

MODELO DE UTILIDAD

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

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo hace referencia a una carrocería unilateral para motocicletas, que constituye una versión inédita de carrocería para vehículo de dos ruedas, que realiza la misma función protectora que la correspondiente carrocería de todos los demás vehículos automóviles.

La carrocería propuesta que adopta, en cualquiera de sus realizaciones la forma más adecuada a la silueta y dimensiones de la motocicleta sobre la que se acopla, reúne siempre las condiciones de simetría y de reparto de peso, que equilibran el conjunto resultante, teniendo como base esencial, el establecimiento de dos ruedas menores colaterales que permanecen vinculadas a las dos ruedas de la motocicleta, mediante medios de articulación que les permiten, mantener su propia suspensión, de cualquier tipo que sea, con independencia de los de la moto, a fin de oponer, a las desigualdades de los malos pavimentos, la flexión e elasticidad suficiente, para quitarle rigidez y enquile-

samiento al vehículo resultante.

La estructura mecánica de esta carrocería, será la de tener como punto de iniciación, un bastidor metálico, reunido convenientemente con el cuadro de la moto, y sobre el que descansarán simultáneamente la carcasa del carrozado, y las dos ruedas complementarias; siendo accesible el interior del mismo para la ocupación de la moto y su asiento posterior, a través de una o de dos portabueles practicables que ocupen los espacios centrales, entre ambas ruedas.

Siendo las características de este Modelo puramente de forma constructiva, se requiere facilitar su descripción y análisis, con la ayuda de los gráficos de la hoja adjunta.

Se representa una vista en alzado en su Fig. 1, y el esquema de la planta en la Fig. 2.

Según los planos, el bastidor o armazón está compuesto por dos largueros transversales -3- y -4-, iguales y paralelos entre sí, vinculados al cuadro de la motocicleta, los cuales se cruzan con otro larguero mayor -5-, que se dispone en el sentido longitudinal paralelo a la máquina y fija su longitud en los largueros anterior -6-, y en el posterior -7-, sirviendo entre todos como base de sustentación para la carrocería -8-.

Del eje de la rueda posterior de la motocicleta -9-, y articulado a su correspondiente medio de suspensión parte un montante articulado -10-, que se enlaza con el buje y suspensión de la rueda auxiliar -11-; y de modo análogo, de la rueda anterior -12-, parte en el mismo lado, una brida -13-, que a modo de palier se articula a una pequeña palanca -14-, que realiza la transmisión de dirección a la rueda auxiliar delantera -15-.

Entre dos nuevos puntos de apoyo de las dos ruedas auxi-

liaras, establecen la flotabilidad de suspensión de este conjunto, manteniendo una notable independencia con respecto a la suspensión -15-, de la motocicleta, y brindando los suficientes lugares de afianzamiento de la carrocería, sobre los largueros citados en la descripción, utilizando para ello, medios que necesariamente pueden ser diversos, y que por ya conocidos, se apartan de la presente exposición,

Respecto a la carrocería que será monobloque, o de una sola pieza, tendrá posturas y con el juego de abertura hacia fuera, una o dos puertas, -16-, que presentarán como el resto del cararnaje, ventanas -17-, de material propio o superpuestas, de absoluta transparencia, que garanticen la perfecta visibilidad para el conductor.

Otra particularidad de esta carrocería resultante, obligada por la silueta aerodinámica de la misma, y por la altura a que corresponde la cabeza del motorista, es la de instalar a través del techo de la carrocería, una carlinga -18- de material absolutamente transparente, para facilitar la visión total del conductor; pudiendo esta carlinga, ser de montaje o eliminación a voluntad.

Finalmente, cabe advertir, la posibilidad de aplicación de freno a las dos ruedas adicionales, mediante una derivación del freno de pie, de cuya palanca partirán unos cables de accionamiento a los tambores de los ejes de las mencionadas ruedas, siendo entonces, simultáneo a tres ruedas el freno posterior de la motocicleta.

Los medios de iluminación y tracción, serán los propios de la motocicleta, cambiando, en la fabricación de la carrocería todos los detalles de dimensión, calidad, e incluso forma, que requiera cada caso, sin que por ello se altere ni modifique la

esencialidad del modelo.

- N O T A -

se reivindica como objeto del modelo descrito:

5 1^a.- Una carrocería unilateral para motocicletas, que se caracteriza porque se estabiliza sobre un bastidor o chasis compuesto de largueros solidarizados unos con otros, que se sustentan equilibradamente sobre el cuadro de la máquina, y sobre los elementos de suspensión de dos ruedas auxiliares colaterales, que sirven de estabilizadoras del conjunto, creando un sistema
10 independiente y flotante en cuanto a la suspensión total, así como del sistema de tracción y frenado que incumbe exclusivamente a la motocicleta.

15 2^a.- Una carrocería unilateral para motocicletas, según la reivindicación primera, caracterizada porque las ruedas auxiliares, situadas a un mismo lado, se montan sobre largueros que son prolongaciones de los ejes o cubos de las ruedas de la moto, efectuándose por medio mecánicamente conocidas, de articulación, de los que, el delantero, comprende además una pequeña palanca terminal que, al enlazar con su rueda correspondiente, le permite el
20 juego articular que necesita para recibir la transmisión de la dirección procedente del manillar.

25 3^a.- Una carrocería unilateral para motocicletas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque tiene como base de sustentación un bastidor integrado por dos largueros de tubo metálico paralelos entre sí, transversales a la línea del cuadro de la máquina, con el que se vinculan, los cuales están solidarizados por un lado, con otro larguero mayor, paralelo a esta, mientras que, por el otro lado, se relacionan con otro larguero que sigue toda la línea inferior de la carrocería; reuniéndose ambos,

anterior y posteriormente, con otros dos montantes transversales, que completan el cuadrilátero o chasis de base sobre el que se establecen las bridas soporte de las dos ruedas, y todo el conjunto de la carrocería superior.

