



ESPAÑA

19 ES 21 22	11 NUMERO 285221	10 Y
	22 FECHA DE PRESENTACION 8.3.85	

MODELO DE UTILIDAD

1- SET. 1985

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B50J 7/04
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN	
"TECHO DE VEHICULO AUTOMOVIL, ESPECIALMENTE UN AUTOCAR"	

71 SOLICITANTE (S)	
CARROCERA CASTROSUA; S.A.	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	
SANTIAGO DE COMPOSTELA (La Coruña).- Boisaca, s-n	

72 INVENTOR (ES)	

73 TITULAR (ES)	
LOS MISMOS SOLICITANTES	

74 REPRESENTANTE	
DON JOSE PONS TORRES	

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un techo de vehículo automóvil, especialmente a un autocar.

5 El techo del autocar consiste en la formación de una discontinuidad en la superficie del techo, realizada en la parte delantera del mismo.

El techo se inicia en la parte más avanzada del vehículo, constituyéndose mediante una superficie curva con caída hacia ambos laterales, estando la cota más elevada en el centro.

10 En el sentido longitudinal, la superficie va formando igualmente una curva, que seccionada está iniciada por un radio que gradualmente va incrementándose hasta quedar convertida en una recta con una inclinación creciente de delante hacia atrás.

15 Dicha superficie se interrumpe cayendo por un plano vertical y continuando el techo en un nivel inferior, que nuevamente y mediante otro plano vertical cambia de nivel, si bien no llega a la altura del inicial, formándose un canal transversal en forma de U con la pared delantera más alta que la trasera, si bien las dimensiones pueden ser variables, pudiendo ser las paredes del canal de igual altura.

20 Por otra parte, este canal transversal no solo se extiende a todo lo ancho del techo, sino que continúa verticalmente por la parte superior de los costados, quedando interrumpido sobre la superficie lateral acristalada del autocar.

25 La construcción del techo del autocar favorece el barrido del aire, configurándose además una mayor penetración en el aire.

30 Asimismo, la forma del techo facilita la fuga de las líneas de aire y se mejoran las condiciones de movimiento dinámico del autocar.

Otra de las ventajas del techo consiste en que el canal transversal presenta en su pared de fondo la misma curvatura, favoreciéndose la evacuación del agua hacia los laterales que están en comunicación con los vierteaguas laterales superiores del autocar.

5

La parte anterior más alta del techo hace de deflector del aire.

De acuerdo con la invención, el techo de vehículo automóvil, especialmente para autocar, se caracteriza porque la zona extrema anterior del techo está constituida por dos porciones transversales próximas y dispuestas en el sentido del eje longitudinal del techo.

10

Estas dos porciones se encuentran a distinta altura y están separadas por un rehundido o canal transversal que se extiende a las zonas extremas longitudinales del techo, presentando dicho canal en dichas zonas una conformación angular en forma de L, cuya rama horizontal está relacionada por la arista próxima y superior del vierteaguas correspondiente del vehículo.

15

La porción de mayor altura arranca desde la parte superior del frontal del vehículo teniendo en sentido longitudinal una curvatura creciente hacia su extremo libre, mientras que en el sentido longitudinal una curvatura creciente hacia su extremo libre, mientras que en el sentido transversal la superficie es curvo-convexa de manera que la cota más alta de esta porción se encuentra en el extremo libre correspondiente de la zona del eje longitudinal del techo.

20

25

El canal es de sección en U siendo su superficie de fondo curvo-convexa y facilita y conduce, tal como, el agua de lluvia, hacia los vierteaguas laterales del vehículo.

30

La porción de mayor altura del techo constitu

ye una superficie deflectora del aire cuando el vehículo está en movimiento.

Ambas porciones citadas presentan unas zonas planas laterales ligeramente divergentes y extremas en las que se fijan los vierteaguas superiores del vehículo.

Con el objeto de comprender más fácilmente la constitución del techo del autocar, a continuación se refiere un ejemplo práctico de realización del mismo, siendo dicha realización meramente enunciativa y en ningún caso limitativa de la misma, todo ello tal y como se muestra en el dibujo adjunto.

En dicho dibujo se representa una vista de la zona anterior del techo 1 del autocar constituido por dos porciones 2 y 3 transversales próximas y dispuestas en el sentido del eje longitudinal del techo.

Las porciones 2 y 3 están a distinta altura y se encuentran relacionadas por un rehundido transversal que hace de canal 4 vierteaguas.

Las porciones 2 y 3 tienen una curvatura que decrece hacia los laterales 5, en los cuales se encuentran localizados los vierteaguas 6 propios del vehículo.

El canal 4 presenta en su pared de fondo 7 una curvatura curvo-convexa de manera que el agua de lluvia se dirige hacia los laterales correspondientes conformados por sendos escalones 8 que rematan en la parte superior del ala mayor 9 del vierteaguas del vehículo.

La porción 2 hace de deflector dada su forma y su porción con respecto a la porción 3 trasera.

