

2 1 1 4 7 5



6 0 1

197049

S/ref.: 17701 GP/CL CAS 395

N/ref.: O.G. 21.441/mc.

Int. Cl.:	B60B
	F16A

MODELO DE UTILIDAD

197049

MEMORIA DESCRIPTIVA

Sobre:

"DISPOSITIVO DE FIJACION DE UNA RUEDA DE REPUESTO EN EL COFRE DE UN VEHICULO AUTOMOVIL".

Solicitante: La Sociedad Anónima Francesa: CHRYSLER FRANCE,
domiciliada en: 136, Avenue des Champs Elysées,
PARIS-8ème (Francia).



La presente invención se refiere de una manera general a la fijación de la rueda de repuesto que normalmente equipa a todo vehículo automóvil, y se refiere más particularmente a un nuevo dispositivo de fijación de una rueda de repuesto en el cofre de un automóvil.

5.

Si bien las ruedas de repuesto para vehículos automóviles iban fijadas inicialmente en el exterior de la carrocería, diversas consideraciones de aerodinamismo, de estética, de limpieza y de comodidad de empleo han conducido progresivamente a la mayoría de los constructores a disponer la rueda de repuesto que equipa necesariamente a cada automóvil en el interior de su carrocería, a saber en su capó del motor, bajo la infraestructura delantera o trasera, o por último lo más frecuentemente dentro del cofre destinado al transporte de los equipajes.

10.

15.

Esta última solución, si bien presenta las mejores ventajas sobre el plano de la limpieza y de la comodidad de empleo, tiene sin embargo los inconvenientes de reducir la capacidad útil del cofre y dificultar la vigilancia del buen hinchado de la rueda de repuesto. Para paliar el primer inconveniente mencionado, se ha propuesto empotrar la rueda de repuesto en el piso del cofre e incluso disimularla bajo la alfombra de suelo que equipa a este último, lo que tiene el inconveniente evidente de obligar a vaciar totalmente dicho cofre para poder acceder a la rueda de repuesto; una solución prácticamente tan ventajosa consiste en alojar la rueda de repuesto en un compartimento previsto a tal efecto, o más simplemente, adosarla verticalmente contra una de las paredes del cofre. No obstante, incluso esta última solución no remedia el segundo inconveniente mencionado, de modo que el conductor del vehículo

25.

30.



corre gran riesgo de verse imposibilitado a proseguir el --
viaje en caso de reventón, puesto que esta disposición hace
difícil la vigilancia del buen hinchado de la rueda de re--
puesto.

5.

La presente invención tiene esencialmente por ob-
jeto un dispositivo para el mantenimiento de una rueda de -
repuesto, principalmente en el cofre de un vehículo automó-
vil, que permite beneficiarse de las ventajas de esta dispo-
sición sobre el plano de la limpieza, de ocupar poco espacio

10.

y de la comodidad de empleo, y que por añadidura permite en
todo instante comprobar el buen hinchado de la rueda de repues-
to y ello a distancia y sin tener que abrir incluso el cofre.

15.

Con tal objeto, el dispositivo de acuerdo con la --
invención está caracterizado principalmente porque la rueda
de repuesto, dispuesta sensiblemente en posición vertical, -
reposa libremente sobre el piso del cofre u otra superficie
de apoyo, y está adosada, al menos en su parte superior, --
contra una pared de dicho cofre u otro apoyo lateral, por me-
dio de una palanca de paso de punto muerto interpuesta entre
el disco de rueda y una pieza formando tirante que lo atra--
viesa y está enganchada sobre dicha pared, manteniéndose di-
cha palanca bloqueada por la presión elástica del neumático
normalmente hinchado.

20.

25.

De una manera ventajosa, la palanca antes citada
forma, a ambos lados de su articulación sobre la pieza antes
citada, una leva de apriete que se apoya directa o indirecta-
mente sobre el disco de rueda y un mango cuyo extremo libre
se mantiene normalmente a tope contra la rueda por la pre--
sión elástica ejercida por el neumático apretado, al menos
30. en su parte superior, contra la pared antes citada.

