

95 239



95239

MODELO DE UTILIDAD
POR VEINTE AÑOS
EN ESPAÑA

solicitado a favor de D. Enrique Sifre Corta, de nacionalidad española, domiciliado en Alcira (Valencia), calle Mayor de San Agustín nº 38,

P O R

“NUEVO PARACHOQUES”

MEMORIA DESCRIPTIVA

La invención de que vamos a tratar en la presente memoria descriptiva y en los dibujos complementarios anexos, se refiere a un nuevo tipo de parachoques, aplicable a cualquier clase de vehículos, tanto en automóviles de turismo, como en camiones.

El parachoques de los automóviles es un accesorio que defiende la carrocería de golpes, pero tal como se construyen actualmente, dicha defensa es muy relativa, dado que al menor golpe es el propio parachoques

5



10 el que se dobla o abolla, o causa daños al vehículo con
el que tropieza, dando lugar tambien a empotramientos
entre turismos y camiones de chasis altos.

15 El nuevo parachoques objeto de la invención,
ha sido ideado precisamente para evitar los citados in-
convenientes, pues debido a la especial disposición da-
da a sus partes, el parachoques en sí es flexible de mo-
do que no acusa los golpes, puesto que los puntos en que
tropieza ceden sin dañarse ni producir daños, todo ello
dentro de ciertos límites, siendo de gran utilidad en
20 los aparcamientos, que es en donde preferentemente sue-
len ocurrir los mayores percances en esta parte del auto-
movil.

Otra notable ventaja de este nuevo parachoques
es que puede evitar, en muchas ocasiones, el que, en
25 un choque de frente entre un camión de chasis alto y un
turismo, se empotre éste debajo del camión causando un
accidente grave o mortal.

La principal característica en que se basa el
nuevo parachoques objeto de la invención reside en el he-
30 cho de montar una carcasa cubierta, o cajetín alargado,
al que se le puede dar cualquier forma mas o menos esté-
tica, con una sección en "U" o en "L", sobre unos poten-
tes muelles en espiral, u otra clase de amortiguadores,
soportados en la barra transversal de sujeción al chasis,
35 de tal modo que los lados de la carcasa o cajetín cubran
los bordes de la barra, al menos por la parte superior,
y se mantengan separados de ella, con el fin de que pue-
dan desplazarse sobre dichos bordes, en el caso de que
la carcasa o cubierta reciba cualquier golpe que venza



40 la fuerza de expansión de los muelles o amortiguadores que la soportan.

Dicha carcasa puede tener uno o dos de sus lados replegables para que, en caso de recibir un golpe muy violento, no tropiece con la carrocería, permitien-
45 do dar mayor extensión a los muelles o amortiguadores.

Para una mas clara comprensión de las características generales anteriormente expuestas, se acompaña una lámina de dibujos en la que se muestran algunas partes de un parachoques construído según el invento, con
50 la salvedad de que tales dibujos son solo un ejemplo aclaratorio y por tanto no deben interpretarse en sentido limitativo, sino amplio y general.

Los mencionados dibujos representan en su figura 1, una vista parcial en planta de un parachoques, habiendo seccionado la parte superior en algunos puntos,
55 para que se aprecien los soportes flexibles; la figura 2 es una sección transversal, mientras que en la figura 3 aparece una vista frontal en alzado.

Las diferentes partes que componen el ejemplo de parachoques de los referidos dibujos se señalan en
60 ellos con las siguientes acotaciones: -1- es la barra mediante la cual se sujeta el parachoques al chasis del vehículo, siendo -2- unos potentes muelles en espiral, preferentemente troncocónicos, hechos solidarios de la
65 citada barra por cualquier medio y dispuestos espaciados a lo largo de ella, como se ve en la figura 1. Cubriendo los citados muelles -2- y tambien la barra -1-, va dispuesta una carcasa o cubierta -3-, que se apoya y sujeta sobre los muelles -2- mediante unos tornillos -4-,



70 u otro medio cualquiera, siendo de notar que los lados
-5- de la cubierta -3-, no van unidos a los bordes de la
barra -1-, según se ve claramente en la figura 2.

