

186848



186848

MEMORIA DESCRIPTIVA  
que se acompaña a la solicitud de una  
P A T E N T E DE INVENCION  
por VEINTE AÑOS en ESPAÑA, a favor de  
Don Giuseppe R E M O N D I N I,  
de nacionalidad italiana, domiciliado  
en TORFOU par CHAMARANDE (Seine & Oise)  
FRANCIA.

s o b r e  
"ARMADURA DE"  
" MOTOCICLETA CARENADA "



5

El presente invento concierne especialmente una motocicleta carenada, en el que este tipo de carrocería aumenta sensiblemente las calidades aerodinámicas del aparato, sin que ofrezca una gran resistencia a los vientos laterales.

10

Los órganos de la motocicleta son órganos normales conocidos, pero su armadura, presenta la particularidad de ofrecer un soporte de asiento dispuesto justo encima de la transmisión -cambio de marchas y cadena- de disposición normal y por consecuencia un soporte de asiento fuertemente rebajado. El asiento se completa con un respaldo vecino de un plano tangente, ligeramente inclinado, en la periferie de la rueda de detrás.

15

La carena dispuesta sobre esta armadura, forma túnel en donde está situado el motor y se prolonga hacia delante mediante dos planchas que terminan en cubiertas protegempies, hallándose los pies del conductor sensiblemente al nivel del eje de la rueda delantera.

20

Las cubiertas están completamente abiertas lateralmente para permitir que los pies puedan fácilmente quedar libres de los descansa-pies, pero las planchas, formando las paredes del túnel, permiten apretar la motocicleta entre las rodillas.

25

Las dos partes delanteras de la carena, forman dos aleros de protección recubriendo las rodillas y piernas del conductor ; estos aleros se unen al nivel del eje de la horquilla delantera, para formar una plancha inclinada que protege el cuerpo, terminandose en para-brisas transparente, situado al nivel de los ojos del conductor del vehículo.

30

1 86848



Las líneas del perfil del respaldo del conductor se prolongan por una cubierta delgada y alargada que cubre la parte anterior y superior de la rueda trasera.

35 La motocicleta está fuertemente protegida de la intemperie por delante, y completamente libre por los lados.

40 La particular disposición de esta motocicleta hace posible, con resultados de habilitación conforme a los resultados normalizados de la habitabilidad de los vehículos automóviles, no sobrepasar, ni el ancho de una motocicleta normal, ni su vía, conservando a la vez su ángulo de dirección, rebajándolo fuertemente.

45 La estabilidad de la motocicleta por carretera, cuyo paso a través de los vientos laterales ofrece una resistencia casi inferior al de una motocicleta normal, con un centro de gravedad muy bajo, un apoyo firme del conductor, con las manos en el manillar de mando directo dispuesto detrás de la plancha que protege al cuerpo, las rodillas sobre el túnel que recubre el motor, los  
50 pies en la cubierta y apoyándose en el respaldo tangente inclinado hacia la rueda trasera, es excelente.

55 Esta motocicleta carehada, no necesita además, la presencia de ruedas auxiliares, levadizas o no, que eran corrientes en las motos análogas conocidas. Su construcción es muy sencilla y aparte la carena, solo exige órganos conocidos de forma corriente.

60 La descripción que sigue, teniendo en cuenta los dibujos que se acompañan, dados a título de ejemplo no limitativo, permitirá comprender mejor la forma de realización del invento.

186848



La figura 1, representa una vista de perfil de la motocicleta provista de la carrocería.

La figura 2, es una vista en plano correspondiente a la figura 1.

65 La figura 3, es una vista de frente de la parte de delante correspondiente a la figura 1.

La motocicleta comprende una horquilla delantera 1, con suspensión amortizada telescópica de sistema conocido, que da vueltas sobre un tirante doble 2, situado detrás de la horquilla y convenientemente inclinado.

70 El eje sobre el que ha de dar vueltas la horquilla en este tirante 2, se termina por un doble balancín 3, cuyas extremidades comportan las articulaciones de pequeñas bielas de retroceso 4. Cada una de las pequeñas bielas tocan en las articulaciones de extremidad de un balancín 5 que termina la varilla vertical 6 de un manillar 7.

El manillar 7, gira dentro de un tirante 8 doble, paralelo al tirante 2.

80 El mango del manillar 7, es pues directo sobre la horquilla. Un freno de dirección está situado en lugar conveniente.

El tirante doble 8, está fijo al cuadro que a continuación se describe.

