



1959

80202

80202

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE UNA PATENTE DE MODELO DE UTILIDAD, POR VEINTE AÑOS EN ESPAÑA, A FAVOR DE LIBBEY OWENS FORD GLASS; CO., DE NACIONALIDAD NORTEAMERICANA, RESIDENTE EN ROSSFORD (Toledo-Chio) U.S.A.

s o b r e:

"NUEVO ESPEJO RETROVISOR PARA AUTOMOVILES, FIJADO DIRECTAMENTE A LA SUPERFICIE INTERNA DEL PROPIO PARABRISAS"

~~~~~

5.- Se ha comprobado que es conveniente montar el espejo retrovisor directamente sobre el parabrisas de un automóvil debido, hasta cierto punto, al diseño moderno del automóvil y más en particular al reciente incremento del área visora de cristal en la parte anterior del coche. Los espejos retrovisores comunmente usados han resultado poco satisfactorios en las presentes condiciones introducidas por las actuales dise-  
10.- faciones de coches, especialmente por razón del hecho de que se necesitan unos brazos de montura excesivamente largos o unos soportes de montura para el espejo con el fin de colocar el elemento reflector del espejo en una posición visora correcta



1959

80202

5.- delante del conductor. Tales dispositivos de montura para los espejos retrovisores son muy susceptibles de las vibraciones del coche y por consiguiente afectan a la estabilidad de la imagen reflejada por el espejo. Además, estos dispositivos de montura se extienden hacia abajo delante del parabrisas y oscurecen la visión del conductor hasta tal punto que resulta muy inconveniente.

10.- Por lo tanto, el nuevo espejo retrovisor presentado por esta invención incluye una montura para el espejo que consta de un elemento base que va directamente unido a la superficie interior de un parabrisas, y de un elemento de montura que lleva el elemento reflector o espejo; esta montura va unida al elemento base de forma que se puede separar. El elemento base, que en la forma preferible de llevarlo a la práctica es un bloque de vidrio, va fuertemente asegurado a la superficie interior del parabrisas y coopera con el elemento de montura de tal suerte que el elemento reflector o espejo propiamente tal, que va en la montura, se encuentre dentro del auto en correcta posición visual. Estos dos elementos constituyen, junto con el elemento reflector, el nuevo espejo retrovisor de la presente invención. Así, el espejo retrovisor ofrece una máxima economía de producción, una gran facilidad de montaje y, generalmente hablando, no estorbará de forma apreciable la eficacia normal del espejo ni a la construcción del parabrisas.

25.- Por consiguiente el objeto primario de la presente invención es proporcionar un espejo retrovisor que dura mucho, cueste poco al fabricarlo e instalarlo, y que se pueda colocar en la superficie interior del parabrisas de vidrio para ofrecer al operador del vehículo una vista óptima de la parte posterior sin vibraciones molestas de la imagen reflejada.

30.- Otro objeto de la invención es presentar un espejo retrovisor en el que el elemento reflector vaya en un elemento



80202

de montura unido de forma amovible a un elemento base que va directamente sujeto a la superficie interior del parabrisas de vidrio.

5.- Para mejor comprensión de la descripción que sigue, se adjuntan dibujos a los cuales se hará constante referencia a lo largo de la misma, siempre a título de ejemplo no limitativo.

10.- La Fig., 1ª, es una vista en perspectiva de una montura de un espejo retrovisor construida de acuerdo con la invención y sujeta directamente al parabrisas del automóvil;

La Fig., 2ª, es una vista en sección tomada a lo largo de la línea 2--2 de la fig. 1;

La Fig., 3ª, es una vista parcial en sección tomada a lo largo de la línea 3--3 de la fig. 2;

15.- La Fig., 4ª, es una vista en perspectiva del elemento base y de la montura antes de armarse;

La Fig., 5ª, es una proyección vertical lateral de una modalidad de la presente invención con el elemento base y el elemento de montura armados;

20.- La Fig., 6ª, es una proyección vertical de arriba de la fig. 5;

La Fig., 7ª, es una vista en perspectiva de la variante de las figs., 5ª y 6ª que presenta los elementos antes de unirse;

25.- La Fig., 8ª, es una vista fragmentaria en sección con las piezas rotas que muestra una nueva variante de la presente invención;

La Fig., 9ª, es una vista en perspectiva de otra variante de la presente invención con los dos elementos montados;

30.- La Fig., 10ª, es una proyección vertical de arriba de la fig., 9; y

La Fig., 11ª, es una vista en perspectiva de la variante de las figs., 9ª y 10ª que presenta los elementos antes de



80202

unirse.