75 Como fácilmente puede comprenderse, si el pa-
rachoques descrito recibe un golpe en cualquier punto
de su cubierta -3-, ésta cede puesto que está apoyada
en los muelles -2- los cuales se comprimen, deslizándo-
se entonces los lados -5- sobre la barra -1-, de modo
que no puede empotrarse un guardabarros con otro, ni cau-
sar daños considerables, ni tampoco estropearse, aparte
80 de que el golpe resulta amortiguado por los muelles, ab-
sorbiendo su violencia en beneficio del conductor y ocu-
pantes y de la integridad y conservación de la estructu-
ra y carrocería.

85 Finalmente debe hacerse constar la posibili-
dad de que este parachoques se fabrique en variedad de
tamaños, formas y materiales, así como con la posible al-
teración de algún detalle constructivo en relación a lo
representado en los dibujos, siempre que todo ello no
altere lo fundamental del invento que se detalla en la
90 siguiente

N O T A

=====

Los puntos no conocidos ni practicados en Espa-
ña sobre los cuales se desea que recaigan las reivindica-
ciones de este Modelo de Utilidad, son:

95 1º.- Nuevo parachoques, caracterizado por cons-
tar de una carcasa exterior alargada, que lo cubre en to-
da su extensión, cuanto menos por su parte superior y
frontal, estando soportada dicha carcasa en unos amorti-
guadores internos solidarios de una barra soporte de mon-



100

taje al chasis del vehículo, y distribuidos espaciados a lo largo de ella, cuya barra va también alojada dentro de la citada carcasa, de tal modo que esta última resulta desplazable sobre los lados de la barra soporte, cuando recibe algún golpe, a causa de la compresión de los amortiguadores en que se apoya. Y

105

2º.- "NUEVO PARACHOQUES", 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.

110

Esta memoria consta de CINCO hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 110 líneas.

Valencia, 20 de Septiembre 1962

Por autorización del interesado.

