

288079



288079

Memoria Descriptiva

para

una Patente de Invención
por veinte años en España

a favor de

Don Felix CASADO ABAD
(de nacionalidad española)

residente en

Madrid, Ntra. Sra. del Villar, 29 - Bloque 7 - Tipo C "LA ELIPA"

por:

"MEJORAS EN LA CONSTRUCCION DE ESTABILIZADORES
PARA VEHICULOS AUTOMOVILES"

=====



288079

La presente patente de invención se refiere a mejoras en la construcción de estabilizadores para vehículos automóviles, especialmente aplicables para compensar el efecto perjudicial que, en algunos coches, tiene el que las ruedas posteriores tengan una suspensión sobre muelles, por decirlo así flotante, que proporciona a tales vehículos una escasa estabilidad.

Los elementos esenciales que constituyen el estabilizador que se reivindica, son los siguientes:

- una pieza alargada con perfil en U, que constituye el estabilizador propiamente dicho, arqueada hacia el lado del coche, aproximándose a la rueda posterior, una de cuyas cabezas la mas próxima a la parte arqueada encaja en la pieza sujeta al plato de anclaje posterior; cuyo perfil en U tiene tres refuerzos uno en cada cabeza y otro en la parte arqueada. Por el otro extremo, reforzado, se une a una pieza sujeta en el chásis, y presenta un perno soldado, para la fijación de otra biela complementaria o pequeño estabilizador. Cada una de las cabezas lleva un amortiguador elástico;

- la pieza fijada en el plato de anclaje posterior, en forma de U con un apéndice lateral, tiene orificios para dos tornillos de sujeción a la trompeta, y otros dos al palier; su apéndice es el puente en el que se articula una de las cabezas del brazo del estabilizador;

- la pieza a la cual se articula la cabeza del otro extre

288079



mo del estabilizador, se sujeta al chásis por dos tornillos y le abarcan con una abrazadera en forma de puente;

5 el pequeño estabilizador, que complementa la acción del principal, y constituye al mismo tiempo un dispositivo de seguridad, lleva amortiguadores elásticos en ambas cabezas, yendo una de ellas sujeta al brazo del estabilizador principal, y la otra al chásis mediante una chapa soporte soldada al mismo.

10 Concretaremos las características de la disposición que se reivindica, con referencia a las adjuntas figuras, que corresponden a una forma de ejecución, que se presenta a título de ejemplo con el fin indicado, ya que la forma, dimensiones y materiales de las distintas piezas, serán las que se estimen pertinentes, para la aplicación de que se trate, sin que tales variaciones, ni las que se hagan en detalles de presentación, afecten a la esencialidad reivindicada, por lo que los estabilizadores que se
15 fabriquen con cualquiera de esas modificaciones, no serán sino variantes protegidas por este registro.

La figura 1 ilustra la vista lateral en alzado del estabilizador que se reivindica, y de la parte de vehículo en que va montado.

20 La figura 2 corresponde a la proyección en planta de los elementos representados en la figura anterior.

La figura 3 detalla, en alzado lateral y de frente, la disposición de la pieza que sujeta el estabilizador al chásis.

La figura 4 es la vista longitudinal de la biela de seguridad.

25 La figura 5 se refiere a la sección que se indica en A-B sobre la figura anterior.

La figura 6 muestra en alzado y planta la pieza que se



288079

fija en el plato de anclaje.

La figura 7 corresponde a la sección que se señala en C-D, sobre la figura 1.

La figura 8 presenta en alzado de frente, un detalle de la pieza central del estabilizador.

Con referencia a dichas figuras y a los números que sobre ellas designan las partes y detalles del estabilizador representado, que interesan a los fines de esta memoria, la descripción del mismo es como sigue:

Está constituido por la pieza central y principal 11, que es el estabilizador propiamente dicho, dotado de las placas de refuerzo 10, cuya pieza lleva en los extremos los cojinetes de articulación 14 y 25; por este último se une a la pieza 31, sujeta al chásis 18 del vehículo por medio de los tornillos 29 y tuercas 30, que apoyan en el fondo 33 (fig. 3) de dicha pieza 31, la cual, en sus laterales 27, unidos por la soldadura 32, presenta los orificios 34, para el tornillo 12 que forma el eje de la indicada articulación, y que a su vez se sujeta mediante la tuerca 13, por intermedio de la arandela 26 (fig. 2). Las cabezas 29 de los tornillos, apoyan sobre las piezas intermedias 28.

