

30399 @ 2 FEB 1968



MP/.

memoria descriptiva

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE <u>B60</u>
ANCLASE <u>G</u>

CLASE DE REGISTRO	una Patente de Invención, por veinte años en España,
NOMBRE Y NACIONALIDAD DEL SOLICITANTE	Honda Giken Kogyo Kabushiki Kaisha (sociedad japonesa)
RESIDENCIA Y DOMICILIO	Tokyo (Japón) 5, 5-chome, Yaesu, Chuo-ku
<input type="checkbox"/> OBJETO	"DISPOSITIVO DE SUSPENSION INDEPENDIENTE PARA RUEDA DE VEHICULO AUTOMOVIL".
INVENTORES:	Soichiro Honda y Hideo Masui, ambos de nacionalidad japonesa.
PRIORIDAD:	Solicitud Patente japonesa No. 15930/68 del día 29 de Febrero de 1968.

22 FEB



- 1 -

1 El presente invento se refiere a un dispositivo
para la suspensión independiente de una rueda en un vehícu-
lo automóvil y tiene por objeto simplificar la construcción
de la misma y hacer que su muelle apoyador funcione suave-
5 mente.

En los dibujos la figura 1 es una vista frontal,
parcialmente en sección, de una forma de ejecución del dis-
positivo según el invento.

10 La figura 2 es una planta del dispositivo,
la figura 3 es una vista en sección, tomada a lo
largo de la línea III-III en la figura 1,

la figura 4 es una vista seccional aumentada, to-
mada a lo largo de la línea IV-IV en la figura 3,

15 la figura 5 es una vista en sección, tomada a lo
largo de la línea V-V en la fig. 4, y

la figura 6 es una vista frontal de un ejemplo
modificado de la porción mostrada en la figura 4,

20 Haciendo referencia a los dibujos, el número 1 sig-
nifica una carrocería de coche y los números 2 y 3 signifi-
can las ruedas derecha e izquierda respectivamente, y los
números 4 y 5 son ballestas en capas, sujeta cada una en sus
extremos opuestos a la superficie inferior de la carrocería
1 para estar situadas en la dirección longitudinal de la ca-
25 rrocería 1.

De acuerdo con este invento las ruedas 2 y 3 están
provistas de respectivos brazos 6 y 7 soportadores de rueda,
y estos brazos 6 y 7 están sujetos en sus extremos superiores

30

22 FEB



- 2 -

1 6₁ y 7₁ a la carrocería 1 para ser basculables y están conectados en sus lados terminales basculantes a las correspondientes ballestas laterales 4 y 5 por medio de respectivos eslabones oscilables 8 y 9.

5 El número 10 indica soportes respectivos para sujetar los extremos superiores 6₁ y 7₁ de los brazos 6 y 7 soportadores de rueda a la carrocería 1, y el número 11 señala respectivos asientos de goma, interpuesto cada uno en la porción de montaje del soporte 10 y el extremo superior del brazo 6₁ ó 7₁.

10 En cuanto al eslabón 8, 9 que conecta la ballesta 4,5 y el brazo soportador oscilante 6, 7 puede ser suficiente que el mismo tengala forma de una simple tira, como se ilustra en la figura 6, y los extremos opuestos de la misma están retenidos por espigas 12 y 13. Como tiende a ser inestable, sin embargo, en este caso, si el intervalo entre la ballesta 4, 5 y el brazo soportador oscilante 6, 7 se deja demasiado amplio, es preferible que cada uno tenga una forma anular, como se muestra en las figuras 4 y 5, disponiéndose la ballesta para pasar a través de la abertura central de la misma. Además, es preferible que se utilicen miembros sujetadores 4₁ y 5₁ de la ballesta 4 y 5 para sujetar los lados de la ballesta a los eslabones 8 y 9.

