

153269

PATENTE DE INVENCIÓN

que por 20 años, para España y sus Posesiones, se solicita a favor de la Casa AMBI-BUDD PRESSWERK G.m.b.H., de nacionalidad alemana, domiciliada en BERLIN-JOHANNISTHAL (Alemania) por: " UN SISTEMA DE TECHO PARA CABRIO-LIMOUSINES " . - - -



Memoria Descriptiva

Los cabriolés y las llamadas cabrio-limousines nacieron del deseo de unir las ventajas y placeres de los coches automóviles abiertos con los de los coches cerrados. Los cabriolés tienen, sin embargo, la desventaja de una capota de muy costosa construcción así como de la tendencia a aflojarse y hacer ruido de las muchas piezas articuladas. Los coches del tipo llamado cabrio-limousines se distinguen de los cabriolés por una construcción muy sencilla, barata y exenta de inconvenientes. Característica de las cabrio-limousines es el hecho de que las paredes laterales de la carrocería lleguen hacia arriba hasta encima de las puertas y de las ventanas, y en que sólo el techo

5

10

15 que se encuentra encima de los largueros longitudinales
del techo, así como la parte superior de la pared trasera
y eventualmente secciones traseras de las partes superio-
res de las paredes laterales, son de lona de capota y pue-
den enrollarse o abrirse hacia atrás. Ahora bien podría
así parecer que las cabrio-limousines satisficieran de la
mejor manera todos los requisitos permitiendo viajes en
20 el coche abierto y en el coche completamente cerrado, sien-
do su construcción sencilla y barata y pareciendo por fin
también duradera. Sin embargo, la invención se basa en la
comprobación de que las cabrio-limousines (y de manera si-
milar también los cabriolés corrientes) tienen un grave in-
conveniente constituido por el hecho de que la capota por
25 una parte no puede proteger del frío como un techo fijo
bien aislado. Además, un techo constituido por lona que
tiene que poderse enrollar o abrir hacia atrás, es afecta-
do grandemente por el continuo alternarse de humedad y se-
quedad, rocío y helada, y ante todo, por la carga de la nie-
ve en invierno. Por otra parte, las ventajas que las ca-
brio-limousines ofrecen sobre las limousines corrientes se
manifiestan sólo en verano, pero no en invierno, cuando se
deja cerrada la capota sin interrupción.

35 Estos inconvenientes de las cabrio-limousines son e-
liminados, según la invención, por un techo de construc-
ción que permite transformar estos coches en limousines
más o menos completas haciéndose que la capota arible ha-
cia atrás pueda ser sustituida y respectivamente cubierta
45 por completo o en parte, por un techo de material más só-
lido, y preferiblemente rígido, que es fijado a los bordes
superiores de la pared anterior y de las paredes laterales
de la carrocería. La más ventajosa realización de la in-
vención debería estar constituida por un techo rígido mon-
50 tado en lugar de la capota desmontable de la carrocería o



echada completamente para atrás.

Otras características de la invención pueden verse en los ejemplos de realización representados en el dibujo y en la correspondiente descripción.

55 La Fig. 1 muestra en vista lateral una carrocería para la cual puede emplearse la invención ;

la Fig. 2 representa esquemáticamente una sección por la línea 2-2 de la Fig. 1 en la suposición de que se encuentre colocada la capota corriente movable hacia atrás,

60 la Fig. 3 representa una sección correspondiente a la Fig. 2, pero con la capota sustituida por un techo rígido desmontable ;

la Fig. 4 muestra en vista lateral el techo rígido desmontable.

65 En la cabrio-limousine representada en la Fig. 1 del dibujo, se extiende por encima de las puertas y ventanas 5,6 de cada lado del coche, un listón de techo 7 fijamente unido a las paredes laterales y doblado hacia atrás hasta media altura de la carrocería. Ambos listones de techo 7
70 son unidos anteriormente por un listón transversal 8, mientras que la unión trasera es establecida por la parte inferior 9 de la pared trasera.

75 La capota 10 abrible hacia atrás está permanentemente unida, en 11, al borde superior de la parte fija 9 de pared trasera de la carrocería, mientras que la unión entre la capota 10 y los listones 8 y 7 puede deshacerse y permite enrollar o abrir hacia atrás la capota. La desmontabilidad de la capota se consigue en la mayoría de los casos haciendo que el borde anterior de la capota 10 pueda ser puesto
80 en tensión por un listón transversal anterior, mientras que la capota se pone en tensión por esta tracción sobre el listón lateral 7 y, como puede verse en la Fig. 2, encaja herméticamente con un engrosamiento 12 de su borde en una aca-



naladura 13 del listón 7.

