



116821

116821

PATENTE
DE
MODELO DE UTILIDAD
por 20 años

a favor de Don Ramón GINFARRE ORO
de nacionalidad española
residente en Barcelona, calle Laforja, 79
por:

"PORTAEQUIPAJES INTERIOR TRASERO PARA AUTOMOVILES"

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente Patente de Modelo de Utilidad se refiere a un nuevo tipo de portaequipajes, destinado a ser montado en el interior de los automóviles y en su parte trasera. Ha sido estudiado especialmente para los vehículos de tipo utilitario y de tamaño pequeño, de fabricación nacional y amplia difusión, aunque se puede aplicar igualmente a automóviles de otros tipos y marcas.

5.
10. La característica sobresaliente del portaequipajes que se describe es su versatilidad, que le permite adaptarse a diferentes necesidades de transporte de objetos y equipajes en la parte posterior del coche. Así, por ejemplo, el dispositivo puede estar en posición plana para sostener los objetos cuan-



116821

do éstos son de tamaño mediano o pequeño; puede levantarse para ceder el espacio que ocupa, si se trata de transportar objetos de tamaño grande, o bien puede sacarse el dispositivo portaequipajes cuando el volumen de los objetos a transportar así lo exija.

5.

El nuevo portaequipajes se monta en la arista del cuerpo que protege a la caja posterior donde se halla situado el motor en los coches de tipo utilitario más corrientes, o bien en la pared posterior del interior del vehículo, cuando se trata de otros tipos de automóvil.

10.

Para facilitar la explicación, se acompaña a la presente memoria una hoja de dibujos en la que se ha representado, a título de ejemplo ilustrativo y no limitativo, un caso de realización de un portaequipajes realizado según los principios de las reivindicaciones.

15.

En los dibujos:

La Fig. 1 representa en tres vistas diferentes el portaequipajes, formado preferentemente por una rejilla-soporte con sus brazos fijos de sustentación.

20.

La Fig. 2 muestra el lugar y la forma de situación del portaequipajes en el interior del vehículo.

La Fig. 3 indica las diferentes posiciones en que cabe situar el portaequipajes, de acuerdo con el volumen de los objetos a transportar.

25.

La Fig. 4 enseña en detalle ampliado la constitución de los brazos fijos de sustentación del portaequipajes.

La Fig. 5 muestra los elementos empleados para obtener el centrado de la rejilla del portaequipajes, una vez montado.

30.

Integra básicamente el nuevo portaequipajes para vehículos un cuerpo (1) formado por una plataforma, que puede ser



de plancha o, de preferencia, de rejilla rectangular, con su marco (2) y los travesaños (3) de refuerzo. Uno de los lados mayores del marco (2) lleva montada una varilla (2') en disposición paralela a las de los elementos longitudinales, de (1), formando con el plano de éstos un ángulo de 90 grados, como se ve en la Fig. 1. Las esquinas del marco (2) correspondientes al lado citado están redondeadas, según (4), a efectos estéticos.

5. Para la sustentación de la rejilla portaequipajes se disponen dos brazos fijos (5), que constituyen sendos soportes en voladizo, sujetos a la superficie de fijación del dispositivo. La Fig. 4 representa en detalle ampliado la constitución de los citados brazos, que presentan una zona rectangular (6) en ángulo recto con el plano del brazo (5) propiamente dicho. Para la fijación de éste se emplean dos tornillos, aplicados a los orificios (7).

10. La Fig. 2 da idea de la disposición del portaequipajes en el interior de un automovil de tipo utilitario de gran difusión en nuestro país. Se representa por (8) el cuerpo protector o caja del motor propulsor montado en la parte posterior e inferior del coche, a la arista de cuyo cuerpo se fijan las zonas (6) de los brazos (5). La longitud de éstos es aproximadamente igual a la distancia de separación existente entre el respaldo del asiento trasero (9) y el cuerpo (8), de modo que el portaequipajes (1) viene a constituir prácticamente una continuación física de la superficie superior horizontal de (8) y de la zona, asimismo prácticamente horizontal, del respaldo del asiento (9).

15. De esta manera queda definida, entre (8, 1 y 9), una amplia plataforma en la que pueden disponerse diversos objetos.

20. Cuando el volumen de éstos es superior a la zona forma

30.



da, el cuerpo del portaequipajes se puede levantar, con el fin de situar los objetos en el espacio definido por el cuerpo (8) y el asiento (9), emergiendo por su parte superior en la proporción conveniente.

5. Si aun asi la presencia del portaequipajes molestara para la disposición de los objetos o bien cuando no se desea el empleo de aquél en el vehículo, puede sacarse fácilmente, para lo cual dispone de los medios adecuados.

