



P.- 8497.-
PK. 1133.-
196483
- 9 FEB. 1959

196483

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

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

e n

E S P A Ñ A

por VEINTE años

a nombre de HENSCHEL & SOHN G.M.B.H., entidad alemana, establecida en Henschelstr. 2. Kassel, Alemania, por:

"UN COCHE AUTOMOTOR".

5 Se sabe ya en coches automotores, montar el grupo de impulsión en el centro del vehículo, quedando el eje del motor paralelo al eje longitudinal del vehículo. Esta disposición ocupa mucho espacio, sobre todo si se disponen motores de gran potencia o subdivididos en varias unidades.

10 Según el invento, en coches automotores, los motores de impulsión se montan ciertamente también en el centro de la longitud del vehículo pero ello, sin embargo, de modo que el eje del grupo motor quede transversal al eje longitudinal del vehículo. Además de las ventajas del montaje de los



196483

5 motores, en sí mismos, resultan de este modo relaciones especialmente ventajosas entre el espacio destinado a los motores y el espacio total del vehículo, que es determinado por la anchura del motor, y no por su longitud. De este modo puede disponerse de más plazas para los viajeros, por una parte, y por otra se crea también la posibilidad de crear un paso para los dos espacios destinados a los viajeros y separados por el grupo motor, así como de utilizar para la colocación de equipajes el espacio todavía disponible encima de los grupos.

10 En los dibujos, las figuras 1 y 2 muestran un ejemplo de montaje de la instalación motriz en un coche motor de dos ejes, y la figura 3 un coche automotor de carretones giratorios con dos grupos motores.

15 En las figuras, 29 es la instalación motriz, la cual está montada transversalmente al eje del vehículo, con impulsión a los dos ejes 30, en el centro del coche. El mecanismo 31, con dos derivaciones de fuerza hacia delante y hacia atrás queda debajo de los embragues entre los motores en el centro del coche. El espacio 32 de los motores está cerrado por las dos paredes traseras inclinadas 33, con respecto al espacio que contiene los asientos, con lo cual la utilización del espacio resulta muy favorable. Cada bloque de cilindros de los dos motores acoplados está limitado por una pared frontal, de modo que en el centro del espacio para los pasajeros se origina un paso 34 que, en ocasiones puede estar algo elevado, determinado por las partes del mecanismo que sobresalen de la altura del piso. El espacio vacío 35 subsis-



196483

tente encima de los motores puede emplearse para la colocación de equipajes o piezas de recambio.

La figura 3 muestra un ejemplo de montaje analógico de dos grupos de instalación motriz 29 en un coche automotor con ca-rretones giratorios, impulsando cada grupo motor, con independencia del otro, los ejes 30 de los carretones giratorios 36 a través de sendos cambios 31 montados al lado de los grupos motores. La disposición de los asientos y la subdivisión del espacio de los motores 32 a favor de un pasillo central 34 es posible también en esta disposición. El espacio vacío 35 es producido por encima de los motores puede utilizarse, por ejemplo, empleando un techo abovedado, para disponer otros asientos.

Esta solicitud, que corresponde a la presentada en ALEMANIA, el 17 de Julio de 1.950, bajo el Número H. 4582 II/20b, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto Ley sobre Propiedad Industrial.

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

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Invención en



196483

España, son los siguientes:

5 1º. Un coche automotor, en el cual el grupo de impulsión está montado en el centro longitudinal y acciona los ejes dispuestos delante y detrás en el vehículo, caracterizado por que el grupo motor consta de dos motores de clase completamente igual en sí mismo, a dispuestos transversalmente al eje del vehículo y enfrentados entre sí.

10 2º. Un coche automotor según se reivindica en el punto 1º., caracterizado por que el mecanismo con dos derivaciones de fuerza queda debajo de los embragues entre los motores, en el centro del coche.

