



ESPAÑA

(19) ES (11) 21 (22)	NÚMERO <b>240634</b>	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 26 Marzo 1.980	

16 JUL. 1980

**MODELO DE UTILIDAD**

(30) PRIORIDADES	(31) NÚMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
------------------	-------------	------------	-----------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B62K 3/02
--------------------------	---

(54) TITULO DE LA INVENCION

**"PERFECCIONAMIENTOS EN BICICLETAS Y SIMILARES"**

(71) SOLICITANTE (S)

**ABELUX, S.A.**

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

**Zezenbide, 3 - EIBAR (Guipuzcoa)**

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

**D. JOSE RAMON TRIGO PEREZ**

=AMP=

1           La presente Memoria descriptiva tiene como fina  
lidad la declaración del objeto sobre el cual se solici  
ta el Privilegio de explotación industrial y comercial  
exclusiva en el territorio nacional, de un Modelo de --  
5           Utilidad, de acuerdo con las normas que sobre el parti-  
cular contiene el vigente Estatuto sobre Propiedad In++  
dustrial. Este Modelo de Utilidad bajo título "PERFEC-  
CIONAMIENTOS EN BICICLETAS Y SIMILARES", viene a mejo--  
rar las técnicas conocidas, plasmándolo en soluciones -  
10           que aventajan las convencionales, tal y como enumerare-  
mos a lo largo de esta Memoria.

          Los perfeccionamientos a que se refiere la in++  
vención, se relacionan principalmente con la estructura  
de la horquilla y su montaje en el conjunto de la bici-  
15           cleta. Hasta el momento actual, las horquillas conven-  
cionales se componían de tres piezas clásicas de tod@s  
conocidas, en que la tija estaba unida a un casquillo y  
a una cabeza de horquilla, y esta a su vez comportaba -  
los brazos de la horquilla que, accedían hasta el eje -  
20           de la rueda. El montaje de estos cuerpos a la cabeza -  
de la horquilla, se llevaba a cabo por soldadura de la-  
tón, lenta y muy costosa, al ser la unión de dichos --  
cuerpos interior dentro del cuerpo de la horquilla. A  
su vez, los extremos de los brazos que provenían del --  
25           cuerpo de la horquilla, para amarre del eje de las rue-  
das, suponía una mecanización muy considerable y costo-  
sa, dado que había necesidad de curvar dichos brazos y  
realizar la forma clásica ya conocida de sus extremos -  
inferiores con las orificaciones correspondientes. To-  
30           do ello, como es obvio señalar a cualquier experto en

1 la materia, suponía una mano de obra muy considerable que  
repercutía en un costo alto del conjunto y que complicaba  
las operaciones constructivas.

5 A la vista de estos inconvenientes, la invención  
tiene como finalidad, la de eliminar la cabeza de la hor-  
quilla y la formación de su estructura mediante una pieza  
única tubular, preferentemente, en lugar de las tres pie-  
zas clásicas. Al propio tiempo, se elimina el orificado  
del tubo y el clásico curvado de los brazos, modificando  
10 el elemento de amarre de la rueda delantera.

15 La invención basa su realización, en el aprovecha-  
miento del casquillo de conexión superior al cuerpo de la  
horquilla, el cual se orifica transversalmente en rela-  
ción con su eje longitudinal, y a ambos lados de dicho  
eje. Estas orificaciones, determinan en el casquillo  
cilíndrico, sendas entradas laterales alineadas de planta  
circular, que comunican el interior con el exterior. En  
el hueco así constituido, se aloja la base redondeada de  
una pieza en forma de U, y de configuración tubular en  
20 toda su estructura, cuyos brazos presentan la longitud  
conveniente hasta acceder a las proximidades del eje de  
la rueda delantera.

25 El diámetro exterior de este cuerpo tubular es li-  
geramente inferior al diámetro de las orificaciones late-  
rales del casquillo, de forma que se facilita la introduc-  
ción de aquél en este y la posterior fijación de ambos me-  
diante la aplicación de soldadura en el borde de las ori-  
ficaciones y sobre el tubular. Obviamente, esta construc-  
ción puede ser materializada a base de dos tramos latera-  
les tubulares e iguales que se suelden a las orificaciones,  
30

1 lo que se establece de igual modo, como constitutiva de la invención.

5 El casquillo, recibe a la tija y demás elementos convencionales, y los extremos de la pieza tubular alcanzan las proximidades del eje de la rueda delantera, recibiendo lateralmente unas piezas fijadas por soldadura eléctrica, a través de las cuales y por orificaciones de las mismas se lleva a cabo su relación con el eje de dicha rueda delantera. Las piezas en cuestión son soldadas a lo largo de un tramo de la generatriz del tubular y por la parte frontal del mismo, es decir, correspondiendo a la porción delantera de la bicicleta.

10 Por su parte, la barra del cuadro de la bicicleta, se realiza con una inclinación en relación con la horizontal con lo que el punto del sillín se destaca en un plano mas inferior que el correspondiente a la porción de encuentro con la zona por debajo del manillar, lo que indudablemente permite bajar el sillín mas próximamente al eje de los pedales y también ampliar la adaptación de la bicicleta a cualquier usuario.

