

7

313 15



1957

M O D E L O  
D E  
U T I L I D A D

a favor de Don FERNANDO BEJAR ORFILA de nacionalidad española, con domicilio en Barcelona, calle Calabria, 112, por "UN TAMBOR DE FRENO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a un tambor de freno para vehículos automóviles, de sólida construcción y perfecto acabado, el cual concebido especialmente para determinado tipo de vehículos es susceptible de ser empleado con carácter mas amplio, por las inmejorables cualidades que reúne, tanto en sus propiedades mecánicas, como por la facilidad que ofrece para su montaje por estar formado por una pieza única, y especialmente por ofrecer un mínimo desgaste en su zona de apoyo y giro sobre la parte fija.

5.

10.



Los tambores de freno utilizados hasta el presente en algunos tipos de automóviles están constituidos esencialmente por un plato de dos piezas, una central de montaje sobre el eje y otra periférica o corona de roce con las zapatas del freno, realizándose el montaje de la zona de giro sobre la camisa tubular del eje por medio de rodillos que giran respectivamente apoyados sobre la camisa y la zona de apoyo del tambor.

Tal disposición presenta el inconveniente de que debido al rozamiento entre los rodillos y la pared interna del cuerpo cilíndrico ésta se desgasta rápidamente, obligando por tanto el cambio frecuente del citado cuerpo, operación costosa y entretenida.

Tal inconveniente desaparece con el empleo del tambor de la invención, el cual consiste esencialmente en un plato, preferentemente de fundición adecuada, provisto de diversos taladros radiales para su fijación a la rueda. Dicho plato presenta axialmente, en la cara externa de su base, un apéndice tubular troncocónico, para encaje de la rueda y para asiento y encaje del extremo del eje. La cara interna se prolonga, también axialmente, en forma cilíndrica hueca, de mayor diámetro, en cuyo interior van dispuestos dos o mas cojinetes de bolas, los cuales por su aro interno ajustan sobre el extremo de la camisa protectora del eje del vehículo.

Tanto la pared lateral del plato como la base del mismo presentan diversos refuerzos aumentando la solidez del tambor.

2 13 15



5. Para la mejor comprensión de cuanto se indica en la presente memoria descriptiva se acompaña un dibujo en el que, tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de realización del tambor para freno de la invención.

10. En el aludido dibujo que representa la vista en alzado lateral, parcialmente seccionado, del tambor para frenos, está éste montado sobre el eje y queda constituido por un plato -1-, de fundición especial adecuada, provisto de un taladro central, cuyos bordes se prolongan exteriormente en un apéndice tubular troncocónico -2-, en el que se acopla la rueda, sirviendo al propio tiempo de asiento y acoplamiento del eje -3- del vehículo. Periféricamente dispuestos en la base del plato, se encuentran diversos taladros por los cuales y mediante los pernos -4- se fija al plato -1- a la rueda, solidarizando a esta con el eje -3- gracias a un dispositivo de chaveta, no visible de la figura, que une al eje y plato.

20. Por su cara interna el plato -1- se prolonga en un cilindro hueco -5- de mayor diámetro que el taladro central del plato. En su interior van dispuestos dos cojinetes de bolas -6- en los que asienta la camisa protectora -7-, que envuelve al eje -3-, del vehículo. En la base y paredes laterales del plato existen respectivamente, los rebordes -8-, y nervio -9-, que dan mayor solidez y resistencia al mismo.

25. Como se puede observar es indiscutible la superioridad del tambor de la invención sobre sus similares, pues

318 15



el cuerpo cilíndrico -5- no sufre ningún desgaste ya que el trabajo lo efectúan los cojinetes -6- en su propia función específica, siendo su substitución, llegado el caso, fácil y económica, cualidades ambas muy dignas de tener en cuenta.

5.

Cabe prever que los cojinetes indicados de bolas pueden asimismo ser de rodillos.

