

22 DIC



22021
MODELO DE UTILIDAD

P^o 6.753 - Case 373.

22021

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

sobre:

"Guardabarros de automóviles, perfeccionados "

SOLICITANTES: FORD MOTOR COMPANY LIMITED, domiciliados en
88 Regent Street, Londres, Inglaterra.

El presente Modelo de Utilidad se refiere a la construcción de aletas o guardabarros para vehículos automóviles.

- Las tendencias de los tipos modernos de los vehículos automóviles para viajeros, han hecho cada vez más difícil la fabricación económica de los guardabarros. Se ha tropezado con dificultades especiales en el extremo anterior de los guardabarros delanteros y en el posterior de los posteriores, y debido a los estirados o embutidos extremadamente profundos que serían necesarios en estas superficies, es virtualmente imposible hacer los guardabarros
- 5.
- 10.



modernos de una sola pieza. Como resultado, se han adoptado soluciones poco satisfactorias. Por ejemplo, los guardabarros se han dividido longitudinalmente y se han formado de dos piezas. En algunos casos, los guardabarros han llegado a dividirse más aún en forma de pequeños paneles adyacentes a la rejilla que modernamente forma parte de los verdaderos guardabarros. Con estas disposiciones, es necesario soldar varias juntas y luego, o bien rellenarlas para obtener una superficie exterior lisa, o bien cubrirlas con molduras decorativas. El resultado ha sido un aumento en el coste, debido a la mano de obra adicional necesaria, y la libertad del proyectista se ha coartado hasta cierto punto por el hecho de que ha de tener continuamente presentes las dificultades de producción que han de presentarse. Además, la existencia de costuras adicionales visibles en la carrocería perjudica el aspecto de terminado del vehículo.

Durante algún tiempo ha sido costumbre montar los faros principales anteriores y los de cola en los mismos guardabarros, y ésto ha requerido la preparación de aberturas adecuadas en los guardabarros, para la recepción de estos elementos. Se montan también corrientemente como tipo normal luces separadas de estacionamiento, colocadas independientemente de los faros principales. Además, se añaden a menudo otros numerosos accesorios de alumbrado, tales como luces para niebla, indicadores de viraje, luces de retroceso, etc. Todos éstos se han montado en distintos sitios, corrientemente adyacentes a los guardabarros, pero separados de ellos, y no han contribuido a mejorar el aspecto final del vehículo ya que no proporcionan un efecto de distribución atractiva, sino que dan lugar a un aspecto



descuidado.

- Así, pues, un objeto de este invento es proporcionar una construcción de guardabarros que elimine los inconvenientes mencionados del tipo corriente. Entre los
45. objetos, figura el facilitar una construcción de guardabarros que pueda fabricarse fácil y económicamente de una sola pieza con una sencilla operación de embutido, de modo que no se precisen matizados profundos y difíciles. Esto no solo simplifica la construcción de los troqueles o matrices, sino que además elimina la mano de obra adicional y el trabajo supletorio necesarios para soldar entre sí las secciones del guardabarros y para rellenar las juntas. El proyectista, además, disfruta de mayor amplitud en la preparación de los modelos y no se ve obligado a emplear
50. molduras de adorno para cubrir las costuras. La disposición prevista proporciona también un conjunto único de todo el equipo de alumbrado en el cierre del guardabarros. Esto no solo mejora en alto grado el aspecto del vehículo, por eliminar piezas separadas del equipo de iluminación y proporcionar en cambio una combinación unificada y acoplada de elementos de alumbrado, sino que además reduce el coste por simplificar el montaje de los distintos elementos de iluminación y por hacer posible montar previamente dichos elementos en el cierre del guardabarros.
60. En una forma de construcción preferida de este invento, se disponen cierres separados de los guardabarros, que alojan todo el equipo de alumbrado, y dichos cierres están preparados para su fácil unión a los guardabarros. Dado que los cierres constituyen la mayor parte
65. de los extremos de los guardabarros, éstos pueden obtener-
- 70.



se fácilmente por operaciones sencillas de embutido o troquelado. En el cierre del guardabarros se disponen también medios para recibir los extremos del parachoques, con objeto de obtener un aspecto atractivo del conjunto completo.

