

Warszawa, 19 grudnia 1938 r.

URZĄD PATENTOWY

B 62 d 21/06



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 27495.

Kl. 63 c, 37.

Fiat Società Anonima
(Turyn, Włochy).

Rama w kształcie wideł do samochodów.

Patent dodatkowy do patentu nr 26130.

Zgłoszono 3 stycznia 1936 r.

Udzielono 29 października 1938 r.

Pierwszeństwo: 6 lipca 1935 r. (Włochy).

Najdłuższy czas trwania patentu do 29 stycznia 1953 r.

Przedmiotem patentu nr 26 130 jest rama do samochodów, posiadająca w rzucie poziomym kształt litery X, która jest utworzona z dwóch korytkowych dźwigarów podłużnych, połączonych pośrodku na pewnej części swej długości w ten sposób, że powstaje jeden rurowy np. o przekroju owalnym dźwigar środkowy. Dźwigary według patentu nr 26 130 posiadają na zębach wideł korytkowy przekrój poprzeczny, wzmocniony korytkowymi blachami usztywniającymi, połączonymi spawaniem punktowym, oraz przekrój poprzeczny w kształcie litery C w środkowej części.

Przedmiotem wynalazku niniejszego jest tylko wzmocnienie połączenia obu dźwigarów podłużnych między sobą.

Według wynalazku na czołowych końcach rurowej części środkowej jest blacha łącząca, posiadająca w rzucie poziomym kształt korytka, która wchodzi jednym swym ramieniem w korytko jednego dźwigara podłużnego, drugim zaś ramieniem w korytko drugiego. Ramiona blachy łączącej posiadają kołnierze, które są przymocowane do kołnierzy dźwigarów podłużnych spawaniem punktowym. Łącznik ten łączy zatem ściśle ze sobą obydwa dźwi-

gary podłużne w miejscach szczególnie napełnionych i usztywnia także każdy dźwigar oddzielnie, gdyż znajduje się w miejscu przejścia od korytkowego przekroju poprzecznego do przekroju w kształcie litery C.

Według wynalazku ta długość, na której stykają się ze sobą dźwigary podłużne, jest jeszcze krótsza, niż w patencie nr 26 130; wynosi ona mniej więcej piątą część całkowitej długości ramy, lecz rurowa część środkowa jest dłuższa niż długość styku dźwigarów wskutek tego, że w miejscach zagięcia dźwigarów podłużnych są między tymi ostatnimi umieszczone kliny blaszane. Układ ten tym się wyróżnia, że kąty, pod którymi muszą być zgięte dźwigary podłużne na końcach środkowej części, są stosunkowo małe, bez potrzeby skracania rurowej części środkowej. Ponadto otrzymuje się znaczne zaoszczędzenie materiału.

Na rysunku jest przedstawiony schematycznie przykład wykonania wynalazku.

Fig. 1 przedstawia rzut poziomy, fig. 2 — 5 są przekrojami w zwiększonej skali, a mianowicie fig. 2 przedstawia przekrój podłużny wzdłuż linii II — II, fig. 3 — przekrój poprzeczny wzdłuż linii III — III na fig. 1, fig. 4 przedstawia przekrój poziomy wzdłuż linii IV — IV na fig. 2 i fig. 5 — przekrój poprzeczny wzdłuż linii V — V na fig. 1.

Rurowe dźwigary podłużne 1 i 2 są zgięte w ten sposób, że swą środkową częścią, w której posiadają przekrój poprzeczny w kształcie litery C, przylegają do siebie mniej więcej na jednej piątej długości ramy; w szwie 3 są ze sobą połączone spawaniem. Przejście od przekroju poprzecznego w kształcie litery C do przekroju korytkowego następuje w miejscach 4 i 5. W częściach korytkowego przekroju poprzecznego, tj. w zębach wideł, tworzących ramę, są połączone (fig. 3 i 5) spawaniem punktowym blachy usztywniające

7, również o korytkowym przekroju poprzecznym, swymi kołnierzami 7a z kołnierzami 1a i 2a dźwigarów podłużnych 1, 2. Na końcach szwu 3 kołnierze obu dźwigarów są połączone ze sobą na górnej i dolnej stronie ramy za pomocą wygiętych klinów blaszanych 6, które w ten sposób przedłużają rurową część środkową poza szew 3. Na końcach klina 6, którego wolne krawędzie są zgięte, znajdują się łączniki blaszane 8, uwidocznione na fig. 2 — 4.

