

REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

(18) ES	(11) NUMERO	(19) Y
	272668	
	(21) FECHA DE PRESENTACION	
	25 MAYO 1983	

L. publ.

MODELO DE UTILIDAD OCT. 1984

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60R14/02

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"PARACHOQUES POSTERIORES PARA VEHICULOS INDUSTRIALES, CONTRA EL EMPOTRAMIENTO".

(71) SOLICITANTE (S)
D. FERNANDO COLOME PLANAS.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
BARCELONA, CALLE GRASSOT, Nº 30.

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. JUAN B. RENTER RIDAURA, BARCELONA, CALLE CONSEJO DE CIENTO, Nº 347.

El objeto de la presente solicitud de Modelo de Utilidad lo constituyen unos parachoques posteriores para vehículos industriales contra el empotramiento, cuya constitución ha sido especialmente estudiada para la protección del vehículo ante fuertes impactos.

Para facilidad de montaje y economía de fabricación sus componentes responden a módulos prefabricados, a base de perfiles y chapas, cuyas dimensiones están calculadas para que puedan adaptarse a distintos tipos de camiones industriales.

Los nuevos parachoques se componen, esencialmente, de dos soportes en forma de escuadra, que se fijan en el extremo posterior del chasis o bastidor, ya sea mediante tornillos o por soldadura y sobre los cuales se montan uno o dos largueros compuesto por uno interior y otro exterior, o un larguero interior con otro exterior en forma de omega, estando protegidos los extremos de dichos largueros con sendas capuchones terminales de forma y dimensiones adecuadas a la sección de los largueros.

Los refuerzos interiores de los largueros están dotados de ranuras alargadas, en las que se colocan los tornillos, permitiendo dichas ranuras el reglaje de las fijaciones y su adaptación a diferentes anchos de chasis.

El hecho de que los parachoques están formados, en parte, mediante plancha, permite combinar el troquelado de las piezas para aprovechar los recortes para la fabricación de otras de menores dimensiones.

Cuando los largueros son de gran longitud y es necesario extraerlos para poder acceder a las ruedas de recambio, situadas detrás de los mismos, se ha previsto subdividirlos en dos sectores, unidos por un sistema de bisagra, que permite rebatir hacia delante aquél sector de los parachoques, que impedía alcanzar la rueda

de recambio.

En los dibujos adjuntos, que constituyen parte integrante de la presente memoria descriptiva, se han representado, a título de ejemplos ilustrativos, pero no limitativos, unas realizaciones de los nuevos parachoques con doble travesaño, para la protección posterior de vehículos industriales pesados.

Dichos dibujos muestran:

Fig. 1.- Vista en perspectiva de un parachoques trasero para camiones pesados, dotado de doble larguero exterior y de dos largueros interiores de refuerzo, además de un refuerzo superior y protecciones en los extremos.

Fig. 2.- Vista en sección transversal del soporte en forma de escuadra, que se fija en el extremo de los bastidores.

Fig. 3.- Detalle parcial, en vista frontal, de los dos travesaños longitudinales, montados sobre el soporte o escuadra.

Fig. 4.- Vista en sección transversal del soporte y de los dos largueros, con los respectivos terminales de protección.

Fig. 5.- Vista en sección transversal del soporte en forma de escuadra, sobre el que se monta el doble larguero en forma de omega.

Fig. 6.- Vista en perspectiva de un parachoques trasero para vehículos industriales, con largueros en forma de omega y refuerzo interior, con protecciones en los extremos.

Fig. 7.- Detalle, en sección transversal, del soporte y del larguero, con el espuchón protector de ambos extremos.

Fig. 8.- Detalle parcial, en vista frontal, de los dos travesaños longitudinales monopieza, montados sobre una de las dos escuadras.

Fig. 9.- Vista en sección transversal parcial del soporte y del larguero doble en forma de omega, mostrando el larguero in-

terior de refuerzo y protecciones de los extremos.

Fig. 10.- Vista frontal del sistema de bisagra que permite subdividir los largueros en dos mitades.

Fig. 11.- Vista en planta correspondiente al sistema de bisagra de la Fig. 10.

Refiriéndonos concretamente a dichos dibujos, pasamos seguidamente a describir, con mayor detalle, los varios elementos modulares que permiten componer los parachoques posteriores para vehículos industriales, más o menos pesados, a fin de adaptarlos a las distintas anchuras exteriores existentes entre los bastidores del camión.

Según se demuestra gráficamente por la perspectiva de la Fig. 1, sección transversal de Fig. 2 y detalles de las Figuras 3 y 4, el parachoques posterior, que nos ocupa, está esencialmente compuesto por dos soportes -1- -1'-, en forma de escuadra, que se fijan sobre el extremo del chasis mediante tornillos o por soldadura. Dichas escuadras son de sección angular y presentan un tirante posterior inclinado -2-, que los refuerza mecánicamente.

En el ala frontal -3- de ambas escuadras existen los correspondientes taladros -4- para atornillar los dos largueros exteriores -5- -5'- y los largueros interiores de refuerzo -6- -6'-; además de un refuerzo de protección superior -7-, siendo protegidos los extremos con sendos capuchones -8-.

