

259320

259320

DECLARACIÓN DE BREVETIVA

sobre una

PATENTE DE INVENCIONES

por 20 años en España, a favor de Don Felipe García Santamaría, de nacionalidad española, residente en Madrid, calle Infanta Isabel, núm. 3, por:

"PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS SIDECARES DE NOTOS"

ooOoo

Como su enunciado indica, consiste la presente invención en unos perfeccionamientos introducidos en los sidecares de notos, los cuales por sus características esenciales deben ser considerados como Patente de Invención, todo ello de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 46 de la vigente Ley de Propiedad Industrial.

Como es sabido las suspensiones en los sidecares de notos, cada día van perfeccionándose para conseguir

259320

- 2 -



una mayor estabilidad y comodidad para el ocupante y por  
10 ello, ahora se pretende con esta nueva invención perfeccio-  
nar las anteriores variándolas totalmente, puesto que las  
presentadas en esta patente son tres, una delantera, una  
central y otra trasera con efecto doble. Asimismo se intro-  
duce también otra perfección en el mismo sidecar para reali-  
15 zar su limpieza en su base, la cual presenta unas señaladu-  
ras concéntricas con orificios de salida, tanto del agua co-  
mo de la suciedad existente en el mismo.

Para dar una mayor idea al conjunto, se acompaña a la  
presente memoria una hoja de planos de tamaño doble, en la  
20 cual puede apreciarse en cada una de las figuras que se di-  
ceñan sus piezas, mecanismos de suspensión independientes  
y el conjunto general del chasis o cuadro de suspensión del  
sidecar.

La figura 1ª se refiere al conjunto general del chasis  
25 del sidecar, visto en planta por su parte baja, el cual está  
constituido por cuatro barras de material apropiado, formando  
así el cuadro. Los lados 1 y 3 son alargados para su ajuste  
a la máquina, llevando en todos sus ángulos, tanto en los in-  
teriores como en sus exteriores unas escuadras de refuerzo,  
30 señaladas con el número 5.

Por el interior tubular del lado trasero 3 de dicho  
cuadro va un eje 6, el cual sobresale su extremidad inversa  
al de unión a la máquina para que sea ajustado un brazo com-  
plementario 8, el cual gira sobre dicho eje 6 en su parte 9.

35 Este brazo 8 presenta un taladro roscado 10 por el  
cual es engrasado el eje 6.

En el otro extremo de dicho brazo 8 y en su parte 11,  
va otro eje <sup>11'</sup> que atraviesa, a fin de que por su parte exter-  
na sea ajustada la rueda del sidecar 13, terminando por su  
40 otra extremidad en forma laminar para que se introduzca entre



dos tacos 15 y 16 que lleva la caja 17, situada en la prolongación del brazo o lado 2 y a la altura del eje 12 para su ajuste.

45 La unión del eje 12 al brazo complementario 8 se realiza por medio de casquiquillos que los ajustan en su unión para su rodaje perfecto.

50 La suspensión delantera se realiza por medio de unas arandelas 20 que van sujetas entre dos ejes 21 y 22 que presentan la chapa 19 sujeta por tornillos al sidecar 14, y el lado 1 del cuadro del chasis. Estos ejes van sujetos por medio de unos brazos 23, 24, 25 y 26 a los cuales atraviesa y son sujetos por pasadores, pudiéndose desmontar los ejes fácilmente para poder sacar o meter más arandelas 20.

55 La suspensión central se realiza por medio de una arazadera, cuyos tirantes, uno superior y otro inferior son sujetos a los lados del cuadro 2 y 4 por medio de tornillos roscados 29 y 31 en sus extremos y otro central 30. Del tirante superior 28 salen unas bisagras o ejes 33 para realizar el giro basculante del sidecar cuando está en funcionamiento la máquina.

60 Dichas bisagras 34 van unidas a otra pieza alargada 32 en el mismo sentido que la abrazadera a fin que al realizar el giro pueda bascular el sidecar, pues dicha pieza va unida a su parte bajo, cuya base presenta unas acañaladuras 35 en sentido concéntrico con orificios 36 para que por los mismos 65 puedan salir al exterior bien el agua o suciedad en el momento de su limpieza interior.