85 El cuadro se compone de dos triángulos laterales izquierda, cuyos lados 9 y 10 se unen en el tirante 2, y reciben las patas de fijación del tirante 8. Cada uno de los triángulos laterales se completa por un lado 11, sensiblemente horizontal, en su parte inferior. Los dos  
90 vértices de los triángulos en donde se encuentran los

186848



95      lados 9 y 11, están unidos por un travesaño 12 trans-  
versal. De estos nudos arrancan los dos lados de un  
arco 13, poco inclinado sobre la vertical, triangulados  
en los lados 9, por travesaños sensiblemente horizonta-  
les 14. En los lados del arco 13, un poco mas abajo de  
los puntos de unión de los travesaños 14, se hallan mon-  
tadas las chapas 15, soportes de los ejes 16 de la arti-  
culación de la horquilla trasera 17 suspendida.

100      El arco 13, recibe además, un conjunto triangulado  
encuadrando la parte anterior y superior de la rueda pos-  
terior, compuesta de llantas 18 y armaduras sensiblemente  
horizontales 19 de soporte de una plataforma.

105      La horquilla posterior 17 comprende un conjunto  
triangular articulado alrededor del eje 16 y los montan-  
tes inferiores están ellos mismos articulados en el dis-  
positivo de llamada elástico amortiguado, no representado.

Dicha horquilla encierra la rueda posterior 20 y  
sus accesorios, tambor y mando de frenos por balancín 21  
y un piñón de cadena debajo del carter 22.

110      El conjunto motor 23, en forma de bloc o no, descan-  
sa entre los dos triangulos izquierda, sobre las armadu-  
ras 11.

115      El cuadro así constituido se presenta de perfil  
sensiblemente como la juxtaposición de dos triangulos  
en donde están unidos, en el vértice libre del mas gran-  
de de entre ellos la horquilla delantera, y en el vérti-  
ce común, o aproximadamente, la horquilla posterior. El  
mas pequeño de los dos triangulos tiene su lado sensi-  
blemente horizontal poco separado del vértice común y  
120      del suelo.

186848



El asiento 24 del motociclista está dispuesto en los lados 14 y un respaldo 25 se apoya en el arco 13, estando estas dos partes convenientemente rellenas.

125 Debe hacerse presente que las armaduras 9, unen aproximadamente en línea recta el tubo 2 y los vértices 12, mientras que las armaduras 10 se separan sensiblemente del plano vertical para terminar en las armaduras 11, paralelas, y que se unen al mismo vértice 12, facilitando el espacio del carter del motor y de sus accesorios, eventualmente debajo carters separados.

130 El recubrimiento de este cuadro se hace de la siguiente manera :

135 Una cubierta 26 envuelve las armaduras 9 y 10, para formar dos paredes o planchas laterales 27 prolongadas hacia delante por planchas 28 que se prolongan hasta el nivel del eje de la rueda delantera 29 e incluso un poco mas, encuadrando a distancia conveniente, la parte inferior de la horquilla 1 y la parte posterior mediana de la rueda delantera 29. Estas planchas 28, terminan en su parte delantera por una cubierta delgada y alargada 30, destinada a envolver los pies del motociclista.

140 En la parte inferior de las planchas 28 y uniéndose a la cubierta 30 así como a las planchas 28, se hallan dos guardabarros 31, de forma redondeada, vista por encima, alcanzando aproximadamente el nivel de las armaduras 10.

145 Las cubiertas se prolongan en su parte superior por techos redondeados 32 que van a unirse por encima de las armaduras 9 y por detrás del tubo 2, estos techos 32 reunidos se prolongan por una plancha única redondeada e

150

186848



inclinada 33, prolongada por un para-brisas inclinado transparente, 34.

155 La plancha única 33, que se halla situada entre el tubo 2 y el tubo 8, está aproximadamente en la misma inclinación que estos últimos, estando provista de orificios 35 necesarios al paso de las pequeñas bielas 4 de unión del manillar y de la horquilla 1.

160 Las planchas 27, están prolongadas hacia atrás y debajo del asiento por placas 36 que se apoyan en las extremidades del travesaño 12.

165 La parte superior de la rueda trasera 20, está recubierta por una cubierta 37 delgada y alargada conteniendo un guardabarros terminándose en una parte articulada 38. Esta cubierta 37 contiene el depósito del carburante y la punta se termina por una superficie 39 en donde puede situarse el número de matrícula del vehículo y la luz de detrás, 40.

