

23



162.634

SECCION TECNICA	
CLASIFICACION I. P. C.	
CLASE	B 60
SUBCLASE	N

memoria descriptiva

CLASE DE REGISTRO Un Modelo de Utilidad, por veinte años en España.

NOMBRE Y NACIONALIDAD DEL SOLICITANTE David Sutcliffe
- nacionalidad inglesa -

RESIDENCIA Y DOMICILIO M A D R I D
Lagasca 121-5ª dcha-D

OBJETO " Acoplamiento para el montaje de carrocerías a chásis de vehículos ".



1 El presente modelo de utilidad se refiere a un acoplamiento para el montaje de carrocerías a chásis de vehículos, destinado a permitir la utilización, sobre el chásis que
interese, de una carrocería más corta, como, por ejemplo, en
5 un chásis de Volkswagen una carrocería "Duna".

Esencialmente dicho acoplamiento se realiza del siguiente modo:

- se corta el chásis detrás del acoplamiento de los
asientos delanteros del vehículo, transversalmente y en línea
10 recta;

- detrás de ese corte se efectúa otro paralelo, a
una distancia igual a la diferencia entre las longitudes del
chásis y la carrocería a montar en él;

- se procede de modo análogo con la tubuladura que
15 aloja los tubos y cables correspondientes al freno de mano, -
embrague, acelerador, palanca de cambios, alimentación de com-
bustible, calefacción y otros mandos y servicios del vehículo.

Al efectuar el primero de los cortes transversales
indicados, caben dos alternativas en el modo de proceder:

20 - se dejan los cables y tubos de los mandos y servi-
cios intactos, y al realizar el segundo corte del chásis se -
retira la faja seccionada de éste, y las partes sobrantes de
los repetidos tubos y cables, se introducen en la tubuladura
de la parte posterior del chásis, en forma que unos y otros -
25 queden sueltos y móviles, y las terminaciones libres, alojadas
en la tubuladura de la parte posterior del chásis y las termi-
naciones exteriores de los mismos soldadas, cortando los seg-
mentos que queden sobrantes;

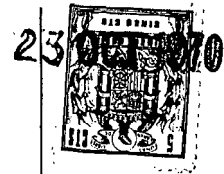


1 - o también, después del segundo corte del chásis,
se quita la parte cortada del mismo y las soldaduras entre los
tubos y el interior del tubular, en la parte posterior del -
chásis, de modo que los tubos quedan sueltos y se puedan mo-
5 ver en los puntos en que los tubos y cables salen del chásis;
a continuación se juntan las dos partes del chásis, se cortan
los tubos y se sueldan en los puntos de salida del chásis.

 En todo caso, realizadas de uno u otro modo las unio-
nes de los tubos y cables de los mandos y servicios del vehí-
10 culo, se sueldan ambas partes del chásis por sus cortes trans-
versales libres, y si la anchura de la parte posterior es ma-
yor, se practican los cortes oblicuos necesarios para realizar
el acoplamiento, adicionando una placa de metal debajo de esa
unión, que refuerza la misma.

15 Las operaciones anteriores exigen que finalmente se
rectifiquen las posiciones de los mandos y dispositivos, que
impongan las modificaciones de posiciones relativas efectua-
das, así como en la suspensión, habida cuenta de los rodamien-
tos a utilizar, adicionando las piezas que sean necesarias pa-
20 ra cubrir las partes que lo requieran.

 Para mayor claridad concretaremos las característi-
cas del acoplamiento para el montaje de carrocerías que se -
reivindica, con referencia a las adjuntas figuras, que corres-
ponden únicamente a una forma de ejecución, sin carácter algu-
25 no limitativo, que se presenta a título de ejemplo de realiza-
ción con el fin indicado, ya que la forma, dimensiones y mate-
riales con los cuales se realice, serán en cada caso los que
se estimen pertinentes, para la aplicación concreta de que se



1 trate, sin que tales variaciones, así como las que se hagan en
detalles de presentación u organización, afecten a la esencia
2 lidad reivindicada, por lo que los acoplamientos que se hagan,
dentro de la idea general reseñada, con cualquiera de esas mo
5 dificaciones, no serán sino variantes igualmente comprendidas
y protegidas por el presente registro.

La fig. 1 ilustra, en proyección esquemática en plan
ta, el chásis cortado, mostrando los principales elementos y
dispositivos del vehículo, sin carrocería ni instalaciones -
10 eléctricas.

La fig. 2 presenta, esquemáticamente, las plantas -
del chásis antes y después de ser cortado.

La fig. 3 corresponde a una sección esquemática, por
el plano que se indica en A-B sobre la fig. 1, del túnel del
15 cableado, conducciones, etc., del vehículo.

