym przypadku jest rzeczą niezbędną takie osadzenie zespołu, które wprowadzie zapewniałoby dostateczną izolację dźwiękową zespołowi napędowemu wobec ramy, lecz z drugiej strony nie pozwalało kołom napędzanym na takie ruchy, które mogłyby zagrażać dobremu kierowaniu samochodem podczas jazdy, przy czym należało uwzględnić również

następstwa ewentualnego nagłego uszkodzenia tego elastycznego osadzenia przez zerwanie podkładki gumowej itd.

Przedmiotem wynalazku jest elastyczne osadzenie zespołu napędowego wraz z kołami napędowymi, które usuwa możliwość wystąpienia powyższych niedomagań i daje nie tylko dobrą izolację dźwiękową, lecz także umożliwia dobre i pewne prowadzenie osi napędowych.

Zasada tego osadzenia jest przedstawiona na fig. 1 i 2 rysunku, a mianowicie dla zespołu osadzonego w tylnej osi samochodu. Fig. 1 przedstawia widok z przodu — wykonania osadzenia elastycznego, fig. 2 rzut poziomy, a fig. 3 szczegół tego urządzenia. Tak samo jednak można osadzić zespół, umieszczony na przodzie samochodu — tj. w przypadku napędu przedniego.

Zespół napędowy a jest osadzony w trzech zawieszeniach 1,2,3, na rozwidleniu w podwoziu, które jest sztywno połączone z ramą lub nadwoziem samoniosącym. Dwa z tych zawiesznień 1 i 2 są umieszczone na końcach tego rozwidlenia, bliżej środka ciężkości zespołu napędowego. Zawieszenie trzecie 3 znajduje się w przybliżeniu w osi podłużnej pojazdu, na końcu zespołu przy skrzynce biegów. Jedne końce półosiek b i c są osadzone obrotowo i wahliwie w zespole a , drugie zaś końce są połączone z ramą pojazdu. Sprężynowanie kół jest wykonane na przykład za pomocą drążków skrętnych t_1 , t_2 . Poziome siły poprzeczne są całkowicie przejmowane wskutek osadzenia zespołu według wynalazku, a mianowicie głównie przez dwa zawieszenia na końcu rozwidlenia. W tym celu obydwie końce rozwidlenia v są zakończone czopami, na które nasadzone są bloki tłumiące dźwięki, ułożone w poprzeczne p i sztywno połączone z zespołem napędowym. Przez odpowiedni dobór wymiarów bloków, tłumiących dźwięki, można osiągnąć potrzebną poprzeczną elastyczność osadzenia zespołu, która naturalnie nie powinna przekraczać wartości, zagrażającej niezawodnemu prowadzeniu kół samochodu.

Osiowe zawieszenie zespołu jest wykonane za pomocą trzeciego zawieszenia 3 na końcu skrzynki przekładniowej (fig. 3). Z powyższego wynika, że rozbiórkę zespołu można bardzo łatwo wykonać przez proste zluźnienie trzeciego zawieszenia i przez podłużne wysunięcie rozwidlenia ramy z zawiesznień 1 i 2.

Zastrzeżenia patentowe

1. Elastyczne osadzenie zespołu napędowego w samochodach, ~~znamiennie~~ tym, że jest uskutecznione za pomocą trzech zawiesznień w rozwidlonej ramie podwozia lub nadwozia samoniosącego, w ten sposób, iż dwa z tych zawiesznień (1,2) są umieszczone na końcu rozwidlenia (v) w pobliżu środka ciężkości zespołu napędowego, przejmując siły poprzeczne oddziałujące na koła samochodu, natomiast trzecie zawieszenie (3) przejmujące siły osiowe i reakcje, jest umieszczone w przybliżeniu w osi pojazdu, przy czym wszystkie trzy zawieszenia (1, 2, 3) są wykonane jako bloki tłumiące dźwięki.
2. Elastyczne osadzenie zespołu napędowego według zastrz. 1, znamienne tym, że zawieszenia (1, 2) umieszczone na końcach rozwidlenia (v), są wykonane jako wydrążone wałki elastyczne, w które jest wsunięte rozwidlenie ramy za pomocą swych czopów tak, iż rozbiórka elastycznego osadzenia jest umożliwiona przez proste zluźnienie trzeciego zawieszenia (3) i przez podłużne wysunięcie zawiesznień (1, 2) z czopów rozwidlenia (v).

„Tatra” národní podnik
Vladimir Korbel

Zastępca: Kolegium Rzeczników Patentowych

