

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 NOVEMBRA 1937.

PATENTNI SPIS BR. 13645

Závody Ringhoffer — Tatra a. s., Praha — Smíchov, Č. S. R.

Motorno vozilo.

Prijava od 4 decembra 1936.

Važi od 1 maja 1937.

Postoje motorna vozila kod kojih je motorni vučni pogon prednje ili zadnje osovine postavljen u blizini pogonjene osovine, da bi se uštedela pogonska osovina između uključnog mehanizma i pogonskog uređaja za osovину. Takav je raspored koristan. Ali je do danas ostali ukupan uređaj vozila ostao nepromenjen, t. j. uvek se upotrebljuje okvir kolskog postolja ili kakva noseća cev, na koju se postavlja karoserija ili sa kojima je karoserija trajno vezana u jednu celinu. Pogonjena i nepogonjena osovina se pomoću podesnih sredstava vezuju sa jednim takvim uređajem. Ali se do sada nije znalo, da ovaj koristan raspored pogonskog uređaja za osovину pruža mogućnost, da se celokupna konstrukcija kola iz osnove tako izmeni, da se njihovo izvođenje veoma uprošti, da se težina kola smanji, da se pristupnost pojedinih delova znatno poboljša i da se montiranje i demontiranje znatno olakša.

Ovaj pronalazak postiže ove koristi na taj način, što se po njemu preduzima podela u tri dela, a to su: stvarni kolski sanduk pogonjene osovine vozila i nepogonjena osovina vozila i za ovo pripadajući delovi, koji se zatim po svome gotovom izvođenju mogu lako uzajamno vezati. Stvarni kolski sanduk se tako izvođa, da on podnosi naprezanja, koja se javljaju, usled veze osovinjskih jedinica sa njime, bez upotrebe skroz pružajućih se veznih delova s prednjeg kraja ka zadnjem kraju. Prednji i zadnji zid stvarnog kolskog sanduka se tako ukružuje pomoću krova, poda, bočnih zidova oko otvora za vrata i prozore kao i pomoću naro-

čitih podužnih nosača, koji su vodjeni duž krova i podesno odatle do dna kolskog sanduka, da je kolski sanduk u stanju da izdrži znatna naprezanja, pri čemu se dno kod veze prednjeg i zadnjeg zida napreže samo na zatezanje i stoga može biti izvedeno iz tankog lima a da na dnu ne budu potrebna nikakva pojačanja između bočnih zidova kolskog sanduka, usled čega je dno po celoj svojoj širini ravno i glatko, tako, da usled ukrućenja dna niukoliko ne nastaju smetnje u pogledu mesta. Obe druge glavne grupe odnosno delovi vozila, t. j. pogonski uređaj sa njime pogonjenom osovinom s jedne strane i nepogonjena osovina s druge strane snabdevaју se prvenstveno odgovarajućim nosačima, koji omogućuju lako pritvrđivanje ovih grupa na spoljne zidove kolskog sanduka, odnosno na ovima postavljene duž krova vodene podužne nosače. Ovi na drugim glavnim grupama postavljeni nosači mogu prvenstveno biti izvedeni kao nastavci podužnih nosača ovih grupa, n. pr. u vidu motorovih flanši ili flanši nosača opruga nepogonjene osovine ili t. sl. Jedna dalja odlika pronalaska sastoji se u tome, što su donji krajevi duž krova vodeni podužnih nosača kolskog sanduka tako savijeni pod sedišta, ili su nosači sedišta sa ovim podužnim nosačima tako kruto vezani, da sa ovima obrazuju jednu krutu celinu. Spoljna kutija može spreda i pozadi biti upotpunjena pomoću poklopca koji je vezan sa kolskim sandukom tako da se može oslobadati, podesno da se može preklapati, tako, da se obrazuje aerodinamički oblik vozila ili za ovo prelazni oblik. Takvim delovima kutije koji

se mogu preklapati je veoma olakšan pristup ka pogonskom uređaju, kao i ka nepogonjenoj osovini. Kod veće montaže ili demontaže mogu ovi delovi kutije biti lako uklonjeni skidanjem sa vozila, čime se veoma olakšava rad.

Na priloženom nacrtu je pronalazak pokazan radi primera.

