



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la

solicitud de una patente de invención por veinte años en España

a favor de

Monsieur Charles Torres WEYMANN domiciliado en 80 Rue Troyen en

PARIS (Francia)

por

PERFECCIONAMIENTOS EN LAS CARROCERIAS PARA VEHICULOS AUTOMOVILES Y
OTROS

==== cOo ====

La presente invención se refiere a perfeccionamientos en las carrocerías para vehículos automóviles y otros y más particularmente en las carrocerías cerradas, establecidos para deformarse y ceder con el chasis del vehículo. En la patente francesa nº 530.481 del 2 de febrero de 1921, esta descrita y representada una carrocería de este tipo en la cual los montantes del armazón flexible están elásticamente montados en sus extremidades inferiores sobre las extremidades de traviesas fijadas sobre el chasis.

El objeto principal de la presente invención es reducir el precio de coste de la construcción de carrocería de este tipo; a este efecto las traviesas-soportes, mostradas en la patente anterior, están suprimidas y las extremidades inferiores de los montantes del armazón de carrocería están fijados directamente sobre los largueros del chasis, de preferencia de una manera tal que dichos montantes, pueden cuando se deforma el chasis, desplazarse con relación a los largueros sin tocarlos; además de una simplificación de la construcción, se evita por esta disposición los ruidos tales como los rechinarientos y las trepidaciones que resultan de la fricción o de los movimientos relativos entre los diversos elementos del



conjunto.

Otras ventajas de las carrocerías perfeccionadas de acuerdo con las anteriores líneas esenciales, aparecerán en la descripción que sigue; que se refiere a una forma de ejecución de carrocería objeto de la invención.

Sobre el dibujo adjunto y únicamente a título de ejemplo:

La fig. 1 es una vista en perspectiva de lado de una armazón de carrocería y de un chasis.

La fig. 2 es una sección transversal de uno de los lados de la carrocería y del larguero.

La fig. 3 es en una escala mayor, una sección transversal de uno de los largueros del chasis y de la extremidad inferior de uno de los montantes de la carrocería.

Las figs. 4 y 5 son respectivamente una vista de lado de un detalle y una sección parcial mostrando medios modificados para fijar las extremidades inferiores de los montantes sobre los largueros del chasis.

El chasis puede comprender los dos largueros usuales 7 en perfilado metálico en C, entrecruzados por traviesas 8 estando montado el conjunto por el intermedio de muelles, sobre los ejes anterior y posterior del vehículo.

El armazón de la carrocería comprende los montantes verticales 9 sobre cada uno de estos lados; la estructura del techo comprende barras longitudinales 10 y arcos transversales 11. Los diversos elementos del armazón: montantes 9, barras del techo 10, arcos 11, apoya-brazos y otras partes, están unidos entre sí de manera deformables por medio de juntas elásticas constituidas por herrajes 6 fijados a los elementos por pernos, tornillos o remaches, de manera que las diversas partes puedan deslazarse o ceder unas con relación a las otras cuando la carrocería se deforma o cede con el chasis. Los chasis de las portezuelas 12 son igualmente deformables y compren-



den los montantes 13 y las traviesas horizontales 14 unidas también por juntas flexibles para permitirles ceder. El armazón de la carrocería está recubierto por un revestimiento flexible tal como una pared tejida, de cuero u otra. Un fragmento únicamente de este revestimiento se muestra en 15 sobre la fig. 1.

En la realización de la invención ilustrada por las figs. 1 2 y 3, las extremidades inferiores de los montantes 9 se extienden hacia abajo a lo largo de las caras externas del alma de los largueros del chasis y son fijados directamente sobre estos por medio de pernos 10 a razón de dos pernos por montante. Se puede de esta manera insertar entre los montantes y los largueros una banda en caucho o materia elásticamente deformable tal como el fieltro, a fin de separar los montantes de los largueros y evitar de esta forma los crujidos o rechinamientos en las deformaciones del conjunto. Los agujeros de paso de los pernos superiores 17 son ligeramente mayores que los otros de manera que cada perno inferior 17 constituye un eje alrededor del cual el montante puede desplazarse u oscilar ligeramente mientras que el otro perno limita la amplitud de su movimiento. Se ve que las extremidades inferiores de los montantes son unidas así al chasis de manera deformable de suerte que pueden desplazarse ligeramente con relación a los largueros a fin de prestarse a las deformaciones de la carrocería en sincronismo con las deformaciones del chasis. Es evidente que esta construcción deformable es extremadamente barata y se presta fácilmente al montaje de la carrocería directamente sobre el chasis.

Los elementos o láminas 19 del piso (fig.3) reposan y están fijados por medio de pernos 20, directamente sobre las alas superiores de los largueros, de suerte que esta construcción del piso es enteramente independiente de la carrocería puesto que no tiene ningún contacto con los elementos de esta última.

