

MODELO DE UTILIDAD

a favor de

Dn. Antonio Sanromá Jornet, domiciliado en
5 Barcelona, Travesera de Gracia nº.96,

por:

"Nueva suspensión del sillín para motocicleta"

-oOo-

MEMORIA DESCRIPTIVA

10 El objeto del presente modelo de utilidad lo constituye una nueva suspensión del sillín para motocicleta, bicicleta y demás vehículos análogos, independiente del tipo de sillín propiamente dicho.

La nueva suspensión que se reivindica como ob
15 jeto de este modelo de utilidad se caracteriza en que el ar
mazón que constituye el sillín propiamente dicho está cons
tituido por dos piezas articuladas entre sí, pudiendo osci
lar la pieza anterior o delantera sobre la pieza posterior
o trasera; con ello se consigue que al ejercerse una sobre-
20 presión en la parte delantera, ésta bascula sobre la trase-
ra como si se hubiese dispuesto una suspensión sobre la par
te anterior; dichas dos partes, anterior y trasera, por su
parte alta, están unidas entre sí mediante resortes y una
placa o simplemente mediante resortes.



25 Para poder describir con todo detalle posible la nueva suspensión que se reivindica como objeto de este modelo de utilidad, en las figuras de la hoja de dibujos adjunta se muestra, a título de ejemplo, una forma de realización práctica del mismo. La figura 1 muestra en alzado y en vista lateral la suspensión; la figura 2 es una vista en planta de la figura anterior, por su parte baja.

Tal como muestran las figuras, la suspensión está constituida por dos partes o piezas. La anterior o delantera -1- que tiene la forma en "U", con sus ramas laterales -1'- paralelas dobladas hacia atrás; la parte posterior o trasera está constituida por un arco -2- en el cual se encuentran unidas o soldadas un par de patas -2'- paralelas entre sí. El par de patas paralelas -2'- de la parte trasera -2-, quedan en el interior o al exterior del par de patas paralelas -1' de la parte delantera -1-; la parte anterior o delantera puede oscilar en un eje o ejes -3- llevado o llevados por las patas -2'-, estando limitada la oscilación, en un sentido, mediante unos topes -4- llevados por las patas traseras -2'- que actúan sobre las patas delanteras -1'-. La suspensión se fija al chasis o cuadro de la motocicleta, bicicleta o similar, mediante pernos que pasan a través de unos agujeros -5- previstos en las extremidades libres de las patas traseras -2'- o bien mediante el empleo de los distintos sistemas conocidos adoptados en motocicletas, bicicletas y similares, tanto para el conductor como para el pasajero.

Las piezas, anterior -1- y trasera -2-, por su parte alta están acopladas entre sí, mediante resortes o muelles que, por sus extremidades, se fijan a la parte horizontal de la pieza -1- anterior y al arco -2- de la pieza trase



55 ra. En la representación, entre ambas partes, se dispone una
placa -6- y en dicha placa quedan fijadas las extremidades
de unos resortes -7- que, por su otra extremidad, se fijan a
la parte horizontal delantera -1-; en dicha pieza -6- igual-
mente se fijan las extremidades de otros resortes -8- que, -
60 por su otra extremidad, se fijan al arco trasero -2-. Sobre
el conjunto toma apoyo la funda del sillín propiamente dicho
-9-, la cual puede ser de material plástico o de caucho, con
la suficiente elasticidad para substituir todo el sistema de
muelles e ir fijada directamente al arco -2- y a la parte de
65 lantera -1-; dicha funda puede ser tal que substituya los re-
sortes -7- y -8- por formar parte de ella o presentar medios
elásticos.

Después de lo manifestado se comprende que
serán susceptibles de variación aquellos detalles de construc-
70 ción de la nueva suspensión que se reivindica que no influyan
en su esencialidad, en su consecuencia podrá obtenerse en el
tamaño que se desee y con el material o materiales que se ten-
gan por convenientes, pudiendo emplearse barras, flejes y re-
sortes de cualquier sección y forma.

75

N O T A

Se reivindica como objeto de este **MODELO DE
UTILIDAD**, por espacio de los veinte años fijados por la ley,
la exclusiva de construcción y venta en España de:

1. Una nueva suspensión del sillín para motoci-
80 cleta, que esencialmente se caracteriza por constar de dos par-
tes, una anterior o delantera y otra posterior o trasera, pu-
diendo oscilar independientemente la parte delantera sobre la

4 30152

2 FEB



parte trasera, por tomar apoyo sobre un eje u otro medio que
le de suficiente juego para dar una oscilación a la mencionada
85 parte delantera con relación a la trasera.

