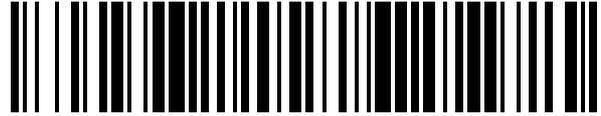


19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 216 085**

21 Número de solicitud: 201830923

51 Int. Cl.:

**B60Q 1/20** (2006.01)

**B60Q 1/068** (2006.01)

**B62J 6/02** (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

**15.06.2018**

43 Fecha de publicación de la solicitud:

**01.08.2018**

71 Solicitantes:

**CONDE CHANTADA, Daniel (100.0%)**

**C/ Palmás, nº 95**

**36957 Domaio - Moaña (Pontevedra) ES**

72 Inventor/es:

**CONDE CHANTADA, Daniel**

74 Agente/Representante:

**HIDALGO CASTRO, Angel Luis**

54 Título: **MECANISMO PARA LA INSTALACIÓN EN MOTOCICLETAS DE DOS FAROS ANTINEBLA ORIENTABLES.**

ES 1 216 085 U

## DESCRIPCIÓN

Mecanismo para la instalación en motocicletas de dos faros antiniebla orientables.

### OBJETO DE LA INVENCION

5 La presente memoria descriptiva se refiere a una solicitud de modelo de utilidad relativo a un mecanismo universal de faros orientables para motocicletas, compuesto del soporte de los faros antiniebla y su correspondiente pedal de accionamiento.

Esta invención tiene su aplicación dentro de la industria de las motocicletas.

10

### ANTECEDENTES DE LA INVENCION

15 La luz de cruce o corto alcance de faros halógenos no sustituye a la luz de los faros antiniebla, y tampoco la sustituye la luz de cruce de unos faros de xenón, o de unos faros LED, por superior que sea el haz de luz que proyectan estas tecnologías. Si hay niebla encenderíamos la luz de cruce, pero no vamos a tener la misma calidad de iluminación que si tuviéramos además luz antiniebla.

20 A modo de introducción, es sabido como la niebla consiste en un fenómeno meteorológico basado en la suspensión de gotas muy finas de agua en el aire, debido normalmente a una humedad alta y una temperatura ambiente fría.

25 Así, la niebla o nubes a ras del suelo, dificulta la visibilidad porque nuestros ojos tienen que ver a través de esa infinidad de diminutas gotas de agua. Y lo mismo sucede cuando hay lluvia intensa, en este caso sigue habiendo gotas de agua, más grandes, claro, entre nuestros ojos y lo que queremos ver.

30 Pues bien, para intentar ver y que nos vean un poco mejor, los ingenieros hace tiempo se pusieron a pensar en qué tipo de faro y luz podían hacer, pensando en que su haz atravesase mejor esas gotas de agua en suspensión, e ilumine un poco mejor la calzada. Y así se crearon los faros antiniebla.

Tanto la lámpara como el propio faro (el reflector que da forma y proyecta el haz de luz), se diseñan para que el haz de luz atravesase un poco más la niebla, e ilumine un poco

mejor el carril. Este haz de luz es más intenso que el de la luz de cruce, pero además se orienta algo más bajo y ancho.

5 En la mayoría de las motos los faros antiniebla no están disponibles, y las que los tienen como extras son básicamente las grandes maxitrail o motocicletas diseñadas principalmente para los pilotos que quieren realizar viajes de largas distancias en carretera con incursiones ocasionales en caminos de tierra.

10 Estos faros antiniebla no son, ni mucho menos, obligatorios por lo que se dejan, si acaso como un equipamiento opcional o para las versiones mejor equipadas, y más costosas.

15 Sin embargo, los faros antiniebla son, en muchas ocasiones muy útiles o incluso necesarios y no se pueden sustituir por un faro más moderno, sea de xenón o sea LED. Así, aunque la niebla no es un fenómeno que nos encontremos todos los días en las carreteras, si no que más bien dependerá más de la zona en la que vivamos, siendo más frecuente en las zonas más húmedas y frías o junto al mar, en estas zonas la utilización de los faros antiniebla puede ser muy útil. No obstante, el estado de la técnica no proporciona accesorios universales que permitan el montaje de los faros antiniebla en una motocicleta.

