

19 ES 21 22	NUMERO 284654	10 Y
	FECHA DE PRESENTACION 15. FEB. 1985	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 JUN. 1986

33 PRIORIDADES: 31 NUMERO	32 FECHA	30 PAIS
F 33 31 665.1 F 33 31 668.6	2-9-83 2-9-83	DE DE

34 FECHA DE PUBLICIDAD	35 CLASIFICACION INTERNACIONAL Int. Cl. F16D65/02
------------------------	---

36 TITULO DE LA INVENCIÓN "UN FRENO DE DISCO"

37 SOLICITANTE (S) ALFRED TEVES GMBH	(1529-RLL/MA(H.SCHMELZER 44-5/6-1)(DIV 3)
--	--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Guerickestrasse 7, 6000 Frankfurt am Main, República Federal Alemana.
--

38 INVENTOR (S) HERBERT SCHMIDT, ERHARD CZICH y OTTO BISSINGER.

39 TITULAR (S)

40 REPRESENTANTE DON FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ	(MOD.-7.992)
---	--------------

MCS/.

El presente invento se refiere a los frenos de disco del tipo de garra con pinza flotante de uso principalmente en los vehículos automóviles, los cuales comprenden un soporte de freno rígidamente dispuesto al que está acoplada con posibilidad de deslizamiento axial una pinza de freno por medio de uno o de dos bulones de guía de los que uno sirve de eje de inclinación de la pinza de freno sobre uno de sus extremos.

Por la solicitud de patente alemana 26 19 984 es ya conocido un freno de disco de este tipo de garra con pinza flotante en el que se tienen dos bulones de guía, de los que uno puede ser desenroscado del soporte de freno mientras que el otro, una vez soltado el primer bulón de guía, sirve de eje de inclinación de la pinza de freno. Con este tipo de freno de disco ya no se necesita desmontar ninguna pieza esencial del mismo para la observación del estado de los forros de freno o para la sustitución de estos. Una vez sacado uno de los bulones de guía, la pinza de freno puede ser fácilmente retirada haciéndola girar sobre el otro bulón, lo que permite efectuar la necesaria observación y el trabajo que se requiera, tras lo cual puede ser vuelta de nuevo la pinza de freno a su posición girándola sobre el bulón de guía que continuaba ensamblado y asegurarla por la inserción del bulón de guía que se había extraído.

Ocurre, sin embargo, que cuando se tiene del modo indicado levantada la pinza de freno para efectuar la renovación de los forros, puede ser tocada inadvertidamente y caer con todo su peso con peligro de accidentar gravemente al mecánico que está procediendo a la renovación de los forros.

Es por consiguiente un objeto del presente invento la mejora del freno de disco del tipo de garra con pinza flotante citado al comienzo de modo que se impida que la pinza de freno pueda caer inadvertidamente girando por uno de sus extremos.

Este objeto se consigue con el presente invento haciendo que la pinza de freno, una vez que ha sido sacada de su posición haciéndola girar por un extremo, quede imposibilitada de caer inadvertidamente, mediante la adopción de una disposición de retención en la zona de una orejeta de guía de la pinza de freno. Con ella se tendrá un sistema que impedirá el giro de la pinza de freno mientras que se esté reemplazando el forro de freno, imposibilitándose que caiga incontroladamente mientras se esté efectuando la reparación con el freno abierto.

Con una realización muy idónea de este invento, la disposición de retención consiste en un orificio, una ranura o bien una muesca fresada en el soporte de freno en donde se pueda insertar una herramienta retenedora. Con ello se puede incluso adaptar retrospectivamente el sistema que imposibilita la torsión a cualquier tipo de freno de disco del tipo de garra con pinza flotante.

Un punzón o un atornillador es lo que, más particularmente, se usa como herramienta retenedora. Ya que estas son herramientas de que el mecánico dispone en cualquier caso puede decirse que el sistema que impide la torsión no requiere herramienta adicional alguna.

