

228010



228010

MEMORIA DESCRIPTIVA
DE UN PRIMER CERTIFICADO DE ADICION A FAVOR DE DON MANUEL MA-
ZON MORA, DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA, RESIDENTE EN ELCHE (ALICAN-
TE) Calle 13 de Septiembre nº 5.

sobre:

"MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL Nº
199.986 sobre "NUEVO MOTOR SOBRE CHASIS ESPECIAL PARA AUTOMOVI-
LES".



228010

5.-

Con la presente solicitud de primer certificado de adición a la patente principal nº 199986, se consigue notables mejoras introducidas en la misma, con referencia al nuevo motor sobre chasis especial que en ella se reivindicaba, con destino a vehículos automóviles.

10.-

La mejora primordial y esencial de la invención consiste en transformar el motor de gasolina reivindicado, en motor Diesel, mediante los perfeccionamientos y mecanización necesaria para dicha transformación los cuales se describen a continuación.

Para mejor comprensión de la descripción que sigue, se adjuntan dibujos a los cuales se hace constante referencia a lo largo de la misma.

15.-

La Fig. 1a., es una vista en corte en sección A-B de la parte superior e inferior del motor, en la que se aprecia notablemente el cambio de las válvulas puesto que anteriormente iban colocadas lateralmente, y ahora lo son en cabeza. Asimismo se puede apreciar la disposición de la bomba de aceite colocada lateralmente en el eje propulsor de la bomba inyectora del "Diesel", o sea en sentido contrario a la del motor de gasolina. Igualmente se aprecia la situación del tubo conductor de aceite al eje de balancines.

20.-

25.-

La Fig. 2a., es una vista lateral del motor, en la que se aprecian la disposición de los bloques, llevando entre ambos un transversal formado de dos piezas con media caña y que conjuntamente, forman un orificio para el paso de los tubos conductores, desde la bomba a los inyectores. Asimismo se aprecia igualmente la disposición de la bomba de aceite.

30.-

La Fig. 3a., es una vista en corte frontal del motor, apreciándose los inyectores, los balancines, tan-



28010

ques y un tubo exterior que conduce el aceite desde la bomba a una pieza especial en forma de "U", la que parte otro tubo ascendente al eje de balancines, en sección B-C.

5.- La Fig. 4^a., Es una vista lateral de la tapa de balancines.

La Fig. 5^a., es una vista frontal de la anterior.

10.- La Fig. 6^a., es una vista en planta de las anteriores.

La Fig., 7^a., es una vista lateral de la culata en la que se aprecian las bases para la admisión.

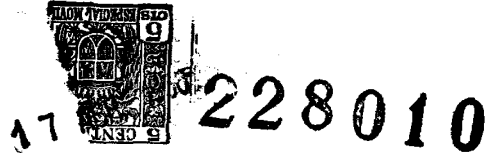
15.- La Fig. 8^a., es una vista en planta de la culata con los orificios y vástagos especialmente distribuidos así como los conductos de admisión y de escape, y por último unos orificios por donde se deslizan los taqués protegidos por una carcasa para evitar su inundación.

20.- La Fig. 9^a., es una vista lateral donde se disponen los conductos de escape, así como unos orificios para la colocación de las bujías de incandescencia.

25.- La Fig. 10^a., es una vista frontal en la que se aprecia una base para colocar una bomba de refrigeración de agua.

La Fig. 11^a., es una vista lateral donde va colocado el colector de admisión;y

30.- La Fig. 12^a., es una vista de la disposición del colector de escape el cual lleva una ramificación de conductos que convergen en uno central, a cuya boca se une el tubo de escape yendo fijados a una pletina soporte.



Consiste la presente invención en mejoras introducidas en el objeto de la patente principal número 199.986 sobre nuevo motor sobre chasis especial para automóviles cuya esencialidad es, la de convertir el motor de gasolina reivindicado en motor "Diesel", caracterizadas porque la bomba de aceite (1) va dispuesta lateralmente en el eje propulsor de la bomba inyectora del "Diesel".

Asimismo el sistema de engrase de la hélice del ventilador y su montaje es engrasado, ^{constantemente} debido a un compartimiento estanco (2) el cual en su interior se encuentra lleno de ~~grasa~~ por lo que las pérdidas de la tuerca del eje no son advertidas, evitándose cualquier pérdida exterior debido al cierre hermético que se realiza con las aspas, en cuanto a su base y estableciéndose entre dicha base y el compartimiento (2) una junta aprisionada por tornillos exteriores.

Las válvulas (3) van situadas en cabeza, en vez de laterales, disponiéndose el bloque en el mismo motor pero con una refrigeración completamente novedosa puesto que se forma unas cámaras (4) de mayor capacidad.

De la misma forma se han dispuesto unos taqués-guías (5), formados en una sola pieza hasta el contacto del balancín (6) originado por un tornillo regulador (7) el cual lleva una pretuberancia esférica (8).

El motor que nos ocupa consta de dos bloques como en el motor anterior, con la variante de que entre bloque y bloque lleva un transversal (9) formado por dos piezas que llevan una media caña que conjuntamente forman un orificio (10) para el paso de los tubos conductores (11) de la bomba (12) a los inyectores (13).

El funcionamiento es realizado en cuatro tiem-



228010

pos con una ante cámara (14) convenientemente adecuada y con un pistón (15) cuya superficie es plana.

Las válvulas son accionadas por los balancines (6) mediante taqués, incluyéndose además un taqué (16) 5.- de caracter recambiable.

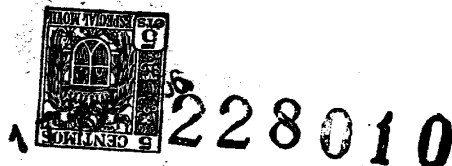
En la distribución, además de los engranajes existentes en el motor reivindicado en la patente principal se ha dispuesto otro engrane (17) que es el propulsor de la bomba de aceite y de inyección. En la parte superior 10.- del motor y junto a los inyectores lleva un orificio (18) que combina con la ante cámara (14) para la colocación de una bujía incandescente.

La culata ha sido modificada en el sentido de que el colector de admisión (19) va opuestamente colocado a los de escape (20) fijándose en una base (21), 15.- así como el de escape en una base (22), como muy bien hemos dicho opuestamente. La culata es toda de una pieza originaria de fundición y abrochada mediante diez y ocho espárragos (23) convenientemente distribuidos, efectuándose una perfecta unión entre los bloques. Asimismo 20.- lleva unos orificios (24) de guía para los taqués, protegidos por una carcasa (25) que evitará la inundación de dichos taqués, presentando dicha carcasa forma de petaca en bloque y culata.

Igualmente la culata en su base frontal lleva 25.- otra base (26) para colocación y situación de la bomba para refrigeración de agua.

En la parte superior del motor se ha dispuesto una tapa cobertora de balancines (27) la cual es fijada 30.- mediante espárragos (28).

Por la parte posterior del motor se ha dispues-



5.- to un tubo conductor (29) de aceite al eje de los balancines (30), debidamente acondicionados, el cual parte en una pieza (31) en forma de "U" haciendo constar que del tubo (29) parte también una ramificación tubular (32) para el acondicionamiento e instalación de un manómetro de control del funcionamiento de la bomba de aceite.

De la misma forma se ha dispuesto una plataforma (33) para acoplamiento de la bomba inyectoras (12).

10.- El colector de admisión (21') lleva en su centro una base para el acoplamiento de una mariposa de regulación de aire, así como el colector de escape (22) lleva una ramificación de conductos (34) que convergen en uno central (35) a cuya boca se une el tubo de escape yendo colocados dichos conductores de forma fija en una pletina soporte (36).

15.- También se ha dispuesto exteriormente un tubo (37) en forma y adaptado a la instalación del motor, el cual es conductor del aceite desde la bomba (1) a la pieza (31) continuando en la misma forma que se reivindicó en la patente principal el sistema conductor del engrase interno del motor.

