



ESPAÑA

19 ES	11 NUMERO	10 Y
	21 258.533	
22	FECHA DE PRESENTACION	
	4 mayo 1982	ENE 1982

MODELO DE UTILIDAD

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B65G 69/28

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

RAMPA PARA ELEVACIÓN DE VEHÍCULOS.

71 SOLICITANTE (S)

Don José MORELL PUIG

71 JMICILIO DEL SOLICITANTE

AVINYONET (Barcelona), Carretera N-340 Barcelona-Valencia Km.305

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

Don Ignacio FONTI GRAU

La presente invención se refiere a una rampa para la elevación de vehículos que puede utilizarse en talleres o bien por el propietario del vehículo como un artículo más para realizar operaciones de control, limpieza y manutención.

5 El propietario de un vehículo generalmente no dispone de un medio apropiado para conseguir la elevación suficiente del vehículo que le permita realizar operaciones de revisión y también pequeñas reparaciones.

10 Por este motivo se ha ideado la rampa para elevación de vehículos objeto de la invención, muy sencilla y eficaz.

Esencialmente la rampa de elevación consta de una estructura de soporte, provista de una base de apoyo sobre el suelo y una superficie de rodaje de las ruedas del vehículo que se ha de elevar. Esta superficie de rodaje comprende un tramo inclinado o rampa propiamente dicha, cuyo extremo inferior está dotado de una prolongación horizontal que se apoya sobre el suelo. El extremo opuesto de la rampa presenta un tramo horizontal para el asiento de la rueda, cuyo tramo finaliza en un tope para evitar que la rueda lo sobrepase.

20 La estructura de soporte está dotada de medios de anclaje sobre el suelo, para cuando se dispone de espacio suficiente para dejar en posición estable la rampa.

Más concretamente la estructura de soporte de la rampa consta de una pluralidad de perfiles rígidos solidarizados entre sí mediante juegos de tornillos y tuercas desmontables, Los perfiles superiores de la estructura presentan una sección transversal en "L", sobre cuyas alas horizontales se fija una plancha de superficie antideslizante, que comprende el

tramo inclinado y los tramos planos superior e inferior, utilizando también tuercas y tornillos para la fijación.

Esta estructura de soporte consta de dos pares de laterales idénticos, siendo uno de los pares a modo de triángulo rectángulo para la sustentación del tramo inclinado de la plancha. El otro par tiene una forma sensiblemente rectangular, hallándose unidos los de cada lado entre sí y relacionados los de un lado con los del opuesto, mediante, por lo menos, un travesaño.

En el extremo más elevado de la rampa se fija en forma amovible una placa que superiormente sobresale en altura respecto al tramo horizontal de la rampa destinado al asiento de la rueda. Este tramo saliente se dobla sobre la plancha y forma un tope limitador. El borde inferior de la propia placa sobresale formando una aleta horizontal, que constituye un pie de apoyo y eventual anclaje sobre el suelo.

Tanto la aleta posterior horizontal descrita, como el extremo inferior horizontal de la plancha, presentan orificios para el paso de espigas de anclaje de la rampa en el suelo.

Para la mejor comprensión de cuanto queda descrito en la presente memoria, se acompañan unos dibujos en los que, tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de realización de la rampa.

En dichos dibujos, la figura 1 es una vista en perspectiva de un despiece de la rampa; la figura 2 es una vista en sección longitudinal de la rampa montada; la figura 3 es una vista en planta de la rampa; la figura 4 es un detalle

en sección transversal de los dos marcos de uno de los lados de la rampa; la figura 5 es un detalle en sección transversal del tramo superior de la plancha montada sobre la estructura en "L" de soporte; y la figura 6 es una vista en alzado lateral de la rampa en posición de trabajo.

5

La rampa para la elevación de vehículos descrita consta en los dibujos de un par de marcos laterales -1- en forma triangular rectangular, formada por perfiles de sección transversal en "L", y un par de marcos rectangulares -2- formados por perfiles similares, unidos entre sí por medio de tornillos y tuercas -3- (figura 4) desmontables. Asimismo, los marcos rectangulares están relacionados por un travesaño -4-.

10

Sobre las aletas horizontales de los tramos inclinados de los marcos triangulares -1- y de los marcos rectangulares -2-, está unida una plancha -5-, mediante tornillos y tuercas desmontables -6- (figura 5), cuya plancha presenta embudidos -7- salientes por su cara superior.

