

MINISTERIO DE INDUSTRIA
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

446942

(19) ES	(11) NUMERO	(10) A1
(21)		
(22)	FECHA DE PRESENTACION	
	12-4-76	

PATENTE DE INVENCION

P.- 62.758

22.118-566
Honda Case 148/6

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		
54075/U75	22-4-75	Japón
54076/U75	22-4-75	Japón

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL	(62) PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	FO2B	

(6A) TITULO DE LA INVENCION

"PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN UN MOTOR DE COMBUSTION INTERNA"

(71) SOLICITANTE (S)

HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

No. 27-8, 6-chome, Jingumae, Shibuya-ku, Tokyo, 150 Japón

(72) INVENTOR (ES)

Tasuku Date, Shuichi Yamazaki y Shinichi Shimada

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. ALBERTO DE ELZABURU MARQUEZ

1 Esta invención se refiere a motores de combustión interna.

5 De acuerdo con la invención, se crea un motor de combustión interna que tiene una válvula de escape y un asiento de válvula funcionalmente interpuesto entre una cámara de combustión y un paso de escape, y un forro de conducto o paso de escape posicionado con el paso de escape y separado de las paredes del mismo, teniendo dicho forro una abertura de entrada a través de la cual pasa la válvula de escape, en la
10 cual hay un manguito tubular estacionario, fijo con relación a dicho asiento de válvula y que se extiende aguas abajo del mismo, estando dicho manguito separado de las paredes del paso o conducto de escape y estando posicionado para dirigir los gases de escape a dicha abertura de entrada de forro.

15 Dicha disposición sirve para reducir el enfriamiento de los gases de escape después de pasar los mismos por la válvula de escape y antes de que pasen a un sistema de escape que tiene una o más cámaras de reacción de escape. El mantenimiento de una temperatura elevada de los gases de escape durante un período de tiempo relativamente grande reduce
20 las cantidades de hidrocarburos no quemados y del monóxido de carbono descargado a la atmósfera. El forro del conducto de escape y el manguito que está separado de las paredes del conducto de escape en la culata refrigerada por agua, permanecen a una temperatura relativamente alta durante el funcionamiento del motor.

 A continuación se describirán dos realizaciones del invento, a modo de ejemplo y con referencia a los dibujos que se acompañan, en los cuales:

30 La figura 1 es un alzado en sección, parcialmente

1 arrancado, que muestra las partes pertinentes de un motor de combustión interna de acuerdo con este invento;

La figura 2 muestra una parte de la figura 1 a ma yor escala; y

5 La figura 3 es una vista fragmentaria en sección que muestra una modificación.

Haciendo referencia a los dibujos, el motor de combustión interna, designado en general por 10, está pro visto de una cámara de combustión 11 definida entre una cu lata 12 y un pistón 13 que se mueve en vaivén en el cilin dro 14 formado en el bloque 15 del motor. Un conjunto de válvula de escape, designado en general por 16, incluye una válvula de escape 17 del tipo de disco, que tiene una cabe-za 18 destinada a formar cierre hermético contra un asiento de válvula estacionario 19. Una guía estacionaria 20 monta-
15 da en la culata 12 guía el vástago 22 de la válvula 17 a medida que es hecho moverse en vaivén durante el funciona-
miento del motor.

Un conducto o paso de escape 23 se extiende aguas
20 abajo del asiento de válvula 19. Un forro 24 formado de ma-
terial resistente al calor, de pared delgada, está montado dentro del conducto de escape 23, pero separado de las pa-
redes del mismo. El forro 24 tiene una abertura de entrada 26 y una abertura de descarga 27. Un manguito tubular ci-
25 líntrico 29 está fijo con relación al asiento de válvula 19. El manguito está separado de las paredes del conducto de es-
cape 23 y está posicionado para dirigir los gases de esca-
pe a la abertura de entrada 26. El manguito 29 está formado de material resistente al calor, de pared delgada, y está
30 montado desde el asiento de válvula 19, estando asegurado

1 a un anillo 30 formado de material aislante al calor, fijo
al asiento de válvula 19. Unas ramuras anulares 40 están for-
madas en el anillo 30, vueltas hacia el asiento de válvula
19, de manera que mejoran la eficacia del aislamiento térmi-
5 co del anillo 30.

El forro 24 está soportado en la guía 20 del vástago de válvula por una arandela separadora 31, una grapa de retención 32 y un anillo de retención hendido 33. Una hendidura 34 del forro 24 está prevista para fines de montaje, y la grapa 32 cubre la hendidura 34. El forro 24 está también
10 soportado cerca de su abertura de descarga 27. Una pieza de soporte 36 tiene una abertura central que recibe el extremo de aguas abajo del forro 24 y esta pieza de soporte está sujeta contra el extremo abierto, con pestaña, de un tubo de escape 37 que entra en un colector de escape 38.
15

En la forma modificada del invento mostrada en la figura 3, el manguito 29a formado de material aislante del calor está fijo al asiento de válvula 19a por medio de una rosca 39.
20

REIVINDICACIONES

25

Los puntos de invención propia y nueva, que se pre-
30 sentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de

1 Invención en España, por VEINTE años, son los que se reco-
gen en las reivindicaciones siguientes:

5 1ª.- Perfeccionamientos introducidos en un motor
de combustión interna que tiene una válvula de escape y un
asiento de válvula operativamente interpuesto entre una cá-
mara de combustión y un conducto de escape, y un forro de
conducto de escape posicionado dentro del conducto de es-
cape y separado de las paredes del mismo, teniendo dicho fo-
10 rro una abertura de entrada a través de la cual pasa la vál-
vula de escape, en la cual hay un manguito tubular estacio-
nario, fijo con relación a dicho asiento de válvula y que
se extiende aguas abajo desde el mismo, estando dicho man-
guito separado de las paredes del conducto de escape y es-
tando situado para dirigir los gases de escape hacia dicha
15 abertura de entrada con forro.

