

Warszawa, 17 czerwca 1939 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

B60B37/10

Nr 28319.

Kl. 63 c, 38/01.

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G.
(Praga - Smichov).

Zawieszenie kół, w szczególności w samochodach.

Zgłoszono 23 kwietnia 1937 r.

Udzielono 14 kwietnia 1939 r.

Do przednich nie napędzanych kół kierowniczych w samochodach stosowane są zwykle do połączenia z osią wahliwe ramiona osiowe, na których są umocowane łożyska piast kołowych. Na piaście bywa wówczas umocowane właściwe koło tak, że może być odejmowane, a mianowicie przeważnie w ten sposób, że piasta posiada kołnierz z szeregiem śrub, które przy pomocy nakrętek przytrzymują posiadającą kształt tarczy środkową część koła. Taki układ posiada tę wadę, że dla zwykłych typów kół, dających się wymieniać, o znormalizowanej średnicy wewnętrznej, która w przypadku kół tarczowych jest uwarunkowana kołem podziałowym, przechodzącym przez środki śrub przymocowujących,

wybór średnicy łożysk, które są umieszczone pomiędzy czopem osiowym, przechodzącym przez środek piasty, i wewnętrzną powierzchnią wydrążonej piasty, jest bardzo ograniczony.

Według niniejszego wynalazku wada ta zostaje usunięta w ten sposób, że część służąca do przymocowania dającego się wymieniać koła, a więc w przypadku kół tarczowych, kołnierz nie zostaje umieszczony w piaście, lecz na czopie, który na łożyskach zostaje wstawiony w tuleję, wykonaną na osi względnie na wahliwej części osi lub też na podporze szczęk hamulcowych. W kołach kierowniczych tuleja ta wraz z podporą szczęk hamulcowych zostaje połączona wahliwie z osią i w ten

sposób zastępuje dotychczas stosowaną wahliwą zwrotnicę. Przy takim układzie wymiary dającego odejmować się koła nie mają wpływu na średnicę łożyska, dla umieszczenia zaś łożysk względnie ukształtowania tulei łożyskowej pozostaje do dyspozycji bardzo dużo miejsca, a mianowicie w przypadku, gdy jest przewidziany bęben hamulcowy, praktycznie przeważa część wnętrza w bębnie hamulcowym.

Na rysunku uwidoczniiono schematycznie przedmiot wynalazku w postaci przykładu wykonania, a mianowicie w przekroju osiowym przez koło kierownicze.

Kołnierz 1 jest połączony w jedną całość z czopem 2, który podtrzymuje na sobie łożyska 3, 4. Łożyska te są wstawione w tuleję 5, umieszczoną na podporze 6 szczęk hamulcowych. Do przytrzymania i uszczelnienia służy nakręcana pokrywa 5a. Podpora 6 z drugiej strony jest zaopatrzona w ucha 7, które służą do obrotowego osadzenia jej na zwykłym sworzniu kierowniczym 8.

Na kołnierzu 1 jest umocowany w zwykły sposób bęben hamulcowy 9 oraz koło tarczowe 10 za pomocą śrub 11 i przynależnych do nich nakrętek.

Opisane umocowanie kół można oczywiście w odmienny sposób zastosować również i do innych rodzajów kół, wszędzie tam, gdzie jest mało miejsca do umieszczenia wystarczająco dużych łożysk oraz gdzie wskutek tego łożyska ulegają szybkiemu zużyciu.

Wynalazek niniejszy jest przeznaczony w szczególności dla kół nie napędzanych, a mianowicie dla przednich kół kierowniczych w samochodach, może on jednak być zastosowany również i dla pojazdów innego rodzaju. W ramach istoty wynalazku możliwe jest też odwrócenie układu przedstawionego na rysunku przez przymocowanie we wnętrzu bębna hamulcowego tulei do części przytrzymujących koło, przy czym tuleja zostaje wówczas nasadzona na czop, umieszczony we wnętrzu bębna hamulcowego za pośrednictwem łożysk.

Szczególna zaleta wynalazku, w przypadku kół tarczowych, polega jeszcze na tym, że unika się wystawiania części piasty poza zewnętrzne powierzchnie kół, co jest szczególnie ważne dla kół kierowniczych, których wystające piasty wielokrotnie bywały przyczyną wypadków.

Zastrzeżenie patentowe.

Zawieszenie kół, posiadających na piastach osadzony czop osiowy, w szczególności w samochodach, znamienne tym, że zwrotnica ma postać tulei (5) dla umieszczenia w niej łożysk (3, 4) wskazanego czopa osiowego.

Ringhoffer - Tatra - Werke
A. G.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

