

10 ES 11 21 22	NUMERO 291876	10 Y
	FECHA DE PRESENTACION 23-1-86	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 MAYO 1986

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	61 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60P 7/02
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN CAPOTA PERFECCIONADA PARA VEHICULOS
--

71 SOLICITANTE (ES) D. Miguel Jiménez Ramírez D. José Luis López Izar de la Fuente
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Miranda de Ebro (Burgos)

72 INVENTOR (ES) D. Miguel Jiménez Ramírez D. José Luis López Izar de la Fuente

73 TITULAR (ES) los mismos solicitantes
--

74 REPRESENTANTE D. José Antonio Urteaga Simarro 353/0

El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial de 26 de Julio de 1.929, en su texto refundido, publicado el 30 de Abril del 1.930, establece los caracteres de patentabilidad de las invenciones de tipo industrial, que tienen por objeto el obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo por consiguiente como patentables, los instrumentos, objetos, etc. La amplitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado al Legislador a aclarar (art.46) que la enumeración contenida en dicho cuerpo legal, es puramente enunciativa y no limitativa.

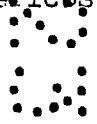
El Decreto de 26 de Diciembre de 1.947, recogiendo la Orden del 18 de Noviembre de 1.935, confirma el criterio legal de que también serán patentables los instrumentos, objetos o partes de los mismos, que aporten a la función a que són destinados, un beneficio o efecto nuevo y en definitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo anteriormente conocido.

Pués bien a tenor de lo expuesto, y en base al artículo articulado que recoge los conceptos expresados debe considerarse, que la invención a que se refiere la presente memoria constituye una novedad, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ello se solicita, premiando así los meritos de quien aporta a la industria del país, una mejora efectiva y precisamente comprendida entre las enunciadas por la Ley como patentables.

Existen en el mercado una serie de automóviles, espe-

cialmente furgonetas de carga, a las que el fabricante opcionalmente dota de una capota constituida por una simple lona, la cual queda armada a través de un varillaje interior que a su vez se fija a la propia estructura de la caja del vehículo.

5 Este tipo de cobertura, debido a su simplicidad, -
tiene una serie de problemas, como pueden ser su facilidad de deterioro sobre todo si el vehículo es cargado en demasía, así como -
también su falta de ajuste efectivo sobre la estructura de la caja lo cual es determinante para que los agentes atmosféricos (aire, agua, etc.) penetren a través de la misma.



10 Por todo ello el uso de este tipo de capotas de lona, solo podría tener una razonable aceptación en zonas donde la climatología fuera muy benigna, dado que en climas fríos o lluviosos es de poca utilidad.



15 Con este motivo, la presente invención se centra en una capota preferentemente de fibra de vidrio y de una sola pieza, la cual será coincidente en su aplicación sobre la caja del vehículo con los bordes de esta, de forma que a través de unos perfiles internos quede sellada la unión entre capota y caja y ello por la intermediación de los correspondientes tornillos. Esta capota se hallará configurada de forma que por su parte anterior se adapte a la cabina del vehículo, mientras que por la posterior estará dotada de una puerta abatible, llevando sobre su techo unos nervios o perfiles resaltados que actuaran como elementos de refuerzo estructural.



tural, y en sus laterales unas ventanas resaltadas simuladas que igualmente sirven de refuerzo estructural y que opcionalmente pueden ser convertidas en ventanas verdaderas.

Este tipo de capota, además de la consistencia que le dá el estar construida en fibra de vidrio, el mismo material es determinante de un perfecto aislamiento térmico tanto en invierno como en verano, dado que además la misma puede quedar sellada sobre su asentamiento, impidiendo por tanto la entrada del calor y el frío, así como del agua, polvo, etc.

Para la debida comprensión de este objeto, se acompaña a la presente memoria descriptiva, una hoja de planos, en la que a título de ejemplo se representan todas y cada una de las partes que lo forman.

En la citada hoja de planos, queda representado:

FIGURA PRIMERA.- Muestra una perspectiva frontal de la capota.

FIGURA SEGUNDA.- Es un detalle de la misma apreciada por su parte posterior y en la que aparece el sistema de fijación entre capota y carrocería.

FIGURA TERCERA.- Corresponde a otro detalle de la parte posterior de la citada capota, en la que se aprecia el sistema de puerta abatible utilizado.

En estas figuras aparecen referenciadas las siguientes partes principales:

La capota está constituida por un cuerpo -1- con forma aproximadamente paralelepípedica, abierta por su base y por una zona de su plano frontal, llevando la misma sus latera-

les mayores con su parte superior -2- ligeramente convergente - hacia el techo el cual presenta sus cantos -4- redondeados. Los planos anterior y posterior, el primero será portador de un cajeadado -3- el cual permitirá su asentamiento sobre la cabina del propio vehículo, y el segundo será portador de una puerta abatible - 11-.

