

CASO 55 = F = 55. 855.

Patente Española

# MEMORIA

descriptiva sobre: "Un tope o para choques de sistema perfeccionado para automóviles."

POR

Ford Motor Company Limited

DE

London,

Inglaterra.



# Memoria descriptiva

sobre

"Un tope o parachoques de sistema perfeccionado para  
automóvil".

Solicitantes: FORD MOTOR COMPANY LIMITED, residentes en:  
nº 88, Regent Street, Londres, Inglaterra.

5. El presente invento se relaciona con la construcción de topes o parachoques para automóviles, y tiene por finalidad principal producir un dispositivo de esta clase que sea de construcción sencilla duradera y económica.

10. El presente invento consiste en una barra tope auxiliar destinada especialmente a ser empleada en combinación con los topecitos traseros que ordinariamente se instalan en la trasera de un automóvil. Los automóviles suelen ir equipados de un tope en forma de barra transversal que se extiende de parte a parte a través del frente o delantero del automóvil, y un par de topecitos o medios topes que resguardan tan solo las defensas posteriores. El neumático de repuesto o reserva que lleva el automóvil, 15. suele ir colocado en una caja o armazón apropiado formado en



una de las defensas delanteras, de suerte que la trasera del vehículo solo estaba protegida por los dos medios topes traseros. Ocurre, sin embargo, que algunas personas desean llevar dos neumáticos de repuesto, en cuyo caso, el  
20. segundo neumático de repuesto puede ir montado en la trasera del coche entre los dos medios topes.

Hasta ahora, cuando el neumático de repuesto iba montado entre los dos topecitos traseros, el dueño del coche tenía forzosamente que incurrir en el dispendio de  
25. comprar una nueva montura de tope transversal para colocarla en vez de los medios topes. Con el sistema de construcción perfeccionado se pueden seguir empleando los medios topes para resguardar las defensas traseras, de suerte que no puede rozarse o estropearse equipo alguno, y, además,  
30. se dispone una barra para-choques auxiliar que se extiende entremedias de los dos medios topes a fin de que presente la protección adicional necesaria para el segundo neumático de repuesto.

En estas condiciones, se consigue una protección  
35. equivalente a la que proporciona una barra de tope transversal entera, sin el gasto adicional de ésta; no se pretende argüir que los dos medios topes juntos con la barra auxiliar, resulta de fabricación más económica que una barra tope transversal delantera completa, pero sí entendemos  
40. en el caso ordinario en que el dueño del coche ha adquirido este último equipado con medios topes traseros y luego ha visto la conveniencia de llevar un segundo neumático de repuesto, el aditamento de la barra tope supletoria a los medios topes que ya lleva el coche, supone un gasto de una  
45. fracción solamente de lo que costaría la montura entera de un tope transversal nuevo y completo.

En los dibujos que se acompañan, la Fig. 1 representa una vista posterior de la montura del tope perfeccionado con arreglo a nuestro sistema, y

50. La Fig. 2 es una vista por encima del tope



)  
que se representa en la Fig. 1.

En los dibujos que se acompañan, el número de referencia 10 indica de una manera general la pieza trasera transversal del bastidor de un automóvil, de la cual

55. arrancan dos largueros laterales 11 hacia la parte del frente. Estos largueros laterales 11 no se prolongan hacia la parte de atrás desde la pieza transversal 10 así es que hay necesidad de colocar abrazaderas de tope especiales para sujetar los topes pequeños o medios topes

60. al bastidor. Dichas abrazaderas consisten en un par de listoncillos de acero 12 que son relativamente ligeros, y cada uno de los cuales tiene su extremidad posterior doblada hacia fuera presentando aproximadamente forma rectangular conforme se vé en 13. La extremidad exterior

65. de esta parte doblada vá arqueada sobre sí misma en 14 a fin de constituir un soporte o apoyo para los medios topes. Cada medio tope trasero consiste en un par de barretas paralelas aisladas 15 que ván sujetas entre sí por sus extremidades exteriores, por medio de unos tornillos

70. verticales 16, mientras que las extremidades interiores de dichas barras 15 también ván sujetas con igual relación espaciada por medio de un tornillo análogo. Los extremos interiores de las barras 15 que forman los topes pequeños ván sostenidas en unos soportes 20 cuyas extremidades

75. posteriores cooperan con la parte central de los tornillos interiores 16 al paso que las extremidades delanteras de estos soportes ván atornilladas a los listones 12 precisamente por delante de la parte doblada 13.

