

356171



9 JUL. 1968

P A T E N T E  
D E  
I N V E N C I O N

a favor de Talleres Sanglas, S.A., entidad española, domiciliada en Hospitalet de Llobregat (Barcelona), Rambla Justo Oliveras, s/n, por "BASTIDOR PLEGABLE PARA MOTOCICLETAS".

---  
**CADUCADO**  
MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a un bastidor plegable para motocicletas, susceptible de adoptar un reducido volumen, tras una sencilla secuencia de operaciones elementales.

5. Es ya conocida la existencia de diversas realizaciones prácticas de bastidores plegables para vehículos de dos ruedas, diferenciándose unas de otras, en sus aplicaciones concretas, y especialmente en lo referente a la peculiar estructuración. En el caso presente, se consigue obtener una
10. completa rigidez de plegado y desplegado de los distintos



elementos abatibles. Todo ello se conjuga con una gran sencillez constructiva.

5. En líneas generales, una realización practicada según las directrices de la presente invención constará de dispositivos de plegado para el manillar, dispositivo de plegado para la rueda delantera, elementos de rebatimiento de la plataforma de los pies, y finalmente un sistema complejo de descenso para el asiento. En todos los casos, el correspondiente plegado tiene lugar mediante una operación de giro con relación a los ejes determinados, quedando los pertinentes elementos, en posición desplegada, con un estado de fijación suficiente para determinar la inalterabilidad de los mismos durante la marcha del vehículo.

10. El abatimiento del manillar y de la rueda delantera, tiene lugar según sentidos de giro convergentes hacia el bastidor, mientras que la plataforma citada gira para ubicarse en posición contigua al bloque del motor, permitiendo este movimiento, la habilitación de un espacio para la ubicación de la rueda.

15. El mecanismo para efectuar el plegado del asiento, consta de un sistema de cinco barras en cada lado del mismo estando cuatro de ellas unidas dos a dos con sistema articulado, quedando los extremos libres articulados a su vez a puntos determinados del asiento y de la porción posterior del bastidor, La barra restante, se halla a su vez articulada a un punto del asiento y a otro del bastidor, siendo esta última la que determina una posición fija del asiento, con relación a desplazamientos en la dirección de la marcha.

20. El mecanismo para efectuar el plegado del asiento, consta de un sistema de cinco barras en cada lado del mismo estando cuatro de ellas unidas dos a dos con sistema articulado, quedando los extremos libres articulados a su vez a puntos determinados del asiento y de la porción posterior del bastidor, La barra restante, se halla a su vez articulada a un punto del asiento y a otro del bastidor, siendo esta última la que determina una posición fija del asiento, con relación a desplazamientos en la dirección de la marcha.

25. El mecanismo para efectuar el plegado del asiento, consta de un sistema de cinco barras en cada lado del mismo estando cuatro de ellas unidas dos a dos con sistema articulado, quedando los extremos libres articulados a su vez a puntos determinados del asiento y de la porción posterior del bastidor, La barra restante, se halla a su vez articulada a un punto del asiento y a otro del bastidor, siendo esta última la que determina una posición fija del asiento, con relación a desplazamientos en la dirección de la marcha.

9 JUL 1966



El sistema de barras articuladas dos a dos, a la vez que proporciona una base de sustentación, evita los desplazamientos transversales, y para el correspondiente plegado debe procederse a la inflexión de sus articulaciones comunes, en las cuales se ubican muelles de retorno.

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

10. En dichos dibujos: La figura 1 se corresponde con un alzado de la motocicleta, en posición de uso; la figura 2, representa un alzado del vehículo tras efectuar el correspondiente plegado; la figura 3, muestra la planta superior del mismo, en condiciones de marcha o desplegado; la figura 4 es asimismo la planta superior, cuando se han efectuado las acciones de plegado; la figura 5, representa el alzado del asiento, cuando éste último se encuentra desplegado; la figura 6 es el alzado del propio asiento, tras las pertinentes acciones de plegado; la figura 7 se corresponde con un alzado en sección de la articulación del manillar; la figura 8 representa un alzado lateral de la propia articulación en posición plegada; la figura 9 es una vista en planta de la misma; la figura 10 es una vista similar a la anterior, correspondiente a la posición de la figura 8; la figura 11 es una vista en planta del manillar con uno de sus puños plegado; la figura 12 es una sección longitudinal alzada de la articulación de la rueda delantera, y la figura 13 una vista en perspectiva despiezada de la misma.



