





10 ble T, cuyos dos extremos acaban en forma de horquilla,  
con los correspondientes orificios para sujetar la arti-  
culación de la mangueta. Este tipo de eje delantero, cono-  
cido desde hace mas de 20 años, suele tener la barra que  
lo constituye doblada hacia arriba por los dos puntos en  
que están situadas las bases de asentamiento de las balles-  
15 tas de la suspensión, cuyo dobléz debilita la estructura  
y cohesión molecular de la barra, hasta el extremo de ser  
los puntos por donde suele romperse el eje.

El nuevo eje construido según los perfecciona-  
mientos de la invención elimina totalmente el citado in-  
20 conveniente, ya que incorpora en los referidos puntos dé-  
biles un refuerzo de tal naturaleza que compensa el debi-  
litamiento del dobléz, evitando su rotura.

Otro perfeccionamiento de la invención reside  
en la especial disposición que se da a los extremos hor-  
25 quillados proveyéndolos de cuatro cortos apéndices forman-  
do dos parejas y perforados en sentido horizontal los cua-  
tro, a fin de hacer mas fácil el montaje y acoplamiento  
del dispositivo de articulación de la mangueta, mejorando  
a la vez su funcionamiento.

30 Tambien afectan estos perfeccionamientos a la  
estabilidad del vehículo en las curvas, ya que la organi-  
zación de este nuevo eje hace posible el que las balles-  
tas de la suspensión se monten fuera del chasis o basti-  
dor, con la consecuencia de lograr además un menor desgase-  
35 te de ruedas.

A fin de que pueda comprenderse mejor la natu-  
raleza de los perfeccionamientos de la invención, se acom-  
paña una lámina de dibujos con la representación de un -

- 3267792



40

ejemplo de realización de uno de estos nuevos ejes, el -  
cual debe interpretarse ampliamente y sin limitación algu-  
na, por su caracter meramente aclaratorio.

Dichos dibujos representan en sus figuras como  
sigue:

45

Fig. 1.- Vista lateral en alzado del eje delan-  
tero construido según los perfecciona-  
mientos del invento.

Fig. 2.- Vista en planta de dicho eje.

Fig. 3.- Vista en perspectiva de uno de los ex-  
tremos del eje.

50

Fig. 4.- Sección transversal por A-B, de la Fig.  
2.

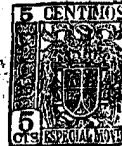
55

El eje representado como ejemplo en los mencio-  
nados dibujos se compone de una pieza de acero forjado -1-  
de perfil en doble T, ligeramente doblado hacia arriba -  
por los puntos -2-, en los cuales se inicia el ensencha-  
miento del alma central para conformar en ambos extremos  
las horquillas -3-, destinadas a alojar el dispositivo de  
articulación de la mangueta. Con este fin, la parte supe-  
rior de dicha horquilla, consta de dos brazos -4-, con -  
una perforación horizontal -5- cada uno, alineadas para  
alojar a un mismo eje o pasador horizontal. En la parte  
inferior, dichas horquillas -3- tienen otros dos brazos -  
-6-, con un orificio -7- horizontal cada uno, también ali-  
neados axialmente, con la particularidad de que los dos  
apéndices inferiores -6- son mas salientes hacia el extre-  
mo, que los superiores.

60

65

A ambos lados del alma central de la pieza en  
doble T, -1-, se disponen soldadas dos planchas -8- y -9-



70 situadas precisamente en los puntos de doblez del eje, de tal modo que refuerzan dichos puntos haciendo prácticamente imposible su rotura.

Finalmente, con -10- señalamos dos dilataciones de las aletas superiores, y con -11- dos planchas soldadas a ellas, para que sirvan de base de asentamiento a las ballestas de suspensión del vehículo, que quedan así situadas fuera del chasis para darle mas estabilidad en las curvas.

