

MJ.



205266

205266

Memoria Descriptiva

para

una Patente de Invención
por veinte años en España

a favor de

la r.s. "MAICO" Motorrad- und Fahrradfabrik Pfaffingen
bei Tübingen
(sociedad alemana).
residente en

Pfaffingen bei Tübingen (Alemania).

por:

" MEJORAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE BUJES PARA
MOTOCICLETAS, MOTOSILLAS Y ANÁLOGOS "

INVENTOR: Ulrich Pohl, de nacionalidad alemana.



205266

El invento se refiere a la construcción de las motocicletas provistas de un eje pasante en las que el tambor de freno y el piñón para la cadena están situados en la parte trasera del cuadro.

5 Son conocidas las construcciones de eje pasante y las así llamadas ruedas fácilmente desmontables, en las que en el caso de un desmontaje que pudiera hacerse necesario, por ejemplo, en una avería del neumático, el tambor del freno y la cadena de transmisión se dejan en el cuadro y solamente se desmonta la rueda. La dificultad en estas construcciones conocidas reside en constituir de un modo libre de desgaste y fácilmente disoluble la unión entre la rueda a desmontar y el tambor de freno, que ha de permanecer en el cuadro, tambor que al mismo tiempo lleva la impulsión.

15 Se conocen ejecuciones en las que las dos partes (tambor de radios y tambor de freno) unidas disolublemente entre sí, se juntan con auxilio de una endentación o con ayuda de tornillos, taladros y espigas o medios análogos.

20 Los medios conocidos, hasta ahora utilizados, sin embargo o bien conducían a una unión rígida, pero por ello difícilmente disoluble, o bien daban como resultado una unión rígida, si bien fácilmente disoluble, pero a cambio muy costosa por una endentación o con auxilio de garras o espigas que engranaban en taladros que estaban provistos de manguitos elásticos. En estas ejecuciones se requería además una elaboración exacta de las distintas partes.

25 El objeto del presente invento es el alcanzar la unión entre el tambor para los radios y el tambor del freno con auxi-



205266

lio de partes simples no trabajadas que proporcionan un cierre de fuerza que es extraordinariamente simple y económico en la fabricación y muy elástico en el funcionamiento.

5 El invento consiste en que el buje de rueda, fijado mediante radios a la llanta, está unido con el tambor de freno, que lleva la corona dentada del piñón de cadena, por medio de miembros elásticos que están fijados sobre espigas salientes del tambor de freno y están dispuestos distanciados entre sí de tal modo que entre cada dos de ellos se produce una hendidura en la que engrana un nervio del tambor para los radios.

10 En el dibujo se ha ilustrado el invento en una forma de ejecución a título de ejemplo. La fig. 1 reproduce el buje de la rueda trasera de una motocicleta en una sección transversal. La figura 2 es una sección longitudinal correspondiente a aquella.

15 El tambor de freno lleva una cantidad de espigas a dispuestas en circunferencia, forjadas en bruto o fundidas encima, que en el ejemplo de ejecución están constituidas redondas, esto es en forma tubular, pero también pueden tener forma angular o estar constituidas como cuerpos cilíndricos completos. Sobre estas espigas a están enchufados segmentos b de tope, elásticos
20 con un taladro correspondiente a la espiga a, el cual se halla aproximadamente en el centro de cada segmento de tope. Los segmentos b distribuidos por el contorno uniformemente y enchufados sobre las espigas a están constituidos de tal modo y están establecidos de tal manera en su distancia mutua, que entre cada dos
25 topes se forma una hendidura que sirve para recibir un nervio c, igualmente formado o fundido, del tambor de radios d. Los nervios c pueden utilizarse sin estar trabajados.



205266

Los segmentos de tope b consisten en goma, cuero o cualquier material elástico. Se sujetan sobre las espigas a por tensión propia o por cierre con auxilio de medios adecuados. Al desmontar la rueda trasera los mismos permanecen sujetos al tambor de freno que no se desmonta al mismo tiempo. Las distintas espigas arrastradoras a están circundadas, en el ejemplo de ejecución cada una de una vaina e aislante contra el calor que reduce el flujo de calor desde el tambor de freno hacia los segmentos. La transmisión de las fuerzas desde el tambor de freno al tambor de los radios se efectúa por las espigas a, los segmentos de tope b y los nervios radiales c. Los segmentos de tope b se aplican en la forma de ejecución elegida sobre tetones f del buje de la rueda.

