



ESPAÑA

19	ES	11	NUMERO	227438	10	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	25 MAR 1977		

227438

MODELO DE UTILIDAD

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60R

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
"ELEMENTO DE RECAMBIO"	

71	SOLICITANTE (S)
ESTAMPACIONES RUBI, S.A.	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	
C/. Escalmendi, 6, VITORIA	

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
D. JOSE RAMON TRIGO PEREZ	

1           La presente Memoria descriptiva tiene como  
finalidad la declaración del objeto sobre el cual  
se solicita el Privilegio de explotación indus- -  
trial y comercial exclusiva en el territorio nacion  
5           nal, de un Modelo de Utilidad, de acuerdo con las  
normas que sobre el particular contiene el vigente  
Estatuto sobre Propiedad Industrial. Este Modelo  
de Utilidad bajo título "ELEMENTO DE RECAMBIO" vien  
ne a perfeccionar las técnicas conocidas, plasmán-  
10           dolo en soluciones que aventajan las convenciona--  
les, tal y como enumeraremos a lo largo de esta Mem  
oria.

15           Tiene por objeto la presente Memoria la --  
descripción de un elemento de recambio para carro-  
cerías de automóvil.

          Este elemento vendrá a ocupar el espacio lal  
teral inferior del vehículo, conformando la zona inl  
ferior del marco de la puerta, prolongándose desde  
la parte posterior del guardafangos de la rueda del  
20           lantera hasta la aleta de la rueda posterior, con-  
formando asimismo la zona inferior del faldón de -  
carrocería contíguo a esta rueda posterior.

          Este elemento está constituido por una ún  
ica pieza, fabricada por estampación en frío de una  
chapa laminada, al cual posteriormente se le somet  
te a un tratamiento de imprimación anticorrosión,  
25           que comprende las siguientes operaciones:

          - Proceso de preparación de la superficie:  
30           Desengrase, lavado, fosfatado, lavado, pasivado y  
secado.

1

- Pintado por inmersión en color beige.

- Secado al horno durante un tiempo de unos 28 minutos y a una temperatura de 180°.

5

Tras todas estas operaciones los resultados obtenidos en los ensayos de dureza y de corrosión en la cámara de niebla salina pueden considerarse - óptimos en cuanto a la protección que se le ha conferido al elemento.

10

Pasamos a continuación a dar la relación de los diseños que acompañan al presente trabajo.

Fig. 1ª. - Vista en perspectiva de la parte posterior del elemento de recambio.

Fig. 2ª.- Vista en perspectiva de la parte anterior del elemento de recambio.

15

Fig. 3ª.- Vista en alzado de la zona posterior.

Fig. 4ª.- Vista en alzado de la zona anterior.

20

Fig. 5ª.- Sección BB correspondiente al tramo central.

Fig. 6ª.- Sección AA correspondiente a una parte de la zona anterior.

25

En términos generales podemos decir que en la pieza, toda ella monobloque, cabe distinguir tres zonas:

30

El vano central (1) que será la parte que va a conformar el marco inferior de la puerta, y dos montantes extremos, uno anterior (2), y otro posterior (3) de mayor longitud que el anteriormente citado que conforma la zona de faldón lateral de carroce

1 ría que llega hasta la aleta de la rueda posterior.  
Ambos montantes (1) y (2), tienen igual altura; y -  
la relación existente entre esta altura y la longi-  
tud total de la pieza es aproximadamente de 1 a 8'6.

5 El tramo central tiene una altura inferior,  
y la relación de ella a la longitud total en este -  
caso es de 1 a 11'4 aproximadamente.

10 Prestando atención a las Fig. 1ª y Fig. 4ª  
pasamos a analizar las formas que presenta la parte  
posterior (3) del elemento.

15 Apreciamos como su parte posterior está ca-  
racterizada por un suave redondeamiento (6) conti-  
nuación de la forma de la aleta posterior, igualmen-  
te constatamos la presencia de un estampado (6) pro-  
longación de una línea de refuerzo y ornamentación  
de la carrocería del vehículo.

20 Hacia la zona (4) es donde arranca el relie-  
ve escalonado que va a prolongarse a lo largo del -  
tramo central y del montante anterior, relieve que  
está destinado a un perfecto acoplamiento y encaje  
en el de la puerta.