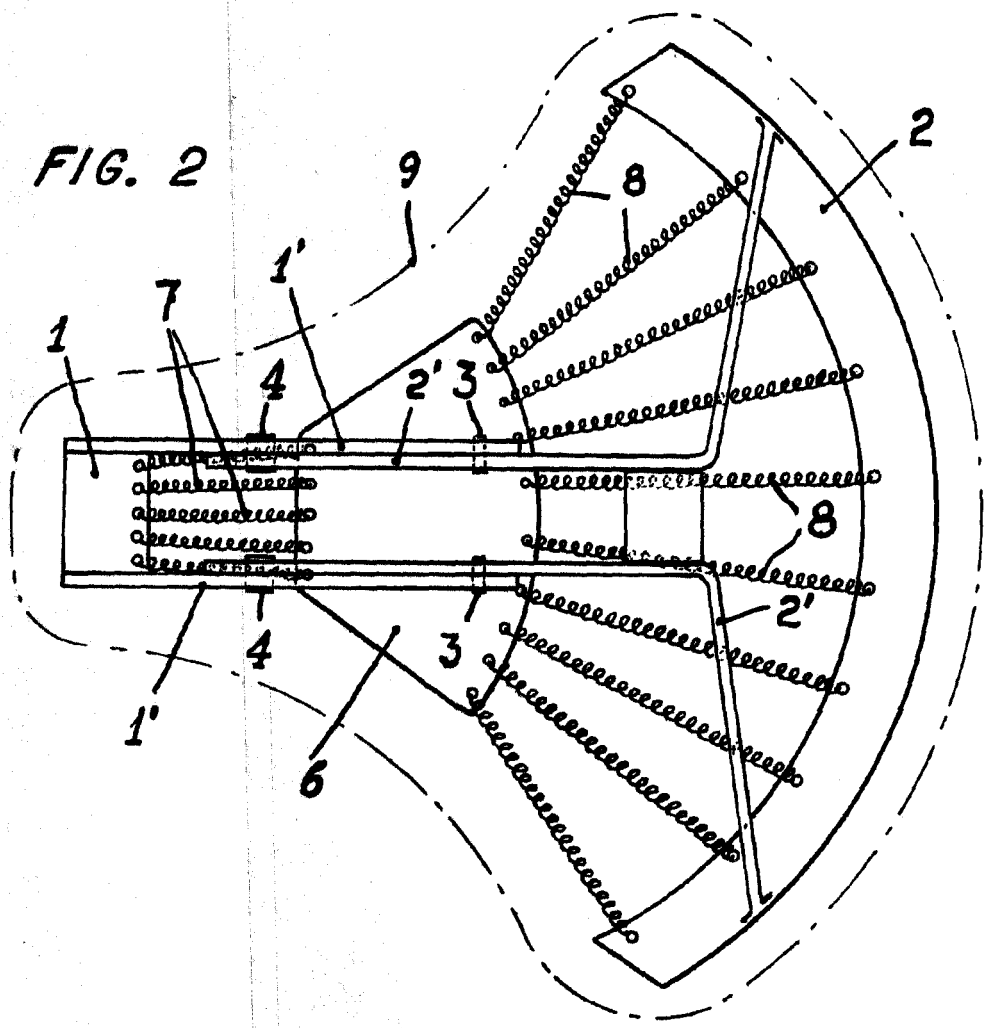
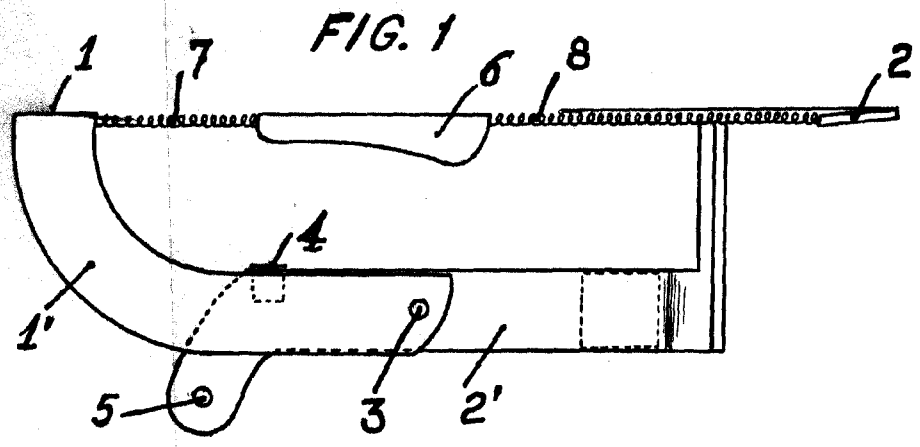
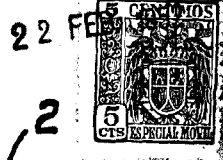
2. La nueva suspensión del sillín para motocicle
ta, objeto de la reivindicación 1, que esencialmente se caracte
teriza en que las partes delanteras y trasera, por su parte
superior, quedan unidas mediante resortes o muelles a una pla
90 ca que queda dispuesta entre ellas, o mediante una funda.

3. La nueva suspensión del sillín para motocicle
ta, objeto de las reivindicaciones 1 y 2, que esencialmente
se caracteriza por haberse previsto medios que limitan la os
cilación, en un sentido, de la parte delantera sobre la tra
95 sera, medios que pueden consistir en unos topes fijados sobre
las ramas paralelas de las partes delantera o trasera.

4. Una "Nueva suspensión del sillín para motoci
cleta".

Barcelona, 22 de febrero de 1952.

P.a.



ESCALA VARIABLE

Barcelona 22 febrero 1952