



1929

GRUPO 9º. - CLASE 84. -

MEMORIA DESCRIPTIVA de una PATENTE DE INTRODUCCION por CINCO años, por "MEJORAS EN LOS COCHES AUTOMOVILES", a nombre de los Sres. SARACHO Y LOPEZ, residentes en Vitoria,, Florida, 31 y Dato 57. -

La presente patente de introducción tiene por objeto garantizarnos el derecho a la fabricación y explotación exclusiva de las mejoras en los coches automóviles, lo mismo camionetas o tricars que los coches propiamente dichos para viajeros y los destinados a ambulancias y otros servicios, tales como de Correos, municipales, de desinfección, de hoteles y cualesquiera otros, que se describen a continuación y se representan en las seis hojas de planos que se acompañan.

La hoja 1ª representa un modelo de coche descubier- to.

La hoja 2ª representa el mismo coche cubierto, para pasajeros.

La hoja 3ª contiene dos figuras que muestran el mo- delo de coche de conjunto.

La hoja 4ª representa tres vistas del modelo de chasis o bastidor.

La hoja 5ª muestra el modelo de carrocería abierta.

Y la hoja 6ª el modelo de carrocería cerrada.

La característica esencial de los coches objeto de esta patente es la sencillez, aparte de la economía, la segu- ridad y la rapidez en el servicio que prestan.

El transporte y la distribución de mercancías era hasta el presente un problema de solución difícil por lo cos-



tosos; detalle muy importante para el comercio, que tiene que luchar con la constante y cada vez más activa competencia.

A obviar ese inconveniente tienden las camionetas o tricars y coches automóviles a que se refiere esta patente, que por la circunstancia de tener solo tres ruedas y otras ventajas que se derivan de esa circunstancia, se ha logrado la suma sencillez de la parte mecánica, base única para conseguir un entretenimiento verdaderamente económico y una duración ilimitada.

En efecto, la adopción de las tres ruedas como base de simplificación, ha dado como consecuencia lógica, la supresión o eliminación de todos los elementos de transmisión, juegos de Cardan, diferencial, con todo su sistema de satélites, paliers, rodamientos de bolas y otros que son muy frecuentemente causas de interrupción en un servicio duro y continuo.

La gravitación de su propio peso y la de la carga, permiten una perfecta adherencia a la rueda motriz, cuya superficie de contacto está calculada para la tracción de más de quinientos kilogramos. Un dispositivo especial permite que esta rueda sea intercambiable, por ser exactamente igual que las demás.

Con el deseo ya expuesto de simplificar todo lo posible el mecanismo de estas camionetas o tricars, se han equipado con motores de uno o más cilindros y de dos o de cuatro tiempos. La ausencia en el motor de válvulas, muelles, taques, eje de levas y engranajes, aleja toda posibilidad de paradas forzosas por rotura de vástagos de válvulas y muelles, fusión de cabezas de válvulas de escape, agarrotamiento de las mismas y otras; averías que se producen demasiado a menudo y se suprimen en absoluto merced a este invento.

Otra de las ventajas de estos coches, que se desti-



1929

-3-

nan no solo como camionetas o tricars al acarreo, transporte y reparto de mercancías, sino también a la conducción y traslado de pasajeros, mediante la consiguiente modificación de la carrocería, es la que se refiere al engrase. Siguiendo las normas de sencillez, y como complemento de esta finalidad, se ha simplificado también de una manera segura y práctica la lubricación del motor, suprimiendo la bomba y las canalizaciones, propensas siempre a averías y obstrucciones. El engrase está perfectamente asegurado por la misma mezcla carburante, ya que ésta va compuesta por un litro de aceite y once o doce de gasolina. De esta forma todas las piezas del motor están regadas continua y automáticamente por el lubricante, eliminándose así, además de los citados elementos, todo posible olvido, por parte del conductor, de sostener continuamente el nivel del aceite en el carter a la altura debida, causa de tan frecuentes contratiempos.

Con todas las características expuestas se llega a la conclusión de que con los coches objeto de esta patente se consigue de una manera definitivamente práctica la finalidad principalmente perseguida, que es la economía y la sencillez.

A menor número de piezas, menos roturas e interrupciones y, por lo tanto, ínfimo presupuesto de gastos de entretenimiento y mejor y más seguro y rápido servicio. A mayor sencillez del mecanismo, menores son los conocimientos mecánicos necesarios en la persona encargada del vehículo. Un muchacho de 16 o 18 años puede muy bien ocuparse del servicio, con lo cual se reduce considerablemente el gasto que ocasionaría la necesidad de un mecánico experto.

