



ESPAÑA

16	ES	11	NUMERO	16	Y
		21	287002		
		22	FECHA DE PRESENTACION		
			11-4-84/9		

**MODELO DE UTILIDAD**

16 NOV. 1985

PROCEDE DE LA PATENTE DE INVENCION Nº 531.526

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				
	P 33 13 327.1		13-4-1.983		Alemania

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			Int. Cl. B60R 13/04 // B60R 9/04

64	TITULO DE LA INVENCION
	CUBREJUNTAS PARA UNA GARGANTA, PREVISTA EN EL TECHO DE UN VEHICULO, PARA ALOJAR Y FIJAR LAS PATAS DE APOYO DE UN PORTAEQUIPAJES.

71	SOLICITANTE (S)
	WILHELM SCHADE

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Postfach 1549, D-5970 PLETTENBERG, Alemania Federal.

72	INVENTOR (ES)
	Harald STRUNK, Dieter BRATKE, Klaus HELBIG y Karl Fr. REUTER, todos de nacionalidad alemana, los cuales cedieron sus derechos para España a la Firma solicitante.

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU 308/5

1 El invento tiene por objeto un cubrejuntas para una  
garganta, prevista en el techo de un vehículo, para alojar  
y fijar las patas de apoyo de un portaequipajes, que pasan  
a través de orificios obturables con un elemento de cierre,  
5 previstos en el cubrejuntas.

En la DE-OS 3004472 se describe un cubrejuntas de es-  
ta clase en el que los orificios se pueden cerrar por me-  
dio de tapones, que sobresalen de la superficie exterior  
del cubrejuntas. El cubrejuntas se debe construir como em-  
bellecedor. La forma de fijación del embellecedor al techo  
10 del vehículo no se desprende de la DE-OS. La ejecución co-  
nocida tiene, en cualquier caso, el inconveniente de que  
el embellecedor y los tapones son piezas independientes,  
de modo, que antes de montar el portaequipajes es preciso  
15 retirar los tapones para dejar libres los orificios por  
los que se introducen las patas de apoyo. Durante esta ope-  
ración se pueden perder con facilidad los tapones. Los ori-  
ficios, que no se cierran correctamente o los tapones que  
sobresalen del cubrejuntas producen, además, durante la  
20 marcha, ruidos y silbidos molestos.

El objeto del invento es crear un cubrejuntas cons-  
tructivamente compacto, que se pueda montar con facilidad  
en el techo de un vehículo y cuyos orificios se puedan ce-  
rrar de forma segura en todo momento, evitando al mismo  
25 tiempo los ruidos producidos por el aire durante la marcha.

Esto se logra, según el invento, por el hecho de que  
el elemento de cierre se construye en forma de corredera  
desplazable en el cubrejuntas en el sentido longitudinal  
de la garganta, al mismo tiempo, que la superficie exteri-  
30 or de la corredera, opuesta a la garganta, queda, en la po

1 sición de cierre, esencialmente a haces de la superficie exterior del cubrejuntas, mientras que en su posición abierta ocupa una posición no visible desde el exterior debajo del cubrejuntas.

5 Con la construcción y la disposición, según el invento, del elemento de cierre, que coopera con el cubrejuntas se crean las premisas para una unidad constructiva compacta y que se puede montar previamente, cuyo manejo es sencillo y en la que no existe el peligro de la pérdida de  
10 los elementos de cierre o de un cierre no correcto de los orificios. Además, el cubrejuntas, según el invento, permite un montaje muy sencillo sobre el techo del vehículo. No se producen ruidos molestos debidos a elementos de cierre, que sobresalen hacia el exterior.

15 Con preferencia, el cubrejuntas posee en su lado interior, orientado hacia la garganta, superficies de apoyo para la conducción longitudinal de la corredera a la posición abierta debajo del cubrejuntas y para la conducción transversal de la posición cerrada a la posición abierta.  
20 Convenientemente, la corredera se tensa por medio de elementos de presión elásticos, por ejemplo resortes de torsión, ballestas, barras de torsión o análogos, contra la superficie interior del cubrejuntas y se puede bloquear en el cubrejuntas, al menos, en la posición de cierre. Con  
25 ello se asegura un funcionamiento fiable en cualquier posición desplazada.

