

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 29356.

Kl. 63 c, 43.

Ambi-Budd Presswerk
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin.

~~B 62d 23/00~~
B 62d 23/0

Nadwozie zespolone z ramą.

Zgłoszono 3 listopada 1937 r.

Udzielono 28 października 1940 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy nadwozia wytłaczanego z blachy, w którym słupki i blachy ścian są połączone bezpośrednio spawaniem z ramą podwozia, wykonaną najlepiej ze skrzynkowych dźwigarów podłużnych i poprzecznych, przy czym nadwozie ma kształt linii opływowych na całej swej długości, a maska jest doprowadzona aż do przedniej części ramy okna przedniego, wskutek czego część górna ściany czołowej może być bardzo wąska.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony na załączonym rysunku, w którym przedstawiają: fig. 1 ramę podwozia i

nadwozia w widoku perspektywicznym; fig. 2 — przednią część nadwozia z ścianą czołową i ramą szyby przedniej w widoku z boku; fig. 3 — przednią część nadwozia w widoku z przodu; fig. 4 i 4a — pionowe przekroje poprzeczne według linii 4 — 4 względnie 4a — 4a na fig. 3; fig. 5 — przekrój poprzeczny według linii 5 — 5 na fig. 2; fig. 6 — poziomy przekrój według linii 6 — 6 na fig. 2; fig. 6a — pionowy przekrój według linii 6a — 6a na fig. 2; fig. 7 — tylną część nadwozia, obejmującą tylny słupek w widoku z boku; fig. 8 — tylny słupek w widoku z przodu; fig.

9 — poziomy przekrój poprzeczny według linii 9 — 9 na fig. 8; fig. 10 do 16 — przekroje według linii oznaczonych odpowiednimi liczbami na fig. 7; fig. 17 — środkowy słupek i jego połączenie z boczną częścią dachu bocznym dźwigarem, w widoku z boku nadwozia; fig. 18 — dźwigar podłużny podwozia w przekroju poprzecznym i boczną część dachu z środkowym słupkiem w widoku z boku; fig. 19 do 21 — przekroje według linii, oznaczonych odpowiednimi liczbami na fig. 18; fig. 22 i 23 — przednie drzwi nadwozia w widoku z boku względnie z tyłu; fig. 24 i 25 — przekroje według linii 24 — 24 względnie 25 — 25 na fig. 23; fig. 26 i 27 — ramę dolną nadwozia według wynalazku w widoku z boku względnie z góry; fig. 28 i 29 — połączenie między przednim dźwigarem poprzecznym ramy pojazdu i dźwigarem podłużnym w przekroju podłużnym przez dźwigar poprzeczny względnie w widoku z góry; fig. 30 i 31 — połączenie między środkowym dźwigarem poprzecznym ramy i dźwigarem podłużnym w przekroju podłużnym przez dźwigar poprzeczny względnie w widoku z góry; fig. 32 — przekrój według linii 32 — 32 na fig. 30; fig. 33 — tylny koniec ramy pojazdu z przymocowanym bagażnikiem w widoku z boku względnie przekroju podłużnym, a fig. 34 — przednią ściankę właściwej przestrzeni bagażowej w widoku z tyłu.

W przedstawionej na fig. 1 dwudrzwiowej limuzynie są uwidocznione dźwigary podłużne 40, do których są od zewnątrz przymocowane słupki drzwiowe. Słupek środkowy 41 i tylny 42 są wytłoczone z blachy, natomiast dolna część przedniego słupka tworzy boczną część ściany czołowej.

Fig. 2 — 6a przedstawiają szczegóły przedniej ściany, obejmującej ramę szyby przedniej, ściankę czołową, przednie słupki i ściankę błotnikową.

Rama szyby przedniej i górna część ściany czołowej wraz z wygiętymi górnymi odcinkami bocznymi tejże ściany są wytłoczone z jednej blachy 44, przy czym jej poziomy do przodu wystający odcinek jest wygięty wklęsło i dochodzi do krawędzi 45, łączącej się z tylnym brzegiem maski silnika; poziomy brzeg 46 tego odcinka, tworzący oparcie maski, jest połączony z wygiętą ku dołowi blachą 47, tworzącą część ścianki błotnikowej. Skierowana do przodu część 44 ściany czołowej wraz z skośnym odcinkiem tylnym blachy 47 i wewnętrznymi blachami 48, 49 tworzy ustrój skrzynkowy. Jedno ramię 50 blachy 48 stanowi przedłużenie odcinka blachy 44, znajdującej się w płaszczyźnie szyby przedniej, i jest przymocowane do dolnego brzegu tego odcinka, drugie zaś ramię 51 jest skierowane poziomo do przodu i połączone spawaniem z poziomym brzegiem 46 blachy 44.

Blacha 44 tworzy u góry przednią część dachu, gdzie jest usztywniona za pomocą korytka blaszanego 53, przymocowanego za pomocą kąтового brzegu do brzegu blachy 44, przy czym do korytka 53 można przymocować okładzinę wewnętrzną nadwozia. Otwór szyby nawietrznej jest przedzielony za pomocą najlepiej tłoczonego słupka środkowego 54, wykonanego w blasze 44, wzmocnionego przymocowaną do niego na dole spawaniem blachą 55, zaopatrzoną w korytkowe wgłębienie podłużne.

Boczne części 56 blachy 44, tworzące w poprzecznym przekroju kątowe ramy otworu dla szyby przedniej, są na zewnątrz i ku tyłowi wygięte w kształt odcinków zakończonych zewnętrznym brzegiem 57. Blacha 58, posiadająca nieco większą grubość i tworząca przylgę przednich drzwi, jest na swym zewnętrznym brzegu zaopatrzona w ku drzwiom otwarte korytko 59, przylegające swym pasem do wyżej wskazanego brzegu 57. Z zewnętrznymi

ramionami 56 blachy 44 łączy się brzegami blacha 60, przymocowana do brzegu blachy 58 i zaopatrzona w znany rowek do umieszczenia paska do wbijania gwoździ.

Znajdujące się najlepiej na tej samej wysokości dolne brzegi ścian 49 i łukowych górnych bocznych części ściany przedniej są zaopatrzone w skierowane do wnętrza poziome brzegi 61 względnie 62, do których jest przymocowany spawaniem górny poziomy pas 63 blachy 64, tworzącej dolną część zewnętrznej ściany przedniej. Blacha 64 tworzy z równoległą do niej wewnętrzną blachą wytłoczoną 65 ustrój skrzynkowy.

Poniżej poziomej płaszczyzny, znajdującej się w płaszczyźnie pasów 63 (fig. 6a), przednia część ściany czołowej, tworząca ścianę błotnikową, jest na krótkiej przestrzeni pionowa, a dalej nachylona ku dołowi, aż do przedniej, pionowej ściany końcowej. W tym dolnym i przednim odcinku ściany czołowej blacha 64 jest zaopatrzona w górnej swej części w ścianę 67, zakończoną kątowym brzegiem 68; jedno w zasadzie pionowe ramię tego kąтового odcinka przykrywa górny brzeg blachy 65 i jest z nią połączone spawaniem, natomiast wolne, poprzecznie skierowane ramię kątowe odcinka, jest przymocowane do brzegów blachy poprzecznej 69, przedłużającej odcinek 47 blachy wytłoczonej 44 od tyłu i przodu. Na dolnym brzegu posiada blacha wytłoczona 64 do wewnątrz skierowane ramię, kończące się pionowym brzegiem, przymocowanym do dolnego brzegu blachy wytłoczonej 65. Między przednim brzegiem blachy 64 i blachą 65 mieści się blacha łącząca 70, posiadająca przekrój poprzeczny w kształcie litery Z i znajdująca się w płaszczyźnie przedniej ścianki poprzecznej (fig. 6). Blacha 65 zakrywa szerokim kołnierzem 71, wygiętym z jej przedniego brzegu do środka, przednią ściankę poprzeczną 72

i jest do niej przymocowana. W celu dalszego usztywnienia kołnierz 71 może być zaopatrzony w wąskie zagięcia 73 do przodu na swych brzegach.

