

301854



21.188

301854

memoria descriptiva

CLASE DE REGISTRO	PATENTE DE INVENCION,
NOMBRE Y NACIONALIDAD DEL SOLICITANTE	AUTO UNION G. m. b. H., sociedad alemana,
RESIDENCIA Y DOMICILIO	INGOLSTADT - Donau (Alemania),
<input type="checkbox"/> OBJETO	-Mejoras en la construcción de alojamientos de rueda especialmente en carrocerías de pontón.-
INVENTORES	(Werner SCHULZE Hans PRAEGIA -alemanes-
PRIORIDAD	Sol.pte.alemana A 43.603 II/63o del día 18 Julio 1963.

Bat.-



301854

1

5

10

15

20

25

El invento se refiere a mejoras en la construcción de alojamientos de rueda, especialmente en carrocerías de pontón, que están formadas por una parte de pared de la carrocería y una aleta salvabarros a modo de cazoleta, teniendo la aleta una distancia de la parte de pared y estando unida con ésta preferentemente de modo disoluble.

En los alojamientos de rueda conocidos de esta clase, por la distancia de la aleta a modo de cazoleta desde la parte de la pared de carrocería resulta un espacio libre que carece de importancia para la rueda y únicamente representa un recogedor de suciedad. Además se ha demostrado que las aletas salvabarros que son relativamente largas en una carrocería de pontón, tienen una reducida rigidez y frecuentemente incluso tienden a oscilaciones, que por su parte ocasionan ruidos desagradables o un rasgado en determinados lugares. Por lo tanto, puede observarse frecuentemente que las aletas salvabarros a modo de cazoleta se apoyan adicionalmente con tirantes. Si bien éstos producen una rigidez lateral suficiente de la aleta, sin embargo, en invierno son bastante molestos porque se forman en ellos bloques de hielo, que sólo pueden quitarse difícilmente y con cierto peligro de averías para las aletas, Algo semejante sirve también para el ya mencionado espacio libre, ya que también allí se fija hielo que solamente puede quitarse por violentos golpes.

Frente a esto el invento tiene por objeto un alojamiento de rueda que no muestra ninguna clase de espacios



301854

1 muertos y en que la aleta salvabarros a modo de cazoleta cubridora posee una suficiente rigidez lateral.

Este objeto se alcanza según el invento porque el espacio libre entre el borde de la depresión de la pared y la aleta salvabarros tiene por encima un puente formado por una chapa adicional. Esta chapa adicional limita el alojamiento de rueda al tamaño realmente requerido y evita con seguridad la formación de suciedad y de hielo en el espacio libre entre la parte de pared y la aleta salvabarros.

5
10
15
20
25
Según el invento resulta especialmente conveniente que la chapa adicional se extienda desde la parte de pared de la depresión de pared hasta el borde de la escotadura de la aleta salvabarros. Tal chapa transcurre obligadamente curvada en varias direcciones, por lo que se hace extraordinariamente rígida y puede apoyar y reforzar eficazmente la aleta salvabarros; no se presentarán vibraciones molestas en esta ejecución. Pero también puede pensarse, en lugar de conducir la chapa hasta el borde de la escotadura de la aleta, llevarla de forma roma a la cara interna de la aleta salvabarros. También aquí resulta un apoyo suficiente para la aleta salvabarros especialmente, cuando se eligen las dimensiones de tal modo que reine cierta tensión previa. En esta clase de apoyo de la aleta salvabarros, para evitar ruidos de rozamiento, se inserta adecuadamente un suplemento elástico entre la chapa adicional y la aleta salvabarros, que también da por resultado una suficiente junta



1

estanca.

301854

5

En consideración a una fácil intercambiabilidad de la aleta salvabarros y de la chapa adicional en averías por accidente, el invento prevé unir por tornillos los bordes de la chapa adicional con los bordes correspondientes de la depresión de la parte de pared y de la aleta salvabarros.

