

36185

P - 10.649.-

Aff.- 282.

16 JUN 1955

185



MEMORIA DESCRIPTIVA
para solicitar
MODELO DE UTILIDAD
en
ESPAÑA
por VEINTE años

a nombre de PHILIPPE POL CHARBONNEAUX, de nacionalidad francesa, residente en 50 rue Copernic, Paris, Francia, por:

" UNA CARROCERIA PARA AUTOMOVIL ".-

El presente invento se refiere a las carrocerías de automóviles.

Se sabe que las necesidades de la construcción de automóviles, así como las costumbres que existen en la materia, conducen a dar a los coches automóviles for-

5

13 ENE. 1955



5 mas delante y detrás que presentan entre sí ciertas diferencias por lo menos. En estos últimos años, algunos constructores han hecho evolucionar las carrocerías siguiendo una tendencia, según la cual, la forma de detrás se aproxima a la forma de delante. Esta tendencia exige acomodar las diversas necesidades técnicas que se refieren en particular al aerodinamismo y al coeficiente de penetración del coche, así como la ventaja constituida por un porta-equipages trasero de grandes dimensiones y fácilmente accesible.

10 No obstante, los constructores no han conseguido, hasta ahora librarse de la carga de una fabricación distinta de las piezas de las partes delantera y trasera de las carrocerías. La principal razón parece ser debida al hecho de que en la medida de lo que ya se ha pretendido, de
15 hacer algunas partes de delante y de detrás con piezas idénticas, no se ha conseguido dar a esta carrocería características suficientes y simultáneas de amplitud, aerodinamismo y de adaptación a las diversas necesidades técnicas que presenta obligatoriamente un vehículo movido por un motor térmico, y destinado a desplazarse a gran velocidad.
20

El presente invento, tiene sobre todo por objeto el hacer que las carrocerías de automóviles respondan mejor que hasta ahora a los diversos deseos de la práctica, especialmente en lo que concierne a su simplicidad de
25 fabricación.

Consiste principalmente en constituir una carrocería de automóvil movido por un motor térmico, y especialmente por un motor de explosión, partiendo de piezas



idénticas para la delantera y la trasera, a una y otra parte de un plano vertical transversal dado, y si hay lugar, adaptando estas piezas a las diferentes funciones que deben cumplir en la delantera y trasera del vehículo.

Además de esta disposición principal, el invento comprende algunas otras disposiciones que se utilizan preferentemente al mismo tiempo; resultan de la descripción dada a continuación y comprenden especialmente:

- una segunda disposición que consiste en hacer la cabina de un coche automóvil con una forma aerodinámica, obtenida partiendo de una pieza que presenta dos planos de simetría verticales, estando satisfechas las condiciones de amplitud y de aerodinamismo, así como otras diversas condiciones, por el hecho de que se prevé esta cabina de un parabrisas y una ventaja trasera que están muy bombeadas o curvadas, siendo conveniente que la flecha de la curvatura en la parte baja de dicho parabrisas y de dicha ventana, esté comprendida entre un cuarto y un tercio del ancho de la cabina en dicha parte baja, mientras que el largo máximo de la cabina en esta parte baja sea próximo a las tres quintas partes del largo total de la carrocería.

El invento se dirige particularmente a las formas de aplicación y de realización ilustradas por las figuras; y más particularmente aún, a título de productos industriales nuevos a las carrocerías de automóviles que implican la aplicación de las disposiciones antes dichas; así como a las piezas y máquinas que sirvan a su establecimiento,

36185



y a los automóviles provistos de carrocerías parecidas.

La descripción que se dá a continuación, se refiere a los dibujos adjuntos, en los que las figuras 1 a 3 son respectivamente, una vista longitudinal en alzado con parte cortada, una vista en planta y una vista de frente en alzado, de un coche automóvil dispuesto conforme al invento.

Queda bien entendido que este dibujo y la descripción correspondiente están dados sobre todo a título de indicación no limitativa.

