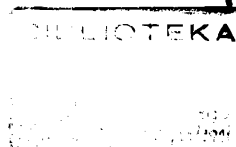


URZĄD PATENTOWY



B 62d 35/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 26633.

Kl. 63 c, 43.

Tatra - Werke Automobil - und Waggonbau A. G.
(Praga, Czechosłowacja).

Nadwozie samochodu, zwłaszcza nadwozie o kształtach opływowych.

Zgłoszono 15 kwietnia 1935 r.

Udzielono 11 maja 1938 r.

Nadwozie samochodów o kształtach opływowych wymaga, ażeby jego zewnętrznym zarysem objęte były wszystkie części składowe samochodu wraz z częściami kół.

W używanych dotychczas samochodach nadwozie było umieszczone między kołami, a same koła były zakrywane przymocowanymi do tegoż nadwozia błotnikami, tymczasem w samochodach z nadwoziem o kształtach opływowych koła są umieszczone w obrębie zarysu nadwozia samochodu, powodując przez to w pewnym stopniu zmiany w budowie szkieletu oraz zewnętrznej powierzchni nadwozia.

Według wynalazku niniejszego w nadwoziach samochodów o kształtach opływowych ścianki zewnętrzne, otaczające wnętrza kół przednich oraz tylnych, stanowią

jedną całość z resztą nadwozia i należą również do jego części nośnych.

Na rysunku uwidoczniono przykład wykonania przedmiotu wynalazku. Fig. 1 przedstawia widok samochodu z góry, fig. 2 — widok samochodu z boku, fig. 3 — przekrój poprzeczny dolnego dźwigara nadwozia.

Możliwie najmniejsza przestrzeń, w której koła przednie 1 względnie tylne 2 mogą swobodnie wykonać skręt, stanowi o szerokości całego nadwozia, przy czym zewnętrzny zarys samochodu w danym przypadku określony jest linią graniczną 3 (fig. 1). Koła przednie i tylne zakryte są od góry błotnikami 4 i 5 w postaci skrzynek, stanowiących jedną całość z resztą nadwozia.

Błotniki o kształcie półcylindrycznym,

z jednej strony otwarte, są stosunkowo bardzo wytrzymałe. Dźwigar 6 nadwozia między błotnikami 4 i 5 usztywnia błotniki i łączy je sztywno ze sobą. Dźwigar 6 i obydwa błotniki 4 i 5 stanowią zatem jeden boczny podłużny dźwigar nadwozia samochodu. Na przodzie samochodu uwidocznioma jest poprzeczka 7 (fig. 1), stanowiąca dolne przednie obramowanie nadwozia i łącząca lewy i prawy błotnik 4, 4 ze sobą. Błotniki 5, 5 od strony tylnej samochodu połączone są odpowiednio wygiętą poprzeczką 9 za pośrednictwem dźwigarów 8, 8, położonych po obu stronach nadwozia i stanowiących razem z poprzeczką 9 dolne tylne obramowanie tegoż nadwozia.

Układ dźwigarów 6, 7, 8, 9 w połączeniu z błotnikami 4, 4 i 5, 5 stanowi dolną ramę szkieletu nadwozia, błotniki 4, 4 i 5, 5 zaś, wystające do góry, mogą stanowić miejsca złączenia z innymi dźwigarami, składającymi się na szkielet nadwozia. Do tylnej części przednich błotników 4, 4 przymocowana jest poprzeczna ścianka 10 blaszana, posiadająca przedłużenie 11. Ścianka blaszana 10, 11 oddziela przód nadwozia od właściwego jego wnętrza. Również do tylnych błotników 5, 5 w miejscach, uzależnionych od pożądanego podziału przestrzeni wewnątrz nadwozia samochodu, są przymocowane poprzeczne ścianki 12 i 13, łączące ze sobą i usztywniające obydwa tylne błotniki 5, 5. W samochodach o dwóch siedzeniach, położonych jedno za drugim, umieszczone jest pod przednim siedzeniem połączenie w postaci poprzeczki 14, stanowiącej również belkę wiążącą nadwozia. Przez dodanie podłogi, która może być z całością połączona sztywno lub rozłącznie, całe nadwozie otrzymuje jeszcze dalsze wzmocnienie. Powyżej opisany układ stanowi właściwy szkielet nadwozia samochodu.

W celu wzmocnienia tego szkieletu, dźwigar 15 połączony jest z jednej strony z przednią ścianką poprzeczną 10, 11, a z

drugiej strony połączony jest z dźwigarem 16, stanowiącym boczne ograniczenie dachu, z którym z kolei znów połączony jest dźwigar 17, sięgający do tylnej wnęki błotnika 5. Pomiedzy dolną poprzeczką 14 i dźwigarem dachowym 16 osadzony jest słupek 18 do umocowania na nim drzwi. Zewnętrzne pokrycie szkieletu, okna i drzwi, połączone z tym układem dźwigarów uzupełniają i wzmacniają całość nadwozia.

Przy normalnym układzie napędu samochodu z silnikiem i skrzynką biegów, umieszczonymi na przodzie, i napędem na tylne koła, silnik i skrzynka biegów są umieszczone w przestrzeni 20 na przodzie nadwozia, podczas gdy tył 21 nadwozia może być przeznaczony na pomieszczenie bagażu. Wał napędowy może być wtedy umieszczony w rurze, która, będąc połączona ze szkieletem nadwozia od spodu, spełnia jednocześnie zadanie dźwigara podłużnego. Przy napędzie na przednie koła cały zespół napędowy umieszczony jest w przedniej przestrzeni 20, a w szczególności w środkowej ścianie 11 o wypukłości 19. Przestrzeń po prawej i lewej stronie wypukłości 19, za błotnikami 4, 4, mogą być przeznaczone na pomieszczenie dźwigni nożnej lub narządów sterowniczych. W samochodach z silnikiem, umieszczonym z tyłu, oraz z napędem na tylne koła może być wykorzystana przestrzeń 21.

