



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETA' INDUSTRIALE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

UIBM

DOMANDA NUMERO	201996900542561
Data Deposito	13/09/1996
Data Pubblicazione	13/03/1998

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	B		

Titolo

RUOTA PER UN VEICOLO A MOTORE, IN PARTICOLARE PER UN'AUTOVETTURA.

D E S C R I Z I O N E

di Brevetto per Modello Industriale di Utilità,

di FIAT AUTO S.P.A., di nazionalità italiana,

a 10135 TORINO - CORSO GIOVANNI AGNELLI, 200

Inventore: PERGHER Vito

TO 960000184

*** ***** ***

La presente innovazione si riferisce ad una ruota per un veicolo a motore, in particolare per una autovettura, avente una coppa copri-ruota di diametro maggiorato rispetto a quelle tradizionali.

È noto che l'impiego dei cosiddetti "pneumatici ribassati" consente prestazioni superiori a quelle ottenibili con i pneumatici tradizionali, a scapito però del comfort di marcia. Per questo i pneumatici ribassati risultano particolarmente indicati per vetture da competizione o comunque "sportive", ma non per la maggioranza delle automobili di serie. Tuttavia, l'aspetto estetico di questi pneumatici riscuote un ampio successo di pubblico, che li richiede anche su vetture tradizionali.

È noto inoltre che causa frequente di danno ai pneumatici, di qualunque tipo, è l'urto di un loro fianco contro ostacoli bassi, come può avvenire ad esempio urtando un marciapiede in fase di parcheggio. In modo analogo possono essere causati danni e

deformazioni ai cerchi ruota.

È noto pure, infine, che tra il cerchio ruota ed il pneumatico possono inserirsi, durante la marcia, polvere, fango, pietrisco, eccetera, che possono causare irregolarità di funzionamento e deterioramento della ruota.

Le normali coppe copri-ruota non costituiscono una protezione contro gli urti laterali, né impediscono l'inserimento di corpi estranei, in quanto esse coprono, di solito parzialmente, solo il cerchio e non il pneumatico: esse infatti sono normalmente realizzate in materiale plastico rigido e quindi, se aderissero parzialmente al fianco del pneumatico, non potrebbero adeguarsi alle deformazioni che il pneumatico stesso subisce durante il rotolamento sulla strada.

Scopo della presente innovazione è quello di fornire una ruota per veicoli a motore che sia priva degli inconvenienti descritti: è in particolare uno scopo del trovato quello di fornire una ruota in grado di garantire l'elevato comfort di marcia tipico di un pneumatico tradizionale pur avendo l'aspetto esteriore di una ruota con pneumatico ribassato, offrendo inoltre una efficace protezione laterale al pneumatico stesso.

In base all'innovazione viene dunque realizzata una ruota per un veicolo a motore, in particolare per

un'autovettura, comprendente un pneumatico, un cerchio ruota e una coppa copri-ruota, caratterizzata dal fatto che detta coppa copri-ruota ha diametro maggiore di detto cerchio ruota.

La coppa copri-ruota è provvista inoltre su un proprio bordo esterno di un elemento anulare realizzato in un materiale flessibile, atto ad aderire al fianco del pneumatico ed evitare l'inserimento di fango, pietrisco o altro tra cerchio e pneumatico.

Secondo una preferita forma di attuazione del trovato, il pneumatico può essere provvisto su un proprio fianco di un rilievo circonferenziale atto a ricevere in appoggio detto bordo anulare esterno di detta coppa copri-ruota.

In questo modo si ottiene, rispetto ad una ruota tradizionale, una migliore estetica dell'insieme ruota-pneumatico, in quanto il cerchio è reso visivamente più grande ed il pneumatico assume l'aspetto di un pneumatico ribassato, senza penalizzazione del comfort di marcia. Inoltre, la coppa copri-ruota e l'eventuale bordo circonferenziale realizzato sul fianco del pneumatico forniscono una protezione laterale sia contro gli urti, sia dall'accidentale inclusione di elementi estranei.

Ulteriori caratteristiche e vantaggi della

presente innovazione appariranno chiari dalla descrizione che segue di un suo esempio non limitativo di attuazione, con riferimento alla figura del disegno annesso, che illustra una vista parziale in sezione radiale di una ruota realizzata secondo il trovato.

In figura è indicata con 1 una ruota per un veicolo a motore, in particolare per un'autovettura, comprendente un pneumatico 2, un cerchio ruota 3 e una coppa copri-ruota 4.

La coppa copri-ruota 4 comprende un corpo principale 5, avente una configurazione di tipo noto e in particolare forma in pianta sostanzialmente circolare, ed un elemento anulare 6 portato da un bordo 7 del corpo principale 5 e che si estende lungo tutta la circonferenza di quest'ultimo.

