

20 marca 1931 r.

B606 7/04^{*}

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13088.

Kl. 63 c 44.

Firma Heinrich Gläser
(Drezno, Niemcy).

Nadwozie samochodowe z dachem, składanym wtył, i opuszczanymi bocznymi oknami, urządzonemi ponad obudową tylnych kół.

Zgłoszono 27 sierpnia 1928 r.

Udzielono 18 lutego 1931 r.

Pierwszeństwo: 27 sierpnia 1927 r. (Niemcy).

W nadwoziach samochodowych z dachem, składanym wtył, urządza się zazwyczaj okna boczne w obrębie obudowy tylnych kół, opuszczane, względnie podnoszone zapomocą korby lub innego podobnego urządzenia. Jeżeli dach ma być złożony, to przedewszystkiem należy opuścić tylne okna boczne i to tak głęboko, ażeby nie wystawały ponad górną krawędź stałej części nadwozia. Na tę krawędź układa się wtedy złożone pręty dachu. Ponieważ skutkiem obudowy kół w stałej ścianie nadwozia pozostaje do rozporządzenia przestrzeń od dołu bardzo ograniczona, trzeba więc było, po pierwsze okna robić bardzo niskie, a po wtóre górną krawędź

stałej części nadwozia przesuwac znacznie ku górze. Skutkiem tego, wóz miał wygląd niezgrabny, pomijając niekorzystny wpływ na wszystkie wymiary nadwozia.

W przeciwieństwie do powyższego, wynalazek niniejszy polega na tem, że boczne listwy dachowe, składane przy zdejmowaniu dachu jedna na drugiej, są tak wąskie i tak dobrane, że pozostawia się je nazewnątrz, obok okna, na górnej krawędzi stałej części nadwozia.

Okna mogą mieć przy takim urządzeniu normalną wysokość, poza tem nie trzeba przesuwac górnej krawędzi stałej części nadwozia w górę, okno bowiem po otwarcu (opuszczeniu szyby) wystaje tylko

tylne ponad górną krawędzią okienną nadwozia, ile przykryć mogą listwy dachowe, złożone obok wystającej szyby tak, że ją nazewnątrz zupełnie zasłaniają, dając po wierzchu gładką powierzchnię zamknięcia.

Ponieważ zazwyczaj przy składaniu, trzy listwy układają się jedna na drugiej, to niepotrzebnie zajmowałyby zbyt dużą wysokość, czego według wynalazku unika się w ten sposób, że pionowa listwa, znajdująca się między tylnym oknem bocznym a oknem drzwiowym, ukształtowana jest jako szyna kątowna, dzięki czemu przy składaniu dachu jedna jej powierzchnia kątowna układa się na górnej stałej krawędzi części nadwozia, w jej zaś kątowej przestrzeni układają się obydwie listwy, leżące jedna na drugiej.

Rysunek służy do bliższego wyjaśnienia wynalazku.

Fig. 1 przedstawia omawianą część nadwozia z dachem podniesionym. Fig. 2 wyobraża tę samą część nadwozia z dachem częściowo złożonym. Na fig. 3 przedstawiono konstrukcję, zwykle używaną dotychczas, w przekroju pionowym. Fig. 4 wyobraża przekrój pionowy nowej konstrukcji, gdy okno jest podniesione i dach złożony. Fig. 5 przedstawia również pionowy przekrój nowego urządzenia, gdy okno jest otwarte, a dach podniesiony. Fig. 6 wyobraża nowe urządzenie, gdy okno jest otwarte i dach opuszczony. Fig. 7 przedstawia poziomy przekrój urządzenia według linii 7—7 na fig. 1.

Wpobliżu tylnych kół 1 stała część 2 nadwozia posiada wgłębienie 3 do umieszczania kół, co najlepiej widać na fig. 4. Wgłębienie to ogranicza ku dołowi możliwość przesuwania bocznego okna 4, urządzonego w obrębie tylnego koła.

Dach 5 składa się w zwykły sposób. Dach podtrzymują boczne przegubowe listwy równoległoboczne 6, 7 oraz składane listwy dachowe 8, 9, które przy składaniu dachu poruszają się, jak to widać z fig. 2.