Todas estas ventajas de carácter económico, unidas al insignificante consumo (cinco litros por cada cien kilómetros, comprendido el aceite) para transportar media tonelada, hacen que sea esta camioneta la más económica y segura entre todas las existentes en el mercado.



FEB. 1929

-4-

Las mejoras en que se basa esta patente de introducción no se limitan y tienen aplicación únicamente a las camionetas o tricars, sino también, como se ha dicho antes, y variando según proceda la carrocería, a los coches de viajeros, ambulancias y servicios de Correos, municipales, de desinfección, de hoteles y otros, es decir; que se adaptan a todas las necesidades de la industria, del comercio y de la agricultura,

Chassis o bastidor. - El chassis o bastidor está formado por dos largueros en forma de U que separados en la parte delantera unos cincuenta a sesenta centímetros, van estrechándose hacia la parte de atrás, donde la separación entre ambos es solamente de unos veinte centímetros. La sección de estos largueros varía de sus dimensiones en diferentes puntos de su longitud. Esta es en total de unos dos metros y veinte centímetros y su conjunto está reforzado por algunos travesaños. Como es corriente en los Chassis de automóviles, dichos largueros van torcidos hacia arriba en la parte posterior con el fin de sujetarse al eje de la rueda que queda un poco mas alto que el resto del chassis. (Véanse las figuras de la hoja de planos número 4).

Eje delantero. - Es de sección en forma de U, reforzada en sus extremos, y tiene una largura de un metro y veinte centímetros. (Hoja número 4).

Dirección. - El volante va colocado en la parte posterior de la carrocería. En el eje del volante va acoplado un piñón que por el intermedio de una cadena transmite el movimiento a otro piñón de mayor diámetro, colocado en la parte baja y que por medio de un eje que va sujeto por cojinetes delante y detrás a lo largo del chassis, transmite, mediante unas fuertes varillas, el movimiento de dirección a las ruedas delanteras. - Esta disposición de piñones o ruedas dentadas y cadena para transmitir el movimiento de dirección a las rue-



FEB. 1929

das delanteras, puede también ser substituido por uno o dos brazos de palanca, que, fijos en el eje del volante, transmitan el movimiento por medio de una o dos varillas al eje inferior.

Motor. - El motor puede ser de uno o más cilindros y de dos o de cuatro tiempos. El enfriamiento se efectúa por aire, por ventilador o turbina y también por medio de agua. Este motor puede disponerse en la parte zaguera o posterior del coche o en otro lugar cualquiera y puede accionar sobre la rueda trasera o sobre las delanteras.

Cambio de velocidades, - La caja de velocidades puede ser de dos, tres, cuatro o más velocidades, pudiéndose colocar detrás o delante del motor o en cualquiera otro lugar.

Transmisión. - La transmisión de la fuerza motriz puede ser por cadena o tornillo sin fin, bien a la rueda trasera o a las delanteras.

Tanto el motor como la caja de velocidades van cubiertos con una chapa en la forma que se indica en los planos que se acompañan.

Carrocerías. - Estas pueden ser abiertas o cerradas y de muy variadas formas y tamaños.

La plaza del conductor puede ser cubierta o descubierta, con parabrisas o sin él, con cortinas, cristales, etcetera.

Se entenderá que las dimensiones que se indican en el transcurso de esta memoria y en algunos de los planos unidos a ésta, se dan solo a título de ejemplo, pudiendo variar según las circunstancias y de acuerdo con lo que aconseje la experiencia, sin que por ello se altere el espíritu del invento.



FEB. 1929

-6-

--- N O T A ---
- - - -

La patente de introducción por cinco años que por la presente se solicita es de invención no propia ni nueva; pero no se halla establecida ni practicada del mismo modo y forma en España, y recaerá sobre los puntos siguientes:

1º - Mejoras en la fabricación de coches automóviles de todas clases, lo mismo camionetas o tricars que los coches propiamente dichos para viajeros y los destinados a otros servicios de carácter oficial o particular, cuya característica principal es la sencillez.

2º - Mejoras en los coches automóviles de tres ruedas como base de sencillez, eliminando así elementos de transmisión y otros que complican el mecanismo y son causa de frecuentes interrupciones.