170 La parte superior de la cubierta 37, está recubierta por una pieza que se abate 41, ajustándose a las líneas del perfil del respaldo 25, recubriendo un asiento auxiliar relleno, debajo del cual pueden disponerse los cofres ; dicha pieza está rellena interiormente para poder servir de respaldo, como se indica en líneas punteadas en la figura 1.

175 Una pieza que se abate 42, recubriendo una trampa en la cubierta, en la parte que cubre la superficie comprendida entre las dos armaduras 9, permite poder llegar hasta el carburador 43, situado en la parte de detrás superior del motor 23.

180 Los pedales de conducción y particularmente un pedal

186848



de freno 44, están articulados en ejes dispuestos en las cubiertas 30.

185

El pedal 44, está unido por una varilla 45 al balancin 21. Un pedal para la puesta en marcha 46, sobresale de los lados de las planchas 36.

190

La motocicleta así concebida, presenta la particularidad de oponer una débil resistencia a los vientos laterales, resistencia apenas superior a la que ofrece una moto normal. Los volúmenes ofrecidos a los pilotos son conformes a las reglas de habitabilidad normalizadas de los vehículos automóviles, sin aumento del ancho normalizado de las motocicletas.

195

El piloto instalado muy bajo, se mantiene firmemente en el manillar de mando directo y a la palanca de dirección, así que por sus rodillas en las planchas 26.

La vía de este vehículo no es superior al espacio, medido al estribo, de una motocicleta normal.

200

La dirección de la horquilla, por la separación juiciosa de las planchas 28 y la disposición de las cubiertas 30, queda igual a 30°, de parte y otra del plano axial longitudinal.

205

La protección del piloto contra la intemperie es grandemente mejorada con el para-brisas 34, las cubiertas 30 que protegen sus pies, los techos 32 que protegen sus rodillas, la plancha 33 su pecho y no encuentra obstáculo para sacar sus pies en el sentido lateral, así como sus piernas, permitiéndole sin ninguna dificultad poner pie en el suelo.

210

El piloto se halla, con relación a una motocicleta normal, a una distancia del suelo de aproximadamente

1 86848



30 cm. menos.

La ventilación del motor que se halla en un túnel, formado por las planchas 27, es grandemente mejorada.

215

La cubierta 26, puede estar constituida en dos partes con una línea de unión continua en el plano longitudinal de simetría del vehículo y comportar las planchas de control y trampas, dispuestas en los lugares convenientes.

220

Los órganos de dirección se fijan en el manillar de forma conocida.

225

Queda bien entendido, que sin salirse del marco del invento, podrán aportarse modificaciones a las formas de realización descritas, que son las que se desprenden de los párrafos que anteceden y se reivindican en la siguiente

N O T A

En resumen : la Patente de Invención cuyo registro se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes :

230

1º.- Armadura de motocicleta carenada comportando un cuadro que sirve de soporte al motor y sus anejos, eventualmente reunidos en forma de bloque, un soporte de asiento, una horquilla delantera y una horquilla trasera, caracterizada por el hecho de que comporta descansapiés para los pies del conductor situados sensiblemente al nivel del eje de la rueda delantera.

235

2º.- Armadura de motocicleta carenada según la reivindicación 1, caracterizada por el hecho de que el soporte del asiento está lo mas cerca posible de la transmisión de la fuerza del motor a la rueda de detrás, estando

240

186848



completado dicho soporte por un arco inclinado cuyo plano es sensiblemente tangente al lugar en donde se halla situada la rueda de detrás, sirviendo dicho arco de soporte a un respaldo.

245

3°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación 1 ó 2, caracterizada por el hecho de que el cuadro está rodeado por una cubierta formando túnel, de pared superior inclinada hacia atrás y que envuelve el motor, estando las planchas laterales de esta cubierta prolongadas de cada lado de la motocicleta sensiblemente mas lejos del eje de la rueda delantera, encuadrando la parte inferior de la horquilla delantera y la parte posterior de la rueda delantera.

