



Republik
Österreich
Patentamt

(11) Nummer: **AT 394 337 B**

(12)

PATENTSCHRIFT

(21) Anmeldenummer: 875/89

(51) Int.Cl.⁵ : **B60C 11/12**

(22) Anmeldetag: 13. 4.1989

(42) Beginn der Patentdauer: 15. 9.1991

(45) Ausgabetag: 10. 3.1992

(56) Entgegenhaltungen:

EP-A1-0295195

(73) Patentinhaber:

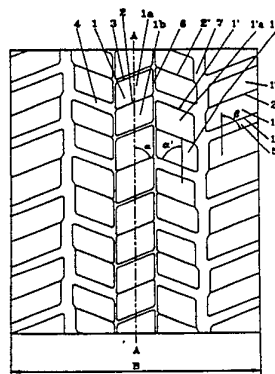
SEMPERIT REIFEN AKTIENGESELLSCHAFT
A-2514 TRAIKIRCHEN, NIEDERÖSTERREICH (AT).

(72) Erfinder:

LOIDL HELMUT
SPARBACH, NIEDERÖSTERREICH (AT).
STELZER JOSEF ING.
WIEN (AT).

(54) RADIALREIFEN FÜR LASTKRAFTWAGEN

(57) Der gemäß der Erfindung ausgestaltete Radialreifen für LKW besitzt ein Laufflächenprofil, welches eine Anzahl von durch Umfangsnuten (6, 7) voneinander getrennte Blockreihen aufweist. Jeder Block (1; 1'; 1'') ist aus zwei parallelogrammförmigen Blockteilen (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) zusammengesetzt, die jeweils durch einen Feineinschnitt (2; 2'; 2''), der etwa mittig durch den Block (1, 1', 1'') verläuft, voneinander getrennt sind. Je zwei der Blockkanten jedes Blockteiles (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) verlaufen parallel zur Umfangsmittellinie (A-A) und die beiden weiteren Blockkanten sind unter innerhalb jeder Blockreihe zumindest im wesentlichen gleichen, von 90° abweichenden Winkeln (Alpha, Alpha', Beta) zur Umfangsmittellinie (A-A) geneigt.



AT 394 337 B

Die Erfindung betrifft einen Radialreifen für Lastkraftwagen, insbesondere für deren Antriebsräder, mit einem Laufflächenprofil, welches über seine Breite eine Anzahl von durch Umfangsnuten voneinander getrennten Blockreihen aufweist, wobei eine zentrale, entlang der Umfangsmittellinie verlaufende Blockreihe, zwei mittlere und zwei schulterseitig verlaufende Blockreihen vorgesehen sind, und wobei die Einzelblöcke in jeder Blockreihe durch gerade ausgebildete Quernuten bzw. Querrillen voneinander getrennt sind.

