

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO <b>279944</b>	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION <b>2 mayo 1983</b>	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 NOV. 1984

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO <b>82 07 653</b>	(32) FECHA <b>3 mayo 1982</b>	(33) PAIS <b>FRANCIA</b>
--	----------------------------------	-----------------------------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL <b>B62 K 3/00</b>
--------------------------	---

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN  <b>BICICLETA DE ALTA COMPETICION, PERFECCIONADA.</b>
---

(71) SOLICITANTE (S)  <b>D. André SAMSON, de nacionalidad francesa.</b>
---

DOMICILIO DEL SOLICITANTE <b>30 c/ Leon Fontaine SAINT GRATIEN (Val d'Oise) Francia</b>
--

(72) INVENTOR (ES)  <b>El propio solicitante, de profesión Ingeniero</b>
--

(73) TITULAR (ES)  <b>El propio solicitante</b>
---

(74) REPRESENTANTE  <b>DE MARIA ANTONIA NARANJO MARCOS, P. de la Habana 200 MADRID</b>
--

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención recae sobre una bicicleta de alta competición, perfeccionada, en la que se obtiene un alto rendimiento muy superior al conocido hasta la fecha.

5 Se sabe que las bicicletas de competición presentan características particulares. Es necesario que el cuadro tenga fuerte rigidez, y debido a ello, que presente toda la energía que se precisa para el empleo de la misma en la propulsión, y no se pierda nada de ella en la flexibilidad del cuadro.

10 Se precisa, asimismo, que la distancia entre el muelle posterior y el eje del grupo de pedales se reduzca lo más posible. En las bicicletas convencionales, esta distancia es de alrededor de 50 cm. mientras que en las bicicletas o velocípedos de carreras, esta distancia viene a ser de 40,5 cm. como mínimo para los corredores de talla media. En efecto, si esta distancia es más reducida que en las bicicletas convencionales, la rigidez es, naturalmente, 15 mejorada y además la cadena es más corte, lo que aumenta el rendimiento, y de otra parte, se mejora el aerodinamismo.

La finalidad de la invención es la obtención de una bicicleta de alta competición, que presente la ventaja de rigidez y con 20 menor distancia entre el muelle posterior y el grupo de pedales, que en las bicicletas conocidas, a fin de obtener así una tracción más eficaz, especialmente en las cuestas.

El inventor de esta patente ha pensado que para ello sería necesario separarse de la forma habitual de los cuadros, a fin de 25 aproximar el eje de la rueda trasera al eje de pedales.

A este efecto, la invención tiene por objeto una bicicleta de alta competición, perfeccionada, caracterizada por el hecho de que los medios de unión entre el sillín y el grupo de pedales, lleve incorporado un elemento de realización circular, paralelo a 30 la rueda trasera, y próximo a la misma.

De acuerdo con una característica de la invención, este elemento circular es paralelo a la rueda posterior, alrededor de 90°

35 De acuerdo con otra característica de la invención, los medios de unión entre el sillín y el grupo de pedales, comprenden un tubo de realización circular paralelo a la rueda trasera, fino por una parte al grupo de pedales, y de otra parte, a la horquilla posterior, y un pequeño tubo al que se halla fija dicha horquilla para recibir la tija del sillín.

40 Según otra característica, el extremo superior de dicho tubo circular constituye el tirante de la horquilla posterior y el soporte del freno posterior.

Según otra característica, la horquilla inferior va fijada directamente al grupo de pedales, sin el tirante, gracias a su pequeña longitud.

45 Para mejor comprensión de esta memoria se acompañan los dibujos adjuntos que muestran un ejemplo de realización, no limitativo, de los varios que caben dentro del marco general de la invención sin que ésta se altere. En tales dibujos:

50 La fig. 1 es una vista lateral de una bicicleta de alta competición, según la invención, vista del lado del mecanismo de pedales, denominado comunmente "pedalier".

La fig. 2 es una vista análoga, pero del otro lado.

55 La fig. 3 es una vista parcial, por la líneas III - III de la fig. 1, de la horquilla posterior y del tubo circular con el freno posterior elevado.

La fig. 4 es una vista análoga, con el freno posterior montado.

