



165183

P - 2945.-

Cas B.-

17 MAR. 1944

**MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL**

165183

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

en

E S P A Ñ A

por VEINTE años

a nombre de Jacques Lacasse y Les Prototypes de Carrosseries Légères, de nacionalidad francesa el 1º, residente en 1, rue Denis Gogue, Clamart, Seine, y entidad francesa la segunda, establecida en 189, Boulevard Bineau, Neuilly-sur-Seine (Seine), respectivamente, ambos en Francia, por:

"UN DISPOSITIVO DE SUSPENSION PARA VEHICULOS AUTOMOVILES":

=====

El invento tiene por objeto un dispositivo de suspensión aplicable a los vehículos automóviles, para sustraer la caja rígida del vehículo a los esfuerzos considerables de torsión resultantes de las desigualdades de la carretera.

5

Este invento dispone, para unir al bastidor la caja del vehículo:

En los costados y un poco detrás del eje transversal trasero, dos sujeciones rígidas que unen la caja

17



165183

con los dos largueros del bastidor;

Mas delante, y en el plano de simetría longitudinal del vehículo, una articulación realizada por un eje horizontal o por una junta de rótula y que une a traviesas anteriores del bastidor una chapa sujeta bajo la caja.

Gracias al dispositivo de suspensión según el invento, la caja rígida, en vez de ser, como en los vehículos ordinarios, completamente solidaria del bastidor, puede inclinarse a derecha o izquierda pivotando ligeramente alrededor de la articulación anterior según la torsión sufrida por el bastidor, y esta inclinación corresponde a la del eje trasero con relación al eje delantero, considerado como línea de referencia. De este modo como la torsión del bastidor no se transmite a la caja, ésta no tiene que absorber esfuerzo interno importante que tienda a deformarla.

El dispositivo que constituye el objeto del invento puede utilizarse ventajosamente en vehículos automóviles de todas clases, destinados al transporte de personas o de mercancías.

En los dibujos anexos:

Las figuras 1 a 3 representan esquemáticamente un camión provisto de un dispositivo de suspensión según el invento. La figura 1 es una vista en alzado lateral, la figura 2 una vista en alzado tomada por delante, y la figura 3 una vista en planta.

Las figuras 4 a 7 se refieren a una forma de realización del dispositivo de sujeción previsto, detrás y

17 MAR 1944



165183

5 a cada lado del bastidor, para unir uno de los largueros con una traviesa de la caja. La figura 4 es un corte vertical longitudinal, la figura 5 un corte dado por la línea A-B de la figura 4, la figura 6 una vista en planta con corte dado por la línea C-D de la figura 4, y la figura 7 una vista en planta con corte dado por la línea E-F de la figura 4.

10 Las figuras 8 a 11 representan una realización de la articulación delantera. La figura 8 es un corte vertical longitudinal dado por la línea G-H-I-J de la figura 9, que a su vez es una vista en planta con corte horizontal dado por la línea K-L-M-N de la figura 8, la figura 10 es un corte vertical transversal dado por la línea P-Q de la figura 8, y la figura 11 es una vista en alzado que representa
15 una de las traviesas delanteras del bastidor, suponiéndose quitados los pernos de sujeción.

La figura 12 es una vista análoga de la figura 8, y se refiere al caso en que la articulación delantera sea una junta de rótula.

20 En las figuras 1 a 3 se ha indicado esquemáticamente:

En g el bastidor del camión figurado,

En V y R los ejes transversales delantero y trasero de dicho vehículo,

25 En ff las dos sujeciones laterales traseras previstas entre los largueros de dicho bastidor y la caja, estando dichas dos sujeciones dispuestas un poco detrás del



1944

165183

eje R-R, y en a la articulación anterior media.

En la figura 2 se ve la posición tomada por el camión cuando la rueda trasera izquierda se encuentra levantada a consecuencia de un saliente de la carretera.

5 La caja se levanta al mismo tiempo pivotando alrededor de la articulación a, según indica el contorno representado de trazos llenos en la figura 2, representando el contorno trazado de líneas mixtas la posición normal en terreno horizontal.

