

(10) ES (11) (12)	NUMERO 281868	(16) Y
	FECHA DE PRESENTACION 9 MAYO 1983	



ESPAÑA

Ref.: 25585/Se/Gr
MODELO DE UTILIDAD

1 ABR. 1985 M. 5674

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO A 1956/82	(32) FECHA 18 Mayo 1.982	(33) PAIS AUSTRIA
------------------------------------------------------	------------------------------------	-----------------------------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B 60 R 9/04
--------------------------	--------------------------------------------------------

(64) TITULO DE LA INVENCION "BACA PARA VEHICULOS PERFECCIONADA"

(71) SOLICITANTE (S) Ing. GUNTER GIEBER

DOMICILIO DEL SOLICITANTE 3300 Amstetten, Defreggerstrasse 6, AUSTRIA

(72) INVENTOR (ES) el petionario

(73) TITULAR (ES) Ing. GUNTER GIEBER

(74) REPRESENTANTE D. JAIME ISERN CUYAS, Agente Oficial de la Propiedad Industrial.

DESCRIPCION

=====

El invento se refiere a una baca para auto-
móviles destinada a la sujeción de cargas en el techo,
como lonas, etc., que presenta un estribo portante ex-
5 tendido sobre el techo del vehículo y unible firmemen-
te con éste y encima de él estribos de cierre que son
encastrables con el estribo portante. Las bacas conoci-
das de este tipo sirven por ejemplo para recoger lonas,
bicicletas y tablas de surf u otras cargas del techo.
10 La mayoría de las veces se disponen sobre el techo del
coche dos bacas paralelas, para garantizar suficiente
sujeción de la carga en el techo. Pero también puede es-
tar dispuesta una sola baca o más de dos bacas.

Para evitar que se desprendan sin querer la
15 baca y/o la carga del techo se conocen ya bacas bloquea-
bles. En estas bacas bloqueables están dispuestos estri-
bos de cierre que pasan sobre la carga del techo y son
engarzables por medio de cerrojos cilíndricos con la
construcción portante de la baca. Si en el techo del
20 coche están dispuestas dos bacas, esto requiere por lo
regular cuatro cerrojos cilíndricos, cada uno de los
cuales debe ser abierto y cerrado. El manejo es por
tanto relativamente complicado. Con los cerrojos ci-
líndricos existe también siempre el peligro de que se
25 congelen.

Misión del invento es pues proporcionar bacas
que con construcción estable y funcionamiento seguro sean
enclavables sin que tengan que disponerse cerrojos en las
bacas.

Según el invento, el problema planteado se resuelve en primer término haciendo que para el en-
castre entre el estribo de cierre y el estribo portante se hallen elementos de encastre que presenten dispositi-
5 vos de bloqueo sobresalientes hacia la puerta cerrada, que con la puerta del vehículo cerrada impidan que se suelte el encastre y permitan que se suelte cuando la puerta está abierta. Según otra característica del invento, se disponen como elementos de encastre un estribo
10 de cierre deslizable en dirección a la puerta, con ganchos de encastre, y unas entallas dispuestas en la pierna de apoyo o unidas con ésta, que van por detrás del gancho de encastre, y los ganchos de encastre son soltábiles de la entalla por el corrimiento del estribo de cierre en
15 dirección a la puerta; y como dispositivo de bloqueo está dispuesto junto al estribo de cierre un elemento de bloqueo (ángulo) que sobresale en el resquicio de la puerta. Otro ejemplo de realización se caracteriza en que se establece en la pierna de apoyo del estribo
15 portante un pasador, cargado por resorte, corrible en sentido longitudinal de la pierna de apoyo en dirección a la puerta; en que el pasador presenta como dispositivo de bloqueo un elemento de bloqueo (ángulo) que sobresale en el resquicio de la puerta; en que los elementos de
20 encastre están dispuestos entre el estribo de cierre y el estribo portante junto al estribo de cierre, lo mismo que junto al pasador, con lo cual los elementos de en-
castre, al cerrarse el estribo de cierre, engarzan entre sí de tal manera que el estribo de cierre queda así ase-
25 quurado en su posición de cierre; y en que el corrimiento

del pasador lleva los elementos de encastre fuera de engarce, por lo que el encastre es soltable por corrimiento del pasador hacia abajo. La baca puede estar también caracterizada, según el invento, en que el estribo de cierre presenta un pasador guiado en una guía y corrible en arco desde el estribo de cierre en dirección a la puerta del vehículo; en que en el pasador y junto a la pierna de apoyo del estribo por tante están dispuestos elementos de encastre que al cerrarse el estribo de cierre engarcen entre sí de tal manera que el estribo de cierre quede fijado en su posición de cierre; y en que los elementos de encastre sean corribles uno hacia otro por el movimiento de deslización del pasador, por lo que el encastre es soltable cuando la puerta está abierta por el corrimiento en arco del pasador. Otras modalidades preferidas del invento se desprenden de las reivindicaciones secundarias y de la descripción que sigue.

A continuación se explica el invento con más detalle basándose en los dibujos y en algunos ejemplos de realización.

Las figuras muestran:

Figura 1 La vista de una baca sobre el techo de un vehículo, en corte.

Figura 2 Un corte de la baca del invento, de un caso de realización.

Figura 3 Una vista del ejemplo de realización de la figura 1.

Figura 4 Un corte por la línea XIII-XIII de la figura 3.

