

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 68 (3)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Januara 1925

PATENTNI SPIS BR. 2391

MILUTIN MARKOVIĆ, MEHANIČAR, BEOGRAD.

Motorna kola.

Prijava od 18. aprila 1923.

Važi od 1. juna 1923.

Predmet pronalaska su motorna kola lake konstrukcije. Kola su udešena za vožnju dve osobe. Sedišta su postavljena jedno za drugim. Kod prednjeg sedišta nalazi se točak za upravljanje i davanje pravca kolima. Kod zadnjeg sedišta nalazi se ceo mehanizam za rukovanje motorom i kočenje. Naročito napravljen može se udesiti, kad je potrebno, da se samo jedno lice vozi kolima, upravljanje i davanje pravca kolima sa zadnjeg sedišta.

Pronalazak se može izrađivati kao što se vidi na nacrtu na tri načina.

Slika 1, 2 i 3 predstavljaju osnovni tip kola sa dva sedišta.

Slika 1 je izgled kola spreda.

Slika 2 je izgled kola sa strane.

Slika 3 je izgled kola ozgo.

Slika 4 predstavlja drugi tip kola sa karoserijom u vidu jajeta odnosno cigare. Ovaj tip ima također dva sedišta.

Slika 5 predstavlja treći tip sa tri sedišta i karoserijom, kao kod drugog tipa, samo sa tom razlikom, da je motor i mehanizam za upravljanje kod prednjeg sedišta, a dva mesta za putnike su pozadi.

Isti brojevi na svima slikama označavaju iste delove.

1 je glavni nosač, na kome su smeštena sedišta i motor i ostali mehanizam. Nosač je od čelika i oslanja se na zadnju osovinu 2 sa dve opruge 3. Prednji deo nosača oslanja se pokretno na stub 4. Stub 4 je nepokretno utvrđen na srednjoj osovini 5. Nosač je u vidu uzanog i dugačkog pravougaonika, koji se na užim stranama završava polukrugovima. Nosač je na izveznim ostojanjima po-

jačan, tako da je onemogućeno njegovo izvijanje u strani. Prečka 6 služi za pokrućenje nosača i u isto vreme ona stvarno i nalazi se na sub 4.

Na prednjoj osovini 5 pritvrđen je poluprsten 7. Poluprsten je na izvesnoj dužini iznutra nazubljen. U ove zupce zahvataju zupci kočničkog zupčanika 8, koji se nalazi na donjem kraju poluge za upravljanje 9. Na poluzi 9, nalazi se točak za upravljanje 10.—11 i 12 su sedišta prevučena i elastično postavljena.

Da bi se moglo upravljati i sa zadnjeg sedišta, postoji još i jedan sporedni upravljač. Upravljač ima cev 13, pokretno pričvršćenu na ma koji način u svom položaju (sl. 2). Prema sedištu 12 ima točak za upravljanje 14. Cev 13 je toliko dugačka, da u nju ulazi šipka 15. Šipka 15 na svom kraju ima konični zupčanik 16, koji zahvata u konični zupčanik 17, kad se ova izvuče iz cevi 13, i dovede sa njim u kontakt. Zupčanik 17 se nalazi na poluzi 9 glavnog upravljača. Šipka 15 se može u uvučenom ili izvučenom položaju učvrstiti naročitim vrtanjem ili ma na koji drugi način.

Raspored motora, kočnice, kao i ostalog mehanizma, predstavljen je na slici 2 šematički, i može se izvesti ma na koji način.

I. Osnovni tip kola može se upotrebiti za sport i uslugu. Motor je jačine 3—4 konjske snage. Glavna odlika osnovnoga tipa je, pored naročitog nosača (šasi) i mehanizma za upravljanje, da je rukovanje motorom odvojeno od upravljanja kolima, tako da se oba putnika zanimaju. Ne manje je važno i to, da kad želi jedno lice, da upravlja kolima, da

ima za to naročiti sporedni upravljač kod zadnjeg mesta.

II. Tip kola je iste konstrukcije, kao i prvi, samo ima laku i ukusnu karoseriju (sl. 4), jajastog oblika, ili oblika cigare kao cepelini. Materijal karoserije je lim, aluminijum i drvo. Vrata su izvedena u vidu roloa sa naročitim bravicama za zakaćinjanje i pritvrđivanje točka. Ovaj se tip upotrebljava za šport i luksuz.

