

73510



735 15

MEMORIA DESCRIPTIVA
que se acompaña a
la solicitud de un
MODELO DE UTILIDAD, por veinte años en España, a favor de
Don FERNANDO ALONSO ARNAU, Don JUAN PEIRO MARCOS y Don FRAN
CISCO FANDOS MECHO, de nacionalidad española, domiciliados
en TORRES-TORRES (Valencia) calle Generalísimo, 83
por
"UN NUEVO CHASIS PARA VEHICULOS"

.-oOo-.-.

735 15



5 La invención a que se refiere la presente Memoria constituye una novedad con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de fecha 26 de Julio de 1929, texto refundido publicado el 30 de Abril de 1930.

10 Se trata de proteger en este Modelo de Utilidad un nuevo chasis para un vehiculo, especialmente para un vehiculo de tres ruedas, en el cual se ha tratado de conseguir una disposición original que permite una notable reducción de altura.

Las características principales pues, de este nuevo chasis, son las siguientes:

15 1ª.- La de estar dotado de un manillar abatible.

2ª.- La de poseer un órgano de conducción sustituto del manillar, el cual órgano actúa sobre la rueda o ruedas anteriores y puede eliminarse cuando entre en función el manillar.

20 3ª.- La de llevar suspendido el grupo motor, el asiento de conductor y otros elementos accesorios por debajo del eje motriz siendo este el de las ruedas posteriores.

25 El chasis, fundamentalmente está constituido por un soporte en V con su vértice curvado hacia arriba viniendo por él a unirse a un punto de unión, común para el chasis y para la horquilla delantera del vehiculo.

30 Este soporte en V queda situado debajo del eje motriz, y fijo al mismo mediante pasadores que retienen en la parte superior del mencionado eje motriz unos puentes,

73515



eventualmente previstos de rodamientos, de tal modo que la posición del chasis respecto del eje motriz, siendo variable en altura, es siempre mas baja.

35

El soporte en V posee un travesaño situado en su parte media posterior el cual travesaño sirve de base o apoyo para el asiento del conductor o tambien para el depósito de combustible cuando el asiento está situado sobre éste y, al mismo tiempo soporta un eje suplementario que viene accionado por el freno para actuar a su vez sobre los de las ruedas posteriores.

40

Además, en el extremo posterior, el soporte en V tiene eje de giro para el elemento de unión de una máquina herramienta, y sobre este elemento de unión, a través del mismo, pasa un tornillo con un volante de mando situado en su parte superior, pivotando este tornillo sobre el propio chasis del vehiculo de suerte que, accionado en uno u otro sentido, regula en altura la posición de la herramienta respecto del chasis del vehiculo.

45

50

Para que se comprenda mejor el objeto de la solicitud se han realizado unos dibujos que se acompañan en lámina única a la presente Memoria, en la figura 1ª de los cuales se representa el chasis que nos ocupa en una vista en perspectiva, mientras que en la figura 2ª se representa en detalle la forma de sujetar el chasis al eje motriz o posterior de la máquina y el mecanismo que sirve de unión de la herramienta al vehiculo.

55

60

En la figura 1ª podemos ver el soporte en V -1-, o chasis propiamente dicho, que viene a unirse por su vértice a un punto -2- de unión común del referido chasis -1- y de la horquilla delantera -3-. El soporte -1- presenta



73515

curvado a tal fin su vértice.

65

70

En la parte posterior observaremos la situación del eje motriz o de las ruedas posteriores -4- el cual queda situado encima del soporte -1-. También se representa en esta misma figura el travesaño -5- de la parte media posterior, sobre el que se apoya el asiento del conductor y el depósito de combustible cuando sobre este queda situado el asiento. Este travesaño -5- posee eje de giro para la varilla -6- la cual, mandada por la palanca de frenos actúa a través de -7- y -8- sobre los frenos de las ruedas posteriores.