Figura 5 Otro corte de la baca.

Figura 6 Un corte por la línea XV-XV de la figura 5.

Figuras 7 y 8 Vistas de detalle.

Figura 9 La vista lateral de una baca en estado abierto.

En la figura 1 se representa en corte, esquemáticamente, un techo 1 de coche, cerrado en los bordes por canaletas 2 para la lluvia. Sobre el techo del coche está dispuesta una baca en forma de un portador de esquíes 3, el cual presenta un estribo portante 4 que se apoya por ambos lados, mediante piernas de apoyo 5, en las canaletas 2 para la lluvia. Sobre el estribo portante 4 están dispuestos estribos de cierre 7, los cuales pueden ser girados en torno a articulaciones 6 hacia arriba, para la posición abierta, o hacia abajo, para la posición de retención. La carga del techo, por ejemplo, los esquíes, queda aferrada entre el estribo portante y los estribos de cierre. Los estribos de cierre se extienden con sus extremos externos oblicuamente hacia abajo y pueden ser engarzados ahí de modo conveniente, según se describirá con detalle más adelante. Este invento atañe sobre todo al concepto de los extremos externos de los estribos de cierre y de las piernas de apoyo. La configuración de la baca en la región de alojamiento de la carga, la disposición de las articulaciones 6, etc., puede realizarse del modo que se quiera de acuerdo con la carga que haya que ponerse en el techo.

En las figuras 1 a 9 se ha representado otra modalidad de realización de la baca del invento. En la representación de las figuras 1 a 4, la baca

está cerrada y enclavada. Las mismas piezas llevan aquí los mismos números de referencia que en las figuras 1 a 10 anteriores.

5 La pierna de apoyo 5 está formada en U (véase también la figura 4) y se extiende, en el extremo inferior, hacia la canaleta para lluvia formando el amplio pie de apoyo 11. Una oreja de fijación 45 ciñe también aquí la canaleta 2 para lluvia. La oreja de fijación 45 se extiende a lo largo de la pierna de apoyo 5 y tiene en su sector superior forma de U (véase la figura 4). La oreja de fijación 45 llega hasta una articulación giratoria 46 que hace que la oreja de fijación 45 sea girable como está representado en la figura 18.

15 Encima de la oreja de fijación 45 está dispuesto junto a la pierna de apoyo 5 un tensor rápido 47 que consiste en una palanca 48 y un manillar de unión 49. La palanca 48 es girable en torno al asiento 50.

20 Como puede verse en la figura 12, el manillar de unión 49 une la palanca 48 con la oreja de fijación 45. El manillar de unión 49 está hecho de alambre de acero doblado varias veces y los extremos 51 sobresalen tanto por orificios de la oreja de fijación 45 como por ranuras 52 de la pierna de apoyo 5. Las ranuras 52 sirven de guía para los extremos 51 y la oreja de fijación 2.

En la posición de la figura 9, o sea

con la palanca 48 bajada, la baca puede colocarse sobre el borde del techo del coche y con el giro de la palanca 48 en dirección de la flecha 53 se lleva hacia arriba la oreja de fijación, después de fijarla hacia abajo contra la canaleta 2 del techo por medio del manillar de unión 49, hasta que el extremo, en forma de gancho, de la oreja de fijación 45 ciñe firmemente las canaletas para lluvia y retiene la baca, como está representado en la figura 11.

5

10 Cuando se abre la palanca 48 ésta, como se muestra en la figura 18, topa con el borde superior del pasador 57, dispuesto sobre la oreja de fijación 45, con lo que todo este conjunto gira en torno a la articulación giratoria 46.

15 En la parte inferior de la oreja de fijación 45 está previsto un apéndice 54 dirigido hacia arriba y hacia dentro, el cual incide en una escotadura 55 de la pierna de apoyo 5, reteniendo así la oreja de fijación en la pierna de apoyo. Este apéndice 54 vuelve a desengarzarse cuando se suelta el tensor rápido 47, por lo que la oreja de fijación 45, con su parte inferior, puede volver a ser girada hacia fuera, tal como se representa en la figura 18.

20 En la oreja de fijación 45 se ha dispuesto un riel de guía 56. El riel de guía se extiende en el sentido longitudinal de la pierna de apoyo. Sobre el riel de guía 56 asienta deslizablemente el pasador 17. En el riel de guía 56 se ha previsto un muelle helicoidal 58 que se apoya, de una parte, en el asiento 59

25

30

para resorte del riel de guía 56 y, de otra parte, en la pieza de cierre 60. La pieza de cierre 60 está unida firmemente con el pasador 57. El muelle helicoidal 58 aprieta por medio de la pieza de cierre 60 el pasador 57 hacia su posición final superior. La pieza de cierre 60 está representada por separado en las figuras 16 y 17.

En el pasador 57 está dispuesto un muelle de alambre 61, fundamentalmente en forma de U, cuyos extremos doblados sobresalen por ambos lados en el extremo superior del pasador 57 y forman filetes 62 que están presentados elásticamente hacia fuera. Por presión desde fuera estos filetes elásticos 62 pueden ser impulsados hacia dentro del pasador.

