

19 ES 11 21 22	NUMERO 278809	10 Y
	FECHA DE PRESENTACION 13 ABR. 1984	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD 16 NOV. 1984

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
------------------------------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B62K 19/00
------------------------	-----------------------------------------------------

54 TITULO DE LA INVENCIÓN "ESTRUCTURA SOPORTE CON AMORTIGUACION ARTICULADA PARA VEHICULOS DE LOCOMOCION"

71 SOLICITANTE (S) SPES. D. JUAN MANUEL GOMEZ SALCEDO y D. MANUEL GONZALEZ CASCALES.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE C/ Corregidor Rodrigo Rodriguez, 31. 3ºB. MADRID - 16.-

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES) Los mismos

74 REPRESENTANTE D. DIONISIO DE LA FUENTE FERNANDEZ.

El presente Modelo de Utilidad tiene por objeto la declaración sobre la que debe recaer el privilegio de explotación industrial y comercial exclusivos en el territorio nacional de acuerdo con la vigente legislación sobre Propiedad Industrial,

5. trial, que como el enunciado indica, se trata de una estructura soporte con amortiguación articulada para vehículos de locomoción.

El modelo que se describe, es un diseño de gran utilidad práctica debido a que es un dispositivo de amortiguación estructural centralizado sobre el soporte chasis de todo tipo de moto, motocicleta o ciclopedal, consiguiéndose con dicha realización, una gran estabilidad tanto de amortiguación de marcha como en el efecto de frenadas totales o paulatinas que evita se levante la parte trasera, desapareciendo así el incómodo efecto de caballeo.

10.
15.

La teoría del sistema está basado en que la resultante de las fuerzas de la suspensión por peso y por frenada, están sobre el centro de gravedad del sistema articulado, por lo tanto el eje de giro de las masas se retrasa al mismo eje basculante de articulación central de la estructura, teniendo

20.

así un mismo efecto de acción de amortiguación en ambas ruedas.

La realización industrial del sistema es sencilla mecánicamente pues consiste en un soporte central articulado tubular de perfiles laminados que constituye el chasis del vehículo, compuesto por diversos puntos de articulación que permiten variedad de puntos de reglaje y puesta a punto de un buen montaje y efecto final de marcha y confort.

Para mejor comprensión de lo anteriormente expuesto, y únicamente a título de ejemplo no limitativo, se acompaña una hoja de plano en la que:

Fig. 1.- Representa una vista lateral en esquema del chasis y los elementos componentes de la amortiguación articulada centralizada.

En esta figura se han indicado con las referencias que a continuación se relacionan los siguientes elementos:

1. Soporte principal
2. Soporte trasero
3. Eje articulación trasera
4. Rueda trasera

- 5. Amortiguador suspensión trasera
- 6. Eje de articulación
- 7. Rueda delantera
- 8. Soporte delantero
- 5. 9. Soporte vertical direccional
- 10. 10. Soporte manillar
- 11. Eje manillar
- 12. Timonería delantera
- 13. Escuadra timonería delantera
- 10. 14. Eje escuadra
- 15. 15. Amortiguador suspensión delantera
- 16. Disco de freno
- P. Carga vertical
- F. Fuerza de frenado
- 15. C.D.G. Centro de gravedad.

Refiriéndonos a las antes citadas ilustraciones que representan una forma esquemática de su realización industrial y que únicamente se incluye con carácter meramente informativo y por consiguiente no limitativo, tendremos:

- 20. Estructura soporte con amortiguación articulada para vehicu-

- los de locomoción constituida por un soporte principal 1) y chasis central donde están montados los elementos constituyentes de la amortiguación articulada centralizada, que está compuesta por el soporte trasero 2) de rueda trasera 4) articulado sobre el eje de articulación trasero 3) y guiado o suspendido mediante la fuerza de compresión del amortiguador de suspensión trasera 5) amarrado sobre el eje de articulación 6) del soporte principal 1), sobre este mismo eje de articulación 6) también está amarrado el amortiguador de suspensión delantera 15) que mediante sus fuerzas de compresión - tracción mantiene la amortiguación delantera compuesta y transferida por la escuadra de timonería delantera 13) articulada sobre el eje de escuadra 14) y la timonería delantera 12) al soporte delantero 8) de la rueda delantera 7), este soporte delantero 8) está apoyado en articulación sobre el soporte vertical direccional 9) que parte del soporte manillas 10). El mismo sistema descrito delantero se puede conectar mediante un tirante de reacción a la pinza del freno del disco 16) y aumentar el efecto de la energía en frenada.
20. Con las letras P y F se representan las acciones de las

fuerzas, vertical de la carga y la horizontal de la acción
de frenada respectivamente, las letras C.D.G. representan
el centro de gravedad.

