



436,010

21

Int. Cl. 4 Form 51/04; Hoek 31/00.

MEMORIA DESCRIPTIVA

de la Patente de Introducción, cuyo registro se solicita, por 10 años, a favor de MOTOPLAT, S.A., sociedad legalmente constituida, según las leyes españolas, residente en Barcelona, Bach de Roda nº. 65, por: "UN MAGNETO-ALTERNADOR PARA MOTORES DE COMBUSTION INTERNA".

La presente Patente de Introducción tiene por objeto garantizar el derecho a la fabricación exclusiva de un magneto-alternador para motores de combustión interna que presenta la ventaja principal de que la sujeción del estator se efectúa directamente sobre el carter del motor sin que sea preciso usar ningún elemento intermedio. Asimismo el rotor del magneto-alternador se une de forma simple a una parte rotativa del motor de combustión interna.

El magneto-alternador reivindicado se caracteriza porque el rotor tiene una armadura metálica cilíndrica con un reborde



perimetral perpendicular en uno de sus testeros. Este reborde
tiene anchura suficiente para permitir la unión por roscado
del rotor a un volante de inercia, ventilador u otra parte ro-
tativa del motor de combustión interna de que se trate. La
15 unión se efectúa mediante un tornillo de cabeza dispuesta en
el lado del rotor o en el lado del elemento a que se une el
rotor, pudiéndose emplear la unión por tornillo y tuerca. En
la cara interior de la armadura metálica cilíndrica del ro-
tor, se establece el imán plástico ferrítico isotrópico sin
20 masas polares.

El estator en forma de estrella presenta dos o más prolon-
gaciones perforadas que sirven para la sujeción directa del
mismo sobre el carter del motor. Esta sujeción al carter se
efectúa mediante tornillos. Las prolongaciones polares res-
25 tantes se utilizan para disponer los bobinados utilizados co-
mo generadores de energía ya sea para carga de baterías median-
te uso de un regulador o rectificador o para iluminación. Asi-
mismo pueden incorporarse al estator los correspondientes rup-
tores para encendido. Estos ruptores pueden estar separados
30 del estator y montados directamente sobre el carter.

En la hoja gráfica adjunta y a título de ejemplo, se repre-
senta un caso de realización práctica del magneto-alternador
para motores de combustión interna objeto de la presente Pa-
tente de Introducción.

35 La figura 1 es una vista frontal del rotor y estator del
magneto-alternador, mientras que la figura 2 es un corte ver-
tical del conjunto con el rotor unido a un volante de inercia
del motor.



40 Siguiendo los dibujos se advierte el rotor, cuya armadura metálica de parte cilíndrica -1- y reborde perimetral en forma de corona anular -2- presenta, en el caso del diseño, ^{seis/}orificios -3- para adaptación de los tornillos -4- que efectúan la unión del rotor con el volante de inercia -5- rotativo del motor al que se adapta el volante.

45 En la cara interna de la superficie cilíndrica metálica -1- del rotor, se adhiere el imán plástico ferrítico isotrópico -6- que carece de masas polares.

El estator en forma de estrella, en cuyas ramas -7- se montan las bobinas -8- de carretes -9-, presenta en el caso del
50 dibujo cuatro orejas -10- perforadas según -11-, que sirven para sujetar directamente el estator sobre el cárter -12- del motor. Esta unión se efectúa mediante los tornillos de espiga roscada -13- y cabeza -14- que atraviesan el paquete de chapas -15- del estator. Las líneas AB y CD definen respectivamente
55 los planos de apoyo del estator en el cárter y del rotor en el volante de inercia. Asimismo se advierte el conductor bipolar -16- que une los terminales de la disposición en serie de las bobinas -8-.

Se fabricará el magneto-alternador para motores de combustión interna objeto de la presente Patente de Introducción con
60 los materiales apropiados a sus elementos componentes, pudiendo variar su forma, acabado, dimensiones y cuantos detalles no alteren, cambien o modifiquen su esencialidad.

