

81161



81161

MEMORIA DESCRIPTIVA
de un Modelo de Utilidad a nombre de:
MOTO SCOOTER S.A., domiciliada en MA-
DRID, Ronda de Toledo, 24; por: "DIS-
POSITIVO DE SUJECION DE LA HORQUILLA
DELANTERA SOBRE VEHICULOS TRICICLOS".-

... ..

5 Constituye un verdadero problema de construcción la sujeción de la horquilla y rueda delanteras a los triciclos cuyo chasis está desprovisto de tubo central y sustituido por dos largueros laterales, cosa que ocurre cuando se trata de lograr determinados tipos de vehículos motocarrros.

10 Este problema nace de que el plano central en que están situadas la horquilla y rueda delanteras no coincide con los planos de los mencionados largueros laterales, sino que quedan en una posición intermedia con respecto a los mismos.

15 El presente modelo, con el que se ha venido a soslayar este problema, se refiere a un dispositivo de sujeción con el que se consigue establecer y fijar la horquilla anterior de cualquier triciclo sobre los chasis en que falta

81161²⁵



el tubo central. Sustancialmente el dispositivo comprende dos largueros laterales de chasis continuados hacia arriba en sendos ángulos agudos y relacionados por una traviesa que actúa como soporte para las articulaciones de la horquilla.

20 Inferiormente el piso de la cabina se establece sobre un segundo travesaño de relación entre ambos largueros, cuyo piso se prolonga y se eleva después en pendiente, hallándose reforzado por cualquiera de sus caras por un perfil de gran resistencia situado en un plano central coincidente con el de la rueda y horquilla delantera.

25 La tija se dispone con dos puntos de sujeción o afianzamiento, uno superior determinado por la traviesa de relación entre las prolongaciones alzadas de los largueros y otro inferior que se constituye por el perfil de refuerzo del piso de la cabina, siendo estos puntos de sujeción de la tija los que permiten la transmisión de los esfuerzos de la rueda al chasis del vehículo.

30 Con el fin de facilitar la compresión exacta del dispositivo, en los adjuntos dibujos queda representada una forma práctica de realización.

35 La figura 1ª nos muestra la situación de la rueda y horquilla delanteras en un motociclo desprovisto de tubo central, observándose la disposición de los largueros laterales (1) y (2) con los que se sustituye a dicho tubo y la situación en el plano intermedio 3 - 3 de la rueda (4) y horquilla (5).

40 La figura 2ª es una vista del dispositivo de sujeción cuya reivindicación se pretende, apreciándose la prolongación en ángulo y hacia arriba de los largueros (5), la traviesa (6) de

81161 25



45 relación entr ellos y que sirve de soporte de las articulacio-
nes (12) y (13) de la horquilla (7), el piso de la cabina (8)
la tija (9) y el perfil (10) establecido para reforzar la
elevación en pendiente del citado piso y el travesaño (11)
que relaciona y une también a loslargueros (1) y (2).

50 Se observa en esta misma figura que la tija (9)
está sujeta por su parte superior a la traviesa (6) y por
la inferior al perfil reforzador (10).

55 Lo dicho es un fiel reflejo de la invención
debiendo estimarse en el sentido más amplio y sin criterio
restrictivo. Son indiferentes las circunstancias de formas,
colores, tamaños y proporciones, así como los materiales em-
pleados. En general, serán también variables todas las
peculiaridades que, por su caracter accesorio o complemen-
tario, no alteren ni modifiquen de manera fundamental la
60 sustancialidad del invento sobre la que habrán de reacer
las subsiguientes reivindicaciones.

. - . REIVINDICACIONES . - .

65 1.- Dispositivo de sujeción de la horquilla delan-
tera sobre vehículos triciclos, caracterizado por constituir
un chasis que une las tres ruedas del vehículo, sin tener
tubo en el plano de simetría central, solamente dos largueros
laterales de chasis que mediante una estructura delantera
especial sujeta la rueda delantera, y transmite sus esfuer-
zos al conjunto.



70 2.- Dispositivo según lo reivindicado en el punto anterior, caracterizado porque los dos mencionados largueros están
unidos por travesaños y por una chapa frontal así como por un
piso, apoyándose ambos en los mencionados travesaños, cuyo piso
se prolonga y eleva después en pendiente constituyendo la llama
da caverna frontal, y terminando en una traviesa con perfil de
75 gran resistencia, situado en uno de los puntos de articulación
de la tija de la horquilla delantera.

80 3.- Dispositivo según las anteriores reivindicaciones, caracterizado porque la tija de la horquilla delantera se apoya
en dos puntos de fijación o de afianzamiento sobre lo antes
descrito, uno superior situado sobre la traviesa resistente
montado entre los dos montantes oblicuos que prolonga a los
largueros del piso y otro inferior que se constituye mediante
unos perfiles resistentes dispuestos debajo del piso de la
cabina y adentrado en la marcha del vehículo y que alcanza la
85 traviesa inferior que une los dos largueros laterales del
chasis, constituyendo al mismo tiempo refuerzo del piso de la
cabina, transmitiendo estos dos puntos de sujeción las fuerzas
logradas por la rueda delantera del vehículo a los travesaños
antes mencionados, de chapa que constituyen la caverna frontal y
90 al otro que constituye el piso, logrando de este modo los dos
montantes oblicuos y a través de ellos a los largueros del chasis del vehículo.

