

19 ES 21 22	11 NUMERO 287905	16 Y
	FECHA DE PRESENTACION 15 JUL. 1985	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1.6 ENE. 1986

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL <i>B62J 7/02</i>
------------------------	--

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

" PORTAEQUIPAJES PARA MOTO "

71 SOLICITANTE (S)

Don José TORRENT PERDIGO

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

08030-BARCELONA, c/Renart nº 11

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

El Solicitante.

74 REPRESENTANTE

Don Ignacio GOMEZ-ACEBO Y DUQUE DE ESTRADA

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un portaequipajes para moto, cuyas características estructurales han sido especialmente concebidas en orden a conseguir para el mismo un carácter universal, es decir su posibilidad de aplicación a cualquier modelo de moto, a lo que hay que añadir además ventajas complementarias, también de importancia considerable, como su gran facilidad de montaje y su reducido peso.

En el citado portaequipajes se establece, como es convencional, una plataforma de carga que, de acuerdo con las características de la invención, es utilizable para cualquier tipo de moto, consiguiéndose mediante la estructuración que será descrita más adelante que dicha plataforma quede perfectamente fijada a la moto en la disposición más idónea, generalmente dentro de un imaginario plano horizontal, sea cual fuere el distanciamiento lateral entre las zonas de fijación establecidas en la carrocería de la moto para los ineludibles brazos que han de distanciar debidamente a la plataforma y sea también cual fuere la inclinación a que se ven sometidos dichos brazos, en su fijación a la carrocería, por las características de esta última.

Así pues el portaequipajes que se preconiza se constituye, como es convencional, mediante una pla

taforma y una pareja de brazos o barras que las relacionan con la carrocería de la moto, pero contando estos elementos con medios especiales para su interconexión, regulables en diferentes sentidos, con los que se consigue fijar una plataforma
5 única a cualquier modelo de moto, con medios de fijación que también son invariables y con brazos o barras que en principio también podrían ser invariables, si bien se ha previsto al efecto dos tipos o soluciones distintas, en orden a conseguir
10 diferentes niveles en altura para la plataforma de carga.

Para ello y de forma más concreta cada brazo lateral, que puede ser directamente atornillado a la carrocería de la moto o bien con la colaboración de escuadras complementarias, de acuerdo con
15 las exigencias de cada caso práctico, cada brazo recibe por su extremidad posterior y libre, sobrelevada, a una cabeza de acoplamiento en la que se define un cuello receptor del tubo constitutivo
20 del brazo correspondiente, y un sector semicilíndrico determinante de la cabeza propiamente dicha, con la especial particularidad de que en la superficie semicilíndrica de dicha cabeza se establecen una pluralidad de dientes situados en corresponden
25 cia con sus generatrices y uniformemente distribuidos, los cuales se interrumpen en su zona media definiendo un amplio orificio para paso de los medios de anclaje del brazo a la plataforma y que serán descritos seguidamente. Sobre la superficie
30 semicilíndrica de la citada cabeza de acoplamiento

to descansa una pieza complementaria en la que se define una cara curvo-concava y también provista de dientes, destinada a adaptarse a la superficie semicilíndrica de la anterior, mientras que en oposición a dicha cara curvoconvexa se establece una cara plana para apoyo sobre ella de la plataforma, siendo los dientes de estas dos piezas complementarias entre sí y estando destinados a fijar una sobre otra en cualquier posición relativa, lo que equivale a permitir que dicha fijación se lleve a cabo en diferentes posiciones de la plataforma con respecto a los brazos soporte, manteniendo aquella cualquier posición deseada, especialmente la horizontal.

De acuerdo con otra característica fundamental de la invención la fijación entre estos elementos es decir plataforma, pieza complementaria, cabeza de acoplamiento y brazo se lleva a cabo de forma simultánea y con un único elemento de anclaje. Concretamente este elemento de anclaje consiste en un tornillo, preferentemente tipo "allen" que atraviesa un orificio rasgado transversalmente de la plataforma, haciendo tope la cabeza de dicho tornillo en un escalonamiento establecido cerca del fondo de dicho orificio rasgado, de manera que tal cabeza no resulta prominente con respecto a la superficie superior de la plataforma, y a la vez permite regular la posición de los brazos con respecto a esta última, tornillo que atraviesa a su vez un orificio circular y centrado sobre la pieza com

