

51002-

51003



MEMORIA DESCRIPTIVA

para un Modelo de Utilidad, por veinte años, por:  
"CHASIS PARA MOTO SCOOTER LIGERO", a favor de INNOCENTI,  
Società Generale per l'Industria Metallurgica e Meccanica,  
entidad italiana, residente en MILAN, Via Pitteri, 81.-

=====

La presente invención se refiere a un chasis para  
moto scooter ligero que permite obtener un vehículo del  
tipo mencionado particularmente sencillo, ligero y poco  
voluminoso.

5.- El adjunto dibujo muestra, de manera esquemática,  
un moto scooter equipado con un chasis según la presente  
invención, y precisamente:



La figura 1 es una vista lateral del moto scooter completo.

10.- La figura 2 es una vista delantera del mismo y

Las figuras 3, 4, 5, 6 y 7 muestran, en mayor escala, las secciones del chasis, respectivamente por A-A, B-B, D-D, E-E y C-C.

15.- El chasis que constituye el objeto de la invención presenta una estructura de plancha embutida, constituida por dos partes simétricas ventajosamente conformadas y soldadas entre sí según la línea central longitudinal del vehículo.

20.- El chasis mismo está esencialmente constituido por una viga de sección aproximadamente rectangular (Fig. 3, sección A-A), que puede variar en sus partes según las cargas que deba sostener.

25.- La viga mencionada presenta una parte central 1, paralela al plano del suelo, a la que sigue hacia delante una parte 2, inclinada hacia arriba, que, en su extremo, está transformada en una parte de sección circular 3, (Fig. 4, sección B-B), de una inclinación determinada previamente con respecto al plano del suelo, que representa el tubo de alojamiento, de tipo bien conocido, para el guía. A cada extremo de dicho tubo de alojamiento está aplicado, y precisamente soldado con remaches eléctricos, un casquillo para asiento de los anillos de los cojinetes de bolas del guía.

30.-



35.- Detras, la parte central-1- presenta una curva hacia arriba y se prolonga en otra parte -4- en dirección paralela al plano del suelo, para transformarse sucesivamente y dar conformación a la aleta guardabarro -5- para la rueda trasera (Fig. 6, sección E-E.)

40.- Partiendo del guardabarro toma nacimiento, siempre de una sola pieza con la viga, un puente axil -6- que se une a la parte central -1-, creando un espacio vacío de contorno elíptico en el cual encuentra su adecuado asiento el depósito-portaequipajes -11-, también de chapa embutida. Aproximadamente una mitad es utilizada como portaequipajes y la otra mitad como depósito de carburante. El conjunto constituye así el chasis en su forma más completa, es decir desde el tubo de asiento de guía hasta el guardabarro trasero, en una sola pieza ligera, rígida y de conformación estéticamente agradable, quedando eliminadas todas las partes superpuestas aplicadas o soldadas que se presentan en la construcción de los chasis normales para motocicletas, tanto de chapa como de tubo. La parte central -1- de la viga lleva los pequeños soportes -1'- para apoyo de los pies y para los cables de mando del freno trasero. El apoyo para los pies se prolonga hacia delante según la parte inclinada -2- hasta el límite superior del tubo para el guía, siendo de una forma tal que se

45.-

50.-

55.-

9 NOV.



60.-

une a una pieza frontal -7- de chapa embutida que sirve de soporte para el claxón -8-.

65.-

El apoyo para los pies se prolonga también hacia atrás, según la conformación de la viga, para obtener la cobertura del cilindro motor y para dirigir sobre éste el aire de enfriamiento. El cilindro motor es horizontal, para reducir en altura el espacio ocupado y utilizar el espacio que queda así libre para otra aplicación.

70.-

La parte trasera -4- de la viga presenta una sección mayor que las otras partes en consideración de su importante función y lleva, soldados transversalmente, dos tubos: uno, corto, 9 (Fig. 7, sección C-C), que sirve de asiento para el perno sobre el que oscila el conjunto móvil constituido por el motor, la transmisión y la rueda trasera, y el otro, largo, 10, en el que está introducida y anclada la barra de torsión para obtener la suspensión elástica del conjunto móvil anteriormente mencionado.

75.-

80.-

En el espacio vacío del puente -6-, como se ha dicho anteriormente, encuentra su asiento el depósito portaequipajes, de buena capacidad, sujeto mediante simples tornillos y que, por consiguiente, puede ser desmontado con facilidad siempre que sea necesario.

85.-

En el arco del puente se encuentran practicadas las bases para los soportes -12- y -13- de los sillines

90.- delantero y trasero respectivamente, y en el guardabarro está prevista la base de soporte de la rueda de reserva. Sobre el guardabarro mismo se suelda también la pieza que lleva la placa de identificación y el pequeño farol trasero.

