

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 452 533**

51 Int. Cl.:

B60R 13/10 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **16.05.2012 E 12168180 (3)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **29.01.2014 EP 2532556**

54 Título: **Soporte de placa de matrícula**

30 Prioridad:

07.06.2011 IT RE20110040

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

01.04.2014

73 Titular/es:

**MODELTEK SNC DI SALVARANI-VACONDIO
(100.0%)**

**Via Anna Frank, 3
42012 Campagnola Emilia (Reggio Emilia), IT**

72 Inventor/es:

SALVARANI, MASSIMILIANO

74 Agente/Representante:

CURELL AGUILÁ, Mireia

ES 2 452 533 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Soporte de placa de matrícula.

5 Antecedentes

La presente invención se refiere a un soporte de placa de matrícula para vehículos automóviles.

10 Tal como se sabe, un vehículo automóvil comprende esquemáticamente una estructura de soporte, denominada normalmente como chasis, cuya función es soportar y conectar la batalla, el armazón, las partes de motor y la superestructura del vehículo automóvil; una horquilla posterior mencionada como brazo basculante, adecuada para conectar el chasis a la rueda trasera; y una horquilla frontal para conectar el chasis a la rueda frontal.

15 En la parte posterior del chasis, comúnmente mencionada como la cola posterior, normalmente se sujeta la placa de matrícula del vehículo, es decir, una placa metálica en la que está grabado el número de identificación de un vehículo automóvil que, en ocasiones, se fija y se soporta mediante un cuerpo de plástico plano mencionado como soporte de placa de matrícula. El soporte de placa de matrícula, a su vez, está fijado a un elemento estructural del vehículo automóvil, que se puede conformar como un armazón metálico sencillo o un cuerpo conformado de plástico que sirve como un guardabarros, para evitar que se salpique hacia atrás y hacia arriba agua o posibles residuos desde la rueda trasera durante el movimiento.

A pesar de esta solución, cuando la carretera está muy mojada, un poco del agua salpicada por la rueda trasera todavía puede alcanzar al conductor y/o al pasajero del vehículo automóvil, mojándolos y ensuciándolos.

25 Así, un objetivo de la presente invención es superar la desventaja mencionada anteriormente, mediante una solución sencilla, racional y relativamente barata.

El documento US 2008/0179486 A1 da a conocer un vehículo automóvil y una utilización según los preámbulos de las reivindicaciones 1 y 11.

30 Los objetivos se consiguen gracias a las características indicadas en la reivindicación independiente 1. Las reivindicaciones dependientes subrayan aspectos de la invención preferidos y/o particularmente ventajosos.

35 En particular, una forma de realización de la invención da a conocer un soporte de placa de matrícula para un vehículo automóvil, que comprende un soporte de placa de matrícula que, a su vez, comprende:

un primer cuerpo plano que presenta dos caras más grandes opuestas, una primera cara adecuada para recibir de manera que soporte una placa de matrícula y una segunda cara adecuada para su aplicación a un elemento estructural del vehículo automóvil, y

40 un segundo cuerpo plano que presenta dos caras más grandes opuestas dispuestas paralelas a las caras más grandes del primer cuerpo plano, acoplado al primer cuerpo plano de manera que pueda deslizarse con respecto al mismo en una dirección perpendicular con respecto al espesor del mismo, entre una posición retraída, en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano está superpuesta al primer cuerpo plano, y una posición extraída, en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano se proyecta con respecto al primer cuerpo plano, donde

el soporte de la placa de matrícula está fijado detrás de la rueda trasera del vehículo automóvil y al elemento estructural, de manera que el movimiento de extracción del segundo cuerpo plano tiene lugar desde arriba en una dirección hacia abajo.

50 Gracias a esta solución, cuando el segundo cuerpo plano se mueve hasta la posición extraída, incrementa ventajosamente la extensión del soporte de la placa de matrícula y, posiblemente, del guardabarros posterior al que se aplica, de modo que evita que el agua salpicada mediante la rueda trasera, cuando llueve, moje y ensucie al conductor o al pasajero o a cualquier persona que lo siga en la carretera.

