

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 065 825**

21 Número de solicitud: U 200701686

51 Int. Cl.:
B62D 21/02 (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación: **03.08.2007**

71 Solicitante/s: **José Benito Seijo Martínez**
c/ Pazo, 9
36650 Caldas de Reyes, Pontevedra, ES

43 Fecha de publicación de la solicitud: **01.11.2007**

72 Inventor/es: **Seijo Martínez, José Benito**

74 Agente: **Fernández Fanjul, Fernando**

54 Título: **Chasis mejorado aplicable en karts y vehículos similares.**

ES 1 065 825 U

DESCRIPCIÓN

Chasis mejorado aplicable en karts y vehículos similares.

Objeto de la invención

Tal como expresa el enunciado de la presente memoria descriptiva, la invención se refiere a un chasis mejorado aplicable en karts y vehículos similares, aportando notables ventajas, que se describirán en detalle más adelante, que suponen una innovadora mejora o alternativa frente chasis convencionales destinados a dicho tipo de vehículos.

De forma más concreta, el objeto de la invención consiste en un nuevo chasis especialmente diseñado para repartir entre el tren delantero y el trasero las fuerzas de torsión compresión y tensión a que se ve sometido el chasis de los Karts y vehículos similares, dado el tipo de conducción a que están destinados dicho tipo de vehículos, haciendo que las vibraciones se reduzcan de forma importante y que los pares de fuerza trabajen prácticamente de forma independiente pero a la vez formando un solo conjunto, con la ventajas de comodidad, resistencia y prolongación de la vida útil de mismo que ello supone.

Antecedentes de la invención

En la actualidad, y como referencia al estado de la técnica, debe mencionarse, que generalmente el chasis de los vehículos, especialmente en los karts y similares, está constituido por una estructura metálica tubular conformada a partir de la unión solidaria mediante soldadura de un conjunto de tubos que configuran las diferentes partes del mismo a las que se anclan y acoplan los diferentes elementos del vehículo.

Dadas las características del tipo de conducción a que este tipo de vehículos está destinado, el descrito chasis, se ve obligado a soportar grandes fatigas, debiendo su estructura amortiguarlas a menudo de forma muy desequilibrada.

Esta configuración del chasis, al tratarse de una estructura rígida, hace que la recepción de fuerzas, tanto en el tren delantero como en el trasero, repercutan en todo su conjunto, causando vibraciones y fatiga a todas sus partes, siendo la consecución de una respuesta práctica y simple a mitigar dicha problemática el principal objetivo de la presente invención, sobre la cual, además, cabe señalar, que el peticionario declara desconocer la existencia de ninguna otra que presente características técnicas, estructurales o constitutivas semejantes.

Explicación de la invención

Para ello, el nuevo chasis que la presente invención propone se configura por sí mismo como una destacable innovación dentro de su campo de aplicación, ya que a tenor de su creación se consigue minimizar los esfuerzos a que se ven sometidos dicho tipo de estructuras y en consecuencia prolongar su vida útil.

Para ello, de forma concreta, el chasis de la invención incorpora un innovador sistema que consiste en la unión de una parte del mismo de forma no solidaria, a través de un casquillo que forma parte de la sujeción del tren delantero del kart, de forma que un parte del tren trasero se acopla al tren delantero mediante la aplicación de un tubo de mayor diámetro que el tubo principal.

De esta forma, la sujeción es, a la vez que segura, mucho más flexible, amortiguando sobradamente

los esfuerzos de los tubos durante la conducción del vehículo, consiguiendo con ello una reducción muy importante de vibraciones entre ambos trenes, y haciendo que los pares de fuerza trabajen prácticamente independientes, formando un solo conjunto que constituye el chasis del kart.

Por otra parte, debe señalarse que además los mencionados casquillos son ventajosamente aptos para incorporar lengüetas dotadas de orificios, a las que se podrá fijar elementos ajenos al chasis, los cuales se verán beneficiados de las ventajas de flexibilidad de dicha unión, minimizando el efecto de fatiga producido por las fuerzas que afecten a la estructura del chasis.

