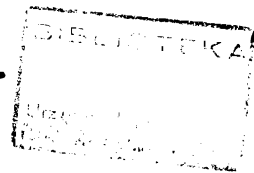


2  
10 października 1932 r.

URZĄD PATENTOWY



B62d 25/00



## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 16482.

Kl. 63 c 43.

Edward G. Budd Manufacturing Company  
(Philadelphia, Pennsylvania, Stany Zjednoczone Ameryki).

### Nadwozie samochodu.

Zgłoszono 6 lutego 1931 r.

Udzielono 4 czerwca 1932 r.

Pierwszeństwo: 6 lutego 1930 r. (Stany Zjednoczone Ameryki).

Wynalazek dotyczy nadwozia samochodu, zwłaszcza nadwozia złożonego z blaszanych części wytłaczanych.

Celem wynalazku jest utworzenie nadwozia, składającego się w znacznej mierze ze stosunkowo dużych, łatwo dających się formować i łączyć blaszanych części wytłaczanych, w którym część otaczająca ramę szyby nawietrznej jest uproszczona i może otaczać pionowo przesuwaną szybę nawietrzną.

Według niniejszego wynalazku kształtuje się brzegi ścian przylegających i rozmieszcza je względem zewnętrznej powierzchni nadwozia w ten sposób, że ściany mogą wzdłuż swych brzegów być łatwo przykładane jedna do drugiej i że części przy spawaniu punktowem lub oczyszczaniu

połączeń są łatwo dostępne. Poszczególne ściany stanowiące części składowe ustroju łatwo się formuje zapomocą stosunkowo prostych pras w niewielu czynnościach. Niektóre z części tłoczonych są tak wykonane, by prócz swych zwykłych zadań spełniały jeszcze zadania dodatkowe.

Na rysunku przedstawiono najodpowiedniejszy przykład wykonania przedmiotu wynalazku. Fig. 1 przedstawia przednią część nadwozia samochodu wykonaną według niniejszego wynalazku w widoku perspektywicznym, fig. 2—całkowitą przednią część wytłoczoną, stanowiącą część składową przedniej części nadwozia w widoku perspektywicznym, jak na fig. 1, fig. 3, 4 i 5 — części składowe bocznych ścian oraz część składową przedniej ściany w widoku

zboku względnie z przodu, fig. 6 — przednią ścianę połączoną z nadwoziem w widoku z boku, fig. 7 — przekrój po linii 7—7 według fig. 6, a fig. 8 — ramę szyby nawietrznej w środkowym, pionowym przekroju podłużnym.

Ściany nadwozia przednia i boczne składają się z trzech głównych części, wytłaczanych najlepiej z lekkiej blachy ciągnionej, a mianowicie z prawej bocznej części 10, przedniej ściany 11 i lewej bocznej części 12.

W przedstawionym przykładzie wykonania jest cała ściana boczna nadwozia oraz ściana, obejmująca przednią ściankę ramy szyby nawietrznej i górną część ścianki nawietrznej, jednolita i wytłoczona z jednej części; oczywiście mogą być obwody tych części także inne, o ile nie chodzi o szczególne cechy niniejszego wynalazku.

Formowanie bocznej części wytłaczanej 10 względnie 12 jest ułatwione dzięki temu, że boczna część wytłaczana kończy się przy przednim brzegu bocznej ściany przedniego słupka. Boczna ściana przechodzi w łuku od górnego końca słupka naprzód w boczna ścianę części nawietrznej uformowanej z tej samej części i ma nazewnątrż skierowaną wygiętą krawędź 13, łączącą się z odpowiednią wygiętą względnie wypukłą krawędzią łączącą części składowej przedniej ściany 11. Część składowa przedniej ściany 11 obejmuje górną stronę ściany nawietrznej, przednie powiechrznie przednich słupków i górną listwę poprzeczną ramy szyby nawietrznej.

Wskutek zastosowania brzegów słupka i ściany nawietrznej w takich miejscach, w których te części mają powierzchnie zasadniczo wypukłe, i wskutek zastosowania wygięć na brzegach tych części można je łatwo łączyć, w ten sposób, że wypukłe nazewnątrż części brzegów 13 i 14 łączy się wzajemnie i następnie spawa punktowo. Ślady spawania na powierzchni i na brzegu zewnętrznej części 13 można dzięki za-

sadniczo wypukłemu kształtowi słupka w miejscu połączenia łatwo oczyścić. Po stronie ściany nawietrznej wolna krawędź wygięcia 13 zakrywa połączenie, wygięte względem obydwóch połączonych części, i nie musi być ukośna lub zaokrąglona, jak w odcinkach słupka.

