



ESPAÑA

ES	11	NUMERO	Y
	21	252.992	
	22	FECHA DE PRESENTACION	
		6-11-79.	

MODELO DE UTILIDAD

1 ABR. 1981

30	PRIORIDADES.	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				
	P 28 48 089.9		6 de Noviembre de 1.978		Rep. Federal Alemana

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B62D 25/18

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	FALDILLA PARA GUARDABARROS DE CAMIONES.

71	SOLICITANTE (S)
	KNUT ARENHOLD.

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	D-2000 Hamburg 52, Westend 7, Alemania Federal.

72	INVENTOR (ES)
	KNUT ARENHOLD.

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO y POMBO.

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una faldilla para guardabarros de camiones, con un cuerpo principal de faldilla y un talón de adaptación unido a éste, en la parte superior, para la adaptación de la faldilla a la trayectoria de la carrocería, la cual es fijable en la carrocería mediante instalación de al menos una parte de una zona de fijación del talón en reborde de la aleta guardabarros.

Tales faldillas guardabarros, en las que, en general, el cuerpo principal de la faldilla y el talón de adaptación están fabricados enterizos de caucho ó de otro material elástico tipo goma, no obstante también pueden estar constituidas por ejemplo en la zona superior por chapa, sobre la que, en este caso, está unida una zona de caucho ó similar, son tan conocidas como las diferentes posibilidades para su fijación en el reborde de la aleta guardabarros.

En una faldilla guardabarros conocida de este tipo (DE-PS 23 42 365, DE-PS 25 29 718) se emplea una chapa de refuerzo que se puede combar, que está dispuesta sobre la superficie al menos del talón de adaptación ó bien está empotrada en la misma. Para montar la faldilla guardabarros en la carrocería se hacen pasar tornillos a través de esta chapa de refuerzo así como a través del talón de adaptación, que se atornillan en la aleta guardabarros, ó se efectúa una fijación por medio de pinzas que abarcan el reborde de la aleta guardabarros, que también están en contacto con la chapa de refuerzo. Debido a que la chapa de refuerzo puede combarse se posibilita una adaptación a los rebordes de carrocerías de tipos diferentes y, por tanto, un montaje de la faldilla guardabarros con relación a la rueda contigua del vehículo.

Por medio de la faldilla para guardabarros fijadas en camiones debe conseguirse que el agua salpicada levantada sea con

ducida bajo el automovil y, por tanto, fuera de la zona de circula-
 ción de las ruedas, de forma que esta agua no se extienda por
 salpicado como una cola ancha lateralmente, más alla de las dimen-
 siones del automovil, sino que se presente estrechamente empaque-
 5 tada en la zona media del automovil. Con objeto de conseguir tal
 conducción de las salpicaduras de agua, por medio de las faldillas
 guardabarros, estas deberian estar dispuestas de tal forma que de-
 berían estar inclinada en el plano vertical paralelo al eje de
 las ruedas, y en particular de tal forma que discurran de forma
 10 inclinada hacia dentro desde su borde externo, en estado montado,
 hacia su borde interno, con relación al sentido de circulación
 del automovil, así pues el borde externo de la faldilla guardaba-
 rros en el camión yace mucho más adelantado que su borde interno.

Un problema de los autobuses que se encuentran actualmen-
 15 te en el mercado, se debe sin embargo a que el reborde de la aleta
 guardabarros, que sirve para la fijación de la faldilla guardaba-
 rros, está inclinada en sentido contrario, puesto que de esta for-
 ma se simplifica el desmoldeo de la pieza de carroceria correspon-
 diente de la prensa de chapa. Así pues, en caso de que se monta
 20 una faldilla guardabarros directamente sobre el reborde de la ale-
 ta guardabarros, por ejemplo con empleo de una chapa de refuerzo
 alaveable, del tipo descrito anteriormente, la faldilla guardaba-
 rros presente tal inclinación, con relación al plano vertical al
 eje de la rueda, que el borde externo de la faldilla guardabarros
 25 del camión yace muy por detrás del borde interno, con lo que se
 proyectará el agua sucia presente hacia fuera.

Para evitar estas dificultades, ya se conoce el disponer
 pequeñas cuñas directamente en el punto de fijación, así como en
 los puntos de penetración de los tornillos o de actuación de las
 30 pinzas entre el reborde de la aleta guardabarros y la faldilla

guardabarros, con objeto de evitar de esta forma el montaje indeseado de la faldilla guardabarros. No obstante se ha observado que estas cuñas no solamente son difíciles de montar o bien que dificultan notablemente el montaje total de la faldilla guardabarros, sino que, cuando se emplean tales cuñas, en general tampoco puede lograrse una fijación fiable de la faldilla guardabarros, en particular cuando se emplean para ello pinzas de fijación.

5

Además las dificultades ya citadas se evitan mediante una unión de un punto o borde superior interno de la faldilla guardabarros con un punto de fijación en la carcasa de tal forma que la faldilla guardabarros se combe en el sentido deseado. No obstante en este caso es necesaria una conexión especial y frecuentemente es muy difícil encontrar un punto de fijación adecuado sobre la carrocería o bien de efectuar una conexión de este tipo.

10

15

Por lo tanto, el objeto de la presente invención es el de conseguir una posibilidad para fijar de forma sencilla una faldilla guardabarros sobre un reborde de la aleta guardabarros contigua y dar a esta faldilla guardabarros, sin medios auxiliares especiales, el montaje deseado con relación a un plano vertical al eje de la rueda, incluso en el caso de que el reborde de la carrocería está inclinado en sentido contrario con relación a dicho plano.

