

332898

290



P A T E N T E D E I N T R O D U C C I O N

por DIEZ años

cuyo privilegio se solicita para España, sus territorios y plazas de soberanía, a favor de:

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES DE TURISMO, S.A.
(S.E.A.T.)

entidad de nacionalidad española, domiciliada en Madrid, calle Velázquez, núm. 36, por:

"PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE RUEDAS PARA AUTOMOVILES"

=====



MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a unos perfeccionamientos en la construcción de ruedas para automóviles, concretamente de las formadas por un disco metálico y una llanta o cerco. Esta clase de ruedas ofrece las ventajas de una mayor solidez, ligereza y economía de fabricación, comparativamente con otras clases conocidas. - - - - -

- Los expresados perfeccionamientos se caracterizan por el hecho de que la parte central de la rueda, relacionada con el tambor de freno en forma practicable, se constituye por un disco en acero estampado según un perfil transversal cóncavo, al que se le practica una serie circular de orificios próxima a un orificio central y destinada al paso de espárragos de sujeción al citado tambor, cada uno de cuyos orificios tiene un contorno protuberante, y otra serie circular de orificios próxima a la zona periférica, entre cuyas series de orificios posee una acanaladura circular saliente por la cara exterior de la rueda, que confiere mayor rigidez al disco, mientras que la parte exterior de la rueda, denominada llanta y relacionada con la cubierta y la cámara neumática, se constituye por un cerco en acero estampado cuyo perfil transversal se conforma en una zona central plana y sendas zonas laterales en doble escalonado divergente rematado por un redondeado, estando solidarizados el disco y cerco mencionados por las respectivas zonas periférica y central, practicándose en la acanaladura circular del disco unas protuberancias por el lado opuesto al centro de la rueda, destinadas a la retención de un plato tapacubos en lámina de acero embutida,



5. el cual presenta perfil cóncavo con reborde periférico formando cordón circular entrante, de modo que la citada retención tiene lugar por fricción elástica entre el reborde citado y las antes mencionadas protuberancias, cuyo plato posee en su centro una zona circular en relieve entrante destinada a ostentar un distintivo de la marca de fábrica. - - - - -

10. Para facilitar la comprensión de las ideas expuestas, dando a conocer al mismo tiempo diversos detalles de orden constructivo, se describe seguidamente una forma de realización de la presente invención haciendo referencia a los planos que acompañan a esta memoria, los cuales, dado su fin primordialmente ilustrativo, deberán ser interpretados como desprovistos de todo alcance limitativo respecto a la amplitud de la protección legal que se solicita. En los dibujos:

15. Figura 1, representa, en vista frontal, una mitad de la rueda realizada según la invención. - - - - -

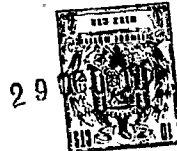
Figura 2, representa una sección diametral de la citada rueda. - - - - -

20. Figura 3, representa, en sección diametral, el plato tapacubos para la misma rueda. - - - - -

Figura 4, es un detalle, en sección diametral, que muestra el acoplamiento del tapacubos en el disco de la rueda. - - - - -

25. La rueda de referencia consta de un disco 1 y un cerco 2, unidos solidariamente, y de un plato tapacubos 3 aplicado en forma separable. - - - - -

El disco 1 se obtiene en plancha de acero estampada y presenta un perfil transversal cóncavo, formando una cara



central 4 substancialmente plana y una zona periférica 5 substancialmente cilíndrica. Dicha zona plana 4 posee un orificio central 6, una serie circular de orificios 7 alrededor del anterior orificio 6, rematando cada uno de ellos una leve protuberancia 8 saliente por la cara exterior de la rueda, una acanaladura circular 9 saliente por la referida cara, y otra serie circular de orificios 10 próxima a la zona periférica 5. - - - - -

El cerco 2 se obtiene también en plancha de acero estampada y presenta una zona central plana 11 y dos alas laterales 12 en doble escalonado levemente asimétricas y en divergencia entre sí, terminadas por un redondeado 13. - - - - -