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.

20

21

22

23

24

25

26

REIVINDICACIONES

1.- Techo de vehículo automóvil, especialmente un autocar, caracterizado porque la zona extrema anterior del techo está constituida por dos porciones transversales próximas y dispuestas en el sentido del eje longitudinal del techo; es-
 5 tas dos porciones se encuentran a distinta altura y están separadas por un rehundido o canal transversal que se extiende a las zonas extremas longitudinales del techo, presentando dicho canal en dichas zonas una conformación angular en forma de L, cuya rama ho-
 10 rizontal está relacionada con la arista próxima y superior del vierteaguas correspondiente del vehículo; y porque la porción de mayor altura arranca desde la parte superior del frontal del vehículo teniendo en sentido longitudinal una curvatura creciente hacia su extremo libre, mientras que en el sentido transversal la superfi-
 15 cie es curvo-convexa de manera que la cota más alta de esta porción se encuentra en el extremo libre correspondiente de la zona del eje longitudinal del techo.

2.- Techo según la reivindicación 1, caracterizado porque el canal es de sección en U y cuya superficie de fondo presenta una zona central que es preferentemente curvo-convexa y que facilita y conduce, tal como, el agua de lluvia, hacia los vierteaguas laterales del vehículo.

3.- Techo según la reivindicación 1, caracterizado porque la porción de mayor altura del techo constituye una superficie deflectora del aire cuando el vehículo está en movimiento.

4.- Techo según la reivindicación 1, caracterizado porque ambas porciones presentan unas zonas planas laterales ligeramente divergentes y extremas en las que se fijan los vierteaguas superiores del vehículo.

5

10

15

20

25

30

5.- Techo de vehículo automóvil, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en el dibujo adjunto.

Esta Memoria cosnta de 6 hojas escritas a máquina por una sola cara.