plementaria, que atraviesa el orificio de la cabeza de acoplamiento, el cual está considerablemente rasgado en sentido transversal con respecto a los dientes, y que se rosca en una tuerca de configuración cilíndrica, cuya cota axial coincide con la anchura del tubo constitutivo de los brazos y cuyos extremos se acoplan en orificios de las paredes laterales de este último, de manera que la citada tuerca queda fijada axialmente en su lugar de ubicación por el propio cuello de la cabeza de acoplamiento, el cual la oculta totalmente, y la configuración acusadamente rasgada del orificio de la cabeza de acoplamiento permite la basculación de la pieza complementaria con respecto a tal cabeza, dentro de un amplio ángulo, para establecer la posición relativa más adecuada entre tales piezas, o lo que es lo mismo entre plataforma y brazos, previamente al apriete del citado tornillo mientras que los dentados complementarios de dichas piezas aseguran una perfecta estabilidad para el acoplamiento entre tales piezas, ante cualquier esfuerzo que soporte la plataforma de carga.

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria como parte integrante de la misma, de una hoja única de planos en la que con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

30 La figura 1.- Muestra una vista en perspectiva

de un portaequipajes para motos realizado de acuerdo con el objeto de la presente invención, debidamente acoplado a su zona de trabajo, y en el que en trazo continuo y discontinuo se muestran dos
5 soluciones para los brazos del portaequipajes, en función de que el anclaje de los mismos se realice por atornillamiento directo a la carrocería de la moto o con la colaboración de escuadras distanciadoras.

10 La figura 2.- Muestra una vista en planta superior, por su zona dentada, de la cabeza con que se remata cada uno de los brazos del portaequipajes por su extremo de acoplamiento a la plataforma de carga.

15 La figura 3.- Muestra a su vez una vista en planta de la pieza complementaria por su cara de acoplamiento a la cabeza mostrada en la figura anterior.

20 La figura 4.- Muestra un detalle parcial en sección transversal de la plataforma, a nivel de la zona de fijación a uno de los brazos, apareciendo igualmente el mecanismo que relaciona estos elementos, en sección transversal.

25 La figura 5.- Muestra el mismo conjunto de la figura anterior, en este caso seccionado longitudinalmente.

A la vista de estas figuras puede observarse como el portaequipajes para moto que se preconiza está constituido a partir de una plataforma de carga 1, que puede adoptar la especial configuración
30

representada en la figura 1, o cualquiera otra, pero siempre con la característica común de que a nivel transversal y medio y en sus zonas laterales presente sendos orificios rasgados 2, rasgados también en sentido transversal, provistos cerca de su fondo de una estrangulación lateral 3, de manera que tales orificios pueden acoplarse las cabezas 4 de sendos tornillos 5 de tipo allen, sin que resulten prominentes con respecto a la cara superior de la plataforma, como se observa con todo detalle en las figuras 4 y 5, y permitiendo que estos tornillos puedan desplazarse en sentido lateral, en orden a que la fijación de los brazos 6 del portaequipajes a la plataforma 1 pueda realizarse sean cuales fueren las exigencias dimensionales en este sentido determinadas por la carrocería 7 de la moto.

Por su parte cada brazo 6, que puede adoptar la configuración representada en trazo continuo en la figura 1 o la representada en trazo discontinuo y referenciada con 6' en la misma figura, presentan su extremo posterior sobrelevado, inclinado hacia arriba y hacia atrás, y a través del mismo cada uno de ellos recibe a una cabeza de acoplamiento 8 en la que se define un cuello 9 receptor de la extremidad del brazo y cuyo interior hueco será consecuentemente coincidente con la sección de este último tanto desde el punto de vista formal como dimensional. La cabeza propiamente dicha, que se corresponde con la propia referencia

8, adopta una configuración sensiblemente semicilíndrica, sigue siendo hueca al igual que el propio cuello 9 y presenta en su zona media un amplio orificio rasgado 10 que interrumpe parcialmente una pluralidad de dientes transversales 11, es decir dispuestos en correspondencia con las generatrices del citado semicilíndro, como se observa con todo detalle en la figura 2.

Dicha cabeza de acoplamiento 8 está destinada a recibir a una pieza complementaria 12, en la que se define una cara curvo-concava 13 destinada a adaptarse al sector semicilíndrico de la cabeza 8, cara en la que se establecen a su vez una pluralidad de dientes 14, complementarios de los dientes 11 anteriormente citados y también parcialmente interrumpidos por un orificio central 15, en este caso cilíndrico. Paralelamente en la pieza complementaria 12, en oposición a la cara curvo-concava 13, se define una cara plana 16 a través de la que esta pieza se adapta a la cara inferior de la plataforma 1.

