



28 5  
7  
1  
•54443

MODELO DE UTILIDAD  
POR VEINTE AÑOS  
EN ESPAÑA

Solicitado a favor de Don Arquímedes y Don Joaquín Saludes Simón, ambos de nacionalidad española, domiciliados en Valencia, Avda. de Guillem de Castro, nº 96

p o r

:::="NUEVO PORTAEQUIPAJES PARA AUTOMOVILES":::=":::



MEMORIA DESCRIPTIVA  
=====

El Modelo de Utilidad a que nos vamos a referir en la presente Memoria Descriptiva y en los dibujos complementarios anexos, tiene por objeto garantizar los derechos a la exclusiva fabricación, venta y explotación industrial de un nuevo tipo de portaequipajes para automóviles, destinado a acoplarse sobre el techo de su carrocería.

Dentro de la gran variedad de dispositivos actualmente existentes destinados a soportar los equipajes, ma-

5

10 letas y bultos sobre el techo de los automóviles, el que  
vamos a describir constituye una novedad en cuanto a su  
concepción, disposición de elementos y medios de apoyo y  
sujeción del equipaje, que representa un perfeccionamien-  
to de importancia en esta clase de accesorios, dado que  
15 mejora en forma notable las funciones con las que consi-  
guen sus fines.

Una de las características más importantes del  
nuevo portaequipajes a que nos venimos refiriendo reside  
en que, a diferencia de los demás, los bastidores latera-  
les se hallan acoplados a las formas curvas del techo o  
20 cubierta de la carrocería, adoptando la misma curvatura,  
a fin de que descansen longitudinalmente todos ellos en  
dicha superficie, entre la cual y los tubos metálicos que  
constituyen los mencionados bastidores, se intercala una  
base de goma, en que se apoyan los tubos, para amortiguar  
25 las vibraciones y movimientos del automóvil, a la vez que  
para evitar ruidos. De este modo, se consigue un reparto  
uniforme de las cargas, y sobre todo una mayor resisten-  
cia y mejor acoplamiento de la estructura al coche.

30 Tambien es una particularidad que destaca en es-  
te portaequipajes, el hecho de poseer dos elementos de  
sujeción de la carga, compuestos por dos barras dobladas;  
una en la parte delantera y otra en la trasera, que se  
hallan articuladas a la estructura y mediante los corres-  
pondientes resortes tienen la tendencia a mantenerse ple-  
35 gados sobre las barras longitudinales de la que pudiéramos  
llamar superficie de carga o de sostén de los equipa-  
jes, los cuales quedan presionados sobre ella y debida-  
mente sujetos, por medio de las dos barras que cruzan



- 3 - 54443

40

transversalmente la indicada superficie.

45

Las particularidades anteriormente expuestas, que constituyen los principios esencialmente característicos de este dispositivo, podrán comprenderse más fácilmente a la vista de la adjunta lámina de dibujos en la que representamos un caso de realización práctica de un portaequipajes, el cual deberá interpretarse en su más amplio sentido y sin ningún carácter limitativo, dada su condición de mero ejemplo aclaratorio.

50

En los referidos dibujos, la figura 1, nos muestra una vista en perspectiva del portaequipajes acoplado al techo de un automóvil; la figura 2, es una vista en planta; la figura 3, es una sección longitudinal y la figura 4, es una sección transversal.

55

Las diferentes partes y piezas que componen el ejemplo de portaequipajes que los mencionados dibujos representan, se hallan acotadas en ellos con los siguientes números: -1- y -2-, son los dos bastidores laterales, constituidos de tubo de acero u otro metal apropiado, adoptando una forma caprichosa semejante a un triángulo, con sus dos largueros curvados, de modo que el inferior adopte el mismo grado de curvatura que el techo o cubierta -3- de la carrocería del automóvil, para que todo él esté longitudinalmente apoyado en dicha cubierta -3-. Entre dichos largueros inferiores de los bastidores y la cubierta -3- existe una relativamente gruesa cinta de goma -4-, en la que descansan los tubos, acoplándose así elásticamente y en forma amortiguada a la cubierta del coche.

60

65

Aproximadamente en la parte central, cada bastidor -1- y -2- tiene una plancha transversal, señaladas con -5-



- 4 - • 54443

70

y -6-, las cuales están unidas por unabarra transversal  
 -7- que, al propio tiempo de reforzas la estructura, sir  
 ve de apoyo a las barras longitudinales de que luego se  
 hablará. Asimismo, de cada una de las planchas -5- y -6-  
 parten unas garras -8- y -9-, mediante las cuales se su  
 jeta el portaequipajes a la carroceríadel automóvil.

