

11278

112708



MODELO DE UTILIDAD

que por veinte años, Para España y sus Posesiones, se solicita a favor de DON DELFIN HERNANDEZ ARTES, de nacionalidad española, domiciliado en BARCELONA (ESPAÑA), calle Emancipación, número 32, - por: "PORTAEQUIPAJES PERFECCIONADO PARA SCOOTER".

Memoria Descriptiva

La presente descripción se refiere a un portaequipajes perfeccionado especialmente concebido para su acoplamiento e incorporación a motos tipo "Vespa" y scooter en general.

5

Tanto en su diseño como en su construcción, se han tenido en cuenta las características especiales de las scooter, al objeto de conseguir un complemento de las mismas fácilmente adaptable y que no rompa la línea estética de la motocicleta, consiguiéndose un conjunto moto-portaequipajes de gran belleza y armonía.

10

Mediante este portaequipajes de gran capacidad y apto para soportar pesos con seguridad, la moto aumenta su eficiencia y rendimiento sin perder ninguna de las propiedades que la carac-



terizan.

112708

Es muy frecuente ver, incorporados a motos en general, soportes y portaequipajes mal ideados y de torpe diseño cuyo formato y línea no cumplen ninguna de las condiciones exigidas, de capacidad de ubicación, seguridad y elegancia de líneas, pareciendo más bien "aditamentos mal hechos" que apenas albergan y sostienen equipajes, a la vez que su poca racional estructura rompe la línea del vehículo estropeando lamentablemente la estética del conjunto.

Por otro lado el acoplamiento de estos "artilugios" son siempre engorrosas y poco prácticos, obligando su incorporación a manejos que hieren la chapa guardabarros con taladros y a veces soldaduras que afean aún más si cabe, el conjunto, subordinando para siempre al usuario a llevarlos y si por el contrario lo quita deja al descubierto agujeros y dispositivos de sujeción y apoyo que resaltan, poniendo de relieve estos defectos, hoy día felizmente superados mediante el modelo de utilidad que se presenta.

La esencialidad de la invención radica en la creación de un portaequipajes formado por una estructura tubular reticulada, compuesta por una armadura a base de un bastidor delimitado por dos ramas simétricas cerradas superiormente con una curvatura adecuada y que adoptan en su conjunto por plegadura la forma de una N invertida cuyas prolongaciones inferiores, abiertas, ligeramente curvas y convergentes se protegen con sendos terminales de goma.

Esta armadura lleva acoplado un tubo curvado que soporta una placa metálica con tres taladros formando los vértices de

112708

8 ABR.



40 un triángulo y que mediante plegadura y soldadura queda sujeta a dicho tubo, sirviendo para su posterior acoplamiento debajo del asiento de las "Vespas" que tienen tres tornillos que coinciden con los orificios de dicha placa metálica.

45 La base horizontal de la armadura del portaequipajes queda arriostrada mediante varillas transversales que unen las dos ramas, sirviendo también como soporte del equipaje.

A su vez las dos prolongaciones curvas y ligeramente convergentes cuyos extremos llevan terminales de goma tienen sendas hembrillas que sirven para acople de dos tensores cuyos extremos libres dotados de varillas con remate curvo abierto se acoplan a la chapa guardabarros de la moto.

50 Finalmente el portaequipajes se completa mediante un bastidor abatible en forma de U invertida con varilla transversal intermedia que gira alrededor de un eje que atraviesa transversalmente la base horizontal de la armadura del portaequipajes y que sirve de sujeción del equipaje merced a dos muelles antagonistas que tienden constantemente a cerrarlo sobre la base del portaequipajes.

60 Fácilmente se desprende de lo anteriormente descrito que este portaequipajes, que por claridad de exposición y fácil comprensión se ha diseñado especialmente para motos "Vespas" se acopla a las mismas mediante la placa metálica que tiene tres taladros coincidentes con los tres tornillos que dichas motos llevan debajo del asiento y que completa su acople mediante los terminales de goma que asientan en la parte superior de la placa metálica consolidando esta sujeción los dos tensores cuyos extremos li-

112708



bres se ajustan a la chapa guardabarros de la moto, quedando dicho portaequipajes inamovible sin necesidad de tornillos.

