



BG 2k

MINISTERO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

D. G. P. I. — UFFICIO CENTRALE BREVETTI

BREVETTO PER INVENZIONE INDUSTRIALE

N. 1160164

Il presente brevetto viene concesso per l'invenzione oggetto della domanda sotto specificata:

N. DOMANDA	Anno	Cod. Prov.	U.P.I.C.A.	CODICI	DATA PRES. DOMANDA						P
					G	M	A	H	M		
1907283		15	MILANO	21322	12	01	83	00	00	00	

TITCLARE SOCIETE SERCATI
 A PARIGI FRANCIA
 OFFENSTADT ERIC
 A PONTOISE FRANCIA

TITCLO MOTOCICLO PERFEZIONATO DEL TIPO A
 DUE RUOTE.

INV. DES. ERIC OFFENSTADT

PRIORITA FRANCIA DOM. BREV. N. 82 00 381 DEL
 12 GENNAIO 1982

062

Roma, li 4 MAR. 1987



MINISTERO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

Ufficio Provinciale Industria Commercio e Artigianato di Milano

COPIA DEL VERBALE DI DEPOSITO PER BREVETTO D'INVENZIONE INDUSTRIALE

FM 4818

L'anno 1983 il giorno DODICI

del mese di GENNAIO

la Ditta Società SERCATI e
il Signor Eric OFFENSTADT
di nazionalità francese con sede in rispettivamente PARIGI e PONTOISE (Francia)
residente in

Via ----- a mezzo mandatario JACOBACCI-CASETTA & PERANI S.P.A.

ed elettivamente domiciliati agli effetti di legge a Milano - Via Visconti di Modrone 7

presso il mandatario

ha nno presentato a me sottoscritto:

- Domanda in bollo per la concessione di un BREVETTO PER INVENZIONE INDUSTRIALE

avente per

TITOLO:

"Motociclo perfezionato del tipo a due ruote"

Inventore designato: Eric OFFENSTADT

Priorità della domanda di brevetto in: FRANCIA N. 82 00 381 del 12 Gennaio 1982

corredata di:

- Descrizione in duplo di n. 20 pagine di scrittura.
- Disegni, tavole n. 2 in duplo (provvisorie)
- Lettera d'incarico - ~~Dichiarazione di inventore~~ ~~ad Atto di procura~~ (con riserva)
- Documento di priorità ~~extradizione italiana~~ (con riserva)
- ~~Autorizzazione o atto di concessione~~ xxx
- Atto di designazione dell'inventore.
- Attestazione di versamento sul c/c postale n. 00668004 intestato all'Ufficio del Registro tasse e concessioni di Roma di L. 194.000.- emessa dall'Uff. Postale di Milano 25 II 11.1.1983 n. 313
- Marca da bollo da L. 3.000.-

Il mandatario dichiara di non essere in possesso di autorizzazione del
richiedente a rilasciare la dichiarazione richiesta dallo circolare n. 149
del 11 novembre 1980 dell'Ufficio Centrale Brevetti.

La domanda, le descrizioni ed i disegni sopraelencati sono stati firmati dal richiedente e da me controfirmati e bollati col timbro d'ufficio

IL DEPOSITANTE



Per copia conforme all'originale

L'UFFICIALE ROGENTE
Pietro Messineop. il Direttore
(Salvatore Ravalii)IL CAPO DELL'UFFICIO BREVETTI
(Rogio Boletti)



MINISTERO DELL'INDUSTRIA, COMMERCIO E ARTIGIANATO

19072A/83

UFFICIO CENTRALE BREVETTI - R O M A

SERVIZIO BREVETTI

12.01.83 019072

La ditta Société SERCATI di nazionalità francese con sede in 30 rue de Charonne 75001 PARIGI (Francia) e il signor Eric OFFENSTADT di nazionalità francese, residente in 41 rue ALEXANDRE Prachay, 95300 PONTOISE (Francia), a mezzo mandatario JACOBACCI-CASETTA & PERANI S.p.A., ed elettivamente domiciliati agli effetti di legge a MILANO, Via Visconti di Modrone 7, presso il mandatario:

domandano la concessione di un brevetto per INVENZIONE INDUSTRIALE dal titolo:

"Motociclo perfezionato del tipo a due ruote"

Inventore designato: ERIC OFFENSTADT

PRIORITA': si rivendica il diritto di Priorità derivante dalla precedente domanda di brevetto

in FRANCIA N. 82 00 381 del 12 Gennaio 1982

Documentazione allegata:

