



ESPAÑA

10	ES	11	NUM. 257015	10	Y
		22	FECHA DE PRESENTACION		
			27 FEB. 1981		

MODELO DE UTILIDAD

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
	31	NUMERO			

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60R 9/04

64	TITULO DE LA INVENCION
	TENSOR PARA PORTAEQUIPAJES DE VEHICULOS AUTOMOVILES.

71	SOLICITANTE (S)
	Don José MORELL PUIG

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Avinyonet (Barcelona), Carretera Nacional 340 Barcelona-Valencia Km. 305

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	Don Ignacio PONTI GRAU

La presente invención se refiere a un tensor para portaequipajes de vehículos automóviles, especialmente ideado para aquellos vehículos cuyo techo carece de vierteaguas.

5 Los portaequipajes conocidos están dotados de tensores de montaje en el techo de la carrocería mediante dispositivos de mordaza o similares, que se fijan en el vierteaguas del techo. Ahora bien, la presentación en el mercado de vehículos que carecen de vierteaguas en el techo ha creado problemas de adaptación de los portaequipajes, que se han intentado solucionar por medio de tensores retenidos en el lado superior de las aberturas en las que ajustan las puertas del vehículo.

10 Pero ni siquiera esta solución puede considerarse totalmente satisfactoria, ya que hay vehículos con sólo dos puertas y en estos casos no hay lugar para la sujeción posterior del portaequipajes con los tensores conocidos hasta ahora.

15 En consecuencia ha sido preciso idear un tensor de estructura totalmente distinta, que pueda anclarse en una zona situada en la parte posterior de la carrocería, correspondiente a la puerta trasera.

20 El tensor para portaequipajes objeto de la invención responde a las necesidades apuntadas y consiste en dos pletinas rígidas y alargadas, de forma y dimensiones adecuadas, unidas entre sí en forma amovible y mediante un dispositivo de anclaje que permite cierta tolerancia, una de cuyas pletinas está dotada en su extremo libre de un orificio para el paso de un tornillo de anclaje en un orificio roscado practicado en la

25

parte posterior de la carrocería, próximo al techo y a la abertura de la puerta posterior, en tanto que el extremo libre de la otra pletina está dotada de una abrazadera ajustable alrededor del travesaño posterior del portaequipajes.

5 Más concretamente, una de las pletinas presenta en su extremo de unión a la otra, un cajetín solidario dotado de un orificio alargado, en tanto que el extremo a unir de la otra pletina, está dotado de una aleta doblada introducible en el cajetín, provista de un orificio roscado en el que se
10 enrosca un tornillo que atraviesa el orificio alargado, permitiendo cierto juego entre las dos pletinas, para acomodarse a la posición adecuada.

En cuanto a la pieza en cuyo extremo se halla montada la abrazadera, presenta un acodamiento sobre cuyo tramo final está montada una pieza a modo de puente con aletas laterales dotadas de orificios alineados con otros previstos en el
15 extremo acodado, para el anclaje de tornillos de presión, constituyendo entre el extremo acodado y la pieza en forma de puente, una abrazadera de retención en el travesaño posterior del
20 portaequipajes.

Para la mejor comprensión de cuanto queda descrito en la presente memoria, se acompaña un dibujo en el que, tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de realización del objeto de la invención.

25 En dichos dibujos, la figura 1 es una vista en perspectiva del tensor en posición de trabajo; y la figura 2 es una vista en sección longitudinal del propio tensor anclado en la carrocería.

El tensor descrito consta en los dibujos de dos pletinas -1- y -2- unidas entre sí. La pletina -1- presenta un extremo -3- formando un doble acodamiento que da lugar a la formación de una aleta terminal -4-, con un orificio -5-. El extremo opuesto presenta una aleta doblada -6-, con un orificio roscado -7-.