El disco 1 y el aro 2 están unidos solidariamente por unos puntos de soldadura eléctrica 14, regularmente distanciados y practicados entre la zona periférica 5 y la zona plana 11 de los respectivos elementos. Es factible lograr la misma unión mediante unos remachados practicados entre unas protuberancias salientes, en mutua correspondencia, de las zonas 5 y 11 antes citadas. En ambas soluciones se alcanza la unión inseparable del disco 1 y del cerco 2. - - - - -

El disco 1 se acopla por su cara central 4 al tambor de freno de la rueda, mediante unos espárrafos roscados derivados de dicho tambor y pasantes por los orificios 7, con fijación mediante tuercas aplicadas por la parte exterior de la rueda. El orificio central 6 sirve para el paso del buje de la rueda, montado en la correspondiente mangueta. Los orificios 10 son para aligerar la rueda y aún para facilitar la ventilación del tambor de freno. - - - - -



El cerco 2 tiene por misión el servir de asiento y soporte para la cubierta de la rueda y su cámara neumática. Un orificio lateral 15 permite precisamente la salida de la válvula de inflado de dicha cámara. La sujeción de la cubierta en el cerco 2 tiene lugar por aplicación de sus bordes o pestañas dentro del escalón superior del cerco, según el proceder normal. - - - - -

El plato tapacubos 3 se obtiene en lámina de acero embutida, formando una cazoleta de base 16 en casquete esférico, provista de un borde troncocónico 17 rematado por un reborde circular 18 a modo de zuncho elástico. El centro del plato posee una zona circular 19 levemente hundida, reservada a ostentar algún distintivo de la marca de fábrica. - - - - -

La sujeción del plato 3 en el disco 1 de la rueda tiene lugar por medio del reborde 18 que se aplica a presión elástica por la parte exterior de unas protuberancias 20 que posee la acanaladura circular 9, por el lado contrario al centro de la rueda, siendo separable siempre que convenga cambiar la rueda. Siendo esencialmente este plato 3 un elemento de carácter embellecedor, cubriendo la parte central de la rueda y las tuercas de fijación, presenta un acabado por cromado o tratamiento similar. - - - - -

Habiendo descrito suficientemente las características, ventajas y realización de los perfeccionamientos según la presente invención, debe hacerse constar, en resumen, que en la misma podrán introducirse cuantas variantes de detalle puedan aconsejar la experiencia y la práctica, en cuanto a dimensiones, número de elementos integrantes, materiales empleados en la fabricación de los mismos, formas de acopla-



miento mutuo y demás circunstancias accesorias, siempre que con ello no se desvirtúe su esencialidad, que es la que se concreta en las reivindicaciones que siguen. - - - - -

N O T A

5. Se declaran de novedad y propiedad para España y todos sus territorios y plazas de soberanía, las siguientes:

R E I V I N D I C A C I O N E S

- 1.- Perfeccionamientos en la construcción de ruedas para automóviles, caracterizados por el hecho de que la parte central de la rueda, relacionada con el tambor de freno en forma practicable, se constituye por un disco en plancha de acero estampado según un perfil transversal cóncavo, al que se le practica una serie circular de orificios próxima a un orificio central y destinada al paso de los espárragos de sujeción de la rueda al citado tambor, cada uno de cuyos orificios tiene un contorno protuberante, y otra serie circular de orificios próxima a la zona periférica, entre cuyas series de orificios posee una acanaladura circular saliente por la cara exterior de la rueda y que confiere mayor rigidez al disco, mientras que la parte exterior de la rueda, denominada llanta, relacionada con la cubierta y la cámara neumática, se constituye por un cerco en acero estampado cuyo perfil transversal se conforma en una zona central plana y sendas zonas laterales en doble escalonado divergente rematado por un redondeado, estando solidarizados el disco y el cerco mencionados por las respectivas zonas periférica y central, practicándose en la acanaladura circular del disco unas protuberan-
- 10.
- 15.
- 20.
- 25.



