

JE.

188738



188738

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

a favor de

Don ALEJANDRO CARDUNETS TALLADA y DON JOSE M^o MORE
COMAS, de nacionalidad española y domiciliados en BARCELONA.

por:

"Triciclo o coche de tres ruedas".

Memoria descriptiva.

La presente patente se refiere a los triciclos o
cohecitos de tres ruedas con motor de explosión y tiene
por objeto una construcción especial mediante la cual se
logra evitar que el motor sufra directamente las trepida-
5 ciones de las ruedas y en consecuencia se asegura un mejor
funcionamiento y mayor duración del motor.

En la construcción usual de triciclos o coches de
tres ruedas existen hoy día dos tipos principales, uno con
dos ruedas delanteras y una rueda trasera y otros con una
10 sola rueda delantera y dos ruedas traseras. El coche ob-



jeto de esta patente pertenece al segundo tipo y comprende una rueda delantera directriz y motriz y dos ruedas traseras que únicamente contribuyen a soportar la carga y dar estabilidad al vehículo.

5 En la construcción usual de triciclos con una rueda delantera motriz el motor vá siempre montado directamente sobre la rueda y salta con ella en los baches, es decir que el motor no queda suspendido por los muelles del
10 vehículo sinó que sufre directamente todas las trepidaciones debidas a las desigualdades del terreno y esto hace que la carburación se efectúe en malas condiciones y el motor se descomponga con mucha frecuencia por efecto de las excesivas trepidaciones que sufre.

 En el triciclo objeto de esta patente se evitan estos
15 inconvenientes y se logra disponer el motor de manera que no sufre las trepidaciones de la rueda, a pesar de que vá acoplado a la horquilla giratoria de dirección, y en consecuencia tanto el motor como el carburador funcionan en buenas condiciones, lo mismo que si se tratase de un
20 coche de cuatro ruedas.

 En este vehículo la carga, constituida por ejemplo por los ocupantes del vehículo, está dispuesta entre las
 ruedas posteriores y carga o se apoya directamente sobre ellas, mientras que sobre la rueda anterior carga únicamente
25 la parte correspondiente del bastidor y mecanismo del vehículo, en la porción necesaria para obtener la conveniente adherencia sobre el suelo.

 En los planos adjuntos se representa el vehículo objeto de esta patente, siendo la figura 1 un alzado del
30 vehículo y la figura 2 una vista por encima.

 En ambas figuras se indica únicamente el bastidor,



ruedas y mecanismo del vehículo, mientras que la caja o carrocería se indica esquemáticamente en líneas de trazo y punto.

El vehículo objeto de esta patente comprende un bastidor sumamente ligero formado principalmente por una barra longitudinal -1-, un travesaño -2- y un montante -3- en cuyo extremo superior vá articulada en -4- la horquilla de dirección -5- del vehículo. Esta horquilla se hace girar para la dirección del vehículo por cualquier medio conveniente, por ejemplo por un volante -6-. La horquilla de dirección -5- lleva un paralelogramo articulado -7- acoplado a la ballesta -9- el cual sostiene el eje de la rueda delantera -8- que queda montada elásticamente y puede seguir todas las desigualdades del terreno, sin que las trepidaciones se transmitan directamente a la horquilla de dirección -5-. Esta horquilla de dirección lleva fijado rígidamente el motor -10- que acciona la rueda -8- por medio de una correa o cadena -11-. El motor vá suspendido de la horquilla de dirección -5- y gira con esta horquilla pero no recibe directamente las sacudidas o trepidaciones de la rueda, porque estas sacudidas son absorbidas por el paralelogramo articulado -7- y la ballesta -9- sin transmitirse a la horquilla -5-.

Por efecto de esta disposición el motor -10- acciona convenientemente la rueda -8- pero no sufre trepidaciones fuertes, sino que trabaja en condiciones muy similares a las de un vehículo de cuatro ruedas y se evitan así los continuos desperfectos del motor que se producen en los vehículos con rueda delantera motriz construidos hasta el presente.

La parte posterior de la barra longitudinal -1- del



bastidor lleva montadas las dos ballestas transversales
 -12- y los extremos de estas ballestas sostienen las ar-
 mazonas -13- que llevan los ejes independientes de las
 ruedas traseras -14-. Estas dos ruedas son completamente
 5 independientes una de otra y pueden adaptarse perfecta-
 mente a las desigualdades del terreno sin transmitir las
 trepidaciones al bastidor -1- del vehiculo.

