

(19) ES (11) NUMER... (21) (22)	269976 (10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 25 Enero 1983



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 JUL. 1983

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B52D6 7/06

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"REMOLQUE PORTACOHES"

(71) SOLICITANTE (S)
D. José Segura López de Sagredo

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Camino al Pantano s/n, LEGAZPIA (Guipúzcoa)

(72) INVENTOR (ES)
el solicitante

(73) TITULAR (ES)
el solicitante

(74) REPRESENTANTE
VICTOR GIL VEGA

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un remolque que ha sido especialmente concebido para el transporte de vehículos automóviles de turismo, los comunmente denominados coches, cuyas características estructurales han sido especialmente concebidas para ofrecer unas óptimas garantías en el transporte, desde el punto de vista de resistencia del remolque y de fijación para dicho vehículo.

El remolque que la invención propone está constituido básicamente por una plataforma rodante, dotada de medios para su acoplamiento al vehículo de arrastre, tanto desde el punto de vista mecánico como desde el punto de vista eléctrico, plataforma en la que se definen pistas de rodadura para el vehículo a transportar, a través de las que se establece el acceso del mismo al remolque, así como medios de múltiple fijación, que se materializan en topes o cañizos para sus ruedas, tanto delanteras como traseras, fijables a las pistas con carácter regulables, en orden a ajustarse perfectamente al distanciamiento entre ejes de los diferentes y posibles vehículos a transportar, a la vez que las propias ruedas de dicho vehículo a transportar se fijan a la plataforma mediante cadenas y tensores que las bloquean con carácter independiente.

Merece especial mención el hecho de que, además de estos elementos de fijación para las ruedas del vehículo a transportar, se ha previsto que éste sea fijado también por sus zonas extremas, concretamente en correspondencia con sus parachoques anterior y posterior. En este sentido el remolque incorpora una placa posterior que se adapta al vehí-

culo por encima de su parachoques posterior, con interposición de asientos acolchados destinados a evitar que pueda dañarse la chapa, estando dicha placa relacionada con el bastidor del remolque a través de cadenas y muelles tensores. En la zona extrema anterior del remolque se establece un cabrestante con el que, mediante la colaboración de un cable y su correspondiente gancho, se efectúa la fijación del vehículo a través de su zona extrema anterior, preferentemente a través de su parachoques correspondiente.

Se deduce de lo anteriormente expuesto que en el remolque que la invención propone se establecen múltiples puntos de fijación para el vehículo a transportar, fijaciones todas ellas de gran rigidez, que aseguran un perfecto transporte del vehículo sin el menor riesgo de que pueda desprenderse del remolque, lo que obviamente repercute en una conducción ligera y con amplias posibilidades de maniobrabilidad para el vehículo con el que se efectúa el arrastre del mismo.

Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con objeto de llegar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva, como parte integrante de la misma, de un juego de dibujos en el que con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

La figura 1 muestra una vista en alzado lateral del remolque portacoches que constituye el objeto de la presente invención, sobre el que aparece instalado un coche.

La figura 2, muestra una vista en planta del mismo remolque.

La figura 3 muestra una representación en perspectiva

del remolque objeto de la invención.

La figura 4 muestra un detalle en perspectiva de uno de los calzos o topes delanteros.

La figura 5 muestra un detalle en perspectiva de una pista de rodaje, en su sector correspondiente a la ubicación del tope representado en la figura 4.

La figura 6 muestra un detalle en perspectiva de uno de los topes traseros.

La figura 7 muestra el sector extremo de la pista de rodadura receptor de dicho tope trasero.

La figura 8 muestra un detalle en perspectiva, por su cara interior, de la placa destinada a adaptarse a la zona extrema posterior del vehículo a transportar, habiéndose representado también en esta figura una de las aletas del bastidor, mostrando la correspondiente anilla para fijación de las cadenas a través de las cuales se relaciona con el bastidor dicha placa posterior.

La figura 9 muestra un detalle en perspectiva de la placa representada en la figura 8, debidamente enfrentada a la zona extrema posterior y correspondiente del bastidor, y mostrando los medios de acoplamiento entre estos elementos, en situación inoperante para dicha placa.

La figura 10 muestra un detalle en alzado lateral y externo de los medios de fijación al bastidor de cada una de las ruedas del vehículo.

La figura 11 muestra el mismo conjunto de la figura anterior según una vista en perfil.

La figura 12 muestra otra vista en alzado lateral del mismo conjunto, por la cara opuesta a la representada en la figura 10.

La figura 13 muestra, finalmente, un detalle ampliado y en perspectiva de uno de los ganchos de fijación al bastidor para las cadenas de bloqueo para las ruedas.

5 A la vista de estas figuras puede observarse como el remolque portacoches que la invención propone está provisto de dos ejes transversales y paralelos, referenciados con 1, a los que se asocian sendas parejas de ruedas 2, estando protegida cada pareja de ruedas correspondiente a uno de los laterales del remolque por una aleta común 3 y estando este conjunto instalado sobre un chasis 4, rectangular y alargado, de anchura y longitud adecuadas para recibir cualquier tipo de automóvil.

10 En la zona extrema anterior del bastidor 4 se establece un cabrestante 7, que como anteriormente se ha dicho tiene como finalidad fijar al vehículo por su zona extrema anterior, y por delante del mismo se sitúa una rueda complementaria 8 tipo "hokey", así como el correspondiente enganche 9 de rótula con amortiguador, para fijación del remolque al vehículo que ha de efectuar el arrastre. Inmediatamente por detrás del cabrestante 7 existe un espacio para ubicación de una rueda de repuesto 10.

15 En el bastidor 4 se establecen dos pistas de rodadura laterales y evidentemente paralelas 12, de anchura suficiente como para permitir el acoplamiento de diferentes automóviles, con también diferentes longitudes de ejes, colaborando con dichas pistas de rodadura 12 unas rampas desmontables 11, utilizables para el acceso del vehículo a transportar hacia el remolque propiamente dicho, y que en situación inoperante se acoplan al bastidor 4, entre sus pistas laterales 12, fijándose a él por medio de tornillos 20.

En las zonas extremas de las pistas de rodadura 12 se disponen sendos topes o calzos, habiendo sido referenciados con 5 los calzos traseros y con 6 los delanteros, calzos que obviamente contribuyen a la fijación del vehículo a remolcar.

Se complementa la fijación de dicho vehículo con una placa 13, que se adapta a la extremidad posterior del mismo y que está provista de asientos acolchados 14 a través de los que incide sobre la chapa del vehículo, incorporando además una ventana rectangular y centrada a través de la que resulta visible la matrícula del mismo.

Las pistas de rodadura 12, adoptan, como es convencional, una configuración acanalada y presentan como especial característica el hecho de que en sus bordes acodados existen muescas 15 para acoplamiento de las cadenas de bloqueo de las ruedas, como se verá más adelante.

Volviendo nuevamente a la placa de fijación posterior 13, ésta incorpora un enchufe hembra 16 para sus pilotos señalizadores, a través de los que se realiza la señalización del propio remolque incorporando además en su cara interna y en sus zonas extremas anillas 21, que en colaboración con otras anillas 17 existentes en las aletas 3 de las ruedas, permiten el establecimiento de cadenas provistas de ganchos extremos 28, tal como se observa con detalle en la figura 8, y provistas en su zona media de un muelle 29, a través de las que se consigue un amarre elástico de la placa posterior 13 con respecto al bastidor 4, una vez que el vehículo ha sido debidamente instalado sobre el remolque y dicha placa 13 adosada a la parte posterior del vehículo.