Según el presente Modelo de Utilidad, se ha proporcionado la combinación de un parabrisas de automóvil y un espejo retrovisor colocado dentro del coche, caracterizado por el hecho de que el espejo va montado directamente en la superficie interna de dicho parabrisas en una posición entre el parabrisas y el conductor para ofrecerle a éste una vista sin obstáculos de las condiciones de la carretera detrás del automóvil.

Ahora con referencia a los dibujos y en particular a la fig. 1ª, en ella se ve un automóvil(20), en cuyo parabrisas (21) va montado el espejo retrovisor o conjunto espejo (22). Este espejo retrovisor o conjunto de espejo (22) colocado en la superficie interior del parabrisas, ofrece al operador del vehículo una vista óptima de la parte posterior y además está prácticamente libre de vibraciones molestas. Además, por razón de su interconexión, el conjunto espejo (22) es de gran duración y resulta económica su instalación y conservación.

El espejo retrovisor o conjunto espejo (22) (figs. 2ª a 4ª) por lo general consta de dos componentes, el primero de ellos o elemento base (23) va montado directamente sobre el parabrisas de vidrio (21); y el segundo componente o elemento de montura (24) va sujeto al elemento base o bloque (23) rígidamente o al menos prácticamente inmóvil. Este segundo componente o elemento de montura (24) es el que lleva el verdadero cuerpo reflector o espejo retrovisor (25) y el dispositivo de montura del espejo (26) mediante el cual el elemento espejo (25) va montado en el elemento (24). El espejo retrovisor (25) y su dispositivo de montura (26) se han ilustrado y se describirán tan sólo en cuanto se juzgue necesario para comprender por completo la presente solicitud.

El elemento base (23) puede ir asegurado (fig.,2ª) a la superficie interior (27) del parabrisas (21) mediante la apli-



80202

cación de una lámina o capa (28) de resina butiral de polivi-  
nilo o de otro material resinoso adecuado o capa adhesiva mien-  
tras se forma el parabrisas y después de haber sido formado.

La lámina o capa (28) puede ser elegida para producir una liga-  
5.- zón rígida o elástica, según se quiera.

Ahora, con referencia a la fig., 4ª, el elemento base ..  
(23), que en la forma preferible de llevarlo a la práctica es ..  
un bloque de vidrio, tiene forma trapezoidal y las caras no  
paralelas (29) están biseladas o chafleadas hacia adentro par-  
10.- tiendo de la superficie interior (30), hacia la superficie ex-  
terior (31) del bloque (23). Los bordes (32), donde se juntan  
las caras no paralelas (29) con la superficie interior (30),  
están más redondeadas con un fin que más adelante señalaremos.

Como se vé en la fig., 4ª, el elemento (23) normalmente va ase-  
15.- gurado a la superficie interior (27) del parabrisas (21) subs-  
tancialmente intermedio entre los extremos del parabrisas con  
la cara paralela más corta (33) dirigida hacia arriba hacia  
el techo del coche o borde superior del parabrisas, y la cara  
paralela más larga (34), por consiguiente, en la posición infe-  
20.- rior hacia el borde inferior del parabrisas.

El elemento de montura (24) es preferible que sea metáli-  
co y todavía mejor de metal fundido, aunque también se pueden  
emplear otros metales o materias plásticas adecuados fundidos,  
moldeados o trabajados a máquina. La montura del espejo o

25.- elemento de soporte (24) tiene una amplia ranura o corte (35),  
que es prácticamente de la misma forma trapezoide y tamaño que  
el perfil del bloque (23). Este corte (35) se hace tallando o  
cortando y quitando parte de las porciones terminales (36) del  
elemento (24) para formar ranuras (37) en forma de "V" que ex-  
30.- ponen unas caras interiores inclinadas portadoras (38), en los  
extremos (36), que bordean el corte (35). Cada una de estas ca-  
ras (38) está biselada o achaflanada interiormente con respecto



80202

- al parabrisas, al mismo ángulo que las caras no paralelas (29) del bloque (23). Por lo tanto, estas caras (38) cuando entra deslizándose el elemento (24) en el elemento (23), harán frente a las caras no paralelas (29), teniendo el mismo ángulo de inclinación y la misma forma las caras (38) y (29) de forma que estarán paralelas, como se ha descrito más arriba, cuando el conjunto de montura del espejo (22) esté montado. Las muescas en forma de "V" (37) aprisionarán, como se vé en la fig. 3ª, o asegurarán las caras no paralelas (29), cuando el elemento (24) sea forzado hacia abajo sobre el elemento (23), de forma que las caras (29) y (38) se mantienen interconectadas. Esta interconexión eliminará substancialmente toda oscilación y movimiento longitudinal o lateral del elemento base (23) y del elemento de soporte del espejo (24) en su unión, cuando están ligados para formar el espejo retrovisor fijo o conjunto de montura del espejo (22). Se ha comprobado que es conveniente redondear el borde (32), como se ha indicado anteriormente, con el fin de evitar que se astille o salte el elemento (23) a lo largo de los bordes (32) donde normalmente habrá mucha tensión del montaje de cuña. Si se quiere, se puede colocar un adhesivo termoplástico adecuado bien en la abertura entre cada cara (29 y 38) expuesta por bordes redondeados (29) como en (32), sobre la superficie dirigida hacia afuera (39) del elemento (24), o bien sobre la superficie (30) del elemento (23) yuxtapuesta dirigida hacia adentro para prevenir la vibración entre los elementos.
