



ESPAÑA

19	ES	11	253540	10	Y
		21			
		22	FECHA DE PRESENTACION		

MODELO DE UTILIDAD

16 DIC. 1980

50	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
	31	NUMERO			

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60R 9/04

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	DISPOSITIVOS DE SUJECION Y FIJACION PARA PORTAEQUIPAJES DE AUTOMOVILES QUE NO DISPONEN VIERTEAGUAS.

71	SOLICITANTE (S)
	SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES DE TURISMO, S.A. (SEAT)

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Paseo de la Castellana 278 - MADRID (16)

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE

MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años

cuyo privilegio se solicita para España, sus territorios y plazas de soberanía, a favor de SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES DE TURISMO, S. A. (SEAT), de nacionalidad española, domiciliada en Madrid, Paseo de la Castellana, nº 278, por "Dispositivos de sujeción y fijación para portaequipajes de automóviles que no disponen vierteaguas".

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere, como se indica en el enunciado, a unos dispositivos de sujeción y fijación para portaequipajes de automóviles, que no disponen vierteaguas. -----

5 Los vehículos automóviles de turismo, especialmente los de tipo utilitario y otros en los que se desea aumentar la capacidad de carga - - tienen que recurrir a la utilización de un portaequipajes. -----

10 Estos portaequipajes, de todos conocidos, son aplicados sobre el techo del vehículo y van provistos de dispositivos de fijación constituidos por una doble lengüeta fijada al extremo del brazo respectivo, teniendo medios de apoyo contra el fondo de la canal del vierteaguas y a su vez lleva articulada, mediante un tornillo de fijación, una grapa susceptible de abrazar inferiormente dicho canal. -----

15 Es de todos conocido que todos los accesorios del automóvil tienen que responder y adaptarse a las evoluciones que se van produciendo en

el automóvil moderno. -----

5 Todo evoluciona, y el automóvil no ha de ser menos, cuando es un elemento muy condicionado al problema energético, por lo que cada vez se piensa más en vehículos utilitarios polivalentes con un sentido de funcio-
nalidad cada vez más amplio. -----

Esto conduce a un sentido innovador, que está representado no solo por su interior, motor, etc., sino por la forma de su carrocería donde predominan piezas más grandes y completas, con el fin de reducir el número total de puntos de soldadura. -----

10 Esto lleva consigo, que existen vehículos donde se ha incremen-
tado la robustez estructural con producciones de alta calidad, por lo que los puntos de soldadura entre techo y laterales se aplican por primera vez exte-
riormente. Así se obtiene en los bordes del techo, dos característicos per-
files cubiertos con material sintético, desapareciendo por tanto, los clási-
15 cos vierteaguas, que son fuente de ruidos aerodinámicos, y puntos de más
fácil oxidación, debido a la dificultad de cubrir los bordes con una capa uni-
forme de pintura. -----

20 Para estos tipos de coches, los portaequipajes clásicos, no pue-
den utilizarse y para ello se ha ideado una nueva fijación que es la que se -
refiere al presente modelo de utilidad. -----

Se considera importante la realización de este nuevo portaequi-
paje, ya que se ha cuidado al máximo, que el montaje del mismo sobre el co-
che no afecte desfavorablemente a su estabilidad y maniobrabilidad. -----

25 Para ello se aprovechan los perfiles cubiertos con material sin-
tético referido anteriormente y las ranuras dispuestas, tanto en las puertas
laterales como en las puertas traseras, denominadas vulgarmente como "3ª
ó 5ª puerta". -----

30 Las fijaciones se caracteriza por disponer de un apoyo en for-
ma de U invertida que se acopla sobre el perfil del techo, enlazado respec-
to del terminal del brazo que parte del soporte del portaequipajes, llevando

incorporado un tirante capaz de fijarse en la pequeña ranura longitudinal que queda entre la carrocería y la parte del marco superior de las puertas, todo ello queda fijado por medio de un tornillo tensor. -----

5 La fijación de la parte posterior del portaequipajes, de aplicación a la puerta posterior, consiste solamente en el elemento de apoyo en forma de U invertida, pero como éste, por si solo, no es capaz de sujetar el citado portaequipajes lleva en la parte del soporte otro tirante tensor el cual une el soporte a la chapa del vehículo. La fijación a la chapa del - -
10 vehículo se realiza por un simple tornillo que queda sujeto por la parte posterior. -----

