



201239

MEMORIA DESCRIPTIVA
DE UNA PATENTE DE INVENCION POR VEINTE AÑOS EN ESPAÑA A FAVOR
DE DON NICOLAS BOCOS MARINA, DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA, RESIDEN-
TE EN MADRID, Cea Bermudez 52.

s o b r e:

CARROCERIA AMBILATERAL DE DOS RUEDAS ADAPTABLE A MOTOCICLETAS.



Con la presente solicitud se trata de proteger una carrocería ambilateral de dos ruedas adaptable a motocicletas, con la cual dadas sus características se consiguen grandes ventajas, ventajas éstas que se irán desprendiendo a lo largo de la presente descripción.

5.-

En esencia consiste en una carrocería que por su estructura se adapta perfectamente a las motocicletas, proporcionando dos plazas ambilaterales, o sea una a cada lado de la máquina.

10.-

La carrocería objeto de la invención es cubierta mediante la disposición de una capota transparente y con suficiente visibilidad, la cual puede ser abierta por sistema determinado para permitir la entrada en el vehículo del conductor y de los ocupantes de las otras plazas, preservando de los accidentes atmosféricos puesto que quedan los pasajeros y conductor cubiertos, y permitiendo

15.-

dada la disposición y montaje de la carrocería la libre acción y funcionamiento del manillar de la motocicleta.

20.-

Dada la forma de acoplamiento y montaje de la carrocería objeto de la invención es posible en cualquier momento quitarla con el fin de utilizar la máquina o motocicleta sólo, cuyo desmontaje se verifica sin complicación alguna puesto que su arriostamiento se ha reducido al máximo.

25.-

Es notorio el hacer constar que la cabina transparente que se adapta en la carrocería está integrada por un armazón tubular muy liviano sobre el que se aplican las planchas acristaladas o transparentes, denotando al presentar su techo descapotable con el fin de que en tiempo bueno la carrocería presente a manera de un parbrisas entrando el aire por su parte superior.

30.-

Al mismo tiempo se consigue una mayor estabilidad del móvil, dado que tiene más de dos puntos de apoyo.

Por lo que se refiere a materiales se emplearán todos aquellos que resulten aptos para el fin a que son destinados.

En cuanto a formas se otorgarán las correspondientes al tipo de motocicleta donde se verifique el acoplamiento de la carrocería que nos ocupa.



Para mejor comprensión de la descripción que sigue se adjuntan dibujos a los cuales se hará constante referencia a lo largo de la misma, siempre a título de ejemplo no limitativo.

La Figura 1ª., es una vista lateral del objeto de la invención

5.-

La Figura 2ª., es una vista superior en planta de la carrocería adaptada a la motocicleta, donde se aprecia la situación de las dos plazas, una a cada lado.

La Figura 3ª., es una vista frontal de la carrocería adaptada al vehículo.

10.-

La Figura 4ª., es una vista por su parte de atrás.

15.-

Consiste la presente invención en una carrocería ambilateral de dos ruedas adaptables a motocicletas, caracterizada porque está constituida por un cuerpo de chapa (5) en forma apropiada que se adapta fácilmente a la motocicleta (6) dada la configuración otorgada, proporcionando a ambos lados de la máquina cabida suficiente para el acondicionamiento de un pasajero, a cuyos efectos se dispone un asiento (7) debidamente montado entre los laterales de la carrocería objeto de la invención y sobre los cofres o tapas laterales (8) del motor de la máquina.

20.-

La carrocería objeto de la invención es fijada al delantal de la motocicleta mediante una pletina (9) o procedimiento similar con los correspondientes tornillos, así como en el reposapiés (10) con encaje sobre el nervio central (11) lográndose un ajuste perfecto por medio de juntas y medios de sujeción tales como pasadores (12) fácilmente verificables para poderlo soltar en cualquier momento y dejar a la máquina libre de la carrocería adicionada (5); igualmente ésta carrocería puede ser fijada en la parte de atrás de la máquina por vástagos roscados con su correspondiente tuerca o palomilla de apriete.

