

Ch/

22



300130

300130

memoria descriptiva

CLASE DE REGISTRO

Patente de invención por veinte años en España.

NOMBRE Y NACIONALIDAD DEL SOLICITANTE

TORROT S.A.E.

RESIDENCIA Y DOMICILIO

Apartado 206,
Vitoria.

OBJETO

"MEJORAS EN EL ACOPLAMIENTO DEL MOTOR, VARIADOR DE VELOCIDAD Y EMBRAGUE AUTOMATICOS, AL CUADRO DE LOS CICLOMOTORES".

=====

Inventor

Felipe Razquin Ezcurdia, español.

22M



300130

1

1

5

10

15

20

25

La presente patente de invención se refiere a mejoras en el acoplamiento del motor, variador de velocidad y embrague automáticos, al cuadro de los ciclomotores, mediante cuyas mejoras se adapta la disposición de dichos elementos, variador automático de velocidad y embrague automático, protegidos por registros anteriores, al motor y ciclomotor del modo más conveniente.

En la disposición mejorada que se reivindica, hay que considerar tres partes:

- el eje de pedales, en el que va montada la polea conducida, con el piñón de salida para la cadena de arrastre de la rueda posterior, en cuya polea conducida está dispuesta la correa trapezoidal de transmisión, desde los dispositivos antes citados;

- el cerrojo destinado a la fijación de la polea con el motor en marcha, cuyo cerrojo va unido a ambos lados a resortes de enclavamiento, enganchados a su vez por sus otros extremos en un soporte tensor. A un lado queda accesible una palanca, destinada a manipular la leva que fija las dos posiciones del cerrojo: motor loco con la rueda y unión de la polea con el motor durante la marcha;

- el conjunto de la polea motor, que forma parte

3 3130

22



2

1

de los citados mecanismos de variador de velocidad y embrague automático, protegidos por una coraza y ligados como antes se ha indicado con la polea conducida por la correa trapezoidal.

5

Además, el soporte inferior del motor va dispuesto en el extremo del resorte tensor de la citada correa.

10

En la realización de la disposición que se reivindica, caben múltiples variedades por lo que se refiere a la forma, tamaño y materiales con que se construyan los elementos que la materializan, sin que tales variaciones, así como las que se hagan en detalles de presentación u organización afecten a la esencialidad reivindicada, por lo que las adjuntas figuras presentan únicamente un ejemplo de forma de ejecución, sin carácter alguno limitativo, ya que las aplicaciones que se hagan con cualquiera de las modificaciones indicadas, no serán sino variantes igualmente comprendidas y protegidas por el presente registro.

15

20

La fig. 1, en proyección en planta y sección horizontal por el eje de pedales, ilustra el acoplamiento motor automático al cuadro.

25

La fig. 2 presenta, en proyección sobre un plano perpendicular al eje, la disposición del cerrojo, su leva de fijación y el soporte de los resortes de enclavamiento del cerrojo.

La fig. 3 es una vista parcial en alzado de la parte del ciclomotor en que se realiza el acoplamiento;

300130



3

1 Con referencia a dichas figuras y a los números que sobre ellas designan las partes y detalles del acoplamiento representado, que interesan a los fines de esta memoria, la descripción del mismo es como sigue:

5 El conjunto de la polea motor 1 (fig. 1) descrita en la patente antes mencionada, va protegido por la coraza 2, indicándose en 3 el soporte inferior del motor, en 6 un silenblock, con el tro illo de articulación 4 y el muelle tensor de correa 5.

10 En la polea conducida 11 va dispuesta la correa trapezoidal 12, y en el disco de aquella la leva 13, destinada a fijar las posiciones del cerrojo 14, como después se indica, montado en dicha polea 11 mediante el tornillo guía 15.

15 En la misma figura 1 se aprecia el árbol soporte 9, de la referida polea conducida 11 del eje de pedales, con piñón de salida para la cadena de arrastre de la rueda posterior; los anillos elásticos 7, que sirven de amortiguadores para la cadena, evitando ruidos y desgastes; dos jaulas de rodillos de aguja 10, para dicho eje de pedales, y
20 cuatro arandelas de acero 8, que evitan el rozamiento y juego axial.

25 La polea conducida 11 está constituida por dos discos de chapa soldada, montados sobre un cubo de acero y un casquillo de bronce, que le permite girar sobre el árbol soporte 9.

 En la fig. 2 se aprecia la disposición del cerrojo 14, destinado a la fijación de la polea con el motor en



1

marcha cuando, se camina sobre la carretera, o para dejar dicho motor en punto loco con la rueda. El cerrojo va unido a ambos lados a los resortes de enclavamiento 17, que a su vez por sus otros extremos están enganchados en el soporte tensor 16, indicándose en 13 la leva antes citada, que fija las dos posiciones del cerrojo.

