



ESPAÑA

BAD ORIGINAL

10	ES	11	NUMERO	234635	10	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	18 MAY 1976		

MODELO DE UTILIDAD

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				

47	FECHA DE PUBLICIDAD	81	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60 J

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
"TOLDO PROTECTOR PARA VEHICULOS DE TURISMO".-	

71	SOLICITANTE (S)
DON ALFONSO BECERRA PROCOPIO.	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE.	
CADIZ - Avda. de la Zona Franca, 18-3º.	

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)
DON ALFONSO BECERRA PROCOPIO.-	

74	REPRESENTANTE
M.V. DE LA TORRE ↴	

-Memoria Descriptiva-

El modelo de utilidad a que se refiere la presente memoria descriptiva, se destina a garantizar la explotación y la propiedad exclusivas, en todo el territorio nacional, de un toldo protector para vehículos de turismo, cuyas características de novedad le confieren la cualidad de aportar a los fines que se persiguen ventajas más que suficientes para aspirar en derecho al privilegio del registro que se solicita.

La finalidad del presente invento es proporcionar a los vehículos de turismo un medio para evitar el exceso de calor que se establece en su interior cuando ha estado estacionado durante un largo periodo de tiempo, expuesto al sol en los calurosos días de verano, alcanzando a veces temperaturas insostenibles, incluso de más de 70° C, cuyo calor viene a afectar notablemente al conductor, e incluso a nermar sus reflejos.

Estos graves inconvenientes, a los que hay que sumar el posible deterioro de la pintura y tapicería, puede quedar perfectamente resuelto mediante la aplicación del presente invento, el cual consiste en la disposición extendida de un toldo formando una superficie plana que cubra totalmente al vehículo, incluyendo unos faldones laterales; dicha lona es montada sobre una ligera estructura metálica, o de naturaleza plástica, fijada a los vierteaguas laterales del vehículo, de modo que se establezca entre el toldo y la carrocería del vehículo un cierto espacio para que pueda circular libremente el aire. De esta manera, es posible que en el interior del vehículo no se lleguen a rebasar los 26°C.

Sustancialmente, la estructura consiste en un arma

són con cuatro grapas para asegurarlo en los vierteaguas laterales del vehículo; dicho armazón puede ser fabricado en piezas ensamblables, extensibles e incluso abisagradas, de modo que pueda ser reducido a unas dimensiones adecuadas para su almacenamiento incluso dentro del coche, con la particularidad de que el cuerpo central que se fija a los vierteaguas puede convertirse en baca portaequipajes, incluyendo los propios elementos desmontados del toldo.

Este puede ser de lona fina y resistente, para reducir el peso al máximo, confeccionada a la medida de las necesidades, en colores lisos ó estampados.

En las esquinas se prevén unos orificios convenientemente reforzados que permiten fijar el toldo sobre la estructura soporte quedando convenientemente solidarizado, con la particularidad de que los travesaños delantero y trasero de la estructura se alojan en el interior de un amplio doblado previsto en los extremos del toldo, de modo que al ensamblar éstos travesaños al resto de la estructura se produzca el atirantamiento de la lona.

Para la mejor comprensión de la descripción que sigue se adjuntan unas hojas de planes en las que se ilustra una forma de realización práctica del invento, siempre a título de ejemplo y, por consiguiente no limitativo.

En dichos planes:

La figura 1, representa una disposición general de la estructura soporte del toldo.

La figura 2, corresponde a una disposición del toldo sobre la estructura.

La figura 3, muestra un ejemplo de realización de estructura de elementos desmontables.

La figura 4, ilustra un ejemplo de aplicación.

En las mencionadas ilustraciones, las referencias corresponden:

- 5 1.- Bastidor principal
- 2.- Garras extensibles de fijación
- 3.- Laterales
- 4.- Travesaños extremos
- 5.- Lona
- 6.- Espigas
- 10 7.- Tramos intermedios
- 8.- Tramos extremos
- 9.- Espigas de acoplamiento por enchufe
- 10.- Tornillo
- 11.- Tuerca de aletas
- 15 12.- Orificios reforzados
- 13.- Refuerzos de esquina
- 14.- Dobladillos
- 15.- Orificios reforzados intermedios
- 16.- Faldones laterales
- 20 17.- Faldones transversales

De acuerdo con la invención, el toldo protector que se preconiza está constituido sustancialmente por una estructura soporte, figura 1, que comprende un bastidor rectangular -1- dotado en sus vértices de sendas garras extensibles de fijación -2- a los canales vierteaguas de los laterales del automóvil, según formas usuales en las bacas portaequipajes; a dicho bastidor -1- se vinculan sendos largueros laterales -3-, susceptibles a montarse por ensamblaje de tramos como se describe más adelante, estructurandose finalmente con sendos travesaños -4-, para formar una estructura rec

tángular que puede cubrir toda la extensión de un vehículo de turismo, de modo que superponiendo en dicha estructura un toldo de lona -5- figura 2, se produzca una sombra protectora, como se representa en la figura 4.-

5

Dicha estructura soporte del toldo, puede fabricarse desmontable, extensible o con abisagramientos para su plegado, empleando materiales tubulares adecuados.