30 En otra forma de construcción preferida del invento se apoyan los elementos de presión, al menos por zonas, en pestañas o análogos, que sobresalen de la superficie interior del cubrejuntas hacia la garganta, previstas en la

1 proximidad del orificio. Estas superficies de apoyo para  
la conducción longitudinal de la corredera debajo del cu-  
brejuntas son rodeadas ventajosamente, por un lado, por  
5 las pestañas del cubrejuntas y, por otro, por pestañas, mu-  
escas o análogos de la corredera, que sobresalen hacia la  
garganta. Según otra característica del invento, los pla-  
nos de las superficies de apoyo están desplazados entre si,  
visto en la sección longitudinal de la unidad constructiva,  
desde la posición cerrada hasta la posición abierta, al  
10 mismo tiempo, que están distanciados entre si. Con prefe-  
rencia, la corredera apoya, al menos en sus bordes latera-  
les, por medio de pestañas del borde lateral en la super-  
ficie inferior de las pestañas de los cantos laterales del  
orificio, siendo este apoyo directo o indirecto.

15 En la superficie interior del cubrejuntas se prevén  
convenientemente topes para limitar la profundidad de pe-  
netración de la corredera en el cubrejuntas, estando sepa-  
rados estos topes aproximadamente una longitud de correde-  
ra, medida desde el canto frontal del orificio adyacente.  
20 Para facilitar el montaje, posee el cubrejuntas en la pro-  
ximidad de sus bordes laterales longitudinales muescas o  
análogos, previstas en el lado interior, para introducir,  
engarzar o análogo la unidad constructiva en elementos de  
perfil o listones correspondientes, que se fijan al techo  
25 del vehículo a ambos lados de los bordes laterales de la  
garganta.

Otras características se desprenden de las reivindi-  
caciones 10 a 12.

30 En lo que sigue se describen con detalle, por medio  
del dibujo, diversos ejemplos de ejecución del invento.

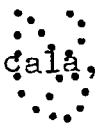
1

La figura 1 representa una sección longitudinal a mayor escala de la unidad constructiva, según el invento, con la corredera abierta.

5

La figura 2 representa una sección longitudinal de la unidad constructiva con el orificio cerrado.

La figura 3 representa una sección a mayor escala, según la línea III-III de la figura 2.



La figura 4 representa una sección a mayor escala, según la línea IV-IV, de la figura 1.



10

La figura 5 representa una sección a mayor escala, según la línea V-V de la figura 2.



La figura 6 representa una sección a mayor escala, según la línea VI-VI de la figura 5.



La figura 7 es una planta de la figura 2.



15

La figura 8 representa una sección transversal a mayor escala de un perfil de cubrejuntas y de corredera modificado.

La figura 9 representa una sección transversal de una tercera forma de ejecución, según el invento.

20

La figura 10 representa una sección transversal de detalle a mayor escala de un cuarto ejemplo de ejecución.

25

En las secciones longitudinales, quebradas en su longitud, de una unidad constructiva formada por cubrejuntas y correderas previamente montada, representadas en las figuras 1 y 2, se designa con 1 el cubrejuntas, con 2 la corredera y con 3 el orificio. El cubrejuntas se extiende sobre toda la longitud de una garganta 4 (figuras 3 a 5), prevista en el techo de un vehículo de motor y la cierra hacia el exterior. En los ejemplos representados, la garganta se subdivide en su sección por medio de un borde de

30

1 chapa 5 sobresaliente del techo, que se extiende sobre toda la longitud de la garganta y que sirve al mismo tiempo de superficie de apoyo y de sujeción para las patas de apoyo de un portaequipajes de techo. Por razones de claridad  
5 no se representan estas patas en el dibujo.

La corredera 2 se compone de una pieza perfilada de material plástico, metal o cualquier otro material y posee, como permite apreciar el ejemplo de las figuras 3 y 4, una sección en forma aproximada de U, cuya base 6 posee, por encima de las dos alas 7 y 8, bordes laterales sobresalientes 9 y 10.

El cubrejuntas 1 posee igualmente una sección en forma esencial de U, cuya base se designa con 11, los bordes con 12 y 13 y las alas con 14 y 15. Las alas 14 y 15 están escotadas en la zona del orificio 3.

