



hacer regulable automáticamente el eje motor trasero, es decir, para permitirle el ejecutar alrededor de uno o de varios puntos situados en la parte delantera de éste eje, un movimiento combinado, que consiste en un desplazamiento axial y una rotación en el plano horizontal, independientemente de la posibilidad de movimiento, que permite al eje el seguir las desigualdades del camino.

Con este objeto, se ha previsto preferentemente, un enlace articulado que está unido al chasis, por ejemplo, mediante una articulación a la cardan, pero que deja libre el eje motor delantero.

Con el fin de impedir al eje motor trasero, el entrar en oscilación durante la marcha a gran velocidad, y con objeto de que se pueda dirigir mejor el vehículo en la marcha hacia atrás, este eje es mantenido en el plano central vertical, por medio de uno o de varios muelles antagonistas, pero en condiciones que permitan, no obstante, al eje las inscripciones en curva.

El dibujo anejo, representa la invención en dos ejemplos de ejecución.

La fig. 1, es una vista de costado, la fig. 2, una vista por encima y la fig. 3, una vista posterior de la primera forma de ejecución.

Las figs. 4, 5 y 6 son vistas correspondientes de la segunda forma de ejecución.

El chasis 5, las ruedas directrices 6, el eje motor 7 con las ruedas motrices 8, y el árbol a cardan 9 del vehículo, en la fig. 1, corresponden a las construcciones conocidas. En el chasis está adaptado en 10 una articulación a la cardan para un timón articulado 11 que acciona el eje trasero 12. El árbol a cardan 9, tiene un prolongamiento 13 para el mando de las ruedas traseras 14. El eje trasero 12 lleva un muelle de hojas 15 que está provisto de patines 16 movihles en las guias 17 de la caja del eje. La longitud y la anchura de estas guias, son tales, que el eje 12 puede desviarse de ambos lados bajo un ángulo de giro de 7° por ejemplo, así co-



10 no está indicado en la figura 2 en trazos mixtos. La carga trans-
portada por el vehículo, no ocasiona ninguna variación en la fle-
xión del muelle 15 cuando el eje trasero ocupa una posición oblicua
con relación al chasis, pero en este caso, una de las ruedas, es
evidentemente sometida, a un esfuerzo mayor que la otra rueda.

11 El eje trasero, es mantenido en la posición media, por dos
muelles helicoidales cilíndricos 18, que están fijados a un soporte
19 del chasis. Estos muelles pueden ser adaptados con una cierta
tensión previa, de manera que los mismos permanezcan completamente
extendidos ambos, durante la desviación del eje.

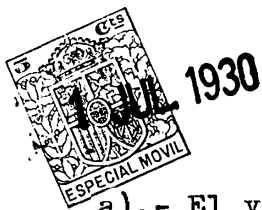
12 En la forma de ejecución de las figs. 4, 5 y 6, el eje mo-
tor trasero 20, está provisto de un timón bifurcado 21 que está uni-
do a un soporte 23 del chasis por medio de una articulación a rótu-
la 22, montada elásticamente en el caso necesario. Las dos extremi-
dades de la horquilla 21, forman soportes que contienen el muelle
transversal 24. El collar 25 de este muelle, forma bloque de corre-
dera y lleva la guía 28 que forma una parte del chasis. El collar
13 25 abraza, por otra parte, un muelle de hojas 26 que se engancha
por su extremidad más delgada en un vaciado 27 del chasis. Este
muelle constituye el muelle antagonista para el eje trasero 20, que
puede, no obstante, desviarse con relación al chasis, en el paso
de una curva.

14 En lugar de un enlace articulado, se puede también emplear,
una guía o cualquier otro dispositivo de accionamiento.

N O T A.-

15 Descrito suficientemente el presente invento lo que se de-
clara como no practicado en España, son las siguientes reivindica-
ciones:

1.- La invención tiene por objeto un chasis para vehículos
automóviles, que presenta las características siguientes:



16 a).- El vehículo comprende dos ejes accionados, cuyo eje trasero es rotativo bajo el chasis alrededor de un punto situado en la parte delantera, y es accionable automáticamente.

b).- El eje motor trasero, es accionado por medio de un enlace articulado que está unido al chasis independientemente del eje motor delantero.

17 c).- El eje motor trasero está mantenido en la posición media, con relación al chasis, por uno o varios muelles antagonistas, ^{pero/} que pueden desviar horizontalmente con relación al chasis.

2.- Chasis para vehículos automóviles.- Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

18 Consta esta memoria de cuatro páginas foliadas y escritas por una sola de sus caras.

Madrid, á 1º de Julio de 1930.

Leocadio López y López.-

P.P.=

1 JUL 1930
ESPECIAL MOVIL

Fig. 1.