En la variante de ejecución mostrada por las figs. 4 y 5, cada uno de los montantes, en su extremidad inferior, está unido al chasis



por medio de herrajes en chapa delgada 21 comprendiendo ramas verticales unidas a las extremidades inferiores de los montantes por medio de dos pernos 22 y orejas laterales 23 que estan fijadas sobre el alma del larguero por los pernos o remaches 24. En esta forma de realizacion se usan tambien capas de espaciamiento en fieltro u otra materia elastica interpuesta entre los montantes de carroceria y los largueros del chasis.

NOTA.

La presente invencion comprende las siguientes reivindicaciones:-

1ª Perfeccionamientos en las carrocerias para vehiculos automoviles y otros, y en particular en las carrocerias deformables del tipo descrito y representado en la patente francesa nº 530.481 del 2 de febrero de 1921, caracterizados por que las extremidades inferiores de los montantes del arazon de la carroceria estan directamente fijadas sobre los largueros del chasis, y de referencia de una manera tal que dichos montantes pueden, cuando el chasis se deforma desplazarse con relacion a los largueros sin tocarlos.

2ª Carroceria perfeccionada segun la reivindicacion 1 caracterizada porque los montantes del arazon se apoyan por su parte inferior sobre la cara externa del alma de los largueros, por el intermedio de una capa de materia elasticamente deformable, por medio de dos pernos dispuestos sobre una linea vertical estando agrandado el agujero de paso del perno superior practicado en el montante para permitir a este ultimo oscilar alrededor del perno inferior que constituye eje.

3ª Carroceria perfeccionada segun la reivindicacion 1 caracterizada por que los montantes de carroceria cuya parte inferior se aplica sobre el alma de los largueros por el intermedio de una capa de materia elasticamente deformable, estan fijados a dichos largueros por el intermedio de herrajes elasticos en chapa delgada.

4ª Carroceria perfeccionada segun la reivindicacion 1 caracterizada



que los montantes del armazon de carroceria se apoyan indirectamente, por su parte inferior, sobre la parte externa de uno de los largueros y son fijados alli por dos pernos u otros.

5º. Carroceria perfeccionada segun las reivindicaciones 1 a 4 caracterizada en que el armazon está cubierto por una pared flexible tal como un producto de tejido, cuero imitacion o verdadero u otros.

6º. Perfeccionamientos en las carrocerias para vehiculos automoviles y otros y en particular en las carrocerias deformables del tipo descrito y representado en la patente francesa nº 530.481 del 2 de febrero de 1921, caracterizados por que las extremidades inferiores de los montantes del armazon de carroceria estan fijadas directamente sobre los largueros del chasis y de preferencia de una manera tal que dichos montantes puedan cuando el chasis se deforma, desplazarse con relacion a los largueros sin tocarlos.

7º. En resumen reivindicado como de mi exclusiva invencion y como objeto sobre el que ha de recaer la patente que se solicita por veinte años en España: **PERFECCIONAMIENTOS EN LAS CARROCERIAS PARA VEHICULOS AUTOMOVILES Y OTROS.**

Todo conforme que ha descrito en la presente memoria que consta de cinco hojas escritas a maquina por un solo lado y dibujos que se acompañan a la misma.

Madrid el 3 de abril de 1926.

Agustín Ungria

P. P. *Miguel Ungria*



Fig. 1.