La realización ilustrada, consta del manillar -1-, el cual dispone en sus extremos superiores, de los puños de dirección -2-, en los cuales se disponen las palancas y mandos convencionales visibles en los dibujos. Estos puños van articulados a los extremos del manillar y pueden ser fijados en la posición deseada mediante los dispositivos de tornillo -3-. Este manillar va fijado al pivote tubular -4- que lleva la orquilla -5- para la rueda -6- y guardabarros -7- y está montado giratorio mediante los rodamientos -8- en el tubo cojinete -9- solidario del extremo delantero de las barras longitudinales -10- que forman el bastidor propiamente dicho.

El manillar termina inferiormente en una caja -11- que está articulada por un eje transversal -12- a una platina -13- solidaria del pivote -4-, y la horquilla -5- lo hace al extremo inferior de dicho pivote mediante las orejas -14- con orificios -15- alineados para recibir el eje de articulación -16- que se monta en un orificio correspondiente -17- de la oreja 18 saliente del extremo inferior del pivote. Un perno -19- montado libre dentro de dicho pivote, sobresale por ambos extremos del mismo; por debajo formando la cabeza de bayoneta -20- acoplable en el alojamiento correspondiente -21- de la caja -22- solidaria de la horquilla -5-, y por arriba terminando en la mecha roscada -23- que recibe la tuerca de volante -24- giratoria en la caja -11- y estabilizada en ella por el resorte de comprensión -25-. La palanca -26-, solidaria del perno -19- y enclavable en la posición de cierre del dispositivo de bayoneta descrito, mediante la muesca -27- de la caja -11-, sirve para el



accionamiento de este dispositivo de bayoneta al plegar y desplegar la horquilla de la rueda delantera.

5. Las barras -10- llevan articulada por el eje transversal -28- la plataforma -29- para los pies, que puede ocupar las dos posiciones representadas en las figuras 1 y 2. El bastidor descrito lleva montado en su parte posterior el grupo motor convencional -30-. En el tubo cojinete -.9- hay una mancera lateral -31- para facilitar el transporte del motociclo en la posición plegada. El asiento -32- está montado sobre el grupo motor por medio de dos pares de montantes -33- y -34-, respectivamente delanteros y posteriores, articulados por sus extremos interiores mediante los pasadores -35- y -36-, a los soportes -37- y -38- solidarios del grupo motor, mediante los pasadores -39- y -40- a los soportes -41- y -42- solidarios de la cara inferior del asiento.
10. Dos tornapuntas -43- están, a su vez, articulados en los pasadores -40- y en los otros ejes -44- fijos a los soportes -45- que también forman parte del grupo motor.

15. Estos tornapuntas -43- son rígidos, en tanto que los montantes -33- y -34- están formados por dos piezas que ajustan por testa y están articuladas entre sí, mediante pasadores transversales -46- y -47- que se hallan situados en los lados internos y enfrentados de los montantes -33- y -34-, con respecto al conjunto de ellos, de forma que el mecanismo puede desplazarse entre las dos posiciones extremas representadas en las figuras 5 y 6. Unos resortes convencionales no visibles, situados en los dispositivos de articulación de los que forman parte los pasadores -46- y -47- tien
- 20.
- 25.

9 JUL



den a mantener el conjunto en la posición de la figura 5 en la que es perfectamente estable.

5. Los extremos superiores de los montantes -33- y -34- se prolongan superiormente y en la posición de uso, representada en la figura 5, se apoyan contra unos tetones -48- y -49- que sobresalen lateralmente de los soportes -41- y -42- y cuya finalidad principal es la de facilitar el plegado del asiento. En efecto, tirando de la articulación -47- de los montantes posteriores -34- hacia atrás, 10. en el sentido de la flecha -50-, se produce el giro relativo de las dos partes de dichos montantes, o sea un acortamiento de la distancia entre los ejes -36- y -40-, y una tendencia del asiento -32- a girar alrededor del eje -39- con respecto de los montantes -33-, según se idealiza mediante 15. la flecha -51-, pero como que este movimiento está impedido por el tetón -48-, se produce en realidad, alrededor de los ejes -44- de forma que también se abren estos montantes y el conjunto puede descender hasta la posición de la figura 6, en la que puede ser retenido por cualquier fiador 20. convencional. La vuelta a la posición de uso se realiza soltando simplemente este fiador, bajo el efecto de los resortes de las articulaciones -46- y -47-.

