



ESPAÑA

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 260761	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 27 Junio 1.980	

MODELO DE UTILIDAD

16 JUN. 1982

(30) PRIORIDADES:		
(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
79 16964	29-6-1.979	FRANCIA

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60B 21/10

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"LLANTA PARA VELOCICLOS Y CICLOMOTORES"

(71) SOLICITANTE (S)
FERRARY, JEAN-PAUL.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
5, rue Le Châtelier, 75017 PARIS (Francia)

(72) INVENTOR (ES)
El solicitante

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. CARLOS FERNANDEZ CANDELAS

El presente invento se refiere a una llanta para velociclos y ciclomotores y, de un modo más especial, está proyectado para lograr un perfil original para la citada llanta.

5 En el momento actual la mayor parte de los velociclos están provistos de neumáticos clásicos de la clase llamada de varillas. Sin embargo, el progreso reciente de los tubulares, poco frágiles y fáciles de reparar, tiende a generalizar la utilización de este tipo de tubulares fuera de las esferas de la competición. Ahora bien, se sabe que los tubulares están encolados sobre llantas especiales que no pueden ser utilizadas, quede bien entendido, para montar los neumáticos clásicos. Esta exigencia tiene, pues, tendencia a frenar el desarrollo de las nuevas clases de tubulares mencionados anteriormente dado que el usuario se ve obligado a comprar un nuevo juego de llantas para poder pasar del neumático clásico de varillas al tubular. El presente invento se propone resolver este problema aportando un nuevo tipo de llanta concebido de tal manera que pueda recibir indistintamente neumáticos con varillas clásicas y tubulares.

Así pues, el invento está ideado para conseguir una llanta para velociclos y ciclomotores que se compone, por una parte, de superficies destinadas al encolado de un tubular y, por otra, de alojamientos destinados a recibir las varillas de un neumático clásico.

Según una característica de este invento, la longitud, medida sobre la sección recta del perfil de la llanta, de las partes destinadas al encolado del tubular, es de por lo menos, alrededor de 1 cm.

Según el invento, los alojamientos previstos para

recibir las varillas de un neumático clásico son de dos cla-
 ses: unos alojamientos son internos para recibir provisio-
 nalmente estas varillas en el mismo momento de ser coloca-
 das en su lugar el neumático y otros alojamientos periféri-
 cos en los cuales se sitúan definitivamente estas varillas.

La llanta según el invento se puede fabricar en
 cualquier material deseado. De modo preferente, se fabrica
 bien en materias plásticas reforzadas, bien en una aleación
 ligera.

Otras características y ventajas de este invento
 se deducirán de la descripción que se va a hacer a continua-
 ción con referencia al dibujo anejo cuya única figura repre-
 senta en corte y en escala aumentada, un perfil de llanta
 según este invento.

Refiriéndose a esta figura se vé que el perfil de
 la llanta según el invento comprende algunas superficies
 (tres en este ejemplo de realización) (10), (10') y (12),
 destinadas al encolado de un tubular B, que figura esque-
 mático mediante un trazado discontinuo. El peticionario ha
 comprobado que era necesario, cualquiera que fuere el ta-
 maño del tubular colocado sobre la llanta, que la longitud,
 medida sobre la sección recta del perfil de las partes (10),
 (10') y (12), destinadas al encolado del tubular, sea de por
 lo menos, alrededor de 1 cm. ($\underline{1} + \underline{1}' + 1'' = 1\text{cm.}$)

Por otra parte, esta llanta comprende alojamientos
 destinados a recibir las varillas de un neumático clásico.
 En el dibujo se ha representado esquemáticamente en T, me-
 diante trazos interrumpidos, las varillas o rodetes del neu-
 mático clásico.

Estos alojamientos son de dos clases:

1- alojamientos interiores (18), (18') destinados a recibir provisionalmente las varillas en el momento de colocar el neumático en la llanta, y

5 2- alojamientos periféricos (16), (16') en los cuales vienen a situarse las varillas al colocar definitivamente el neumático.

