

67137



67137

MALA REPRODUCCION  
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años

cuyo privilegio se solicita para todo el territorio nacional y sus colonias, a favor de:

D. JACINTO ENFRUNS ROCA

D. FRANCISCO GIMENEZ BORJA

de nacionalidad española, domiciliados en Barcelona, Pasaje de Campos Elíseos, nº 6, relativo a :

"SIDECAR PERFECCIONADO PARA MOTOCICLETAS"

=====



MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se contrae conforme indica su enunciado a un sidecar perfeccionado para motocicletas que presenta considerables ventajas con respecto a los que comúnmente se encuentran en el mercado, especialmente por lo que se refiere a su estabilidad. - - - - -

Sabido es la difusión y popularidad que de día en día van alcanzando las motocicletas con sidecar en nuestro país, por ser un vehículo fácilmente accesible a la clase media y muy apropiado para la configuración de nuestro suelo. - - - - -

Por todo ello es lógico que constantemente se tiendan a perfeccionar los medios de suspensión de los sidecars, así como su propia configuración y los medios de unión a la motocicleta, realizándose todo ello con objeto de que su construcción resulte lo más segura y económica posible, además de que su adaptación a la motocicleta resulte fácil y no vaya en detrimento de su manejabilidad así como de su estabilidad y rendimiento. - - - - -

Con el presente Modelo de Utilidad se ha dado un paso más hacia la consecución de los objetivos apuntados en el párrafo anterior creando el sidecar que se describe en esta memoria, el cual se caracteriza porque está constituido por tres superficies de revolución, una central cilíndrica y dos extremas troncocónicas que teniendo su eje común están unidas por sus bases mediante soldadura, presentando en su parte inferior un hendido que constituye una cavidad apta para dar alojamiento a la rueda, la cual que-



30 da situada en un plano vertical que pasa por el eje del sidecar, manteniéndose centrada transversalmente al mismo.

Asimismo resulta característico el hecho de que la parte inferior del sidecar presenta un aplanamiento que facilita la sujección del bastidor de unión a la motocicleta. - - - - -

35 Otra característica consiste en que de la superficie troncocónica trasera emergen dos aletas, una superior y otra inferior, situadas en un plano vertical que pasa por el eje de la referida superficie troncocónica. - - -

40 Para facilitar la comprensión de las ideas precedentes, dando a conocer al mismo tiempo diversos detalles de orden constructivo, se describe seguidamente una forma de realización del presente Modelo haciendo referencia a los planos que acompañan esta memoria, los cuales, dado su fin primordialmente ilustrativo, deberán ser interpretados  
45 como desprovistos de todo alcance limitativo respecto a la amplitud de la protección legal que se solicita. En los dibujos: - - - - -

Figura 1, es una vista en alzado del sidecar perfeccionado. - - - - -

50 Figura 2, muestra una sección transversal del referido sidecar obtenida por el plano II-II. - - - - -

Figura 3, muestra en una vista por su parte inferior la totalidad del sidecar. - - - - -

55 Con respecto a dichas figuras y a los números que sobre ellas indican las distintas partes y detalles del



sidecar perfeccionado con que a título de ejemplo se ha  
ilustrado la presente memoria, su descripción es como si-  
gue: - - - - -

60 En figura 1, puede observarse, en una vista en al-  
zado, el conjunto del sidecar, donde puede apreciarse el  
elemento troncocónico delantero (1) y el elemento tronco-  
cónico trasero (2), unidos ambos por sus bases mediante  
las líneas de soldadura (3) y (4) al elemento cilíndrico  
65 central, el cual presenta en su parte superior el recor-  
tado (6) para permitir el fácil acceso a su interior y  
la instalación del asiento (7). En la misma figura pueden  
apreciarse las dos aletas verticales (8) y (9) instaladas  
en la superficie troncocónica trasera (2), habiendo produ-  
cido un seccionado imaginario (10) que permite observar  
70 la cavidad (11) apta para dar alojamiento a la rueda (12),  
la cual permanece centrada con respecto al cuerpo del si-  
decar tal como se observa en figura 2 que corresponde a la  
sección producida en figura 1 por el plano II-II. - - - -

