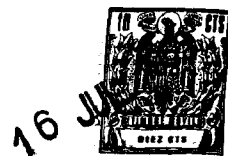


1 14883



1 14883

MEMORIA DESCRIPTIVA
de un Modelo de Utilidad a nombre de:
H. T. GOLDE G.m.b.H. & Co. KG., de na-
cionalidad alemana, domiciliada en
FRANKFURT AM MAIN, Hanauer Landstrasse,
338 (Alemania); por: "ESTRUCTURA DE
GUA PARA TAPAS CORREDIZAS DE AUTOMO-
VILES".-

... ..

Este invento se relaciona con una nueva y ventajosa
estructura de gufa destinada a las tapas corredizas de los
automóviles. Las tapas corredizas, mientras se encuentran en
posición cerrada, se adaptan exáctamente a una abertura del
5 techo del vehículo, practicada precisamente para el caso. Por
esta razón, antes de abrírsele la tapa corrediza de esta clase
debe descender un poco por su borde posterior, con el objeto
de podérsela desplazar hacia atrás, por debajo del techo rígido
del vehículo. En la tapa corrediza van dispuestas unas tapas
10 de deslizamiento mediante las cuales la tapa se desliza en
unos carriles guíadores que se encuentran colocados a ambos la-
dos de la abertura del techo rígido del vehículo.

114883¹⁶



Para que, al abrirse la tapa, ésta pueda descender antes de desplazarsela hacia atrás, es ya conocido el método según el cual se conecta con la tapa, mediante una estructura de guía, la zapata de deslizamiento destinada a la tapa co-
5 rrediza. La estructura de guía contiene un elemento semejante a una charnela, el cual hace posible que la tapa suba y baje. Sin embargo, al instalarse el vehículo una tapa corrediza, pueden presentarse ciertas dificultades por cuanto que la distancia de la zapata de deslizamiento, aplicada a ambos lados de la tapa co-
10 rrediza, no corresponde exactamente a la distancia existente entre los carriles guidores que van asegurados al vehículo. Puede también suceder que los carriles guidores no corran con exacto paralelismo, a ambos lados del vehículo.

Así pues, es objeto del invento construir una estruc-
15 tura guidora que lleve fija una zapata de deslizamiento, de tal modo que puedan cubrirse las tolerancias por lo que respecta a la distancia de los dos carriles guidores laterales, con lo cual podrá evitarse una complicada operación de ajustes.

El invento tiene también como propósito idear una estruc-
20 tura guidora que facilite considerablemente el montaje de la tapa corrediza en el vehículo colocando, primero sola, la estructura guidora en su carril y después conectándola en forma sumamente sencilla con la tapa corrediza.

Para este fin y según los principios del invento,
25 se construye una estructura de guía, provista de una zapata de deslizamiento, digamos por ejemplo de forma de U, y de un elemento de charnela que conecte en forma articulada la zapata



de deslizamiento con la tapa corrediza, de tal modo que con la zapata de deslizamiento venga a quedar firmemente unido un muñón sobre el cual se coloque el elemento de charnela de un modo oscilatorio y axialmente desplazable contra la fuerza de un resorte. El elemento de charnela tiene por consiguiente la posibilidad de acercarse o apartarse del carril guiador, en dirección de su eje de oscilación, por lo cual podrán compensarse las tolerancias en tanto que la zapata de deslizamiento permanece debidamente embragada con el carril guiador.

Debido a que, además de la conexión articulada entre la tapa corrediza y la zapata de deslizamiento, a menudo se provee un resorte adicional que tiende a empujar hacia abajo la tapa, con el objeto de impedir que la tapa que ha bajado ascienda indebidamente por causa de las vibraciones de la marcha por otros motivos, según el invento se coloca ventajosamente en forma axialmente desplazable sobre el mismo muñón que el elemento de charnela, un contrasoporte destinado a un resorte de ese tipo, digamos por ejemplo en forma de manguito.

