

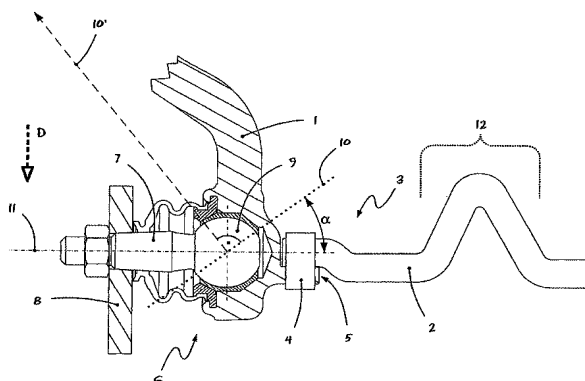


* R R P T 0 7 1 9 0 6 2 A 2 *

(51) Int.Cl.:
B60G 7/00
B60G 7/02
B60G 21/055

(57) Resumo:

(87) Publicação Internacional: WO 2008/061488de
29/05/2008



Relatório Descritivo da Patente de Invenção para "**DISPOSITIVO ESTABILIZADOR COM BARRA DE GUIA DE RODA**".

A presente invenção refere-se a um dispositivo estabilizador de um eixo de veículo com estabilizador de oscilação conforme o preâmbulo da
5 reivindicação 1.

Eixos de veículos desse tipo, nos quais o acionamento do estabilizador de oscilação ocorre diretamente por meio de uma barra de guia de roda ligada com o estabilizador de oscilação – por exemplo por meio de uma
10 escora de tração ou escora de pressão da suspensão de roda –, são vantajosos em primeiro lugar na medida em que com isso se pode obter uma transmissão de estabilização de 1:1. Em outras palavras, isso significa que os movimentos de flexão da roda para dentro são convertidos não apenas
15 parcialmente – como nos estabilizadores transversais tradicionais com articulação de suporte pendular – mas sim respectivamente em âmbito total para um correspondente movimento de torção do estabilizador. Por isso, no caso desses dispositivos estabilizadores acionados diretamente, é possível
empregar, por exemplo, estabilizadores correspondentemente mais finos e, portanto, mais leves.

Além disso, com esse tipo de estrutura da junção direta do estabilizador à barra de guia de roda são eliminadas tanto as articulações tradi-
20 cionais das extremidades de estabilizador através de suportes pendulares próprios com respectivamente duas articulações esféricas, quanto as pernas de estabilizador usuais dobradas em ângulo, fazendo com que também haja economia de peso e adicionalmente se libere espaço construtivo valioso na
25 região da suspensão de roda.

Tais dispositivos estabilizadores desse tipo são conhecidos, por exemplo, pela DE 10 2004 020 073 A1 ou pela EP 1 564 041 A2. No caso desses dispositivos estabilizadores conhecidos, cada barra de guia de roda configurada como escora de tração de uma suspensão de roda acha-se uni-
30 da, por meio de sua extremidade pelo lado do chassi, diretamente a uma extremidade do estabilizador de oscilação. Desse modo, por um lado, se obtém uma transmissão de estabilizador de 1:1 e, por outro lado, elimina-se

a articulação separada do estabilizador, geralmente cara, por meio de suportes pendulares.

No entanto, o tipo de junção da extremidade, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda à extremidade de estabilizador é relativamente cara nesses conhecidos dispositivos estabilizadores. Além disso, nos dispositivos estabilizadores conhecidos do estado da técnica, a introdução das forças de guia de roda transmitidas através da barra de guia de roda nos suportes de eixo, respectivamente no chassi do veículo, ocorre através do estabilizador, bem como através do mancal de estabilizador. No entanto, já que o estabilizador e o mancal de estabilizador em primeiro lugar não estão projetados para a absorção e para a introdução de forças de guia de roda no chassi do veículo, então nas soluções conhecidas do estado da técnica é preciso assumir compromissos consideráveis em geral no que se refere à introdução de forças e ao amortecimento das vibrações.

