

MODELO DE UTILIDAD

por "UNA CARROCERÍA TOTAL PARA MOTOCICLETAS", a favor de Don Jaime SERRA ALONDA, de nacionalidad española, residente en Barcelona, calle Juana de Arco, número 8, - - - - -

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo hace referencia a una carrocería total para motocicletas, que como su enunciado indica viene a constituir una carrocería completa que recubre y protege de las inclemencias del tiempo al conductor u ocupantes del vehículo.

La carrocería que se propugna adopta en sus líneas visibles exteriores el aspecto de un automóvil pequeño monoplace, independientemente de que, en su interior, pueda ser ocupada la moto por dos personas en tandem como es habitual en ellas; distinguiéndose la particularidad de que, para no desvirtuar la línea aerodinámica de las carrocerías actuales, y dada la mayor altura conseguida por la cabeza del conductor de una moto, deba establecerse sobre el techo de su carrocería, una pequeña carlinga de material transparente, similar a las de los aviones de casa, la que podrá ser fija o desmontable, de acuerdo con la voluntad del usuario, y de la categoría de presentación del conjunto del vehículo.

En el orden mecánico, la característica esencial del carro-
sado, es la de estar constituido por un bastidor metálico (equi-
valente a un chasis) vinculado al cuadro de la moto, y sobre el
que descansará la carcasa del mismo, y las cuatro ruedas, sien-
do estas flotantes con respecto a la sustentación de la moto,
con el fin de articular, el conjunto resultante, a la posible
irregular marcha de pisos defectuosos.

Siendo las características de este ciclo, puramente de
forma constructiva, se hace precisa su previa descripción para
su correspondiente análisis, por lo que se incluye una hoja grá-
fica, en la que aparece representado un caso de realización prác-
tica, solo a título de ejemplo.

En la Fig. 1, se esquematiza el conjunto presentado en al-
zado lateral. Y, en la Fig. 2, se dibuja la planta de la misma.

De acuerdo con lo diseñado, se muestra el bastidor o arma-
ción de base, compuesto por dos largueros principales -3- y -4-,
que se disponen paralelamente a cada lado de la máquina, en un
nivel inferior al eje de su descansapiés, formando cuadro, con un
larguero transversal posterior -5-, y una brida de unión delante-
ra -6-, que se relaciona y hace depender del montante delantero
-7-, del cuadro de la motocicleta. Los dos largueros -3- y -4-,
en su extremo anterior, se prolongan abriéndose en "Y", mediante
dos ramales oblicuos -8-, que enlazan en sus extremos con las pa-
lancas de articulación -9- y -9'-, en las que finalizan las dos
bridas de dirección -10- y -10'-, procedentes del cubo de la rue-
da delantera.

De modo análogo y con dependencia de los bujes del eje de
la rueda trasera, se establecen dos bridas -11-, que, a modo de
"paliers" cubren la anchura necesaria para enlazar con los bujes
o cubos de las dos ruedas posteriores -12-.

Estas y las anteriores -13-, poseen un elemento de relación -14-, con sus respectivas bridas, que podrá consistir, desde un sencillo y elemental resorte de muelle de suspensión, hasta un moderno suspensor hidráulico telescópico, igual al de la rueda trasera de la moto, (siempre en relación con el presupuesto total de la carrocería). Por lo tanto, estos cuatro puntos de apoyo oscilantes de las cuatro pequeñas ruedas, establecen, la flotabilidad de la suspensión de este conjunto dentro de una notable independencia con respecto a la suspensión de la motocicleta.

Partiendo de la estabilización descrita como base, la carcasa cobertora -15-, o carrocería en sí, contará como puntos fijos de anclamiento, además de los elementos -14-, de las ruedas posteriores, con el larguero transversal -5- y dos puntos indeterminados de los largueros -6-, anteriores, puesto que la movilidad de todo el juego de dirección delantero, requiere su aislamiento y holgura dentro del cuerpo delantero de la carrocería.

La silueta aproximada de esta, se traza en la Fig. 1, consiguiendo en ella, que podrá contar, con una e con dos portezuelas practicables, cubriendo las cuatro ruedas con espacio suficiente para la acción de los juegos de palancas -9-, y bridas -10-, relacionados con la movilidad de la dirección de la rueda delantera.

