

URZĄD PATENTOWY
w WARSZAWIE
OPIS PATENTOWY

362d 21/02

Nr 29574.

Kl. 63 c, 37.

Ambi-Budd Presswerk
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin.

Rama pojazdu względnie podwozia.

Zgłoszono 15 marca 1938 r.

Udzielono 1 lutego 1941 r.

Pierwszeństwo: 19 marca 1937 r. (Niemcy).

Wynalazek niniejszy dotyczy ramy pojazdu względnie podwozia, zwłaszcza do pojazdów mechanicznych, i ma na celu stworzenie konstrukcji o dużej wytrzymałości i łatwej budowie przy stosunkowo małym ciężarze oraz odpornej przeciw siłom skręcającym i wyboczeniom.

Załączony rysunek przedstawia przedmiot wynalazku tytułem przykładu; fig. 1 przedstawia połowę podwozia w widoku z góry; fig. 2 — w środkowym przekroju podłużnym; fig. 3 — w przekroju poprzecznym według linii III — III na fig. 1; fig. 4 — w przekroju poprzecznym według linii IV — IV na fig. 1, a fig. 5 — w przekroju poprzecznym według linii V — V na fig. 1.

Podwozie posiada dwa skrzynkowe dźwigary podłużne 10, w dalszym ciągu zwane podłużnicami, których przednie końce są połączone skrzynkowym dźwigarem poprzecznym 11, wygiętym w dół, w dalszym ciągu zwanym poprzeczką. Na pozostałej długości podłużnice 10 są połączone rurowymi poprzeczkami 12, 13, 14, poprzeczką skrzynkową 15, tworzącą wspornik dla tylnego siedzenia, oraz za pomocą blach podłogowych z osłoną 16 wału kardanowego i dzięki temu usztywnione przeciw wyginaniu i skręcaniu.

Większość części podwozia jest wykonana z cienkiej blachy. W celu uniknięcia dużych form do wytłaczania i konieczności stosowania dużych arkuszy blach,

podłużnice są złożone z kilku belek. Belki przednia i tylna są wytłoczone z blachy w kształt korytkowy i ułożone w ramie w ten sposób, że ich środkniki mają położenie pionowe oraz połączone są ze sobą w miejscu oznaczonym liczbą 17. Przy tym belka tylna 18 jest wsunięta w przednią i posiada wewnątrz ściankę zamykającą z zagiętym brzegiem 19. Ten brzeg 19 jest, podobnie jak i poziome ścianki korytkowych belek dźwigara, połączony przez spawanie z zewnętrzną, najlepiej płaską i z kilku odcinków złożoną ścianką wewnętrzną 20.

W obrębie otworów drzwiowych ściana 20 osłonięta jest połączoną z nią i wspomnianymi bokami przez spawanie blachą korytkową 21. Połączenie pomiędzy blachą 21 i ścianką 20 jest wzmocnione za pomocą korytek usztywniających 22 i 23, tworzących wsporniki dla słupków, przedniego i środkowego, i połączonych ze ściankami 21 i 20 przez spawanie. Pionowa ścianka zewnętrzna blachy 21 zachodzi na przednim końcu na zewnętrzną ściankę 20 podłużnicy, gdzie jest z nią połączona przez spawanie. Na tylnym końcu blacha 21 jest zamknięta połączoną z nią i z zewnętrzną ścianką 20 przez spawanie blachą wytłoczoną 24, tworzącą wspornik tylnego słupka.

Przednia poprzeczka 11 jest wykonana za pomocą spawania z dwóch, najlepiej, pionowych blach 25, 26 górnej blachy 27, połączonej z poziomymi na zewnątrz wygiętymi kołnierzami blach 25, 26 i poza te kołnierze wystającej, oraz założonego między pionowe blachy ku dołowi otwartego korytka 28, tworząc sztywny skrzynkowy ustrój, zdolny do przejmowania ewentualnych sił przy zderzeniach. Skrzynkowy dźwigar 11 może być podzielony wewnętrznymi przegrodami poprzecznymi, podnoszącymi jego sztywność.

Połączenie przedniej poprzeczki 11 podłużnicami 10 jest wykonane następująco.

Przedni koniec podłużnicy 10 jest swymi poziomymi ściankami wsunięty pomiędzy dno blachy 28 i górną blachę 27 i przymocowany do nich, przy czym prawie dotyka przedniej blachy 25 poprzeczki, której tylna blacha 26 przylega w tył zagiętym odcinkiem 29 do wewnętrznej ścianki podłużnicy 10 i jest z nią połączona przez spawanie.

