

AGENCIA INTERNACIONAL

— DE —

Propiedad Industrial y Comercial

— DE —

D. RAIMUNDO DE DALMAU DOMINGO

MEMORIA DESCRIPTIVA

de una patente de invención por veinte años

a nombre de D. Juan Borrás Granja



M e m o r i a D e s c r i p t i v a

correspondiente a una patente de invención por veinte años para " MEJORAS EN LOS PARACHOQUES DE LOS AUTOMÓVILES " a favor de D. Juan Borrás Granja, residente en Barcelona, calle de Valencia número trescientos quince.

Esta memoria descriptiva se refiere a una patente de invención destinada a garantizar la propiedad así como la explotación exclusiva de unas mejoras introducidas en los parachoques de los empleados en los coches automóviles, que van dispuestos en la parte delantera o posterior de los mismos y cuya finalidad consiste en amortiguar en lo posible el golpe al chocar el vehículo que lo lleva dispuesto con un obstáculo que encuentre en su camino y salvar en todo caso la parte delantera del coche con cuantos elementos figuren en la misma, tales como guardabarros, faros radiador y demás.

La mejora de que se trata tiene la doble finalidad de aumentar las condiciones de solidez de los referidos aparatos, así como su eficacia y al propio tiempo simplificar la construcción de los mismos y como consecuencia se logra una reducción en el costo de fabricación de tales aparatos.

Una de las mejoras de que se trata afecta a la manera de verificar la trabazón o acoplamiento de las barras longitudinales del parachoque con las barras dispuestas en los soportes fijados a los lar-



gueros del chasis del coche. Con la mejora de que se trata una parte del golpe o choque queda ya absorbida, por el propio elemento de unión de ambos sistemas de barras al mismo tiempo que sea cual fuere el punto de las longitudinales en que tenga lugar el choque cederán las mismas sin violencia alguna, en su punto de acoplamiento con las laterales y lo mismo ocurrirá cuando el golpe o choque lo reciban por un extremo y por su parte posterior.

Otra ventaja afecta a la forma de las propias barras que se disponen con una curvatura en su parte media, con lo que presentan una mayor resistencia a la deformación.

Finalmente otra mejora afecta a la forma de montaje de las barras laterales del parachoques en los correspondientes soportes que van fijados a los largueros del chasis, las cuales se disponen de manera que no sobresalen por el extremo contrario del respectivo soporte. De esta manera queda solventada la dificultad que en no pocas ocasiones presenta la instalación de tales aparatos debida a la forma del chasis y de la carrocería respectiva que impide el desplazamiento de la espiga que sobresale de tales soportes, al entrar en actuación el parachoques.

En los dibujos ad juntos se representa a título tan solo de ejemplo, un caso de ejecución práctica de un parachoque fabricado de acuerdo con las mejoras citadas.

La fig. 1, representa en planta la totalidad del aparato y la fig. 2, es un detalle del mismo, a mayor escala.

Como se representa en los dibujos, comprende este parachoques los soportes 1, fijados en una forma cualquiera variable, a los largueros del chasis del vehículo; en dichos soportes van alojadas las barras 2, constantemente empujadas por medio de unos resortes 3 y 4 y a dichas barras 2, van acopladas las barras longitudinales 5, que en este caso concreto están constituidas por dos hierros de sección T.

Una de las mejoras de que se trata consiste en que las referidas barras 5, sea cual fuere su sección, presenten en su parte central una curvatura hacia adelante y de radio variable para au-



mentar así su resistencia a la deformación, como ya se ha dicho.

En cuanto al acoplamiento de las barras 5, con las barras 2 se lleva a cabo con la intermediación de la pieza 6, constituida por un pasamano que forma en su parte central una curvatura por la que va unido a la barra 2, respectiva, y por uno de sus extremos a una placa 7, dispuesta en la cara anterior de las barras 5, en tanto que por el otro extremo se apoya simplemente contra la cara posterior de las mismas. La unión de las piezas 6 y 7, se verifica mediante un tornillo 8, que pasa por entre las barras 5, de manera que al recibir un choque las barras 5, pueden deformarse las piezas 6, obrando ya a modo de un primer amortiguador del golpe recibido.

Además este sistema de acoplamiento permite cierta flexibilidad entre las barras 2 y 5, muy conveniente para aquellos casos en que el choque es recibido por uno de los extremos de las barras 5.

La barra 2, va alojada en el respectivo soporte 1, y se apoya contra el extremo del resorte central 4, en tanto que el resorte 3, queda fijado a la misma que al efecto presentan una ranura 9, queda elicoidal en la que se atornilla y fija al extremo de dicho resorte.

De esta manera se evita el que por el extremo contrario del soporte 1, sobresalga espiga o prolongación alguna de la barra 2, y se consigue el que la propia barra quede bien guiada.

Las mejoras descritas podrán aplicarse a cualquier clase tipo y sistema de parachoques, que serán variables en cuanto no afecte a las mismas. También será variable cuanto no altere, cambie o modifique la esencialidad de la patente descrita y cuanto se refiera a detalles de ejecución práctica de tales mejoras.

N o t a d e R e i v i n d i c a c i o n e s .

1ª.- MEJORAS EN LOS PARACHOQUES DE LOS AUTOMOVILES.



2^a.- Una mejora en los parachoques para automóviles que esencialmente consiste en que las barras delanteras de tales aparatos se actual fuere su sección presenten una curvatura en su parte central y hacia adelante para aumentar con ello su resistencia a la deformación.