75

80

En la misma figura 1ª podemos ver al manillar constituido por dos piezas -9- y -10-, abatibles por su cambio de posición sobre -11- y -12- respectivamente. Observaremos que los manillares propiamente dichos -9- y -10- son solidarios de unos casquillos los cuales presentan zona de unión a la horquilla delantera dentados o estriados para que por virtud de presión ejercida mediante las palomillas o tuercas -13- y -14-, al efectuar las operaciones de mando correspondientes pueden aflojarse y hacerlos bajar sobre ambos lados de la rueda anterior.

85

Una horquilla -15- protectora de la rueda anterior presenta una rotula -16- en la que puede fijarse eventualmente una pértiga -17- con la que se conduce la máquina en el momento en que los manillares están abatidos.

90

En la figura 2ª observamos la especial disposición del soporte -1- o chasis respecto del eje posterior -4- un puente -18- y unos pasadores -19- hacen posible este sistema de sujeción con el cual se consigue una altura del vehículo reducida con un diámetro de rueda cualquiera

73515



95

que sea. Un soporte -20- sirve de eje de giro y de punto de sujeción de la herramienta -21- la cual es regulada en altura por efecto del tornillo -22- mandado por el volante -23-, pivotando este tornillo -22- sobre un punto -24- del chasis despues de atravesar el elemento de unión de la herramienta por -25-.

100

Gracias a este nuevo chasis la altura del vehi- culo queda reducida notablemente, ya que todas las partes de que el mismo se compone no sobresaldrán de la altura de las ruedas si así se desea. En un momento de su trabajo el manillar se abate, y el vehiculo se guía desde la pér- tiga situada en la parte anterior de la rueda delantera, de suerte que tambien se reduce la altura del conjunto en su parte anterior.

105

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

110

N O T A

En resumen: El Modelo de Utilidad que se soli- cita ha de recaer sobre las reivindicaciones siguientes:

115

1ª.- UN NUEVO CHASIS PARA VEHICULOS, caracte- rizado esencialmente por el hecho de estar dotado de un manillar abatible para lo que este se compone de dos pie- zas independientes fijas cada una de ellas a cada uno de los dos elementos, respectivamente, que componen la hor- quilla delantera, a través de unos casquillos dentados o estriados que se fijan con tuercas o palomillas de presión sobre los citados elementos de la horquilla delantera.

120



73515

125

2ª.- UN NUEVO CHASIS PARA VEHICULOS, caracterizado porque la horquilla citada en la reivindicación anterior es solidaria de una protección que pasa por la parte anterior de la rueda naciendo de cada uno de los dos elementos de aquella cuya protección presenta en su parte mas avanzada una rotula de unión para un timón de mando.

130

3ª.- UN NUEVO CHASIS PARA VEHICULOS, caracterizado porque el soporte en V del motor, asiento y demás partes complementarias del vehiculo, que va a descansar en las ruedas posteriores, queda fijo al eje de estas por su parte inferior, mediante pasadores regulables en alturas y puentes o abrazaderas dispuestos en la parte superior del eje en los que vienen a fijarse los pasadores.

135

4ª.- NUEVO CHASIS PARA VEHICULOS, caracterizado por estar previsto de un travesaño situado en la mitad posterior, en posición paralela a la del eje, motriz de las ruedas posteriores, cuyo travesaño sirve de punto de apoyo para el asiento, depósito de combustible y ambos a la vez, y para un eje paralelo de mando de frenos de las ruedas posteriores.

140

5ª.- UN NUEVO CHASIS PARA VEHICULOS, caracterizado por presentar elementos de apoyo para un eje de giro del medio de unión de las herramientas a la máquina, siendo este medio de unión regulable en altura por la acción de un tornillo roscado que lo atraviesa, y que es mandado por un volante superior mientras que por su extremo inferior pivota sobre la parte trasera del chasis del vehiculo.

145

6ª.- Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita "UN NUEVO CHASIS PARA VEHICULOS".