10

En la figura 3, se representa un ejemplo de estructura desmontable, en la que los elementos transversales -1- del bastidor -1- presentan los extremos abiertos para recibir por enchufe unas espigas -6- solidarias perpendicularmente a los laterales -3-, de modo que éstos puedan regular su anchura a partir de una mínima determinada por la del bastidor -1-, hasta una máxima definida por la longitud de las espigas -6-; así es posible adaptar la estructura a diversos anchos de automóviles.

15

20

Realmente, los largueros longitudinales están divididos en cinco tramos, uno central -3-, dos intermedios -7-, y dos extremos -8-; los primeros formados por un doble embarrado paralelo a modo de celosía muy simple, mientras que los tramos extremos están constituidos por una sola barra -8-, la cual se enchufa a la superior del correspondiente tramo intermedio -7-, a través de una espiga axial -9- que penetra en el extremo abierto del tramo intermedio -7-; éste a su vez, se acopla sobre el central -3- por el enchufe de dos espigas -9- en los extremos de dicho tramo central -3-.

25

30

La estructura se completa con los travesaños -4-, generalmente constituidos en dos tramos enchufables, cuya longitud está relacionada con el ancho de la superficie a cubrir, limitando así el acoplamiento de los tramos centrales -3- al bas

tidor -1-.

Todo el montaje por enchufe no necesita ningún elemento de fijación puesto que la propia lona, -5-, una vez montada, impide que el conjunto pueda desarmarse.

5

Cabe destacar que los elementos laterales pueden estar montados en disposición telescópica, de manera que la estructura pueda ser dispuesta por extensión de sus elementos. Igualmente los elementos -7- y su prolongación -8-, formando una sola pieza o en disposición telescópica, podrían encontrarse vinculados a los correspondientes tramos centrales -3- por medio de una bisagra, de modo que dichos extremos pudieran plegarse contra los travesaños -1a- del bastidor -1-, el cual, a su vez, podría constituir una baca portaequipajes propiamente dicha, de manera que cuando no se ha de montar el toldo, es decir, en periodos de viaje, además de comportar la lona -5- y otras piezas, podría recibir una cantidad de equipaje.

10

15

En los extremos libres de los tramos extremos -8-, se prevén sendos tornillos verticales -10- dotados de una tuerca de aletas -11-, cuyos tornillos -10-, se conjugan con unos orificios reforzados -12- dispuestos en las esquinas de la lona -5-, figuras -2-, también dotadas de un refuerzo de cuero -13-, de modo que introduciendo los tornillos -10- a través de los correspondientes orificios -12-, la lona -5-, pueda quedar perfectamente fijada con las tuercas -11-, al propio tiempo que evita que la estructura ensamblable pueda desmontarse.

20

25

Además, en los extremos delanteros y traseros de la lona -5-, se han previsto unos amplios dobladillos -14- en los que se ensartan los travesaños -4-, de la estructura,-

30

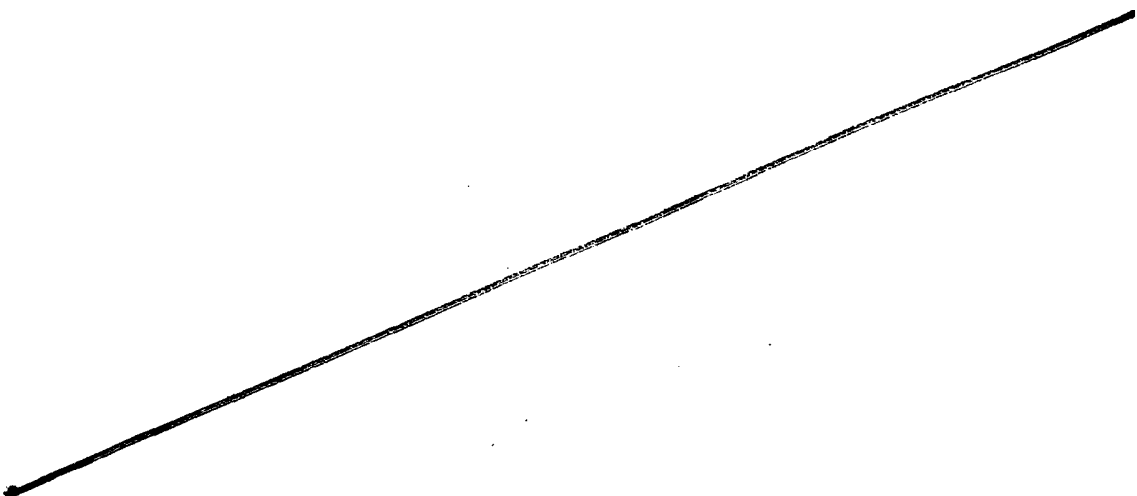
de modo que la lona pueda ser tensada perfectamente.

En disposición longitudinal de la lona, y a ambos  
lados se proveen una serie de orificios reforzados -15-, de  
modo que por medio de unas cintas puedan vincularse dichas  
5 costados a la estructura, sobre todo en el caso de que exis-  
ta viento, para evitar cualquier inconveniente de deterioro.

En los laterales de la lona se extienden unos am-  
plios faldones -16-, mientras que transversalmente existen  
unos faldones más pequeños. Concretamente, tales faldones  
10 -16- y -17-, quedan limitados por la disposición de los ta-  
ladores de esquina -12- y los intermedios -15-.

