

P.- 36.814

2023/M  
Rehecha I

145010

25 MAR. 1969

Memoria descriptiva



para solicitar MODELO DE UTILIDAD

por 20 años

a nombre de LORENZ MALZER

entidad / de nacionalidad alemana

con domicilio en Naumannstr. 13, Munich, República Federal  
Alemana.

por: "UN TOLDO PROTECTOR CONTRA TODO TIEMPO PARA AUTOMOVILES"

(Clase Internacional B6Or)

10.3.69



El invento se refiere a un toldo protector con-  
tra todo tiempo transportable en el propio vehículo que  
lo utiliza.

5 Las formas de realización conocidas para gara-  
jes de coches transportables en el propio vehículo, con-  
sisten preponderantemente en los tradicionales toldos ple-  
gables que se echan sobre el coche y que se despliegan  
desde el techo o desde la baca del automóvil, previendo  
algunos tipos de construcción todavía sistemas adiciona-  
10 les de varillas para distanciar la carrocería del toldo  
para el coche. Otros tipos de construcción prevén simples  
tapas abatibles que, por un extremo, están fijadas a la  
baca, siendo basculadas sencillamente hacia abajo para su  
empleo.

15 Los tipos de construcción conocidos, o bien  
eran complicados en su manejo, y/o no estaban suficiente-  
mente protegidos contra el polvo y la suciedad durante la  
marcha. Además solían las superestructuras del techo  
para ello empleadas ser a veces deformes y feas, aumentan-  
20 do la resistencia de la carrocería a la corriente del aire  
en un grado considerable. Como consecuencia de estos  
inconvenientes, no han llegado a imponerse los tipos de  
construcción conocidos en el uso práctico en una mayor ex-  
tensión.

25 El invento consiste en la creación de un toldo  
protector de todo tiempo, que pueda ser incorporado a la  
estructura del techo de la carrocería de un automóvil, o  
bien en una superestructura muy baja en automóviles tra-  
dicionales u otros aperos grandes que estén estacionados  
30 frecuentemente a la intemperie.



En una forma de realización del invento se encuentran dos aberturas de forma de ranuras en la parte delantera y la parte trasera del techo del automóvil, en las que entonces se puede introducir el toldo plegado.

5 La cavidad a prever en la superestructura del techo para el toldo a introducir, únicamente requiere una pequeña altura del orden de magnitud de aproximadamente 3 cm., que no hace necesaria una elevación de la carrocería. La compensación, por el contrario, puede tener lugar en la

10 parte de dentro de la estructura del techo, sin que con ello se produzca una disminución notable de la libertad de movimiento de la cabeza en el interior del automóvil. La abertura para el toldo plegado a introducir, consiste convenientemente en un bastidor unido fijamente con la

15 chapa del techo. Estando introducido el toldo plegado, se tapa la cavidad mediante una visera que, o bien puede estar fijada, por ejemplo, al toldo en sí, o bien, a la manera de la ranura de un buzón, a la carrocería. Esta visera queda enrasada con la carrocería, de modo que la

20 cavidad para el toldo, una vez cerrada, únicamente se pone de manifiesto como un marco de ventana superior algo agrandado. En otra forma de realización del invento, puede el toldo protector ser fijado también como superestructura sobre el techo de un automóvil tradicional. Esta superestructura puede fijarse, por ejemplo, como una baca sobre

25 el techo del coche, y debido a su pequeña altura de aproximadamente 3 cm. no origina variaciones sustanciales de la forma de la carrocería, ni de la resistencia a la corriente del aire opuesta por los automóviles. En general

30 bantan tres tamaños normalizados, para proporcionar una



superestructura de techo utilizable universalmente para coches pequeños, medianos o grandes, con los tres correspondientes tamaños normalizados de toldos protectores.

5 Para aislar el techo o la superestructura del techo contra el calor producido por radiación solar y contra el frío y la formación de agua de condensación en la superficie interior a ello inherente, se aplica convenientemente una capa delgada de un material calorífugo en la superficie interior del techo del coche, o bien en la parte superior de la superestructura del techo.

