



(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 272435	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 25 de Mayo 1983	

MODELO DE UTILIDAD 16 NOV. 1983

ESPAÑA

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO P 32 44 465.6	(32) FECHA 1.12.82	(33) PAIS Alemania
---	-----------------------	-----------------------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B 62K 11/00
--------------------------	---

(64) TITULO DE LA INVENCIÓN

"ANGULARES DE FIJACION"

(71) SOLICITANTE (S)

KRAUSER Kraftfahrzeug - Zubehör Vertriebs - GmbH

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

D-8905 IERING (Alemania Federal).- Hörmannsbergerstrasse

(72) INVENTOR (ES)

Michael Krauser, que ha cedido sus derechos a la firma so-
tante.

(73) TITULAR (ES)

KRAUSER Kraftfahrzeug - Zubehör Vertrieb GmbH

(74) REPRESENTANTE

D. JAIME ISERN CUYÁS, Agente Oficial de la Propiedad Industrial

- 2 -

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente invento se refiere a unos angulares para la fijación de una pieza transversal que sirve para unir entre sí a dos marcos de sujeción para maletines de motocicleta, de acuerdo con el concepto superior especificado en la reivindicación 1ª.

Si en una motocicleta se montan unos marcos de sujeción laterales para colocar en ellos maletines de motocicleta, dichos marcos de sujeción deberían de estar unidos entre sí en sus extremos posteriores (mirando en dirección de la marcha) mediante una pieza transversal estabilizadora que de preferencia tendrá la forma de un estribo transversal en "U"; con dicho estribo de unión se consigue suprimir en gran medida las vibraciones de los marcos de sujeción provocadas por sacudidas, desniveles en la carretera, etc., o al menos dichas vibraciones quedan amortiguadas lo suficientemente como para no afectar de demasiado el comportamiento en ruta de la motocicleta.

Para montar un estribo transversal estabilizador en los extremos posteriores (mirando en dirección de la marcha) de los marcos de sujeción, éstos llevan unos llamados angulares de fijación 1 (véanse las figuras 1 y 2). Dichos angulares (1) hechos de una sola pieza tienen, vistos desde arriba, la forma de la "L" y están sujetos, a través de un ala corta o estrecha 1a, aproximadamente en el centro de una pieza de unión dirigida hacia abajo, de un marco de sujeción, de tal manera que el ala más larga o ancha 1b de un angular de fijación se encuentra en una posición aproximadamente paralela con respecto al eje longitudinal de la motocicleta (véase, por ejemplo, la figura 1 del modelo de utilidad alemán G 77 07 615). para fijar el angular 1 en un marco de sujeción (cuyos detalles no

están reflejados en el dibujo), se han previsto dos agujeros ovalados 2 en el ala estrecha 1a. El ala más ancha 1b del angular de fijación 1 lleva dos correderas aproximadamente semi-circulares, 3a y 3b, una superior y otra inferior, y, en el centro, una ranura longitudinal 4. Un estribo transversal de una sola pieza que, visto desde arriba, tiene la forma de una "U", o un estribo transversal compuesto de dos piezas en forma de "I", estribos que se utilizan con objeto de estabilizar los dos marcos de sujeción, llevan en sus respectivas alas cortas unas escotaduras longitudinales tal y como se desprende, por ejemplo, de la figura 3 de la DE PS 30 32 312. Teniendo en cuenta el diseño de la parte trasera de una motocicleta, se introducen unos tornillos de fijación en las dos ranuras longitudinales practicadas en las alas cortas de un estribo transversal y también en una de las dos correderas 3a o 3b, o en el agujero longitudinal 4, asegurándose dichos tornillos en la posición que se considere más idónea mediante arandelas dentadas o mediante anillos de retención y tuercas. Dichos angulares conocidos pueden ser montados en dos posiciones distintas según el diseño de la motocicleta: atornillando sus alas estrechas de manera que las alas más anchas, mirando en dirección de la marcha, sobresalgan hacia atrás, o dando a los angulares un giro de 180° con respecto a la posición de montaje anterior, de manera que sus alas más anchas, mirando en dirección de la marcha, sobresalgan hacia adelante. Esta última posición resulta especialmente adecuada y ventajosa cuando los marcos de sujeción sobresalen un poco, por ejemplo sobre el guardabarros trasero de la motocicleta; si el angular de fijación está montado de esta última forma, el estribo transversal estabilizador se encuentra algo más cerca del guardabarros. Utilizando

