

Wydano 30 września 1942

B B 2 d 25/20

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 30579

Kl. 63 c, 43/20

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G., Praga

Pojazd mechaniczny z samonośnym nadwoziem

Zgłoszono 17 lutego 1938

Udzielono 5 maja 1942

Pierwszeństwo: 8 października 1937 (Czechosłowacja)

Wynalazek dotyczy samonośnego nadwozia, w którego dolnej części jest umieszczony rurowy lub skrzynkowy dźwigar podłużny, połączony z dźwigarami poprzecznymi za pomocą nitowania lub spawania. Do końców tych dźwigarów poprzecznych są przymocowane słupy, podtrzymujące dach, między zaś tymi słupami są zamocowane ściany nadwozia z drzwiami. Między podłużnym dźwigarem a dźwigarami poprzecznymi jest ułożona podłoga wozu. Ściany nadwozia posiadają zazwyczaj postać ram, w których są osadzone drzwi wozu.

Przedmiotem wynalazku jest szczególnie postać konstrukcji nadwozia, polegająca na tym, że punkty węzłowe słupów

i dźwigarów poprzecznych są połączone ze sobą za pomocą słabych pustych dźwigarów podłużnych, tworzących jednocześnie progi drzwi wozu. W ten sposób te oba boczne dźwigary podłużne odciążają środkowy podłużny dźwigar główny, gdyż razem tworzą z tym dźwigarem i z dźwigarami poprzecznymi ramowy dźwigar podłogowy o dużej zdolności nośnej i o znacznie większej odporności na zginanie w płaszczyźnie poziomej.

Ponieważ przy tego rodzaju karoseriach, a zwłaszcza przy nowoczesnych karoseriach o liniach opływowych odpadają stopnie przy drzwiach, przeto te dźwigary podłużne są narażone często na uderzenia boczne. Okoliczność ta sprawia duże trud-

ności przy naprawie przy starym wykonaniu z drewnianymi progami, które były zaopatrzone w zewnętrzną okładzinę blaszaną, gdyż, jeżeli próg drewniany nie jest zerwany, wówczas zgiętą blachę można naprawić tylko za pomocą wykitowania. Natomiast przy wykonaniu według wynalazku puste dźwigary podłużne są zaopatrzone po stronie wewnętrznej w otwory, przez które ma się dobry dostęp od wewnątrz do zewnętrznej strony tych dźwigarów oraz w przypadku zgięcia mogą być one doprowadzone do pierwotnego kształtu za pomocą klepania. Prócz tego dzięki temu układowi obok zwiększenia wytrzymałości całości zmniejsza się jednocześnie ciężar karoserii.

Na rysunku przedstawiono w widoku perspektywicznym przykład wykonania dźwigara podłogowego według wynalazku.

Podłużny dźwigar główny 1 posiada z przodu i z tyłu i ewentualnie również pośrodku dźwigary poprzeczne 2, 3 i 4, połączone ze sobą na swych końcach za pomocą słabych dźwigarów podłużnych 5 i 6.

Pomocnicze dźwigary podłużne są zaopatrzone po stronie wewnętrznej w otwory 7, tak iż od wewnątrz ma się całkowity dostęp do zewnętrznych stron, tworzących jednocześnie dolne części zewnętrznej bocznej ściany nadwozia, a zatem w przypadku zgięcia się blachy można ją wyprostować łatwo przy pomocy klepania młotkiem (młotkowania).

Na wykonany w ten sposób ramowy dźwigar podłogowy nakłada się następnie podłogę 8, która może być wykonana np. z blach, połączonych za pomocą spawania z dźwigarami.

W punktach węzłowych, w których dźwigary poprzeczne 2, 3 i 4 są połączone z krawędziowymi dźwigarami podłużnymi 5 i 6, są zamocowane słupy 9 nadwozia.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pojazd mechaniczny z samonośnym nadwoziem, znamienny tym, że część podłogowa nadwozia zawiera dźwigar środkowy (1) i osadzone na nim dźwigary poprzeczne (2, 3, 4), przy czym dźwigary poprzeczne są na swych końcach połączone z podłużnymi dźwigarami pomocniczymi (5, 6), tak, iż tworzą razem z nimi ramę do osadzenia na niej podłogi blaszanej, przymocowanej doń przez spawanie.

2. Pojazd mechaniczny według zastrz. 1, znamienny tym, że podłużne dźwigary pomocnicze (5, 6) są zaopatrzone w otwory (7) po stronie wewnętrznej, umożliwiające dostęp do zewnętrznych ścianek wskazanych dźwigarów, celem wykonania napraw.

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G.

Zastępca: inż. J. Wyganowski
rzecznik patentowy

