

URZĄD PATENTOWY
w WARSZAWIE
OPIS PATENTOWY

B 62 d/ 25/20

Nr 30536

Kl. 63 c, 43/20

Ambi-Budd Presswerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung*),
Berlin-Johannisthal

Podłoga do samodźwigającego nadwozia pojazdów mechanicznych

Zgłoszono 31 marca 1939

Udzielono 18 kwietnia 1942

Pierwszeństwo: 9 kwietnia 1938 (Niemcy)

Wynalazek niniejszy dotyczy samodźwigającego nadwozia do pojazdów mechanicznych, a szczególnie budowy podłogi. Podłoga wykonana, najlepiej, za pomocą prasowania z blachy stalowej, żywicy sztucznej lub podobnego materiału ma mieć zapewnioną potrzebną wytrzymałość przez zastosowanie żeber podłużnych oraz ewentualnie poprzecznych o rozmiarach przystosowanych do rozkładu naprężeń, panujących w tej konstrukcji. Tak wzdłuż brzegu dolnej płyty może być wykonane dookoła w górę otwarte korytko o przekroju poprzecznym w kształcie litery U, two-

rzące z brzegami nadwozia okalającą skrzynkową ramę. Po bokach mogą te korytka w środku pojazdu mieć przekrój poprzeczny większy niż w kierunku osi kół. Ponadto mogą być wykonane pomocnicze żebra podłużne, które także na swej długości mogą wykazywać przekroje poprzeczne zmiennej wielkości, np. w środku swej długości mogą posiadać największy przekrój poprzeczny. To samo odnosi się do żeber poprzecznych. Zarówno żebra podłużne, jak i żebra poprzeczne są zamknięte, najlepiej, za pomocą płaskich nakładek, np. brzegów podstaw siedzeniowych. Kil-

*) Właścicielka patentu oświadczyła, że wynalazcą jest inż. Kurt Schäfer w Berlinie-Eichkamp.

ka żeber poprzecznych może być przykrytych jedną tylko podstawką siedzeniową, stanowiącą przy tym skrzynkową poprzeczkę. Zamiast w górę otwartych brzegów korytkowych, okalających podłogę, mogą być również wykonane brzegi inaczej ukształtowane i tworzące z dolną częścią nadwozia skrzynkowe ustroje.

Rysunek przedstawia przykład wykonania przedmiotu wynalazku. Fig. 1 przedstawia podłogę nadwozia w widoku perspektywicznym; fig. 2 — w przekroju podłużnym według linii *II — II* na fig. 1; fig. 3 — w przekroju poprzecznym według linii *III — III* na fig. 1; fig. 4 — taki sam przekrój dna nadwozia z odmiennie wykonanymi dźwigarami skrzynkowymi; fig. 5 — w przekroju poprzecznym według linii *V — V* na fig. 1, a fig. 6 — połowę dna nadwozia w widoku perspektywicznym po odcięciu części jego według linii *VI — VI* na fig. 1.

Na rysunku oznaczono literą *A* dno w postaci płyty, tłoczonej z blachy, żywicy sztucznej lub podobnego materiału, literą *B* — ściany nadwozia, stanowiące ewentualnie również układ wytłaczanych płyt, litera *C* oznacza maskę silnika.

Dno *A* jest według wynalazku zaopatrzone dookoła w żebro *a* o zmiennej głębokości w postaci w górę otwartego bocznego korytka, które przykryte jest dolnym brzegiem *b* ściany nadwozia, tworząc wytrzymałe na skręcenie skrzynkowe dźwigary podłużne, wykazujące stosownie do rozkładu naprężeń między osiami kół różne momenty oporu (fig. 3). Środkowe korytko *c* wielkością i ukształtowaniem może odpowiadać korytkom *a*. Na fig. 1 i 3 literą *d* są oznaczone dwa dodatkowe korytka, wykazujące również w kierunku podłużnym zmienną głębokość. Korytka *c* i *d* mogą być za pomocą jednej blachy *f* połączone w skrzynkowe dźwigary. Literami *g*, *h*, *i*, *k* są oznaczone żebra poprzeczne, wykazujące w kierunku podłużnym różne

głębokości; żebra te mogą być zamknięte podstawkami siedzeniowymi *m*, *n*, tworzącymi za pomocą ich nakładek skrzynkowe dźwigary o różnych przekrojach poprzecznych. Wgłębienie *o* jest przeznaczone do umieszczenia silnika. Wgłębienia *p* w tylnej przestrzeni nadwozia stanowią podnóżki i przyczyniają się do zachowania nisko położonego środka ciężkości pojazdu.