20.- Si bien la forma de ejecución aquí descrita constituye aplicación preferente de la presente invención podrán introducirse modificaciones de forma y de detalle sin que por ello varíe la esencialidad de la misma, la cual se reivindica en la siguiente

N O T A

En resumen: la presente patente de certificado de adición recaerá sobre las siguientes reivindicaciones:

30.- 1ª.- Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal nº 199.986 sobre nuevo motor sobre cha-



228010

- 5.- sis especial para automóviles, caracterizadas porque el sistema de engrase de la hélice del ventilador está dispuesto de tal forma, que su montaje es engrasado convenientemente, debido a un compartimiento estanco, el cual en su interior se encuentra lleno de grasa, no advirtiéndose por tal motivo las pérdidas que ocasiona la tuerca del eje, efectuándose un cierre hermético que se realiza en la base de las aspas y con una junta que se establece entre dicha base y el compartimiento, lográndose el cierre hermético al ser aprisionado el conjunto mediante tornillo.
- 10.- 2a.- Mejoras, según la reivindicación anterior, caracterizadas porque las válvulas van situadas en cabeza, en vez de laterales disponiéndose el bloque en el mismo motor con una refrigeración formada por cámaras de gran capacidad.
- 15.- 3a.- Mejoras, según las reivindicaciones anteriores caracterizadas porque se han dispuesto unos taqués-guías formados en una sola pieza hasta su contacto con los balancines formado por un tornillo regulador dotado en su parte contractora de una pretuberancia esférica.
- 20.- 4a.- Mejoras, según las reivindicaciones anteriores caracterizadas porque el motor que se reivindica consta de dos bloques, con la variante de que entre bloque y bloque lleva un transversal formado por dos piezas dotadas de una media caña que conjuntamente forma un orificio para el paso de los tubos conductores de la bomba, a los inyectores.
- 25.- 5a.- Mejoras, según las reivindicaciones anteriores caracterizadas porque el funcionamiento del motor es realizado en cuatro tiempos con una ante-cámara y con un pistón cuya superficie es completamente plana.
- 30.- 6a.- Mejoras, según las reivindicaciones anterior-



228010

res caracterizadas porque las válvulas son accionadas por balancines, mediante taqués, disponiéndose igualmente un taqué de carácter recambiable.

- 5.- 7a.- Mejoras, según las reivindicaciones anteriores caracterizadas porque en la distribución además de los engranajes existentes en el motor reivindicado en la patente principal, se dispone otro engranaje que es el propulsor de la bomba de aceite colocada en sentido lateral en el eje propulsor de la inyectora, y de ésta; llevado asimismo en la
- 10.- parte superior del motor y junto a los inyectores, un orificio que combina con la ante-cámara para la colocación de una bujía incandescente.
- 15.- 8a.- Mejoras, según las reivindicaciones anteriores caracterizadas porque la culata ha sido modificada en el sentido de que el colector de admisión, va opuestamente colocado a los de escape, yendo ambos fijados con sus respectivas bases, siendo dicha culata una pieza originaria de fundición y abrochada mediante diez y ocho espárragos distribuidos para efectuar una perfecta unión entre los bloques.
- 20.- 9a.- Mejoras, según la reivindicación anterior, caracterizadas porque la culata lleva unos orificios de guía para los taqués protegidos por una carcasa que evitará la inundación de los mismos, y la cual presenta forma de petaca en bloque y culata.
- 25.- 10a.- Mejoras, según la reivindicación anterior caracterizadas porque en dicha culata y en su base frontal, lleva otra base para colocación y situación de la bomba de refrigeración de agua.
- 30.- 11a.- Mejoras, según las ~~reivindicaciones~~ reivindicaciones caracterizadas porque en la parte superior del motor se ha dispuesto una tapa cobertora de balancines la cual es fijada mediante espárragos.



8010

5.- 12a.- Mejoras, según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque en la parte posterior del motor se ha dispuesto un tubo conductor de aceite al eje de los balancines, cuyo tubo parte de una pieza en forma de "U" o de distribución, así como de dicho tubo parte una ramificación tubular para el acondicionamiento e instalación de un manómetro de control del funcionamiento de la bomba de aceite.

10.- 13a.- Mejoras, según las reivindicaciones anteriores caracterizadas porque se ha dispuesto una plataforma para el acondicionamiento de la bomba inyectora.

15.- 14a.- Mejoras, según las reivindicaciones anteriores caracterizadas porque el colector de admisión lleva en su centro una base para el acoplamiento de una mariposa de regulación de aire; así como el colector de escape lleva una ramificación de conductos, que convergen en uno central, a cuya boca se une el tubo de escape, y colocados dichos conductores de forma fija en una pletina soporte.

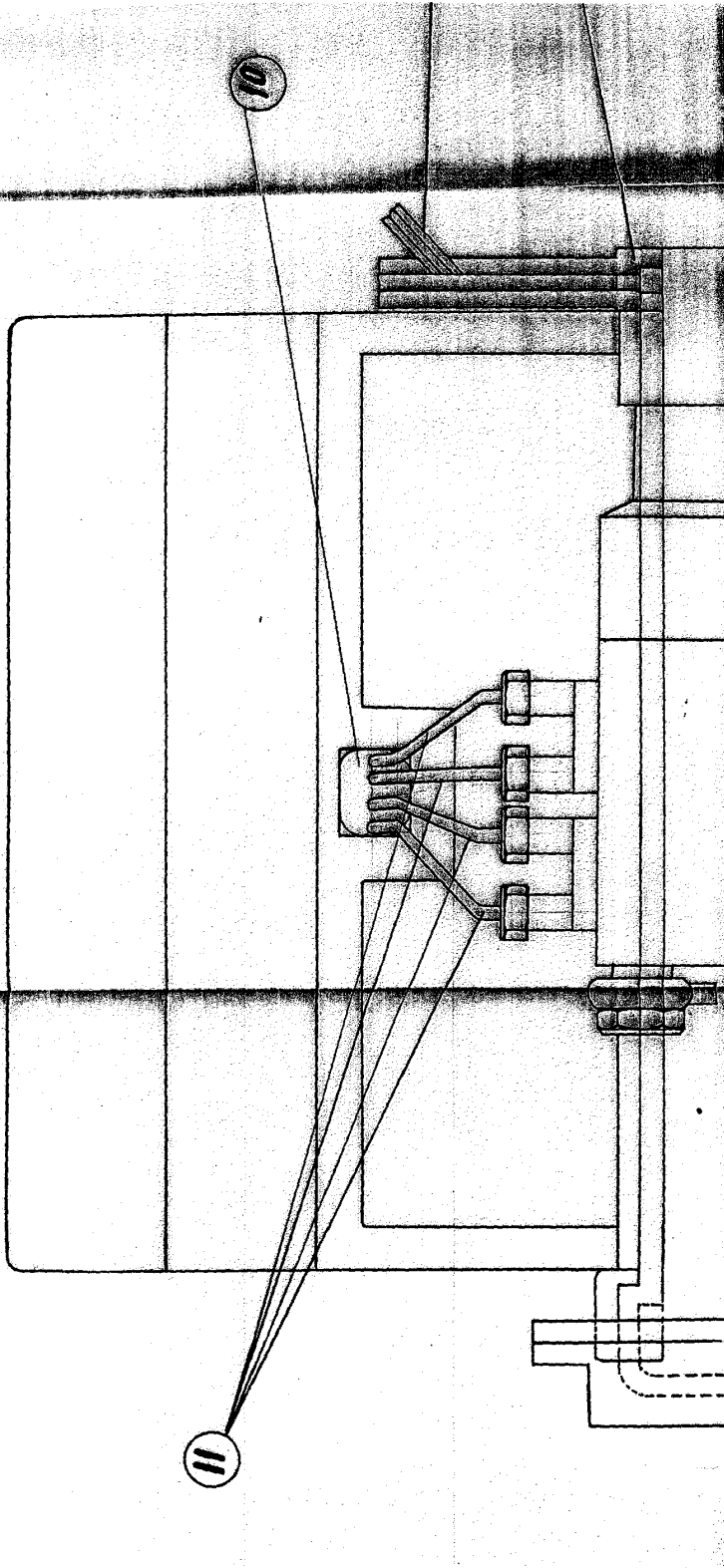
20.- 15a.- Mejoras, según las reivindicaciones anteriores caracterizadas porque se ha dispuesto exteriormente un tubo adaptado a la instalación del motor, el cual es conductor del aceite desde la bomba a la pieza en "U" citada en el punto 13, mantiniéndose los demás conductos de engrase interno del motor según se reivindicó en la patente principal.

