

47 559

6 ABR.



47350

MODELO DE UTILIDAD

por 20 años por

"SUSPENSION ANTERIOR PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", a favor de DON JOSE OBAYA GARCIA, de nacionalidad española, residente en Villaviciosa (Asturias), y domiciliado en la calle de Salin, nº. 1.

MEMORIA DESCRIPTIVA

5.- Si comparamos entre si cualquier clase de vehículo automovil observamos que aunque todos ellos se basan en principios fundamentales ya de dominio público todos ellos llevan dispuestos en forma diferente y acoplados distintamente casi todas y cada una de sus partes, lo propio ocurre con su suspensión delantera, cuya disposición general va dispuesta según sus necesidades y en consonancia con el acoplamiento de su motor, dirección y demás que puedan afectarle, que de no tenerse en cuenta afectarían indudablemente el buen funcionamiento de cada una de sus partes esenciales, por ello en cada caso ha de concebirse un diferente disposición y todas y cada una

10.-



de sus esencialidades es lo verdaderamente característico de estas invenciones o privilegios industriales.

15.- El modelo de utilidad que nos ocupa trata de la protección en España de una suspensión para las ruedas delanteras de vehículos automoviles de turismo.

20.- Con la ayuda de la lámina de dibujos adjunta , que lo es a título de ejemplo , y una de las varias realizaciones a que en la práctica puede llegarse con la aplicación de sus principios fundamentales , pasaremos a describir el objeto que nos ocupa.

25.- Esta suspensión es por ruedas independientes con una ballesta transversal 1 de la figura 1ª , y dos trapecios o brazos de suspensión 2 en el exterior.

30.- La ballesta que consta de cinco hojas , una de ellas maestra , se apoya por su centro sobre el puente de acero estampado 3 del bastidor del vehículo , al que se fija por medio de un tornillo capuchino 4, y dos abrazaderas 5 . Sus extremos se reciben en una rótula 6 , con caja para ellos 7, a las que se fijan mediante un pesafor terminado en horquilla 8 que , a su vez , sirve para sujetar al amortiguador hidráulico. Este se articula a dicha horquilla por su extremo inferior aprisionandolo por medio de un tornillo con tuerca . El extremo superior del amortiguador tambien se aprisiona con tornillo y tuerca a otra horquilla semejante situada convenientemente en la estructura de la carrocería.

35.-
40.- Las rótulas de ballestas citadas anteriormente , estan constituidas por un cuerpo de acero 1 , de la figura 2ª, a que nos vamos a referir ahora, cuya parte superior va roscada para recibir una tapa 2 , que actúa sobre un resorte muelle 3, el cual oprime losm cojinetes esfericos 4, de la rótula 5 propiamente dicha. Esta con-



45.- siste en una varilla de acero esferoide en su parte superior, la cual apoya en los cojinetes de acero, y va roscada en la parte inferior para su unión a la mangueta

6.-Mediante la tapa roscada ésta articulación puede mantenerse siempre en perfecto ajuste. El cuerpo se pro-

50.- longa en una caja 7, taladrada con el objeto de sujetar, por medio de un pasador 8 la ballesta alojada en ella.

Los trapecios o brazos oscilantes 9, hablamos ahora de la figura 1ª, se fijan con pasadores 10, a los extremos inferiores del puente del bastidor, efectuando-

55.- se la articulación sobre juntas silentbloc 11. Estas juntas estan compuestas por dos manguitos fijos de acero entre los que se intercala a presión una camisa de caucho especial que, debido a su elasticidad, hace el papel de articulación para pequeñas oscilaciones, no requiriendo engrase alguno y siendo silencioso su funcionamiento.

60.-

Los brazos o trapecios están constituidos por dos tubos de acero soldados en V, y para su fijación al puente llevan en sus extremos dos casquillos en cuyo interior se ajusta un silentbloc. El extremo opuesto, porta un terminal 12, de nuevo en la figura 2ª, roscado por el interior con el objeto de unirlo a una rótula 13, que sirve para el reglaje de la caída de la rueda.