15

Esta plancha -5- presenta un tramo inclinado o rampa -5a- que corresponde a la hipotenusa de los marcos triangulares -1-, que superiormente se prolonga en una aleta -5b- horizontal a la que se une una plancha -5c- situada sobre los marcos -2-. Inferiormente la plancha -5- presenta una aleta horizontal -5d- con orificios -8- para el paso de tornillos de anclaje en el suelo.

20

25

En la parte posterior de los marcos -2- va fijada una placa -9-, que superiormente rebasa la altura de los marcos y forma un doblez -10- que consituye un tope limitador. Inferiormente la placa -9- presenta una aleta -11- con ori-

ficios -12- para el paso de tornillos de anclaje en el suelo.

5 Como se deduce de todo lo descrito y por la observación de los dibujos, la rampa descrita es de constitución muy sencilla a partir de una pluralidad de perfiles en "L" y planchas que se unen entre sí mediante tornillos y tuercas, en forma fácilmente desmontable.

10 A pesar de la sencillez de la rampa, la misma es de suma utilidad por cuanto permite elevar el vehículo tal como, por ejemplo, muestra la figura. Es evidente que puede elevarse por la parte trasera, cambiando la posición de las rampas.

15 La simplicidad de las rampas permite utilizarlas a particulares, con el fin de facilitar las operaciones de mantenimiento, inspección, limpieza y otras. Si se dispone de espacio para ello, la rampa puede estar anclada de un modo fijo en el suelo, merced a los orificios -8- y -12-.

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

R E I V I N D I C A C I O N E S

1. Rampa para elevación de vehículos, caracterizada esencialmente por el hecho de que comprende una estructura de soporte con una base de apoyo sobre el suelo y una superficie de rodaje de la ruedas del vehículo que se ha de elevar, cuya superficie de rodaje comprende un tramo inclinado o rampa propiamente dicha, que en su extremo inferior se prolonga en un primer tramo horizontal que se apoya sobre el suelo, en tanto que superiormente la rampa se prolonga en un tramo horizontal de asiento de la rueda, dotado de un tope terminal que evita que la rueda lo sobrepase.

2. Rampa para elevación de vehículos, según la reivindicación anterior, caracterizada por el hecho de que la estructura de soporte está dotada de medios de anclaje sobre el suelo.

3. Rampa para elevación de vehículos, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizada por el hecho de que la estructura consta de una pluralidad de perfiles rígidos solidarizados entre sí mediante juegos de tornillos y tuercas desmontables, de los cuales los superiores, por lo menos, tienen sección transversal en "L" sobre cuyas alas horizontales queda fijada mediante tornillos y tuercas una plancha de superficie antideslizante, que comprende los tramos horizontales extremos y el inclinado intermedio.

4. Rampa para elevación de vehículos, según las reivindicaciones 1 a 3, caracterizada por el hecho de que consta de dos pares de laterales idénticos, siendo uno de los pares

a modo de triángulo para la sustentación del tramo inclinado de la plancha, y el otro de forma sensiblemente rectangular, hallándose unidos entre sí los de cada lado y relacionados los de un lado con los del que esto mediante por lo menos, un travesaño.

5

5. Rampa para elevación de vehículos, según las reivindicaciones 1 a 4, caracterizada por el hecho de que en el extremo más elevado de la rampa está fijada en forma amovible una placa que superiormente sobresale en altura respecto al tramo horizontal de asiento, y se dobla sobre la plancha formando el tope limitador de la posición de la rueda del vehículo, en tanto que por el borde inferior sobresale formando una aleta horizontal saliente que constituye pie de apoyo y eventual anclaje sobre el suelo.

10

15

6. Rampa para elevación de vehículos, según las reivindicaciones 1 a 5, caracterizada por el hecho de que el extremo inferior horizontal de la plancha y la aleta horizontal posterior presentan orificios para el paso de espigas de anclaje de la rampa en el suelo.

20

7. Rampa para elevación de vehículos.

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

Barcelona, a 4 de mayo de 1981

José MORELL PUIG

p.a.



