

200915



LA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

200915

Memoria Descriptiva

para

una patente de Invencion, en ES-
paña, por veinte años,

a favor de

la r.s. F I A T Societa per Azioni
-sociedad italiana-

residente en

Turin - Italia -

300, Corso IV Novembre,

por:

" Mejoras en la construcción de
carrocerías portantes para auto-
vehículos "

Inventor/

Dante Giacosa, italiano.

200915

- 1 -



5 El presente invento se refiere a las carrocerías portantes para autovehículos y más particularmente a la construcción de la parte delantera de la carrocería de automóviles del tipo de pared lateral integral, o sea en el que las paredes laterales constituyen una superficie continua que se extiende a todo lo largo del coche sin presentar resaltes exteriores en correspondencia de las ruedas.

10 En los vehículos conocidos de este tipo la parte anterior de los laterales, esto es la parte comprendida entre los montantes del parabrisas y la extremidad anterior del vehículo, se extiende tanto por la parte superior como por la anterior con trazos curvos vueltos hacia el centro del vehículo. El trazo curvo superior termina en el borde de la junta de la tapa móvil del capó que presenta por consiguiente una longitud -en sentido transversal- inferior a la anchura del vehículo, mientras el trazo curvo anterior, se une con la rejilla y lleva el asiento para los faros encajados.

20 La ejecución de estos elementos del flanco, bien se ejecutasen de una sola pieza, bien en varias piezas de chapa soldada entre sí, exigía un estampado profundo de la chapa y consiguientemente el empleo de estampas complicadas y costosas.

25 El presente invento tiene por objeto simplificar la fabricación de la parte anterior de la carrocería de los automóviles del tipo antes indicado, reduciendo al mínimo el número de las estampas necesarias y simplificando la construcción de las mismas estampas.

30 Según el presente invento las bandas laterales del capó están constituidas por piezas estampadas, la pro-

200915

- 2 -



fundidad de cuyo estampado es prácticamente igual a la de la parte restante de los flancos. Este resultado se obtiene suprimiendo la parte incurvada hacia el interior del vehículo de los elementos anteriores del flanco, bien sea en el plano horizontal bien en el plano vertical, y adoptando un capó móvil, que en sección transversal presenta una anchura aproximadamente igual a la del vehículo y un panel frontal que sostiene los faros y la rejilla que también presenta una anchura análoga.

Esta solución, además de los ventajas antes descritas, permite también la posibilidad de fabricar tales bandas laterales del capó mediante estampado juntamente con la parte restante de las bandas laterales.

Otra característica del invento se desprenderán de la siguiente descripción hecha con referencia a los adjuntos dibujos, en los que solo a título de ejemplo se ilustra esquemáticamente una forma de ejecución.

La figura 1^a presenta una vista en perspectiva de una carrocería para automóviles según el invento, despiezada en sus diversos elementos;

La figura 2^a es una vista también en perspectiva de la parte delantera del coche;

La figura 3^a es una vista análoga a la de la figura 2^a, en la que se han quitado la tapa del capó y el panel anterior que lleva los faros y la rejilla;

La figura 4^a es una sección por la línea IV-IV de la figura 3^a y la figura 5^a es una sección por la línea V-V de la misma figura 3^a.

Por -1- se indican los dos flancos o lados laterales de la carrocería, ejecutados mediante estampados de la

200915

- 3 -



chapa y que forman una sola pieza con los lados anteriores -1a- del capó. Las partes -1a- podrían también estar constituidas por elementos separados de las partes -1-.

5 Por -2e- se indica la parte que constituye el techo de la carrocería, por -3- la tapa móvil del capó y por -4- un panel anterior que lleva los faros -5- y la rejilla -6-.

10 Como se desprende claramente del dibujo, las partes -1a- presentan una profundidad de estampación prácticamente igual a la de las partes -1- y lo mismo la tapa móvil -3- del capó que el panel -4- presentan en sentido transversal una anchura aproximadamente igual a la distancia entre las dos bandas laterales.

15 Por -7- se indican los dos guardabarros, fijos en -7a- a las partes anteriores -1a- de los flancos y en -7b- a dos viguetas -8- de chapa de sección en caja.

20 Las indicadas dos viguetas que están unidas entre sí por delante mediante una traviesa -9-, también de chapa doblada en U, presentan una dirección inclinada hacia arriba a partir del extremo anterior y se unen con dos trozos posteriores -8b- de mayor inclinación fijos a la pared -10- que separa el interior del capó, del interior del coche.