10 Según el ejemplo de realización visible en las figuras 4 a 7, cada una de las dos sujeciones laterales traseras está asegurada por medio de un fuerte perno de cabeza cuadrada 1. Este perno une un larguero 4 del bastidor a una viga transversal, solidaria de la caja y formada por las chapas unidas 5, 6, 7. La cabeza del perno 1 descansa
15 en una chapa 3 de sección en U. El perno 1 atraviesa una cala 2, así como las alas superior e inferior del larguero 4, y está rodeado por un manguito 8 interpuesto entre las dos alas del larguero. En su parte inferior, este perno
20 está provisto de una tuerca de apretamiento 9.

La unión así realizada asegura una solida-
ridad completa entre la caja y la parte trasera del basti-
dor.

En 10 se ha figurado el suelo del vehículo
25 sostenido por chapas replegadas tales como 11 y 12.

La articulación anterior media puede reali-
zarse como se ve en las figuras 8 a 11.



165185

5 Los dos largueros 4 del bastidor están arriostados entre sí por dos traviesas 13, 14. Cada una de estas traviesas tienen placas 28 y 29 sujetas por medio de pernos 25 y 26. Un perno central 27 que une las dos traviesas 13 y 14, tiene un tubo 15 que constituye el eje de pivote anterior de la caja con relación al bastidor.

10 Este eje está rodeado de un manguito de caucho semiduro 16, montado a su vez en una chapa 17. Esta va sujeta a una traviesa 18 solidaria de la caja y convenientemente reforzada por chapas 21, 22, 23. A este conjunto van sujetas las chapas 24 sobre las cuales descansa el suelo 10 de la caja.

15 Gracias al dispositivo que acaba de describirse, la caja del vehículo puede inclinarse pivotando en torno del eje 15 para responder a la torsión del bastidor causada por los desniveles del suelo.

Además, el manguito de caucho 16 amortigua considerablemente los choques que pueden ser transmitidos a la caja por las traviesas 13 y 14 del bastidor.

20 Se puede realizar la articulación anterior por medio de una junta de rótula como se ve en la figura 12. En esta figura se ven en 13 y 14 las dos traviesas del bastidor tal como existían en el dispositivo precedente. El perno 31 que une estas dos traviesas está rodeado por un manguito 32 que forma cuerpo con una cabeza esférica 33 que constituye la rótula. Esta va a su vez montada en una chapa esférica 34 sujeta a la traviesa 18 de la caja.

25



165183

Se puede ventajosamente disponer entre la traviesa de la caja y el suelo 10 una hoja de caucho semiduro (no representada) para amortiguar los choques comunicados por el bastidor.

5 Es evidente que las formas de realización representadas en las figuras 4 a 7 para las sujeciones traseras y en las figuras 8 a 11 y en la figura 12 para la articulación delantera, no se han dado mas que a título de ejemplo, y que en los dispositivos representados pueden introducirse
10 toda clase de modificaciones de construcción sin salir del campo del invento.

Esta solicitud que corresponde a la presentada en Francia, el 15 de junio de 1943, bajo el número P.V. 480.311, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto-Ley sobre Propiedad Industrial.
15

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

-----OoO-----

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Invención en España, por VEINTE años, son los siguientes:

20 1º. Un dispositivo de suspensión para vehículos automóviles, caracterizado porque, para unir el basti-



1944

165183

5 dor la caja rígida del vehículo tiene a los lados y un poco detrás del eje transversal trasero dos sujeciones rígidas que unen la caja con los dos largueros del bastidor y mas adelante, y en el plano de simetría longitudinal, una articulación realizada por un eje horizontal o por una junta de rótula, y que une a traviesas anteriores del bastidor una chapa sujeta bajo la caja.

