



40034

Memoria Descriptiva

para

un Modelo de Utilidad, en España, por 20 años,

a favor de

Süddeutsches J L O Werk G. m. b. H.,

(sociedad alemana)

residente en

München 13 (Alemania)

Moosacher Str. 25

por:

“ BICICLETA DE MOTOR ”

Inventor/ Leopold Ruess; alemán.

40654
2a.



El modelo de utilidad se refiere a la disposición de la rueda impulsora, preferentemente de la rueda para cadena en bicicletas de motor con eje de pedaliar montado en el carter del motor, en lo que el motor es desembragable y embragable y transmite su potencia a la rueda trasera por el medio de transmisión, por ejemplo la cadena, que sirve para la impulsión al pie.

Se conocen bicicletas de motor con miembros de transmisión comunes, por ejemplo, rueda para cadena y cadena, para la propulsión de la rueda trasera a elección por el motor o el mecanismo usual de pedaliar. En ello está alojado corrientemente el eje de pedaliar en el carter motor y sobre el mismo está dispuesta la rueda para cadena. Esta disposición tiene el inconveniente de que la cadena que sirve para la transmisión a la rueda trasera puede obstaculizarse por el motor, respectivamente por su apoyo en el cuadro de la bicicleta. Para evitar esto tiene que prolongarse el eje de pedaliar, de modo que la rueda para cadena esté situada libre entre el motor y una de las bielas de pedaliar.

Otra disposición conocida consiste en desplazar el eje de pedaliar hacia atrás en dirección hacia la rueda trasera y en prever la rueda para cadena delante del eje de pedaliar. Aunque por esto se hace más favorable la posición de la cadena con respecto al motor, sin embargo, el accionamiento de las bielas de pedaliar es desfavorable, ya que éstas se hallan situadas demasiado lejos hacia atrás y el pedaleo tiene que efectuarse verticalmente hacia abajo o incluso oblicuamente ha



cia atrás, lo que es desagradable y resta fuerza. Además en esta disposición se alarga la cadena y ello afecta a la seguridad de funcionamiento.

5 Por el presente modelo de utilidad se evitan estos inconvenientes porque la rueda impulsora común, que sirve para la propulsión a motor y a pedal, preferentemente la rueda para cadena, se dispone entre el eje de pedaliar, alojado en el carter motor, y la rueda trasera del vehículo.

10 Por ello se alcanza de manera simple que las bielas vengan a situarse en el sitio más favorable para el conductor y no obstante ya no puede perturbarse de ninguna manera la cadena u otro miembro dispuesto en su lugar que sirva para la transmisión de fuerza, por el motor o su apoyo, respectivamente por las bielas de pedaliar. Al mismo tiempo se acorta
15 la cadena ventajosamente. Como ulterior ventaja resulta una posibilidad de montaje insensible a la posición, del motor en el cuadro del vehículo, es decir que el motor puede disponerse en cualquier lugar adecuado para la fijación, en cada caso individual, en el cuadro, sin tomar en consideración las condiciones de propulsión respectivamente de derivación.
20

El modelo de utilidad propone como especialmente ventajoso colocar el eje de cojinete de pedaliar, el cojinete del árbol cigüeñal del motor y el eje de la rueda impulsora, es decir, por ejemplo, el eje de la rueda para cadena, en un plano común, preferentemente en el plano horizontal.
25

En el dibujo se ha representado en principio un ejemplo de ejecución del modelo de utilidad.

40654

42.



5
10
En el carter 7 del motor dispuesto en el cuadro 6 de una bicicleta está alojado el eje de pedalier 2, sobre el cual están situadas las bielas 8. Detrás del eje de pedalier 2 en la dirección hacia la rueda trasera 3 está dispuesta la rueda para cadena 1 que, por medio de una multiplicación de engranajes se impulsa por accionamiento de las bielas 8, o después de la conmutación de un embrague, se impulsa por el motor y mueve, por medio de la cadena 12, la rueda trasera 3 por la rueda de deriva 13. La rueda para cadena 7, en esta disposición según el modelo de utilidad, queda totalmente libre de influencia por el motor y por el mecanismo de pedalier y permanece en su posición independiente del montaje del motor en el cuadro 6.

15
De la figura mostrada resulta además que el eje 2 del cojinete de pedalier, el cojinete 4 del árbol cigüeñal del motor y el eje 5 de la rueda para cadena están situados en un plano horizontal común.

