

17 S



199709

199709

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE LA

PATENTE DE INTRODUCCIÓN

que por 10 años para España y sus Posesiones, se solicita a nombre de Sociéte: CYCLES PEUGEOT, Sociedad francesa, domiciliada en BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs), Francia.

por : "SUSPENSION DE SILLIN".

-o-

El presente invento se refiere a la suspensión de los sillines para velomotores, motocicletas y otros vehículos y su objeto es remediar los inconvenientes siguientes de los dispositivos utilizados hasta la fecha:

- 5           1º- Las suspensiones empleadas corrientemente llevan como elemento flexible y amortiguador en la parte trasera dos muelles helicoidales de eje sensiblemente vertical. Dichos muelles solo participan muy poco a la rigidez lateral, ésta tan solo está asegurada por el eje que reúne la punta del sillín
- 10           con su soporte fijo. De ello resulta que al cabo de cierto,



199709

-2-

tiempo de funcionamiento, el eje toma juego y la rigidez lateral llega a ser generalmente insuficiente, de modo que, durante la marcha, el sillín y el que conduce pueden ser deportados sobre el vehículo intempestivamente.

15                    2°- La suspensión es generalmente "dura" sobre todo cuando está en bastante buen estado.

                    3°- Establecida para una persona de peso medio, es demasiado "dura" para una persona que pese poco y demasiado "blanda" para una persona pesada que, a cada sacudida, viene a chocar a fondo de carrera.

20                    4°- El sillín está articulado generalmente sobre un eje muy cerca de la punta, de modo que a fondo de carrera, el sillín toma una posición muy inclinada hacia atrás, que no es nada confortable.

25                    El invento que permite poner remedio a estos diversos inconvenientes, reside en que la trasera del sillín descansa en una o más bielas sensiblemente verticales, que se articulan sobre una o varias palancas solidarias de un eje giratorio horizontal en el que va montada otra palanca enlazada con el cuadro o chásis del vehículo por medio de un muelle de tracción.

30                    Según otra característica del invento, el chásis del sillín se prolonga por delante de la punta del sillín en una palanca que se articula en el cuadro del vehículo en un punto situado a una distancia relativamente grande de la punta del sillín.

35                    Otras características del invento resultarán de la descripción que sigue, con referencia al dibujo adjunto, que muestra, como ejemplo, una manera de realizar el invento, y en el que :

40                    La Fig. 1 es un esquema de la suspensión.

                    La Fig. 2 es un diagrama del funcionamiento.

                    La Fig. 3 muestra una forma de realización del invento en corte según la línea 3-3 de la Fig. 4.

                    La Fig. 4 es una vista de plano de la misma, con el



50

Refiriéndonos a la Fig. 1, se representa en 1 el sillín, que se articula en la trasera en 2 sobre una biela sensiblemente vertical 3, articulándose ésta misma en 4 sobre una palanca acodada o dispositivo equivalente 5, 6, que gira alrededor de un eje horizontal 7 en el cuadro 8 del vehículo. El extremo de la palanca 8 engancha en 9 en un muelle de tracción 10, cuyo extremo está vinculado en 11 con el cuadro 8. La punta del sillín se prolonga en una palanca 12, articulada en 13 en el cuadro o una pieza solidaria del cuadro, en un punto situado los más posible delante del sillín .

55

La posición de reposo se representa en rayas plenas y la posición de extensión máxima del muelle de suspensión en rayas mixtas, indicando 4' y 9' las posiciones correspondientes de las articulaciones 4 y 9.

60

Las ventajas de este sistema de suspensión son las siguientes :

65

1°- Rigidez lateral: Está garantizada por la biela 3 (o aun mejor por varias bielas de esta clase), que puede ir articulada en el chásis del sillín y en la palanca 5, 6 por medio de abrazaderas, que asegura un funcionamiento sin juego lateral.

70

2°- Suavidad de la suspensión: El diagrama de la Fig. 2 muestra los batimientos verticales D del sillín en función de los esfuerzos F que los provocan. La derecha A corresponde a un sillín de tipo corriente, que descansa por la trasera en unos muelles de compresión. La curva B corresponde a la suspensión conforme al invento, graduada para una persona de peso mediano. Se ve que la suspensión es muy suave al principio de su carrera, y que endurece después progresivamente hacia el fin de su carrera, es decir en los batimientos importantes.

75

La nueva suspensión es en efecto mucho más suave que las suspensiones actuales en toda la zona de utilización normal.

3°- Posibilidad de adaptar la suspensión al peso de la persona: Con un simple desplazamiento del punto de articulación



4 de la biela 3 sobre la palanca 5 es posible escoger una su-  
80 vidad de suspensión adaptada al peso de la persona y al estado  
de las carreteras.

