

5 SEP. 1967



Int. Cl.^a B62K 11/14

CERTIFICADO
DE
ADICION

a favor de la entidad española TALLERES SANGLAS, S. A.,
domiciliada en Hospitalet de Llobregat (Barcelona), Rambla
Justo Oliveras, s/n, por "MEJORAS EN EL OBJETO DE LA PATEN-
TE PRINCIPAL Nº 309.092 por "PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONS-
TRUCCION DE BASTIDORES PARA MOTOCICLOS".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

Este Certificado de Adición se refiere a unas mejoras introducidas en el objeto de la Patente principal nº 309.092 por "Perfeccionamientos en la construcción de bastidores para motocicletas", que reflejan los resultados obtenidos en la experiencia de la práctica industrial de aquel objeto.

La Patente de invención referida estaba encaminada a unos perfeccionamientos llevados a efecto en la construcción de bastidores para motocicletas, tendentes principalmente a dar a dichos bastidores un carácter tal que se consiguiese la fá-

**POOR
QUALITY**



cil plegabilidad del vehículo, al extremo de que la posición plegada ocupase un espacio mínimo, de tal naturaleza que incluso se permitiese la ubicación del conjunto por ejemplo en la maleta de un vehículo automóvil.

5. Para la consecución de tal efecto la patente en cuestión presentaba tres zonas de articulación, una del larguero principal del bastidor con respecto al grupo motor del vehículo, otra del propio larguero citado con respecto a la horquilla de dirección, y por último una tercera zona articulada que afectaba a un tirante que partiendo del precitado larguero iba a relacionarse con una pletina fijada a la parte inferior del asiento, y portadora de medios para bloquear el precitado tirante en dos posiciones distintas, según el deseo de plegado o desplegado, afectando al propio asiento.
10. También se refería la precitada patente al hecho de que los brazos del manillar iban simplemente articulados con respecto a la misma horquilla de dirección, con el fin de poder lograr también el plegado del mismo, ahora bien, tanto estos medios de articulación, como los que estaban examinados a la articulación de la rueda delantera, resultaban poco seguros y satisfactorios, motivo por el cual se dan a conocer las presentes mejoras que afecten precisamente a dichos medios.
15. Así, la parte más esencial de estas mejoras radica en el hecho de que los brazos del manillar son susceptibles de articularse en un dispositivo, de posición bloqueable, cuyo dispositivo prevea la disposición de medios que transmitan la articulación de los brazos del manillar a un
- 20.
- 25.



vástago que atravesando el manguito central de la horquilla de dirección del vehículo, lleve a su vez en su extremo inferior, un dispositivo de cerrojo, que al quedar de este modo accionado deja a la rueda delantera, y a su horquilla correspondiente en libertad de quedar abatida hacia la zona central de dicho vehículo.

Partiendo de esa característica esencial, el cerrojo que ha de ser liberado para la articulación de la rueda delantera del vehículo, preferentemente estará constituido por una leva extrellada que ocupando la zona extrema correspondiente del vástago que atraviesa longitudinalmente la horquilla de dirección, es susceptible de bloquearse o no en los salientes superiores de un alojamiento central que comporta el cuerpo superior de la horquilla delantera de aquella rueda, de conformidad con la posición de giro del mentado vástago.

También, para accionar dicho vástago, éste es portador de un sector dentado superior, engranable con una serie de dientes existentes en uno de los ejes de giro de uno de los brazos del manillar, siendo así que el giro de este brazo, es el que permitirá en consecuencia el desbloqueo del precitado cerrojo y por tanto la posibilidad de articulación y abatimiento de la rueda delantera.

También se extienden estas mejoras al hecho de que los ejes de giro de los brazos del manillar sean igualmente bloqueables en posición, a cuyo efecto van dotados de una zona plana intermedia, portadora de un diente saliente, en el que es susceptible de angatillar el entrante correspon-



diente de uno de los casquillos que van incorporados a una pletina que acoge a los dos ejes de dichos brazos, y que es susceptible de recibir su fijación mediante una tuerca, palomilla o similar.

5. Los dibujos adjuntos muestran, a título de ejemplo explicativo, no limitativo del alcance de la presente invención, unas formas preferidas de llevarla a la práctica en representaciones esquemáticas.