- 5.-
- 10.-
- 15.-
- 20.-
- 25.-

Así, se ve que un elemento de montura para un espejo (24), que lleva el elemento de espejo retrovisor (25), y que tiene un corte (35), puede deslizarse desde su posición, que aparece en la fig. 4ª, hasta el segundo elemento (23), previamente fijado a un parabrisas (21) y mediante la acción de agarre o sujeción del corte (37) en forma de "V", será acuñado en el

30.-



202

- elemento (23) para formar el espejo retrovisor o conjunto espejo (22) ilustrado en la fig. 2ª. El elemento de montura (24) puede ir provisto de una perforación o núcleo (40) con resaca en su interior para recibir un eje (41) rescado ligado al segundo elemento por medio de una contratuerca (42). Este eje (41), mediante cualquier dispositivo adecuado, puede llevar montado en su extremo opuesto el espejo reflector (25), y como este eje no hace frente al vidrio mismo, se puede hacer de cualquier material que se desee, p.e. de metal, aluminio, plástico, etc. Sin embargo, es de advertir que todo dispositivo de montura adecuado (26) se puede emplear para sujetar el espejo (25) al elemento (24) y tal montura puede ser de cualquier forma que se desee. Por ejemplo, el dispositivo de montura del espejo (26) se puede formar independientemente y se puede montar sobre este elemento (24) mediante cualquier dispositivo adecuado como, p.e. tornillos intercalados.

- De lo dicho hasta aquí se deducirá que se ofrece un nuevo espejo retrovisor o conjunto de montura de espejo (22), adaptado para montar el elemento de espejo retrovisor (25) en un automóvil sobre un parabrisas de vidrio (21) por medio de una montura de espejo que en la forma preferible de llevarla a la práctica, está compuesto de un bloque de vidrio (23) y de un elemento metálico (24) que se unen con facilidad entre sí por la acción de cufia e interconexión de los dos elementos como se ha descrito más arriba. Habiendo descrito las características estructurales visibles, creemos que ahora es de gran importancia apuntar un cierto número de ventajas importantes que se consiguen mediante el empleo de este nuevo conjunto de montura de espejo.

- El presente espejo o conjunto de montura de espejo (22), comprende un dispositivo de montaje para el espejo que consta esencialmente de dos componentes, uno de los cuales ( a saber



8.202

el elemento base (23)) se puede asegurar al parabrisas cuando se está fabricando éste o por ese tiempo, y el segundo de los cuales (es decir el elemento de montura (24)) se puede unir al primero en cualquier ocasión posterior.

5.- El bloque de vidrio (23), o primer componente, se puede montar mediante una capa de ligazón (28) aplicada al parabrisas (21) al mismo tiempo que éste se está fabricando e inmediatamente después.

10.- Además, el bloque (23) es de poco espesor, y por lo tanto no sobresale en un grado apreciable de la superficie del parabrisas.

15.- No obstante, si se montase un conjunto de una sola pieza en el parabrisas, y si tal montura incluyese un soporte de montura de espejo, una porción substancial del cual sobresaliese bastante de la superficie del parabrisas sobre el que estuviese montado, surgiría un inconveniente muy serio. Esta proyección o porción sobresaliente implicaría que tan sólo se podrían enviar un número de parabrisas considerablemente reducido en comparación con el número de ellos que normalmente se pueden enviar ahora. Este introduce una limitación muy desfavorable que obstaculiza el manejo de los parabrisas; sin embargo, esta desventaja no surge cuando se usa la nueva montura de dos componentes descrita en estas páginas. Esto se sigue de que la proyección o la que sobresale este bloque (23)

20.- relativamente fino del plano del parabrisas es muy poco y por consiguiente no habrá una reducción apreciable en el número de parabrisas que se puedan colocar en un bulto o transportador comparado con el número que actualmente se transportan.

25.- Se logra otra nueva ventaja considerable de este nuevo espejo uniformando sus componentes de montura, especialmente el elemento base (23). Como el elemento de montura (24) puede llevar en su superficie (39) inscrita o fijada una decoración

30.-



00202

o emblema que identifique el coche, por razón de la uniformidad del tamaño y relación de los elementos (23 y 24), el tipo de emblema que aparece en la superficie (39) no precisa ninguna separación de los parabrisas por la identidad del coche.

