

221732

11



221732

Memoria Descriptiva

para

una Patente de Invención,
por veinte años en España

a favor de

D. Bror Adolf Andersson;
de nacionalidad sueca

residente en

Borås (Suecia) 15, Vintergatan

por:

" MEJORAS EN LA CONSTRUCCION DE REJILLAS PORTAEQUIPAJES PARA
AUTOMOVILES "

R.M.

221732

11M



5 El presente invento se refiere a mejoras en la construcción de rejillas portaequipajes con las que se obtiene una rejilla portaequipajes para automóviles de la clase que comprende secciones rectangulares mutuamente articuladas, una de las cuales está angoznada, en un borde transversal de la misma, al extremo trasero del chasis o carrocería del automóvil, por lo que, desde una posición sustancialmente vertical, en la que están plegadas entre sí las secciones, éstas son extensibles a una posición sustancialmente horizontal de uso, en la que las secciones están soportadas por una rueda de carretera separable.

15 El invento tiene por objeto proveer una rejilla portaequipajes de la clase descrita que es simple en su construcción y que permite que se obtenga como se requiera una superficie portadora de carga mayor o menor.

20 El invento se caracteriza principalmente porque la rejilla portaequipajes está compuesta de una sección intermedia y dos secciones extremas, de las que una sección extrema, en su extremo delantero, está articulada, alrededor de un eje transversal horizontal, al extremo trasero del coche, la sección intermedia, en su extremo delantero, está articulada alrededor de un eje transversal horizontal a dicha sección extrema, y la otra sección extrema, en su porción delantera, está articulada, alrededor de un eje transversal horizontal, al extremo trasero de la sección intermedia, y de tal manera que, desde la posición plegada de las tres secciones, o bien es extensible solamente la sección extrema trasera a una posición

221732

11M



5 horizontal, para formar una superficie portadora de carga relativamente pequeña, engranando entonces un par de cavidades, provistas en el extremo delantero de la sección extrema últimamente mencionada, en un par de topes de retención provistos en el extremo trasero del coche, para soportar dicha sección extrema, o bien todas las secciones son extensibles para formar una superficie soportadora de carga mayor horizontal, montándose entonces la rueda de carretera soportadora en la trasera de la sección intermedia.

10 En una ejecución del invento, en que la sección extrema conectada al coche está provista de paredes laterales, estas últimas pueden estar engoznadas sobre espigas dispuestas de tal modo en aquellas esquinas de dicha sección extrema que estén más delante en su posición extendida horizontalmente, que dichas paredes laterales sean pivotables alrededor de dichas espigas a una posición paralela con el borde transversal de dicha sección extrema que está situado adyacente al chasis del coche.

15 Las paredes laterales pivotables son adecuadamente de tal longitud que, en una posición en la que están extendidas a lo largo de los bordes laterales, respectivamente, de la sección extrema conectada al coche y con la sección intermedia extendida horizontalmente hacia atrás de dicha sección extrema, las mismas también se extienden a lo largo del interior de placas laterales provistas sobre la sección intermedia.

25 En este caso, las placas laterales de la sección intermedia pueden tener, adecuadamente asociadas con ellas, unas espigas dirigidas hacia dentro, o análogos, adaptadas, al extenderse las paredes laterales de la sección extrema conectada al

221732



coche, para engranar en cavidades provistas para dichas espigas en dichas paredes laterales.

5 Si la rueda de carretera soportadora consiste en una rueda oscilante provista de un pivote de oscilación extendido verticalmente, dos ballestas transversales pueden estar dispuestas en el extremo posterior de la sección intermedia, llevando estas ballestas, centralmente entre sus extremos, el manguito de cojinete para el pivote de dicha rueda oscilante.

10 El invento se describirá ahora más detalladamente haciendo referencia a los dibujos adjuntos ilustrando, solo a título de ejemplo, una ejecución preferida del mismo, y en que:

La figura 1 es una vista en perspectiva de un automóvil equipado con una rejilla portaequipajes de acuerdo con el invento.

15 La figura 2 es una vista lateral diagramática de la rejilla portaequipajes, teniendo sus secciones dispuestas en una posición intermedia.

La figura 3 es una vista similar de la rejilla portaequipajes en su posición enteramente extendida.