En estas condiciones se representa en la figura -4-  
determinando un espacio entre lona -5- y cubierta del coche-  
por el que discurra libremente el aire, con lo que se evita-  
15 rá el recalentamiento del vehículo.

Descrita la naturaleza del invento y una forma de-  
realización práctica, solamente cabe añadir que en el con-  
junto y partes independientes constitutivas del topo son sus-  
ceptibles modificaciones y cambios de materias, forma y dis-  
20 posición en cuanto estas alteraciones no desvirtuen el funda-  
mento esencial del mismo.



-REIVINDICACIONES-

- 1.- Toldo protector para vehículos de turismo, caracterizado porque comprende una lona extendida y tensada sobre una estructura rectangular soporte montada en un bastidor central dotado de cuatro garras extensibles de fijación a los canales vierteaguas laterales, de modo que dicha lona extendida horizontalmente venga a cubrir totalmente al vehículo dejando un cierto espacio para que pueda circular el aire libremente, previendo en dicha lona unos faldones laterales y transversales.
- 2.- Toldo, según reivindicación anterior, caracterizado porque la estructura soporte de la lona está constituida con elementos tubulares, cuyos largueros longitudinales y travesaños extremos están formados por tramos enchufables coaxialmente, si bien los tramos transversales se alojan en unos dobladillos previstos en los extremos de la lona, de modo que determine un montaje tensado de ésta, quedando fijada por medio de unos tornillos situados en los extremos libres de los tramos largueros, los cuales se calan a través de orificios reforzados previstos en la lona, quedando retenida por medio de tuercas de aletas.
- 3.- Toldo, según reivindicación anterior, caracterizado por que en los lados bordes longitudinales del toldo en que se inician los correspondientes faldones, se prevén una serie de orificios reforzados para el paso de cintas de fijación complementaria a la estructura.
- 4.- Toldo, según la primera reivindicación caracterizado por que los extremos de los largueros se encuentran vinculados al tramo central por medio de una abisagración que permite plegar dichos extremos, una vez desmontado el travesaño co -

respondiente, contra los transversales del bastidor central de fijación de vierteaguas.

5 5ª.- Toldo, según reivindicación 1ª, caracterizado porque los extremos de los largueros se encuentran divididos en tramos montados telescópicamente, de manera que puedan ser extendidos para recibir la lona cobertora.

10 6ª.- Toldo, según anteriores reivindicaciones, caracterizado porque los tramos centrales de los largueros comportan unas espigas perpendiculares susceptibles de alejarse axialmente en los extremos abiertos de los travesaños tubulares del bastidor central, de modo que pueda ser regulada la anchura de la estructura en función de la lona cobertora y anchura del vehículo.

7ª.- "TOLDO PROTECTOR PARA VEHICULOS DE TURISMO".-

Consta la presente memoria descriptiva de nueve hojas numeradas y mecanografiadas por una sola cara a las que se le acompañan tres de planos para su mejor comprensión.

