



ESPAÑA

18 ES

11

NUMERO

21

269.582


22


FECHA DE PRESENTACION

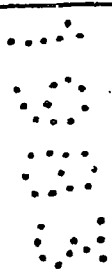
10 Y

MODELO DE UTILIDAD

16 JUN. 1983

<p>30 PRIORIDADES:</p> <p>31 NUMERO</p>	<p>32 FECHA</p>	<p>33 PAIS</p> 
---	-----------------	--

<p>47 FECHA DE PUBLICIDAD</p>	<p>51 CLASIFICACION INTERNACIONAL</p> <p>B62D 31/02</p> 
-------------------------------	---

<p>54 TITULO DE LA INVENCION</p> <p>CARROCERIA PARA AUTOCARES</p> 
--

<p>71 SOLICITANTE (S)</p> <p>CARROCERA CASTROSUA, S. A.</p>

<p>DOMICILIO DEL SOLICITANTE</p> <p>SANTIAGO DE COMPOSTELA (La Coruña).- Boisada, s-n</p>

<p>72 INVENTOR (ES)</p> <p>DON JOSE MANUEL CASTRO RODRIGUEZ</p>

<p>73 TITULAR (ES)</p> <p>EL MISMO SOLICITANTE</p>
--

<p>74 REPRESENTANTE</p> <p>DON JOSE PONS TORRES</p>

La presente solicitud de Modelo de Utilidad se refiere, como su título indica, a una "CARROCERIA - PARA AUTOCARES", de diseño completamente nuevo, que reúne unas características de diseño que la hacen sensiblemente superior a cuantas con análoga misión se han venido utilizando hasta la fecha, tanto por su racional diseño como -- por su sencillez constructiva y eficacia en servicio.

En las dos hojas de planos que se adjuntan se muestra con suficiente detalle, una de las realizaciones prácticas del modelo, y por consiguiente sin carácter limitativo.

La figura 1, muestra un alzado de la parte frontal de la carrocería, mientras que la figura 2, representa el perfil correspondiente. Las figuras 3 y 4, muestran respectivamente vistas análogas para la parte trasera de la carrocería. En lo que sigue la numeración que se indica para designar los distintos elementos, es común para todas las figuras.

La parte delantera del modelo, presenta un contorno de forma rectangular, estando la base inferior definida por una línea que en la parte central es recta y se curva ligeramente hacia abajo en ambos extremos. La base superior y los otros dos lados son ligeramente convexos, teniendo las bases menor longitud que los lados verticales.

La parte delantera es simétrica respecto

a un eje vertical, con la única excepción de los elementos situados entre los faros, que aunque equidistantes y del mismo ancho el conjunto de la izquierda (1), tiene más medida en altura que el de la derecha (2).

30

Existen en la vista frontal de la delantera cuatro zonas que quedan delimitadas por líneas horizontales, características del conjunto frontal. La zona primera abarca desde la base superior del rectángulo de contorno hasta la línea que marca el lado inferior de los parabrisas y lateralmente abarca hasta ambos extremos de la carrocería, siendo trapezoidal la forma geométrica de esta zona, en la cual se encuentran situados en su parte superior y cercanos a los vértices dos pilotos (3) de forma rectangular y equidistantes del centro. Salvo la pequeña franja superior, el resto de la zona es acristalada, dividida en sentido vertical por un estrecho pilar (4), (perfectamente centrado coincidente con el eje de simetría vertical), en dos partes. Apoyadas en los parabrisas se aprecian dos escobillas alargadas (5), que en posición de reposo se hallan cercanas al pilar central (4) y equidistantes de los lados de la superficie acristalada. Del centro de cada uno de estos cuerpos salen dos varillas paralelas (6) que confluyen en un eje situado en el interior del rectángulo (7), perteneciente a la segunda zona; este conjunto constituye el sistema de limpiaparabrisas; de los laterales de esta zona emergen los espejos exteriores retrovisores (8) del

35

40

45

50

autocar; también se localiza en esta zona un cuerpo irregular de forma alargada en sentido vertical, que constituye un asa (9), cuya finalidad es facilitar el acceso a la zona acristalada. Esta situada en el pilar central (4), con un extremo situado en la segunda zona.