Se comprende que será independiente del objeto de la invención el material empleado en la construcción del tambor para freno, así como la forma y dimensiones, tanto absolutas como relativas del mismo, número de cojinetes, y en general todo cuanto no afecte o modifique su esencialidad.

10.

- . -

#### NOTA

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:-

15.

1. Un tambor de freno para vehículos automóviles que se caracteriza esencialmente por estar constituido por un plato, preferentemente de fundición adecuada, el cual provisto de un taladro central para paso del eje y diversos taladros radiales para su fijación a la rueda presenta en la cara externa de su base un apéndice tubular troncocónico con vaciado para la chaveta o similar que lo solidariza con el eje y en la interna otro cilíndrico de ma-

20.



213 15

por diámetro, ambos axiales y concéntricos, quedando dispuestos en el interior del cilindrico dos o mas cojinetes de bolas o rodillos, en los que ajusta la camisa protectora del eje.

5.

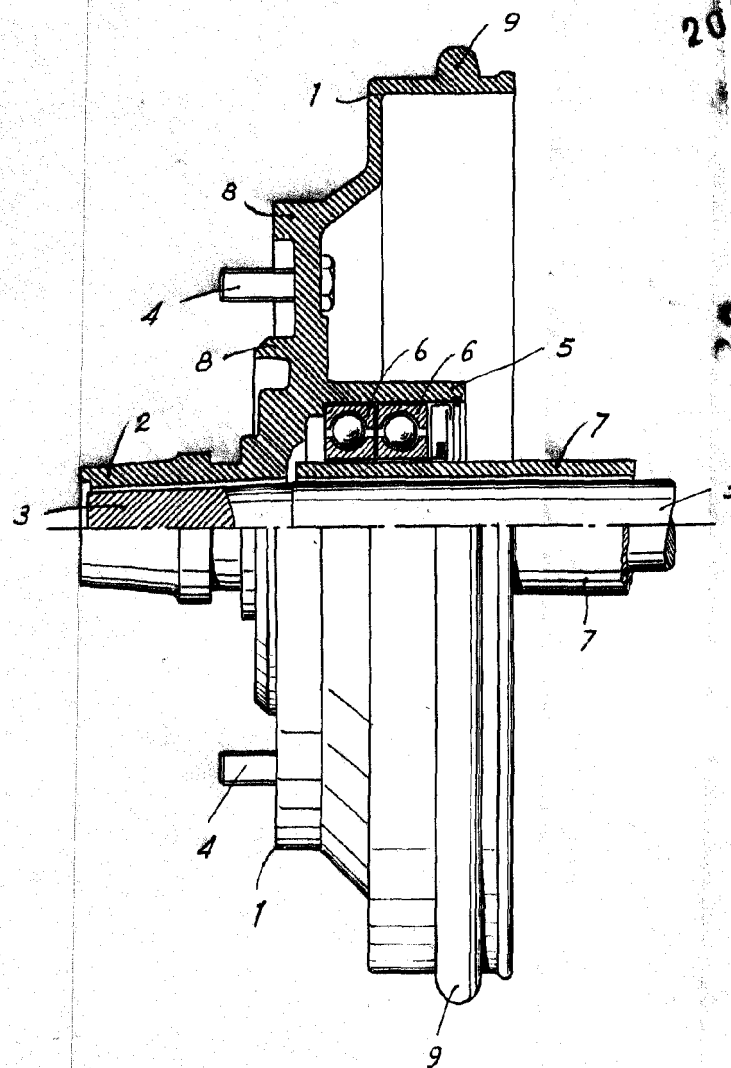
2. Un tambor de freno para vehículos automóviles.

La presente memoria consta de cinco hojas foliadas escritas por una sola cara.

Barcelona, a veinte de mayo de mil novecientos cincuenta y dos.

Fernando BEJAR ORFILA

p.a.



21915

Barcelona, 20 Mayo 1952  
Fernando Bejar Orfila  
p. a.