





10 El objeto del presente expediente, constituye una acertada  
aportación en el campo de los accesorios automovilísticos. Ha sido  
de tal forma concebido que su aplicación no tiene límite, como  
consecuencia de la variedad de automóviles conocidos con diferen-  
tes características y formas de techos, sobre los cuales se aplica.  
Ni en este aspecto, ni en cuanto se refiere a diferentes dimensio-  
nes, encuentra dificultades de aplicación o construcción, nuestro  
15 portaequipajes, ya que su estructura es susceptible de adoptar  
las más convenientes, sin variar por ello las características esen-  
ciales que le distinguen y hacen superior a los portaequipajes  
utilizados corrientemente.

20 El titular del Modelo de Utilidad que describimos, se ha esfor-  
zado en conseguir una aplicación netamente funcional, de cada uno  
de los elementos que componen el portaequipajes en cuestión, con  
el fin de que su rendimiento, tanto en duración como en capacidad  
de carga, fuera lo más eficiente posible.

25 No dudamos en afirmar que esta pretensión ha sido largamente  
cubierta, confirmándolo así la descripción subsiguiente y las re-  
presentaciones gráficas contenidas en el plano adjunto, que hemos  
considerado interesante añadir al presente expediente, para faci-  
litar la comprensión de sus cualidades. No obstante, con referen-  
cia a las mencionadas representaciones, hemos de advertir que, por  
30 tratarse de un simple ejemplo de realización, deberán de ser consi-  
deradas desde el más amplio punto de vista y nunca como límite  
del alcance del presente expediente.

35 La figura 1ª corresponde a una perspectiva del portaequipajes  
en conjunto. La figura 2ª es la representación del detalle determi-  
nado por la sección parcial A-B. La figura 3ª, nos muestra una pers-  
pectiva de uno de los elementos contenedores del portaequipajes, que  
aparece en sección, lateral en la figura 4ª. Finalmente las figuras  
5ª y 6ª, nos muestran dos fases del plegado del portaequipajes.

113467 10



- 3 -

40 Haciendo referencia a las precitadas figuras, observamos que nuestro portaequipajes comporta en cada una de sus esquinas las piezas cantoneras -1-, iguales las diagonalmente opuestas, con dos alojamientos tubulares superiores cada una de ellas, que forman entre si ángulo recto, y otro inferior, colocado exactamente bajo el que sigue la dirección de los laterales del vehículo correspondiente.

45 Los alojamientos señalados con -2-, reciben los perfiles tubulares -3- que constituyen los laterales anterior y posterior del portaequipajes. Los alojamientos -4-, que forman ángulo recto con los anteriores, reciben a los perfiles tubulares redondos -5-, que quedan asegurados mediante los ejes -6-, dispuestos para permitir su giro hacia el interior, por cuya razón las caras internas -7-, de los alojamientos -4- están parcialmente abiertas.

50 Finalmente las cantoneras -1- disponen de los alojamientos inferiores -8- que reciben a los perfiles en U -9-, con su abertura orientada hacia el anterior del portaequipajes. Estos perfiles también deben de girar, por lo que la cara interior -10- de los alojamientos -8-, permanece completamente abierta, presentándose además en la cobertura determinada por el alojamiento -8-, sendos rebajes -11- en sus caras superior e inferior, que tienen el lado interior -12- ligeramente curvado para permitir la rotación de las alas del perfil en U -9-, alojadas en ellas, alrededor del eje -13-.

55 El resto del cajeadado -14- conformado a continuación, según muestran las figuras 3ª y 4ª, sirve para el cobijo de los perfiles -15- que constituyen los transversales de apoyo del portaequipajes, y que llegado el momento del plegado, basta aflojar los tornillos -16- para que aquellos, deslizándose por medio de las guías -17-, practicas en los perfiles -9-, puedan llegar a ocupar la posición que se muestra en la figura 4ª, quedando perfectamente alojados en

65



el cajado -14-, con lo que se posibilita el plegado del conjunto.

70 Para hacer posible la operación de plegado del portaequipajes es preciso contar con la colaboración de las piezas centrales -18- que se encuentran divididas en dos partes simetricamente iguales y abisagradas, una con respecto a la otra. Cada una de ellas cuenta con dos alojamientos superiores opuestos -19- y otros dos inferiores -20- que respectivamente reciben a los perfiles redondos -5- y los perfiles en U -9-.

75

Por último, en la superficie inferior de las cantoneras -1-, se fijan las ventosas -21-, para el apoyo del portaequipajes sobre el techo del automóvil y en la superficie inferior de las piezas centrales -18-, los tacos protectores -22-.

80

La utilidad del portaequipajes descrito se evidencia al analizar su práctica estructura, destacando especialmente su condición de plegable, cuya operación se realiza según ha quedado descrita.

85

Suficientemente aclarada la naturaleza y características del portaequipajes presentado, solo nos resta manifestar que serán variables las circunstancias de materiales, tamaños y formas de sus diferentes partes, siempre y cuando no se altere su esencialidad, que queda contenida en la siguiente

N O T A  
= = = =

90

Los puntos que se reivindicán en el presente Modelo de Utilidad, son los siguientes:

95

1º.-Portaequipajes plegable para automóviles, caracterizado por presentar cuatro piezas cantoneras que tienen respectivamente dos alojamientos superiores, formando ángulo recto, y otro inferior exactamente debajo del orientado en la dirección de los laterales del vehículo correspondiente, de los cuales el que se encuentra solo, comporta con su oponente, los laterales posterior y anterior del portaequipajes, mientras que de los otros, los superiores reciben sendos perfiles tubulares, solidarizados mediante ejes que permiten

113467

10 MAYO



- 5 -

100 su giro hacia el interior en el momento del plegado del portae-  
quipajes, para lo cual presentan sus caras interiores parcialmen-  
te abiertas, llevando los inferiores estas mismas caras, comple-  
tamente abiertas, constituyendo un cajeadado a cuyo fondo llegan los  
perfiles que constituyen los transversales del portaequipajes,  
105 luego de deslizarse a lo largo de los perfiles en U que forman  
los laterales inferiores, y cuyas alas se encuentran solidariza-  
das, mediante un eje que permite su giro, a sendos rebajes del  
alojamiento inferior descrito, que presentan su cara interna  
debidamente curvada para no impedir el giro de dichas alas.

