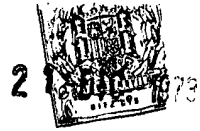


730000



MODELO DE UTILIDAD

1110.A6.12E.10/10a

Int. C.	B620
---------	------

Memoria Descriptiva

sobre:

FALDILLA DE GUARDABARROS PARA AUTOMOVILES Y SIMILARES.

Solicitante: Knut Arenhold, de nacionalidad alemana, residente en:
5, Birkenweg, Kehl-am-Rhein, Repl. Federal Alemana.

El presente modelo de utilidad se refiere a una faldilla de guardabarros para automoviles y similares, en particular para las aletas posteriores de los mismos.

Para limitar el deslizamiento del agua o la formacion de llo
5. vizna en la parte posterior de un automovil y para evitar la proyec-



- ción de grava, piedras y otros cuerpos solidos, se fija sobre las aletas posteriores del automovil unas faldillas que se prolongan hacia abajo de los guardabarros posteriores. Para resistir a la fuerza del aire durante el desplazamiento del vehiculo y para absorber los choques producidos por
5. los cuerpos solidos que escupen bajo las ruedas, es necesario que la faldilla presente una cierta rigidez y esté solidamente fijada en los emplazamientos previstos.
- La faldilla es mantenida solidaria del guardabarros con ayuda de dispositivos de fijación adaptados a cada tipo de vehiculos. Debido a que
10. las faldillas estan realizadas en material flexible tal como caucho, es preciso prever dos puntos de fijación, lo que hace la puesta en posición de las faldillas bastante complicada y relativamente onerosa. Por este motivo, tanto el fabricante como el vendedor estan obligados a prever una gama muy extensa de medios de fijación, lo que aumenta el precio de costo.
15. La presente invención tiene como finalidad remediar estos inconvenientes y se propone proporcionar una faldilla que no necesite mas que un solo punto de fijación y que pueda ser fijada sobre practicamente todos los automoviles, lo que permite reducir el precio de costo y simplificar su puesta en posición.
20. La presente invención se refiere igualmente a una faldilla de material flexible, provista de un alma y de un ala de fijación, que se extiende hacia la parte superior a partir del alma, para fijar la faldilla al borde de la carroceria de modo que el canto superior de este alma adopte el borde interior del ala de fijacion curva o recta, generalmente
25. dirigido del interior hacia el exterior, asi como de unos medios de fijación para agarrar o atornillar la faldilla sobre la carroceria o el guardabarros, estando previsto un elemento de refuerzo a la altura del canto superior del alma de la faldilla y del borde interior del ala de fijación, bordeando el canto superior de este elemento de refuerzo el borde superior
30. del alma de la faldilla y el borde interior del ala de fijación.



5. Dicha faldilla se adapta a cualquier tipo de guardabarros de vehiculo automovil de turismo. La zona que comprende el elemento de refuerzo se aplica contra un repliegue dirigido hacia el interior del guardabarros o de la carroceria a la altura de cada rueda. Este repliegue y el elemento de refuerzo asi como unas mordazas que agarran por ejemplo el ala de fijación hacen que la faldilla quede solidamente fijada en posición. Esto puede obtenerse igualmente con ayuda de pernos atornillados en el repliegue y que atraviesan el elemento de refuerzo y la propia faldilla.

10. Esta realización de la faldilla conduce principalmente a una forma de faldilla provista de un elemento de refuerzo que pueden fijarse conjuntamente con ayuda de medios de fijacion simples. Esta fijación es además realizada en una sola zona de la faldilla, mientras que las faldillas conocidas hasta ahora deben ser fijadas por al menos dos puntos alejados entre si para que la fijación sea bastante segura y rigida.

15. Existe, fuera de los vehiculos anteriormente descritos provistos de un repliegue del guardabarros o de la carroceria aplicado a la altura de cada rueda y dirigido hacia el interior, un pequeño numero de tipos de vehiculos, tal como Renault R5, desprovisto de dicho repliegue. La faldilla no puede por lo tanto ser ya fijada a la carroceria y al guardabarros por la zona provista de un elemento de refuerzo, con ayuda de mordazas de agarramiento o de tornillos que atraviesan este elemento de refuerzo y la faldilla.

20. Según otra finalidad de la presente invención, la faldilla puede adaptarse igualmente a los vehiculos cuya carroceria o el guardabarros está desprovisto de repliegue dirigido hacia el interior, a la altura de la rueda, y a los que la fijación no seria de otro modo posible.

