

69927



69927

MEMORIA DESCRIPTIVA

Correspondiente a un MODELO DE UTILIDAD, cuyo registro se solicita por veinte años.

A favor de

D. José LIFANTE HURTADO, de nacionalidad española.

Residente en BARCELONA.-Sicilia, 113.

por :

"CHASIS PERFEDCIONADO, PARA MOTOCARRO".-

68927



La presente memoria descriptiva tiene como fin la declaración del objeto sobre que ha de recaer el privilegio de explotación industrial y comercial exclusiva en el territorio nacional de un Modelo de Utilidad, conforme a la legislación vigente en materia de Propiedad Industrial que, según expresa el enunciado trata de "chasis perfeccionado para motocarros".

5.- El motivo del presente registro viene a introducir una serie de innovaciones en los vehículos llamados motocarros, los cuales, en general vienen sufriendo continuas transformaciones, totales o parciales en su estructura, con el fin de darles una mayor seguridad y rendimiento en su utilización.

10.- Las modificaciones aplicadas en el chasis objeto del registro, constituyen una serie de perfeccionamientos y mejoras que a continuación se describen.

15.- a).-Un sistema de equilibramiento en el sistema de suspensión, en combinación con las ballestas, por lo que el motor no sufre brusquedades de ninguna clase, ya que al bascular el dispositivo aplicado, hace que bascule suavemente el chasis donde va acoplado el motor.

20.- b).-El sistema de freno actúa simultáneamente en las dos ruedas, por tanto, se evita que una de ellas frene más que la otra, con lo que se produce un frenado imperfecto y un desgaste irregular de las ruedas, sin contar posibles derrapes peligrosos, y

25.- c).-Que el tensado de la cadena se verifica por medio del desplazamiento del motor en vez de hacerse por medio del desplazamiento de la rueda motriz.

30.- Con el fin de facilitar la interpretación más exacta del objeto sobre que ha de recaer el presente privilegio, en los planos adjuntos complementarios de la presente exposición, se

60927



representa una forma práctica para la realización industrial y únicamente a título de ejemplo y, por consiguiente, sin carácter exhaustivo sino meramente informativo.

35.- En los referidos planos:

La fig. 1 nos muestra un conjunto del chasis del motor-carro.

La fig. 2 un detalle del mecanismo igualador de suspensión.

40.- La fig. 3, detalle del mecanismo de transmisión del freno.

La fig. 4 representa un detalle del acoplamiento del motor, mostrando el tensado de la cadena transmisora, y por último la fig. 5 un detalle de fijación del motor al chasis.

En las expresadas figuras, las referencias corresponden.

45.- (1).-Chasis.

(2).-Tubo central del chasis.

(3).-Brazos de tubo central a rueda directriz.

(4).-Eje de ruedas.

(5).-Brazo móvil y equilibrador de movimientos.

50.- (6) y (7).-Articulaciones de (5) con (3) y (4).

(8).-Lugar de emplazamiento del motor.

(9).-Varillas de accionamiento del freno.

(10).-Palancas que accionan (9).

(11).-Apoyos de (9) y (10) en el eje (4).

55.- (12).-Varillas accionadoras de (10).

(13).-Pieza de unión.

(14).-Varilla conectada al mando del freno.

(15).-Tambores de los frenos.

60.- (16).-Articulación y tensado de la varilla (12) sobre la palanca (10).

(17).-Rueda motriz.

(18).-Motor.

69927



- (19).-Tubo chasis para fijación motor.
- (20).-Bulones fijos a (19).
- 65.- (21).-Tornillo fijación (22) a (20).
- (22).-Pieza tensora principal.
- (23).-Piezas tensoras.
- (24).-Ramuras de las piezas (22) y(23) en cuyo interior se desliza el tornillo (21).
- .70.- (25).-Saliente del motor para fijación piezas tensoras.
- (26).-Tornillo articulación de (22) con (25).
- (27).-Tornillo tensor para el movimiento de motor.
- (28).-Tuerca fijación tornillos (27).
- (29).-Piñón de cambio.
- 75.- (30).-Cadena transmisión.
- (31).-Corona de la rueda motriz.

Como se desprende de la detenida observación del referido plano, vemos que el motor (18) vá acoplado en el lateral del chasis (8), sujeto al tubo (19) por medio de las piezas tensoras (22) principal y (23) auxiliares, las cuales van fijadas por medio de unos tornillos (21) a unos bulones (20) soldados al tubo (19), las piezas (22) y (23) llevan unas ranuras (24) por las que se deslizan los tornillos (21) para efectuar el desplazamiento del motor para el tensado de la cadena, las piezas tensoras (22) y (23) van fijadas por el otro extremo al motor (18) en los salientes (25) realizados a tal efecto por medio de los tornillos (26). En la pieza tensora (22) y en su frente lleva un tornillo (27) con tuerca (28).