La fijación entre todos estos elementos, como anteriormente se ha dicho, se realiza con la colaboración de sendos tornillos 5 cuya cabeza juega en las ranuras transversales 2 de la plataforma 1 y cuyo vástago atraviesa el orificio 15 de la pieza complementaria 12 y el orificio rasgado 10 de la cabeza de acoplamiento 8, para fijarse a una tuerca 17 que, como se observa con todo detalle en las figuras 4 y 5, adopta una configuración ci-

líndrica de eje transversal y presenta una cota axial coincidente con la anchura exterior del tubo constitutivo del brazo 6, fijandose a las paredes laterales de este tubo, por sus extremos, concretamente en orificios 18 operativamente practicados en las mismas.

De acuerdo con la estructuración descrita los brazos pueden ser distanciados a voluntad en función de las exigencias de la carrocería 7 de la moto, previamente al apriete de los tornillos 5 y mediante deslizamiento de los mismos sobre los orificios rasgados transversalmente 2 de la plataforma 1, a la vez que tales brazos pueden formar ángulos variados con la plataforma 1, para que esta adopte cualquier posición elegida, preferentemente la horizontal, también con independencia de la inclinación para dichos brazos determinada por las características de la carcasa 7 de la moto, estableciendo la posición relativa más adecuada entre las cabezas de acoplamiento 8 y las piezas complementarias 12, fijandose inamoviblemente la posición elegida mediante apriete de los tornillos 5, apriete con el que se consigue el afianzamiento de la plataforma 1 a las piezas complementarias 2 y el rígido bloqueo de dichas piezas complementarias a las respectivas cabezas 8, a través de los dientes también complementarios 11 y 14.

Volviendo nuevamente a los brazos 6, estos pueden ser atornillados directamente a los laterales de la carrocería 7 de la moto, a través de orifi-

cios 19, de los que están provistos al efecto para
paso de los correspondientes tornillos 20, de
acuerdo con la representación en trazo continuo
de la figura 1, o bien dichos brazos, cuando las
5 características de la carrocería o las previsiones
en en cuanto al nivel en altura de la plataforma
1 lo hagan aconsejable, pueden fijarse a través
de estos mismos orificios 19 y con la colaboración
de los mismos tornillos 20, a cortos vástagos ci-
10 líndricos 21 adaptados a su cara interna y solida-
dios de escuadras 22 cuyas ramas inferiores 23 per-
miten que la fijación sobre la carrocería 7 se rea-
lice en sentido vertical, es decir por apoyo sobre
una superficie horizontal de la misma, de acuerdo
15 con la representación en trazo discontinuo de la
figura 1, en lugar de hacerse en sentido lateral
como en el caso anterior.

En cualquier caso se consigue un portaequipajes
para moto que permite la fijación de una misma pla-
20 taforma de carga, con una misma pareja de brazos
de sustentación y con los mismos medios de fija-
ción, a diferentes modelo de moto, sin que la con-
figuración formal de la carrocería de la misma y
más concretamente el distanciamiento entre las zo-
25 nas de fijación de los brazos y la inclinación exi-
gida para los mismos, en tal fijación, impidan una
correcta nivelación o un correcto posicionamiento
de la plataforma.

Además ello se consigue con una estructura fa-
30 cilmente montable y desmontable y de reducido pe-

so.

No se considera necesario hacer más extensa esta descripción para que cualquier experto en la materia comprenda el alcance de la invención y las
5 ventajas que de la misma se derivan.

Los materiales, forma, tamaño y disposición de los elementos serán susceptibles de variación siempre y cuando ello no suponga una alteración a la esencialidad del invento.

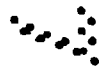
10 Los términos en que se ha redactado esta memoria deberán ser tomados siempre en sentido amplio y no limitativo.

