

87



958

•67600

MODELO DE UTILIDAD
POR VEINTE AÑOS
EN ESPAÑA

solicitado a favor de D. Francisco Torres Valles, D. Ricardo Montón Mari, D. Arturo Montón Mari y D. Juan Gallart Bru, todos de nacionalidad española, domiciliados en Valencia, Murillo nº 25-bajo, Av. del Oeste nº 37, Cuenca nº 33 y Barraca nº 155, respectivamente,

p o r

=;= =;= =;= "NUEVO MANDO PARA EMBRAGUES" =;= =;= =;= =;=



MEMORIA DESCRIPTIVA

En la presente Memoria descriptiva y en los dibujos anexos, vamos a tratar de un nuevo mando para embragues, cuyo Modelo de Utilidad está destinado a garantizar la fabricación y explotación industrial exclusiva en España y sus Zonas de Soberanía.

5

Este nuevo embrague es de aplicación a cualquier



26 J

67800 - 2 -

10 tipo de motocicletas aunque preferentemente se usará en los motocarros y scooters, que es donde mayormente se hace necesario su instalación, tanto definitiva, como a base de un accesorio permanente del vehículo, siendo también un elemento auxiliar en sustitución de los mandos normales para casos de avería o emergencia.

15 En las actuales motocicletas, sean del tipo que sean, así como en los motocarros, de tanto uso en la actividad cotidiana, todos los mandos del vehículo en general se encuentran instalados en los manillares, en donde por medio de las empuñaduras y palancas adjuntas se manejan embragues, cambio de marchas, acelerador y frenos. Ello obliga al conductor a tener permanentemente puestas las 20 manos sobre el manillar y a que despliegue una actividad y pericia considerable en el juego de los distintos elementos de maniobra. No es difícil que en los momentos de maniobras rápidas, en los que hay que actuar a la vez sobre varios mandos, ocurran accidentes, si se piensa en 25 la posibilidad de una falsa maniobra debida a confusión en momento de precipitación.

30 Por todas estas razones es de aconsejar que se reduzcan y despejen los mandos del manillar, para que no queden esclavizadas las manos del conductor, pendientes de la marcha del vehículo en todo instante.

35 Dejando aparte las razones apuntadas y ciñiéndonos solo a los casos de averías que pueden presentarse en los mandos fundamentales de acelerador y embrague actualmente instalados, es un engorro si en ruta se rompe cualquier cable de los que actúan sobre los accesorios citados, pudiéndose considerar inmóvil el conductor en el lu



gar del percance, ya que resulta casi imposible empalmar el cable roto y difícil cambiarlo, en el supuesto que lo lleve de repuesto.

40 Por todo ello nuestro nuevo mando resuelve satisfactoriamente todos los inconvenientes que presentan las actuales instalaciones que disponen el mando del embrague e incluso del acelerador en los manillares, ya que este está previsto para ser accionado con el pie e instalado
45 en el reposapiés del vehículo o lugar asequible al mismo, con el que se puede accionar el embrague de igual manera que en los automóviles, y si se instala próximo al freno de pie, incluso en un solo movimiento puede accionarse si multaneamente, embrague y freno en casos de apuro, llevando
50 instalado como accesorio de repuestos, en el caso de presentarse la rotura del cable de servicio, rápidamente se puede cambiar de mando y quedar resuelto el percance, en la mitad del camino.

Su mayor ventaja está en su condición de eliminar
55 se del manillar y pasar a ser accionado por el pie, descargando a las manos, cualidad que de por sí, es suficiente para merecer su aceptación.

La constitución y funcionamiento de este mando se comprenderá mejor, si en lo que sigue nos referimos a la
60 lámina de dibujo adjunta, en la que se ha representado un caso de realización práctica, pero en la que debemos hacer observar, que por tratarse de un ejemplo aclaratorio, los dibujos en cuestión deberán interpretarse con amplio criterio y sin carácter limitativo alguno.

65 Constan estos dibujos de la figura 1 referente a una vista en sección longitudinal y proyección vertical



70 del conjunto del mando, la figura 2 a una vista proyecta da horizontalmente del mismo, sin el capuchón del accio namiento y la figura 3, a una vista que ilustra en insta lación sobre el bastidor reposapiés de una scooter.