10

Según otra característica del invento, el borde de la escotadura de la aleta está constituido en forma de U y la rama interior libre de la forma de U está constituida como brida de sujeción para la chapa adicional, que en la zona de su borde exterior de fijación puede estar acodada en forma de Z. En tal estructura, la chapa adicional junto con la aleta salvabarros da por resultado una especie de soporte abierto de caja, que produce una estabilidad elevada de la aleta salvabarros contra sollicitación lateral.

15

20

Finalmente la parte de pared, que soporta la aleta, está provista de escotaduras fuera del alcance de la depresión del alojamiento de rueda, que llevan a una notable reducción de peso. Es posible que la chapa adicional represente un peso adicional, pero en relación a la parte de pared es relativamente pequeño. Además, como ya se ha indicado varias veces, por la chapa adicional se crea una estabilidad, tan alta de toda la aleta salvabarros, que por lo menos puede reducirse el grosor de la chapa de la aleta sal-

25



1 vabarros.

301854

En el dibujo se ilustra el invento a título de ejemplo. Muestran:

5 La figura 1 un alojamiento de rueda con las partes vecinas en vista lateral y con aleta salvabarros desmontada y solamente indicada, y

la figura 2 una sección a lo largo de la línea II-II de la figura 1.

10 Como resulta del dibujo, una parte de pared 2, perteneciente a una carrocería 1, muestra una depresión 3, que forma una parte del alojamiento 4 de rueda, La parte de pared 2, en la zona inferior está unida con una viga longitudinal 5, que puede estar constituida a voluntad. Arriba lleva la parte de pared 2 una brida 6, a la que se

15 adosa una brida 7 de otra parte de pared 8. Esta parte de pared 8, que puede consistir en una pieza con el techo no representado, muestra taladros 9, que están destinados a la fijación de la aleta salvabarros 10. El espacio libre

20 11 entre la parte de pared 2 y la aleta salvabarros 10 se cierra por una chapa adicional 12, que está atornillada por una parte con el borde 13 de la depresión 3, y por otra

parte con el borde 14 de la escotadura de la aleta salvabarros. Naturalmente que también es posible una soldadura de unión. La chapa, sin embargo, como se ha representado

25 por rayado - también puede transcurrir recta y puede unirse a tope romo con la aleta salvabarros 10 con interposición de un suplemento elástico 15. Puede observarse sin



301854

1 más, que la chapa adicional 12 actúa reforzando rígidamente sobre la aleta salvabarros 10, pero especialmente cuando el borde 14 tiene una forma en U y la rama 16 interior sirve para el empalme de la chapa adicional. La estabilidad
5 puede aumentarse todavía más cuando la chapa adicional 12 está acodada en 17 en forma de Z. Finalmente en el dibujo todavía se han indicado escotaduras 18, cuyo significado ya ha sido explicado.

10 N o t a.

Este registro consta de las siguientes reivindicaciones:

15 1.- Mejoras en la construcción de alojamientos de rueda especialmente en carrocerías de pontón, constituidos por una depresión en una parte de pared de la carrocería y una aleta salvabarros a modo de cazoleta, teniendo la aleta una distancia respecto a la parte de pared y estando unida con ésta preferentemente de modo disoluble; caracteri-
20 zadas porque el espacio libre entre el borde de la depresión de pared y la aleta salvabarros tiene por encima un puente formado por una chapa adicional.

25 2.- Mejoras según la reivindicación 1, caracterizadas porque la chapa adicional se extiende desde el borde de la depresión de pared hasta el borde de la escotadura de la aleta salvabarros.



301854

1

3.- Mejoras según la reivindicación 1, caracterizadas porque la chapa adicional está acercada hasta unirse a tope como contra la cara interior de la aleta salvabarros y esto con interposición de un suplemento elástico.

5

4.- Mejoras según las reivindicaciones 1 a 3, caracterizadas porque los bordes de la chapa adicional están atomillados con los bordes correspondientes de la depresión de la parte de pared y de la aleta salvabarros.

10

5.- Mejoras según las reivindicaciones 1 a 4, caracterizadas porque el borde de la escotadura de la aleta salvabarros está constituido en forma de U y la rama interior libre de la forma de U sirve de brida de fijación para la chapa adicional.

