

208493



Ent. Cl.

Fl 6 F

M O D E L O
D E
U T I L I D A D

por "SUSPENSION BASCULANTE A MUELLE Y AMORTIGUADOR CENTRAL, PARA MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES Y SIMILARES", a favor de D. ANDRES RABASA NEGRE, de nacionalidad española, domiciliado en C/ Mandri nº 12, ático, BARCELONA.

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

5. La aplicación de la suspensión elástica a la rueda posterior de las motocicletas, ciclomotores y similares, ha aumentado notablemente la estabilidad de tales vehículos y ha hecho también más cómoda su conducción, lo cual ha contribuido a la mayor difusión popular medio de desplazamiento.

10. Entre las varias disposiciones constructivas de la suspensión posterior, una de las más populares es la conocida por "basculante", en el cual una horquilla, articulada en un eje fijo al bastidor lleva el eje de la rueda posterior, y un par de conjuntos de suspensión respectivamente articulados en el bastidor y en un brazo de la horquilla, uno a cada lado, simétrica-



mente dispuestos y con ejes paralelos, algo inclinados respecto a la vertical, transmiten las reacciones de la rueda trasera.

Este sistema funciona bien, aunque presenta el inconveniente de que cuando se quieren modificar temporalmente las características de la suspensión, para tener en cuenta los mayores desigualdades del pavimento que ha de recorrer el vehículo o la menor carga a transportar, la regulación ha de hacerse separadamente en cada uno de los conjuntos de suspensión, con lo cual se corre el riesgo de que dicha regulación no resulte idéntica, lo que produciría sobrecarga en uno de los conjuntos de suspensión, deformaciones en el bastidor y en la propia horquilla basculante.

El presente invento viene a resolver el problema, a base de disponer un sólo conjunto de suspensión para la horquilla basculante, centrado en el plano medio de la rueda posterior de tal modo que la regulación de la suspensión no presenta complicación ni puede acarrear sobrecargas a la horquilla basculante o al bastidor, a diferencia del sistema basculante actualmente aplicado.

Vamos a recibir el invento a través de un ejemplo de realización auxiliándonos de una lámina de dibujos, en la cual la fig. 1 representa una vista convencional y lateral del mecanismo de suspensión de la rueda posterior de una motocicleta y la fig. 2, una vista convencional en planta de dicho mecanismo.

Su funcionamiento es el siguiente: Al bastidor 1)



2

3

de la motocicleta se fija el motor 4) mediante tornillos 3) y 6). El eje de salida de fuerza hacia la rueda motriz, lleva el piñón 8a) que mediante cadena 15) transmite la fuerza de tracción al plato dentado 13) y a la rueda motriz 14). Concéntricos con el eje del piñón 8a) de salida de fuerza hay dos cuellos 7) uno a cada lado del carter del motor, en los cuales se articulan respectivamente dos manguitos 8) que forman parte de dos brazos 11) en cuyos extremos opuestos a los manguitos 8) llevan una fijación para el eje 12) de la rueda motriz 14). Dichos brazos 11) llevan sendos apéndices 10) que se unen entre sí y mediante una espiga 9) se articulan en el extremo de un elemento de suspensión 5), cuyo otro extremo 2) va articulado en el bastidor del vehículo 1). Asimismo están unidos entre sí los brazos 11) mediante un elemento rígido 9a). El mecanismo descrito permite que, bajo la acción de la carga sobre la motocicleta, la reacción del suelo sobre la rueda motriz se transmita por los brazos 11) y 10) de la horquilla al resorte y amortiguador 5) y al bastidor del vehículo por la articulación 2) y por otro lado a través del muñón 7) al motor 4), finalmente, al propio bastidor 1), a través de las fijaciones del motor 3) y 6), sin que la oscilación de la horquilla 11) ocasione variación alguna en la distancia entre ejes de la transmisión por la cadena 15).

