



ESPAÑA

227.454

18 ES

11	NUMERO
21	227454
22	FECHA DE PRESENTACION

10 Y

C - 5 NOV. 1976

MODELO DE UTILIDAD

Concedido al Registro de
con... que figuran en...
sona de... y según el con-
tenido de la Memoria adjunta.

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	F 16 D

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
"CONJUNTO DE DOS EMBRAGUES AUTOMATICOS PARA MOTOR DE CICLOMOTOR CON VARIADOR AUTOMATICO DE VELOCIDAD"

71 SOLICITANTE (S)
D. ANDRES RABASA NEGRE

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Berenguer III, nº 50 MOLLET DEL VALLES (Barcelona)

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)
D. ANDRES RABASA NEGRE

74 REPRESENTANTE
D. JAIME ISERN CUYAS, Agente oficial de la propiedad industrial.

MEMORIA DESCRIPTIVA

- La generalización del empleo de la motocicleta como vehículo para desplazamientos personales, tanto urbanos como interurbanos, comporta una serie de exigencias de
5. comodidad de conducción y automatismo de funcionamiento derivadas del legítimo deseo de liberar al conductor en lo posible de las tareas de manipulación de mecanismos, para evitar fatigas y cuidados, de modo que su atención se puede dedicar en la mayor parte del tiempo a la guía del vehículo, a la selección de los cambios a seguir, así como a la percepción de las señales de circulación de todo tipo, que cada día son más abundantes y exigen más atención, especialmente en las zonas urbanas.
- 10.
15. Como ello se puede lograr una conducción más segura del vehículo, ante las diferentes circunstancias y condiciones en que se desarrolla el tránsito, de una parte; y de otra, se puede reducir la fatiga física y la tensión nerviosa inherentes a la conducción ya sea por carretera libre, ya por vías urbanas, que requieren mayor concentración de la atención del conductor, que aquéllas.
- 20.
25. Los motores provistos de variador automático de velocidad, necesitan disponer de embragues para poner en rotación el variador de velocidad y reciprocamente para la puesta en marcha del motor es preciso un embrague que entre en funcionamiento a partir de la rotación de la polea del variador, para hacer girar aquél.

El presente modelo que se declara no practicado en España se basa en la forma constructiva de los expresa-

dos embragues y también en su disposición relativa al motor y a la transmisión.

A continuación vamos a describir una de sus posibles formas de realización, para lo cual nos valdremos de dos láminas de dibujos en las cuales la fig. 1 representa una sección convencional del motor por un plano que comprende el eje del cilindro y el del cigüeñal. La fig. 2 detalla la placa y tambor soporte de las zapatas del embrague de arranque del vehículo y las propias zapatas; la fig. 3 detalla el tambor del embrague de arranque del vehículo, y a la vez soporte de articulación de las mordazas del embrague de puesta en marcha del motor.

El motor de explosión está formado por el cilindro 6), la culata 2), la bujía de encendido 1) el émbolo 3) con sus aros de cierre 4) el eje de émbolo 5), la biela 7), el rodamiento 8) el bulón de cigüeñal 10), los platos de cigüeñal 9) y 71) provistos de sus respectivos semi-árboles 13) y 73) apoyados en el cárter 12) a través de rodamiento 11) y 72) respectivamente.

La fuerza desarrollada por el motor se transmite por el semi-árbol 13) mediante ensamble cónico al núcleo 20) solidario del tambor 16) el cual en su placa y del lado del motor lleva tres pivotes 15) paralelos y equidistantes del árbol motor, en los cuales se articulan sendas mordazas 17) provistas de guarnición de fricción 17a), las cuales bajo el efecto de la fuerza centrífuga se abren cuando ésta vence a los resortes 15a) antagonistas, en cuyo momento las guarniciones 17a) rozan con la superficie interna del tambor 14) solidario de la semi-polea motriz 21), lo que engendra una