el angular de fijación conocido y representado en las figuras 1 y 2, cabe la posibilidad de montar un estribo transversal estabilizador en un área que equivale aproximadamente al doble de la superficie del ala más ancha 1b del angular conocido 1, ya que éste puede ser montado en el marco de sujeción de manera que su ala más ancha, mirando en dirección de la marcha, sobresale bien hacia atrás, bien hacia adelante.

Debido al gran número de tipos de motocicletas diferentes que actualmente se encuentran en el mercado, ocurre a menudo que el angular de fijación descrito no es suficiente para poder instalar el estribo transversal estabilizador en una posición que se adapte adecuadamente a la parte trasera de la motocicleta y resulte propicia a la función estabilizadora que se pretende conseguir.

El presente invento se basa, por tanto, en el problema de crear unos angulares de fijación que, sin que ello suponga un aumento considerable de su tamaño en comparación con los angulares de fijación conocidos, ofrezca aproximadamente el doble de la superficie disponible para el montaje de un estribo transversal, pudiéndose además aprovechar mejor dicha superficie aumentada, y cuyo montaje en los marcos de sujeción ofrezca una mayor resistencia a la torsión. De acuerdo con el presente invento, el problema queda solucionado con los angulares de fijación según el concepto superior de la reivindicación 1ª y gracias a las características especificadas en dicha reivindicación. Las subreivindicaciones se refieren a desarrollos ulteriores y ventajosos de dichos angulares de acuerdo con el presente invento.

Según una forma preferida de realización del invento, el ala estrecha de cada angular de fijación dispone, en un

- lado, de una prolongación y de al menos tres agujeros de fijación coordinados entre sí. Gracias a la prolongación y, por lo tanto, gracias a la posibilidad de prever al menos tres agujeros de fijación coordinados entre sí en las alas estrechas de
5. los angulares de fijación según el presente invento, éstos últimos pueden ser fijados de tal manera que resulten más resistentes a la torsión y, por consiguiente, mejor unidos a los correspondientes marcos de sujeción, por lo que un estribo transversal que une entre sí a los dos marcos de sujeción montados en una motocicleta, absorbe mejor las vibraciones de dichos marcos provocadas por sacudidas, desniveles en la carretera, fuerzas centrífugas y similares, y se impide mejor el que los dos marcos de sujeción realicen fuertes movimientos oscilatorios en sentidos opuestos. Para no tener que prever demasiados agujeros en el ala estrecha del angular según el presente
10. invento, los al menos tres agujeros coordinados entre sí consisten, según una forma preferida de realización, en dos varas de agujeros dispuestos en el eje longitudinal y simétricamente alrededor del centro del ala estrecha, existiendo, por lo tanto, un total de cuatro agujeros de fijación en el ala estrecha del angular realizado conforme al presente invento. Esta configuración y disposición de al menos tres agujeros coordinados entre sí permite fijar cada angular en dos posiciones distintas mirando la prolongación del ala estrecha del angular bien
15. hacia arriba, bien hacia abajo.

Además, según una forma preferida de realización del presente invento, el ala ancha del angular de fijación puede llevar un mínimo de tres escotaduras longitudinales dispuestas de tal forma que sus ejes longitudinales se encuentran paralelos entre sí y paralelos o perpendiculares al eje longitudinal

30.

