



P. - 4522.

172223

172223
19 ENE 1948

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

P A T E N T E D E I N T R O D U C C I O N

e n

E S P A Ñ A

por DIEZ años

a nombre de JEAN ALBERT GREGOIRE, de nacionalidad francesa, residente en 92, Avenue Niel, París, Francia, por:

"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CONSTRUCCION DE COCHES AUTOMOVILES".

El presente invento se refiere a mejoras introducidas en la fabricación de los coches automóviles.

Sabido es que existen dos concepciones principales para la fabricación de estos coches. La primera consiste en disponer un chasis separado sobre el cual se monta una carrocería construída aparte. La otra consiste en fabricar un chasis-carrocería formado de un sólo bloque, fabricado en general de acero soldado. Esta disposición tiene sobre la primera la ventaja de suprimir la superposición de los dos marcos, el del chasis y el de la carrocería, de aligerar el conjunto y de formar un todo más rígido asegurando un mejor comportamiento del coche en marcha.

5

10

Por el contrario, los chasis-carrocerías de este gé-



1946 172223

nero exigen un utilaje considerable para su fabricación, y en el caso en que a consecuencia de un accidente sufran una deformación, es muy difícil y muy costoso repararlos.

5 Además, para poder montar en los lugares deseados los diferentes órganos y accesorios mecánicos, es preciso montar piezas de refuerzo, en general bastante pesadas, que es menester fijar sobre el chasis-carrocería después de su fabricación.

10 El presente invento tiene por objeto remediar estos diversos inconvenientes y permitir la construcción de coches ligeros, de fabricación poco costosa que exigen al efecto un utilaje restringido y que pueden, en caso de accidente, ser reparados con relativamente poco gasto.

15 A este efecto, consiste el invento esencialmente en fabricar el armazón del coche, es decir, el conjunto del chasis y de la carrocería, en cierto número de piezas de metal moldeado (con preferencia abación de aluminio, género Alpac); estos diversos elementos se reúnen luego sencillamente por pernos y tornillos. Estos elementos podrán comprender, por ejemplo, según el invento, dos clases de largueros que tienen en su parte posterior unos asientos destinados a recibir la parte inferior de las puertas de la carrocería, estando estos dos largueros reunidos en sus partes anterior y posterior por elementos que forman travesaño y sirven al mismo tiempo para 20 fijar los resortes de suspensión.

25 Entre dichos largueros se sujetan, en los lugares deseados, otros dos elementos que constituyen uno el salpicadero y el alero que sostiene la plancha de borde y los diferentes órganos de mando, y el otro la parte posterior de la



172223

5

carrocería. Finalmente el conjunto sostendrá un último elemento que constituye el techo de las partes laterales de la carrocería. Estos diferentes elementos tendrán, hechos en la fundición, los diferentes órganos que sirven para sostener o fijar los órganos mecánicos o accesorios, palancas y manivelas, goznes para las portezuelas etc.

El motor irá soportado elásticamente por delante por el travesaño delantero y por detrás por una prominencia hecha en la fundición sobre la pieza que forma alero.

10

Los asientos para los pasajeros y el conductor irán con preferencia sostenidos directamente por los dos largueros, y estos sostendrán también un piso formado por una simple chapa.

15

Otras características del presente invento aparecerán en el curso de la descripción siguiente que representa, a título de ejemplo, un coche automóvil de dos plazas, con ruedas delanteras motrices o directrices.

20

La figura 1 representa en perspectiva los diversos elementos esenciales que constituyen por su unión el chasis-carrocería del coche;

Las figuras 2 y 3 muestran respectivamente en alzado lateral y alzado de frente el elemento que forma el salpicadero y alero, a fin de enseñar cómo van montados los accesorios y diferentes órganos de mando.

25

La figura 4 representa el coche enteramente montado.

Con referencia más especial a la figura 1, el número 1 designa dos largueros fabricados como se ha dicho arriba de la misma aleación ligera moldeada y que tienen la forma



E. 1946. 172223

representada en el dibujo.

Dichos largueros 1 están unidos por su extremo delantero por una chapa 2, perforada en su centro para permitir el paso de la caja de velocidades.

5 Detrás de los elementos curvos hay dos partes planas en saliente 3, destinadas a recibir el elemento que forma alero y salpicadero 4.

