



## PATENTNI SPIS BR. 1611.

**Giuseppe Gaetano Zanetti, Milano (Italija).**

Izmenljivo telo auto-kola i koš za sklapanje za otvorena automobilska tela.

Prijava od 11. aprila 1921.

Važi od 1. marta 1923.

Pravo prvenstva od 22. novembra 1921.

Ovaj pronalazak namenjen je ili potpuno pokretnim kolima sa košem za dizanje i spuštanje ili je isti koš odvojen za primenu na obična kola i o izmenama potrebnim za nameštanje kola.

Koš mada je van upotrebe smešten je u neposrednoj sredini „torpeda“ u prostoru koji zauzima zaklon od vetra sa strane takođe zvat „središni most“. U tome položaju koš, kada nije u upotrebi, ostaje potpuno zaklonjen od nepogoda (vremena) i zaštićen od udara kada su kola u pokretu zahvaljujući položaju između prednje i zadnje osovine.

U opisu koji sleduje i nacrtima u dodatku teksta koš je pokazan, primera radi, na tipu zatvorenog limuzina, no pronalazak se može lako primeniti i na „kola sa upravljavcem iznutra“ dodatkom novoga prostora (strane) i krova prednjim sedištima kao i za „sportska“ kola (elastična) sa ogradama sa strane od lakog materijala kanvasa (platna) itd.

Priloženi nacrti pokazuju:

Sl. 1. izgled sa strane jednog automobila sa spuštenim košem i pokrivenim na središnjem prazninom.

Sl. 2 pokazuje perspektivni izgled za automobil tipa limuzin.

Sl. 3 pokazuje kako je koš spušten na glavnu ogradu (zid).

Sl. 4 pokazuje kako su ograde koša sa strane spuštene na glavnu ogradu.

Sl. 5 pokazuje mehanizam (mehaničku

napravu) za glavnu ogradu, koš i delove uz njih.

Sl. 6 pokazuje uvećan poprečni presek dužinom linije v-6 sl. 1 ističući u potpunim linijama (potpunosti) glavnu ogradu i njen uzdignut položaj, i u iskidanim linijama istu ogradu spuštenu u središnju prazninu kola.

Sl. 7 je prednji izgled koša;

Sl. 8 pokazuje izgled koša sa strane;

Sl. 9 pokazuje horizontalan presek koša;

Sl. 10 pokazuje poprečan presek ograde sa strane i krov sa okvirom za osiguranje čvrstine koša.

Sl. 11 pokazuje spoj između polu-kruge za pojačavanje.

Sl. 12 pokazuje u preseku vezu između ograde sa strane i središnjih stubova.

Sl. 13 pokazuje (osovinsku) središnju vezu lukova (polu-kruge) za pojačavanje sa ogradom sa strane.

Sl. 14 pokazuje vezu između krova i ograde sa strane pomoću gornjeg uzdužnog spojnog okvira.

Sl. 15 pokazuje u preseku spojni uzdužni okvir na spoljnoj ivici krova.

Sl. 16 je horizontalan presek okvira sa strane.

Sl. 17 pokazuje u nacrtu (planu) spojnu ploču za ogradu sa strane.

Sl. 18 je nacrt sprave za spajanje pokazane u sl. 12.

Sl. 19 pokazuje u preseku vezu između

glavnoga dela kola i ograda sa strane pomoću niže, uzdužnog spojnog okvira.

Sl. 20 pokazuje sa strane, delimično, u preseku vezu između donjeg okvira, ograde sa strane i zadnje ograde.

Sl. 21 je horizontalan presek jednog dela jedne od prednjih ograda sa strane.

Sl. 22 je delimičan prednji izgled glavne ograde.

Sl. 23 je delimičan vertikalni presek iste.

Sl. 24 je izgled jednog dela krova.

Sl. 25 je vertikalni prednji presek istoga

Sl. 26 je vertikalni presek sa strane istoga.