Wygięte względnie wypukłe odcinki 14 są połączone zapomocą wygięcia 14' brzegu odcinka dachu 15 części przedniej ściany 11. Przed wypukłą przednią krawędzią 14, odcinka dachu 15 ma część 11 łukowo wdół i wtył skierowaną wygiętą część 16, przechodzącą ku dołowi w odcinek ściany 17, stanowiący listwę poprzeczną ramy szyby nawietrznej, zakończony korytkiem 18, otwartym ku górze, stanowiącym górne ograniczenie otworu dla szyby nawietrznej, w które włożony jest pasek uszczelniający 19, stykający się z szybą 20 w każdym jej położeniu.

Części przednich słupków, otaczające z boków otwór dla przedniej szyby, są utworzone z pustych skrzynek, których przednie ścianki i (skierowane ku środkowi nadwozia) ścianki środkowe są uformowane z jednego kawałka razem z częścią 11 przedniej ściany, a których tylne ścianki i zewnętrzne boczne ścianki są uformowane z części wytłaczanych bocznych ścian 10 względnie 12. Wewnętrzne najbliżej ku sobie odgięte brzegi 21, 22 ścian 10 i 11 znajdują się blisko siebie, wskutek czego pomiędzy nimi może być umieszczony pasek uszczelniający 23, zapobiegający przepływowi powietrza.

Wykonane ze stosunkowo słabej blachy zewnętrzne ścianki słupków są wzmocnione zapomocą części usztywniających 24, przymocowanych do poprzecznych tylnych ścianek 25 słupków. W miejscach przymocowania zawiasów znajduje się pomiędzy częścią usztywniającą 24 i tylną ścianką 25 słupka odstęp, w którym umieszczona jest jedna część 26 zawiasy, przymocowanej zapomocą śruby 27.

Odcinki przedniego słupka części 11 przedniej ściany mają występy 28, obejmujące brzegi szyby przedniej i służące jako gniazda dla jej korytek prowadniczych 29. Dolna ścianka każdego występu 28 jest podparta zapomocą kątnika 29, połączonego ze ścianą i z usztywnieniem 24 słupka zapomocą spawania. Miejsce do spawania udostępnia się przez niewidoczne na rysunku otwory w tylnej ścianie występu 28, przykrytej korytkiem prowadniczym szyby przedniej.

Na dolnej stronie otworu dla szyby przedniej słupki są połączone zapomocą poprzecznej listwy 30, której poziomy odcinek przedni 31 zakończony jest pionowo w dół skierowanym kołnierzem 32. Część 30 przylega brzegiem 31, 32 do odpowiednio ukształtowanego tylnego brzegu 33 górnej strony nawietrzni, wykonanej w części 11 i jest do brzegu 33 przymocowana najlepiej zapomocą spawania punktowego.

Korytko do zakładania paska uszczelniającego 35 dolny brzeg przedniej szyby znajduje się na zaobleniu dolnej listwy poprzecznej ramy szyby nawietrznej oraz na górnej ścianie nawietrznej i jest przymocowane śrubami 35'.

Za przednią szybą ma część 30 skierowany w górę odcinek 36, zaopatrzony w szereg otworów 37, odcinek ten przechodzi górnym brzegiem w ku tyłowi skierowany pasek 38 i w ku dołowi skierowany odcinek 39, stanowiący część wewnętrznej ściany nadwozia i powierzchnie prowadnicze do kierowania powietrza przepływającego przez otwory 37 w kierunku dna nadwozia. Część 30 jest na dolnym brzegu 38 wygięta do przodu celem usztywniania i wzmocnienia, służy bowiem do umocowania deski rozdzielczej.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1. Nadwozie samochodu z wytłaczanej blachy stalowej, znamienne tem, że ze-

wewnętrzny brzeg jednej części wytłaczanej zaopatrzonej w odgięcie do ujmowania brzegu szyby nawietrznej, tworzący przednią i wewnętrzną ściankę słupka, jest wygięty wypukło nazewnątrz, a odpowiednie wygięcie wzdłuż krawędzi drugiej części wytłoczonej, stanowiącej ścianki, boczną oraz tylną, przykrywa brzeg pierwszej części i jest z tym brzegiem połączone zapomocą spawania.

2. Nadwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że brzegi górnej części ściany nawietrznej i bocznej części, stanowiącej ramę szyby przedniej przebiegają nieprzerwanie bez występu od przedniej krawędzi ściany nawietrznej aż do górnej krawędzi nadwozia i są wygięte nazewnątrz, a część wytłoczona, stanowiąca boczną ściankę ściany nawietrznej i zewnętrzną ścianę przedniego słupka oraz całą ramę przednich drzwi, ma odpowiednio wygięty brzeg, przyczem obydwa wygięcia zachodzą jedno na drugie i są połączone przez spawanie.

3. Nadwozie według zastrz. 1 i 2 z pustym słupkiem złożonym z dwóch stosunkowo cienkościennych blaszanych części wytłoczonych, znamienne tem, że jedna część wytłoczona jest zaopatrzona w występ do ujmowania bocznego brzegu szyby nawietrznej, a słupek jest połączony z wewnętrzną częścią usztywniającą (24) z mocniejszego materiału, przyczem pomiędzy występem jednej części wytłoczonej i częścią wzmacniającą drugiej części wytłoczonej znajdują się narządy usztywniające (29).

4. Nadwozie według zastrz. 1 — 3, z pustym słupkiem złożonym z dwóch cienkościennych blaszanych części wytłoczonych, znamienne tem, że obydwie części wytłoczone są połączone wzdłuż dwóch stykających się brzegów mocno, np. przez spawanie, podczas gdy pomiędzy obydwo- ma innymi brzegami znajduje się przestrzeń do założenia i umocowania paska uszczelniającego (23).

5. Nadwozie według zastrz. 1 — 4, z częścią wytłoczoną, stanowiącą dolną listwę ramy szyby przedniej, która ma poziomy, naprzód skierowany kołnierz, służący do podpierania tylnego brzegu okładziny, ściany nawietrznej, znamienne tem, że z naprzód skierowanym poziomym kołnierzem (31) łączy się w górę skierowana pozioma ścianka (36), zaopatrzona w otwory (37) do przelotu powietrza, tworząc skierowane wtył i wdół ścianki (38, 39), służące do zmiany kierunku powietrza wpływającego przez otwory (37) przy podniesionej szybie przedniej.

6. Nadwozie według zastrz. 1 — 5 z przednią ścianą wytłoczoną, stanowiącą górną listwę ramy szyb przedniej oraz części bocznego słupka, znamienne tem, że dolna krawędź górnej listwy ramowej (17) jest odgięta wtył i tworzy otwartą do wnętrza nadwozia rynnę (18) do zakładania paska uszczelniającego (19).

Edward G. Budd  
Manufacturing Company.  
Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,  
rzecznik patentowy.

FIG. 1

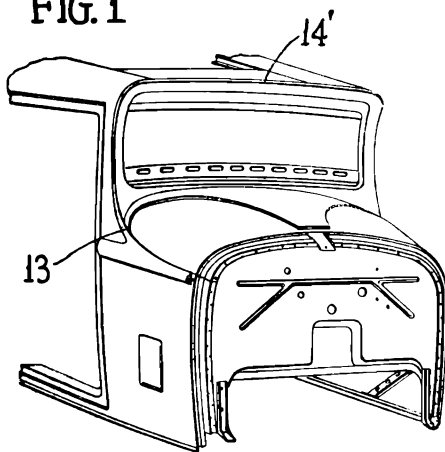


FIG. 2

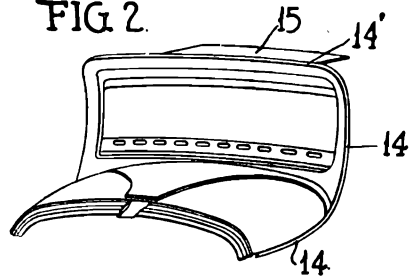


FIG. 3

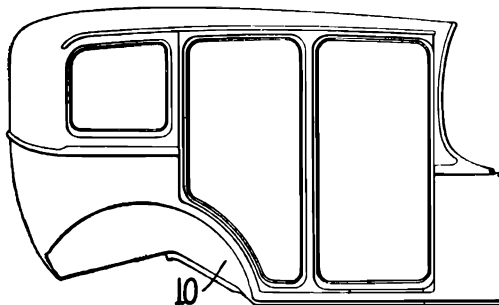


FIG. 4

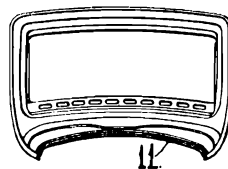


FIG. 5

