

29984

29984

14



MEMORIA DESCRIPTIVA

de un

MODELO DE UTILIDAD

por

"UN TRICICLO MOTORIZADO"

Cuyo registro se solicita por VEINTE AÑOS, para España y sus Posesiones, a nombre y favor de Don Juan Martínez Peiró, de nacionalidad española, residente en Alicante, Campo Vasello nº 14.-

5 El modelo que vamos a describir se contrae a un triciclo motorizado apto para transportar hasta tres personas adultas y al que, mediante una conveniente y pequeña modificación en su parte posterior, puede habilitarse para uso industrial, tal como el transporte de mercancías, paquetería, etc.

10 Fácilmente se comprende que en los tiempos actuales, en que por exigencias de carácter económico e incluso de espacio tanta difusión y aprecio han alcanzado los vehículos de tipo ligero, ha de resultar extremadamente útil el modelo de triciclo que se trata de reivindicar, ya que su consumo es inapreciable, su coste escaso y su mantenimiento y manejo, fácil éste y mínimo aquel, le ponen al alcance de cuantas personas precisan de su disposición y cuentan con reducidos medios de fortuna.

15

Se caracteriza esencialmente este modelo porque a un

29984

14 FEB



cuadro de forma y constitución similares a los corriente-
mente utilizados en bicicletas se le dota posteriormente
de una prolongación que, merced a una disposición muy sen-
cilla e ingeniosa, viene a constituir propiamente el cha-
sis del triciclo.

Como cualidades fundamentales reunidas por este chasis
podemos citar las siguientes: consecución de perfecto fun-
cionamiento con un mínimo de piezas, extrema simplicidad
de mecanismo, escaso peso y reducido coste.

Para mayor claridad, los adjuntos dibujos representan
un ejemplo de realización práctica.

Así, la fig. 1ª nos muestra en perspectiva una vista
del triciclo, adaptado en este caso para transporte de
viajeros. Como observamos en la figura, la parte delante-
ra está constituida por un cuadro (1) idéntico al común
de las bicicletas y prolongado por las barras (2) para
conformar el chasis. En esta parte delantera va estableci-
do el motor (3) y el sillín a ocupar por el conductor del
vehículo.

Los asientos posteriores (4) van montados en el chasis
directamente sobre la pieza (5), rectangular y constituí-
da en tubo metálico, siendo fácilmente desmontables e
intercambiables y pudiendo sustituirse cuando convenga
por una cesta o caja apta para la utilización industrial
del vehículo.

La fig. 2ª es una representación parcial del chasis
del triciclo en la que se aprecia distintamente la dispo-
sición de su parte trasera, sobre la que ha de recaer es-
pecíficamente la protección de este modelo.

Según se advierte, las barras (2) provenientes del cua-
dro delantero vienen a unirse en la carcasa de tubo (6).
Esta carcasa es atravesada por el eje trasero (7) y está



50

provista de cojinetes para los rozamientos de aquel y de arandelas laterales destinadas a evitar la entrada de polvo. El eje (7) gira libremente en la expresada carcasa (6) y en las carcasas (8), también de tubos y provistos asimismo de cojinetes, de las que sólo se representa una en el dibujo para simplificarle, hallándose la otra en situación simétrica.

55

La tracción del motor se comunica al eje (7) de las ruedas a través del piñón (9), que es desmontable y se encuentra fijo al eje por medio de dos casquillos con pletinas que le aprisionan en el centro y que, a su vez, van fijos al eje mediante tornillos. El eje que comentamos se halla igualmente fijo al una de las ruedas por medio de una chaveta.

60

65

Los asientos (4), o la caja industrial que en su caso sustituya a aquellos, van montados sobre el embarrado rectangular (5) que en el dibujo se ha diseñado sólo parcialmente para la mejor comprensión del mismo. Bajo este embarrado rectangular se ha dispuesto el dispositivo suspensor del vehículo, constituido por las ballestas (10) y los cilindros delanteros de suspensión (11), ambos elementos únicamente representados en un lateral por ser el otro simétrico y equivalente. Estos cilindros suspensores (11), además de su función específica como tales órganos de suspensión, tienen por misión estabilizar los asientos posteriores y evitar que cedan hacia atrás.

70

75

Las ballestas, según se ve, van establecidas sobre las carcasas (8), y los cilindros suspensores delanteros (11), fácilmente desmontables con sólo extraer los tornillos que se observan en el gráfico, van intercalados entre el cuadro de tubo (5) y una barra metálica maciza (12) dis-



80 puesta al efecto sobre la barra (2) proveniente del cua-
 dro delantero. A esta barra (12) va unida otra barra (13),
 asimismo maciza y doblada en escuadra, sobre la cual va
 montado un juego de dos piñones (14) fácilmente desmonta-
 85 de la tracción del motor al eje (7) de las ruedas evitan-
 do una excesiva longitud de la cadena transmisora. Entre
 la carcasa (8) y la barra (12) se establecen unos tiran-
 tes laterales (15) que inmovilizan al eje (7).

Se significa por último que el motor, los piñones y
 90 los asientos son elementos recambiables y que sobre estos
 últimos puede disponerse un toldo de protección en su
 oportunidad.

Comoquiera que el funcionamiento es obvio, y fácilmen-
 te se desprende de cuanto descrito queda y de la contem-
 95 plación de los dibujos, se hace constar que lo dicho es
 fiel reflejo de la invención, que debe considerarse en
 sentido amplio y nunca en forma limitativa y que son in-
 diferentes las condiciones en que se construya en cuanto
 a colores, tamaños y materiales empleados, siempre y cuan-
 100 do no se altere la idea esencial y las características
 fundamentales del objeto que se reivindica.

