

380384



380384

SECCION TECNICA
CLASIFICACION
CLASE <u>B-60</u>
SUBCLASE <u>S</u>

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

por veinte años,

para todo el territorio español, por " PERFECCIONA-

-MIENTOS EN LOS SISTEMAS DE RECONSTRUCCION DE VEHICU-

LOS AUTOMOVILES ", cuyo privilegio se solicita a fa-

vor de D. JUAN ANTONIO BERAZALUCE ALTADILL, de nacio-

nalidad española, con domicilio en PAMPLONA, calle

Estella, nº 6 y cuyo inventor es el propio solicitante.

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

La presente Patente de Invención, tiene por ob-
jeto, conforme se intuye de la lectura de su enun-
ciado, unos perfeccionamientos a introducir en los
sistemas de reconstrucción de vehículos automóviles,
perfeccionamientos que permiten la obtención econó-
mica de vehículos automóviles con grandes y benefi-

380384



ciosos efectos de uso.

5 Es muy conocido en los ámbitos automovilísticos y económicos interesados, la dificultad creciente que presenta, el desguace de automóviles, para su aprovechamiento posterior como subproducto, dado el escaso valor monetario, de la chatarra producida, por su difícil aprovechamiento.

10 Unos detenidos estudios han permitido valorar por zonas y categorías las partes más dañadas del vehículo, debido al uso, por efectos atmosféricos externos que provocan, la erosión y la oxidación que deterioran e inutilizan la carrocería, así pues con los presentes perfeccionamientos, se consigue un aprovechamiento de las carrocerías, en casi su
15 totalidad, eliminando las partes más dañadas y conservando las de más valor.

20 Se ha comprobado que reiteradamente las partes más dañadas en los vehículos, como consecuencia de choques o por efectos de desgaste y oxidación son la parte frontal en su porción más anterior y la parte trasera en su porción más atrasada, otras partes generalmente dañadas aunque en menor proporción e intensidad son los guardabarros, asimismo presentan muestra de deterioro y oxidación la parte
25 superior de las puertas y los marcos de las mismas y cristales.

380384



1970

Generalmente el bastidor, presenta y conserva sus cualidades mecánicas, al igual que el resto de elementos no nombrados.

5 Con los perfeccionamientos que se preconizan, se consigue el aprovechamiento de las partes de carrecería en buen estado, para la construcción de otra de aspecto general diferente a la originaria, a la vez que permite nuevas prestaciones de uso.

10 La descripción detallada que se da a continuación, da una idea clara de la esencia de la presente Pa-
tente, al ser considerada con las hojas de dibujos que se acompañan, en las que a título de ejemplo, puramente ilustrativo, se grafía un modo preferen-
te de realización práctica, sin que ello signifique
15 limitación alguna al derecho que se recaba.

Para la reconstrucción, cuyo procedimiento se preconiza, se parte de un vehículo destinado a tal fin, supongamos que su estado de conservación obedece a la moda de la población de vehículos para desguace
20 estudiada, si es así presentará generalmente deterioro en las zonas 1 y 2, con más intensidad, con mues-
tras sensibles de oxidación, agrietado etc., menos sensibles - en general - pero de destacar, serán los defectos generales de los guardabarros anterior-
25 res 3 y posteriores 4, de ambos lados, y en los bor-
des de las ventanillas 5, para obtener el resultado

380384



5 final se procede como sigue, primero se separa la carrocería del bastidor, como se aprecia en la figura 2, seguidamente se secciona el bastidor 10, según un ideal plano geométrico, en sentido ortogonal al eje longitudinal 11 del vehículo y sensiblemente cercano al eje trasero 12 del vehículo, reduciéndose la longitud del bastidor en su porción restante anterior en una longitud preferente de 40 cm, variando la misma en relación con las dimensiones del vehículo procediendosegui-
10 damente a la unión del bastidor debidamente acortado, mediante soldadura.

