

137010

14 MAR 1961



M E M O R I A D E S C R I P T I V A
= = = = = = = = = =

Correspondiente a un Modelo de Utilidad por 20 años para todo el territorio español y territorios africanos, por: LLANTA COMPLETA PERFECCIONADA PARA AUTOMOVILES DE TURISMO Y DEPORTE, a favor de DON NICOLAS LOPEZ SANZ, de nacionalidad española, residente en Madrid.- Feijóo nº 7.

=.=.=.=.=.=.=.=.=

El Modelo de Utilidad a que se refiere la presente Memoria, está destinado a garantizar la explotación y la propiedad exclusivas, en España y sus territorios africanos, de una llanta completa perfeccionada para especial aplicación en automóviles de turismo y deporte.

5

La llanta que vamos a presentar pertenece al tipo que comprende un arco enterizo solidarizado con un disco o plato central, pero ambas piezas con-



10 sideradas particularmente ó en conjunto han sido de-
bidamente estudiadas y perfeccionadas para lograr muy
apreciables ventajas que hacen destacar la citada llan-
ta sobre sus semejantes, a las que aventaja en una se-
rie de puntos de los que, a continuación, destacamos
15 los más importantes:

El perfil del disco o plato central está for-
mado con una embutición de poca profundidad cuyos ra-
dios componentes trasladan las cargas hacia el centro
o vía del aro.

20 Los agujeros de forma que se mecanizan en zo-
na periférica del plato central poseen un diseño trian-
gular con ángulos matados y radiados que favorecen el
paso del aire de refrigeración de los sistemas de fre-
no de las ruedas, así como también mejoran la rigidez
25 del conjunto de la llanta.

La cara de acoplamiento a buje resulta des-
plazada en una determinada dimensión hacia el eje lon-
gitudinal del vehículo, con el natural resultado de
que al sumarse el desplazamiento obtenido en las dos
30 ruedas, queda incrementada en dicha dimensión la vía
general del vehículo en cada uno de los ejes delante-
ro y trasero, consiguiéndose de esta manera una mayor
estabilidad en los virajes.

No hay ningún inconveniente para que, en la
35 composición de esta llanta completa perfeccionada, se
utilicen aros de perfil normalizado y características
homologadas en la industria de automoción, siempre y
cuando su acoplamiento con el disco o plato central
esté realizado de tal manera que se produzca el despla-
40 zamiento que da lugar a la ampliación de la separación

14 MAR.



entre ruedas a que antes nos hemos referido.

Para mejor comprensión del objeto y solamente a título de ejemplo, adjuntamos una hoja de planos en la que:

45 La figura 1, representa la sección radial de la llanta completa que nos ocupa.

La figura 2, representa una vista parcial del frente de la cara interior del disco o plato central, que es la de acoplamiento a buje.

50 Refiriéndonos a dicha hoja de planos, podemos ver que en el ejemplo ilustrado se utiliza un aro -1- con perfil normalizado 4 1/2 J x 13, realizado en chapa de acero de 2'5 mm. de espesor. En parte central del citado perfil, existe la zona cilíndrica -2-, en
55 la que con cierto desplazamiento hacia la derecha (exterior del vehículo) resulta comprendido el eje X-Y que se superpone con el plano medio de la cubierta o "vía" de la rueda, lo cual queda claramente expresado en la figura 1.

60 El disco o plato central -3- es una pieza embutida de chapa de acero de un espesor apropiado. Dicha embutición es cilíndrica y de poca profundidad, presentando un diámetro exterior en su faldón que dispone de unas dimensiones que se interfieren con las
65 del diámetro de la zona cilíndrica -2- del aro -1-, en el que va calado a presión. Este montaje queda asegurado de modo permanente por medio de una serie de remaches -4- de cabeza plana, dispuestos de modo equidistante.

