

AÑO 1958

Expediente núm. \_\_\_\_\_



243189

# REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

PATENTE DE INVENCIÓN

243189

## MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

una PATENTE DE INVENCIÓN por 20 años, en España

a favor de

Dipl. Ing. Bruno Menzebach, de nacionalidad

alemana domiciliado en MUNCHEN (Alemania)

calle de Aberlestr, núm. 12

por:

"ELEVADOR DE COCHES POR OSCILACION"

Nº 6489

Agente Sr. JAMIE ISERN MIRALLES



243189

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

por "PERFECCIONAMIENTOS EN LA REALIZACION DE LOS PLANOS INCLINADOS PARA ELEVACION DE COCHES POR OSCILACION", a favor del DIPL. ING. BRUNO MENZEBACH, de nacionalidad alemana, residente en MUNCHEN (Alemania), Aberlestr., 12.

= . =

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a perfeccionamientos en la realización de los planos inclinados para elevación de coches por oscilación.

- En los diferentes tipos conocidos de elevadores de coches por oscilación, sube el coche sobre el plano inclinado, cuyo ángulo generalmente se ajusta a la capacidad de subida del coche en cuestión para obtener así una alzada máxima en el momento de elevación. En los modernos coches con parte posterior alargada, no es posible aprovechar este ángulo de subida, ya que el parachoques y la salida del silenciador tocaría al
- 5.
- 10.



19 31

243189

suelo.

Con el fin de facilitar la explicación se acompaña a la presente memoria una lámina de dibujos en la que se ha representado un caso de realización que se cita a título de ejemplo

5. En el dibujo:

La figura 1, muestra en alzado y planta un esquema del aparato,

la figura 2, indica la disposición y funcionamiento de retén automático de retroceso.

10. Este efecto se evita por la invención subdividiendo el plano inclinado en 3 partes con diferente ángulo de subida, pudiendo corresponder la inclinación de la parte primera (ilustración I) a la capacidad de subida de los vehículos. La segunda parte solo tiene un ángulo de subida reducido para que  
15. la parte posterior del coche no llegue a tocar el suelo, hasta que las ruedas posteriores alcancen la parte primera.

Las partes primera y segunda corresponde en su longitud a la separación máxima entre ruedas. En la parte tercera el ángulo de subida corresponde de nuevo a la capacidad media  
20. de subida de los coches. De esta forma se obtiene dentro de la longitud práctica del elevador la máquina alzada posible.

Para obtener una elevación superior de la parte delantera del coche, puede construirse la parte primera desmontable, de forma que las partes segunda y tercera que son oscilantes,  
25. aumentan la capacidad de oscilación por la altura  $n$ , con lo que se puede levantar la parte delantera del coche por esta altura  $h$ . La altura que se obtiene así, corresponde aproximadamente al doble de los que se puede alcanzar con los sistemas conocidos hasta ahora de la misma dimensión pero con plano inclinado recto.  
30.



243189<sup>9</sup>

La unión entre la parte primera desmontable con las partes segunda y tercera oscilantes, debe evitar un deslizamiento lateral y sobre todo una elevación de la parte segunda, al subir las ruedas delanteras sobre la parte tercera detrás

5. del ángulo que forman las diferentes inclinaciones en el punto de rotación S. Por la invención se logra esto mediante los dos ganchos nº 4 que están fijados en el principio de la pieza 2 por debajo y que pasan por los correspondientes agujeros en la parte primera. Tan pronto el vehículo ha alcanzado el equilibrio sobre las partes segunda y tercera puede rebatirse la parte primera, rodeando sobre el gancho nº 4 y sacarse después de alcanzar un ángulo de aproximadamente 45° que corresponde a la forma del gancho. El gancho suprime de esta forma una de las conexiones conocidas que precisaban de una manipulación especial y que en caso de no actuarse, podría dar ocasión a accidentes.
- 10.
- 151

Resulta muy difícil para el coche en la posición adecuada sobre el plano inclinado, por lo que se evita este defecto por el retén de retroceso automático que se describe a continuación. En el momento en que las ruedas delanteras alcancen los topes habituales que quedan fijados sobre el plano inclinado según la longitud del coche, mediante ganchos en agujeros adecuados sobre las guías, el coche retrocede según la habilidad del conductor más o menos. El elevador entonces no está en equilibrio y no resulta posible moverlo a mano. El retén automático de retroceso está formado por una plancha, segmento cilíndrico 5 que puede rodar sobre el plano inclinado y que dispone en el lado de entrada del coche de dos guías curvadas 6, elásticas, que pasan a través de unos agujeros en el plano de circulación, siendo tiradas hacia arriba, cuando la rueda

20.

