



ESPAÑA

| | | | |
|-------|----|-----------------------|------|
| 19 ES | 11 | NUMERO | 10 Y |
| | 21 | 265.156 | |
| | 22 | FECHA DE PRESENTACION | |
| | | 13-5-82 | |

MODELO DE UTILIDAD

11 MAYO 1986

| | | |
|-----------------|----------|---------|
| 30 PRIORIDADES: | 32 FECHA | 33 PAIS |
| 31 NUMERO | | |

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| 47 FECHA DE PUBLICIDAD | 51 CLASIFICACION INTERNACIONAL |
| | B62D 31/04 |

| |
|----------------------------|
| 54 TITULO DE LA INVENCION |
| CARROCERIA PARA AUTOCARES. |

| |
|-----------------------|
| 71 SOLICITANTE (S) |
| VAN HOOL ESPAÑA, S.A. |

| |
|-----------------------------------|
| DOMICILIO DEL SOLICITANTE |
| Ctra. Madrid Km. 315 - Zaragoza - |

| |
|------------------|
| 72 INVENTOR (ES) |
| |

| |
|-----------------|
| 73 TITULAR (ES) |
| |

| |
|-------------------------------------|
| 74 REPRESENTANTE |
| D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO Y POMBO, |

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una carrocería para autocares, que puede ir montada sobre cualquier tipo de chasis, de largueros o autoportantes, y cuyo equipo motor va dispuesto entre los ejes anterior y posterior.

5 Los autocares del tipo indicado disponen de un habitáculo para pasajeros, en un sólo piso, que discurre a todo lo largo de la carrocería, estando la parte anterior de dicho habitáculo ocupada por el puesto del conductor y acompañantes.

10 La tendencia actual en dichos autocares es elevar sensiblemente el habitáculo para pasajeros, de modo que entre dicho habitáculo y la zona ocupada por el equipo motor se pueda formar un recinto central que sirva como bodega de carga para el equipaje, sin llegar nunca a la altura que correspondería a un autocar con dos plantas o pisos para pasajeros.

15 El objeto de la presente invención es conseguir una carrocería para autocares, del tipo indicado, que permita aumentar considerablemente el número de plazas para pasajeros y/o disponer de determinados servicios que redunden en un mayor confort para dichos pasajeros.

20 De acuerdo con la invención, la carrocería forma interiormente cuatro recintos independientes, uno central, que discurre aproximadamente a lo largo de la zona definida por los ejes, por encima del espacio ocupado por el equipo motor, dos recintos extremos, situados a uno y otro lado del recinto central, ocupando las zonas correspondientes a los voladizos anterior y posterior, y uno superior que discurre sobre los recintos central y extremos.

25 Los dos recintos extremos citados presentan el techo situado, aproximadamente, a la misma altura que el recinto central, mientras que el fondo queda situado a un nivel bastante

30

inferior que dicho recinto central, preferentemente por debajo del plano definido por los ejes, formando así habitáculos que están dotados de puertas de acceso y están destinados, el posterior de ellos, al uso de pasajeros, y el anterior al puesto del conductor y acompañantes.

Por su parte, el recinto superior es de altura suficiente para servir como habitáculo para los pasajeros y se comunica con los recintos extremos mediante escaleras de acceso, disponiendo además de una o más puertas de acceso directo desde el exterior, destinadas a servir como puertas de emergencia.

Con la constitución descrita se consigue una carrocería para autocares de mayor capacidad que las carrocerías tradicionales, manteniendo el espacio o recinto destinado a servir como bodega, para la carga de equipajes.

En el recinto extremo anterior, las escaleras de acceso al recinto superior se disponen por detrás de los asientos destinados a acompañantes, a continuación de la puerta de entrada, quedando entre dichas escaleras y el lateral o pared opuesta de la carrocería un espacio en el que puede instalarse una litera u otro servicios.

La carrocería de la invención puede disponer también de una cabina, destinada a servicio de pasajeros, la cual va situada inmediatamente por delante de la escalera que discurre entre el recinto extremo posterior y el recinto superior. El fondo o piso de esta cabina quedará situado en el recinto central y el techo en el recinto superior, teniendo la puerta para acceso al mismo a partir de las escaleras citadas.