20

Para resolver este cometido se conforma una faldilla guardabarros, del tipo citado, según la invención de tal forma que la zona de fijación está levantada alrededor de una línea de charnela, cuya trayectoria corresponde al menos aproximadamente al borde de la carrocería en la zona de la faldilla guardabarros, por encima del plano de las partes restante del talón de adaptación y del cuerpo principal de la faldilla correspondiente a la

25

30

inclinación del reborde de la aleta guardabarros con relación a rectas paralelas al eje de la rueda.

Así pues, en la faldilla guardabarros según la invención la zona de fijación es también aquella zona que se pone en contacto durante el montaje de la faldilla guardabarros de la carrocería con el talón en el reborde de la aleta guardabarros, sensiblemente bajo el mismo ángulo que el reborde de la aleta guardabarros y preferentemente su inclinación es algo mayor que la del reborde de la aleta guardabarros, de forma que el cuerpo principal de la faldilla guardabarros y la pieza no levantada del talón de adaptación se encuentran en un plano, que discurre al menos paralelo el eje de la rueda, preferentemente sin embargo está inclinado con relación al eje de la rueda de tal forma que el borde externo de la faldilla guardabarros yazca en el camión mucho más por delante que el borde interno. Esta posición de la faldilla guardabarros se da automáticamente mediante el montaje de la zona de fijación y puesto que la inclinación de la zona de fijación corresponde aproximadamente a la inclinación del reborde la aleta guardabarros, discurren las superficies de actuación para las pinzas de fijación, en particular las superficies internas del reborde de de la aleta guardabarros y las superficies vueltas hacia la rueda de la zona de fijación o bién las superficies de la chapa de refuerzo, dispuesta en esta zona de fijación, sensiblemente paralelas entre sí, de forma que no se corre el peligro de que las pinzas de fijación se deslicen o se suelten de otro modo.

Debe indicarse que, a este respecto, debe entenderse por "zona de fijación" aquella zona del talón de adaptación que, en el montaje de la faldilla guardabarros sobre la carrocería, se emplea para la instalación en el reborde de la aleta guardabarros y por tanto puede servir para la fijación de la faldilla guardaba

rros en el montaje deseado. No obstante puede estar levantada naturalmente también una zona mayor que comprende esta zona de fijación.

El recorrido de la línea de charnela, alrededor de la cual se levanta la zona de fijación, corresponde aproximadamente al borde de la carrocería en la zona del reborde de la aleta guardabarros, es decir sensiblemente es una proyección de este borde de la carrocería en un plano vertical paralelo al eje de la rueda, puesto que para la trayectoria de la línea de charnela es importante la trayectoria del reborde de la aleta guardabarros que se prolonga en la zona de fijación.

Preferentemente corresponderá por tanto la trayectoria de la línea de charnela exactamente con el borde de la carrocería del camión correspondiente en la zona del reborde de la aleta guardabarros. Dado que, en general, debe emplearse una faldilla guardabarros para los diferentes tipos de camiones, la línea de charnela puede discurrir al menos en sus tramos inferior y medio, bajo un ángulo medio de aproximadamente 25° a 50° , en particular 30° a 45° y preferentemente 35° con relación a la vertical, es decir con relación a la vertical, referida el camión, sobre la que está montada la faldilla guardabarros, para conseguir así un determinado valor medio con respecto al borde de las diferentes carrocerías de los camiones actualmente existentes en el mercado. En caso de que en el futuro existiesen otros bordes de carrocerías, podría modificarse evidentemente la trayectoria de la línea de charnela de forma correspondiente. Lo importante es que, mediante el levantamiento por doblado de la zona de fijación o bien de una zona, que contiene la zona de fijación, por encima del plano del cuerpo principal de la faldilla, se alcance la compensación deseada de la inclinación del reborde de la aleta guardabarros, pudiendo presen-

tarse en particular para una aplicación universal de la faldilla guardabarros según la invención, desviaciones notables de la trayectoria de la línea de charnela en el caso extremo incluso en el borde externo, en estado montado, de la faldilla guardabarros.

5

La línea de curvatura puede ser por ejemplo paralela al borde interno del talón de adaptación o puede ser una línea recta.

Debe indicarse que el concepto de "línea de charnela" en relación con la faldilla guardabarros según la invención designa tanto capas de borde vivo cuanto transiciones con radio de curvatura relativamente grande hasta transiciones "sin peldaños".

10

Tal como ya se ha citado, al menos debe compensarse mediante el levantamiento por doblado de la zona de fijación sobre el plano de las partes restantes del talón de adaptación y del cuerpos principal de la faldilla, la inclinación del reborde de la aleta guardabarros. El ángulo de levantamiento por doblado está comprendido, según las inclinaciones de los rebordes usuales actualmente, convenientemente entre 5° y 25°, en particular entre 10° y 20° y preferentemente es de 15° con relación al plano del talón de adaptación restante y del cuerpo principal de la faldilla.

15

20

Desde luego puede elegirse en este caso un valor intermedio cuando tiene que emplearse una faldilla guardabarros para tipos diferentes de camiones.

La zona de fijación levantada está constituida sensiblemente de forma plana.

