

84572



Damin. 2963/16.

Memoria Descriptiva

para

Un Modelo de Utilidad

por veinte años, en España

a favor de

la r.s. Daimler-Benz Aktiengesellschaft

- sociedad alemana -

residente en

Stuttgart-Untertürkheim (Alemania)

Postschliessfach, Nr. 77-80

por:

“ Vehículo automovil con forma de contorno cortavientos ”

Inventor: D. Béla Barányi, de nacionalidad alemana.



El Modelo de Utilidad se refiere a un vehículo automóvil con forma de contorno cortavientos y consiste en una ventajosa constitución ulterior de los cuerpos parciales que forman el cuerpo del vehículo o carrocería.

5

Según el Modelo de Utilidad el espacio interior de la carrocería puede aumentarse sin elevación del peso de manera ventajosa porque ambos cuerpos laterales están dispuestos inclinados lateralmente. En esto adecuadamente esta inclinación puede estar elegida de tal modo que el ángulo de inclinación de los cuerpos laterales coincida con el de las ruedas.

10

Los cuerpos laterales pueden obtener cualquier sección transversal que se desée. Tienen preferentemente una sección transversal elíptica o aproximadamente elíptica. Pero ésta puede ser también de forma de gota o de forma ovoidal, en lo que la punta de la sección puede estar dirigida tanto hacia arriba como también hacia abajo.

15

También en la conformación del contorno de los cuerpos laterales la constitución según el Modelo de Utilidad de la carrocería ofrece un amplio espacio de juego. Adecuadamente los cuerpos laterales están constituidos de tal modo que los mismos se estrechan hacia los extremos, en lo que estos estrechamientos o los pasos pueden estar bombeados adecuadamente. La parte del cuerpo lateral situada entre los estrechamientos puede transcurrir rectilíneamente. Pero los cuerpos laterales pueden estar bombeados en toda su extensión en la dirección longitudinal y transversal, en lo que ambas paredes laterales también pueden transcurrir por ello paralelas porque la pared lateral exterior está bombeada en forma convexa y la interior en forma cóncava.

25

30

Los extremos de los cuerpos laterales pueden estar



5

constituídos según el Modelo de Utilidad de modo que éstos delante y detrás están cerrados por un disco circular o aproximadamente circular. En esto puede estar dispuesto este disco de cierre adecuadamente sobre un estrecho zócalo anular. El centro de estos discos de cierre puede estar situado tanto sobre la línea central longitudinal de los cuerpos laterales, como también por encima o por debajo de la misma.

10

En su extremo trasero los cuerpos laterales pueden estar provistos adecuadamente de nervios de estabilización, entre los cuales puede estar dispuesta de manera ventajosa una antena para aparatos de radio.

15

En una carrocería que consiste en los dos cuerpos laterales y en un cuerpo central que reúne a aquellos, según el Modelo de Utilidad puede alcanzarse un favorable aprovechamiento del espacio, conservando una buena visibilidad para el conductor, porque el cuerpo central está conformado delante y detrás del espacio para los viajeros de modo diferente y su pared superior delante del espacio para viajeros está bombeada en forma cóncava y detrás de éste en forma convexa. La pared del suelo del cuerpo central puede ser adecuadamente plana; pero también puede estar bombeada en forma cóncava, por lo que se eleva de modo ventajoso la libertad del suelo. El cuerpo central puede estar fundido con ambos cuerpos laterales ventajosamente en una forma de contorno unificada porque su pared de cubierta y de fondo pasan tangencialmente a los cuerpos laterales. El cuerpo del vehículo sin embargo, también puede estar constituido de tal modo que el paso entre la pared de cubierta y de fondo del cuerpo central y los cuerpos laterales está constituida en forma escalonada.

25



El dibujo ilustra el Modelo de Utilidad a título de ejemplo, en varias formas de ejecución, del objeto del mismo, representadas esquemáticamente mostrando:

5

La fig. 1 un vehículo constituido según el Modelo de Utilidad en una vista lateral.

La fig. 2 una vista encima de la anterior.

La fig. 3 una vista delantera.

La fig. 4 una vista posterior de la fig. 1.

