

41920

41920.



M O D E L O   D E   U T I L I D A D

por VEINTE años

en España, a favor de Don Antonio BASCARAN REMEN-  
TERIA, de nacionalidad española, domiciliado en  
EIBAR (Guipúzcoa) que se refiere a:

«MECANISMO DE SUJECION Y CENTRAJE PARA RUEDAS DE  
VEHICULOS»

.....

M E M O R I A   D E S C R I P T I V A

El presente modelo está relacionado y se re-  
fiere a un mecanismo o dispositivo para la suje-  
ción y centraje de las ruedas de los vehículos,  
especialmente bicicletas y motocicletas, presen-  
tando una serie de ventajas sobre las distintas  
formas y disposiciones de sujetar y centrar las  
ruedas existentes hasta el presente.

En la actualidad al colocar la rueda trase-



- 5.- ra en los vehiculos de tracción por cadena existe un gran inconveniente derivado de su sujeción y centraje, centraje que resulta en extremo dificultoso debido a las especiales características de dichos vehículos en los cuales por existir una fuerza de tracción proveniente de la cadena aditada al piñón montado sobre el cubo de la rueda sufriendo ésta los efectos de una fuerza que le obliga a variar su posición normal de trabajo, debido a que dicha fuerza se encuentra a un lado del eje, por lo cual la rueda se desvia ligeramente produciéndose además de desperfectos en el y cubo de la rueda, desperfectos en la cubierta protectora de goma que la rueda posee.
- 10.- Otro de los grandes inconvenientes que presentan estas inclinaciones en la rueda son las derivadas del movimiento del vehículo, cuyo movimiento no es perfecto al estar la rueda inclinada ya que la misma ha sido diseñada de tal forma que es necesario su disposición vertical para un perfecto funcionamiento pues al estar inclinada todos sus radios se perjudican ya que los mismos están dispuestos en forma polar para que su esfuerzo se contrarreste.
- 15.- Otro de los grandes inconvenientes que presentan las formas de sujeción y centrado usadas hasta el presente es que el perfecto centraje de las mismas depende de la pericia del montador de
- 20.-
- 25.-



la rueda pues aunque la sujeción no tenga demasiada importancia, para efectuar un centrado perfecto, es necesario mucha práctica en el montaje de la rueda ya que en caso contrario se tarda bastante, antes no se logra centrar la misma, con la consiguiente pérdida de tiempo que desde luego se traduce en una pérdida económica.

De todo lo anteriormente citado se deduce que el dispositivo ha sido estudiado científicamente para lograr una sujeción y centrado de la rueda lo más perfecto posible, presentando unas características y ventajas que son:

10.- Crear un dispositivo de sujeción que tenga una mayor seguridad que los dispositivos de sujeción hasta ahora usados.

15.- Lograr que gracias a la adición de dicho mecanismo sea fácilmente regulable la posición de la rueda, para evitar las inclinaciones de la misma

20.- Lograr que dicho centrado de la rueda se efectúe lo más rápidamente posible y pueda ser efectuado por el mismo usuario del vehículo sin necesidad de ningún mecánico especializado.

25.- Lograr una perfecta tensión de la cadena de tracción para aprovechar al máximo la fuerza de tracción, mejorándose el rendimiento del ve-



hículo.

Lograr que gracias a las características especiales de este mecanismo de centraje sea imposible el desprendimiento de la rueda trasera al aflojarse las mariposas o tuercas de sujeción.

5.-

Cuando se comprenda mejor la índole de este modelo, otros objetos y ventajas del mismo se pondrán de manifiesto, consistiendo el modelo, esencialmente, en el arreglo, nueva disposición y en la correlación de las distintas partes que se describen y reivindican de una manera completa y específica en la presente memoria y que asimismo se ilustran en la lámina de dibujos que se acompaña, en la que emplean marcas de referencias semejantes para indicar partes que se corresponden en la distintas figuras representadas, las cuales, finalmente, se señalan y definen de una manera específica en las notas reivindicatorias finales.

10.-

15.-

20.-

La presente descripción sirve únicamente como base para dar un ejemplo de la idea del modelo, sugiere un conjunto práctico del mismo, pero el modelo no queda limitado exactamente a los detalles que quedan expuestos por consiguiente, esta descripción debe verse desde un punto de vista ilustrativo y sin limitaciones de nin-

25.-



guna especie.

5.- La descripción detallada que se da a continuación proporciona una idea más clara de este modelo al ser considerada junto con los dibujos que se acompañan en los que se muestra, por vía de ejemplo, un caso de realización práctica.