25.- 16a.- MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL Nº 199.986 sobre NUEVO MOTOR SOBRE CHASIS ESPECIAL PARA AUTOMOVILES.

Según se describe en la presente memoria que consta de nueve hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos.

Madrid a 17 de abril de 1956

FA



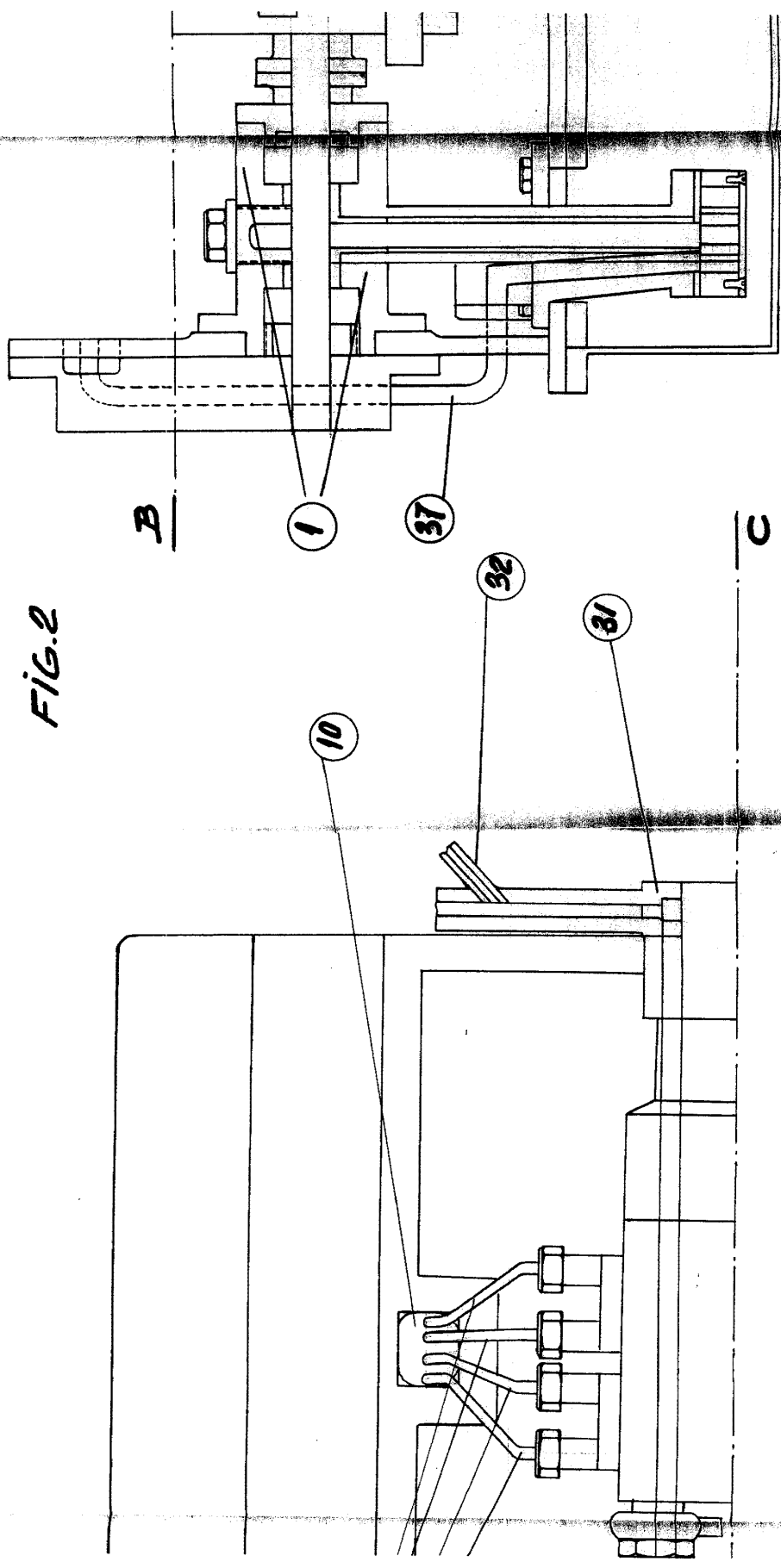
B

117

J. MANUEL MARZON MORA

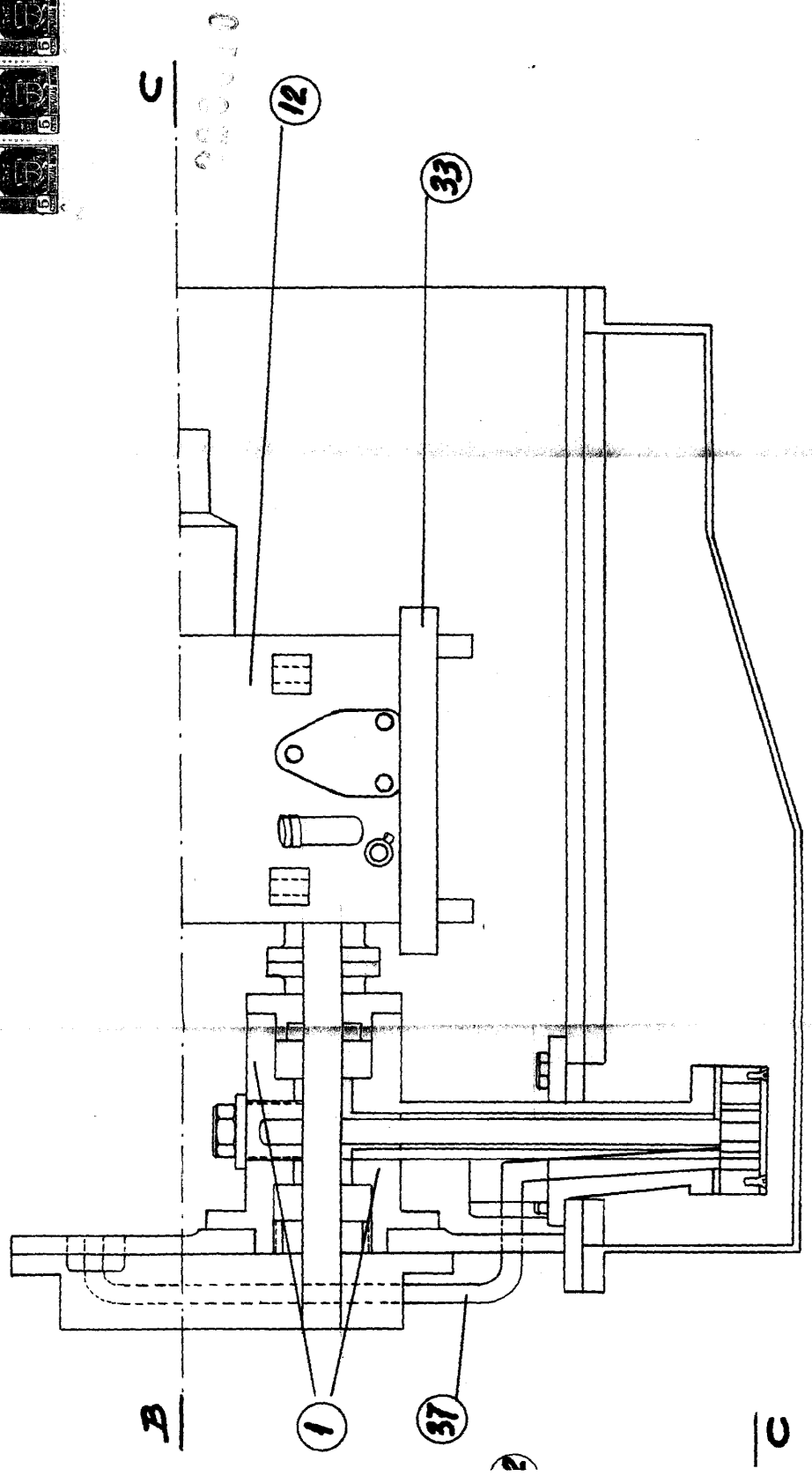
213

FIG. 2

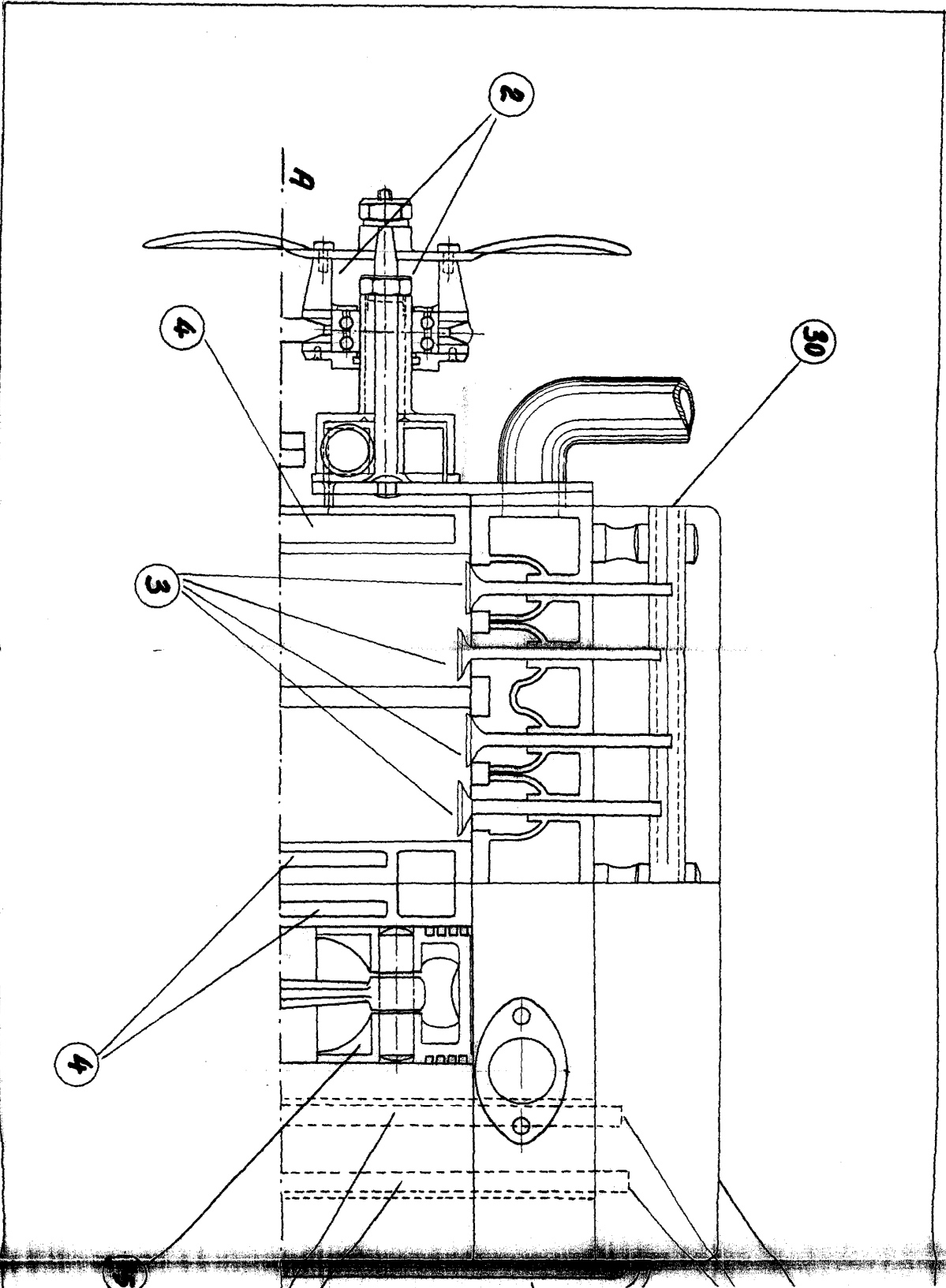


3/3

7 baj: 2

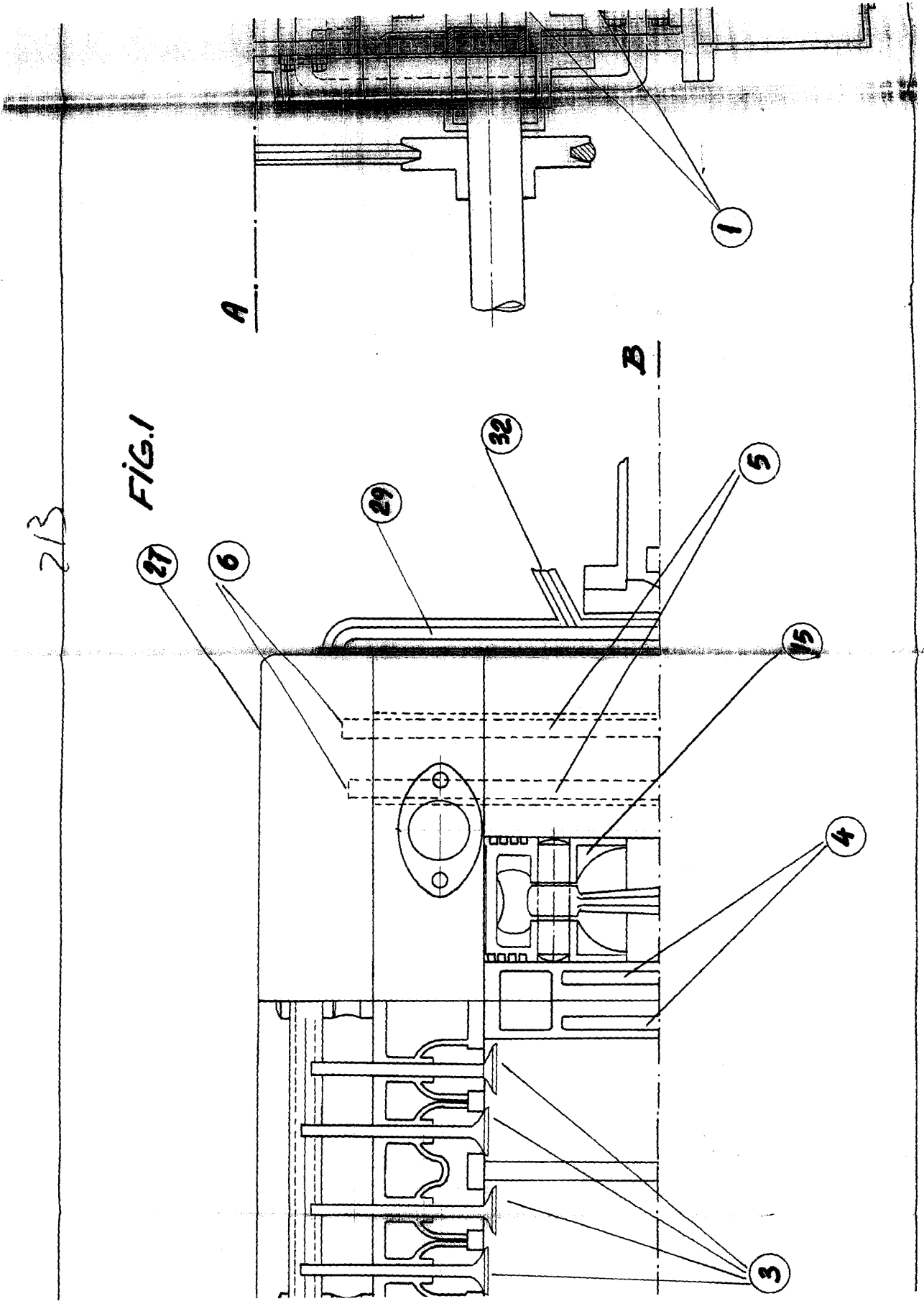


Министерство
Машинного
Строения
СССР
И. П. К.



