



ESPAÑA

10 ES	11	25 596	12 Y
13	14	FECHA DE PRESENTACION	
15	16	FEB. 1981	

MODELO DE UTILIDAD

1 NOV. 1981

17 PRIORIDADES	18 FECHA	19 PAIS
20 NUMERO		

21 FECHA DE PUBLICIDAD	22 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B02M 9/00

23 TITULO DE LA INVENCIÓN
"TRANSMISION PERFECCIONADA PARA MOTOCICLETAS".

24 SOLICITANTE (S)
EXCLUSIVAS HABANA, S. A.

25 DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Miravalles, 37 -VITOPIA-

26 INVENTOR (ES)

27 TITULAR (ES)

28 REPRESENTANTE
D. MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON.

Ref. MM/mb.- 2.181-A

1 La presente memoria descriptiva tiene como fin
la declaración de una "TRANSMISION PERFECCIONADA PARA MOTOCICLE-
TAS", cuyo privilegio de explotación industrial y comercial en ex
clusiva para España, se solicita por veinte años, de acuerdo con
5 la vigente Legislación sobre Propiedad Industrial.

El invento que se preconiza consiste en una -
transmisión para motocicletas la cual ha sido perfeccionada de -
tal modo que logra unas características constructivas y funciona-
les que le hacen especialmente indicada para la función a que se
10 destina, aventajando a las convencionales del mismo tipo ya que -
elimina de una manera clara los inconvenientes que estas presen-
tan.

Esta transmisión se aplica a una moto de cilin-
dro horizontal que presenta posteriormente un cajeado en "U" el -
15 cual conlleva sendos medios de transmisión de fuerza laterales, -
el motor por uno y el pedal por el otro.

La transmisión por ambos medios se realiza por
ejes distintos, con lo que se evita la complicación existente en
el caso de unicidad, porque ahí van colocados generalmente los -
20 dispositivos que permiten el cambio de accionamiento de pedal y -
motor.

El acoplamiento entre el motor y la rueda tra-
sera se efectúa por correa, lo cual resulta una novedad en ese ti-
po de vehículos, a la vez que entraña la ventaja de que la rotu-
25 ra de la correa no produce atascos que puedan ocasionar una frena

1 da brusca, a su vez, esta correa no se desmonta puesto que la zona de acción de la misma es muy ancha en ambos volantes extremos, poseyendo además éstos unos orillos laterales que evitan que puedan salirse los dientes de la correa, proporcionando así en ambos
5 casos seguridad al usuario.

Por otra parte, los mecanismos de cambio de tracción de pedal a freno se realizan en el volante posterior o de la rueda, con un simple giro de un botón o mando, resultando así extremadamente sencilla la realización del cambio, a la vez que dada la sencilla disposición del mismo no entraña ningún roce o posibles desgastes que interfirieran en la manipulación del mismo.

Así dispuesta la transmisión resulta además mejorada sensiblemente la estabilidad de la motocicleta, puesto que el peso se haya repartido en ambos laterales de la misma, y no por uno exclusivamente, a la vez que se mejora sensiblemente la sujeción de la rueda puesto que se fija por ambos laterales por medio de un mecanismo extremadamente sencillo y práctico.

Para comprender mejor el objeto de la invención se representa en los planos anexos una forma preferente de realización industrial, susceptible de modificaciones accesorias que no desvirtuen su fundamento. En dichos planos:

20 La figura 1 representa una vista en alzado de la transmisión preconizada vista por el lateral correspondiente al motor, observándose claramente los dos ejes transmisores de la fuerza del motor (1) y del pedal (2).

1 La figura 2 representa la sección aumentada e
indicada en la figura anterior, realizada en el momento en que -
actúa la transmisión motora.

5 La figura 3 representa la misma sección ante-
rior, en el momento de la inactividad del motor ejerciéndose en-
tonces la fuerza por los pedales.

La figura 4 representa una vista en planta del
capuchón (8), cambiador de la transmisión, en el caso correspon-
diente a la figura 2 o sea realizándose el accionamiento por me-
dio del motor.

La figura 5 representa el mismo capuchón (8) -
anterior en el caso que corresponde a la figura 3 al realizarse -
el accionamiento por los pedales.