Dado que la longitud del vehículo a transportar pue-

de variar sustancialmente, y consecuentemente variar también en la misma medida el distanciamiento entre sus ejes, los calzos 5 y 6 se fijan a las pistas de rodadura 12 con posibilidad de regulación. Para ello los topes delanteros 6 incorporan un taladro 29 y dos varillas 30 orientadas sustancialmente hacia abajo, varillas que son capaces de enclavarse en parejas de orificios 31 practicados en la pista 12, mientras que a través del orificio 19 pasa un tornillo 18 que se fija a una tuerca 32, solidarizada a la propia pista 12 por su cara inferior. Por su parte los calzos traseros 5 presentan aletas laterales en las que se establecen sendos orificios rasgados o ranuras 35 en las que juegan respectivos tornillos 19, fijables a parejas de tuercas 34, establecidas en la zona extrema posterior de las pistas 12. De acuerdo con lo anteriormente expuesto y tal como se observa en las figuras 4 a 7, los calzos anteriores 6 tienen una posibilidad de regulación determinada por el distanciamiento entre las diferentes parejas de tuercas 31, mientras que los calzos posteriores 5 permiten una regulación máxima y adaptable en cada caso a las necesidades específicas del mismo, ya que además de poder elegirse cualquiera de las parejas de tuercas 34 para acoplamiento de los tornillos 19, tras dicha elección el calzo 5 es susceptible de deslizarse en una magnitud máxima establecida por las ranuras 35, previamente al apriete de los tornillos 19.

Se complementa la fijación del vehículo mediante un juego de cadenas 33, para cada una de sus ruedas, cadenas que dentro de una cierta convencionalidad, presentan como especial característica el hecho de que incorporan en cada uno de sus extremos libres un gancho 38 constituido mediante

una pletina en U provista de un pasador 39 que, al enclavarse sobre las muescas 15 de los bordes de las pistas de rodadura 12, impide el deslizamiento longitudinal de tales ganchos y asegura un perfecto bloqueo para los citados extremos de las cadenas. Tal como puede observarse en la figura 10 las dos ramas de cada cadena que se adaptan a una de las caras de la rueda 40 del vehículo, están provistas de alargaderas 37 utilizables ante ruedas 40 de mayor diámetro, para lo cual tales cadenas incorporan respectivos ganchos 42 que permiten seleccionar la argolla de la cadena más idónea.

Tras el acoplamiento de cada conjunto de cadenas 33 sobre la correspondiente rueda 40, se hace preciso el tensado de las mismas, para lo cual, en la cara opuesta a la de ubicación de las dos ramas de cadena portadoras de los ganchos alargadores 42, se establece un tensor 43 asistido por el correspondiente brazo de accionamiento 44.

De acuerdo con la estructuración descrita, el acceso del vehículo a transportar al remolque se realiza mediante el acoplamiento de las rampas desmontables 11 a la extremidad posterior de las pistas de rodadura 12, las cuales en su mitad posterior y tal como se observa con detalle en la figura 1, presentan una sensible inclinación, de manera que se establece una perfecta continuidad con las citadas rampas desmontables, de acuerdo con la representación en línea discontinua de dicha figura 1.

Una vez que el vehículo a transportar está debidamente ubicado sobre el remolque, se adaptan al bastidor de este último las rampas desmontables y se procede a la fijación de los calzos 5 y 6 en sus lugares adecuados, inci -

diendo sobre las respectivas ruedas, a la fijación de tales
 ruedas mediante los respectivos grupos de cadenas 33, a la
 fijación de la extremidad anterior del vehículo mediante el
 gancho asociado al cabrestante 7 y a la fijación de la zona
 5 extrema posterior del vehículo mediante la placa 13 y a trav
vés de las cadenas elásticas laterales 27, con lo que el veh
 hículo queda perfectamente amarrado al remolque, para su
 transporte.

Ahora bien, como se deduce de lo anteriormente expues-
 10 to la placa posterior 13 constituye un elemento independien-
 te del resto del bastidor, que debe acoplarse al mismo cuan-
 do el remolque se transporta vacío, o simplemente cuando se
 encuentra en situación inoperante. Para ello dicha placa
 cuenta con dos proyecciones prismáticas e inferiores 26, ca-
 15 paces de alojarse en cavidades 25 operativamente practicadas
 en la zona extrema posterior del chasis 4, manteniéndose es-
 ta situación de acoplamiento con carácter estable mediante
 varillas 23 asociadas al bastidor, tal como se observa con
 detalle en la figura 9, en las que engarzan respectivas ani-
 20 llas 24 que, a través de un muelle tensor 22 están relaciona-
 das con la propia placa 13, fijándose la extremidad opuesta
 de cada resorte 22 a dicha placa, mediante el correspondien-
 te pasador que aparece representado en despiece en la citada
 figura 9.

25 Los materiales, forma, tamaño y disposición de los ele-
 mentos serán susceptibles de variación, siempre que ello no
 suponga una alteración en la esencialidad del invento.

Los términos en que se ha redactado la presente memo-
 30 ria deberán ser tomados siempre en sentido amplio, no limita-
 tivo.

REIVINDICACIONES

Se reivindica como de propia y nueva invención, a favor de D. JOSE SEGURA LOPEZ DE SAGREDO, con domicilio en Carretera al Pantano, s/n LEGAZPIA (Guipúzcoa), lo especificado en las siguientes reivindicaciones:

1ª.- Remolque portacoche, que siendo de los que incorporan un chasis provisto de correspondientes ejes de rodadura, de una lanza anterior rematada en el correspondiente enganche rotular de acoplamiento al vehículo tractor y asistida por una pequeña rueda complementaria, y dos pistas de rodadura laterales, formadas sobre dicho chasis, para acceso de las ruedas del vehículo a transportar, se caracteriza porque en cada una de dichas pistas de rodadura y en su zona extrema inferior, se establecen parejas de orificios que permiten la fijación regulable de topes o calzos delanteros, provistos de una pareja de varillas, sensiblemente orientadas hacia abajo y destinadas a acoplarse en una de las parejas de orificios citados, a la vez que en cada uno de dichos calzos anteriores y en la zona extrema opuesta, existe un orificio para paso de un tornillo de bloqueo que se rosca sobre la propia pista de rodaje, habiéndose previsto que en la zona extrema posterior de tales pistas existan igualmente parejas de orificios, éstos asistidos por correspondientes tuercas, mientras que cada uno de los calzos posteriores presentan ranuras longitudinales y laterales en las que juegan sendos tornillos destinados a fijarse a los orificios roscados de las pistas, con la particularidad además de que tales pistas resultan inclinadas hacia abajo y hacia atrás, en su mitad posterior, y a ellas son susceptibles de acoplamiento, para el acceso del vehículo a transportar, sendas rampas desmontables que, en situación inope-

rante, se fijan mediante tornillos al bastidor, en la zona media del mismo, determinada por las pistas laterales.