20 Atendiendo a cuál podría ser la estructura a la que fijar los faros antiniebla, las “motos de trail” o motos híbridas entre las de carretera y las de enduro, incorporan el denominado “pico de pato” a modo de sistema de protección que confieren a la moto una estética similar al pico de un pato ya que se instalan en el frontal del faro de la moto con el objetivo de evitar daños

25 Luego a modo de conclusión, el “Mecanismo para la instalación en motocicletas de dos faros antiniebla orientables”, aporta respecto al estado de la técnica, un conjunto de accesorios para la instalación de dos faros antiniebla unidos por un eje por debajo del llamado “pico de pato” de la mayoría de las motocicletas “tipo trail”, aprovechando las roscas de los tornillos de sujeción del mismo, que adicionalmente, incorporan un pedal de accionamiento, al objeto de que el usuario de la motocicleta al tomar una curva, accione el mismo, progresivamente a medida que se inclina la moto, y como la trayectoria de giro no

es circular sino cónica, en vez de tender a proyectar el haz de luz hacia el suelo debido a la inclinación de la moto, se consigue la elevación progresiva del haz de luz con el giro de sendos ejes según movimientos esclavos, haciendo posible que la iluminación de los dos faros antiniebla se mantenga paralela al suelo.

5

### **EXPLICACIÓN DE LA INVENCION**

A modo de explicación de la invención, el “Mecanismo para la instalación en motocicletas de dos faros antiniebla orientables” se basa en la combinación de los siguientes elementos;

10

#### **A. Soporte de faros orientables.**

Consistentes en una carcasa tubular provista en sendos extremos del correspondiente sistema de cojinetes dentro de los cuales gira un eje, así mismo la referida carcasa tubular contiene sendos soportes solidarios en disposición simétrica respecto al eje, a través de los cuales se lleva a cabo la unión con el pico de pato y, adicionalmente, sirven de fijación de los extremos de sendas fundas que contienen sendos cables para conducirlos hacia la palanca de accionamiento.

15

En los extremos del eje principal se alojan sendos engranajes cónicos que engrana con los respectivos engranajes cónicos perteneciente a los ejes secundarios de los faros, situados a 90° con respecto al eje principal, es decir que el movimiento angular del eje se traduce en movimiento de giro en sendos faros.

20

En su interior en los extremos del referido eje se alojan dos piezas cilíndricas ajustadas al eje a modo de “levas”, a tope contra los cojinetes de los extremos, forzadas por un resorte situado entre ambas que tiende a separar ambas levass y llevarlas contra el sistema de cojinetes de sus respectivos extremos.

25

Cada una las levass contienen una ranura con un tramo en sentido radial que luego continúa en sentido axial-diagonal hacia el exterior, formando un ángulo de aproximadamente 25° con respecto al eje, al objeto de que por el interior de la ranura se pueda desplazar una prolongación del eje interior a modo de chaveta guía, que

30

determine el movimiento relativo entre el eje interior y cada una de las referidas levas, de forma que cuando una leva se desplaza el eje interior gira.

5 De las levas cilíndricas sobresaldrá una parte rectangular, también con forma de chaveta, que sobresale hacia el exterior de la carcasa tubular por un orificio longitudinal practicado en la misma a modo de chavetero que hace de guía para la leva y sistema para evitar su giro.

10 Finalmente, en sendas chavetas correspondientes a cada una de referidas levas se aloja el terminal de los cables que concluyen en el pedal, desde donde el motorista trasladará el movimiento al conjunto.

B. Pedal de accionamiento.

15 Consta de un chasis metálico a modo de soporte principal de forma aproximadamente rectangular concebido para que se una solidariamente a la motocicleta haciendo uso de sendos orificios para alojar los tornillos de fijación al chasis de la misma, pudiendo ser estos tornillos los de la bomba del pedal de freno trasero de la propia motocicleta. El referido soporte principal, en las proximidades de su extremo inferior se prolonga hacia el interior y exterior de la motocicleta en un tubo perpendicular y solidario al  
20 elemento rectangular, conformando ambos elementos el soporte o envolvente exterior del pedal de accionamiento.

25 Interior al tubo fijo del referido soporte principal, se aloja a tope desde su extremo exterior otro tubo concebido para que pueda girar por su interior, el cual en un extremo exterior se prolonga solidariamente en otra pieza metálica perpendicular al tubo interior, que en su extremo inferior contiene una unión abisagra que proporciona posibilidades de movimiento angular de otra pieza metálica exterior a modo de palanca del pedal con soporte en su extremo superior para apoyar el talón, mientras que el extremo superior de la pieza metálica perpendicular al tubo interior, servirá de apoyo a  
30 un resorte de unión con la palanca del pedal. Respecto a la palanca del pedal en contacto con el talón del motorista, a la altura del extremo exterior del tubo del chasis, contiene una prolongación a modo de pivote, mientras que la posición de su extremo inferior está limitada por el efecto de un segundo resorte que lo vincula al soporte

principal, encontrando además sobre este soporte principal su final de carrea o límite de movimiento. A partir de los elementos descritos, la palanca del pedal, vinculada por su extremo inferior a la pieza metálica perpendicular al tubo interior y por el efecto de los dos resortes ya descritos, mantiene una posición de equilibrio sólo alterada por la presión del conductor sobre la palanca haciendo uso de su talón para presionar el soporte del pedal bien hacia abajo o bien hacia dentro de la moto y hacia abajo.