W celu otrzymania korzystnego przepływu powietrza na dolnych częściach nadwozia, dźwigary 6, 7, 8 należy wykonać według fig. 3. Dźwigar 6 względnie 7 lub 8 posiada skrzynkową budowę, w której zastosowany ceownik c jest połączony z zaokrąglonymi bokami a i b dźwigara 6, zawierającymi łuk naprzeciwko ceownika c. Wgłębioną część ceownika c można wykorzystać do osadzenia w niej i umocowania podłogi nadwozia.

Otwarte na zewnątrz wnęki błotników 4 i 5 należy zamknąć bocznymi ściankami

22 i 23, które, w celu pozostawienia możliwości wymiany kół, osadzone są odejmownie. Ścianki te stanowią w pewnym stopniu usztywnienie błotników i zmniejszają opór powietrza.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Nadwozie samochodu, zwłaszcza nadwozie o kształtach opływowych, znamienne tym, że przednie i tylne błotniki (4, 5), zakrywające przednie i tylne koła, są połączone ze sobą z przodu dźwigarem (7), z boku — dźwigarem (6), a z tyłu — dźwigarami (8, 9) i stanowią części szkieletu nadwozia samochodu.

2. Nadwozie według zastrz. 1, znamienne tym, że dolna rama nadwozia zarówno przed przednimi błotnikami (4, 4), jak i za tylnymi błotnikami (5, 5) jest wzmocniona przednim poprzecznym łącznikiem (7) względnie tylnym łącznikiem (8, 9), stanowiącymi jednocześnie ograniczenia przodu względnie tyłu nadwozia.

3. Nadwozie według zastrz. 1 i 2, zna-

mienne tym, że dolna rama, podtrzymująca podłogę nadwozia, usztywniona jest ściankami (10, 11 względnie 12, 13), przylegającymi do błotników (4, 4 względnie 5, 5), które dzielą wewnętrzną przestrzeń nadwozia na trzy oddzielne pomieszczenia.

4. Nadwozie według zastrz. 1 — 3, znamienne tym, że dźwigary (15 względnie 17) są połączone swymi końcami zewnętrznymi z błotnikami (4, 4 względnie 5, 5), wewnętrznymi zaś końcami — z dźwigarem dachowym (16).

5. Nadwozie według zastrz. 1, znamienne tym, że każdy z dźwigarów (6) szkieletu, łączących błotniki (4 i 5) ze sobą, składa się z ceownika (c), połączonego z poziomo położonym górnym i dolnym bokami (a i b) dźwigara, zawierającymi łuk naprzeciwko ceownika (c, fig. 3).

Tatra - Werke
Automobil - und
Waggonbau A. G.
Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

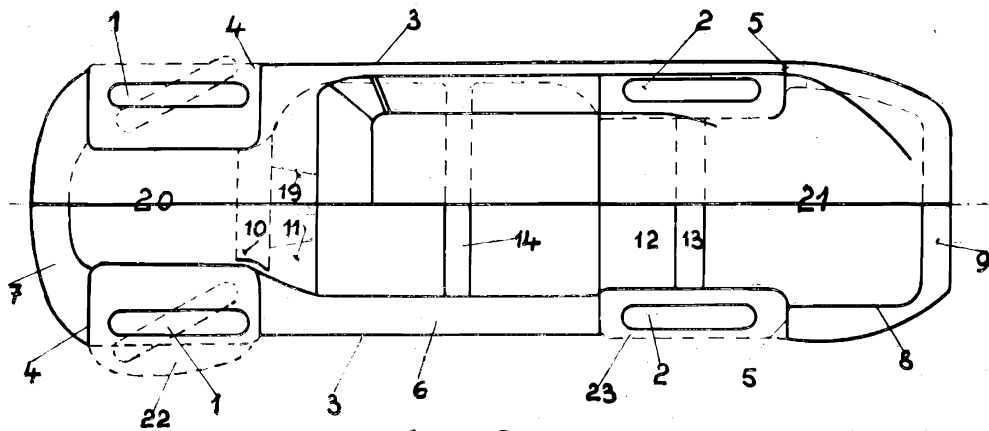


Fig. 2

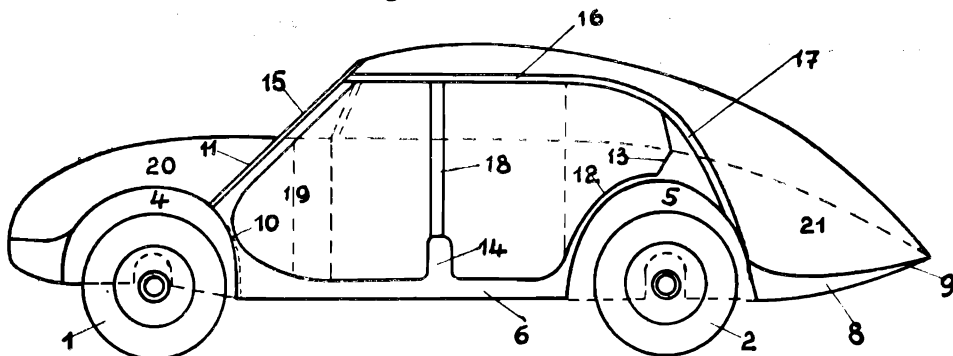


Fig. 3

