



ESPAÑA

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 258.872	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 15 MAYO 1981	

MODELO DE UTILIDAD

16 FEB. 1982

(30) PRIORIDADES:		
(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
G 80 13 284.9	16 Mayo 1980	Alemania

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	Int. Cl. 3 F 16 B 51 02

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"BRIDA PARA LA SUJECION DE GRAPAS PARA PANELES DE RECUBRIMIENTO INTERIOR EN AUTOMOVILES"

(71) SOLICITANTE (S)
A. RAYMOND

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
7850 LÖRRACH (Alemania Rep. Fed.) - Teichstrasse 57

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. Alfonso Durán Olivella

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una brida para la sujeción de grapas para paneles de recubrimiento realizados mediante materiales de fibras duras. La brida está constituida mediante una zona plana de soporte

5. que sobresale con respecto al panel de recubrimiento y que posee una abertura circular abierta hacia un lado y destinada a la introducción de un estrechamiento de la grapa para fijación del panel, poseyendo además la brida objeto de este Modelo, a ambos lados de la zona plana de soporte, unas
10. aletas realizadas en paredes laterales y dotadas de varias patillas troqueladas de la placa metálica y dispuestas aproximadamente en ángulo recto con respecto a la cara de fijación de la brida, estando destinadas al anclado de la propia brida sobre el panel de recubrimiento. ....

15. Estas grapas para paneles de recubrimiento quedan utilizadas por ejemplo en el recubrimiento interno de carrocerías de automóviles, para la fijación de los paneles de recubrimiento de las paredes laterales realizados mediante relleno de materiales o mediante cartón prensado, destinado
20. a acoplarse a las paredes laterales de la carrocería o en la parte interna de las puertas. Estas grapas están dotadas en un extremo con una cabeza extrema de estructura delgada y un estrechamiento, mediante los cuales quedan acoplados normalmente en un orificio en forma de orificio de cerradura
25. realizado en el recubrimiento de cartón, anclándose por desplazamiento en el orificio. En el otro extremo de dicho estrechamiento se encuentra una valona de soporte y de es-

tanqueidad y por debajo de ésta varias patillas elásticas cónicas las cuales están destinadas a su introducción a presión en los correspondientes orificios de fijación de la carrocería. De esta manera dichas patas elásticas se

5. acoplan con los cantos salientes del borde del orificio, de manera que la grapa queda fijada en las paredes de la carrocería.

10. En vez de paneles de recubrimiento de cartón dotados de orificios en forma aproximada de orificio de cerradura, en algunos casos y por diversos motivos se deben utilizar bridas de fijación del tipo antes indicado, cuyas patillas de sujeción se clavan con cierta profundidad en las fibras del material en la operación de colocación a presión. El diámetro de la abertura abierta hacia un lado es por lo tanto
15. sensiblemente mayor que el diámetro del estrechamiento de la brida, de manera que ésta al introducir las patillas elásticas en el orificio de fijación de la carrocería exista una capacidad suficiente de desplazamiento sin perder la sujeción en la grapa.

20. Este tipo de bridas de fijación son especialmente necesarias cuando las separaciones o distancias entre los puntos de fijación del recubrimiento y de la carrocería son variables. Por lo tanto según dicha separación varía también la altura de la zona plana de fijación sobre el recubrimien-
25. to. Puesto que solamente el estrechamiento de la brida corresponde al grosor del recubrimiento y la zona plana de la brida de fijación es sensiblemente más estrecha que el recubrimiento, se producirá cuando se quiere utilizar las bridas

habituales en este caso, un excesivo juego de éstas en la abertura de la placa de fijación, por lo que bascularán por su propio peso hacia abajo, adoptando una posición oblicua de manera que se hace difícil la introducción de las patillas elásticas en los orificios de la carrocería.