Con referencia a dichas figuras y a los números que
sobre ellas designan las partes y detalles de los elementos -
representados, que interesan a los fines de esta memoria, la
descripción de los mismos es como sigue:

20 Los diversos elementos del vehículo representado -
son: el piso 11 (fig. 1) del chásis monobloc, el túnel 10 a -
que nos hemos referido, las ruedas posteriores 1, freno de ma
no 5, palanca de cambio 6, embrague 7, freno hidráulico 8, -
acelerador 9, la caja de cambio y motor 12, la transmisión 13
25 y el número del motor 4.

En 3 se señala el corte transversal a que nos hemos
referido, y en la fig. 2 se indica en 14 la franja o parte del
chásis a cortar, para el acoplamiento que interese, señalándo



1 -se en 2 (figs. 1 y 2) los cortes en diagonal a realizar para conseguir el estrechamiento deseado.

5 En la fig. 3, sección del túnel 10, además de los elementos 5, 6, 7, 8 y 9, se señala el cable 15 correspondiente al aire, la tubería 16 de alimentación de gasolina y la 17 de calefacción.

- o - o -

10

N O T A

El presente modelo de utilidad comprende las siguientes reivindicaciones:

15

1.- Acoplamiento para el montaje de carrocerías a chasis de vehículos, caracterizado porque se secciona el chasis detrás del acoplamiento de los asientos delanteros del vehículo, transversalmente y en línea recta, y detrás de ese corte se efectúa otro paralelo, a una distancia igual a la diferencia entre las longitudes del chasis y la carrocería a montar en él; procediendo de modo análogo con la tubuladura que aloja los tubos y cables correspondientes al freno de mano, embrague, acelerador, palanca de cambios, alimentación de combustible, calefacción y otros mandos y servicios del vehículo.

20

25

2.- Acoplamiento, según la reivindicación anterior, caracterizado porque al realizar el primero de los cortes transversales indicados, se dejan los cables y tubos de los mandos y servicios intactos, y al realizar el segundo corte

30



1 del chásis se retira la faja de éste seccionada y las partes
sobrantes de los repetidos tubos y cables, se introducen en -
la tubuladura de la parte posterior del chásis, en forma que
unos y otros queden sueltos y móviles, y esas terminaciones -
5 libres, introducidas en la tubuladura de la parte posterior -
del chásis, se sueldan a las continuaciones exteriores de los
mismos, cortando los segmentos sobrantes si existen.

3.- Acoplamiento, según la reivindicación 2, caracte-
terizado porque después del segundo corte del chásis, se qui-
10 ta la parte cortada del mismo y las soldaduras entre los tu-
bos y el interior del tubular, en la parte posterior del chá-
sis, de modo que los tubos quedan sueltos en los puntos en que
los tubos y cables salen del chásis; a continuación se juntan
las dos partes del chásis, se cortan los tubos y se sueldan en
15 los puntos de salida del chásis.

4.- Acoplamiento, según las reivindicaciones ante-
riores, caracterizado porque realizadas, de uno u otro modo,
las uniones de los tubos y cables de los mandos y servicios
del vehículo, se sueldan ambas partes del chásis por sus cor-
20 tes transversales libres; y si la anchura de la parte poste-
rior es mayor, se practican los cortes oblicuos necesarios -
para realizar el acoplamiento, adicionando una placa de metal
debajo de esa unión que refuerce la misma; cuyas operaciones
se complementan rectificando las posiciones de los mandos y -
25 dispositivos, de acuerdo con las modificaciones de posiciones
relativas efectuadas, así como en la suspensión, habida cuen-
ta de los rodamientos a utilizar, adicionando las piezas que
sean necesarias para cubrir las partes que lo requieran.

