

B 62 d 25/06

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 29817

Kl. 63 c, 43

**Ambi-Budd Presswerk
Gesellschaft mit beschränkter Haftung^{*)}, Berlin-Johannisthal**

Nadwozie do pojazdów mechanicznych

Zgłoszone 11 kwietnia 1938

Udzielono 24 maja 1941

Pierwszeństwo: 24 kwietnia 1937 (Niemcy)

Przedmiotem wynalazku jest nadwozie do pojazdów mechanicznych, w którym podłużne dźwigary o skrzynkowym przekroju poprzecznym są poprowadzone od szyby nawietrznej łukowo do tylnego końca nadwozia. Najlepiej jest wykorzystać dach do utworzenia skrzynkowych dźwigarów. Dach nadwozia posiada w celu wzmocnienia dźwigarów podłużnych w przybliżeniu na całej długości podwójne ściany. Zewnętrzna okładzina dachu tworzy najlepiej z okładziną wewnętrzną umieszczony nad całą szerokością dachu skrzynkowy ustrój, przy czym odstęp między zewnętrzną i wewnętrzną okładziną jest zabezpieczony w jednym lub kilku miejscach za pomocą

założonych rozpórek, zagieć lub podobnych występów.

W celu korzystnego przeniesienia sił z przedniego końca pojazdu na dach przednie słupki są ukształtowane jako mocne belki, zakotwiczone na właściwym dachu oraz w ścianie czołowej. Najslabsze miejsce w okolicy szyb czołowych i przednich otworów drzwiowych może być usztywnione przez środkowy słupek dzielonej szyby czołowej.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania przedmiotu wynalazku. Fig. 1 przedstawia dach w widoku z góry od tyłu, uwidoczniony schematycznie w perspektywie; fig. 2 do 6 przedstawiają różne przy-

^{*)} Właścicielka patentu oświadczyła, że wynalazcą jest inż. Kurt Schäfer w Berlinie.

kłady wykonania wzmocnionego dachu w przekrojach poprzecznych mniej więcej według linii *A — B* na fig. 1, a fig. 7 przedstawia przednią ścianę na wysokości szyby czołowej w poziomym przekroju poprzecznym.

W przykładzie wykonania według fig. 1 zewnętrzna okładzina dachu sięga aż do dolnej tylnej krawędzi nadwozia. W skośnie do dołu opadającej części dachu jest osadzone tylne okno 11, zaopatrzone w pionowy słupek 12. Do przodu sięga zewnętrzna okładzina 10 dookoła otworu szyby nawietrznej 13 i posiada boczne części słupkowe 14 i środkowy słupek 15. Zewnętrzna okładzina sięga jeszcze dalej do przodu i obejmuje górną część 16 ściany czołowej. Przednia część uwidocznionego na fig. 1 ustroju opiera się przy pomocy niewidocznych części pomocniczych na także nie uwidocznionym ustroju dolnym. Ten ustrój dolny może być stosunkowo lekki, ponieważ dach działa jak przeszło mostowe.

W przedstawionym na fig. 2 przekroju poprzecznym zewnętrzna ściana dachu 10 posiada przedłużone w dół boki 10a, sięgające aż po górne krawędzie otworów drzwiowych. Po wewnętrznej stronie okładziny 10, 10a jest osadzona jednolita lub z kilku części złożona ściana wewnętrzna 17, 18, 19, połączona na brzegach i pośrodku z okładziną zewnętrzną. Dzięki tej konstrukcji otrzymuje się dwa boczne i jeden środkowy skrzynkowy dźwigar zamknięty, zapewniające dachowi dostatecznie dużą wytrzymałość, nawet przy użyciu blach o małej grubości.

W przykładzie wykonania według fig. 3 boki 10a zewnętrznej okładziny dachu są zaopatrzone w skierowane do wewnątrz kołnierze 10b. Po wewnętrznej stronie okładziny zewnętrznej mieści się wewnętrzna ściana 20 i boczne wsporniki 21, wskutek czego powstają także dwa boczne i kilka środkowych zamkniętych dźwigarów poprzecznych. Dzięki uwidocznionemu u-

kształtowaniu wewnętrznej ściany 20 otrzymuje się większą przestrzeń użyteczną nadwozia.

Zewnętrzna okładzina według fig. 4 jest podobna do przedstawionej na fig. 3. W tym układzie osadzona jest ściana wewnętrzna 22, 23, przy czym środkowy płat 22 tej ściany jest usztywniony za pomocą dźwigara podłużnego 24 lub jego odcinków.