25

Con objeto de lograr una adaptación aun mejor de la faldilla guardabarros al borde de la carrocería, puede estar levantada la zona del borde superior del cuerpo principal de la faldilla en el mismo sentido que la zona de fijación del talón de adaptación por encima del plano de las partes restantes de talón de adaptación y del cuerpo principal de la faldilla. De este modo se con-

30

sigue, incluso para aquellos casos una disposición no perjudicial para el montaje deseado de la faldilla guardabarros en el reborde de la aleta guardabarros, en los que la faldilla guardabarros se implanta de tal forma que el reborde de la aleta guardabarros se prolonga incluso en la zona superior del cuerpo principal de la faldilla. El grado de levantamiento de la zona del borde corresponde en este caso preferentemente al de la zona de fijación, de forma que se forme una zona total conformada homogéneamente.

5

10

15

Con objeto de posibilitar también en este caso un montaje sencillo y una fabricación simple de la faldilla guardabarros, la zona del borde del cuerpo principal de la faldilla está levantada preferentemente alrededor de la prolongación de la línea de charnela, es decir el levantamiento por doblado de la zona de fijación del talón de adaptación y la zona del borde superior del cuerpo principal de la faldilla se produce alrededor de una línea de charnela común. Además esta zona del borde puede presentar una inclinación determinada con relación a la vertical.

20

25

También se conocen camiones en los que el reborde de la aleta guardabarros sobre el que tiene que fijarse la faldilla guardabarros no está separada al máximo con su extremo inferior del eje de la rueda, sino que, según el tipo de otra realización del borde de la carrocería, se acerca de nuevo al eje de la rueda. Tal trayectoria conduce a que este extremo del reborde de la aleta guardabarros rodee la faldilla guardabarros que yace en el reborde de la aleta guardabarros fijado por encima de este extremo, en el sentido de la rueda, de forma que, por una parte discurre muy inclinada sobre la rueda y, por otra parte, se compensa la inclinación deseada con relación a un plano perpendicular al eje de la rueda.

30

Con objeto de evitar estas dificultades, la faldilla

guardabarros según la invención puede presentar, por debajo de la zona del borde levantada, una zona intermedia unida a esta, en el mismo sentido pero no obstante levantada ligeramente sobre el plano del cuerpo principal de la faldilla y de la parte restante del talón de adaptación, que preferentemente esta levantada alrededor de una prolongación de la línea de charnela y en caso dado, está inclinada perpendicularmente.

Mediante esta zona intermedia levantada ya no se encuentra la faldilla guardabarros en aquella zona en la que se extiende el reborde de la aleta guardabarros, es decir la zona liberada por el levantamiento de la zona intermedia sirve para la recepción del reborde de la aleta guardabarros, sin que este extremo entre en contacto con la faldilla guardabarros.

Además la zona intermedia levantada representa una transición óptica entre la zona de fijación y del borde levantadas y del resto del cuerpo principal de la faldilla, de forma que los montajes diferentes de los cuerpos principales de la faldilla y la parte restante del talón de adaptación y de la zona de fijación y del borde levantadas no sean tan evidentes a la vista.

Tal como ya se ha dicho anteriormente, tiene que lograrse con un guardabarros que el agua salpicada sea dirigida al centro y por debajo del camión. Con objeto de reforzar este efecto aún más puede estar levantada la zona del borde, interna en estado montado, perpendicular, del cuerpo principal de la faldilla en el sentido contrario del levantamiento de la zona de fijación, por encima del plano del cuerpo principal de la faldilla de forma que se refuerce la posición inclinada del cuerpo principal de la faldilla con relación a un plano perpendicular al eje de la rueda en la zona del borde interna perpendicular del cuerpo principal de la faldilla y por tanto se mejore la conducción de las salpicaduras de

agua por debajo del camión.

5 Cuando tienen que emplearse faldillas guardabarros para tipos diferentes de camiones, se presenta frecuentemente la dificultad de que la zona angular superior interna, en estado montado, del cuerpo principal de la faldilla tiene que se cortada, ya que en esta zona se encuentran piezas del camión. Por otra parte es deseable mantener tan cerrada como sea posible esta zona angular, así pues no preveer un corte en todas las faldillas guardabarros, independientemente de que sea necesario o no.

10 Con objeto de salvar esta dificultad, la zona angular interna superior del cuerpo principal de la faldilla puede estar vaciado en una faldilla guardabarros según la invención pero también en una faldilla guardabarros no conformada según la invención con cuerpo principal de faldilla y talón de adaptación y preveerse 15 se en este vaciado una membrana de material elástico tipo goma, empleandose preferentemente el mismo material que para la faldilla guardabarros, pero un un espesor de material sensiblemente menor para posibilitar una fabricación en un proceso de trabajo. Desde el borde externo de la membrana hasta su zona de unión con el 20 cuerpo principal de la faldilla dircurren líneas de rotura y estas líneas de rotura divergen preferentemente desde el borde externo de la membrana hacia la zona de unión con el cuerpo principal de la faldilla.

25 Mediante el empleo de una membrana de este tipo, dotada con líneas de rotura, se consigue, por una parte, una zona angular cerrada interna, superior, del cuerpo principal de la faldilla y, por otra parte, esta zona no necesita ser cortada cuando se encuentra en el correspondiente camión una pieza del vehículo en este lugar. Por el contrario puede bien abombarse la membrana mediante apriete sobre esta pieza del automovil o bien retirarse me 30

diante rotura de la linea de rotura con lo que la faldilla guarda
barros pueda montarse sin estorbo a través de la pieza del automó
vil existente.

5 La invención se explicará con más detalle a continua-
ción por medio de un ejemplo de realización mostrado en las figu-
ras.

.....

La figura 1 muestra una vista en planta de la superficie
vuelta hacia la rueda en estado montado de una faldilla guardaba-
rros según la invención.