Por las grandes superficies y la elasticidad de los segmentos b es posible transmitir grandes fuerzas por estos segmentos sin que la imprecisión condicionada por la sencillez de la fabricación tenga efectos inconvenientes en el funcionamiento.

=====

=====



N O T A

205266

La presente patente de Invención comprende las siguientes reivindicaciones:

1.- Mejoras en la construcción de bujes para motocicletas motosillas y análogos, caracterizadas porque el buje de rueda fijado mediante radios a la llanta está unido con el tambor de freno portador de la corona dentada del piñón de la cadena, por miembros elásticos, los cuales están fijados sobre espigas salientes del tambor de freno y están dispuestos a distancia entre sí de tal modo que entre cada dos de ellos se produce una hendidura en la que engrana un nervio del tambor de los radios.

2.- Mejoras en la construcción de bujes según la reivindicación 1, caracterizadas porque los miembros elásticos forman segmentos de un anillo circular interrumpido por los nervios del tambor de los radios y están sujetos en cada caso por una espiga saliente del tambor del freno.

3.- Mejoras según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizadas porque las distintas espigas del tambor de freno engranan cada una en un taladro central de los distintos segmentos de tope.

4.- Mejoras, según las reivindicaciones 1 a 3, caracterizadas porque las distintas espigas arrastradoras están rodeadas cada una por una vaina aislante del calor dispuesta en los segmentos de tope.

5.- Mejoras en la construcción de bujes para motocicletas motosillas y análogos.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los planos reglamentarios que a la misma se acompañan.

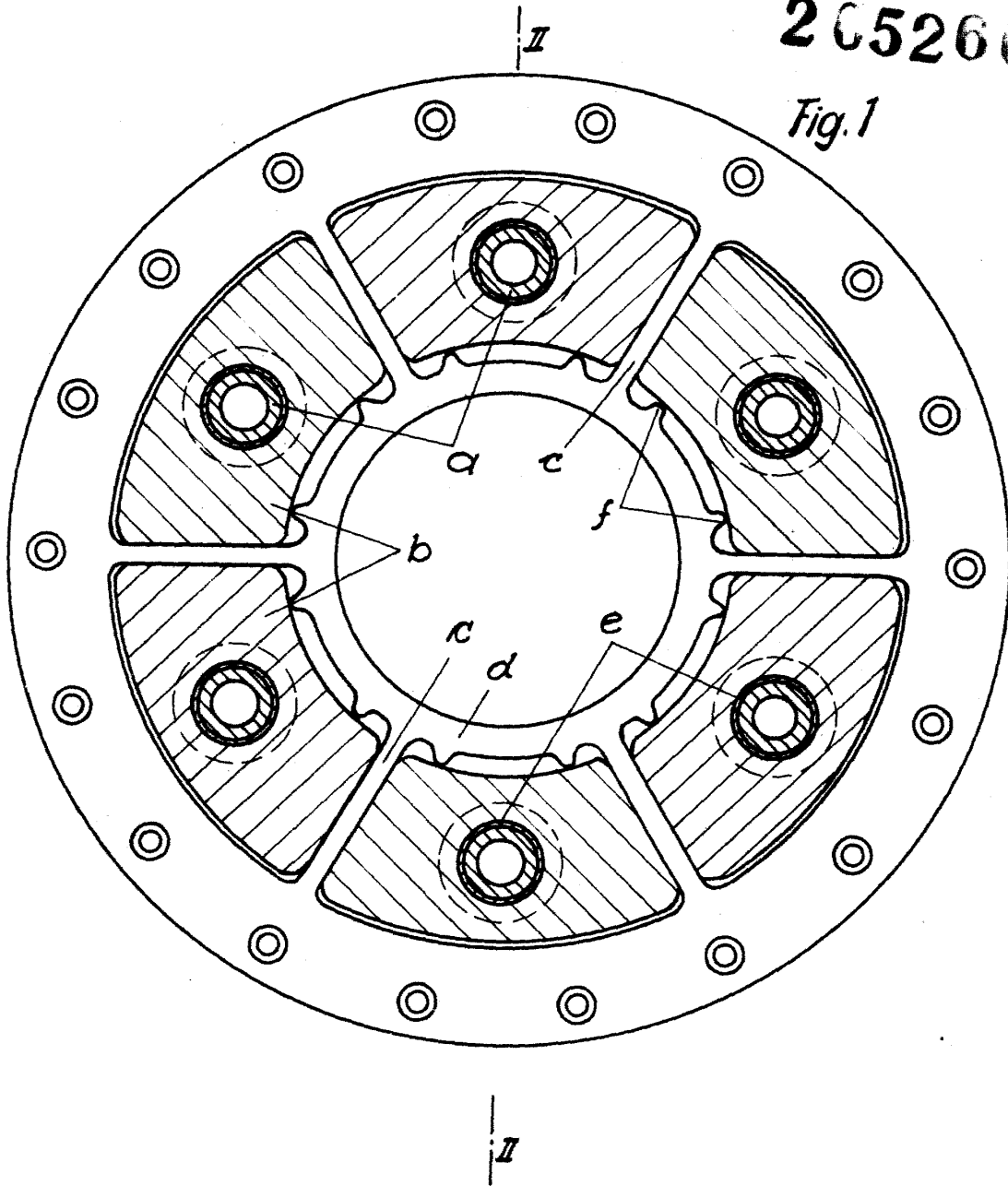
Consta esta memoria de cuatro hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid 4 de Septiembre 1952
GUILLEMO ROEDER