15
20
25 Como se ha descrito arriba, el dispositivo de suspensión independiente de este invento está construída de modo que el extremo oscilable de cada brazo 6, 7 soportador de rueda esté conectado a cada ballesta 4, 5 colocada en ca-

30

22 FEB. 1941



- 3 -

1 pas, que está perpendicularmente al mismo, de modo que el
movimiento de oscilación en las direcciones hacia delante
y hacia atrás de los brazos 6, 7 soportadores de rueda, pue-
dan impedirse completamente, y, por lo tanto, resulta inne-
5 cesaria una barra de radio en el dispositivo convencional,
y la construcción del dispositivo de suspensión se hace más
simple.

Adicionalmente, la conexión entre el brazo 6, 7
10 soportador de rueda y la ballesta 4, 5 se efectúa por medio
del eslabón oscilable 8, 9 de modo que puede procurarse
una movilidad en aquel punto de conexión, Por lo tanto, pue-
de evitarse una posibilidad de que las ballestas 4 y 5 pudie-
ran quedar reforzadas por ser restringidas en sus movimien-
15 tos ascendente y descendente por los movimientos oscilantes
de los brazos 6 y 7 soportadores de rueda, y la acción amor-
tiguadora de choques de los mismos puede efectuarse suave-
mente:

Además, es preferible que cada brazo soportador
20 6, 7, para cada rueda 2, 3, se prolongue a una posición, cer-
ca de la rueda lateral opuesta 3, 2 y se sujete de modo os-
cilable a la carrocería en aquella posición como se ilustra.
Por ello, el radio de movimiento oscilante de cada rueda 2,
25 3 se hace grande y de acuerdo con el grado de inclinación
de la rueda dentro del alcance de movimientos ascendentes y
descendentes de la rueda, se hace pequeño, de modo que no
se produce ninguna obstaculización, aún cuando los brazos
soportadores 6 y 7 estén sujetos a respectivos alojamientos
30

22 FEB. 1969

- 4 -

1 de sujeción 2₁ y 3₁ de las ruedas 2 y 3, procurándose así la ventaja de que la construcción conectadora entre la rueda y el brazo soportador resulte simple.

5 N O T A.-

=====
La presente patente de invención, comprende las siguientes reivindicaciones:

10 1.- Dispositivo de suspensión independiente para rueda de vehículo automóvil, caracterizado porque ruedas derechas e izquierdas se provén de respectivos brazos soportadores de rueda y estos brazos están sujetos oscilablemente en sus respectivos extremos superiores a una carrocería y están conectados en sus lados terminales oscilables, a
15 respectivas correspondientes ballestas, sujetas a la carrocería para estar situadas en la dirección longitudinal de la carrocería.

20 2.- Dispositivo según la reivindicación 1, caracterizado porque los brazos soportadores de rueda y las correspondientes ballestas están conectadas entre sí, por medio de respectivos miembros de eslabón oscilables.

25 3.- Dispositivo según la reivindicación 2, caracterizado, porque cada miembro de eslabón tiene sustancialmente una forma anular y la correspondiente ballesta está dispuesta para pasar a través de la abertura central del mismo.