De acuerdo con una realización sumamente favorable de la idea del invento, la disposición de retención la constituye un tope dispuesto en la pinza de freno. Este pri-

mer tope puede fácilmente consistir en un saliente que se tenga diseñado en algún punto de la orejeta de guía del cable de freno, el cual se ponga a tope con un vástago dispuesto en el soporte de freno. El proveer un saliente en la orejeta de guía de la pinza de freno y el que haya un vástago en el soporte de freno permite actuar con gran facilidad, sin tener que modificar grandemente la estructura del freno de disco y sobre todo sin afectar al sistema de guía entre el soporte de freno y la pinza de freno. Ello es muy ventajoso debido principalmente a que, como se indica en la solicitud de patente alemana 26 49 627, los soportes de los bulones de guía deberán ser protegidos contra la contaminación durante el cambio de los forros de freno si no se quiere que el funcionamiento del freno de disco se entorpezca.

De un modo simple el mencionado saliente puede consistir en una protuberancia formada en la fundición en la orejeta de guía de la pinza de freno y, consiguientemente, de una pieza con la pinza de freno. Igualmente simple es el uso como vástago de un clavo con cabeza ranurada y, particularmente, de un clavo de cabeza redondeada ranurada que sea sujetado al soporte de freno de modo que no pueda producirse el giro.

De acuerdo con una realización particularmente preferida de este invento, siguiendo la dirección de la inclinación de la pinza de freno, después del primer tope y antes de llegar a la posición de punto muerto de la pinza de freno, se dispone un segundo tope. Con ello se logrará que la pinza de freno no sea llevada en su inclinación a una posición en la que se deterga por sí misma y que, al

no existir una disposición de retención adicional que impida el giro, pueda con un simple impacto caer sino que, por el contrario, para que sea retenida tenga que ser sujeta con el primer tope.

5 El primero y el segundo tope pueden ser dos salientes hechos en la fundición de la orejeta de la pinza de freno. Con ello se tiene el suficiente volumen para que haga tope en ellos el vástago dispuesto en la parte estacionaria.

10 Con una realización sumamente conveniente del invento, los dos topes son dispuestos en la orejeta de guía de la pinza de freno de modo que, al ser inclinada la pinza de freno en un ángulo de giro con el que los forros de freno aún no puedan ser quitados, el primer tope se pone en
15 contacto con el vástago que hay en el soporte de freno; porque una vez que se haya tirado de la pinza de freno a lo largo del bulón de guía, la pinza de freno puede ser girada sobrepasando el primer tope, que es en ese lado más corto que
20 el segundo tope, hasta el segundo tope, y porque deslizada de nuevo hacia atrás la pinza de freno sobre el bulón de guía, al ser movida hacia abajo se pone en contacto con el otro lado del primer tope. Con una disposición de este género se tendrá la seguridad de que la pinza de freno no caerá en ningún caso, ni aún por un error de manipulación del operario.
25

Para tener la seguridad de que la pinza de freno sostenida por el primer tope no se caerá saliéndose de costado, el primer tope, formado en la fundición con un perfil de barra, está dispuesto en la orejeta de guía oblicuamente
30 en relación con el segundo tope, lográndose así un efecto

de bloqueo adicional. Este efecto puede ser aún mejorado con una idea más del presente invento haciendo que el vástago tenga un extremo vuelto para que, cuando entre en contacto con la prominencia fundida en forma de barra que constituye el primer tope, dicho extremo vuelto se enganche por detrás del tope.

De acuerdo con otra realización del presente invento, el primero y segundo topes, diseñados como prominencias de la fundición con perfil de barras, pueden estar dispuestos paralelamente entre sí. En este caso no hay ya la necesidad de que el vástago tenga formado el extremo vuelto.

Otra realización sencilla del invento consiste en que los dos topes sean unas levas formadas en la fundición, de una pieza con la orejeta de guía de la pinza de freno.

Al menos que se desee que los topes estén formados como unos componentes hechos en la fundición de la pinza de freno, la disposición de retención puede estar, también según el invento, compuesta de un disco dentado en el que se acople una placa de bloqueo.

