

12 lutego 1932 r.

B 62d/ 25/08

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 15225.

Kl. 63 c 43.

Ward Hubbard

(Koo-wee-rup, Victoria, Australia).

Rozkładane nadwozie samochodowe osobowe lub ciężarowe.

Zgłoszono 3 października 1930 r.

Udzielono 5 grudnia 1931 r.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest udoskonalone nadwozie samochodowe, którego tylne części dają się łatwo rozkładać tak, ażeby służyło:

1) jako tył jednosiedzeniowego samochodu, posiadającego kryty tylny przedział,

2) jako otwarty i przestrzenny przedział, zawierający siedzenie jak w tyle samochodu dwusiedzeniowego, oraz

3) jako samochód ciężarowy, który może zabrać do skrzyni stosunkowo duży ładunek.

Podwozie można rozkładać bez użycia narzędzi. Tylne przedział posiada boczne ścianki oraz klapy przykrywające, które odpowiednio się ustawia. Boczne ścianki i klapy posiadają takie zarysy, ażeby samochód miał wygląd samochodu dwusiedzeniowego,

a nie samochodu ciężarowego. Różnorodność zastosowania jest szczególnie pożyteczna dla automobilistów, którzy potrzebują dużo miejsca dla przewozu np. towarów, dla rolników, dla turystów, używających swych samochodów w celach wycieczkowych i t. d.

Nadwozie wykonane według wynalazku przedstawiono na załączonym rysunku w różnych podziałkach.

Fig. 1 przedstawia widok perspektywiczny tylnej części podwozia, które posiada wygląd zwykłego samochodu jednosiedzeniowego.

Fig. 2 przedstawia perspektywiczny widok podwozia otwartego od tyłu w stanie przygotowanym dla pasażerów, przyczem prawą ściankę usunięto dla pokazania wnętrza.

Fig. 3 przedstawia widok perspektywiczny otwartego przedziału, który został po-
wielazony przez umieszczenie klapy nakry-
wającej w taki sposób, że tworzy występ
podłogi oraz przez umocowanie następnej
klapy na tyle tak, że tworzy dalszy występ
podłogi lub deskę końcową.

Fig. 4 przedstawia widok perspektywicz-
ny z częściami, tak rozłożonymi, że tworzą
ciężarówkę, przyczem deska końcowa jest
zniziona, a lewa strona nie dochodzi do sa-
mego tyłu.

Fig. 5 przedstawia przekrój pionowy ty-
łu podwozia według fig. 1. Fig. 6 przed-
stawia przekrój tyłu nadwozia otwartego z
ustawionem siedzeniem. Fig. 7 przedstawia
przekrój tyłu nadwozia rozłożonego jako
samochód ciężarowy, przyczem strona pra-
wa dochodzi do końca do tyłu, deska koń-
cowa jest ustawiona pionowo, a siedzenie
zostało przeniesione do przodu. Fig. 8 przed-
stawia w widoku perspektywnym tylny
róg nadwozia jako ciężarówkę. Fig. 9 przed-
stawia widok perspektywiczny złożonych
przednich klapy przykrywających przedział.

Literą *B* oznaczono tył nadwozia samo-
chodowego, zawierającego w stanie zamknię-
tym stosunkowo mały przedział *C*, zasad-
niczo jednak większy, niż w zwykłym samo-
chodzie jednosiedzeniowym. Z jednej lub
z obu stron, stosownie do żądania, znajdu-
ją się drzwiczki *D*, umożliwiające dostęp
do przedziału. W przedziale znajduje się
siedzenie *S*, z oparciem *S*₁, umocowane na
zawiasie, ażeby można je było nastawiać.
Siedzenie można umieścić na przodzie, jak
widać na fig. 7, lub też, kiedy potrzebna
jest większa przestrzeń składowa, można
ją odsunąć.

Normalnie przedział przykryty jest
przez szereg klapy 1, 2, 3 i 4, z których każ-
da zawiera odpowiednie szczegóły, przy-
czem zewnętrzna strona klapy 2 jest płas-
ka, chociaż może i ona być nieco wypukła.
Najkorzystniej jest klapę 2 w stanie za-
mkniętym umieszczać w nieco pochylonem

położeniu, t. j. tak, aby przednia jej część
znajdowała się wyżej niż tylna.

Nadwozie *B* posiada odpowiednią ramę,
umocowaną na podwoziu, złożoną z podłuż-
nic bocznych 5 i ułożonych na nich po-
przecznic 6, które podpierają podłogę 7
przedziału. Tylna część ramy posiada po-
przeczkę 8, do której przymocowana jest
na zawiasie 1*d* tylna klapa 1, zaś do jej
górnego brzegu 1*e* również na zawiasie —
klapa 2.

W celu ułatwienia nastawienia posiada
klapa 1 rączkę 1*a*, klapa 2 — rączkę 2*a*, a
klapa 3 — na stronie spodniej rączkę 3*c*,
ułatwiającą równoczesne nastawienie klapy
3 i 4, uskuteczniane po podniesieniu klapy 1
i 2, opisane poniżej.

