

# KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 MAJA 1937.

## PATENTNI SPIS BR. 13213

**Závody Tatra akciová společnost pro stavbu automobilů a železničních vozů,  
Praha — Smíchov, Č. S. R.**

Postavljanje pogonske jedinice, naročito motora, zajedno sa uključnim mehanizmom,  
kod motornih vozila sa srednjim nosačem.

Prijava od 9 juna 1936.

Važi od 1 oktobra 1936.

Kod motornih vozila sa jednim naročito cevastim srednjim nosačem, na kojem su zglobovno postavljene klatljive poluosovine, do sada je motor utvrđivan ili u produženju nosača slobodno noseći preko prednje ili zadnje osovine ili motorove kutije, i kutije uključnog mehanizma su obavezovale jedan deo cevastog nosača. S druge strane takode poznato, da se jedan ili oba kraja srednjeg nosača račvaju i da se u viljušku, odnosno viljuške postavljaju pogonski delovi, podesno uz međuključenje gumenih prigušivača. Ali sva ova poznata postavljanja motora imaju znatne nezgode. Oba prvo pomenuta postavljanja imaju naročito nezgodu, da veza pogonske jedinice sa srednjim nosačem mora biti apsolutno čvrsta, usled čega se svaki u motoru odnosno u mehanizmu nastali šum prenosi na noseću cev i od ove na kolski sanduk. Na poslednjem mestu pomenuti poznato postavljanje motora u kakvoj viljušci se istina u pogledu prigušenja šuma daje besprekorno izvoditi; ali ipak nije podesno za sve vrste motora i naročito ne za danas mnogo upotrebljavane motore sa cilindrima, t. j. tako zvane Bokser-motore.

Navedene nezgode poznatih postavljanja po pronalasku se otklanjaju time, što cevasti nosač sa na dole savijenim produženjem podupire odozdo prvenstveno ispod težišta pogonsku jedinicu, t. j. naročito motor zajedno sa uključnim mehanizmom, i tako prima njenu težinu, dok se drugim veznim mestom između pogonske jedinice i kolskog postolja motor drži u

svom položaju i naprezan je samo momentima, koji postaju iz slobodnih sila motora, i obrtnim momentom.

Druga oslonja tačka se po pronalasku izvodi na savijenom prema gore upravljenom delu srednjeg nosača, pri čemu oba savijena dela zajedno obrazuju jednu upravno na pravac voženja postavljenu viljušku srednjeg nosača.

Veza pogonske jedinice sa savijenim delovima odnosno kracima viljuške vrši se podesno pomoću upotrebe elastičnih umetaka iz gume ili t. sl.

Viljuškasti kraci ne moraju biti iste dužine; šta više donji krak podesno dopire do ispod težišta pogonske jedinice, dok gornji krak može čvrsto držati motor u jednoj proizvoljnoj podesnoj tački. Vezna linija između obe vezne tačke podesno prolazi kroz težište motora.

Jedan krak viljuške (odnosno savijeni deo), prvenstveno donji, može radi zglobnog naslanjanja oscilacionih osovinских nosača služiti za postavljanje kolskih opruga i t. sl., dok drugi krak i to prvenstveno gornji može biti upotrebljen za postavljanje poluge za rukovanje, kao i organa za upravljanje kola i drugih delova pribora.

Na nacrtu je pronalazak pokazan radi primera šematički i to:

Sl. 1 pokazuje jedan oblik izvođenja pronalaska za motor sa horizontalno postavljenim cilindrima.

Sl. 2 pokazuje drugi oblik izvođenja za motor sa vertikalno nalazećim se cilindrima.

Na cev 1, koja predstavlja glavni sastavni deo tela kolskog postolja jednog vozila, je spreda postavljen na dole savijeni krak 2 iz kovanog gvožđa, iz livenog gvožđa ili koji je izveden presovanjem. Prošireni kraj 3 kraka 2 nosi uz posredovanje gumenog bloka 4 pogonsku jedinicu koja se sastoji iz motora 5 i uključenog mehanizma 5a. Podupiranje se vrši približno ispod težišta celokupnog tela 5, 5a. Na podesnom mestu kraka 2 je priključen drugi prema gore savijeni krak 6 nepomično ili tako da se može skidati. Ovaj krak 6 prehvata pogonsku jedinicu i vezan je sa njome isto tako uz posredovanje kakovog gumenog bloka 7. Podesno spojna linija između ležišnih mesta 4 i 7 prolazi približno kroz težište pogonske jedinice 5, 5a.

