

H/V.



71265

## *Memoria Descriptiva*

*para*

un Modelo de Utilidad,  
por veinte años en España  
*a favor de*

D. Arturo Romero Pérez

- de nacionalidad española -

*residente en*

M a d r i d

Bravo Murillo, 41

*por:*

" DISPOSITIVO DE REFRIGERACION PARA AUTOMOVILES DE MOTOR POSTE-  
RIOR "

---



2.-

71265

El presente modelo de utilidad se refiere a un dispositivo de refrigeración para automóviles de motor posterior, que responde a la necesidad de una refrigeración mas eficaz que la actual en tales coches, que sobre todo es insuficiente en las fuertes temperaturas del verano español y casos análogos, como, por ejemplo, ocurre en el Seat 600, sin afectar sustancialmente a la mecánica del vehículo.

El problema a resolver es lograr una mas eficaz renovación del aire en el compartimiento del motor, pues el ventilador puede subvenir a las necesidades de refrigeración del agua del radiador, con la velocidad de rotación usual, siempre y cuando disponga del necesario aire fresco. Pero el actual sistema de refrigeración se basa en la nueva aportación de aire, que entra por el vacío creado por la aspiración del ventilador, lo cual en el funcionamiento de los automóviles se ha demostrado insuficiente.

Mediante el dispositivo que se reivindica se establece una toma forzada de aire, cuya entrada se coloca en la parte anterior del vehículo, debajo de la carrocería, cuya colocación está justificada por las siguientes razones:

- no afecta a la estética del automóvil, por ir disimulado debajo de su carrocería.

- el aire que se toma está libre de polvo, porque aún no ha sido perturbado por el paso del vehículo.

- hay mayor garantía de tomar con exactitud la cantidad de aire que se haya calculado como necesaria, al no existir los remolinos y separación de filetes de aire, que



71265

se producen en la parte posterior y costados del automóvil.

Dentro de las reivindicaciones que se establecen pueden construirse dispositivos de refrigeración para automóviles de motor posterior, de las formas, tamaños y materiales que se juzguen adecuados, según la aplicación concreta de que se trate, sin que tales variaciones, así como las que puedan introducirse en detalles de su presentación y organización, afecten a la esencialidad reivindicada, por lo que los dispositivos que se construyan, dentro de la idea general reseñada, con cualquiera de esas modificaciones, no serán sino variantes, igualmente comprendidas y protegidas por el presente registro.

En esta idea, las adjuntas figuras corresponden únicamente a una forma de ejecución, sin carácter alguno limitativo, que se presenta a título de ejemplo de realización, para concretar cuanto se dice en esta memoria descriptiva.

La fig. 1 presenta la proyección en planta de un dispositivo establecido de acuerdo con lo que se reivindica.

La fig. 2 corresponde a la proyección de su perfil longitudinal.

La fig. 3 detalla la vista de frente.

La fig. 4 representa las secciones por los planos A-B y C-D.

Con referencia a dichas figuras y a los números que sobre ellas designan las partes y detalles del dispositivo representado, que interesan a los fines de esta memoria, la descripción del mismo es como sigue:

Está constituido por el embudo 1 con la chapa



1959

4.-

71265

de sujeción 11, cuyo embudo, mediante el manguito de goma 2, se une a los tubos metálicos 3 y 4, el primero de los cuales tiene la desviación conveniente al acoplamiento del dispositivo (cuya desviación o desviaciones, serán en cada caso las necesarias para el acoplamiento al coche de que se trate).

A su vez el tubo 4 se une, mediante el manguito de goma 5, con el tubo de conducción 6, de diferente sección que el anterior, para salvar el diferencial y caja de cambios del coche, cuyo tubo 6, mediante otro manguito 7, se prolonga en otro tubo acodado 8, cuya parte superior se enfrenta con el ventilador y va unido al deflector 9, encargado de llevar el aire al ventilador, y que tiene el frente abierto.

En 10 se indica la palanca que acciona el cierre de la entrada del aire en el embudo.

Los manguitos de goma 3-5-7 son lo mas prácticos para lograr una suficiente flexibilidad, ausencia de ruidos por roce con el bastidor, y facilidad y rapidez de colocación.

La instalación es de gran facilidad; la unión de la toma y conducción con el bastidor del automóvil, se logra con tornillos y doble tuerca que fijan los tubos.

La entrada del aire en el motor se efectúa practicando un orificio en la chapa protectora contra el polvo del mismo, colocándose el deflector 9 que envía el aire contra el ventilador.

En la entrada del embudo de toma, va colocada una chapa abatible con un resorte, para a voluntad cerrar la

1959



5.-

71265

toma y evitar refrigeraciones excesivas en tiempo frio.