10 Detrás de estas partes en saliente 3, van dispuestas partes curvas 5 destinadas a servir de asiento para las portezuelas. Finalmente, en su parte posterior, los dos largueros están unidos en 6 por un travesaño 7 cuya parte posterior 8 está destinada a fijar los resortes de suspensión transversales posteriores 31, como la chapa 2 sirve para fijar los resortes de suspensión transversales anteriores 32
15 (véase figura 4). Los largueros tienen además en 9 y 10 órganos en saliente destinados a soportar chapas en U y en Z, 29 y 30 (véase en particular la figura 4) que, a su vez, sostienen los asientos 33. Finalmente, en la parte inferior de estos largueros hay practicado un reborde en saliente 11 que
20 sirve para la sujeción de la chapa o mejor de las chapas que constituyen el piso. Sobre estos largueros van montados en las partes en saliente 3, la pieza que forma alero 4 y sobre las partes posteriores 12 así como sobre el travesaño 7, la pieza 13 que forma la parte posterior de la carrocería.

25 Estas diversas piezas se fabrican, como se ha dicho arriba, de una aleación ligera moldeada, se unen por las líneas indicadas de puntos y trazos en la figura 1 y se mantienen juntas por pernos (no representados).

El conjunto va recubierto de un techo 14, que puede



1946

172223

ser de cualquier material adecuado, metal, madera, fibra, etc.

5 En la figura 3, se ha representado un poco más en detalle el elemento 4, que forma salpicadero y alero, para mostrar cómo sostiene dicho elemento los diversos órganos de mando así como los acumuladores, el depósito etc., sin que sea necesario añadir órganos de soporte especiales, salvo los venidos directamente de fundición.

10 En dichas figuras, 15 designa la batería de acumuladores sostenida por un asiento en la pieza 4 y mantenida en la forma habitual por una brida.

15 16 designa el depósito, 17 la palanca de cambio de velocidad, 18 el freno de mano, 19 el tubo del volante, 20, 21 los pedales de freno y de embrague, 22 los montates laterales del parabrisas etc., 23 y 24 las charnelas que sirven para sostener las portezuelas; y 34 la protuberancia que sirve para sostener mediante un órgano elástico la parte trasera del motor 35.

20 Los diferentes mandos se hacen con preferencia mediante órganos flexibles para evitar toda dificultad de alineación al montarlos sobre el motor.

25 Este, por mediación de un órgano elástico, es sostenido por delante en dos puntos por el travesaño delantero 2, y detrás, en un punto, por la protuberancia 34, estando la caja de velocidades dispuesta delante del puente.

La transmisión a las ruedas se hace de la manera usual, y por lo demás no entra en el campo del invento.

Los guardabarros, el capot, etc., van por lo demás montados directamente en cualquier forma adecuada sobre los



1946 72223

distintos elementos que se acaban de describir.

Por supuesto, se podrán introducir muchas modificaciones en los dispositivos descritos sin salir del campo del presente invento.

5 En particular, éste es aplicable, por supuesto, también a los coches de ruedas traseras motrices y a los coches de más de dos asientos y de dos puertas. Basta en este último caso disponer largueros más largos y que tengan en su parte posterior un número de asientos correspondientes al de las puertas.

10 En cuanto al metal para la fabricación, se elegirá según sus cualidades de resistencia, de ligereza, sus facilidades de moldeo y su precio de coste.

---- N O T A ----

15 Los puntos de invención propia, no nueva, pero no establecida, practicada, ni divulgada en España, que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Introducción, son los siguientes:

20 1ª. Mejoras introducidas en los coches automóviles consistentes en fabricar la armazón del coche, es decir, el conjunto del chasis y de la carrocería, de cierto número de piezas de metal moldeado (con preferencia aleación de aluminio, género Alpax) reuniéndose luego estos distintos elementos por pernos y tornillos, por ejemplo.

25 2ª. Mejoras introducidas en los coches automóviles, según se reivindica en el punto 1ª., caracterizadas por que dichos elementos comprenden: dos largueros que tienen en su



1946 172223

5 parte posterior asientos destinados a recibir la parte inferior de las puertas de la carrocería, travesaños dispuestos en la parte posterior y en la parte anterior de estos largueros, sirviendo además estos travesaños para fijar los resortes de suspensión, constituyendo otros dos elementos: uno el salpicadero y el alero que tiene la plancha de borde y los diversos órganos de mando, y otro la parte posterior de la carrocería, y constituyendo finalmente un último elemento el techo y las partes laterales de la carrocería.