80 Por último, se hace constar que pueden variar las circunstancias de tamaños, formas secundarias, materiales y cualquier otro detalle intrascendente, siempre que no altere lo esencial del invento que se resume en la siguiente

N O T A

=====

85 Los puntos nuevos y de propia invención que se presentan para su reivindicación en esta Patente de Invención, son:

90 1º.- Perfeccionamientos en la construcción de ejes delanteros para vehículos, consistentes en el refuerzo de los puntos de doblez cercanos a los extremos, soldando a ambos lados del alma central sendas planchas, que se situarán precisamente debajo de las bases de asentamiento de las ballestas de suspensión para compensar el debilitamiento del doblez y el máximo esfuerzo del apoyo del chasis.

95 2º.- Perfeccionamientos en la construcción de ejes delanteros para vehículos, consistentes en el desplazamiento de las bases de asentamiento de las ballestas de

- 5 - 26 7792



suspensión hacia los extremos, para aumentar la estabilidad en las curvas del vehículo y aminorar el desgaste de  
100 ruedas.

3º.- Perfeccionamientos en la construcción de ejes delanteros para vehículos, consistentes en proveer a los extremos horquillados de dos pares de apéndices en  
105 cada uno, dotándolos de orificios horizontales alineados axialmente los de cada par, para sujetar el dispositivo de articulación de la mangueta, que quedará así sostenido por dos ejes pasadores horizontales en cada extremo del eje delantero, disponiendo los dos apéndices inferiores de cada extremo, con sus perforaciones horizontales, más salientes que los apéndices superiores. Y  
110

4º.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE EJES DELANTEROS PARA VEHICULOS", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.  
115

Esta memoria consta de CINCO hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 115 líneas.