Esta segunda zona se extiende desde el lado inferior del parabrisas hasta el lado superior de la franja embutida (10), situada sobre los faros (11) de autocar; esta zona tiene conformación rectangular, en la parte superior se encuentra inscrita una superficie rectangular (7) embutida de lados paralelos a los de la zona y con la mediatriz vertical coincidente; ligeramente por encima de la mediatriz horizontal de esta segunda zona se aprecia una línea horizontal (12), que abarca todo su ancho, y marca la unión de los dos planos diferentes que componen esta zona, apreciándose en la vista del perfil el desnivel existente entre ellos, el cual mantiene su cota máxima en todo el frente, para ir disminuyendo conforme empieza el codo y hasta alcanzar el plano del costado, donde desaparece como tal hendidura.

La tercera zona es también de forma rectangular y abarca desde la base inferior de la zona segunda, hasta el borde superior de la defensa (13). Como característica esencial presenta una franja embutida (10) que se extiende a lo largo de toda la base superior y continua

80

85

90

95

100

por los lados verticales, como se aprecia en la vista de perfil, quedando únicamente la base inferior de la zona -- sin esta franja, en conjunto la forma de la franja es de "U" invertida, interiormente situados a ambos extremos del lado horizontal de esta "U", se encuentran los pilotos rectangulares (16), que representan los intermitentes delanteros. Viene a continuación otro rectángulo cuya base superior y lados verticales están definidos por el contorno interior de la "U" invertida, y su base inferior queda determinada por la horizontal que contiene la base superior del parachoques, en la vista de perfil se aprecia como la forma de este rectángulo sigue la caída de la segunda zona, -- que se ve interrumpida por el rebaje que define la franja en forma de "U" antes mencionada. Este rectángulo encierra en su interior varias formas características, existen dos líneas verticales (14), que dividen al rectángulo en tres zonas. Las dos partes extremas son perfectamente simétricas y equidistantes del eje vertical de simetría de la delantera, horizontalmente están también perfectamente alineadas -- su forma real es angulada presentando una arista visible -- la intersección de las dos caras, el ángulo definido es obtuso, y en la cara frontal, que tiene mayor superficie, se encuentra el faro (11), de forma que el plano vertical que lo contiene no coincide con el plano de la cara frontal de la pieza angulada en la que se aloja, estos planos forman-

105

110

115

120

125

un pequeño ángulo agudo, la arista que definiría coincidiría con la que forman las dos caras de la superficie angulada, entre la superficie del faro y la de la cara frontal de la pieza, se encuentran unas superficies inclinadas a modo de biseles que suavizan el desnivel; el sistema indicado determina el conjunto faro con arillo. El rectángulo central de los tres mencionados anteriormente es perfectamente regular y su centro geométrico pertenece al eje de simetría de la delantera. Lo más característico de esta pieza rectangular son las formas que encierra en su interior, dos conjuntos equidistantes del centro, en el conjunto derecho (2), las ranuras tienen menos altura que las del izquierdo (1), aunque dentro de cada conjunto sus ranuras son iguales entre si, las ranuras presentan una forma alargada verticalmente, son de un ancho constante y sus extremos superiores, e inferiores tienen forma semicircular.

La cuarta zona la compone el parachoques delantero (13), éste tiene un contorno irregular, su base superior es una recta horizontal, su aspecto de perfil es sobresaliente con respecto a la línea de la delantera y en su caída se aprecian dos tramos convexos a distinto nivel y en el segundo se aprecia un saliente plano (15), que de frente es de forma rectangular y su objeto es alojar la placa de matrícula, a continuación y volviendo a la vista de perfil tiene una caída cóncava y finalmente una forma -

convexa que va a quedar en línea con el costado por su parte inferior. La parte superior de la defensa, que corresponde al primer tramo convexo presenta de extremo a extremo y en sentido horizontal una serie de bandas contenidas en un plano superior e inferior alternadamente, paralelas y de idéntica altura que se interrumpen en la parte central en la cual se encuentran una serie de pequeños rectángulos huecos (17) separados entre si por pequeños pilares verticales iguales (18).