- 5.
- Es en este sentido en el que se justifica el objetivo del presente Modelo de Utilidad, en cuanto a la constitución de las bridas de fijación de manera tal que se puedan mantener las grapas utilizadas para los recubrimientos de manera segura contra dicha basculación, siendo fácilmente desplazables de forma paralela a la zona plana de soporte para facilitar la introducción de las patillas elásticas en los orificios de fijación de la carrocería. Este objetivo se soluciona según este Modelo de Utilidad por el hecho de que entre la zona plana de fijación y la zona de nivel de las aletas se encuentra una placa de apoyo que constituye una sola pieza con la zona plana de fijación y la cual constituye con esta última un alojamiento destinado a recibir una cabeza dispuesta en el estrechamiento de la brida de sujeción de los recubrimientos. Dicha placa de apoyo o de soporte queda doblada, según una realización preferente, del lado de la zona plana de soporte opuesto a la abertura lateral del orificio de fijación realizado en la zona plana de soporte, quedando doblado hacia la cara inferior de aquélla hasta conseguir un intersticio "S" que es menor que el espesor de la cabeza de la brida de fijación de los recubrimientos.
- 10.
- 15.
- 20.
- 25.

De manera adicional se prevé en el presente Mode-

lo de Utilidad que el extremo de la placa de soporte quede separado de la zona plana de soporte llegando hasta el nivel de ambas aletas laterales y luego doblándose nuevamente de manera ligera hacia atrás. De esta manera se asegura

5. que la cabeza de la grapa queda dispuesta de manera firme sobre la zona plana de fijación y después del montaje del recubrimiento no puede moverse, permitiendo simultáneamente un desplazamiento radial de la cabeza de la grapa en el orificio de la zona plana de soporte.

10. A continuación se adjuntan unos ejemplos explicativos del presente Modelo de Utilidad.

La figura 1 es una brida de fijación vista en planta.

15. La figura 2 es una sección de la brida de fijación según la línea de corte II-II.

La figura 3 es una vista de la brida de fijación en la dirección A.

20. La figura 4 representa el montaje de la brida con un panel de recubrimiento antes del presionado de las patillas de la brida en el orificio de fijación de la carrocería.

La figura 5 representa una vista en planta de la brida de fijación.

La figura 6 es una sección de la figura anterior.

25. La figura 7 muestra asimismo una vista en planta de una brida de fijación.

La figura 8 muestra una sección según el plano de corte VIII-VIII.

La figura 9 muestra una sección longitudinal según la línea de corte IX-IX.

La figura 10 muestra una vista en planta de una brida de fijación según este Modelo de Utilidad.

5. La figura 11 muestra una vista en sección según el plano de corte XI-XI.

La brida, realizada por punzonado y doblado de una tira de chapa, en una sola pieza, comprende en estado de acabado dos aletas -1- y -2- así como una zona plana de fijación -3- y dos paredes laterales -4- y -5- que soportan a la zona plana de fijación -3- con la separación deseada con respecto a las aletas -1- y -2-. Dichas aletas -1- y -2- están dotadas de varias patillas -6-, que en el caso representado son en número de ocho y realizadas por punzonado a partir de la propia chapa, quedando dobladas dichas patillas aproximadamente en ángulo recto con respecto a la cara de fijación y pudiendo ser introducidas a presión en una placa o panel de recubrimiento -7- realizado a base de fibras duras o material similar, con la finalidad de conseguir el anclaje de la brida.

10.

15.

20.

La zona plana de fijación -3- que sobresale con respecto a las aletas -1- y -2-, está dotada de una abertura -8- en forma de orificio de cerradura, la cual presenta una abertura -9- dirigida hacia uno de los lados que adopta una forma ensanchada o cónica. Dicha abertura -8- sirve para recibir, por ejemplo para su fijación, una grapa de fijación de recubrimientos de puertas -10-, realizada a base de material plástico y de tipo general conocido,

25.

la cual no constituye objeto de la presente invención, pero que para mejor comprensión de los problemas de fijación que existen será explicada en lo que sigue.