- fuerza de arrastre creciente, cuya línea de acción es muy exterior a la articulación 15) de las zapatas, lo que provoca el bloqueo de tambor y zapata y la solidarización del semi-árbol del cigüeñal 13) con el núcleo 34) de la polea motriz 21)-27) en la cual juega una correa trapezoidal 24) que transmite la fuerza del motor a la polea receptora, no representada y de ésta al ciclomotor. Tres topes de goma 7b), uno por y mordaza limitan el movimiento de cierre de las mordazas y evitan vibraciones y ruido.
- 5.
10. Recíprocamente, cuando se ha de poner en marcha el motor, la rotación en sentido apropiado de la polea 21)-27) del variador determina la rotación del tambor 14) portador de las articulaciones 19) de las zapatas 18) del embrague de puesta en marcha del motor, provistas de guarniciones de fricción 18a) dispuestas de modo que la fuerza de rozamiento que ocasionan es muy exterior al eje de articulación 19) lo cual determina un crecimiento progresivo de las fuerzas de arrastre, que provocan el bloqueo del embrague y la rotación del tambor 16) solidario del árbol del cigüeñal 13). Unos topes de goma 18b) limitan el cierre de las mordazas y evitan vibraciones y ruidos.
- 15.
20. El tambor 14) y la parte cónica de la polea 21)-27) están separados para reducir la transmisión de calor de uno a otro.
25. La invención dentro de su esencialidad puede ser llevada a la práctica en otras formas de realización, que difieran en detalle de la indicada a título de ejemplo en la descripción. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño, con los materiales más adecuados, por quedar todo

ello comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.

= . =

N O T A

5. Descrito al objeto de utilidad de la presente invención, lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las siguientes reivindicaciones.
10. 1.- Conjunto de dos embragues automáticos para motor de ciclomotor con variador automático de velocidad, formados por tambores, zapatas provistas de guarnición de fricción sujetas a la fuerza centrífuga y resortes de retorno, caracterizados por que la placa del tambor del embrague que puesta en marcha del motor tiene incorporadas las espigas de articulación de las zapatas de fricción del embrague de arranque del vehículo y reciprocamente, la placa
15. que lleva las espigas de articulación de las zapatas del embrague de puesta en marcha del motor, forma parte del tambor del embrague de arranque del vehículo; cuyo tambor está separado de la parte cónica de la polea del variador de velocidad, para reducir la transmisión de calor de uno a
20. otro.
25. 2.- Conjunto de dos embragues automáticos para motor de ciclomotor con variador automático de velocidad según la reivindicación anterior caracterizados por que el embrague más próximo al motor es el de arranque del vehículo.
- 3.- Conjunto de dos embragues automáticos para motor de ciclomotor con variador automático de velocidad, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que el embrague de arranque del vehículo comprende tres zapatas

iguales, provistas de guarnición de fricción en solo la mitad más alejada de la articulación y de tres resortes de retorno que enlazan respectivamente el extremo de cada zapata con la parte media de la inmediata y, además tres toques limitadores de su cierre.

5.

4.- Conjunto de dos embragues automáticos para motor de ciclomotor con variador automático de velocidad.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de 6 páginas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, acompañadas de los dibujos reglamentarios.

10.

