



ESPAÑA

10 ES	11	NUMERO	25 8 9 4 8	10 Y
	21			
	22	FECHA DE PRESENTACION	12 JUN 1981	

MODELO DE UTILIDAD

16 NOV. 1981

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
51 NUMERO		
53.300-B/80	13-6-80	Italia

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	F16F 15/04, B60K 5/12

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"UN SOPORTE ELASTICO PARA USO ESPECIALMENTE ~~EN~~ EL ANCLAJE DE LOS MOTORES DE AUTOMOCION AL CHASIS DEL VEHICULO"

71 SOLICITANTE (S)

IAO INDUSTRIE RIUNITE, S.p.A. (1529 JF/MA (F.MOLINO-2))

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Via S. Giacomo, 2, 10.092 BEINASCO, Turin, Italia

72 INVENTOR (ES)

FELICE MOLINO

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

DON FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ (MOD.- 5.120)

El presente invento se refiere a los soportes elásticos que se usan de un modo más especial para el anclaje al chasis del motor en los vehículos autopropulsados y que comprenden principalmente una placa exterior provista de un orificio central, un apoyo interior alojado en dicho orificio (ambos elementos dispuestos para ser acoplado uno de ellos al chasis y el otro al motor), un manguito de un material elastomérico situado en dicho orificio e interpuesto entre la placa exterior y el apoyo interior y dos ranuras pasantes dispuestas simétricamente respecto a un plano de simetría del apoyo interior, estando dichas ranuras constituidas por unos orificios rasgados en toda la longitud del material elastomérico.

Las dos aberturas cortadas en el manguito de material elastomérico permiten que se produzca en el manguito una deformación elástica que, en el plano de la sección de dicho orificio central, varía de acuerdo con la dirección a lo largo de la cual tiene lugar dicha deformación.

El objeto del presente invento es la obtención de un soporte elástico del tipo que ha sido especificado el cual esté adaptado para resistir las fuerzas variables en el tiempo que se produzcan tanto en el plano de la sección del orificio central como perpendicularmente dirigidas a este plano.

En presencia de estas fuerzas variables el manguito de elastómero es sometido a la fatiga producida por unas tensiones que hacen que su vida dependa no solamente del valor total de las fuerzas que tienen que ser absorbidas sino también del modo como estas fuerzas se distribuyen en el material del manguito.

5

10

15

20

25

30

De ello nace la necesidad, de un modo concreto, de evitar la formación de tensiones concentradas y, visto de un modo más general, de conseguir la distribución más uniforme posible de dichas tensiones.

5

El presente invento se plantea como objetivo la obtención de un soporte elástico del tipo que ha sido mencionado, en el que la forma de las ranuras pasantes sea tal que con ellas se consiga que el soporte tenga una mayor resistencia a la fatiga que los soportes que han sido usados hasta ahora y que, por consiguiente, tenga una vida más prolongada de utilización.

10

Para conseguir este objetivo el presente invento propugna la creación de un soporte elástico del tipo anteriormente especificado, caracterizado porque cada una de las ranuras pasantes tiene una zona central de enlace y dos zonas extremas que, por lo menos en su final, siguen una dirección paralela a la de dicho plano de simetría.

15

Preferiblemente, las dos zonas extremas de cada una de las ranuras están formadas por dos arcos que tienen su concavidad del lado de afuera del pequeño bloque.

20

A continuación se describe el invento con detalle haciendo referencia al dibujo que se acompaña (que se da únicamente a modo de ejemplo que en modo alguno supone una limitación al alcance del invento) y en el que

- la Fig. 1 es una vista en planta de un soporte elástico de acuerdo con el invento, y
- la Fig. 2 es un alzado en sección por la línea II-II de la Fig. 1.

