



268469.

268469

PATENTE DE INVENCION

por 20 años

por "UNOS PERFECCIONAMIENTOS EN LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL", a favor de D. Fidel Más Llusá y D. José Creus Vergés, de nacionalidad española, domiciliados en Barcelona, Rosellón 283 bis, 2ª, 1ª.

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 Como es sabido, la acumulación de grandes masas de población en las ciudades, así como la necesidad de efectuar desplazamientos a distancias considerables, ha reportado la multiplicación de los vehículos de transporte de pasajeros, ya sean de tipo público o de uso particular, lo cual representa importantes inconvenientes especialmente en las zonas más céntricas de las ciudades y en las horas llamadas "punta", en las que tienen lugar serias obs



trucciones del tráfico que son causa de accidentes y de retrasos.

Asimismo, al quedar cada vez más separadas las zonas de viviendas, del centro de las ciudades, el acudir a los puestos de trabajo representa una serie de inconvenientes entre los que cabe citarse el elevado coste de ciertos medios de locomoción individuales y también las notables pérdidas de tiempo que tienen lugar con el uso de vehículos de uso público.

Esta Patente de invención hace referencia a unos perfeccionamientos introducidos en los vehículos de transporte individual, mediante los cuales se facilita un medio muy simple para el traslado de un pasajero de un modo rápido y muy económico, ocupando un espacio mínimo, lo que representa notables ventajas para conseguir un desplazamiento rápido. Otra importante finalidad de esta Patente es la de facilitar medios para el plegado del vehículo ocupando un espacio aún más pequeño, lo que permite de un modo cómodo, transportarlo a mano hasta depositarlo en cualquier lugar anejo al puesto de trabajo del usuario, de modo que dadas las características de peso y envergadura del vehículo puede ser éste depositado en el interior de edificios, oficinas o viviendas sin causar estorbo alguno.

De un modo esencial estos perfeccionamientos estriban en disponer una pequeña plataforma plana para el soporte del usuario en posición erecta, montándose sobre dicha plataforma o soporte y en su parte posterior, una o más ruedas motrices, las cuales quedan montadas sobre brazos oscilantes y cuyo eje queda conectado por cadena, a un pequeño motor de explosión, de cilindrada muy pequeña, el

25 MAY



cual proporciona la fuerza motriz al vehículo.

En la parte delantera de la plataforma descrita, se articula un marco que se conecta a una barra de dirección, la cual adopta preferentemente la forma de un perfil laminado de forma variable, quedando conectada por su parte inferior, al eje de la rueda delantera y uniéndose a la parte superior unos cortos brazos de mando que constituyen el manillar del vehículo.

El caracter plegable del vehículo, se consigue según estos perfeccionamientos, gracias a la disposición de un eje pasante en la parte delantera de la base o pie, sobre cuyo eje puede girar el marco anteriormente descrito, existiendo unas clavijas laterales para su fijación, impidiendo su giro una vez queda montado el vehículo.

Cuando el vehículo está fuera de servicio, se extraen las clavijas de fijación y se hace bascular el conjunto formado por la barra de dirección, manillar y rueda delantera, así como el marco de conexión, de modo que dicho conjunto quede abatido sobre la base de soporte y parte posterior del vehículo, sujetándose dicho conjunto delantero, por el manillar o por la misma barra de dirección, a un soporte que posee el conjunto posterior del vehículo, lográndose la inmovilización y ocupando un espacio muy pequeño.

Para facilitar el manejo del vehículo una vez plegado, se preve en estos perfeccionamientos, la disposición de un asa asimismo plegable, en la parte delantera de la barra de dirección, cuya asa queda en posición horizontal, facilitando el transporte del vehículo. Asimismo, y para facilitar que el vehículo una vez plegado adopte una posición de equilibrio estable, se dispone en el marco

25 MAY



que conecta la barra de dirección con la base de soporte, unos salientes en prolongación, los cuales quedan alojados en la parte inferior de la base o soporte del vehículo, mientras este está en posición normal, quedando sin embargo en posición vertical por debajo de dicho soporte o base, cuando el vehículo está en posición de plegado, lo que proporciona los medios para que el vehículo quede apoyado sobre la rueda o ruedas posteriores y las prolongaciones mencionadas anteriormente, siendo el espacio ocupado por el mismo, similar a una maleta o poco más.

