



ESPAÑA

ES

11

21

22

NUMERO

266577

Y

FECHA DE PRESENTACION

23 Julio 1982

1 FEB. 1983

MODELO DE UTILIDAD

30 PRIORIDADES

31 NUMERO

32 FECHA

33 PAIS

47 FECHA DE PUBLICIDAD

51 CLASIFICACION INTERNACIONAL

B60R 19/08

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

PARACOLPES APLICABLE A GRANDES VEHICULOS

71 SOLICITANTE (S)

D. Joaquín Esteban Gómez

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Valencia, 6 BINEFAR (Huesca)

72 INVENTOR (ES)

El solicitante

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. José F. Ibáñez González - AOPI

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un paragolpes, especialmente aplicable a la parte trasera de grandes vehículos, como por ejemplo camiones y auto-remolques.

5 En esta clase de vehículos, priman las características de funcionalidad y robustez, de manera que los complementos o accesorios estéticos u ornamentales son escasos, y, si están presentes, suelen disponerse en la parte delantera. Por otra parte, en razón de su tamaño y especialmente por su altura, tales vehículos son poco vulnerables, y menos  
10 en su parte posterior, por causa de esos pequeños choques o golpes a cuya absorción se destinan los paragolpes de, por ejemplo, los turismos.

No obstante, en la misma medida en que se ha incrementado  
15 el número y tráfico de vehículos, se ha observado la conveniencia de que también los de gran tamaño presenten paragolpes traseros, no tanto para su integridad como para la de los restantes vehículos.

En efecto, incluso en el caso de relativamente pequeñas o  
20 menores colisiones, tales como las denominadas "alcances", las lesiones para ocupantes y daños en el vehículo -normalmente un turismo- que colisiona con el camión o auto-remolque, pueden resultar agravadas por causa de la presencia de las terminaciones del chasis, carrocería, ruedas de re-  
25 puesto, etc., en dichos grandes vehículos.

En otro orden de cosas, los varios dispositivos de señali-  
 zación, identificación y seguridad en estos grandes vehícu-  
 los, no siempre tienen una colocación o sujeción adecuada.  
 Ejemplos son los diversos pilotos luminosos traseros, las  
 30 placas de matrícula, y l.s faldillas que evitan las proyec-  
 ciones de las ruedas, cuya eficacia en todos los sentidos  
 se verá incrementada por la provisión de una mayor y mejor  
 superficie de soporte, por ejemplo el paragolpes de la so-  
 licitud.

35 Esencialmente, el paragolpes que se propone está constitui-  
 do por una placa de dimensiones acordes al vehículo y a  
 las normas internacionales sobre la materia, preferiblemen-  
 te realizada en fibra de vidrio, o de poliéster, en la que  
 se han realizado unos plegados o nervaduras convenientes  
 40 para incrementar su rigidez. Dicha placa, mediante sopor-  
 tes adecuados se fija al chásis del vehículo, bien por sol-  
 dadura, tornillería o remache, y además, para proteger sus  
 cantos laterales vivos, se han previsto unos complementos  
 en goma que se insertan en dichos laterales.

45 Dado que no todos los chásis y carrocerías de los vehícu-  
 los o remolques responden a una misma estructura, las pie-  
 zas de soporte del paragolpes están configuradas de mane-  
 ra distinta, según que la fijación vaya a realizarse por  
 soldadura o tornillería.

50 Con objeto de hacer más claramente comprensible cuanto an-  
 tecede, poniendo al propio tiempo de relieve otras carac-

terísticas y ventajas del paragolpes propuesto, se hará en lo que sigue una descripción detallada de un ejemplo de realización práctica, a simple título indicativo, ilustrado en la hoja de dibujos adjunta, en la cual:

La figura 1 es una vista en perspectiva del paragolpes y un despiece ordenado de sus soportes y piezas protectoras de goma, y



La figura 2 es una vista esquemática en sección lateral del paragolpes de la solicitud unido por soldadura al chasis de un vehículo mediante soportes.



Haciendo referencia a dichas figuras, se representa una placa -1-, o paragolpes propiamente dicho, realizada preferiblemente en fibra de vidrio, poliéster, etc., o incluso en chapa metálica, provista de unos pliegues -2- y -3- próximos a sus respectivos bordes superior e inferior, que configuran unas nervaduras o resaltes, de mayor tamaño el -3- inferior, que proporcionan adicional rigidez a la citada placa.

Con -4- se designan los largueros posteriores de un imaginario chasis o carrocería de un gran vehículo, camión o remolque, siendo en esos largueros -4- donde se realizará la incorporación de la placa -1-, a efectos de constituir un paragolpes. Dicha incorporación se logra mediante piezas de soporte -5-, tales como las ilustradas en la figura 1, provistas de placas -6- dispuestas de manera que

queden situadas en los lados de un imaginario diedro rec-  
to, a fin de que una de ellas se aplique, mediante torni-  
llos o remaches a los largueros -4-, y la otra, en forma  
80 similar, a la placa -1-, la cual va provista de orificios  
adecuados -7-.

