

176697

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL



EB. 1947

176697

MEMORIA DESCRIPTIVA

PATENTE DE INVENCION.--

PAIS: ESPAÑA.--

DURACION: 20 AÑOS.--

OBJETO: "PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS
"EN LAS HORQUILLAS TELESCÓPICAS
"PARA VEHICULOS DE MOTOR".--

A NOMBRE DE: MOTO GUZZI, S. p. A.

RESIDENTE EN: GENOVA. (Italia).--

NACIONALIDAD: ITALIANA.--

{Ord. 272/46}
{P. 389. J/L}

176697



FEB. 1947

Constituye el objeto de la presente invención una horquilla telescópica para vehículos de motor provista de soportes de rodillos y de amortiguadores de aceite y representada a título de ejemplo en el adjunto dibujo, en el cual :

5 La Fig. 1 es un alzado de frente ;

La Fig. 2 es un alzado lateral ;

La Fig. 3 es una sección en escala aumentada longitudinal por la línea x-x de la Fig. 2 ;

10 La Fig. 4 es una sección transversal por la línea y-y de la Fig. 2, también en escala aumentada.

Como se ve por el dibujo, la horquilla según la invención está constituida por un tubo 1 en cuyo extremo inferior se fija el perno p de la rueda delantera del vehículo. El tubo 1 puede resbalar dentro de otro tubo mayor 2. Las superficies relativas de deslizamiento están constituidas por un manguito 3 superiormente
15 y por un par de rodillos 4 y 4' inferiormente. Dichos rodillos están montados en convenientes alojamientos 5 y, debajo de ellos, están previstos, también en convenientes alojamientos, dos anillos de goma 6 y 7 destinados el primero para impedir la entrada de
20 polvo y barro y, el segundo, para impedir la salida de la grasa.

De los dos rodillos 4 y 4', el trasero 4' es regulable, estando provisto su perno de una leva 8. Dicha regulación sirve para eliminar los juegos que, debido al desgaste, pudieran originarse entre el tubo 1 y los rodillos 4, 4'. Es necesario que el rodillo regulable 4' sea el trasero porque está menos cargado que el delantero, compensando esta circunstancia el hecho de tener un perno
25 más grueso precisamente por el hecho de ser excéntrico.

Al tubo 1 está sujeta una pieza circular 9 que oprime el muelle 10 que, con su otro extremo, se apoya contra el manguito 3 sujeto con tornillos al tubo 2. El tubo 1, además, está cerrado superiormente por un tapón 11 y el tubo 2 por un tapón 12. Entre
30

170097

L 4 F



los tapones 11 y 12 se encuentra dispuesto un corto muelle 13, más fuerte que el muelle 10, que entra en funciones en fin de carrera para evitar un choque brusco al cerrarse las espiras del muelle 10. Dentro del tubo 1 puede moverse una barra 14 sujeta a la tapa 12 y por tanto solidaria del tubo exterior 2. A dicha barra está sujeto inferiormente un disco 15 provisto de perforaciones.

Sobre dicho disco 15 está montada una arandela 16 que puede desplazarse sobre la barra 14. El tubo 1 está lleno de aceite (hasta cierto nivel) que crea una resistencia al desplazamiento de la barra 14 (y por tanto también del tubo 2) con respecto al tubo 1. Dicha resistencia es menor durante la salida del tubo 1 porque el aceite, al ejercer presión, levanta la arandela 16 y puede por tanto fluir por los agujeros del disco 15. La resistencia, por el contrario, es mayor durante el movimiento de descenso de la barra 1 porque la presión del aceite encima del disco 15 y la depresión debajo del mismo mantienen adherida al disco 15 la arandela 16, quedando así cerrados los agujeros del disco 15, de modo que el aceite es obligado a pasar entre el borde del disco 15 y la pared del tubo 1. Este dispositivo tiene, pues, la función de frenar los contragolpes. Es conveniente, sin embargo, que las pequeñas oscilaciones alrededor del punto de equilibrio estático puedan tener lugar libremente, sin la acción frenante del aceite, y con este objeto dentro del tubo 1 está prevista una cámara 17 tal que permite un mayor juego entre el borde del disco 15 y la pared del tubo, con lo cual se facilita el paso del aceite por los lados del borde del disco 15. La barra 14 es guiada superiormente por un manguito 18. Dicha barra, hueca inferiormente, está provista inferiormente de algunos agujeritos con el fin de poder aprovisionar de aceite la cámara interna del tubo 1. Superiormente, la barra 14 está cerrada por un tapón 19. 20 representa un anillo de goma raspador de aceite que tiene el fin de evitar la salida del aceite mismo.