.....

10 La figura 2 muestra una vista de la faldilla guardaba-
rros de la figura 1 desde la derecha.

.....
.....

La figura 3 muestra una vista de la faldilla guardabarros
de la figura 1 desde arriba.

.....
.....

15 La faldilla guardabarros representada está conformada
de forma enteriza y está constituida tamo como es usual general-
mente para faldillas guardabarros, completamente de caucho. Tiene
un cuerpo principal de faldilla 1 y un talón de adaptación 2, uni-
do con aquel y que se extiende hacia arriba.

20 Sobre la superficie representada en la figura 1, vista
en planta, de la faldilla guardabarros, se encuentra en el borde
externo izquierdo una nervadura 3 que discurre verticalmente, des-
de la que salen en forma curvada hacia la derecha, nervadura 4, 5
y 6 cuya altura en la zona de conexión, adyacente a la nervadura,
es menor que la altura de la nervadura 3 y cuya altura decrece ha-
25 cia la derecha y hacia abajo.

El objeto y la forma de funcionamiento de tales nervadu-
ras está descrita por ejemplo en la DE-OS 24 29 467. A este res-
pecto se indicará unicamente que la nervadura vertical 3 constitu-
ye, en estado montado del guardabarros, el borde externo que, por
30 una parte debe evitar la salida de las salpicaduras de agua hacia

afuera, y por otra parte debe evitar, por acción de refuerzo en esta zona, un ondeado elevado de la parte externa de la faldilla guardabarros, mientras que las nervaduras 4,5 y 6 sirven para conducir las salpicaduras de agua hacia el centro y por debajo del automovil.

5

Tal como se ha indicado igualmente en la figura 1, está prevista en el lado que yace enfrente del lado que presenta la nervadura en el cuerpo principal de la faldilla 1, un denominado espejo es decir una muesca que está limitada por los bordes 17, 18 y 19 y que discurre por el lado derecho de forma plana (figura 1).

10

El talón de adaptación 2 está limitado sensiblemente por la parte superior de la nervadura 3, al borde superior 7 que en la figura 1 es horizontal, y un borde interno 8 curvado y se prolonga directamente en el cuerpo principal de la faldilla 1, cuyo borde superior horizontal 10 se pone en contacto en 9 con el borde interno 8 del talón de adaptación 2. Entre el borde superior 10 y el borde derecho 14 (figura 1) del cuerpo principal de la faldilla 1, yace una zona angular limitada por los tramos de borde 11,12 y 13 a la que se une una membrana 32, en trazos, que se describirá más adelante. El borde lateral izquierdo del cuerpo principal de la faldilla (figura 1) está formado por la parte inferior de la nervadura 3, y ambos bordes laterales 3,14 están unidos en el extremo inferior mediante el borde inferior 16 sensiblemente horizontal.

15

20

25

Tal como ya se ha indicado y como puede verse en particular en las figuras 2 y 3, la nervadura vertical 3 es más alta que los extremos de las nervaduras 4,5 y 6 que se conectan con aquella y además la nervadura 3 está inclinada hacia afuera, tal como se ha representado en la figura 3.

30

Una línea de charnela 20 discurre paralela al borde interno 8 del talón de adaptación 2 en el talón de adaptación, que discurre desde el borde superior 7 del talón de adaptación 2 hasta el cuerpo principal de la faldilla 1, donde termina en el punto de intersección de las líneas de charnela 27 y 29 (figura 1). Esta línea de charnela tiene en el tramo final superior una inclinación de aproximadamente 5° a 10° y en el tramo intermedio inferior del talón de adaptación una inclinación media de aproximadamente 20° a 25° , mientras que su tramo intermedio en el cuerpo principal de la faldilla presente una inclinación media de aproximadamente 25° a 30° . La zona de fijación 21 del talón de adaptación 2 y la zona marginal 22 superior, unida a aquel, del cuerpo principal de la faldilla 1, es decir una zona limitada entre el borde superior 10 y una línea que discurre en este caso sensiblemente paralela a la izquierda de la línea de charnela 20 están levantadas alrededor de la línea de charnela 20 por encima del plano del cuerpo principal de la faldilla 1 y de la parte restante del talón de adaptación 2, tal como puede verse en las figuras 2 y 3. En este caso la inclinación del levantamiento corresponde aproximadamente a 16° .

A este respecto debe indicarse que en las figuras 2 y 3 las superficies y líneas de charnela correspondientes a las superficies y líneas de charnela de la figura 1, que yacen en la parte trasera de la faldilla guardabarros según la figura 1, están referidos con los mismos números de referencia pero además con (*).

En esta primera zona levantada de la zona de fijación 21 y de la zona marginal 22 se une una zona intermedia 26 que discurre paralelamente a la zona marginal 22, que es algo más alta que la zona marginal 22 y que está levantada alrededor de una prolongación formada preferentemente de forma correspondiente a la

carrocería de la línea de charnela 20 en el mismo sentido que la zona de fijación 21 y la zona marginal 22, no obstante con una inclinación menor, en particular aproximadamente 8° por encima del plano de cuerpo principal de la faldilla 1 y la parte restante del talón de adaptación 2, de forma que se genera entre la zona marginal 22 y la zona intermedia 26 una línea de charnela 23 contenida en la zona marginal 22 y una línea de charnela 25 contenida en la zona intermedia 26, entre las cuales existe una zona de transición 24, que une la zona marginal 22 con la zona intermedia 26. En este caso el borde libre 30 de la zona de transición 24, conecta evidentemente los bordes 11 y 12 del cuerpo principal de la faldilla. La zona intermedia 26 termina en la parte inferior en la línea de charnela 27, desde la que discurre una zona de transición 28 hasta la línea de charnela 29, que yace en el plano del cuerpo principal de la faldilla 1. El borde libre 31 de la zona de transición 28 conecta el tramo de borde 13 del cuerpo principal de la faldilla con el borde lateral 14.