Blacha 65 jest w dolnej swej części wygięta na zewnątrz w miejscu oznaczonym 74, celem powiększenia sztywności oraz przestrzeni użytecznej nadwozia, a w tym celu jeden brzeg wygięcia stanowi boczne przedłużenie deski podnóżka 75.

Tylny brzeg blachy wytłoczonej 64 jest zagięty do środka i tworzy dolną część przedniej przyłgi drzwi względnie słupka przedniego. Tylny brzeg blachy 65 jest zaopatrzony w znane wgłębienie korytkowe do umieszczenia paska do gwoździ, którego wolne ramię jest połączone za pomocą spawania z wolnym brzegiem do wewnątrz zagiętego tylnego odcinka blachy 64.

Fig. 7 — 16 przedstawiają tylną część nadwozia. Słupek tylny nieco pochylony do przodu stanowi zarazem przednią listwę ramy okna bocznego za słupkiem osadzonego, podczas gdy na dole jest wygięty, gdzie stanowi usztywnienie osłony koła. Jest on wykonany z blachy wygiętej w kształcie litery Z i posiada ramię 76 skierowane ku środkowi, krótkie zewnętrzne ramię 77 i ściankę 78 w kierunku podłużnym nadwozia. Na górnym swym końcu ramię 76 słupka jest zagięte pod prostym kątem do przodu. Wzdłuż otworu okiennego ramię 77 jest otoczone ramieniem 79, którego korytko 80 tworzy jedną stronę wewnętrznej stałej oprawy okna i jest za pomocą wewnętrznego brzegu 81 przymocowane do wolnego końca ramienia 76. Pod otworem okiennym ramię 76 jest zaopatrzony w odgięty do tyłu pod kątem prostym brzeg 82, przy czym ramię 77 i brzeg 82 są zakryte zewnętrzną blachą okładzinową 83; w tym miejscu blacha słupka przechodzi w dźwigar skrzynkowy dzięki umieszczeniu korytka

84, przymocowanego brzegami bocznymi do ramion 76 i 77, przedłużeniem zaś jednego brzegu do tylnego przedłużenia 82 ramienia 77. Wzdłuż wygiętej części słupka, tworzącej jednocześnie usztywnienie osłony koła, w tył skierowany brzeg jest wygięty na zewnątrz o grubość zewnętrznej blachy i zaopatrzony w przedłużenie 85 w kierunku środka nadwozia, do którego jest przymocowana właściwa osłona koła 86 względnie błotnik. Między osłoną koła 86 i wolnym brzegiem ramienia 76 znajduje się korytko usztywniające 87.

Jak przedstawiono na fig. 14 — 16, jest zewnętrzna ściana nadwozia usztywniona wzdłuż tylnego okna bocznego i okna w tylnej ścianie za pomocą dodatkowych wewnętrznych blach 88 względnie 89. Te blachy są zaopatrzone na brzegach do łączenia w znane rowki 90 o mniej więcej półokrągłym otwartym przekroju poprzecznym, przy czym wolny brzeg 91 tych korytek jest przymocowany do wolnego ramienia 92 kątowych w przekroju brzegowych części zewnętrznej ściany tworzących otwory okien, zaś dno korytek przylega do drugiego ramienia kątowych części brzegowych. W odmianie przedstawionej na fig. 15 wewnętrzna blacha usztywniająca 88 jest zaopatrzona w trapezowe korytko brzegowe, przy czym prostopadłe ścianki dolna i zewnętrzna tego korytka znajdują się w kątowym brzegu zewnętrznej blachy wytłoczonej.

Fig. 17 do 21 przedstawiają środkowy słupek i jego połączenie z boczną częścią dachu względnie bocznym dźwigarem podłużnym. Słupek jest wykonany z dwóch wąskich do wewnątrz otwartych korytek 93 i 94, przy czym korytko wewnętrzne 94 przylega ściankami bocznymi do ścianek bocznych korytka 93 i ma nieco mniejszą wysokość. Korytko 93 sięga w dół aż do dolnego brzegu dźwigara podłużnego 40, u góry zaś do bocznej części dachu. Korytko

94 sięga u góry do bocznej części dachu, a u dołu nie dochodzi do bocznego dźwigara podłużnego. Korytko 93, posiadające u góry i u dołu znacznie mniejszą wysokość, obejmuje w górnej swej części rynienkowe wgłębienie 95 blachy łączącej 97 równoległej do bocznej i położonej między boczną częścią ramy 98 otworu dachowego i drewnianą boczną listwę górną 99. Korytko 93 przylega bocznymi brzegami zagiętymi 100 do blachy 97. Z dolnym końcem korytka 94 łączy się korytko 101, sięgające do dolnego końca korytka 93 otwarte także do wewnątrz i przylegające swymi ściankami bocznymi do bocznych ścianek korytka 93. Korytko 101 i dolny koniec korytka 93 posiadają w bok skierowane brzegi 102, 103, przylegające do ścian zewnętrznej 104 ramy 40 i połączone z nimi np. za pomocą śrub 105.

Fig. 22 — 25 dotyczą drzwi i ramy okiennej osadzonej w drzwiach, które zawierają zewnętrzną blachę okładzinową 106, otaczającą otwór okna, wewnętrzną blachę okładzinową 107, sięgającą do dolnego brzegu otworu okna i kształtowniki tworzące ramę drzwi względnie okna. Górne i boczne części ramy drzwiowej, stanowiące oprawę okna, posiadają blachy 108 z korytkiem prowadniczym dla szyby, zaopatrzone w krótkie ramiona 109, równoległe do szyby dłuższe ramiona 110 skierowane do wewnątrz. Ponadto w skład ramy drzwiowej wchodzi blachy 111, tworzące odrzwia, zaopatrzone w skierowane do wewnątrz ramie 112, połączone spawaniem z ramieniem 110, oraz wygięte ramie 113 z odgiętym brzegiem 114; zewnętrzna blacha okładzinowa 106 jest zagięta tak, iż obejmuje sobą oba brzegi 109 i 114. Ramie 112 blachy 111 jest zaopatrzone w korytkowe wgłębienie usztywniające 115. Blachy 108 i 111 mogą być wykonane z grubszego materiału niż zewnętrzna blacha okładzinowa 106. Dzięki

powyżej opisanemu układowi ramy drzwiowej, otaczającej okno, powiększa się znacznie jego pole widzenia.