La carlinga superior -16-, que facilitará la visualidad amplia o total del conductor, puede ser postiza y retirable, mediante un corredora y juego de palomillas de fijación -17-, conservando siempre su cualidad de transparencia, al igual que las zonas de la carcasa o carrocería equivalentes a las ventanas substituyen los rígidos cristales por el mismo material transparente.

Para la práctica de su fabricación y para facilidad de

montaje esta carrocería será monobloque, afianzándose, como se ha dicho, sobre el larguero posterior y los dos anteriores, utilizando medios, que mecánicamente pueden ser múltiples, y por conocidos no es preciso reseñar.

5 Otra circunstancia, que cabe advertir, es la de que el montaje descrito consta de cuatro ruedas adicionales, y, en cuanto a todos los detalles de construcción referentes a dimensiones, calidades, forma y acabado en general, variará ampliamente, sin que por ello se altere o modifique, la esencialidad del Modelo.

10

- N O T A -

Se reivindica como objeto del Modelo:

15 1.^a.- Una carrocería total para motocicletas, que se caracteriza por su pequeño volumen, destinada a cubrir y proteger al conductor y pasajero, de las inclemencias de la marcha, teniendo como sustentación, dos pares de ruedas colaterales, que sirven de estabilizadoras de la carrocería pero que se independizan del sistema de tracción y de frenado, que atañe exclusivamente a la motocicleta; comprendiendo el juego delantero de ruedas, los medios de movilidad y dirección, que lo vinculan a la dirección de la rueda delantera de la moto.

20

2.^a.- Una carrocería total para motocicletas, según la reivindicación primera, caracterizada porque la relación entre las ruedas de la carrocería y la suspensión de la moto, es de independencia, contando las dos ruedas posteriores o las cuatro indistintamente, con elementos propios de suspensión, que no se especifican por variables, pero que constituyen la flotabilidad e independencia de la suspensión de los dos elementos, motocicleta y carrocería.

25

3.^a.- Una carrocería total para motocicletas, según la rei-

vindicación primera, caracterizada porque tiene como base, un
montante constituido por dos largueros de tubo metálico, paralelos
a la línea del cuadro de la motocicleta, cerrándose por medio de
un larguero transversal posterior, y otro menor, anterior, que
5 se vincula al montante anterior del cuadro, así como los poste-
riores lo hacen con respecto a la horquilla de la rueda trasera;
teniendo los dos largueros paralelos, una prolongación delantera
angular que conduce a la unión articulada, por palancas, entre
los bujes de las dos ruedas delanteras y las bridas, también ar-
10 ticuladas, que proceden de la rueda delantera y transmiten el
juego de dirección.

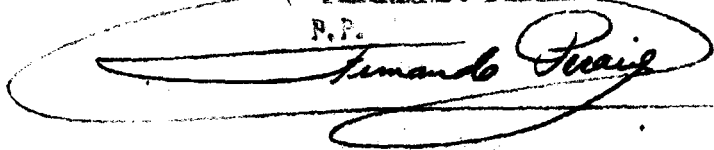
4^a.- Una carrocería total para motocicletas, según las rei-
vindicações anteriores, caracterizada porque está formada por
una carcasa monobloque, con puerta o puertas practicables, y de
15 forma variable pero aerodinámica, y reparto en equilibrio de sus-
tentación entre el larguero transversal posterior, y los puntos
correspondientes de las dos prolongaciones oblicuas de los dos
largueros principales; completándose en cuanto a forma, con to-
dos los accesorios, previstos en un presupuesto de acabado, y con-
20 tando para la mejor visibilidad del conductor, con una cabina auxi-
liar postiza, en el techo de la carrocería, de material transpa-
rente, la cual puede ser fija o abatible según los casos.

