



30 DIC.

273385

25 DE ABR 1927

273385

MEMORIA DESCRIPTIVA

=====

Correspondiente al Primer Certificado de Adición de la Patente de Invención 244.731, a favor de DON JULIO RUIZ GUTIERREZ, de nacionalidad española, residente en BURLADA (Pamplona), calle General Mola 4, siendo de propia invención, por:

MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL Nº 244.731, CONCEDIDA POR: PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS SISTEMAS ESTABILIZADORES PARA AUTOMOVILES "

=====

5 El presente registro de Certificado de Adición, primero de la Patente de Invención nº 244.731, concierne como su enunciado indica, unas mejoras en la misma, de acuerdo con la descripción detallada que de las mismas se realizan, debiendo interpretarse siempre este concepto en su más amplio sentido y nunca en limitativo.



Este resultado industrial, mejora notablemente todo cuanto sobre el particular se conoce actualmente, tanto por su sencilla constructiva, como de aplicación, funcionamiento, resistencia, 10 duración, indeformabilidad, estética y economía.

En dicha Patente principal, se describía, reivindicaba y representaba una disposición de bridas de amarre al propio chasis del vehículo, y está constituida por una serie de placas rígidas de plano liso y en ángulo, reforzada por tirante oblicuado, la 15 cual se fija por medio de un eje pasante y con facultad de tiro sobre la cabeza del vástago principal, que realiza la unión del chasis a la mangueta.

Esta disposición queda sustituida por la aplicación de una barra de refuerzo del chasis, cuya zona de unión a la cabeza re- 20 ferida presenta una forma peculiar y distinta de la presentada en primer término.

Para mejor comprensión de este objeto, se adjunta a la presente Memoria Descriptiva una hoja de planos en la que a título de ejemplo se representan todas y cada una de las partes que lo 25 forman y relación que guardan entre si.

En la misma queda representado:

FIGURA PRIMERA.- Muestra una vista longitudinal seccionada parcialmente por razones de espacio y que corresponde a la barra de refuerzo del chasis.

30 FIGURA SEGUNDA.- Indica una vista en ligera perspectiva de los elementos de unión de la barra sobre la cabeza del estabilizador.

En las mismas se aprecian las siguientes referencias:



1.- Orejetas propiamente dichas, que sustituyen a las bridas de amarre, y que estan previstas en una posición oblicuada lateral en relación al eje de figura longitudinal, disposición que permite el perfecto montaje sobre el órgano estabilizador y cambiando la proyección lineal de dicha barra con arreglo al estabilizador referido.

40 v Estas orejetas presentan respectivamente en sus superficies unos taladros que permiten la colocación de un eje pasante de unión de ambos elementos solidarios y facilita el basculamiento necesario para complementar la perfecta suspensión del vehículo durante la marcha, aún en los terrenos más difíciles o desnivelados.

2 y 3.- Pletinas dispuestas en posición angular, de vértice común inferior, que se fija permanentemente sobre el sector de origen de las orejetas -1-, estando estas ramas abiertas superiormente y presentando un plano de fijación sobre la barra -4- propiamente dicha, unión que se realiza en forma permanente por soldadura.

4.- Barra de refuerzo, cuya forma y dimensiones será ajustada a los casos de aplicación racional y dependiendo del tipo o características del vehículo.

55 5.- Pletina soporte de fijación posterior al chasis, que se presenta laminada y muestra un corte lateral en su parte media para establecer el perfecto acoplamiento sobre su asiento.

Esta pletina soporte se representa asimismo en planta para su mejor identificación, señalándose en líneas de trazo discontinuo los puntos de coincidencia.

60 6.- Cajeadado mencionado, por cuya razón no es precisa su repetición.

273385



7.- Vástagos roscados dotados de cabeza exagonal y tuerca dentada que fija y mantiene en superposición el soporte -5- con el extremo posterior de la barra -4- y cruceta de fijación sobre la cabeza del estabilizador.

8.- Taladros para fijación de las tuercas -7-.