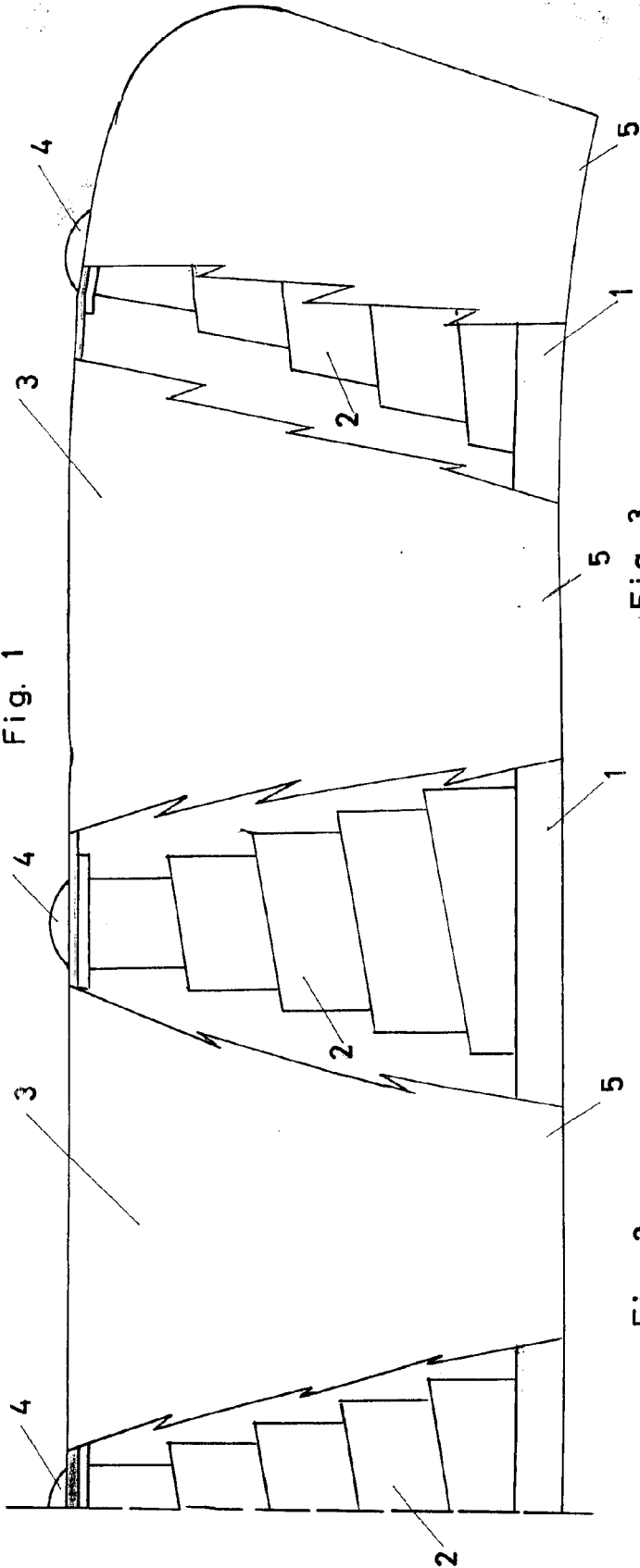


Fig. 1

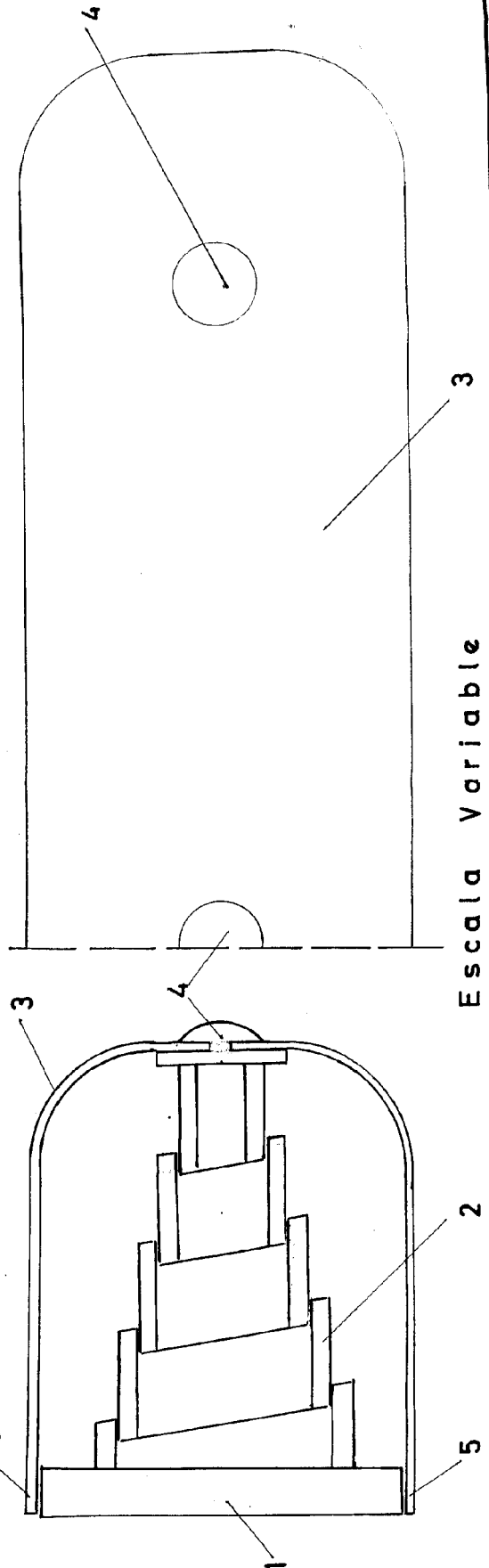


Fig. 2

Fig. 3

Escala Variable