

ESPAÑA

10 ES	11	NUMERO	10 Y
	21	233.597	
	22	FECHA DE PRESENTACION	
		27-1-1978	

233597

MODELO DE UTILIDAD

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en el presente descripción y en el Anexo de la Memoria

P.O. 20-10-78

20 OCT 1978

30 PRIORIDADES:	31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
	22522 B/77	18-10-1977	Italia

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B62K

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"UN MANILLAR PARA VEHICULOS DE DOS RUEDAS"

71 SOLICITANTE (S)

PIAGGIO & C. S.p.A.

(Bng/43251)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Via Antonio Cecchi 6, Génova, Italia

72 INVENTOR (ES)

Bruno Gaddi

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

DON FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ

(MOD.-3.075)

jga

1

El presente invento tiene por objeto un tipo de manillar para vehículos de dos ruedas, especialmente de motor, caracterizado por el hecho de que la estructura resistente está constituida por una semienvuelta o semicapota de pared delgada, fundida de aleación ligera, que lleva las conexiones o fijaciones de todos los órganos funcionales mecánicos (de mando, especialmente del cambio, de gases, del embrague o del freno; de soporte del aparato de iluminación y señalización; y finalmente de conexión para el tubo o columna de dirección y para el eventual parabrisas), estando dicha estructura recubierta de una tapa adecuada, de pared delgada, fijada a la misma de tal modo que se completa la forma de la envuelta o capota y se sostienen y ponen a la vista los instrumentos de control de velocidad y recorrido, el conmutador de encendido y los pilotos indicadores del circuito eléctrico.

5

10

15

El invento, para su mejor comprensión, está representado en los dibujos adjuntos, en los cuales:

- la figura 1 muestra el manillar visto en planta, sin la tapa;

20

- la figura 2 muestra un corte del objeto del invento según el plano vertical mediano X-X de la fig. 1;

- las figuras 3 y 4 muestran, respectivamente vistos por A y por B (fig. 1), en la dirección de los ejes de las empuñaduras, los dispositivos de mando del cambio y de los gases;

25

- las figuras 5 y 6 representan las secciones y-y y z-z normales al plano de la fig. 1, en correspondencia con los tornillos de fijación de la tapa a la semienvuelta resistente; y

30

1 - la figura 7, finalmente, representa la tapa vista desde arriba.

Por las figuras puede observarse que la semienvuelta resistente 1 está reforzada longitudinalmente por la porción 2, que constituye una a modo de vigueta de perfil en "omega" (Ω) conectada a la superficie restante de la envuelta o capota; fácilmente pueden apreciarse además la conexión de collar 3 de la semienvuelta al tubo de dirección, los taladros 34 para la fijación de la tapa 4 a la estructura resistente, los puentes internos 5, 6 y los puentes externos 7, 8 que constituyen los soportes de los tubos giratorios 9 y 10, a los que van respectivamente fijadas las empuñaduras 11 y 12.

El tubo giratorio 9 va también provisto del soporte 13 de la palanca 14 del embrague.

15 El puente 8 se prolonga, en cambio, para formar el soporte de la palanca 15 del freno anterior o delantero.

Los tubos giratorios 9 y 10 llevan en sus extremidades internas, respectivamente, la polea 16 de mando del cambio y la polea 17 de mando de gases, fijadas a aquellos mediante los pasadores 18 y 19.

De esa manera se obtienen tanto la conexión a rotación entre la polea y dichos tubos como la fijación o inmovilización contra el desplazamiento longitudinal de los propios tubos. Es de notar además que la adopción de las poleas 16 y 17, en lugar de las correspondientes palancas, tiene la ventaja de mantener inalterada la tensión mecánica de los cables de mando 20 y 21.

30 Con el fin de obtener un acoplamiento de fricción

1 entre los tubos de la parte fija, a fin de que los mandos, especialmente el de los gases, mantengan su posición aunque se quiten o aparten las manos de las empuñaduras, hay unas arandelas adecuadas 22, con unos muelles frontales correspondientes 23, interpuestas entre las poleas de mando 5 16 y 17 y los soportes 5 y 6.

10 El cuerpo 33 del faro está soportado por unos apéndices adecuados 24 y 25, de manera que pueda girar en torno al eje horizontal m-m y que se pueda hacer variar su inclinación mediante el tornillo 26 deslizante en el correspondiente ojal 27 de la estructura del manillar.

15 El manillar se completa con la tapa 4, fundida en material plástico y fijada a la semienvuelta 1 por medio de los tornillos 28. En la tapa van alojados el dispositivo cuentakilómetros-tacómetro 29, los pilotos o lamparitas 30 de control del circuito eléctrico y el conmutador 31 de encendido del motor.

20 La estructura resistente está provista asimismo de unos taladros 32 para la eventual fijación de las conexiones del parabrisas.