20 La figura 4, a mayor escala, muestra una sección vertical por la rejilla portaequipaje en su estado plegado.

La figura 5 muestra la rejilla portaequipajes plegada, en vista frontal.

25 La figura 6 muestra una vista lateral, parcialmente en sección y parcialmente, separada por ruptura, de la rejilla portaequipajes en una condición, en la que solamente tiene su sección extrema trasera extendida a su posición de uso.

La figura 7 es una vista terminal posterior, parcialmente separada por ruptura, de la rejilla portaequipajes en su

221732

11



condición enteramente extendida, y

Las figuras 8 y 9 muestran una vista lateral y una vista en planta superior, respectivamente, de la rejilla portaequipajes en su condición enteramente extendida.

5 Haciendo ahora referencia a los dibujos más específicamente, hay tres secciones sustancialmente rectangulares de la rejilla portaequipajes, designadas en las figuras 1 a 3 por A, B y C respectivamente. La sección A de la rejilla está provista de dos miembros 2 de marco, uno a cada lado, llevando una placa 1 soportadora de carga y estando articulada en un
10 extremo por medio de espigas 3 a los extremos posteriores de dos brazos 4, estando provistos estos últimos, respectivamente en sus extremos delanteros, de manguitos 5 que están adaptados para ser movidos hasta las porciones extremas 6, vueltas
15 hacia arriba, de dos brazos soportadores 7, asegurados al coche, de tal manera que se haga posible que la sección A de la rejilla se pliegue hacia fuera desde una posición sustancialmente vertical (véanse las figuras 4 a 6) a una posición horizontal (véanse las figuras 2, 3 y 8). La sección intermedia B,
20 que está provista de dos placas laterales 9 que se extienden tanto hacia arriba como hacia abajo en relación con la placa 8 soportadora de carga de la sección intermedia, está articulada en su extremo delantero a la sección A de la rejilla por pernos 9a pasados a través de las placas laterales 9 y los miembros 2 laterales de marco, por lo que con la sección A de re-
25 jilla, en su posición vertical, la sección intermedia B puede ser plegada hacia atrás sobre la cara posterior de la primera (véanse las figuras 4 y 6). La sección extrema C, la placa soportadora de carga de la cual está designada por 10 y que está

221732

11



5 provista de una pared 11 terminal trasera, y dos paredes laterales 12, cuyos extremos delanteros se proyectan hacia delante más allá de la placa 10 soportadora de carga de la sección extrema C y en relación de solapamiento con las placas laterales 9 de la sección intermedia B, está articulada por medio de espigas 13 a la sección intermedia B en el borde posterior de la misma, por lo que, con las secciones A y B de la rejilla en su posición verticalmente retráctil, la sección extrema C, o bien puede ser plegada hacia arriba a una posición sustancialmente vertical, como se ilustra en trazos llenos en 10 la figura 1 y se muestra en la figura 4, en cuya posición las paredes 11 y 12 encierran a las secciones A y B de la rejilla; o bien hacia abajo a una posición sustancialmente horizontal como se muestra en la figura 6 y como se indica en líneas interrumpidas en la figura 1. Al plegar hacia abajo la sección 15 extrema C a la posición últimamente mencionada, un par de cavidades 15, formadas en los bordes superiores de las paredes laterales 12, respectivamente, cerca de los extremos delanteros de los mismos, engranarán con un par de proyecciones 16 que se extienden lateralmente desde los brazos 4, de modo que 20 se cause que las secciones de rejilla A, B, C se retengan en su posición y que se haga posible que la sección C extrema se utilice para soportar equipaje menos voluminoso.

