

10 ES 11 21 22	NUMERO 287973	19 Y
	FECHA DE PRESENTACION 9 JUL 1984	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

20 PRIORIDADES: 31 NUMERO 3340/84	22 FECHA 10-Julio-84.	23 PAIS Suiza.
CADUCADO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B62D 21/09
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCION
DISPOSITIVO PARA FIJACION DE LAS SUPERESTRUCTURAS DE VEHICULOS AL CHASIS.

71 SOLICITANTE (S)
SCHWEIZERISCHE ALUMINIUM AG.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
CHIPPIS (SUIZA).

72 INVENTOR (ES)
D. Heinrich Hrasche.

73 TITULAR (ES)
SCHWEIZERISCHE ALUMINIUM AG,

74 REPRESENTANTE
M.V. DE LA TORRE 003(5),

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente invento se refiere a una fijación, compuesta de una parte superior y otra inferior, para fijar las superestructuras de vehículos en un chásis; en este caso, la parte superior está fijada en la superestructura, mientras que la inferior está fijada en el chásis, uniéndose ambas entre sí al encontrarse las mismas en posición de uso.

Los elementos de fijación de esta clase están constituidos, generalmente, de unas cartelas ó consolas de fijación cuyas respectivas partes superior e inferior están realizadas de forma distinta. Las mismas son fabricadas según el procedimiento de fundición ó según el método de forja con estampa, y se fijan, por lo general, en el chásis y en la superestructura, respectivamente, mediante soldadura. En este caso en el material de una de las partes están moldeados dos respectivos nervios que son cercados por unas mordazas dispuestas en la otra parte.

Estas piezas de fundición y/o de forja con estampa, respectivamente, tienen el gran inconveniente de que la parte superior está realizada de forma distinta a la parte inferior, motivo por el cual se encarece adicionalmente el mantener en almacén estos elementos que ya por sí resultan caros.

El presente invento tiene por objeto desarrollar una fijación de la clase antes mencionada, que traiga consigo un considerable ahorro en los costos y sea de fácil montaje.

El objeto de la presente invención se consigue por el hecho de que las partes superior e inferior de la fijación a efectos de la formación de un tope longitudinal y de un tope transversal, están constituidas por perfiles fijados lateralmente, por fuera de la superestructura y del chásis; perfil

les éstos que en cuanto a la sección transversal son de la misma forma.

Los elementos de fijación y perfiles, respectivamente, según el presente invento son independientes de la superestructura, y constituyen, gracias a una solapadura, un tope longitudinal y un tope transversal.

Con preferencia, estos perfiles están fabricados según el procedimiento de moldeo por extrusión, sobre todo de aluminio ó de una aleación de aluminio. Resulta que este es un procedimiento muy favorable en cuanto a los costos, y el fabricante puede comprar, por ejemplo, a un fabricante de perfiles los necesarios perfiles completos de moldeo por extrusión para luego cortarlos a las dimensiones deseadas. Por añadidura, en el procedimiento de moldeo por extrusión se pueden moldear, de modo muy sencillo, los taladros para la cogida de los elementos de fijación ó bien unos salientes que se unen entre si. Una ventaja esencial de la presente invención reside en el hecho de que tanto para la parte superior como para la parte inferior de la fijación de la superestructura está prevista ahora tan sólo una pieza realizada de forma idéntica a la otra, con lo que se simplifica el mantenimiento de las piezas en almacén.

Estando en posición de uso, los perfiles son unidos entre si por medio de un tornillo alargado que los atraviesa de forma vertical. Para ello, el taladro ha de ser realizado, naturalmente, a posteriori.

Debido al hecho de que según el procedimiento de moldeo por extrusión pueden ser dispuestos, tal como antes se ha indicado, de un modo muy sencillo los taladros horizontales, existe ahora la posibilidad de fijar los perfiles, con

tornillos ó con otros medios similares que atraviesen estos -
taladros, en el chásis ó bien en la superestructura de vehícu
lo. Se suprime el costoso proceso de trabajo de la soldadura,
quedando asimismo considerablemente facilitado un intercambio
5 de los elementos de fijación como, por ejemplo, en el caso de
sufrir un daño.