Entremedias de las partes rectas exteriores

80. de los listones 12 se extiende una barra de separación 17 para el porta-tope, barra que lleva un par de piés saledizos 18, cada uno de los cuales vá sujeto a uno de los listones 12 por medio de los tornillos 19. La función que desempeña este órgano 17 y los piés extremos 18 del mismo, es evitar

85. toda deformación de los medios topes por efecto de cargas



de choque o topetazos que pueda recibir el vehículo.

La construcción anteriormente descrita comprende la instalación ordinaria de los medios topes. Si se desea llevar entremedias de estos últimos un neumático o rueda de repuesto, como lo indican las líneas de puntos 21 de la Fig. 2, este neumático o rueda de reserva deberá ir protegido de alguna manera, por cuanto que los medios topes actuales no proporcionan dicha protección.

Claro está que se podrán desmontar las barras cortas 15 que forman los medios topes y poner en su lugar un par de barras transversales continuas, pero esto supone un gasto adicional considerable, siendo precisamente la evitación de semejante gasto lo que se persigue por medio de nuestro dispositivo perfeccionado.

El aparato lleva un par de soportes de abrazadera 22 que se sujetan a las abrazaderas 20 por medio de los tornillos 23, llevando cada una de las abrazaderas 22 un par de orejas o muñones 24 que constituyen pivotes para sujetar una barra para-choques auxiliar 25 entremedias de los dos topes pequeños. Esta barra auxiliar 25 vá arqueada o apanzada hacia fuera y en sus extremidades hay formados unos ojetes 26 que se sujetan entremedias de los muñones u orejas 24 por medio de un par de tornillos 27. De esta manera, cualesquiera cargas de empuje o topetazos que reciba la barra 25, harán que se extiendan los medios topes, estando contrarrestado este efecto por el órgano de espaciación 17.

Entre las muchas ventajas que se derivan del empleo de este dispositivo perfeccionado cabe citar la de que realiza una barra para-choques auxiliar o supletoria que se puede instalar muy fácilmente y con poco trabajo después que el coche está en servicio. Además, el coste de este dispositivo perfeccionado es muy reducido y, como no hay necesidad de desechar ninguna de las piezas o elementos existentes que hoy llevan los



automóviles en general, razón por la cual entendemos que nuestro invento habrá de tener gran aceptación entre los usuarios y propietarios de automóviles.

- Es notestativo introducir varios cambios
125. en la disposición, construcción y combinación de los varios órganos que integran nuestro dispositivo perfeccionado sin apartarse por ello del espíritu del invento, siendo nuestro propósito cubrir por medio de las reivindicaciones del final todos aquellos cambios que razonablemente quepan
130. en el alcance de las mismas.

N O T A.

- Habiendo ya descrito ampliamente la naturaleza de nuestro invento así como la manera de llevarlo a la práctica, debemos hacer constar que las disposiciones
135. anteriormente descritas son susceptibles de ligeras modificaciones de detalle, sin que se altere el principio fundamental del invento. También se hace constar que este invento se refiere a la patente Norte-americana de fecha
140. 10 de Julio de 1930, señalada con el número de serie 467.046, acogiéndose, por lo tanto, a los beneficios que conceden los Convenios Internacionales en vigor y lo que constituye la esencia del invento y por lo que solicitamos patente de invención por veinte años en España,
145. es por: "Un tope o parachoques de sistema perfeccionado para automóvil"; caracterizándose por lo siguiente:

- 1º.= Por un par de medios topes que resguardan los ángulos posteriores del coche, y una barra para-choques auxiliar que se extiende entre los dos medios topes laterales para proteger la parte central trasera del
150. coche.

2º.= En la construcción de topes o para-choques para automoviles con arreglo a la reivindicación 1ª, según la cual la barra para-choques auxiliar vá arqueada o combada hacia fuera.

155. 3º.= La construcción de topes o para-choques



para automóviles con arreglo a las reivindicaciones 1ª y 2ª, la cual tiene un órgano de refuerzo que se extiende entre los dos medios topes, a fin de contrarrestar la dilatación o distensión de estos últimos.

160. 4ª.= La construcción de topes o para-choques para automóviles con arreglo a las reivindicaciones precedentes, la cual lleva un órgano de refuerzo sujeto por medio de tornillos a los listones porta-topes.