An moderne Radialreifen für Lastkraftwagen (LKW) und insbesondere an Reifen für Antriebsachsräder werden hinsichtlich Sicherheit und Wirtschaftlichkeit immer höhere Anforderungen gestellt. Vor allem muß bei der Entwicklung derartiger Reifen die hohe Motorleistung moderner Lastkraftwagen und die vom Markt gestellte Anforderung einer hohen Kilometerleistung berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang kommt der Gestaltung des Laufflächenprofils derartiger Reifen eine besondere Bedeutung zu. Zur Anhebung der Laufleistung ist es teilweise üblich geworden, die Profiltiefe immer mehr zu erhöhen, was sich jedoch, je nach Ausgestaltung des Laufflächenprofils, ungünstig auf die Stabilität auswirken kann. Herkömmliche Reifen für Antriebsachsräder weisen nun oft ein Laufflächenprofil auf, bei dem eine Anzahl von in Umfangsrichtung verlaufenden Blockreihen vorgesehen sind. Die diese Blockreihen voneinander trennenden Umfangsnuten sind hierbei zickzackförmig gestaltet, wobei die Zickzackform teilweise sehr ausgeprägt sein kann. Im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Umfangsnuten steht selbstverständlich auch die Ausgestaltung der Einzelblöcke, deren in Umfangsrichtung verlaufenden Blockkanten demnach einen abgewinkelten Verlauf aufweisen. Der Längsführung des Fahrzeuges kommt aber, insbesondere durch die hohe Motorleistung und die hohe Profiltiefe, eine besondere Bedeutung zu. Bei Fahrzeugen, die mit Reifen der Antriebsachsräder der geschilderten Profilausgestaltung versehen sind, neigt aufgrund einer nicht ausreichenden Längsführung die Triebachse zum seitlichen Versetzen. Ein weiteres Problem, das bei Reifen mit einem Blockreihenprofil bei fortschreitendem Laufflächenabrieb auftreten kann, stellt die Bildung sogenannter Sägezähne dar. Hierbei werden die auflaufenden Blockkanten, also jene, die beim Abrollen des Reifens zuerst in Kontakt mit dem Untergrund kommen, weniger abgenutzt als die zweiten Blockkanten. Die bekannten Reifen für LKW-Antriebsachsräder sind weiters auch hinsichtlich ihres Traktionsverhaltens, insbesondere auf nasser oder schneeiger Fahrbahn, verbesserungswürdig.

Hier setzt nun die Erfindung ein, deren Aufgabe darin besteht, einen insbesondere für LKW-Antriebsräder geeigneten LKW-Reifen so zu gestalten, daß er vor allem hinsichtlich Längsführung und Traktion gegenüber den bekannten Ausführungsformen wesentlich verbessert ist, wobei gleichzeitig die genannte Sägezahnbildung während des Abriebes merklich vermindert sein soll.

Gelöst wird die gestellte Aufgabe erfindungsgemäß dadurch, daß jeder Block aus jeweils zwei parallelogrammförmigen Blockteilen zusammengesetzt ist, die jeweils durch einen annähernd mittig durch den Block verlaufenden Feineinschnitt voneinander getrennt sind, wobei die Quererstreckung der Blockteile größer ist als ihre Umfangerstreckung und je zwei Blockkanten jedes Blockteiles parallel zur Umfangsmittellinie des Laufflächenprofils und die beiden weiteren Blockkanten unter innerhalb jeder Blockreihe zumindest im wesentlichen gleichen, von 90° abweichenden Winkeln zur Umfangsmittellinie geneigt verlaufen.

Durch die erfindungsgemäßen Maßnahmen wird nun ein Laufflächenprofil geschaffen, bei dem die in Umfangsrichtung orientierten Blockkanten, durch ihre Ausrichtung parallel zur Umfangsmittellinie, eine sehr gute Längsführung gewährleisten und somit ein seitliches Versetzen der Triebachse weitgehendst vermieden wird. Die erfindungsgemäß vorgenommene Teilung der Blöcke in parallelogrammförmige Blockteile schafft eine Mehrzahl von Kanten, die in Umfangsrichtung beim Abrollen des Reifens greifen, was die Traktion, insbesondere auf nasser oder schneeiger Fahrbahn, erhöht. Diese Maßnahme wirkt sich weiters auch günstig auf die Laufleistung aus, da ein unregelmäßiger Abrieb, beispielsweise das Entstehen von Sägezähnen, weitgehend verhindert wird.

Aus der EP-A1-0 295 195 ist zwar ein PKW-Radialreifen bekannt, bei dem das Laufflächenprofil durch eine Anzahl von Umfangsnuten in Laufflächenbänder gegliedert ist, die durch Quernuten und Einschnitte in Blöcke unterteilt sind. Hierbei ist allerdings die Anordnung so getroffen, daß sich in axialer Richtung erstreckende Einschnitte bzw. Nuten jeweils mit Einschnitten bzw. Quernuten abwechseln, die unter einem spitzen Winkel zur Umfangsmittellinie geneigt verlaufen. Eine Teilung der Blöcke in parallelogrammförmige Blockteile, wie sie gemäß der vorliegenden Erfindung erfolgt, kann dieser Druckschrift nicht entnommen werden.