Madrid,

18 MAY. 1976

M. V. DE LA TORRE  
P. P.

José Pérez Colado

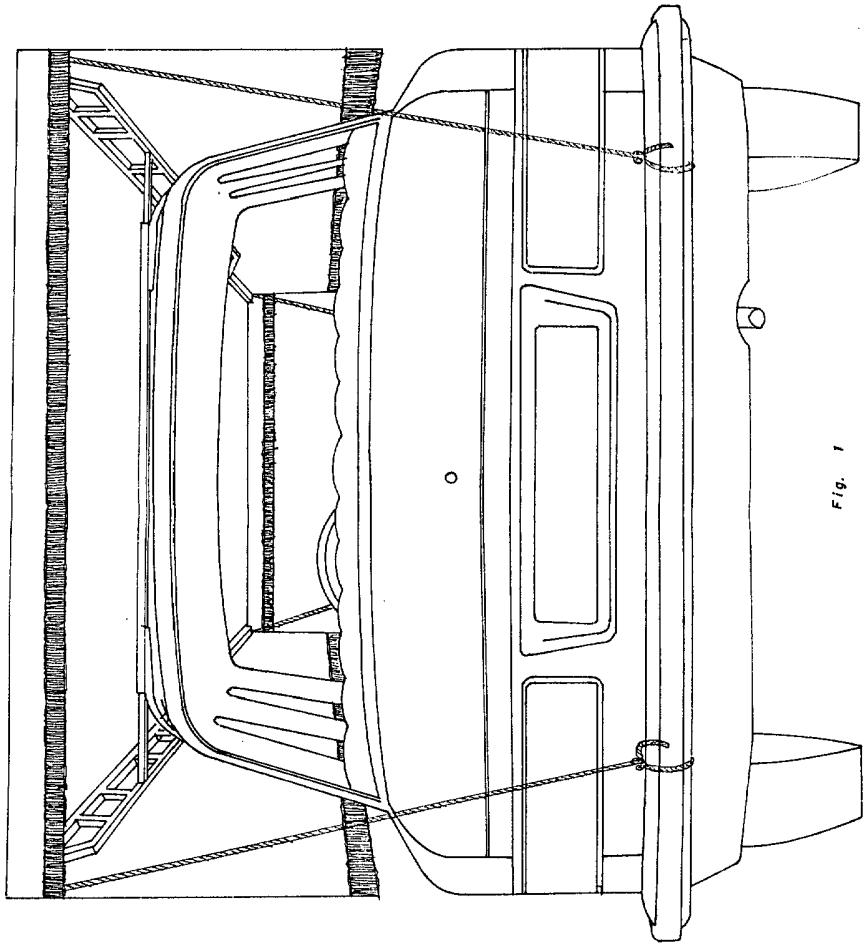


Fig. 1