75

Hacia la parte posterior, cada uno de los basti  
 dores 1 y 2 posee otra transversal, señalado con -10-  
 en cada uno de los cuales va montado una corta barra o  
 eje -11-, de los cuales son solidarios unos pies soportes  
 -12- dispuestos en ángulo con respecto a los ejes -11-  
 sirviendo dichos pies de apoyo a una barra transversal  
 -13-.

80

En la parte delantera de los bastidores 1 y 2,  
 existen acopladas a la curva interna, unos casquillos ci  
 líndricos -14- en los cuales van solidarizados los ejes  
 -15-, que tienen también unos pies -16-, entre los que  
 va apoyada una barra transversal -17-, de modo que entre  
 esta y la barra -13-, ya citada, soportan unas barras lon  
 gitudinales -18- dispuestas paralelas y espaciadas, para  
 constituir una superficie o enrejado de apoyo de los bul  
 tos o equipajes, cuyas barras -18- se apoyan por su cen  
 tro en la barra transversal -7-.

85

90

95

Tanto en los ejes -12- como en los -15-, van dis  
 puestas unasbarras -18- y-20-, dobladas en U, pero inver  
 tidas, que por sus extremos tienen libre giro en los ejes  
 disponiendo también de unos potentes resortes que obli  
 gan a dichas barras a abatirse hacia el interior, de mo  
 do que cualquier bulto, maleta u otro objeto, que se colo  
 que sobre el enrejado de las barras -18-, quedará sujeto



•54443

- 5 -

100

por las barras -19- y-20-, a cuyo efecto, los tramos transversales de ellas se hallarán forrados de unos tubos estriados de goma, -21-, que facilitan la adherencia y amortiguan el efecto de los golpes.

105

Una vez descritas las características constitutivas y demás particularidades de este nuevo tipo de portaequipajes, solo nos resta consignar la posibilidad de que se fabriquen en variedad de materiales, coloridos, formas y tamaños, pudiendo realizarse en el mismo pequeñas modificaciones para su adaptación a los diversos tipos de carrocerías, así como otras variaciones de detalle que no alteren lo que es esencial en el mismo, según se expresa en la siguiente

110

N O T A

=====

115

Los puntos no conocidos ni practicados en España sobre los que se desea recaigan las reivindicaciones del presente Modelo de Utilidad, son:

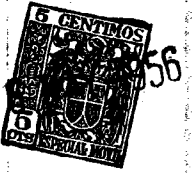
120

1º Nuevo portaequipajes para automóviles, caracterizado porque tanto en la parte delantera como en la trasera, posee dos barras dobladas en U, invertidas, unidas por sus extremos a dos ejes de giro, en los que se hallan articuladas, disponiendo en cada eje de un potente muelle que impulsa a las barras la tendencia a plegarse sobre el enrejado del portaequipajes, para sujetar en él la carga mediante los tramos transversales de las barras, los cuales se hallan forrados de caucho estriado para amortiguar golpes y facilitar la adherencia.

125

2º Nuevo portaequipajes para automóviles, caracterizado porque los dos bastidores laterales tienen en

•544432



- 6 -

130

sus largueros inferiores una relativamente gruesa cinta de, caucho por la cual se apoyan en toda su extensión sobre la cubierta de la carrocería, a cuyo efecto, tales largueros adoptan el mismo grado de curvatura que aquella, permitiendo una fuerte tensión de los tirantes de sujeción y un acoplamiento ajustado. Y

135

3º NUEVO PORTAEQUIPAJES PARA AUTOMOVILES, de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de SEIS hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 138 líneas.

Valencia, 14 de Mayo, de 1.956

Por autorización de los interesados.

