

MEMORIA DESCRIPTIVA que forma parte integrante de la patente de invención que se solicita en España a favor de la casa Scharfenbergkupplung A.G., domiciliada en Berlin W 62 por : "UN EMBRAGUE AUTOMÁTICO PARA VEHÍCULOS" .

-----  
Inventor : Sr. D. Karl Scharfenberg, residente en Berlin-Nicolassee, Sudentenstrasse 27 .  
-----

En embragues automáticos con poca profundidad de construcción, hay espacio suficiente para colocar entre la cabeza de embrague del embrague automático y el gancho de tracción una suspensión elástica de la cabeza de embrague. Según la invención presente, los miembros de tracción para la sujeción de la cabeza de embrague en el gancho de tracción del carruaje han de constar de una tijera de Nuremberg que se halla bajo la acción de muelles. Los muelles que están dispuestos al lado de la tijera, sirven al mismo tiempo para la suspensión de la cabeza de embrague y para mantener unida la tijera. La suspensión de la cabeza de embrague en la posición de funcionamiento se produce en este caso preferentemente en virtud de que los muelles colocados en los lados, hacen efecto en una travesía que está colocada transversalmente sobre la tijera y se apoya con una bolsa en la punta del gancho de tracción. Además la bolsa puede estar dispuesta en forma reversible de modo que, separando la misma pueda suspenderse el funcionamiento del embrague automático y dejar libre el gancho de tracción para la unión con el embrague de vis sin fin de un carrajae adicional.



En el dibujo se manifiesta el invento á título de ejemplo :  
La fig.1 muestra una vista lateral del dispositivo en la posición de funcionamiento, la fig.2 es una vista superior sobre este dispositivo, la fig.3 muestra el dispositivo en un embrague automático de tracción cuyo funcionamiento se ha suspendido.

En el ejemplo de realización consta la tijera de Nuremberg de los miembros de tracción b, b' y c, c', los cuales están unidos por medio de un bulón k. Por otra parte, los miembros b, b' están unidos por medio de un bulón m con la cabeza de embrague a del embrague automático y los miembros c mediante un bulón n con el gancho de tracción g. Las tijeras b, b' están provistas de suplementos, por ejemplo, de prolongaciones e, e' de forma de tijera que apoyan la cabeza de embrague a y la tienen así en la posición de funcionamiento. Los miembros inferiores de tijera b', c' tienen forma angular y sus extremos exteriores están unidos por medio de un bulón h que los atraviesa transversalmente, en cuyos extremos exteriores atacan los muelles i por un lado. Por encima de las tijeras superiores b, c está colocada una traviesa d, en cuyos extremos atacan los muelles i por el otro lado. La traviesa transversal d está provista en su centro de una bolsa t que se coloca sobre la punta s del gancho de tracción g. Por consiguiente, los muelles i hacen tensión de modo que mediante el bulón h que atraviesa por abajo y de la traviesa d que atraviesa por arriba, la tijera queda cerrada y apoyan al mismo tiempo el embrague por medio de la traviesa transversal d y de la bolsa t sobre la punta del gancho de tracción. Si no ha de emplearse el embrague automático, se colocará mediante la manija f colocada en la punta de la bolsa t esta bolsa t en la posición indicada mediante líneas de punto y trazo; entonces la cabeza de embrague a puede llevarse a la posición indicada en la fig.3 y el gancho de tracción g queda libre para la unión con el embrague de vis sin-



fin del coche adicional.

### REIVINDICACION .

- 1) Un embrague automático para vehiculos con disposición de una tijera de Nuremberg en el gancho de tracción, caracterizado en que la cabeza de embrague (a) está unida con el gancho de tracción (g) por medio de la tijera de Nuremberg la que se halla bajo la acción de muelles.
- 2) Un embrague según 1, que está suspendido elásticamente en el gancho de tracción, caracterizado en que los muelles que sirven para la suspensión están colocados a los dos lados de los miembros de tijera y sostienen cerrada la tijera.
- 3) Un embrague según 1 y 2, caracterizado en que los miembros de tijera (c') que en la posición de funcionamiento del embrague están colocados abajo, se hallan provistos de prolongaciones dirigidas hacia abajo y las cuales sirven para la admisión de una traviesa transversal para la acción de los muelles.
- 4) Un embrague según 1 á 3, caracterizado en que los muelles (i) dispuestos en los lados están colocados en los extremos de una traviesa (d) que en la posición de funcionamiento del embrague está colocado transversalmente sobre los miembros superiores (b,c) de la tijeta y se apoya con una bolsa (t) sobre la punta (s) del gancho de tracción.
- 5) Un embrague según 1 á 4, caracterizado en que la bolsa (t) en la traviesa (d) puede retirarse mediante movimiento de reversión de la punta (s) del gancho de tracción.
- 6) Un embrague según 1 á 5, caracterizado en que los miembros de la tijera de Nuremberg se hallan provistos de prolongaciones contra las cuales se apoya la cabeza de embrague.

Nota : La presente patente debe recaer sobre : "UN EMBRAGUE AUTOMATICO PARA VEHICULOS", tal y como aparece descrito en la presente Memoria y dibujos adjuntos.

Con arreglo a lo preceptuado en la vigente Ley de la



Propiedad Industrial y Comercial se solicita el derecho de prioridad de la patente alemana nº H.120677 del 13 de Marzo de 1929.

Consta esta memoria de cuatro hojas foliadas y escritas por una sola cara.

↓ Madrid, a 12 de Marzo de 1930.

Scharfenbergkupplung A.G.