15 3º. Un coche automotor según se reivindica en los puntos 1º. y 2º., caracterizado por que las paredes traseras de las secciones contiguas al espacio de los motores, están inclinadas para ahorrar espacio, de modo que produce un pozo que se estrecha hacia arriba.

20 4º. Un coche automotor según se reivindica en los puntos 1º. a 3º., caracterizado por que en el pozo se incorpora un paso en el centro del espacio destinado a los asientos de los viajeros, paso que está un poco elevado en caso necesario, mientras que el espacio restante subsistente se emplea para la colocación de equipajes, piezas de repuesto, y demás.

25 5º. Un coche automotor según se reivindica en el punto 1º., con dos grupos motores dispuestos uno junto al otro para el accionamiento de dos o más ejes en un coche con carretones giratorios, estando los mecanismos de los dos grupos motores independientes entre sí montados lateralmente a los



1951

196483

grupos motores.

6º. Un coche automotor.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, ilustrado en el dibujo que se acompaña y para los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid

- 9 FEB. 1951

P. A.

Alberto de Elzaburu

Por Poder

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

196483

Patent Office

196483

1/1

196483



Fig. 1

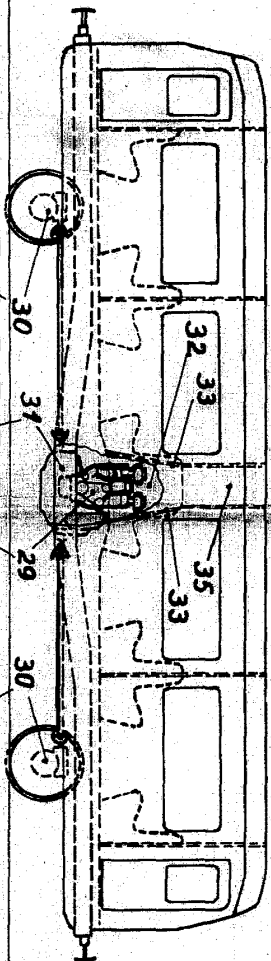


Fig. 2

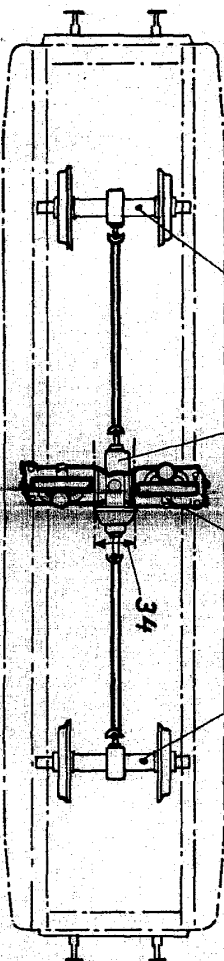
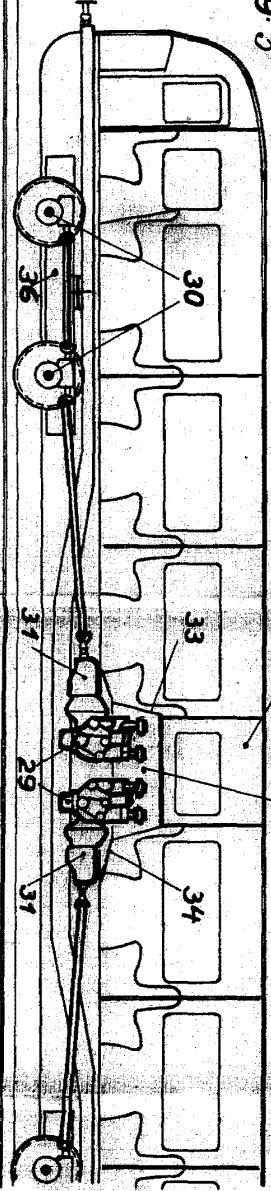


Fig. 3



I. A.,
Alberca de Elizaburu
For Patent