El recinto extremo posterior puede estar ocupado totalmente por asientos individuales para pasajeros, dispuestos en filas, o bien por asientos corridos enfrentados, en forma de

sillones corridos, para formar un salón o zona de estancia y descanso.

Con el fin de que puedan comprenderse mejor la constitución y ventajas de la carrocería de la invención, a continuación se hace una descripción más detallada de la misma con referencia a los dibujos adjuntos, donde se representa una posible forma de ejecución, dada a título de ejemplo no limitativo.

En los dibujos:

La figura 1 es un alzado lateral de un autocar dotado con la carrocería de la invención.

La figura 2 es una vista posterior del mismo autocar.

La figura 3 es una vista frontal del autocar.

Las figuras 4 y 5 constituyen otras tantas vistas en planta del recinto superior y recintos extremos.

Como puede verse en las figuras 1 y 3, la carrocería está exteriormente formada por una parte frontal de contorno aerodinámico, que define el gálibo de la carrocería, que presenta una amplia superficie acristalada dividida en dos porciones, una superior 1 y otra inferior 2, mediante un travesaño intermedio 3, que queda situado a la altura de la separación entre los recintos superior y extremo anterior, que se describirán más adelante. Por debajo del acristalamiento, la carrocería presenta el mismo contorno aerodinámico, incorporando los elementos de iluminación y señalización 4, parachoques 5, etc.

En su parte posterior, como puede verse en la figura 2, mantiene el mismo gálibo que la parte frontal y presenta una ventana superior 6 y una puerta de emergencia 7. Inferiormente incorpora los elementos de señalización correspondientes 8, quedando rematada por el parachoques 9.

Continuando con la configuración interna de la carrocería, ésta presenta en el costado derecho dos puertas de acceso para pasajeros, referenciadas con los números 10 y 11, las cuales quedan situadas, respectivamente, en la zona de voladizo anterior y posterior.

En el espacio que queda entre los ejes anterior y posterior de las ruedas, que va cerrado mediante los faldones 12, van instalados los órganos mecánicos, tales como motor, transmisión, etc.

De acuerdo con la invención, la distribución interna de la carrocería se lleva a cabo de modo que defina cuatro recintos independientes, uno central, que se referencia con el número 13 y discurre sobre la zona 12 destinada a los elementos mecánicos, dos recintos extremos 14 y 15, situados a uno y otro lado del recinto central y ocupando las zonas correspondientes a los voladizos anterior y posterior, y uno superior 16, que discurre a todo lo largo de la carrocería.

El recinto central 13 está destinado a servir como bodega, por ejemplo para equipajes. Los recintos extremos 14 y 15 tienen el techo 16 situado aproximadamente a la misma altura que el recinto central 13. Por el contrario, el fondo o piso 17 de estos recintos extremos está situado a la cota inferior posible, preferentemente por debajo de los ejes de las ruedas, de modo que puedan servir como habitáculos utilizables por pasajeros y por el propio personal de servicio del autocar.

Por último, el recinto superior 16, que discurre a todo lo largo del autocar, está destinado a la instalación de asientos para pasajeros.

A los recintos 14 y 15 se accede a través de las puertas anterior y posterior 10 y 11. Estos recintos 14 y 15 es-

tán además comunicados con el recinto superior 16 a través de es-
caleras 18.

5 Como puede verse en la figura 4, el recinto supe-
rior 16 está ocupado por asientos 19 para pasajeros, pudiendo ade-
más existir una cabina 20 cuyo piso queda situado en el recinto
13, mientras que el techo queda situado en el recinto 16. Esta
cabina 20 está destinada al servicio de los pasajeros y la puerta
de acceso está situada en el descansillo de las escaleras poste-
riores 18.

10 Tal y como se representa en la figura 5, el recin-
to anterior 14 llevará instalado el puesto del conductor 21, así
como dos asientos 22 para el personal de servicio. Entre las es-
caleras 18 y la pared longitudinal opuesta puede instalarse una
litera 23.