25 Asimismo, la zona (4) es desde donde arran-  
cará la nervadura de la carrocería del vehículo que  
sirve de marco lateral de la puerta, y de refuerzo  
de todo el conjunto autoportante de la misma. El -  
dimensionamiento de nuestro elemento de recambio, -  
es tal que obliga a efectuar el corte en la carroce-  
ría al proceder a la sustitución, a una distancia -  
30 de unos 80 m/m. por debajo de una línea estampada -  
de refuerzo existente en la misma. De este modo, la  
rigidez de todo el conjunto no queda comprometida en  
absoluto.

1                    Por la zona baja se aprecia la presencia de  
la solapa (7) que se prolongará a lo largo de todo  
el tramo central, e inclusive rematará al montante  
delantero. Mediante esta solapa (7) se efectuará  
5                    la unión por toda la zona baja longitudinal con el  
piso del vehículo.

                  En el tramo central (1) cabe distinguir co-  
mo formas mas notables el relieve escalonado de --  
ajuste para la puerta, que habría arrancado desde --  
10                    la zona (4) del montante posterior (3), y que se --  
prolongará hasta el montante delantero (2); asimis-  
mo como la solapa inferior (7).

                  Es importante hacer notar la presencia en -  
esta últimamente citada solapa (7) de cinco salidas de  
15                    agua, de las cuales hemos reseñado en Fig. 1ª y Fig.  
4ª, una de ellas con (8).

                  Una idea clara de la forma de este tramo -  
central (1) la tendremos con la simple observación  
de la sección BB, representada en la Fig. 5ª, en la  
20                    que se aprecia la zona de escalonado para ajuste de  
la puerta, la curvatura general de esta parte de ca-  
rrocería, y la pestaña (7) de conexión al piso del  
vehículo.

                  En cuanto al montante anterior (2) (Fig. 4ª  
25                    y Fig. 2ª), cabe reseñar el cambio de plano que se  
aprecia a partir de la línea de estampación (9), y  
la adopción de una zona achaflanada a partir de (10),  
hasta alcanzar la cara plana en la que se ha realiza-  
do la orificación (11).  
30

1                    Estos detalles se realizan ventajosamente  
en la sección A-A, representada por separado en -  
la Fig. 6ª.

5                    Por otra parte, la zona del montante (2)  
que se eleva por encima de la altura del tramo --  
central (1), abandona la superficie que hasta ahor  
ra era común para (3) y (1), y asciende según una  
cierta inclinación hacia el interior hasta alcan-  
zar la misma altura que (3).

10                   Efectuada la descripción de formas de es-  
te elemento de recambio, señalamos como notables  
ventajas de su utilización:

15                   - Dado su estudio de formas y proporció--  
nes, su perfecta adaptabilidad a todo tipo de ve-  
hículos.

- Su extraordinaria rigidez merced a su -  
especial diseño y forma específica.

20                   Conviene resaltar, una vez descritas la -  
naturaleza y ventajas de este invento, el carácter  
no limitativo del mismo, por cuanto los cambios -  
en la forma, materia o dimensiones de sus partes  
constitutivas, no alterarán en modo alguno su esen  
cialidad, en tanto no supongan una sustancial va-  
riación en el conjunto.

25                   Asimismo, el solicitante adhiriéndose a -  
los Convenios Internacionales sobre Propiedad In-  
dustrial, hace constar su derecho a la extensión  
de esta solicitud a los países extranjeros, rei--  
vindcando la prioridad de la misma.

30                   NOTA

1                    Los puntos de invención, nuevos en España,  
que se presentan para que sean objeto de Modelo de  
Utilidad, deberán recaer sobre "ELEMENTO DE RECAM-  
5                    BIO" de acuerdo con las siguientes:

5

10

15

20

25

30

REIVINDICACIONES

1  
5  
10  
15  
20  
25  
30

1ª.- "ELEMENTO DE RECAMBIO", caracterizado por presentar una forma general de "U", siendo uno de sus brazos de mayor anchura que el otro, en tanto este asciende según un plano que presenta una cierta inclinación con respecto al primero, alcanzando sin embargo, la misma cota en altura y presentándose en cuanto a relaciones entre distancias, las de altura de los brazos de la "U" con respecto a la altura del tramo central de la misma; 1'32 a 1, y altura de los brazos de la "U" con respecto a la longitud total de la pieza: 1 a 8'6.