Si se piensa ejecutar un automóvil conforme al invento, se procede como sigue o de manera análoga, suponiendo que se utilice sobre el mismo automóvil un conjunto de disposiciones que podrían ser utilizadas por separado, si el caso se presenta.

Se fabrican de manera idéntica, en un primer proceso de fabricación, piezas que serán utilizadas unas para delante de la carrocería, otras para detrás, después de una eventual adaptación a las funciones diferentes que deben cumplir.

Tal es así, que la aleta delantera derecha 2a será idéntica, por lo menos en cuanto a su fabricación inicial, a la aleta trasera izquierda 2b; así mismo la aleta delantera izquierda 3a será idéntica a la aleta trasera derecha 3b, los alojamientos 4a y 5a previstos para las ruedas delanteras con las dimensiones requeridas para su cambio de dirección, serán respectivamente idénticos a los alojamientos 4b y 5b de las ruedas traseras; los paneles

36185



móviles 6a y 6b que cierran delante el alojamiento del motor y detrás el porta-equipajes y porta accesorios serán parecidos uno al otro; los montantes 7 intermedios entre las dos puertas de cada lado, estarán colocados sensiblemente en el plano vertical ~~XX~~ con relación al cual, son simétricas las ruedas delanteras y las traseras; y los pseudo largueros 8 que sirven de estribos o parachoques laterales serán también simétricos con relación a este plano.

La unión de estas diversas piezas entre sí, podrá además ser hecha por cualquier medio usual, y especialmente por soldadura, por remachado y por bulones. Y bien entendido que, la forma y las dimensiones propias, dadas a cada una de las diferentes piezas pueden ser variadas, por lo menos entre ciertos límites y teniendo en cuenta la existencia de formas y dimensiones que parecen ser especialmente ventajosas, las cuales están indicadas más adelante.

Entre las necesidades y posibilidades de adaptación de piezas idénticas en principio, a fines diferentes, se indicarán los dos ejemplos siguientes:

- en primer lugar, la pieza frontal colocada entre las aletas delanteras llevará normalmente la rejilla del motor o radiador, si el motor térmico del automóvil considerado está colocado delante. A este objeto, la pieza 9a obtenida de un primer embutido, será parcialmente vaciada por troquel para que se la pueda adaptar la rejilla del radiador 10 (figura 3), fabricada separadamente y unida a esta pieza recortada por cualquier medio conveniente.

36185



13ENE

5 Detrás, por el contrario, la pieza análoga 9b se podrá utilizar tal cual es entre las dos aletas. o bien sufrir un mecanizado complementario destinado a darle una forma adaptada especialmente a los diversos deseos que pueden presentarse a un constructor.

10 En segundo lugar, los huecos previstos en las aletas para colocar, delante de los faros 11, podrán servir en la parte posterior para colocar cualquier órgano o faro que se desee y especialmente las luces de parada usuales destinadas a indicar el accionamiento del freno de pié. Bastará que estos faros de parada 12, estén colocados convenientemente en monturas dispuestas en estos huecos.

15 En lo que se refiere a la cabina de un automóvil previsto así, será frecuentemente ventajoso emplear una cabina simétrica respecto al plano XX. Esto permitirá en particular emplear piezas de forma idéntica para el parabrisas 13a y para la ventanilla posterior 13b. Sin embargo, se conseguirá un compromiso especialmente bueno de las diversas necesidades de comodidad, aerodinamismo y amplitud de las partes delanteras y trasera de la carrocería haciendo esta cabina de la forma siguiente:

20 - se empleará para el parabrisas y para la ventana posterior "cristales" de cualquier materia transparente conveniente muy bombeados o curvados de forma que se coloquen muy delante en el plano longitudinal del automóvil (en lo que se refiere al parabrisas) antes montantes laterales 14 que sostienen esta pieza y de forma también, que cada uno de estos cristales constituya un perfil muy

36185



aerodinámico entre su parte superior y su parte inferior, como puede verse en la figura 1.

