

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

B62d 21/12

Nr 28970.

Kl. 63 c, 37.

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G., Praga-Smichov.

Pojazd mechaniczny.

Zgłoszono 3 grudnia 1936 r.

Udzielono 8 sierpnia 1939 r.

Znane są pojazdy, w których blok napędowy jest umieszczony w pobliżu napędzanej przedniej lub tylnej osi, w których odpada wał napędowy pomiędzy przekładnią zmiany biegów i pędną osiową i w których pozostałe części pojazdu pozostawały bez zmiany, jak np. rama podwozia albo rura dźwigarowa i nadwozie, przy czym to ostatnie może stanowić wraz z dźwigarami jedną całość. Obecnie okazało się, że taki układ urządzenia napędowego stwarza możliwość przeprowadzenia zasadniczej zmiany w budowie pojazdu i uproszczenia fabrykacji, zmniejszenia wagi oraz ułatwienia dostępu do poszczególnych części.

Według wynalazku pojazd jest podzielony na trzy niezależne części, które po ich wykonaniu mogą być połączone ze sobą.

Właściwe nadwozie pojazdu może otrzymać kształt odpowiedni dla przejęcia sił, powstających na skutek połączenia zespołów osiowych z nadwoziem bez stosowania dźwigarów, przeprowadzanych przez całą długość podwozia. Przednia i tylna ściana właściwego nadwozia tworzą wraz z dachem, podłogą, ścianami bocznymi oraz podłużnymi dźwigarami dachowymi, przeprowadzonymi dalej aż do podłogi pojazdu, układ dostatecznie sztywny do przeciwstawienia się znacznym nateżeniom. Podłoga, łącząca przednią i tylną ścianę, jest przy tym narażona tylko na ciągnięcie i z tego powodu może być wykonana z cienkiej blachy bez konieczności wprowadzania usztywnień poprzecznych. Tym sposobem podłoga na swej całej szerokości wypada płaska i gładka, dzięki cze-

mu powstaje więcej wolnego miejsca. Dwie skrajne części pojazdu, przednia i tylna, są zaopatrzone w kołnierze, które umożliwiają odpowiednie przymocowanie zespołów osiowych do zewnętrznych ścian nadwozia względnie do umieszczonych w tym nadwoziu, a prowadzonych wzdłuż dachu dźwigarów podłużnych. Dalsza cecha wynalazku polega na tym, że dolne końce poprowadzonych wzdłuż dachu podłużnych dźwigarów, w części pod siedzeniem, są wygięte w taki sposób lub też podstawy siedzenia są w taki sposób połączone sztywno z tymi dźwigarami podłużnymi, że stanowią z nimi jedną sztywną całość. Zewnętrzna osłona może być z przodu i z tyłu uzupełniona pokrywami, połączonymi z nadwoziem odejmowanym oraz odchylnymi i nadającymi pojazdowi kształt opływowy. Ponadto pokrywy te ułatwiają dostęp do urządzenia napędowego oraz do obu osi.

Na rysunku przedstawiono przedmiot wynalazku tytułem przykładu w sposób schematyczny.

Rysunek przedstawia przednią ścianę 1 oraz tylną ścianę 2 nadwozia. Ściany te są połączone ze sobą podłużnymi dźwigarami 3, poprowadzonymi wzdłuż dachu pojazdu i dochodzącymi w dół aż do podłogi 4 pojazdu. Dźwigar 5 jest połączony przy pomocy resorów 6 z przednimi kołami kierowniczymi i jest przymocowany do ściany 1 pośrednio lub bezpośrednio na znacznej wysokości. Tylne dźwigar 7 dźwiga blok napędowy 8, składający się z silnika, przekładni zmiany biegów i osi napędowej, i jest również połączony na znacznej wysokości pośrednio lub bezpośrednio ze ścianą tylną 2. Siedzenia 9 we wnętrzu właściwego nadwozia opierają się na dźwigarach 10, połączonych sztywno z dźwigarami 3. Pokrywa przednia 11 i pokrywa tylna 12 mają wraz z środkową częścią nadwozia kształt opływowy lub do tego zbliżony. Części te, zarówno jak wysokie

nasadki na dźwigarach 5 i 7, dają się odłączać od właściwego nadwozia, tak iż pojazd zostaje podzielony płaszczyznami $A - A$ względnie $B - B$ na trzy niezależne części, oznaczone I, II i III. Te niezależne od siebie części mogą być wykonane każda oddzielnie i następnie połączone ze sobą jak również ponownie od siebie odłączone. Właściwe nadwozie nie posiada więc żadnych przelotowych dźwigarów. Podłoga pudła jest narażona wyłącznie tylko na ciągnięcie, zbyteczne jest więc stosowanie usztywnień przeciw wyboczeniu. Siedzenia mogą być również rozmieszczone w taki sposób, że odpowiadające im obciążenie wywołuje w podłodze tylko naprężenia ciągnące, równoważące siły, pochodzące od części I i III, skutkiem czego zarówno dach, jak i podłoga mogą być wykonane lekko bez obawy zmniejszenia ich wytrzymałości. Jak już wspomniano, pokrywy 11 i 12 są przymocowane przegubowo do środkowych części nadwozia.

Pojazd według wynalazku umożliwia wykonanie oddzielnych jego części w różnych warsztatach.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pojazd mechaniczny, w którym blok silnikowy stanowi całość z osią napędową, znamienny tym, że składa się z trzech niezależnych części, przy czym przynajmniej jedna z części zewnętrznych, zawierających zespoły osiowe, jest połączona z częścią środkową w sposób odłączalny.

2. Pojazd według zastrz. 1, znamienny tym, że jego przednia i tylna część (I i III) są połączone ze sobą dźwigarami podłużnymi (3), przeprowadzonymi wzdłuż dachu i wzdłuż ściany przedniej względnie tylnej ściany części środkowej pojazdu, aż do podłogi.

3. Pojazd według jednego z zastrz. 1 lub 2, znamienny tym, że przednia i tyl-

na ściana są połączone ze sobą podłogą, która jest narażona wyłącznie tylko na ciągnięcie.

4. Pojazd według zastrz. 1 — 3, znamieny tym, że wsporniki siedzeń stanowią wraz z podłużnymi dźwigarami, przeprowadzonymi wzdłuż dachu, jedną sztywną całość.

5. Pojazd według zastrz. 1 — 4, znamieny tym, że zewnętrzne części (*I* względnie *III*) są połączone ze ścianą przednią (*1*) i tylną (*2*), względnie wzdłuż nich przeprowadzonym dźwigarem (*3*), za pomocą kołnierzy.

6. Pojazd według zastrz. 1 — 5, zna-

mienny tym, że przynajmniej jedna z obydwóch części osiowych (*I* względnie *III*) jest zaopatrzona w występy, wystające ponad przynależną ścianą (*1*, *2*).

7. Pojazd według zastrz. 1 — 6, znamieny tym, że przynajmniej jedna z pokryw (*11* względnie *12*), stanowiących nadwozia części przedniej względnie tylnej części pojazdu, jest połączona z nadwoziem części środkowej pojazdu w sposób odłączalny.

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G.

Zastępca: inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