70 El citado plato central -3- muestra una mayor profundidad en la proximidad del faldón, presen-



75 tando una protuberancia circular redondeada -5- en
la que van practicados los agujeros de forma -6- pa
ra refrigeración de los tambores de freno. Las bocas
de estos agujeros -6- son normales a un eje que se
oblicúa 15° con respecto al de giro de la rueda y po-
seen un trazado sensiblemente triangular con los án-
gulos matados y radiados para dar mayor rigidez a las
zonas enteras del citado plato -3-, la zona centro de
80 cuyo fondo esta provista de los adecuados agujeros pa
ra fijación sobre el buje, al cual ofrece una superfi
cie de contacto que resulta con un desplazamiento "A"
hacia la izquierda (interior del vehiculo) con respec
to al eje X-Y o "vía" de la rueda. La dimensión del des
85 plazamiento "A" multiplicada por dos, (una por cada -
rueda de un par de ruedas) es la dimensión en que se
aumenta la via general del vehiculo, dandole más esta
bilidad sin alterar ninguna de sus especificaciones.

90 Un juego de llantas como la descrita está es
pecialmente indicado para hacer una transformación de-
portiva en un vehiculo automovil de serie y dotarle de
unas condiciones más estables para competiciones, Por
este motivo y en evitación de la adición de pesos inne-
cesarios no suspendidos, se han suprimido en la llanta
95 las muescas y otros medios que permiten el montaje de
embellecedores totalmente inútiles en actos competi-
vos.

100 Serán variables las circunstancias de tamaño
forma y material particularmente referidas a cada uno
de los elementos que integran el conjunto, en el que
podrá ser variado todo aquello que no suponga una al-
teración de la esencialidad del objeto expuesto en la
pasada descripción, la cual deberá ser tomada en su más

14 MAR



105 amplio sentido y no como una limitación de posibilidades de realización

N O T A
=====

Se reivindicacion como objeto de este Modelo de Utilidad las siguientes:

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

110

1ª Llanta completa perfeccionada para automóviles de turismo y deporte, perteneciente al tipo que comprende un aro enterizo solidarizado con un disco o plato central, el cual se caracteriza por consistir en una embutición cilíndrica de poca profundidad cuyo faldón posee un diámetro exterior cuya dimensión se interfiere con la del diámetro interior de la zona cilíndrica prevista en el centro del aro, en donde dicho plato central va calado a presión en un montaje forzado que, además, se asegura por medio de una

115

serie de remaches que atraviesan el espesor de las dos piezas y que van dispuestos de manera equidistante, estando dicho montaje realizado de tal manera que la zona central del fondo del plato, la cual está provista de los necesarios agujeros para los tornillos de fijación sobre el buje, presenta a éste una superficie de contacto que resulta desplazada una cierta medida con respecto al plano medio o "vía" de la rueda, siendo esta medida extra la que, sumada a otra igual obtenida en la segunda del par de ruedas, permite ampliar la "vía general" del vehículo dotándole de mayor estabilidad.

120

125

130

2ª Llanta completa perfeccionada para automóviles de turismo y deporte, según la 1ª reivindicación caracterizada porque el fondo del plato central muestra una mayor profundidad en la proximidad del faldón, pre-

137010



135 sentando una protuberancia circular redondeada en la
que van practicados agujeros de forma para paso del
aire de refrigeración de los tambores de freno, las
bocas de cuyos agujeros de forma quedan situadas so-
bre un plano circular oblicuo con respecto al eje de
140 giro de la rueda y poseen un trazado sensiblemente
triangular con los ángulos matados y radiados para dar
mayor rigidez a las zonas enteras del citado plato cen-
tral.