25. En correspondencia con la enumeración reseñada, el funcionamiento de los diferentes dispositivos de plegado viene expuesto a continuación.

La horquilla de la rueda delantera y el manillar son mantenidos en la posición de la figura 1 por la propia tuerca -24- que tira del perno -19- hacia arriba y junta



5. las dos cajas -11- y -22- contra los extremos respectivos del pivote -4-. Soltando la tuerca -24- queda libre el manillar y una vez retirado este último ya puede girar la palanca -26- para soltar el dispositivo de bayoneta de la horquilla . El conjunto puede ser colocado en la posición de la figura 2. Las maniobras inversas devuelven la máquina a la posición de la figura 1.

10. La plataforma -29-, se pliega por giro con relación al eje -28-, con lo cual entre las barras -10-, queda un espacio para la ubicación de la rueda delantera, al plegarla en la forma descrita.

15. El último elemento susceptible de plegado, es el asiento -32-, el cual se dispone en posición adecuada de mínimo volumen, impulsando la articulación -47-, hacia atrás con lo cual, las barras -33- y -34- susceptibles de girar respectivamente sobre los ejes habilitados en los soportes -37- y -38-, adoptarán posición angular descendiendo la porción posterior del asiento -32-, con el subsiguiente plegado de la barra -33- y giro de la -43- alrededor del eje -44-.

20. 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.

25.



N O T A

Se reivindica como objeto de la presente patente de invención:

5. 1. Bastidor plegable para motocicletas, caracterizado por comprender, en combinación, medios mecánicos para hacer factible un plegado del manillar y elementos accesorios, de la horquilla portadora de la rueda delantera, por movimientos de giro, convergentes hacia el bastidor, y para el rebatimiento de la plataforma de pies para adaptarla al bloque motor, estando el sillín articulado a partes
10. fijas del vehículo, mediante pares de barras articuladas por puntos medios y giratorios hacia afuera alrededor de ellas, solicitadas por medios elásticos hacia la posición extendida y arriestradas por tornapuntos que evitan la oscilación del paralelogramo articulado cuando se encuentra en
15. esta posición.
20. 2. Bastidor plegable para motocicletas, caracterizado porque la acción de plegado del manillar tiene lugar por giro del mismo con relación a un eje transversal, incorporando un dispositivo de tuerca que en la posición de uso se acopla con una espiga roscada que forma parte del pivote de la horquilla.
25. 3. Bastidor plegable para motocicletas, según la reivindicación 1, caracterizado porque el conjunto de la horquilla delantera juntamente con todos los elementos por ella dirigidos, es susceptible de giro con relación a un



eje horizontal, con lo cual los elementos citados se ubican entre las barras estructurales del bastidor, siendo fijada en la posición de uso mediante un dispositivo de bayoneta cuyo elemento macho está formado por la propia espiga rosca da de fijación del manillar.

5. 4. Bastidor plegable para motocicletas según las reivindicaciones 1 y 3, caracterizado por el hecho de que dicha espiga tiene un brazo radial de accionamiento y que es bloqueado en la posición de uso por una muesca del órgano de acoplamiento del manillar.

10. 5. Bastidor plegable para motocicletas, según la reivindicación 1, caracterizado porque para el plegado del asiento, los extremos superiores de al menos uno de los montantes da cada par están asociados con topes que impiden su acercamiento a dicho asiento, de forma que al plegar el otro montante, queda obligada a plegarse la articulación del primero de ellos.

6. Bastidor plegable para motocicletas.

La presente memoria descriptiva consta de nueve hojas foliadas escritas a máquina por una sola cara.