Como elementos de refuerzo estructura, la capota llevará en la zona del techo, tres nervios longitudinales -5- con sus extremos rematados en disminución, mientras que en los laterales mayores comportará la representación de un par de ventanas realzadas -6-, pudiendo estas ventanas en caso necesario hacerse practicables, para lo cual no habría más que efectuar el oportuno corte y colocar el cristal y junquillo protector de cuadro.

Para la colocación de la capota sobre el perfil -8- de la propia carrocería, contará con un perfilado inferior -7- de configuración escuadrada el cual montará por el exterior del citado perfil, de forma que por el interior de esta unión, es decir por la parte interna de la caja, se procederá a colocar un larguero longitudinal -10- el cual se asentará sobre la unión y recibirá en forma pasante previos los correspondientes taladros, a unos tornillos -9- cuya cabeza quedará hacia el exterior, siendo estos determinantes del sellado de la unión. En esta posición, la abertura -3- de su plano frontal, quedará colocada directamente sobre la cabina del vehículo y en coincidencia con su plano posterior, pudiendo esta unión ser sellada con cualquier producto apropiado.

La parte posterior de la capota llevará practica-
da una amplia abertura rectangular, en la cual irá colocada una
puerta abatible -11- fijada al marco superior, por medio de bi-
sagras -12- y dotada del correspondiente cristal -13-. Dicha -
5 puerta será abatible a través de un sistema telescópico consti-
tuido por un par de brazos -16-, los cuales por un extremo se -
hallarán fijados a una pletina -14- solidaria de la propia puer-
ta, mientras que por el otro lo harán a otra pletina -15- soli-
daria de la capota por su plano posterior, teniendo dicha puer-
ta dos posiciones fijas, una de apertura determinada por los -
10 propios telescópicos, y otra de cierre en la que su borde infe-
rior perfilado se asentará sobre el borde posterior -17- de la
propia caja.

.....
Para quitar o colocar a voluntad la capota, no -
15 habrá más que retirar los tornillos -9- o en su caso ponerlos,
lo cual será de una gran sencillez y rapidez.

.....
Con la utilización de la misma, se le confiere -
al vehículo que la porta un aspecto mucho más compacto siendo -
además su utilidad mucho mayor, dado que a una mayor capacidad
20 de carga, une el poder aproximar esta a la superficie de contac-
to de la capota sin que esta se deteriore para nada, lo cual no
sería posible en el caso de que la capota fuera de lona.

No obstante, también se podrá colocar la capota
de lona, pues al retirar la de fibra de vidrio objeto de la in-
25 vención, quedarán a la vista los anclajes para el varillaje que
posibilite su colocación.

Hecha la descripción a que se refiere la memoria

que antecede, es preciso insistir en que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, es decir, que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre en los principios fundamentales de la idea que es una nueva capota para vehiculos. En efecto el artículo 48 del Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones, proporciones y materias de un objeto ya patentado", fijando así el criterio del Legislador en el sentido de que patentada una idea que pueda dar lugar a una realidad practica e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, presentaria como nueva y propia.

Este principio en cuanto al alcance de la protección del objeto patentado se refiere, se halla confirmado por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre ellas como más terminantes en las de fechas 16 de Octubre de 1.964, 23 de Enero de 1.959 y otras.

Establecido el concepto expresado en cuanto a la amplitud que debe darse a la protección solicitada, se redacta a continuación la nota de reivindicaciones de acuerdo con lo que se establece en el último parrafo del artículo 100 apartado tercero de la Ley.

NOTA DE REIVINDICACIONES

.....

5 12.- Capota perfeccionada para vehículos, del tipo de -
vehículos que cuentan con una plataforma o caja de carga suscepti -
ble o no de ser cubierta con una lona y su correspondiente varilla-
je, caracterizada esencialmente porque la misma que será preferente-
mente de fibra de vidrio obtenida en una sola pieza, adoptará forma
general paralelepípedica, estando abierta por su base la cual presen-
ta un reborde perfilado en forma escuadrada, llevando sus lados ma-
yores una ligera conicidad hacia el techo así como unas ventanillas fi-
guradas que actúan como refuerzo estructural en unión de unos ner-
vios resaltados longitudinales dispuestos sobre el techo, contando
10 en su frente con una abertura que asentará sobre la cabina del vehí-
culo y cuya unión quedará sellada con un producto adecuado, llevan-
do en el enfrentamiento entre la capota y el perfil de la caja, un -
perfil longitudinal interior que abrochará a ambos y quedará fijado
15 por medio de tornillos, contando por último en su cara posterior -
con una abertura rectangular en la cual y en su borde superior irá
embisagrada una puerta con cristal, abatible por medio de dos bra-
zos telescópicos, que se fijarán respectivamente a una pletina soli-
daria de la propia puerta y a otra pletina solidaria del plano tra-
20 sero de la capota.

2a.- CAPOTA PERFECCIONADA PARA VEHICULOS.

Todo según se describe en el cuerpo de la presente memo-
ria la cual consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas por una -
sola de sus caras.

Madrid,
Por autorización del solicitante.