Na donjem kraku 2 su izvedena ležišta 8 za oscilacione (klatljive) osovine. Postavljanje opruge zavisi od upotrebljene vrste opruga. Za ovo može biti upotrebljen kako donji tako i gornji krak. Jedan od krakova, prvenstveno gornji krak 6, može služiti za postavljanje različitih poluga za rukovanje i upravljanje, radi čega su na njemu predviđeni nastavci ili okca 6a.

Kao što se vidi iz uporedenja sl. 1 i 2, može postavljanje po ovom pronalasku biti isto tako dobro upotrebljeno za postavljanje motora sa horizontalno postavljenim cilindrima kao i motora sa uspravnim cilindrima. Ako, kao što je pretpostavljeno na sl. 2, bude upotrebljen motor hlađen vodom, to se podesno hladnik 8 postavlja na nosećim kracima 9 samoga motora, u datom slučaju uz umetanje gumenih jastuka; ovo ima tu korist, da se celokupna jedinica može kao celina lako vaditi i umeštati i što se motor može ispitati i u stanju spremnom za ugrađivanje i pre ugrađivanja u kolsko postolje.

Naravno da su moguće mnoge izmene predstavljenih primera izvođenja. Tako na primer može u cilju nižeg postavljanja motora odnosno uvećanja slobode tla donji krak na jednoj strani ili sa obe strane kutije 5b zamajnog točka biti voden unaoko lo u vodoravnoj ravni. Dalje može na primer uz izostavljanje gornjeg kraka 6 druga tačka za držanje pogonske jedinice delovati neposredno na kraj noseće

cevi 1 ili na podnožje kraka 2. Najzad može pronalazak takode biti upotrebljen, kad su motor i mehanizam postavljeni zasebno jedan od drugoga i dalje kod vozila sa na drugi način izvedenim, dakle postoljem koje nema srednjeg nosača.

#### Patentni zahtevi:

1) Postavljanje kakve pogonske jedinice naročito motora zajedno sa uključenim mehanizmom kod motornih vozila sa srednjim nosačem, naznačeno time, što prvenstveno čevasti srednji nosač na svom kraju ima jedan prema dole savijeni krak (2) koji pogonsku jedinicu podupire odozdo.

2) Postavljanje po zahtevu 1, naznačeno time, što krak (2) podupire pogonsku jedinicu približno ispod njenog težišta u jednoj tački i što se jedinica daljom vezom a nosećim telom održava u svom položaju.

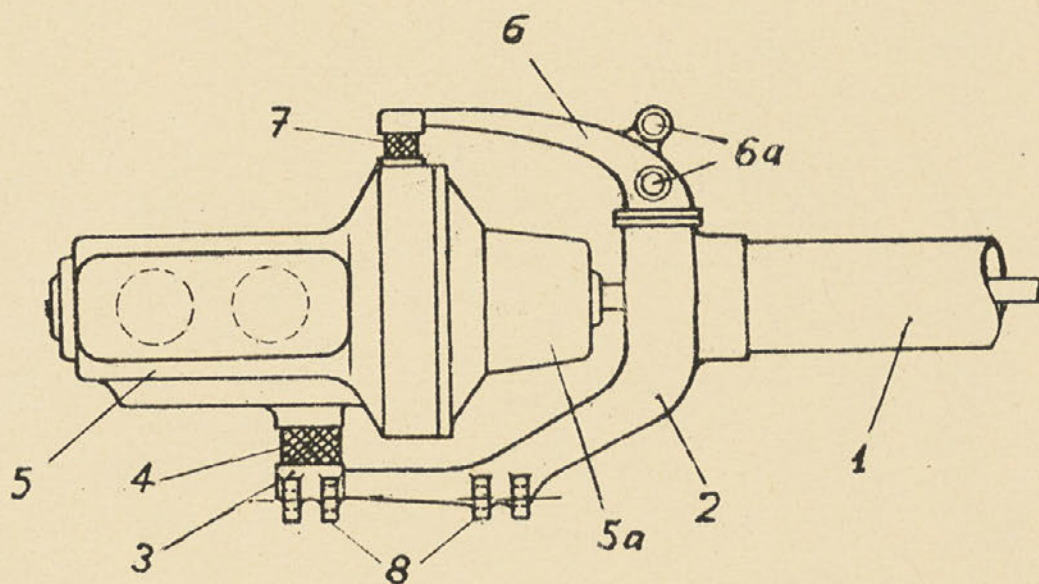
3) Postavljanje po zahtevu 2, naznačeno time, što je dalja veza izvedena na jednom prema gore savijenom kraku (6) koji obrazuje nastavak srednjeg nosećeg tela (1), i koji prehvata odozgo pogonsku jedinicu.

