



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

NUM. 240555	10 Y
FECHA DE PRESENTACION	
8-1-79	

Concedido el registro de la invención...
con los datos que se indican en el presente formulario...
de la Oficina de Patentes y Marcas...

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO 52.812 B/78	9-1-78	Italia

37 FECHA DE PUBLICIDAD	38 CLASIFICACION INTERNACIONAL F16B/B60R
------------------------	---------------------------------------------

34 TITULO DE LA INVENCION

"UN ELEMENTO DE FIJACION PARA LA SUJECION DE MOLDURAS A LA CHAPA DE LA CARROCERIA DE LOS AUTOMOVILES"

39 SOLICITANTE (ES)

IAC INDUSTRIE RIUNITE, S.p.A. R. BERTRANDI-
G. FERRANTE, 1-1

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Via Torino 73-BEINASCO-TORINO-Italia

40 INVENTOR (ES)

Renato Bertrandi y Gino Ferrante

41 TITULAR (ES)

42 REPRESENTANTE

D. FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ (MOD.- 3.568)

MCG.

1

Este invento se refiere a un elemento para la fijación de molduras a la chapa de la carrocería de los automóviles o para usos similares, del tipo que comprende una pequeña placa con un par de aletas dispuestas en lados opuestos para enganchar en ellas los elementos de molduras así como unos medios para la fijación de dicha placa a la chapa.

5

10

15

Ya son conocidos elementos de fijación de este tipo, que son sobre todo usados para la sujeción de -- junquillos y molduras a la carrocería de los vehículos automóviles. En estos elementos de fijación los medios para la sujeción de la pequeña placa a la chapa se basan en la existencia de un tetón que sale del centro de la superficie posterior de dicha pequeña placa, el cual puede ser insertado en un orificio anteriormente hecho en la chapa de la carrocería y tiene un resalte elástico que se engancha detrás de la chapa para mantener a la placa en posición.

20

25

Uno de los principales inconvenientes de esta clase de construcción consiste en que, como los elementos de fijación se aplican a las carrocerías una vez que ya han sido pintadas éstas, al introducir el tetón en el agujero inevitablemente se salta la pintura de los bordes de dicho agujero, con lo que estas superficies pierden la protección y fácilmente se corroen.

30

Para evitar este inconveniente se han fabricado junquillos y molduras que en su cara posterior llevan aplicada una cinta que es adhesiva por sus dos lados, efectuándose la sujeción a la chapa de la carrocería por la -- adherencia del otro lado de la cinta adhesiva.

1

Este sistema de fijación últimamente citado tiene también sus inconvenientes. Uno de ellos es que la aplicación de una pieza recta de moldura a una chapa curva requiere poder contar con un dispositivo con el que se pueda adaptar la moldura a la forma de la chapa durante todo el tiempo que se necesite para que al adhesivo pegue en la chapa. Otro inconveniente es que, especialmente cuando se trata de grandes paneles metálicos como los que forman los costados de los autobuses, de las carrocerías de los coches, etc., estos paneles no son totalmente planos sino que tienen ondulaciones que hacen que la adherencia de la moldura con la chapa únicamente se produzca en las zonas de esta última que sobresalen del resto de la superficie. Otro inconveniente más es el que se tiene cuando se hace necesario reemplazar un junquillo o moldura defectuoso; en este caso es inevitable que quede en la chapa una parte de la cinta adhesiva por los dos lados, la cual es imposible desprender sin que se dañe la pintura sobre la que está asentada.

5

10

15

20

25

El objeto de este invento es la obtención de un elemento de fijación del tipo que se mencionó al comienzo de esta exposición que permita la sujeción fácil, y con posibilidad de reemplazamiento, de un junquillo o moldura sin tener que hacer uso de dispositivos especiales y sin tener que hacer anteriormente orificios en la chapa.

30

De acuerdo con este invento este objeto se consigue haciendo que la fijación de la pequeña placa a la chapa se obtenga mediante la aplicación a la cara posterior de dicha placa de una cinta que es adhesiva por sus dos lados, la cual es después aplicada por el otro lado a

1 la chapa de la carrocería.

5 Ello presenta por una parte la ventaja de no necesitar hacer ningún agujero en la chapa. Por otra parte se tienen también con ello las ventajas inherentes a los elementos de fijación constituidos por placas que tienen adheridas partes elásticas que sobresalen, como es la posibilidad de reemplazamiento de un modo fácil y rápido sin que quede en la chapa traza alguna del elemento reemplazado.

