

227823



227823

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE UNA PATENTE DE INVENCION, POR VEINTE AÑOS EN ESPAÑA
A FAVOR DE DON JOAQUIN EZCURDIA MANRIQUE, DE NACIONALIDAD
ESPAÑOLA, RESIDENTE EN MADRID, Almendrales, 29

s o b r e:

"PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS SISTEMAS DE AMOR-
TIGUACION PARA MOTOCARROS Y SIMILARES"

~~~~~

227823 10



Con la presente solicitud se trata de proteger los perfeccionamientos introducidos en los sistemas de amortiguación para moto-carros y similares, que son objeto de reivindicación en la presente memoria descriptiva.

5           Con el objeto de la invención se ha conseguido infinidad de ventajas como son el amortiguar completamente el carro debido a la suspensión especial de que se le dota, así como también y dada la situación del motor muy cerca su eje motriz del piñón de una o de las dos ruedas traseras, se establece una transmisión directa mediante cadena, evitándose el que la cadena transmisora se destense dado su corto recorrido, no como en los actuales que su transmisión además de no ser directa, la cadena corrientemente presenta una "comba" debido a la separación o longitud de la misma.

10

15

El moto-carro que nos ocupa, y como ventaja, se le dota de cuatro ruedas, dos que serán las traseras y las otras dos que van en la parte delantera. Igualmente puede estar dotado de una rueda trasera y dos delanteras, con el mismo sistema de amortiguación o suspensión.

20

También es susceptible de poder ser carrozado como coche de tipo utilitario.

El mando de dirección se consigue al colocar una mangueta en la parte delantera, que será accionada bien por un volante o también por barra transversal en forma caprichosa o manillar.

25

Los materiales empleados pueden ser de tubo de acero, hierro y cuantos otros sean necesarios para su construcción y resistencia en uso.

30           Para mejor comprensión de la descripción que sigue

227823



se adjuntan dibujos a los cuales se hace constante referencia a lo largo de la misma.

La Fig., 1ª, es una vista lateral del chasis del moto-carro y sus perfeccionamientos.

5 La Fig., 2ª, es una vista en planta de la figura anterior.

La Fig., 3ª, es una vista en planta del chasis de un moto-carro con una sola rueda trasera, y

10 La Fig., 4ª, es una vista lateral de la figura anterior.

Consiste la presente invención en introducir ciertos perfeccionamientos en los sistemas de amortiguación o suspensión para moto-carros, caracterizados porque se dispone una horquilla balancin (1) donde se disponen las ruedas traseras, cuya horquilla lleva un tirante superior (2). La horquilla continua en un brazo (6) con tendencia ascensional, llegando a formar el extremo de dicho brazo, el extremo del tirante (2) y un punto de amarre (9) tres puntos que unidos imaginariamente forman un triángulo isosceles, en cuyos puntos (8-9 y 10) se sujeta el motor (11).

25 Las ruedas traseras van montadas en su eje (5) el cual va fijo a una base en forma de "U" (3), la cual y mediante tornillos de situación (4) se fija a la mencionada base y esta a su vez soldada a la horquilla (1) y tirante superior (2). En las ruedas traseras se disponen el freno (17) y el piñón (18) para tracción desde el eje motriz del motor mediante cadena.

30 La suspensión se origina en virtud de que en un punto (15) y mediante un eje se situa la horquilla (1) y brazo (6) en una parrilla (13) o chasis en el cual y en su pun-

227823



to (16) se puede colocar el cajón de carga mediante los  
arriestramientos necesarios. Asimismo y partiendo del  
extremo superior del brazo (6) y de su base transversal (7)  
se dispone un muelle (12) arriestrado a un punto del cha-  
5 sis (13) mediante el cual se realiza la suspensión y amon-  
tiguación de las vibraciones que pueda tener el moto-carro.  
El punto donde se arriestra el muelle (12) en el chasis  
(13) presenta una base transversal (13') que a su vez  
mantiene el paralelismo del mencionado chasis, así como  
10 otra base transversal (5') que lleva el eje de giro y bas-  
culación de la horquilla (1), a cuya base se suelda por  
su parte inferior los pares de la horquilla(1).

La parte delantera del moto-carro va dotada de una  
ballesta (14) colocada en sentido transversal, disponiéndose  
15 además una mangueta para la dirección del vehículo,  
dispuesto y montado sobre el chasis (13).