Koš je sastavljen iz jedne glavne ograde (zida) 22 koji može da se kreće napred (sl. 2, 6 i 9) obrazovane od vrlo jakog okvira od drveta ili kog drugog materijala, sa šipkama na gornjem delu 12 i 23 (sl. 6 i 8) i u centru sa jednom širokom staklenom pločom 23 ili učvršćenom ili podeljenom na dvoje tako da se svaka polovina kreće (klizi) vodoravno jedna polovina prema drugoj.

Ova ograda se kreće po šipkama i tome slično, tako da dopušta košu dizanje iz ili spuštanje u prazninu 25 u kome je on smešten kao što je to ranije opisano. Na ovu glavnu ogradu 22 kada koš nije u upotrebi padaju krov i strane koša skupljeni kao listovi knjige u jedan svežanj što je moguće čvršće; a jedan je deo krova uvijen pomoću dugmeta koje ga uvija slično zavesi u običnim kolima,

Šipke podešene da se ograda 22 kreće po njima utvrđene su upravno za torpeda i takođe obrazuju strane praznine 20 za smeštanje kola. Ove šipke nose na svome gornjem kraju jednu dugu i čvrstu šarku u kojoj su učvršćene u x (sl. 6) dva poklopca 5—5 koji, kada je koš u spušenom položaju, obrazuju poklopce za prazninu i u isto vreme i za zadnji „zaklon od vetra“ samoga torpeda. Oni su najbolji od metala i imaju šipku nalik na lastin rep 6 (sl. 23) u vezi i u produženju šipke u ogradama (spravama) praznine. Kada glavna ograda izađe iz svoje praznine ona se kreće do kraja poklopca, t.j. do položaja u kome je koš u upotrebi. Poklopci 5 i 5 pošto su učvršćeni za vrlo jake šarke delaju kao oslonac i održavaju čvrstinu (postojanost) glavne ograde pored stubova njenih y i (sl. 6) koja još jedne ostaju u šipkama praznine.

Dizanje i spuštanje glavne ograde 22 (za-

jedno sa košem) iz praznine postiže se pomoću dveju zašrafljenih poluga 29 umetnutih između zadnjeg sedišta šofera (kočijaša) x i praznine koša 25 kao što pokazuje sl. 8. Ove poluge, kao što je pokazano u sl. 5, delaju jednovremeno a stavljeni su u pokret dvema osovinama poprečnim 2 i 2 uvrtenih na polugu 3 koju jedna mala povijena rukunica 27 pokreće. Ove poluge delaju na glavnu ogradu pomoću dva mala šrafa 4 i 4 (sl. 3) učvršćena sa donjim delom ograde a koji se dižu pored šrafova 1 i 1, kada se ovi okrenu. Ovo dizanje i spuštanje ograde je na taj način jednovremeno i simetrično na obema stranama a pored toga ne može se opovrgnuti.

Strane mogu biti od kože, platna itd. raširenih preko okvira (polu pokretan sistem) kao strane zatvorenih kola (automobila limuzin) predstavljenih u dodatom nacrtu. U ovom slučaju su drveni delovi strana od izradenog drveta sa metalnim okvirom (aluminijum, bakar, čelik itd.) učvršćenim za drvo ekserima, karikama ili drugim sredstvima. Okvir može da bude i od aluminijuma i u tome slučaju su bez jačih podloga. Okvir služi da obezbedi čvrstinu strana koža ali isto tako služi i gornjem spoljnjem okviru imajući oblik poluge 30 (sl. 10 i 14) sa kukastim delom da veže strane ograde za strane okvira krova 36, koja takođe imaju, delimično oblik kuke da obezbedi potpuno sklapanje (zatvaranje) i prema tome i zaštitu u slučaju nepogode; donji okvir 37 služi da drži deo od gume 28. (sl. 19) tako da strane kola leže potpuno na ivicama torpeda 36, koja takođe imaju, delimično oblik kuke da obezbede potpuno sklapanje (zatvaranje) i prema tome i zaštitu u slučaju nepogode; donji okvir 37 služi da drži deo od gume 28 (sl. 19), tako da strane kola leže potpuno na ivicama torpeda 36; i, najzad poprečan okvir služi kao šarka za skupljanje poprečnih ograda 16 i 16 kao listovi knjige na zadnju ogradu i glavnu ogradu 22 u (a) i (b) (sl. 16).

