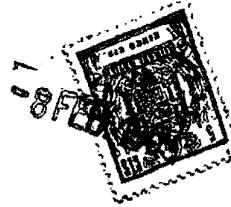


284 957



PATENTE DE INTRODUCCION

Ref: 83/63

*Memoria Descriptiva*

*sobre:*

"Perfeccionamientos en la construcción de  
carrocerías para automóviles"

==.==.==.==.==.==.==

*Solicitante:* REGIE NATIONALE DES USINES RENAULT, entidad francesa,  
residente en 8/10, Avenue Emile Zola, BILLANCOURT  
(Seine), Francia.

==.==.==.==.==.==

La presente invención se refiere a perfeccionamientos en la construcción de las carrocerías de automóviles con objeto de aumentar su campo de visibilidad.

La tendencia actual en la construcción de las carrocerías para automóviles va dirigida a las partes

5.

284957



5. delanteras muy voluminosas y cada vez más anchas, con el capot unido a la carrocería formando un volumen central a cada lado del cual van dispuestas las aletas o guardabarros, las cuales a su vez tienden cada vez más a hacerse solidarias de dicho volumen central.

10. Ahora bien, se sabe que para obtener una perfecta seguridad de conducción, el conductor debe ver hacia delante y hacia abajo, lo más cerca posible del vehículo, y que para la buena marcha, virar, etc., debe ver las aletas, particularmente la aleta que está situada sobre el lado opuesto al que se halla el volante de dirección.

15. También se sabe que la visibilidad hacia adelante hacia abajo y la visibilidad lateral dependen naturalmente de la altura del asiento del conductor que condiciona la posición del volante y que el principal obstáculo para una buena visibilidad está constituida por el volumen del capot.

20. Al principio de la construcción del automóvil, no se presentaba el problema de la buena visibilidad cuando el asiento del conductor era alto, y porque, como se representa esquemáticamente a título comparativo, el capot, la caja y las aletas eran distintos, (figura 1), o también cuando el capot comenzaba a hacerse solidario con la caja (figura 2).

25. Más tarde el problema de la visibilidad comenzó a presentarse cuando la altura del asiento del conductor, descendía y la caja y el capot formaban un conjunto (figura 3) permaneciendo las aletas distintas a cada lado.

30. Actualmente, este problema de la visibilidad



- 3 -  
284957

se presenta en toda su magnitud, debido al hecho de que al conjunto caja y capot, que forman el volumen central, se unen las aletas (figuras 4 y 5).

5. Ahora bien, este principal obstáculo para la buena visibilidad que constituye el volumen central resultante de la integración de la caja, del capot y de las aletas es imputable a la práctica.

10. En efecto, en el curso de las transformaciones sucesivas introducidas en la construcción de las carrocerías para automóviles, siempre han prevalecido las formas de los antiguos parabrisas, que se caracterizaban porque la línea inferior 1 de dichos parabrisas 2 que se ceñía al perfil de la cintura del "saledizo" era, ya sea recta (figura 6), o bien, y esto por regla general, curvada hacia arriba, es decir, convexa (figuras 7 y 8).

15. Esta conservación de la forma recta o convexa de la línea inferior 1 de los parabrisas 2, llevaba consigo, en el curso de las transformaciones sucesivas de las carrocerías, y por razones de estética, la obligación de dar a los capots que se unían a la cintura del saledizo o sea a la línea inferior 1 en sí del parabrisas, una superficie plana, o, y esto por regla general, curvada o abombada de acuerdo con la línea inferior 1, recta o convexa de los referidos parabrisas 2.

20. Una vez expuesto esto y con objeto de aumentar el campo de visibilidad de las carrocerías, particularmente de las carrocerías modernas, los perfeccionamientos introducidos en las mismas y que constituyen el objeto de la presente invención, se caracterizan, princi-

25.

30.