Rama przedstawiona na fig. 26 i 27 zawiera boczne dźwigary podłużne 40, zbliżające się w przednich swych częściach ku sobie, a na tylnych końcach przed kołami względnie przed tylną osią pojazdu połączone za pomocą dźwigara poprzecznego 116, z którego wystają skośnie do tyłu nad tylną oś dwa wsporniki 117. Na tych wspornikach 117 mogą być zawieszane resory kół tylnych oraz umocowany bagażnik. Ponadto boczne dźwigary podłużne są połączone za pomocą dźwigara środkowego 118 blisko podnóży oraz dalszego dźwigara 119 położonego pod siedzeniami przednimi jak również przedniego, nieprzedstawionego na rysunku, najlepiej śrubami przymocowanego dźwigara poprzecznego. Przedstawiona rama nadaje się szczególnie do pojazdu mechanicznego z kołami tylnymi na wahliwych półosiach. Przy tym wał kardanowy może być osadzony nieruchomo w skrzynkowych osłonach 120 względnie 121, tworzących części środkowe dźwigarów poprzecznych 119 względnie 116.

Fig. 28 i 29 przedstawiają połączenie okrągłego dźwigara poprzecznego 118 z dźwigarem podłużnym 40. Dźwigar podłużny 40 zawiera otwarte na zewnątrz korytko 122, którego ramiona są zaopatrzone w skierowane w górę i w dół brzegi 123, 124 oraz blachę 125 przymocowaną do tych brzegów. Najlepiej, jeśli oś środkowa dźwigara poprzecznego 118 jest umieszczona poniżej osi dźwigara podłużnego 40; dzięki temu wał kardanowy może być łatwiej założony. Dźwigar poprzeczny jest przesunięty przez ściśle dopasowany otwór w wewnętrznej ścianie dźwigara podłużnego, zaopatrzony w kołnierz 126, i dochodzi prawie do ściany zewnętrznej dźwigara podłużnego, przy czym jego część końcowa mieści się w dopasowanym

doń ściśle kołnierz 127 blachy 128, która swymi brzegami 129 i 130 przymocowana jest spawaniem do górnej i dolnej ściany dźwigara podłużnego. Celem powiększenia sztywności blacha 128 może być zaopatrzona także w boczne brzegi zagięte 131.

Fig. 30, 31 i 32 przedstawiają połączenie środkowego dźwigara poprzecznego 119 pod siedzeniami przednimi z jednym z dźwigarów podłużnych 40, względnie środkową osłoną skrzynkową 132 do wału kardanowego. Oś środkowa skrzynkowego dźwigara poprzecznego 119 jest umieszczona nad osią dźwigara podłużnego 40; poza tym połączenie między dźwigarem poprzecznym i podłużnym jest takie samo jak połączenie dźwigara 118 z dźwigarem 40. Również oś otworu osłony skrzynkowej 132, umieszczonej w środku dźwigara 119, znajduje się ponad osią dźwigara poprzecznego 119.

Fig. 33 i 34 przedstawiają umieszczenie bagażnika na wystających skośnie w górę wspornikach 117. Dno 133 bagażnika, dostępne najlepiej w znany sposób, po odchyleniu oparć tylnych siedzeń od wnętrza pojazdu, znajduje się za tylnymi końcami wsporników 117 i pod nimi najlepiej mniej więcej na jednakowej wysokości z dźwigarami podłużnymi 40. Przednia ściana 134 właściwego bagażnika jest skierowana od tylnego końca wsporników 117 w przybliżeniu pionowo w dół. Na przedniej stronie przedniej ściany 134 znajdują się pionowe podpórki 135, połączone kątownikami 136 z wspornikami 117. Bagażnik ograniczają z boku osłony kół (błotniki); można oddzielić z boku przestrzenie (137) do narzędzi lub innych przedmiotów (patrz także fig. 1). Te pomieszczenia mogą być dostępne z zewnątrz pojazdu. Dno i przednia ściana 133 i 134 są usztywnione za pomocą podłużnych względnie pionowych korytek 138, zaopatrzonych w na zewnątrz skierowane brzegi 139.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Nadwozie zespolone z ramą, o liniach opływowych, w którym ściana czołowa wytłaczana jest z blachy, znamienne tym, że ściana czołowa ma postać ustroju skrzynkowego.

2. Nadwozie według zastrz. 1, znamienne tym, że boczne brzegi poziomej poprzecznej części ściany czołowej (48) są przymocowane do pionowych bocznych części ściany (49), zaopatrzonej w wewnętrzne brzegi.

3. Nadwozie według zastrz. 1 lub 2, znamienne tym, że blacha ściany czołowej (44) jest połączona na przodzie pojazdu z blachą (47), przebiegającą najpierw skośnie a w dalszym ciągu pionowo w dół, tworzącą ścianę błotnikową.

4. Nadwozie według zastrz. 1 — 3, znamienne tym, że do dolnych brzegów (61) ścian (49) względnie do brzegów (62) ściany czołowej jest przymocowana spawaniem blacha (65), tworząca wewnętrzną ściankę czołową, oraz blacha (64), tworząca dolną część zewnętrznej ściany czołowej, przy czym poziomy pas (63) blachy (64) sięga od zewnętrznej części ściany czołowej aż do dolnego brzegu wewnętrznej ściany (49).

5. Nadwozie według zastrz. 1 — 4, znamienne tym, że blacha (64), tworząca dolną część zewnętrznej ściany czołowej, swym pasem poziomym (63) jest przymocowana do wewnętrznej blachy (65), przy czym tylny zagięty brzeg blachy (64) tworzy dolną część przedniej przylgi drzwiowej względnie słupka przedniego.

6. Nadwozie według zastrz. 4 lub 5, znamienne tym, że znajdujące się we wspólnej pionowej płaszczyźnie poprzecznej brzegi przednie blach (64 i 65) ściany czołowej są połączone blachą (70) o przekroju poprzecznym w kształcie litery Z, przy czym przednia część blachy (65) jest

zaopatrzona w szeroki do wnętrza zagięty brzeg (71), który przykrywa przednią poprzeczną ściankę błotnikową (72) i jest do niej przymocowany (fig. 6).

7. Nadwozie według zastrz. 5 lub 6, w którym przednia część ściany czołowej, tworząca ściankę błotnikową, znajduje się pod poziomą płaszczyzną dzielącą ściany czołowej, znamienne tym, że blacha (64) wystaje poza kołnierz (66) maski silnika do wewnątrz kołnierzem (68) o przekroju kątowym, tak iż przykrywa brzeg blachy (65), z którym jest połączona, jak również łączy się z brzegiem poprzecznej blachy błotnikowej (69).

8. Nadwozie według zastrz. 4 — 7, znamienne tym, że blacha wewnętrzna (65) jest w dolnej swej części wygięta na zewnątrz, tworząc wgłębienie (74), którego jeden brzeg łączy się z bocznym brzegiem podnóżka (75) (fig. 2).

9. Nadwozie według zastrz. 1 — 8, znamienne tym, że boczne części oprawy szyby przedniej oraz przedni słupek stanowią jednolity odcinek blachy (44), zaopatrzony w kołnierz (56), otaczający z boku otwór szyby i przechodzący łukowo do tyłu w odcinek, zakończony zewnątrz występem (57), przy czym do wymienionego odgiętego odcinka blachy przylega blacha (58), stanowiąca przylgę drzwi przednich, zaopatrzona na zewnętrznym brzegu, od strony drzwi, w otwarte korytko (59), którego zewnętrzna ścianka boczna przylega do występu (57) a od wewnątrz wygięta kątowno blacha (60), zamykająca skrzynkowy przekrój oprawy okiennej.