De acuerdo con una realización igualmente preferida de este invento, se hace que el primer tope sea un saliente formado en el soporte de freno en el que, al ser inclinada la pinza de freno, haga tope un saliente que hay en la orejeta de guía de la pinza de freno; porque el saliente que hay en el soporte de freno tiene una longitud tal que, al ser la pinza de freno desplazada sobre el bulón de guía sobrepasando la longitud del saliente, después de efectuado este movimiento de inclinación, la pinza de freno puede ser deslizada de nuevo atrás sobre el bulón de guía y al ser llevada hacia abajo es retenida por el otro lado

del primer tope. En esta realización ya no es necesario ningún vástago adicional, ya que los dos topes fundidos con la pinza de freno y el soporte de freno bastan para dar la seguridad de que el movimiento de inclinación de la pinza de freno es llevado a cabo con seguridad.

Es ventajoso que por lo menos uno de los extremos del saliente o tope formado por la fundición en la pinza de freno tenga una protuberancia. Junto con el saliente del soporte de freno la mencionada prominencia hace de tope que impide de un modo "automático" que la pinza de freno se deslice axialmente sobre el bulón de guía.

Ha mostrado ser sumamente eficaz que los topes estén situados de modo que los componentes que se apoyen en ellos establezcan el contacto antes de que la pinza de freno haya pasado en su giro de su punto muerto. Con ello la acción del bloqueo impide forzosamente la caída de la pinza de freno.

De acuerdo con otra realización más del invento, se hace que el saliente sea una leva que sea parte de una leva resorte arrollada alrededor de la orejeta de guía de la pinza de freno. Este diseño permite también su adopción a un freno de disco ya construido.

Es una ventaja en esta realización que el vástago está de tal modo dispuesto en el soporte de freno que para que dicho vástago llegue a ponerse en contacto con la leva de la leva resorte la pinza de freno tenga que ser inclinada sobrepasando su punto muerto. Únicamente haciendo una fuerza adicional que sea mayor que la fuerza de la leva resorte se podrá hacer que ésta ceda y que su leva se deslice por debajo del vástago. Es decir, que la leva resorte sim-

plemente proporciona una fuerza adicional de retención con la que únicamente "ceba" el momento de fuerza de la propia pinza de freno que la mantiene en posición de abierta.

5 De acuerdo con el invento, esta leva resorte puede tener la forma de un resorte de alambre o de un resorte laminar.

10 Con una mejora de la idea del invento, se hace que el tope lo constituya una leva de una leva resorte arrollada alrededor de la orejeta de guía de la pinza de freno, cuya leva se pone en juego con un elemento elástico que hay en el soporte de freno. En este caso, en el que el elemento elástico dispuesto en la parte estacionaria del freno de disco deberá únicamente aplicarle una fuerza adicional a la pinza de freno, que ha sobrepasado ya su punto muerto y
15 que se retiene por sí misma, la leva estacionaria se dispone en la parte giratoria del freno de disco.

Adecuadamente, el elemento elástico es un vástago sujetado por un elemento de goma al soporte de freno. No obstante, también es posible usar como elemento elástico un vástago elástico que se dispone en el soporte de freno.
20

De acuerdo con otra realización de este invento, el primer tope es una leva que está dispuesta en el interior de la orejeta de guía de la pinza de freno en la parte estacionaria del freno de disco, con cuya leva efectúa su juego un vástago cargado por un resorte que se extiende a través de un orificio de la pinza de freno. Como en este caso el dispositivo para impedir el giro está situado en su totalidad, tapado por completo, en la caja del freno, este diseño permite que su tamaño sea menor.
25

30 Finalmente, de acuerdo con otra realización más de

la idea del invento, se hace que el sistema de retención sea un muelle de torsión que tenga uno de sus extremos fijado a la pieza estacionaria del freno de disco, que sigue enrollado alrededor de la orejeta de guía de la pinza de freno y que, por último, con su otro extremo, está fijado a la parte giratoria del freno de disco. Como el muelle de torsión tiene un par de sentido opuesto al de la caída de la pinza de freno, ello le proporciona al tope de fin del recorrido, en la caída de la pinza de freno, un momento adicional de presión. Al impactar sobre la pinza de freno, el muelle de torsión ejercerá siempre una fuerza sobre la pinza de freno para que vuelva a su posición extrema de rotación, con lo que impedirá su caída.