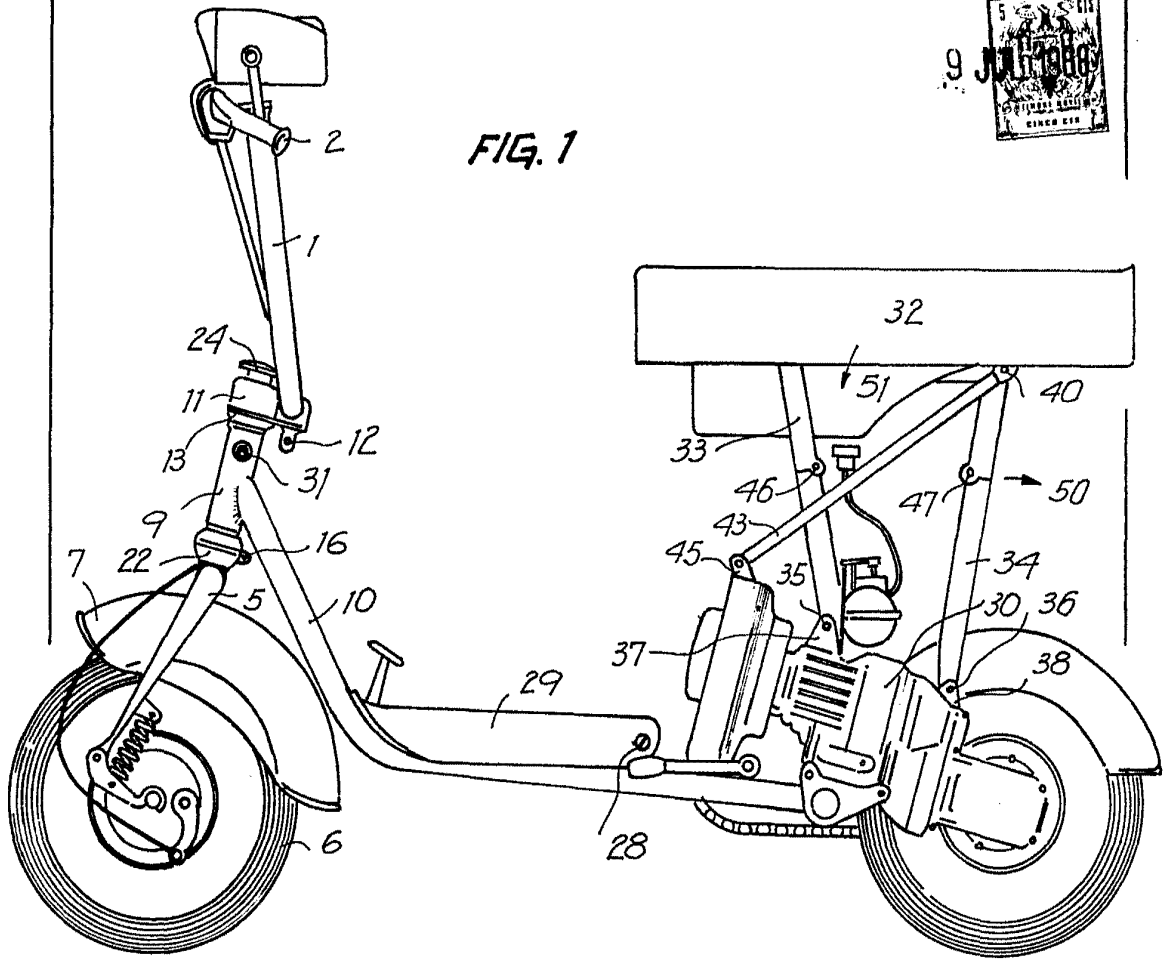
Barcelona, 9 de julio de 1.968

Talleres Sanglas, S. A.

p.a.