Como se ve, se trata de una fijación tan sencilla y práctica como segura, dentro de la finalidad que se persigue. -----

15 Para facilitar la comprensión de todo lo que antecede, se hace referencia seguidamente a las láminas de dibujos que se acompañan a esta memoria, la cual, dado su fin explicativo, deberá considerarse como desprovista de todo carácter limitativo respecto al alcance de la protección legal que se recaba. En los dibujos puede observarse que la: -----

20 Figura 1 representa una vista del tirante tensor y dispositivo de fijación, para la parte anterior (lado puertas anterior), tal como va dispuesto en el automóvil. -----

Figura 2, representa una vista del tirante-tensor y dispositivo de fijación para la puerta posterior (lado 3ª ó 5ª puerta), tal como va dispuesto en el automóvil. -----

25 Figura 3, representa un detalle del tirante-tensor y dispositivo fijación para las puertas anteriores. -----

Figura 4, representa un detalle del tirante-tensor y dispositivo fijación para la puerta posterior (lado 3ª ó 5ª puerta). -----

Figura 5, representa una vista general del montaje del portaequipajes sobre el vehículo. -----

30 El portaequipajes de referencia consta como se ha indicado an-

teriormente de unos dispositivos de fijación y otros tensores, que son los que ofrecen la novedad que se reivindica. -----

5 Los dispositivos de fijación están representados por una pieza en forma de U -1- que se acopla sobre el perfil -32- del techo del - - vehículo y que va soldada a un brazo arqueado -2- en forma de L con perfil de U invertida que se acopla a una de las barras inferiores -33- de la caja del portaequipajes. -----

10 El acoplamiento del brazo arqueado a las barras inferiores se realiza por medio de dos pletinas -3- en las que en sus extremos se ha dispuesto una forma ondulada -4- para adaptarse a los salientes del brazo. --

La fijación de las pletinas y del brazo a todo el conjunto del portaequipajes se realiza por medio de un tornillo-tuerca -5-, que se aloja en una oquedad -6- dispuesta convenientemente en el brazo. -----

15 El citado acoplamiento del brazo -2- a las barras inferiores - del portaequipajes permite regular en anchura el mismo para adaptarse a - cualquier modelo de vehículo. -----

20 Asimismo el brazo para la fijación de la parte anterior dispone de un agujero coliso -7- en la parte frontal para acoplarse el tirante tensor -8- puerta lateral y para la parte posterior, el brazo en su zona lateral dispone de dos agujeros coliso -9- para el acoplamiento del tensor posterior. -----

Los dispositivos tensores van referidos uno a la parte anterior (puertas laterales) -10- y otro a la parte posterior (puerta posterior) -11- tal como se observa en la figura 5. -----

25 El referente a la parte anterior Fig. 3 está compuesto por una pieza de forma convenientemente apropiada para acoplarse por parte de uno de sus lados -12- al coliso -7- del brazo, recibir en su parte central -13- el pomo de regulación -14- y fijación y por su parte inferior -15- acoplarse a perfil superior del marco de la puerta, mediante la correspondiente -
30 pieza de protección de plástico -16-. -----

El pomo de regulación y fijación -14- dispone de un mando manual articulado con un tornillo -17- en forma de T que se fija al brazo por medio del agujero -18-.

5 El tirante tensor de la parte posterior, Fig. 4 está compuesto por tres piezas articuladas (pieza superior-19-, intermedia -20- e inferior -21-) por un botón de regulación -22- y un tornillo -23-.

10 La pieza superior tiene como misión, servir por una parte de fijación al brazo -2- por medio de patillas -24- que se alojan en los colisos -9- por otra permitir el deslizamiento de la pieza intermedia -20- debido a la ranura -25- y por último permitir el deslizamiento del botón de regulación -22- gracias a la forma abombada con ranura longitudinal -26- que termina en forma circular.

15 Todo el tirante tensor puede ser regulado, ya que el desplazamiento del brazo -2- afecta al tirante tensor, al verse desplazados los colisos -9-.