25.-

30.-

Una vez se sueltan todos los medios de anclamiento citados es factible el quitar la carrocería y dejar la máquina libre de su citada adición.



La carrocería (5) puede ser dotada de una o dos portezuelas de acceso a la misma (13) que a su vez evita la entrada de frío y agua a la mencionada carrocería.

5.- Esta carrocería va igualmente dotada de un sistema de amortiguación montado sobre el chasis que la estructura por su base y el eje (14) destinado para el montaje de las dos ruedas (15) que se disponen en los laterales y protegidas por las correspondientes aletas (16) que pueden ser solidarias a la carrocería (5) o bien independientes.

10.- Una vez llevado a cabo el montaje de la carrocería y acoplamiento de la misma, a la máquina, se procede a quitar la rueda trasera de la máquina, dejando únicamente su tambor de transmisión (17) al cual se acoplarán otros platos (18) en ambos lados, que portadores del eje (14) debidamente montado en cojinetes (19) con rodamientos, transmitirán la fuerza del motor a la expresadas ruedas (15), quedando apoyada la carrocería sobre dos puntos traseros, y uno delantero que corresponde a la dirección de la máquina con su rueda (20).

15.- Asimismo es notorio el hacer constar que la carrocería es acoplable igualmente a la motocicleta sin quitar la rueda motriz de la máquina, en cuyo caso las ruedas laterales de dicha carrocería girarán locas, llevando por ello el vehículo cuatro puntos de apoyo y una rueda motriz o de arrastre, presentando la carrocería la suspensión conveniente al igual que en el caso anterior.

20.- La carrocería por su parte trasera es dotada de los pilotos de situación (21), el señalizador de pare (22) con su portametricula (23), y por último un maletero (24), así como en la parte delantera de las aletas (16) se dispone un piloto de situación delantera (25), uno en cada aleta.

25.- Con el fin de cubrir y preservar tanto al conductor como los pasajeros de las inclemencias del tiempo, a la carrocería se la dota de una cabina (26) fácilmente verificable para la entrada de las personas, la cual es estructurada a base de tubo o varilla en for-



5.- mas curvas y lineales, lo que permite el adaptar sobre ella unas superficies transparentes (28) que permiten la visibilidad desde su interior. Esta cabina gira en dos puntos traseros (29) mediante dos pasadores debidamente dispuestos en unos soportes de fundición (30) sujetos a la carrocería (5), y realiza su cierre por delante del foco de la máquina al apoyar en un soporte (31) dotado de cierres acoplado al delantal de la máquina, permitiéndose con tal disposición el libre giro de la dirección de la motocicleta y proyectar dada la transparencia de la cabina su haz de luz sobre la superficie de rodaje.

10.- Con el fin de proteger aún más a los viajeros y evitar que pueda entrar frío, aire y agua, a la cabina se la dota en su parte inferior de un faldón (32) a base de estructuración de varilla o tubo, recubierto con lona o similar, que se adapta al contorno o línea de la carrocería.

15.- La parte superior de la cabina es igualmente cubierta mediante un toldo o capota (33) que por su parte delantera se acopla al borde de ataque de la canina y por su parte de atrás se adapta a un arco (34) que mediante un compás (35) es mantenido en posición arco éste que surge de los laterales de la cabina y que es abatible y acoplado al contorno de la cabina cuando no se desee utilizar la capota (33).

20.- Con el fin de poder realizar la puesta en marcha de la motocicleta desde el interior de la cabina, la palanca de puesta en marcha (36) es alargada y dada la forma correspondiente para que haga su recorrido normal sin necesidad de llegar al suelo como normalmente ocurre en todas las motocicletas.

25.- Si bien la forma de ejecución aquí descrita constituye aplicación preferente de la presente invención, podrán introducirse modificaciones de forma y de detalle sin que por ello varíe la esencialidad de la misma, la cual se reivindica en la siguiente

NOTA

En resumen, la presente solicitud recaerá sobre las siguien-



tes reivindicaciones:

5 1ª.-Carrocería ambilateral de dos ruedas adaptable a motocicletas, caracterizada porque está constituida por un cuerpo de chapa que se adapta fácilmente a la motocicleta dada la configuración otorgada, proporcionando a ambos lados de la máquina cabida suficiente para el acondicionamiento de un pasajero, a cuyos efectos se dispone un asiento debidamente montado entre los laterales de la carrocería y sobre los cofres y tapas del motor de la máquina.

