

URZĄD PATENTOWY
w WARSZAWIE
OPIS PATENTOWY

B60k 5/00

Nr 30668

Kl. 63 c, 35

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G., Praga

Układ napędowy w pojeździe z tylnym silnikiem

Zgłoszono 16 kwietnia 1940

Udzielono 2 czerwca 1942

Pierwszeństwo: 3 stycznia 1939 (Czechosłowacja)

Wynalazek dotyczy układu napędowego w pojeździe z tylnym silnikiem, w którym silnik napędowy, skrzynka zmiany biegów i pędnia osiowa są złączone w jeden blok.

W znanych układach pędnia osiowa jest położona przy tym pośrodku, silnik z tyłu, a skrzynka zmiany biegów z przodu. Wprawdzie układ ten daje tę korzyść, że do silnika ma się łatwy dostęp po otwarciu pokrywy silnika, jednak posiada tę wadę, że skrzynka zmiany biegów sięga aż pod komorę na bagaż, skąd wyjmowanie jej jest połączone z trudnościami. Celem wynalazku niniejszego jest usunięcie tej wady.

Według wynalazku silnik jest umieszczony pomiędzy pędną osi a skrzynką biegów, które są połączone ze sobą wałem i kołami zębatymi. Wał łącznikowy obu pędni przebiega celowo pod silnikiem. Koła zębate, łączące wał łącznikowy ze skrzynką biegów, rozwiązują jeszcze dalsze zadanie, a mianowicie pozwalają na zmienianie przekładni wozu bez potrzeby zmieniania pędni tylnej osi lub zmiany biegów. W tym celu potrzeba tylko wymienić te koła zębate, dzięki czemu można dopasować wóz do wymogów terenowych.

Koła zębate, łączące wał łącznikowy ze skrzynką zmiany biegów, mogą być uzupełnione ponadto pomocniczą pędną

zmianową, przełączaną z siedzenia kierowcy.

Odpowiednia postać wykonania wynalazku jest uwidoczniiona na rysunku, podającym blok napędowy w rzucie bocznym. Silnik spalinowy 1 jest umieszczony między skrzynką 3 zmiany biegów a skrzynką 6 pędni tylnej osi oraz jest z tymi częściami ześrubowany. Część skrzynkowa 2 między silnikiem a skrzynką zmiany biegów zawiera sprzęgło. Wał napędowy skrzynki zmiany biegów 3 jest połączony kołami zębatymi 4 z wałem 5, przebiegającym do tyłu pod blokiem silnikowym i napędzającym oś tylną 6. Koła zębate 4 są celowo kołami wymiennymi, które można łatwo wymieniać. Najlepiej są one wykonane tak, żeby mogły być zastąpione innymi. Tak więc przekładnię można łatwo dopasowywać do wymogów terenu, bez konieczności zmiany skrzynki biegów lub pędni tylnej osi. Wóz więc można przekształcić za pomocą wymiany kół zębatych 4 celem zastosowania go do różnych terenów. Koła zębate 4 mogą być zastąpione również pomocniczą przekładnią do zmiany biegów, przełączaną z siedzenia kierowcy.

Dzięki opisanemu układowi pędni powstaje ponadto dostęp do skrzynki 3 biegów po uprzednim otwarciu pokrywy sil-

nika, zwłaszcza gdy część nadwozia, leżąca poza blokiem napędowym, jest wykonana jako część odejmowana.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Układ napędowy w pojeździe z tylnym silnikiem, w którym silnik, skrzynka zmiany biegów i pędnia tylnej osi są złączone w jeden blok, znamienny tym, że silnik (1) jest umieszczony między pędnią osi tylnej (6) a skrzynką biegową (3), które są ze sobą połączone za pomocą wału łącznikowego (5) i układu kół zębatych (4).

2. Układ napędowy według zastrz. 1, znamienny tym, że koła zębate (4), łączące wał łącznikowy (5) z wałem napędowym skrzynki zmiany biegów, mają postać kół wymiennych.

3. Układ napędowy według zastrz. 1, znamienny tym, że między wałem (5), łączącym ze sobą obie pędnie, a skrzynką zmiany biegów jest włączona pomocnicza przekładnia do zmiany biegów, przełączana z siedzenia kierowcy.

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G.

Zastępca: inż. J. Wyganowski
rzecznik patentowy