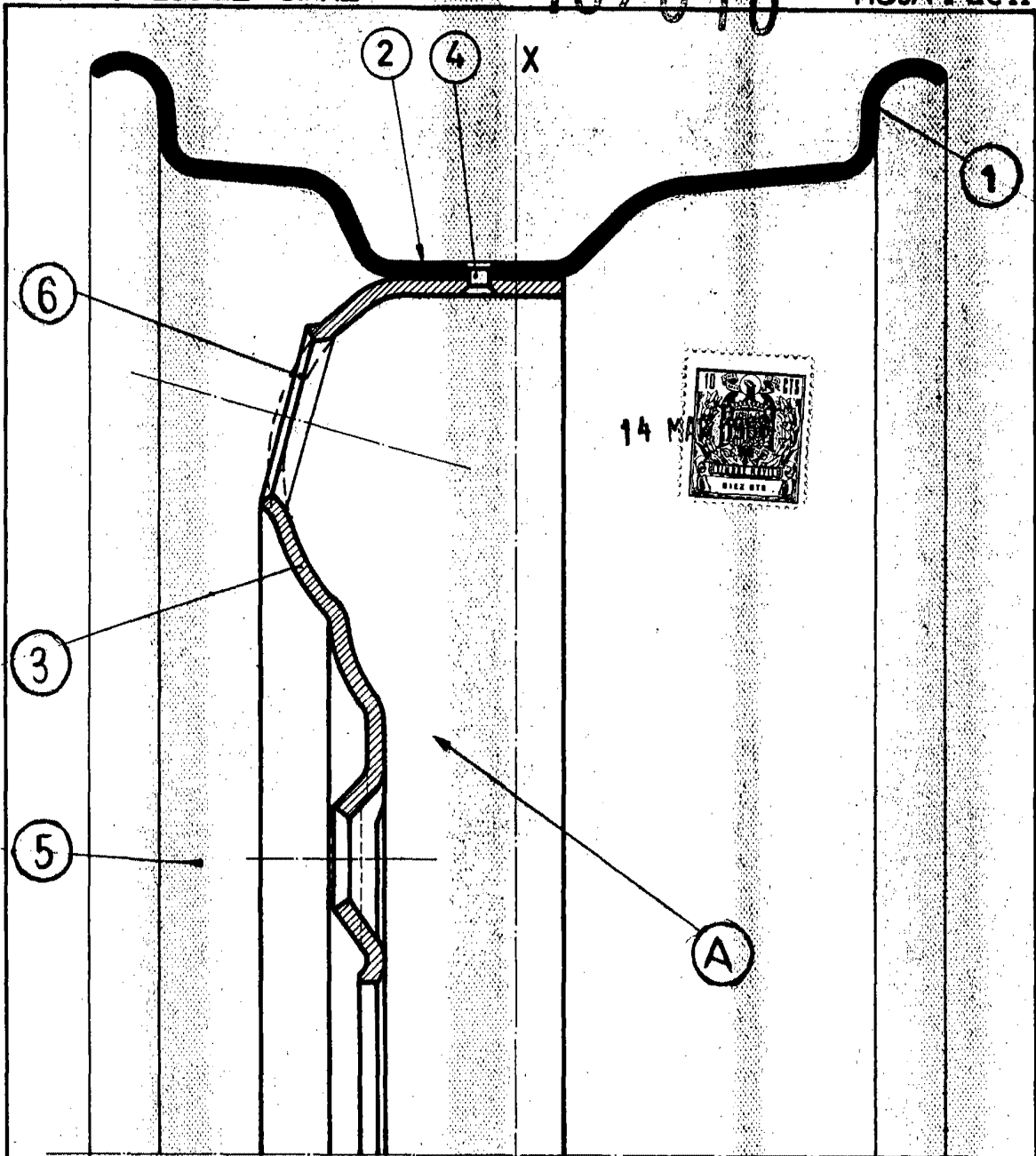
145 3ª LLANTA COMPLETA PERFECCIONADA PARA AUTO-
MOVILES DE TURISMO Y DEPORTE.

Todo ello, según se describe y reivindica
en la presente Memoria descriptiva, que consta de seis
hojas mecanografiadas por una sola de sus caras y debi-
damente numeradas.

Madrid, Marzo de 1.968

VICENTE OCHOA
P. P.





Y
Fig.1

ESCALA VARIABLE

MADRID 14 MARZO 1968.

VICENTE OCHOA
P.P.