- . descrizione di N. 20 pagine di scrittura in duplo
- . disegni, N. 2 tavole (provvisorie)
- . lettera d'incarico (con riserva)
- . documento di priorità (con riserva)
- . atto designazione inventore
- . attestazione di versamento sul c/c P.le N.00668004

intestato all'Ufficio registro Tasse e Concessioni
di Roma di Lire 194.000.- emessa dall'Ufficio Posta
le di Milano in data 11.1.1983
. una marca da bollo da Lire 3.000.-

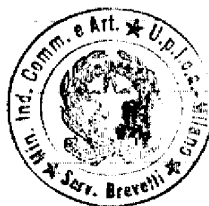
Milano, 12 Gennaio 1983

p.i. Soci  t   SERCATI

Eric OFFENSTADT

JACOBACCI - CASETTA & PERANI
S.p.A.

Teodoro Vanni



l'Ufficiale Rogante
(Pietro Martino)

[Signature]

DESCRIZIONE del brevetto per invenzione industriale

dal titolo:

FM 4818

"Motociclo perfezionato del tipo a due ruote"

di : Société SERCATI, di nazionalità francese, con

sede in 30 rue de Charonne, 75011 PARIS (Francia), e

Eric OFFENSTADT, di nazionalità francese, residente in 41 rue Alexandre Prachay, 95300 PONT-TOISE (Francia)

Inventore designato: Eric OFFENSTADT

Depositata il:

12 06 1983

19072 A/ 83

** ** *

RIASSUNTO

Questo motociclo è del tipo presentante un telaio centrale rigido (3) comprendente una parte superiore sensibilmente diritta e leggermente inclinata verso il dietro e verso il basso, che contribuisce alla rigidità della macchina e al di sotto della quale è installato un motore (9).

Il problema da risolvere consiste, fra gli altri, nell'accrescere la rigidità della macchina.

Secondo l'invenzione, il telaio centrale rigido (3) è costituito dalla sola parte superiore inclinata verso il basso e verso il die-

tre, in quanto l'estremità superiore del o degli ammortizzatori (21) della sospensione posteriore è articolata rigidamente sul dietro di questo elemento superiore unico del telaio rigido (3), mentre la sua o le sue estremità inferiori sono collegate rigidamente all'asse della ruota posteriore (12).

L'invenzione trova un'applicazione vantaggiosa sulle motociclette.

** ** *

DESCRIZIONE

La presente invenzione riguarda un motociclo a due ruote, e particolarmente una motocicletta del tipo nella quale le due ruote sono riunite rispettivamente, una tramite una sospensione anteriore ed una colonna di sterzo, e l'altra tramite una sospensione posteriore, a braccio oscillante e con ammortizzatori laterali, collegata all'asse della ruota posteriore, a un telaio centrale rigido comportante una parte superiore sensibilmente dritta e leggermente inclinata verso il dietro e verso il basso, che contribuisce alla rigidità della macchina e al di sotto della quale è installato un motore.

Nel campo dei cicli e particolarmente

dei motocicli attuali quali ciclomotori, velomotori e motociclette si sa che questi motori utilizzano in generale una sospensione posteriore a braccio oscillante.

Nel caso di cilindrata abbastanza grandi e particolarmente per le motociclette, il o i bracci oscillanti sono articolati rigidamente ad una estremità sul telaio dietro al motore e, all'altra, sull'asse della ruota posteriore, mentre uno o due ammortizzatori muniti di molle di sospensione sono montati, mediante articolazione libera per esempio su snodi, fra il o i bracci oscillanti ed il telaio della macchina.

Del resto, la rigidità di questa macchina dipende unicamente dal o dai bracci oscillanti e dal telaio centrale rigido.

In tutti i casi la disposizione del punto di articolazione dei bracci oscillanti sul telaio, dietro al motore, necessita che questo telaio sia ricurvo e sia anche molto lungo.

Di solito questo telaio prende, visto di fianco, una forma approssimativa di parallelogramma, con un lato inferiore pressapoco

orizzontale, generalmente doppio (sui due lati della macchina), due lati anteriore e posteriore inclinati verso il davanti e verso l'alto, il lato anteriore essendo qualche volta doppio (sulle grosse cilindrature) mentre il lato posteriore lo è sovente, e infine un lato superiore poco inclinato sull'orizzontale e costituito in generale dalla parte superiore sopra menzionata del telaio (al di sopra della quale è normalmente fissato il serbatoio della benzina).

