

AÑO 1.958

Expediente núm.



243303

# REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

**PATENTE DE** INTRODUCCION

## MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

una **PATENTE DE INTRODUCCION** por 10 años, en España

a favor de

D. Francisco Rodriguez González.-, de nacionalidad

española.- domiciliado en Madrid.-

calle de José Bielsa s/n.-

por:

MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES  
DE TIPO UTILITARIO"

Nº 8957

Agente Sr. IBÁÑEZ VERDUGO.

243393

243393



30

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una Patente de Introducción, por diez años en España, por "MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES DEL TIPO UTILITARIO", a favor de D. Francisco RODRIGUEZ GONZALEZ, de nacionalidad española, residente en Madrid, calle José Bielsa, s/n.

=====

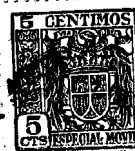
Esta solicitud se refiere a ciertos perfeccionamientos introducidos en la construcción de automóviles del tipo utilitario.

5.- En general, estos perfeccionamientos afectan a la estructura del puente delantero del vehículo, a la estructura del grupo trasero moto-propulsor y al chasis destinado a reunir ambas partes y a soportar la carrocería.

10.- Algunos de estos perfeccionamientos son detallados y protegidos de un modo específico en dos solicitudes que con esta misma fecha se presentan a nombre del solicitante, por "Un sistema de dirección y suspensión de las ruedas delante-

243393

30 JUL



- 15.- ras de un vehículo de tipo utilitario" y "Un grupo moto-propulsor trasero para vehículos utilitarios", siendo el objeto específico de estas solicitudes la agrupación y reunión de los mismos en un conjunto armónico y unitario.
- En vista de ello, esta solicitud se caracteriza porque el vehículo tiene un puente delantero, constituido en la parte de suspensión por sendos triángulos laterales formados por tubos articulados en el centro del vehículo, según una
- 20.- línea longitudinal al mismo y por sendos amortiguadores cuyos puntos de giro inferior y superior se encuentran a lo largo de un arco que tiene su centro en dicha línea, y en su parte de dirección, por dos medias barras solidarias de una cremallera sobre la que actúa un piñón solidario del árbol de dirección, encontrándose también la unión de las medias barras de la dirección sobre la misma línea longitudinal antes citada; y constituido en la parte trasera por un bastidor articulado consistente en una barra frontal y dos barras de tiro a cada extremo de la misma, cerrándose este
- 25.- bastidor mediante los propios semi-ejes de las ruedas traseras, estando montado sobre este bastidor el grupo motor que forma una unidad con la caja de cambios y el mecanismo diferencial, cuya corona dentada es directamente atacada por el piñón de salida de la caja de cambios, transmitiéndose
- 30.- el accionamiento a los dos semi-ejes a través de articulaciones universales capaces de rotación y de movimientos ascendentes y descendentes para absorber en ellas las oscilaciones de esta parte del coche, y existiendo sendos amortiguadores que, por un extremo, atacan los bujes de las ruedas
- 35.- y cuyos puntos exteriores de articulación quedan situados sobre la línea que reúne la articulación de las barras de tiro a la barra frontal y la articulación universal de cada
- 40.- semi-eje; estando reunidas esta parte delantera y trasera

243393



45.- del vehículo por medio de un bastidor o chasis consistente en perfiles longitudinales y transversales.

Ventajosamente, el bastidor o chasis está formado por un larguero central, situado sobre o en la prolongación de la línea de unión citada, y dos largueros laterales, y por cuatro travesaños situados, uno en la parte delantera del vehículo y otro inmediatamente delante del grupo moto-propulsor trasero, estando dispuesto entre estos dos los otros dos travesaños.

50.- Con preferencia también, todos estos largueros y travesaños están formados por perfiles hechos de chapa metálica convenientemente plegada.

55.- El dibujo adjunto ilustra una realización del objeto de esta solicitud, y con arreglo a él se hará una descripción más detallada del mismo. En los dibujos:

60.- La fig. 1 es un alzado longitudinal de un vehículo de tipo utilitario establecido de acuerdo con esta solicitud, sin carrocería;

La fig. 2 es una vista desde arriba correspondiente a la fig. 1.

65.- Con referencia a los dibujos, se señala con -2- el puente delantero, con -3- el grupo trasero moto-propulsor, y con -1- el chasis o bastidor que reúne ambas partes.

70.- Con referencia, primero, a la parte -2- o puente delantero, se observará a grandes rasgos que la parte de suspensión del vehículo está constituida por dos triángulos -4-, -5- de barra o tubo, articulados por un extremo a los bujes de las ruedas o manguetas y articulados en los extremos interiores según una línea longitudinal al vehículo.