Para su mejor comprensión, se adjunta a título de ejemplo, un dibujo representativo de los perfeccionamientos objeto de esta Patente.

La figura 1 es una vista en alzado, lateral, de un vehículo incorporando los presentes perfeccionamientos.

La figura 2 es una vista frontal del propio vehículo y la figura 3 es una vista en alzado del mismo, mostrando la disposición de sus principales órganos.

La figura 4 es una vista en alzado, esquemática, del vehículo, en posición de plegado y reposando sobre una superficie de apoyo.

Según se aprecia en tales figuras, estos perfeccionamientos estriban esencialmente en disponer una plataforma sensiblemente plana -1-, para soporte del usuario en posición erecta, cuya plataforma queda articulada en su parte delantera al conjunto de dirección y rueda, mediante un eje de giro -2-, existiendo asimismo una clavija de inmovilización -3-. La propia plataforma queda conectada por su parte posterior, al conjunto motriz y rueda trasera, siendo esencial en dicho conjunto, la dis



posición de unos brazos -4-, articulados en un eje -5-
montado en la plataforma, los cuales abrazan por sus ex
tremos y mediante escotaduras, el eje -6- de la rueda
posterior -7-, constituyéndose el dispositivo de suje-
5 ción a base de unas simples palomillas -8- que son fa-
cilmente desmontables.

El conjunto posterior se completa mediante un peque-
ño motor de explosión -9-, el cual impulsa la rueda pos-
terior a través de una cadena -10-, disponiéndose así-
10 mismo un pequeño depósito -11- para el combustible.

En el conjunto posterior antes descrito pueden dis-
ponerse asimismo dos ruedas, montadas sobre el mismo eje
-6-, facilitando una mejor estabilidad al vehículo.

Los brazos -4- reciben la acción de unos resortes o
15 ballestas que actúan a modo de suspensión, facilitando
unas mejores características de comodidad en el vehículo,
al hacer que las ruedas posteriores se adapten en todo
momento al suelo, a pesar de las irregularidades que es-
te presente y amortiguando las deformaciones resultan-
20 tes de las mismas.

El conjunto delantero se constituye, según estos per-
feccionamientos, a base de un marco -12- el cual se ar-
ticula a la plataforma -1-, a través del eje -2- y que
puede ser inmovilizado por medio de una clavija -3-. Di-
25 cho marco -12- discurre por el interior de la barra de
dirección -13-, la cual adopta preferentemente la forma
de un perfil laminado de cualquier tipo, especialmente
de sección en "U". Dicha barra de dirección lleva monta-
da inferiormente la rueda -14-, por medio de unas simples
30 palomillas -15-, quedando fijados de un modo solidario
en su parte superior, dos brazos -16- y -17-, que consti-

25 MAY



tuyen un a modo de manillar para el control del vehículo.

La parte delantera del marco -12- recibe la acción de unos resortes antagonistas que actúan a modo de suspensión elástica de la rueda delantera.

5 Una característica esencial de estos perfeccionamientos, estriba en disponer el vehículo de forma que sea fácilmente plegable, para lo cual, una vez desmontada la clavija -3-, todo el conjunto delantero puede girar sobre -2-, abatiéndose sobre la plataforma -1- y fijándose en un medio de sujeción -18- existente en la parte posterior del vehículo tal como se representa en la figura 4. En dicha posición el vehículo puede ser comodamente trasladado, a lo cual contribuye un asa asimismo plegable -19-,
10 dispuesta en la parte delantera de la barra de dirección -13-. Para que el vehículo una vez plegado tenga las debidas condiciones de estabilidad, se hace que el marco -12- se prolongue hacia atrás en un apéndice -20- que una vez plegado el vehículo queda en posición sensiblemente vertical, sirviendo su extremo inferior de apoyo sobre el suelo, al igual que las ruedas posteriores -7-. Dicho
15 apéndice -20- queda adosado en la parte inferior de la plataforma o base -1-, cuando el vehículo está en posición de servicio, no siendo por tanto visible.

