

80102



80102

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a

la solicitud de un

MODELO DE UTILIDAD, por veinte años en ESPAÑA, a favor de  
DON JUSTINIANO GARCIA MONDEJAR, de nacionalidad española,  
con residencia en VALENCIA, calle de Ruzafa, núm. 55

por

"CIERRE DE SEGURIDAD PARA PUERTAS DE PORTAEQUIPAJES  
EN VEHICULOS"

---  
---  
---



80102

5 La invención a que se refiere la presente memoria constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones del estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de fecha 26 de Julio de 1.929, texto refundido publicado el 30 de Abril de 1.930.

10 Los coches utilitarios tales como los del tipo - Seat 600, Dauphine, y otros similares se encuentran exentos de cierre con llave en el portaequipajes y naturalmente ésto supone un inconveniente por cuanto no pueden ser abandonados ni aún de noche cuando el portaequipajes contiene utensilios, tales como maletas y similares, ya que se corre el peligro de que sean sustraídos.

15 Principalmente las puertas de los portaequipajes que constituyen parte de la carrocería del vehículo tienen su palanca de mando situada precisamente junto al tablero de mandos del vehículo, y aprovechando esta circunstancia el solicitante ha estudiado la realización de un dispositivo de cierre que de una manera sencilla y cómoda resuelve el problema.

25 El dispositivo queda parcialmente oculto por el tablero de mandos y asegura el cierre del portaequipajes anterior desde el interior del coche, mediante inutilización de la palanca que acciona el mismo.

30 Consta dicho cierre de dos brazos enlazados entre sí por un eje de giro y susceptibles de unirse por su otro extremo mediante un mecanismo que asegura la unión de ambos y que para abrir precisa de un llavin. El eje de giro es un perno con su tuerca correspondiente.



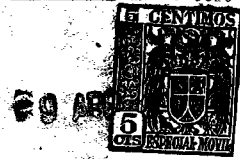
80102

En los dibujos que se acompañan se representa el cierre en tres posiciones:

En la figura 1ª, aparece visto de perfil; en la figura 2ª, aparece en planta, cerrado, y en la figura 3ª, aparece en planta, abierto.

Consta de dos piezas gemelas -1- y -2-, laminares, cuyos extremos -3- y -4-, doblados anguladamente son susceptibles de quedar pegados o unidos en paralelo. Entre los brazos -1- y -2- queda un alojamiento -5- en el que penetra el extremo de la palanca de accionamiento del cierre normal del portaequipajes. El eje -6- constituye la articulación de los dos brazos. El perno -7- con su tuerca -8- constituye el elemento de anclaje del dispositivo a la carrocería del vehículo. Uno de los extremos de los brazos está dotado de un cierre -9- mientras que el otro posee un gatillo -10-. El cierre -9- tiene un elemento -11-, que sobresale impulsado por un resorte -12-. En el cuerpo del cierre -9- puede introducirse un llavín -13- para su apertura.

**FUNCIONAMIENTO:** Mediante el perno de que es portador el dispositivo queda éste fijo al lugar correspondiente de la carrocería que ha sido estudiado previamente, correspondiendo la distancia desde el perno al espacio comprendido entre los dos brazos el punto en que queda situada la palanca de accionamiento del cierre normal del portaequipajes. - Para asegurar el cierre del portaequipajes se coloca la palanca de apertura entre los dos brazos del dispositivo, y con una simple presión de la mano se hará coincidir estos de tal manera que el gatillo -10- penetrando en el cuerpo -9- queda ocluido comprimiendo a la vez al pivote -11-. Con é ello quedará inmovilizada la palanca de accionamiento del porta-



80102

65

equipajes por estar aprisionada entre ambos brazos. Para abrir será necesario utilizar el llavín correspondiente al cuerpo de la cerradura y al accionario y quedar liberado el gatillo, el impulso que el muelle -12- dá al pivote -11- hará que el brazo opuesto se desplace girando sobre el eje -6- automáticamente, dejando en libertad la palanca normal del cierre del portaequipajes que podrá ser accionado entonces desde el exterior.

70

Son notables las ventajas que este dispositivo presenta en relación con otros conocidos toda vez que sustituye y aventaja en comodidad y economía a las cerraduras exteriores, puesto que sin necesidad de bajar del coche se puede abrir y cerrar el portaequipajes; además, simplifica la instalación puesto que con un simple agujero hecho en la carrocería queda el dispositivo perfecto y definitivamente acoplado.

75

Hecha la descripción precedente es necesario añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y lo que se reivindica en la siguiente

80

NOTA

En resumen: El Modelo de Utilidad que se solicita ha de recaer sobre las reivindicaciones siguientes:

85

1ª.- CIERRE DE SEGURIDAD PARA PUERTAS DE PORTAEQUIPAJES EN VEHICULOS, caracterizado esencialmente por el hecho de comprender dos brazos unidos por uno de sus extremos a través de un eje, cuyos brazos determinan la formación de un alojamiento para anclar la palanca normal que cierra el portaequipajes; estando previsto que el eje sea solidario de un

90



80102

95

perno susceptible de anclarse a la carrocería del vehículo por medio de un agujero; quedando la parte anterior de los brazos doblada en ángulo recto, uniéndose uno de ellos e un dispositivo automático de cierre dotado de llavín para su apertura y siendo el otro brazo solidario de un gatillo de anclaje sobre el cuerpo de la cerradura; estando previsto que de la cerradura sobresalga un pivote mandado por un resorte que tiende a separar bruscamente el brazo del gatillo de la cerradura.

