

-1-
50637



50637

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a

la solicitud de

un MODELO DE UTILIDAD por VEINTE AÑOS en ESPAÑA

a favor de

DON TIBURGIO CANO CANO, residente en ALBACETE, ca-
lle de Blasco de Garay, nº 18,

por

«UN NUEVO VELOMOTOR»



50637

La invención a que se refiere la presente Memoria, constituye una novedad industrial con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con los preceptos del Estatuto vigente de Propiedad Industrial, de 26 de Julio de 1929, texto refundido publicado el 30 de Abril de 1930.

La finalidad que se persigue con el invento que se desea proteger, es proporcionar al mercado un nuevo velomotor, que presenta extraordinarias ventajas sobre los conocidos hasta la fecha.

El velomotor que describimos a continuación está provisto de un chasis, cuya parte posterior adopta la forma del guardabarros, mientras que la delantera constituye la coraza protectora. En el centro, el chasis presenta una extensión vertical sobre la que se sitúa el sillín, y, lateralmente, dicha extensión vertical presenta otra extensión, horizontal y orientada hacia la parte delantera del velomotor. Esta extensión horizontal sirve para servir de soporte a la bomba de aire, al mismo tiempo que para transportar el vehículo a modo de asa de sujeción. Junto al asa, se encuentra la caja de herramientas.

El chasis descrito se une con la horquilla delantera y con el bastidor; En lo que respecta a este último, se sujeta al chasis por medio de tres puntos en los que se colocan tornillos. Entre dos de dichos tornillos se encuentra la horquilla trasera, en la que se encuentra una ranura en que se fija el sujetador del freno a contrapedal. La horquilla se une por el segundo tornillo a una pieza en forma de U, en cuyo extremo opuesto está el eje pedalier, y éste, a su vez, por medio de una barra y una pletina al tercer tornillo de fijación al chasis.



En la pieza en forma de U y en la barra que hemos mencionado, se fija el motor auxiliar, cuyo desmontaje es facilísimo pues basta quitar los tornillos que sujetan el bastidor al chasis.

35

La horquilla delantera o suspensión, está constituida por una barra u horquilla fija, que tiene lateralmente una pletina provista de una ranura transversal, en cuya ranura se introduce la puntera del eje de la rueda. Posee asimismo dicha horquilla fija un pasador que sujeta una goma y un disco de hierro para amortiguar los golpes, y, por último, un muelle.

40

En los dibujos que se acompañan, se ha representado con todo detalle el velomotor. Así, la figura 1ª representa una vista lateral del mismo; la figura 2ª es un plano; la 3ª, vista de frente; la 4ª, vista posterior; la 5ª, el bastidor visto de lado; la 6ª, el bastidor en plano; la 7ª, los elementos que integran la suspensión delantera.

45

Figura 1ª.- El nº 1 corresponde al chasis; el 2, al asa de sujeción a la que se acopla la bomba de aire; el 3, la extensión vertical soporte del sillín; el 4, la caja de herramientas; el 5, el soporte del vehículo; los 8, 9 y 6, los tornillos que sujetan el bastidor al chasis; el 7, la horquilla fija delantera; el 13, es la rueda posterior.

50

Figura 2ª.- El nº 7 es la barra fija de la suspensión delantera; el 10, la extensión del chasis que forma la coraza protectora.

55

Figura 4ª.- El nº 12 es el sillín y el 11 la caja de herramientas.

Figura 5ª.- Los nº 14, 15 y 16 son los tornillos que sujetan el bastidor al chasis; el 17 es el sujetador del freno a contrapedal; el 18 es el rodillo de transmisión del motor.

60



50637

Figura 6^a.- Los nº 19 y 20 señalan los puntos en que se sujeta el motor auxiliar.

Figura 7^a.- A es la suspensión amortiguadora delantera, en la que B es la horquilla fija, lo mismo que D; C es un pasador para sujetar la goma G y el disco de hierro H, que sirven para amortiguar los golpes; E es el muelle; F muestra la pletina en que se engancha la puztera del eje de la rueda.

