



Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 2.VII.1965 (P 109 850)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 6.II.1967

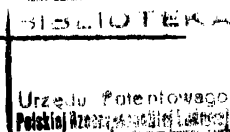
Kl. 63 c, 5/01

MKP B 62 d 61/06

UKP

Twórca wynalazku: mgr inż. Romuald Sobczak

Właściciel patentu: Instytut Wzornictwa Przemysłowego, Warszawa
(Polska)



**Trójkolowy, dwuśladowy układ napędowy pojazdu
mechanicznego**

1

5
Przedmiotem wynalazku jest rozmieszczenie kół jezdnych w pojazdach, zwłaszcza pojazdów mechanicznych przeznaczonych do ruchu miejskiego np. w autobusach. Według niniejszego wynalazku mogą być wykonane także środki transportu we-
wnętrznego.

10
Znane zawieszenie pojazdów samochodowych, w znakomitej większości, sprowadzają się do układów kół jezdnych symetrycznych względem podłużnej osi pojazdu. Takie usytuowanie kół au-
tobusów miejskich ogranicza ich podstawowe ce-
chy użytkowe, a więc uniemożliwia poprawną or-
ganizację wnętrza, determinuje niezadawalającą
manewrowość pojazdu w czasie stawania i rusza-
nia z przystanku autobusowego, oraz wymaga du-
żej powierzchni jezdni do wykonania skrętu.

Celem wynalazku jest usunięcie wyżej wymie-
nionych wad.

20
Na rysunku, fig. 1 przedstawia, w widoku z gó-
ry, symetryczny względem osi poprzecznej po-
jazdu, układ kół jezdnych według wynalazku. W środkowej, prawej części pojazdu mechanicz-
nego znajduje się nie kierowane podwójne koło
napędzane 1, lub też nienapędzane, natomiast ko-
ła kierowane 2 i 3 znajdują się w pobliżu krań-
ców ściany nadwozia. Wąsy kierownicze koła
przodniego i tylnego są połączone kinematycznie.

25
Wszystkie koła mają zawieszenie niezależne.

30
Dla ruchu lewostronnego przewiduje się układ
kół jezdnych odwrócony tzn., że koło napędzane

2

jest po lewej stronie. Wynalazek daje dużą swo-
bodę w prawidłowym organizowaniu wnętrza
i rozmieszczeniu drzwi, ponieważ po stronie przy-
stanku znajduje się tylko jedno koło, które obu-
dowane jest siedzeniami zapewniając dobre prze-
jście dla przechodzących pasażerów.

Dalsze powiększenie powierzchni użytkowej
uzyskuje się przez umieszczenie stanowiska pracy
kierowcy nad przednim kołem. Trójkolowy, dwu-
śladowy układ kół jezdnych umożliwia skróce-
nie do minimum długości drogi dojeżdżania i od-
jeżdżania z przystanku oraz minimalizuje wiel-
kość nawierzchni potrzebnej do wykonania za-
krętu.

15
Układ według wynalazku zmniejsza także prze-
chyły nadwozia na zakrętach, zmniejsza promień
zawracania przy tym samym kącie skreślenia kół
kierowanych. Mimo niesymetrycznej siły napę-
dowej na kole, zmniejsza się możliwość poślizgów,
gdyż koła nienapędzane posiadają, w innych
układach nie występującą, zdolność przeciwdzia-
łania niepożądanym momentom obrotowym
w płaszczyźnie jezdni.

25
Na rysunku, fig. 2 przedstawia w widoku z gó-
ry, usytuowanie silnika eliminujące jakiegokolwiek
przekładnię kątowną. Na rysunku, fig. 3 przedsta-
wia usytuowanie silnika z osią wału korbowego
równoległą do osi podłużnej pojazdu. W obu przy-
kładach do przeniesienia napędu jest zbędny me-
chanizm różnicowy.

W wypadku zastosowania w nieresorowanych środkach transportu, prowadzenie kół jezdnych może być sztywno połączone z konstrukcją nośną pojazdu, a mimo to pojazd nie będzie skręcany z powodu zwichrowania powierzchni drogi, gdyż pojazd ma trójpunktowy kontakt z jezdnią. Przykładem takich pojazdów jest nieresorowana przyczepa dla gospodarstw wiejskich, która musi mieć możliwość poruszania się po drogach gruntowych. Sprzeczne wymagania: duża wytrzymałość przy jednoczesnej wiotkości są bardzo trudne do zrealizowania i niejednokrotnie zmuszają do stosowania stali wyższej jakości. Jeszcze jednym

przykładem nieresorowanego pojazdu mogą być różnego rodzaju wózki w transporcie wewnętrznym.

Zastrzeżenie patentowe

Trójkołowy, dwuśladowy układ napędowy pojazdu mechanicznego **znamienny tym**, że napędzany lub nienapędzany kołowy zespół jezdny (1) znajduje się w środkowej części po lewej lub prawej stronie pojazdu a koła kierowane (2 i 3), umieszczone są w pobliżu krańców przeciwległej strony pojazdu.

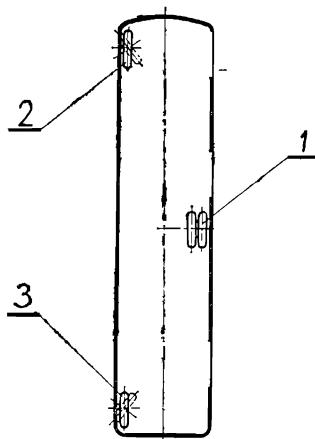


fig. 1

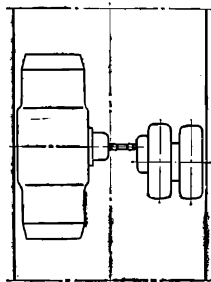


fig. 2

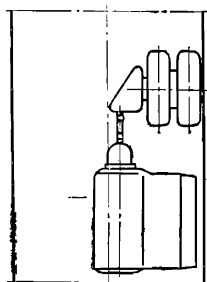


fig. 3