REIVINDICACIONES.

Se reivindican a nombre y favor de Don Juan Martínez
 Peiró, de nacionalidad española, los términos siguientes:

105 1ª.- Un triciclo motorizado, caracterizado porque la
 parte delantera del mismo la constituye un cuadro similar
 al de una bicicleta, el cual se prolonga posteriormente
 en dos tubos que van a unirse a una carcasa tubular pro-
 vista de rodamientos en la que gira libremente el eje de
 110 las ruedas traseras que, asimismo, gira también libremen-

29984

14 FEB 1953



115 te sobre otras dos carcassas tubulares y con rodamientos
 dispuestas una a cada lado, recibiendo la tracción del
 motor mediante un piñón intercambiable que se fija apri-
 sionado por dos casquillos con pletinas los cuales, mer-
 ced a tornillos, son solidarios del eje al que, a su vez,
 lo es una de las ruedas en virtud de un pasador o chave-
 ta.

120 2º.- Un triciclo motorizado, caracterizado porque so-
 bre el eje de la reivindicación anterior, y mediante una
 suspensión constituida por dos ballestas establecidas
 sobre las carcassas laterales del eje y unos cilindros
 elásticos colocados en la parte delantera sobre un tubo
 soldado al cuadro con este fin, se dispone una armadura
 125 tubular-rectangular a la que se une en forma intercam-
 biable el conjunto formado por la plataforma y asientos
 para uso como transporte de personas o una caja para con-
 tención de mercancías, si el triciclo se utiliza con fi-
 nes industriales.

130 3º.- Un triciclo motorizado, caracterizado por esta-
 blecerse sobre el tubo portador de los cilindros elásti-
 cos de suspensión delantera una pieza metálica curvada
 en escuadra, la cual, en su extremo, porta un doble jue-
 go de piñones intercambiables que funcionan sincrónica-
 mente, uno de los cuales recibe la tracción del motor
 135 que es transmitida por el otro al eje de las ruedas me-
 diante las cadenas correspondientes.

4º.- UN TRICICLO MOTORIZADO.

140 Todo conforme queda descrito en la presente Memoria,
 que consta de CINCO HOJAS mecanografiadas por una sola
 cara, foliadas y dibujos anexos.

Madrid, 14 de febrero de 1953.

ANTONIO FERNANDEZ PASQUAL

R.A.

Antonio Fernandez Pasqual

29984

14 FEB 1952



FIG. 1

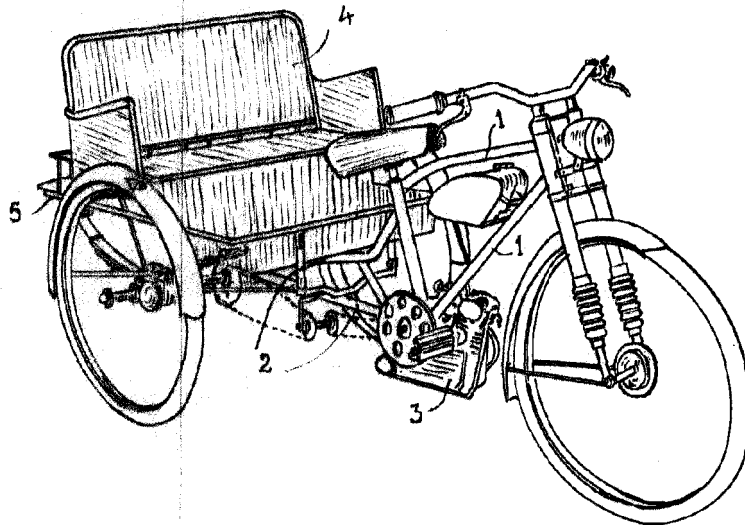
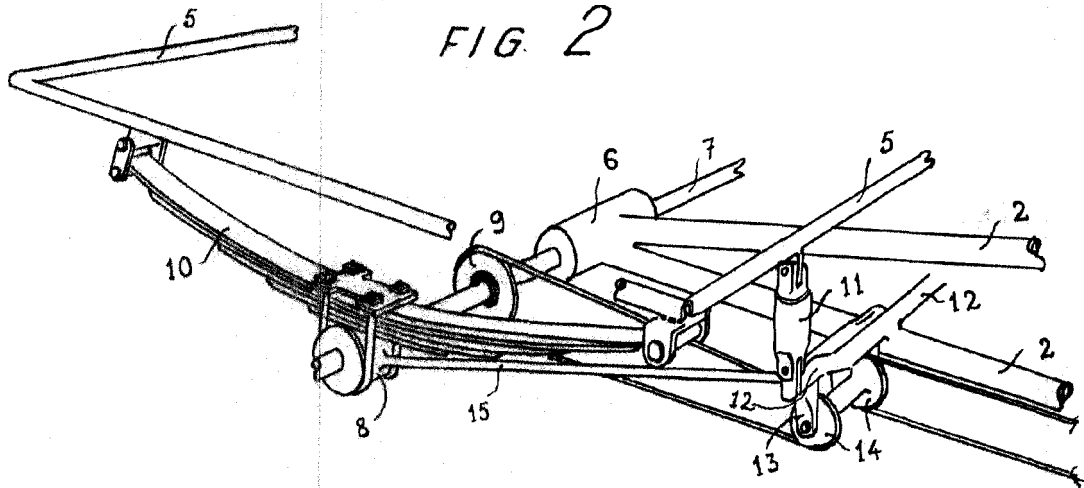


FIG. 2



Madrid, 14 Febrero de 1952

ANTONIO FERNANDEZ PASSUAL

R.A.

Antonio Fernandez Passual

Escala variable.