

230762



230762

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

por veinte años

a favor de   D O N   J O S E   C A S A N O V A S   P U -  
J O L , de nacionalidad española, residente en Barce-  
lona, calle de Buenaventura Muñoz, número 33, p o r :

«PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE LOS PUENTES DE  
LOS EJES TRASEROS DE LOS AUTO-CAMIONES».

---

M E M O R I A   D E S C R I P T I V A

---

- 1            Al objeto de poder proveer a los vehículos automóvi-  
les del tipo camión del "Dispositivo adicional reductor  
de velocidad, con mando a distancia, aplicable sobre el  
mecanismo diferencias de los vehículos automóviles", am-  
5            parado por la Patente de Introducción 228.835, a favor  
del mismo solicitante que de la presente patente de in-  
vención, y de que al mismo tiempo esta modificación se  
realice de una manera rápida, eficiente y a su vez eco-

-2-

230762



nómica, se precisa la sustitución total del clásico citado eje en dichos vehículos, por otro estudiado al efecto.

Este nuevo eje podrá ser bien de una sola pieza que a modo de puente enlace los cubos extremos, o bien de tres piezas acopladas entre sí: dos manguetas y una carcasa central. La elección de uno u otro tipo de eje, dependerá de la clase de vehículo en donde haya que instalarlo y del factor económico, pues si bien desde este punto de vista resulta más ventajoso en principio el eje de una sola pieza, en caso de avería en él debe desecharse en su totalidad; en cambio en el de tres piezas basta sustituir la pieza averiada.

Para poder llegar a la perfecta comprensión de los perfeccionamientos que motivan este registro, es conveniente ya, desde luego, referirnos a los dibujos adjuntos, esquemáticos, en los que se representa a título de ejemplo los dos tipos anteriormente citados de ejes traseros, en el bien entendido de que a los efectos legales de esta patente, podrá variarse todo cuanto no afecte o modifique la esencialidad de los perfeccionamientos.

En dichos dibujos la figura 1 represente el conjunto del puente de un eje trasero compuesto por tres piezas acopladas enlazando los cubos extremos, la figura 2 es un semicorte horizontal por C-D de la parte central del eje, o sea de la carcasa central o puente y la figura 3 corresponde a la sección central vertical por A-B.

La figura 4 es el conjunto de otro puente trasero caracterizado por estar constituido por una sola pieza que enlaza los dos cubos también dibujados, la figura 5 es una vista vertical en semicorte por el plano principal de simetría y por último la figura 6 representa la sección vertical del mismo por E-F.

230762



1956

En conformidad con los citados dibujos y en particular refiriéndonos al puente de tres piezas (figuras 1, 2 y 3) hállase constituido por las dos manguetas 2 y 2' que enlazadas entre sí por la pieza puente o carcasa central 3  
5 ligan entre sí, coaxialmente, los cubos 1 y 1' del eje de la rueda.

Por lo que hace referencia al eje de una sola pieza (figuras 4, 5 y 6), en esencia viene a ser lo mismo que el anterior, habiéndose suprimido, desde luego, los enchufes  
10 o acopladuras de empalme. Consta por tanto de las manguetas o prolongaciones extremas 4 y 4' y la pieza central 6 enlazando en su conjunto los cubos 5 y 5'.

Hasta aquí hemos expuesto las diferencias existentes entre un tipo y otro de puente trasero. En lo funcional  
15 no hay diferencia alguna, por lo que de ahora en adelante nos refiriremos indistintamente a los dos sistemas, siendo numerados, en consecuencia, con idénticos guarismos de referencia.

De acuerdo con los perfeccionamientos que se registran,  
20 se constituye la carcasa central de forma fusiforme enlazando con las manguetas, ya sea en forma suave tangencial (figura 4) o bien mediante dobles nervaduras 7-7' y 8-8' (figura 1) de forma cuneiforme correspondiente a la del sólido de igual resistencia.

