



• 56013

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

por veinte años

a favor de D O N J O S E C A S A N O V A S P U -
J O L , de nacionalidad española, domiciliado en Barce-
lona, calle de Buenaventura Muñoz, número 33, p o r :

"MEJORAS EN LOS EJES TRASEROS DE LOS AUTO-CAMIONES CONS-
TITUIDOS POR TRES PIEZAS ACOPLADAS".

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

- 1 Existe un gran número de camiones en el mercado tales
como los Bedford, Austin, etc., etc., cuyo eje trasero se
halla constituido por tres piezas esenciales acopladas en-
tre sí y que enlazan los cubos de las ruedas coaxiales
5 traseras. Estas tres piezas son dos manguetas acopladas a
los respectivos cubos y una carcasa central que a modo de
puente las enlaza; interiormente a las manguetas giran los
palieres y bajo la carcasa central se sitúa el mecanismo

•56013



diferencial.

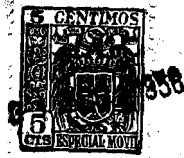
Consecuencia de la aparición en el mercado nacional del "Dispositivo adicional reductor de velocidad, con mando a distancia, aplicable sobre el mecanismo diferencial de los vehículos automóviles", amparado por la patente de introducción número 228.835, a favor del mismo solicitante de la presentr patente de modelo de utilidad, y al objeto de que su aplicación al tipo de vehículos que se preconiza se realice de una manera rápida, eficiente y a su vez económica, ha sido el sustituir del conjunto del eje trasero de los autovehículos que lo tienen constituido por 3 piezas, solamente la pieza puente o carcasa central por otra convenientemente estudiada, tal que permita acoplar sobre ella el mecanismo reductor citado.

En los dibujos adjuntos se ilustra en la figura 1 el conjunto de un eje trasero del tipo citado, con sus dos cubos enlazados cada uno por sus respectivas manguetas habiendo ya sustituido la carcasa central por la del nuevo tipo. Para mayor claridad se ha dibujado en línea reguesada esta pieza puente o carcasa central. También se incluyen, en las figuras 2, 3 y 4 los detalles de la carcasa especial, debiendo hacer constar que a los efectos legales de este registro, será permitible toda variación que no afecte a su esencialidad.

La figura 2 es una vista en alzado de la carcasa puente; la 3 es un semicorte en planta por C-D con la mitad izquierda vista y la otra mitad seccionada y la 4 es una sección por A-B.

De acuerdo con dichos dibujos, y tal como se ha dicho, el eje central se halla constituido por las dos piezas cubo

•56013



1 y 1', las dos manguetas 2 y 2' y la carcasa central 3. Tanto los cubos como las manguetas que los enlazan con la pieza puente central no son objeto de modificación por las presentes mejoras. Solamente la carcasa 3 es de nuevo diseño y conforme a tal ha sido ya dibujada.

Conforme con las mejoras que se preconizan se constituye la nueva carcasa de forma fusiforme provista de las perforaciones diametrales 4 y 4' emplazadas en sus prolongaciones y reforzadas por las dobles nervaduras 5-5' y 6-6' de forma cuneiforme correspondiente a la del sólido de igual resistencia.

Las caras frontal y posterior 7 y 8 respectivamente, son planas y paralelas con un grueso regularmente uniforme, delimitando entre ambas y unas bandas laterales de cobertura 9 y 10 la superficie de un cuerpo geométrico en cuyo interior se albergará el mecanismo diferencial del auto-camión, el cual deberá ser protegido con una tapa ajustada a la cara 8. Sobre la cara 7, asienta el dispositivo reductor mencionado al principio de esta memoria, poseyendo a tal fin la entalla circular 11 para permitir el paso y movimiento de la palanca de accionamiento de dicho dispositivo.

Resta finalmente aclarar que tanto la cara 7 como la 8 presentan un reborde plano perimetral para asiento de los espárragos o tornillos necesarios para la fijación del dispositivo reductor y de la tapa protectora respectivamente.

Por lo demás, en la realización práctica de las mejoras objeto de este registro, podrá ser objeto de variación todo cuanto sea accesorio o circunstancial relativamente a la esencialidad de las mismas.