- Las grapas -10- para la fijación de recubrimientos de paredes comprenden habitualmente una cabeza -11-, un estrechamiento o cuello -12-, una valona de protección -13- y varias patillas elásticas -14- que pueden ser presionadas en el sentido de juntarse entre sí y que están unidas a dicha valona anteriormente mencionada, adoptando por debajo de dicha valona -13- en primer lugar una ligera concavidad hasta el reborde o canto -18-, constituyendo dichas patillas -14- en su extremo un vértice o punta común -15-.
- Las grapas -10- para la fijación de recubrimientos de puertas son colocadas de manera que la punta mencionada -15- queda situada hacia adelante, en el interior de un orificio de fijación -16- de una pared -17- de carrocería, quedando presionadas hasta que la valona de protección -13- reposa sobre la pared -17- de la carrocería. En esta operación los rebordes -18- hacen presión en la introducción de las patillas -14-, en el orificio -16- inicialmente de manera conjunta y después se separan nuevamente por debajo de la pared -17- de la carrocería de manera que dicha grapa -10- para la fijación de recubrimientos de puertas queda anclada después del engatillado de las patillas -14- en el orificio -16-, en la pared -17- de la carrocería con la necesaria fuerza de fijación. El cuello o estrechamiento -12- de la grapa -10- para fijación de recubrimiento de puertas, posee en la abertura -8- de la zona plana o placa de fijación -3-

suficiente juego de manera que permite el enderezamiento o ajuste de la grapa -10- en el presionado en la pared -17- de la carrocería, según la situación de los orificios de fijación -16-.

5. Puesto que el estrechamiento -12- queda constituido normalmente más largo que el espesor de la placa de fijación -3-, esta última posee en el lado opuesto a la abertura -9- una zona de chapa alargada en funciones de chapa de soporte -19-, que está doblada para el apoyo de la cabeza -11- por debajo de la zona plana de fijación -3- y que constituye conjuntamente con esta última un alojamiento -24- de manera que la cabeza -11- queda fijada de manera ligera entre la zona plana de fijación -3- y la placa de soporte -19-, de manera que puede ser desplazada paralelamente a la placa o zona de fijación plana -3-.

10. Esto significa que la placa de soporte es presionada hasta conseguir un intersticio "S" en la cara inferior de la zona plana de fijación, de forma que dicho intersticio es más pequeño que el espesor de la cabeza -11- de la grapa -10- para fijación de recubrimientos de puertas.

15. De manera preferente el extremo -20- de la placa de soporte -19- está algo separada con respecto a la placa o zona plana de fijación -3- hasta el nivel de ambas aletas -1- y -2- y luego está ligeramente doblada hacia atrás de manera que dicha placa de soporte -19-, después de la introducción a presión de las patillas de fijación -6-, se apoya con una fuerza ligera sobre el recubrimiento -7- de cartón o material similar. Mediante esta constitución o medidas téc-

nicas, la grapa para fijación de recubrimientos de paredes introducida en la abertura -8- queda mantenida de manera segura y puede ser introducida a presión sin problema alguno en los correspondientes orificios de fijación -16- de las paredes de la carrocería.

- Puesto que el panel de recubrimiento -7- no queda dispuesto en muchos casos, en los puntos de fijación, paralelamente a la pared -17- de la carrocería, y asimismo las separaciones pueden ser distintas de un lugar a otro; se aprecia la disposición del ejemplo de realización de las figuras 5 y 6 en la que la placa de soporte -19-, tal como ocurría en el primer ejemplo de realización mencionado, no empieza en el panel de recubrimiento -7-, sino en las paredes laterales -21- y -22-. Estas están recortadas por debajo de la placa de soporte -19-, de las paredes laterales -4- y -5-, de forma tal que están dobladas por debajo de la zona extrema -20- de la placa o zona plana de fijación -3-, de forma que las paredes laterales -21- y -22- constituyen la zona o superficie de recepción para la zona plana de fijación -3- después de la introducción a presión de la cabeza -11- de la grapa -10- para fijación de los recubrimientos de paredes. Esto tiene la ventaja desde el punto de vista técnico de fabricación que dicha zona de recepción puede quedar constituida en la zona extrema -20- de la placa o zona plana de fijación -3- siempre de manera igual con independencia de la forma de la superficie del panel de recubrimiento -7-.