La corredera 2, que sirve para cerrar el orificio 3, se aloja y conduce en la superficie interior del cubrejuntas 1 de tal modo, que se pueda desplazar en ambos sentidos en el sentido longitudinal. En la posición de cierre, figuras 2 y 3, la corredera engancha, por medio de los escalones 16 y 17 previstos en los bordes laterales exteriores 9 y 10 de la base 6, desde abajo en el orificio 3 y queda enclavada en él. Como muestra la figura 2, los cantos frontales de la corredera también poseen escalones 18 y 19, que apoyan del mismo modo en los bordes frontales 20 y 21 del cubrejuntas 1. Los escalones 18 y 19 se dimensionan de tal modo, que la superficie de base 22 de la corredera, dirigida hacia el exterior, y la superficie exterior 23 de la base del cubrejuntas 1 queden esencialmente a haces.

30 Las fuerzas de presión de la corredera contra el cu-

1 brejuntas se generan con elementos de presión, que pueden  
estar formados por resortes de compresión o por varillas  
redondas 24 curvadas de acero para resortes usuales. El  
contorno de los resortes 24 se elige de tal modo, que en  
5 cualquier posición final o intermedia de la corredera 2  
presionen la corredera contra el cubrejuntas.

En las figuras 3 y 4, los resortes 24 apoyan, por un  
lado, en muescas 25 y 26 de las alas 7 y 8 y, por otro,  
en pestañas 14' y 15', que sobresalen hacia el centro de  
10 la garganta, de las alas 14 y 15 del cubrejuntas 1, de ma-  
nera, que, a consecuencia del pretensado existente, sólo  
varían los recorridos elásticos en las diferentes posicio-  
nes. Esto se aprecia comparando las posiciones de los re-  
sortes en las figuras 3 y 4. Lo mismo es válido, como se  
15 desprende de las figuras 1, 2, 5, 6 y 7, para los resortes  
27 y 28, que actúan en la proximidad de las superficies  
frontales de la corredera.

En la posición cerrada, la corredera 2 apoya con los  
escalones 16 a 19, que rodean las superficies de apoyo ac-  
20 tivas, en los correspondientes bordes 12', 13' y 20, 21  
respectivamente del cubrejuntas 1, mientras que en la po-  
sición abierta actúan como guías las superficies de apoyo  
29 a 32, estando formadas las superficies 29 y 30 por las  
caras inferiores de las pestañas 14' y 15' de las alas 14  
25 y 15 del cubrejuntas 1 y las superficies 31 y 32 por las  
caras superiores, orientadas hacia la base 6, de las pes-  
tañas 7' y 8' de las alas 7 y 8 de la corredera 2. El mo-  
vimiento de apertura se inicia empujando manualmente desde  
el exterior la corredera 2 en el sentido de la flecha 33  
30 (figura 3), con lo que se desplaza desde su posición de en

1 clavamiento a un segundo plano, de modo, que por medio de  
un ligero movimiento en el sentido de la flecha 34 (figu-  
ra 2) penetre a continuación con sus pestañas 7' y 8' deba-  
5 jo de las pestañas 14' y 15'. El movimiento de apertura  
es limitado por un tope 35, que se halla a una distancia  
de aproximadamente una longitud de corredera del canto  
frontal 21 del borde del orificio. En la posición abierta,  
la corredera se halla debajo del cubrejuntas, oculta a la  
vista. El movimiento de cierre desde la posición abierta  
10 tiene lugar por un movimiento inverso.