3^a.- Otra mejora en los propios aparatos que consiste en verificar el acoplamiento de las barras longitudinales del parachoques con las barras laterales, mediante un pasamano que forma en su parte central una curvatura por la que va unida a una de las barras laterales y por uno de sus extremos se apoya simplemente contra la cara posterior de las barras longitudinales, en tanto que por el otro extremo va fijado, mediante un tornillo que pasa por entre las indicadas barras a una placa dispuesta en la cara anterior de las mismas y a lo largo de las cuales puede desplazarse la referida placa.

4^a.- Otra mejora en los propios aparatos que consiste en que las barras laterales vayan dispuestas a los respectivos soportes fijos al chasis del coché, de manera que no sobresalen del extremo posterior de los mismos.

5^a.- En la mejora de la reivindicación anterior al que cada una de las barras laterales vaya fijada al respectivo resorte alojado en el resorte correspondiente, para lo cual dicha barra llevará practicada una ranura de forma helicoidal en la que se atornilla el extremo del resorte que obra contra la misma.

Esta memoria descriptiva consta de cuatro hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara.

Madrid veintiocho de Mayo de mil novecientos veintiseis.

RAIMUNDO DE DALMAU DOMINGO

P P



FIG. 1

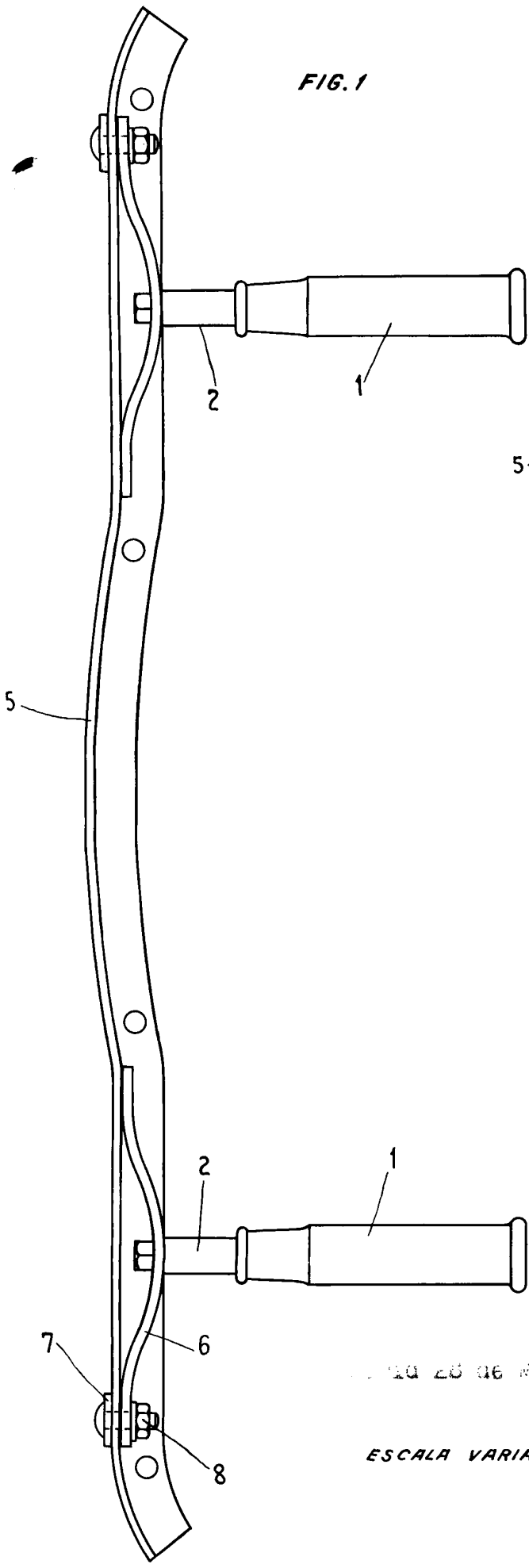
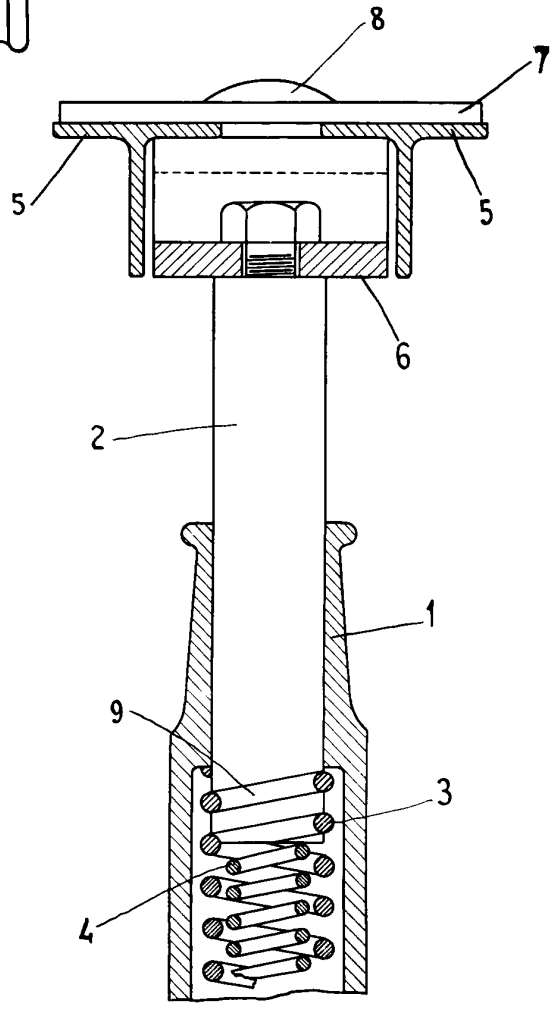


FIG. 2



Patente de España de 20 de Mayo de 1960

ESCALA VARIABLE

[Handwritten signature]