



196708

24708

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención por veinte años en España, por:  
"MEJORAS EN LA CONSTRUCCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES CON CHA-  
SIS, RESPECTIVAMENTE SUPERESTRUCTURA SUBDIVIDIDOS", a favor  
de Béla Barényi, domiciliado en Stuttgart-Rohr (Alemania),  
Schonbuchstr, núm. 63.-



5 El presente invento se refiere a un vehículo auto-  
movil con chasis, respectivamente superestructura subdivididos,  
especialmente a un vehículo para transporte de personas, cons-  
truido según el sistema de celdas y consiste esencialmente en que  
la parte terminal del chasis, respectivamente superestructura, que  
contiene un eje del vehículo, está articulada en la parte central  
oscilablemente alrededor de un eje transversal y está suspendida

196708



5 con respecto a aquella en la dirección de oscilación. En especial, tanto la parte delantera con el eje delantero, como también la parte de popa con el eje trasero están unidas y suspendidas oscilablemente alrededor de un eje transversal con respecto a la parte central del chasis (respectivamente de la superestructura).

10 Por el invento se obtiene la ventaja de una reunión facilitada de las partes del chasis, respectivamente del vehículo entre sí, siendo únicamente necesario unir las diferentes partes del chasis, respectivamente del vehículo en su eje de articulación a modo de charnela, mientras que el apoyo en la dirección de giro alrededor de la articulación, se efectúa automáticamente por el peso de las partes del vehículo en antagonismo a la acción del ballestaje apoyador, sin que para ello se exija un exacto ajuste adicional de las partes que han de apoyarse elásticamente entre si.

15 Otra ventaja del invento consiste en que por la unión elástica oscilante de las partes del chasis, respectivamente del vehículo, entre si se realiza una suspensión adicional, lo que mejora las propiedades de suspensión del vehículo y posibilita una suspensión muy blanda del mismo. Al mismo tiempo se eleva la adaptabilidad del vehículo al terreno. Para el apoyo elástico pueden servir adecuadamente amortiguadores de goma que al mismo tiempo poseen la ventaja de ser silenciosos.

20 Lo mismo que la reunión se facilita también el desmontaje del vehículo, especialmente utilizando elevadores de coche que permiten una elevación de la parte central quedando las ruedas del vehículo sobre el piso de rodadura. Las partes del chasis, respectivamente del vehículo, basculan aquí con respecto a la parte central del vehículo alrededor del eje (preferentemente situado bajo) de articulación, que transcurre transversalmente,

30

196708



por lo que las partes del vehículo en sus lugares de apoyo balles-  
teantes (preferentemente situados altos) se alejan mutuamente y  
por ello posibilitan una mayor accesibilidad a los lugares de co-  
nexión, también en las articulaciones.

5 En el dibujo se ha ilustrado esquemáticamente un  
ejemplo de ejecución del invento.

El vehículo construido según el sistema de celdas  
consiste en una celda central A, una celda frontal B y una celda  
de popa C. El bastidor del chasis está compuesto según esto de  
10 una parte central a, una parte delantera b y una parte trasera c.

Las partes del bastidor a y b están unidas entre  
sí por una articulación transversal d, las partes del bastidor a  
y c por una articulación transversal e. Para el apoyo ballestean-  
te de la parte delantera b del bastidor, respectivamente de la  
15 parte frontal B con respecto a la parte central A alrededor del  
eje d sirven por ejemplo, amortiguadores de goma  $f_1, f_2$  que bajo el  
peso del vehículo se aplican uno contra el otro. Del mismo modo  
pueden estar previstos para el apoyo de la parte trasera del bas-  
tidor c, respectivamente de la parte de popa C del vehículo, unos  
20 amortiguadores  $g_1, g_2$ .

Los amortiguadores  $f_1, f_2$  están constituidos como  
anillos, de manera que permiten un paso para las partes impulsoras  
para la dirección h.

La conducción de las ruedas, respectivamente la  
25 suspensión de las ruedas además está constituida adecuadamente de  
tal modo que las ruedas, como se indica por las flechas i y k, os-  
cilan en dirección oblicua con respecto a una componente dirigida  
hacia atrás, al ballestear hacia arriba.