En el otro extremo la biela (parte izquierda de las figuras 1 y 2) se articula a la pieza 8, sujeta por los tornillos 9 al plato de anclaje 1; indicándose en 5 la cubierta de la rueda, en 4 su llanta, en 3 los pernos que la sujetan a los radios 2; en 6 el palier del coche, y en 7 el eje de la rueda. Ese eje 7 entra en el apoyo semicircular 17, de la pieza 8, la cual presenta el rebajo 16.

La repetida pieza 8 va soldada a la 15 (fig. 2), portadora del cojinete 14, de articulación del extremo de la biela, por medio del

288079 16 M



tornillo 12, como en el caso anterior.

Entre el estabilizador 11 y el chásis 18 va dispuesta la biela 24 de seguridad (figs. 1 y 2, parte de la derecha), que en un extremo lleva el cojinete 21, que se une a la pieza 20, solidaria del chásis 18, por medio del tornillo 23 y tuerca de sujeción 22; y en el otro extremo se une a la biela por elementos análogos, designados por los mismos números. En las figuras 4 y 5 se indica en 35 el taladro de paso del tornillo 23.

Las figuras 6 y 7 presentan otros detalles complementarios del elemento descrito: en 36 se señalan los orificios de la pieza 8, destinados a los tornillos 9; en 37 el paso que la pieza 15, tiene para el tornillo 12; en 38 el alojamiento para el eje 7 de la rueda, y en 39 los taladros de los cojinetes de los extremos de la biela 11. Finalmente, en 19 se indica la carrocería del vehículo unida a su chásis.

=====

=====



288079

N O T A

La presente patente de invención comprende las siguientes reivindicaciones:

5 1.- Mejoras en la construcción de estabilizadores para vehículos automóviles, caracterizadas porque el estabilizador está constituido por: una biela principal, que por un extremo se articula a una pieza fijada en el plato de anclaje de la rueda posterior, y por el otro al chasis; y, en la proximidad de esta segunda articulación, va dispuesta otra pequeña biela de unión entre la principal y el chasis.

10 2.- Mejoras según lo reivindicado en el punto anterior, caracterizadas porque la biela que constituye el estabilizador propiamente dicho, tiene perfil en U, y está arqueada hacia el lado del coche, aproximándose a la rueda posterior, y va provista de tres refuerzos uno en cada cabeza y otro en la parte arqueada.

15 3.- Mejoras según lo reivindicado en los puntos anteriores, caracterizadas porque la pieza fijada en el plato de anclaje posterior, tiene forma de U, con un apéndice lateral, y orificios para dos tornillos de sujeción a la trompeta, y otros dos al palier; cuyo apéndice constituye el puente al que se articula una de las cabezas de la biela principal del estabilizador.

20 4.- Mejoras según lo reivindicado en los puntos anterior-



288079

res, caracterizadas porque la pieza a la cual se articula la otra cabeza de la biela principal va sujeta por tornillos al chásis, tiene sección en es-
cuadra y se completa con un estribo soldado, que presenta el otro orificio para el eje de la articulación.

5

5.- Mejoras según lo reivindicado en los puntos anteriores, caracterizadas porque la pequeña biela de seguridad, lleva amortiguadores elásticos en ambas cabezas, yendo una de ellas sujeta al brazo del estabilizador principal, y la otra al chásis mediante una chapa soporte soldada al mismo.

10

6.- Mejoras en la construcción de estabilizadores para vehículos automóviles.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los planos reglamentarios que a la misma se acompañan.

15

Consta esta memoria de siete hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 16 MAY. 1963

CARLOS ROEB
D.E.

Con.