70 El funcionamiento general de cada suspensión es realizado principalmente estando la máquina en marcha, puesto que la suspensión delantera aparte de amortiguar el golpe al ocupante evita asimismo que el sidecar se levante más de lo establecido, todo ello conseguido por medio de las arandelas elásticas que van a sujetar el sidecar propiamente dicho y el cuadro del cua-



mis por medio de los ejes y brazos apriacioneros de los mismos.

75 La suspensión central hace más bien la basculación del sidocar, según esté el peso más o menos sobre uno de sus lados, bien delantero o trasero.

La suspensión trasera de efecto doble, lo realiza principalmente el brazo complementario que une al eje del cuadro y del cual sale dicho brazo hacia el eje de la rueda, siendo así  
80 la suspensión de doble efecto, puesto que una la realiza sobre el eje del cuadro y la otra sobre el eje de la rueda, el cual para su mayor resistencia va introducido entre dos tacos amortiguadores y sujetadores del mismo, que presenta la caja situada en el extremo de uno de los lados del cuadro.

85 Las ventajas que se consiguen con estos perfeccionamientos son numerosas, puesto que al ir combinadas todas las suspensiones hacen que el ocupante no llegue a notar el efecto producido por la máquina en aspectos de terrenos. Además estas suspensiones, hacen a los chasis más resistentes, puesto que al evitar-  
90 se todos los golpes que pudieran sufrir, evita que sus piezas y partes esenciales no sufran las consecuencias.

**KOTA**

Por último y una vez descrita suficientemente la naturaleza del invento se hace constar que el mismo podrá fabricarse  
95 en cualquier clase de material, tamaño y medidas, siendo lo que se solicita una patente de invención por 10 años en España, la cual queda recogida en las siguientes:

RESERVACIONES

100 14.- Perfeccionamientos introducidos en los chasis de motos, caracterizándose porque en el cuadro general del chasis y en su parte delantera va una suspensión por medio de arandelas elásticas, las cuales unen al sidocar con el cuadro del chasis.



105 28.- Perfeccionamientos introducidos en los sidescaros de motos, según la anterior reivindicación, caracterizándose porque dichas arandelas elásticas van sujetando ambas piezas por medio de unos ejes que presentan los brazos sujetadores de los mismos y que salen de cada una de las piezas.

110 29.- Perfeccionamientos introducidos en los sidescaros de motos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizándose porque dichos ejes pueden ser desmontables de sus brazos, por medio de los pasadores que en sus extremos poseen.

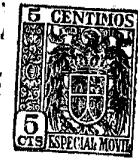
115 30.- Perfeccionamientos introducidos en los sidescaros de motos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizándose porque así como existe una suspensión central la cual bascula al sidescar en uno u otro sentido, por medio de unas bisagras de giro colocadas en los extremos laterales del cuadro.

120 31.- Perfeccionamientos introducidos en los sidescaros de motos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizándose porque dichas bisagras son unidas al cuadro por medio de abrazadera y al sidescar por una chapa alargada que se atornilla al mismo.

125 32.- Perfeccionamientos introducidos en los sidescaros de motos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizándose porque así como existe otra suspensión trasera, la cual parte del eje general del cuadro hacia un brazo asimétrico o volvente que termina en el eje de la rueda del sidescar.

33.- Perfeccionamientos introducidos en los sidescaros de motos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizándose porque dicho brazo presenta un orificio roscado para poder ser engrasado el eje general del cuadro.

130 34.- Perfeccionamientos introducidos en los sidescaros de motos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizándose porque en el otro extremo del brazo basculante presenta un taladro para ser atravesado por el eje de la rueda.



99.- Perfeccionamientos introducidos en los sidecares de  
notos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizán-  
dose porque el eje de la rueda vá laminado por su otro ex-  
tremo para ser introducido entre dos tacos aprisionadores.

109.- Perfeccionamientos introducidos en los sidecares  
de notos, según las anteriores reivindicaciones, caracte-  
rizándose porque dichos tacos aprisionadores del extremo del  
ejevan introducidos en una caja y los cuales son atravesados  
por un pasador roscado a las bases superior e inferior de  
la misma.

119.- Perfeccionamientos introducidos en los sidecares de  
notos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizán-  
dose porque la base del sidecar va moldeada con acañaladuras  
concéntricas para que por ellas y a través de unos orificios  
convvenientemente distanciados pueda salir la suciedad en el  
momento de su limpieza.