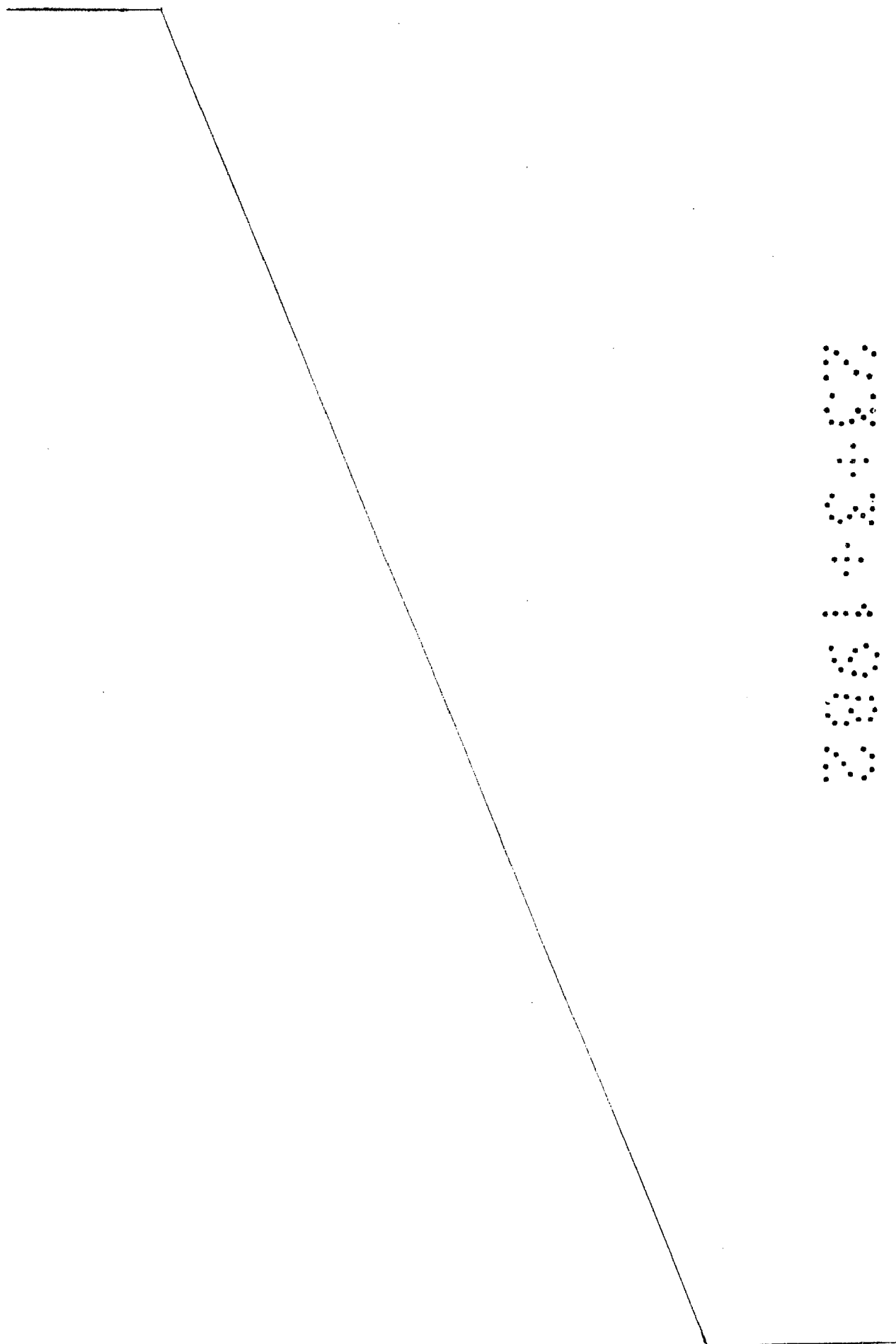
Tiene que subrayarse la importancia de que la llanta, según el invento, contiene en su centro una parte relativamente voluminosa (14) que puede ser taladrada para la colocación en su lugar de las cabezuelas de los radios de la rueda. De esta manera se puede disminuir el precio de coste en relación con las llantas clásicas en las que es necesario agujerear la llanta y tener previstos determinados ojétes de forma compleja para la colocación de los radios en el lugar que corresponda.

De la descripción que acabamos de hacer se deduce que el invento aporte un perfil de llanta, de fabricación económica que puede recibir de modo indiferente bien sean tubulares y, de manera especial las nuevas clases de tubulares en su actual estado de progreso, poco frágiles y fáciles de reparar, o bien neumáticos clásicos a base de varillas o de rodetes.

La llanta según el invento se puede fabricar a partir de cualquier material que se desee. Se puede ejecutar en materias de plástico reforzado o en aleaciones ligeras. En este último caso se puede obtener el perfil que se desee por medio de la extrusión y se realiza y acaba a continuación la llanta mediante curvado y soldadura de un extremo con el otro.

Debe quedar bien entendido que este invento no se limita a los ejemplos de realización descritos y representados

sino que, por el contrario, engloba a todas las variaciones.



Q
U
E
S
T
I
O
N
E
S

REIVINDICACIONES

1.- Llanta para velociclos y ciclomotores, caracterizada porque su sección o perfil se compone, de una parte, por superficies destinadas al encolado de un tubular y, por otra parte de alojamientos concebidos de manera que puedan recibir las varillas o rodetes de un neumático clásico.