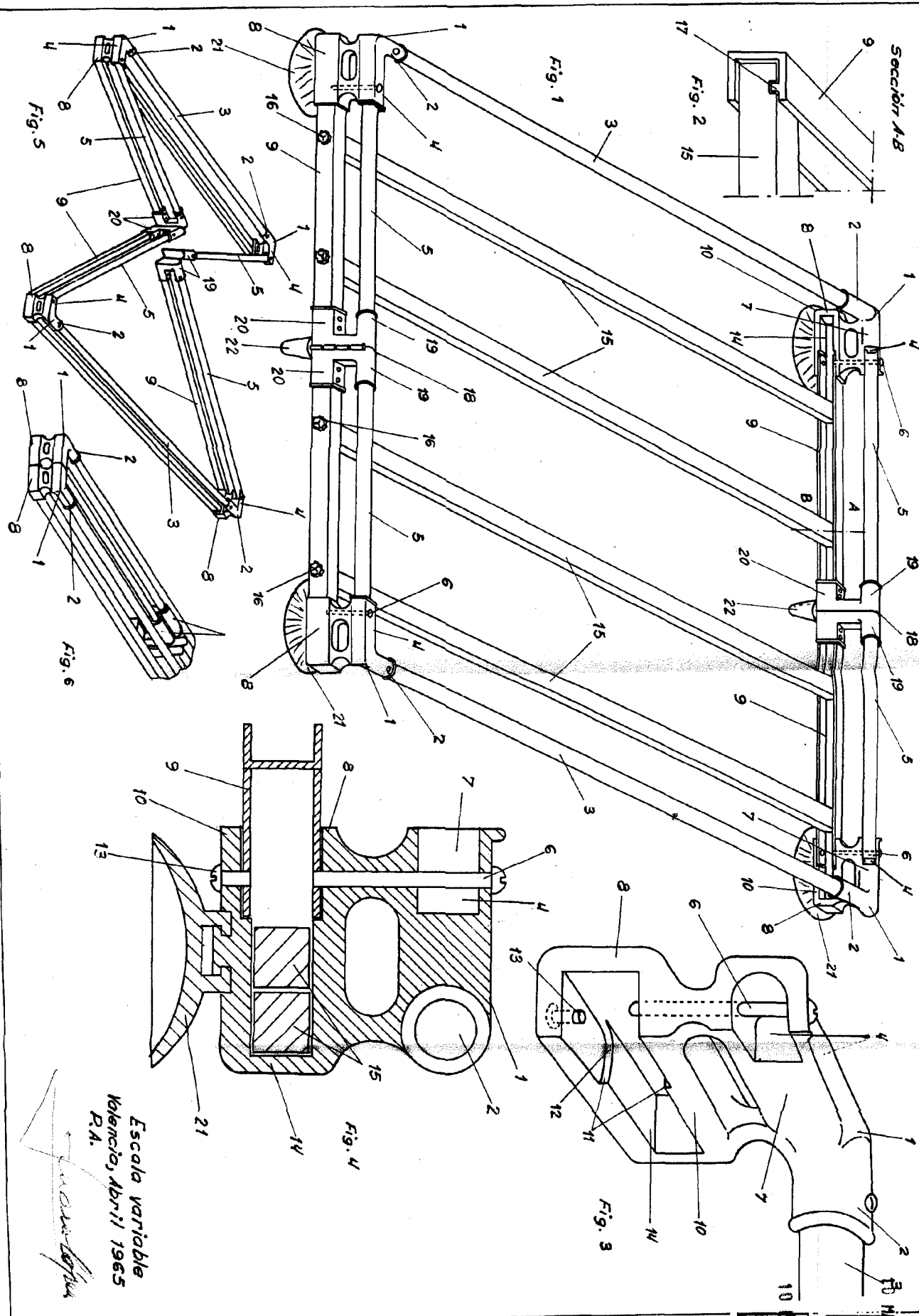
110 2º.-Portaequipajes plegable para automóviles, caracterizado  
porque para conseguir su plegado se cuenta con la colaboración  
de dos piezas centrales a cada lateral, constituidas cada una  
de ellas por dos partes simétricamente iguales, que permanecen,  
abisagradas entre si por sus cantos exteriores, estando formada  
cada una de estas partes por dos alojamientos, uno superior para  
115 el perfil tubular redondo correspondiente, y el otro inferior  
para el perfil en U, que proviene del cajeadado descrito en la ante-  
rior reivindicación, disponiendo finalmente en la superficie in-  
ferior de cada cantonera una ventosa de agarre y en la de cada  
pieza central, un taco elástico de apoyo.Y

120 3º.-"PORTAEQUIPAJES PLEGABLE PARA AUTOMOVILES", de conformidad  
en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la  
presente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en el  
adjunto planos para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de CINCO hojas escritas o mecanografiadas  
por una sola cara a doble espacio en 123 líneas.

Valencia, 3 Mayo 1965

Por autorización del interesado.



Escala variable  
 Valencia, Abril 1965  
*F. A. Gasset*