5 Una materia especialmente ventajosa para establecer las formas y dimensiones de una cabina simétrica de esta clase, queda establecida según uno por lo menos de los criterios siguientes: la longitud AB entre la base de los montantes 14 y 15 (figura 1), estará comprendida entre 3/10 y 5/10 de la longitud de la carrocería; la flecha MN en la parte inferior del parabrisas o de la ventana trasera (figura 2), tiene una longitud comprendida entre un 10 tercio y un cuarto del ancho CD de la cabina en este sitio; y la longitud axial máxima MP de la cabina es próxima a los tres quintos de la longitud de la carrocería.

15 Como consecuencia de esto, y cualquiera que sea la forma de ejecución adoptada, se obtiene una carrocería de automóvil, cuyas características destacan suficientemente de lo que precede, para que no sea necesario hacer indicaciones complementarias a este objeto.

20 Quede bien entendido, que podrá proveerse una carrocería automóvil de esta clase, con todos los perfeccionamientos que se deseen y entre otros, de todo dispositivo destinado a distinguir mejor la parte delantera de la posterior, como por ejemplo, dotando la parte trasera de varillas metálicas que le den la apariencia de ser de 25 varias piezas, etc.

Como se entiende y como ya se deduce además de lo que antecede, el invento no se limita en absoluto a las formas de aplicación, ni tampoco solamente a las formas

36185



5 de realización de sus diversas partes, que se han destaca-
do más especialmente: por el contrario abarca todas sus
variantes y especialmente aquellas según las cuales, ciertas
partes de la carrocería de un automóvil no serían simétricas
entre sí con relación al plano XX e bien no corresponderían a una pieza simétrica inicialmente análoga, por ejemplo en el caso en que una de estas carrocerías tuviera solamente dos puertas en lugar de cuatro; y las variantes según las cuales estas disposiciones estarían aplicadas a un
10 automóvil movido de distinta forma que por un motor de explosión colocado delante.

15 La presente solicitud, que corresponde a la presentada en Francia con fecha 14 de Enero de 1.952, bajo el número P.V. 622.109, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto-Ley sobre Propiedad Industrial.

- N O T A -

Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de la presente solicitud de Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los siguientes:

36185



5 1ª.- Una carrocería de automóvil movida por un motor térmico, y especialmente por un motor de explosión, caracterizado porque está constituida partiendo de piezas idénticas para delante y para detrás, a una y otra parte de un plano vertical transversal dado, y adaptando, su hay lugar, estas piezas a las funciones diferentes que deben cumplir en la delantera y trasera del vehículo.

10 2ª.- Una carrocería según la reivindicación 1ª, caracterizada porque, en una primera fabricación, la aleta delantera derecha es idéntica a la aleta trasera izquierda, mientras que la aleta delantera izquierda es idéntica a la aleta trasera derecha.

15 3ª.- Una carrocería según las reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizada porque las superficies laterales de las aletas, están en la prolongación de las superficies laterales de las puertas, sin saliente lateral brusco, estando las ruedas colocadas en los alojamientos practicados en dichas aletas, siendo el alojamiento de la rueda delantera derecha idéntico al alojamiento de la rueda trasera izquierda, mientras que el alojamiento de la rueda delantera izquierda es idéntico al alojamiento de la rueda trasera derecha.

20 4ª.- Una carrocería según la reivindicación 1ª, para un automóvil cuyo motor está colocado delante, caracterizada porque el alojamiento del motor está cerrado por un panel móvil que, después de una primera fabricación era idéntico al panel que cierra detrás el porta-equipajes y porta accesorios, en el estado de la primera fabricación

36185



de este panel.

5 5º.- Una carrocería según la reivindicación 1ª, que tiene cuatro puertas, caracterizada en que sobre cada lado de dicha carrocería las dos puertas tienen con-
tornos simétricos una respecto del otro, y se cierran sobre un montante de la carrocería, cuyo plano medio es el plano transversal de simetría de dicha carrocería.