75.

Otros objetos y ventajas de este invento se harán evidentes en el curso de la descripción, especialmente considerada en combinación con el dibujo adjunto, en el que:

La figura 1 es un alzado lateral de un automóvil con este invento acoplado.

80.

La figura 2 es una vista en perspectiva desplegada de la parte anterior del guardabarros delantero y del cierre anterior preparado para adaptarse al mismo.

La figura 3 es una vista en perspectiva desplegada de una parte de un guardabarros posterior y del cierre correspondiente preparado para acoplarse al mismo.

85.

La figura 4 es un corte transversal, a mayor escala, prácticamente por el plano indicado por las líneas 4-4 de la figura 1, y representa el modo de conectar el guardabarros y el cierre del mismo.

90.

La figura 5 es un corte transversal análogo a la figura 4, pero representa una construcción algo modificada.

Con referencia más especial al dibujo, en la figura 1 se representa un automóvil provisto de guardabarros anterior y posterior 11 y 12, respectivamente; el primero, como se observa mejor en la figura 2, tiene una parte superior arqueada 13 y, formando cuerpo con ella, paredes interior y exterior 14 y 16 respectivamente que, en sus extremos anteriores terminan en pestañas 17 y 18 prolonga-

100.



das transversalmente y dobladas hacia el interior del guardabarros. La parte superior 13 del guardabarros y las paredes interior y exterior 14 y 16 del mismo, cooperan para definir en sus extremos anteriores una abertura para la recepción del cierre anterior 19 del guardabarros.

El cierre anterior 19 del guardabarros está constituido por una plancha de metal estampada, en general en forma de U en sección transversal horizontal y provista de una pestaña 21 en toda la longitud de su borde posterior;

110. la pestaña 21 está preparada para ajustarse y conectarse a la pestaña del borde anterior del guardabarros. El cierre 19 del guardabarros aloja el equipo de alumbrado, normalmente dispuesto en la parte anterior del vehículo. Por ejemplo, el faro principal 22 está montado en la parte superior del

115. cierre y en este caso se representa retirado hacia el interior del cierre. En la cara anterior del cierre y debajo del faro principal 22 se dispone un segundo foco de iluminación 23 constituido por una combinación de luz de estacionamiento y de indicador de viraje. Si se desea, puede contener también una luz para niebla. La parte inferior del cierre anterior 19 del guardabarros está recortado, como se indica en 24, por debajo del foco de alumbrado 23, para alojar la parte extrema del parachoques anterior 26. El parachoques y el cierre del guardabarros pueden ser de modelos tales

120. que se conjunten adecuadamente para obtener un aspecto atractivo.

Aunque desde luego, el cierre del guardabarros puede montarse en éste por uno cualquiera de diferentes medios de sujeción, en el caso actual los dos se unen entre

130. sí del modo mejor representado en la figura 4. Se observará



- que las pestañas 18 y 21, dirigidas hacia el interior, del guardabarros anterior 11 y del cierre del mismo 19, respectivamente, están separadas por una guarnición 27 que puede ser de caucho u otro material aislante adecuado. El borde interior de la pestaña 18 está curvado hacia adelante para ayudar a retener la guarnición 27 y facilitar la alineación adecuada del cierre de guardabarros con éste, durante el montaje. En las pestañas 18 y 21 se disponen aberturas alineadas para la recepción de elementos roscados de sujeción 28. Para facilitar el montaje, los elementos de sujeción 28 se introducen desde el borde posterior de la pestaña 18 y se ajustan a rosca en tuercas corrientes 29 sostenidas por la pestaña 21, que pueden ser del tipo remachado, o pueden montarse en la pestaña 21 de cualquier modo adecuado.
- 135.
- 140.
- 145.