5

En la fig. 3 se aprecia, además de otros elementos antes mencionados, la palanca 18 destinada a manipular la citada leva desde el exterior.

10

15

N O T A
=====

La presente patente de invención comprende las siguientes reivindicaciones:

20

1.- Mejoras en el acoplamiento del motor, variador de velocidad y embrague automáticos, al cuadro de los ciclomotores, caracterizadas porque en el eje de pedales vá dispuesto el árbol soporte de la polea conducida, con el piñón de salida para la cadema de arrastre de la rueda posterior, en cuya polea conducida va montada la correa trapezoidal de transmisión, desde el variador de velocidad y embra-

25

300130

22M



5

1 gue automáticos, que forman el conjunto de la polea motor,
protegidos por una coraza, yendo el soporte inferior del mo-
tor dispuesto en el extremo del resorte tensor de la correa.

5 2.- Mejoras según la reivindicación anterior,
caracterizadas porque en el disco de la polea conducida van
montados, en posiciones diametralmente opuestas, el cerrojo
de fijación de la polea con el motor, y la leva que determi-
na las posiciones de aquel; yendo unido el cerrojo a resor-
tes de enclavamiento, enganchados a su vez por sus otros ex-
10 tremos a un soporte tensor, y dispuesta exteriormente la pa-
lanca de accionamiento de la leva, que puede ocupar las po-
siciones de motor loco con la rueda y unión de ambos duran-
te la marcha.

15 3.- Mejoras según la reivindicaciones anterior-
riores, caracterizadas porque el soporte de la polea condu-
cida va montado en jaulas de rodillos de agujas sobre el eje
de pedales, con anillos elásticos como amortiguadores para
la cadena de arrastre, y arandelas de acero para el juego
axial y rozamientos.

20 4.- Mejoras en el acoplamiento del motor, va-
riador de velocidad y embrague automáticos, al cuadro de
los ciclomotores.

25 Según se describe y reivindica en la presente
memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la
misma se acompañan.

Consta esta memoria de cinco hojas foliadas
y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a

22 MAY 1964

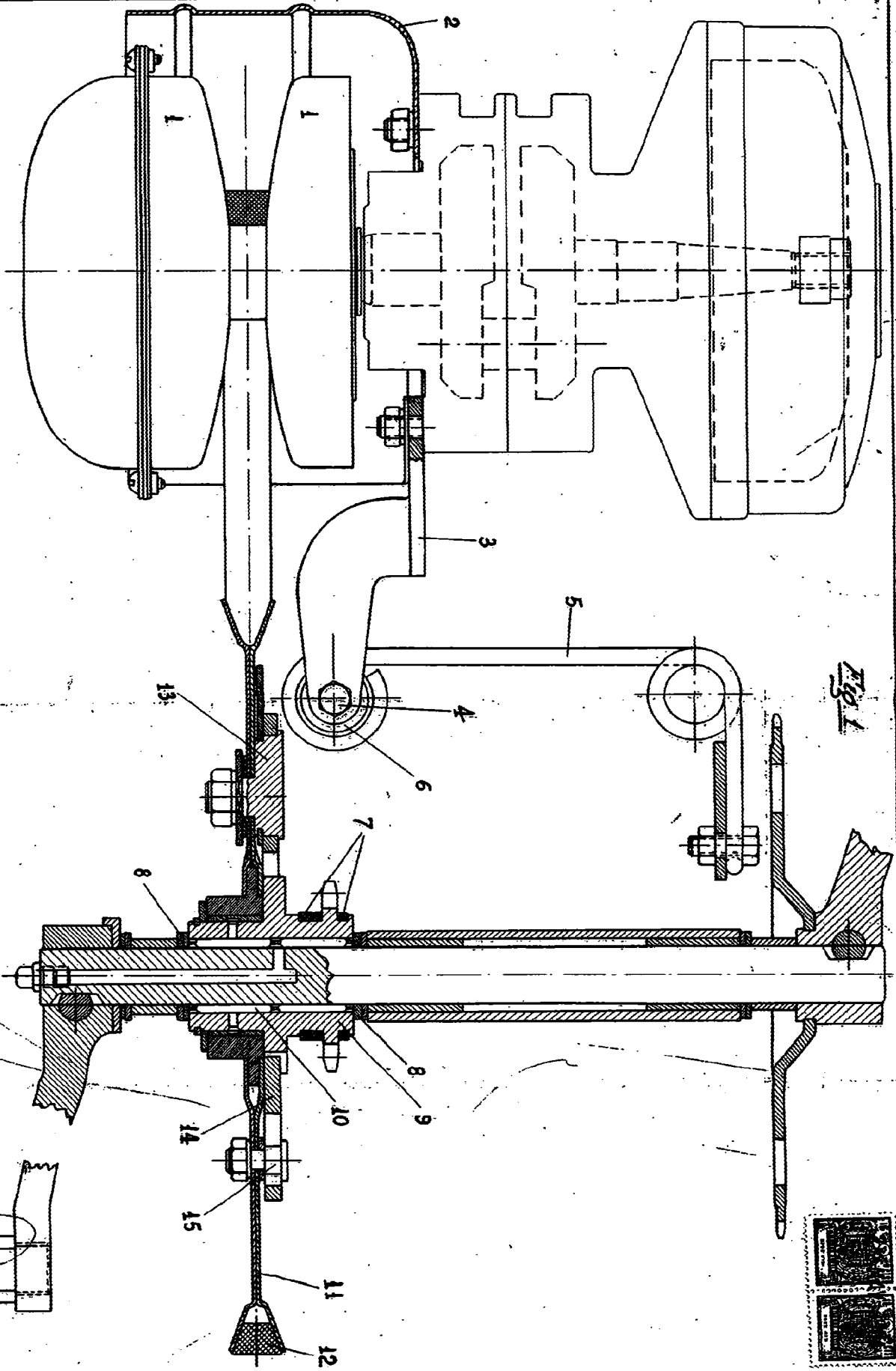
CARLOS ROEB
D.A.