129.- "PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS SIDECARES DE  
NOTOS" todo tal y como se describe en la presente memoria  
que consta de seis hojas mecanografiadas por una sola de  
sus caras y se representa en la hoja doble de dibujos ad-  
junta.

Madrid, 30 de Junio de 1.960

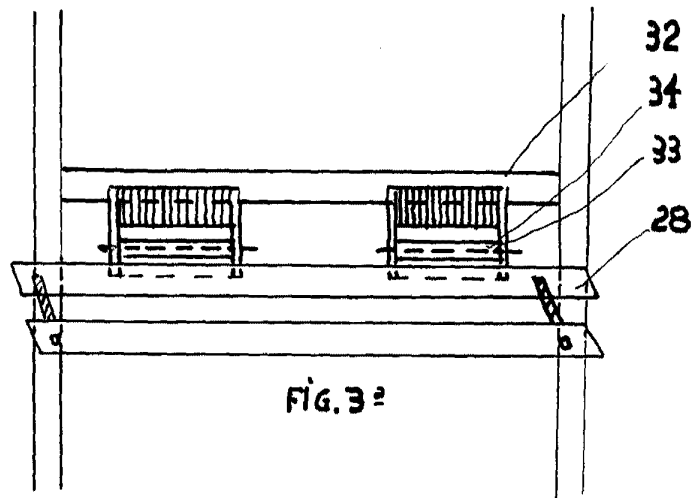