No que se refere ao acoplamento da barra de guia de roda à extremidade de estabilizador, ocorre ainda a dificuldade de que o eixo de rotação do estabilizador evolui na direção transversal do veículo, enquanto os eixos de rotação de barras de guia de roda, como por exemplo os eixos de rotação das escoras de tração ou escoras de pressão em questão, em geral evoluem sob um ângulo agudo em relação à direção transversal do veículo. Para o caso da articulação direta da extremidade, pelo lado do chassi, de uma barra de guia de roda ao estabilizador de oscilação, é preciso que o eixo de rotação, que evolui sob um ângulo agudo em relação ao eixo transversal do veículo, da barra de guia de roda seja convertido para o eixo de rotação que evolui na direção transversal do veículo, fazendo com que no estado da técnica surjam outros custos construtivos consideráveis na região da ligação da barra de guia de roda e do estabilizador de oscilação.

Com esse plano de fundo, a presente invenção tem como objetivo criar um dispositivo estabilizador de guia de roda, com o qual sejam superadas as desvantagens mencionadas do estado da técnica. O dispositivo estabilizador, nesse caso, deve possibilitar especialmente uma articulação simples e ao mesmo tempo robusta da extremidade, pelo lado do chassi, da

barra de guia de roda ao estabilizador de oscilação e ao chassi, respectivamente ao suporte de eixo. Além disso, em comparação com o estado da técnica pretende-se obter aperfeiçoamentos em relação ao espaço construtivo requerido pelo dispositivo estabilizador, bem como simplificações no que se refere à montagem do estabilizador e do eixo.

Esse objetivo é alcançado por meio de um dispositivo estabilizador com as características da reivindicação 1.

Formas de execução preferidas são objeto das demais reivindicações.

De modo conhecido, considerando-se para si, o dispositivo estabilizador de acordo com a invenção é previsto para o emprego em um eixo de veículo com um estabilizador de oscilação, sendo que o eixo para cada roda apresenta pelo menos uma barra de guia de roda. Nesse caso, de modo também conhecido inicialmente, a articulação, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda está ligada com a correspondente região extrema do estabilizador de oscilação de um modo tal que por meio de movimentos de flexão para dentro da barra de guia de roda ocorra diretamente um acionamento retorcido do estabilizador de oscilação.

O dispositivo estabilizador se caracteriza pelo fato de que o estabilizador de oscilação está ligado rigidamente com a região extrema, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda.

A ligação rígida – ou seja, sem articulações – da extremidade do estabilizador com a extremidade da barra de guia, nesse caso, é vantajosa em primeiro lugar na medida em que desse modo se prescinde completamente da junção articulada, construtivamente dispendiosa e tendencialmente fraca, da barra de guia de roda na extremidade do estabilizador. Além disso, desse modo se torna possível uma conversão direta, totalmente sem folga, do movimento de flexão da barra de guia para dentro em um correspondente movimento de rotação do estabilizador, e isso melhora ainda mais a resposta direta desejável do estabilizador.

Em relação à junção tradicional do estabilizador de oscilação através de suportes pendulares, essa disposição proporciona também a van-

tagem de que são eliminados tanto os suportes pendulares quanto a montagem dos mesmos que é comparativamente dispendiosa; ainda, que em vez de apoios separados do estabilizador e da extremidade, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda, só é necessário um apoio em comum para a barra
5 de guia e para o estabilizador para cada lado do veículo, e que, além disso, podem ser eliminadas as extremidades de estabilizador vergadas, o que simplifica a fabricação do estabilizador e reduz a sua massa.

Além disso, também são obtidas outras vantagens que se referem especialmente à montagem simples, descomplicada, do estabilizador no
10 veículo e às economias correspondentes dos custos.

Nesse caso, também se baseia no conhecimento de que, devido aos eixos de rotação da barra de guia de roda e do estabilizador, que evoluem não paralelamente, mas sim sob um ângulo agudo entre si, as flexões do estabilizador induzidas no caso de uma ligação rígida da barra de guia de
15 roda e do estabilizador ocorrem de modo comparativamente reduzido e, com isso, podem ser absorvidas sem dificuldades pela maioria das configurações de estabilizador.

Devido à flexão do estabilizador de oscilação, ligada com os movimentos de flexão da barra de guia de roda para dentro, na direção transversal do veículo, essa disposição é apropriada especialmente – embora
20 absolutamente não exclusivamente – para o emprego em estabilizadores mais finos, tal como são empregados, por exemplo, em veículos mais leves, ou em eixos traseiros de veículo.

De acordo com a invenção, a articulação, pelo lado do chassi, da
25 barra de guia de roda está configurada como articulação esférica. Desse modo, obtém-se especialmente uma melhor absorção dos momentos secundários e das forças secundárias, gerados pelas flexões do estabilizador, bem como uma transmissão mais direta dos movimentos de flexão da barra de guia de roda para dentro para o estabilizador e, conseqüentemente, também
30 para a barra de guia de roda do lado oposto do veículo.