15

6.- Mejoras según la reivindicación 5, caracterizadas porque el borde exterior de fijación de la chapa adicional está acodado en forma de Z.

20

7.- Mejoras según las reivindicaciones 1 a 6, caracterizadas porque la parte de pared está provista de escotaduras fuera del alcance de la depresión de alojamiento de rueda.

8.- Mejoras en la construcción de alojamientos de rueda especialmente en carrocerías de pontón.

Según se describe y reivindica en esta memoria descriptiva.

25

Se detalla e ilustra con los planos que a la misma se acompañan.



7

301854

Y cuya memoria descriptiva consta de 7 hojas,
foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a - 9 JUL 1964

CARLOS ROEB

P. B.

1

5

10

15

20

25

Bat.-



1954

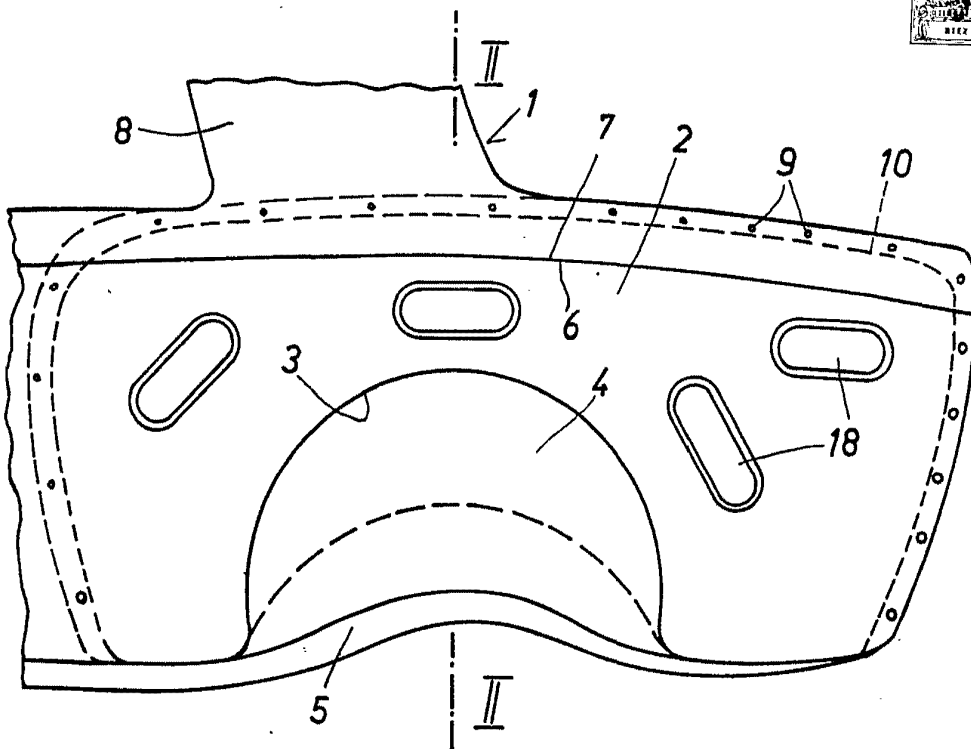


Fig. 1

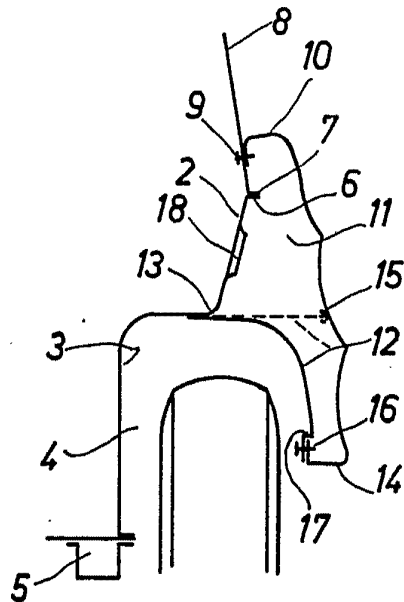


Fig. 2

ESCALA VARIABLE
CARLOS ROEB
P. P.