Independientemente puede procederse a la separación por corte de las partes más dañadas de carro-
15 cería, cuales son la parte frontal más anterior 1, en un tercio de su longitud aproximadamente y la porción trasera 2 separada desde el inicio de los guardabarros posteriores hacia atrás, todo ello previa separación del resto de la carrocería,
20 de los cuatro guardabarros 3 y 4, de ambos lados del vehículo, posteriormente se rebaja en altura por corte de la tira 13 correspondiente de chapa, la porción de capó restante después de los cortes efectuados, con lo cual el salpicadero del vehículo
25 queda en una cota más baja que la inicial del automóvil origen, seguidamente se seccionan los marcos



380384

de las ventanas laterales y posterior, respetando únicamente el marco 20 del parabrisas delantero, se entiende que se suprime igualmente el resto del marco de las puertas, comprendido entre el borde superior de la puerta y el techo, asimismo y preferentemente en simultánea operación, se procede a seccionar las puertas delanteras, en una profundidad correspondiente a un tercio de su parte superior, aproximadamente, siguiendo la línea de corte 22 hacia la parte posterior del vehículo según una trayectoria de corte ondulada creciente en su cota respecto al bastidor, al acercarse a la parte trasera, seguidamente se instalan las correspondientes cartelas de refuerzo 21 en la parte inferior delantera de las puertas 23 del vehículo, dotándose a las citadas puertas de dos manetas 24 para el accionamiento del sistema de cierre y apertura posteriormente se dota a la parte posterior de la carrocería de sendas piezas voladas 30 a modo de guardabarros, encima de las cuales y adelantados se disponen dos faros 31 de gran tamaño de tipo paraboloidal, con su carcasa vista, asimismo la parte frontal del capó delantero se remata por un radiador 32 que adopta la forma en planta de la sección frontal del corte, posteriormente, se disponen los guardabarros traseros a base de piezas



380384

5 voladas 33, la parte trasera del vehículo se finaliza con una caja 40 preferentemente paralelepípedica susceptible de girar al rededor de sendos goznes 41 situados inferiormente; a la cara más atrasada de la caja se vincula la correspondiente rueda de recambio 42, descubierta o no, se comprende que como detalles complementarios de la modificación de la estructura general del vehículo será necesario acortar la barra de dirección.

10 Como se comprende, la esencia de los perfeccionamientos que se preconizan consiste en virar la estética del vehículo dándole un aspecto general antiguo para con ello aprovechar los vestigios del modelo primitivo, acentuando su edad aparente, confiriéndole una nueva estética que permita el
15 aprovechamiento de la carrocería del vehículo para la construcción de otra con nuevas prestaciones de uso y amplias seguridades mecánicas al permitir aprovechar las partes mejor conservadas del vehículo y en especial la caja y bastidor enteramente,
20 se comprende que la porción de carrocería posterior al eje trasero del vehículo se finaliza convenientemente para permitir el alojamiento del motor y según el tipo de vehículo a efectos de maletero. Un detalle particularmente interesante y de gran ventaja
25 económica consiste en la disposición del depósito de

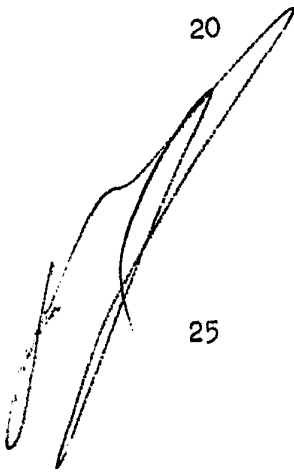
380384



5 combustible 50 bajo el capó delantero y tenien-
do su conducto de toma finalizado en la posición
aparente de la boca 51 del radiador o calandra
frontal, en su caso simulado, efectuándose la in-
troducción de combustible por el orificio 51 obtura-
do por el tapón del radiador, impropiamente dicho.

10 Con los perfeccionamientos que se preconizan, y
aunque no se han enumerado a lo largo de la memoria
transcrita, se comprende que pueden aprovecharse
totalmente elementos tales como depósito de combusti-
ble, caja de dirección, etc. de la carrocería origen
a reconstruir.

15 Una vez descritos en qué consisten los preconizi-
zados perfeccionamientos, en su esencia y en rela-
ción con las hojas de dibujos que se acompañan, se
comprende que el derecho que se recaba se hace igual-
mente extensible a todas aquellas modificaciones de
detalle se estimen convenientes, siempre que no
se altere la esencialidad de los mismos, declarán-
dose como nuevos y de propia invención del solici-
tante las siguientes reivindicaciones que constituyen
la



20

25

NOTA REIVINDICATORIA

1ª - " PERFECCIONAMIENTOS EN LOS SISTEMAS DE
RECONSTRUCCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES ", carac-
terizados porque se separa el bastidor de la carro-



380384

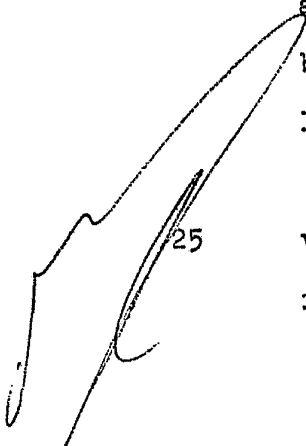
cería propiamente dicha, seccionando el bastidor
junto al eje trasero según un plano geométrico
ortogonal al eje longitudinal del vehículo, merman-
do su longitud o batalla en aproximadamente cuarenta
5 centímetros, uniendo nuevamente por soldadura o si-
milar ambas partes del bastidor.

