



281888

MEMORIA DESCRIPTIVA

Que se acompaña a la solicitud de una Patente de Invención por  
20 años en España y sus Posesiones, a favor de los Sres. Don  
Julián PEREZ REINA y Don José ESTEVE BLASCO, ambos de naciona-  
5 lidad española y residentes en ALGEMESI (Valencia), Avenida de  
Calvo Sotelo, 26, por: SISTEMA DE FABRICACION DE EJES DELANTE-  
ROS PARA VEHICULOS AUTOMOVILES EN GENERAL.-

La presente patente de invención se refiere como su enun-  
ciado indica a un sistema de fabricación de ejes delanteros pa-  
10 ra vehículos automóviles en general, cual sistema se aparta por  
completo de los conocidos hasta el momento, ésto es, fundición  
y estampación, los cuales tienen el inconveniente de la crea-  
ción de poros en el primer caso, y las fisuras en el segundo.

Esencialmente la patente que vamos a tratar consiste en  
15 la fabricación de los ejes propiamente dichos mediante las si-



siguientes fases y/u operaciones:

281888

- a - Partiendo de una plancha del grosor y aleación convenientes se procede a la obtención del palastro superior mediante un sistema de corte de los cualquiera actualmente en uso.
- 5 b - En las mismas condiciones se procede también a la obtención del nervio central.
- c - Y por el mismo sistema se obtiene el palastro inferior.
- d - Seguidamente se procede a dar a los palastros superior é inferior y por sus extremos una forma de ángulo obtuso cuya  
10 forma y grados há de coincidir exactamente con el perfil del nervio central.
- e - A continuación se procede a la unión de los palastros superior é inferior y sobre el nervio central mediante un cordón continuo de soldadura eléctrica.
- 15 f - Seguidamente se sueldan sobre el palastro superior y precisamente a partir de los puntos de doblez de sus extremos unas piezas rectangulares del grosor y aleación igual al mismo, las cuales han de constituir las bases ó plataformas de asentamiento de las ballestas y destinadas a evitar el desgaste de dicho  
20 palastro superior por fricción con las ballestas.
- g - Y por último se fijan a los extremos del eje los muñones también por soldadura eléctrica, soportadores del sistema bulón-mangueta.

De ésta forma ya tendremos el eje totalmente terminado y  
25 listo para su montaje en la clase del vehículo de que se trate, ésto claro está, según medidas y tipo del coche en cuestión.

Esta clase de ejes, supera en todos los aspectos a los obtenidos por fundición y/o estampación, ya que como hemos dicho anteriormente éstos sistemas adolecen del defecto de los po-

281888



ros en el primer caso, y de las fisuras en el segundo.

Con el sistema que se preconiza se evitan dichos inconvenientes, ya que para la fabricación del mismo se parte de planchas de características adecuadas, y que se diera el caso de que alguna de ellas tuviera defectos de fisuras, dichos defectos quedan neutralizados al coincidir los mismos con zonas sanas de los otros elementos que integran el eje, como son palastros superior ó inferior y nervio central.

Para la mejor comprensión de la presente memoria descriptiva se acompaña a la misma una lámina de dibujos en la cual se han representado:

Figura 1 - Una vista en perspectiva del palastro superior en la cual se aprecian: Con -1- palastro y -2-2- bases ó plataformas de asentamiento de las ballestas.

Figura 2 - Vista del nervio central apreciándose en los extremos del mismo los muñones señalados con -5-5- presentados para su ulterior soldadura a dichos extremos.

Figura 3 - Vista del palastro inferior.

Figura 4 - Vista del eje ya formado en la cual y por la línea A-B correspondiente al perfil y corte de la figura 6ª, se aprecian los también cortes del cordón continuo de soldadura eléctrica -7- , palastro superior -1-, nervio central -3- y palastro inferior -4-, y muñones -5-5- ya soldados a sus extremos.

Figura 5 - Una vista en planta del eje propiamente dicho y ya totalmente terminado para su montaje en el vehículo al que esté destinado, en la cual se aprecian: Con -2-2- bases ó plataformas de asentamiento de las ballestas, -5-5- muñones, y -6-6-6-6- relleno de soldadura eléctrica que fija dichos muñones



- 4 - 281888

a los extremos del eje, debiendo de hacer constar que dicho sistema de soldadura y por la forma de proa que adopta el eje por sus extremos fija solidariamente él ó los mufiones a dichos extremos al no permitir que quede ningún punto vano, ésto es, sin soldadura entre los extremos del eje y mufiones respectivos.