Otras características y ventajas del invento se pondrán mejor de manifiesto en el ejemplo de ejecución que describiremos ahora en relación con los dibujos que se acompañan. En dichos dibujos:

La figura 1 es una sección transversal parcial, tomada a través del borde lateral de una tapa corrediza y de la porción contigua del techo rígido del vehículo, con un carril guiador y con una estructura de guía del tipo a que se refiere el invento;



La figura 2 es la misma vista de la estructura de guía de la figura 1, pero sin la pieza que la rodea.

5 La figura 3 representa, en escala ampliada, una perspectiva de la estructura de guía de la figura 2, en la que el elemento de charnela aparece levantado.

La figura 4 es la misma vista que la de la figura 3, pero con el elemento de charnela en posición baja.

La figura 5 es un detalle en sección tomada sobre la línea 5 - 5 de la figura 3 y

10 La figura 6 representa la estructura guiadora de la figura 2, vista del lado derecho.

De acuerdo con los dibujos y concretamente según la figura 1, el bastidor de refuerzo 2, destinado a la abertura del techo, vá rigidamente asegurado, del modo ya conocido, en el techo 1 del vehículo. El bastidor 2, con sus dos lados longitudinales, sirve al mismo tiempo de soporte a los carriles guías 3 colocados a los lados, de los cuales se muestra uno en los dibujos,

20 El carril 3 tiene esencialmente un perfil en forma de E, con tres pestañas superpuestas y otra pestaña más de sujeción, que se halla vuelta hacia el otro lado. La pestaña superior 4 sirve de guía a una zapata de deslizamiento de la estructura guiadora a que se refiere el invento, zapata que habrá de describirse más adelante. Entre las dos pestañas inferiores se desliza una cubierta de tipo común 6, revestida de tela, cubierta

25

- 5 - 1 1 4 8 8 3



que separa el lado interno de la tapa corrediza, del espacio destinado a los pasajeros. Con el número 5 se ha indicado el revestimiento interno del compartimiento de los pasajeros.

5 La hoja metálica 11 va rigidamente asegurada a la tapa corrediza 10, para cuyo fin la pestaña marginal podrá, por ejemplo, soldarse a puntos. En la lámina 11 se fija rigidamente el bloque 12 mediante el tornillo 13. El orificio 14 sirve para recibir el muñón 15 que vá rigidamente asegurado a la estructura guiadora. La estructura guiadora, 10 indicada en este caso en términos generales con el número 20, lleva, además, la zapata de deslizamiento 16, que tiene substancialmente forma de U y que se desliza en la pestaña 4. Esta zapata se halla revestida de un recubrimiento 17 de materia plástica. Como podrá verse, el carril guiador 3 lleva 15 dos orificios superpuestos, que podrán recibir el cable de accionamiento 18 de la tapa corrediza. El cable 18 va conectado con la zapata de deslizamiento 16, de tal manera que al desplazarse el cable en su orificio, la tapa corrediza 10 es llevada por encima de la zapata de deslizamiento 16 20 y de la estructura guiadora 20.

Las figuras 2, 3 y 4 muestran detalladamente la estructura guiadora 20. En el lado superior de la zapata de deslizamiento 16 se halla rigidamente dispuesto en un soporte 19 el muñón 21. Sobre el muñón 21 van colocados des- 25 plazablemente contra la acción del resorte 24 el manguito 22 y un elemento de charnela oscilante 23. El ángulo de oscilación del elemento de charnela 23 se halla delimitado aproximadamente a 90° mediante un bloque de tope 25, el cual va



16

114883

unido firmemente con la zapata de deslizamiento 16. Para evitar un impacto brusco, una o más de las superficies del bloque podrán llevar convenientemente un recubrimiento de materia plástica 26, como se indica en la figura 5.

