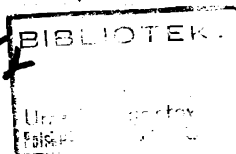


1 września 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



B 62K 11/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 6038.

Kl. 63 h 4.

„Monos” Fahrzeug - Aktiengesellschaft
(Wiedeń, Austria).

Podwozie motocyklu trójkołowego.

Zgłoszono 25 sierpnia 1925 r.
Udzielono 9 października 1926 r.

Przedmiot wynalazku niniejszego dotyczy podwozia motocyklu trójkołowego i ma na celu osiągnięcie korzystnego rozłożenia ciężaru, możliwie jak najlepszego oraz pewnego kierowania.

W znanych dotychczas wykonaniach podwozia motocyklu trójkołowego część tylna przymocowana jest bezpośrednio swym sprężynującym końcem do łożysk osi tylnego koła. Osiąga się wprawdzie dzięki temu sprężynujące względem osi osadzenie ciężaru, ale zato część przednia podwozia przejmuje całkowicie wszystkie wstrząśnienia.

Stosownie do wynalazku niniejszego, podwozie, składające się z ramy i widełek koła tylnego, zaopatrzone jest w końcu przednim w tarczę, obracającą się na drugiej tarczy należącej do krzyżaka, osadzo-

nego na resorach podtrzymujących oś przednią. Oś ta może być przytem przesunięta względem środka obrotu krzyżaka wstecz w celu osiągnięcia pewności w kierowaniu.

Widełki koła tylnego ponadto najlepiej jest usprężynować w podwoziu w sposób, umożliwiający wahanie w płaszczyźnie pionowej względem ramy podwozia.

Dzięki tym urządzeniom wszystkie części podwozia przejmują w sposób dogodny obciążenia, a wstrząśnienia ramy są wyrównane.

Rysunek przedstawia tytułem przykładu dwa sposoby wykonania przedmiotu wynalazku.

Według odmiany przedstawionej na fig. 1 rama składa się z dwu rur Sch i zaopatrzone jest na końcu przednim w tarczę

O, posiadającą w środku otwór *B* na sworzeń obrotowy. Tarcza *O* spoczywa na drugiej tarczy *U*, podtrzymywanej przez krzyżak dolny *T*. Końce zewnętrzne krzyżaka wspierają się wspornikami *E* na końcach resorów *Z*, przymocowanych do osi przedniej *V*, która w przedstawionym przykładzie wykonania cofnięta jest nieco ku tyłowi poza środek obrotu *B*, tarcza *O* i *U*. Wsporniki *E* zaopatrzone są w kołnierze do przymocowania skrzyni motocykla.

W części tylnej ramy *Sch* mieści się siódło *C* wsparte zapomocą szkieletu *D*, *J* na widelkach koła tylnego *G*. Widelki te połączone są z ramą *Sch* zapomocą spiralnych sprężyn *S* i zapomocą przegubu.

Jak wskazuje fig. 2, widelki koła tylnego *G* mogą w końcach *I*, obejmujących oś tylną, podtrzymywać łukowo wygiętą część *Q*, której koniec górny połączony jest ze szkieletem *J* zapomocą przegubowo umocowanej na tych częściach sprężyny *A*.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Podwozie motocyklu trójkółowego, znamienne tem, że rama (*Sch*), składająca

się z pary rur, posiada na swym końcu przednim tarczę (*O*), wspierającą się obrotowo na tarczy (*U*) krzyżaka (*I*), spoczywającego na resorach (*Z*) przymocowanych do osi przedniej (*V*).

2. Podwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że oś przednia (*V*) jest względem środka obrotu (*B*) i krzyżaka (*T*) cofnięta celem osiągnięcia większej pewności kierowania.

3. Rama według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że widelki koła tylnego (*G*) przymocowane są do ramy (*Sch*) zapomocą sprężyn, w sposób umożliwiający wahanie w płaszczyźnie pionowej.

4. Podwozie według zastrz. 3, znamienne tem, że widelki koła tylnego (*G*) są połączone zapomocą łukowego ramienia (*Q*), skierowanego ku górze, ze szkieletem (*J*) ramy, podtrzymującym siódło (*C*), zapomocą sprężyny umocowanej przegubowo na ramieniu i szkielecie.

„Monos“ Fahrzeug-
Aktiengesellschaft
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