del ala estrecha alargada del angular. Preferentemente cabe así mismo la posibilidad de prever tres escotaduras longitudinales dispuestas por parejas de tal manera que sus ejes longitudinales se encuentran paralelos entre sí y paralelos al eje longitudinal del ala estrecha alargada, quedando entre las escotaduras longitudinales dispuestas por parejas un espacio que las une. Esta configuración y disposición de las escotaduras longitudinales en el ala ancha del angular de fijación realizado según el presente invento, en combinación con unos agujeros oblongos en las alas cortas de un estribo transversal estabilizador, permite que éste último pueda ser fijado en forma regulable en todo el área de la superficie facilitada por el ala ancha. Se necesitan dos angulares simétricos realizados según el presente invento para que dichos angulares puedan ser montados en la misma posición en dos marcos de sujeción dispuestos en ambos lados de una motocicleta; es decir, en relación al ala estrecha alargada del angular, las alas anchas pertenecientes a una misma pareja de angulares están situadas en lados distintos del ala estrecha alargada. Si además se tiene en cuenta la posibilidad arriba descrita de fijar el ala estrecha alargada en la pieza de unión entre los dos marcos de sujeción de tal manera que la prolongación sobresale bien hacia abajo, bien hacia arriba, entonces, con un par de angulares correspondientes y según cómo se fijan los angulares en los marcos de sujeción, es posible cubrir una superficie total que es cuatro veces mayor que la del ala ancha de un angular.

5. del ala estrecha alargada del angular. Preferentemente cabe así mismo la posibilidad de prever tres escotaduras longitudinales dispuestas por parejas de tal manera que sus ejes longitudinales se encuentran paralelos entre sí y paralelos al eje longitudinal del ala estrecha alargada, quedando entre las escotaduras longitudinales dispuestas por parejas un espacio que las une. Esta configuración y disposición de las escotaduras longitudinales en el ala ancha del angular de fijación realizado según el presente invento, en combinación con unos agujeros oblongos en las alas cortas de un estribo transversal estabilizador, permite que éste último pueda ser fijado en forma regulable en todo el área de la superficie facilitada por el ala ancha. Se necesitan dos angulares simétricos realizados según el presente invento para que dichos angulares puedan ser montados en la misma posición en dos marcos de sujeción dispuestos en ambos lados de una motocicleta; es decir, en relación al ala estrecha alargada del angular, las alas anchas pertenecientes a una misma pareja de angulares están situadas en lados distintos del ala estrecha alargada. Si además se tiene en cuenta la posibilidad arriba descrita de fijar el ala estrecha alargada en la pieza de unión entre los dos marcos de sujeción de tal manera que la prolongación sobresale bien hacia abajo, bien hacia arriba, entonces, con un par de angulares correspondientes y según cómo se fijan los angulares en los marcos de sujeción, es posible cubrir una superficie total que es cuatro veces mayor que la del ala ancha de un angular.

10. permite que éste último pueda ser fijado en forma regulable en todo el área de la superficie facilitada por el ala ancha. Se necesitan dos angulares simétricos realizados según el presente invento para que dichos angulares puedan ser montados en la misma posición en dos marcos de sujeción dispuestos en ambos lados de una motocicleta; es decir, en relación al ala estrecha alargada del angular, las alas anchas pertenecientes a una misma pareja de angulares están situadas en lados distintos del ala estrecha alargada. Si además se tiene en cuenta la posibilidad arriba descrita de fijar el ala estrecha alargada en la pieza de unión entre los dos marcos de sujeción de tal manera que la prolongación sobresale bien hacia abajo, bien hacia arriba, entonces, con un par de angulares correspondientes y según cómo se fijan los angulares en los marcos de sujeción, es posible cubrir una superficie total que es cuatro veces mayor que la del ala ancha de un angular.

15. misma posición en dos marcos de sujeción dispuestos en ambos lados de una motocicleta; es decir, en relación al ala estrecha alargada del angular, las alas anchas pertenecientes a una misma pareja de angulares están situadas en lados distintos del ala estrecha alargada. Si además se tiene en cuenta la posibilidad arriba descrita de fijar el ala estrecha alargada en la pieza de unión entre los dos marcos de sujeción de tal manera que la prolongación sobresale bien hacia abajo, bien hacia arriba, entonces, con un par de angulares correspondientes y según cómo se fijan los angulares en los marcos de sujeción, es posible cubrir una superficie total que es cuatro veces mayor que la del ala ancha de un angular.

20. lidad arriba descrita de fijar el ala estrecha alargada en la pieza de unión entre los dos marcos de sujeción de tal manera que la prolongación sobresale bien hacia abajo, bien hacia arriba, entonces, con un par de angulares correspondientes y según cómo se fijan los angulares en los marcos de sujeción, es posible cubrir una superficie total que es cuatro veces mayor que la del ala ancha de un angular.