25 Donde se trate de equipaje más voluminoso, se extienden las tres secciones de rejilla a su posición horizontal, como se muestra en la figura 3 y en las figuras 7 a 9, en cuyo caso una rueda 17 de carretera soportadora está montada en el extremo posterior de la sección intermedia B por medio de disposiciones descritas seguidamente. Para cerrar entre sí las

221732



secciones de rejilla en la posición últimamente mencionada se adoptan las siguientes disposiciones. En cada esquina delantera de la sección A de rejilla, cuya sección está provista de una pared 19 delantera erecta, una espiga 20, dirigida hacia arriba, está provista, y encoznada alrededor de estas espigas, por medio de correspondientes porciones 21 terminales en forma de manguito, se hallan dos placas 22 alargadas de chapa de metal, que son movibles pivotalmente desde una posición inactiva (en la que se hallan situadas transversalmente en relación solapada a lo largo de la pared delantera 19 - (véase figura 2 y figuras 4 a 6) - a una posición en la que se extienden respectivamente a lo largo de los bordes de la placa 1 soportadora de carga, de modo que se formen paredes laterales para la sección A de la rejilla. La longitud de las placas 22 está dimensionada de tal modo que, en su posición solapada, últimamente mencionada, se extiendan a lo largo del interior de la porción superior de las placas laterales 9, respectivamente, de la sección intermedia B y también a lo largo del interior de las porciones extremas de las paredes laterales 12, respectivamente, de la sección extrema trasera C. Las placas laterales 9 de la sección B intermedia están provistas de espigas 23 dirigidas hacia dentro que están adaptadas, al estar extendidas las placas 22, para engranar en agujeros correspondientes provistos dentro de las mismas, por lo que las placas 22 actúan para evitar que las secciones A y B se muevan angularmente en relación una con otra. Asegurado a cada placa 22, en la trasera de su borde superior, está un gancho 25, que está adaptado a agarrar con el borde superior de la pared lateral 12 adyacente de la sección C extrema tra-

221732

11 M



sera, cerca del extremo delantero de la última, por lo que, por otra parte, las placas 22 se retendrán en su posición extendida, y por otra parte, la sección extrema C se evitará que se oscile hacia abajo pasada su posición horizontal.

5 Asegurado al extremo trasero de cada una de las placas laterales 9 de la sección intermedia B se halla una consola 26 y por medio de pernos 27 montados dentro de la misma, los correspondientes extremos de dos ballestas 28 extendidas transversalmente están unidos a dichas consolas. Centralmente montado sobre estas ballestas, entre sus extremos, se halla un
10 manguito 29 que sirve de cojinete de oscilación para un pivote de oscilación 30 que lleva una horquilla 31 en la que está montado el árbol de una rueda 17 de carretera soportadora. Su-
15 jeto al manguito 29 hay un brazo elástico 34 que tiene un tope adaptado para agarrar separablemente a un collar 35 sobre el pivote.

 Con el fin de extender las secciones de rejilla a la posición ilustrada en la figura 3, la operación es iniciada desde la posición enteramente plegada mostrada en la figura 1,
20 y el primer paso consiste en extender simultáneamente la sección A con las dos secciones B y C todavía plegadas juntas, a la posición mostrada en la figura 2, en cuya posición el pivote 30 de la rueda 17 oscilante es introducido dentro del manguito 29 de cojinete. En lo que sigue, la sección extrema C
25 es plegada hacia arriba en una extensión que permita que las placas 22 se extiendan a su posición a lo largo del interior de las placas laterales 9 de la sección intermedia B, después de lo cual la sección extrema C es plegada hacia abajo, haciendo que los ganchos 25 agarren a los bordes superiores de las
30 paredes laterales 12.

221732



Se entiende que el invento no está restringido a la ejecución aquí descrita como se ilustra en los dibujos adjuntos, siendo la misma susceptible de varias modificaciones con respecto a sus detalles sin apartarse del alcance del invento.

-oooOooo-

221732

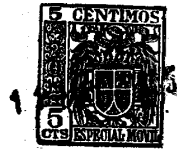


N O T A

La presente patente de invención comprende las siguientes reivindicaciones:

5 1.- Mejoras en la construcción de rejillas portaequipajes para automóviles de la clase que comprende secciones
rectangulares mutuamente articuladas de las que una está engo-
zada en un borde transversal de la misma al extremo posterior
del chasis o carrocería del automóvil por lo que, desde una
posición sustancialmente vertical, en la que las secciones de
rejilla están plegadas unidas entre sí, las secciones son ex-
10 tensibles a una posición de uso sustancialmente horizontal en
la que las secciones están soportadas por una rueda de carre-
tera separable, caracterizadas porque la rejilla portaequipa-
jes está compuesta de una sección intermedia y dos secciones
extremas de las que una sección extrema, en su extremo delan-
15 tero, está articulada alrededor de un eje transversal horizon-
tal, al extremo posterior del coche, la sección intermedia, en
su extremo delantero, está articulada alrededor de un eje ho-
rizontal transversal a dicha sección extrema, y la otra sec-
ción extrema, en su porción delantera, está articulada, alre-
20 dedor de un eje transversal horizontal, al extremo posterior de
la sección intermedia, de tal manera que, desde la posición
plegada de las tres secciones, o bien es extensible solamente
la sección trasera a una posición horizontal para formar una
superficie soportadora de carga relativamente pequeña, engra-
25 nando entonces un par de cavidades provistas en el extremo de-
lantero de la sección extrema últimamente mencionada, en un
par de topes de retención provistos en la trasera del coche
para soportar dicha sección extrema, o bien todas las secciones

221732



son extensibles para formar una superficie soportadora de carga horizontal mayor, montándose entonces la rueda de carretera soportadora en la trasera de la sección intermedia.

5 2.- Mejoras en la construcción de rejillas portaequipajes para automóviles, según la reivindicación 1, caracterizadas porque la sección extrema conectada al coche está provista de paredes laterales que están engoznadas sobre espigas dispuestas de tal modo en aquellas esquinas de dicha sección extrema que están más delante en su posición horizontalmente
10 extendida, que dichas paredes laterales son pivotables alrededor de dichas espigas a una posición paralela con el borde transversal de dicha sección extrema que está situado adyacente al chasis del coche.

15 3.- Mejoras en la construcción de rejillas portaequipajes para automóviles, según la reivindicación 2, caracterizadas porque dichas paredes laterales pivotables son de tal longitud que, en una posición en la que las mismas están extendidas a lo largo de los bordes laterales, respectivamente, de la sección extrema conectada al coche y con la sección intermedia extendida horizontalmente hacia atrás de dicha sección extrema, las mismas también se extienden a lo largo del
20 interior de placas laterales provistas sobre la sección intermedia.

25 4.- Mejoras en la construcción de rejillas portaequipajes para automóviles, según la reivindicación 3, caracterizadas porque las placas laterales de la sección intermedia están provistas de espigas dirigidas hacia dentro, o análogos, adaptadas al extenderse las paredes laterales de la sección extrema que está conectada al coche, para engranar en cavida-

221732

11 MAY



des provistas para dichas espigas en dichas paredes laterales.

5 5.- Mejoras en la construcción de rejillas portaequipajes para automóviles, según la reivindicación 1, y teniendo una rueda de carretera consistente en una pieza fundida provista de un pivote de oscilación extendido verticalmente, caracterizadas porque están dispuestas dos ballestas transversales en el extremo posterior de la sección intermedia, llevando dichas ballestas, centralmente entre sus extremos, el manguito de cojinete para el pivote de dicha pieza fundida.

10 6.- Mejoras en la construcción de rejillas portaequipajes para automóviles.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