Con el sistema descrito se obtienen unos ejes que como ya hemos indicado anteriormente superan totalmente a los actualmente conocidos, ya que se podría decir y con propiedad que son ejes de artesanía, por la serie de operaciones, manipulaciones y materiales que integran los mismos, todo lo cual dá por resultado un eje que reúne características de seguridad absoluta al vehículo al cual vá incorporado.

También hay que hacer constar que en caso de desgaste del alojamiento que presenta el mufión para la oclusión del bulón resultase excesivo por el uso continuado, permite nuestro sistema de eje el recambio inmediato de dicho mufión, mediante corte y separación del averiado y posterior soldadura del nuevo, todo ello, sin producirse deformación alguna en el eje.

Descrito suficientemente el objeto de la presente patente de invención, sólo queda por hacer constar que las modificaciones de detalle que en la misma se pudieran introducir y que no llegasen a alterar la esencialidad que se vá a reivindicar en la siguiente nota, habrán de considerarse igualmente comprendidas y protegidas por el presente registro.

- - - - -



= NOTA = 281888

La presente patente de invención comprende las siguientes reivindicaciones:

1 - Sistema de fabricación de ejes delanteros para vehículos automóviles en general, caracterizado esencialmente porque en una primera fase y partiendo de una plancha del grosor y aleación convenientes se procede a la obtención del palastro superior, nervio central y palastro inferior mediante un sistema de corte conocido, procediendo seguidamente a dar a los palastros superior é inferior y por sus extremos una forma de ángulo obtuso cuya forma y grados há de coincidir exactamente con el perfil del nervio central.

2 - Sistema de fabricación de ejes delanteros para vehículos automóviles en general, según lo reivindicado en el punto anterior, caracterizado esencialmente porque en una segunda fase se procede a la unión de los palastros superior é inferior y sobre el nervio central mediante un cordón continuo de soldadura eléctrica, con lo cual ya tendremos el perfil de doble T que integra el eje propiamente dicho.

3 - Sistema de fabricación de ejes delanteros para vehículos automóviles en general, según lo reivindicado en los puntos 1 y 2, caracterizado esencialmente porque en una tercera fase se procede a soldar también eléctricamente unas piezas rectangulares sobre el palastro superior y precisamente a partir de los puntos de doblez de sus extremos, cuáles piezas constituyen las bases ó plataformas de asentamiento de las ballestas y destinadas a evitar el desgaste de dicho palastro superior por fricción con las ballestas.



