

73739



12. M.

73739

MEMORIA DESCRIPTIVA  
de un Modelo de Utilidad a nombre de:  
H.T.GOLDE G.m.b.H. & Co. K.G., de nacionalidad alemana, domiciliada en FRANKFURT (Main), Hanauer Landstrasse, 338 (Alemania); por: "CERCO DELANTERO PARA TECHOS CORREDIZOS DE AUTOMOVILES".

-----ooooo000ooooo-----

El invento se refiere a techos corredizos de automoviles, y en particular concierne a la construcción de un cerco delantero con las piezas que establecen el enclavamiento.

El invento tiene por finalidad una configuración tal  
5 de un cerco delantero, que sus elementos mecánicos sean aplicables a los más diferentes tipos de automoviles sin ninguna adaptación especial, independientemente del arqueado del techo y de las características del material empleado para el revestimiento, en particular independientemente de su elasticidad.

10 Un cerco delantero según el invento ha de permitir sobre todo la colocación de un toldo con revestimiento de material corriente, y su impermeabilización a modo de un techo corredizo, y mantener lo más pequeño posible el momento de



73739

giro a aplicar a un manillar destinado a la manipulación.

15 Los cercos delanteros de esta clase están provistos generalmente de una cubierta, graduable verticalmente y montada con movimiento de giro alrededor de un eje transversal, en la que agarra el revestimiento. La manipulación combinada de  
20 ambos movimientos se realiza según el invento a través de un sistema de palancas especial con medios para salvar las tolerancias de fabricación y las conocidas curvaturas de los revestimientos corrientes para techos, de modo que estén descartados los roces y atascamientos, o que se mantengan tan pequeños que el momento de giro a aplicar para la manipulación sea  
25 uniforme y permanezca dentro de límites admisibles.

Según el invento, la cubierta está montada en el cerco, de preferencia con posibilidad de desplazamiento en sentido opuesto a una acción elástica en el sentido longitudinal del coche, y frente al cerco con movimiento de giro alrededor de  
30 un eje transversal, y la manipulación se hace a través de un sistema de palancas sobre el que actúa en forma de por sí ya conocida una varilla accionada desde un manillar, en donde los puntos de unión entre la cubierta y el sistema de palancas son desplazables en sentido longitudinal del coche y basculan alrededor de un eje transversal, mientras que las uniones entre  
35 el sistema de palancas y el cerco giran convenientemente alrededor de un eje longitudinal para la adaptación a cualquier arqueado de techo.

El sistema de palancas puede tener ahí convenientemente  
40 mente dos palancas angulares que agarren en la cubierta con cierta separación lateral entre sí, cuyo punto de giro está concebido con movimiento de rotación frente al cerco, de tal modo que el alojamiento en el cerco tenga lugar mediante bielas



73739

inclinables en un plano transversal.

45 A pesar del alojamiento inclinable de las palancas angulares en el cerco, su manipulación dá por resultado un movimiento vertical de los extremos de palanca que agarran en la cubierta, a modo de una guía paralela, puesto que la separación lateral de estos extremos de palanca queda claramente definida  
50 por los lugares de unión con la cubierta. Sin embargo, esta misma cubierta - merced a la especial configuración de estos lugares de unión con el sistema de palanca - se halla en situación de describir, además del movimiento vertical dirigido por el sistema de palancas, también el movimiento basculante necesario para hermetizar el techo corredizo, y además un despla-  
55 zamiento longitudinal con el que se evita que se transmitan al sistema de palancas las fuerzas longitudinales que actúan sobre la cubierta, por ejemplo debido a la curvatura del revestimiento, Por lo tanto se descarta con seguridad cualquier la-  
60 deamiento o fuerzas de fricción especiales, aún cuando el material esté distintamente tensado, por lo que el mecanismo se puede manejar fácilmente con fuerzas relativamente pequeñas o con un pequeño momento de giro en el manillar.

Con una configuración según el invento del cerco de-  
65 lantero se consigue, pues, que la conocida transformación del movimiento de maniobra horizontal en un movimiento vertical para levantar el techo a través de un sistema de palancas sea independiente del arqueado del techo, ya que los puntos de ataque del sistema de palancas están concretamente definidos  
70 en su separación lateral por sus lugares de unión con la cubierta, en tanto que la manipulación de la palanca no se ve estorbada por ningún otro punto fijo.