El invento puede realizarse con materiales diversos, y disposiciones distintas de las que se han adoptado en el ejemplo, y para todos los cuales se solicita la protección de la Patente, de acuerdo con la siguiente.

200493



N O T A

Descrito el objeto y utilidad de la presente invención lo que se declara como no divulgado ni practicado en España comprende las siguientes reivindicaciones.

5. 1.- Suspensión basculante a muelle y amortiguador central para motocicletas, ciclomotores y similares compuesta por una horquilla oscilante de dos brazos, solidarizados por un travesaño y caracterizada por que la articulación de la horquilla se efectúa en cuellos apropiados del motor, coaxiales con el árbol de salida de fuerza y la reacción del suelo sobre la
10. rueda viene compensada por un muelle y amortiguador que ocupan una posición central respecto a la horquilla basculante.

15. 2.- Suspensión basculante, según la reivindicación anterior caracterizada por que los brazos de la horquilla llevan sendos apéndices que se unen entre sí, y en los que se articula un extremo del muelle y amortiguador de la suspensión de la rueda trasera, cuyo otro extremo se articula en el bastidor, hacia su parte delantera.

20. 3.- Suspensión basculante a muelle y amortiguador central para motocicletas, ciclomotres y similares.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva compuesta de 4 hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, a 19 DIC. 1974
p.a. M.^a LUISA IVERN CUYAS
P. P.

mlm.

