



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

9

NUMERO	242819
FECHA DE PRESENTACION	21 ABR. 1979

Y

30 PRIORIDADES:	31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
-----------------	-----------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60B 23/12

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
"NUEVA LLANTA PARA RUEDAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES"

71 SOLICITANTE (S)
D. EMILIO MARTINEZ JARQUE

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
C/. Lorenzo Palmireno, nº 4 - VALENCIA

72 INVENTOR (ES)
D. EMILIO MARTINEZ JARQUE

73 TITULAR (ES)
DA MA LUISA ISERN CUYAS, Agente Oficial de la Propiedad Industrial.

74 REPRESENTANTE

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a una NUEVA LLANTA PARA RUEDAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES, especialmente para vehículos de competición, cuyas características mejoran sensiblemente las cualidades técnicas y funcionales de las llantas conocidas.

La llanta objeto de la presente solicitud, viene a proporcionar, en primer lugar, un nuevo sistema de acoplamiento de la llanta al árbol o eje motriz, mediante una especie de pinza cónica intermediaria entre llanta y eje.

Otra característica consiste en una especial configuración del perfil de su garganta, con el fin de aumentar el volumen de la cámara neumática entre llanta y cubierta.

Otra característica consiste en la dotación de un nervio periférico o resalte axial en cada extremo o frente de la llanta, como protector de los bordes o labios de la llanta conformadores de su garganta de ajuste de la cubierta, en evitación de rotura de dichos bordes o pestañas.

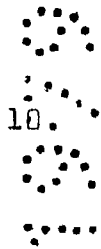
Otra característica consiste en la provisión de zonas ligeramente cónicas adyacentes a las zonas cilíndricas de ajuste hermético de los bordes de la cubierta, para facilitar el desmontaje de la misma.

Una ulterior característica consiste en la provisión de sendas pestañas antagónicas internas en prolongación ligeramente cónica de las ondas cilíndricas de ajuste de los bordes de la cubierta, en la garganta de las llantas de las ruedas delanteras, con el fin de facilitar el montaje e inflado de la cubierta.

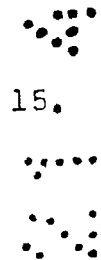
Con el fin de aclarar gráficamente la idea

que se describe, se acompaña a la presente memoria, como parte integrante de la misma; un juego de dibujo en los que se representa lo siguiente:

5. La Figura 1, muestra una sección axial de la llanta objeto de la presente solicitud, en donde puede apreciarse su constitución general y especialmente su sistema de acoplamiento al árbol o eje de ruedas motrices.



La Figura 2, muestra una sección axial esquemática de la pinza cónica intermediaria de acoplamiento entre llanta y eje motriz, con arandela y tuerca de accionamiento en disposición de montaje, y una vista frontal del cuerpo de la pinza.

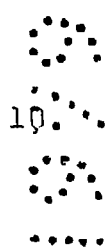
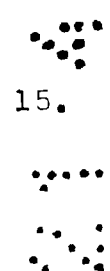


La figura 3, muestra una sección parcial esquemática de la llanta para ruedas delanteras, en donde puede apreciarse las pestañas antagónicas internas de su garganta, en prolongación de las zonas cilíndricas de ajuste de los bordes de la cubierta.

20. De la descripción que antecede y dibujos que se acompañan, puede deducirse prácticamente la constitución y el funcionamiento del objeto de la invención, que es como a continuación se expresa:

25. La nueva llanta para ruedas de vehículos automóviles, especialmente para "Karts" de competición, objeto de la presente solicitud, pertenece al tipo de las constituidas mediante dos partes (1)-(2) fig. 1 unidas axialmente entre si hermeticamente mediante una junta teórica (3) y tornillos (4), caracterizándose esencialmente porque una de las partes (1) de la llanta presenta un cuerpo tubular central (5) que establece un paso coaxial cónico (6) con su convergencia