20 Todo cuanto no afecte, altere, cambie o modifique la esencia de los perfeccionamientos descritos será variable a los efectos de la actual Patente.

N O T A.

Se reivindica como objeto de esta Patente de invención:

30 1.- Unos perfeccionamientos en los vehículos de transporte individual, caracterizados por disponerse una plata-



forma plana y horizontal, para el soporte del pasajero en posición erecta, la cual se articula por su parte posterior, al conjunto trasero del vehículo, articulandose por el otro extremo, al conjunto delantero, a través de un marco intermedio, que recibe la acción de unos resortes antagonistas, actuando de suspensión, quedando dotado el conjunto delantero de un asa plegable para el transporte del vehículo después de rebatido el conjunto delantero sobre la plataforma de soporte.

2.- Los propios perfeccionamientos de la reivindicación anterior, caracterizados porque el conjunto delantero está articulado en la plataforma de soporte, a través de un eje horizontal montado en ésta, recibiendo asimismo una clavija que le hace solidario de dicha plataforma, correspondiendo a la posición de servicio del vehículo, deslizando un extremo de dicho marco, por el interior de una barra de dirección del conjunto delantero, recibiendo de modo directo la acción de unos resortes antagonistas que actúan a modo de suspensión.

3.- Los propios perfeccionamientos de las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque el conjunto delantero está constituido por una barra de dirección en forma de perfil en "U", la cual está conectada inferiormente a la rueda delantera, fijada por medio de palomillas, llevando dicha barra en su parte superior, dos cortos brazos a modo de manillar.

4.- Los propios perfeccionamientos de las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque la barra de dirección del conjunto delantero lleva montada en su parte superior, un asa plegable la cual sirve para el transporte del vehículo una vez abatido el conjunto de-

25 MAY



lantero, sobre la plataforma, en cuya posición dicho conjunto delantero queda retenido por un medio de fijación situado en la parte posterior del vehículo.

5.- Los propios perfeccionamientos de las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque el marco que conecta el conjunto delantero a la plataforma de soporte posee unos apéndices en prolongación, los cuales quedan abatidos en la parte inferior de la plataforma, para la posición de servicio del vehículo, sirviendo de pies de apoyo del mismo, en posición de plegado.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren en la esencialidad de la Patente de invención definida en las anteriores reivindicaciones, cuyo objeto es:

6.- "UNOS PERFECCIONAMIENTOS EN LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL".

Consta la presente memoria de ocho hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y del dibujo adjunto.

Barcelona, veinticinco de mayo de mil novecientos sesenta y uno.