2^a.- Remolque portacoches, según reivindicación primera, caracterizado porque en los bordes laterales de las pistas de rodaje acanaladas se definen una pluralidad de muescas, orientadas hacia abajo, destinadas a la fijación de ganchos de retención asociados a la extremidad libre de cada grupo de cadenas correspondientes a la fijación de cada una de las ruedas del vehículo a transportar, con la particularidad de que dichos ganchos están configurados mediante una pletina en U, provista de un pasador transversal para acoplamiento a las citadas muescas, y de que los tramos de cadena incorporan respectivos ganchos que permiten regular la longitud de los mismos, existiendo en el sector de cierre de tales cadenas, que se relaciona con las diferentes ramas de las mismas a través de un puente equilibrador de tensado, un tensor para conseguir el adecuado grado de apriete de la rueda contra la pista.

3^a.- Remolque portacoches, según reivindicación 1^a, caracterizado porque en la extremidad anterior del bastidor se establece un cabrestante, cuyo gancho se fija a la extremidad anterior del vehículo a transportar.

4^a.- Remolque portacoches, según reivindicación 1^a, caracterizado porque incorpora una placa de adaptación a la extremidad posterior del vehículo, inmediatamente por encima de su parachoques, placa que va provista de asientos acolchados, a través de los que se establece su incidencia sobre la chapa de la carrocería del vehículo, y de una ventana central para visualización de la matrícula del mismo, así como de enganches laterales para el acoplamiento de cadenas que

relacionan dicha placa con el bastidor, concretamente a través de anillas operativamente solidarizadas a las aletas de cubrición de las ruedas del remolque, siendo dichas cadenas de longitud variable y estando provistas de sendos muelles, intercalados en las mismas y que determinan una fijación elástica para dicha placa con respecto al bastidor.

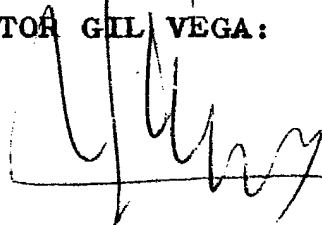
5ª.- Remolque portacoches, según reivindicaciones primera y cuarta, caracterizado porque la placa de fijación posterior para el vehículo incorpora, en correspondencia con su borde inferior, proyecciones laterales prismáticas capaces de enclavarse, en situación inoperante para dicha placa, en alojamientos establecidos en la zona extrema posterior del citado bastidor, habiéndose previsto que esta situación de enclavamiento se mantenga con carácter estable con la colaboración de varillas que emergen lateralmente de dicho bastidor y en las que engarzan respectivas anillas asociadas a la placa de retención con la colaboración de correspondientes muelles.

6ª.- "REMOLQUE PORTACOCHE".

Tal y como se deja descrito en la memoria precedente, que consta de once hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y planos de forma y tamaño reglamentarios.

Madrid, 25 de Enero de 1.983

P.A. de D. JOSE SEGURA LOPEZ DE SAGREDO
VICTOR GIL VEGA:



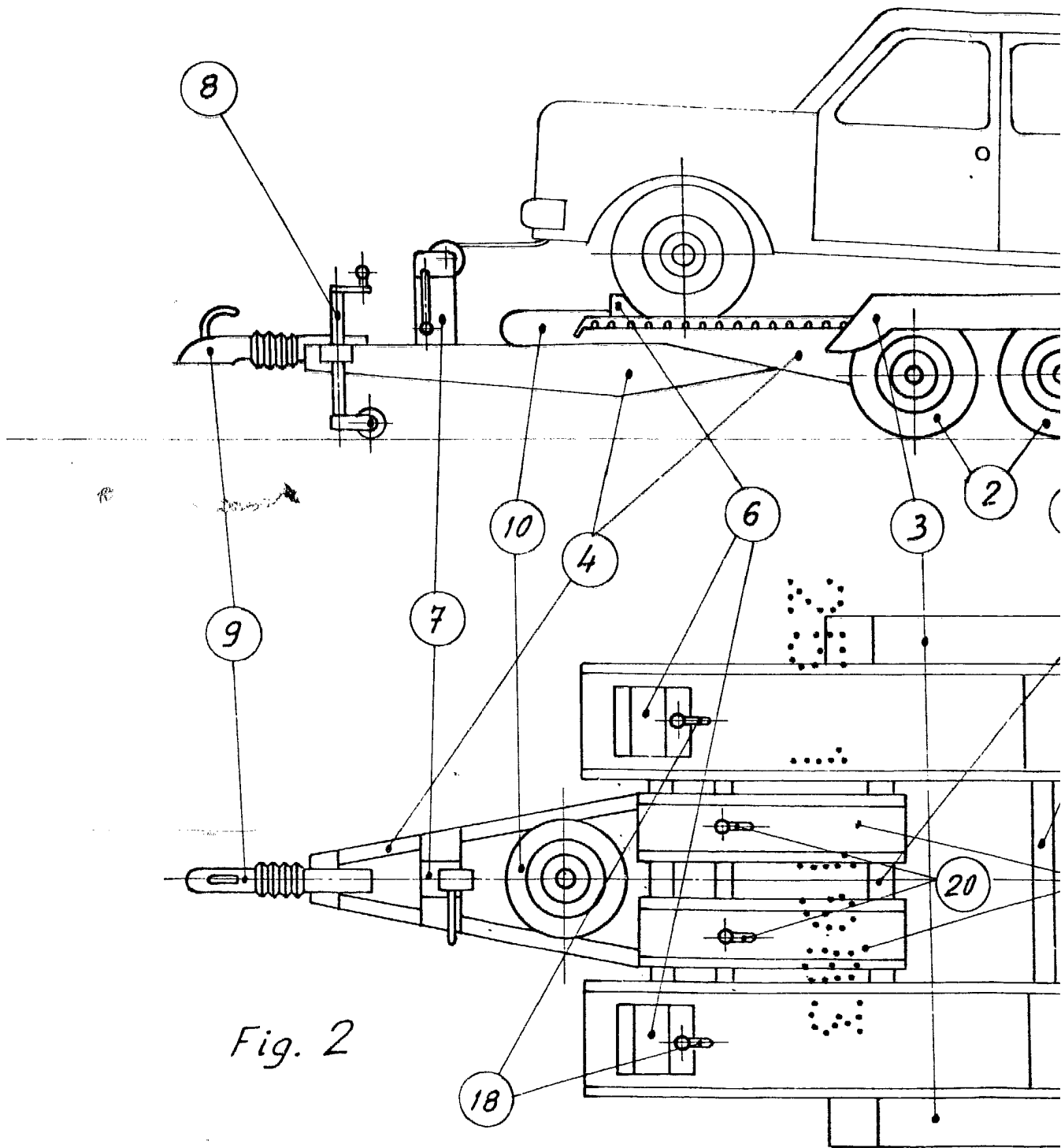
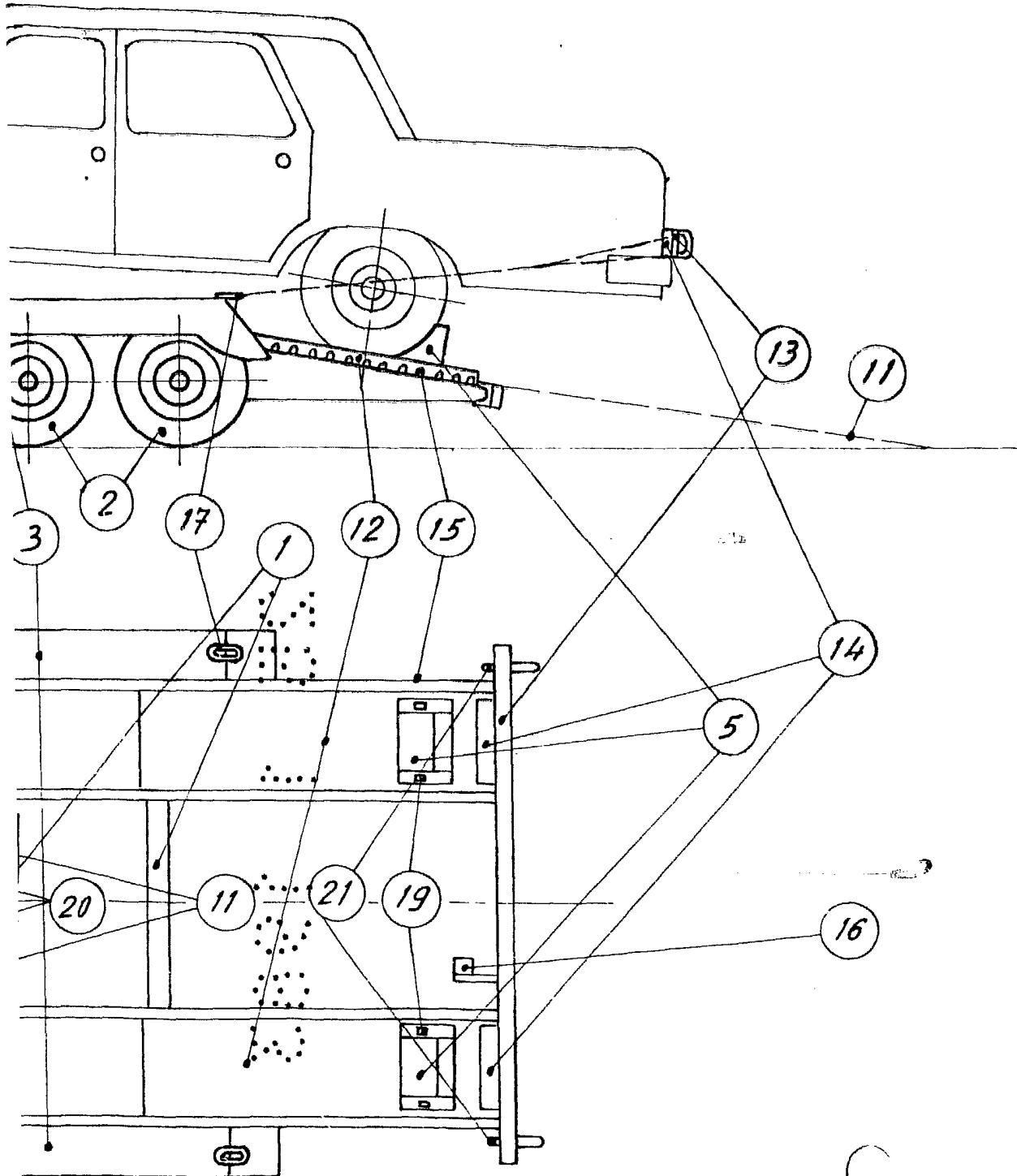