- 5.- Esta es una consideración importante porque sí, p.e. los diferentes modelos se tienen que identificar por diferentes diseños, y todos estos modelos usan la misma clase de parabrisas, todos los parabrisas podrían tener un bloque similar (23) montado en ellos, y no habría necesidad de conservar los
- 10.- parabrisas separados para asegurar que se monta el parabrisas correcto, con el debido emblema, en el modelo de coche apropiado o correcto. Esta uniformidad de los componentes de montaje tiene, por consiguiente, muchas ventajas para un fabricante de coches que saca un número de modelos diferentes y que puede
- 15.- desear añadir algún distintivo a cada modelo presentando una identificación en el espejo. Se entiende que los emblemas estarían a la vista de cualquiera que se acercase al vehículo ya que el bloque (23) es transparente como lo es también la capa adhesiva de ligazón (28). Por lo tanto todo emblema colocado en la superficie (39) se vería a través del parabrisas
- 20.- (21), de la capa adhesiva (28) y del bloque (23).
- Otra ventaja importante que presenta el espejo retrovisor de la presente invención es que no hay pernos, ni tornillos ni otras piezas metálicas que tengan que ir sobre el parabrisas
- 25.- (21), También se simplifica grandemente el problema de sustitución del espejo cuando éste se estropea ya que no hay componentes metálicos montados de forma inamovible en el bloque (23) ni en el parabrisas. Si se estropease el dispositivo reflector (25), tan solo habría que levantar el elemento (24) o sacarle
- 30.- deslizándolo del bloque (23) y colocar en su lugar otra unidad nueva. Si se usase una unidad de una sola pieza, p.e. si el bloque (24) llevase el elemento espejo (25) rígidamente unido



80202

al parabrisas cuando se estropease el espejo (25) se gastaría mucho tiempo y costaría mucho reemplazar toda la unidad y acaso sería preciso sustituir todo el parabrisas (21).

5.- Ahora con referencia a la fig. 8<sup>a</sup>, en ella se muestra una variante de la presente invención en la que la superficie dirigida hacia fuera (31) del bloque (23) está curvada para adaptarse al contorno del parabrisas con lo que se consigue poder elegir todo lo posible la posición de montaje del bloque (23) en el parabrisas. Esta característica es de suprema importancia ya que con el constante cambio de diseños en la curvatura de los parabrisas y con hacer más bajas las techas de los coches, puede ser necesario montar el espejo en una curva pronunciada del parabrisas. Como se vé en la Fig. 8<sup>a</sup>, la superficie (43) del bloque (23) tiene una corona perfilada de forma que se adapte substancialmente a la curvatura de la superficie (44) del parabrisas (21).

10.-

15.-

Las Figs., 5<sup>a</sup>, 6<sup>a</sup> y 7<sup>a</sup> presentan una variante de la montaje ilustrada en las figs. 1<sup>a</sup> a 4<sup>a</sup>, en la que se han moldeado o tallado unas muescas cóncavas (45) en las superficies inclinadas no paralelas (46) (idénticas a las superficies (29) descritas anteriormente) del bloque (47) (semejante al bloque 23). El elemento (48) (semejante al elemento (24)) lleva unas aristas, nervios o proyecciones guías (49) que están destinados a encajar en las muescas (45) cuando el elemento de montaje (48) se deslice sobre el elemento (47) para colocarse como se ilustra en la fig. 6<sup>a</sup> del mismo modo que se ha descrito antes, de lo hablado con respecto a las variantes de las figs., 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> y 4<sup>a</sup>.

20.-

25.-

Refiriéndose específicamente a la fig. 5<sup>a</sup>, se ve que la superficie superior (50) del elemento (48) y la superficie superior (51) del bloque (47), cuando estos dos elementos están montados, descansan en substancialmente en el mismo plano hori-

30.-



montal. Esto resultaría igualmente cierto para las superficies (52 y 53) de los elementos (23 y 24) -Figs. 2ª a 4ª-. Así en la modalidad de las figs. 2ª, 3ª y 4ª, y en la de las figs., 5ª, 6ª y 7ª se formaría un conjunto de montura que ofrecería, al ser visto por delante, un aspecto agradable. Bien entendido, sin embargo, que si se quiere otra forma, diseño, figura o perfil, las dimensiones generales de los elementos (23 y 24) y de los elementos (47 y 48) se pueden modificar para acomodarse a las exigencias del diseño, al contorno del parabrisas o a la forma estructural siempre que la interconexión fundamental de cuna de los dos componentes, antes descrita, permanezca inalterada.