10. Nadwozie według zastrz. 1 — 9, w którym listwa ramy tylnego okna bocznego, pochylona nieco ku przodowi, jest w dolnej części wygięta, tworząc wzmocnienie osłony koła, znamienne tym, że wspomniana listwa jest wytłoczona i ma przekrój w kształcie litery Z z długim wewnętrznym ramieniem (76), krótszym ze-

wnętrznym ramieniem (77), środkową ścianką (78), leżącą mniej więcej w płaszczyźnie ścian bocznych nadwozia.

11. Nadwozie według zastrz. 1 — 10 z zewnętrzną ścianą, wzmocnioną za pomocą dodatkowych wewnętrznych blach wytłaczanych przy tylnym oknie bocznym, względnie wykonanym w tylnej ścianie, znamienne tym, że wskazane blachy (88 względnie 89) są zaopatrzone na brzegach do łączenia w rowki (90) o mniej więcej półokrągłym otwartym przekroju poprzecznym, do zakładania paska do gwoździ, przy czym wolny brzeg (91) tych rowków jest przymocowany do wolnego ramienia (92) brzegów kątowych, otaczających otwory okienne zewnętrznych blach, dno zaś korytka przylega do drugiego ramienia kątowych brzegów.

12. Nadwozie według zastrz. 1 — 11, którego słupki i blachy ścian bocznych są połączone spawaniem bezpośrednio z ramą podwozia o ustroju skrzynkowym, względnie z podłogą nadwozia, znamienne tym, że boczne ścianki słupków są połączone z dźwigarami podłużnymi za pomocą brzegów (103) zewnętrznej blachy, jak również brzegów (102) wewnętrznych usztywnień.

13. Nadwozie według zastrz. 1 — 12, w którym drzwi wytłoczone z blach mają w zewnętrznej blasze osadzoną oprawę otworu okiennego, znamienne tym, że rama drzwiowa, obejmująca otwór okienny od góry i z boków, zawiera blachę (108), zaopatrzoną w korytko prowadnicze dla szyby i odejmowalny uchwyt okienny, przy czym wskazana blacha posiada krótkie równoległe do szyby ramię (109) i drugie dłuższe, do wewnątrz skierowane ramię (110), a blacha (111) tworząca odrzwia posiada do wewnątrz skierowane ramię (112), połączone spawaniem z ramieniem (110), oraz ramię (113) zaopatrzone w brzeg zewnętrzny (114), przy czym zewnętrzna okładzina (106) obej-

muje sobą brzegi (109, 114) blach (108, 113).

14. Nadwozie według zastrz. 1 — 13 z bagażnikiem, przymocowanym do wsporników ramy podwozia, wystających skośnie w górę, znamienne tym, że dno (133) bagażnika dostępnego od przodu jest umieszczone w przybliżeniu na wysokości podłużnych dźwigarów (40), natomiast jego przednia ściana (134) sięga od tylnego końca wsporników (117), mniej więcej pionowo w dół, przy czym dno i przednia ściana są usztywnione najlepiej za pomocą poziomych względnie pionowych kształtowników.

15. Nadwozie według zastrz. 14, znamienne tym, że przednia ściana (134) bagażnika jest połączona dodatkowo z wspornikami (117) za pomocą kątowników (136), przymocowanych do pionowych uchwytów (135), znajdujących się najlepiej na przedniej stronie przedniej ściany.

16. Nadwozie z ramą według zastrz. 1 — 15, posiadające ramę z dźwigarów podłużnych, względnie skrzynkowych podłużnych i okrągłych dźwigarów poprzecznych, przeprowadzonych przez ściśle dopasowane otwory w wewnętrznej ścianie podłużnic i dochodzące prawie do zewnętrznej ściany tychże podłużnic, znamienne tym, że koniec dźwigara poprzecznego (118) jest wewnątrz dźwigara podłużnego (40, 104) połączony z blachą, przylegającą do górnej i dolnej ścianki dźwigara podłużnego i umieszczoną w pewnym odstępie od ścianki zewnętrznej.

17. Nadwozie z ramą według zastrz. 16, znamienne tym, że otwory do dźwigarów poprzecznych w wewnętrznej ścianie dźwigarów podłużnych i (lub) w blasze (128) są zaopatrzone w skierowane do środka pojazdu zagięte kołnierze (126 względnie 127), przylegające do dźwigara poprzecznego.

18. Nadwozie według zastrz. 16 lub

17 z dźwigarem skrzynkowym, składającym się z korytkowej, najlepiej na zewnątrz otwartej blachy wytłoczonej i płyty przykrywającej, znamienne tym, że blacha (128) dźwigara poprzecznego jest u góry i u dołu zagięta, tworząc brzegi (129, 130), przylegające zarówno do bocznej ściany zewnętrznej dźwigara podłużnego, jak i do jego dolnej i górnej ściany i połączone z nimi spawaniem.

19. Nadwozie według zastrz. 13, znamienne tym, że ramię (112) jest zaopatrzone w na zewnątrz skierowane korytkowe wgłębienie usztywniające (115).

Ambi - Budd Presswerk
Gesellschaft
mit beschränkter Haftung.
Zastępca: inż. F. Winnicki,
rzecznik patentowy.