10 2ª.-Carrocería ambilateral de dos ruedas adaptable a motocicletas, según la reivindicación anterior, caracterizada porque la carrocería es fijada al delantal de la máquina así como en el reposapiés con encaje sobre el nervio central lográndose un ajuste perfecto por medio de juntas y medios de sujeción fácilmente verificables para poderlo soltar en cualquier momento y dejar a la máquina libre de la carrocería adicionada para su uso independiente.

20 3ª.-Carrocería ambilateral de dos ruedas adaptable a motocicletas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque va dotada de un sistema de amortiguación montado sobre el chasis que la estructura por su base y el eje para el montaje de las ruedas de la misma colocadas lateralmente y que van protegidas con aletas bien solidarias o independientes.

25 4ª.-Carrocería ambilateral de dos ruedas adaptable a motocicletas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el acoplamiento de la carrocería se realiza suprimiendo la rueda trasera motriz de la máquina, pasando en este caso a proporcionar la fuerza motriz a las ruedas laterales de dicha carrocería debido al acoplamiento que se verifica de las mismas al tambor de la máquina.

30 5ª.-Carrocería ambilateral de dos ruedas adaptable a motocicletas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada



porque la carrocería es acoplable sin suprimir la rueda motriz de la máquina en cuyo caso las ruedas laterales de dicha carrocería giran locas.

5 6ª.-Carrocería ambilateral de dos ruedas adaptable a motocicletas, según las reivindicaciones anteriores caracterizada porque para preservar al conductor y pasajeros de las inclemencias del tiempo se ha dotado a la expresada carrocería de una capota con armazón metálico sobre el que se acoplan superficies transparentes, siendo abatible la misma para permitir su entrada, giro que lo hace sobre soportes acoplables a la chapa de la carrocería.