Także okładzina zewnętrzna według fig. 5 jest na ogół podobna do okładzin w przykładach wykonania według fig. 3 i 4. Według fig. 5 wewnętrzna ściana 25, 26 ustroju jest połączona tylko swymi zewnętrznymi brzegami bezpośrednio z kołnierzami 10b zewnętrznej okładziny. Między okładzinami wewnętrzną a zewnętrzną są osadzone dźwigary podłużne 27, 28. Oprócz tego nad otworami drzwiowymi dach jest usztywniony za pomocą dźwigarów podłużnych 29, połączonych z bocznymi częściami 26 wewnętrznej ściany i kołnierzami 10b.

W ustroju, przedstawionym na fig. 6, zewnętrzna okładzina 10 posiada środkową przestrzeń, która może być wypełniona dodatkową częścią dachową. Zewnętrzne odcinki 10, 10a, 10b i środkowy kołnierz 10c okładziny zewnętrznej są połączone z płatami 30, 31 wewnętrznej ściany tak, że tworzą dwa skrzynkowe dźwigary zamknięte. W tym przykładzie odcinek 31 wewnętrznej ściany jest połączony z dodatkowym dźwigarem 32, tak iż tworzy wewnątrz bocznego dźwigara skrzynkowego dodatkowe dźwigary skrzynkowe.

W obrębie otworu tylnego okna 11 warunki przenoszenia sił podłużnych mogą być polepszone przez dodanie mocnego słupka 12.

W miejscu osadzenia szyby czołowej polepsza się warunki przenoszenia sił w ten sposób (fig. 7), że również słupki boczne 16 kształtuje się w postaci dźwigarów skrzynkowych zewnętrznych ścianek 16a, wzmocnionych za pomocą wkładek 33. W

tym samym celu środkowy słupek 15, dzielący szybę czołową, może być wykonany jako odlew lub przez odkucie z odpowiedniego tworzywa.

Zaletę ustroju opisanego stanowi ponadto izolowanie nadwozia przed wpływami atmosferycznymi z powodu zastosowania podwójnej ściany, a poza tym dach posiada szczególną wytrzymałość w razie katastrof.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Nadwozie do pojazdów mechanicznych, znamienne tym, że stanowi go układ dźwigarów podłużnych o skrzynkowym przekroju poprzecznym, poprowadzonych łukowo w postaci przęsła i sięgających od szyby czołowej aż do tylnego końca nadwozia.

2. Nadwozie według zastrz. 1, znamienne tym, że dach służy do utworzenia skrzynkowych dźwigarów.

3. Nadwozie według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że w celu wzmocnienia dźwigarów podłużnych dach posiada mniej więcej na całej długości tych dźwigarów podwójną ścianę.

4. Nadwozie według zastrz. 1 — 3, znamienne tym, że zewnętrzna okładzina dachu wraz z odcinkami brzegowymi i z wewnętrzną ścianą stanowi nad całą szerokością dachu umieszczony skrzynkowy ustrój, przy czym między ścianą wewnętrzną a zewnętrzną okładziną w jednym lub kilku miejscach są osadzone rozpórki, zagięcia lub podobne występy.

5. Nadwozie według zastrz. 1 — 4, znamienne tym, że w celu przenoszenia sił z przedniego końca pojazdu na dach, przednie słupki mają postać skrzynkowych belek (16) z wkładkami wewnętrznymi (33), zakotwiczonych w ścianie dachu, jak również w ścianie przedniej, względnie dolnej części nadwozia.

6. Nadwozie według zastrz. 1 — 5, znamienne tym, że do przenoszenia sił służy środkowy słupek podzielonego otworu szyby nawietrznej.

**A m b i - B u d d P r e s s w e r k
G e s e l l s c h a f t
m i t b e s c h r ä n k t e r H a f t u n g
Z a s t ę p c a : i n ż . F . W i n n i c k i
r z e c z n i k p a t e n t o w y**