15 El recinto posterior 15 puede llevar instaladas
filas de asientos individuales para pasajeros o bien asientos co-
rridos, con una mesa intermedia, para servir como salón de des-
canso, cafetería, etc., el costado izquierdo del autocar, no re-
presentado en el dibujo, incluye la puerta del conductor, referen-
ciada con el número 24 en la figura 5, y una puerta de emergencia
20 26 para el recinto extremo 15.

25 Con la constitución descrita se consiguen espacios
útiles correspondientes a los recintos extremos 14 y 15, sin ele-
var considerablemente la altura del autocar, al mismo tiempo que
se mantiene el espacio intermedio 13 utilizable como bodega de
carga.

30 Descrita suficientemente la naturaleza del inven-
to, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse
constar que las disposiciones anteriormente indicadas son suscep-
tibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su prin-
cipio fundamental.

REIVINDICACIONES

1.- Carrocería para autocares, especialmente para autocares cuyo equipo motor va dispuesto entre los ejes anterior y posterior, caracterizada porque define interiormente cuatro recintos independientes, uno central, que discurre aproximadamente a lo largo de la zona definida por los ejes, por encima del espacio ocupado por el equipo motor; dos recintos extremos, situados a uno y otro lado del recinto central, ocupando las zonas correspondientes a los voladizos anterior y posterior; y uno superior que discurre sobre los recintos central y extremos; cuyos recintos extremos presentan el techo situado, aproximadamente, a igual altura que el recinto central, mientras que el fondo o piso queda situado a un nivel bastante inferior que el de dicho recinto central, preferentemente por debajo del plano definido por los ejes, formando habitáculos dotados de puertas de acceso y destinados, el posterior, al uso de pasajeros, y el anterior al puesto del conductor y acompañantes; y cuyo recinto superior es de altura suficiente para servir como habitáculo para los pasajeros y está comunicado con los recintos extremos mediante escaleras de acceso, y con el exterior a través de al menos una puerta de emergencia.

2.- Carrocería según la reivindicación 1, caracterizada porque en el recinto extremo anterior, las escaleras de acceso al recinto superior, están situadas por detrás de los asientos destinados a acompañantes, llevando montado entre dichas escaleras y la pared opuesta a la entrada, por detrás de los asientos citados, al menos una litera.

3.- Carrocería según la reivindicación 1, caracterizada porque comprende una cabina, destinada a servicio para pasajeros, situada inmediatamente por delante de las escaleras que

discurren entre el recinto extremo posterior y el recinto superior, estando el fondo o piso de dicha cabina situado en el recinto central, el techo en el recinto superior y la puerta de acceso a partir de las citadas escaleras.

5

4.- Carrocería según la reivindicación 1, caracterizada porque el recinto extremo posterior está ocupado por asientos individuales para pasajeros.

10

5.- Carrocería según la reivindicación 1, caracterizada porque el recinto extremo posterior está ocupado por dos asientos corridos enfrentados, uno posterior en ángulo, y otro anterior transversal recto.

6.- Carrocería para autocares, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

15

Esta Memoria consta de 7 hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 22 JUN. 1932
VAN HOOL ESPAÑA, S.A.

