



29 OCT 1940 262090

262090

P A T E N T E
D E
I N V E N C I Ó N

por "PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE CABINAS PROTECTORAS PARA MOTOCICLETAS CON O SIN SIDE CAR", a favor de Don Gabriel CID RODRIGUEZ, de nacionalidad española, domiciliado en Madrid, "Guatemala, nº 7".

262090

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a perfeccionamientos en la construcción de cabinas protectoras para motocicletas con o sin sidecar.

5. La finalidad de esta invención es constituir una cabina que ofrezca al usuario del vehículo la completa garantía de una eficaz protección contra la acción de los agentes atmosféricos en cualquier estación del año, así como contra las molestias derivadas de la propia circulación, polvo, barro, etc., siendo extensiva esta protección eficaz al ocupante del
10. carro, en su caso.

15. Como es sabido, la principal limitación que padece el uso de la motocicleta es la indefensión del ocupante contra los rigores del tiempo, fuente de tantas enfermedades en el sistema respiratorio y en el digestivo, y los medios ensayados hasta ahora presentan en general defectos debidos a tener que



262090

- compaginar factores antagónicos, lo que se comprende fácilmente con solo enumerar las condiciones básicas que debe reunir una cabina para este tipo de vehículos, a saber: volumen mínimo dentro de posible variación según los casos y en lo posible con trazado aerodinámico para ofrecer la mínima resistencia frontal y lateral a la acción del aire natural o
5. provocada en la marcha; ligereza para no aumentar sensiblemente de forma exagerada el peso muerto del vehículo; facilidad de montaje y desmontaje, a base del menor número posible de
10. lienzos, realizable en breve tiempo por el propio usuario si el caso se presenta; hermetismo absoluto frontal y suficiente lateral y posterior; amplio campo visual, frontal y lateral; posibilidad de que el usuario realice sus indicaciones con el brazo y apoye el pie en el suelo en detenciones sin carro; estética armonizando con el vehículo.
- 15.

La presente invención ha conseguido aunar tan diversos aspectos en una realización que, como ejemplo no limitativo, se ilustra en las figuras de las dos láminas de dibujos adjuntas.

20. En los dibujos:

La fig. 1ª muestra en vista de costado la moto con cabina según la invención, desde el lado opuesto al carro, y con aplicación a una moto "Scooter",

25. Las figuras 2ª y 3ª son, respectivamente, vistas en planta y de frente del mismo vehículo de la fig. 1ª,

La fig. 4ª es una sección transversal del cordón elástico de las cortinas laterales, y

30. La fig. 5ª es la sección transversal de la arista de unión entre las cabinas parciales correspondientes a la moto y al carro.

262090



5. La cabina objeto de esta invención consta esencialmente de una armadura ligera formada por barras, tubos, varillas, angulares o pletinas, según el lugar de aplicación, y susceptibles, principalmente las dispuestas para altura de elementos de cubrición, en forma telescópica, si así conviene. Estos elementos de armadura están sólidamente vinculados entre sí y envuelven completamente al vehículo por el frente, por arriba, por detrás y por todo o parte de los costados.

10. Especificandola, vemos que su zona frontal (fig. 3ª) la integran las barras 1, 2 y 3 figurando un triángulo, firmemente sujeto al peto o escudo de la motocicleta. Sobre las dos barras 2 y 3 va soldado un aro de chapa fina 4 de perfil transversal curvo o poligonal, y de planta semi-elíptica, en el plano del manillar. Desde este aro arrancan, en posición inclinada, las barras 5 y 6 que se unen por su extremo superior a los respectivos extremos del travesaño curvo 7. Quedan pues comprendidas superficies aproximadamente troncocónicas entre el aro 4 y las barras 5-6, y entre aquel y las barras 2-3, cuyas superficies se cubren con láminas de material transparente 8 y 9, siendo la superior 8 la que hace de parabrisas y permite un amplio campo visual al usuario, y la de abajo 9 permite a su vez la proyección de luz del faro al exterior.

25. En la fig. 2ª se ven los dos largueros 10 y 11 iguales, apoyados en el travesaño 7 y que siguen paralelos y arqueados hacia atrás hasta atornillar sus extremos inferiores en una pletina 12 (fig. 1ª) fijada en el cuerpo de la moto. La parte delantera de los largueros 10 y 11 forma la visera 13 que, además de dar sombra a la zona visual del conductor, evita que la lluvia caiga sobre el parabrisas lo que impediría una buena

30. visibilidad al conductor.