3º - El empleo en las mejoras reivindicadas en los puntos precedentes de un motor de uno o más cilindros y de dos o cuatro tiempos, suprimiendo de este modo válvulas, muelles, taques, eje de levas y engranajes, evitándose así frecuentes averías. Dicho motor puede disponerse en la parte posterior del coche o en otro sitio cualquiera y accionar sobre la rueda trasera o sobre las delanteras.

4º - En las mejoras en los coches automóviles reivindicadas en los puntos anteriores, la supresión, para la lubricación del motor, de la bomba y las canalizaciones, asegurándose el engrase por la misma mezcla del carburante, como se describe en la memoria que antecede.

5º - En las mejoras en los coches automóviles reivindicadas en los puntos 1º a 4º, el empleo de un chasis o bastidor constituido por dos largueros en forma de U, separados en la parte delantera y que van acercándose a medida que se prolongan hacia atrás en la proporción aproximada que se menciona en el transcurso de esta memoria. La sección de di-



7 FEB. 1929

-7-

chos largueros, que en conjunto están reforzados por algunos travesaños, varía en sus dimensiones en diferentes puntos de su longitud y están torcidos hacia arriba en la parte posterior, según es costumbre, para sujetarse al eje de la rueda.

6º - En los coches automóviles de tres ruedas reivindicados en los puntos que anteceden, la disposición del volante de dirección en la parte posterior de la carrocería, yendo acoplado en el eje de este volante un piñón que por el intermedio de una cadena transmite su movimiento a otro piñón de mayor diámetro, dispuesto en la parte baja, el cual a su vez transmite el movimiento de dirección a las ruedas delanteras, mediante un eje que va sujeto por cojinetes delante y detrás, a lo largo del chasis y por unas fuertes varillas. Tal disposición de piñones o ruedas dentadas y cadena para transmitir el movimiento de dirección de las ruedas delanteras puede substituirse por uno o dos brazos de palanca, que, fijos en el eje del volante, transmitan el movimiento por medio de una o dos varillas al eje inferior.

7º - En los coches automóviles, camionetas o tricars, objeto de esta patente, la adopción de carrocerías abiertas o cerradas y de muy diversas formas y tamaños, según los diferentes usos a que se destinen.

8º - Mejoras en los coches automóviles.

Tal y como se ha descrito en la memoria que antecede, representado en las seis hojas de planos que se acompañan y con los fines expuestos.

Esta memoria consta de siete hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 7 de Febrero de 1929. -
P.A.

Pedro Sugrañes.

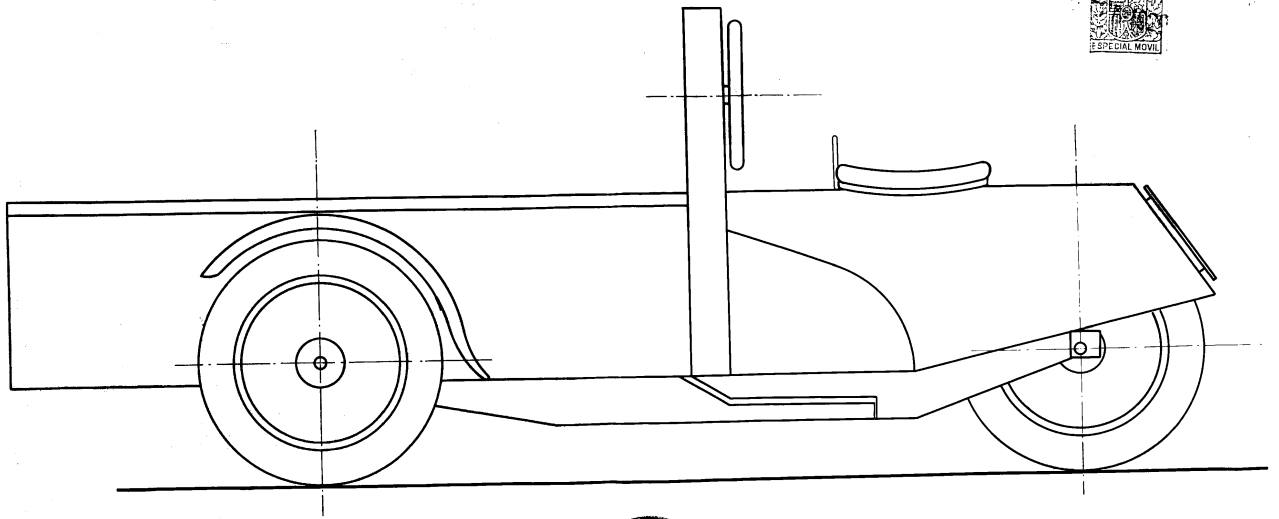
P.P.,



FEB. 1929

Hija nº 1.

