

Scott-Russellův mechanismus

Dvouramenný čtyřkloubový mechanismus použitý poprvé automobilkou Nissan u typu Maxima QX k ustavení jeho zadní nápravy [multi-link](#) v příčném směru. Byla mu dána přednost před rozšířenější [panhardskou tyčí](#) i [Wattovým přímovodem](#). Delší rameno této soustavy (viz schéma na obr. 1), zakotvené na karoserii (d), je spojeno s nápravou pouzdem (b) tuhým ve svislém směru, ale poddajným, resp. volně posuvným v příčném směru. S ním i s nápravou je kloubově spojeno kratší rameno. Platí-li pro vzdálenosti jednotlivých kloubů, resp. délky ramen $ac:bc = bc:cd$, pohybuje se bod d přibližně po svislici. K přednostem této nápravy patří neproměnná vzdálenost kol vzájemně i vůči vozovce - tak jako u tuhé nápravy, malá změna výšky středu klopení a jeho vzdálenosti od těžiště, vyvolaná nakláněním karoserie či změnou zatížení, takřka naprosté vyloučení příčného posouvání nápravy, tzv. pasivní řízení nápravou, kompenzující nedotáčivost vozu s předním pohonem, jakož i lehká a jednoduchá konstrukce.

Kresba zadní nápravy vozu Nissan Maxima QX zavěšené na dvou poddajných podélných ramenech a příčně ustavené Scott-Russellovým mechanismem.