



67017

MALA REPRODUCCION  
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a

la solicitud de un

MODELO DE UTILIDAD por veinte años en España, a favor de D.  
GRACIANO HERNANDEZ BLANCO, de nacionalidad española, domici-  
liado en Valencia, calle albacete, número 28,

por

»CHASIS PERFECCIONADO PARA SIDECARES»

-----

-----

•67017



5 La invención a que se refiere la presente Memoria constituye una novedad industrial con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva por ella solicitado, de acuerdo con las prescripciones legales del Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial de fecha 26 de Julio de 1929, texto refundido publicado el 30 de Abril de 1.930.

10 Se trata de proteger en este Modelo de Utilidad un chasis perfeccionado para sidecares, en el que los perfeccionamientos han de recaer esencialmente en la suspensión y sujeción de la carrocería al chasis y del chasis propiamente dicho al vehículo motor.

15 En los sidecares conocidos la suspensión está normalmente realizada por ballestas o resortes, y conocido es el hecho de que estos elementos son fácilmente destructibles si no se engrasan continuamente y ello en muchas ocasiones no es posible por cuanto estos elementos están montados al exterior y reciben polvo mezclado con agua en muchas ocasiones.

20 Por otra parte la sujeción de la carrocería al chasis está realizada normalmente por tornillos y es necesario utilizar una llave mecánica para su extracción, toda vez que de no estar firmemente sujeto este tornillo se produce un ensanchamiento del orificio en que trabajan, cuya holgura determina la producción de ruidos molestos durante el rodeje del vehículo.

25 Todos estos inconvenientes han sido eliminados totalmente en el chasis perfeccionado que se pretende proteger en el que primeramente se ha montado una suspensión a base de una barra de torsión dispuesta de tal manera que, sometida en baño de aceite queda totalmente aislada e imposibilitada de contac-

30



35

to con el polvo, aire y agua. La fijación de la carrocería al chasis se efectúa por elementos en forma de bulones dispuestos solamente por su parte delantera que encajan en manguitos solidarios de la base de la carrocería. Este mismo sistema de engarce es posible realizarlo en la parte posterior también, asegurando la fijación final mediante tornillos con tuercas de accionamiento manual. La fijación del chasis del sidecar al vehículo motor está asegurada en este caso por dos manguitos de refuerzo que solidarizan los elementos normales telescópicos con las bridas axiales de unión.

40

Como ejemplo de realización de la idea que se ha expuesto se han realizado unos dibujos que se acompañan a la presente memoria en lámina única que muestra el chasis en varias posiciones.

45

En la figura 1ª se ve una planta del chasis completo cuya armadura monotubular -1- presenta una bifurcación angular -2- telescópica, a la que se unen los manguitos -3- y -4- de refuerzo de sujeción al vehículo motor. Sobre el elemento monotubular va dispuesto un bastidor -5- de tubo metálico de forma cuadrangular con dos de sus lados prolongados transversalmente hacia un mismo lado para que los ángulos de refuerzo -6-, -7-, -8- y -9- queden dispuestos en una misma situación. Sobre dos de estos ángulos de refuerzo se hallan situados los bulones -10- y -11- que se introducirán en el agujero previsto en la carrocería. Estos ángulos de refuerzo son precisamente los que quedan situados en la parte anterior del chasis. Los ángulos posteriores tienen previstos orificios -12- y -13- para paso de un tornillo de fijación. El elemento monotubular tiene en su centro un cilindro de refuerzo -14- a través del cual pasan los tornillos -15- que realizan la fijación de la

50

55

60

•67017



barra de torsión alojada en el interior de dicho elemento monotubular y solidario por el otro extremo de un casquillo -16- externo, que está unido a un brazo de biela -17- que soporta el eje de la rueda.

65

En la figura 2ª se aprecia una sección o vista lateral del chasis y puede verse como la base -18- de la carrocería tiene previsto un agujero -19- en su parte delantera y un orificio -20- en su parte posterior. El primero de ellos para unirse a los bulones -10-, y el segundo para penetración de un tornillo -21- fijado por la tuerca manual -22-. En esta misma figura puede apreciarse la constitución del chasis que presenta un perfil angular de doble tubo que rodea el elemento monotubular principal.