*Juan José Romero*  
*P.A. Representante Comercial*

*Handwritten text at the top of the page, possibly a title or reference number.*

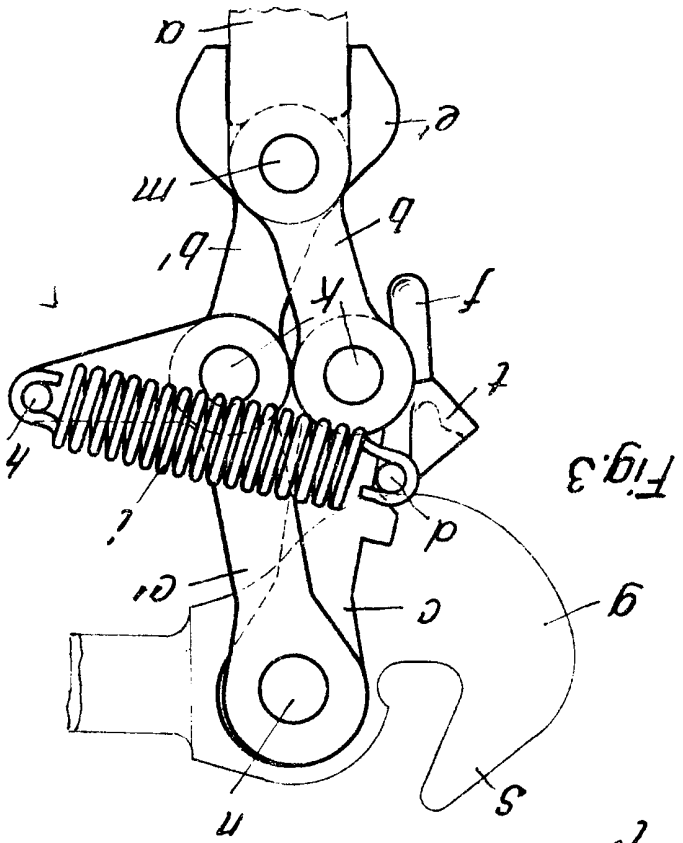
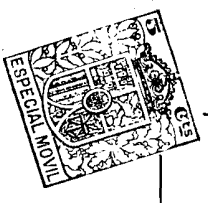


Fig. 3

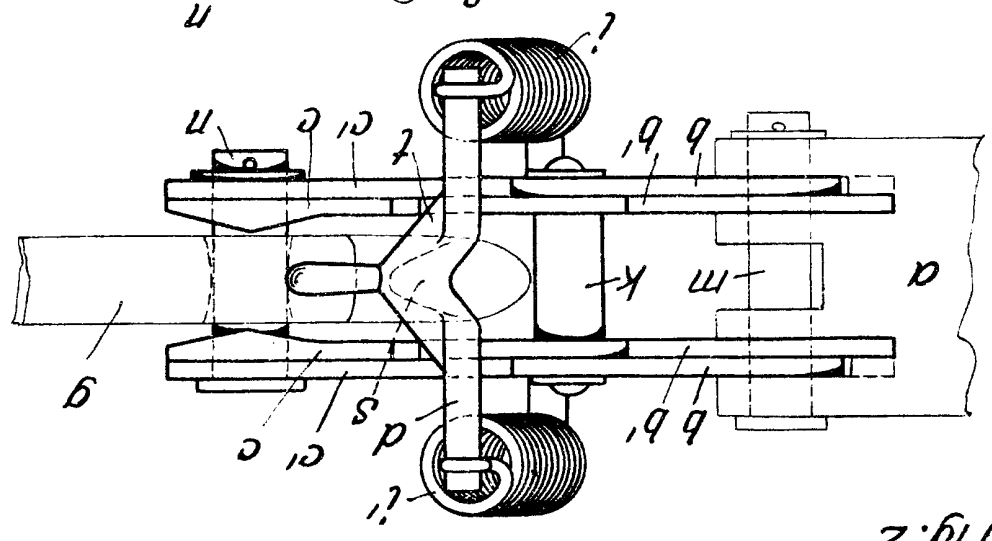


Fig. 2

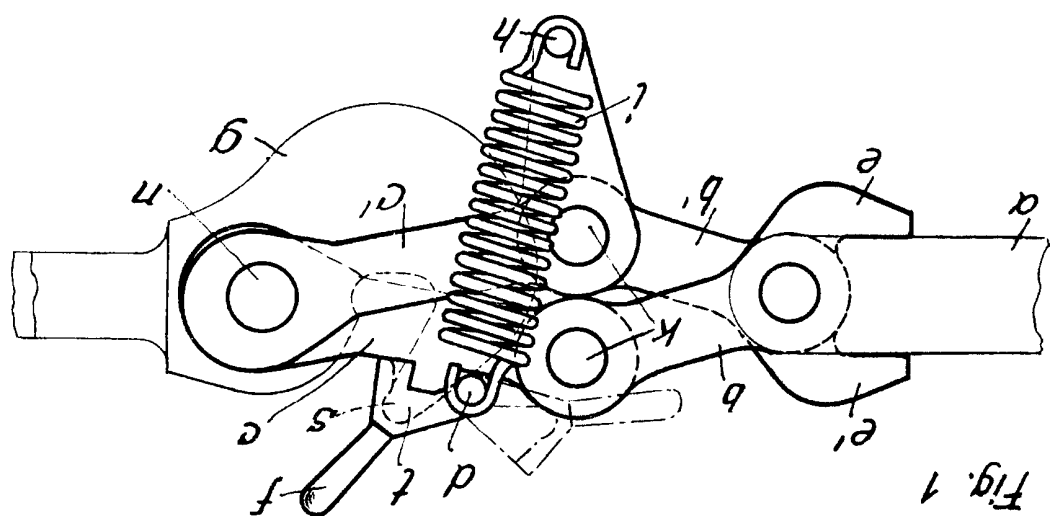


Fig. 1

*Handwritten text at the bottom right corner, possibly a signature or additional notes.*