



10	ES	11	NUMERO	10	A 1
		21	454306		
		22	FECHA DE PRESENTACION		
			10 DIC. 1976		

PATENTE DE INVENCION

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO		24 diciembre 1975		Suiza
	16'772/75				

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL	62	PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
			B60B 25/02		- - -

54	TITULO DE LA INVENCION
	"Perfeccionamientos en las llantas desmontables para ruedas de automóvil"

71	SOLICITANTE (S)
	GEORG FISCHER AKTIENGESELLSCHAFT

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Schaffhausen, Suiza

72	INVENTOR (ES)
	Kurt Baumann

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	M. Curell Sufiol

If BE 18'251 My
EX-CH

BAD ORIGINAL

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

por VEINTE años

solicitada en España a favor de GEORG FISCHER AKTIENGESELLS-
CHAFT, de nacionalidad suiza, domiciliada en Schaffhausen,
Suiza, por "Perfeccionamientos en las llantas desmontables
para ruedas de automóvil", con prioridad de la solicitud
suiza 16'772/75 de fecha 24 diciembre 1975. - - - - -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La invención se refiere a unos perfeccionamientos
en las llantas desmontables para ruedas de automóvil formadas,
como mínimo, por tres segmentos, cada uno con brida lateral
por una banda de llanta, en la que por lo menos en una zona
de contacto de dos segmentos, una brida lateral de uno de los
segmentos posee una delimitación frontal de forma angular con
una parte de la banda de la llanta, mientras que el lado opueg
to del mismo segmento está también delimitado en forma angular
y conjuntamente con la delimitación frontal del segmento con-
tactante que discurre según una línea inclinada continua, de-
fina un espacio angular libre, abierto radialmente hacia den-
tro. - - - - -

Segmentos de llanta con este tipo de diseño son co-
nocidos de acuerdo con la CH-PS 324 960 y han dado buen resul-

5.

10.

15.

tado por su fácil montaje y desmontaje en o respectivamente del neumático. La delimitación en forma de ángulo, en estos casos, se hace igual en ambos lados del segmento, hallándose el vértice del ángulo radialmente por la parte exterior de la banda de la llanta, es decir, ambos lados están por la parte interior de la altura de la brida de la llanta. El relativamente grande espacio angular libre previsto en uno de los puntos de contacto para facilitar el montaje y desmontaje, ocasiona con ello una interrupción en el apoyo del reborde del neumático en la brida lateral y adolece del inconveniente de que, a través del movimiento de golpeteo del neumático durante la marcha, pueda introducirse suciedad y agua entre el reborde del neumático y la llanta. De esta manera, pueden originarse daños o desgastes en el talón del neumático. Esto puede tener como consecuencia una disminución de la duración del neumático y que no valga ya la pena llevar a cabo un vulcanizado. - - - - -

La invención tiene por objeto obtener segmentos de llanta que evitan los inconvenientes citados, sin disminuir la fácil posibilidad de montaje y desmontaje en, o respectivamente, del neumático. - - - - -

De acuerdo con la invención se consigue esto porque el espacio angular libre alcanza radialmente hacia la parte exterior, como máximo hasta la parte de fuera de la cara de la banda de la llanta, dirigida hacia el neumático del vehículo. - - - - -

Seguidamente, en relación con el dibujo, se describe un ejemplo de ejecución de acuerdo con la invención, comparati-

Vazante con una ejecución conocida. Las figuras muestran: - -

Fig. 1 una vista frontal de una forma de ejecución conocida de una llanta compuesta de tres segmentos, - - - - -

5. Fig. 2 el detalle A mostrado en la figura 1, representado a escala mayor, - - - - -

Fig. 3 una vista frontal de una forma de ejecución de acuerdo con la invención, de la llanta de tres partes, - -

Fig. 4 el detalle B mostrado en la figura 3, representado a escala mayor, - - - - -