70

75

En la figura 3ª vemos un detalle del acoplamiento de la barra de torsión, -23- la cual tiene una cabeza -24- en la que penetran los tornillos -15- atravesando primero el manguito -14-. El extremo de la barra de torsión, opuesta a aquel por el que se fija al elemento monotubular, se solidariza con el casquillo -16- y biela -17-, siendo el extremo de éste punto de fijación del eje de la rueda.

80

85

El funcionamiento del dispositivo conforme se ha descrito varía fundamentalmente con relación a los conocidos en el sentido de que es la rueda, girando sobre la biela, la que salta al pasar sobre los baches del camino y no el chasis ni la carrocería, que se mantienen normalmente a una misma altura, contrariamente a lo que ocurre en los elementos de suspensión por resortes o ballestas cuyo movimiento de oscilación queda transmitido automáticamente a la carrocería o chasis.

90

Es pues notable la ventaja que presenta la nueva constitución que permite al vehículo rodar a una velocidad mayor

•67017



1958

95 sin sufrir las vibraciones normales en estos casos. Otra ventaja no menos importante es que la carrocería es desmontable con gran sencillez y susceptible de intercambiarse, pues ya es conocido que muchas veces un sidecar es utilizado para transporte de viajeros y para transporte de carga, en cuyo caso fácil es sustituir la carrocería de asiento por otra que esté destinada únicamente al transporte de carga.

100 Hecha la descripción precedente es necesario añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar sin que por ello cambie la esencia de la invención que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y lo que se reivindica en la siguiente

NOTA

105 En resumen: El Modelo de Utilidad que se solicita ha de recaer sobre las reivindicaciones siguientes:

110 1ª.- CHASIS PERFECCIONADO PARA SIDECARES, caracterizado esencialmente por el hecho de que, el elemento monotubular principal de sustentación del chasis, se solidariza con una biela a través de una barra de torsión oculta axialmente en el interior del elemento monotubular, fija a él por uno de sus extremos y por el otro a la biela propiamente dicha en cuyo extremo opuesto posee el eje de la rueda.

115 2ª.- CHASIS PERFECCIONADO PARA SIDECARES, caracterizado esencialmente por el hecho de que el chasis está constituido por un bastidor cuadrangular cuyos lados menores se prolongan transversalmente y se refuerzan con cuatro escuadras metálicas dispuestas en un mismo sentido; las dos anteriores se solidarizan por dos bulones dirigidos hacia la parte anterior y susceptible de penetrar en agujeros previstos en la base anterior de la carrocería, mientras que las escuadras posteriores es-

120

•67017



1958

tán perforadas coincidiendo con orificios previstos en la propia carrocería, para paso de tornillos de tuerca manual, cuya disposición de elementos dá al conjunto la cualidad de desmontable.

125

3ª.- Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita "CHASIS PERFECCIONADO PARA SIDECARES".

130

Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la presente Memoria que consta de seis hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 28 de Junio de 1958

