

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 281.363 (10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 6 AGO. 1984



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 - ABR. 1986

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	Int. Cl. 4 F16D 51/10 / B62L 1/00

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

"DISPOSITIVO DE DOBLE FRENADO PARA MOTOCICLETAS DE CHASIS ABIERTO"

(71) SOLICITANTE (ES)

D. José María SALARICH Font

BOMICILIO DEL SOLICITANTE

BARCELONA- Avda. S. Antonio N° Claret, 314 bajos

(72) INVENTOR (ES)

el mismo solicitante

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. Alfonso Durán Olivella

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un dispositivo destinado a su aplicación a las motocicletas de chasis abierto, del tipo denominado corrientemente scooter, con objeto de mejorar las características del frenado, aportando al efecto importantes ventajas con relación a los dispositivos actualmente conocidos.

5.

Los scooters utilizan normalmente dispositivos frenadores constituidos por un par de zapatas articuladas cuya separación, por efecto de la transmisión gobernada desde la palanca o el pedal de freno, determina la aplicación de aquellas contra el tambor giratorio solidario de cada rueda.

10.

Como es sabido, en los dispositivos convencionales de frenado una de las dos zapatas roza con el tambor giratorio en sentido opuesto al de rotación, mientras que en la otra zapata ocurre lo contrario, siendo menor su efecto frenador, por lo cual no se alcanza la totalidad de posibilidades en la ralentización del movimiento de las ruedas.

15.

El dispositivo de doble frenado objeto de este Modelo de Utilidad se encamina a que las dos zapatas actúen en el mismo sentido, sumando sus efectos, con lo cual se obtiene un resultado de mayor eficacia en la reducción de la velocidad de cada rueda. Para ello, comprende un sistema de transmisión cinemática de los brazos de palanca accionadores de las zapatas, de suerte que con el mismo esfuerzo del mecanismo actuador se obtenga un movimiento equivalente de aquellos elementos frenadores y, por consiguiente, suma de sus efec-

20.

25.

tos, que se traduce en una acción mucho más enérgica en la disminución de la velocidad.

Para facilitar la explicación, se acompaña a la presente memoria unos dibujos en los que se ha representado, a título de ejemplo ilustrativo y no limitativo, un caso de realización de un dispositivo de doble frenado para motocicletas de chasis abierto, según los principios de las reivindicaciones.

En los dibujos:

Las figuras 1 y 2 muestran el plato fijo del sistema de frenado con empleo del dispositivo objeto de la presente descripción, visto por sus dos caras, respectivamente.

La figura 3 es una sección del propio plato fijo de frenado, por un plano indicado III-III en la segunda figura.

Los elementos designados con números en los dibujos corresponden a las partes indicadas a continuación.

El plato fijo -1-, formante de la periferia -2- y del saliente radial -3- de aplicación funcional, dispuesto en torno del árbol de una rueda, pasante a través del orificio central -4-, lleva montadas las zapatas -5- y -6-, provistas de los forros -7- y -8-, respectivamente, destinados a su aplicación, en su momento, contra la superficie interna del tambor giratorio, asociado a la correspondiente rueda.

Es característico del presente Modelo el que las dos zapatas trabajen en el mismo sentido, es decir, que al separarse y aplicarse por sus superficies frotantes contra la superficie interna del tambor giratorio, las partes en

contacto se hallen siempre en direcciones de movimiento opuestas, con lo cual los efectos de frenado son iguales para las dos zapatas y actuantes en un mismo sentido, sumándose sus efectos.

5. Para ello, la zapata -5- se halla articulada en el eje -9- y la zapata -6- en el eje -10-, diametralmente opuesto al anterior. Ambos forman parte de un mecanismo que comprende las palancas -15- y -16-, asociadas a aquellos ejes y relacionadas por la barra -19-, acoplada a los elementos -20- y -21- articulados a aquellas palancas. Se tiene así un sistema que define tres lados de un paralelogramo articulado, consistiendo el cuarto en el cable -23- de tracción, acoplado al extremo -22- de la palanca -15-.