Como ya se ha indicado, en las figuras, se ha representado la variante básica existiendo la posibilidad de emplear parabrisas de una sola pieza, eliminando el pilar (4), o de utilizar faros circulares, sencillos o dobles, en vez de rectangulares (11) representados. La forma rectangular comprendida entre faros, en lugar de presentar en su interior ranuras asimétricas y solo en sus extremos, puede tener todo su interior con ranuras de idéntica forma que las que componen el conjunto (1), si bien se contempla la posibilidad de que las ranuras tengan otras formas geométricas.

La trasera de esta carrocería para autocares tiene un contorno rectangular, y presenta simetría respecto a un eje vertical. Los lados verticales de este contorno son de mayor longitud que los horizontales y tiene una pequeña curvatura en sentido convexo, el lado horizon-

tal superior es igualmente convexo y en sus extremos tie--
nen un recoje aguas (19), evitándose con este sistema la -
colocación de molduras postizas para cumplir este fin. El-
155 lado inferior es recto y horizontal, y en la vista de per-
fil se aprecian dos caidas diferentes, la caída principal-
de la trasera, que es una linea curva cuyo punto extremo -
superior se encuentra en una vertical más adelantada que--
la inferior. La otra silueta que es fundamentalmente otra-
160 linea curva, presenta un pequeño encaje (20), en su parte-
inferior y en su extremo inferior un quiebro (21), que a -
modo de chaflán une las caidas definidas a la altura del -
punto medio aproximadamente de la caída principal, final--
mente y trás la interrupción brusca de la linea curva prin-
165 cipal se localiza el parachoques trasero (22), que sobresa-
le de la trasera, su perfil se compone de una linea verti-
cal y de otra inclinada trás un pequeño quiebro horizontal,
sigue ya metiéndose en el costado con una linea que forma-
un ángulo obtuso con la inclinada y que es prolongación de
170 la definida en el lateral de la carroceria.

En cuanto a la vista frontal de la trase-
ra, se pueden apreciar tres zonas diferenciadas y separa--
das por lineas horizontales, la primera de ellas tiene una
conformación trapecial cuya base superior es la misma del-
175 contorno general de la trasera, y la base inferior es la -
linea definida por la intersección de las caidas diferen--

tes antes mencionadas, la más pequeña de las cuales es el contorno del cuerpo que a modo de casquete superpuesto de forma trapezoidal está inscrito en ésta zona. Los lados verticales y la base superior del casquete son paralelos a --
180 los de la zona y la base inferior es coincidente. La distancia entre la superficie del casquete y la de la zona, es máxima en el punto más alto para ir disminuyendo hasta llegar al lado inferior que se superpone, el desnivel entre
185 ambas se salva mediante unas superficies prácticamente perpendiculares a las caras del casquete y la zona, manteniendo no obstante una ligera inclinación como se aprecia en la vista de frente; es característica la base superior de este trapecio inscrito, que presenta unas entradas equidistribuidas en forma de "U", este trapecio en su parte inferior tiene una entrada también en forma de "U" (20) que lo secciona horizontalmente. La parte que queda por debajo --
190 (23), es de forma rectangular alargada, y encierra en su interior un conjunto de formas verticales iguales entre sí y regularmente distribuidas. En la parte que queda encima existe otro trapecio inscrito y entre la base superior de éste y su circunscrito, cercanas a ambos vértices se hallan sendas formas rectangulares a modo de pilotos de galibo --
195 (24), dentro de ésta forma geométrica se encierra una superficie acristalada (25), de forma igualmente trapezoidal con los vértices redondeados y lados paralelos.
200

La segunda zona es de forma rectangular y abarca desde la anterior hasta el parachoques (22), en su interior se localiza otra superficie rectangular (26), con la base inferior paralela y coincidente con la de la zona, quedando por tanto desplazado hacia abajo, dentro de éste-rectángulo se encuentra otro (27), de lados paralelos y -- desplazado verticalmente hacia abajo y centrado horizontalmente en el interior del cual se encuentran en sendos extre- mos los pilotos traseros (28), en el centro geométrico de- este rectángulo se halla una manecilla (29), que permite - la apertura de la puerta cuyo contorno es el primer rectán- gulo inscrito de la zona.