A. M. GOMEZ ACEVEDO Y BARRIO
Firmado: J. Suarez Diaz

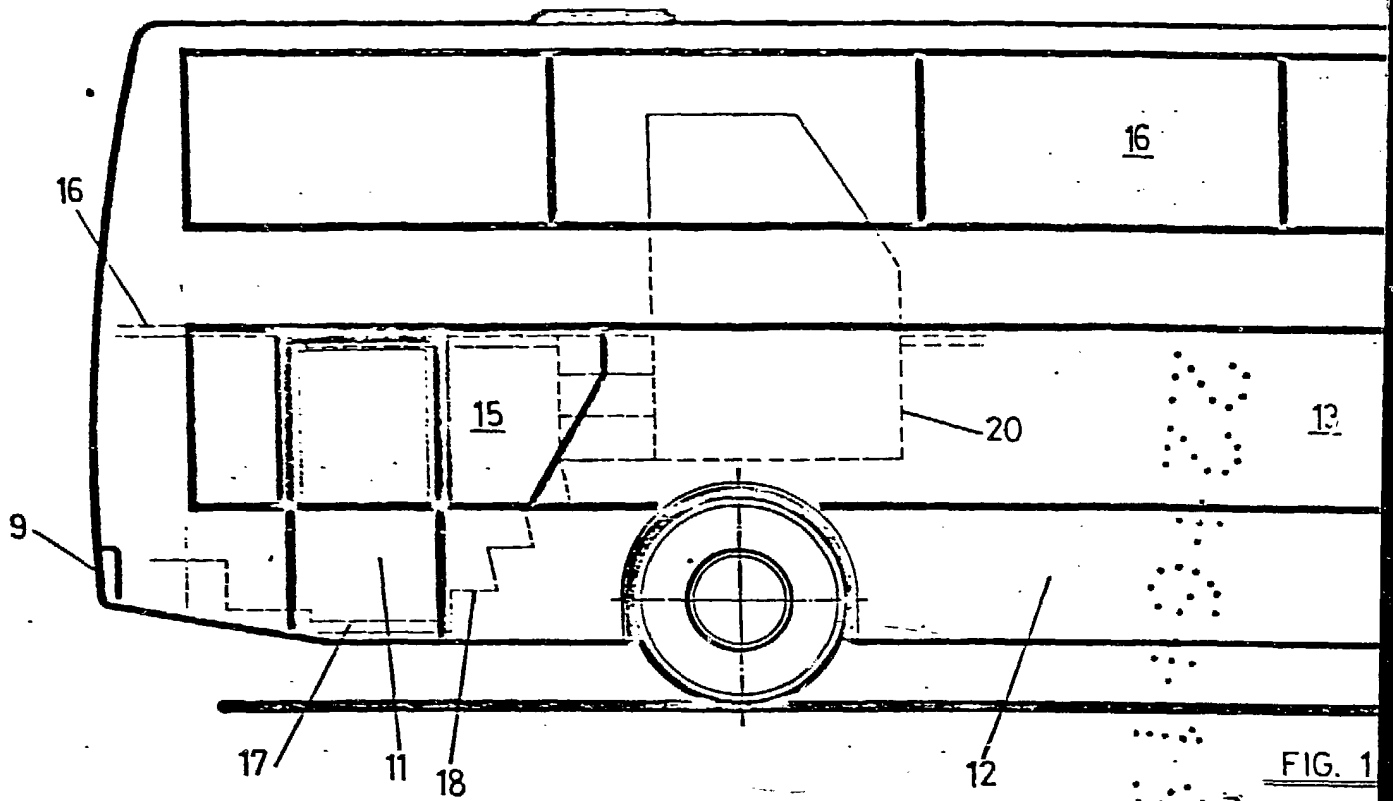