Fig. 2

ESCALA VARIABLE

Fig. 1



Madrid, 25 ENE. 1983



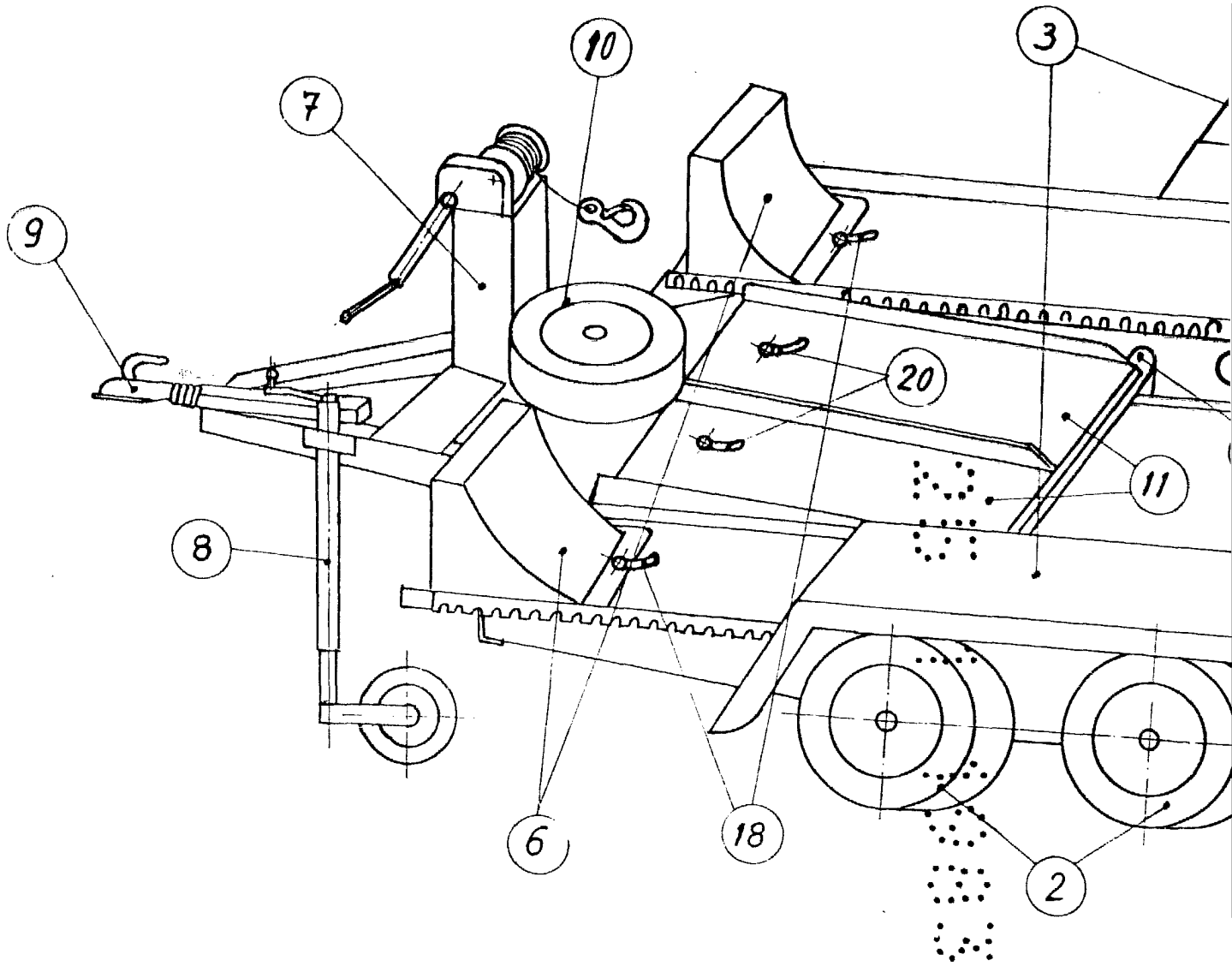
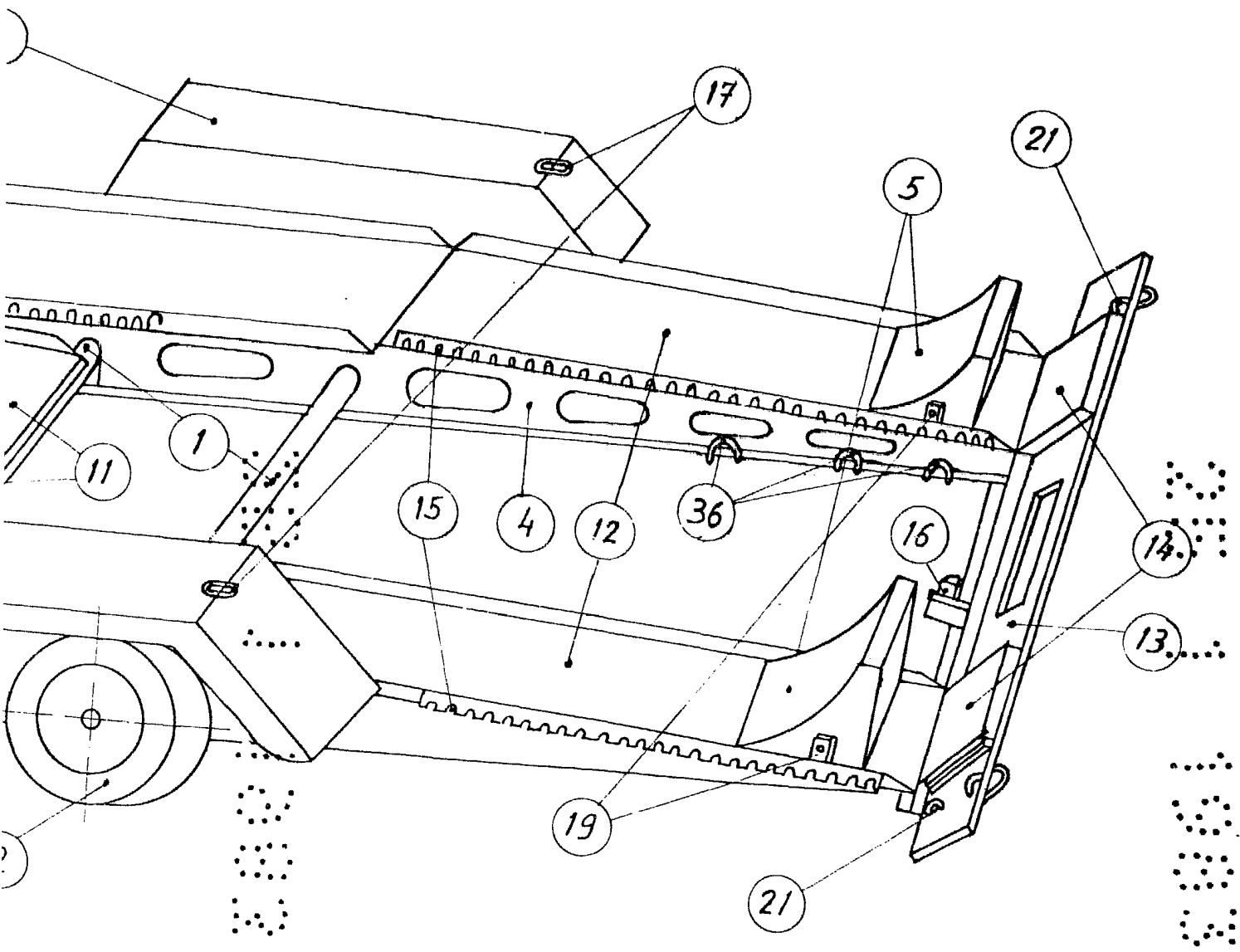


Fig. 3



7.3

Madrid, 25 ENE. 1983

A handwritten signature in black ink, located below the date. The signature is stylized and appears to be a name, possibly 'J. L. ...'.