15 Consta esta memoria de doce hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 11 MAY. 1955

221782



Fig. 1

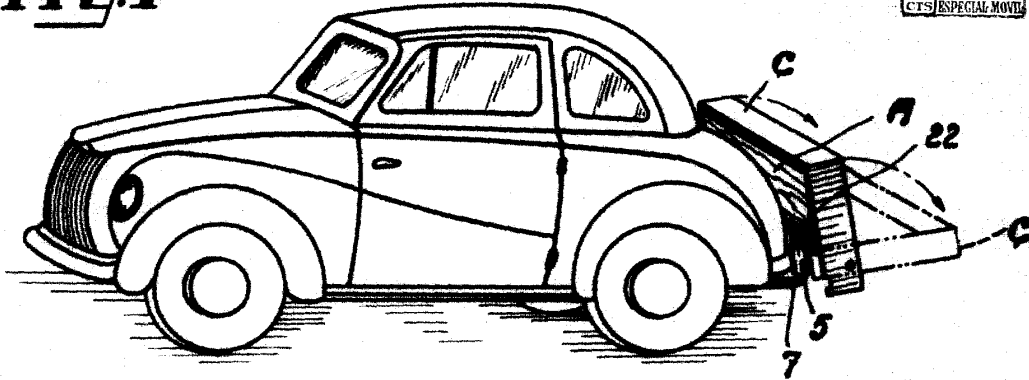


Fig. 2

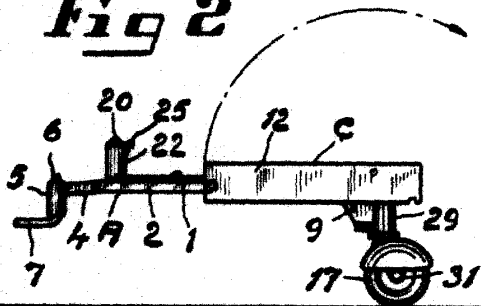


Fig. 3

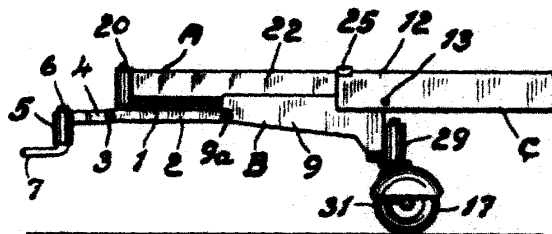
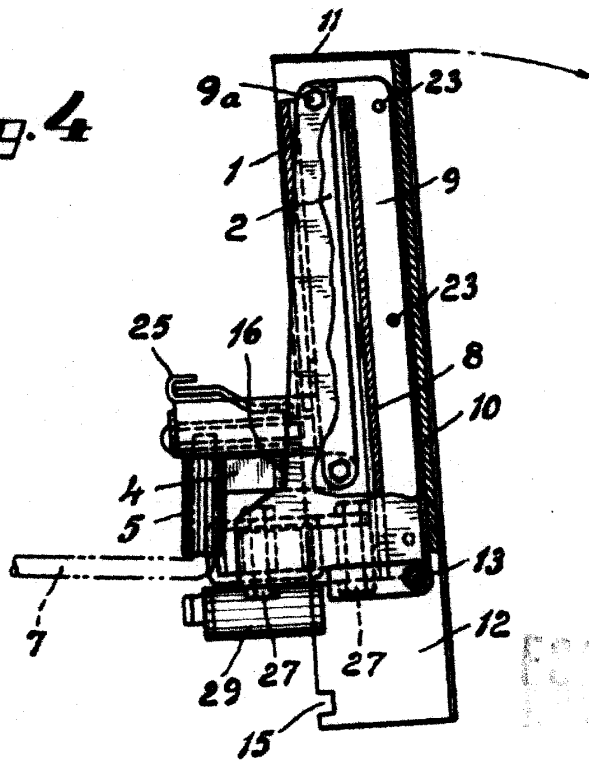


Fig. 4



FRANCISCO VARIAGAL
[Signature]