10 Para la fijación de la moldura o junquillo a una pared de chapa curva basta con aplicar a lo largo de esta última, a intervalos, unos elementos de fijación y mantenerlos en posición, con solamente la presión manual, durante el tiempo necesario para que se adhieran. El en-

15 ganche del junquillo o moldura a los elementos de fijación deberá hacerse después de que se haya conseguido una adherencia segura, es decir, cuando ésta sea capaz de resistir las presiones debidas a la flexión de la pieza (junquillo o moldura) que se aplica, en su adaptación al perfil no

20 plano de la chapa. Se tiene también así la ventaja de que la fijación de los elementos objeto de este invento no se ve influenciada por las ondulaciones u otras irregularidades que puedan tener los paneles de chapa.

25 Por último se tiene también que, como es el caso de la producción en masa de carrocerías, no es necesario disponer de antemano de unas carrocerías con agujeros y otras sin agujeros en la chapa, para la producción de carrocerías de las que unas tengan junquillos o molduras y las otras no los tengan.

30 De la lectura de la descripción detallada que

1 se hace a continuación en la que, con referencias al dibujo que se acompaña, se muestra un ejemplo no limitativo de aplicación del invento, pueden verse otras características del mismo. En este dibujo

5 - la Fig. 1 muestra en perspectiva por su cara anterior un elemento de fijación de acuerdo con el invento;

- la Fig. 2 es una perspectiva del mismo por su cara posterior;

10 - la Fig. 3 muestra una sección transversal por el plano indicado por la línea III-III de la Fig. 1, viéndose aplicada a una chapa también representada fragmentariamente en sección, y

15 - la Fig. 4 es una sección similar a la de la Fig. 3, aunque a escala más reducida, en la que está también representada en sección transversal una moldura montada en el elemento de fijación.

Con referencia a las Figs. 1 a 3 vemos que un elemento de fijación de acuerdo con este invento comprende una placa 10 que tiene un par de aletas 12 en sus lados opuestos con forma más o menos de una "C", de tal modo que cada una de estas aletas tiene una pestaña lateral elástica 14. En el arranque de esta pestaña 14 se forma una esquina 16 cuya función será explicada más adelante.

25 Es preferible que la placa 10 y sus aletas 12 sean fabricadas de una sola pieza de un plástico adecuado tal como, por ejemplo, una poliamida; sin embargo, también se puede hacer que la placa sea de chapa cortada y formada.

30 En el ejemplo mostrado, en una placa de mate-

1 rial plástico 10 hay una pieza metálica insertada 18 in-
troducida en el moldeo; esta pieza insertada 18 es de cha-
pa y de forma rectangular.

5 A la pieza insertada 18 le es adherido un pe-
dazo de cinta adhesiva por sus dos lados 20, ya conocida
y existente en el mercado. Antes de que el elemento de fi-
jación sea usado, la otra cara del material con adhesivo
a ambos lados 20 está cubierta con una hoja protectora 22
que puede ser desprendida.

10 La pieza de cinta adhesiva por sus dos lados
puede ser también pegada directamente a una cara del ma-
terial plástico pero se ha visto que la adherencia con un
metal es mejor. Por supuesto que, en el caso de que la --
placa 10 fuera metálica, la pieza de cinta adhesiva por
15 los dos lados puede ser pegada directamente a la cara pos-
terior de la placa

El uso del elemento de fijación de acuerdo
con este invento es muy simple. Basta con desprender la
hoja de protección 22 y apretar con fuerza la cara descu-
bierta de la pieza de cinta adhesiva por sus dos lados 20
20 contra la chapa pintada L de la carrocería (Fig. 3) en la
posición requerida.

Una vez que el adhesivo está firme, el elemen-
to de fijación está debidamente sujeto a la chapa L y lis-
to para recibir la moldura, junquillo o elemento similar
25 que quiera fijarse a la chapa L.

En la Fig. 4 se muestra una moldura M que tie-
ne dos aletas moldeadas A que han sido elásticamente engan-
chadas a las aletas 12. La moldura M queda firmemente su-
jeta en posición debido a la existencia de las esquinas 16.



1

Este invento corresponde a una solicitud de modelo de utilidad formulada en Italia el día 9 de Enero de 1978, señalada con el N.º 52812-B/78 y se acoge, por tanto, a los beneficios que otorgan los convenios internacionales vigentes.

5

10

15

20

25

30



REIVINDICACIONES

1

5 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 que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

10 1ª.- Un elemento de fijación para la sujeción de molduras a la chapa de la carrocería de los automóviles o para usos similares, del tipo que comprende una pequeña placa con un par de aletas dispuestas en lados opuestos para enganchar en ellas los elementos de molduras así como unos medios para la fijación de dicha placa a la chapa,

15 caracterizado porque la fijación de la pequeña placa (10) a la chapa (L) se obtiene mediante la aplicación a la cara posterior (18) de dicha placa (10) de un trozo (20) de cinta que es adhesiva por sus dos lados, la cual es después aplicado por el otro lado a la chapa L de la carrocería.