cias por el lado opuesto al centro de la rueda, destinadas a la retención de un plato tapacubos obtenido en lámina de acero embutida, el cual presenta perfil transversal cóncavo con reborde periférico formando cordón entrante, de modo que

5. la citada retención tiene lugar por presión elástica entre el reborde citado y las antes mencionadas protuberancias, cuyo plato posee en su centro una zona circular en relieve entrante destinada a ostentar un distintivo de la marca de fábrica. - - - - -

10. 2.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE RUEDAS PARA AUTOMOVILES". - - - - -

Todo ello tal como se describe y reivindica en la presente memoria que consta de siete hojas, foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras, y de dos láminas de

15. figuras que la ilustran.

MADRID. 23 JUN 1910.

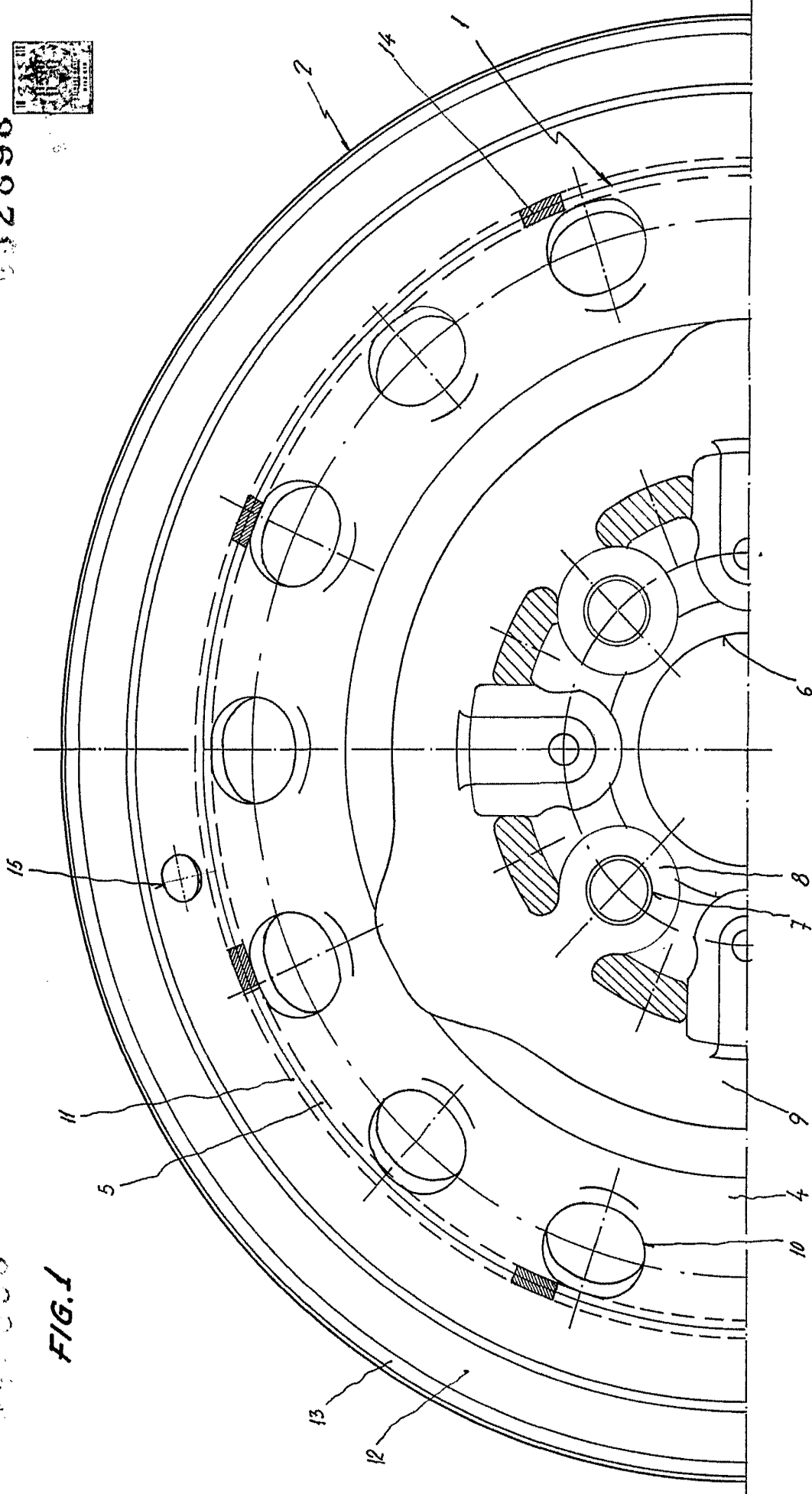
P. A. M. CURELL SUÑOL

149 900

332896



FIG. 1



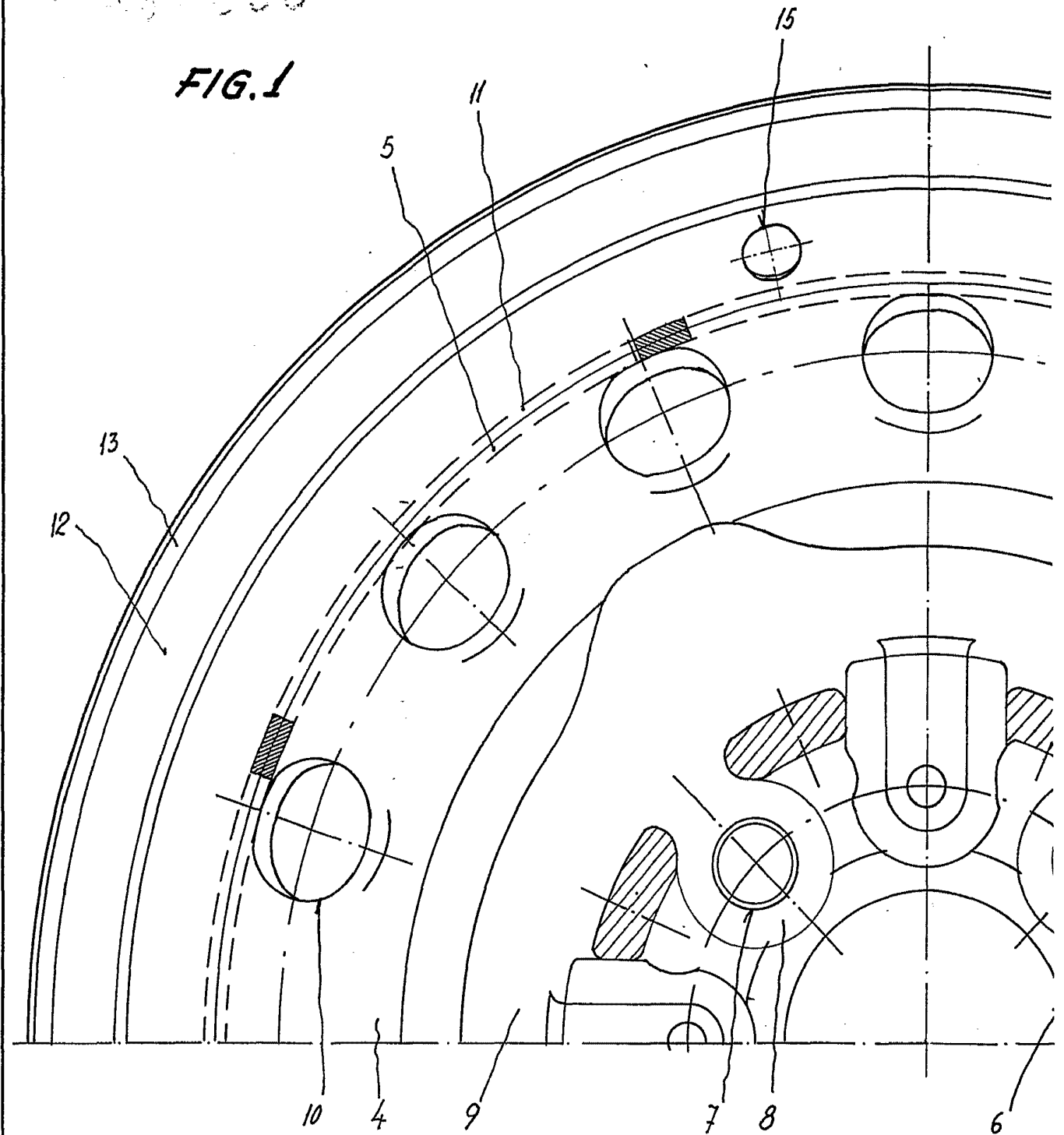
MADRID,

P. A. M. GARCÍA

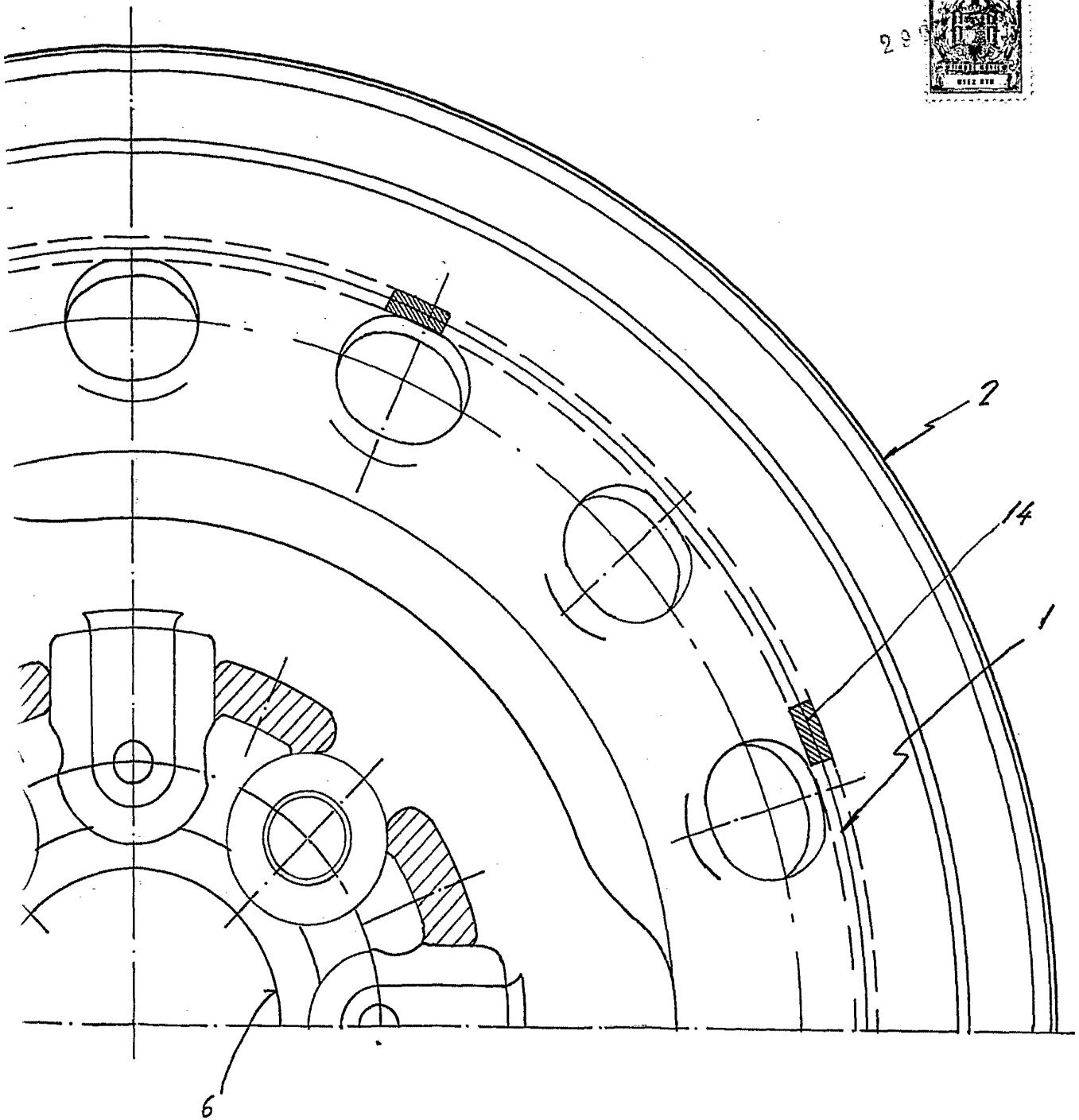
[Handwritten signature]