5 El elemento de charnela 23 recibe en una perforación constituida por un orificio longitudinal 27 un extremo del muñón de articulación 15 cuya altura se fija mediante un tornillo de ajuste 28 que embraga en una perforación roscada complementaria del extremo del muñón. Una vez hecho
10 el ajuste, el muñón de articulación 15 se mantiene en la posición necesaria mediante un tornillo de sujeción 29.

Como ya se dijo arriba, mediante su inserción en la perforación 14 de la lámina de recubrimiento 11, el muñón 15 viene a constituir una articulación entre la
15 estructura guiadora 20 y la tapa corrediza 10. Dado que el elemento de charnela 23, con el muñón 15, puede bascularse hacia adelante aproximadamente a 90° (figura 4), hasta topar con el bloque 25, la tapa corrediza 10 podrá hacerse descender en forma correspondiente y levantarsela nuevamente
20 mediante el ascenso del elemento de charnela 23. Comparando la figura 3 con la 4, se pone de manifiesto el movimiento oscilatorio del elemento de charnela 23.

Finalmente la figura 6 muestra en vista lateral de la estructura guiadora 20, su union con un cable roscado
25 18 que sirve para desplazar la estructura guiadora 20 y, por consiguiente la tapa corrediza 10, por el carril guiador

114883

- 7 -



16 JUL

3 que va montado a los lados del techo del vehículo. En la
pestaña inferior de la zapatabde deslizamiento 16 va fijo
rígidamente un casquillo 30 a través delxoual se introduce el
extremo del cable que después se asegura definitivamente me-
5 diante el emplomado 31.

la ventaja especial de la estructura guiadora a que
este invento se refiere se ilustra mejor en la figura 1. En
el montaje de una tapa corrediza, la estructura guiadora 20
se coloca primeramente sola en su posición introduciendo en un
10 orificio del carril guiador 3 el cable de operación 18 que va
fijamente unido con la zapata de deslizamiento 16, en cuya
operación esa zapata de deslizamiento 16 rodea la pestaña 4.
De este modo la zapata de deslizamiento viene a quedar asegurade
al carril 3. Sin embargo, al introducirse la tapa corrediza 10
15 en la abertura del techo 1 del veh'iculo, el elemento de char-
nela 23 toma la posición que se indica con puntos y rayas en la
figura 1. A continuación el muñón de articulación 15 se ajusta
con precisión en relación con la perforación 14 y, debido a la
acción compresora del resorte 24, penetra en esa perforación,
20 con lo cual se establece la unión definitiva entre la tapa
corrediza 10 y su zapata de deslizamiento 16.

Así pues, el montaje es extraordinariamente sencillo
y puede llevarselo a cabo en serie, sin tener que recurrir a
medios auxiliares especiales.

25 Hay sin embargo, otra ventaja más. No es necesaria
una medición o ajuste especial por lo que respecta a la posición
del bloque 12 en la tapa corrediza 10, en relación con la posi-
ción que ocupa la zapata de deslizamiento 16 en la pestaña



5 guiadora 4, porque pueden compensarse fácilmente las diferencias desplazando ligeramente el elemento de charnela 23 a lo largo del mufión 21. Se consigue automáticamente una compensación respectiva haciendo que los carriles guidores 3, si-
tyados a ambos lados del techo rígido 1 del vehículo, no tengan entre sí exatamente la misma distancia.

10 Lo mismo debe decirse en relación de un resorte de tracción. En caso de que éste vaya asegurado a la tapa corrediza 10, digamos por ejemplo en forma de un resorte de hoja, cuyo extremo libre podrá entonces embragar bajo el manguito 22 o unirse ~~a éste~~ en alguna forma apropiada, de tal modo que las diferencias laterales de posición vengan a nivelarse automáticamente desplazando en forma correspondiente el manguito 22 a lo largo del mufión 21.

15 Así pues la estructura guiadora a que este invento se refiere permite no solo a través del elemento de charnela el necesario movimiento vertical de la tapa corrediza, sino también que el montaje pueda realizarse de un modo sorprendentemente sencillo con la nivelación automática de las
20 diferencias de fabricación que eventualmente se presentaren en las diversas piezas de ese mismo montaje.