Otra solución dada por el invento es la de que la pinza de freno tenga en la zona de su eje de giro un soporte adicional del tipo de fricción y trinquete. Estos soportes impiden que, mientras se esté trabajando con el freno de disco abierto, se produzca un retroceso incontrolado de la pinza de freno, ya que con ellos la pinza de freno es mantenida en cualquier posición que se desee. Al mismo tiempo se tiene la ventaja de que la pinza de freno puede ser desplazada libremente, o al menos con una fuerza mínima para vencer la fricción, en dirección axial.

De acuerdo con una realización preferida del invento, en la que el bulón de guía que sirve de eje de inclinación es un manguito que está fijado por uno de sus extremos al soporte de freno mientras que en su otro extremo tiene un espárrago, se hace que en una orejeta de guía de la pinza de freno en la que se aloja el bulón de guía haya un orificio cuyo diámetro sea mayor que el del orificio de guía.

de la pinza de freno; que en el interior del orificio haya oprimido un casquillo cuyo diámetro sea mayor que el del orificio y que tenga unas depresiones que se extienden longitudinalmente, y que ajustado al tornillo haya un resorte de cazoleta que comprima longitudinalmente a unos salientes longitudinales que se correspondan con las depresiones del casquillo y se acoplen a ellas. Con el movimiento de inclinación de la pinza de freno, la sucesión de las depresiones y salientes produce un efecto de trinquete que crea un momento que contrarresta la caída de la pinza de freno. Si este momento es superior al momento de retroceso de la pinza de freno, ésta entonces se detiene en cualquier posición que se desee. La posibilidad de movimiento en la dirección axial se tiene siempre, ya que los salientes se extienden a lo largo de las depresiones. Con una realización muy conveniente de este invento en cuanto al uso de soportes del tipo de trinquete, el manguito cierra a la orejeta de guía de la pinza de freno formando así una caperuza protectora.

De acuerdo con otra realización de la idea del invento, en la que el bulón de guía que sirve de eje para la inclinación es un manguito que está fijado por uno de sus extremos al soporte de freno mientras que en su otro extremo tiene un espárrago de cabeza de contorno hexagonal, se tiene según el invento que en una orejeta de guía de la pinza de freno en la que se aloja el bulón de guía hay un orificio cuyo diámetro es mayor que el del orificio de guía de la pinza de freno; que insertado en dicho orificio hay un casquillo de sección transversal interior hexagonal que se corresponde con el contorno exterior hexagonal de la cabeza del espárrago, pudiendo con ello el espárrago moverse libre-

mente en dirección axial, y que el casquillo, que es mantenido prieto por el espárrago en la dirección del giro de la pinza de freno, genera con la rotación de la pinza de freno un par de fricción. Con ello se crea una fuerza adicional que le impide a la pinza de freno abierta caer, mientras que no se entorpece el libre movimiento de la pinza de freno en la dirección axial.

Una realización preferida de este invento consiste en que el espesor de pared del casquillo venga a ser aproximadamente igual al espacio que forma el orificio que hay en el orificio de guía de la pinza de freno, y que la superficie frontal de dicho casquillo sea oprimida por un resorte contra la cara frontal del orificio, donde con la rotación de la pinza de freno se generará una fricción con un momento opuesto al de retroceso de la pinza de freno.

Esta realización puede ser lograda de un modo muy sencillo si el resorte es un resorte de cazoleta que se apoya adecuadamente en el casquillo a través de un disco. La magnitud de la fricción vendrá determinada por la fuerza del resorte de cazoleta.