55 Según un aspecto de la invención, el soporte de placa de matrícula comprende por lo menos un elemento reflector aplicado a una de las caras más grandes del segundo cuerpo plano.

60 De esta manera, cuando el segundo cuerpo plano se mueve hacia la posición extraída, el elemento reflector hace que el vehículo automóvil resulte visible a los otros vehículos que lo siguen por la carretera.

Según otro aspecto de la invención, el soporte de placa de matrícula comprende unos medios de tope para detener el segundo cuerpo plano en una posición extraída y retraída.

65 Esta solución ventajosamente evita que los dos cuerpos planos del soporte de placa de matrícula se separen accidentalmente durante la utilización.

De acuerdo con otro aspecto de la invención, el primer y el segundo cuerpo plano están realizados en material plástico.

5 De este modo, el soporte de placa de matrícula resulta particularmente económico de obtener y ligero.

En otro aspecto de la invención, el segundo cuerpo plano presenta un espesor menor que el primer cuerpo plano y el primer cuerpo plano preferentemente está provisto de un asiento adecuado para recibir de manera que se pueda deslizar el segundo cuerpo plano, posiblemente sobre la totalidad de su espesor.

10 De este modo, el soporte de placa de matrícula ventajosamente es muy compacto y presenta un tamaño relativamente pequeño.

15 Según un aspecto de la invención, el soporte de placa de matrícula puede comprender los medios de tope para la detención del segundo cuerpo plano en por lo menos una posición intermedia entre las posiciones extraída y retraída mencionadas anteriormente.

Con esta solución, un usuario ventajosamente puede regular la cantidad de la parte del segundo cuerpo plano que sobresale desde el primer cuerpo plano.

20 En otro aspecto de la invención, el soporte de placa de matrícula comprende una placa de soporte fijada a la segunda cara más grande del primer cuerpo plano, que se puede interponer entre el primer cuerpo plano y el elemento estructural del vehículo automóvil al que se aplique.

25 Gracias a esta placa de soporte, el soporte de placa de matrícula se puede fijar, ventajosamente, a los diferentes modelos de vehículos automóviles.

30 En otro aspecto de la invención, la placa de matrícula del vehículo automóvil se sujeta a la primera cara del primer cuerpo plano del soporte de placa de matrícula, de manera que el segundo cuerpo plano se pueda mover entre la posición retraída y la posición extraída mediante deslizamiento con respecto tanto al primer cuerpo plano como a la placa de matrícula.

35 De esta manera, el soporte de placa de matrícula puede realizar, ventajosamente, su función incluso aunque la placa de matrícula ya se haya acoplado en el vehículo automóvil.

En la práctica, la placa de matrícula se fija solo al primer cuerpo plano y no se fija al segundo cuerpo plano que, de este modo, está suelto y libre para moverse con respecto a la placa de matrícula.

40 De este modo, el segundo cuerpo plano ventajosamente puede desplazarse desde la posición retraída hasta la posición extraída, sin interferir con la placa de matrícula que se fija al primer cuerpo plano, incrementando así la extensión del soporte de placa con el propósito de evitar que el agua salpicada por la rueda trasera, con condiciones de lluvia, moje y ensucie al conductor o al pasajero o a cualquier otra persona que vaya detrás en la carretera.

45 En otra forma de realización de la invención, se da a conocer una nueva utilización de un soporte de placa de matrícula como guardabarros, en el que el soporte de placa de matrícula comprende un primer cuerpo plano que prevé dos caras más grandes opuestas, de las cuales una primera cara resulta apta para recibir de manera que pueda soportar una placa de matrícula y una segunda cara adecuada para su aplicación a un elemento estructural de un vehículo automóvil, y un segundo cuerpo plano que prevé dos caras más grandes opuestas dispuestas paralelas a las caras más grandes del primer cuerpo plano, que está acoplado al primer cuerpo plano de manera que se pueda deslizar con respecto al primer cuerpo plano, en una dirección perpendicular a un espesor del mismo, entre una posición retraída, en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano está superpuesta al primer cuerpo plano y una posición extraída en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano se proyecta con respecto al primer cuerpo plano, donde el soporte de placa de matrícula está fijado detrás de la rueda trasera y al elemento estructural del vehículo automóvil y se aplica al elemento estructural de manera que el movimiento de extracción del segundo cuerpo plano tenga lugar partiendo de arriba en dirección descendente.

