

URZĄD PATENTOWY



BIBLIOTEKA

Urzedu Patentowego
Polskiej

B 62d 25/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 28352.

Kl. 63 c, 43.

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

Nadwozie pojazdu mechanicznego.

Zgłoszono 31 stycznia 1936 r.

Udzielono 20 kwietnia 1939 r.

Pierwszeństwo: 31 stycznia 1935 r. (Stany Zjednoczone Ameryki).

Wynalazek niniejszy dotyczy budowy nadwozia pojazdu mechanicznego o kształtach opływowych, a zwłaszcza tylnej części dachu.

Nadwozia takie są przeważnie wyrabiane z blachy, a przedmiotem wynalazku jest połączenie poszczególnych ścian i dachu nadwozia, mające na celu ułatwienie wyrobu i składania tych części, przy zachowaniu wymaganej sztywności i wytrzymałości dachu.

Według wynalazku boczne wzdłużne płyty dachu stanowią jednolitą całość z wytłaczanymi ścianami bocznymi nadwozia, a środkowa część dachu wraz z jej do

tyłu i w dół skierowanym końcem wykonywa się również z jednej blachy, przy czym tak boczne płyty, jak również górny płat dachu posiadają na brzegach kołnierze do połączenia, które sięgają nieprzerwanie od przedniego do tylnego końca. Te kołnierze tworzą usztywniający układ, który po ostatecznym połączeniu ma postać wygiętych w kierunku podłużnym dźwigarów, wzmacniających dach nadwozia na całej długości. Połączenie bocznych płatów i górnego płatu dachu umożliwia szybkie zespolenie ich przez spawanie i odpowiednie uszczelnienie, przy czym po ostatecznym połączeniu blach krawędzie ich zlewają się dokładnie,

a po powleczeniu lakierem tworzą nieprzerwaną powierzchnię nadwozia.

Rysunek przedstawia przykład wykonania przedmiotu wynalazku.

Fig. 1 przedstawia nadwozie samochodu w widoku z boku, przy czym przednia część nadwozia nie jest uwidoczniona na rysunku; fig. 2 — lewą połowę nadwozia według fig. 1 w widoku z góry; fig. 3 — nadwozie w widoku z tyłu; fig. 4 — szew między górnym a bocznymi płatami w przekroju poprzecznym według linii 4 — 4 na fig. 2, a fig. 5 — odmianę szwu, przy czym środkowa część dachu jest wykonana z kilku warstw, zapewniających tłumienie odgłosów.

Na rysunku liczba 10 oznacza boczne płaty dachu metalowego, które tworzą jedną całość z wytłoczonymi bocznymi ścianami nadwozia, przy czym części te sięgają do przedniej szyby, a w tyle opadają zgodnie z kształtem opływowym tylnej części nadwozia ku dołowi.

Między bocznymi płatami 10 dachu, będącymi częścią ścian bocznych nadwozia, mieści się blacha 11 stosunkowo płaska, która również biegnie od górnego płatu poprzecznego 11 nad szybą ku tyłowi w dół nadwozia. Ta część ściany dachu jest wykonana z jednolitej blachy, a mianowicie z jednej, jak na fig. 4, lub z kilku warstw blachy, jak na fig. 5, tłumiącej dźwięki, o grubości w zasadzie równej grubości blachy według fig. 4. Górny płat dachu może być zaopatrzony w otwór 19 tylnego okna.

Przy takiej budowie dach i boczne płaty dachu są w górnej części względnie płaskie w kierunku podłużnym oraz na pochylonej tylnej części wykonane z trzech blach wytłoczonych.

Brzegi tych blach wytłoczonych są zaopatrzone w kołnierze do ostatecznego połączenia, które ułatwiają montowanie tych części i łączenie ich. Kołnierze te są wykonane w taki sposób, że powstaje mocny,

łukowo wygięty dźwigar nośny, wzmacniający dach i tylną część nadwozia na całej długości.

W tym celu wewnętrzny brzeg blachy 10, tworzącej boczny płat dachu jest zaopatrzony w kołnierz 12, do którego przylega w dół wygięty kołnierz 13 górnego płatu 11 dachu. Kołnierz 13 górnego płatu blachy przylega po złożeniu do poziomego kołnierza 14, odgiętego od kołnierza 12, i jest z nim połączony przez spawanie. Kołnierze 12 i 13 tworzą rowek, stanowiący po obu stronach dachu podłużne żebro wzmacniające, biegnące na całej długości dachu od przedniej szyby do tylnej części nadwozia po linii łukowej. Dodatkowe wzmocnienie tego układu osiąga się za pomocą zagiętego żebra 13' i kołnierza 15 bocznego płatu 10, przy czym wolny brzeg tego kołnierza posiada mały, w górę skierowany występ 16. Kołnierz 15 stanowi oparcie do przymocowania poprzecznych prętów i wewnętrznego pokrycia dachu. Wodoszczelne połączenie otrzymuje się przez wypełnienie rowka lutem 17 i wyrównanie, jak to widać na fig. 4, tak że po nałożeniu lakieru nie znać połączenia blach.

Według fig. 5 górny płat 11 złożony jest z kilku blach, tłumiących dźwięki i połączonych ze sobą za pomocą elastycznego kitu, przy czym zagięte żebro 18 tej kilkowarstwowej blachy nie zawiera kitu, dzięki czemu może być połączony z żebrem 13' przez spawanie. W tym przykładzie wykonania obie blachy 10 i 11 są zaopatrzone w podobne kołnierze, które tworzą rowek dla materiału uszczelniającego lub lutu 17. Oczywiście można również zastosować kilkowarstwową blachę środkową, jak w przykładzie wykonania według fig. 4.

