

175519



P A T E N T E
D E
I N V E N C I O N

175519

por "UN NUEVO SISTEMA PARA ACCIONAMIENTO DE BICICLETAS, MOTOCICLETAS Y SIMILARES", a favor de Don Simeón Rabasa Singla, de nacionalidad española, domiciliado en Barcelona.

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La bicicleta, desde su invención, ha sufrido dos transformaciones fundamentales.

5. La primera fué cuando se trasladó la fuerza motriz de la rueda delantera del gran bicielo a la rueda trasera, mediante la unión de dicha rueda, por una cadena, a un plato fijo en la caja pedalier, al que se habían aceplado las bielas, que antes estaban fijas en la rueda delantera, y sobre las cuales se ejerce la fuerza necesaria para la marcha.

10. La segunda transformación fué cuando se aplicó el piñón libre a las bicicletas, lo que permitió que se movieran las bielas a voluntad.

15. Con el fin de conseguir un mayor rendimiento del esfuerzo físico necesario para la marcha, el peticionario ha inventado una transformación en la actual bicicleta, suprimiendo la caja pedalier y modificando el carrete de la

175519



rueda trasera, de manera que vayan acopladas a él las manivelas y todos los elementos necesarios para que, conservando todas las ventajas que el piñón libre y el diferente desarrollo del plato y piñón supone, se suprima la pérdida de energía que representa el frotamiento de la cadena y la caja pedaliar.

5.

A fin de facilitar la descripción, se acompaña a la presente memoria una lámina de dibujos, en la cual se ha representado un caso de ejecución, que se cita solamente a título de ejemplo.

10.

En el dibujo:

La figura representa, en vista lateral, un caso de ejecución del sistema de accionamiento según la invención.

Consiste el invento en disponer el cubo o carrete -1- de la rueda trasera R, (aunque puede hacerse en la delantera), de tal manera que tenga capacidad para recibir el eje -2- del conjunto de bielas del pedal y, al propio tiempo, el eje de la rueda, relacionándose estos ejes mecánicamente, de tal manera, que el giro del eje -2- se encuentre multiplicado, e sea proporcionando a la rueda R

15.

el desarrollo que es normal en las actuales bicicletas, en las cuales se logra, casi siempre, por transmisión por cadena.

20.

Con la invención queda centralizado en una rueda, trasera o delantera, todo el esfuerzo transmisor, el cuadro C resulta sumamente simplificado y susceptible de adquirir nuevas organizaciones y, además, no existiendo transmisión por cadena, cardan u otra exterior, es posible llegar ya a un conjunto desarmable de fácil montaje, dando como consecuencia, una nueva concepción de la bicicleta, debido todo a la organización original lograda por la invención.

25.

30.

175519



La invención, dentro de su esencialidad, puede ser llevada a la práctica en otras variaciones, a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, ser realizada en cualquier forma y tamaño, siendo aplicable a todo género de bicicletas, tanto de caballero como de señora, así pequeñas como normales, al mismo tiempo que se hace extensivo a las motocicletas y similares, utilizando para su fabricación los materiales más adecuados: por entrar todo dentro del espíritu de las reivindicaciones, considerando los términos en que se ha redactado esta memoria descriptiva a título de ejemplo, pero nunca como limitación.

N O T A

Hecha la descripción del presente invento, lo que se declara como nuevo y de propia invención, comprende las siguientes reivindicaciones:

- 15 1.- Un nuevo sistema de accionamiento de bicicletas, motocicletas y similares, caracterizado esencialmente por el hecho de que la multiplicación normal que se efectúa desde la caja pedalier mediante transmisión por cadena o cardan, al carrete de la rueda trasera, es centralizado en un cubo o carrete en la rueda trasera o delantera, cuyo cubo o carrete lleva o nó cambio de velocidades.
- 20 2.- Un nuevo sistema de accionamiento según la precedente reivindicación, en el cual se ha suprimido toda forma de transmisión actualmente conocida, reemplazándola por otra transmisión directa a la rueda.
- 25 3.- Un nuevo sistema de accionamiento según las anteriores reivindicaciones, en el cual la transmisión de la fuerza del eje

175519



central a la rueda, se verifica mediante unos juegos de engranaje, los cuales sirven al propio tiempo para aumentar la velocidad, cuyos engranajes van colocados dentro del cubo.