De acuerdo con otra realización de la idea de este invento, el casquillo es un manguito elástico cuyo diámetro exterior es mayor que el diámetro interior del orificio, estando dicho manguito elástico insertado con un precargado en el orificio. Debido al hecho de que el diámetro exterior del manguito elástico es mayor que el diámetro interior del orificio que hay en la parte móvil del freno de disco, se genera una fuerza elástica dirigida al exterior. Al hacer que la pinza de freno gire no hay necesidad de vencer la fricción entre la superficie exterior del manguito elástico

5 y la superficie interior del orificio y, consecuentemente, para generar el par de fricción que impida la caída de la pinza de freno únicamente se requerirá la creación de un simple componente en la forma de un manguito elástico precargado.

Este manguito elástico conviene que sea un manguito cerrado ranurado que pueda ser fabricado fácilmente y que se inserte también con facilidad en el orificio.

10 Otra realización más de este invento, tendente a la reducción del material y del peso, consiste en que el manguito elástico sea un componente hecho de chapa que tenga una parte angular dirigida hacia adentro; que dicho componente hecho de chapa forme en el extremo libre de su parte angular un hueco hexagonal que se corresponda con el con-
15 torno exterior hexagonal de la cabeza del espárrago, y que dicha parte angular se extienda a lo largo de toda la longitud de la cabeza del espárrago. Aunque visto de un modo simplista para la fabricación del manguito de guía de esta realización únicamente se requeriría que estuviese hecho de chapa, puede no obstante hacerse que dicha pieza de chapa sea
20 insertada en dicho orificio con un precargado, con lo que a la vez generará con el giro de la pinza de freno un par de fricción.

25 Para tener una solución aún más económica con el uso de un espárrago de cabeza sumamente pequeña, una realización más de este invento provee que el manguito elástico sea de diseño escalonado, que la parte del manguito elástico que hay en la cara frontal del orificio haga tope con un precargado en la cara interior del orificio y que esta parte
30 de un diámetro mayor venga seguida, después de un esca-

lón, por una parte de un diámetro menor que se extiende paralelamente y que comprenda un hueco hexagonal que se mueva acoplado al contorno exterior hexagonal del espárrago. De este modo el espárrago se apoya en toda la superficie "circunferencial" de la cabeza del espárrago de cabeza hexagonal.

De acuerdo con otra realización particularmente preferida de este invento, el manguito elástico está de tal modo diseñado que una parte del mismo, de sección interior hexagonal, se extiende por toda la trayectoria del desplazamiento del espárrago hasta la cara frontal del orificio, habiendo adyacente a esta parte una parte perpendicular a la que sigue una tercera parte paralela a la parte primeramente citada y cuyo diámetro exterior es mayor que el diámetro interior del orificio. Este manguito elástico de un diseño tan idóneo asegura un guiado constante de la cabeza hexagonal del espárrago a lo largo de su trayectoria axial.

En las realizaciones en las que el casquillo insertado en el orificio de la pinza de freno es un manguito elástico, dicho manguito elástico es mantenido en el orificio por medio de una caperuza protectora que cierra la orejeta de guía de la pinza de freno. Con ello se evita tener que emplear otro medio adicional de sujeción del manguito elástico, pudiendo tanto dicho manguito elástico como la caperuza protectora estar muy fácilmente hechos como componentes de chapa.

El presente invento se describe con un mayor detalle a continuación en forma de una realización que se muestra en los dibujos que se acompañan.

En estos dibujos,

5 - la Figura 1 es una vista parcialmente en sección de parte de un freno de disco y de una pinza de freno a él asociada en la que hay incorporada una realización preferida del invento de una disposición para impedir el giro de la pinza de freno; y

- la Figura 2 muestra como la pinza de freno de la Fig. 1 al ser inclinada hace tope en el soporte de freno.