Na nacrtu je sa 1 obeležen prednji zid, sa 2 je obeležen zadnji zid kolskog sanduka. Ovi su zidovi međusobno vezani pomoću podužnih nosača 3, koji su vođeni duž krova kolskog sanduka. Nosači se pružaju prema dole do dna 4 kolskog sanduka. Sa 5 je obeležen nosač, koji je pomoću opruga 6 vezan sa prednjim točkovima za upravljanje i na zidu 1 je posredno ili neposredno utvrđen na velikoj dužini. Sa 7 je obeležen zadnji nosač, koji nosi pogonski uređaj 8 koji se sastoji iz motora, uključenog mehanizma i pogonske osovine i takode je na velikoj dužini posredno ili neposredno vezan sa zadnjim zidom 2. Sa 9 su obeležena sedišta u unutrašnjosti stvarnog kolskog sanduka, koja su nošena nosačima 3 ili sa svima kruto vezanim nosačima 10. Sa 11 je obeležen prednji a sa 12 zadnji poklopac kutije, koji zajedno sa srednjim kolskim sandukom obrazuje aerodinamički ili ovome približni oblik vozila. Ovi se delovi isto tako kao i visoki nastavci na nosačima 5 i 7 mogu rastavljati od stvarnog kolskog sanduka, tako, da su dakle kola podeljena po ravnima A—A odnosno B—B u tri samostalna dela I, II i III. Ovi samostalni delovi mogu biti izvođeni svaki za sebe i naknadno biti uzajamno vezani i takode i naknadno biti ponovno rastavljani. Stvarni kolski sanduk dakle nema nikakav naročiti nosač koji se pruža podužno skroz. Dno kolskog sanduka je napregnuto samo na zatezanje, tako, da ono ne potrebuje nikakva ukrućivanja protiv izvijanja, koja ometaju iskorišćenje pune širine dna. I postavljanje sedišta je tako izvedeno, da njihova težina i opterećenje od strane lica koja se voze isto tako prouzrokuju samo naprezanja na zatezanje. Osim toga služe sedišta i njihovo opterećenje kao izravnanje u težini za prednje i zadnje elemente I i III osovine za točkove, čime se rasterećuje sredina kola odnosno karoserije, tako, da krov i

dno karoserije mogu bez nezgoda po njihovu otpornost biti izvedeni veoma jakim. Poklopci 11 i 12 su, kao što je pokazano, prvenstveno zgloбно obrtno priključeni na srednje kolske delove.

Pronalaskom se između ostalog postiže, da se vozilo može u detaljima izvoditi u različitim radionicama a zatim da se na proizvoljnom mestu izvođa skla-panje.

Patentni zahtevi:

1.) Motorno vozilo, naznačeno time, što je prednji i /ili zadnji deo vozila približno u visini prednjeg i/ ili zadnjeg zida unutrašnjeg prostora izveden tako da se može odvajati od ostalih delova kola.

2.) Motorno vozilo po zahtevu 1, naznačeno time, što su prednji i zadnji zid međusobno vezani pomoću duž krova vođenih podužnih nosača (3) koji su prvenstveno vođeni do dna unutrašnjeg prostora.

3.) Motorno vozilo po jednom od zahteva 1 ili 2, naznačeno time, što su prednji i zadnji zid vezani pomoću dna koje je napregnuto samo na zatezanje.

4.) Motorno vozilo po jednom od prethodnih zahteva, naznačeno time, što se nosači sedišta sa duž krova podužno vođenim podužnim nosačima sastoje iz jednog komada ili su sa ovima kruto vezani.

5.) Motorno vozilo po jednom od prethodnih zahteva, naznačeno time, što su prednji i /ili zadnji osovinski deo (I odnosno III) kola vezani sa odgovarajućim zidom (1 odnosno 2) i/ ili u unutrašnjosti srednjeg dela pružajućim se podužnim nosačima (3), pomoću flanši ili t. sl. koje se mogu ukloniti.

6.) Motorno vozilo po jednom od prethodnih zahteva, naznačeno time, što su jedan ili oba osovinska dela (I odnosno III) snabdeveni nastavcima koji se uglavnom pružaju po visini odgovarajućeg zida (1 odnosno 2).

7.) Motorno vozilo po jednom od prethodnih zahteva, naznačeno time, što su spoljni prednji (11) i /ili zadnji delovi (12) kutije vezani sa srednjim delom (1) kola tako da se mogu ukloniti.



