



ESPAÑA

19	ES	11	NUMERO	227429	10	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	25 MARZO 1977		

MODELO DE UTILIDAD

227429

30 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
47 FECHA DE PUBLICIDAD		51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B62D
54 TITULO DE LA INVENCIÓN " CHASIS PARA VEHICULOS KART "		
71 SOLICITANTE (S) Don Enrique JUANPERE Viñeta.		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE REUS (Tarragona) - Poblet, núm. 22.		
72 INVENTOR (ES)		
73 TITULAR (ES)		
74 REPRESENTANTE MODESTO POLO SANZ - Agente Oficial de la Propiedad Industrial.		

La presente invención se refiere, como su enunciado indica, a la construcción de un chasis para vehículos kart, constituido por un bastidor tubular, diseñado coordinando dimensiones compensadas, para obtener notables ventajas respecto a los chasis actualmente conocidos, al favorecer la labor que desarrolla en su funcionamiento equilibrado y aerodinámico, que beneficia la estabilidad y confort del conductor, a la vez que le permite obtener mayor velocidad y más seguridad en las curvas, resultando un chasis rígido y sin suspensión, válido y, a la vez, de dimensiones y pesos reducidos, más inferiores que los chasis o bastidores convencionales.

Una característica particularmente importante reside en el hecho de que el soporte de la caña del volante, montado en un travesaño central, se encuentra desplazado hacia la derecha respecto del eje longitudinal del vehículo.

Otra particularidad consiste en que el soporte de las manguetas se monta con dos cojinetes fijos, de rodamiento a bolas, y un tercer cojinete inferior axial, mediante el cual facilita la movilidad rapidísima y suave de la dirección. Los avances y caídas de las manguetas delanteras están diseñadas especialmente para que el tren delantero obligue a las ruedas a describir una pequeña parábola en diferentes grados para cada una de las ruedas, proporcionando así la estabilidad del chasis en curvas, permitiendo que éstas puedan ser tomadas a respetable velocidad.

Otra novedad consiste en el sistema de eje de cambio de velocidades, cuyo eje lleva una inclinación idéntica o paralela a la del soporte de la caña del volante; por otro lado, la palanca del cambio funciona articulando por entre

- [el soporte citado y el volante, con el fin de agilizar su]
manejo, exigido por el alto número de veces que se precisa
cambiar de marcha en este tipo de vehículos.

Otra mejora reside en una nueva disposición de
5 frenos de disco delanteros, los cuales son acoplados direc-
tamente en el buje porta-llantas, sin tirantes ni separa-
dores, obteniéndose de esta manera una excelente capacidad
de frenada, lógicamente compensada, debido a que, entre otros
10 conceptos, el peso motor-reductor, se apoya en puntos clave,
lográndose así una óptima estabilidad en piso firme, e in-
cluso en asfalto poco uniforme o mojado, auxiliando como es-
tá programado una adherencia sistematizada.

A continuación se hará una descripción completa
del aludido Modelo con referencia a los planos que se acom-
15 pañan, en los cuales se representa, a simple título de ejem-
plo, no limitativo, una forma preferente de realización sus-
ceptible de todas aquellas modificaciones de detalle que no
alteren fundamentalmente sus características esenciales.

En dichos planos:

20 La figura 1, muestra una vista en planta del chasis.

La figura 2, corresponde a una vista frontal del
mismo.

La figura 3, representa un detalle del soporte y
mangueta.

25 La figura 4, es un detalle de disposición de caña
de volante y palanca de cambio.

La figura 5, muestra un detalle de montaje del
freno.

30 De acuerdo con la invención, el presente chasis
[consta de un bastidor (1), figura 1, de tubo de acero la-]

— [mínado en frío y diseñado coordinando dimensiones, para es-
tablecer un estrechamiento intermedio, limitado por un tra-
vesaño central (2) y el frontal (3), éste tomando una forma
trapezoidal, de modo que en los extremos, orientados hacia la
5 parte posterior del conjunto, se monten los soportes (4) de
manguetas, convenientemente distanciados, siendo su dimen-
sión ideal 600 mm., mientras que el ancho máximo en el ex-
tremo trasero, medido entre los dos cojinetes exteriores del
eje, es sensiblemente menor, 580 mm. Naturalmente, estas me-
10 didas se incluyen orientativamente.

En el travesaño central (2) se fija el soporte (5)
de la caña del volante (6), ligeramente desplazado hacia la
derecha respecto del eje longitudinal del vehículo, mientras
que el punto de apoyo delantero de la citada caña (6) de vo-
15 lante se fija en su anclaje por una rótula axial (7), figura
4.