P.A. de D. Fidel Más Llusá y D. José Creus Vergés,

L. DURAN
P. P.
[Handwritten signature]

c/

D. FIDEL MAS LLUSA Y D. JOSE CREUS VERGES

268469

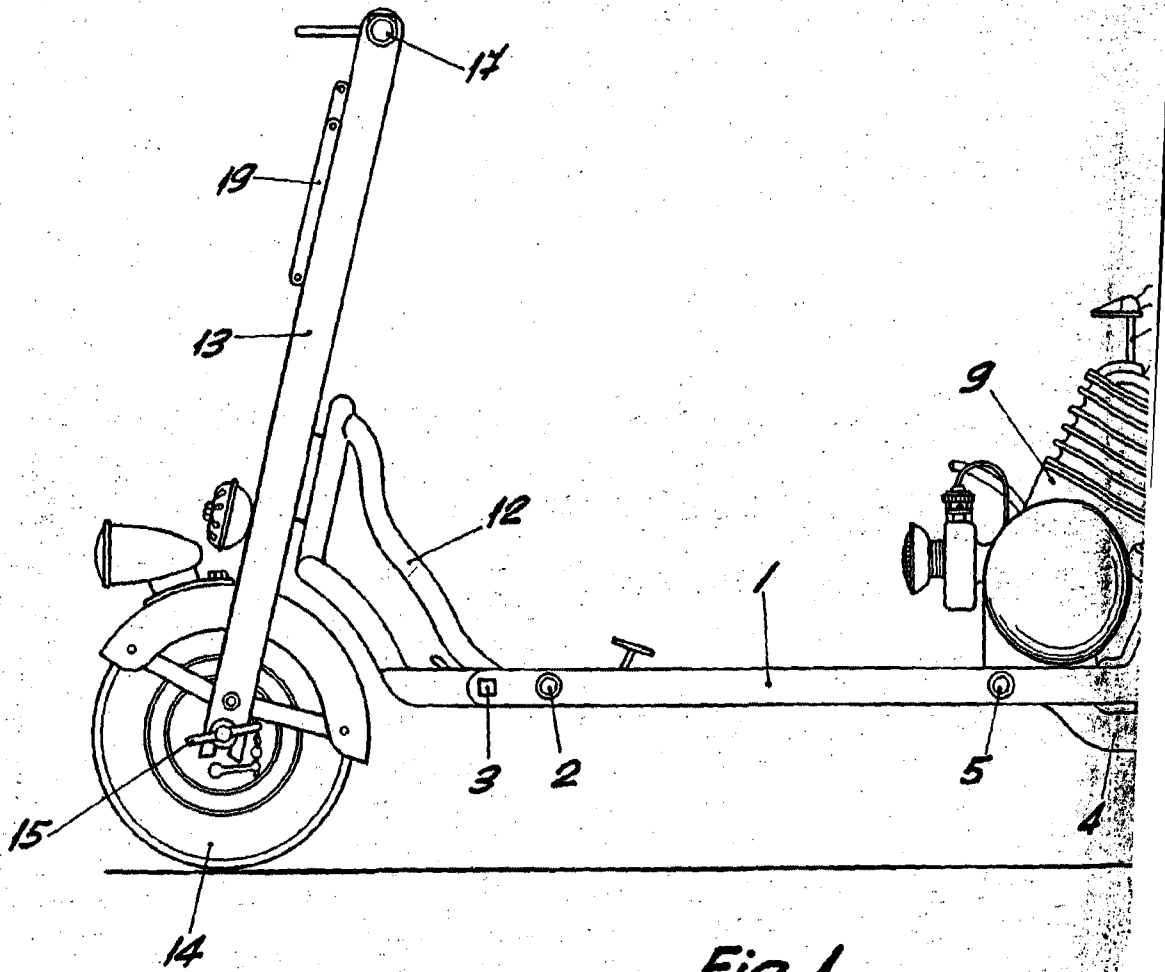


Fig. 1