10. La Fig. 3 muestra las diferentes posiciones posibles del portaequipajes que se describe. El dibujo a) representa el cuerpo (1) del portaequipajes en su situación normal, es decir horizontal y soportado por los dos brazos (5). El dibujo b) muestra el cuerpo (1) levantado por su parte delantera y articulado por la parte trasera. El dibujo c) indica, finalmente, el cuerpo (1) del portaequipajes separado de los brazos (5), para disponer con plena libertad del espacio definido entre (8) y (9).

15. Para hacer posible la separación del cuerpo (1) de los brazos de soporte (5), la sujeción de aquél se realiza mediante unas piezas (10) en forma de pinzas, que, en un momento dado, pueden dejar salir los lados del marco (1) o volver a retenerlos. Para ello, estas pinzas (10) están constituidas por unos elementos elásticos, con sus extremos redondeados y con tendencia a unirse. La Fig. 4 permite apreciar su forma y comprender su funcionamiento.

20. Para introducir el cuerpo (1) en las pinzas de retención, basta aplicar los lados del marco de (1) en la abertura definida por aquéllas y ejercer una ligera presión, con lo cual tales lados vencen la tensión de las pinzas y se introducen en el espacio circular definido por ellas, cuyos bordes vuelven a aproximarse y retienen la varilla del marco.
- 25.
- 30.



Para sacar el cuerpo del portaequipajes, sea la parte delantera (Fig. 3 dibujo b), o sea todo el cuerpo (Fig. 3 dibujo c), basta con imprimir al marco de aquél una ligera fuerza hacia arriba, que determina la apertura de las pinzas (10) según el caso.

5. Las referidas piezas de retención (10) se fijan a los brazos 5 mediante tornillos (10') respectivamente.

Al colocar el portaequipajes en su lugar, una vez ya montados los brazos (5), conviene centrar debidamente a aquél.

10. Para ello, habida cuenta que los lados mayores del marco (1) pueden deslizarse -en una cierta longitud y realizando un ligero esfuerzo sobre el marco para vencer la tensión de las piezas (10)- por entre dichos elementos de retención, se preve el bloqueo de ese movimiento deslizante, sin que se altere la posibilidad de giro alrededor de las mismas piezas (10).

15. El centrado del marco (1) se consigue fácilmente mediante unos topes (11) en forma de anillo abierto, que se disponen cabalgando sobre el lado trasero del marco (2), en la forma que enseña la Fig. 1. La Fig. 5 permite apreciar el modo y disposición de las piezas (11), cuya fijación en un punto dado de la varilla (1) se realiza mediante un tornillo (11'). Se evita así la posibilidad de un deslizamiento del cuerpo del portaequipajes, pero se conserva la facultad de sacar éste parcial o totalmente, según los dibujos b) y c) de la Fig. 3.

20. Los elementos que constituyen el portaequipajes descrito se realizarán a base de los materiales más adecuado. Así, el marco (2) y la rejilla (1) serán de varilla metálica, por ejemplo de hierro y acabado cromado. Los brazos de soporte (5) podrán ser de fundición o aleación ligera, y las piezas (10) serán de acero fosforoso muy elástico, en orden a su función es-

30.



1965

pecifica. En lugar de rejilla puede emplearse simplemente una plancha metálica, de plástico o similar. En todos los casos, lo que interesa es disponer de una plataforma o estante amovible.

5. Serán independientes del objeto de la invención los materiales, formas y dimensiones del portaequipajes descrito, siempre que las variaciones que se introduzcan no afecten a su esencialidad.

N O T A

10. REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto de la presente Patente de Modelo de Utilidad:

15. 1ª.-Portaequipajes interior trasero para automóviles, que se caracteriza esencialmente por estar constituido por un estante o plataforma amovible de forma general rectangular y de material consistente, dotada de una pared perpendicular en uno de los lados mayores, que es el que quedará en la parte delantera una vez colocada dicha plataforma, la cual se apoya sobre unos brazos transversales que van fijados a la superficie interna del cuerpo posterior que cubre al motor en los vehículos utilitarios de esta clase, siendo la anchura de la referida plataforma la adecuada para cubrir el espacio que media entre aquel cuerpo y el respaldo del asiento posterior del vehículo,
20. poseyendo los citados brazos unos medios elásticos que permiten colocar, ladear y separar fácilmente a la plataforma de su apoyo y viniendo completada ésta con unos topes de posición ajustable que limitan el desplazamiento lateral de la misma.
- 25.