Für einen gleichmäßigen Abrieb im Schulterbereich des Laufflächenprofils wirkt es sich günstig aus, wenn der Winkel der geneigten Blockkanten in den schulterseitig verlaufenden Blockreihen um mindestens 2°, vorzugsweise um etwa 5°, kleiner ist als der Winkel der geneigten Blockkanten in den jeweils benachbarten Blockreihen.

Zur Unterstützung der Längsführung ist es weiters günstig, wenn die zentrale Blockreihe von den benachbarten Blockreihen durch je eine gerade verlaufende schmale Umfangsnut, deren Breite maximal 5 mm, bevorzugt 3 mm, beträgt, getrennt ist.

Stabilität und gleichmäßiger Abrieb im Mittelbereich des Laufflächenprofils werden dadurch begünstigt, daß die die Blöcke in der zentralen Blockreihe voneinander trennenden Querrillen vorzugsweise ebenfalls eine Breite von maximal 5 mm, bevorzugt 3 mm, aufweisen.

Bei einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung weist jeder Block zwei parallelogrammförmige Blockteile auf, die im wesentlichen jeweils gleich groß sind.

Bei einer anderen Ausführungsform der Erfindung weisen die Blöcke in den schulterseitig verlaufenden Blockreihen und die Blöcke in den diesen benachbarten Blockreihen jeweils einen Blockteil auf, der in Querrichtung um 5 bis 25 %, vorzugsweise 15 % länger ausgeführt ist als der zweite Blockteil, wobei in Reifenquerrichtung

betrachtet, die Stirnseite eines längeren Blockteiles der einen Blockreihe jeweils einer Stirnseite eines kürzeren Blockteiles der benachbarten Blockreihe gegenübersteht. Dadurch ergibt sich ein etwa zickzackförmiger Verlauf der breiten Umfangsnuten mit in Querrichtung gegeneinander versetzten Abschnitten, was sich auf ein gleichmäßiges Abriebsbild positiv auswirkt.

In diesem Zusammenhang ist es auch von Vorteil, wenn die Eckbereiche der Blöcke bzw. der Blockteile abgeschrägt oder abgerundet ausgebildet sind.

Weitere Merkmale, Vorteile und Einzelheiten der Erfindung werden nun anhand der Zeichnung, die ein Beispiel eines erfindungsgemäß ausgebildeten Fahrzeugluftreifens darstellt, näher beschrieben. Hierbei ist in Fig. 1 eine Draufsicht auf eine Teilabwicklung des Laufflächenprofils und in Fig. 2 eine Vorderansicht des Reifens dargestellt.

Der in Fig. 2 dargestellte Fahrzeugluftreifen ist als Radialreifen ausgeführt und insbesondere als Reifen für LKW-Antriebsachsräder geeignet. Im folgenden wird nun insbesondere auf Fig. 1, wo eine Teilabwicklung des Laufflächenprofils über eine Breite (B), die der Breite des Reifens in der Bodenaufstandsfläche unter Nenndruck und Nennlast entspricht, Bezug genommen. Das Laufflächenprofil weist fünf in Umfangsrichtung verlaufende und durch Umfangsnuten (6, 7) voneinander getrennte Blockreihen auf. Jede Blockreihe setzt sich aus einer Vielzahl von in Umfangsrichtung aneinandergereihten Blöcken (1, 1') und (1'') zusammen.