262090

29 OCT



- Los largueros 10 y 11 están unidos entre sí en varios puntos por las barras 14, 15 y 16 (fig. 1ª). La visera 13, el techo y la parte posterior de la armadura va cubierta por tela flexible e impermeable, presentando en la pared de atrás una
5. ventana transparente (no representada en el dibujo). Los costados de la cabina van cubiertos por sendas cortinas también de tela flexible e impermeable, dividida en dos partes 17 y 18 (fig. 1ª) colgando la de delante 17 (que en uno de los costados es incompleta) del larguero superior y sujetándose a las respectivas
10. barras 5 y 6 del parabrisas, llevando hacia la mitad de su altura un cordón elástico, tal como de goma o resorte, 25 (figuras 1ª y 4ª) que la sujeta en los puntos 26 de la barra y 27 de la otra cortina, quedando suelta por abajo; el borde posterior de la parte 17 solapa a la otra parte 18 con recubrimiento 19. Las cortinas posteriores 18 cuelgan también del larguero superior y se sujeta en la parte vertical del mismo, sujetándose abajo en el punto 20 fijo en el estribo. Lleva una ventana transparente y enrollable 22 para dar visibilidad al acompañante. En una o en las dos cortinas delanteras 17 se deja sin
15. poner la parte superior, dejando así una ventana libre para permitir al conductor sacar el brazo para hacer las señales convenientes.
- 20.

- La cabina adicional para el carro está formada por la arista de unión 28 elástica ya que en un cordón elástico (goma o resorte) 29 (fig. 5ª) se ensamblan las telas de ambas cortinas mediante corchetes o botones 30 como se ve en detalle en dicha
25. figura; la barra 31 sujeta en el sidecar en los puntos 32 y 33 y los flejes transversales 34 y 35 en el techo, y va envuelta por tres caras y techo con tela flexible e impermeable, llevando en cada cara una ventana transparente 36 de visibilidad.
- 30.



262090

El vehículo puede llevar solamente la parte que forma pantalla delantera o parabrisas y añadirse después la cabina completa de la motocicleta y aun después la adicional del carro, es decir, que la protección completa la constituyen tres partes desmontables entre sí.

5.

En el ejemplo ilustrado acabado de describir, de aplicación a una moto "Scooter" con sidecar monocasco, la cabina de la motocicleta no lleva cortina en el lado del carro, resultando un solo ambiente interior.

10.

En los dibujos se ha representado con línea fina y continua todo lo que se refiere a la moto y a su carro; con línea gruesa y continua lo que afecta a la armadura, y con trazos gruesos la tela o lámina flexible e impermeable que la cubre. También las ventanas de la cabina visibles se representan con línea de trazo fino, siendo así fácil formarse perfecta idea de la construcción perfeccionada de esta invención.

15.

Como complemento, se indican en el dibujo los límites de campo visual del conductor mediante las líneas 23, y con las líneas 24 se indica asimismo los límites del haz de proyección luminosa del faro.

20.

Es fácil deducir las ventajas de la invención desde lo antes descrito, pudiendo concretarlas así:

a) armazón, sencillo, ligero, resistente, eventualmente telescópico en la dirección que convenga y fijamente vinculado al cuerpo del vehículo;

25.

b) reducido número de lienzos a extender;

c) amplia visibilidad frontal y suficiente lateral y posterior, tanto para el conductor como para el acompañante, en su caso;

30.

d) perfecta defensa frontal, no solo contra el aire, sino



29 09

262090

también contra la lluvia dado el avance de visera superior;

e) desembarazo lateral donde conviene para el manejo de brazo del conductor y de su pié en el apoyo para moto sola, combinado con protección contra salpicaduras propias y ajenas, dada la parte en faldón de colgado libre;

5.

f) ambiente único, si así se desea, para moto y carro, con elasticidad de unión, pudiendo asimismo dividirse el ambiente;

g) posible escalonamiento de las protecciones parciales según convenga en cada caso.

10.

Dentro de la esencialidad del invento son aportables variantes de detalle asimismo protegidas. Podrá pues ser esta construcción adaptable a cualquier tipo de motocicleta, con o sin carro, empleando en cada caso los materiales más apropiados a su peculiar cometido.

N O T A

15.