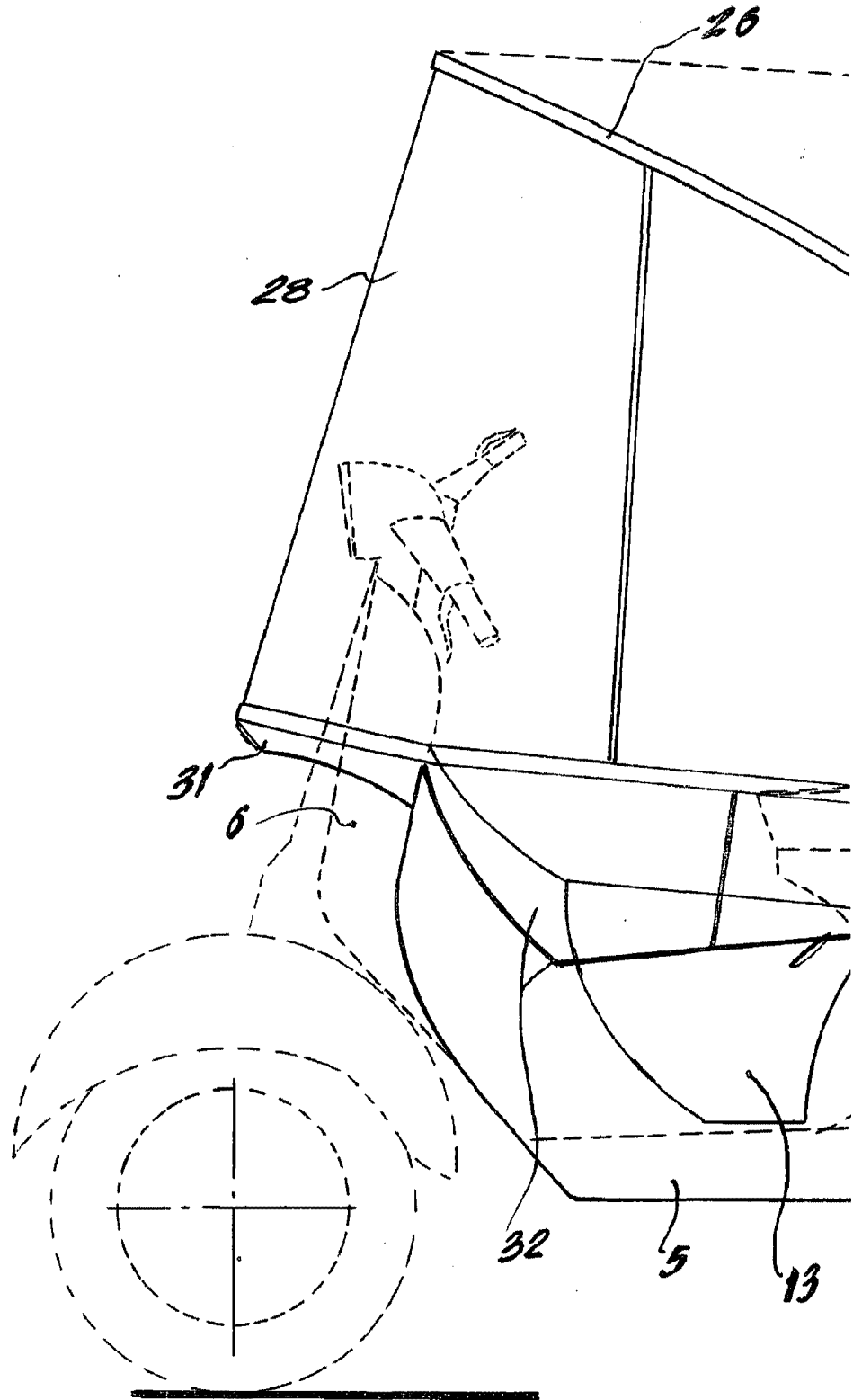
10 7ª.-Carrocería ambilateral de dos ruedas adaptable a motocicletas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque la capota ha sido dotada de un techo descapotable en el momento preciso el cual se adhiere al borde de ataque de la capota o cabina y por medios de sujeción en la parte inferior, así como queda conformada por su parte superior mediante un arco abatible y adaptable al contorno de la capota por su parte superior.

15 20 8ª.-Carrocería ambilateral de dos ruedas adaptable a motocicletas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque la puesta en marcha del vehículo es realizado desde el interior de la carrocería con la palanca destinada para ello.

25 9ª.-CARROCERIA AMBILATERAL DE DOS RUEDAS ADAPTABLES A MOTOCICLETAS.

Según se describe en la presente memoria que consta de siete hojas escritas a máquina y dibujos.