25. Dicha faldilla se caracteriza porque los medios de fijación en la zona del elemento de refuerzo están constituidos de mordazas que pueden ser fijadas sobre éste o sobre la superficie de la faldilla que le está opuesta, dirigiendose las superficies de estas mordazas sensible-

30.



mente de un modo perpendicular al plano de la faldilla.

5. Las mordazas de la faldilla no agarran ya, por este motivo, un repliegue dirigido hacia el interior, como en el caso de los vehiculos provistos de dicho repliegue a la altura de cada rueda, asi como la zona respectiva de la faldilla, sino que la superficie de las mordazas es dirigida perpendicularmente respecto a la faldilla, es decir, que no pueden ya adosarse al borde de un repliegue dirigido hacia el interior a la altura de la rueda, generalmente perpendicular al eje de ésta y que se fijan directamente a fin de ser retenidas en la posición correcta.
10. La fijacion se realiza en este caso igualmente en una sola zona sin necesidad de dos puntos de enganche espaciados entre si. La resistencia conferida a la faldilla por el elemento de refuerzo es suficiente sin invadir la jurisdicción de la elasticidad de ésta.
15. Segun una forma de ejecución preferida de la invención, las mordazas que acusan la forma de una U se apoyan, por sus superficies de base contra el elemento de refuerzo o contra la superficie de la faldilla y están ademas provistas cada una de un tornillo que atraviesa un ala de la mordaza y cuya superficie frontal forma, con una superficie enfrente del otro ala, las superficies de ajuste.
20. Las mordazas en forma de U pueden servir tanto para la fijación de la faldilla sobre el repliegue dirigido hacia el interior como para la fijación sobre una carroceria o un guardabarros desprovisto de repliegue, de modo que se puede utilizar un solo tipo de mordazas cualquiera que sea el tipo de vehiculo lo que conduce a una reducción notable del costo de fabricación y a un montaje simple.
25. Las mordazas pueden ser ventajosamente fijadas por medio de tornillos que atraviesan el elemento de refuerzo. Para el ajuste de estos tornillos se puede ya horadar orificios en el elemento de refuerzo, durante la fabricación de este último, no siendo de hecho estos orificios necesarios si la faldilla es fijada sobre una carroceria o un guardabarros
- 30.



provisto de un repliegue, pero que se encuentran ya prestos si la fijación debe tener lugar en un borde de carroceria o de guardabarros que no presente repliegue. El utilizador no tiene mas que fijar las mordazas unicamente por medio de los tornillos ajustados en los orificios previamente perforados en el elemento de refuerzo, asegurando estos tornillos igualmente una alineación correspondiente de las mordazas para la adaptación sobre el perfil de borde de fijación.

5. A este efecto, la invención se refiere a una faldilla para aleta de automovil o similar que comprende una faldilla propiamente dicha de material flexible, provista de un alma y de un ala de fijación, que se extiende hacia la parte superior a partir del alma, para fijar la faldilla al borde de la carroceria de modo que el canto superior de este alma adopte el borde interior del ala de fijación curva o recta generalmente dirigido del interior hacia el exterior, asi como de unos medios de fijación para agarrar o atornillar la faldilla sobre la carroceria o el guardabarros, caracterizada porque comprende, en al menos una de sus caras un elemento de refuerzo, en particular un elemento metalico previsto a la altura del canto superior del alma de la faldilla y del borde interior del ala de fijación, bordeando el canto superior de este elemento de refuerzo el borde superior del alma de la faldilla y el borde interior del ala de fijación, elemento de refuerzo al que se implica un cierto angulo para por una parte, conferir a la faldilla una posición casi vertical cualquiera que sea el radio de curvatura del guardabarros, y, por otra parte, para mantener la faldilla en un plano perpendicular al eje del vehiculo durante su desplazamiento, y porque los medios de fijación en la zona del elemento de refuerzo, están constituidos de mordazas que pueden ser fijadas sobre éste o sobre la superficie de la faldilla que le está opuesta, estando dirigidas las superficies de esta mordazas sensiblemente de un modo perpendicular al plano de la faldilla.

10. 15. 20. 25. 30. La invencion será mejor comprendida con referencia a la descrip-



ción que sigue hecha a título de ejemplo no limitativo y con referencia al dibujo anexo, en el que:

-la figura 1 es una vista en alzado de la cara anterior de la faldilla vista en el sentido de marcha del automovil.

5. -la figura 2 es una vista en alzado de la cara posterior de esta misma faldilla igualmente vista en el sentido de marcha del automovil.