La fig. 1ª es una vista en perspectiva del mecanismo montado sobre el eje de la rueda trasera de una bicicleta o moto.

10.- La fig. 2ª es una vista en perspectiva del mecanismo para poder observar todos sus detalles.

15.- Haciendo referencia a estas figuras podemos observar que dicho mecanismo consiste esencialmente en dos pletinas -1- y -2- dobladas, en las que la pletina -1- presenta la forma de una "U" con uno de sus lados más cortos y en su lado de mayor longitud se le ha practicado un orificio -4- para el paso del eje que comporta el cubo de la rueda.

20.-

La pletina -2- está formada sencillamente por un ángulo y va unida a la pletina -1- mediante un pasador o remache -5-, aunque facultativamente dicha unión puede ser efectuada por soldadura o cualquier otro sistema similar de sujeción

25.-

Por su parte superior las dos pletinas presentan un orificio a través del cual desliza un



5.- tornillo de regulación -3- provisto de unas tuer-  
cas -6- y contratuerca -7- que delimitan su posi-  
ción con respecto a las pletinas, estando situado  
dicho tornillo de regulación longitudinalmente en  
la extremidad de los dobleces de las mismas.

Una vez enumeradas todas las piezas que for-  
man dicho mecanismo se procede a continuación a  
explicar su montaje y forma de actuar.

10.- En primer lugar la rueda se coloca en la  
horquilla correspondiente, tal y como se viene  
efectuando hasta el presente, y luego y antes de  
poner las mariposas que ajustan el eje de la rue-  
da, se coloca montado sobre el mismo este mecanis-  
mo, el cual, presenta un orificio para su coloca-

15.- ción en el citado eje y una vez ello efectuado  
se dispone sobre el eje la mariposa o tuerca de  
sujeción, quedando entonces dicho mecanismo suje-  
to al eje de la rueda en cuyo instante podrá em-  
pezar su actuación sobre ella, lo cual se logra  
20.- apoyando el tornillo de regulación en una pata  
de la horquilla y presionando sobre ella, tensa  
la posición de la rueda, retrocediendo ésta lige-  
ramente, efectuándose en dicho instante la pre-  
sión con las mariposas.

25.- Para efectuar el centrado de la rueda bas-  
tará que antes de presionar con las mariposas se  
regule la posición del eje de la rueda en sus



- dos extremos mediante el tornillo de regulación de dicho mecanismo, cuyo mecanismo va montado sobre el eje, en concordancia con la horquilla en el que ajusta el mismo, variando la posición del
- 5.- eje al variar la longitud del tornillo con lo que se logrará una mayor o menor inclinación del eje el cual por ser solidario con la rueda, le dará también la misma inclinación, quedando la rueda perfectamente perpendicular al suelo, cuando el
- 10.- eje está completamente horizontal.

- Otra ventaja que presenta la utilización de este mecanismo es que gracias a su aplicación, la rueda no puede salirse de su horquilla, lo cual antes ocurría por efecto de la fuerza de tracción
- 15.- cuando las mariposas no la presionaban debidamente, lográndose mediante la aplicación de este mecanismo que la rueda no pueda deslizar por el canal de la horquilla ya que el mencionado tornillo de regulación al presionarla limita su posición
- 20.- impidiendo todo posible desplazamiento de la misma.

- Se comprende que podrán efectuarse cuantas variaciones de detalle se estimen convenientes siempre y cuando que con las variantes que se introduzcan no se altere la esencialidad del presente modelo.
- 25.-

N O T A

Se declaran como de propiedad y novedad para todo el territorio español, sus Colonias y Protectorado las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S:

1.<sup>a</sup>.- Mecanismo de sujeción y centraje para  
5.- ruedas de vehículos que se caracteriza por comprender dos pletinas dobladas, las cuales están unidas entre si, presentando una de ellas en su lateral de mayor longitud un orificio y en la parte central correspondiente a los dobleces  
10.- otro orificio por el que desliza un tornillo de regulación cuya posición está limitada por una tuerca y contratuerca.

2.<sup>a</sup>.- Mecanismo de sujeción y centraje para  
15.- ruedas de vehículos que se caracteriza porque el orificio que presenta uno de los laterales de las pletinas ajusta en el eje de la rueda del vehículo, mientras que el tornillo de regulación presiona sobre una de las patas de la horquilla donde ajusta la rueda, limitando la  
20.- posición de la misma.