75.- Aunque no pueden apreciarse en el dibujo, puede decirse también que subordinado a cada rueda hay un amortiguador cuyo punto de giro interior ataca al buje y cuyo punto de giro exterior, lo mismo que el interior, queda en un arco cuyo cen-

24339330



tro está situado en la línea longitudinal de articulación antes mencionada.

80.- La parte de dirección está constituida por las medias barras o tubos -6-, solidarias de una caja de dirección constituida por una cremallera -7- atacada por un piñón solidario del árbol de la dirección -8- mandado por el volante -9-.

85.- En lo que respecta a la parte o grupo moto-propulsor trasero, existe un bastidor articulado formado por una barra frontal -10- articulada por ambos extremos a sendas barras de tiro -11-, -12-, que, a su vez, están articuladas a los bujes de las ruedas traseras. El bastidor articulado se cierra por medio de los semi-ejes -13-, -14- unidos al diferencial por articulaciones universales -15- capaces de absorber los movimientos de oscilación del vehículo.

90.- Sobre este bastidor articulado va dispuesto el grupo moto-propulsor constituido por el motor -16-, la caja de cambios -17- que forma una unidad con el motor -16-, y el diferencial -18- que constituye un grupo único con los dos elementos citados, motor y caja de cambios. La corona del diferencial (que no puede apreciarse en el dibujo) ataca directamente al piñón de salida de la caja de cambios -17- y transmite el movimiento a la caja de satélites que, a su vez, y por medio de las uniones universales -15- impulsa los semi-ejes -13-, -14- provocando la propulsión del vehículo.

95.- Estos dos conjuntos delantero y trasero están reunidos entre sí por un bastidor o chasis de tipo ligero, formado por un larguero longitudinal -19- situado en o en la prolongación de la línea común de articulación a que antes se ha hecho referencia.

100.- Existen también dos largueros laterales -20-, -21- espaciados del larguero -19- y paralelos a él.

105.- Estos tres largueros -19-, -20- y -21- están reunidos por cuatro travesaños -22-, -23-, -24- y -25-. El travesaño



243393

110.- -22- ocupa la parte delantera del chasis y el -25- la parte trasera, inmediatamente delante del grupo moto-propulsor, estando dispuestos entre ellos los otros dos travesaños -23- -24-.

115.- Con preferencia, estos elementos del bastidor están constituidos por perfiles de chapa metálica convenientemente replegada, obteniendo así un conjunto soportante ligero y robusto, apropiado para un vehículo del tipo utilitario como el considerado en esta solicitud.

120.- Es claro que dentro de las ideas expuestas en lo que antecede y que sólo se han dado a título ilustrativo, podría introducirse diversas modificaciones que, por su carácter evidente para cualquier técnico, habrán de considerarse comprendidas dentro del alcance de la protección obtenida, según queda definida por las siguientes reivindicaciones.

125.-

N O T A

Descrito suficientemente el objeto de la patente, se declaran de novedad en España las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S

130.- 1ª.- Mejoras introducidas en la construcción de automóviles del tipo utilitario, caracterizadas porque los mismos constan de un puente delantero, cuya parte de suspensión está formada por triángulos laterales formados por tubos articulados en el centro del vehículo, según una línea longitudinal al mismo y, por sus extremos exteriores, a los bujes de las ruedas, con sendos amortiguadores cuyos puntos de giro inferior y superior se encuentran en un arco que tiene un centro sobre la línea de unión antes citada y, en su parte de dirección, por dos medias barras solidarias de una cremallera sobre la que actúa un piñón mandado por el árbol de dirección del vehículo, encontrándose también la unión de las medias barras de la dirección sobre la misma línea longi-



243393

- 145.- tudinal de unión antes mencionada; y constituido en la parte trasera por un bastidor articulado formado por una barra frontal y dos barras de tiro articuladas una a cada extremo de la barra frontal, cerrándose este bastidor por el otro lado por los propios semi-ejes de las ruedas traseras, estando montado sobre este bastidor articulado el grupo moto-propulsor constituido por un motor de dos tiempos con caja de cambios adosada y mecanismo diferencial que constituyen, los tres, una
- 150.- sola unidad, siendo la corona dentada del mecanismo diferencial atacada directamente por el piñón de salida de la caja de cambios, transmitiéndose el accionamiento a los dos semi-ejes de las ruedas por medio de articulaciones universales capaces de movimiento de rotación y de desplazamiento en sentido ascendente y descendente con el fin de absorber los movimientos de oscilación del vehículo, y existiendo sendos amortiguadores que, por un extremo, atacan los bujes de las ruedas y cuyos puntos de articulación exteriores están situados sobre la línea que reúne la articulación de la barra de tiro a cada lado de la barra frontal con la articulación de los semi-ejes a las articulaciones universales del mecanismo diferencial; estando reunidas esta parte delantera y esta parte trasera del vehículo por un bastidor o chasis consistente en perfiles longitudinales y transversales.
- 165.- 2ª.- Mejoras introducidas en la construcción de automóviles del tipo utilitario, según se reivindican en el punto 1ª, caracterizadas porque el bastidor o chasis está formado por un larguero central y dos largueros laterales, y por cuatro travesaños situados, uno en la parte delantera del vehículo y otro en la parte trasera, inmediatamente delante del grupo moto-propulsor, estando situados entre estos dos los otros dos travesaños.
- 170.- 3ª.- Mejoras introducidas en la construcción de automó-

