



198713

198713

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE LA

PATENTE DE INVENCION

que por 20 años, para España y sus Posesiones, se solicita a favor de la Razón Social GUTBROD MOTORENB&U G.M.B.H., de nacionalidad alemana, domiciliada en Plochingen a.N. en la República Federal Alemana, por: "NUEVO CHASIS PARA LA CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES Y CAMIONES DE TIPO LIGERO".-

-o-o-o-o-o-

El invento en cuestión objeto de la presente patente cuyo registro se solicita se refiere a un carruaje ligero provisto de varios ejes e impulsado por un motor de combustión, - como los son p.ej. las camionetas, furgonetas y los autobuses ligeros -, todos para un peso útil de aproximadamente 1 a 1,5 toneladas, cuyo motor que forma un solo bloque con el mecanismo de mando, de transmisión y el diferencial está dispuesto detrás del eje posterior del vehículo y debajo de la superficie disponible para la carga, mientras que la cabina para el conductor se encuentra delante

6

10

198713



de la plataforma.

15 Los vehículos de este tipo conocidos hasta hoy tienen la cabina para el conductor como se ha dicho en el párrafo anterior delante de la superficie disponible para la carga, pero siempre detrás del eje delantero. Según el invento en cuestión se dispone en este nuevo modelo de automóvil la cabina para el conductor en tal distancia delante de la plataforma, que la vertical trazada a través del centro de gravedad de la cabina y sobre la prolongación de la superficie del vehículo caiga delante del eje delantero.

20 La ventaja de la nueva disposición de la cabina del conductor está en el hecho de que se reparte uniforme y simétricamente sobre sus ejes tanto el peso propio como también el peso útil del carruaje, lo que no se ha conseguido en los modelos tradicionales conocidos hasta hoy. Se consigue por lo tanto un desgaste por igual de las cubiertas de las ruedas, pues sobre todas descansa el mismo peso, pudiéndose aprovechar en su consecuencia la completa capacidad de transporte de las ruedas, ejes y cubiertas. De lo susodicho se deduce la gran ventaja, que se puede aumentar la superficie disponible para la carga en comparación con ésta que se pudiera emplear con una distancia entre los ejes de una camioneta, furgoneta o autobús ligero de tipo tradicional; o viceversa se puede disminuir la distancia entre los ejes, empleando la superficie de uno de los mencionados vehículos tradicionales, lo que aumenta la capacidad de maniobra, pudiéndose efectuar facilísimamente vueltas, giros u otras revoluciones.

40 Lo expuesto en los párrafos anteriores tiene su validez tanto por automóviles ligeros como también para tales que llevan un peso útil mayor que 1,5 toneladas. Claro es que no se realizará estrictamente el reparto uniforme del peso sobre los ejes de camiones o autobuses, pues en estos

45



50

55

hay a menudo otras modalidades para evitar desgastes desventajosos; se emplea p.ej. cubiertas gemelos, dos ejes traseros u otros medios ya conocidos en la construcción de coches modernos. Pero hay que tener en cuenta, que estos medios empleados en los vehículos grandes no son soportables económicamente en los vehículos ligeros, pues el peso y el coste de fabricación del cuerpo de las ruedas y de sus elementos no está en buena relación con el peso y el coste de fabricación de todo el vehículo. Además hay que tener en cuenta que los propietarios de coches ligeros por regla general no están dispuestos a soportar los gastos de conservación, reparación y adquisición de piezas de repuesto y recambio que requieran vehículos con más de cuatro ruedas.

En el dibujo adjunto se explica el invento en cuestión solo a título de ejemplo.

La Fig. 1 muestra una camioneta y la

60

Fig. 2 un coche para el transporte de personas.

65

En ambos casos se trata de carruajes provistos de dos ejes; la cabina del conductor 1 está dispuesta delante del eje delantero 2; el motor de combustión 3 se encuentra detrás del eje trasero 4. La transmisión, el diferencial y el mecanismo de mando 5 forman un bloque con el motor 3. La superficie de la plataforma 6 y la superficie de la carrocería 7 se aprecia con el número 8.

70

En la camioneta de la Fig. 1 se encuentra el tablero frontal detrás del eje de las ruedas delanteras, mientras que la vertical trazada a través del centro de gravedad F de la cabina 1 y sobre la prolongación de la superficie 8 del vehículo cae delante del susodicho eje. Esta misma vertical cae en la Fig. 2 de tal manera que la pared trasera de la cabina para el conductor 1 se encuentra encima del eje de las ruedas delanteras.