20 La pieza intermedia -20- en su parte superior que es de forma rectangular desliza por la ranura -25- de la pieza superior -19- y en su parte central dispone de un agujero ovoide -27- para fijación del botón de regulación -22-.

La parte inferior de la pieza intermedia dispone de una patilla -28- para anclarse a la pieza inferior -21- que es la que se fija a la carrocería del vehículo (lado puerta posterior del vehículo).

25 Esta última pieza va protegida en sus dos terceras partes por una pieza de goma -29- convenientemente acoplada con el fin de no dañar a la chapa del vehículo.

30 El botón de regulación -22- tiene una forma cilíndrica con dos pivotes -30- de fijación que unen la pieza -19- y la pieza -20-, asimismo el botón queda convenientemente inmovilizado por el tornillo -23-, una vez se haya determinado por medio de la ranura longitudinal -26-, la posición más conveniente.

La fijación de la pieza inferior -21-, a la carrocería del vehículo se realiza por medio del tornillo tipo rosca chapa -31-.

El portaequipajes va convenientemente colocado en el automóvil tal como puede observarse en la Fig. 5.

5 Describas convenientemente las características de la invención, se hace constar que en la misma podrán introducirse cuantas variantes de detalle puedan aconsejar la experiencia siempre que con ello no se modifique la esencialidad de la misma que es la que se resume y concreta en las reivindicaciones que siguen.

10

NOTA

Se declaran de novedad, utilidad y propiedad para España, sus territorios y plazas de soberanía las siguientes.

REIVINDICACIONES

• 15

1.- Dispositivos de sujeción y fijación para portaequipajes de automóviles que no disponen vierteguas que está caracterizado porque el dispositivo de fijación tiene forma de U invertida que se acopla sobre el perfil del techo del vehículo, enlazado respecto del brazo arqueado en forma de L con perfil de U invertida que se fija a una de las barras inferiores de la caja del portaequipajes.

20

2.- Dispositivos de sujeción y fijación para portaequipajes de automóviles que no disponen vierteaguas y que disponen de un dispositivo tensor que va fijado al perfil superior marco de las puertas laterales caracterizado porque comprende una pieza tensora y de agarre convenientemente apropiada para acoplarse al coliso del brazo, recibir el pomo de regulación y fijación y acoplarse al perfil del marco de la puerta mediante la correspondiente pieza de protección. El pomo de regulación dispone de un mando manual roscado con un tornillo en forma de T con el fin de quedar perfectamente enlazado y ajustado el brazo de fijación con la pieza tensora y de agarre.

25

30

3.- Dispositivos de sujeción y fijación para portaequipajes de automóviles

que no disponen vierteaguas que disponen de un dispositivo tensor que va fijado a la puerta posterior del vehículo, caracterizado por estar compuesto por tres piezas dos de fijación (superior e inferior) y una intermedia de regulación que están articuladas por medio de un botón de regulación y un tornillo. En la parte superior se dispone una pieza que tiene como misiones la fijación al brazo soporte por medio de patillas convenientemente dispuestas, proporcionar por medio de la ranura longitudinal el deslizamiento del botón de regulación y de la pieza intermedia y permitir el alojamiento del tornillo con el fin de inmovilizar el conjunto una vez adoptada la regulación conveniente.

5
10

En la parte intermedia se dispone de una pieza que proporciona al conjunto el soporte del botón de regulación por una de sus partes y el deslizamiento de la misma sobre la ranura de la pieza, creando con ello la regulación conveniente.

15

En la parte inferior se dispone de una pieza que es la que sirve como fijación a la carrocería del vehículo por medio de un tornillo rosca-chapa, con la correspondiente protección de goma.

4. - Dispositivos de sujeción y fijación para portaequipajes de automóviles, que no disponen vierteaguas, según la reivindicación 3ª, porque el dispositivo tensor fijación puerta posterior, está caracterizado por disponer de un botón de regulación de forma cilíndrica que coopera con la pieza superior e intermedia, por medio de ranuras convenientemente dispuestas, que sirven de fijación y deslizamiento, a los pivotes del botón. Asimismo el botón dispone de un agujero roscado pasante con el fin de recibir a un tornillo que inmoviliza el conjunto en la posición más conveniente.

