(19) OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(11) Número de publicación: **1 037 284**

(21) Número de solicitud: U 9701351

(51) Int. Cl.[6]: B60C 11/00

(12) SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD U

(22) Fecha de presentación: **16.05.97**

(43) Fecha de publicación de la solicitud: **16.01.98**

(71) Solicitante/s: **Ismael Mellado Tomás**
C/ San Leonardo, 18
30611 Ojós, Murcia, ES

(72) Inventor/es: **Mellado Tomás, Ismael**

(74) Agente: **Lahidalga de Careaga, José Luis**

(54) Título: **Neumático de alta seguridad y mínimo desgaste perfeccionado aplicable en motocicletas y similares.**

ES 1 037 284 U

DESCRIPCION

Neumático de alta seguridad y mínimo desgaste perfeccionado aplicable en motocicletas y similares.

Objeto de la invención

La presente memoria descriptiva se refiere a una solicitud de Modelo de Utilidad relativa a un neumático de alta seguridad y mínimo desgaste perfeccionado aplicable en motocicletas y similares, cuya evidente finalidad estriba en lograr a tenor de la incorporación del mismo sobre una motocicleta o similar, una máxima seguridad al abordar la motocicleta una curva y contando con un mínimo desgaste de la parte central del neumático propiamente dicho, cuando la motocicleta ruede o circule en línea recta, evitando consecuentemente que a tenor del roce del neumático sobre el asfalto se desgaste única y exclusivamente la parte central del neumático en cuestión, sin perder la seguridad que ofrece un neumático dotado de un compuesto blando en el momento en el cual el vehículo aborda curvas y consecuentemente se logre obviar la pérdida de seguridad en el citado momento del trazado de una curva y al mismo tiempo evitar el excesivo desgaste de la parte central del neumático en cuestión.

Campo de la invención

Esta invención tiene su aplicación dentro de la industria dedicada a la fabricación de neumático, especialmente neumáticos para motocicletas.

Antecedentes de la invención

Los neumáticos de motocicletas existentes en la actualidad pueden estar configurados a base de un compuesto duro o de un compueto blando.

Los neumáticos configurados a base de un compuesto duro ofrecen a tenor de sus características una reducida adherencia al asfalto, pero a cambio ofrecen una alta duración de los mismos.

Los neumáticos fabricados a partir de compuesto blandos ofrecen una sustancial mayor adherencia al asfalto, pero a cambio disponen de una baja duración, desgastándose de forma excesiva por la parte central.

Actualmente, los conductores de motocicletas destinadas al uso diario tienen las siguientes opciones. A saber:

- Colocar unos neumáticos blandos, con lo cual el conductor dispondrá de un vehículo dotado de una buena adherencia sobre el asfalto a la hora de abordar curvas, pero sin embargo, dispondrá de unos neumáticos montados sobre su vehículo que cuentan con una reducida vida de la parte central del neumático, dado que en una motocicleta de uso diario el roce del neumático sobre el asfalto se efectúa prácticamente en su totalidad en la parte central del neumático propiamente dicho, lo cual redunda en un cambio frecuente de los mismos.

- Colocar unos neumáticos duros, con lo cual el usuario de una motocicleta o similar dispondrá de un vehículo en el cual se han montado unos neumáticos a tenor de los cuales dispondrá de una reducida adherencia sobre el asfalto a la hora de abordar curvas, pero a la vez dispondrá de unos neumáticos de larga vida en canto a la parte central del neumático propiamente dicho se refiere.

La solución evidente a la problemática existente en la actualidad en esta materia será la de poder contar con una distribución adecuada de los compuestos empleados para la configuración de neumáticos aplicables especialmente en motocicletas, es decir, materiales duros y blandos, a tenor de los cuales el neumático que incorpora estas características se convertiria en un neumático que presenta una banda de rodadura en su parte central sensiblemente dura, y en los laterales dispondría de bandas de compuestos blandos con lo cual la motocicleta o similar que dispusiera de este tipo de neumáticos, tendría una mayor adherencia en el momento de trazar las curvas.

Sin embargo, por parte del solicitante no se tiene conocimiento de la existencia en la actualidad de una invención que esté dotada de las características señaladas como idóneas.

