

MINISTERIO DE INDUSTRIA  
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

⑩ ES	⑪ NUMERO	⑩ A1
	442.632 - 3 FEB. 1976	
	⑫ FECHA DE PRESENTACION	
	14.11.75	

PATENTE DE INVENCION

③① PRIORIDADES: ③① NUMERO	③② FECHA	③③ PAIS
523.854	14 de noviembre de 1974	EE.UU. de A.
④⑦ FECHA DE PUBLICIDAD	⑤① CLASIFICACION INTERNACIONAL	⑥② PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	B62D	
⑤④ TITULO DE LA INVENCION		
PERFECCIONAMIENTOS EN VEHICULOS DE MOTOR		
⑦① SOLICITANTE (S)		
DEAN W.HOBBENSIEFKEN, de nacionalidad norteamericana		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE		
Route 1, P.O.Box 39, Lyons, Oregon 97358, EE.UU, de A.		
⑦② INVENTOR (ES)		
el mismo solicitante		
⑦③ TITULAR (ES)		
⑦④ REPRESENTANTE		
D. JAIME GOMEZ-ACEBO Y MODET		



PATENTE DE INVENCION

Docket No. HOB 301

## *Memoria Descriptiva*

*sobre:*

PERFECCIONAMIENTOS EN VEHICULOS DE MOTOR.

-----

*Solicitante:* DEAN W. HOBSENSIEFKEN, de nacionalidad norteamericana, residente en Route 1, P.O.Box 39, Lyons, Oregon 97.358, Estados Unidos de América.

-----

La presente invención se refiere en general a vehículos de motor, y de un modo más particular, a un vehículo que tiene su conjunto motor montado rígidamente aproximadamente en un punto medio entre los extremos del bastidor del vehículo.



La solicitud de Patente Estados Unidos, anterior nº .  
3.732.942, de fecha 15 de Marzo de 1.973, y titulada "Subbasti-  
dor de Chasis de Vehículo Desmontable con Motor" está dirigida  
a una construcción de vehículos de motor particular que tiene  
5 un bastidor principal y un subbastidor desmontable del mismo,  
montándose un conjunto motor sobre el subbastidor entre los ---  
ejes delantero y trasero. El presente invento constituye un ---  
perfeccionamiento de esta patente.

La construcción de vehículos prevista por este invento  
10 se ha concebido para las clases de tractores pesados y, al con-  
trario que la construcción descrita en la patente anterior men-  
cionada, el conjunto motor va montado de una forma rígida direc-  
tamente en el bastidor del camión practicamente en un punto me-  
dio entre sus extremos opuestos. Una cabina de camión se monta  
15 sobre el bastidor y la rueda de respeto para enganchar el remol-  
que en el bastidor se sitúa detrás de la cabina. En esta cons-  
trucción se necesita un solo par de ejes delantero y trasero y,  
debido al montaje del conjunto motor en un punto medio del bas-  
tidor, se puede aumentar la capacidad de carga útil mediante --  
20 una mejor distribución del peso. También se reduce el peso muer-  
to del vehículo puesto que se eliminan los ejes traseros en tan-  
den, y la colocación del conjunto motor en un punto medio permí-  
te colocar el conjunto de rueda de respeto para un remolque de  
tal forma que se puede distribuir mejor el peso del remolque en  
25 tre los ejes del tractor. Igualmente se consigue espacio adicio-  
nal para el motor, todo ello según se expone de un modo general  
en la patente mencionada.

El presente invento tiene por objeto por lo tanto, pro-  
porcionar un vehículo de motor que tiene el conjunto motor mon-  
30 tado de una forma rígida directamente en su bastidor aproximada



mente en un punto medio entre sus extremos opuestos, montándose la cabina en un extremo del bastidor y una rueda de respeto sobre el bastidor por detrás de la cabina.

5 La figura 1 es una vista de costado del vehiculo del motor según el presente invento.

La figura 2 es una vista en planta superior de la construcción del vehiculo de motor de la figura 1.