De conformidad con la invención y de acuerdo -
con la representación práctica, no limitativa, la transmisión pre-
parada con dos ejes (1 y 2) correspondientes al motor y
los pedales respectivamente la rueda trasera de una motocicleta,
a la vez que dispone de un dispositivo requerido para el cambio -
de accionamiento de motor a pedales y viceversa.

20 En efecto, el motor presenta para ello un vo-
lante (3), cilíndrico tumbado, de generatriz escalonada, que al
igual que el volante (4) receptor del movimiento en la rueda tra-
sera, transmite el giro de dicho motor en el eje (1).

25 Desplazado respecto a este eje motor (1) poste-
rior y ligeramente inferior existe otro eje (2) en corresponden-

1
cia con ambos pedales laterales, que por el lateral opuesto al re-
presentado en la figura 1 presenta la correspondiente catalina y
piñón, situado este enfrentado al volante (4) y en el mismo cua-
dro motor (14).

5 El acoplamiento entre el volante (13), solidamente
unido al eje (1), lo realiza una polea (3) que presenta
un dentado en correspondencia con el grabado radial que poseen -
los volantes (4) y (13), los cuales presentan en sus laterales un
orillo en orden a evitar el desmontaje de esta polea (3).

10 Interiormente al volante (4) va colocado el -
dispositivo representado en las figuras 2 y 3 y que permite el -
cambio de la acción del motor al volante (4) por medio del ejérci-
do por los pedales.

15 Este mecanismo va incluido interiormente al vo-
lante (4), el cual posee interiormente y con posibilidad de giro
un cilindro (6) transmisor del movimiento a la rueda, realizándose
se esta unión en la parte interior al cuadro motor (14).

20 Dicho cilindro (6) posee sendas aberturas gene-
ratrices y opuestas, a la vez que se haya escoltado en su zona
extrema por el cajeado interior que forma el volante (4) que igual-
mente posee sendas aberturas generatrices, habiéndose previsto
igualmente que en dichas aberturas encaje unicándolas un vástago
pasador (11) que acopla el cilindro (6) y el volante (4) a la
vez que sobresale ligeramente por ambos laterales.

25 Así dispuestos estos elementos, se coloca un ca

1 puchón (8) que presenta una ventana (12), de modo que el pasador
(11) queda apoyado en esta ventana (12) siendo por ello suscepti-
ble de ser desplazado a dos posiciones extremas, según se ha re-
presentado en las figuras 4 y 5, virtud a un enrampado que posee
5 dicha abertura (12) y dos cajeados extremos.

Dentro de este capuchón, que queda solidario -
al volante (4), se haya posicionado un resorte (10) con sus co-
rrespondientes arandelas limitadoras y a su vez este se haya si-
tuado fijado dentro del volante (4) por medio de una arandela tope
10 (9).

Asimismo se ha previsto que en dicho capuchón
(8) encaje exteriormente una abrazadera (7) que evita la salida -
del vástago (11) y oculta totalmente la abertura (12).

15 Por todo ello, el cambio de acción de motor a
pedal se realiza sin más que imprimir un pequeño giro al capuchón
(8) de modo que entonces el vástago (11) asciende por la rampa de
la abertura (12) y se coloca en la posición representada en la fi-
gura 5, produciéndose entonces interiormente la salida del vástago
20 (11) de las aberturas que presenta el cilindro o el eje (6) -
desacoplando entonces esta pieza del volante (4), por lo que queda
la rueda en posición de ser accionada por medio de los pedales.

25 El solicitante, al amparo de los Convenios In-
ternacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho -
de extender la presente demanda a los países extranjeros, si fue-
ra posible, reivindicando la misma prioridad de la presente soli-

1 citud.

REIVINDICACIONES

5 1.- Transmisión perfeccionada para motocicletas, caracterizada porque comprende un volante motor que por un lateral del cuadro motor acopla a un segundo volante solidario a un eje susceptible de acoplarse al tambor de la rueda motriz del ciclomotor, mientras que existe un segundo eje (2) independiente del anterior que, accionado por pedales, acopla por el otro lateral al correspondiente piñón aplicable al eje susceptible de acoplarse al tambor de las ruedas motriz; dicho volante de accionamiento motriz de la rueda posterior incluye además un dispositivo del cambio de acción del motor a pedal y viceversa, de modo que puede accionarse el ciclomotor bien por funcionamiento del motor o bien mediante pedales.