10 A continuación nos referiremos a la realización que se ilustra en las Figs. 1 y 2.

El freno de disco de tipo de garra con pinza flo-
tante que se muestra en las figuras se compone de un soporte
te de freno 1 en el que una pinza de freno 2 está soportada
de modo que puede deslizarse axialmente a lo largo de dos
15 bulones de guía dispuestos en un elemento soportante 4 que
se sitúa en una orejeta de guía 5 de la pinza de freno 2.
Por todo lo demás, el freno de disco es de diseño normal,
es decir, que la pinza de freno 2 comprende unos forros de
freno con un disco de freno insertado entre ellos. El
20 forro de freno interno es llevado contra el disco de freno
por unos pistones que hay en un cilindro de accionamiento.
Simultáneamente, la fuerza de reacción actúa en el fondo
del cilindro de la pinza de freno 2 y la desplaza por los
dos bulones de guía hacia la parte central del vehículo,
25 como resultado de lo cual el forro de freno opuesto es igual-
mente llevado contra el disco de freno.

30 Cuando hay que observar cómo está el freno de disco, sobre todo con vista a efectuar una reposición de los forros de freno, la pinza de freno 2 tiene que ser inclinada hacia arriba girándola alrededor del bulón de guía

que hace de eje para la inclinación. Una vez que se ha sobrepasado el punto muerto, la pinza de freno 2 llegará automáticamente a hacer tope en el soporte de freno 1 con una inclinación de 30° .

5 Si bien la pinza de freno 2 es bastante pesada y por ello puede suponerse que una vez abierta quedará en situación relativamente estable, no puede sin embargo descartarse que si se la toca no intencionadamente pueda caer y producir lesiones graves al mecánico que se encuentre trabajando en el freno de disco. Por ello se describen a continuación diversos diseños de disposiciones para impedir que se produzca el giro. Común a todos estos diseños es que una vez inclinada y puesta fuera de su situación normal, la pinza de freno 2 es sujeta de modo que no pueda caer inadvertidamente, usando para ello algún medio de retención adicional dispuesto en la zona de la orejeta de guía 5 de dicha pinza de freno 2.

10 Para ello, en la realización de acuerdo con las figs, 1 y 2, está previsto un primer tope constituido como un saliente 23 formado en la fundición del soporte de freno 1 contra el que se apoyará otro saliente 24 formado en la orejeta de guía 5 de la pinza de freno 2 al ser inclinada ésta. A continuación la pinza de freno 2 es sacada por el bulón de guía hasta que el saliente 24 pueda pasar junto al saliente 23 y acto seguido la pinza de freno 2 es llevada de nuevo hacia atrás lo más posible sobre la orejeta. Es decir, que cuando la pinza de freno 2 sea retirada por inclinación de la misma, el saliente 24 que hay en ella hará tope en el saliente 23 que hay en el soporte de freno 1 impidiendo la caída de la pinza de freno 2 y ofreciendo

de este modo seguridad para el trabajo.

5 En el saliente 24 se tiene fundida adicionalmente una protuberancia 25 que hace de tope junto con el saliente 23. Con ello se impide también que la pinza de freno 2 tenga desplazamiento axial sobre el bulón de guía.

10 Dichos salientes 23 y 24 están dispuestos de modo que hagan tope entre sí antes de que la pinza de freno 2 haya pasado de su punto muerto. Por ello se requiere efectuar el bloqueo que impida la caída de la pinza de freno 2.



REIVINDICACIONES

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

5 1ª.- Un freno de disco del tipo de garra con pinza flotante, de uso principalmente en los vehículos automóviles, los cuales comprenden un soporte de freno rígidamente dispuesto al que está acoplada con posibilidad de deslizamiento axial una pinza de freno por medio de al menos un bulón de guía, el cual sirve de eje de inclinación de la pinza de freno, caracterizado porque la pinza de freno (2), una vez que ha sido sacada de su posición haciéndola girar por un extremo, es imposibilitada de caer inadvertidamente, mediante la adopción de una disposición de retención (11; 12, 13; 14, 15; 20, 22; 23, 24; 26, 27; 29, 30; 35, 36; 40) en la zona de una orejeta de guía (5) de la pinza de freno (2).