NOTA

Hecha la descripción del presente invento se hace constar que lo que se declara como no practicado, ni divulgado en España, comprende de las siguientes

5. REIVINDICACIONES

1.- Estructura soporte con amortiguación articulada para vehículos de locomoción, caracterizada, porque está constituida por un soporte central estructural principal y un soporte trasero, articulados sobre un eje situado cercano al centro de gravedad del sistema o conjunto.

2.- Estructura soporte con amortiguación articulada para vehículos de locomoción, según la anterior reivindicación, caracterizado porque sobre el soporte principal central, existe un eje soporte transversal donde se montan y amarran los amortiguadores, bien sean hidráulicos o mecánicos, que unen los soportes trasero y delantero que portan las ruedas, para que con su acción de compresión y tracción proporcionen la amortiguación necesaria y precisa tanto en marcha como en acción de frenada.

3.- Estructura soporte con amortiguación articulada para

vehículos de locomoción, según la reivindicación segunda, ca-
racterizada porque el soporte delantero lo constituye una ti-
monería articulada con el sistema direccional del vehículo, y
que dispone de un tirante de reacción conectado con la pinza

5. de freno para aumentar el efecto y energía de freno en dicha
acción.

4.- Estructura soporte con amortiguación articulada para
vehículos de locomoción, según las anteriores reivindicacio-
nes, caracterizada porque el sistema general de estructura

10. soporte, tiene previsto una amplia variedad de puntos de mon-
taje y reglaje que posibilitan una perfecta puesta a punto
de funcionamiento y confort.

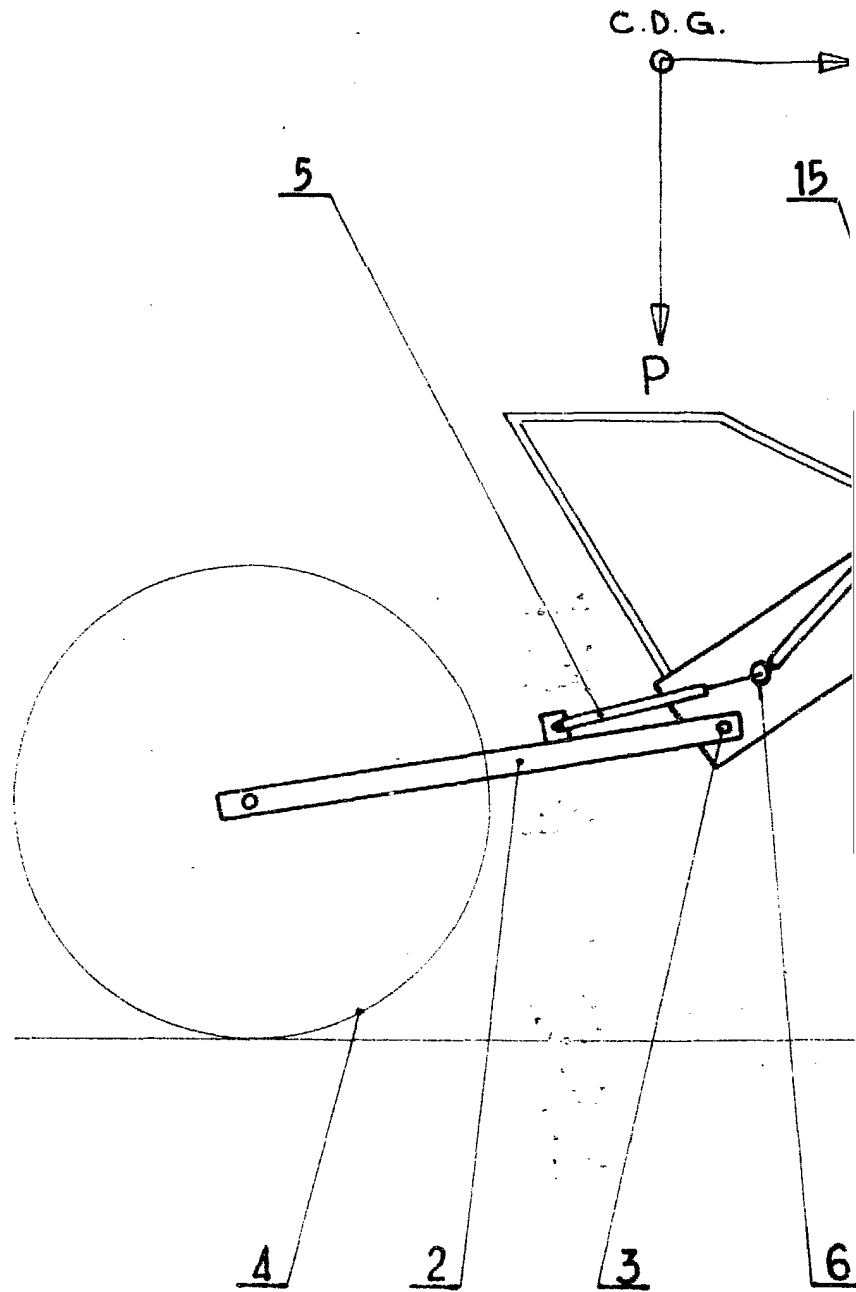
5.- ESTRUCTURA SOPORTE CON AMORTIGUACION ARTICULADA PARA
VEHICULOS DE LOCOMOCION.