15 2.- Transmisión perfeccionada para motocicletas, según la reivindicación anterior, caracterizada porque ambos volantes presentan una serie de cortes generatrices en correspondencia con el dentado que posee la correa que los relaciona, de modo que ambos volantes quedan acoplados invariablemente en orden a establecer la transmisión en movimiento entre los mismos.

20 3.- Transmisión perfeccionada para motocicletas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque dichos volantes poseen sendos orillos extremos de modo que se evita la fácil salida de la correa transmisora.

25 4.- Transmisión perfeccionada para motocicletas

1 tas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque
el cambio de accionamiento de motor a pedal y viceversa se reali-
za por una serie de elementos incluidos en el volante motriz pos-
terior que acopla y desacopla dicho volante a un eje transmisor -
5 del movimiento a la rueda.

5.- Transmisión perfeccionada para motocicletas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque
el eje motriz (6) posee dos aberturas generatrices y diamétral-
mente opuestas, en correspondencia con sendas aberturas que posee
10 la carcasa interior del volante (4).

6.- Transmisión perfeccionada para motocicletas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque
existe un vástago pasador que acopla el eje transmisor y la carca-
sa del volante (4) al ser colocado traspasando las aberturas que
15 estos poseen.

7.- Transmisión perfeccionada para motocicletas según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque -
exteriormente a la carcasa que forma interiormente el volante (4)
existe un capuchón en cuyo interior se coloca un resorte topeado
20 por las correspondientes arandelas y el cual posee una ventana en
rampada que delimita dos posiciones extremas, de modo que coloca-
do el vástago en esta ventana, al girar el capuchón, se produce -
un desplazamiento del mismo en orden a desacoplar el eje transmi-
sor y el volante al desplazarse este vástago fuera de las abertu-
25 ras de dicho eje, quedando la moto en disposición motriz por me-

1 dio de los pedales.

8.- "TRANSMISION PERFECCIONADA PARA MOTOCICLE-
TAS".

5 Tal como se ha descrito en la present^{memoria} memoria
que consta de nueve hojas mecanografiadas por una sola c^a, acompañada de sus correspondientes dibujos.

Madrid, - 4 FEB. 1981

El Agente Oficial.

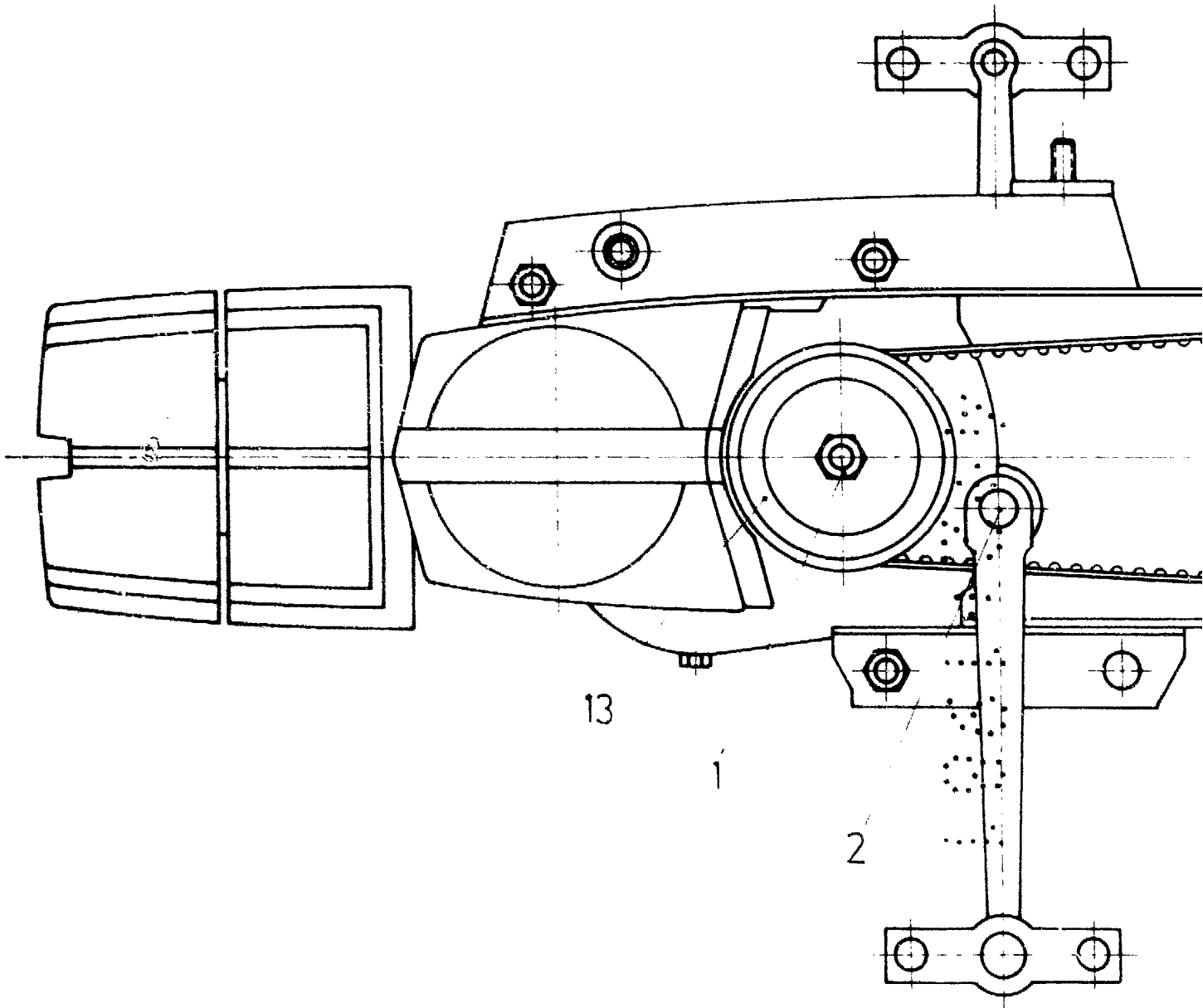
10 MIGUEL FERNANDEZ - LORRYSA PINZON
P. P.