Spód według fig. 4 nie posiada zewnętrznego korytka *a*. Zamiast niego wykazuje on w górę zagięty brzeg *q*, tworzący z dolnym brzegiem *r* nadwozia skrzynkowy dźwigar. Oczywiście brzeg dna *A* może być umieszczony wewnątrz, a brzeg nadwozia zewnątrz. W tym ukształtowaniu można również wykonać dźwigary podłużne i poprzeczne w różnych rozmiarach odpowiednio do przebiegu działających naprężeń.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Podłoga do samodziwigającego nadwozia pojazdów mechanicznych, znamieną tym, że ma postać wytłaczanej płyty z jednolitymi skrzynkowymi częściami o zmiennych w kierunku podłużnym wymiarach głębokości i szerokości stosownie do rozkładu naprężeń, działających w dnie nadwozia.

2. Podłoga według zastrz. 1, znamieną tym, że posiada w górę otwarte korytka o przekroju poprzecznym w kształcie litery *U*, przynajmniej częściowo zamknięte boczną ścianką nadwozia względnie podstawkami siedzeniowymi.

3. Podłoga według zastrz. 1 lub 2, znamieną tym, że posiada wzdłuż brzegu dookoła wykonaną ramę skrzynkową.

4. Podłoga według zastrz. 1 — 3, znamieną tym, że posiada boczne dźwigary skrzynkowe i środkowe dźwigary skrzynkowe o mniejszym przekroju poprzecznym niż dźwigary główne.

5. Podłoga według zastrz. 1 — 4, znamiona tym, że jej brzeg jest wygięty ku górze tak, iż wraz z brzegiem bocznej ścianki nadwozia, stosownie zagiętym, tworzy wzdłuż podłogi podłużne dźwigary boczne o przekroju poprzecznym ze zmienną wysokością.

6. Podłoga według zastrz. 1 — 5, znamiona tym, że kilka jej korytek poprzecz-

nych jest od góry zamkniętych za pomocą dolnych brzegów skrzynkowych podstawek siedzeniowych.

Ambi-Budd Presswerk
Gesellschaft mit beschränkter
Haftung

Zastępca: inż. F. Winnicki
rzecznik patentowy

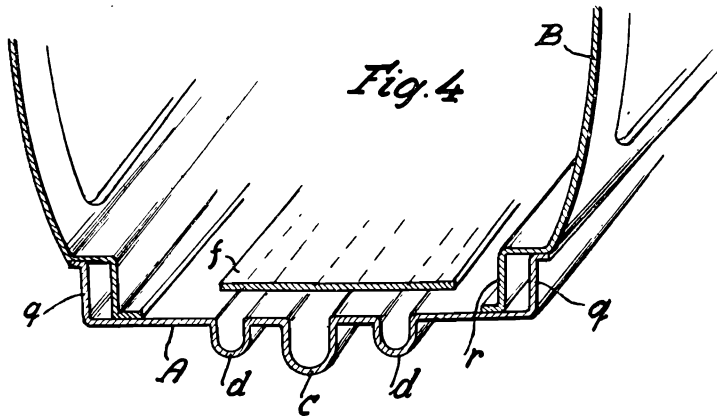
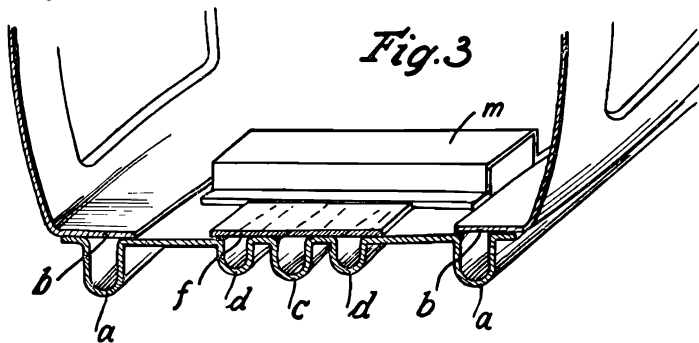
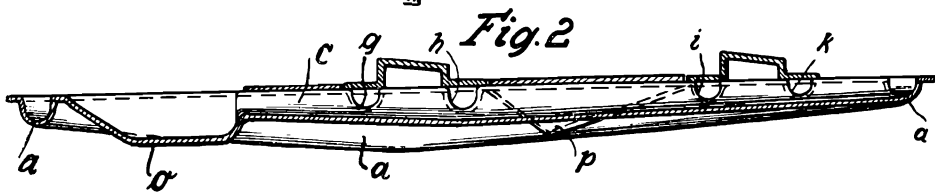
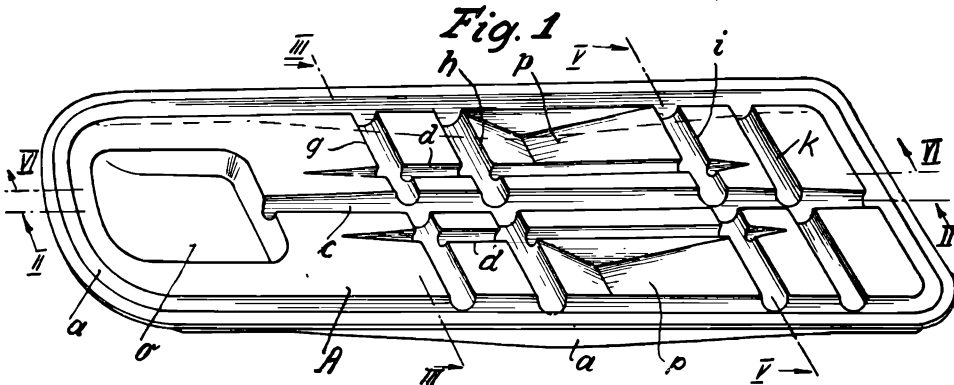