El estribo de cierre 7 tiene en la sección transversal forma de U y está abierto en dirección a la pierna de apoyo 5. En el estribo de cierre 7 están dispuestos en la parte que recubre la rama de la baka, a ambos lados y simétricamente respecto al eje central longitudinal, cepos 63 en forma de cuña, como los que se han representado en sección en la figura 15 en otro ejemplo de realización. Las superficies cuneiformes 64 dirigidas una hacia otra se extienden paralelamente al eje central longitudinal del estribo de cierre y conducen a escotaduras de encastre 65.

Al cerrarse el estribo de cierre 7 por presión contra la pierna de apoyo 5, las superficies cuneiformes 64 de los pernos 63 vienen a parar sobre los extremos o respectivamente los filetes 62 del muelle

de alambre 51; éstos son oprimidos hacia dentro por las superficies cuneiformes 64 y al llegar a la posición de cierre encastran, a causa de su tensión elástica previa, en las escotaduras de encastre 65 de los cepos 63.

Esta posición está representada en la figura 15 haciendo referencia a una modalidad semejante de realización del invento. De esta posición el estribo de cierre 7 no puede ya ser retraído por lo que queda enclavado.

Para desbloquear el estribo de cierre 7, debe correrse hacia abajo el pasador 57 hasta que los filetes 62 del muelle de alambre 61 se desprendan de los cepos 63, es decir, salgan de las escotaduras de encastre 65. Las dimensiones de los cepos 63 y de los filetes 62 están proyectadas de tal modo que para el desenclavamiento del estribo de cierre sea necesario un corrimiento mayor que la anchura del resquicio de la puerta.

En el extremo inferior del pasador 57 está sujeto el ángulo 66, el cual incide en el resquicio 9 de la puerta y, igual que en los ejemplos de realización que se han descrito antes, impide, estando la puerta cerrada, que se abra la baca.

El ángulo 66 está sujeto al pasador 57 con un tornillo 67 que presenta un tallo cuadrado que entra en orificios cuadrados de ambas piezas. Se evita así que se enrosque mal el tornillo al apretar la tuer-

ca hexagonal 68 situada fuera. El ángulo 66, en el caso de estar sujeto a la cara interna del pasador 57, queda guiado lateralmente en el perfil de éste, mientras que cuando está sujeto a la cara externa del pasador 57, queda guiado en el borde inferior de éste, por lo cual el ángulo no puede ser atornillado oblicuamente.



Encima del pasador 57 se halla la cobertura 69, que cubre la parte inferior del pasador y está provisto de un mango 70. La cobertura 69 está enganchada desde abajo en el pasador y, en la parte superior, engarza tan profundamente, con el apéndice 92 proyectado hacia fuera, en la abertura 93 del pasador que el desprendimiento de la cobertura 69 únicamente es posible con el pasador de cierre 7 abierto. El mango 70 sirve para tirar ligeramente hacia abajo la cobertura y con ella el pasador 57, cuando la puerta 8 del coche está abierta.

También la construcción según las figuras 11 a 13 puede estar configurada de modo que en la disposición de varias bacas, una de estas bacas esté dispuesta en el techo del coche de tal modo que no quede en la región de una puerta y por consiguiente pueda ser bloqueada por medio de un varillaje de unión. La construcción de las figuras 14 y 15 se comprende por sí sola considerando las construcciones que se han expuesto antes. Mediante el varillaje de unión se unen entre sí los pasadores de cada uno de los mismos la-

dos del coche. El varillaje de unión comprende un eje tubular 71 que está montado en ambos lados en respectivos cubos 72.

5 Por medio de un resorte 73 que se proyecta dentro del orificio del cubo y que incide en una ranura longitudinal del árbol 71 se produce el arrastre a cada movimiento de rotación. El mismo efecto puede lograrse también por medio de otro perfil de arrastrador.

10 El cubo 72 lleva en el extremo externo un vástago de rótula 74, que está montado en un asiento 75 en forma de cazoleta. Este asiento 75 está anclado con uñas esparrancables en la abertura 76 de la pierna 5. Por motivos de seguridad, la compresión de las uñas esparrancables, necesaria para el desmontaje de este
15 asiento, es impedida por el riel de guía 56 situado en medio, por lo que este asiento únicamente puede desmontarse con la oreja de fijación 45 vuelta hacia fuera.

20 El vástago de rótula 74 está montado de modo giratorio y orientable en el asiento 75. La orientabilidad sirve para compensar la posición oblicua de las piernas de apoyo 5 causada por el abovedamiento del techo del coche (visto en posición lateral).

25 En el vástago de rótula 74 está dispuesta la palanca 77, y esta palanca 77 penetra por la abertura 76 en la escotadura 78 de la pieza de cierre 60. Cuando se corre la pieza de cierre 60, se hace virar la palanca 77 y con ello se gira el cubo 77 y el eje 71.

La construcción que acaba de describirse según las figuras 5 y 6 está dispuesta en la baca que se sujeta sobre la puerta del coche.

5 La baca posterior puede presentar la misma construcción que se ha representado en las figuras 5 y 6, pero se omite el ángulo 66. Con la puerta delantera cerrada, los pasadores de ambas bacas quedan bloqueados por el varillaje de unión o, con la puerta abierta, pueden ser corridos juntos, permitiendo la apertura de las
10 bacas.