25 La placa inferior de las dos viguetas -8-, se extiende, en correspondencia de la parte central de las mismas viguetas, con un trozo de mayor anchura -8a-, por debajo del cual van fijos dos apéndices -10a- de la pared -10-.

Por encima del trozo -8a- se fijan dos escuadras -11- y por debajo del trozo -8a- se fija un elemento de chapa -12-.



200915

N O T A

La presente Patente de Invención, consta de las siguientes reivindicaciones:

5 Se solicita la reivindicación de la prioridad de la solicitud de patente italiana número PV. 13.701 del día 14 de Diciembre de 1950, a los efectos de esta solicitud.

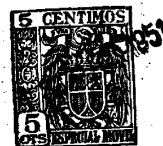
10 (1) Mejoras en la construcción de carrocerías para automóviles, del tipo en que los lados o bandas laterales presentan una superficie continua que se extiende hasta la parte frontal y lo mismo los guardabarros que los faros van encajados o metidos en el interior de la carrocería, que está provista de una amplia capa rebatible, que se extiende desde el parabrisas hasta la parte frontal, caracterizadas porque las bandas laterales del capó están constituidas por piezas estampadas, la profundidad de cuya estampación es prácticamente igual a la de la parte restante de la banda lateral, limitadas por la parte superior del borde de la unión con el capó móvil, presentando en sentido trans-

15 versal una anchura aproximadamente igual a la del coche, y por delante, por el borde de unión con la parte frontal constituida por un panel que lleva los faros y la rejilla.

20

(2) Mejoras en la construcción de carrocerías, según lo reivindicado en el punto (1), caracterizadas porque los flancos laterales del capó forman parte integrante de los

200915



flancos del coche y se obtienen con ellos mediante estampado.

5 (3) Mejoras en la construcción de carrocerías, según lo reivindicado en el punto (1), caracterizadas porque los flancos del capó están constituidos por elementos separados de la parte restante de los flancos laterales y se extienden desde la extremidad anterior del coche hasta la proximidad de los montantes anteriores.

10 (4) Mejoras en la construcción de carrocerías, según lo reivindicado en el punto (1), caracterizadas porque al extremo anterior de los flancos que constituyen los lados del capó se fijan por dentro los guardabarros, los cuales a su vez se fijan a dos largueros inclinados hechos de chapa en U, unidos entre sí por delante mediante una traviesa y por detrás mediante la pared divisora entre el interior del capó y la parte ocupada por los pasajeros.

15 (5) Mejoras en la construcción de carrocerías según lo reivindicado en los puntos (1) a (4), caracterizadas porque los indicados largueros inclinados están constituidos por perfiles en U invertida, cerrados por debajo mediante una placa, la cual se extiende por la parte central hacia el interior del capó y sirve para sostener por detrás el tren delantero del coche, el cual se sostiene por delante por la traviesa anterior que une los dos indicados largueros.

20 (6) Mejoras en la construcción de carrocerías portantes para autovehículos.

25 Según se describe y reivindica en esta memoria descriptiva.

Se detalla e ilustra con los planos que a la misma se acompañan.

- 6 -



200915

Y cuya memoria descriptiva consta de seis hojas,
foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 13 de Diciembre de 1951. -