30



FIG. 1

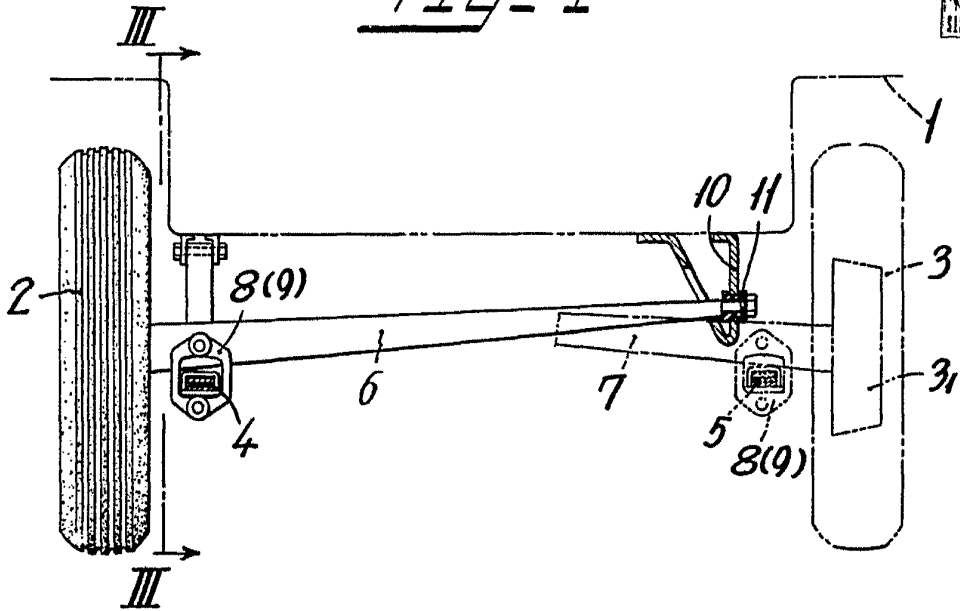


FIG. 2

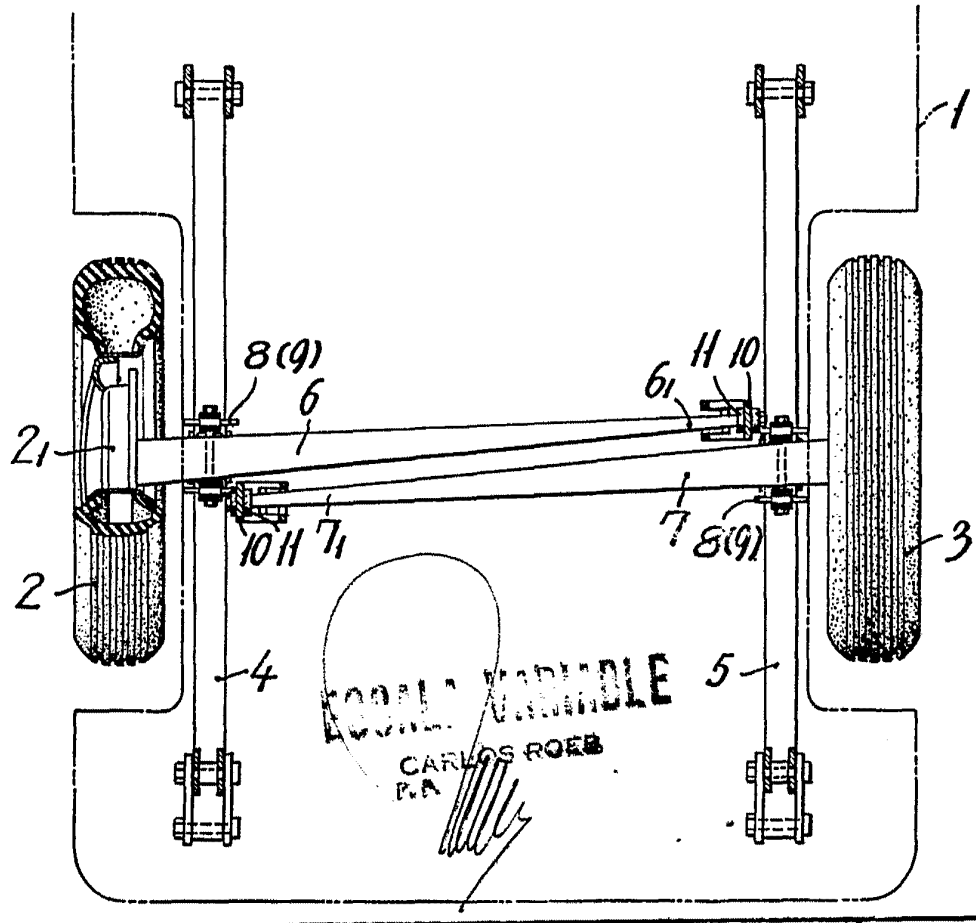


FIG. 3



22 FEB 1950
U.S. PATENT OFFICE
RECEIVED

FIG. 4