Las ventajas que presenta el vehículo descrito sobre los conocidos hasta la fecha, son notables. En primer lugar, su poco peso (35 kilos incluido el motor auxiliar), y el espacio reducido que ocupa, permiten tenerlo en cualquier sitio, incluso subirlo a pisos altos. Para esto último, dispone de un agarra-
dero especial que sirve, asimismo, para sujetar la bomba de inflar las ruedas. La horquilla delantera va provista de un amortiguador especial, y la coraza, propia de todos los scooter, -
sirve para apoyar los pies una vez que el vehículo se halla rodando. Esto le presta una gran comodidad.

Es de señalar también la extraordinaria simplicidad de mandos, ya que solamente lleva dos cables, en el puño derecho del manillar, uno para acelerar y otro para el compresor, y un único freno a la rueda trasera, que se acciona a contrapedal. Las ruedas pequeñas de disco pueden desmontarse sin necesidad de desmontadores, rápidamente y sin ningún esfuerzo. Por otra parte, la especial construcción del chasis, impide que el usuario se manche de grasa, polvo y barro.

Por último, tiene la ventaja sobre toda clase de velomotores, que por su especial disposición de transmisión por rodillo, esta patine en cualquier caso, y, además, también se evitan las vibraciones cuando el vehículo va despacio, debido a que dicha transmisión actúa en sentido horizontal a la misma altura



50637

que el eje de la rueda trasera.

95 Hecha la descripción que antecede, es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden, y la que se reivindica en la siguiente

N O T A

En resumen: el Modelo de Utilidad que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

100 1ª.- UN NUEVO VELOMOTOR, caracterizado esencialmente porque está provisto de un chasis cuya parte posterior adopta la forma del guardabarros, y se une al bastidor, mientras que la anterior adopta la forma de coraza protectora, uniéndose a la horquilla delantera, presentando dicho chasis aproximadamente
105 en el centro una extensión vertical que sirve de soporte al sillín, cuya extensión presenta a su vez otra horizontal en la que se fija la bomba de aire, y que desempeña el papel de asa del vehículo.

110 2ª.- UN NUEVO VELOMOTOR, según reivindicación 1ª, caracterizado esencialmente porque el bastidor se une al chasis por medio de tres tornillos, de tal modo que el primero de ellos sujeta un extremo de la horquilla trasera, el segundo el otro extremo de dicha horquilla a una pieza en forma de U, la cual a su vez se une al eje pedalier, y éste por medio de una barra
115 y una pletina al tercer tornillo, encontrándose en la horquilla trasera una ranura en que se fija el sujetador del freno a contrapedal, y colocándose el motor auxiliar del vehículo sobre la barra y la pieza en forma de U.

120 3ª.- UN NUEVO VELOMOTOR, según reivindicaciones anteriores caracterizado esencialmente porque la suspensión delantera cons



21

00637

ta de una horquilla fija con una extensión lateral constituida por una pletina con una ranura transversal, de un muelle, y un pasador que sujeta una pieza de goma y un disco de hierro para amortiguar los golpes.

125

4^a.- Se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita: UN NUEVO VELOMOTOR.

Todo conforme se describe en la presente Memoria, que consta de seis páginas mecanografiadas y dibujos que se acompañan.