10 La fricción de las mitades plegadas del toldo al ser introducidas o sacadas, es pequeña como consecuencia del poco peso del material del toldo. En efecto, para mantener el peso lo más pequeño posible, se han hecho algunos paños de las dos mitades del toldo, por ejemplo, 15 de un plástico duro reforzado o de otro material resistente a la intemperie, con la rigidez suficiente, y los restantes, por ejemplo, de un material plástico flexible, sin reforzar. Bastan ya por consiguiente, por ejemplo, 20 tiras de deslizamiento de un material plástico liso, pegadas sobre las correspondientes superficies de fricción, para hacer posible la introducción y extracción sin esfuerzo de los toldos. A elección existe la posibilidad de hacer que las partes del toldo plegadas se muevan sobre pequeños rodillos al ser introducidas o sacadas.

25 Las partes reforzadas del toldo impiden, por una parte, el apoyo directo del toldo como en los garajes plegables tradicionales, y forman además una base para un plegado rápido y sin esfuerzos. Efectivamente existen 30 tan sólo sendos pares de puntos de apoyo en la parte de-



25

lantera y en la parte trasera de la carrocería. Estos puntos de apoyo pueden hacerse muy pequeños por medio de los topes correspondientes.

5 Para recubrir todo el automóvil, solamente son necesarias dos mitades de toldo que, en estado plegado e introducido, ocupan cada una de ellas una de las mitades de la superestructura del techo o de la cavidad prevista en el interior del automóvil. Para automóviles con te-  
cho corredizo existe la posibilidad de desplazar la parte  
10 delantera del toldo tanto hacia atrás, que la mitad delantera y la mitad trasera del toldo vengan a caer una sobre la otra, con lo que sigue siendo posible una ventilación del automóvil a través del techo corredizo abierto.

15 Para el régimen de invierno es posible fijar una hoja delgada de plástico e impermeable adicional sobre el toldo protector contra todo tiempo, en especial para las partes situadas horizontalmente. La hoja de plástico puede, para el caso de un sólo uso, ser sencillamente desprendida y tirada. Para un uso repetido, puede la  
20 hoja de plástico estar fijada de tal modo al toldo, que pueda ser quitada fácilmente, o bien que la nieve o el hielo puedan ser sacudidos, y volver a utilizarse el toldo inmediatamente de nuevo.

25 En el dibujo ha sido representado el invento a manera de ejemplo, representando:

La fig. 1, un automóvil con mitades de toldo 18, 19 extraídas parcialmente, pero todavía sin desplegar. 26, 26' representan aberturas reforzadas por un bastidor, por ejemplo, en forma de ranura de buzón, en las que se  
30 introducen las mitades del toldo plegadas. Las aberturas

25 MAR



26, 26' están recubiertas por viseras (que no han sido dibujadas), cuando las mitades 18, 19 del toldo se hallan introducidas;

5

la fig. 2, una vista desde arriba sobre el techo del coche conforme a la fig. 1;

la fig. 3, una sección vertical a lo largo del eje AA de la fig. 2 del techo del coche, con las superficies de apoyo 25, 27, 28;

10

la fig. 4, un automóvil con la mitad de toldo 18 desplegada en el lado delantero, y con la mitad 19 del toldo parcialmente extraída por la parte trasera, pero todavía sin desplegar, conforme a la fig. 1;

la fig. 5, un plano de plegado para las dos mitades del toldo, con los paños individuales 1 - 17;

15

La fig. 6, un automóvil, en el que las partes 18, 19 del toldo conforme al invento están introducidas parcialmente en una superestructura 24 fijada sobre la superficie del techo;

20

la fig. 7, una vista desde arriba sobre la superestructura 24 del techo conforme a la fig. 6, y sobre las mitades 18, 19 del toldo situadas debajo, parcialmente introducidas;

25

la fig. 8, una sección vertical a lo largo del eje BB de la fig. 7, con las superficies de apoyo 25, 27, 28 para las mitades 18, 19 del toldo.

30

El plegado de las mitades 18, 19 del toldo a introducir, se realiza conforme al plano de plegado representado en la fig. 5, que hace posible un despliegue sencillo de las mitades dobladas del toldo por encima de toda la mitad de la carrocería correspondiente. El repliegue se realiza de manera igualmente sencilla, en el orden de sucesión

25



inverso. Las diversas tiras de plegado poseen ancho distinto, según el grueso de las partes del toldo que quedan situadas entre ellas en el estado plegado.