En la figura 2, se aprecia la conformación del tra-
vesaño frontal (3), cuyos extremos se elevan ligeramente y re-
ciben solidariamente los soportes (4) de las manguetas de di-
20 rección (8). Esta disposición transversal del chasis está
diseñada especialmente para proporcionar un óptimo rendimien-
to en cuanto a estabilidad y dirección, ya que la elevación
de los extremos determina un notable descenso del centro de
gravedad del vehículo.

25 El soporte (4) de las manguetas (8) se monta con
dos cojinetes fijos (9) y uno axial (10) situado en la parte
inferior, e inmediatamente al radial (9) correspondiente,
figura 3; de esta manera, se obtiene una gran suavidad y ex-
traordinaria movilidad de la dirección; las manguetas (8)
30 [presentan una disposición trapezoidal rectangular, de modo que

- [el soporte (4) quede comprendido entre los lados paralelos]
de la mangueta (8), mientras que del lado inclinado externo
se prolonga perpendicularmente el eje (11) de la rueda co-
rrespondiente. Esta disposición permite que el tren delantero
5 obligue a las ruedas a describir una pequeña parábola en
diferentes grados para cada una de las ruedas en función del
lado hacia que giren, proporcionando así una gran estabilidad
del chasis en las curvas.

De acuerdo con la invención, el eje (12) de la pa-
10 lanca (13) del cambio de velocidades, figura 4, se dispone
con una inclinación idéntica o paralela al soporte (5) de
la caña (6) del volante, de modo que la citada palanca (13)
pueda funcionar articulando por entre el soporte (5) y el
volante (14), con el fin de agilizar su manejo, exigido por
15 las numerosas veces que se precisa cambiar de marcha en com-
peticiones; aparte la comodidad de uso, ofrece mayor segu-
ridad de las piernas del conductor y elimina problemas me-
cánicos.

Para el sistema de frenada, figura 5, los discos
20 (15) de freno delantero se montan directamente al buje porta-
llantas (16), sin tirantes ni separadores; dicho montaje
se realiza por medio de una serie de tornillos (17) pasan-
tes a través del plano anular del buje (16) y roscados en
el núcleo soporte del propio disco de freno (15), convenien-
25 temente dimensionado y de material adecuado, preferentemente
fundición gris perlítica.

La forma, dimensiones y materiales podrán ser va-
riables y, en general, cuanto sea accesorio o secundario,
siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad
30 [del objeto que se describe.]

Los términos en que queda redactada esta Memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

5

10

15

20

25

30

REIVINDICACIONES

1a).- Chasis para vehículos kart, c a r a c t e -
r i z a d o porque consta de un bastidor tubular convenien-
temente diseñado, cuya zona delantera sufre un estrechamien-
to, limitado entre el travesaño frontal portador de los so-
portes de manguetas del tren de ruedas delantero, y un tra-
vesaño intermedio en que se fija el soporte de la caña del
volante ligeramente desplazado hacia la derecha respecto del
eje longitudinal del vehículo, mientras que el apoyo delan-
tero de dicha caña se fija en su anclaje por una rótula
axial. El eje de la palanca de cambio de velocidades se dis-
pone con idéntica inclinación que el soporte de la caña del
volante, de modo que la palanca del cambio pueda funcionar
articulando entre el soporte y el volante.

2a).- Chasis para vehículos kart, según la anterior
reivindicación, caracterizado porque el travesaño frontal
adopta una forma de trapecio isósceles, con sus extremos
orientados hacia la parte posterior y hacia arriba, deter-
minando un descenso del centro de gravedad del vehículo. En
los extremos de dicho travesaño se solidarizan los soportes
de las manguetas, cuyos soportes se montan con dos cojinetes
radiales fijos y uno axial inferior. Las manguetas tienen
una forma trapecial rectangular, de modo que entre los dos
lados paralelos quede comprendido el soporte, mientras que
del lado inclinado nazca perpendicularmente el eje de la
correspondiente rueda, que queda en disposición horizontal,
merced a la conformación trapecial de la mangueta.

3a).- Chasis para vehículos kart, según anteriores
reivindicaciones, caracterizado porque los discos de freno
delanteros se montan directamente en el buje porta-llantas,

- [solidarizándolos por medio de tornillos pasantes a través]
del plano anular del buje y roscados en el núcleo soporte del
propio disco de freno.

4a).- "CHASIS PARA VEHICULOS KART".

5 Todo ello según queda expuesto en la presente Me-
moria que consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas
por una sola cara y dos hojas de dibujos que con la misma
se acompañan.

