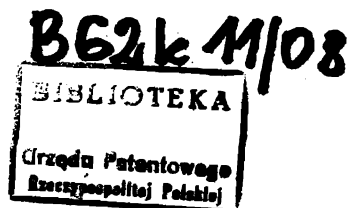


Warszawa, dnia 28 grudnia 1951 r.



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 34352

Kl. 63 h, 1/06

Adam Głuchowski

(Wrocław, Polska)

Motocykl bezramowy

Udzielono z mocą od dnia 31 października 1947 r.

Motocykle wykonane są zwykle w ten sposób, że posiadają ramę i w niej umocowany silnik wraz z urządzeniem napędowym oraz zbiornik na paliwo. Rama zakończona jest z tyłu rozwidleniem do osadzenia tylnego koła, z przodu zaś posiada głowicę, w której zamocowana jest kierownica i resorowane widełki przedniego koła. Niektóre nowoczesne motocykle posiadają skomplikowane urządzenie do resorowania tylnego koła.

W takich motocyklach każdy z zastosowanych elementów spełnia tylko jedno określone zadanie: zbiornik służy tylko do paliwa, rura wydechowa służy wyłącznie do odprowadzania spalin itd.

Przedmiotem wynalazku jest motocykl bez normalnej ramy, którego zbiornik służy nie tylko do paliwa, ale spełnia równocześnie rolę kadłuba całego motocykla i tworzy osadę widełek przednich i tylnych kół. Dla spełnienia tych funkcji zbiornik posiada odpowiedni kształt i wytrzymałość i jest wytłoczony z blachy stalowej o dużej wytrzymałości.

Motocykl według wynalazku nie posiada normalnej ramy, a rolę kadłuba spełnia zbiornik,

który w swej dolnej części mieści schowek na narzędzia, akumulator lub inne drobne przedmioty.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku przy użyciu rur wydechowych jako tylnych widełek i przy wahliwym zawieszeniu na resorze lub sprężynie całego urządzenia napędowego wraz z tylnym kołem. Jest to proste rozwiązanie konstrukcji motocykla, nadające się szczególnie dla motocykli lżejszego typu.

Fig. 1 przedstawia widok z boku; fig. 2 — widok z góry motocykla według wynalazku z pominięciem dla przejrzystości niektórych części. Zbiornik na paliwo *a* posiada z przodu u góry osadę głowicową *b* urządzenia kierowniczego (kierownica, przednie widełki), na dole zaś od tyłu odpowiednio silne gniazdo *c* do zawieszenia zespołu silnika *d* z tylnymi widełkami *e*, wykonanymi z zespołu rur wydechowych *h* i błotnika. Zbiornik *a* posiada normalny wlew, kurek wypustowy i ewentualnie inny osprzęt oraz występ *n* do umocowania siodełka. Z boku na dole zbiornika *a* znajduje się wolna przestrzeń *f* oddzielona szczelną ścianką od paliwa i tworzy scho-

wek na narzędzia lub podobne przedmioty. Zbiornik *a* posiada od spodu uchwyt do umocowania prowadnicy - amortyzatora *g*.

Przez odpowiednie ukształtowanie i wytłoczenie zbiornik posiada dużą sztywność i wytrzymałość przy stosunkowo nieznacznym ciężarze. Najprościej jest wykonać zbiornik z dwóch połówek spawanych lub zlutowanych ze sobą wzdłuż, jednak możliwe są i inne wykonania zbiornika, składającego się z kilku części.

Silnik ze sprzęgłem i skrzynką biegów stanowi jednolity blok napędowy *d* i posiada wzmocnioną podwójną rurę wydechową *h*. Obydwie rury dla lepszego chłodzenia są nieco rozchylone, a następnie biegną równolegle do tyłu. Rury wydechowe *h* obejmują blok silnikowy *d*, który jest z nimi połączony. Rury wydechowe posiadają w środkowej części odpowiednie łożysko — uchwyt *j* a z tyłu tworzą wraz z odpowiednio ukształtowanym błotnikiem widełki *e* koła tylnego. Na końcu rur wydechowych znajdują się tłumiki *k*. Poprzez łożysko *j* i obsadę *c* przechodzi ośka *l*, tworząca jednocześnie trzon pedału. Urządzenie zmiany biegów, hamulce, kierownica i inne części są wykonane w znany sposób i nie wymagają opisu. Koła mogą być typu normalnego, tj. szprychowe lub tarczowe, wytłaczane z blachy.