23 ENE. 1996
JOSE A. URTEAGA SÁNCHEZ 355/0

FIG. 1

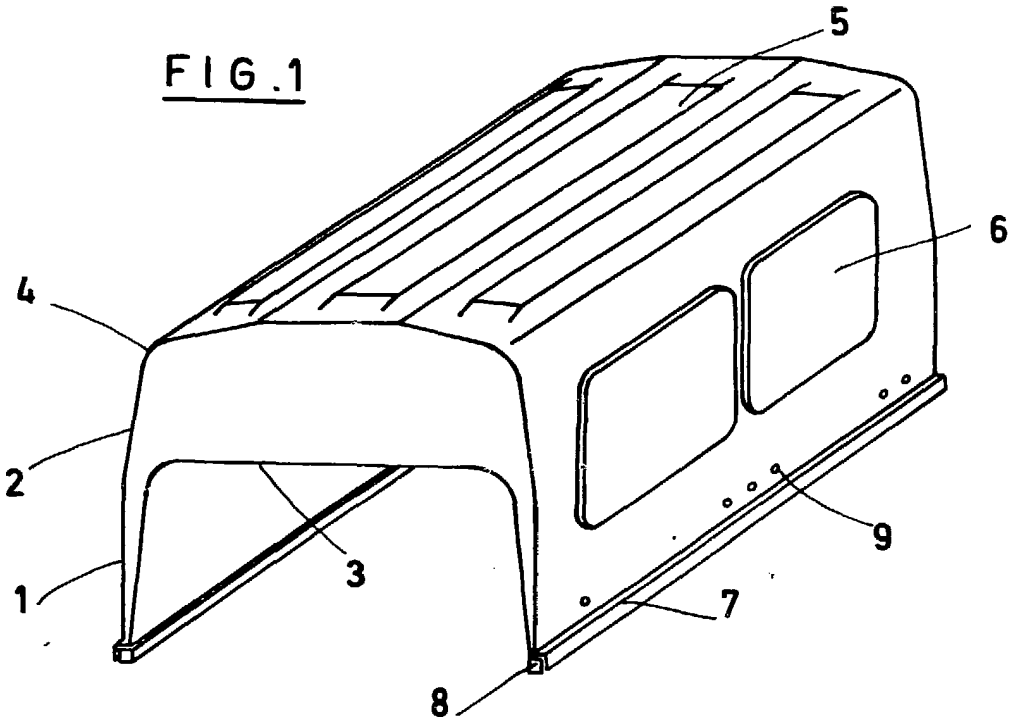


FIG. 2

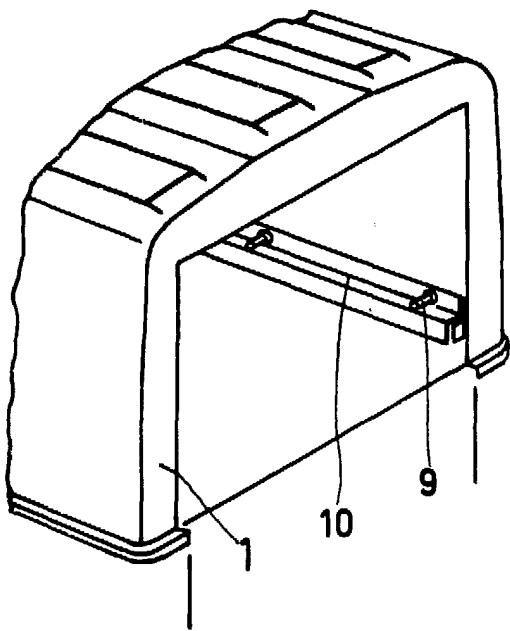
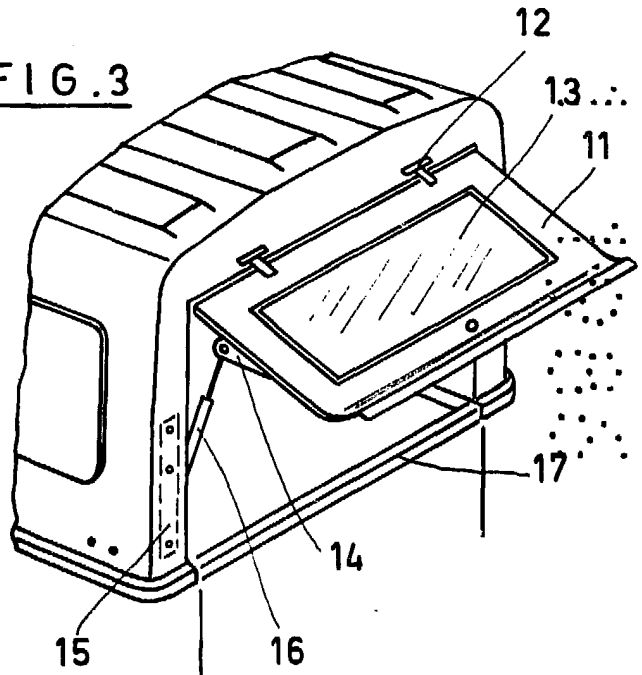


FIG. 3



ESCALA VARIABLE
MADRID, 23 ENE. 1986
JOSE A. URTEAGA SIMARRO 353/0