E' l'insieme di questi elementi che costituiscono il telaio che nelle realizzazioni conosciute, comportano almeno l'elemento superiore e l'elemento posteriore inclinato che di solito contribuiscono alla rigidità di questo telaio e che sono dimensionati di conseguenza e cioè con una sezione molto forte e pressapoco dello stesso valore per tutti. E' sull'elemento posteriore inclinato di questo telaio rigido che sono articolati rigidamente intorno ad un asse trasversale, il o i bracci oscillanti essi stessi rigidi. Partendo da questo telaio centrale rigido, sono previsti uno o più elementi, orientati posteriormente e verso l'alto per sostenere la sella del conduttore ed eventualmente del

passaggero.

E' su questo elemento posteriore che l'ammortizzatore o gli ammortizzatori, muniti delle loro molle di sospensione, sono montati ad articolazione libera alla loro estremità superiore, posteriormente all'articolazione del o dei bracci oscillanti sul telaio, l'altra loro estremità essendo articolata su questo o questi bracci oscillanti, generalmente leggermente davanti al montaggio ad articolazione libera dell'asse della ruota posteriore su questi, il montaggio essendo fatto per esempio per mezzo di silents-blocs o di snodi. Oppure, nelle realizzazioni conosciute, il telaio centrale rigido a parallelogramma lavora essenzialmente in flessione e manca di conseguenza di rigidità strutturale; inoltre, l'esistenza di un tale telaio circondante il motore riduce l'accessibilità alle diverse parti di questo. Quanto ai bracci oscillanti, non solamente contribuiscono in maniera importante alla rigidità dell'insieme, ma ancora questi assicurano, ben inteso la guida della ruota posteriore, vale a dire assicurano il mantenimento di una distanza costante fra il telaio dietro il motore e l'asse della

ruota posteriore che oscilla in questo modo su un arco di cerchio.

Infine, in questi motocicli conosciuti, una flessibilità variabile della sospensione posteriore eccedente un valore relativo del 30% può essere ottenuta solo mediante l'utilizzazione di un sistema molto complesso di bielle, di oscillatori, di un numero elevato di fragili e costose articolazioni, come i sistemi ben conosciuti in commercio sotto le denominazioni "Pro-link" "Unitrack" o "Floating System".

E' per questo che la presente invenzione ha lo scopo di fornire un motociclo del tipo indicato in precedenza nel quale si risolvono gli inconvenienti citati, semplificando la costruzione della macchina e permettendo una riduzione considerevole del suo prezzo di vendita.

Questo problema è risolto, conformemente all'invenzione, grazie al fatto che il telaio centrale rigido è costituito dalla sola parte superiore inclinata verso il basso e posteriormente, grazie al fatto che l'estremità superiore del o degli ammortizzatori della sospensione posteriore è articolata rigidamente

sul dietro di questo elemento superiore unico di telaio rigido, mentre il suo o la loro estremità inferiore è unita rigidamente all'asse della ruota posteriore.

Le estremità del o degli ammortizzatori essendo fissati sull'asse della ruota posteriore, e su un asse parallelo a quest'ultimo e solidale al retro dell'elemento superiore unico, i bracci oscillanti essendo solamente fissati ad articolazione libera, per esempio per mezzo di snodi.

Queste disposizioni hanno per effetto che è il o gli ammortizzatori e non più il o i bracci oscillanti che contribuiscono alla rigidità e che il telaio rigido a elemento superiore unico è per questo, nettamente più rigido, perchè non lavorano più in flessione ma in compressione; inoltre siccome non circonda più il motore, si dispone di una maggiore facilità di smontaggio e/o di manutenzione di quest'ultimo; solo un telaio ausiliario leggero, per fissare il motore, è previsto al di sotto del telaio rigido a elemento superiore unico, per sostenere questo motore, senza contribuire necessariamente alla rigidità d'insieme della macchina, la

sezione di questo telaio ausiliario essendo di conseguenza di valore relativamente piccolo, ciò che riduce l'ingombro ed accresce l'accessibilità al motore, mentre nel contrario la sezione del telaio rigido superiore unico dovrebbe in principio essere nettamente più robusta che di solito.

Considerato che è l'ammortizzatore o gli ammortizzatori che contribuiscono in questo punto alla rigidità, il braccio o i bracci oscillanti non hanno che da svolgere la sola funzione di guida precitata, e possono dunque essere dimensionati di conseguenza, cioè possono avere una sezione molto piccola ed essere fissati per mezzo di un'articolazione libera, per esempio su dei silent-blocs o degli snodi.

In un esempio di realizzazione particolare dell'invenzione il punto di collegamento fra il telaio rigido a elemento superiore unico ed il manicotto della colonna di direzione d'articolazione degli ammortizzatori posteriori su questo telaio e l'asse della ruota posteriore sono sensibilmente allineati. Questo aumenta considerevolmente la rigidità dell'insieme.

e si può così ridurre in proporzione, cioè in maniera rilevante, la lunghezza di questo telaio a elemento unico.

