



8 NO

33336

MODELO DE UTILIDAD  
por VEINTE años  
en ESPAÑA

Solicitado a favor de Don Vicente Ballester Lloréns, de nacionalidad española, domiciliado en Valencia, Calle de Buriñana nº 17, bajo,

por

“ NUEVO PORTAEQUIPAJES PARA COCHES ”

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 En la presente Memoria descriptiva y en los dibujos anexos, vamos a referirnos a un nuevo portaequipajes para automóviles, adaptable al techo, el cual ha sido proyectado, con una especial constitución que le dota de las condiciones necesarias de utilidad, en los aspectos prácticos y de seguridad de sujeción, que le hacen acreedor al privilegio de exclusiva fabricación, venta y explotación en España, sus Colonias y Protectorado, solicitado mediante el presente Modelo.



10 Las principales ventajas de nuestro portaequipajes radi-  
can principalmente en el hecho de que todas las piezas que  
componen su estructura son desmontables, habiéndose prescin-  
dido casi en absoluto de la soldadura, de modo que una vez  
preparadas las diversas piezas, el conjunto puede montarse  
15 fácilmente. Además de esto, las garras de sujeción al coche  
quedan siempre unidas al portaequipaje, aún en la posición de  
desmontado y pueden ser fácilmente tensadas para afianzar la  
sujeción. Además tiene la posibilidad de poder hacer las pa-  
redes laterales más altas, con sólo agregar otro bastidor.

20 Consta este portaequipajes de dos bastidores rectangula-  
res de tubo, con los ángulos curvados, que a espacios regula-  
res en todo su perímetro tienen practicados unos orificios,  
los cuales en el bastidor inferior son pasantes, o sea atra-  
viesan una pared y otra del tubo, mientras que el superior  
25 sólo atraviesan una pared, cuyo orificio deberá tener unas es-  
piras de rosca, capaces de servir para atornillar un tornillo.  
Los dos citados bastidores van superpuestos paralelamente uno  
sobre otro, con unos cortos tubos verticales interpuestos en-  
tre ambos, los cuales se sitúan precisamente coincidiendo con  
30 los orificios de los bastidores, de modo que, mediante un  
tornillo, quedan sujetos dichos tubos separadores, y los dos  
bastidores entre sí. Las barras paralelas o enrejado, que  
suelen tener estos portaequipajes, están formadas en el nues-  
tro por unos tubos sujetos por sus extremos a los lados del  
35 bastidor inferior, con la particularidad de que, dicha suje-  
ción se realiza mediante unas orejetas perforadas de que van  
dotados los referidos tubos, con las cuales se atornillan a  
los lados del bastidor. En cuanto a las garras de sujeción,  
están formadas por una plancha doblada en ángulo, para cons-  
40 tituir el gancho, la cual es solidaria por soldadura u otro  
medio, de un vástago cuyo extremo va introducido en un tubo



en cuya boca se ha estrechado el diámetro, poseyendo una cabeza que le impide su salida, pero le permite girar y desplazarse limitadamente dentro del tubo. El otro extremo del tubo  
45 posee su boca provista de rosca, en la cual va roscado un tornillo con una doblez en ángulo obtuso cerca de su cabeza. Esta garra cuya tensión es regulable, va sujeta con posibilidades de giro en el orificio de una plaquita comprendida entre los dos bastidores y dos tubos transversales, de lo cual es  
50 solidaria, de tal modo que una vez desprendido el portaequipajes del coche, las garras completas quedan unidas a él, evitándose su extravío.

La descripción general que antecede se comprenderá más fácilmente, a la vista de una lámina de dibujos, en la cual  
55 se ha representado un ejemplo de realización práctica, de uno de estos portaequipajes, por cuya circunstancia, tales dibujos habrán de interpretarse sin perder su carácter de ejemplo, susceptible como tales de variaciones de detalle.

