



•64712

MEMORIA DESCRIPTIVA

Correspondiente a la solicitud de registro de un Modelo de Utilidad que, por veinte años se solicita para España y sus Colonias, a favor de Don Luis PARDINA RAMOS, de nacionalidad española, domiciliado en Madrid, C/ Ponzano, 48.

p o r

" ESTABILIZADOR DE PUENTE POSTERIOR PARA DETERMINADOS VEHICULOS AUTOMOVILES "

En ocasiones es preciso completar y mejorar la estabilidad del puente posterior de algunos vehículos que, habiendo sido construidos para condiciones de rodaje en calzadas y carreteras de perfecta conservación, han de ser utilizados sobre otros caminos mal cuidados y a veces sobre senderos.

El objeto de este Modelo de Utilidad solicitado es proporcionar mayor sujeción en su posición transversal, y por lo tanto mayor estabilidad al puente posterior de determinados vehículos, interponiendo en cada lado entre este puente y un punto anterior del larguero inmediato del bastidor una barra con longitud regulable convenientemente articulada por un extremo en la trompeta correspondiente del puente y por el otro extremo en el citado larguero.



15

En esta Memoria se describe un dibujo referente a una realización, como ejemplo sin carácter limitativo, del modelo de estabilizador de puente posterior para determinados vehículos automóviles, objeto del registro. Dos figuras completan las explicaciones.

20

La figura 1 muestra la perspectiva del estabilizador correspondiente a uno de los dos lados del puente, y

La figura 2 se refiere al grupo de elementos necesarios para su montaje.

25

El aparato se compone de dos juegos iguales que se sitúan longitudinalmente a uno y otro lado dentro del bastidor del vehículo.

30

Uno de los juegos consiste en una barra recta compuesta de dos piezas o medias barras -1- y -2-, empalmadas mediante una espiga roscada -3- que forma parte de una de ellas y entra en la otra, y de una tuerca -4- para el reglaje de la longitud de la barra. En ambos extremos, la barra termina en sendos ojales -5- y -6- cuyo interior tiene superficie cilíndrica preparada para recibir el casquillo externo de un cojinete de caucho -7- como los llamados "silenblock".

35

El extremo provisto del ojal -5-, que en este ejemplo corresponde a la pieza -1- más larga, a la que va unida la espiga roscada -3-, se articula mediante el cojinete de caucho -7- a una horquilla -8- que forma parte de la abrazadera inferior -9- de un collar -10- que ha de abrazar una de las trompetas del puente posterior, donde va montado el diferencial del vehículo.

40

El extremo provisto del ojal -6- va articulado mediante el cojinete de caucho -7- a un doble cartabón -11- provisto de una orejeta -12- lateral con una perforación -13-. El cartabón

- 3 -  
64712



45

-11- presenta también en su cara superior una o dos perforaciones -14-.

50

Cada trompeta de uno y otro lado del diferencial lleva su estabilizador, que se coloca en el ejemplo considerado, figura 2, entre el soporte -15- existente en el bastidor -16- para la pata posterior -17- del motor y la citada trompeta del puente diferencial .

55

Se comienza uniendo el estabilizador con el soporte motor -15-. Para ello se quita la tuerca -18- que normalmente existe en el perno -19- que une al citado soporte -15- la citada pata -17- del motor. Entonces dicho perno -19- se introduce en la perforación -13- de la orejeta -12- lateral al cartabón -11-, se vuelve a colocar la tuerca -18- y se aprieta a fondo. Con esta operación, el doble cartabón -11- ha resultado apoyado bajo el larguero -21-. Entonces se taladran uno o dos agujeros -20- sobre dicho larguero de modo que coincidan con la vertical de los respectivos agujeros -14- del cartabón, y se pasan los correspondientes pernos -22-, y se aprietan a fondo. Así se ha sujetado el extremo anterior de la barra al bastidor.

