

287307



23

287307

MEMORIA DESCRIPTIVA
de una Patente de Invención a nombre de:
ZWEIRAD-UNION AG., de nacionalidad alemana
domiciliada en NURNBERG (Alemania); por:
"VEHICULO AUTOMOVIL"



El invento se refiere a un vehículo que debe ser plegable y apto para todo terreno.

Además se quiere que el vehículo pueda transportar tanto personas como cargas y que al efecto pueda transformarse rápidamente.

5

Aparte de esto se quiere que el conductor pueda gobernar el vehículo también en marcha atrás a través de trayectos largos casi tan bien como al marchar adelante.

También es uno de los objetos del invento el que los grupos de construcción del vehículo automóvil se puedan separar entre sí rápidamente y que tal vez de vehículos averiados mediante el intercambio de grupos de construcción se puedan combinar rápidamente

10

287307 2



vehículos que estén de nuevo en condiciones de funcionar.

15

Por fin el invento tiene por objeto el que determinados grupos de construcción, preferentemente la parte trasera del vehículo, se puedan emplear como máquina motriz para herramientas de trabajo o para fines similares.

20

La solución consiste en un vehículo automóvil con un tren trasero girable alrededor de un eje transversal preferentemente hacia abajo. Debido a esto es posible plegar el tren trasero con las ruedas traseras debajo del tren delantero, de modo que el vehículo plegado ocupa solamente poco sitio. Los ejes están situados muy juntos y sin embargo las ruedas soportan el vehículo también en estado plegado. Hacia arriba el vehículo plegado está limitado en gran parte por la plataforma de carga inmediatamente encima de los bordes superiores de los largueros del tren delantero, de modo que también en este lado se evitan deterioros de los elementos sensibles del vehículo plegado. También está protegido el vehículo plegado delante por las ruedas delanteras y detrás por el eje transversal o las partes robustas de los largueros que rodean el eje transversal. El vehículo se puede aparcar sin especiales molestias en un espacio pequeñísimo, y también se puede transportar en vagones de ferrocarril o en camiones sin especiales medidas de protección y necesitando muy poco espacio.

25

30

35

40

Una simplificación muy esencial consiste en los elementos elásticos que se encuentran en el eje transversal. Con esto es posible que el tren trasero haga resorte frente al tren delantero, utilizándose para esta flexión elástica unos elementos que de suyo ya son necesarios para plegar el vehículo. Así el vehículo

287307



reune buenas condiciones para cumplir objetivos especiales del transporte de personas y de cargas.

45 Otros detalles y características del invento se desprenden de la descripción que se hace más abajo y de los dibujos que corresponden a la misma.

Figura 1 muestra una realización del vehículo automóvil a título de ejemplo en vista lateral.

50 Figura 2 el mismo ejemplo de realización en vista lateral en estado plegado.

Figura 3 es una vista desde arriba del ejemplo de realización con la plataforma de carga quitada.

55 Figura 4 muestra la vista lateral de un larguero izquierdo del tren trasero.

Figura 5 los largueros en sección parcial siguiendo la línea V - V de la Figura 1

Figura 6 es una vista frontal del vehículo en disposición de marcha

Figura 7 es una vista desde atrás del vehículo en posición de marcha

60 Figura 8 muestra un detalle del bastidor delantero, especialmente la disposición de los pedales.

Figura 9 muestra detalles del puente del tren trasero, parcialmente seccionado.

65 Figura 10 muestra una vista desde arriba del vehículo con plataforma de carga y asientos.

El vehículo automóvil consta de un tren delantero 1 y de un tren trasero 2, que están unidos por un eje transversal, por ejemplo el tubo 3.

70 El tren trasero 2 se puede girar hacia abajo alrededor del eje transversal 3, de modo que el vehículo adopta entonces la

287307



forma dibujada en la figura 2.

75 También el vehículo plegado (figura 2) se apoya en las
ruedas delanteras 4 y las ruedas traseras 5. Los elementos elásticos
6 y 7 (Figura 3) colocados alrededor del eje transversal 3 son de
goma y están fijados por medio de las placas 8 en el tren trasero 2
en forma fija y por medio de las placas 9 en el tren delantero 1 en
forma desacoplable. La unión elástica del tren delantero con el tren
80 trasero se desacopla por medio de las manillas 10. Al sacar estas,
las piezas o placas 9 con el tren trasero pueden girar alrededor del
eje transversal 3, hasta que el tren trasero llega a colocarse debajo
del tren delantero. En esta posición las ruedas 5 se apoyan en el
bastidor delantero en los puntos 11 y 12 (Figura 2). De modo que el
vehículo plegado descansa también sobre las ruedas 5, actuando la sec-
ción superior y la inferior de los neumáticos de las ruedas 5 como
85 muelle y protegiendo el vehículo contra deterioros que pudieran oca-
sionarse por un manejo rudo al cargarlo. El bloqueo de los elementos
elásticos 6 y 7 (Figura 3) en el tren delantero 1 tiene la venta-
ja de ser de fácil acceso.