Madrid, 4 de octubre de 1.962



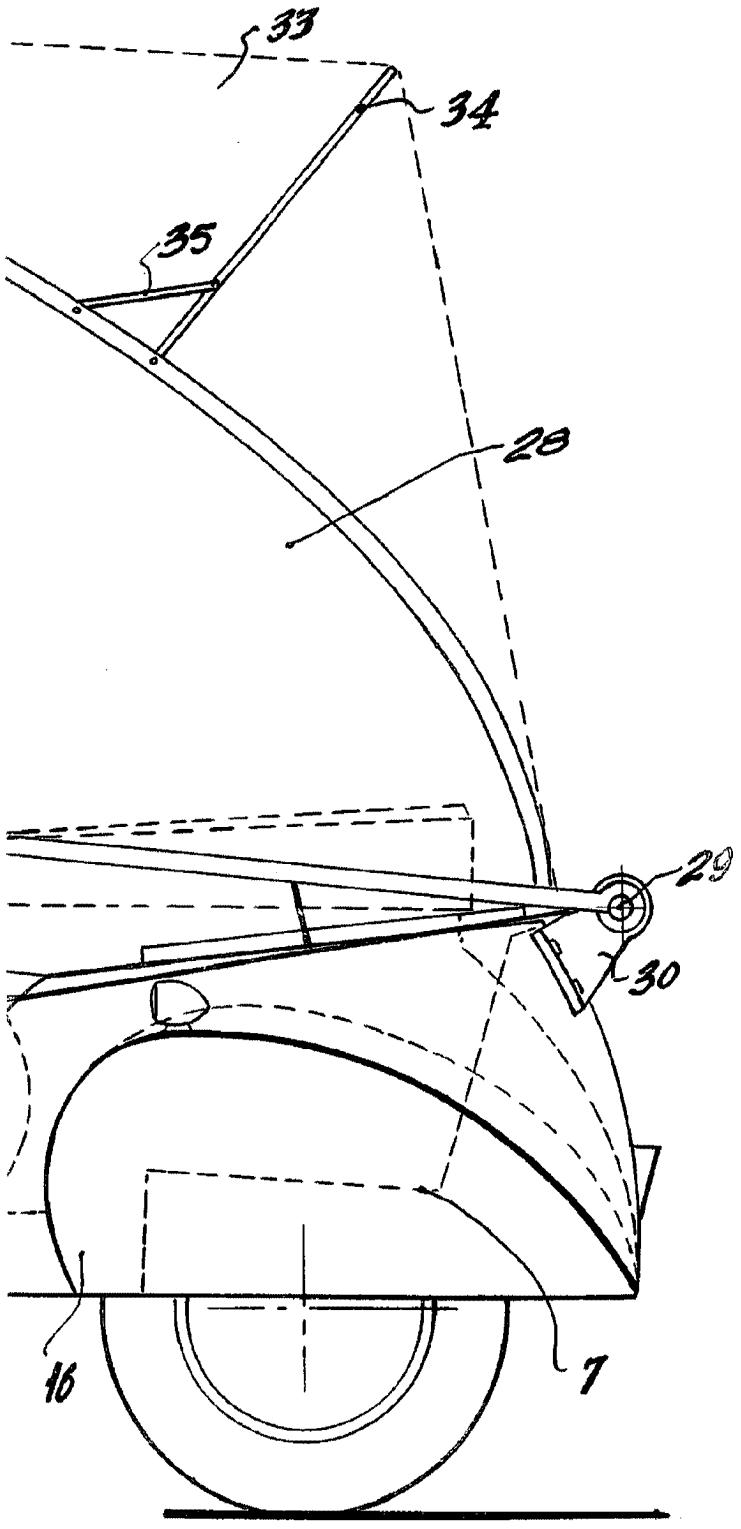
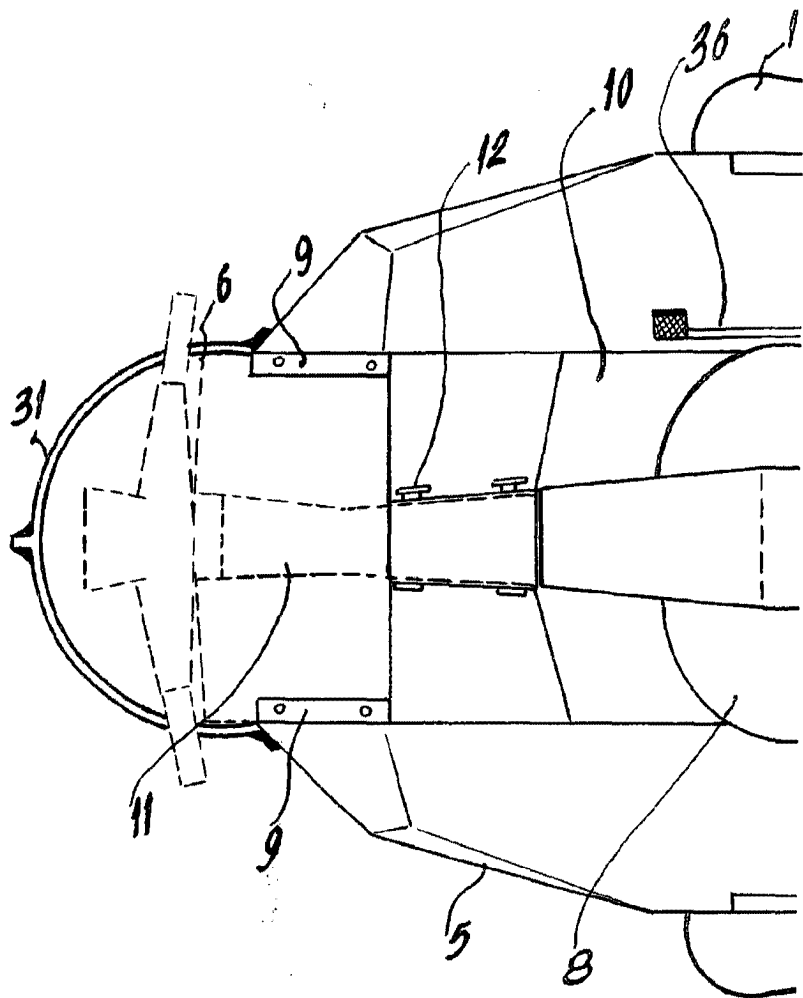
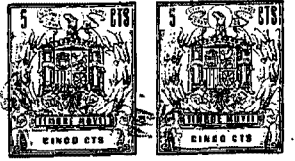


