

(10) ES (11) (12)	NUMERO 279439	(16) Y
	FECHA DE PRESENTACION	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 DIC. 1984

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B60R 9/10
--------------------------	---

(54)	TITULO DE LA INVENCIÓN PORTABICICLETAS PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.	
------	---	--

(71)	SOLICITANTE (S) Don José MORELL PUIG	
------	---	--

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE: AVINYONET (Barcelona) Ctra. Nacional 340 Barna-Valencia, km. 305	
--	--	--

(72)	INVENTOR (ES)	
------	---------------	--

(73)	TITULAR (ES)	
------	--------------	--

(74)	REPRESENTANTE Don Ignacio PONTI GRAU	
------	---	--

La presente invención se refiere a un portabicicletas para vehículos automóviles, que tiene la ventaja sobre otras realizaciones conocidas, de poder adaptarse fácilmente a distintos tipos de bicicletas.

5 Como es sabido existen numerosos modelos de bicicletas, desde las que se utilizan en las competiciones de velocidad, pasando por las bicicletas de paseo, hasta las bicicletas para efectuar cros.

Uno de los aspectos que varía fundamentalmente en estas bicicletas, además de las medidas generales de la misma, es la forma del manillar, así como la distancia entre el sillón y el manillar.

Estas variaciones son fundamentales a la hora de idear un soporte para montar la bicicleta sobre un vehículo, puesto que la posición más apropiada para sujetarla es situándola en posición invertida y anclándola por el sillín y el manillar.

De acuerdo con las necesidades expuestas se ha ideado el portabicicletas para vehículos automóviles objeto de la invención, del tipo que comprende una estructura con medios de sujeción sobre un portaequipajes convencional, caracterizado porque la estructura está formada por dos barras provistas de bridas de posición graduable a lo largo de las mismas, destinadas a sujetarlas sobre el portaequipajes convencional, cuyas barras están montadas por uno de sus extremos a un soporte del sillín, de forma que las barras pueden girar un determinado ángulo en relación a dicho soporte, al tiempo que el soporte puede adoptar una posición graduable a lo largo de

un tramo extremo de tales barras. En los extremos opuestos de las barras están montadas sendas grapas con medios de fijación alrededor del manillar, cuyas grapas pueden orientarse angularmente y disponen de medios para fijar su posición.

5 El soporte del sillín está constituido por un cuerpo a modo de cajetín, montado con posibilidad de desplazamiento axial respecto a las dos barras, dotado de tornillos graduables que permiten inmovilizar la posición del soporte, o liberarlo. En la cara superior del soporte está montado en
10 posición oscilante, un cuerpo a modo de abrazadera con medios de alojamiento y sujeción del sillín de la bicicleta.

Las barras en cuestión presentan hileras de orificios en los cuales pueden fijarse unas bridas formadas por varillas dobladas en "U", cuyo tramo central presenta un lecho
15 escalonado, adaptable a varillas de un portaequipajes de distintas anchuras, cuyas varillas presentan los extremos roscados para el acoplamiento de tuercas dotadas de volantes de accionamiento manual.

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

En dichos dibujos, la figura 1 es una vista en perspectiva del portabicicletas desmontado; la figura 2 es una
25 vista en planta del portabicicletas montado; la figura 3 es una vista en alzado lateral del portabicicletas montado; y la figura 4 es un detalle a mayor escala y en sección longitudinal mostrando una de las grapas de fijación del mani-

llar y una brida de montaje del portabicicletas sobre el portaequipajes.

El portabicicletas descrito consta en los dibujos de dos barras gemelas -1-, dotadas de unos orificios -2- en hilera, próximos a los extremos, en los cuales van montadas, selectivamente, unas bridas -3- formadas por varillas en "U" dotadas de un lecho -4- escalonado, destinado a adaptarse a distintas anchuras de unas barras transversales -5- que, o forman parte de un portaequipajes convencional, o están dispuestas sobre el techo del vehículo para poder acoplarles el portabicicletas. Las varillas -3- presentan los extremos, respaldados para el acoplamiento de tuercas -6- con volante de accionamiento manual -7- (figura 4).

En uno de los extremos de las dos barras -1- está montado un cuerpo -8- a modo de cajetín abierto, dotado de tornillos -9- destinados a fijar la posición del cuerpo en las barras -1-. Este cuerpo presenta una boca biselada -10- por la que sobresalen las barras, que permite graduar la posición angular de las mismas. Al propio tiempo, el cuerpo -8- puede adoptar distintas posiciones a lo largo de los extremos de las barras. Todo ello se consigue aflojando los tornillos -9- que, cuando se aprietan, inmovilizan el cuerpo -8-.