10 Las figuras 3 y 4 son, respectivamente, vistas en sección transversal tomadas a lo largo de las líneas 3-3 y 4-4 de la figura 1; y

Las figuras 3A y 4A son vistas similares, respectivamente, a las figuras 3 y 4 pero ilustran solamente una parte de dichas vistas a mayor escala.

15 El vehiculo de motor construido según el invento se ilustra de un modo general indicado por la referencia 10 en las figuras 1 y 2, y comprende un bastidor principal que incluye elementos de bastidor laterales 11 unidos entre sí por elementos de travesaño 12. Una cabina de camión 13 (no ilustrada en la figura 2) se monta en el extremo delantero del elemento de bastidor lateral de cualquier manera normal y un enganche de remolque o conjunto de rueda de respeto 14 se monta igualmente sobre los elementos laterales por detrás de la cabina para moverse a lo largo del bastidor. Un remolque (no ilustrado) seacopla al vehiculo de motor por medio de la rueda de respeto de una forma normal y, dependiendo del tipo de remolque que se acople de este modo, el conjunto de rueda de respeto se situará a lo largo del bastidor en el lugar que se desee.

20 En los dibujos se ilustra un eje delantero 15 comprendiendo un elemento superior enterizo 16 y tiene partes extremas para unirse con las ruedas delanteras gobernables 17, 18, como

30



en la forma descrita en la patente mencionada. Los dispositivos  
de suspensión resilientes en forma de bolsas de aire clásicas 19  
se sujetan a un elemento transversal 12a que se superpone a es-  
tas bolsas así como a elementos de placa 21 montados sobre el -  
5 eje delantero. Como en la patente anterior, un par de brazos de  
pivote del bastidor ( de los cuales solamente se ilustra uno en  
la figura 1, para mayor claridad) se montan cada uno rigidamente  
a los elementos de placa 21 en sus extremos traseros, y se unen  
cada uno pivotalmente a los elementos de bastidor laterales res-  
pectivos en sus extremos delanteros por medio de soportes 23.

10 Un conjunto de eje trasero 24 que tiene una caja de dife-  
rencial 25 y cajas de eje 26,27 se montan en los elementos de -  
bastidor lateral de cualquier manera normal, y las ruedas 28, 29  
se montan en los extremos distales de las cajas del eje. Se pue-  
den emplear pernos en forma de U 31 para montar el eje trasero  
15 sobre medios resilientes de suspensión en forma de ballestas 32  
sujetas a los elementos de bastidor laterales.

El conjunto de transmisión de este vehículo, que compren-  
de el conjunto diferencial, comprende además un conjunto motor  
20 indicado de un modo general por la referencia 33 situado detrás  
de la cabina y que comprende un motor 34 montado rigidamente so-  
bre los elementos laterales del bastidor virtualmente en un pun-  
to medio entre sus extremos opuestos. Una transmisión 35 une en  
funcionamiento el motor con el conjunto diferencial formando de  
este modo, junto con el mismo, el conjunto de transmisión para  
25 el vehículo situado totalmente detrás de la cabina y del eje de-  
lantero. Según este invento, y al contrario que en mi patente a-  
nterior mencionada, el motor se monta de una forma rígida y di-  
rectamente sobre los elementos laterales del bastidor virtual-  
mente en un punto medio entre los extremos opuestos de estos  
30



5 elementos. Según se ilustra en las figuras 3 y 3A, los elementos de soporte 35 se atornillan apropiadamente en su sitio en una parte por detrás del motor y se atornillan igualmente al elemento transversal superyacente 12b que, a su vez, se monta rígidamente a los elementos laterales del bastidor por medio de placas de soporte 36. Se pueden utilizar elementos de amortiguación normales 37 para amortiguar el motor montado contra cargas de choque.