80

Ahora bien, de tenerse que transformar esta cabrio-
limousine en una verdadera limousine, se quita o se abre
la capota 10. El lado superior abierto de la carrocería
es cerrado entonces con un techo rígido 14 esencialmente
igual, en sus contornos exteriores, a la capota 10 de la
85 Fig. 1. Este techo rígido puede cubrir con bordes acanala-
dos 15 abiertos hacia abajo, como se ve por la Fig. 3, los
largueros longitudinales 7 del techo (y eventualmente el
larguero transversal 8), encajando con una tira de herme-
ticidad 16 en el canal 13 y cubrir por fin con un ensanche
90 hueco 17 de goteo el canal 13 para protegerlo de la lluvia
y de la nieve. El revestimiento exterior del techo rígido
puede ser de plancha estando reforzado, en el espacio en-
tre los dos largueros longitudinales 7 por largueros trans-
versales, nervios o similares 18 y previéndose además unas
95 convenientes empaquetaduras de aislamiento térmico así co-
mo un revestimiento interior 19.

90

95

100

Para la sujeción del techo rígido pueden emplearse
diferentes dispositivos, por ejemplo tornillos de borde 20,
indicados en la Fig. 3, atornillados en los bordes 15 del
techo, que son atornillados contra la superficie interior
de los largueros longitudinales 7 y respectivamente que
penetran en perforaciones de los mismos. Pueden utilizarse
además para sujetar el borde anterior del techo rígido los
dispositivos empleados para poner en tensión la capota.
105 También se podrían prever exteriormente en el techo unas
partes que penetraran debajo de los canales 13.

105



110

En todos los bordes, pero especialmente a lo largo
del borde trasero del techo rígido, hay que efectuar un cie-
rre completamente hermético con respecto a las partes fi-
jas de la carrocería.

Lo más conveniente es construir la capota abrible de

1-269

forma que pueda ser quitada sencillamente de la carrocería con un listón que contenga la línea trasera de sujeción. Sin embargo, basta también sólo abrir la capota hacia atrás, en cuyo caso el techo rígido posee una cámara o ensanche que contiene la capota echada hacia atrás.

115

Por fin, el techo rígido puede también cubrir simplemente la capota abrible hacia atrás abierta. En este caso puese bastar prescindir de un techo rígido y emplear tan solo una capota sólida y especialmente resistente a la intemperie, por ejemplo cuero artificial. También puede bastar sustituir o cubrir sólo la parte superior de la capota con un techo más sólido. Además, se podría enrollar hacia atrás la parte superior de la capota y colocar luego un techo rígido que cubriese la abertura resultante así como que recibiese en una bolsa o cámara la parte enrollada hacia atrás de la capota, extendiéndose luego hacia abajo sobre el resto de la capota.

120

125

130

Para cabriolés debería prácticamente considerarse sólo la realización de la invención en la cual la capota en tensión es provista de un techo rígido de protección o de un revestimiento más sólido. El cambio de una capota de cabriolé por un techo rígido aparece, por el contrario, apenas realizable porque en el cabriolé las partes de capota están ancladas en diferentes puntos de las paredes de la carrocería y las partes de la capota cerrada ocupan un espacio total que, al ser dejadas en el coche, resultan molestas.

135



140

Naturalmente el techo puede estar compuesto de varias piezas que pueden ser unidas y separadas fácilmente una de otra, especialmente para facilitar el alojamiento en el tiempo en que no se emplea, o bien estar previsto, en lugar de un revestimiento exterior de plancha, de una armazón artificial.

Por fin son también posibles diferentes variantes en los detalles.

REIVINDICACIONES

Se reivindican como de la propia y nueva invención:

1) La propiedad y explotación exclusiva de un sistema de techo para cabrio-limousines, caracterizado por el hecho de que, un coche-automóvil de turismo, con una abertura que se extiende a la superficie del techo propiamente dicho, a la parte superior de la pared trasera y de las partes traseras de la pared lateral, sirve para cerrar esta abertura, un techo sólido en sí rígido, y que se extiende a la entera abertura, y que puede ser unido a las paredes rígidas de la carrocería de forma que es posible separarlo fácilmente, o una capota que puede abrirse hacia atrás, cuyo sistema de varillas actúa en la carrocería a lo largo del borde trasero de la capota y que es puesta en tensión con cierre hermético sobre los bordes laterales de la abertura solo mediante el sistema de varillas y medios de tracción que actúan sobre el borde anterior de la abertura, pudiéndose sustituir recíprocamente el techo fijo y la capota.-

2) Por un sistema de techo según la reiv. 1), caracterizado por estar montada la capota movable hacia atrás, con varillas, a modo de conjunto fácilmente separable, sobre la pared fija de la carrocería a lo largo del borde trasero de la abertura del techo.-

3) Por un sistema de techo según la reiv. 1), caracterizado por estar previsto en el techo rígido en ensanche, cámara o similares, para la recepción de la capota total o parcialmente echada para atrás.

