



188071

MODELO DE UTILIDAD

=====

56.860

*Memoria Descriptiva* 188071

sobre:

CARROCERIA UNIFICADA DE VEHICULO.

=====

*Solicitante* : THE BUDD COMPANY, entidad norteamericana, residente en: 2450 Hunting Park Avenue, Philadelphia, Estado de Pennsylvania. EE. UU de A.

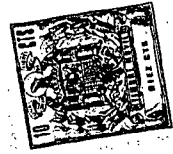
=====

El presente modelo de Utilidad se refiere a una estructura de vehiculo de motor y, de un modo más particular, a una estructura de carroceria a partir del batiente en pirámide hacia delante.

5.

La construcción unificada de la carroceria

188071



5. de un vehículo está provista generalmente de un doble espesor de metal entre el batiente en pirámide y la estructura del extremo delantero ó una estructura de batiente en pirámide más ancha por delante del hueco de las puertas. Con la nueva estructura de vehículo el invento tiene por objeto proporcionar un solo espesor metálico con un soporte diagonal de refuerzo y un soporte articulado de refuerzo para dirigir los esfuerzos o tensiones impuestas en el panel de la caja interior de la rueda a una estructura de batiente en pirámide relativamente estrecha.

10. Otro objeto del invento es proporcionar una sección de la cubierta del motor combinada con el tablero de instrumento, paneles de la caja interior de la rueda y la estructura del batiente en pirámide para formar una estructura de caja abierta que se extiende de un lado al otro de la parte de lantera del compartimiento de viajeros y proporcionar rigidez estructural a la parte delantera de la carrocería del vehículo.

15. Estos y otros objetos del invento resultarán evidentes tomando como referencia la descripción que sigue y los dibujos adjuntos en los que:

20. La figura 1, es una vista en perspectiva del extremo delantero de una carrocería de vehículo con partes de la chapa exterior quitadas para ilustrar la nueva estructura de carrocería de este invento.

25. La figura 2, es una vista tomada en la dirección de las flechas prácticamente a lo largo de la línea 2-2 de la figura 1, é ilustra la estructura de batiente en pirámide y la caja interior de las ruedas.

30. La figura 3, es una vista tomada en la dirección de las flechas prácticamente a lo largo de la línea 3-3 de la fi-



Figura 1, é ilustra la forma en que se ensamblan el panel del techo, cajas interior de las ruedas, soporte articulado de la capota delantera y soporte de los amortiguadores delanteros.

5. La figura 4, es una vista despiezada en perspectiva de la estructura del extremo delantero en el batiente en pirámide.

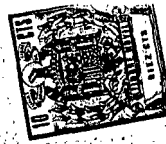
10. Refiriéndonos ahora a los dibujos, según ilustra con mayor detalle en la figura 1, el extremo delantero 10 de una carrocería de vehículo 12 comprende un panel de techo 14 que se extiende hacia delante sobre los batientes en pirámide 16-18 con una sección de cubierta en el motor 20 sobre el cuadro de instrumentos 22. La sección de cubierta del motor 20, secciones del batiente en pirámide 16 y 18 y panel principal del techo 14 definen una abertura 24 para alojar un parabrisas (no ilustrado).

15. Los batientes en pirámide, según se ilustra con mayor detalle en las figuras 1 y 2, se fabrican con partes de los paneles unilaterales y una placa de refuerzo. El batiente en pirámide comprende el panel unilateral interior 26, panel unilateral exterior 28 y placa articulada de refuerzo 30.

20. Saliendo hacia delante de los batientes en pirámide 16 y 18, a cada lado del extremo delantero 10 se encuentra un panel interior de alojamiento de las ruedas 32 que tiene un rebajo para la rueda y una pestaña de unión extendida hacia atrás 34 para sujetarse a una pestaña de unión extendida hacia delante 36 de cada una de las partes unilaterales exteriores de las batientes en pirámide, según se ilustra con mayor detalle en la figura 2.

25. El tablero de instrumento 22 tiene una pestaña de unión 38 que se extiende por todos sus bordes para sujetar

30.



5. el borde superior de dicho tablero de instrumento a la sección de la cubierta del motor 20, los bordes laterales a los paneles adyacentes interiores de alojamiento de la rueda 32 y el borde inferior a la bandeja del suelo (no ilustrada) de la carrocería principal del vehículo.

10. Unido a la parte delantera del tablero de instrumento 22, por ejemplo por medio de soldadura, se encuentra un par de refuerzos 40 del tablero de instrumento y un refuerzo de soporte de la dirección 42. Una pestaña 44 se extiende a lo largo de los bordes laterales de cada refuerzo del tablero de instrumento 40 para soldarse al panel interior adyacente de alojamiento de las ruedas 22 para reforzar adicionalmente la estructura de caja abierta.