25. ble cubrir una superficie total que es cuatro veces mayor que la del ala ancha de un angular.

Utilizando un par de angulares realizados de acuerdo con el presente invento, un estribo estabilizador puede ser fijado, por lo tanto, de manera regulable y en función del diseño de la parte trasera de una motocicleta dentro de una super-

30. No de la parte trasera de una motocicleta dentro de una super-

ficie cuatro veces mayor que la superficie del ala ancha de un angular de fijación según el presente invento. Este montaje de las alas cortas de un estribo transversal en forma de "I", cu-

5. briendo la superficie, permite que el angular de fijación según el presente invento pueda aprovechar toda esa superficie y, por consiguiente, la aprovecha mejor que el angular de fijación conocido y descrito al principio de esta memoria. A diferencia del angular realizado de acuerdo con el presente invento, con el cual se consigue cubrir al menos el cuádruplo de la superficie del ala ancha, el angular de fijación conocido tan solo cubre aproximadamente dos veces la superficie de su ala ancha, tal y como queda expuesto al principio de la presente memoria, y debido a la configuración de las dos correderas y del agujero longitudinal, dicha superficie no siempre puede ser aprovechada totalmente.
- 10.
- 15.

La descripción detallada que sigue del presente invento, está referida a las figuras adjuntas en las que se ha representado una forma preferida de realización del invento.

20. La figura 1 muestra una proyección horizontal del ala ancha de un angular de fijación conocido;

La figura 2, una proyección horizontal del ala estrecha de un angular de fijación conocido;

25. La figura 3, una proyección horizontal del ala estrecha de un angular de fijación realizado de acuerdo con el presente invento;

La figura 4, una proyección horizontal del ala ancha de un angular de fijación realizado de acuerdo con el presente invento; y

30. La figura 5, una proyección horizontal de ambas alas de un angular de fijación realizado de acuerdo con el presente

invento y cuya sección tiene aproximadamente la forma de una "J".

La figura 3 ofrece una proyección horizontal del ala estrecha 10a de un angular 1 cuya ala ancha 10b se encuentra perpendicular al plano del dibujo y dirigida en dirección hacia dicho plano, es decir, hacia abajo desde el punto de vista del observador. El ala estrecha 10a del angular 1 lleva, en la parte inferior de la figura 3, una prolongación 11. A lo largo de un eje longitudinal 16 puede verse, en la figura 3, un total de cuatro agujeros 12a, 12b, 12c, y 12a', todos ellos del mismo tamaño, estando las parejas 12a, 12b y 12c, 12a' dispuestas de manera simétrica con respecto a una línea central no representada en el dibujo y que pasaría exactamente por el centro entre los dos agujeros 12b y 12c. Esta disposición de los agujeros a lo largo del eje longitudinal 16 y simétrica alrededor de una línea central imaginaria entre los agujeros 12b y 12c, permite utilizar siempre tres agujeros, a saber, los agujeros coordinados entre sí 12a, 12b y 12c ó 12a', 12c y 12b respectivamente, para fijar un angular 1, por ejemplo, en la pieza de unión de un marco de sujeción. Por lo tanto, el angular 1 según el presente invento, puede ser fijado en un marco de sujeción utilizando siempre tres tornillos, por lo que se consigue un montaje más resistente a la torsión y, por consiguiente, más sólido en su conjunto.

La figura 4 muestra una proyección horizontal del ala ancha 10b del angular de fijación realizado de acuerdo con el presente invento, encontrándose el ala estrecha 10a del angular 1 en posición perpendicular al plano del dibujo subiendo verticalmente hacia arriba desde el punto de vista del observador. Según la forma de realización aquí representada, el ala ancha

10b lleva tres escotaduras longitudinales 13a - 13c dispuestas por parejas y a distancias iguales entre sí; entre las distintas escotaduras longitudinales 13a-13c queda un nervio de unión continuo 14, lo cual aumenta la resistencia y estabilidad del ala ancha y, por consiguiente, del angular 1 en su conjunto.