221732



Fig. 5

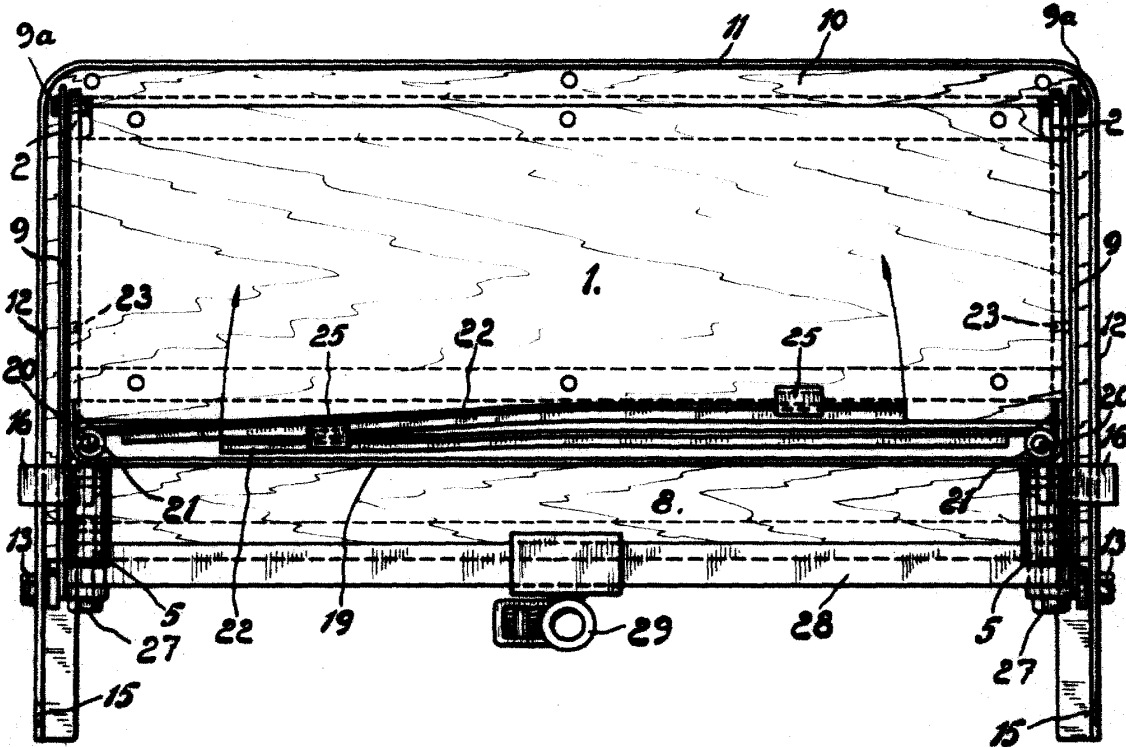
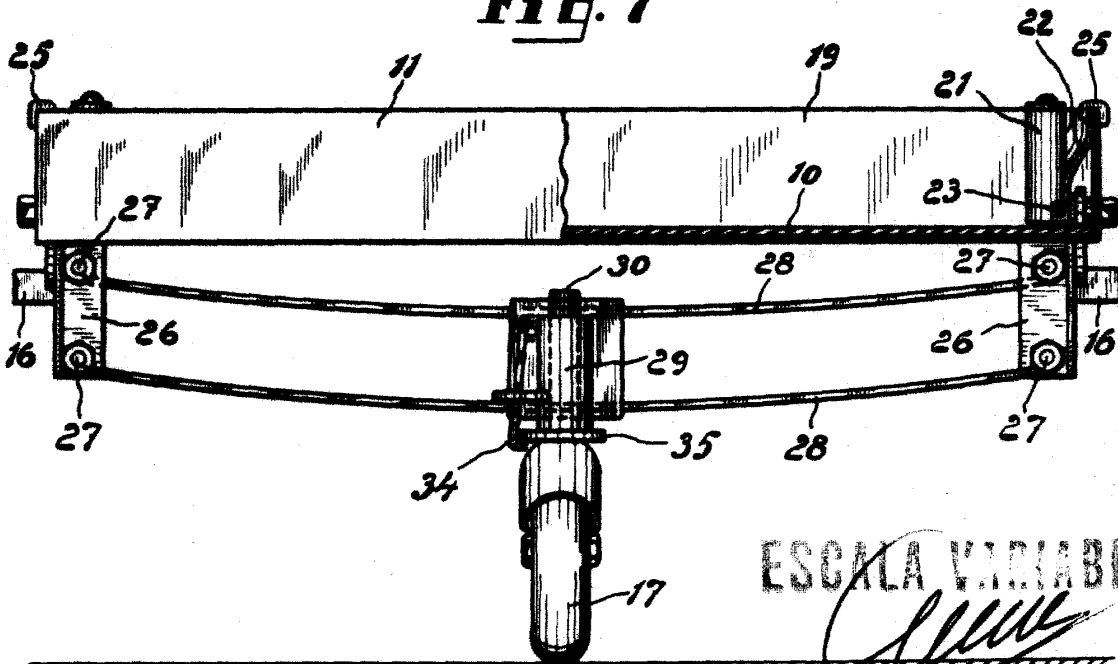