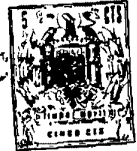
Los demás detalles típicos del montaje por abrazadera sobre el vehículo han sido perfectamente definidos en la Patente principal.

Las ventajas de este nuevo sistema son las siguientes:

El automóvil transmite la fuerza del motor a la carrocería en el momento de arranque o retención por medio de una pieza llamada puente. Dicha pieza recibe la fuerza de arranque sobre el centro de la misma, que a su vez lo transmite a la carrocería en sus dos extremos. Debido a que esta parte del puente que recibe la fuerza del motor, es muy reducida en relación con las dimensiones de dicha pieza que llega hasta la carrocería, en ciertos casos suelen ocasionar torsiones o roturas al encontrar con frecuencia la resistencia que ofrece el vehículo, al producirse arranques bruscos y obstáculos que se encuentran en carretera, desfigurandonos la estructura del automóvil, desviando las ruedas traseras y poniendo en peligro al conductor, ya que ocasionan numerosos patinazos, sobre todo en carreteras húmedas, siendo muy desagradable su manejo.

Con dichas barras se consigue que la fuerza, tanto de arranque como retención y de obstáculos bruscos en carretera, vayan sobre tres puntos, el del motor y el de los laterales, ya que dichas barras reciben la fuerza de las ruedas por medio del estabilizador, a la parte posterior de las mismas, que a su vez

30 DIC



2 3 85

la mandan a los extremos del puente en la misma dirección que el motor, evitando de esta forma todas las averias y accidentes que se ocasionaban.

95 Con estas barras se consigue el formar un solo cuerpo entre el grupo de arrastre y carrocería.

100 Describas suficientemente la naturaleza del presente registro, se hace constar expresamente que cualquier modificación de detalle que se introduzca en el mismo, se considerará incluida dentro de esta protección, en tanto que no altere o modifique esencialmente su finalidad característica.

NOTA

Por último se declaran de novedad y propia invención, las siguientes:

REIVINDICACIONES  
=====

105 1ª.- Mejoras introducidas en el objeto de la Patente principal nº 244.731, concedida por: Perfeccionamientos introducidos en los sistemas estabilizadores para automóviles, caracterizadas esencialmente porque sobre la cabeza terminal del propio estabilizador se sitúa una cruceta de perfil en Y, cuya parte inferior reforzada comporta dos orejetas perfectamente paralelas, pero previstas en una oblicuidad relativa con respecto al eje longitudinal, estando estas orejetas taladradas para permitir el montaje de un eje pasante de fijación y suspensión en la marcha, presentando las ramas de la cruceta en su parte superior una proyección opuesta de plano horizontal, que permite su fijación permanente sobre el plano inferior del terminal de la barra de refuerzo del chasis, llevando acondicionada en su superficie superior una pletina rígida y resistente que actúa de soporte y que establece el bloqueo de la barra de refuerzo sobre la parte posterior del chasis, colaborando en este efecto

110

115

120

30 DIC.



273385

dos espárragos roscados parcialmente, dotados de cabeza exagonal y de tuercas con arandelas dentada.

2ª.- MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL Nº 244.731, CONCEDIDA POR: PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS SISTEMAS ESTABILIZADORES PARA AUTOMOVILES.