Devido ao emprego de uma articulação esférica em vez de um mancal elastômero para a junção da barra de guia de roda no chassi do veí-

culo, aumenta em primeiro lugar a rigidez total do sistema a partir da barra de guia de roda e dos dois pontos de apoio da barra de guia de roda. Por meio de reconfiguração correspondente do ponto de articulação, pelo lado da roda, da barra de guia de roda torna-se possível ajustar a rigidez total da barra de guia de roda, embora de modo desejável mais uma vez. Devido ao ajuste consideravelmente mais suave assim viabilizado do mancal elastômero, pelo lado da roda, da barra de guia de roda pode-se obter, por um lado, um melhor desacoplamento acústico e, por outro lado, pode-se assim economizar em custos, pois para o ponto de articulação pelo lado da roda – tal como também é previsto segundo uma outra forma de execução da invenção – pode-se empregar, por exemplo, um mancal de borracha macio, especialmente sem tubo intermediário.

Segundo uma outra forma de execução particularmente preferida da invenção, é previsto que o pino esférico da articulação esférica, com o qual está ligada a barra de guia de roda pelo lado do chassi, fique disposto sobre o lado voltado para a roda da extremidade, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda. Desse modo, obtém-se uma junção particularmente simples e direta, essencialmente em linha reta, da extremidade da barra de rotação à extremidade, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda, pois nessa forma de execução podem ser dispostos pinos esféricos e extremidades de barra de rotação em lados opostos da articulação esférica.

Segundo uma outra forma de execução da invenção é previsto que a caixa de articulação da articulação esférica seja formada pela própria barra de guia de roda. Essa forma de execução leva a possibilidades de configuração particularmente compactas que economizam espaço e peso, bem como a uma maior rigidez de torção, para a barra de guia de roda.

Segundo uma outra forma de execução alternativa da invenção, é previsto que a caixa de articulação da articulação esférica esteja prensada para dentro da barra de guia de roda. Essa forma de execução apresenta uma adequação particularmente boa para barras de guia de roda montadas, como por exemplo para barras de guia de roda que são constituídas por peças de embutidura profunda de chapa. Com plano de fundo, segundo uma

outra forma de execução, também preferida, da invenção é previsto que o lado frontal da caixa de articulação tenha a borda revirada para fora e/ou para dentro pelo lado do pino esférico.

Devido ao rebordo para fora obtém-se em primeiro lugar uma
5 fixação simples, sem folga e segura da caixa de articulação, especialmente no emprego de barras de guia de roda montadas, respectivamente de embutidura profunda. Ao contrário disso pode-se obter ao mesmo tempo um rebordo do lado frontal, pelo lado do pino esférico, da caixa de articulação radialmente para fora e para dentro no sentido de uma dupla função vantajosa,
10 tanto para a fixação da caixa de articulação na barra de guia, quanto para a fixação da tampa de caixa de articulação pelo lado do pino esférico, bem como do fole de vedação na caixa de articulação.

Inicialmente, a invenção é concretizada independentemente de como se acha configurada construtivamente a ligação rígida do estabilizador de oscilação com a região extrema, pelo lado do chassi, da barra de guia de
15 roda, desde que os momentos de rotação e as forças a serem transmitidas possam ser absorvidas pela ligação entre a barra de guia de roda e o estabilizador de oscilação.

No entanto, segundo uma forma de execução particularmente preferida da invenção, a ligação rígida entre a extremidade do estabilizador de oscilação e a região extrema, pelo lado do chassi, da barra de guia de
20 roda acha-se configurada sob a forma de regiões de ligação essencialmente prismáticas do estabilizador de oscilação e da barra de guia de roda. Essa forma de execução é vantajosa na medida em que desse modo é possível
25 compensar sem problemas tolerâncias de comprimento do estabilizador, bem como os efeitos de outras cadeias de tolerância entre os lados esquerdo e direito do veículo automotor, por meio de deslocamento correspondente das regiões de ligação prismáticas, complementares mutuamente em suas formas, do estabilizador de oscilação e da barra de guia de roda durante a
30 montagem do estabilizador.

