

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

O P I S P A T E N T O W Y 94671

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 23.04.75 (P. 179863)

Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 10.04.76

Opis patentowy opublikowano: 30.04.1979

MKP

B62d 53/06

B62d 63/06

B60r 9/06

Int. Cl.²

B62D 53/06

B62D 63/06

B60R 9/06

CZYTELNIĄ

Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Twórcy wynalazku: Zbigniew Kowalewicz, Wiesław Sapieżyński

Uprawniony z patentu : Instytut Mechaniki Precyzyjnej,
Warszawa (Polska)

Bagażnik-przyczepa

Przedmiotem wynalazku jest bagażnik-przyczepa, zwłaszcza dla pojazdów samochodowych. Urządzenie to może być wykorzystywane przez użytkownika jako tylny bagażnik pojazdu lub jako przyczepa z kołem jezdnym.

Dotychczas znane są bagażniki samochodowe mocowane na stałe do tylnej części nadwozia samochodu lub mocowane na jego dachu. Niedogodnością tego rodzaju bagażników jest to, że nie można na nich umieszczać bagażu o ciężarze przekraczającym obciążenie dopuszczalne między innymi ze względu na bezpieczeństwo jazdy. Ponadto znane są przyczepy jedno i dwu kołowe posiadające skomplikowane układy amortyzujące typu „Nejhart”, które złożone są z czterech wałków gumowych umieszczonych w gniazdach o przekroju kwadratowym. Przyczepy tego rodzaju połączone są z pojazdem samochodowym za pomocą przegubów kulowych lub sworzniowych. Przyczepa taka powiększa niepotrzebnie gabaryty pojazdu, w tym przypadku gdy nie jest w ogóle lub tylko w niewielkim stopniu załadowana.

Niedogodnością znanych przyczep jest również zastosowany w nich skomplikowany układ amortyzujący typu „Nejhart” a ponadto połączenie przyczepy z pojazdem za pomocą przegubów kulowych lub sworzniowych, stwarza konieczność wykonywania specjalnych otworów w nadwoziu pojazdu. Celem wynalazku jest usunięcie podanych niedogodności przez opracowanie nowego rozwiązania konstrukcyjnego bagażnika-przyczepy, który spełnia w zależności od potrzeb, funkcję tylnego bagażnika pojazdu lub przyczepy.

Cel ten osiągnięto przez zastosowanie w bagażniku-przyczepie nieznanego dotychczas rozwiązania konstrukcyjnego zamocowania ramy oraz układu amortyzującego koło jezdne. Rama bagażnika-przyczepy, zamocowana jest jednym bokiem obrotowo na poziomej osi, która łączy wieszaki przykręcone do pojazdu śrubami mocującymi tylny zderzak. Natomiast drugi bok ramy przymocowany jest do nadwozia pojazdu za pomocą zamka. Wewnątrz ramy znajduje się układ amortyzujący koło jezdne przyczepy. Układ ten składa się z rur, do których przymocowana jest rama oraz z wałków gumowych zamkniętych wewnątrz kształtownika, do którego zamocowane jest koło jezdne.

Bagażnik-przyczepa według wynalazku, spełnia w stanie złożonym funkcję tylnego bagażnika pojazdu. W tym przypadku jeden bok ramy zamocowany jest obrotowo na poziomej osi, a drugi bok ramy przymocowany

jest na nadwoziu pojazdu za pomocą zamka. Natomiast w stanie rozłożonym, spełniając funkcję przyczepy, jeden bok ramy zamocowany jest obrotowo na osi poziomej a drugim punktem podparcia ramy jest koło jezdne, które toczy się po podłożu za poruszającym się pojazdem.

Zaletą urządzenia według wynalazku jest to, że spełnia ono jednocześnie dwie funkcje. W stanie złożonym urządzenie stanowi tylny bagażnik pojazdu, natomiast w stanie rozłożonym urządzenie stanowi przyczepę z własnym podwoziem amortyzowanym prostym układem. Zaletą jest również to, że połączenie bagażnika-przyczepy z pojazdem, dokonywane jest bez konieczności wykonywania specjalnych, dodatkowych otworów w konstrukcji pojazdu.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia bagażnik-przyczepę w stanie złożonym, a więc spełniającym funkcję tylnego bagażnika pojazdu, fig. 2 przedstawia bagażnik-przyczepę w stanie rozłożonym, a więc spełniającym funkcję przyczepy, fig. 3 przedstawia bagażnik-przyczepę w widoku z góry, natomiast fig. 4 przedstawia przekrój poprzeczny układu amortyzującego koło jezdne, a fig. 5 przedstawia wieszak, do którego zamocowany jest jeden bok ramy bagażnika-przyczepy.

Bagażnik-przyczepa składa się z ramy 1, której jeden bok mocowany jest na osi 11 poziomej, która łączy wieszaki 2 znajdujące się nad tylnym zderzakiem 3 pojazdu 4. Wieszaki 2 umieszczone pomiędzy nadwoziem 16 pojazdu 4 i wspornikiem 17 tylnego zderzaka 3, zamocowane są przy pomocy tych samych śrub 18, które mocują tylny zderzak do konstrukcji pojazdu 4.

W stanie złożonym bagażnika-przyczepy, drugi bok ramy 1 jest zamocowany do nadwozia pojazdu 4 przy pomocy zamka 5. W tym przypadku urządzenie spełnia funkcję tylnego bagażnika, do którego zamocowany jest przewożony lekki bagaż 6.