Descripción de la invención

El neumático de alta seguridad y mínimo desgaste perfeccionado aplicable en motocicletas y similares que la invención propone, constituye en sí mismo una evidente novedad dentro de su campo de aplicación, ya que a tenor de las características del neumático propiamente dicho, logra disponer de todas las ventajas dimanadas de un neumático que dispone de una banda de rodadura fabricada a partir de materiales duros, lo cual le dota de una larga durabilidad y de bandas laterales compuestas por materiales blandos, lo cual incorpora al propio neumático una gran seguridad en cuanto a su adherencia se refiere cuando el vehículo traza curvas.

De forma más concreta, el neumático de alta seguridad y mínimo desgaste perfeccionado aplicable en motocicletas y similares objeto de la invención está constituído a partir de una incorporación o instalación selectiva de los compuestos duros y blandos que configuran el neumático en cuestión, estando la zona central del neumático formada a partir de materiales sensiblemente duros, es decir, de compuestos duros que ofrecen poca adherencia sobre el asfalto y en los laterales presenta dos bandas fabricadas en materiales blandos, lo cual conlleva una sensible mejor adherencia cuando el vehículo toma curvas consiguiendo obviamente dotar al vehículo de una mayor seguridad.

Las bandas laterales están formadas por materiales blandos, de dureza progresa, es decir, son lateralmente en el área externa sensiblemente más blandos que en la zona de unión a la banda central dura, consiguiendo obviamente multiplicar las garantías de adherencia y durabilidad del propio neumático propiamente dicho.

El compuesto duro de la parte central de la rodadura es progresivamente más blando cuanto más cerca se encuentra del final de rodadura de los laterales del neumático, es decir, que cuenta con las características similares al compuesto blando, pero en sentido inverso, siendo la zona central del propio neumático de la resistencia o dureza mayor y paulatinamente conforme se aleja

del centro la dureza del material empleado se va reduciendo paulatinamente hasta quedar adyacente con las áreas laterales de naturaleza más blanda, que paulatinamente presentan una dureza menor conforme se alejan igualmente del centro.

Obviamente, de forma opcional el cambio de compuesto duro a compuesto blando puede efectuarse directamente, estando formado única y exclusivamente por una sola clase de material duro, delimitada por dos bandas adyacentes de material blando de una sola naturaleza.

Descripción de los dibujos

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva como parte integrante de la misma, una hoja de planos en la cual con carácter ilustrativo y no limitativo se ha representado lo siguiente:

La figura número 1.- Muestra una vista en alzado frontal del neumático de alta seguridad y mínimo desgaste perfeccionado, aplicable en motocicletas y similares objeto de la invención, apreciándose en esta representación gráfica cómo la zona central del neumático, dotado de mayor dureza, se encuentra delimitada lateralmente por dos bandas de material sensiblemente más blando.

La figura número 2.- Muestra una vista en alzado lateral del objeto representado en la figura número 1.

Realización preferente de la invención

A la vista de estas figuras puede observarse cómo el neumático de alta seguridad y mínimo desgaste perfeccionado aplicable en motocicletas y similares (1) está constituído como un neumático convencional, que adopta una configuración similar y que dispone de unas medidas de aplicación puntuales, que presenta en la zona central una banda de rodadura (2), fabricada en un material duro, y que se encuentra delimitada lateralmente por dos bandas (3) y (3') de material sensiblemente más blando.

La banda central (2) puede estar fabricada opcionalmente por un material totalmente duro, o presentar en sus áreas laterales un material que paulatinamente se aleja de su línea central una naturaleza más blanda, hasta el punto en el cual este material de dureza significada, se perfila a tenor de sus bandas laterales (3) y (3') en un material sustancialmente más blando, cuya potencial blandura crece más si cabe paulatinamente conforme se acerca a sus remates laterales.

También, la banda (2) central aplicable para su rodadura en línea recta puede estar fabricada en un solo material de dureza adecuada, mientras que las laterales (3) y (3') pueden presentar una blandura o dureza sensiblemente menor en todo su contexto.

No se considera necesario hacer más extensa esta descripción para que cualquier experto en la materia comprenda el alcance de la invención y las ventajas que de la misma se derivan.