Escala variable.



Madrid, 4 Febrero 1929
P. J.
Auto-impresión
P. P.
J. P. ...

MODELO DESCUBIERTO

— Escala 1:10 —



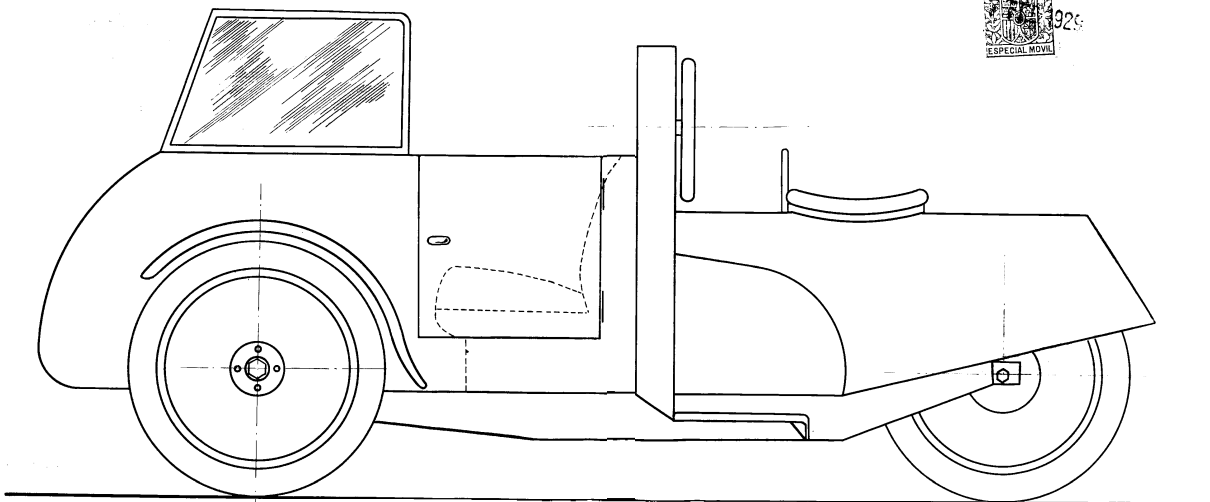
1929

Hoja n° 2.

Escala variable.



1929



*Modelo de turismo 1929
P.A.
Pedro Sarracino C
C.P. de Vitoria de*

— ■ — MODELO PARA PASAJEROS —

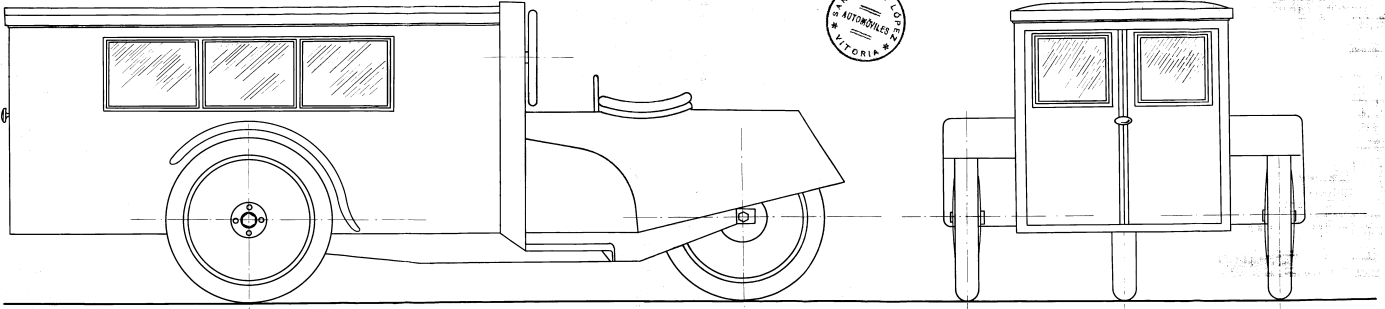
— Escala 1:10. —




Escala variable.