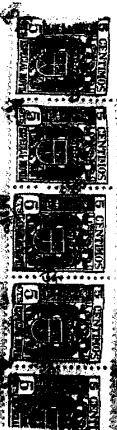
2B

FIG. 1



312

Fig. 1

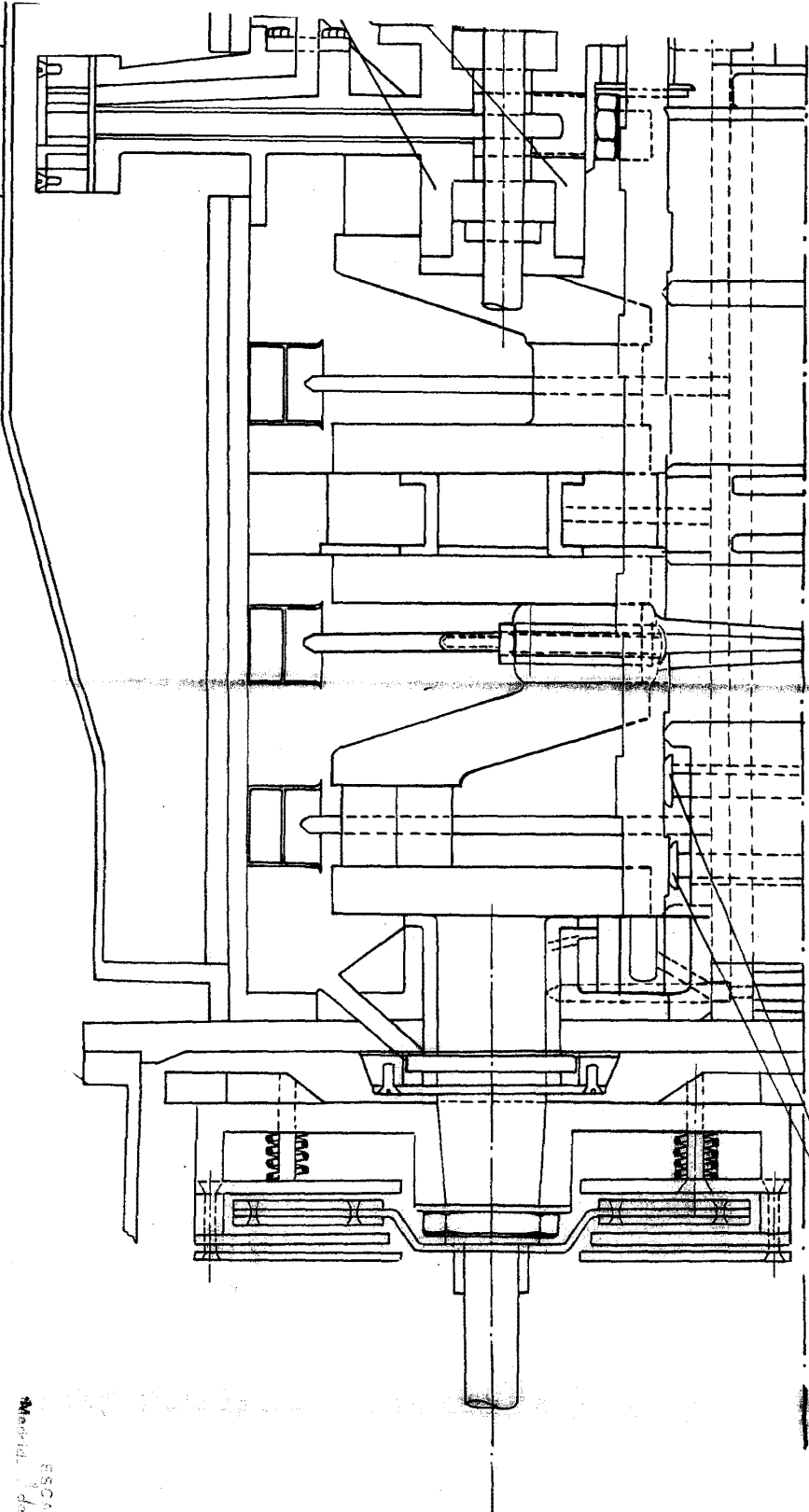


228010

228010

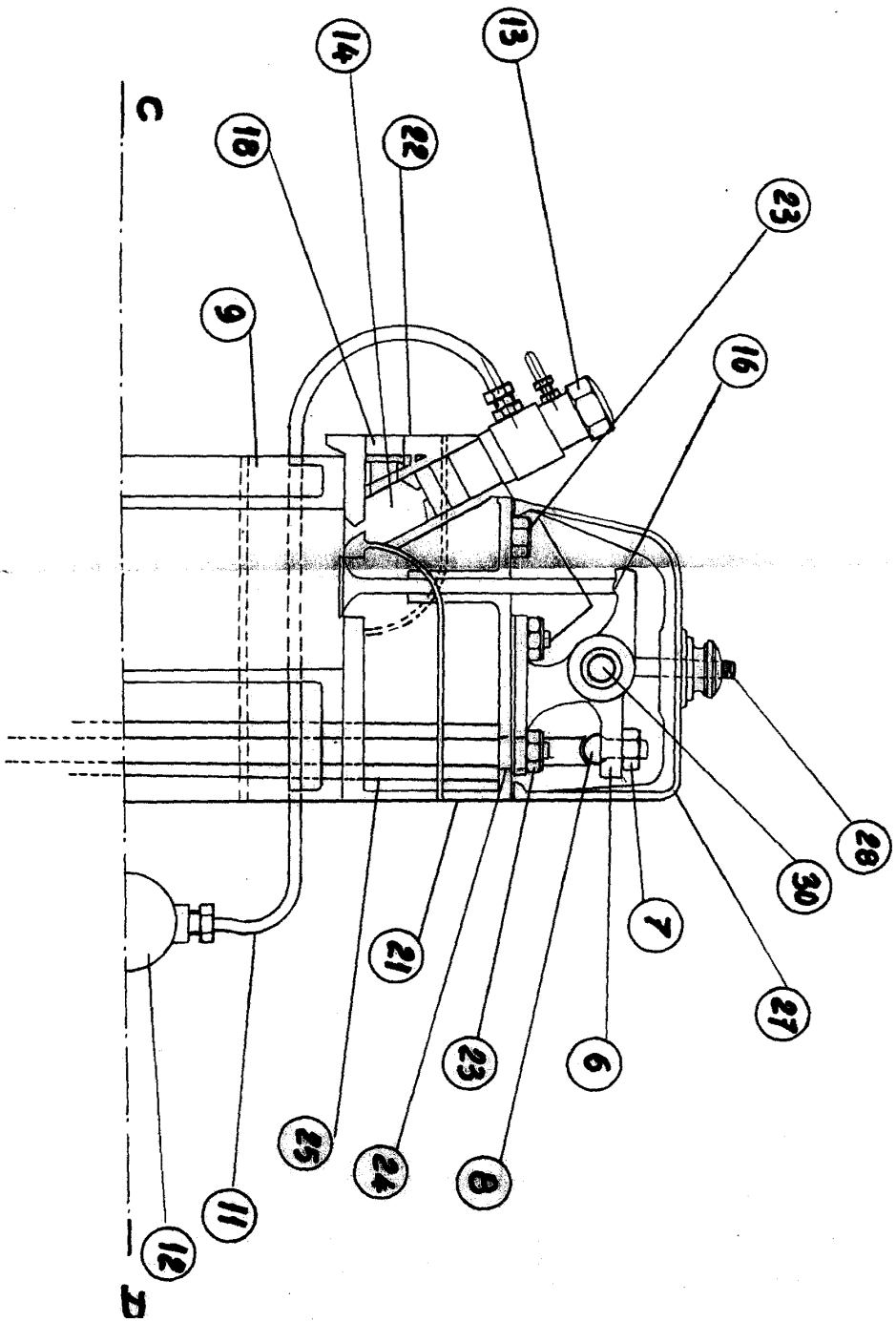
5

2



ESCALA VARIABLE
Módulo de 19 de 19

5/19



313

Fig. 3

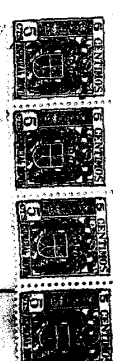
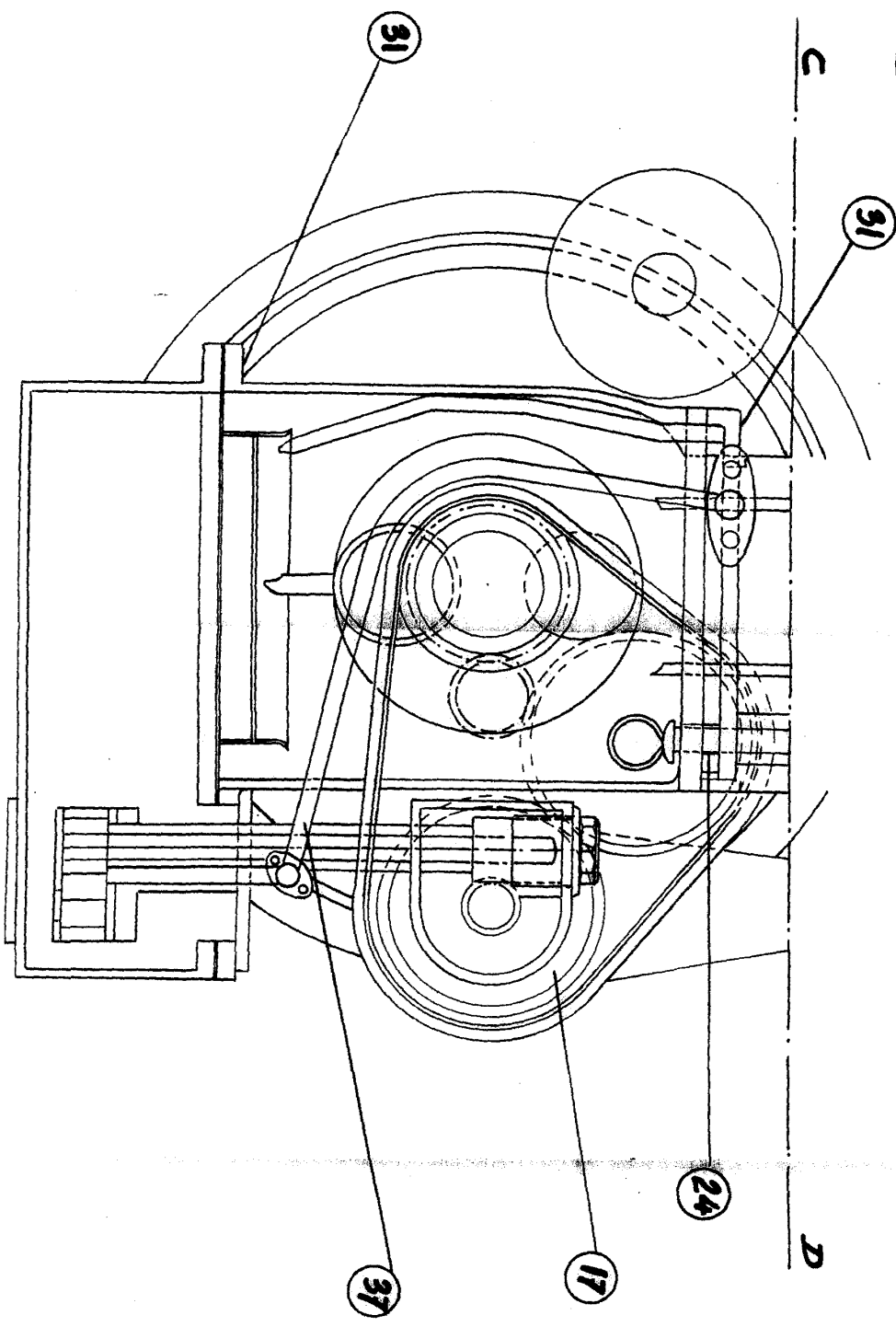