5. Puesto el ala corta de un estribo transversal hecho de una sola pieza o compuesto de dos piezas en forma de "L", suele llevar un agujero oblongo, resulta fácil, por lo tanto, salvar tanto el nervio de unión 14 en dirección hacia los ejes longitudinales 15, como los nervios no señalados aquí, dispuestos a lo largo de las escotaduras longitudinales 13a - 13c. Esta disposición de las escotaduras longitudinales prevista por el presente invento en el ala ancha 10b de un angular de fijación, permite aprovechar al máximo la superficie cubierta por dicha ala

10. al montar el estribo transversal. La figura 5 ofrece únicamente una vista desde arriba del ala estrecha 10a y del ala ancha 10b del angular de fijación según el presente invento, habiéndose señalado los ejes longitudinales 15 en el ala ancha y el eje longitudinal 16 en el ala estrecha solamente con líneas de trazos y puntos.

15. 20.

En el caso de la realización representada en las figuras 3 a 5, se trata del ejemplar izquierdo de un angular de fijación; el correspondiente ejemplar derecho del angular realizado de acuerdo con el presente invento es simétrico a la

25. forma de realización reflejada en las figuras 3 a 5. Ello significa que en el caso del ejemplar derecho, y a diferencia de lo mostrado en la figura 3, el ala ancha 10b se elevaría del plano del dibujo mientras que, a diferencia de lo mostrado en la figura 4, el ala estrecha 10a atravesaría el plano del dibujo dirigiéndose, desde el punto de vista del observador, ha-

30.

cia abajo. Con un par de angulares de fijación compuesto por un ejemplar izquierdo y otro derecho y con el correspondiente montaje simétrico de los angulares fijándolos en los dos marcos de sujeción, se pueda instalar un estribo transversal, adaptándose al diseño de la parte trasera de la motocicleta, dentro de un área al menos cuatro veces superior a la superficie del ala ancha 10b de un par de angulares de fijación realizados de acuerdo con el presente invento.

10.

N O T A

Hecha la descripción del presente invento se hace constar que esta solicitud se acoge a la prioridad de la Solicitud de Patente alemana número P 32 44 465.6, depositada el 1 de Diciembre de 1982, y que se declaran como nuevas y de propia invención las reivindicaciones siguientes:

15.

1.- Angulares de fijación, para la fijación de un estribo transversal que une entre sí a dos marcos de sujeción para maletines de motocicleta, cuyos angulares de fijación hechos de una sola pieza constan cada uno de dos alas perpendiculares, y concretamente de un ala con agujeros para su fijación en el marco de sujeción y de otra ala más ancha con unas escotaduras para la fijación regulable del estribo transversal, caracterizados porque el ala estrecha (10a) de capa angular de fijación (10) lleva una prolongación (11) hacia un lado y, en cada caso, al menos tres agujeros coordinados entre sí (12a, 12b, 12c; 12a', 12b, 12c), y porque en el ala más ancha (10b) hay al menos tres escotaduras longitudinales (13a, 13b, 13c) dispuestas de tal manera que sus ejes longitudinales (15) se encuentran paralelos entre sí y paralelos o perpendiculares al eje longi-

20.

25.

30.

tudinal (16) del ala estrecha alargada (10a).

5. 2.- Angulares de fijación según la reivindicación 1ª caracterizados porque los al menos tres agujeros coordinados entre sí y dispuestos en cada ala estrecha alargada (10a) consisten en dos pares de agujeros (12a, 12b, 12c; 12a', 12c') dispuestos en el eje longitudinal (16) del ala estrecha y de forma simétrica respecto al centro de la misma.

10. 3.- Angulares de fijación según la reivindicación 1ª caracterizados porque se han previsto al menos tres escotaduras longitudinales (13a, 13b, 13c) dispuestas por parejas y cuyos ejes longitudinales (15) se encuentran paralelos entre sí y paralelos al eje longitudinal del ala estrecha alargada (10a).

15. 4.- Angulares de fijación según alguna de las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque los angulares de fijación (10) son estampados de una chapa galvanizada de 3 mm de espesor.

5.- ANGULARES DE FIJACION

20. Según se describe y reivindica en la presente Memoria que consta de 11 hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de 2 láminas de dibujos.