El gráfico de la Fig. 2 indica en C y D las caracterís-  
ticas de la suspensión, relativas respectivamente a una persona  
que pasa del peso medio y a otra de menos peso que el medio;

85 4°- Mantenimiento del sillín en todos los puntos de su  
carrera en una posición lo más horizontal posible. Debido a que  
el eje de rotación 13 se halla situado muy por delante del si-  
llín, éste permanece sensiblemente horizontal a pesar de sus  
batimientos importantes. Solo está un limitado en ese sentido  
90 por algunas condiciones de ejecución.

En el ejemplo de realización práctica de las Figs. 3 á  
4, el eje 7, que gira dentro de un cuerpo tubular 14, formando  
soporte y soldado a los tubos 8, 8<sup>a</sup> del cuadro, lleva en su cen-  
tro la palanca 6 antedicha, y en los extremos dos palancas 5, 5<sup>a</sup>,  
95 análogas al brazo 5 de la palanca acodada del esquema de la Fig.  
1. Dichas palancas están perforadas con varios agujeros tales  
como 15, 16, para introducir ejes tales como 4, según la gradua-  
ción escogida con relación al peso de la persona.

Las dos bielas que se articulan en las palancas 5, 5<sup>a</sup>  
100 terminan en unas abrazaderas tales como 19, 20, para asegurar  
la rigidez lateral de la suspensión.

El chásis 17 del sillín, cuya punta vemos en 18, está  
remachado en dos piezas planas 12, 12<sup>a</sup>, que materializan la pa-  
lanca 12 del esquema de la Fig. 1, y que se articulan por el  
105 eje 13 en el tubo 8<sup>b</sup> del cuadro del vehículo.

Naturalmente, el invento no se limita a los detalles de  
ejecución descritos anteriormente, los que tan solo se indican  
como ejemplo.

- R E I V I N D I C A C I O N E S -

110 Se reivindica no como propios ni nuevos, sino como no  
practicados en España para que sean objeto de patente de intro-

19970917 SE



ducción por diez años, los puntos siguientes :

115 1°- Una suspensión para sillín de bicicletas, motocicletas, etc., en la que la trasera del sillín descansa en una o más bielas sensiblemente verticales, que se articulan en una o más palancas solidarias de un eje rotativo horizontal sobre el cual va montada otra palanca/<sup>unida</sup>al cuadro o chásis del vehículo por medio de un muelle de tracción.

120 2°- Una suspensión para sillín de bicicletas, motocicletas, etc., según se reivindica en el punto 1°, en la que el chásis del sillín se prolonga por delante de la punta del sillín en una palanca que se articula sobre el cuadro del vehículo en un punto situado a una distancia relativamente grande por delante de la punta del sillín.

125 3°- "SUSPENSION DE SILLIN", todo tal y conforme se describe en la presente Memoria Descriptiva y se representa en el dibujo adjunto

La presente memoria descriptiva consta de cinco páginas numeradas y mecanografías en una sola cara.

Barcelona, a 17 de septiembre de 1951.

CYCLES PEUGEOT

p.a.