El nuevo chasis mejorado aplicable en karts y vehículos similares representa, por consiguiente, una estructura innovadora de características estructurales y constitutivas desconocidas hasta ahora para tal fin, razones que unidas a su utilidad práctica, la dotan de fundamento suficiente para obtener el privilegio de exclusividad que se solicita.

Descripción de los dibujos

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características de la invención, se acompaña a la presente memoria descriptiva, como parte integrante de la misma, de un juego de planos, en los que con carácter ilustrativo y no limitativo se ha representado lo siguiente:

La figura número 1.- Muestra una vista en planta de un ejemplo de realización de un chasis para kart al que se ha incorporado el dispositivo para la división de fuerzas objeto de la invención, apreciándose sus características, configuración y disposición.

La figura número 2.- Muestra un detalle del dispositivo representado en la figura 1.

Realización preferente de la invención

A la vista de las mencionadas figuras, y de acuerdo con la numeración adoptada, se puede observar en ellas como el chasis (1) en cuestión se configura de forma convencional a partir de una estructura metálica tubular (2) formada por el acoplamiento solidario, realizado mediante soldadura de los distintos tramos de tubo que lo conforman, contando con una parte anterior o tren delantero (3), simétrico respecto a su eje longitudinal (4), formado por dos tubos paralelos (5), y divergentes a partir de cierto punto, unidos en su extremo distal por un tubo transversal arqueado (6) a cuyos extremos (7) se acoplarán las ruedas delanteras del kart y en su parte proximal o centro de la estructura (2) por un tubo transversal recto (8), y contando con una parte posterior o tren trasero (9) parcialmente simétrico respecto a su eje longitudinal (4) formado por sendos tubos laterales (10) que parten oblicuamente de los antedichos tubos paralelos (5) del tren delantero (3) y que se prolongan hacia la parte posterior del chasis (1) acodándose hacia el interior en sus extremos (11), cerca de los cuales se les acoplarán las ruedas posteriores del kart, estando dichos tubos (10) asimismo unidos al tubo transversal recto (8), de forma que se una zona central de la estructura (2) notablemente reforzada.

Pues bien, a partir de dicha configuración convencional, el kart (1) que se preconiza presenta la particularidad de que todas y cada una de las citadas uniones entre los distintos tubos están realizadas mediante puntos de soldadura, a excepción de la unión entre los descritos tubos laterales (10) del tren trasero (9) y los

tubos paralelos (5) del tren delantero (3), en la que incorporan un casquillo (12).

Así, dichos casquillos (12) están conformados por un segmento de tubo de mayor diámetro que fijados solidaria y oblicuamente al extremo de cada uno de los tubos (10) son atravesados por los tubos paralelos (5), tal como se aprecia en el detalle de la figura 2, consiguiendo una unión más flexible e igualmente segura, con una importante reducción de las vibraciones gracias al reparto de fuerzas.

Por otra parte, cabe señalar que los mencionados casquillos (12) son ventajosamente aptos para incorporar lengüetas (13) dotadas de orificios (14), que permitirán la sujeción de elementos independientes del chasis (1) cuya unión se verá beneficiada de las venta-

jas de flexibilidad de la misma, minimizando el efecto de fatiga producido por las fuerzas que afectan al mismo.

Descrita suficientemente la naturaleza de la presente invención, así como la manera de ponerla en práctica, no se considera necesario hacer más extensa su explicación para que cualquier experto en la materia comprenda su alcance y las ventajas que de ella se derivan, haciendo constar que, dentro de su esencialidad, podrá ser llevada a la práctica en otras formas de realización que difieran en detalle de la indicada a título de ejemplo, y a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba siempre que no se altere, cambie o modifique su principio fundamental.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