10

La fig. 5 una ulterior forma de ejecución de un cuerpo de vehículo en una vista delantera parcialmente seccionada, y,

las figuras 6 a 11 tres diferentes formas de ejecución de un cuerpo lateral de esta carrocería en cada caso en una vista lateral con sección transversal dibujada dentro y en una vista en planta.

15

La carrocería del vehículo automóvil representada consiste en dos cuerpos laterales 1, que están unidos entre sí por un cuerpo central 2. Los cuerpos laterales 1 rodean a las ruedas 3 y el cuerpo central 2 recibe en sí mismo al espacio 4 para viajeros. En el extremo trasero de los cuerpos laterales 1 están dispuestos nervios de estabilización 5 entre los cuales puede estar tendida una antena 6. En cada uno de sus extremos los cuerpos laterales 1 están cerrados por un disco 7 de forma circular o aproximadamente circular que en esencia están dispuestos verticalmente y dado el caso pueden estar algo inclinados con respecto a la dirección de marcha. Los cuerpos laterales mismos 1 están dispuestos inclinados lateralmente y esto adecuadamente de tal modo que su ángulo de inclinación coincide con el de las ruedas 3. En el caso de caída negativa los cuerpos laterales 1 pueden tener también una inclinación negativa.

20

25

30

34572



5 El cuerpo central 2 que une a los cuerpos laterales 1 puede tener adecuadamente una pared de fondo plana que transcurre a la altura del canto inferior de los cuerpos laterales 1. En la parte del cuerpo central situada delante del espacio 4 para los viajeros, la pared superior está bombeada ventajosamente cóncava y en la parte trasera convexa. En esto la conexión a los cuerpos laterales 1 está constituida de tal modo que, tanto la pared del fondo, como la de la cubierta del cuerpo central 2 pasan tangencialmente a los cuerpos laterales 1. 10 Por lo demás estas paredes pueden obtener cualquier perfil que se desee. Especialmente la pared del fondo no solo puede estar bombeada en forma cóncava como está ilustrado en la fig. 5, sino también en forma convexa. En la transición de la pared del fondo y de la cubierta del cuerpo central 2 a los cuerpos laterales 1, dado el caso puede preverse también un talón.

15 Como puede observarse en las figuras 6 a 11, los cuerpos laterales 1 pueden obtener las más diferentes secciones transversales y formas de contorno. En las formas de ejecución según las figuras 6 a 9, los cuerpos laterales 1 tienen una parte central 8 que transcurre rectilíneamente y dos partes terminales 9 que se estrechan. La terminación se forma en ambos extremos por el disco 7 que en la forma de ejecución según las 20 figuras 6 y 7 está situado sobre un zócalo 10 anular. En esta forma de ejecución, en la que el cuerpo lateral 1 tiene una sección transversal en forma de gota, los estrechamientos 9 están constituidos de tal modo que el centro de los discos de cierre 7 está situado por debajo de la línea central longitudinal. 25 En la forma de ejecución según las figuras 8 y 9, el cuerpo lateral 1, que tiene una sección transversal elíptica no solo es-



5 está constituido simétrico transversalmente, sino también longi-
tudinalmente, de modo que el centro de los discos de cierre 7
está situado sobre la línea central longitudinal. En la forma
de ejecución ilustrada en las figuras 10 y 11, el cuerpo late-
ral 1 tiene una sección transversal en forma de gota, cuya pun-
ta está dirigida hacia abajo y tanto en la dirección transver-
sal, como también en la longitudinal está bombeado uniformemen-
te en forma convexa. Los discos de cierre 7 se adosan inmedia-
tamente al canto superior y la unión hacia el canto inferior se
10 establece por un paso perfilado, de modo que el centro de
los discos de cierre 7 en esta forma de ejecución está situado
por encima de la línea central longitudinal. Esta forma de eje-
cución puede modificarse también de tal modo que una de las pa-
redes laterales en lugar de estar bombeada convexa, por ejemplo,
15 lo está cóncavamente de tal modo que ambas paredes laterales
transcurren paralelas, dentro de la carrocería la pared conve-
xa está situada entonces fuera. En lugar de la constitución
transversal-simétrica de los cuerpos laterales 1, las partes
terminales de los mismos también pueden estar constituidos asi-
20 métricamente y ambos discos de cierre 7 pueden estar dispues-
tos a diferente altura.