===== N O T A =====



Se reivindica:

65 1º.- Un magneto-alternador para motores de combustión interna,
caracterizado porque el rotor tiene una armadura metálica ci-
líndrica con un reborde perimetral perpendicular en uno de
sus testeros. Este reborde del rotor tiene anchura suficiente pa
ra permitir la realización de varios taladros roscados con los
70 que, mediante el paso de un tornillo, se efectúa la unión del
rotor a un volante de inercia, ventilador u otra parte rotati-
va del motor de combustión interna de que se trate. La unión
se efectúa mediante un tornillo de cabeza dispuesta en el lado
del motor o en el lado del elemento a que se une el rotor, pu-
75 diéndose emplear la unión mediante roscado del tornillo en el
taladro roscado del rotor o mediante el paso de la espiga del
tornillo y posterior sujeción mediante tuerca roscada en el
extremo saliente posterior del tornillo pasante. En la cara
interior de la armadura metálica cilíndrica del rotor, se es-
80 tablece el imán plástico ferrítico isotrópico sin masas pola-
res.

2º.- Un magneto-alternador para motores de combustion interna,
según reivindicación primera, caracterizado porque, el estator
en forma de estrella presenta dos o más prolongaciones perfo-
85 radas que sirven para la sujeción directa del mismo sobre el
cárter del motor. Esta sujeción al cárter se efectúa mediante
tornillos. Las prolongaciones polares restantes se utilizan
para disponer los bobinados utilizados como generadores de
energía, ya sea para carga de baterías mediante uso de un re-
90 gulador o rectificador o para iluminación. Asimismo, puede





- 5 -

incorporarse al estator los correspondientes ruptores para encendido.