III. Treći tip je slične konstrukcije kao i tip drugi, s tom razlikom (sl. 5), da ima jači nosač 1 (šasi), jači motor, 7—8 konjskih snaga i da ima mesta za tri osobe. Prednje mesto je za šofera, i tu se nalazi celokupna komanda kolima i motorom. Zadnja dva sedišta su za putnike.

Patentni zahtevi:

1. Motorna kola sa motorom i ostalim mehanizmima ma koje vrste i sa dva sedišta postavljena jedno za drugim, naznačena time, što imaju elastičan nosač (šasi) u vidu izduženog i uzanog pravougaonika, koji se spređim pozadi završava polukuzima, i odgo-varajući potrebi je pojačan protiv izvijanja u poprečnom pravcu prečkama od ugaonog gvožđa, nosačima za motor i tome sl.

2. Motorna kola po patentnom zahtevu pod 1, naznačena time, što je upravljanje kolima sa prednjeg sedišta, t. j. odvojeno je od rukovanja motorom, koje se vrši sa zadnjeg sedišta.

3. Motorna kola po pat. zahtevima pod 1,

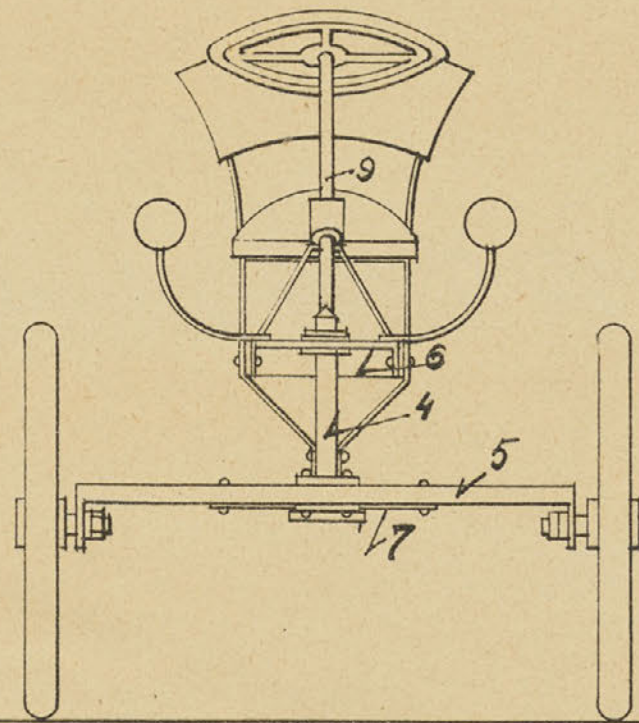
i 2, naznačena time, da se može celokupno upravljanje kolima vršiti sa zadnjeg sedišta dodavanjem sporednog upravljača, čiji se upravljački točak nalazi ispred sedišta.

4. Motorna kola po pat. zahtevima 1 i 2, naznačena time, što se glavni upravljač sastoji iz poluge 9, sa točkom 10 na gornjem kraju i koničnim zupčanicom 8 na donjem kraju, čiji zupci zahvataju u zupce na unutrašnjoj trećini pljošteta prstena 7, pričvršćenog za prednju osovinu 5 odozdo, dok se na stub 4, koji se nalazi pričvršćen na gornjoj strani osovine, pokretno oslanja glavni nosač kolski (šasi), pomoću prečke 6 i na taj se način omogućava pokretanje prednje osovine.