Dve prednje polu ograde 19 i 19 mogu se izbaciti produženjem okana na prozorima u pravcu poklopca 5 i 5.

Koš se upotrebljava na ovaj način: pošto se je prednja ograda izdigla, iz praznine sa savijenim (spuštenim) košem, zadnja ograda 8 (sl. 9) izvučena napolje iz svoje praznine načinjene u ploči ili dasci 9 (sl. 6 i 8) glavne ograde donosiće ih rukom sa još savijenim stranama; dve do zadnjih spona

10 i 10 (sl. 8, 9 i 16) sagrađenih u uglo-  
vima strana, dve podešene kuke 35 i 35 (sl.  
8 i 20) na donjem kraju ugljastih stubova  
26 (sl. 8 i 16) umeću se držeći zadnji zid  
nagnut pozadi (upotrebom ostatka dužine  
uvijenog na šipku (sl. 8 24) i kada strana  
zauzme uspravan položaj dve kuke su na  
delu i zadnja strana ostaje čvrsto privezana  
za torped.

Dve polustrane (zadnje) 16 i 16 su po-  
krenute i dovedene sa gornjom ivicom po-  
prečnih strana kola umetanjem središnjih stu-  
bova 14 i 14 u rupe 13 i 13 (sl. 12) strana do-  
njih krajeva. Ovi donji krajevi nose svaki dve  
jake šipke 11 i 11 (sl. 12) koje ulaze  
u dve diametralno suprotne rupe B i B sa-  
građene od dveju vrlo jakih metalnih dup-  
lji 16 (sl. 12 18) čvrsto utvrđenih za ivice  
ograda kola po jedan sa svake strane. U  
vezi sa ovim gornji okvir kukastog oblika  
delimično, dve polustrane spojene su uzduž-  
nim ivičnim okvirom krova 15 (sl. 10 i 15)  
Dva metalna polukruga 17 i 17 (sl. 8, 9 i  
10) koji su integralni sa središnjim stubo-  
vima 14 i 14 su krenuti perpendikularno  
ogradama sa strane, time su šiljci 15 i 15  
nagnani u horizontalnu šupljinu stvorenu u  
d. sa 12 i 16 u dublje 16. Središnji stubovi  
će tada takođe biti sigurno učvršćent za  
strane kola.

Prednje poluograde 19 i 19 (sl. 8, 9 i  
12) su sada otvorene i obezbeđene za ivicu  
krova sa strane, a stroj između prednjih po-  
luograda i zadnjih poluograda u (e) sl. 8  
j' obezbeđen šrafovim ili drugim čim. Ogra-  
rada krova se onda gurne u stranu tako da  
se šireći što je moguće više krov u pravcu  
njegove širine osigura pogodna veza sa  
ogradom, a polu krugovi su takođe vezani  
šrafovim (sl. 9 i 11) ili čime drugim. Na  
taj način je polukrug (luk) načinjen čvrst  
i svojim oblikom služi da krovu da pot-  
rebnu krivinu za slivanje kiše. Poklopci 31  
staklenih prozora se otvare (sl. 8 stakleni  
okviri su izvučeni kao u običnom landau  
(vrsta kola) i onda su kola potpuno čvrsta  
i zatvorena. Da se krov učini što boljom za-  
štitom protivu kiše oblik ivica strana kola  
ima oblik iznešen u sl. 19. Krov se drži u  
raširenom stanju središnjim lukom 17 i 17  
u svojoj širini i šipkom za širenje 12 u  
uzdužnom smislu; on je sagrađen od kože,  
uvoštanjenog platna, gume ili kakvog dru-  
gog materijala koji se lako savija a snabde-  
ven je čvrstim paocima (rebrima) ili polu

pokretnim paocima 34 (sl. 10) koji su po-  
redani jedan iznad drugog prema linijama  
na kojima se tkanina savija kao što je po-  
kazano u planu sl. 9.