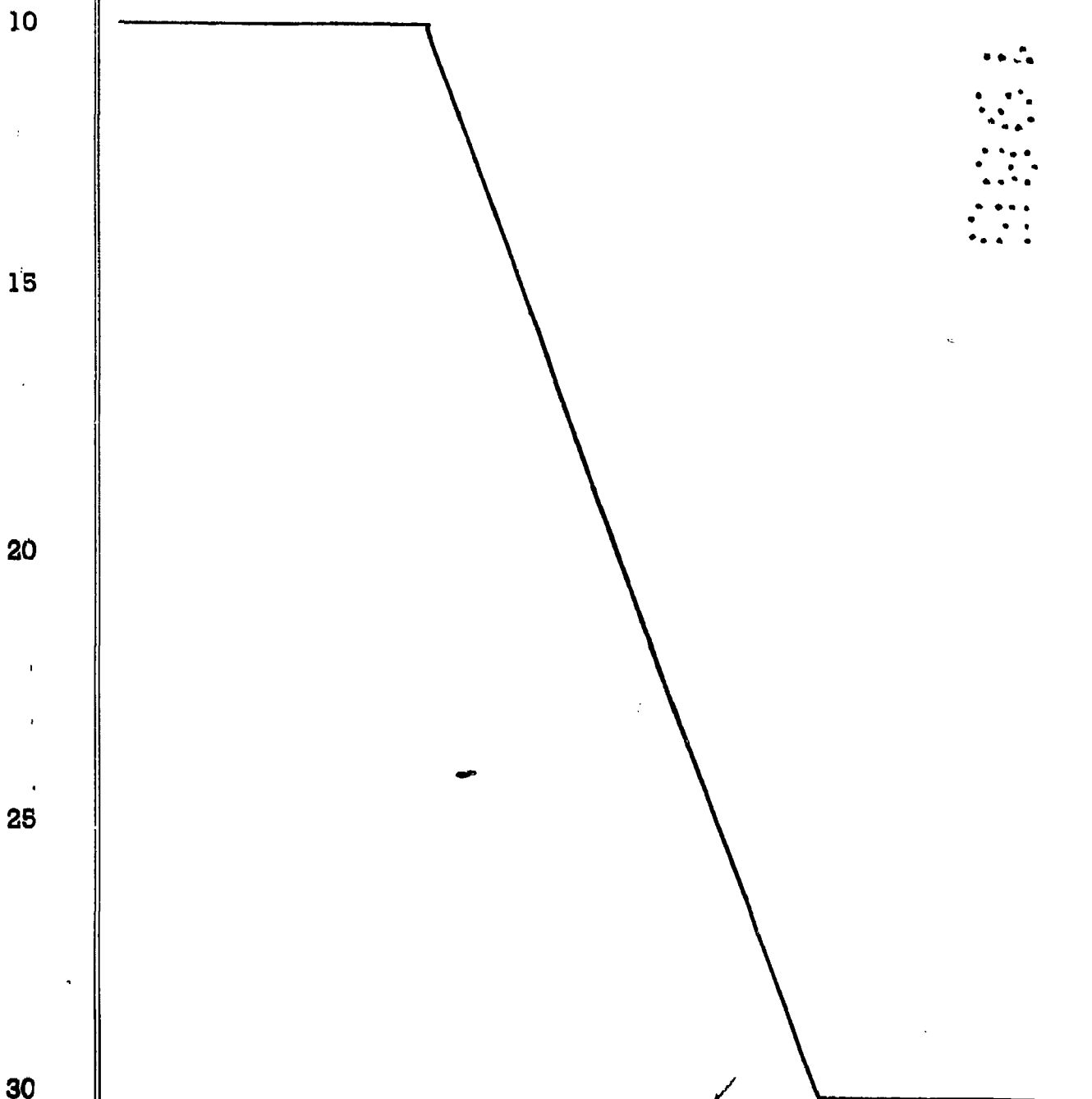
Para montar la unidad constructiva, formada por el cu-  
brejuntas, la corredera y los resortes de presión, en el  
techo del vehículo se provee el cubrejuntas 1 en la proxi-  
15 midad de sus bordes laterales 12 y 13 de gargantas 36 y 37  
abiertas hacia el techo. A ambos lados de la garganta 4  
del techo del vehículo se prevén contrapiezas 28 y 39 co-  
rrespondientes. Las contrapiezas se pueden construir como  
elementos individuales a modo de tetones de enclavamiento,  
pero también pueden ser listones perfilados corridos. En  
20 cualquier caso, la configuración de las gargantas y de las  
contrapiezas debe hacer posible una unión fácilmente diso-  
luble entre la unidad constructiva y el techo del vehículo.

A pesar de que en el dibujo sólo se ha representado  
un orificio 3, el cubrejuntas se provee generalmente de  
25 varios orificios repartidos sobre su longitud. La canti-  
dad de orificios depende en cada caso de la cantidad de  
las patas de apoyo pertenecientes a un portaequipajes co-  
mercial.