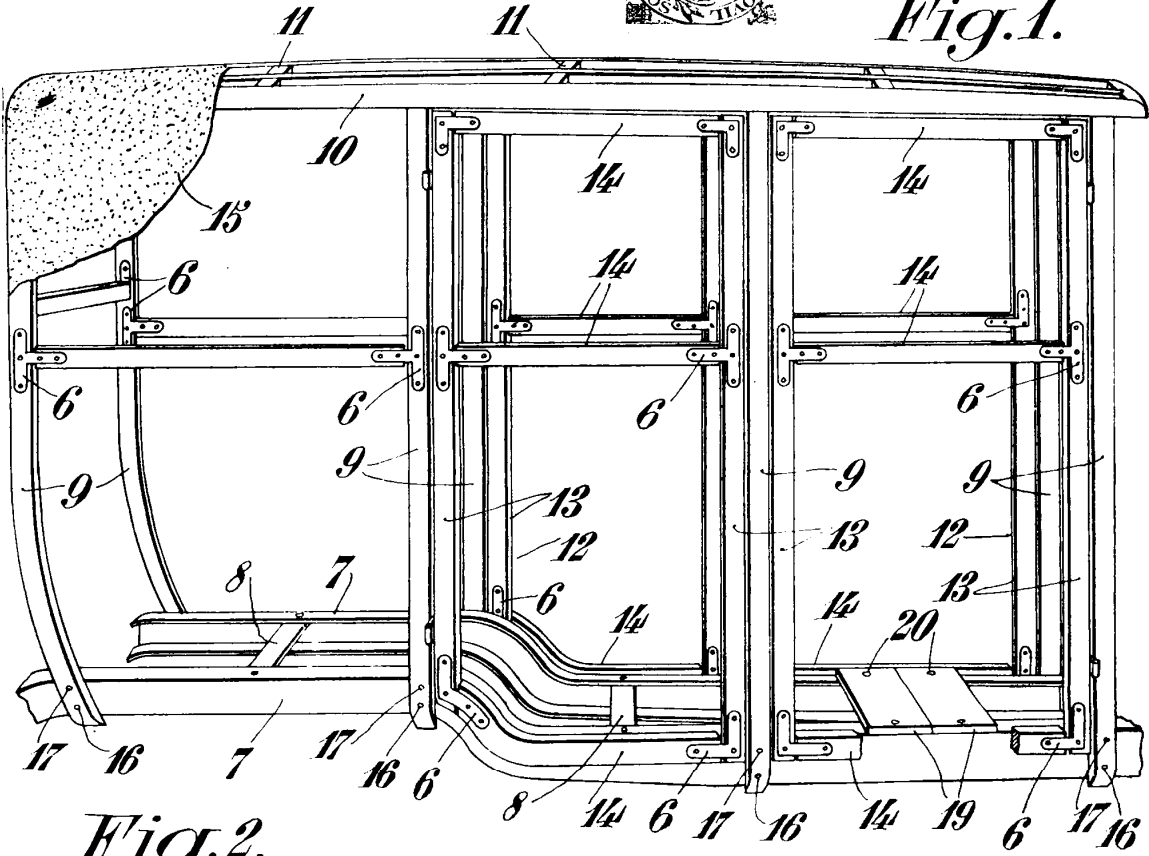


Fig. 2.

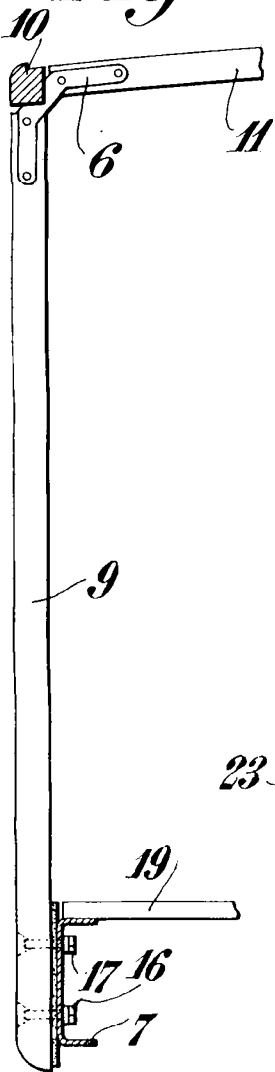


Fig. 3.

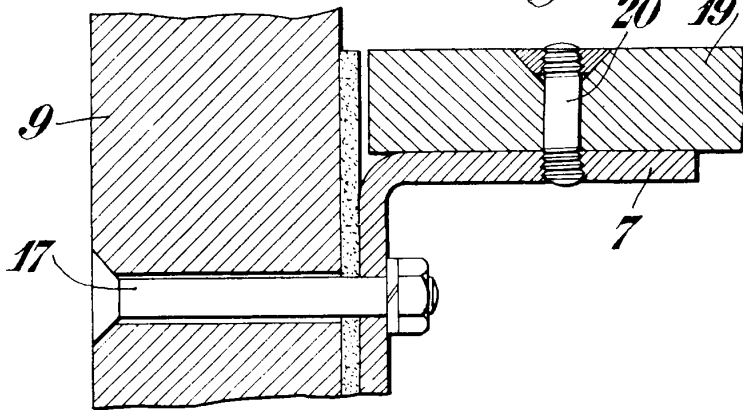


Fig. 4.

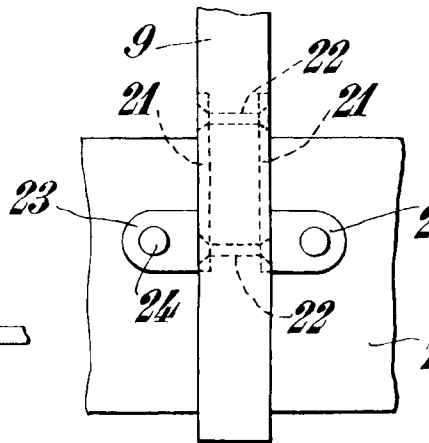
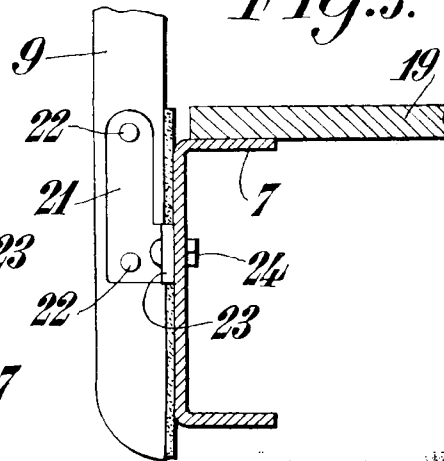


Fig. 5.



1926

Singul Higgins