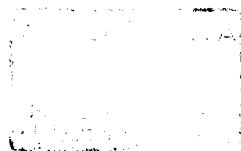


31 października 1932 r.

B60b 5/00

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 16638.

Kl. 63 c 44.

Ford Motor Company Limited
(Londyn, Wielka Brytania).

Zderzak do drzwi.

Zgłoszono 29 sierpnia 1931 r.

Udzielono 25 czerwca 1932 r.

Pierwszeństwo: 8 września 1930 r. (Stany Zjednoczone Ameryki).

Wynalazek niniejszy dotyczy zderzaków drzwiowych, mających w szczególności zastosowanie do drzwi samochodowych, głównym zaś jego celem jest zderzak drzwiowy, który można odpowiednio i szybko umocować na właściwym miejscu bez stosowania śrub, zacisków lub tym podobnych narzędzi. Dla przymocowania zwykłego gumowego zderzaka drzwiowego do ramy drzwi niezbędne są śruby, dla których należy w zderzaku zatopić metalowe uszczelki lub płyty dla umocowania. W urządzeniu według niniejszego wynalazku części te są usunięte.

Wynalazek składa się z podatnego zderzaka do drzwi, utworzonego z gumy lub tworzywa podobnego, utrzymywanego na miejscu dzięki własnej sprężystości.

Na rysunku fig. 1 przedstawia widok boczny ściany samochodu, wyposażonego w ulepszony zderzak drzwiowy, fig. 2 — przekrój wzdłuż linii 2—2, oznaczonej na fig. 1, fig. 3 — widok perspektywiczny przykrycia metalowej ramy drzwi, uwidoczniający w szczególności wyciśnięty w niej otwór, w którym mieści się ulepszony zderzak, i fig. 4 — widok ulepszanego zderzaka przed umocowaniem go w ramie drzwi.

Na rysunku liczba 10 oznacza ogólnie karoserję samochodu, wyposażonego w drzwi 11, zawieszone na zawiasach 12. Drzwi 11 składają się z pary oddalonych od siebie słupków 13, na których jest umocowana zewnętrzna płyta 14 drzwi. Pionowe krawędzie tej płyty zachodzą na zewnętrzne krawędzie pionowych blaszanych

8

wstęg 15, otaczających krawędzie i wewnętrzne ścianki słupków drzwiowych 13. Wstęga 15, tworząca swobodną krawędź drzwi, jest wyposażona w część wystającą 16, biegnącą pionowo na całej wysokości drzwi. Ta wystająca część tworzy zderzak, współdziałający przy zamykaniu drzwi ze zderzakiem drzwiowym.

Karoserja 10 jest zaopatrzona w pionowe słupki czyli węgary drzwiowe 17, tworzące ramę drzwi 11. Na węgarach 17 jest umocowana metalowa płyta 18, przykrywająca w punkcie 19 występ 16 drzwi. Ulepszony zderzak umieszczony jest pomiędzy temi występami 16 i 19 w celu sprężystego pochłaniania uderzeń przy zamykaniu drzwi. Przy zamykaniu drzwi część 16 stara się docisnąć gumowy zderzak 20 do odcinka 19.

Zderzak drzwiowy według wynalazku składa się ze sprężystej wkładki z lanej gumy, o przekroju zasadniczo kątowym, dopasowanym do węgła występu 19, przyczem jedna kryza 20 zderzaka opiera się na tym występie; druga zaś, oznaczona liczbą 21, — na części 18, przyczem obie kryzy są ustawione do siebie pod kątem prostym. Pomiedzy temi kryzami jest umieszczona poduszka 22 takich wymiarów, że jej lewa, płaska powierzchnia, znajdująca się od wewnątrz każdej kryzy, przykrywa cały obwód kryz. Osiąga się to z łatwością, zmniejszając wymiary poduszki odpowiednio do wymiarów kryz. Dzięki tej konstrukcji kryzy ustawione są względem siebie pod prostym kątem, przyczem ciśnienie na jedną z kryz jest przekazywane drugiej kryzie na znacznej powierzchni.

W miejscu połączenia poduszki z kryzą 21 umieszczony jest żłobek 23; podobny też żłobek 24 znajduje się pomiędzy poduszką 22 i kryzą 20. Zapomocą tych żłobków zderzak trzyma się płyty 18 bez konieczności stosowania innych urządzeń, w rodzaju śrub lub t. p. narzędzi.

W węgle występu 19 jest wyciśnięty o-

twór prostokątny 25 w długości, odpowiadającej długości poduszki 22. Szerokość jednak tego otworu jest tylko równa odległości od dna żłobka 24 do kryzy 21. Podobny otwór 26 jest umieszczony w przyległym odcinku płyty 18; przyczem wymiary tego otworu są takie same, jak współdziałające powierzchnie poduszki 22 i kryzy 21, mierzone oczywiście od dna żłobka 23.

