



201325

201320

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

que se acompaña a una solicitud de PATENTE DE INVENCION, por veinte años, para España y Posesiones, por: "NUEVO SISTEMA DE TRACCION EN VEHICULOS AUTOMOVILES", en favor de D. Giorgio Perassi Perrone, de nacionalidad italiana y residente en MADRID, calle de Padilla, núm 54.-

-----

Todo conocimiento en el campo científico no debe ser desligado de los otros que se poseen, sino ampliar el número de conexiones posible.

5      Absurdo sería poseer una serie de recintos aislados, dentro de los cuales introdujéramos los conocimientos científicos cuidando de que no se entremezclarán. Cuantos más lazos de unión tendamos, más sólidamente fijados quedarán éstos, con más claridad aparecerán en la práctica y más facilidad encontraremos en llegar a su posesión.

10

Uno de los medios de crear estos lazos de unión entre la electricidad y la mecánica se encuentra en las



201325

analogías.

15 Un resultado análogo es el conseguido en los ve-  
hículos automóviles movidos por la fuerza motriz de un  
motor de explosión o por la que desarrolla un motor eléc-  
trico, alimentado por baterías o acumuladores. Los prime-  
ros, a gasolina y gas-oil, son los de rendimiento cada  
vez más perfeccionado, más su coste y su consumo son muy  
20 elevados; los eléctricos, además de su valor, y gasto en  
la carga de adecuados acumuladores, no tiene resultado  
práctico por su lentitud y poco rendimiento, con limita-  
ción exclusiva para el servicio de poblaciones.

25 En aras de la analogía de fines, considerando que  
el motor de explosión puede convertir su fuerza en ener-  
gía eléctrica y que un motor eléctrico, alimentado por  
esta energía, es capaz de transformarla en fuerza motriz,  
la combinación de ambos medios sería del mayor interés  
para su aplicación en la industria del automóvil.

30 Tras de ímprobos estudios e innumerables ensayos,  
relacionando los resultados de ambas clases de motores,  
de explosión y eléctricos, no es un perfeccionamiento lo  
que se consigue sino una creación maravillosa y de origi-  
nal novedad, creando un nuevo sistema de automovil que  
35 permite un resultado industrial de rendimiento inusitado,  
de capacidad ilimitada y sobre todo de una economía esen-  
cialmente característica, por la sencillez de construc-  
ción, simplificación en los mandos, ahorro de combusti-  
ble y potencia adecuada en cada caso. Estas ventajas re-  
40 dundan de una manera absoluta en la disminución de los  
elevados costes que los coches han alcanzado, y en la  
aminoración de los gastos de entretenimiento, infinita-  
mente más económico que cualquier otro de los sistemas  
en práctica, no obstante la perfección que de de día en



45 día se introduce en los elementos vitales de los distintos vehículos.

La presente invención se basa en la transformación de la fuerza motriz de un motor de explosión en energía eléctrica, sirviendo de generador de electricidad o de grupo electrógeno, situado en la parte delantera o posterior del chasis, y a tal efecto moverá una dinamo, la cual transmitirá el fluido correspondiente para hacer funcionar a los respectivos actores eléctricos que, por medios mecánicos, comuniquen la fuerza precisa para el rodaje del auto-vehículo.

La presente memoria descriptiva, acompañada de tres hojas gráficas, se contrae a dicha invención.

La figura 1ª, muestra una vista general y esquemática de un chasis con el motor de explosión, la dinamo y cuatro motores eléctricos acoplados a las otras tantas ruedas de que dispone el coche que, en ejemplo, figura o sea el compendio de este original invento; las figuras 2ª y 3ª, un acoplamiento directo del motor eléctrico a la rueda, en sección de perspectiva y de conjunto de instalación; las figuras 4ª y 5ª, en vistas de perspectiva y superior, respectivamente, de la transmisión de fuerza mediante polea; la figura 6ª, un engranaje de transmisión de fuerza; y las figuras 7ª y 8ª, otra variante, por medio de piñones adecuados que se relacionan por una cadena transmisora, mostrándose perspectivamente y desde un plano vertical.