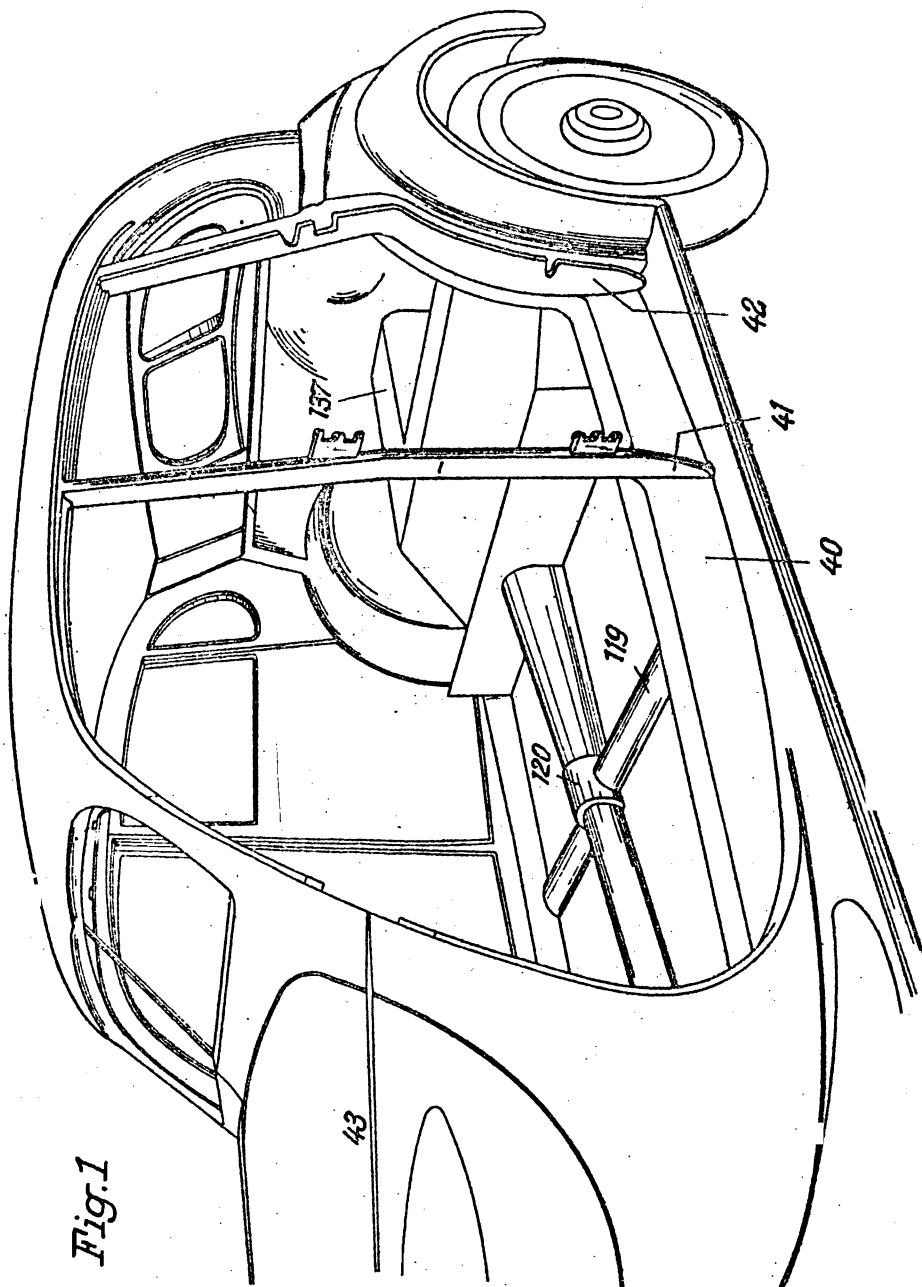


Fig.1

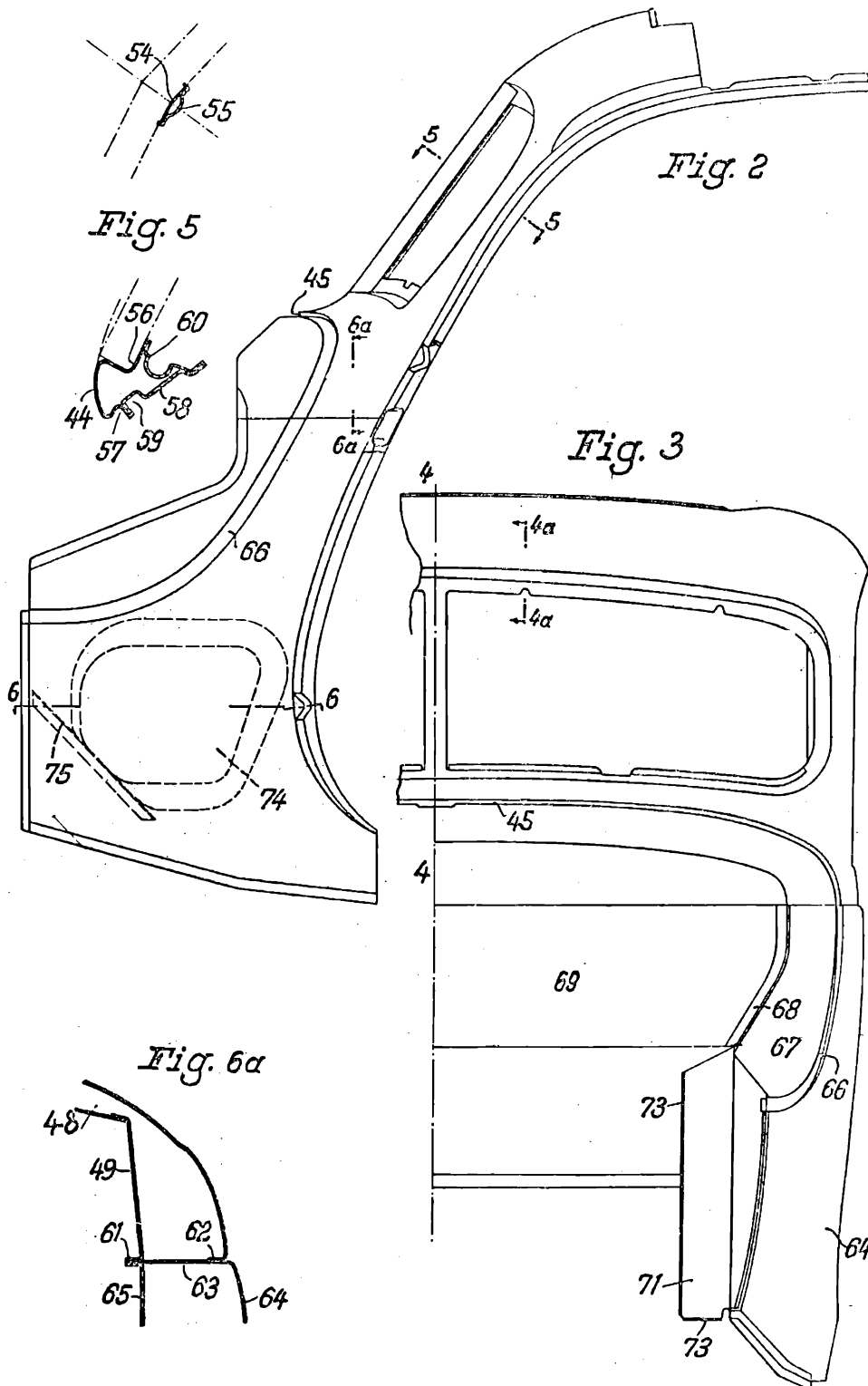


Fig. 4a

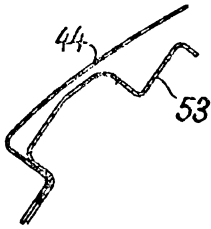


Fig. 4

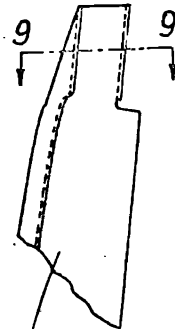
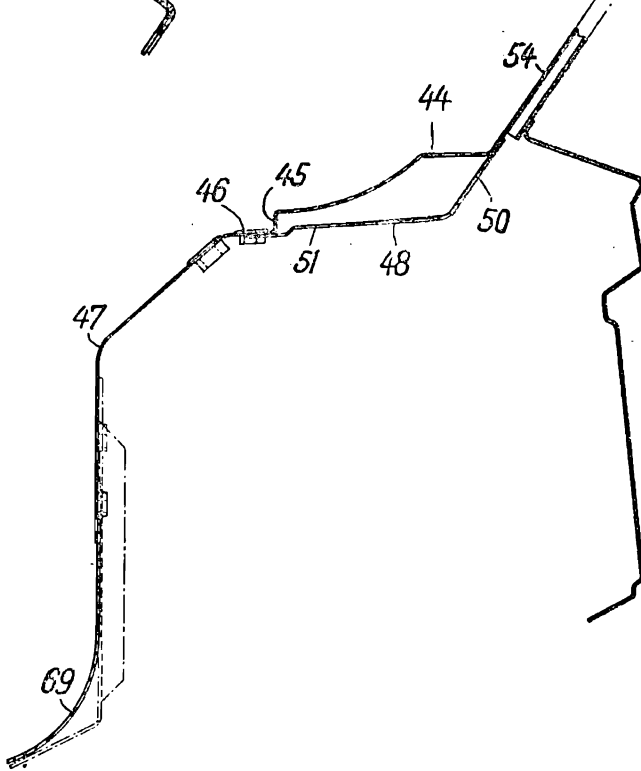


