



B60g 3/04
BIBLIOTEKA
Instytut Techniczny
Warszawa

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 41730

Kl. 63 c, 38/02

Jiri Kłos

Kopřivnice, Czechosłowacja

Zawieszenie napędu w samochodach z silnikiem umieszczonym z tyłu wozu

Patent trwa od dnia 31 października 1957 r.

Pierwszeństwo: 7 grudnia 1956 r. (Czechosłowacja)

W samochodach z umieszczonym w tylnej części podwozia zespołem napędowym, składającym się ze skrzynki biegów z tylną osią i z silnika, zawieszenie zespołu napędowego jest stosowane z reguły w trzech punktach w taki sposób, że ciężar zespołu napędowego i częściowe oddziaływanie resorów w wahliwych przegubach półosi, zostają bezpośrednio przenoszone na nadwozie za pomocą elastycznego ułożyskowania. Takie ułożyskowanie wymaga wzniesionej budowy nadwozia w miejscu zawieszenia lub wykonania oddzielnych podpór w kształcie wideł, na których jest ułożony zespół napędowy.

Przedmiotem wynalazku jest także zawieszenie zespołu napędowego, w którym ciężar zespołu napędowego i częściowe oddziaływanie w wahliwych przegubach półosi nie obciążają nadwozia, lecz przenoszone są bezpośrednio na resory wozu.

Na rysunku uwidoczniono zawieszenie zespołu napędowego zgodnie z wynalazkiem, a mianowicie:

fig. 1 przedstawia schematycznie widok całości zawieszenia zespołu napędowego w nadwoziu, fig. 2 — amortyzującą obsadę z drążkiem i wspornikiem jako szczegół zawieszenia zespołu i fig. 3 — schematycznie widok z boku zawieszenia zespołu napędowego w elemencie elastycznym.

Zespół napędowy składający się ze skrzynki biegów 1 i silnika 2 umocowany jest przy podwoziu 3 za pomocą elastycznego członka 4, stanowiącego jeden punkt zawieszenia przy podwoziu. Inne dwa punkty zawieszenia zespołu napędowego na podwoziu stanowią elastyczne obsady 11. Połączenie zespołu napędowego z tymi obsadami następuje za pomocą rozpor 6 i drążków 7, przy czym rozpora 6 jest przymocowana do talerza 12 resoru 8, tworzącego wewnętrzną część obsady 11. Talerz 12 porusza się w granicach elastyczności obsady 11, umocowanej na stałe przy nadwoziu. Rozpory 6 są zakotwiczone przy górnej części napędowego zespołu w amortyzującej obsadzie 5. Drążki 7 są zawieszone w elastycznych łoży-

skach 9, umieszczonych z obydwóch stron obudowy napędowego zespołu 1, w przybliżeniu w jego środku ciężkości w taki sposób, by na nie przenosił się cały ogólny ciężar zespołu, łącznie z częściowymi reakcjami G , które przez pośrednictwo talerza 12 resoru 8 bezpośrednio przenoszą się na ten resor. Elastyczne łożysko 9 jest utworzone z dwóch symetrycznych połówek (patrz fig. 2), pomiędzy którymi drążek 7 jest zamocowany za pomocą śruby z nakrętką 13. Amortyzujące wkładki 9 osadzone są przy zespole w gniazdach 10.

Zastrzeżenia patentowe

1. Zawieszenie napędu w samochodach z silnikiem z tyłu wozu, składającego się ze skrzynki biegów, wahliwej osi tylnej i silnika, znamienne tym, że rozpóra (6) jest osadzona w elastycznej obsadzie (5), a drążki (7) osadzone we wkładkach (9), są zawieszone na resorze (8) za pośrednictwem talerzy (12) i elastycznego człona (11), przy czym ciężar zespołu napędowego zostaje przeniesiony na poziome rozpory (6) za pomocą bocznych amortyzujących wkładek (9)

i ukośnych drążków (7), częściowe zaś oddziaływania (G) w kierunku naporu ciężaru przenoszą się bezpośrednio na resory (8) w taki sposób, iż elastyczny człon (11) resoru (8) zostaje obciążony jedynie przez ciężar nadwozia (3).

2. Zawieszenie według zastrz. 1, znamienne tym, że połączenie pomiędzy resorem (8) i napędowym zespołem (1) jest wykonane za pomocą połączonych ze sobą poziomych rozpór (6), ułożyskowanych na zespole napędowym w elastycznej obsadzie (5).
3. Zawieszenie według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że boczne elastyczne wkładki (9) są utworzone każda z dwóch jednakowych części i są zamocowane na drążku (7) za pomocą śruby z nakrętką (13).
4. Zawieszenie według zastrz. 1—3, znamienne tym, że elastyczna obsada (5) poziomych rozpór (6) pozwala na ograniczone poddawanie się silnika w obydwóch kierunkach wzdłuż osi wału korbowego.

Jiří Kłos

Zastępca: Kolegium Rzeczników Patentowych

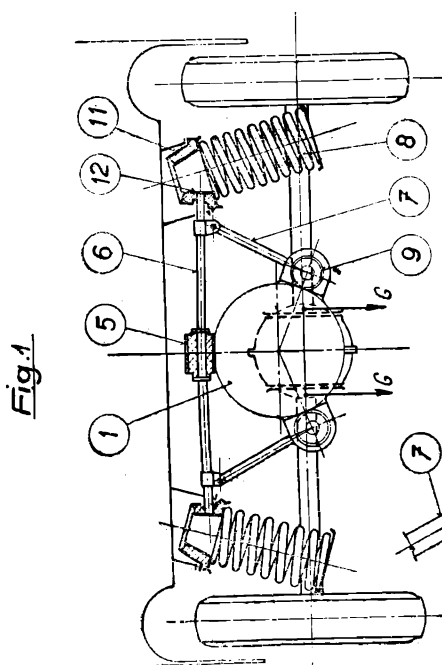


Fig. 1

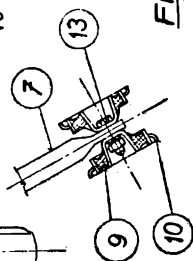


Fig. 2

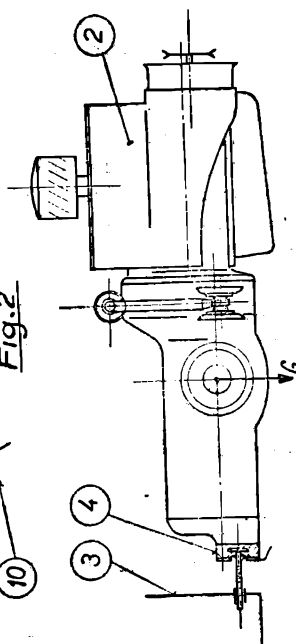


Fig. 3