20
25

5. - DISPOSITIVOS DE SUJECION Y FIJACION PARA PORTAEQUIPAJES DE AUTOMOVILES QUE NO DISPONEN VIERTTEAGUAS.

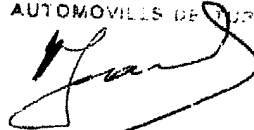
30 Todo ello, tal como se describe en la presente memoria, que consta de 7 hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y -

de 5 láminas de dibujo que la ilustran. -----

Madrid,

0 OCT. 1980

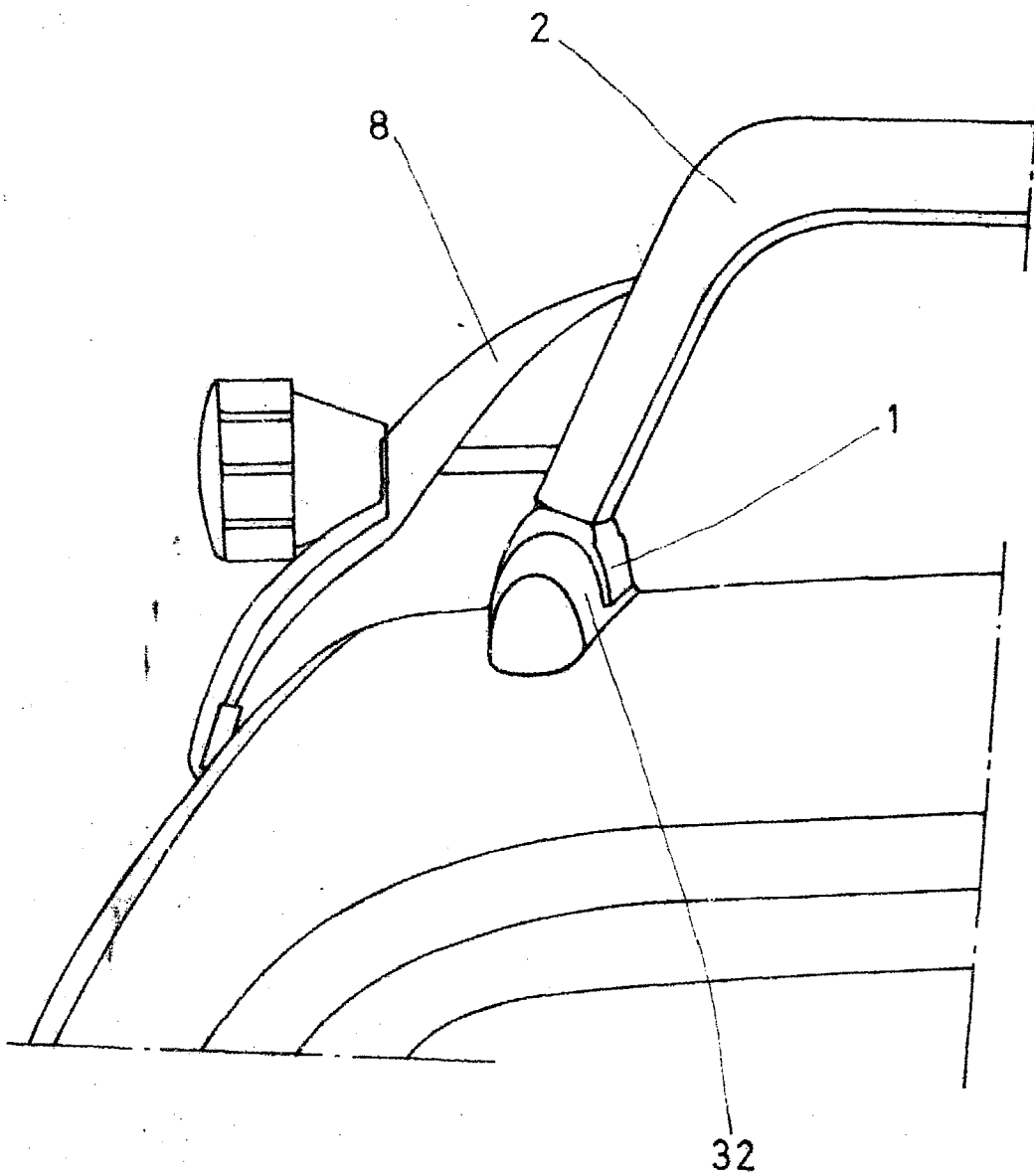
POR LA SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMOVILES DE TURISMO, S. A.