Jak uwidoczniono na fig. 3, rura 12 jest w środku wygięta w dół, dzięki czemu może być na niej oparty tylny koniec zespołu silnikowego. Oprócz tego do rury 12 przyłączone są za pomocą blach pomocniczych osłona 16 wału kardanowego i blacha podłogowa.

Rura poprzeczna 13 jest również umocowana przez spawanie w otworze wewnętrznej ściany podłużnicy i oprócz tego w otworze wkładki 33, połączonej przez spawanie z górną i dolną ścianką podłużnicy. Na środku długości rury 13 są osadzone łożyska osłony pędni. Tylna rura poprzeczna 14 jest zamocowana przez spawanie tak w otworze ścianki wewnętrznej, jak i w otworze ścianki zewnętrznej podłużnicy, a u jej wylotu znajduje się wspornik do osadzenia nie uwidocznionego na rysunku wodzika prowadniczego.

Osłona 16 pędni jest z przodu połączona na lejkowatą nakrywą 37.

Do podłużnic opisanego podwozia można przytwierdzić w odpowiedni sposób boczne ściany i słupki nadwozia, które w tym przypadku może nie posiadać własnej ramy.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Rama pojazdu względnie podwozia, zwłaszcza do pojazdów mechanicznych, zaopatrzonego w skrzynkowe poprzeczki osadzone między skrzynkowymi podłużnicami, znamienna tym, że przednia poprzeczka jest wykonana z czterech blach, a mianowicie z dwóch, najlepiej, piono-

wych blach (25, 26), jednej blachy poziomej górnej (27), połączonej z poprzednimi za pomocą brzegów i jednej blachy korytkowej dolnej (28), wsuniętej między obie wskazane pionowe blachy od spodu.

2. Rama pojazdu względnie podwozia według zastrz. 1, znamionna tym, że pionowe blachy przedniej poprzeczki posiadają ku przodowi względnie w tył odgięte górne kołnierze, do których jest przymocowana górna blacha, wystająca ku przodowi względnie w tył poza wskazane kołnierze, przy czym oba podłużne brzegi górnej blachy są zaopatrzone w wąskie kołnierze, skierowane w dół pod kątem prostym.

3. Rama pojazdu względnie podwozia według zastrz. 1 i 2, znamionna tym, że przedni koniec podłużnicy jest osadzony swą górną i dolną ścianką pomiędzy dnem i górną blachą przedniej poprzeczki i z nimi połączony, przy czym prawie dotyka przedniej pionowej blachy poprzeczki, podczas gdy tylna blacha pionowa tejże poprzeczki przylega w tył odgiętym pionowym odcinkiem (29) do wewnętrznej ścianki podłużnicy, z którą jest połączona, najlepiej przez spawanie.

4. Rama pojazdu względnie podwozia według zastrz. 1 — 3, znamionna tym, że

skrzynkowe podłużnice są złożone z wsuniętych jedna w drugą korytkowych belek, przy czym wewnętrzna belka jest zaopatrzona na końcu w poprzeczną ściankę końcową, której brzeg (19) jest połączony z pasem zewnętrznym podłużnicy, najlepiej przez spawanie.

5. Rama pojazdu względnie podwozia według zastrz. 1 — 4, z skrzynkowymi podłużnicami, wykonanymi z otwartych na zewnątrz korytek i przymocowanych do ich pionowych kołnierzy pasów zewnętrznych, znamionna tym, że pod otworami drzwiowymi pasy zewnętrzne są zakryte połączonymi z nimi przez spawanie i ze wspomnianymi kołnierzami korytkami (21), których pionowe ścianki zewnętrzne są utworzone, każda z dwóch nachylonych względem siebie podłużnych odcinków, przy czym pomiędzy wskazanymi korytkami a zewnętrznymi pasami (20) podłużnic są przytwierdzone przez spawanie korytka usztywniające (22, 23), stanowiące wsporniki słupków.

A m b i - B u d d P r e s s w e r k
G e s e l l s c h a f t
m i t b e s c h r ä n k t e r H a f t u n g .

Zastępca: inż. F. Winnicki,
rzecznik patentowy.