Por consiguiente, la manipulación de un techo corre-



73730

dizo con un cerco delantero según el invento sólo requiere  
75 un pequeño despliegue de fuerzas. No obstante se puede conseguir  
todavía otra simplificación por el hecho de que al manillar vá  
subordinado un muelle compensador en sí ya conocido que se ten-  
sa automáticamente al abrir el techo corredizo, viniendo a  
constituir así un acumulador de fuerza, en cuya proporción se  
80 reduce entonces el despliegue de fuerzas necesario para cerrar  
y tensar el techo corredizo.

A continuación se describe a base de los dibujos un  
ejemplo de ejecución de un cerco delantero según el invento.  
En ellos muestran:

85 La figura 1, una vista superior de un cerco delantero  
según el invento, en donde, para simplificar el dibujo, no se  
representa el revestimiento que garra normalmente, en la cu-  
bierta del cerco.

90 La figura 2, una sección por la línea II-II de la fi-  
gura 1.

La figura 3, un detalle del sistema de palancas, o  
sea el alojamiento de una palanca acordada en el cerco.

La figura 4, otro detalle, o sea un lugar de unión  
entre el sistema de palancas y la cubierta.

95 Las figuras 5 y 6, las representaciones correspondien-  
tes a las figuras 3 y 4, con la cubierta levantada.

Las figuras 7, 8 y 9, el alojamiento de la cubierta  
en el cerco.

100 En el ejemplo de ejecución representado en los dibu-  
jos, un cerco delantero para techos corredizos de automoviles,  
que está concebido según el invento, tiene una cubierta 2 mon-  
tada en el cerco 1. Con poleas 3, el cerco se desplaza en forma  
de por sí ya conocida en una guía de deslizamiento del armazón



73739

del techo (no representado) en sentido longitudinal del coche.

105 En el cerco está montado en forma de por sí ya conocida un disco de levas 5 regulable a través de una empuñadura 4, para manipular un fancho de cierre 6. Mediante la manipulación de la palanca de mano 4 se pueden correr al mismo tiempo hacia afuera o adentro dos barras 7, 8 en dirección de la fle-  
110 cha A, con lo que se acciona un sistema de palancas para graduar la cubierta 2. El sistema de palancas está concebido de forma simétrica, por cuanto que cada extremo de barra 7 y 8 actúa sobre una disposición de palanca acordada 9 y 10 respectivamente. Como quiera que las dos disposiciones de palanca  
115 acodada están formadas simétricamente, se describirá a continuación únicamente la disposición 10.

Según muestran principalmente las figuras 3 y 5, un brazo 12 de una palanca acodada 11 articula con el extremo libre de la barra 8, en tanto que el otro brazo le tiene su ex-  
120 tremo ahorquillado y lleva un casquillo cilíndrico 14 (figuras 4 y 6), cuyo taladro está ensanchado cónicamente hacia ambos extremos. El punto de rotación 15 de la palanca acodada 11 está alojado en una biela 16, cuyo otro extremo está montado de modo que gire alrededor de un punto fijo de rotación 17 frente  
125 al cerco 1. Ambos ejes de rotación 15 y 17 quedan, por lo tanto, en dirección longitudinal del coche.

Según figura 1, la cubierta 2 lleva, separados lateralmente entre sí, unos puntos de apoyo 18 y 19 para los pernos 20 y 21 dirigidos hacia adelante y colocados con carácter  
130 fijo frente a la cubierta 2. A través del casquillo 14, el perno 21 establece una unión entre la cubierta 2 y la disposición de palanca acodada 10, según se aprecia detalladamente en las figuras 4 y 6. Este punto de unión permite un movimiento rela-



135 tivo de la cubierta 2 frente al casquillo 14 en dirección lon-  
gitudinal del perno 21, y además un movimiento basculante de  
este perno 21, en el que el lugar más estrecho del taladro del  
casquillo 14 actúa a modo de soporte de cuchillas.

El alojamiento de la cubierta 2 en el cerco 1 se des-  
prende, en detalle, de las figuras 7 a 9, en combinación con  
140 las figuras 1 y 2. En el cerco 1 ván fijamente sujetos unos  
brazos saliente ahorquillados 22 y 23. En estos brazos salien-  
tes 22 y 23 van montados unos brazos portantes 24 y 25 que giran  
alrededor de muñones 26 y 27 para la cubierta 2. Para el aloja-  
miento de la cubierta sirven ahí unas resbalderas 28 y 29 fija-  
145 mente sujetas a la cubierta 2, las cuales son desplazables en  
sentido opuesto al efecto de muelles 30 y 31 (no representados  
en la figura 2).

