



PATENTNI SPIS BR. 5403.

Société Anonyme dite: Carrosserie Kelsch, Levallois Perret, Francuska.

Postupak za izradu lakih i tihih karoserija.

Prijava od 25. juna 1926.

Važi od 1. septembra 1927.

Pronalazak se odnosi naročito na unutarnje vodove u automobilskih kola, kod kojih se sve više teži za zamenom tipa „torpedo“ te zbog toga iziskuju ozbiljne uslove za tihost i lakoću.

Da bi karoserija bila tiha, potrebno je s jedne strane, što je više moguće odstraniti karoseriju od deformacija okvira, a s druge ugušiti udare vrata o njihove ramove.

Lakoću ne treba postići na račun jačine, već je treba izvesti prema upotrebi materijala.

Pronalazak je rešio ovaj problem na sledeći način:

Odvajanje karoserije od okvira vrši se na mestima gde se okvir najviše deformiše, naime s jedne strane na šlitu, a s druge na delu zadnjih krstova srčanice. Srednji delovi karoserije, pak, leže neposredno na okvir sa ili bez umetanja zglobova.

Udari vrata u svojim ramovima potiru se time, što se vrata čine nezavisnim od karoserije tako, da kotska vrata ne trpe deformacije karoserije, t. j. ona su nezavisna od deformacije rama. Ove se deformacije prenose poglavito time, što se kinematački pravougaonik okvira preobraća u paralelogram. Kako vrata stvarno ostaju u ravni rama, to je potrebno da kod najvećih deformacija ram ne dodiruje vrata, što se pak može izvesti time, što ta vrata vise u svom ramu pomoću šarnira sa dovoljnim prostorom izmedju istih.

Vrata se drže poglavito u ravni rama samo pomoću šarnira a u vertikalnoj ravni se drže kukama, koje dopuštaju slobodno kretanje istih u svojoj ravni, ovaj sistem kuka sprečava otvaranje vrata.

U praksi i zbog težine izvesnih vrata, ista se često prave sa boka, da bi se izbegla poznata pojava na karoserijama a naime spuštanja vrata, jer ovde ista ne ostaju centrirana u odnosu na ram.

Utvrđivanje mora pak dati slobodno kretanje vratila u ramu. Ovo će biti elastična veza koja će vertikalno podizati vrata kao što je slučaj kod obične klapne sa zglobovima.

Odnosno lakoće, po pronalasku, se upotrebljuju prečage i armirane grede.

Krov je načinjen od prečaga i uzdužnih greda malog preseka ali celih; zadnje krilo pojačano konstrukcijom oblika V, čiji je donji kraj u vezu sa podpornicom na okviru i čije grane pojačavaju krilo. Krov ima dva proreza na srednjem rebru. Elementi su spojeni po klasičnom pravilu dobrog spajanje. Krila mogu dobiti metalne rešetke sa umetnutim debelim trakama vale.

Kao primer pokazano je nekoliko primera izvođenja pronalaska na priloženom nacrtu.

Sl. 1 pokazuje šematički jednu karoseriju gledanu sa strane i njene dodirne tačke sa okvirom.

Sl. 2 je zadnji pogled za sl. 1.

Sl. 3 pokazuje šematički montiranje jednih vrata u ramu.

Sl. 4 je perspektivni izgled jedne karoserije u toku izrade.

Na sl. 1 i 2 se vidi da karoserija leži na nosilima, koja su slobodna napred kod 1 a nazad kod 2, i koja leži na okviru 3 samo desno od vrata 4 i 5, t. j. u mrtvoj zoni okvira. Šlit 7 leži na dovoljnoj razdaljini od daske 6 poda, da bi bilo dovoljno mesta za

dobru vezu između karoserije i njenih zadnjih vrata na uzvišenom delu 8 nosila i na prečagi 9, koja je utvrđena na nosilila. Ova prečaga leži na okviru 3 pomoću podpornog tela 10, na koje pritiskuje teret bokova 11,12 pomoću podupirača postavljanih na način, koji se vidi kod 13 ili 14.