Blok silnikowy *d* wraz z tylnymi widełkami *e* zawieszony jest wahliwie na ośce *l* osadzonej w obsadzie *c* zbiornika *a*. Cały ten zespół podparty jest resorem piórowym *m*, względnie dwoma symetrycznymi podobnymi resorami. Oczywiście w tym celu może być zastosowany inny resor, np. resor drążkowy, sprężyna spiralna, guma lub podobne. Na dolnym końcu resoru *m* opiera się zespół silnikowo - widłowy, na górnym zaś siodełko, umocowane wahliwie na występie *n*. W celu uniknięcia bocznych odchyłeń zespół wahliwy prowadzony jest z przodu za pomocą prowadnicy - amortyzatora *g*, który łączy elastycznie zbiornik *a* z ruchomym zespołem silnikowo - napędowym.

Opisany motocykl odznacza się ekonomicznym zużyciem materiału, niezwykle prostą budową i małym ciężarem, przez co uzyskuje się zupełnie nowe rozwiązanie konstrukcyjne.

Zastrzeżenia patentowe

1. Motocykl bezramowy, znamieny tym, że posiada odpowiednio ukształtowany usztywniony zbiornik (*a*) na paliwo, zaopatrzony z przodu w obsadę (*b*) do zamocowania kierownicy, a w dolnej tylnej części obsadę (*c*) do umocowania bloku napędowego (*d*) i stanowi jednolity kadłub motocykla, zastępujący normalną ramę.
2. Motocykl, według zastrz. 1, znamieny tym, że blok napędowy (*d*) połączony z rurami wydechowymi (*h*) tworzy wraz z błotnikiem widełki (*e*) tylnego koła, a zespół ten połączony jest sztywnie lub wahliwie z obsadą (*c*) zbiornika (*a*) i jest podparty elastycznie, np. za pomocą resoru, sprężyny lub gumy, przy czym zbiornik (*a*) posiada od spodu z przodu nożycowy amortyzator (*g*), który służy do tłumienia drgań.
3. Motocykl, według zastrz. 1 — 2, znamieny tym, że jego zbiornik (*a*) posiada szczelnie odgradzony od paliwa schowek (*f*) na narzędzia, akumulator lub inne drobne przedmioty.
4. Motocykl, według zastrz. 1 — 3, znamieny tym, że posiada jeden lub dwa resory piórowe (*m*) lub podobne narządy elastyczne do podparcia z jednej strony tylnego koła, a z drugiej siodełko, umocowanego wahliwie na występie (*n*) zbiornika.
5. Motocykl, według zastrz. 1 — 4, znamieny tym, że posiada do zamocowania tylnego koła odpowiednio usztywnioną osłonę łańcuchową, która razem z rurą wydechową (*h*) i z błotnikiem tworzy widełki (*e*) tylnego koła.

Adam Głuchowski

Fig. 1.

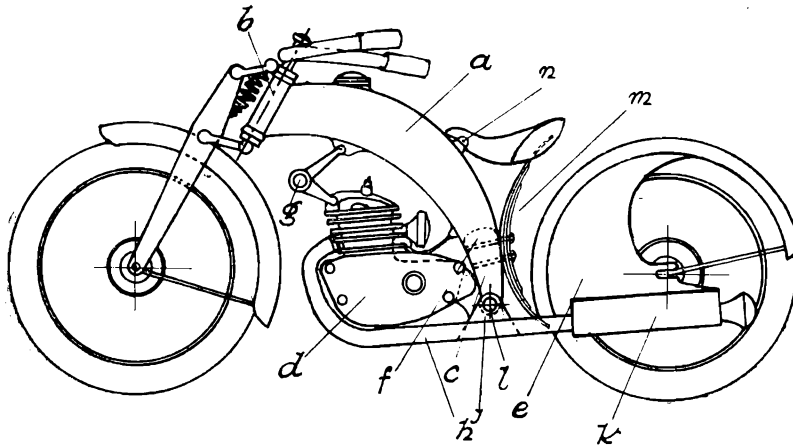


Fig. 2.