187836

FIG. 1



332896



MADRID,

P. A. Y. C. S. I. L. L. A. S.

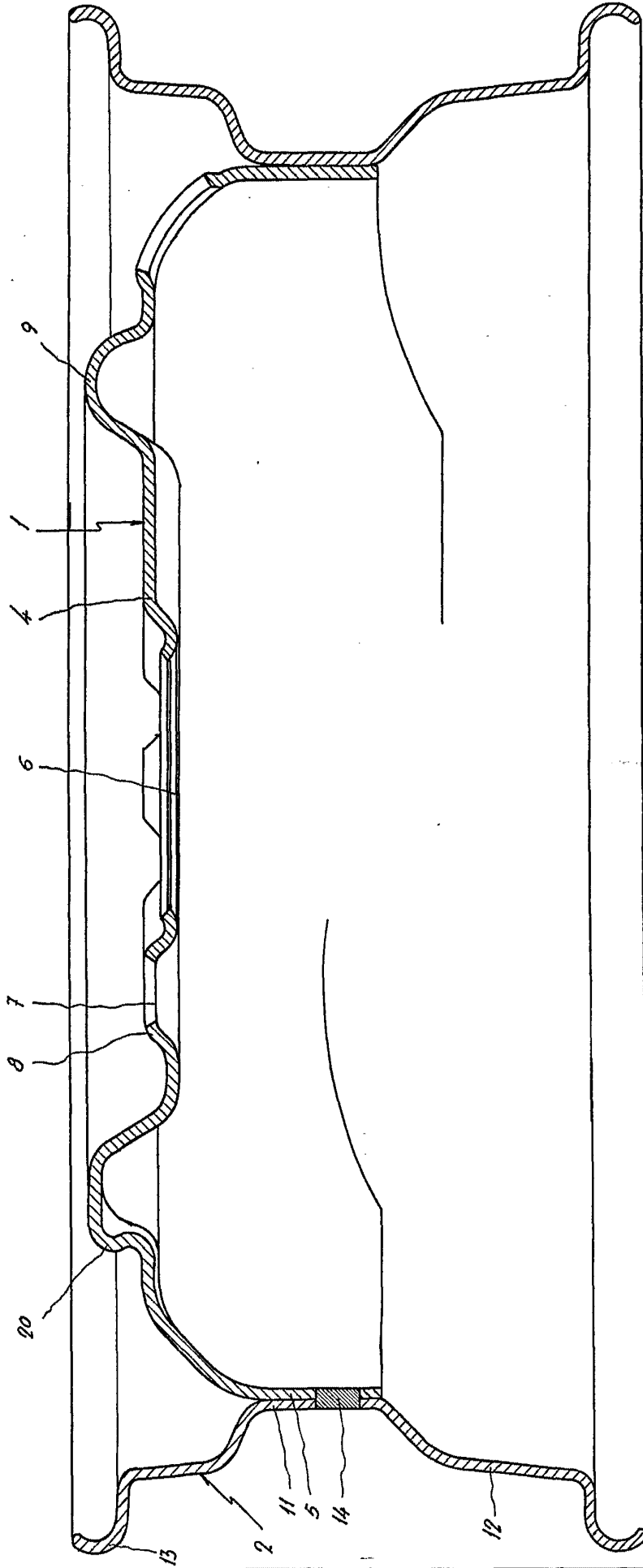
[Handwritten signature]



