

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 553 402**

51 Int. Cl.:

A47J 37/07 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **21.03.2007 E 07753634 (0)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **21.10.2015 EP 2001345**

54 Título: **Estructura de parrilla**

30 Prioridad:

27.03.2006 US 786781 P

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

09.12.2015

73 Titular/es:

**WEBER-STEPHEN PRODUCTS CO. (100.0%)
200 E. DANIELS ROAD
ADDISON, IL 60067, US**

72 Inventor/es:

**BRUNO, ADRIAN A.;
CHOI, DANIEL S. y
ZELEK, LEONARD**

74 Agente/Representante:

DE PABLOS RIBA, Julio

ES 2 553 402 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

Estructura de parrilla.

Antecedentes y sumario de la invención

- 5 Los carros de parrillas de barbacoa son absolutamente comunes y adoptan una diversidad de formas. La mayor parte de los carros usados para soportar una parrilla de barbacoa se dejan en el exterior y, por lo tanto, están expuestos a condiciones ambientales extremas incluyendo el hecho de ser dejados en el exterior durante un duro invierno y un caluroso verano. Adicionalmente, los carros de las parrillas se someten a un trato duro puesto que están diseñados para ser movidos frecuentemente alrededor de la propiedad del usuario.
- 10 Las cajas de fuego que están soportadas por los carros de parrilla de barbacoa tienden a ser muy pesados y requieren un soporte estructural sustancial. Además, puesto que la temperatura de una caja de fuego en una parrilla de barbacoa puede llegar a ser extremadamente alta, por motivos de seguridad, la estabilidad estructural de un carro de parrilla de barbacoa resulta de primordial importancia.

15 Ejemplos de carros de parrilla de barbacoa pueden ser observados en las siguientes Patentes de los Estados Unidos:

- 20 La Patente US 4.984.515 muestra un carro de parrilla de barbacoa portátil con varios miembros tubulares conectados entre sí por medio de tuercas y tornillos con algún enganche telescópico entre los componentes tubulares cooperantes para facilitar el montaje. El carro de la patente '515 no tiene ningún recinto cerrado significativo del área de almacenaje del tanque inferior, y obtiene el beneficio o la estabilidad estructural a partir de los paneles laterales. Otro ejemplo de carro de parrilla ha sido mostrado en la Patente US 5.452.707, en donde el carro comprende varios miembros tubulares conectados por medio de barra transversales de madera y un panel inferior. La Patente US 5.579.775 es un ejemplo de carro de parrilla de barbacoa que está formado con patas de plástico que encajan telescópicamente con piezas de conexión de plástico y con paneles de plástico moldeados. La Patente US 5.941.229 es un ejemplo de carro de parrilla de barbacoa con miembros de bastidor tubulares rectangulares con lengüetas soldadas como estructuras de conexión. La Patente US 6.332.395 es otro ejemplo más de un carro de parrilla de barbacoa con miembros tubulares rectangulares soportados por sus extremos inferiores por medio de un panel inferior con cortes rectangulares en las esquinas del mismo. La Patente US 6.561.082 es un ejemplo de carro de parrilla de barbacoa que comprende tubuladura redonda curvada que está unida telescópicamente para formar cuatro soportes principales que se unen por cuatro lados mediante paneles de conexión emperrados en los miembros tubulares.
- 25
- 30

Finalmente, el documento US 2003/0230299 A1 divulga un carro de parrilla con bastidores laterales y paneles laterales conectados por medio de barras transversales delanteras y traseras.

- 35 Todos los ejemplos de carros de parrilla de la técnica anterior mencionados en lo que antecede, soportan una caja de fuego de alta temperatura, pero tienen problemas importantes asociados a la resistencia frente a las fuerzas de trasiego y a la estabilidad a largo plazo en ambientes extremos.

- 40 Además de la presión para mejorar la resistencia, la estabilidad y la seguridad, los fabricantes de parrillas de barbacoa están sometidos constantemente a la presión de los competidores para diseñar sus carros de parrilla y los componentes de modo que sean de un coste bajo y que puedan ser montados con tan poco trabajo como sea posible. El trabajo asociado al montaje de los componentes es un factor clave para conseguir un coste bajo, además de una alta calidad, en el montaje de la parrilla de la barbacoa y del carro.

El documento US 1.327.115, por ejemplo, representa un primer intento de abordar este problema.

- 45 La estructura de carro de parrilla y los métodos de montaje de una estructura de carro de parrilla que se describen en la presente memoria están diseñados para optimizar tanto la integridad estructural del carro de parrilla como para optimizar la facilidad con la que el carro puede ser montado. Esto se lleva a cabo formando dos paneles laterales, cada uno de los cuales ha sido formado a modo de un bastidor en forma de U invertida, rectilíneo, al que se fija un panel lateral con un borde inferior curvado para dotar al fondo del panel lateral con resistencia estructural adicional. El panel lateral está conectado, con preferencia, al bastidor lateral mediante soldadura, pero se pueden usar otros medios de conexión. Los bastidores en forma de U invertida que circundan a los paneles laterales contienen orejetas o lengüetas que se extienden hacia el interior en los bordes delantero y trasero a las que se pueden fijar las barras transversales superiores delantera y trasera que unen los bordes delantero y trasero, respectivamente, de paneles laterales opuestos izquierdo y derecho. Los bordes inferiores curvos de los paneles laterales izquierdo y derecho contienen, cada uno de ellos, un labio conformado en ángulo hacia el interior y hacia arriba, diseñado para encajar con los bordes laterales izquierdo y derecho, respectivamente, de un panel inferior. Se utilizan sujetadores para conectar los bordes laterales izquierdo y derecho dependientes que cuelgan hacia abajo del panel inferior, a los bordes inferiores de los paneles laterales izquierdo y derecho, respectivamente. Un panel trasero tiene un labio de
- 50
- 55