FIG.1

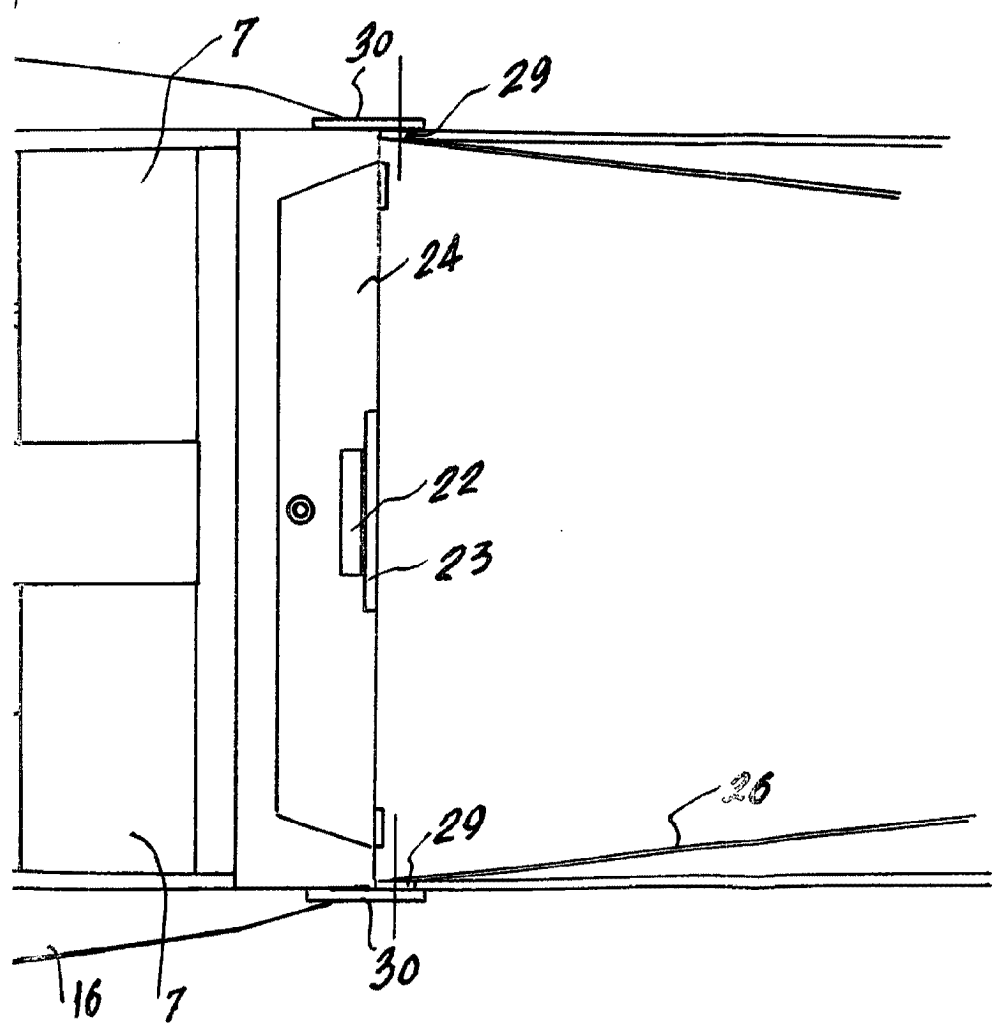
FI





26120