Fig. 2

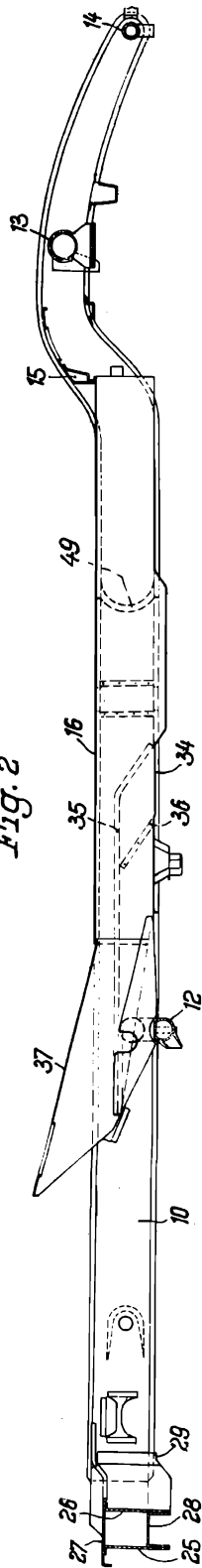


Fig. 1

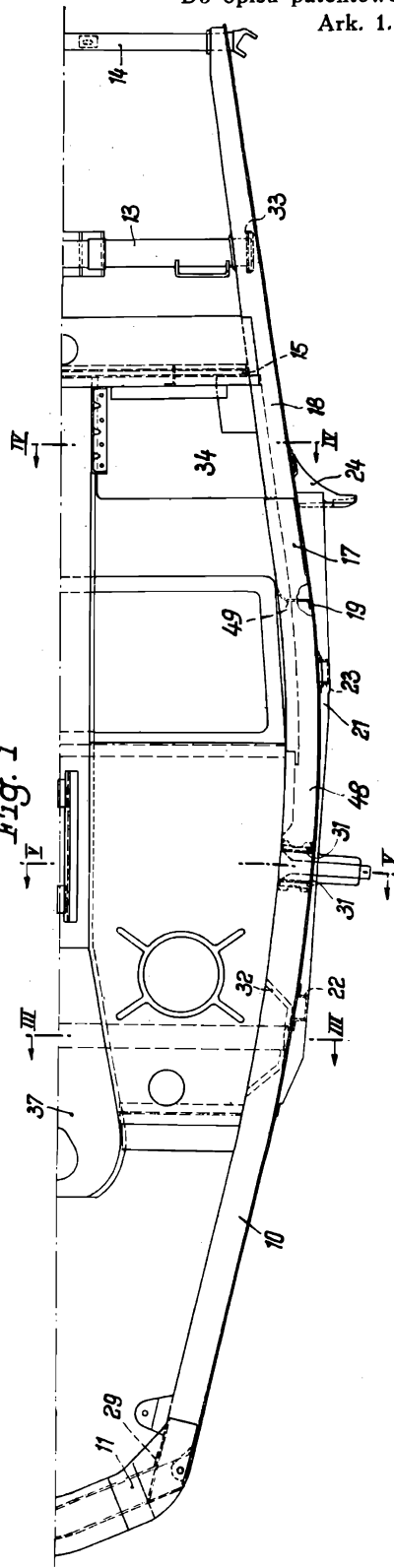


Fig. 3

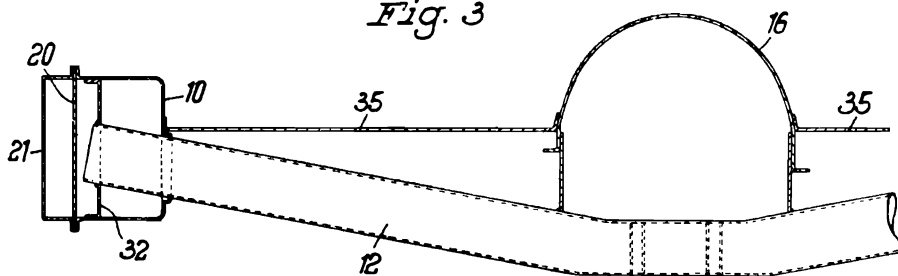


Fig. 4

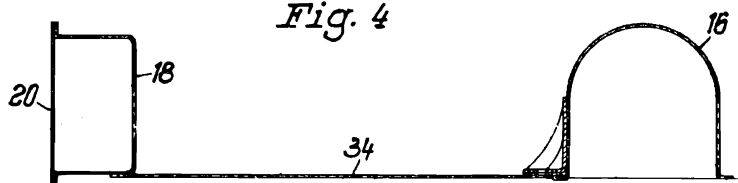


Fig. 5