152,634

152,634

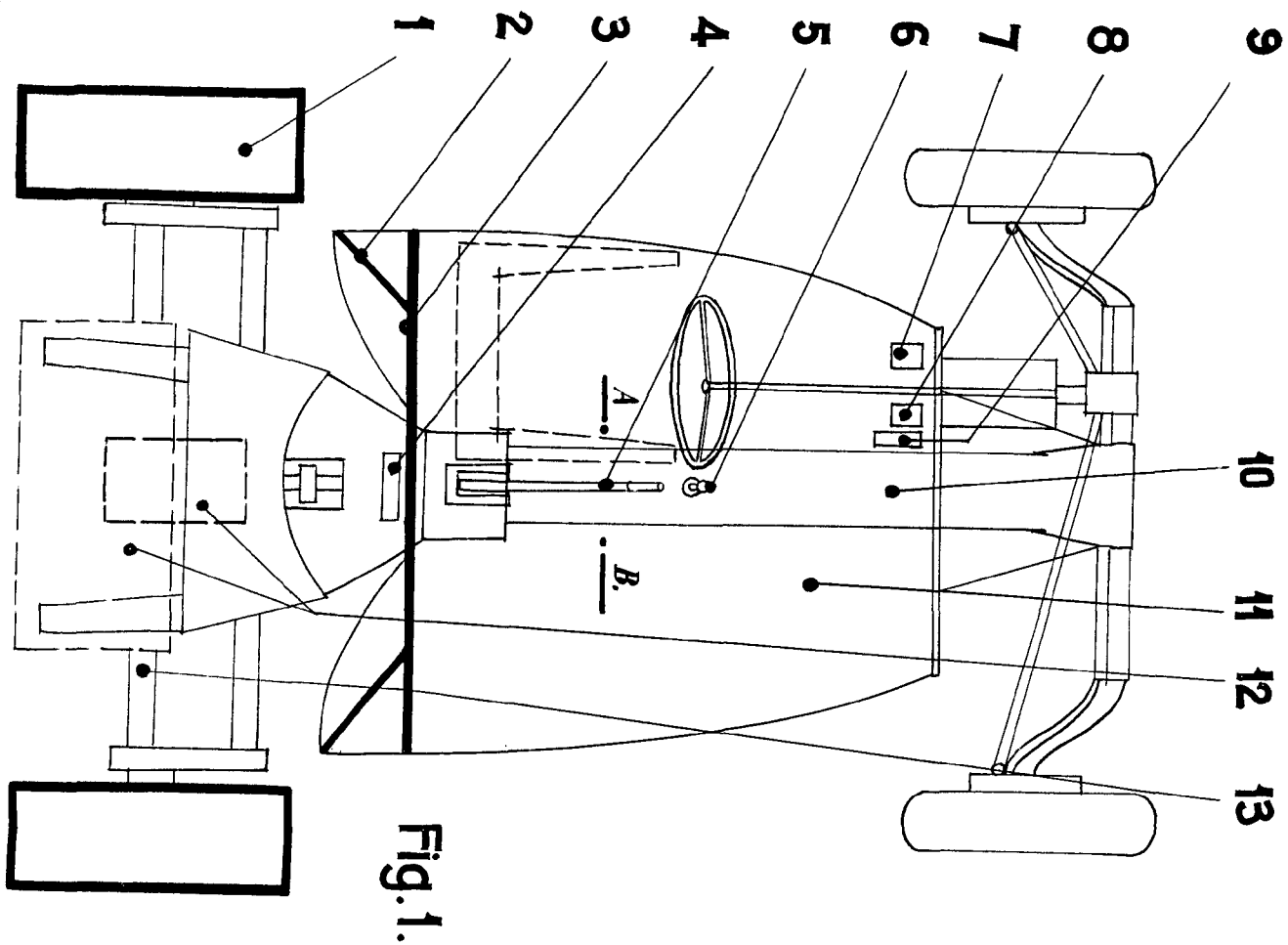


Fig. 1.

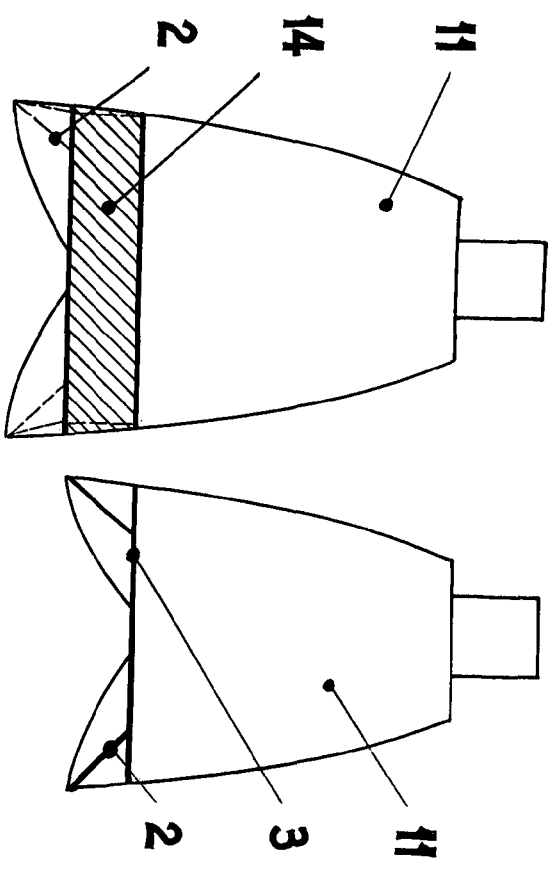


Fig. 2.

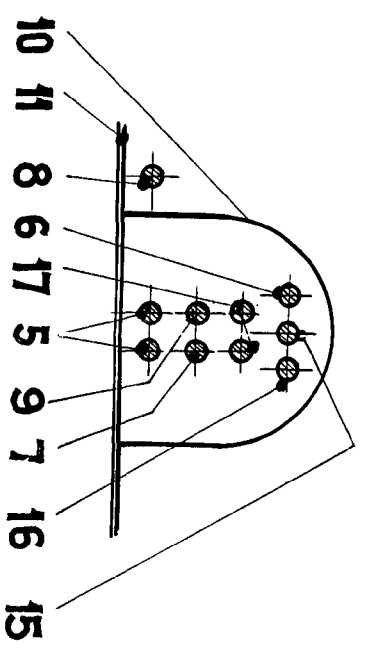


Fig. 3.