In modo particolarmente vantaggioso può essere previsto che il punto di articolazione del o degli ammortizzatori sulla parte posteriore del telaio rigido a elemento superiore, unico sia situato, in rapporto alla verticale, davanti al punto di articolazione del o dei bracci oscillanti, questa ultima articolazione essendo prevista su un elemento del telaio ausiliario situato posteriormente al motore. Questa disposizione avanzata permette una flessibilità variabile, senza ricorrere ai sistemi classici, complessi e costosi menzionati precedentemente.

Secondo una variante di realizzazione il telaio è costituito da un tubo rettilineo che funziona in compressione e sul quale è montato il serbatoio del carburante della macchina oppure, secondo un'altra variante vantaggiosa, il telaio è lui stesso costituito in forma di serbatoio di carburante, avente ai suoi lati e verso la sua parte posteriore, delle flange sulle quali sono articolati gli ammortizzatori posteriori.

Inoltre, secondo una forma di realizzazione preferita dell'invenzione, gli ammortizzatori posteriori sono montati scorrevoli dentro a guaine articolate a livello del punto di articolazione degli ammortizzatori, sul telaio principale. Questo permette di utilizzare per esempio degli elementi di tipo standard, classici, fabbricati in grande serie, e dunque di ridurre di circa dal 30 al 50% il costo di costruzione dell'insieme telaio-sospensione posteriore.

Altre caratteristiche e vantaggi del motociclo secondo l'invenzione emergeranno dalla descrizione che segue presa in riferimento ai disegni allegati, sui quali:

- la fig. 1 è una vista schematica in elevazione laterale di una forma di realizzazione del motociclo secondo l'invenzione; e
- la fig. 2 è una vista schematica in elevazione laterale di una seconda forma di realizzazione dell'invenzione.

Nella figura 1, si è rappresentato in modo schematico un motociclo avente una ruota anteriore 1, una ruota posteriore 2, un telaio intermedio principale in forma di

tubo rettilineo corto 3, leggermente inclinato sull'orizzontale, un telaio secondario 4 formato da due bracci laterali di cui uno solo è visibile nella figura 1. Ciascuno di questi bracci laterali comporta, a partire dal davanti del telaio principale 3, un primo pezzo inclinato verso il basso e verso il dietro, e situato anteriormente al motore descritto più avanti un secondo pezzo inferiore e orizzontale, situato al di sotto di detto motore, un terzo ed un quarto pezzo formanti una V aperta, situata posteriormente al motore e con la sua parte superiore orientata posteriormente e che risale fino all'estremità posteriore del telaio 3, ed infine un'ultimo pezzo o pezzo posteriore 11 inclinato leggermente, verso l'alto e sul dietro e che si estende al di sopra della ruota posteriore 2.

L'asse 5 della ruota anteriore è collegato in modo usuale per mezzo di una sospensione 6 alla colonna di direzione 7 della macchina che è montata e fissata in modo da evitare qualsiasi spostamento longitudinale entro un manicotto 8 avente una guida non rappresentata.

Il telaio 3 è collegato in maniera

fissa, classica per una sospensione 6 alla colonna di direzione 7 della macchina che è montata e fissata in modo da evitare qualsiasi spostamento longitudinale in un manicotto avente una guida non rappresentata.

Il telaio 3 è collegato in maniera fissa, classica, non rappresentato in dettaglio, al manicotto 8.

Pertanto il motore rappresentato nel suo insieme con il numero 9, della macchina, posto al di sotto del telaio principale 3, è collegato per mezzo di piastre di fissaggio come quelle indicate con 10, alla parte anteriore del telaio secondario 4, di cui la parte posteriore 11 è sollevata leggermente verso il retro e sostiene in parte una sella ed una carrozzeria, non rappresentata. Inoltre la parte posteriore del motore 9 è collegata all'asse 12, della ruota posteriore 2, per mezzo di bracci oscillanti 13 (dei quali uno solo è visibile) formati da dei tubi rettilinei. Ogni tubo 13 è collegato da articolazioni alle sue estremità al motore 9 e all'asse 12 per mezzo di dispositivi non rappresentati ben conosciuti sotto il termine di "silent-blocs" o preferibilmente da due

snodi 14,15, di cui l'uno ha un passo della vite a sinistra e l'altro un passo della vite a destra e che permettono così di regolare la lunghezza dei bracci oscillanti 13 e servono di conseguenza da dispositivo di tensione di una catena, avente riferimento 16 ed utilizzata per esempio come sistema di trasmissione non limitativo, fra il motore 9 e l'asse 12 della ruota posteriore 2. La trasmissione potrebbe come variante essere del tipo a cardano.