250

255

4°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación 3, caracterizada por el hecho de que las partes de las planchas laterales situadas hacia delante, están prolongadas por las cubiertas destinadas a proteger los pies del conductor, presentando dichas cubiertas poca profundidad ya que su fondo está constituido, en su parte inferior, por planchas horizontales de forma sensiblemente triangular para que el borde lateral de las cubiertas encuentren la parte inferior de las planchas laterales, la parte superior de las cubiertas forma alero destinado a proteger la rodilla del conductor, la débil profundidad de las cubiertas permite la facil salida lateral de los pies del motociclista.

260

265

270

5°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación 4, caracterizada por el hecho de que los aleros de las cubiertas laterales se encuentran para formar detrás del tubo hueco sobre el que da vueltas la horqui-

186848



lla delantera, una plancha única encorvada inclinada constituyendo una protección para el conductor, esta protección está prolongada hacia arriba por un parabrisas transparente.

275

6°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación 2, caracterizada por el hecho de que las líneas de perfil del respaldo están prolongadas por una cubierta delgada y alargada que termina sensiblemente en punta y que rodea las partes anteriores y superiores de la rueda de detrás.

280

7°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación 3, caracterizada por el hecho de que la cubierta formando túnel está separada en dos partes según el plano axial longitudinal del vehículo.

285

8°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación o reivindicaciones precedentes, caracterizada por el hecho de que comportan un manillar situado detrás del protege-cuerpo, manillar que da vueltas en un tubo hueco sensiblemente paralelo al de la horquilla delantera maniobrando directamente dicha horquilla por pequeñas vielas atravesando dicho protege-cuerpo.

290

9°.- Armadura de motocicleta carenada, según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizada por el hecho de que la cubierta formando túnel presenta una trampa de control con tapadera rodeando el carburador del motor, estando dicha tapadera situada delante del conductor y entre sus piernas.

295

10°.- Armadura de motocicleta carenada, según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizada por el hecho de que la cubierta formando túnel presenta

300

186848



en su pared lateral trampas de control con tapaderas.

305

11°.- Armadura de motociclata carenada, según la reivindicación 3, caracterizada por el hecho de que las planchas laterales encuadran la horquilla delantera a una distancia de esta que permite su dirección por lo menos de 30°.

310

12°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación 6, caracterizada por el hecho de que la cubierta delgada y alargada de detrás contiene un depósito de carburante y está provista de una tapadera giratoria que se abate, sirviendo de respaldo a un asiento auxiliar que recubre cuando está en posición cerrada.

315

13°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación 6, caracterizada por el hecho de que la punta de la cubierta de detrás termina en una superficie plana, en la que puede colocarse el número de matrícula del vehículo.

320

14°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación 6, caracterizada por el hecho de que la cubierta de detrás termina hacia su parte posterior por una pieza que se abate formando guardabarros, estando dicha pieza montada sobre bisagras y destinada a facilitar el desmontaje de la rueda de detrás.

325

15°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación 5, caracterizada por el hecho de que los pedales de conducción están situados al lado del descansapie en la cubierta delantera.

330

16°.- Armadura de motocicleta carenada, según la reivindicación o reivindicaciones precedentes, caracterizada por el hecho de que las horquillas del vehículo están



186848

elasticamente suspendidas.

335

17º.- Armadura de motocicleta carenada, según una o varias de las reivindicaciones precedente, caracterizada por el hecho de que el sitio en donde está instalado el conductor presenta las características de habitabilidad normalizadas de la industria del automóvil, la base del motociclo es la base normalizada de este género de vehículos, lo mismo que para su vía.

340

18º.- Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer la Patente de Invención que se solicita "ARMADURA DE MOTOCICLETA CARENADA".

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria que consta de trece hojas escritas a máquina y dibujos que se acompañan.

Madrid, 1º de febrero de 1949.