5 El plegado se realiza sucesivamente a lo largo de los ejes siguientes: a-a; b-b; c-c; d-d y e-e. Este plegado, por consiguiente, requiere tan sólo unas pocas manipulaciones; por lo tanto puede realizarse de manera muy sencilla, puesto que únicamente las partes 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15 y 16 están hechas de un material reforzado, pero todavía flexible, por ejemplo, de un material plástico u otro material resistente a la intemperie, y las partes flexibles 5, 7, 11 y 17 se colocan con ello forzosamente en la posición deseada. El paño 8 forma a este particular la superficie de base de los toldos 18, 19 plegados. En estado montado se cuida, mediante un sistema de bloqueo previsto en el paño 8, de que las mitades 18, 19 del toldo extraídas queden en cada caso unidas fijamente con la carrocería o con la superestructura del techo. Para recambiar o retirar las mitades 18, 19 del toldo, se puede soltar fácilmente este dispositivo de bloqueo.

25 A elección se puede reducir el número de los pliegues, por el hecho de que la mitad de toldo plegada únicamente se pliega lo necesario para que, en estado introducido, se corresponda con toda la longitud del techo. En esta forma de plegado no se encuentran las dos partes yuxtapuestas, tal como ha sido representado en la fig. 7, sino superpuestas en cada caso.

20 La introducción y extracción de las partes del toldo plegadas pueden llevarse a cabo de manera sencilla,

25 MAR



mediante accionamiento a mano; ahora bien, se puede prever  
asimismo una introducción y extracción electromecánicas,  
de manera similar a la de techos corredizos.

5 Esta solicitud, que corresponde a la presentada  
en la República Federal Alemana, el 21 de Noviembre de  
1.966, bajo el núm. W 42829 II/63c, se acoge a los bene-  
ficios del artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propie-  
dad Industrial.

10

- REIVINDICACIONES -

15

Los puntos que como característica de novedad  
se presentan para que sean objeto de esta solicitud de  
Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los  
siguientes:

20

1.- Un toldo protector contra todo tiempo para  
automóviles, consistente en varios paños parciales uni-  
dos entre sí mediante tiras de plegado, caracterizado  
porque las mitades del toldo, en estado plegado, son in-  
25 troducibles en el techo del automóvil desde el frente y  
desde la parte trasera.

25

2.- Un toldo protector contra todo tiempo de acuer-  
do con la reivindicación 1, caracterizado porque las mita-  
des del toldo, en estado plegado, son introducibles desde  
30 el frente y desde la parte trasera en una superestructura

30

25 MAR



fijada sobre el techo de un turiano.

5 3.- Un toldo protector contra todo tiempo de acuerdo con las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque las partes principales del toldo consisten en material plástico reforzado, pero todavía algo flexible, y las partes secundarias del toldo, en material plástico flexible.

10 4.- Un toldo protector contra todo tiempo de acuerdo con las reivindicaciones 1 - 3, caracterizado porque cada una de las mitades del toldo es introducible en una cavidad determinada por un bastidor, cavidades que al estar introducidas las mitades del toldo, están recubiertas por sendas viseras.

15 5.- Un toldo protector contra todo tiempo de acuerdo con las reivindicaciones 1 - 4, caracterizado porque, para régimen de invierno, está prevista la superposición de una hoja de plástico o de un impermeable sobre las partes del toldo.

20 6.- Un toldo protector contra todo tiempo de acuerdo con las reivindicaciones 1 - 5, caracterizado porque las mitades del toldo están constituidas por paños parciales, pudiendo ser dobladas mediante plegado en torno de unos ejes determinados, para formar un paquete plano con la superficie de base constituida por uno de los paños reforzados del toldo.

25 7.- Un toldo protector contra todo tiempo de acuerdo con las reivindicaciones 1 - 6, caracterizado porque entre las mitades del toldo introducidas y la superficie interior del techo de la carrocería o de la superestructura del techo, está aplicada una capa calorífuga.

30 8.- Un toldo protector contra todo tiempo de

25



acuerdo con las reivindicaciones 1 - 7, caracterizado por-  
que la abertura de introducción para las mitades del toldo  
está formada por un bastidor.