Los elementos de fijación, es decir, los perfiles -
realizados por el procedimiento de moldeo por extrusión, son;
con preferencia, de una sección transversal que tiene esen--
10 cialmente la forma de "U"; en este caso, las alas formadas de
este modo son atravesadas preferentemente por tornillos.

El travesaño que une las alas entre si, puede estar
aumentado en su espesor, por ejemplo, por la formación de un
reborde en cuya cercanía están dispuestas - al encontrarse. Al
15 conjunto en posición de uso - unas acanaladuras de esquina del
borde; acanaladuras éstas que están moldeadas para estar dis-
puestas en frente de las puntas de las alas del respectivo --
perfil. Con disposición, un perfil se encuentra situado, por
consiguiente, en el otro perfil.

20 Otra forma más para la realización tiene previsto -
que en travesaño, que une entre si las alas de perfil, está e-
quipado con unos resaltes que, al estar el mismo en posición
de uso, entran en una hondonada - constituida entre los resal-
tes del perfil correspondiente - y en una acanaladura de es--
25 quina. Por lo tanto, en este caso los perfiles están dispues-
tos de forma opuesta entre si.

Otras ventajas y detalles del presente invento se -
pueden desprender de la descripción que a continuación se re-
laciona para unos preferidos ejemplos de realización así como
30 de los planos adjuntos, en los que:

La Figura 1 muestra la vista de una fijación para las superestructuras de vehículos al encontrarse la misma en posición de uso;

La Figura 2 indica una vista de sección, realizada a lo largo de la línea II-II indicada en la Figura 1; mientras que

La Figura 3 muestra la vista de otra forma de realización de las superestructuras de vehículos.

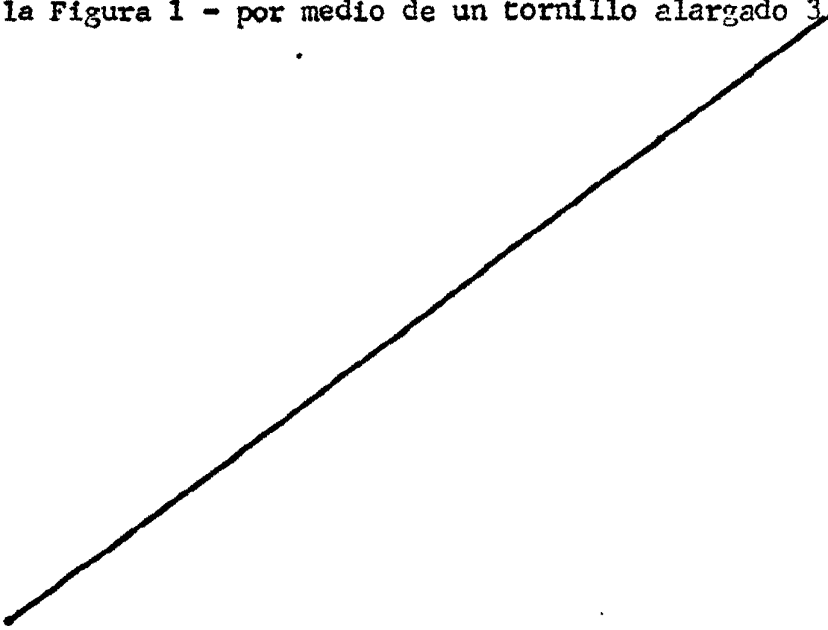
Según la Figura 1, la fijación "R" conforme a la presente invención y prevista para fijar las superestructuras de vehículos en un chasis, se compone de dos perfiles idénticos de aluminio 1 y 2, hechos según el proceso de moldeo por extrusión, que están unidos entre sí por medio de un tornillo alargado 3 que pasa a lo largo del eje central "M" de los mismos. Este tornillo alargado 3 tiene una cabeza hexagonal 4. Para la sujeción del tornillo sirve una tuerca 5 con su arandela 6; tuerca ésta que está colocada en el tornillo alargado 3.

Los perfiles 1 y 2, se cortan con preferencia de perfiles del procedimiento de moldeo por extrusión, que sean del mismo tipo. Los mismos son de una sección transversal en forma de "U" con dos alas 7 y 8, y con un travesaño 9 que une a estas últimas entre sí. Las alas 7 y 8, van provistas, en sus puntas, de unas acanaladuras de esquina 10 que están dirigidas entre sí y con las que las mismas - al encontrarse el conjunto en posición de uso - se colocan junto a un reborde 11 constituido por el travesaño 9.