56013

N O T A

SE REIVINDICA:

5 1 - Mejoras en los ejes traseros de los auto-camiones constituidos por tres piezas acopladas, en conformidad con las cuales se sustituye la pieza puente o carcasa central por otra diseñada de tal forma que permita acoplar sobre ella un mecanismo reductor, duplicador de las marchas del vehículo.

10 2 - Mejoras en los ejes traseros de los auto-camiones constituidos por tres piezas acopladas, según la reivindicación 1, en conformidad con las cuales se constituye la nueva carcasa de forma fusiforme, provista de perforaciones diametrales emplazadas en sus prolongaciones y reforzadas por dobles nervaduras de sección cuneiforme, con las
15 caras frontal y posterior planas y paralelas, de grueso regularmente uniforme, delimitando entre ambas y unas bandas laterales de cobertura, la superficie de un cuerpo geométrico en cuyo interior se albergará el mecanismo diferencial del vehículo.

20 3 - Mejoras en los ejes traseros de los auto-camiones constituidos por tres piezas acopladas, según las reivindicaciones 1 y 2, en conformidad a las cuales las caras frontal y posterior presentan un reborde perimetral para asiento
25 ción del dispositivo reductor y de una tapa protectora de cobertura.

4 - Mejoras en los ejes traseros de los auto-camiones constituidos por tres piezas acopladas.

Consta la presente Memo-

•56013



ria Descriptiva de cinco hojas mecano-
grafiadas, escritas por una sola cara,
numeradas del 1 al 5 y con sus líneas
numeradas, a su vez, de cinco en cinco
y de hoja con dibujos, anexa.

5

Barcelona, 31 agosto 1956.
P.A.

FOCALIA VARIABLE

56013

HOLA UNICA

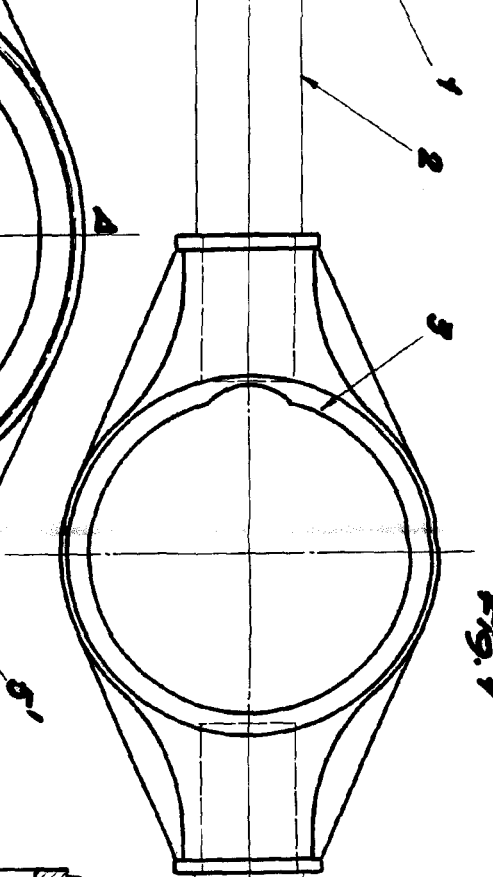
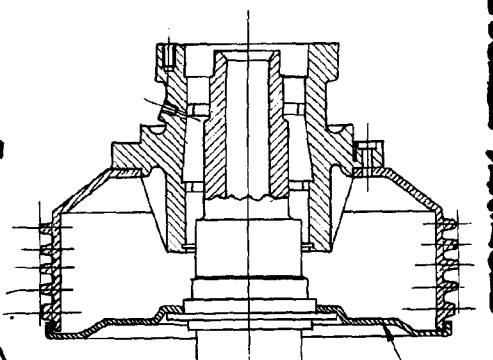


