

Patente Española

# MEMORIA

descriptiva sobre: *"Un sistema de Carrencia transformable."*

POR

*D. Ricardo González Murillo*

DE

*Bordeaux,*

*Francia*



El presente invento tiene por objeto una carrocería de transformación, aplicable más especialmente a los vehículos automóviles.

Esta carrocería comprende un sistema de capota o cubierta general cuyo techo está constituido por una superficie flexible que se puede enrollar para dejar el coche al descubierto y que, por sus bordes vá cogida por unas guías longitudinales dispuestas en la parte alta de las paredes laterales de la capota o cubierta, paredes que son susceptibles de ocultarse verticalmente, en unión de la trasera de la capota, en la parte inferior, de doble pared, de la carrocería.

Estas guías que ván articuladas en el sitio de las portezuelas, ván provistas de unos cerrojos que aseguran su rigidez cuando la capota del vehículo ocupa su posición alta o elevada, y que al quedar la capota en posición baja, se desenclavan de manera que las partes articuladas de los largueros puedan seguir las portezuelas en sus movimientos de giro.

El dibujo que se acompaña representa a título de ejemplo, una de las formas de ejecución del objeto del invento.

Las Figs. 1 a la 3 representan un coche de turismo que lleva su carrocería establecida con arreglo al invento, viéndose en dichas figuras las diversas transformaciones de que es susceptible la carrocería.

Las Figs. 4 a la 6, muestran una aplicación de esta misma carrocería a una camioneta.

La Fig. 7 es un corte de la Fig. 3 por la línea 7-7 .

Las Figs. 8, 9, 10 y 11, son vistas de perfil de los montantes de la capota, y las Figs. 8ª, 9ª, 10ª y 11ª, son, respectivamente cortes transversales de cada una de las precedentes.

La Fig. 12, es una vista parcial y de frente, de



un chasis de cristal lateral.

La Fig. 13 es una vista de perfil correspondiente a la anterior.

La Fig. 14 muestra la articulación de un larguero de guía del techo del coche al sitio de una portezuela.

Las Figs. 15 y 15<sup>a</sup>, indican esquemáticamente la disposición y la forma de los cerrojos de los largueros.

La Fig. 16 representa un detalle de la Fig. 12.

La Fig. 17 indica el dispositivo de mando de los movimientos verticales de las paredes laterales y trasera de la capota.

Merced a la carrocería con arreglo a este invento, el coche torpedo de la Fig. 1 puede transformarse en coche cubierto, (Fig. 2) o en coche de conducción interior, (Fig. 3).

De igual manera el coche torpedo de la Fig. 4 puede convertirse en la camioneta entoldada de la Fig. 5 o en el furgón para repartos o entregas de mercancías, (Fig. 6).

La parte inferior de la carrocería, es un torpedo de dobles paredes que encierran (Fig. 7), los montantes a, b, c, d, e, de la capota.

Los dos primeros montantes a, ( Figs. 8 y 8<sup>a</sup>) que se hallan colocados contra el tablero del coche ván unidos por su parte superior por medio de una traviesa f. Si el coche es de cuatro portezuelas, los dos montantes siguientes b irán unidos de la misma manera por una traviesa f', (figs. 9 y 9<sup>a</sup>).

Ahora bien, si el coche no tiene más que las dos portezuelas delanteras, dichos montantes quedan independientes y entonces se les da la forma indicada en las Figs. 10 y 10<sup>a</sup>; los montantes d, (Figs. 11 y 11<sup>a</sup>), son independientes y los montantes e de forma análoga, que ván en la trasera del coche, ván unidos por sus puntas o partes superiores.

Cada uno de estos montantes a, b, c, d, e, presenta, por su parte superior, una muesca o entalladura h donde descansan los largueros i, (Fig. 14) destinados a servir de

5 FEB 1929



guías a los bordes del techo de la capota o cubierta. Dicho techo está formado, por ejemplo de una pieza de cuero artificial o material equivalente armado por medio de unos listones o tabletas transversales que se fijan por la parte inferior. Dicho techo puede enrollarse sobre un tambor que vá colocado debajo de la banqueta trasera o bien por debajo del tablero del coche, o en cualquier otro sitio apropiado.