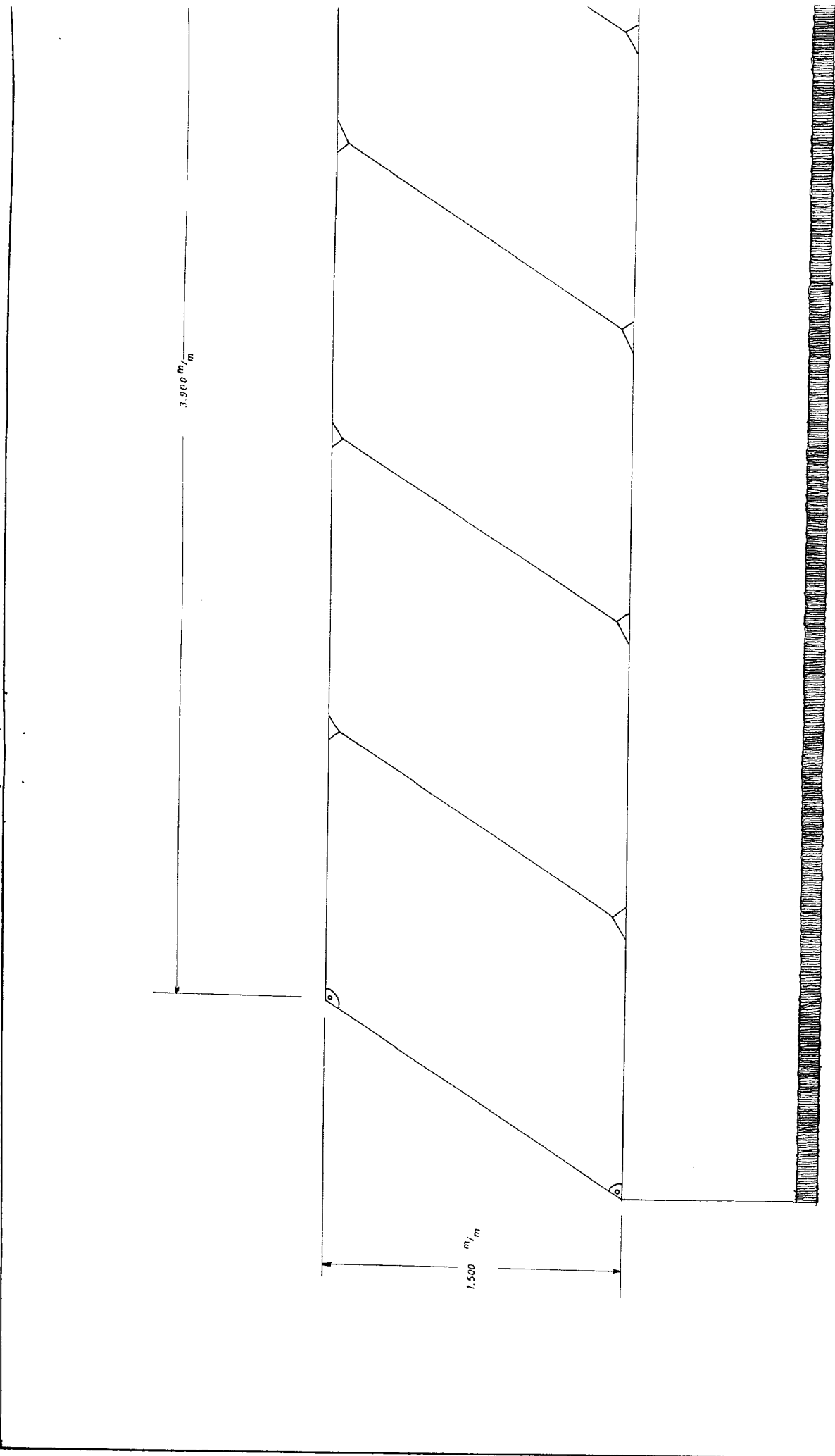


Fig. 2

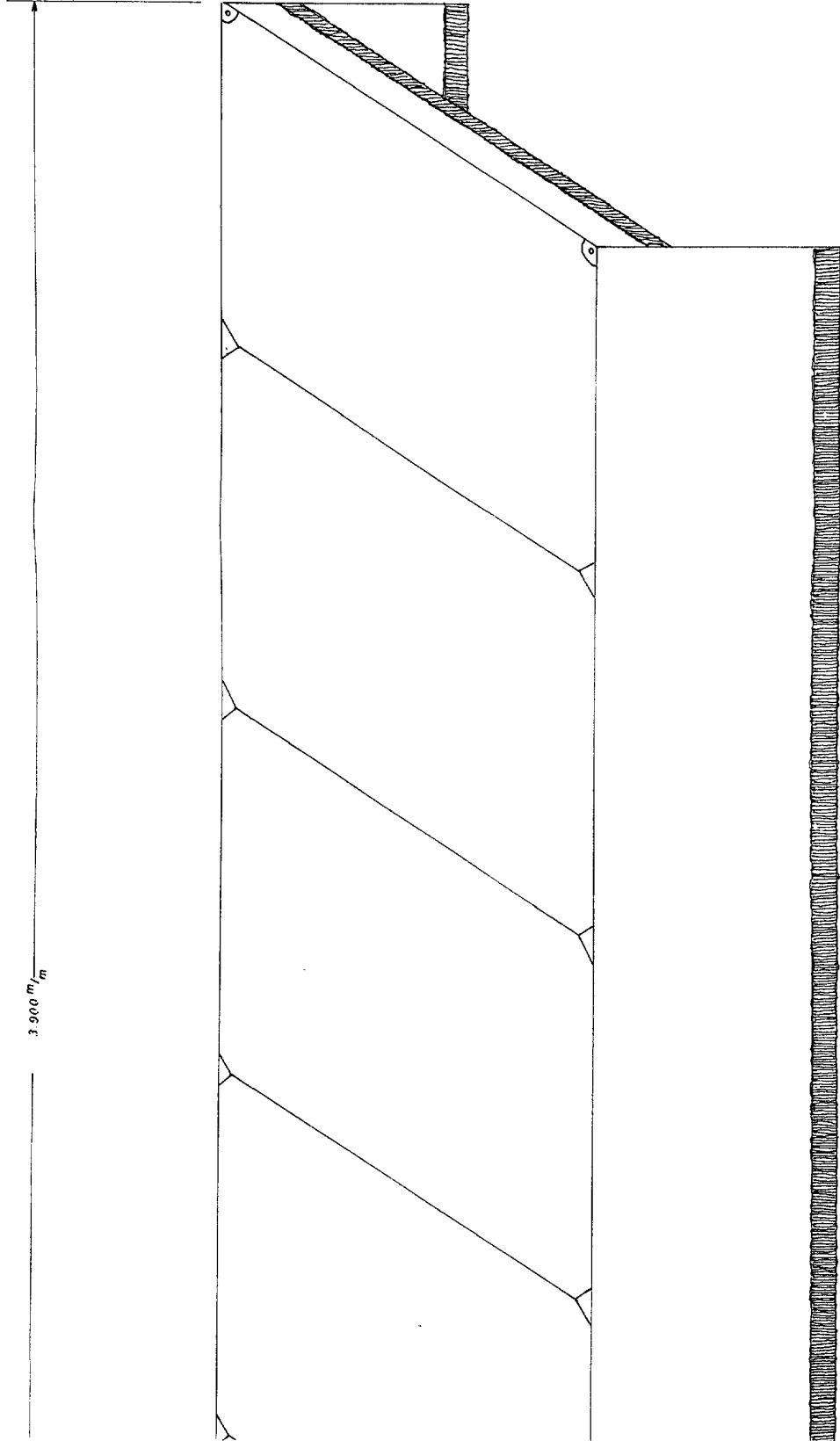


Fig. 2

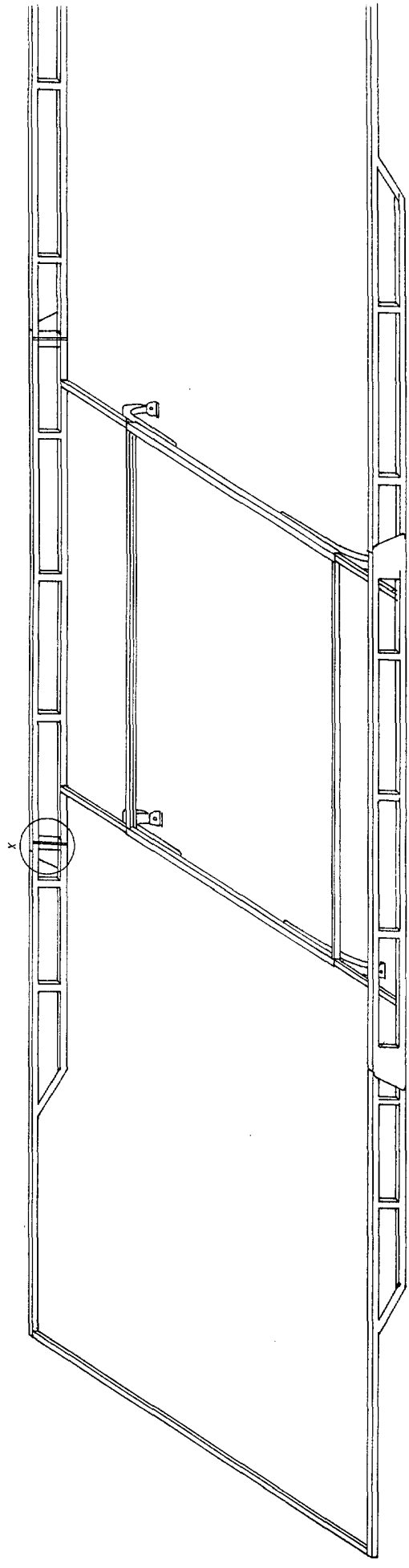


Fig. 3