265266

Fig. 1



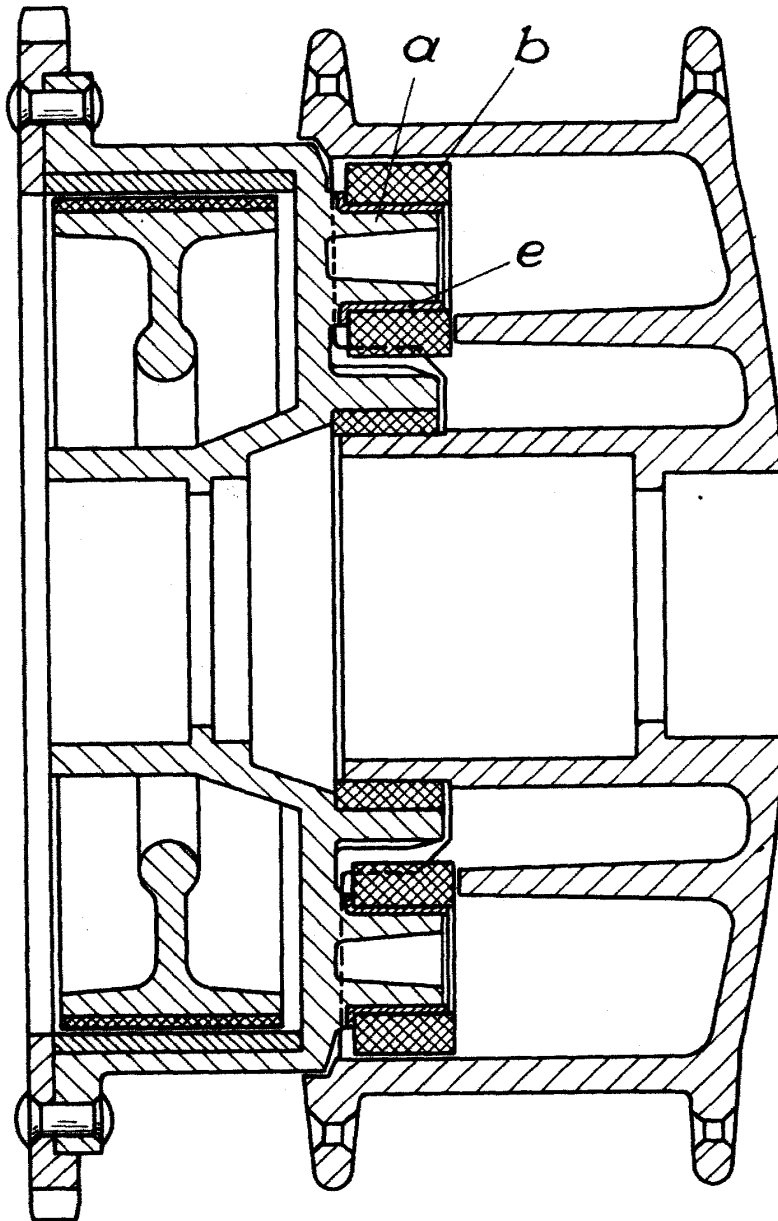
ESCORT VARIABLE

Handwritten signature



Fig.2

205266



penique