En las Figs. 8 a la 11, h indica unas ranuras dentro de las cuales ván alojados los bordes verticales de las portezuelas .

g indica otras ranuras donde ván montados a deslizamiento los montantes de chasis de cristales o los bordes verticales de los paneaux o tableros enterizos, según que se trate de un coche de conducción interior como el de la Fig. 3 o de un furgón de distribución como el de la Fig. 6.

Todos los montantes a, b, c, d, e, llevan unas tuercas k, que están imposibilitadas de dar vuelta y cada una de las cuales, vá enroscada en un tornillo sin fin vertical l, que se puede hacer girar en un sentido u otro, según que se trate de desplegar o extender la capota o de recogerla u ocultarla, por medio de unos árboles longitudinales m que abarcan toda la longitud de la carrocería y terminan en una parte n, donde se puede adaptar una manivela de maniobra cualquiera.

Los árboles m, transmiten movimiento, por el intermedio de un par de ruedas de engranaje cónicas o, a unos pequeños árboles verticales p en cada uno de los cuales vá montado por medio de una clavija larga un manguito corredizo p' que termina en un frente o cara guarnecido de dientes p''. Cada uno de los árboles vá dispuesto en la prolongación de un tornillo l, que le presenta un disco dentado l'', como la cara que hay en el frente del manguito p''. Levantando el manguito por medio de un alzaprime q accionada por la barra q' se puede acoplar el árbol o a su tornillo l, de manera que éste obedezca al mando del árbol m.

Para que los largueros i no estorben el paso por



las portezuelas cuando, estando recogida y oculta la capota, se hallan al nivel del borde de la parte baja de la carrocería, se desarticula en *i*' (Fig. 14) a un eje que vá colocado en exacta verticalidad con el eje de giro de las portezuelas. Es necesario darles rigidez al desplegarse la capota. Para obtener automáticamente esta movilidad y esta rigidez de los largueros *i* en el momento debido, llevan en sus partes articuladas unos cerrojos, representados en las Figs. 15 y 15<sup>a</sup>. Cada uno de estos cerrojos lleva un pestillo *r* unido a una palanca *s* formando un apéndice que pasa por debajo del larguero.

Cuando está extendida la capota o cubierta, el borde del apéndice de la palanca *s* empuja el pestillo *r* encajando este en la parte articulada del larguero.

Por el contrario, cuando se acaba de recoger y ocultar la capota el apéndice de la citada palanca *s* viene a tropezar contra el borde de la parte baja de la carrocería, lo cual le hace oscilar en el sentido que corresponde al descorrido o desprendimiento del pestillo *r* y, por consiguiente, a la puesta en libertad de la parte articulada del larguero.

Las portezuelas son de dobles paredes, como la parte baja de la carrocería, y sirven de alojamiento a los paneaux o tableros o chasis de los cristales, (véanse Figs. 12 y 13)

Estos presentan por su canto opuesto al de las bisagras de la portezuela, dos alojamientos o quicios para montar cerraduras, utilizándose la de arriba cuando la capota está oculta y el cristal de la ventanilla bajado, y la de abajo, cuando la capota está desplegada y las ventanillas levantadas.

Estas cerraduras ván provistas, como lo indica la Fig. 16 de un pasador o pestillo *u* de forma cónica de manera que se oculte mediante simple presión ejercida sobre el montante. Dicho pestillo puede ser accionado, tanto desde la parte interior como de la parte exterior del coche por medio de manivelas que tienen una palanca angular *v*.



**N O T A.**  
=====

Habiendo ya ampliamente descrito la naturaleza de mi invento, así como la manera de llevarlo a la práctica, debemos hacer constar que las disposiciones anteriormente descritas son susceptibles de ligeras modificaciones en sus dimensiones y detalles, sin que se altere por ello el principio fundamental del invento, y lo que constituye la esencia del mismo y por lo que solicito patente de invención por veinte años en España es por: "Un sistema de carrocería transformable"; caracterizándose por lo siguiente:

1ª.- Por el hecho de que la carrocería lleva una capota o cubierta con techo flexible enrollable y por ser las paredes laterales y trasera de la capota susceptibles de recogerse y ocultarse verticalmente en una doble pared de la parte inferior de la carrocería.

2ª.- Por la articulación, en el sitio de las portezuelas de unos largueros o bandas que guían los bordes del techo del coche.