Como ya se ha dicho antes, en las figuras 7 y 8 está representada con más detalle la pieza de cierre 60. En las figuras 2 a 6 este elemento está hecho de una sola pieza, o sea que la parte designada con M y representada por las líneas de trazos está hecha maciza.
15 Esta parte central designada con N de la pieza de cierre puede ser también omitida. La parte inferior 79 se sujeta entonces a la cara interna del pasador 57 y sirve de apoyo para el muelle helicoidal. 58. La parte superior 80 de la pieza de cierre, con la escotadura 78, se sujeta junto a la cara interna del estribo de cierre 7, en la posición en la que se hallaría si la pieza de cierre estuviera hecha de una sola pieza.
20 En la posición de cierre del estribo de cierre 7 queda igualmente bloqueada por medio del varillaje de unión, como se ha descrito antes, la baca así formada y el pasador 57 únicamente puede ser deslizado si está abierto el estribo de cierre 7 de la baca anterior y
25 por tanto no se halla ya bloqueado el varillaje de unión.

REIVINDICACIONES

Descrito el objeto del presente invento, se declaran nuevas y de propia invención, las siguientes reivindicaciones.

5 1.- Baca para vehículos perfeccionada, destinada a la sujeción de cargas de techo, como esquíes o similares, que presenta un estribo portante extendido transversalmente sobre el techo del vehículo y firmemente unible con éste y estribos de cierre dispuestos sobre éste, encastrables con el estribo portante, caracterizada en que para el encastre entre el estribo de cierre (7) y los estribos portantes, (4, 5) están previstos elementos de encastre que presentan dispositivos de bloqueo (28, 66, 82) proyectados hacia la puerta cerrada (8), los cuales impiden que se suelte el encastre cuando la puerta (8) del vehículo está cerrada y permiten que se suelte cuando la puerta está abierta.

15 2.- Baca conforme a la reivindicación 1, caracterizada en que en la pierna de apoyo (5) del estribo portante (4) está previsto un pasador (57) cargado por resorte y deslizante en el sentido longitudinal de la pierna de apoyo en dirección a la puerta (8); en que el pasador (57) presenta, como dispositivo de bloqueo, un elemento bloqueador (ángulo 66) que se proyecta en el resquicio de la puerta; en que los elementos de encastre entre el estribo de cierre y el estribo portante están dispuestos en el estribo de cierre (7) y asimismo en el pasador (57), con lo cual los elementos de encastre, al cerrarse el estribo de cierre, engarzan entre sí de modo que el estribo de cierre queda fijado en su posición de cierre; y en que al correrse el pasador (57) los ele-

mentos de encastre (cepos 63, filetes 62) se desengarzan, por lo cual el encastre puede soltarse corriendo el pasador (57) hacia abajo.

5 3.- Baca conforme a la reivindicación 2, caracterizada en que el pasador (57) está guiado en la pierna de apoyo (5) por medio de rieles de guía (56) en una oreja de fijación (45); y en que el muelle (58) se apoya de una parte en la oreja de fijación (45) y de otra parte encima de una pieza de cierre (60) del pasador (57).

10 4.- Baca conforme a una de las reivindicaciones 2 y 3 anteriores, caracterizada en que el pasador (57) presenta una cobertura (69) corrible con él, la cual presenta, en una modalidad preferida, un mango (70).

15 5.- Baca conforme a una de las reivindicaciones 2 a 4 anteriores, caracterizada en que la oreja de fijación (45) está hecha deslizable; y en que para el deslizamiento la oreja de sujeción está unida con una palanca (48) por medio de un manillar de unión (49).

20 6.- Baca, conforme a una de las reivindicaciones 2 a 5 anteriores, caracterizada en que la pieza de cierre (60) presenta una escotadura de encastre (78) para el engarce de una palanca (77); y en que la palanca (77) está unida con un varillaje de unión (40) que conduce a otra baca, mediante lo cual las piezas de cierre (60) y con ellas los pasadores (57)
25 de ambas bacas están acoplados, o respectivamente bloqueados, en su movimiento deslizante.

7.- Baca conforme a la reivindicación 6, caracteri-

zada en que la pieza de cierre (60) está hecha de dos segmentos, de los cuales el segmento (80), que recibe el extremo de la palanca (77), está sujeto a la cara interna del estribo de cierre (7), mientras el segmento inferior (79) está sujeto al pasador.

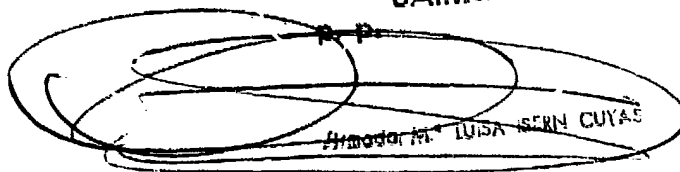
8.- Baca, conforme a una de las reivindicaciones anteriores, caracterizada en que el ángulo (28, 66) que se proyecta en el resquicio (9) de la puerta presenta diversas longitudes de rama, por lo cual el ángulo es sujetable a voluntad, por su rama más larga o más corta, en la cara externa o la cara interna del pasador, o, respectivamente, de la palanca de cierre.

9.- Baca para vehículos perfeccionada. Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de 15 hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, a 9 de Mayo de 1.983

p.a.