Por último el parachoques que es envolven te y según se ha descrito en la vista de perfil, sobresale de la línea general de la trasera, en su vista de frente - tiene los lados horizontales paralelos y los vértices que- brados, la parte superior de los cuales es vertical y la - inferior inclinada y convergente en sentido descendente, - en la confluencia de éstas dos partes hay una línea hori- zontal paralela a los lados de la defensa que la atraviesa en su totalidad y representa el quiebro existente que se - aprecia en la vista de perfil, debajo de ésta línea hay un rectángulo cuya base superior se superpone con ella y si- tuado en el centro, a ambos lados de este rectángulo y más próximo a los laterales de la defensa, se encuentran los--

pilotos (30), que van empotrados en la misma.

Al igual que ocurre con la parte delantera, pueden efectuarse modificaciones formales, como : En la primera zona el lado superior del casquete en lugar de tener entradas que le den un aspecto almenado, podría ser liso; en cuanto al conjunto de ranuras que presenta la parte inferior de la zona podrán adoptar otra conformación diferente, este rectángulo (23) que encierra el conjunto de ranuras, incluso puede no estar sobreelevado respecto al plano de la zona, iniciándose en este caso el casquete a partir de la ranura (20). En general el modelo es realizable en diversas formas y empleando los materiales adecuados, siendo susceptible de experimentar modificaciones de detalle siempre y cuando no se alteren sus características esenciales.

- N O T A -

Los puntos de innovación que constituyen el objeto de la presente solicitud de Modelo de Utilidad en España por veinte años son los siguientes.

R E I V I N D I C A C I O N E S

1.- CARROCERIA PARA AUTOCARES, caracterizada porque su parte delantera es rectangular de lados ligeramente convexos y simétrica respecto a un eje vertical. Dicha parte delantera comprende cuatro zonas sensiblemente rectangulares cuyo ancho coincide con el de la carroceria.

La primera de ellas comprende el cristal parabrisas, provisto del correspondiente limpiaparabrisas, y retrovisores exteriores, pudiendo estar el parabrisas dividido en dos zonas por un estrecho pilar central provisto de asa. La segunda zona abarca desde el parabrisas hasta el borde superior de una franja situada sobre los faros del autocar y está dividida por un reborde horizontal en dos zonas con un pequeño desnivel entre ellas. La tercera zona, situada inmediatamente por debajo, llega hasta el borde superior del parachoques y está provista de una franja en forma de "U" invertida que incluye los pilotos delanteros. Debajo de ésta franja existe otra en cuyos extremos se encuentran los faros, existiendo entre ellos dos bandas provistas de ranuras verticales de altura variable. La cuarta zona incluye el parachoques, provisto de alojamiento para placa de matrícula.

2.- CARROCERIA PARA AUTOCARES, según reivindicación anterior, caracterizada porque su parte trasera es asimismo de sección rectangular de lados ligeramente convexos, simétrica respecto de un eje vertical, existiendo en ella tres zonas. La primera de ellas incluye los pilotos de gálibo situados en los ángulos superiores y la luneta trasera, colocada en plano ligeramente separado del de la parte trasera y convergente con ella hacia la parte central de la carrocería, existiendo un pequeño resalte en

280

la línea de convergencia. La segunda zona llega al borde superior del parachoques y existe en ella una banda rectangular, en cuyo interior existe otro rectángulo con los pilotos traseros en sus extremos, existiendo en el centro -- una manecilla de apertura de la puerta cuyo contorno es el primer rectángulo. La tercera zona incluye el parachoques provisto en sus extremos de pilotos empotrados y sobresale ligeramente de la trasera. Sus extremos verticales son quebrados.

285

3.- CARROCERIA PARA AUTOCARES.