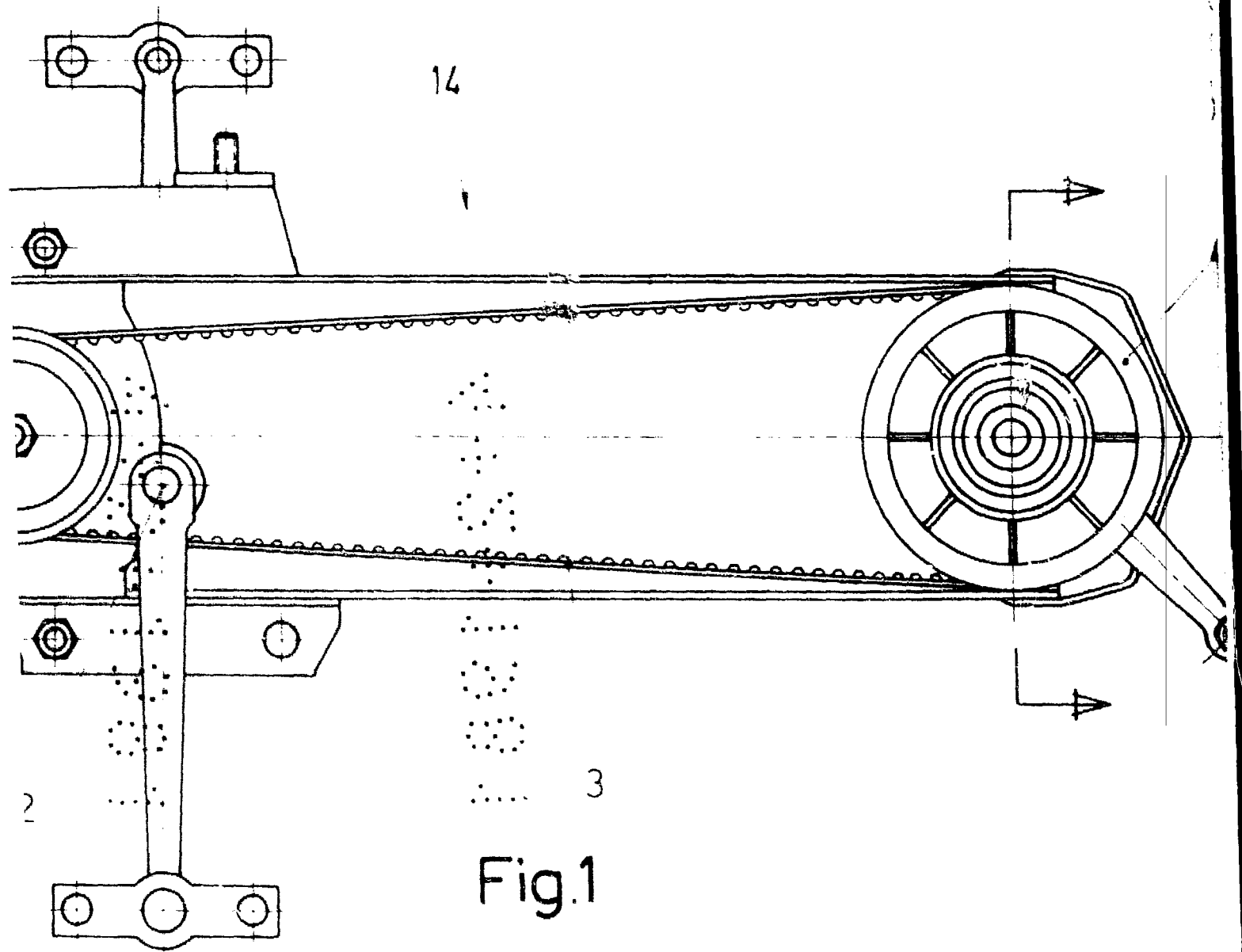
10

15

20

25





