

| | | |
|------|-------------------------|-----|
| ⑩ ES | ⑪ NUMERO | ⑩ Y |
| | 290.801 | |
| | ⑫ FECHA DE PRESENTACION | |
| | 6-12-85 | |



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 OCT. 1986

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

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| ④⑦ FECHA DE PUBLICIDAD | ⑤① CLASIFICACION INTERNACIONAL |
| | B60B 19/00 |

| |
|--|
| ⑤④ TITULO DE LA INVENCIÓN |
| "RUEDA APLICABLE A BICICLETAS, CICLOMOTORES Y SIMILARES" |

| |
|-------------------------------|
| ⑦① SOLICITANTE (S) |
| D. JOSE ANTONIO CARNICER FABO |

| |
|--------------------------------------|
| DOMICILIO DEL SOLICITANTE |
| C/ Infante Mercader, nº 8 - MADRID - |

| |
|------------------|
| ⑦② INVENTOR (ES) |
| |

| |
|-----------------|
| ⑦③ TITULAR (ES) |
| |

| |
|-----------------------------|
| ⑦④ REPRESENTANTE |
| D. JUAN DEL VALLE Y SANCHEZ |

3.153 JT/TF

1 La presente memoria descriptiva tiene como fin la de-
claración del objeto sobre el cual ha de recaer el privilegio -
de explotación industrial y comercial exclusivo en el territo-
rio nacional de un Modelo de Utilidad de acuerdo con la vigente
5 Legislación sobre Propiedad Industrial, que, como el enunciado-
indica, se trata de "RUEDA APLICABLE A BICICLETAS, CICLOMOTORES
Y SIMILARES".

Tradicionalmente las ruedas de bicicletas, ciclomoto-
res y similares se vienen configurando de manera que resultan
10 perfectamente simétricas respecto de su plano medio transversal

Como consecuencia de ello, cuando se ha tratado de
construir algún ciclomotor con motor trasero, ha sido necesario
acudir a un desplazamiento lateral de la rueda trasera respecto
del eje longitudinal de marcha para poder mantener el centro de
15 gravedad del conjunto lo más centrado posible sobre la perpendi-
cular al eje de apoyo. Esta solución presenta el inconveniente-
de que el vehículo resulta menos equilibrado y estable dinámic-
amente, en particular en las frenadas, con el consiguiente ries-
go de accidente que ello implica.

20 También, cuando se ha tratado de construir un vehícu-
lo dotado de motor y con la ligereza y constitución estructural
propia más de una bicicleta con motor que de un ciclomotor, ha-
sido necesario acudir a disponer el motor centradamente por de-
lante del manillar, pues, de otro modo, la proporcionalmente -
25 grande masa del motor suponía un desequilibrio excesivo en una-

1 situación descentrada del mismo.

La presente invención viene a constituir una solución realmente ventajosa de los problemas expuestos, ya que permite-
conjuguar la perfecta alineación de las ruedas delantera y trase
5 ra según la dirección de la marcha, con la posibilidad de dispo
ner lateralmente, respecto de las ruedas, una masa importante -
como la de un motor.

Para conseguir esta finalidad la presente invención -
tiene por objeto una rueda aplicable al tipo de vehículos men-
10 cionado, la cual presenta la particularidad de que, manteniendo
simétricas la parte móvil del carrete-buje y la llanta de la -
rueda respecto de un mismo plano medio transversal, los radios-
de la rueda, se constituyen por brazos rígidos que nacen, en
cambio, asimétricamente de un solo costado de dicha parte móvil
15 del carrete-buje y, siguiendo una trayectoria inclinada, van a-
morir sobre la parte interior de la llanta.

Esta constitución preconizada determina en la parte -
móvil del carrete-buje la creación de una superficie libre de -
obstáculos entre el nacimiento de los brazos y el extremo opues-
20 to, superficie esta que es perfectamente utilizable para el -
acoplamiento de elementos de una masa proporcionalmente grande-
(por ejemplo un motor), conservando al tiempo el centro de gra-
vedad próximo al plano medio del carrete-buje o, lo que es lo -
mismo, a la línea de marcha marcada por ambas ruedas y de tal -
25 manera que ninguna de dichas ruedas necesitará ser desplazada -

1 lateralmente para mantener la estabilidad del vehículo. En definitiva, ello constituye una ventajosa solución para los problemas anteriormente mencionados y abre un campo de gran interés a posibles nuevas aplicaciones no contempladas hasta ahora.

5 En este modelo preconizado está previsto que el nacimiento de los brazos se produzca no directamente sobre la superficie de la parte móvil del carrete-buje, sino sobre una corona coaxial de la misma, lo que permite disponer de un espacio suplementario utilizable para el acoplamiento de elementos.