10. El examen de la figura 1 permite comprender que el desplazamiento del cable según la flecha produce el movimiento de las palancas -15- y -16- en el mismo sentido y, por consiguiente, el de los ejes -17- y -18-. Estos forman, en la parte del plato -1- que contiene las zapatas, los muñones -13- y -14- con sendos planos laterales en los que se apoyan los extremos libres -11- y -12- de las zapatas, y el giro de aquellas produce el desplazamiento angular de éstas.

15. Las flechas de las figuras 1 y 2 señalan los sentidos de desplazamiento de las palancas y de los ejes de las zapatas, con el resultado de la separación simultánea de estas en dirección aproximadamente radial en orden al efecto de frenado.

20. Los resortes -24- y -25- efectúan el antagonismo determinante de la vuelta de las mordazas a su posición de

reposo, cuando no interesa la acción frenadora.

Todo cuanto no afecte, altere, cambie o modifique la esencia del dispositivo descrito, será variable a los efectos del actual Modelo.



N O T A.

Se reivindica como objeto de este registro por
Modelo de Utilidad:

5. 1.- Dispositivo de doble frenado para motocicletas de chasis abierto, caracterizado esencialmente por comprender un mecanismo de palanca en forma de paralelogramo articulado, asociado al dispositivo accionador de frenado y constituido por una palanca doble, giratoria respecto a su punto medio, recibiendo en uno de sus extremos el cable accionador y acoplada por el otro, mediante una barra de longitud ajustable, al extremo de la segunda palanca, simple, estando una y otra articuladas en muñones sustentados en el plato fijo y formando terminaciones de configuración circular incompleta, con sendas caras planas perpendiculares a los ejes de los muñones, en orden al desplazamiento, en el sentido de su separación, de las mordazas frenadoras, con la particularidad de que éstas son operantes en el mismo sentido, estando articuladas en zonas diametralmente opuestas del plato fijo, y estando relacionadas entre sí, por sus partes próximas y más alejadas de las articulaciones, por sendos resortes antagonistas.
- 10.
- 15.
- 20.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren en la esencialidad del Modelo de Utilidad, definido en la anterior reivindicación, cuyo objeto es:

25. 2.- "DISPOSITIVO DE DOBLE FRENADO PARA MOTOCICLETAS DE CHASIS ABIERTO".

Consta la presente memoria de seis hojas foliadas,
mecanografiadas por una sola cara y de los dibujos unidos
a la misma.

Barcelona, 15 FEB. 1985

P.A. de D. José María SALARICH Font

ALFONSO DURÁN

p. p.



