



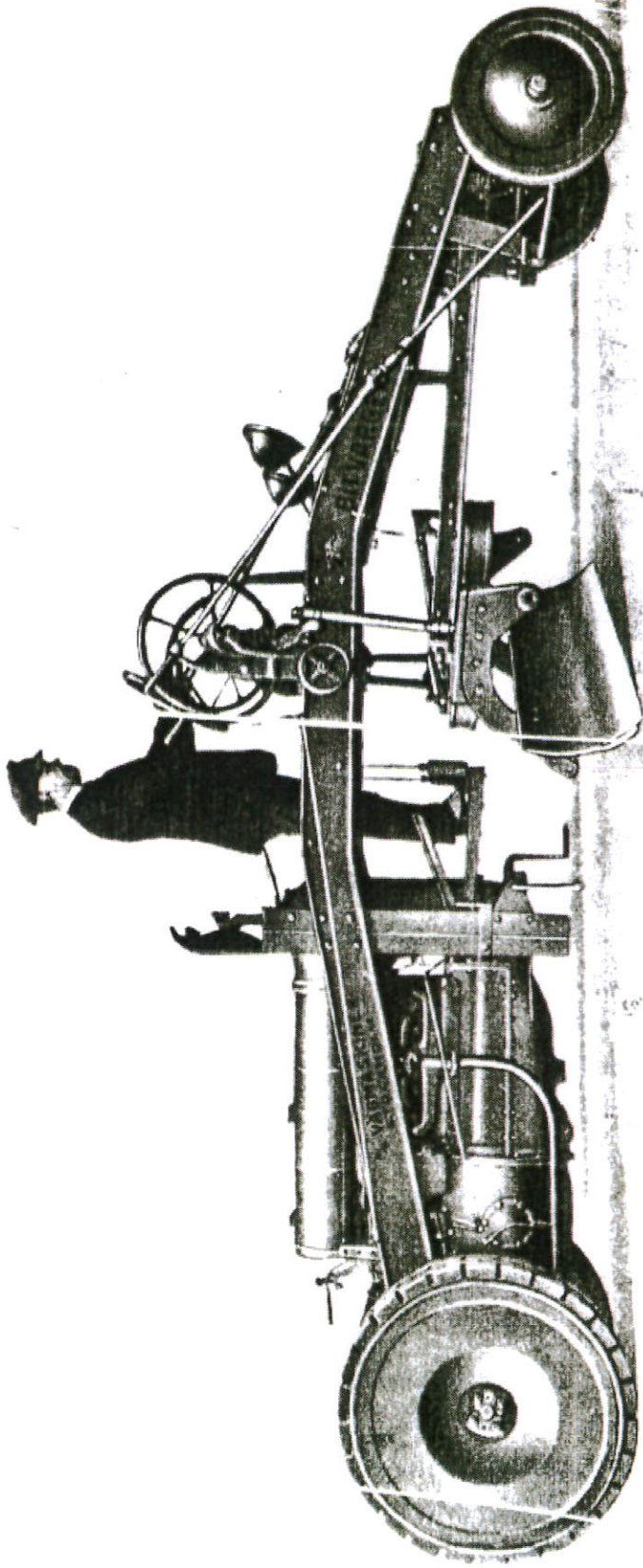
AB Vägmaskiner
Stockholm

NORRLANDSGATÅN 30

TELEFONER:

NORR 12060 = NORR 990





"BITVARGEN"

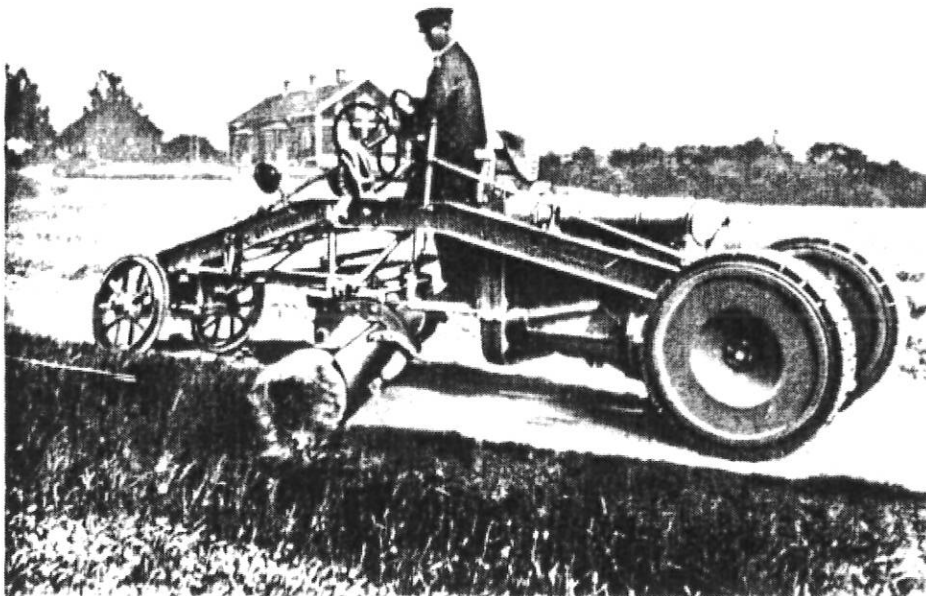


Fig. 1

Efter det vi i slutet av år 1923 från Amerika importerade och här i Sverige bekantgjorde denna typ av motorväghyvel och därefter upptogo en svensk tillverkning av densamma, hava vi varit i tillfälle att överallt i Sverige följa maskinernas arbete och på grund av vunna erfarenheter successivt förbättra konstruktionen för erhållande av den för svenska vägförhållanden mest ändamålsenliga motorväghyveln.