Madrid, a 26 MAR. 1977

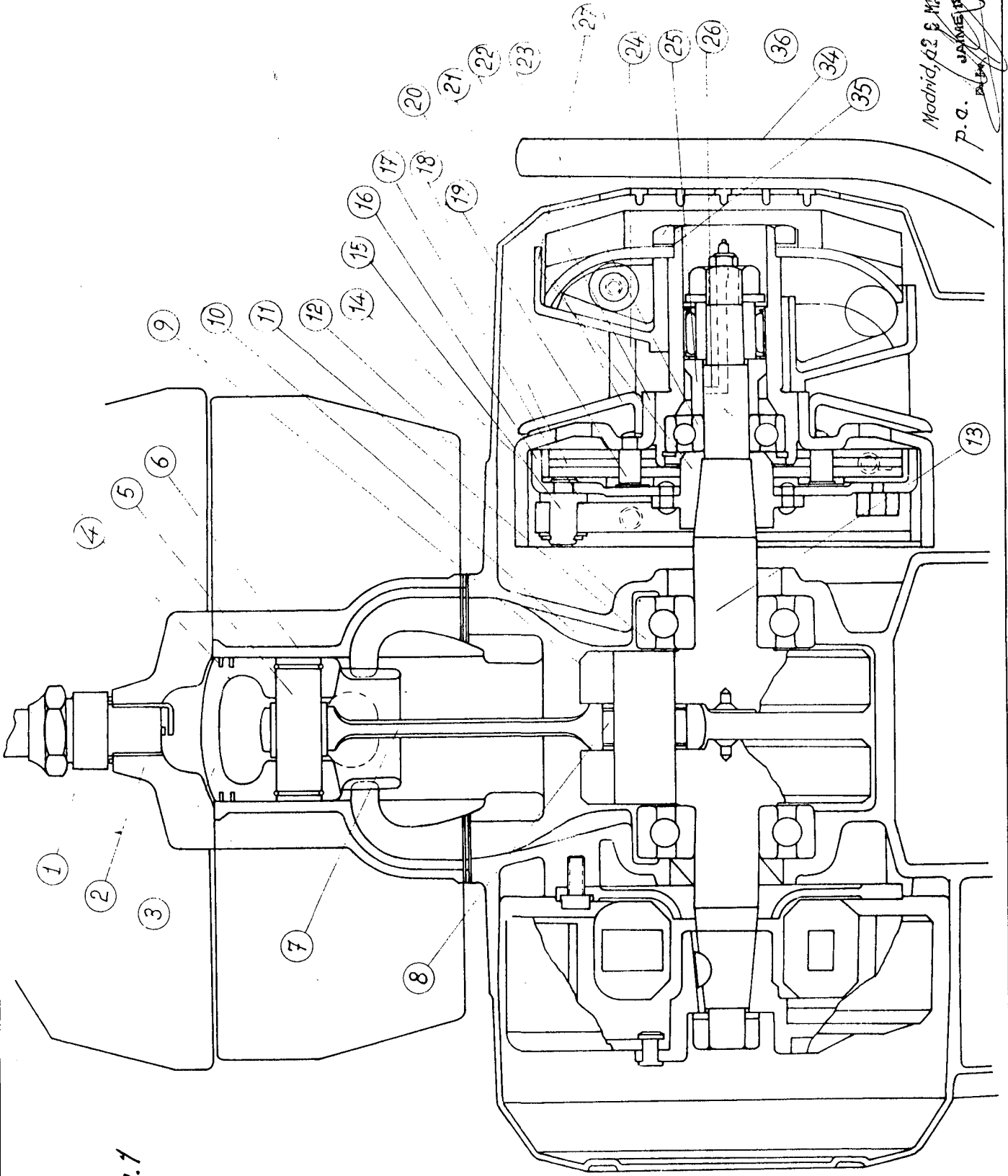
p.a.

JAIMÉ IBARRA
P. P.



dv.

Fig. 1



Madrid, 22 de MAR. 1877
P. O. JUANES DE LA
P. O.