- 5 -

199709

1 99709



Fig.7

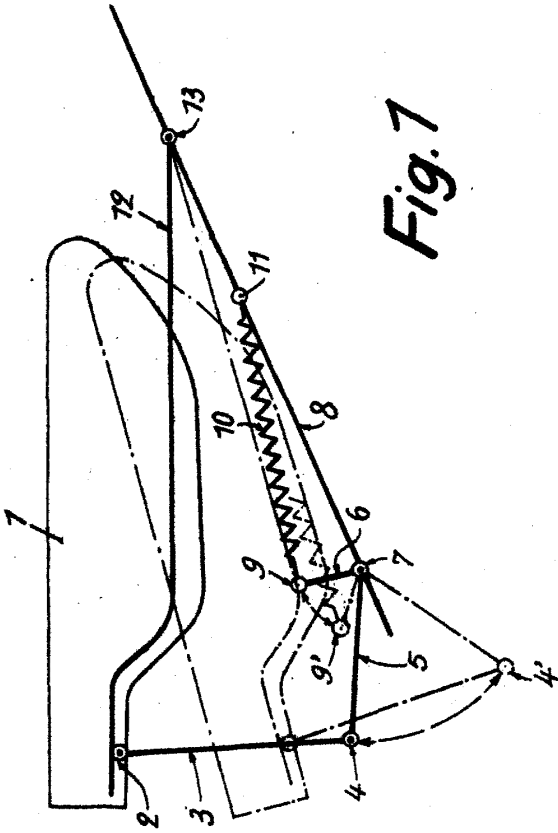
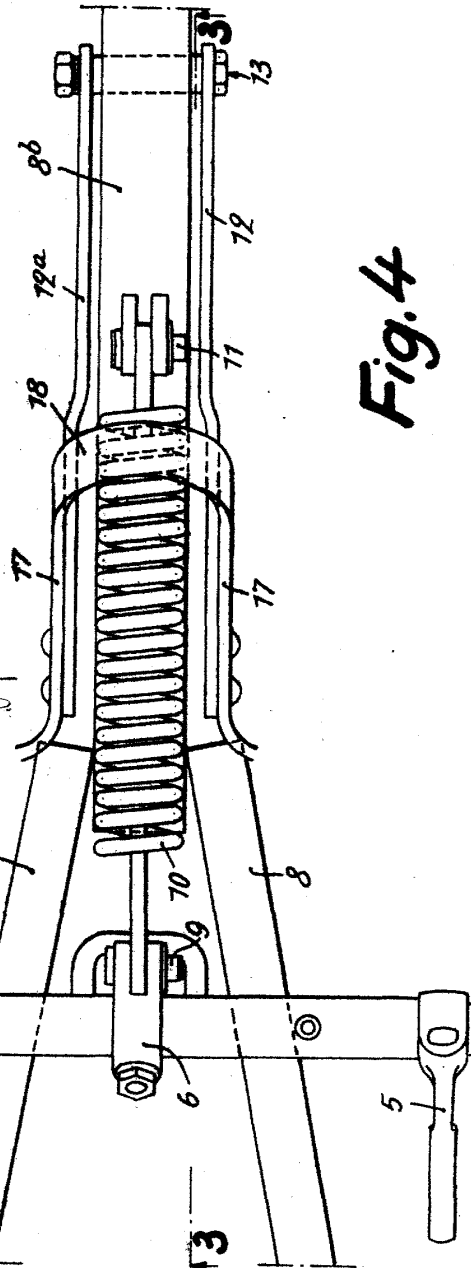


Fig.4



Barcelona, 17 septiembre 1951  
Cycles Peugeot  
p.a.