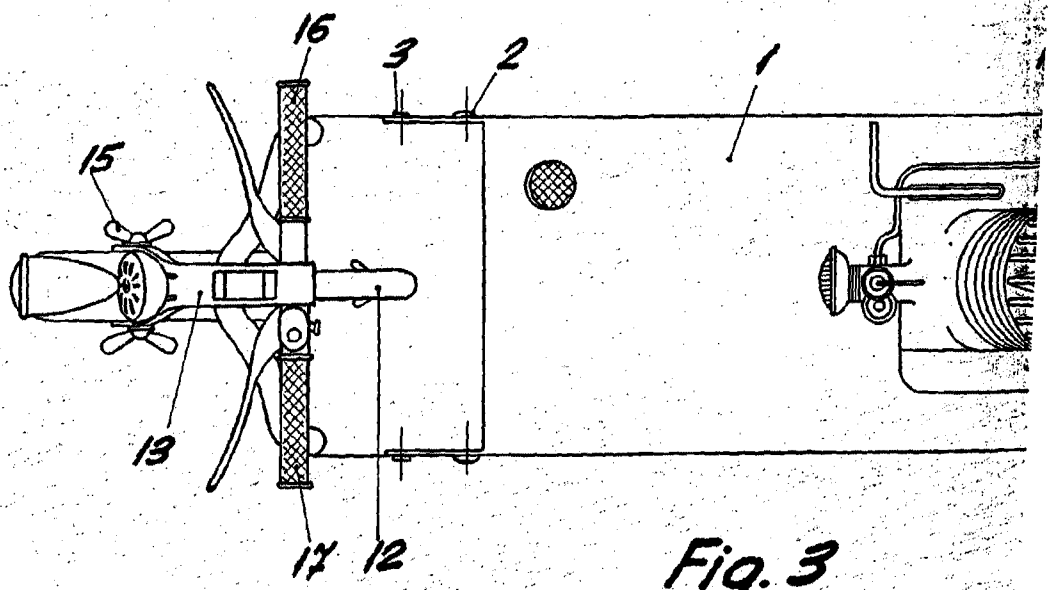


Fig. 3

ESCALA VARIABLE

268469

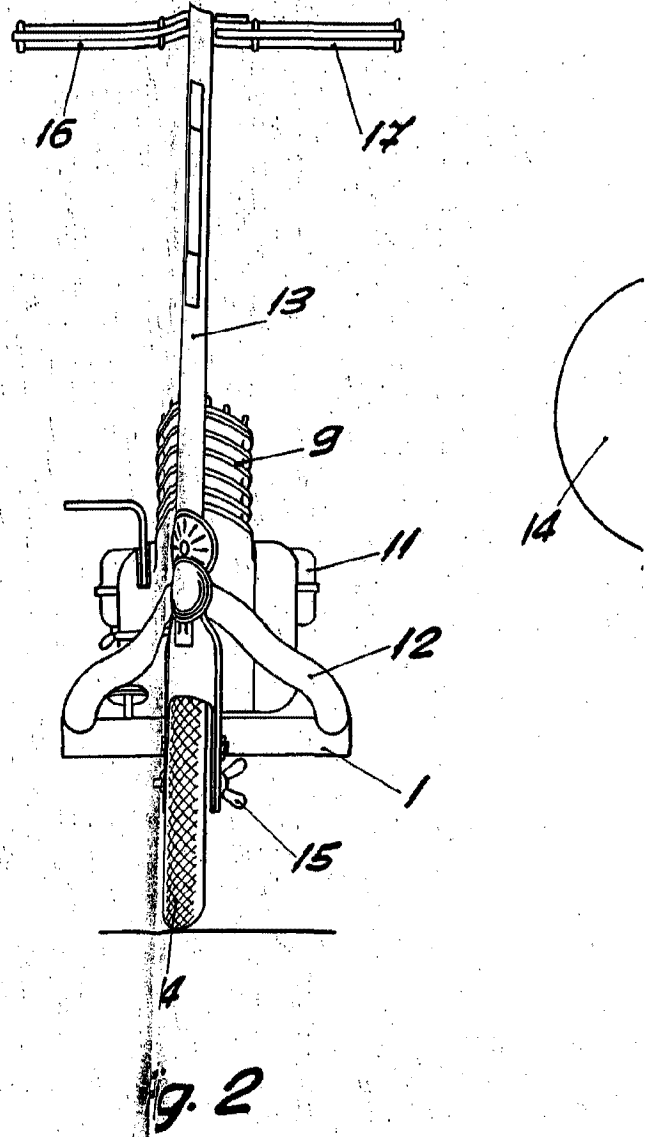
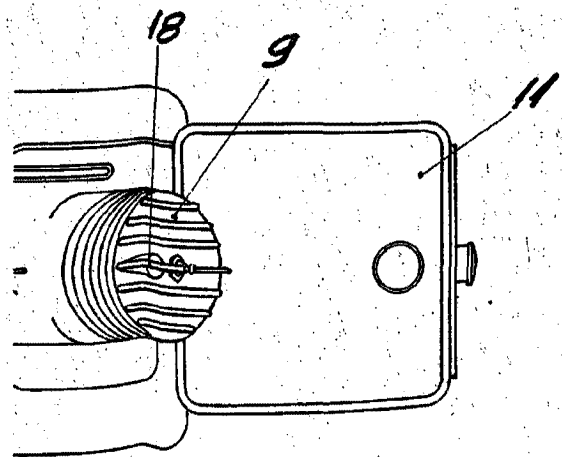
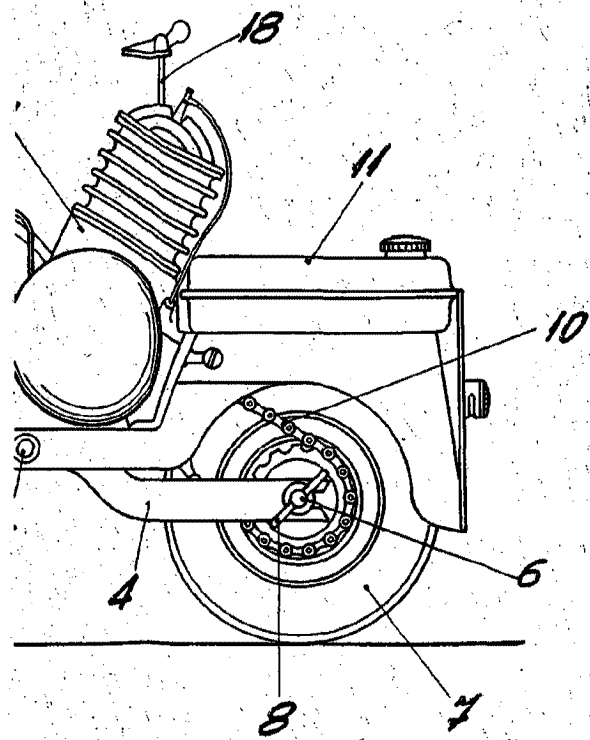