Hecha la descripción del presente invento se declaran como nuevas y de propia invención las reivindicaciones siguientes:

1.- Perfeccionamientos en la construcción de cabinas protectoras para motocicletas con o sin sidecar, cuyas cabinas están formadas a base de láminas flexibles e impermeables sostenidas por elementos rígidos, caracterizados porque la armadura

20.

de barras, tubos, varillas, angulares o pletinas, rodea completamente tanto a la motocicleta sola como al conjunto de motocicleta y carro lateral estando particularmente constituida en su zona frontal por medio ancho arco en el plano del manillar

25.

del que arrancan en una y otra dirección hacia arriba y hacia abajo barras metálicas, o de otro material resistente, de un

29 OCT. 1950

262090



perfil cualquiera adecuado, quedando así delimitadas dos superficies aproximadamente troncocónicas, estando las barras inferiores firmemente unidas al bastidor de la motocicleta.

5. 2.- Perfeccionamientos, según la reivindicación 1, caracterizados porque al recubrir las dos citadas superficies semi-troncocónicas con un material laminar transparente, el campo visual del conductor resulta de una gran amplitud que puede cifrarse aproximadamente en 90°, mientras que con una divergencia similar resulta posible el paso del haz luminoso del foco a través de la superficie laminar inferior.

10. 3.- Perfeccionamientos, según la reivindicación 1, caracterizados porque las barras que adecuadamente entretoesadas y curvadas forman el apoyo de techo y posterior de la cabina, se prolongan más allá de su vínculo anterior para constituir una amplia visera protectora a la vez de la visibilidad del conductor y de la acción de la lluvia sobre la superficie transparente frontal o parabrisas del vehículo.

15. 4.- Perfeccionamientos, según la reivindicación 1, caracterizados porque la protección lateral está subdividida en dos zonas en ancho, continúa la posterior a la que solapa la anterior que a su vez está subdividida en altura con mitad inferior a modo de faldón colgante vinculado a la superior por un medio elástico.

20. 5.- Perfeccionamientos, según la reivindicación 1, caracterizados porque en compatibilidad con el hermetismo circundante hay distribuidas ventanas enrollables o fijas, faltando una para crear el hueco de accionamiento del brazo del conductor para señales.

25. 6.- Perfeccionamientos, según la reivindicación 1, caracterizados porque el armazón de la motocicleta es ampliable al

30.

29 OCT



262090

carro, en su caso, mediante un sencillo empalme de barras, y los lienzos cubridores del carro así como los enfrentados de la cubrición de la motocicleta, se ensamblan juntos por corchetes o botones en una arista elástica común a ambas cabinas, tal como goma o resorte, llevando también la cubrición del carro ventanas adecuadamente distribuidas para visibilidad, y pudiendo constituirse en ambiente único, moto y carro, o en ambiente dividido.

7.- Perfeccionamientos, según las reivindicaciones precedentes, caracterizados porque la particular ligazón de las distintas partes del conjunto permite escalonar la protección según convenga y porque, preferiblemente las barras delimitadoras de altura de cabina, son susceptibles de estructura telescópica.

8.- Perfeccionamientos en la construcción de cabinas protectoras para motocicletas con o sin sidecar.

Según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de dos láminas de dibujos.

Madrid, a 29 de Octubre de 1960.

Gabriel C I D R O D R I G U E Z.

P. a.

LA CAJA DE SEÑALAMIENTO
P. a.