10. En dicho dibujos: La figura 1 es una vista lateral en alzado de un motorciclo al que se han incorporado las presentes mejoras, en posición de marcha; la figura 2 se corresponde con la propia vista lateral y en alzado del mismo motociclo, en la posición plegada; la figura 3 es una vista en alzado lateral y parcialmente seccionada del dispositivo incorporado al manillar del vehículo, siendo la figura 4 una vista en planta de dicho dispositivo, y la figura 5 una sección transversal del mismo según el plano de corte V-V de la figura 3; la figura 6 es un detalle en perspectiva, despiezando, de los distintos elementos que afectan a estas mejoras y que se incorporan a la horquilla de dirección del vehículo; y la figura 7 es una sección longitudinal de la parte esencial de este dispositivo, que afecta al cerrojo que asegura en la posición de marcha la rueda delantera del mismo vehículo.

25. Según tales figuras, las mejoras en el objeto de la patente principal 309.092 por "Perfeccionamientos en la construcción de bastidores para motociclos objeto del presente Certificado de Adición, afectan esencialmente a los



- medios de articulación tanto del manillar como de la rueda delantera, para lo cual el larguero -1- del bastidor principal de dicho vehículo que será solidario al manguito -2- de la horquilla de dirección, es de constitución análoga a
5. la precitada patente principal, al igual que el tirante o larguero superior que llega hasta el sillín del mismo vehículo, comprendiendo primeramente las susodichas mejoras el hecho de que el manguito citado -2- vaya atravesado por un vástago axial -4-, en cuyo extremo inferior es portador de
10. medios para bloqueo y desbloqueo del conjunto que comprende a la horquilla delantera -5-, por el que mediante convencionales dispositivos de suspensión -6- va montada la rueda delantera -7-.
- Resulta esencial el hecho de que la precitada horquilla delantera -5- esté rematada superiormente en un cuerpo
15. -8- portador de dos orejas laterales -9- y -9a- portadoras de correspondientes orificios -10- y -10a- entre cuyas orejas se sitúa otra lengüeta -11- también con un orificio centrado -12- la cual emerge de un bloque -13- alojado en el extremo inferior del manguito antedicho -2-, presentando un escalonado superior -14- para recibir el adecuado cojinete de giro
20. -15-. Las mentadas aletas -11-, -9- y -9a- son las que en colaboración con un eje o pasador transversal -16- permitirá la articulación del cuerpo -8- con el manguito -2-, resultando esencial el hecho de que esta articulación sea o no factible en combinación con la posición de un dispositivo de cerrojo situado entre ambos elementos, y compuesto por una
25. leva -17- asociada al vástago principal -4- que recorre axial-



5. mente el mencionado manguito -2- y portadora de una serie de dientes -19- en su superficie, susceptibles de pasar por los entrantes -20- practicados en la base superior del cuerpo -8-, y disponerse, en combinación con el giro del vástago -4- bajo los salientes -21- que se determinan en el mismo cuerpo -8- entre los entrantes -20-, ocupando en consecuencia el alojamiento -22- del propio cuerpo, o impidiendo la articulación a través del eje o pasador -16-.

10. También se extienden estas mejoras a la simultaneidad existente con deshacer el dispositivo de cierre citado, en relación con el movimiento de giro de los brazos -23- y -23a- del manillar, para lo cual estos brazos se rematan en unos ejes -24- y -24a- montados sobre una placa o pletina -25- convenientemente fijada en el extremo superior de la horquilla de dirección, es decir del manguito -2-. Al mismo tiempo, para conseguir la transmisión del movimiento de los brazos -23- y -23a- al vástago -4-, existen en uno de dichos brazos un dentado periférico -26- susceptible de engrane con el sector asimismo dentado -27- en que se remata aquel vástago -4-, logrando en consecuencia que éste adopte las posiciones sincronizadas con relación al dispositivo de cerrojo para permitir la articulación de la horquilla de lantera y de la rueda correspondiente.

20. Otro objeto de la presente invención radica en
25. la incorporación de medios para bloquear y estabilizar las posiciones de marcha de los brazos -23- y -23a- del manillar consistiendo estos medios en una pletina -28- de la que sobresalen sendos casquillos -29- y -29a- destinados a montar