Los materiales, forma, tamaño y disposición de los elementos serán susceptibles de variación siempre y cuando ello no suponga una alteración a la esencialidad del invento.

Los términos en que se ha descrito esta memoria deberán ser tomados siempre con carácter amplio y no limitativo.

REIVINDICACIONES

1. Neumático de alta seguridad y mínimo desgaste perfeccionado aplicable en motocicletas y similares, de los destinados a ser montados en motocicletas y similares, presentando múltiples medidas convencionales, acordes con la normativa vigente, **caracterizado** porque el neumático (1) presenta en su zona central una banda de rodadura (2), de naturaleza sensiblemente más dura que las dos bandas laterales (3) y (3'), fabricadas a partir de materiales sensiblemente más blandos.

2. Neumático de alta seguridad y mínimo desgaste perfeccionado aplicable en motocicletas y similares, **caracterizado** porque opcionalmente la banda de rodadura (2), situada en la zona central puede presentar una dureza en sus laterales ligeramente inferior a la del centro, pudiendo igualmente las bandas laterales (3) y (3') contar con zonas más blandas en sus zonas laterales externas, siendo ligeramente más duras las situadas adyacentes a la banda central de rodadura (2).

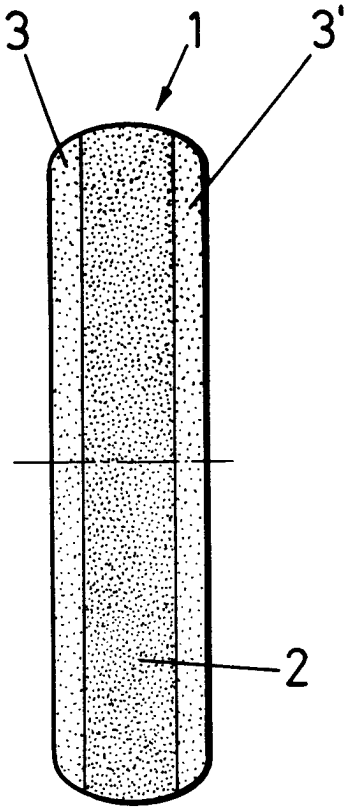

FIG.1

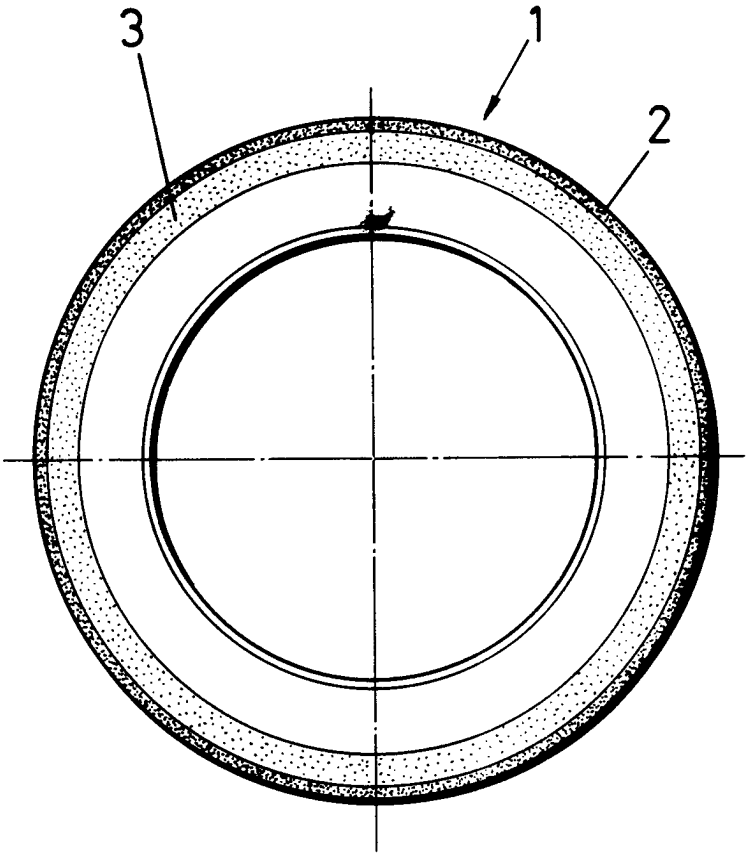

FIG.2