3.<sup>a</sup>.- Mecanismo de sujeción y centraje para  
25.- ruedas de vehículos que se caracteriza porque el tornillo de regulación, al deslizarse, aumenta o disminuye la presión sobre el eje de la rueda, hasta lograr la perfecta verticali-



dad de la misma y la máxima tensión de la cadena de tracción que le transmite el movimiento, caracterizándose además dicho mecanismo porque limita la posición de la rueda en el canal de la horquilla y en consecuencia los posibles desplazamientos de la rueda por el esfuerzo de tracción.

4º.- «MECANISMO DE SUJECION Y CENTRAJE PARA RUEDAS DE VEHICULOS»

Todo ello tal y como se describe y reivindica en la memoria que antecede que consta de NUEVE hojas mecanografiadas por una sola cara y una lámina de dibujos que la ilustran.

Madrid, 10 de Mayo de 1.954

  
Firmado: E. González Vaeas

FIG. 1ª

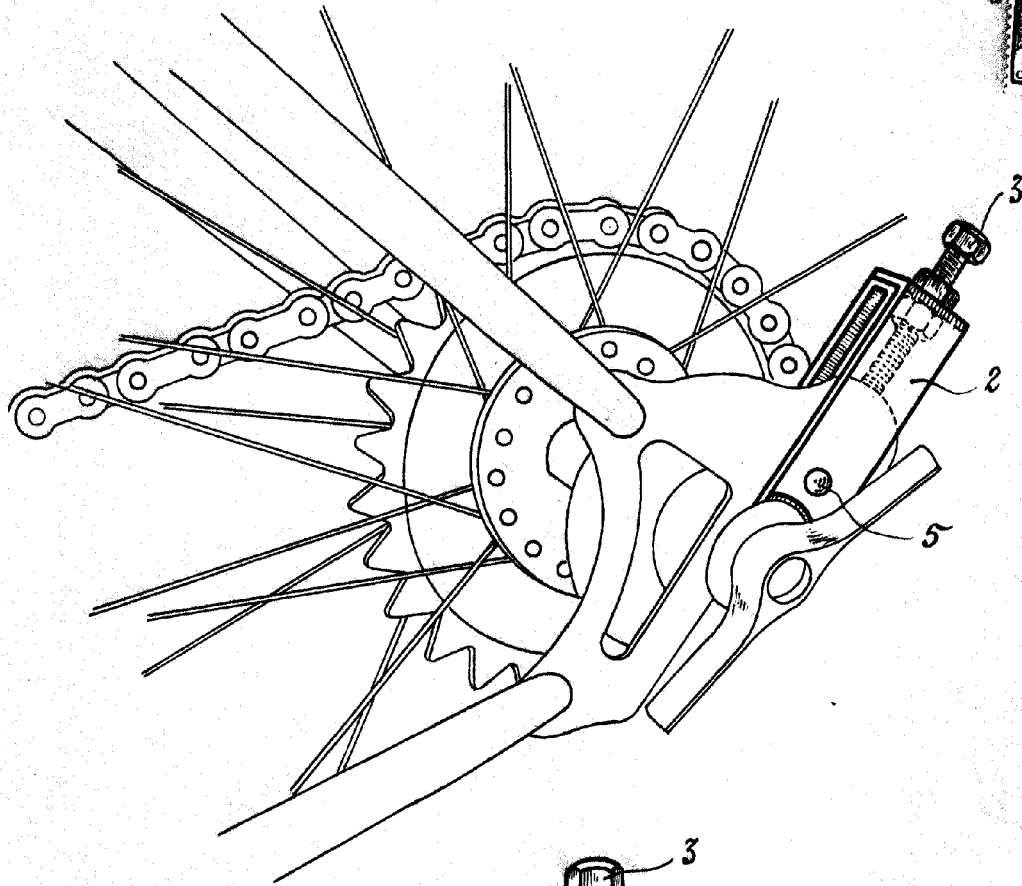
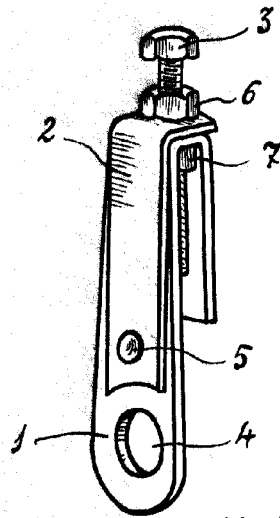


FIG. 2ª



Madrid a 10 de Mayo de 1954  
P.a. E. González Vacas

Escala variable.