Valencia, 23 de mayo de 1961

Por autorización de los interesados.-

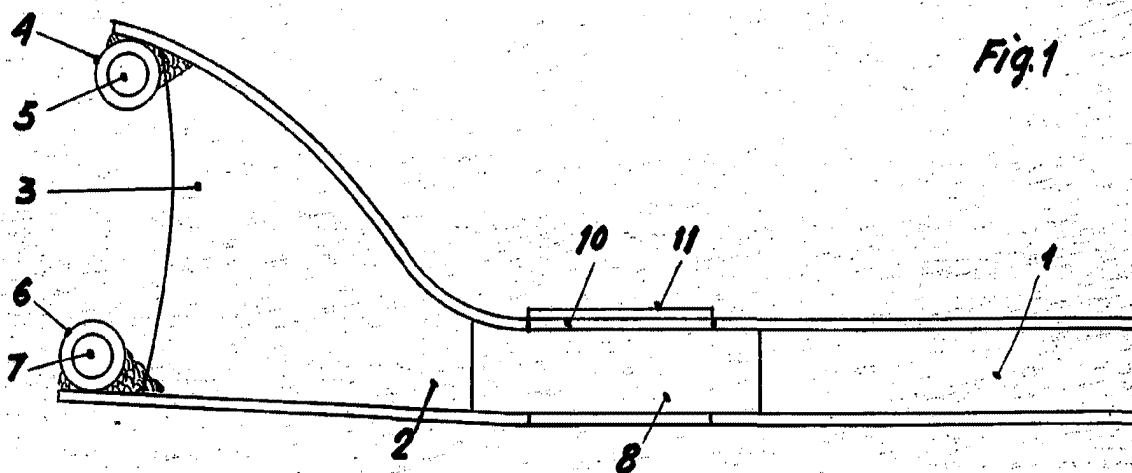


Fig. 1

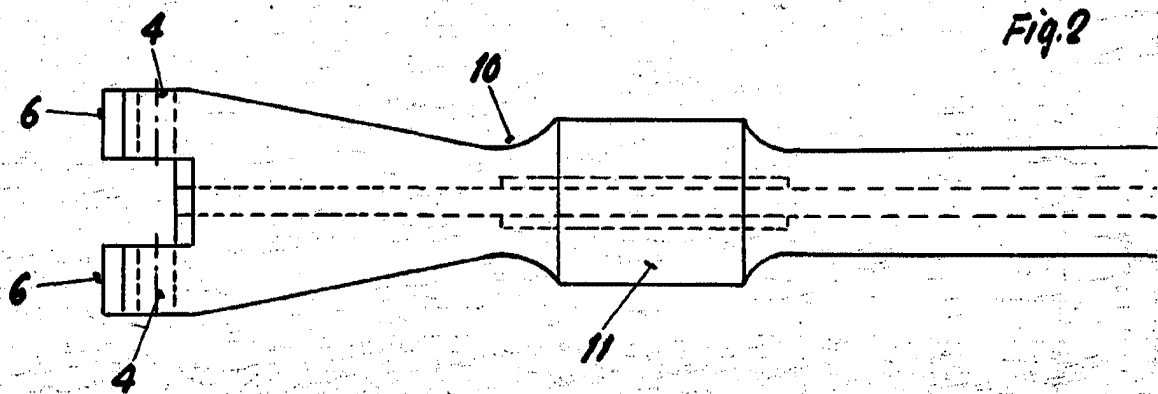


Fig. 2

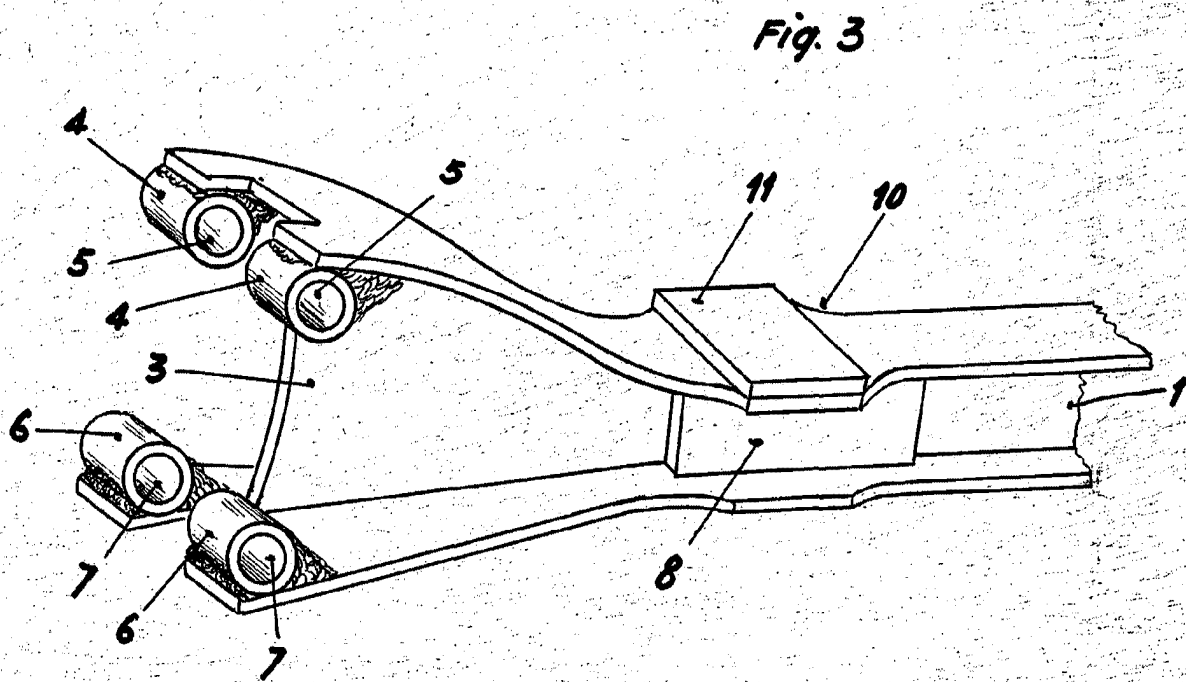


Fig. 3

267792

Fig. 1

