

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

220142
(11) (B1)

(51) Int. Cl.³
B 60 B 1/10



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

(22) Přihlášeno 29 10 81
(21) [PV 7945-81]

(40) Zveřejněno 27 08 82

(45) Vydáno 15 10 85

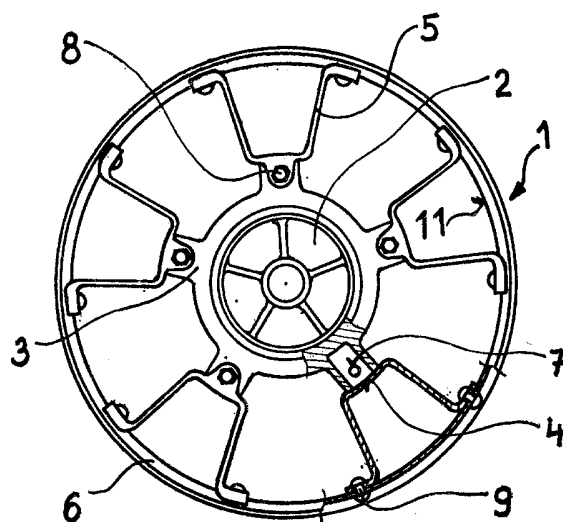
(75)
Autor vynálezu PUDIL FRANTIŠEK ing., STRAKONICE

(54) Kolo motorového vozidla

1

Vynález se týká kola motorového vozidla, zvláště motocyklů, sestávajícího z ráfku, náboje a paprsků, jež jsou provedeny jako dvojité lisované paprsky, které mají v bočním pohledu tvar „V“ nebo „U“ s případně prohnutými rameny. Paprsky mají na své k vnitřnímu profilu ráfku přivrácené ploše žlábkovitě vytvarované dosedací plochy a jsou spojeny s ráfkem nýty, přičemž na své k náboji kola přiléhající ploše jsou opatřeny záchyty ve tvaru ok vylisovaných z paprsku a vyhnutých o 90°, aby obepínaly výstupky náboje.

2



Obr. 1

Vynález se týká kola motorového vozidla sestávajícího z ráfku, náboje a paprsků, zvláště pro motocykly.

U dosud známých provedení kol motocyklů jsou kola provedena tak, že náboj kola vytvořený jako odlitek nebo výlisek je spojen s ráfem prostřednictvím výpletu z paprsků vyrobených z drátu, opatřených maticemi uchycenými v ráfku. Jsou známa i kola mající náboj, spojovací paprsky i ráfek provedeny jako odlitek z jednoho kusu. Z poslední doby jsou známa i kola, u nichž náboj s ráfem je spojen spojovacími členy vytvořenými jako samostatné výlisky.

Tato provedení kol motorových vozidel mají různé nevýhody. Kola s výpletem z paprsků při větším namáhání trpí praskáním paprsků a jsou při montáži pracná. Kola, která mají spojovací paprsky i ráfek provedeny jako odlitek z jednoho kusu jsou málo pružná, při velkém namáhání může dojít k jejich deformaci a jsou výrobně drahá. U kola, u něž je náboj propojen s ráfem spojovacími členy vytvořenými jako samostatné výlisky je nevýhodou snížená tuhost kola při bočním namáhání a potřeba speciálně upraveného ráfku pro uchycení spojovacích členů.

Uvedené nevýhody nemá provedení kola motorového vozidla, zvláště motocyklu podle vynálezu, jehož podstata spočívá v tom, že dvojité lisované paprsky mají v bočním pohledu tvar „V“ nebo „U“ a mají na své k vnitřnímu profilu ráfku přivrácené ploše žlábkovitě odpovídající vnitřnímu tvaru ráfku vytvarované dosedací plochy a jsou spojeny s ráfem nýty, přičemž na své k náboji kola přiléhající ploše jsou opatřeny záchyty ve tvaru ok vylisovaných z paprsku a vyhnutých o 90°, aby obepínaly oboustranně výstupky náboje pro spojovací prvky.

Význakem vynálezu může být i to, že dvojité lisované paprsky základního tvaru „V“ nebo „U“ mají svá ramena prohnutá.

Provedení kola motorového vozidla podle vynálezu je výhodné zvláště tím, že umož-

ňuje značné radiální i axiální namáhání kola a dává kolu určitou pružnost v obou těchto směrech i při působení obvodové síly. Další výhodou je výrobní jednoduchost, použitelnost běžného provedení profilu ráfku a zajištění minimálního obvodového házení ráfku.

