

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 586 146**

51 Int. Cl.:

B60J 5/12 (2006.01)

E06B 3/48 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **11.12.2014 E 14197279 (4)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **25.05.2016 EP 2883725**

54 Título: **Carrocería para vehículo de transporte de mercancías, provisto de una cortina de cierre**

30 Prioridad:

11.12.2013 FR 1362425

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

11.10.2016

73 Titular/es:

**JEAN CHEREAU SAS (100.0%)
Z.I. Le Domaine
50220 Ducey, FR**

72 Inventor/es:

**LE GUERN, TANGUI y
YBERT, FLORENTIN**

74 Agente/Representante:

DE ELZABURU MÁRQUEZ, Alberto

ES 2 586 146 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).

DESCRIPCION

Carrocería para vehículo de transporte de mercancías, provisto de una cortina de cierre

5 El presente invento se refiere al campo de los vehículos de transporte de mercancías tales como los portadores, los camiones, los semirremolques o los remolques. Los compartimentos de carga, especialmente los que tienen una temperatura determinada, de tales vehículos, presentan generalmente un piso, flancos verticales longitudinales y un pabellón superior y presentan generalmente un acceso trasero opuesto a una pared transversal delantera.

10 Para cerrar el acceso trasero, es habitual prever sistemas de cierre que comprenden puertas con uno o varios batientes con ejes verticales articulados en los extremos traseros de los flancos longitudinales. A pesar de que estas puertas, en posición abierta, puedan liberar por completo la anchura y la altura del acceso a los compartimentos, sus batientes presentan los inconvenientes de moverse ampliamente a ambos lados de los flancos longitudinales del compartimento y de necesitar una intervención directa manual de un usuario, generalmente el conductos del vehículo, para su apertura y su cierre.

15 Es igualmente habitual prever sistemas de cierre que comprenden unos raíles que están fijados contra las caras interiores de los flancos longitudinales del compartimento y que presentan porciones verticales y porciones horizontales superiores unidas entre sí por porciones de unión en forma de arcos de círculo. Estos sistemas de cierre comprenden además una cortina de cierre compuesta por varios paneles sucesivos articulados entre sí según unos ejes horizontales y cuyos extremos están provistos de rodillos encajados en los citados raíles, de tal manera que la cortina es móvil entre una posición bajada vertical de cierre del acceso al compartimento y una posición levantada horizontal de apertura en la cual se extiende por debajo del pabellón en el interior del compartimento. El mecanismo de accionamiento por motor eléctrico de la cortina está situado en el interior del compartimento. Tales sistemas de cierre de cortinas correderas presentan el inconveniente de reducir considerablemente la altura de acceso y la altura disponible en el interior del compartimento, así como la anchura del acceso al compartimento. Además, las suciedades de la cortina son introducidas en el interior del compartimento.

25 Por otra parte, la patente US 5 501 503 describe una cortina exterior de cierre del acceso trasero de un compartimento de un vehículo, en el cual los paneles horizontales que componen la cortina, que van unos a continuación de otros, no están unidos entre sí y en los cuales los extremos de los paneles están provistos de unos brazos que sobresalen y que se extienden perpendicularmente a estos paneles en el exterior de los flancos longitudinales del compartimento. Estos brazos llevan en sus extremos unos rodillos que están encajados en unos raíles situados en las caras exteriores de los flancos del compartimento.

30 En posición de cierre, los paneles de la cortina están colocados verticalmente en la parte de atrás del acceso al compartimento y los rodillos están en las porciones verticales de los raíles. En posición de apertura, los paneles de la cortina están colocados horizontalmente a gran distancia por encima del pabellón del compartimento y los rodillos están en las porciones horizontales de los raíles.

35 Para que los paneles puedan rodear la esquina superior trasera en ángulo recto del compartimento y pasar de su posición vertical a su posición horizontal, las partes que juntan las porciones verticales y las porciones horizontales de los raíles están unidas por porciones en forma de cabezas de agujas que se extienden hacia atrás y que permiten desplazar hacia atrás los paneles.

40 La cortina de cierre, descrita en la patente US 5 501 503, presenta el inconveniente de generar un sobre-espesor en anchura con respecto a las caras exteriores de los flancos del compartimento. Dificultades en cuanto a la realización de un cierre estanco y en cuanto al manejo de la cortina de cierre entre sus posiciones de apertura y de cierre son evidentes y no están resueltas.

45 El presente invento tiene como objetivo evitar o por lo menos limitar los inconvenientes de los sistemas de cierre, conocidos actualmente, de compartimentos de vehículos de transporte de mercancías y tiene por objetivo reducir los efectos de la depresión que aparece en la parte de atrás de tales vehículos cuando estos últimos están en circulación.

Según una variante de realización, se propone una carrocería para un vehículo de transporte de mercancías, que comprende un compartimento delimitado por flancos longitudinales, un suelo que une las partes inferiores de los flancos longitudinales y provista de un dispositivo de cierre de un acceso trasero al citado compartimento.