E/Bat.-

200915

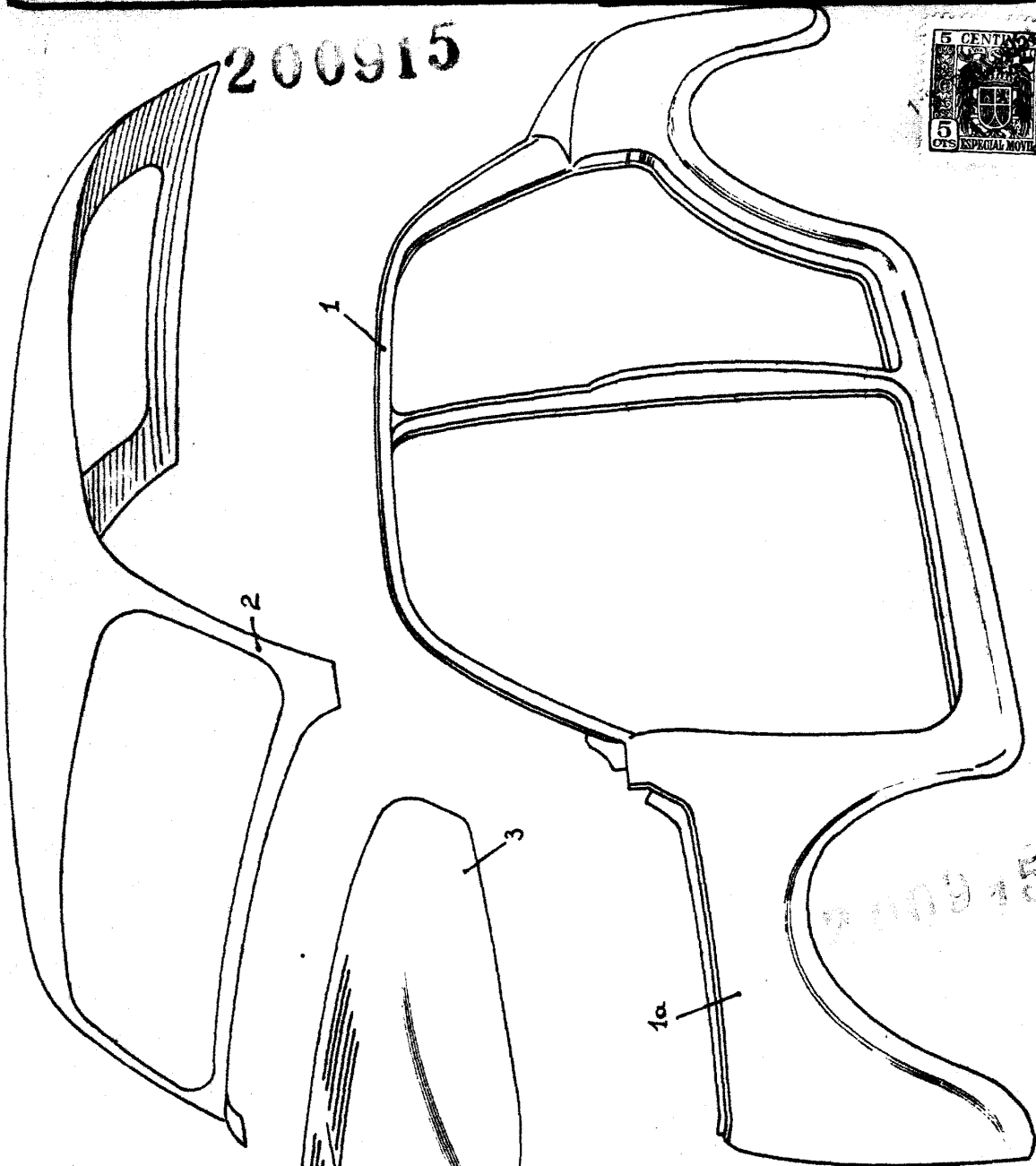
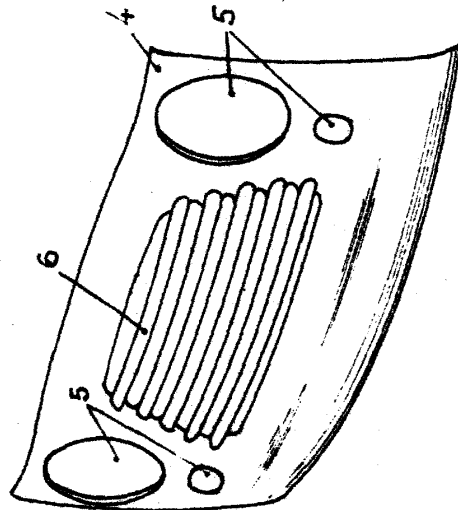