5 SEP.

- sobrará un tramo de menor diámetro -30- de los ejes -24- y -24a- resultando esencial que los casquillos -29- y -29a- lleve un entrante angular -31- en su base, entrante que se corresponde con un saliente análogo -32- existente en la base intermedia plana -33- que tienen los propios ejes citados, colaborando en la función del bloqueo con todo ello un espárrago central -34- así como la correspondiente tuerca o palomilla de apriete -18-.
- 5.
- Según tal conjunto de elementos, en la posición de marcha del vehículo los brazos -23- y -23a- adoptan la posición representada en la figura 1, y como los dientes -32- de sus ejes -24- y -24a- están anclados en los entrantes -31- de los casquillos -29- y -29a- por recibir superiormente la placa -28- la acción de la tuerca o palomilla -18-, se encuentran bloqueados, al igual que el dispositivo de cerrojo sincronizado con la posición del vástago -4-, o mejor dicho de su sector -27- en relación con los dientes -26- de uno de dichos ejes, concretamente del -24a-, tal como ha sido representado.
- 10.
- 15.
- 20.
- Ahora bien, cuando se desea abatir tanto el conjunto de la horquilla delantera -5- y la rueda delantera -7- así como los brazos -23- y -23a- del manillar, para ocupar un mínimo espacio, se desenrosca la tuerca -18- sobre el vástago -34-, lo que permite levantar la placa -28- y deshacer el engatillado entre el dientes -32- y entrantes -31- con lo cual se permite el giro de los mencionados brazos, que llevará consigo mediante el engrane por los dientes -26- y el sector -27-, el giro igualmente del vástago -4-, y por
- 25.



5. tanto de su leva inferior -17- que hará encarrar los dientes -19- de ella con los entrantes -20- del alojamiento -22- de la pieza -8-, por lo que esta pieza puede ser separada articulándola por sus aletas -9- y -9a- alrededor del eje o pasador -16-, y pudiendo situar todo ello abatido en el vehículo.

10. Serán independientes del alcance de la invención los detalles constructivos y demás características que no alteren su esencialidad, utilizados en su puesta en práctica, por quedar todo ello comprendido dentro del espíritu de las siguientes reivindicaciones.

- . -

N O T A

Se reivindica como objeto del presente Certificado de Adición:

15. 1. Mejoras en el objeto de la Patente principal 309.092, por "Perfeccionamientos en la construcción de bastidores para motocicletas", caracterizadas esencialmente porque los brazos del manillar son portadores de ejes extremos de giro, susceptibles de recibir la acción de un dispositivo que bloquea la posición de marcha de dichos brazos, llevando uno de estos últimos medios para transmitir dicho giro a un vástago principal que atraviesa el manguito de la horquilla de dirección, y que pone en funciones simultáneamente con la horquilla de aquel brazo, un dispositivo de cerrojo asociado

20.



a la horquilla delantera del vehículo, de modo tal que la acción simultánea precitada permite el abatimiento en una sola operación tanto de los brazos del manillar, como de la horquilla y rueda delanteras de dicho vehículo.

5. 2. Mejoras en el objeto de la patente principal nº 309.092 por "Perfeccionamientos en la construcción de bastidores para motocicletos", de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizadas porque el dispositivo de bloqueo para los brazos del manillar, lo constituyen unos dientes sobresalientes de un plano medio de los ejes de dichos brazos, susceptibles de engatillar en otros tantos extrantes de las bases de sendos casquillos solidarizados a una pletina que recibe la acción de una tuerca progresivamente ros-cable en un espárrago central dispuesto entre ambos ejes.
10. 3. Mejoras en el objeto de la patente principal nº 309.092 por "Perfeccionamientos en la construcción de bastidores para motocicletos", de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizadas asimismo porque para transmitir el giro de los brazos del manillar al dispositivo de cerrojo asociado a la horquilla delantera del vehículo, uno de los precitados brazos lleva un dentado superficial, engranable con el sector, asimismo dentado, que va situado en el extremo libre superior del vástago que atravesando la horquilla de dirección, accede a aquel dispositivo.
15. 4. Mejoras en el objeto de la patente principal nº 309.092 por "Perfeccionamientos en la construcción de bastidores para motocicletos", de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque el dispositivo de
- 20.
- 25.



cerrojo asociado a la horquilla delantera del vehículo está constituido por una leva estrellada dispuesta en el extremo libre inferior del vástago que recorre axialmente la horquilla de dirección, cuya leva es susceptible de pasar libremente y/o bloquearse por los entrantes y salientes superiores de un alojamiento practicado en el cuerpo que lleva la horquilla delantera del vehículo, y que es portador de los medios de articulación propiamente dichos de ésta.

5.

10.

5. Mejoras en el objeto de la patente principal nº 309.092 por "Perfeccionamientos en la construcción de bastidores para motocicletas".

La presente memoria consta de diez hojas foliadas escritas a máquina por una sola ora.

Barcelona, 5 de septiembre de 1967

TALLERES SANGLAS, S. A.

p.a.