Kolo motorového vozidla podle vynálezu je znázorněno na přiloženém výkrese, kde na obr. 1 je zjednodušený náčrt provedení kola v bokorysu, obr. 2 prostorově znázorněný spojovací člen v axonometrickém pohledu.

Obr. 1 znázorňuje příklad provedení kola 1, jehož náboj 2 má na svém obvodu výstupky 3. Na vnějším obvodu výstupků 3 náboje 2 kola 1 jsou vytvořeny dosedací plochy 4, k nimž jsou upevněny dvojité lisované paprsky 5 tvaru „V“ nebo „U“, které jsou současně upevněny i k ráfku 6. Výstupky 3 náboje 2 mají otvory 7 pro spojovací prvky 8, jimiž jsou u znázorněného provedení průchozí šrouby. Pro spojení mezi ráfem 6 a dosedací plochou 10 dvojitých lisovaných paprsků 5 odpovídající vnitřnímu profilu 11 ráfku 6 jsou použity nýty 9.

Obr. 2 znázorňuje prostorové provedení dvojitého lisovaného paprsku 5 tvaru „V“ nebo „U“. Jsou zde patrné žlábkovitě odpovídající vnitřnímu tvaru ráfku 6 vytvarované dosedací plochy 10 a záchyty 12 ve tvaru ok vylisovaných z paprsku 5 a vyhnutých o 90°, aby obepínaly oboustranně výstupky 3.

Obr. 3a obr. 4 znázorňují dvojité lisované paprsky 5 základního tvaru „V“ nebo „U“ mající svá ramena 13, 13' prohnutá.

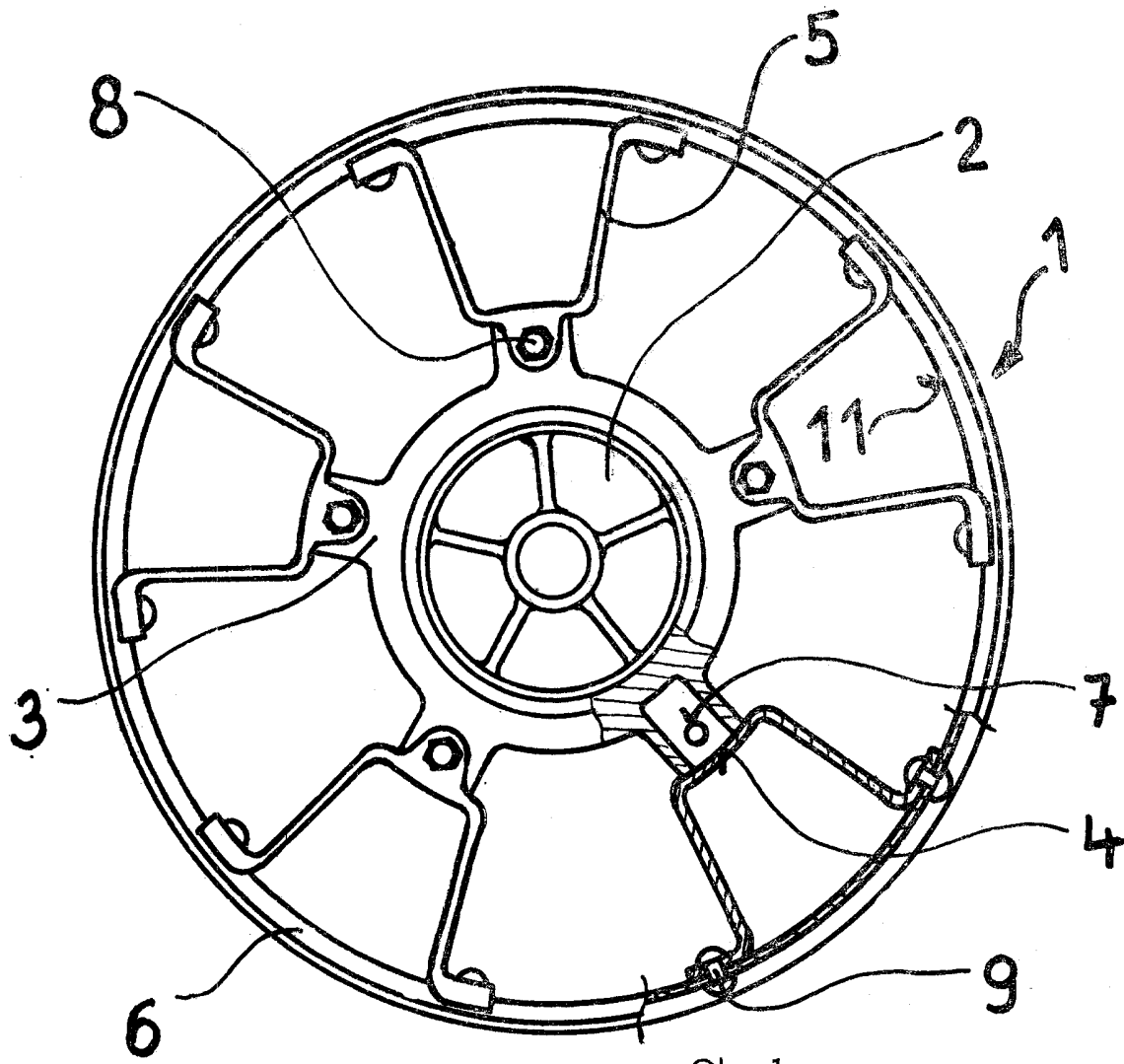
Je zřejmé, že kolo podle vynálezu by mohlo být použito u motorových i nemotorových vozidel a dopravních prostředků různých druhů. Přitom je lhostejné, je-li kolo 1 vybaveno bubnovými brzdami, jak vyplývá z konstrukční úpravy náboje 2 na obr. 1, nebo jsou-li například použity kotoučové brzdy, nebo je-li kolo bez brzd.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

