

58411



MEMORIA DESCRIPTIVA

Correspondiente a la solicitud de registro de un Modelo de Utilidad que, por veinte años se solicita para España y sus Colonias a favor de la entidad AUTOMACIONAL, S.A., de nacionalidad jurídica española, residente en SAN ADRIAN DE BESÓS (Barcelona), Carretera de Mataró, número 97-111, - - - - -

p o r

" NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS "

Quando se trata de pequeños coches, las carrocerias cerradas, útiles en invierno, resultan poco agradables en verano. En esta época del año gusta más el tipo de carrocería "roadster", - con el que se disfruta totalmente del panorama.

5

El objeto de este Modelo es precisamente reunir una y otra ventaja en una carrocería ligera, de líneas de gran modernidad, cuya transformación sea fácil y rápida: de un "coupé" de invierno a un "roadster" de verano y recíprocamente.

10

El objetivo se consigue aquí mediante una carrocería compuesta de tres agrupaciones de elementos. Un conjunto o bloque delantero formado por el capó, guardabarros y frente anterior; otro - conjunto o bloque posterior formado por los guardabarros de atrás y el cofre con su tapa, y una sección central, con las puertas y un separación que partiendo del borde superior del parabrisas cubre los bordes superior y posterior de las lunas de las puertas y desciende por detras de los asientos para comprender la luna

15



trasera y unirse a los guardabarrros posteriores y al borde del cofre.

Como los vehículos de esta clase son muy bajos, resulta muy fácil el retirar o colocar el caparazón cogiéndolo entre dos personas.

20 Con el coche abierto, es posible también utilizar en verano, contra el sol o contra una intempestiva lluvia, una capota impermeable que cuando no se emplea puede ir recogida detrás de los asientos.

En esta memoria se describe en un ejemplo sin carácter limitativo una realización del Modelo de Utilidad solicitado, ilustrada con 25 dos figuras en perspectiva.

La figura 1 muestra la nueva carrocería vista lateralmente por delante, y

La figura 2 la representa vista lateralmente por atrás.

En el grupo o bloque delantero, figura 1, el capó (1) forma unidad con los dos guardabarrros anteriores (2) y con la región frontal (3) definida por dos superficies de doble curvatura que se cortan en el plano vertical longitudinal medio de figura de la carrocería formando un vértice redondeado.

35 El capó (1) presenta una ligera inclinación que asciende de delante a trás, al final de la cual se halla la articulación (5) horizontal y transversal de la tapa (4), que en ese lugar tiene una pequeña pared vertical con ranuras de salida de aire caliente de la región del motor.

40 En la superficie frontal, (3) existen dos amplias entrañas de aire, de las cuales la superior, visible en la figura, se halla dividida en dos ventanas (6) por un nervio central. Las ventanas pueden ir embellecidas con sendas rejillas. A ambos lados de dichas ventanas (6) hay dos entrantes de sección circular (7) que constituyen los alojamientos de los faros, los cuales quedan parcialmente empotrados en las cavidades resultantes de la intersección de la 45 superficie frontral con dichos entrantes.

En cada lado del conjunto capó-guardabarrros aparece el paso (8) de la correspondiente rueda delantera; estos pasos son muy amplios



y se hallan trazados según una serie de curvas de radio variable.

50

Asimismo, a ambos lados del conjunto capó-guardabarros, ya cerca de las puertas, existen las salidas de aire caliente (9), que tienen forma rectangular y que están protegidas con viseras fusiformes.

55

La región central de la carrocería lo forman las puertas (10) que continúan las curvaturas de las superficies de los guarda-barros (2) anteriores, y que están articuladas por el montante (11) al bloque delantero. Con las puertas, completa la región central el caparazón (12), desmontable, que por su borde delantero se apoya en el marco del parabrisas (13), por sus bordes laterales en las lunas de las puertas, y por sus bordes inferiores, laterales y posterior, descansa y se une en el grupo o bloque posterior de la carrocería.