34572



N O T A

El presente Modelo de Utilidad comprende las siguientes reivindicaciones:

- 5 1.- Vehículo automóvil con forma de contorno cortavientos, caracterizado porque los cuerpos laterales están dispuestos inclinados lateralmente.
- 2.- Vehículo automóvil según la reivindicación anterior caracterizado porque el ángulo de inclinación de los cuerpos laterales coincide con el de las ruedas.
- 10 3.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 y 2 caracterizado porque los cuerpos laterales tienen una sección transversal elíptica o aproximadamente elíptica.
- 4.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 y 2 caracterizado porque los cuerpos laterales tienen una sección transversal en forma de gota o de forma ovoidal.
- 15 5.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 4 caracterizado porque los cuerpos laterales se estrechan hacia los extremos.
- 6.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 5 caracterizado porque los estrechamientos o los pasos están bombeados.
- 20 7.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 6 caracterizado porque la parte de los cuerpos laterales situada entre los estrechamientos transcurre rectilíneamente.
- 25 8.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 6 caracterizado porque los cuerpos laterales en toda su extensión están bombeados en dirección longitudinal y transversal.
- 9.- Vehículo automóvil según la reivindicación 8, carac-



terizado porque la pared lateral exterior del cuerpo lateral está bombeada en forma convexa y la interior en forma cóncava.

5

10.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 7, caracterizado porque los cuerpos laterales delante y detrás están cerrados por un disco de forma circular o aproximadamente circular.

11.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 10, caracterizado porque el disco de cierre está dispuesto sobre un zócalo estrecho de forma anular.

10

12.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 11, caracterizado porque el centro de los discos de cierre está situado sobre la línea central longitudinal de los cuerpos laterales.

15

13.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 11, caracterizado porque el centro de los discos de cierre está situado por encima o por debajo de la línea central longitudinal de los cuerpos laterales.

20

14. - Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 13, caracterizado porque los cuerpos laterales en su extremo trasero están provistos de nervios de estabilización.

15.- Vehículo automóvil según la reivindicación 14, caracterizado porque entre los nervios de estabilización está dispuesta una antena para aparatos de radio.

25

16.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 1 a 15, con el cuerpo central que une a los cuerpos laterales, caracterizado porque el cuerpo central delante y detrás del espacio para los viajeros está constituido diferentemente y su pared superior delante del espacio para los viajeros está bombeada en forma cóncava y detrás está en forma convexa.

34572



17.- Vehículo automóvil según la reivindicación 16, ca -
racterizado porque la pared del fondo del cuerpo central es
plana.

5

18.- Vehículo automóvil según la reivindicación 16, ca -
racterizado porque la pared del fondo del cuerpo central está
bombeada en forma cóncava.

10

19.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 16
a 18, caracterizado porque las paredes de cubierta y de fondo
del cuerpo central pasan tangencialmente a los cuerpos latera -
les.

20.- Vehículo automóvil según las reivindicaciones 16
a 18, caracterizado porque el paso entre las paredes de la cu -
bierta y del fondo del cuerpo central y los cuerpos laterales
está constituido en forma escalonada.

15

21. - Vehículo automóvil con forma de contorno cortavien -
tos.-

Según se describe y reivindica en la presente memoria
descriptiva y se ilustra con los planos reglamentarios que a
la misma se acompañan.

20

Consta esta memoria de ocho hojas foliadas y es -
critas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 5 de Abril de 1962.

