

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

KLASA 63 (3)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

IZDAN 1. SEPTEMBRA 1925.

PATENTNI SPIS BROJ 3109.

Reinhold Boehm, inžinjer, Berlin.

Motorna kola sa četiri točka.

Prijava od 4. februara 1924.

Važi od 1. avgusta 1924.

Traženo pravo prvenstva od 1. februara 1923. (U. S. A.).

Pronalazak se odnosi na motorna kola sa četiri točka, sa dva točka sa strane, koji na istoj osovini služe kao točkovi za kretanje, sa prednjim točkom za upravljanje, koji leži u uzdužnoj srednjoj ravni, i sa jednim kretnim točkom koji leži u istoj ravni, pri čem su terajući zadnji točak i bočni točkovi raspoređeni na delu okvira a prednji točak za upravljanje na drugom delu okvira, koji je sa prvim vezan na članak. Nasuprot poznatim motornim kolima ove vrste, odlikuje se predmet pronalaska u suštini time, što je motor, koji služi za pogon zadnjeg kretnog točka, postavljen na zadnjem delu okvira, koji se može kretati oko ose bočnih točkova. Time se ceo raspored motornih kola uprošćuje, pošto inače kod kola sa četiri točka uobičajeni kardanovi diferencijalni mehanizam otpadaju te se težina smanjuje, zatim se dobija koristan pogon i dobra sposobnost prilagođavanja kola za neravne puta.

Na crtežu je prikazan jedan primer izvođenja predmeta pronalaska. Sl. 1 pokazuje okvir istog u izgledu sa strane, delom u vertikalnom preseku, sl. 2 izgled ozo, fig. 3 bočni izgled celokupnih kola.

Okvir (dušeme) sastoji se iz jedne poprečne ose (a) na kojoj leže dva bočna točka (b, c) i za koju je pritvrđen pozadi ispali noseći krak (d). Osovina (a) i krak (d), obrazuju zadnji deo okvira na dušemi. Krak (d) nosi osovina (e) za zadnji točak (f), pri čemu je odstojanje osovine od osovine tako odmereno, da obim točka (f) dolazi skoro uz osu (a), dakle obe ose imaju po mogućstvu

najmanje odstojanje izmedju sebe. Ovim se olakšava upravljanje kolima. Krak (d) je istovremeno načinjen kao krivajina kućica za motorne mašine i može primiti mehanizam za prenos, tako da sam motor obrazuje vezu izmedju obeju osovine (a) i (e). Krak (d) se može, pak, sastojati iz jednog naročitog kraka na kome samo motor leži, ali pak može samo da primi prenosni mehanizam. Obe osovine (a) i (e) kruto su vezane izmedju sebe a pomoću kraka (d). Pa pošto se osovina (a) može obrtati u glavčinama točkova (b, c) to se može osovina (e) i s njom i točak (g) nakretati oko osovine (a), dakle da se podižu i spuštaju.

Za osovinu (a) utvrđena su dva kraka (g, h) koji vise i pozadi i dole, koji tako isto kao krak (d) kruto stoje na osovini (a) i s ovom se mogu nakretati. Oni se oslanjanjem točka (f) o zemlju drže u svom kosom položaju. Za ove krake na zglobovima su vezane lisnate opruge (i, k). Ove lisnate opruge nose na svojim prednjim krajevima karike (m, l), u kojima čvrsto leži prečaga (n). Sa ovom poprečnom prečagom (n) vezana je uzdužna prečaga (o) koja na svom prednjem kraju nosi viljušku (p) za napred namešteni točak (g) za upravljanje.

Na gornjem kraju viljuške (p) postavljena je prosta krmanceća poluga (r). Na tako nameštenom okviru namešta se kutija kolska tako, da ona sa svojim prednjim delom leži na prečagi (o), a zadnjim delom na prečagu (n) te tako i na opruge (i, k).

