

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA  
Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

**C A T E G O R I A**  
**MODELO DE UTILIDAD**

244365

(10) ES	(11) NUMERO	(16) Y
(21) (22)	FECHA DE PRESENTACION	
	4-7-79	

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente solicitud, según el contenido de la memoria adjunta.

(30) PRIORIDADES:	(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
-------------------	-------------	------------	-----------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B 62D 25/18

(64) TITULO DE LA INVENCIÓN
<b>*PALDILLA SALVA-BARROS UNIVERSAL*</b>

(71) SOLICITANTE (ES)
<b>D. Nikitas KOUTSOURAIS SPANU y D. Salvador ORTS AMOROS.</b>

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
<b>MADRID, - Enrique Velasco, 32 y ELCHE (Alicante), - José M<sup>o</sup> Buok, 16, respectivamente.</b>

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)
<b>D. NIKITAS KOUTSOURAIS SPANU y D. Salvador ORTS AMOROS.</b>

(74) REPRESENTANTE
<b>D. JOSÉ M<sup>o</sup> TORO ARENAL, Agente Oficial de la Propiedad Industrial.</b>

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a una faldilla salva-barros especialmente concebida para vehículos automóviles y cuyas características fundamentales se centran en el hecho de que puede ser adaptada a diversos vehículos de diferente diseño, adquiriendo el aludido carácter universal.

5.- Básicamente la faldilla que la invención propone está constituida por un cuerpo laminar monopieza, obtenido preferentemente por moldeado y en material plástico semi-rígido, el cual adopta una configuración general rectangular ligeramente curvado, presentando sus bordes laterales e inferior dotados de un plegado que rigidiza sensiblemente la estructura del cuerpo laminar.

10.- Iniciándose aproximadamente en su zona media y presentando una trayectoria arqueada que se dirige hacia el vértice superior externo presenta un rehundido alargado y de anchura considerable, previsto para el encaje en el mismo de la zona de la aleta del vehículo en la que ha de efectuarse la fijación de esta faldilla.

15.- La zona superointerior de la faldilla, con respecto al citado rehundido, se encuentra ampliamente escotada, según un borde generalmente paralelo al propio rehundido, a la vez que la curvatura de esta zona de la faldilla se hace considerablemente mayor al objeto de adaptarse en lo posible a la cara interna de la aleta del vehículo.

20.- En el mencionado rehundido existen además, una pluralidad de orificios rasgados transversalmente, que permiten

la fijación de la faldilla a la aleta.

- 30.- De lo anteriormente expuesto se deduce que mediante el encaje del borde de la aleta en la acanaladura de la faldilla se consigue una perfecta adaptación de esta última que da la sensación de continuidad con la propia carrocería del vehículo, a la vez que la amplitud y curvatura previstas para dicho rehundido permite la adaptación de la faldilla a diversos tipos de vehículos.
- 35.-

- Como complemento de la estructura descrita se ha previsto que en la zona inferior de la faldilla existan pequeñas zonas circulares debilitadas que, opcionalmente, pueden ser eliminadas estableciendo paso para tornillos o remaches de fijación de una segunda faldilla de goma que se constituye en prolongación de la propia faldilla salva-barros objeto de la invención.
- 40.-

- Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña la presente memoria descriptiva, como parte integrante de la misma, de una hoja única de planos en la que con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:
- 45.-

- La figura 1, muestra una perspectiva frontal de la faldilla salva-barros universal que la invención propone.
- 50.-

La figura 2, muestra una sección transversal de dicha faldilla realizada a nivel del rehundido superior y de acuerdo con la línea de corte A-B de la figura 1.

- La figura 3, muestra, finalmente, otra sección transversal de la faldilla realizada en su zona inferior
- 55.-

y de acuerdo con la línea de corte C-D de la figura 1.

60.- A la vista de estas figuras puede observarse cómo la faldilla salva-barros está constituida por un cuerpo laminar monopieza (1) de configuración general rectangular, el cual presenta una cierta curvatura que puede observarse en la sección de la figura 3 a la vez que sus bordes se encuentran acodados hacia la cara cóncava, al objeto de rigidizar su estructura.

65.- Aproximadamente en la zona media de la faldilla se inicia un rehundido (3) que describe una trayectoria arqueada hasta desembocar en correspondencia con el vértice superior externo (4) de la faldilla.

70.- Este rehundido (3) constituye la zona de encaje y asiento para la aleta del vehículo automóvil sobre el que ha de fijarse la faldilla, contando con una pluralidad de orificios (5) rasgados transversalmente y previstos para la fijación de la faldilla salva-barros a la citada aleta.

75.- El cuerpo laminar (1) por encima del rehundido (3), presenta una amplia escotadura (6) que afecta a su zona superior y su zona lateral, describiendo una trayectoria arqueada aproximadamente paralela a la del propio rehundido (3), de manera que el sector (7) determinado por este borde escotado y por el propio rehundido (3), está destinado a adaptarse a la cara interna de la aleta del vehículo, para lo cual presenta una curvatura sensiblemente mayor, según puede observarse gráficamente en la figura 2.

80.- Finalmente, en la zona inferior de la faldilla salva-barros, se han previsto pequeñas zonas circulares debilita-

85.- das (8) que permiten, cuando se estime oportuno y mediante el vaciado de las mismas, establecer pasos para tornillos o remaches de fijación de una segunda faldilla de goma, que no ha sido representada en las figuras, prolongación de la faldilla salva-barros universal que la invención propone.