2ª.- "ELEMENTO DE RECAMBIO", caracterizado porque la sección recta general del brazo de la "U" de mayor anchura, y del tramo central presenta en principio un doble escalonamiento con uno de los ped<sub>u</sub>ños en plano inclinado, seguido de una zona curvada tras la cual se aprecia otra recta y en ángulo de 90° con la anterior, mientras que en la parte correspondiente al otro brazo de la "U", una determinada parte de dicha sección adopta una disposición en "S".

3ª.- "ELEMENTO DE RECAMBIO", caracterizado por la presencia en la pestaña inferior del mismo, de unas orificaciones regularmente dispuestas en toda su longitud.

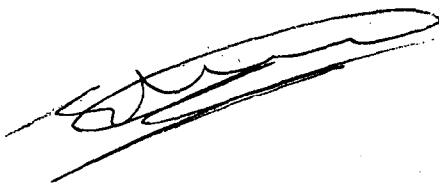
4ª.- "ELEMENTO DE RECAMBIO".

-----  
-  
-  
-----

1            Todo tal y como queda descrito en la presen  
te Memoria que consta de nueve hojas mecanografia--  
das por una sola cara, acompañada de los dibujos co  
rrespondientes.

5            Madrid,

25 MAR 1977

10           

10

15

20

25

30

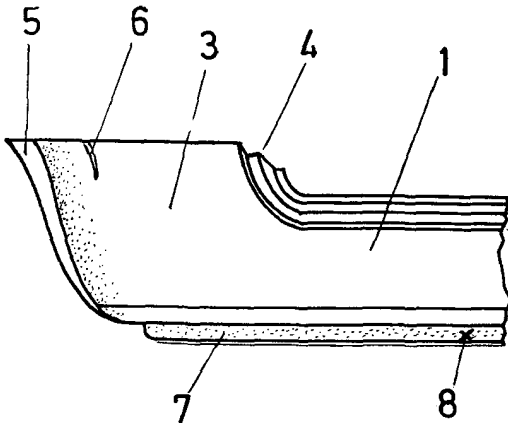


FIG: 1

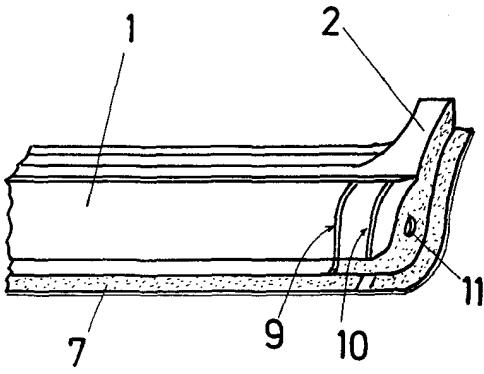


FIG: 2

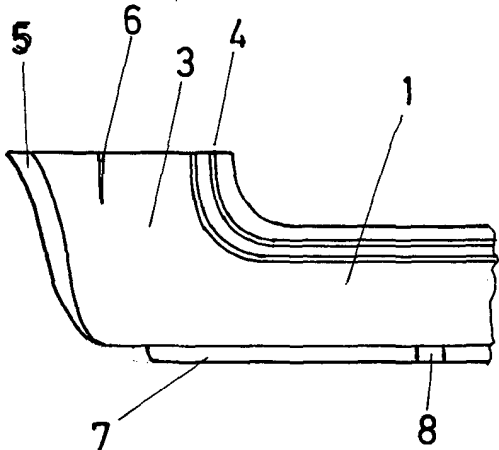


FIG: 3

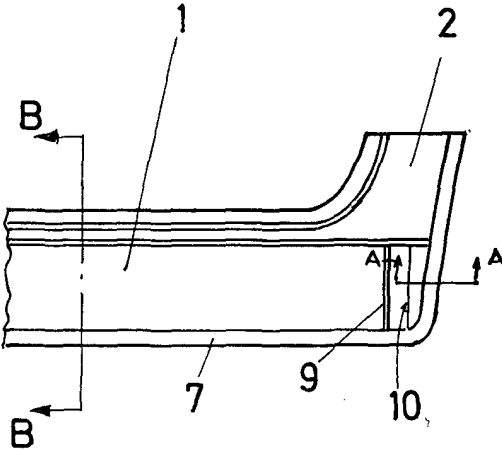


FIG: 4



FIG: 5

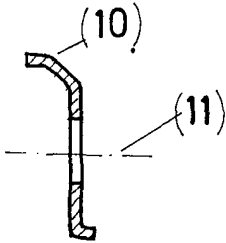


FIG: 6