Krov je učvršćen na zadnjem delu za  
vrh zadnje ograde metalnim prstenom 32 i  
šrafom (sl. 24, 25 i 26) ili na koji drugi  
način. Na zadnjim stranama i na zadnjoj  
ogradi mogu se načiniti prozori od stakleta,  
celuloida itd. veličine u srazmeri sa čvrsti-  
nom ograde. Ograde mogu biti prevučene  
lakom kao i kola, ili pokrivene spolja ko-  
žom; iznutra mogu biti obložene štoфом  
učvršćenim za zadnje delove na pr. pomo-  
ću šipaka umetnutih u (f) (sl. 14). Pred-  
nja zavesa se uvije na jednu tubu sa  
federom 20 (sl. 8 i 23), ili može biti i  
nepokretne ili polupokretna po volji i utvr-  
đena za stubove prednjeg zaklona od  
vetra sa završnom polugom 21 (sl. 23) po-  
dešenom da ude u d. kada nije u upotre-  
bi. Da se limuzin automobil pretvori u torpe-  
do radi se suprotno. Kada su glavna o-  
grada i savijeni koš vezani za nju, smešten,  
u šupljinu i poklopci 5 i 5 zatvoreni, torpe-  
do auto dobija otmenost do sada nečuvenu  
u pretvaranju do sada pronađenog.

Zatvaranje praznine u koju je smešten koš  
kada nije upotrebljen može da se postigne  
i bez poklopcu 5 i 5 primenjujući na vrh  
glavne ograde čvrsto jedan mali krov 39  
integralan sa glavnom ogradom koja se sa  
njim diže i spušta kao što je pokazano  
u sl. 7.

Koristi ovoga pronalaska su vrlo izvesne  
i sastoje se u glavnom iz potpune skriveni-  
nosti koša kada nije u upotrebi i time daje  
mogućnost da torpedo dobije vrlo otmen  
izgled zahvaljujući tome što je zadnji deo  
kola slobodan sve pretrpanosti običnog ko-  
ša i drugih kola za transformaciju (prome-  
nu); velika lakoća i brzina sa kojima otvo-  
rena kola mogu da se promene u odista  
elegantna potpuno zatvorena i sa lepim iz-  
gledom pružajući onima koji su u njima sa-  
vršen zaklon o nepogode, i vrlo savršen po-  
ložaj određen za savijanje koša kada se ne-  
upotrebljava u sredini kola i na taj način  
svedoći na minimum truckanje na putu koji  
čini kvar bremze i puca kao obični koševi  
pozadi koji su pored svega izloženi kvaru  
od prašine i nepogode.

#### PATENTNI ZAHTEV:

Automobilska kola koja se dadu menjati  
i spuštanje koša za otvorena automobilska

kola naznačena time, što obuhvataju jednu vertikalnu središnju ogradu i jednu šupljinu u kolima u koju se prednji i zadnji krov savijaju delimično ili potpuno kao listovi knjige. Ograde sa strane i zadnjega dela

savijeni su kao listovi knjige potpuno ili delimično i obrazovani od okvira pogodnih za savijanje i sredstava za dizanje ograde i krova na glavnu ogradu.







Fig. 6.