JAIME ISERN,


Armod. M. LUISA ISERN CUYAS

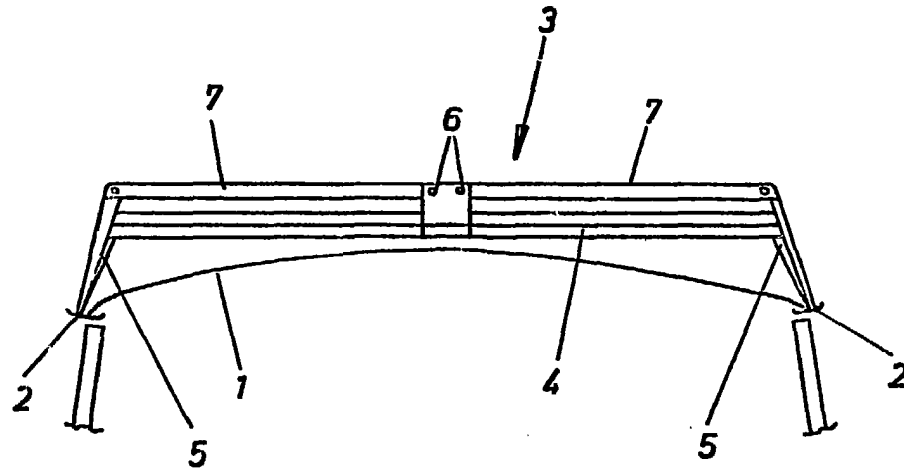


FIG. 1



Madrid. a 9 MAYO 1983
p. a.

JAIMÉ ISERNI
P. P.

Firmado: M.ª LUISA ISERN GUYAS

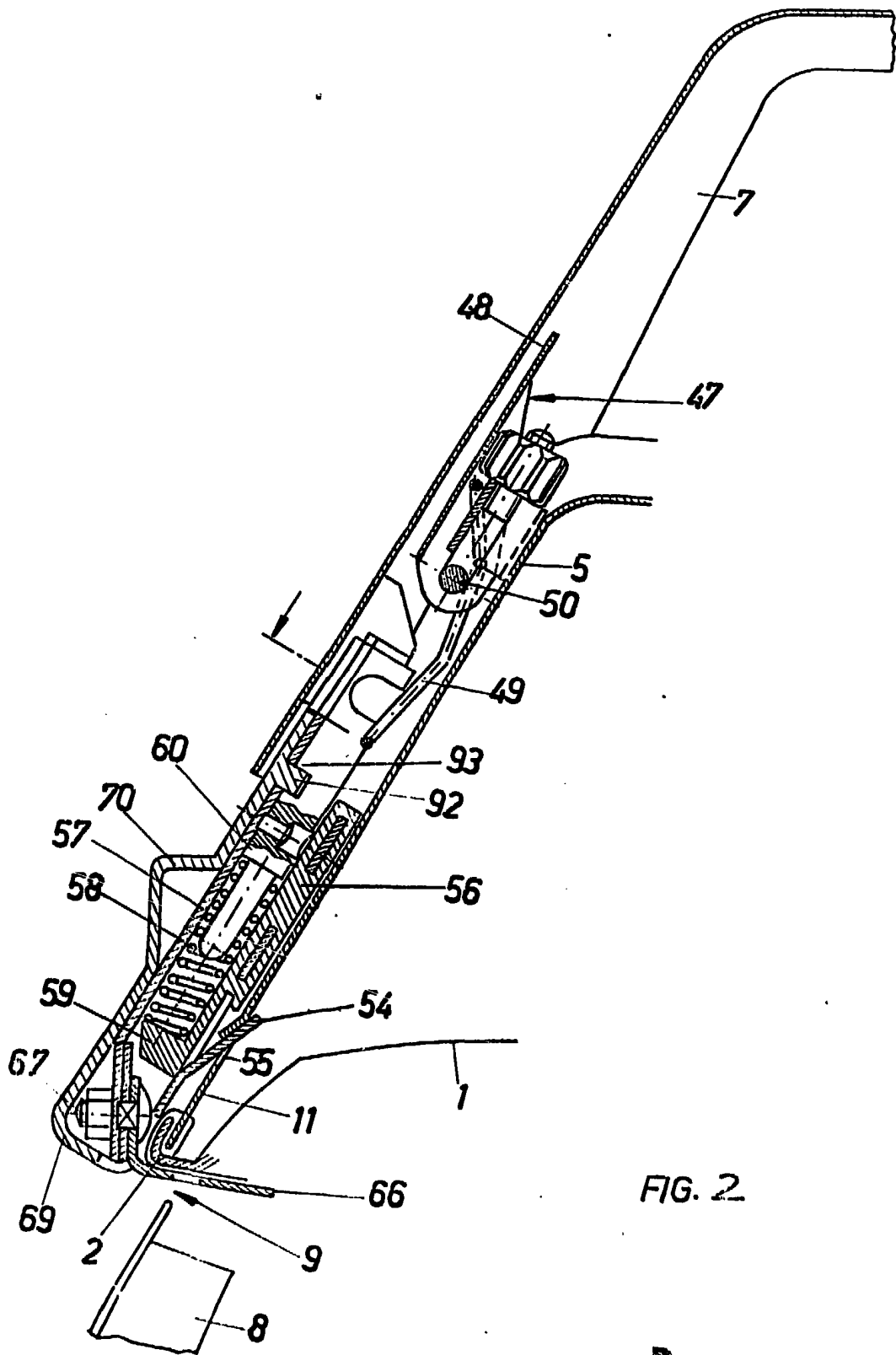


FIG. 2.

Madrid, a 0 mayo 1893
p.d.

J A I M E I S E R N I
p. p.