El tramo del borde lateral derecho (figura 1) del cuerpo principal de la faldilla está levantado por lo demás alrededor de una línea de charnela 15, indicada en forma de trazos, en sentido contrario hacia la zona intermedia 26 por encima del plano del cuerpo principal de la faldilla 1, y como prolongación correspondiente de la línea de charnela 15 también está levantada en sentido contrario la zona marginal de la zona intermedia 26. Mediante estas curvaturas que pueden apreciarse particularmente en la parte inferior de la figura 3, se refuerza aún más la conducción de las salpicaduras de agua bajo el centro del automóvil, puesto que esta zona está inclinada hacia atrás, con relación al sentido de marcha.

Tal como se ha mostrada en trazos en la figura 1, puede

estar unida en la zona angular recortada, limitada por los bordes 11, 12 y 13 del cuerpo principal de la faldilla, una membrana 32 de un material delgado, que cubra toda la zona angular. Esta membrana está constituida por el mismo material que el resto de la faldilla guardabarros y se fabrica con ésta en un proceso de trabajo. No obstante tiene un espesor de material menor que el resto de la faldilla guardabarros. En la membrana están previstas líneas de rotura 34 y 35 que discurren desde el borde de la membrana 33 hacia los tramos de los bordes 11 y 12 y que divergen en ese sentido, que pueden estar formadas por ejemplo por perforaciones o rebajes del material.

Esta membrana puede comprimirse durante el montaje de la faldilla guardabarros y separarse por presión a lo largo de las líneas de rotura, cuando en la zona angular sea necesario un lugar para piezas de automóvil, mientras que la membrana, con la cavidad de montaje libre, cubre la zona angular interna superior del cuerpo principal de la faldilla 1.

Para el montaje de la faldilla guardabarros representada en el reborde de una aleta guardabarros, puede emplearse por ejemplo una tira de chapa lisa y susceptible de ser combada, tal como se ha descrito en la DE-PS 23 42 365 e en la DE-PS 25 29 718. Esta tira de chapa se fija de tal modo sobre la superficie mostrada en planta en la figura 1 que se prolonga hasta la zona de fijación 21 y en caso dado también hasta la zona marginal 22, y por tanto tiene la misma inclinación con respecto al plano del cuerpo principal de la faldilla 1 y de la parte restante del talón de adaptación 2, como la zona de fijación 21 y de la zona marginal 22. Evidentemente en este caso la anchura de la tira de chapa es menor que la distancia comprendida entre el borde superior 10 del cuerpo principal de la faldilla 1 y la línea de charnela 23.

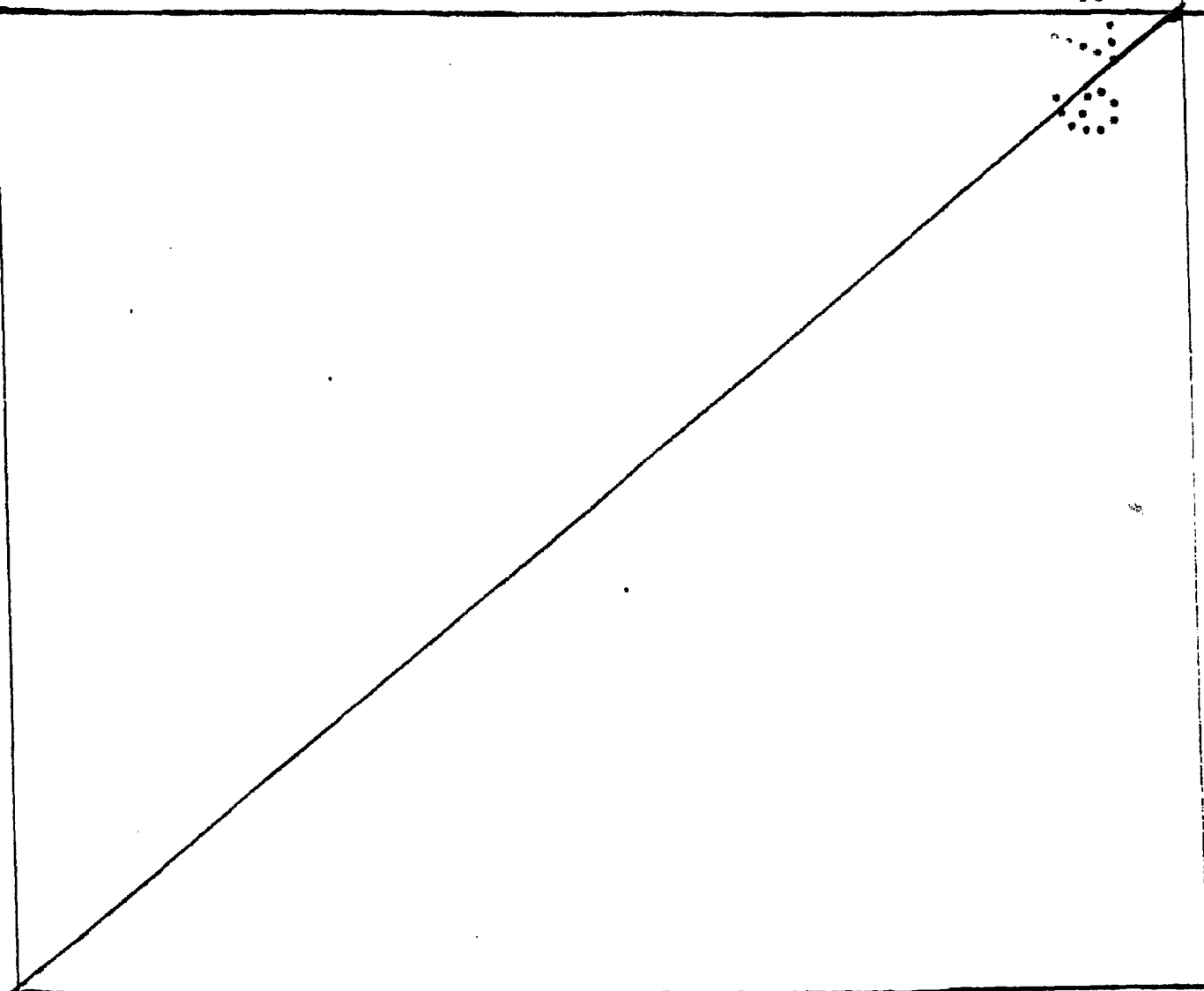
La faldilla guardabarros puede fijarse entonces al re-
borde de la aleta guardabarros mediante el empleo de esta chapa
de refuerzo bien por medio de tornillos pasantes o bien por medio
de pinzas correspondientes y cuando la zona de fijación 21 y la
5 zona marginal 22 están dispuestos sensiblemente paralelas al re-
borde de la aleta guardabarros, el borde inferior 16 del cuerpo
principal de la faldilla 1 discurre sensiblemente de forma para-
lela al eje de la rueda o bien, si el levantamiento de la zona de
fijación 21 y de la zona marginal 22 por encima del plano del cuer-
10 po principal de la faldilla 1 es mayor que la inclinación del re-
borde de la aleta guardabarros, el borde externo 3 se encuentra
en el automovil muy por delante de la línea de charnela 15 y eviden-
temente también del borde lateral 14. La disposición citada en úl-
timo lugar es preferentemente, tal como ya se ha dicho, con obje-
15 to de colocar de esta forma la faldilla guardabarros con relación
al eje de la rueda o bien del plano vertical al mismo, inclinada
de tal forma que las salpicaduras de agua no sean dirigidas hacia
fuera sino que lo sean hacia el centro y por debajo del automovil.