Cada ala de perfil 7 y 8, posee dos respectivos taladros 12, que, tal como se indica en la Figura 2, están atravesados por los tornillos 13. De este modo, el perfil infe-

rior 2 es fijado en el chásis 14 de un camión - que aquí no -
ha sido indicado con más detalles - mientras que el perfil su-
perior 1 es fijado en la superestructura 15 del vehículo.

La Figura 3 muestra otro ejemplo de realización para
5 la fijación "R₁" de una superestructura de vehículo en un chásis.
Los dos perfiles de extrusión, 17 y 18, que están indica-
dos en la misma Figura, tienen también una parte con sección
transversal en la forma de "U", con dos alas 19 y 20, y un
travesaño 21 que une a estas últimas entre sí. Las puntas 22
10 de las alas, sin embargo, están realizadas de una forma ensan-
chada, y las mismas están atravesadas por unos taladros para
la cogida de los tornillos 24 en la superestructura 15 y en
el chásis, respectivamente. En el material del travesaño 21
están moldeados dos resaltes 25 y 26, que durante el montaje
15 entran en una hondonada 27 - constituida entre los resaltes -
del perfil contrario 18 - y en una acanaladura de esquina 28.
Los perfiles 17 y 18, se unen entre sí - de forma análoga a -
la Figura 1 - por medio de un tornillo alargado 3.



REIVINDICACIONES

1a.- Dispositivo para fijación de las superestructuras de vehí-
culos al chasis; en este caso, la parte superior está fija-
da en la superestructura, mientras que la parte inferior está
5 fijada en el chásis, uniéndose ambas partes entre si al encon-
trarse las mismas en posición de uso; caracterizada porque --
las partes superior e inferior de la misma - a efectos de la .
formación de un tope longitudinal y de un tope transversal -
están constituidas por perfiles (1,2 y 17,18 respectivamente)
10 fijados lateralmente, por fuera de la superestructura (15) y
del chásis (14); perfiles éstos que en cuanto a la sección
transversal son de la misma forma.

2a.- Dispositivo, conforme a la reivindicación 1a caracteriza-
do porque los perfiles (1,2 y 17,18, respectivamente) son fa-
15 bricados según el procedimiento de moldeo por extrusión.

3a.- Dispositivo, conforme a la reivindicación 2a, caracte-
rizado porque los perfiles (1,2 y 17,18, respectivamente) están
hechos de aluminio ó de aleación de aluminio.

4a.- Dispositivo, conforme a una de las reivindicaciones 1a a
20 3a, caracterizado porque los perfiles (1,2 y 17,18, respecti-
vamente) - al encontrarse en posición de uso - son unidos en-
tre si por medio de un tornillo alargado (3) que los atravie-
sa y que está dispuesto de forma vertical; tornillo éste que
lleva colocada una tuerca (5).

5a.- Dispositivo, conforme a una de las reivindicaciones 1a a
25 4a, caracterizado porque los perfiles (1,2 y 17,18, respecti-
vamente) son fijados en la superestructura (15) y en el chá-
sis (14), respectivamente, por medio de tornillos (13,24).

6a.- Dispositivo, conforme a una de las reivindicaciones 1a a
30 5a, caracterizado porque los perfiles (1,2 y 17,18, respecti-

vamente) son de sección transversal esencialmente en forma -- de "U"; en éste caso, las alas (7,8 y 19,20, respectivamente) constituidas de esta manera, son atravesadas por los tornillos (13, 24).

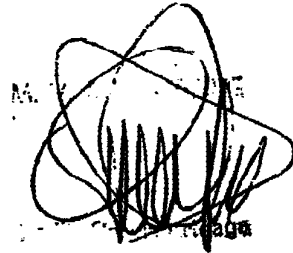
5 7a.- Dispositivo, conforme a la reivindicación 6a, caracterizado porque el travesaño (9), que une a las alas (7 y 8) entre sí, posee un reborde (11) al cual se juntan por el lado del - borde - al encontrarse el conjunto en posición de uso - unas acanaladuras de esquina (10) moldeadas en las alas (7,8) del otro perfil.