90 La unión desacoplable consta de las manillas 10 sujetadas
por una cadena u otro dispositivo de seguridad similar con los pernos
13 y las tuercas 14. Los elementos elásticos 6 y 7 tienen forma anular.
Cada elemento elástico 6, 7 está fijado con un plano frontal de la
placa 8, que permite una torsión alrededor del eje longitud, en el
tren trasero 2 y con el otro plano frontal con una placa 9 en el tren
95 delantero 1. El tubo 3 tiene refuerzos cilíndricos 15, 16. Los extre-
mos 17 del tren delantero 1 y 18 del tren trasero 2 rodean el tubo
del eje transversal 3.

En los extremos 17, 18 (Figura 5) existen anillos de apoyo
19 que reciben segmentos 20, 21 de material preferentemente autolu-



100 bricante y elástico. Los anillos de apoyo 19 tienen perfil de doble
U, con lo cual ganan en resistencia y sirven al mismo tiempo de guía
lateral para los segmentos 20, 21.

Aparte de esto el perfil de doble U de los anillos de apoyo
19 tiene la ventaja de que los segmentos 20, 21 se pueden sujetar en
105 forma sencilla por medio de suplementos 22 (Figura 4).

El tubo 3 sirve también como depósito de combustible. Por
esto dicho tubo 3 está apoyado con un brazo 23 en el tren delantero 1
de modo que el depósito de combustible participa del movimiento del
tren delantero y el tubo de carga 24 se encuentra esencialmente hori-
110 zontal. De acuerdo con el invento, los segmentos 20, 21 no sirven so-
lamente cojinetes, sino sobre todo en los extremos 17 como resortes
adicionales, al objeto de absorber entre el tren delantero y el tra-
sero torsiones alrededor de los ejes longitudinales de los largueros.

Los largueros 25, 26 del tren trasero 2 forman con los tra-
115 vesaños 27, 28 un puente 29 (Figuras 7 y 9). Los largueros 25, 26
constan de dos cascos iguales 30, 31 simétricos en relación con sus
ejes longitudinales (Figura 5). Los extremos posteriores 32, 33 de
los cascos o largueros 25, 26 tienen forma cilíndrica. El extremo
32 está recubierto en parte por los tambores de freno. Los tubos de
120 apoyo 34 penetran (Figura 4) en ángulo recto con relación a la línea
de simetría de los largueros 25, 26 los extremos cilíndricos 32, 33
de los largueros 25 y 26. El tubo de apoyo 34 (Figura 9) está aplas-
tado y atravesado en este punto 35 por un tubo porta-ejes 36. Los
extremos del tubo porta-ejes 36 están unidos por soldadura con los
125 fondos 37, 38 de los extremos cilíndricos 32, 33 del larguero trasero
25.

Los tubos de soporte 34 de los dos largueros traseros 25,
26 están unidos por travesaños 27, 28 conectados arriba y abajo fuere

287307



130 de los extremos cilíndricos 32, 33. Los tubos de soporte 34 están
abiertos hacia arriba y cerrados hacia abajo por el travesaño 28.
Para mayor refuerzo del puente 29 sirven perfiles de caja 39, 40
colocados en los travesaños 27, 28. Estos perfiles de caja son atra-
vesados por los soportes 41, 42, cuyos extremos anteriores reciben
los apoyos del motor y cuyos extremos posteriores llevan un travesaño
135 tubular 43 para apoyo de los pies (Figura 3). Con poco gasto de ma-
terial quedan resueltos de este modo varios problemas.

Los extremos cilíndricos 32, 33 de los largueros posterio-
res 25, 26 son atravesados por tres tubos (44, 45, 46 (Figura 4)
para alojar las mordazas de freno 47 y la leva de freno 48. Para reci-
bir esfuerzos, las planchas de fondo 37, 38 están reforzadas cada una
140 por una plancha 37a y 38a. Con esto se ahorra una placa especial de
anclaje del freno.

Las aberturas superiores 49 de los tubos de soporte 34 reci-
ben los arcos 50 para llevar un asiento 51 (Figura 1). Los arcos
145 50 se extienden desde las aberturas superiores 49 de los tubos de so-
porte 34 en forma curvada hasta cerca de los extremos anteriores 18
(Figura 3), de los largueros posteriores 25, 26. Los arcos 50 sir-
ven al mismo tiempo también para la protección del grupo motriz tan-
to en la posición de marcha como en la posición plegada. El grupo
150 motriz 52 está situado en el tren trasero 2 de tal manera que los
ejes articulados de impulsión 53 se encuentran protegidos inmediata-
mente detrás del eje tubular transversal 3. Los ejes de impulsión
articulados 53 accionan ruedas para cadenas 54 situadas en los largue-
ros posteriores 25, 26. El accionamiento por medio de ruedas de cade-
nas 54 tiene la ventaja de que la transmisión puede adaptarse al te-
155 rreno en poco tiempo.

