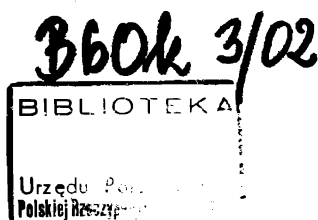


20 grudnia 1928 r.

2

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 9273.

Kl. 63 c 3.

Société Anonyme Automobiles M. Berliet
(Lyon, Francja).

Samochody o wielu osiach napędowych.

Patent dodatkowy do patentu Nr 8129.

Zgłoszono 23 lipca 1926 r.

Udzielono 30 sierpnia 1928 r.

Najdłuższy czas trwania patentu do 10 grudnia 1942 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy pewnych udoskonaleń pojazdów o sześciu kołach napędnych, opisanych w patencie Nr 8129, a głównie ma na celu umożliwić normalne toczenie się samochodu nawet w tym przypadku, gdy tor kół prawych różni się od toru kół lewych. Dzięki odpowiedniemu ułożeniu i budowie przekładni kół, opisanych w powyższym patencie, pozostającym bez zmiany w samochodzie udoskonalonym, można zapewnić stale styk sześciu kół z ziemią na najbardziej zmiennych terenach.

Rysunek (fig. 1 — 3) schematycznie

przedstawia charakterystyczne szczegóły wynalazku.

Fig. 1 przedstawia prawy i lewy tor pojazdu; obrano odwrotne względem siebie nierówności terenu.

Fig. 2 przedstawia boczny widok układu resorów systemu „cantilever” i części łączących resory z podwoziem.

Fig. 3 przedstawia widok zgóry.

Fig. 1 przedstawia widok osi A — B — C, gdy prawe koła samochodu poruszają się po profilu drogi, całkowicie przeciwnym profilowi, po którym poruszają się koła lewe.

Jest to możliwe dzięki temu, że osie przednia i tylna A i C (fig. 2) są połączone z wolnymi końcami resorów „cantilever” 6 i 6'. Cztery koła zewnętrzne znajdują się wskutek tego zawsze w zetknięciu z ziemią niezależnie od różnicy poziomów terenu. Ponieważ są one napędne i nadają kierunek, jak w samochodzie, opisanym w patencie Nr 8129, więc przyleganie i kierunek są zawsze zabezpieczone.

Połączenia między podwoziem i osiami są wykonane w sposób następujący.

Dla osi przedniej A widły 1, złączone z tą osią, są połączone przegubowo ze skrzynką biegów zapomocą tarczy 2, której oś znajduje się na osi samochodu.

Dla osi środkowej B połączenie między osią i podwoziem jest utworzone zapomocą podwójnego równoległoboku 3 — 4 (fig. 3), przedstawionego szczegółowo w widoku na fig. 2.

Równoległobok ten składa się z części 7, której dwa ramiona połączone są z osią, i z części 8, przymocowanej do podwozia; są one połączone między sobą drążkami 9 i 10, przy czem przeguby są, oczywiście, przegubami uniwersalnymi dowolnego odpowiedniego typu.

Linje „kreska — kropka” oznaczają osie geometryczne przegubów oraz osie geometryczne przesunięć osi i przegubów drążków 9 i 10 na części 7.

Dla osi tylnej rura, okrywająca wał napędowy 5, jest osadzona przegubowo w punkcie 5' tylnej części skrzynki biegów.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samochód o wielu osiach napędowych, znamieny tem, że osie kół przednich i tylnych ułożone są na końcach resorów systemu „cantilever”.

2. Samochód według zastrz. 1, znamieny tem, że zaopatrzony jest w ciągnio w kształcie wideł połączone z osią przednią, przy czem ciągnio to umocowane jest przegubowo w punkcie, przechodzącym przez podłużną oś symetrii pojazdu i znajdującym się na przodzie skrzynki biegów.

3. Samochód według zastrz. 1 — 2, znamieny tem, że rura, okrywająca tylny wał napędowy, umocowana jest zapomocą tarczy w punkcie, przechodzącym przez podłużną oś symetrii pojazdu i znajdującym się w tyle skrzynki biegów.

4. Samochód według zastrz. 1 — 3, znamieny tem, że celem umożliwienia nachyleń osi środkowej z każdej strony pojazdu przewidziany jest podwójny równoległobok, składający się z dwu mniejszych boków (7, 8), połączonych odpowiednio z osią i podwoziem i dwu drążków (9, 10), których przeguby są przegubami uniwersalnymi znanego typu.

Société Anonyme
Automobiles M. Berliet.

Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