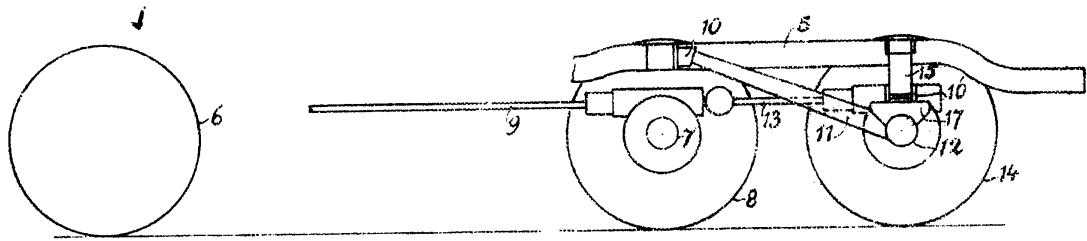


Fig. 2.

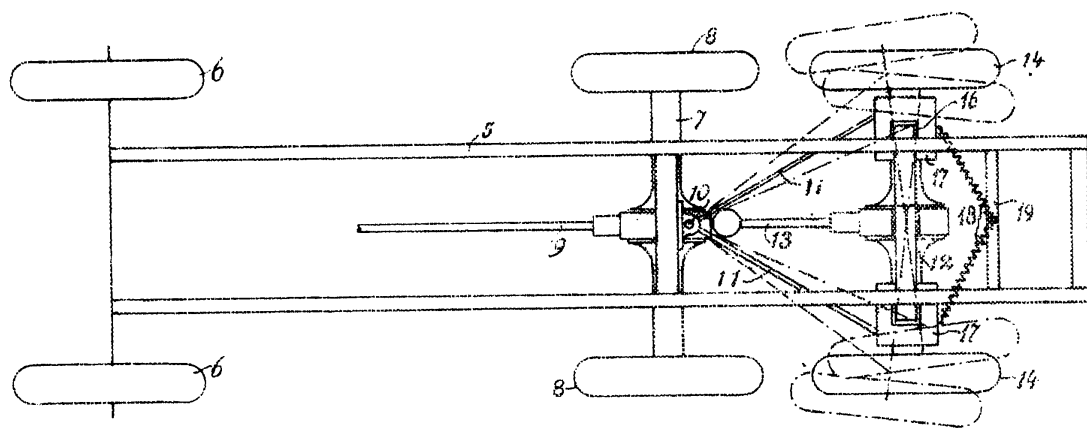
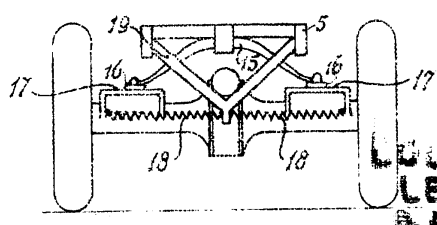


Fig. 3.



LEONIA VARIABLE
LEOCADIO LÓPEZ
P.R.

Leon



Fig.4.

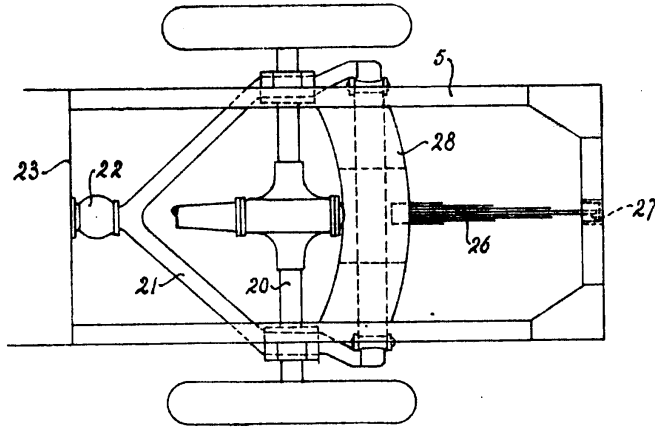


Fig.5.

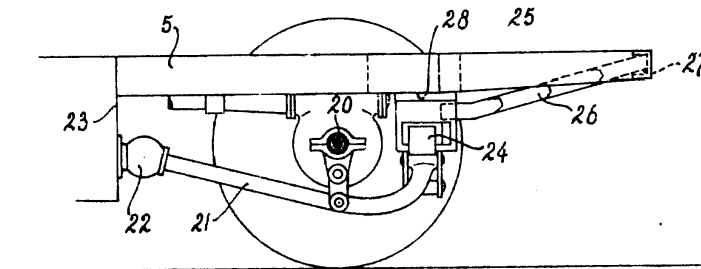
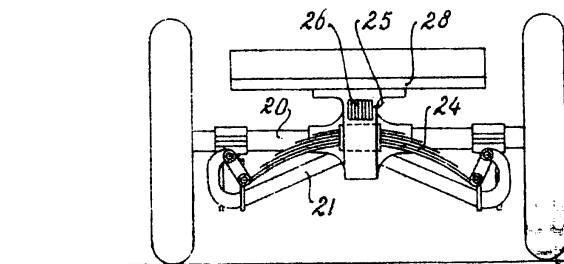


Fig.6.



Immaub