

24.395

371723



SET 1961

## memoria descriptiva

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE <u>B-60</u>
SUBCLASE <u>K</u>

CLASE DE  
REGISTRO

PATENTE DE INVENCION

NOMBRE Y  
NACIONA-  
LIDAD DEL  
SOLICITANTE

Honda Giken Kogyo Kabushiki Kaisha

-Japonesa-

RESIDENCIA  
Y DOMICILIO

TOKIO - Japón - 5, 5-chome, Yaesu, Chuo-ku

OBJETO

Aparato soportador de unidad motriz para automóviles.

371723



ET 1969

- 1 -

1           Hasta ahora ha sido usual en un vehículo automóvil -  
del tipo de tracción delantera y motor frontal o de tracción -  
trasera y motor trasero que un motor de combustión interna y -  
un mecanismo de transmisión, comprendiendo un aparato de cambio  
5           de velocidades, un aparato diferencial y otros, estén construi-  
dos integralmente entre sí, para formar una unidad motriz, y es-  
ta unidad está sujeta en sus porciones terminales de base fron-  
tal y posterior a una pared de carrocería de modo que las por-  
10           ciones puedan ser soportadas sobre la misma.

          Según esto, se producen defectos, tales como el que -  
el par de fuerzas de torsión de reacción contra un par de rota-  
ción de propulsión de rueda se ejerce desde la unidad motriz di-  
rectamente sobre sus puntos soportadores para causar daño a di-  
15           chos puntos y adicionalmente se transmite la vibración del motor  
directamente a la pared de la carrocería para hacer vibrar la -  
misma.

          El presente invento tiene como primer objeto el supri-  
mir estos defectos y como segundo objeto crear un aparato de --  
20           protección positivo para una barra de accionamiento de cambio -  
de velocidades.

          En los dibujos,

          La figura 1 es una vista lateral seccional esquemática  
25           ca de un aparato, a título de ejemplo, según el invento, aplica-  
do a un automóvil del tipo de tracción delantera,

          la fig. 2 es una vista en planta esquemática del mis-  
mo, y

30

371723



- 2 -

1 las figuras 3, 4 y 5 son vistas seccionales, tomadas a lo largo de las líneas III-III, IV-IV y V-V de la fig. 2, respectivamente.

5 De acuerdo con el presente invento, una unidad motriz 1, compuesta integralmente de un motor de combustión interna y de un mecanismo de transmisión, como se ha mencionado anteriormente, está provista de un miembro 2 soportador, que comprende brazos 2a y 2b divergentes derecho e izquierdo y que extienden desde la unidad 1 hacia la superficie inferior de una pared 3 -  
10 del piso del recinto del coche, y las puntas de estos brazos 2a y 2b están soportadas sobre dicha superficie inferior de la pared 3 del piso del recinto del coche en la vecindad de miembros 4 y 4 de travesaño lateral, dispuestos en los lados derecho e -  
15 izquierdo de la pared 3 del piso, y adicionalmente la unidad motriz 1 está soportada en su porción de extremo frontal sobre una pared 5 del recinto del motor.

20 En este caso, se ha propuesto generalmente que el miembro 2 soportador tenga un brazo 2c extendido longitudinalmente y los brazos 2a y 2b divergentes derecho e izquierdo, integrales entre sí, están sujetos al mismo de tal modo que se proyecten - en ángulo recto de la punta del mismo, de modo que el miembro 2 resulte en forma de T en conjunto, como se ilustra en los dibujos y según se describirá a continuación, pero puede modificarse, aunque no se ha ilustrado, de modo que estos brazos 2a y 2b divergentes derecho e izquierdo, estén dispuestos para extenderse en una forma de V desde la unidad motriz 1 directamente o por

30

371723



- 3 -

1 medio de un miembro de sujeción.

De acuerdo con otra característica del invento, el --  
miembro soportador que tiene forma de T, como se ha mencionado  
arriba, está hecho hueco en su brazo 2c extendido longitudinal-  
5 mente, y una barra 6 accionador de cambio de velocidades está -  
alojada en el interior 7 hueco de dicho brazo 2c.

El ejemplo ilustrado muestra un caso, en que este in-  
vento se aplica a un automóvil de motor delantero y tracción de  
lantera, y el número 8 señala una rueda de tracción delantera,  
10 el número 9 señala su eje, y el número 10 significa un brazo su-  
jeto a la porción de extremo frontal de la unidad motriz 1, de  
modo que los extremos opuestos de dichos brazos 10 están sujetos  
a la pared 5 del recinto del motor, por medio de sus respectivos  
15 apoyos elásticos 11 y 11. El número 12 significa una espiga suje-  
tadora para fijar el miembro soportador 2 a la unidad motriz 1,  
el número 13 significa una porción sujetadora en que está suje-  
to el brazo divergente 2a a la pared 3 del piso, y el número 14  
significa un soporte elástico usado en aquella porción 13. El -  
20 número 15 es una palanca de accionamiento de cambio de velocida-  
des, el número 16 es un mango de dirección y el número 17 es un  
soporte elástico, aplicado a la porción conectadora, interpuesta  
entre el brazo 2c y los brazos divergentes 2a y 2b.