10. Fig. 5 el corte transversal a través de los segmentos de llanta según las líneas V-V en las figs. 1 y 3, y - - -

Fig. 6 una representación en perspectiva de uno de los extremos frontales de un segmento de llanta de acuerdo con la invención, según la fig. 3 ó 4.- - - - -

15. La vista frontal representada en la fig. 1, de una llanta para vehículo desmontable constituida por dos bridas laterales y una banda de llanta, según diseño ya conocido, se compone de tres segmentos 1, 2 y 3. La fig. 5 muestra el corte transversal del segmento de llanta según la línea V-V siendo
20. visibles las dos bridas laterales 5 y 12 de la pata de la llanta 13 unilateral que sirve para su fijación y de la banda 10 de la llanta. Las zonas de contacto 4 de las bridas laterales 5 y 12 con una parte de la banda 10 de la llanta, están configuradas formando ángulo. - - - - -

La fig. 2 muestra una de las zonas de contacto (detalle A según la fig. 1) representada a escala aumentada. En ella puede observarse que de los segmentos 1, 2 y 3, por lo menos un segmento 1 presenta un bisel 6 que discurre según una línea continua por el lado de la pata 18 de la llanta, que conjuntamente con la delimitación frontal y angular 4, encierra en el mismo lado del vecino segmento 3, un espacio angular 8 libre radialmente hacia dentro. El espacio angular 8 se extiende por encima de una parte 9 de la banda 10 de la llanta, que sobresale del bisel 6, es decir, hasta por encima de la cara 25 (fig. 5) de la banda 10 de la llanta dirigida hacia el neumático del vehículo. Las zonas de contacto en forma angular de los segmentos 1 y 3 en la brida lateral 12 situada enfrente y a lo largo de la banda 10 de la llanta se destacan por medio de un rayado 11; como se ve, en el segmento 3, los lados frontales de ambas bridas laterales 5 y 12 están igualmente configurados. La parte exterior de la brida lateral 5 en el lado de la pata 18 de la llanta presenta bisel 19, para facilitar el montaje y desmontaje de la llanta. - - - -

La fig. 3 muestra la vista frontal de una forma de ejecución de una llanta de acuerdo con la invención, partiendo de tres segmentos de llanta 14, 15 y 16 unidos formando un aro. El corte transversal según la línea V-V corresponde al segmento de la fig. 1 y se representa en la fig. 5. En la fig. 4 se representa a escala aumentada la zona de contacto de los segmentos 14 y 16 (detalle B de la fig. 3), pudiéndose observar que el espacio angular 17 libre, comparado con el espacio angular 8 de la fig. 2, es notablemente menor, y está limitado aquí por la cara 21 radial, situada hacia dentro, de la banda 10 de la llanta. El espacio angular 17 ha de alcanzar, como

máximo, hasta la cara 25 de la banda 10 de la llanta dirigida hacia el neumático del vehículo. De acuerdo con la invención, por lo menos, una zona de contacto del segmento de llanta, presenta esta característica, pero preferentemente, las tres zonas de contacto pueden estar igualmente configuradas a este respecto. Con ello, el reborde del neumático queda también totalmente protegido en la zona de contacto. Las zonas de contacto 22 y 24 de los segmentos 14 y 16 se destacan mediante un rayado; están distintamente configurados en ambos segmentos, en la zona de las dos bridas laterales 5, 12 enfrentadas, por el hecho de que el vértice del ángulo de lado frontal que delimita al segmento, por un lado está situado sobre el radio R1 en la zona de la brida 12, pero por el otro lado sobre el radio menor R2.-

En la vista frontal del segmento 16 de llanta representada en perspectiva en la fig. 6 puede verse la zona de contacto 22 angular de la brida lateral 12 con la mayor parte de la banda 10 de la llanta, así como la zona de contacto 24 de la brida lateral 5, con la pata 13 de la llanta que se halla en el mismo lado, sobresaliendo la zona de contacto 24 por medio del talón 23 en la zona de la banda 10 de la llanta. Al lado de este talón 23, está dispuesta la parte sobresaliente de la banda de la llanta del segmento de la llanta contactante. Las placas de fijación (no representadas) que se agarran de forma conocida a la pata 13 de la llanta y que salvan las zonas de contacto, que sujetan los segmentos de llanta a un cuerpo de rueda, gracias al notablemente menor espacio angular 17 libre, encuentran un mejor apoyo y, con ello, pueden realizarse más estrechos, si se desea. - - - - -