25 Prosiguiendo con los citados perfeccionamientos, las caras frontal y posterior 9 y 10 respectivamente, de la citada carcasa central, son planas y paralelas con un grueso regularmente uniforme delimitando entre ambas y unas bandas laterales de cobertura 11 y 12, la superficie de un cuerpo  
30 geométrico en cuyo interior se albergará el mecanismo diferencial del auto-camión, el cual deberá estar protegido por

-4-230762



una tapa ajustada a la cara 10. La cara 9 está prevista para poder servir de asiento al dispositivo reductor citado al principio de esta memoria.

5 Restá finalmente aclarar que tanto la cara 9 como la 10 presentan un reborde plano perimetral para asiento de los espárragos o tornillos necesarios para la fijación del dispositivo reductor y de la tapa protectora respectivamente.

10 Es necesario puntualizar que con estos tipos mejorados de puentes traseros es perfectamente posible el funcionamiento de los autovehículos, tanto si llevan como si no el moderno dispositivo reductor.

15 Naturalmente, en la realización práctica de los perfeccionamientos que se citan, podrá ser objeto de variación todo cuanto sea accesorio o circunstancial relativamente a la esencialidad de los mismos.

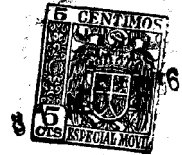
N O T A

SE REIVINDICA:

20 1 - Perfeccionamientos en la construcción de los puentes de los ejes traseros de los auto-camiones, caracterizados porque pueden estar constituidos por una sola pieza o por tres piezas acopladas, destacándose en ambos conjuntos dos manguetas laterales enlazadas entre sí por una pieza puente o carcasa central que ligan entre sí, coaxialmente, los  
25 cubos del eje de la rueda.

30 2 - Perfeccionamientos en la construcción de los puentes de los ejes traseros de los auto-camiones, según la reivindicación 1, caracterizado porque se constituye la carcasa central de forma fusiforme enlazando con las manguetas ya sea en forma suave tangencial o bien mediante dobles nerva-

230762



duras de forma cuneiforme y perfil iso-resistente.

3 - Perfeccionamientos en la construcción de los puentes de los ejes traseros de los auto-camiones, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizados porque las caras frontal y posterior de la citada carcasa central son planas y paralelas, con un grueso regularmente uniforme, delimitando entre ambas juntamente con unas bandas laterales de cobertura, la superficie de un cuerpo geométrico en cuyo interior se albergará el mecanismo diferencial del auto-camión, el cual deberá estar protegido por una tapa ajustada a la cara posterior, estando la frontal prevista para poder servir de asiento a un dispositivo reductor duplicador del número de marchas.

4 - Perfeccionamientos en la construcción de los puentes de los ejes traseros de los auto-camiones, según reivindicaciones 1, 2 y 3, caracterizados porque no es condición indispensable para el funcionamiento del vehículo el que se provea o no al puente trasero del dispositivo reductor citado.

5 - Perfeccionamientos en la construcción de los puentes de los ejes traseros de los auto-camiones.

Consta la presente Memoria Descriptiva de cinco hojas mecanografiadas, escritas por una sola cara, numeradas del 1 al 5 y con sus líneas numeradas, a su vez, de cinco en cinco y de dibujos, anexos.

Barcelona, 31 agosto 1956.  
P.A.



dos novias 2

230762



Fig. 6

BARCELONA 31 AGOSTO DE 1936  
P.A.