- De lo anterior se desprende que se proporciona una construcción ventajosa tanto por lo que se refiere al tipo como en cuanto a su producción. El conjunto completo proporciona un aspecto llamativo y conduce fácilmente a muchas variaciones de modelo. Además, el guardabarros 11 es una pieza sencilla de chapa metálica estampada que puede troquelarse en una sola pieza sin dificultades ni numerosas operaciones de matrizaje. El guardabarros no necesita dividirse en piezas separadas y no existen juntas que requieran soldadura o relleno, o precisen esconderse con molduras de adorno. Análogamente, el cierre 19 del guardabarros es una pieza estampada relativamente sencilla que puede prepararse previamente con los elementos de iluminación 22 y 23, de modo que durante el montaje final del vehículo, solo hay que colocarlo junto a la abertura de la
- 150.
- 155.
- 160



parte anterior del guardabarros 11 y sujetarlo en ella por los elementos de fijación 28.

Dado que la construcción del guardabarros posterior 12 y del cierre correspondiente 31 es, en general, igual a la del guardabarros y cierre anteriores, no es necesario describir aquellos detalladamente. Se observará, que el cierre del guardabarros posterior contiene varios elementos del alumbrado, en este caso una combinación de luz de detención, reflector e indicador de viraje 32, y una luz de retroceso 33. La parte inferior del cierre 33 del guardabarros posterior, está rebajada en 34 para recibir el extremo del parachoques posterior 36.

El guardabarros posterior 12 y el cierre posterior 31 del mismo, están provistos de pestañas de cooperación análogas a las del guardabarros y cierre anteriores, y se sujetan entre sí por elementos adecuados de fijación del tipo representado en la figura 4. Es evidente que las ventajas antes citadas en relación con el guardabarros anterior, se encuentran también inherentemente presentes en la construcción del guardabarros posterior.

La figura 5 representa una construcción algo modificada para unir entre sí los guardabarros y los cierres de los mismos. El guardabarros anterior 11 y la pestaña 18 son iguales a los de la figura 4, pero se observará que el cierre de guardabarros, indicado ahora en 38, es una pieza fundida en coquilla y no de plancha estampada. El borde posterior del cierre 38 de guardabarros, se ensancha como se indica en 39 y está provisto de una serie de taladros roscados 41. Entre el extremo ensanchado 39 del cierre de guardabarros y la pestaña 18 de éste, se co-

22021

22 DIC



loca una guarnición 42, y los elementos de sujeción 43 se introducen a través de orificios alineados de la pestaña 18 y de la guarnición 42, y se atornillan en los taladros roscados 41 del cierre del guardabarros.

195. Está también comprendido en el alcance de este invento el montar equipo distinto de los elementos de alumbrado, en el cierre de guardabarros. Por ejemplo, el cierre del guardabarros anterior podría llevar convenientemente las bocinas.

200. Se comprenderá que este invento no se limita a la construcción exacta representada y descrita, sino que sin separarse del espíritu y alcance del invento, definido en las reivindicaciones adjuntas, pueden introducirse distintos cambios y modificaciones.

205.

- N O T A -

Habiendo ya descrito ampliamente la naturaleza del invento, así como la manera de llevarlo a cabo en la práctica, se hace constar que los perfeccionamientos anteriormente descritos son susceptibles de ligeras modificaciones de detalle, sin que por ello se altere el principio fundamental del invento. También se hace constar que dicho invento corresponde a una patente presentada en Norteamérica con fecha 23 de octubre de 1948, bajo el número 56.216, acogándose, por lo tanto, a los beneficios que

210.

conceden los Convenios Internacionales en vigor, siendo lo que constituye la esencia del invento y por lo que se solicita MODELO DE UTILIDAD, por veinte años en España:

215.

"GUARDABARROS DE AUTOMOVILES, PERFECCIONADOS"; caracterizándose por lo siguiente:

220.