Fig. 4

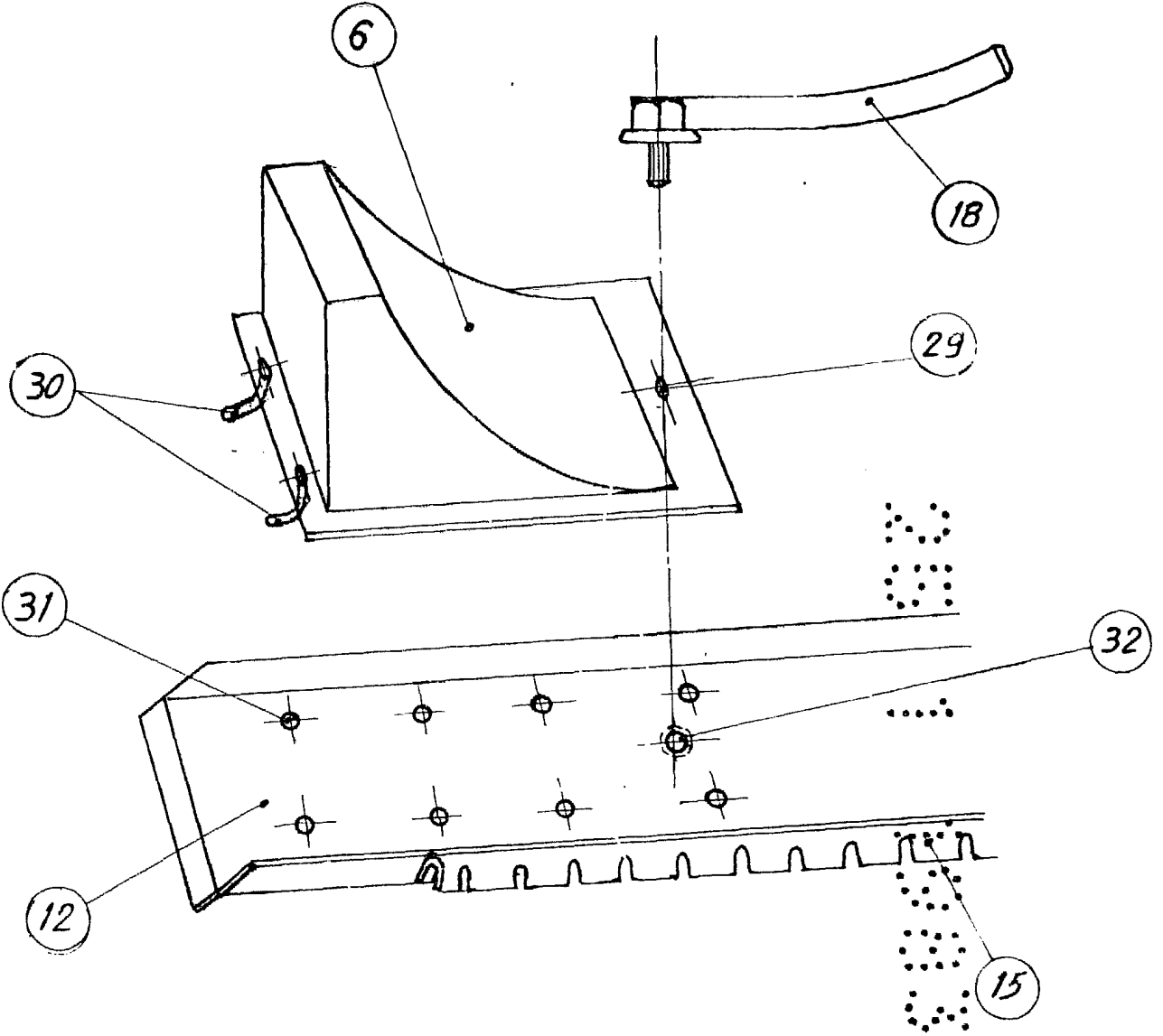


Fig. 5

ESCALA VARIABLE

Fig. 6