10 En el modelo preconizado está previsto igualmente que la llanta, los brazos y la parte móvil del carrete-buje formen parte de un cuerpo monopieza obtenido por fundición de una aleación metálica ligera, así como que los brazos tengan una sección variable aplanada con el eje mayor en dirección transversal a la de marcha, pudiendo dichos brazos definir, o no, nudos de entrecruzamiento y seguir trayectorias curvas en la determinación de un casquete con su convexidad dirigida hacia el costado de nacimiento de los brazos en el centro de la rueda.

20 Para comprender mejor la naturaleza del presente invento, en el plano adjunto hacemos una representación esquemática de su utilización, no siendo en absoluto limitativa y susceptible por ello de las modificaciones accesorias que no alteren las características esenciales.

25 La figura 1 es una vista lateral que representa una de las mitades de la rueda preconizada.

1 La figura 2 es una vista de perfil de la rueda preconizada seccionada por su plano medio vertical y en ella se puede apreciar claramente el detalle de su constitución.

En ellas se anotan las siguientes particularidades:

- 5 1.- Parte móvil del carrete-buje
- 2.- Brazo
- 3.- Plano medio
- 4.- Llanta
- 5.- Cubierta
- 10 6.- Superficie libre de la parte móvil del carrete-buje (1)
- 7.- Corona coaxial
- 8.- Espacio suplementario
- 9.- Nudo de entrecruzamiento

15 El modelo preconizado es una rueda perfeccionada aplicable a bicicletas, ciclomotores y similares que, tal y como se aprecia en la figura 2 consiste básicamente en que los elementos radiales estructurales de la rueda están constituidos por rígidos brazos (2) que, yendo a morir a la circunferencia interior de la llanta (4), proceden exclusivamente de uno de los costados de la parte móvil del carrete-buje (1).

20

Teniendo en cuenta que la llanta (4) con su cubierta (5) y la parte móvil del carrete-buje (1) están dispuestos simétricamente respecto del plano medio (3) común a todos ellos, ocurre que esta lateralidad en el nacimiento de los brazos (2)-

25

1 se traduce en la posibilidad de disponer como mínimo de la su-
perficie libre (6) de la parte móvil del carrete-buje (1) situa-
da entre el nacimiento de dichos brazos (2) y el costado opues-
to de dicha parte móvil (1).

5 Sin embargo, el modelo preconizado prevé que el naci-
miento de los brazos (2) no tenga lugar directamente sobre la -
superficie de la parte móvil del carrete-buje (1), sino sobre -
una corona coaxial (7) solidaria de dicha parte móvil (1) que -
se extiende a partir del costado de nacimiento de los brazos (2)
10 hacia el costado opuesto; esta disposición permite disponer del
espacio suplementario (8) ubicado entre la corona coaxial (7) -
y la propia parte móvil del carrete-buje (1).

15 En definitiva, la constitución preconizada posibilita
la utilización de la práctica totalidad de la superficie de la
parte móvil (1) para la fijación de elementos tales como un mo-
tor, que quedará alojado parcialmente en la concavidad creada -
por el nacimiento descentrado de los brazos (2), de tal manera-
que el centro de gravedad conjunto se situará próximo al plano-
medio (3), a pesar de la masa comparativamente grande de dicho-
20 motor.

25 Los brazos (2) tienen una sección aplanada cuya dimen-
sión mayor está orientada transversalmente respecto de la direc-
ción de la marcha, pudiendo dichos brazos (2) seguir una trayec-
toria recta o preferentemente curva (como la representada en la
figura 2) y pudiendo igualmente definir, o no, nudos de entre--

1 cruzamiento (9) como los representados en la figura 1.

5 El modelo preconizado, tal y como se representa en la figura 2, prevé una constitución monopieza en la que está integrada la llanta (4), los brazos (2) y la parte móvil del carrete-buje (1) con su correspondiente corona coaxial (7), de manera que, con nudos de entrecruzamiento (9) o sin ellos, el conjunto define un casquete de convexidad dirigida hacia el costado de nacimiento de los brazos (2) sobre la parte móvil del carrete-buje (1).

10 Descrita suficientemente la naturaleza del presente invento, así como su realización industrial, solo cabe añadir que en su conjunto y partes constitutivas es posible introducir cambios de forma, materia y disposición, en cuanto tales alteraciones no supongan variación sustancial del mismo.

15 El solicitante, al amparo de los Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho de extender esta demanda a los países extranjeros, si fuera posible, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud.