Prostor između nosila i okvira takav je, da ma kakva da je deformacija poslednjeg, sanduk ne dodiruje isti.

U sl. 3 prostor između vrata (15, 16, 17, 18) i njenog rama (19, 20, 21, 22) ne upotrebljuje se sad kod karoserija i to poglavito s toga što odgovarajuća uređenja za zatvaranje ne dopuštaju isto.

Takva uređenja, koja potiru larmu vrata, otklanjaju veći deo larme karoserija.

U sl. 6 se vidi da je krov karoserije načinjen od prečaga 24 i uzdužnih letvi 25 međusobno spojenih i da zadnje krilo 26 nosi armaturu 27 u vidu V, čiji je donji kraj 28 vezan sa telom 10 (sl. 2).

Krila 29 načinjena su od metalnih rešetki, koje su pokrivene oplatom od vate.

Pronalazak se, jasno je, može primeniti za sve vrste karoserije.

Patentni zahtevi:

1. Postupak za izradu lakih i tih karoserije naznačen time, što se odvajanje karoserije od okvira vrši na mestima, gde se okvir najviše deformiše, t. j. gde je štiti i krstasti deo srčanice, dok srednji deo karoserije ne leže neposredno na okvir sa ili bez umetanja zglobova, pri čem je prednji deo karoserije podignut na podesnoj daljini od poda, a zadnji leži na utvrđenoj prečagi na uzvišenim delovima nosila, gde se između te prečage i okvira postavlja podupirač.

2. Postupak po zahtevu 1, naznačen time, što se vrata mogu kretati u svom okviru oko jednog boka rama, u kome su vrata smeštena tako, da se ram može deformisati ne dodirajući vrata, i što se u ravni rama vrata drže vezom sa jednim bokom i u vertikalnoj ravni na isti pomoću kuke, koja sprečava otvaranje, ali ostavljajući vrata da se slobodno kreću u svojoj ravni.

Fig. 1.

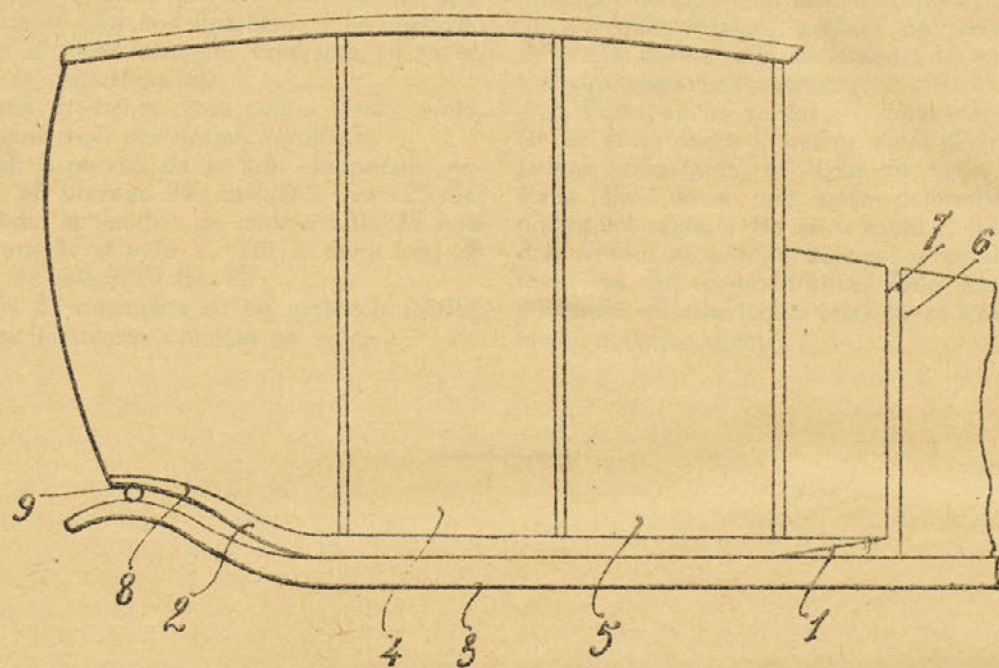


Fig. 2.