FIG. 1

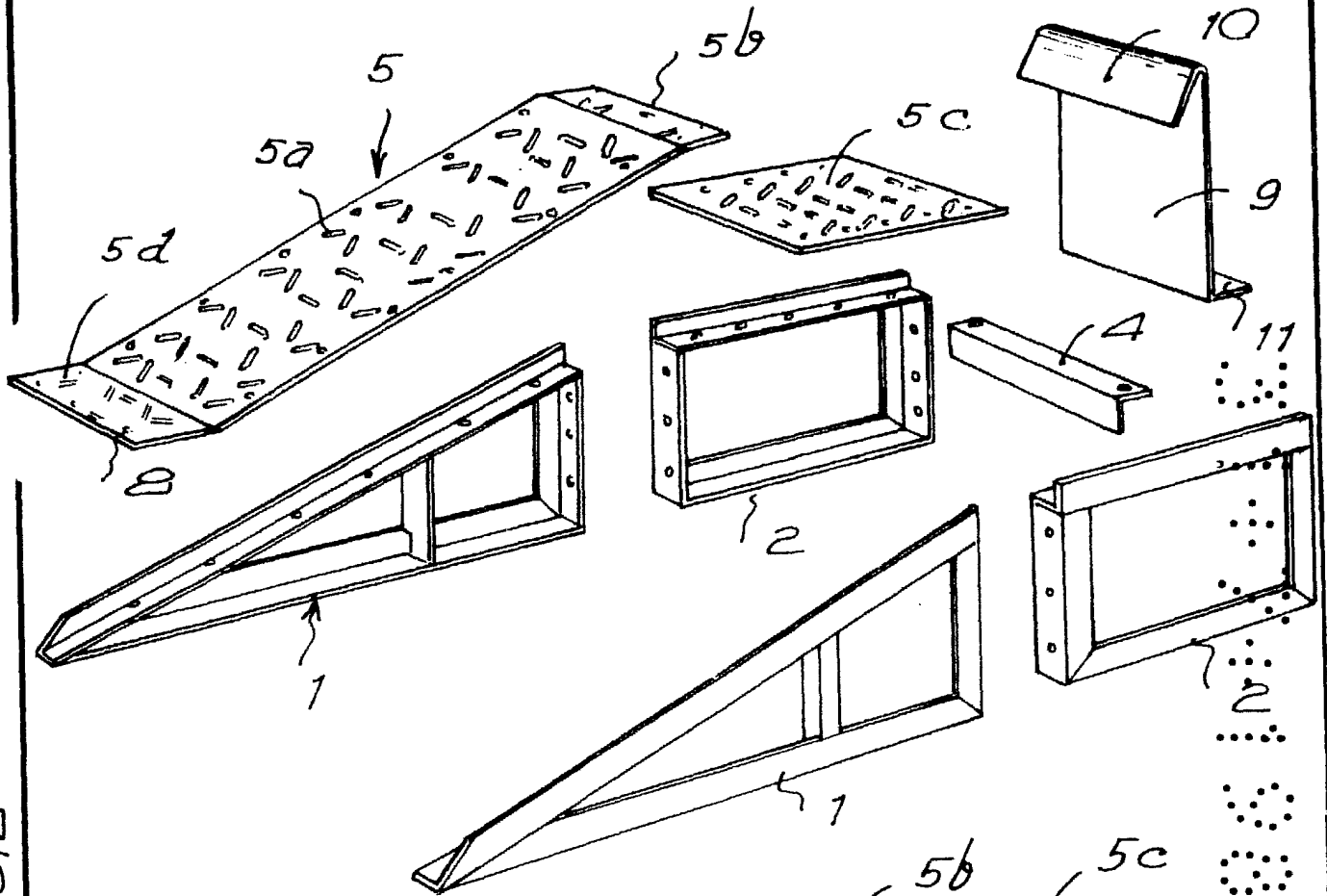


FIG. 2

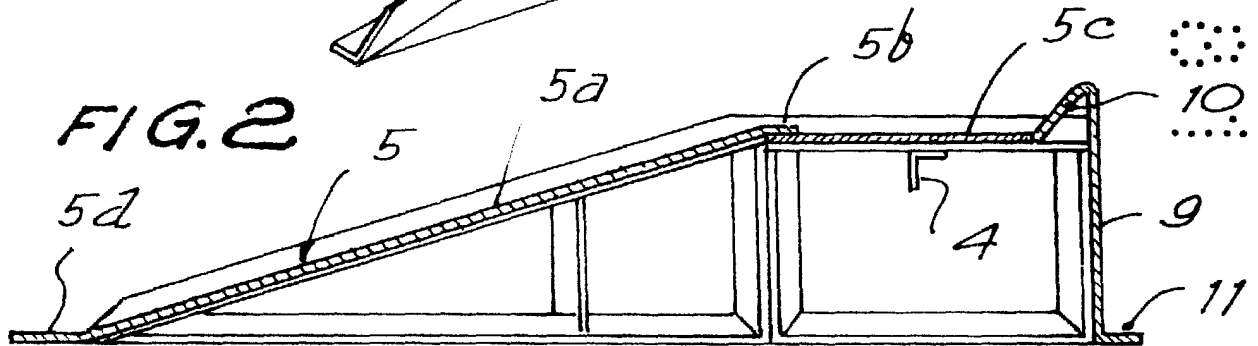
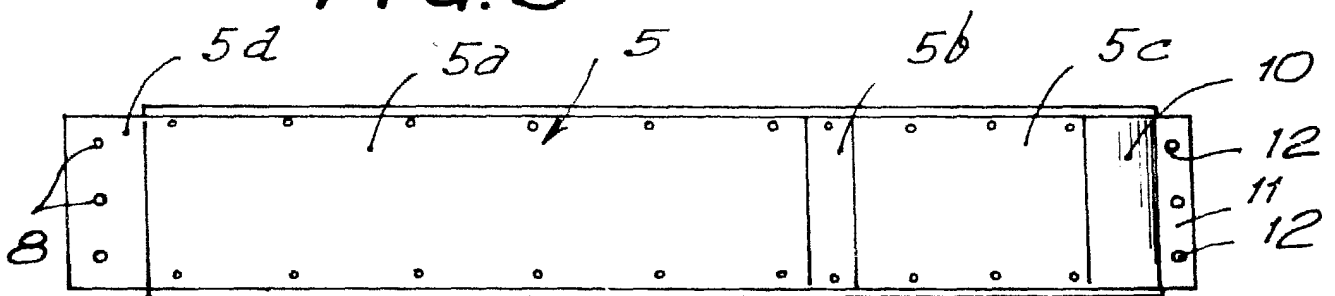


FIG. 3



Barcelona, a 4 de mayo de 1981
p.a.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Morell Puig', is written over the typed text.

