

MEMORIA DESCRIPTIVA
que se acompaña
a la solicitud de
Un MODELO DE UTILIDAD por VEINTE AÑOS en ESPAÑA,
a favor de
MOTOM G.m.b.H, residente en ZURICH (Suiza) Pelikanstrasse 6
por
UN NUEVO ARMAZON PARA MOTOCICLOS

Inventor: D. Battista Giuseppe Falchetto, de nacionali-
dad italiana.

Con prioridad de la solicitud suiza nº. 67.547 del 11
de Mayo de 1951.

La solicitud de Modelo de Utilidad n°. 24.140, se refiere a un motociclo provisto de un armazón, cuya parte principal consiste en un tubo unido anteriormente con el tubo de guía del mando y que posteriormente forma directamente el apoyo para el porta-equipajes o el sillín posterior.

En dicho Modelo, el tubo que constituye la parte principal del armazón, se compone de una sola pieza ininterrumpida y por consiguiente presenta una sola abertura en su extremo posterior.

El presente invento tiene por objeto un armazón del citado tipo, con una parte intermedia bajada, esencialmente paralela a la línea de unión de los ejes de las ruedas, y se caracteriza por el hecho de que la parte bajada se prolonga en línea recta más allá de la parte del bastidor que sube siguiendo la curva de la rueda trasera, y porque presenta una abertura final la cual se orienta hacia dicha rueda.

La citada estructura ofrece varias ventajas.

En particular, se puede utilizar la parte recta del armazón para alojar en ella los órganos elásticos de la suspensión posterior, consiguiéndose de este suerte una considerable simplificación de la misma suspensión.

En segundo lugar, la parte del armazón tubular, que sigue la curva de la rueda trasera, puede unirse a la parte bajada recta del modo más apropiado e inclusive sin utilizar piezas de enlace curvas, de suerte que queda disponible más sitio para alojar el motor.

A continuación se describe el invento a base de dos ejemplos de ejecución no limitativos, haciéndose referencia al dibujo adjunto en el cual:

La figura 1, muestra esquemáticamente en elevación lateral un armazón según el presente invento;

Las figuras 2 y 3, muestran, respectivamente, en elevación frontal y en corte lateral, en escala mayor, un detalle del amazón de la figura 1;

Las figuras 5 y 6, muestran, respectivamente, en elevación frontal y en corte lateral, un detalle del amazón de la figura 4.

Vamos a referirnos primeramente a la figura 1. El amazón de motociclo que se representa, consiste esencialmente en un tubo el cual comprende una parte anterior inclinada 1, una parte horizontal media y una parte posterior curvada. La parte 1 está unida por su extremo anterior mediante soldadura autógena con el tubo-guía 4 del manillar (que no se representa), cuyo tubo-guía enlaza con el eje de la rueda delantera 6 mediante la horquilla usual 5. Con arreglo al invento, la parte horizontal 2, termina rectilíneamente y llega más allá de su punto de unión con la parte 3; tiene una abertura 7, orientada hacia la rueda trasera 8. En un punto 9, de la parte 3, del amazón, está articulado el cojinete del eje de la rueda trasera, que comprende una horquilla triangular 10, que lleva articulada en 11, una varilla 12, la cual, mediante un platillo 13, se guía en el interior de la parte 2 del amazón. Alrededor de la varilla 12, se ha dispuesto un muelle cilíndrico 14, previsto para poder reaccionar entre el plato 13, que constituye tope y un tope fijo 15, alojado en el interior del tubo.

Según se desprende de las figuras 2 y 3, se consigue la prolongación de la parte 2 del amazón en línea recta, más allá de la parte 3, debido a que en la parte curva de enlace de las dos piezas 2 y 3 y correspondiente al radio de curvatura exterior, se ha previsto una abertura cerca

65

de la cual se ha soldado en el armazón una pieza tubular de enlace que tiene el mismo diámetro que el tubo del armazón. La superficie del extremo 17 de dicha pieza de enlace sobresale del resto del armazón y su superficie extrema interior 18 está inclinada con relación al eje de la misma unión. En 19 y 20 se pueden apreciar dos sitios de soldadura en los cuales se han soldado respectivamente las partes 2 y 3 del armazón.

