



10 y el freno de pedal que actúa sobre la rueda trasera. Re-
sultado de ello es que de las dos masas que componen el
conjunto del vehículo, únicamente sobre la correspondien-
te a la motocicleta, situada a un lado, es sobre la que
actúa el freno, que además está calculado únicamente en
15 relación con el peso del vehículo sin el complemento del
sidecar, mientras que sobre la inercia del sidecar no hay
fuerza alguna que actúe directamente, produciendo un gi-
ro y desviación que hacen sumamente dificultoso el mane-
jo de estos vehículos y que son causa de frecuentes acci-
20 dentes. Por otra parte el creciente aumento del tráfico
rodado, tanto en las poblaciones como en las carreteras
hace sentir cada vez con más apremio la necesidad de dis-
poner de un medio apropiado de freno que permita al con-
ductor un poderoso y rápido dominio sobre la motocicleta
25 provista de sidecar. Y esta es precisamente la necesidad
que viene a llenar el dispositivo objeto del presente mo-
delo, que ha de reportar excelentes servicios a los moto-
ristas, evitando numerosos accidentes, de ahí que su soli-
citante merezca el privilegio de exclusiva fabricación,
30 venta y explotación en España y colonias que implica es-
te registro.

35 El dispositivo a que nos venimos refiriendo con-
siste en esencia en un potente manguito debidamente suje-
to por soldadura u otro medio, al soporte del buje del -
eje de la rueda del sidecar de la motocicleta, dispuesto
envolviendo a dicho buje, pero totalmente independiente
de él. Este manguito posee una valona o aleta circular -
con dos tetones adecuados para el montaje en uno de ellos
del eje de articulación de dos zapatas de freno de tipo



40 corriente y en el otro para el eje de la leva de separación de las zapatas, disponiendo también del brazo tope del forro o gusanillo que envuelve al cable sujeto a la palanca de la leva. Como complemento del dispositivo, -
45 existe también un cubo o tambor circular que se hace solidario de la rueda, intercalándolo entre el buje y el disco de dicha rueda, de tal modo que las zapatas del freno montadas en la valona del manguito puedan actuar sobre el cubo o tambor y frenar a la rueda del sidecar accionando el pedal del freno de pie, al que va unido el cable transmisor.

50 Para facilitar la comprensión de las características que dejamos expuestas, se acompaña una lámina de dibujos que muestra un ejemplo de realización de uno de estos dispositivos, el cual debe interpretarse ampliamente y sin sentido restrictivo alguno, dada su condición -
55 meramente aclaratoria.

60 En los mencionados dibujos, la figura 1 representa una sección vertical longitudinal del dispositivo, siendo la figura 2 una vista frontal en alzado, por la parte de las zapatas, mientras que la figura 3, nos muestra otra vista frontal en alzado, a escala más reducida, de la parte contraria a la de la figura 2.

65 Las diversas partes del ejemplo representado en los dibujos se señalan en ellos con las siguientes acotaciones: -1- es el manguito unido por soldadura al soporte -2- del buje (no representado en los dibujos). Con -3- se señala la valona o aleta circular con el tetón -4- en el que va introducido el eje -5- que sirve de punto de articulación a las dos zapatas -6- y -7- provistas de la

12 MAR. 1969



- 4 -

79459

70 correspondiente cinta de freno -8- y del muelle -15-. El
otro tetón de la valona -3- se señala con -9- y a través
de él se halla dispuesta la leva -10- provista del brazo
de palanca -11-, al cual va sujeto el extremo del cable
75 de accionamiento del freno. También vemos en la cara ex-
terna de la referida aleta circular o valona -3-, el apén-
dice fijo -12- que sirve de tope al forro o gusanillo -
del cable.

80 En líneas a trazos discontinuas, al igual que las
zapatas de freno, se representa el cubo o tambor de fre-
no -13- integrado por un plato cilindrico con el corres-
pondiente orificio central para el paso del palier o eje
y con unos orificios a su alrededor para hacerlo solida-
rio del disco de la rueda (no representado), por medio
de los tornillos -14-.

85 El funcionamiento de este dispositivo es el nor-
mal, propio de los frenos, o sea, al tirar el cable del
brazo -11-, la leva -10- separa a las zapatas -6-7- de -
modo que su cinta -8- fricciona sobre las paredes inter-
nas del cubo -13-, que gira con la rueda, y la frena. Co-
90 mo el cable de mando del freno de esta rueda del sidecar
va unido al pedal del freno trasero de la motocicleta, re-
sultará que ambas ruedas traseras del vehículo podrán -
frenar simultáneamente, con evidente uniformidad en la de-
tención de la inercia de las dos masas que constituyen -
95 la motocicleta y el sidecar, evitando desviaciones y gi-
ros y permitiendo un frenado más rápido.

Son variables las condiciones de tamaños, formas,
materiales y la de cualquier detalle constructivo que la
práctica aconseje modificar, siempre que no se altere lo

12 MAR 1960



100

esencial que se expresa en la siguiente

N O T A

79459

Los puntos no conocidos ni practicados en España, sobre los cuales se desea que recaigan las reivindicaciones de este Modelo de Utilidad, son:

105

1º.- Dispositivo para el montaje del freno en los sidecars de las motocicletas, caracterizado por constar de un manguito hecho solidario del soporte del buje de la rueda del sidecar, dispuesto dicho manguito envolviendo al buje pero separado e independiente de él, poseyendo el manguito una aleta circular a modo de valona, con dos tetones en la cara interna para el montaje en ella de las zapatas del freno, mientras que en la cara externa posee dicha valona el brazo de palanca de la leva y el apéndice tope del forro del cable de accionamiento de las zapatas, las cuales se hallan así en condiciones de actuar sobre el cubo o tambor de freno intercalado entre el buje y el disco de la rueda del sidecar y hecho solidario de ellas con sus correspondientes tornillos. Y

110

115

120

2º.- "DISPOSITIVO PARA EL MONTAJE DEL FRENO EN LOS SIDECARS DE LAS MOTOCICLETAS", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de CINCO hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 124 líneas.