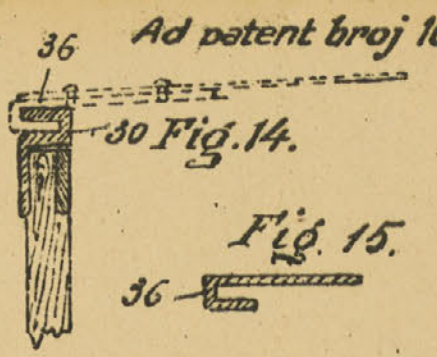
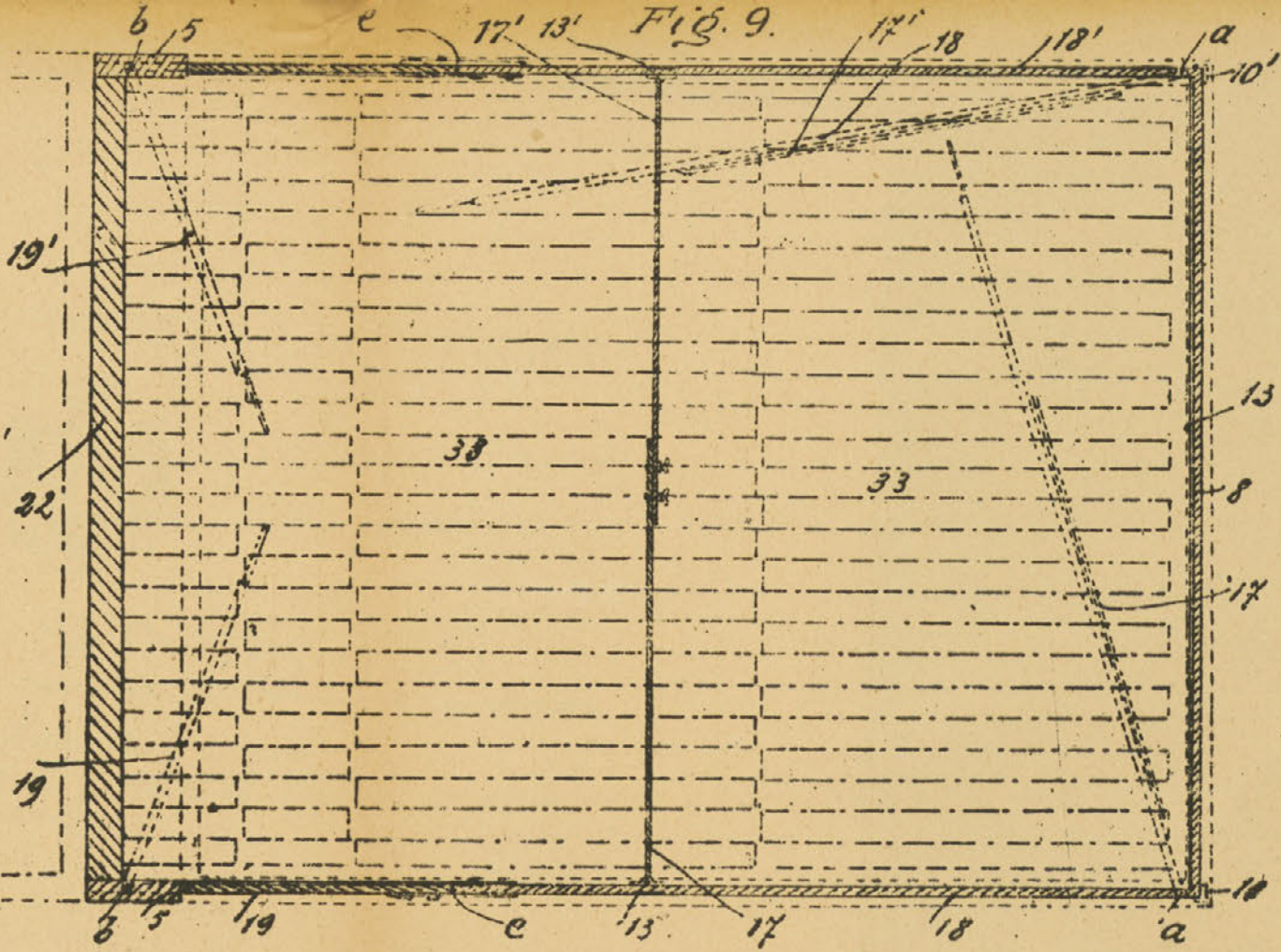