31230/2

FIG. 4

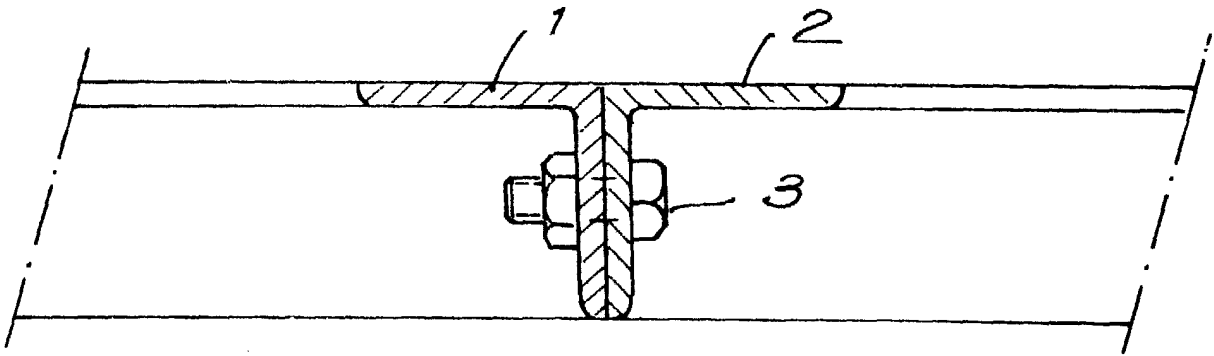


FIG. 5

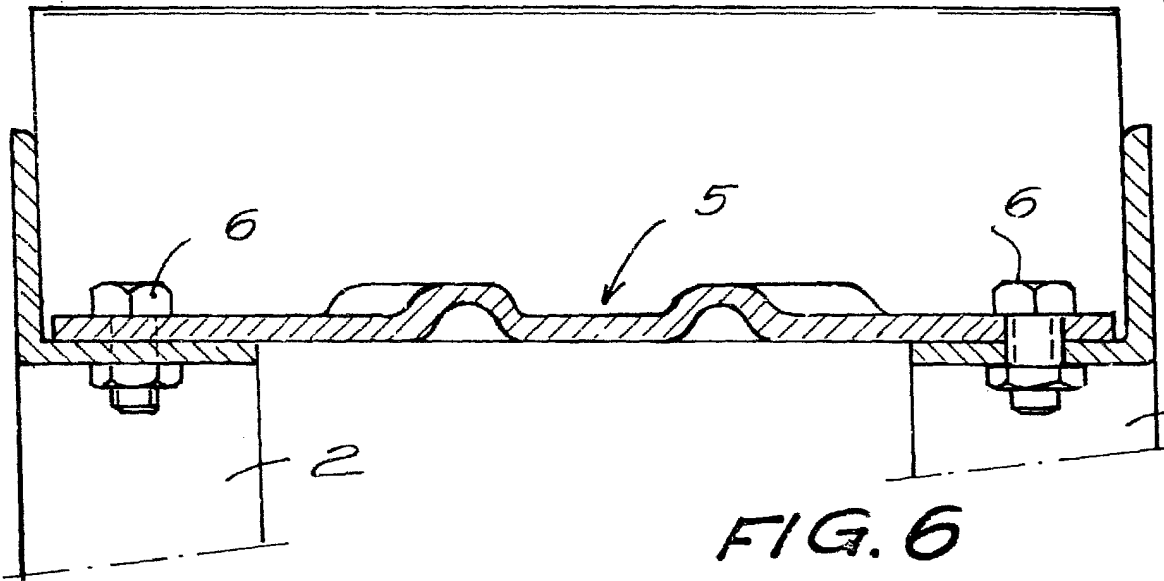
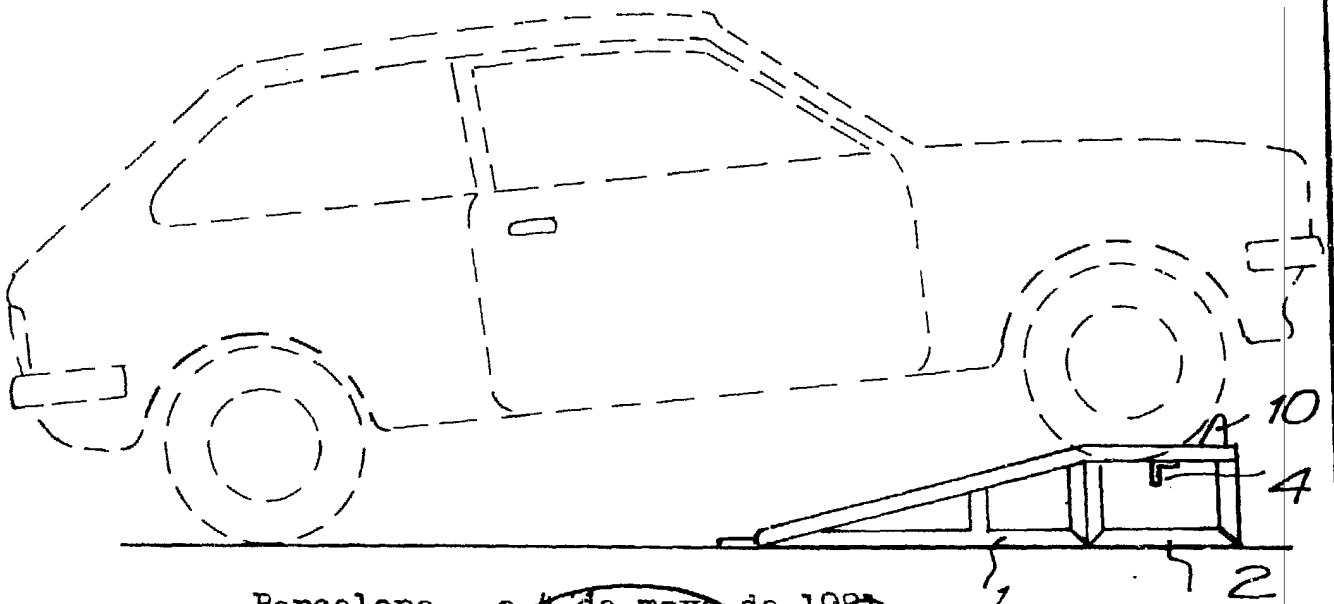


FIG. 6



Barcelona, a 4 de mayo de 1981
p.a.

31230/2