Fig. 1

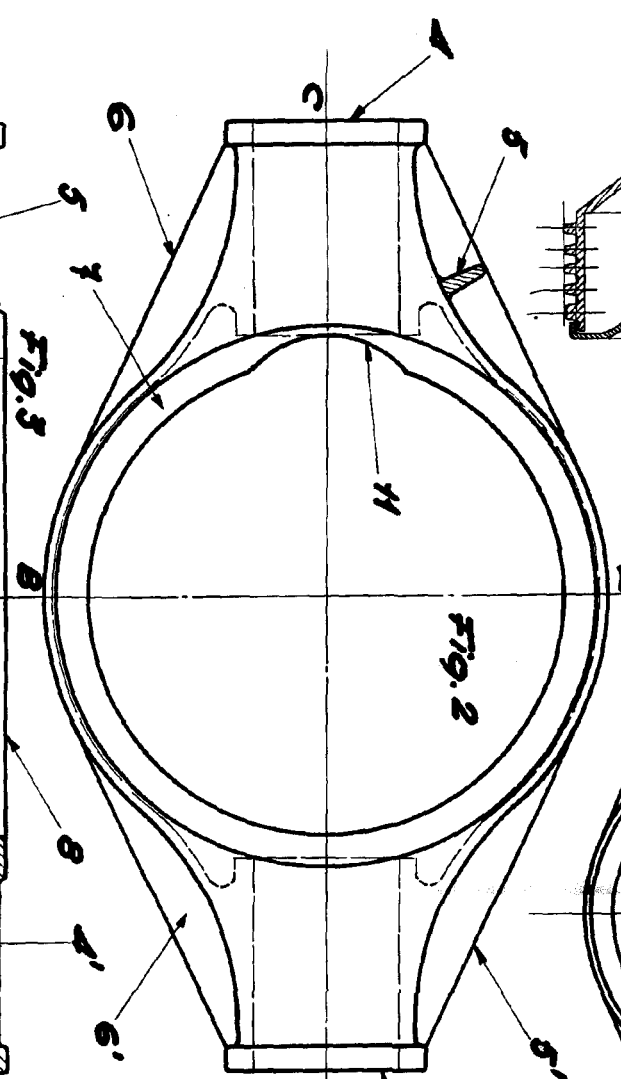
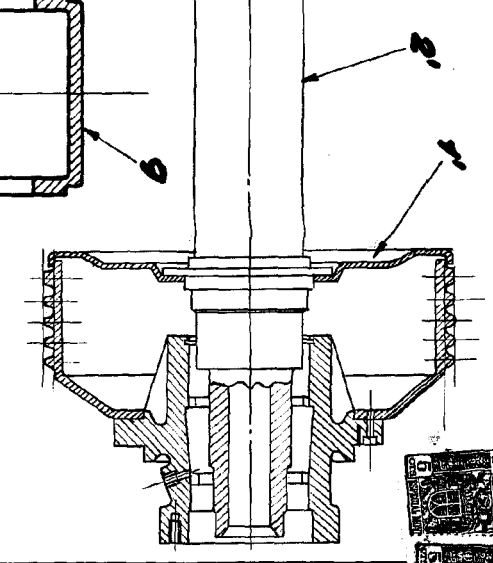


Fig. 2

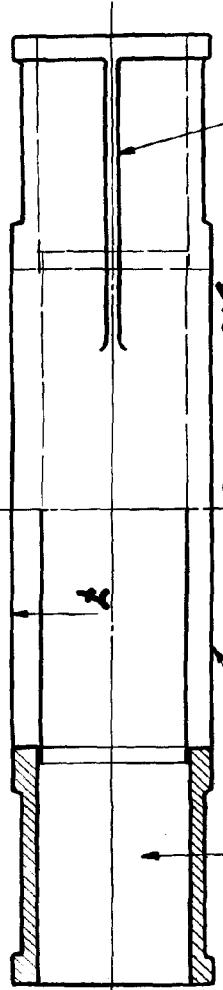


Fig. 3

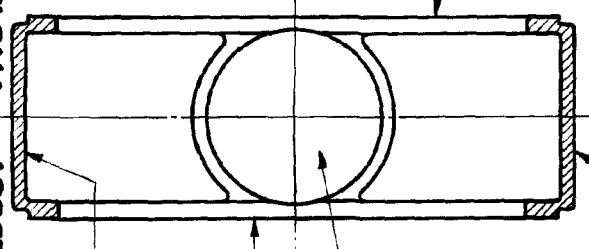


Fig. 4

BARCELONA 3, AGOSTO DE 1936
P.A.

56013