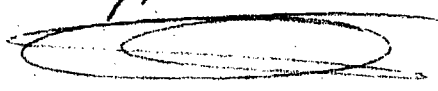
Madrid, a 25 de Mayo de 1983

KRAUSER Kraftfahrzeug-Zubehör Vertriebs- GmbH

p.a.

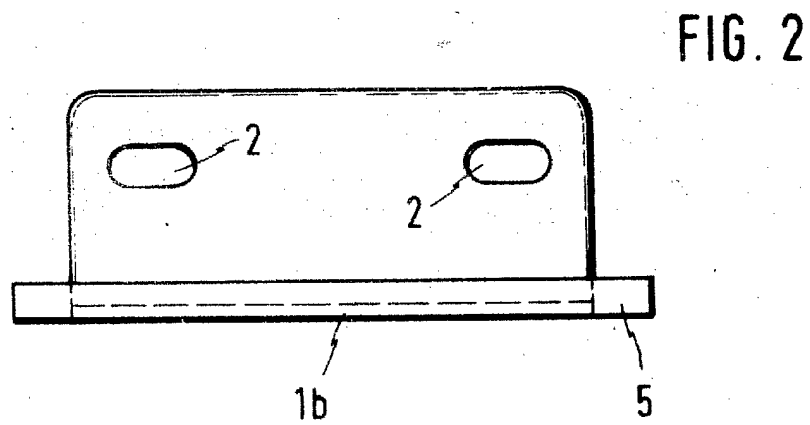
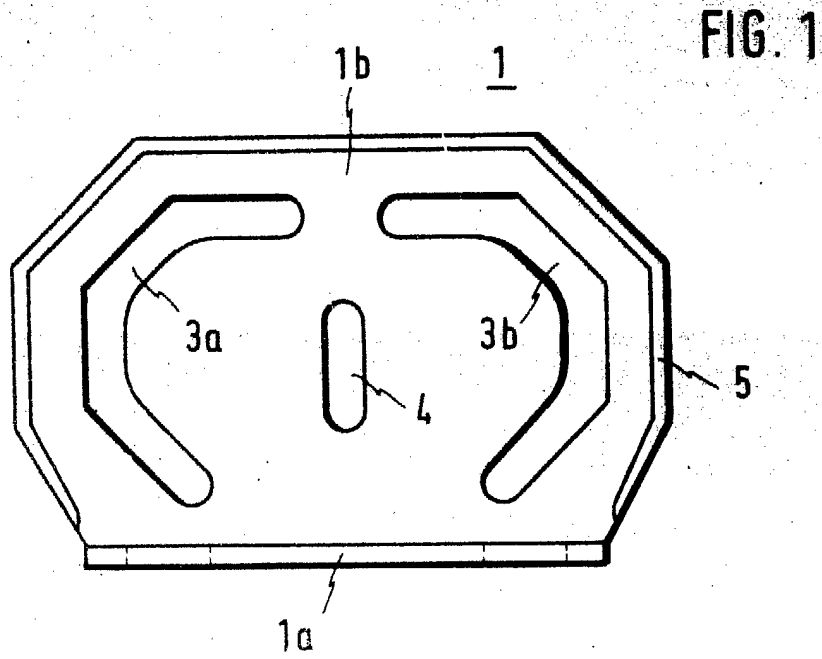
JAIMÉ ISETTA QUIJÁS
P.F.

Acebes



25.

30.



Mad. 1, a 25 de Mayo 1983

p.a.

