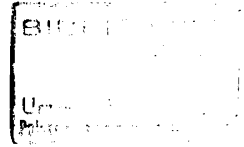


URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 24413.

Kl. 63 c, 8/01.

Tatra-Werke Automobil- und Waggonbau A. G.
(Praga, Czechosłowacja).

Pojazd mechaniczny.

Zgłoszono 26 września 1934 r.

Udzielono 20 stycznia 1937 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy samochodów, w których zastosowany jest przynajmniej jeden układ obrotowy, połączony z podwoziem zapomocą czopa pionowego a służący do podtrzymywania pudła samochodu i zawierający silnik napędowy.

Wynalazek polega na tem, że między wałem silnikowym a wałem, napędzającym obie pary kół napędowych układu obrotowego, oprócz zwykłej przekładni zmiany biegów jest umieszczona pomocnicza przekładnia zmiany biegów, której poszczególne pary kół mogą być włączane każda osobna, przyczem każda z tych poszczególne włączanych par kół może być użyta do przenoszenia napędu z silnika albo bezpośrednio, albo też poprzez jeden z biegów zwykłej przekładni zmiany szybkości łącznie z biegiem wstecznym.

Zaletą samochodu według wynalazku jest np. to, że przy użyciu np. zwykłej czterostopniowej przekładni zmiany biegów łącznie z biegiem wstecznym w połączeniu z pomocniczą przekładnią biegów o trzech stopniach uzyskuje się łącznie dwanaście biegów wprzód oraz trzy biegi wsteczne. Poza tem przez włączenie sprzęgła mogą być osiągnięte zapomocą pomocniczej przekładni biegów trzy biegi bezpośrednio. Rysunek przedstawia schematycznie przykład wykonania przedmiotu wynalazku.

Z wałem korbowym 1 silnika spalinowego jest połączony zapomocą wyłączalnego sprzęgła 2 wał 3 przekładni zmiany biegów 4. Skrzynka biegów zawiera np. cztery biegi naprzód i jeden bieg wsteczny. Wał 5 jest wydrążony, a w wydrążeniu tem jest

umieszczony wał 3. Część wału 5, znajdująca się wewnątrz skrzynki biegów I, jest zaopatrzona w żłobek, w celu posuwnego osadzenia na nim kół zębatach. Na zewnętrznej części wału wydrążonego 5 są zaklinowane zębate koła 6, które zazębiają się z zębatami kołami 7 albo bezpośrednio, albo zapomocą łańcuchów, najkorzystniej bezszelestnych. Koła 7 są osadzone obrotowo na wale 8, z którym mogą być pojedynczo sprzęgane. Koła 6, 7 mogą być umieszczone w oddzielnej skrzynce biegów II. Po każdej stronie kół 7 znajduje się na wale 8 przekładnia wyrównawcza 9, a na końcach tego wału są umieszczone tarcze hamulcowe 10. Z przekładniami wyrównawczymi 9 są połączone wydrążone wały 11, 12, zaopatrzone w zębate koła stożkowe 13 względnie 14, zazębiające się z zębatami kołami stożkowymi 15 względnie 16, które napędzają nieuwidoczniowane na rysunku koła pojazdu, osadzone najkorzystniej niezależnie na wahliwych osiach.

Koniec 17 wału 3 jak również koniec 18 wału przystawkowego wystają nazewnątrz skrzynki biegów I. Końce 17, 18 wałów mogą wobec tego być użyte do napędu narzędzi pomocniczych wozu, np. wału linowego.

Sprzęgło 19, służące do włączenia biegu bezpośredniego, umieszcza się najkorzystniej bezpośrednio za sprzęgłem 2 tak, że przy napędzie bezpośrednim, używanym najczęściej, część wału 3, znajdująca się w wale 5, jest odciążona.

Prócz wykonania powyżej opisanego są, oczywiście, możliwe i inne wykonania, np. ilość biegów w skrzynce I i II może być inna, również sposób sprzęgania kół może być inaczej wykonywany.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pojazd mechaniczny o jednym przynajmniej układzie obrotowym, połączonym z podwoziem zapomocą czopa po-

ziomego a służącym do podtrzymywania pudła samochodowego i zawierającym silnik napędowy, znamieny tem, że między wałem silnikowym (1) a wałem napędowym (8) do napędzania kół pojazdu oprócz zwykłej przekładni zmiany biegów (4) jest umieszczona pomocnicza przekładnia zmiany biegów, której poszczególne pary kół mogą być włączane każda z osobna, przy czem każda z tych par kół o rozmaitym stosunku przekładni może być użyta do przenoszenia napędu z silnika albo bezpośrednio, albo też pośrednio poprzez jeden z biegów, wraz z biegiem wstecznym zwykłej przekładni zmiany biegów.

2. Wóz według zastrz. 1, znamieny tem, że wał napędowy (5) pomocniczej przekładni zmiany biegów jest wydrążony i otacza wał (3), łączący wał silnikowy (1) z główną przekładnią zmiany biegów, przy czem ten wał (5) może być sprzęgany bezpośrednio z wałem silnikowym.

3. Wóz według zastrz. 1 i 2, znamieny tem, że zarówno wał główny, jak i wał przystawkowy głównej przekładni zmiany biegów wystają nazewnątrz przez ściankę skrzynki biegów (1), w celu napędzania urządzeń pomocniczych, np. dźwigarki linowej.

4. Wóz według zastrz. 1 — 3, którego układ obrotowy jest zaopatrzony w dwie pary kół napędowych, znamieny tem, że wał (8), umieszczony między obu parami kół napędowych, jest połączony z wałami osiowymi poprzez przekładnię wyrównawczą (9) i wały wydrążone (11, 12), a na jego końcach, wystających z wałów wydrążonych, umieszczone są urządzenia hamulcowe (10).

Tatra - Werke
Automobil- und
Waggonbau A. G.
Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

