

P. 34.462.-

Nº 20.388
Dossier 4732



26 ABR 1967

337896

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se presenta para unir a la solicitud
de

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

formulada el 11 de Marzo de 1967, con el núm. 337.896

e n

E S P A Ñ A

por VEINTE años

a nombre de SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN, entidad francesa,
establecida en 117 à 167, Quai André-Citroën, París, Fran-
cia, por:

"UN VEHICULO AUTOMOVIL"

La cinemática de la dirección de un vehículo automóvil
queda determinada suponiendo que el eje ocupa una posición
dada respecto al bastidor. Ahora bien, de hecho, esta posi-
ción varía, en particular con la carga. De ello resulta que
5 en las direcciones hasta ahora realizadas, una modificación
de la posición del eje respecto al bastidor influye sobre la
orientación angular de las ruedas.

El presente invento tiene por objeto perfeccionamien-
tos aportados a las direcciones de los vehículos automóviles
10 con el fin de remediar este inconveniente

27.3.67



Según el invento, la caja o relés de dirección están montados pivotantemente respecto al bastidor, alrededor de un eje que es paralelo al eje de giro de la palanca de dirección de la caja o relés y se corta con el eje del volante de dirección, y está unido al eje director del vehículo por una barra paralela a la barra de dirección.

Se ha descrito en lo que sigue, a título de ejemplo no limitativo, un modo de realización de una dirección de vehículo automovil perfeccionada según el presente invento, haciendo referencia a l dibujo anejo, en el que:

La figura 1 es una vista en alzado de la dirección;
la figura 2 es una vista en planta de ella;
la figura 3 es una vista frontal de ella.

En el dibujo se ve en 1 el bastidor de un vehículo automóvil y en 2 una de las ruedas directrices. La mangueta 3 de la rueda está montada pivotablemente alrededor del eje 4 sobre el eje director 5. Este está unido al bastidor 1 mediante una suspensión que, en la forma de realización representada, comprende un muelle 6, su eje fijo y su grillete 7.

La caja de dirección 8 lleva, de la manera usual, un tornillo sin fin 9 engranado con el sector de dirección 10. El tornillo 9 está unido al tubo de dirección 11, mientras que el sector 10 está montado pivotablemente alrededor de un eje 13 solidario de la manivela de dirección 14. Esta está unida mediante una biela 15 a la palanca de orientación de la rueda 16 solidaria de la mangueta 3.

Según el invento, la caja de dirección 8, en lugar de estar fijada al bastidor está fijada sobre un soporte auxiliar 17 que está montado basculablemente en un muñón 18. El eje 19 de este muñón es paralelo al eje 13 y pasa por la in-



tersección del eje del tornillo 9 con el eje del tubo de dirección 11; así resulta posible unir el tornillo y el tubo por una junta homocinética 20 o un cardán simple convenientemente orientado, cuyo centro se halle sobre el eje 19.

5 El soporte 17 está unido por una barra 21 a una palanca 22 fijada rígidamente al eje 5. Esta barra 21 es paralela a la barra 15, y, tan exactamente como sea posible, tiene la misma longitud que ésta; sus extremidades están montadas sobre rótulas y colocadas tan cerca como sea posible de las extremidades de la barra 15, de modo que, en la posición de línea recta, las dos barras 15 y 21 prácticamente se confunden. Por otra parte, el punto de ataque sobre el eje 5 de la palanca 22 está situado tan cerca como sea posible del punto de ataque de la palanca 16 sobre la mangueta 4.

15 Se vé por el dibujo que en posición de alineamiento:

Por una parte, en los desplazamientos del eje 5 respecto al bastidor 1, que tendrían tendencia a modificar la distancia desde la rótula de la palanca 16 de la mangueta a la rótula de la palanca 14 de la caja de dirección, como consecuencia de la conexión, por la barra 21, de este eje 5 con el soporte 17, se produce una oscilación de la caja de dirección 8, y por este hecho, la distancia entre las dos rótulas permanece constante.

25 Por otra parte, las oscilaciones imprimidas a la caja de dirección 8 quedan sin efecto sobre el tubo de dirección 11, si la conexión del eje del tornillo 9 con el eje del tubo de dirección 11 está asegurada por la junta homocinética 20, cuyo centro se halla sobre el eje de oscilación 19.

30 Se sobrentiende que el invento no debe considerarse limitado a la forma de realización descrita y representada, si-



no que, por el contrario, cubre todas las variantes de ésta.
ta.

Esta solicitud que corresponde a la presentada en Francia el 29 de Marzo de 1966, bajo el número 55.409, se acoge
5 a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto sobre
Propiedad Industrial.

- N O T A -

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de In-
10 vención en España, por VEINTE años, son los siguientes:

1ª.- Un vehículo automóvil caracterizado porque la
caja o los relés de dirección están montados pivotablemente
respecto al bastidor, alrededor de un eje que es paralelo
al eje de la palanca de dirección de la caja o los relés y
15 encuentra al eje del volante de dirección o al de mando de
los relés, y están conectados al eje director del vehículo
mediante una barra paralela a la barra de dirección y de la
misma longitud que ésta.

