



144959

P A T E N T E D E M O D E L O D E U T I L I D A D

por VEINTE AÑOS

a favor de la compañía mercantil española, MYRPLA, S.A., domiciliada en Barcelona, calle Cincel, s/n, p o r :

" DISPOSITIVO DE SUSPENSION "

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

- 1 El presente Modelo de Utilidad hace referencia a un dispositivo de suspensión, especialmente calculado para su aplicación a vehículos de tipo ligero, y, muy preferentemente, a cochecitos para niños y vehículos análogos.
- 5 El dispositivo que se preconiza, según se verá claramente a continuación, destaca especialmente por su sencillez y eficacia, y por el hecho de resolver la fijación elástica entre el chasis y los ejes sobre los que giran las correspondientes ruedas, por medio de un número realmente reducido de piezas, fácilmente obtenibles en grandes series, que trabajan en forma perfectamente racional y coordinada, y cuyo acoplamiento y montaje
- 10



exige un verdadero mínimo de mano de obra.

Por lo demás, la esencialidad y principales características y ventajas del dispositivo que se preconiza, resultarán más fácilmente comprensibles a la vista de los dibujos adjuntos, en los que - en forma esquemática y, desde luego, sin carácter limitativo de ninguna clase - se ha representado un ejemplo concreto de realización práctica del mismo.

En estos dibujos: las figuras 1 y 2 son sendas vistas alzadas, lateral y frontal, respectivamente, del conjunto del dispositivo.

Refiriéndonos, pues, a estos dibujos:

El dispositivo que se preconiza, comprende, en primer lugar, una ballesta formada por un tubo metálico convenientemente doblado, y dotado de adecuadas características de elasticidad, que en un ejemplo preferente de realización, conforma dos ramas 1-3, aproximadamente rectilíneas y paralelas, dotadas de diferente longitud, y una rama central 2, sensiblemente inclinada con respecto a aquellas, con las que se une a través de vértices ampliamente redondeados. La extremidad de la rama inferior 1 de esta ballesta se fija al eje 4, sobre el que se hallan montadas las ruedas, a través de un soporte 5, y la extremidad de la rama superior 3 conforma una zona aplastada e inclinada 6, de la que se suspende en forma articulada el chasis 7 del vehículo.

El soporte 5 se fija sobre el eje 4, a través de cualquier sistema que se considere apropiado, tal por medio de un manguito-brida inferior 8, y la fijación de la extremidad de la ballesta 1 al indicado soporte, puede también resolverse a través de una multiplicidad de sistemas distintos, por ejemplo, previendo en el soporte una cavidad en la que pueda enchufar en forma ajustada la indicada extremidad, y asegurando la fijación por medio de remaches pasadores 9. Por su parte la fijación articulada



entre el chasis 7 y la extremidad 6 de la rama superior 3 de la ballesta, puede tambien resolverse a través de diferentes sistemas, preferentemente por medio de un remache pasador 10, que constituye el eje de articulación.

5 El soporte 5 se aprovecha, además, para llevar a cabo la fijación del guardabarros 11, a cuyo efecto, este guardabarros se halla solidarizado a las extremidades de una varilla 12, convenientemente doblada, que por su parte central se encaja convenientemente sobre aquel, fijandose en esta posición encajada, 10 por ejemplo, por medio de una brida de sujeción 13, que se solidariza a aquel por medio de tornillos o remaches 14, o por otro sistema cualesquiera apropiado.

Finalmente, de manera esencial, se prevé un muelle helicoidal 15, que coopera con la ballesta expuesta a efectos de amortiguación. Este muelle se halla fijado por una extremidad a la 15 parte superior del soporte 5, contra el que se apoya, y por la extremidad opuesta a un taco amortiguador 16, preferentemente realizado a partir de un material dotado de buenas características de elasticidad. Este taco 16 se halla solidarizado al chasis 20 7, la extremidad del larguero del cual, por ejemplo, enchufa a presión, en forma ajustada en aquel, y conforma una cuna superior, en la que encaja y contra la que se apoya la rama superior 3 de la ballesta.

En las condiciones expuestas, se tiene, pues, que el chasis 25 7 queda suspendido de la ballesta a través del eje de articulación 10, de manera que el peso de aquel tiende a hacer flexionar ésta, que se apoya sobre el eje de las ruedas 4. Al mismo tiempo, el chasis se apoya directamente sobre el muelle 15, tendiendo a comprimirlo, y finalmente, la propia ballesta se apoya asimismo por su rama superior sobre este muelle, tendiendo también 30 a comprimirlo al ser deformada. Todo ello permite obtener, sin



más que calcular adecuadamente la elasticidad y resistencia a la deformación de los expresados elementos, una suspensión suave y robusta, dotada de una gran velocidad de reacción.

5 Resta ya únicamente hacer constar de una manera general y expresa que, como se comprende y es lógico, en la realización práctica del dispositivo de suspensión que ha quedado descrito, cabrá introducir todas aquellas adiciones y modificaciones de detalle que no afecten a lo que constituye la esencialidad del registro que se solicita.