Tal y como se ha descrito en la memoria -- que antecede y para los fines en ella especificados:

290

Consta la presente memoria descriptiva de doce hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid 4 de Enero de 1.983
EL AGENTE OFICIAL.-

~~JOSE PONS TORRES~~
P.A.

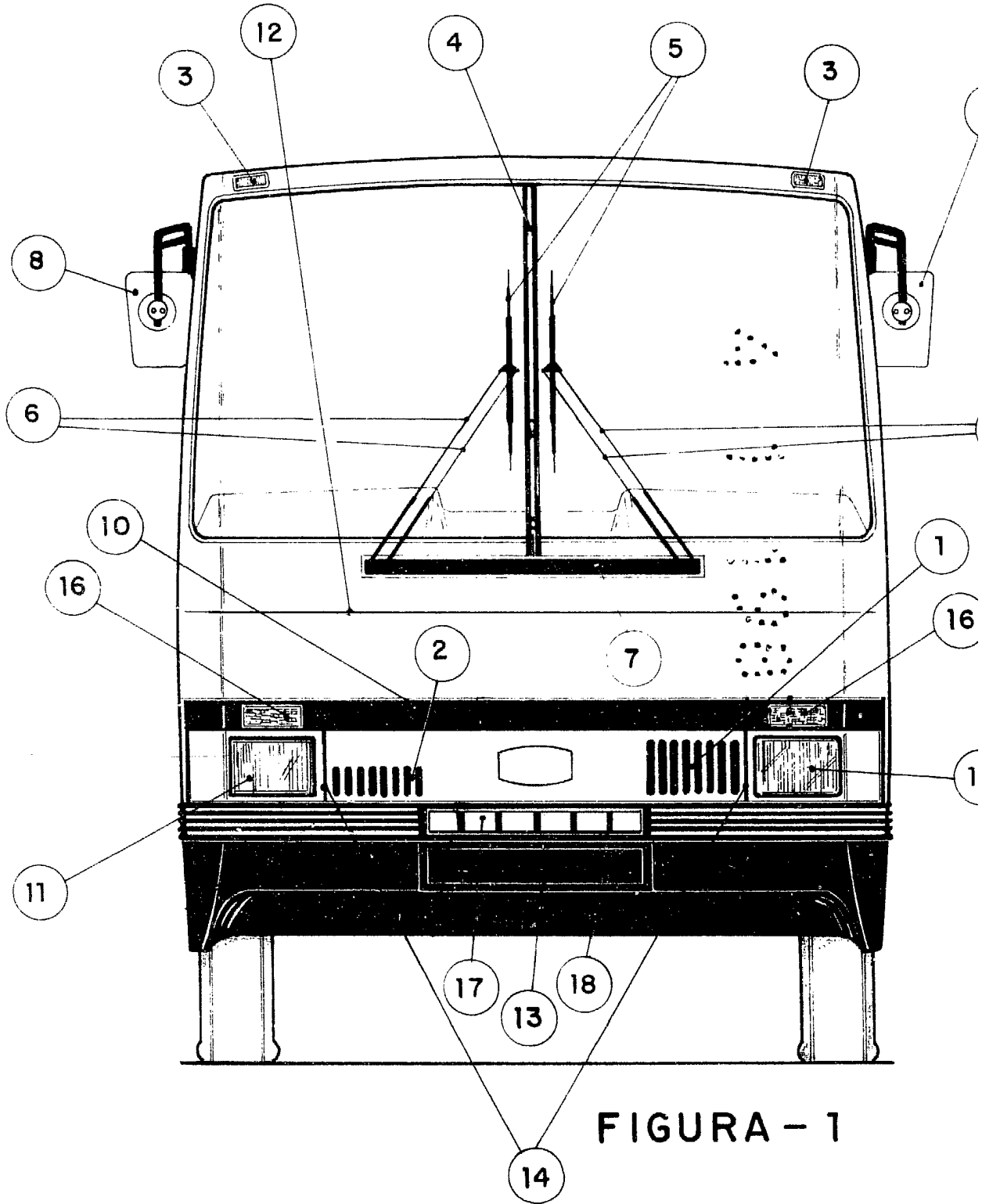


FIGURA - 1

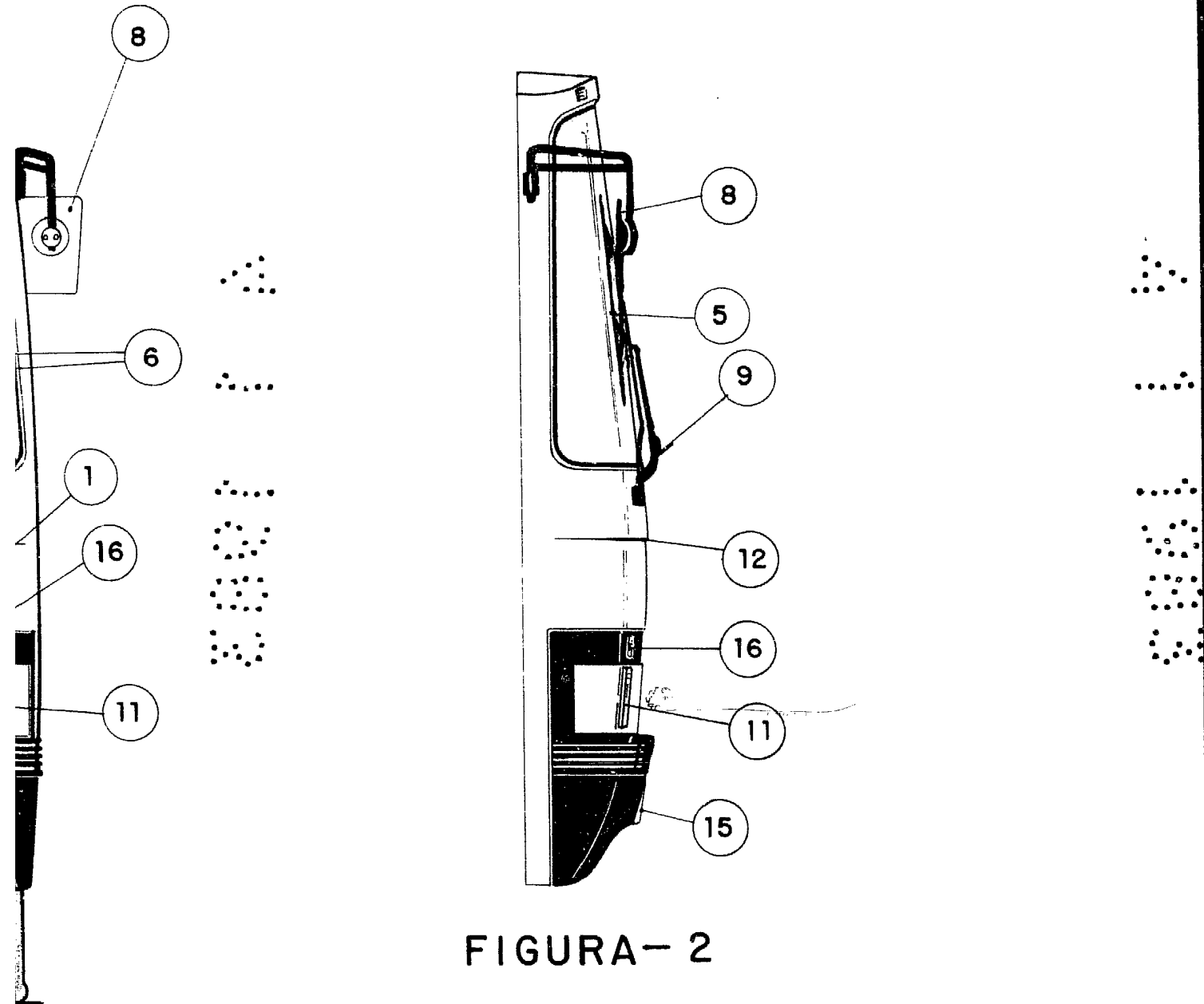


FIGURA- 2

~~JOSÉ POLOS TORRES~~
P.A.