22. Un dispositivo de suspensión para vehículos automóviles.

10 Tal y como se ha descrito en la memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

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

15

Madrid, 17 MAR 1944

P. A.

Alberto de Elizaburu

165183



Fig. 2

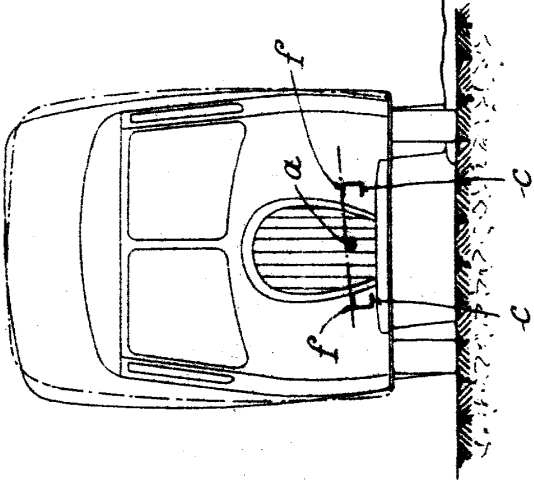


Fig. 3

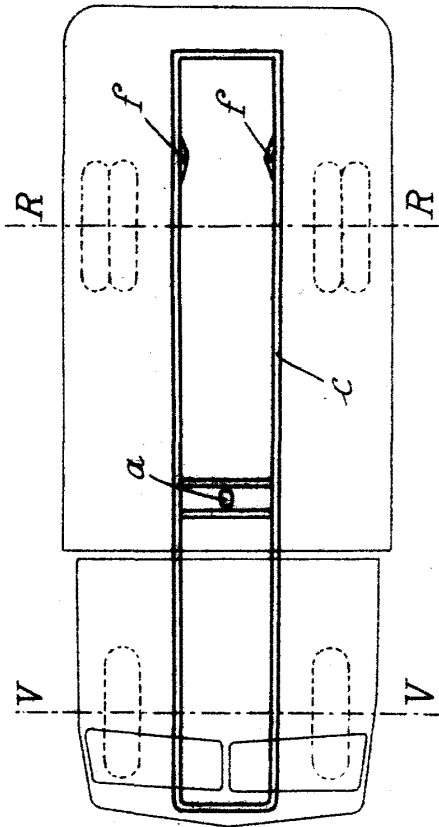
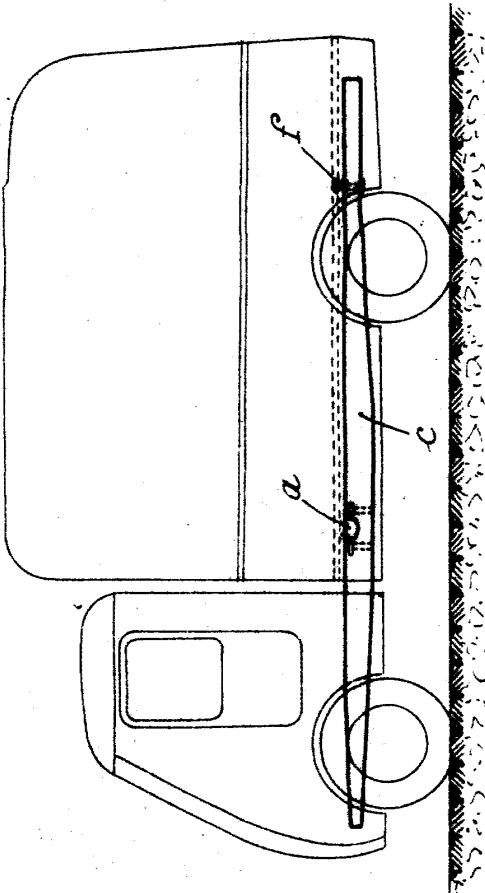