5 forma similar (es decir, curvado en ángulo hacia arriba y hacia el interior) en su borde inferior que está diseñado para encajar con el borde trasero dependiente que cuelga hacia abajo del panel inferior. Una pestaña horizontal que se extiende hacia el interior, en el borde superior del panel trasero, encaja con la parte superior de las barras transversales horizontales traseras y está fijada a las mismas. El borde inferior del panel trasero se eleva en acoplamiento con el borde trasero del panel inferior según se sitúa la pestaña superior del panel trasero sobre la parte superior de la barra transversal trasera. Cada uno de los bastidores laterales en forma de U contiene un gancho lateral delantero y trasero dirigido hacia arriba, que está soldado al lado inferior y por fuera de la porción horizontal superior del bastidor lateral en forma de U invertida. Los ganchos han sido previstos para facilitar la fijación de una bandeja lateral o alojamiento lateral del quemador. Ganchos delanteros, que también se extienden con orientación hacia arriba, han sido soldados a la cara delantera de la parte frontal del bastidor lateral en forma de U, y los ganchos delanteros permiten una fijación fácil de un panel de control que alberga la estructura del carro de parrilla.

Las numerosas ventajas de la estructura que se acaba de describir resultarán más evidentes con la lectura de la descripción detallada que sigue, cuando se lee junto con los dibujos que se acompañan.

15 **Breve descripción de los dibujos**

La Figura 1 es una vista en perspectiva de un carro de parrilla construido conforme a la presente invención;

La Figura 2 es una vista en perspectiva, a mayor escala, del lado derecho del carro de parrilla mostrado en la Figura 1 con la sujeción lateral derecha retirada;

20 La Figura 3 es una vista en perspectiva del alojamiento de panel de control del carro de parrilla mostrado en la Figura 1;

La Figura 4 es una vista en perspectiva de la sujeción lateral izquierda del carro de parrilla mostrado en la Figura;

La Figura 5 es una vista en perspectiva de un panel trasero de un carro de parrilla;

La Figura 6 es una vista en perspectiva de un panel lateral de un carro de parrilla;

La Figura 7 es una vista en perspectiva de un panel de fondo de un carro de parrilla;

25 La Figura 8 muestra dos bastidores laterales parciales en una etapa temprana de montaje;

La Figura 9 muestra los bastidores laterales de la Figura 8 con los paneles laterales fijados a los mismos;

La Figura 10 es una tercera etapa de montaje que muestra barras transversales horizontales que unen los dos bastidores laterales;

30 La Figura 11 muestra una cuarta etapa de montaje en la que un panel inferior se conecta a los dos bastidores laterales;

La Figura 12 muestra una quinta etapa de montaje en la que un panel trasero se fija a la parrilla;

La Figura 13 es una vista en perspectiva a mayor escala, en sección parcial, que muestra la conexión del panel inferior con el panel lateral y con el panel trasero del carro de parrilla;

La Figura 14 es una vista en sección que muestra la conexión del panel trasero y del panel inferior;

35 La Figura 15 es una vista en sección a mayor escala (parcialmente esquemática en cuanto al uso de líneas de puntos) que muestra un gancho usado para facilitar la sujeción de una fijación delantera (o en la realización de línea discontinua, una fijación izquierda o derecha) al carro de parrilla.

Descripción detallada de la invención

40 Mientras que la invención definida por las reivindicaciones anexas es susceptible de ser puesta en práctica con numerosas realizaciones alternativas, se representa y describe con detalle en la presente memoria un ejemplo particular. Sin embargo, la realización mostrada y descrita con detalle es simplemente un ejemplo de las muchas realizaciones que podrían ser realizadas sin apartarse del alcance de las reivindicaciones, y que resultarán evidentes para los expertos en la técnica del diseño de carros de parrilla.

45 Según se ha ilustrado en la Figura 1, un carro de parrilla 10 incluye dos bastidores laterales 12 y 14 generalmente en forma de U. Los bastidores laterales 12 y 14 tienen en general forma de estructuras rectilíneas en forma de U invertida, cada una de las cuales comprende dos componentes verticales paralelos y una barra de conexión superior horizontal, realizada con preferencia, aunque no necesariamente con tubo cuadrado. Se debe apreciar que el carro mostrado en la Figura 1 está dispuesto de modo que resulta visible la parte trasera del carro, y que el panel trasero 19 se extiende desde el bastidor 14 del lado derecho hasta el bastidor 12 del lado izquierdo. Nota: puesto que el carro 10 de la Figura 1 está orientado de modo que resulta visible el panel trasero 19 en la Figura 1, el panel 18 del