En el ejemplo de realización de las figuras 7 a 9 el material que queda libre después del punzonado de la

abertura -8- se utiliza como placa de soporte -19-, de manera que con respecto a las realizaciones anteriores en las que el material de la placa de soporte de la pieza en bruto, que queda a ambos lados, es eliminado, presenta una

5. sensible reducción del material necesario o utilizado.

La placa de soporte -19- queda dotada con unos puentes - 27 - y -28- troquelados de la placa o zona plana de soporte -3-, de los cuales un puente -27- queda unido con las paredes laterales -4-. El otro puente -28- es libre en su extremo -20- y posee una dimensión tal longitud que después del presionado hacia abajo de la placa o zona de soporte mencionada en el intersticio "S", queda soportado en un alojamiento -29- de la pared lateral -5-, el cual es conseguido en el troquelado del mencionado

10. puente -28-.

15. ....:

Del material de chapa determinado en el troquelado de las aberturas -9-, las tiras dispuestas o situadas en las zonas redondas de apoyo -19- se prevén como placa de introducción -30- para la cabeza -11- de la brida -10-, por lo tanto queda algo doblada con respecto a la zona plana de

20. fijación -3-.

En bridas en las cuales la zona plana de fijación -3- sobresale solo ligeramente con respecto a las aletas, el extremo -20- puede quedar doblado hacia abajo hasta dichas aletas quedando apoyado en dicha zona, tal como en el

25. ejemplo de las figuras 1 a 3. Asimismo la abertura -9- en la disposición de este caso, puede quedar girada en 90°, tal como se puede apreciar en la figura 10. En este caso el

- puente -28- es sustituido por el puente -30- más ancho, el cual se apoya igualmente en un alojamiento -29- de la pared lateral o en la aleta. La realización de las figuras 10 y 11 está destinada a dichos tipos de fijación y de forma correspondiente, en el caso en que las grapas -10- para fijación de paneles de puertas quedan situados en sentido longitudinal de las grapas y en el caso en que las aletas son extremadamente reducidas. Por esta causa en estas bridas la zona de apoyo -19- está unida directamente con las paredes laterales -4- y -5- y la zona plana de fijación -3- queda realizada en la pieza en bruto a partir de las tiras determinadas lateralmente en la zona de apoyo -19-, quedando dobladas hacia arriba según -23- y siendo presionadas hacia abajo en dirección a la zona de soporte -19- en el juego intersticio "S". En los otros lados libres de la zona plana de fijación -3- queda constituida una tira de reborde -25- que queda doblada hacia abajo y que está prevista con una lengüeta de cierre -26- que se engatilla por debajo de la zona de apoyo -19-, de manera que la zona plana de soporte -3- queda fijada en dicha zona de soporte -19-.

Todo cuanto no afecte, altere, cambie o modifique la esencia de la brida descrita, será variable a los efectos del actual Modelo.

REIVINDICACIONES

- 1.- Brida para la sujeción de grapas para paneles de recubrimiento interior en automóviles, del tipo que comprende una zona plana de fijación que queda levantada con respecto al panel de recubrimiento y que presenta una abertura circular abierta por uno de sus lados y destinada a recibir el estrechamiento intermedio de la grapa de fijación a presión del revestimiento y poseyendo a cada lado de la zona plana mencionada sendas aletas unidas con intermedio de las correspondientes zonas rebatidas o paredes laterales, cuyas aletas están dotadas de una serie de patillas aproximadamente en ángulo recto, troqueladas del propio material de las aletas y destinadas a la fijación de la grapa en la placa de revestimiento, caracterizada porque entre la zona plana de soporte y el plano de las aletas queda dispuesta una placa de soporte realizada en la propia chapa y unida con la placa o zona plana de fijación, constituyendo un alojamiento intermedio destinado a recibir la cabeza extrema de la grapa de fijación del recubrimiento, inmediata al estrechamiento mencionado de la misma.
5. 10. 15. 20. 25.
- 2.- Brida para la sujeción de grapas para paneles de recubrimiento interior en automóviles, según la reivindicación 1, caracterizada porque la placa intermedia de soporte queda rebatida desde el borde opuesto a la abertura de la placa de fijación prolongándose hacia arriba determinando un intersticio algo más estrecho que el grosor de la cabeza de la grapa de acoplamiento a presión para la fijación del revestimiento.