Las diferentes partes de las figuras se reseñan como sigue:

75 El dispositivo de mando comprende un capuchón 1, unido al vástago de maniobra 2, formado por una varilla que se rebaja de diámetro a la mitad de su longitud para formar la espiga 3, siendo éste vástago el que se accio na con el pié al apoyarse sobre el capuchon en el momen to de la maniobra.

80 Una pletina rectangular 4, constituye la base del dispositivo, sobre la que va soldado un tubo 5 que lo - cruza saliendo una pequeña porción 6 por la cara de arri ba. Este tubo se cierra en su extremo inferior, dando lu gar al estrangulamiento 7 que cierra el diámetro interior del tubo. En sentido longitudinal ó axial, el tubo lleva 85 una ranura 8 orientada en el eje de simetría longitudi nal de la pletina, la cual va desde el anillo exterior que forma el tubo en la cara superior de la pletina has ta un poco más de la mitad inferior del tubo.

90 Dicho tubo sirve de soporte al resorte espiral 9, alojado en su interior que se apoya en el fondo sobre el estrangulamiento 7 citado, y al mismo tiempo de guía al vástago de maniobra, el cual se aloja una pequeña parte en el anillo superior y la espiga pasando por el interior de la espiral del resorte, sale al exterior del tubo pa sando por el agujero estrechado que se forma al estrangu 95



100 larse. Además dentro del tubo se sitúa la corredera 10, formada por una arandela provista del talón 11 con el agujero pasante 12, la cual descansa sobre el resorte 9 y sobre ella topa la superficie cilíndrica que se forma entre la espiga y el vástago al variar de diámetro, a cuyo fin el agujero central 13 de la arandela es de igual diámetro que la espiga 3 susodicha.

105 El talón 11 citado de la arandela, pasa por la ranura 8 del tubo, quedando el agujero 12 del mismo al exterior del tubo, deslizándose la arandela de arriba a bajo en todo el trayecto de la ranura, en el interior del tubo cuando es apretado el capuchón del vástago y comprimido al fondo el resorte.

110 Soldado a la pletina 4, se encuentra el eje 14, sobre el cual van las arandelas 15, cuyo conjunto sirve de guía y roldanas de deslizamiento y a continuación sobre la misma pletina se fija el torreón 16, al que se rosca el racor 17 inmovilizado por la contratuerca 18.

115 Dispuestas las cosas según hemos dicho, se acopla el cable 19 al mando, haciendo pasar uno de sus extremos por el agujero del racor 17, saliendo del torreón y sobre el eje 14 entre las dos arandelas se hace pasar a través del agujero 12 del talón de la corredera, soldándosele en el cabo al reten 20, con lo que el cable queda prisionero al talón y a merced de los desplazamientos de este.

120

125 El gusano o arrollamiento externo 21 del cable se aloja en el interior 22 del racor, donde limita para la inmovilización de su cubierta 23, cuando el cable es desplazado por su interior en virtud del arrastre a que



se ve sometido cuando se hace descender la corredera empujada por el vástago.

130 El cable restante se hace llegar a la horquilla del embrague ó incluso carburador si se quiere, acoplado su otro extremo 24 sobre el tope respectivo para lo cual dispondrá de la presilla 25 y de la parte de cable libre 26, suficiente que haga posible el abroche al dispositivo que se une.

135 Al funcionar el mando se comprende, que el cable se deslizará por el interior de su cubierta, por el del racor y tensandose sobre el eje 14 se arrastrará hacia abajo por la corredera, dando lugar en su otro extremo al desplazamiento de la palanca que acciona el embrague.

140 Su instalación se puede efectuar fácilmente sobre cualquier máquina, figura 3 con solo situarlo sobre la plataforma ó reposapiés 27, junto al pedal de freno, a cuyo fin en su propia pletina soporte se preveen unos tornillos 28 de embridage.

145 Para preservarlo del polvo y barro, lleva una cubierta protectora 29 que lo envuelve exteriormente, que a la par da un bonito aspecto que armoniza con el vehículo.