En los citados dibujos, la Fig. 1 es una vista lateral  
60 en alzado del portaequipajes; la Fig. 2 una vista en planta; la Fig. 3 una sección por la parte de la garra; la Fig. 4 un detalle de la parte correspondiente a la garra de sujeción; la Fig. 5 otro detalle de la unión de los dos bastidores con el tubo vertical separador y, finalmente, la Fig. 6 es también un detalle de la unión de las barras del enrejado al bastidor.  
65

En todos los mencionados dibujos, las diversas partes del portaequipajes, se hallan acotadas como sigue: -1- es el bastidor superior; -2- el bastidor inferior; -3- los tubos verticales separadores de los dos bastidores; -4- los tornillos de sujeción de ambos bastidores, ocultos en el interior de  
70 los tubos -3- y atornillando en el bastidor superior -1- según se aprecia en la Fig. 5; los tubos que constituyen el en-



75

rejado o soporte del equipaje se señalan con -5- y con -3- las aletas de cada uno de dichos tubos que se sujetan al bastidor -2- mediante los tornillos -7-; la garra en general se señala con -8- y en ésta, según las Figs. 3 y 4, vemos: el tornillo doblado -9-, el tubo roscado regulador de tensión -10-; el vástago -11- con su cabeza -12- y la garra propiamente dicha o plancha doblada -13-; por último, la plancha para montaje y sujeción de la garra, se señala con -14-.

80

Como habrá podido observarse, todas las piezas de este portaequipaje son desmontables y debido precisamente a esto, puede también aumentarse con facilidad, la altura de las varillas o paredes que limitan el enrejado o espacio útil para colocar los equipajes, para lo cual bastaría agregar otro u otros bastidores y atornillarlos debidamente al conjunto.

85

Descriptas las características del nuevo portaequipajes objeto de este Modelo, resta consignar la posibilidad de variar las medidas, formas, materiales, acabado y cualquier otro detalle constructivo que la práctica aconseje, siempre que con ello no se alteren los fundamentos esenciales que lo caracterizan, que se exponen en las siguientes

90

**R E I V I N D I C A C I O N E S**  
 = = = = =

95

Los puntos nuevos sobre los que deben recaer las reivindicaciones de este Modelo, son:

100

1.- Nuevo portaequipajes para coches, caracterizado porque los dos o más bastidores de tubo metálico de que consta, tienen practicados unos orificios, los cuales, en unos bastidores son pasantes, atravesando ambas paredes del tubo, mientras que en otros sólo atraviesan una pared, cuyo orificio, en este último caso va dotado de unas espiras de rosca.

2.- El portaequipajes de la reivindicación anterior, caracterizado porque los dos o más bastidores citados se hallan



105 separados por unos cortos tubos verticales y sujetos entre sí por un tornillo oculto dentro de los mencionados tubos, con posibilidad de desmontarse a voluntad.

110 3.- El portaequipajes de las precedentes reivindicaciones, caracterizado porque los tubos metálicos paralelos que constituyen el enrejado de apoyo del equipaje, van unidos a los lados del bastidor, mediante unas orejetas perforadas, sujetas con un tornillo al bastidor y también con posibilidades de desmontarse.

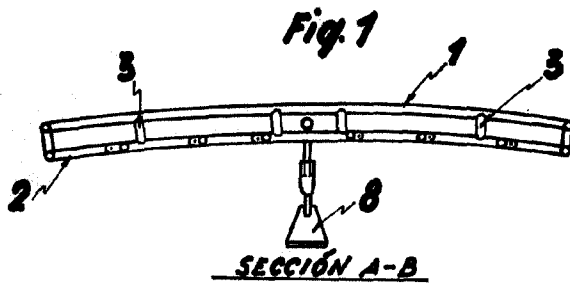
115 4.- El portaequipajes de las reivindicaciones que anteceden, caracterizado porque las garras de sujeción están integradas de un tornillo doblado, sujeto por su cabeza al orificio de una plancha, comprendida solidariamente entre los dos bastidores y entre dos consecutivos tubos separadores, y de un tubo con boca roscada que actúa de regulador de la tensión y sujeta el vástago portador de la garra propiamente dicha. Y

120 5.- "NUEVO PORTAEQUIPAJES PARA COCHES", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria y gráficamente representado en las figuras del adjunto plano, para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de CINCO hojas, mecanografiadas por una sola cara, a doble espacio, en 124 líneas.

