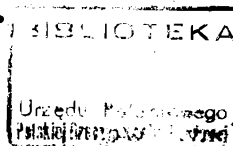


URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY *Folia 31/16*

Nr 2815.

Kl. ~~46 b 18~~

Aktiengesellschaft für Tiefbohrtechnik u. Maschinenbau

14 d, 31/06

vormals Trauzl & Co.

(Wiedeń, Austria).

**Urządzenie regulujące do samochodowych silników wtryskowych
z samozapłonem (silników Diesel'a, o łbicy żarowej i tym podobnych).**

Zgłoszono 5 stycznia 1921 r.

Udzielono 9 września 1925 r.

Pierwszeństwo: 20 listopada 1916 r. (Austria).

Wynalazek odnosi się do samochodowych silników wtryskowych z samozapłonem, jak silniki Diesel'a, o łbicy żarowej i tym podobne. Regulowanie sprawności, ilości obrotów i zmiana momentu zapłonu w samochodowych silnikach wtryskowych z samozapłonem jest również ważna, jak w samochodowych silnikach wybuchowych. W myśl wynalazku moment samozapłonu oraz niezależnie od tego moc silnika można regulować zapomocą urządzeń, łatwo dostępnych dla kierującego samochodem, a najwłaściwiej z miejsca, gdzie znajduje się urządzenie do zmieniania kierunku jazdy (koło kierownicze). Moc i ilość obrotów silnika można regulować przez zmianę

wydajności pompy, np. przez zmianę wielkości skoku pompy paliwowej lub przez przytrzymanie zaworu ssawnego tej pompy w stanie otwartym podczas pewnej części skoku tłoczego, podczas gdy moment zapalania można zmieniać niezależnie od tego przez przesunięcie momentu otwierania się urządzenia wtryskowego.

Na fig. 1 przedstawiony jest schematycznie przykład wykonania wynalazku.

1 oznacza zwykłe koło do kierowania samochodem, 2 jest zwykły ślimak trzona kierowniczego. W myśl wynalazku na urządzeniu do kierowania umieszczone jest urządzenie do regulowania silnika. 3 oznacza rączkę, względnie korbę ręczną,

Sdziałającą za pośrednictwem trzonu 4 i stosownych części pośrednich w ten sposób na zawór wdmuchowy 5 cylindra roboczego 16, że moment rozpoczęcia podnoszenia się i w danym razie wielkość skoku zaworu wdmuchowego można zmieniać, względnie zawór ten zostaje mniej lub więcej podniesiony. Według schematycznego przedstawienia na rysunku trzon 4 działa np. za pośrednictwem cięgna na dźwignię 6, przedstawiającą tarczę stożkową 7, z którą współpracuje drążek zaworowy 8 przy pomocy krążka stawidłowego 9.

Zapomocą rączki 10 i rurowego trzonu 11 można regulować wydajność pompy paliwowej 19, według rysunku np. w ten sposób, że zapomocą rączki 10 można przestawiać drążek 12 ruchomego mimośrod 13 (patrz położenie kreskowane), wskutek czego porusza się opornik 15 tłoka pompy 23, a przez to zmienia się skok tłoka pompy.

Przy wykonaniu według fig. 2, odnoszącym się do motocykletek, kierownik c posiada urządzenia do regulowania silnika, np. obracalny guzik d, który w ten sam

sposób, jak w pierwszym przykładzie, przesuwając moment zapłonu i obracalny guzik e, regulujący wielkość skoku tłoka pompy paliwowej.

Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie regulujące do samochodowych silników wtryskowych z samozapłonem (jak silniki Diesel'a, o łbicy żarowej i tym podobne), znamienne tem, że z miejsca kierowcy można uruchamiać zarówno urządzenie wtryskowe, celem zmiany chwili zapłonu, jako też niezależnie od tego można regulować moc silnika, przyczem urządzenia do zmiany chwili zapłonu i mocy silnika połączone są z urządzeniem do zmiany kierunku jazdy, jednak wszystkie te urządzenia uruchamiane są niezależnie od siebie.

Aktiengesellschaft für
Tiefbohrtechnik u. Maschinen-
bau vormals Trauzl & Co.

Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

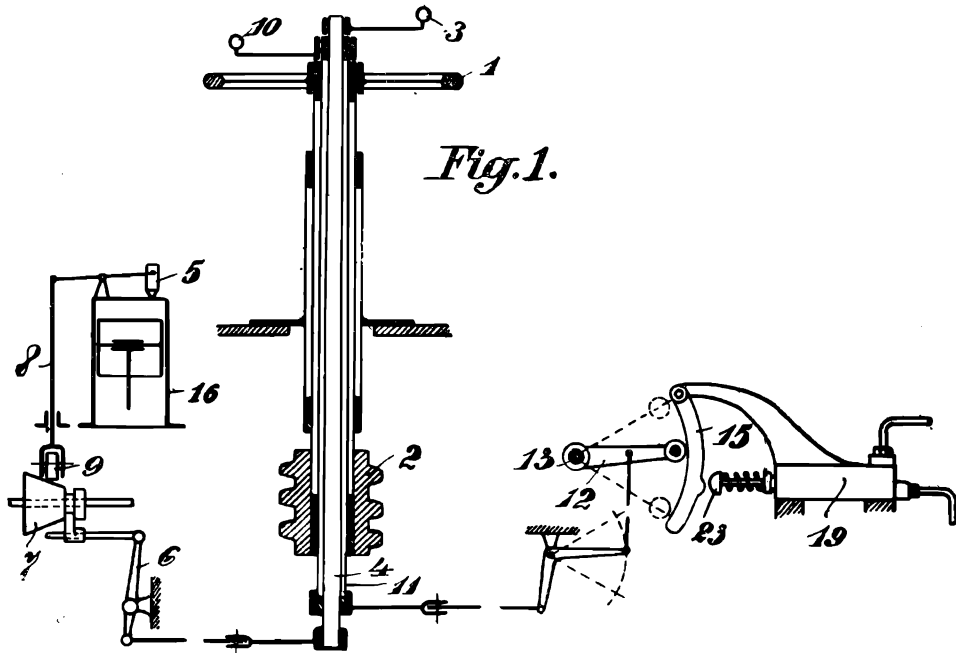


Fig. 2