ESCALA VARIABLE.

Impreso en la casa ISERN GUAYAS

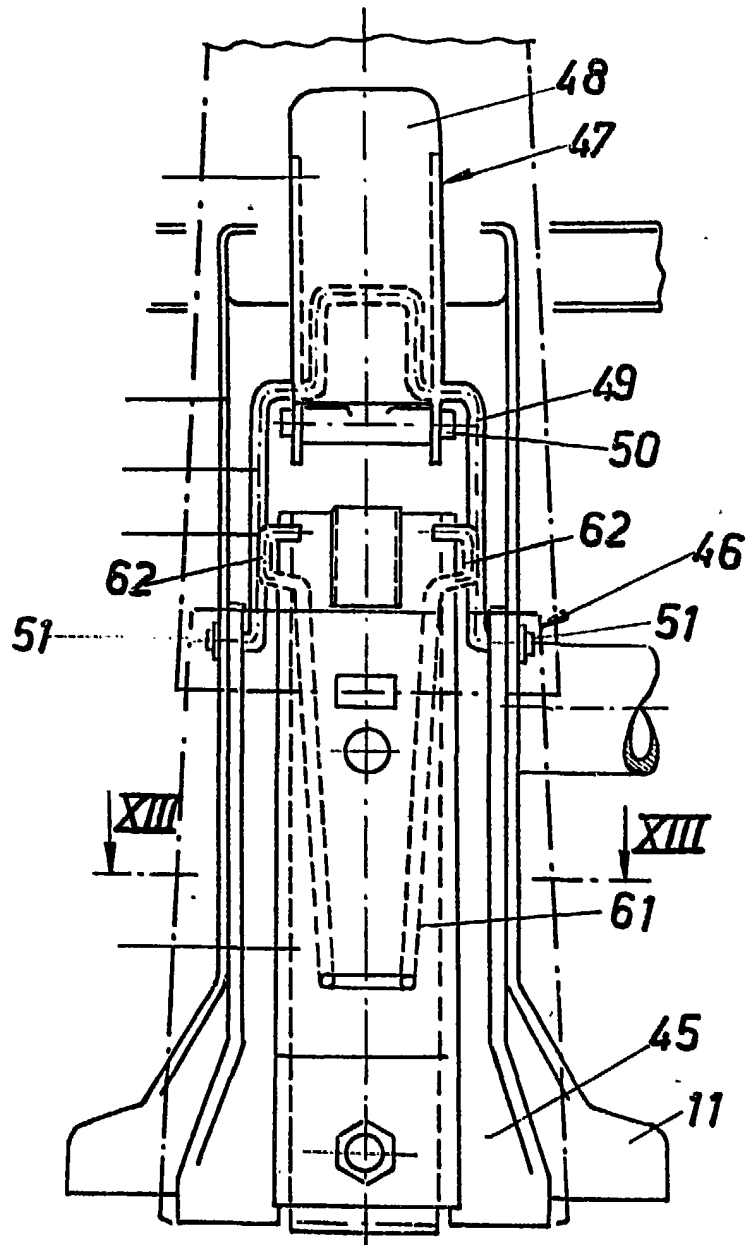


FIG. 3

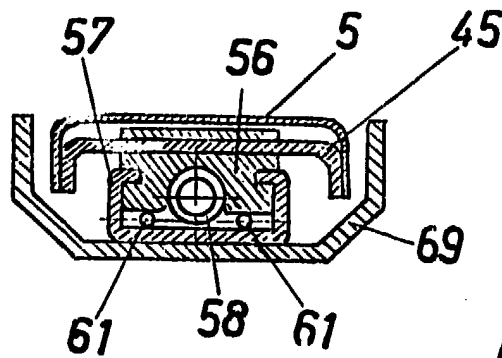


FIG. 4

Madrid, a L 9 MAYO 1983
p. a.

JAIÑE ISERNI

Firmado, M.ª LUISA ISERN CUYA-B

ESCALA VARIABLE.