50 El dispositivo de cierre comprende una cortina de cierre que comprende unos paneles sucesivos y apta para ocupar una posición bajada de cierre del acceso trasero en la cual el panel del extremo superior está inclinado de delante hacia atrás y hacia los otros paneles situados verticalmente y el borde o parte superior de este panel del extremo superior está situado en la zona de un borde o parte trasera del extremo del pabellón y una posición levantada de apertura del acceso trasero en la cual la cortina de cierre se extiende, al menos en parte, por encima del citado pabellón.

Está delimitado al menos un paso de flujo de aire entre la parte de arriba y la parte trasera de la carrocería, entre el panel del extremo superior de la citada cortina de cierre en posición de cierre y una travesía superior trasera que se extiende por encima de este panel del extremo superior.

5 La carrocería puede comprender un carenado que delimita con el pabellón un espacio longitudinal de recepción, al menos parcial, de la cortina de cierre en posición de apertura.

El citado paso de flujo de aire puede presentar al menos una abertura superior practicada entre un borde trasero del citado carenado y la citada travesía superior trasera.

El citado paso de flujo de aire puede presentar al menos una abertura o hendidura superior practicada a través de dicho carenado.

10 El citado paso de flujo de aire puede presentar al menos una abertura trasera delimitada entre la citada travesía superior trasera y el panel del extremo superior de la citada cortina de cierre en posición de cierre.

El citado carenado puede presentar al menos una parte longitudinal trasera inclinada hacia atrás y dirigida hacia el citado paso de flujo de aire.

15 El panel del extremo superior de la citada cortina de cierre puede estar provisto de un postigo transversal de unión que une el citado carenado, por delante del citado paso de flujo de aire, y el citado panel del extremo superior cuando la citada cortina de cierre está en posición de cierre.

20 Los extremos del citado postigo transversal de unión pueden estar montados sobre placas de basculamiento del panel del extremo superior con respecto a los raíles de guiado, uniendo los raíles de guiado y este panel, de tal manera que lleven el borde superior del postigo transversal de unión contra el carenado bajo los efectos del basculamiento de las placas de basculamiento cuando la cortina de cierre alcance su posición bajada y recíprocamente.

La citada travesía superior trasera puede presentar una cara de guiado del aire en el citado paso de flujo de aire, que está inclinada hacia atrás.

25 La citada travesía superior trasera puede presentar una cara superior que presenta al menos una parte longitudinal inclinada hacia atrás.

La citada travesía superior trasera puede presentar al menos un paso travesero longitudinal.

30 El dispositivo de cierre puede comprender raíles de guiado que cooperan con unos medios de guiado soportados por los extremos laterales de los paneles y que presentan porciones verticales y porciones horizontales, unidas entre sí por porciones de unión en formas de arcos, para el guiado de la citada cortina de cierre entre las citadas posiciones de cierre y apertura, estando situadas las porciones verticales de los raíles de guiado de manera adyacente a las partes verticales del extremo trasero de los flancos longitudinales del compartimento y las porciones horizontales de los raíles de guiado extendiéndose por encima del pabellón del compartimento.

La carrocería puede comprender unos medios de accionamiento de la cortina de cierre, situados al menos en parte, en el interior de la citada travesía superior trasera.

35 El panel inferior de la cortina de cierre puede estar equipado con una junta transversal que se apoya contra la travesía superior trasera cuando la cortina de cierre está en posición levantada.

Una carrocería según el presente invento, de un compartimento de un vehículo de transporte de mercancías, especialmente con temperatura controlada, va a ser descrita ahora a título de ejemplo no limitativo, ilustrada por los dibujos anexos en los que:

40 - la figura 1 representa un vehículo según una vista en perspectiva hacia abajo desde atrás, que comprende una carrocería provista de una cortina de cierre;

- la figura 2 representa un corte vertical longitudinal de la carrocería;

- la figura 3 representa un corte vertical longitudinal de una parte trasera de la carrocería, estando la cortina de cierre en posición bajada;

45 - la figura 4 representa un corte vertical longitudinal de una parte trasera de la carrocería, estando la cortina de cierre en posición levantada,

- la figura 5 representa un corte horizontal de una parte trasera de la carrocería;

- la figura 6 representa un corte vertical longitudinal aumentado de una parte superior trasera de la carrocería, estando la cortina de cierre en posición bajada;

- la figura 7 representa un corte vertical longitudinal aumentado de una parte trasera de la carrocería, estando la cortina de cierre en una posición próxima a su posición bajada;

- la figura 8 representa un corte vertical longitudinal aumentado de una variante de realización de una parte superior trasera de la carrocería, estando la cortina de cierre en posición bajada; y

- 5 - la figura 9 representa un vehículo según una vista en perspectiva hacia abajo desde atrás, que comprende la carrocería de la figura 8.