5. dirigida hacia la otra parte de la llanta (2), en donde se encuentra operativamente dispuesto el cuerpo cónico hueco de una pinza (7) que presenta un extremo roscado (8) en donde una tuerca (9) y una arandela (10) quedan retenidas axialmente entre un sombrerete (11) y el disco (12) de la segunda parte (2) de la llanta. El cuerpo cónico de la pinza (7) se encuentra longitudinalmente ranurado o cortado según (13) (fig. 2) determinando una serie de brazos (14) con elasticidad radial, siendo su oquedad central cilíndrica (15) con chavetero (16), a través del cual se monta la llanta sobre eje motriz (17) con chaveta (18), penetrando hasta hacer tope contra un collarín (19) de regulación del ancho entre ruedas.

10. 
15. 
El giro de la tuerca (9) de la pinza (7), retenida axialmente dicha tuerca, proporciona el desplazamiento axial del cuerpo de la pinza (7) y por tanto el acoplamiento entre la llanta y el eje motriz, mientras que el giro de la tuerca en sentido contrario, realizará la liberación entre llanta y eje, proporcionando una rápida extracción y recambio de la rueda.

20. Puede apreciarse además (fig. 1) (fig. 3), que los extremos de la llanta, (1)-(2) presentan respectivamente nervios periféricos (20) que resaltan axialmente del plano de los bordes o pestañas (21) de la llanta, impidiendo el roce de estos bordes o pestañas contra bordillos o ballas, protegiendo la rotura de dichas pestañas (21).

25. La configuración de la garganta de la llanta, para ajuste de la cubierta (sin cámara), presenta unas zonas (22) ligeramente cónicas, adyacentes a las zonas cilíndricas (23) de ajuste de los bordes de la cubierta, que faci-

facilitan el desmontaje de la cubierta.

5. En la llanta para ruedas delanteras, (fig. 3) las zonas cilíndricas (23) de la garganta presentan interiormente pestañas (24) antagónicas en prolongación, que facilitan el montaje de las cubiertas y su inflado.

Las gargantas de la llanta se configuran con un entrante central, en forma de diábolo, para aumentar el volumen de la cámara de inflado o neumática.

10. El modelo dentro de su esencialidad puede ser llevado a la práctica en otras formas de realización, que difieran en detalle de la indicada a título de ejemplo en la descripción y a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño, con los materiales mas adecuados por quedar todo ello comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.

15.

= . =

N O T A

20. Descrito el objeto y utilidad de la presente invención lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las siguientes reivindicaciones.

25. 1. Nueva llanta para ruedas de vehículos automóviles, especialmente para vehículos de competición del tipo de las constituidas mediante dos partes unidas axialmente entre sí herméticamente mediante una junta teórica y tornillos, caracterizada esencialmente porque una de las partes (1) de la llanta presenta un cuerpo tubular central (5) que establece un paso coaxial cónico (6) con su convergencia dirigida hacia la otra parte de la llanta (2), en donde se encuentra dispuesto el cuerpo conico hueco de una pinza (7) que presenta un extremo

roscado (8) en donde una tuerca (9) y una arandela (10) quedan retenidas axialmente entre un sombrerete (11) y el disco (12) de la segunda parte (2) de la llanta; porque el cuerpo cónico de la pinza (7) se encuentra longitudinalmente ranurado, se-

5. según (13), determinan o una serie de brazos (14) con elasticidad radial, siendo su oquedad central cilíndrica (15) con chavetero (16), a través del cual se monta la llanta sobre el eje



18.

motriz (17) con la chaveta (18), penetrando hasta realizar tope en el collarín (19) de regulación del ancho entre ruedas



15.

y porque el giro de la tuerca (-) de la pinza (7), retenida axialmente dicha tuerca, proporciona el desplazamiento axial del cuerpo de la pinza (7) y por tanto el acuñaamiento entre la llanta y el eje motriz, mientras que el giro de la tuerca en sentido contrario, realizará la liberación entre llanta y eje, proporcionando una rápida extracción y recambio de la rueda, así como la separación de la distancia entre ellas, en un tiempo mínimo.