70

75

Con arreglo a la forma de ejecución según la figura 4, el armazón comprende dos piezas. La parte 3 del armazón se une con la parte 2 por medio de soldadura autógena cerca del extremo libre de esta última y ambas partes están unidas entre sí, formando un ángulo, sin elementos de enlace intermedios. Gracias a dicha disposición, se consigue más espacio para alojar el motor. También, en este caso, la rueda trasera puede suspenderse mediante una horquilla 10, la cual, en 9, está articulada en el armazón y a la cual, a su vez, está articulada, en 11, una verilla 12, que penetra en el interior del tubo 2. La parte de la suspensión que se halla dentro del tubo 2, es análoga a la de la figura 1, por cuyo motivo y para mayor claridad no se muestra en la figura 4.

80

85

N O T A

En resumen: El Modelo de Utilidad cuyo registro se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

90

1) Un nuevo armazón para motocicletos, caracterizado porque la parte del armazón, que esencialmente se orienta paralelamente a la línea de unión de los ejes de las dos ruedas, se prolonga en línea recta más allá de la parte del armazón que sube, siguiendo la curva de la rueda trasera y porque presente una abertura final que esté orientada hacia dicha rueda trasera.

95

100 2) Un nuevo armazón, según la reivindicación 1, caracterizado porque la prolongación de la parte del armazón que corre paralelamente a la línea de unión de los ejes de las ruedas, se consigue por haberse previsto una abertura en la parte de enlace curvada entre dicha parte paralela y la parte que sigue la curva del radio exterior de la rueda trasera, y porque en el armazón, dentro de dicha abertura, se sujeta un tubo de unión coaxial con la parte paralela del armazón.

105 3) Un nuevo armazón, según la reivindicación 2, caracterizado porque el tubo de unión tiene el mismo diámetro que el tubo del armazón.

110 4) Un nuevo armazón, según la reivindicación 1, caracterizado porque la prolongación de la parte del armazón que corre paralelamente a la línea de unión de los ejes de las ruedas se consigue, constituyéndose con una pieza separada la parte del armazón que sigue la curva de la rueda trasera, y porque dicha pieza se une con la parte primera en un punto correspondiente al extremo libre de esta última.

115 5) Un nuevo armazón, según la reivindicación 4, caracterizado porque el principio de la parte del armazón que sigue la curva de la rueda trasera es rectilíneo, de suerte que las dos partes del armazón enlazan, formando un ángulo, sin intervención de ninguna pieza de unión curva.

120 6) Un nuevo armazón, según la reivindicación 1, caracterizado porque la rueda trasera se suspende en una horquilla triangular, la cual está articulada por uno de sus vértices en la parte del armazón que sigue la curva de la rueda trasera y la cual en otro de sus vértices, lleva articulada una varilla dispuesta movable en el interior de la parte del armazón, que corre paralelamente con la línea de unión de los ejes de las ruedas, bajo la colaboración de un muelle

125

el cual reacciona en la varilla y el bestidor.

130

7) Un nuevo amazón, según la reivindicación 6, caracterizado porque el citado muelle es cilíndrico y está dispuesto alrededor de la varilla, pudiendo reaccionar entre un plato dispuesto en un extremo de la varilla y un tope fijo previsto en el interior del amazón.

135

8) Se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita, UN NUEVO AMAZON PARA MOTOCICLOS.

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria, que consta de seis páginas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 21 de Julio de 1961