15 Al efecto, y en orden a una mayor concreción de la idea del presente modelo de utilidad, se acompaña -- una hoja de dibujos, en la que a título meramente orientativo se representa lo siguiente, a saber:

25 La figura 1ª, se refiere a un montaje convencional de la horquilla.

La figura 2ª, destaca el extremo curvado de las horquillas conocidas y su zona de fijación al eje de la rueda delantera.

30 La figura 3ª, muestra el casquillo de acoplamiento de las piezas.

1           La figura 4ª, nos permite comprobar el posicionado  
do mutuo entre dicho casquillo y el conjunto tubular.

          La figura 5ª, es un alzado del cuadro de la bicicle  
cleta.

5           La figura 6ª, finalmente, señala cada uno de los  
extremos del tubular, en sus porciones de acomodo al 'eje' :  
de la rueda delantera.

          Con referencia a estas figuras y en particular  
a la figura 1ª, podemos advertir la disposición convenien  
cional de la cabeza (3) de la horquilla, en cuyo hueco -  
10       (4) superior se sitúa el casquillo conectado a la tija -  
(5), así como los restantes elementos tradicionales. In  
feriormente, se destacan los brazos (1) y (2) de conexión  
a la rueda delantera de la bicicleta, cuyo final clásico :  
15       se refleja en la figura 2ª en los terminales (6) y (7).

          Precisamente, al casquillo (8), que como se adver  
vertía, no se encuentra representado en la figura 1ª, se  
le realizan unas perforaciones laterales (9), a igual altu  
tura y según un plano diametral, en cuyo interior se aloja  
20       ja la base de un cuerpo tubular (10) que se suelda a dicho  
cho casquillo por los bordes de las perforaciones (9), -  
para solidarizar dichos cuerpos. Por uno de los extremos  
mos de dicho montaje, se sitúan la tija (5) y los restantes  
tes elementos superiores convencionales, entretanto que  
25       hacia abajo se destacan los extremos (10) del tubular, -  
los que discurren rectilíneamente a partir de la doblez  
superior alojada en el casquillo (8).

          Los extremos del tubular (fig. 6ª) están conectados  
dos a las piezas (14) soldadas a ellos a lo largo de un  
30       tramo de generatriz, piezas que comportan las orificaciones

1 (15) para su amarre al eje de la rueda delantera.

5 El montaje del tubular (10) en relación con el casquillo (8) y con las piezas (14) se lleva a cabo en forma rapidísima, sin complicación alguna, y con un -- costo sensiblemente mas reducido que la realización con vencional, tanto por la reducción de los materiales empleados como por la simplificación de las operaciones.

10 Por otro lado, y con referencia a la figura 5<sup>a</sup>, señalaremos la disposición característica de la barra (11), inclinada en un cierto ángulo (12) con respecto a la horizontal. Esta inclinación, se establece a partir del punto del sillín (13) en dirección ascendente hacia el manillar, con las consiguiente y sustancial ventaja de la mayor adaptación a cada usuario de la bicicleta, en el sentido de disponer con mayor proximidad los puntos del sillín (13) y de los pedales (16).

15 Conviene resaltar, una vez descritas la naturaleza y ventajas de este invento, el carácter no limitativo del mismo, por cuanto los cambios en la forma, materia o dimensiones de sus partes constitutivas, no alterarán en modo alguno su esencialidad, en tanto no supongán una sustancial variación en el conjunto.

20 Asimismo, el solicitante adhiriéndose a los -- Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, hace constar su derecho a la extensión de esta solicitud a los países extranjeros, reivindicando la prioridad de la misma.

25 N O T A

30 Los puntos de invención, nuevos en España, que se presentan para que sean objeto de modelo de utilidad



REIVINDICACIONES

1  
5  
10  
15  
20  
25  
30

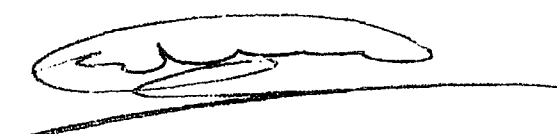
1ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN BICICLETAS Y SIMILARES", esencialmente caracterizados porque el casquillo de conexión a la horquilla convencional se crifica transversalmente con dos aberturas laterales diametralmente dispuestas, por las que se aloja la base de una pieza tubular en forma de U con sus alas alargadas, soldándose los bordes de las orificaciones a dicha base, entretanto que a los extremos inferiores de dicho tubular se sueldan según un tramo de sus generatrices unas piezas triangulares que convenientemente orificadas reciben al eje de la rueda delantera de la bicicleta, entretanto que la barra del cuadro de la bicicleta, presenta una inclinación con respecto a la horizontal, inclinación que parte de la zona del mismo correspondiente al sillín y se va elevando hasta la zona del manillar.

2ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN BICICLETAS Y SIMILARES".

Todo tal y como queda descrito en la presente Memoria, que consta de ocho hojas mecanografiadas por una sola cara, acompañada de los dibujos correspondientes.