En la descripción que sigue, el término "longitudinal" significa sustancialmente una dirección de desplazamiento en línea recta de un vehículo y el término "transversal" significa sustancialmente una dirección horizontal perpendicular a una dirección longitudinal.

- 10 En particular, en las figuras 1 a 4, se ilustra un vehículo 1 de transporte de mercancías, en particular un porteador o camión, que comprende, sobre un chasis 2, una cabina delantera de pilotaje 3 y una carrocería 4 que comprende un compartimento paralelepípedo 5 delimitado por flancos verticales longitudinales 6, un suelo horizontal 7 que une las partes inferiores de los flancos longitudinales 6, un pabellón horizontal 8 que une las partes superiores de los flancos longitudinales 6 y una pared transversal delantera 9, de tal manera que el compartimento 5 presenta una
15 abertura de acceso trasera 10.

El pabellón 8 presenta un borde transversal trasero 8a que está desviado hacia adelante con respecto a las zonas traseras verticales de los flancos longitudinales 6.

La carrocería 4 está equipada con un dispositivo de cierre 11 que permite cerrar y abrir el acceso trasero 10.

- 20 El dispositivo de cierre 11 comprende una estructura rígida 12 que es simétrica con respecto al plano vertical longitudinal de simetría del compartimento 5 y que comprende unos largueros verticales 13 adyacentes a las zonas verticales traseras de los flancos longitudinales 6, unos travesaños 14 que se extienden por encima del pabellón 8, a lo largo de sus bordes, y unas placas laterales superiores traseras en ángulo 15 que unen los extremos superiores de los largueros 13 y los extremos traseros de los travesaños 14.

- 25 El dispositivo de cierre 11 comprende unos raíles continuos opuestos de guiado 16 que tienen una sección en forma de U abierta, una cara frente a otra. Los raíles de guiado 16 comprenden unas porciones verticales 17 integradas en los largueros 13 y unas porciones horizontales 18 integradas en los travesaños 14, unidas entre sí por porciones de unión 19 en forma de círculos que se juntan tangencialmente con las porciones verticales 17 y las porciones horizontales 18 y que están situadas contra las caras interiores de las placas superiores en ángulo 15.

- 30 El dispositivo de cierre 11 comprende una cortina de cierre 20 que es igualmente simétrica con respecto al plano vertical longitudinal de simetría del compartimento 5 y que puede estar montado sobre la estructura rígida 12. La cortina de cierre 20 comprende una pluralidad de paneles transversales sucesivos 21 de contorno rectangular, de los cuales, un panel del extremo inferior o de pie 21a, un panel del extremo superior o de cabeza 21b y unos paneles intermedios 21n. El ejemplo representado ilustra una cortina de cierre 20 que comprende en su totalidad seis paneles transversales sucesivos 21.

- 35 Los paneles transversales sucesivos 21 están unidos entre sí por ejes transversales de articulación 22 que soportan los rodillos 23 (figura 5). Los rodillos 23 están encajados en los raíles de guiado 16 de tal manera que la cortina de cierre 20 es móvil entre una posición bajada de cierre (figuras 2 y 3) en la cual obstruye el acceso 10 al compartimento 5 y una posición levantada de apertura (figura 4) en la cual el acceso 10 al compartimento está liberado o abierto.

- 40 Cuando la cortina de cierre 20 está en su posición bajada de cierre (figuras 3, 6 y 8), el panel de pie 21a y los paneles intermedios 21n se extienden en un plano transversal vertical y el panel del extremo superior o de cabeza 21b está situado en el ángulo correspondiente a las porciones de unión 19 de los raíles de guiado 16 y está inclinado de adelante hacia atrás, hacia los otros paneles 21a y 21n colocados verticalmente. El borde superior de este panel del extremo superior 21b está entonces situado en la zona por encima del borde trasero del extremo 8a del pabellón
45 8. Por ejemplo, el ángulo de inclinación del panel del extremo superior o de cabeza 21b puede estar comprendido entre veinte y cincuenta grados.

- 50 Cuando la cortina de cierre 20 está en su posición levantada de apertura (figuras 4 y 7), el panel del extremo superior o de cabeza 21b y los paneles intermedios 21n se extienden por encima del pabellón 8 y el panel inferior o de pie 21a está situado en el ángulo correspondiente a las porciones de unión 19 de los raíles de guiado 16 y está ligeramente inclinado hacia atrás.

La carrocería 4 está equipada igualmente de una traviesa superior trasera 24 que está integrada en el dispositivo de cierre 11 y que une las placas laterales superiores traseras en ángulo 15. La traviesa superior trasera 24, que es cóncava y sustancialmente de sección triangular, forma la esquina superior trasera de la carrocería 4 y está situada por encima y a distancia del recorrido de desplazamiento de la cortina de cierre 20, de una manera más precisa, por

encima de la parte trasera de los arcos de círculo determinados por los brazos de unión 19 de los ralles de guiado 16.