Las formas de ejecución modificadas de las figuras 8  
30 a 10 se diferencian del ejemplo descrito únicamente por la

1 configuración y la disposición de las pestañas de apoyo y de  
las superficies de guía, que se corresponden entre sí. Tam-  
bién se representa una clase distinta de la guía del resor-  
te tensor. En las figuras 8 y 9 se representa, a la derecha  
5 del plano 38 de la sección vertical, la corredera 2 en la  
posición abierta y, a la izquierda del plano de la sección,  
la corredera en la posición cerrada.

En resumen, el presente Modelo de Utilidad que se  
solicita, deberá recaer sobre las siguientes:



REIVINDICACIONES

1

1.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el  
techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo  
de un portaequipajes, que pasan a través de orificios obtura-  
bles con un elemento de cierre, previstos en el cubrejuntas,  
5 caracterizado por el hecho de que el elemento de cierre se  
construye en forma de corredera, desplazable en el sentido  
longitudinal de la garganta en el cubrejuntas, cuya superfi-  
cie exterior, alejada de la garganta, queda en la posición  
10 cerrada, esencialmente a haces de la superficie exterior del  
cubrejuntas, mientras que en su posición abierta ocupa una  
posición, no visible desde el exterior, debajo del cubrejun-  
tas.

10

15

2.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el  
techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo  
de un portaequipajes, según la reivindicación 1, caracteriza-  
do por el hecho de que en su superficie interior, orientada  
hacia la garganta, posee superficies de apoyo para la conduc-  
ción longitudinal de la corredera a la posición abierta deba-  
20 jo del cubrejuntas y para la conducción transversal desde la  
posición cerrada a la posición abierta.

20

25

3.- Cubrejuntas para una una garganta, prevista en  
el techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apo-  
yo de un portaequipajes, según las reivindicaciones 1 ó 2,  
caracterizado por el hecho de que la corredera se puede pre-  
sionar, por medio de elementos de presión elásticos, por ejem-  
plo resortes de torsión, ballestas, barras de torsión o aná-  
logos, contra la superficie interior del cubrejuntas y por el  
hecho de que es enclavable con el cubrejuntas, al menos, en  
30 la posición de cierre.

30

1           4.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el  
techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo  
de un portaequipajes, según una de las reivindicaciones 1 a  
3, caracterizado por el hecho de que los elementos de presión  
5 apoyan, al menos por zonas, en pestañas o análogos, que sobresalen hacia la garganta de la superficie interior del cubrejuntas y situadas en la proximidad del orificio.

10           5.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el  
techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo  
de un portaequipajes, según una de las reivindicaciones 1 a  
4, caracterizado por el hecho de que las superficies de apoyo para la conducción longitudinal de la corredera debajo  
del cubrejuntas son rodeadas, por un lado, por las pestañas  
del cubrejuntas y, por otro, por pestañas, muescas o análogos  
15 de la corredera, que sobresalen hacia la garganta.

20           6.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el  
techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo  
de un portaequipajes, según una de las reivindicaciones 1 a  
5, caracterizado por el hecho de que los planos de las superficies de apoyo, vistos en la sección longitudinal de la unidad constructiva, están desplazados entre sí y distanciados desde la posición de cierre hasta la posición abierta.

25           7.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el  
techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo  
de un portaequipajes, según una de las reivindicaciones 1 a  
6, caracterizado por el hecho de que en la posición cerrada,  
la corredera apoya directa o indirectamente, al menos en sus  
bordes laterales, por medio de pestañas del borde lateral en  
la superficie inferior de los cantos de los bordes laterales  
30 del orificio.

1

8.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo de un portaequipajes, según una de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizado por el hecho de que en la superficie interior del cubrejuntas se prevén, a una distancia aproximada de una longitud de corredera, medida desde el canto frontal adyacente del orificio, topes para limitar la profundidad de penetración de la corredera debajo del cubrejuntas.

5

10

9.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo de un portaequipajes, según una de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizado por el hecho de que el cubrejuntas posee en la proximidad de sus bordes laterales longitudinales muescas o alojamientos análogos, previstos en su superficie interior para montar, engarzar o análogo la unidad constructiva sobre contraelementos de perfil correspondientes, que se fijan al techo del vehículo a ambos lados de los bordes laterales de la garganta.

15

20

10.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo de un portaequipajes, según una o varias de las reivindicaciones 1 a 9, caracterizado por el hecho de que el cubrejuntas y la corredera se construyen cada uno en una pieza.