60

65

Para sujetar el extremo posterior -5- de la barra en la trompeta<sup>25</sup>/correspondiente al coche deberá descansar directamente sobre sus ruedas, lo que es muy importante para el reglaje que sigue. Se coloca la abrazadera -9- debajo de la trompeta, entre el resorte en espiral que tiene el vehículo en ese extremo de la trompeta y el punto de enlace del amortiguador que allí también existe. Si dicha abrazadera -9- no resulta exactamente debajo de la trompeta/<sup>25</sup>- habrá que aflojar la tuerca -4- para aumentar o disminuir la lon-

70

64712



75

gitud de la barra, girando la media barra -1-libre hasta que la abrazadera -9- se acople sin esfuerzo bajo la curva inferior de la trompeta. Se coloca luego el collar -10-, se presentan los pernos -23- de unión entre abrazadera y collar, y antes de apretarlos se comprueba la situación de ambas ruedas inmediatas y se corrige su reglaje si es preciso.

80

Por último se coloca la cincha de seguridad -24- en el punto indicado en la figura 2, la cual mantiene en caso de avería la barra colgante del bastidor.

Las operaciones reseñadas se efectúan simultáneamente en ambos juegos del estabilizador.

85

En las varias realizaciones del estabilizador habrán de introducirse pequeñas variantes mecánicas según la disposición particular de cada tipo de bastidor, según los vehículos de que se trate, siempre dentro de las características descritas.

N O T A

90

EN RESUMEN: El presente Modelo de Utilidad que, por veinte años se solicita para España y sus Colonias, deberá recaer sobre las siguientes reivindicaciones:

95

1ª.-ESTABILIZADOR DE PUENTE POSTERIOR PARA DETERMINADOS VEHICULOS AUTOMOVILES, caracterizado por sendas barras regulables en longitud situada cada una a cada lado del puente posterior, convenientemente articulada por un de sus extremos en una de las trompetas de dicho puente y en su extremo anterior en un punto del larguero inmediato del bastidor.

100

2ª.-ESTABILIZADOR DE PUENTE POSTERIOR PARA DETERMINADOS VEHICULOS AUTOMOVILES, de acuerdo con el número anterior, caracterizado porque cada barra esta compuesta de dos piezas rectas empalmadas por una espiga roscada que forma parte de una



105 de ellas y se atornilla en la otra; tuercas para la inmovili-  
 zación del reglaje de la longitud de la barra cuyos dos extre-  
 mos forman ojal; cojinetes de caucho con casquillo metálico  
 interior, más largo, y exterior en cada ojal, una pieza articula-  
 da en el ojal correspondiente al extremo que debe ser anterior  
 formada por dos cartabones paralelos entre los que resulta situa-  
 do el ojal perforados en su cara superior y una orejeta lateral  
 asimismo perforada para el paso de un perno; una horquilla arti-  
 culada en el ojal correspondiente al extremo posterior de la ba-  
 110 rra, de la que forma parte la abrazadera inferior de un collar  
 que deberá adaptarse a la trompeta del puente posterior del -  
 vehículo.

115 3ª.-ESTABILIZADOR DE PUENTE POSTERIOR PARA DETERMINA-  
 DOS VEHICULOS AUTOMOVILES, según los números precedentes carac-  
 terizado por hallarse completado con una cincha resistente pre-  
 parada para unirse por un extremo a la barra y por el otro al  
 larguero del bastidor.

120 4ª.-Por último se reivindica como objeto sobre el que  
 ha de recaer el presente Modelo de Utilidad que, por veinte -  
 años se solicita para España y sus Colonias.- - - - -

p o r

" ESTABILIZADOR DE PUENTE POSTERIOR PARA DETERMINADOS VEHICU-  
 LOS AUTOMOVILES "

Todo conforme queda expresado en la presente Memoria  
 Descriptiva que, consta de cinco hpjas foliadas por una sola  
 cara y plano que se acompaña.

