



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21) 2503832/27-11

(22) 06.07.77

(46) 30.05.83. Бюл. № 20

(72) В.Д. Курак

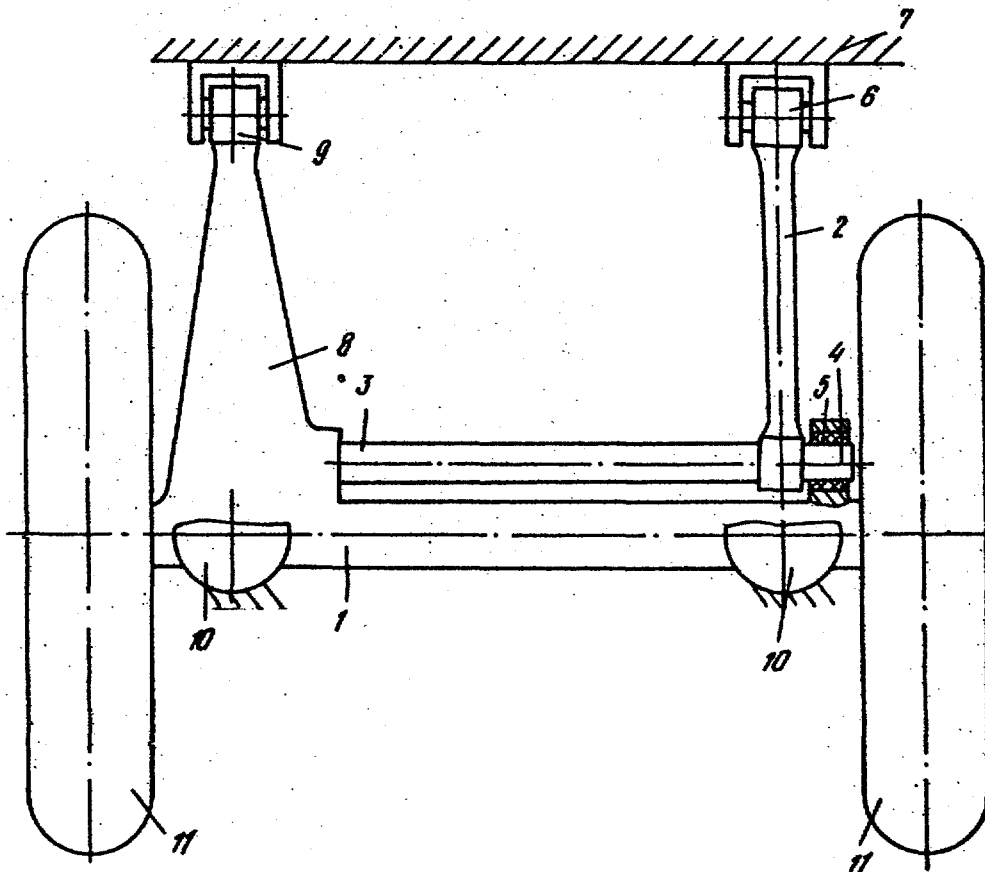
(71) Белорусский ордена Трудового
Красного Знамени политехнический
институт

(53) 629.113.012.8(088.8)

(56) 1. Равкин Г.О. Пневматическая
подвеска автомобиля. Машгиз, М.,
1962, с. 140.

2. Авторское свидетельство СССР
по заявке № 2490507/11,
кл. В 60 G 11/14, 01.06.77 (прототип)

(54) (57) ПОДВЕСКА ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА, содержащая балку оси, уп-
ругие элементы, продольные направляю-
щие рычаги, шарнирно связанные одними
концами с корпусом транспортного
средства, и торсион стабилизатора,
отличающаяся тем, что, с
целью упрощения конструкции, первый
конец торсиона жестко связан через
один из рычагов с балкой оси, а вто-
рой пропущен через другой рычаг и
шарнирно смонтирован в кронштейне
балки оси.



Изобретение относится к транспортным средствам, и, в частности, к их подвескам.

Известна подвеска транспортного средства, содержащая балку оси, связанную с корпусом транспортного средства при помощи продольных и поперечных реактивных штанг, шарнирно прикрепленных к балке и к корпусу [1].

Недостаток известной подвески состоит в ее низкой надежности из-за значительного количества шарниров.

Наиболее близкой по технической сущности и достигаемому результату к предлагаемой является подвеска транспортного средства, содержащая балку оси, упругие элементы, продольные направляющие рычаги, шарнирно связанные одними концами с корпусом транспортного средства, и торсион стабилизатора [2].

Однако такая подвеска характеризуется сложностью конструкции.

Цель изобретения - упрощение конструкции подвески.

Для достижения поставленной цели в подвеске, содержащей балку оси, упругие элементы, продольные направляющие рычаги, шарнирно связанные одними концами с корпусом транспортного средства, и торсион стабилизатора, первый конец торсиона жестко связан через один из рычагов с балкой оси, а второй пропущен через другой рычаг

и шарнирно смонтирован в кронштейне балки оси.

На чертеже представлена подвеска транспортного средства.

Подвеска транспортного средства содержит балку 1 оси и продольный рычаг 2. Через этот рычаг пропущен жестко прикрепленный к нему первый конец торсиона 3 стабилизатора. Выступающий участок 4 этого конца установлен в эластичном шарнире 5 кронштейна балки оси. Рычаг 2 прикреплен шарниром 6 к корпусу 7 транспортного средства. К балке 1 оси жестко прикреплен продольный рычаг 8, связанный с корпусом 7 при помощи шарнира 9. Другой конец торсиона 3 жестко связан через рычаг 8 с балкой оси. На балке 1 оси, связанной с корпусом 7 при помощи упругих элементов 10, установлены колеса 11.

На крене корпуса 7 изменяется положение шарниров 6 и 9 в плоскости, перпендикулярной плоскости чертежа относительно оси колес 11, что приводит к закручиванию торсиона 3 и стабилизации положения корпуса относительно оси колес. Жесткость торсиона выбирается из условия гарантированной устойчивости и плавности хода транспортного средства во всем диапазоне эксплуатационных скоростей движения.

Составитель Ю. Наумов

Редактор Н. Безродная

Техред М. Тепер

Корректор М. Шароши

Заказ 3790/13

Тираж 675

Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета СССР

по делам изобретений и открытий

113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5

Филиал ППП "Патент", Ужгород, ул. Проектная, 4