

166072

2/



ras, se logra una gran libertad respecto al suelo y se simplifica la construcción del vehículo. En especial la gran distancia del eje a la pista actúa favorablemente en la posibilidad de las múltiples aplicaciones del tractor, pues hasta ahora por disponerse bajo el eje se originaban dificultades en recorrer regiones no llanas, por ejemplo en los bosques o en las labores de la tierra.

Gracias al apoyo directo del eje delantero de las ruedas en el bastidor del vehículo o en el cárter se logra además una gran desviación pendular de las ruedas o del eje, de suerte que las elevaciones unilaterales del suelo o las depresiones no pueden actuar desfavorablemente sobre el mando o guía del vehículo.

Un ejemplo de ejecución del eje de las ruedas delanteras construido según el invento, se ilustra en el adjunto dibujo, presentando

La figura 1 una vista delantera, y

La figura 2 una planta del mismo, parcialmente en sección.

El eje delantero *b* que sirve de soporte de las ruedas delanteras -a- está según el invento construido como cuerpo hueco prensado o de fundición el cual presenta aproximadamente formas redondeadas en su sección transversal y se estrecha o adelgaza hacia las ruedas -a-. En el centro del eje se forma un ojete de apoyo que envuelve a un gorrón de sostén o dispuesto en el cárter del motor o puede oscilar sobre éste en el plano horizontal. En los extremos del eje se prevén panzas -d- a modo de platillos esféricos, por las que se reciben los esfuerzos de torsión del mismo y a las que se sueldan los casquillos para los gornones de guía -f-. Aquí dentro de la caja que envuelve al gorrón de guía pueden disponerse muelles de presión -g- que se apoyan contra el gorrón de guía y la caja. El eje se forma preferentemente de dos semiplatillos -b, b₁- que se sueldan entre sí a la autógena en dirección longitudinal. La sujeción del eje -b- en el gorrón de sostén -c- puede realizarse de cualquier manera, por ejemplo mediante tuercas anulares o similares.

Gracias a disponer el eje directamente en la caja del cigüeñal o cárter se logra una gran amplitud de pendulación y una distancia gran

166072

3/



de respecto al suelo y también las ruedas pueden suspenderse por encima de su centro.

Además se facilita y simplifica esencialmente la construcción y montaje del eje de las ruedas delanteras, de suerte que puede reducirse considerablemente el coste total de fabricación de los remolcadores o tractores de casco.

N O T A

La presente patente, consta de las siguientes reivindicaciones:

10 1. - Eje para las ruedas delanteras, especialmente para remolcadores de casco, en los que el cárter o caja del cigüeñal del motor forma una parte del bastidor, caracterizado porque dicho eje para las ruedas delanteras se compone de una pieza estirada o prensada, tubiforme y que se adelgaza hacia las ruedas, la cual se apoya oscilable en un gorrón de sostén dispuesto en el cárter y se provee de platillos esféricos que hacen de soportes de la rueda.

2. - Eje para las ruedas delanteras según lo reivindicado en el punto 1, caracterizado porque está formado por dos semiplatillos soldados entre sí a la autógena en dirección longitudinal.

20 3. - Eje para las ruedas delanteras según lo reivindicado en el punto 1, caracterizado porque en la caja que recibe los gorriones de guía se dispone un muelle -g- que se apoya contra la misma y contra el gorrón de guía.

4. - Eje de rueda delantera, especialmente para remolcadores de casco -

25 Según se describe y reivindica en esta memoria descriptiva y planos adjuntos, la cual consta de 3 hojas, foliadas y escritas por una sola cara.

Madrid, a 13 de Mayo de 1944. -

165072



Fig. 1

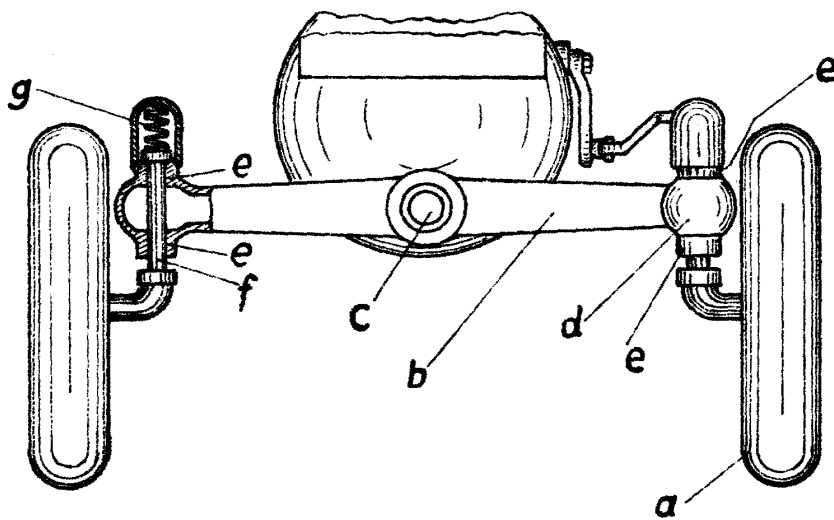
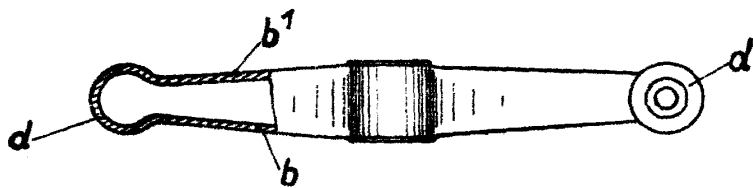


Fig. 2



ESCALA VARIABLE

W. Müller