-la figura 3 es una vista de perfil de la faldilla,

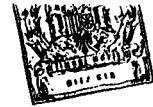
-la figura 4 es una vista en alzado de una cara de la faldilla según la invención.

10. -la figura 5 es una vista en alzado de la otra cara de la faldilla sobre la que se fijan las mordazas.

-la figura 6 es una vista de perfil de la faldilla.

Se hace referencia ahora a las figuras 1 a 3. La faldilla para aleta de automovil comprende una faldilla 1 propiamente dicha de un material flexible tal como caucho, cuya forma es practicamente la representada en las citadas figuras. Comprende un alma 2 uno de cuyos cantos laterales 3 se prolonga por un ala 4. Este ala 4 se acopla por un gran radio de curvatura 5 al canto superior 6 del alma 2. Una de las caras 7 de la faldilla 1 es lisa mientras que la segunda cara 8 comprende nervaduras de rigidificación 9, 10. En las figuras, se han representados unas nervaduras verticales 9 y horizontales 10 pero bien entendido, pueden estar en diagonal y ocupar una inclinación cualquiera.

En la parte superior 11 de la faldilla 1 se prevén unos orificios 12, 13 a través de los cuales se ajustan unos elementos de fijación 14, 15 que permiten fijar sobre la cara 8 provista de las nervaduras 9, 10, un elemento de refuerzo 16. Según otra forma de realización, el elemento de refuerzo 16 puede ser alojado en el alma 2 de la faldilla 1. El canto 17 de este elemento 16 adopta el canto superior 6 del alma 2 así como el radio de curvatura 5. Por este motivo, la forma del elemento de refuerzo 16 es proxima de la forma del ala 4. Durante la fijación de la faldilla 1



sobre el guardabarros del automovil (no representado) la parte superior 18 del elemento de refuerzo es aplicada contra la cara 8 de la faldilla 1 confiriendo a esta última una posición practicamente vertical.

5. Si, en razon de la curvatura del guardabarros, la faldilla 1 no es vertical, se puede conferir al elemento de refuerzo 16 un cierto angulo 19 y, durante la fijación de la faldilla 1 el ala 4 viene a aplicarse contra dicho elemento 16. Por este motivo, la faldilla 1 presenta una cierta curvatura cuya parte superior adopta la forma curvilinea del guardabarros y la parte inferior ocupa una posición casi vertical.

10. Se hace referencia ahora a las figuras 4 a 6. Unas mordazas 20, 21 en forma de U se fijan por sus bases, a la superficie de la faldilla opuesta a aquella contra la que se fija el elemento de refuerzo 16. Unos tornillos 29, 30 atraviesan a este efecto las bases de las mordazas, el elemento de refuerzo 16 y el ala 4, y son ajustados por tuercas 24, 25.

15. Las mordazas 20, 21 en U estan igualmente provistas de tornillos de ajuste 22, 23 que atraviesan una de sus alas, haciendo frente las porciones extremas de estos tornillos a una arista replegada hacia el interior de la otra ala. El borde de una carroceria perpendicular a la superficie de la faldilla puede, por este motivo ser introducido en la abertura agenciada entre las alas de las mordazas 20, 21 (indicada particularmente por 26 segun la figura 2), y agarrado al enroscarse los tornillos 22, 23. Las porciones extremas de los tornillos que sirven de superficies de pinzas y las aristas de las otras alas de las mordazas 20, 21 en U, replegadas hacia el interior, aplicadas enfrente para constituir una mordaza opuesta, estan dirigidas perpendicularmente a la superficie superior de la faldilla.

20. Asi pues es posible fijar la faldilla y el elemento de refuerzo 16 que es solidario, a un borde de carroceria o de guardabarros que no está provisto de un repliegue. Es posible, en este caso fijar la faldilla por una zona estrecha. No es necesario tener dos puntos apliamente

30.



separados entre si para conferir al elemento de refuerzo 16 una estabilidad satisfactoria a la parte superior, disminuyendo por este motivo su elasticidad.

5. La fabricación de la faldilla y su montaje son simplificados si el elemento de refuerzo 16 está perforado antes de ser fijado a la faldilla por los tornillos 14, 15, orificios por medio de los cuales las mordazas 20, 21 pueden ser fijadas ulteriormente. Si la faldilla es utilizada sobre vehiculos provistos de repliegues dirigidos hacia el interior que permiten la fijación por mordazas que agarran este repliegue, el elemento de refuerzo y la faldilla, los orificios en cuestión son inutilizados. Sin embargo, están disponibles si el montaje está hecho sobre un reborde desprovisto de todo repliegue y se puede si hay necesidad montar allí unas mordazas 20, 21 en U que permitan dicho montaje. De ello resulta que el mismo tipo de faldilla puede ser practicamente utilizado para todo tipo de vehiculo automovil de turismo, independientemente del hecho de que el montaje deba hacerse sobre un repliegue dirigido hacia el interior o sobre un reborde desprovisto de repliegue.