3ª.- Por unos órganos de enclavamiento o cierre que dejan libre las partes articuladas de los largueros cuando la capota queda oculta, enclavándolos y armándolos cuando la capota se halla extendida.

4ª.- Por una carrocería como la que se especifica en las reivindicaciones precedentes, en la que el mando de los movimientos de subida y de bajada de las paredes laterales y trasera, de la capota se verifican por medio de tornillos sin fin gobernados simultáneamente.

"Un sistema de carrocería transformable"; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos que se acompañan.



- 6 -

Esta memoria consta de seis hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 5 de Febrero de 1928.

RICARDO GONZALEZ MURILLO.

PER SOBRO  
de SANTO DOMINGO

P.P.

Fig. 1

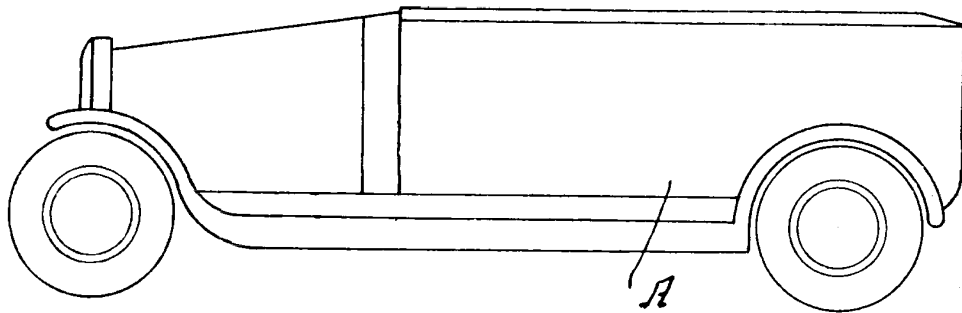


Fig. 2

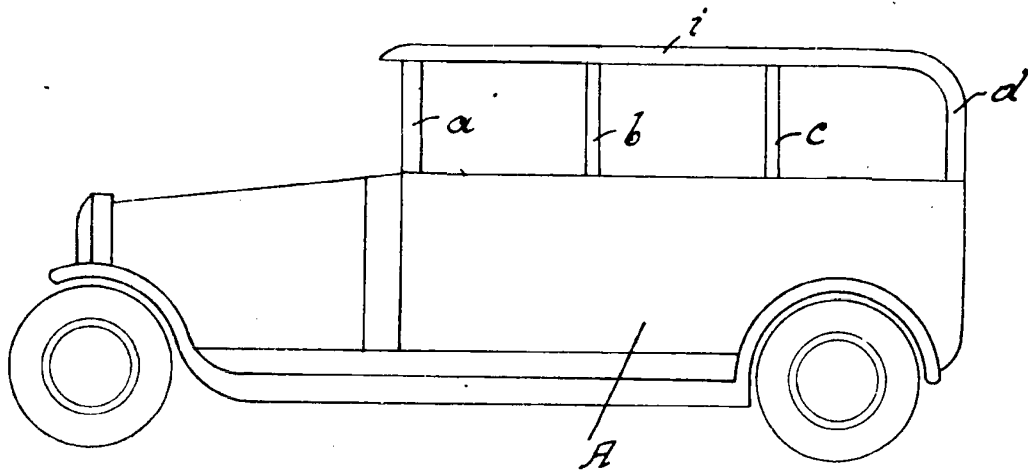
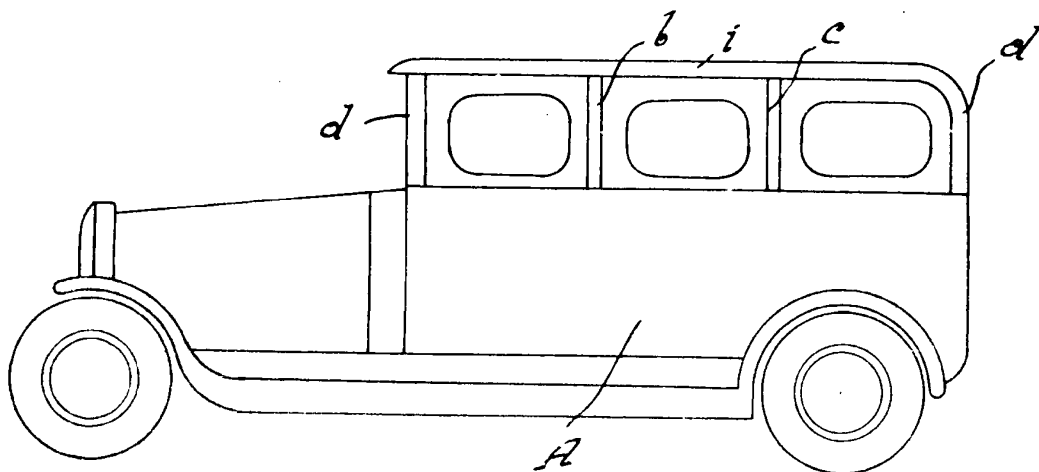