95.- El arco del puente y el guardabarro delantero llevan, en toda su longitud, dos gargantas paralelas, obtenidas por embutición, a los lados de la línea del centro (véase la Fig. 5, sección D-D), sirviendo las mismas de asientos para el montaje de los dos paneles laterales de chapa embutida para el modelo de moto scooter de línea aerodinámica. Se ha conseguido así la gran ventaja de utilizar por completo, sin ninguna alteración, el mismo chasis para dos tipos de vehículo.

100.- Las modificaciones de todo orden que puedan ser introducidas en el objeto descrito y que por referirse a la forma, dimensiones, proporciones y clase de material empleado no afecten a la esencialidad característica del mismo, se considerarán a todos los efectos como incluidas en el presente modelo sean cualquiera las circunstancias que concurran.

105.-

N O T A

110.- "Descrito suficientemente el objeto del modelo se declaran de novedad en España las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S

1ª.- Chasis para moto scooter ligero, caracteri-



- 115.- zado por el hecho de estar constituido por una estructura única de chapa embutida compuesta de dos partes simétricas soldadas entre sí según el eje longitudinal del vehículo, y que comprende el tubo de asiento del guía, una viga longitudinal sustentadora de sección rectangular, el guardabarro trasero y un arco de puente para la unión superior entre guardabarro y viga, mientras que en la viga sustentadora encuentran su
- 120.- adecuado asiento el apoyo para los pies, el perno de oscilación del conjunto motor móvil, con el cilindro horizontal y la barra de torsión para la suspensión elástica del conjunto móvil anteriormente mencionado, estando previsto sobre el guardabarro el soporte de
- 125.- la rueda de reserva y en el arco del puente los soportes de los sillines delantero y trasero, mientras que en el espacio vacío de dicho arco de puente encuentra su asiento el depósito para la esencia, que forma un solo cuerpo con el portaequipajes.
- 130.- 2ª.- Chasis para moto scooter ligero, según la reivindicación anterior, caracterizado por presentar en el desarrollo longitudinal del arco del puente y del guardabarro trasero dos gargantas paralelas, en posición lateral con respecto a la línea central, que sirven de asiento para el montaje de los paneles laterales
- 135.- de chapa embutida para la conformación aerodinámica, con el fin de obtener, con el mismo chasis, también

51003

9 NOV



un modelo de moto scooter de forma aerodinámica.

3ª.- CHASIS PARA MOTO SCOOTER.

140.-

Todo según se describe y reivindica en la presente Memoria descriptiva que consta de siete hojas y se ilustra en el dibujo que a la misma se acompaña.

Madrid, 9 de Noviembre de 1.955.

51003



Fig. 1

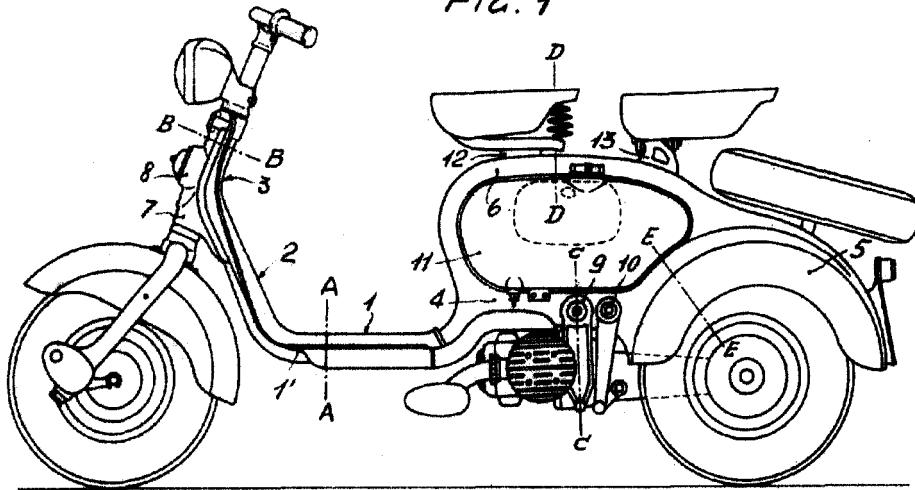
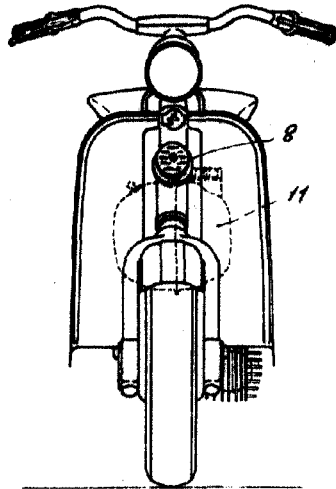


Fig. 2



1.000. 7. 11. 20.