10. Las mordazas 20, 21 pueden por lo demás servir para el agarra-
20. miento de la faldilla incluso sobre un repliegue dirigido hacia el interior. Los unicos medios suplementarios son, en este caso, con vistas a la fijación sobre un reborde sin repliegue los tornillos 29, 30 y las tuercas 24, 25. Dado que estas piezas son de un precio de costo muy reducido, la faldilla puede ser suministrada con el elemento de refuerzo 16, las mordazas 20, 21, los tornillos 29, 30 con las tuercas 24, 25 para ser practicamente utilizable sobre cualquier tipo de vehiculo automovil de turismo, aunque eventualmente los tornillos 29, 30 y las tuercas 24, 25 asi como unas arandelas correspondientes sean superfluos.

N O T A

25. Descrita suficientemente la naturaleza del invento, asi como la
30. manera de realizarlo en la practica, debe hacerse constar que las dispo-



- siciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental. También se hace constatar que el invento corresponde a una solicitud de patente presentada en Francia con el número PV 72.47084 de 21 de Diciembre de 1.972 y a una solicitud de patente de adición presentada en Alemania con el número P 23 52 472.3 de 19 de Octubre de 1.973, acogiéndose por lo tanto a los beneficios que conceden los Convenios Internacionales en vigor, siendo lo que constituye la esencia del referido invento, y por lo que se solicita MODELO DE UTILIDAD por veinte años en España, sobre: FALDILLA DE GUARDABARROS PARA AUTOMOVILES Y SIMILARES, caracterizándose por lo siguiente:
5. 1.- Faldilla de guardabarros para automoviles y similares, que comprende una faldilla propiamente dicha de material flexible provista de un alma y de un ala de fijación, que se extiende hacia la parte superior a partir del alma para fijar la faldilla al borde de la carrocería de modo
 15. que el canto superior de este alma adopte el borde interior del ala de fijación curva o recta generalmente dirigible del interior hacia el exterior, así como de unos medios de fijación para agarrar o atornillar la faldilla sobre la carrocería o el guardabarros, caracterizada porque comprende, en al menos una de sus caras, un elemento de refuerzo en particular un elemento
 20. metálico previsto a la altura del canto superior del alma de la faldilla y del borde interior de ala de fijación, bordeando el canto superior de este elemento de refuerzo el borde superior del alma de la faldilla y el borde interior del ala de fijación, elemento de refuerzo al que se implica un cierto ángulo para, por una parte, conferir a la faldilla una
 25. posición casi vertical cualquiera que sea el radio de curvatura del guardabarros, y, por otra parte, para mantener la faldilla en un plano perpendicular al eje del vehículo durante su desplazamiento, y porque los medios de fijación en la zona del elemento de refuerzo están constituidos de mordazas que pueden ser fijadas sobre éste o sobre la superficie de la faldilla que le está opuesta, estando dirigidas las superficies de estas mor-
 - 30.



dazas sensiblemente de un modo perpendicular al plano de la faldilla.

2.- Faldilla de guardabarros segun la reivindicacion 1, caracterizada porque comprende unos elementos de fijación que sirven de elementos de unión entre el alma de la faldilla y el elemento de refuerzo.

5. 3.- Faldilla de guardabarros segun la reivindicación 1, caracterizada porque el elemento de refuerzo se aloja en el alma de la faldilla y preferentemente en el emplazamiento del ala.

10. 4.- Faldilla de guardabarros segun la reivindicación 1, caracterizada porque las mordazas que acusan la forma de una U se apoyan, por sus superficies de base, contra el elemento de refuerzo o contra la superficie de la faldilla y estan ademas provistas cada una de un tornillo que atraviesa un ala de la mordaza y cuya superficie frontal forma, con una superficie enfrentada del otro ala, las superficies de ajuste.

15. 5.- Faldilla de guardabarros segun la reivindicación 1, caracterizada porque las mordazas pueden ser ventajosamente fijadas por medio de tornillos que atraviesan el elemento de refuerzo.

6.- Faldilla de guardabarros para automoviles y similares, tal y como queda sustancialmente descrita en la presente Memoria, y en los dibujos adjuntos.