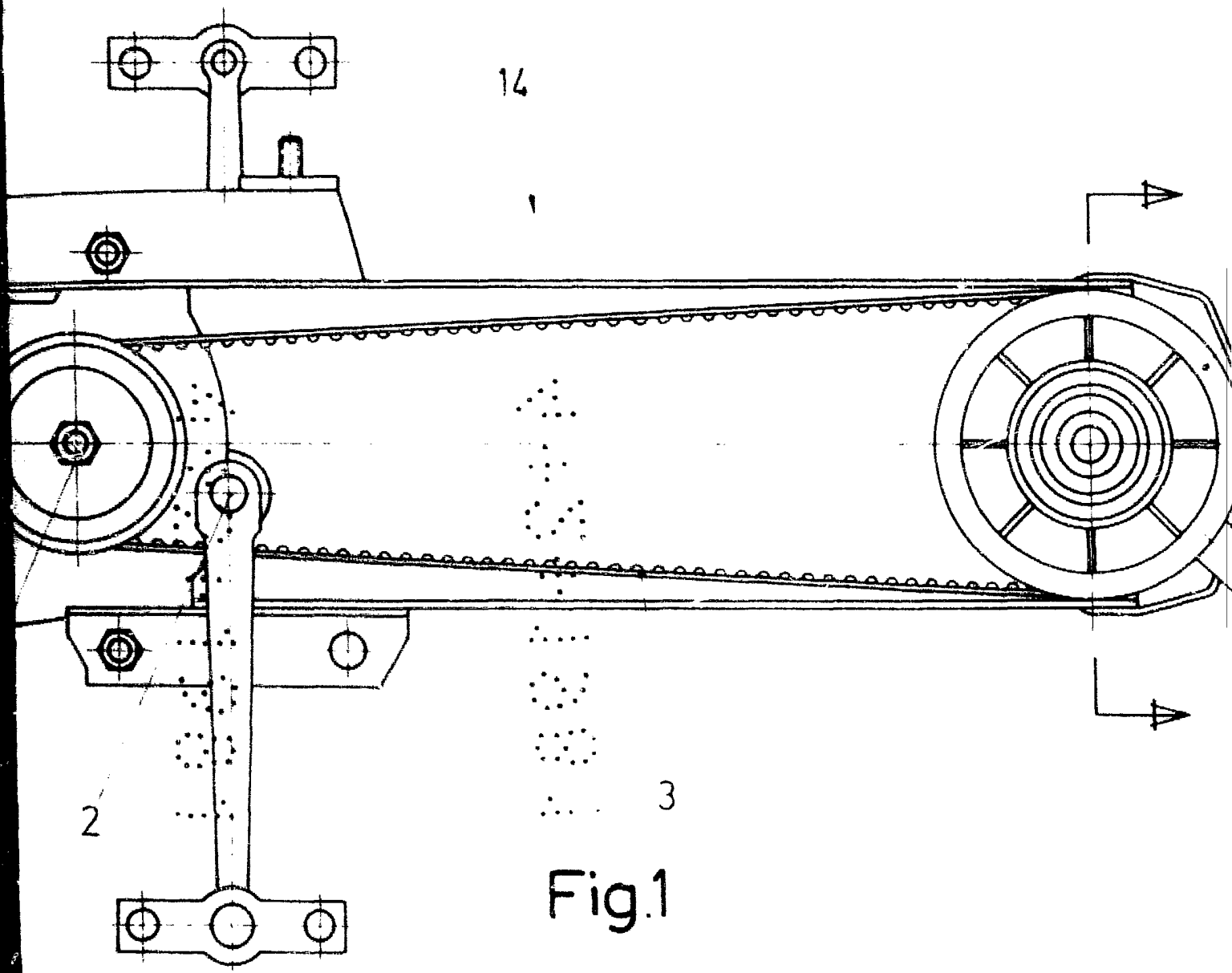
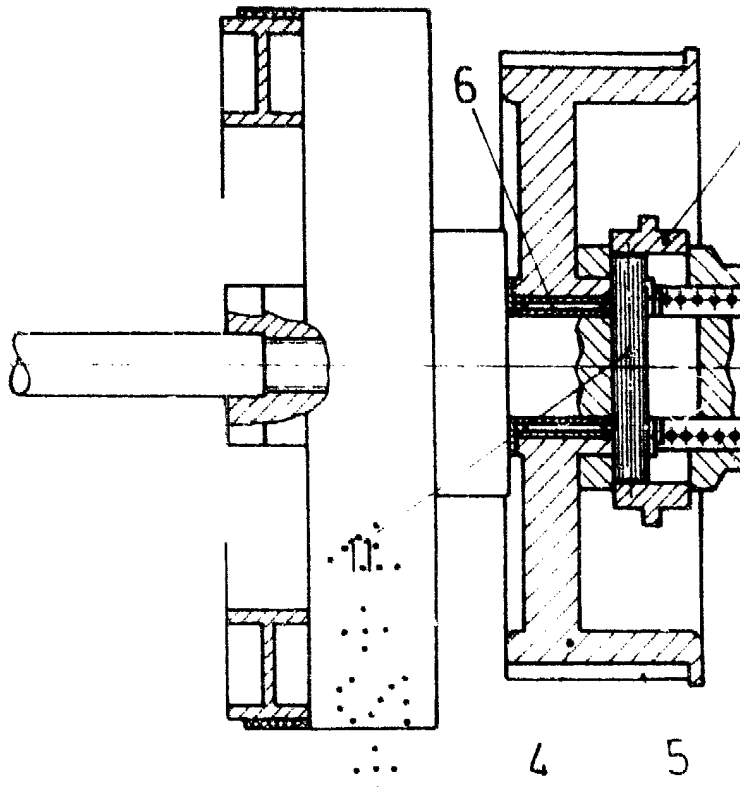