X Los largueros 55, 56 del tren delantero 1 se extienden con

287307 23



160 sus bordes superiores desde el eje tubular transversal 3 hacia adelan-
te en situación aproximadamente horizontal, constituyendo con esto
el apoyo para la plataforma de asiento o de carga 57 (Figura 10). Los
extremos delanteros de los largueros 55, 56 se prolongan en soportes
dirigidos hacia abajo 58, 59, 60, 61 para recibir y apoyar el eje
delantero 62. Los soportes 58, 59 forman un anillo 63 (Figura 6).
165 Dentro de este anillo 63 se encuentra en un caballete de soporte 64 la
articulación con un perno roscado y tubo roscado 65. Desde el caba-
llete de soporte 64 se extienden hacia atrás dos tirantes 66, 67 (Figu-
ra 8) que están unidos con vigas 60, 61 que penetran por los largue-
ros 55, 56. Los tirantes 66, 67 (Figura 8) están unidos por apoyos
170 para los pies 68, 68a para el conductor y también para los acompañan-
tes en los asientos céntricos 69, 70 (Figura 10). Debido a esto el
conductor también al viajar por terreno accidentado o al levantarse
del asiento no puede aprisionarse en los huecos entre los elementos
del chasis 66, 67, 68, 68a y los pedales 71, 72, 73.

175 El pedal del freno 73 está fijado en forma girable cerca
del caballete de soporte 64. El eje delantero 62 se apoya en un perno
roscado, preferentemente un tubo roscado 65. La columna de dirección
74 es girable alrededor del eje horizontal 75 (Figura 1) y está uni-
da a través de un eje articulado 76 de longitud regulable con el engra-
180 naje de dirección 77 (Figura 6). El engranaje de dirección 77 está
fijado en forma rígida en el eje delantero 62, el cual para su me-
jor adaptación al terreno es girable, y de este modo comparte los mo-
vimientos de este. Con esto el eje articulado 76 transmite correctamen-
te la fuerza de dirección. Este permite además cambiar la columna de
185 dirección 74 en dos posiciones principales, es decir, en la posición
del volante 80 para marcha normal, señalada en el dibujo (Figura 1)



287307 23

con trazo lleno y en la posición del volante 80a, señalada en la
firuga 1 con trazo interrumpido, para marcha atrás, con la posibili-
dad para el conductor de ir conduciendo detrás del vehículo en marcha
190 atrás. Después de alzar el manguito 78 contra la presión del resorte
79 queda el eje articulado desconectado, de modo que al plegar todo
el vehículo, el Volante 80 puede ser girado hacia atrás en el espacio
libre entre los largueros 55, 56 del tren delantero 1, economizándose
así sitio.

195 En la marcha atrás con el conductor andando detrás del vehícu-
lo, está disponible toda la plataforma de carga 57 para el transpor-
te de mercancías voluminosas y a poca distancia, también en terrenos
donde solamente existen rodadas estrechas y no es posible virar.

200 En el extremo delantero de la plataforma de carga 57 está fijado un
asiento 81 preferentemente en forma girable. En la plataforma de carga
57 se encuentran aberturas 82, 83 que se pueden cerrar con las tapade-
ras 84, 85 y se apoyan con las bisagras 86 en la plataforma 57. Las
piernas de los acompañantes que están sentados en la dirección de la
marcha, alcanzan a través de las aberturas 82, 83 también los apoyos
205 de los pies 68, 68b. Los acompañantes pueden sentarse en los cojines
o asientos 69, 70 que están fijados en las caras inferiores de las
tapaderas 84, 85.

210 De acuerdo con la figura 10, la abertura derecha 83 está
cerrada por la tapadera 85, que en esta posición forma con su cara
superior parte de la superficie o plataforma de carga 57. En los bra-
zos 87 se encuentra el respaldo 88 girable en aproximadamente 180°. Es-
te facilita de este modo por un lado un asiento cómodo para los acom-
pañantes con los cojines 89 (Figura 1) en el respaldo 88, y por otro
215 lado, volcado hacia atrás (Figura 10) puede servir también como pro-

287307



23

longación de la plataforma de carga 57. Además en este caso los cojines 89 están vueltos hacia abajo y no pueden ser deteriorados por la carga.

220

Si se quiere plegar todo el vehículo, entonces se gira el respaldo 88 (Figura 2) hacia adelante y se apoya sobre las tapaderas 84, 85. Para cargas livianas o para objetos que sobresalen de la plataforma de carga hacia atrás, el bastidor del asiento trasero 92 (Figura 1) del último asiento 51 se puede girar hacia atrás. Debido a esta configuración se puede utilizar toda la superficie de carga posible. Pero, tal como lo muestra la figura 10, existe también la posibilidad de dejar cerrado el asiento derecho de acompañante 70, para transportar carga en la superficie así ganada. Al mismo tiempo, con el respaldo 88 alzado, pueden estar sentados el conductor y dos acompañantes. Con el respaldo 88 volcado hacia adelante, quedan asientos para el conductor y el acompañante que mira hacia atrás, mientras el espacio intermedio se puede utilizar para la carga.