La pletina -2- está dotada de un nervio -8- embutido de refuerzo. Uno de sus extremos presenta soldado un cajetín -9- abierto por una cara, que permite la introducción en su interior del extremo del perfil -1- portador de la aleta -6-. El cajetín -9- está dotado de una abertura oblonga -10- enfrentada al orificio roscado -7-, para el paso de un tornillo -11- que se enrosca en el citado orificio -7-.

El extremo opuesto de la propia pletina -2- presenta un acodamiento -12- que da lugar a la formación de un tramo doblado -13- con dos orificios -14-, sobre el cual se halla situada una abrazadera -15- en forma de puente, con dos aletas extremas -16- provistas de orificios -17- alineados a los -14-, atravesados por unos tornillos -18- de fijación, a los que se unen tuercas -19- correspondientes.

Para fijar el tensor en posición de trabajo se coloca el extremo -4- de la pletina -1- en un embutido -20- previsto en la carrocería -21- del vehículo, en las proximidades del techo y de la parte superior de la abertura de la puerta posterior -22-. Este embutido está dotado de un orificio -23-, y detrás de él se halla solidarizada una tuerca -24- para la fijación de un tornillo de anclaje del tensor.

Por otra parte se ajusta la abrazadera -15- alrededor

del travesaño posterior -25- de un portaequipajes -26-, ajustando perfectamente la posición correcta antes de apretar los tornillos -11- y -18-.

5

Como se comprende fácilmente, la unión entre los perfiles -1- y -2-, mediante un tornillo -11- que atraviesa un orificio oblongo -10-, concede cierto juego entre las dos piezas -1- y -2- que facilitan la adaptación del tensor.

10

Naturalmente el número de tensores que se utilizan para fijar el portaequipajes depende de las dimensiones del mismo, siendo normal que como mínimo sean dos.

Asimismo es opcional la utilización de otro tipo de tensores convencionales para sujetar la parte anterior del portaequipajes.

15

Serán independientes del objeto de la invención los materiales empleados en la construcción de los distintos componentes del tensor, formas y dimensiones de los mismos y cuantos detalles accesorios puedan presentarse, siempre y cuando no afecten a su esencialidad.

REIVINDICACIONES

1. Tensor para portaequipajes de vehículos automóviles, caracterizado esencialmente por el hecho de que consta de dos pletinas rígidas y alargadas, unidas entre sí por uno de sus extremos mediante un dispositivo que permite cierta tolerancia y graduación de su posición una respecto a la otra, una de las cuales presenta en su extremo opuesto al de unión con la otra, medios de anclaje en la parte posterior de la carrocería, en tanto que el extremo opuesto de la otra pletina está dotada de una abrazadera de fijación amovible al travesaño posterior del portaequipajes.

2. Tensor para portaequipajes de vehículos automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizado por el hecho de que el extremo de la pletina destinado a unirse a la carrocería, finaliza en una aleta con un orificio para el paso de un tornillo de anclaje.

3. Tensor para portaequipajes de vehículos automóviles, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que la abrazadera de unión al travesaño posterior del portaequipajes consiste en una pieza en forma de puente, con orejas dobladas en los extremos, dotadas de orificios alineados a otros orificios practicados en un tramo doblado de la pletina para el paso de tornillos de anclaje.

4. Tensor para portaequipajes de vehículos automóviles, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que una de las pletinas presenta en su extremo de unión con la otra, un cajetín dotado de una cara abierta de entrada del ex-

tremo de la otra pletina, dotado de una aleta doblada con un orificio roscado alineado a una abertura oblonga del fondo del cajetín para el paso de un tornillo de anclaje entre ambos.

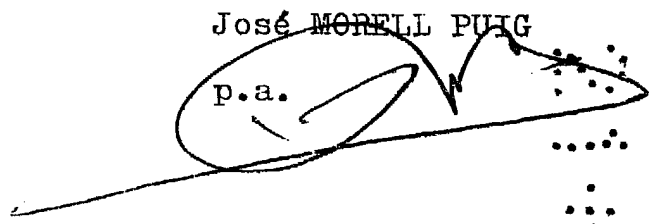
5. Tensor para portaequipajes de vehículos automóviles.