243393<sup>30 JUL</sup>



175.-

viles del tipo utilitario, según se reivindican en los puntos anteriores, caracterizadas porque los perfiles del bastidor o chasis son de chapa metálica replegada.

4ª.- "MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES DEL TIPO UTILITARIO".

Todo ello conforme se describe y reivindica en la memoria que antecede, que consta de siete hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que la ilustran.

Madrid, 30 de Julio de 1.958

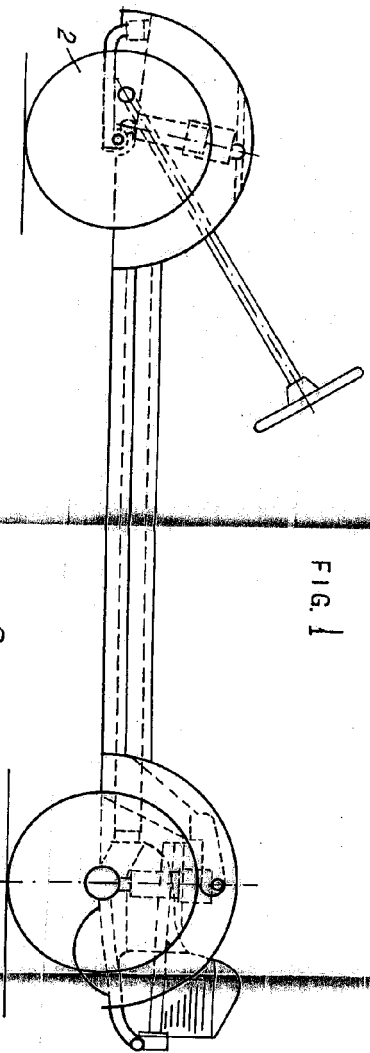


FIG. 1

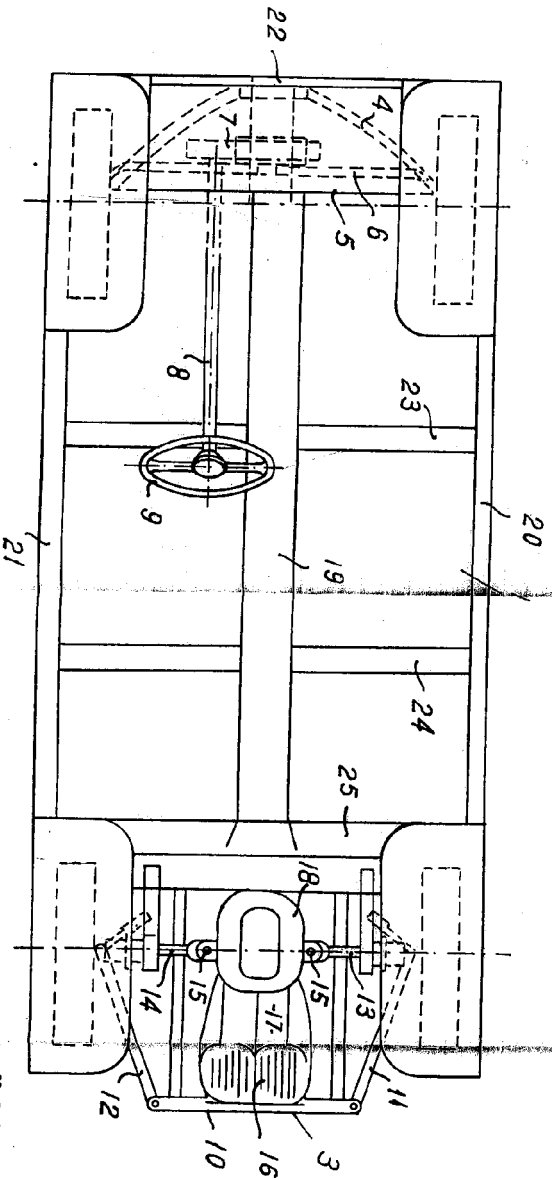
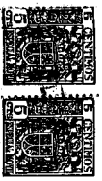


FIG. 2

ESCALA VARIABLE.



243393

Madrid, 30 de Julio, 1968