30. 2ª.-Portaequipajes interior trasero para automóviles, según la reivindicación anterior, que se caracteriza por el hecho de que la plataforma está formada, preferentemente, por



- una rejilla rectangular determinada por unas varillas divididas en marco, largueros y travesaños, estando compuestos los brazos de soporte de la misma por unas escuadras que, por una parte, se fijan a la superficie de sostén del conjunto, mientras que, por otra, disponen de unas pinzas ahorquilladas superiores en las que pueden entrar y salir los lados mayores del citado marco de varilla, existiendo en uno de los lados mayores de este último, de preferencia en el posterior, unos anillos abiertos que van combinados con tornillos retenedores y tienen la misión de actuar de topes laterales.
- 5.
- 10.

3ª.-PORTAEQUIPAJES INTERIOR TRASERO PARA AUTOMOVILES.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad propia de la misma.

Consta la presente Memoria descriptiva de siete páginas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y va acompañada de una hoja de dibujos aclarativos.

Madrid, 25 Octubre de 1965

P.A.

R. VOLART PONS

D. P.



116821

HOJA UNICA

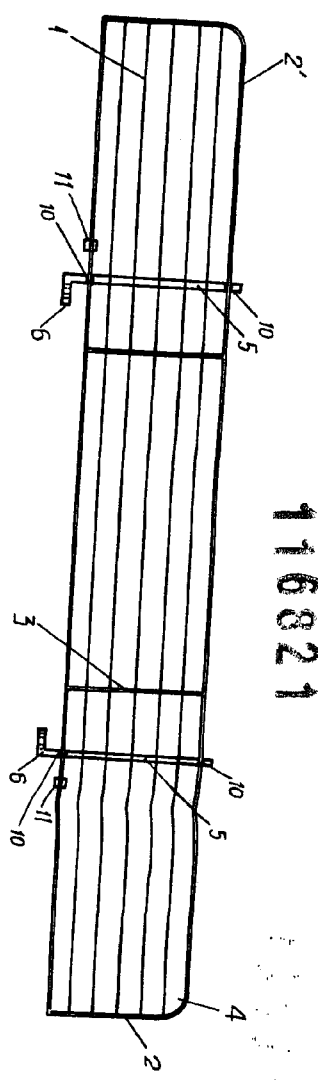


Fig. 1

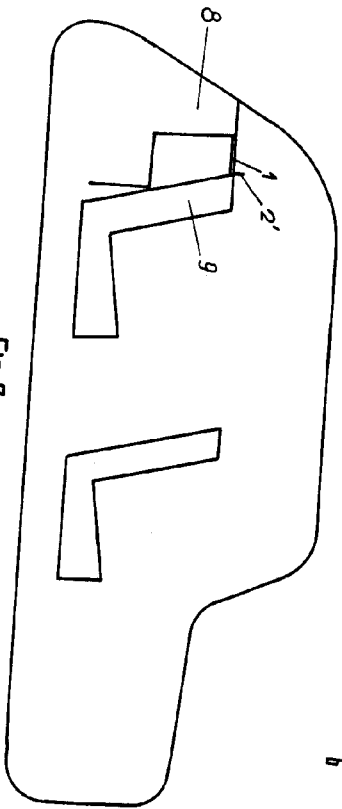
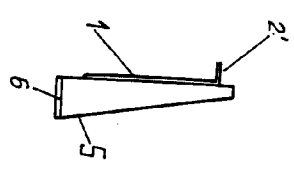


Fig. 2

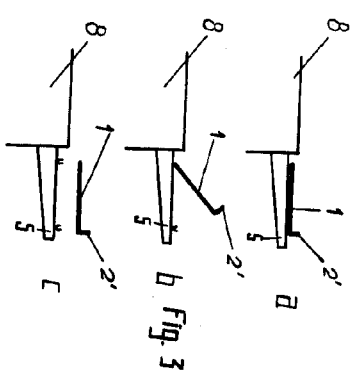


Fig. 3

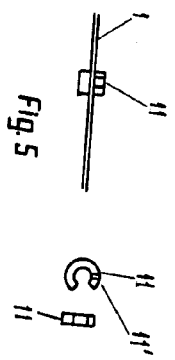


Fig. 5

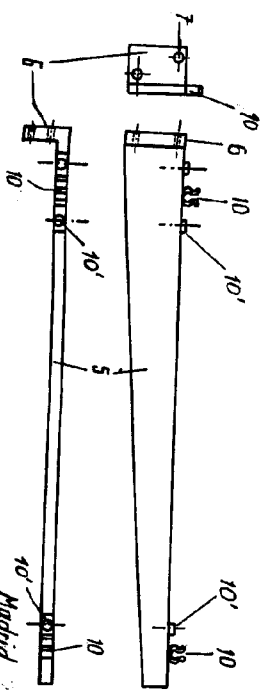


Fig. 4

Madrid, 2 Octubre de 1955 RR.

ESCRIBI VARIABLE