ALFONSO UNGRÍA

186848

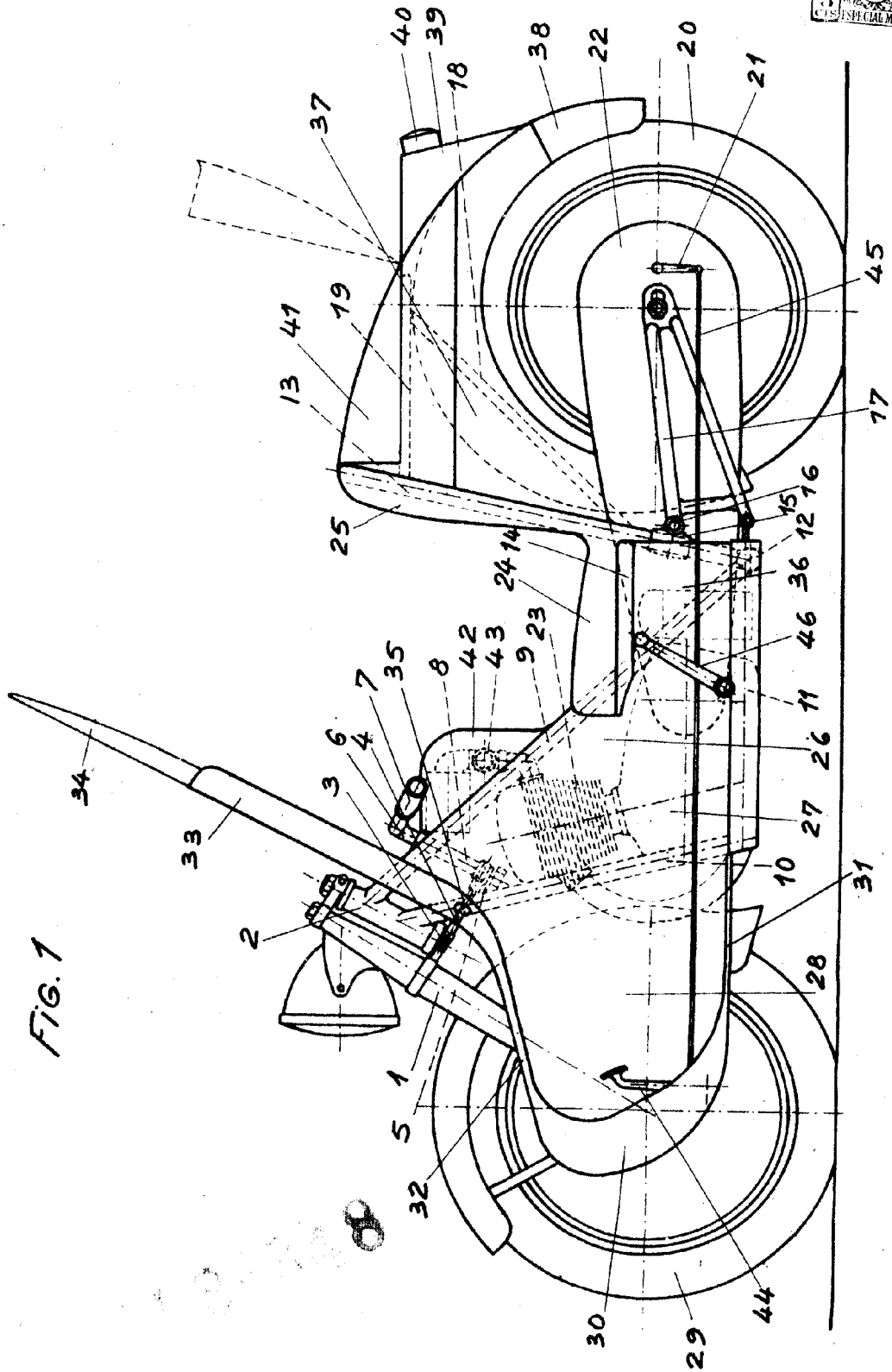


FIG. 1

ESCALA VARIABLE

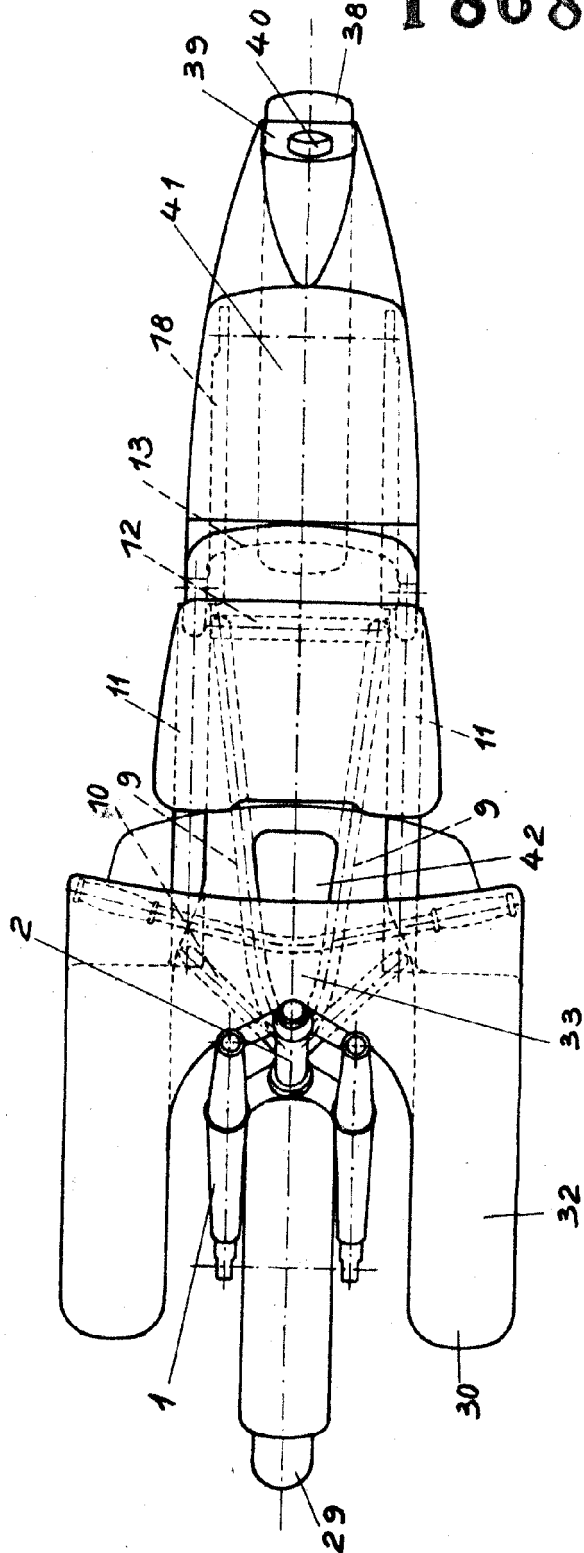
MADRID, 1º DE Febrero DE 1948.

ALFONSO UGUIS



186848