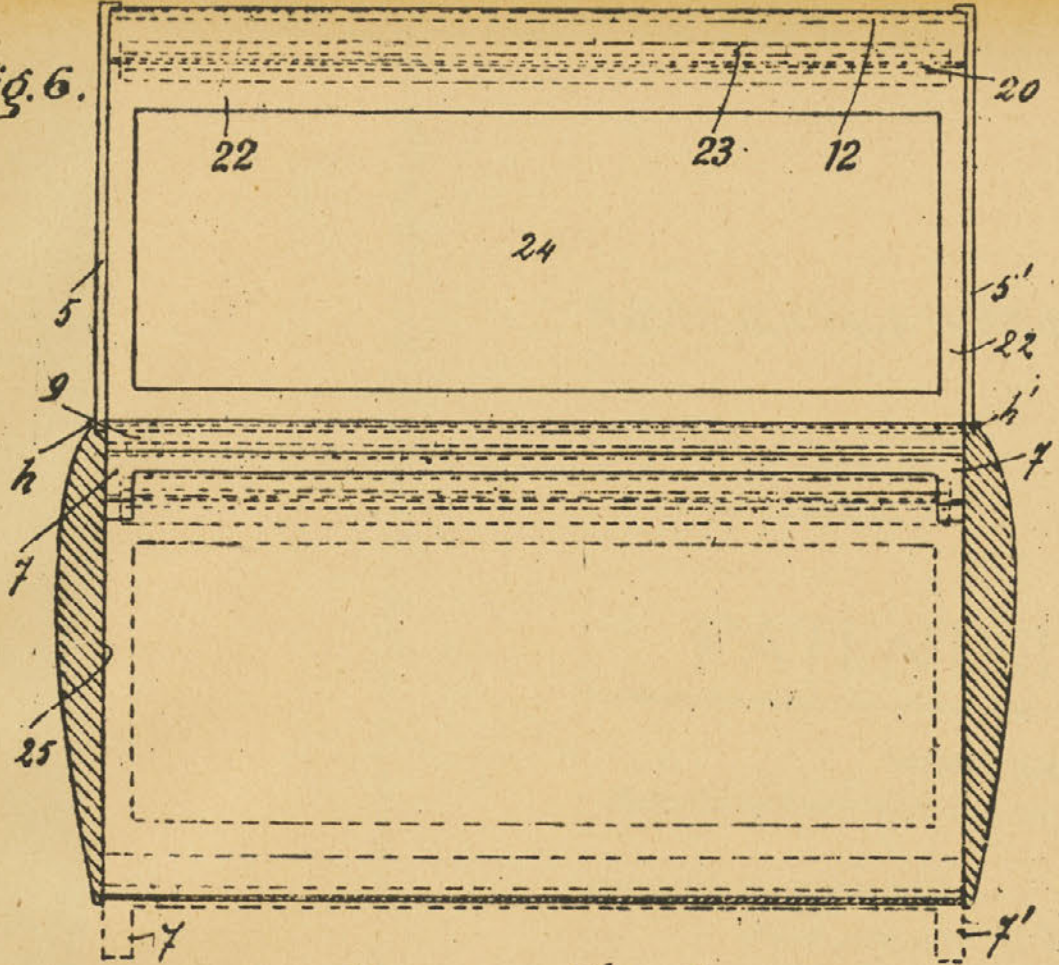