50 Esta forma de realización de la invención presenta sustancialmente las mismas ventajas que la forma de realización anterior, es decir, incrementa ventajosamente una extensión del soporte de placa de matrícula, de manera que evite que el agua salpicada por la parte trasera cuando llueve moje y ensucie al conductor o el pasajero o a cualquier otra persona que vaya detrás en la carretera.

60 En este caso también, los aspectos preferidos del soporte de placa de matrícula son los mismos que los que se han mencionado anteriormente con respecto al vehículo automóvil.

65 Otras características y ventajas de la invención se pondrán más claramente de manifiesto a partir de la descripción siguiente que se proporciona a título de ejemplo no limitativo, haciendo referencia a las figuras ilustradas en los

dibujos adjuntos.

La figura 1 es una vista lateral de una motocicleta.

5 La figura 2 es una vista posterior de la motocicleta de la figura 1.

La figura 3 es una vista en perspectiva de un soporte de placa de matrícula según la invención.

10 La figura 4 es una vista desde arriba del soporte de placa de matrícula de la figura 3.

La figura 5 es una vista desde abajo del soporte de placa de matrícula de la figura 3.

La figura 6 es la sección VI-VI de la figura 4, mostrada a una escala ampliada.

15 La figura 7 es el detalle VII de la figura 6 a escala ampliada.

La figura 8 es una vista en perspectiva del soporte de placa de matrícula de la figura 3 completa con la placa de matrícula del vehículo y la placa de soporte universal.

20 La figura 9 es una vista desde abajo del conjunto de la figura 8.

Una forma de realización de la presente invención generalmente se refiere a un vehículo automóvil 200, por ejemplo del tipo que se ilustra y describe a título de ejemplo no limitativo haciendo referencia a las figuras 1 y 2.

25 El vehículo automóvil 200 comprende una estructura de soporte 201 (únicamente visible parcialmente), mencionada normalmente como el chasis, cuya función es soportar y conectar el armazón, las partes móviles, el motor y las partes de superestructura del vehículo automóvil 200. La parte posterior del chasis 201, mencionada normalmente como cola posterior, soporta un asiento 202 que define un sillín para el conductor y un posible acompañante.

30 Normalmente se fijan estribos 203 al chasis 201, siendo dichos estribos 203 elementos que sobresalen desde los lados opuestos del vehículo automóvil 200 que permiten la postura correcta de los pies del conductor, y a los que normalmente se asocian las placas de cambio de marchas y de freno posterior. El vehículo automóvil 200 también comprende una horquilla posterior 204, mencionada normalmente como brazo basculante, adaptada para conectar el chasis 201 a la rueda trasera 205, y una horquilla frontal 206 adecuada para conectar el chasis 201 a la rueda frontal 207. Dicha horquilla frontal 206 se conecta con un manillar 208 adaptado para que lo agarre el conductor con el fin de controlar y guiar el vehículo automóvil. La mayoría de los elementos para controlar el vehículo automóvil 200, incluyendo el puño de acelerador, la palanca de embrague y la palanca de freno delantero, están asociados al manillar 208. En algunos casos, dicho manillar se aloja en un carenado aerodinámico 209, mencionado en general como carenado superior, que también se puede extender a lo largo de los lados laterales opuestos del vehículo automóvil 200, para cubrir el chasis 201 más o menos de forma integral.

