

(10) ES (11) (12) (13)	NUMERO 291204	(14) Y
	FECHA DE PRESENTACION 20 DIC. 1985	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 ABR. 1986

(50) PRIORIDADES:	(51) NUMERO	(52) FECHA	(53) PAIS
-------------------	-------------	------------	-----------

(54) FECHA DE PUBLICIDAD	(55) CLASIFICACION INTERNACIONAL B60B 21/08
--------------------------	---

(56) TITULO DE LA INVENCIÓN "LLANTA DE SEGURIDAD PARA RUEDAS DE AUTOMOVILES"
--

(71) SOLICITANTE (ES) Don José Daniel ROSELL MARTI
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE c/. Cervantes, 20 - TORTOSA (Tarragona)

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE Don Jaime COMAS CARRERAS 311(5)
--

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a una llanta para ruedas de automóviles que ofrece varias e importantes ventajas, entre las que destaca la seguridad que confiere al vehículo en caso de pinchazo de alguno de sus neumáticos, pues

5. aquél puede continuar circulando perfectamente hasta el punto de reparación sin perjudicar la propia llanta. Además, la nueva estructura o perfil que se da a dicha llanta hace que la misma pueda alojar un tambor de freno de diámetro superior al convencional, lo que se traduce en una mayor superficie de agarrar o roce para las zapatas y, por consiguiente, en una mayor efectividad o potencia en el frenado.

10. Esencialmente, esta nueva llanta se caracteriza por el hecho de presentar, en la zona media de su anchura y situado entre las canales anulares destinadas a recibir los bordes interiores regruesados del neumático, un saliente también anular continuo, el cual posee una periferia o lomo plano que queda situado ante el fondo o techo del propio neumático, del que se mantiene aquél separado mientras tal neumático está inflado, en tanto que, automáticamente, entra en contacto con él, sirviéndole de apoyo amortiguado para una rodadura de emergencia, tan pronto se produce un pinchazo y el aludido neumático se aplasta debido a la carga.

15. 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 llanta de las características generales expuestas.

20. 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 llanta de las características generales expuestas.

En dichos dibujos:

La Fig. 1 es una vista en semisección de parte de la nueva llanta que se propone;

5. La Fig. 2 muestra la misma llanta a la que se le ha aplicado un neumático sin cámara;

La Fig. 3 equivale a la anterior, pero mostrando el aludido neumático en buen estado y aplastado a consecuencia de un pinchazo; y

10. La Fig. 4 es un detalle que permite apreciar el montaje de un freno de mayor dimensionado dentro de la referida llanta.

15. El objeto de la demanda está constituido por el aro de plancha metálica (1), que, en este caso, presenta, además de las canales laterales (2) receptoras de los bordes regruesados del neumático (3), una embutición saliente (convexa) anular (4), en este caso sensiblemente trapezoidal, con un lomo o periferia plana (5). Como puede verse en la Fig. 1, toda esta zona central (4-5) está conformada por estampado de la plancha, como el resto de la llanta que se describe.

20. Tal como se aprecia en la Fig. 2, el indicador saliente (4) queda situado dentro del neumático (3), con su plano (5) dirigido hacia el fondo o techo de este último.

25. En la marcha normal, el conjunto de la rueda (Fig. 2) se comporta como las convencionales, pero tan pronto se produce un pinchazo (Fig. 3), el aplastamiento del neumático (3) encuentra un límite en aquel plano o lomo (5), que permite que el vehículo pueda circular con un nivel más bajo de rueda, desnivel que responde a la diferencia de diámetros (D) y (d). La super-

ficie del lomo anular (5) es suficiente para que no se produzcan ningún cizallamiento en la cara interna de dicho neumático (3). Sin embargo, también queda previsto el fijar a aquella superficie exterior de (5) una guarnición elástica auxiliar (banda de goma, por ejemplo) que asegure aún más el amortiguamiento y la elasticidad del apoyo.

Dado que esta nueva llanta es de diámetro interior superior al de las llantas corrientes, acanaladas todas ellas hacia el interior, es posible aplicar ahora a la rueda un freno más potente que los usuales. Esta posibilidad se aprecia en la Fig. 4, en la que se indica un tambor de freno (6) de gran diámetro, con sus correspondientes zapatas (7), todo ello montado en el buje (8) del extremo del palier (9), rodeado éste por la trompeta (10). Puede observarse que, debido precisamente a la concavidad anular de la nueva llanta (1), el tambor (6) puede ser de mayor diámetro, con lo cual se dispone también de una mayor superficie de agarre para las zapatas (7), o sea de un potente efecto de frenado.

