



ferior se construye como cremallera que engrana en un piñón, cuyos movimientos se transmiten por organos intermedios a la palanca de ajuste de la transmision de marcha rápida.

Con preferencia se adopta tal disposicion, que estando la varilla en su posicion mas profunda se acople la transmision directa correspondiente a una pequeña velocidad del vehiculo, mientras que estando la varilla en su posicion elevada se embraga la transmision de marcha rapida, en conformidad con una velocidad elevada del vehiculo, indicandose con esto, naturalmente, la velocidad del vehiculo correspondiente a la posicion de la varilla.

El dibujo ilustra esquematicamente un ejemplo de ejecucion del invento.

La fig. 1, es una seccion longitudinal por una caja de cambios, con transmision de marcha rapida, y

la fig. 2, una seccion transversal de la misma.

Entre la caja 1, del motor del vehiculo y la caja 2, del cambio, se preve una caja 3, para recibir la transmision de marcha rapida.

En la palanca de cambios 4, hecha hueca, se guia una varilla 5, desplazable longitudinalmente, que por arriba esta provista de un boton de accionamiento 6, y por abajo esta construida como cremallera, 7. Esta cremallera 7, engrana en un piñon 8, que va fijo sobre un eje 9, el cual atraviesa la conocida bola perforada de la palanca de cambios 4, y ademas lleva fijo un segundo piñon 10. Este piñon 10, coopera ademas con un segmento dentado 11, el cual se apoya oscilable a uno y otro lado en la caja 2 del cambio. Al segmento 11, se articula una varilla de union 12, la cual conduce a la palanca de embrague 13, de la transmision de marcha rápida de suerte que al oscilar en vaiven el segmento dentado 11, la palanca de embrague 13, de la transmision de marcha rapida se mueve hacia uno y otro lado. Esta palanca 13, se construye en la forma conocida como palanca de inversion, de tal manera que por el muelle

24 ENE 1930
ESPECIAL MOVII.

16588

- 3. -

10

14, se oprime siempre a sus posiciones extremas. El muelle 14, ejerce sobre la palanca de embrague 15, del doble acoplamiento de garra 16, una fuerza siempre en la direccion correspondiente a la posicion momentanea de la palanca 13.

11

Ademas de la forma de ejecucion descrita, puede tambien naturalmente imaginarse otra en la que, por ejemplo, el boton de presion quede agarrado en sus dos posiciones extremas y la transmision del movimiento se efectúa por una varilla elastica provista de muelles de traccion y de presion, la cual oprime elasticamente a la palanca de embrague 15, del acoplamiento 16, de doble garra a una o a otra de sus posiciones extremas.

12

N O T A
- - - - -

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

13

1. - Una disposicion de embrague para la transmision o cambios de marcha rapida de vehiculos automotores con transmision y palanca de cambios, caracterizada porque la palanca de cambios para la transmision del mismo presenta un dispositivo, mediante el cual puede embragarse la transmision de marcha rapida.

14

2. - Una disposicion de embrague, segun lo reivindicado en el punto 1, caracterizada porque en la palanca de cambios se apoya movil hacia arriba y abajo una varilla que en su extremo superior lleva un boton, y cuyo extremo inferior se construye como orema - llera, la cual engrana en un pifion, cuyos movimientos se transmiten por organos intermedios a una palanca de ajuste de la transmision de marcha rapida.

15

3. - Una disposicion de embrague, segun lo reivindicado en el punto 1, caracterizada porque la disposicion de la varilla en la pa -



24 ENE 1930

116588

- 4. -

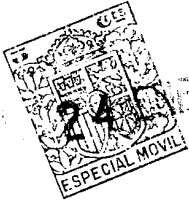
- lanca de cambios es tal, que estando la varilla en su posición pro-
- 16 funda, se embraga la transmisión directa correspondiente a una pe-
queña velocidad del vehículo, mientras que estando la varilla ele-
vada se embraga la transmisión de marcha rápida correspondiente a
una elevada velocidad del vehículo para indicar convenientemente la
velocidad del vehículo correspondiente a la posición de la varilla.
- 17 4. - Una disposición de embrague según lo reivindicado en el pun-
to 2, caracterizada porque el piñón se asienta sobre un eje provis-
to de otro segundo piñón engranado con un segmento dentado, el cual
se une con la palanca de ajuste de la transmisión de marcha rápida.
5. - Una disposición de embrague, según lo reivindicado en los pun-
18 tos 1 y 2, caracterizada porque la transmisión del movimiento del
piñón se efectúa por una varilla elástica, provista de muelles de
tracción y de presión, y la cual oprime elásticamente a los órga-
nos de embrague y desembrague de la transmisión de marcha rápida
en sus posiciones extremas.
- 19 6. - " Disposición de embrague para transmisiones o cambios de
marcha rápida de vehículos auto-motores. " según se describe y rei-
vindicada en esta memoria descriptiva y se ilustra con los planos que
a la misma se acompañan.

Consta esta descripción de cuatro hojas foliadas y escritas a ma-
20 quina por una sola de sus caras.

Madrid, a 24 de enero de 1930. -

Leocadio López y López. -

P.F.-



116588

FIG. 1.

