

30 maja 1932 r.

2

B60r 19/02

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 15901.

Kl. 63 c 70.

Ford Motor Company Limited
(Londyn, Wielka Brytania).

Zderzaki samochodowe.

Zgłoszono 28 maja 1931 r.

Udzielono 12 marca 1932 r.

Pierwszeństwo: 10 lipca 1930 r. (Stany Zjednoczone Ameryki).

Wynalazek niniejszy dotyczy samochodowych urządzeń zderzakowych, głównym zaś celem jego jest urządzenie zderzakowe prostej, trwałej i niekosztownej konstrukcji.

Wynalazek polega na wyposażeniu samochodu w pomocniczą belkę zderzakową, dostosowaną szczególnie do współpracy z tylnymi zderzakami. Samochody są zwykle wyposażone w poprzeczny zderzak w kształcie belki, zajmujący całkowicie przód samochodu, oraz w parę tylnych zderzaków, ochraniających tylko tylne błotniki. Koło zapasowe w takim samochodzie jest zwykle umieszczone w odpowiednim wgłębieniu, utworzonym w jednym z przed-

nich błotników, tylne zderzaki zatem chronią tylko tył pojazdu. Jednak niektórzy właściciele samochodów zabierają w podróż dwa koła zapasowe, w tym zaś przypadku drugie koło zapasowe umieszcza się zwykle z tyłu pojazdu, pomiędzy zderzakami.

Umieszczając to drugie koło pomiędzy zderzakami, właściciel samochodu zmuszony był dotychczas kupować nową belkę zderzakową, którą należało umieszczać zamiast tylnych zderzaków. Przy stosowaniu obecnie ulepszonej konstrukcji zderzaków, używanych do ochrony tylnych błotników, zbędne jest odejmowanie tego urządzenia, wystarczy bowiem umieścić pomocniczą

belkę zderzakową pomiędzy dwoma zderzakami, aby uzyskać niezbędną ochronę dodatkową drugiego koła zapasowego.

W ten sposób uzyskuje się ochronę, równoważną osiąganą zapomocą całkowitej poprzecznej belki zderzakowej, unikając dodatkowych kosztów takiej belki. Należy zaznaczyć, że nie tylko koszt wyrobu dwóch zderzaków i współdziałającej z nimi belki jest niższy niż koszt ciągłego zderzaka poprzecznego, lecz w zwykłym przypadku, gdy pożądaną jest wyposażenie samochodu, zaopatrzonego w dwa tylne zderzaki, w dodatkową belkę zderzakową dla ochrony drugiego koła zapasowego, koszt tej dodatkowej belki zderzakowej stanowi zaledwie ułamek kosztu nowego poprzecznego zespołu zderzakowego.

Na załączonym rysunku fig. 1 przedstawia widok z tyłu ulpszonego zespołu zderzakowego, a fig. 2 — widok z góry urządzenia zderzakowego, uwidocznionego na fig. 1.

Tylna belka poprzeczna 10 ramy samochodowej zaopatrzona jest w parę podłużnych belek bocznych 11, odchodzących od niej ku przodowi. Beleczki boczne 11 nie odchodzą wtył od tylnej belki poprzecznej 10, wskutek czego do przymocowania zderzaków do ramy należy stosować osobne wsporniki. Wsporniki te składają się z pary stosunkowo słabych taśm stalowych 12, przyczem tylny koniec każdej taśmy jest wygięty nazewnątrz w przybliżeniu pod kątem prostym, jak to oznaczono na rysunku liczbą 13. Skrajny koniec zewnętrzny tej wygiętej części jest odgięty odwrotnie na odcinku, oznaczonym liczbą 14, tworząc podstawę do umocowania zderzaków. Każdy tylny zderzak składa się z pary odpowiednio rozstawionych równoległych prętów 15, których zewnętrzne końce są wzajemnie połączone zapomocą śrub 16, końce wewnętrzne prętów 15 są również połączone zapomocą podobnej śruby,

przy zachowaniu właściwego rozstawienia wspomnianych prętów. Wewnętrzne końce prętów zderzakowych 15 są umieszczone we wspornikach 20, których tylne końce współdziałają ze śpodkową częścią wewnętrznych śrub 16, podczas gdy przednie końce tych wsporników są przymocowane do taśm 12 do przodu wygiętego odcinka 13.

Pomiędzy zewnętrznymi, prostymi odcinkami taśm 12 jest umieszczona rozpórka 17, rozdzielająca wsporniki zderzakowe i posiadająca nazewnątrz wygięcia 18, w każdym z nich przymocowana do taśm 12 zapomocą śrub 19. Rozpórka 17 i jej wygięcia 18 zapobiegają zniekształceniu zderzaków wskutek uderzenia.

Opisana powyżej konstrukcja stanowi zwykłe urządzenie zderzakowe. Jeżeli pożądaną jest umieszczenie zapasowego koła pomiędzy zderzakami, jak to oznaczono na rysunku przerywaną linią 21, wówczas niezbędną jest zabezpieczenie dolnej części tego koła, ponieważ zderzaki nie dają żadnej ochrony.