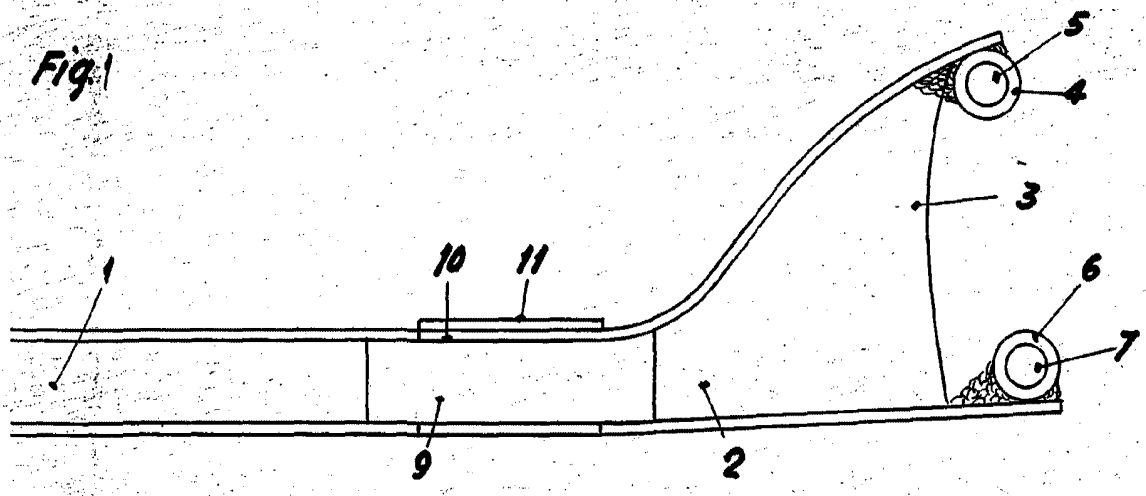


Fig. 2

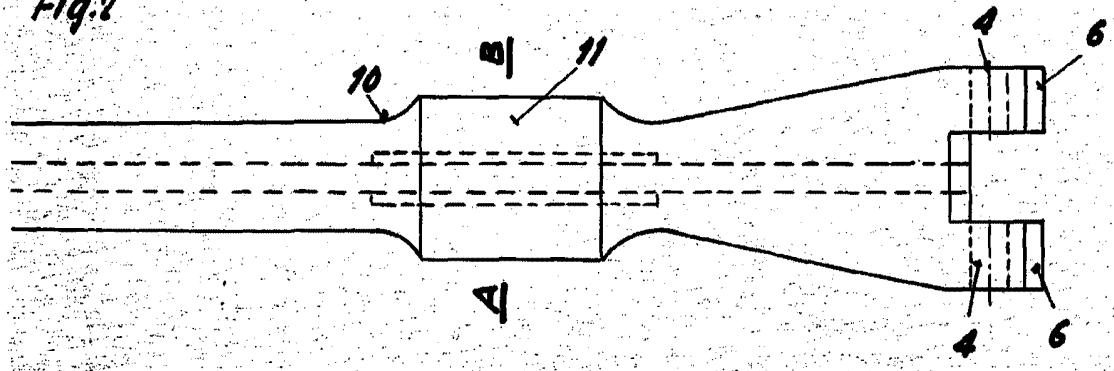
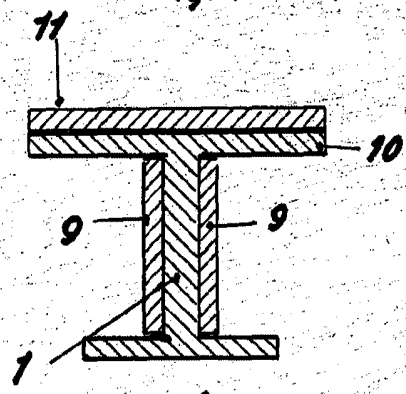


Fig. 4



Sección A-B

ESCALA VARIABLE  
 VALENCIA, 26 MAYO 1961  
 P.A.

*[Handwritten signature]*