10 El dispositivo de montaje del motor comprende además un elemento de abrazadera prácticamente en forma de V 38 que tiene una parte plana interior 39 y tramos alzados 41. Según se ilustra en las figuras 4 y 4A, la abrazadera se extiende por debajo del motor en una parte delantera del mismo atornillándose el motor a la parte plana 39 de la abrazadera. Los brazos 41 de la abrazadera se atornillan a los elementos laterales del bastidor 11, y se pueden emplear elementos de amortiguación 42 entre el motor y la parte plana 39 de la abrazadera para amortiguar la montura del motor de una manera normal.

15 Un conjunto radiador 43 funciona conectado al motor y se puede montar en la cabina según se ilustra en la figura 1.

20 Evidentemente se pueden realizar muchas modificaciones y variaciones del invento a la vista de las enseñanzas anteriores. Por lo tanto, se comprenderá que dentro del alcance de las reivindicaciones adjuntas del invento pueden ponerse en práctica de otro modo al descrito de una forma específica.

25 N O T A

30 Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas, son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su prin-



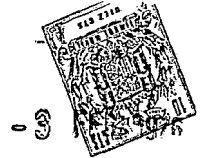
5 cípio fundamental. También se hace constar que el invento corres-  
ponde a una Solicitud de Patente, presentada en Norteamérica, -  
con fecha 14 de Noviembre de 1.974, bajo el número Ser. No. . .  
523.854; acogiéndose por lo tanto a los beneficios que conceden  
los Convenios Internacionales en vigor, siendo lo que constitu-  
ye la esencia del referido invento y por lo que se solicita Pa-  
tente de Invención por 20 años en España, sobre: PERFECCIONAMIE-  
TOS EN VEHICULOS DE MOTOR; caracterizándose por lo siguiente:

10 1.- Perfeccionamientos en vehículos de motor, caracteri-  
zados porque se dota a cada vehículo de un bastidor que tiene -  
elementos laterales de bastidor y elementos transversales que -  
interconectan los elementos laterales del bastidor; una cabina  
montada en un extremo de los elementos laterales del bastidor;  
una rueda de respeto de enganche del remolque situada sobre los  
15 elementos laterales del bastidor detrás de la cabina; un eje de  
lantero y un eje trasero solamente montados en los elementos la-  
terales del bastidor respectivamente cerca del primer extremo y  
del extremo opuesto, teniendo el eje delantero ruedas goberna-  
les; y un conjunto motor montado rigidamente sobre los elemen-  
20 tos laterales del bastidor prácticamente en un punto medio en-  
tre sus extremos, por lo que el peso del vehículo se distribuye  
con mayor uniformidad entre los ejes y el peso total del vehícu-  
lo es menor al emplearse solamente los ejes delantero y trasero.

25 2.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, carac-  
terizados porque una parte del conjunto motor se monta rigidamente  
en uno de los elementos transversales, y otra parte del -  
mismo se monta rigidamente en los elementos laterales del basti-  
dor, en ambos casos por medio de abrazaderas rígidas.

30 3.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 y 2  
caracterizados porque se dota a cada vehículo de un bastidor que

MCE



5 tiene elementos laterales de bastidor y elementos transversales que interconectan los elementos laterales; un eje delantero que tiene ruedas gobernables; brazos de pivote del bastidor dirigidos hacia adelante y conectados pivotalmente por sus extremos delanteros a los elementos laterales, y conectados rigidamente por sus extremos traseros a dicho eje delantero; un eje trasero montado en los elementos laterales; medios de suspensión resili-  
 10 lientes situados entre los elementos laterales y los ejes, respectivamente; una cabina montada sobre el bastidor; una rueda de respeto montada en el bastidor por detrás de la cabina para acoplar un remolque en saliente con relación al bastidor; medios de montaje del motor sujetos rigidamente al bastidor entre los ejes delantero y trasero; y un conjunto motor montado de una forma fija sobre los medios de montaje practicamente en un punto medio entre los extremos opuestos del bastidor.

15 4.- Perfeccionamientos según la reivindicación 3, caracterizados, porque los medios de montaje del motor se forman por elementos de abrazaderas rígidos que interconectan el conjunto de motor directamente con los elementos laterales del bastidor y directamente con uno de los elementos transversales.