Fig. 3



Madrid, 5 Febrero 1929.

*J. Gonzalez*

Fig. 4

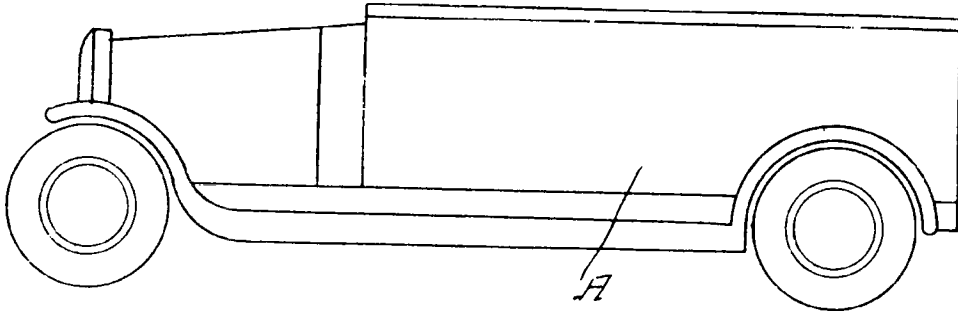


Fig. 5

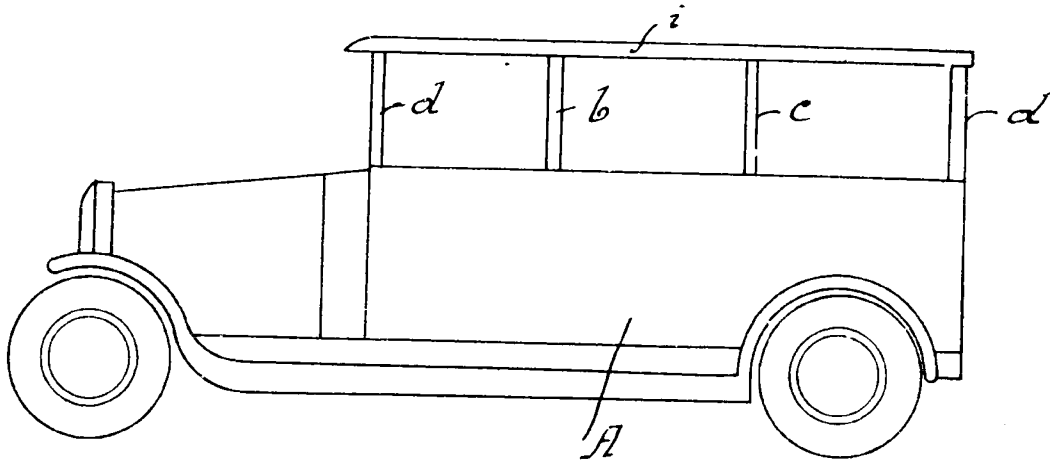
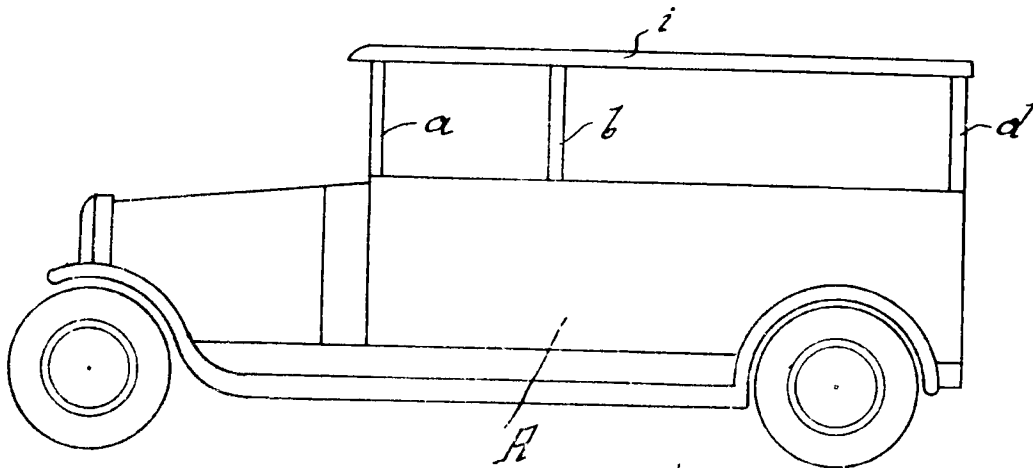