5 En su posición bajada de cierre de la cortina de cierre 20 (figuras 3, 6 y 8), la traviesa superior trasera 24 está situada a distancia por encima del panel del extremo superior o de cabeza 21b, de tal manera que, en esta posición bajada, existe un paso de desplazamiento 25 entre la cara superior 26, inclinada hacia atrás, del panel del extremo superior 21b y una cara inferior 27, inclinada hacia atrás, de la traviesa superior trasera 24. Estas caras 26 y 27 situadas frente a frente pueden ser sustancialmente paralelas o inclinadas una con respecto a otra en un sentido o en el otro. Además, la cara 27 puede ser plana, hueca o abombada.

10 La carrocería 4 está equipada igualmente de un carenado 28 que se extiende por encima de la parte trasera del pabellón 8 y que presenta una pared horizontal superior 29 situada a distancia y por encima del pabellón 8 y alineada con la cara superior 30 de la traviesa superior trasera 24, de los rebordes longitudinales 31 que se juntan con los bordes longitudinales del pabellón 8 y una parte delantera con perfil aerodinámico 32 del carenado 28 que se junta con la cara superior del pabellón 8.

15 El carenado 28 delimita con el pabellón 8 un espacio longitudinal 33 abierto hacia atrás en la zona del extremo trasero 8a del pabellón 8, en el cual están situados los travesaños 14 y que es apto para recibir, al menos parcialmente, la cortina de cierre 20 cuando es llevada a su posición levantada de apertura citada anteriormente.

20 La pared horizontal 29 del carenado 28 presenta un borde trasero transversal 34 situado delante y a distancia de la traviesa superior trasera 24 y comprende, opcionalmente, porciones laterales 35 ampliamente espaciadas transversalmente que se juntan con la traviesa superior trasera 24, de tal manera que se practica una abertura o hendidura superior 36 entre la traviesa superior trasera 24 y el carenado 28.

Así, la abertura superior 36 forma una comunicación entre la parte de arriba de la carrocería 4, incluyendo el carenado 28, y el paso de flujo 25.

25 Resulta que cuando la cortina de cierre 20 está en su posición bajada de cierre (figuras 2 y 3) y cuando el vehículo 1 se desplaza hacia adelante, a las velocidades de circulación, se produce un desplazamiento o flujo de aire a través del paso de flujo 25, desde la parte de arriba hacia la parte de atrás del vehículo 1, entre el panel del extremo superior 21b y la traviesa superior trasera 24.

30 Este desplazamiento o flujo de aire entra en el paso de flujo 25 por la abertura superior 36, atraviesa el paso de flujo 25 siendo desviada por la cara inferior 27 de la traviesa superior trasera 24 que forma un deflector inclinado hacia atrás, y a continuación sale hacia atrás por la abertura trasera 37 que existe entre el borde inferior 38 de la cara superior del panel del extremo superior 21b y el borde inferior 39 de la traviesa superior trasera 24.

Esta entrada o aporte de aire detrás de la cortina de cierre 20 y más generalmente en la parte trasera de la carrocería 4 del vehículo 1, contribuye a reducir la depresión que aparece detrás del vehículo 1 cuando este último circula.

35 Como está ilustrado especialmente en la figura 4, el borde inferior 39 de la traviesa superior trasera 24 está aproximadamente al nivel de la cara inferior del pabellón 8. Cuando la cortina de cierre 20 está en su posición levantada, el borde inferior del panel del extremo inferior o de pie 21a está aproximadamente al nivel o por encima de la cara inferior del pabellón 8, de tal manera que el acceso trasero 10 al compartimento 5 está despejado en toda su altura, constituyendo la traviesa superior trasera 24 un gálibo y una protección durante la carga de mercancías en el compartimento 5.

40 Como está ilustrado en particular en las figuras 6 y 7, la parte de la cabecera del panel del extremo superior o de cabeza 21b está unida a los ralles de guiado 16 por medio de unas placas laterales de basculamiento 40. Estas placas pivotantes de basculamiento 40 están provistas de ejes transversales 22a que soportan unos rodillos 23 encajados en los ralles de guiado 16 y están provistas, de manera descentrada, de ejes transversales de articulación 41 unidos a los paneles 21b.

45 Los travesaños 14 y las placas de basculado 40 están provistos de unos sistemas de rampas y levas 42 que permiten hacer pivotar las placas de basculamiento 40 cuando la cortina de cierre 16 llega a su posición de cierre en el sentido de que baja la parte de la cabecera del panel del extremo superior o de cabeza 21b, al mismo tiempo que alcanza su posición inclinada citada anteriormente (figura 6) durante el descenso de los otros paneles e, inversamente, de hacer pivotar las placas de basculamiento 40 cuando la cortina de cierre 16 abandona su posición de cierre en el sentido de que levanta la parte de la cabecera del panel del extremo superior o de cabeza 21b, al mismo tiempo que deja su posición inclinada citada anteriormente (figura 7) durante el ascenso de los otros paneles.