4) Por un sistema de techo según las reivs. 1) a 3), caracterizado por el hecho de que los medios de tracción o

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

150

155

160

165



170

153269

175

de sujeción corrientes, que sirven para poner en tensión la capota que puede ser echada atrás y que actúan sobre el borde anterior de la abertura del techo, sirven también para fijar el borde anterior del techo rígido.

180

5). Por un sistema de techo según una de las anteriores reivindicaciones, caracterizado por poseer el techo rígido un revestimiento exterior de plancha reforzado por listones longitudinales (15) y largueros transversales, nervios o similares (18).

185

6). Por un sistema de techo según las reiv. 1) a 5), caracterizado por el hecho de poseer el techo rígido unos bordes acanalados (15), abiertos hacia abajo, que cubren los largueros longitudinales (7) y eventualmente los largueros transversales (8) del techo.-

190

7). Por un sistema de techo según las anteriores reivindicaciones, caracterizado por constituir esencialmente:

" UN SISTEMA DE TECHO PARA CABRIO-LIMOUSINES " .-

Consta la presente memoria descriptiva de siete hojas numeradas y mecanografiadas en una sola cara, a las que se adjunta un plano para su mejor comprensión.

Madrid 22 de agosto de 1943.-



153269

Fig.1

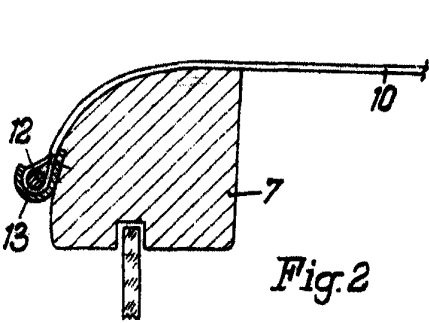
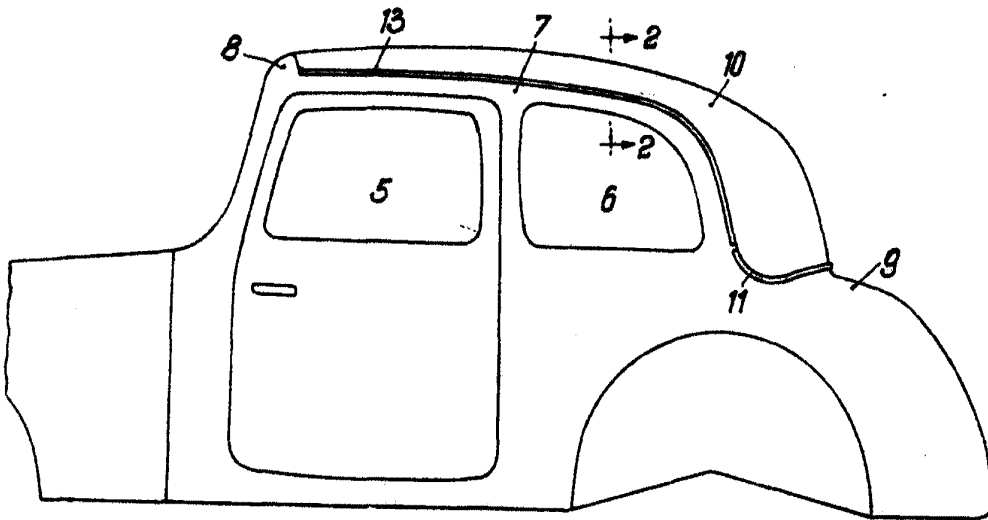


Fig.2

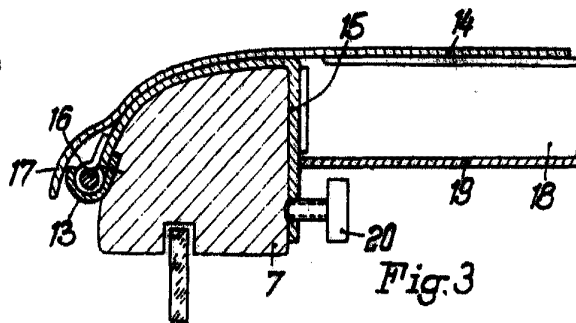


Fig.3

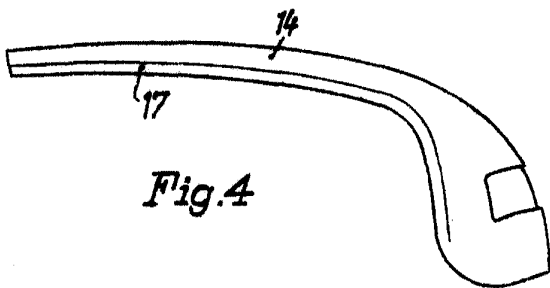


Fig.4



RODOLFO DE LA TORRE
P. P.