25

11.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo de un portaequipajes, según una de las reivindicaciones 1 a 10, caracterizado por el hecho de que el cubrejuntas posee al menos dos orificios en su longitud.

30

12.- Cubrejuntas para una garganta, prevista en el techo de un vehículo, para alojar y fijar las patas de apoyo

1 de un portaequipajes, según una de las reivindicaciones 1.ª  
ll, caracterizado por el hecho de que la garganta posee so-  
portes, por ejemplo cantos de chapa o análogos, solidarios o  
fijados de forma directa o indirecta al techo del vehículo,  
5 para las patas de apoyo del portaequipajes de techo.

13.- Se reivindica por último como objeto sobre el  
que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita:

"CUBREJUNTAS PARA UNA GARGANTA, PREVISTA EN EL TECHO DE UN  
VEHICULO, PARA ALOJAR Y FIJAR LAS PATAS DE APOYO DE UN POR-  
10 TAEQUIPAJES".

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la  
presente memoria descriptiva que consta de trece páginas me-  
canografiadas y dibujos adjuntos.

Madrid, 11 abril 1.984 :

15

BERNARDO UNGRIA

P.P.



20

25

30

FIG. 1

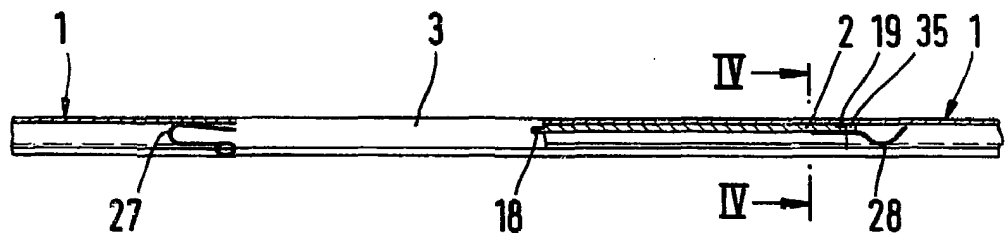


FIG. 2

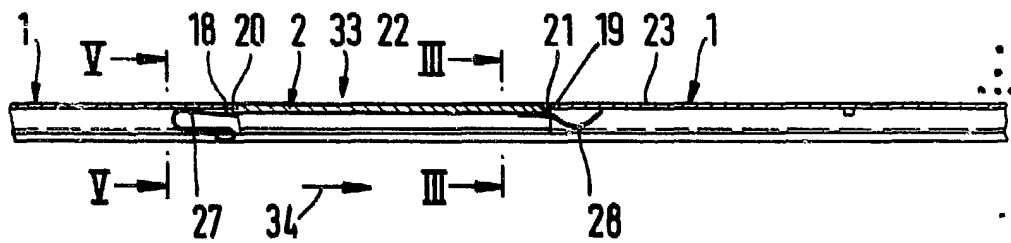
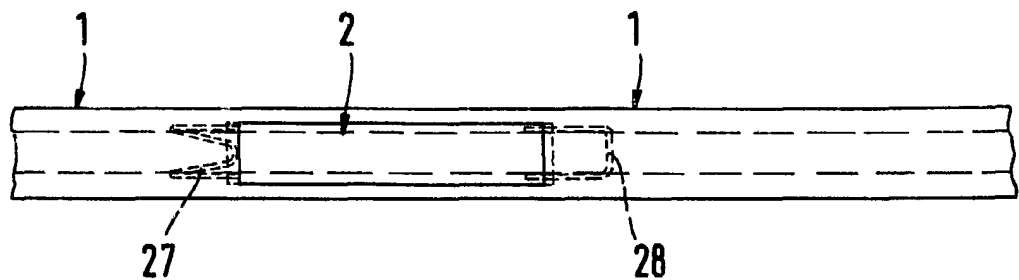