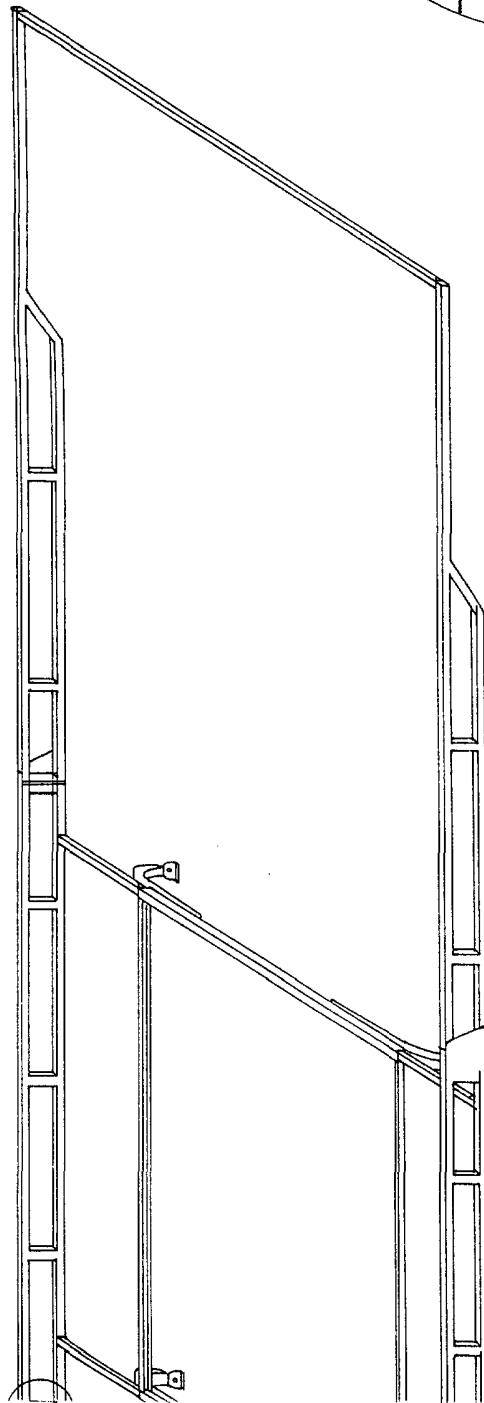


Fig. 3

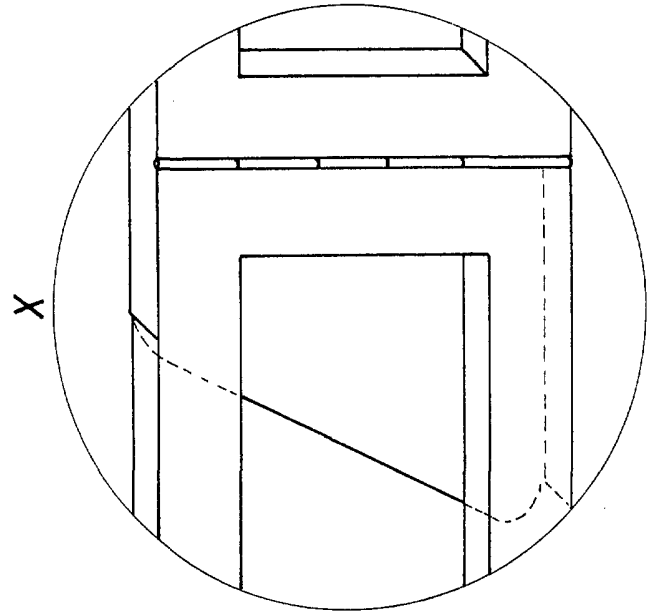


Fig. 4

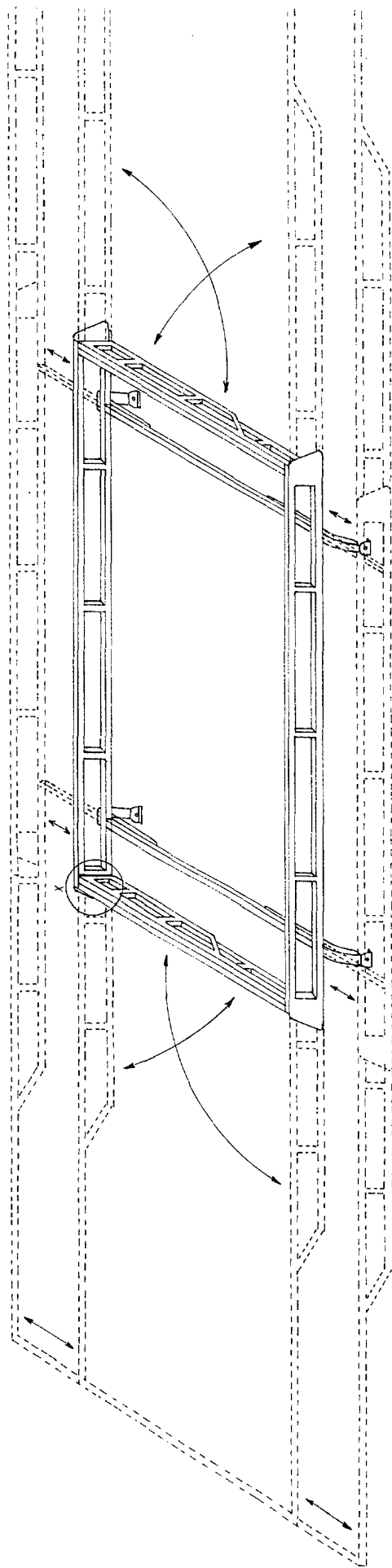


