

76078

26 E



MEMORIA DESCRIPTIVA

para una PATENTE DE INVENCION, por veinte años, por:
"PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS MOTORES DE
COMBUSTION INTERNA", que se solicita a favor de
DIAZ DE TERAN, S.A., entidad de nacionalidad españo-
la, residente en ZAFRA (Badajoz).-

- - - oOo - - -

El presente invento se refiere a un motor
de combustión interna del sistema de cámara de tur-
bulencia ó de precámara de combustión, de cualquier
sistema de refrigeración, y más concretamente a una



3360/8

- 5.- serie de medidas encaminadas a facilitar el arranque de motores de sistema de combustión, con las características señaladas antes, cuando el tiempo es frío, sin necesidad de utilizar aparato extraño al motor.
- 10.- Normalmente se utilizan diversos dispositivos de arranque en frío, que consisten generalmente en la introducción en la cámara de combustión ó precámara de un elemento capaz de producir calor, a fin de elevar la temperatura del aire en la cámara
- 15.- y crear las condiciones favorables de arranque. Este elemento suele ser una espira incandescente, alimentada por una batería, ó bien un simple cartucho de auto-ignición.
- 20.- En la descripción siguiente y de acuerdo con los dibujos explicativos, se dan algunos ejemplos de la realización del invento. Estos dibujos muestran las siguientes características.

La figura 1ª muestra una sección por la cámara de turbulencia -1- en la que aparece el orifi-



3360/8

- 25.- cio -2- de comunicación con el cilindro -3- y pistón -4-, asimismo aparece dibujado a trazos, por estar situado en otro plano, uno de los agujeros -5- que vá desde cada una de las hendiduras -6- de las válvulas, a la cámara de combustión -1-. Las hendiduras -6- (figuras 4ª y 8ª) pueden estar situadas en vez de en la culata (figura 1ª), en el pistón, como indica la figura 3ª ó en las dos piezas mencionadas conjuntamente, figura 6ª.
- 30.-

- 35.- Los agujeros -5- para facilitar el arranque, están situados de tal forma que su longitud es la más corta entre las hendiduras -6-, sean de válvula o de pistón, y la cámara de combustión -1-.

- 40.- Tambien puede conseguirse mejora en el arranque en frio practicando un solo agujero, tal como indican las figuras 5ª y 6ª.

La figura 5ª muestra, como decimos, otro ejemplo en el que puede apreciarse la incorporación de un nuevo taladro -7- que produce un aumento de turbulencia para facilitar el arranque y que está



3360/8

45.- situado en el mismo plano que el taladro -2- que comunica la cámara de combustión -1- y el cilindro -3- pistón -4-. Otra forma de practicar este taladro -7- se muestra en la figura 6ª.

50.- En la figura 2ª puede verse la sección AB de la figura 1ª en la que se aprecia la posición de los agujeros -5- de arranque con respecto a la cámara de combustión -1- y hendiduras de válvulas -6-, y en la figura 7ª la sección A-B de la figura 6ª mostrando con más detalle la posición del conducto -7-.

55.- Estos agujeros aprovechan la turbulencia creada por el aire, girando a gran velocidad en las hendiduras -6- cuando el motor está realizando la carrera de compresión, de tal forma que el aumento de turbulencia crea las condiciones favorables para el buen arranque en frío.

60.- No sólo se consigue de esta forma aumentar la facilidad de arranque en frío del motor, sino que también lleva consigo una disminución del consumo es-



336078

65.- específico de combustible y un aumento de potencia.

La forma de llevar a la práctica este invento, es muy sencilla ya que puede realizarse en cualquier tipo de motor de las características señaladas, con sólo practicar los agujeros en la manera descrita.

70.-

Las modificaciones que puedan ser introducidas en el objeto descrito y no afecten a su esencialidad característica se entenderán incluidas en esta solicitud, sean cualesquiera las circunstancias que concurran.

75.-

NOTA

Descrito suficientemente el objeto de esta Patente se declaran de novedad y propiedad las siguientes:

80.-

REIVINDICACIONES

1a.- Perfeccionamientos introducidos en los motores de combustión interna, bien del sistema de precámara de combustión o de cámara de turbulencia, que corresponden a la tobera de inyección, ca-

26 ENE 1912



336078

- 85.- racterizados por haberse previsto practicar unos finos conductos en la culata que comunican por la dimensión más corta la cámara de turbulencia o de combustión con las hendiduras de la cabeza del pistón, aprovechando la presión y turbulencia creada en estos conductos para aumentar la temperatura del aire y crear condiciones favorables para el arranque.