Los refuerzos -6- -6'- presentan sendas aberturas alargadas para posibilitar la sujeción de los tornillos a la medida necesaria, según sea la distancia entre los soportes o escuadras -1- -1'-, siendo dichos soportes portadores de una plancha de seguridad para evitar la caída del tornillo. También se han previsto sobre las aletas frontales de los soportes sendos topos -9- -9'- de apoyo contra el chasis.

Ambos largueros exteriores -5- -5'- presentan una protección longitudinal de goma.

Los terminales -8- de los largueros son de chapa embutida, formando radios para evitar la agresividad de las aristas.

95 La realización representada por las Figuras 5, 6, 8 y 9, es esencialmente igual al parachoques anteriormente descrito, puesto que consta de los mismos soportes -1- -1'- fijados al bastidor y de dos largueros paralelos -10- y -11-, de los cuales el inferior -10- es de parecidas características a los largueros principales o exteriores -5- -5'-, pero con la particularidad de que su configuración exterior enlaza y constituye una sola pieza con el larguero superior -11-, de menor sección, formando un perfil omega -12-, tal como se demuestra por las Figuras 8 y 9.

100 En la parte central del citado perfil se pueden fijar las luces, la matrícula y discos reflectantes.

105 Tanto en el larguero inferior -10-, como en el superior -11- se han previsto ranuras -13- que permiten el reglaje de las fijaciones y su adaptación a diferentes anchos de chasis, coincidiendo con los taladros de los soportes.

110 También se ha previsto la disposición, dentro del larguero inferior -10-, de un perfil en U -14- y de un ángulo de acoplamiento, con la pletina de fijación de la tuerca.

115 Para facilitar el acceso a la rueda de recambio, que en muchos casos está dispuesta detrás del parachoques, se ha previsto, para evitar el desmontaje de los largueros, subdividirlos en dos mitades por medio de un sistema de bisagra, representado por las Figuras 10 y 11, que consta de dos piezas en U -15- -15'-, unidas por un tornillo pasante -16-, que actúa como eje, las cuales se interponen en los largueros interiores, a fin de poder rebatirlos por la mitad, o en parte, desplazándolos hacia delante para dejar

120


libre la rueda de recambio.

125

Por consiguiente que la forma, dimensiones, clases de material, disposición y arreglo del conjunto y de cada una de las piezas que componen los parachoques traseros que dejamos descritos, podrán variar, dentro de los límites del modelo, siempre que no se desvirtúe su función dentro del conjunto que se patenta.

130

El Modelo de Utilidad, por: "PARACHOCQUES POSTERIORES PARA VEHICULOS INDUSTRIALES, CONTRA EL EMPOTRAMIENTO", cuyo privilegio de explotación en España se solicita por un período de 20 años, deberá recaer sobre las particularidades que se concretan en las siguientes,



REIVINDICACIONES

135 1ª.- "PARACHOQUES POSTERIORES PARA VEHICULOS INDUSTRIALES, CONTRA EL EMPOTRAMIENTO", caracterizados por el hecho de que están formados por elementos modulares que esencialmente constan de dos soportes en forma de escuadras, que se fijan en el extremo posterior del chasis o bastidor y sobre los cuales se montan dos largueros, cada uno compuesto por uno interior y otro exterior, o bien integrados por un larguero interior con otro exterior en forma de omega, estando protegidos los extremos de dichos largueros, con sendos capuchones terminales, de forma y dimensiones adecuadas a la sección de los largueros.

145 2ª.- "PARACHOQUES POSTERIORES PARA VEHICULOS INDUSTRIALES, CONTRA EL EMPOTRAMIENTO", según la 1ª reivindicación, caracterizados por el hecho de que las dos escuadras que constituyen los soportes de los largueros son de sección angular y presentan un tirante posterior inclinado que los refuerza mecánicamente, estando dotados, en su ala frontal, de los correspondientes taladros, para el paso de los tornillos que fijan los largueros interiores y exteriores y además sendos toques de apoyo contra el chasis.

155 3ª.- "PARACHOQUES POSTERIORES PARA VEHICULOS INDUSTRIALES, CONTRA EL EMPOTRAMIENTO", según la 1ª reivindicación, caracterizados por el hecho de que los refuerzos interiores de los largueros están dotados de ranuras alargadas, en las que se colocan los tornillos de sujeción a la medida necesaria, a fin de permitir el reglaje de dichas fijaciones y su adaptación a diferentes anchuras de chasis, siendo dichos soportes portadores de una plancha de seguridad o pletina de fijación para evitar el giro y la caída de los tornillos.

160 4ª.- "PARACHOQUES POSTERIORES PARA VEHICULOS INDUSTRIALES, CONTRA EL EMPOTRAMIENTO", según las reivindicaciones precedentes, caracte-

terminados por el hecho de que para evitar el desmontaje de los
largueros, para acceder a la rueda de recambio, se han subdividi-
do en dos mitades, por medio de un sistema de bisagra, formado
por dos piezas en U unidas por un tornillo que actúa de eje, lo
que permite desplazar parcialmente los largueros hacia delante,
para dejar libre la rueda de recambio.

38.- "PARACHOQUES POSTERIORES PARA VEHICULOS INDUSTRIALES, CONTRA
EL EMPOTRAMIENTO".- Tal como se ha descrito y demostrado en los
dibujos adjuntos.

Consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas por una so-
la cara.

Barcelona a 25 MAYO 1983

P.A. de D. Fernando Colomé Planas

JUAN B. RENTER RIDAURA
P.R.