10 3ª. Mejoras introducidas en la construcción de coches automóviles.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, ilustrado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

15 Esta Memoria consta de siete hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid a 19 ENE. 1946

P. A.

Alberto de Elzaburu

Por Poder

72223

ESCALA VARIABLE.-

Jean Albert Gregoire.-

1/111.-

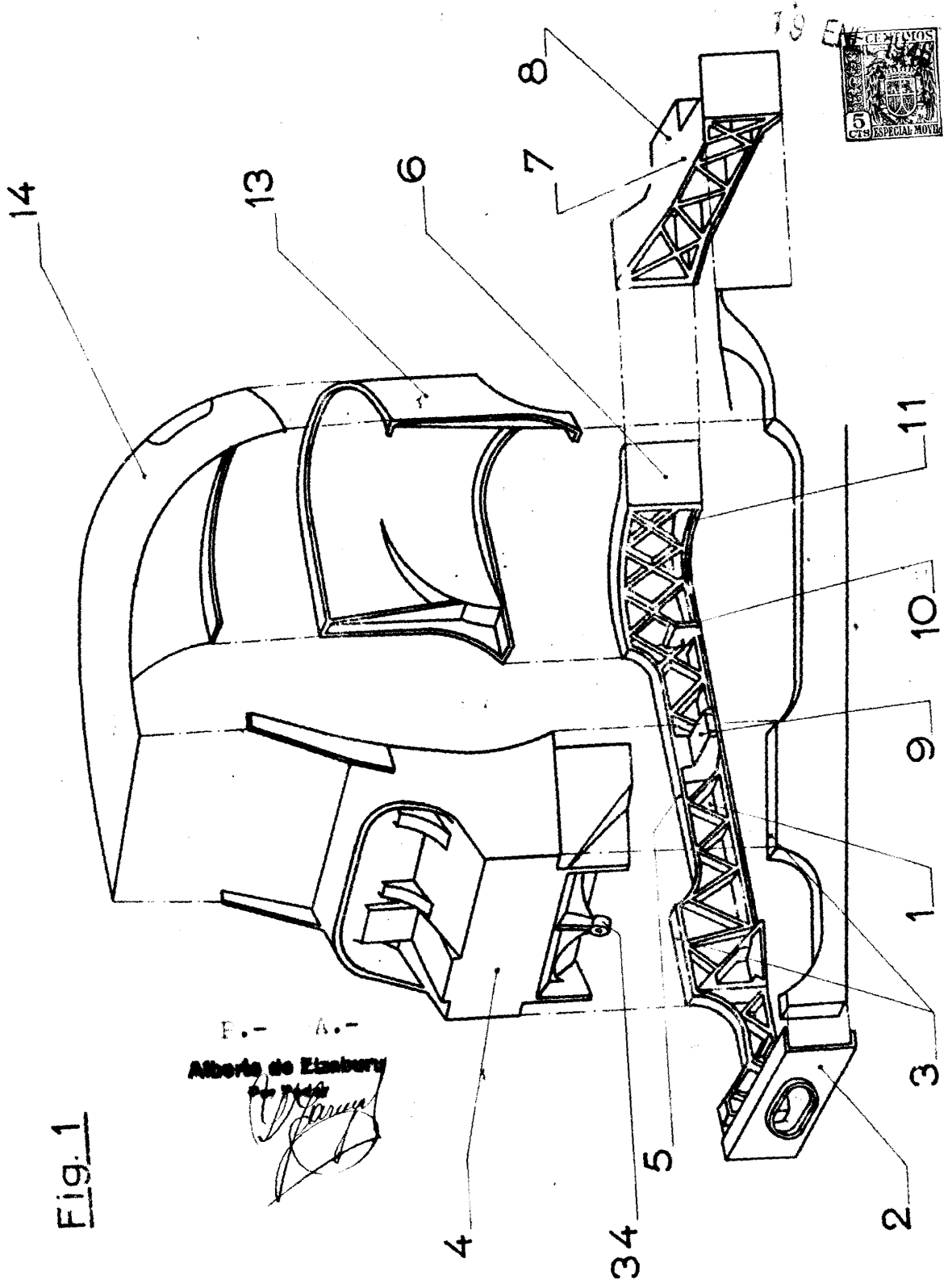
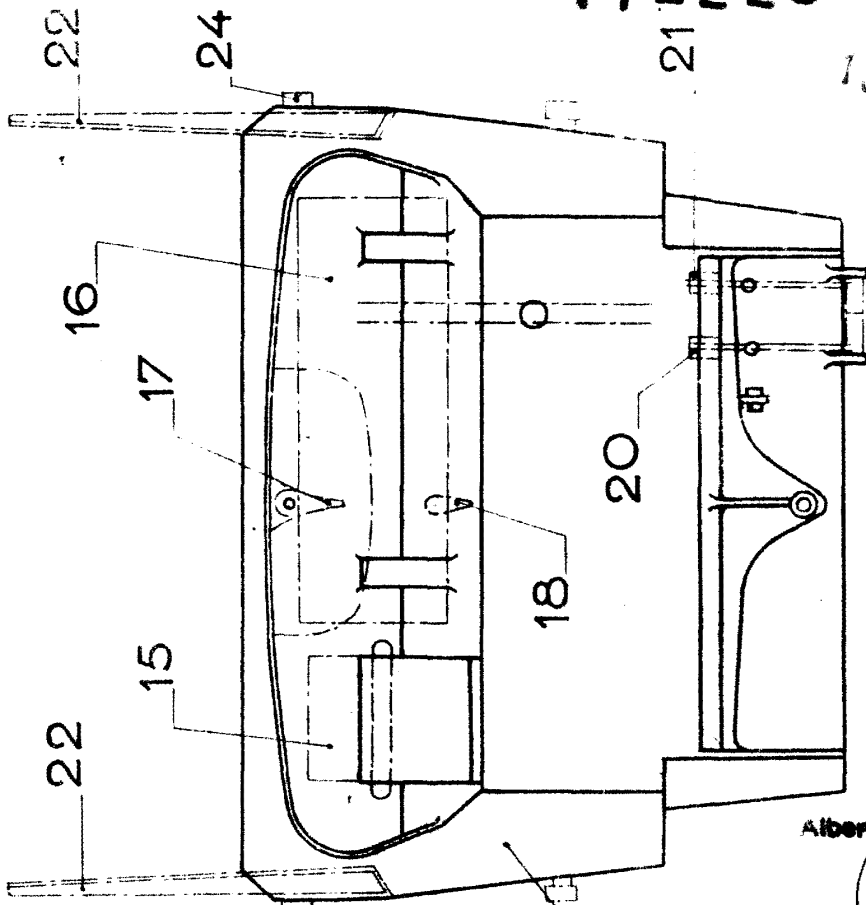