Fig. 1



ESCALA 1/10

200915

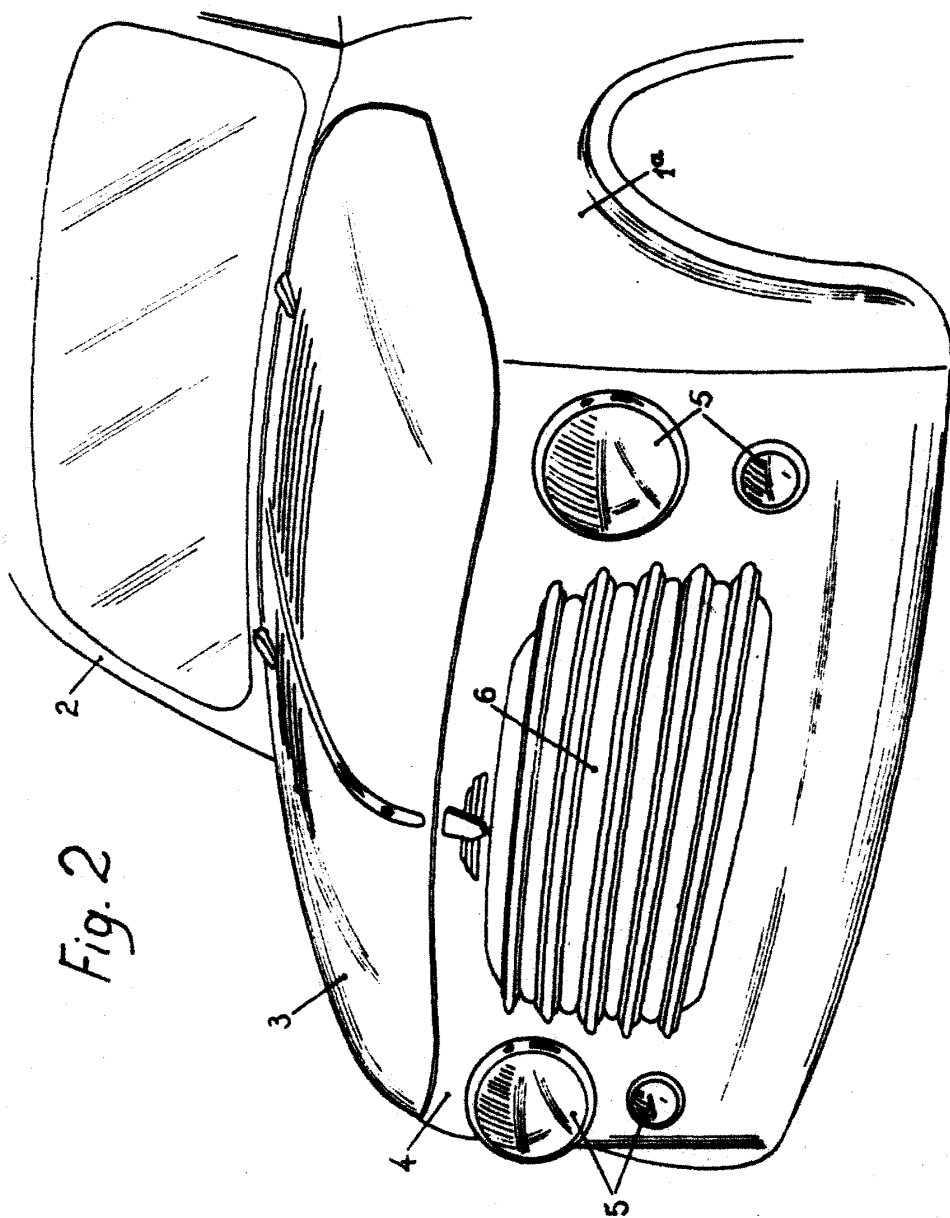


Fig. 2

ESCALA VARIABLE

200915

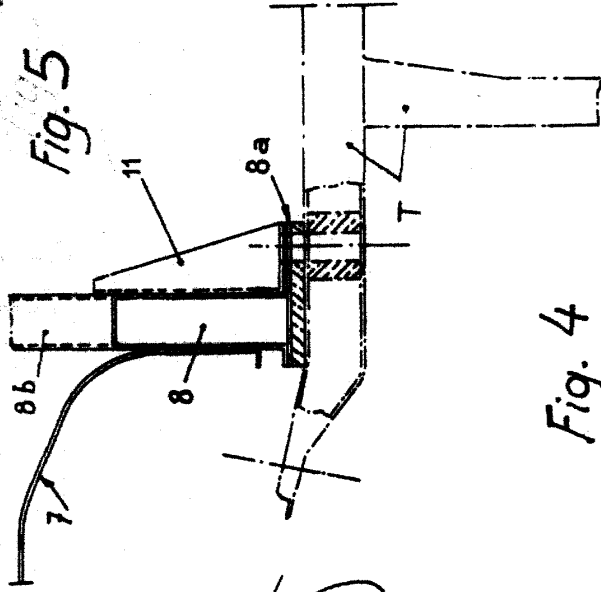