En posición bajada (figuras 3 y 6), la parte de la cabecera del panel del extremo superior o de cabeza 21b se apoya en la parte del extremo trasero 8a del pabellón 8 y sus partes de los extremos laterales se apoyan en los rebordes 15a de las placas laterales superiores traseras en ángulo 15, por medio de una junta de estanqueidad 43.

- Las placas de basculamiento 40 soportan una placa transversal o postigo transversal de unión 44 que pivota entre ellas. En posición bajada de la cortina de cierre 16 (figuras 3 y 6), esta placa transversal 44 une el citado carenado 28, por delante del citado paso de flujo de aire 25, y el citado panel del extremo superior 21b está inclinado hacia atrás, sensiblemente con el mismo ángulo de inclinación que el panel del extremo superior o de cabeza 21b. La placa transversal o postigo transversal de unión 44 permite obstruir el espacio entre el extremo trasero 8a del pabellón 8 y el extremo delantero del panel del extremo superior o de cabeza 21b cuando la citada cortina de cierre 20 está en posición de cierre, correspondiendo este espacio a la entrada trasera del espacio longitudinal 33.
- En esta posición bajada, un borde transversal delantero de la placa transversal 44 se apoya por debajo de la pared superior 29 del carenado 28, en las proximidades de su borde 34, y un borde transversal trasero de la placa transversal 44 se apoya por encima del panel del extremo superior o de cabeza 21b, en las proximidades de su borde delantero superior. Estos apoyos pueden comprender eventualmente juntas de estanqueidad.
- Así, el desplazamiento o flujo de aire en el paso de flujo 25, descrito anteriormente, se produce sin discontinuidad entre el borde trasero 34 del carenado 28 y la cara superior del panel del extremo superior o de cabeza 21b.
- Además, la parte trasera 29a de la pared superior 29 del carenado 28 puede estar perfilada de manera inclinada hacia el paso de flujo 25, de tal manera que facilite más todavía la entrada de flujo de aire en este paso. Además, esta parte trasera puede presentar unas aletas superiores longitudinales 29b que sobresalen para guiar el flujo de aire.
- Cuando el panel del extremo superior o de cabeza 21b pivota como se ha descrito anteriormente, hacia su posición inclinada o apartándose de esta posición inclinada, la placa transversal 44 bascula aproximándose o apartándose de sus apoyos citados anteriormente (figura 7). Cuando la placa transversal 44 se aparta de sus apoyos citados anteriormente, se desplaza en el espacio longitudinal de recepción 33 al mismo tiempo que la cortina de cierre 16, desplazándose las placas de basculado 40 paralelamente a sí mismas siguiendo unas porciones rectilíneas de las rampas de los sistemas 42.
- El dispositivo de cierre 11 puede comprender además un mecanismo de accionamiento 45 de la cortina de cierre 16. Este mecanismo de accionamiento 45 puede comprender un eje transversal 46 y un motor eléctrico, instalados en el interior de la traviesa superior trasera 24 y puede comprender unas ruedas dentadas soportadas por los extremos de este eje transversal, para el accionamiento de unas cadenas con eslabones unidas a la cortina de cierre 16.
- Según una variante de realización ilustrada en las figuras 8 y 9, la traviesa superior trasera 24 puede presentar uno o varios pasos secundarios longitudinales 47, abiertos por delante en el paso de flujo 25 y abiertos por detrás de esta traviesa 24. Estos pasos secundarios longitudinales 47 pueden presentarse bajo la forma de hendiduras que se extienden transversalmente.
- Así, una parte del flujo de aire que circula hacia atrás en el paso de flujo 25 puede ser dirigido hacia la parte de atrás de la traviesa superior trasera 24 a través del o de los pasos secundarios 47, con el fin de reducir la depresión en la parte trasera de esta última cuando el vehículo 1 circula.
- Además, la cara superior 30 de la traviesa superior trasera 24 presenta al menos una zona inclinada hacia atrás 30a, para llevar igualmente, detrás de la traviesa superior trasera 24, al menos una parte del flujo de aire que circula sobre esta cara 30.
- Por otra parte, como está ilustrado en particular en la figura 4, el panel inferior 21a de la cortina de cierre 20 puede estar equipado con una junta transversal 48 que, cuando la cortina de cierre 20 está en posición levantada, se apoya contra la cara 27 de la traviesa superior trasera 24, con el fin de evitar que un flujo de aire no pase por el paso de flujo 25 en esta posición levantada de la cortina de cierre 20.
- Según una variante de realización, el carenado 28 podría extenderse hacia atrás hasta la traviesa superior trasera 24 y su pared superior 29 podría presentar una o varias aberturas o hendiduras traveseras de entrada en el paso de flujo de aire 25, equivalentes a la abertura de entrada 36.
- El presente invento no se limita a los ejemplos descritos anteriormente. Son posibles muchas otras variantes, sin salir del marco del invento.