10 6º.- Una carrocería según la reivindicación 1ª, para un automóvil cuyo motor está colocado delante y está protegido por una rejilla, caracterizada porque esta
rejilla está colocada en un hueco, practicado en una pieza frontal colocada entre las aletas delanteras, siendo esta
15 pieza frontal idéntica, en el estado de primera fabricación, a la pieza destinada a ser colocada entre las dos aletas
traseras, en el estado de primera fabricación de esta última pieza.

20 7º.- Una carrocería según las reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizada en que cada aleta, lleva por lo menos un alojamiento colocado hacia su extremo superior, sir-
viendo especialmente este alojamiento de receptáculo de un faro, si esta aleta es utilizada como aleta delantera, y de
receptáculo de otros dispositivos luminosos, si esta aleta es utilizada como aleta trasera.

25 8º.- Una carrocería según la reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de que su cabina está realizada en forma aerodinámica, obtenida a partir de una pieza que
presenta un plano longitudinal de simetría y un plano trans-
versal de simetría, siendo satisfechas las condiciones de

36185

16 JUN 53



5 conocida y aerodinamismo, así como otras diversas condi-
ciones, por el hecho de que esta cabina está prevista de un
parabrisas y una ventana trasera, que están muy bombeadas o
curvadas, estando comprendida la flecha de curvatura en la
parte baja de dicho parabrisas, y de dicha ventana trasera
entre la cuarta y tercera parte del ancho de la cabina en
este punto, mientras que la longitud máxima de la cabina
en la misma parte baja, está comprendida entre ~~una~~ veinte-
avos y trece ~~veinte~~avos de la longitud total de la carro-
cería.

9a.- Una carrocería para automóviles.

10 Tal y como se ha descrito en la Memoria que
antecede, representado en los dibujos que se acompañan y
para los fines que se han especificado.

15 La presente Memoria consta de ~~once~~ hojas es-
critas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, 16 JUN. 1953