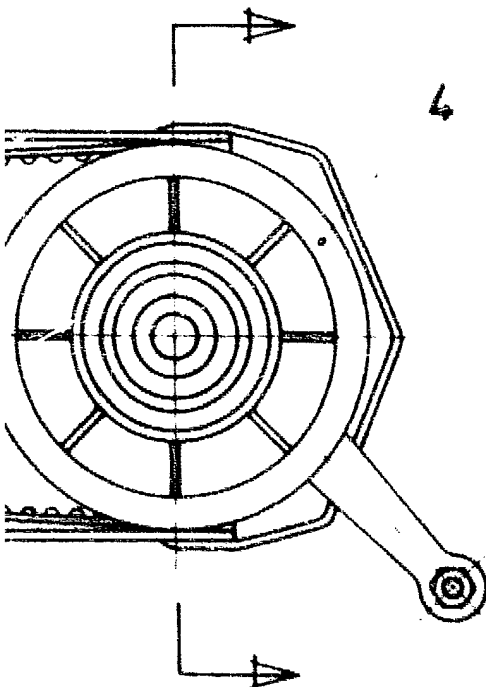
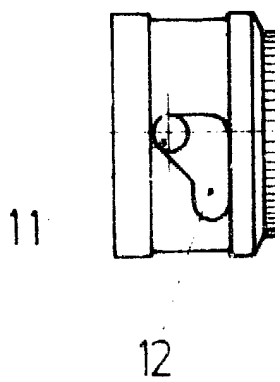