Madrid, 9 de noviembre de 1.958.

*Gracia*

51003

9 NO



Fig. 3

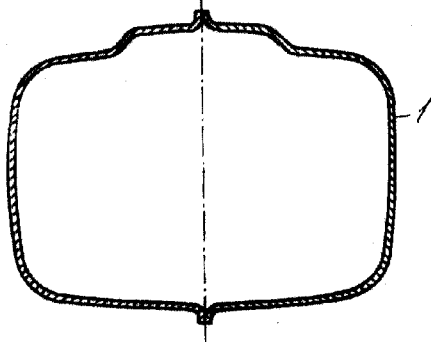
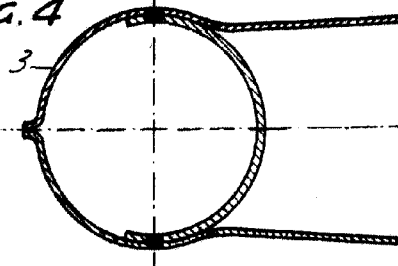


Fig. 4



6

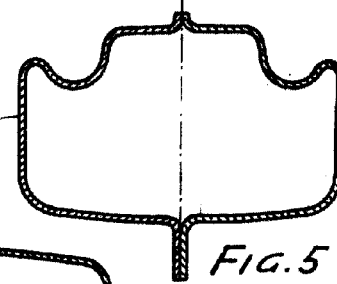
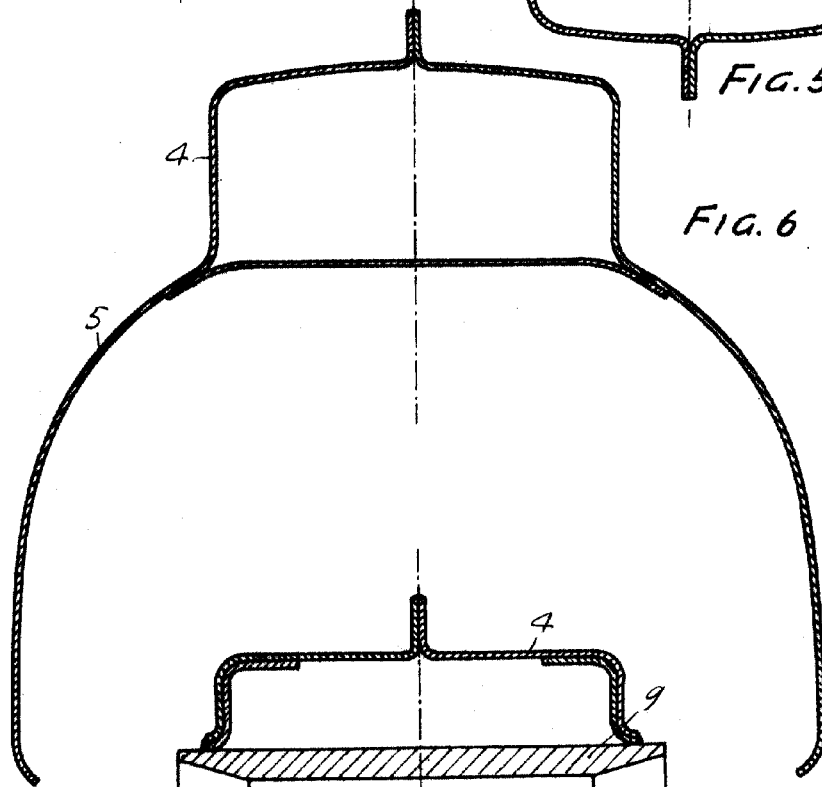


Fig. 5

4

Fig. 6



5

4

9

SECCAL VASSIB

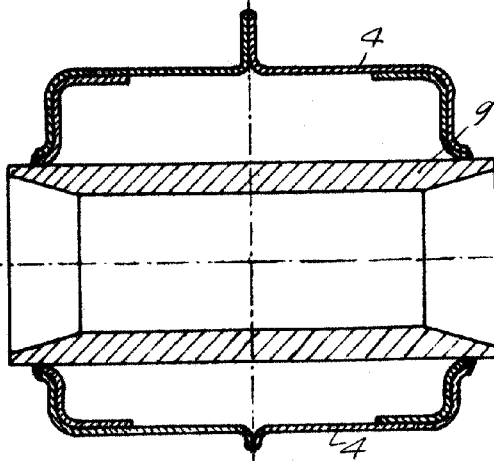


Fig. 7

1955, 9 de Novembro 1.955.

*Clavis*