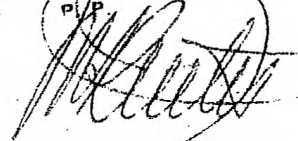


Fig. 1

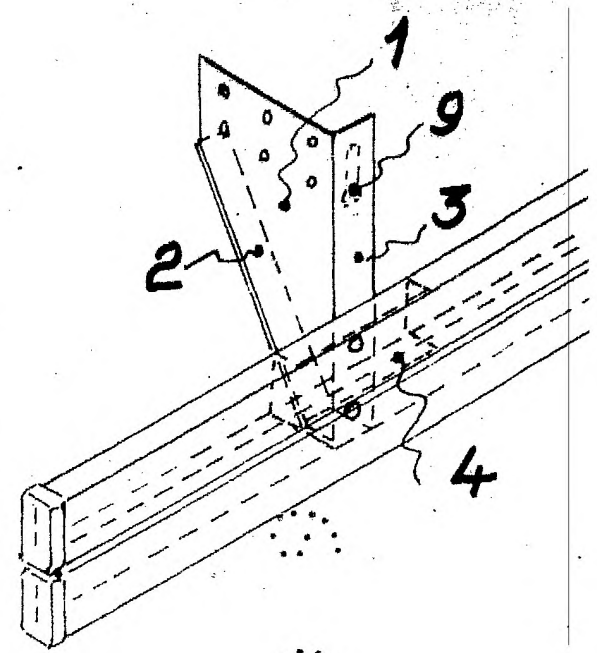
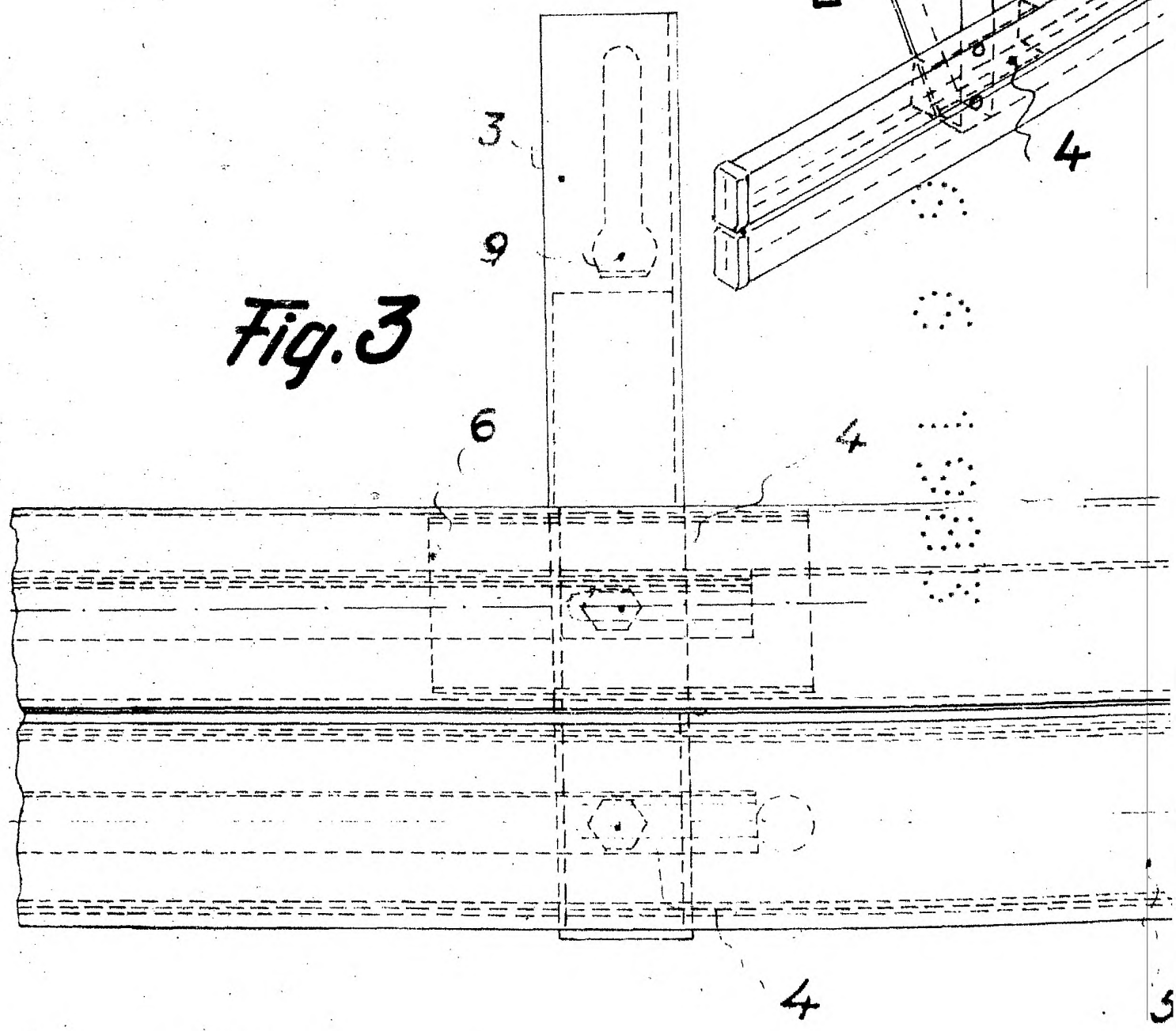