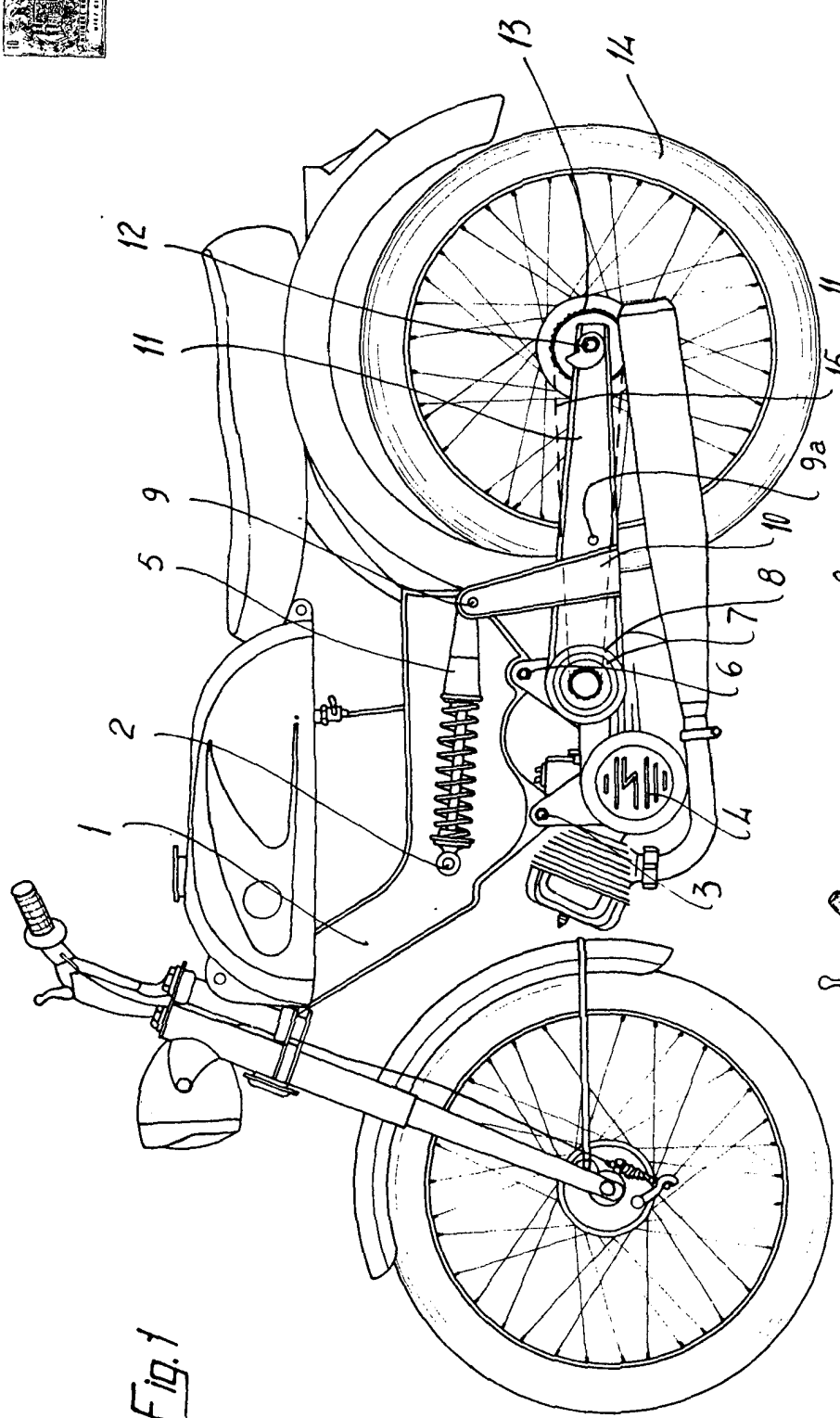


Fig. 1

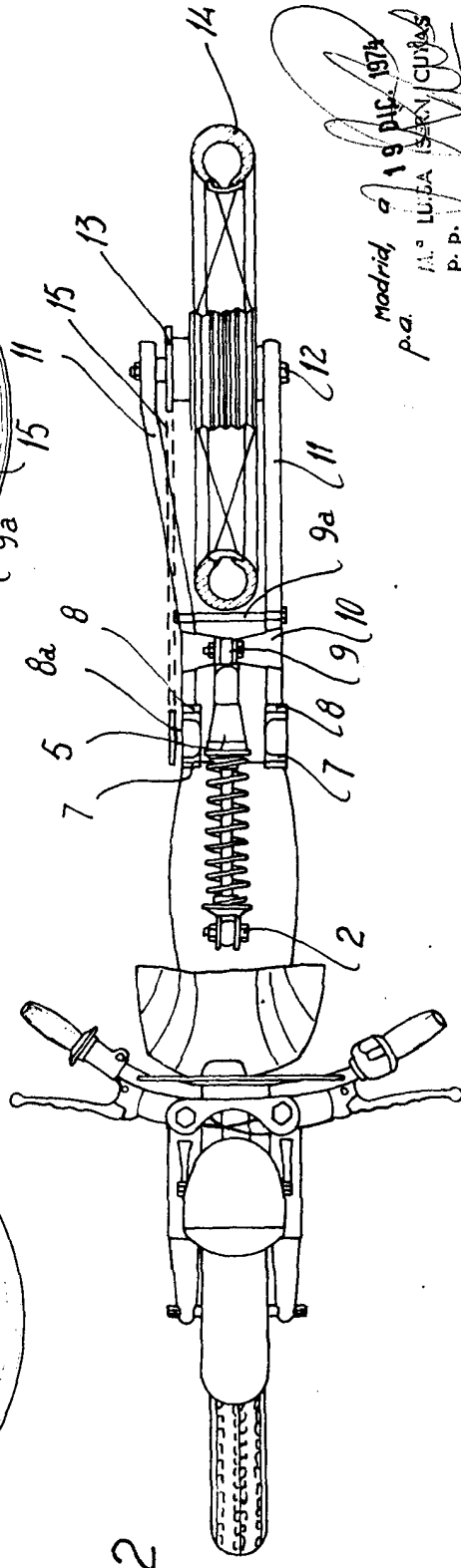


Fig. 2

Madrid a 19 DIC. 1974
p.a. M.^o LUISA ISERN CUYAS
P. D.