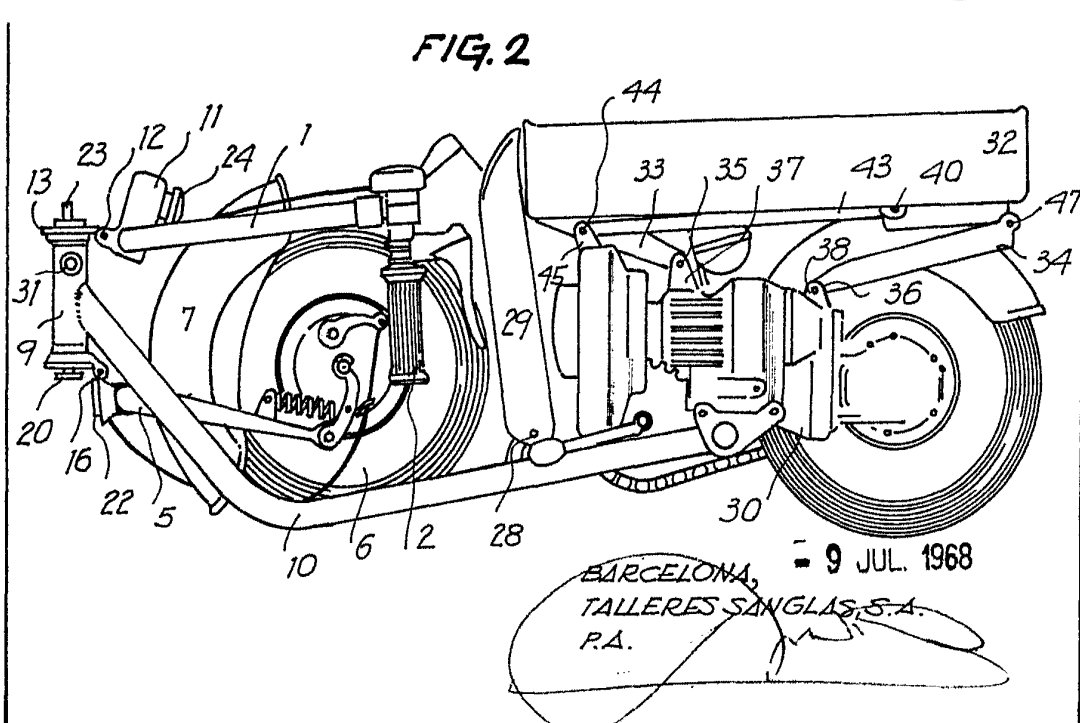
9 JUL 1968  
KINCHER

FIG. 1



15660/5

FIG. 2



BARCELONA, 9 JUL. 1968  