Con el tornillo (27) y según el movimiento de avance o retroceso de dicho tornillo, el motor (18) avanza o retrocede para tensar la cadena (30), que engrana en el piñón (29) del motor y en la corona (31) de la rueda motriz (17), hasta el punto más conveniente, y una vez lograda ésta tensión, se fija

80.-

85.-

90.-



22 NOV

95.- mediante la tuerca (28), evitando el deslizamiento del tornillo (27).

100.- Por estar acoplado, el motor (18) en un lateral del chasis, conforme se ha descrito, podrían producirse desajustes en el mismo, si el chasis (1) no tuviera una basculación suave o equilibrada, por lo tanto, para conseguir ésta basculación, sin perjuicio del motor y del resto del chasis se ha

105.- dotado a éste de unos brazos móviles, basculantes (5), acoplados por un extremo, sobre las articulaciones (6) solidarias a los brazos (3), de tubo, que naciendo de la barra central (2) del chasis (1) forman los largueros en cuyo extremo se acopla la rueda directriz, el otro extremo de los brazos (5), van acoplados a las articulaciones (7) solidarias al eje (4) de basculación simultánea a la de las ballestas, suavizando el movimiento del chasis.

110.- El sistema de freno aplicado a este motocarro, está constituido por unas varillas de accionamiento (9), sobre los tambores (15) de freno, paralelas al eje (4) de ruedas, dotadas sendas palancas (10), con sus brazos (11) que son apoyos de las mismas (9) y (10) sobre el eje (4) yendo a todo ello acopladas unas varillas (12) cuyos extremos opuestos se ajustan en una pieza o cartela (13) de unión, de forma angulada en

115.- cuyo vértice se acopla la varilla (14) que va unida al mando de freno, así es que al actuar sobre éste, transmite simultáneamente la acción sobre los elementos anteriormente descritos, produciendo el frenado por igual de las dos ruedas de que está dotado el motocarro.

120.-
125.- Descrita suficientemente la naturaleza del invento y su forma de realización práctica, únicamente cabe añadir que en el conjunto y partes independientes constitutivas del todo son susceptibles modificaciones y cambios de materias, forma y disposición en cuanto éstas alteraciones no desvirtuen el

89927



fundamento esencial del mismo.

REIVINDICACIONES

130.- 1ª).- "CHASIS PERFECCIONADO, PARA MOTOCARRO" que se caracteriza porque el motor vá acoplado en un lateral del chasis, y sujeto a él por medio de unas piezas tensoras articulables, con el fin de producir el tensado de la cadena de transmisión, actuando sobre un tornillo tensor que va montado sobre la pieza tensora, principal, el cual según su movimiento de avance o retroceso, obliga al motor a seguir el mismo movimiento al motor tensado la cadena hasta el punto deseado, dejando el conjunto fijado por medio de una tuerca de fijación que lleva el tornillo tensor.

140.- 2ª).- "CHASIS PERFECCIONADO, PARA MOTOCARRO" que se caracteriza porque al ir el motor acoplado al chasis, según reivindicación anterior, para evitar desajustes en el mismo por efecto de los movimientos basculatorios del motocarro, se ha dotado a éste de unos brazos móviles basculantes, fijados sus extremos al eje de las ruedas y a los brazos que forman los largueros a cuyos extremos se acópla la rueda directriz; dichos brazos basculantes transmiten suavemente los movimientos de las ballestas, haciendo bascular sin trepidaciones al chasis, y evitando movimientos bruscos sobre el motor, movimientos y trepidaciones que le desajustarían.

150.- 3ª).- "CHASIS PERFECCIONADO, PARA MOTOCARRO" que se caracteriza porque el sistema de freno está constituido por dos varillas acopladas al tambor de freno de cada rueda en cuyo extremo opuesto llevan fijadas sendas palancas con sus brazos de apoyo sobre el eje de las ruedas, yendo a todo ello acopladas unas varillas que terminan sobre una pieza o cartela en forma de ángulo, a cuyo vértice va fijada la varilla que

155.-

69927



22 NOV 5

nace en el mando de freno, transmitiendo, por medio de éstos elementos reivindicados en la presente, el efecto o esfuerzo de frenado de una manera simultánea sobre las dos ruedas posteriores.

160.-

4ª).- "CHASIS PERFECCIONADO, PARA MOTOCARRO".

La presente memoria descriptiva consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, componiendo un total de ciento sesenta y tres líneas, incluidas éstas.

