

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

10	ES	11	NUMERO	237609	10	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	2 AGO. 1978		

20 ENE. 1979

MODELO DE UTILIDAD concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta.

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				
	P 27.35.915.5.		10.8.1977		ALEMANIA

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60C

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"Neumático para vehículos de una sola vía"

71	SOLICITANTE (S)
	Continental Gummi-Werke Aktiengesellschaft (sociedad alemana)

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Hannover (Alemania Fed.) Continentalhaus

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	D. Carlos Roeb Ungehauer.

1 El modelo de utilidad se refiere a neumáticos para vehícu-
los de una sola vía, con carcasa compuesta de dos o varias
capas de tejido de cordón (Cord) que están ancladas por en-
lace circundante de los núcleos de los talones en los talo-
nes del neumático y cuyos bordes lateralmente situados al
5 exterior, replegados, están escalonados.

En los neumáticos conocidos para los vehículos de una sola
vía, especialmente para motocicletas, los bordes de carca-
sa plegados hacia arriba solo son de reducida anchura. Es-
ta anchura resulta de la exigencia de garantizar paredes
laterales lo más flexibles posibles y por ello una buena
10 suspensión muelleante del neumático.

Se ha demostrado que neumáticos de esta constitución en la
zona de alta velocidad tienden a manifestar fenómenos pen-
dulares, es decir, movimientos laterales que no podrían ...
15 eliminarse tampoco manteniendo cuidadosamente todas las to-
lerancias en la constitución del cuerpo del neumático.

El modelo de utilidad tiene como base esencial el problema
de producir una estabilización lateral en neumáticos, del
20 tipo mencionado inicialmente, en el alcance de alta veloci-
dad y excluir por ello fenómenos pendulares.

Para solucionar este problema según el modelo de utilidad,
el borde de la carcasa replegado termina con la máxima anchura
que, por lo tanto, se extiende lo más lejos radialmente
25 hacia fuera, en la zona de los bordes de la superficie de
rodadura. Como los bordes replegados de todos modos están
escalonados, resulta por ello, visto desde la parte del ta-
lón hacia la superficie de rodadura, un número en disminu-
30 ción de capas de carcasa y esto de tal modo que el número

1 de capas de carcasa desde el talón hacia el borde de la superficie de rodadura vecina disminuye, mientras que a través de la anchura de la superficie de rodadura permanece constante el número de capas de carcasa. La máxima flexibilidad resulta, por lo tanto, en la zona del cénit del cuerpo del neumático y no -como era acostumbrado- a media altura de la pared lateral del neumático.

5 Este esfuerzo rígido de las paredes laterales conduce a una estabilización del cuerpo del neumático y a la exclusión deseada de movimientos laterales inconvenientes a altas velocidades.

10 Sorprendentemente el refuerzo rígido de la pared lateral no conduce a una inconveniente conducta de suspensión muelle ante en el caso de choques actuantes radialmente sobre el neumático.

15 En el dibujo se ilustra un ejemplo de ejecución. La figura muestra una sección parcial radial por un neumático para motocicletas pesadas.

20 El cuerpo del neumático, consistente esencialmente en goma o en materiales artificiales semejantes a la goma, tiene una carcasa compuesta de tres capas de tejido de cordón - (Cord) 1, 2, 3 que se extiende desde un talón 4 al otro talón 5 y allí, por enlace de los núcleos de talón resistentes a la tracción 6, está anclado. Los hilos de cordón (Cord) resistentes a la tracción de las tres capas 1, 2, 3, transcurren en la parte cenital del neumático formando un entramado en cruz, simétrico, usual bajo un ángulo de 25 hasta 35°. Los bordes libres, situados exteriormente de modo lateral replegados de las capas 1, 2 y 3, están designados con 7,

25

30

8 y 9.

La superficie de rodadura 10 del neumático se extiende en esencia a través de la zona a. Esta resuelta en nervios y tacos de constitución conocida.

A ambos lados de la superficie de rodadura 10 en la zona del espaldón entonces se encuentran todavía salientes que, sin embargo, solamente tocan la pista de marcha en las más extremas posiciones de curva y normalmente no pertenecen a la superficie de rodadura.

Los bordes 7, 8, 9 están escalonados de tal modo que el borde 9 de la capa interna de carcasa 1 termina por debajo del borde de la superficie de rodadura 10, mientras que el borde de la capa central 2 termina aproximadamente a dos tercios de altura de la pared lateral del neumático 12 y el borde 7 de la capa 3 exterior alrededor de un tercio de la pared lateral del neumático 12. Por ello resulta un escalonamiento y, visto desde el talón 4 hacia la superficie de rodadura 10, una disminución paulatina del suplemento interior de refuerzo eficaz de modo que estos refuerzos en la zona de la superficie de rodadura están dispuestos en tres capas y en la pared lateral 12 del neumático en número paulatinamente decreciente.