La manipulación del cerco para abrir el techo corre-  
dizo se realiza inclinando la palanca de mano 4 en dirección  
150 de la flecha B, con lo que por medio de la maniobra de leva 5  
se suelta el gancho 6 y las barras 7 y 8 se corren a ambos la-  
dos hacia afuera. De paso se puede tensar convenientemente un  
muelle compensador no reproducido en el dibujo, cuya tensión  
previa reduce el despliegue de fuerza que se necesita más tar-  
155 de para cerrar el techo corredizo. Según se comprenderá princi-  
palmente a base de las figuras 3 y 5, el desplazamiento de la  
barra 8 (en la figura hacia la izquierda) provocado por la em-  
puñadura 4 dá por resultado la correspondiente inclinación de  
la palanca acodada 11, cuyo lado 13 levanta a través del casqui-  
160 llo 14 el perno 22 fijamente unido con la cubierta 2. Por este  
hecho se alza la cubierta 2, pero debido al alojamiento en los  
brazos salientes 22 y 23, además del movimiento vertical descri-  
be también un movimiento de giro alrededor de los muñones de



73738

165 apoyo 26 y 27. Normalmente, este movimiento de giro provocaría un atascamiento del sistema de palancas y un impedimento de la manipulación del techo corredizo, si mediante el ensanchamiento cónico del casquillo 14 no se hubiese procurado que el movimiento basculante de la cubierta no repercuta sobre el sistema de palancas.

170 Cualquier tracción que pueda ser ejercida por el revestimiento del techo corredizo sobre la cubierta en sentido longitudinal del coche, tampoco puede dar lugar a ningún atascamiento de las palancas, aun cuando mediante el alojamiento deslizante de la cubierta en sentido opuesto a la acción de los muelles 30, 31 se haya prevenido el que pueda ceder la cubierta en el caso de una fuerte tracción del revestimiento, ya que el lugar de unión entre la cubierta 2 y la palanca acodada 11 está concebido de modo que el perno 21 unido a la cubierta se pueda desplazar en el casquillo 14 unido a la palanca acodada 11, en  
175 sentido longitudinal del perno, según sea la tracción ejercida por el revestimiento.  
180

Estos lugares de unión basculantes y desplazables longitudinalmente entre la cubierta 2 y las disposiciones de palanca 9 y 10 permiten solamente un movimiento basculante y un  
185 desplazamiento longitudinal de la cubierta relativo a los extremos de la palanca acodada unidos a la cubierta, aunque sin embargo impiden un desplazamiento en sentido lateral. Por lo mismo, a pesar del alojamiento inclinable de los puntos de rotación de la palanca acodada, por ejemplo 15, se consigue una  
190 perfecta maniobra vertical a modo de una conducción paralela de los extremos de la palanca acodada unidos con la cubierta, por el hecho de que los extremos de las dos disposiciones de palanca 9 y 10 están unidos por la cubierta 2 y fijados en su separación lateral.



73739

195 Por otra parte, el alojamiento articulado de la pa-  
lanca acodada tiene la ventaja de que las palancas acodadas es-  
tán unidas con el cerco 1 a través de las bielas 16 de tal mo-  
do, que el arqueado del techo del coche, al que en cada caso  
está adaptado el arqueado del cerco 1, no ejerce ninguna in-  
200 fluencia sobre el sistema de palancas, por lo que un mismo  
sistema de palancas puede tener aplicación a los más diferentes  
arqueados del coche, sin ninguna variación ni adaptación.

El invento no está, por supuesto, limitado a los de-  
talles del ejemplo de ejecución descrito, sino que concierne en  
205 general a la simplificación de la manipulación de los techos  
corredizos descongestionando al varillaje de maniobra de las  
fuerzas transversales a pesar del movimiento basculante de la  
cubierta del cerco, necesario para hermetizar el toldo, y tam-  
bién con la consideración de una posibilidad de desplazamiento  
210 longitudinal de la cubierta, prevista para compensar diferentes  
curvaturas del revestimiento, frente al cerco y a la maniobra  
mediante la correspondiente configuración articulada del lugar  
de unión entre la cubierta y las maniobras para coches con dis-  
tinto arqueado de techo.