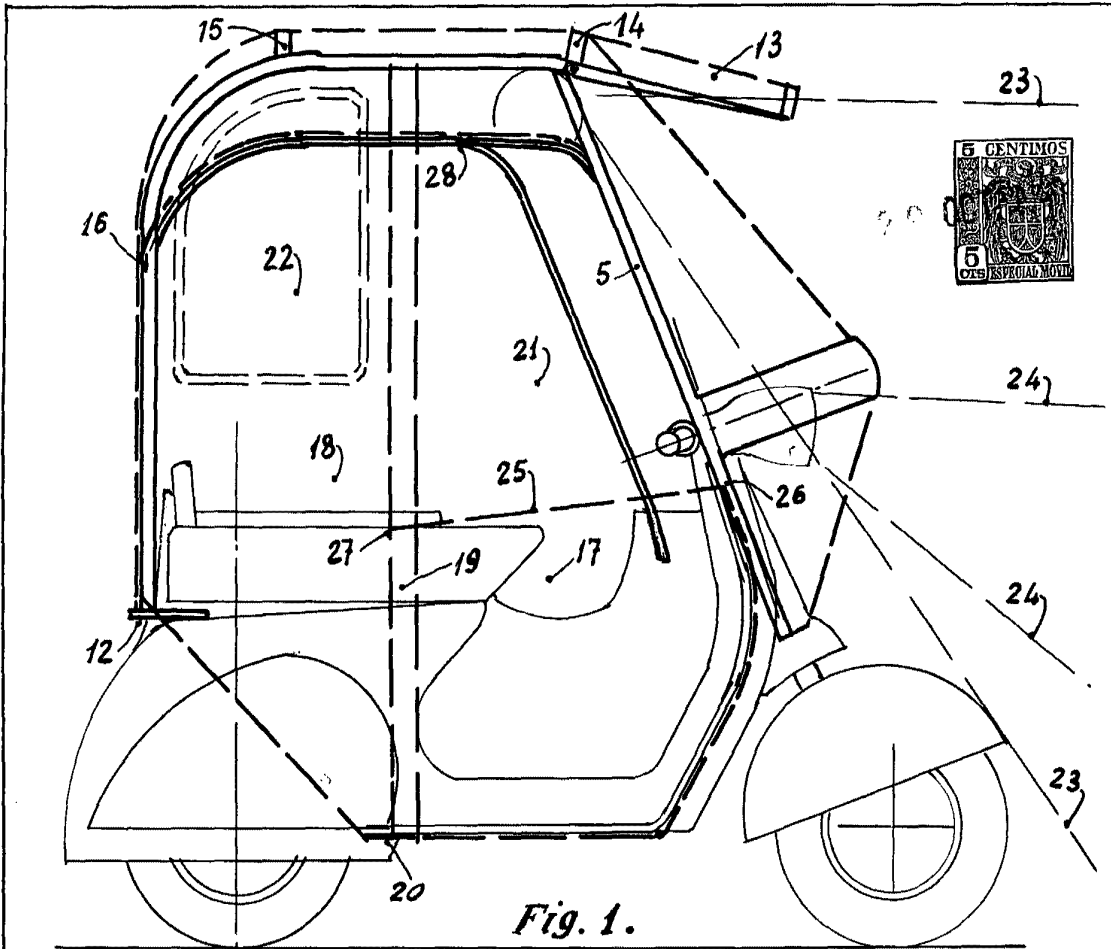


Fig. 1.

Madrid, 20 Octubre 1890.

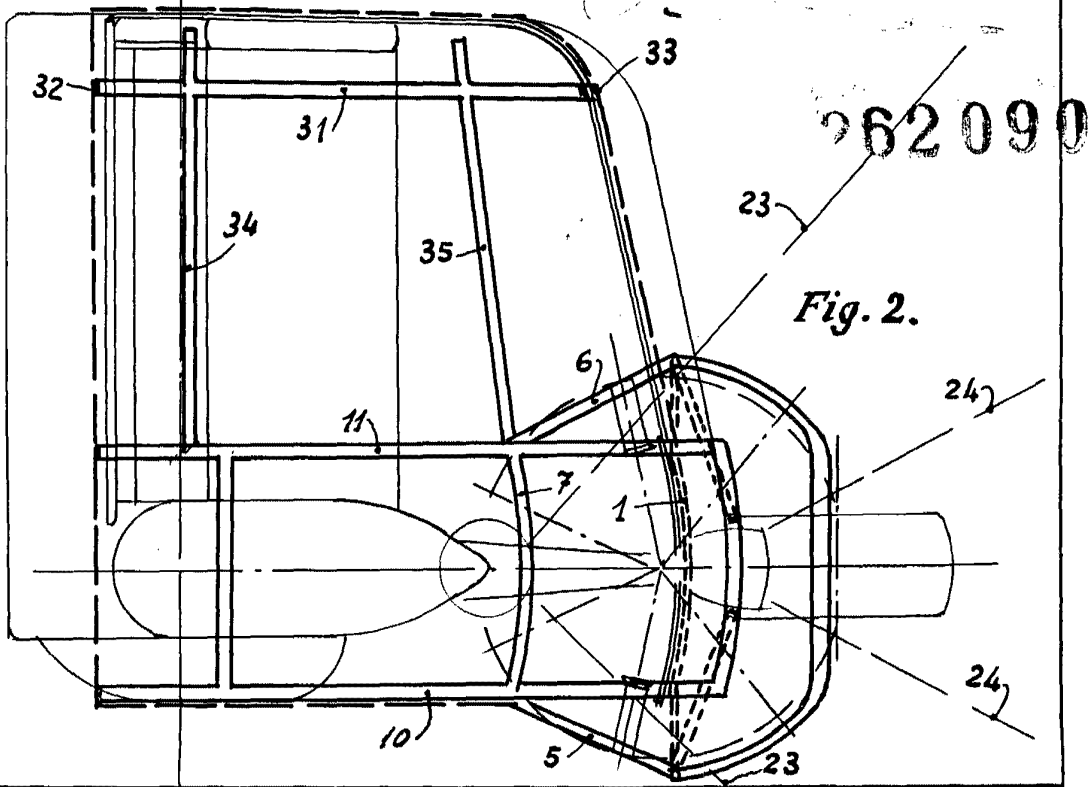


Fig. 2.