- 5 lado derecho está realmente en el lado izquierdo de la Figura 1, y el panel 16 del lado izquierdo está en el lado derecho de la Figura 1. De forma similar, la sujeción 20 del lado derecho es transportada por la porción superior del bastidor 12 del lado izquierdo, y la sujeción 22 del lado derecho está conectada a, y portada por, el bastidor 14 del lado izquierdo. Un alojamiento 24 de panel de control delantero está conectado a, y es portado por, los bastidores laterales izquierdo y derecho.
- 10 La Figura 2 muestra una vista en perspectiva a mayor escala del bastidor 14 del lado derecho. Una barra transversal delantera 34 se extiende a la izquierda del bastidor 14 del lado derecho, y una barra transversal trasera 36 se extiende de forma similar a la izquierda del bastidor lateral derecho. 2 ganchos 27 y 28 en forma de L han sido soldados al componente horizontal del bastidor 14 del lado derecho, y un gancho 26 delantero ha sido soldado a la porción orientada hacia la parte delantera del componente vertical del bastidor 14 del lado derecho.
- 15 La Figura 3 muestra un alojamiento 24 de panel de control delantero que está construido con una pestaña trasera que encaja con los ganchos 26 delanteros soldados a los lados más superiores orientados hacia delante de los bastidores laterales 12 y 14. Una vez que el alojamiento 24 se ha colocado sobre los ganchos 26, se usan sujetadores para retener las correas 25 en la barra transversal delantera 34.
- 20 La Figura 4 muestra la sujeción 20 del lado izquierdo, la cual puede contener o no un quemador lateral (no representado). Ranuras 30 y 32 encajan con ganchos en forma de L soldados al componente horizontal del bastidor 12 del lado derecho. Una vez que la sujeción lateral 20 se ha situado sobre los ganchos en forma de L soldados a los componentes verticales del bastidor 12 del lado izquierdo, se usan sujetadores (preferentemente, aunque no necesariamente, roscados) para asegurar la porción inferior de la sujeción 20 lateral izquierda a los componentes verticales del bastidor lateral izquierdo.
- 25 Las Figuras 5, 6 y 7 muestran los paneles del lado trasero y de fondo del carro 10. La Figura 5 muestra el panel 19 trasero con un labio inferior 56 doblado en ángulo ascendente, una pestaña 50 horizontal superior, y pestañas laterales 52 y 54. Las pestañas en los bordes del panel 19 dotan al panel 19 trasero de rigidez que aumenta la integridad estructural del panel trasero. Una característica común de cada uno de los paneles mostrados en las Figuras 5, 6 y 7 consiste en que la totalidad de los cuatro bordes de esos paneles están curvados para proporcionar una pestaña que cree rigidez y/o una función de conexión a cada uno de los paneles. En cada caso de la realización mostrada en la presente memoria, las pestañas formadas en los bordes de los paneles laterales y de fondo se extienden al menos a una porción importante de la longitud del borde desde el que se han formado.
- 30 La Figura 6 muestra un panel lateral 16 típico (el cual podría ser también el 18, puesto que los paneles laterales son idénticos en esta realización particular). Una pestaña superior 40 con borde vuelto hacia abajo, se extiende desde el extremo superior del panel lateral 16 mostrado en la Figura 6, y una pestaña inferior 42 se extiende hacia el interior desde el extremo inferior del panel lateral 16. Un inserto 44 vertical inferior, que contiene dos aberturas 43, se extiende hacia abajo desde el borde interno de la pestaña inferior 42. Un labio 46 en ángulo ascendente se extiende hacia el interior y hacia arriba desde el borde inferior del inserto inferior 44. Los bordes verticales de los paneles laterales 16 y 18 tienen bordes ligeramente vueltos hacia el interior, y en cada borde existen puntos de soldadura 37, 38 y 39 ligeramente agrandados, que se extienden desde los bordes laterales verticales vueltos hacia el interior. Cada punto de soldadura 37-39 se usa para conectar rígidamente los paneles laterales 16 y 18 mediante soldadura a los componentes verticales de los bastidores laterales, 12 y 14, respectivamente. Debe apreciarse que el hecho de soldar los paneles laterales a los bastidores laterales en seis puntos (tres en cada lado), es el método de sujeción preferido, pero también pueden usarse otras formas de fijación de los paneles laterales, tal como pernos y/o tornillos o cualquier otra técnica de sujeción preferentemente rígida.
- 35 40 La Figura 7 muestra el panel inferior 15 con pestañas dobladas hacia abajo en todos los lados. El panel inferior 15 tiene una pestaña delantera 66 dependiente en dirección descendente, una pestaña lateral izquierda 62 dependiente en dirección descendente, una pestaña lateral 64 dependiente en dirección descendente y una pestaña trasera 60 dependiente en dirección descendente. Cada una de las pestañas laterales 62 y 64 tiene un par de aberturas 63 que se usan para conectar el panel inferior a un panel lateral respectivo, 16 y 18. Cada uno de los paneles mostrados en las Figuras 5, 6 y 7, los paneles 15, 16 y 19 que comprenden los laterales, la parte trasera y el fondo del carro descrito en la presente memoria, contiene una pestaña por la totalidad de los cuatro lados. Estas pestañas son de tamaños y funcionalidades variables, pero en cada caso proporcionan al panel una rigidez estructural que es importante junto con otras características del carro.
- 45 50 Las Figuras 8-12 muestran etapas importantes del montaje del carro de parrilla que constituye el objeto de las invenciones reivindicadas en la presente memoria. La Figura 8 muestra el bastidor lateral izquierdo 12 y el bastidor lateral derecho 14 enfrentados entre sí. El bastidor lateral izquierdo 12 tiene un componente 12a horizontal superior y dos componentes 12b y 12c verticales más largos. Una barra transversal delantera y una trasera que conectan orejetas o lengüetas 68, están soldadas a los bordes externos de los componentes 12a y 12b verticales. Las lengüetas 68 de conexión de la barra transversal tienen aberturas que son preferentemente roscadas para recibir sujetadores roscados que se usan para conectar las barras transversales a cada uno de los bastidores laterales tanto por la parte delantera como por la trasera de cada uno de los bastidores laterales. El bastidor 14 del lado derecho tiene también un componente 14a horizontal superior y dos componentes 14b y 14c verticales más largos. Lengüetas 68 de conexión de barra transversal han sido también soldadas a los bordes exteriores de los
- 55 60

componentes 14b y 14c verticales a una altura que está aproximadamente a varias pulgadas desde la parte superior del bastidor lateral.