- 90.- 2ª.- Perfeccionamientos introducidos en los motores de combustión interna, según la reivindicación anterior que se caracterizan porque los conductos antes indicados están situados en la dimensión más corta entre la cámara de turbulencia o de combustión y las hendiduras de las válvulas.

- 95.- 3ª.- Perfeccionamientos introducidos en los motores de combustión interna, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados por practicar un taladro en la culata, situado en el mismo plano del agujero que comunica la cámara de turbulencia ó precámara de combustión con el cilindro.

- 100.-



336078

4ª.- Perfeccionamientos introducidos en los motores de combustión interna, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque el tallado practicado en la culata está situado en una posición inclinada tal que su longitud sea la mínima entre el centro de las hendiduras de válvula y dicha cámara.

5ª.- PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS MOTORES DE COMBUSTION INTERNA.

Todo conforme se describe y reivindica en la presente Memoria descriptiva que consta de siete hojas y se ilustra con los dibujos que se acompañan.

Madrid, veintiseis de Enero de mil novecientos sesenta y seis.

DIAZ DE TERAN, S.A.

p. a.

FIG. 1 336078

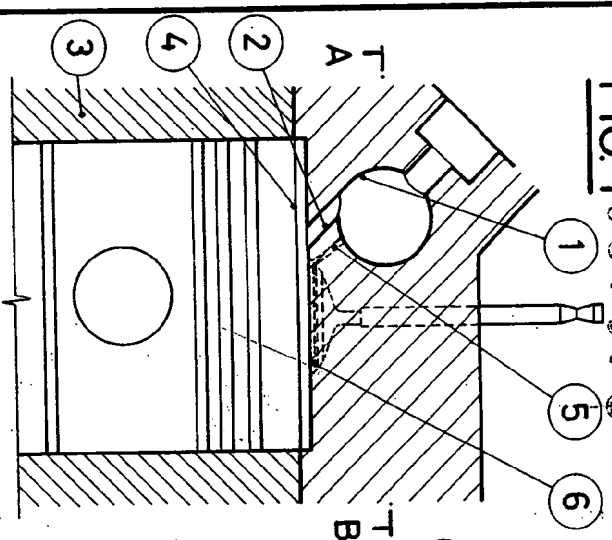


FIG. 2

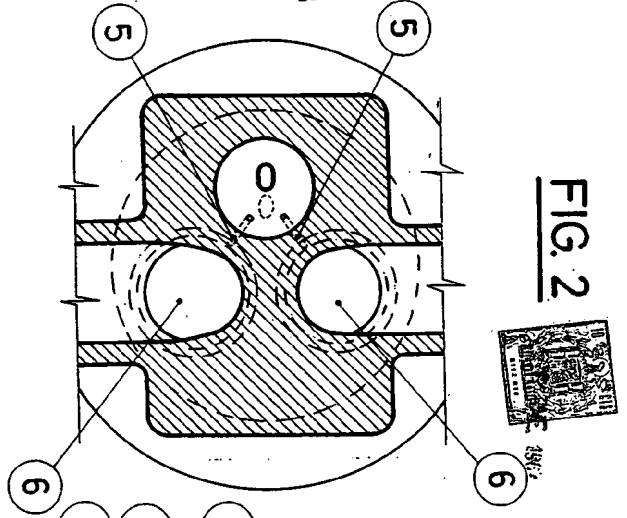


FIG. 3

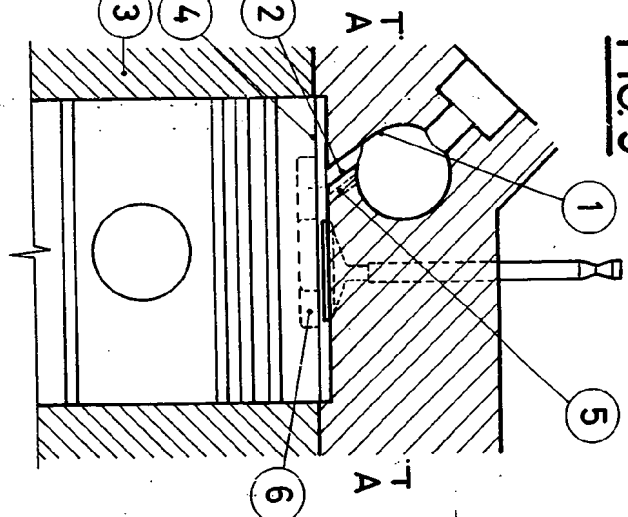


FIG. 4

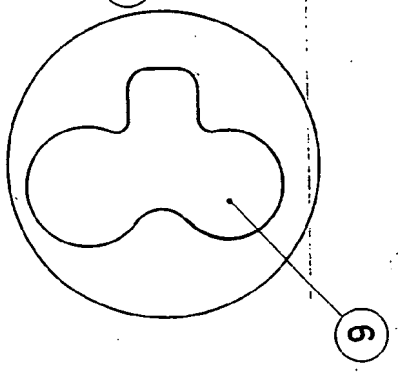


FIG. 5

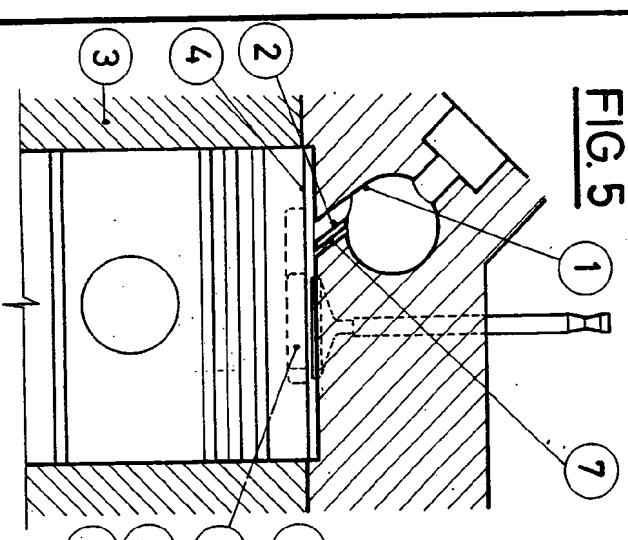


FIG. 6

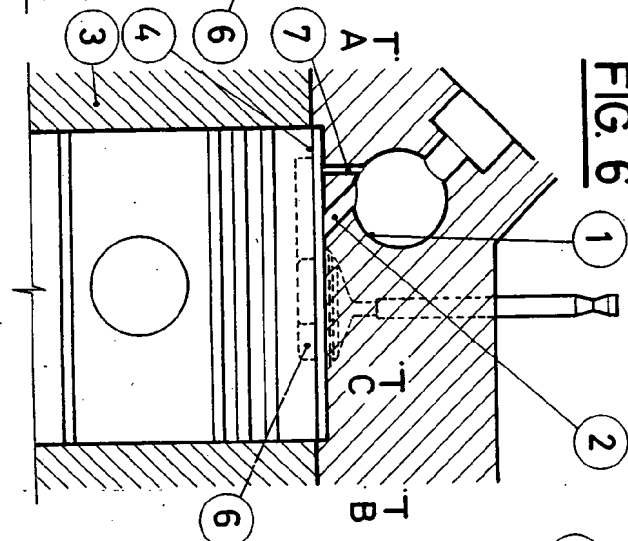


FIG. 7

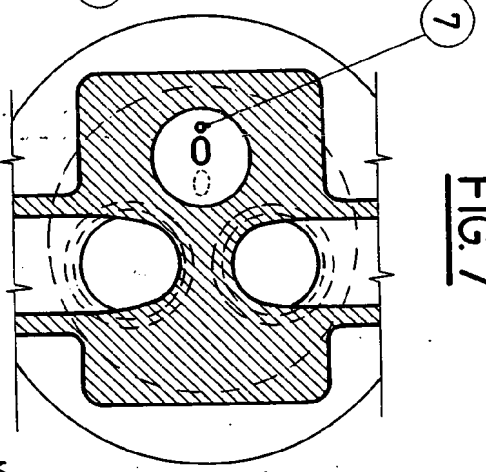
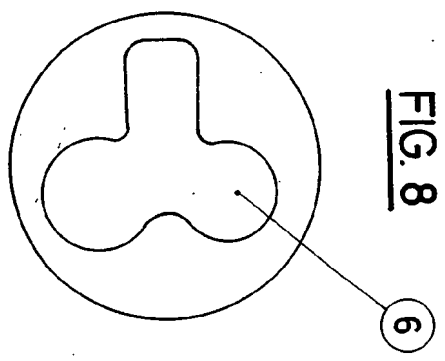


FIG. 8



ESCALA VARIABLE

Madrid, 26 de Mayo de 1967

Wells