15

20

25

30



REIVINDICACIONES

1.- PORTAEQUIPAJES PARA MOTO, que siendo del tipo de los que se constituyen mediante una plataforma de carga relacionada con la carrocería de la moto a través de una pareja de brazos, esencialmente se caracteriza porque cada uno de tales brazos recibe, por su extremidad posterior y libre, una cabeza de acoplamiento en la que se define un cuello receptor del correspondiente brazo, y un sector sensiblemente semicilíndrico y dentado a través del que dicha cabeza se acopla, con posibilidad de regulación posicional, a una pieza superior y complementaria provista de una cara ^{curva} concava y dentada en correspondencia y en la que se define una cara superior plana para asentamiento de la plataforma, habiéndose previsto que esta última incorpore en su zona media y lateralmente, orificios rasgados en sentido transversal a través de los que son pasantes respectivos tornillos para fijación simultánea de la plataforma a las piezas complementarias, de éstas a las cabezas de acoplamiento y de tales cabezas de acoplamiento a los tubos constitutivos de los brazos.

2.- PORTAEQUIPAJES PARA MOTO, según reivindicación 1, caracterizado porque las piezas complementarias sobre las que descansa la plataforma están provistas centradamente de sendos orificios para paso de los tornillos de fijación, mientras que las cabezas de acoplamiento incorporan centradamen

te sobre su superficie cilíndrica e interrumpiendo
parcialmente el dentado correspondiente, un amplio
orificio rasgado en sentido perpendicular a los
citados dientes y que permite, paralelamente al
5 paso del tornillo, un amplio grado de basculación
de dicha cabeza con respecto a la pieza complemen-
taria, con la especial particularidad de que dicho
tornillo se rosca en una tuerca de configuración
cilíndrica alojada transversalmente en el brazo
10 y fijada por sus extremos en orificios practicados
en las partes laterales del tubo constitutivo de
dicho brazo, quedando cada una de tales tuercas
retenida axialmente por el cuello de la cabeza de
acoplamiento complementaria, que además la oculta
15 haciendo invisible el acoplamiento.

3.- PORTAEQUIPAJES PARA MOTO, según reivindicaciones
anteriores, caracterizado porque los tornillos
de fijación son del tipo allen y los orificios
rasgados de la plataforma presentan un escalona-
20 miento interno para inserción de dichas cabezas
en orden a que estas no resulten sobresalientes
con respecto a la superficie operativa de la misma.

4.- PORTAEQUIPAJES PARA MOTO, según reivindicaciones
anteriores, caracterizado porque los brazos
25 en su zona extrema opuesta a la plataforma, cuenta
con orificios para su atornillamiento lateral di-
recto a la carrocería de la moto, o para la fija-
ción de escuadras complementarias que permiten su
atornillamiento a la carrocería en sentido verti-
30 cal.

5.- PORTAEQUIPAJES PARA MOTO, según queda descrito y reivindicado en la presente memoria que consta de catorce hojas todas ellas escritas a máquina por una sola de sus caras y se representa en los dibujos que se acompañan.