2ª - Perfeccionamientos, según la anterior rei-
vindicación, caracterizados porque se secciona la par-
te frontal del vehículo según un ideal plano secante
10 que atraviesa en forma inclinada el capó un tercio
de su longitud, pasando el plano cortante por detrás
del eje delantero.

3ª - Perfeccionamientos, según la anterior reivin-
dicación, caracterizados porque se secciona la carro-
cería según un plano secante inclinado que pasa por
15 delante del eje trasero.

4ª - Perfeccionamientos, según las anteriores rei-
vindicações, caracterizados porque se procede a
rebajar la cota respecto al bastidor de la parte de-
lantera de la carrocería por merma de una tira de
20 adecuada anchura quedando por tanto debidamente re-
bajada la cota posicional del salpicadero del vehícu-
lo.

5ª - Perfeccionamientos, según las anteriores rei-
vindicações, caracterizados por dotar a la parte
frontal y en su zona cortada de un radiador, simulado
25



380384



o no, que adopta el contorno en planta de la sección frontal del corte.

5 6ª - Perfeccionamientos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizados por venir a vincular a ambos lados del vehículo, de sendas piezas voladas a modo de guardabarros de contorno curvado, vinculados a la carrocería mediante uniones atornilladas.

10 7ª - Perfeccionamientos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizados por venir a finalizarse la parte trasera del vehículo a base de la conformación conveniente para alojamiento parcial del motor, asociándose a la misma una caja preferentemente paralelepípedica, susceptible de girar alrededor de sendos goznes, disponiéndose en la cara más atrasada de la caja la correspondiente rueda de recambio.

20 8ª - Perfeccionamientos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizados por rebajar la parte lateral de la porción anterior de carrocería, quedando el salpicadero en una cota más baja que la primitiva del vehículo originario, debiendo acortarse la longitud de la barra de dirección.

25 9ª - Perfeccionamientos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizados por recortar los marcos de las ventanas laterales y posteriores al igual que

380384



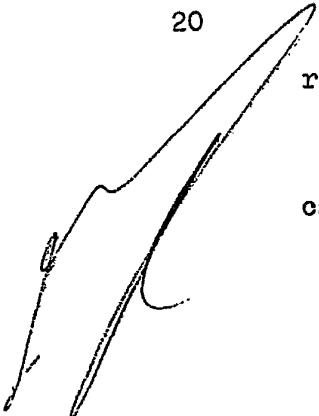
5 el marco de las puertas en una profundidad aproximada de un tercio de su longitud y según una trayectoria de corte, curva que presenta su mínimo, en la puerta propiamente dicha y va creciendo hacia la parte posterior del vehículo.

10 10ª - Perfeccionamientos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizados por disponer el depósito de combustible comunicado con el orificio de entrada del radiador o calandra simulada y obturado por el tapón del mismo.

15 11ª - Perfeccionamientos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizados por conseguirse el beneficioso efecto estético a base de virar la apariencia primitiva hacia un tipo de vehículo retrospectivo, dotando a la carrocería de los pertinentes elementos accesorios auxiliares que acentúen la apariencia antigua, cuales son faros elipsoides de carcasa visible, manetas de apertura y cierre de puertas alegóricas, tapizado capitoné y otros.

20 12ª - "Perfeccionamientos, en los sistemas de reconstrucción de vehículos automóviles"

Todo tal y conforme queda descrito y reivindicado en la Memoria Descriptiva que antecede y



380384



que consta de once hojas escritas a máquina por una sola de sus caras y tres planos que la ilustran.