25 Las ventajas de este invento consisten esencialmente en la sencillez constructiva y en la facilidad de sustitución y mantenimiento de los diversos órganos funcionales.

30 Con todo, es también muy importante el resultado de haberse obtenido una forma estética armoniosa, sin discontinuidades, y en todo caso conforme a la racionalidad del conjunto.

Se sobrentiende que la descripción que antecede y las figuras adjuntas representan el invento sólo en una

1 - forma genérica, pudiendo los órganos componentes diferir en su forma sin, por lo demás, salirse del concepto en que se basa el propio invento.

5

10

15

20

25

30

1

REIVINDICACIONES

5

Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

10

1ª.- Un manillar para vehículos de dos ruedas, caracterizado esencialmente por el hecho de que la estructura resistente está constituida por una semienvuelta abierta, de pared delgada, provista de las conexiones o fijaciones de todos los órganos funcionales y de unión al tubo de dirección.

15

2ª.- Un manillar según la reivindicación precedente, caracterizado por el hecho de que la estructura resistente presenta una porción longitudinal a modo de vigueta de perfil en "omega" (Ω) conectada a la superficie resistente de la semienvuelta.

20

3ª.- Un manillar según la reivindicación precedente, caracterizado por el hecho de que la semienvuelta resistente va provista de una tapa de pared delgada, conectada a la semienvuelta mediante unos tornillos apropiados y portadora de los instrumentos de control de la velocidad y del recorrido y, eventualmente, de los pilotos indicadores del circuito eléctrico y el conmutador de encendido del motor.

25

4ª.- Un manillar según las reivindicaciones precedentes, caracterizado por el hecho de que la semienvuelta resistente está hecha por fusión o moldeo de una aleación de aluminio, mientras la tapa está fundida o moldeada de un material análogo o de un material plástico.

30

1 5ª.- Un manillar según las reivindicaciones pre-
cedentes, caracterizado por el hecho de que las empuñadu-
ras van solidarias de unos tubos capaces de girar en unos
soportes adecuados de la estructura resistente y que dichos
tubos llevan, en su extremidad interna, unas poleas adecua-
5 das de mando de los cables de accionamiento del cambio y de
los gases.

6ª.- Un manillar según las reivindicaciones pre-
cedentes, caracterizado por el hecho de que el par o momen-
to de rotación de los tubos que llevan solidarias las em-
10 puñaduras está controlado por unos embragues frontales de
fricción apropiados.

7ª.- "UN MANILLAR PARA VEHICULOS DE DOS RUEDAS"

15 Tal y como se ha descrito en la Memoria que ante-
cede, representado en los dibujos que se acompañan y con
los fines que se han especificado.

20 Esta Memoria consta de seis hojas escritas a má-
quina por una sola cara.

Madrid, 03. MAR 1978

P.A.

Fernando de Elzaburu
Por Poder.