70

Para la mejor comprensión de cuanto antecede, se acompañan dos hojas de planos, en las que se representa esquemáticamente la invención, que a continuación y con referencia a los mismos dibujos se describe detalladamente.

La Fig. 1ª, representa una vista frontal en alzado del portaequipajes.

75

La Fig. 2ª, nos muestra en alzado y en perfil el mismo portaequipajes.

La Fig. 3ª, finalmente, es una vista convencional en perspectiva que ilustra el conjunto portaequipajes con el bastidor de sujeción levantado.

80

Según queda representado en las Figuras, el portaequipajes está formado esencialmente por una estructura tubular cerrada superiormente mediante curvatura -1- cuyas ramas inferiores simétricas ligeramente convergentes, abiertas y con cierta curvatura -2- llevar adosadas en los extremos sendos tacos de goma -7-, teniendo también unas hembrillas -6- que sirven de sujeción a los tensores -5-.

85

La armadura (-1-, -10- y -2-) lleva acoplado un tubo curvado -4- que soporta una placa metálica -3- con tres taladros -12- formando los vértices de un triángulo.

90

La base horizontal de la armadura (-1-, -10- y -2-) queda arriostrada mediante varillas transversales -13- que unen las dos ramas -10- sirviendo de soporte del equipaje.

El portaequipajes se completa con un bastidor -11- en forma de U invertida que gira alrededor de un eje -9- que atra-

112708

8 ABR. 1956



95 viesas transversalmente la base de la armadura (-1-, -10- y -2-).

Este bastidor -11- tiene dos muelles antagonistas -8- que tienden constantemente a cerrarlo sobre la base de la armadura. También lleva una varilla transversal -14- que lo arriostra consolidando su forma.

100 Finalmente tanto la armadura (-1-, -10- y -2-) como el bastidor -11- tiene unas orejetas para pasar correas o cuerdas - que aseguren la inamovilidad del equipaje. Notese en la Fig. 4ª la posición del portaequipajes abierto y su gran capacidad de - ubicación.

105 Descrita suficientemente la naturaleza y alcance de la presente invención, se hace constar que en la misma, podrán ser variables los materiales, dimensiones y en general aquellos otros detalles accesorios o secundarios que no alteren, cambien ni modifiquen la esencialidad propuesta.

110 Los terminos en que queda redactada esta memoria son - ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar en su sentido más amplio y nunca en forma limitativa.

N O T A

115 El Modelo de Utilidad que se solicita en España por - veinte años, según legislación vigente, deberá recaer sobre "Portaequipajes perfeccionado para scooter" de acuerdo con las características de las siguientes:

REIVINDICACIONES

120 1ª. Portaequipajes perfeccionado para scooter, esencialmente caracterizado por estar formado por una estructura tubular reticulada, compuesta por una armadura a base de un bastidor delimitado -



112708

125 por dos ramas simétricas cerradas superiormente con una curvatura adecuada y que adoptan en su conjunto, por plegadura, la forma de una N invertida cuyas prolongaciones inferiores abiertas, ligeramente curvas y convergentes se protegen con sendos terminales de goma y porque esta armadura lleva acoplado un tubo curvado que soporta una placa metálica con tres taladros formando los vértices de un triángulo y que mediante plegadura y soldadura queda sujeta a dicho tubo, sirviendo para su posterior acoplamiento debajo del asiento de la moto aprovechando los tres tornillos que ésta lleva y que coinciden con los orificios de dicha chapa metálica, como así mismo la base horizontal de la armadura del portaequipajes queda arriestrada mediante varillas transversales sirviendo también de soporte del equipaje y completando la sujeción del portaequipajes las dos prolongaciones curvas, ligeramente convergentes cuyos extremos libres llevan terminales de goma las cuales poseen sendas hembrillas que sirven de acople y sujeción de dos tensores cuyos extremos libres dotados de varillas con remate curvo abierto se acoplan a la chapa guardabarros de la moto.