1962

- 6 - 281888

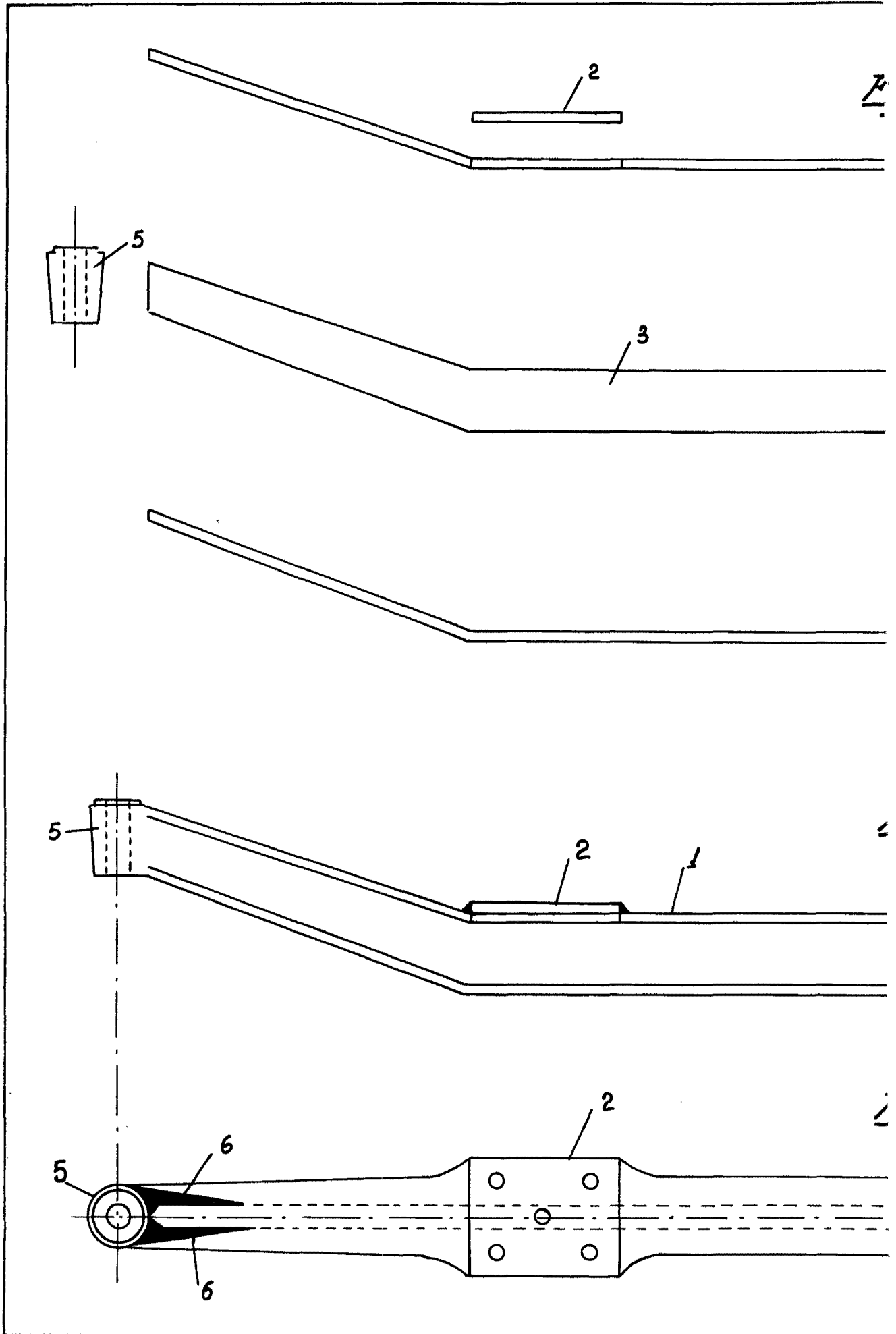
4 - Sistema de fabricación de ejes delanteros para vehículos automóviles en general, según lo reivindicado en los puntos 1, 2 y 3, caracterizado esencialmente porque en una cuarta y última fase se procede a fijar solidariamente a los extremos del eje que adoptan una forma de proa y también por soldadura eléctrica los muñones soportadores del sistema bulón-mangueta, de forma tal que debido a la forma afilada de los extremos del eje el relleno de soldadura eléctrica no permite la creación de ningún punto vano y sin rellenar entre dichos extremos y los muñones.

10 5 - Sistema de fabricación de ejes delanteros para vehículos automóviles en general.

Según se describe y reivindica en la presente memoria y se ilustra en los dibujos que a la misma se acompañan.

15 Consta la presente memoria de seis hojas escritas a máquina por una sola de sus caras y lámina de dibujos.-

Madrid, 26 Octubre 1962.-



281589

Fig. 1.

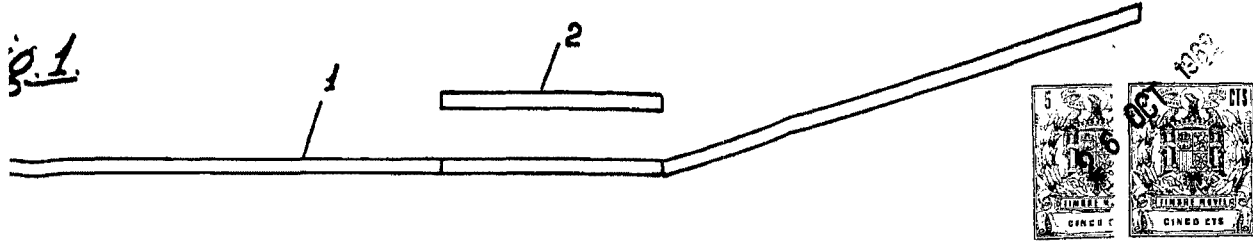


Fig. 2.