10

N O T A

SE REIVINDICA:

15 1 - Dispositivo de suspensión, caracterizado por comprender una ballesta convenientemente doblada, que por una extremidad se fija a un soporte fijo al eje de las ruedas del vehículo y de cuya extremidad opuesta se suspende en forma articulada el chasis, y un muelle helicoidal, que actúa a expansión en sentido vertical apoyándose por su extremidad inferior sobre el propio soporte referido y por su extremidad superior contra un bloque amortiguador solidario del chasis, que conforma una cuna superior en la que encaja y contra la que se apoya la rama superior de la ballesta.

20

25 2 - Dispositivo de suspensión, caracterizado porque el soporte referido en la reivindicación anterior conforma una brida dispuesta para permitir el encaje y fijación de la varilla a la que se halla fijado el guardabarros.

3 - Dispositivo de suspensión.

Consta la presente Memoria Descriptiva



va de cinco hojas mecanografiadas, numeradas del 1 al 5, con sus líneas numeradas, a su vez, de cinco en cinco y de dibujos anexos.

Barcelona, 11 ENE. 1969

P. A.

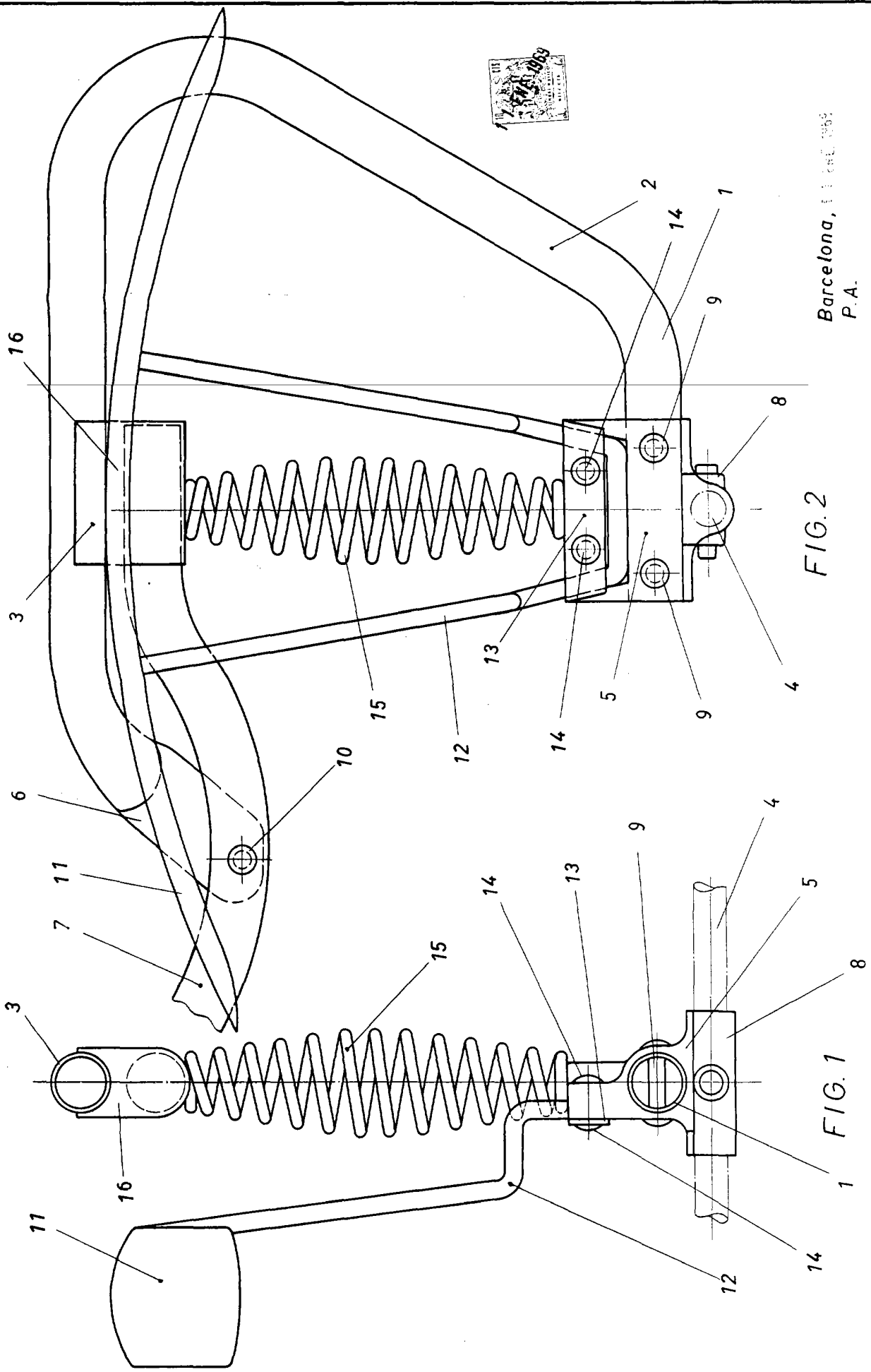


FIG. 2

FIG. 1

Barcelona, 10 de Mayo de 1953
P.A.