Mentre il corpo principale 5 è realizzato in un materiale rigido, ad esempio un materiale plastico rigido, l'elemento anulare 6 è realizzato in un materiale flessibile, ad esempio un elastomero o polimero, ed è portato solidale dal corpo principale stesso, ad esempio incollato, saldato o costampato su di esso.

L'elemento anulare 6 risulta, sul lato esterno della ruota 1, a filo con il corpo principale 5 ed è rifinito in superficie (ad esempio tramite verniciatura

PLEBANI Rinaldo
(iscrizione Albo nr. 358/BM)

o pigmentazione in massa) in modo da risultare uniforme a quest'ultimo, per tinta e/o per disegno costruttivo.

In questo modo, la coppa copri-ruota 4 ha complessivamente (compreso l'elemento anulare 6, che visivamente appare parte integrante della coppa stessa) un diametro esterno maggiore di quello del cerchio 3, sul quale viene montata in modo noto (non illustrato in figura), ad esempio a scatto: perciò, una volta montata, la coppa 4 si estende parzialmente su un fianco 8 del pneumatico 2.

In particolare, la coppa copri-ruota 4 aderisce al fianco 8 del pneumatico 2 tramite l'elemento anulare 6: tale elemento, essendo flessibile, è in grado di adeguarsi alla deformazione che il pneumatico 2 subisce durante il rotolamento, come rappresentato a tratteggio in figura, mentre il corpo principale 5, rigido, resta sostanzialmente indeformato.

Secondo una preferita forma di realizzazione del trovato, il pneumatico 2 può inoltre essere provvisto di un rilievo circonferenziale 9 ricavato sul suo fianco 8, destinato a ricevere in appoggio l'elemento anulare 6.

Il rilievo 8 si trova ad una distanza dall'asse di rotazione della ruota 1 (non rappresentato) maggiore del raggio della coppa copri-ruota 4, così che

l'elemento anulare 6 aderisce al fianco 7 del pneumatico 2 in corrispondenza del rilievo 9, in posizione radialmente interna rispetto a quest'ultimo.

In uso, l'elemento anulare 6, aderendo al fianco 8 del pneumatico 2, coopera a tenuta con quest'ultimo, ed eventualmente con il rilievo circonferenziale 9, evitando l'inserimento di corpi estranei sotto la coppa 4, tra il pneumatico 2 ed il cerchio 3.

La coppa 4, in particolare il suo elemento anulare 6, ed il rilievo circonferenziale 9 contribuiscono inoltre alla protezione laterale della ruota 1, specialmente del pneumatico 2.

Risulta infine chiaro che alla ruota descritta possono essere apportate modifiche e varianti che non escono dall'ambito delle rivendicazioni.

PLEBANI Rinaldo
Iscrizione Albo nr. 358/BMJ

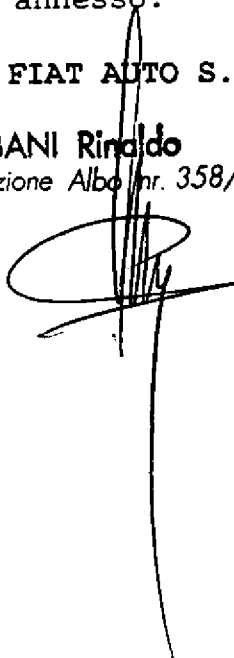
R I V E N D I C A Z I O N I

1. Ruota per un veicolo a motore, in particolare per un'autovettura, comprendente un pneumatico, un cerchio ruota e una coppa copri-ruota, caratterizzata dal fatto che detta coppa copri-ruota ha diametro maggiore di detto cerchio ruota.
2. Ruota secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che detta coppa copri-ruota è provvista su un proprio bordo esterno di un elemento anulare realizzato in un materiale flessibile, atto ad aderire a un fianco di detto pneumatico.
3. Ruota secondo la rivendicazione 1 o 2, caratterizzata dal fatto che detto pneumatico è provvisto su almeno un proprio fianco di almeno un rilievo circonferenziale, atto a ricevere in appoggio detto bordo anulare esterno di detta coppa copri-ruota.
4. Ruota secondo la rivendicazione 3, caratterizzata dal fatto che detto rilievo circonferenziale si trova ad una distanza da un asse di rotazione di detta ruota maggiore del raggio di detta coppa copri-ruota, in modo che detto elemento anulare aderisca a detto fianco del pneumatico in corrispondenza di detto rilievo circonferenziale, in posizione radialmente interna rispetto a quest'ultimo.
5. Ruota per un veicolo a motore, in particolare per