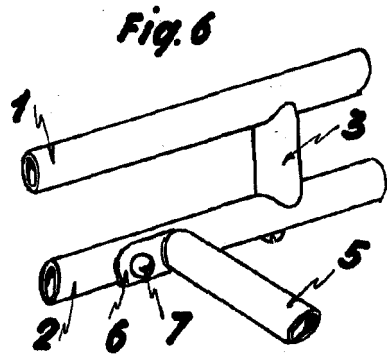
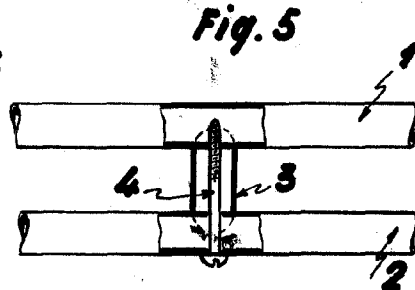
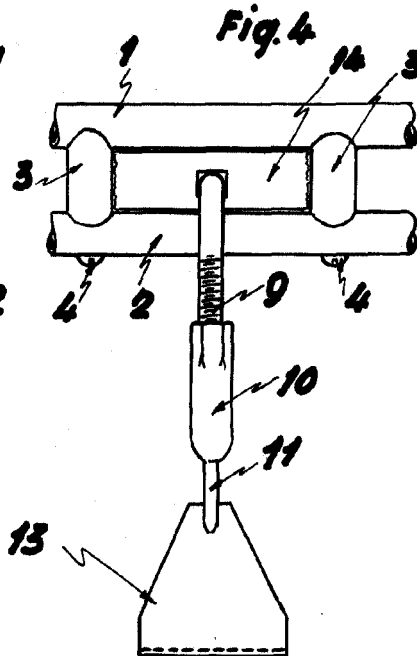
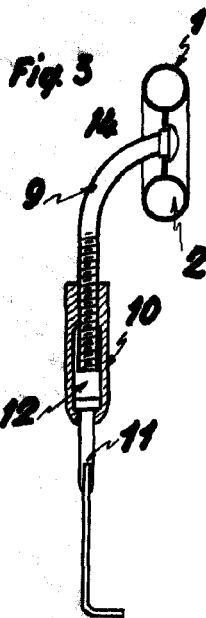
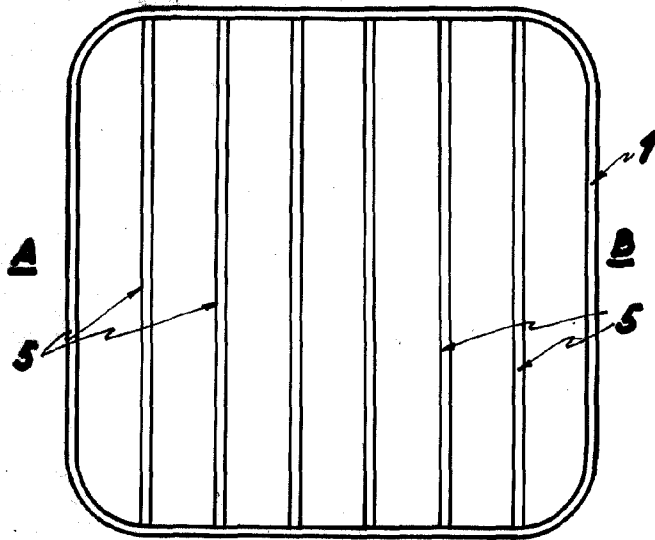
Valencia, a 24 de Octubre de 1952

Por autorización del interesado



9999R

**Fig. 2**



ESCALA VARIABLE  
VALENCIA, 25 OCTUBRE 1952

P. A.

*José Vicente Ballester*