

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

B62d 25/00

Nr 29245.

Kl. 63 c, 43.

Auto Union Aktiengesellschaft, Chemnitz.

Nadwozie, zwłaszcza do pojazdów mechanicznych.

Zgłoszono 3 marca 1937 r.

Udzielono 4 września 1940 r.

Pierwszeństwo: 7 marca 1936 r. (Niemcy).

Znane jest stosowanie sztucznych mas do budowy nadwozi do pojazdów mechanicznych, a mianowicie próbowano utworzyć zewnętrzną powłokę z kilku cienkich warstw, natryskiwanych kolejno na formy do utworzenia zewnętrznej okładziny i twardniejących.

Wyrabiano również nadwozia z warstw tkanin, nasyconych żywicą sztuczną i nakładanych na kłoc o odpowiednim kształcie, przy czym między warstwy tkanin umieszczano siatkę drucianą, łączącą się z innymi warstwami. Takie nadwozia mają wskutek nierównomierności w rozdzielaniu materiału niedostateczną wytrzymałość.

W przemyśle samochodowym stosuje się sztuczne żywice w tych wszystkich

przypadkach, gdzie powstają tylko małe nateżenia. Często wyrabia się z sztucznych mas żywicowych np. deski rozdzielcze, listwy okienne i podobne części składowe pojazdu.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest nadwozie pojazdów mechanicznych wykonane z żywicy sztucznej lub podobnego materiału, przy czym istotę wynalazku stanowi wykonanie, zwłaszcza wysokonateżanych części, np. bocznych ścian, tylnych ścian i innych za pomocą tłoczenia z sztucznej żywicy, a zwłaszcza z warstw papierowych, nasyconych sztuczną żywicą.

Ściany nadwozia według wynalazku są zaopatrzone w żebra, wobec czego po połączeniu tych części ze sobą powstaje nad-

wozie sztywne. Żebra wykonywa się najlepiej z kilku nakładanych jeden na drugi pasków z tego samego tworzywa. Dzięki temu można wszystkie części, które muszą posiadać tylko miejscami dużą wytrzymałość, wykonać cienkie i lekkie, wzmocnienia zaś zastosować w miejscach najbardziej natężonych.

Nakładki wzmacniające powinny być z tworzywem ścian nadwozia połączone za pomocą stapiania z dodatkiem lepiszczy z żywicy sztucznej.

Według wynalazku są poza tym wszystkie brzegi łączonych części nadwozia zaopatrzone we wzmocnienia, wobec czego do łączenia tych części można stosować zwykle sworznie śrubowe albo zwykłe śruby stalowe. Dzięki temu osiąga się bardzo łatwą wymiennność wszystkich części składowych, co umożliwia łatwą wymianę części uszkodzonych przez nadmierne natężenie, np. wskutek zderzenia po wykręceniu śrub. Nadwozie staje się zdadne do użytku przez zastąpienie części uszkodzonej odpowiednią częścią zapasową.

Rysunek przedstawia przykład wykonania przedmiotu wynalazku, mianowicie fig. 1 przedstawia nadwozie pojazdu mechanicznego według wynalazku w widoku z boku; fig. 2 — w widoku z góry; fig. 3 — w przekroju poprzecznym według linii I — I na fig. 1, a fig. 4 — w przekroju poprzecznym według linii I — I na fig. 1 z odmiennie wykonaną podłogą.

Nadwozie według wynalazku składa się z dwóch bocznych ścian nawietrznych 1, górnej ściany nawietrznej 2 z ramą nawietrzną 3, dachu 4, dwóch tylnych ścian bocznych 5 z jednej części z ramami do okien bocznych 6 oraz tylnej ściany poprzecznej 7 i podłóg 8. Wszystkie części składowe nadwozia posiadają zgrubione brzegi 9, zamykające szczeliny stykowe 10 między dwoma ze sobą połączonymi częściami. Części składowe nadwozia są swymi przylegającymi brzegami połączone za

pomocą sworzni śrubowych 11. Gdy dwie części składowe stykają się płasko ze sobą stosuje się najlepiej stalowe śruby wkręcane 12.

Ściany poszczególnych części składowych nadwozia są stosunkowo cienkie. Bardziej narażone miejsca są wzmocnione za pomocą nakładanych pasków 13. Takie wzmocnienia najlepiej stosować w tych wszystkich miejscach, w których powstają wielkie natężenia, np. w tylnej części dachu i w bocznych ścianach. Podłoga jest wzmocniona za pomocą wytłaczanych żeber 14 (fig. 4) albo bocznych skrzynkowych korytek 15, dzięki czemu po złożeniu i połączeniu śrubami podłogi z pozostałymi częściami powstaje dostatecznie sztywne nadwozie do umieszczenia na podwoziu, podłoga jest płaska (fig. 3) i jej brzegi 16 są przymocowane do bocznych ścian za pomocą śrub stalowych. Do dodatkowego wzmocnienia stosuje się pałąki 17 z masy z sztucznej żywicy lub metalu, łącząc je w odpowiedni sposób za pomocą śrub z innymi częściami.

W szczególnie natężonych miejscach mogą być wtłaczane w masę sztuczną wkładki metalowe 18. Do nich przymocowuje się narzędzia do łączenia innych części składowych. Tworzywo stanowi żywica sztuczna, posiadająca wytrzymałość na zginanie około 1500 kg/cm² i wytrzymałość na uderzenie (próba z karbem) około 25 kgcm/cm².

Do wyrobu części składowych nadwozia służą stalowe formy do wytłaczania przy podwyższonych temperaturach.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Nadwozie, zwłaszcza do pojazdów mechanicznych, wykonane ze sztucznej masy, znamienne tym, że jego ściany boczne, ściana tylna i inne są wytłoczone przy jednoczesnym zastosowaniu ciepła i dużego nacisku z uwarstwionego tworzywa z

sztucznej żywicy, np. z warstw papierowych, nasyconych sztuczną żywicą.

2. Nadwozie według zastrz. 1, znamienne tym, że jego ściany są zaopatrzone w nakładane żebra usztywniające.

3. Nadwozie według zastrz. 1, znamienne tym, że żebra są wykonane przez kilkakrotne nakładanie pasków z tego samego tworzywa.

4. Nadwozie według zastrz. 1 i 3, znamienne tym, że nakładki wzmacniające są połączone z tworzywem ścianek przez stapianie.

5. Nadwozie według zastrz. 1 — 4, znamienne tym, że wszystkie brzegi łączonych części składowych są wzmocnione, przy czym do łączenia stosuje się sworznie śrubowe lub zwykłe wkrętki drzewne, zwłaszcza śruby wkręcane.

6. Nadwozie według zastrz. 3 i 5, zna-

mienne tym, że brzegi i inne miejsca wysoko nateżane wzmocnione są za pomocą wkładek metalowych, najlepiej nieprzerwanych listw.

7. Nadwozie według zastrz. 1 — 6, znamienne tym, że jego podłoga jest wytłoczona z jednego kawałka i zaopatrzona w brzegi, łączone z ścianami bocznymi za pomocą zwykłych narzędzi łączących, np. śrub lub nitów.

8. Nadwozie według zastrz. 7, znamienne tym, że zawiera narządy wzmacniające w postaci pałaków z metalu lub żywicy sztucznej, łączących podłogę ze ścianami nadwozia.

Auto Union
Aktiengesellschaft.
Zastępca: inż. F. Winnicki,
rzecznik patentowy.