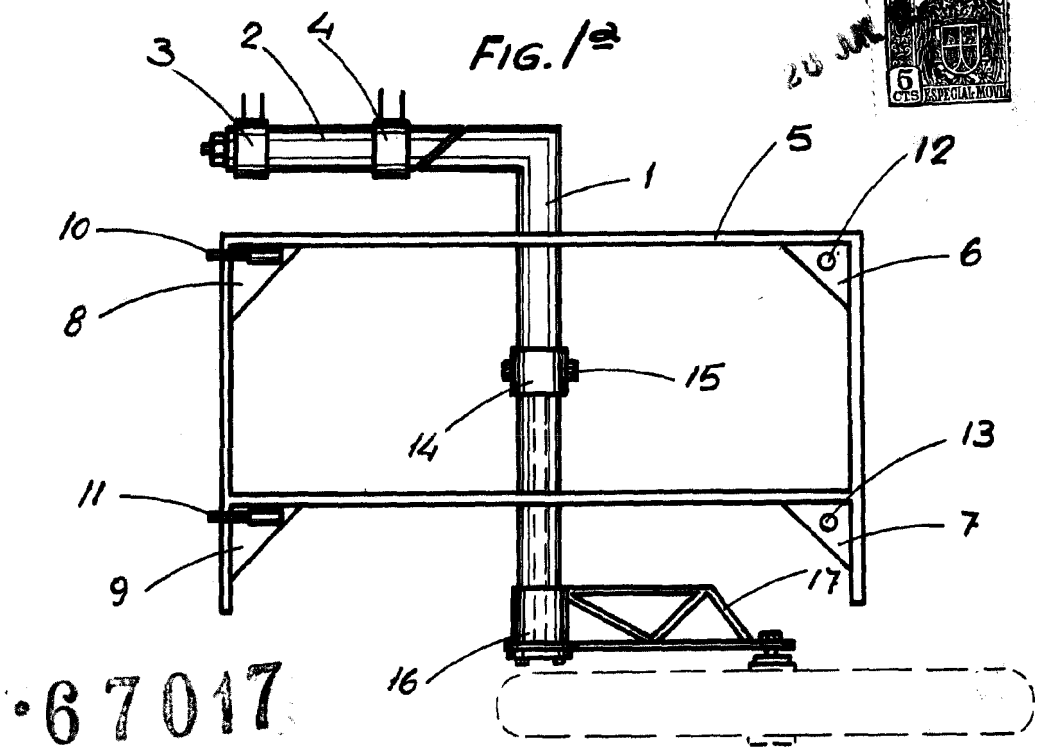
ALFONSO UNGRIA

135

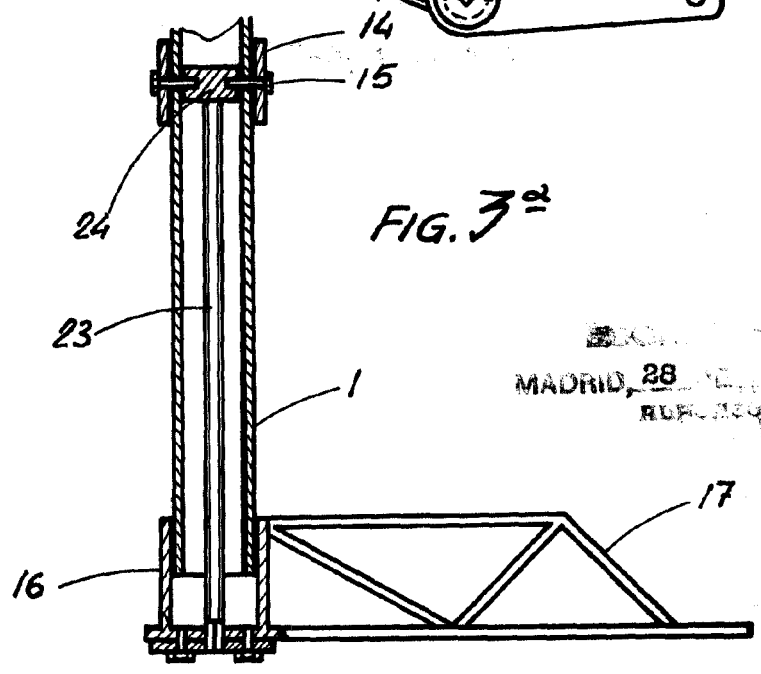
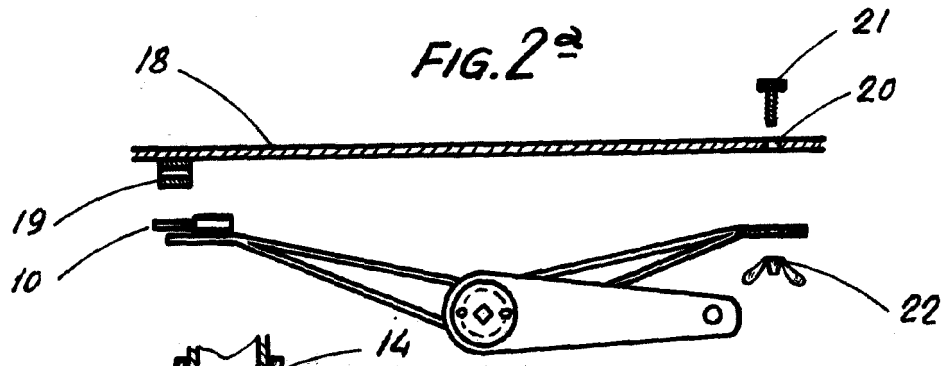
140

145

150



67017



MADRID, 28 de Junio de 1958  
REPUBLICA ESPAÑOLA

*[Handwritten signature]*