4.- DISPOSITIVO DE SUJECION DE LA HORQUILLA DELANTERA
SOBRE VEHICULOS TRICICLOS.

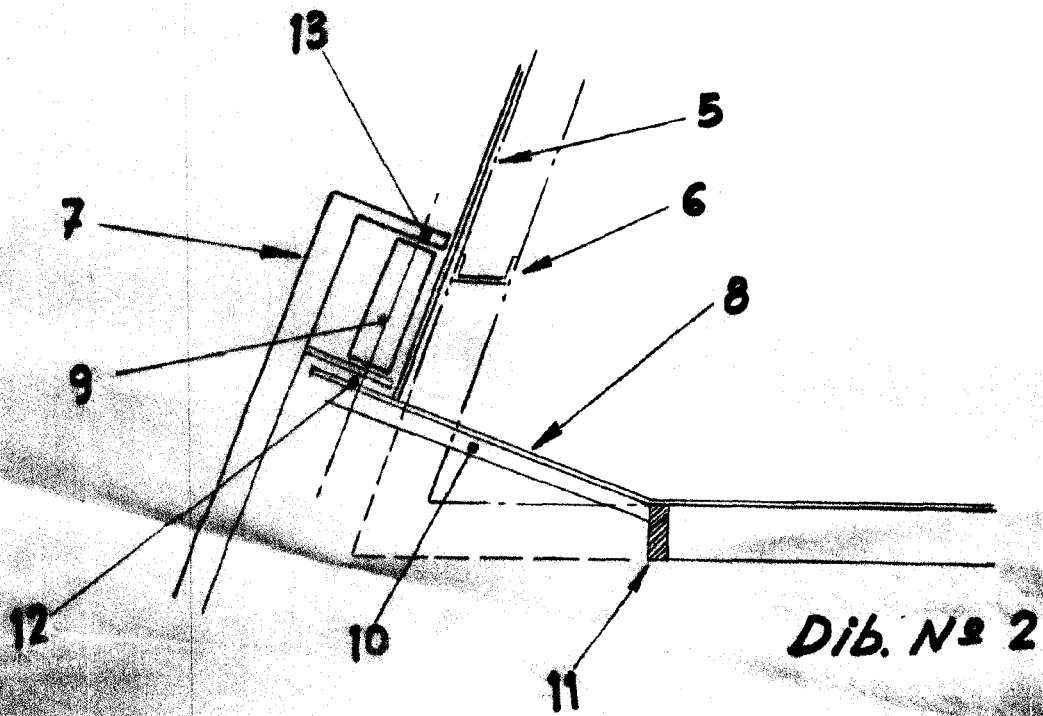
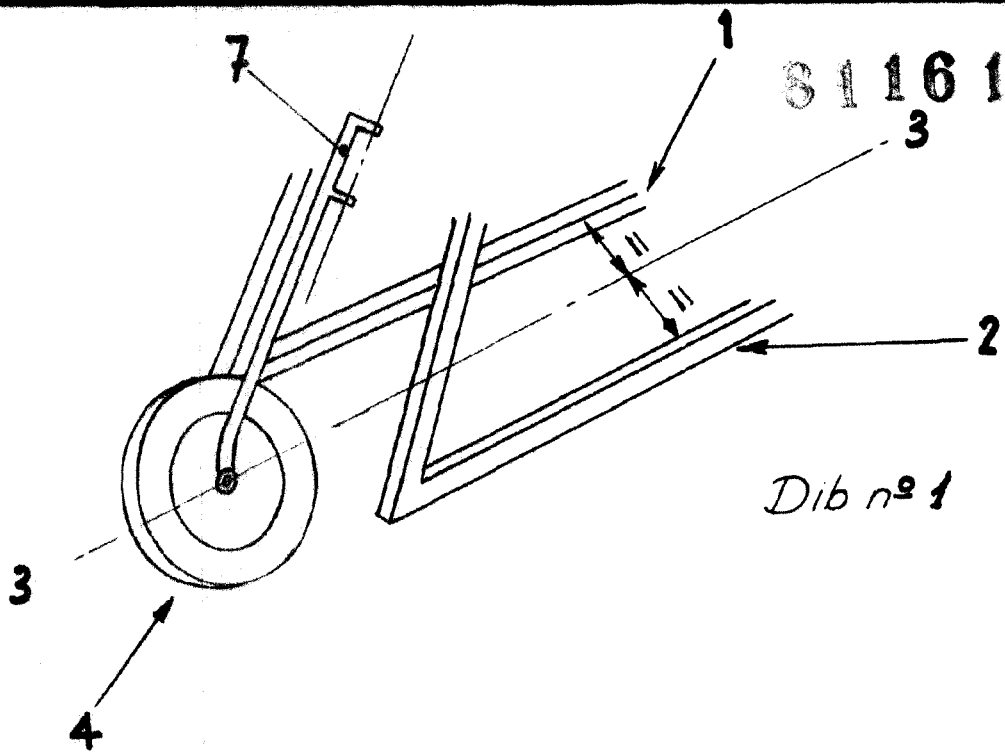


81161 25 M

Tal como se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de cinco páginas escritas a máquina por una sola cara y de sus correspondientes dibujos.

Madrid, 25 de Mayo de 1960.

clausura



Escudo variable.

Madrid, 25 de Mayo de 1.960

Sanjurjo