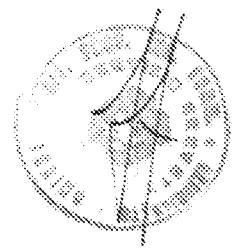
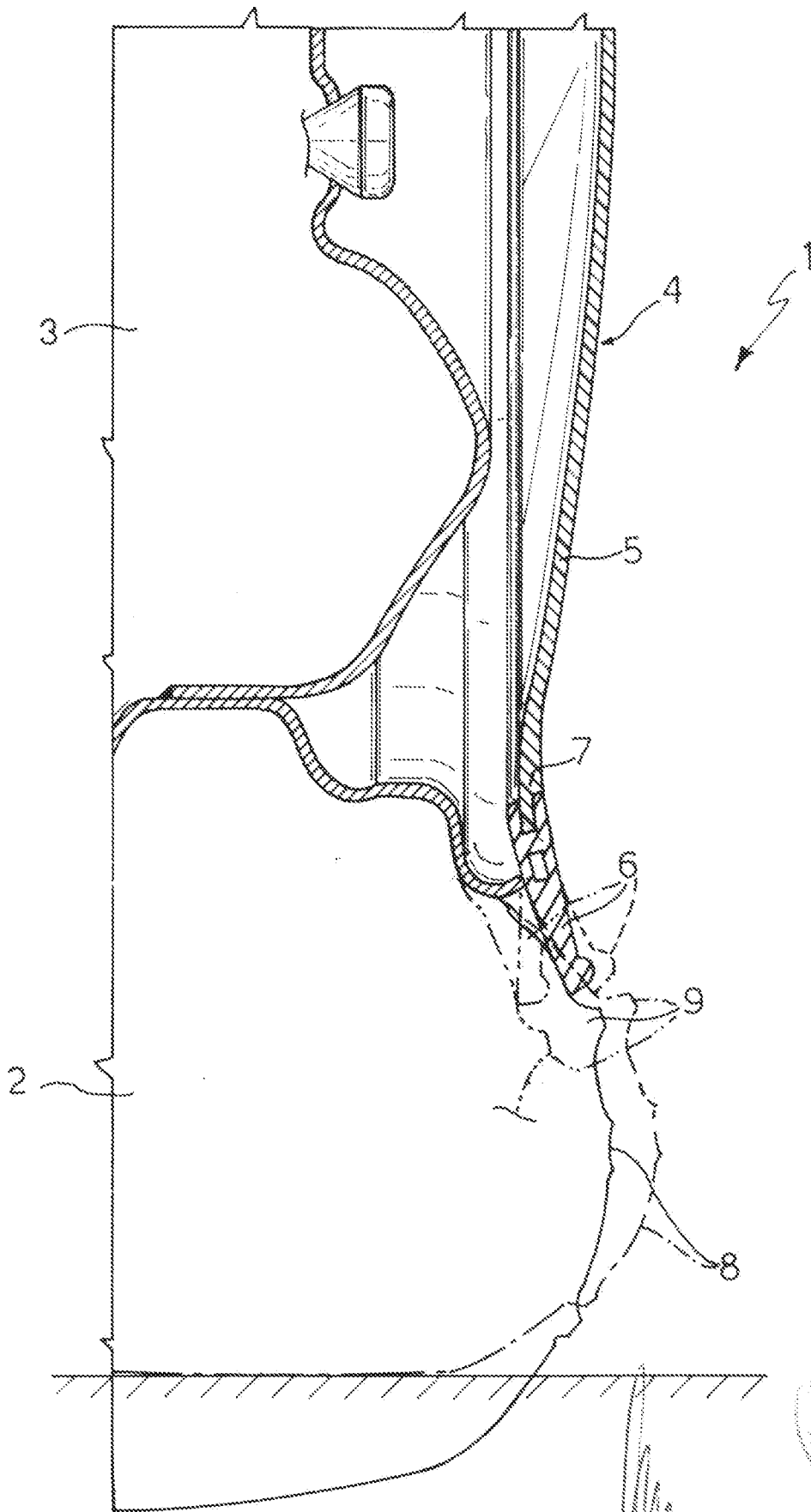
un'autovettura, sostanzialmente come descritto con riferimento al disegno annesso.

p.i.: FIAT AUTO S.P.A.

PLEBANI Rinaldo
(iscrizione Albo nr. 358/BM)



PLEBANI Rinaldo
(iscrizione Albo nr. 358/BM)



p.i.: FIAT AUTO S.P.A.
PLEBANI Rinaldo
(iscrizione Albo nr. 358/BM)