1º.= Guardabarros de automóviles, perfeccionados,



caracterizándose porque el guardabarros propiamente dicho aloja el equipo de alumbrado y tiene paredes superior y laterales que limitan una abertura en un extremo, prolongada desde la parte inferior del guardabarros hasta, prácticamente, la parte superior del mismo; un cierre de guardabarros que cubre dicha abertura del extremo de éste y forma una prolongación del guardabarros; equipo de alumbrado contenido en el cierre de guardabarros citado y medios de sujeción del cierre de guardabarros mencionado al guardabarros citado.

225. 2º.= Guardabarros, según lo especificado en la reivindicación 1ª, caracterizados porque el cierre de guardabarros tiene varias aberturas verticalmente separadas, preparadas para recibir elementos separados de alumbrado, y una escotadura en su parte inferior dispuesta para alojar un extremo del parachoques del vehículo.

235. 3º.= Guardabarros, según lo especificado en la reivindicación 2ª, caracterizados además porque los bordes anteriores de las paredes laterales del guardabarros, adyacentes a dicha abertura, están provistos de pestañas dobladas hacia el interior, y las paredes laterales alineadas de dicho cierre de guardabarros están análogamente provistas de pestañas curvadas hacia el interior, dispuestas en yuxtaposición con las pestañas primeramente citadas; entre las pestañas del guardabarros y las del cierre, se coloca una tira elástica de obturación, y entre dichas pestañas y la tira mencionada de obturación se prolongan medios de sujeción para fijar el cierre en el guardabarros.

240. 4º.= Guardabarros, según lo especificado en

245.



- la reivindicación 2ª, caracterizados además porque los bordes de las paredes del guardabarros adyacentes a la abertura están provistos de pestañas curvadas hacia el interior, y el cierre de guardabarros es una pieza
255. fundida en coquilla provista de paredes laterales que terminan en partes extremas ensanchadas dispuestas para colocarse yuxtapuestas a las pestañas del guardabarros; entre dichas pestañas y las partes extremas ensanchadas del cierre se coloca una tira de obturación,
260. y se introducen elementos de fijación a través de orificios alineados de la pestaña y de la tira de obturación mencionadas, que penetran en taladros roscados, y alineados de las partes extremas ensanchadas del cierre mencionado, para sujetar amoviblemente el cierre en el
265. guardabarros.

- 5ª.- Guardabarros, según lo especificado en las reivindicaciones 1ª, 2ª, 3ª o 4ª, caracterizados porque el cierre comprende una combinación integral de cierre y alojamiento de rueda, que tiene una pared superior arqueada y paredes laterales colgantes de lados opuestos de aquella; dichas paredes laterales forman cuerpo con la pared superior mencionada, y la pared lateral interior constituye un panel de alojamiento de la rueda, y la pared lateral exterior forma la superficie
270. exterior del guardabarros y la carrocería.
- 275.

6ª.- Guardabarros de automóviles, perfeccionados; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria, e ilustrado en los dibujos que se acompañan.

- Esta memoria consta de diez hojas escritas a máquina
280. por una sola cara.

Madrid 15 de septiembre de 1949.
FORD MOTOR COMPANY LIMITED.

Por Poder de J. GOMEZ AGUIRRE

22021

15 SEP 1949

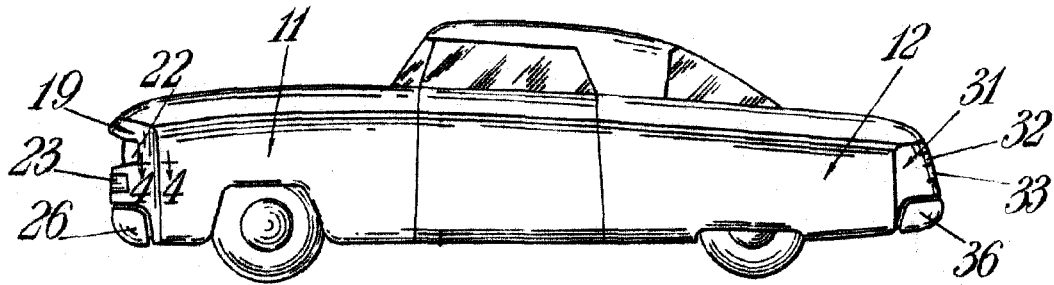


Fig. 1.