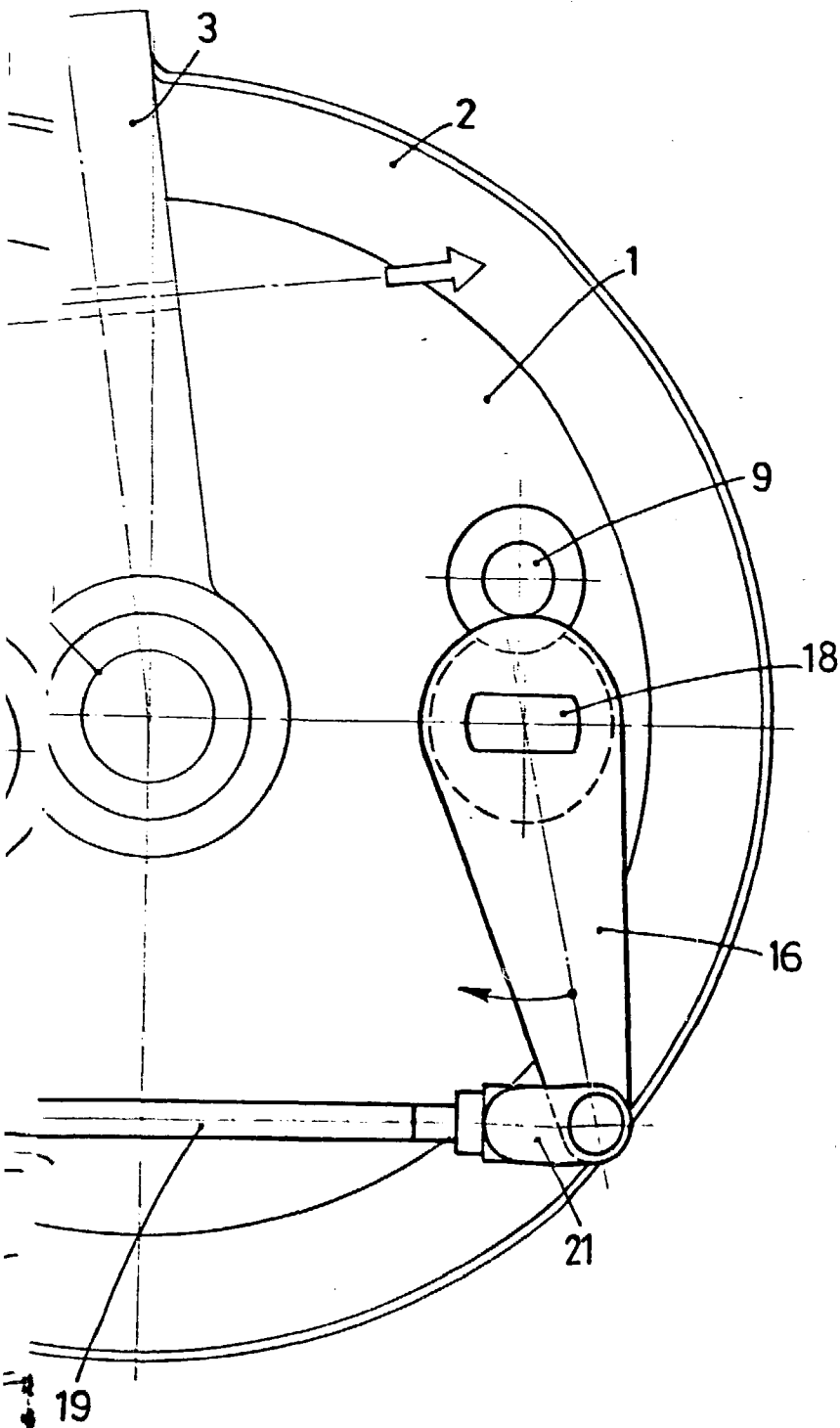
Fdo.: Luis A. Durán Moya



J

FE/mb/tb.

FIG. 1



BARCELONA, 15 FEB. 1935
P. A.

ALFONSO DURÁN
p. p.