199709

199709 17

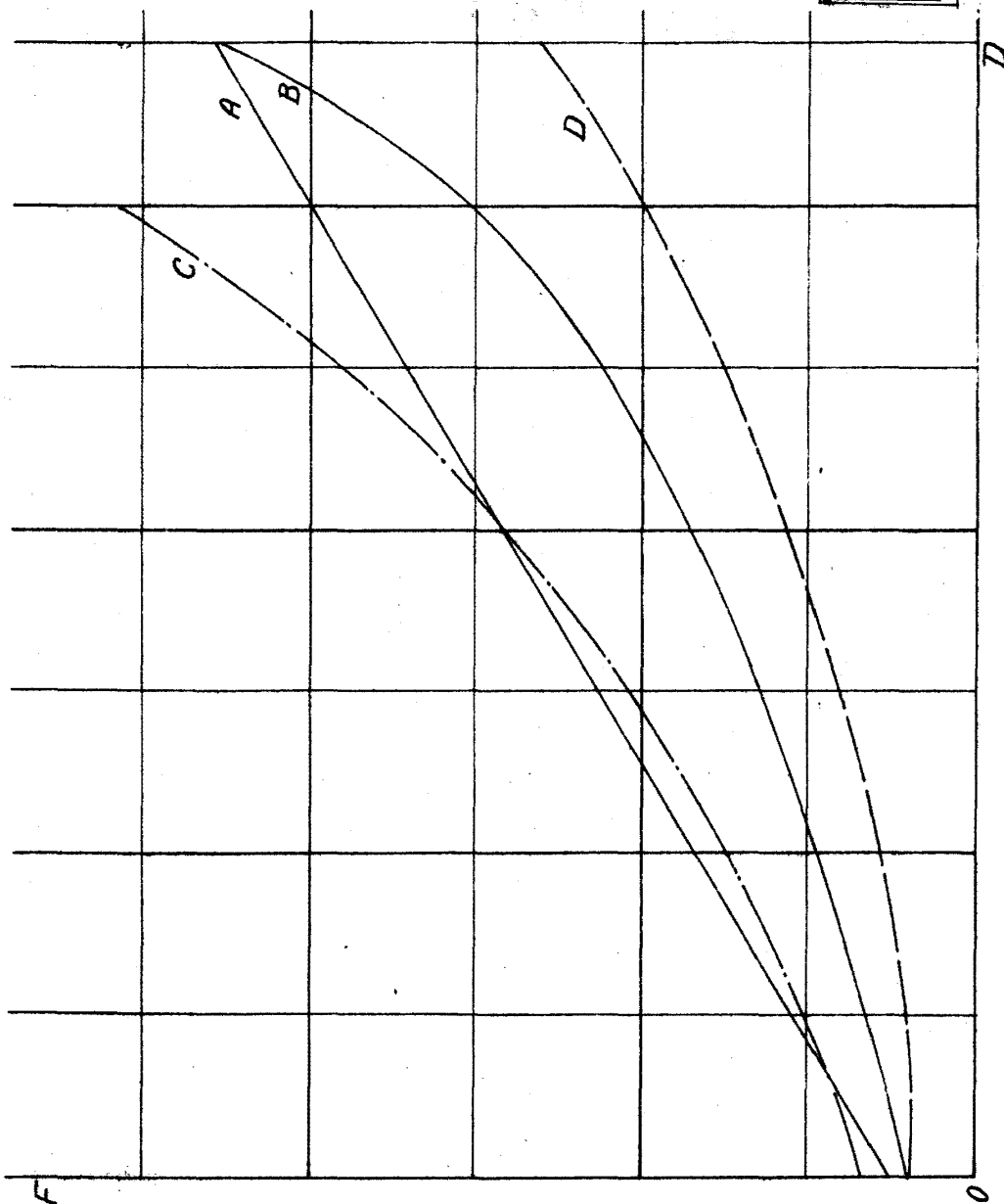


Fig. 2

Barcelona, 17 septiembre 1951  
Cycles Peugeot  
p.a.

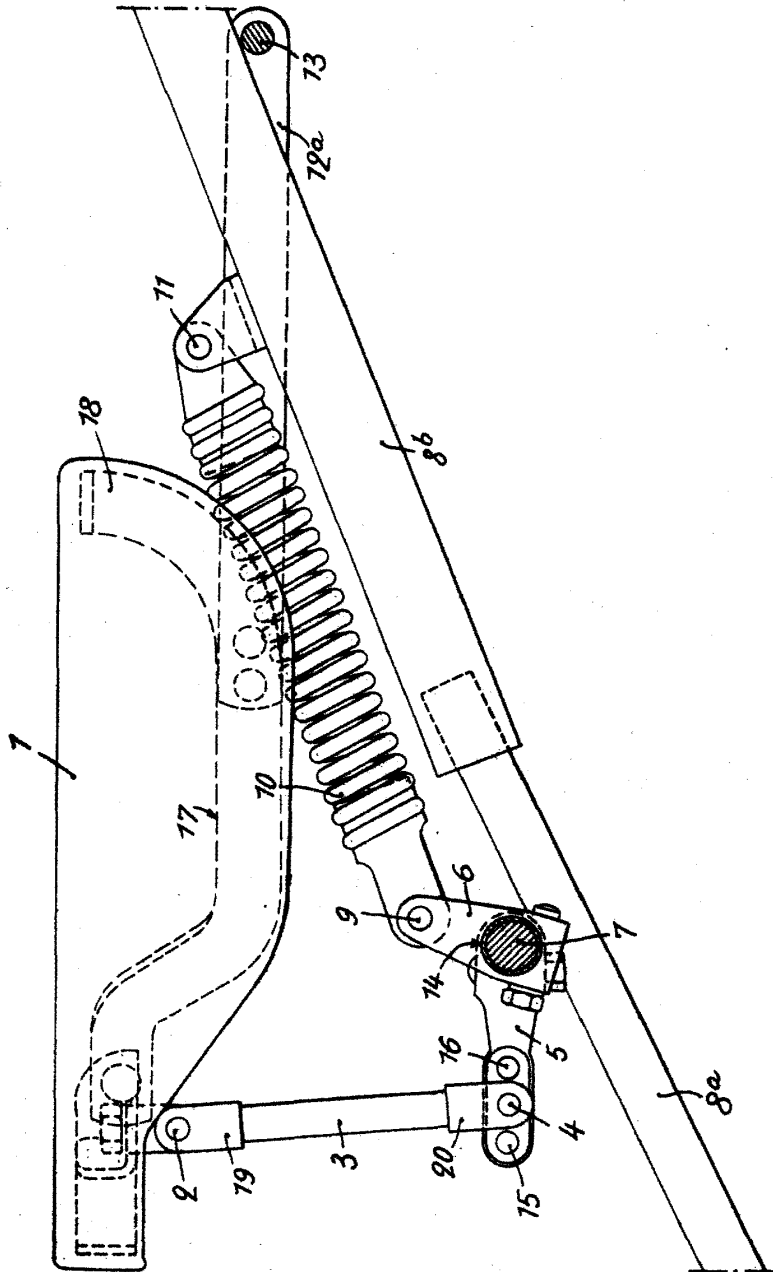
199709

199709

17 SEP



Fig. 3



Barcelona, 17 septiembre 1951  
Cycles Peugeot

p.a.