FIG. 3<sup>a</sup>

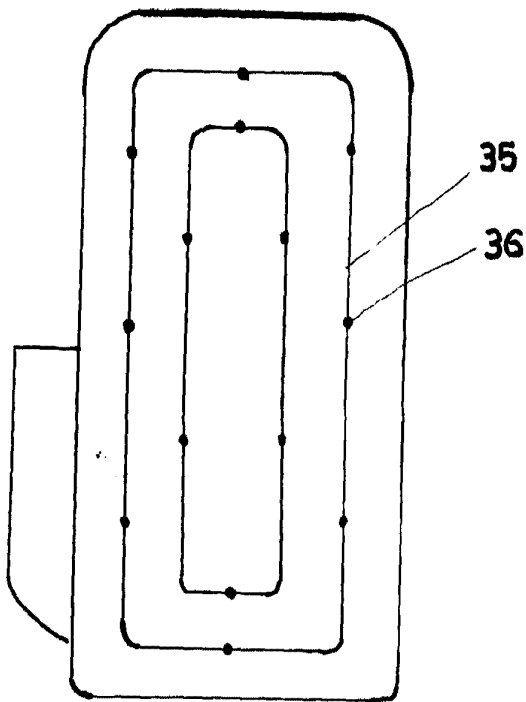


FIG. 5<sup>a</sup>

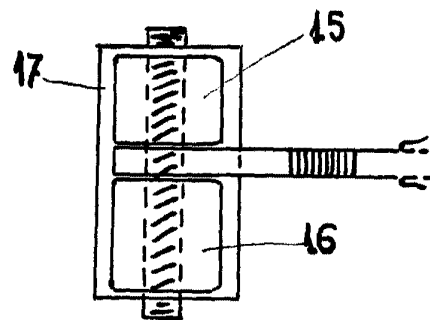


FIG. 4<sup>a</sup>

ESCALA Y COLOR  
MADRID, 30 JU

REVARIABLE  
1 1960

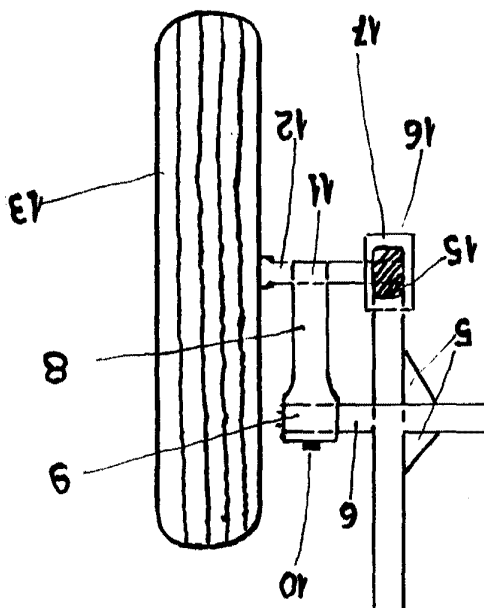
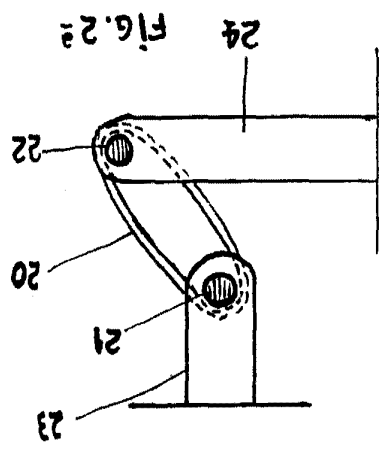
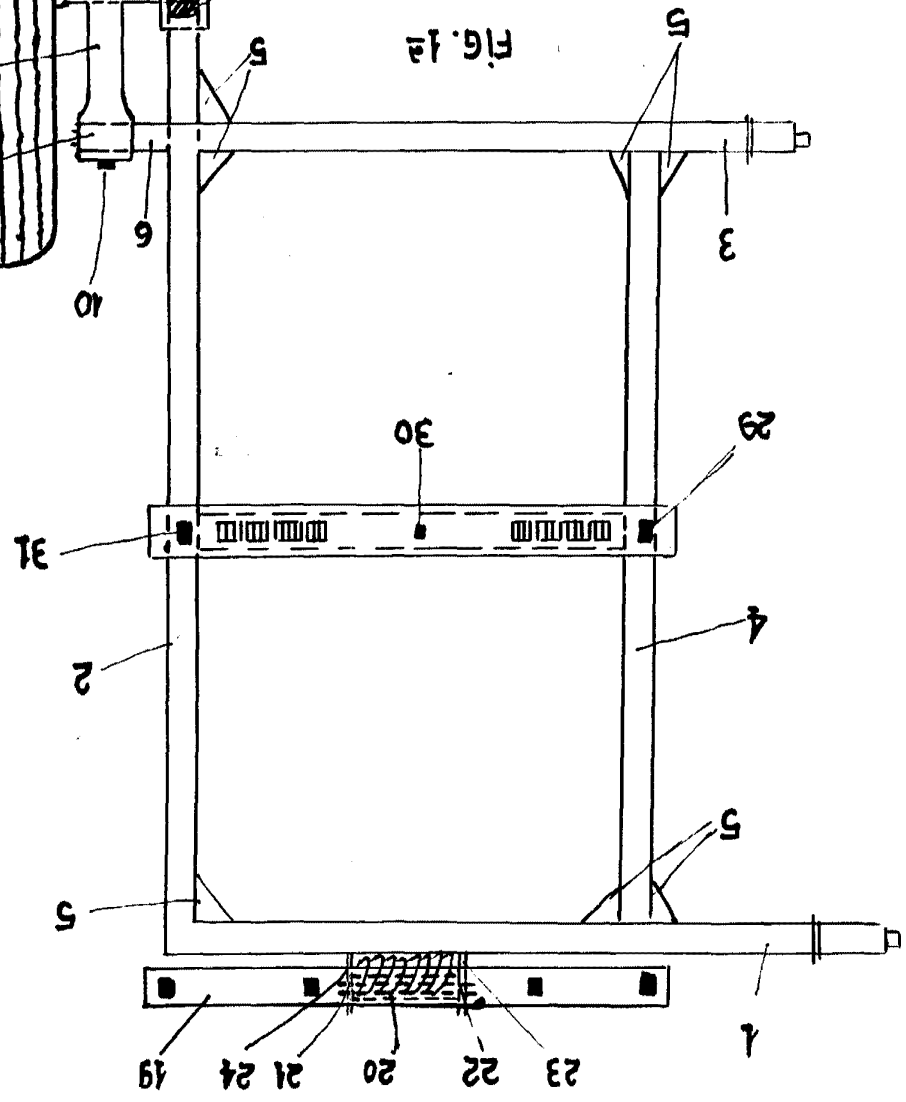


FIG. 1a



HOJA UNICA