40 Debajo de la cola posterior del vehículo automóvil 200 normalmente se fija un guardabarros posterior 210, usualmente realizado en plástico conformado, que sobresale hacia abajo, que evita que el agua u otros residuos salpicados por la rueda trasera 205 durante el movimiento, se proyecten hacia atrás y hacia arriba, no solo con el riesgo de ensuciar al conductor y al acompañante, sino también creando un riesgo para los vehículos que lo siguen en la carretera.

45 El guardabarros posterior 210 normalmente también tiene la función estructural de soportar una placa de matrícula de vehículo 211, es decir, una placa metálica en la que se graba el número de identificación del vehículo automóvil 200.

50 La placa de matrícula del vehículo 211 se puede fijar al guardabarros posterior interponiendo un soporte de placa de matrícula 10. En algunas formas de realización, el guardabarros posterior 210 podría no estar provisto y se sustituiría por un soporte sencillo para fijar el soporte de placa de matrícula 10.

55 En cualquier caso, el soporte de placa de matrícula 10 está alineado en general con la rueda trasera 205 del vehículo automóvil 200, tal como se puede apreciar claramente en la figura 2.

60 Tal como se ilustra en la figura 3, un soporte de placa de matrícula 10 según la invención comprende dos cuerpos sustancialmente planos, que preferentemente se realizan en material plástico, por ejemplo, mediante un proceso de moldeado.

65 La expresión cuerpo sustancialmente plano generalmente se utiliza para indicar un cuerpo que presente dos dimensiones principales (anchura y longitud) con respecto a una tercera dimensión (espesor). Así, un cuerpo sustancialmente plano prevé y proporciona dos caras opuestas con una extensión que es considerablemente mayor con respecto a la totalidad de las caras restantes del cuerpo y que, a continuación, en la presente descripción se

mencionarán simplemente como “caras más grandes”. En esta definición, las caras más grandes de un cuerpo sustancialmente plano también pueden presentar una estructura y/o presentar refuerzos, recesos y relieves.

5 Tal como se ha mencionado anteriormente, el soporte de placa de matrícula 10 comprende dos cuerpos planos, un primer cuerpo plano 11 y un segundo cuerpo plano 13 acoplado al primero, ambos con una forma sustancialmente rectangular (en una vista en planta).

10 Las caras más grandes del primer cuerpo plano 11 se indican con las referencias 110 y 111. Mientras que las caras más grandes del segundo cuerpo plano 13 se indican con las referencias 130 y 131.

15 Se prevé un asiento 112 en el primer cuerpo plano 11, que está configurado como una cavidad sustancialmente dispuesta en el centro de la cara más grande 110. El asiento 112 presenta dos dimensiones (anchura y longitud) principales con respecto a una tercera (profundidad). En este caso, la anchura y la longitud del asiento 112 están concebidas en la misma dirección respectivamente que la anchura y la longitud del primer cuerpo plano 11, y la profundidad está concebida de manera que se encuentre en la misma dirección que el espesor del primer cuerpo plano 11. En la dirección de la anchura, el asiento 112 se cierra en ambos lados opuestos 113 y 114, mientras que en la dirección longitudinal, el asiento 112 se cierra solo en un lado 115, estando provisto, en el lado opuesto, de una boca 116 que se abre en el espesor del primer cuerpo plano 11.

20 El asiento 112 presenta una sección transversal constante en la dirección de la longitud, es decir, con respecto a cualquier sección plana perpendicular a la dirección de la longitud. Tal como se ilustra en la figura 6, dicha sección transversal se cierra en el fondo en una pared perfilada que presenta dos secciones longitudinales 117 en relieve hacia la parte interior del asiento 112, entre las que se define una sección longitudinal rebajada 118. Dicha sección rebajada 118 está separada de las secciones en relieve 117 mediante dos ranuras 119 con un desarrollo longitudinal y con una longitud limitada.

