

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 MARTA 1939.

PATENTNI SPIS BR. 14707

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

Pogon prednjih i zadnjih klatljivih poluosovina motornih vozila sa četiri točka.

Prijava od 19 juna 1937.

Važi od 1 septembra 1938.

Pronalazak se odnosi na pogonski uređaj prednjih i zadnjih klatljivih poluosovina motornih vozila sa četiri točka i sastoji se naročito u tome, što je uključni mehanizam postavljen između pogonskih uređaja za poluosovine tako, da je osovina vođena ka uključnom mehanizmu kroz pogonski uređaj za motoru bliže nalazeće se poluosovine i podesno u uključnom mehanizmu do osovine koja pogoni druge poluosovine. Prvenstveno može prenosna osovina uključnog mehanizma, u slučaju da nije uključen direktan hod, pogoniti jednovremeno oba pogonska uređaja za osovine odgovarajući uključenom prenosnom odnosu.

Pogonskim uređajem po pronalasku se izbegavaju nezgode različitih već poznatih uređaja. Tako se kod poznatog uređaja ove vrste oba istoosna osovinska odeljka sastoje iz jednog jedinog osovinskog dela (štranga) koji se pruža celom dužinom. Ovo ima nezgodu, da se mora upotrebiti motor sa šupljom krivajnom osovinom, kroz koju ovaj osovinski deo (štrang) prolazi, da bi se ostvarila mogućnost istoosnog postavljanja motorove osovine i oba odeljka podužne osovine. U sled toga moraju prenosne poluge, umesto da deluju na krivaje, da deluju na ekscentre, koji dobijaju veoma veliki prečnik. A ovo, u upoređenju, uslovljava velike mase i rđav mehanički stepen dejstva.

Kod jednog drugog pogonskog uređaja gore pomenute vrste, kod kojeg je motor raspoređen ispred prednje poluosovine, osovina koja dolazi od motora se ne nalazi u istoj osi sa osovinskim delom (štrangom) koji menjački mehanizam ve-

zuje sa osovinskim mehanizmima, vez iznad ovoga, što je neželjeno u interesu što je moguće nižeg položaja težišta.

Na priloženom nacrtu je pronalazak pokazan radi primera.

Na nacrtu je sa 1 obeležena krivajna osovina motora, sa 2 motorom pogonjena osovina, koja se pruža do osovine 3 koja nosi zupčanik 7. Sa 4 i 4' su obeleženi diferencijali, sa 5 i 5' pogonski uređaji za oscilišuće (klatljive) poluosovine. Osovina 2 prolazi kroz pogonski uređaj 5' i diferencijal 4' za najbliže motoru nalazeću se osovinu 3' i dalje kroz zupčanik 7' kao i na osovini pomerljive prenosne zupčanike 11. Sa 6 je obeležena osovina za prenos sa podjednako velikim zupčanicima 8 i 8' za direktan hod i različito velikim prenosnim zupčanicima 10. Sa 9 je obeležen spojnik, da bi se uključio direktan hod. Vidi se, da osovina 6 za prenos za oba pogonska uređaja 5 i 5' za pogon točkova služi kao jedna jedina osovina za prenos.

Rasporedom uključnog mehanizma između pogonskih uređaja prednjih i zadnjih kolskih osovine se postiže, da više nije potrebno, da se motor i uključni mehanizam postavljaju iznad jednog od osovinskih uređaja i da se zatim uključni mehanizam vezuje sa pogonskom osovinom za kolske osovine pomoću pomoćnih prenosnih zupčanika, kao što je to do sada bilo uobičajeno.

Ako naime motor i uključni mehanizam po jednom od gore pomenutih uređaja leži iznad jednog od osovinskih pogonskih uređaja, to je težište celokupnog sistema nalazi prilično visoko, gde napro-

tiv pogonski uredaj po pronalasku omogućuje niski položaj težišta za kojim se teži.

Patentni zahtevi:

1.) Pogonski uređaj za prednje i zadnje klatljive poluosovine motornih vojila sa četiri točka, naznačen time, što je ključni mehanizam između pogonskih uređaja za poluosovine (5, 5') tako postavljen, da je osovina (2) vodena kroz pogonski uređaj (5') za bliže motoru nalazeće se poluosovine.

vine (5') ka ukljuenom mehanizmu (7', 8', 9, 10, 11, 8, 7) i podesno ukljuenom mehanizmu do osovine (3) koja pogoni druge poluosovine (5).

2.) Pogonski uređaj po zahtevu 1, naznačen time, što osovinu (6) za prenos, kod uključnog mehanizma, u slučaju da nije uključen direktan hod (7', 8', 8, 7), jednovremeno pogoni oba pogonska uređaja za kolske osovine odgovarajući uključenom prenosnom odnosu.