4) Postavljanje po zahtevu 3, naznačeno time, što je jedan krak (6) viljuške popustljivo vezan sa drugim krakom (2) viljuške, prvenstveno u blizini kraja noseće cevi.

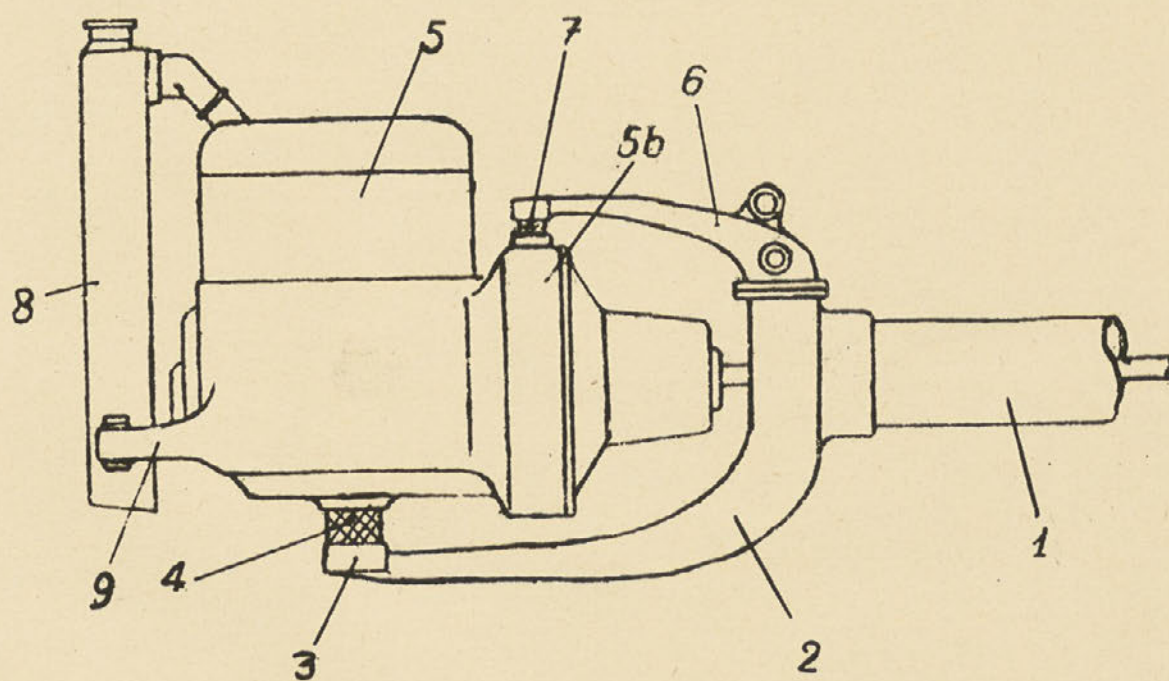
5) Postavljanje po zahtevu 3, naznačeno time, što su viljuškasti kraci na kraju srednjeg nosača izvedeni nejednake dužine, pri čemu vezna linija između napadnih mesta krakova na pogonskoj jedinici približno prolazi kroz težište pogonske jedinice.

6) Postavljanje po zahtevu 1 do 5, naznačeno time, što jedan krak, odnosno oba kraka služe za postavljanje drugih delova vozila, kao oscilišućih nosača točkova, kolskih opruga, poluge za rukovanje, organa za upravljanje kao i drugih delova.

7) Postavljanje po zahtevu 1 do 6, naznačeno time, što su krak odnosno kraci izvedeni zasebno od srednjeg nosača iz jednog ili dva ili više delova kao kovani delovi, liveni delovi ili potpuno ili delimično kao sastavni delovi stvarnog srednjeg nosača.



*Fig. 1.*



*Fig 2.*