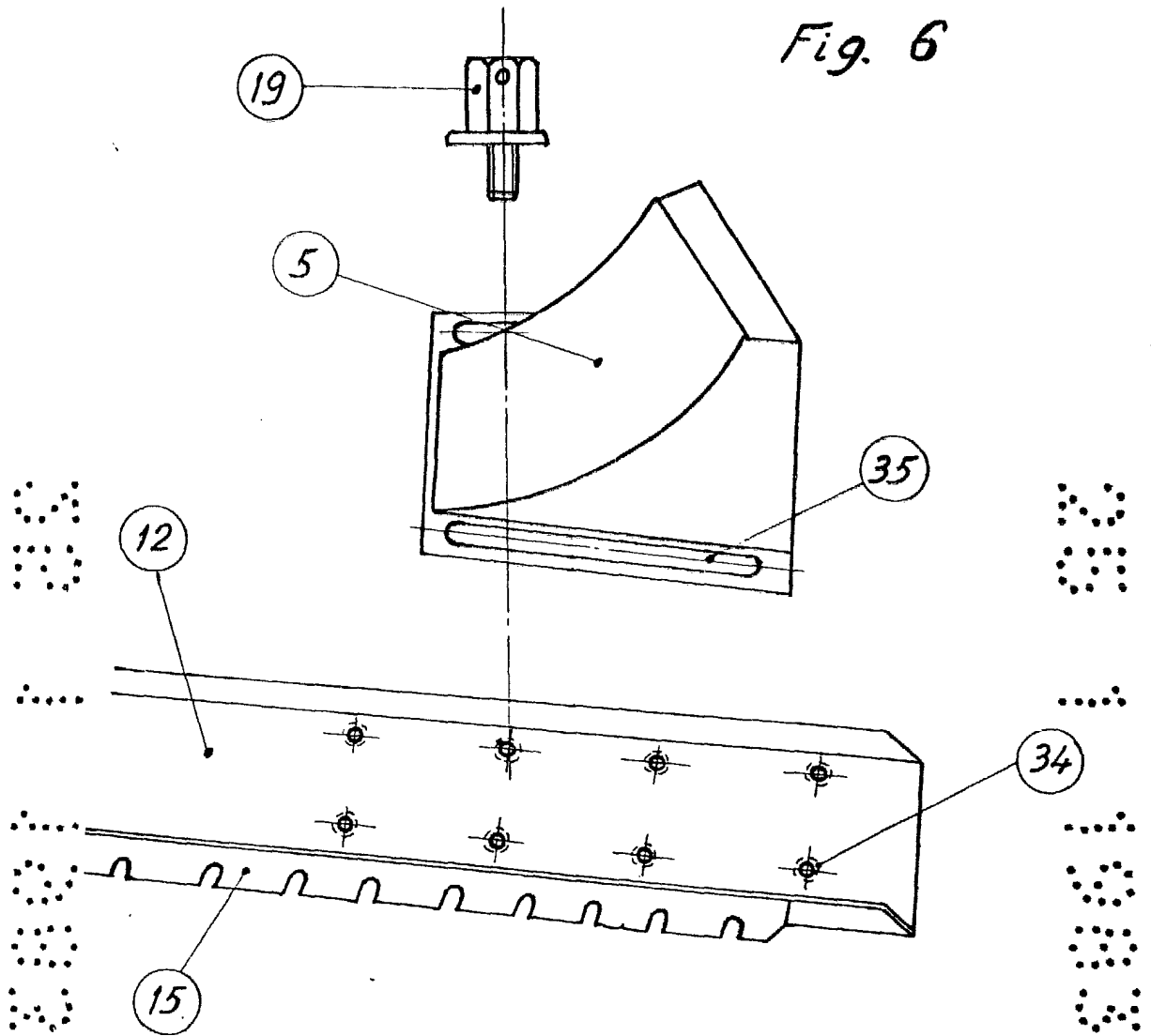
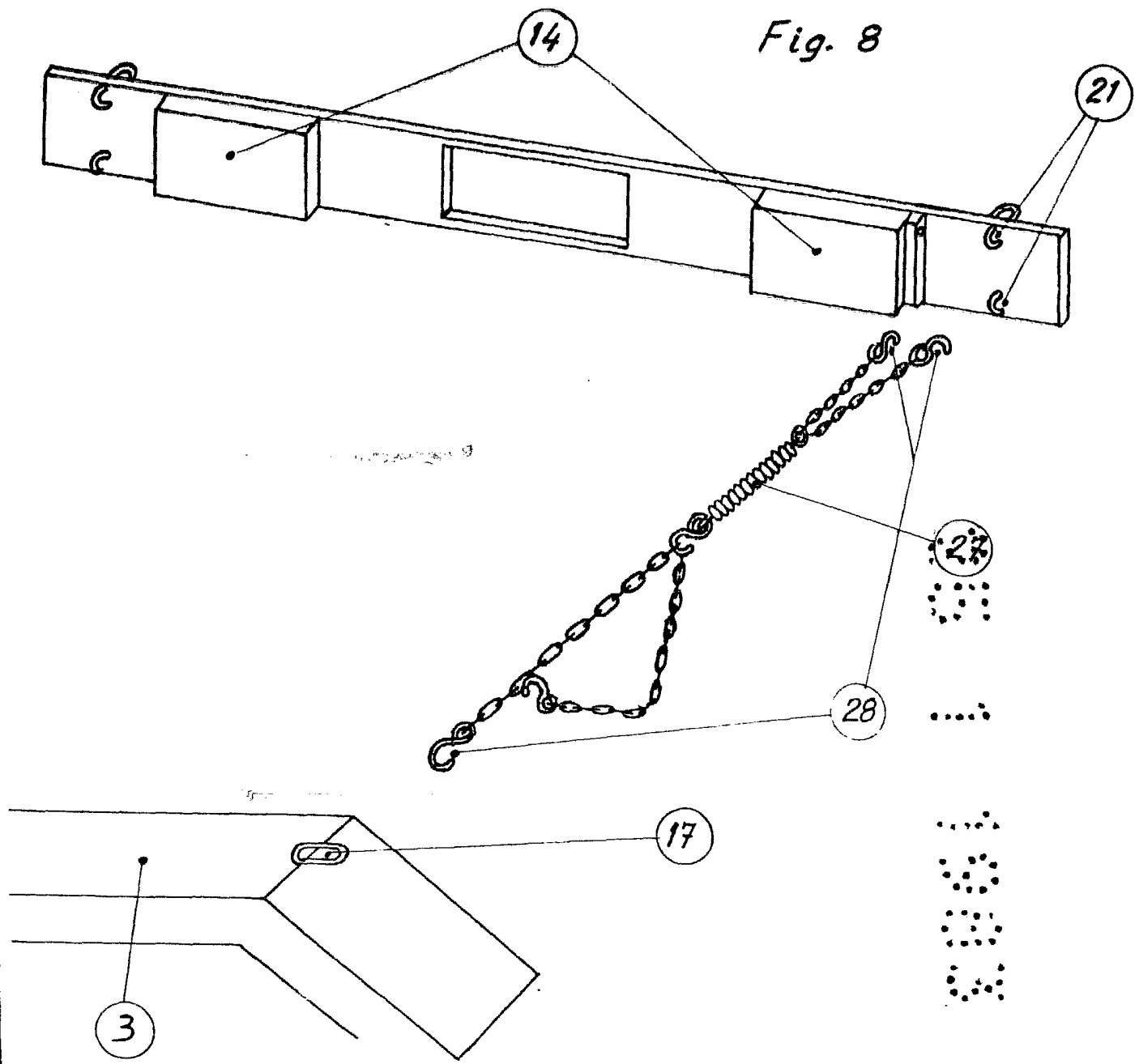