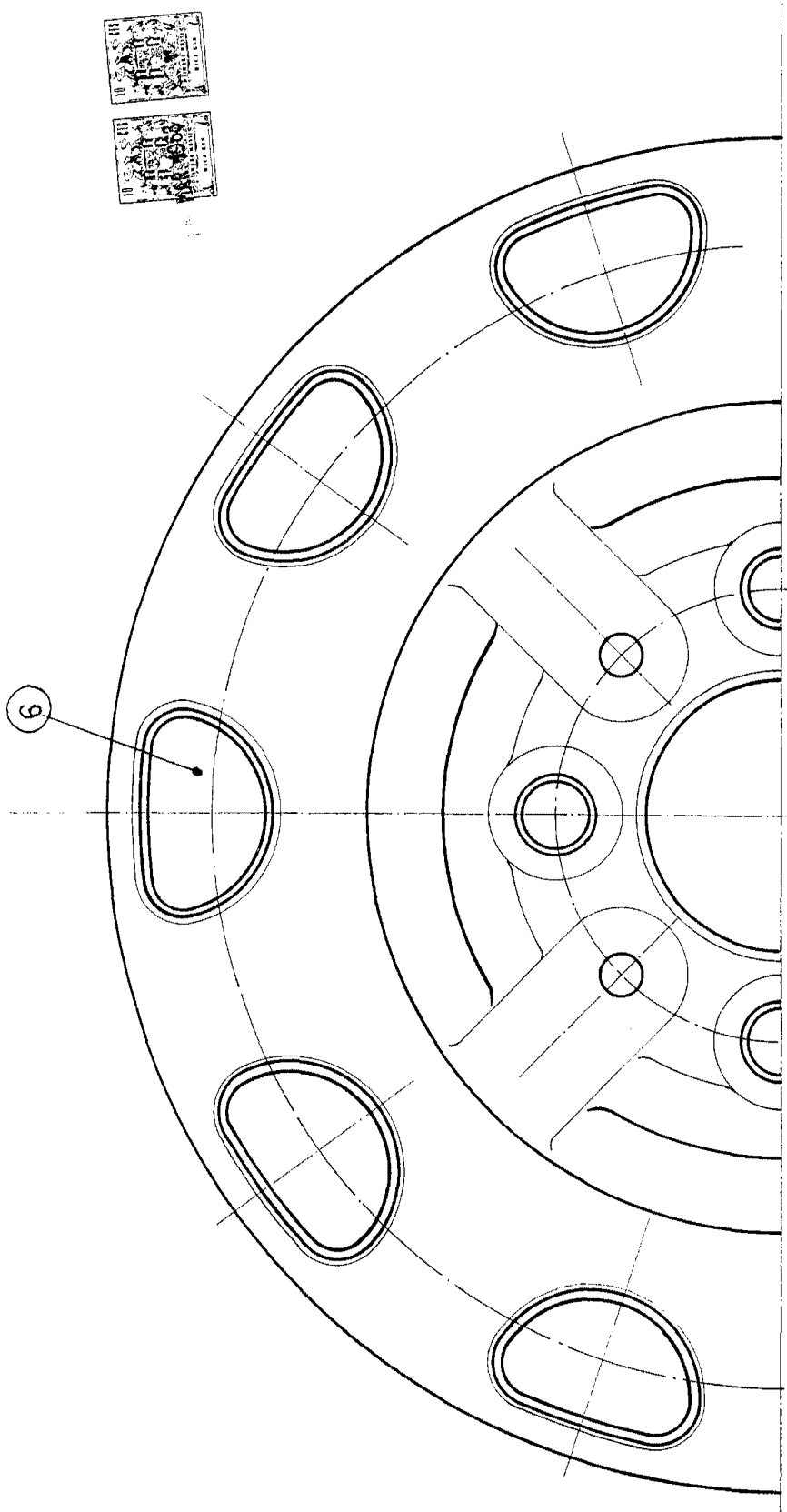


Fig.2

ESCALA VARIABLE

MADRID 14 MARZO 1968.

VICENTE OCHOA
A.P.