Ahora con referencia en particular a la fig. 7, se notará que el bloque (47) está recortado en (54), en cada lado de las caras no paralelas (46), para formar una extensión de montura (55). La superficie (56) de la extensión (55), que va dirigida hacia el parabrisas de vidrio (21) y que está en contacto con la capa adhesiva intermedia (28), está por consiguiente elevada con relación a la cara del borde (46). Esta extensión (55) a menudo es conveniente cuando resulta necesaria una corona, tal como la mostrada en la fig. 8ª, porque hay que montar el espejo en una parte curva del parabrisas. Sin embargo, cuando no es necesaria dicha corona, el corte (54) se puede suprimir y el bloque (46) puede tener un cono recto, excepto por los cortes (45), al reverso desde la cara interior (58) a la exterior (56). Igualmente se podría seguir una construcción de este tipo en la variante de las figs. 1ª a 4ª y se podría eliminar la extensión (59) del bloque elevada.

Así se ve que se ha presentado una montura para espejos con dos componentes o elementos interconectados, uno de dichos componentes se puede montar al principio directamente sobre el parabrisas y el segundo componente, que lleva el espejo reflectante



80202

5.- ter, se puede deslizar e introducir en el primero. Estos dos componentes se interconectan para dar lugar a una montura para espejos que tiene toda la fuerza estructural necesaria, y que al mismo tiempo ofrece una economía máxima en el coste de su fabricación, instalación, conservación y recambio, así como también proporciona una visión eficiente.

10.- Una consideración importante para la elección del material con el que se va a hacer el bloque (23), es la necesidad de que los materiales que se vayan a usar, si son distintos al vidrio, tengan un coeficiente de dilatación igual al del vidrio del parabrisas o lo más aproximado posible. Si los coeficientes de dilatación de los materiales que entran en la composición del bloque y en la del parabrisas no son iguales y aproximados, entonces cuando el bloque se enfríe a una temperatura de unos  $1,7^{\circ}\text{C}$ , es muy probable que se origine una tirantez en la ligazón entre los dos elementos que puede dar por resultado la ruptura del vidrio del parabrisas en el área de ligazón. Esto se ha comprobado que es particularmente cierto en aquellos casos en que se usa un agente de ligazón que produce una unión rígida. Sin embargo, si se emplea un agente de ligazón que presente una capa adhesiva elástica, entonces esta capa absorberá las dilatación o contracción del parabrisas de vidrio o del material del bloque cuando haya una diferencia relativamente considerable entre los coeficientes de dilatación de ambos.

25.- Se ha comprobado, p.e. en el caso de un bloque de aluminio que cuando se usa un adhesivo rígido para pegar el bloque de aluminio al parabrisas de vidrio, si la unidad se somete a una temperatura de unos  $-6,7^{\circ}\text{C}$  el vidrio se rompe. Sin embargo, cuando se plastifica este adhesivo para aumentar su elasticidad se ha comprobado que se puede someter la unidad a una temperatura de  $18,3^{\circ}\text{C}$  sin que se rompa el vidrio. Sin embargo,

30.-



80202

se debe tener presente que aún en los casos en que se usa una capa adhesiva elástica la estructura se ve sometida a una tensión y aunque en estos casos la capa de ligazón elástica absorba la tensión, ésta, no obstante, está presente. Esta tensión continuada puede tender a debilitar la ligazón al parabrisas si se halla presente durante períodos largos, en particular si se caracteriza por variaciones agudas de temperatura.

5.-

Si embargo, escogiendo las capas adhesivas adecuadas se ha comprobado que es posible montar sobre el parabrisas un bloque (23) hecho de metales muy diversos, p.e. de acero cremado, acero inoxidable o aluminio, y se han enfriado estos parabrisas que llevaban dichos bloques a más de 4,52C sin hacer que las tensiones introducidas rompiesen el vidrio del parabrisas.

10.-

Ahora con referencia a las figs., 9ª y 11ª, en ellas se muestra una nueva variante de la montura en la que el elemento base (60) (semejante al bloque 23) va montado sobre la superficie interior (61) de un parabrisas (62) mediante una capa (63), como se ha descrito antes. Este elemento base (60), como se puede ver, es substancialmente rectangular y tiene por lo menos dos bordes paralelos. En el borde superior hay dos cavidades o muescas (65) mientras que en el borde de la cara que mira hacia abajo (66) hay una sola muesca o cavidad (67).