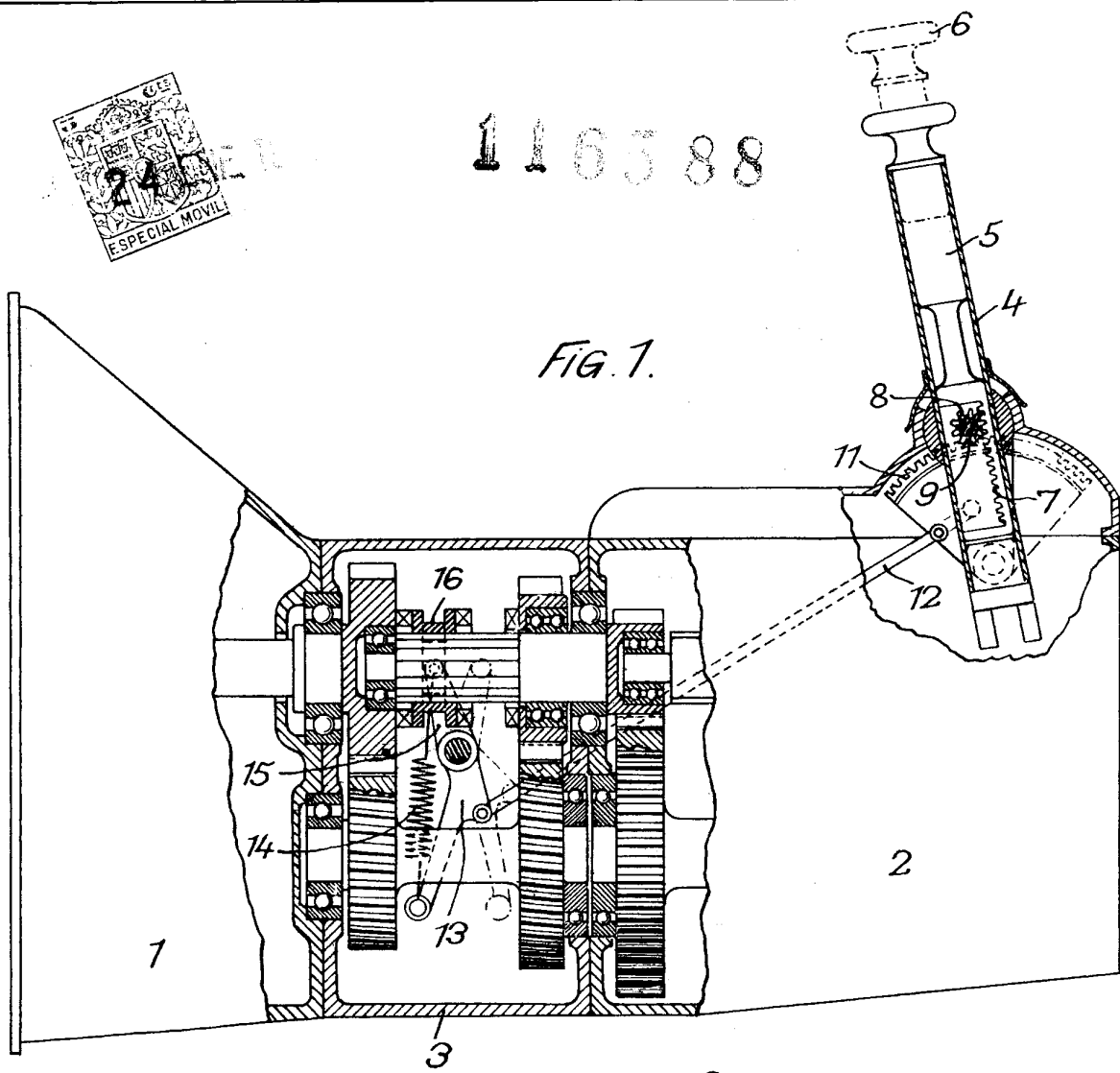
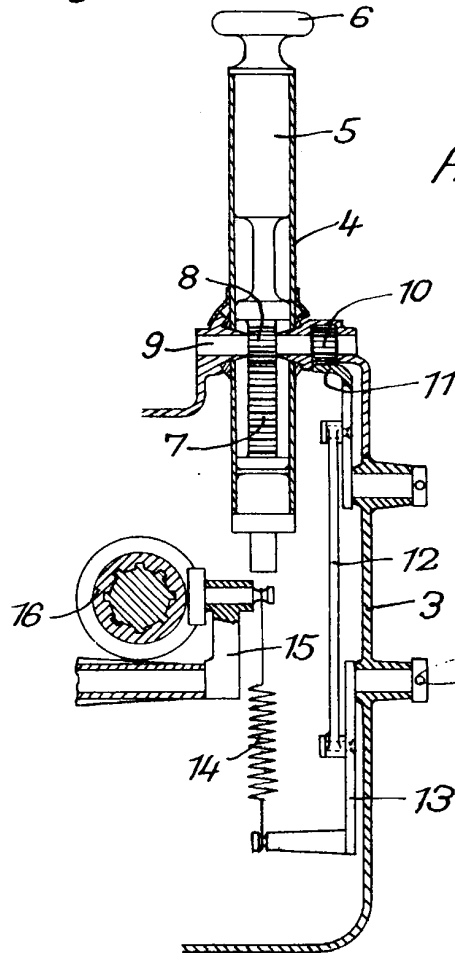


Fig. 2.



LEON SIG LOPEZ
M.P.
1800