300130

300130

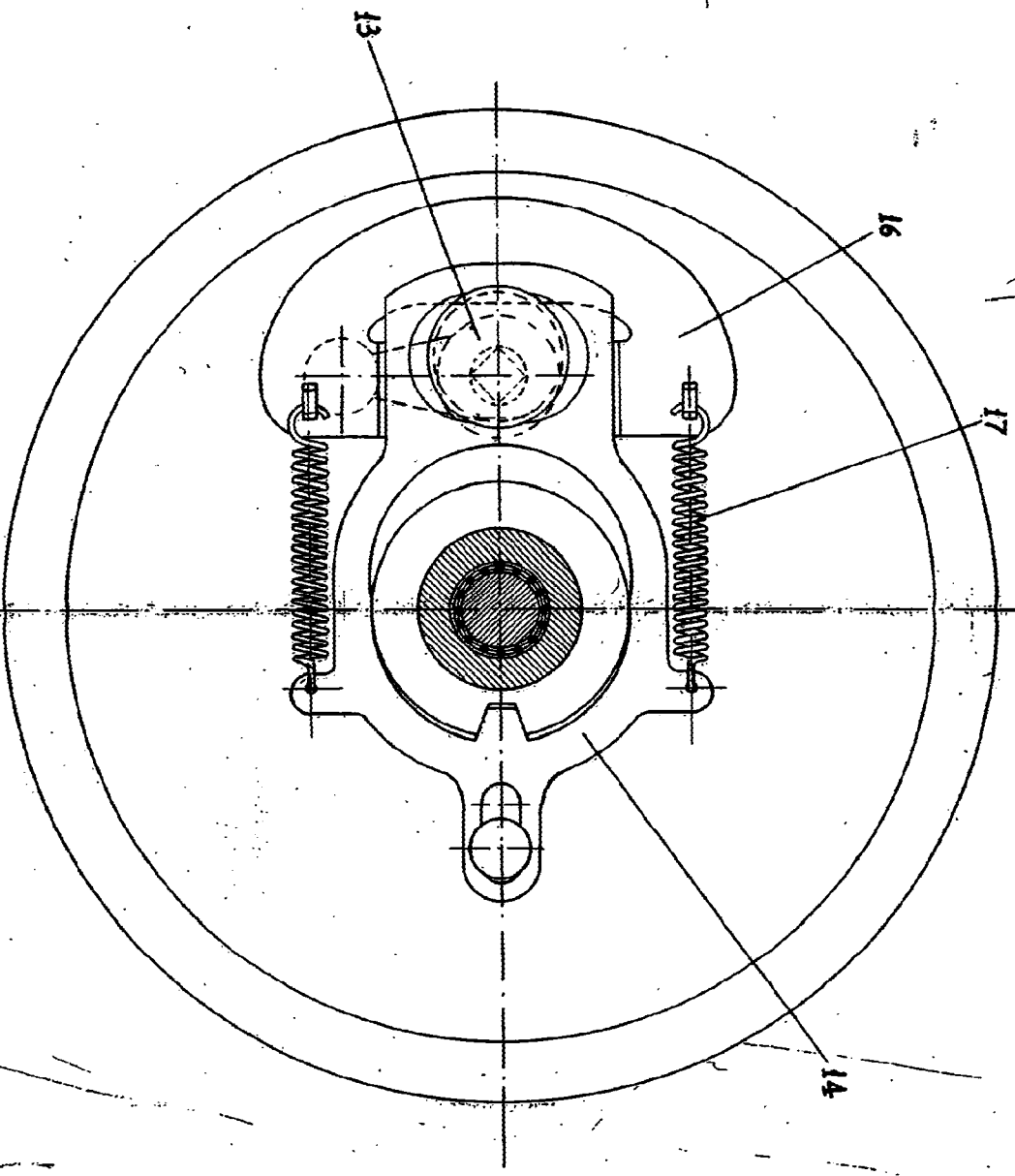
HOTVA 19...