I due bracci del telaio secondario 4 sono collegati al davanti del telaio principale 3 in maniera del tutto classica e all'estremità posteriore di questo telaio principale 3 per mezzo di due piccole flange laterali 17, situate a livello della parte più curva 18, montate in maniera rotante su un'asse d'articolazione trasversale 19, sostenuto da due placche 20 del telaio 3.

Nel motociclo secondo l'invenzione, la sospensione posteriore prevede degli ammortizzatori 21 che sono montati scorrevoli dentro a manicotti 22 di cui le estremità superiori sono fissate in modo articolato sull'asse 19, che è parallelo all'asse 12 della ruota

2 e che è situato in rapporto alla verticale, davanti all'articolazione dello snodo 14 del braccio 13, questi ammortizzatori sono montati ad articolazione rigida sull'asse 12 della ruota 2.

Secondo una variante di realizzazione, le estremità inferiori degli ammortizzatori posteriori 21 sono montate ad articolazione su un'asse parallelo all'asse 12 della ruota posteriore e vicina a quest'ultima per mezzo di elementi di collegamento, quali delle piastre solidali all'asse 12.

Secondo l'invenzione, il punto di collegamento della colonna di direzione, 7 e del telaio 3, o più precisamente il punto di fissaggio del manicotto 8 della colonna di direzione 7 al telaio 3, il punto o l'asse 19 di articolazione degli ammortizzatori posteriori 21/22 sul telaio 3 e l'asse 12 della ruota posteriore 2 sono quasi allineati, ciò che non è nel caso dei telai convenzionali dei motocicli attuali.

Il funzionamento del motociclo secondo l'invenzione è il seguente.

Sotto carico, le ruote 1 e 2 sono

respinte elasticamente in posizione 1' e 2' gli assi 5,12 delle ruote 1 e 2 venendo rispettivamente in 5' e 12'.

L'asse 12 della ruota 2 descrive un arco di cerchio determinato della lunghezza dei bracci oscillanti 13, la distanza fra gli assi 19 e 12 diminuisce e gli ammortizzatori 21 scorrono nelle loro rispettive guaine 22, pervenendo nella posizione segnata 22'.

Nella figura 2 si è rappresentata una variante di realizzazione, nella quale il telaio 3, che sostiene in generale nelle macchine convenzionali, è lui stesso realizzato in forma di serbatoio 23, munito ai suoi lati e verso la parte posteriore delle flange triangolari 24, portanti un asse trasversale 25 al quale sono collegati per articolazione, le guaine 22 degli ammortizzatori posteriori della macchina così come delle flange laterali allungate 26 solidali alla parte incurvata 27 del telaio secondario 4.

Il funzionamento di questa variante è identico a quello della realizzazione della figura 1.

Come si vede, il telaio 3 è molto

corto o è anche sostituito dal serbatoio 23 eventualmente in lamiera rinforzata, la rigidità dell'insieme è considerevolmente aumentata a causa dell'allineamento dei punti di articolazione indicati precedentemente e si ottiene per mezzo di un dispositivo semplice ed efficace la flessibilità variabile dell'insieme che porta ad un indurimento progressivo della sospensione in funzione del carico. Inoltre i bracci oscillanti 13 non servono più ad assicurare la totalità della guida della ruota posteriore 2, ma a determinare la geometria della sospensione e, nel caso della trasmissione per catena, a ricevere il dispositivo molto semplice di tensionamento della catena ed eliminando particolarmente i sistemi convenzionali di regolazione a luce eccentrica e vite di bloccaggio. Infine, la soluzione mirante a sostituire il telaio tubolare direttamente con il serbatoio di carburante, permette di dare a quest'ultimo una maggiore capacità con uno stesso ingombro.

Si noterà che il tubo 3 presenta una sezione che è praticamente uguale a quella dell'elemento superiore dei telai classici, e che è per esempio dell'ordine di 60 mm di

diametro, mentre i tubi del telaio secondario 4 sono nettamente più sottili di questa dimensione abituale, e per esempio dell'ordine di 20 mm di diametro.