Igualmente y en el caso de disponer una sola rueda  
trasera se dispone una horquilla (19) en circuito cerrado,  
la cual también lleva en par el brazo (6) donde en  
20 su extremo superior se acondiciona el muelle de suspensión,  
así como también los puntos de fijación del motor, presen-  
tando el brazo par (6) forma convergente hasta una base  
transversal (7) de donde parte el citado muelle (12) con  
fijación a otra base transversal (13') del chasis (13).

25 La rueda es fijada mediante unas pletinas con su corres-  
pondiente eje en el extremo de la horquilla.

Las ventajas de la presente invención, se deducen de  
lo anteriormente expuesto.

Si bien la forma de ejecución aquí descrita constituye  
30 aplicación preferente de la presente invención, podrán in-

227823

10



troducirse modificaciones de forma y de detalle sin que por ello varie la esencialidad de la misma, la cual se reivindica en la siguiente

NOTA

5 En resumen; la presente patente de invención recaerá sobre las siguientes reivindicaciones:

10 1ª.-Perfeccionamientos introducidos en los sistemas de amortiguación para motocarros y similares", caracterizados porque se dispone una horquilla balanceada donde se sitúan las ruedas traseras, cuya horquilla lleva un tirante superior que se fija al motor.

15 2ª.-Perfeccionamientos, según la reivindicación anterior, caracterizados porque la horquilla continúa en un brazo par con tendencia ascensional; llegando a formar el extremo de dicho brazo, el extremo del tirante y un punto de amarre, tres puntos que unidos imaginariamente forman un triángulo isosceles, en cuyos citados puntos se sujeta debidamente el motor.

20 3ª.-Perfeccionamientos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque las ruedas traseras van montadas en su correspondiente eje, el cual va fijo a una base en forma de "U" la que, y mediante tornillos de situación se colocan las ruedas a la citada base en "U" partiendo de ella y por soldadura fuertemente fijada la horquilla y tirante superior.

25 4ª.-Perfeccionamientos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque en las ruedas o rueda trasera se dispone el tambor de freno y el piñón de tracción cuya transmisión se verifica directamente por cadena desde el eje motriz del motor.

30

227823

10 A



5<sup>a</sup>.--Perfeccionamientos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque la suspensión se origina en virtud de que en un punto determinado donde efectua la continuación ascensional el brazo oscilante situado debajo del motor y que denota una pequeña curvatura, se logra la basculación, al ajustar mediante un eje y una base transversal el chasis del motocarro, donde es mantenido en un constante de paralelismo debido a los distintos transversales, de los cuales y uno de ellos es donde se fija o arriestra el muelle que engancha en el extremo superior del brazo par que es continuación de la horquilla, formando así la suspensión deseada que amortigua todo género de vibraciones.

6<sup>a</sup>.--Perfeccionamientos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque la parte delantera del motocarro va dotada de una ballesta colocada en sentido transversal, además de una mangueta para la dirección del vehículo por un volante o manillar.

7<sup>a</sup>.--Perfeccionamientos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque en los casos de disponer una sola rueda se coloca una horquilla en circuito cerrado de la que continua un brazo par en cuyo extremo superior se acondiciona un muelle de suspensión que sea arriestra al chasis del motocarro, originándose dentro y entre la parte superior, inferior de la horquilla y extremo del brazo los puntos de arriestramiento del motor.

8<sup>a</sup>.--"PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS SISTEMAS DE AMORTIGUACION PARA MOTOCARROS Y SIMILARES".

Según se describe en la presente memoria que consta de seis hojas escritas a máquina y dibujos.