FIG. 1

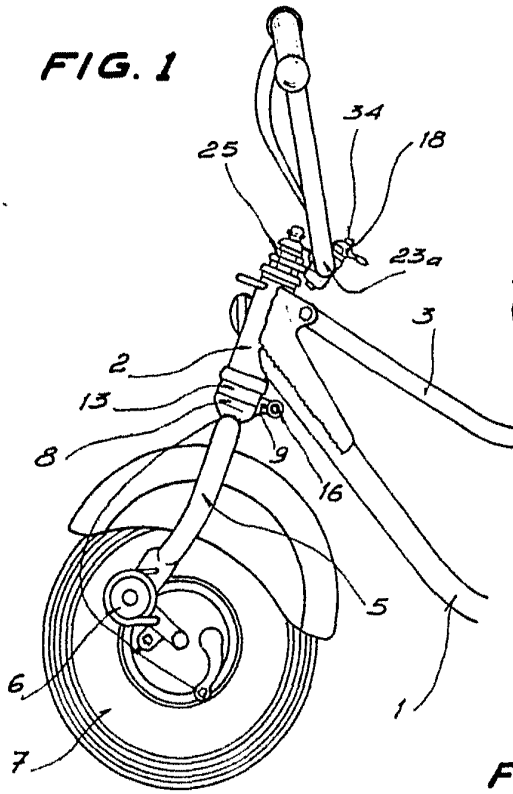


FIG. 2

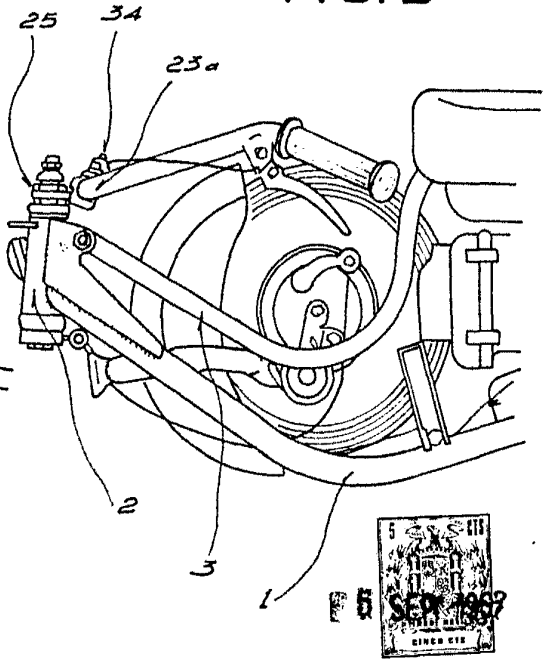


FIG. 3

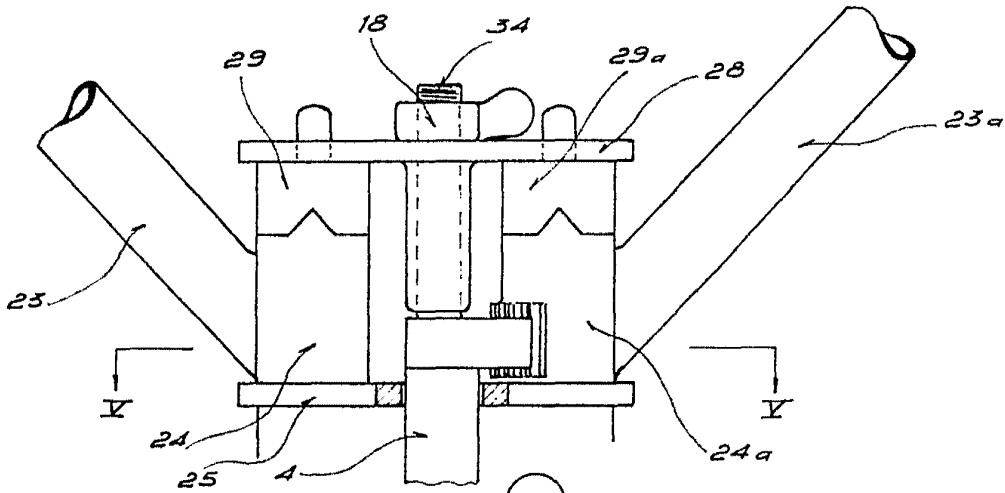
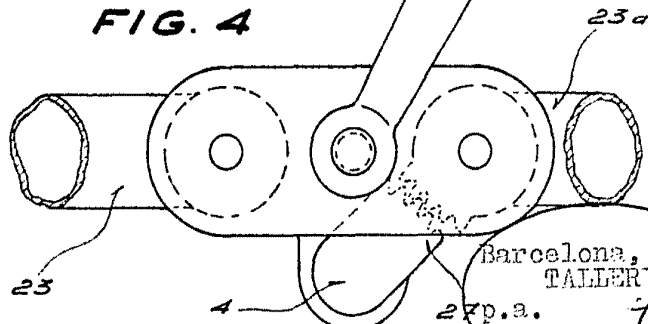