TALLERES SANGLAS, S.A.  
P.A.



9 JUL

FIG. 3

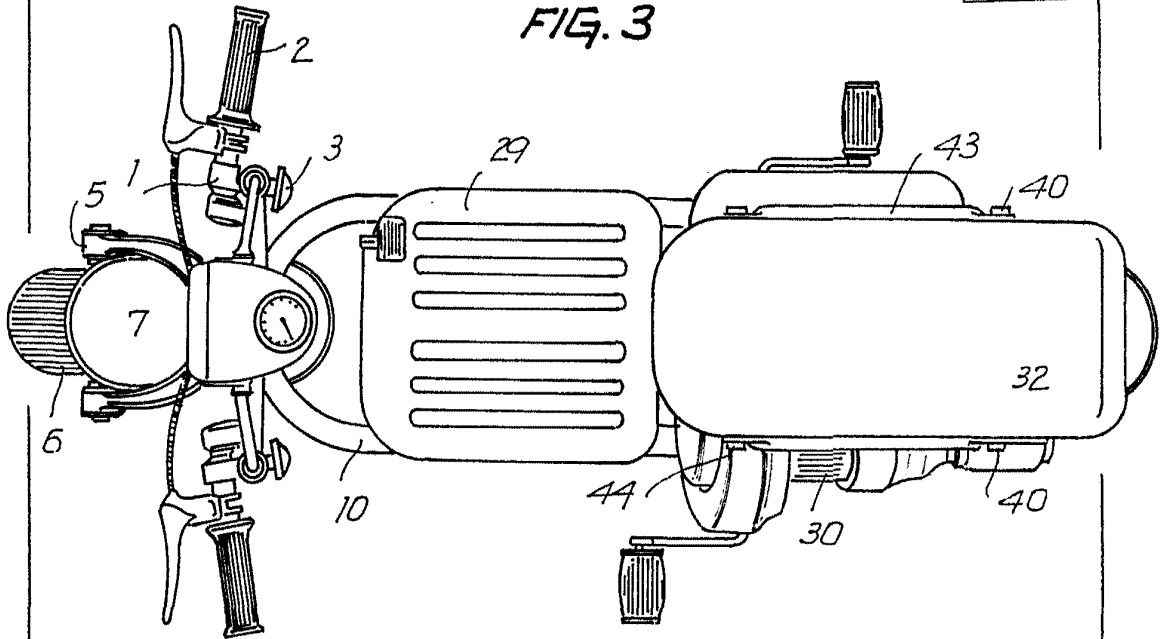
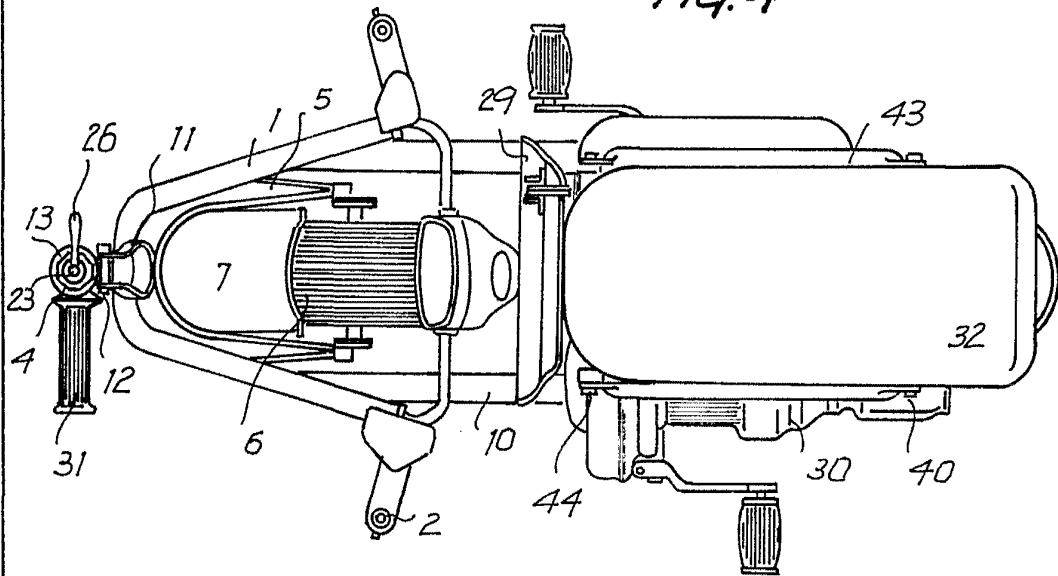