130

135

140

2º. Portaequipajes perfeccionado para scooter, según reivindicación 1ª y caracterizado porque el portaequipajes posee un bastidor abatible en forma de U invertida con varilla transversal intermedia de arriestramiento que gira alrededor de un eje que atraviesa transversalmente la base horizontal de la armadura en forma de N invertida y que sirve de sujeción del equipaje merced a dos muelles antagonistas que tienden constantemente a cerrarlo, abatiéndolo sobre la base del portaequipajes y porque tanto esta base de sujeción, como la estructura tubular compuesta por las -

145

112708

8 ABR



150 dos ramas simétricas cerradas superiormente tienen unas hembri-
llas para paso y sujeción de correas que consoliden la inamovili-
dad del equipaje, consiguiéndose con este artificio un portaequi-
pajes de gran capacidad y fácil montaje.

3*. "PORTAEQUIPAJES PERFECCIONADO PARA SCOOTER".

Consta la presente memoria descriptiva de siete hojas
numeradas y mecanografiadas por una sola de sus caras, a las que
se acompañan dos hojas de planos para su mejor comprensión.

MADRID, 8 ABR 1965

RODOLFO DE LA TORRE
P. P.

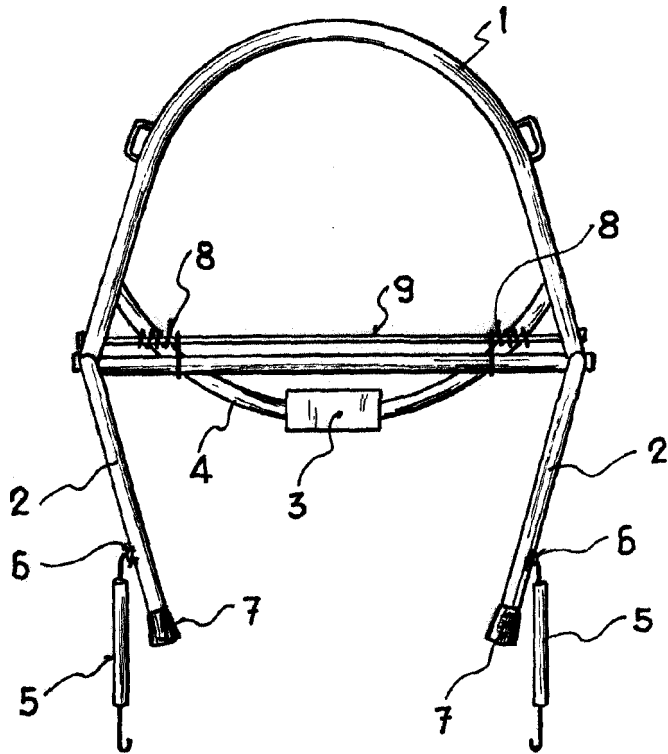


Fig. 1

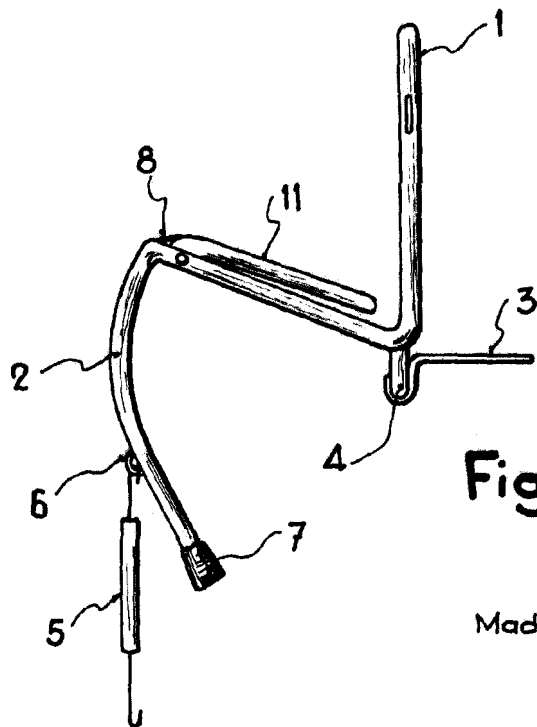


Fig. 2

Madrid, 8 ABR. 1965

RODOLFO DE LA TORRE
P.P.