En los extremos opuestos de las barras están montadas sendas grapas -11- giratorias alrededor de respectivos tornillos -12- con tuercas -12a- manuales, destinadas a fijar la posición angular que convenga. Estas grapas están dotadas de un tornillo -13- con tuerca -13a- de accionamiento manual, para abrir o cerrar sus mandíbulas que, a su vez, están do-

tadas de un recubrimiento elástico -14- en su interior, para amortiguar el roce sobre el manillar -15- de la bicicleta a sustentar.

5 En el soporte o cajetín -8- está montado en posición oscilante un cuerpo hueco -16- en cuyo interior queda sujeto el sillín -17- de la bicicleta. El cuerpo -16- está dotado de una correa -18- para asegurar la inmovilidad del sillín -17-.

10 Como se desprende de todo lo descrito y por la observación de los dibujos, el portabicicletas puede adaptarse fácilmente a las barras -5- de un portaequipajes convencional o especialmente colocadas sobre la carrocería del vehículo con los medios de fijación en el vierteaguas, de tipo convencional.

15 Las bridas -3- destinadas a fijar las barras -1-, pueden adoptar varias posiciones en los orificios -2- de las mismas, con el fin de adaptarse a las medidas del portaequipajes. Además, el triple escalonado del lecho -4- permite adaptar las bridas a distintos anchos de barras de portaequipajes.

20

Gracias al montaje articulado de las barras -1- en el cuerpo -8-, así como la posibilidad de desplazarlo a lo largo del extremo de las mismas, aflojando los tornillos -9- puede situarse el soporte -16- del sillín -17-, a la distancia adecuada, según las dimensiones de la bicicleta a sujetar.

25

Por otra parte, la separación entre las barras también puede graduarse, a fin de situar las grapas o pinzas -11-

a la distancia conveniente según las medidas del manillar -15-
Además, las grapas pueden adoptar posiciones angulares distin-
tas, alrededor del tornillo -12-, cuyas posiciones están en
función de la forma del manillar. Las grapas quedan fijadas
5 mediante las tuercas. -12a-. El manillar -15- es rodeado por
las mandíbulas de las grapas -11-, protegidas por una almoha-
dilla amortiguadora -14- (figura 4), que evita el deterioro
y las vibraciones del manillar.

Serán independientes del objeto de la invención los
10 materiales empleados en la construcción del portabicycletas,
formas y dimensiones de los mismos y cuantos detalles acceso-
rios puedan presentarse, siempre y cuando no afecten a su e-
sencialidad.

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

1. Portabicicletas para vehículos automóviles, del tipo que comprende una estructura con medios de fijación sobre un portaequipajes convencional, o sobre unos travesaños montados en el techo del vehículo, caracterizado esencialmente por el hecho de que consta de dos barras gemelas provistas de abrazaderas de posición graduable a lo largo de las barras, destinadas a sujetarlas sobre el portaequipajes o travesaños montados en el techo del vehículo, cuyas barras están unidas por uno de sus extremos, a un soporte de posición graduable a lo largo de este extremo y que permite el desplazamiento angular de las barras, con medios para fijar la posición deseada, cuyo soporte es portador de un cuerpo configurado de forma apropiada para alojar y sujetar el sillín de la bicicleta, en tanto que los extremos opuestos de las barras son portadoras de unas grapas montadas en posición giratoria sobre las barras y con medios para fijar la posición deseada, cuyas grapas están destinadas a sujetar el manillar.

2. Portabicicletas para vehículos automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizado por el hecho de que el soporte del sillín está montado en posición oscilante sobre un cuerpo en forma de cajetín abierto, en cuyo interior están montados los extremos de las barras, cuyo cajetín dispone de tornillos de apriete para inmovilizar o liberar los extremos de las barras.

3. Portabicicletas para vehículos automóviles, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que

las barras presentan en las proximidades de los extremos, sendas hileras de orificios en los que se montan selectivamente unas bridas formadas por varillas en "U" de extremos roscados en los que se acoplan tuercas con volantes de accionamiento manual, cuyas bridas presentan un lecho escalonado para su adaptación a distintas anchuras de las barras del portaequipajes o similar montadas en el techo del vehículo.

4. Portabicicletas para vehículos automóviles, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que las grapas de sujeción del manillar constan de dos mandíbulas con tornillo de apriete, revestidas en la superficie de trabajo mediante una capa amortiguadora, cuyas grapas están montadas giratorias alrededor de tornillos situados en las barras con tuercas provistas de volantes de accionamiento manual, para fijar la posición de las grapas.

