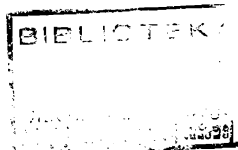


Warszawa, 17 sierpnia 1935 r.

URZĄD PATENTOWY



B 62 d 21/204

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 21754.

Kl. 63 c, 37.

Závody Tatra akciová společnost pro stavbu automobilů a železničních vozů
(Praga, Czechosłowacja).

Karoserja.

Zgłoszono 30 grudnia 1932 r.

Udzielono 25 czerwca 1935 r.

Proponowano już przednią i tylną oś pojazdów silnikowych wykonywać jako samodzielne jednostki, zaopatrzone we wszystkie części potrzebne do napędu i sterowania pojazdem, a jednostki te zamiast ramą podwozia łączyć zapomocą samej karoserji, która w tym celu wykonana zostaje jako dźwigar. Konieczność zastosowania otworów na drzwi i potrzebna swobodna przestrzeń wewnątrz karoserji utrudniają znacznie konstrukcyjne rozwiązanie takiego dźwigara, co jest główną przyczyną, że takie karoserje nie miały dotychczas szerszego zastosowania.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest karoserja dla pojazdów, nie posiadających ramy, która sama stanowi dźwigar, łączący osie, zaopatrzone w napęd oraz mechanizm sterowniczy, i odznacza się tem, że podłużny środkowy jej dźwigar o wysokiej wy-

trzymałości na zginanie i skręcanie posiada kształt rury o okrągłym przekroju, przyczem słupki, podtrzymujące boczne ściany, stanowią bezpośrednie przedłużenia poprzecznych dźwigarów, przymocowanych do tego podłużnego środkowego dźwigara.

Na rysunku uwidoczniona jest schematycznie w postaci przykładu wykonania przedmiotu wynalazku zamknięta karoserja samochodu osobowego. Fig. 1 przedstawia widok z boku, fig. 2 — przekrój poprzeczny wzdłuż linii I — I na fig. 1 i 3, a fig. 3 — widok zgóry.

Jak to jest widoczne z rysunku, ramę pojazdu stanowi karoserja, przez której dno przechodzi podłużny środkowy dźwigar w kształcie rury 1. Do tej rury są przymocowane pręty z żelaza korytkowego 2, stanowiące szkielet karoserji i ukształtowane w boczne

słupy, przechodzące bezpośrednio w poziome dźwigary poprzeczne. Zarys karoserji zaznaczony jest kreskowanymi liniami 3. Ze względu na to, że dźwigar główny jest naprężany nie tylko na zginanie przez ciężar karoserji i jej obciążenie, lecz także na skręcanie przez nierówność obciążenia i nierówności jezdni, najkorzystniejszą postacią tego dźwigara jest zatem rura o zupełnie okrągłym przekroju.

Końce rury 1 są zaopatrzone w kołnierze 4 do przymocowania osi, zaopatrzonych w napędowy i sterowniczy mechanizm.

Wynalazek nie jest zatem ograniczony do samochodów osobowych, lecz może mieć zastosowanie także w autobusach, wozach ciężarowych i podobnych. Przy zastosowaniu wynalazku do wozów przyczepnych karoserja według wynalazku zostaje zawieszona na osiach zapomocą widłowych poprzecznych dźwigarów, które tworzą jedną sztywną całość ze szkieletem karoserji, przyczem na końcach rury znajdują się niewidoczne na rysunku haki połączeniowe.

Poza tem wydrażony dźwigar służyć może do pomieszczenia w nim niższych części pojazdu, jako to wału napędowego w normalnych pojazdach silnikowych albo zespołu drążków w pojazdach silnikowych z przednią lub tylną osią napędową. Dźwigar środkowy może służyć również za zbiornik do paliwa albo jako rura wydechowa.

Zupełnie analogicznie takie dźwigary mogą być zastosowane do wagonów kolejowych, w których w końcach rury osadzone są wsporniki zderzaków lub środkowe zderzaki, a we wnętrzu podłużnego dźwigara środkowego mieszczą się przewody urządzenia ogrzewniczego i hamulcowego.

W wykonaniu według wynalazku karoserja i środkowa rura tworzą razem sztywną całość; tak utworzona środkowa część pojazdu umożliwia nie tylko znaczne zmniejszenie ciężaru, ze względu na to, że jeden i ten sam dźwigar służy za podstawę zarówno karoserji, jak i podwozia, ale pozwala na całko-

wite znormalizowanie wyrobu karoserji, gdyż ta sama karoserja może być zastosowana do pojazdów silnikowych z napędem przednim, dla normalnych pojazdów z silnikiem na przodzie i osią napędową z tyłu, jak również i dla pojazdów, w których silnik i tylna oś napędowa tworzą jedną całość.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Karoserja do pojazdów, nieposiadających ramy w podwoziu, a którą to ramę zastępuje dźwigar łączący osie, zaopatrzone w napędowy i sterowniczy mechanizm, znamienna tem, że jej podłużny środkowy dźwigar o wysokiej wytrzymałości na zginanie i skręcanie posiada kształt rury o okrągłym przekroju, przyczem słupki, podtrzymujące boczne ściany, stanowią bezpośrednie przedłużenie poprzecznych dźwigarów, przymocowanych do tego podłużnego środkowego dźwigara.

2. Karoserja według zastrz. 1, znamienna tem, że na końcach podłużnego środkowego dźwigara znajdują się kołnierze do przymocowania osi, zaopatrzonych w mechanizmy napędowy i sterowniczy, względnie przy wozach przyczepnych do przymocowania przedniej i tylnej osi za pośrednictwem poprzecznych dźwigarów o widłowym kształcie.

3. Karoserja według zastrz. 1 i 2, w zastosowaniu do wagonów kolejowych, znamienna tem, że wewnątrz podłużnego środkowego dźwigara znajdują się przewody urządzenia ogrzewniczego i hamulcowego, a na jego końcach osadzone są urządzenia zderzakowe.

Zá v o d y T a t r a
a k c i o v á s p o l e č n o s t
p r o s t a v b u a u t o m o b i l ů
a ž e l e z n i č n í c h v o z ů.
Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