20 2ª.- Un elemento de fijación de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado porque la placa (10) es de material plástico.

25 3ª.- Un elemento de fijación de acuerdo con la reivindicación 2ª, caracterizado porque el lado posterior de la placa (10) tiene incorporada una pieza metálica insertada (18).

4ª.- Un elemento de fijación de acuerdo con la reivindicación 1ª, caracterizado porque la placa está hecha de chapa cortada y formada.

30 5ª.- "UN ELEMENTO DE FIJACION PARA LA SUJECION

1

DE MOLDURAS A LA CHAPA DE LA CARROCERIA DE LOS AUTOMOVILES".

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.

5

Esta Memoria consta de ocho hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid 08.ENE.1979

P.A.

10

Fernando de Eizoburu
Por Poder.

15

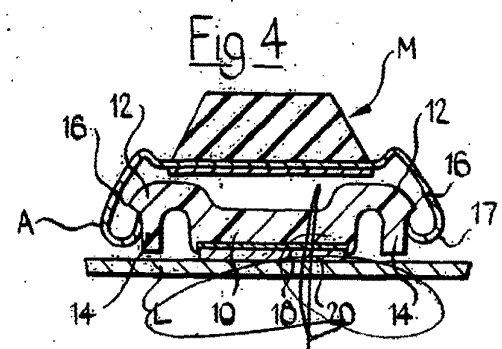
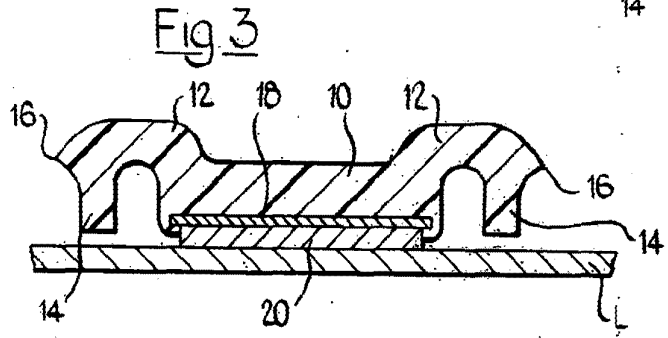
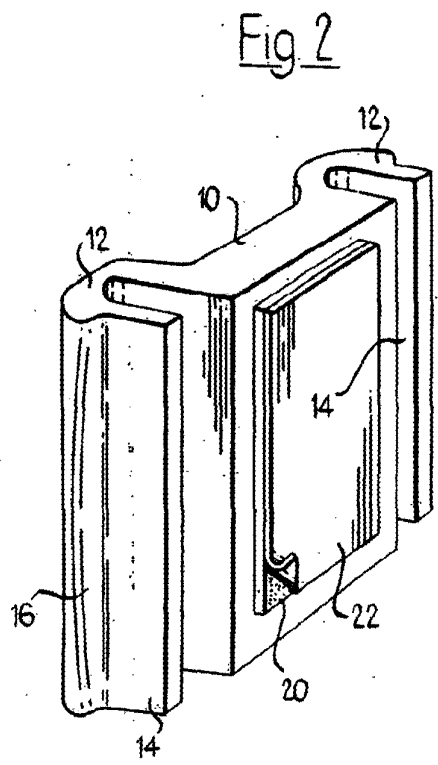
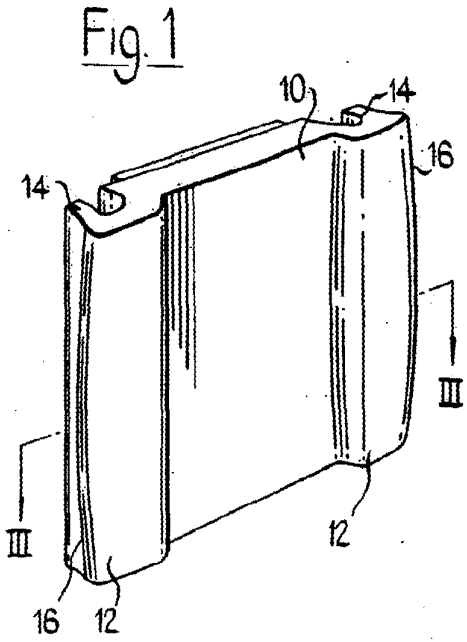
20

25

30

03019

JMS



Ferrigno de Bizzol
Por Ferrigno