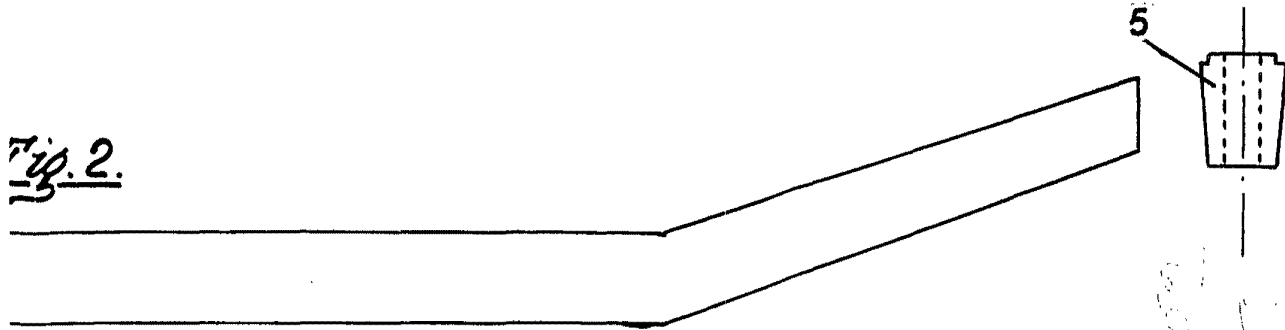


Fig. 3.



Fig. 6.

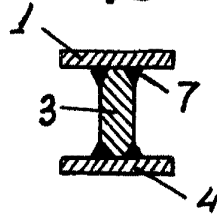


Fig. 4.

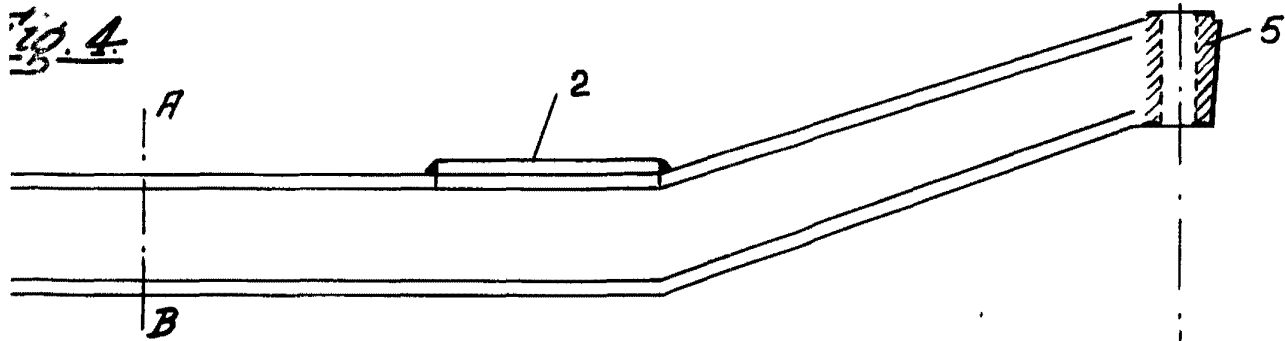
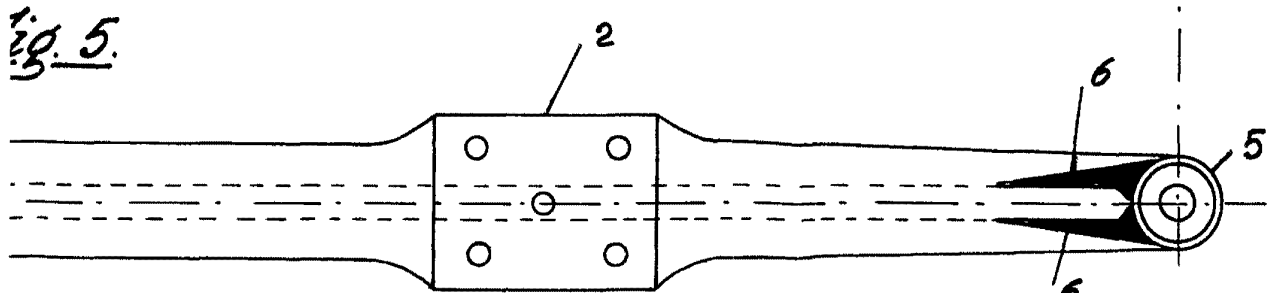


Fig. 5.



ESCALA VARIABLE