Madrid, 10 de abril de 1.956

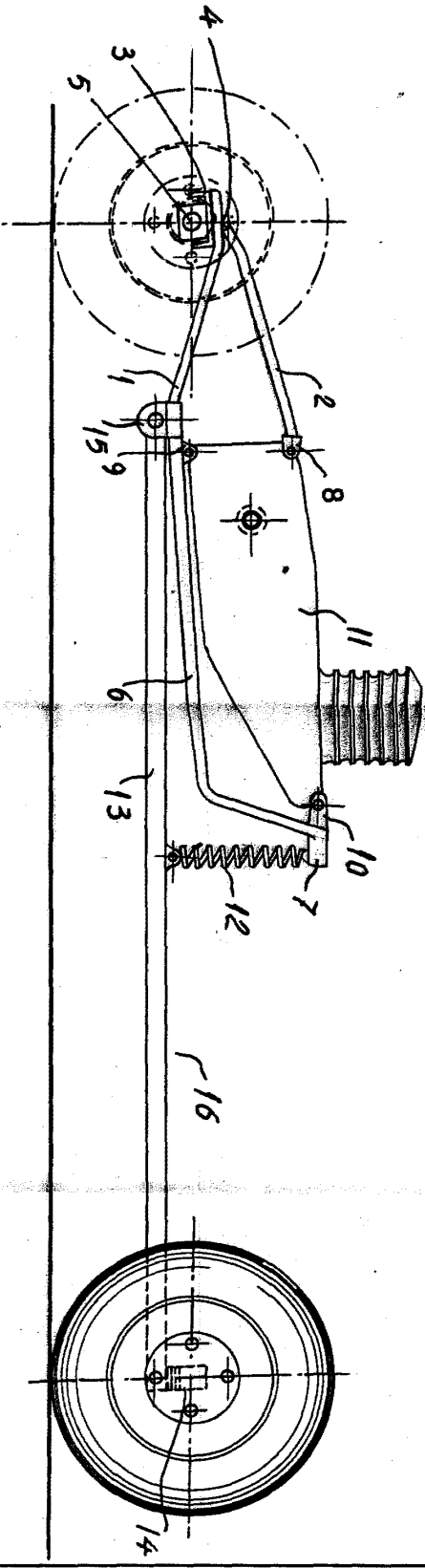
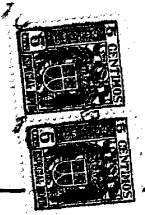


Fig. 1

227823



4

201.223

3hoj:2

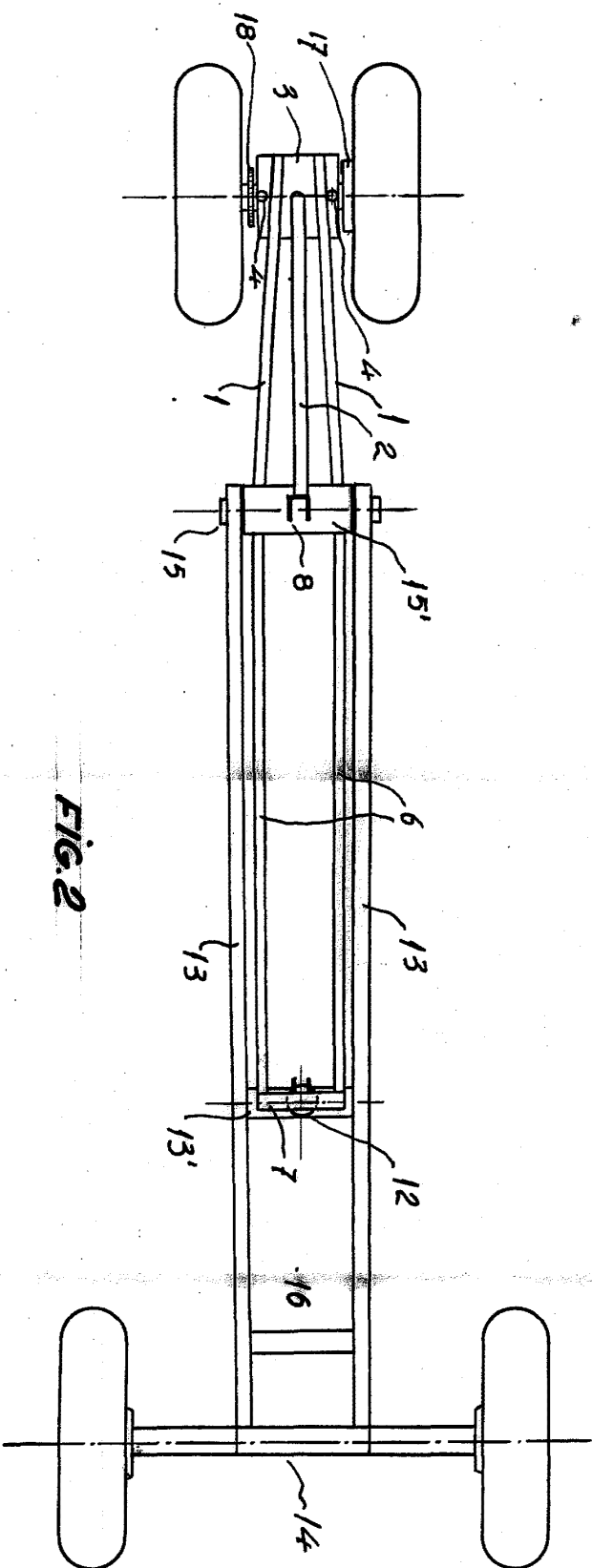
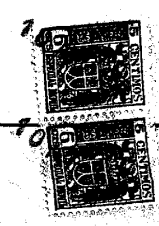