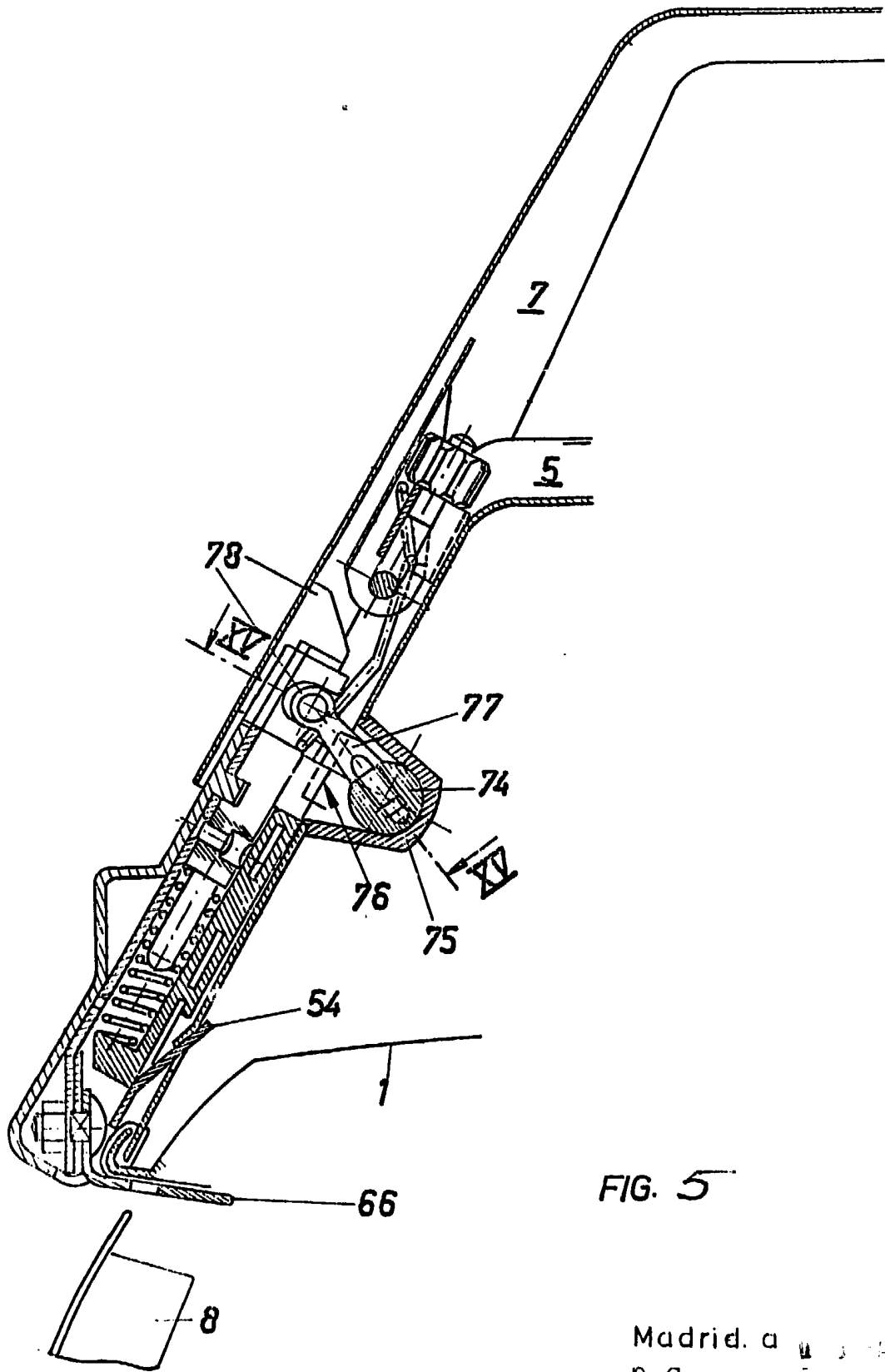


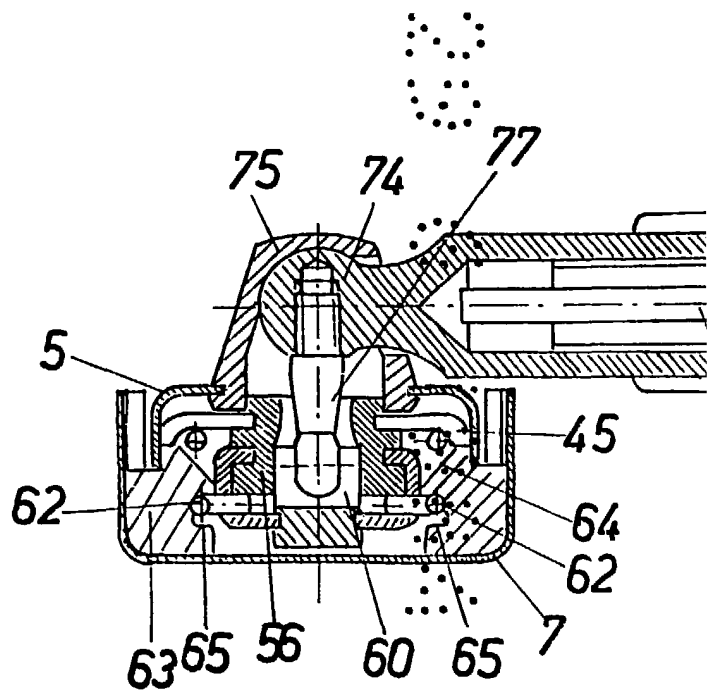
FIG. 5

Madrid, a 10 de Mayo de 1983
p. a.

[Handwritten signature and scribbles]

p. p.

Firmado, M.ª LUISA ISERN CUYAS



ESCALA VARIABLE.

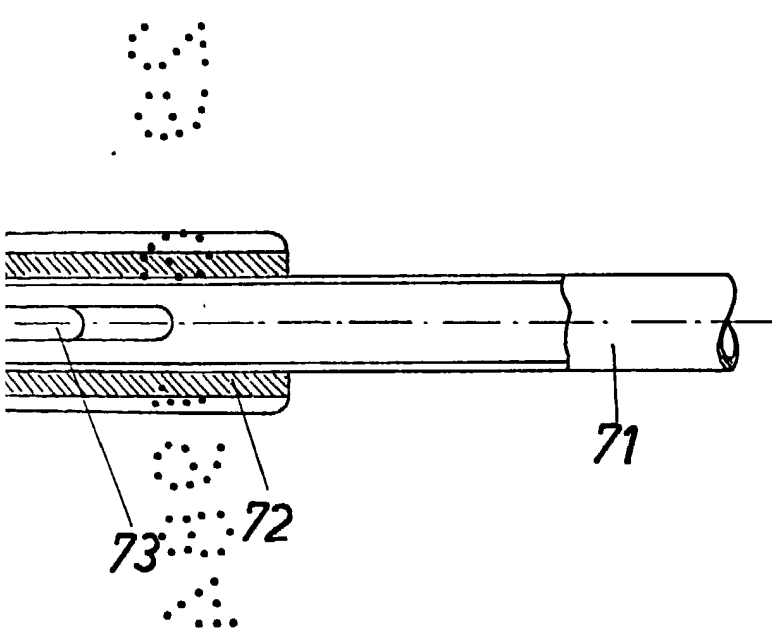


FIG. 6

Madrid, a 3 MAYO 1983
p. a.