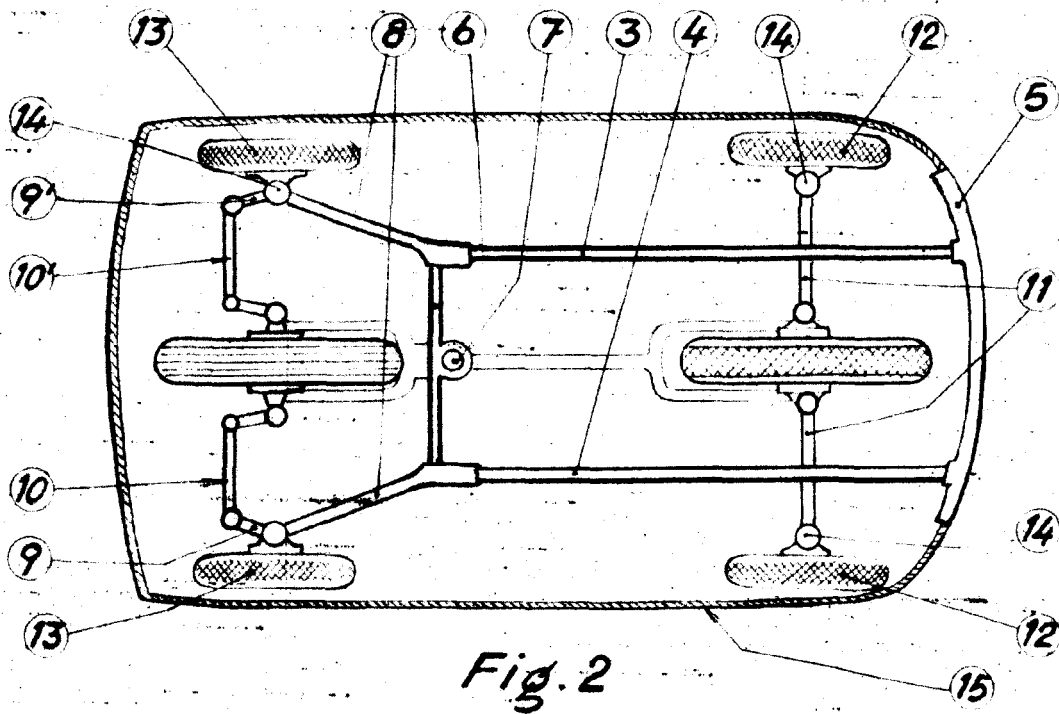
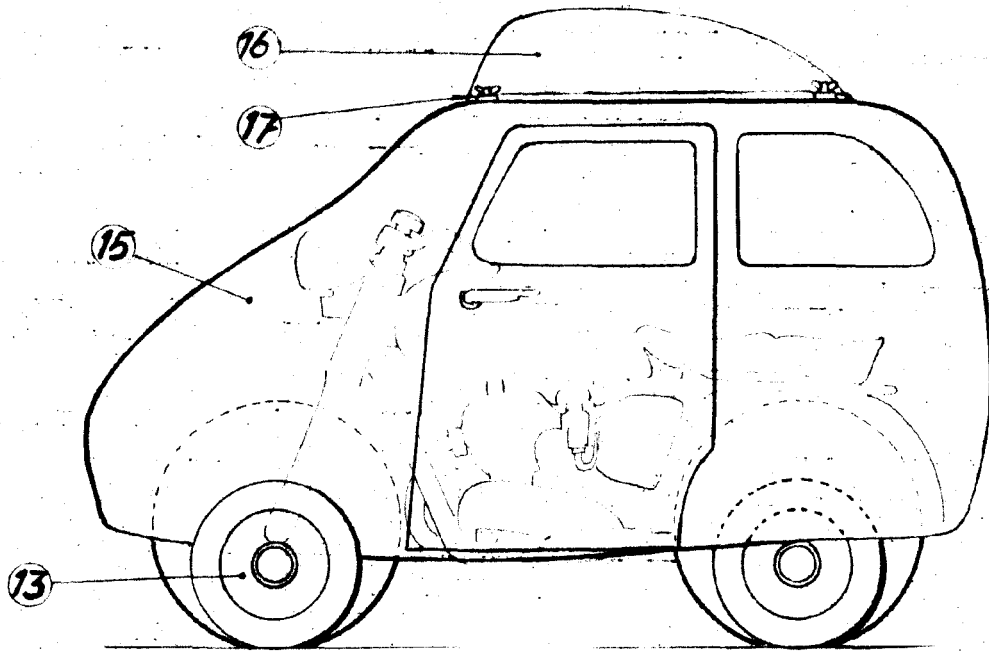
5^a.- UNA CARROCERIA TOTAL PARA MOTOCICLETAS.

Madrid, 4 de Marzo de 1958.

FERNANDO PERAZA

P.P.





PA. 4-3-V 8
Fernando Peraire

Escala variable