En un montaje de este tipo puede suceder, naturalmente,
20 que el cuerpo principal de la faldilla no discorra en la verti-
cal, sino que esté inclinado con relación a esta hacia la rueda
contigua, hacia ella o alejándose de ella. Mientras que una cier-
ta inclinación en sentido contrario al de la rueda no es perjudi-
cal, debería evitarse una inclinación hacia la rueda. Esta incli-
25 nación citada en último lugar puede eliminarse de forma conocida
por combado correspondiente de la tira de chapa y modificación con-
secuente de la posición de la faldilla guardabarros en la forma
deseada.

La zona marginal 26, levantada más ligeramente que la
30 zona marginal 22, es particularmente ventajosa cuando el extremo

que se encuentra por debajo de la zona de fijación del reborde de la aleta guardabarros se extiende hacia la rueda, de forma que se prolongue también hasta el plano del cuerpo principal de la faldilla 1. Mediante el levantamiento de la zona intermedia 26 se logra, no obstante, un espacio más libre para el extremo del reborde de la aleta guardabarros y este extremo no apoya entonces sobre el cuerpo principal de la faldilla 1 en la posición deseada.

Descrita suficientemente la naturaleza de la invención así como la manera de realizarse en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.



REIVINDICACIONES

1.- Faldilla para guardabarros de camiones, con un cuerpo principal de faldilla y un talón de adaptación conectado al mismo y dirigido hacia arriba para la adaptación de la faldilla al perfil de la carrocería, que es fijable en la carrocería por instalación de al menos una parte de una zona de fijación del talón de adaptación sobre el reborde de la aleta guardabarros, caracterizada porque la zona de fijación está levantada alrededor de una línea de charnela, cuya trayectoria corresponde al menos aproximadamente al borde de la carrocería en la zona del reborde de la aleta guardabarros, por encima del plano de las partes restantes del talón de adaptación y del cuerpo principal de la faldilla, correspondiendo a la inclinación del reborde de la aleta guardabarros a líneas paralelas al eje de las ruedas.

2.- Faldilla según la reivindicación 1, caracterizada porque el levantado de la zona de fijación es mayor que la inclinación del reborde de la aleta guardabarros.

3.- Faldilla según las reivindicaciones 1 ó 2, caracterizada porque la línea de charnela discurre al menos en su tramo inferior y medio bajo un ángulo medio de aproximadamente 20° hasta 25°, en particular 30° hasta 45° y preferentemente de 35°.

4.- Faldilla según una de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizada porque la línea de charnela discurre paralela al borde interno del talón de adaptación.

5.- Faldilla según una de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizada porque la línea de charnela es una línea recta.

6.- Faldilla según las reivindicaciones 1 a 5, caracterizada porque la zona de fijación está levantada en un ángulo de 5° a 25°, en particular de 10° a 20° y preferentemente de 15° por encima del plano de las partes restantes del talón de adapta

ción y del cuerpo principal de la faldilla.

7.- Faldilla según la reivindicación 6, caracterizada porque la zona levantada es lisa.