2ª.- El vehículo de la reivindicación 1, caracterizado
20 do porque en el caso de una dirección de tornillo y sector
tangente, el eje de pivotamiento de la caja o de los relés
pasa por la intersección del eje del tornillo y del eje del
volante de dirección.

3ª.- El vehículo de las reivindicaciones 1 ó 2, carac-



terizado porque en la posición de "línea recta", la posición de la barra que une la caja o los relés al eje director se confunde prácticamente con la de la barra de dirección.

5 4º.- El vehículo de las reivindicaciones 1, 2 ó 3, caracterizado porque dicha barra está conectada al eje director por una palanca cuyo punto de ataque al eje está situado tan cerca como sea posible del de la palanca de orientación a la mangueta.

10 5º.- Un vehículo automóvil.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en el dibujo que se acompaña y con los fines que se han especificado.

15 Esta Memoria consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

26 ABR. 1967

P.A.

Alberto de Ezpeleta
Alberto de Ezpeleta
Patentes

337896

26 ABR 1911

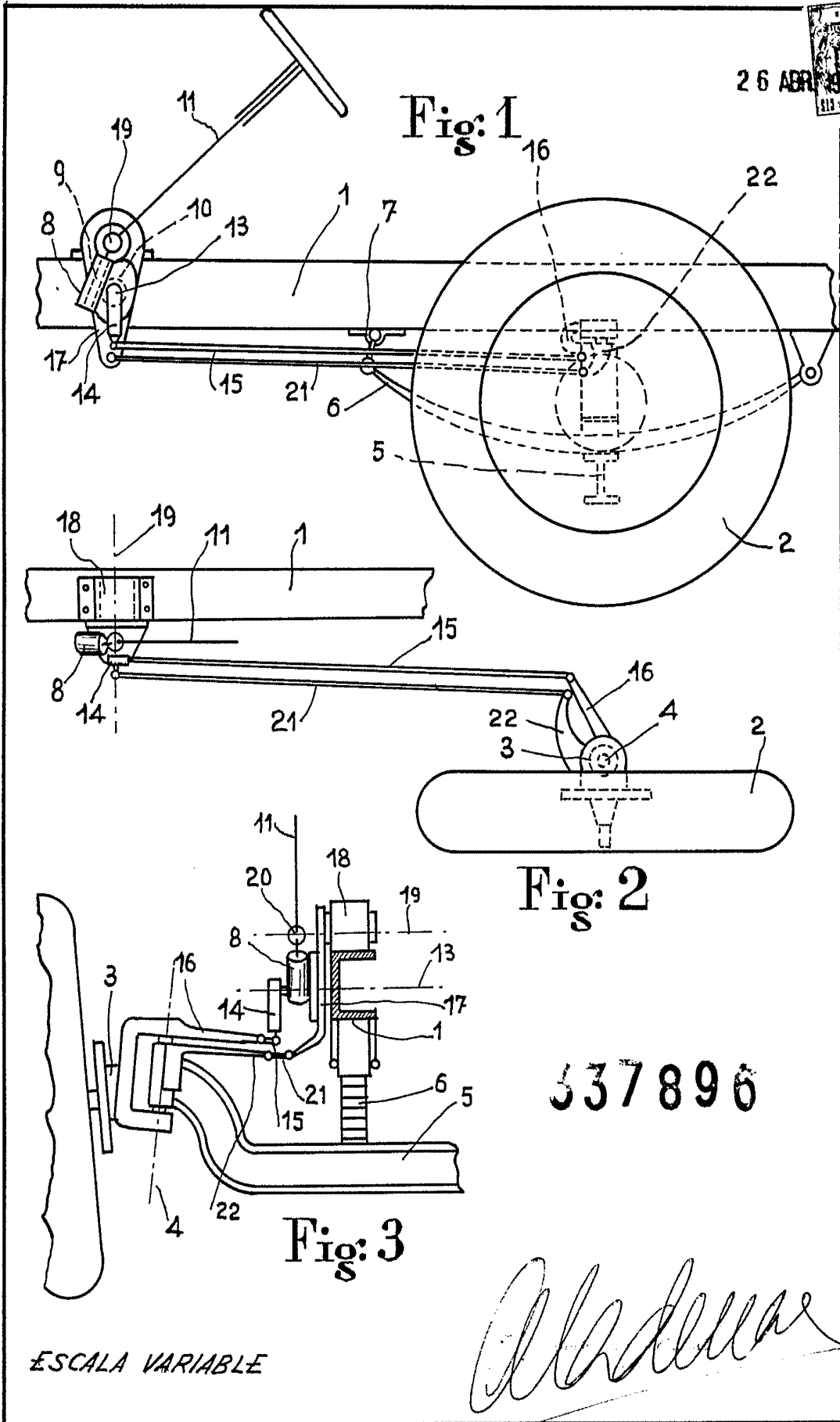


Fig: 1

Fig: 2

Fig: 3

337896

ESCALA VARIABLE

Aldecoa