Fig. 7.

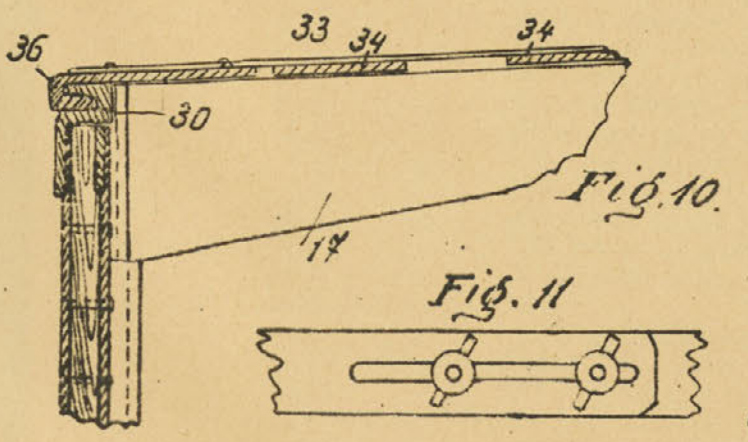
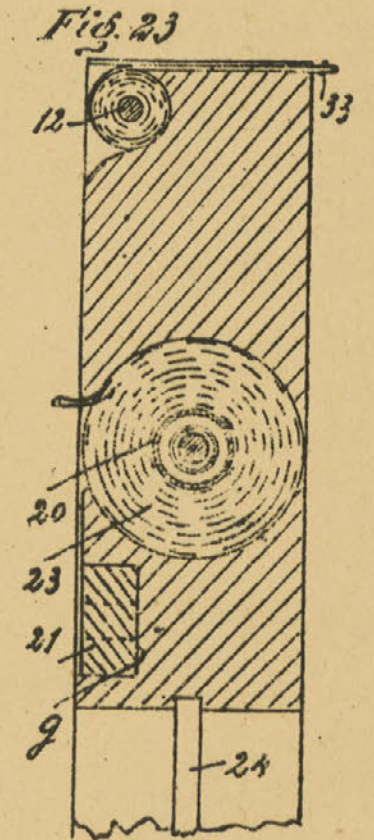
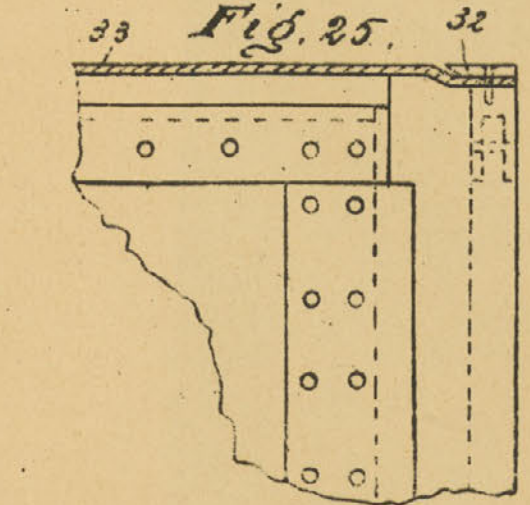
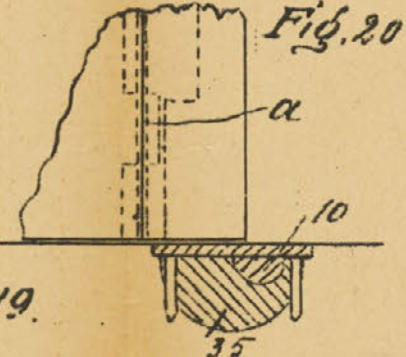
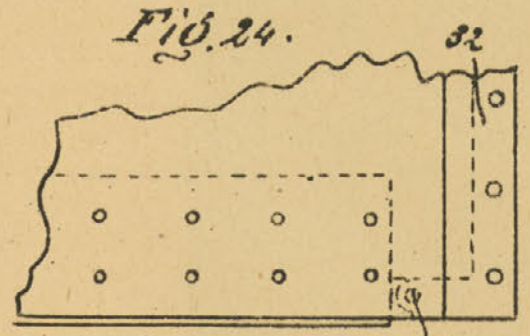
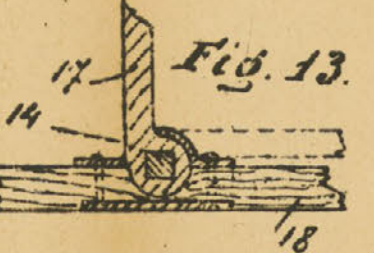
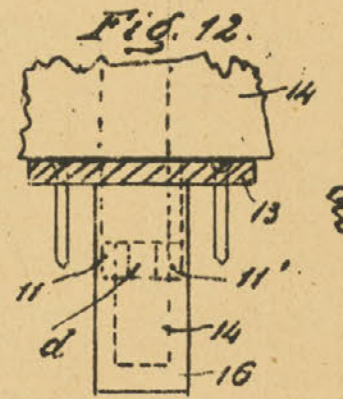