Fig. 7

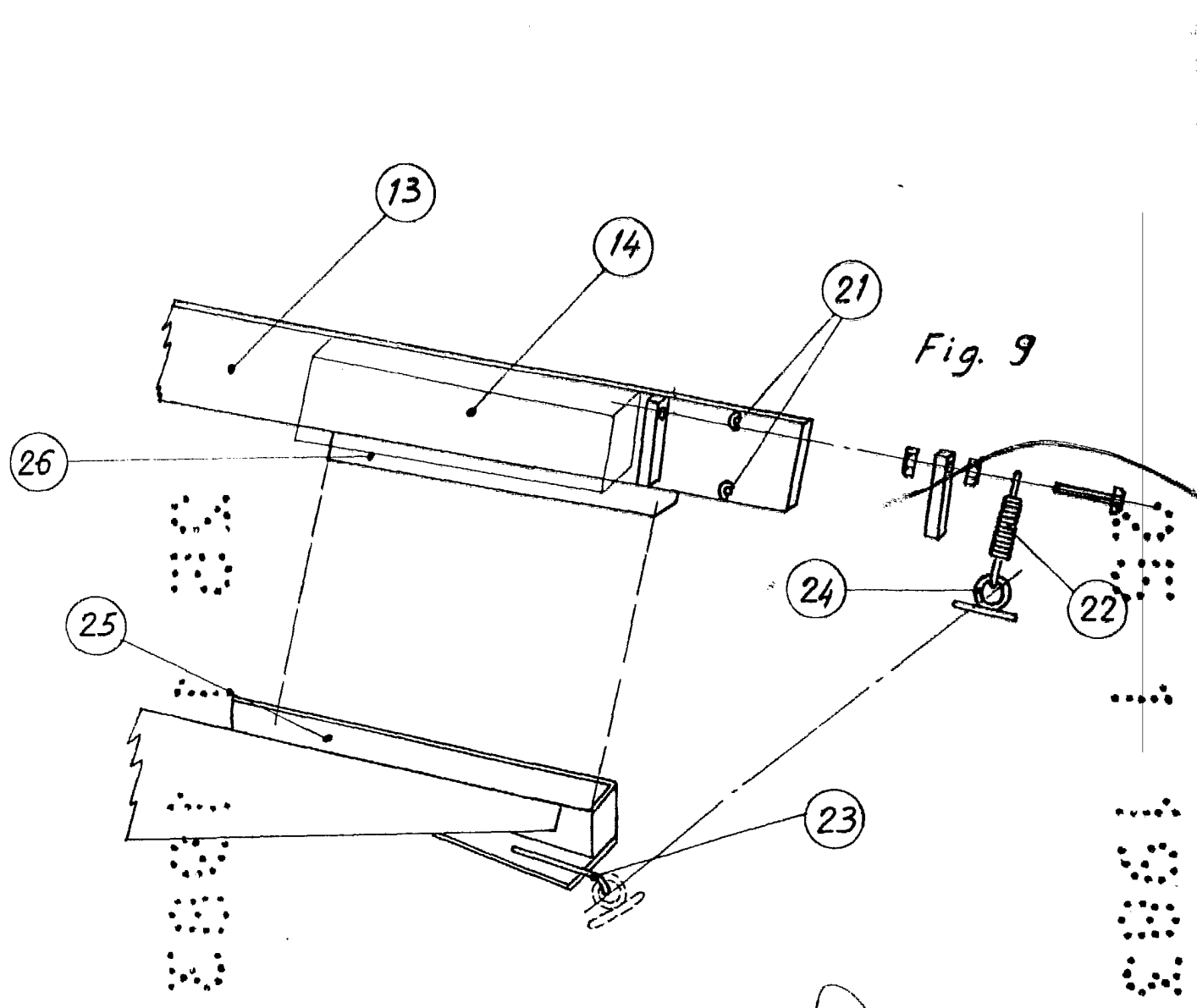
Madrid, 25 ENE. 1983

Fig. 8



ESCALA VARIABLE

Fig. 9



Madrid, 25 ENE. 1983

Fig. 10

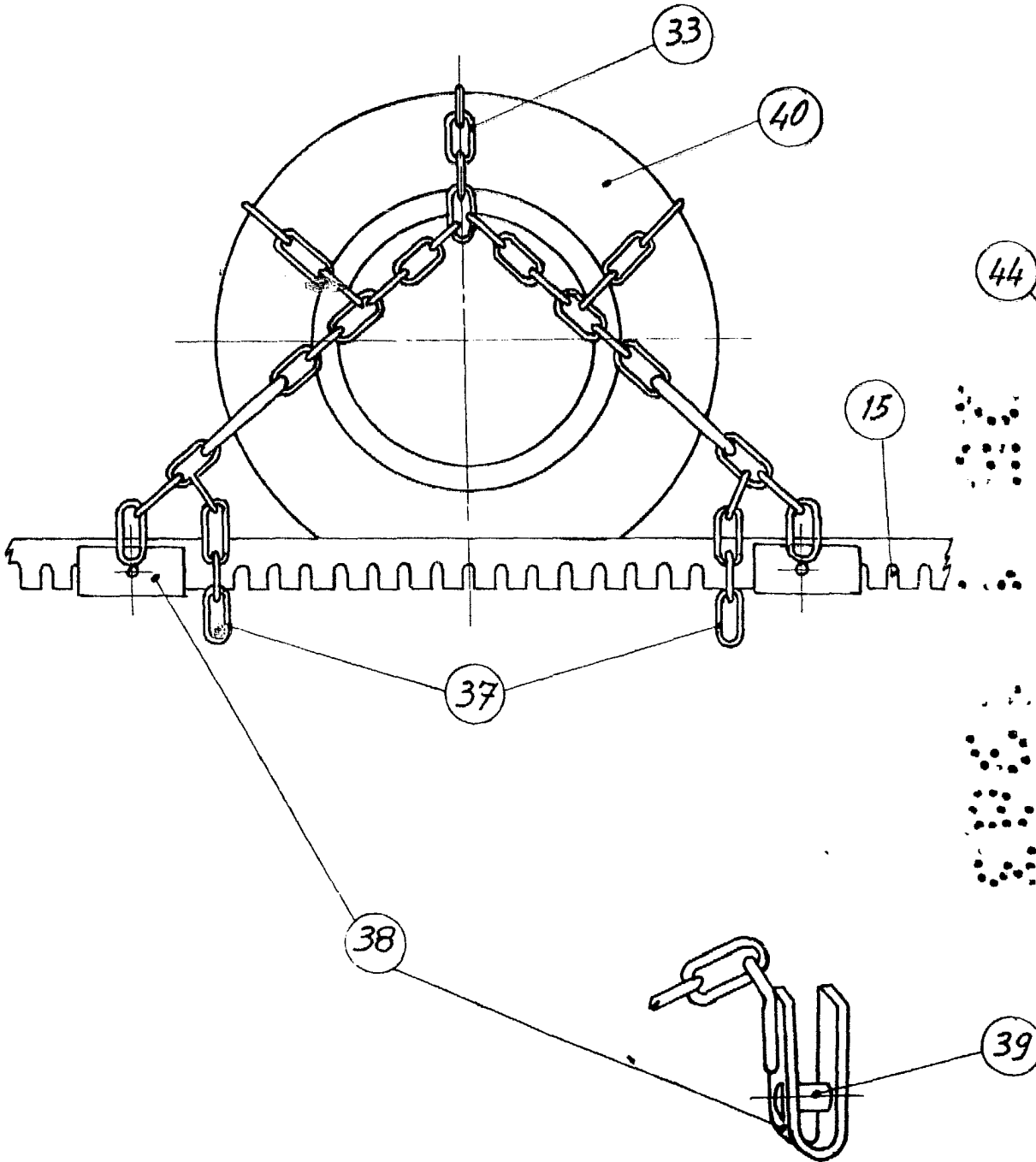