De lo expuesto se deducen las siguientes particularidades constructivas y funcionales de la llanta objeto de este modelo:

- a) El perfil o sección de la llanta presenta, en su zona media, un saliente anular contiguo a las dos canales laterales que se utilizan para fijar el correspondiente neumático.
- b) El referido saliente presenta siempre una periferia o lomo plano, cuya anchura es variable. De preferencia la sección transversal de este saliente es trapecial normal, pero

podría ser perfectamente cuadrada o bien trapecial invertida. En todos los casos, lo que interesa es proporcionar una buena superficie de apoyo amortiguador para el neumático en caso de pinchazo.

5. c) Dado que con el saliente anular aludido, conformado en la misma fase de estampación de la plancha metálica que compone la llanta, se aumenta el diámetro interior de esta última, es posible aplicar en ella un freno cuyo tambor sea también de mayor diámetro, o sea de acción más potente que la de los frenos usuales.

10. d) Esta llanta puede utilizarse tanto para neumáticos con cámara como para los que carecen de ella, como muestra el ejemplo descrito. En el primer caso, la cámara inflada se adapta perfectamente al perfil del cuerpo saliente (4).

15. Serán independientes del objeto de la invención los materiales, formas y dimensiones de una llanta de las características expuestas, 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.-Llanta de seguridad para ruedas de automóviles, que se caracteriza esencialmente por el hecho de presentar, en la zona media de su anchura y situado entre las canales anulares destinadas a recibir los bordes interiores regruesados del neumático, un saliente también anular continuo, el cual posee una
10. periferia o lomo plano que queda situado ante el fondo o techo del propio neumático, del que se mantiene aquél separado mientras tal neumático está inflado, en tanto que, automáticamente, entra en contacto con él, sirviéndole de apoyo amortiguado para una rodadura de emergencia, tan pronto se produce un pinchazo
15. y el aludido neumático se aplasta debido a la carga.
- 2ª.-Llanta de seguridad para ruedas de automóviles, según la reivindicación anterior, que se caracteriza por el hecho de que el saliente anular de apoyo para el neumático presenta
20. una sección poligonal, tal como trapezoidal o cuadrada, con una superficie exterior lo suficientemente amplia para no perjudicar al propio neumático, quedando prevista auxiliarmente una guardación elástica auxiliar sobre dicha superficie para aumentar el contacto elástico en el momento preciso.
- 3ª.-Llanta de seguridad para ruedas de automóviles, según la reivindicación 1, que se caracteriza por el hecho de que el
25. gran diámetro interno de la llanta debido a la existencia del saliente anular medio, conformado en dicha llanta en la fase de su estampación, permite el montaje de un freno de mayores dimensio-

nes y, por tanto, de elevada potencia de frenado.

4ª.-LLANTA DE SEGURIDAD PARA RUEDAS DE AUTOMOVILES.

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

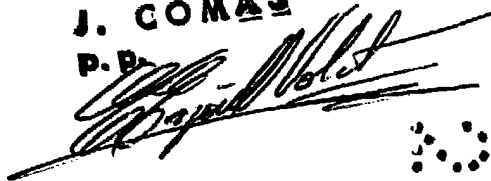
Consta la presente Memoria descriptiva de siete páginas mecanografiadas por una sola cara y va acompañada de una hoja de dibujos aclarativos.

Madrid, 20 diciembre 1985

P.A.

J. COMAS

P.P.