La presente memoria descriptiva consta de siete hojas foliadas escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona, 27 de febrero de 1981

José MORELL PUIG

p.a.



.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

FIG. 1

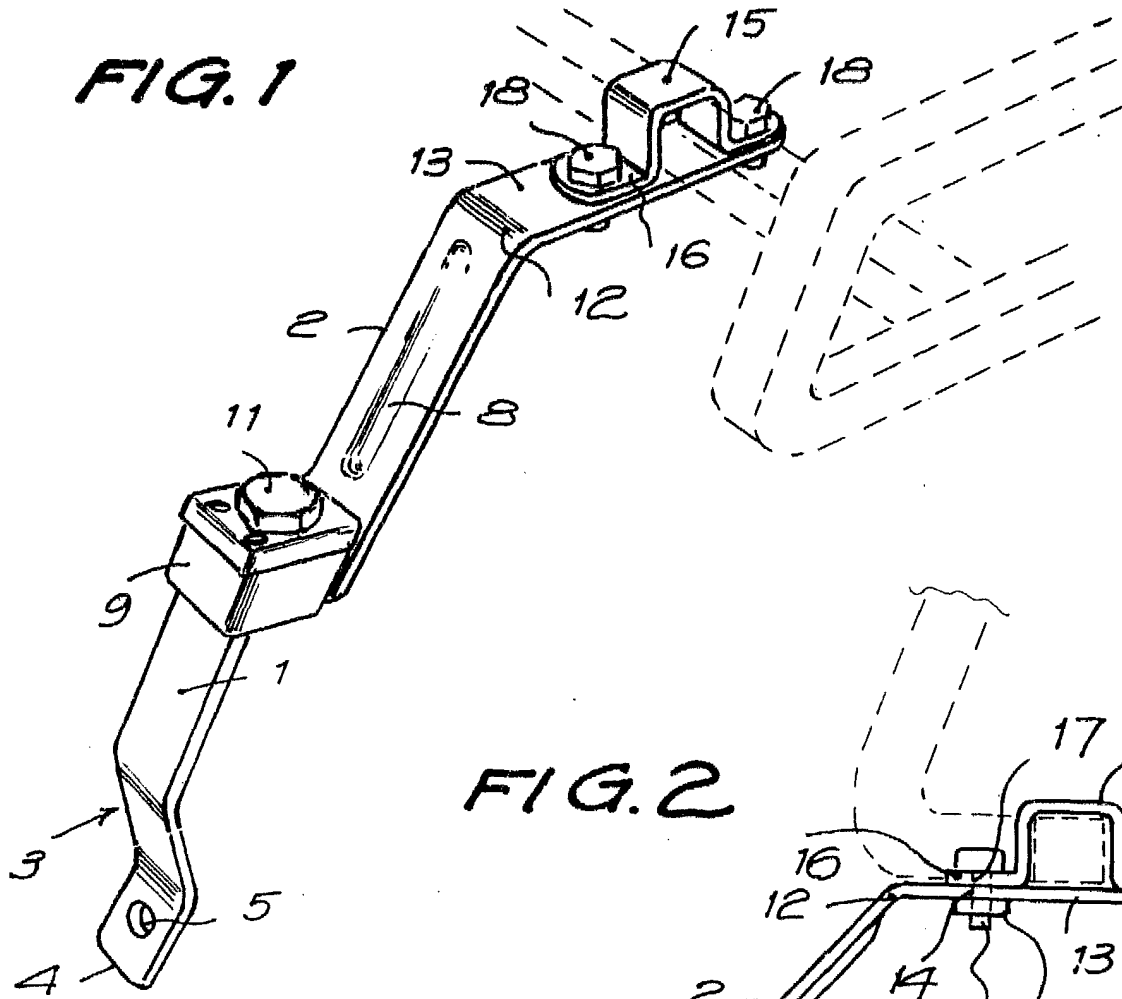
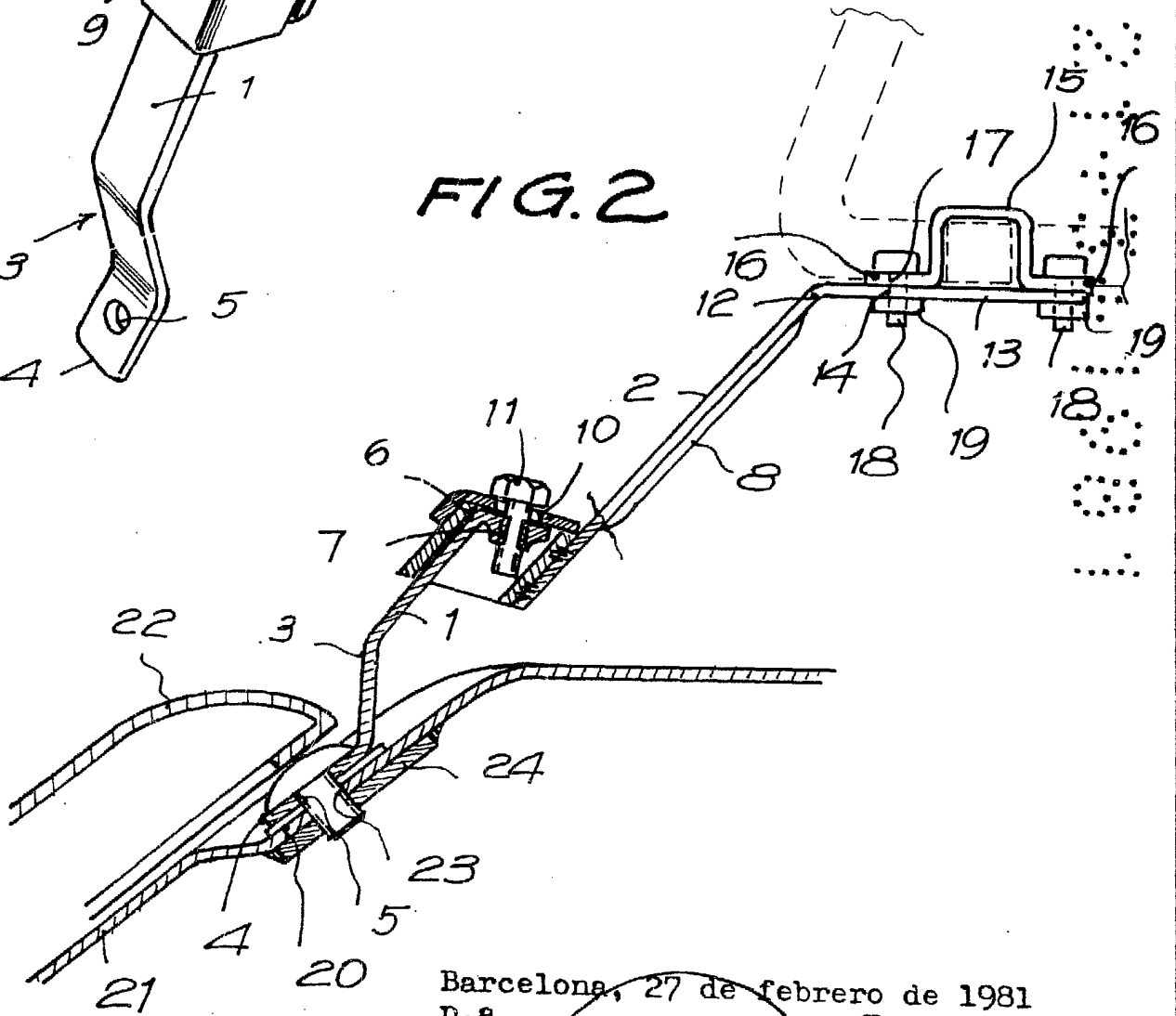


FIG. 2



Barcelona, 27 de febrero de 1981
p.a.

31017/1