



1432 10

16



- 1 -

1 El presente modelo de utilidad se refiere a un portaequipajes para vehículos automóviles, que, además de su ventajosa disposición, se caracteriza por el sistema de sujeción entre las distintas partes que le componen.

5 Esencialmente está constituido por las siguientes partes y elementos:

- dos largueros de sustentación, compuesto cada uno de ellos por un tubo inferior recto y otro superior curvado en sus extremos hacia el primero, que forman un solo cuerpo longitudinal, con ambos elementos arriestrados entre sí por los contretes remachados necesarios, según el tamaño del portaequipajes;

10  
15 - varios traveseros de la misma clase de tubo, atornillados a las piezas inferiores de los largueros de sustentación, y destinados a soportar directamente los equipajes;

20 - dos cabeceros, que limitan el portaequipajes en sus extremos, constituidos por tubos de la misma clase y perfil, atornillados a las barras superiores de los largueros de sustentación y que evitan el deslizamiento de los equipajes hacia delante o hacia atrás;

25 - cuatro soportes o más, por intermedio de los cuales se monta el portaequipajes en el techo del vehículo automóvil, cuyos soportes se fijan mediante remaches en los traveseros que corresponda, y a su vez se sujetan a los canalillos vierteaguas de dicho techo mediante grapas que se inmovilizan con tornillos. Este sistema de sujeción, además de su eficacia, permite colocar el portaequipajes sobre el

143210

16 JUL 1968

- 2 -

1 coche en un tiempo mínimo y realizar del mismo modo su  
desmontaje, sin ayuda de más herramienta que una simple mo-  
neda o equivalente.

5 Además, como se ha indicado, es característico  
el sistema de sujeción entre las distintas partes del con-  
junto reseñado, y consiste en una tuerca cilíndrica, que se  
introduce en la extremidad de cada tubo y queda sujeta fuer-  
tamente al mismo por dos entalladuras de que está provista,  
10 contra las que el tubo es fuertemente prensado. Para el  
perfecto acoplamiento al tubo que se une, el extremo del  
que lleva la tuerca tiene el necesario corte curvo.

15 Este modo de acoplarse las piezas que constituyen  
el portaequipajes, permite servirlos completamente desar-  
mados y embalados en muy reducidas dimensiones transversa-  
les, lo que facilita extraordinariamente su transporte y  
almacenado; además su armado y montaje se realiza muy facil-  
mente por una sola persona, sin necesidad de herramientas  
especiales.

20 Pueden construirse lo mismo de tubos de aleaciones  
duras de aluminio, como de tubos de acero, si bien estos  
resultan más pesados. El resto de las piezas que les cons-  
tituyen, tornillos, tuercas cilíndricas, remaches y sopr-  
tes de sujeción sobre la carrocería del coche, variarán de  
unos a otros casos únicamente en sus dimensiones.

25 Además, pueden fabricarse portaequipajes de an-  
chura y longitud acordes con el vehículo automóvil a que se  
destinen, siendo su sistema de construcción el mismo, sin  
más diferencia que el número de traveseros a emplear, y las  
30 dimensiones generales.

143210

16



- 3 -

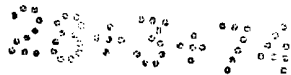
1                   Concretaremos las características del portaequipa-  
jes que se reivindica, con referencia a las adjuntas figuras,  
que corresponden unicamente a una forma de ejecución, sin  
carácter alguno limitativo, que se presenta a título de ejem-  
5                   plo de realización con el fin indicado, ya que la forma, di-  
mensiones y materiales con que se fabriquen las distintas  
piezas, serán en cada caso las que se estimen pertinentes,  
para la aplicación concreta de que se trate, sin que tales  
variaciones, así como las que puedan hacerse en detalles de  
10                   presentación u organización, afecten a la esencialidad rei-  
vindicada, por lo que los portaequipajes que se fabriquen,  
de acuerdo con la idea general reseñada, y cualquiera de  
esas modificaciones, no serán sino variantes igualmente com-  
prendidas y protegidas por el presente registro.

15                   La fig. 1 ilustra la perspectiva del conjunto de  
un portaequipajes provisto de sus soportes, y establecido de  
acuerdo con lo que se reivindica.

20                   La fig. 2, en representación análoga, muestra co-  
mo se realiza la unión entre el extremo de un travesero y  
el larguero que le soporta.