482608

FIG. 2

482608

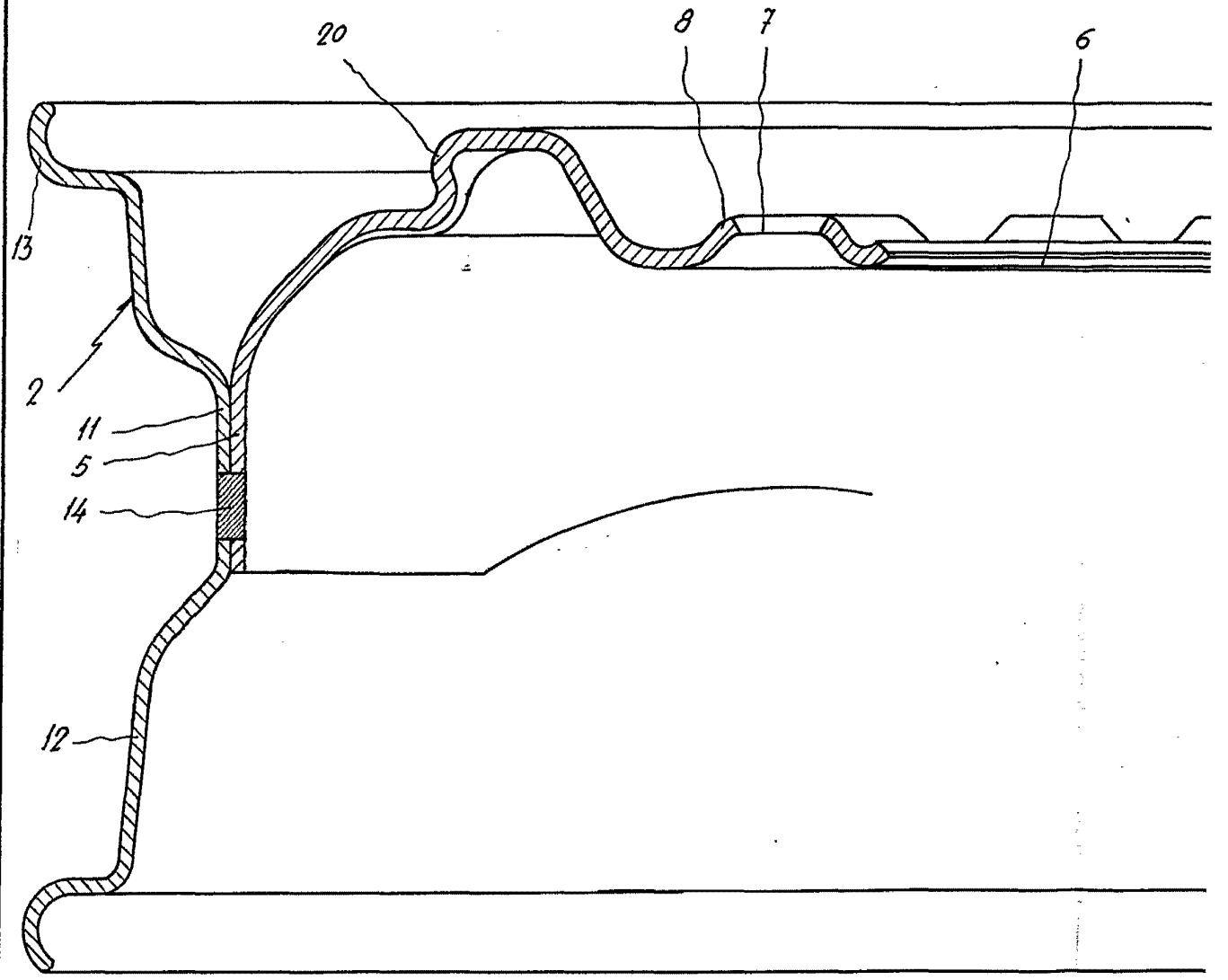


SEAT S.A.