20.

2. Nueva llanta, según la anterior reivindicación, caracterizada porque los extremos de la llanta presentan respectivamente nervios periféricos (20) que resaltan axialmente del plano de los bordes o pestañas (21) de la llanta, impidiendo el roce de estos bordes contra bordillos o vallas, protegiendo la rotura de dichas pestañas (21).

25.

3. Nueva llanta, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizada porque la configuración de la llanta presenta unas zonas (22) ligeramente cónicas, adyacentes a las zonas cilíndricas (23) de ajuste de los bordes de la cubierta, que facilitan el desmontaje de la misma.

4. Nueva llanta, según las reivindicaciones

1410-7079

1 a 3, caracterizada porque la llanta destinada para las ruedas delanteras presenta en las zonas cilíndricas de la garganta e interiormente, pestañas antagónicas en prolongación, que facilitan el montaje de las cubiertas y su inflado.

5. Nueva llanta para ruedas de vehículos automóviles.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de 7 páginas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 21 ABR. 1979

P. a.

M.^a LUISA ISERN CUYAS
P. P.



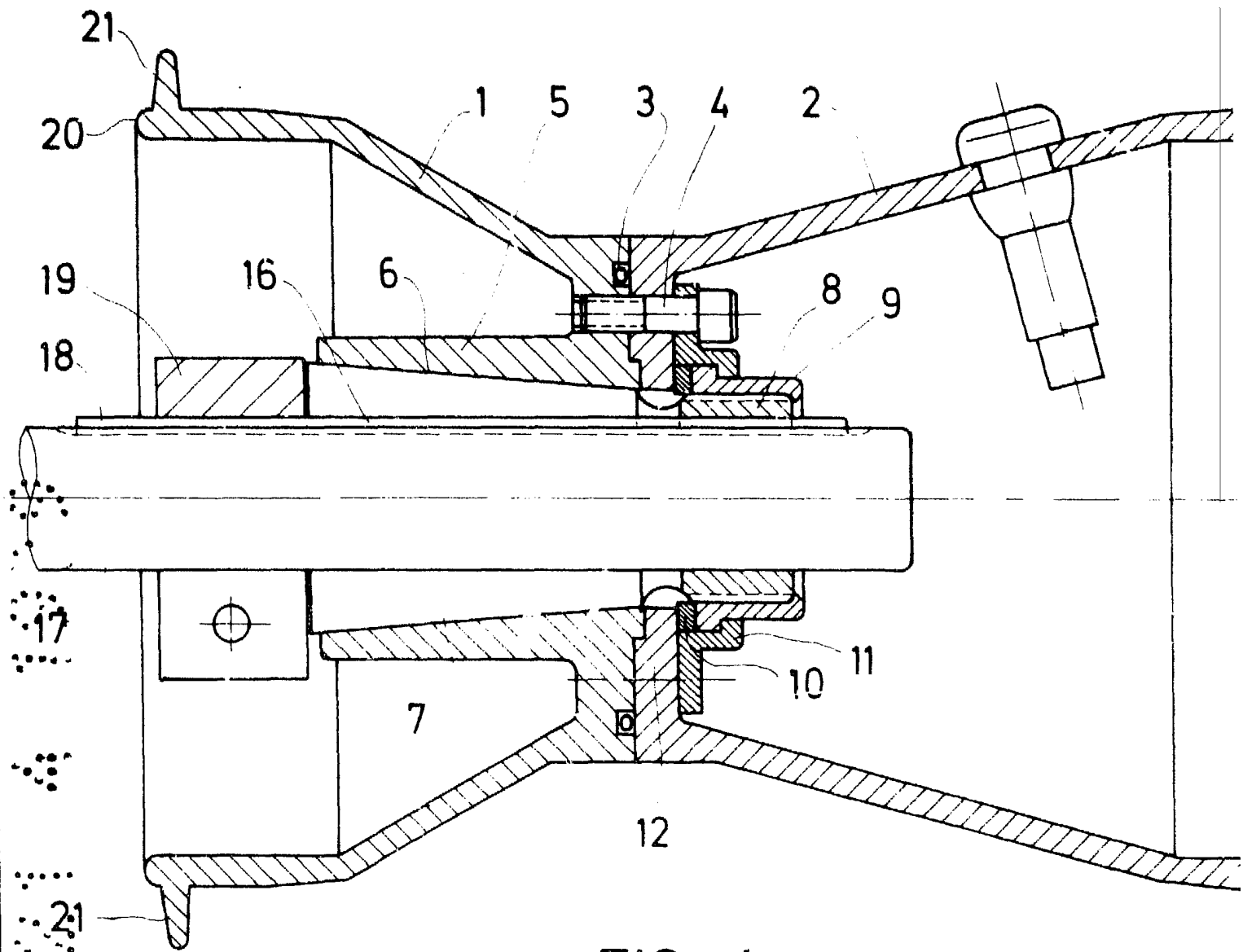


FIG. 1

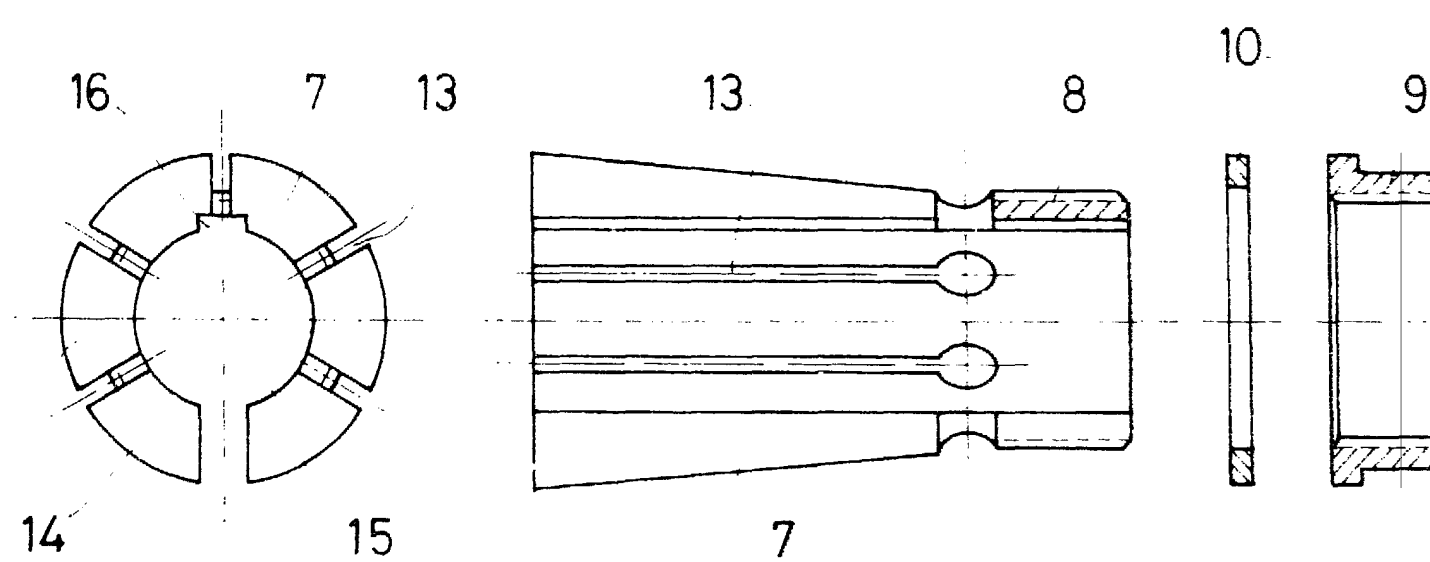


FIG. 2

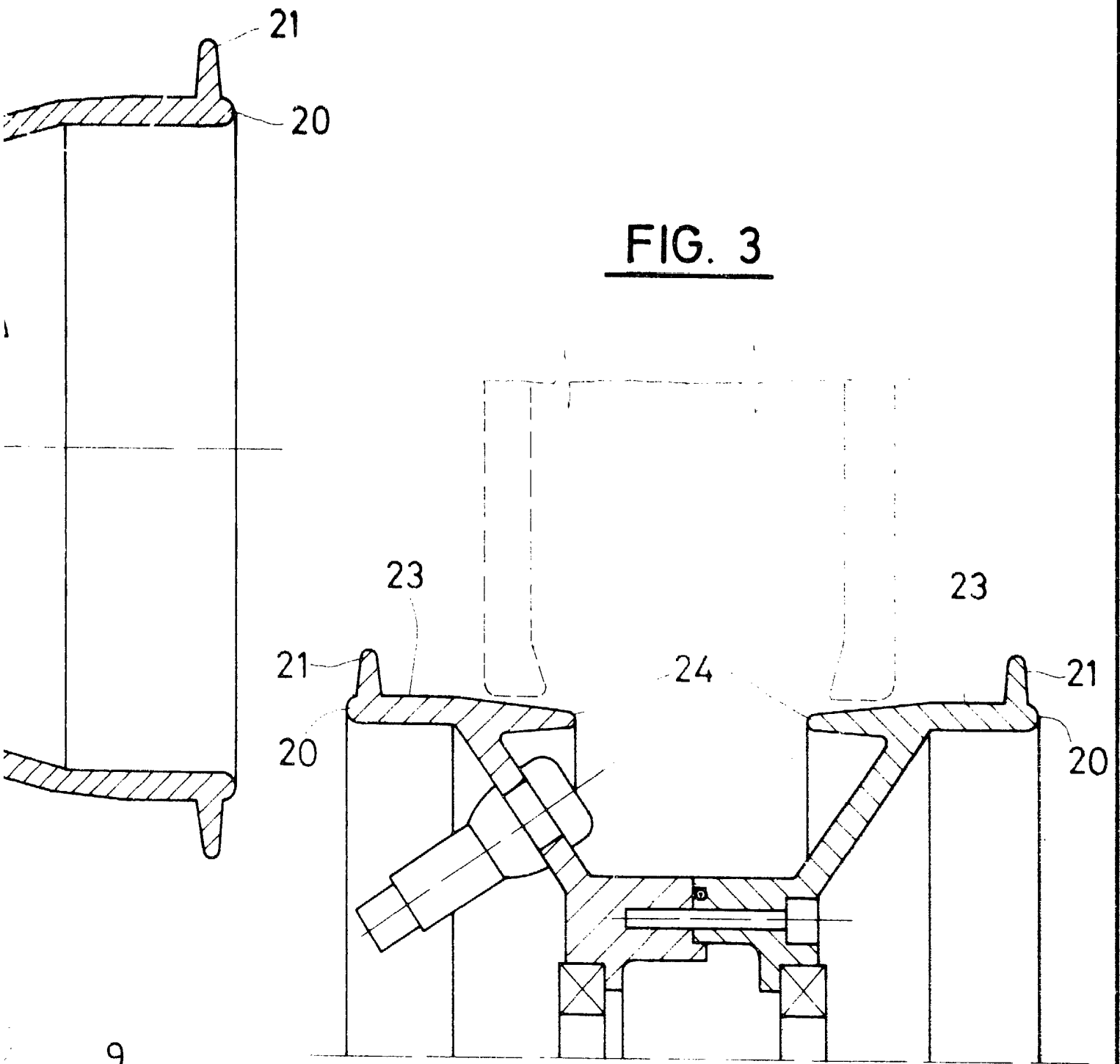
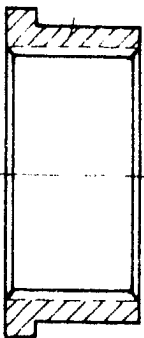


FIG. 3

9



Madrid, a 21 APR 1979

p. a

M.^a LUISA BERNI CUYAS
p. p.