20 2ª.- Un freno de disco del tipo de garra con pinza flotante de uso principalmente en los vehículos automóviles, de acuerdo con la reivindicación 1ª, los cuales comprenden un soporte de freno rígidamente dispuesto al que está acoplada con posibilidad de desplazamiento axial una pinza de freno por medio de dos bulones de guía, uno de cuyos 25 bulones de guía está dispuesto en forma de un componente que puede ser desenroscado del soporte de freno mientras que el otro bulón de guía sirve de eje para inclinar la pinza de freno una vez que ha sido sacada la primera guía de freno, caracterizado porque la pinza de freno (2), una vez 30 que ha sido sacada de su posición haciéndola girar por un

extremo, es imposibilitada de caer inadvertidamente mediante la adopción de una disposición de retención (11; 12, 14, 15; 20, 22; 23, 24; 26, 27; 29, 30; 35, 36; 40) en la zona de una orejeta de guía (5) de la pinza de freno (2).

5 3ª.- Un freno de disco del tipo de garra con pinza flotante de acuerdo con la reivindicación 1ª ó 2ª, caracterizado porque la herramienta retenedora es un primer tope (13, 14, 20, 23, 29, 35) que se tiene en la pinza de freno (2).

10 4ª.- Un freno de disco del tipo de garra con pinza flotante de acuerdo con la reivindicación 3ª, caracterizado porque el primer tope es un saliente (23) formado en el soporte de freno (1) en el que, al ser inclinada la pinza de freno (2), hace tope un saliente (24) que hay en la orejeta de guía (5) de la pinza de freno (2); porque el saliente (23) tiene una longitud tal que al ser la pinza de freno (2) desplazada sobre el bulón de guía (3) sobrepasando la longitud del saliente (23), dicha pinza de freno (2) puede ser inclinada más que lo anteriormente permitido por el saliente (23) y porque una vez efectuada esta inclinación la pinza de freno (2) puede ser deslizada de nuevo hacia atrás sobre el bulón de guía (3), y cuando dicha pinza de freno (2) se mueva hacia abajo será retenida por el otro lado del primer tope o saliente (23).

25 5ª.- Un freno de disco del tipo de garra con pinza flotante de acuerdo con la reivindicación 4ª, caracterizado porque por lo menos en uno de los extremos del saliente o tope (24) hay una protuberancia (25) que se adapta a la pinza de freno (2).

30 6ª.- "UN FRENO DE DISCO".

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

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

Madrid,
P.A.

15. FEB 1985

Fernando de Elzaburu
Por Poder.