MADRID, 25 de Marzo de 1977.

10

P. A.

Modesta Polo
P. P.

15

20

25

30

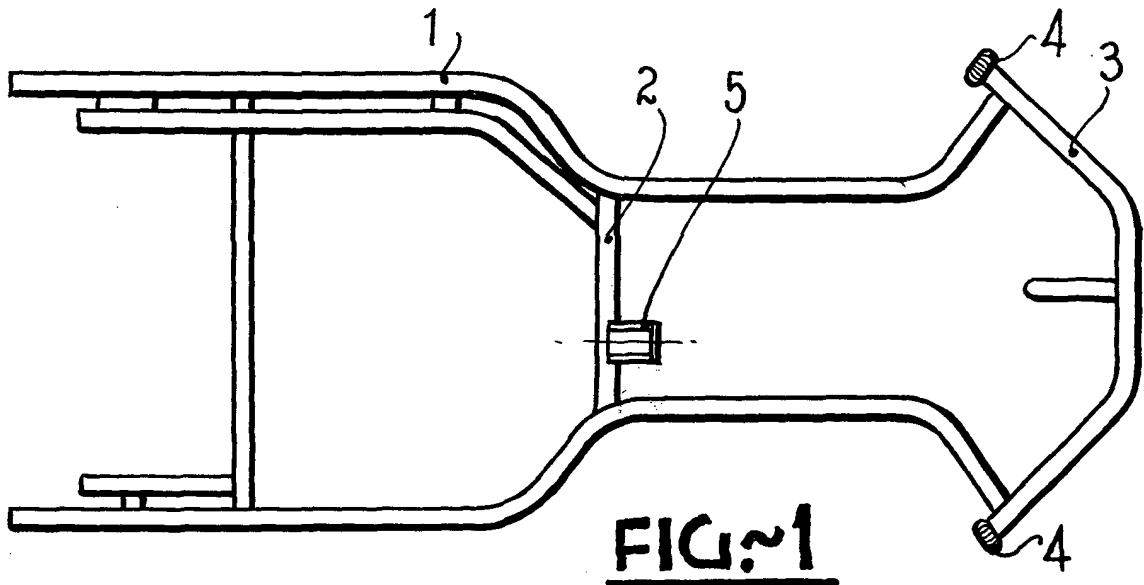


FIG. 1

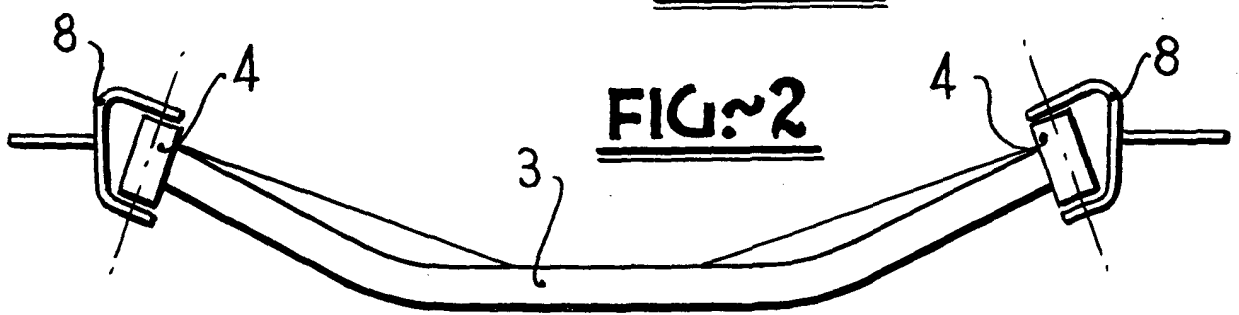


FIG. 2

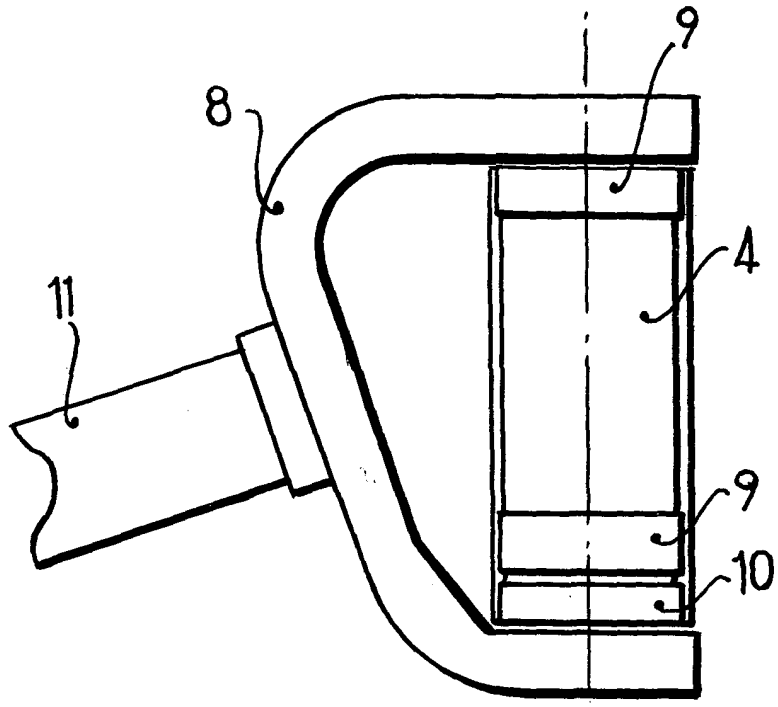