34579



1932

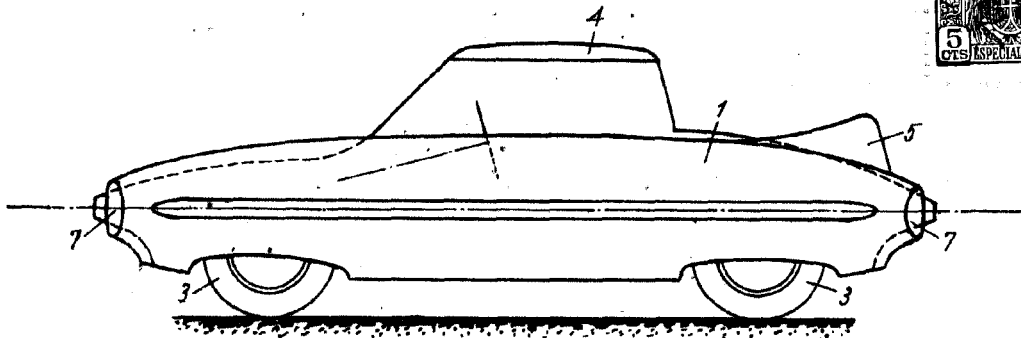


Fig. 1

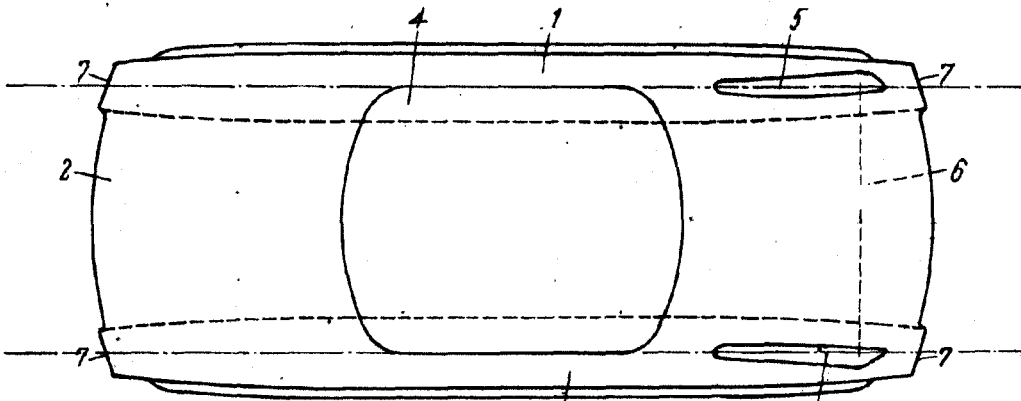


Fig. 2

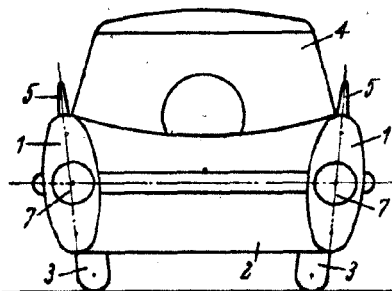


Fig. 3

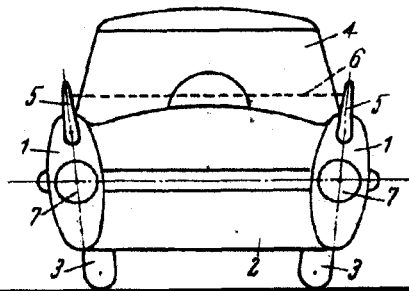


Fig. 4

LORENZINI & CO.
Lorenzini

308,302

34572

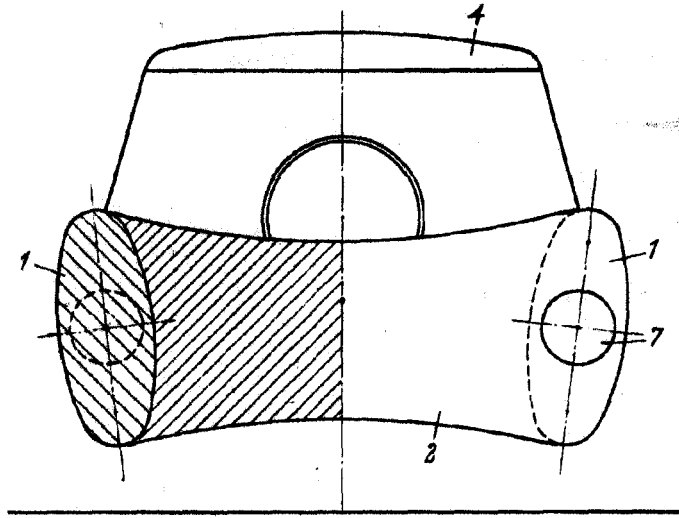


Fig. 5