5 La Figura 9 muestra los bastidores laterales 12 y 14 con sus respectivos paneles laterales 16 y 18 soldados a los mismos, con preferencia en 6 puntos mostrados con mayor detalle en la Figura 6. La Figura 10 muestra los dos bastidores laterales 12 y 14 con una barra transversal delantera 34 que conecta los bastidores laterales por el lado delantero del carro y una barra transversal trasera 36 que conecta los paneles laterales 12 y 14 en la parte trasera del carro. La conexión entre las barras transversales 34 y 36 y los bastidores laterales 12 y 14, se realiza preferentemente mediante el uso de sujetadores roscados que se extienden a través de aberturas realizadas en los extremos de las barras transversales alineadas con orificios roscados realizados en las lengüetas 68 de conexión de barra transversal (mostradas en las Figuras 8 y 9). Con las barras transversales conectando las partes superiores de los bastidores laterales, el panel inferior 15 puede ser llevado a su lugar hacia los labios 46 en ángulo ascendente sobre los bordes inferiores extremos de los paneles laterales 16 y 18. Alternativamente, la conexión del panel inferior entre los bastidores laterales puede hacerse antes de que las barras transversales delantera y trasera sean conectadas a los bastidores laterales.

10 15 Con preferencia, dos sujetadores en cada extremo del panel de fondo sujetan el panel inferior 15 en un canal formado por el labio inferior 46 en el inserto inferior 44 de cada uno de los paneles laterales, Véase la Figura 13. La Figura 12 muestra un carro de parrilla 10 con el panel trasero 19 sujeto. La sujeción del panel trasero 19 se lleva a cabo levantando el labio inferior 56 del panel trasero hacia su enganche con la pestaña 60 dependiente en dirección descendente del panel trasero 15, y colocando la pestaña superior 50 del panel trasero 19 sobre la cara horizontal superior de la barra transversal trasera 36.

20 Dos sujetadores en cada lado de la porción superior del panel trasero 19 se extienden a través de aberturas 53 en el panel trasero hacia las aberturas de recepción de sujetador (las cuales pueden ser orificios roscados) en la cara trasera de la barra transversal trasera 36.

25 La Figura 13 es una vista en perspectiva, a mayor escala, que muestra en sección parcial la manera en la que el panel inferior 15 encaja en el canal formado por el labio 46 del panel lateral 16 que se extiende hacia arriba y en el canal formado por el labio 56 del panel trasero 19 que se extiende hacia arriba. La abertura 63 en el borde 62 dependiente en dirección descendente del panel inferior 15 se alinea con una abertura 43 del inserto inferior del panel 16 del lado izquierdo. También se ha mostrado en la Figura 13 una soldadura típica 80 formada entre la superficie interior del componente vertical 12c del bastidor lateral izquierdo y el punto de soldadura 39 que se extiende desde la pestaña del panel 16 del lado izquierdo. La Figura 14 es una vista en sección que muestra el encaje de la pestaña 60 y la porción inferior del panel trasero 19.

30 La Figura 15 muestra un detalle de los ganchos 26 que se utilizan para permitir una sujeción rápida del alojamiento de panel de control delantero al carro. En el caso de los ganchos 27 y 28, los cuales tienen en general forma de L (mostrados mediante la porción punteada en la Figura 15), los ganchos están soldados al lado inferior del componente horizontal del bastidor lateral y están soldados en la superficie orientada hacia el exterior del componente horizontal del bastidor lateral. En el caso de los ganchos 26 usados para sujetar el alojamiento 24 de panel de control delantero, tal como el gancho 26 de la Figura 2, los ganchos están soldados a la porción superior de las caras externas de los componentes verticales delanteros de los bastidores laterales izquierdo y derecho. Cada gancho tiene una superficie superior 72 inclinada y un borde interno 70 vertical inclinado que convergen para formar un punto de apoyo 75. El gancho está dispuesto de modo que forma una ranura 76 y un espacio libre 78 que permite que las sujeciones laterales formen un ángulo en su posición sin curvar el borde de la sujeción lateral que encaja con el gancho. Las ranuras 30 y 32 (Figura 4) encajan con los ganchos en forma de L por el lado inferior de la sujeción lateral que encaja con el punto de apoyo 75. Una vez que la sujeción lateral está colgada de los ganchos, los sujetadores pueden ser usados para retener la porción inferior de la sujeción lateral con los componentes verticales 12b, 12c y 14b y 14c de los bastidores laterales respectivos.

35 40 45 Mientras que se ha ilustrado y descrito en la presente memoria un ejemplo específico de una estructura de carro de parrilla y un método de montaje del carro, resultará evidente para los expertos en la técnica del diseño de carros que se pueden introducir numerosas modificaciones, variaciones y mejoras de la realización descrita en la presente memoria dentro del alcance de las siguientes reivindicaciones.