ESCALA VARIABLE

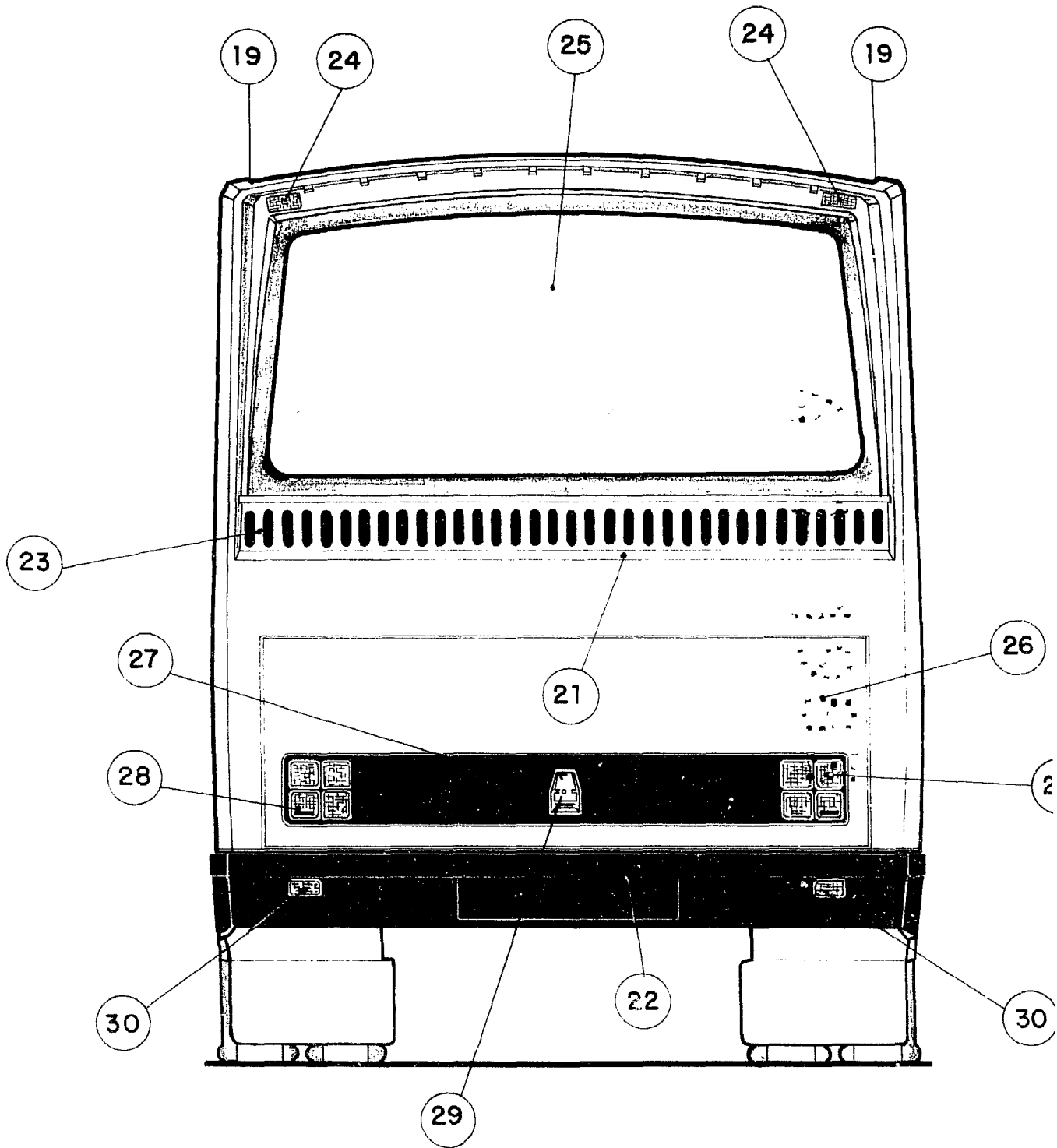


FIGURA - 3