A ligação entre o estabilizador de oscilação e a região extrema, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda compreende, por exemplo, um

grampo de conexão essencialmente anelar, sendo que o grampo de conexão envolve em forma anelar as regiões de ligação de formas complementares do estabilizador de oscilação e da barra de guia de roda e as pressiona uma contra a outra. De preferência, o grampo de conexão é configurado como grampo de aparafusar, por meio do qual as duas regiões de ligação do estabilizador de oscilação e da barra de guia de roda podem ser comprimidas uma contra a outra por meio de uma união roscada contida no grampo de aparafusar. Desse modo facilita-se ainda mais especialmente a montagem do estabilizador.

Segundo uma outra forma preferida de execução da invenção, o estabilizador possui pelo menos uma região de compensação de comprimento essencialmente arqueada em forma de S. Devido a uma região de compensação de comprimento disposta no estabilizador, é possível evitar retesamentos entre as suspensões de roda dos lados esquerdo e direito do veículo, pois as flexões e as variações de comprimento efetivas a elas ligadas do estabilizador, que ocorrem quando da flexão para dentro da barra de guia de roda ligada rigidamente com o estabilizador, podem ser absorvidas pela região de compensação de comprimento e podem ser tornadas inofensivas.

Segundo uma forma particularmente preferida de execução da invenção, é previsto, por fim, que a barra de guia de roda seja uma escora de tração ou uma escora de pressão de uma suspensão de roda. Apesar de que a princípio a invenção possa ser empregada em diversas formas de barra de guia, tais como barras de guia transversais, barras de guia inclinadas ou barras de guia longitudinais, o emprego da invenção em ligação com uma escora de tração ou uma escora de pressão é particularmente vantajoso na medida em que no caso de uma escora de tração ou de pressão, o ângulo agudo entre o eixo de pivotamento da escora e o eixo de rotação do estabilizador é particularmente pequeno. Devido a isso, são obtidas flexões particularmente reduzidas, bem como uma transmissão e um acionamento particularmente diretos do estabilizador ao ocorrer o movimento de flexão para dentro da barra de guia de roda. Além disso, nessa forma de execução da in-

venção,o estabilizador de oscilação pode ser disposto sem problemas de espaço de instalação, de modo particularmente econômico quanto a espaço, na respectiva região dianteira, respectivamente traseira do suporte de eixo – no qual também se acha articulada a escora de tração, respectivamente a escora de pressão.

A seguir, a invenção será explicada detalhadamente com base no desenho que representa apenas um exemplo de execução. A única figura mostra:

Figura: em representação esquemática, a junção entre a barra de guia de roda e a extremidade do estabilizador, em uma forma de execução de um dispositivo estabilizador de acordo com a invenção em vista de baixo.

A figura mostra a junção entre uma barra de guia de roda 1 e a extremidade correspondente 3 de um estabilizador de oscilação 2, em uma forma de execução de um dispositivo estabilizador segundo a presente invenção, com vista na direção a partir do lado inferior do veículo. Nesse caso, na figura são mostradas a extremidade de estabilizador 3 do lado esquerdo em relação ao veículo, bem como a região extrema pelo lado do chassi da correspondente barra de guia de roda 1 da roda esquerda. A direção de percurso do respectivo veículo evolui para baixo, conforme o desenho, tal como indicado pela seta D em linha tracejada.

Na figura reconhece-se, em primeiro lugar, a região extrema 3, pelo lado esquerdo quanto ao veículo, do estabilizador de oscilação 3, aqui configurado em forma compacta, do veículo; bem como ainda a região extrema, pelo lado do chassi, de uma barra de guia de roda 1, também mostrada apenas parcialmente, na qual se trata, neste caso, de uma escora de tração da suspensão de roda de uma das rodas esquerdas de um veículo automotor.

A extremidade 3 do estabilizador de oscilação 1, mostrada na figura, está ligada rigidamente, bem como com resistência à rotação, com um prolongamento de ligação 5 moldado em uma só peça na região extrema da barra de guia de roda 1, por meio de um grampo de conexão 4 comprimi-

do, respectivamente montado por meio de uma união roscada (não-mostrada).

A articulação, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda 1 encontra-se sob a forma de uma articulação esférica 6. Nesse caso, a extremidade, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda 1 forma ao mesmo tempo a caixa de articulação da articulação esférica, enquanto que o pino esférico 7 da articulação esférica 6 está ligado com o chassi do veículo, respectivamente com um suporte de eixo 8 (não-mostrado em detalhe).