65.-

Las rótulas del trapecio son de idénticas características a las de las ballestas anteriormente descritas, con la excepción de que su cuerpo no se prolonga en caja sino en una espiga cilíndrica 9, en éste caso refiriendones a la figura 2ª, con una contratuerca 10, para sujeción al trapecio.

70.-

Las rótulas de ballestas y trapecios o brazos, se acoplan mediante un cono con tuerca 14, de la figu-

75.-



ra 1ª, a las orejetas 15 del plato fijo que en unión de la mangueta 16, forman un cuerpo único.

80.- Mediante las rótulas se elimina la necesidad de ejes de articulación, casquillos y bulones de ballestas y trapecios, logrando con ello un fácil manejo y ajuste de todo el sistema de dirección y suspensión, pues en cualquier momento pueden ser reajustadas dichas rótulas.

85.- La rótulas de ballestas y trapecios o brazos se acoplan mediante un cono con tuerca a las orejetas del plato fijo que en unión de la mangueta forman un cuerpo único.

90.- Mediante las rótulas se elimina la necesidad de ejes de articulación, casquillos, bulones y trapecios, logrando con ello una fácil reparación, manejo y ajuste de todo el sistema de dirección, pues en cualquier momento pueden ser reajustadas dichas rótulas.

95.- Descrito suficientemente el objeto que nos ocupa nos queda señalar podrá ser construido en cualquier forma, tamaño y materiales apropiados, sin que varien sus esencialidades características descritas.

N O T A

El modelo de utilidad descrito recaera, pues, sobre las siguientes reivindicaciones:

100.- 1ª.-SUSPENSION ANTERIOR PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, caracterizada por cuanto las ruedas son independientes con una ballesta transversal en la parte superior y dos trapecios o brazos de suspensión en el exterior, constando la baslleta de cinco hojas de las que la maestra se apoya en su contre sobre un puente de acero estampado del bastidor, siendo sus extremos recibidos en una rótula con caja para ellos a las que se

105.-



110.- fijan mediante un pasador terminado en horquilla que al propio tiempo sujetará el amortiguador hidráulico por su parte inferior , aprisionandose la superior a la estructura de la carrocería.

2ª.-SUSPENSION ANTERIOR PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según la anterior reivindicación caracterizado porque las rótulas llevan su parte superior roscada para recibir una tapa que actua sobre un muelle resorte y oprime a los cojinetes esféricos de ella.

3ª.-SUSPENSION ANTERIOR PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según lo que venimos reivindicando caracterizada porque a los trapecios o brazos oscilantes constituidos por dos tubos de acero soldados en V , se fijan con pasadores a los extremos inferiores del puente del bastidor ,

120.- efectuandose la articulación sobre juntas compuestas por dos manguitos de acero fijos , entre los que se intercala una camisa de caucho introducida a presión; los referidos brazos oscilantes llevan en sus extremos dos casquillos para ajustar en ellos el silentbloc , y en los opuestos su terminal va roscado interiormente al objeto de unirlo a una rótula , que se prolonga en espiga cilíndrica y que sirve para el reglaje de la caída de la rueda.

125.- 4ª.-SUSPENSION ANTERIOR PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según todo lo anteriormente reivindicado , caracterizada porque las rótulas de las ballesta y trapecios se acoplan mediante un cono con tuerca a las orejetas del plato fijo de las ruedas , que con la mangueta forman un cuerpo único.