Cuando la placa -1- es fabricada para un sólo tipo o mode-  
lo específico de vehículo, sus laterales pueden presentar  
unos pliegues o nervaduras similares a las -2- y -3-, que  
85 amén de proporcionar rigidez sirvan para eliminar los can-  
tos vivos de esos laterales. Ahora bien, la manufactura  
más práctica es un tipo único de placa, que luego fácil-  
mente se corta a las dimensiones adecuadas del vehículo,  
en cuyo caso los laterales presentarán un canto vivo cuya  
90 protección se propone mediante las piezas de goma -8-. Ta-  
les piezas, ventajosamente presentan por una de sus caras  
un bajo relieve -9- que describe el perfil de la placa  
-1-, de manera que la fijación mutua se realice por enca-  
je. Con objeto de facilitar dicho encaje, el bajo relieve  
95 -9-, en la zona correspondiente al pliegue mayor -3- está  
ligeramente arqueado.

Según se mencionó anteriormente, la unión entre piezas de  
soporte y chásis o carrocería del vehículo puede realizar-  
se por soldadura, tornillería o remache. En la figura 1,  
100 las parejas de piezas de soporte -5- están configuradas  
con miras a la fijación por tornillos o remaches a través  
de las placas -6-, si bien nada impediría su soldado al  
larguero -4-. No obstante, para el caso de que el chásis

no presente una configuración idónea para la colocación  
 105 de tornillos, se han previsto los soportes -10-, uno de  
 los cuales aparece ilustrado en la figura 2. Básicamente  
 coincide con los soportes -5- en lograr una fijación en  
 ángulo recto entre puntos de unión a la placa -1- y al  
 chásis del vehículo, representado en este caso por el lar-  
 110 guero -11-. La pieza de soporte -10- comprende ahora una  
 cartela triangular -12- uno de cuyos catetos se suelda a  
 dicho larguero -11-, mientras que su hipotenusa y otro ca-  
 teto se sueldan a una serie de pletinas -13- que de una  
 parte describen el perfil de la placa -1-, y de otra re-  
 fuerzan la citada cartela. La placa -1- se une a este so-  
 115 porte -10- mediante tornillos o remaches, según se ilus-  
 tra.



Habitualmente y conforme se ilustra en el ejemplo descri-  
 to, el número de piezas de soporte será de dos. Sin embar-  
 120 go, nada impediría que fuese un número mayor.

Queda entendido que en el objeto descrito caben una serie  
 de alteraciones y modificaciones, las cuales, en la medi-  
 da en que no supongan variación esencial de la novedad y  
 utilidad del paragolpes propuesto, se considerarán inclui-  
 125 das en el marco de las reivindicaciones que siguen.

+ + + +  
 + + + +  
 + + + +

REIVINDICACIONES

130 1.- Paragolpes aplicable a grandes vehículos, caracterizado porque consta de una amplia placa, o paragolpes propiamente dicho, de forma sustancialmente rectangular, provista a lo largo de sus bordes mayores de unos pliegues o nervaduras, de mayor tamaño la inferior, cuya placa se solidariza con el chásis del vehículo mediante dos o más piezas de soporte, iguales entre sí, constituidas por un segmento recto, preferiblemente metálico, que en sus extremos incorpora unas pletinas de fijación convenientemente orificadas para recibir elementos de tornillería o remache, estando dichas placas dispuestas de manera que queden situadas en los lados de un imaginario diedro recto.

140 2.- Paragolpes aplicable a grandes vehículos, según la reivindicación primera, caracterizado porque la pieza de soporte está constituida por una sucesión de pletinas, que describen al menos parte del perfil de la placa, y una cartela triangular con un ángulo recto, uno de cuyos catetos se une a dicha sucesión de pletinas y el otro se destina a soldarse al chásis del vehículo.

150 3.- Paragolpes aplicable a grandes vehículos, según la reivindicación primera, caracterizado porque para proteger los cantos vivos de los laterales de la placa están previstas una pareja de piezas de goma, que por una de sus caras presentan un bajo relieve o ranurado coincidente con el perfil de la placa, a fin de encajarse en dichos laterales.

4.- PARAGOLPES APLICABLE A GRANDES VEHICULOS.

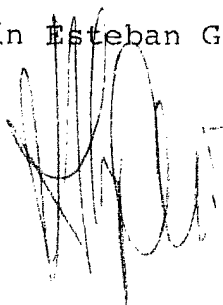
155

Todo conforme ha sido descrito, reivindicado y se ilustra en la presente Memoria Descriptiva, que consta de siete páginas mecanografiadas y una de dibujos con dos figuras.

Madrid, 23 de Julio de 1982.