3.- Brida para la sujeción de grapas para paneles de recubrimiento interior en automóviles, según la reivindicación 2, caracterizada porque la placa de soporte queda doblada desde su extremo libre en dirección al plano de las aletas y finalmente constituye un pequeño doblez final.

5.

4.- Brida para la sujeción de grapas para paneles de recubrimiento interior en automóviles, según la reivindicación 2, caracterizada porque las zonas rebatidas intermedias entre la placa de soporte y las aletas, y en la parte inferior de las mismas, quedan dobladas unas patillas de forma que constituyen zonas de tope para la parte extrema de la placa intermedia de soporte.

10.

5.- Brida para la sujeción de grapas para paneles de recubrimiento interior en automóviles, según la reivindicación 1, caracterizada porque la placa intermedia de soporte está realizada por la parte sobrante de chapa resultante del troquelado de la abertura de la grapa de manera que dicha placa intermedia de soporte queda unida mediante un puente con una de las paredes laterales de la placa plana de la grapa, mientras que otro puente troquelado en el lado opuesto queda situado por su extremo en un alojamiento correspondiente troquelado en la otra pared lateral.

15.

20.

6.- Brida para la sujeción de grapas para paneles de recubrimiento interior en automóviles, según la reivindicación 1, dotada de una abertura en dirección a una de las placas de tope de la grapa, caracterizada porque dichas aletas o placas de tope están unidas mediante paredes laterales directamente con la placa intermedia de soporte y que

25.

dichas aletas están dobladas hacia arriba desde el lado de la placa intermedia de soporte determinando un intersticio intermedio, de manera que en el otro lado de la placa principal de la grapa determinan un reborde doblado hacia abajo, el cual está previsto con una lengüeta de engatillado dirigida hacia abajo de la placa intermedia de soporte.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurran en la esencialidad del Modelo de Utilidad, definido en las anteriores reivindicaciones, cuyo objeto es:

10. 7.- "BRIDA PARA LA SUJECION DE GRAPAS PARA PANELES DE RECUBRIMIENTO INTERIOR EN AUTOMOVILES".

Consta la presente memoria de trece hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y de los dibujos unidos a la misma.

15. Barcelona, 15 MAYO 1981

P.A. de A. RAYMOND,

ALFONSO DURÁN

P. P.

Fdo.: Carlos Durán Moya

JR/em.