284957

palmente, por los puntos siguientes:

5. 1. El punto medio 3 de la línea inferior 1 del parabrisas 2, punto que va situado en el plano vertical de simetría de la carrocería, es el punto más bajo de la referida línea con relación a sus extremos 4, afectando esta línea la forma de una línea quebrada constituida por dos porciones simétricas rectilíneas (figura 9) o curvilíneas (figura 10) o también la de una línea curva continua cóncava (figura 11).
10. 2. La línea media del capot situada en el plano vertical de simetría de la carrocería es la línea más baja 5 del capot con relación a sus bordes laterales 6, mientras que las superficies 7 del capot que se extienden a uno y otro lado de la expresada línea media 5 subiendo hacia los bordes laterales 6 y las aletas están conformadas de cualquier modo apropiado de modo que que puedan unir ya sea a la línea inferior 1 del parabrisas 2, a cada lado de su punto medio 3 o ya sea a la curvatura del saledizo, siguiendo paralelamente esta línea 1, permitiendo este descenso de la línea media 5 del capot que presenta así un ángulo entrante, como consecuencia de reducir el volumen central constituido por el capot, y por consiguiente, mejorar la visibilidad lateral.
15. 3. La línea media 5 y las superficies 7 del capot, establecidas como se ha expuesto en el nº 2, se hacen descender de cualquier modo apropiado, hacia delante, (figura 12), lo cual permite, como consecuencia, mejorar la visibilidad hacia delante y hacia abajo.
20. Esta figura 12 de la que la figura 13 es una
- 25.
- 30.



284957

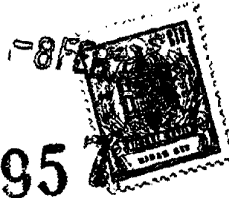
- vista en planta, representa además, la posibilidad de asociar el capot y las aletas en un conjunto que presenta un volumen central a la vez entrante hacia la línea media del capot y hundido por delante hacia abajo, lo cual garantiza una visibilidad óptima. Mediante comparación con el volumen central (figuras 14 y 15), que presenta el capot y las aletas de las carrocerías de construcción actual, la evidencia de esta mejor visibilidad obtenida por la curva entrante y hundida del volumen central constituido por el capot, se representa esquemáticamente en la figura 16 que muestra, en corte, una media anchura de carrocería, conducida a la izquierda, para ilustrar la comparación, el alcance del radio visual 8 del conductor en el caso de las carrocerías actuales con línea inferior 1 de parabrisas 2, de marcha o figura convexa (según se representa en trazo lleno) y en el caso de la nueva línea inferior 1ª de parabrisas 2 de forma cóncava (como se representa en trazos interrumpidos), representando 9 convencionalmente el ala recta por delante del lado opuesto del conductor.

- Se sobrentiende que el invento no se limita a las formas de ejecución descritas y representadas que solo lo han sido a título de ejemplo, y que se podrán imaginar variantes y perfeccionamientos de detalle sin salirse por ello del área que le rige.

#### NOTA

- 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 modifica -

28495



5. ciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental; siendo lo que constituye la esencia del referido invento y por lo que se solicita Patente de Introducción por 10 años en España: "PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE CARROCERIAS PARA AUTOMOVILES"; caracterizándose por lo siguiente:
10. 1ª.- Perfeccionamientos en la construcción de carrocerías para automóviles, con objeto de aumentar el campo de visibilidad, caracterizados porque el punto medio de la línea inferior del parabrisas constituye el punto más bajo de la referida línea, la cual puede ser una línea quebrada, formada por dos porciones simétricas rectilíneas o curvilíneas, o bien, una línea curva continua de concavidad vuelta hacia arriba.
15. 2ª.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1ª, caracterizados porque las dos superficies del capot dispuestas a uno y otro lado del plano vertical de simetría forman entre sí un ángulo entrante y se establecen de modo que se unan ya sea a la línea inferior del parabrisas o ya sea a la cintura del saledizo siguiendo la referida línea.
20. 3ª.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones anteriores caracterizados porque las superficies del capot y la línea media según la cual se encuentran para formar un ángulo entrante, se establecen de modo que desciendan hacia delante.
25. 4ª.- "Perfeccionamientos en la construcción de carrocerías para automóviles"; tal y como queda sustancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los adjuntos dibujos.
- 30.

- 7 -

284957



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

Madrid, - 8 FEB. 1963 .