Madrid, 21 de Octubre de 1955

ALFONSO UNGRIA

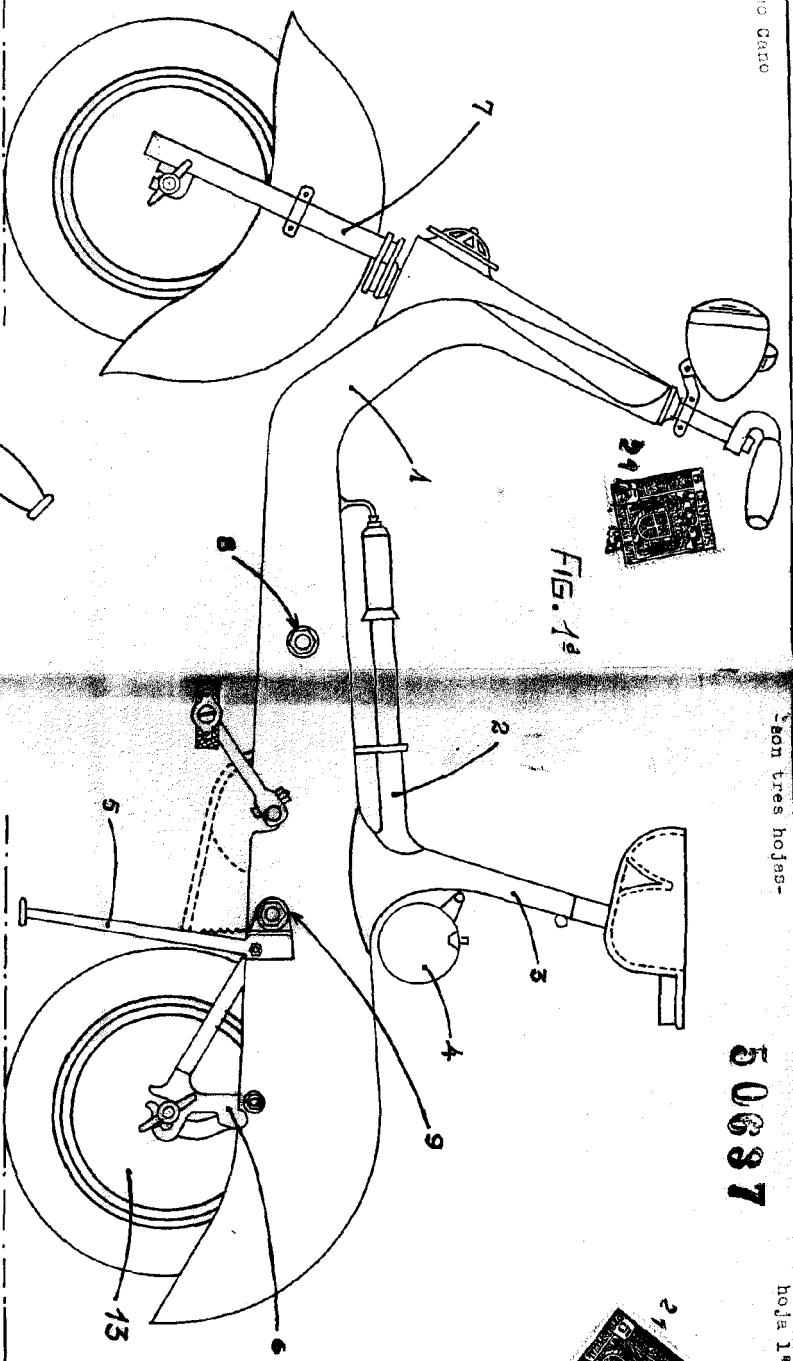


FIG. 1ª

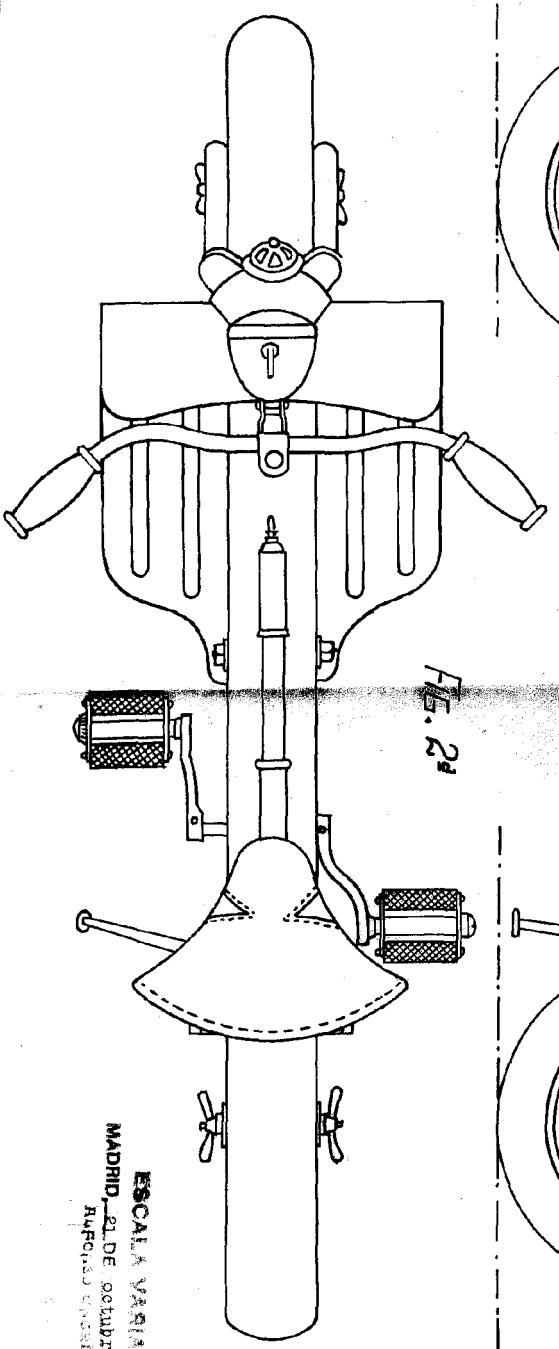


FIG. 2ª

ESCALA VARIA
 MADRID, 21 DE OCTUBRE DE 1955
 Aprobado en España

50637

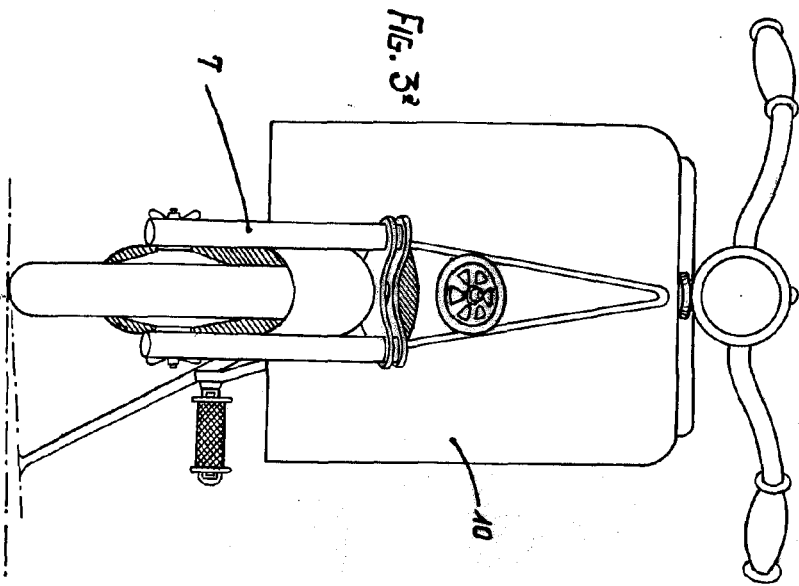