MADRID, -3 JUN 1916

JUAN ANTONIO BERAZALUCE ALTADILL,

P. A.,

J. J. MORGADES Y GRANER

P. A.

Cto. N.º del Carmen Morgades Manzanillas

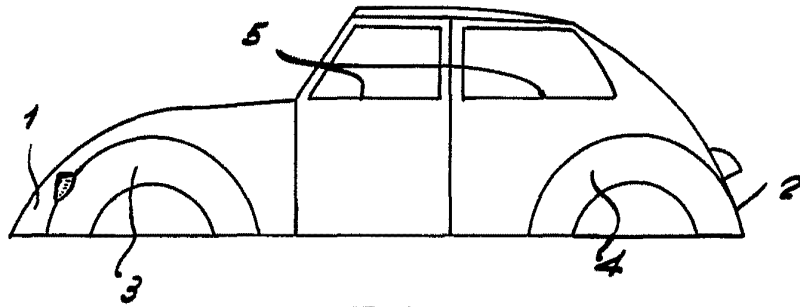


FIG. 1

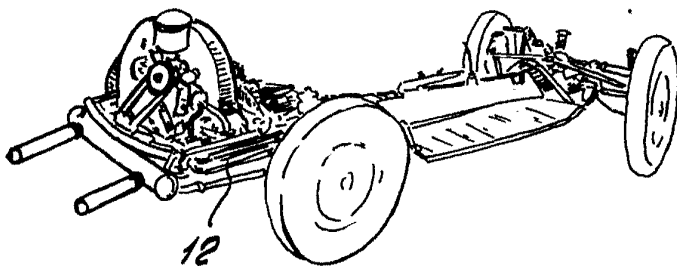


FIG. 2

FIG. 3

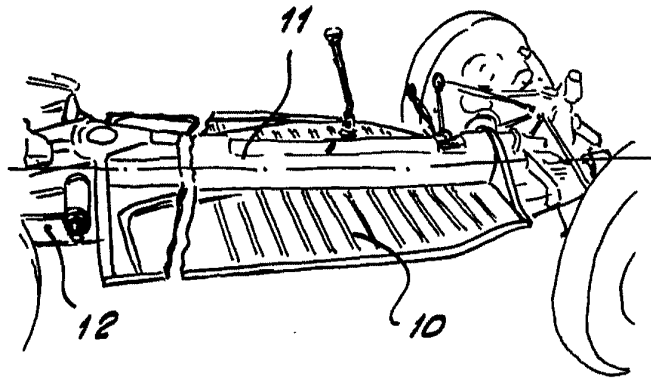
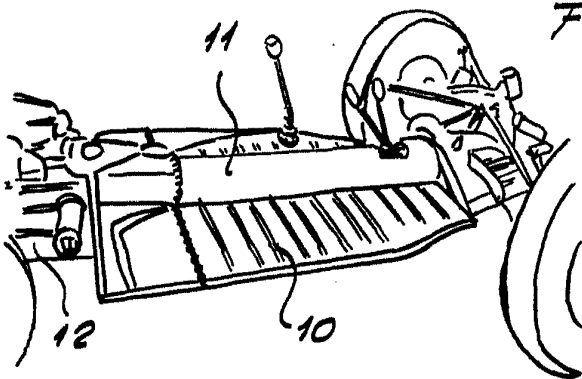


FIG. 4



Madrid. - 9 MAY 1971
f.a. J. J. Morgudes Granor
7.7.