25

30

En dichas figuras, con la referencia 1 se

designa el conjunto de un soporte elástico que comprende una placa exterior 2 para ser fijada al chasis del vehículo. Esta placa exterior 2 se compone de una zona plana 3 provista de los orificios 3a para dicha fijación y de una zona acampanada 4 que se inicia en la parte central de la mencionada zona plana. La zona 4, de forma troncocónica, termina en un borde curvo 5 vuelto hacia el eje del tronco de cono. En el interior del orificio central delimitado por la zona acampanada 4 hay un apoyo interior 6 formado por dos zonas extremas 7 y 8 de forma cilíndrica unidas por una zona intermedia 9 de forma troncocónica. Entre las caras cónicas de la placa exterior 2 y del apoyo interior 6 se interpone un manguito 10 de elastómero, de forma anular. Este manguito 10, el apoyo interior 6 y la zona cónica 4 de la placa exterior 2 son concéntricas entre sí, teniendo el eje común H-H. Con X-X se muestra un plano que pasa por dicho eje entre los dos orificios 3a hechos en la zona plana 3 de la placa exterior 2. En el manguito 10 hay dos ranuras 11 simétricas respecto al plano X-X, cada una de cuyas ranuras comprende una zona central de enlace 12 en forma de arco circular con su concavidad del lado del interior del soporte y cuyo centro se designa con la letra A. A cada lado de la zona central 12 de cada ranura 11 hay una zona extrema 13 en arco circular con su concavidad del lado de afuera del soporte y cuyo centro se designa con la letra B. La posición de los centros B es tal que el extremo 13a de cada zona extrema 13 es prácticamente paralelo al plano de simetría X-X. Además de ello, la disposición de estas ranuras 11 es tal que el plano diametral K-K perpendicular al plano de simetría X-X las divide en dos partes

5

10

15

20

25

30

prácticamente iguales y simétricas respecto a dicho plano diametral.

Naturalmente, el alcance de este invento y los efectos del mismo se extienden a todos los modelos con componentes similares que hagan uso de la innovación del invento.

10

15

20

25

30



REIVINDICACIONES

5 Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de este Modelo de Utilidad, en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes.

10 1ª.- Un soporte elástico para uso especialmente en el anclaje de los motores de automoción al chasis del vehículo y que comprenden principalmente una placa exterior provista de un orificio central, un apoyo interior alojado en dicho orificio (ambos elementos dispuestos para ser acoplados uno de ellos al chasis y el otro al motor),
15 un manguito de un material elastomérico situado en dicho orificio e interpuesto entre la placa exterior y el apoyo interior y dos ranuras pasantes dispuestas simétricamente respecto a un plano de simetría del apoyo interior, estando dichas ranuras constituidas por unos orificios rasgados
20 en toda la longitud del material elastomérico, caracterizado porque cada una de las ranuras pasantes (11) tiene una zona central de enlace (12) y dos zonas extremas (13) que, por lo menos en su final, siguen una dirección paralela a la de dicho plano de simetría (X-X).

25 2ª.- Un soporte de acuerdo con la reivindicación 1ª, caracterizado porque las dos zonas extremas (13) de cada una de las ranuras (11) están formadas por dos arcos que tienen su concavidad del lado de afuera del pequeño bloque.

30 3ª.- Un soporte de acuerdo con la reivin-

dicación 2, caracterizado porque la zona central (12) de cada una de las ranuras (11) está formada por un arco que tiene su concavidad del lado de dentro del pequeño bloque.

5 4ª.- Un soporte de acuerdo con una de las precedentes reivindicaciones, caracterizado porque la placa exterior (2) tiene en su centro formada una zona acampanada (4) en la que está hecho el orificio central, estando dicha zona acampanada, el apoyo interior (6) del interior de la misma y el manguito interpuesto (10) de material elastomérico, formados por cuerpos de revolución alrededor de un mismo eje (H-H).

10 5ª.- Un soporte de acuerdo con la reivindicación 4, caracterizado porque cada una de las dos ranuras (11) está dividida por el plano diametral (K-K) que pasa por el eje del orificio central y que es perpendicular a dicho plano de simetría, en dos partes prácticamente iguales y simétricas respecto a dicho plano diametral.

15 6ª.- Un soporte de acuerdo con la reivindicación 5ª, caracterizado porque la zona acampanada (4) de la placa exterior (2) es de forma troncocónica y porque el apoyo interior (6) comprende dos zonas extremas (7, 8) de forma cilíndrica y una zona intermedia (9) de forma troncocónica.

20 7ª.- "UN SOPORTE ELASTICO PARA USO ESPECIALMENTE EN EL ANCLAJE DE LOS MOTORES DE AUTOMOCION AL CHASIS DEL VEHICULO".

25 Tal y como se ha descrito en la memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de siete hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 12 JUN 1941

P.A.

Fernando de Elzaburu

Por Poder.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

5

10

15

20

25

30

PSO.