Fig. 9



Fig. 8

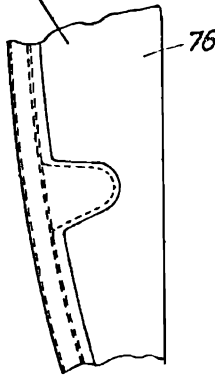
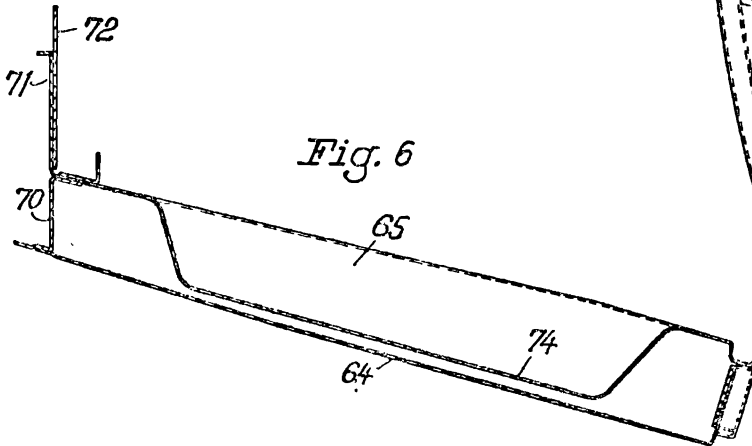
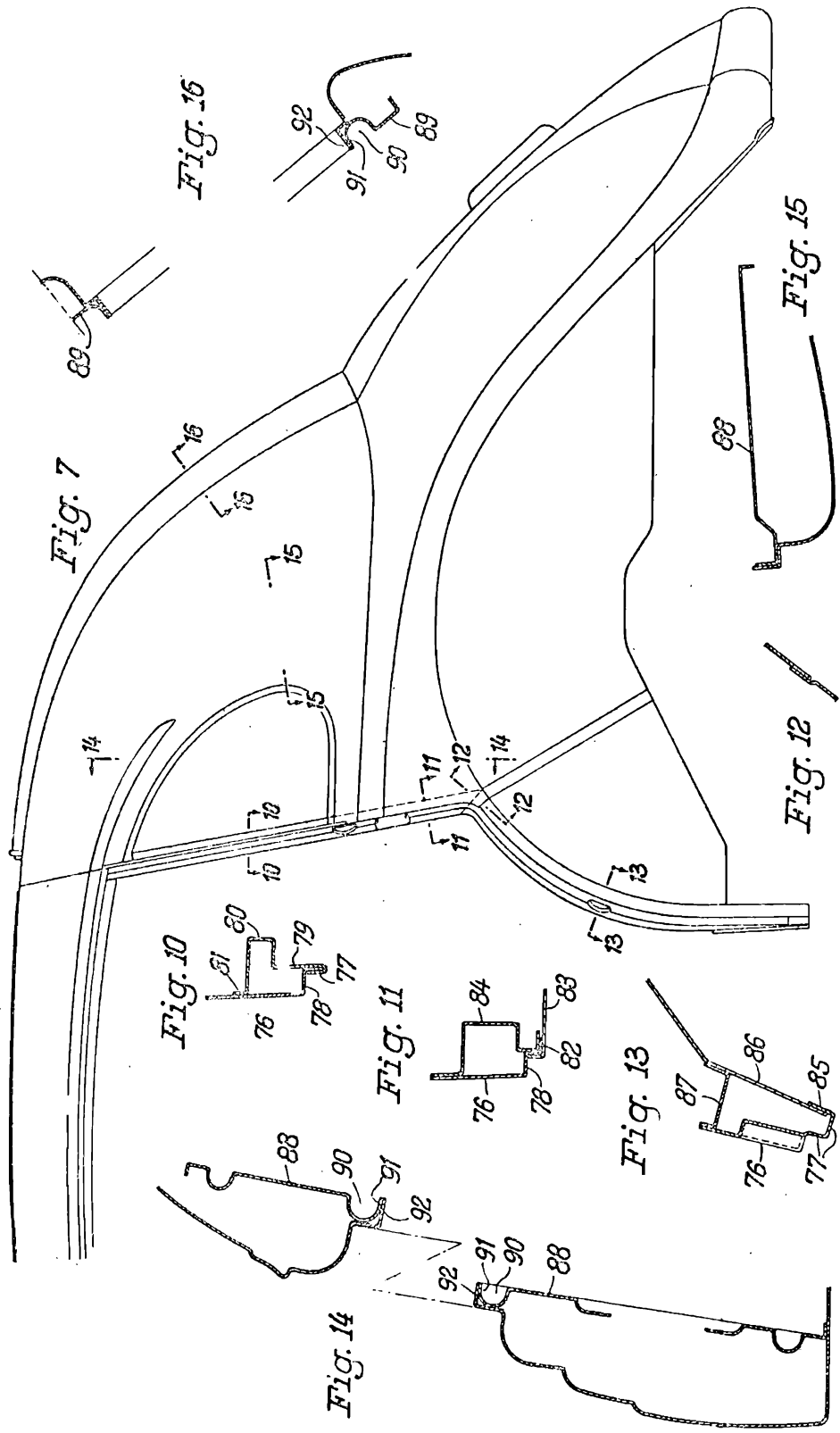
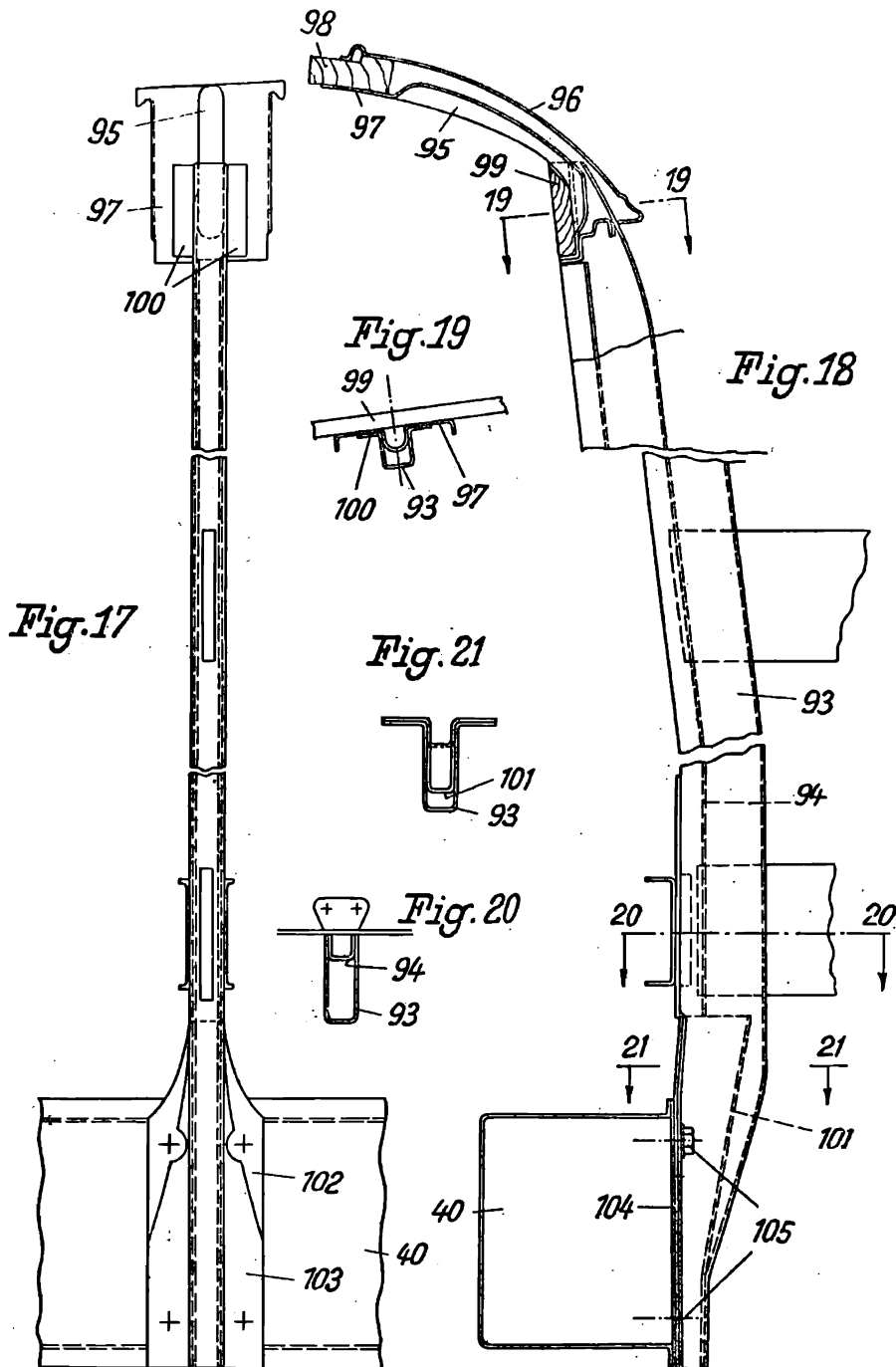