Seating

132838

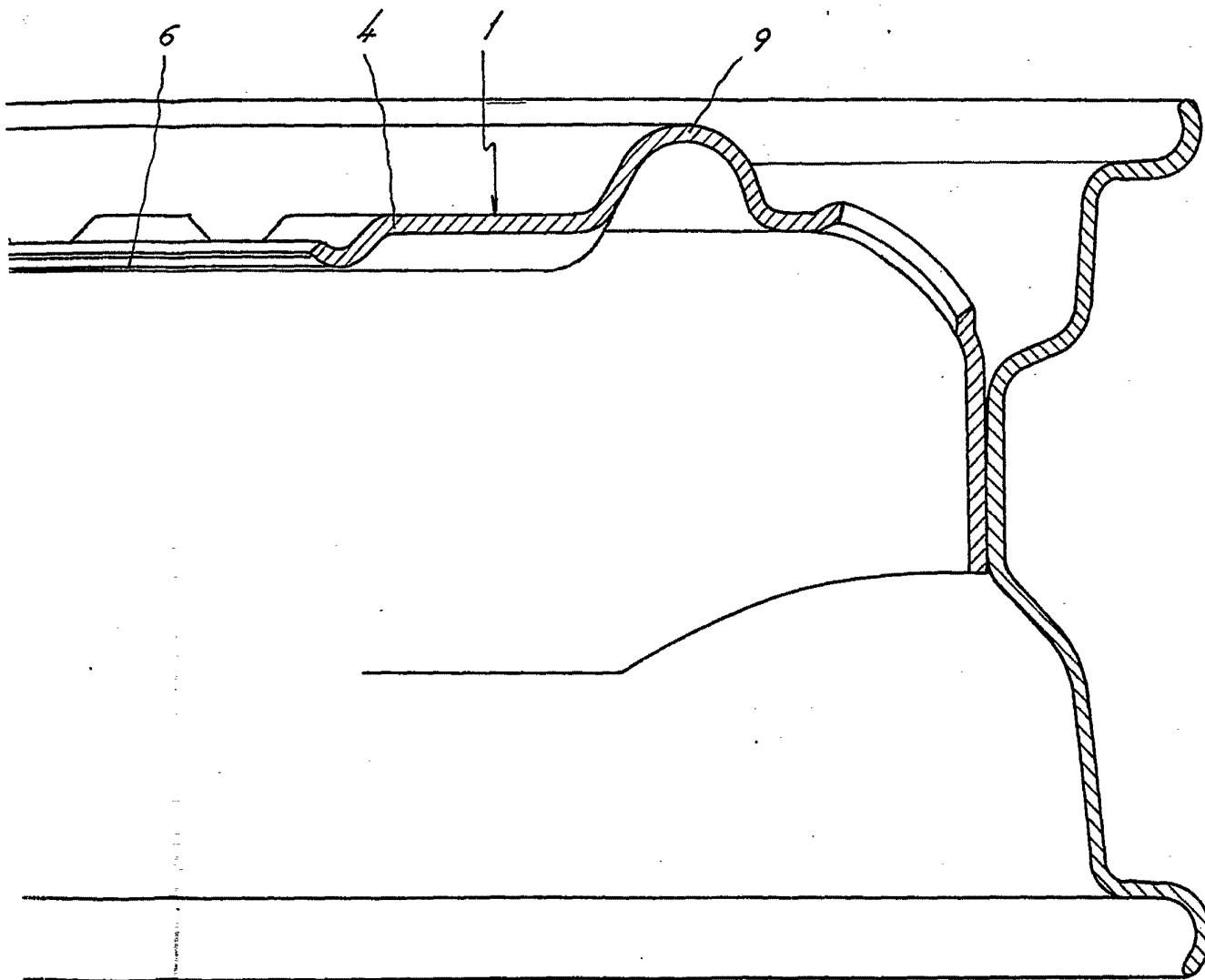
FIG. 2



132838



FIG. 2



MADRID

P.A. M. G. P. E. S. O.