25                   Con referencia a dichas figuras y a los números  
que sobre ellas designan las partes y detalles del porta-  
equipajes representado, que interesan a los fines de esta  
memoria, la descripción del mismo es como sigue:

30                   Los largueros de sustentación, de uno y otro la-  
do del portaequipajes, están constituidos por el tubular  
recto 3 (fig. 1) de la parte inferior, y el superior 4, cur-  
vado en ambos extremos hacia el primero, y unidos entre sí



143210



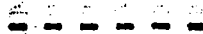
16 MAY 1961

1 por los contretes remachados 5, formando tales conjuntos las sólidas estructuras laterales del portaequipajes.

5 Transversalmente presenta los cabeceros 6 de ambos extremos, de tubos de la misma clase y perfil, atornillados a las barras superiores de los largueros y los traveseros 7 atornillados a las barras inferiores de los mismos.

10 Los soportes en escuadra 2, cuatro como mínimo, van sujetos a la parte inferior de los traveseros 7 por medio de remaches, y se sujetan por las grapas 1 a los vierteaguas del techo del vehículo automóvil, inmovilizándose mediante tornillos de cabeza hexagonal.

15 Por lo que se refiere al acoplamiento entre cada travesero 7 y la barra inferior 3 del larguero, fig. 2, se realiza mediante el tornillo 11 y taco interior 8, el cual presenta las hendiduras o ranuras opuestas 10, que se corresponden con las hendiduras 9 que sujetan así el taco, presentando además el extremo del travesero 7 el rebajado cilíndrico 12, en el que se acopla la curvatura exterior del larguero 3.



N O T A.-



25 El presente modelo de utilidad, comprende las siguientes reivindicaciones:

1.- Portaequipajes para vehículos automóviles, caracterizado porque está constituido por dos largueros de

2043-74

1432 10

16 NOV



- 5 -

1 sustentación, formado cada uno por un tubular recto inferior  
 y otro superior paralelo, curvado en sus extremos hacia el  
 primero, que forman un solo cuerpo, arriostrados entre sí  
 por contretes remachados; cuyos largueros van unidos por dos  
 5 cabeceros que limiten el portaequipajes en sus extremos, y  
 varios traveseros, unos y otros tubulares, los cabeceros ator-  
 nillados a las barras superiores de los largueros, y los tra-  
 veseros a las inferiores; yendo unidos también por tornillos,  
 a los extremos de al menos dos traveseros, soportes en esa  
 10 cuadra que en sus brazos verticales llevan grapas, para su-  
 jeción en los canalillos vierteaguas del techo del vehículo  
 automóvil.

2.- Portaequipajes, según la reivindicación ante-  
 15 rior, caracterizado porque el acoplamiento entre cada travesero  
 y la barra inferior del larguero, se realiza mediante  
 un taco interior alojado en el extremo del primero y que se  
 sujeta en él mediante ranuras opuestas practicadas en su su-  
 perficie y hendiduras dispuestas en el travesero tubular,  
 20 en correspondencia con aquellas; en cuyo taco rosca un tor-  
 nillo que apoya su cabeza en el larguero y éste a su vez lo  
 hace en un rebajo cilíndrico del travesero.

3.- Portaequipajes para vehículos automóviles.  
 Según se describe y reivindica en la presente me-  
 25 moria descriptiva, se ilustra con los planos adjuntos, y  
 consta de cinco hojas foliadas.

Madrid, a

16 NOV. 1966

CARLOS ROEB  
P.F.