15. Una bandeja delantera del suelo 46 se sitúa entre los paneles interiores de alojamiento de la rueda 32 y por delante del tablero de instrumento 22.

20. La pestaña de unión 48 se extiende alrededor de su borde exterior para sujetarse a la bandeja delantera del suelo 46, por ejemplo por medio de soldadura, el tablero de instrumentos 22, paneles interiores de alojamiento de las ruedas 32 y el panel delantero inferior <sup>que</sup> 50 se extiende entre los extremos delanteros de los paneles interiores de alojamiento de las ruedas, sujetándose a los mismos, para formar una estructura de caja abierta delantera para alojar la rueda de repuesto y/o equipaje, según se desee.

25. El panel inferior delantero 50 tiene una abertura de faro 52 a cada lado para alojar las capas de los faros 54 sujetas a la misma. Sujeto de un lado al otro de la parte superior del panel inferior delantero 50 se encuentra un panel de refuerzo 56 de inmovilización de la capota delante-



ra para sostener el cierre de la capota delantera (no ilustrado) y reforzar la parte superior del panel inferior delantero.

- Según se ilustra con mayor detalle en la figura 1, un soporte de los amortiguadores delanteros 58 se sujetan a cada panel interior de alojamiento de las ruedas 32 para reforzar el panel en el punto de unión de los amortiguadores de lanternos (no ilustrados). Un soporte lateral de refuerzo 60 se une a cada panel interior de alojamiento de la rueda 32 y se extiende diagonalmente hacia atrás en dirección a la esquina trasera superior del panel interior de alojamiento de las ruedas y hacia delante en dirección al área donde el soporte del eje delantero del vehículo se une a la estructura delantera de la carrocería para dirigir las fuerzas de choque y carga impuestas en el mismo a través del panel interior de las ruedas a la estructura única del batiente en pirámide.

- Sujeto a la esquina superior del tablero de instrumento 22 y conectado al panel adyacente interior del alojamiento de las ruedas 32 se encuentra un par de soportes articulados 62 de la capota delantera, cada uno de cuyos soportes sostiene pivotalmente un brazo de articulación 64 de la capota delantera.

- Los soportes articulados refuerzan también el panel interior de alojamiento de las ruedas 36 y ayudan a transferir la carga impuesta en el panel interior de alojamiento de la rueda para estructura del batiente en pirámide. Los brazos de articulación 64 de la capota delantera sostienen dicha capota delantera (no ilustrada) para cerrar la estructura de caja abierta formada por el tablero de instrumento 22, paneles de alojamiento de las ruedas delanteras 32, bandeja delantera del suelo 46 y panel inferior delantero 50.

188071



- 6 -

5. Según se ilustra con mayor detalle en la figura 3 cada soporte de articulación 62 de la capota delantera está provisto de un soporte interno 66 que tiene una tuerca soldada 68 sujeta al mismo para alojar la charnela 70 y sostener pivotalmente el brazo de articulación 64 de la capota.

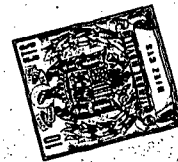
10. Una cámara de admisión de la cubierta del motor 72 se une al tablero de instrumento por debajo de las persianas 74 de la sección de cubierta del motor 20 para recibir aire fresco y dirigir dicho aire al interior de la caja del vehículo.

15. De éste modo, se observará que con esta nueva estructura de carrocería se habilita más espacio para las piernas por delante del batiente en pirámide sin emplear una construcción de doble pared. Los soportes de articulación 62 y los soportes de refuerzo laterales 60 refuerzan eficazmente los paneles interiores de alojamiento de las ruedas 32 y transfieren la carga y choque impuesto en los mismos a la estructura del batiente en pirámide.

20. NOTA

25. Descrita suficientemente la naturaleza del invento así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental. También se hace constar que el invento se refiere a una solicitud de patente presentada en Norteamérica con fecha 16 de julio de 1.969, bajo el número 842,314, acogiéndose por tanto a los beneficios que conceden los Convenios Internacionales en vigor, siendo lo que constituye la esencia del referido invento y por lo que se solicita MODELO DE UTILIDAD por 30 años en España, sobre:

188071



- 7 -

CARROCERIA UNIFICADA DE VEHICULO; caracterizandose por lo siguiente:

5. 1.- Carroceria unificada de vehículo, del tipo que se constituye de un cuerpo principal compuesto por un par de bastidores laterales y un conjunto de extremo delantero adaptado para unirse a la caja ó carroceria principal, caracterizada porque comprenden un panel lateral interior y un panel lateral exterior unidos para formar batientes huecos en pirámide laterales, teniendo cada pared lateral exterior una pestaña dirigida hacia dentro y hacia delante que sale de los mismos; paneles de alojamiento de las ruedas que tienen cada uno un rebajo para la rueda y una pestaña dirigida hacia fuera y hacia atrás prácticamente vertical, cuya parte inferior se forma en los rebajos de las ruedas, conectándose de una forma superpuesta dichas pestañas, en los citados paneles de alojamiento de las ruedas y dichos paneles laterales exteriores, para formar una prolongación profunda reforzada de batiente en pirámide de los paneles laterales; una pared contra fuegos transversales conectada a los citados paneles de alojamiento de las ruedas, y una sección de cubierta del motor transversal conectada a dichos batientes en pirámide, dicha pared contra fuego transversal y a dichos paneles de alojamiento de las ruedas formando con los mismos un travesaño rígido.