25.

30.



243189

19 J

delantera del coche pasa por encima. En su parte inferior, llevan un dentado 8 con el cual quedan fijados por la presión del muelle.

5. El muelle puede ser una ballesta en cuyo extremo estén fijados los dos soportes, tal como se describe en la figura 2 (1) (2) existiendo el peligro que el coche al retroceder presione contra el retén de retroceso torciendo así la ballesta, se ha situado también en el otro extremo de la plancha en forma de segmento de cilindro otro grupo de soportes correspondientes fijos, que evitan que el retén se deslice, después de haber pasado la rueda.

10. La invención dentro de su esencialidad puede ser llevada a la práctica en otras formas de realización que difieran en detalle de la indicada a título de ejemplo a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño con los materiales más adecuados por quedar todo comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.



19

N O T A      **243189**

Hecha la descripción del presente invento se declara nuevas y de propia invención las siguientes reivindicaciones:

1. Perfeccionamientos en la realización de los planos inclinados para elevación de coches por oscilación, caracterizados porque su plano de subida o circulación está formado por tres sectores con ángulo o inclinación de subida diferente, teniendo la primera y tercera parte un ángulo de subida más pronunciado y la segunda parte unos menos pronunciados.
5. 2. Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque la primera parte es desmontable.
10. 3. Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizados por ser la primera parte desmontable, fijada mediante anchos situados en la parte inferior, con ángulo de 45°.
15. 4. Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 a 3 caracterizado por comprender un retén de retroceso que se caracteriza por estar formado por un sector de cilindro que puede rodar sobre el plano de circulación y que su parte de entrada tiene unos soportes elásticos que pasan a través de agujeros adecuados en el plano de circulación, subiendo hacia
20. arriba. una vez pasen las ruedas sobre el retén, quedando fijadas mediante muescas o dientes situadas en los extremos de los retenes.
25. 5. Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 a 4 en el que el retén de retroceso según reivindicación 4, e



243189<sup>19</sup>

caracterizado por llevar también en el otro extremo del segmento cilíndrico, dos soportes-guía curvados, fijos que pasan a través de agujeros adecuados en el plano de circulación.

5. 6. Perfeccionamientos en la realización de los planos inclinados para elevación de coches por oscilación.

Según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de seis hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara, acompañadas de una lámina de dibujos.