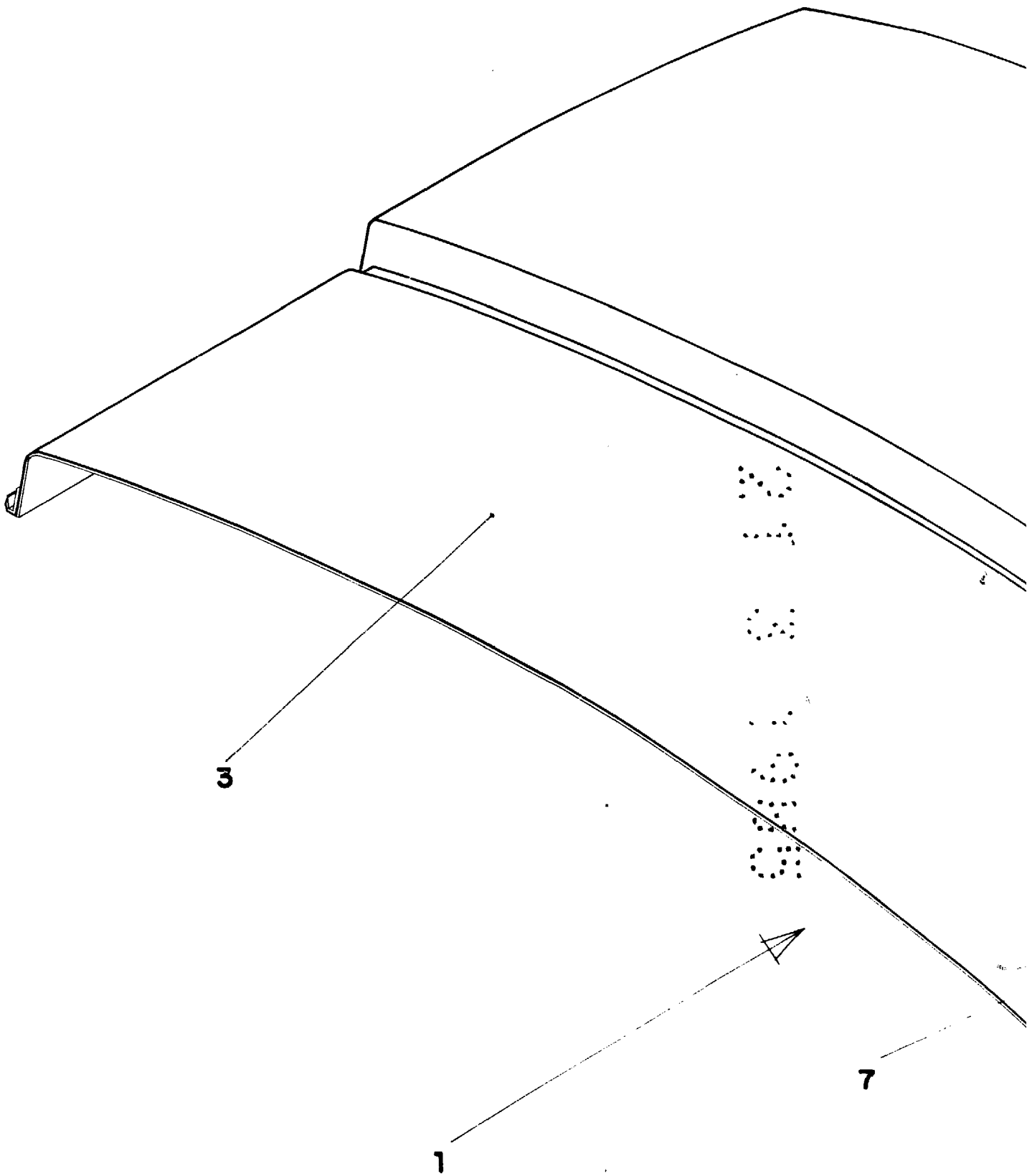
5

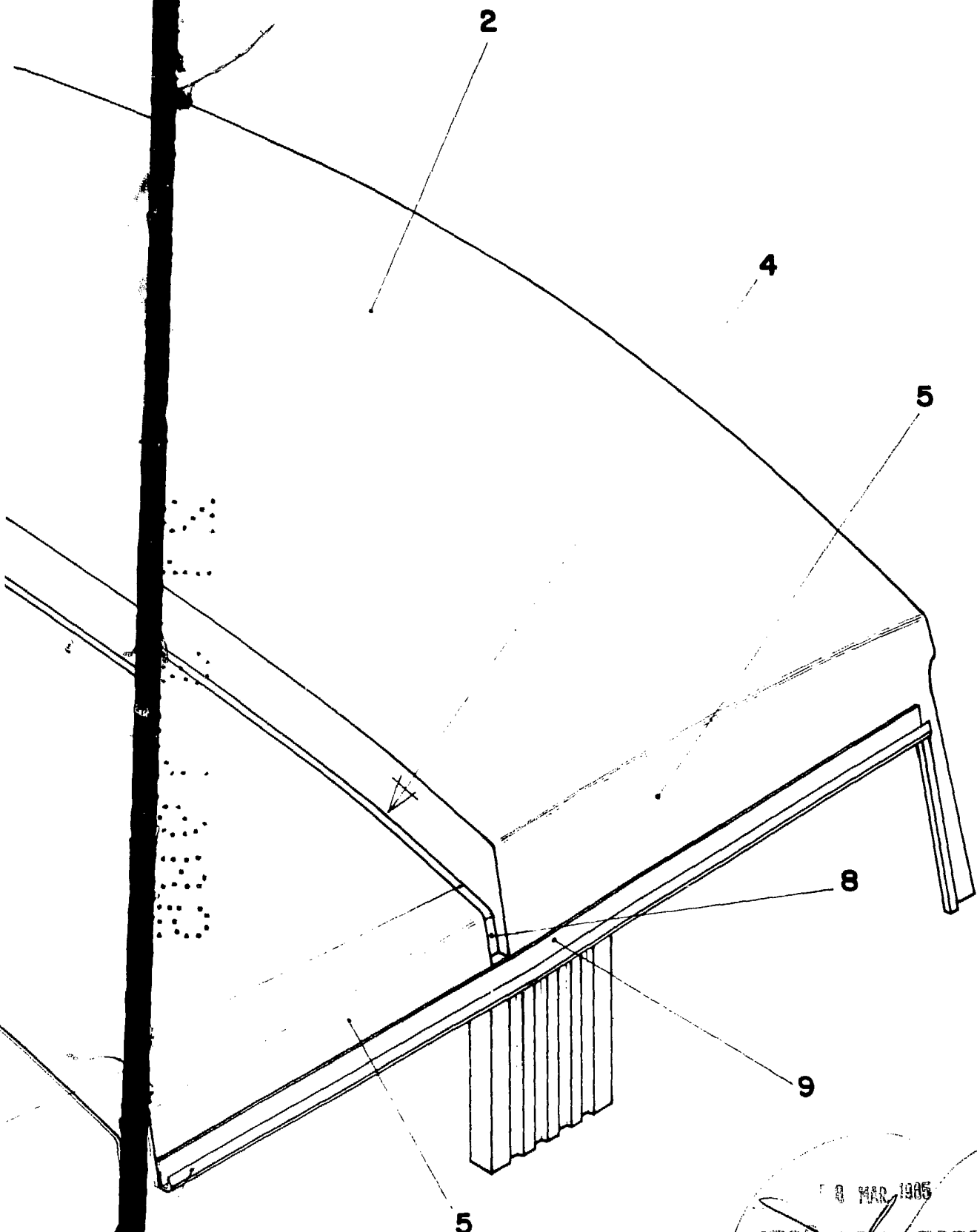
Madrid, 18 MAR. 1986

~~JOSE PONS JOSE~~
P. A.

•••
•••
•••
•••
•••
•••

CARROCERA CASTROSUA, S.A.





10 MAR 1985
JOSE PONS TORRES
A.T.

ESCALA VARIABLE