A linha de conexão 10' que evolui através do ponto central da esfera de articulação 9 mostra, segundo a figura, com sua ponta de seta na direção do ponto de articulação, pelo lado da roda, da barra de guia de roda 1, no qual a barra de guia de roda 1 está ligada com o suporte de roda (não-mostrado por razões de espaço) da respectiva roda do veículo automotor.

Isso significa que a barra de guia de roda 1, ao ocorrer o movimento de flexão da respectiva roda para dentro – em sua posição mostrada conforme a figura –, pivota em torno do eixo de rotação 10 indicado em linha pontilhada. Com isso, o eixo de rotação 10 da barra de guia de roda 1 não coincide com o eixo de rotação 11 do estabilizador de oscilação 2, eixo 11 este fixado pela articulação esférica 6 (e por sua contraparte sobre o outro lado do veículo). Em vez disso, os eixos de rotação 10 e 11 da barra de guia de roda 1 e do estabilizador de oscilação 2 formam o ângulo agudo α . Por esse motivo, ao ocorrerem movimentos de flexão da barra de guia de roda 1 para dentro, o estabilizador de oscilação 2 é não apenas pivotado, respectivamente torcido, em torno de seu próprio eixo 11, como também adicionalmente experimenta uma certa flexão que evolui contrariamente à direção do movimento de flexão da barra de guia de roda 1 para dentro.

Em outras palavras, isso significa que o estabilizador 2, no caso de uma flexão para dentro – ou seja, para cima no que se refere ao veículo – de uma roda do veículo automotor, experimenta uma flexão para baixo no que se refere ao veículo. No entanto, constatou-se que essa flexão do estabilizador de oscilação situa-se na faixa de poucos graus angulares e, além disso, que também praticamente pode ser desprezada sob o ponto de vista

do correspondente esforço de carga de arqueamento do estabilizador. Eventuais variações de comprimento efetivas do estabilizador 2, correlacionadas com a flexão do estabilizador 2 – ou seja, variações da distância entre as extremidades de estabilizador 3 – são além disso neutralizadas no estabilizador 2 devido ao arco de alívio de carga 12, de tal modo que devido à flexão do estabilizador também não podem ocorrer retesamentos significativos entre a suspensão de roda esquerda e a suspensão de roda direita.

Em comparação com o estado da técnica, no qual o acionamento do estabilizador de oscilação ocorre diretamente por meio de uma barra de guia de roda ligada articuladamente com o estabilizador de oscilação, graças à ligação rígida de acordo com a invenção entre a extremidade de estabilizador 3 e a extremidade, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda 1 obtém-se, portanto, uma simplificação construtiva bastante considerável da estrutura do eixo, com as correspondentes consequências vantajosas quanto a uma montagem mais fácil e a uma economia de custos.

Em comparação com a articulação usual do estabilizador de oscilação por meio de suportes pendulares, por meio da invenção se obtém vantagens adicionalmente consideráveis quanto à supressão dos suportes pendulares e à montagem dos mesmos, e ainda devido à supressão tanto do mancal elastômero, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda, quanto devido à supressão de apoios adicionais do estabilizador, sob a forma do mancal elastômero, pelo lado da roda, da barra de guia de roda, mancal este que pode ser construído de modo mais macio e mais barato, bem como, por fim, sob a forma do estabilizador mais curto, que pode ser produzido com formato mais simples e, conseqüentemente, de modo mais barato e mais fácil.

No resultado, torna-se nítido que devido à invenção é criado um dispositivo estabilizador, que, em comparação com o estado da técnica, traz consigo vantagens decisivas no que se refere a uma articulação simplificada e robusta em seu funcionamento da barra de guia de roda no estabilizador de oscilação, bem como no chassi do veículo. Nesse caso, em comparação com o estado da técnica, são obtidas ainda melhorias no que se refere ao

espaço de montagem necessário, bem como simplificações na montagem do estabilizador e do eixo.

Desse modo, a invenção presta uma contribuição decisiva no que se refere ao aperfeiçoamento construtivo, bem como do ponto de vista da economia de custos na produção e na montagem de dispositivos estabilizadores com guia de roda, especialmente para o emprego em sistemas axiais exigentes quanto à dinâmica de rodagem.