Los segmentos de llanta de esta forma de ejecución se hacen preferentemente de fundición, con lo que pueden realizarse fácilmente las zonas de contacto 22, 24, distintas entre sí, de ambos lados. Mediante las características propias de la invención, no disminuye la posibilidad de un fácil montaje y desmontaje, tal como se conoce en los segmentos de llanta utilizados hasta ahora. El montaje de la llanta en el neumático tiene lugar de forma conocida, haciendo girar los segmentos con ayuda de una palanca. - - - - -

10.

N O T A

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

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

15. 1.- Perfeccionamientos en las llantas desmontables para ruedas de automóvil, formadas como mínimo, por tres segmentos, cada uno con brida lateral por una banda de llanta, en la cual por lo menos en una zona de contacto de dos segmentos, una brida lateral de uno de los segmentos posee una delimitación frontal de forma angular con una parte de la banda de la llanta, mientras que el lado opuesto del mismo segmento está también delimitado en forma angular y conjuntamente con la delimitación frontal del segmento contactante que discurre según una línea inclinada continua, define un espacio angular libre, abierto radialmente hacia dentro, caracterizados porque el espacio angular (17) libre alcanza, radialmente hacia la parte

20.

25.

exterior, como máximo hasta la parte de fuera de la cara (20) de la banda (10) de la llanta, dirigida hacia el neumático del vehículo. - - - - -

5. 2.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque el espacio angular (17) libre alcanza, como máximo, hasta la cara (21) de la banda de la llanta (10), situada hacia dentro. - - - - -

10. 3.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, con una pata dispuesta unilateralmente en los segmentos, rodeándolos, caracterizados porque el espacio angular (17) libre está situado en el lado de la pata (18) de la llanta y está entallado en éste. - - - - -

15. 4.- Perfeccionamientos según una de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizados porque todas las zonas de contacto presentan un espacio angular (17) libre. - - - - -