FIG. 4



BARCELONA, 9 JUL 1968  
TALLERES SANGLAS, S. A.  
P.A.

15660/5



9 JUL 1968

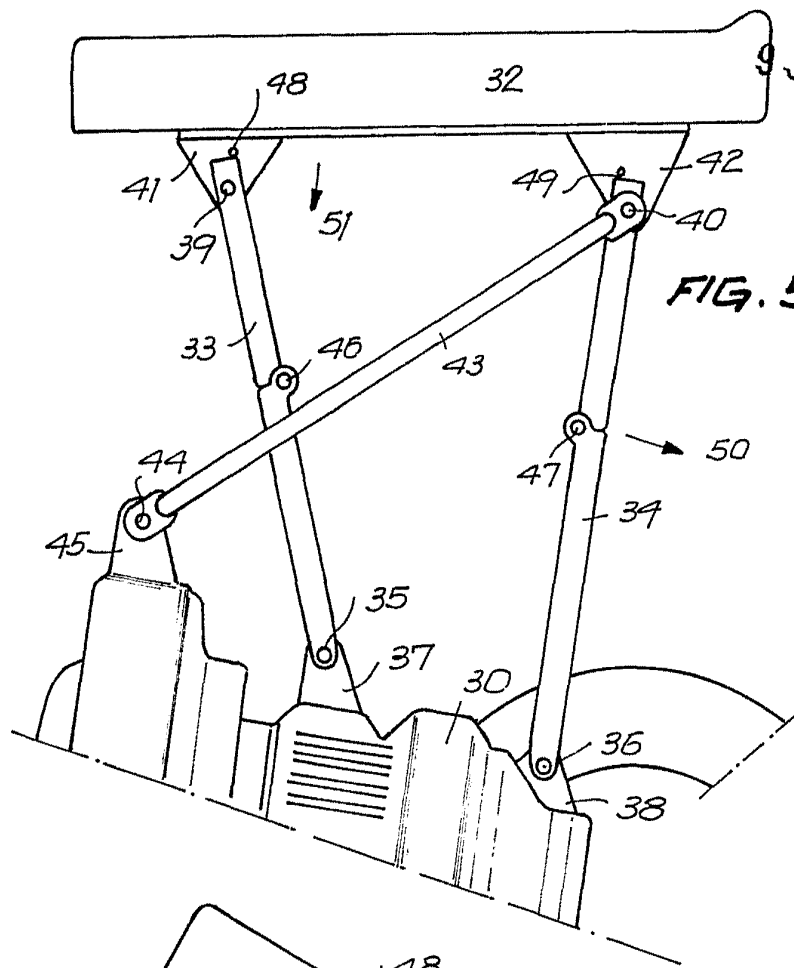


FIG. 5

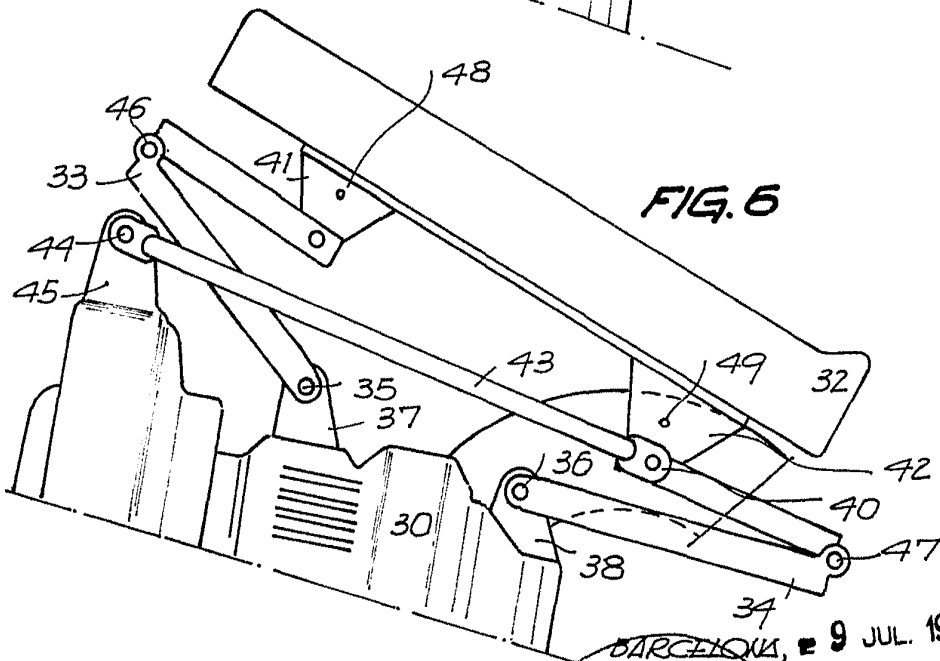


FIG. 6

BARCELONA, 9 JUL. 1968  
TALLERES SANGLAS, S.A.  
P.A.