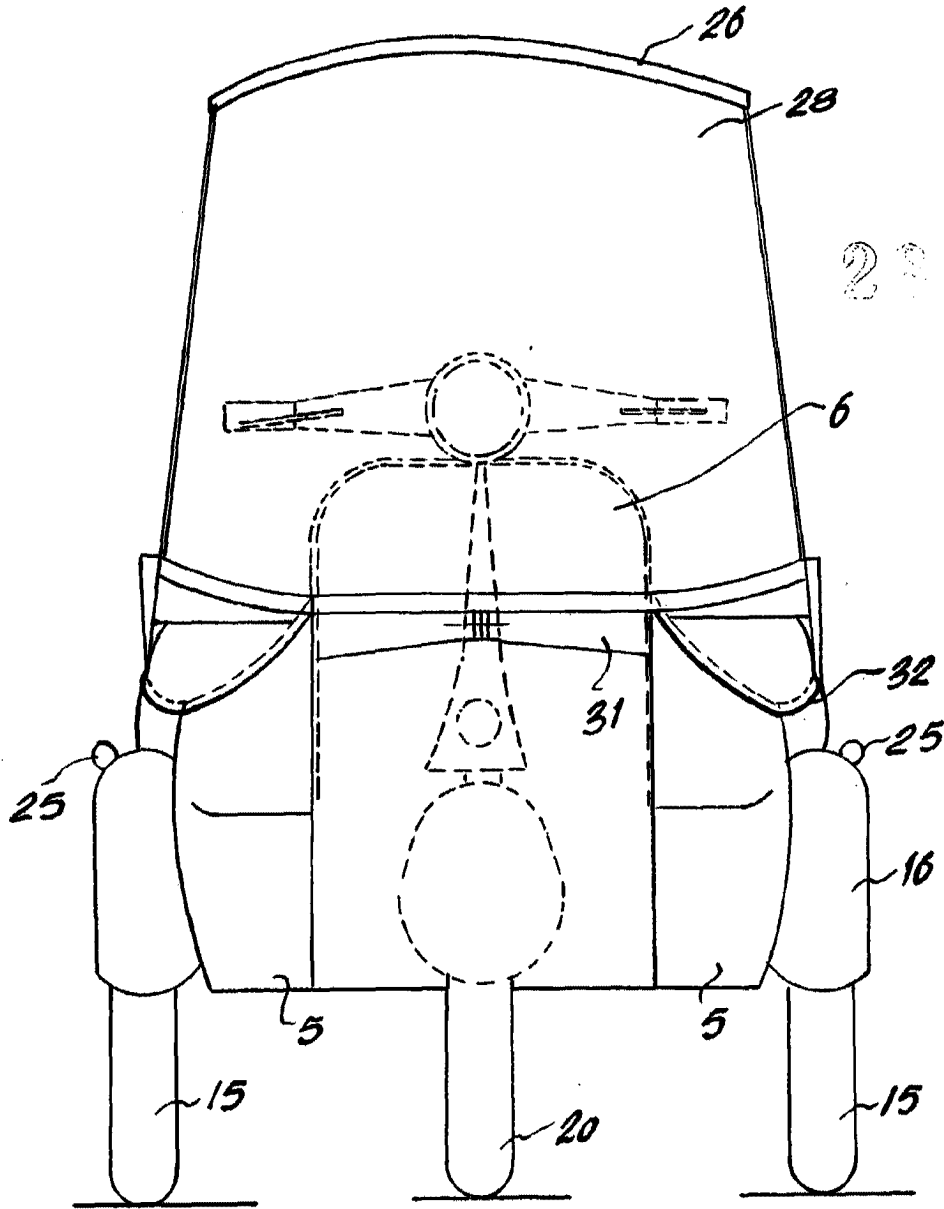
3.2



SECRET



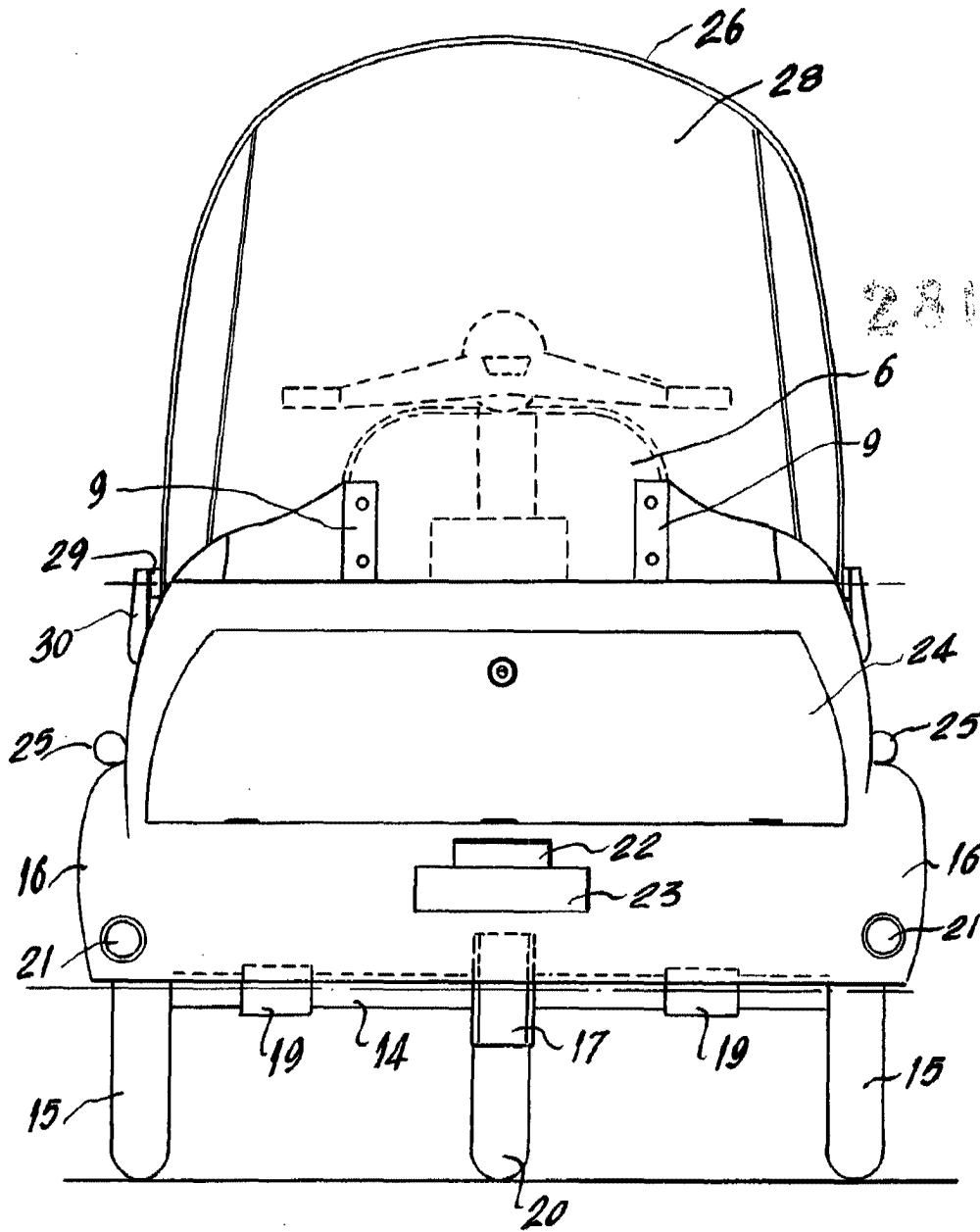
FIG.3



ESCALA VARIABLE
de 10.



FIG.4



ESCALA VARIABLE
Madrid... de 10...