5.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LAS LLANTAS DESMONTABLES PARA RUEDAS DE AUTOMOVIL". - - - - -

20. Todo ello conforme 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 dibujos que la ilustran.

16 DIC. 1977
Alveulung

Fig.1

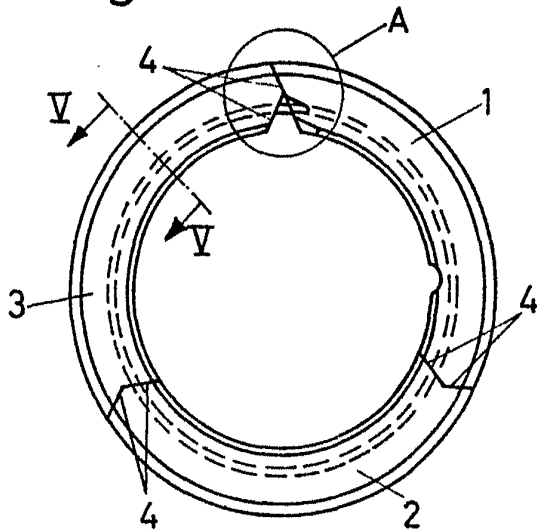


Fig.2

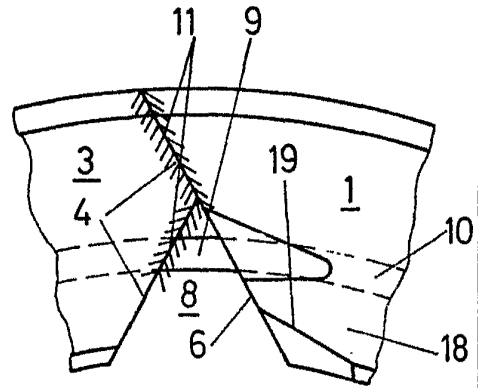


Fig.3

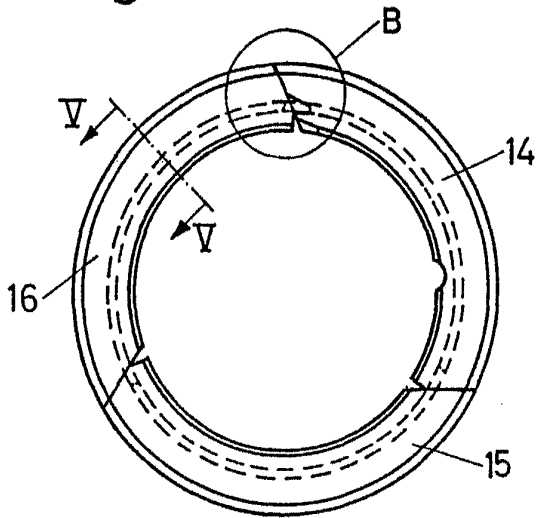
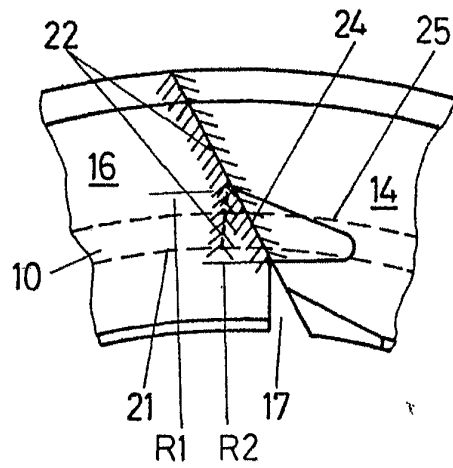


Fig.4



MADRID 16 DIC 1976

P.A. M. GIBELL SUROL
[Signature]

Fig. 5

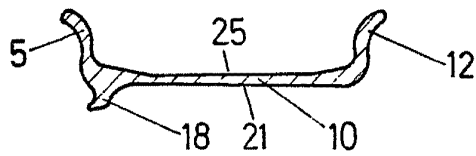
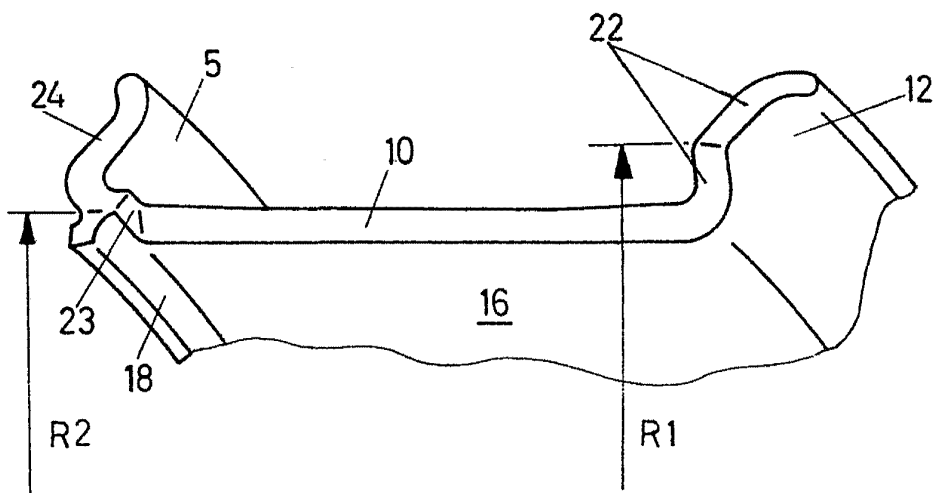


Fig. 6



MADRID 16 DIC. 1976

P. A. M. CURELL SUÑER

Alvarez