Fig. 3



escala variable

4

5

Consta de 4 Hojas
Hoja nº 1

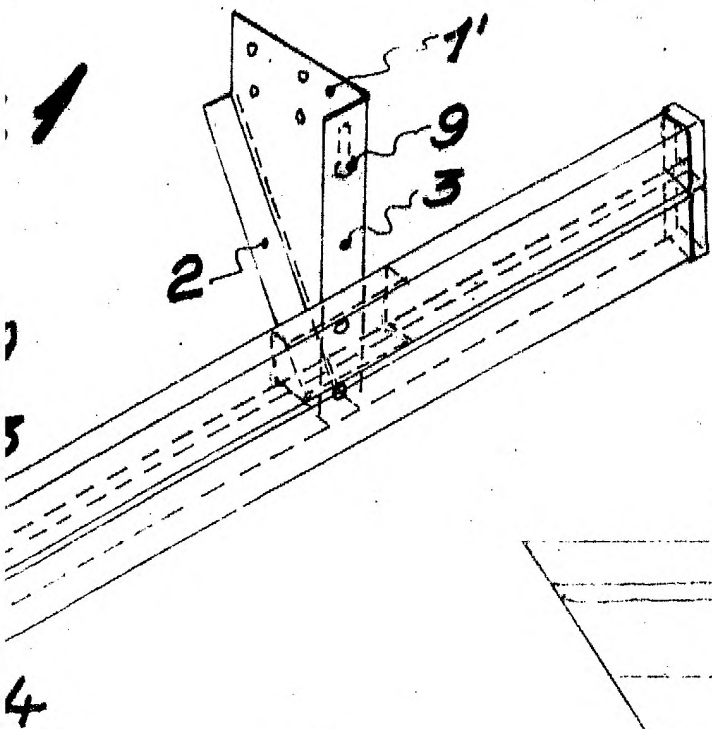


Fig. 2

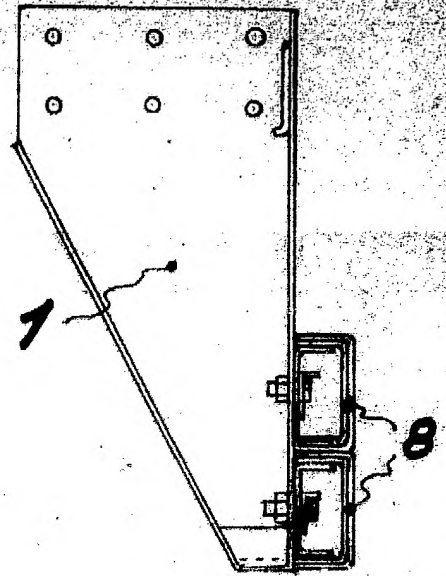
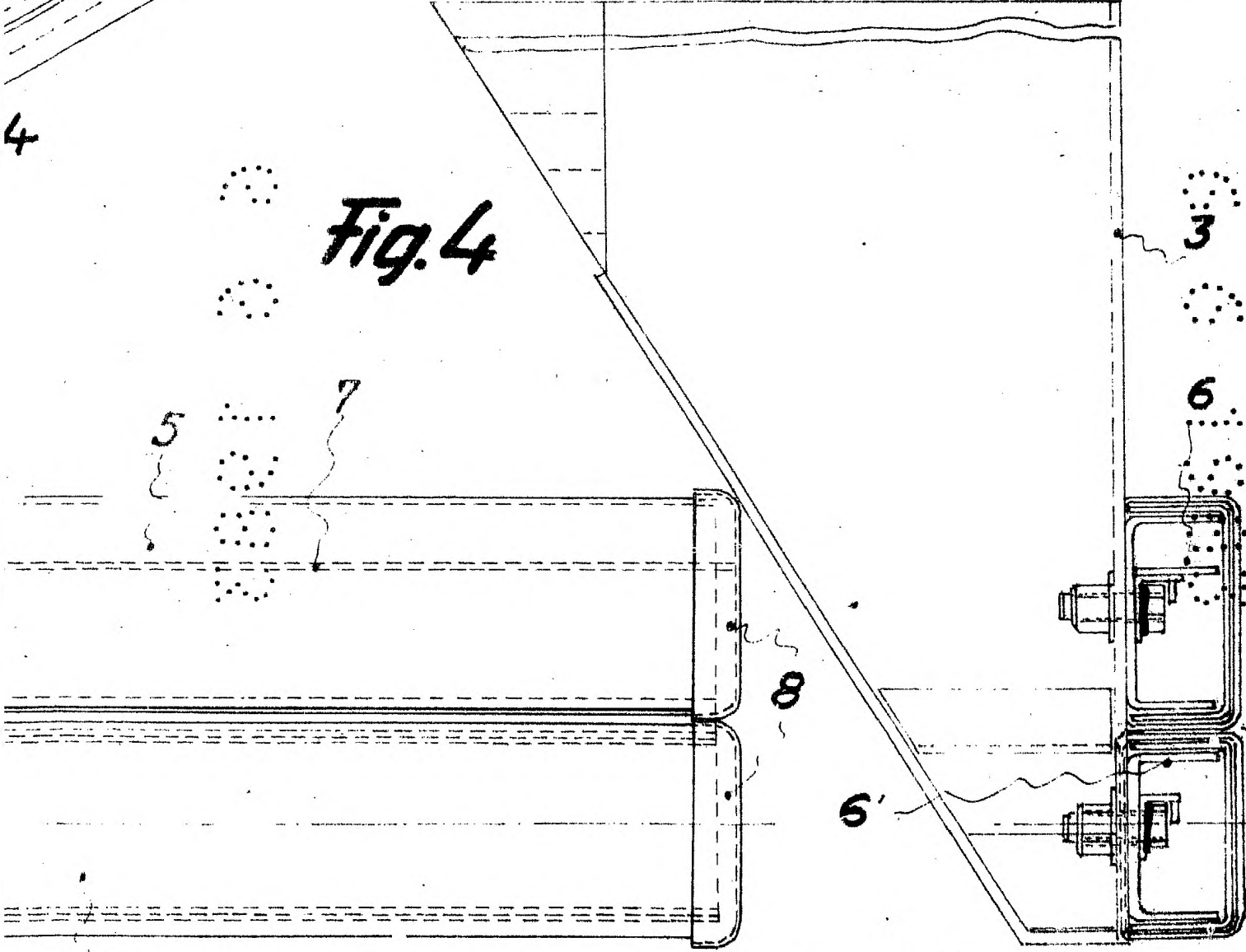


