

5 grudnia 1931 r.

B62d 4702

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 14703.

Kl. 63 c 3.

Douglas Motors Limited
(Kingswood, Wielka Brytania)
i John Douglas
(Kingswood, Wielka Brytania).

Samochód ciężarowy.

Zgłoszono 29 stycznia 1930 r.

Udzielono 5 października 1931 r.

Pierwszeństwo: 9 lutego 1929 r. (Wielka Brytania).

Wynalazek niniejszy dotyczy samochodów ciężarowych, posiadających niską platformę, podpartą ztyłu na dwóch kołach, a z przodu na jednym sterowanym kole napędowym, które przy zawracaniu daje się okręcać o 180°.

Celem wynalazku jest zapewnienie łatwo dostępnej budowy o dobrej równowadze i dużej powierzchni ładunkowej.

W myśl wynalazku, silnik przytwierdzony jest nieruchomo poza czopem kierowniczym. Mechanizm kierowniczy znajduje się z przodu czopa kierowniczego, a siedzenie kierowcy — ponad silnikiem. Sie-

dzenie np. może znajdować się ponad wspornikiem, na którym spoczywa zbiornik dla paliwa i tworzy pokrywę dla silnika i przenośni.

Fig. 1 przedstawia widok boczny samochodu ciężarowego według niniejszego wynalazku i fig. 2 — częściowy widok samochodu w innym wykonaniu.

Te same części na obu figurach oznaczone są temi samymi liczbami.

W konstrukcji przedstawionej na fig. 1 na przodzie do bocznych części podwozia 2 przytwierdzony jest wspornik 3, w którym znajduje się łożysko 4 dla czopa kie-

rowniczego. Silnik 5 przytwierdzony jest za czopem, najodpowiedniej na mostku 6 wspornika. Silnik posiada dwa poziome przeciwległe cylindry chłodzone powietrzem doprowadzanem do cylindrów kanałami 50 zapomocą wentylatora zamkniętego w osłonie 60.

Siedzenie kierowcy 7 znajduje się ponad silnikiem tuż za kierownicą 8. Mechanizm kierowniczy 9 znajduje się przed czopem kierowniczym i umieszczony jest również na wsporniku 3, skutkiem czego zajmuje odpowiednie miejsce w stosunku do siedzenia.

Dźwignia przenośni, dźwignia hamulca, dźwignia regulująca dopływ paliwa oraz dźwignie pomocnicze dla przepustnicy i t. d. mogą się również znajdować na wsporniku między siedzeniem 7 i mechanizmem kierowniczym 9, najodpowiedniej jeżeli zastosowane są dwie główne dźwignie 10 i 11. Dźwignia 10 służy do poruszania sprzęgła, a dźwignia 11 do poruszania hamulca 12, przyczem jedna lub obie posiadają ręczki przyciskowe 13, uruchamiające zapadkę.

Wpoprzek najdalej wysuniętej przedniej części ramy znajdują się podnóżki 14 dla kierowcy i na nich lub obok nich umieszczony pedał 15 dla hamulców, działających na tylne koła 16.

Konstrukcja 17, na której spoczywa siedzenie 7, wznosi się w górę poza siedzeniem i podtrzymuje zbiornik na materiał pędny 18, tworząc przytem pokrywę dla silnika i przekładni.

W innem wykonaniu, wskazanem na fig. 2, silnik 5 i zbiornik 18 na paliwo spoczy-

wają na konstrukcji 19, przytwierdzonej bezpośrednio do boków podwozia 2, podczas gdy mechanizm kierowniczy, czop kierowniczy i t. d. zmontowane są na osobnym wsporniku 20 (podobnym do wspornika 3 na fig. 1, lecz bez mostku tylnego 6). Dlatego też zdjęcie wspornika 20 z wozu nie wymaga jednoczesnego zdjęcia silnika, jak to ma miejsce przy urządzeniu, wskazanem na fig. 1.

Wobec powyższego w obu konstrukcjach cały ciężar mechanizmu pędnego, kierowniczego i t. d. ześrodkowuje się obok pędnego koła 21, a duża przestrzeń 22 pozostaje dla ładunku, poza tem wszystkie części samochodu są łatwo dostępne.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samochód ciężarowy z jednym sterowanym kołem pędnem z przodu, dającym się obracać o 180° przy nawracaniu, znamienny tem, że silnik (5), czop kierowniczy i mechanizm kierowniczy (9) umieszczone są na wsporniku (3), przytwierdzonym na przodzie do bocznych części podwozia (2).

2. Samochód ciężarowy według zastrz. 1, znamienny tem, że siedzenie (7) kierowcy znajduje się na wsporniku (17), na którym mieści się zbiornik (18) na paliwo i który tworzy pokrywę dla silnika i przenośni.

Douglas Motors Limited.

John Douglas.

Zastępca: Inż. S. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.