165. 5ª.= La construcción de topes o para-choques para automóviles, con arreglo a la reivindicación 4ª, en la que la barra para-choques auxiliar va montada en unos soportes de abrazadera sujetos a los listones porta-topes, o a otros soportes llevados por estos.

170. 6ª.= La construcción de topes o para-choques de sistema perfeccionado para automóviles, según queda substancialmente descrito con referencia a los adjuntos dibujos.

175. "Un tope o parachoques de sistema perfeccionado para automóvil"; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos que se acompañan.

Esta memoria consta de seis hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 23 de Mayo de 1931.

FORD MOTOR COMPANY, LIMITED.

P.P.

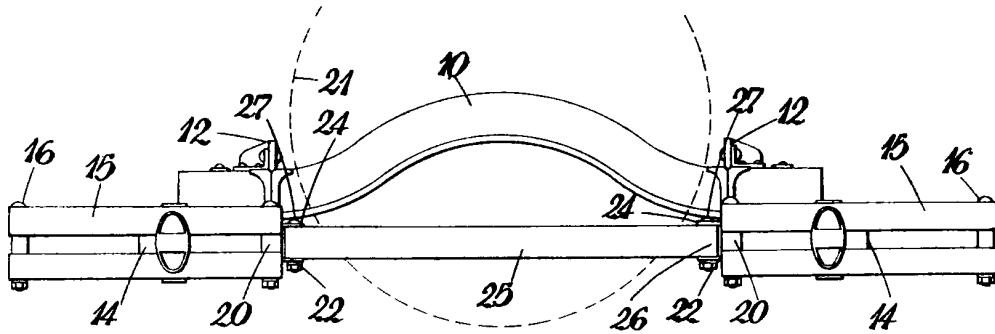
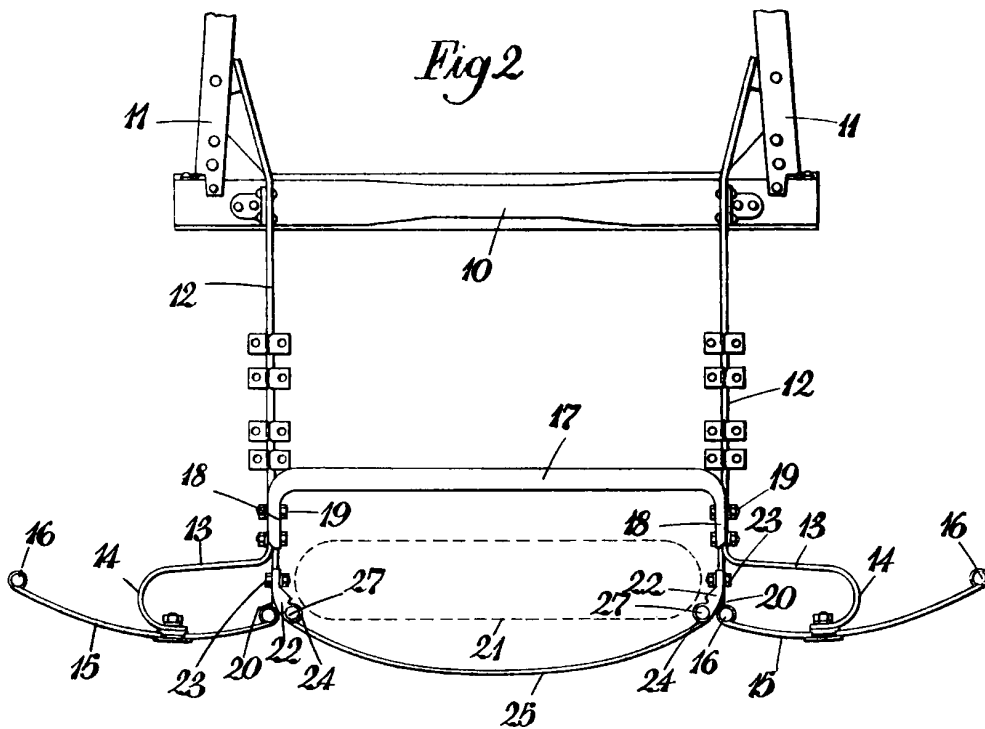


Fig. 1.



MADRID, 23 MAYO 1931.