Fig. 6







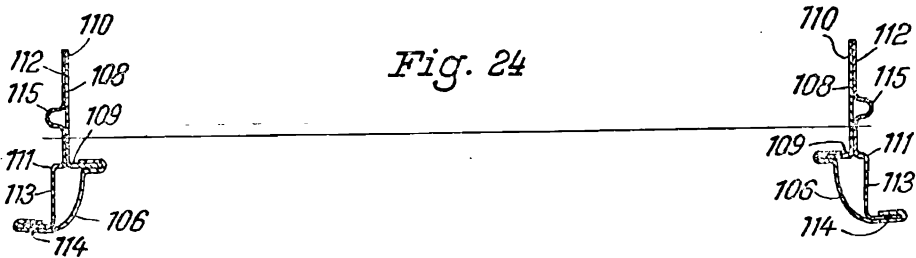
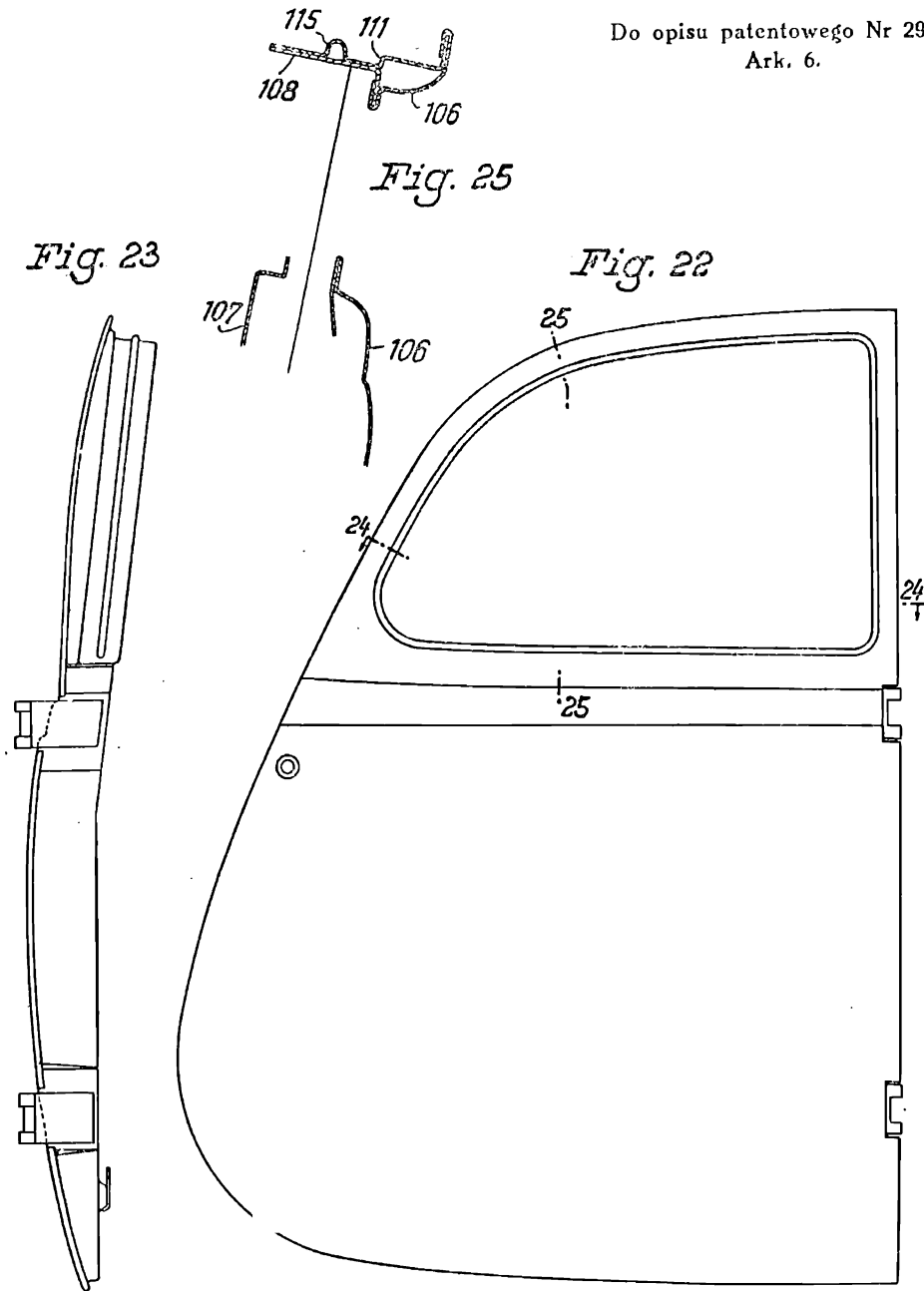