JAMES EDWIN CUYAS

Acebes

FIG. 3

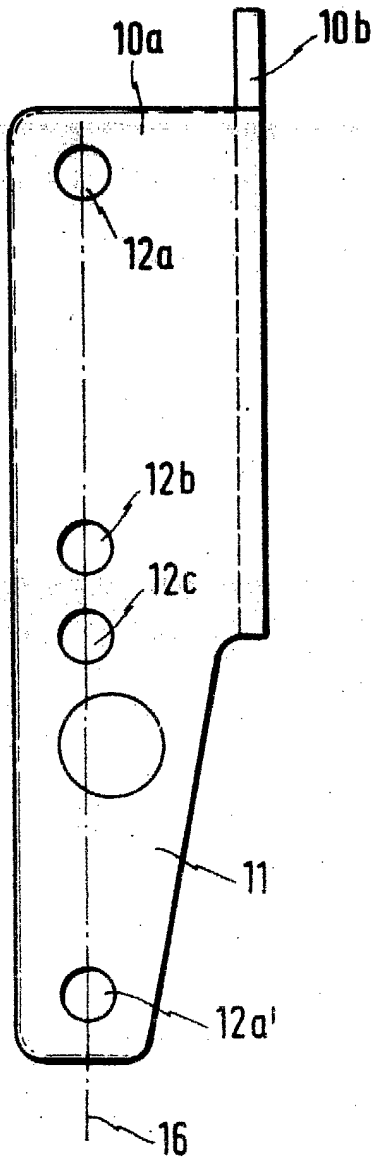


FIG. 4

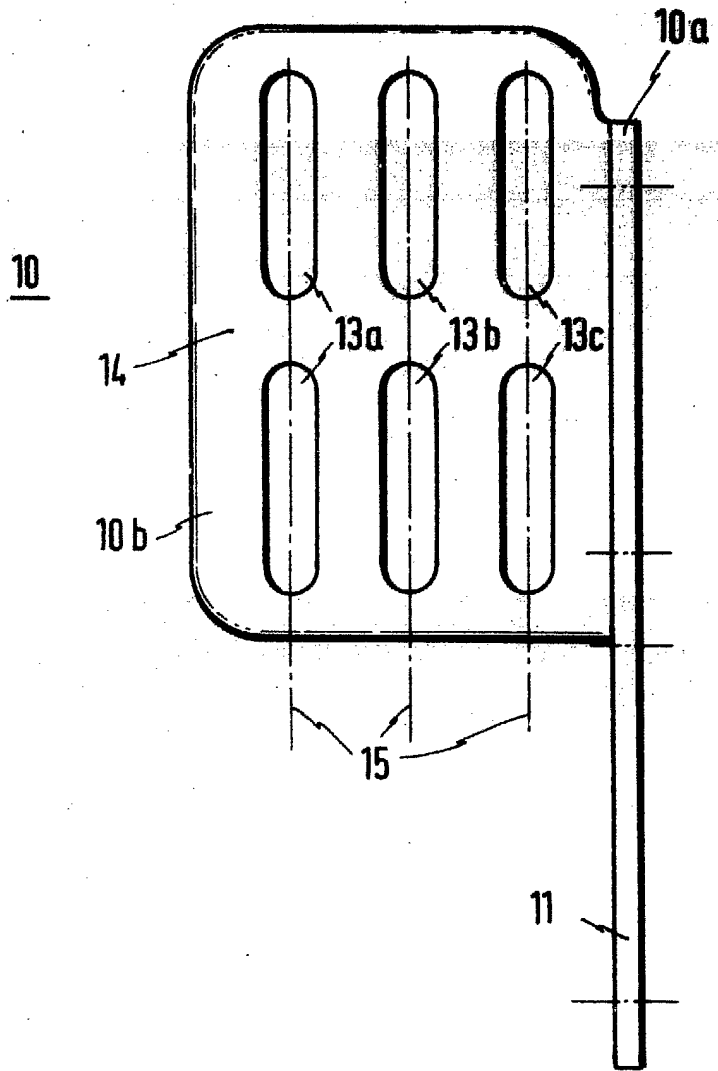
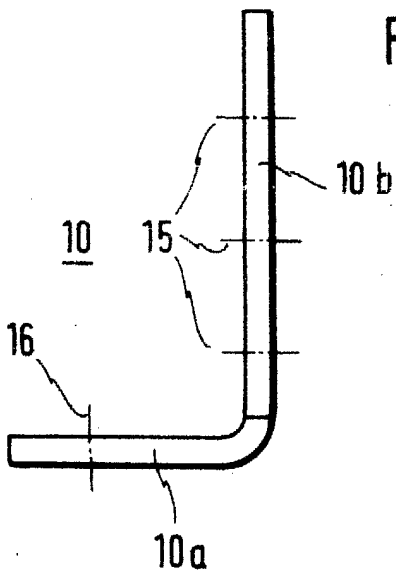


FIG. 5



Madrid, a 25 de Mayo 1983

JAIMÉ ISERN CUYAS
P.P.

p.a.

Acebes