Przedni brzeg górnego płatu 11 dachu może być połączony z płatem przednim 11' nad szybą w sposób przedstawiony na fig. 4 i 5 lub w jakikolwiek inny sposób.

Przez połączenie blach w jednolitą ca-

łość za pomocą spawania otrzymuje się ponadto znaczne wzmocnienie w kierunku podłużnym w postaci wygiętego dźwigara, przebiegającego wzdłuż linii połączenia.

Wynalazek niniejszy nie ogranicza się do przykładów, opisanych i przedstawionych na rysunku. Tak np. część wytłoczona dachu może również tworzyć względnie otaczać ramę przedniej szyby. Można również wygięte części boczne dachu wykonać w górnej blasze dachu. W pewnych przypadkach może być wskazane, aby część wytłoczona dachu kończyła się blisko tylnego końca, a boczne ściany były połączone w tyle za pomocą poprzecznych łączników. W nadwoziach, zwiężających się ku tyłowi, boczne pasy dachu mogą być krótsze, a cała tylna ściana nadwozia wykonana z wytłoczonej blachy, stanowiącej przedłużenie dachu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Nadwozie pojazdu mechanicznego z dachem, posiadającym kształty opływowe, znamienne tym, że wygięty przedni płat dachu nad przednią szybą łączy się z wygiętymi bocznymi płatami dachu, sięgającymi aż do tylnej części nadwozia, tak, iż w górnej szczytowej części dachu tworzą otwór wydłużony w kierunku jazdy, przykryty górnym płatem dachu względnie płaskim.

2. Nadwozie według zastrz. 1, zna-

mienne tym, że górny płat dachu stanowi jednolitą wytłoczoną blachę, tak iż przykrywa sobą górną i tylną część nadwozia.

3. Nadwozie według zastrz. 2, znamienne tym, że wygięte boczne płaty dachu i pochylonej tylnej ściany stanowią dwie nie dzielone blachy wytłoczone.

4. Nadwozie według zastrz. 1 — 3, znamienne tym, że w miejscu złączenia płatów bocznych (10) i płatu górnego (11) posiada na zewnątrz otwarty rowek, wzmocniony za pomocą zagiętych do wewnątrz kołnierzy i żeber części łączonych.

5. Nadwozie według zastrz. 4, znamienne tym, że w rowku znajduje się wytrzymałe na działania atmosferyczne uszczelnienie, np. lut.

6. Nadwozie według zastrz. 4 lub 5, znamienne tym, że brzegi łączących się blach wytłoczonych są zaopatrzone w skierowane do wewnątrz kołnierze, przylegające do siebie i połączone np. przez spawanie.

7. Nadwozie według zastrz. 6, znamienne tym, że przynajmniej jedno z odgiętych do wewnątrz żeber jest zaopatrzone w odgięty kołnierz, którego powierzchnia jest najlepiej równoległa do powierzchni blach połączonych (10, 11).

Edward G. Budd
Manufacturing Company.
Zastępca: Inż. F. Winnicki,
rzecznik patentowy.

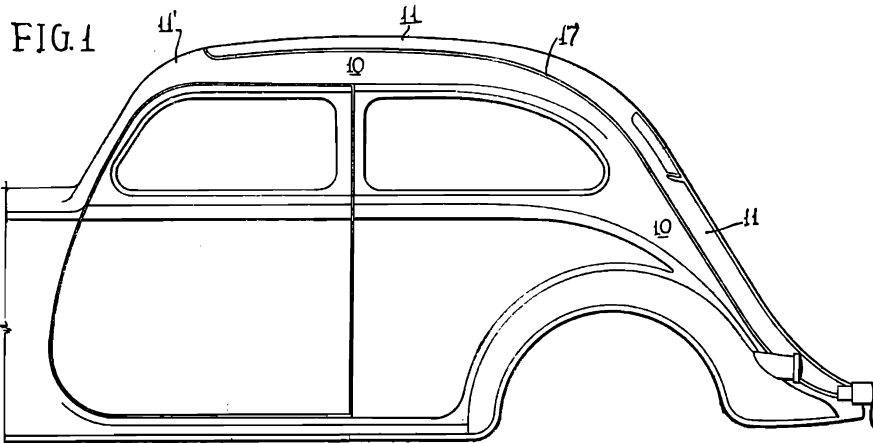


FIG.2

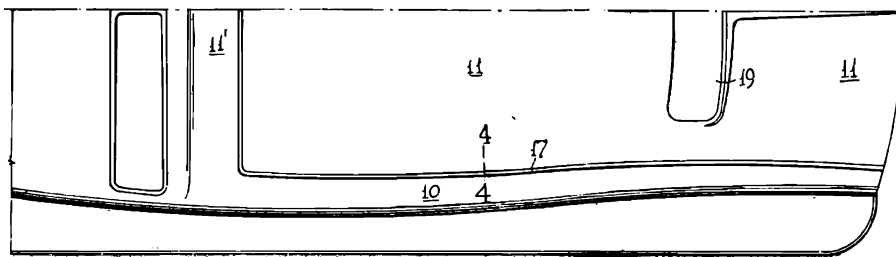


FIG.3