El asiento para los ocupantes del vehiculo se dis-
 pone en la parte posterior del bastidor -1- entre las rue-
 10 das -14- de manera que el peso carga en casi su totalidad
 sobre estas ruedas posteriores -14- y únicamente una pe-
 queña parte se transmite por el bastidor a la rueda motriz
 -8-. Preferiblemente se calcula el vehiculo de tal manera
 que el peso que carga sobre la rueda anterior -8- sea el
 15 suficiente para lograr la adherencia necesaria sobre el
 suelo y que el resto del peso cargue sobre la rueda poste-
 rior de manera que el arrastre de la carga se efectúa en
 realidad por una acción tractora de la rueda anterior lo
 que permite emplear un motor de potencia relativamente pe-
 20 queña.

N O T A
 =====

Se reivindica como objeto de esta patente:

1) Triciclo o coche de tres ruedas con una rueda
 delantera motriz y directriz y dos ruedas posteriores, ca-
 25 racterizado porque la rueda delantera está montada por me-
 dio de una suspensión elástica sobre una horquilla direc-
 triz no elástica, la cual lleva fijado el motor; de manera
 que la horquilla directriz y el motor no reciben directa-
 mente las trepidaciones y sacudidas de la rueda delantera
 30 y el motor trabaja así en condiciones similares a los mo-
 tores de los vehiculos de cuatro ruedas.

11 JU



2) Triciclo o coche de tres ruedas según la reivindicación anterior, caracterizado porque el bastidor o armazón del vehículo tiene en su parte anterior un montante en cuyo extremo superior está articulada la horquilla de dirección de tal manera que esta horquilla puede girar para dar dirección al vehículo, sin que su unión con el resto del bastidor sea elástica.

3) Triciclo o coche de tres ruedas según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la horquilla de dirección no elástica lleva un paralelogramo articulado, el cual sostiene el eje de la rueda anterior del vehículo y es accionado por un resorte de ballesta para dar elasticidad al paralelogramo articulado y amortiguar las trepidaciones de la rueda, impidiendo que se transmitan a la horquilla de dirección y al motor.

4) Triciclo o coche de tres ruedas según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la parte posterior del bastidor o armazón del vehículo lleva dos muelles de ballesta transversales, los cuales sostienen por sus extremos las dos armazones que llevan las dos ruedas traseras, independientemente una de otra.

5) Triciclo o coche de tres ruedas según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la carga del vehículo se dispone sobre la parte posterior del bastidor o armazón entre las ruedas posteriores, de manera que la casi totalidad del peso carga sobre estas ruedas posteriores.

6) Triciclo o che de tres ruedas.

Esta memoria consta de cinco hojas escritas por

- 6 -

11 JUN
188738



una sola cara.

BARCELONA, 11 JUN. 1949

P. A.

JOSE M. BOLIBAR
F. P.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several sweeping, connected strokes.