Como tercer elemento a describir, se dispone de un eje dotado de movimiento angular por el interior de sendos tubos que en el extremo exterior lleva una ranura transversal con un pasador que sirve como enlace con el pivote. Es decir, haciendo uso de la palanca podemos alterar la posición de equilibrio del mismo, desplazando hacia dentro o haciendo girar el pivote y a través de él, que arrastra en su movimiento al eje.

Hacia el interior de la motocicleta se prolongan, tanto la parte tubular del soporte como el pivote y el eje. Dicha parte tubular del soporte se encuentra seccionada formando una abertura en las proximidades de su extremo interior, por la cual se introducen dos bieletas que serán las encargadas de tirar de los cables de gobierno del soporte de los faros orientables.

Para producir el efecto deseado, el eje en ese punto posee una chaveta o pieza macho fijada a dicho eje y las bieletas llevan practicadas sendos orificios hembra o chaveteros alineados en la posición de reposo con palanca de accionamiento y activando en dicha posición la bieleta más cercana a la parte exterior del conjunto a modo de embrague.

Respecto al funcionamiento del conjunto, evidentemente de la leva derecha se tira, mediante el cable desde el lado izquierdo, y de la leva izquierda se tira desde el lado derecho.

Al tirar de la leva derecha, el resorte cede y dicha leva se va desplazando hacia la izquierda, forzando el giro del eje debido al empuje de la chaveta alojada dentro de la ranura por la parte mecanizada en diagonal. Al tiempo, en la leva izquierda se hace

posible el desplazamiento de la chaveta solidaria al eje principal e instalada dentro de la ranura, gracias a la parte de la ranura mecanizada en sentido radial.

5 Por último, es importante resaltar que los ejes secundarios de los faros no se encontrarán perpendiculares al suelo sino inclinados, mientras que los faros se ajustarán de forma casi paralela al suelo, de este modo conseguimos que, al girar el eje, el haz de luz describa una trayectoria cónica, en vez de circular y paralela al suelo.

10 Así, al tomar una curva accionaremos el pedal a medida que inclinamos la moto, y como la trayectoria de giro no es circular sino cónica, en vez de tender a proyectar el haz de luz hacia el suelo debido a la inclinación de la moto, en el caso de tener los ejes de los faros perpendiculares al suelo, lo que se consigue con el giro cónico es ir elevando el haz de luz a medida que se giran los ejes, tendiendo a mantenerse la iluminación paralela al suelo.

15 Para tirar de uno de los dos cables que provocan el movimiento de la respectiva leva, se hace uso del pedal de accionamiento, de forma que al presionar hacia abajo la palanca se acciona, por tanto, la bieleta exterior que contiene la chaveta en la posición de reposo del pedal, tirando así de uno de los cables y provocando el giro de los faros hacia un lado.

20 Al presionar hacia adentro la palanca, ésta desplaza el eje hacia el interior, desembragando la primera bieleta y embragando la segunda a modo de cambio de marchas de una caja de cambios, en ese punto si se vuelve a presionar la palanca hacia abajo se acciona la segunda bieleta, que tirará del segundo cable y girando así los faros en el otro sentido.

25 Finalmente, cabe señalar que los cables que salen de las bieletas, se encuentran fijados mediante la funda o camisa a un simple soporte que a su vez va fijado al chasis de la motocicleta aprovechando la fijación de la protección lateral del tubo de escape que se encuentra por encima del estribo.

30

### **DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS**

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, de acuerdo con un ejemplo

preferente de realización práctica del mismo, se acompaña como parte integrante de dicha descripción, un juego de dibujos en donde con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

- 5           Figura 1.- Vista en alzado principal de soporte de faros orientables completo.  
Figura 2.- Vista en alzado principal de soporte de faros orientables con detalle de leva y faro de la izquierda.  
Figura 3.- Vista lateral para mostrar posición relativa de faros en la motocicleta.  
Figura 4.-Vista de planta detalle soporte solidario a la carcasa tubular para unión con  
10           motocicleta.  
Figura 5.- Vista en alzado principal de pedal de accionamiento.  
Figura 6.- Vista en alzado lateral de pedal de accionamiento.  
Figura 7.- Vista en alzado principal de pedal de accionamiento con soporte de cables solidario a la motocicleta.  
15           Figura 8.- Vista alternativa de soporte de cables solidario a la motocicleta de acceso a pedal de accionamiento.

En las citadas figuras se pueden destacar los siguientes elementos constituyentes;

- 20           1. Faros.  
              2. Carcasa tubular  
              3. Soportes de unión a la moto y recepción de cables en carcasa.  
              4. Eje interior a carcasa tubular provisto de movimiento angular respecto a ella.  
              5. Engranajes cónicos principales sobre sendos extremos de carcasa tubular.  
25           6. Engranajes cónicos secundarios sobre cada uno de los dos faros.  
              7. Leva a tope contra los cojinetes de los extremos.  
              8. Resorte entre levas.  
              9. Ranuras de compatibilidad movimiento relativo levas eje interior.  
              10. Chaveta sobre cada leva.  
30           11. Chavetero en carcasa tubular guía de chaveta.  
              12. Terminal de los cables sobre cada leva.  
              13. Cables para llevar a cabo el movimiento de la respectiva leva.  
              14. Soporte principal de pedal de accionamiento.