Consiste en que en el chasis (1) va instalado un motor (2) de explosión, de las características que convenga y de alimentación por gasolina, gas-oil u otro carburante; este motor acciona una dinamo (5), la que, a su vez, suministra la correspondiente energía o fluido a los motores eléctricos (3), a través de los consiguientes ca-

201325



bles conductores de electricidad (8), los cuales van de-  
bidamente cubiertos y aislados, y, los que corresponden  
80 a los motores situados más distantemente del generador,  
van adosados y protegidos a lo largo de las viguetas la-  
terales del armazón; en este caso concreto, que en ejem-  
plo no limitativo se diseña, dichos motores eléctricos  
son cuatro, de independencia absoluta que forman otras  
85 tantas fuerzas motrices que marchan a la misma velocidad,  
regulable por un sólo mando, y con un tono de sincroniza-  
ción a fin de que el movimiento de las ruedas sea unísono,  
todos ellos de idéntica y adecuada instalación en el cha-  
sis, cada uno de los cuales va acoplado a su correspon-  
diente unidad de rodaje, o rueda (4) del vehículo.  
90

El acoplamiento entre motor y rueda respectivos,  
puede efectuarse en las distintas formas de transmisión,  
de las cuales se cita el acoplamiento directo, es decir,  
el terminal del árbol de fuerza del motor encajando en  
95 el centro de la rueda, por medio de un ajuste a modo de  
estriás (4 y 4'), dientes u otra forma análoga; por la  
adaptación de dos poleas (4 y 4'), una en el árbol motriz  
y otra en el eje de la rueda, con intermedio de una co-  
rrea trapezoidal transmisora; por engranaje de dos rue-  
das dentadas (4 y 4') en perpendicular o plano, de mayor  
100 número o de otra forma que convenga; y, comprendiendo dos  
piñones (4 y 4'), al igual que por poleas, relacionándo-  
los por una cadena sin fin de transmisión de fuerza. En  
todos los casos indirectos, es factible una multiplica-  
ción o transformación de revoluciones, cuyas formas y de-  
105 sarrollo estarán en proporción y calculadas con las par-  
ticularidades de la potencia motriz.

La antedicha dinamo que, como se indica, es movi-  
da por el motor de explosión citado, el que puede compren-

201325



110 der uno, dos o más cilindros, a dos o cuatro tiempos, según interese, lleva adaptado un reostato (6), un amperímetro (7), y los elementos de mando, de lectura y de precisión adecuados y que la técnica aconseje.

115 Con este nuevo sistema de automovil, queda suprimida toda la transmisión mecánica actual, cardan y otros elementos, ahora insustituibles, innecesarios para el funcionamiento y constitución de este nuevo sistema de tracción de auto-vehículos, de que se hace referencia, por ser directamente impulsados unísonamente por motores independientes a las cuatro ruedas, siendo de resaltar la combinación directa e indirecta para la transmisión y multiplicación de fuerza, en beneficio de la economía a tener en cuenta en el motor propulsor o generador, con alimentación de carburante.

125 -----

NOTA.- Descrito suficientemente cuanto precede, solo resta consignar que lo que se declara como de nueva y propia invención del solicitante, es lo contenido en las siguientes

130 REIVINDICACIONES

135 1.- Nuevo sistema de tracción en vehículos automoviles, que se caracteriza en transformar la fuerza motriz de un motor de explosión en energía eléctrica, sirviendo de generador de electricidad o de grupo electrógeno, mediante una dinamo que mueve, la que suministra el flúido correspondiente para hacer funcionar a los respectivos motores eléctricos que, a su vez comunican unísonamente, en independencia absoluta, la fuerza precisa y sincronizada a la rueda con que cada uno está acoplado.

140 2.- Nuevo sistema de tracción en vehículos automoviles, conforme anterior reivindicación, caracterizado



1952

201325

145 porque en el chasis va instalado un sólo motor de explosión, de las características que convenga y de alimentación por gasolina, gas-oil u otro carburante; este motor acciona una dinamo, la que, a su vez, suministra la correspondiente energía o fluido a los motores eléctricos por medio de los consiguientes cables o conductores de electricidad, los cuales van cubiertos y aislados e incluso adosados y protegidos a lo largo de las viguetas laterales del armazón, si procede; dichos motores eléctricos, de independencia absoluta entre ellos, forman su fuerza motriz respectiva y propia, de una misma velocidad, regulable por un sólo mando, sincronizada a fin de que el movimientos de las ruedas sea unísono, y, todos ellos de idéntica y adecuada instalación en el chasis, desde donde cada uno va acoplado a su correspondiente unidad de rodaje o rueda en el vehículo.

