

Wydano 27 marca 1941 r.

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

B 62 d 21/04

Nr 29650.

Kl. 63 c, 37.

Steyr-Daimler-Puch A. G., Steyr.

Pojazd mechaniczny.

Zgłoszono 3 grudnia 1937 r.

Udzielono 12 marca 1941 r.

Pierwszeństwo: 26 października 1937 r. (Austria).

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest podwozie pojazdu mechanicznego, które może być zastosowane zarówno w pojazdach terenowych, pojazdach transportowych i pociągowych, jak również i w pojazdach specjalnych, np. wozach pancernych, amunicyjnych itd. Podwozie składa się z silnika, umieszczonego z boku równolegle do osi podłużnej pojazdu i ponad osiami kołowymi wraz ze zwróconym ku końcowi pojazdu układem sprzęgła, przekładni i transmisji, przy czym strumień powietrza, niezbędny do chłodzenia, jest prowadzony tak, że powietrze chłodzące, pobierane z wnętrza pojazdu, przechodzi przez otwory w zewnętrznych ściankach bocznych pojazdu na zewnątrz. Siedzenie kierowcy jest umieszczone, najlepiej, z bo-

ku silnika. Osie wału korbowego silnika, głównego wału przekładni oraz wałów pośrednich do napędu osi są położone w przybliżeniu w płaszczyźnie, przebiegającej pochyło. Z przodu i z tyłu pojazd posiada według wynalazku urządzenie kierownicze, tak iż może być użyty na zmianę zarówno jako pojazd transportowy lub pociągowy, jak również jako podwozie wozu pancernego, tylko po przeniesieniu kierownicy z jednego końca pojazdu na drugi. Zamiast właściwych urządzeń na przedniej i tylnej stronie pojazdu dla umieszczenia specjalnych urządzeń kierowniczych można w zasięgu pojazdu umieścić urządzenie optyczne, które pozwala na obserwowanie z tyłu przejeżdżanego terenu, a ponadto urządzenie kierownicze może być

zaopatrzone w wyłączalną przekładnię odwracalną, która podczas jazdy w tył odwraca ruch kierownicy.

Rama pojazdu zawiera dwie podłużne blachy, tworzące dźwigary, połączone ze sobą blaszanym fartuchem, który ochrania części napędowe i urządzenie kierownicze przy przejeżdżaniu nierównego terenu. Oprócz tego rama pojazdu zawiera u dołu w przekroju, najlepiej, ceowe poprzeczki, łączące podłużnice i służące do umieszczenia części urządzeń kierowniczych i napędowych kół przekładni, dźwigni, trzpień oporowych, amortyzatorów i resorów.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania pojazdu mechanicznego według wynalazku, przy czym fig. 1 przedstawia pojazd w widoku z boku; fig. 2 — w widoku z góry, fig. 3, 4 i 5 przedstawiają ramę w widoku z boku, z góry i z przodu, fig. 6 i 7 przedstawiają przekroje wzdłuż linii VI — VI i VII — VII na fig. 3.

Silnik 1 jest połączony za pośrednictwem sprzęgła 2 z przekładnią 3, umieszczoną na końcu pojazdu, od której przechodzi napęd na osie, na których są osadzone koła pojazdu 8. W przykładzie wykonania, przedstawionym na rysunku, oś 5 jest napędzana, a mianowicie z przekładni 3 poprzez wał korbowy 4, skąd napęd przechodzi na osie 5. Od osi 5 napędzana jest druga oś 7 za pomocą wału Kardana 6.

Urządzenie napędowe jest tego rodzaju, że silnik jest umieszczony z boku przy kierowcy, a mianowicie tak, że może pobierać powietrze do chłodzenia z nie zasyłonego wnętrza pojazdu 11, a gorący strumień powietrza chłodzącego, odwrócony od kierowcy lub strzelców, może przechodzić bezpośrednio na zewnątrz w miejscu 12 przez otwory w ściankach bocznych bez specjalnego prowadzenia.

Napęd jest przenoszony z wału korbowego na wał główny, umieszczony pomiędzy wałem korbowym i środkiem pojazdu,

a stamtąd na wał pośredni 4, umieszczony w środku pojazdu.

W przykładzie wykonania, przedstawionym na rysunku, uwidocznione są dwa urządzenia kierownicze, a mianowicie koło kierownicze 9 i koło kierownicze 9' (zaznaczone linią kreskowaną). Obydwa koła kierownicze mogą być umieszczone oddzielnie lub jednocześnie.

Na rysunku liczba 13 oznacza część obrysu nadwozia, a mianowicie ponad silnikiem.

Jak widać na fig. 3 — 7, rama pojazdu składa się z dwóch podłużnic 14, których szerokość w pobliżu osi pojazdu jest większa od szerokości w pozostałych częściach, przy czym dolna blacha 15 tworzy dla części napędowych i kierowniczych, jak również dla innych części pojazdu osłonę przy przejeżdżaniu nierównego terenu. Oprócz tego obydwie podłużnice są połączone poprzeczką 16 o przekroju ceowym, tak iż dolne blachy podtrzymują i zabezpieczają urządzenia kierownicze i zawieszenia poszczególnych kół nośnych oraz części przekładni przegubów amortyzatorów i resorów.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pojazd mechaniczny zwłaszcza terenowy, kierowany ewentualnie w obu kierunkach jazdy, znamieny tym, że posiada silnik umieszczony z boku i równolegle do osi podłużnej pojazdu ponad osiami kołowymi wraz ze zwróconym ku końcowi pojazdu układem sprzęgła przekładni i transmisji, przy czym strumień powietrza, potrzebny do chłodzenia, jest prowadzony tak, że powietrze chłodzące pobierane z wnętrza wagonu jest wypuszczane na zewnątrz przez otwory w zewnętrznych ściankach bocznych pojazdu.