50698

FIG. 2

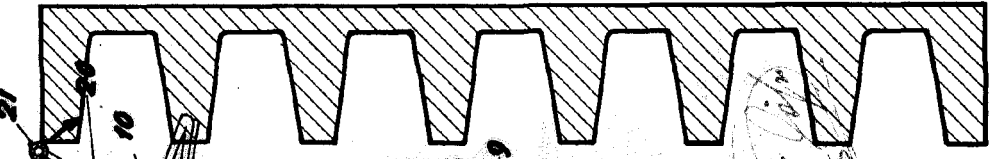


FIG. 1

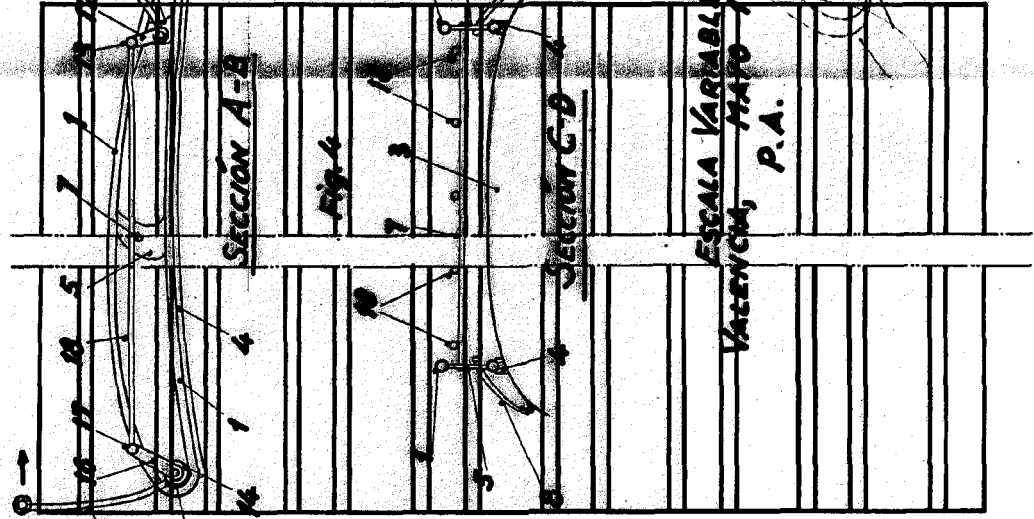


Fig. 3

21

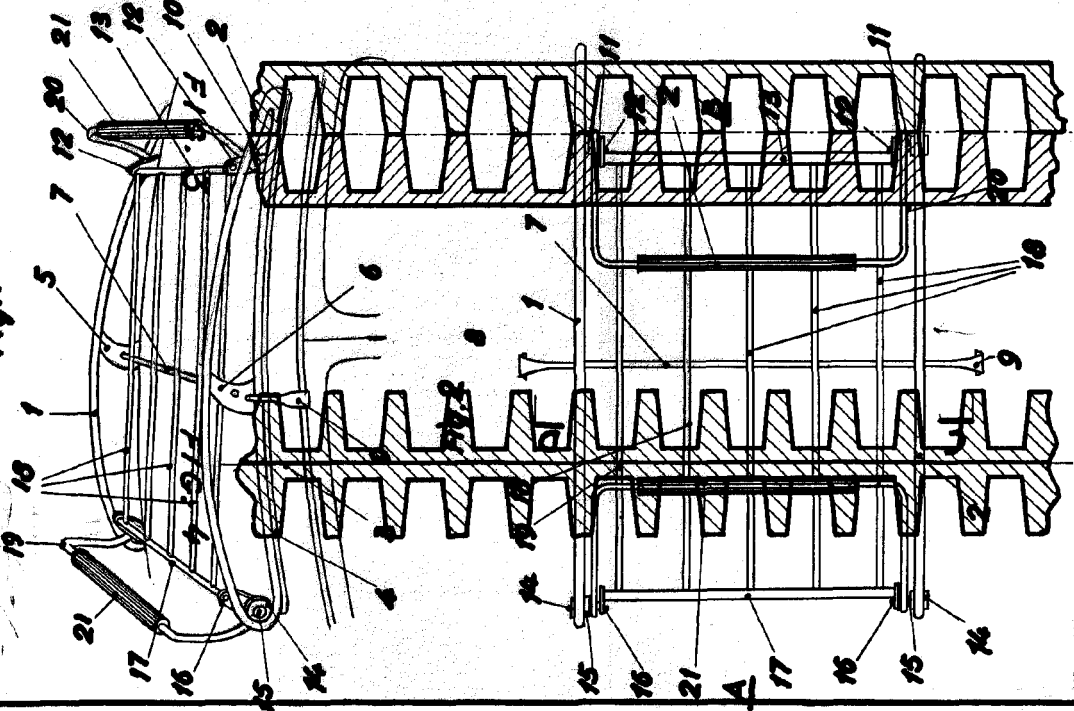
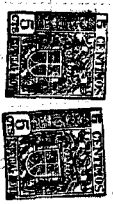


Fig. 7

50698



54443  
ESCALA VARIABLE  
MAYO 1950

Miguel Oliveras Punelly

Francisco Figola Arbol

26