P. A.

de Elizabeta

Podar

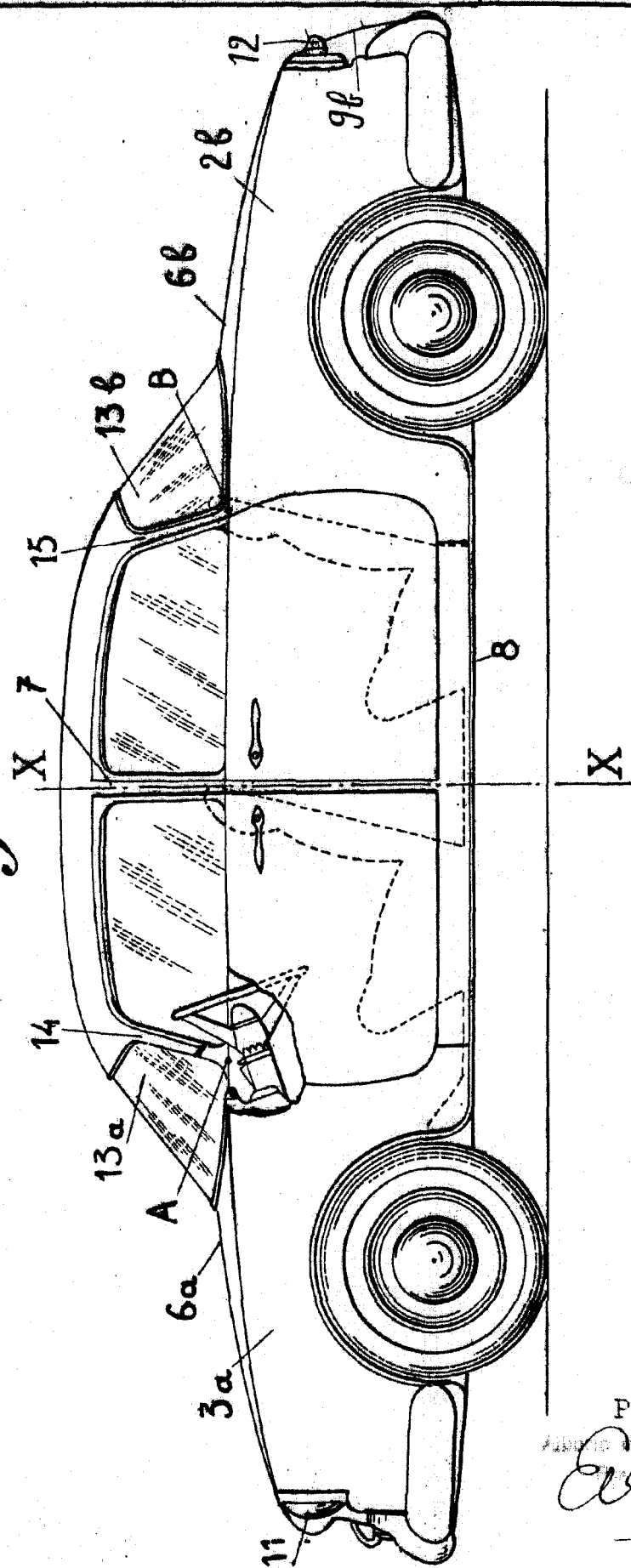
P. 196229



13EN

5185

Fig. 1.