FIG. 1

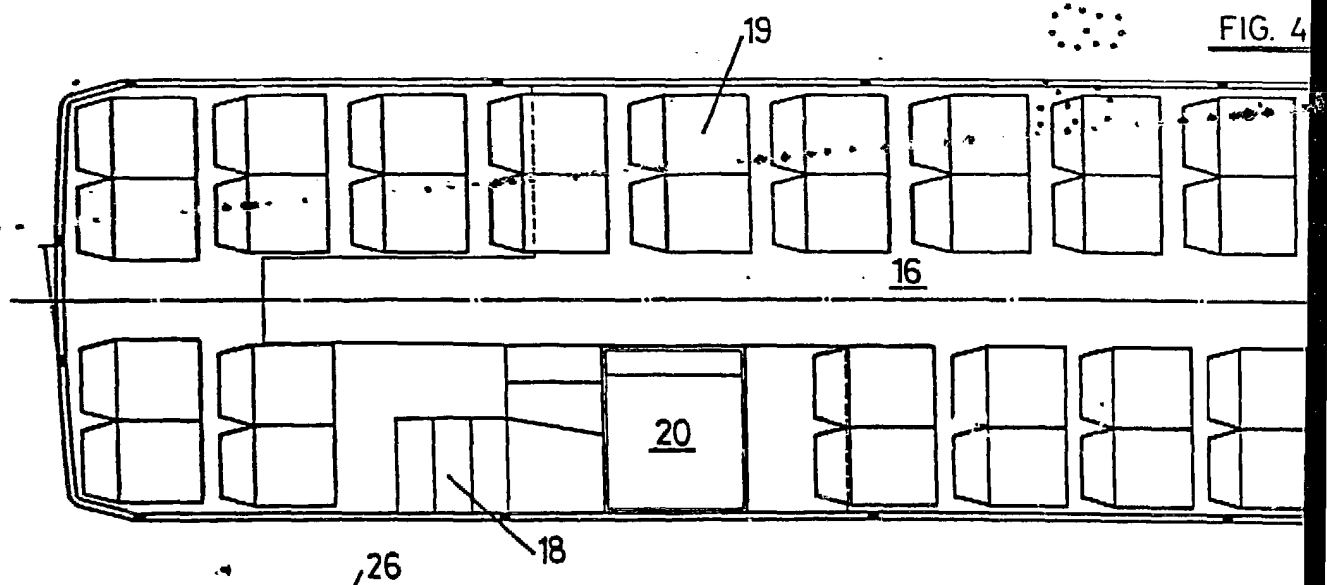


FIG. 4

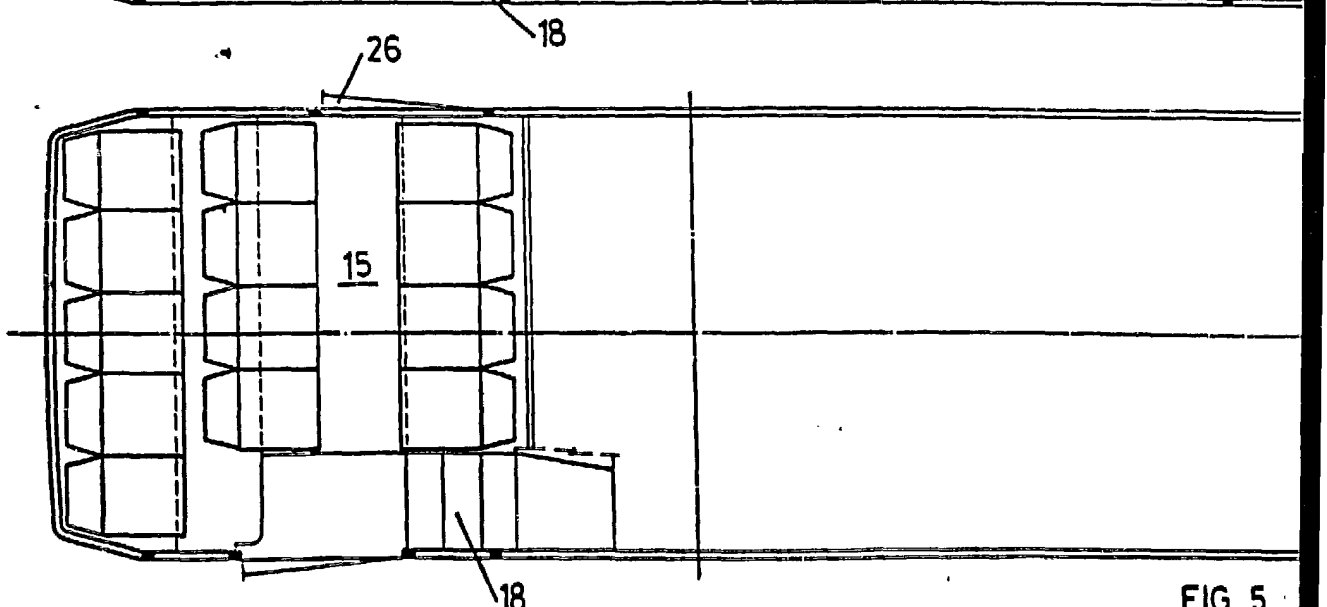