ESCALA VARIABLE.

2 10/100

262 090

29 OCT

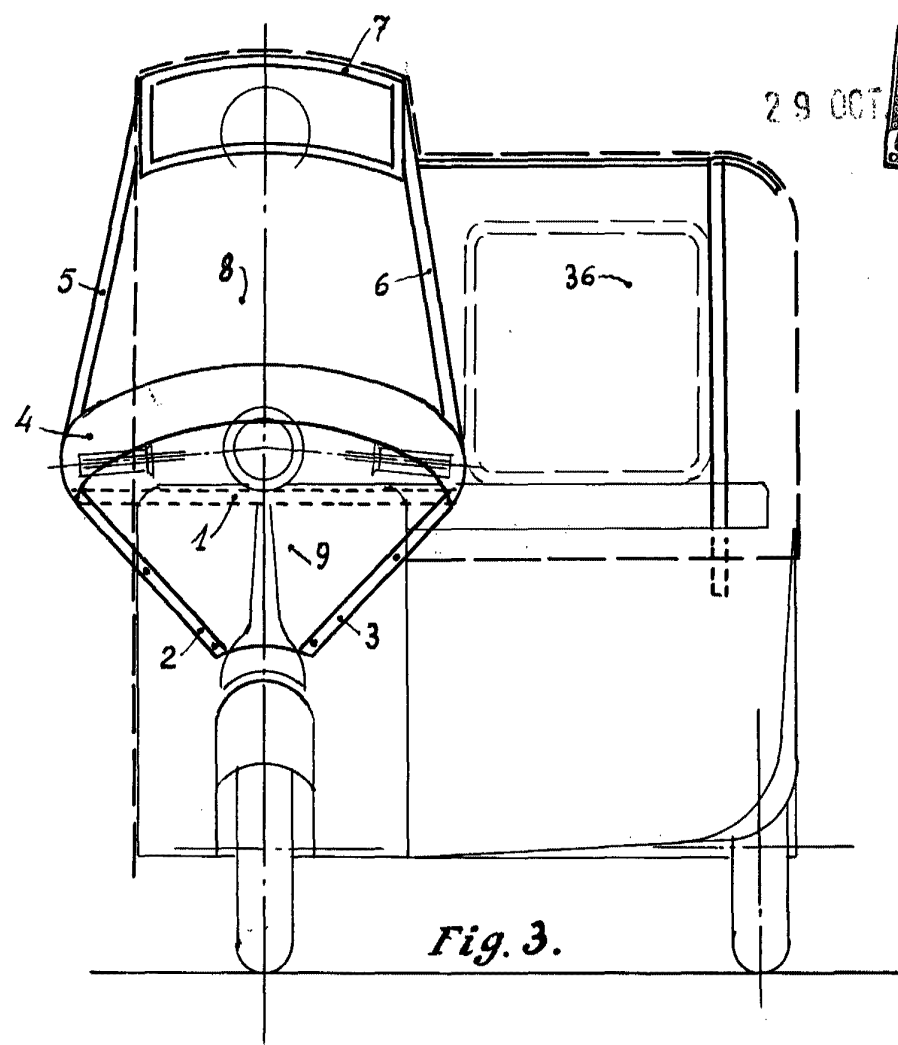


Fig. 3.

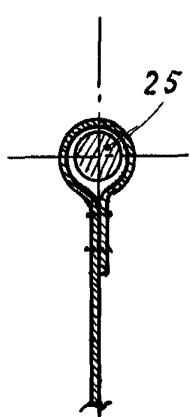


Fig. 4.

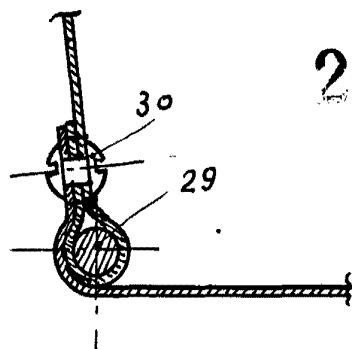


Fig. 5.

262 090

Madrid, a 30 de Octubre de 1930.

[Handwritten signature]

ESCALA VARIABLE.