225

230

235

240

Debido a que el asiento del conductor 81 se encuentra en el centro delante de los dos asientos para acompañantes 69,70 situados el uno al lado del otro, y por encontrarse el asiento aislado 51 para el acompañante detrás de los asientos 69,70 en dirección contraria, resulta además de la posibilidad descrita, de alojar cargas y personas en las formas más variadas, la ventaja del completo campo visual hacia todos lados para el conductor y los acompañantes y la reducida longitud de la construcción del vehículo. Esta disposición de los asientos facilita además el que el personal pueda montarse y bajarse rápida - y simultáneamente.





287307²³ AR

Para alojar las herramientas de a bordo u otros objetos se encuentran cajones 93 debajo de la plataforma de carga 57. Después de abrir las tapaderas 85 y 84, los cajones 93 se pueden desplazar en el espacio libre de las aberturas 82, 83 y se tiene a ellos fácil acceso desde arriba.

N O T A



Se reivindica como nuevo y de propia invención.

1.- Vehículo automóvil, caracterizado por un tren trasero girable alrededor de un eje transversal, preferentemente hacia abajo.

2.- Vehículo automóvil, de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado por elementos elásticos situados en el eje transversal

3.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el tren trasero está unido en forma desacoplable con la una parte de los elementos elásticos y el tren delantero con la otra parte de los elementos elásticos.

4.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las uniones desacoplables para los elementos elásticos o placas están situadas en el tren delantero.

5.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por elementos elásticos en forma anular de material elástico, preferentemente goma, cada uno de los cuales está fijado en una de sus superficies frontales con una placa en el tren delantero y en la otra superficie frontal con una placa en el tren trasero.

6.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un tubo como eje transversal.

2873073



270 7.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un tubo con refuerzos cilíndricos.

8.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los extremos del tren delantero y aquellos del tren trasero rodean el eje transversal tubular.

275 9.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por anillos de apoyo en el tren delantero y el tren trasero con segmentos preferentemente de material autolubricante.

10.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por anillos de apoyo perfilados preferentemente en forma de doble U.-

280 11.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por piezas de relleno fijadas preferentemente dentro del anillo de apoyo.

285 12.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el empleo del eje tubular transversal como depósito de combustible.

13.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un refuerzo del depósito de combustible con un brazo preferentemente en el tren delantero.

290 14.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los largueros del tren trasero forman con los travesaños un puente.

295 15.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los largueros constan de dos cascos simétricos en relación con sus ejes longitudinales.



2873073

16.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los extremos traseros de los largueros traseros tienen forma cilíndrica.

300 17.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un tubo de soporte que atraviesa los extremos cilíndricos en ángulo recto en relación con la línea de simetría del larguero.

305 18.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el tubo de soporte, es plano y perforado en este punto por un tubo-portaejes y porque los extremos del tubo-portaejes están fijados en los planos de fondo de los extremos cilíndricos del larguero trasero.

310 19.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los planos de fondo están reforzados cada uno por una chapa.

20.- Vehículo automóvil de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los tubos de soporte de los dos largueros posteriores están unidos por medio de riostras acopladas arriba y abajo en el exterior de los extremos cilíndricos.

315 21.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los tubos de soporte están abiertos hacia arriba y cerrados abajo por la riostra.

320 22.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las riostras se juntan y están unidas en el centro.

23.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque las riostras están unidas preferentemente por medio de perfiles de caja.

2873073

ABR



325

24.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los perfiles de caja son atravesados por soportes cuyos extremos delanteros reciben los apoyos del motor y cuyos extremos posteriores llevan un tubo transversal para apoyo de los pies.

330

25.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los extremos cilíndricos de los largueros posteriores, están atravesados por tres tubos para alojar las mordazas de freno y la leva de freno.

335

26.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las aberturas superiores de los tubos de soporte reciben los estribos para llevar un asiento.

340

27.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los estribos para llevar el asiento se extienden desde las aberturas superiores de los tubos de soporte en forma curvada hasta la proximidad de los extremos anteriores de los largueros posteriores.

345

28.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los ejes de impulsión articulados se encuentran a poca distancia detrás del eje tubular transversal.

350

29.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque los ejes de impulsión articulados accionan ruedas para cadenas apoyadas en los largueros posteriores.

30. Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los largueros (del tren delantero) se extienden con su borde superior desde el eje tubular transver-



sal hacia adelante en posición aproximadamente horizontal y porque los extremos anteriores de los largueros están conectados con soportes dirigidos hacia abajo para recibir el eje delantero.

355 31.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los extremos anteriores de los largueros están unidos por un anillo.