2. Pojazd mechaniczny według zastrz. 1, znamieny tym, że siedzenie kierowcy jest umieszczone z boku silnika.

3. Pojazd mechaniczny według zastrz. 1 i 2, znamienny tym, że osie wału korbowego silnika, głównego wału przekładni i ewentualnie wałów pośrednich (4) do napędu osi są położone w przybliżeniu w płaszczyźnie przebiegającej ukośnie.

4. Pojazd mechaniczny według zastrz. 1 — 3, znamienny tym, że posiada urządzenie kierownicze zarówno w przedniej, jak i w tylnej części podwozia, do których może być wkładane odłączalne koło kierownicze (9, 9').

5. Pojazd mechaniczny według zastrz. 1 — 3, znamienny tym, że podłużnice ra-

my w miejscach osi (5, 7) są szersze niż w pozostałych miejscach i połączone w tych miejscach poprzeczkami ceowymi (16), a ponadto od dołu są przykryte blachą podłużną (15), tak iż rama pojazdu tworzy osłonę dla części napędu, urządzeń kierowniczych, wałów napędowych, przegubów i innych części zawieszenia kół, zabezpieczając je przed uszkodzeniem przez przeszkody terenowe.

S t e y r - D a i m l e r - P u c h A. G.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

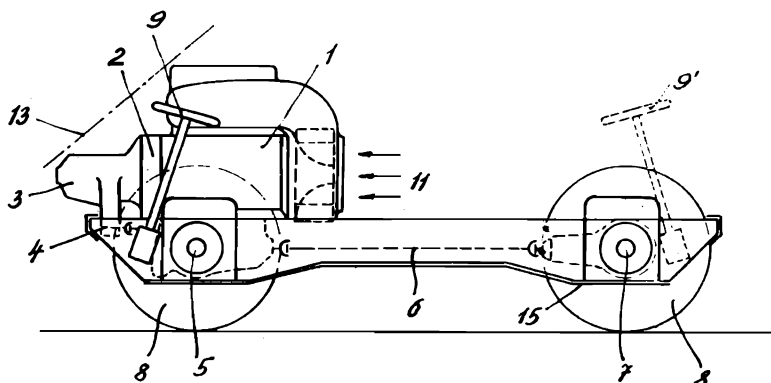


Fig. 2

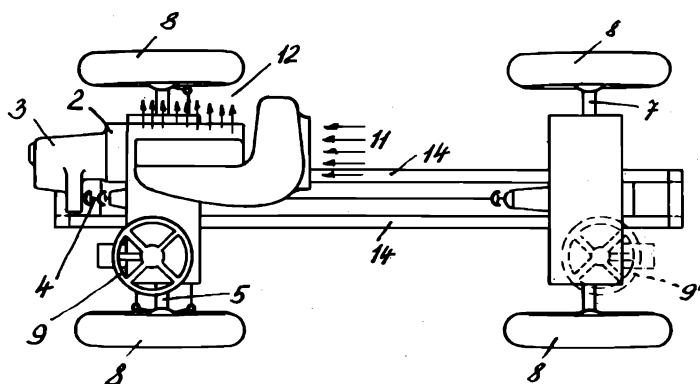


Fig. 3

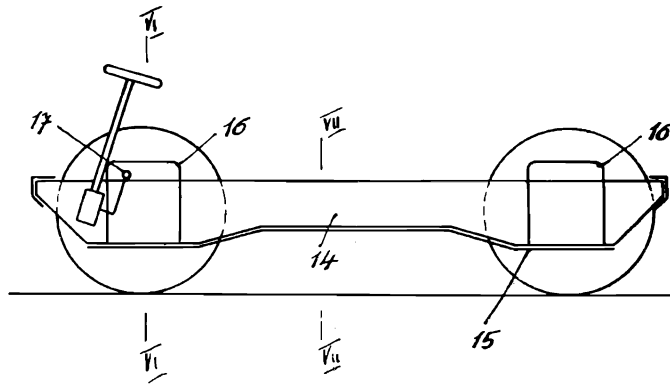


Fig. 4

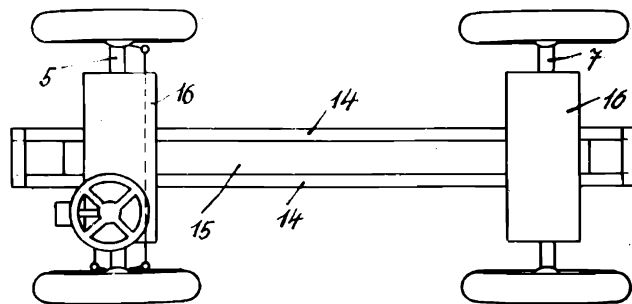


Fig. 5

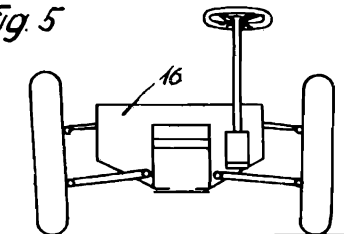


Fig. 6

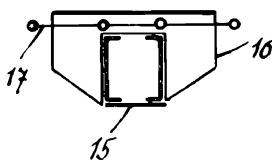


Fig. 7