E' ugualmente interessante ricordare che con l'espressione "flessibilità variabile", si intende che l'ammortizzamento varia in funzione della posizione della macchina, questo ammortizzamento essendo massimo quando lo schiacciamento della macchina è al massimo (passaggio di un dosso), mentre è minimo quando la macchina è in distensione massima (passaggio di una cunetta). Si noterà che con la struttura conforme all'invenzione, la variante della flessibilità variabile può senza difficoltà raggiungere il valore desiderato, per esempio, ottenere una flessibilità in distensione che sia il doppio della flessibilità durante lo schiacciamento, mentre con i sistemi attuali non si può in alcun caso raggiungere il 30%.

** ** *

RIVENDICAZIONI

1. Motociclo a due ruote, del tipo nel quale le due ruote sono riunite rispettivamente, l'una (1) per mezzo di una sospensione

anteriore (6) e l'altra (2) per mezzo di una sospensione posteriore, a braccio oscillante (13) e ad ammortizzatori laterali (21), collegati all'asse (12) della ruota posteriore (2), con un telaio centrale rigido (3) avente una parte superiore sensibilmente dritta e generalmente leggermente inclinata sul dietro e verso il basso, che contribuisce alla rigidità della macchina ed al di sotto della quale è installato un motore (9), caratterizzato per il fatto che il telaio centrale rigido (3) è costituito dalla sola parte superiore, e per il fatto che l'estremità superiore del o degli ammortizzatori (21) della sospensione posteriore è articolata rigidamente sul dietro di questo elemento superiore unico del telaio rigido (3), mentre la sua o loro estremità inferiore è collegata rigidamente all'asse della ruota posteriore (12) o a dei pezzi solidali all'asse (12).

2. Motociclo secondo la rivendicazione 1, caratterizzato per il fatto che il punto di collegamento fra il telaio rigido a elemento superiore unico (3) e il manicotto della colonna di direzione (8), l'asse (19) d'articolazione degli ammortizzatori posteriori (21) su questo

telaio (3), e l'asse della ruota posteriore (12) sono sensibilmente allineati.

3. Motociclo secondo una qualunque delle rivendicazioni 1 e 2, caratterizzato per il fatto che l'asse di articolazione (19) del o degli ammortizzatori (21) sul dietro del telaio rigido a elemento superiore unico (3) è situato, in rapporto alla verticale, in avanti al punto (14) di articolazione del o dei bracci oscillanti (13), questa ultima articolazione essendo prevista su un elemento di un telaio ausiliario (4) situato posteriormente al motore.

4. Motociclo secondo una qualunque delle rivendicazioni da 1 a 3, caratterizzato per il fatto che comprende un telaio secondario (4) a uno o due bracci raccordato al davanti del telaio principale (3) sostenente il motore (9) e collegato, posteriormente al suddetto telaio (3) mediante flange laterali (17;26) a livello del punto di articolazione (19;25) degli ammortizzatori posteriori e del telaio principale.

5. Motociclo secondo una qualsiasi delle rivendicazioni da 1 a 4, caratterizzato per il fatto che il telaio principale (3) è costituito da un tubo rettilineo funzionante in compressione e sul quale è montato il serbatoio del carburante della macchina.

6. Motociclo secondo una qualunque delle rivendicazioni da 1 a 4, caratterizzato per il fatto che il telaio

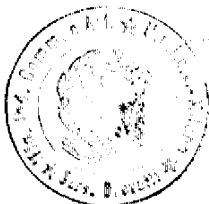
principale costituisce lui stesso il serbatoio (23) di carburante recante ai suoi lati e verso la parte posteriore, delle flange (24) sulle quali sono articolati gli ammortizzatori posteriori (21).

7. Motociclo secondo una qualunque delle rivendicazioni da 1 a 6, caratterizzato per il fatto che gli ammortizzatori posteriori (21) sono montati in maniera scorrevole dentro delle guaine (22) fissate ad articolazione sull'asse di articolazione (19;25) degli ammortizzatori sul telaio principale (3).

8. Motociclo secondo una qualunque delle rivendicazioni da 1 a 7, caratterizzato per il fatto che in caso di una trasmissione a catena (16) fra il motore (9) e la ruota posteriore (2), i bracci oscillanti (13) sono costituiti da dei tubi articolati posteriormente al motore (9) e all'asse della ruota posteriore (2) essendo montati su degli snodi (14, 15), di cui uno possiede un passo della vite a destra e l'altro un passo della vite a sinistra e che servono simultaneamente a regolare la tensione della catena (16).

9. Motociclo secondo una qualunque delle rivendicazioni da 1 a 7, caratterizzato per il fatto che la trasmissione è del tipo a Cardano.