15. Orificios para alojar los tornillos de fijación a la motocicleta.
16. Tubo perpendicular y solidario al soporte principal.
17. Tubo interior provisto de giro respecto al anterior y con terminación en perfil metálico perpendicular.
- 5 18. Unión abisagra entre perfil perpendicular y palanca del pedal.
19. Palanca del pedal.
20. Soporte de talón del motorista.
21. Resorte de unión entre palanca del pedal y perfil perpendicular por el extremo superior de este último.
- 10 22. Pivote de prolongación de la palanca del pedal.
23. Segundo resorte dispuesto entre bisagra y soporte principal.
24. Eje dotado de movimiento angular.
25. Pasador de vinculación entre el extremo exterior del eje y el pivote perteneciente a la palanca de accionamiento.
- 15 26. Abertura en tubo perpendicular y solidario al soporte principal.
27. Bieletas provistas de orificios hembra o chaveteros.
28. Chaveta o pieza macho solidaria al eje.

### **EJEMPLO DE REALIZACIÓN PREFERENTE**

20 A modo de realización preferente, del "Mecanismo para la instalación en motocicletas de dos faros antiniebla orientables", se puede llevar a cabo tal y como se muestra en las figuras 1-4, haciendo uso de una carcasa tubular 2 provista en sendos extremos del correspondiente sistema de cojinetes dentro de los cuales gira un eje 4, así mismo la referida carcasa tubular contiene sendos soportes solidarios 3 en disposición simétrica  
25 respecto a la mitad del eje, a través de los cuales se lleva a cabo la unión con el pico de pato y, adicionalmente, sirven de fijación de los extremos de sendas fundas que contienen sendos cables 13 para conducirlos hacia la palanca de accionamiento.

En los extremos del eje principal se alojan sendos engranajes cónicos 5 que engrana con  
30 los respectivos engranajes cónicos 6 perteneciente a los ejes secundarios de los faros 1, situados a 90° con respecto al eje principal, es decir que el movimiento angular del eje se traduce en movimiento de giro en sendos faros 1.

En su interior en los extremos del referido eje se alojan dos piezas cilíndricas ajustadas al eje a modo de "levas" 7, a tope contra los cojinetes de los extremos, forzadas por un resorte 8 situado entre ambas que tiende a separar ambas levas 7 y llevarlas contra el sistema de cojinetes de sus respectivos extremos.

5

Cada una las levas contienen una ranura 9 con un tramo en sentido radial que luego continúa en sentido axial-diagonal hacia el exterior, formando un ángulo de aproximadamente 25° con respecto al eje, al objeto de que por el interior de la ranura 9 se pueda desplazar una prolongación del eje interior a modo de chaveta guía en forma de tornillo, que determine el movimiento relativo entre el eje interior 4 y cada una de las referidas levas 7, de forma que cuando una leva se desplaza el eje interior 4 gira.

10

De las levas cilíndricas sobresaldrá una parte rectangular, también con forma de chaveta 10, que sobresale hacia el exterior de la carcasa tubular 2 por un orificio longitudinal practicado en la misma a modo de chavetero 11 que hace de guía para la leva 7 y sistema para evitar su giro.

15

Finalmente, en sendas chavetas 10 correspondientes a cada una de referidas levas 7 se aloja el terminal 12 de los cables 13 que concluyen en el pedal, desde donde el automovilista trasladará el movimiento al conjunto.

20

Respecto al pedal de accionamiento tal y como se aprecia en las figuras 5-7, consta de un chasis metálico a modo de soporte principal de forma aproximadamente rectangular 14 concebido para que se una solidariamente a la motocicleta haciendo uso de sendos orificios 15 para alojar los tornillos de fijación al chasis de la misma, pudiendo ser estos tornillos los de la bomba del pedal de freno trasero de la propia motocicleta. El referido soporte principal, en las proximidades de su extremo inferior se prolonga hacia el interior y exterior de la motocicleta en un tubo perpendicular y solidario al elemento rectangular 16, conformando ambos elementos el soporte o envolvente exterior del pedal de accionamiento.