60

65

En la figura 2 se ven con sus detalles la cara de atrás del caparazón y la disposición y forma del grupo posterior. Dicha cara de atrás del caparazón (12) presenta el alojamiento (14) de la luna trasera, alojamiento que queda retirado del plano extremo del caparazón, con lo cual la sección horizontal del mismo, en su región posterior tiene a cada lado un saliente (15) curvo, terminado en vértice suave. Estos salientes se prolongan en toda la altura del caparazón, salvo en una pequeña distancia del extremo superior, en donde una superficie, a modo de visera invertida (16) enlaza el techo con los dos salientes y con la línea superior de la luna trasera.

70

75

El grupo o bloque posterior de la carrocería lo forman los guardabarros (17) de las ruedas de atrás, cuyas superficies están determinadas por las prolongaciones de las de las puertas (10), guarda-barros que terminan atrás en forma afilada, y el cofre (18) porta-equipajes, con su correspondiente tapa, articulada junto al borde inferior de la luna trasera.

80

Los pasos de las ruedas traseras son semejantes, pero no igua-

•58411



les, a los delanteros en cuanto a su trazado.

85 Cuando el coche se halla abierto en forma de "roadster", sin el caparazón (12), se consigue protección temporal de la intemperie para los pasajeros, por medio de una ligera capota plegable, que si se halla fuera de uso va escondida en el interior de la carrocería.

Los parachoques (19), tanto delanteros como posteriores, están divididos en los partes dobles, están protegían/^{do} los cuatro ángulos extremos de la carrocería, y son curvos con generatriz, angular.

90 En este modelo de carrocería, cuyas dimensiones no se especifican pueden ser diferentes algunos detalles accesorios al conservarse las características descritas.

N O T A

96 EN RESUMEN: El presente Modelo de Utilidad que, por veinte años se solicita para España y sus Colonias, habrá de recaer sobre las siguientes reivindicaciones:

100 1ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, caracterizada por hallarse formada por tres grupos o bloques de láminas unidas, que constituyen las regiones anterior, central y posterior de la carrocería, de modo que en el grupo central puede con facilidad desprenderse y readaptarse un caparazón rígido y ligero que forma el techo y la protección lateral y posterior de los asientos del vehículo.

105 2ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, de acuerdo con el número 1, caracterizada porque el grupo anterior constituye una unidad compuesta del capó, los dos guardabarros de las ruedas delanteras y de una superficie frontal donde van colocados los faros y los parachoques.

110 3.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, según el número 2, caracterizada porque el capó presenta una ligera inclinación ascendente de delante atrás, al final de la cual se halla la articulación horizontal y transversal de la tapa, que en ese lugar tiene una pequeña pared vertical con ranuras de salida del aire caliente.



115

4ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, según el número 2, caracterizada porque en la superficie frontal, situada bajo el capó y entre los dos guardabarros, existen dos amplias entradas de aire, de las cuales la superior se halla dividida en dos ventanas, preferentemente rectangulares, por un nervio central y, asimismo de preferencia, embellecidas con sendas rejillas; a ambos lados de estas ventanas hay dos entrantes de sección circular que constituyen los alojamientos de los faros, los cuales quedan parcialmente empotrados en las cavidades resultantes de la intersección de la superficie frontal con dichos entrantes.

120

125

5ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, según el número 2, caracterizada porque en los bordes inferiores de las superficies descendentes de los guardabarros anteriores se hallan trazados los pasos, muy amplios, de las correspondientes ruedas, según una serie de curvas de radio variable.

130

6ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, según el número 2, caracterizada porque en las superficies descendentes de los guardabarros anteriores y en la inmediación de las puertas existen salidas de aire caliente, que preferentemente tienen forma rectangular y están protegidas por viseras fusiformes.

135

140

7ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, de acuerdo con el número 1, caracterizada porque su cuerpo central lo forman las puertas, cuya superficie continúa la curvatura de la superficie de los guardabarros anteriores y cuya articulación está hecha en los montantes delanteros correspondientes al bloque anterior, y el caparazón desmontable, que por su borde anterior se apoya en el marco del parabrisas, por sus bordes laterales en las lunas de las puertas y por sus bordes inferiores, laterales y posterior, descansa y se une en el grupo posterior de la carrocería.