Usled ovog rasporeda je prednji deo okvira (*n, o*) koji nosi krmneći točak vezan pomoću kosih krakova (*g, h*) iza osovine (*a*) sa zadnjim delom okvira (*a, d*), koji nosi točak (*f*), tako da kosi kraci (*g, h*) obrazuju preko prednjeg okvira opterećene krivajne krake pa prema tome jedan deo tereta, koji teži na prednji deo rama, prenosi na zadnji deo rama i isti se upotrebljava za opterećenje kretnog točka. Ako je kolska kutija (karoserija) tako duga, da prelazi preko osovine točkova (*f* i *g*), onda ista može imati odgovarajuća izdubljenja na zadnjem i prednjem kraju, u kojima se pomenuti točkovi obrću sa svojim gornjim delovima. Sl. 3 pokazuje takav raspored u izgledu sa strane.

Na kosim kracima (*g, h*) obešene opruge (*i, k*), dejstvuju i elastično na točak (*f*), jer je njegova osovina (*e*) kruto vezana krakom (*d*). Da bi se pri jakim udarima otklonila prekomerna osciliranja kretnog točka i članakastog okvira, utvrđeni su na osovinu (*a*) kraci sa odbojnicima (*s, t*), koji sami leže iznad i ispod opruge i koji sputavaju umbanja ili kakve druge oscilacije. Ovi odbojnici ne otklanjaju kretanje opruge, već menjaju njihovu dejstvujuću dužinu i moć otpora, tako da okvir uvek ostaje elastičan.

Neobična izrada kola omogućava da se oba bočna točka i kretni točak načine tako, da se mogu kočiti, čime se dobija povoljno ravnomerno kočenje kola bez truskanja.

PATENTNI ZAHTEVI:

1.) Motorna kola sa četiri toča, sa dva bočna točka na istoj osovinu, jednim prednjim točkom za upravljanje, koji leži u srednjoj uzdužnoj ravni kola, i jednim zadnjim kret-

nim točkom koji leži u pomenutoj ravni, kod kojih su zadnji točak i točkovi sa strane rasporedjeni na jednom delu okvira a prednji točak na drugom, naznačena time, što za pogon zadnjeg točka (*f*) služeći motor leži na zadnjem delu okvira, koji se može oko osovine (*a*) bočnih točkova (*b, c*) nakretati.

2.) Motorna kola sa četiri točka po zahtevu 1, naznačena time, što je odstojanje između osovine (*e*) i osovine (*a*) takvo, da obim točka (*f*) bude po mogućstvu što bliži osovinu (*a*).

3.) Motorna kola sa četiri točka po zahtevu 1 i 2, naznačena time, što je deo okvira (*d*), koji nosi točak (*f*) kruto vezan sa osom (*a*) i što se prednji deo okvira (*o*), koji nosi točak za upravljanje oslanja na osu (*a*).

4.) Motorna kola sa četiri točka po zahtevu 1 do 3, naznačena time, što je prednji deo okvira (*n, o*) obešen pomoću horizontalnih opruga (*i, k*) krutim kracima (*g, h*) osovine (*a*), koji (kraci) se pružaju koso pozadi i dole, i što se kolska kutija oslanja na prednji kraj prečage (*o*), prednjeg dela okvira i na njegovu poprečnu prečagu koja nosi horizontalne opruge.

5.) Motorna kola sa četiri točka po zahtevu 1 do 4, naznačena time što se ugibanje opruga (*i, k*) ograničava odbojnicima (*s, t*), koji su utvrđeni na osovinu (*a*).

6.) Motorna kola sa četiri točka po zahtevu 1 do 5, naznačena time, što je zadnji deo rama (*d*) šupalj, i služi za prijem motornog mehanizma.

7.) Motorna kola sa četiri točka po zahtevu 1 do 6, naznačena time, što se zadnji deo okvira obrazuje od motorne kućice.

Fig. 1.