Fig.2



Fig



12

Fig.2

Fig.3

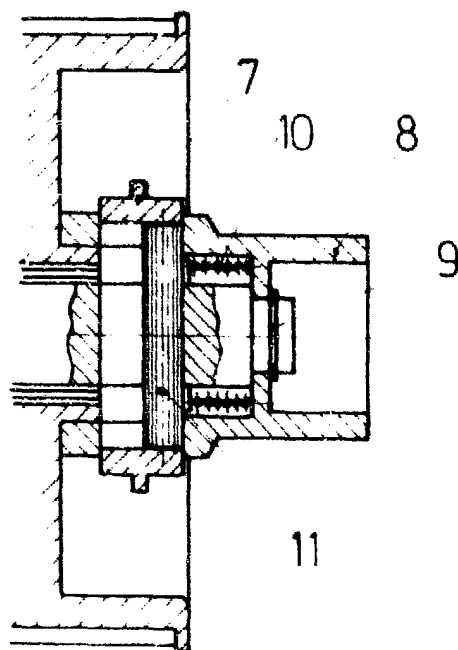
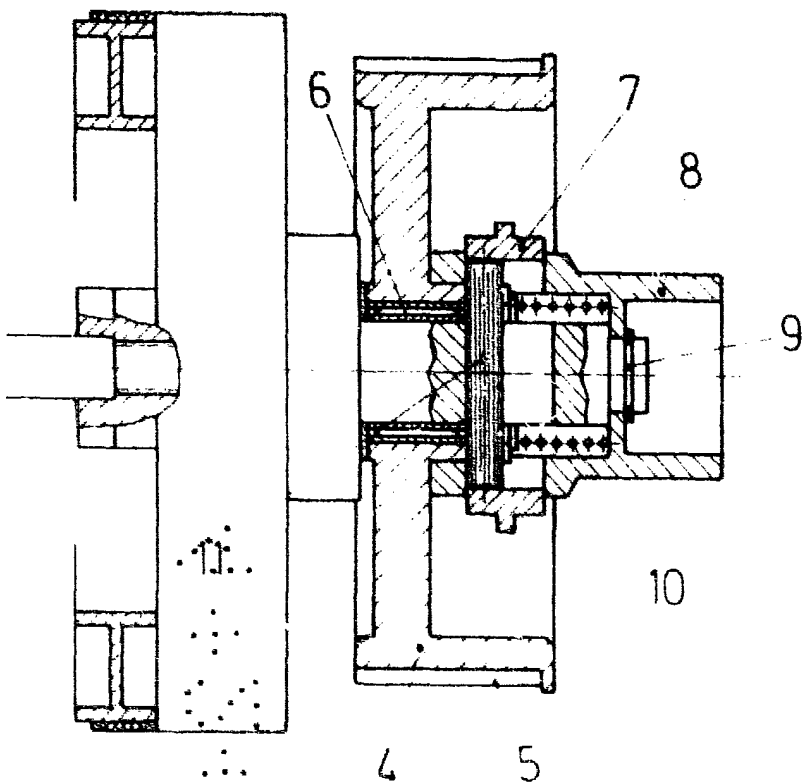
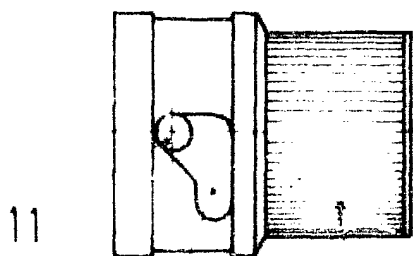
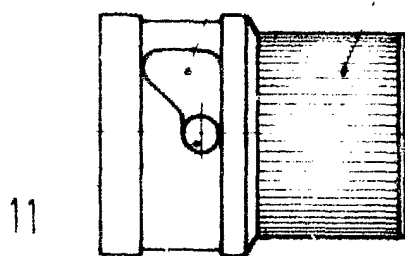


Fig.4



12 8

Fig.5



12 8

Escala variable

Madrid

4 FEB 1981

El Agente Oficial

MICHEL FERRAZ DEL CASTILLO
P. P.