Jeder Block (1, 1', 1'') ist, in Draufsicht betrachtet, im wesentlichen in der Form eines Parallelogrammes gestaltet. Jeder Block (1, 1', 1'') ist weiters durch einen in Querrichtung verlaufenden Feineinschnitt (2'; 2'') in zwei parallelogrammförmige Blockteile (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) gegliedert, wobei die Teilung etwa in Blockmitte erfolgt. Jeweils zwei der Seitenkanten der Blockteile (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) verlaufen parallel zur Umfangsmittellinie (A-A) des Reifens, die beiden anderen Seitenkanten schließen mit der Umfangsmittellinie (A-A) einen von 90° abweichenden Winkel (α ; α' ; β) ein, auf die noch näher eingegangen wird.

Durch die Gliederung des Laufflächenprofils in fünf Blockreihen verläuft eine Blockreihe entlang der Umfangsmittellinie (A-A). Die einzelnen Blöcke (1) dieser Blockreihe sind voneinander durch gerade ausgebildete Querrillen (3) getrennt, deren Breite maximal 5 mm, bevorzugt etwa 3 mm, beträgt. Die Feineinschnitte (2) und die die Querrillen (3) begrenzenden Blockkanten der Blöcke (1) verlaufen, wie sich aus der beschriebenen Teilung der Blöcke ergibt, parallel bzw. im wesentlichen parallel zueinander und sind unter einem Winkel, der in einem Bereich zwischen 50 und 80° gewählt wird, gegenüber der Umfangsmittellinie (A-A) geneigt. Bevorzugt beträgt dieser Winkel (α) 65° bis 75°, insbesondere etwa 70°. Die Blöcke (1) dieser Blockreihe sind bevorzugt in Umfangsrichtung länger ausgeführt als in Querrichtung.

Seitlich an die entlang der Umfangsmittellinie (A-A) angeordnete Blockreihe schließt in jeder Laufflächenhälfte eine Blockreihe an, die durch eine relativ schmale Umfangsnut (6), die als gerade in Umfangsrichtung (7) verlaufende Nut ausgeführt ist, von der mittleren Blockreihe getrennt ist. Die beiden Umfangsnuten (6) weisen eine Maximalbreite von 5 mm auf, bevorzugt sind sie 3 mm breit. Die Blöcke (1') dieser beiden Blockreihen sind durch gerade verlaufende Quernuten (4) voneinander getrennt, die jedoch wesentlich breiter ausgeführt sind als die Querrillen (3). Die Breite der Quernuten (4) beträgt maximal 12 mm, bevorzugt 10 mm. Auch hier ergibt sich durch die Parallelogrammform der Blockteile (1'a, 1'b) eine parallele bzw. im wesentlichen parallele Anordnung von Feineinschnitten (2') und die Quernuten (4) begrenzender Blockkanten. Die Feineinschnitte (2') und die die Quernuten (4) begrenzenden Blockkanten sind gegensinnig zu den Feineinschnitten (2) und den die Querrillen (3) begrenzenden Blockkanten unter einem Winkel (α') geneigt. Hierbei wird (α') in einem Bereich gewählt, der den beim Winkel (α) angegebenen Werten entspricht. Bevorzugt wird das Laufflächenprofil so gestaltet, daß die Winkel (α) und (α') gleich groß sind. Es sei jedoch erwähnt, daß (α') \neq (α), beispielsweise (α) kleiner als (α'), sein kann.

Die schulterseitig gelegenen Blockreihen sind von den ihnen benachbarten Blockreihen durch je eine breite Umfangsnut (7) getrennt. Die Breite der Umfangsnut (7) beträgt hierbei im Neuzustand des Reifens ca. 12 mm. Die Blöcke (1'') sind ebenfalls durch gerade verlaufende Quernuten (5) voneinander getrennt, deren Breite der Breite der Quernuten (4) entspricht. Die Feineinschnitte (2'') und die Quernuten (5) begrenzenden Blockkanten sind zum Reifenäquator (A-A) wiederum geneigt, wobei die Neigung gleichsinnig zur Neigung der Blöcke in der zentralen Blockreihe erfolgt. Der Neigungswinkel (β) wird in einem Bereich zwischen 45 und 75°, insbesondere zwischen 60 und 70°, gewählt und beträgt bevorzugt 65°. Hierbei ist jedoch die Anordnung so zu treffen, daß (β) um mindestens 2° kleiner gewählt wird als (α').