Fig. 1



P. A.
Alberto de Eizaburu
Por Poder

165183

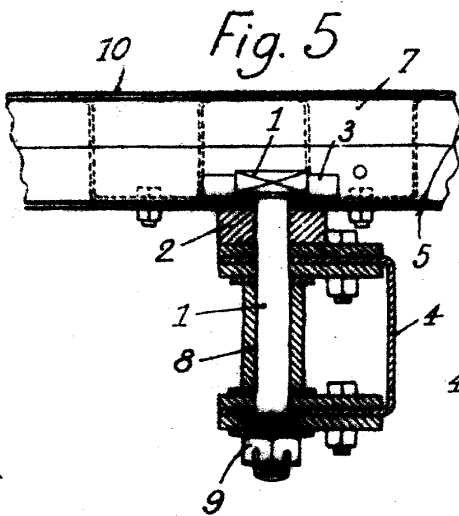


Fig. 5

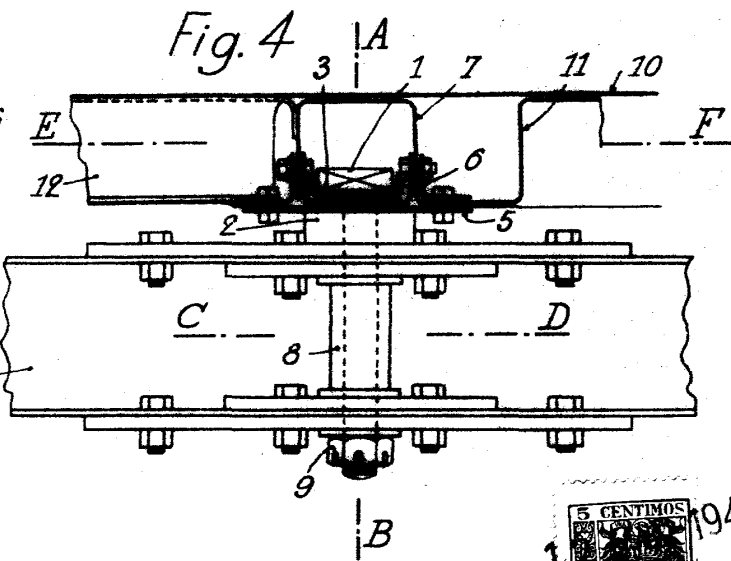


Fig. 4

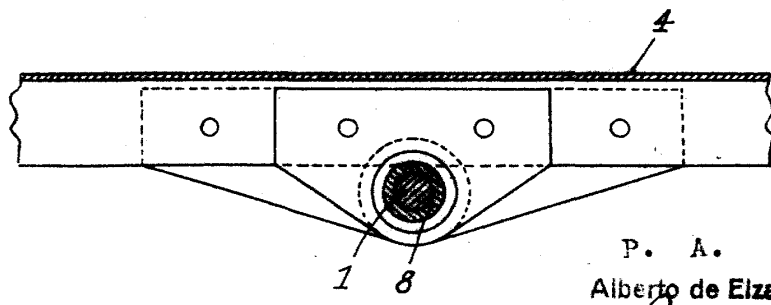


Fig. 7

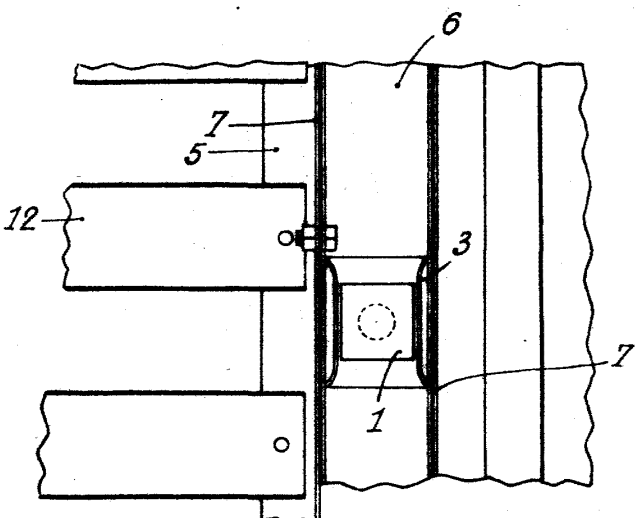
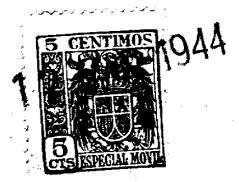


Fig. 6



P. A.
Alberto de Elizaburu

Por Poder
[Signature]