5. Portabicicletas para vehículos automóviles.

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

Barcelona, 24 de mayo de 1984

José MORELL PUIG

p.a. I. PONTI

P. P.

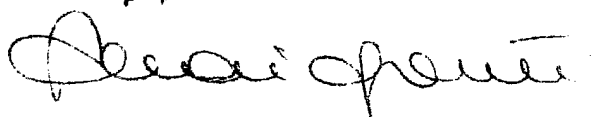
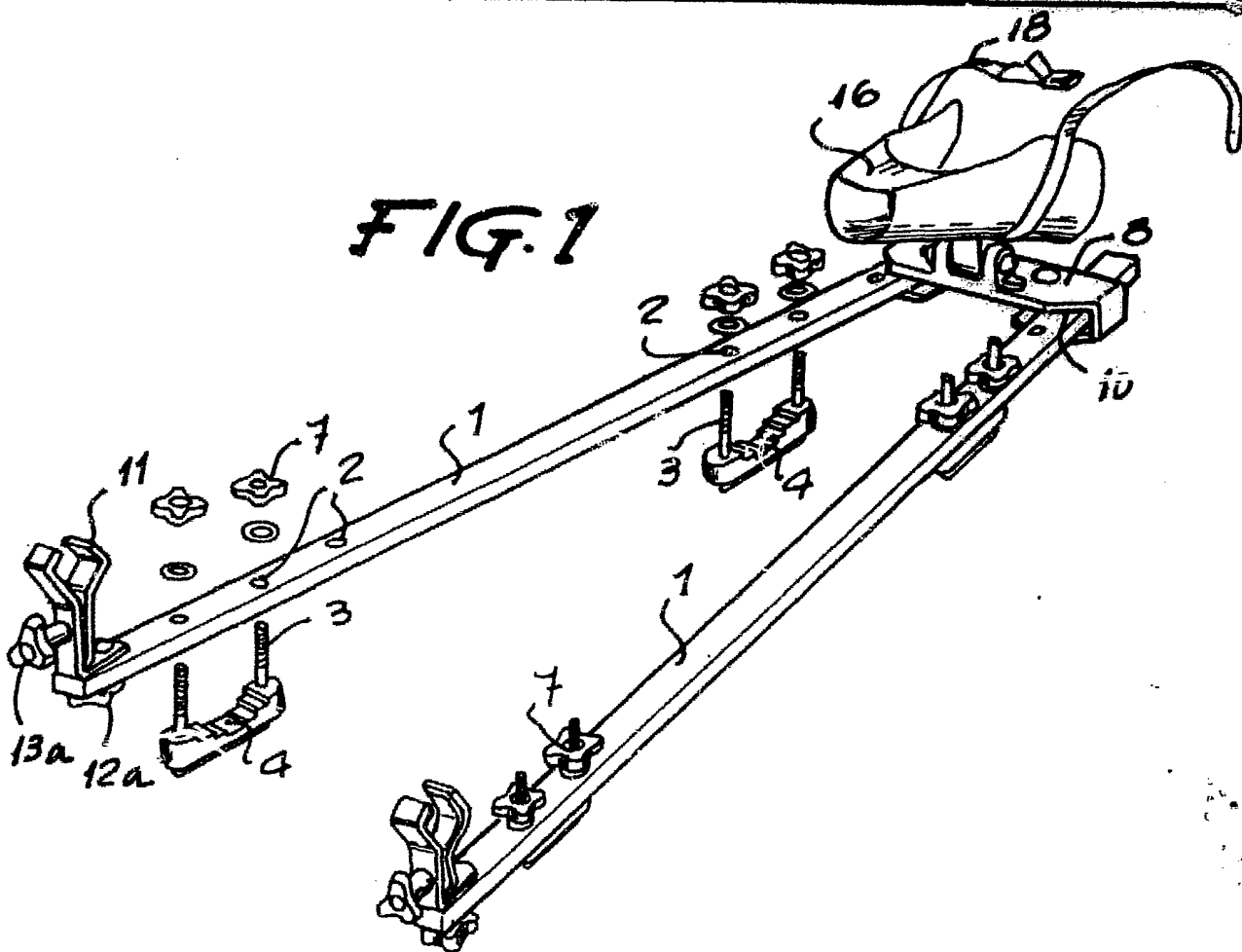
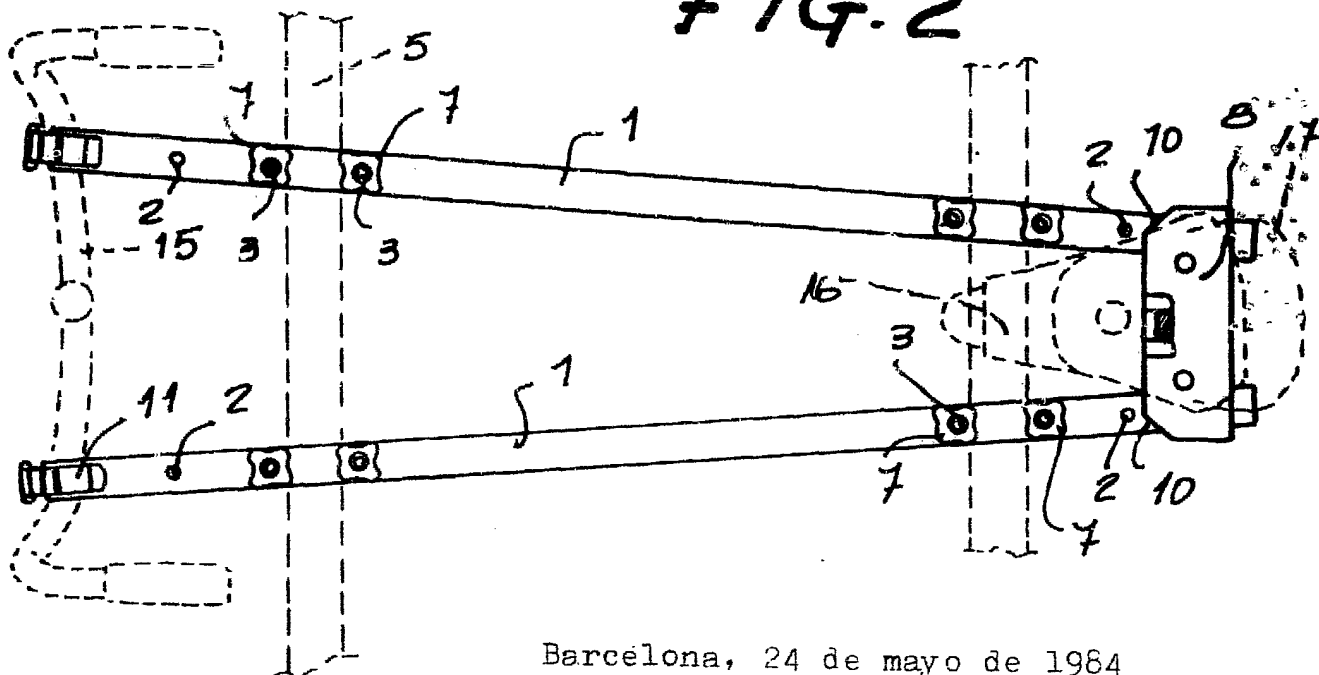