25

30

Interior al tubo fijo del referido soporte principal 16, se aloja a tope desde su extremo exterior otro tubo 17 concebido para que pueda girar por su interior, el cual en un extremo exterior se prolonga solidariamente en otra pieza metálica perpendicular al tubo interior, que en su extremo inferior contiene una unión abisagra 18 que proporciona posibilidades de movimiento angular de otra pieza metálica exterior a modo de palanca del pedal 19 con soporte 20 en su extremo superior para apoyar el talón, mientras que el extremo superior de la pieza metálica perpendicular al tubo interior, servirá de apoyo a un resorte 21 de unión con la palanca del pedal. Respecto a la palanca del pedal 19 en contacto con el talón del motorista, a la altura del extremo exterior del tubo del chasis, contiene una prolongación a modo de pivote 22, mientras que la posición de su extremo inferior está limitada por el efecto de un segundo resorte 23 que lo vincula al soporte principal 14, encontrando además sobre este soporte principal 14 su final de carrea o límite de movimiento. A partir de los elementos descritos, la palanca del pedal 19, vinculada por su extremo inferior a la pieza metálica perpendicular al tubo interior y por el efecto de los dos resortes 21-23 ya descritos, mantiene una posición de equilibrio sólo alterada por la presión del conductor sobre la palanca 19 haciendo uso de su talón para presionar el soporte del pedal 20 bien hacia abajo o bien hacia dentro de la moto y hacia abajo.

Como tercer elemento a describir, se dispone de un eje 24 dotado de movimiento angular por el interior de sendos tubos que en el extremo exterior lleva una ranura transversal con un pasador 25 que sirve como enlace con el pivote 22. Es decir, haciendo uso de la palanca 19 podemos alterar la posición de equilibrio del mismo, desplazando hacia dentro o haciendo girar el pivote y a través de él, que arrastra en su movimiento al eje 24.

Hacia el interior de la motocicleta se prolongan, tanto la parte tubular del soporte 16 como el pivote 22 y el eje 24. Dicha parte tubular del soporte 16 se encuentra seccionada formando una abertura en las proximidades de su extremo interior 26, por la cual se introducen dos bieletas 27 que serán las encargadas de tirar de los cables 13 de gobierno del soporte de los faros orientables.

5 Para producir el efecto deseado, el eje 24 en ese punto posee una chaveta o pieza macho 28 fijada a dicho eje 24 y las bieletas 27 llevan practicadas sendos orificios hembra o chaveteros alineados en la posición de reposo con palanca de accionamiento 19 y activando en dicha posición la bieleta 27 más cercana a la parte exterior del conjunto a modo de embrague.

10 No se considera necesario, hacer más extensa esta descripción para que cualquier experto en la materia comprenda el alcance de la invención y las ventajas que de la misma se derivan, las formas, dimensiones, sistemas de unión, materiales empleados o la propia fijación a la motocicleta, serán susceptibles de variación siempre y cuando ello no suponga una alteración en la esencialidad del invento. Los términos en los que se ha descrito la memoria han de entenderse en sentido amplio y no limitativo.

**REIVINDICACIONES**

1. Mecanismo para la instalación en motocicletas de dos faros antiniebla orientables caracterizado por implementarse en base a la combinación de un soporte para  
5  
de pato de la mayoría de las motocicletas y un pedal de accionamiento instalados en el chasis de la moto para que el usuario lo pueda accionar con su talón, modificando de forma solidaria la orientación de sendos focos.
2. Mecanismo para la instalación en motocicletas de dos faros antiniebla orientables según reivindicación 1 caracterizado por su soporte para contener dos faros orientables  
10  
unidos por un eje, formado por los siguientes elementos;
- A. Una carcasa tubular provista en sendos extremos del correspondiente sistema de cojinetes dentro de los cuales gira un eje, así mismo la referida carcasa tubular contiene sendos soportes solidarios en disposición simétrica respecto al eje, a  
15  
través de los cuales se lleva a cabo la unión con el pico de pato y, adicionalmente, sirven de fijación de los extremos de sendas fundas que contienen sendos cables para conducirlos hacia la palanca de accionamiento
- B. Por cada extremo de referido eje se ubican sendos engranajes cónicos que engranan con los respectivos engranajes cónicos perteneciente a los ejes secundarios de los faros, situados a 90° con respecto al eje principal, de forma que  
20  
el movimiento angular del eje se traduce en movimiento de giro en sendos faros.
- C. Sendas piezas cilíndricas por dentro de la carcasa tubular ajustadas al eje desde sus respectivos extremos a modo de levas a tope contra los cojinetes de los extremos bajo el efecto de un resorte situados entre ambas levas. Sendas levas cilíndricas se prolongan en una parte rectangular, también con forma de chaveta,  
25  
que sobresale hacia el exterior de la carcasa tubular por un orificio longitudinal practicado en la misma a modo de chivetero que hace de guía para la leva y sistema para evitar su giro.
- D. Ranura sobre cada una las levas, según un tramo en sentido radial que luego continúa en sentido axial-diagonal hacia el exterior, formando un ángulo de  
30  
aproximadamente 25° con respecto al eje, al objeto de que por el interior de la ranura se pueda desplazar una prolongación del eje interior a modo de chaveta guía del movimiento relativo entre el eje interior y cada una de las referidas levas,

haciendo que cuando una de las dos levas se desplaza bajo la acción de un cable el eje interior gira.