Fig. 5

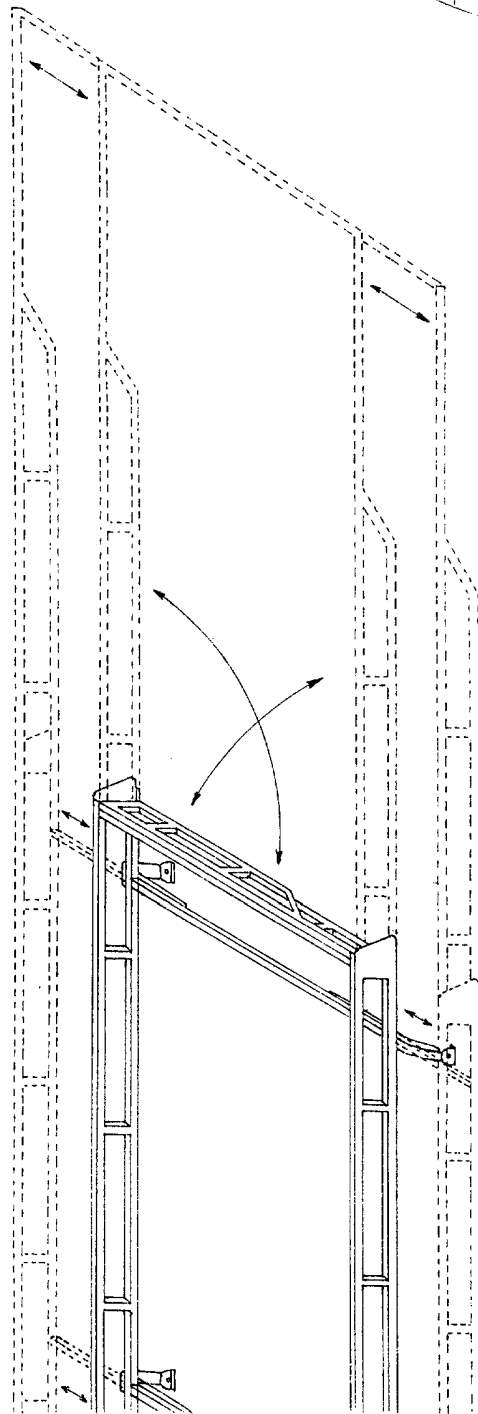


Fig. 5

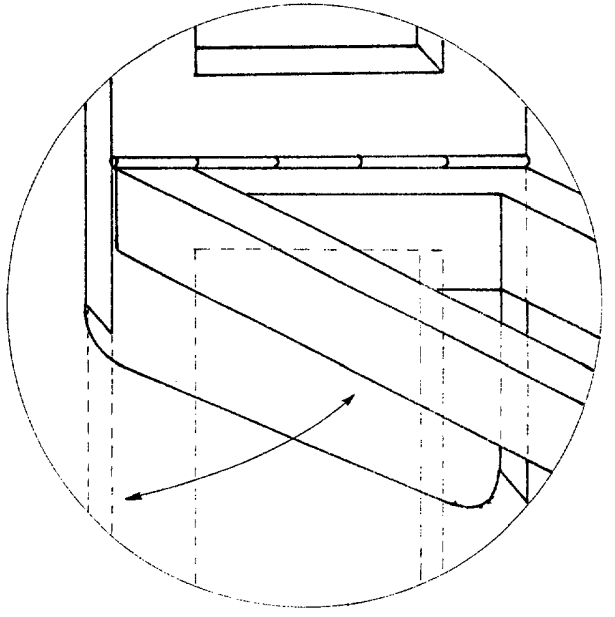


Fig. 6