Fig. 7



ESCALA VARIABLE

Spain

221732

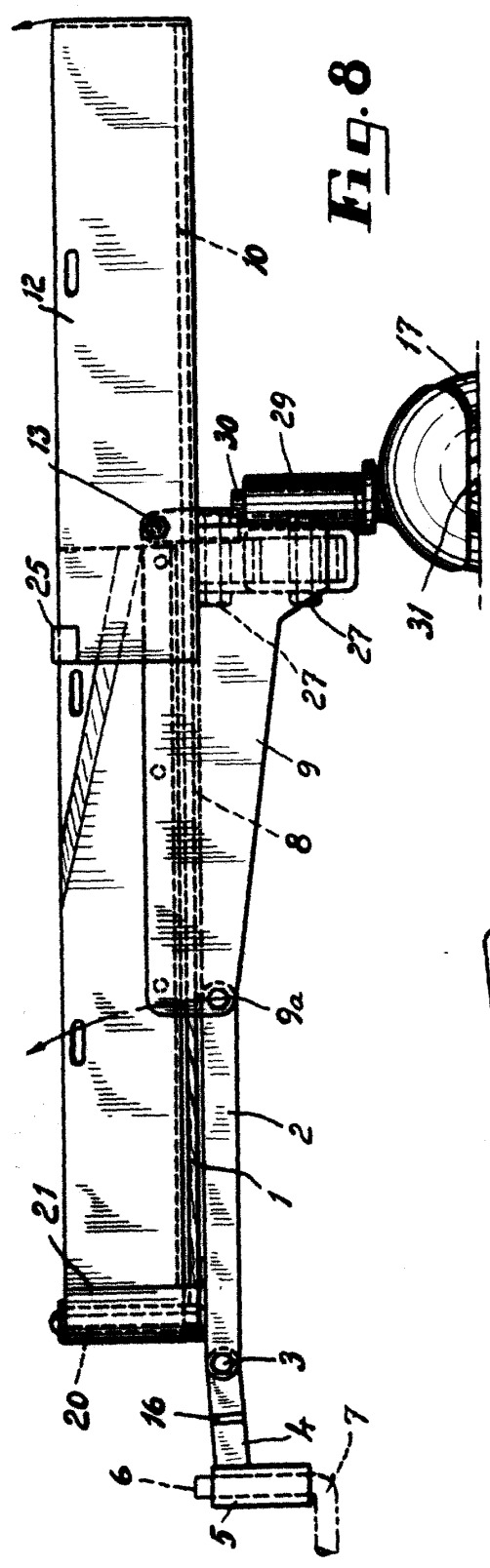


Fig. 8

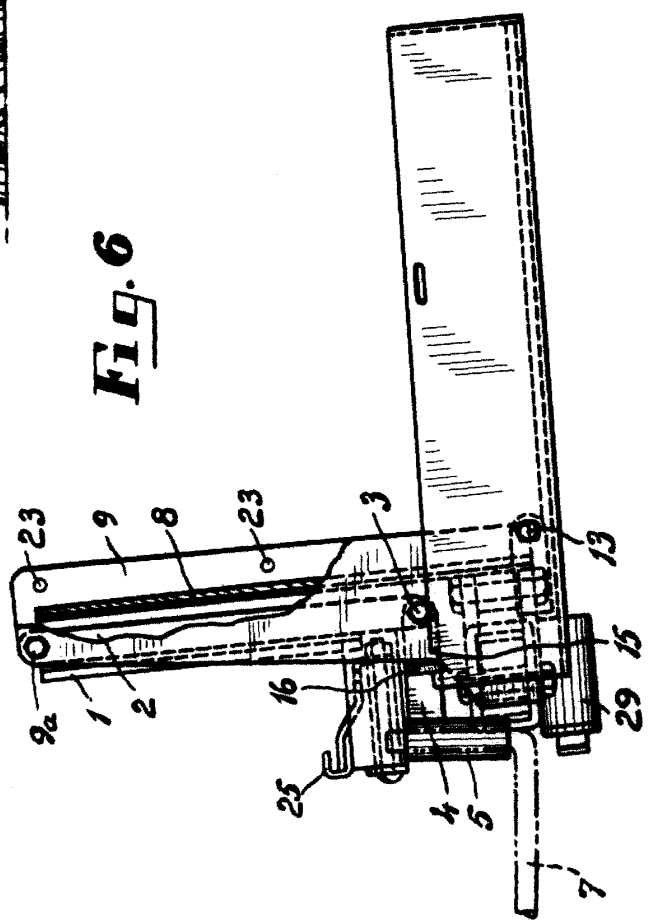