REIVINDICACIONES

1. Chasis mejorado aplicable en karts y vehículos similares, del tipo constituido por una estructura (2) formada por el acoplamiento solidario, realizado mediante soldadura de los distintos tramos de tubo que lo conforman, contando con un tren delantero (3), formado por dos tubos paralelos (5), unidos en su extremo distal por un tubo transversal arqueado (6) y en su parte proximal por un tubo transversal recto (8), y contando con un tren trasero (9) formado por sendos tubos laterales (10) que parten oblicuamente de los antedichos tubos paralelos (5) prolongándose hacia la parte posterior del chasis (1), estando dichos tubos (10) asimismo unidos al tubo transversal recto (8), **caracterizado** por el hecho de que las uniones entre los tubos laterales (10) del tren trasero (9) y los

tubos paralelos (5) del tren delantero (3), se realiza mediante la incorporación de un casquillo (12) en cada una de ellas; en que dichos casquillos (12) están conformados por un segmento de tubo de mayor diámetro que el diámetro de los tubos paralelos (5), estando fijados solidaria y oblicuamente al extremo de cada uno de los tubos (10) y siendo atravesados por los tubos paralelos (5), consiguiendo una unión que aporta flexibilidad a la estructura (2) del chasis (1).

2. Chasis mejorado aplicable en karts y vehículos similares, según la reivindicación 1, **caracterizado** por el hecho de que los casquillos (12) son aptos para incorporar lengüetas (13) dotadas de orificios (14), que permitirán la sujeción de elementos ajenos al chasis (1) cuya unión se verá beneficiada de las ventajas de flexibilidad de dichos casquillos (12).