197049

- 4 -



5. Según una característica esencial de la invención, en ausencia de presión de apriete, la palanca antes citada tiende a separarse de la pieza antes citada para permitir así la liberación de la rueda por el efecto de su propio peso o de las aceleraciones y vibraciones a que está sometida.

10. Se ve inmediatamente que el dispositivo de la invención no solamente es sencillo, robusto y poco costoso, sino que es también de fácil manejo, además dado que su mantenimiento en posición de enclavamiento está asegurado exclusivamente por la presión elástica ejercida por el neumático, todo deshinchado de este último conduce necesariamente a la liberación de la rueda, cuyos desplazamientos ulteriores en el interior del cofre producen necesariamente choques y ruidos que el conductor o los pasajeros del vehículo no pueden ignorar. Es decir, que se tiene la seguridad de que la rueda de repuesto está bien hinchada cuando hay ausencia de tales choques o ruidos.

15. Otras características y ventajas de la invención - aparecerán más claramente con la lectura de la descripción detallada que va a seguir de varios ejemplos de puesta en práctica ilustrado por los dibujos anexos; en los que:

20. La figura 1 ilustra esquemáticamente y en perspectiva la implantación de una rueda de repuesto en el cofre de un vehículo automóvil por medio de un dispositivo de acuerdo con la invención;

25. La figura 2 es una sección vertical esquemática de la rueda de repuesto en su sitio;

30. Las figuras 3 y 4 representan en vista en perspectiva desarrollada los diferentes órganos de dos ejemplos de realización del dispositivo de acuerdo con la invención; y



La figura 5 es una vista exterior parcial de una --
rueda de repuesto mantenida en su sitio por el dispositivo de
la figura 4.

5. La figura 1 representa en perspectiva esquemática la
parte trasera de un vehículo automóvil en la que se ha previs-
to un maletero C que contiene la rueda de repuesto R. En el
ejemplo de implantación ilustrado, esta última va adosada --
contra la pared lateral izquierda y del cofre y reposa direc-
tamente sobre el piso H de este último; se comprende no obs--
10. tante que la rueda R podría ir adosada del mismo modo contra
cualquier otra superficie de apoyo vertical o suficientemente
inclinada, tal como un tabique del cofre, del compartimento
motor o del habitáculo, e incluso, podría reposar también so-
15. bre cualquier otra superficie de apoyo sensiblemente horizon-
tal, tal como una ménsula, un larguero u otro elemento estruc-
tural o postizo. No obstante, por las razones que aparecerán
claramente más adelante, es importante que la rueda R esté --
encerrada en un recinto cerrado donde pueda, llegado el caso,
desplazarse, pero del que no pueda escaparse en ningún caso.

20. Según se muestra en el esquema de la figura 2, la -
rueda R que reposa sobre el piso H está mantenida normalmente
adosada contra la pared lateral V por un dispositivo de mante-
nimiento de acuerdo con la invención, que comprende esencial-
mente tres elementos, a saber:

25. - un herraje F fijado con la pared V sensiblemente.
en el eje de la rueda de repuesto R que se supone colocada en
su sitio;

30. - una pieza T formando tirante, que atraviesa el --
disco de la rueda R por su abertura central y está enganchada
por un extremo sobre el herraje F; y

197049

- 6 -



- una palanca L interpuesta entre el otro extremo del tirante T y la cara correspondiente del disco de rueda.

En el ejemplo de realización ilustrado por la figura 3, el herraje F1 está constituido por un trozo de perfil plano doblado en forma de V, cuyas dos ramas forman en su extremo una patilla acodada rígidamente fijada con la pared V por soldadura, empernado, remachado u otro medio apropiado; la parte superior del herraje F1, separada de la pared V, comprende un agujero B que permite el enganche del extremo correspondiente de la pieza T1 formando tirante.