FIG. 7



ESCALA VARIABLE  
Madrid, 11 Abril 1.984  
BERNARDO UNGRIA

FIG. 3

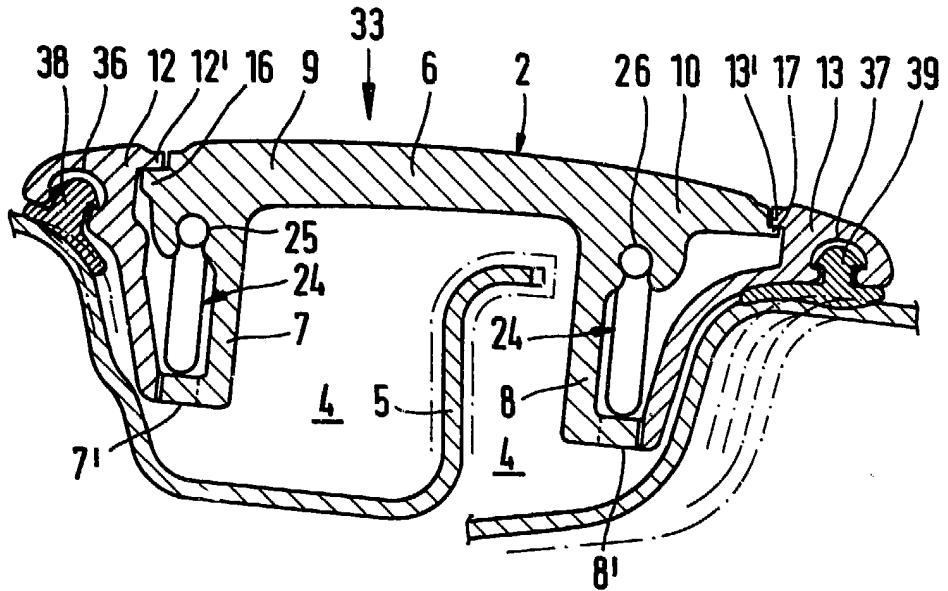
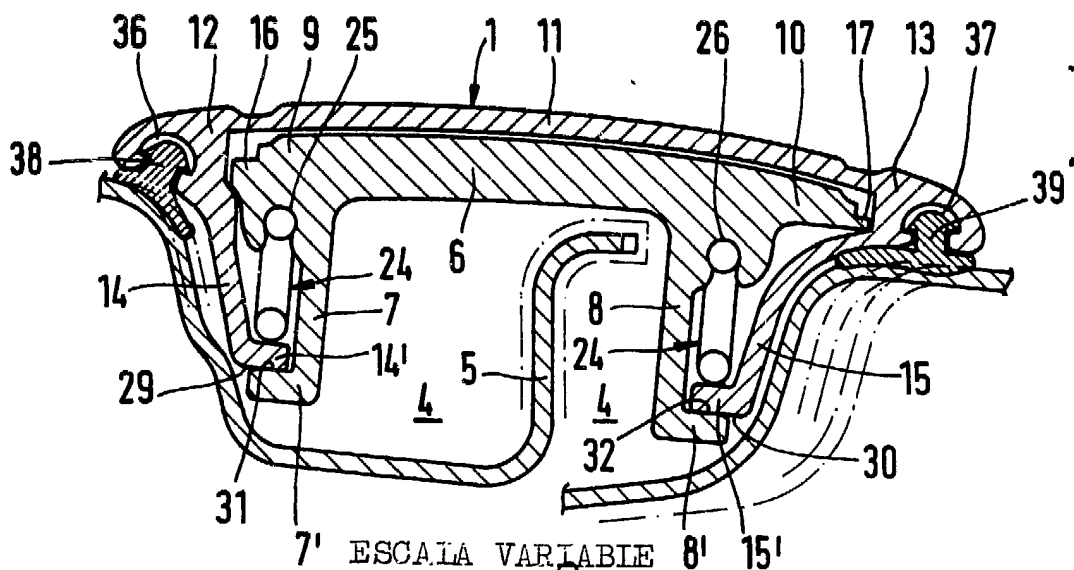


FIG. 4



7' ESCALA VARIABLE 8' 15'  
Madrid, 11 Abril 1.984  
BERNARDO UNERIA  
p.p.