Bagażnik-przyczepa w stanie rozłożonym spełnia funkcję przyczepy z własnym podwoziem. W tym przypadku jeden bok ramy 1 jest zamocowany podobnie jak opisano powyżej na poziomej osi 11, natomiast koło 7 jezdne opiera się na podłożu 8, po którym porusza się pojazd 4. Na przyczepie umieszczony jest bagaż 9. Wewnątrz ramy 1 znajduje się układ amortyzujący 10 koło jezdne 7. Układ ten składa się z dwóch rur 12, do których przymocowana jest rama 1 oraz z dwóch wałków gumowych 13 zamkniętych wewnątrz kształtownika 14, do którego zamocowane jest koło jezdne 7. Kształtownik 14 składa się z dwóch części skręconych śrubami 15.

W stanie złożonym bagażnik-przyczepa według wynalazku, spełnia funkcję tylnego bagażnika pojazdu 4. W tym przypadku jeden bok ramy 1 jest zamocowany na poziomej osi 11 a drugi bok ramy 1 jest zamocowany do nadwozia przy pomocy zamka 5. Na bagażniku umieszczony jest bagażnik 6, którego ciężar jest stosunkowo niewielki, a więc nie przekracza dopuszczalnego obciążenia pojazdu 4.

Natomiast w przypadku konieczności przewożenia większego bagażu bagażnik-przyczepę rozkłada się poprzez otworzenie zamka 5 i obrócenie ramy 1 wokół poziomej osi 11 aż do chwili zetknięcia się koła jezdne 7 z podłożem 8. Przy takiej konfiguracji, bagażnik-przyczepa spełnia funkcję przyczepy z własnym podwoziem, która umożliwia załadunek bagażu 9 o ciężarze większym niż dopuszczalny dla bagażnika i holuje go za pojazdem 4.

Działanie układu 10 amortyzującego polega na tym, że koło jezdne 7 jest zamocowane do kształtownika 14, natomiast rama 1 zamocowana jest do rur 12. Pomiędzy kształtownikiem 14 i rurami 12 znajdują się wałki gumowe 13, które są ściskane w czasie holowania przyczepy po nierównościach i w ten sposób amortyzują uderzenia.

Zastrzeżenia patentowe

1. Bagażnik-przyczepa, zwłaszcza dla pojazdu samochodowego, składający się z ramy i koła jezdne, z n a m i e n n y t y m, że rama (1) zamocowana jest jednym bokiem obrotowo na poziomej osi (11), która łączy wieszaki (2) przykręcone do pojazdu (4) śrubami (18) mocującymi tylny zderzak (3), natomiast drugi bok ramy (1) przymocowany jest do nadwozia pojazdu (4) za pomocą zamka (5), przy czym rama (1) ma wewnątrz układ amortyzujący (10) koło jezdne (7), składający się z rur 12, do których przymocowana jest rama (1) i wałków gumowych (13) zamkniętych wewnątrz kształtownika (14), do którego zamocowane jest koło jezdne (7).

2. Bagażnik-przyczepa według zastrz. 1, z n a m i e n n y t y m, że w stanie złożonym spełniając funkcję tylnego bagażnika pojazdu (4), jeden bok ramy (1) zamocowany jest obrotowo na poziomej osi (11) a drugi bok ramy (1) przymocowany jest do nadwozia za pomocą zamka (5), natomiast w stanie rozłożonym, spełniając funkcję przyczepy, jeden bok ramy (1) zamocowany jest obrotowo na poziomej osi (11) a drugim punktem podparcia ramy (1) jest koło jezdne (7), które toczy się po podłożu (8) wraz z poruszającym się pojazdem (4).

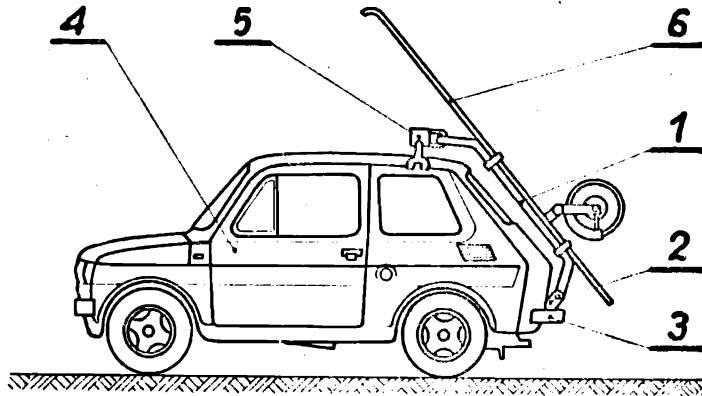


Fig. 1

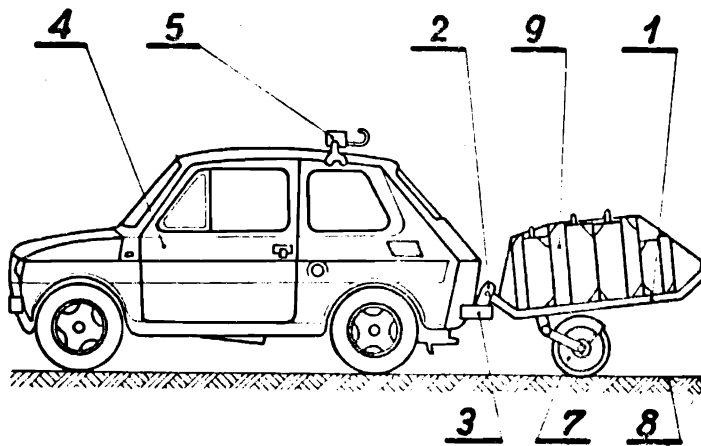


Fig. 2