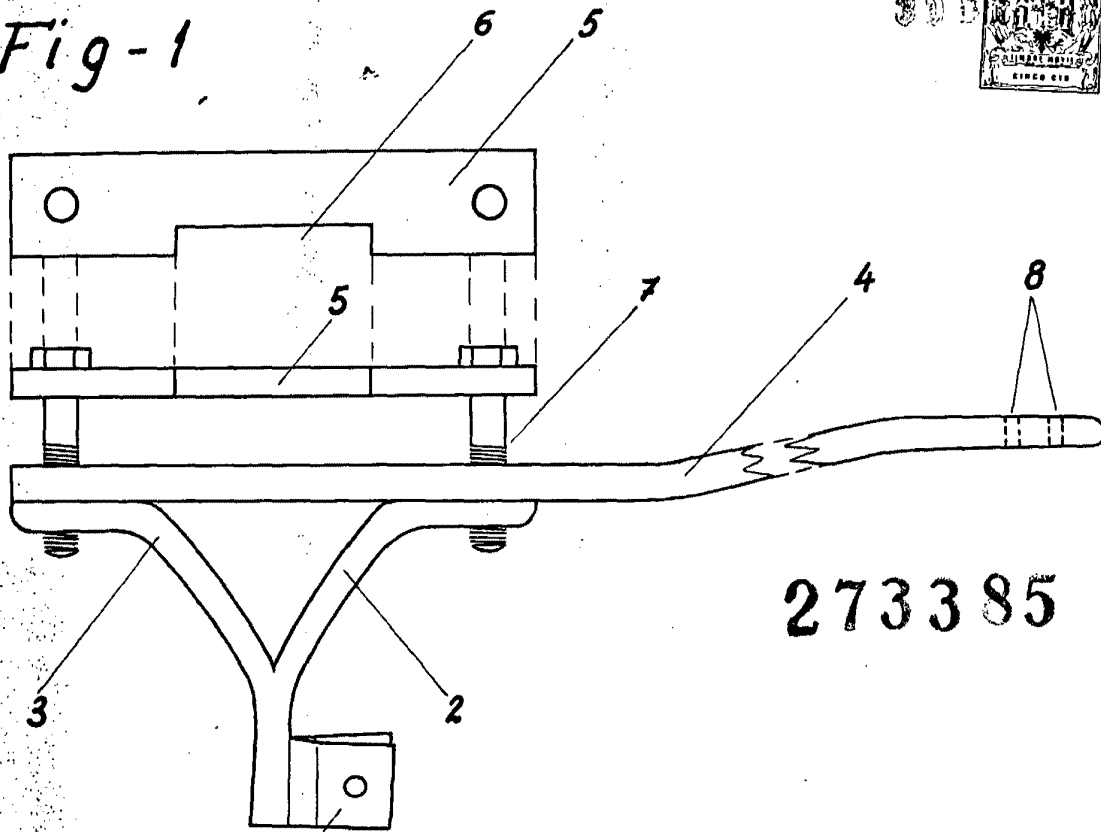
125 Todo ello tal y como se describe en el cuerpo de la presente Memoria Descriptiva, se reivindica en su nota y se representa a título de ejemplo en la adjunta hoja de dibujos.

Esta Memoria Descriptiva consta de seis hojas foliadas y mecanografiadas a dos espacios y por una sola de sus caras.

Madrid, 30 de Diciembre de 1.961

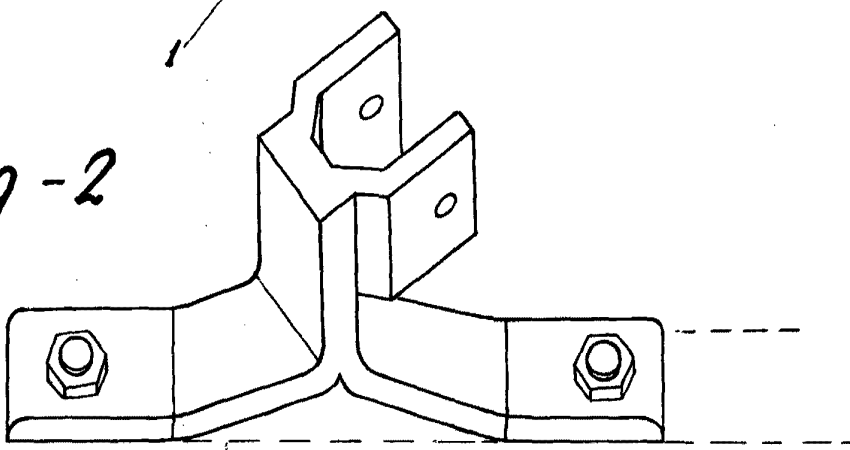


Fig-1



273385

Fig-2



MADRID, 30 Diciembre 1.961

escala variable