Fig. 4

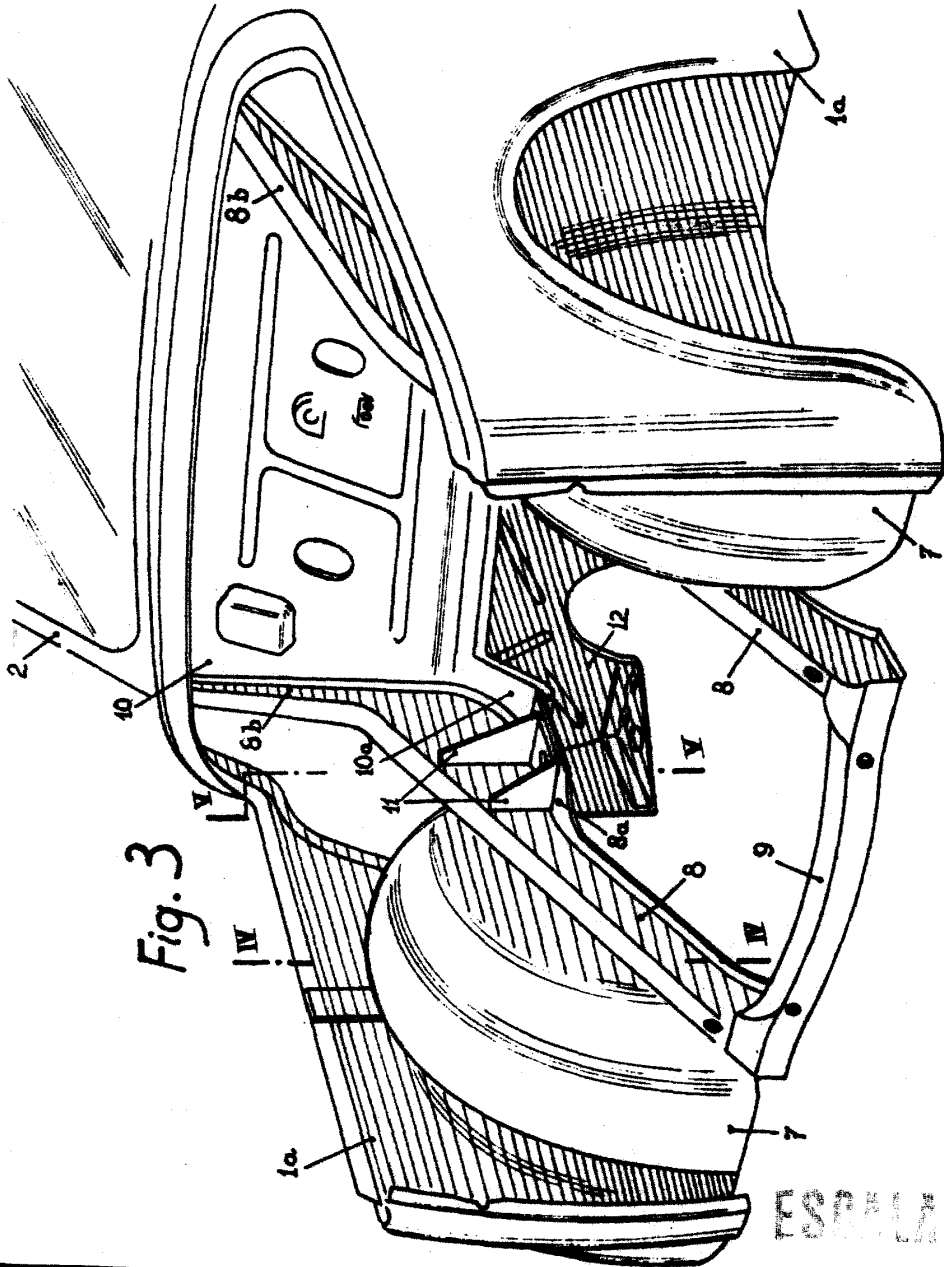
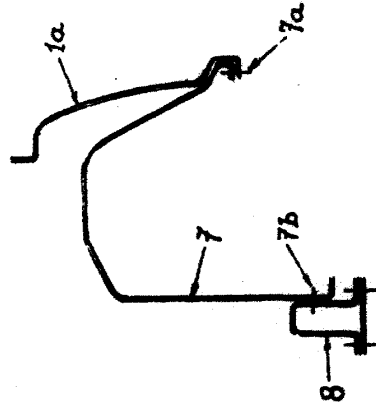


Fig. 3

ESCALA VARIABLE