Fig. 6



Madrid, 5 febrero 1929

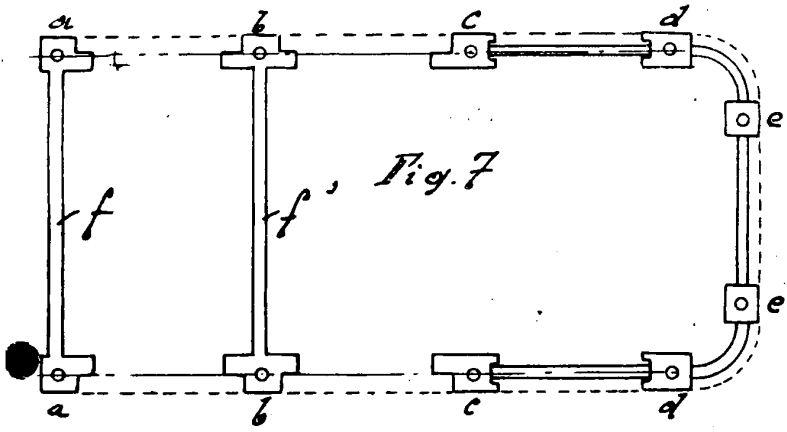


Fig. 13

Fig. 18

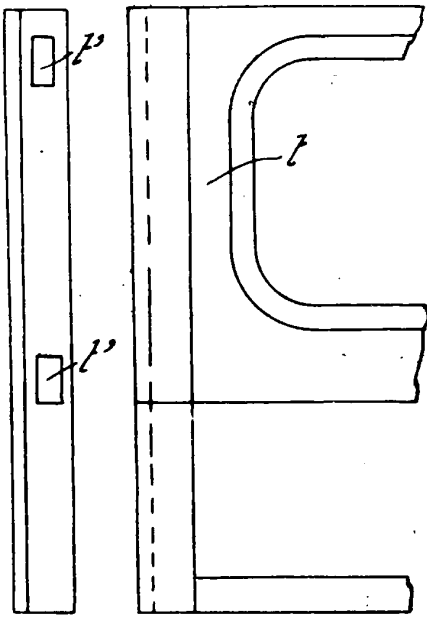


Fig. 17

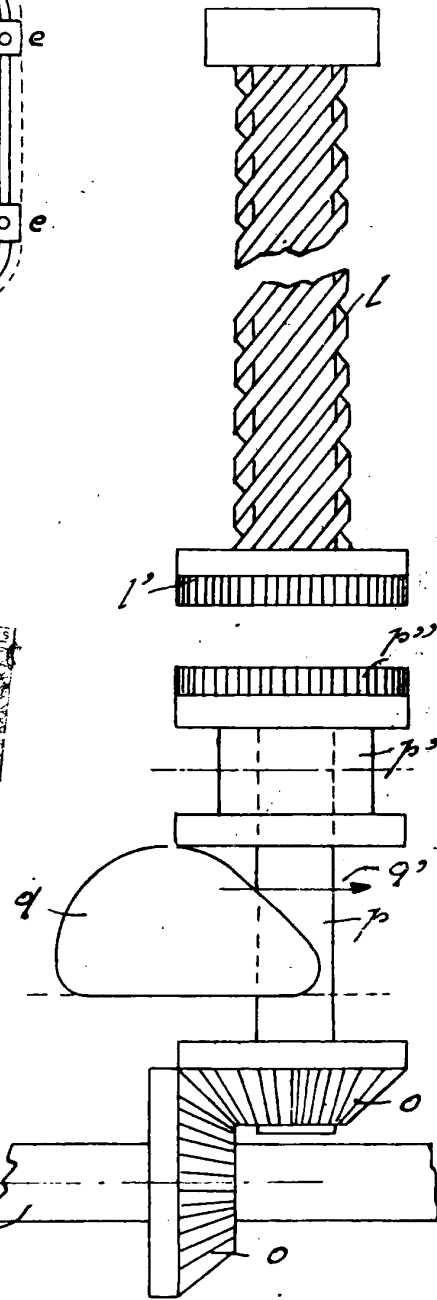


Fig. 8

Fig. 10

Fig. 9

Fig. 11

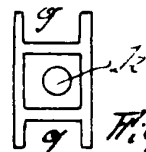
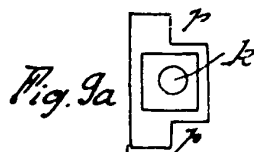
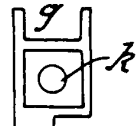
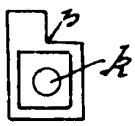
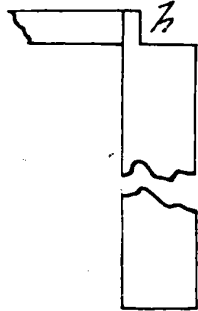