10 8a.- Dispositivo, conforme a la reivindicación 6a, caracterizado porque en el material del travesaño (21), que une entre sí las alas (19, 20), están moldeados unos resaltes (25, 26) que - al encontrarse el conjunto en posición de uso - entran en una hondonada (27), constituida entre los resaltes (25,26) del perfil correspondiente, y en una acanaladura de esquina - (28).

15 9a.- "DISPOSITIVO PARA FIJACION DE LAS SUPERESTRUCTURAS DE VEHICULOS AL CHASIS".

Consta la presente memoria descriptiva de ocho hojas numeradas, mecanografiadas por una sola cara, a la que se acompañan tres planos para su mejor comprensión.

Madrid, 21 de Mayo de 1953

A handwritten signature or stamp, possibly a name, written in dark ink. The signature is somewhat stylized and appears to be written over a faint, circular stamp or mark. The text is difficult to decipher due to the handwriting and the quality of the scan.

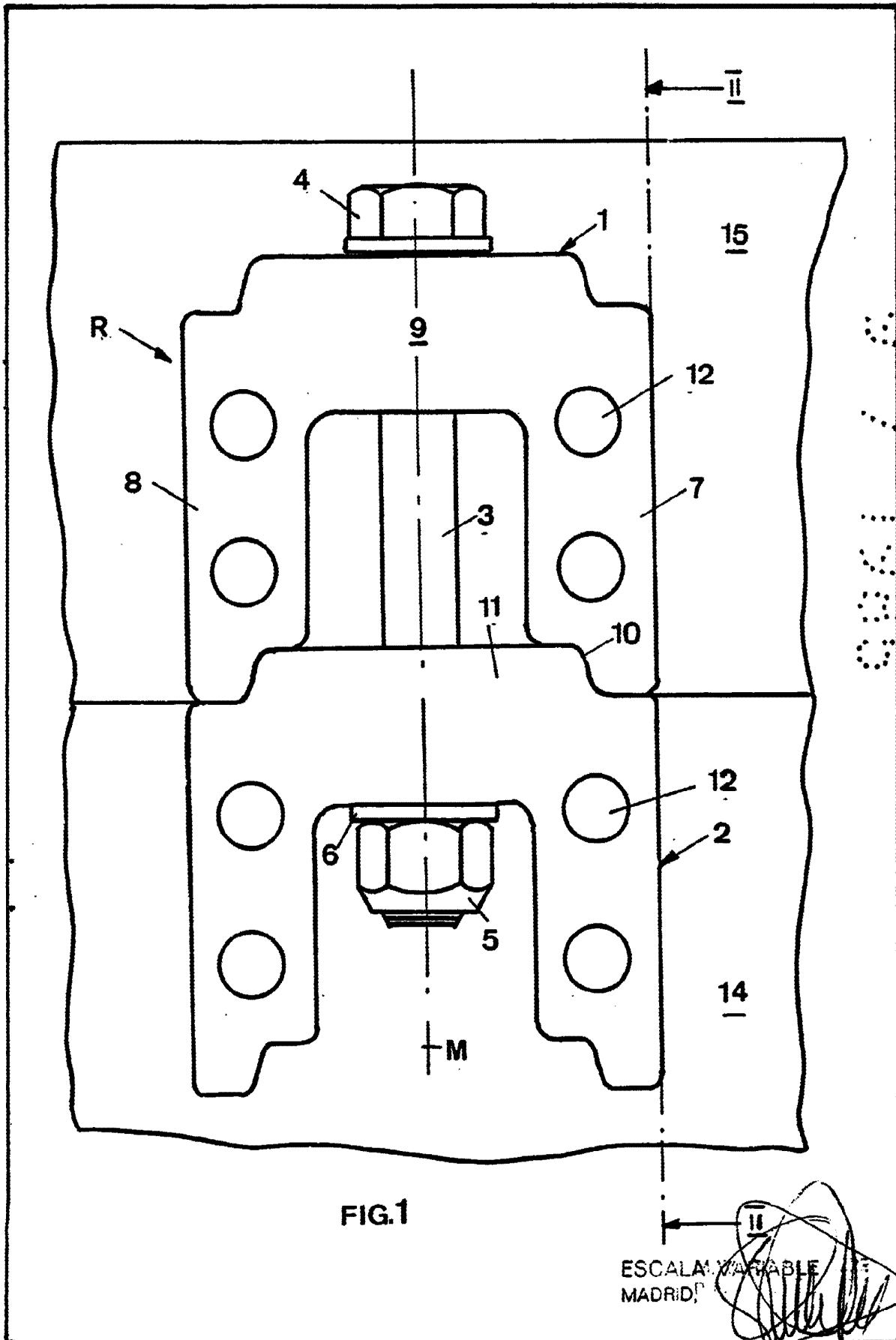


FIG.1

ESCALA VARIABLE
MADRID

Emilio Garcia Arteaga

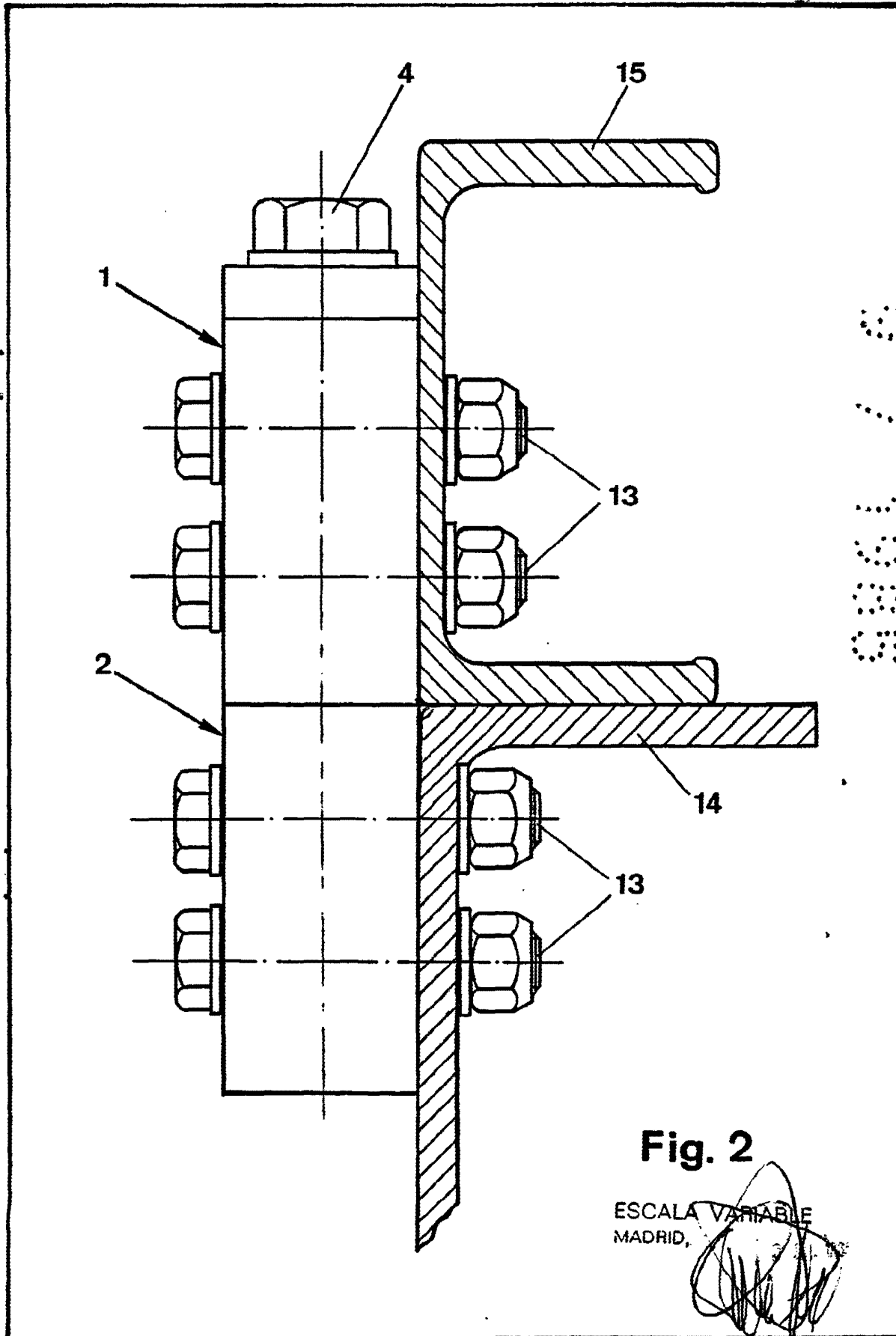


Fig. 2

ESCALA VARIABLE
MADRID.