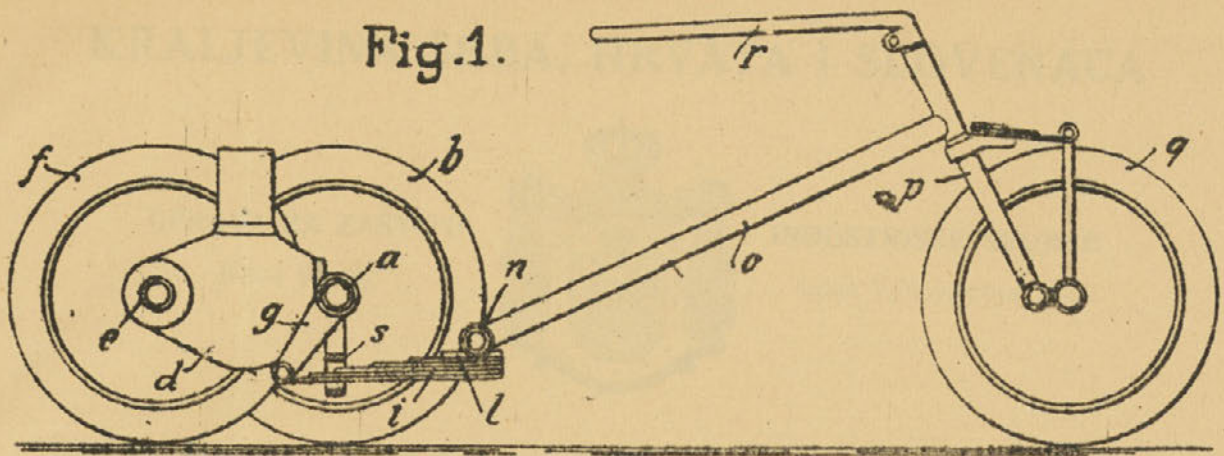


Fig. 2.

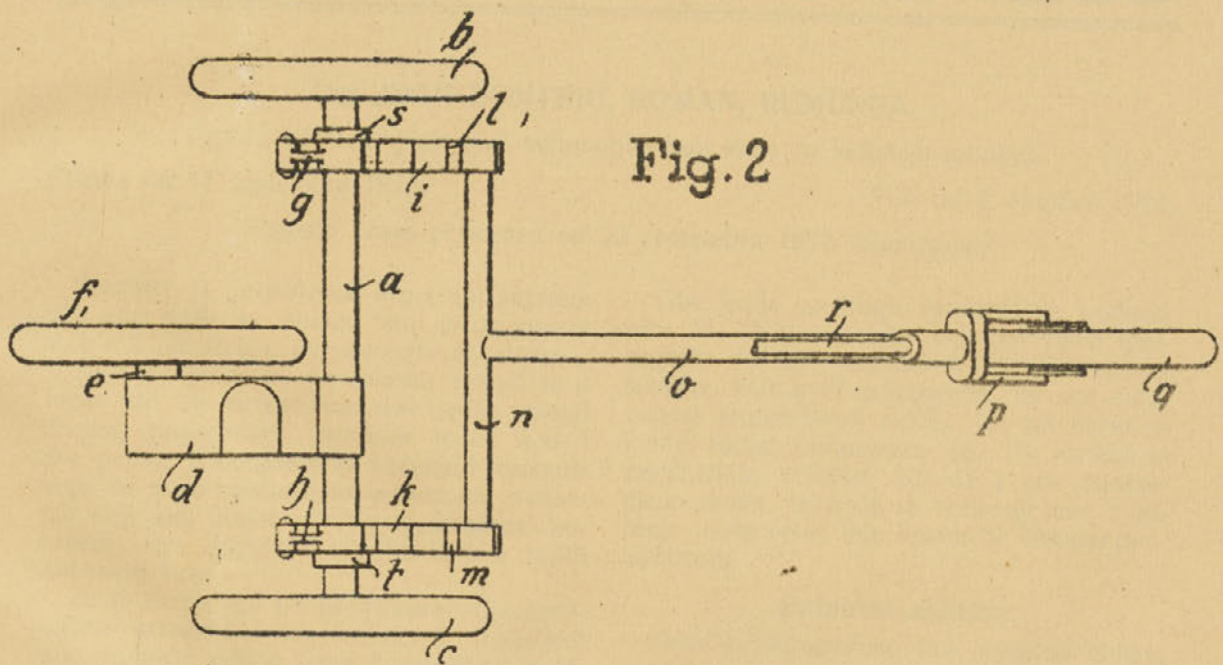


Fig. 3.