N O T A

20 El Modelo de Utilidad que se solicita como nuevo en España, por veinte años, de acuerdo con la vigente Legislación sobre Propiedad Industrial, deberá recaer sobre "RUEDA APLICABLE A BICICLETAS, CICLOMOTORES Y SIMILARES", en todo de acuerdo con las siguientes:

25 -

REIVINDICACIONES

1
5
10
15
20
25

1ª.- Rueda aplicable a bicicletas, ciclomotores y similares, caracterizada porque exclusivamente de uno de los costados de la parte móvil del carrete-buje de la rueda, emergen rígidamente brazos que abandonando su punto de origen se prolongan en una trayectoria radial inclinada hacia el plano medio del carrete-buje, hasta morir en la superficie interior de la llanta, la cual llanta queda situada en un plano paralelo al plano de nacimiento de los dichos brazos y existiendo en la parte móvil del carrete-buje entre el otro costado y el nacimiento de los brazos, toda una superficie libre de obstáculos y susceptible de recibir en ella un elemento acoplado cuyo centro de gravedad quedará aproximado al plano medio de la parte móvil del carrete-buje.

2ª.- Rueda aplicable a bicicletas, ciclomotores y similares, de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizada porque preferentemente la trayectoria radial inclinada de los rígidamente brazos será una trayectoria curva.

3ª.- Rueda aplicable a bicicletas, ciclomotores y similares, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el nacimiento de los rígidamente brazos tiene lugar preferentemente sobre una corona coaxial constituida como expansión definida en el extremo de la parte móvil del carrete-buje y dirigida hacia el propio cuerpo del carrete-buje, quedando de terminado entre la corona y la parte móvil del carrete-buje un

1 espacio suplementario utilizable por los elementos acoplados sobre esta parte móvil del carrete-buje.

5 4ª.- Rueda aplicable a bicicletas, ciclomotores y similares, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque preferentemente estará constituida por un cuerpo monopieza realizado en fundición de aleación ligera, en el cual estarán integrados la llanta, los brazos rígidos y la parte central móvil de la que parten los brazos rígidos.

10 5ª.- Rueda aplicable a bicicletas, ciclomotores y similares, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque preferentemente los brazos rígidos tendrán una sección decreciente hacia la periferia con una configuración general aplastada en la que la mayor dimensión se orienta transversalmente respecto de la dirección de marcha de la rueda.

15 6ª.- Rueda aplicable a bicicletas, ciclomotores y similares, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque los brazos rígidos definen nudos de entrecruzamiento determinantes de una estructura reticular.

20 7ª.- Rueda aplicable a bicicletas, ciclomotores y similares, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque está previsto que los brazos rígidos tengan una trayectoria curva, de manera que el conjunto de todos los brazos rígidos, con nudos de entrecruzamiento o no, definen un casquete de convexidad dirigida hacia el costado al que está desplazado el plano de nacimiento de los propios brazos rígidos sobre

25

1 bre el carrete-buje, y de concavidad abierta hacia el costado -
opuesto.

8a.- "RUEDA APLICABLE A BICICLETAS, CICLOMOTORES Y SI
MILARES".

5 Según queda sustancialmente descrito en la presente me
moria descriptiva que consta de diez hojas mecanografiadas por
una sola cara acompañada de sus correspondientes dibujos.