50

55

REIVINDICACIONES

- 5 1.- Un carro de parrilla (10) que comprende: dos paneles laterales (16, 18), de los que cada uno tiene un borde inferior (42) con un labio (46) vuelto hacia arriba, estando los paneles laterales (16, 18) portados por dos bastidores laterales (12, 14) en forma de U y generalmente invertidos, estando los bastidores laterales (12, 14) unidos por medio de barras transversales (34, 36) delantera y trasera, un panel trasero (19) con un labio inferior (56) orientado hacia el interior, un panel inferior (15) que tiene bordes (60, 62, 64, 66) laterales y trasero dependientes en dirección descendente que se acoplan en canales formados por dichos labios (46, 56).
- 10 2.- Un carro de parilla (10) según la reivindicación 1, en el que los paneles laterales (16, 18) están soldados a los bastidores laterales (12, 14).
- 3.- Un carro de parrilla (10) según la reivindicación 1, en el que al menos un gancho (26, 27, 28) portado por al menos uno de los bastidores laterales porta una sujeción lateral.
- 15 4.- Un carro de parrilla (10) según la reivindicación 1, en el que cada uno de los paneles, tanto laterales como inferior, tiene la totalidad de sus cuatro bordes doblados para formar una pestaña, extendiéndose cada una de dichas pestañas al menos a una porción importante de la longitud del borde del panel desde el que se ha formado.
- 5.- Un carro de parrilla (10) según la reivindicación 1, en el que cada bastidor lateral (12, 14) tiene tres ganchos (26, 27, 28), con dos de los ganchos orientados hacia el exterior para su uso en el soporte de una sujeción lateral, y un gancho delantero para portar y soportar una sujeción delantera.
- 20 6.- Un método de montaje de un carro de parrilla (10) que tiene dos bastidores laterales (12, 14) en forma de U y generalmente invertidos, cada uno de ellos con un panel lateral (16, 18), un panel trasero (19) y un panel inferior (15), teniendo cada panel lateral (16, 18) un labio (46) vuelto hacia arriba que se extiende hacia el interior en el borde inferior (42) del mismo, y un labio (56) vuelto hacia arriba que se extiende hacia el interior en el borde inferior del panel trasero (19), comprendiendo el método las etapas siguientes, no necesariamente en el orden siguiente:
- 25 fijar los paneles laterales (16, 18) a los bastidores laterales (12, 14);
- conectar un extremo de una barra transversal delantera (34) a una porción superior delantera de cada uno de los bastidores laterales (12, 14);
- conectar un extremo de una barra transversal trasera (36) a una porción superior trasera de cada uno de los bastidores laterales (12, 14), situando un extremo del panel inferior (15) en un canal orientado en dirección ascendente en el extremo inferior de cada uno de dichos bastidores laterales (12, 14);
- 30 elevar un canal formado por el labio (56) en el panel trasero (19) hacia su encaje con un borde trasero del panel inferior (15), y conectar el extremo superior del panel trasero (19) con la barra transversal trasera (36).
- 35 7.- Un método según la reivindicación 6, en el que el panel trasero (19) tiene una pestaña (56) horizontal superior, incluyendo la etapa adicional de colocar la pestaña superior (56) del panel trasero (19) sobre la barra transversal trasera (36).

