



ESPAÑA

ES	19	NUMERO	243380	10	Y
	21	FECHA DE PRESENTACION	- 2 MAYO 1979		

MODELO DE UTILIDAD

Despat

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	81 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60B 1/02

54 TITULO DE LA INVENCION
"RUEDA PARA MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES"

71 SOLICITANTE (ES)
Don Andrés SOLA RABASA y Don José SOLA RABASA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
c/. España, 17 - MOLLET DEL VALLES (Barcelona)

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE
Don Jaime COMAS CARRERAS

MEMORIA DESCRIPTIVA

5. El presente modelo de utilidad se refiere a una nueva rueda para motocicletas y ciclomotores, la cual ofrece varias e importantes ventajas con relación a las ejecuciones conocidas en el mercado, que son superadas ampliamente en lo que afecta a la resistencia, poco peso y facilidad de montaje. Además, desde el punto de vista económico, también resulta preferible el objeto de esta demanda, el cual forzosamente ha de encontrar una gran aceptación en el mercado de dicho tipo de vehículo ligeros.

10. La indicada rueda se caracteriza esencialmente por el hecho de que los radios que forman parte de esta clase de ruedas están constituidos ahora por brazos de chapa embutida y convenientemente recortada, en número, como mínimo, de tres y disponen en sus extremidades de medios apropiados para su fijación tanto a la pestaña interna que posee la llanta como al cubo, cuyos medios están determinados, preferentemente, en el primer caso, por 15. tornillos o remaches y, en el segundo, por tornillos.

20. Los referidos brazos de chapa están dispuestos a ambas caras de la rueda y coincidentes entre sí en su posición, presentando los mismos, de preferencia, una forma sensiblemente trapezoidal alargada, en la que la base menor es la que se utiliza para su fijación a la pestaña anular de la llanta, en tanto que la mayor es la que los inmoviliza sobre el cubo.

25. En los aludidos brazos radiales, tanto la extremidad que ha de fijarse a llanta como la que ha de unirse al cubo poseen cada una medios de fijación que comprenden, en la primera, como mínimo, un orificio y en la segunda, al menos dos orificios, con todos los cuales es factible el correspondiente montaje, hallándose preferentemente los extremos de unión al mencionado

cubo conformados de manera que la chapa de uno se superponga a la del siguiente, lo que asegura la rigidez del conjunto.

5. Para la mejor comprensión de la presente memoria descriptiva, se acompaña una hoja de dibujos en la que, tan sólo a título de ejemplo y no limitativo, se representa un caso práctico de ejecución de una rueda de las características generales expuestas.

En dichos dibujos,

10. La Fig. 1 es una vista frontal del conjunto de esta rueda;

La Fig. 2 corresponde a un alzado lateral, parcialmente seccionado, de la misma;

Las Figs. 3 y 4 son detalles de la llanta de dicha rueda;

15. Las Figs. 5 y 6 son también detalles en alzado frontal y lateral, respectivamente de esta misma rueda; y

Las Figs. 7 y 8 son detalles, igualmente en alzado frontal y lateral, de uno de los brazos que, en la repetida rueda, unen el cubo a la llanta.

20. El objeto de esta demanda está constituido por las tres partes metálicas convencionales que integran la rueda y que son: la llanta (1), el cubo (2) y los brazos radiales, en número no inferior a tres y que, en esta nueva ejecución, presentan una estructura especial a base de chapas (3).

25. La llanta (1) (Figs. 1 a 4) está compuesta por un cuerpo obtenido partiendo de un perfil laminado o extrusionado, en el que aparece la garganta exterior (4) y, en la cara interna, la pestaña centrada (5), continua o bien interrumpida por la escota-

dura (6), que coincide con el punto donde aparece, en el fondo de la citada garganta (4), el orificio (7) para paso de la válvula de inflado del neumático.

5. Esta llanta (1) también puede estar formada de dos mitades estampadas unidas entre sí.

10. El cubo (2) (Figs. 5 y 6) viene determinado por un cuerpo, en este caso, sensiblemente poligonal, con tantos vértices cuantos son los brazos (3), vértices que van provistos de sendos orificios (8), destinados al montaje y fijación, con ayuda normalmente de oportunos tornillos (9), de aquellos brazos. Además, este mismo cubo (2) dispone de la cavidad central (10), propia para paso del eje (no visible) y de otros elementos que cooperan con la rueda, tales como un freno, todo ello de acuerdo con los sistemas convencionales.

15. Una o ambas caras de este cubo (2) pueden completarse con oportunas tapas anulares (11), aseguradas en su posición por medio de los citados tornillos (9).