LISTAGEM DE REFERÊNCIA

	1	barra de guia de roda, escora de tração
10	2	estabilizador de oscilação
	3	extremidade de estabilizador
	4	grampo de conexão
	5	prolongamento de conexão
	6	articulação esférica
15	7	pino esférico
	8	suporte de eixo
	9	esfera de articulação
	10	eixo de pivotamento
	10'	eixo longitudinal
20	11	eixo de pivotamento
	D	direção de percurso

REIVINDICAÇÕES

1. Dispositivo estabilizador de um eixo de um veículo automotor, um estabilizador de oscilação (2) envolvendo o eixo, bem como no mínimo uma barra de guia de roda (1) para cada roda, sendo que a articulação (6),
5 pelo lado do chassi, da barra de guia de roda (1) está ligada com uma região extrema (3) do estabilizador de oscilação (2) de um modo tal que devido a um movimento de flexão para dentro da barra de guia de roda (1) ocorre um acionamento retorcido do estabilizador de oscilação (2), sendo que o estabilizador de oscilação (2) está ligado rigidamente com a região extrema, pelo
10 lado do chassi, da barra de guia de roda (1), caracterizado pelo fato de que a articulação, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda (1) está configurada como articulação esférica (6).

2. Dispositivo estabilizador de acordo com a reivindicação 1, caracterizado pelo fato de que a articulação, pelo lado da roda, da barra de
15 guia de roda (1) está configurada como mancal de borracha sem tubo intermediário.

3. Dispositivo estabilizador de acordo com a reivindicação 1 ou 2, caracterizado pelo fato de que o pino esférico (7) da articulação esférica (6) está disposto sobre o lado da barra de guia de roda (1) que está voltado
20 para a roda.

4. Dispositivo estabilizador de acordo com uma das reivindicações de 1 a 3, caracterizado pelo fato de que a caixa de articulação da articulação esférica (6) é formada pela barra de guia de roda (1).

5. Dispositivo estabilizador de acordo com uma das reivindicações de 1 a 3, caracterizado pelo fato de que a caixa de articulação da articulação esférica (6) acha-se pressionada para dentro da barra de guia de
25 roda (1).

6. Dispositivo estabilizador de acordo com a reivindicação 5, caracterizado pelo fato de que o lado frontal da caixa de articulação apresenta um rebordo em seu entorno para fora, pelo lado do pino esférico.
30

7. Dispositivo estabilizador de acordo com a reivindicação 5 ou 6, caracterizado pelo fato de que o lado frontal da caixa de articulação apre-

senta um rebordo em seu entorno para dentro, pelo lado do pino esférico.

8. Dispositivo estabilizador de acordo com uma das reivindicações de 1 a 7, caracterizado pelo fato de que a ligação rígida do estabilizador de oscilação (2) com a região extrema, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda (1) está configurada sob a forma de regiões de ligação (5) essencialmente prismáticas do estabilizador de oscilação (2) e da barra de guia de roda (1).

9. Dispositivo estabilizador de acordo com a reivindicação 8, caracterizado pelo fato de que a ligação do estabilizador de oscilação (2) com a região extrema, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda (1) compreende um grampo de conexão (4) essencialmente anelar que envolve as regiões de ligação (5) do estabilizador de oscilação (2) a barra de guia de roda (1).

10. Dispositivo estabilizador de acordo com a reivindicação 9, caracterizado pelo fato de que o grampo de conexão (4) está configurado como grampo de aparafusar.

11. Dispositivo estabilizador de acordo com uma das reivindicações de 1 a 10, caracterizado pelo fato de que o estabilizador de oscilação (2) apresenta no mínimo uma região de compensação de comprimento (12) arqueada essencialmente em forma de S.

12. Dispositivo estabilizador de acordo com uma das reivindicações de 1 a 11, caracterizado pelo fato de que a barra de guia de roda (1) é uma escora de tração ou escora de pressão de uma suspensão de roda.