Esta pieza T1, recortada en una chapa fuerte por punzonado, estampación u otro procedimiento apropiado, comprende un extremo afilado de anchura a lo sumo igual a la del agujero del herraje F, pero provisto de patillas laterales de dimensiones y disposiciones tales que puedan pasar a través de dicho agujero, cuando la pieza T1 está orientada paralelamente a esta última, pero que queden enganchadas detrás del herraje F1 cuando la pieza T1 está orientada normalmente al agujero B, en el ejemplo de realización ilustrado en la figura 3, el extremo afilado de la pieza T1 comprende dos pares de patillas alineados que permiten su enganche sobre el herraje F1 en dos posiciones distintas correspondientes a longitudes aparentes diferentes de dicha pieza. El cuerpo de la pieza T1, desplazado lateralmente con relación a su extremo de enganche, comprende una muesca lateral E destinada a recibir la palanca L1. La configuración de esta muesca E permite la fácil inserción y el buen guiamiento de la palanca L1, mientras que su posición está determinada para permitir el buen enclavamiento de dicha palanca, teniendo en cuenta las dimensiones y la forma de la rueda de repuesto R y su posición normal de mantenimiento contra la pared V del



cofre.

5. La palanca L1 está igualmente constituida por una pieza de chapa fuerte recortada, uno de cuyos extremos forma un mango M, y cuyo otro extremo opuesto comprende por un lado una cara lateral de apoyo A destinada a fijarse en el fondo de la muesca E de la pieza T1, y por otro lado una cara de apriete S conformada en leva, destinada a fijarse en la cara exterior, del disco de la rueda R.

10. En el modo de realización ilustrado por la figura 4, el dispositivo de acuerdo con la invención comprende un herraje F2 semejante al herraje F1, un tirante T2 constituido por una simple barrita cuyos dos extremos están conformados en T, un disco D perforado por un agujero, destinado a obturar el orificio central de la rueda, y por último una palanca L2
15. realizada en chapa recortada y plegada, uno de cuyos extremos forma un mango M y cuyo otro extremo opuesto forma dos patillas provistas de rebordes curvilíneos S1, S2 formando
leva de apriete y ganchos C1, C2.

20. La figura 5 ilustra la utilización del dispositivo de la figura 4; como ya se ha indicado, el disco D obtura el orificio central de la rueda R, el tirante T2 que atraviesa el disco D está enganchado por un lado sobre el herraje F2 (invisible en la figura), y por otro lado sobre los ganchos C1, C2 de la palanca L2, cuyas levas de apriete S1, S2 se apo
25. yan sobre la cara exterior del disco D. Estando la rueda R manualmente mantenida en su sitio, la palanca L2 puede ser insertada fácilmente bajo la cabeza del tirante T2, cuando dicha palanca se encuentra en la posición representada en --
trazo mixto; se bascula entonces la palanca L2 en el sentido
30. indicado por la flecha para ser conducida a la posición re--



- presentada en trazo ininterrumpido; en el curso de este movimiento, el punto de apoyo de sus levas de apriete S1, S2 - sobre el disco D pasa de un lado a otro de un plano que contiene el tirante T2, lo que corresponde al paso de un punto muerto, para el que la presión de apriete es máxima; en el momento en que se rebasa este punto muerto, por el efecto de la presión elástica ejercida por el neumático R, la palanca L2 tiende a proseguir por sí misma su movimiento de basculamiento, de modo que el extremo de su mango M se dispone a --
5. tope contra el disco de rueda. En estas condiciones, el dispositivo de fijación de acuerdo con la invención asegura un mantenimiento eficaz de la rueda de repuesto. Este buen mantenimiento de la rueda está sin embargo subordinado al hin-- chado correcto del neumático; es decir que en caso de deshin-- chado accidental de la rueda de repuesto, la desaparición --
10. de la presión elástica ejercida por el neumático permite el desacoplamiento de los órganos del dispositivo de fijación, y por consiguiente la liberación de la rueda R, y su caída dentro del cofre. Bajo el efecto de las aceleraciones, de los -
15. choques y vibraciones, la rueda así liberada se desplaza en el cofre, engendrando ruidos que señalan su deshinchado al conductor o a los pasajeros del vehículo.
- 20.