Fig. 4



Barcelona 25 Mayo 1983

P.A.

Juan B. Penter *[Signature]*

5'

Fig. 5

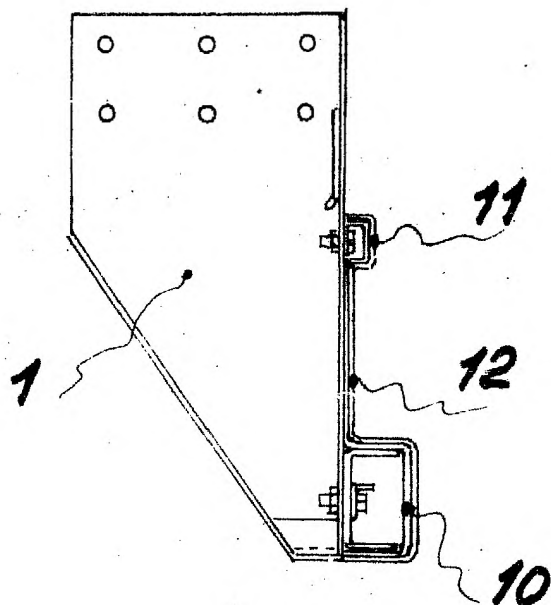


Fig. 6

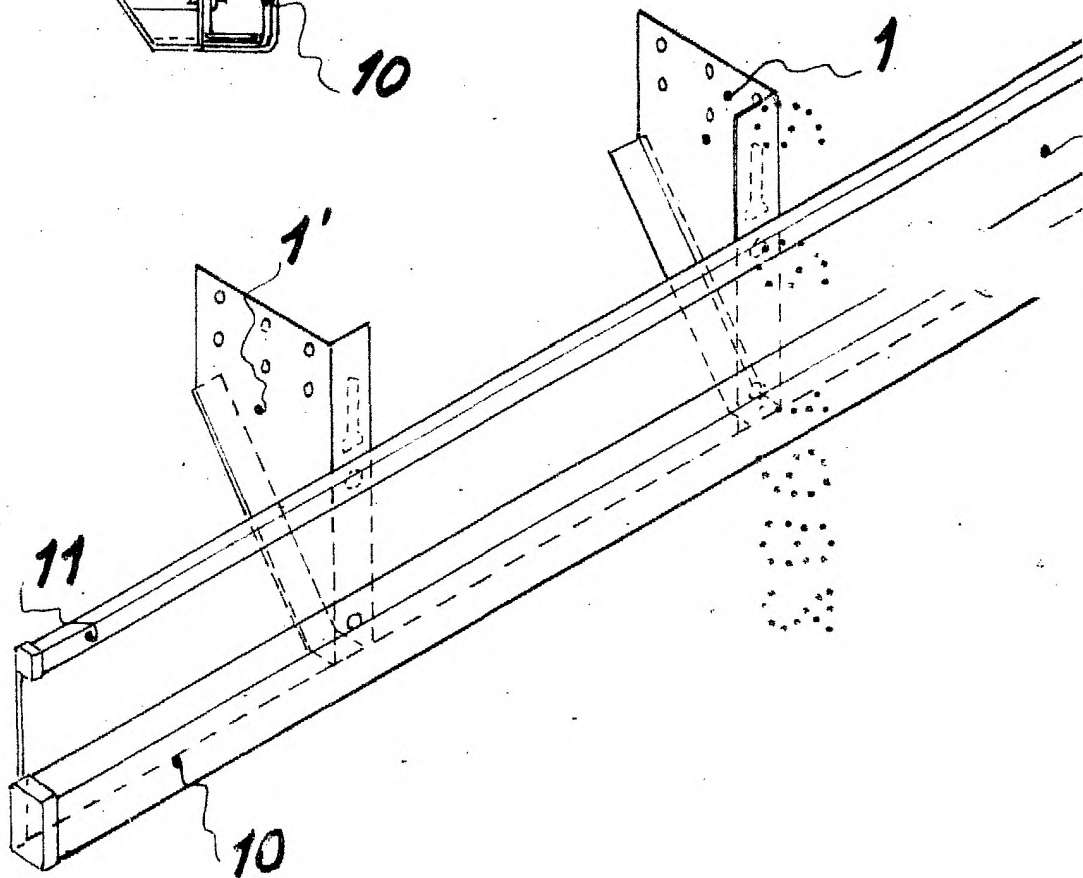
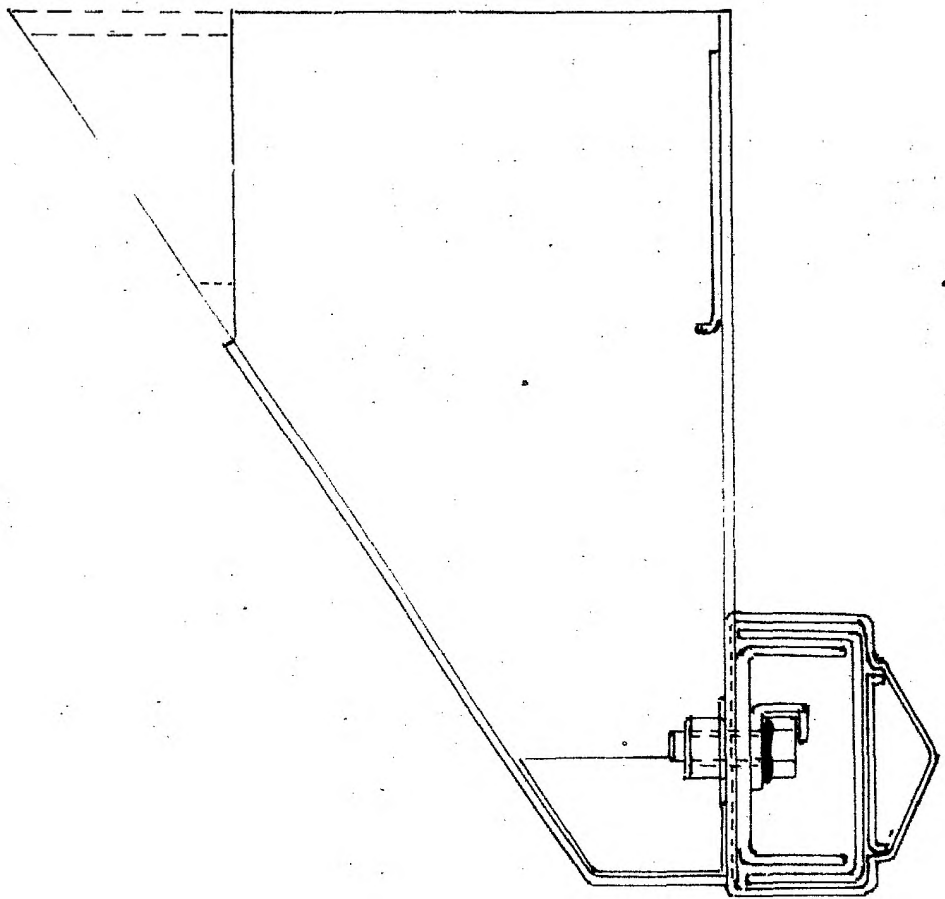
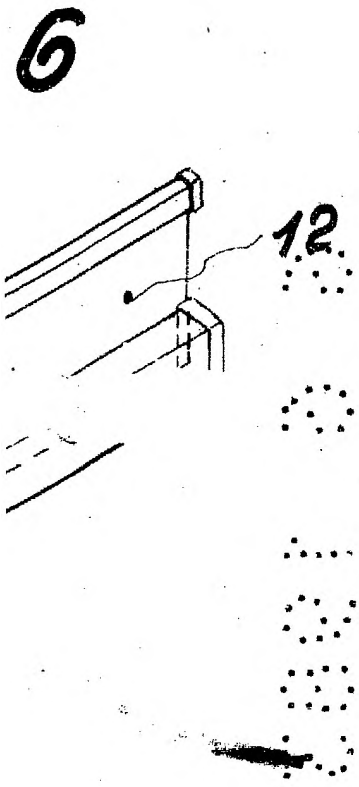