ESCALA VARIABLE

380384

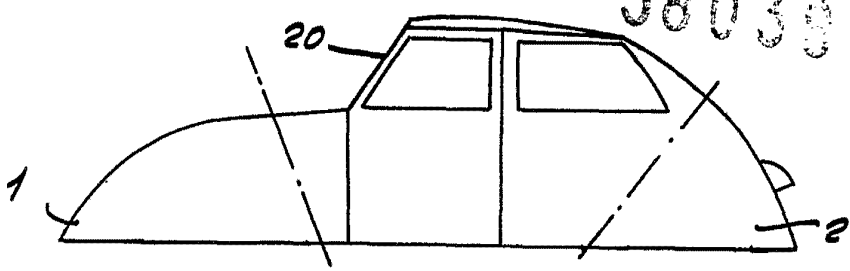


FIG. 5

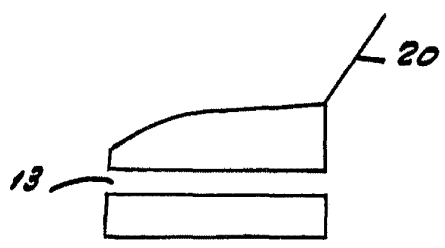


FIG. 6

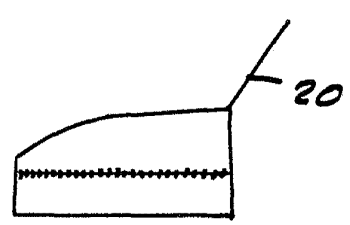


FIG. 7

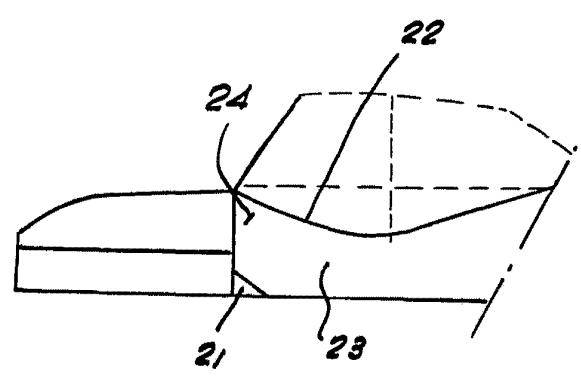


FIG. 8

Madrid. 3 MAY 1970
p. a. J. J. Morgados Graner
P. P.

ESCALA VARIABLE

ESCALA VARIABLE

Madrid - 3 MAY 1970
p.a. J. J. Mercedes
p.p.

FIG. 11

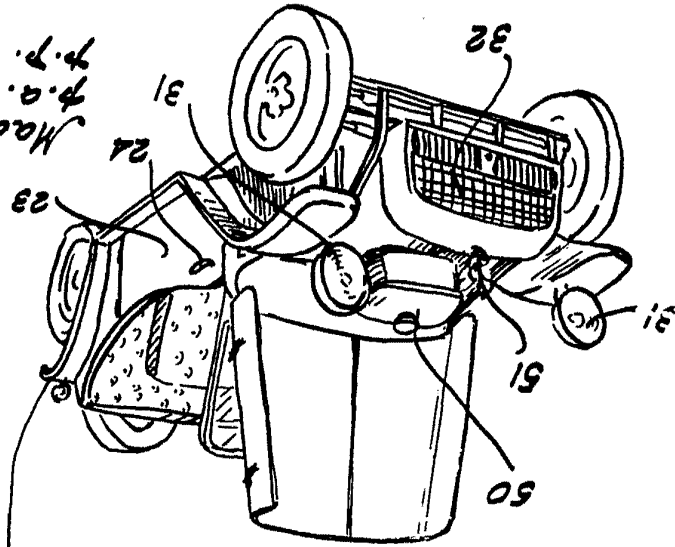


FIG. 10

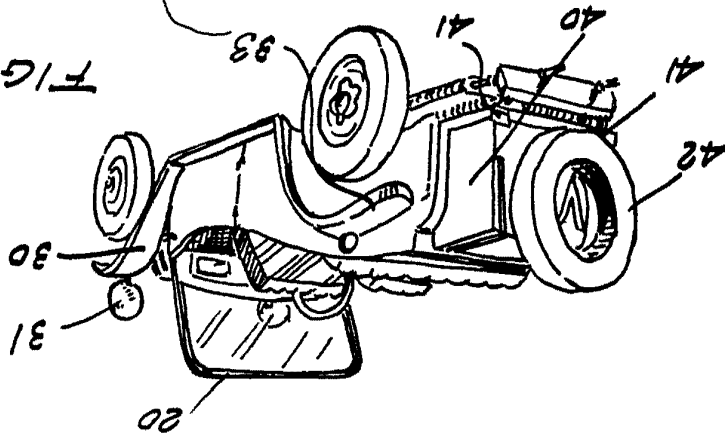
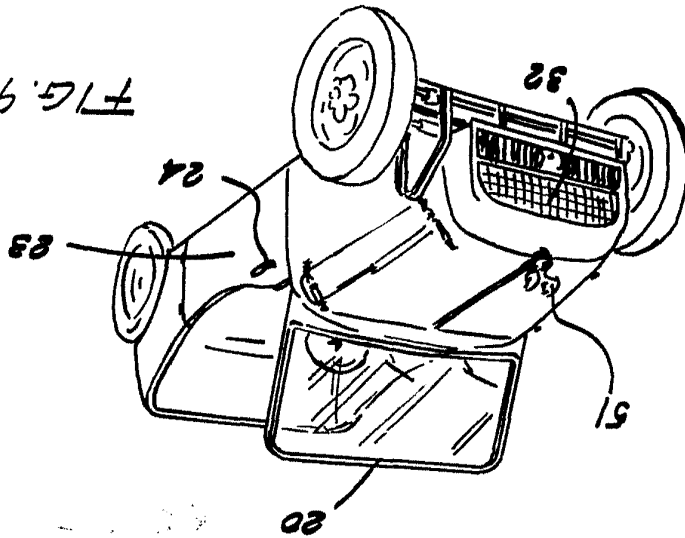


FIG. 9



3-