- En caso de o a causa de estar ocupado el cofre, tales movimientos de la rueda no serían posibles; conviene observar que la palanca L2, a su vez liberada, puede engendrar un ruido suficiente para señalar el deshinchado de la rueda. Con tal objeto, la palanca L2, dispuesta en su sitio, puede ser utilizada para mantener una herramienta O, por ejemplo -
25. la manivela para el apriete de los bulones de rueda y el --
30. accionamiento del gato; con tal objeto; el mango M1 de la -

197049



palanca L2 está provisto de muescas destinadas a recibir el brazo de la manivela, cuya empuñadura es mantenida ventajosamente por un clip elástico portado por el disco D.

- 5. Evidentemente, la invención no está limitada en manera alguna a los modos de realización descritos e ilustrados, que no han sido dados más que a título de ejemplo. Por el contrario, la invención comprende todos los medios que -- constituyen equivalentes técnicos de los descritos e ilustrados considerados por separado o en combinación y puestos en práctica dentro del marco de las reivindicaciones que siguen.
- 10.

N O T A

El Modelo de Utilidad que se solicita por veinte años para España, según la vigente Legislación, reivindicando prioridad de la solicitud de Patente en Francia nº 7021978 de fecha 15-6-70, a/n de Societe des Automobiles Simca, que desde 1-7-70, se denomina CHRYSLER FRANCE, deberá recaer sobre: "DISPOSITIVO DE FIJACION DE UNA RUEDA DE REPUESTO, EN EL COFRE DE UN VEHICULO AUTOMOVIL", según las siguientes:

20. R E I V I N D I C A C I O N E S

- 1ª.- Dispositivo de fijación de una rueda de repuesto, en el cofre de un vehículo automovil, caracterizado porque dicha rueda, dispuesta sensiblemente en posición vertical, reposa libremente sobre el piso del cofre u otra superficie de apoyo y está adosada, al menos en su parte superior, contra una pared de dicho cofre u otro apoyo lateral, por medio de una palanca de paso de punto muerto interpuesta entre el disco de rueda y una pieza formando tirante que atraviesa a este último y está enganchado sobre dicha pared, manteniéndose dicha palanca bloqueada por la presión elástica del neumático normalmente hinchado.
- 25.
- 30.



2ª.- Dispositivo de fijación de una rueda de re-
 puesto, en el cofre de un vehículo automóvil, según la rei-
 vindicación 1, caracterizado porque la palanca antes citada
 forma, a ambos lados de su articulación sobre la superficie
 antes citada, una leva de apriete que se apoya directa o in-
 directamente sobre el disco de rueda y un mango cuyo extremo
 libre es mantenido normalmente a tope contra la rueda por la
 presión elástica ejercida por el neumático apretado, al me-
 nos en su parte superior, contra la pared antes citada.

5. 3ª.- Dispositivo de fijación de una rueda de re-
 puesto, en el cofre de un vehículo automóvil, según la rei-
 vindicación 1 o la reivindicación 2, caracterizado porque,
 en ausencia de presión de apriete, la palanca antes citada
 tiende a separarse de la pieza antes citada para permitir -
 así la liberación de la rueda por el efecto de su propio pe-
 so o de las aceleraciones y vibraciones a las que está some-
 tida.

10. 4ª.- Dispositivo de fijación de una rueda de re-
 puesto, en el cofre de un vehículo automóvil, según la rei-
 vindicación 2 o la reivindicación 3, caracterizado porque el
 orificio central de la rueda está obturado por un disco atra-
 versado por el tirante antes citado y sobre el que se apoya
 la leva de apriete de la palanca antes citada.

15. 5ª.- Dispositivo de fijación de una rueda de re-
 puesto, en el cofre de un vehículo automóvil, según cualquie-
 ra de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque
 la palanca antes citada en posición de enclavamiento mantie-
 ne en su lugar contra la rueda una herramienta u otro acceso-
 rio.

20. 6ª.- "DISPOSITIVO DE FIJACION DE UNA RUEDA DE RE-
 PUESTO, EN EL COFRE DE UN VEHICULO AUTOMOVIL".

197049



Según queda sustancialmente descrito en la presente Memoria que consta de once hojas, escritas a máquina por una sola cara, y acompañada de sus correspondientes dibujos.

Madrid, 6 DIC. 1973

CHRYSLER FRANCE,

P.P.