Fig. 7

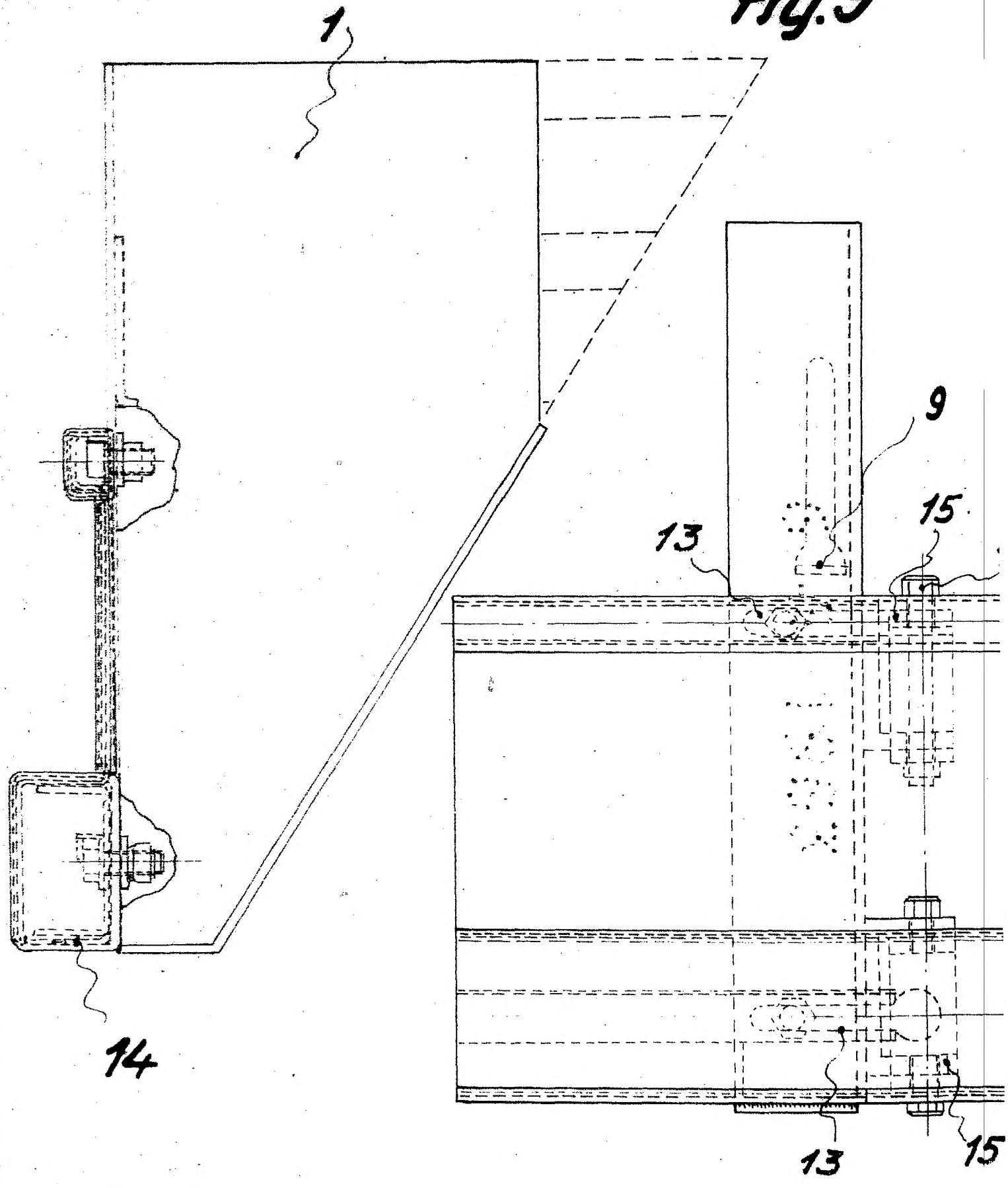


Barcelona 25 mayo 1983

P. A.

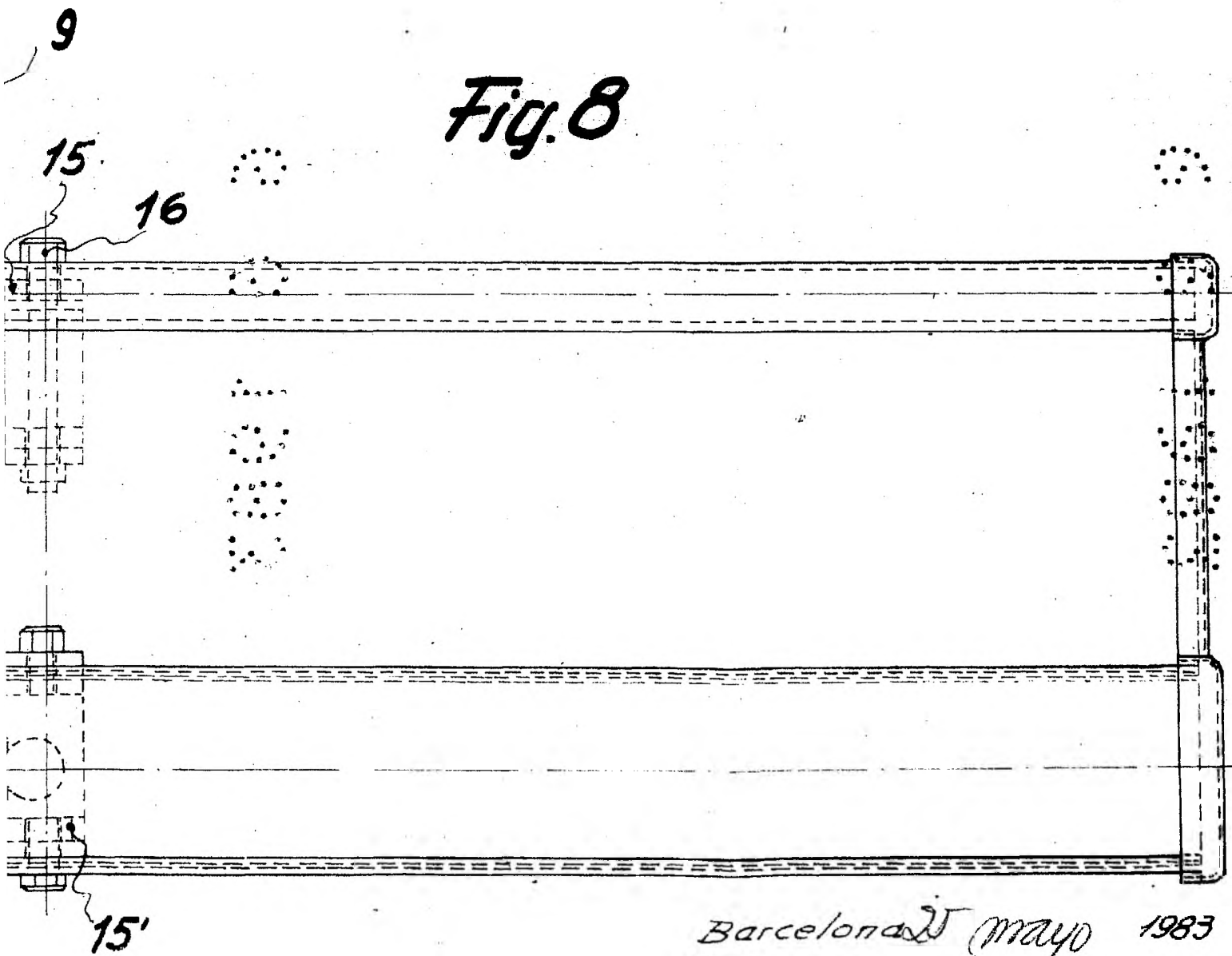
Juan B. Renter, *Renter*
Juan B. Renter

Fig. 9



Escala variable

Fig. 8



Barcelona J Mayo 1983