Można oczywiście usunąć zderzaki 15, zastępując je przez parę ciągłych beleczek poprzecznych, pociąga to jednak za sobą znaczny wydatek. Urządzenie według wynalazku ma właśnie na celu zmniejszenie kosztu podobnej zamiany.

Dodatkowe urządzenie składa się z pary wsporników 22, dostosowanych do przymocowania do wsporników 20, zapomocą śrub 23. Każdy ze wsporników 22 jest wyposażony w parę uch 24, służących do umocowania dodatkowej belki zderzakowej 25, która ma być umieszczona pomiędzy zderzakami. Pomocnicza belka 25 jest wygięta nazewnątrz, końce zaś jej są zaopatrzone w ucha 26, przymocowane pomiędzy uchami 24 zapomocą pary śrub 27. W ten sposób uderzenia działające na belkę 25 starają się rozciągnąć zderzaki, czemu przeciwdziała rozpórka 17.

Pomiędzy licznymi korzyściami, wynikającymi ze stosowania wynalazku niniejszego, należy przede wszystkim wymienić łatwość z jaką przy niewielkim nakładzie pracy można ustawić dodatkową belkę zderzakową na pojeździe bez wycofywania go z ruchu. Koszt tej ulepszonej konstrukcji jest bardzo mały, a ponieważ ustawienie dodatkowego urządzenia nie wymaga usunięcia istniejących części, w jakie pojazd jest zwykle zaopatrzony, przeto wynalazek powinien być chętnie stosowany przez właścicieli samochodów.

W urządzeniu, konstrukcji i połączeniu różnych części można poczynić pewne zmiany, nie wychodząc z granic wynalazku, wskutek czego zaznacza się, że zmiany te, jako wynikające z ducha niniejszego wynalazku, objęte są poniższymi zastrzeżeniami.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Zespół tylnych zderzaków samochodowych posiadający części, chroniące tylne rogi pojazdu, znamienny tem, że pomiędzy temi częściami jest umieszczona

pomocnicza belka zderzakowa stanowiąca odrębną część, w celu ochrony środkowej części tyłu pojazdu.

2. Zespół tylnych zderzaków samochodowych według zastrz. 1, znamienny tem, że pomocnicza belka zderzakowa jest wygięta nazewnątrz.

3. Zespół tylnych zderzaków samochodowych według zastrz. 1 i 2, znamienny tem, że pomocnicza belka zderzakowa jest podtrzymywana przez wsporniki, przymocowane do taśm, do których przytwierdzone są zderzaki, lub przymocowane do wsporników, osadzonych na tych zderzakach.

4. Zespół tylnych zderzaków samochodowych według zastrz. 1 — 3, znamienny tem, że w skład jego wchodzi część rozpięrająca, umieszczona pomiędzy zderzakami w celu przeciwdziałania ich rozciąganiu się, przytwierdzona zapomocą śrub do taśm, utrzymujących zderzaki.

Ford Motor
Company Limited.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

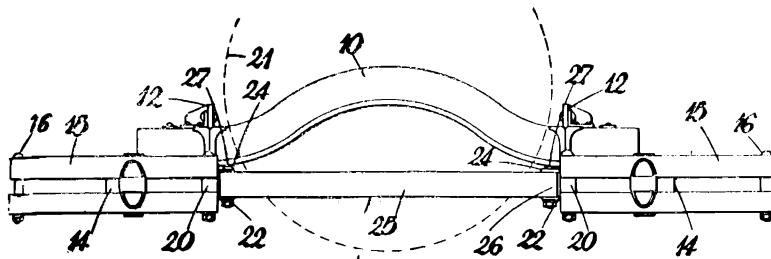


Fig. 1

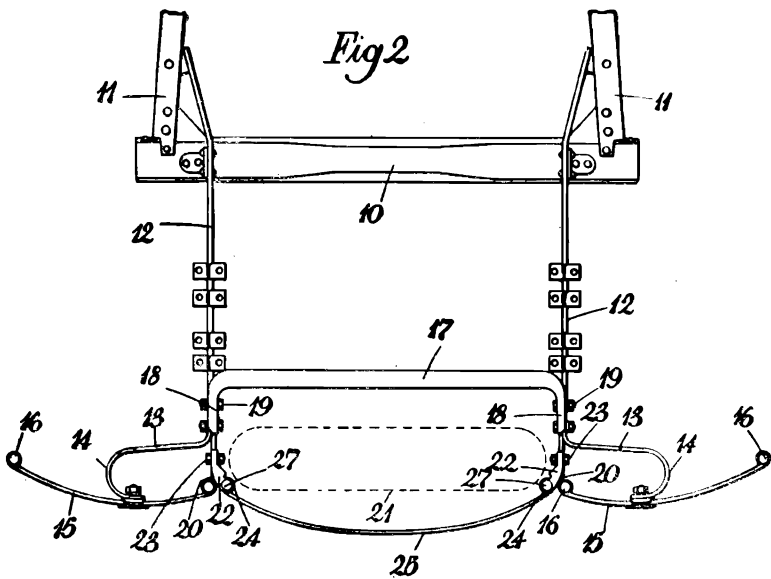


Fig. 2