FRANCISCO GARCIA CABRERIZO
P.P.

Firmado: M.^a Dolores Jorquera

5.



Fig. 1.

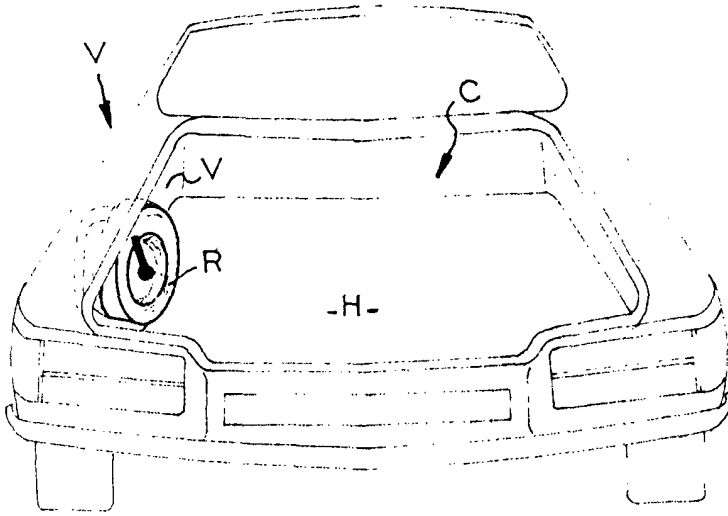


Fig. 2.

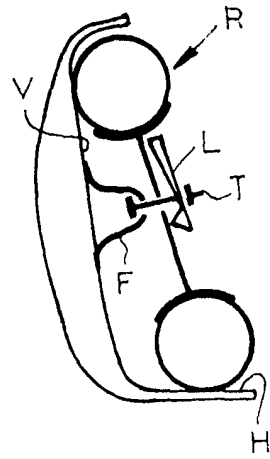
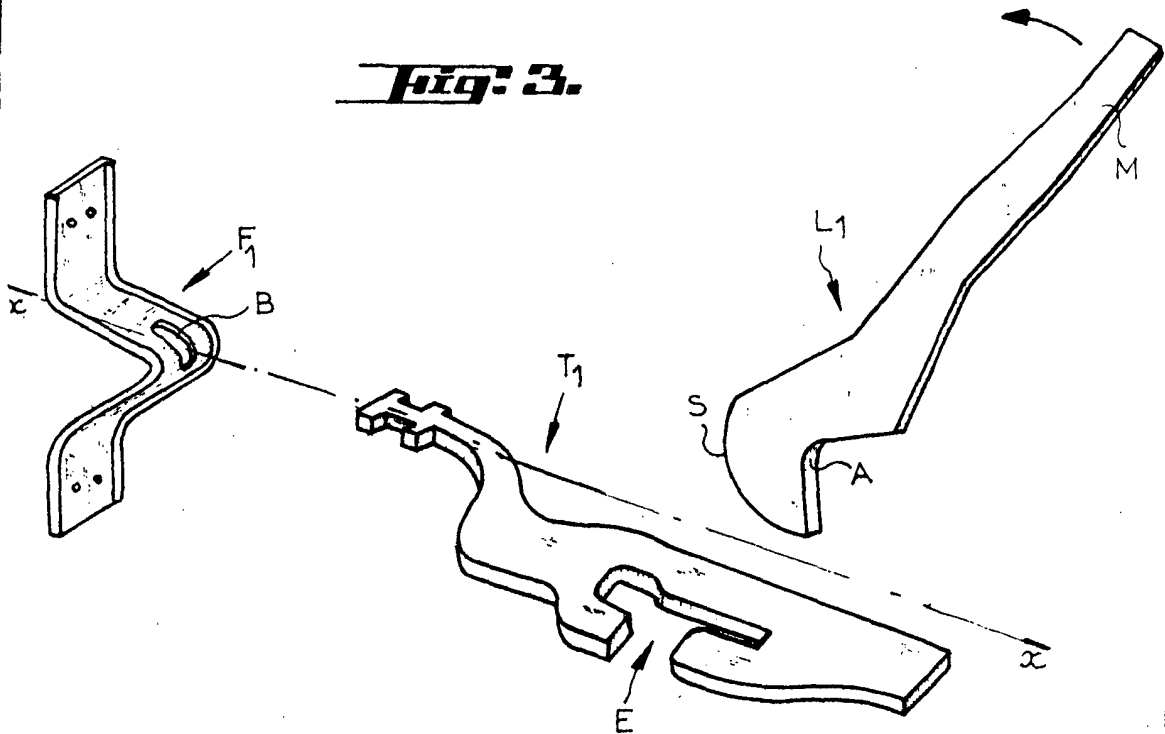


Fig. 3.