Okno 4 dotychczas było opuszczane do stałej części 2 nadwozia w sposób, widoczny na fig. 3. Przy opuszczaniu dachu układają się listwy 6, 8, 9 na górnej krawędzi 10 stałej części nadwozia, a mianowicie w obrębie okna tak opuszczonego, że górna jego krawędź nie wystaje ponad górną krawędź 10 stałej części nadwozia. Skutkiem tego wysokość okna musiała być dostosowana do przestrzeni rozporządzalnej między górną krawędzią 10 a wgłębieniem dla kół. Dlatego też okno musiało być bardzo niskie, albo musiano stałą część nadwozia odpowiednio podwyższać, przyczem po złożeniu dachu nie można było otwierać okna, listwy bowiem dachowe leżały na ramie okiennej.

W przeciwieństwie do powyższego, nowe urządzenie jest tak wykonane, że równoległoboczne listwy 6, 7 oraz przynależne górne listwy ramowe 8 i 9 są bardzo wąskie, skutkiem czego mogą być umieszczone obok ramy okiennej, jak to widać na fig. 6, na górnej krawędzi 10 stałej części 2 nadwozia. Samo okno posiada tutaj zwykłą wysokość bez podwyższania górnej krawędzi 10 stałej części nadwozia. Okno przy otwieraniu opuszcza się tak nisko, jak to umożliwia wgłębienie 3 dla kół, przyczem górna część okna wystaje ponad górną częścią 10 stałej części nadwozia. Wystająca szyba okienna przy złożonym dachu wcale nie jest nazewnątrz widoczna albo bardzo mało, wtedy bowiem złożone listwy 6, 8, 9, jak widać na fig. 6, tworzą jej zewnętrzną osłonę. Jak to widać na fig. 4, można okno podnieść i przy opuszczonym dachu, wtedy tworzy ono łącznie z podniesionym oknem drzwiowym ochronę od wiatru.

Pionowa listwa 6, znajdująca się między oknem drzwiowym a tylnym oknem bocznym 4, celem oszczędzenia na wysokości, jest wykonana jako listwa kątowna (najlepiej z metalu), jak to widać na fig. 4, 6 i 7. Ta listwa kątowna układa się przy

składaniu dachu swą powierzchnią 11 na górnej krawędzi 10 stałej części nadwozia, przyczem drugie ramię katowe 12 stoi pionowo, a w samej przestrzeni katowej mieszczą się części listw 8 i 9, wpuszczane w kątownik.

Jak widać z fig. 7, tylne okno boczne 4, w porównaniu z oknem drzwiowym 13, jest nieco przesunięte nawewnątrz. Tylne okno boczne 4, jak widać z fig. 4 i 5, jest ustawione ku środkowi i dołowi nieco ukośnie tak, że przy podniesionym dachu górna krawędź okna szczelnie przylega do gumowego uszczelnienia 14, urządzonego na górnej poziomej listwie 8 dachu. Ukośne położenie okna umożliwia luz między złożonymi listwami dachu a samym oknem (fig. 6), konieczny, jeżeli okno ma podnosić się, względnie opuszczać możliwie bez tarcia i przy opuszczonym dachu, jako też ażeby umożliwić konieczne uszczelnienie przy oknie podniesionem.

Do prowadnicy 15 tylnego okna bocznego 4, znajdującej się od strony okna 13 wozu, przymocowana jest w miejscu 17 przegubowo kłapa 16. Kłapa ta, jak widać z fig. 7, może być tak ustawiona, że zasłania szczelinę między prowadnicą 15 bocznego tylnego okna a sąsiednią prowadnicą 18 bocznego okna drzwiowego 13, albo po przechyleniu prowadnicy okna na przegubie 19 (fig. 4 i 5) tak odchylona, że zasłania szybę, wystającą ponad górną krawędź 10 stałej części 2 nadwozia (fig. 6). W ten sposób okno, częściowo wystające ponad krawędź stałego nadwozia, z obydwóch stron jest osłonięte.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Nadwozie samochodowe z dachem, składanym wtył i opuszczanymi bocznymi

oknami, urządzonemi ponad obudowę tylnych kół, znamienne tem, że boczne listwy dachu (6, 8) przy składaniu dachu, układające się jedna na drugiej, są bardzo wąskie i tak urządzone, żeby się mieściły obok okna (4) na górnej krawędzi (10) stałej części (2) nadwozia.

2. Nadwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że pionowa listwa (6), znajdująca się między tylnym oknem bocznym (4) a oknem drzwiowym (13), wykonana jest z kątówki, skutkiem czego przy składaniu dachu, położona ścianką (11) na górnej krawędzi (10) stałej części (2) nadwozia, tworzy odpowiedni schowek dla listw (8, 9), układanych jedna na drugiej.

3. Nadwozie według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że tylne okno boczne (4) jest względem okna drzwiowego (13) nieco przesunięte do środka wozu i ukośnie prowadzone, ażeby przy zamknięciu przylegało u góry szczelnie do ramy, utworzonej z listwy dachowej (8), pozostawiając jednak dostateczny luz między oknem a złożonymi listwami szkieletu dachu.

4. Nadwozie samochodowe według zastrz. 1—3, znamienne tem, że na prowadnicy (15) tylnego okna bocznego, znajdującej się od strony okna drzwiowego, umocowana jest przegubowo kłapa (16), która przy prowadnicy stojącej (15) zamyka szczelinę między sąsiednimi prowadnicami okiennymi (15 i 18), zaś przy przechylonej wdół układa się przed częścią okna, wystającą ponad górną krawędź (10) stałej części nadwozia (2), zasłaniając tę część okna.

Firma Heinrich Gläser.

Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

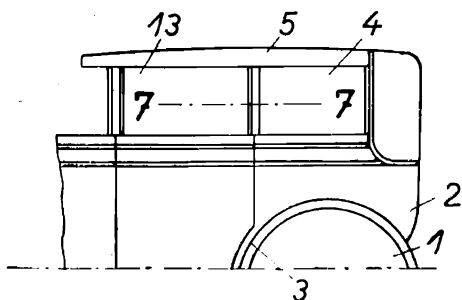


Fig. 2

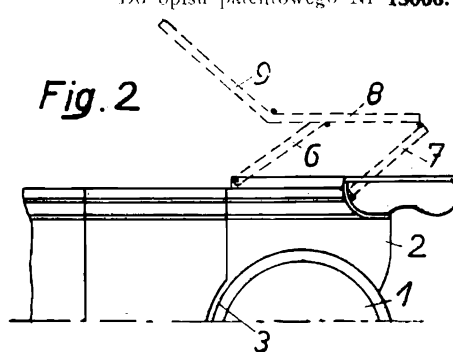


Fig. 3

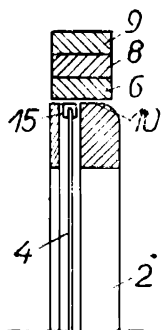


Fig. 4

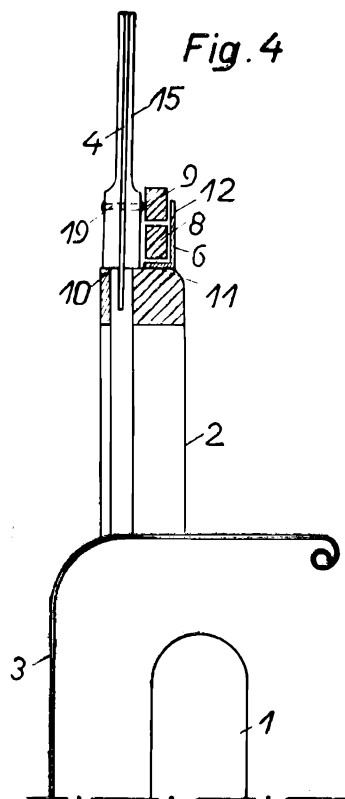


Fig.5

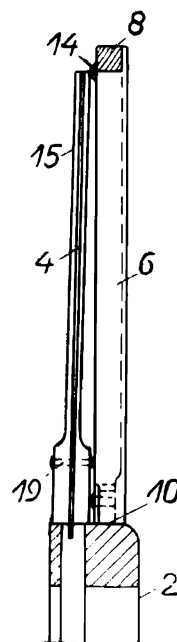


Fig. 6

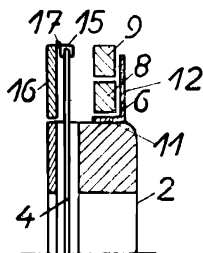


Fig. 7