FIG. 5

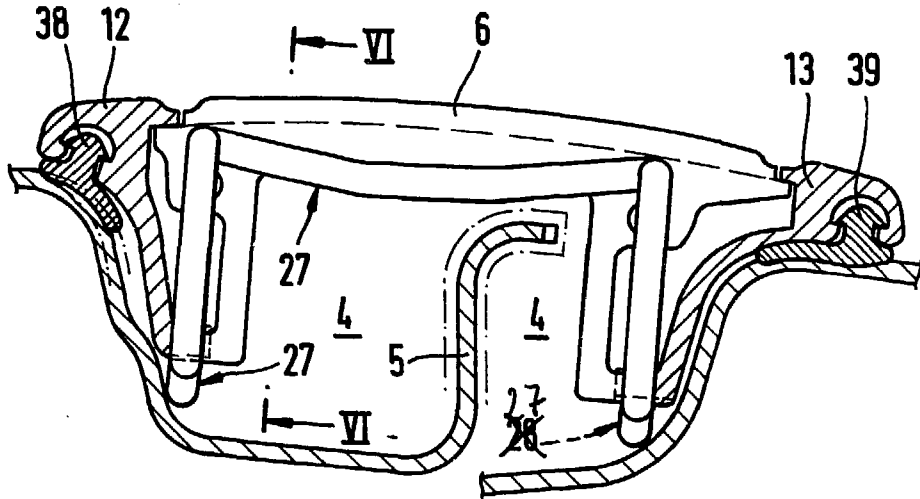
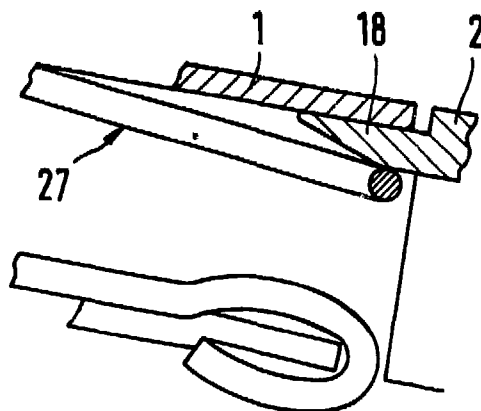


FIG. 6



ESCALA VARIABLE  
Madrid, 11 Abril 1.984  
BERNARDO UNGRIA

P.P.

FIG. 8

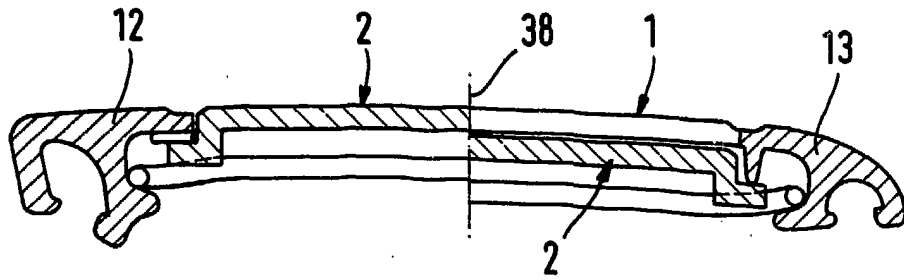


FIG. 9

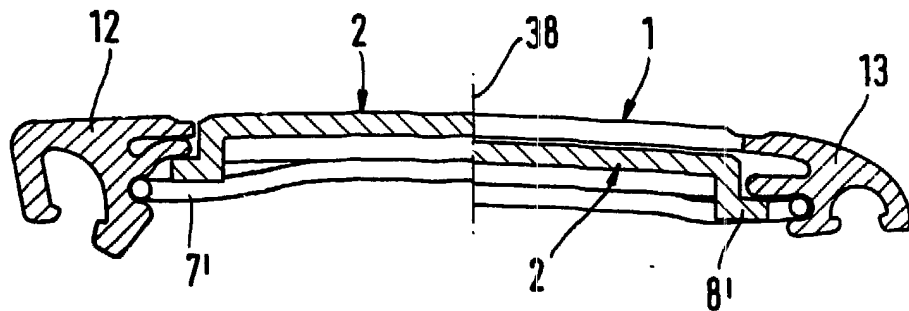
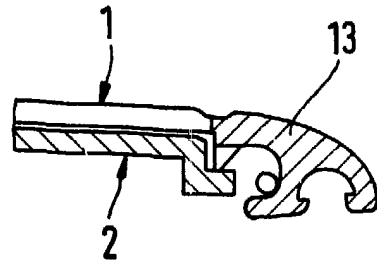


FIG. 10



ESCALA VARIABLE  
Madrid, 11 Abril 1.984  
BERNARDO UNGRIA