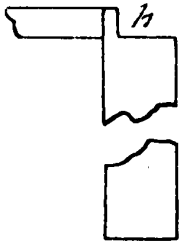


Fig. 8a

Fig. 10a

Fig. 9a

Fig. 11a

Madrid, 5 Febrero 1929

*[Handwritten signature]*

Fig. 18

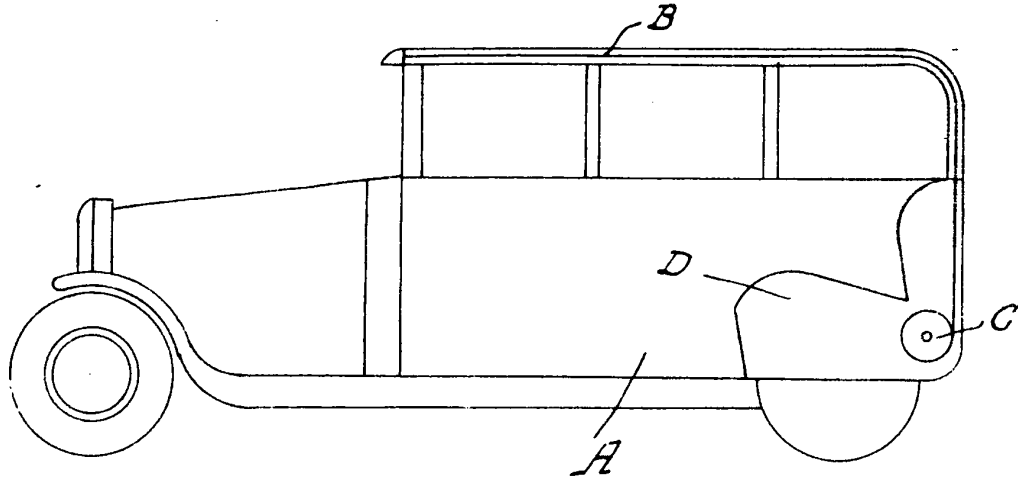


Fig. 14

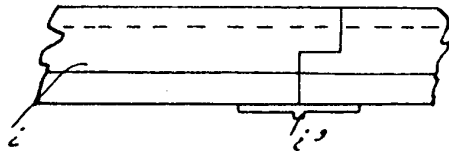


Fig. 16

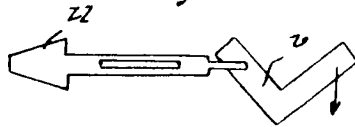


Fig. 15

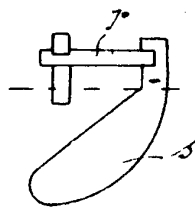
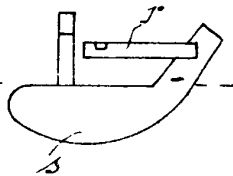


Fig. 15a



Madrid, 5 febrero 1929

*J. J. J. J.*