B.12

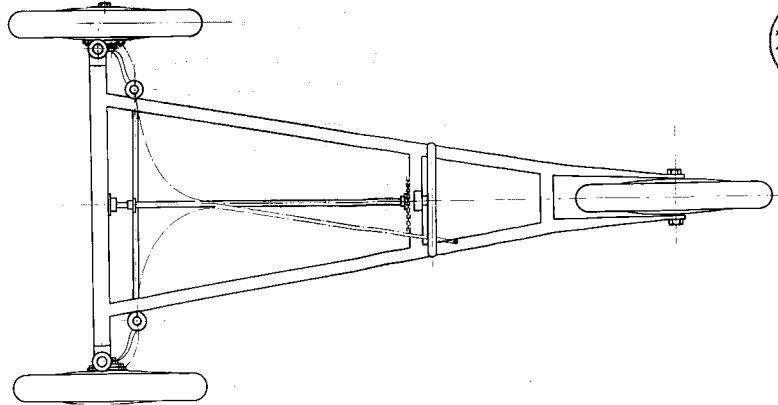
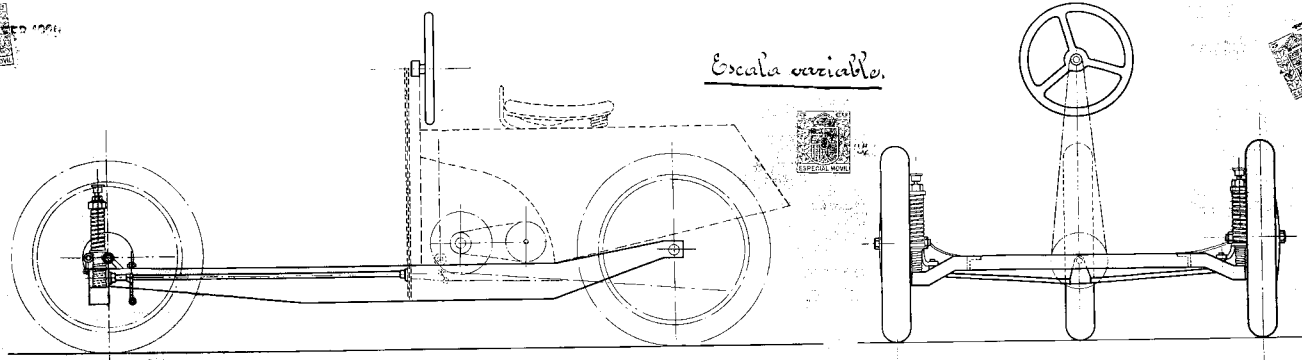


—  MODELO DE CONJUNTO —
Escala 1:10

Madrid, Febrero 1929
Patrono F. Lopez
V. Cristina
F. Lopez



Escala variable.



MODELO DE CHASSIS

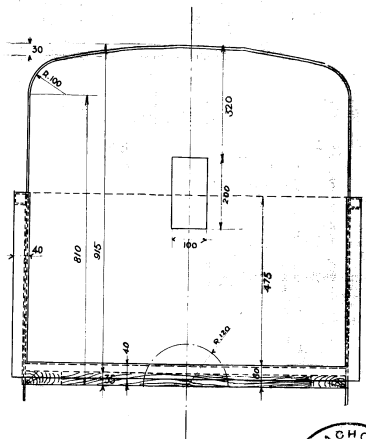
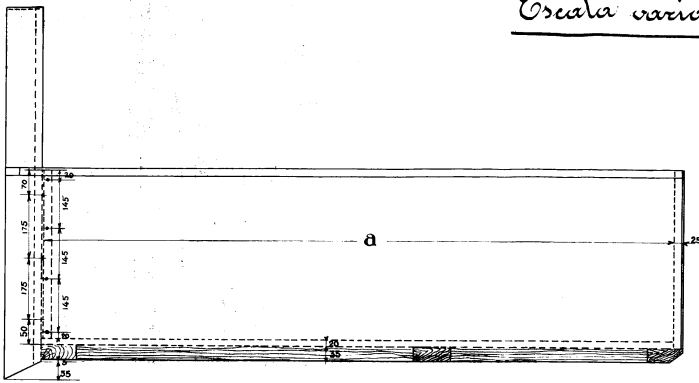
Escala 1:10

Madrid 15 de Mayo 1929
 C. B. *[Signature]*

FEB. 1929
ESPECIAL MOVIL

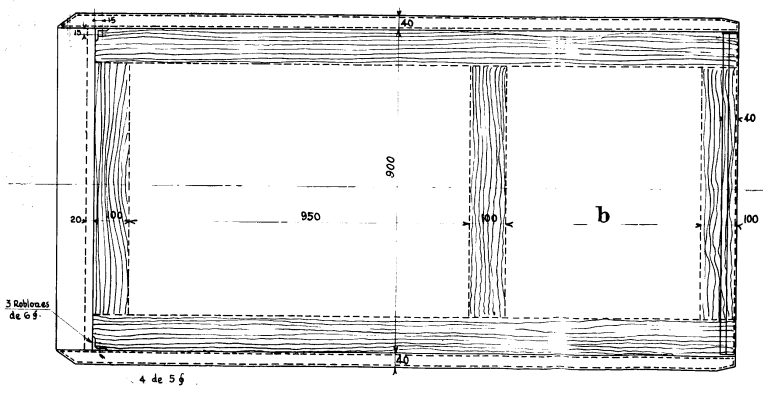
ESPECIAL MOVIL

Escala variable.