40354

52.



N O T A

El presente Modelo de Utilidad, consta de las siguientes reivindicaciones:

1^a. Bicicleta de motor con eje de pedali-
er montado en el carter motor, en que el motor, de manera desem-
bragable y embragable, transmite su potencia a la rueda tra-
sera por el miembro de transmisión que sirve para la impulsión
a pedal, preferentemente una cadena, caracterizada porque la
rueda impulsora común, preferentemente la rueda para cadena,
está dispuesta detrás del eje de pedali-
er en la dirección ha-
cia la rueda trasera.

2^a. Bicicleta de motor según la reivindica-
ción 1^a, caracterizada porque el eje de pedali-
er, el cojinete del árbol cigüeñal del motor y el eje propulsor están dispues-
tos en un plano, preferentemente en el plano horizontal.

3^a. Bicicleta de motor.

Según se describe y reivindica en esta memo-
ria descriptiva.

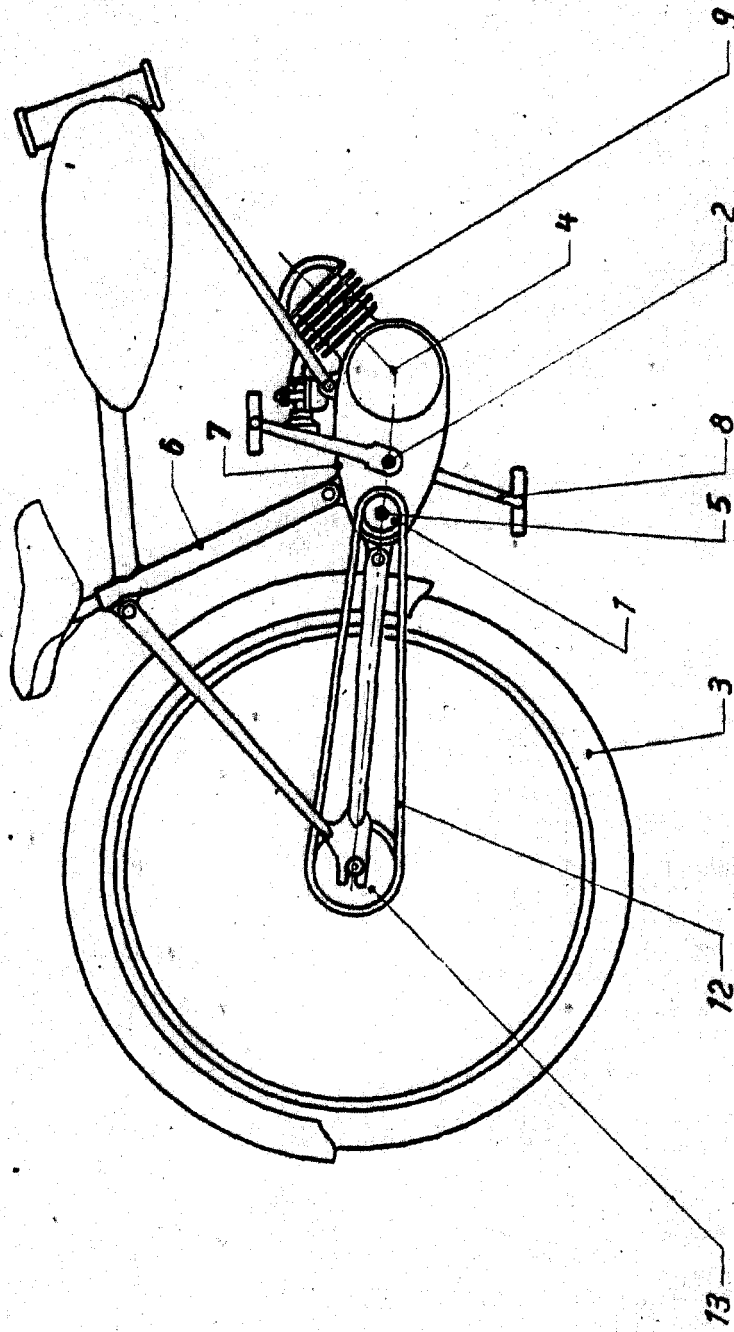
Se detalla e ilustra con los planos que a la
misma se acompañan.

Y que consta de cinco hojas, foliadas y escri-
tas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 25 FEB. 1854

Bat^a.

40304



Handwritten signature or mark.