Madrid;

- 6 - 1980



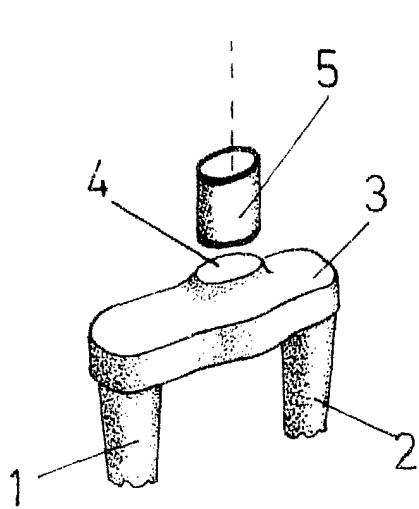


FIG: 1

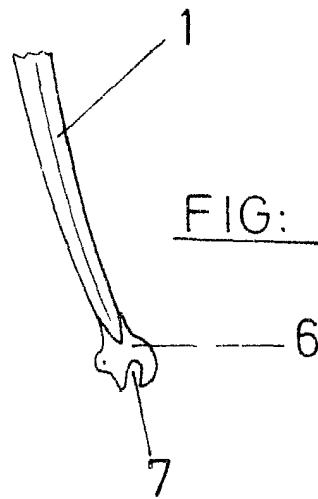


FIG: 2

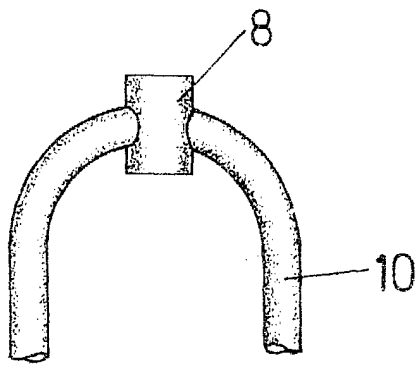


FIG: 4

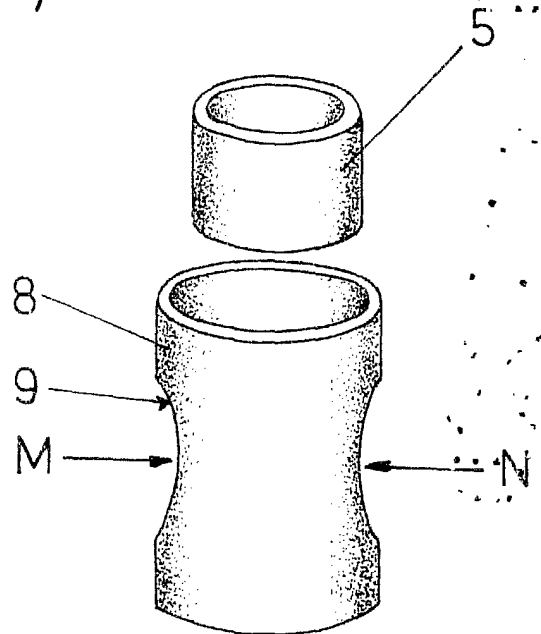


FIG: 3

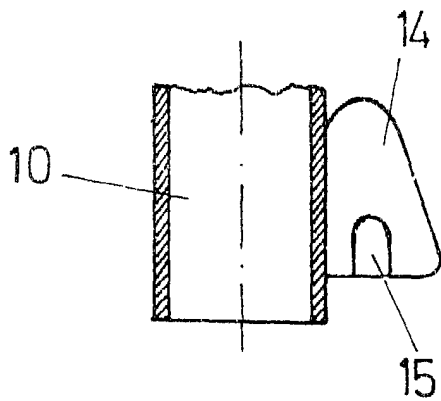


FIG: 6

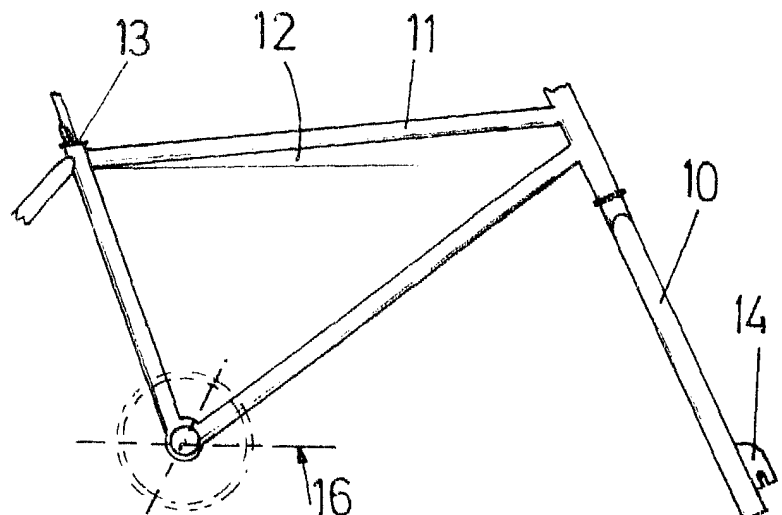


FIG: 5