FIG. 3



223010

M. L. ...

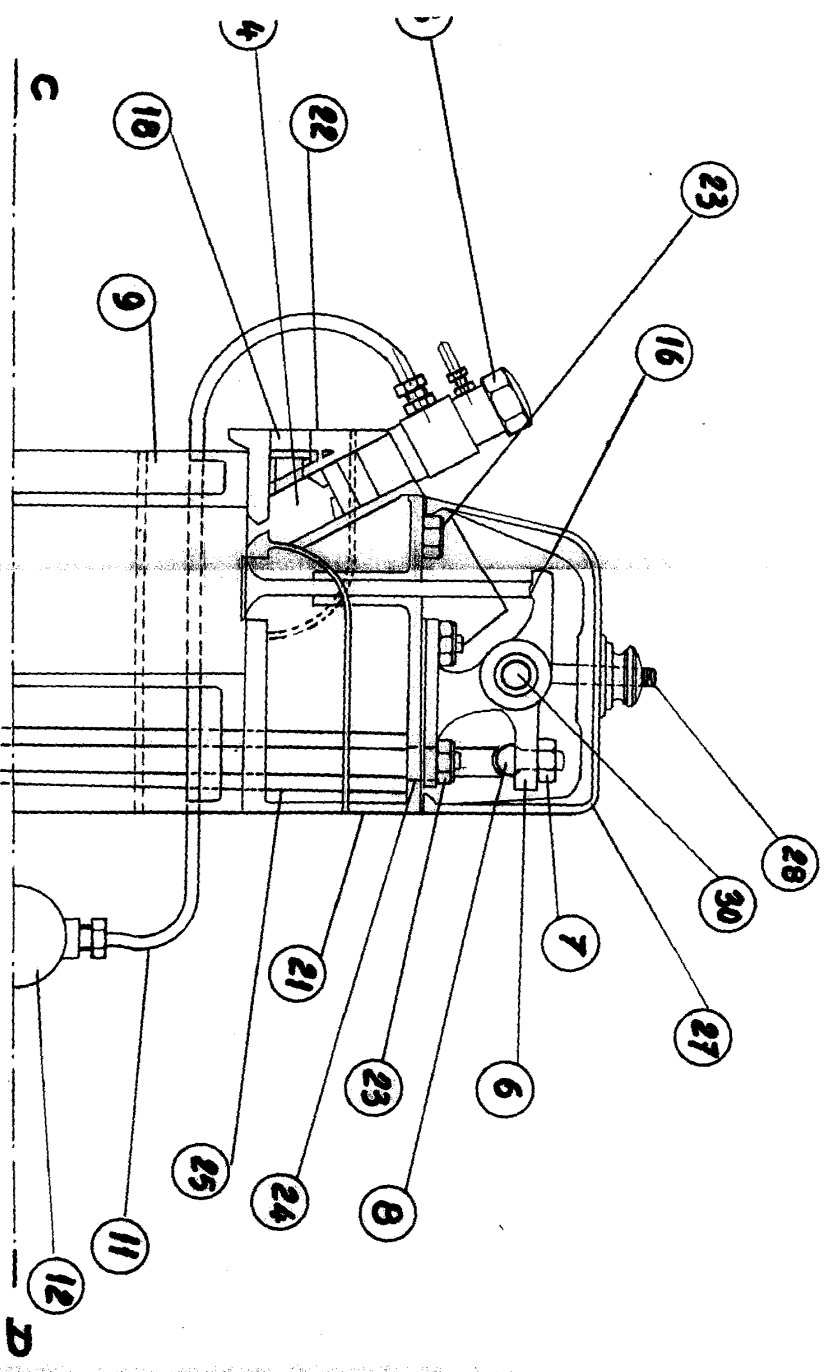


FIG. 3

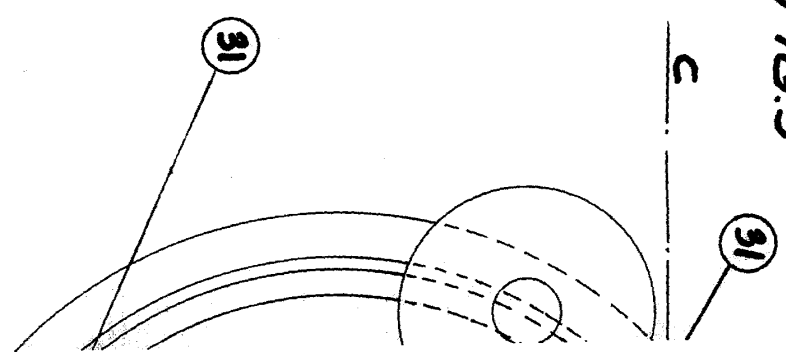
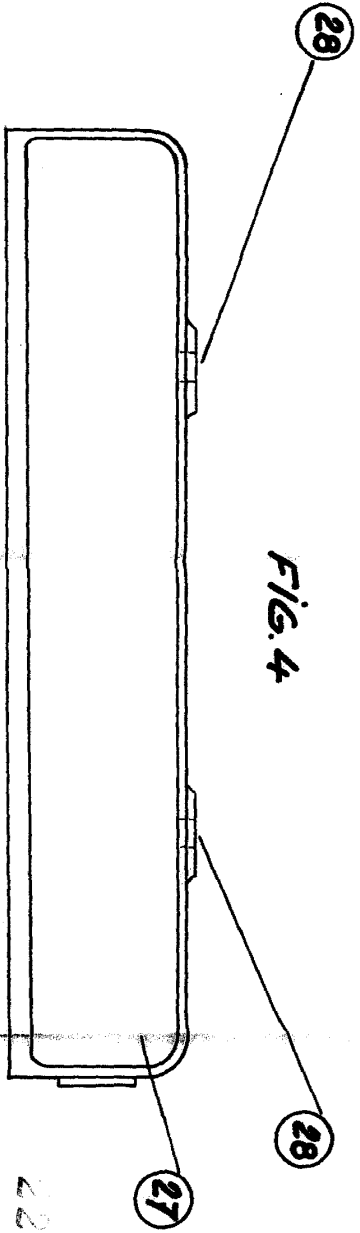