Dla umocowania zderzaka według wynalazku, wciska się poduszkę 22 przez otwór 25, podczas gdy ścianki boczne otworu 26 przechodzą w żłobki 23. Zderzak daje się z łatwością przesuwać w tym kierunku, dopóki odcinek, tworzący koniec otworu 25, nie zaczepi o zewnętrzną krawędź poduszki 22, wtedy bowiem silne uderzenie w kryzę 20 wywoła ściśnięcie poduszki i pozwoli na wejście tego końcowego odcinka do żłobka 24. Wówczas koniec otworu 26 zostanie wciśnięty do żłobka 23, zapobiegając dzięki temu przypadkowemu przesunięciu się zderzaka, który ściśle docisnąć będzie kryzy 20 i 21 do występu 19 i do przyległego odcinka części 18.

Uderzenia, jakie otrzymuje kryza 20 przy zamykaniu drzwi, są częściowo pochłaniane przez kryzę, opierającą się na występie 19, przyczem część nateżeń, wywołanych uderzeniem, przypadająca na środkową część kryzy zostaje za pośrednictwem poduszki 22 przekazana krawędziom otworu 26. Z łatwością daje się zauważyć, że uderzenia, oddziaływujące na kryzę 21, są w podobny sposób pochłaniane przez przyległe krawędzie otworów 26 i 25. Wskutek tego osiąga się lepsze podtrzymywanie tego zderzaka, niż stosowane przy zwykłych konstrukcjach.

Pomiedzy licznymi korzyściami, wynikającymi ze stosowania ulepszonego urządzenia według wynalazku, należy przede wszystkim wymienić, że zderzak daje się umocować bez użycia śrub, nitów lub podobnych elementów.

Dalej, w przypadku obluźnienia się za-

wias drzwiowych; pojazdu i powstania pewnej gry pomiędzy drzwiami i ramą, zderzak według wynalazku działa w kierunku poprzecznym do zwykłych nateżeń, wywoływanych przez uderzenia, wskutek czego zapobiega hałaśliwemu stukaniu drzwi o ramę.

Wreszcie, urządzenie według wynalazku, będąc wykonane z gumy lanej, jest znacznie tańsze od zwykłych zderzaków, a w połączeniu z prostotą umocowania daje urządzenie, wykazujące rzeczywiste korzyści handlowe, stawiające je wyżej od innych rodzajów zderzaków drzwiowych.

Zastrzeżenie patentowe.

Zderzak do drzwi, zwłaszcza drzwiczek samochodowych, posiadający taką budowę, iż utrzymuje się w swem położeniu dzięki

własnej sprężystości bez użycia śrub, zaciśków lub podobnych narzędzi, znamienny tem, że zawiera ustawione względem siebie pod kątem kryzy (20, 21) z gumy lub podobnego tworzywa, między którymi umieszczona jest poduszka (22), przyczem zderzak jest utrzymywany zapomocą żłobków (23, 24) utworzonych pomiędzy wspomnianą poduszką a wewnętrznemi stronami tych kryz i współdziałających z przyległemi bokami otworów (25, 26) wykonanych w metalowej płycie (18), umieszczonej naokoło słupka drzwiowego, przez które to otwory przechodzi poduszka (22), celem zabezpieczenia położenia zderzaka.

Ford Motor Company Limited.
Zastępca: M. Skrzykowski,
rzecznik patentowy.

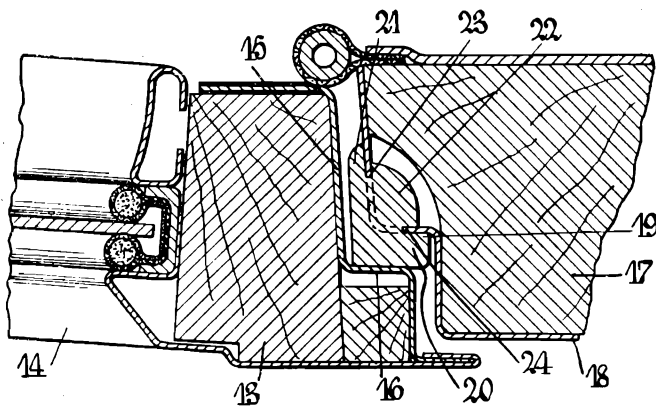


Fig. 2.

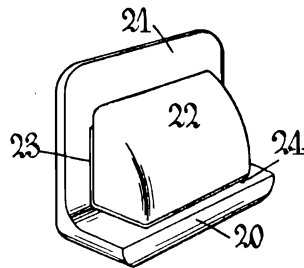


Fig. 4.

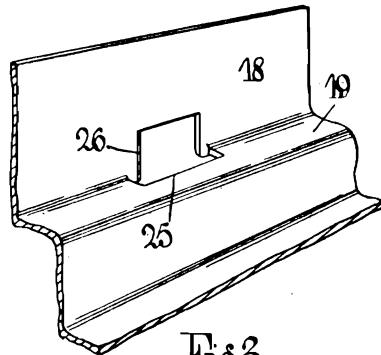


Fig. 3.

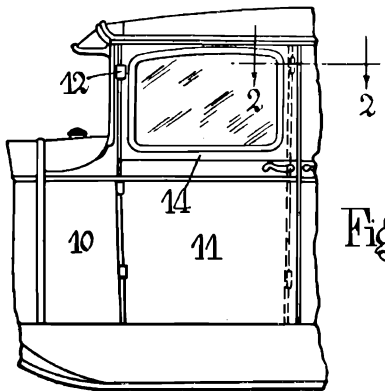


Fig. 4.