32.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por una articulación que está alojada en un caballete de soporte dentro del anillo.

360 33.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque desde el caballete de soporte hacia atrás se extienden dos tirantes que están unidos con vigas que penetran a través de los largueros.

365 34.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las vigas están unidas por medio de apoyos para los pies, para el conductor y para los acompañantes en los asientos centrales.

370 35.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el pedal de embrague, el pedal de gas y el pedal del freno están situados en el espacio entre los apoyos para los pies, los tirantes y el caballete de soporte de tal manera que los espacios intermedios entre ellos son más pequeños que la planta del pie del conductor.

375 36.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el pedal del freno está fijado en forma articulada en la proximidad del caballete de soporte.

37.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el apoyo del eje delantero sobre un perno roscado, preferentemente un tubo roscado.



287307

23

380 38.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un eje articulado de longitud regulable como conexión entre la columna de dirección y el engranaje de dirección.

385 39.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por una columna de dirección girable alrededor de un eje horizontal.

390 40.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el manguito de desplazamiento está bajo la presión de un resorte situado preferentemente encima de él y coaxial en relación con el eje articulado.

41.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque encima del tren delantero está fijada una plataforma de carga con un asiento.

395 42.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un asiento volcable en el extremo delantero de la plataforma de carga.

43.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por aberturas en la plataforma de carga que se pueden cerrar por medio de tapaderas.

400 44.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por tapaderas apoyadas en la plataforma en forma girable por medio de bisagras.

405 45.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por cojines o asientos en los lados inferiores de las tapaderas.

46.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un respaldo girable en los brazos en aproximadamente 180°.

267307



23

410

47.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un respaldo provisto preferentemente de cojines.

415

48.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un bastidor del respaldo girable hacia atrás del asiento último.

420

49.- Vehículo automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizados por un asiento para el conductor colocado delante de los dos asientos para los acompañantes y otro asiento de acompañante colocado en dirección contraria detrás de los asientos de acompañantes.

425

50.- Vehículos automóvil, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado por cajones debajo de la plataforma de carga.

51.- "VEHICULO AUTOMOVIL".

Tal como se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de dieciseis hojas escritas a máquina por una sola cara y de sus correspondientes dibujos.