Emilio García Arceaga

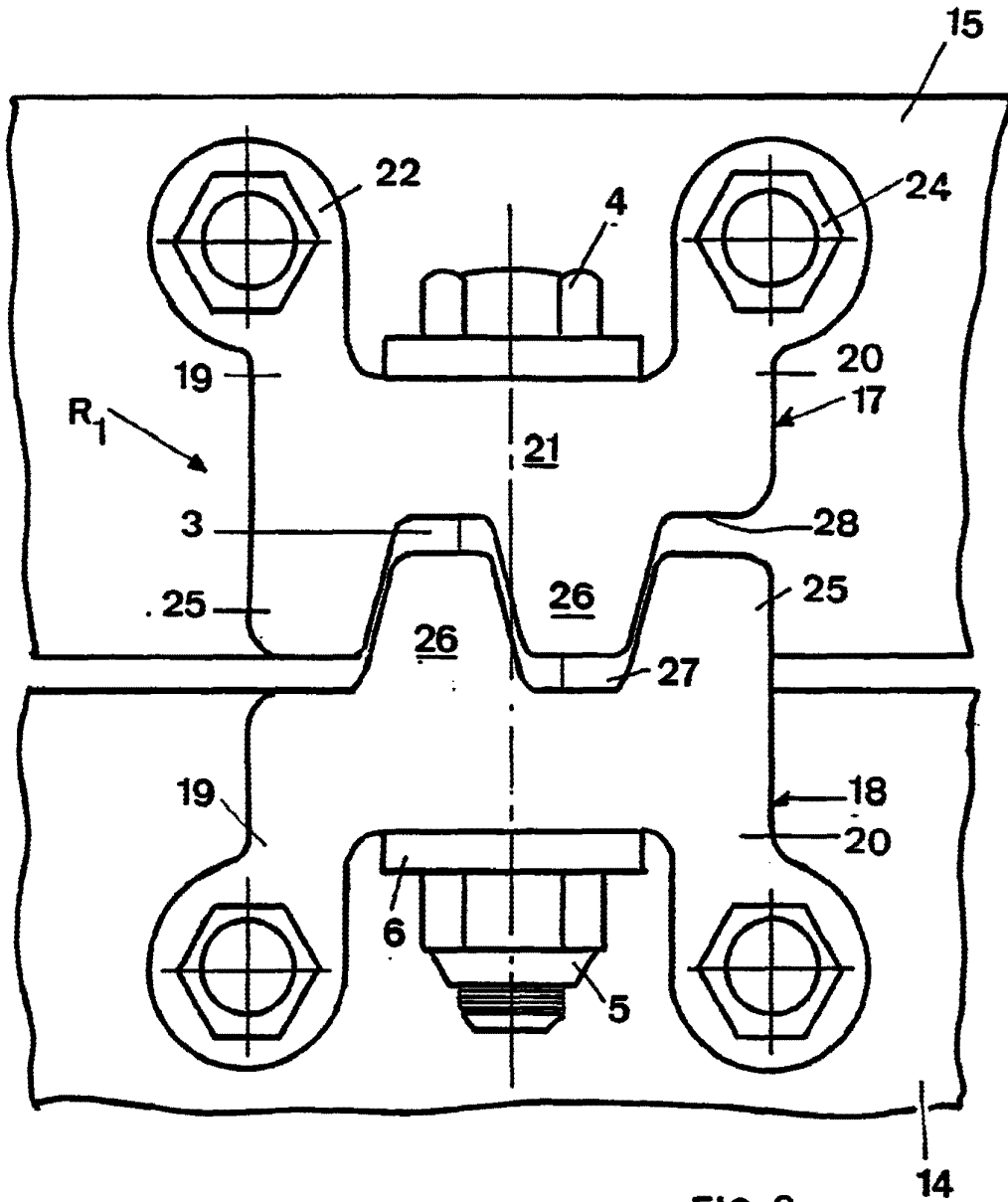


FIG. 3

ESCALA VARIABLE
MADRID.

Emilio García Acea