Madrid, 22 de Noviembre de 1.958

69927

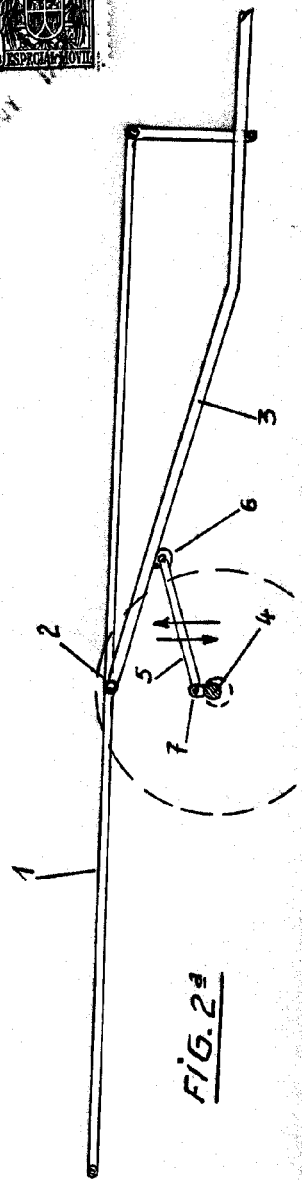
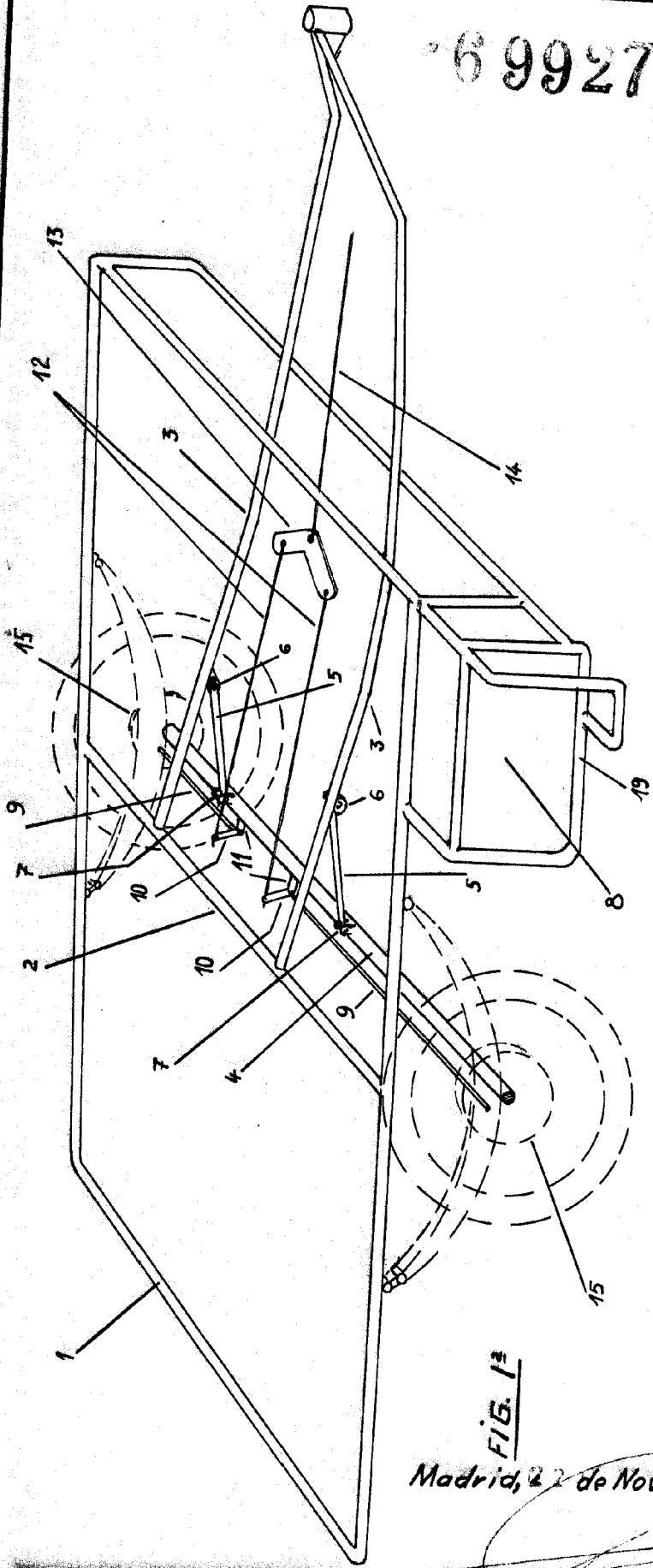