JAIIME ISERN,
P. P.

Firmado, M.ª LUISA ISERN CUYAS

FIG. 8

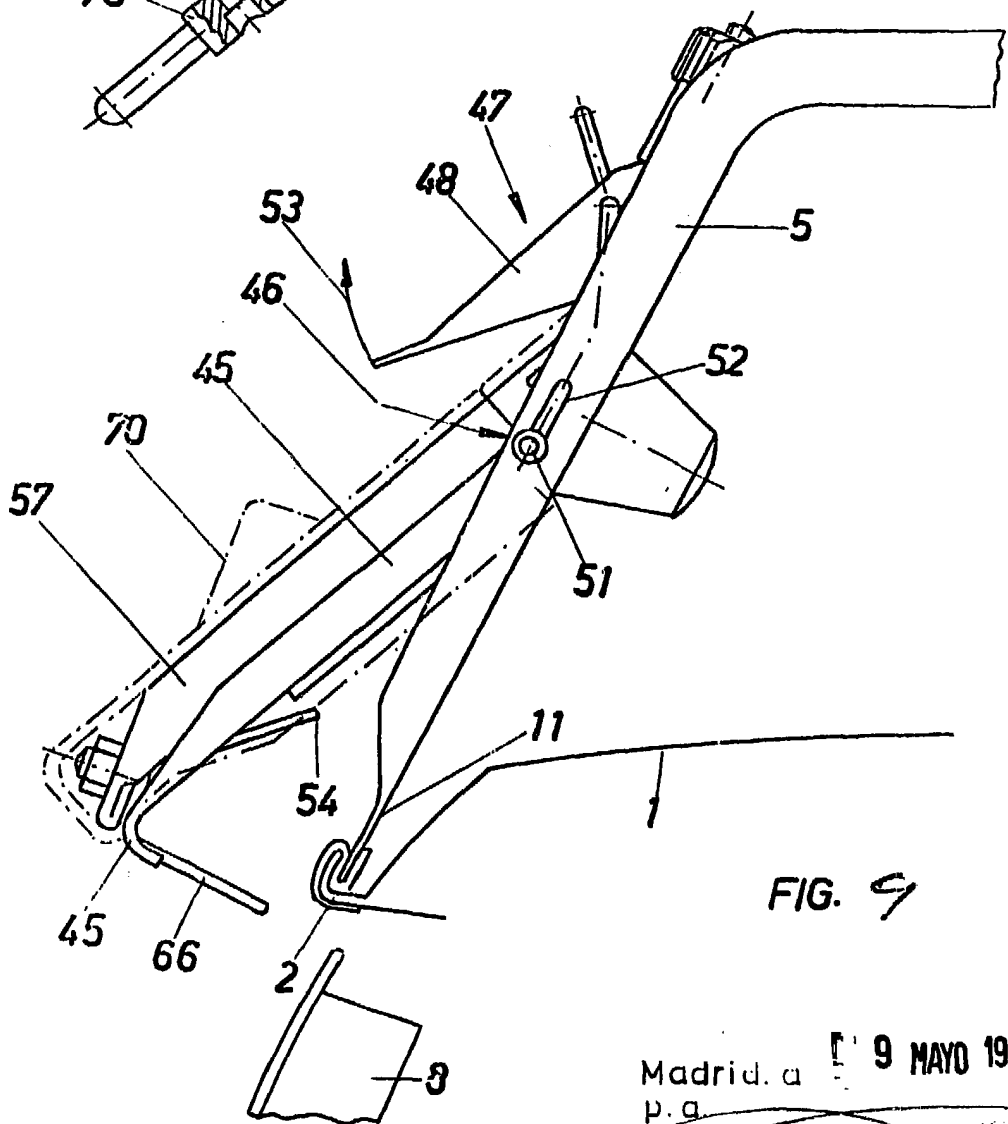
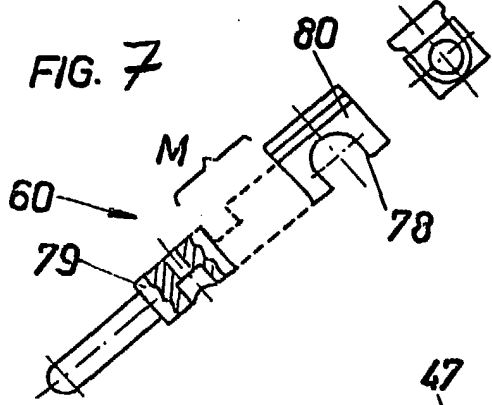


FIG. 9

Madrid, a 9 MAYO 1983
P. a.

JAMIE IBERN.
P. P.
Firmado: M.ª LUISA IBERN CUYAS