Die Umfangsnuten (7) weisen in Umfangsrichtung Abschnitte auf, die in Querrichtung etwas gegeneinander versetzt sind. Wird in Fig. 1 die rechte Laufflächenhälfte betrachtet, so ist ersichtlich, daß jeweils die Einzelblöcke (1'; 1''), der die Umfangsnuten (7) voneinander trennenden Blockreihen jeweils einen Blockteil (1'b; 1''b) aufweisen, der in Querrichtung um 5 bis 25 %, vorzugsweise um 15 %, länger ausgeführt ist als der zweite Blockteil (1'a; 1''a), wobei die Stirnseite eines längeren Blockteiles (1'b; 1''b) der einen Blockreihe jeweils einer Stirnseite eines kürzeren Blockteiles (1'a; 1''a) aus der benachbarten Blockreihe gegenüber steht. In der zweiten Laufflächenhälfte ist jeweils der andere Blockteil der Einzelblöcke (1'; 1'') länger ausgeführt.

Zur Vergleichmäßigung des Laufflächenabriebs ist es, wie auch aus Fig. 1 ersichtlich ist, von Vorteil, wenn

die Eckbereiche der Einzelblöcke bzw. der Blockteile (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) abgeschrägt oder auch abgerundet gestaltet sind.

Es wird weiters darauf verwiesen, daß die Umfangslänge der Blöcke in den Blockreihen über den Umfang variiert wird. Es handelt sich hierbei um eine allgemein bekannte Maßnahme, die zur Minimierung bzw. günstigen Beeinflussung des beim Abrollen des Reifens entstehenden Geräusches gesetzt wird. Bei einer weiteren, nicht dargestellten Ausführungsform können die Umfangsnuten (7) als gerade Nuten ausgebildet sein, wodurch die Blockteile der durch diese Umfangsnuten getrennten Blöcke gleichgroße Quererstreckung aufweisen.

Bei der dargestellten Ausführungsvariante ist eine Anordnung getroffen, bei der die Blöcke benachbarter Blockreihen jeweils um etwa eine Blockteillänge, in Umfangsrichtung betrachtet, gegeneinander verschoben sind. Es ist jedoch auch möglich, zumindest in den 3 mittleren Blockreihen keine derartig verschobene Anordnung vorzusehen, sodaß die Quernuten (4) und die Querrillen (3) im wesentlichen in Querrichtung durchgehende Kanäle bilden.

PATENTANSPRÜCHE

1. Radialreifen für Lastkraftwagen, insbesondere für deren Antriebsräder, mit einem Laufflächenprofil, welches über seine Breite eine Anzahl von durch Umfangsnuten voneinander getrennten Blockreihen aufweist, wobei eine zentrale, entlang der Umfangsmittellinie verlaufende Blockreihe, zwei mittlere und zwei schulterseitig verlaufende Blockreihen vorgesehen sind, und wobei die Einzelblöcke in jeder Blockreihe durch gerade ausgebildete Quernuten bzw. Querrillen voneinander getrennt sind, **dadurch gekennzeichnet**, daß jeder Block (1; 1'; 1'') aus jeweils zwei parallelogrammförmigen Blockteilen (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) zusammengesetzt ist, die jeweils durch einen annähernd mittig durch den Block (1; 1'; 1'') verlaufenden Feineinschnitt (2; 2'; 2'') voneinander getrennt sind, wobei die Quererstreckung der Blockteile (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) größer ist als ihre Umfangserstreckung und je zwei Blockkanten jedes Blockteiles (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) parallel zur Umfangsmittellinie (A-A) des Laufflächenprofils und die beiden weiteren Blockkanten unter innerhalb jeder Blockreihe zumindest im wesentlichen gleichen, von 90° abweichenden Winkeln (α , α' , β) zur Umfangsmittellinie (A-A) geneigt verlaufen.