5

9.- Un toldo protector contra todo tiempo de  
acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones pre-  
cedentes, caracterizado porque en las mitades del toldo  
están montados dispositivos de alarma invisibles por fue-  
ra, como seguro contra deterioro del toldo o contra ro-  
bo.

10

10.- Un toldo protector contra todo tiempo  
para automóviles.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que  
antecede, representado en los dibujos que se acompañan  
y para los fines que se han especificado.

15

La presente Memoria consta de diez hojas es-  
critas a máquina por una sola cara.

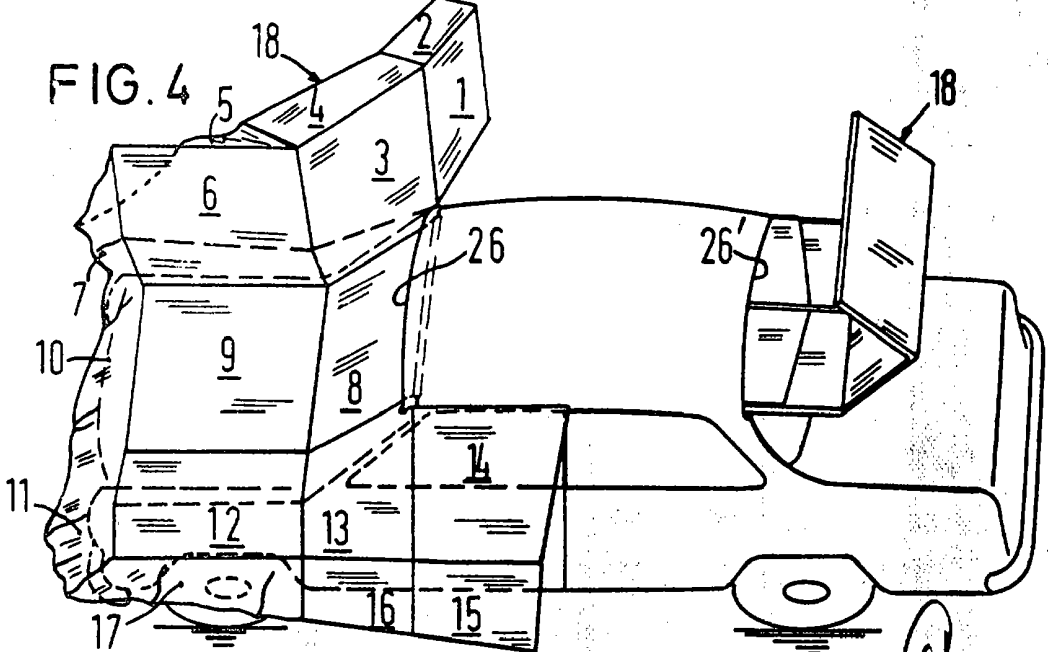
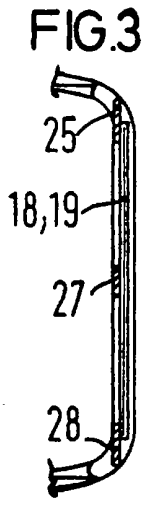
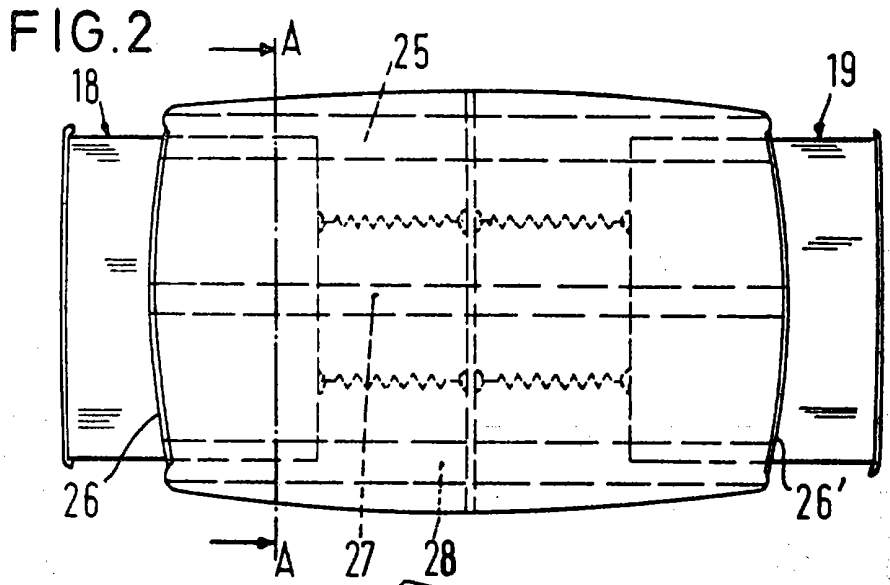
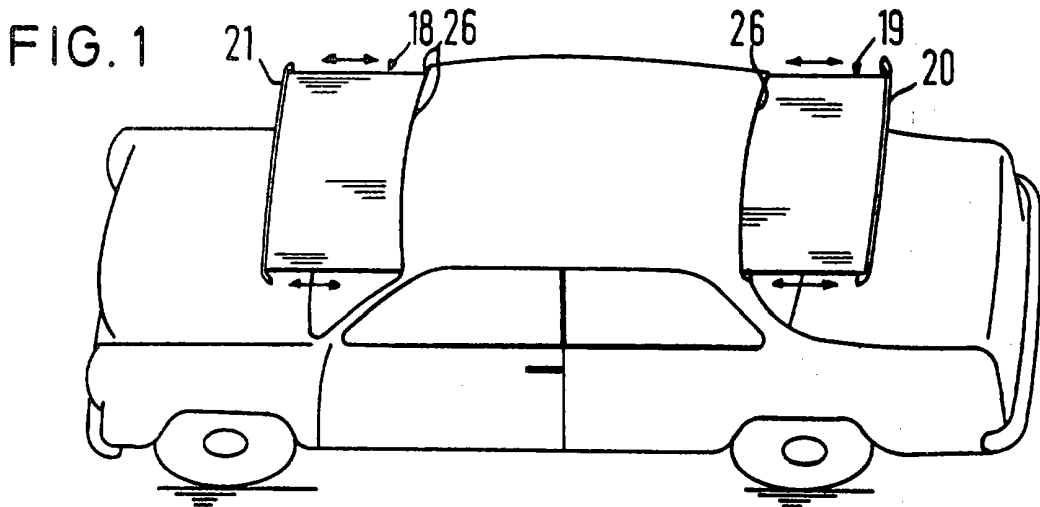
Madrid,