40

45

FIG. 1

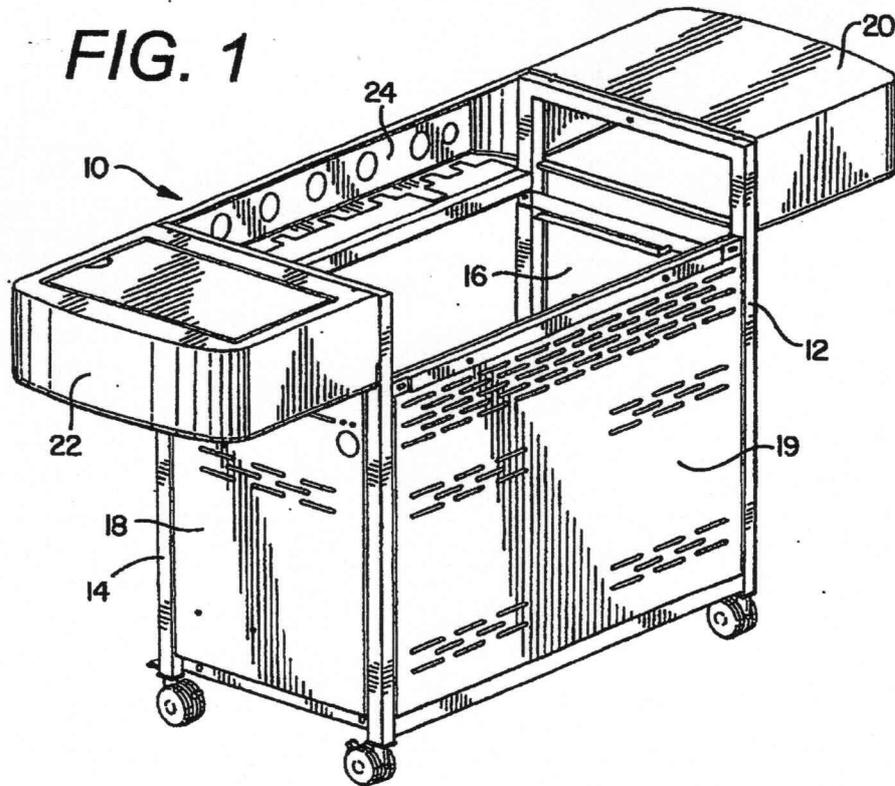


FIG. 2

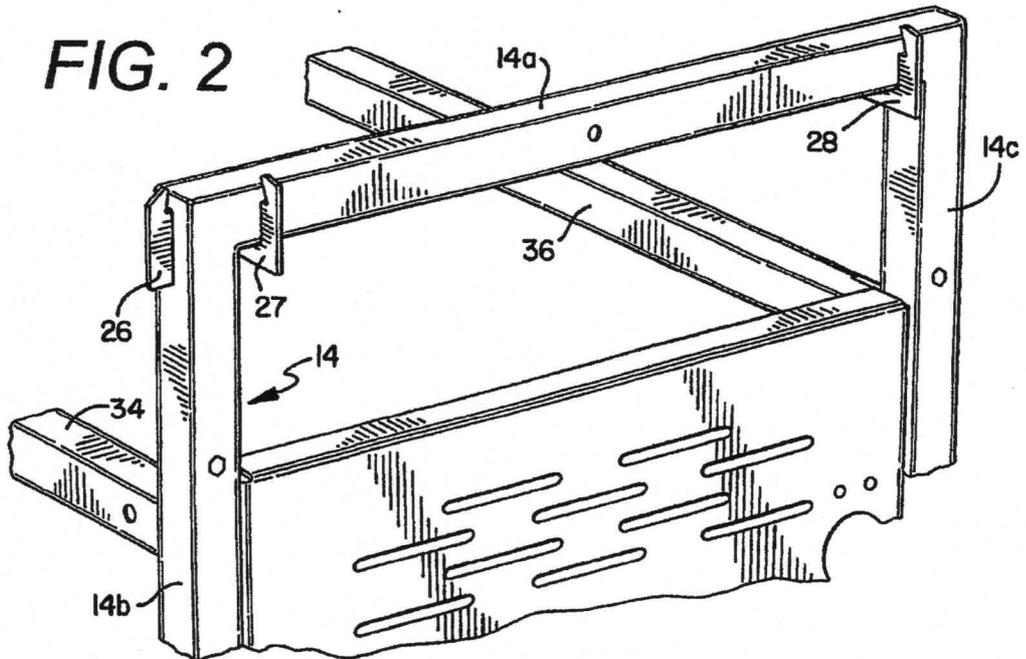


FIG. 3

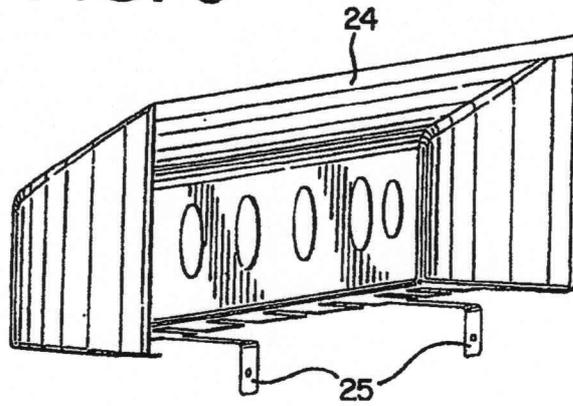


FIG. 4

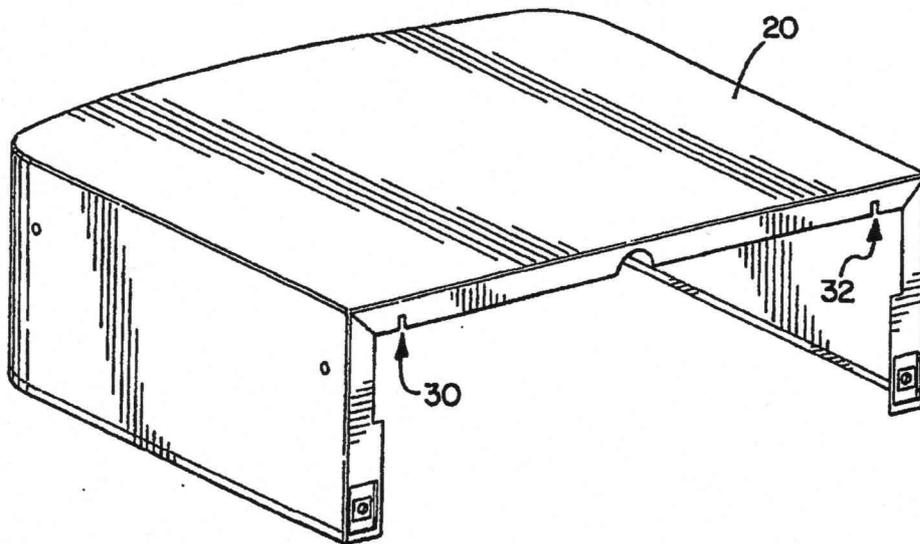


FIG. 5