15.-

El elemento de montura (68) (parecido al elemento 24) tiene forma de "U" y una porción intermedia es prácticamente plana (69), y lleva dos paredes terminales verticales (70 y 71). Una pared terminal (70) tiene dos salientes (72) dirigidos hacia abajo adaptados al tamaño y forma de los huecos (65) con los que entran en juego. En la realización ilustrada, los salientes (72) están ahusados hacia abajo y tienen la forma de un cono con el fin de lograr una buena trabazón friccional entre los elementos (60 y 68). Cuando los salientes (72) están

20.-

25.-

30.-



80202

- introducidos en los huecos (65), como se describirá más adelante, para montar el elemento (68) sobre el elemento (60), coincidirá una abertura (73) de la pared terminal (71) del elemento (68) con el hueco (67) del elemento (60). La abertura (73) está además roscada para recibir a un tornillo prisionero (74).
- 5.- Montado en la cara (75) -fig.9ª- del elemento (68) dirigida hacia afuera va un cubo u otro soporte intermedio (76) adaptado para recibir el eje soporte (77) que lleva el dispositivo reflector (78). Como se ha señalado en éstas páginas
- 10.- se puede poner cualquier dispositivo de sujeción adecuado para soportar el dispositivo reflector (78) en el elemento (68).
- Una vez unido fijamente el elemento base (60) a la superficie interior (61) del parabrisas (62), el elemento de montura (68) se desliza y coloca sobre el elemento base y se ajusta a él introduciendo los salientes (72) en los huecos (65). Al elemento (68) se le deja oscilar hacia abajo de forma que la superficie (79) de la porción intermedia (69) del elemento (68) descansa al ras de la superficie (80) del elemento (60). Esto se ve con mayor claridad en las figs., 9ª y 11ª. Cuando el elemento (68) está así colocado con relación al elemento (60), la pared terminal (71) descansa junto a la superficie (66) del elemento (60) de suerte que las aberturas (73 y 67) de estas superficies coinciden. En este momento el tornillo prisionero (74) se debe introducir en la abertura (73) y atornillar hacia adentro de forma que penetre en el hueco (67) del elemento (60) como se vé en la fig.9ª. Así el elemento (68) queda sujeto al elemento (60) y unido a él de modo que los dos elementos, es decir el (60) y el (68), están montados para estar substancialmente libres de vibraciones entre sí y ambos con relación al parabrisas.
- 15.-
- 20.-
- 25.-
- 30.-

N O T A

En resumen; la presente solicitud recaerá sobre las siguientes



80202

tes reivindicaciones:

1<sup>a</sup>.--Nuevo espejo retrovisor para automóviles, fijado directamente a la superficie interna del propio parabrisas, caracterizado porque consta de un elemento base asegurado fijamente a la superficie interior del parabrisas, y de un elemento de montura que va de forma separable en el citado elemento base para soportar el dispositivo reflector del espejo.

2<sup>a</sup>.--Nuevo espejo retrovisor, según la reivindicación anterior, caracterizado porque el elemento de montura incluye un material resinoso para la adherencia del elemento base a la superficie interior de dicho parabrisas, proporcionando una ligazón elástica.

3<sup>a</sup>.--Nuevo espejo retrovisor, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el elemento base presenta sus caras no paralelas opuestas inclinadas formando ángulo con el parabrisas, y el citado elemento de montura va provisto de unas muescas en forma de "V" que exponen unas superficies opuestas de asiento que están inclinadas con relación al parabrisas formando el mismo ángulo que las caras no paralelas de dicho elemento base, estando dichas superficies de apoyo en acoplamiento de asiento para impedir que se mueva un elemento con respecto al otro cuando dicho elemento de montura está acoplado sobre el elemento base mencionado.

4<sup>a</sup>.--Nuevo espejo retrovisor, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el elemento base es trapezoidal y el elemento de montura denota una ranura igualmente trapezoidal para recibir a dicho elemento base de vidrio cuando el elemento de montura se desliza sobre el referido elemento base.

5<sup>a</sup>.--Nuevo espejo retrovisor, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el elemento base va provisto de dos huecos en su superficie superior, y el elemento de montura en forma de "U" está formado por dos paredes terminales y una porción intermedia que se extiende entre dichas paredes,



80202

llevando dos salientes que se extienden hacia abajo en una de las citadas paredes terminales adaptados para coincidir con los huecos de dicho elemento base.

5.- 6ª.-"NUEVO ESPEJO RETROVISOR PARA AUTOMOVILES, FIJADO DIRECTAMENTE A LA SUPERFICIE INTERNA DEL PROPIO PARABRISAS".

Según se describe en la presente memoria que consta de diez y seis hojas escritas a máquina y dibujos.