185183

Fig. 8

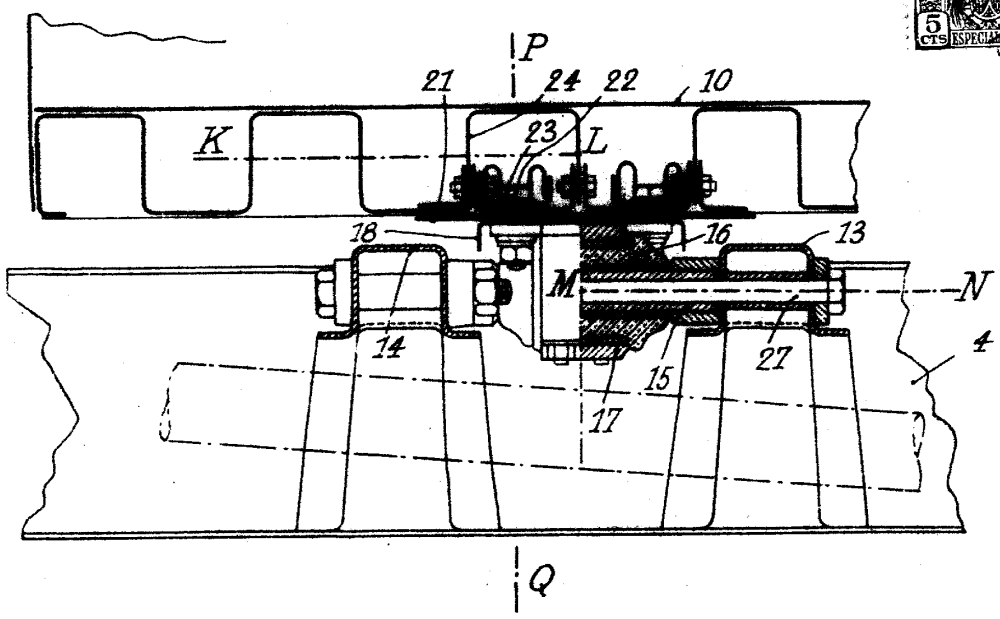
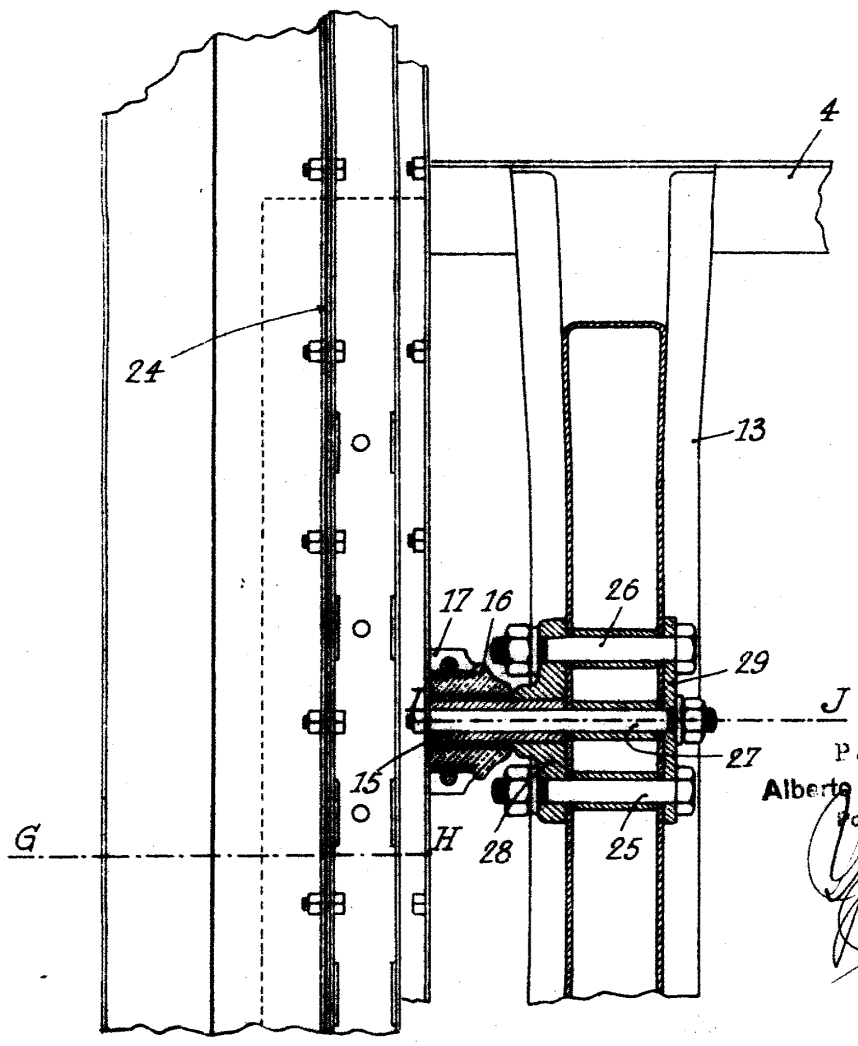