Madrid, 5 JUL. 1985

Don José TORRENT PERDIGO

IGNACIO GOMEZ-ACEBU

A. P. Firmado: A. Hernández Covañubla.

10

15

20

25

30



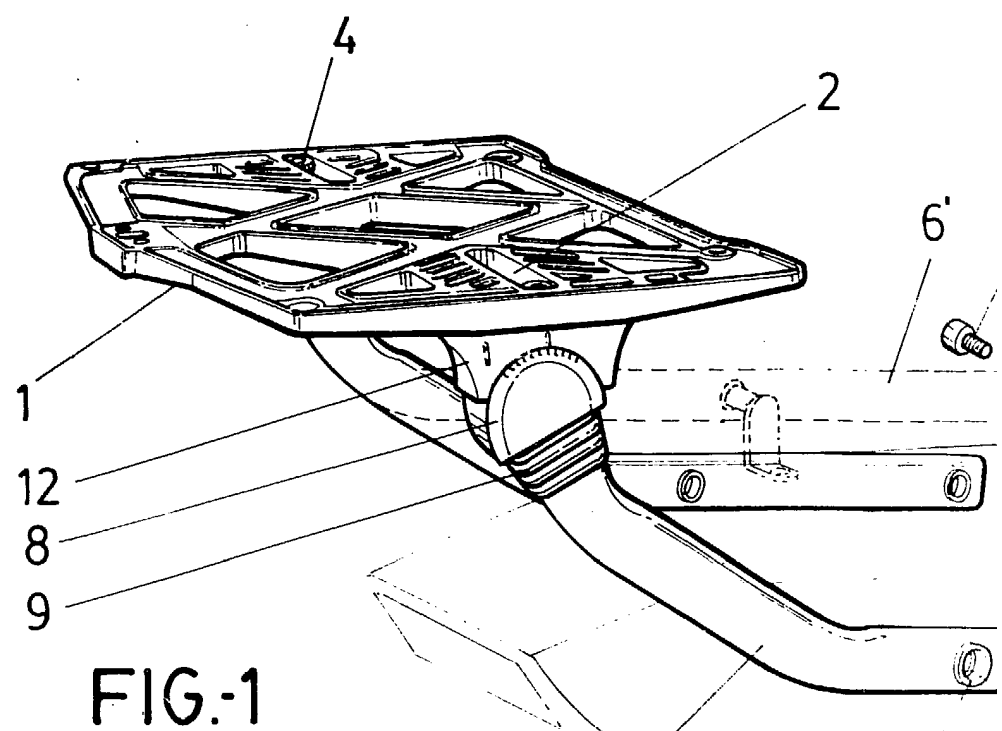


FIG-1

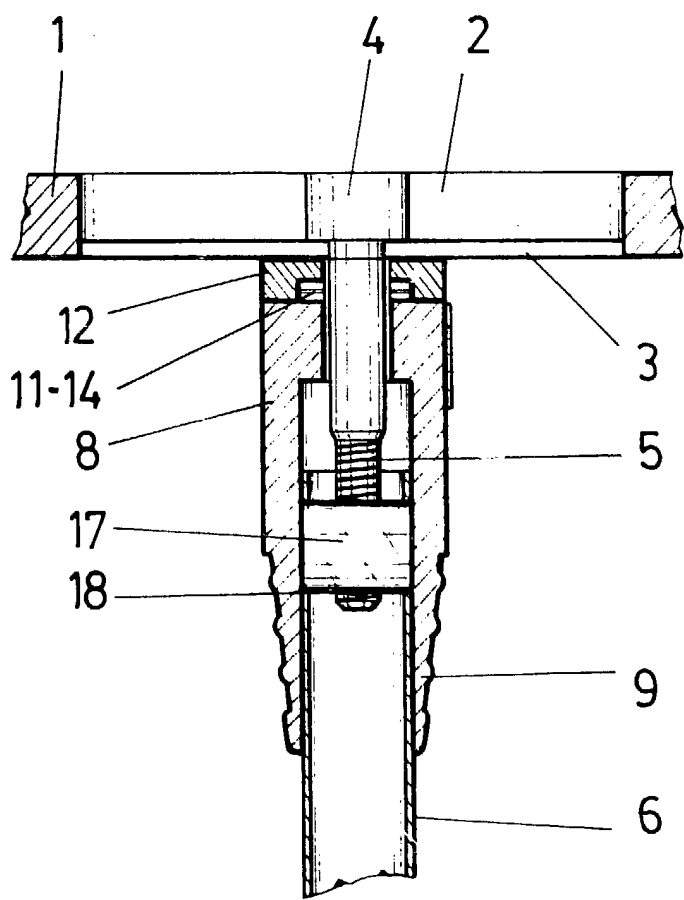
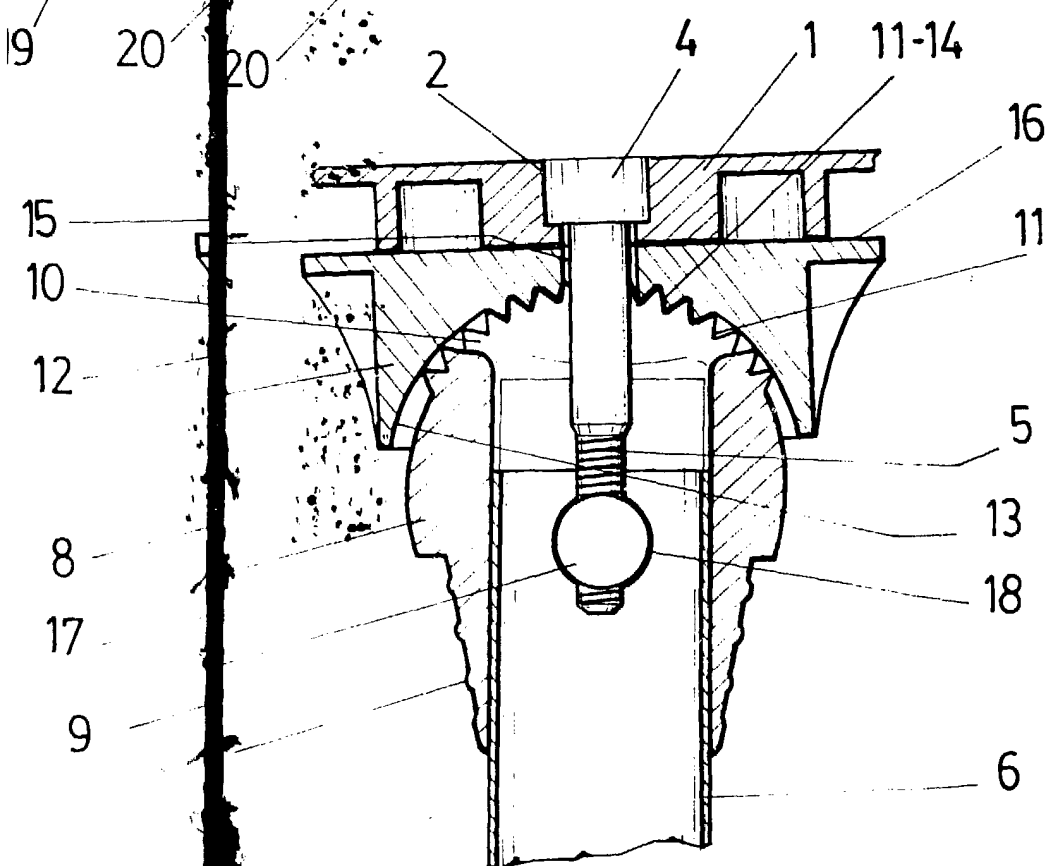