150 Suficientemente descrito este nuevo mando, resta solo consignar la posibilidad de que pueden ser variables los materiales, formas y dimensiones de los mismos, referentes a cualquier detalle de tipo constructivo, siempre que con ello no se altere la esencialidad de su objeto, puesta de manifiesto con la siguiente



N O T A

=====

155 Los puntos nuevos y de propia invención que se reivindicán en este Modelo de Utilidad, son:

160 1º.- Nuevo mando para embragues, caracterizado por comprender un vástago provisto de un capuchón en un extremo y una espiga de menor diámetro a continuación, así como una pletina soporte, provista de un tubo soldada saliente ligeramente por una cara y prolongado por la otra, el cual, en su extremo inferior, se estrecha cerrando el agujero del tubo para hacerlo coincidir con el de la espiga del vástago, cuya parte de tubo inferior lleva practica-
165 da una ranura en sentido axial y orientada con el eje longitudinal de la pletina, alojándose en el interior del tubo un resorte espiral que descansa en el fondo estrechado y parte del vástago en el anillo superior del tubo sobre la cara superior de la pletina, y que, pa-
170 sando la espiga a través del resorte, sale al exterior del tubo por su agujero inferior.

175 2º.- Nuevo mando para embragues, caracterizado por disponer de una corredera formada por una arandela provista de talón donde lleva practicado un agujero que, de acuerdo con la reivindicación anterior, se aloja en el interior del tubo, pasando este talón por la ranura del tubo reivindicado, quedando su agujero al exterior - del mismo y la corredera descansando sobre el resorte por cuyo agujero central pasa la espiga del vástago topando
180 con la corredera la superficie cilíndrica que se produce al variar el diámetro entre vástago y espiga.

3º.- Nuevo mando para embragues, caracterizado

87600

200



185 por disponer acoplado sobre la pletina soporte reivindi-
cada, un eje con dos arandelas en forma de roldana y un
torreón al que se rosca un rocor fijado por medio de una
190 contratuerca, cuyos elementos constituyen las guías del
cable de tiro del mando, y al cable se le hace pasar a
través del agujero del talón de la corredera para soldar
se su extremo a un reten que le mantiene unido al mismo,
190 con lo que los desplazamientos de la corredera a lo lar-
go del tubo produzcan el arrastre del cable para que és
te repercuta sobre las palancas del embrague ó accesorio
sobre el que actúe. Y

195 4.^a.- "NUEVO MANDO PARA EMBRAGUES", de conformidad
en un todo en lo esencial y fines industriales a lo des-
crito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente
representado en los adjuntos planos para su mejor compren-
sión.

Esta Memoria consta de OCHO hojas escritas o me-
canografiadas por una sola cara a doble espacio en 198 lí-
neas.