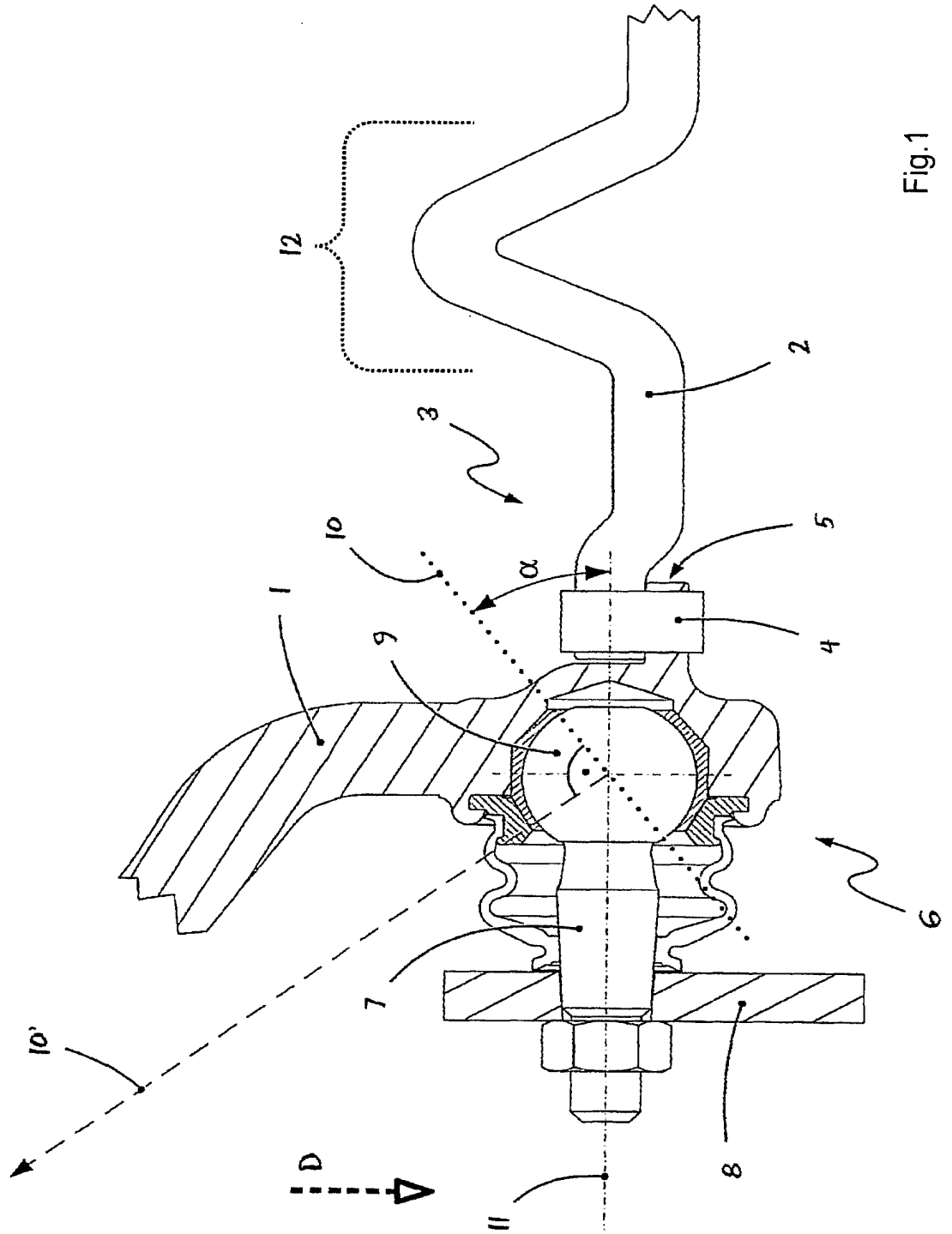


Fig. 1

RESUMO

Patente de Invenção: "**DISPOSITIVO ESTABILIZADOR COM BARRA DE GUIA DE RODA**".

5 A presente invenção refere-se a um dispositivo estabilizador de um eixo de um veículo automotor. O eixo apresenta um estabilizador de oscilação (2) e, para cada roda, pelo menos uma barra de guia de roda (1). A articulação (6), pelo lado do chassi, da barra de guia de roda (1) está ligada com a região extrema (3) do estabilizador de oscilação (2) de um modo tal que por meio de um movimento de flexão da barra de guia de roda (1)
10 para dentro ocorre um acionamento de torção do estabilizador de oscilação (2). De acordo com a invenção, o dispositivo estabilizador se caracteriza pelo fato de que o estabilizador de oscilação (2) está ligado rigidamente com a região extrema, pelo lado do chassi, da barra de guia de roda (1). O dispositivo estabilizador de acordo com a invenção possibilita uma articulação construtivamente simples e robusta da barra de guia de roda diretamente no es-
15 tabilizador de oscilação, bem como no chassi do veículo, respectivamente no suporte de eixo. Além disso, foram obtidas simplificações na montagem do estabilizador e do eixo de veículo e aperfeiçoamentos no que se refere ao espaço de montagem requerido, bem como quanto ao peso e aos custos.