Director de Asuntos Generales



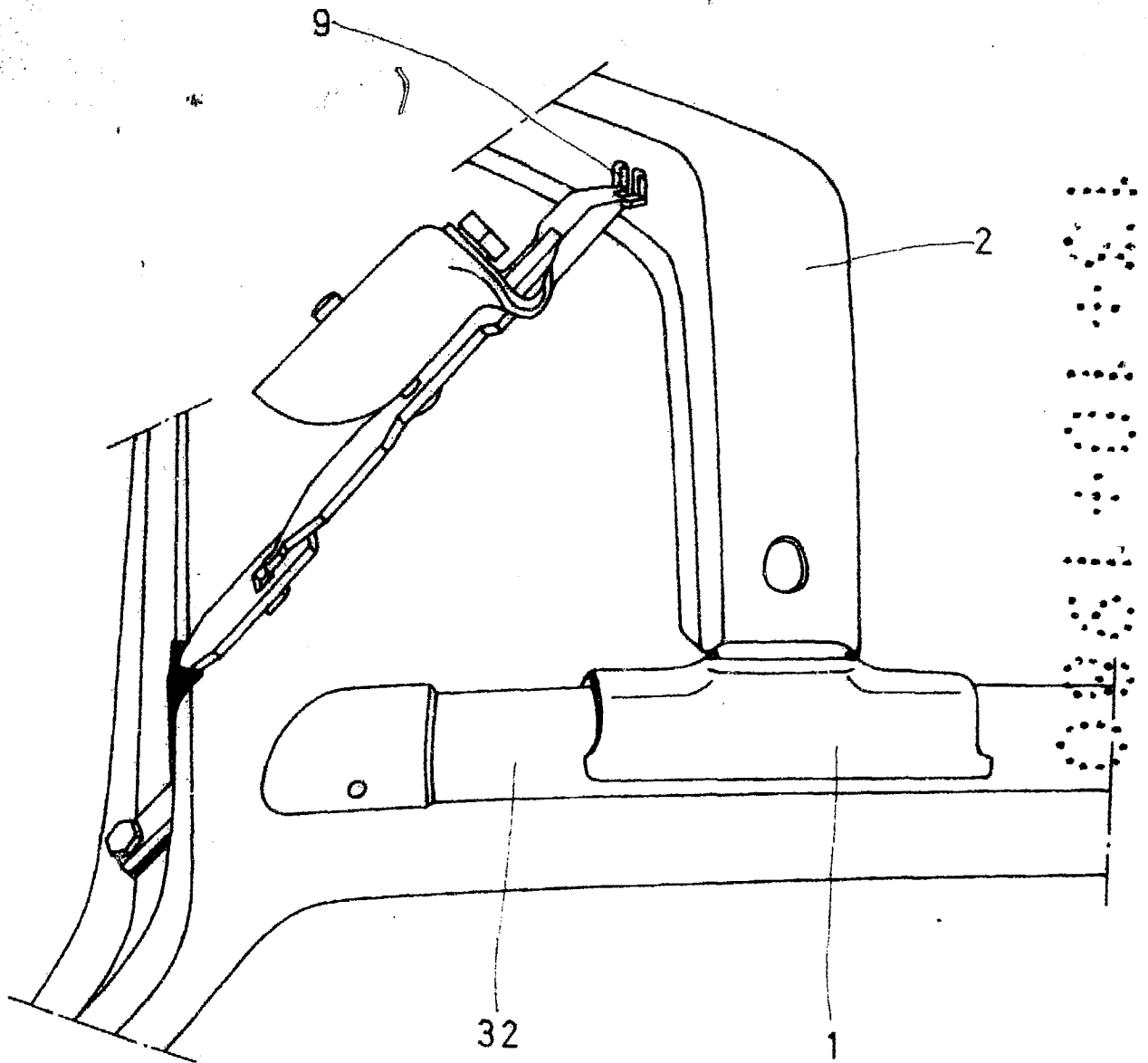
FIG. 1



POR LA SOCIEDAD
DE AUTOMOVILES DE TURISMO, S. A.