2. Radialreifen nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Winkel (α , α'), die die geneigten Blockkanten der Blockteile (1a, 1b; 1'a, 1'b) in der zentralen Blockreihe und den mittleren Blockreihen mit der Umfangsrichtung einschließen, zwischen 50 und 80°, vorzugsweise zwischen 65 und 75°, betragen, wobei die Blockkanten in den mittleren Blockreihen zu den Blockkanten in der zentralen Blockreihe gegensinnig geneigt und insbesondere gleich groß sind.

3. Radialreifen nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Winkel (β), den die geneigten Blockkanten der Blockteile (1''a, 1''b) in den schulterseitig verlaufenden Blockreihen jeweils mit der Umfangsrichtung des Reifens einschließen, zwischen 45 und 75°, vorzugsweise zwischen 60 und 70°, beträgt, wobei die Neigung dieser Blockkanten gleichsinnig zur Neigung der Blockkanten in der zentralen Blockreihe ist.

4. Radialreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Winkel (β) der geneigten Blockkanten in den schulterseitig verlaufenden Blockreihen um mindestens 2°, vorzugsweise um etwa 5°, kleiner ist als der Winkel (α') der geneigten Blockkanten in den jeweils benachbarten Blockreihen.

5. Radialreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß die zentrale Blockreihe von den benachbarten Blockreihen durch je eine gerade verlaufende schmale Umfangsnut (6), deren Breite maximal 5 mm, bevorzugt 3 mm, beträgt, getrennt ist, und daß die die Blöcke (1) in der zentralen Blockreihe voneinander trennenden Querrillen (3) vorzugsweise ebenfalls eine Breite von maximal 5 mm, bevorzugt 3 mm, aufweisen.

6. Radialreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß die die schulterseitigen Blockreihen von den ihnen jeweils benachbarten Blockreihen trennenden Umfangsnuten (7) eine Breite von höchstens 12 mm, bevorzugt 10 mm, aufweisen.

7. Radialreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß die die Blöcke in den schulterseitig verlaufenden und den mittleren Blockreihen voneinander trennenden Quernuten (4; 5) eine Breite von höchstens 10 mm, bevorzugt 8 mm, aufweisen.
- 5 8. Radialreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß die parallelogrammförmigen Blockteile (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) jedes Blockes (1; 1'; 1'') im wesentlichen jeweils gleich groß sind.
- 10 9. Radialreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Blöcke (1'') in den schulterseitig verlaufenden Blockreihen und die Blöcke (1') in den diesen benachbarten Blockreihen jeweils einen Blockteil aufweisen, der in Querrichtung um 5 bis 25 %, vorzugsweise um 15 % länger ist als der jeweils zweite Blockteil, wobei, in Reifenquerrichtung betrachtet, die Stirnseite eines längeren Blockteiles der einen Blockreihe jeweils einer Stirnseite eines kürzeren Blockteiles der benachbarten Blockreihe gegenübersteht.
- 15 10. Radialreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Eckbereiche der Blöcke (1; 1'; 1'') bzw. deren Blockteile (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) abgeschrägt oder abgerundet ausgebildet sind.
- 20 11. Radialreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß die die Blockteile (1a, 1b; 1'a, 1'b; 1''a, 1''b) jeweils voneinander trennenden Feineinschnitte (2; 2'; 2'') höchstens 1 mm breit sind.
- 25 12. Radialreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Tiefe der Feineinschnitte (2; 2'; 2'') mindestens drei Viertel der übrigen Profiltiefe beträgt.