De las posibilidades del dispositivo que se reivindica, dá idea el que si, por ejemplo, la entrada de aire en el embudo 1 es de 0,6 dms. de altura, por 5 dms. de longitud, lo que representa una superficie de 3 dms<sup>2</sup>. a una velocidad de 60 kms. por hora, a la que el motor comienza a acusar deficiencias en su refrigeración, representa una entrada adicional de aire de 500 litros por segundo, cantidad mas que suficiente para lograr una ayuda eficaz en la renovación de aire por vacío que efectúa el ventilador.

-----



1959

N O T A.-

71205

=====

El presente modelo de utilidad comprende las siguientes reivindicaciones;

5 1.- Dispositivo de refrigeración para automóviles de motor posterior, caracterizado porque está constituido por un embudo, para la toma de aire, provisto de dispositivo de sujeción y de un cierre con palanca de accionamiento, para regular la entrada de dicho aire; cuyo embudo, mediante tubos y manguitos elásticos de unión entre ellos, con las formas necesarias para su adaptación y colocación en el vehículo, comunica con la proximidad del motor, en la que esa conducción de aire termina en un tubo acodado, cuya parte superior se enfrenta con el ventilador y va unido a un deflector que lleva el aire a dicho ventilador.

16 2.- Dispositivo de refrigeración para automóviles de motor posterior.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

20 Consta esta memoria de seis hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, a 28 de Enero de 1959.

*C. Urrutia*

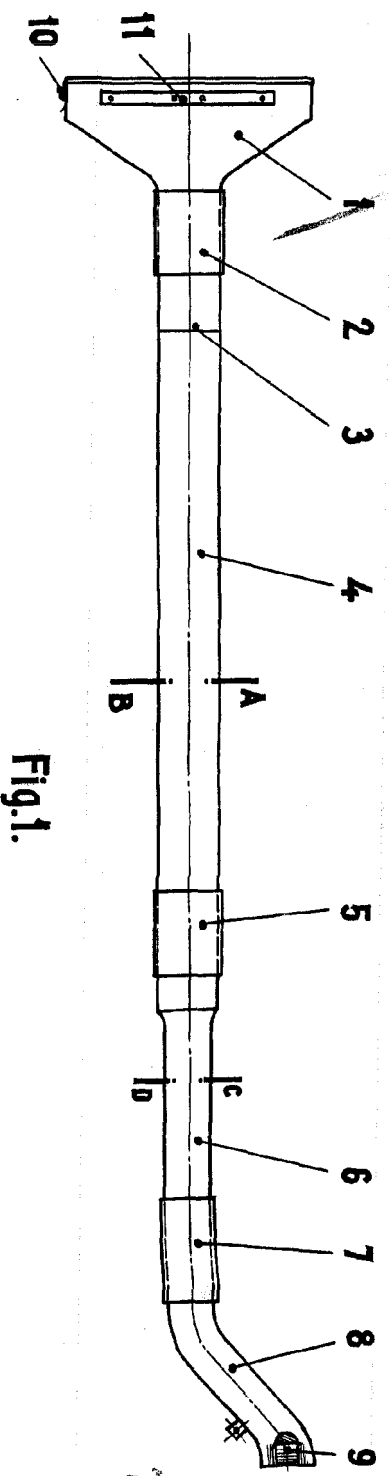


Fig.1.

7 1265

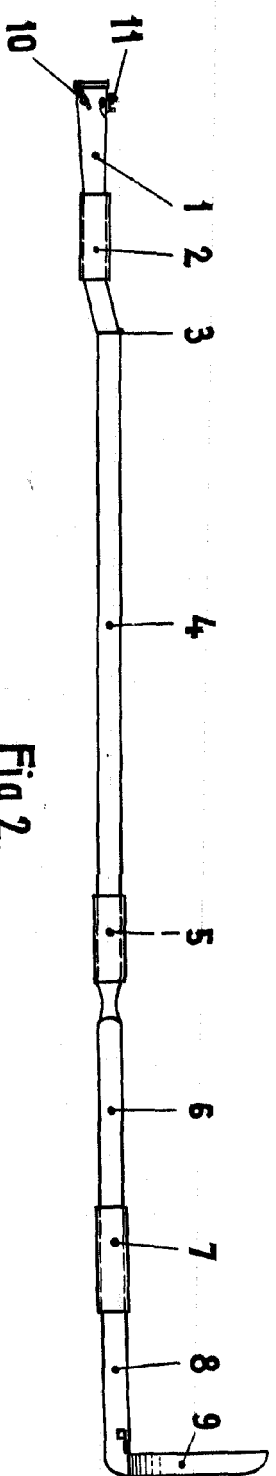


Fig.2.

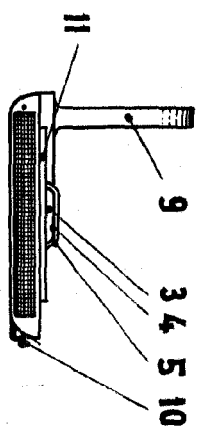


Fig.3.



Fig.4.

ESCALA VARIABLE

*Arturo Romero López*