15. Según se describe y reivindica en la presente memoria des-
criptiva que consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas
por una sola cara y de una lámina de dibujos.

Madrid a 13 ABR. 1984

EL AGENTE OFICIAL
DIONISIO DE LA FUENTE FERNANDEZ
Por Poder

E. Fuentes



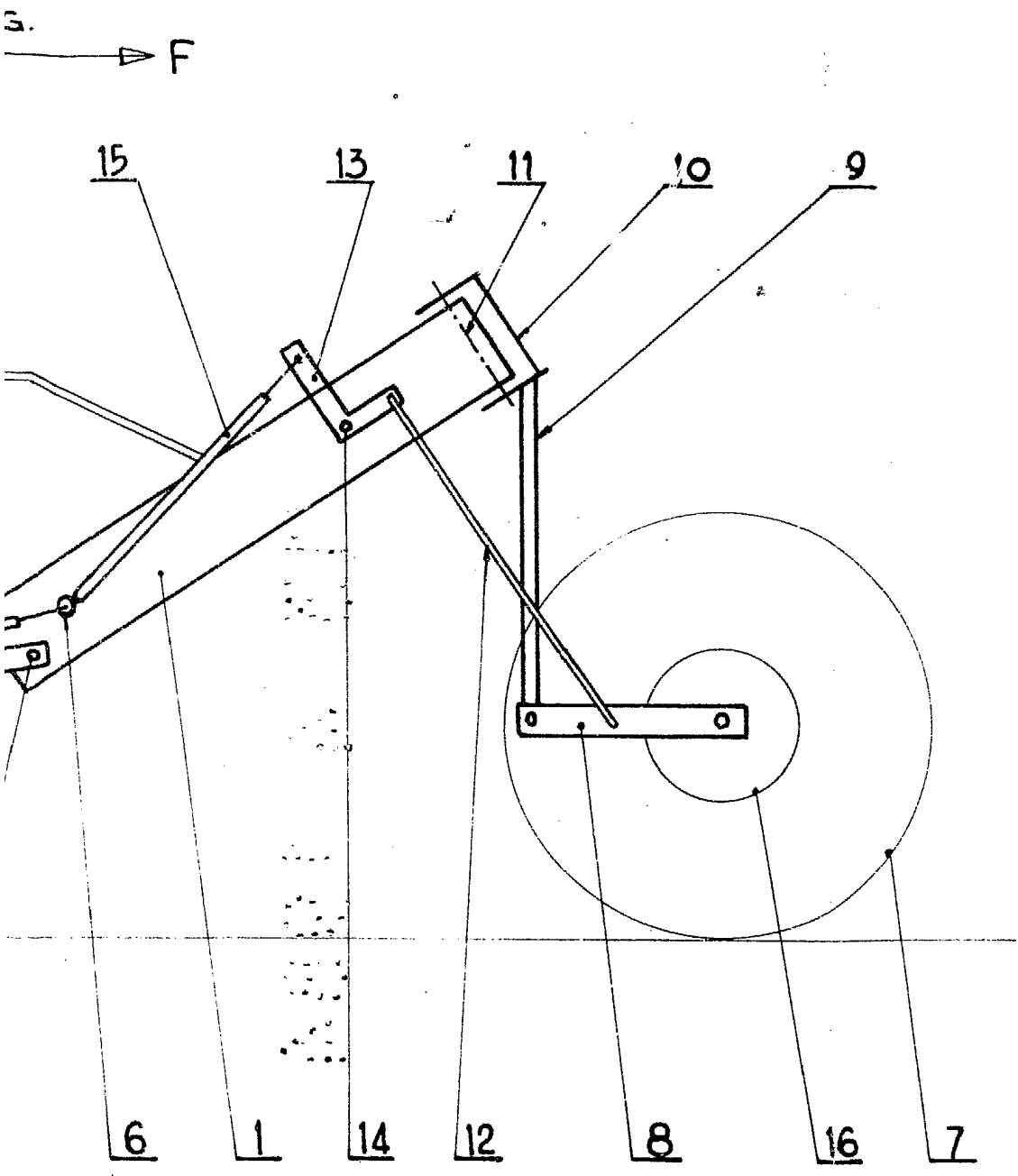


FIG-1

13 ABR. 1984