REIVINDICACIONES

- 1.- Carrocería para vehículo de transporte de mercancías, que comprende un compartimento (5) delimitado por unos flancos longitudinales, un suelo que une las partes inferiores de los flancos longitudinales y un pabellón que une las partes superiores de los flancos longitudinales y provista de un dispositivo de cierre de un acceso trasero (10) al citado compartimento (5), en la cual el dispositivo de cierre (11) comprende una cortina de cierre (20) que comprende unos paneles sucesivos (21) y apta para ocupar una posición bajada de cierre del acceso trasero en la cual el panel del extremo superior (21b) está inclinado de delante atrás hacia los otros paneles colocados verticalmente y el borde o parte superior de este panel del extremo superior está situado en la zona de un borde o parte trasera del extremo (8a) del pabellón (8) y una posición levantada de apertura del acceso trasero en la cual la cortina de cierre (20) se extiende, al menos en parte, por encima del pabellón, caracterizada porque al menos un paso de flujo de aires (25) entre la parte de arriba y la parte de atrás de la carrocería está delimitado entre el panel del extremo superior (21b) de la citada cortina de cierre (11) en posición de cierre y una traviesa superior trasera (24) que se extiende por encima de este panel del extremo superior (21b),
- 2.- Carrocería según la reivindicación 1, que comprende un carenado (28) que delimita con el pabellón (8) un espacio longitudinal (33) de recepción, al menos parcial, de la cortina de cierre (20) en posición de apertura.
- 3.- Carrocería según la reivindicación 2, en la cual el citado paso de flujo de aire (25) presenta al menos una abertura superior (36) practicada entre un borde trasero (34) del citado carenado (28) y la citada traviesa superior trasera (24).
- 4.- Carrocería según una de las reivindicaciones 2 y 3, en la cual el citado paso de flujo de aire (25) presenta al menos una abertura o hendidura superior practicada a través del citado carenado.
- 5.- Carrocería según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, en la cual el citado paso de flujo de aire (25) presenta al menos una abertura trasera delimitada entre la citada traviesa superior trasera (24) y el panel del extremo superior (21b) de la citada cortina de cierre (20) en posición de cierre.
- 6.- Carrocería según una cualquiera de las reivindicaciones 2 a 5, en la cual el citado carenado (28) presenta al menos una parte longitudinal trasera (29a) inclinada hacia atrás y dirigida hacia el citado paso de flujo de aire (25).
- 7.- Carrocería según una cualquiera de las reivindicaciones 2 a 5, en el cual el panel del extremo superior (21b) de la citada cortina de cierre (20) está provisto de un postigo transversal de unión (44) que une el citado carenado (28), delante del citado paso de flujo de aire (25), y el citado panel del extremo superior (21b) cuando la citada cortina de cierre (20) está en posición de cierre.
- 8.- Carrocería según la reivindicación 7, en la cual los extremos del citado postigo transversal de unión (44) están montados sobre las placas de basculamiento (40) del panel del extremo superior (21b) con respecto a los raíles de guiado, uniendo lo raíles de guiado y este panel, de tal manera que llevan el borde superior del postigo transversal de unión (44) contra el carenado (28) bajo los efectos del basculamiento de las placas de basculamiento (40) cuando la cortina de cierre alcanza su posición bajada, y recíprocamente.
- 9.- Carrocería según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, en la cual la citada traviesa superior trasera (24) presenta una cara de guiado del aire (27) en el citado paso de flujo de aire (25), que está inclinada hacia atrás.
- 10.- Carrocería según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, en la cual la citada traviesa superior trasera (24) presenta una cara superior (30) que presenta al menos una parte longitudinal (30a) inclinada hacia atrás.
- 11.- Carrocería según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, en la cual la citada traviesa superior trasera (24) presenta al menos un paso travesero longitudinal (47).
- 12.- Carrocería según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, en la cual el dispositivo de cierre (11) comprende unos raíles de guiado (16) que cooperan con unos medios de guiado (23) soportados por los extremos laterales de los paneles y que presentan unas porciones verticales (17) y unas porciones horizontales (18), unidas entre sí por unas porciones de unión (19) en forma de arcos, para el guiado de la citada cortina de cierre (20) entre las citadas posiciones de cierre y apertura, estando situadas las citadas porciones verticales (17) de los raíles de guiado de forma adyacente a las partes verticales del extremo trasero de los flancos longitudinales (6) del compartimento (5) y extendiéndose las porciones horizontales (18) de los raíles de guiado por encima del pabellón (8) del compartimento (5).
- 13.- Carrocería según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, que comprende unos medios de accionamiento (43) de la cortina de cierre, situados al menos en parte en el interior de la citada traviesa superior trasera.