Escala variable

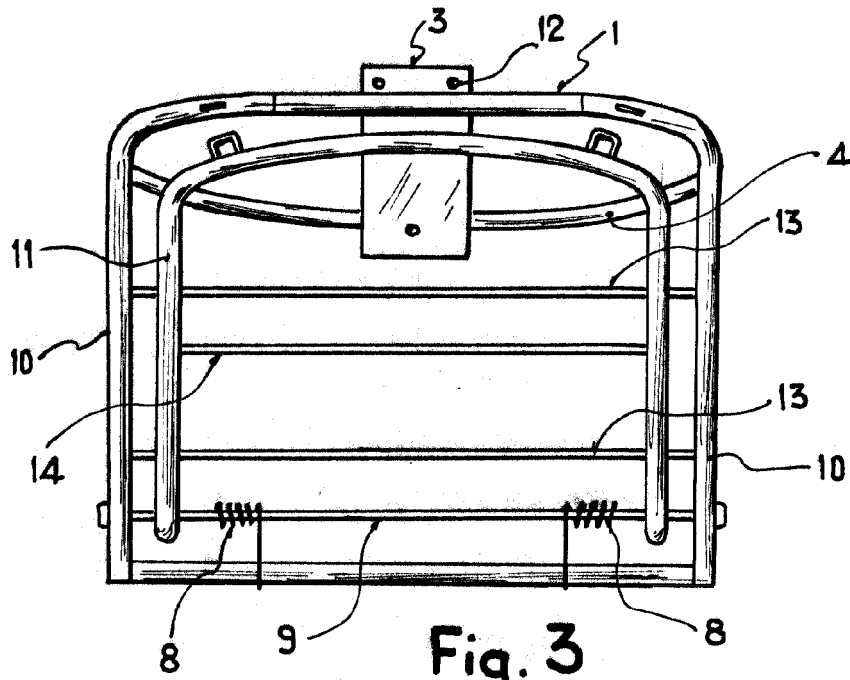


Fig. 3

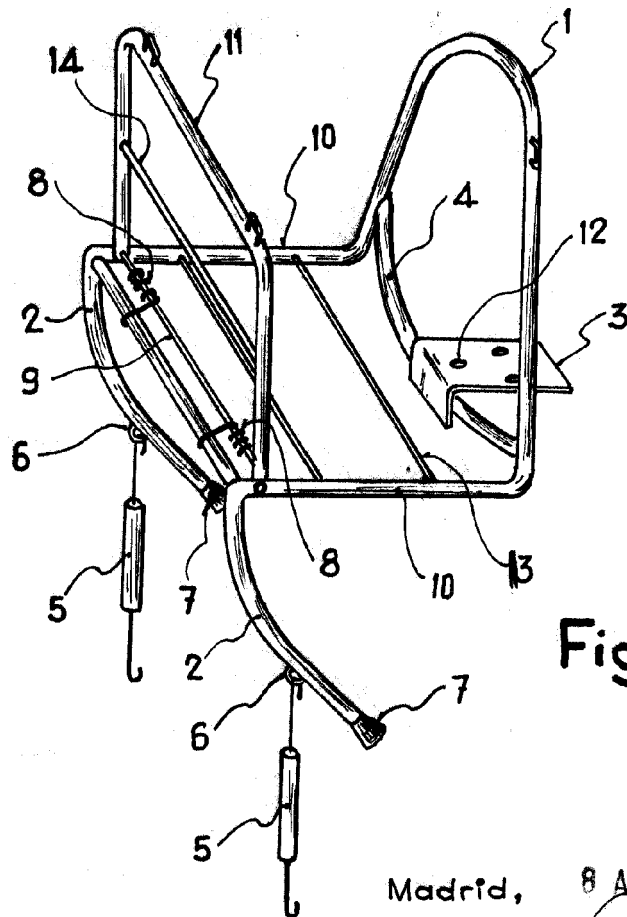


Fig. 4

Madrid, 8 ABR. 1965

RODOLFO DE LA TORRE
F. P.

Escala variable