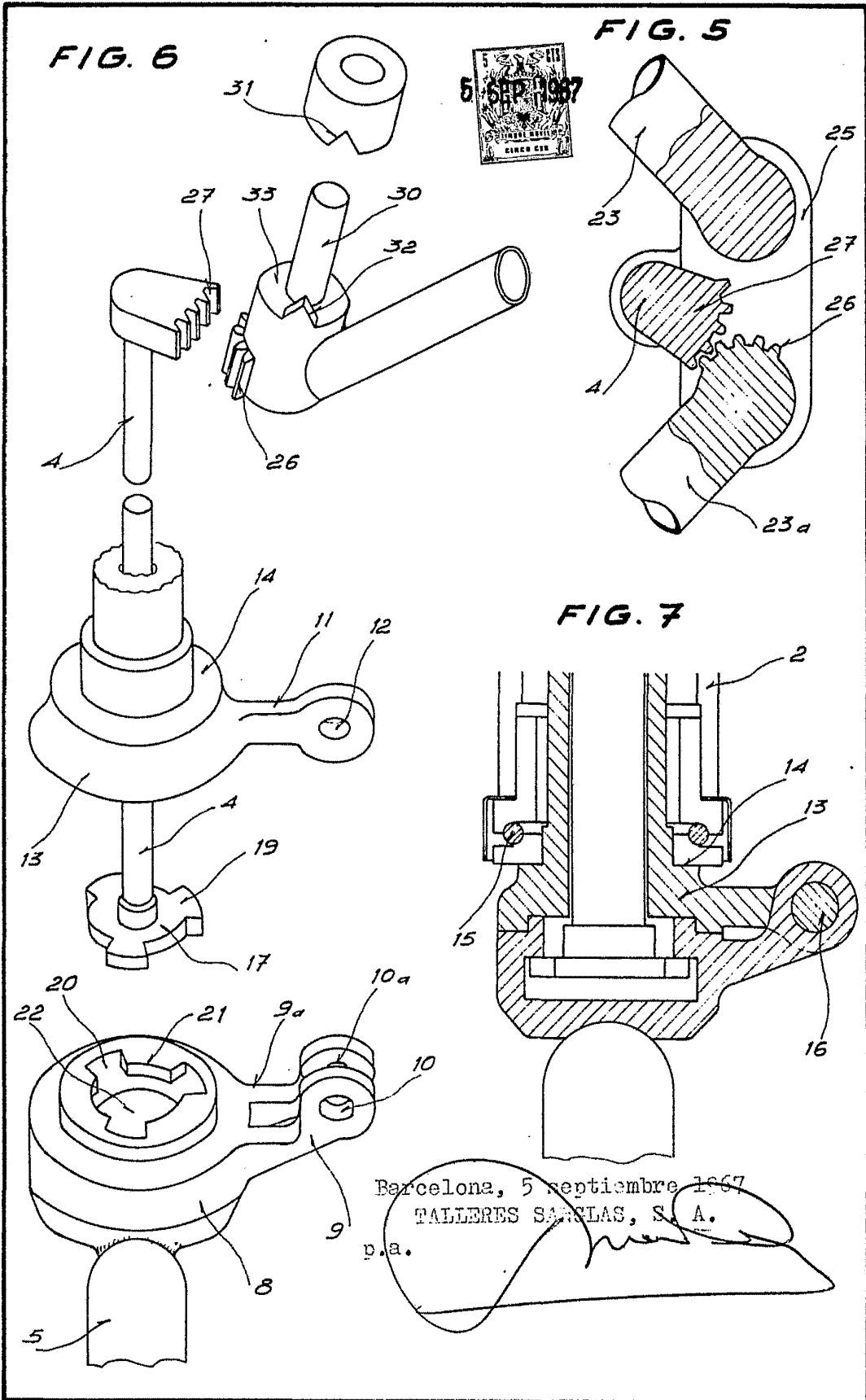
FIG. 4



Barcelona, 5 septiembre 1967
TALLERES SAINSLAS, S. A.

27p.a.

15074/2



15074/B