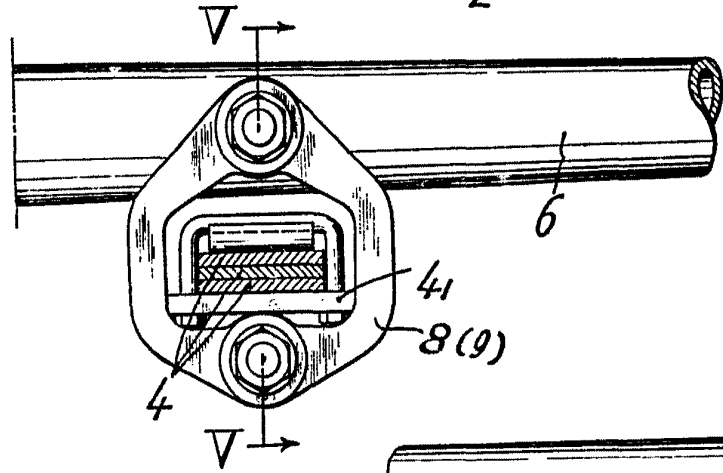


FIG. 6

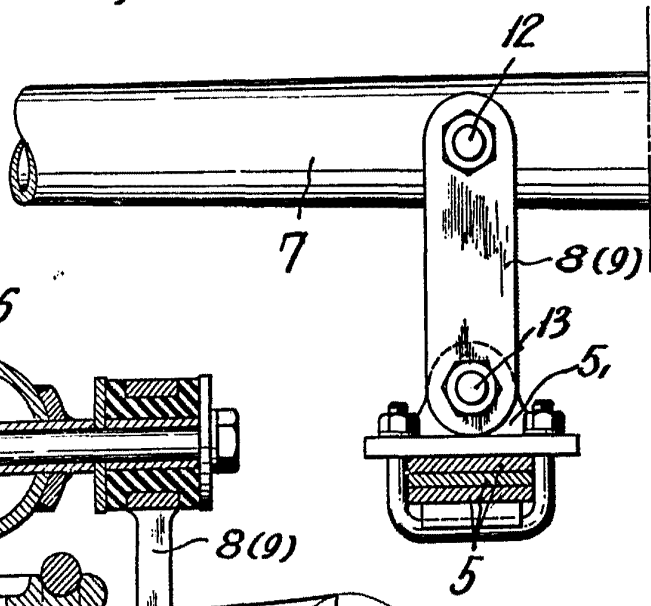
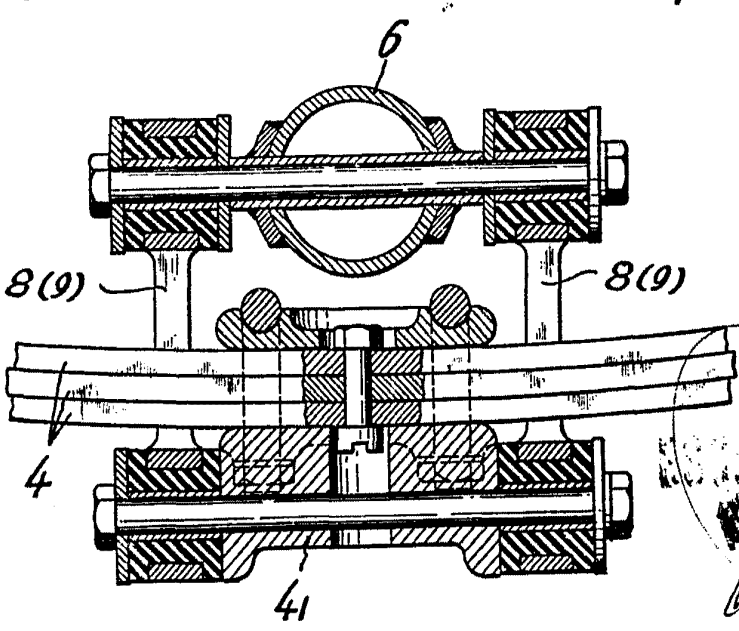


FIG. 5



NOT A PATENTABLE SUBJECT
MAY 1950