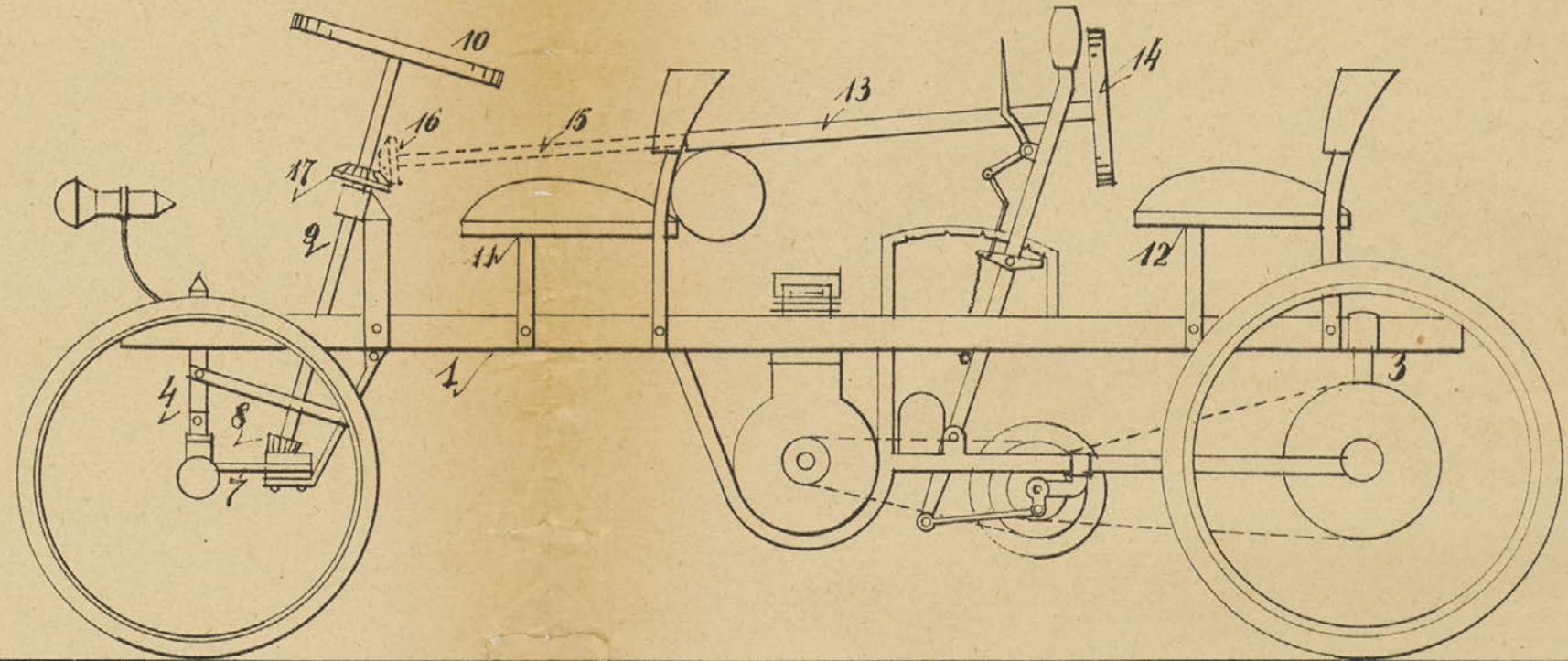
5. Motorna kola po pat. zahtevima pod 1, 2, 3, i 4 naznačena time, što se sporedni upravljač sastoji iz cevi 13 sa točkom 14, pokretno utvrđene u svom položaju ispred zadnjeg sedišta ma na koji način, u cevi 13 je šipka 15, sa koničnim zupčanicom 16 na svom kraju, koji strči izvan cevi, i može se izvući iz cevi 13 i u tom položaju nepokretno utvrditi sa cevi 13 i dovesti u čvrstu vezu sa koničnim zupčanicom 17 na glavnoj upravljačkoj poluzi 9.

6. Motorna kola po pat. zahtevima pod 1—5 naznačena time, što imaju laku karoseriju od aluminijevog lima i drveta u vidu jajeta ili cigare (sl. 4), sa rolo vratima.

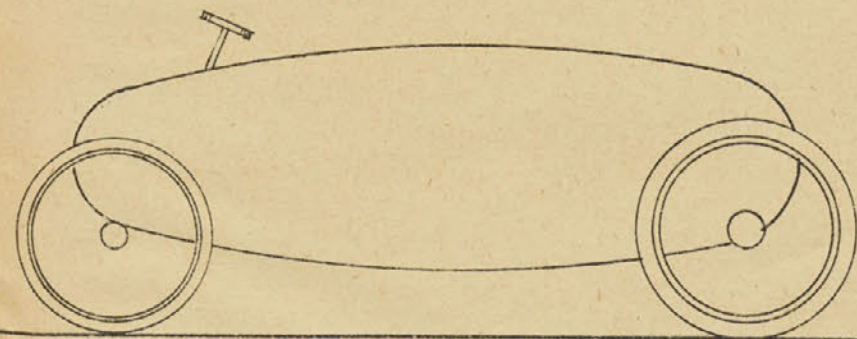
7. Motorna kola po pat. zahtevu pod 6, naznačena time, što se celokupno komandovanje motorom i kolima nalazi kod prednjeg sedišta a dva stražnja sedišta za putnike (sl. 5), i nemaju sporednog upravljača.