Fig. 2

268469

HOJA UNICA

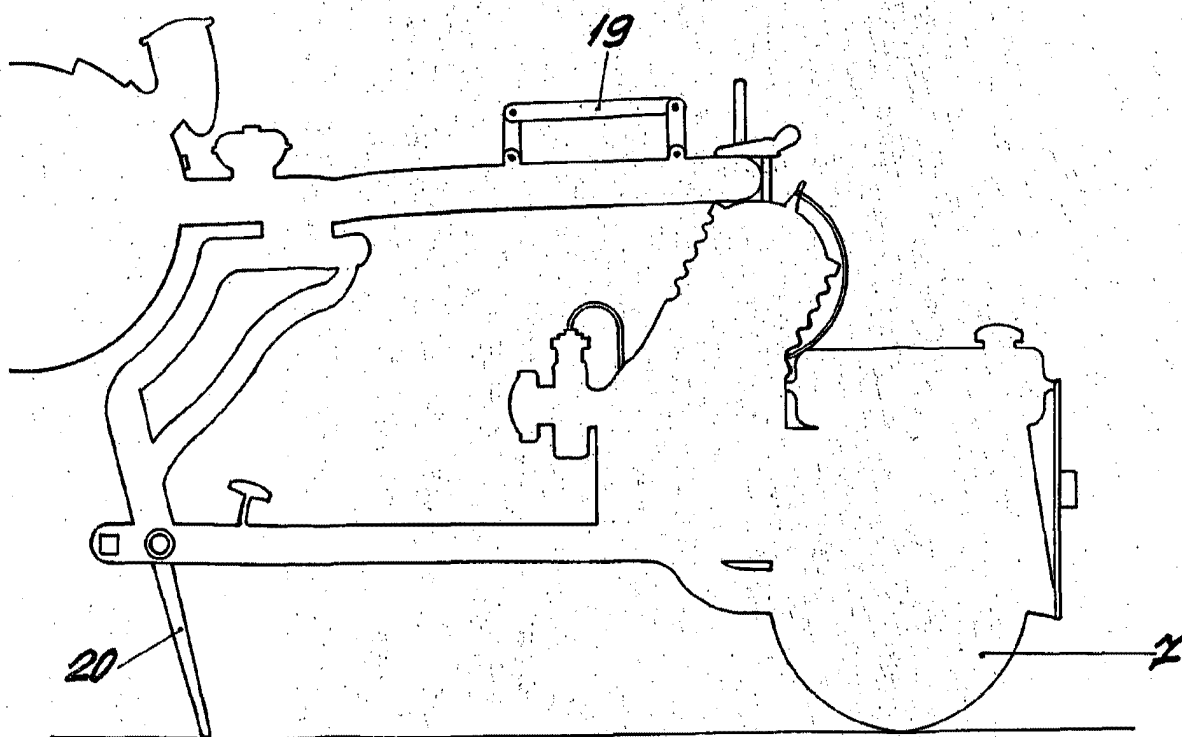


Fig. 4

BARCELONA, 25 MAYO DE 1961

L. DURAN

P.P.