Joaquín Esteban Gómez

p.a.:



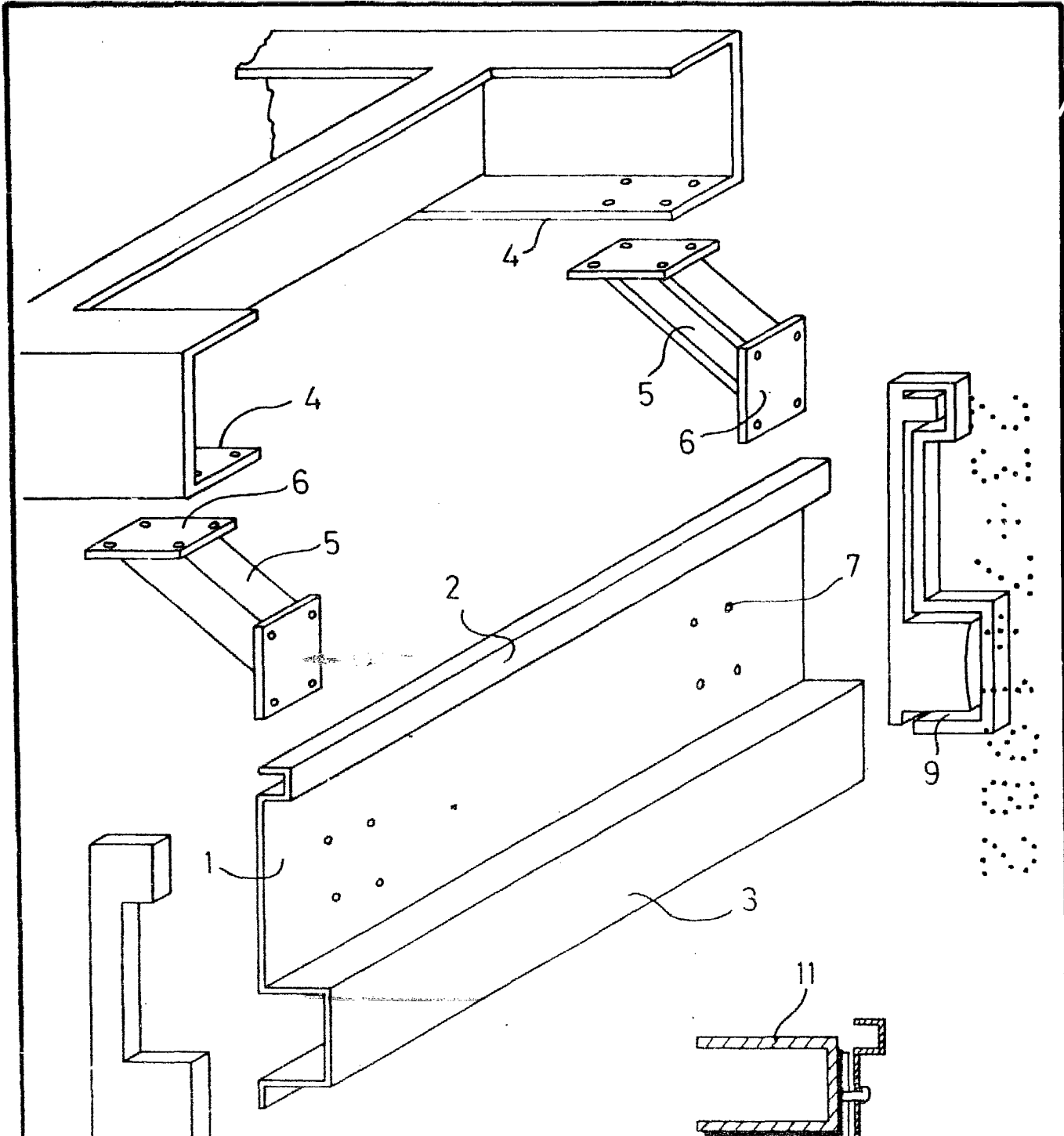


Fig.1

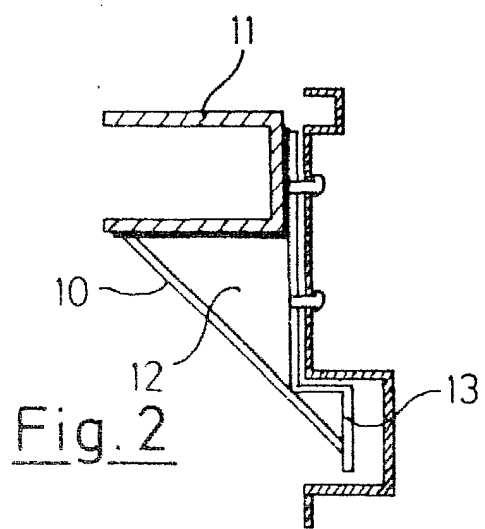


Fig.2

MADRID 23 JULIO 1982

ESCALA VARIABLE