

2 maja 1927 r.

2

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 5615.

Kl. 63 c 26.

Louis Renault
(Billancourt, Francja).

Udoskonalenia samochodów z dwiema tylnymi osiami.

Zgłoszono 10 marca 1924 r.

Udzielono 20 sierpnia 1926 r.

Pierwszeństwo: 19 maja 1923 r. dla zastrz. 1, 2 (Francja).

Wynalazek niniejszy pozwala uruchamiać samochody przy jeździe po dobrej i twardej drodze w celu szybkiej jazdy na obręczach sprzężonych, które dają się łatwo zdejmować w celu założenia pasów lub łańcuchów przy jeździe powolnej po drodze złej.

Pas taki można po odpowiednim jego przekształceniu zastosować do dróg piaszczystych. Przekrój pasa jest tak uformowany, że od wewnątrz wypełnia on przestrzeń pomiędzy obręczami, a powierzchnia zewnętrzna odpowiada powierzchni toczonej obręczy, tworząc szeroką powierzchnię oporu.

Na załączonym rysunku fig. 1 przedstawia tylną część wozu w rzucie bocznym; fig. 2 — widok wozu z tyłu; fig. 3 — prze-

krój przez oś kół sprzężonych i fig. 4 — pewną odmianę pasa sprzęgającego.

Podwozie 1 samochodu posiada w tylnej części dwie napędowe osie 2 i 3. Pierwsza z nich otrzymuje napęd od silnika za pomocą, np., kardanowego wału 4, połączonego ze skrzynką zmiany szybkości. Druga oś otrzymuje napęd od łańcucha.

Osie połączone są resorami 6, przymocowanymi w punkcie 7 do podwozia 1 w dowolny sposób.

Przekładnia powyższa gra jedynie rolę przykładu i może być dowolnego, znanego i stosowanego przy samochodach sześciokołowych typu, przyczem cztery tylne koła stanowią koła napędowe. Ruch może być także przekazywany z osi 2 na oś 3 za pomocą wału kardanowego. Obie

osie będą wówczas zasadniczo do siebie podobne, a każda z nich posiadać będzie mechanizm różnicowy.

Istota wynalazku polega na zakładaniu na kołach sprzężonych obręczy. Odpowiednio zaopatrzone w ten sposób samochód osiągać może na drogach, a nawet na stosunkowo twardym gruncie, naturalną szybkość handlową, a powierzchnia zetknięcia się z powierzchnią gruntu będzie przy czterech kołach o sprzężonych bandażach znacznie większa, niż w samochodzie, który posiada jedną zaledwie oś napędną, albo nawet w sześciokołowym samochodzie, w którym cztery koła napędne posiadają samodzielne obręcze.

Poza tem w celu przebywania dróg gorszych lub więcej miękkiego gruntu służy łańcuch lub pas 8 bez końca z ostrogami lub narożnikami 9, który zakładać można na kołach. Narożniki wypełniają przestrzeń pomiędzy oponami 10 sprzężonych kół. Pas wykonany jest z materiału elastycznego, np. z kauczuku ze szkieletem z płótna i z linek tak, jak to ma miejsce przy wyrobie pasów kauczukowych.

Przy stosowaniu wskazanych materiałów i przy zakładaniu pasów na kołach napędnych otrzymuje się dostateczne przywieranie pasów do kół. Zamiast pneumatyków można, oczywiście, stosować maszynowe obręcze. Dla ułatwienia zakładania i zdejmowania pasów koła posiadać muszą dostateczną ruchliwość albo być zaopatrzone w odpowiednie sprzęgła.

W wypadku według fig. 4 łańcuch lub pas 12 bez końca złożony jest z pojedynczego pasa, który wypełnia ściśle prze-

strzeń pomiędzy oponami, tworząc jednolity pas toczny i usuwając przenikanie piasku do opon. Układ taki zwiększa powierzchnię toczną i powierzchnię przylegania do powierzchni drogi. Pas tego rodzaju wykonany jest z tego samego materiału, co opony w celu jednostajnego zużycia się części i ciągłości powierzchni oporu. Pas tworzyć może również pierścien i w tym wypadku dla założenia pasa trzeba zdejmować opony zewnętrzne. Pas może być wreszcie łączony i w takim razie posiada spinki, jak pasy wentylatorów lub przy motocyklach. Spinki służą do łączenia pasa i do regulowania jego długości.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Udoskonalenie, dotyczące samochodów, posiadających dwie tylne osie napędowe, znamienne tem, że osie te posiadają sprzężone obręcze, nadające się do ruchu po normalnym terenie i względnie zwartym gruncie.

2. Udoskonalenie według zastrz. 1, znamienne tem, że na opony zakłada się pas bez końca, tworzący gąsienicę i posiadający występy, które mieszczą się w przestrzeni pomiędzy oponami.

3. Odmiana urządzenia według zastrz. 2, znamienna tem, że pas nie przykrywa opon, a wypełnia jedynie przestrzeń pomiędzy niemi, tworząc w ten sposób znaczną i jednolitą powierzchnię toczną.

Louis Renault.
Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