Fig. 6

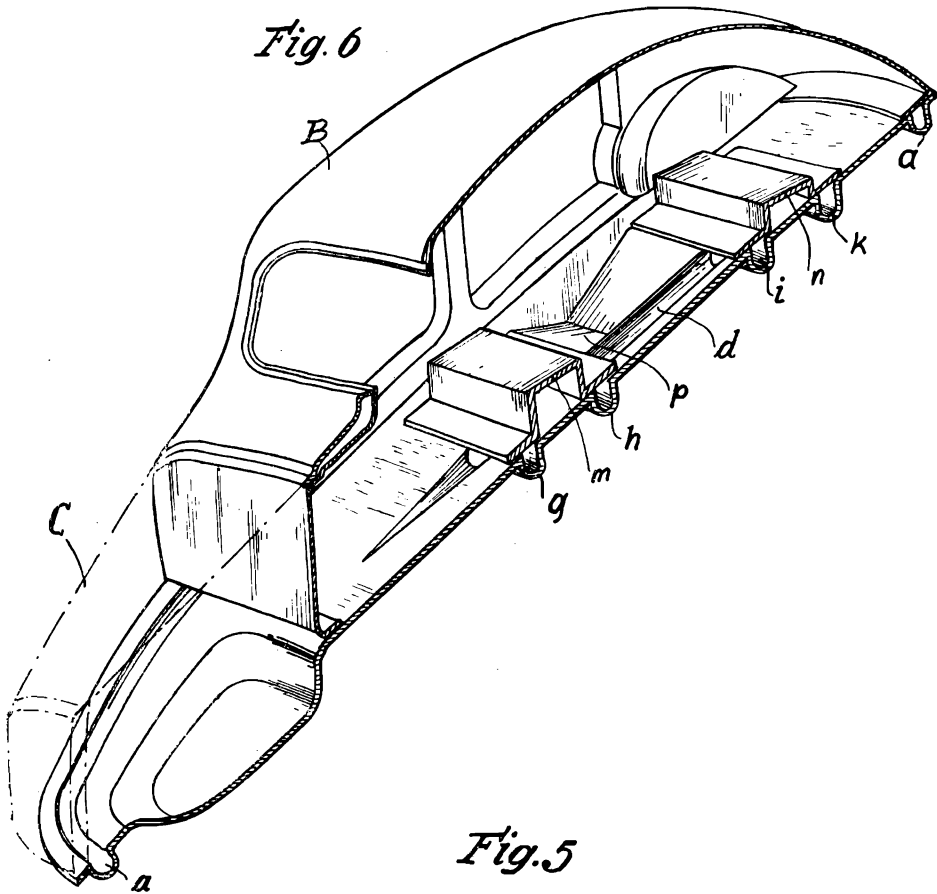


Fig. 5