2ª.- Perfeccionamientos de acuerdo con la reivin-
dicación 1ª, según los cuales dicho manguito está montado
desde dicho asiento de válvula.

20 3ª.- Perfeccionamientos de acuerdo con las reivin-
dicaciones 1ª o 2ª, según los cuales dicho manguito está fi-
jado a un anillo aislante del calor que se apoya a tope en
dicho asiento de válvula.

25 4ª.- Perfeccionamientos de acuerdo con las reivin-
dicaciones 1ª o 2ª, según los cuales dicho manguito está ros-
cado a dicho asiento de válvula.

5ª.- Perfeccionamientos de acuerdo con cualquiera
de las reivindicaciones precedentes, según los cuales dicho
forro está soportado en una guía estacionaria de dicha vál-
vula de escape.

30 6ª.- Perfeccionamientos de acuerdo con la reivin-

1 dicación 5ª, según los cuales la abertura de entrada de dicho forro está situada en una pared lateral del mismo y dicha guía de válvula está asegurada en otra abertura de la pared lateral del forro, opuesta a dicha abertura de entrada.

5 7ª.- Perfeccionamientos de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, según los cuales dicho forro está soportado en o cerca de su extremo de descarga.

8ª.- Perfeccionamientos introducidos en un motor de combustión interna.

10 Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan, y para los fines que se han especificado.

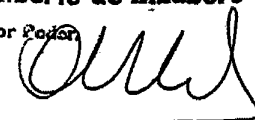
Esta Memoria consta de seis hojas escritas a máquina por una sola cara.

15

Madrid, 12 ABR. 1976

P.A.

Alberio de ~~Manuel~~
Por Poder



20

25

30

EBI.

FIG. 1.

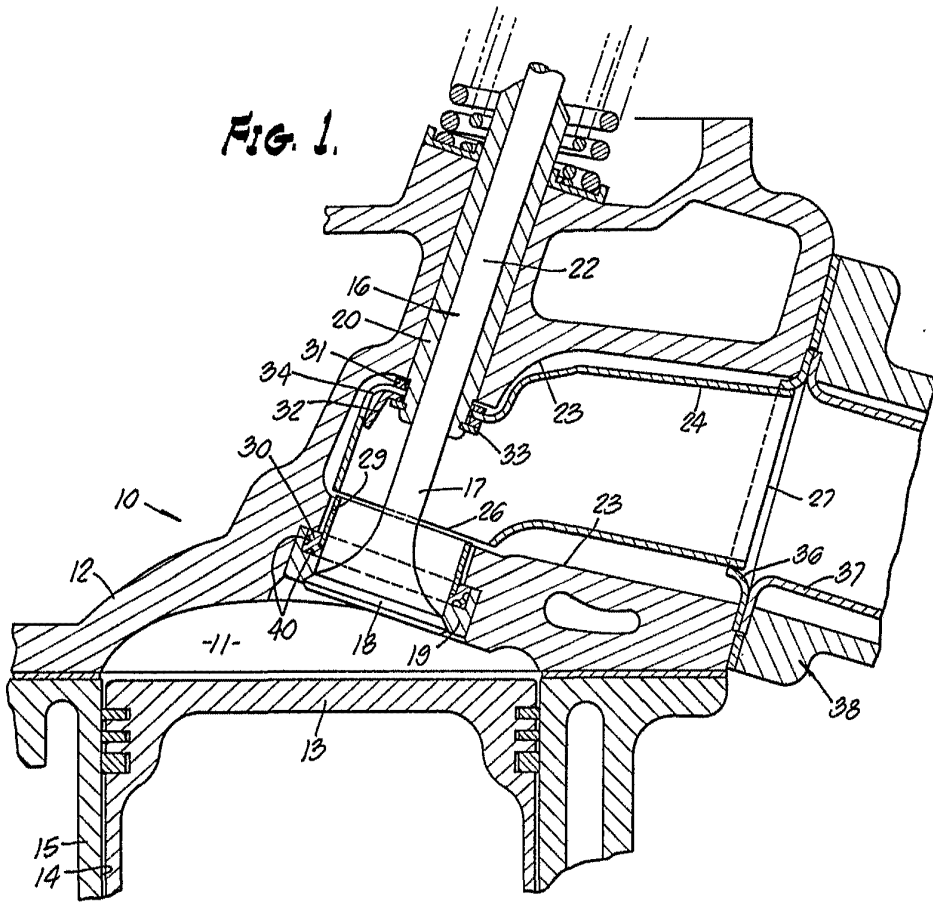


FIG. 2.

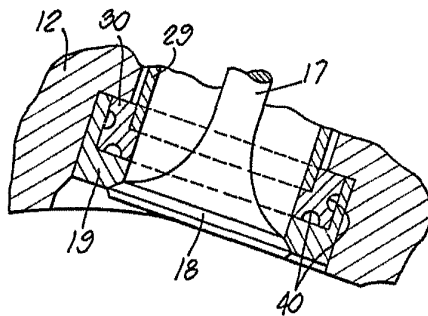
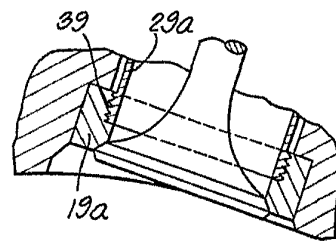


FIG. 3.



Alberto de Lima
Por Poder.