La fig. 5 es un corte parcial por la línea V-V de la figura 4. Y

60 La fig. 6 es una vista por encima de la horquilla horizontal, según la línea VI - VI de la fig. 1.

De conformidad con la invención referida a los dibujos ad-  
juntos y en relación con las figs. 1 y 2, el cuadro de la bicicle-  
ta comprende un tubo horizontal, un tubo delantero (refs. 1 y 2) y  
65 los medios de unión 3 entre el sillín 4 y el grupo de pedales (fig.  
6).

El tubo, en la prolongación de la tija del sillín y en la  
unión al tubo horizontal del cuadro al grupo de pedales que hay en  
las bicicletas conocidas hasta el presente, ha sido reemplazado por  
70 los medios de unión 3, los cuales comprenden principalmente, a par-  
tir de abajo, un tubo 7 circular, paralelo a la rueda posterior 8  
en un tramo alrededor de 90°, y próximo a la misma, y que va fijado  
de una parte a la caja 5 del grupo de pedales o caja del eje de és-  
tos, y de otra parte, a la horquilla 9, al nivel habitual del tiran-  
te. Así este tubo 7, por sí mismo, hace la función de tirante. La  
75 horquilla va fijada a un pequeño tubo 10 que recibe la tija 11 del  
sillín 4, de manera que el elemento 9A de la horquilla, entre el tu-  
bo circular 7 y el tubito 10, forma parte de los medios de unión.

Como se ve en las figs. 3, 4 y 5, el tubo circular 7 ca fi-  
80 jado por soldadura a la horquilla 9 en el punto 12. El extremo su-  
perior de este tubo va dotado de una terraja 13 en la que va debida-  
mente atornillado el bulón 14 con la tuerca 15 del freno posterior  
16, cuyos patines 17 pueden aplicarse sobre la llanta del neumáti-  
co 18.

Se precisa remarcar que el tubo 7 hace la función de guar-  
dabarros y además impide al agua de la lluvia entrar en la caja del  
grupo de pedales; esta introducción en la caja del mismo, por el  
agua, es un importante inconveniente en las bicicletas de carreras  
ya que al final de una jornada de recorrido se retira fácilmente un  
90 semivaso de agua de esta caja del pedalier, lo que es muy perjudi-  
cial para la conservación de la bicicleta. Por tanto, se puede de-  
cir que, según la invención, el cuadro es estanco.

95

Debido a que la distancia entre el amortiguador posterior y el grupo de pedales, según la invención, es mucho menor que en las bicicletas convencionales de alta competición, y que no sobrepasa de 37 cm. para los corredores de talla media, presenta ventajas ciertas de las que sólo se han mencionado algunas. De otra parte, la horquilla inferior 19 (fig. 6) y la rueda posterior, siendo más corta y presentando por tanto ventajas de rigidez, se halla fija directamente a la caja 5 sin necesidad de tirante.

100

Se hace notar, también, que el extremo 20a de la horquilla delantera, ha sido ligeramente combado hacia adelante, a fin de que el eje de la rueda sea decalado a lo menos 1 cm. a fin de asegurar una mejor estabilidad.

105

Naturalmente, todos los tubos del cuadro que comprenden al tubo circular, son perfilados.

110

La bicicleta que se acaba de describir da unos resultados excelentes en las cuestas y permite mejorar fuertemente su funcionamiento y rendimiento. Da, asimismo, unos magníficos resultados en la pista, dadas las características constructivas que presenta.

115

Finalmente, y tras lo descrito, sólo resta señalar que en la presente invención cabrán tantas variantes de realización como sean posibles, sin que se altere la esencialidad general de la misma, pudiéndose fabricar su objeto en toda clase de materiales, formas y tamaños apropiados, sin limitación.

- - - - -

-5-

NOTA: Descrito suficientemente lo que antecede sólo resta señalar que lo que se considera propio, nuevo y útil del solicitante, es lo contenido en las siguientes

#### REIVINDICACIONES

120                    1 - Bicicleta de alta competición, perfeccionada, caracterizada por el hecho de que los medios de unión entre el sillín y la caja del grupo de pedales, comportan un elemento de desarrollo circular, paralelo a la rueda posterior de la bicicleta y próximo a dicha rueda.