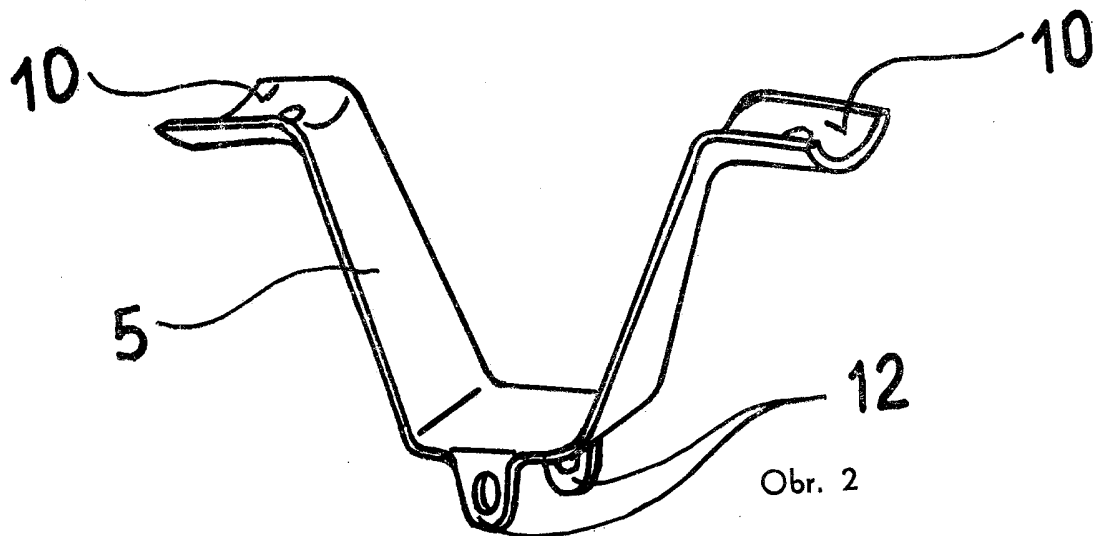
1. Kolo motorového vozidla, sestávající z ráfku, náboje a paprsků, vyznačené tím, že dvojité lisované paprsky (5) mají v bočním pohledu tvar „V“ nebo „U“ a mají na své k vnitřnímu profilu (11) ráfku (6) přivrácené ploše žlábkovitě odpovídající vnitřnímu tvaru ráfku (6) vytvarované dosedací plochy (10) a jsou spojeny s ráfem (6) nýty (9), přičemž na své k náboji (2) kola

(1) přiléhající ploše jsou opatřeny záchyty (12) ve tvaru ok vylisovaných z paprsku (5) a vyhnutých o 90°, aby obepínaly oboustranně výstupky (3) náboje (2) pro spojovací prvky (8).