FIG. 3

MADRID,

ESCALA VARIABLE

FIG. 4

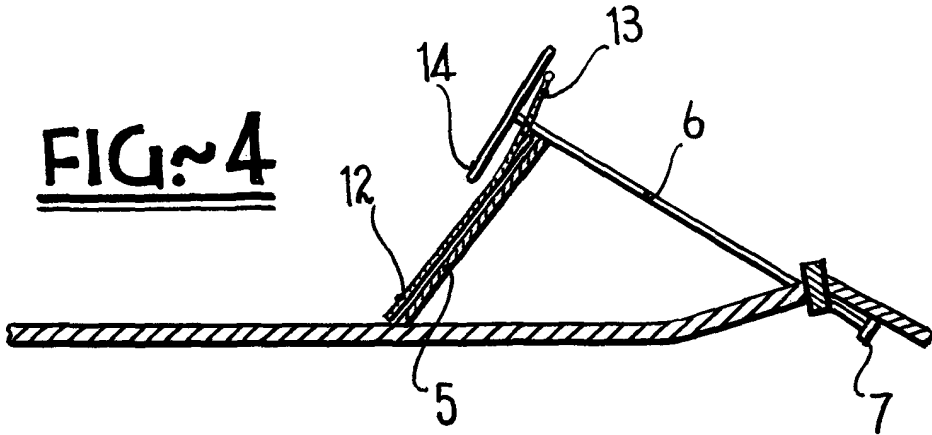
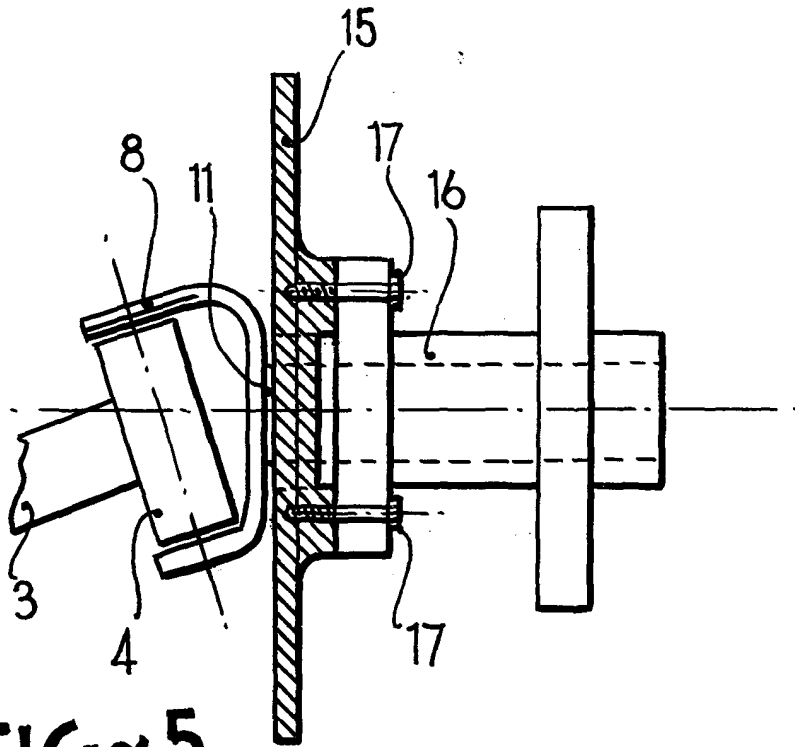


FIG. 5



MADRID, 1917

Enrique Juanpere Viñeta

ESCALA VARIABLE