93 3ª.- Un magneto-alternador para motores de combustión interna

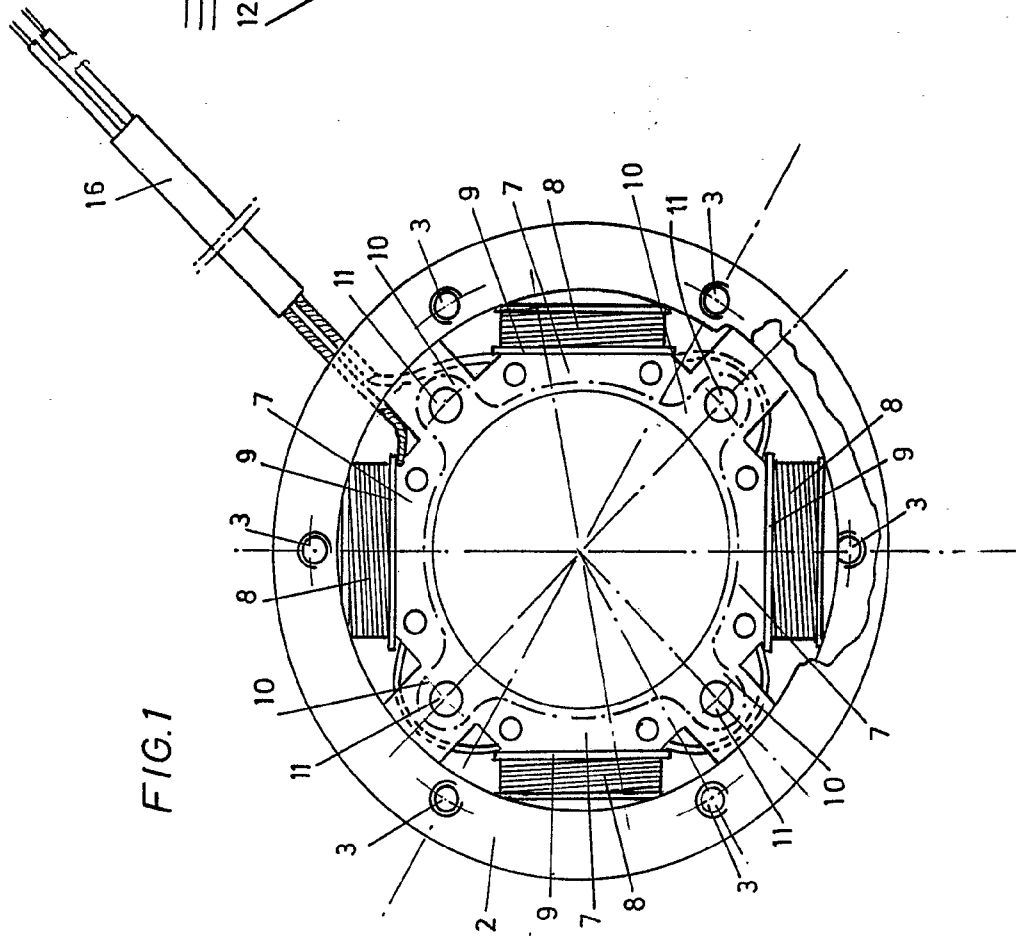
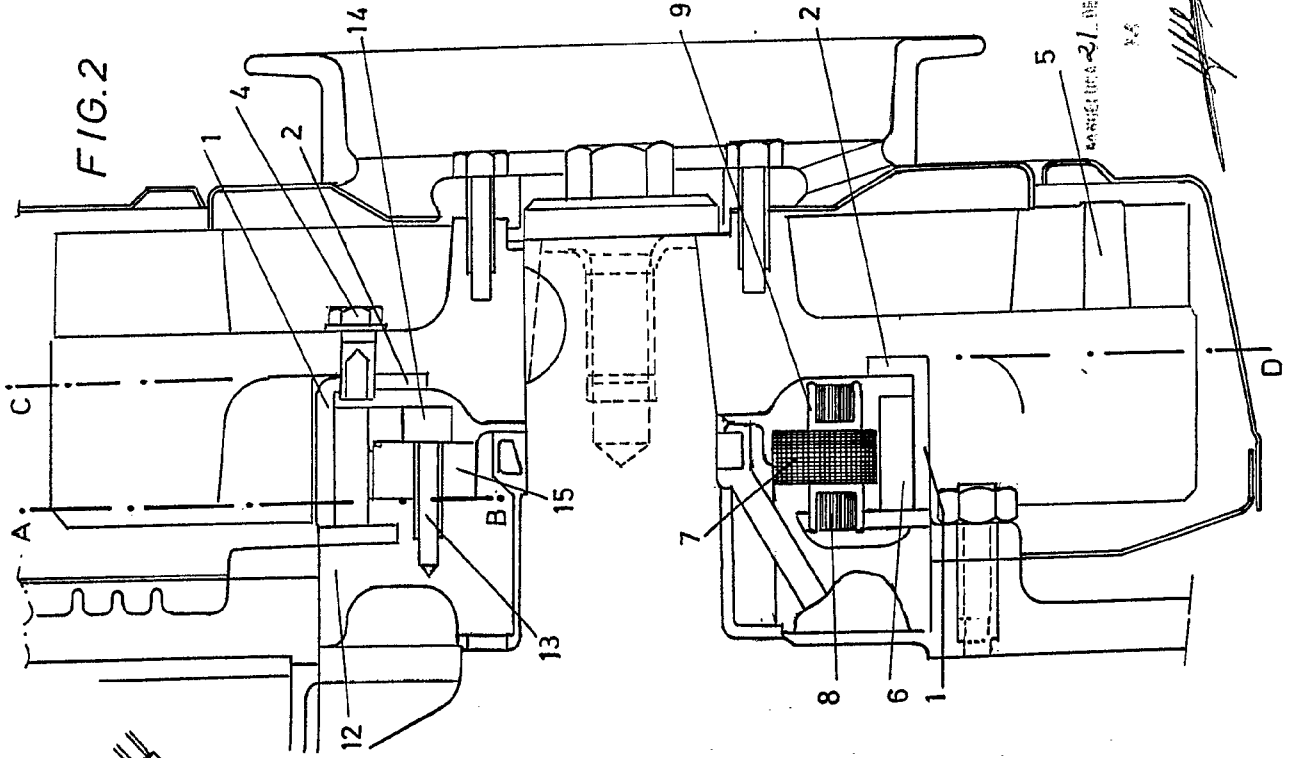
Consta la presente memoria descriptiva de cinco hojas foliadas y escritas por una sóla cara.