Klapa 1 utrzymywana jest w położeniu
zamkniętym zapomocą gałki 1*b*, znajdują-
cej się z obu stron i dociskanej sprężyną
(fig. 2), wchodzącą w tulejkę 1*c* (fig. 3),
zaś klapa 3 — zapomocą wystających z obu
stron sworzni 3*a*, wchodzących w odpo-
wiednie tulejki 3*b*.

Każda klapa 2, 3 i 4 posiada odpowied-
nią oprawę, wskazaną na górnej powierzch-
ni 10*a*, obicia 10 po każdej stronie nadwo-
zia. W celu zmniejszenia wstrząsów klapy
można zastosować jakiekolwiek urządzenie,
np. zderzaki gumowe 10*b* na powierzchniach
10*a*.

Klapa 3 nie jest stale przytwierdzona
do klapy 2, są one jednak w stanie za-
mkniętym połączone. Do tego celu służą
zwykłe zamki 12 z dziurkami na klucz 12*b*,
wychodzącymi nazewnątrz (fig. 2). Klapa 3
połączona jest z klapą 4 zapomocą zawia-
sy 4*a*.

Po każdej stronie przedziału (fig. 2—4)
znajduje się ztyłu podpórka 9, na której w
położeniu według fig. 5 spoczywa klapa 1.
Po obu stronach przedziału znajduje się
również płyta 17, przytwierdzona do boku
zapomocą zawiasy 17*a*. W celu otworzenia
przedziału dla użytku pasażera, albo w ce-
lu przewiezienia towaru, który nie wymaga

zbyt dużo miejsca, przechyla się klapę 1 wtył (strzałka A na fig. 2 i 6), pociągając równocześnie wtył klapę 2, która się wznosi, przyjmując ukośne położenie.

Brzeg klapy jest po każdej stronie podtrzymywany przez tulejkę lub rygiel 14 z boku nadwozia. Klapa 2 (fig. 6) tworzy tył, a w razie potrzeby podiera oparcie S¹ siedzenia. W celu przytrzymywania klapy 2, a tem samem i klapy 1 (fig. 2 i 6), można użyć jakiegokolwiek środka, np. sworzni 15, wchodzących po każdej stronie w odpowiednie tulejki 15a ścianki przedziału.

Klapy 3 i 4 można unieść i przesunąć do przodu przedziału (fig. 4 i 6), przyczem zamocowuje się je odpowiednio. W ten sposób każdy bok klapy przytrzymywany jest w prowadnicach 22. Wsuniecie i wysunięcie części nadwozia z powyższych szczelin wzdłużających ułatwione jest przez użycie elementów zmniejszających tarcie, np. wałków 22a na częściach 10.

Klapy 3 i 4 mogą być jednakże w ten sposób umieszczone, że pozostawiają w przedziale więcej wolnego miejsca. Na fig. 6 więc, klapa 3 umieszczona jest prawie poziomo na oparciach 10a i daje się zastosować jako półka lub stolik, względnie jako przykrycie dla przedmiotów, umieszczonych pod nią. Z każdej strony klapy 4 znajduje się haczyk 24 (fig. 4, 6 i 7). Gdy klapy 3 i 4 nie znajdują się w prowadnicy 22, to haczyki zachodzą przegubowo na kołki 24a, umieszczone na boku przedziału. Siedzenie może się przesuwać wzdłuż. Jest ono bowiem ułożone na szynach S² (fig. 5), odpowiednio zamocowanych, przyczem trzpienie, wystające z podstawy każdej szyny, wchodzi w otwory 16a, znajdujące się w podłodze 16 przedziału.

W celu zamiany samochodu osobowego na samochód ciężarowy, obraca się klapę 1 z położenia wtył, wskazanego na fig. 2, aż jej zewnętrzna powierzchnia znajduje się na dole (fig. 3), spoczywając na wspornikach, np. na zderzakach 18 (fig. 7), znajdu-

jących się na podpórkach 18a podwozia, przyczem odpowiednie pasy gumowe działają jako zderzaki, chroniąc klapę od uszkodzenia. Klapę 2 odrzuca się również nazewnątrz (strzałka A¹, fig. 6 i 7).