Fig. 4



223010

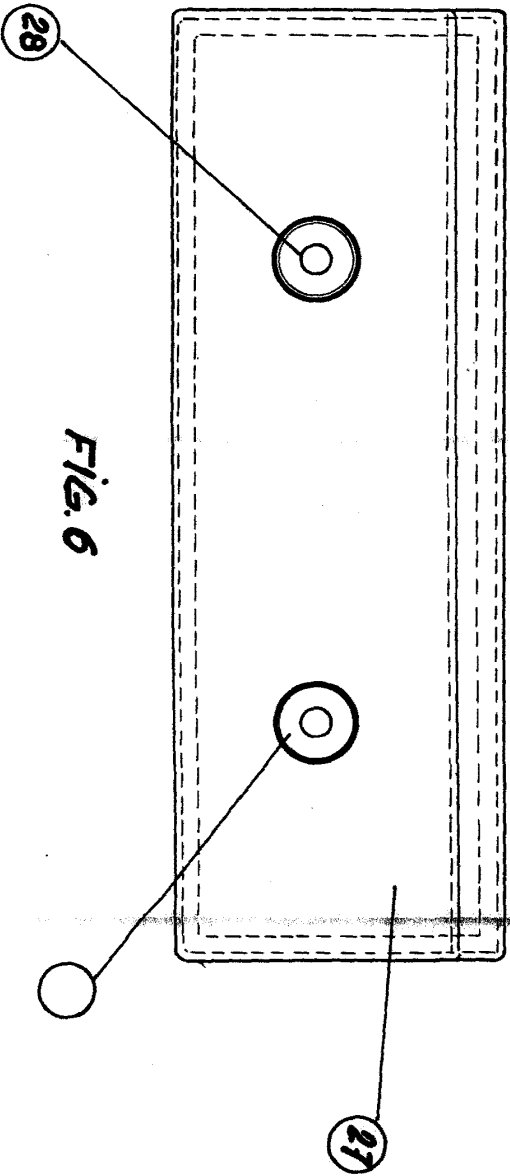
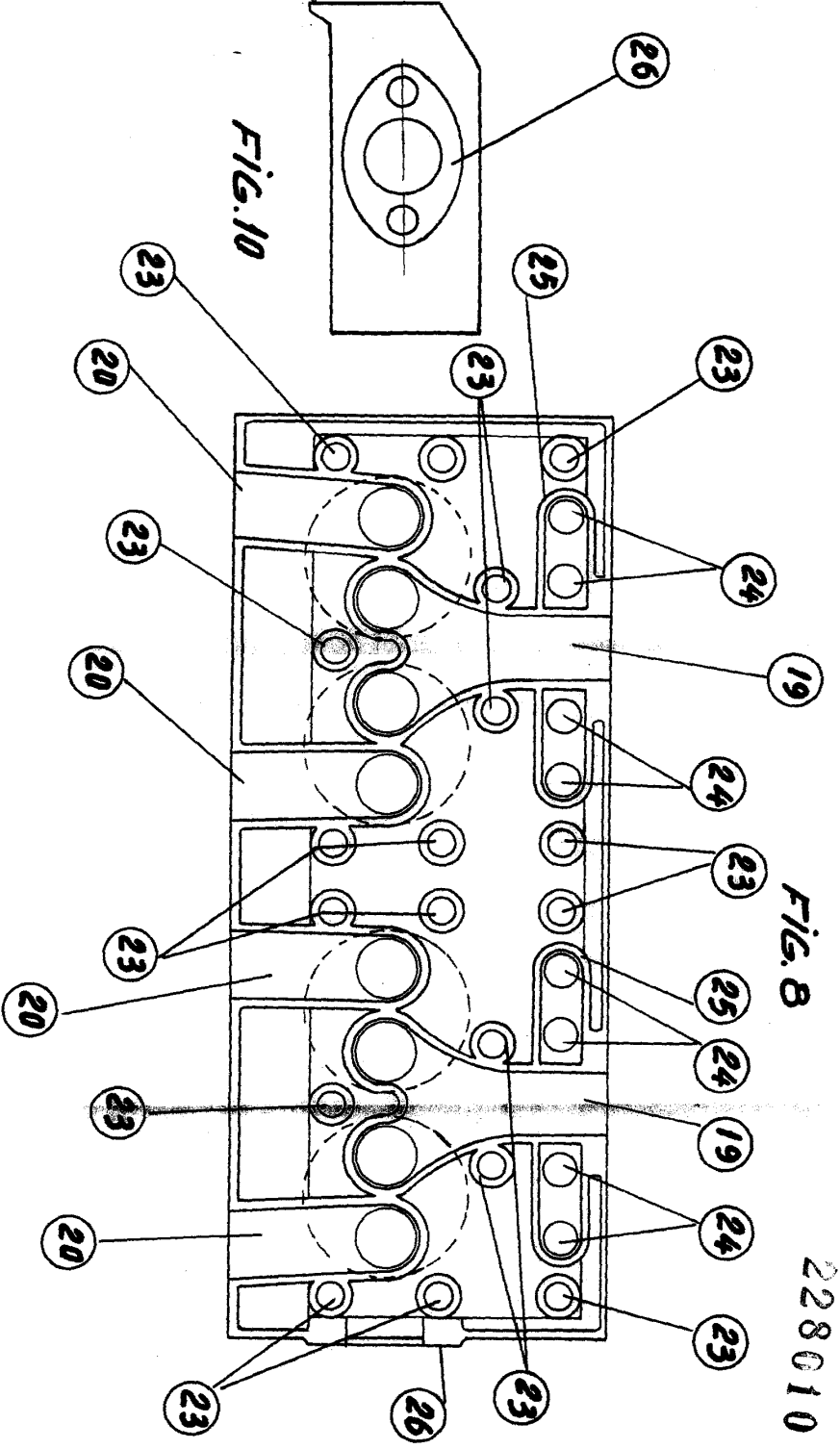
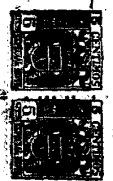