Director de Asuntos Generales

FIG. 2



PLA. 2.500
DE AUTOMOVILES
[Signature]
Director de Asuntos Generales

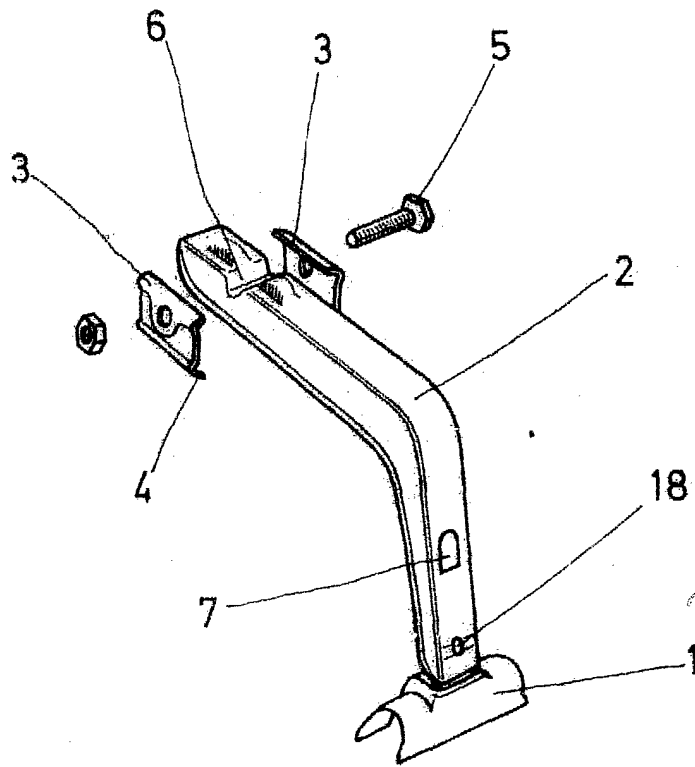
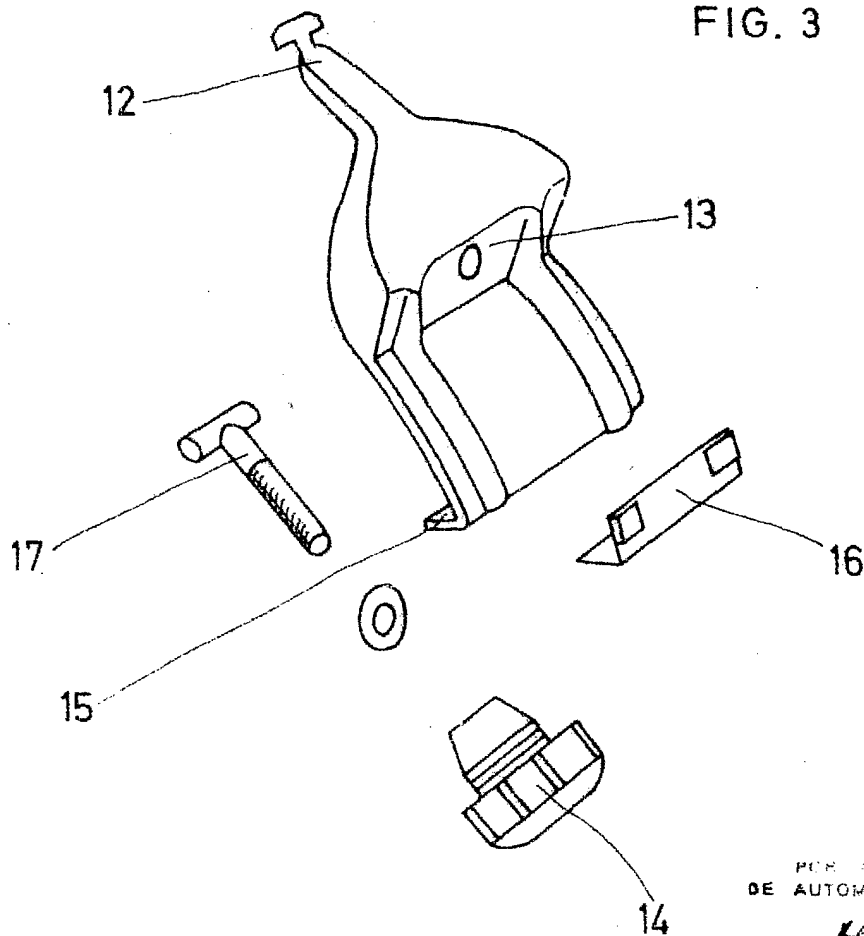