P. A.
 ALVARO DE CORTADO
Arila

111149

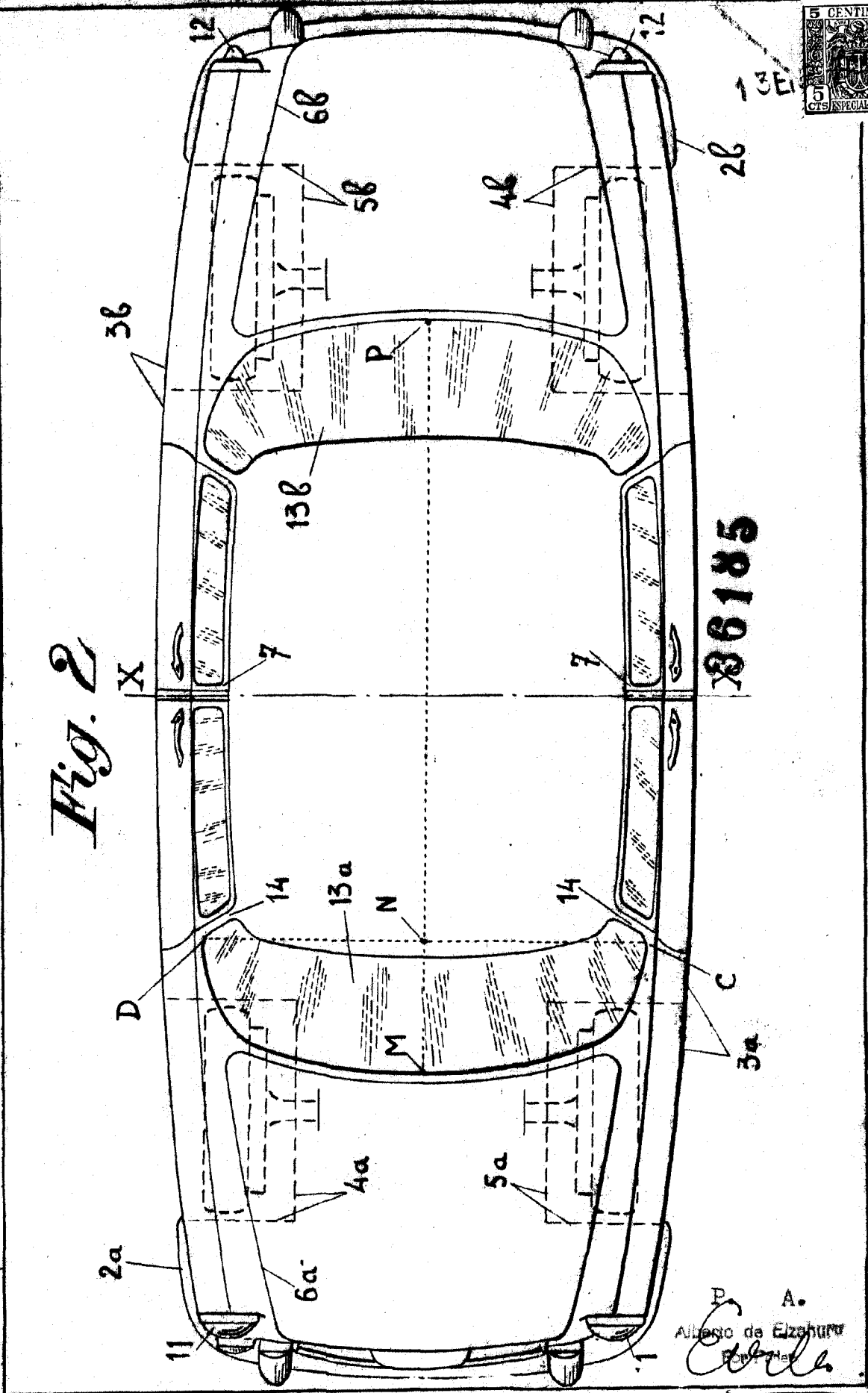


Fig. 2

86185

P. A.
Alonso de Eizaburu
Ingeniero

36185

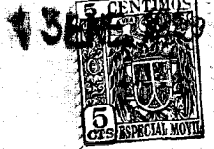
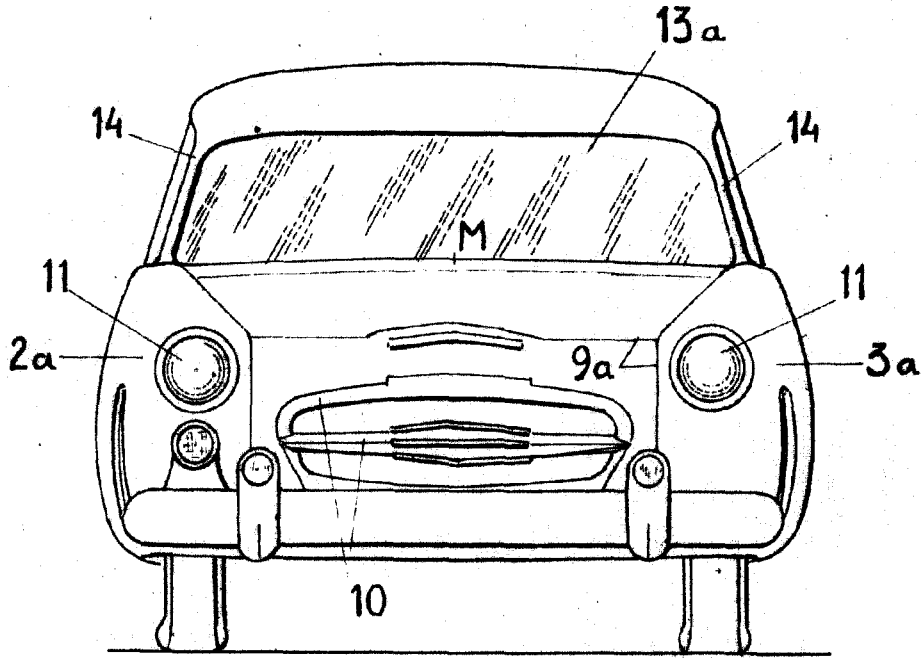


Fig. 3



P. A.
Alberto de Elizaburn

Art

649010