90.- A tenor de lo anteriormente expuesto, se deduce fácilmente que el borde de acoplamiento de la aleta del vehículo queda perfectamente encajado en el rehundido (3) de forma que se obtiene una sensación de continuidad entre la carrocería del vehículo y la propia faldilla, mientras que la anchura de dicho rehundido (3) permite la adaptación de la faldilla a cualquier tipo de vehículo.

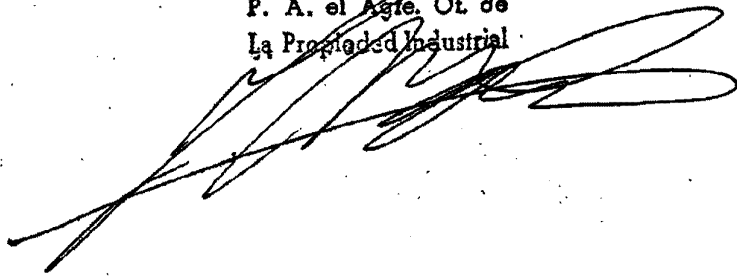


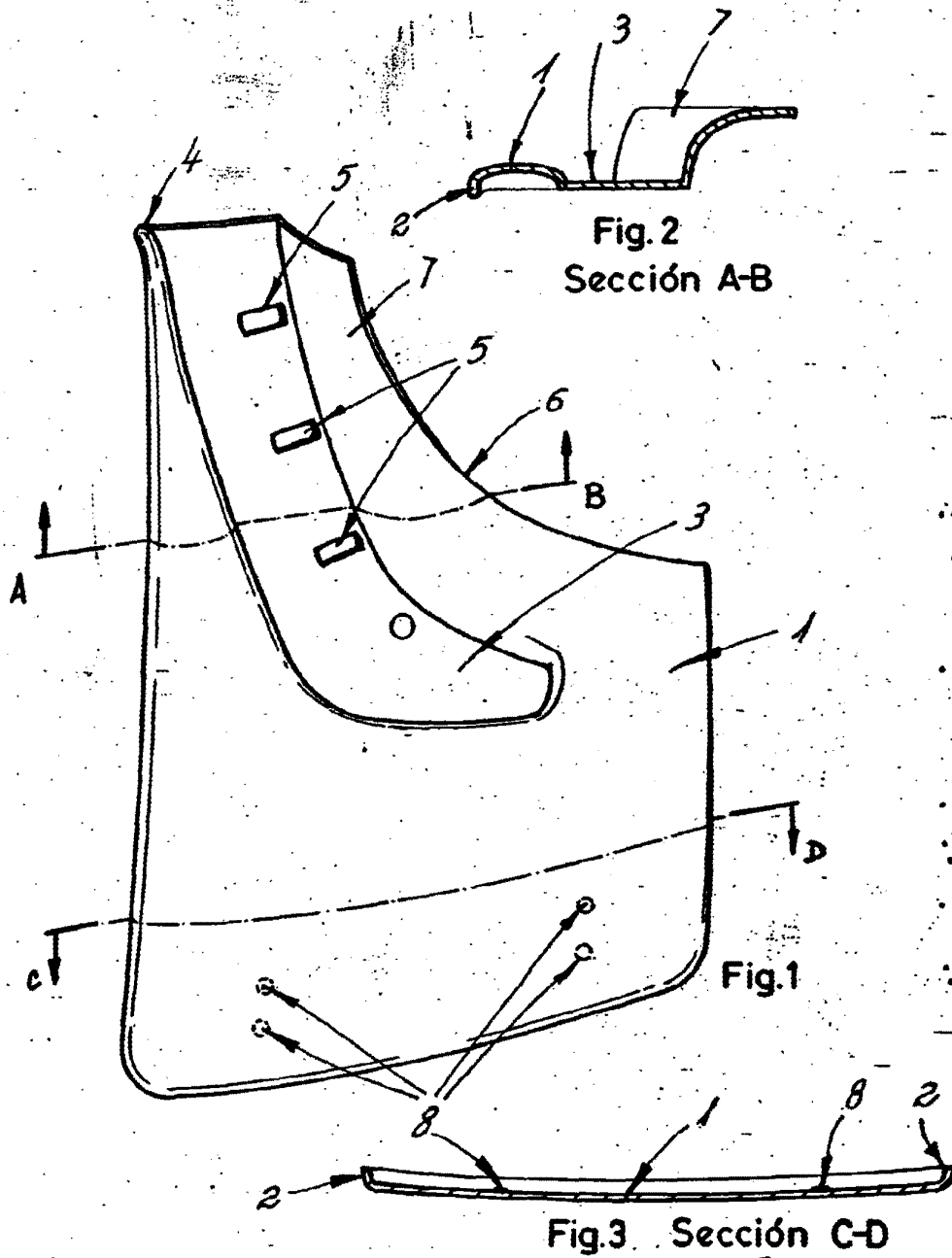


foliadas y mecanografiadas por una sola cara, componiendo un total de ciento veinticinco líneas, incluidas las presentes.

Madrid, 4 de Julio de 1.979.

P. A. el Agte. Of. de  
La Propiedad Industrial

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the typed text of the office name.



Madrid, 4 de Julio de 1979

P.A. P. A. el Agte. Of. de  
La Propiedad Industrial

ESCALA VARIABLE