20. Los brazos radiales (3) están compuestos, como antes se ha indicado, por piezas de chapa embutida y recortada, las cuales afectan un contorno general trapecial alargado, con una base menor (12), con uno o varios orificios (13) para paso de remaches o tornillos (14) (Fig. 1), que permiten su fijación a la pestaña interior (5), portadora, para ello, de los respectivos taladros (15) (Fig. 4). La base mayor (16) de estos mismos brazos (3) es arqueada y presenta orificios extremos (17) (Fig. 7), que, con ayuda de los tornillos centrales (9) o bien de remaches que los sustituyan, solidarizarán tales brazos al cubo (2).

25. Como se observa en las Figs. 1 y 2, los aludidos bra-

zos radiales (3) están montados a ambos lados de la rueda y coinciden entre sí en su posición. Además, en la fijación por los puntos (17), se produce un solapado consecutivo de las extremidades (16), gracias a lo cual la solidez mecánica resulta completa en esta región.

En cuanto a la unión de los extremos (12) a la pestaña (5), también aquélla es perfecta tanto si se utilizan uno como más puntos de fijación.

La esencialidad de la invención puede resumirse de la siguiente manera:

a) Lo que hasta la fecha eran brazos radiales compactos independientes o formando cuerpo con el cubo, se han transformado ahora en unas piezas de chapa embutida y recortada, ligeras y resistentes;

b) Tales brazos de chapa aparecen a una y a otra cara de la rueda, lo que determina otros tantos medios de atirantado que permiten soportar elevados esfuerzos de flexión y de compresión de la propia llanta.

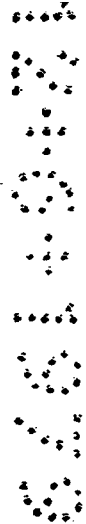
c) La unión de uno de los extremos de estos brazos a la pestaña prevista en la llanta puede efectuarse mediante tornillos o remaches, en número de uno o más, en tanto que la fijación de la otra extremidad al cubo tiene efecto preferentemente con auxilio de tornillos, como mínimo en número de dos.

d) Los aludidos brazos poseen forma general de trapecio alargado y en su montaje a ambos lados de la rueda quedan enfrentados entre sí.

e) La base mayor de estos brazos trapeciales presenta una conformación tal que, a los efectos de mayor solidez mecánica

ca en su montaje sobre el cubo, es posible el solapado superposición consecutiva o alternada de los repetidos brazos en los puntos donde se colocan los tornillos o similar de retención.

5. Serán independientes del objeto de la invención los materiales, formas y dimensiones de los elementos que integran una rueda del tipo descrito, siempre que las variaciones que se introduzcan no afecten a su esencialidad.



N O T A

REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto del presente Modelo de Utilidad:

5. 1ª.-Rueda para motocicletas y ciclomotores, del tipo formada por tres elementos acoplables, que son una llanta con pestaña interior anular, unos radios y un cubo, que se caracteriza por el hecho de que los mencionados radios, están constituidos ahora por brazos de chpa embutida y convenientemente recordada, en número, como mínimo, de tres y disponen en sus extremidades de medios apropiados para su fijación tanto a aquella pestaña como al cubo, cuyos medios están determinados, preferentemente, en el primer caso, por tornillos o remaches y, en el segundo, por tornillos.
10. 2ª.-Rueda para motocicletas y ciclomotores, según la reivindicación anterior, que se caracteriza por el hecho de que los referidos brazos de chapa están dispuestos a ambas caras de la rueda y coincidentes entre sí en su posición, presentando los mismos, de preferencia, una forma sensiblemente trapecial alargada, en la que la base menor es la que se utiliza para su fijación a la pestaña anular, en tanto que la mayor es la que los inmoviliza sobre el cubo.
15. 3ª.-Rueda para motocicletas y ciclomotores, según las reivindicaciones 1 y 2, que se caracteriza por el hecho de que en los aludidos brazos radiales, tanto la extremidad que ha de fijarse a llanta como la que ha de unirse al cubo poseen cada una medios de fijación que comprenden, en la primera, como mínimo, un orificio y en la segunda, al menos dos orificios, con to-
- 20.
- 25.

dos los cuales es factible el correspondiente montaje, hallándose preferentemente los extremos de unión al mencionado cubo conformados de manera que la chapa de uno se superponga a la del siguiente, lo que asegura la rigidez del conjunto.

5.

4ª.-RUEDA PARA MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad propia de la misma.

Consta la presente Memoria descriptiva de ocho páginas mecanografiadas por una sola cara y va acompañada de una hoja de dibujos aclarativos.