138734

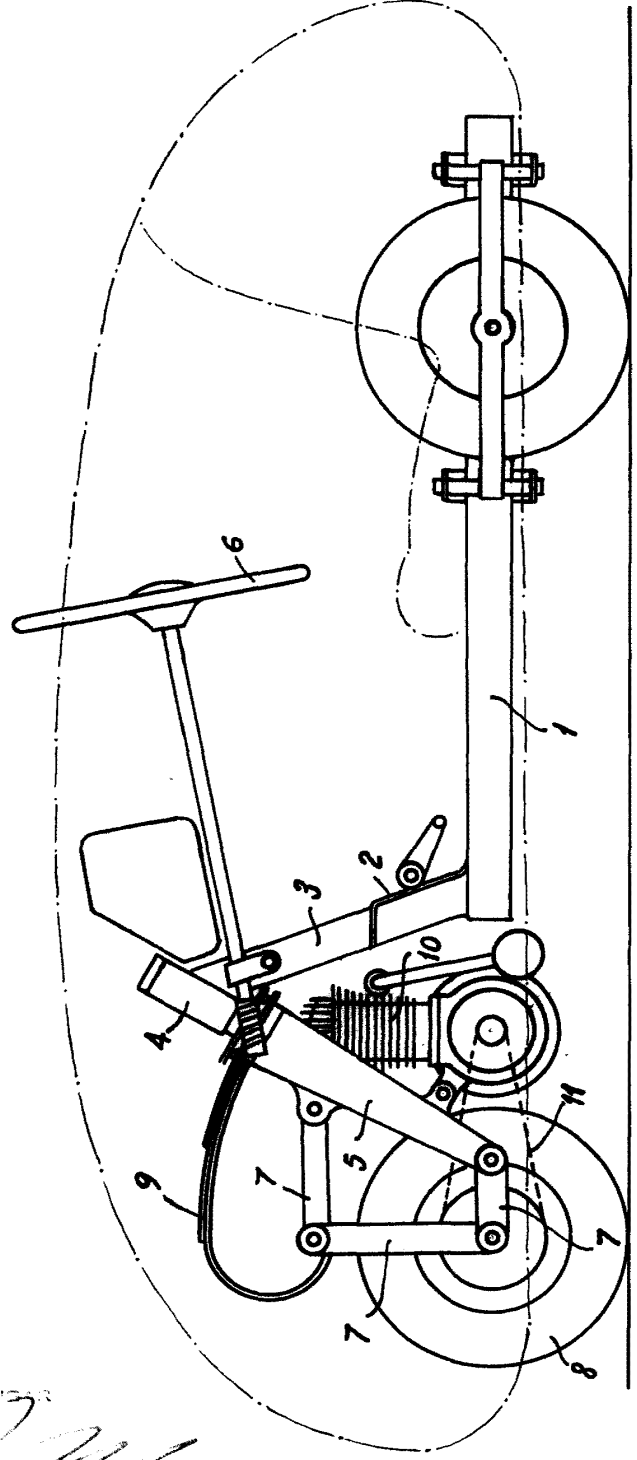


Fig. 1

P.A.
JOSÉ M. BOLAÑOS
P.P.



18873 P

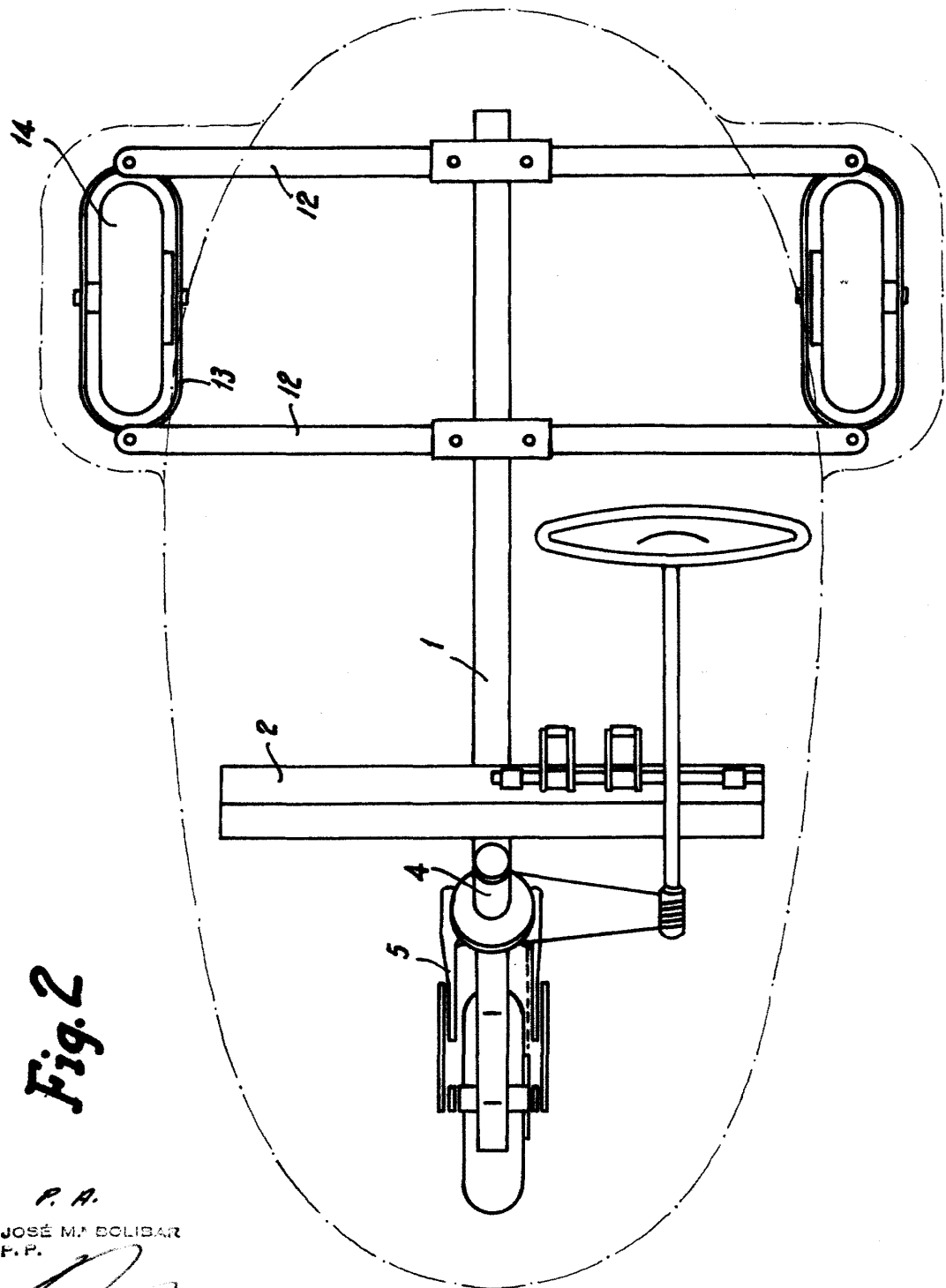


Fig. 2

P. A.
JOSÉ M. BOLIBAR
F. P.