145 8ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, según el número 7, caracterizada porque la cara de atrás del caparazón presenta el alojamiento de la luna trasera, alojamiento que queda retirado del plano extremo del caparazón, entre dos salientes curvos que se prolongan en casi toda la altura del caparazón, hasta una pequeña distancia del extremo superior, en donde una superficie, a modo de visera invertida, enlaza el techo con los citados salientes y con la línea superior de la luna trasera.

150 9ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, de acuerdo con el número 1, caracterizada porque el grupo o bloque posterior de la carrocería lo forman los guardabarros de las ruedas de atrás, que por debajo de las puertas se prolongan hasta unirse con los de delante, y cuyas superficies están determinadas por las prolongaciones de las superficies de las puertas, guardabarros que terminan 155 atrás en forma afilada, y el cofre- porta-equipajes con su correspondiente tapa articulada transversalmente junto al borde inferior de la luna trasera.

160 10ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, según los números 1 y 9, caracterizada porque existen en los guardabarros posteriores pasos para las ruedas correspondientes, semejantes pero no iguales a los delanteros, en cuanto a su trazado.

165 11ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, de acuerdo con los números anteriores, caracterizada porque tanto los para- choques delanteros como los posteriores, que están divididos en dos partes dobles protegidos los cuatro ángulos extremos de la carro- cería, son curvos con generatriz angular.

170 12ª.-NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS, según los números precedentes, caracterizada porque en lugar del capara- zón retirado puede extenderse una ligera capota, plegable, cuando no se emplea, en el interior de la carrocería.

58411



13ª.-Por último se reivindica como objeto sobre el que ha de recaer el presente Modelo de Utilidad que, por veinte años se solicita para España y sus Colonias,-----

p o r

" NUEVA CARROCERIA TRANSFORMABLE PARA COCHES LIGEROS "

Todo conforme queda expresado en la presente Memoria Descriptiva que, consta de siete hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara y planos que se acompañan.