160 3.- Nuevo sistema de tracción en vehículos automoviles, según precedentes reivindicaciones, caracterizándose porque el acoplamiento entre motor eléctrico y rueda respectivos, puede efectuarse en las distintas formas de transmisión, tal como de acoplamiento directo, o sea, el terminal del árbol de fuerza del motor encajando en el centro de la rueda, mediante un ajuste a modo de estrías, dientes u otra forma análoga; por la adaptación de dos poleas, una en el árbol motriz y otra en el eje de la rueda, con intermedio de una correa trapezoidal transmisora; por engranaje de dos ruedas dentadas y por la relación de dos piñones y una cadena sin fin de transmisión; en cuyos casos, es factible la multiplicación de revoluciones que interese, debidamente calculadas en proporción a las particularidades de potencia motriz.

170 4.- Nuevo sistema de tracción en vehículos auto-

201325

- 7 -

8



175

moviles, de conformidad con las anteriores reivindicaciones, que se caracteriza porque la dinamo movida por el motor de explosión, el que puede comprender uno, dos o más cilindros, a dos o cuatro tiempos, según interese, lleva adaptado un reostato, un amperímetro, y, los elementos de mando, de lectura y de precisión que técnica y prácticamente se precise.

180

5.- "NUEVO SISTEMA DE TRACCION EN VEHICULOS AUTOMOVILES".-

Todo según queda descrito en la presente memoria, que consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, con ciento ochenta y dos líneas y dibujos que se acompañan.

Madrid, a 8 de enero de 1.952

P.A.

EL AGENTE OFICIAL.

ANTONIO BARRADO SIVIL  
R. P.