75



Se reivindica como de la propia y nueva invención la propiedad y explotación exclusivas de:

80 1.- Nuevo chasis para la construcción de automóviles y camiones de tipo ligero, caracterizado por el hecho de que se dispone especialmente en las camionetas, furgonetas y autobuses ligeros para un peso útil de aproximadamente 1,5 toneladas el motor de impulsión detrás del eje trasero y debajo de la superficie destinada para la carga, formando el motor un solo bloque con el mecanismo de mando, la transmisión y el diferencial; la cabina para el conductor se coloca delante de la superficie destinada para la carga de tal manera, que la vertical trazada a través de centro de gravedad F de la cabina y sobre la prolongación de la superficie del vehículo caiga delante del eje de las ruedas delanteras 2.

85 2.- Nuevo chasis para la construcción de automóviles, según reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que los ejes para las ruedas delanteras 2 y los ejes para las ruedas traseras 4 están previstos de ruedas con dimensiones y cubiertas con espesores iguales entre sí.

90 3.- Nuevo chasis para la construcción de automóviles, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de consistir esencialmente en "NUOVO CHASIS PARA LA CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES Y CAMIONES DE TIPO LIGERO".-

Consta la presente memoria descriptiva de cuatro hojas numeradas y mecanografiadas en una sola cara a las que se acompaña un plano para su mejor comprensión.

Sevilla 27 de Junio 1951.-

RODOLFO DE LA TORRE

*[Handwritten signature]*

198713



Fig. 1

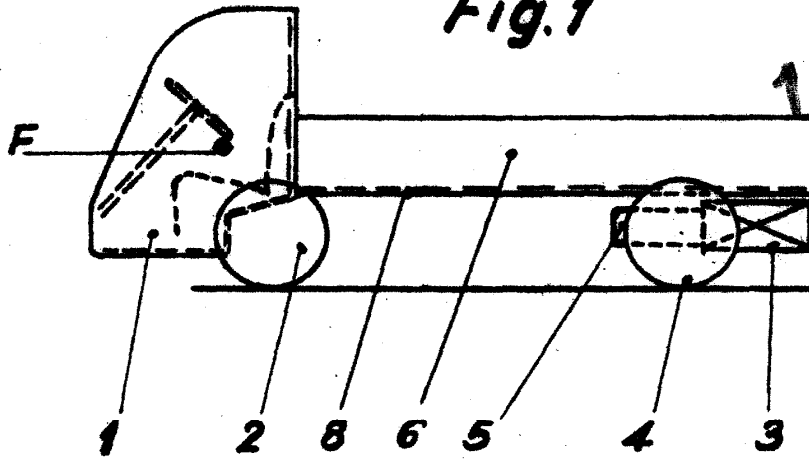
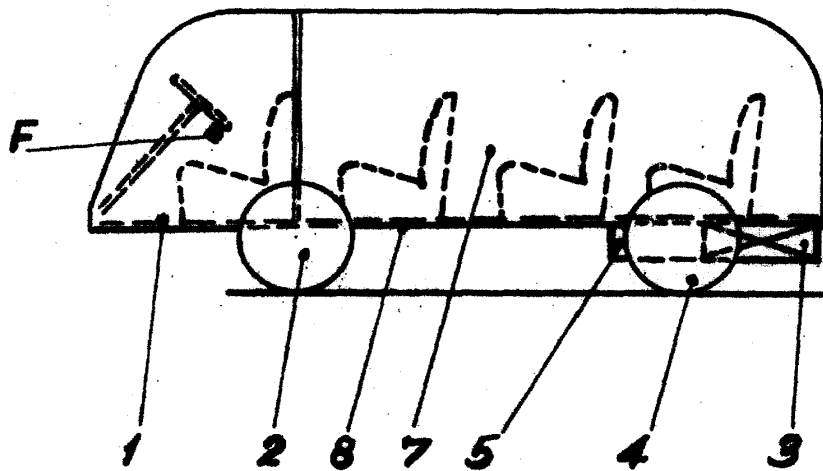


Fig. 2



RODOLFO DE LA TORRE

D. P.

Escala variable