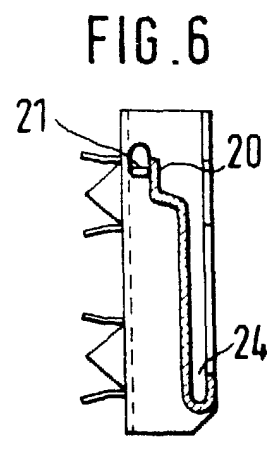
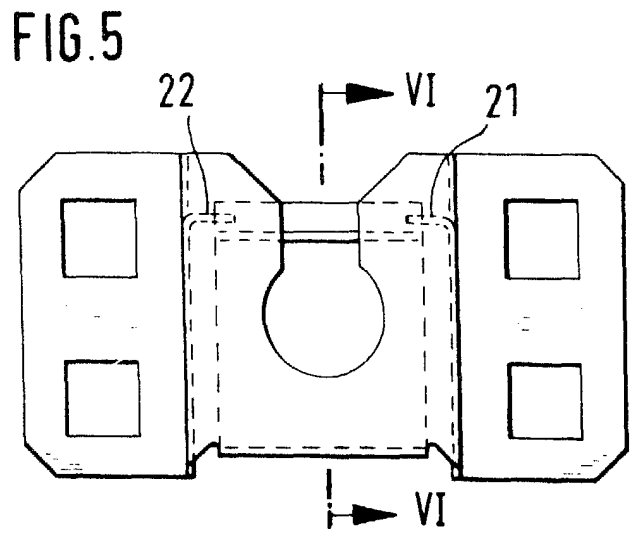
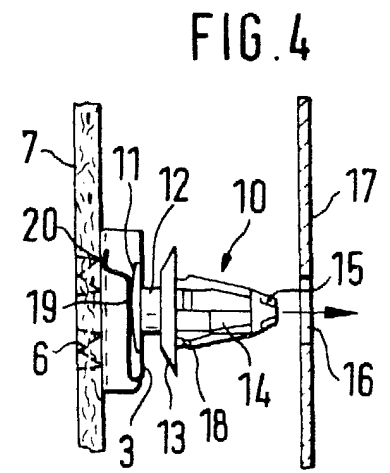
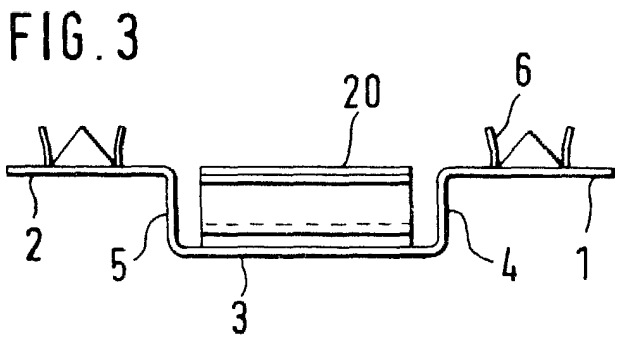
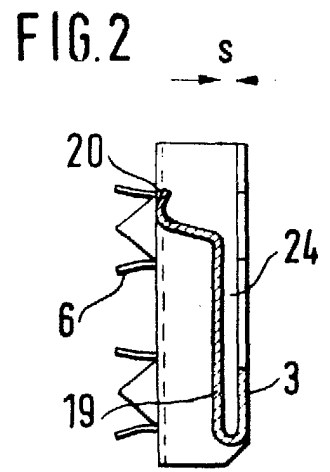
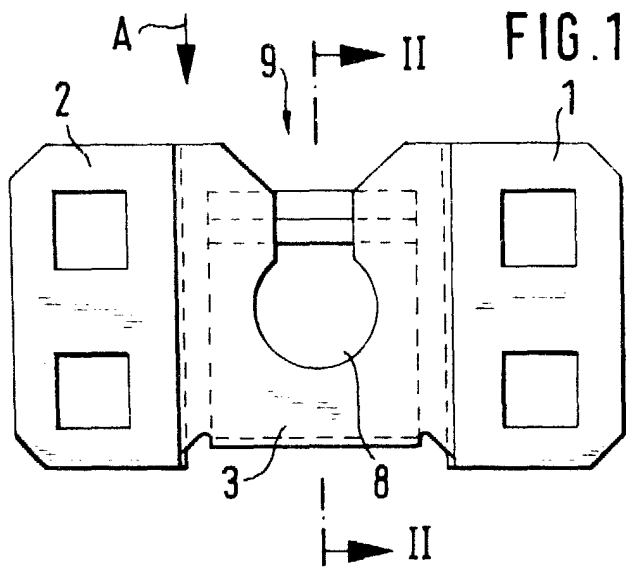