ALFONSO UNGRIA



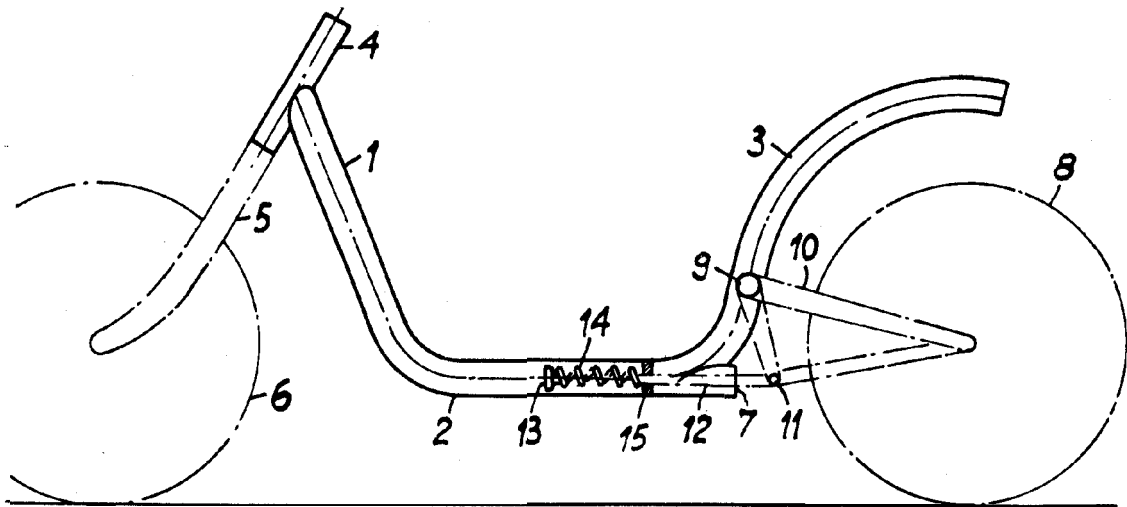


Fig. 1

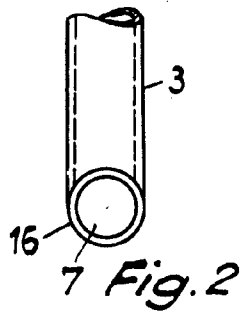


Fig. 2

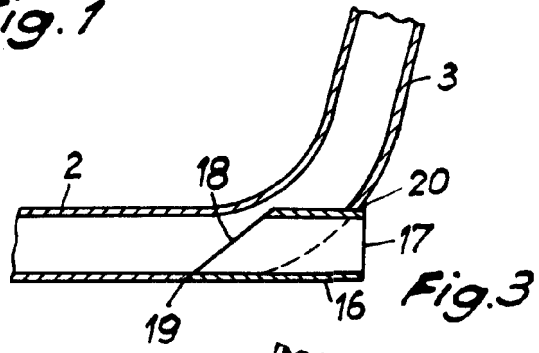


Fig. 3

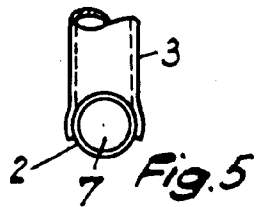


Fig. 5

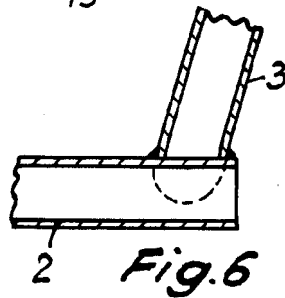


Fig. 6

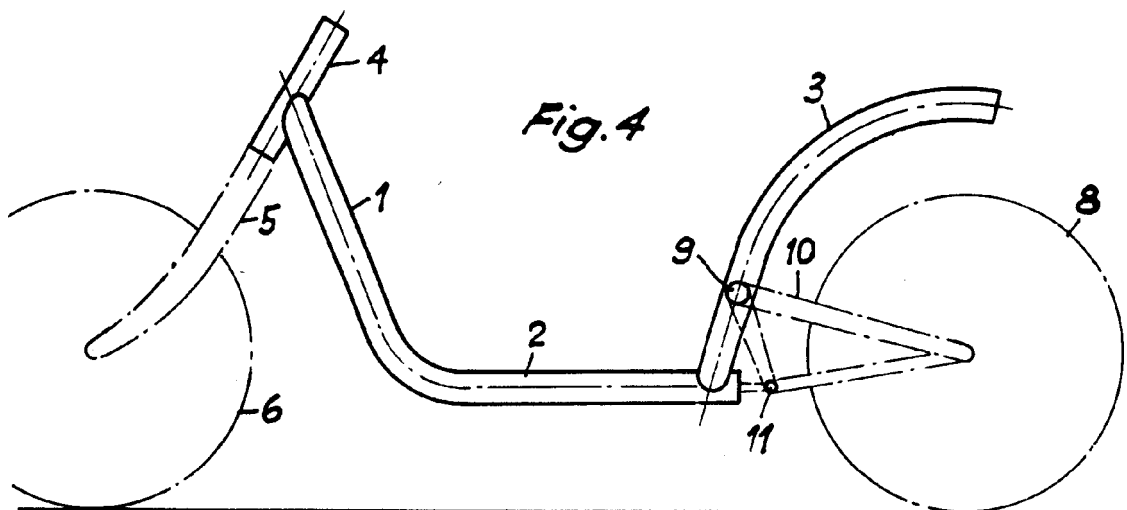


Fig. 4

ESCALA VARIABLE
MADRID, 21 DE Julio DE 1951
ALFONSO UNGRIG

Ungri