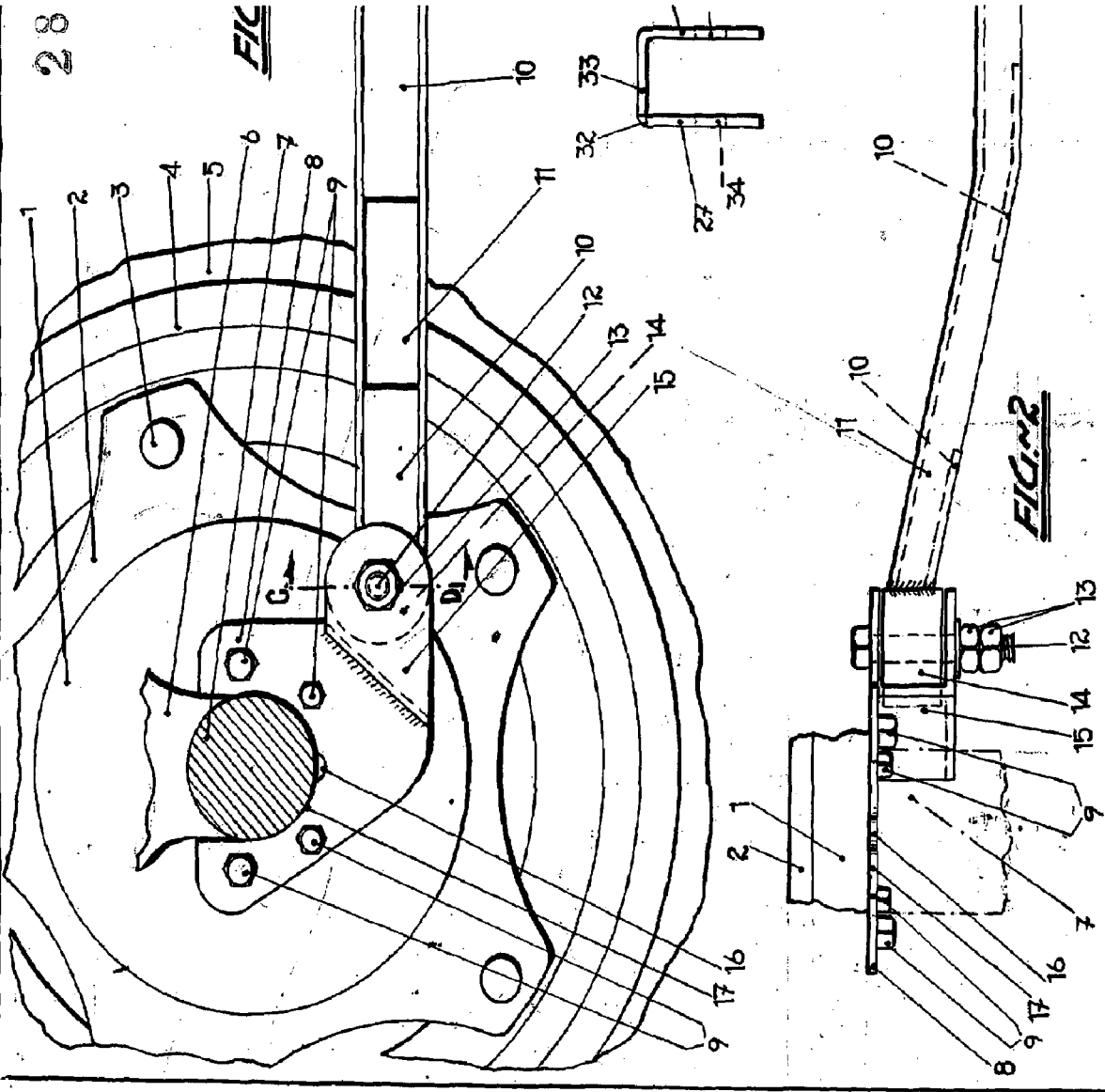
1 de 2

Don Felix Casado Ibad

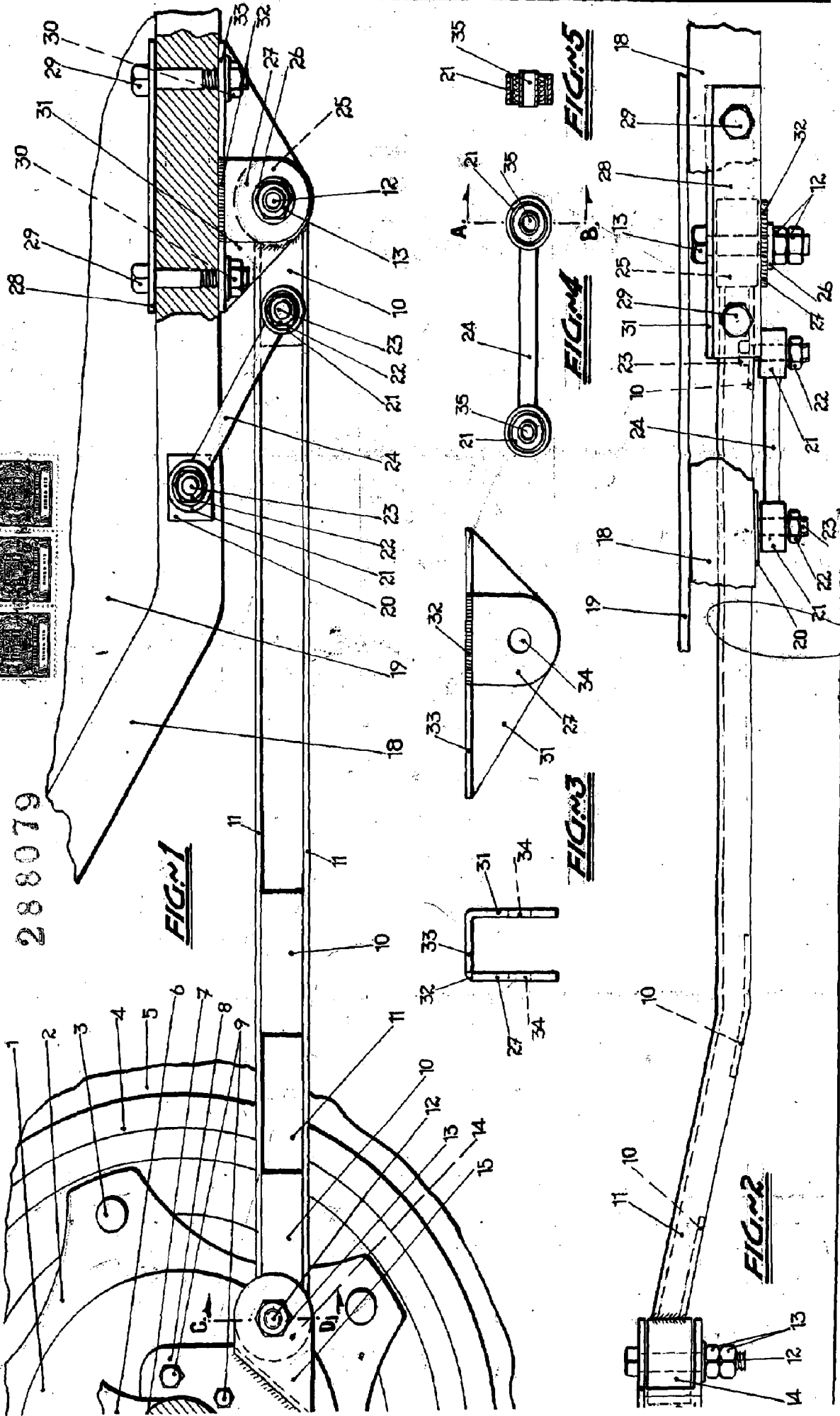
Dos hojas

28

FIC



288079



288079

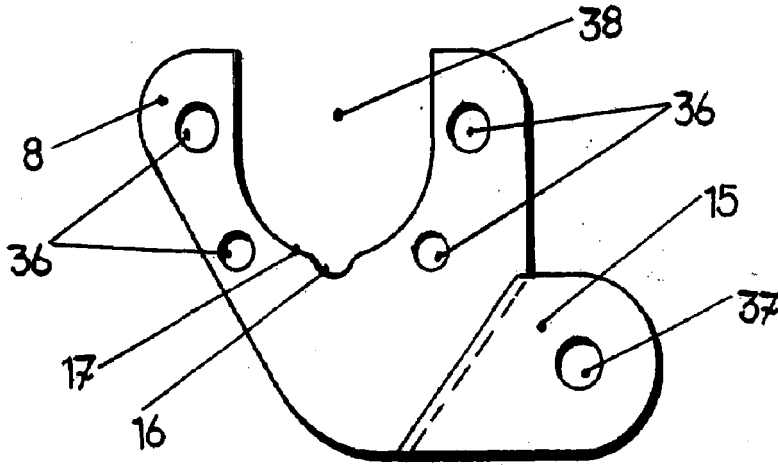