REGIE NATIONALE DES  
USINES RENAULT.-

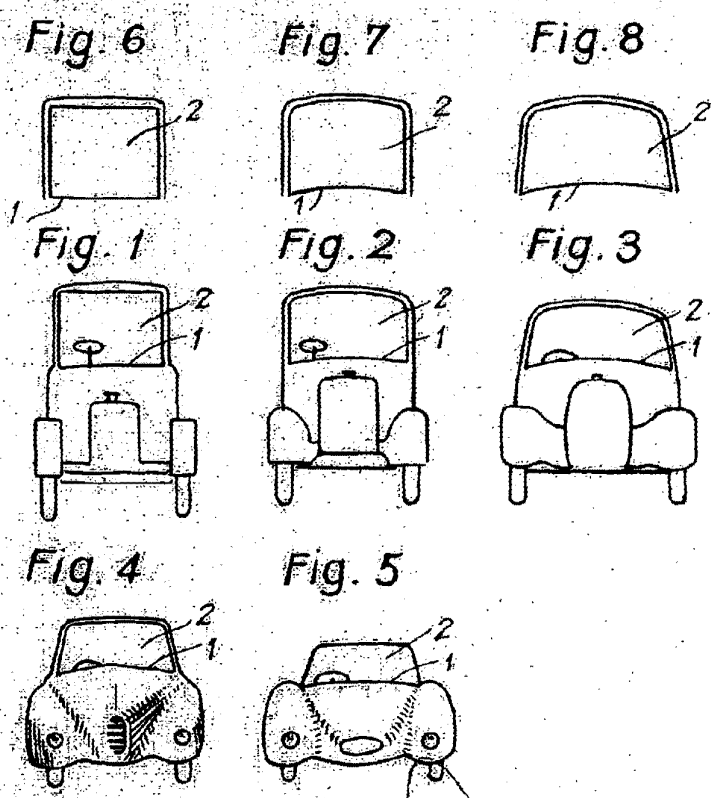
A large, stylized handwritten signature is written over the typed name. The signature consists of several overlapping loops and a long vertical stroke.

J. GOMEZ ACEBO Y MOORE

ESCALA VARIABLE



284957



Madrid,

GOMEZ ALBA Y CAÑA

ESCALA VARIABLE

Fig. 9

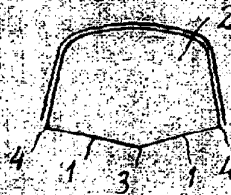


Fig. 10

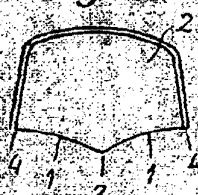


Fig. 11

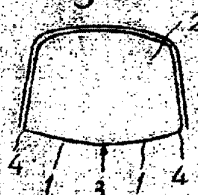


Fig. 14

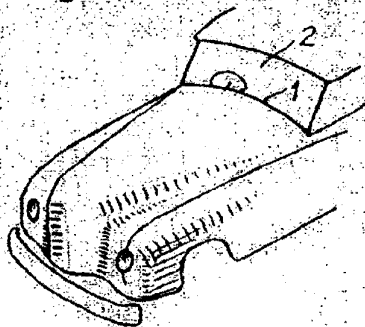


Fig. 12 284-57

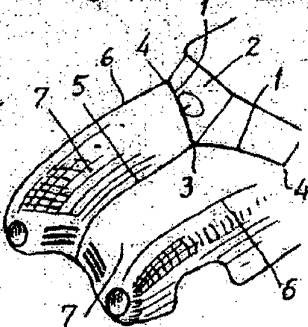


Fig. 15

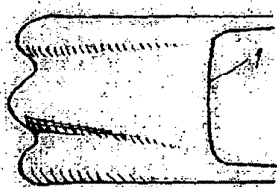


Fig. 13

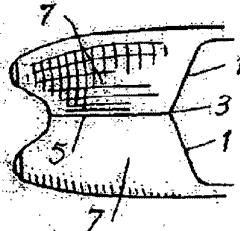
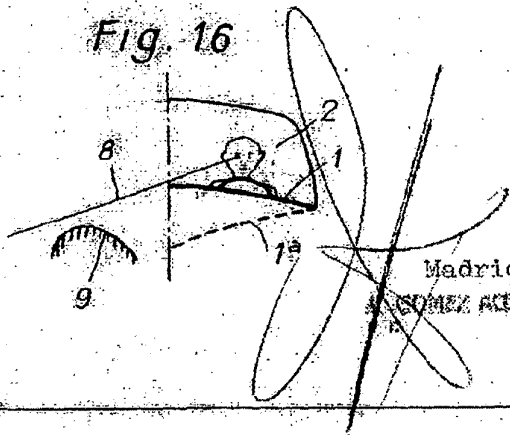


Fig. 16



Madrid, ~~1911~~ 1911  
SOMER ACELO Y MOP