20 5.- Perfeccionamientos en vehiculos de motor, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, e ilustrado en los dibujos adjuntos.

25 La presente Memoria, consta de 7 hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, - 3 FEB. 1976

DEAN W. HOBBSIEFKEN.

L. HERRERA ROJAS Y MOJER  
 p. p. Firmado: L. Goetz-Fernandez

*mce*

FIG. 2

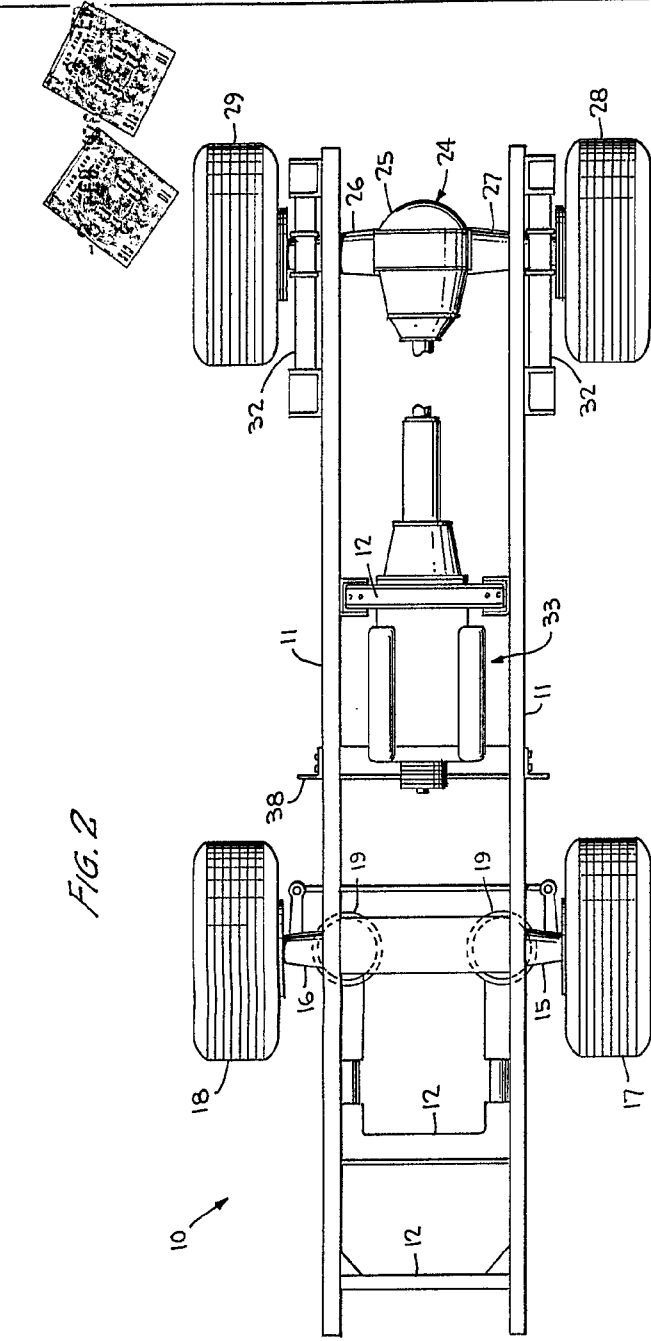


FIG. 3A

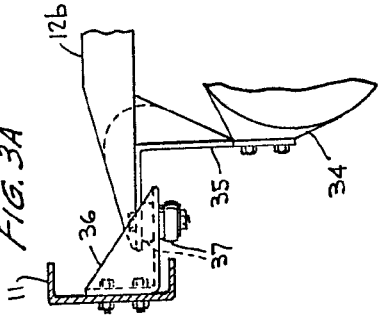


FIG. 1

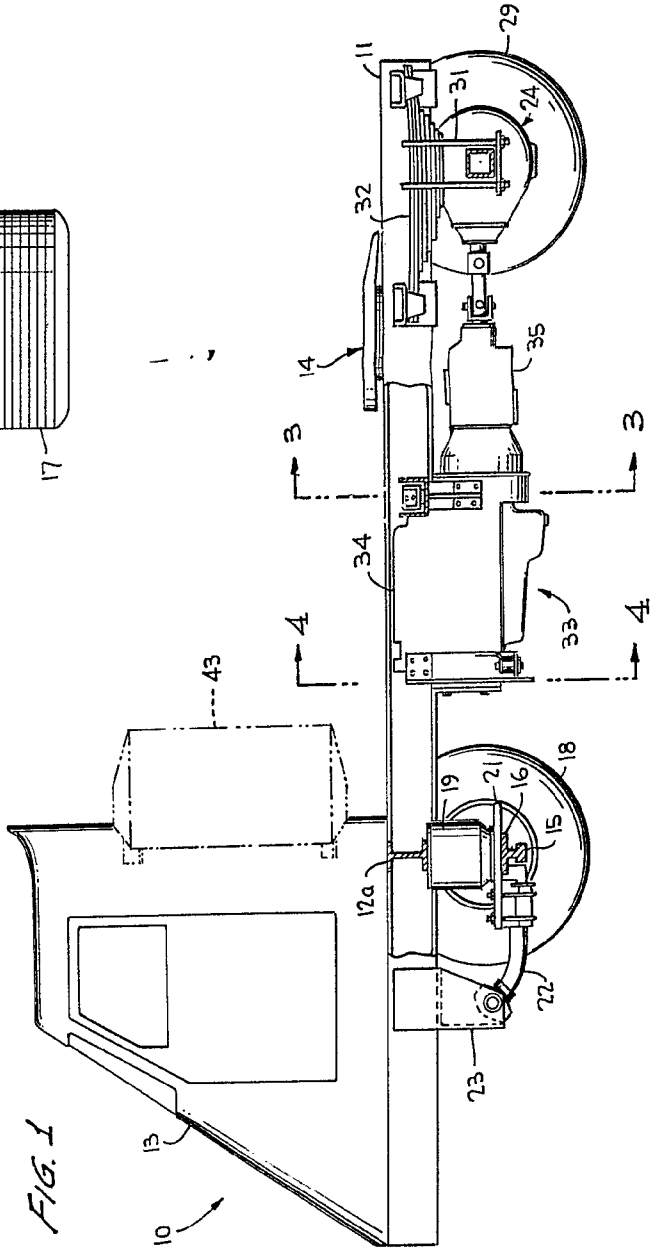
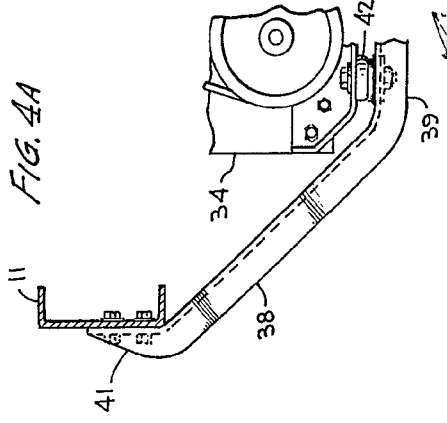