E. Terminal de los cables que concluyen en el pedal, alojados en sendas chavetas correspondientes a cada una de referidas levas, por donde el automovilista trasladará el movimiento al conjunto.

3. Mecanismo para la instalación en motocicletas de dos faros antiniebla orientables según reivindicación 1-2, caracterizado por su pedal de accionamiento para que el usuario de la motocicleta lo pueda accionar con su talón, formado por los siguientes elementos;

A. Consta de un chasis metálico a modo de soporte principal de forma aproximadamente rectangular y que en las proximidades de su extremo inferior se prolonga hacia el interior y exterior de la motocicleta en un tubo perpendicular y solidario al elemento rectangular, conformando ambos elementos el soporte o envolvente exterior del pedal de accionamiento.

B. Interior al tubo fijo del referido soporte principal, se aloja a tope desde su extremo exterior otro tubo concebido para que pueda girar por su interior, el cual en un extremo exterior se prolonga solidariamente en otra pieza metálica perpendicular al tubo interior, que en su extremo inferior contiene una unión abisagra que proporciona posibilidades de movimiento angular de otra pieza metálica exterior a modo de palanca del pedal con soporte en su extremo superior para apoyar el talón, mientras que el extremo superior de la pieza metálica perpendicular al tubo interior, servirá de apoyo a un resorte de unión con la palanca del pedal.

C. Palanca del pedal concebida para que en su extremo superior exteriormente a la moto se lleve a cabo el contacto con el talón del motorista, concebida de forma que, a la altura del extremo exterior del tubo del chasis, contiene una prolongación a modo de pivote, mientras que la posición de su extremo inferior está limitada por el efecto de un segundo resorte que lo vincula al soporte principal, encontrando además sobre este soporte principal su final de carrea o límite de movimiento.

D. Eje dotado de movimiento angular y longitudinal por el interior de sendos tubos que en el extremo exterior lleva una ranura transversal con un pasador que sirve como enlace con el pivote de la palanca del pedal, al objeto de que al presionar con el pie la palanca del pedal se altera la posición de equilibrio del mismo, arrastrando en su movimiento al eje.

- 5
- E. La parte tubular del soporte en su proyección hacía el interior de la motocicleta en las proximidades a su extremo, se encuentra seccionada formando una abertura al objeto de que se puedan introducir dos bieletas que trasladen la correspondiente tensión a los cables de gobierno del soporte de los faros orientables.
  - F. Respecto a la definición del eje al objeto de poder activar el funcionamiento de una única bielea, el mismo aloja una chaveta o pieza macho solidaria al mismo y las bieletas incorporan sendos orificios hembra o chaveteros alineados en la posición de reposo con palanca de accionamiento y activando en dicha posición la bielea más cercana a la parte exterior del conjunto a modo de embrague.