FIG. 6

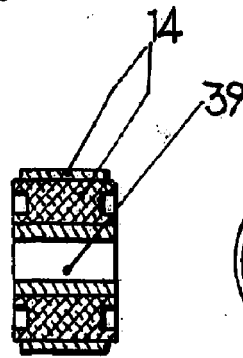
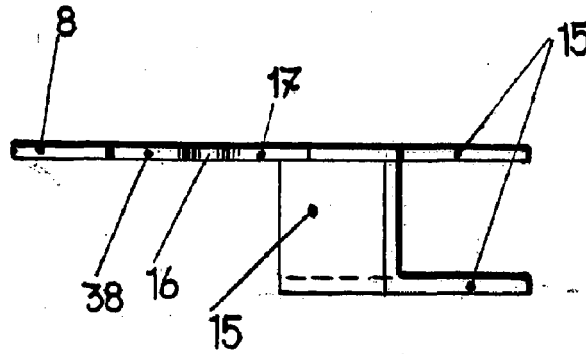


FIG. 7

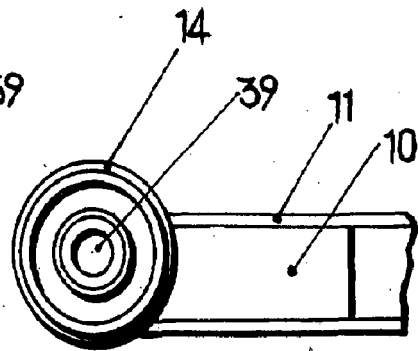


FIG. 8

ESCALA VARIABLE

CARLOS ALICE