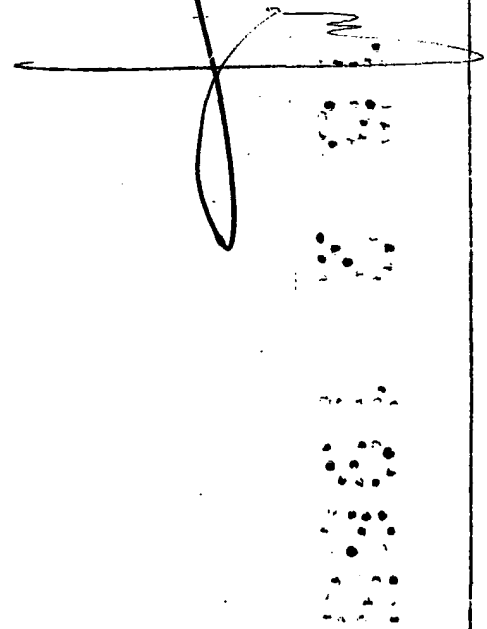


Fig. 1

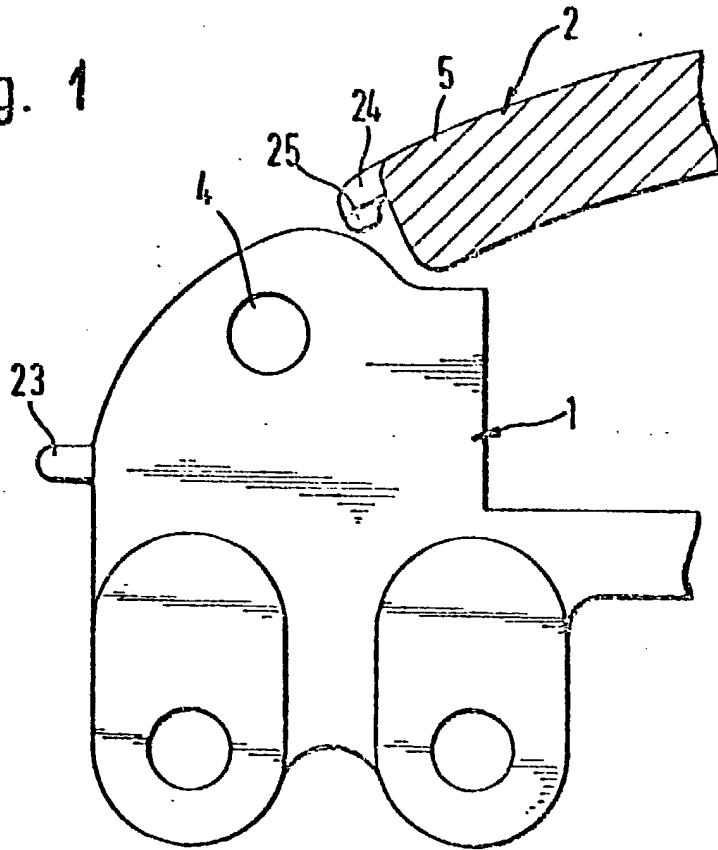
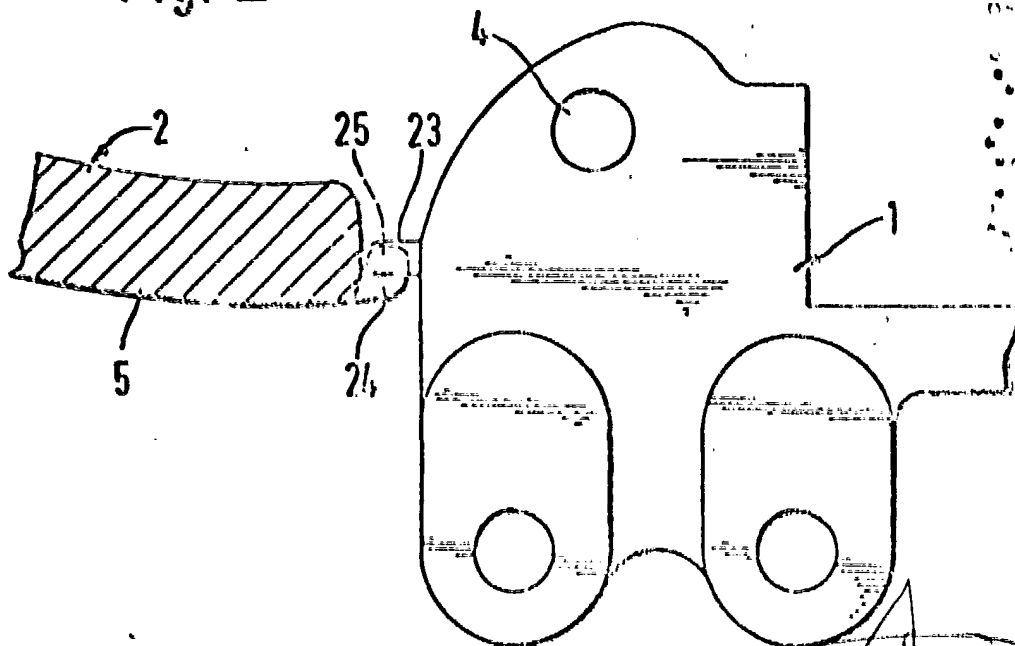


Fig. 2



Fernando de Harburu
Inventor