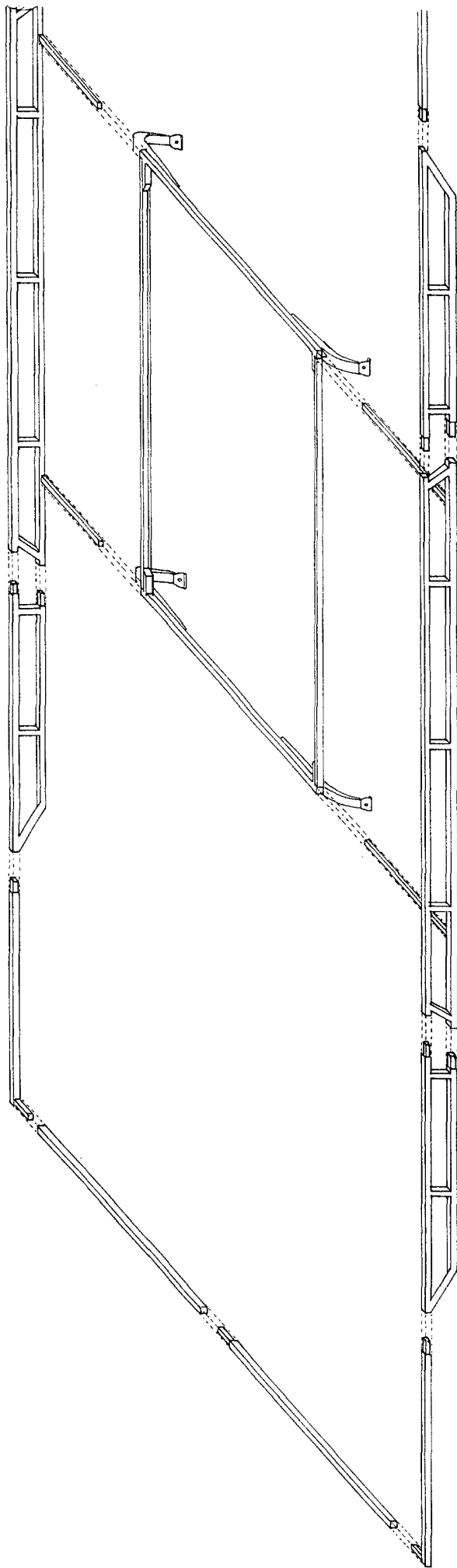


Fig. 7

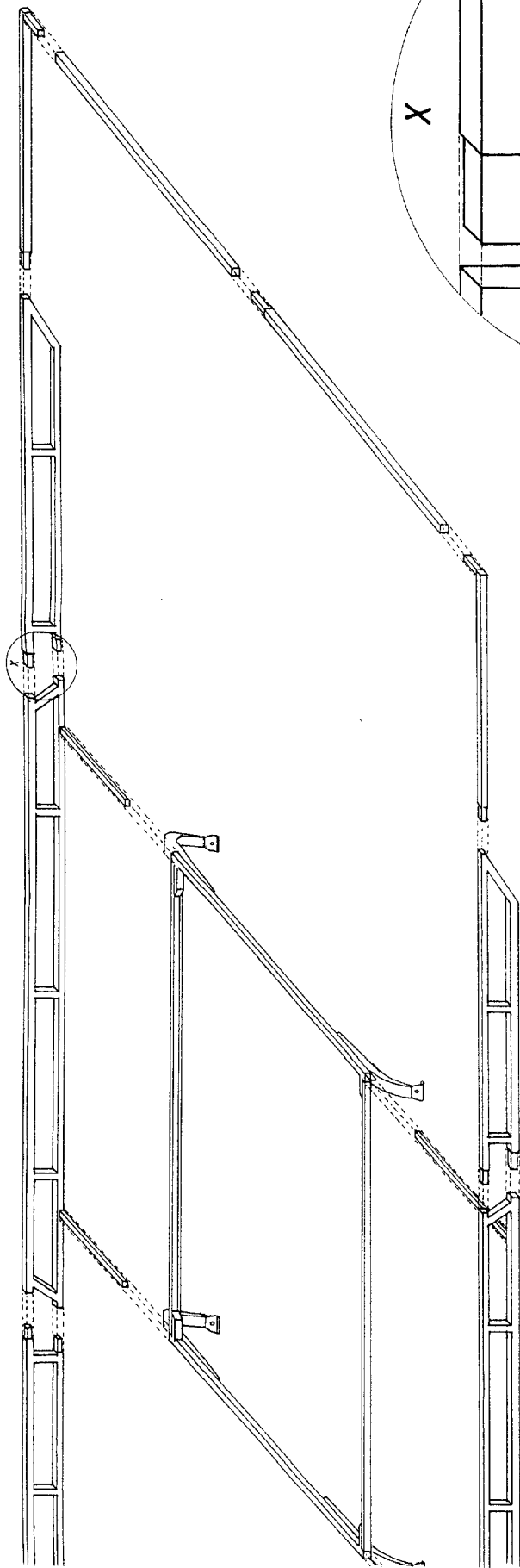


Fig. 7

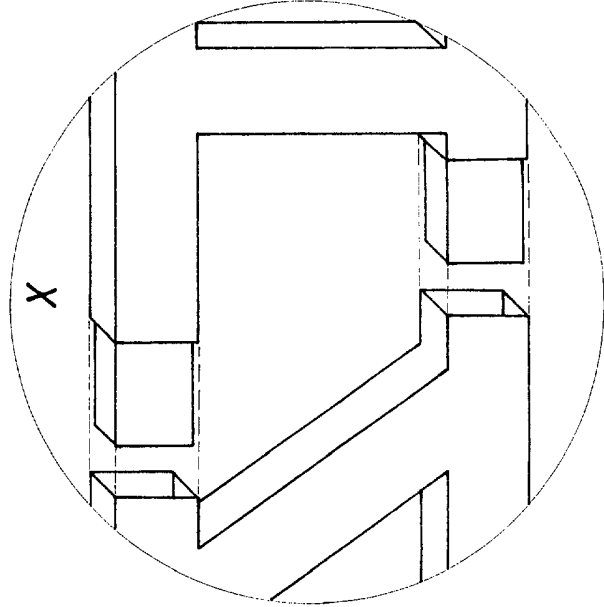


Fig. 8

