

194449

26



~~194449~~

MEMORIA DESCRIPTIVA

de la Patente de Introducción, por 10 años, solicitada a favor de Don Domingo C L U A Cogul, de nacionalidad Española, residente en Barcelona, Verneda numeros 53 al 59, por " UNA MOTOCICLETA ".

5 La Patente de Introducción a que se refiere la presente memoria descriptiva está destinada a garantizar el derecho a la explotación exclusiva de una nueva motocicleta que, no conocida ni fabricada en España, va a establecer el recurrente su construcción aquí.

10 La característica esencial de la motocicleta de que se trata consiste en el hecho de que el montaje de las ruedas de la misma se verifica de lado es decir, a modo de las ruedas de coche, a cuyo efecto en el bastidor de la misma, va montado el cubo de cada rueda y en cada uno de ellos se monta la respectiva rueda que se fija mediante espárragos. Facilmente se comprenderá la ventaja que representa esta disposición de las ruedas para el monta



15 je y sustitución de las mismas, en relación con el sistema de montaje a base de horquilla.

20 La característica de referencia motiva el que el chasis, bastidor o armazón de la propia máquina quede establecido naturalmente a uno de los lados de las ruedas y cumpliendo esta condición se caracteriza a su vez por el hecho de estar constituido por dos partes: una delantera, formada por un simple tubo curvado que por un extremo forma una cabeza a la que va montado en forma que pueda girar a los efectos de la dirección de la máquina el brazo porta-rueda delantera, con el correspondiente sistema de suspensión, en tanto que por el extremo opuesto el referido tubo lleva solidario un travesaño al que queda articulado un segundo tubo oscilante, con un elemento elástico que realiza funciones de suspensión. En el referido tubo, por la parte que queda entre su punto de articulación y la rueda delantera de la motocicleta va establecido el motor con el correspondiente cambio de marchas, en tanto que más allá de su punto de articulación, va montado el cubo de la rueda trasera, constituyendo el conjunto un sistema oscilante en funciones de suspensión elástica, con la particularidad importantísima de que sea cual fuere la posición que ocupe la rueda posterior en relación con el bastidor de la máquina, su distancia al motor es constante con todas las ventajas que ello representa para la buena marcha y conservación del conjunto de la motocicleta y en especial de la transmisión de movimiento a su rueda posterior.

40 Por lo que respecta a la rueda delantera, va montada en el extremo de un brazo que por su parte superior lo está mediante un doble cuadrilátero articulado a una pieza que es la que lleva el manillar y que va montada a su vez a la parte delantera superior del tubo que constituye su armazón y en forma que puede girar a los efectos de la dirección de la propia motocicleta.



194449

45 Otra característica consiste en el hecho de utilizar el propio tubo en que va montado el motor y cambio y la rueda trasera, como tubo de escape del motor y silenciador del mismo.

De lo dicho se deduce que la motocicleta de que se trata resulta sumamente ligera, cómoda en su uso, de construcción económica y de facilidad en su entretenimiento, preparación y mando, especialmente por lo que se refiere al cambio de ruedas y al tensado del elemento de transmisión de movimiento generalmente una cadena, a su rueda posterior que se consigue desplazando en sentido conveniente el motor de la misma.

55 Teniendo en cuenta que el motor, con el cambio de marcha así como las ruedas, pueden ser de construcción variable, se prescindirá de uno y otras en la descripción detallada de la propia motocicleta que sigue a continuación, con el auxilio de los dibujos de la hoja adjunta.

60 En la figura 1, se dibuja en perspectiva y suelto lo que constituye armazón o bastidor de la motocicleta y en las figuras 2 y 3, se representa esquemáticamente la parte trasera de la motocicleta en la forma como se comporta cuando en su camino encuentra un saliente o una depresión.

65 Comprende el bastidor de esta motocicleta, que sustituye al -- llamado cuadro de las mismas, un elemento tubular -1- que forma una porción recta, por la parte delantera de la máquina, un tanto inclinada y que por la parte posterior se prolonga en una curva -1'- que va a parar sensiblemente al punto que corresponde con el eje de pedal de la propia máquina. En el referido punto -70 va provisto de un elemento transversal -2-, que en sus extremos, es decir, a una y otra parte del tubo -1- forma unas cabezas -3--.