D. Giorgio Perassi Perrone

HOJA I 201325 *Consta de 3 hojas*

201325

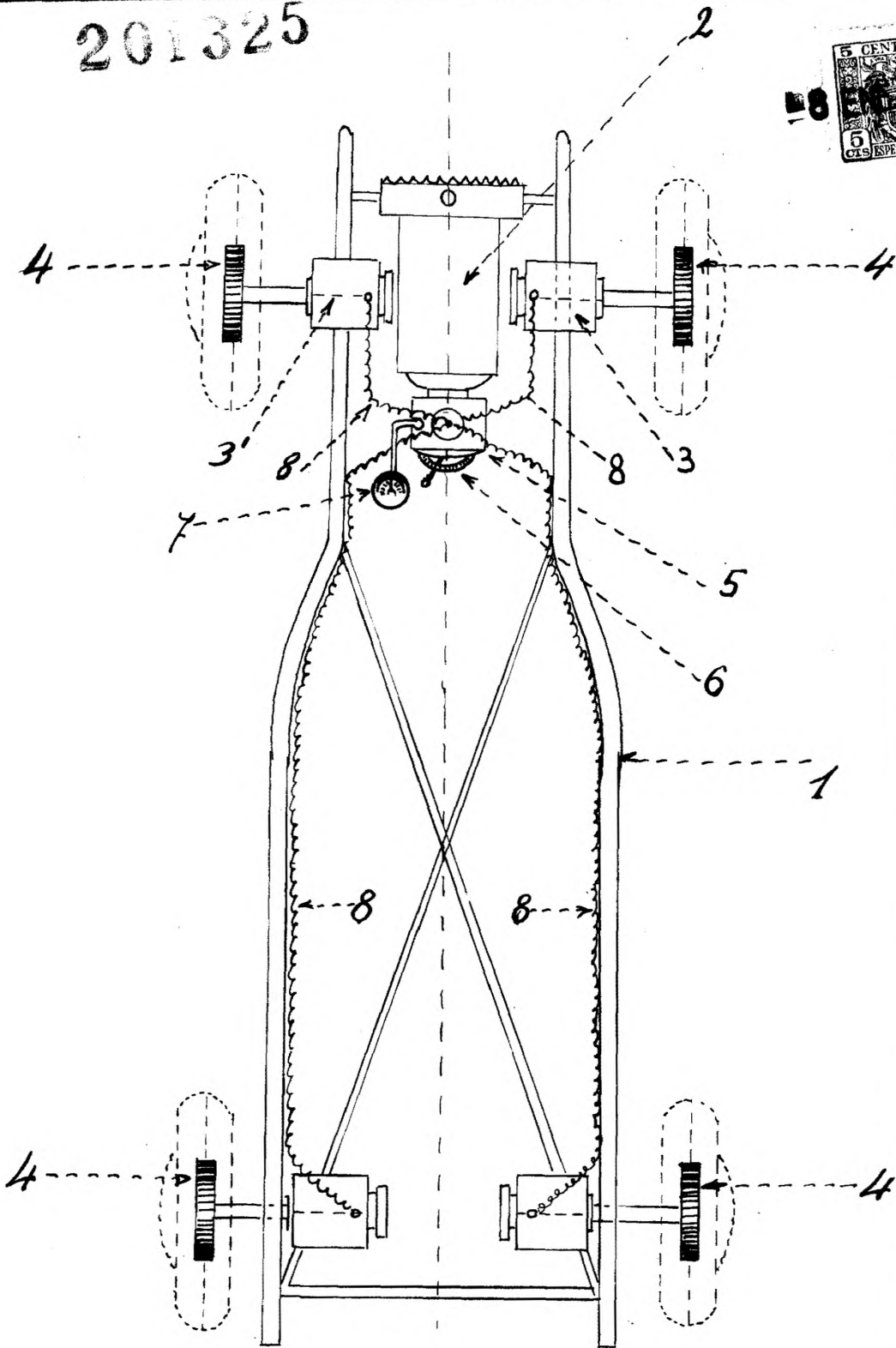


Fig. 1

Escala variable

Madrid, 8 Enero 1952

ANTONIO PERASSI PERRONE  
C. Blauer

201325