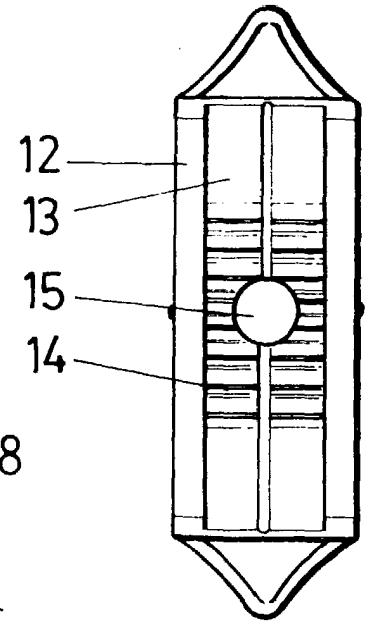
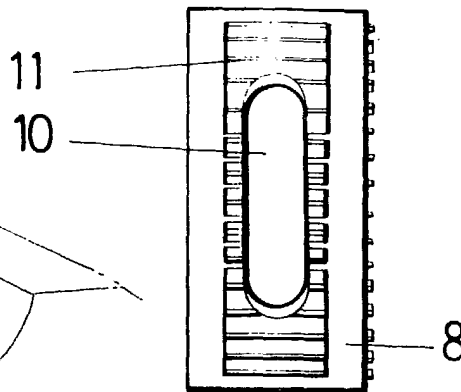
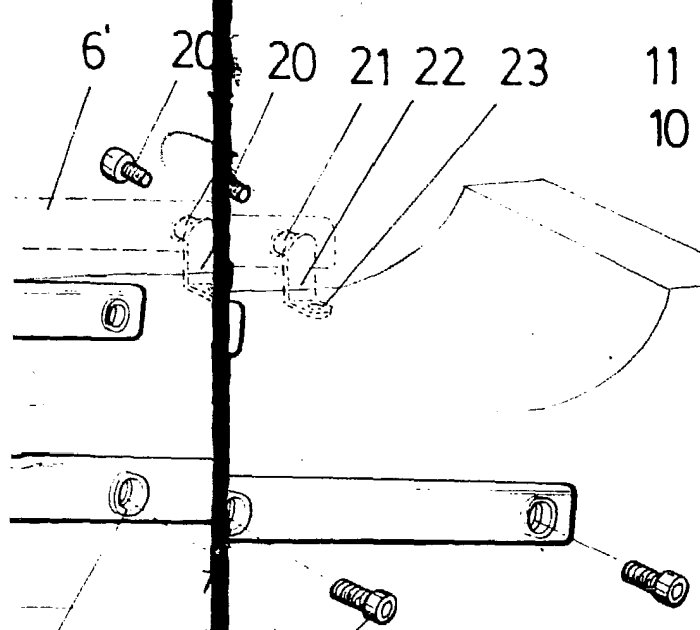


FIG-4

ESCALA VARIABLE



5 JUL. 1985
MADRID
IGNACIO GOMEZ-ACEBO
Firmador A. Hernández Covarrubias
Hernández