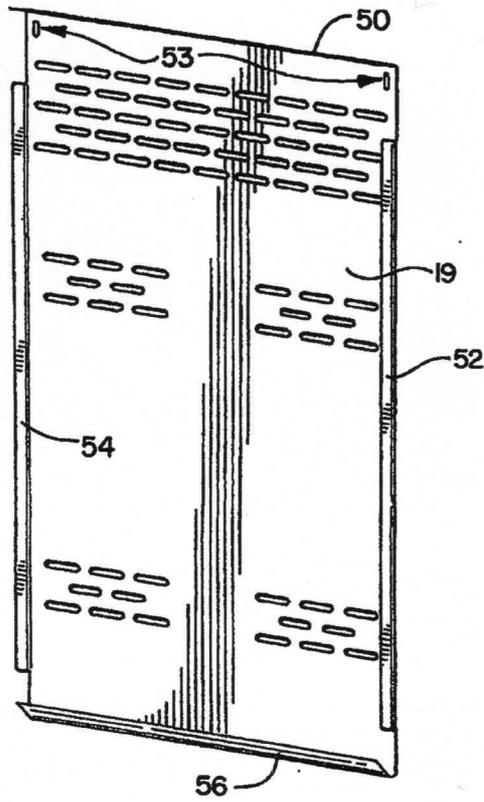


FIG. 6

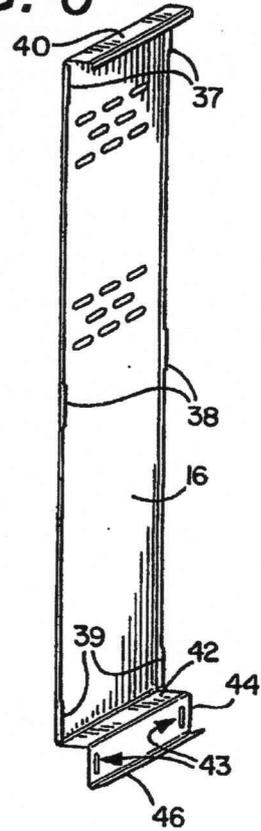
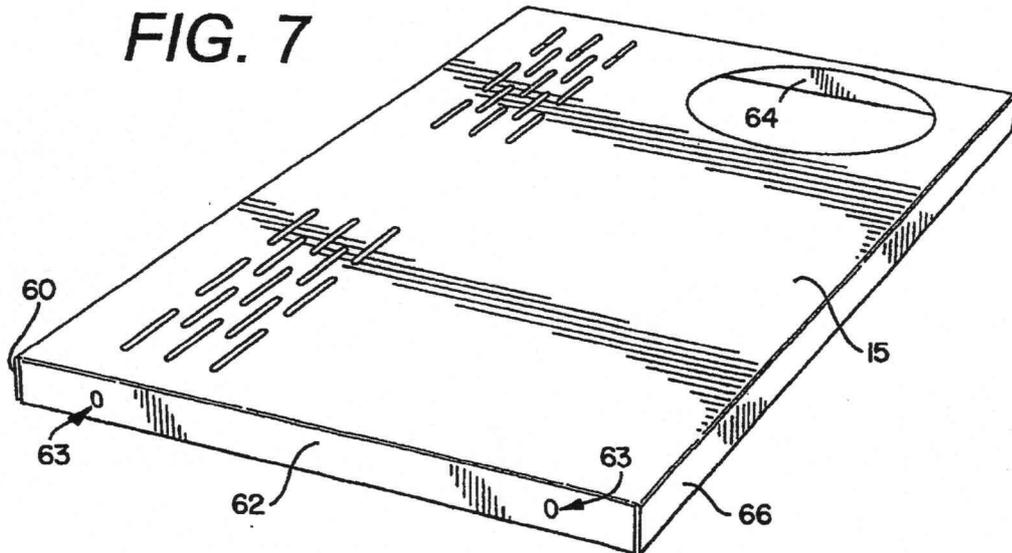


FIG. 7



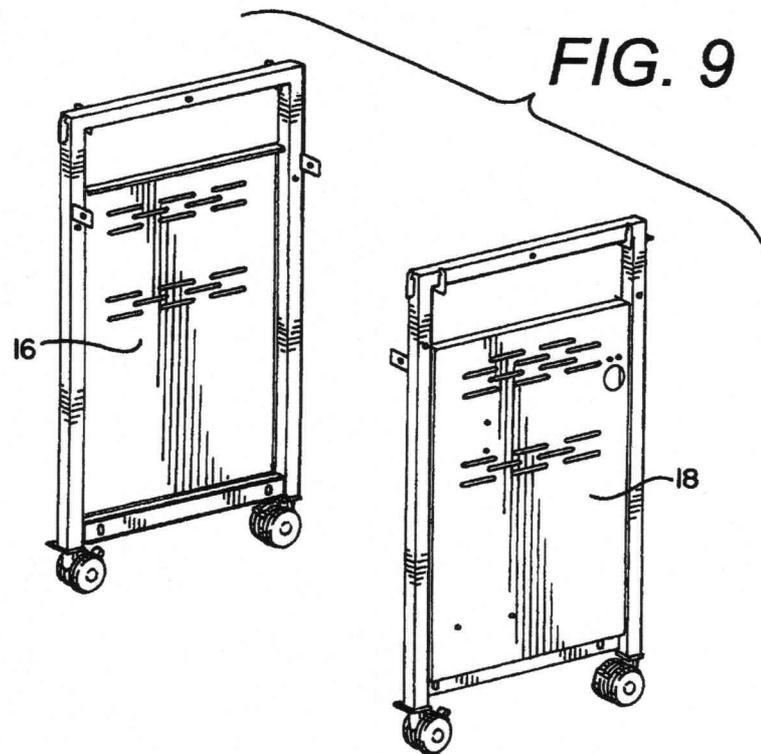
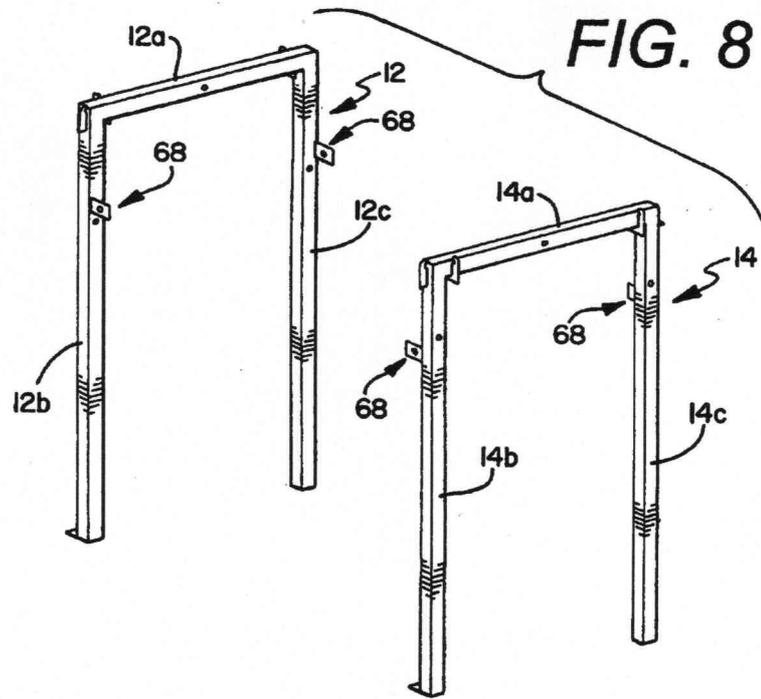