Barcelona, 2 de mayo 1979

P. A.



D. ANDRÉS SOLÁ RABASA
D. JOSÉ SOLÁ RABASA

Hoja única

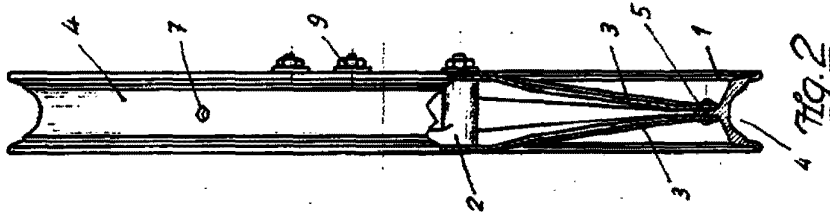
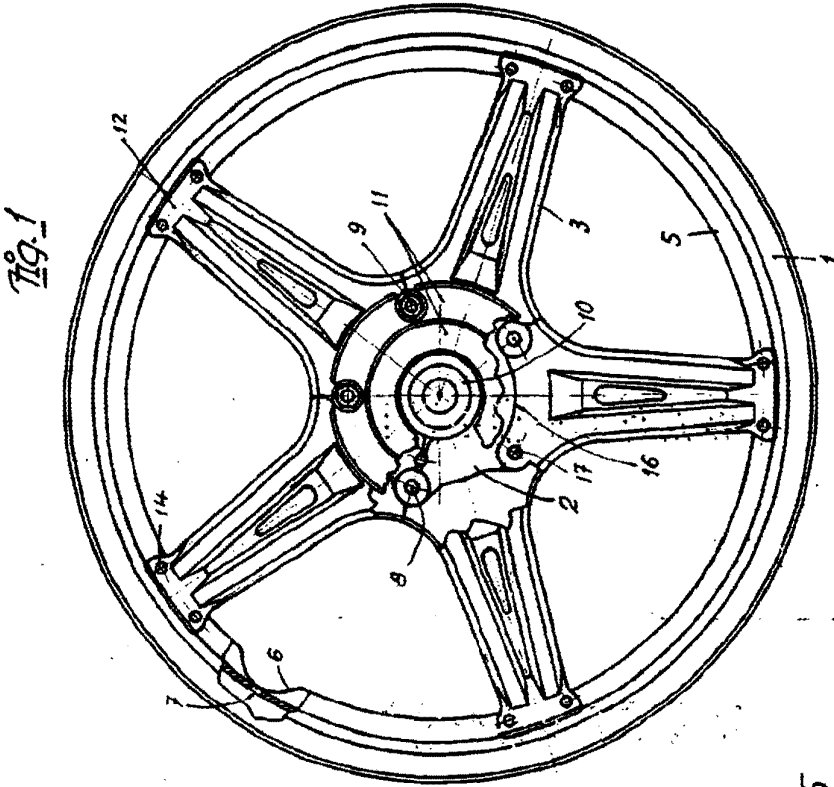
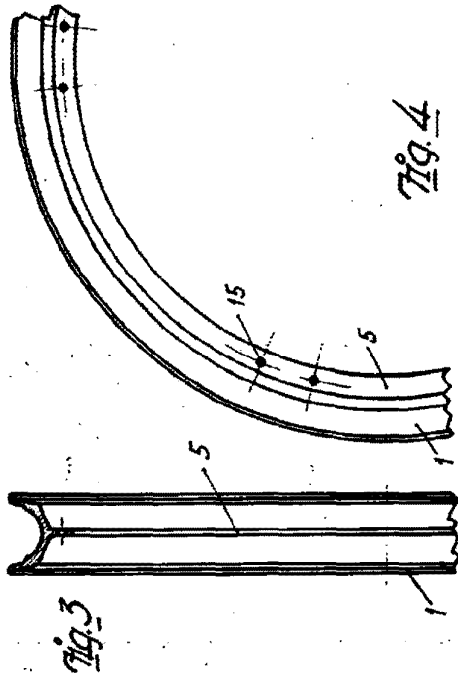


Fig. 4

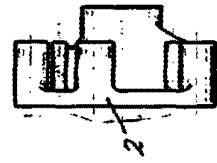
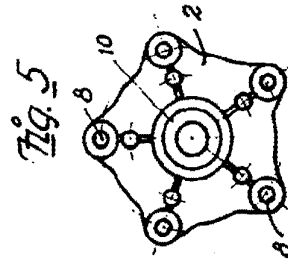
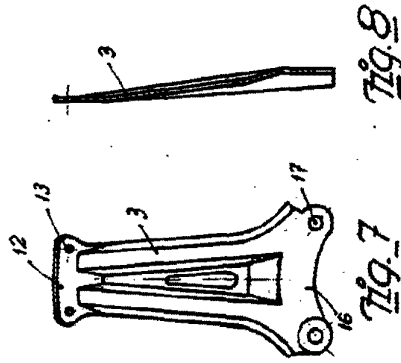


Fig. 6

Barcelona, 2 Mayo 1979

P.A.

Escala Variable