65

NOTA

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Invención en España, por veinte años, son los siguientes :

1º. Perfeccionamientos introducidos en las horquillas teles-



70 cópicas para vehículos de motor, caracterizados por el hecho de que la barra corrediza prevista en el interior de la horquilla está sostenida inferiormente por dos rodillos uno de los cuales, y precisamente el trasero, es regulable mediante una pieza excéntrica.

75 2º. Perfeccionamientos según la reivindicación 1), caracterizados por el hecho de que la barra corrediza interior presenta, en correspondencia del punto de equilibrio estático, un ensanche de la cámara interna de aceite tal que reduce, para las pequeñas oscilaciones encima y debajo de dicho punto de equilibrio estático, la acción amortiguadora del aceite.

80 3º. Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1) y 2), caracterizados por la disposición del muelle entre los dos puntos de apoyo de la barra oscilante que lleva la rueda (en lugar de sobre dichos puntos de apoyo), por lo cual dicho muelle puede ser
85 más largo de lo corriente. amortiguando por tanto mejor las desigualdades del terreno, y por el hecho de poder estar más alejados los puntos de apoyo de la barra oscilante, gracias a lo cual es menor la presión sobre dichos puntos de apoyo y por tanto menor el desgaste de la barra oscilante.

90 4º. "PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LAS HORQUILLAS TELESCÓPICAS PARA VEHICULOS DE MOTOR", todo tal y conforme se describe en la presente Memoria descriptiva, la cual consta de 93 líneas, y a título de ejemplo se representa en el adjunto dibujo.

Madrid, 4 FEB. 1947

S.p.a. MOTO GUZZI

P.A.