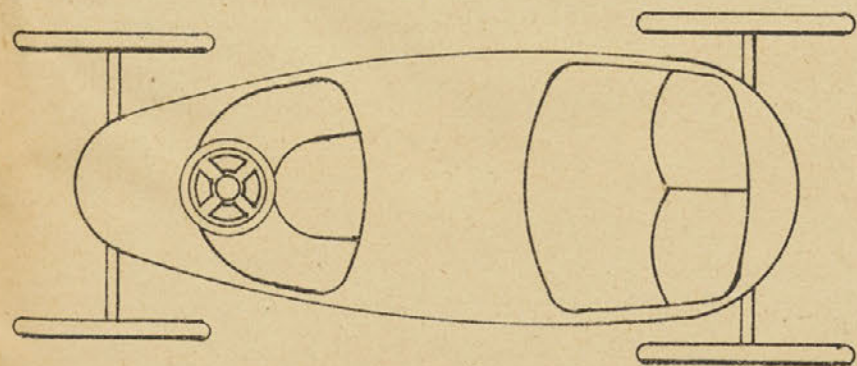
ca 1



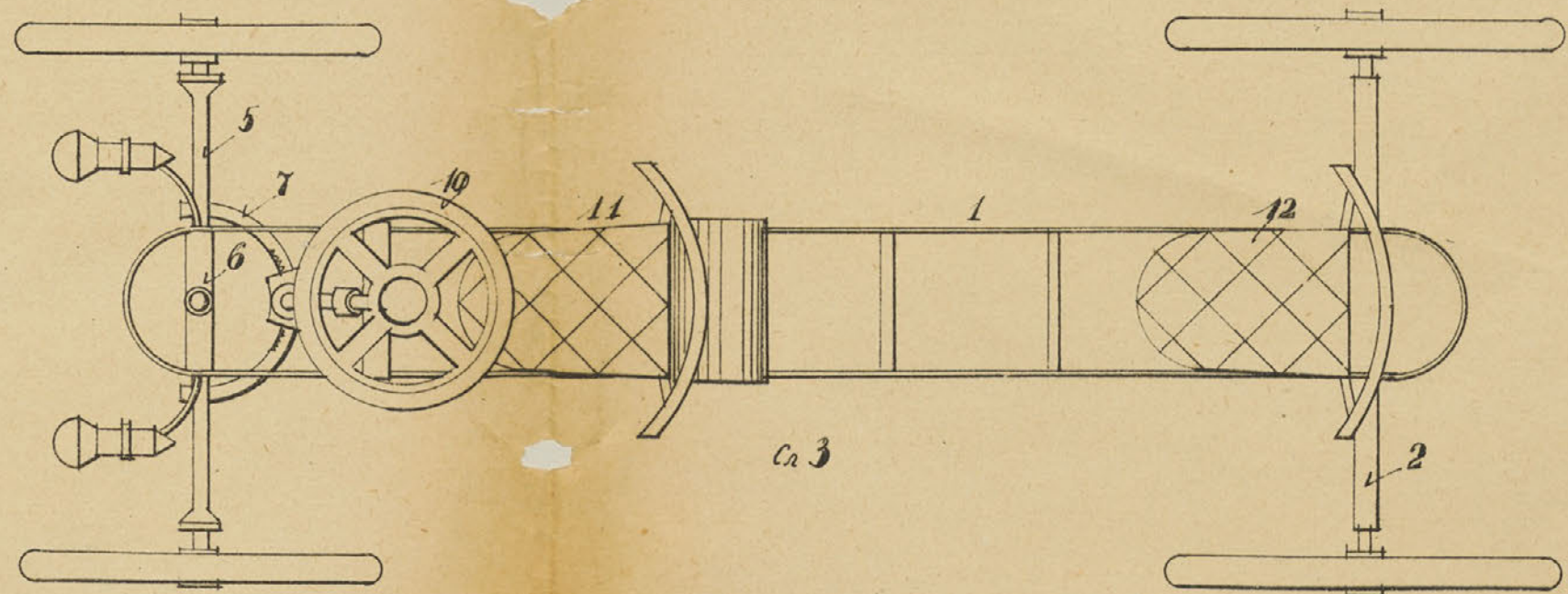
ca 2



ca 4



ca 5



ca 3