Fig. 26

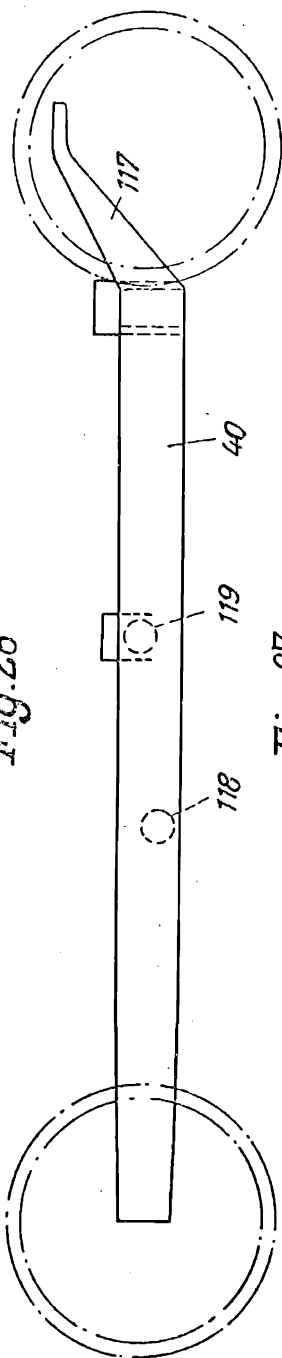
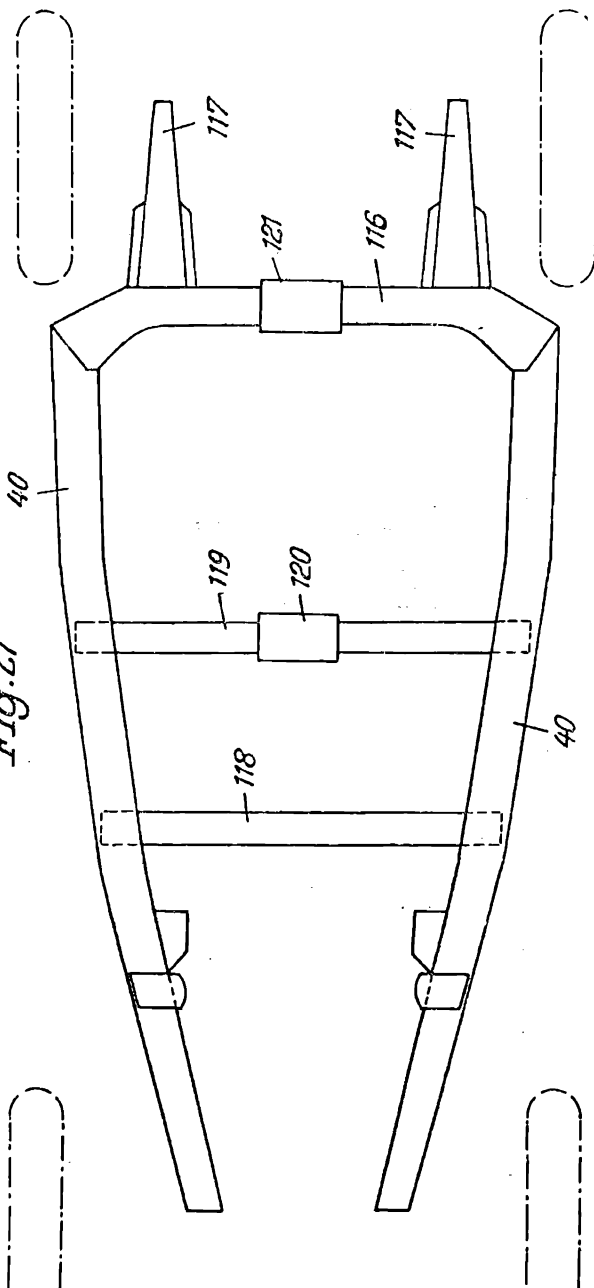
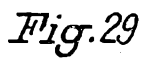


Fig. 27





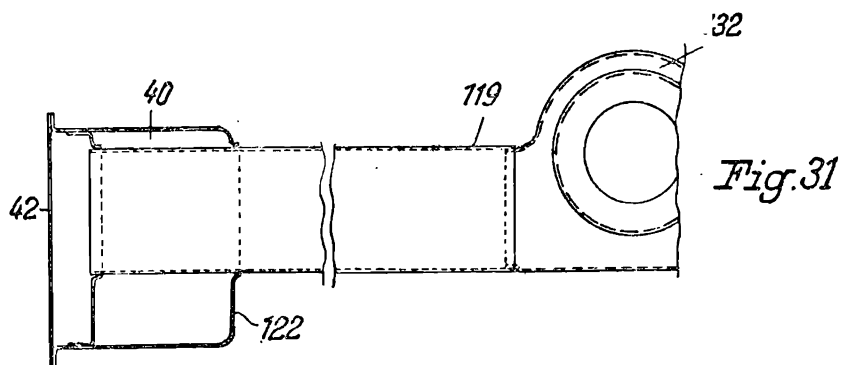
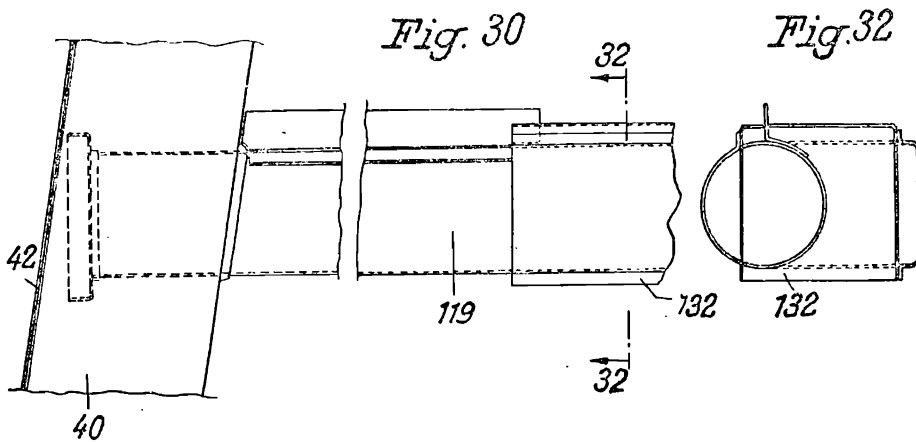


Fig. 33

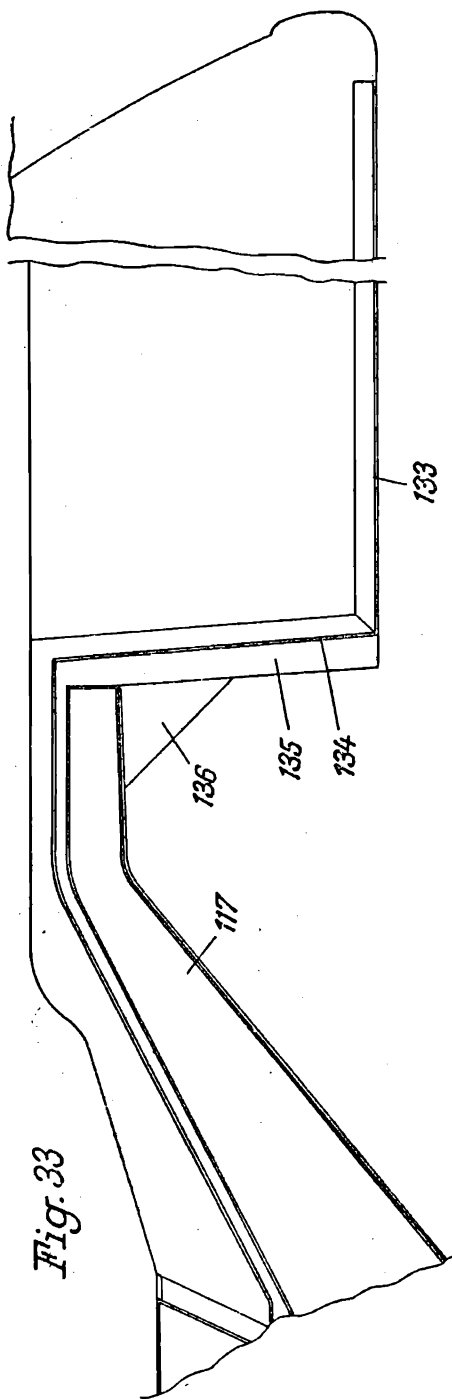


Fig. 34