Fig. 2

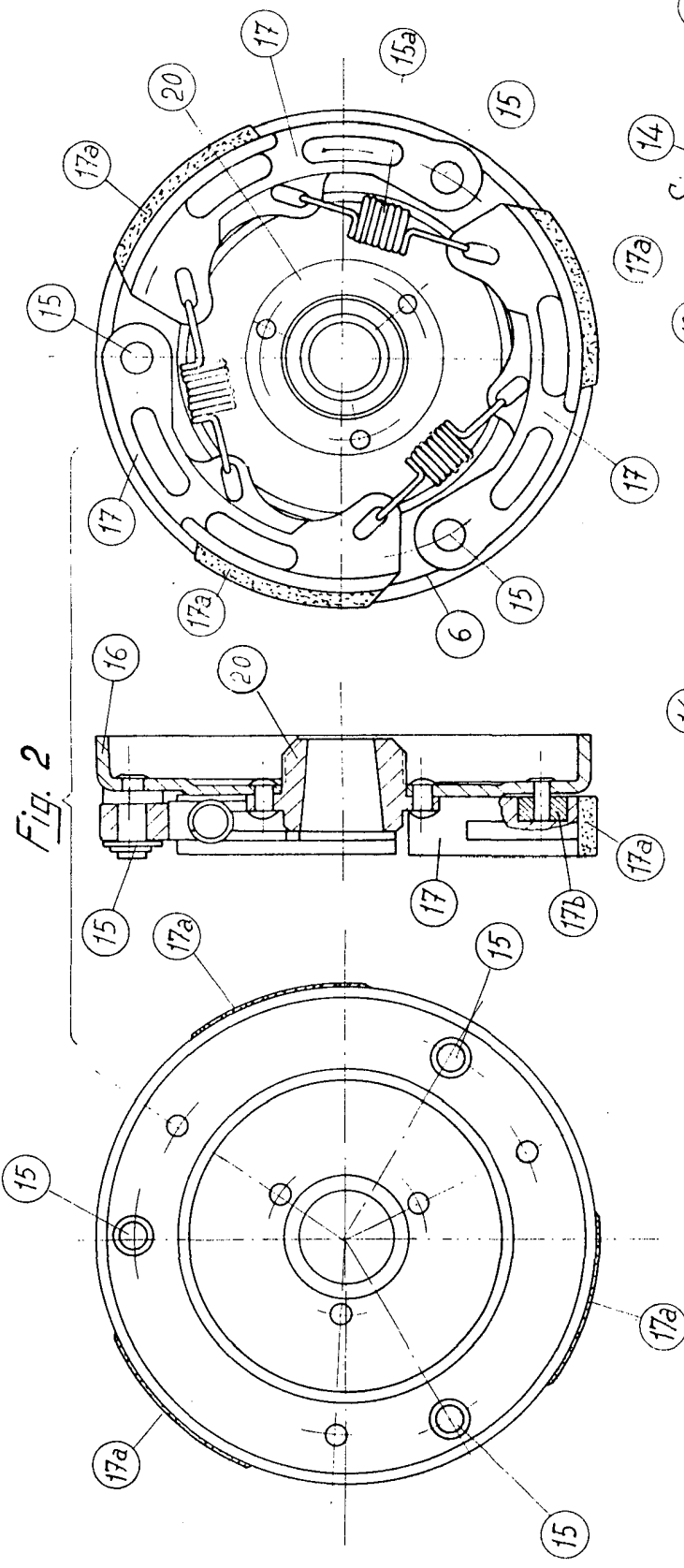
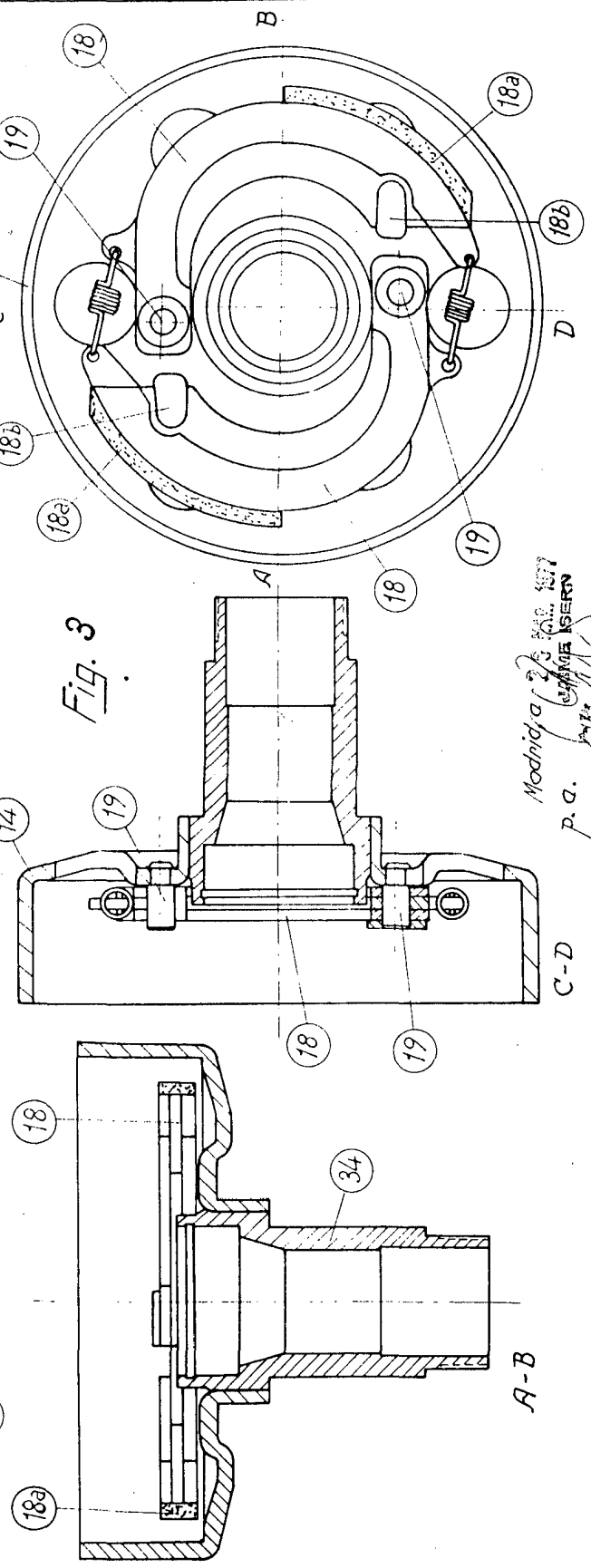


Fig. 3



Modificada el 25 MAR. 1977
 p. a. CAMPE NISERN