25 La sección transversal del asiento 112 se abre en la cara más grande 110 del primer cuerpo plano 11, con respecto al cual, sin embargo, prevé dos partes laterales recortadas, dispuestas en partes mutuamente opuestas en su longitud, definidas cada una de las mismas mediante una aleta 120 que se desarrolla en la dirección longitudinal y que sobresale en voladizo desde un lado lateral del primer cuerpo plano 11 hacia el centro del asiento 112.

30 El asiento 112 recibe de forma ajustada el segundo cuerpo plano 13, cuyas caras más grandes 130 y 131 son paralelas a las caras más grandes 110 y 111 del primer cuerpo plano 11. El espesor del segundo cuerpo plano 13 es menor que el espesor del primer cuerpo plano 11, prácticamente equivalente a la profundidad del asiento 112, de manera que la cara más grande 131 está en contacto o casi en contacto con el fondo del asiento 112 y que la cara más grande opuesta 130 está sustancialmente nivelada o, en cualquier caso, no se proyecta, con respecto a la cara más grande 110 del primer cuerpo plano 11.

35 Con mayor detalle, el segundo cuerpo plano 13 presenta una sección transversal constante en la dirección de su longitud, es decir, con respecto a cualquier plano en sección ortogonal a la dirección que define su longitud, y presenta una forma relacionada con la de la sección transversal del asiento 112. En la práctica, el segundo cuerpo plano 13 comprende una parte central 132 con un desarrollo longitudinal que está superpuesto en la pared del fondo del asiento 112, y de la cual sobresalen dos aletas laterales opuestas 133, también con un desarrollo longitudinal, introduciéndose cada una de las mismas debajo de una aleta correspondiente 120 que sobresale del primer cuerpo plano 11.

40 De este modo, el segundo cuerpo plano 13 está completamente restringido al primer cuerpo plano 11, con respecto al que solo se puede deslizar hacia adelante y hacia atrás en la dirección longitudinal, a modo de un cajón guiado por el asiento 112. El segundo cuerpo plano 13 también prevé dos refuerzos finos 134 que sobresalen desde la cara más grande 131 y que están ensamblados en las ranuras longitudinales 119 del primer cuerpo plano 11 (véanse las figuras 5 y 6).

45 Como las ranuras longitudinales 119 presentan una longitud limitada, su acoplamiento con los refuerzos finos 134 evita que el segundo cuerpo plano 13 se deslice completamente fuera del asiento 112 y lo bloquea en una posición de extracción máxima, en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano 13 se proyecta lateralmente más allá del primer cuerpo plano 11. Desde dicha posición de extracción máxima, el segundo cuerpo plano 13 se puede empujar en el asiento 112 hasta que se apoye contra el lado 115, que está concebido para detener el segundo cuerpo plano 13 en una posición de inserción máxima, en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano 13 se superpone y, así, se aloja en las dimensiones generales del primer cuerpo plano 11.

50 En esta posición de inserción máxima, solo una parte estrecha 135 del segundo cuerpo plano 13 queda proyectándose hacia afuera, y está configurada como una lengüeta inclinada concebida para su agarre por parte del usuario, para arrastrar el segundo cuerpo plano 13 con el fin de deslizarlo una vez más hacia la posición de extracción máxima.

55 Se deberá observar que las dimensiones del asiento 112 y del segundo cuerpo plano 13 se seleccionan de manera

que el deslizamiento del segundo cuerpo plano 13 con respecto al primer cuerpo plano 11 tenga lugar con un poco de fricción, que debería superar manualmente sin un esfuerzo excesivo, pero al mismo tiempo, se debería asegurar que la segunda cubierta de la placa 13 no se pueda deslizar espontáneamente con respecto al primer cuerpo plano 11, debido a la gravedad o a las vibraciones.