100

2ª.- Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita "CIERRE DE SEGURIDAD PARA PUERTAS DE PORTAEQUIPAJES EN VEHICULOS"

105

Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la presente Memoria que consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 19 de Abril de 1.960

ALFONSO UNGHIA

11

110



FIG. 1.ª

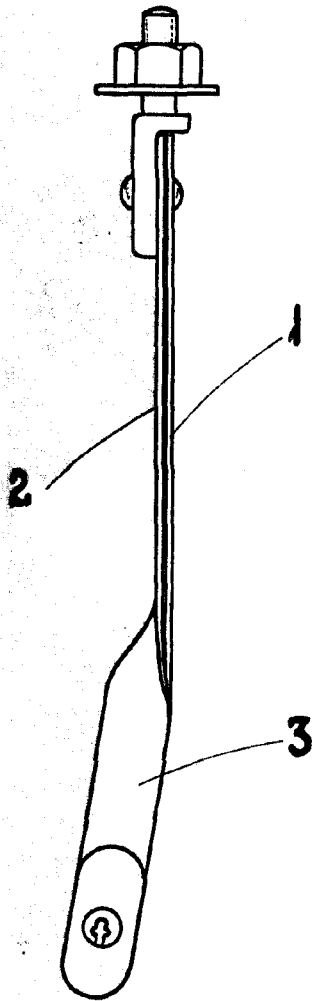


FIG. 2.ª

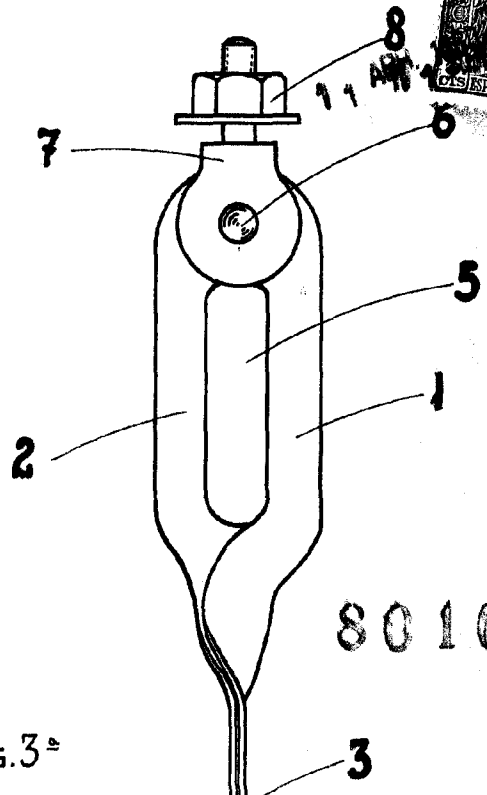
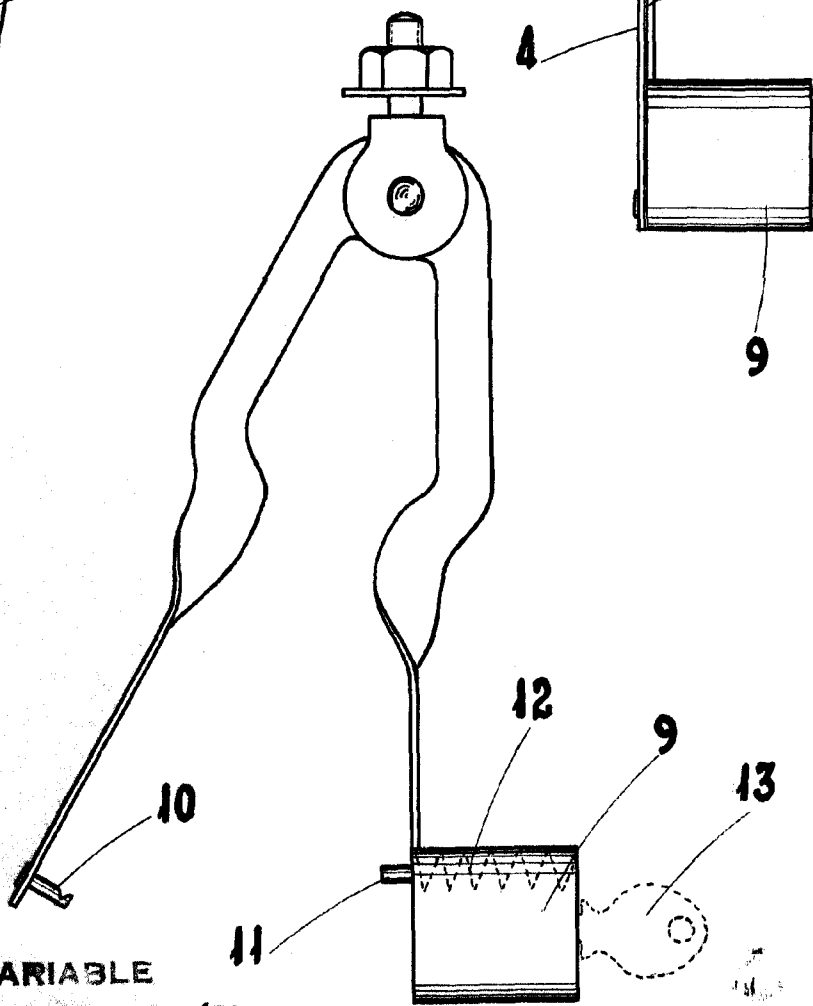


FIG. 3.ª



ESCALA VARIABLE

MADRID, 9 DE ABRIL DE 1960

ALFONSO UNGRÍA

*[Handwritten signature]*