20. Esta Memoria consta de 10 hojas, escritas a maquina por una sola cara.

Madrid, 21 DIC. 1973

KNUT ARENHOLD,

L. GOMEZ ACELLO Y COMPA
C/ de Elmadro, L. G. de Fernández



ESCALA VARIABLE

FIG.1

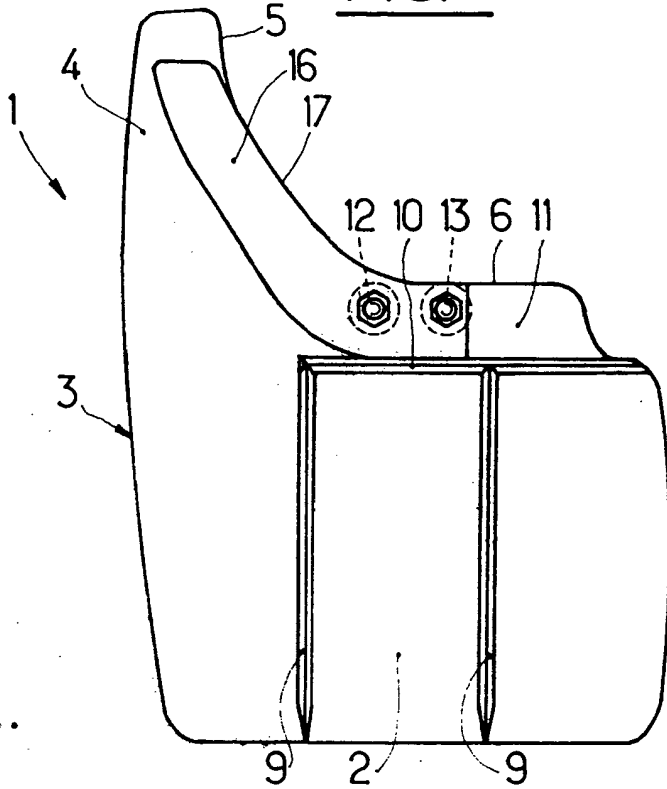


FIG.2

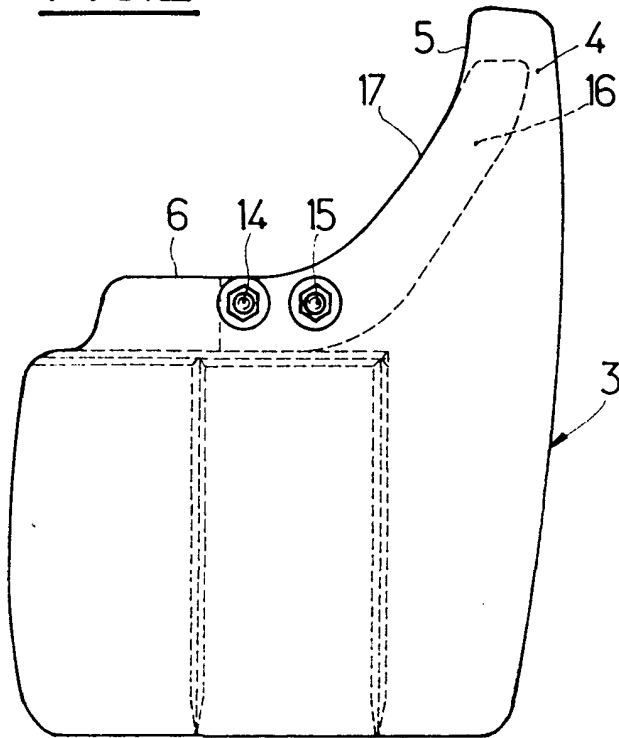
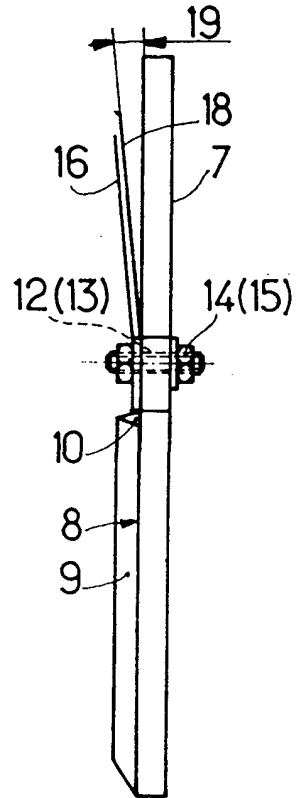


FIG.3



Madrid

ALONSO, ROLLO Y ROSET
P. p. Firmado: L. Gacis Fernández

[Handwritten signature]