5 8.- Faldilla según una de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizada porque la zona superior marginal del cuerpo principal de la faldilla está levantada en la misma dirección que la zona de fijación del talón de adaptación a partir del plano de las partes restantes del talón de adaptación y del cuerpo principal de la faldilla.

10 9.- Faldilla según la reivindicación 8, caracterizada porque la zona superior marginal del cuerpo principal de la faldilla está levantada alrededor de la prolongación de la línea de charnela.

15 10.- Faldilla según las reivindicaciones 8 ó 9, caracterizada porque está prevista una zona intermedia por debajo de la zona marginal levantada conectada con la misma, en la misma dirección, pero levantada únicamente ligeramente.

20 11.- Faldilla según la reivindicación 10, caracterizada porque la zona intermedia está levantada alrededor de la prolongación de la línea de charnela de la zona marginal.

25 12.- Faldilla según una de las reivindicaciones 1 a 11 caracterizada porque, en estado montado, la zona marginal vertical interna, del cuerpo principal de la faldilla está levantada en dirección contraria al levantado de la zona de fijación a partir del plano del cuerpo principal de la faldilla.

30 13.- Faldilla según una de las reivindicaciones 1 a 12 donde la faldilla presenta una zona angular interna, superior, recortada por el cuerpo principal de la faldilla, caracterizada porque está prevista en la zona angular recortada una membrana fijada al cuerpo principal de la faldilla, de material gomoso -

elástico, en la que discurren, líneas de rotura, desde su borde externo hacia la zona de unión de la membrana con el cuerpo principal de la faldilla.

5 14.- Faldilla según la reivindicación 13, caracterizada porque las líneas de rotura divergen desde el borde externo de la membrana hacia la zona de unión con el cuerpo principal de la faldilla.

10 15.- Faldilla para guardabarros de camiones; tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, e ilustrado en los dibujos adjuntos.

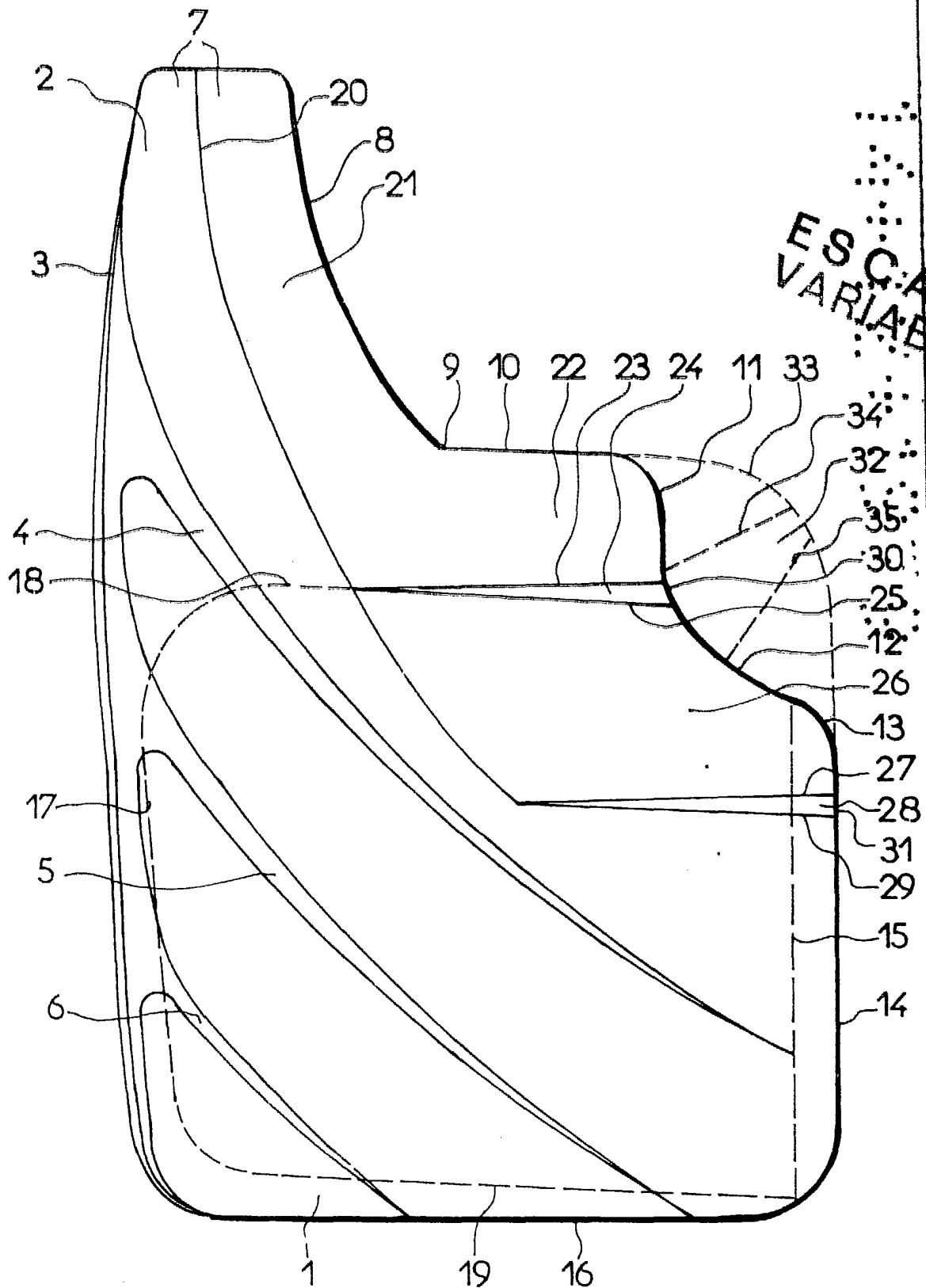
Esta Memoria consta de 19 hojas escritas a máquina, por una sola cara.