5 De acuerdo con esta forma de realización de la invención, el soporte de placa de matrícula 10 también comprende unos medios de tope adecuados para detener el segundo cuerpo plano 13 en varias posiciones intermedias entre la posición de inserción máxima y la de extracción máxima. En este caso (véanse las figuras 4 y 5), los medios de tope comprenden una pluralidad de cavidades pequeñas 136 que sobresalen desde el lado libre de las aletas laterales 10
10 133 del segundo cuerpo plano 13, que están concebidas para su correspondencia con relieves pequeños 121 mediante encaje a presión, estando dichos relieves pequeños provistos a lo largo de los lados cerrados 113 y 114 del asiento 112.

15 Tal como se ilustra en la figura 8, la cara más grande 110 del primer cuerpo plano 11 está adaptada para recibir de manera que soporte la placa de matrícula del vehículo 211 en la misma. Tal como se ha mencionado anteriormente, la placa de matrícula del vehículo 211 está configurada sustancialmente como una placa y, por lo tanto, se aplicará de manera coplanaria en la cara más grande 110 del primer cuerpo plano 11 y se fijará directamente al primer cuerpo plano 11 mediante una pluralidad de tornillos ensamblados a través del mismo número de orificios pasantes 20
20 122 provistos en las esquinas del primer cuerpo plano 11, en la parte exterior con respecto al asiento 112. Obviamente, la anchura y la longitud del primer cuerpo plano 11 puede variar dependiendo de las dimensiones de la placa de matrícula del vehículo 211, al igual que también puede variar la forma, en vista en planta.

Se especifica que la placa de matrícula 211 se fija únicamente al primer cuerpo plano 11, mientras que no se fija al segundo cuerpo plano 13, de manera que el segundo cuerpo plano 13 también es libre para moverse con respecto a 25
25 la placa de matrícula 211, tal como se ilustra claramente en las figuras 8 y 9.

De esta manera, cuando se encuentra en la posición de extracción máxima, la mayor parte de la segunda placa 13 se proyecta lateralmente no solo desde el primer cuerpo plano 11, sino también desde la placa de matrícula 211.

30 La cara más grande opuesta 111 del primer cuerpo plano 11 resulta adecuada para su fijación directamente en el guardabarros posterior 210 del vehículo automóvil 200 o en cualquier otro elemento estructural del vehículo automóvil 200 que sustituya al guardabarros posterior 210 tal como se ha explicado anteriormente en el presente documento, posiblemente mediante la interposición de una placa de soporte especial 12 que permita su fijación en 35
35 cualquier tipo de motocicleta.

En particular, el soporte de placa de matrícula 10 se debería fijar de manera que el movimiento de extracción del segundo cuerpo plano 13 tenga lugar de arriba hacia abajo. Así, cuando el segundo cuerpo plano 13 se extraiga, ventajosamente, se incrementará la extensión del guardabarros posterior 210 hacia el suelo, cubriendo la rueda trasera 225 completamente, de manera que, especialmente cuando llueva, se evite que el agua salpicada por la 40
40 rueda trasera moje y ensucie al conductor o al pasajero o a cualquier persona que vaya detrás en la carretera.

Como la lluvia también implica malas condiciones de visibilidad, la cara más grande 130 del segundo cuerpo plano 13 puede prever adhesivos u otros elementos reflectantes, haciendo de este modo que el vehículo automóvil 200 resulte más visible para los que vayan detrás cuando el segundo cuerpo plano 13 se encuentre en la posición 45
45 extraída.