75 En figura 2, se observa asimismo el aplanamiento (13)  
que en este ejemplo ilustrativo se ha logrado mediante la  
soldadura de una plancha rectangular convenientemente do-  
blada. Dicho aplanamiento tiene por objeto facilitar la  
ulterior fijación del bastidor de unión a la motocicleta,  
el cual no ha sido representado para facilitar la compren-  
80 sión de la figura. - - - - -

En figura 3, se ha representado en planta el sidecar  
perfeccionado, visto por su parte inferior, donde se apre-  
cian claramente los elementos descritos en figuras prece-



85 dentes, así como la situación de la rueda con respecto al cuerpo del sidecar. - - - - -

Las ventajas obtenidas con el sidecar descrito por la presente memoria se ponen claramente de manifiesto al considerar la facilidad con que se obtiene el montaje del cuerpo del mismo por estar constituido por tres elementos principales que quedan unidos mediante dos líneas de soldadura. - - - - -

95 Por lo que respecta a la estabilidad del conjunto formado por motocicleta y sidecar, queda esta substancialmente mejorada con respecto a los tipos que comunmente se constituyen en la actualidad, pues al quedar considerablemente reducida la distancia que existe entre el plano vertical en que se halla situada la motocicleta y el plano que contiene a la rueda que soporta al sidecar disminuye el brazo de palanca y con ello el momento flector producido por el referido sidecar sobre la motocicleta y que tanto contribuye a disminuir la maniobrabilidad del conjunto. - - -

100 Al quedar la rueda oculta en el interior de la carrocería del sidecar disminuyen también las salpicaduras producidas durante el paso por terrenos encharcados, pues la totalidad de dichas salpicaduras producidas se precipitan contra la parte inferior del sidecar. - - - - -

110 Habiendo efectuado la descripción que precede debe hacerse constar que en la realización práctica de este Modelo de Utilidad por veinte años podrán aplicarse todas las variantes de detalle que la experiencia y la práctica puedan aconsejar en cuanto a dimensiones, número de piezas



115 integrantes, materiales empleados en la construcción de las mismas, forma de acoplamiento mútuo y demás circunstan-  
 120 tancias accesorias, siempre que con ello no se desvirtúe su esencialidad, que es la que se resume y concreta en la primera de las reivindicaciones que siguen, ya sea considerada aisladamente, ya sea considerada junto a una o varias de las reivindicaciones restantes en sus combinaciones técnicamente posibles. - - - - -

120 N O T A

Se declaran de novedad, utilidad y propiedad para todo el territorio español y sus colonias, las siguientes: - - - - -

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

125 1.- Sidecar perfeccionado para motocicletas, caracterizado porque está constituido por tres superficies de revolución, una central cilíndrica y dos extremas troncocónicas que teniendo su eje común están unidas por sus bases mediante soldadura, presentando en su parte inferior un hendido que constituye una cavidad apta para dar alojamiento a la rueda, la cual queda situada en un plano vertical que pasa por el eje del sidecar, manteniéndose centrada transversalmente al mismo. - - - - -

135 2.- Sidecar perfeccionado para motocicletas, según la anterior reivindicación, caracterizado porque en su parte inferior presenta un aplanamiento que facilita la subjección del bastidor de unión a la motocicleta. - - -

3.- Sidecar perfeccionado para motocicletas, según

• 67137



140

la anterior reivindicación, caracterizado porque de la superficie troncocónica trasera emergen dos aletas, una superior y otra inferior, situadas en un plano vertical que pasa por el eje de la referida superficie troncocónica. - - - - -

4.- "SIDE CAR PERFECCIONADO PARA MOTOCICLETAS".