FIG. 2



ESCALA VARIABLE

MADRID, 1 de febrero DE 1919.

ALFONSO URRUTIA

186848

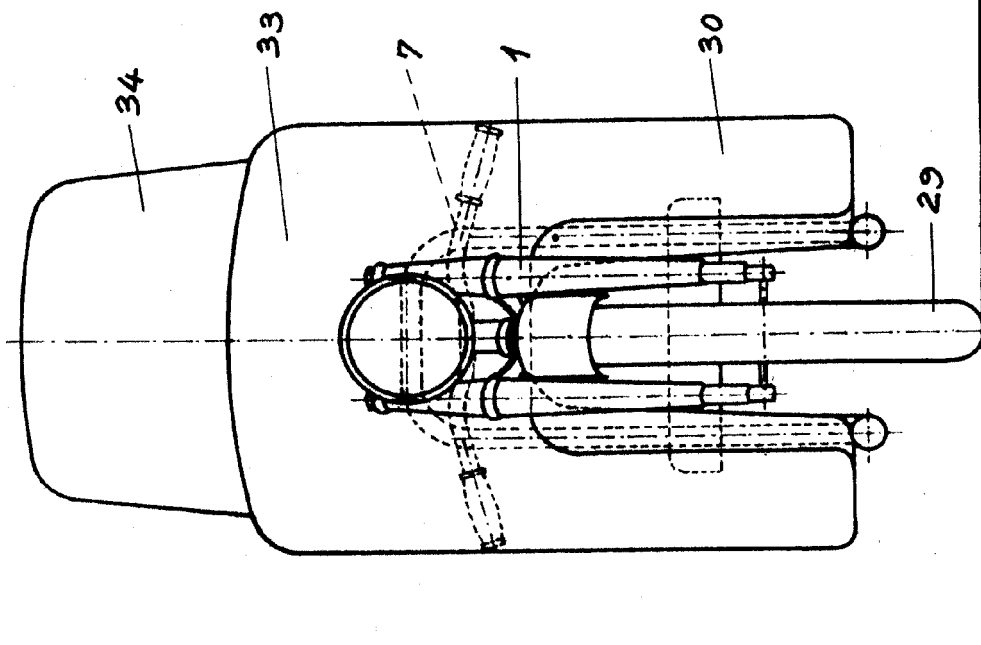


Fig. 3

ESCALA VARIABLE

MADRID, 1 de febrero de 1949.

ALFONSO URRUTIA