125                    2 - Bicicleta, según reivindicación 1ª caracterizada por el hecho de que dicho elemento de desarrollo circular paralelo a la rueda trasera de la bicicleta es un un valor de arco de aproximadamente 90 grados.

130                    3 - Bicicleta, según reivindicación 1ª caracterizada por que los medios de unión entre el sillín de la bicicleta y la caja del grupo de pedales en la que se aloja el eje de éstos, comprenden un tubo circular paralelo a la rueda posterior, el cual va fijo por una parte a la caja del eje de pedales, y de otra parte, a la horquilla posterior, al nivel normal del tirante en parte de la horquilla posterior, así como también a un tubo que se halla fijado al sillín, al cual va fijada la horquilla, a fin de recibir la tija de ésta para su montaje.

140                    4 - Bicicleta, según reivindicación 1ª caracterizada por el hecho de que el extremo superior del citado tubo circular, constituye al tirante de la horquilla posterior, así como también el soporte del freno posterior de la bicicleta.

145                    5 - Bicicleta, según reivindicación 1ª caracterizada por que la horquilla inferior de halla fijada directamente al eje del grupo de pedales, y concretamente a la caja del mismo, sin precisar de tirante, en virtud de su corta longitud.

6 - BICICLETA DE ALTA COMPETICION, PERFECCIONADA.

-----

Todo según se describe en la presente Memoria que consta de siete hojas foliadas y escritas por una sóla cara con un total de ciento cuarenta y nueve líneas y dibujos anexos.

MADRID, 2 de Mayo de 1983

P.a.