FIG. 3



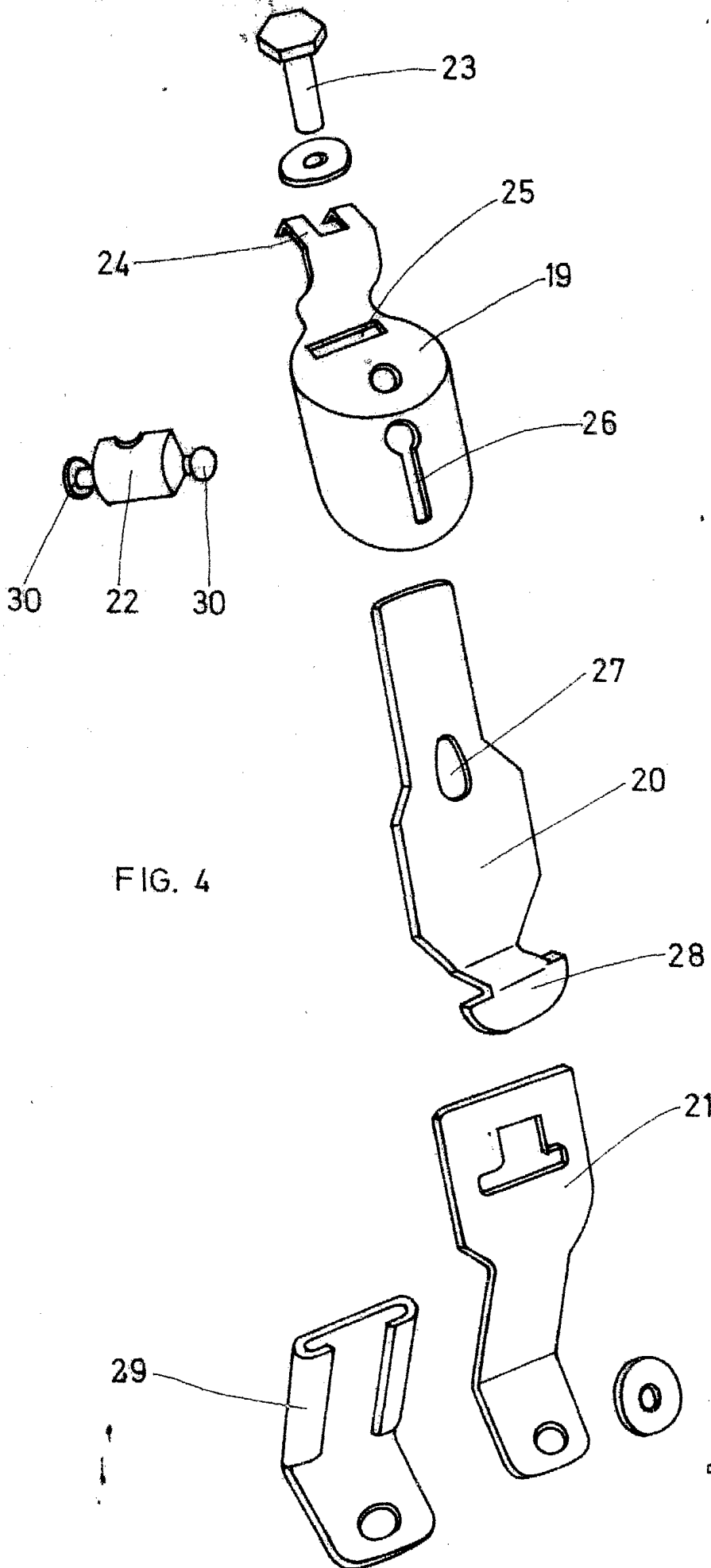


FIG. 5