176697

Fig. 1

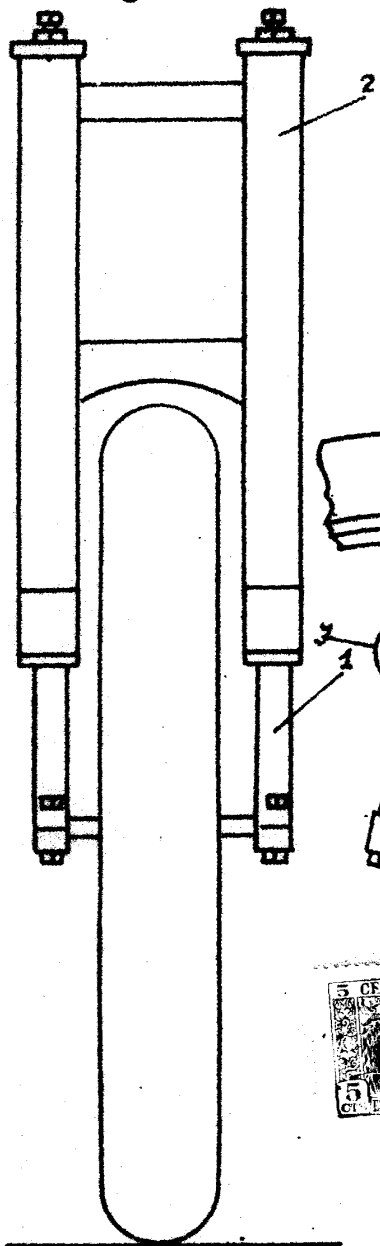


Fig. 2

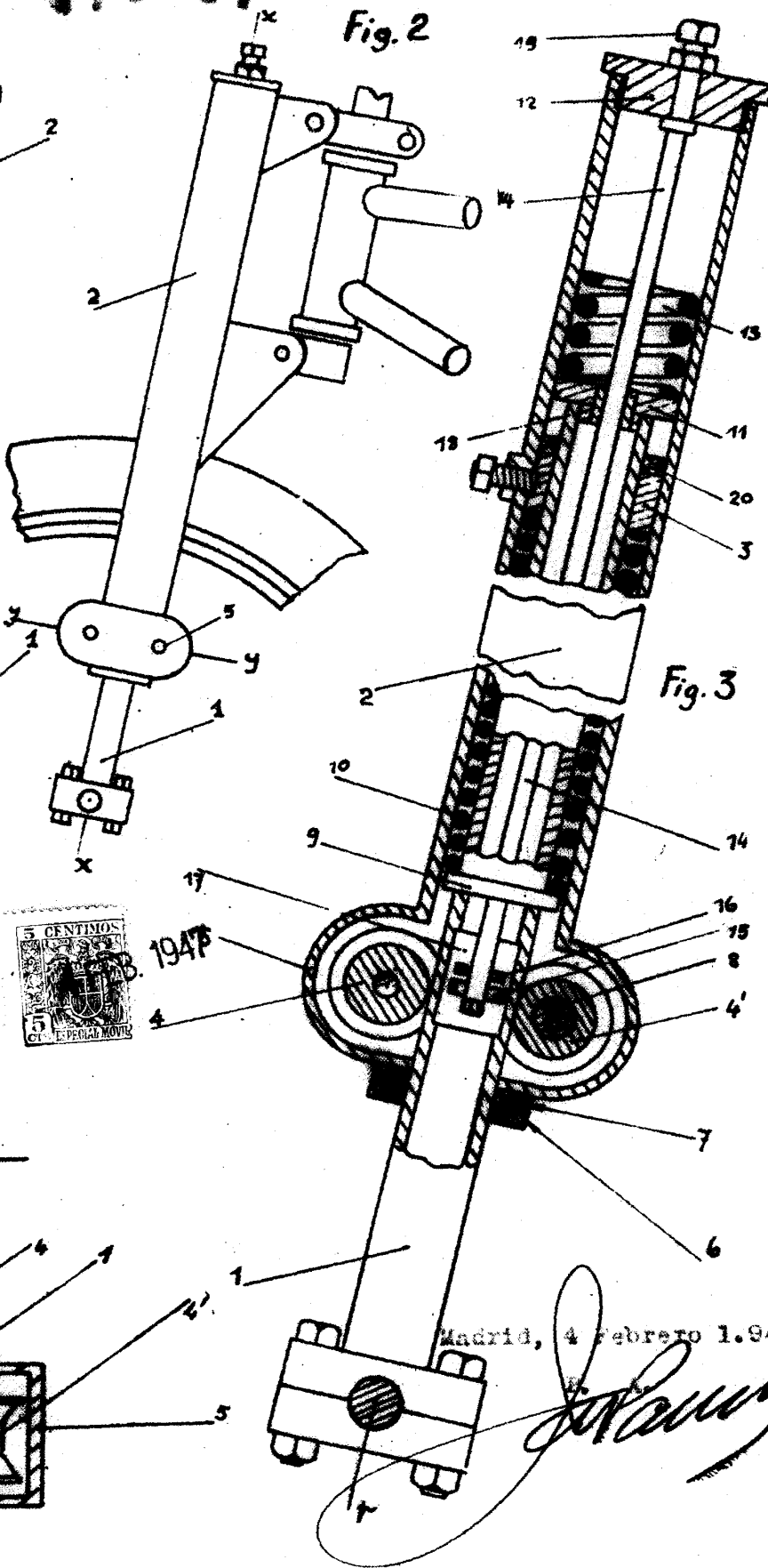
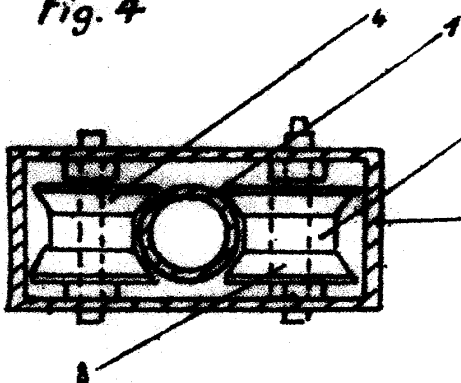


Fig. 3

Fig. 4



Madrid, 4 febrero 1.947.-

[Handwritten signature]