5
4ª.- Una carrocería unilateral para motocicletas, según la reivindicación primera caracterizado por estar constituido, por una carcasa monobloque con puerta o puertas practicables, de forma variable dentro de un conjunto aerodinámico, dotado de ventanas o espacios transparentes para la visibilidad del conductor, el cual reparte su equilibrio de sustentación sobre los largueros de la base ya reivindicados, independizando su propia suspensión de la de la motocicleta; completándose en cuanto a su aspecto exterior con todos los accesorios usuales y previstos en su presupuesto de acabado.

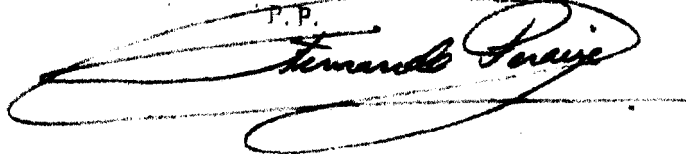
10

15 5ª. UNA CARROCERÍA UNILATERAL PARA MOTOCICLETAS.

Madrid, 4 de Marzo de 1958.

FERNANDO PERAJE

P. P.



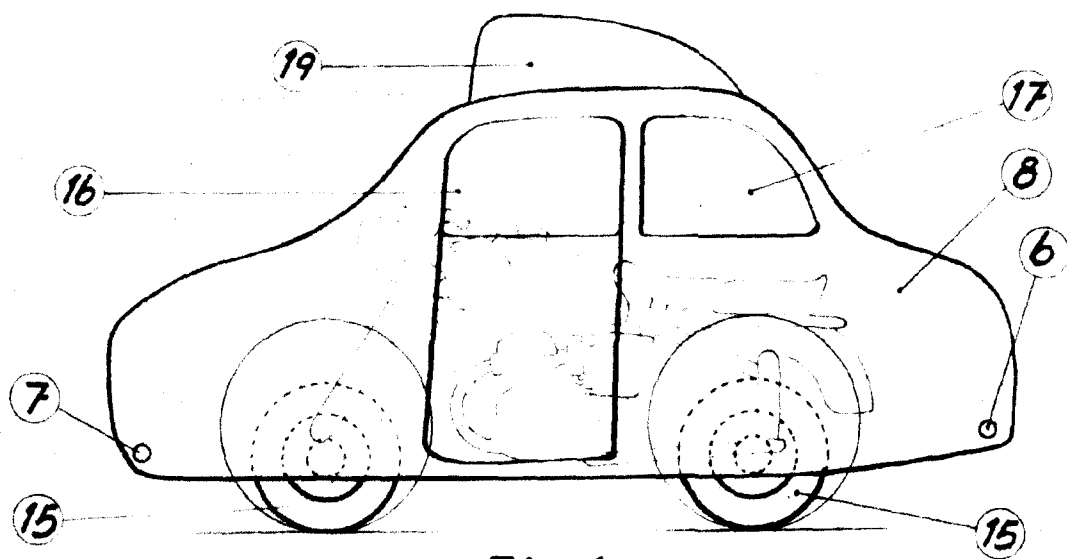


Fig. 1

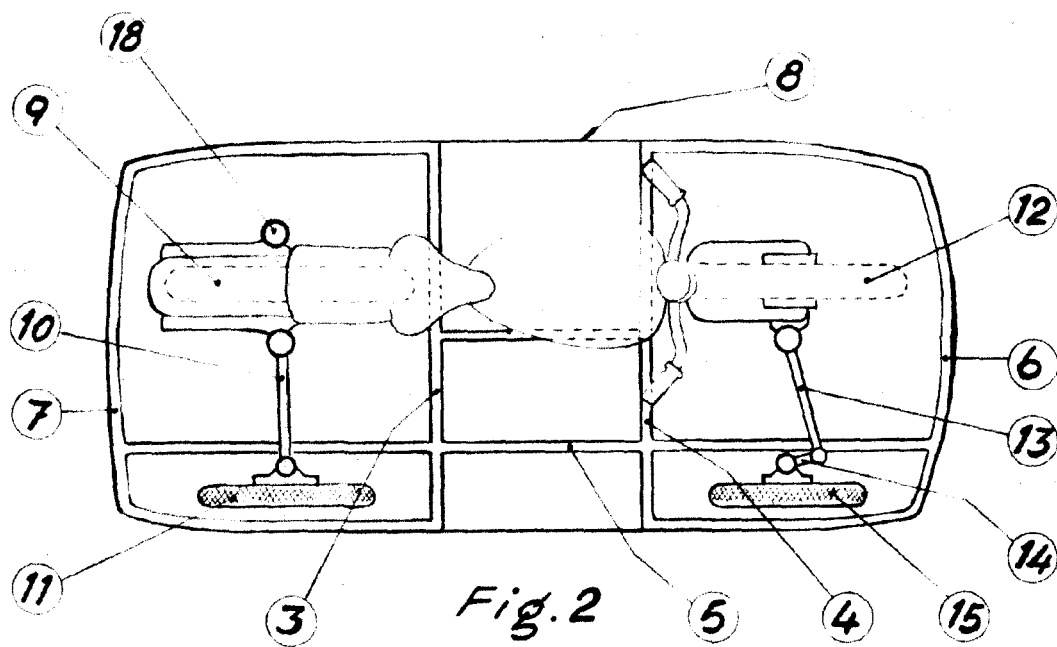


Fig. 2

P.A. 4-3-58
Fernando Peraire

Escala variable.