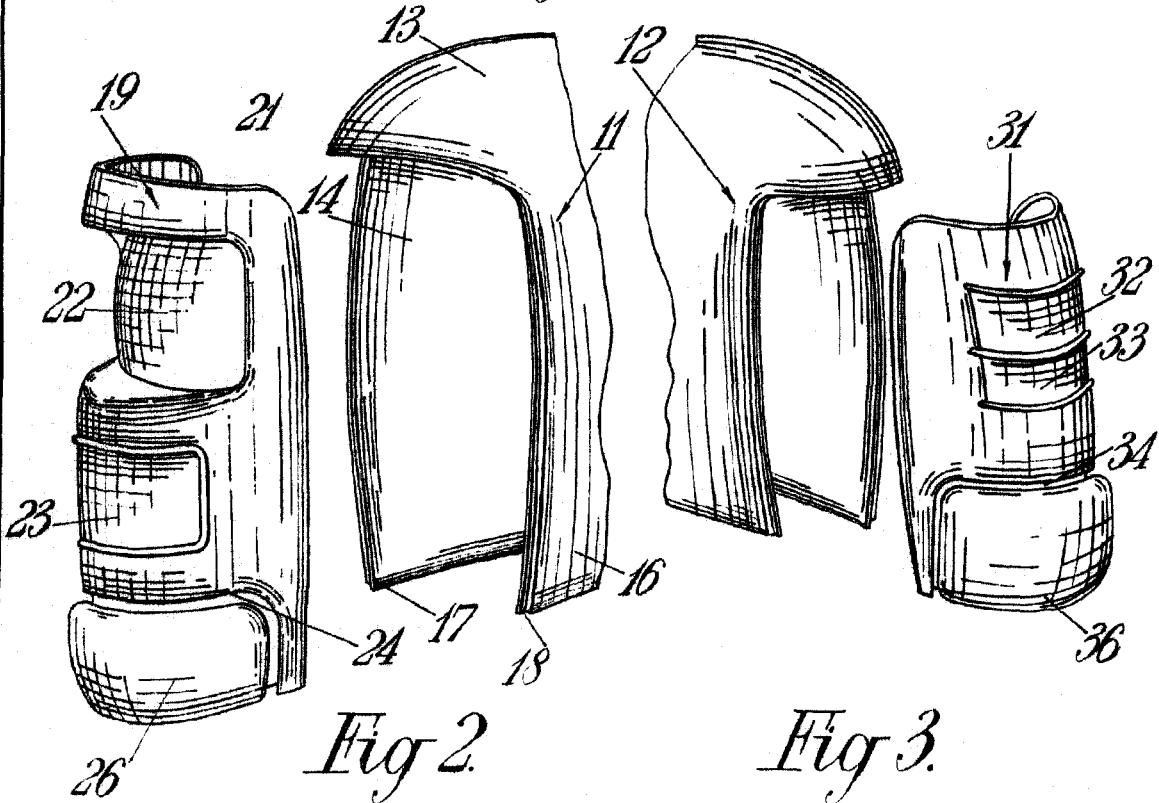


Fig. 2.

Fig. 3.

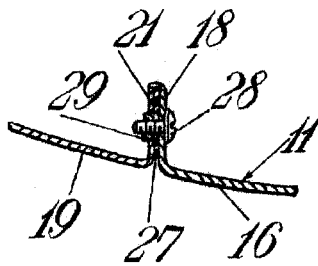


Fig. 4.

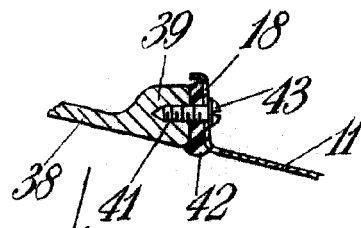


Fig. 5.

Madrid, 15 septiembre 1949.
por Pedro de J. GÓMEZ ACEROS