Fig. 1

E.- A.-
 Alberto de Eizburg
 1914
Alberto de Eizburg

172223

Fig. 3

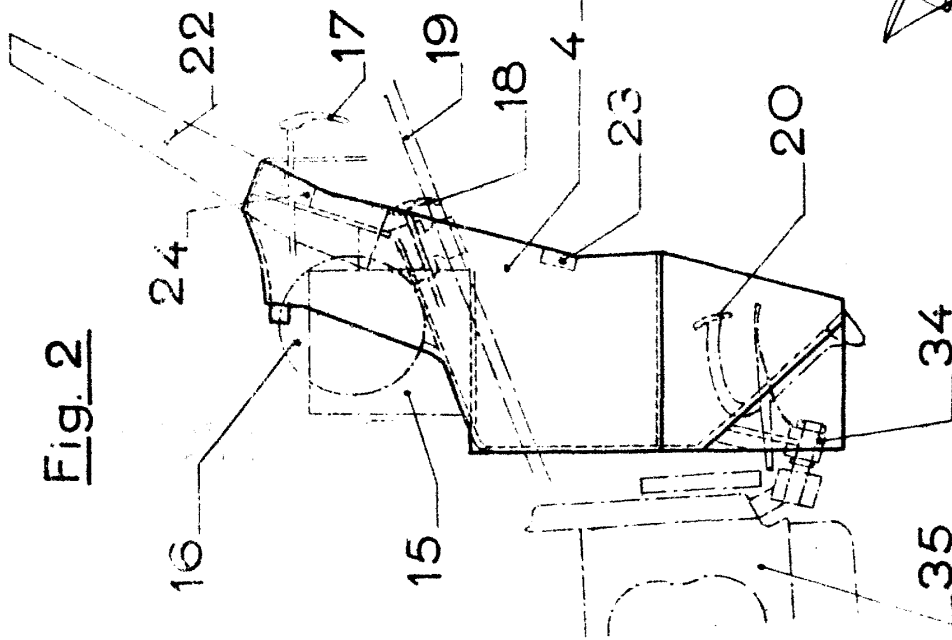


P.- A.-

Alberto de Euzabou

A handwritten signature in cursive script, located below the printed name "Alberto de Euzabou".