Este refuerzo de la pared 12 lateral del neumático produce una estabilización lateral del neumático y con suficiente buena blandura en la zona de la superficie de rodadura 10. El presente modelo de utilidad recaerá sobre las siguientes reivindicaciones.

REIVINDICACIONES

1.- Neumático para vehículos de una sola vía, especialmente con superficie de rodadura fuertemente curvada, con una carcasa consistente en dos o varias capas de tejido de cordón (Cord) engomadas, que están ancladas por enlace circundante de los núcleos del talón, en los talones del neumático y en los bordes replegados lateralmente, situados al exterior están escalonados, caracterizado porque el borde que se extiende lo más lejos en la dirección de la superficie de rodadura termina en la zona del borde vecino de la superficie de rodadura.

2.- Neumático según la reivindicación 1, caracterizado porque en el caso de tres capas de tejidos de cord, una capa termina aproximadamente en un tercio de la altura de la pared lateral del neumático y otro borde aproximadamente a dos tercios de las paredes laterales del neumático.

3.- Neumático según la reivindicación 1, caracterizado porque el borde de longitud máxima está vuelto lateralmente al exterior y el borde de longitud mínima está vuelto hacia la oquedad del neumático.

4.- Neumático según la reivindicación 1, caracterizado porque, visto desde el talón del neumático, disminuye hacia el borde de la superficie vecina de rodadura el número de capas de la carcasa y es constante en la zona de la superficie de rodadura el número de las capas de carcasa.

5.- Neumático según la reivindicación 1, caracterizado porque los hilos o semejantes, resistentes a la tracción, de todas las capas de tejido de cordón (Cord) transcurren ba-

1

jo iguales ángulos respecto a la dirección periférica de neumático y de tal manera que los hilos de capa cruzan los hilos de la capa vecina.

5

6.- "Neumático para vehículos de una sola vía".

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva. Consta de 5 hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara y de los dibujos que a la misma se acompañan.

10

Madrid, a - 2 AGO. 1978

15

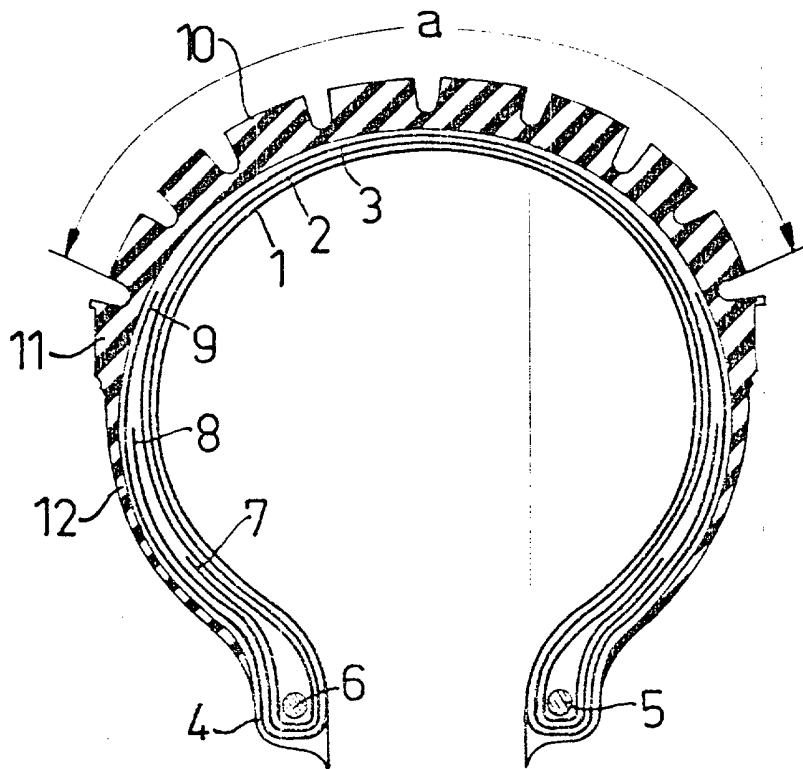
CARLOS ROEB
P. P.

Fdo.: Alfonso Sánchez

20

25

30



ESCALA VARIABLE

CARLOS ROEB
P. R.

Fco.: Alfonso Sanchez