Barcelona, 21 de Marzo de 1.975

P. A.

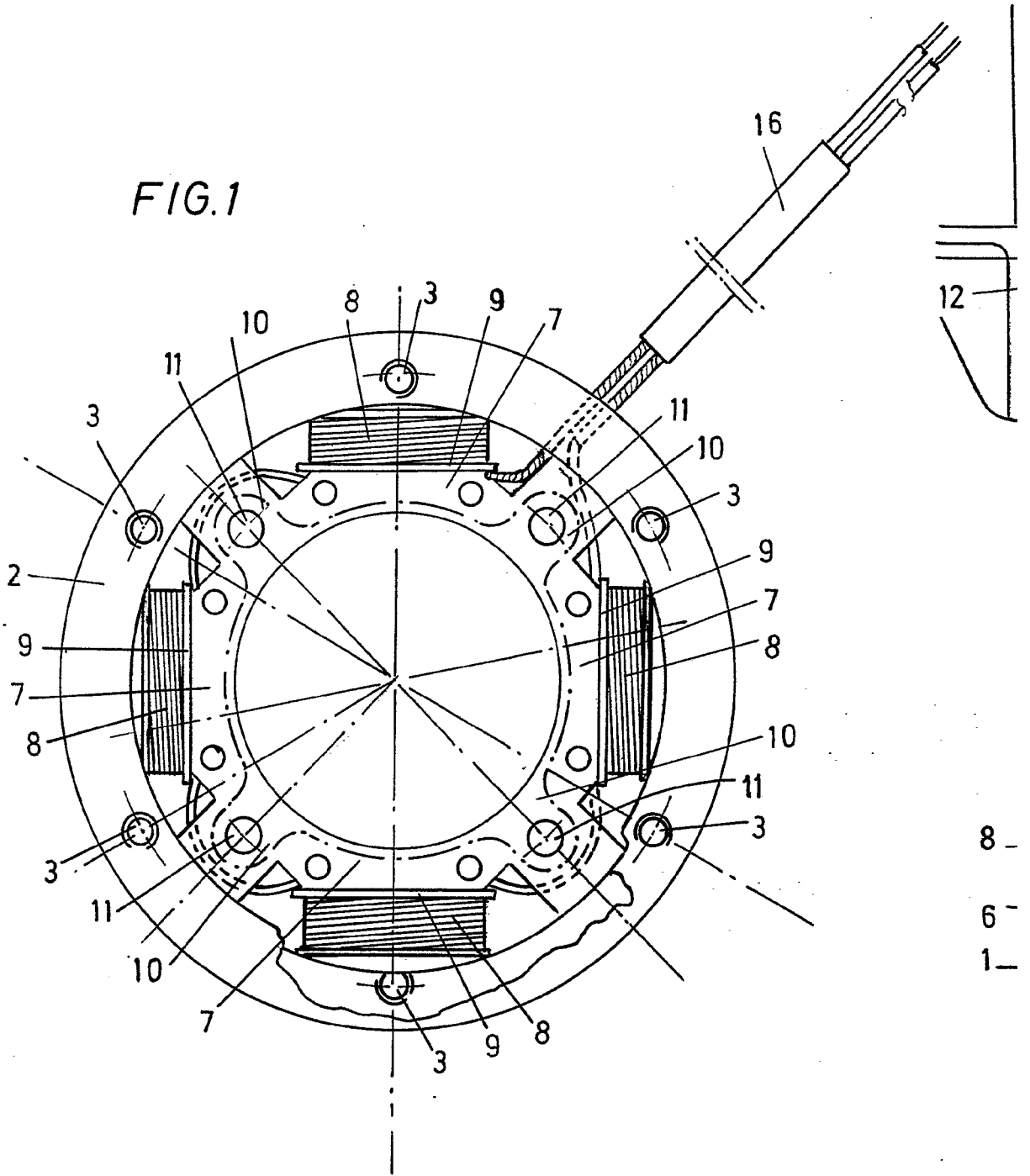
M LLORT





MOTOPLAT, S. A.