215

- REIVINDICACIONES -

1.- Cerco delantero para techos corredizos de automoviles provisto de revestimiento de un automovil con una cubierta adaptada a la forma del techo del coche, la cual por medio de una transmisión de palanca es movida verticalmente frente al  
220 cerco y puede girar alrededor de un eje en sentido transversal al coche, caracterizado porque las uniones de la cubierta, tanto con el cerco como con el sistema de palancas, están concebi-



73739

das con juego en sentido longitudinal del coche, y porque, además, la unión de la cubierta con el sistema de palancas  
225 está concebida con juego alrededor de un eje en sentido trans-  
versal al coche.

2.- Cerco según reivindicación 1, caracterizado por-  
que la cubierta está montada en el cerco con desplazamiento  
en sentido longitudinal del coche en oposición al efecto de  
230 una carga elástica.

3.- Cerco según reivindicación 1, caracterizado por-  
que el sistema de palancas del dispositivo contiene dos palan-  
cas acodadas que agarran con separación lateral entre sí en  
la cubierta, las cuales están montadas en el cerco mediante  
235 bielas inclinables en un plano transversal.

4.- Cerco según reivindicación 3, caracterizado por-  
que una articulación destinada a la unión entre la cubierta y  
el sistema de palancas está formada por un perno fijamente su-  
jeto a la cubierta y un casquillo ensanchado cónicamente hacia  
240 ambos extremos que sirve de alojamiento del perno, en la palan-  
ca acodada.

5.- Cerco según una de las reivindicaciones anterio-  
res, caracterizado porque el cerco lleva brazos salientes diri-  
gidos hacia atrás con muñones colocados paralelamente al cerco  
245 para el alojamiento basculante de la cubierta.

6.- Cerco según reivindicación 5, caracterizado por-  
que los brazos portadores de la cubierta están montados con mo-  
vimiento de giro en los muñones, y porque la cubierta está mon-  
tada con desplazamiento a lo largo de estos brazos giratorios  
250 en sentido contrario a la acción de muelles espirales.

7.- Cerco según una de las anteriores reivindica-  
ciones, caracterizado porque a la empuñadura vá subordinado un