Fig. 1

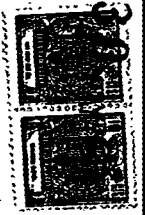


ESCALA 1:1

Fig. 2



300130



ESCALA VARIABLE

CHARLES ROHM

[Handwritten signature]

FORNIT S.A.I.E.

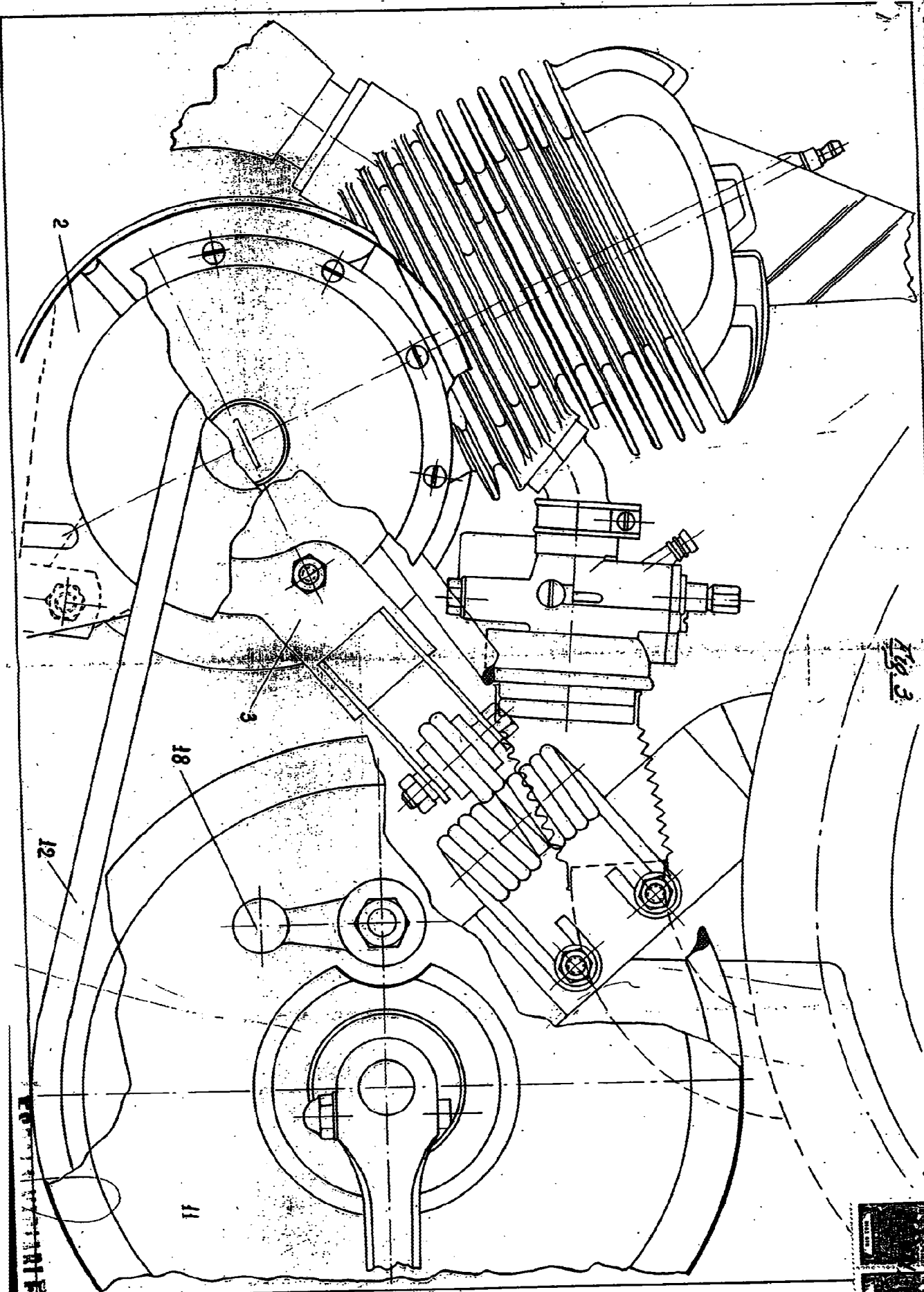
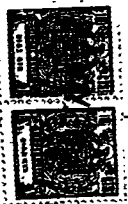
300130

Fig. 3

PIRELLA

300130

FOGA 39.



FORNIT S.A.I.E.