2.- Llanta, según reivindicación 1ª, caracterizada porque la longitud, medida sobre la sección recta del perfil de la llanta destinado al encolado del tubular, mide, por lo menos, alrededor de un centímetro.

3.- Llanta, según reivindicaciones precedentes, caracterizada porque comporta tres superficies para el encolado de un tubular, dos superficies periféricas y una superficie central.

4.- Llanta, según reivindicaciones precedentes, caracterizada porque los alojamientos previstos para recibir las varillas de un neumático clásico son de dos clases: unos alojamientos internos que reciben provisionalmente las varillas en el momento de colocar el neumático en su lugar y otros alojamientos periféricos en los cuales se posicionan definitivamente las varillas.

5.- Llanta según reivindicaciones precedentes, caracterizada porque comprende una parte central relativamente voluminosa que se puede taladrar para recibir las

cabezuelas de los radios, habiéndose previsto su realización en aleación ligera, por extrusión del perfil seguido de su curvado y de soldadura de sus extremos y con materiales de naturaleza plástica reforzada.

5

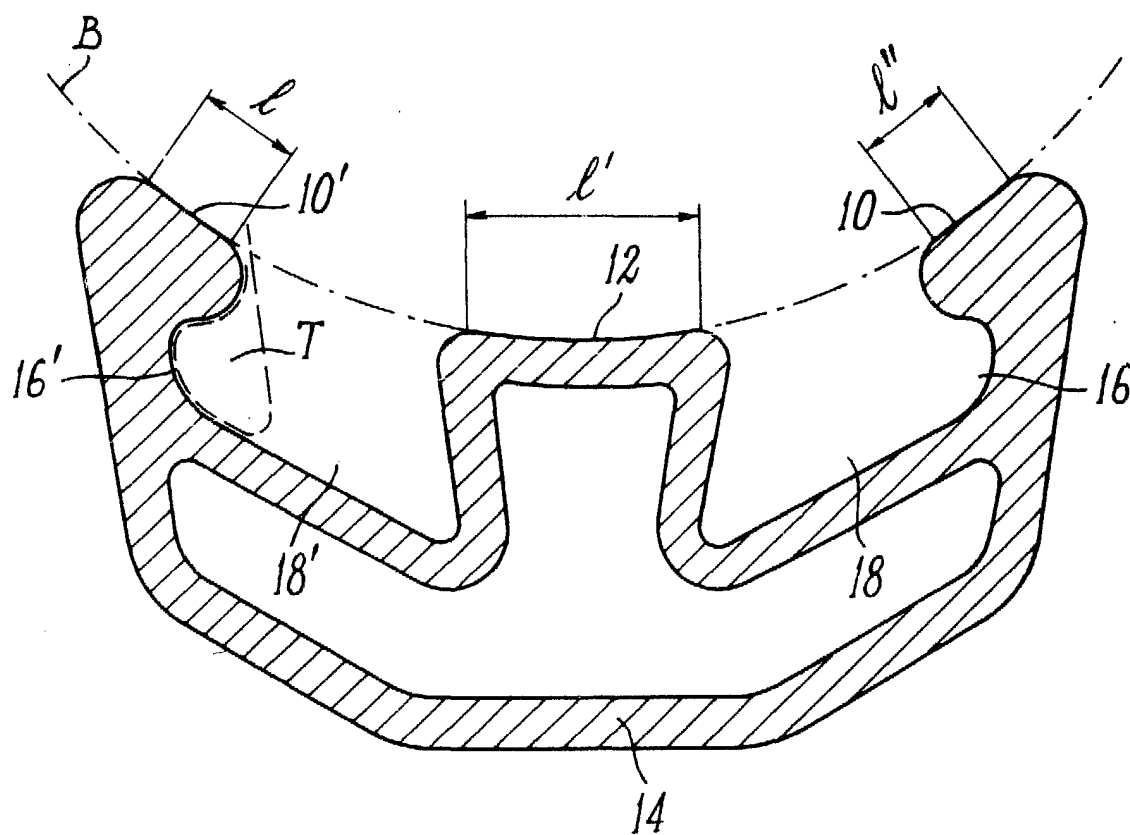
6.- LLANTA PARA VELOCICLOS Y CICLOMOTORES.

Todo conforme se describe en la presente memoria que consta de SEIS HOJAS, mecanografiadas y foliadas por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 27 JUN. 1980

Fundy
[Signature]





MADRID 27 JUN. 1980

J. Ferrary
est

ESCALA VARIABLE