Madrid, 23 ABR. 1963

el autor

287307

Son. 5 Hojas

Hoja 1ª

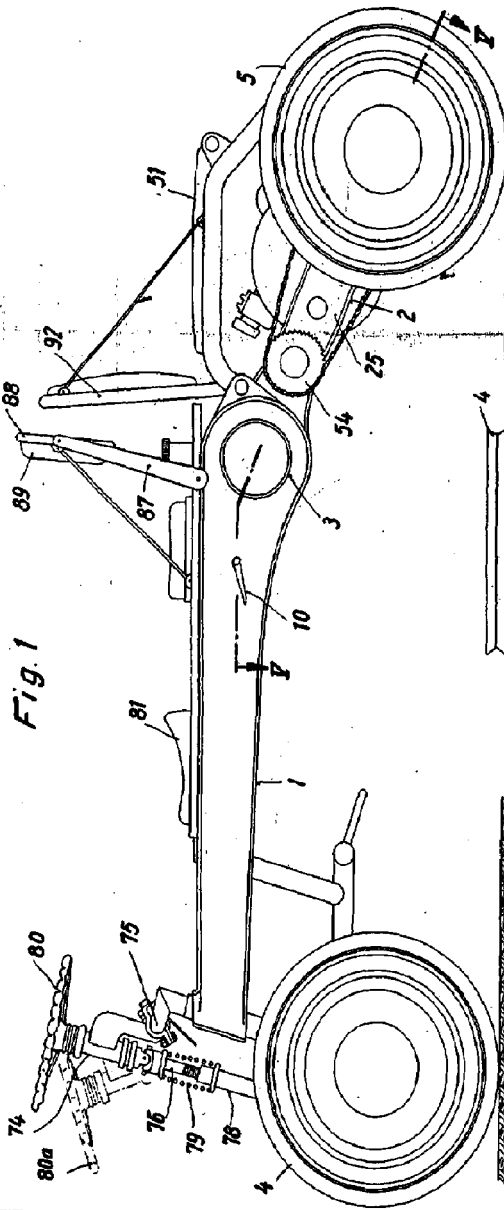


Fig. 1

287307

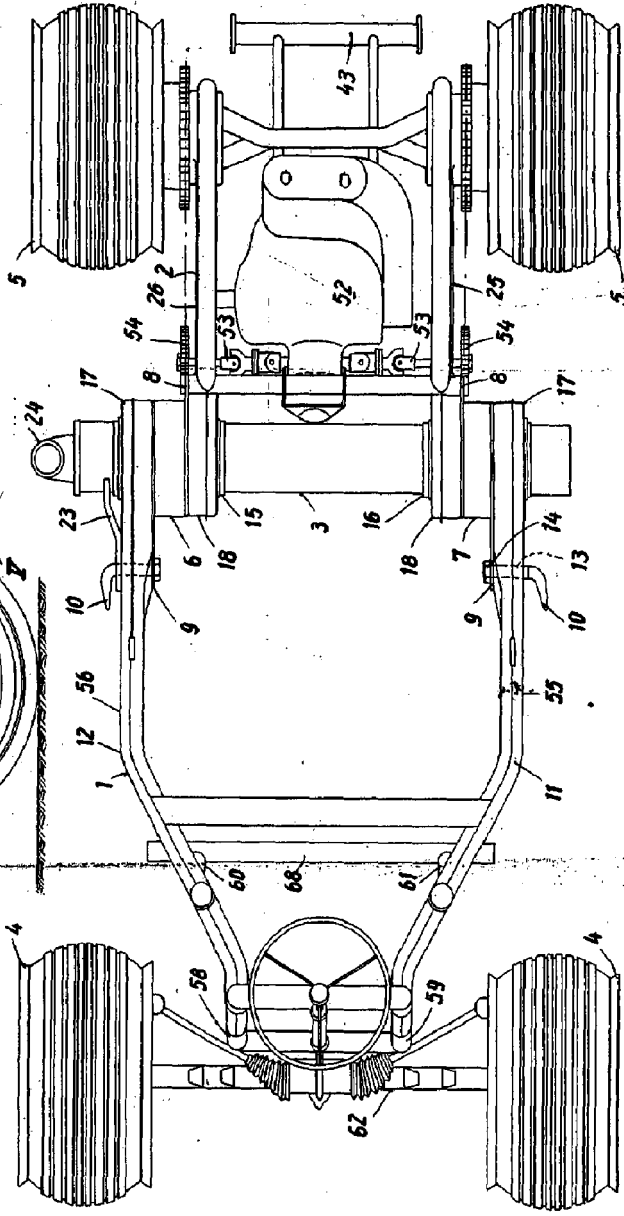


Fig. 3

Escala Variable