Madrid, 31 de Enero de 1.957.-

P. A.
PEDRO FELIÚ MARA
" "

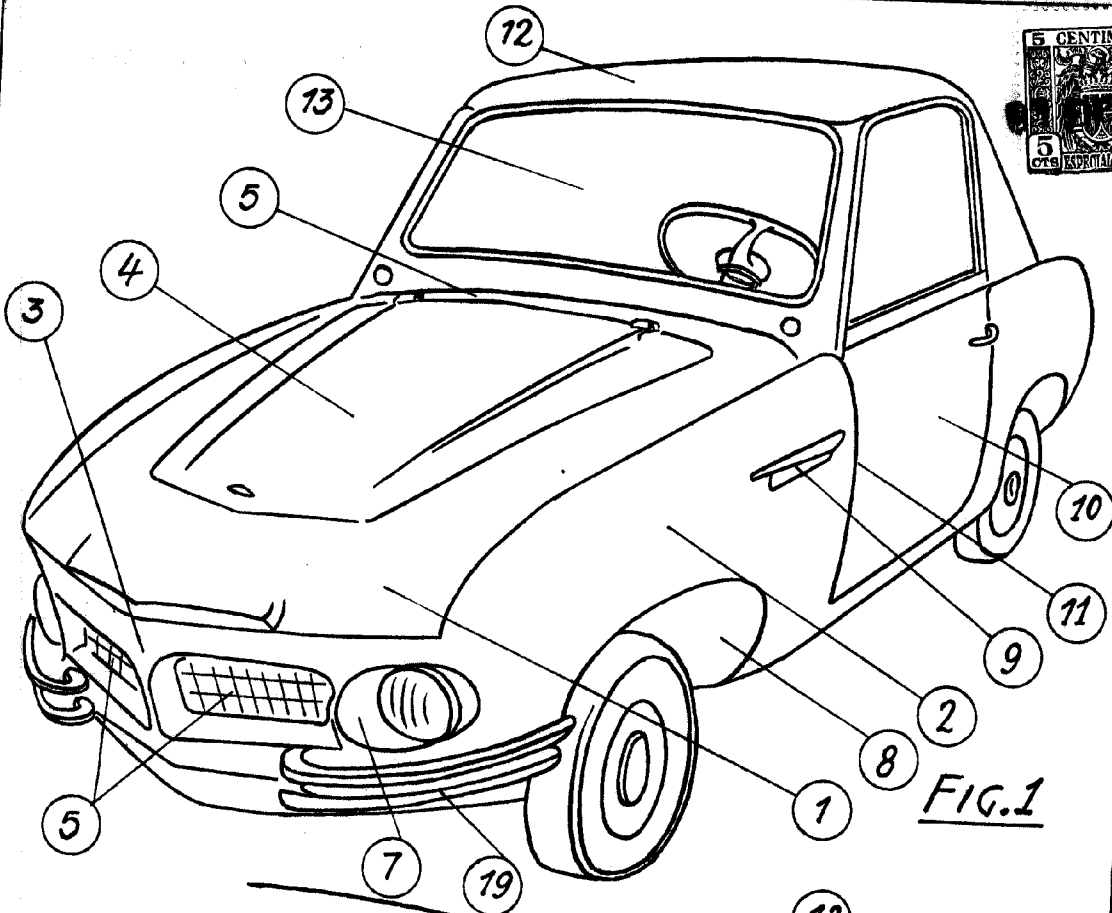


FIG. 1

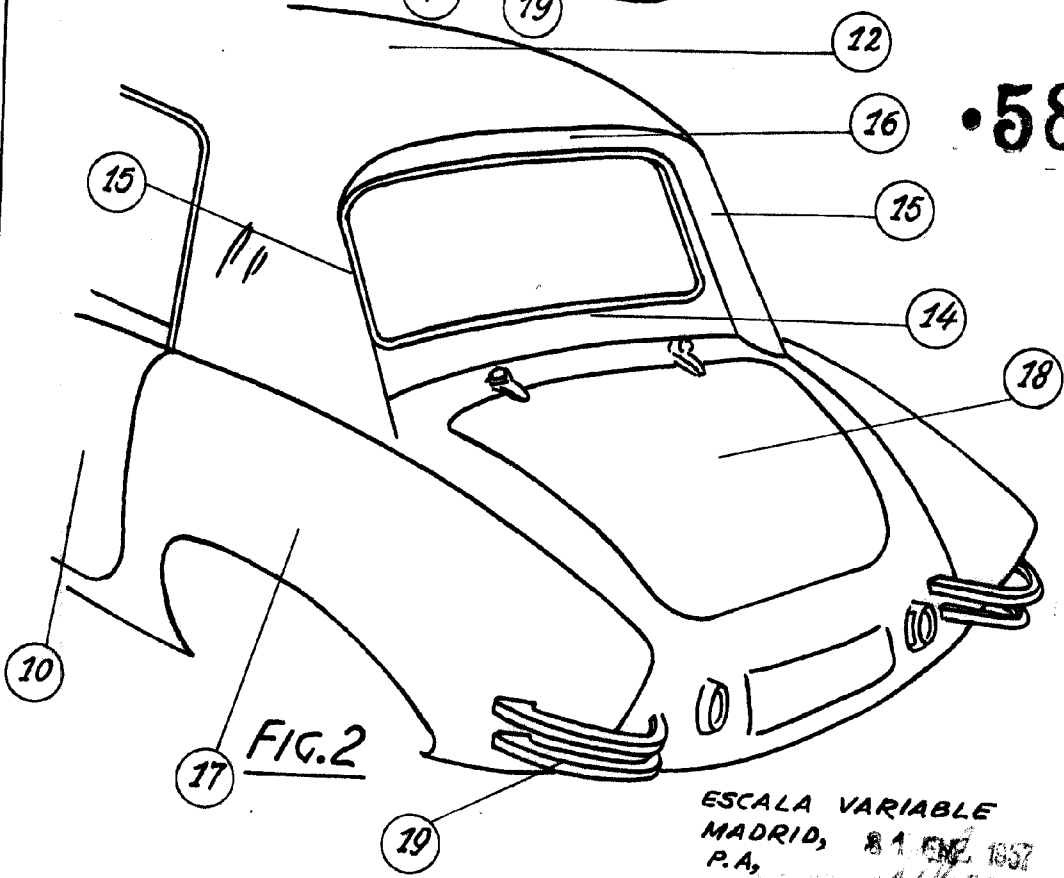


FIG. 2

•58411

ESCALA VARIABLE
MADRID, 81 ENL. 1957
P.A.