25

30

CR. 24028

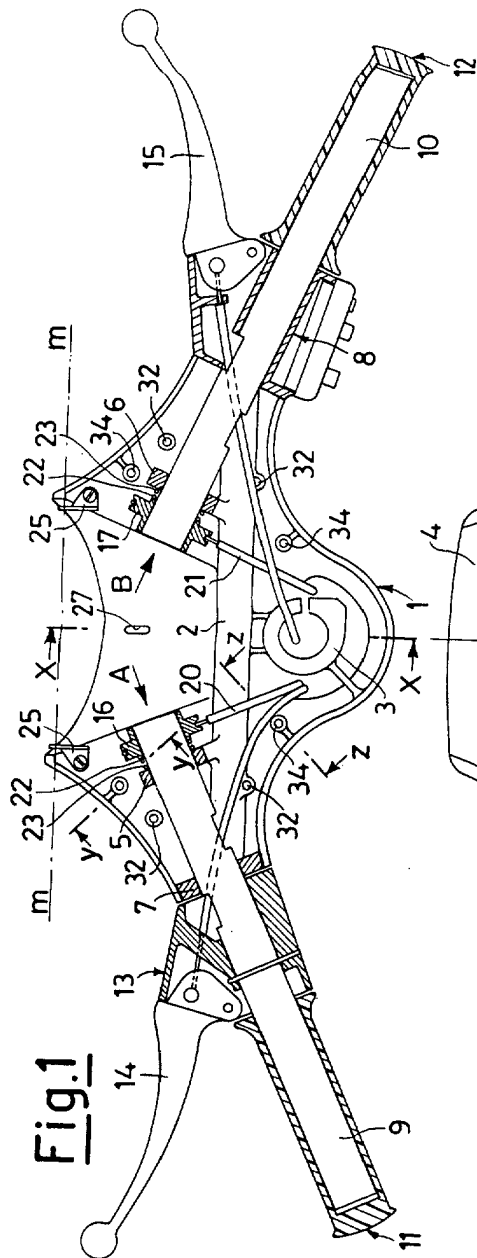


Fig. 1

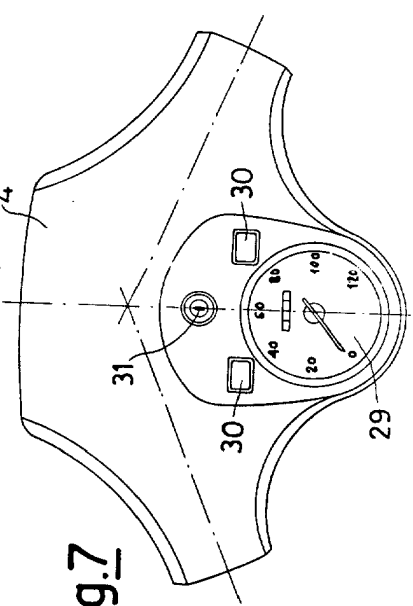
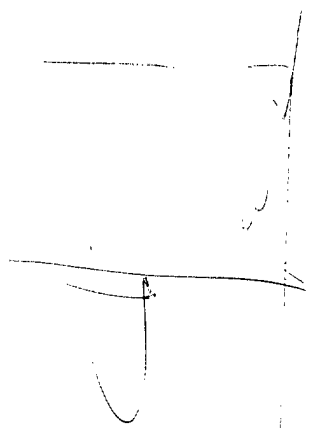


Fig. 7



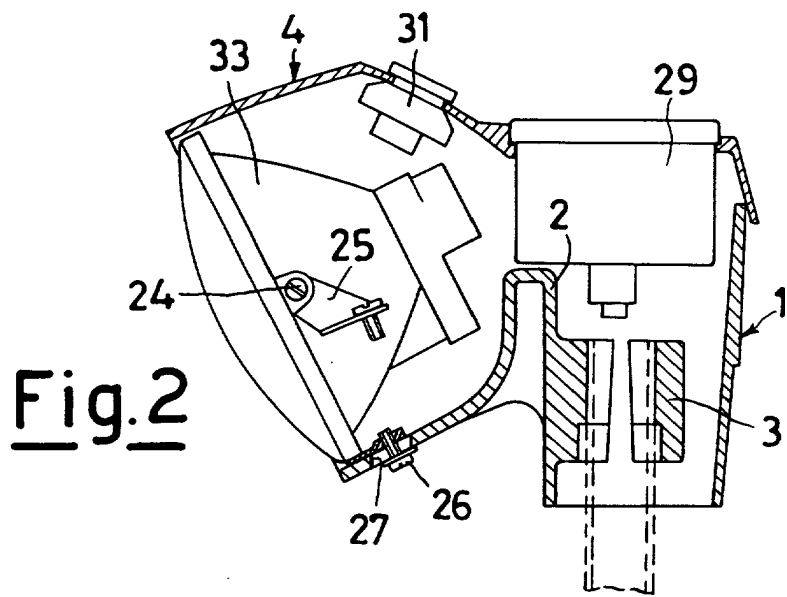


Fig. 2

Fig. 3

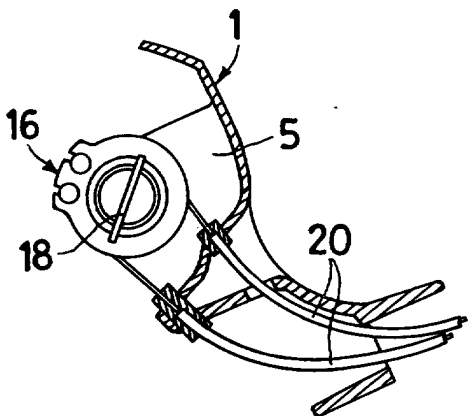


Fig. 4

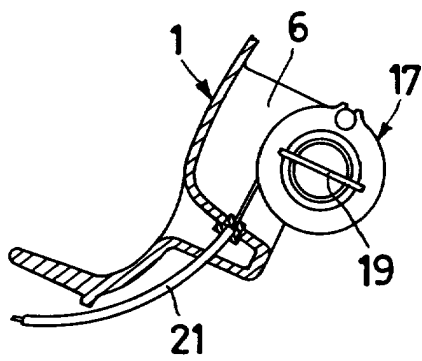


Fig. 5

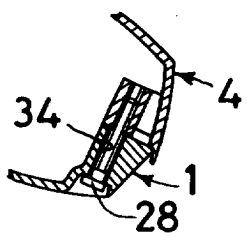


Fig. 6

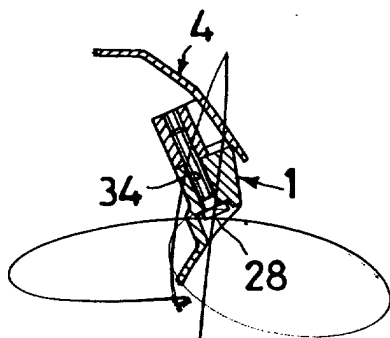


FIG. 2