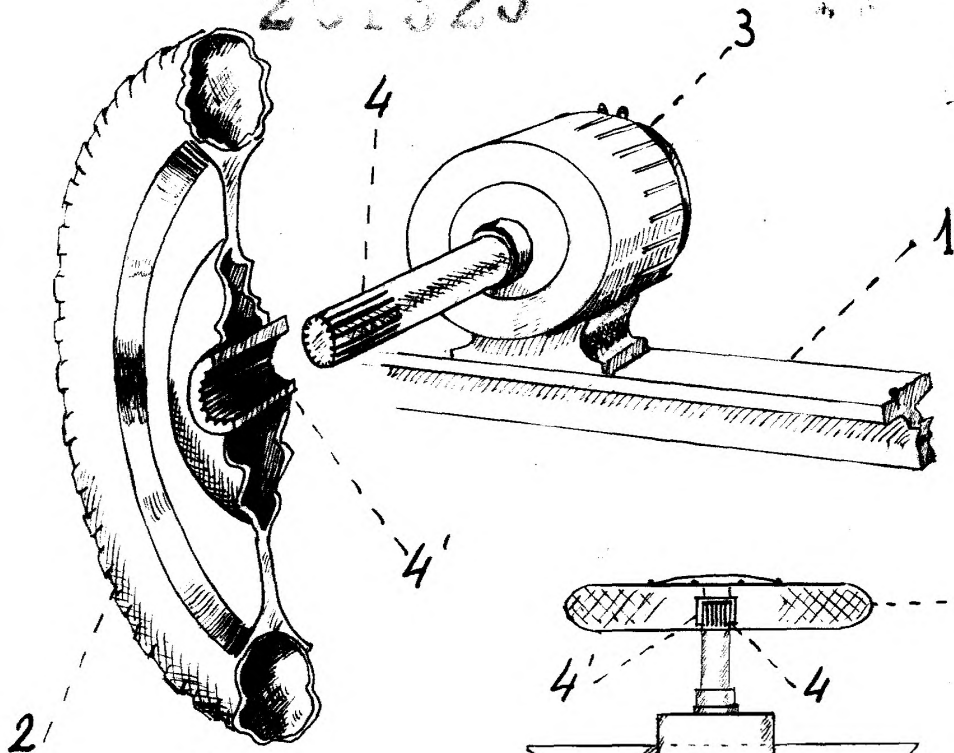


Fig. 2

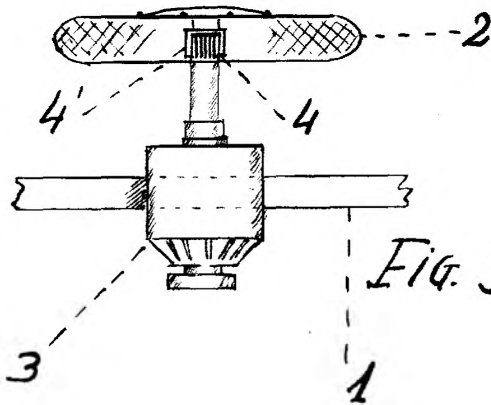


Fig. 3

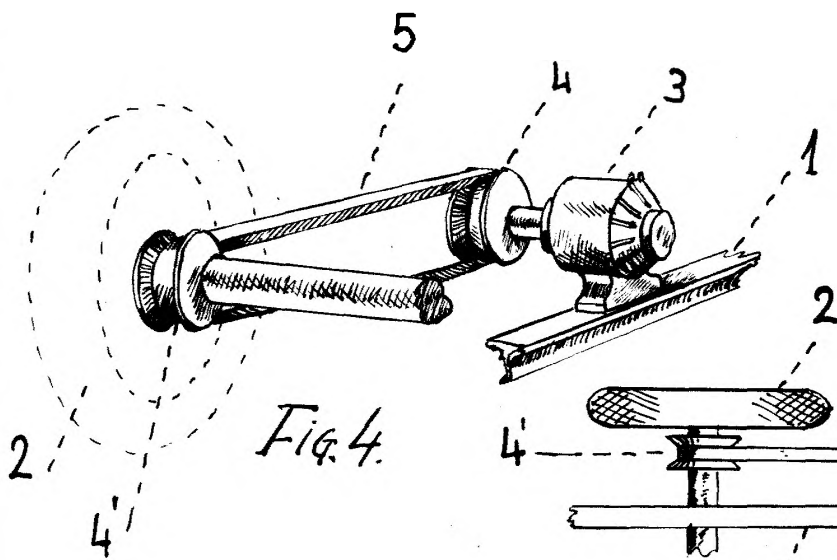


Fig. 4.

Escala variable

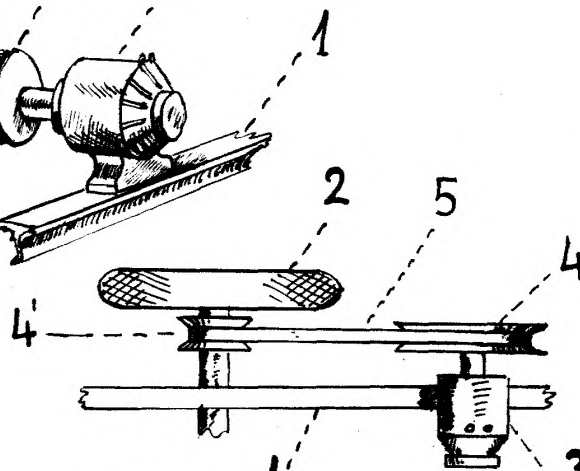


Fig. 5.