145

Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y una hoja de dibujos que la ilustran. - - - - -

BARCELONA, 21 JUN. 1958

P. A.

ar.

67137



Fig.1

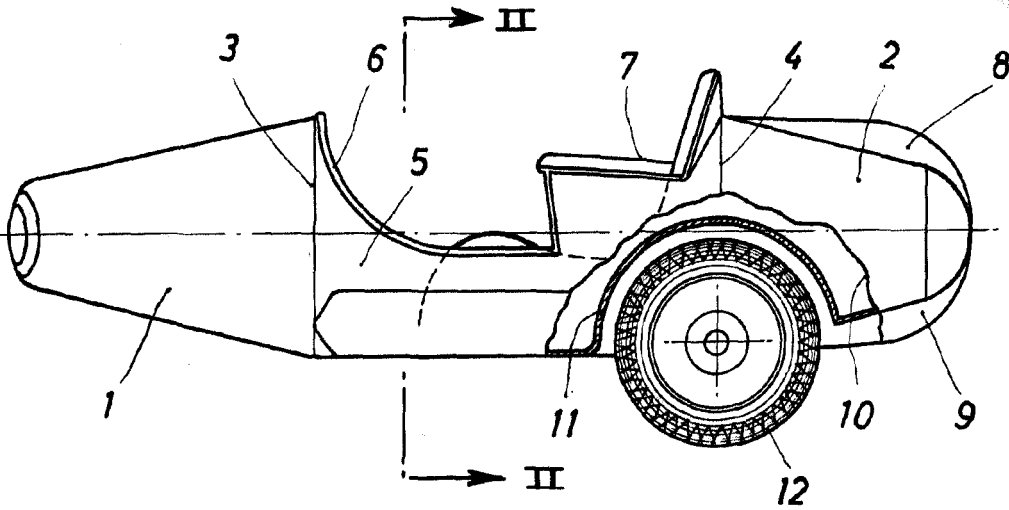


Fig.2

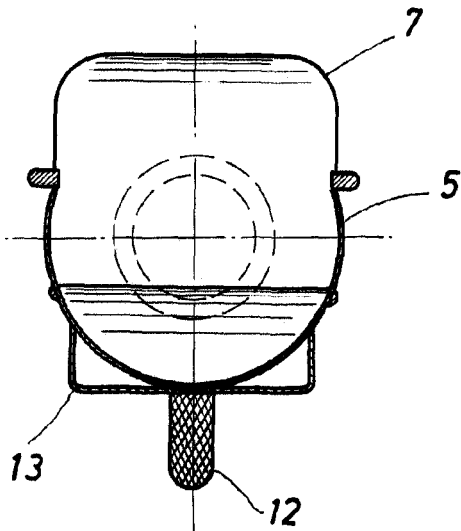
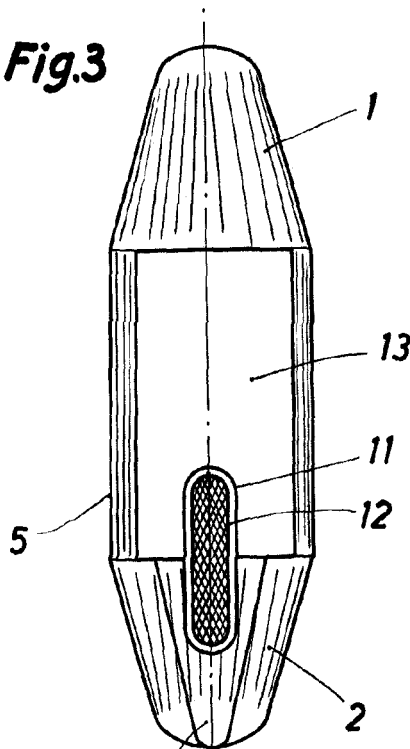


Fig.3



BARCELONA, 21 JUN. 1958

P. A.

Escala variable