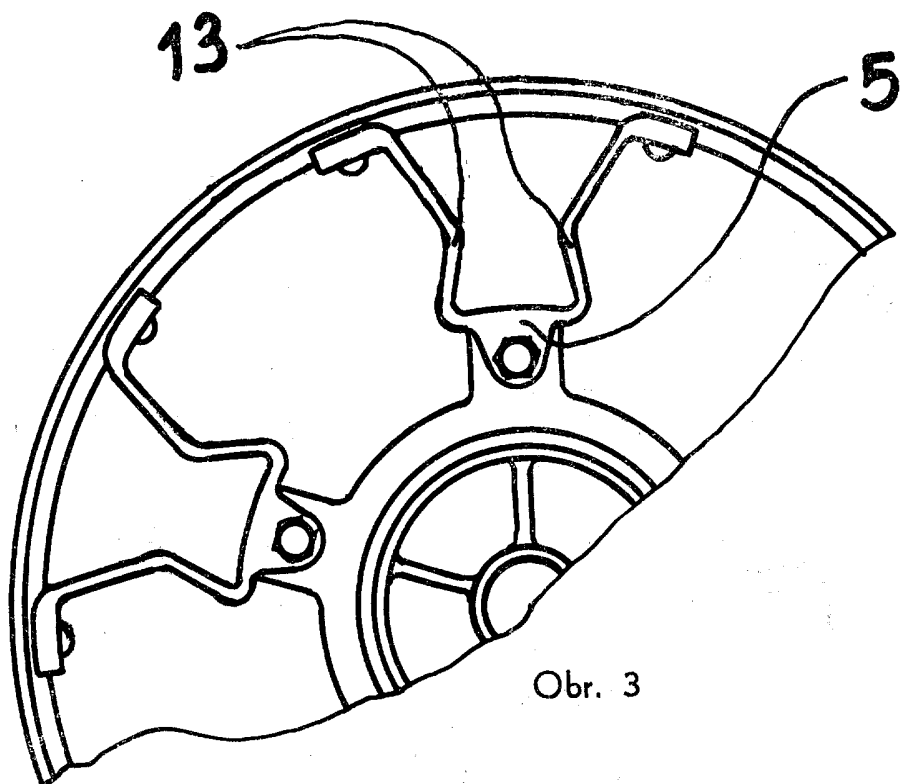
2. Kolo motorového vozidla podle bodu 1 vyznačené tím, že dvojité lisované paprsky (5) základního tvaru „V“ nebo „U“ mají svá ramena (13, 13') prohnutá.



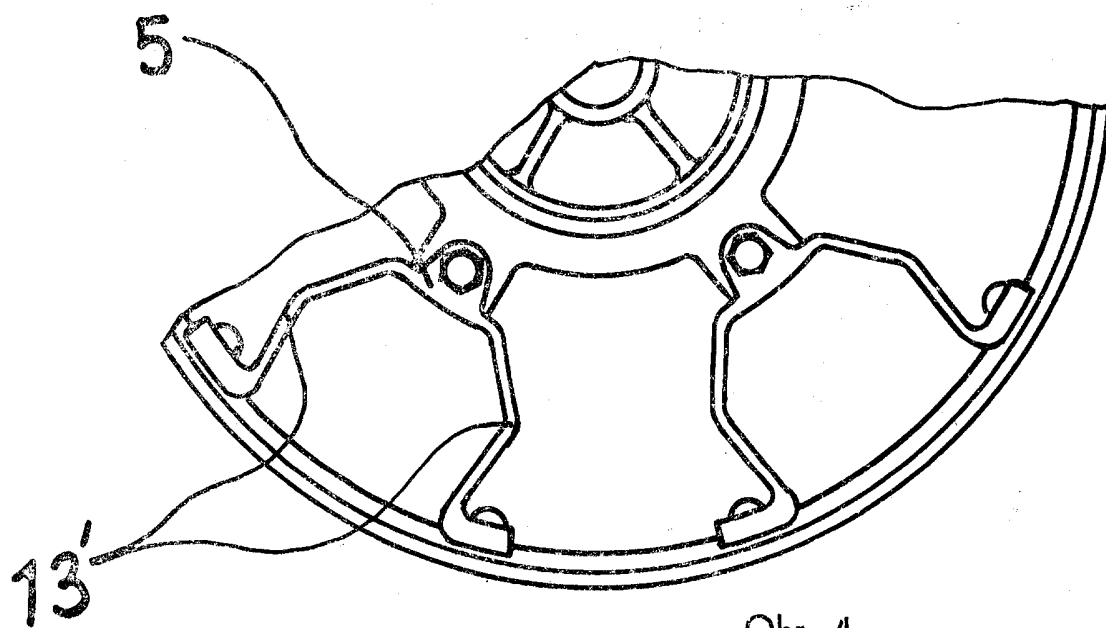
Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3



Obr. 4