FIG. 1



33553/2

FIG. 2



Barcelona, 24 de mayo de 1984

p.a.

I. PONTY

p.p.

I. Ponty

FIG. 3

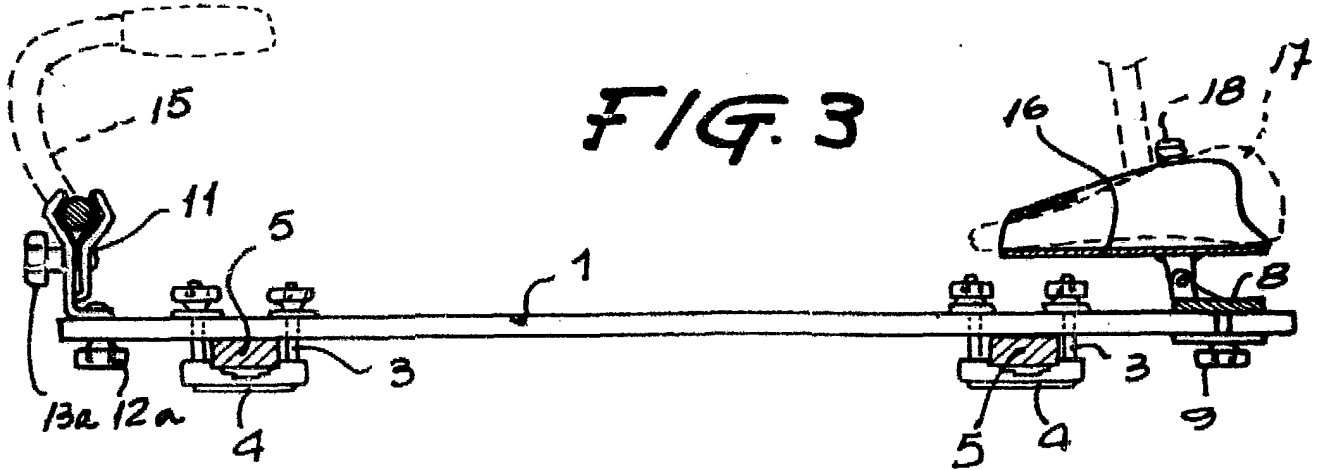
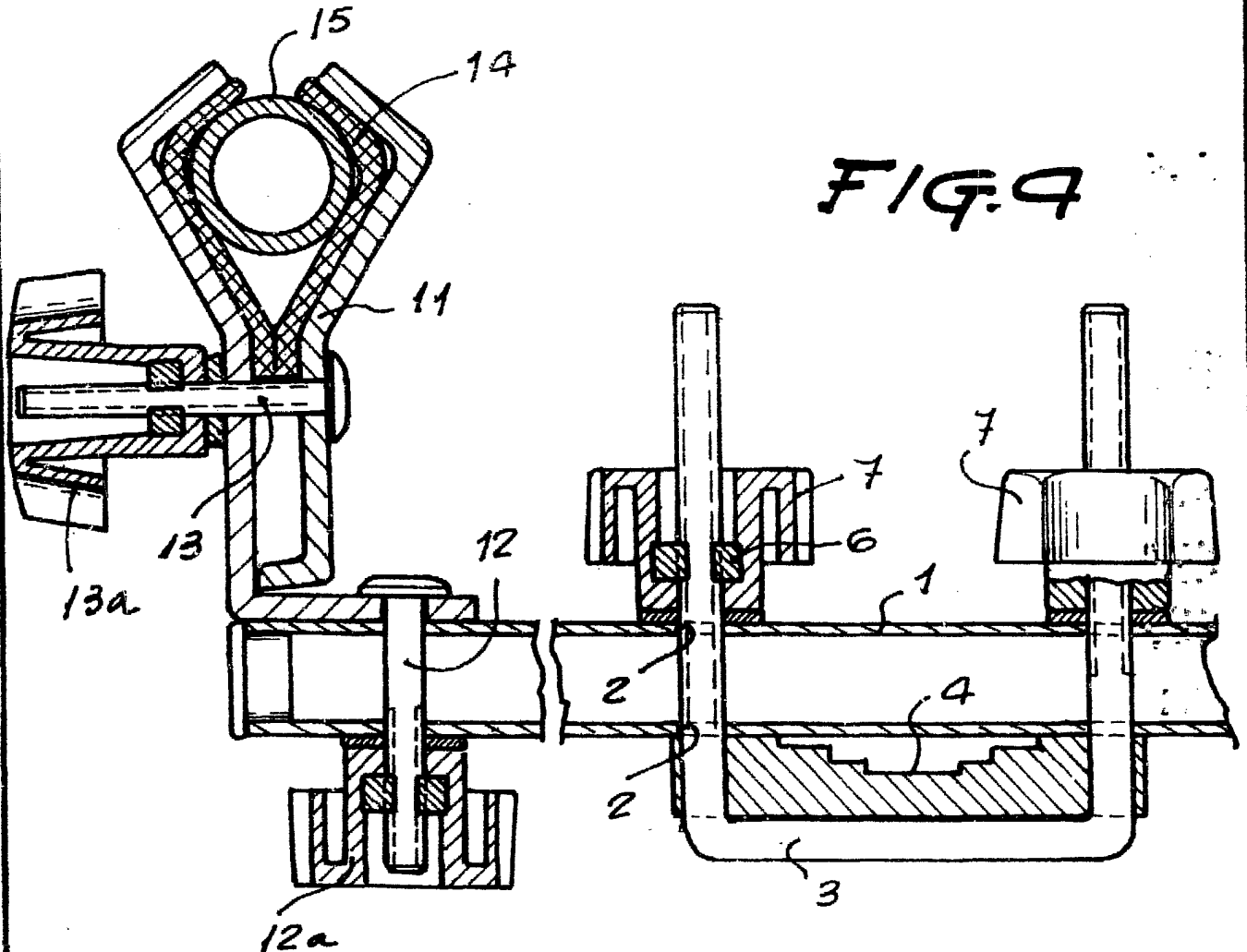


FIG. 4



Barcelona, 24 de mayo de 1984

P.a. I. PONTI

p.p.

I. Ponti

33593/2