73739

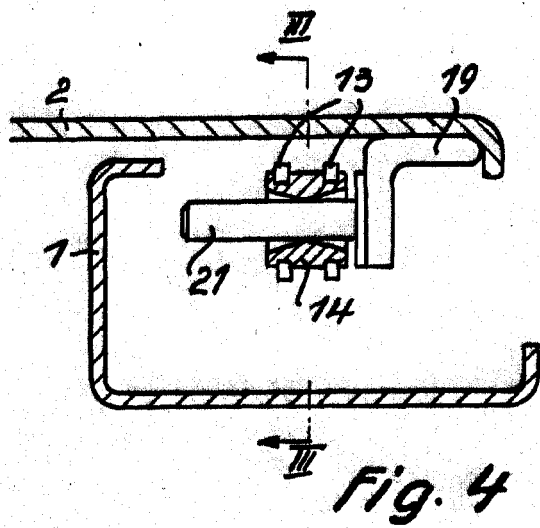
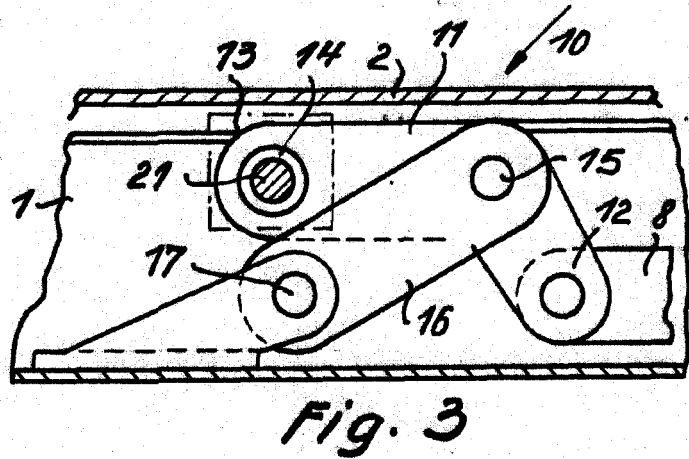
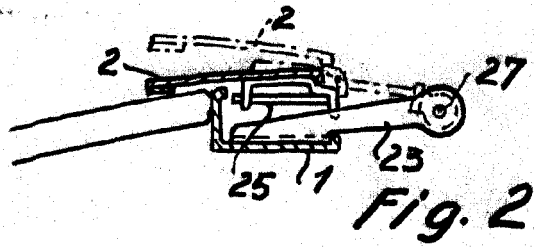
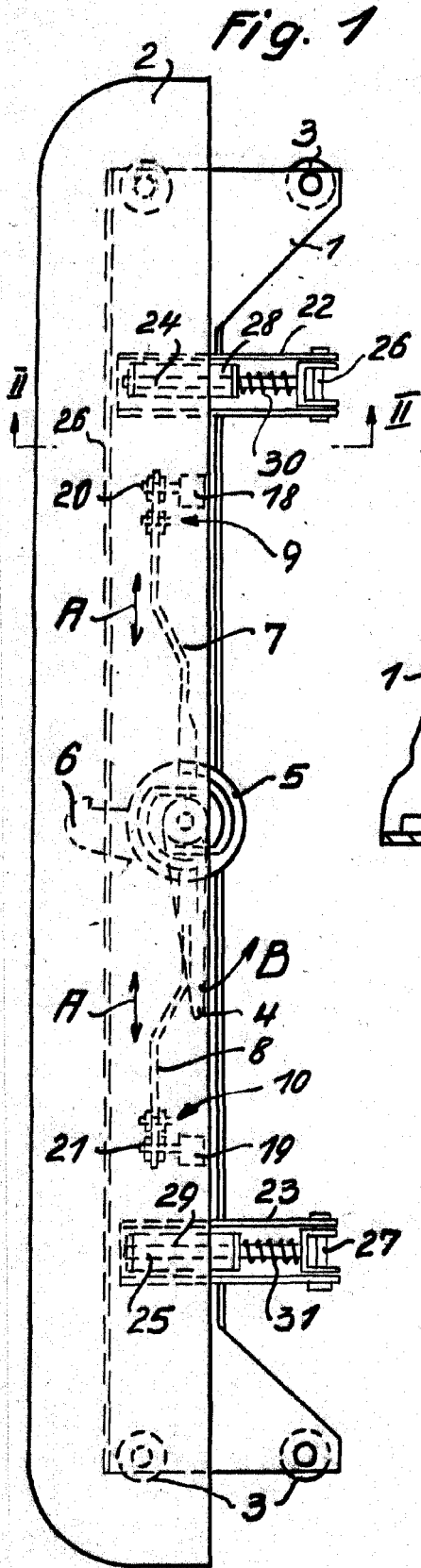
muelle compensador, de tal modo que este muelle quede tensado con el movimiento de apertura de dicha empuñadura.

255 8.- CERCO DELANTERO PARA TECHOS CORREDIZOS DE AUTOMOVILES.

Tal y como se describe en la presente Memoria Descriptiva, que consta de diez hojas escritas a máquina por una sola cara y de sus correspondientes dibujos.