FIG. 4A



VARIABLE

Madrid 11 de Mayo de 1966

INVENTOR: AGUSTO Y JOSEPE  
Por: Fernando L. Costa Fernández

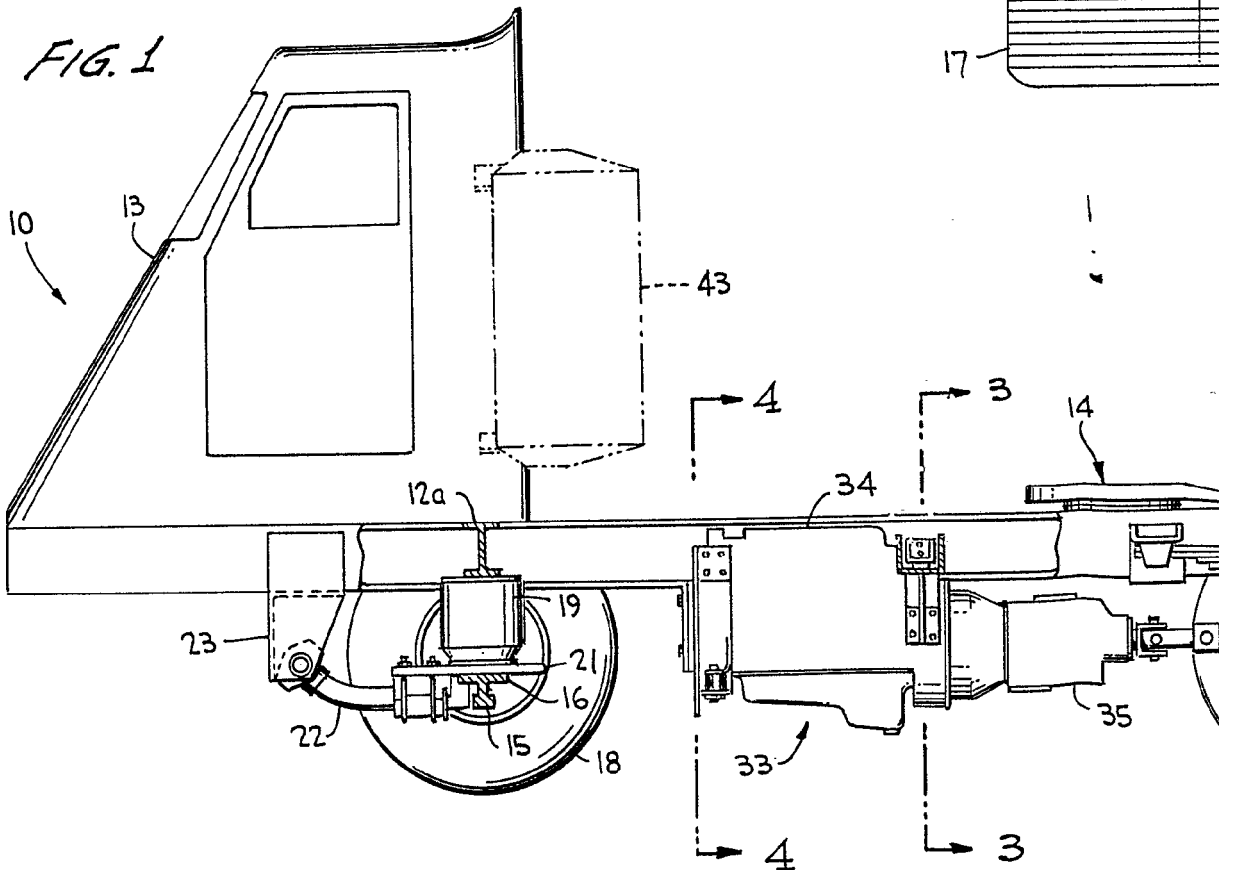
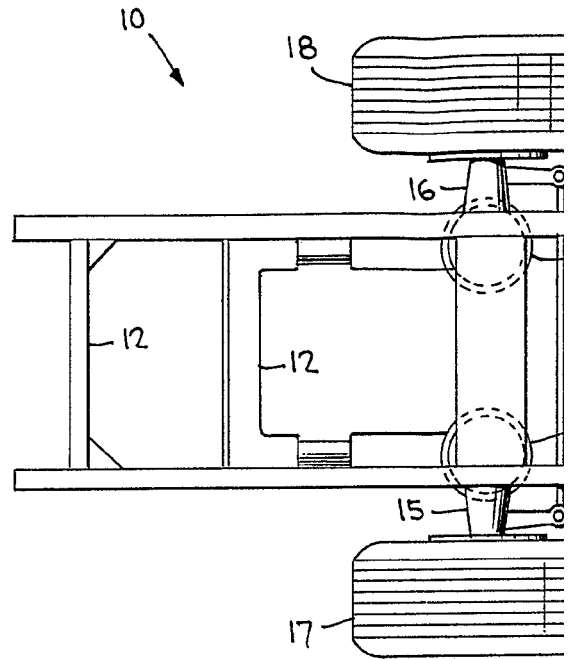