Valencia, 21 de Julio de 1,958
Por autorización de los interesados

D. FERRAZZOLI
D. LEONARDO

Modelo de Utilidad

Hoja única



28

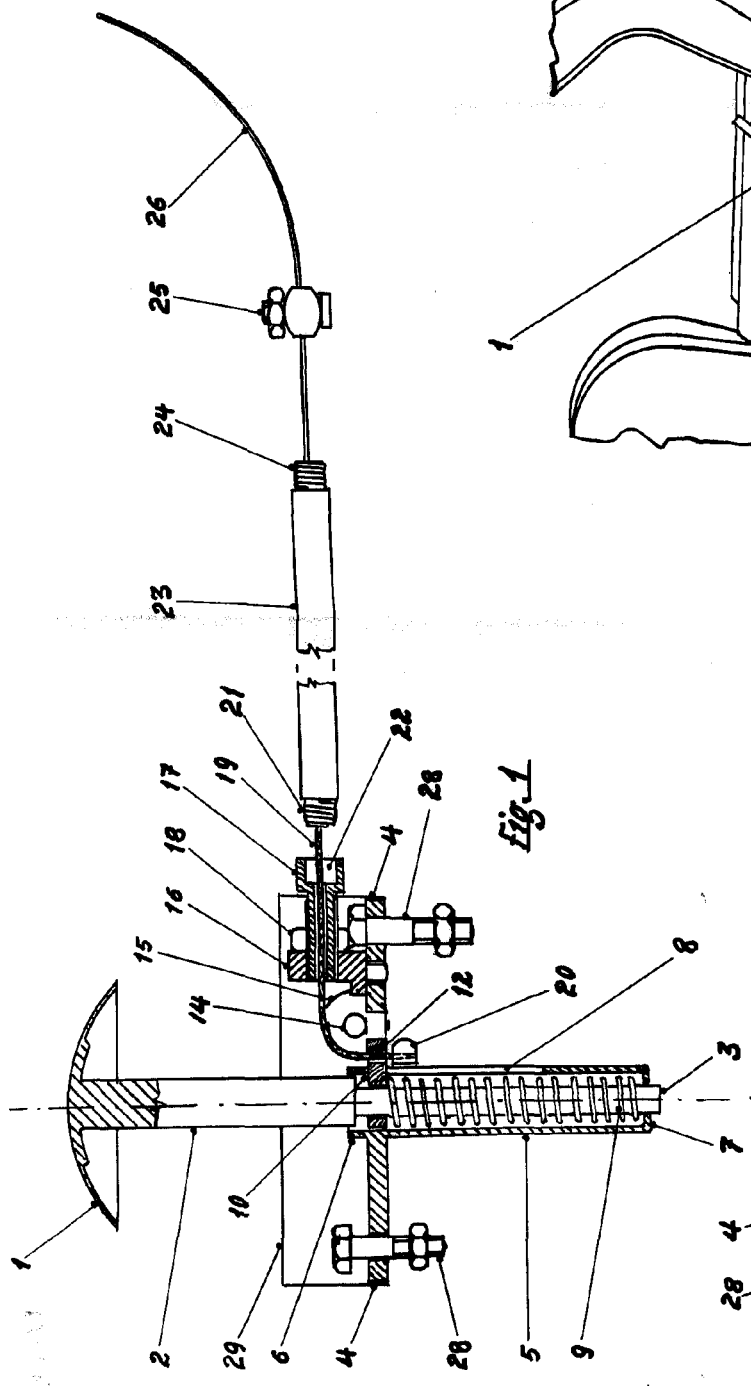


Fig. 1

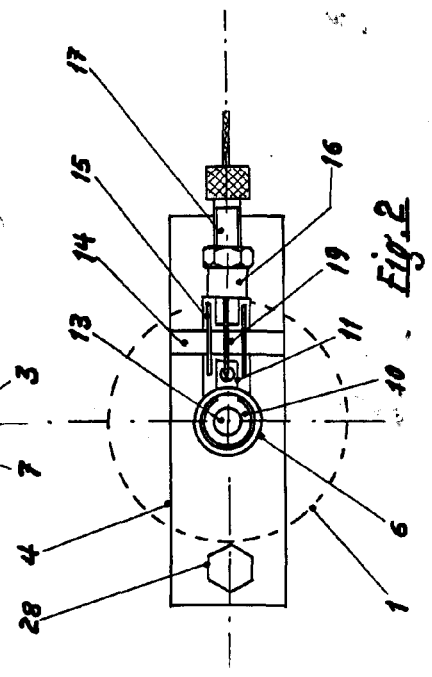


Fig. 2

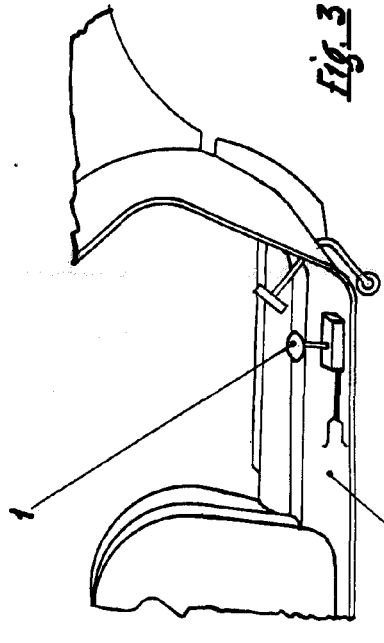


Fig. 3

Escala Variable
Valencia Julio 1958

P. A. *[Signature]*