Hiezu 2 Blatt Zeichnungen

Fig 1

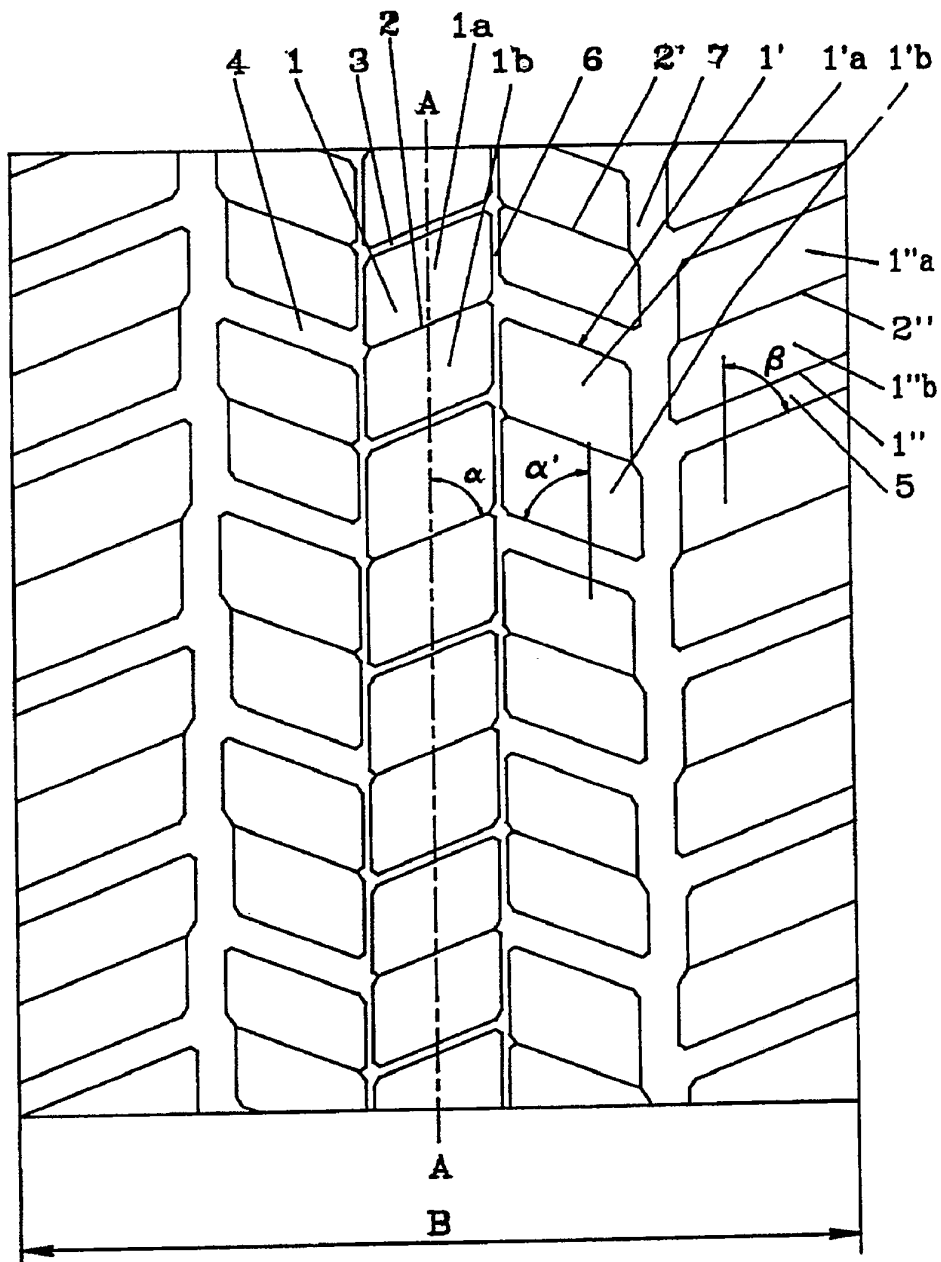


Fig 2