Valencia, 29 de Febrero 1960

Por autorización del interesado

Fig. 1

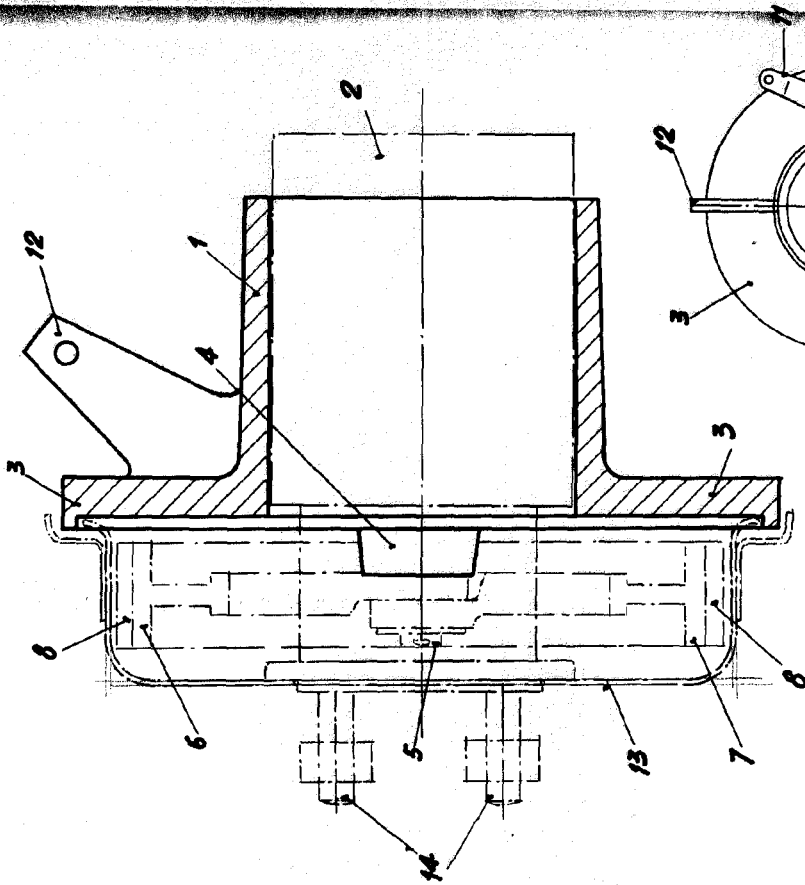


Fig. 3

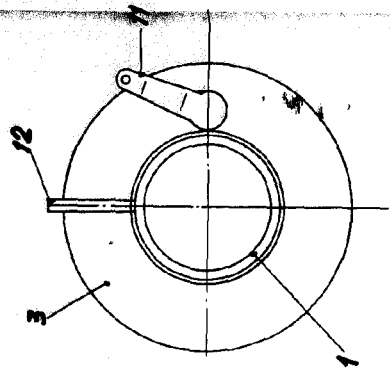
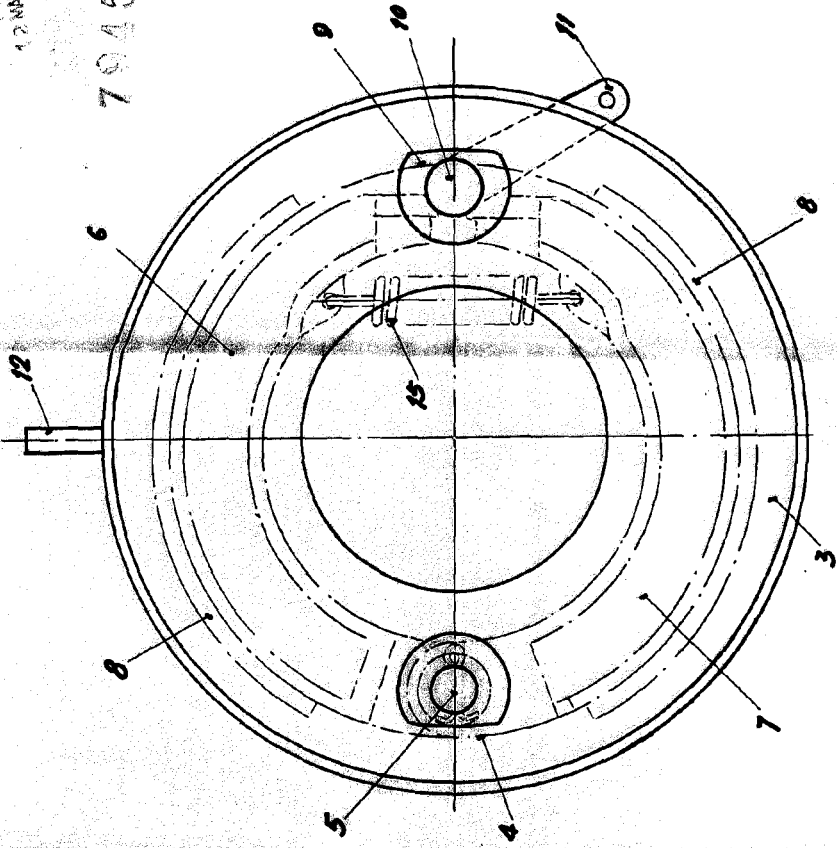


Fig. 2



12

12 MAR. 1960

79459

ESCALA VARIABLE
VALENCIA, 2 MARZO 1960

P.A.

[Handwritten signature]