En la parte delantera del tubo -1- presenta éste una porción cilíndrica en la que se monta una cabeza -4- que puede girar libremente y que es la que lleva el manillar. La propia cabeza -4--

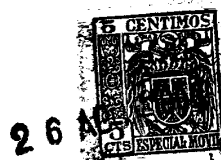
194449<sup>26</sup>



que constituye la base de un doble cuadrilátero articulado, formado por las bielas -5- y la pieza anterior -6- que se prolonga hacia abajo en un brazo -7-, al que va fijado un eje -8-, sobre el que se monta libremente el cubo -9-, que recibe la rueda delantera, la cual se fija al mismo por los espárragos -10-, solidarios a dicho cubo. Forma parte del doble cuadrilátero articulado -4-5-6-, un resorte -11-, que obra de amortiguador del sistema y cuya mayor o menor facilidad a la deformación se regula desde un pomo -12-, establecido en una o en ambas caras del propio conjunto.

El travesaño -2- establecido en el extremo posterior del tubo -1-1'- se prolonga por la parte opuesta a las ruedas y lleva montado en forma que puede oscilar alrededor de dicha prolongación, un tubo -13- al que va solidaria por la parte anterior de la máquina una placa -14-, adecuada para establecer y fijar sobre la misma el motor con el correspondiente cambio de marchas, prolongándose el propio tubo hacia la parte de atrás en la que lleva fijado el eje -15-, en el que va montado libremente el cubo -16- que recibe la rueda posterior y que se fija a aquel por los espárragos -17-, formando parte del propio cubo la corona de dientes -18-, que es la que recibe el movimiento de giro transmitido desde el motor. Este, puede desplazarse un tanto a lo largo del asiento sobre el que se establece y fija, lo que permite, en forma sumamente sencilla, el tensado de la cadena que acciona la rueda -18-. El tubo -13- se utiliza al propio tiempo para el escape del motor y a la vez para silenciador.

En el extremo delantero -2'- del travesaño -2- va montada una pieza, a modo de biela -19-, que por su extremo opuesto -20- va articulada a una pieza -21-, contra la que obra un extremo del resorte bicónico -22- que se aplica por el opuesto contra el tubo -1- quedando parcialmente oculto por una cápsula -23- que -



constituye el soporte del sillín o asiento de la motocicleta .  
 La pieza -21- se utiliza al propio tiempo como elemento de -  
 sustentación del guardabarros -21'- de la rueda posterior y va  
 solidaria en una forma conveniente cualquiera al tubo -13- de-  
 110 manera que cualquier oscilación que experimente la rueda tra-  
 siera, figuras 2 y 3, la acusa igualmente la pieza -21- que obra  
 contra el resorte -22- que realiza una función de tope amorti-  
 guador elástico del sistema oscilante alrededor del eje -2'- .  
 La mayor o menor facilidad de desplazamiento angular del pro -  
 115 pio sistema, se regula desde un pomo o empuñadura -24- montado  
 en la biela -19-.

Del simple examen de las figuras 2 y 3, se deduce claramente  
 que la distancia entre el centro de la rueda posterior y el -  
 motor es constante, sea cual fuere la posición de aquella, debi-  
 120 do al hecho de bascular el motor conjuntamente con dicha rue-  
 da.

La realización práctica de la motocicleta descrita será va-  
 riable en cuanto se refiera a dimensiones, formas accesorias -  
 de sus partes componentes, materiales de que las mismas se fa-  
 125 briquen y en general, en todo cuanto no altere, cambie o modi-  
 fique, la esencialidad de la misma.

===== N O T A =====

Se reivindica como objeto de este Patente:-

1ª.-Una motocicleta, esencialmente caracterizada por el hecho-  
 de que las ruedas de la misma van montadas al chasis-bastidor  
 130 o armazón correspondiente, de lado, es decir, que en los pun-  
 tos convenientes del referido chasis figura un eje fijo, en el  
 que va montado libre un cubo en el que, a su vez, se monta la  
 correspondiente rueda que se fija mediante espárragos a modo -  
 de las ruedas de los coches.



194449

135 2º.- La propia motocicleta en la que el chasis o bastidor de-  
la misma comprende dos partes: una que abarca desde el eje de  
pedales hasta el soporte del brazo de la rueda delantera y -  
otra parte articulada a la primera, por un punto coincidente-  
sensiblemente con el referido eje de pedales constituyendo es  
140 ta segunda parte un doble brazo oscilante, en cuya parte an-  
terior va establecido el motor y el cambio de velocidades y -  
en la posterior la correspondiente rueda trasera.