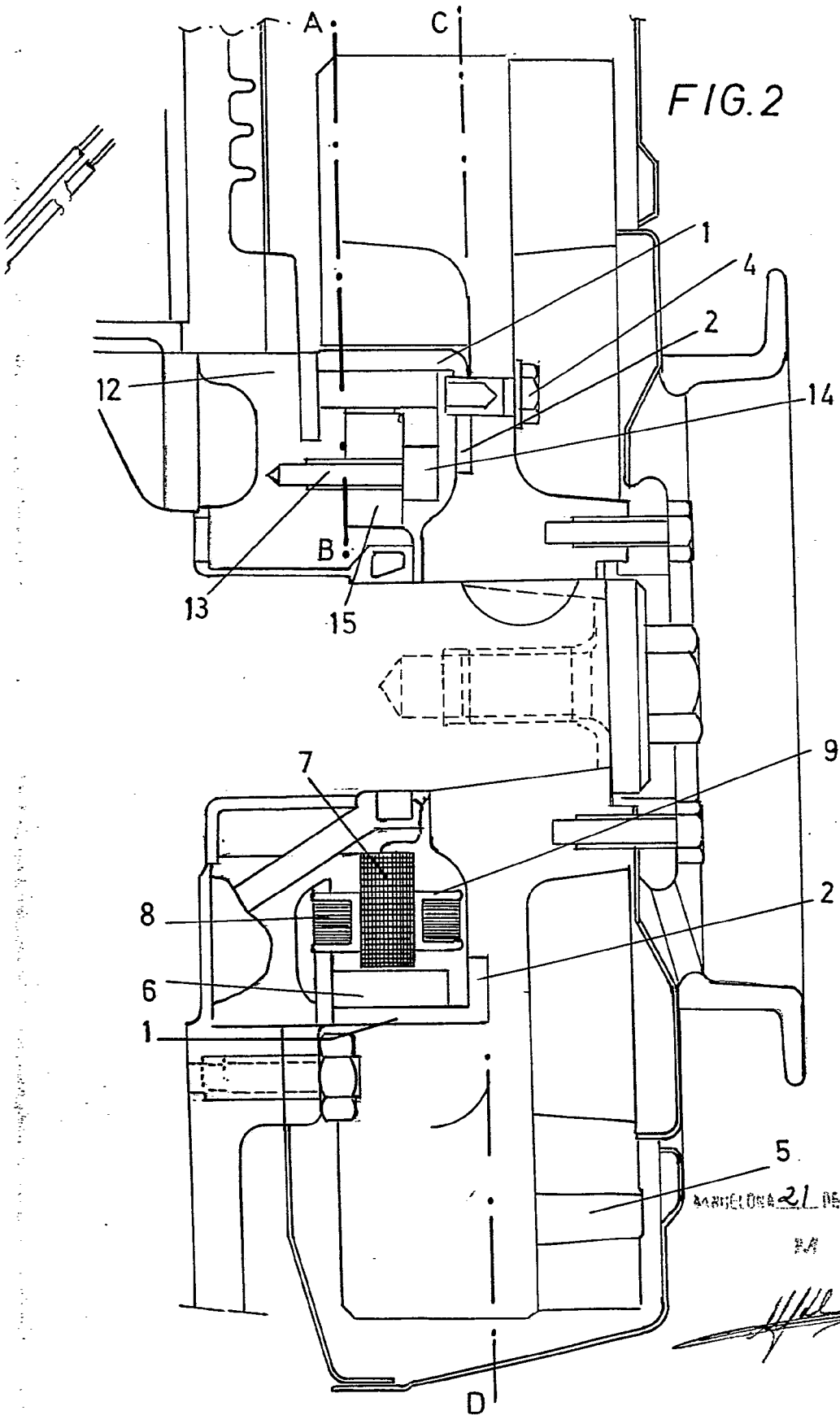
FIG.1



ESCALA VARIABLE.



FIG.2



BARCELONA 21 DE Marzo DE 1945
P. A.
M. LLORT