Fig. 2

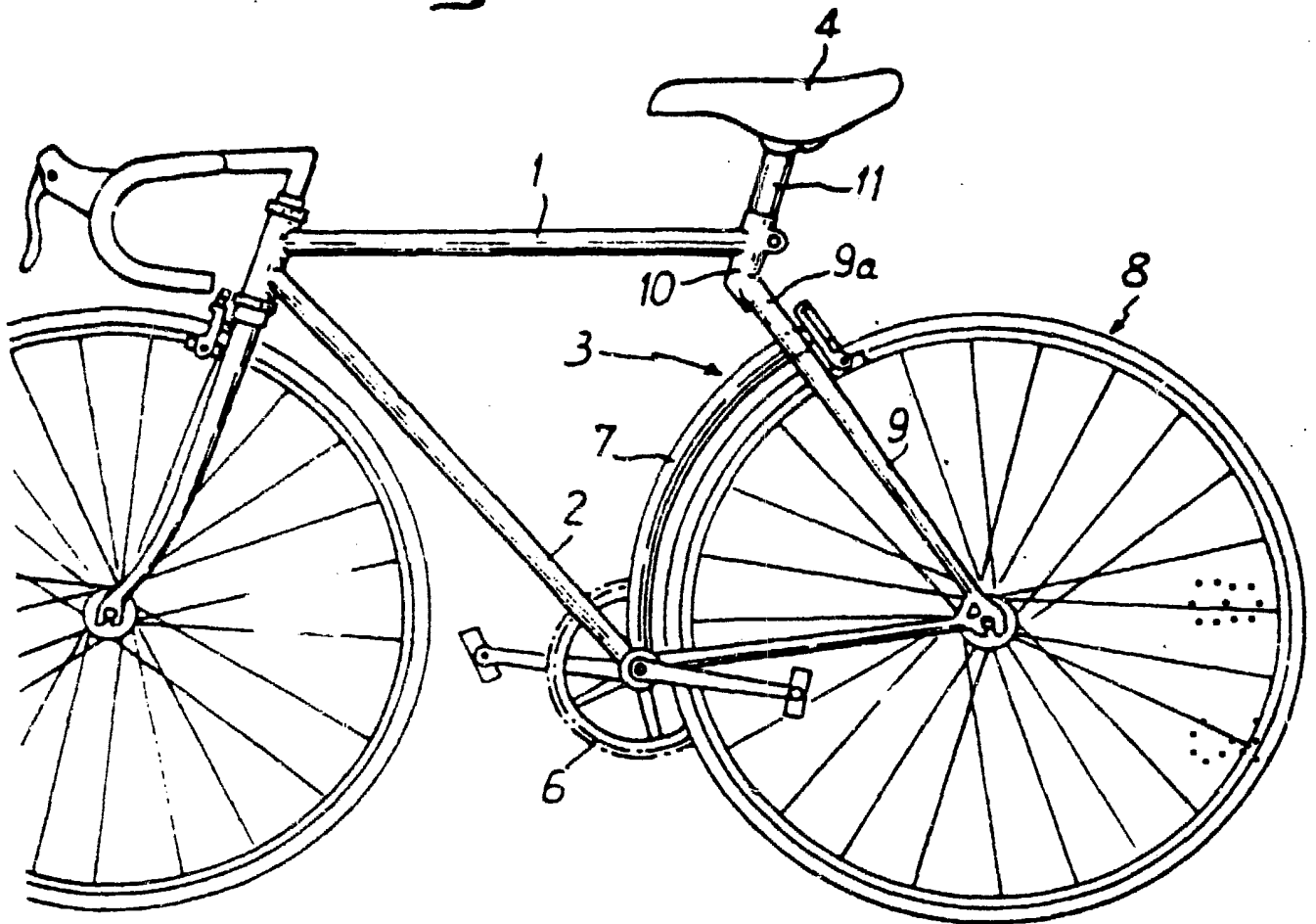


Fig. 6

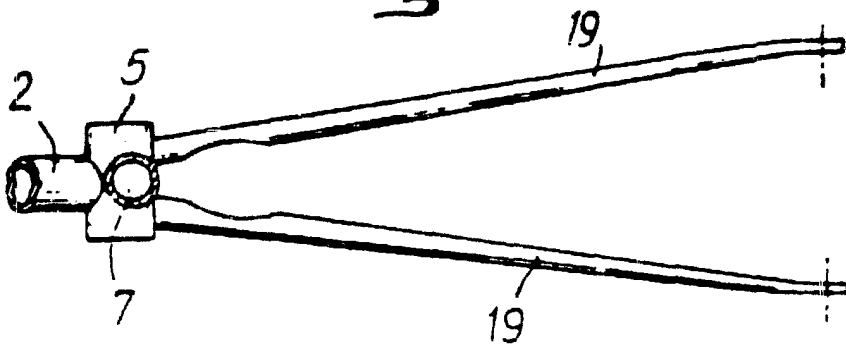
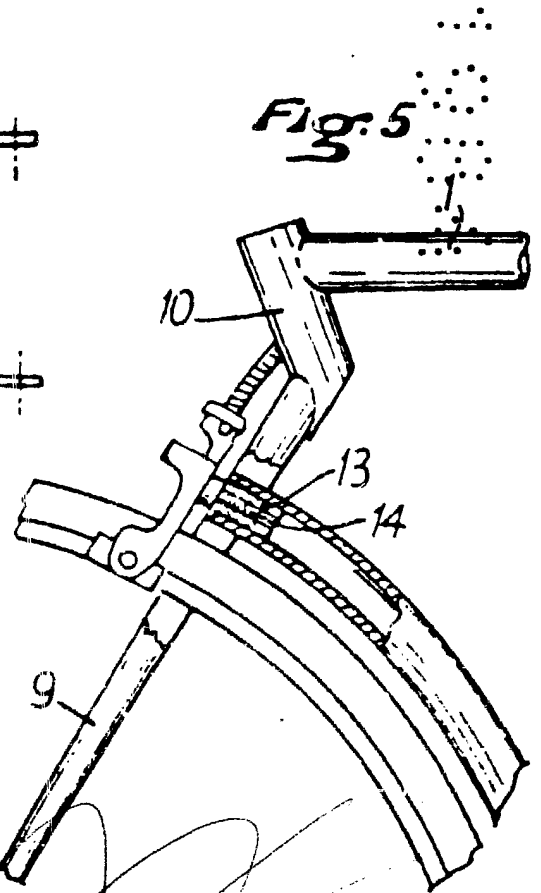


Fig. 5



Escala variable

MADRID 2 mayo 1983