Madrid, 5 de Marzo de 1.950.-

P. A.  
 PEDRO FELIX MARRA  
 A.A.  
*[Signature]*



64712

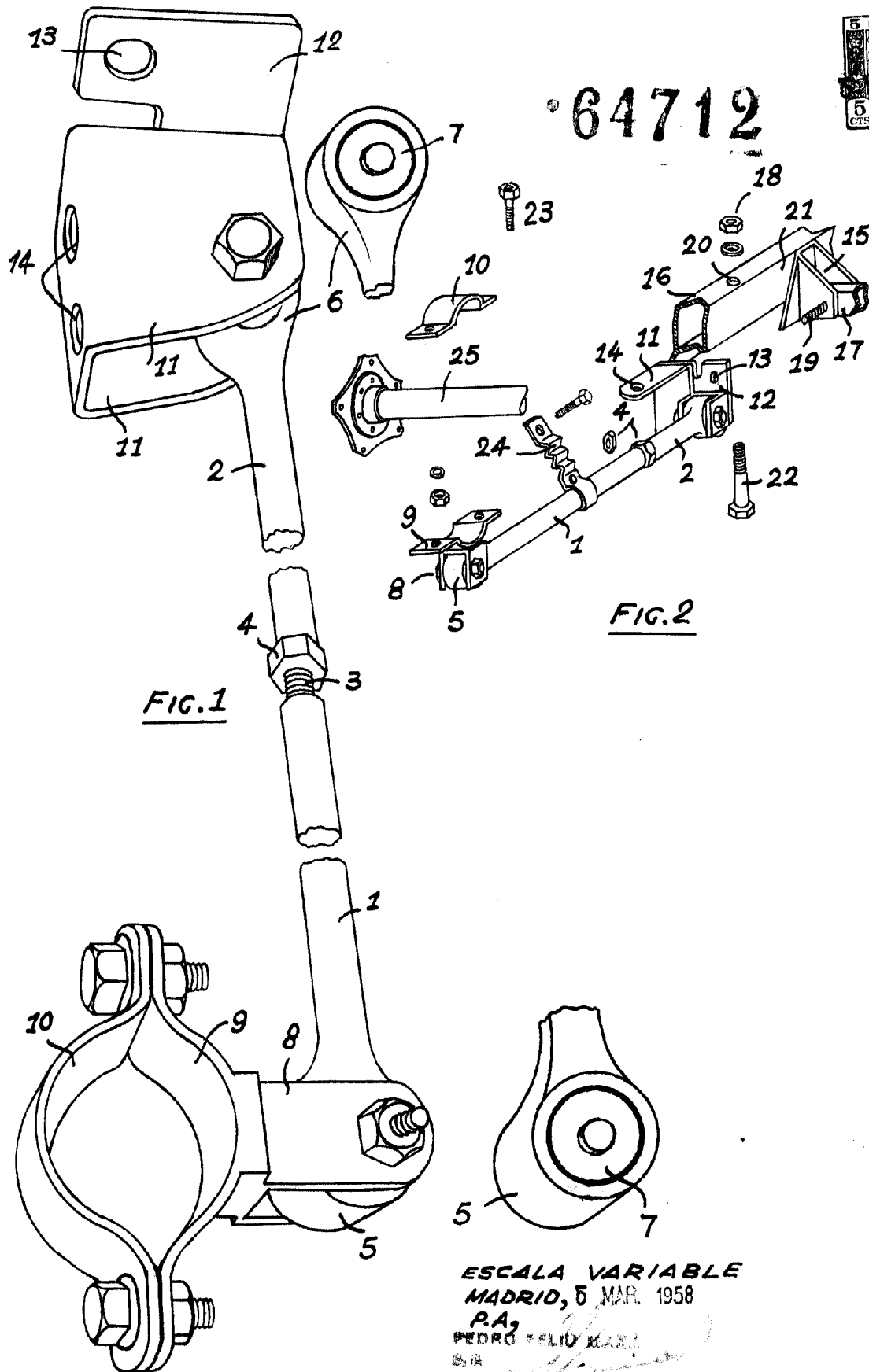


FIG. 1

FIG. 2

ESCALA VARIABLE  
 MADRID, 5 MAR. 1958  
 P.A.  
 PEDRO FELIX KARR  
 20/2