

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 20.VI.1966 (P 115 214)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 25.V.1970

Kl. 63 c, 43/10

MKP B 60 p, 9/00

UKD

Twórca wynalazku: mgr inż. Janusz Pawłowski

Właściciel patentu: Ośrodek Konstrukcyjno-Badawczy Przemysłu Moto-
ryzacyjnego, Warszawa (Polska)**Samonośny samochód ciężarowy z dodatkową powierzchnią
ładunkową**

1

Przedmiotem wynalazku jest samochód ciężarowy z dodatkową przestrzenią ładunkową usytuowaną między osiami pojazdu i stanowiącą jego element nośny.

Znane są w budowie samochodów konstrukcje nośne w postaci ramy podwozia lub płyty spodu. W dążeniu do zmniejszenia ciężaru i poprawy cech wytrzymałościowych stosuje się także konstrukcje bezramowe, czyli nadwozia samonośne. Konstrukcje samonośne znalazły szerokie zastosowanie w autobusach, samochodach osobowych i furgonach. Jedynie w samochodach ciężarowych znane dotychczas rozwiązania nie polepszają cech pojazdu, jak np. obniżenie poziomu podłogi lub uzyskanie większej przestrzeni użytkowej.

Celem wynalazku jest usunięcie niedogodności znanych rozwiązań nadwozi samonośnych w zastosowaniu do pojazdów ciężarowych.

Istota wynalazku polega na zastosowaniu elementu w postaci kesonu stanowiącego środkową część pojazdu i będącego jednocześnie jego elementem nośnym. Keson tworzy dodatkową powierzchnię ładunkową szczególnie potrzebną w ciężkich samochodach ciężarowych, które rzadko wykorzystują swoją ładowność ze względu na zbyt małą powierzchnię platformy.

Dodatkową przestrzeń ładunkową uzyskuje się według wynalazku dzięki temu, że keson nośny posiada postać kanału przelotowego wzdłuż osi poprzecznej pojazdu i usytuowanego między osia-

2

mi samochodu oraz powiązanego za pomocą płyt ładunkowych z kabiną załogi umieszczoną przed osią przednią pojazdu i z segmentem tylnym mieszczącym silnik za osią tylną pojazdu. Takie usytuowanie kesonu nośnego i jego powiązanie z pozostałą konstrukcją stwarza dostępny z obu boków pojazdu pomost dolny dla ładunków o wysokości nie większej niż 1 m przy prześwicie podłużnym pojazdu około 0,3 m. Dzięki temu uzyskuje się zwiększenie powierzchni ładunkowej w granicach 30—50% przy niezmienionych gabarytach zewnętrznych pojazdu.

W przypadku eksploatacji pojazdu, wymagającej dużego promienia przejazdu i większego prześwitu części międzyosiowej keson przelotowy z dolnym pomostem ładunkowym zastąpiony jest przez keson otwarty od dołu i łączony z segmentem przednim i tylnym w sposób identyczny jak przelotowy.

Przedmiot wynalazku przedstawiony jest w przykładzie wykonania na rysunku, na którym przedstawiono samonośny samochód ciężarowy z kesonem przelotowym.

W części międzyosiowej pojazdu znajduje się keson przelotowy 1, który składa się z dwóch równoległych do siebie płyt ładunkowych 3 i 4 połączonych ściankami 6 i ramownicami obrzeży 5. Keson 1 łączy się w sposób znany w budowie maszyn z segmentem przednim 9 i segmentem tylnym 10 zależnie od programu produkcyjnego: nie-

rozłącznie — na przykład przez zgrzewanie, spawanie, nitowanie lub rozłącznie — na przykład za pomocą śrub, sworzni, zatrzasków.

Samochód ciężarowy według wynalazku odznacza się stałym naciskiem na oś przednią w stanie obciążonym, co uzyskuje się przez odpowiedni dobór długości kesonu i zwisu segmentu tylnego w zależności od ilości i nośności kół oraz silnika w segmencie tylnym.

Uzyskany samochód ciężarowy może być używany też do transportu dużych kontenerów ISO, których zamki można łatwo umieścić w narożach platformy ładunkowej.

Zastrzeżenia patentowe

1. Samonośny samochód ciężarowy z dodatkową powierzchnią ładunkową, **znamienny tym**, że posiada element nośny o postaci kesonu (1) łączący w znany sposób segment przedni pojazdu (9) z segmentem tylnym (10).

2. Samonośny samochód ciężarowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że keson (1) posiada postać kanału przelotowego i składa się z dwóch równoległych do siebie płyt ładunkowych (3) i (4) połączonych ściankami (6) i ramownicami obrzeży (5).