Madrid 8 Enero 1952

ANTONIO RUIZ SUAREZ

RA. [Signature]

201325

2.01325

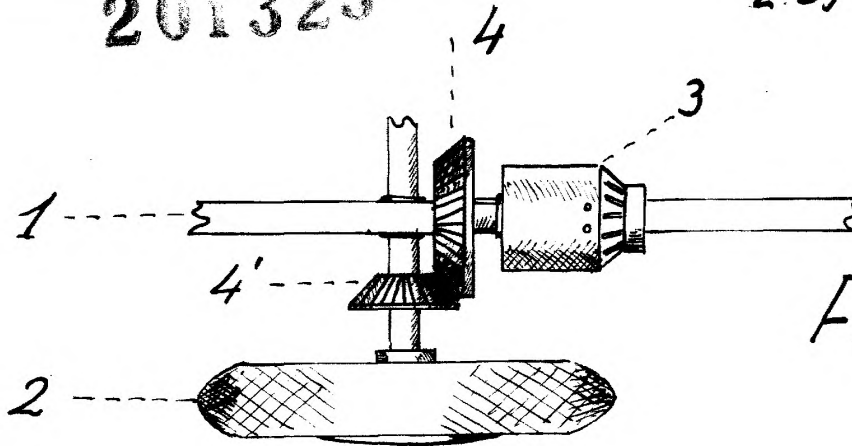


Fig 6

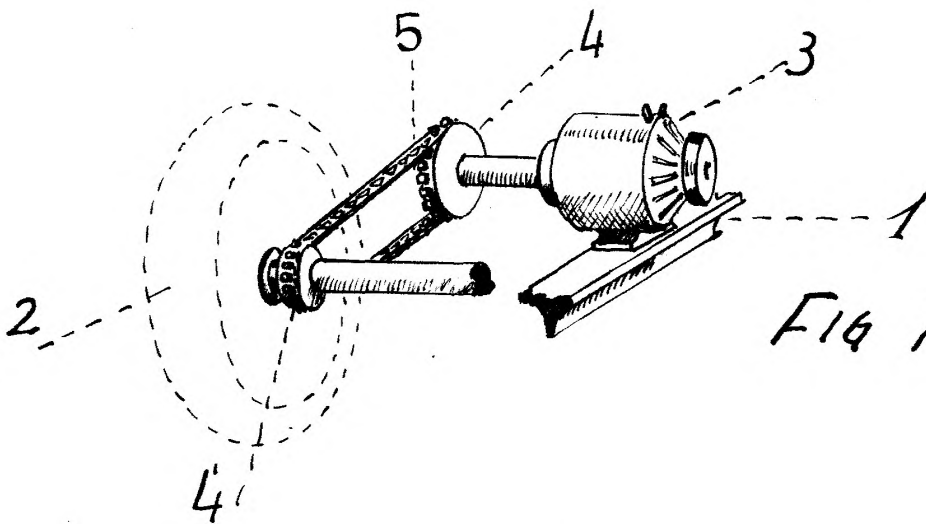


Fig 7

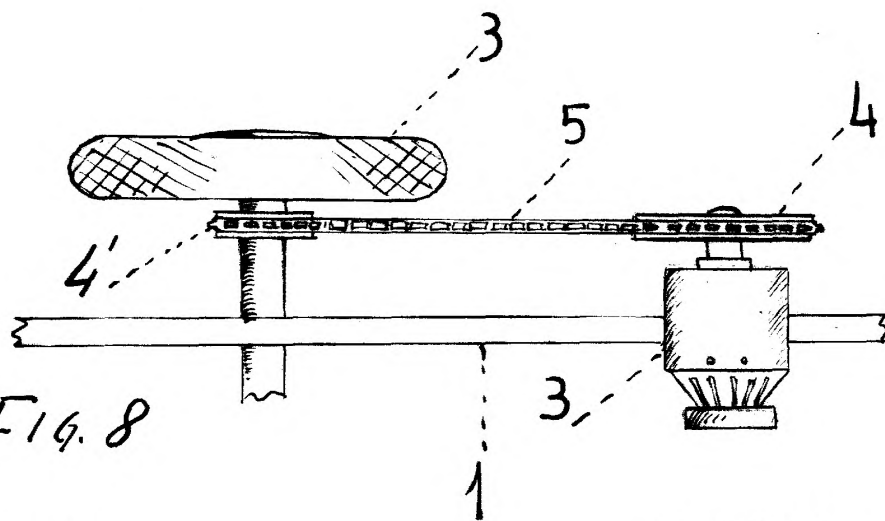


Fig. 8

Escala variable

Madrid 8 Enero 1952

ESTUDIO PERASSI PERRONE

S.A.