Madrid, a - 6. MAR. 1986

El Agente Oficial

10 JUAN DEL VALLE SANCHEZ
P. P.
José Izquierdo Faces

15

20

25

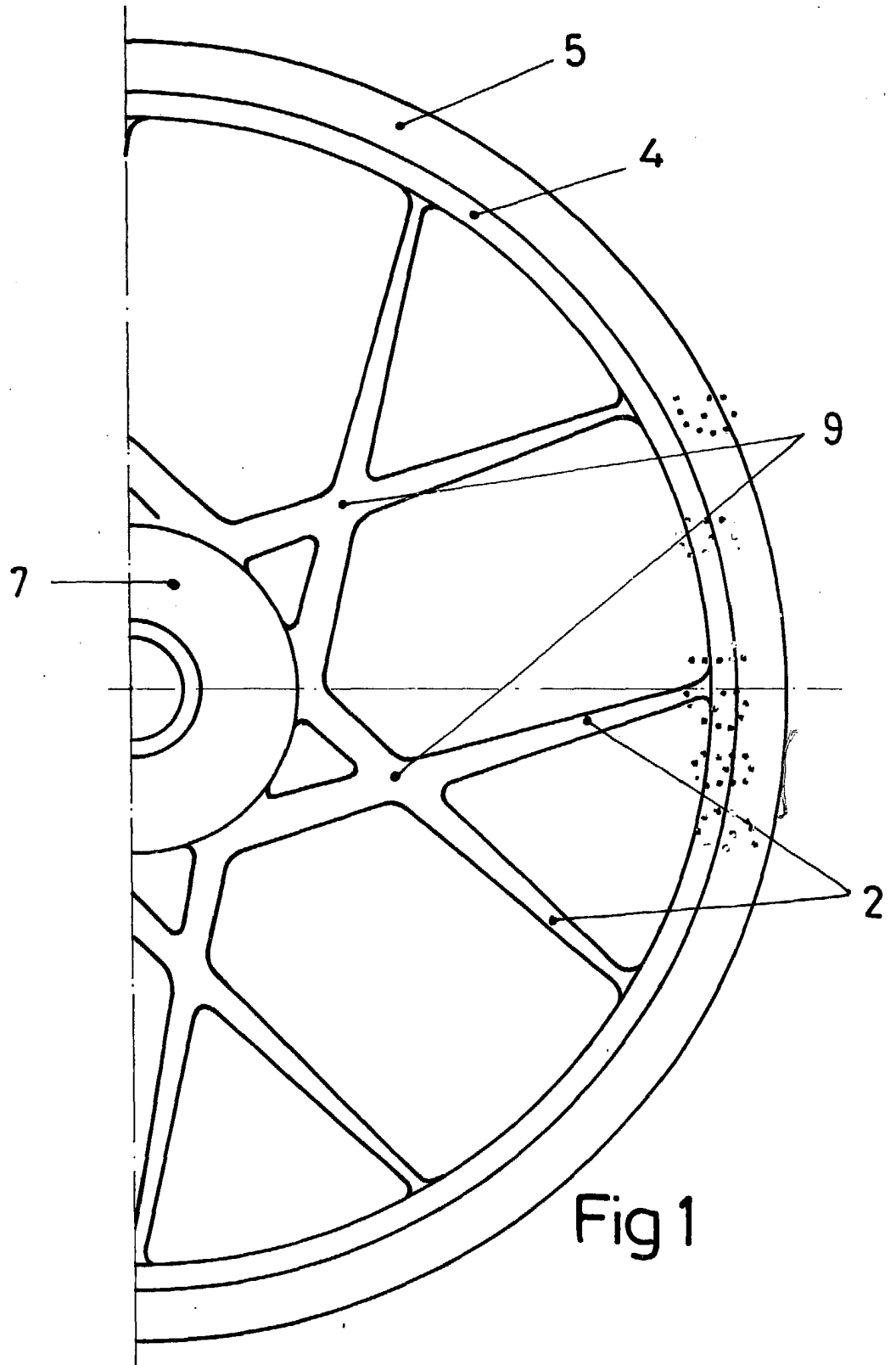
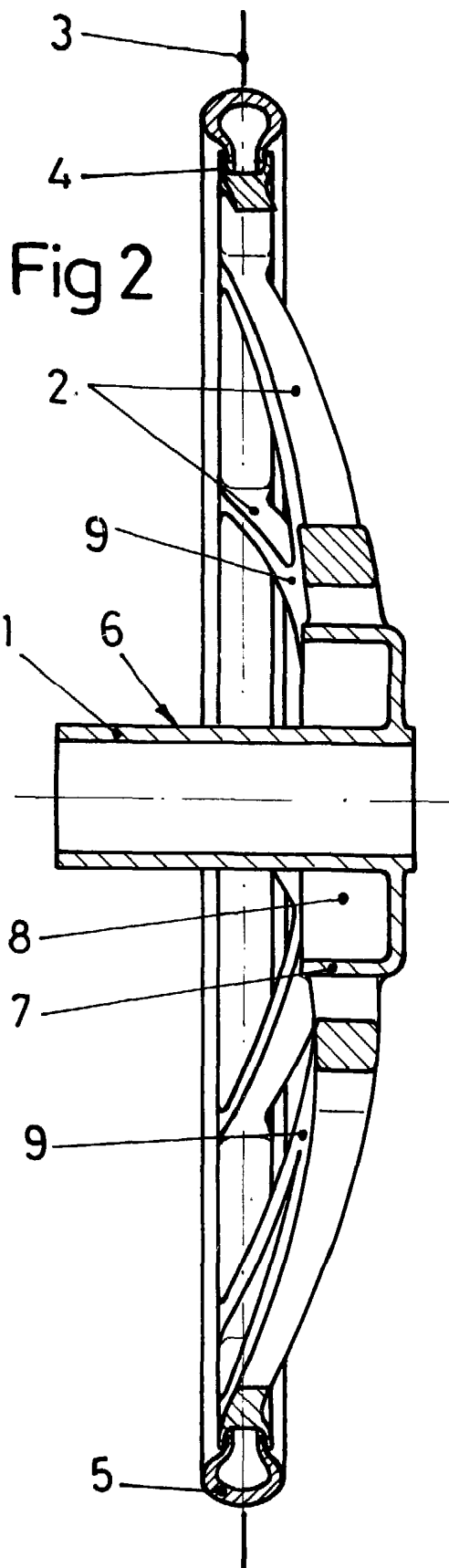


Fig 1



Escala variable
Madrid - 6. MAY 1986
El Agente Oficial

JUAN DEL VALLE SANCHEZ
P. P.
José Izquierdo Facas