3º.-La propia motocicleta en la que la rueda delantera va mon-  
tada, en el extremo inferior de un brazo que por el superior-  
145 lo está, con intermediación de un doble cuadrilátero articula-  
do a una pieza que es la que lleva el manillar y esta pieza-  
va a su vez montada al extremo delantero de la parte anterior  
del chasis o bastidor de la máquina, figurando en el doble cua-  
drilátero articulado un resorte que constituye el elemento -  
150 amortiguador o de suspensión de la propia rueda delantera y -  
contando con medios para variar la mayor o menor sensibilidad  
del repetido cuadrilátero articulado.

4º.-La propia motocicleta en la que la pieza articulada al ex-  
tremo de la que constituye la parte trasera del chasis o bas-  
155 tidor, que es sobre la que figura el motor, constituye el tu-  
bo de escape del mismo y a la vez su silenciador.

5º.-La propia motocicleta en la que en el extremo delantero -  
del pasador de articulación de la parte delantera del chasis-  
o bastidor, con la barra oscilante que constituye la parte -  
160 trasera del mismo, va montada una biela solidaria a una pieza  
contra la que se aplica uno de los extremos de un resorte bi-  
cónico que por el otro extremo reacciona contra el extremo de

194449<sup>6</sup>



la parte delantera del bastidor, por debajo del soporte del sillín o asiento de la propia máquina, contando con medios para regular la mayor o menor sensibilidad en la oscilación del referido brazo.

6ª.-La propia motocicleta en la que el motor y cambio de velocidades de la misma y sus ruedas, así como cuanto se refiera al mecanismo de dirección, pueden ser variables en su tipo, clase y sistema.

7ª.-Una motocicleta.  
Consta la presente memoria descriptiva de siete hojas foliadas, escritas por una sola cara.

Barcelona, 26 de AGOSTO de 1.950.

P. A.  
JUAN LLORT

P.P.

194449

26



Fig. 1

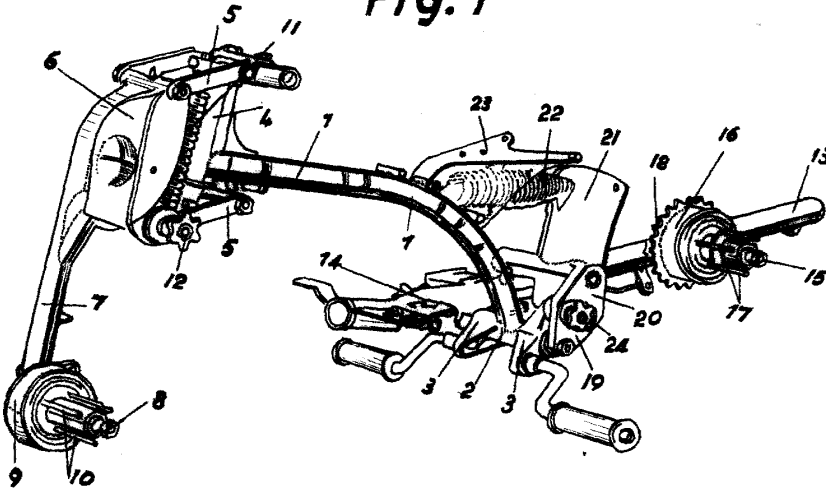


Fig. 2

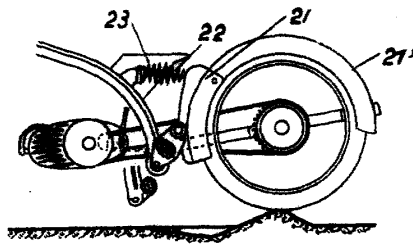
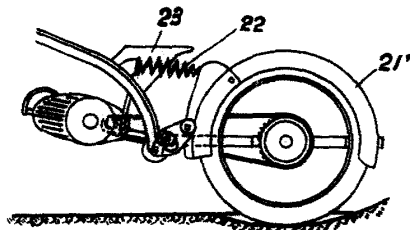


Fig. 3



BARCELONA 26 de Agosto de 1950

JUAN LLOTT

*J. LloTT*

Escala variable.