FIG. 6

MANUEL MATEO MORA

Mr. Mateo

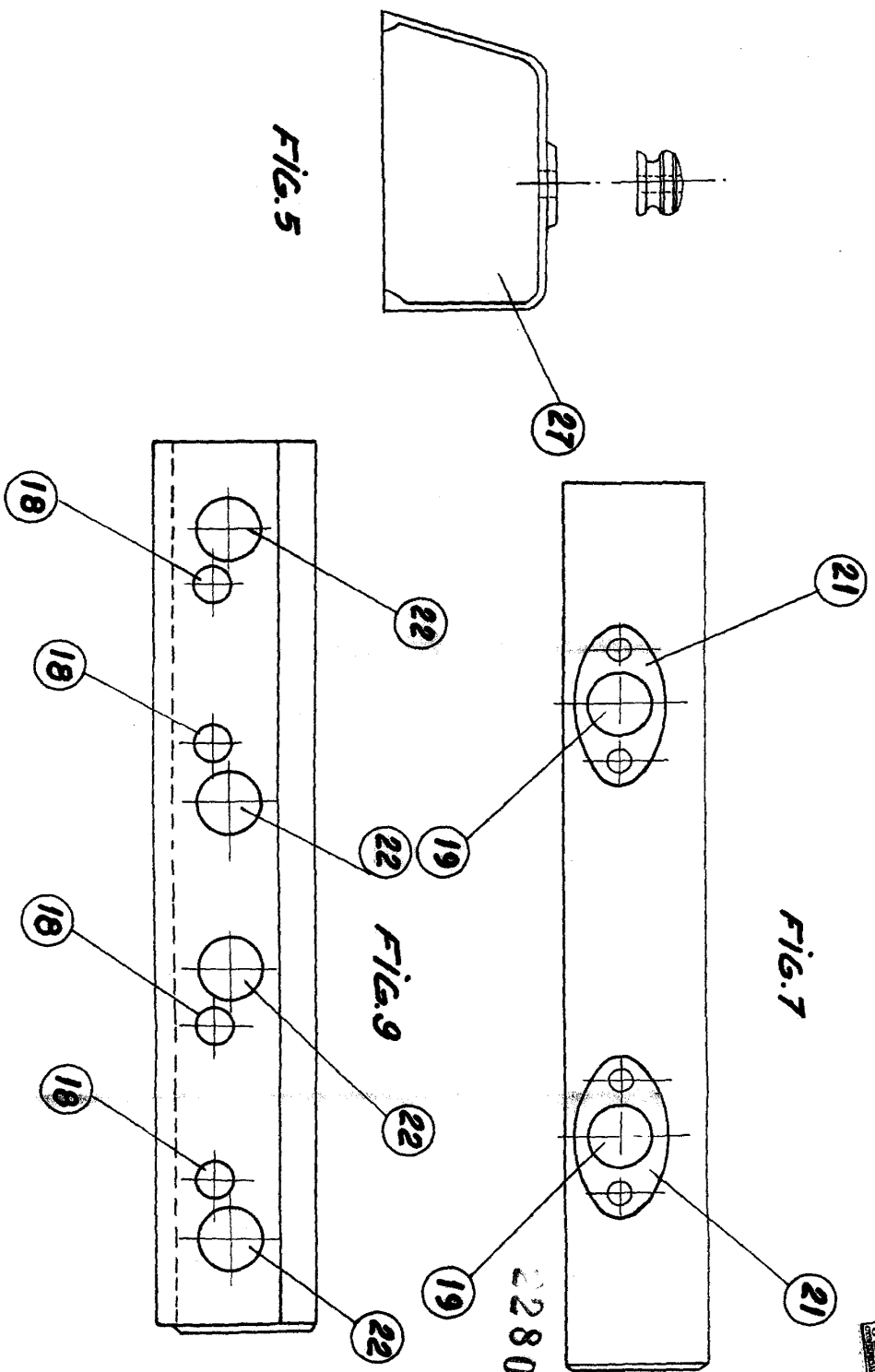


MANUEL Mazon MORAN
Inventor of the Engine...

M. Moran



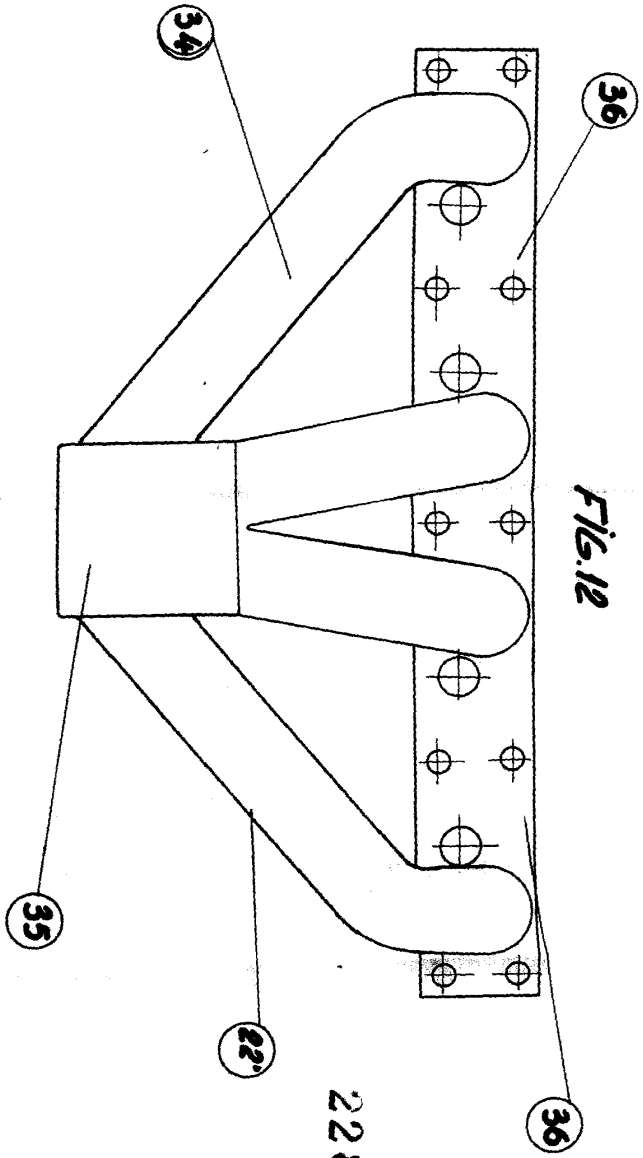
228010



Manuel Nazon Nora

[Handwritten signature]

FIG. 12



228010

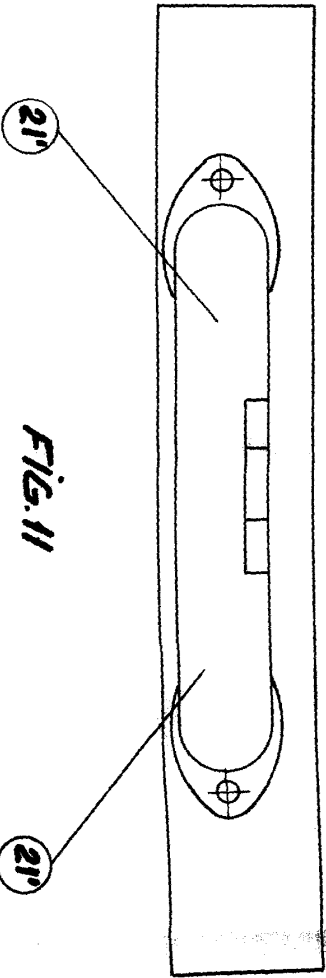


FIG. 11

Manuel Mazoh Morr
Inventor

[Signature]