Madrid, 1<sup>o</sup> de Mayo de 1.959

*Carlo Juncos*

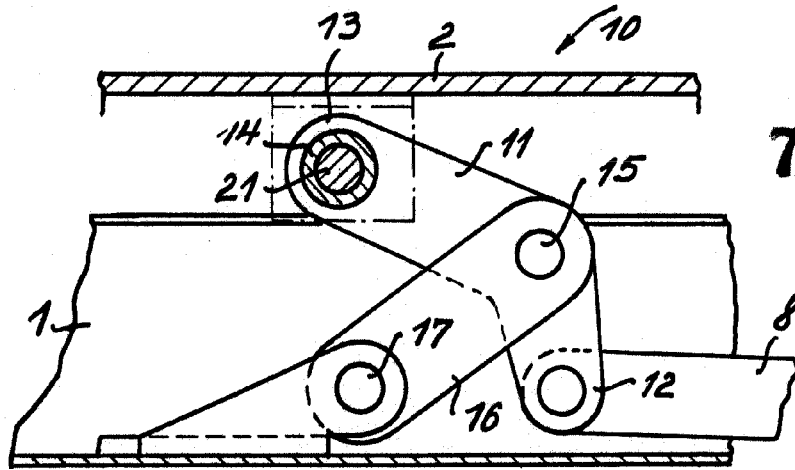


Madrid, 19 de Mayo de 1959

*León Juvand*



424



73739

Fig. 5

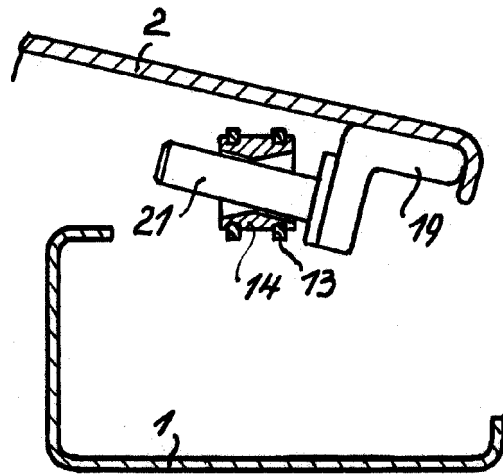


Fig. 6

Madrid, 19 de Mayo de 1959

*Carlos J. J. J.*



19 MAY.

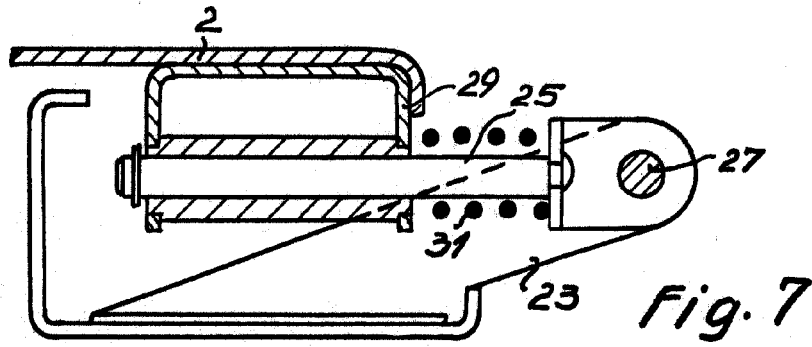


Fig. 7

73739

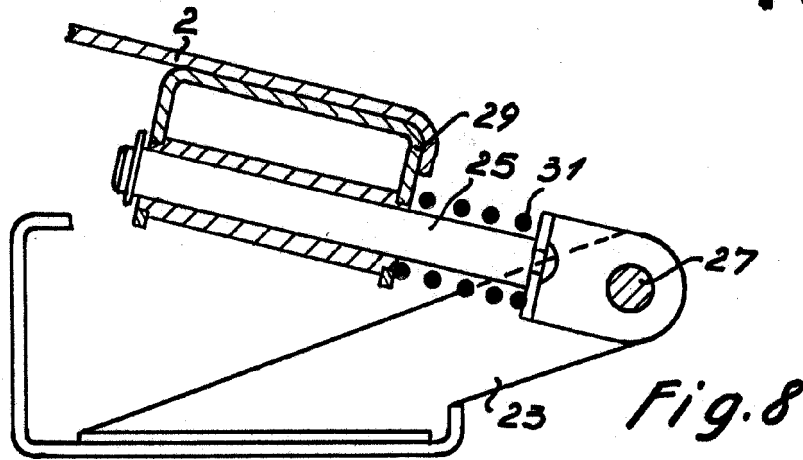


Fig. 8

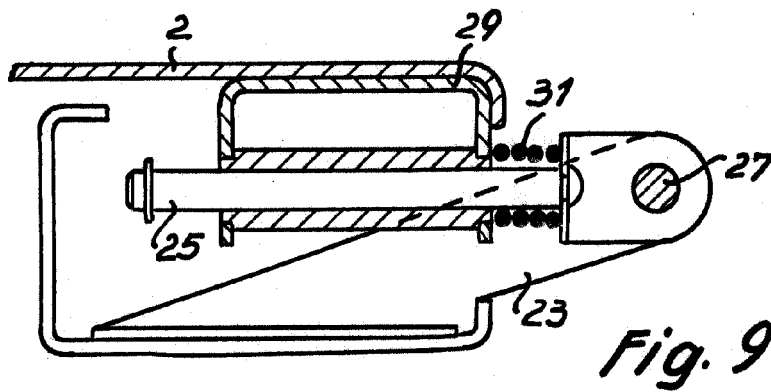


Fig. 9

Madrid, 19 de Mayo de 1959

*Carlos Juncos*