150



735 15

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

Madrid, 8 Mayo de 1.959.

ALFONSO UNGRIA.

Alfonso

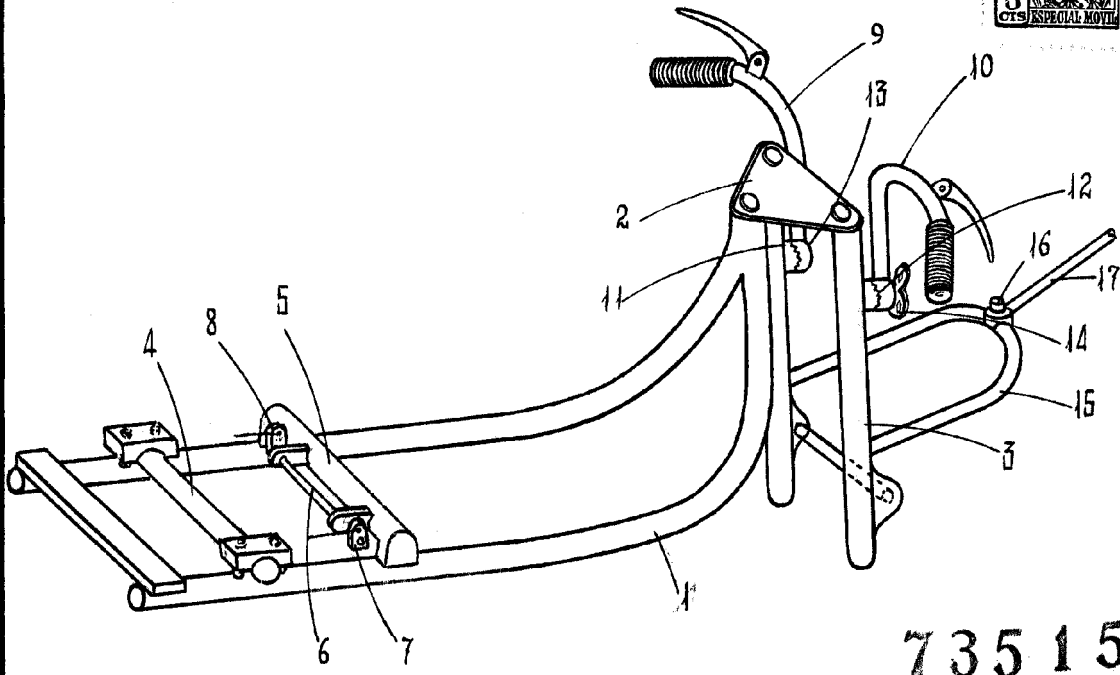
155

D. FERENDO. ALONSO ARNAU,
D. JUAN PEIRO MARCOS y
D. FRANCISCO FANDOS MECHÓ

HOJA ÚNICA

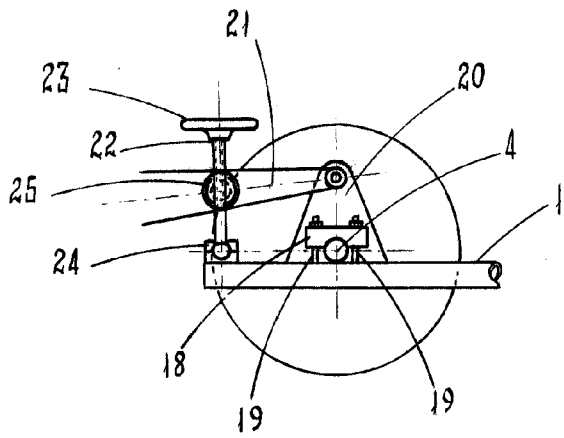


FIGURA. 1ª



735 15

FIGURA. 2ª



ESCALA VARIABLE
MADRID, 8 DE mayo DE 1959
ALFONSO UNGRÍA