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

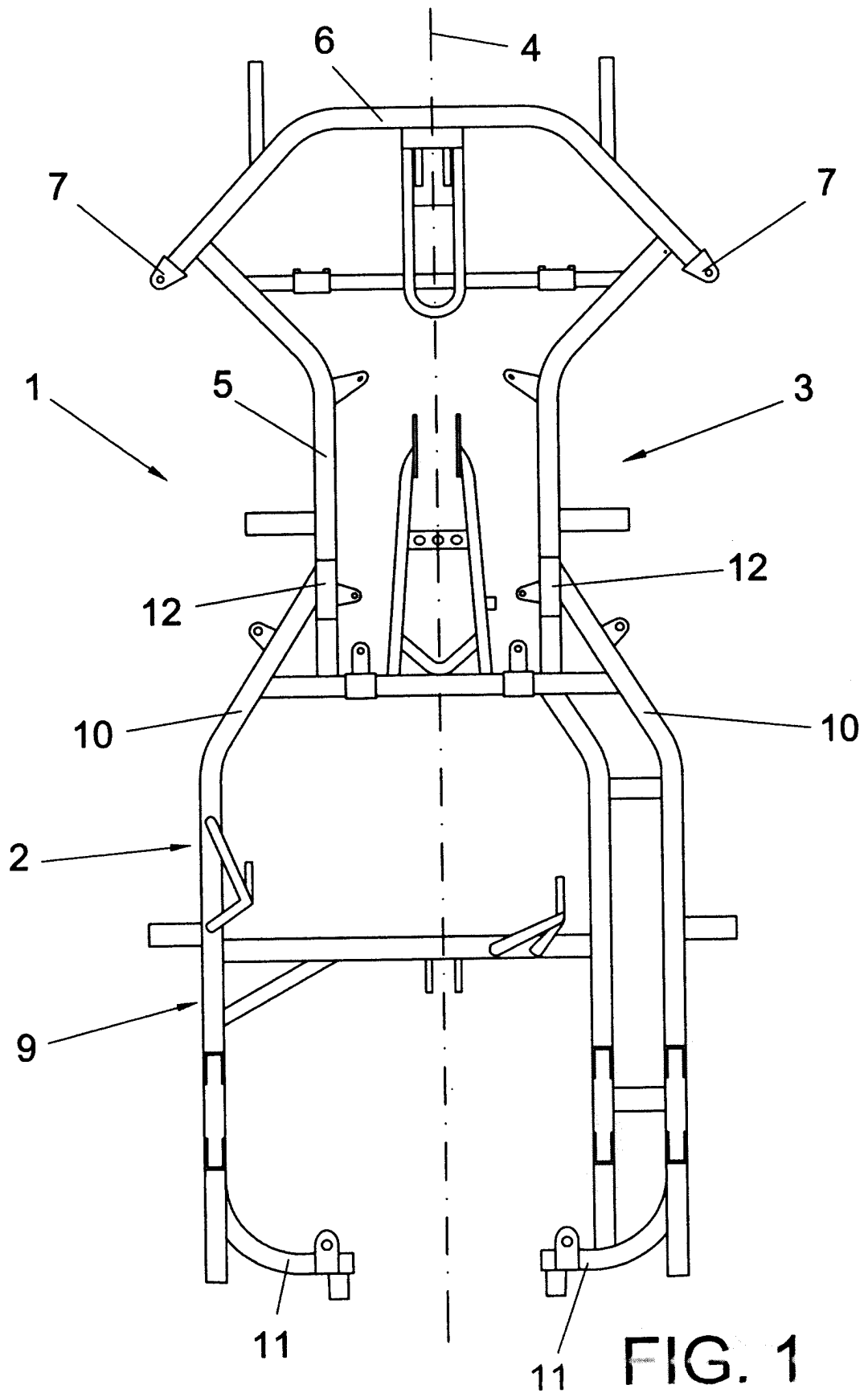


FIG. 1

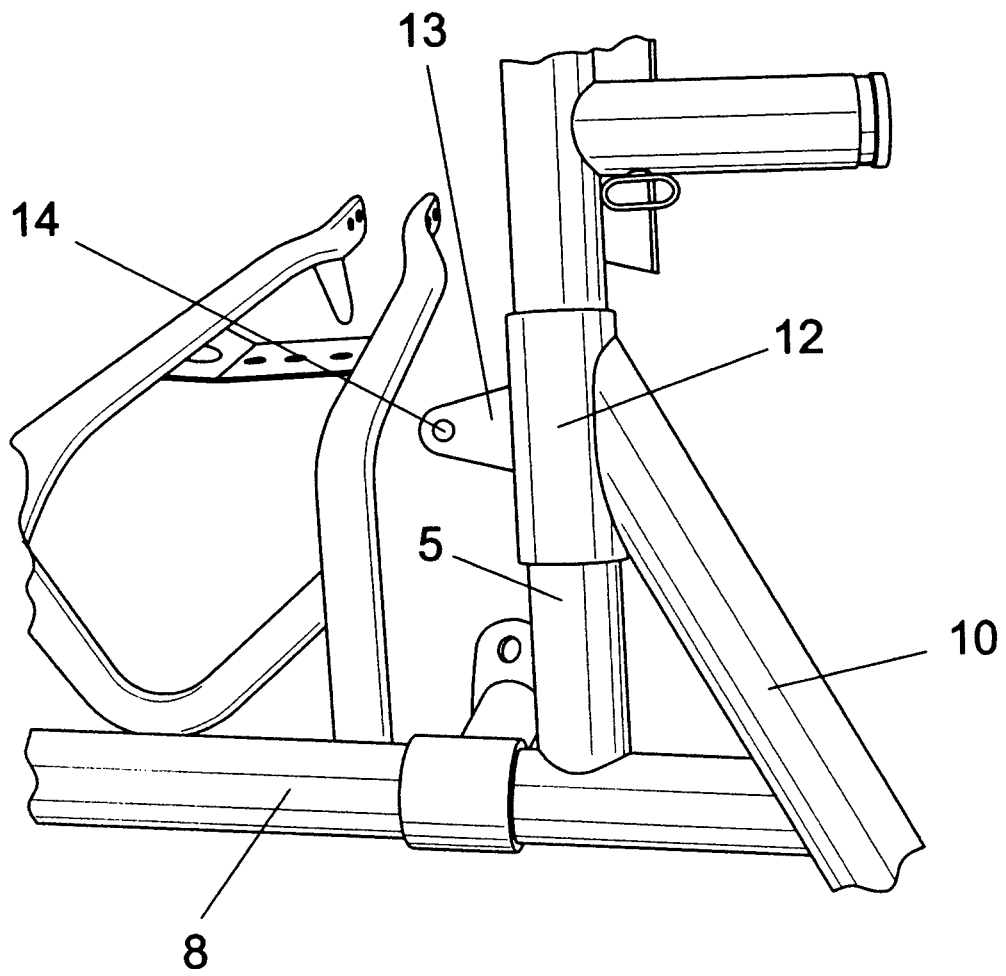


FIG. 2