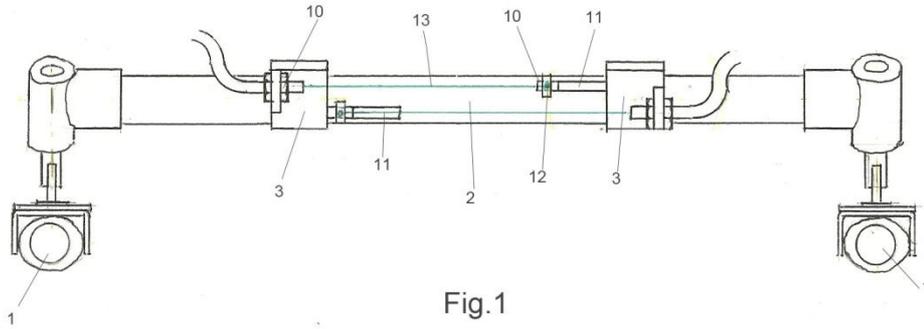


Fig. 1

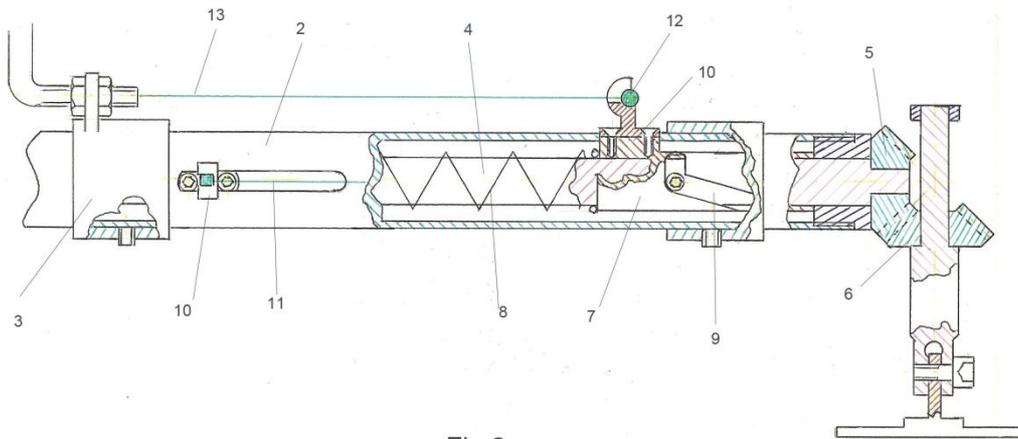


Fig. 2

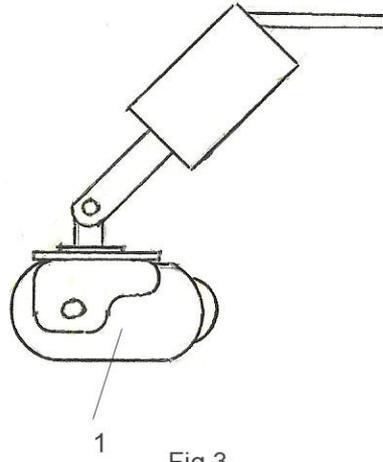


Fig.3

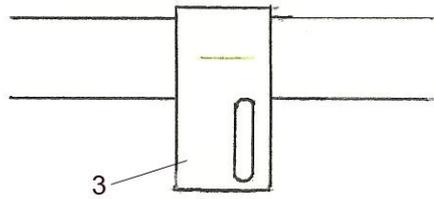


Fig.4