*[Handwritten signature]*

2. José Gutiérrez Pajuel

230762

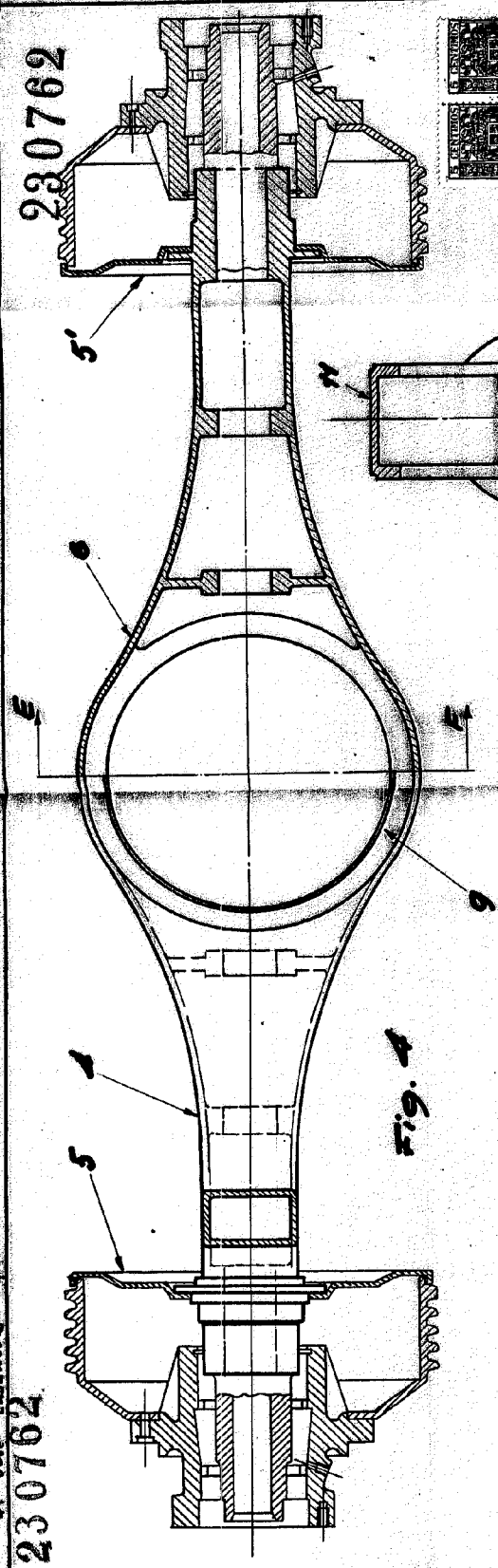


Fig. 4

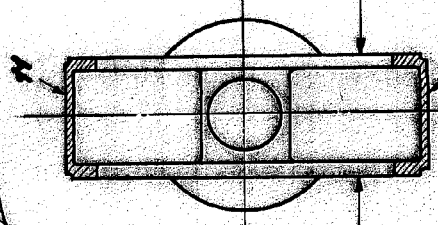


Fig. 5

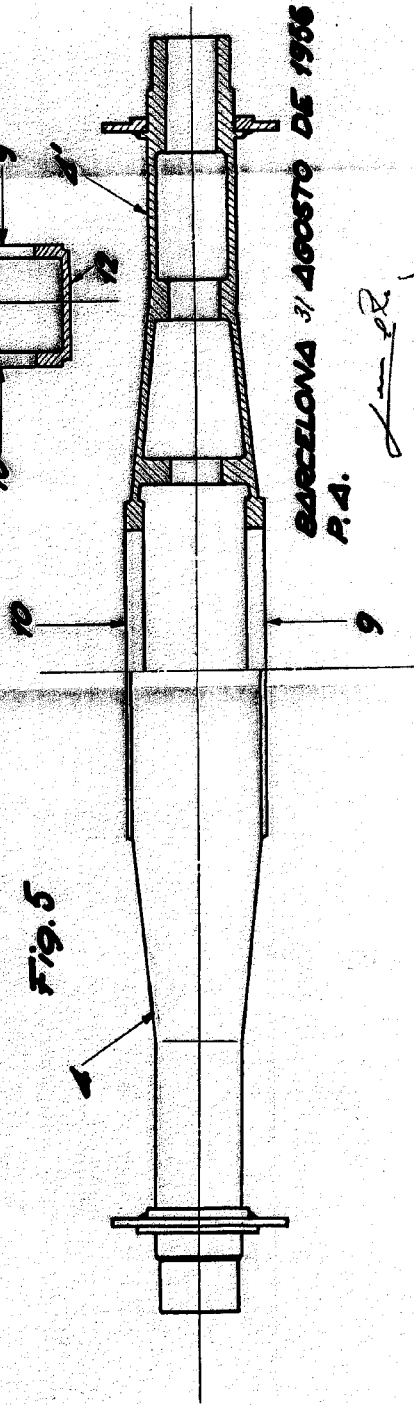


Fig. 5

ESCALA VARIABLE