14.- Carrocería según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, en la cual el panel inferior (21a) de la cortina de cierre (20) está equipado con una junta transversal (48) que se apoya contra la traviesa superior trasera (24) cuando la cortina de cierre (20) está en posición elevada.

FIG.3

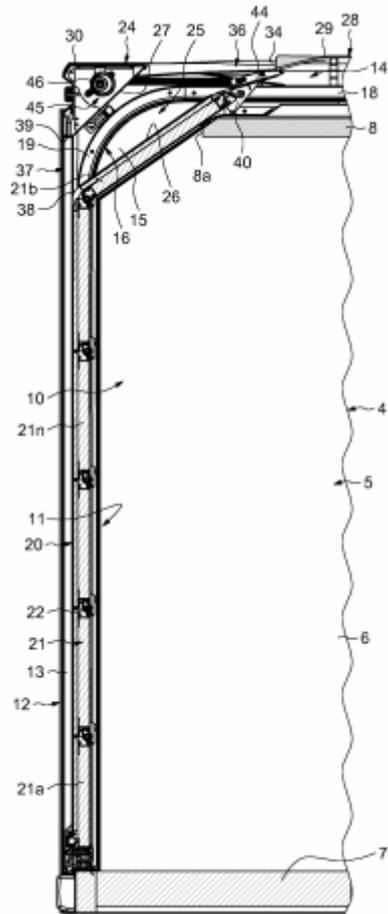


FIG.4

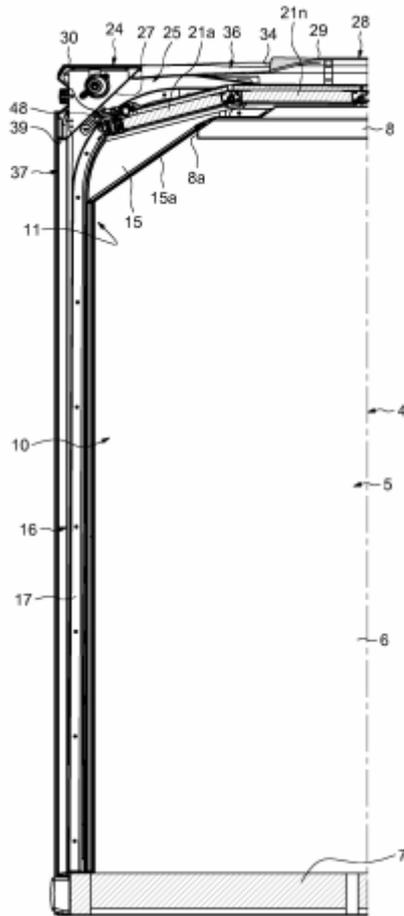


FIG.5

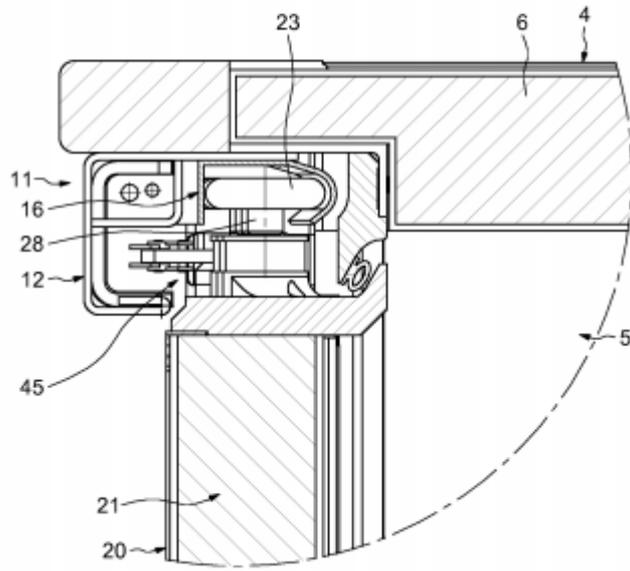


FIG.6

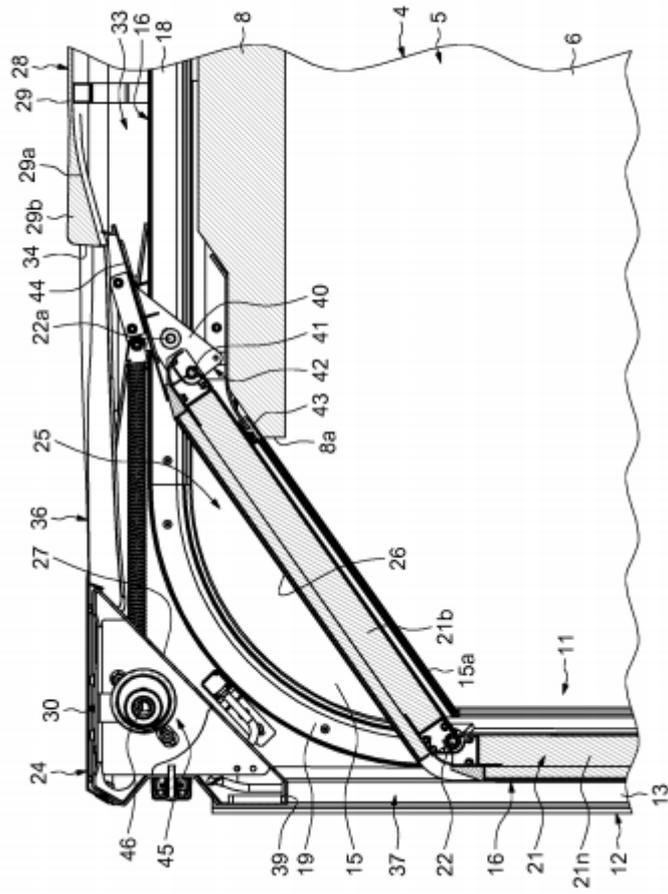


FIG.7

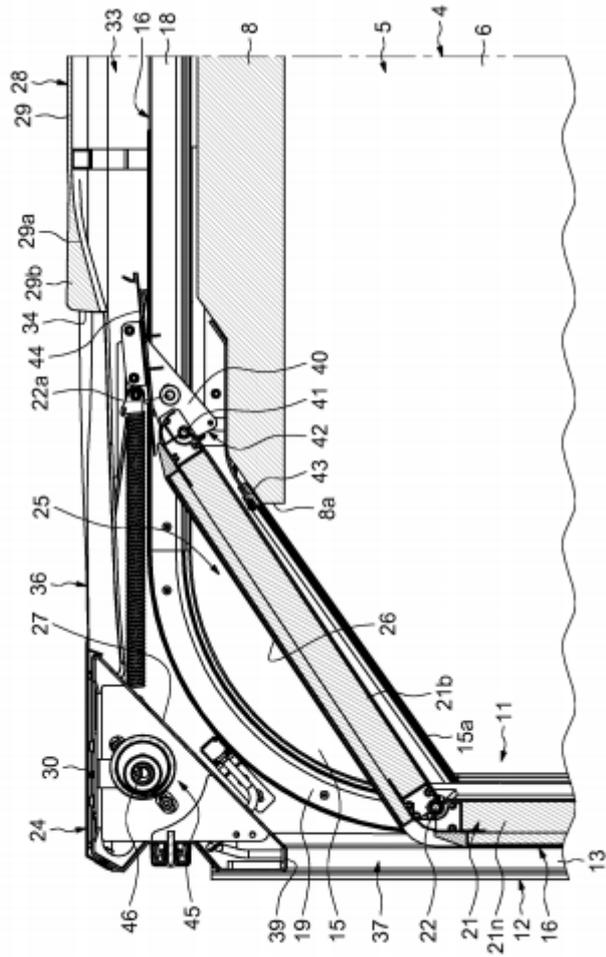


FIG.8

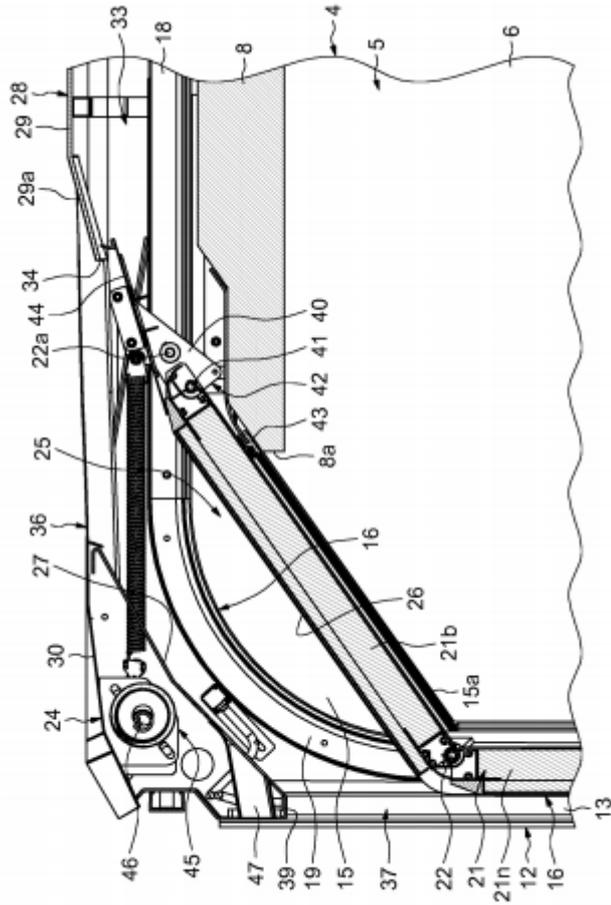


FIG.9