Madrid a DIC. 1900

KNIT ARENHOLD.

J. M. GOMEZ ACEBO Y POMBO
a. p. Firmado J. Suarez Diaz

FIG. 1



ESCALA VARIABLE

Madrid 14 DIC 1970

J. M. GOMEZ ACEBO Y PUMBU
s. p. Firmador Sucesor Días

FIG. 2

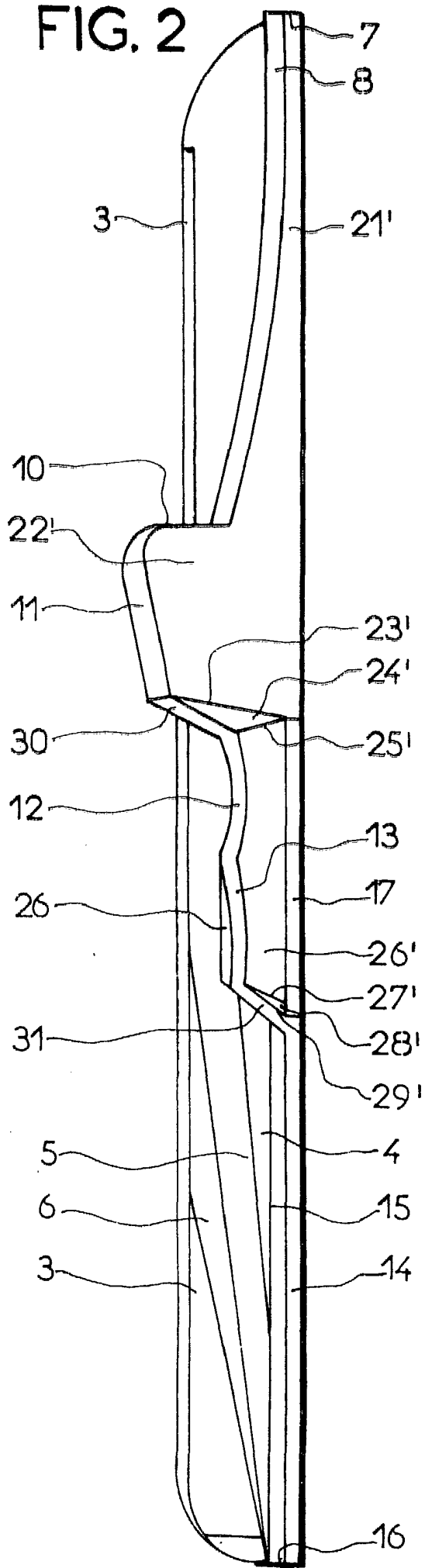
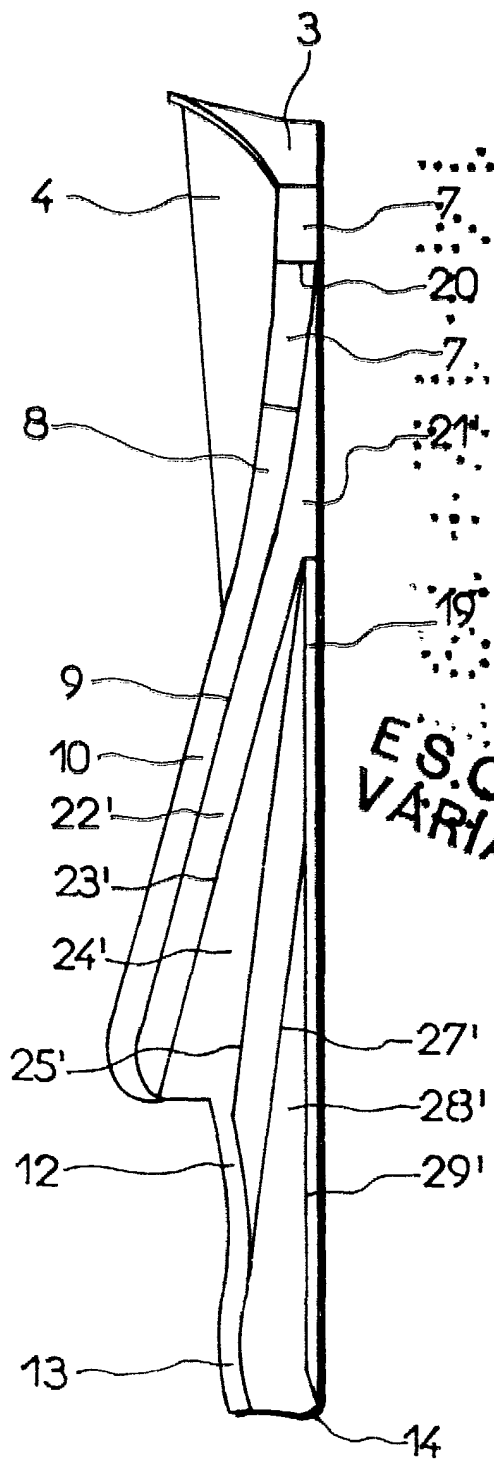


FIG. 3



ES CAL
VARIABLE

Madrid 14 DIC. 1978

J. M. GOMEZ AGUILO Y POMA
D. P. FERRAZ J. SUAREZ DIAZ