FIG. 2



ESPAÑA PATENTABLES  
Madrid 10 ABR 1956 de 10

*[Handwritten signature]*

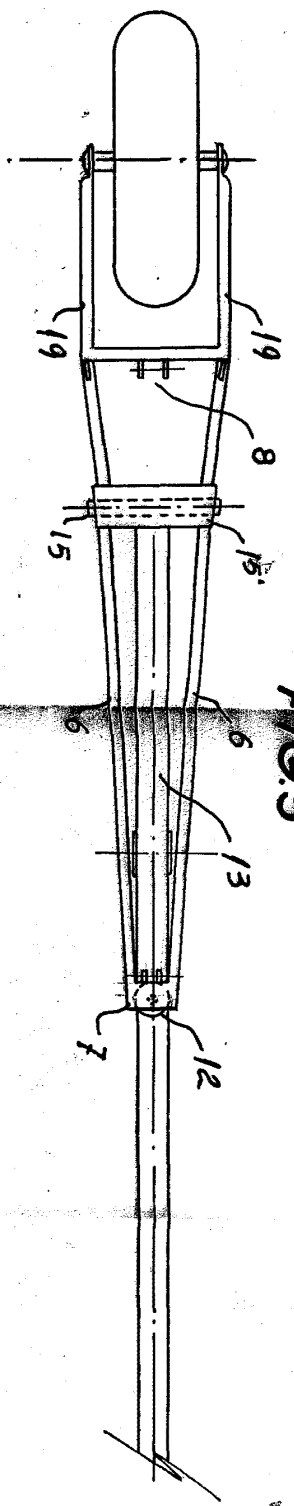


FIG. 3

227823

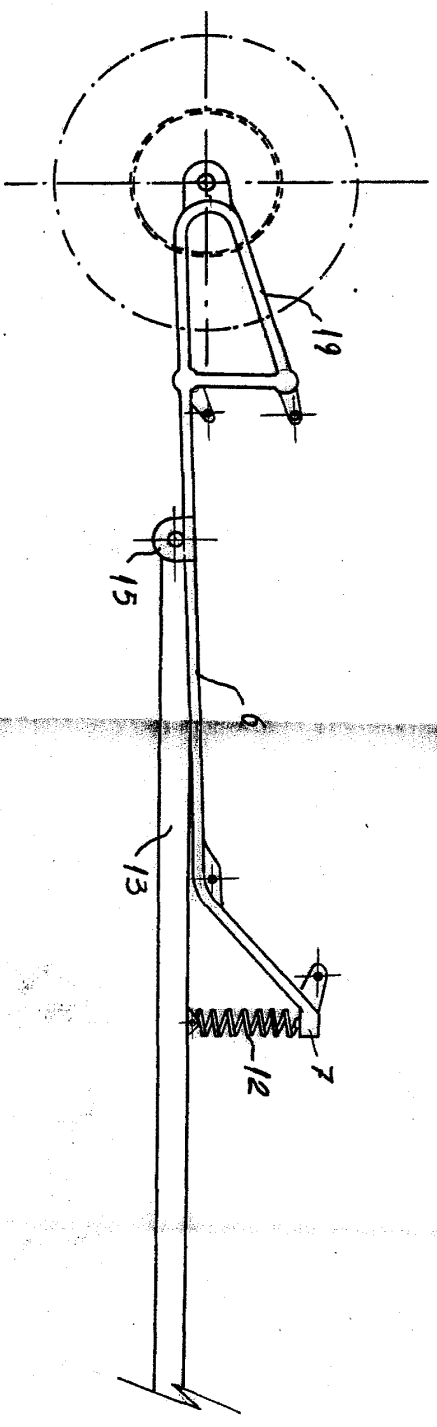


FIG. 4

Modificado 40 ABR 1950