MODELO DE CARROCERIA ABIERTA

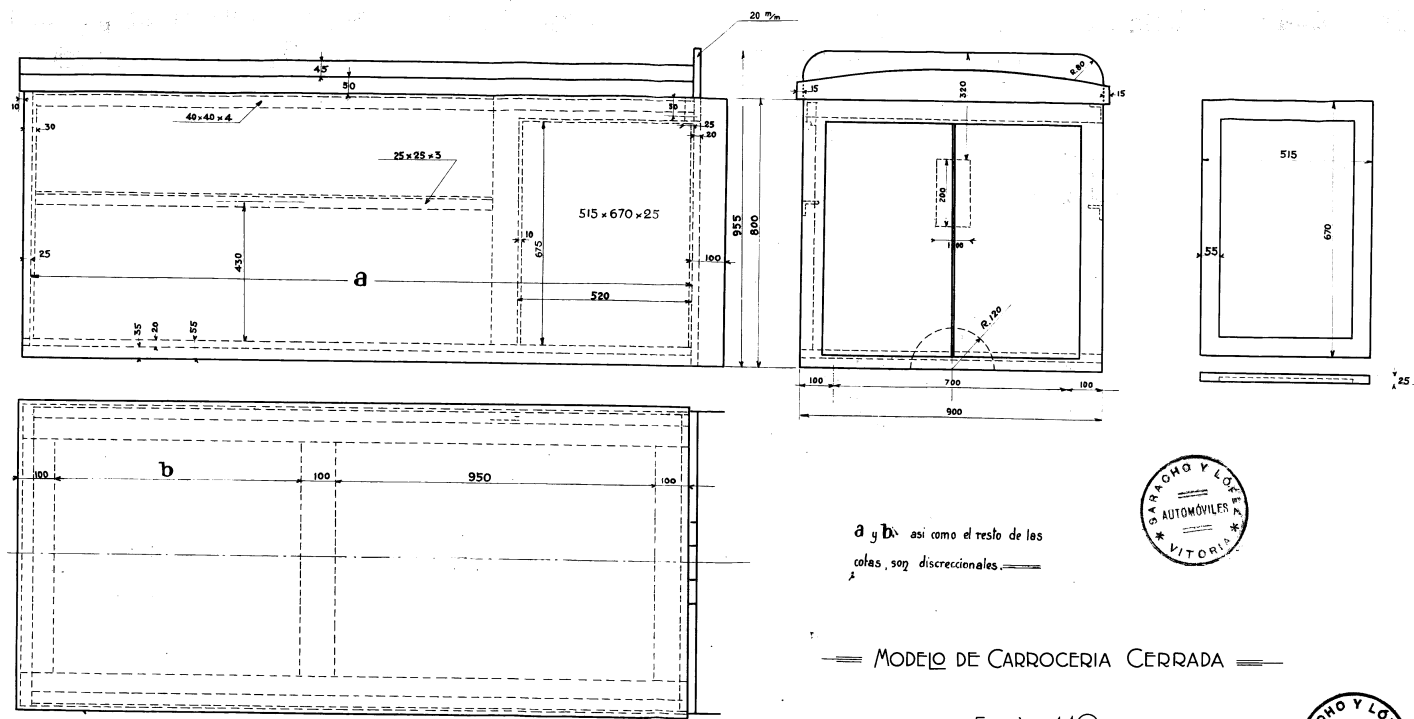
Escala 1:10.



a, b medidas convencionales

Carrocería de Turismo 1929
Esc. 1:10
Carrocería Saracho y Lopez
Vitoria

Escala variable.



a y b, así como el resto de las
colas, son discretionales.



== MODELO DE CARROCERÍA CERRADA ==

Escala 1:10

Madrid, 4 Febrero 1927
 C. P.
 Barahona y Lopez
 C. P. Vitoria