5 4.- Un nuevo sistema de accionamiento segun las precedentes reivindicaciones, en el cual el cubo de la rueda (según la reivindicación 1ª) está organizado a base de una corona dentada y piñones engranando con ella, con la característica de que estos piñones tienen mayor o menor número de dientes, de acuerdo con el desarrollo que ha de darse a la bicicleta.

10 5.- Un nuevo sistema de accionamiento según las anteriores reivindicaciones, en el que, por el juego citado en la reivindicación 4ª, se conserva el mismo desarrollo que es normal en las bicicletas ordinarias.

15 6.- Un nuevo sistema de accionamiento, según las reivindicaciones que anteceden, en el que las manivelas de accionamiento, merced a la combinación de engranajes interiores, pueden trabajar dando vueltas al revés, sin que por ello se altere la dirección de marcha de la rueda, que siempre gira en el mismo sentido, aunque se pedalee hacia atrás.

7.- Un nuevo sistema de accionamientos de bicicletas, motocicletas y similares.-

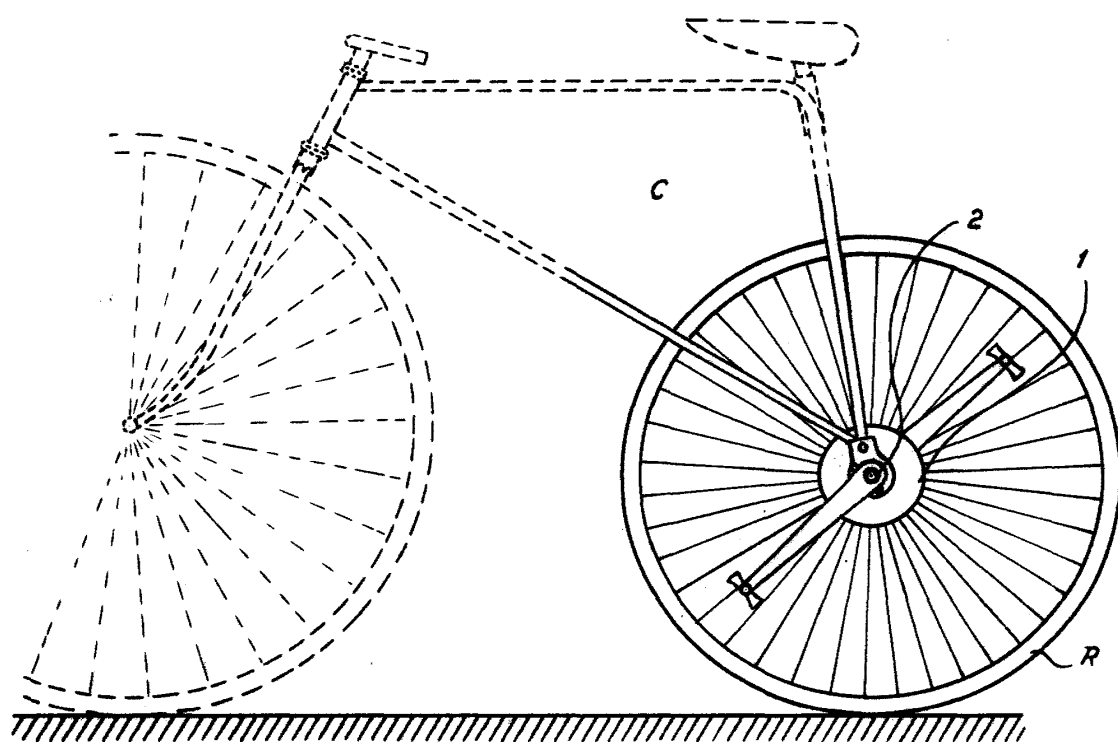
Barcelona para Madrid, a 18 de Octubre de 1946

SIMEON RABASA SINGLA.

P.a. JAIME ISERN MIRALLES

P. P.

D. Simeón Rabasa Singla 1919 *Hoja unica*



Madrid, 18 Octubre 1946

Jaime Irujo

pp.