15660/5

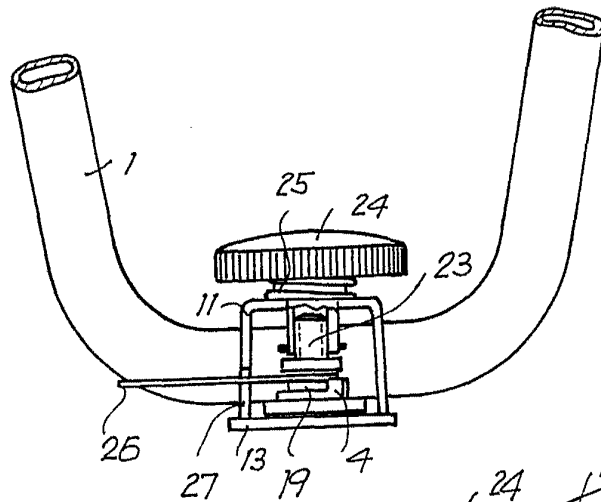


FIG. 7

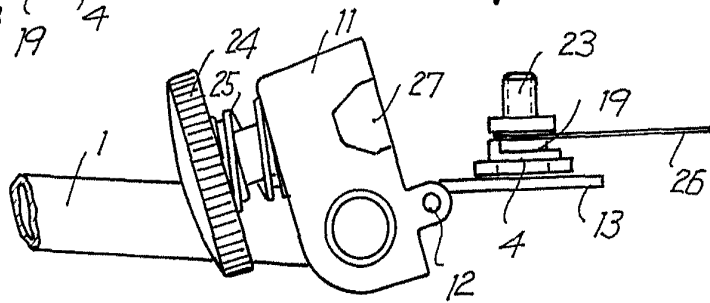


FIG. 8

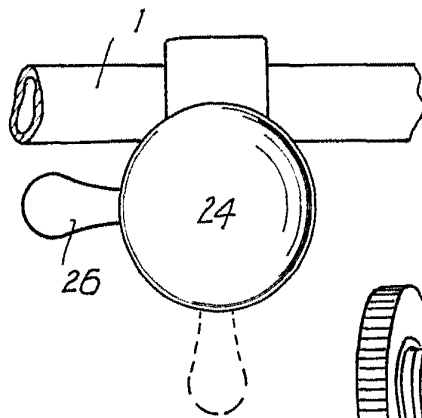


FIG. 9

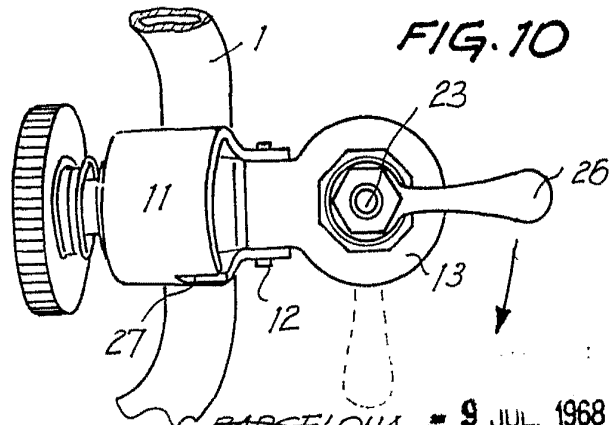


FIG. 10

BARCELONA, 9 JUL. 1968  
TALLERES SANGLAS, S.A.  
P.S.

15660/5

15660/5

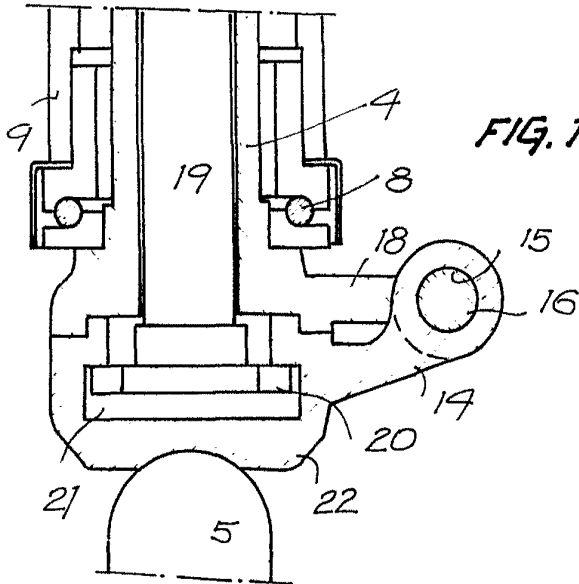


FIG. 12

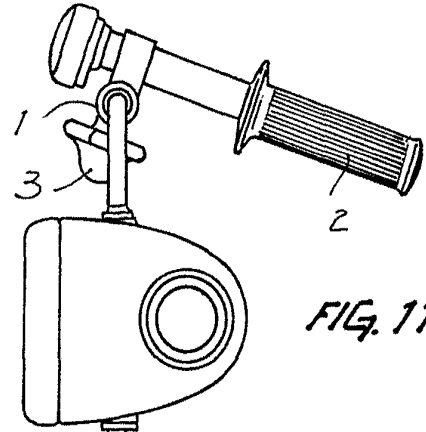


FIG. 11

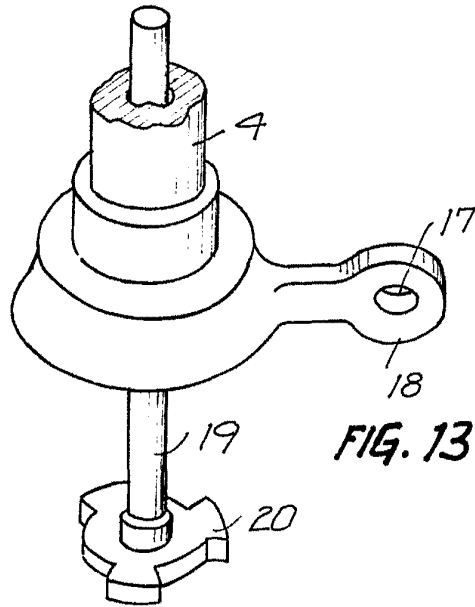
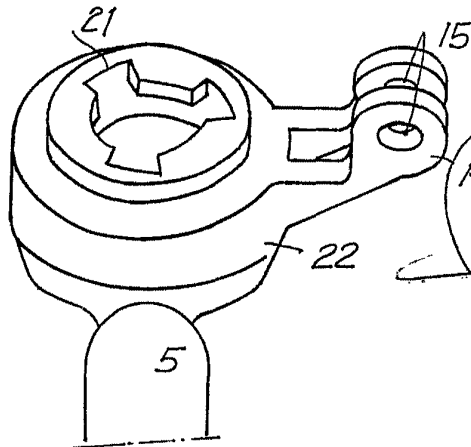


FIG. 13



BARCELONA, - 9 JUL. 1968  
 TALLERES SINGLAS, S. A.  
 P.A.