25 En el caso de que este invento se aplique a un vehícu-  
lo automóvil del tipo de motor trasero y tracción trasera, el -  
miembro de soporte 2 se extiende hacia delante inversamente.

En este aparato según el invento, el par de fuerzas -

30



1969

371723

- 4 -

1 de reacción contra el par de fuerzas impulsor, transmitido desde la rueda 8 y el eje 9 a la unidad motriz 1, se recibe a través del largo miembro soportador 2 por la superficie inferior de la pared 3 del piso del recinto del coche, alejada del eje 9, de modo que la carga se disminuye en proporción inversa a la longitud del miembro soportador 2 y así la resistencia de la porción soportadora puede disminuirse. Adicionalmente, aunque la carga es soportada por la pared 3 del piso, la misma está parcialmente lastrada por los miembros 4 y 4 de travesaño lateral situados a ambos lados del recinto del coche, de modo que no se requiere que la pared 3 del piso se aumente especialmente en su resistencia.

Adicionalmente, la vibración del motor se dispersa hacia ambos lados de la carrocería, a través del miembro soportador 2 y otros, de modo que la carrocería puede estar sustancialmente libre de vibración por el motor.

Si la barra 6 de accionamiento del cambio de velocidades, cuando la misma está dispuesta debajo de la pared 3 del piso, está encerrada en el brazo hueco 2c del miembro soportador 2, dicha barra 6 puede protegerse contra daños procedentes de grava suelta y de prominencias en el terreno.

--- --  
N O T A

La presente patente de invención consta de las siguientes reivindicaciones:

1.- Aparato soportador de unidad motriz para automóvi

371723



- 5 -

1969

1 -les, caracterizado porque una unidad motriz, compuesta integral  
mente de un motor de combustión interna y de una porción de me-  
canismo de transmisión está provista de un miembro soportador,  
que comprende brazos divergentes derecho e izquierdo y que se -  
5 extienden desde la unidad motriz hasta la superficie inferior de  
una pared del piso del recinto del coche, y los extremos superio-  
res de estos brazos divergentes están soportados sobre la super-  
ficie inferior de la pared del piso, en la proximidad de miem-  
10 bros de travesaño lateral, situados en los lados derecho e iz-  
quierdo de dicha pared, y la unidad motriz está soportada en su  
porción de extremo frontal sobre una pared del recinto del motor.

2.- Aparato según la reivindicación 1, caracterizado  
porque el miembro soportador tiene también un brazo hueco exten-  
15 dido longitudinalmente, para resultar en forma de T en conjunto  
y una barra de accionamiento de cambio de velocidades está aloja-  
da en el interior hueco de dicho brazo hueco.

3.- "Aparato soportador de unidad motriz para automó-  
viles.

20 Según se describe y reivindica en la presente memoria  
y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Consta la presente memoria de cinco hojas foliadas y  
escritas a máquina por una sola de sus caras.

25 Madrid, 20 Septiembre 1969

CARLOS ROEM

30



371723



FIG. 3

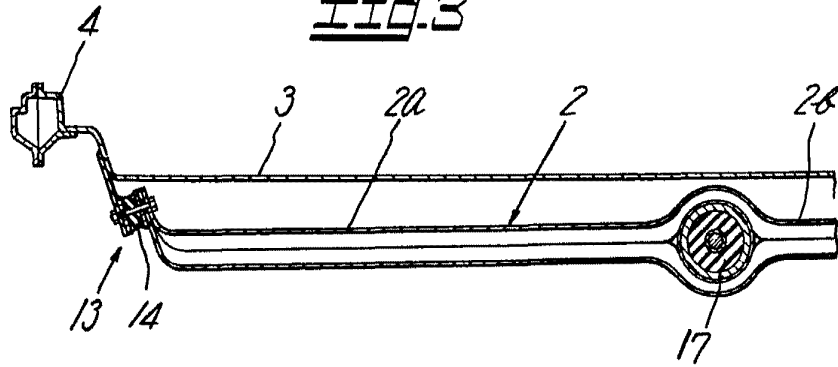


FIG. 4

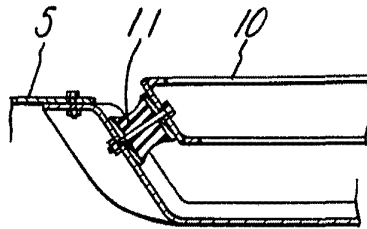
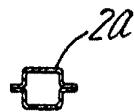


FIG. 5



ESCALA VARIABLE  
CARLOS ROEB