Förutom de i Sverige vunna erfarenheterna ligger även som grund för konstruktionen av vår nya väghyvel ett i början av år 1925 gjort ingående personligt studium av motorväghyvelar i Amerika, och torde därför den nya "BITVARGEN" kunna betecknas som vår tids mest fulländade och ändamålsenliga motorväghyvel. Av alla förbättringarna äro **de lutande framhjuln** mest uppseendeväckande.

Den stora spridning, som "BITVARGEN" erhållit, är beviset för att den Fordsondrivna väghyveln, tack vare sin enorma arbetsprestation och mångsidiga användbarhet, är vägbyggarens och vägunderhållarens idealmaskin såväl för grus- som makadamvägar.

BITVARGENS KONSTRUKTION:

I konstruktionshänseende torde följande betydelsefulla detaljkonstruktioner närmare böra framhållas:

Ramverket.

Själva rambalkarna äro utförda av 180 m/m höga I-balkar, vilka jämfört med de tidigare använda 160 m/m, äga 46% större tröghetsmoment i höjddled. Kraftiga tvärförsträvningar finnas såväl i rambalkarnas över- som underkant, och äro samtliga muttrar försedda med "Climax" låsmuttrar. Dessa kraftiga balkar och tvärförsträvningar motverka ofördelaktiga sviktningar vid hyvelarbete. Hyveln går jämnt och stadigt tack vare den långa hjulbasen, samt genom hyvelbladets placering ungefär mitt emellan fram- och bakaxeln neutraliseras svackornas inverkan på hyvelbladet. Denna placering av hyvelbladet gör att detsamma avskär kammarna och lägger vägmaterialet i svackorna. Dessutom kommer genom maskinens längd en proportionsvis mindre komponent av den vid hyvling uppkommande sidkraften att åverka maskinens relativt lättare framända. Denna sidökrafts inverkan å maskinens framända motverkas vidare av den å "BITVARGEN" gjorda konstruktionen för lutande framhjul.

Lutande framhjul.

Genom att framaxelkonstruktionen är utförd med tvenne vertikalt över varandra belägna, i ändarna rörligt förenade framaxlar, kunna maskinens framhjul från förareplatsen förmedelst en ratt inställas i önskad vinkel.

kel mot vägplanet, se fig. 2, vilket har en verkligt stor betydelse t. ex. vid kantavskärningar, då massorna skola läggas inåt vägbanan samt i övrigt vid allt tyngre arbete.

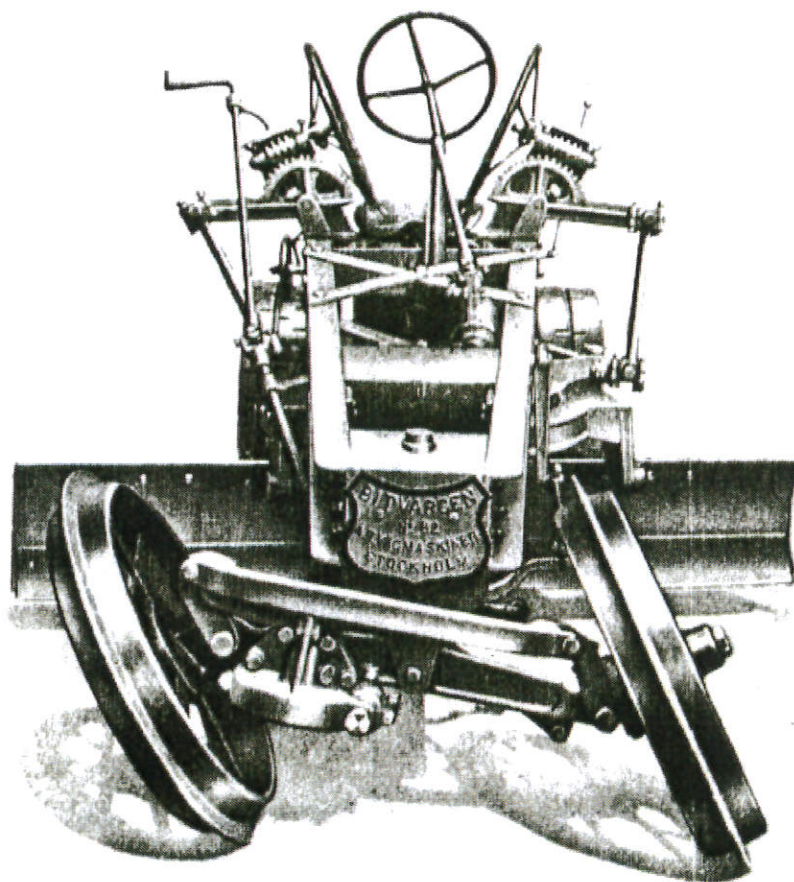


Fig. 2.

Rent tekniskt inses ju omedelbart den stora fördelen av de lutande framhjulen genom följande enkla resonemang:

Vid snedställning av hyvelbladet uppkommer, som ovan nämnts, givetvis en tämligen stor sidokraft, vilken med en komposant söker sidoförskjuta maskinens framända. Det säger sig självt, att denna sidokraft reduceras i hög grad genom införandet av de **lutande framhjulen**, samtidigt som arbetskapaciteten i hög grad ökas.