FIG. 5

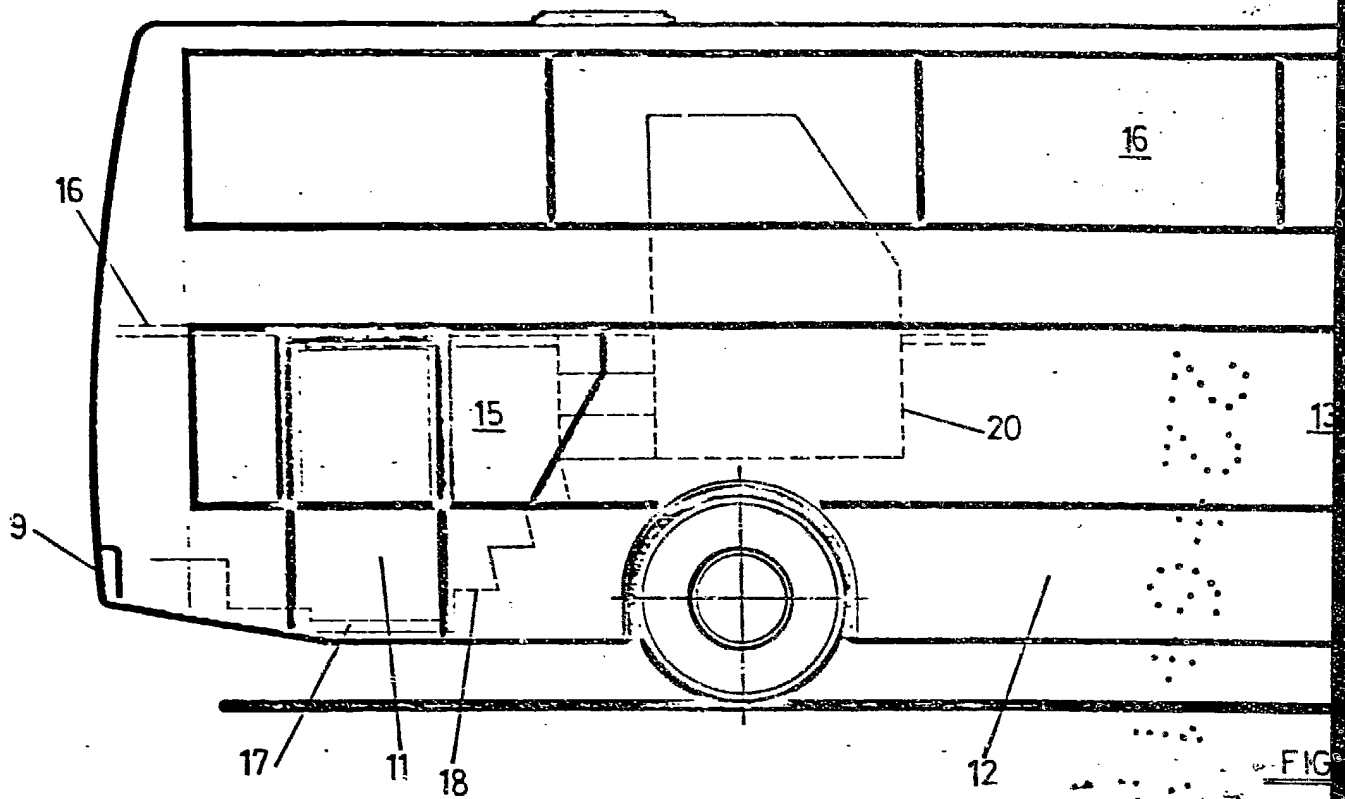


FIG. 1

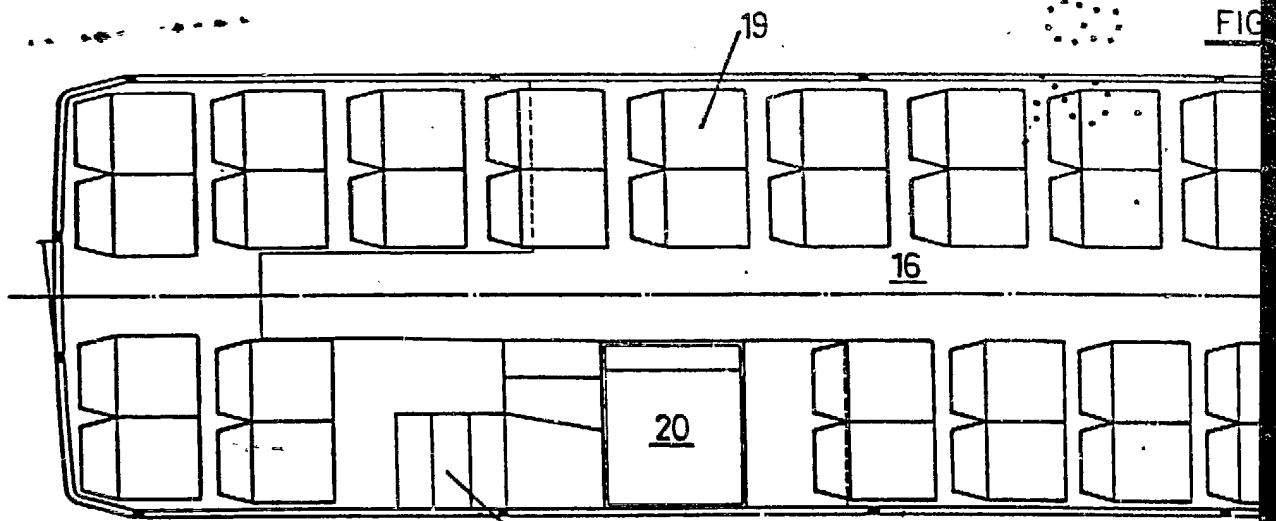