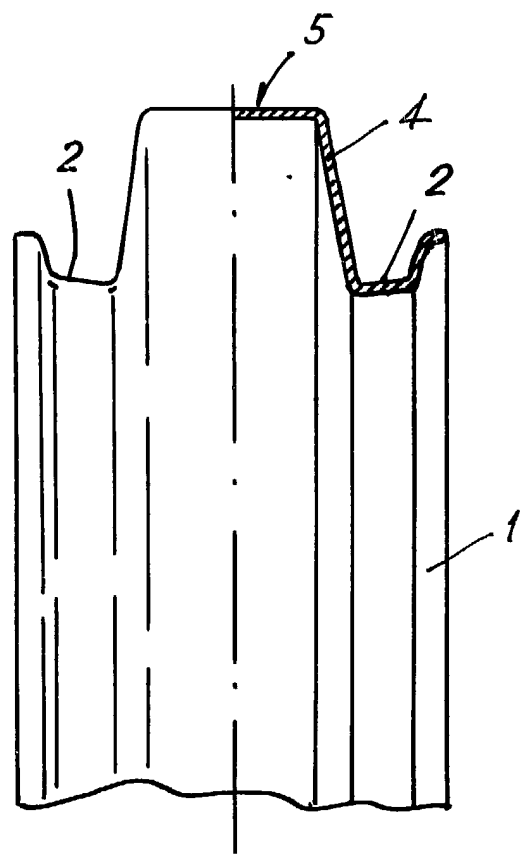


Fig. 1

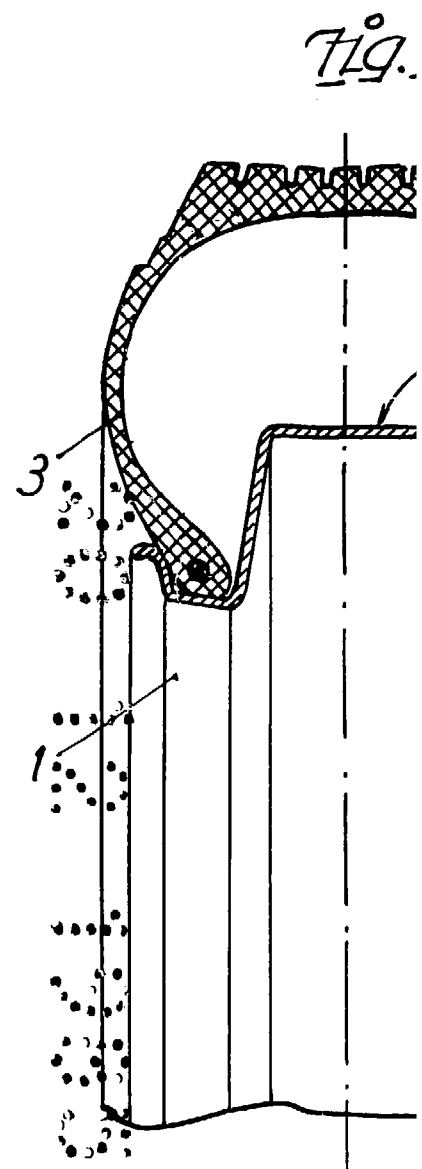


Fig. 2

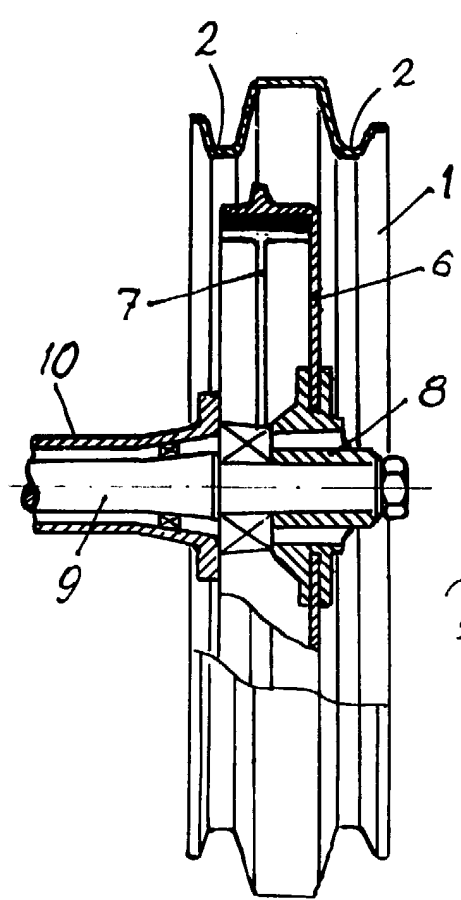