REIVINDICACIONES

1. Vehículo automóvil (200), que comprende un soporte de placa de matrícula (10) que comprende un primer cuerpo plano (11) que presenta dos caras más grandes opuestas, de las cuales una primera cara (110) es apta para recibir de manera que soporte una placa de matrícula de vehículo (211) y una segunda cara (111) que es aplicada a un elemento estructural (210) del vehículo automóvil (200) y un segundo cuerpo plano (13) que presenta dos caras más grandes opuestas (130, 131) dispuestas paralelas a las caras más grandes del primer cuerpo plano, que está acoplado al primer cuerpo plano (11) de manera que se pueda deslizar con respecto al mismo, en una dirección perpendicular a su espesor, entre una posición retraída, en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano (13) está superpuesta en el primer cuerpo plano (11), y una posición extraída, en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano (13) sobresale con respecto al primer cuerpo plano (11), caracterizado porque el soporte de la placa de matrícula (10) está fijado detrás de la rueda trasera (205) y al elemento estructural (210) del vehículo automóvil (200) y es aplicado al elemento estructural (210) de modo que el movimiento de extracción del segundo cuerpo plano (13) tenga lugar partiendo de arriba en dirección descendente.
2. Vehículo automóvil (200) según la reivindicación 1, caracterizado porque el soporte de placa de matrícula (10) comprende por lo menos un elemento reflectante aplicado sobre una (130) de las caras más grandes del segundo cuerpo plano (13).
3. Vehículo automóvil (200) según la reivindicación 1, caracterizado porque el soporte de placa de matrícula (10) comprende unos medios de tope (115, 119, 134) para detener el segundo cuerpo plano (13) en las posiciones extraída y retraída.
4. Vehículo automóvil (200) según la reivindicación 1, caracterizado porque dicho primer y segundo cuerpo plano (11, 13) están realizados en un material plástico.
5. Vehículo automóvil (200) según la reivindicación 1, caracterizado porque el segundo cuerpo plano (13) presenta un espesor menor con respecto al primer cuerpo plano (11).
6. Vehículo automóvil (200) según la reivindicación 1, caracterizado porque el segundo cuerpo plano (13) es recibido de manera deslizante en un asiento (112) previsto en el primer cuerpo plano (11).
7. Vehículo automóvil (200) según las reivindicaciones 5 y 6, caracterizado porque dicho asiento (112) está conformado de manera que reciba un espesor completo del segundo cuerpo plano (13).
8. Vehículo automóvil (200) según la reivindicación 1, caracterizado porque el soporte de placa de matrícula (10) comprende unos medios de tope (121, 136) para detener el segundo cuerpo plano (13) en por lo menos una posición intermedia entre la posición extraída y la posición retraída.
9. Vehículo automóvil (200) según la reivindicación 1, caracterizado porque el soporte de placa de matrícula (10) comprende una placa de soporte (12) fijada a la segunda cara más grande (111) del primer cuerpo plano (11), apta para ser interpuesta entre dicho primer cuerpo plano (11) y el elemento estructural (210) del vehículo automóvil (200) al cual es aplicada.
10. Vehículo automóvil (200) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque comprende una placa de matrícula (211) que está fijada en la primera cara (110) del primer cuerpo plano (11) del soporte de placa de matrícula (10), de manera que el segundo cuerpo plano (13) se pueda mover ente la posición retraída y la posición extendida, deslizándose con respecto al primer cuerpo plano (11) y a la placa de matrícula (211).
11. Utilización de un soporte de placa de matrícula (10) a modo de guardabarros, comprendiendo el soporte de placa de matrícula (10) un primer cuerpo plano (11) que presenta dos caras más grandes opuestas, de las cuales una primera cara (110) es apta para recibir de manera que soporte una placa de matrícula (211) y una segunda cara (111) apta para ser aplicada a un elemento estructural (210) de un vehículo automóvil (200) y un segundo cuerpo plano (13) que presenta dos caras más grandes opuestas (130, 131) dispuestas paralelas a las caras más grandes del primer cuerpo plano, que está acoplado al primer cuerpo plano (11) de manera que se pueda deslizar con respecto al primer cuerpo plano (11), en una dirección perpendicular a un espesor del mismo, entre una posición retraída, en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano (13) está superpuesta en el primer cuerpo plano (11) y una posición extraída, en la que la mayor parte del segundo cuerpo plano (13) sobresale con respecto al primer cuerpo plano (11), caracterizado porque el soporte de placa de matrícula (10) está fijado detrás de la rueda trasera (205) y al elemento estructural (210) del vehículo automóvil (200) y es aplicado al elemento estructural (210) de manera que el movimiento de extracción del segundo cuerpo plano (13) tenga lugar partiendo de arriba en dirección descendente.