Jak widać na fig. 3, 4 i 7, wewnętrzna powierzchnia 1f klapy 1 tworzy tył podłogi ciężarówki. Przedstawiona na fig. 3 i 4 klapa 2 znajduje się w położeniu prawie poziomem, przyczem wewnętrzna jej powierzchnia 2b tworzy tylny wstęp podłogi ciężarówki. Klapę tę można utrzymać w tem położeniu, skutkiem czego przestrzeń użyteczna do przewozu towarów zostaje znacznie powiększona. Jako urządzenie przytrzymujące służą trzpienie 11, zamocowane na klapie 1 i wchodzące w tulejki 11a na klapie 2. Dla uzyskania większej przestrzeni na towar tworzy się skrzynię, obracając przedłużenie 17 ścian bocznych wtył, z położenia na fig. 5 do położenia na fig. 7. Każde przedłużenie 17 ścian bocznych zaopatrzone jest w płytkę 17b z wystającym do tyłu uszkiem, wchodzącym w znajdujące się z każdej strony klapy 2 wyłobienia 17c. Klapę 2 ustala się w tem położeniu przez założenie trzpienia 19 na klapie w tulejkę 19a w płycie 17b. Na każdym przedłużeniu 17 ścian bocznych znajduje się pręt wzmacniający 20, oraz kołek 20a (fig. 8), wchodzący w tulejkę 20b w uszku 20c, które wystaje z klapy 1. Elementy te mają na celu zapobiec podnoszeniu się klapy. Poza tem na każdym przedłużeniu 17 ścian bocznych znajduje się trzpień 21, który przy otwarciu przedłużenia od tyłu, wchodzi w tulejkę 21a w klapie 1; gdy natomiast przedłużenie jest złożone, to trzpień 21 wchodzi w tulejkę 21b w podłodze przedziału (fig. 3).

Ażeby przestrzeń nośna była całkowicie wolna od klapy 3 i 4, ustawia się je w położeniu, wskazanem na fig. 9, to znaczy podnosi i składa nad przednią częścią przedziału. W tym celu klapę 4 przytwierdza się do nadwozia na zawiasie 4b, a dla krawędzi 3d

rogu klapy 3 wyrobiony jest rowek 3e w boku nadwozia.

Poprzeczny pasek 23 z odpowiedniego materiału, który w zwykły sposób zamocowuje się przegubowo na nadwoziu, służy do ochrony rowka 22.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Rozkładane nadwozie samochodowe osobowe lub ciężarowe, znamienne tem, że posiada na przednim siedzeniu przedział przykryty szeregiem klap, łącznie z klapą zamykającą, przytwierdzoną przegubowo do tylnej części tego przedziału, które odpowiednio ustawione tworzą miejsce dla pasażera lub skrzynię na towary.

2. Rozkładane nadwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że klapa zamykająca jest nazewnątrz wypukła, a wewnątrz zasadniczo płaska, podparta i przytrzymywana w położeniu podłogowem przez specjalne urządzenie, zaopatrzone po obu stronach w przedłużenia ścianek, które dają się umieścić ponad podłogą.

3. Rozkładane nadwozie według zastrz. 1—2, znamienne tem, że posiada klapy nakrywające, z których jedna jest przegubowo przymocowana do najdalej w tyle znajdującej się klapy i w położeniu nakrywającym umieszczona jest przed nią, przyczem zaopatrzona jest w urządzenie, służące do kolejnego jej ustawiania tak, iż tworzy ona pionową deskę końcową albo, odpowiednio zniżoną, zajmuje położenie mniej więcej poziome, powiększając tym sposobem tylny przedział pojazdu.

4. Rozkładane nadwozie według zastrz. 1—3, znamienne tem, że dwie klapy nakrywające, najbardziej do tyłu wysunięte, są ze sobą połączone, przyczem dają się przedstawiać wstecz, skutkiem czego jedna klapa tworzy tylną ściankę w tyle pierwotnego

tyłu przedziału, a druga klapa zajmuje pochylone położenie wewnątrz powiększonego przedziału, stanowiąc podparcie dla oparcia siedzenia.

5. Rozkładane nadwozie według zastrz. 1—4, znamienne tem, że posiada szereg klap nakrywających, z których dwie w przedniej części szeregu połączone są ze sobą i otwierają się obie naprzód, a jedna wdół tak, iż jedna klapa tworzy półkę, a druga przednie ograniczenie przedziału.

6. Rozkładane podwozie według zastrz. 1—5, znamienne tem, że posiada klapy nakrywające, z których dwie dają się przełożyć wstecz, jedna jako podłoga, a druga jako deska końcowa, oraz spoczywający na każdym boku przedziału człon, który można przesunąć wtył w celu zwiększenia długości przedziału, przyczem odnośne części są przytrzymywane po ustawieniu ich w powyższych położeniach zapomocą trzpieni ustalających, tulejek i zamków.

7. Rozkładane nadwozie według zastrz. 1—6, znamienne tem, że posiada cztery klapy nakrywające, z których dwie z tyłu połączone są ze sobą przegubowo i dają się poruszać wtył, przyczem znajdująca się najdalej w tyle klapa, przytwierdzona jest przegubowo do nadwozia, pozostałe zaś dwie przednie, również ze sobą przegubowo połączone, dają się otwierać do przodu i wdół, w celu utworzenia przodu przedziału.

8. Rozkładane nadwozie według zastrz. 1—7, znamienne tem, że posiada wewnątrz przedziału człony, przytwierdzone do jego bocznych ścianek, które, wyciągnięte wtył i połączone zapomocą odpowiednich elementów ustalających z klapami, tworzą skrzynię samochodu ciężarowego.

Ward Hubbard.

Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.