Madrid, 5 de junio de 1.959

802026

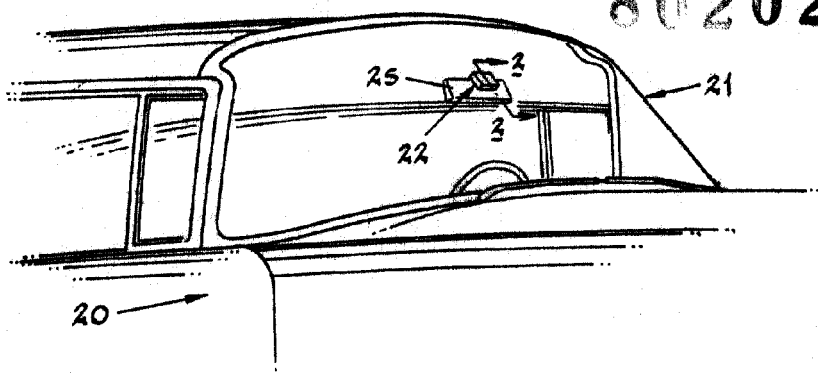


Fig. 1

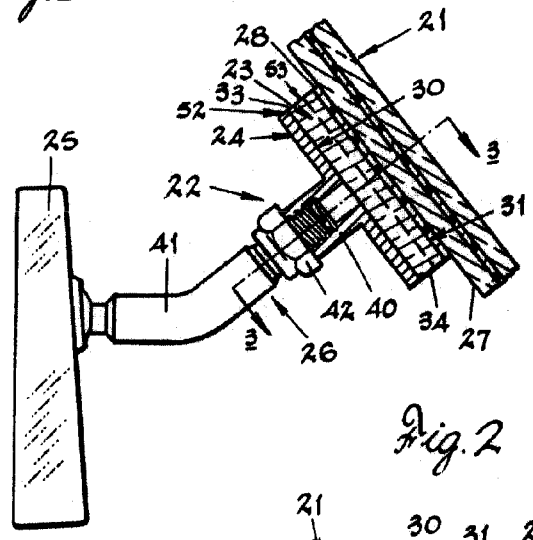


Fig. 2

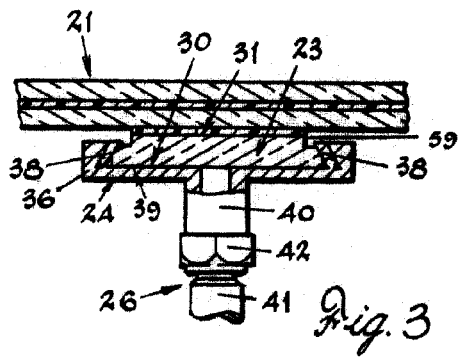


Fig. 3

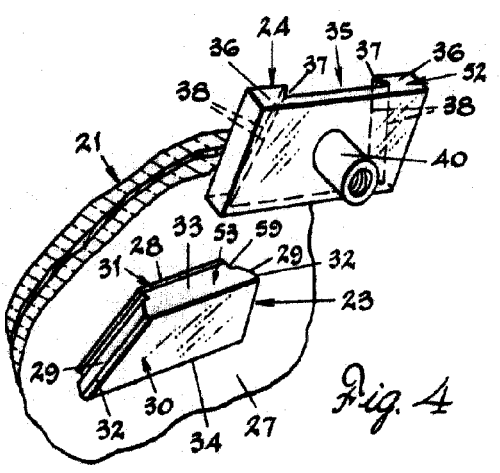
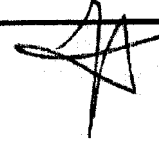


Fig. 4

ESCALA VARIABLE  
- 6 JAN 1954





80202

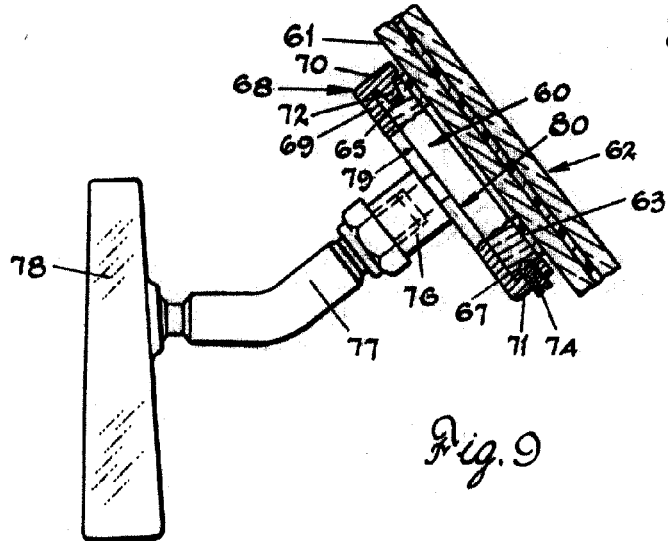


Fig. 9