Fig. 6

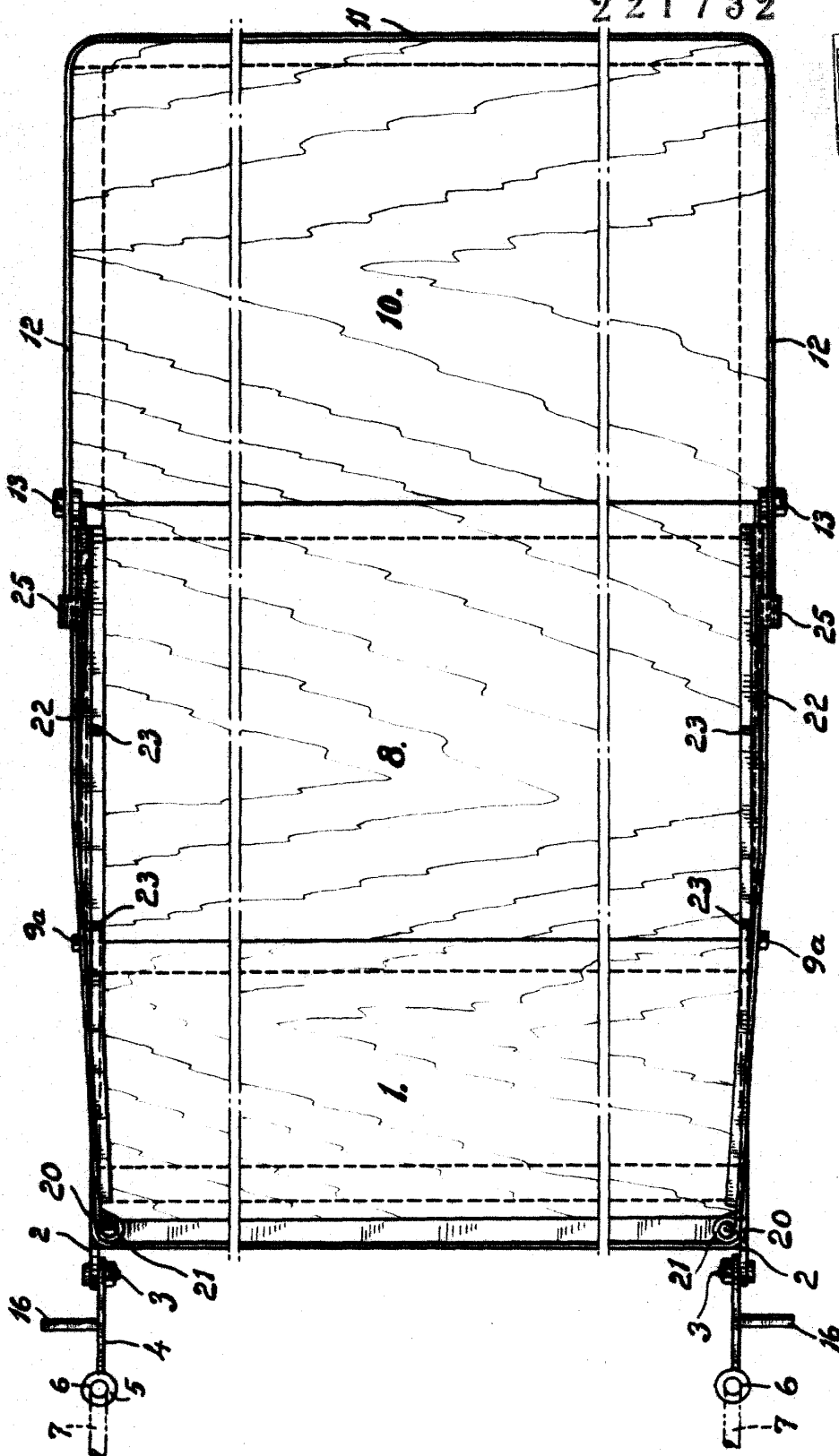
ESCALA VARIABLE

Andersson

221732



Fig. 9



ESCALA VARIABLE

[Handwritten signature]