Madrid, 23 de Abril de 1.963

287307

287307

FIG. 5

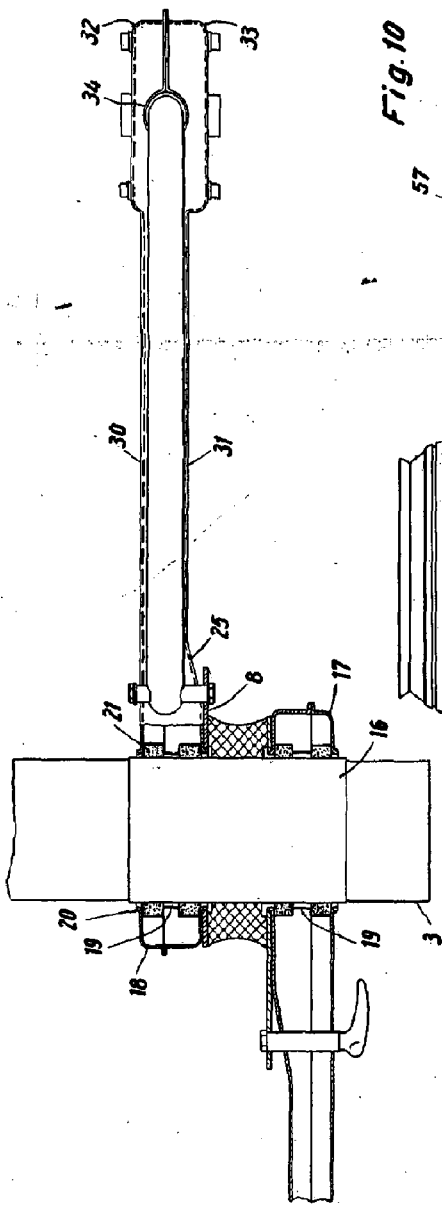
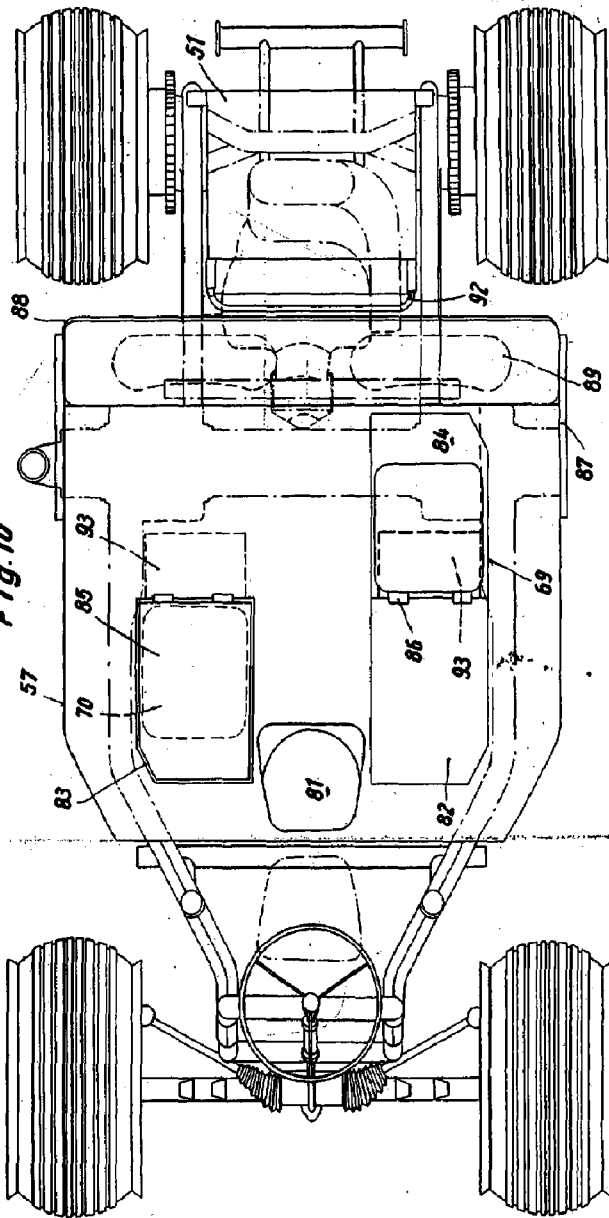
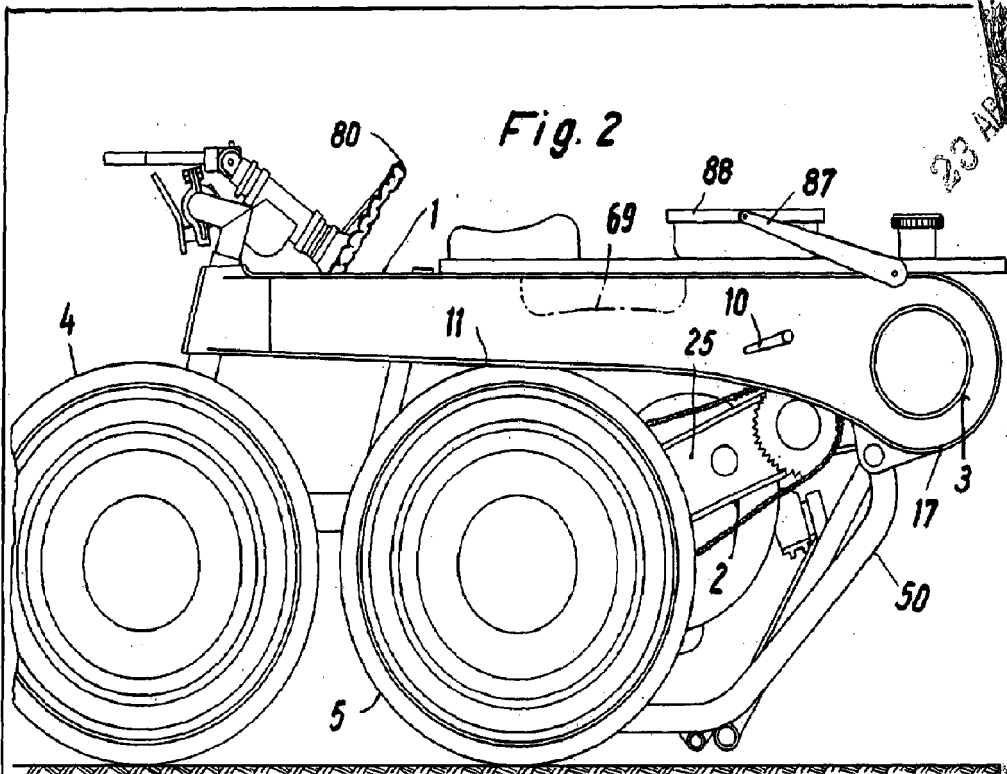


