

15 października 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



B62d 21/0

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 6245.

Kl. 63 c 50.

Ugo Pavesi
(Mediolan, Włochy).

Samochód.

Patent dodatkowy do patentu Nr 6196.

Zgłoszono 20 maja 1925 r.

Udzielono 6 listopada 1926 r.

Najdłuższy czas trwania patentu do 29 października 1941 r.

W patencie głównym została opisana charakterystyka wozu silnikowego, nadającego się do jazdy nawet po najwięcej nierównej powierzchni np. z rowami lub dołami. Możliwość ta została osiągnięta za pomocą przegubowego połączenia odpowiednich części w ten sposób, że jedna oś kół może się przechylić względem drugiej o 90°. Wyniki te osiągnięto dzięki zastosowaniu dzielonej ramy podwozia, której każda część spoczywa na jednej osi. Obydwie części ramy złączone są razem rurą lub wałkiem i tym podobnymi połączeniami.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest szczególny przypadek kinematyczne-

go zastosowania wspomnianego wyżej patentu głównego.

Na załączonym rysunku:

fig. 1 daje widok boczny wozu silnikowego z czterema kołami napędowymi, przyczem obie osie kołowe są sterowane,

fig. 2—ten sam wóz w widoku przednim z przestawionymi względem siebie osiami,

fig. 3—ten sam wóz w rzucie poziomym,

fig. 4 i 5—rzut poziomy i boczny wozu silnikowego o czterech kołach, przy jednej osi sterowanej.

Rama podwozia jest zbudowana z dwóch części z których każda jest umieszczona na jednej osi, a obie są połączone

razem obrotowo zapomocą rury, wałka lub tym podobnego łącznika tak, iż obie części mogą się względem siebie obracać o dowolny kąt. Do sterowania może być dostosowana tylko jedna lub obydwie osie. Sterowanie może odbywać się zapomocą obracania całej osi lub tylko zwykle stosowaniem zawieszeniem kół na czopach obrotowych.

Stosownie do fig. 1, 2 i 3 rama *A*, spoczywająca na przedniej osi, posiada poziomy łącznik w postaci rury, wałka lub tym podobnego urządzenia *C*, na którym nasadzona jest luźno rama *B*, spoczywająca na tylnej osi.

Napęd od motoru *M* i skrzynki biegów *N*, umieszczonych na przedniej ramie *B*, przenosi się na tylną oś w sposób opisany w patencie głównym.

Sterowanie może odbywać się przez obracanie obydwóch całych osi, albo przez obracanie tylko samych kół na czopach obrotowych, jak pokazano na fig. 3 linią kreskowaną. W tym ostatnim wypadku napęd odbywa się albo zapomocą sprzęgła Kardana albo zapomocą kół stożkowych.

Stosownie do fig. 4 i 5, sterowana jest

tylko przednia oś, albo tylko przednie koła. W tym ostatnim wypadku naturalnie jest pożądane, oprócz zwykłych dwóch przekładni różnicowych dla obydwóch osi, przewidzieć jeszcze trzecią przekładnię różnicową.

Naturalnie, że budowa i kształty mogą być odmienne, niż jak narysowano, bez wpływu na zasadę wynalazku.

Zastrzeżenie patentowe.

Samochód, nadający się do jazdy na dowolnie nierównym terenie, według patentu Nr 6196, znamienny tem, że każda rama podwozia składa się z dwóch części, z których każda umocowana jest na jednej osi, a obie są z sobą tak związane, zapomocą łącznika w postaci rury, wałka lub podobnego urządzenia, że mogą się odchylać o dowolny kąt, przyczem sterowana może być albo jedna albo obie osie lub też zapomocą czopów obrotowych tylko koła jednej lub obydwóch osi.

Ugo Pavesi.

Zastępca: I. Myszczyński,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

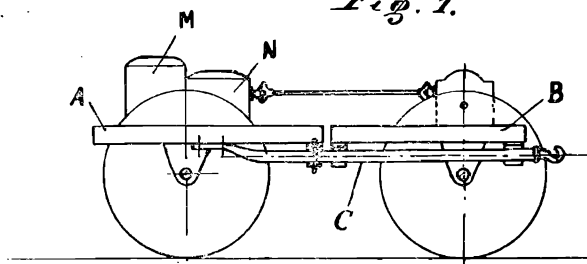


Fig. 2.

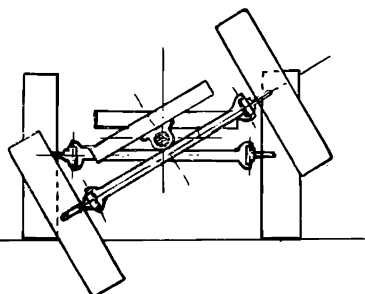


Fig. 3.

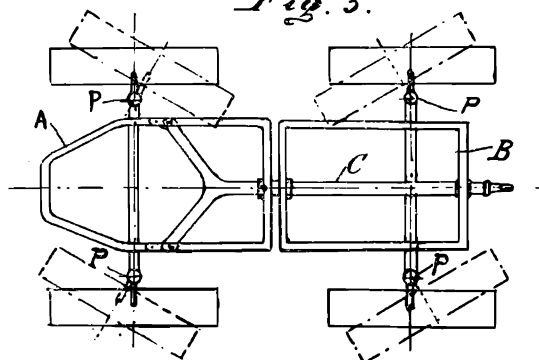


Fig. 4.

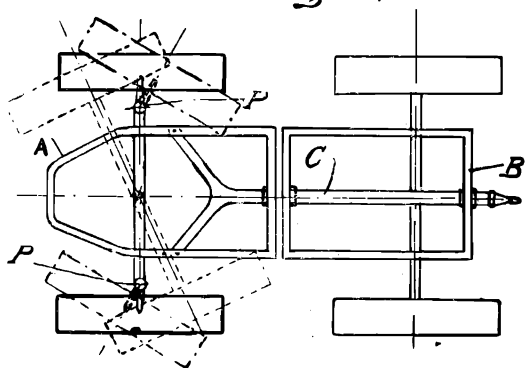


Fig. 5.