Jedno ramię 8a każdej blachy łączącej 8 znajduje się częściowo w korytku dźwigara podłużnego 2, drugie ramię 8b znajduje się częściowo w korytku dźwigara podłużnego 1; obydwie ramiona 8a, 8b przylaczają się w szwie 11 bezpośrednio do blachy usztywniającej 7. Blacha łącząca przechodzi w ten sposób z korytka jednego dźwigara podłużnego w korytko drugiego, łączy ze sobą blachy usztywniające obu dźwigarów i tworzy swoją częścią denną ścianę czołową rurowej części środkowej (fig. 4). Jej obydwie ramiona 8a i 8b, jak również część denna są u góry i u dołu zaopatrzone w kołnierze 8c. Części kołnierzy 8c, należące do ramion 8a, 8b, są połączone z brzegami kołnierzy 1a, 1b dźwigarów podłużnych 1 i 2. Części kołnierzy 8c, przypadające w części dennej, są w styku 8d połączone spawaniem z wolnymi brzegami klinów 6. Część denna posiada dla przejścia wału kardanowego wydrążenie 9 o odpowiedniej postaci, którego brzeg jest usztywniony żeberkiem.

Blachy łączące 8, umieszczone na przednim końcu rurowej części środkowej, jak również przednie kliny mogą się różnić pod względem postaci od tylnych, o ile to jest konieczne ze względów budowlanych.

Za pomocą blachy łączącej osiąga się wzmocnienie obydwóch dźwigarów podłużnych i ich połączenie, a mianowicie w szczególnie napężonych miejscach ramy. Do zewnętrznych stron rurowej części środkowej, utworzonej z dźwigarów po-

dłużnych, jest przyłączona spawaniem pochyla blacha kąтова 10 w celu umieszczenia podłogi pudła pojazdu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Rama w kształcie wideł do pojazdów silnikowych według patentu nr 26 130, znamienna tym, że na każdym końcu rurowej części środkowej jest przypojona blacha łącząca (8) zarówno w korytku jednego, jak i drugiego dźwigara podłużnego.

2. Rama do pojazdów silnikowych według zastrz. 1, znamienna tym, że blacha łącząca (8) posiada rzut poziomy w kształcie litery V o ramionach (8a, 8b), skierowanych wzdłuż dźwigarów ramowych (1, 2).

3. Rama według zastrz. 1 i 2, znamienna tym, że ramiona (8a, 8b) blachy łączącej przyłączają się szwem spawanym (11) do blach usztywniających (7), umieszczonych w rozwidlonych częściach dźwi-

garów ramy i ponadto są przypojone kołnierzami (8c) do brzegów kołnierzy, należących do dźwigarów podłużnych (1, 2).

4. Rama według zastrz. 1 — 3, znamienna tym, że dźwigary podłużne (1, 2) stykają się bezpośrednio mniej więcej na jednej piątej całkowitej długości ramy i że rurowa część środkowa jest przedłużona za pomocą klinów (6), wstawionych w miejscach wygięcia (4, 5) dźwigarów podłużnych (1, 2), przy czym brzegi klinów są przypojone do kołnierzy (1a, 2a) dźwigarów podłużnych i do kołnierzy części dennej blachy łączącej (8).

5. Rama według zastrz. 1 — 4, znamienna tym, że część dennej blachy łączącej posiada otwory (9) dla przeprowadzenia wału kardanowego, usztywnione za pomocą żeber brzegowych.

Fiat Società Anonima.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