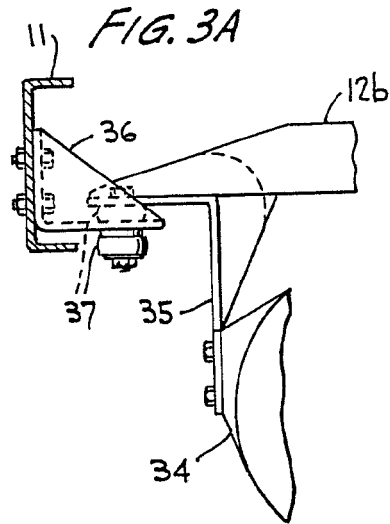
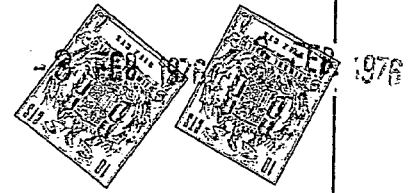
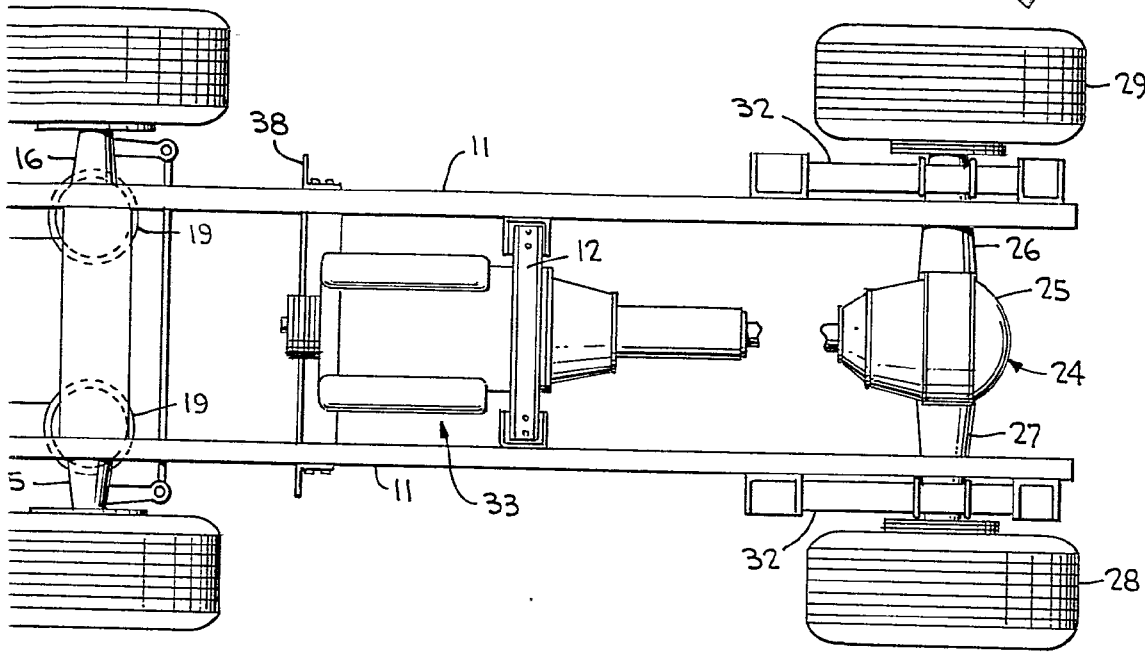
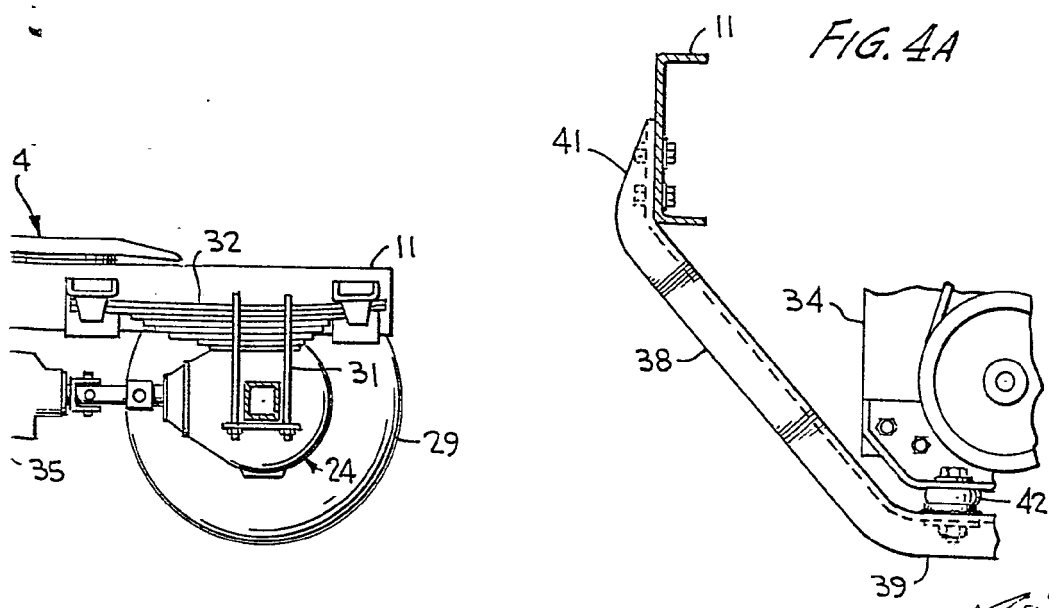