Para levantar la celda central A del vehículo sirven  
30 gatos l de coche respectivamente m, que están dispuestos en lo po-

196708



5

sible en la proximidad de los sitios de articulación d, respectivamente e. Al accionar los mismos basculan las dos celdas terminales B y C alrededor de las articulaciones d respectivamente e con relación a la parte central A sobre sus ruedas hacia fuera, tan pronto se han aplicado los gatos de coche sobre el piso de rodadura y comienzan a levantar la celda central A. La limitación del movimiento basculante puede efectuarse por el parachoques o tope delantero, respectivamente trasero, n, respectivamente o.

-o-

-o-

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-



N O T A

La presente patente de invención consta de las siguientes reivindicaciones:

5 1.- Mejoras en la construcción de vehículos automóviles con chasis, respectivamente superestructura subdivididos, especialmente automóviles para personas, construidos según el sistema de celdas, caracterizadas porque la parte terminal del chasis, respectivamente de la superestructura, que contiene un eje del vehículo, está articulada en la parte central oscilable-  
10 pecto a aquella en la dirección de oscilación.

2.- Mejoras en la construcción de vehículos automóviles con chasis, según la reivindicación 1, caracterizadas por-  
15 que tanto la parte frontal con el eje delantero, como también la parte de popa con el eje trasero, están unidas y suspendidas con respecto a la parte central del chasis (respectivamente de la su-  
perestructura) oscilablemente alrededor de un eje transversal.

3.- Mejoras en la construcción de vehículos auto-  
20 móviles con chasis, según las reivindicaciones 1 - 2, caracteri-  
zadas porque como muelles se utilizan amortiguadores de goma.

4.- Mejoras en la construcción de vehículos auto-  
móviles con chasis, según las reivindicaciones 1 - 3, caracteri-  
zadas porque la totalidad de la parte terminal del vehículo, in-  
clusive el revestimiento de la carrocería está conectada como  
unidad oscilablemente con la parte central.

25 5.- Mejoras en la construcción de vehículos auto-  
móviles con chasis, según las reivindicaciones 1 - 4, caracteri-  
zadas porque la unión articulada se prevé en posición lo más ba-  
ja posible por ejemplo a la altura del bastidor del chasis.

196708 24



5 6.- Mejoras en la construcción de vehículos auto-  
móviles con chasis, según las reivindicaciones 1 - 5, caracte-  
rizadas porque la juntura de separación entre la parte terminal  
y la parte central está prevista inmediatamente adyacente a la  
pared delantera, respectivamente trasera del espacio destinado  
a los viajeros y adecuadamente está inclinada hacia los extremos  
del vehículo.

10 7.- Mejoras en la construcción de vehículos auto-  
móviles con chasis, según las reivindicaciones 1 - 6, caracte-  
rizadas porque el paso de la impulsión de la dirección desde la  
parte central a la parte frontal está previsto tangencialmente  
a la dirección de oscilación de la parte frontal con respecto  
a la parte central.

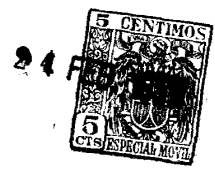
15 8.- Mejoras en la construcción de vehículos auto-  
móviles con chasis, según la reivindicación 7, caracterizadas  
porque la suspensión para el apoyo de la parte frontal contra  
la parte central está dispuesta en la dirección de oscilación  
concéntricamente a la propulsión de la dirección.

20 9.- Mejoras en la construcción de vehículos auto-  
móviles con chasis, según las reivindicaciones 1 - 8, caracte-  
rizadas porque el gato elevador del coche está aplicado adecuada-  
mente en la parte central en la proximidad de los ejes de arti-  
culación de tal modo que al levantar la parte central, las par-  
tes terminales basculan hacia fuera alrededor de los ejes trans-  
25 versales de articulación sobre sus ruedas, con deslastre del apo-  
yo elástico.

10.- "Mejoras en la construcción de vehículos auto-  
móviles con chasis, respectivamente superestructura subdivididos".

Según se describe y reivindica en la presente memo-

196708



ria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Costa esta memoria de siete hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, 24 de Febrero de 1951.