Fig. 9



P. A.
Alberto de Elzabete
Por Poder
[Signature]

165183

Fig. 10

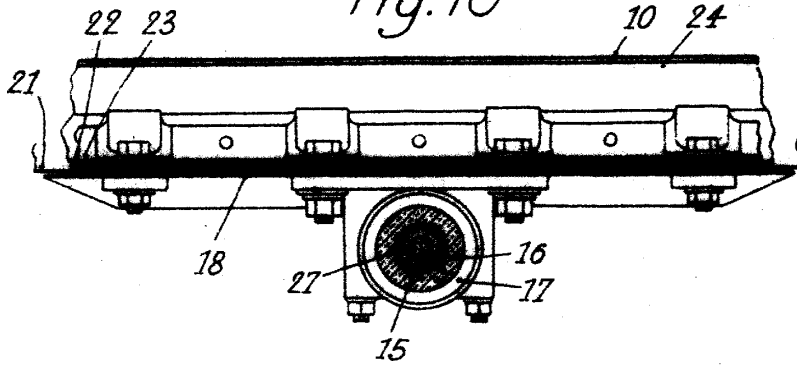


Fig. 11

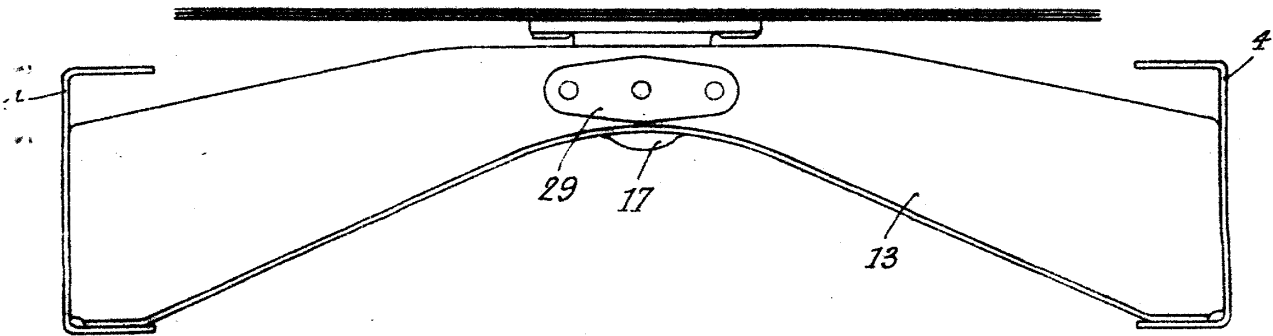
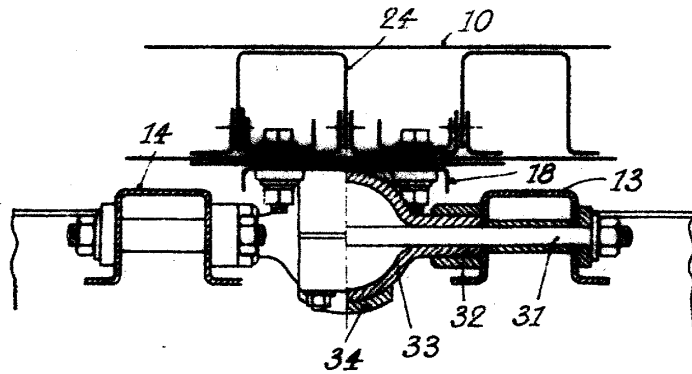


Fig. 12



P. A.

Roberto de Eizaburu
Per Roder