Fig.

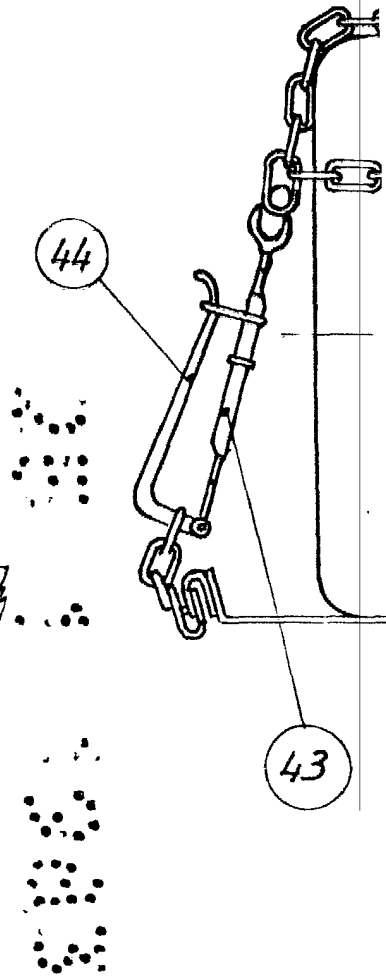
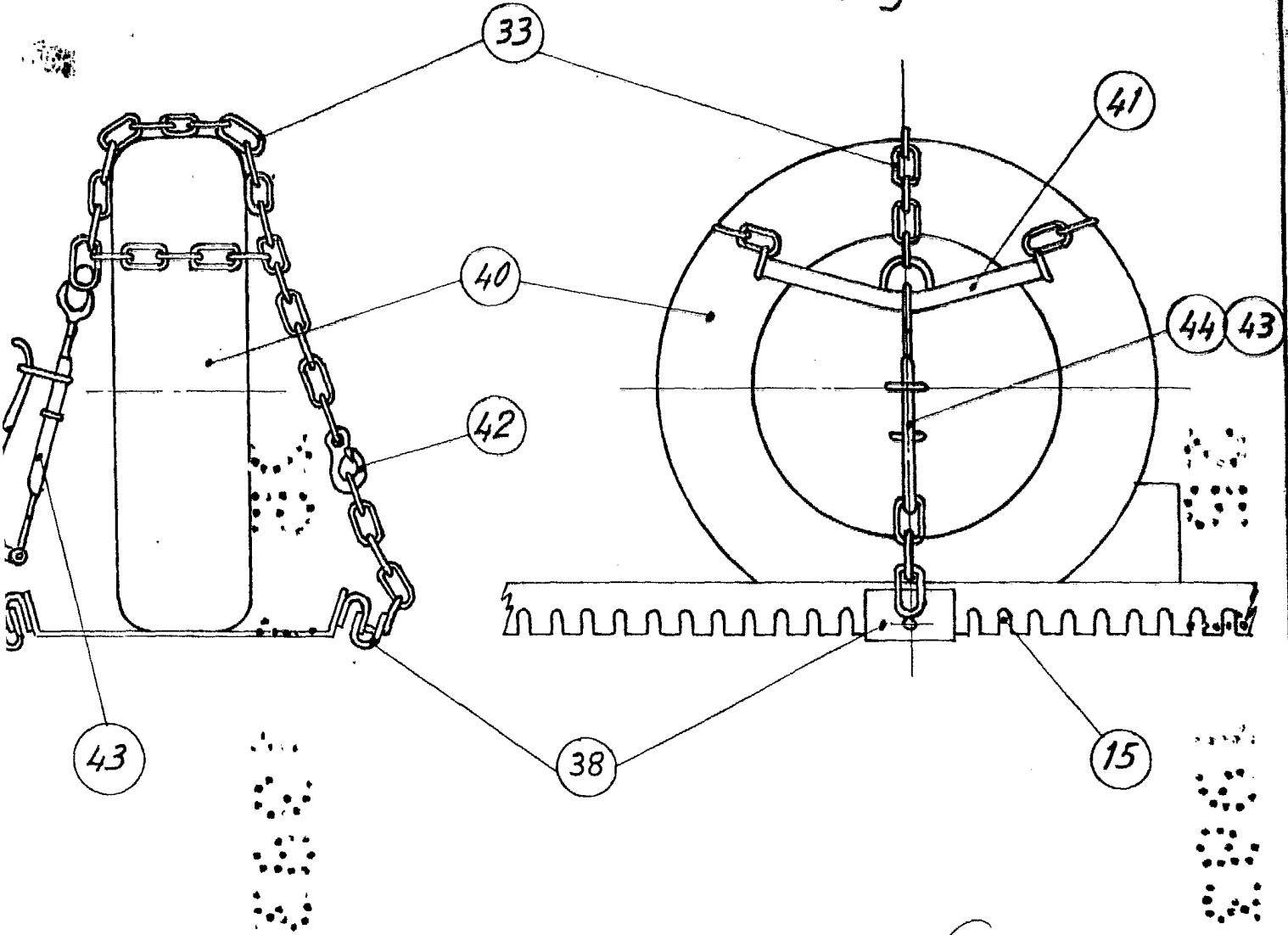


Fig. 13

ESCALA VARIABLE

Fig. 11

Fig. 12



Madrid, 25 ENE. 1983