FIG. 3ª

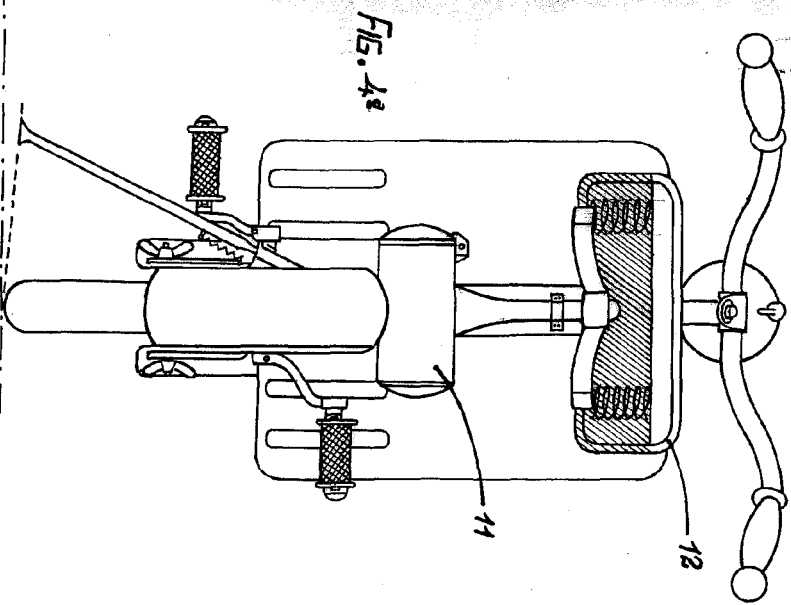


FIG. 4ª

ESCALA VARIABLE
 MADRID, 21 DE OCTUBRE DE 1905.
 ALFONSO OYARBE



FIG. 5^a

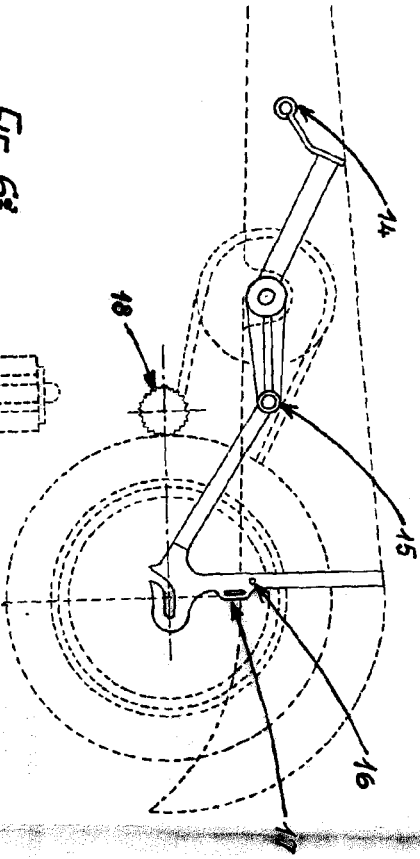
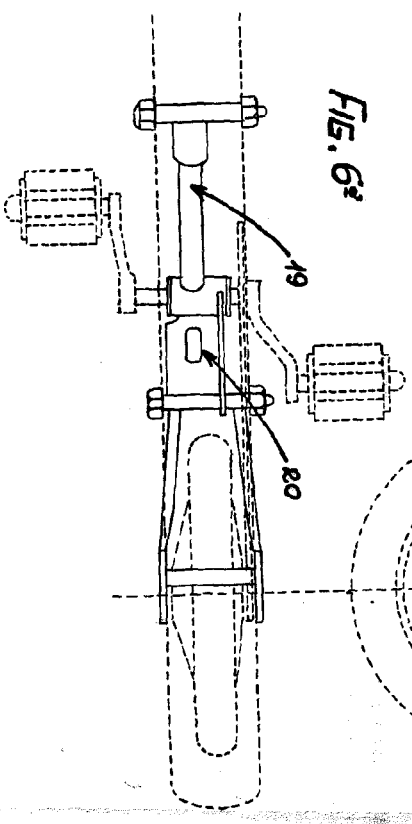


FIG. 6^a



-son tres hojas-

50697

noja 21

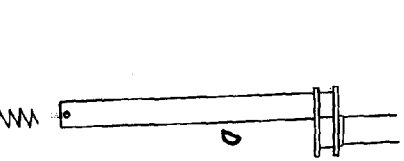
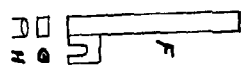
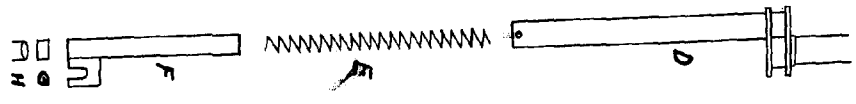


FIG. 7^a



IMPRESION DE LA OFICINA DE
MADRID, ALING GARCIA, D. 1055.
REPUBLICA URUGUAY