** ** *

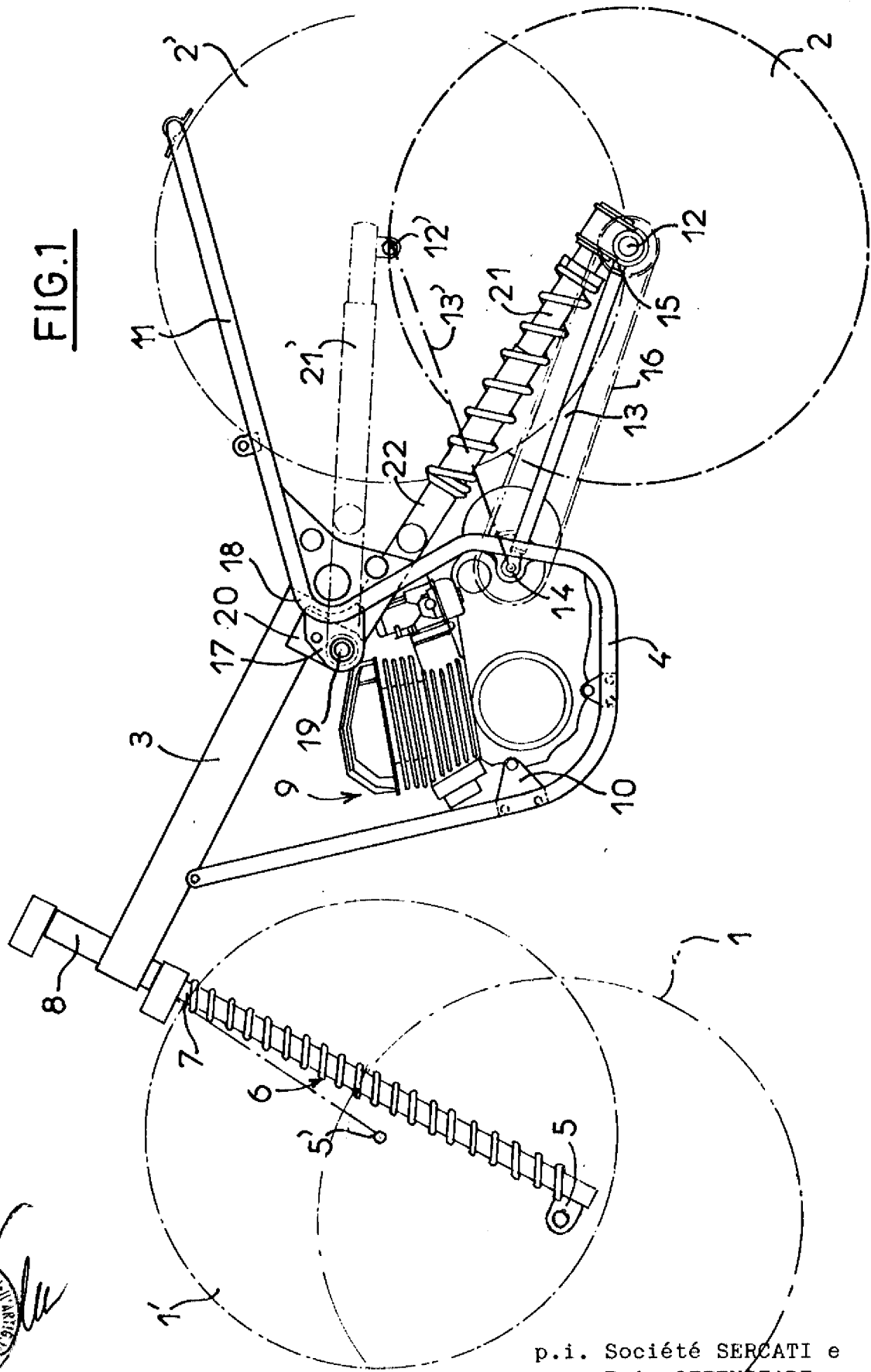


Ufficiale Rogante
(Vetro - Torino)

JACOBACCI - CASSETTA & PERANI
S.p.A.