30

16 NOV 1950

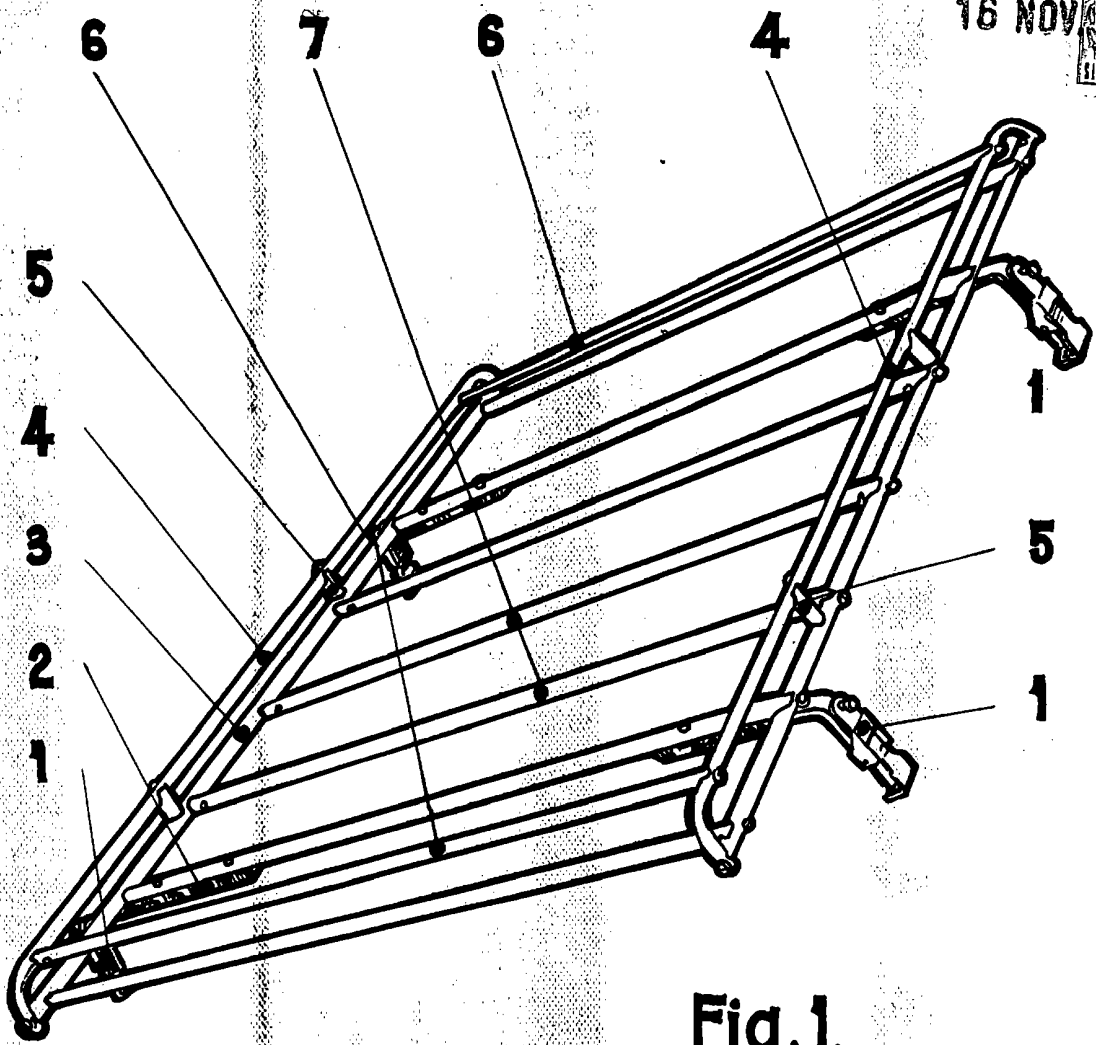


Fig. 1.

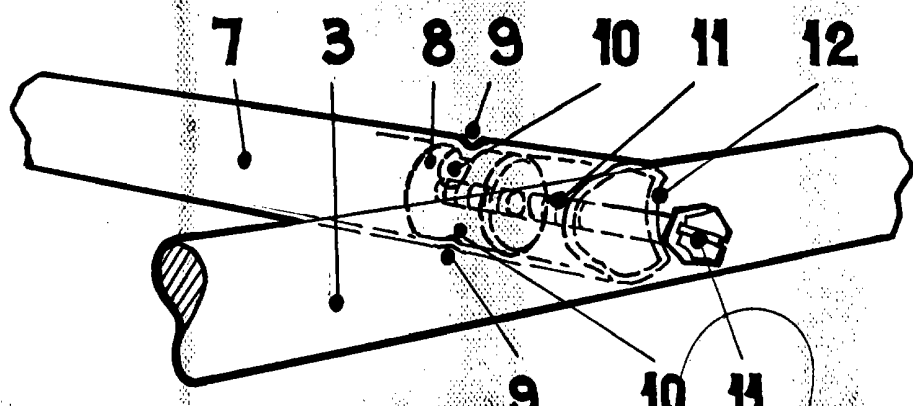


Fig. 2.

10 11  
ESCALA VARIABLE

CARLOS ROEB  
P.R.