Fig. 2



ESCALA VARIABLE.-

Jean Albert Gregoire.-

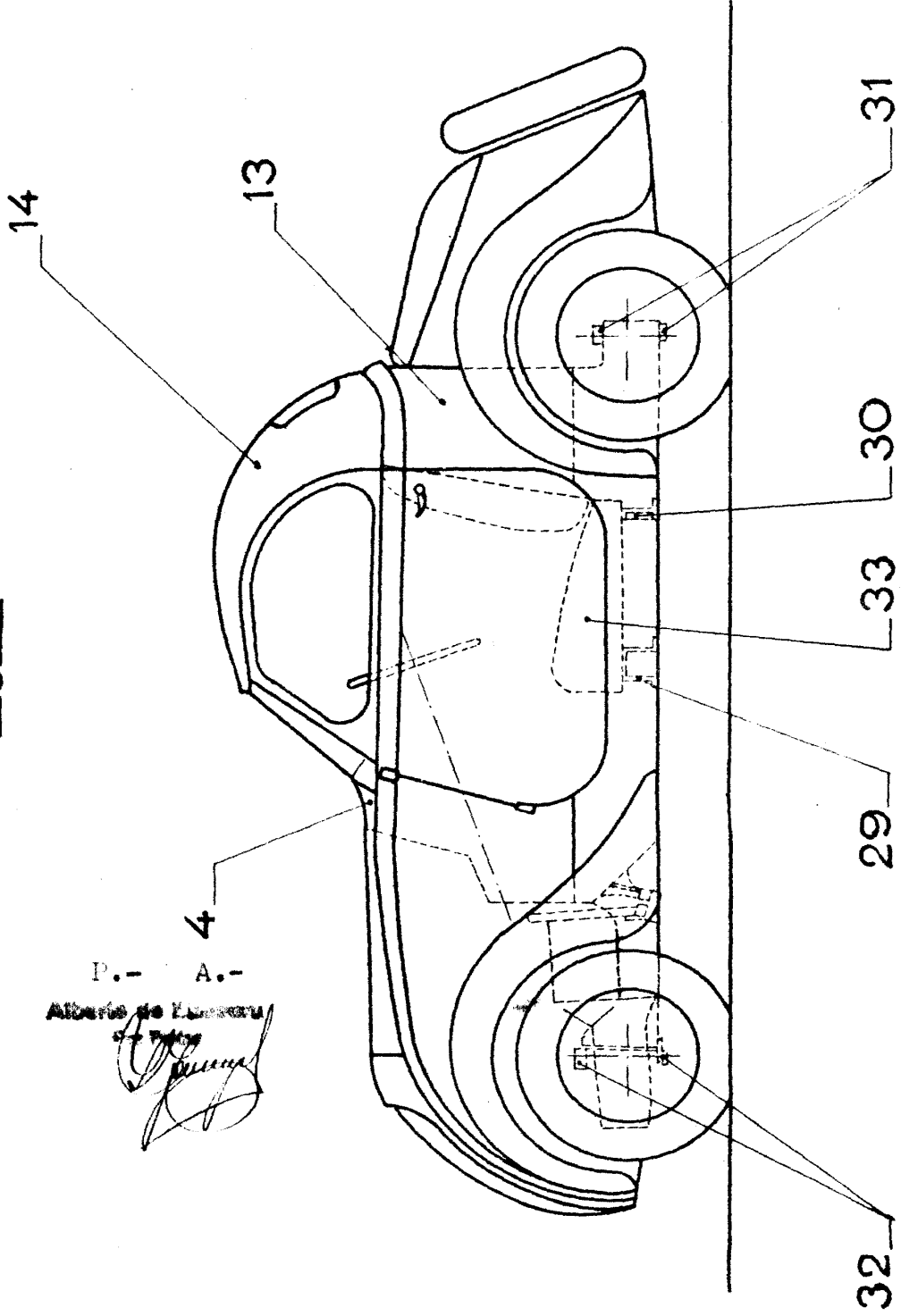
III/III.-

172223

19



Fig. 4



P. - A. -
Alberto de Lencastre
Alberto de Lencastre