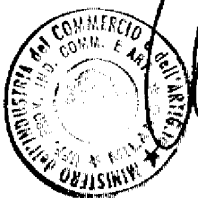
Teodoro Vanni

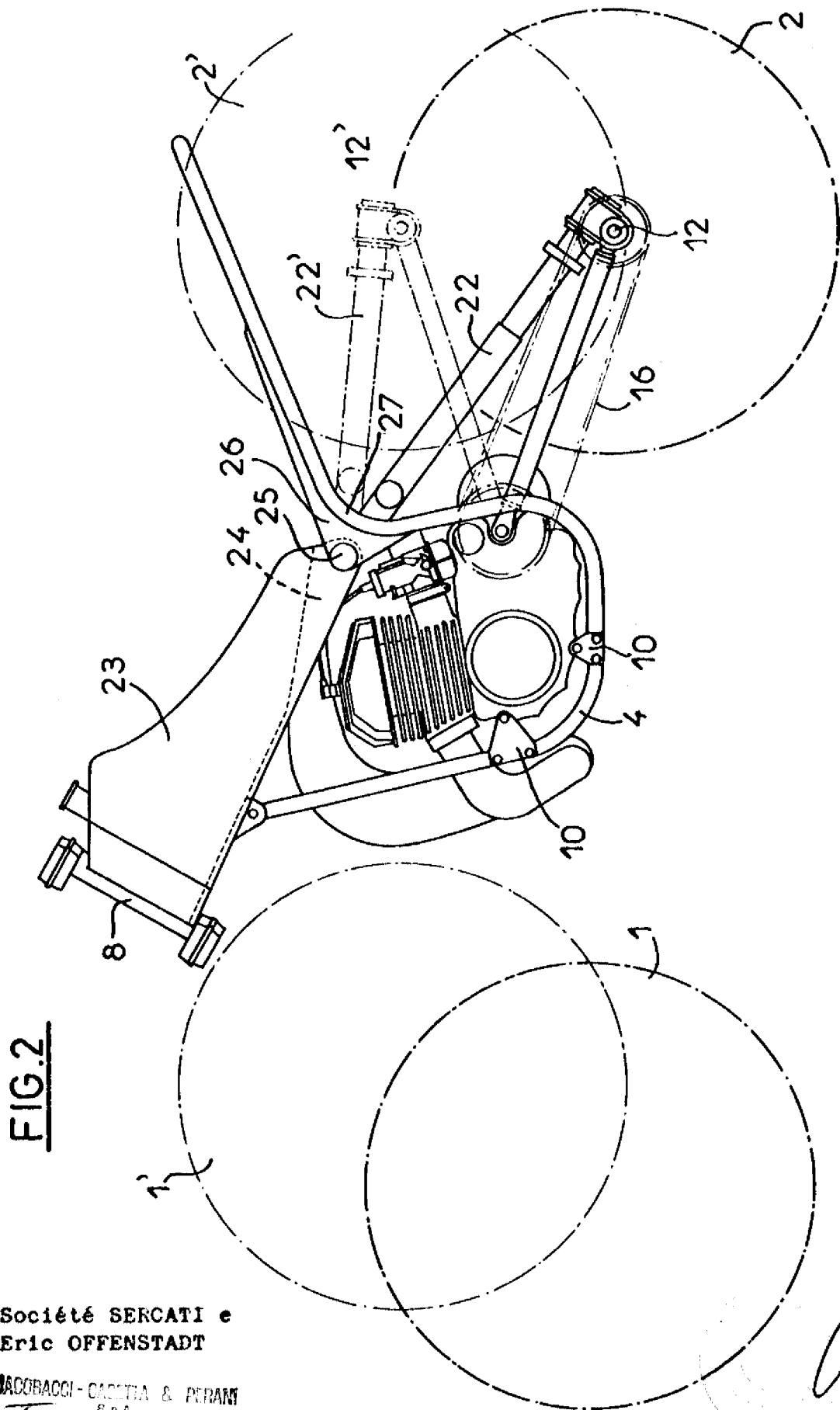
FIG.1



p.i. Société SERCATI e
ERIC OFFENSTADT
JACOBACCI-CASETTA & PERANI
S.p.A.

Quattrini





p.1. Société SERCATI e
Eric OFFENSTADT

JACOBACCI-CASSETTA & PERANI
S.p.A.

Quot. Varesina

1907 A/ 83

MINISTERO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

*** **



DESIGNAZIONE DI INVENTORE

La sottoscritta Richiedente designa quale inventore nella
domanda di brevetto avente per titolo:
"Motociclo perfezionato del tipo a due ruote"

il signor :

(1) Eric OFFENSTADT

Nazionalità: francese

Indirizzo: 41 rue Alexandre Prachay, 95300 PONTOISE (Francia)

(2) _____

Nazionalità:

Indirizzo:

(3) _____

Nazionalità:

Indirizzo:

(4) _____

Nazionalità:

Indirizzo:

(5) _____

Nazionalità:

Indirizzo:

p.i. Société SERCATI e
Eric OFFENSTADT

JACOBACCI - CASSETTA & PERANI
B.p.A.

Addi 12 Gennaio 1983

Teodoro Vanni