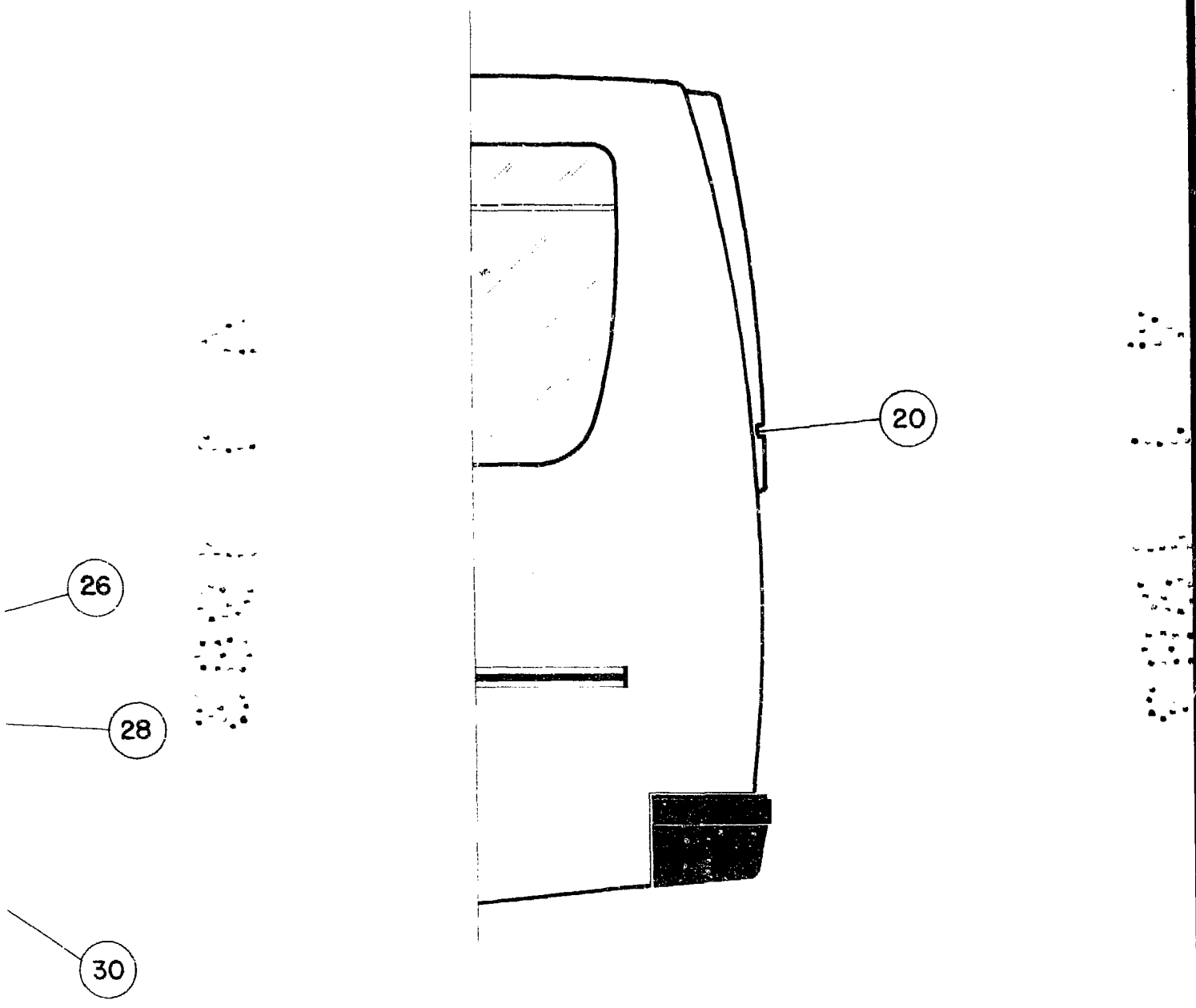


FIGURA - 4

~~JOSE ROA TORRES~~
R. P.

ESCALA VARIABLE