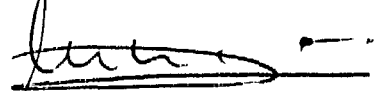
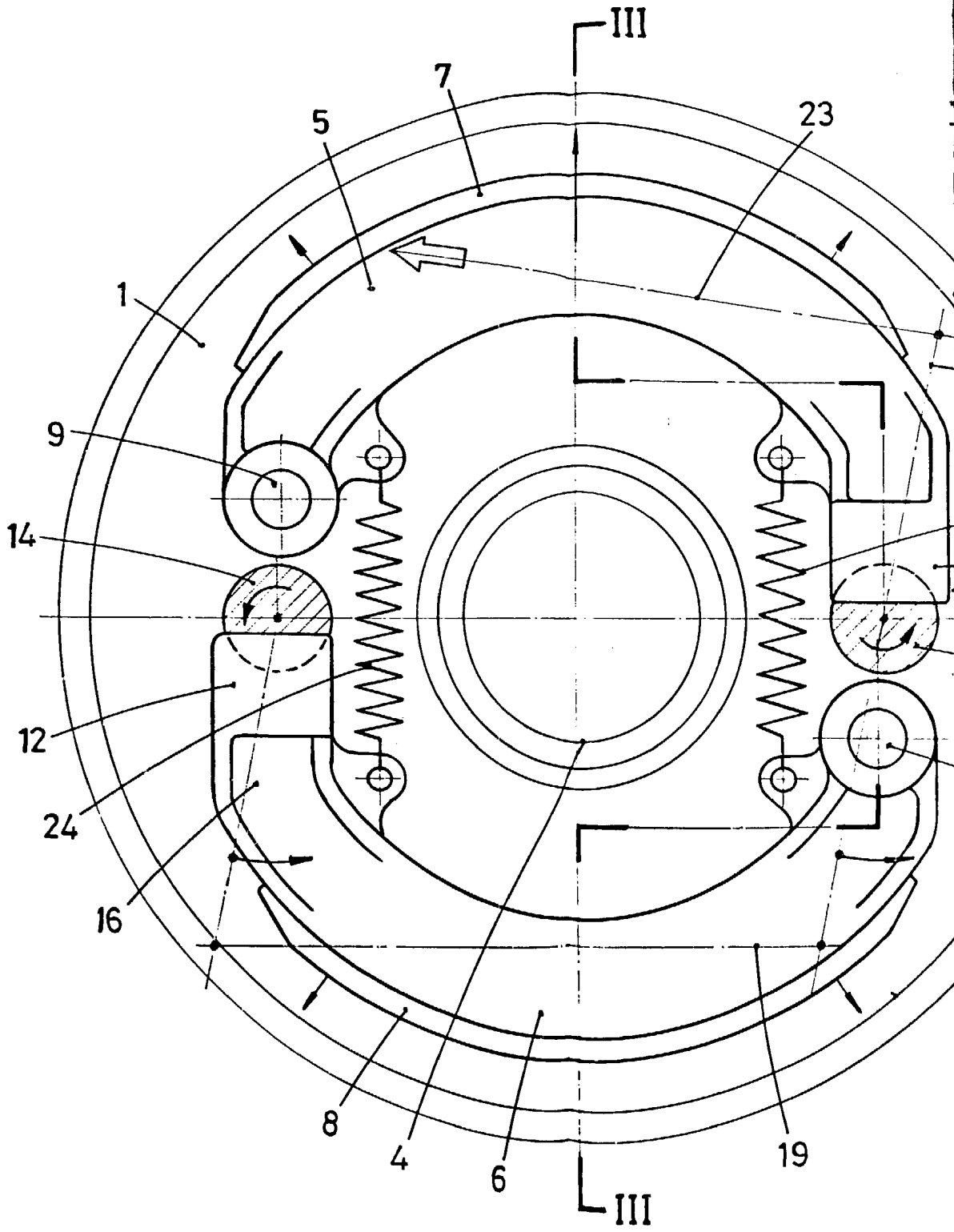
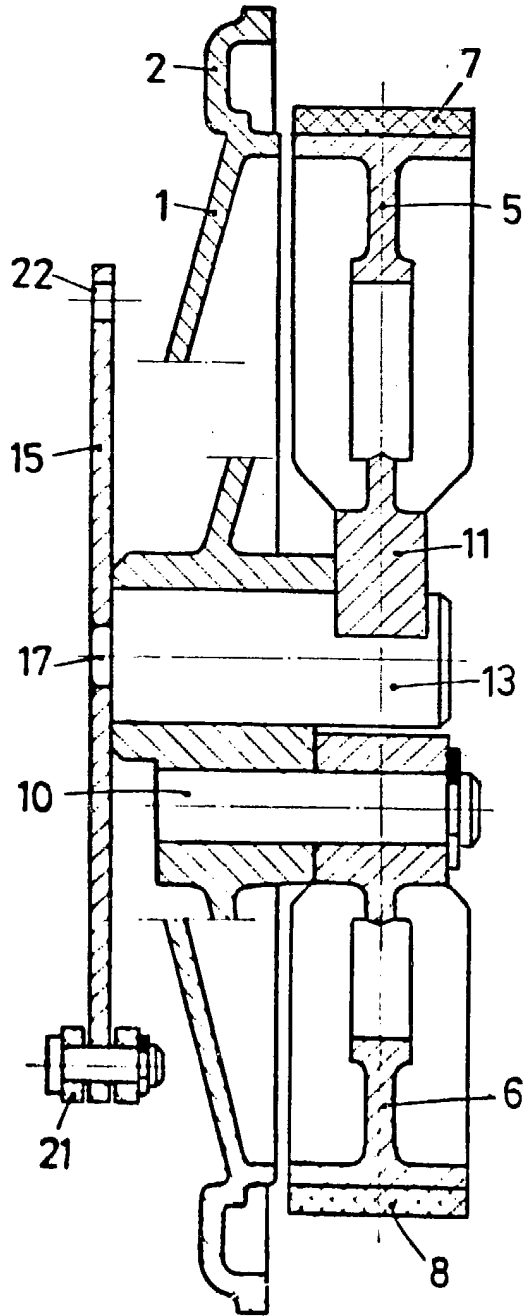
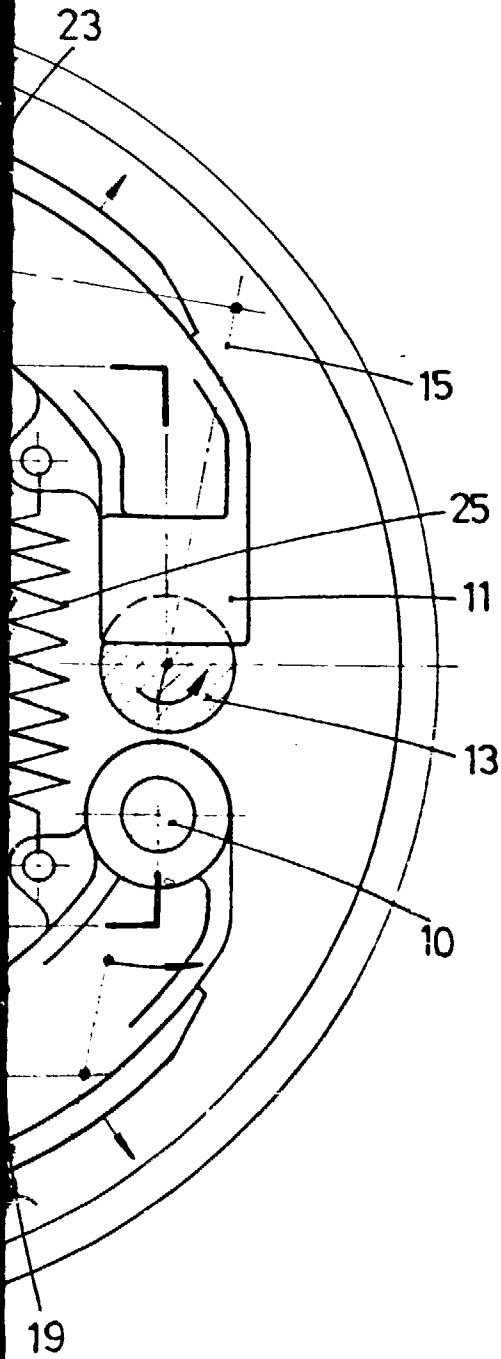

Fdo. Luis A. Durán Moya

FIG. 2



ESCALA VARIABLE

FIG. 3



BARCELONA, 15 FEB. 1985

P. A.
ALFONSO DURÁN
p. p.

Fdo.: Luis A. Durán Moya