P.A.

Juan B. Fenter Redaura
[Signature]

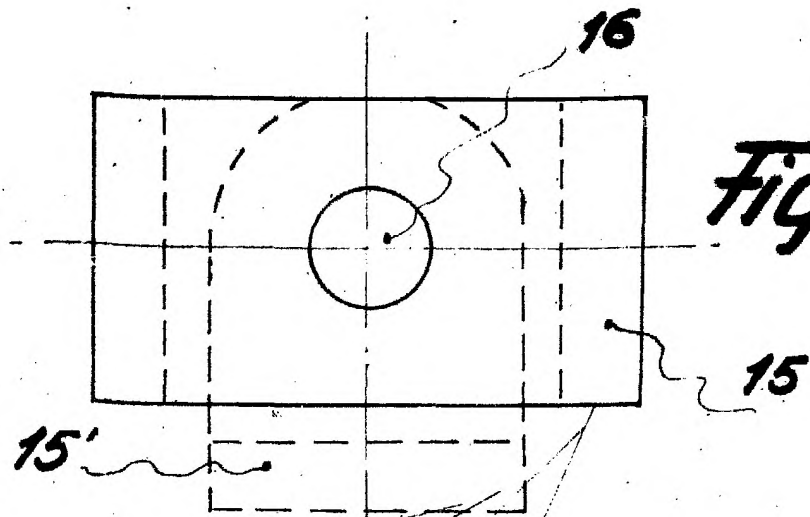


Fig. 10

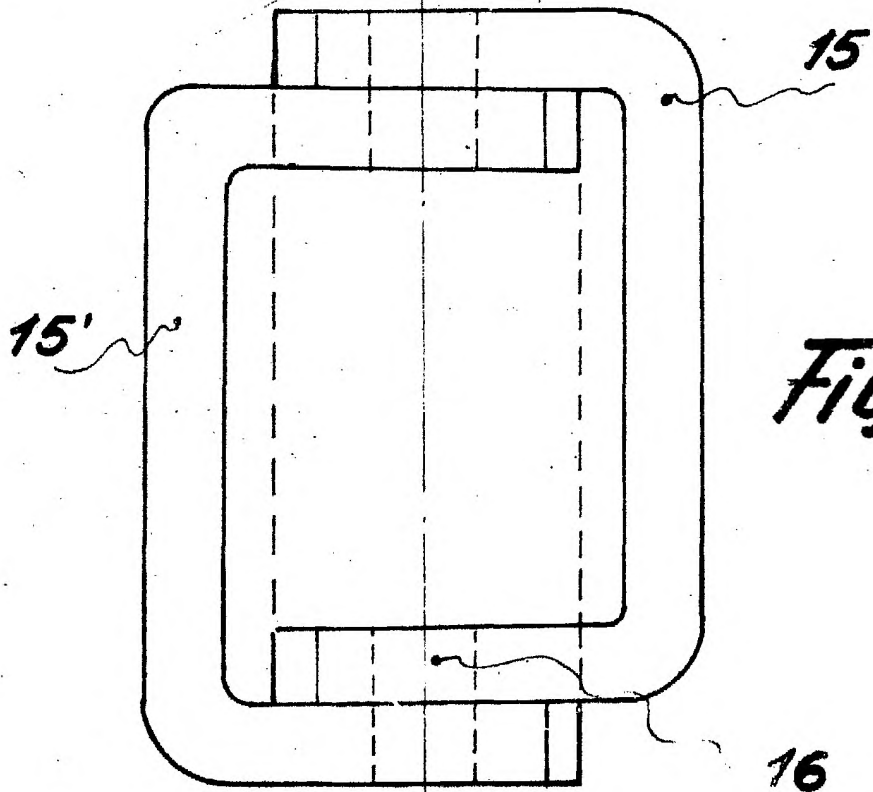


Fig. 11

Barcelona 25 Mayo 1983
P. A.

Escala variable

Juan B. Rentería