FIG. 10

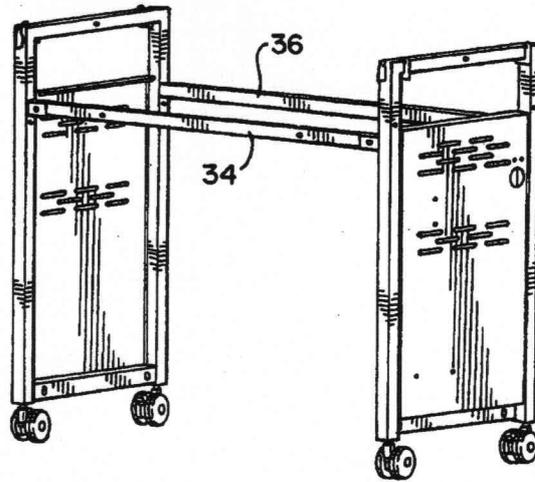


FIG. 11

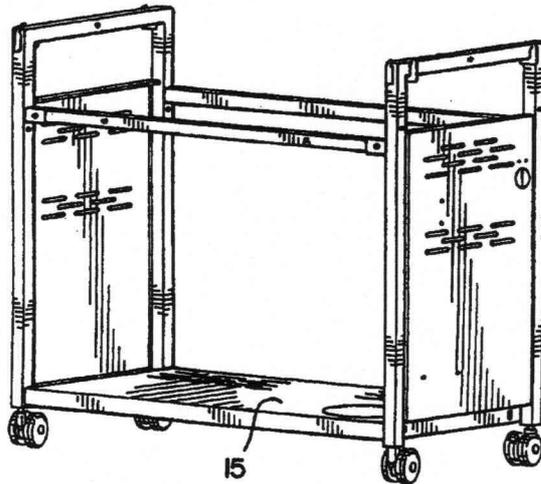


FIG. 12

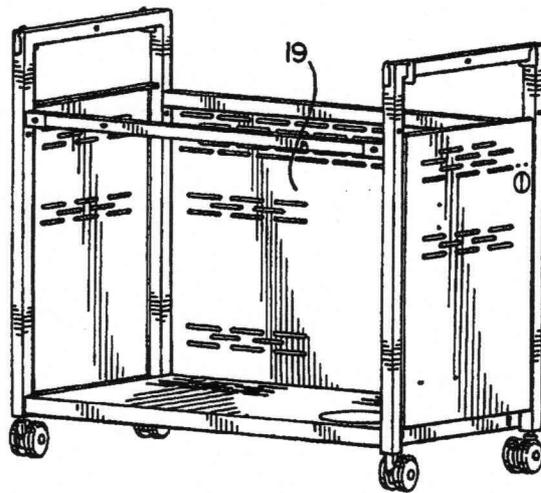


FIG. 13

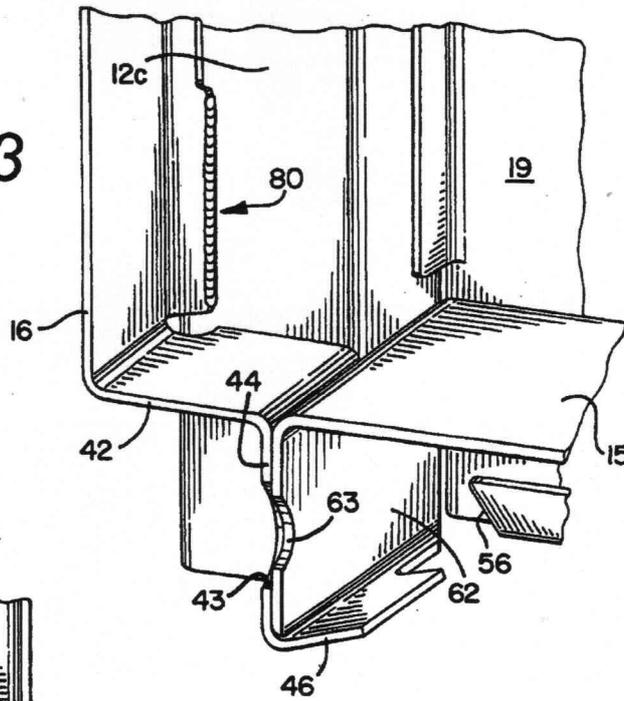


FIG. 14

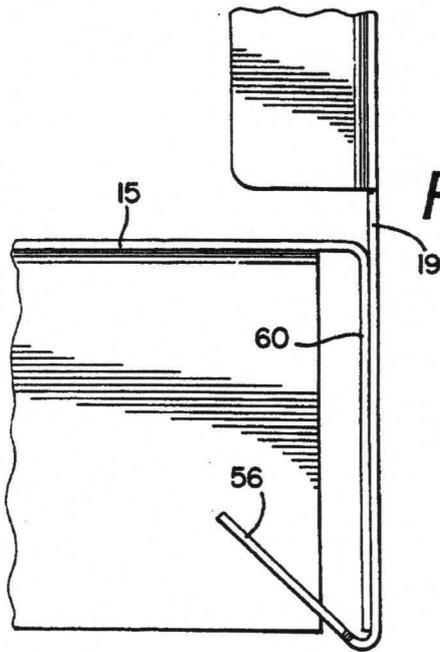


FIG. 15