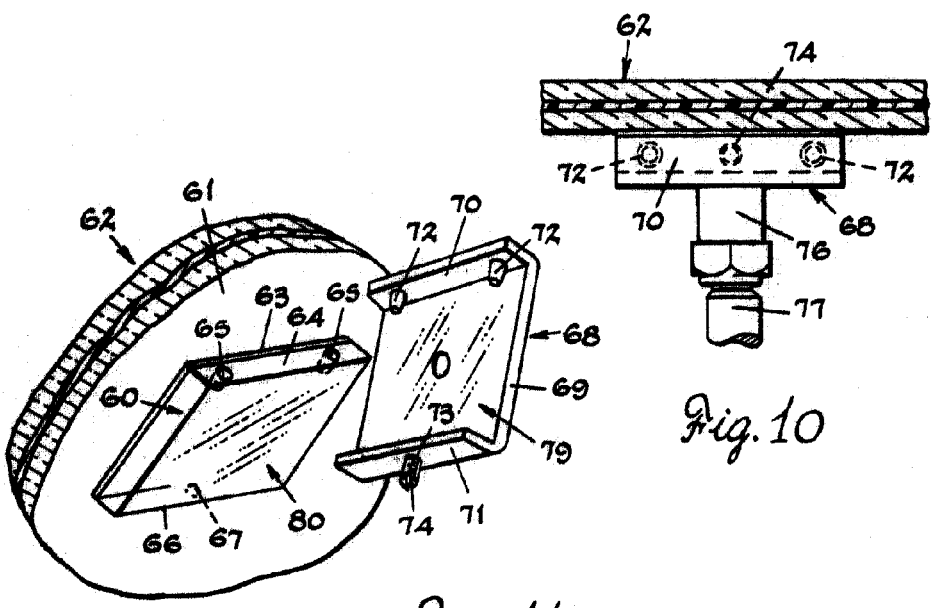
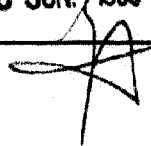


Fig. 10

Fig. 11

ESCALA VARIABLE.

- 6 JUN. 1959





80202

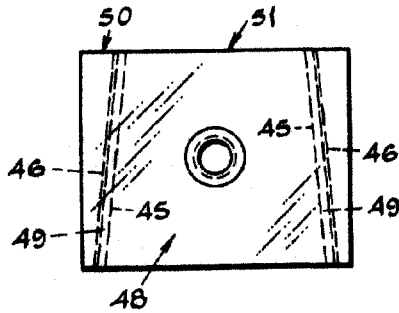


Fig. 5

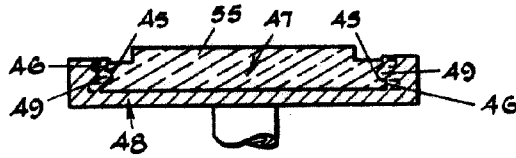


Fig. 6

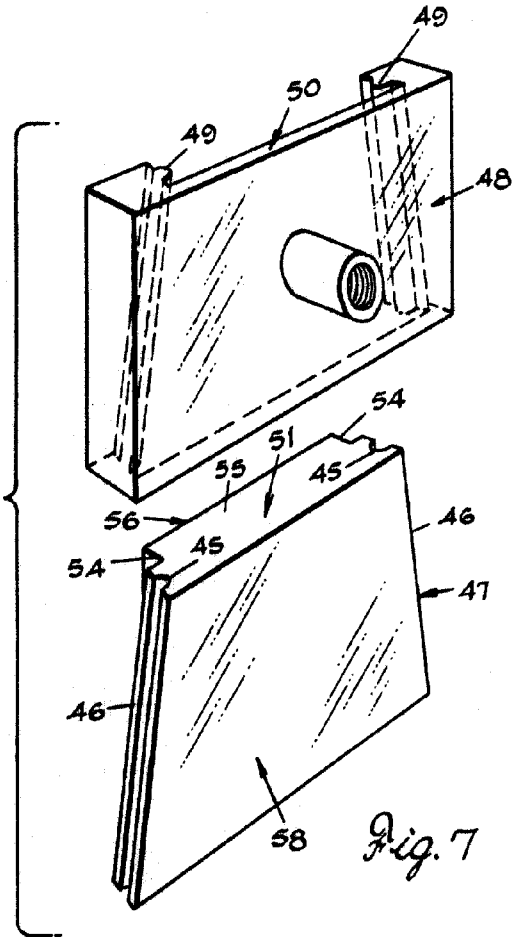


Fig. 7

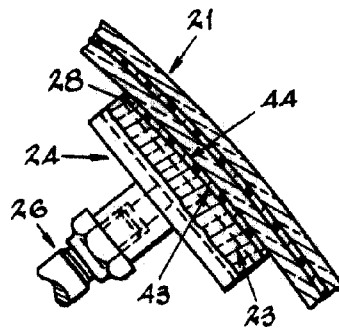


Fig. 8

ESCALA VARIABLE  
6 JUN. 1959