25 MAR. 1969

P.A.

Alberto de Elzaburo  
Por Poder

MGM/c  
10.4.69



Alberth de ...  
Dr. ...



FIG. 5

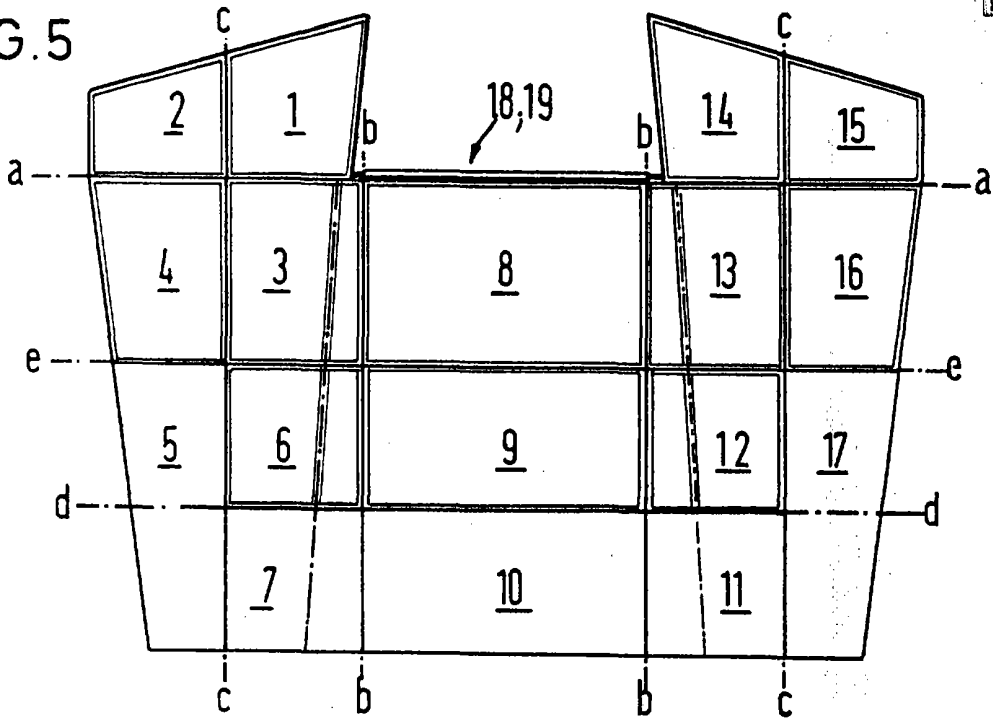


FIG. 6

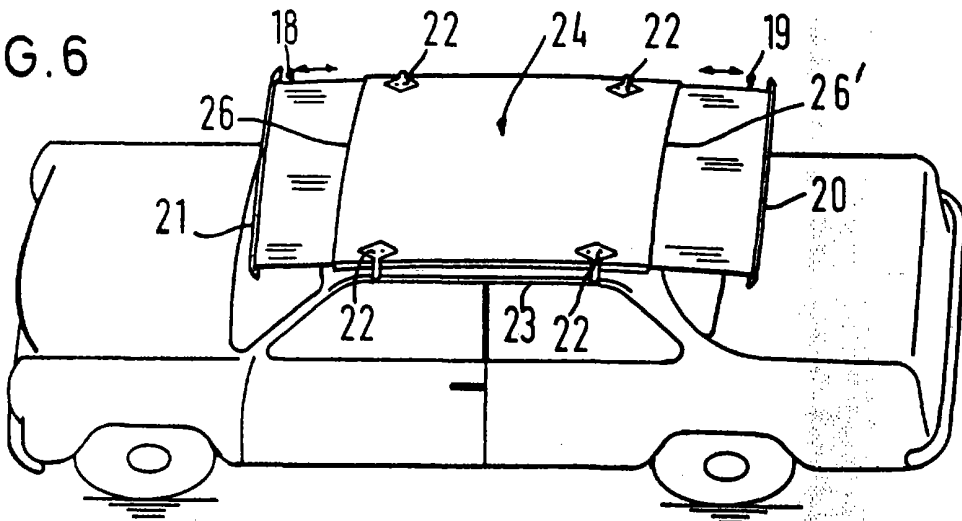


FIG. 7

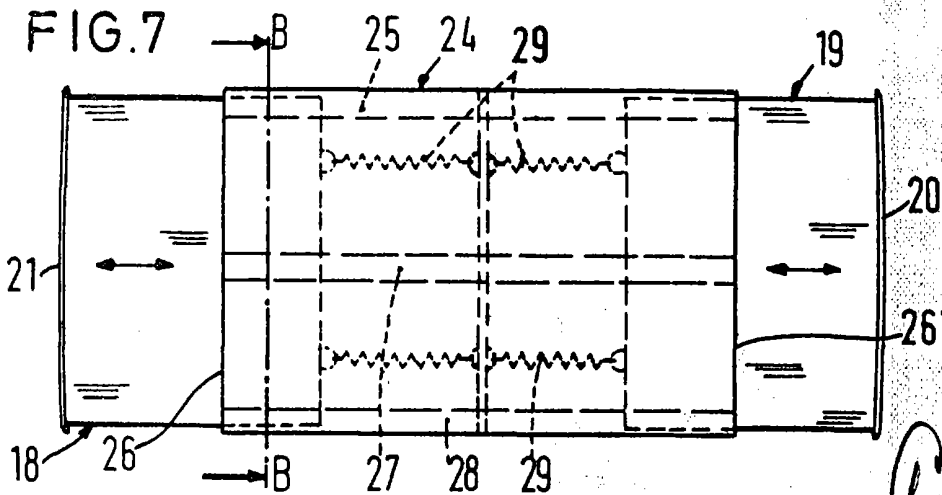


FIG. 8



*Albert*  
Albert 69