Escala variable

Madrid 10 MAY, 1971
CHRYSLER FRANCE
P. P.

FRANCISCO GARCIA CABTERIZO
P. P.

Firmado: M.ª Dolores Jorquera

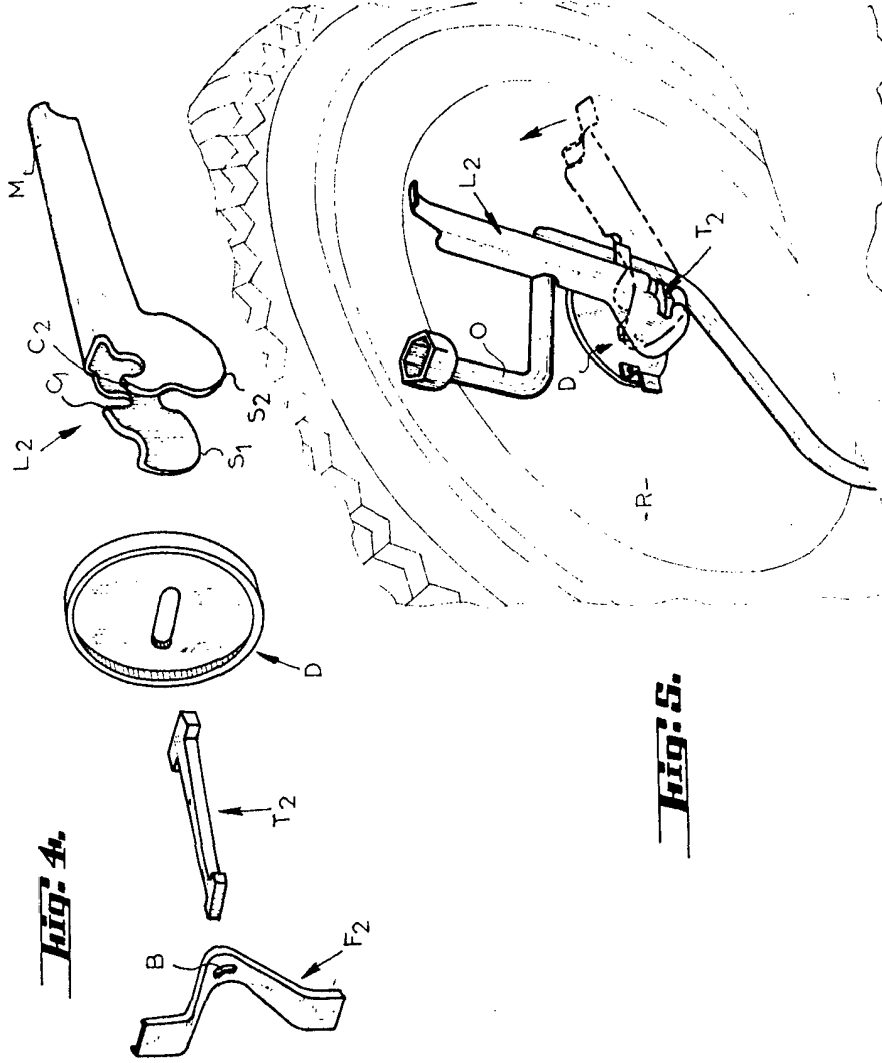


Fig. 5.

Madrid, 10 MAY, 1971

CHRYSLER FRANCE

P. P. FRANCISCO GARCIA CABRIZO

P.P.

Firmado: M.ª Dolores Jbarbera

Escala variable