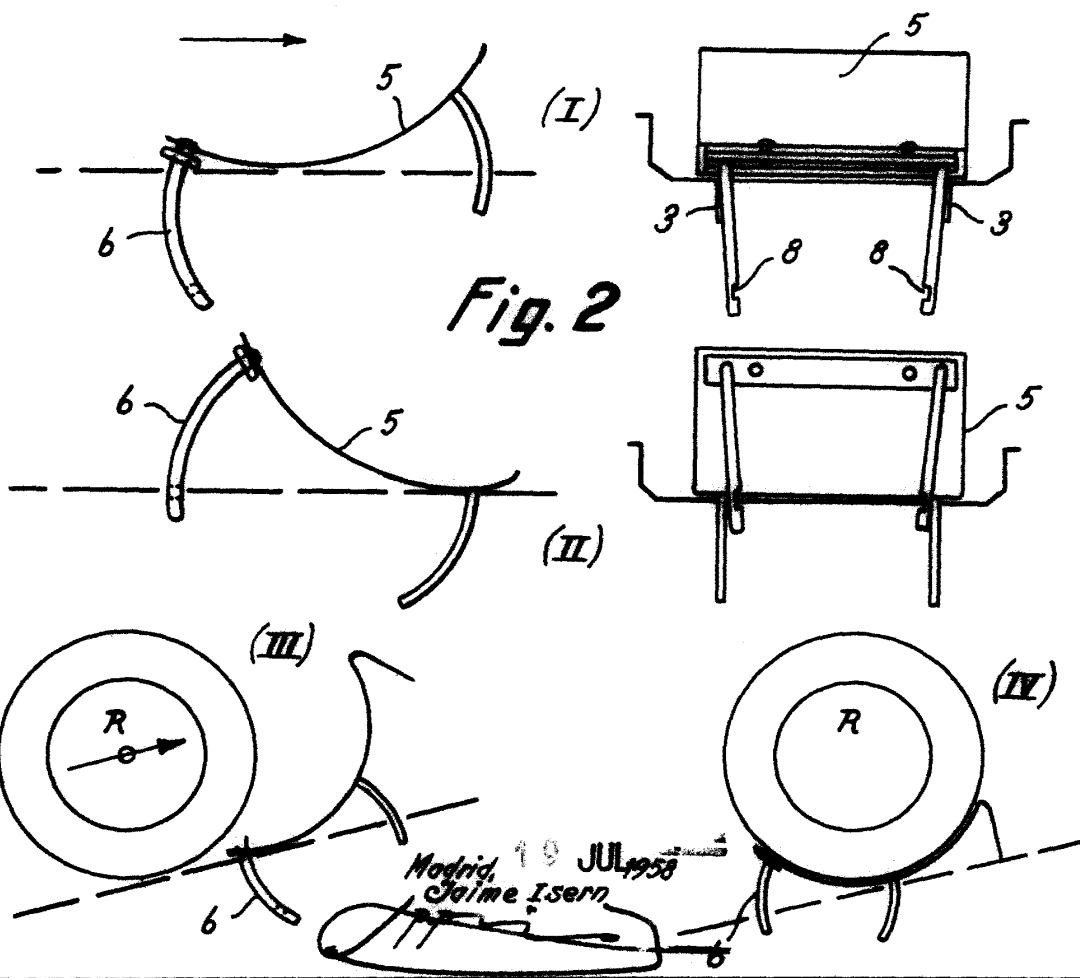
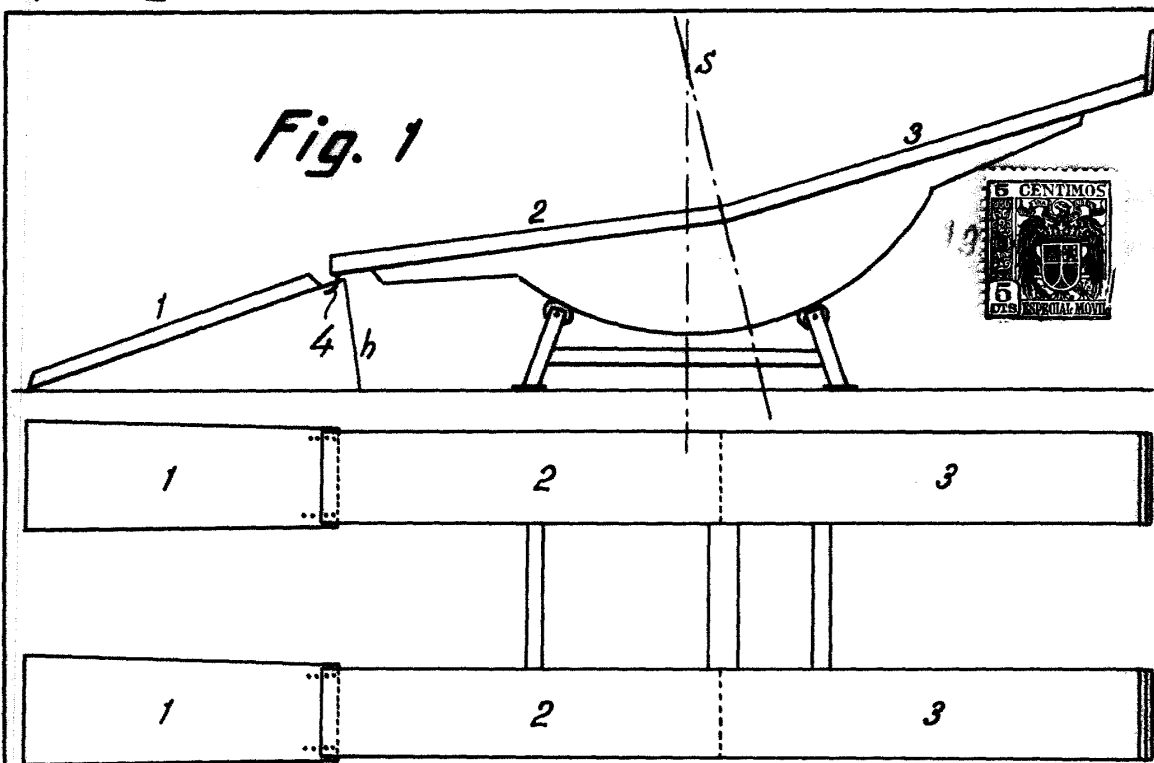
Madrid, a 19 de Julio de 1958.

DIPL. ING. BRUNO MEZEBACH.

p. a.

FAISE HERNANDEZ MIRALLES

R/rm.



Madrid, 19 JUL 1958  
Jaime Isern