FIG. 7

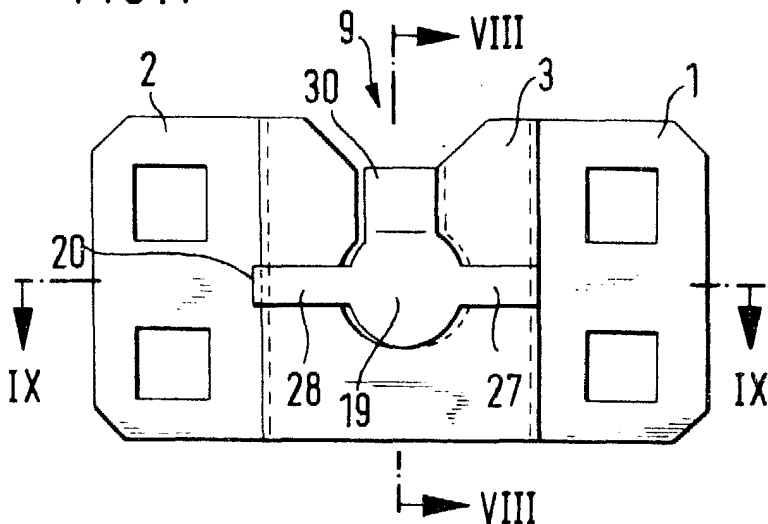


FIG. 8

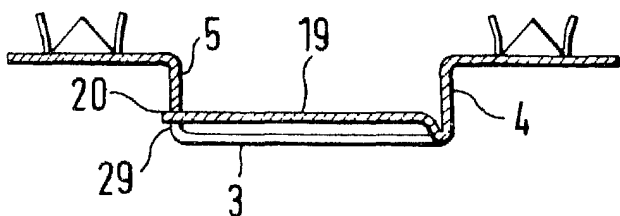
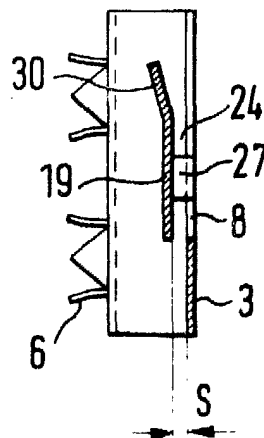


FIG. 9

FIG. 10

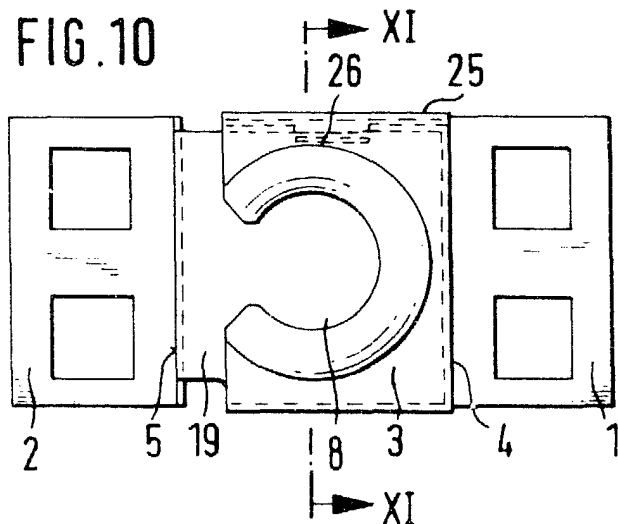
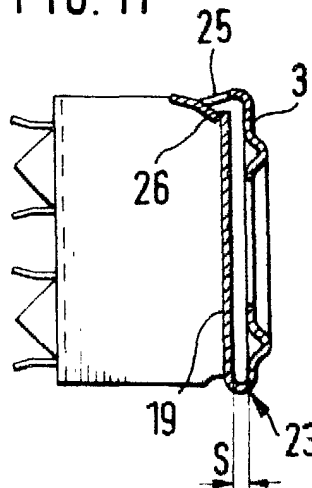


FIG. 11



BARCELONA, 15 MAYO 1981  
P.A.

ALFONSO DURÁN  
P. P.

Fdo.: Carlos Durán Maya