130.- 5ª.-SUSPENSION ANTERIOR PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

135.-

- 6 - 47359

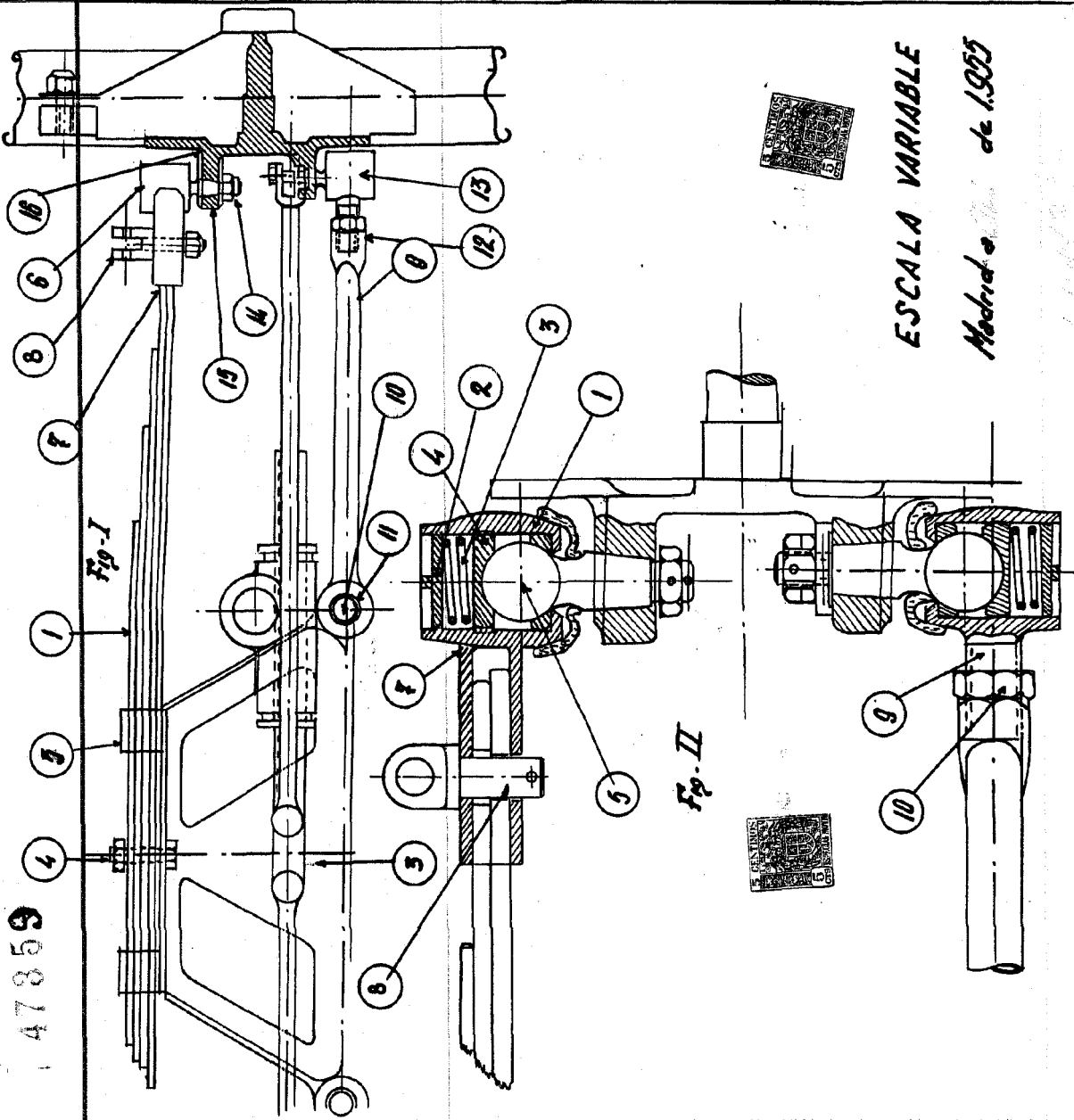


Todo tal y conforme queda descrito, representa-
do y reivindicado.

- 140.- Esta memoria consta de seis hojas mecanografiadas y foliadas por una sola de sus caras conteniendo
- 142.- un total de ciento cuarenta y dos líneas.

MADRID A 5 DE ABRIL DE 1955.
P.A.
MANUEL DE ARPE.

147859



ESCALA VARIABLE

Madrid de 1955