FIG. 1ª

FIG. 2ª

Madrid, 22 de Noviembre de 1958

ESCALA VARIABLE

69927

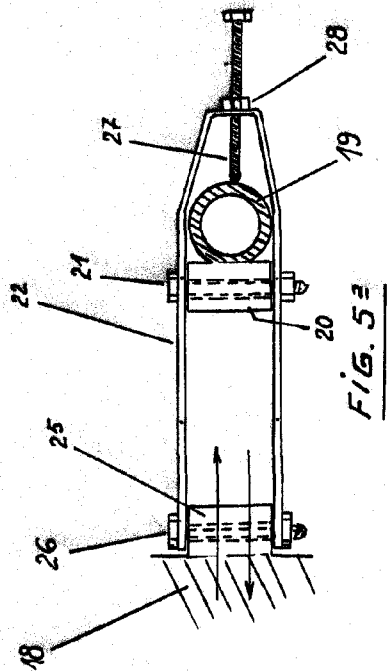


FIG. 5

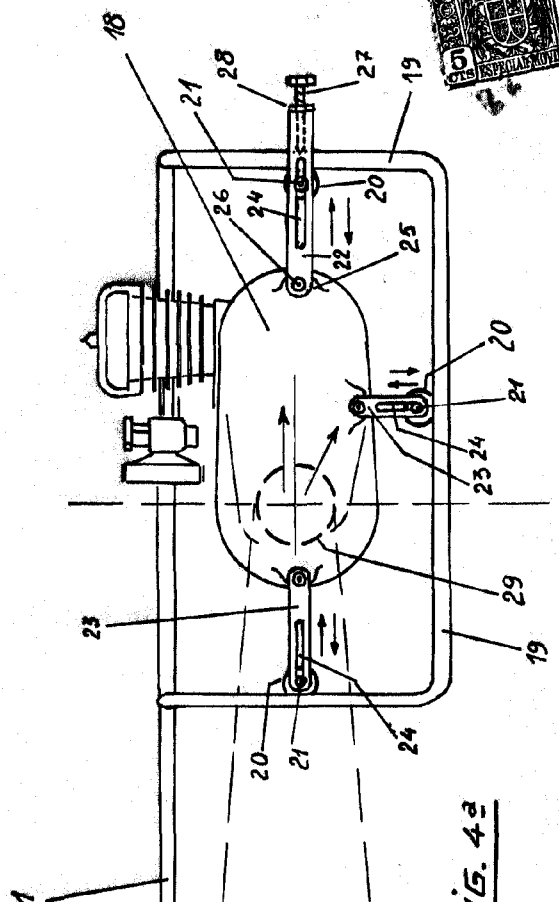


FIG. 4

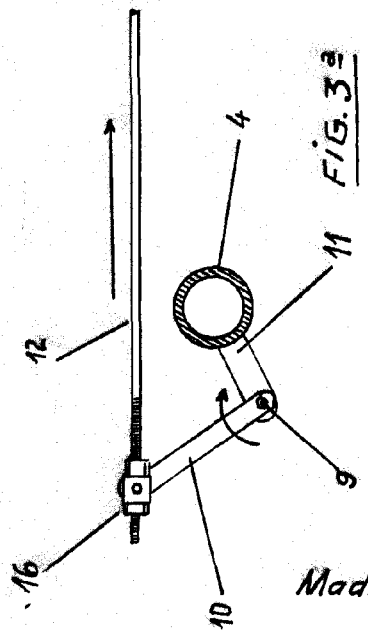
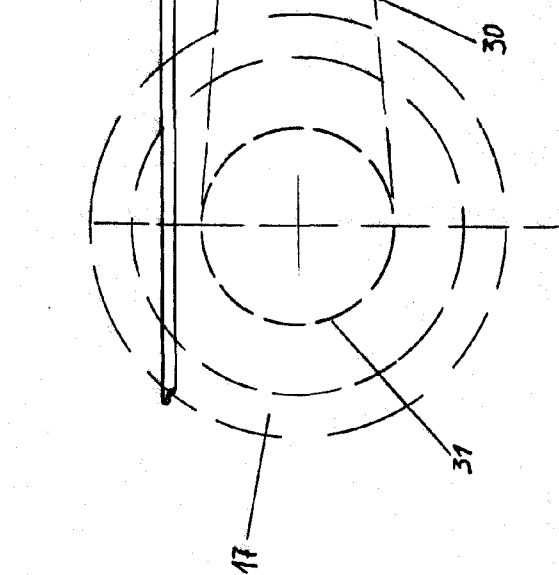


FIG. 3



Madrid, 2 de Noviembre de 1958

ESCALA VARIABLE