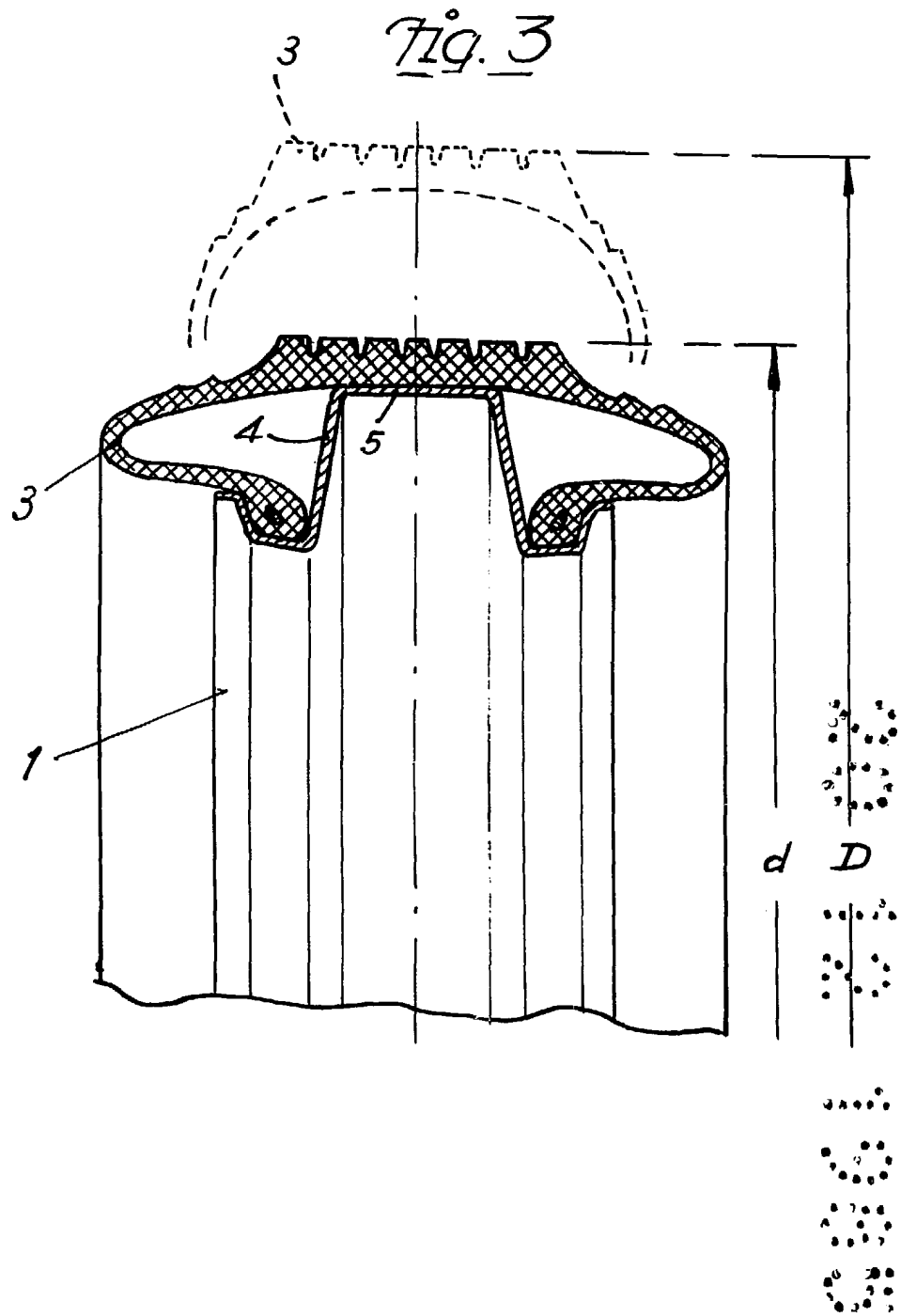
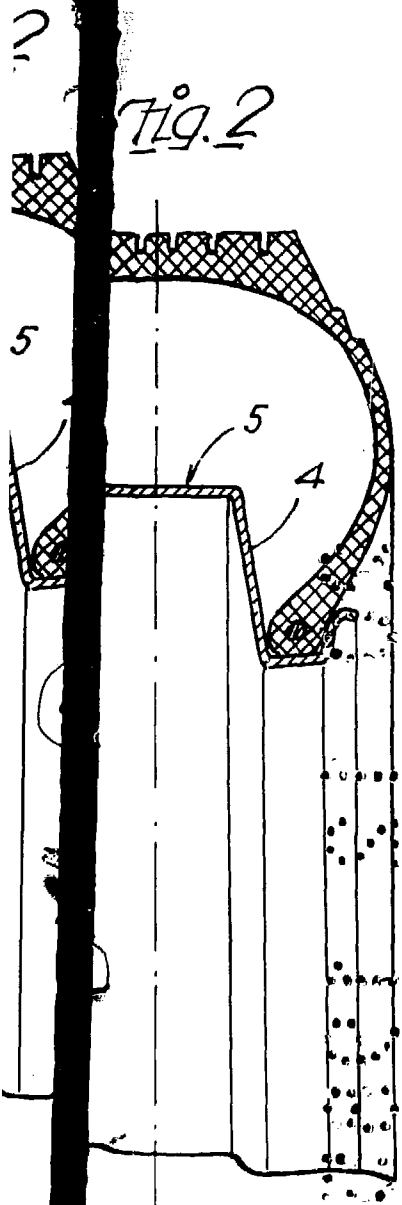


Fig. 3

Escalera variable



Madrid, 20 Dicbre, 1985

P. A.

J. COMAS

P. P.