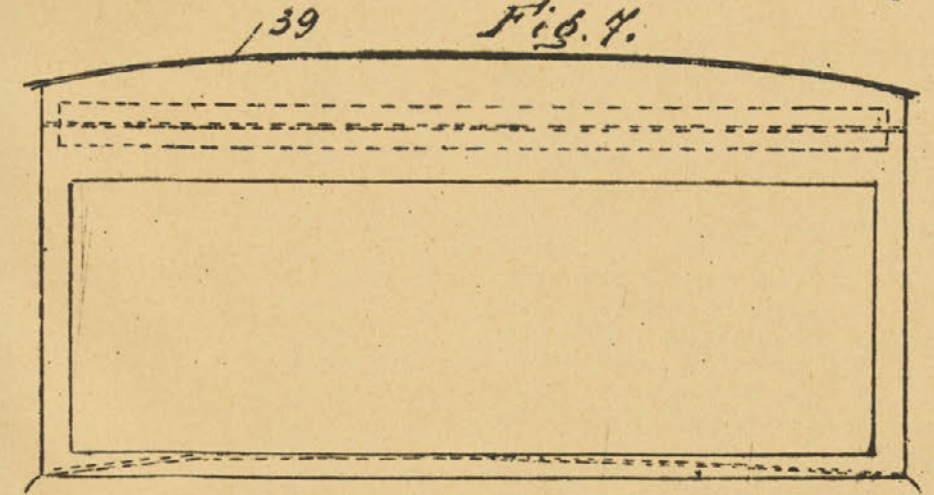
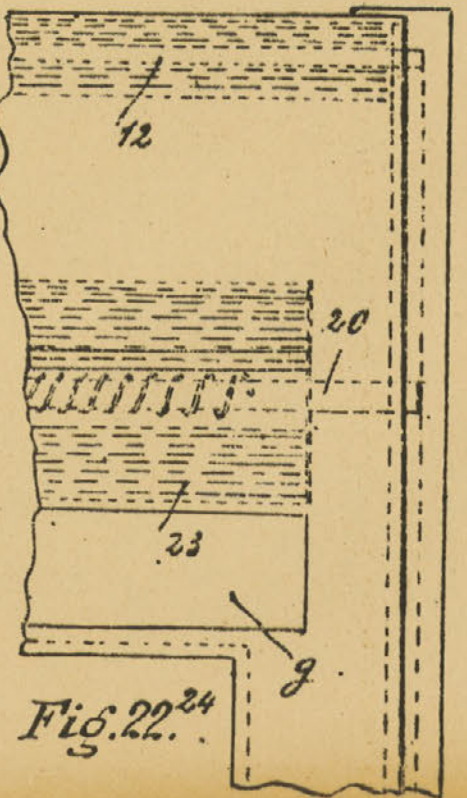
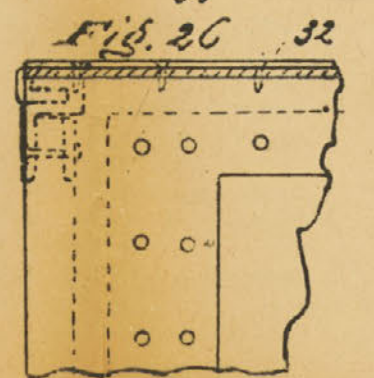
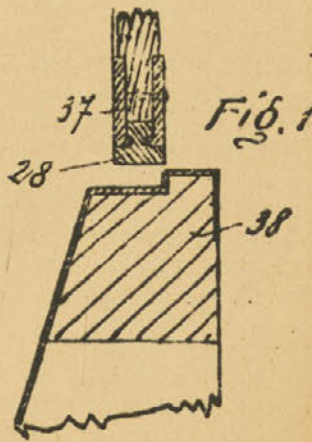
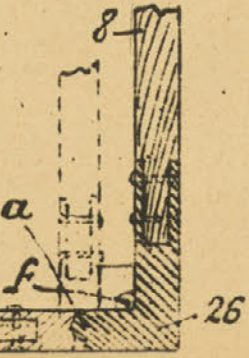


Fig. 16.



Ad patent proj 1811.

Fig 14.

Fig 15.