FIG. 2



1976

FIG. 4A



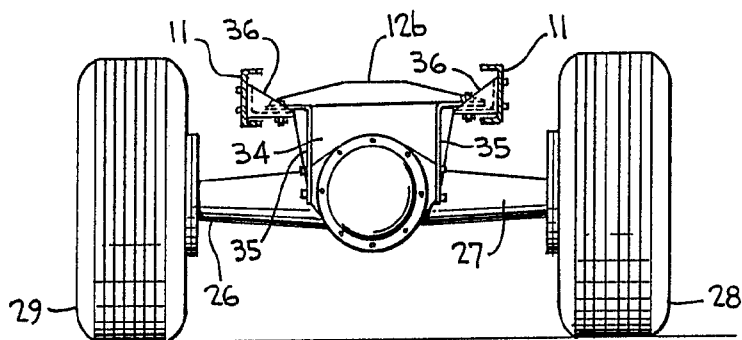
LA VARIABLE

2 FEB. 1976  
Madrid

L. GONZALEZ ACEBO Y MOJER  
p. e. Firmador L. Gasta Fernández

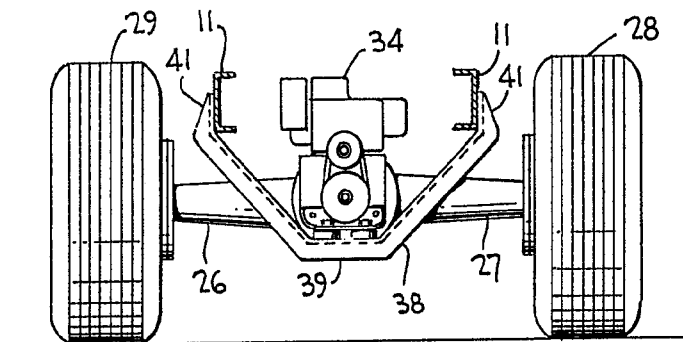


FIG. 3



ESCALA  
VARIABLE

FIG. 4



Madrid - 8 FEB. 1927

INSTITUTO ESPAÑOL DE PATENTES Y MARCAS  
D. Manuel L. García Fernández