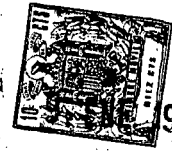
15. 2.- Carroceria, según la reivindicación 1, caracterizada porque comprende un par de soportes articulados conectados cada uno a un panel de alojamiento de ruedas, la cubierta del motor transversal y la pared contra fuegos transversales en la unión de la prolongación del batiente en pirámide y el travesaño rígido.

25. 3.- Carroceria, según las reivindicaciones 1 ó

30.

188071

- 8 -



1973

- 2, caracterizada porque comprende un par desoportos laterales diagonales de refuerzo unidos cada uno al exterior de un panel de alojamiento de rueda y extendidos de un lado al otro del rebajo de la rueda, terminando en la unión de la prolongación del batiente de pirámide y el travesaño rígido.
- 5.

4<sup>a</sup>.- Carrocería, según las reivindicaciones 1 a 3, caracterizada porque comprende una placa de refuerzo de cojin articulado formada como un duplicador en cada panel lateral exterior de cada batiente en pirámide.

10. 5<sup>a</sup>.- Carrocería unificada de vehículo; tal y como queda sustancialmente descrita en la presente Memoria y en los adjuntos dibujos.

Esta Memoria consta de OCHO hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,  
- 9 ENE. 1973  
THE BUDD COMPANY

J. GÓMEZ ACEBO Y MODELO  
p. p. Firmados: L. Gasta Fernández

1007



BAD ORIGINAL

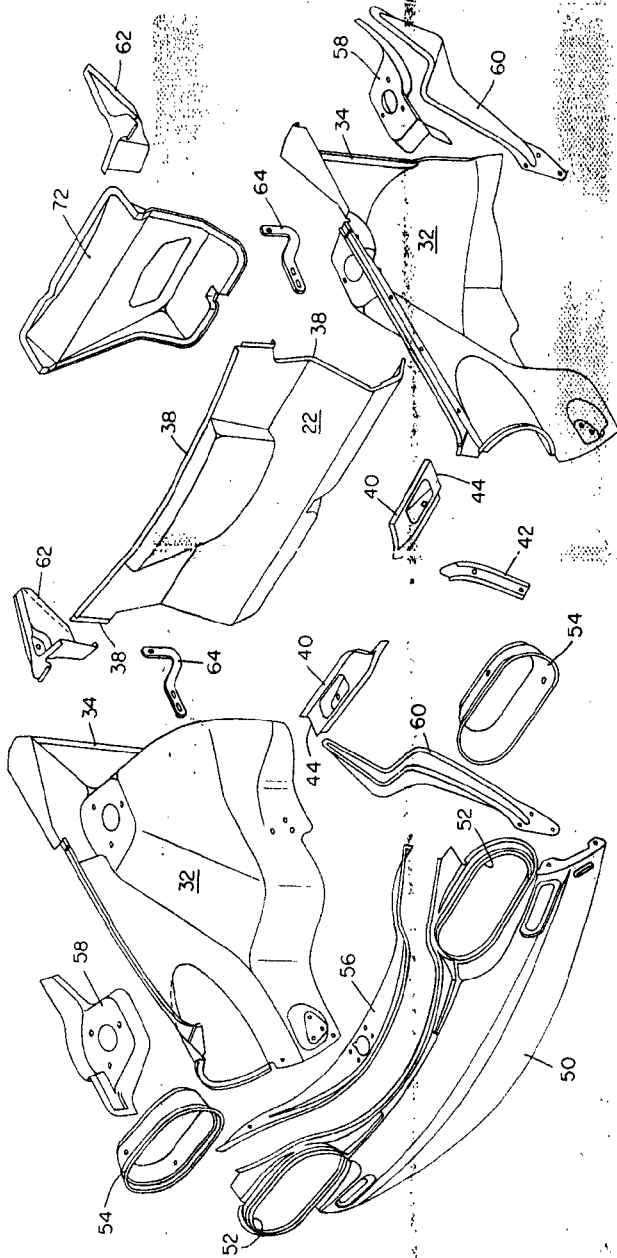


FIG. 4