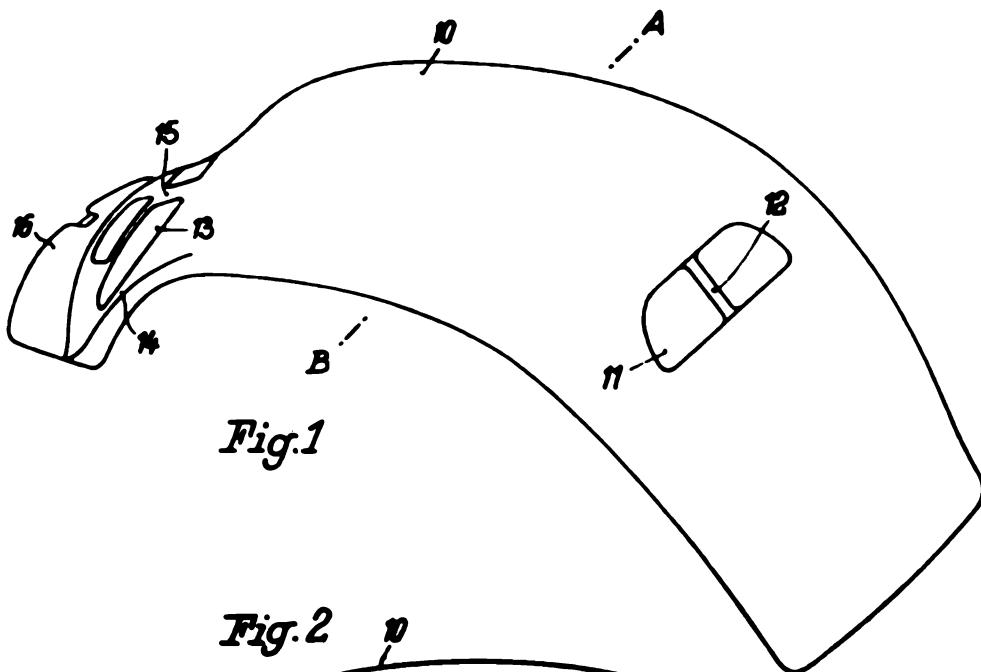


Fig. 1

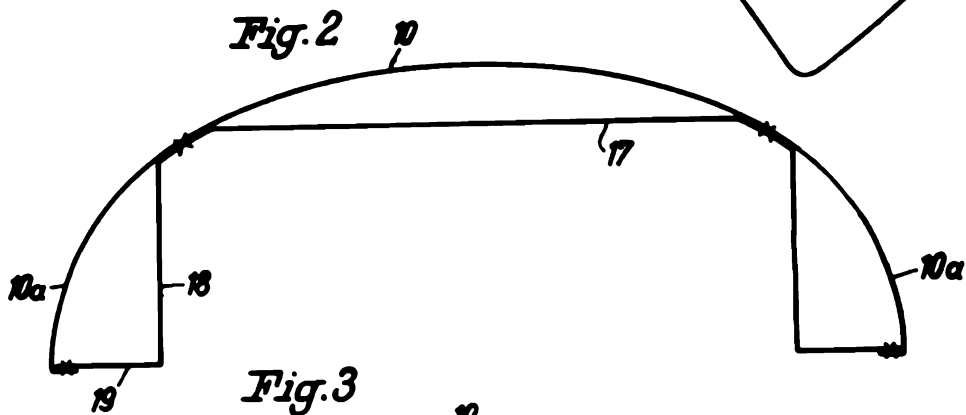


Fig. 3

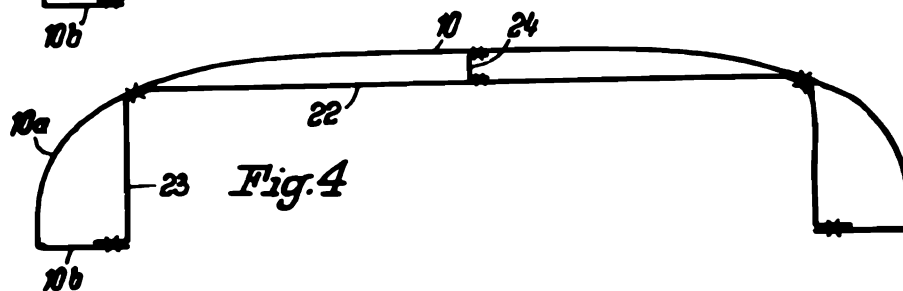
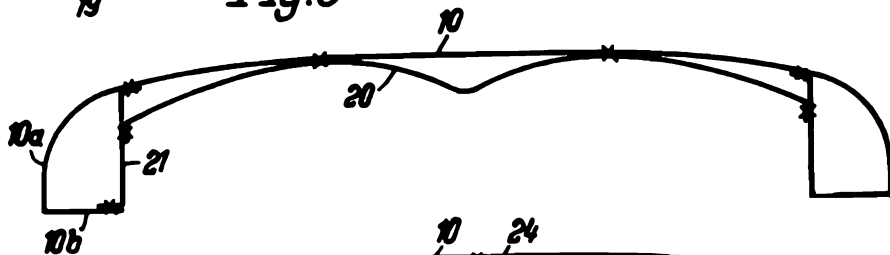


Fig. 4