FIG. 10





23 APR 1963
PATENT OFFICE
MADRID

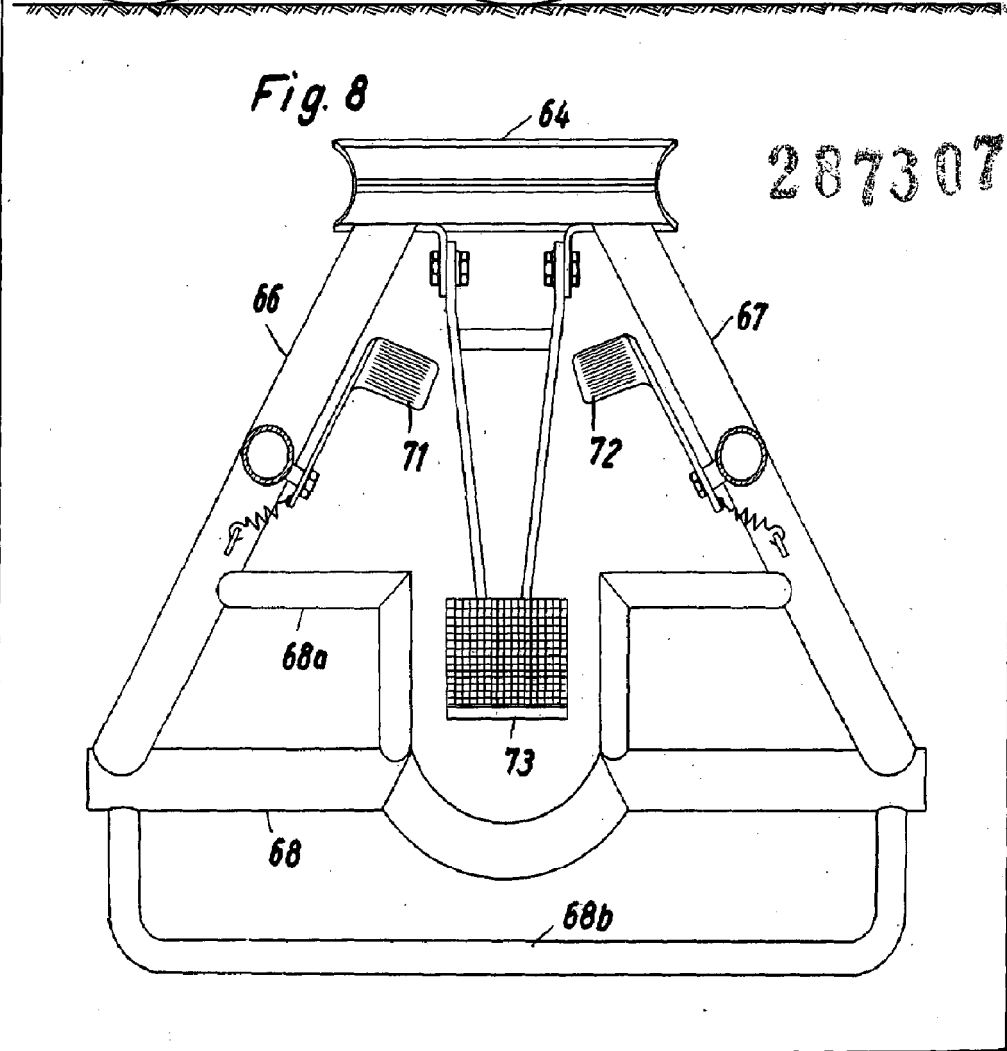




Fig. 4

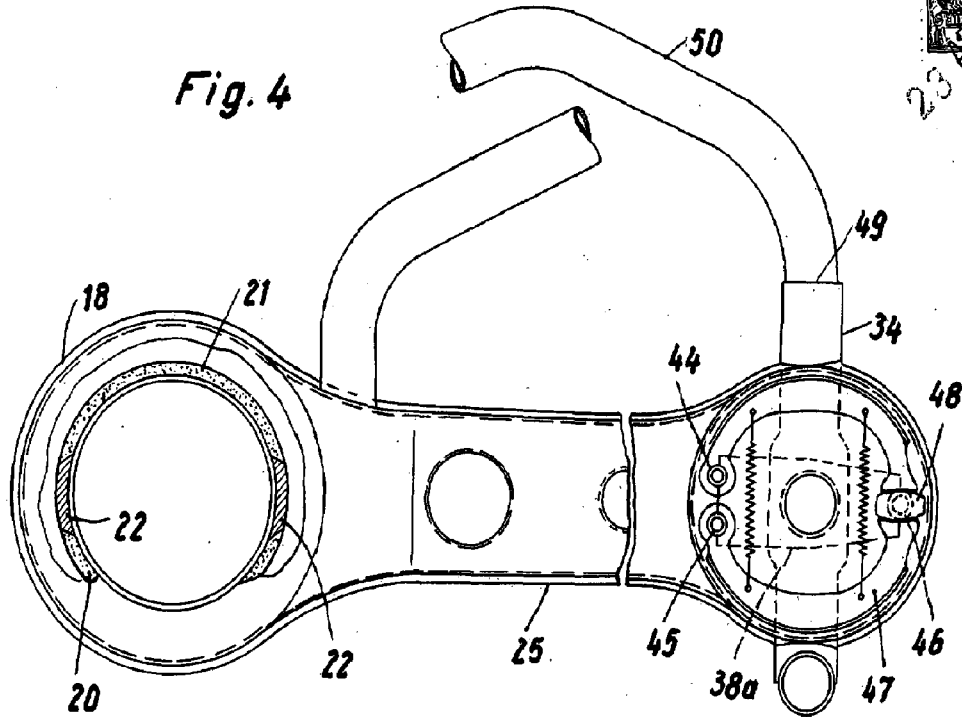


Fig. 9

