



arreglo al invento, los ejes de ruedas son soportados, mediante el empleo de muelles, en el marco inferior de tal manera que en el paso por baches se comportan según ejes soportados fijos como antes, siendo impedidos por medio de firmes topes de penetrar en depresiones, mientras que los muelles les dan juego hacia arriba al pasar sobre elevaciones de terreno, piedras, etc.

En el dibujo adjunto está representada a modo de ejemplo una ejecución del invento, a saber:

La fig. 1, es una vista lateral del carruaje automovil y

La fig. 2, muestra un detalle en mayor escala.

- 1 - designa también el marco que soporta a los ejes de ruedas - 3 y 2 - el segundo marco, separado por muelles - 5 - del marco - 1 -, el cual marco lleva al motor impulsor no representado, así como a la caja del carruaje - 12 -. Los ejes de ruedas - 3 - son aquí soportados en cajas - 20, 21 - de dos partes (fig. 2). La parte inferior - 20 - de cada cojinete es llevada por un soporte - 22 - fijado rigidamente en el marco - 1 -. Sobre cada parte superior - 21 - de cojinete influye en cambio un muelle - 23 -, el cual se apoya por el otro extremo en el marco - 1 -.

Al pasar sobre un bache o depresión del suelo, el soporte - 22 - que actúa como tope fijo, impide a la rueda que se encuentra por encima del bache correspondiente, que caiga dentro de este bache, de modo que, en virtud de la cooperación de las partes - 20 -, el eje de ruedas correspondiente se comporta exactamente lo mismo que un eje soportado fijo. Las otras cinco ruedas - 4 - que aun descansan sobre el



piso de la carretera experimentan en este caso en conjunto un aumento de carga de un sexto, el cual es ante todo recibido por los muelles - 23 - de aquellas cinco ruedas, de modo que los muelles - 5 - prácticamente no son en nada influidos. Esto tiene por consecuencia una marcha muy suave. En el paso por encima de una elevación del suelo, una piedra, etc, el muelle - 23 - del muelle que consideramos, permite en cambio que ceda hacia arriba. En su consecuencia, la marcha es considerablemente mas suave y silenciosa que la marcha con un automovil según la patente principal, porque ahora solo aun el peso de los ejes deja de estar amortiguado, mientras que el paso del marco - 1 - está amortiguado tambien. En este caso, las sacudidas producidas por el paso por encima de elevaciones del piso, piedras, etc. mas pequeñas, son recibidas por decirlo así por completo por los muelles - 23 - y por consiguiente no se transmiten en ningun modo a los muelles - 5 -. Por otra parte, los progresos que pueden conseguirse con el objeto de la patente principal en el paso por encima de elevaciones del piso son alcanzados en su plenitud con la nueva ejecución porque los ejes de ruedas - 3 - al pasar por encima de baches o depresiones, los ejes de ruedas - 3 - se comportan despues como antes como ejes soportados fijos en el marco.

Para lo esencial del invento no tiene importancia ninguna la forma como esten contruidos los soportes - 22 - que actuan como topes.



N O T A

Descrito suficientemente el presente invento lo que se declara como de novedad e invención propia, son las siguientes reivindicaciones:

1^a. Carruaje automovil según la reivindicación de la patente principal número 87.727, caracterizado porque los ejes de ruedas, mediante el empleo de muelles, son soportados en el marco inferior de tal manera que al pasar por encima de baches o depresiones del piso se comportan después como antes como ejes soportados fijos, siendo impedidos por medio de firmes topes de penetrar en depresiones, mientras los muelles les dan juego hacia arriba en el paso por encima de elevaciones, piedras, etc.

2^a. Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal número 87. 727.- Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Consta esta memoria de cuatro páginas foliadas y escritas por una sola cara.

Madrid, 24 de mayo de 1926.

Leocadio López y López.-

P.P./

24
PATENT OFFICE
JAN 11 1926

Fig. 1

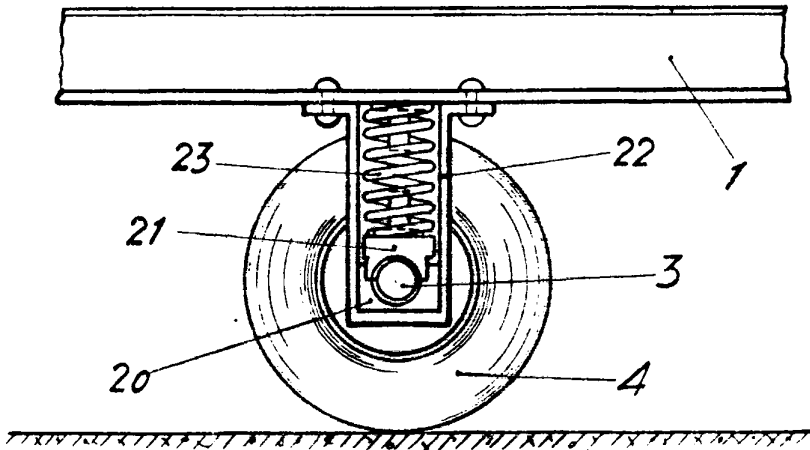
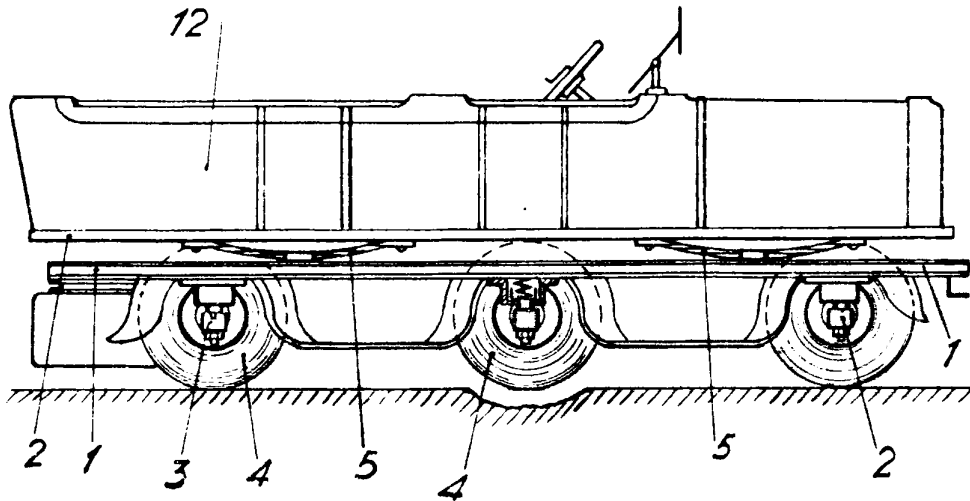


Fig. 2

LEONARD VARIABLE
LEOCAR
P. P.

Leonard Variable