FIG. 2

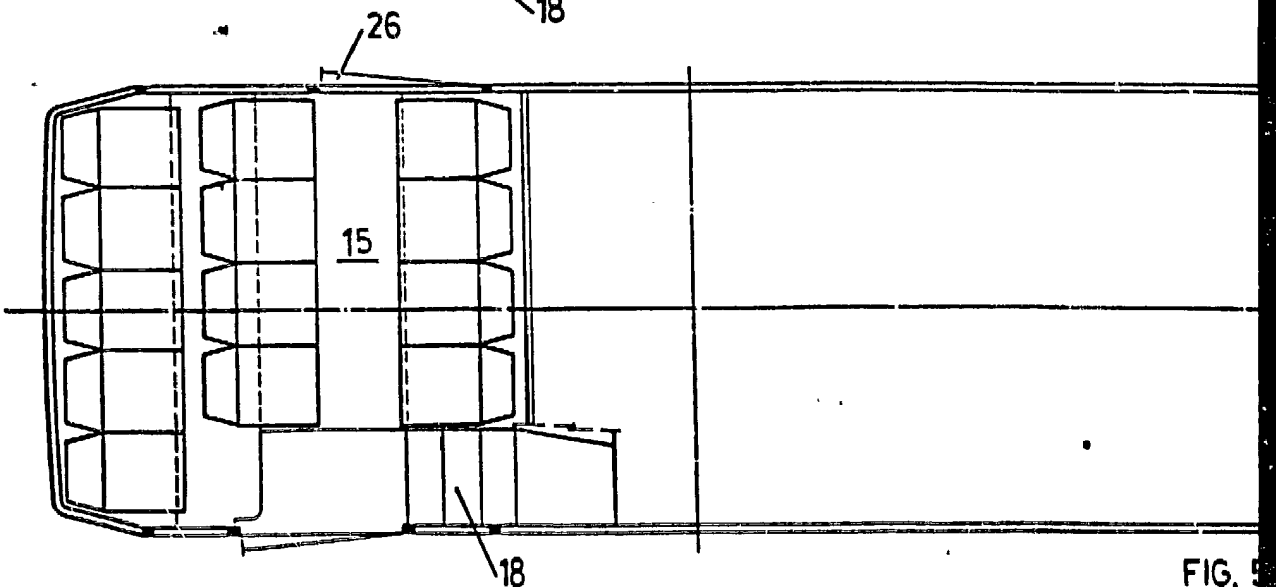


FIG. 3

ESCALA VARIABLE