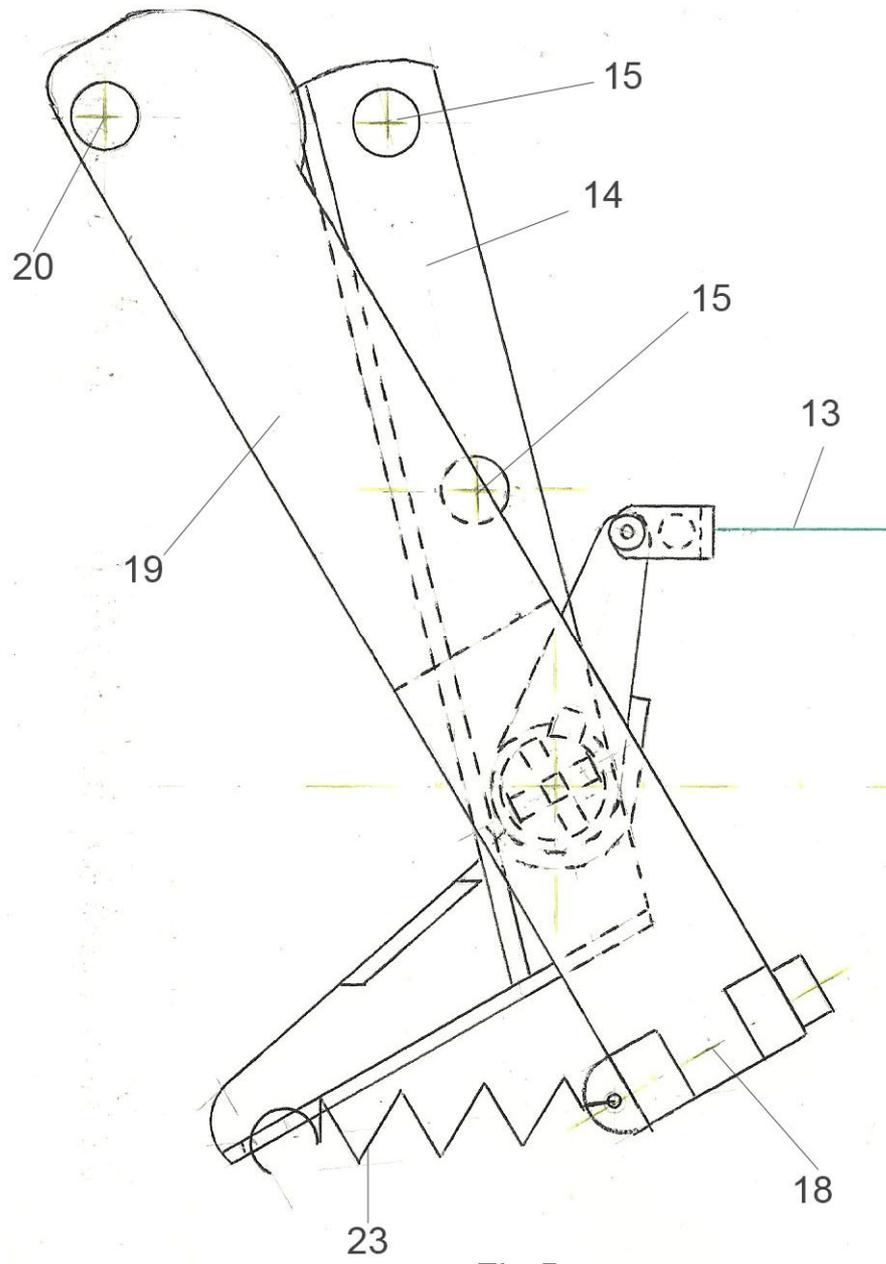


Fig.5

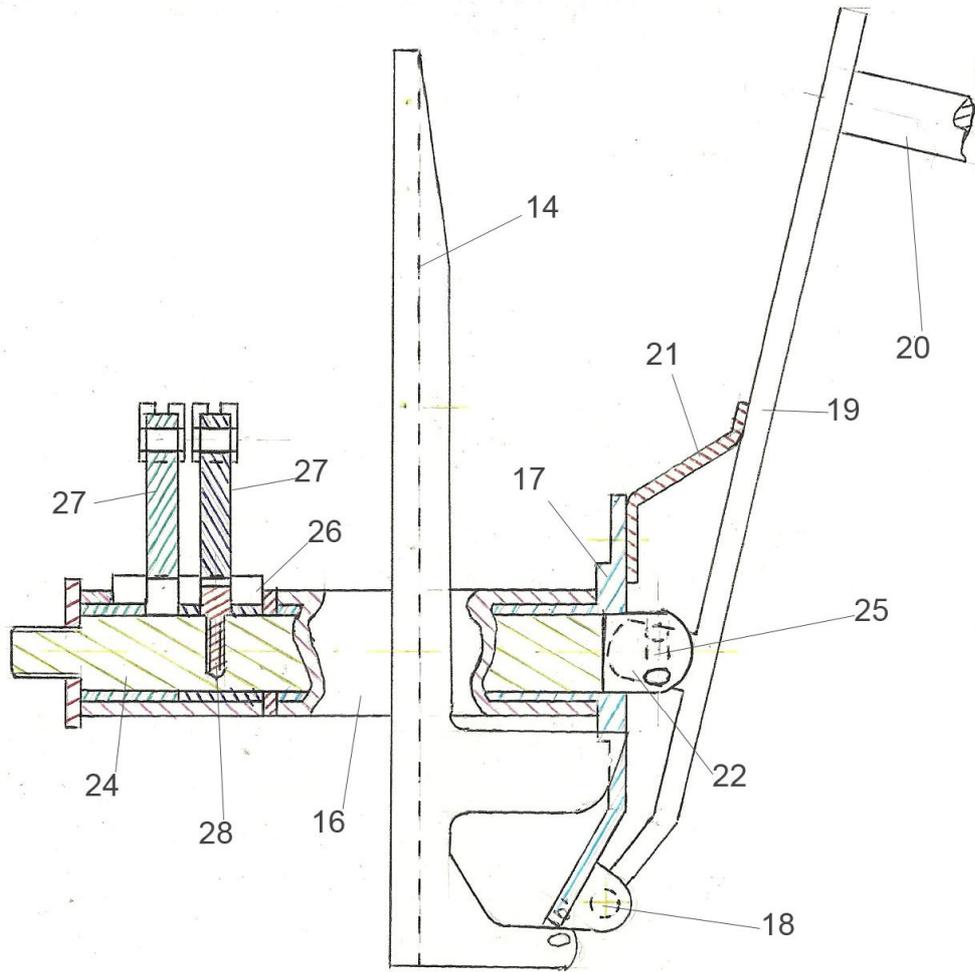


Fig 6

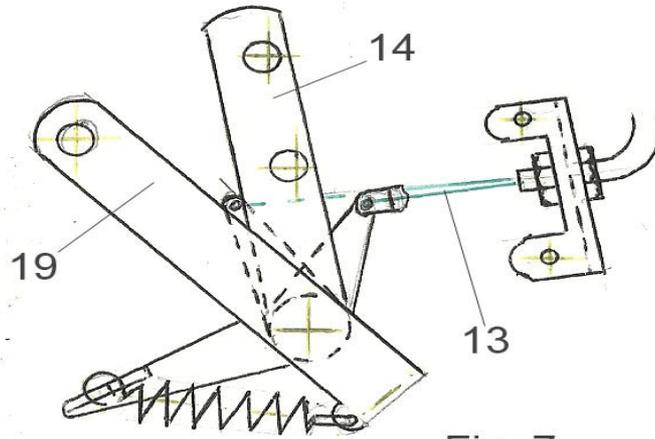


Fig. 7

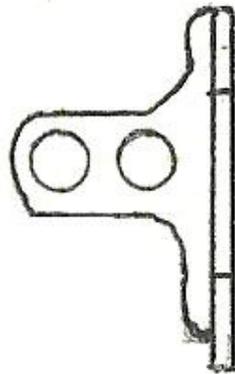


Fig.8