. - . R E I V I N D I C A C I O N E S . -

25 1.- Una estructura de guía para tapas corredizas de los automóviles caracterizada por el hecho de que con la zapata de deslizamiento va firmemente unido un mufión de soporte sobre el cual va colocado el elemento de charnela en forma oscilatoria y de un modo axialmente desplazable contra la fuerza de un resorte.



5 2.- Estructura de guia, según reivindicacion anterior, caracterizada por el hecho de que el elemento de charnela lleva paralelamente a su muñón de soporte un muñón de articulación que puede introducirse en una perforación practicada en una pieza que vá rígidamente unida con la tapa corrediza.

10 3.- Estructura de guia según reivindicaciones anteriores, caracterizada por el hecho de que el muñón de articulación va unido rígidamente con el elemento de charnela, pero en forma ajustable en el sentido longitudinal del mismo:

15 4.- Estructura de guia según reivindicaciones anteriores, caracterizada por el hecho de que un manguito se halla axialmente desplazable en el mismo muñón de soporte que el elemento de charnela, a modo de contrasoporte destinado a un brazo de resorte que va unido con la cubierta corrediza.

20 5.- Estructura de guia, según reivindicaciones anteriores, caracterizada por el hecho de que la zapata de deslizamiento lleva un manguito destinado a asegurar un cable de accionamiento de la tapa corrediza.

25 6.- Estructura de guia según reivindicaciones anteriores, caracterizada por el hecho de que las superficies de deslizamiento de la zapata llevan un recubrimiento de materia plástica.

7.- ESTRUCTURA DE GUIA PARA TAPAS CORREDIZAS DE AUTOMOVILES.

- 10 - 114883



Tal como se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de diez hojas escritas a máquina por una sola cara y de sus correspondientes dibujos.

Madrid. 16 de Julio de 1965.

La Guandy

1 148 83

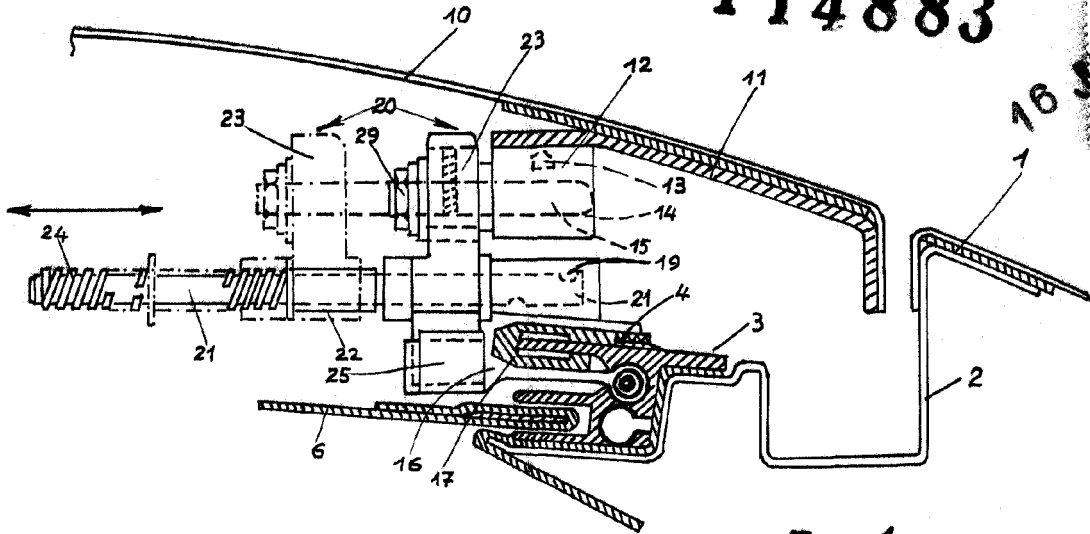


Fig. 1

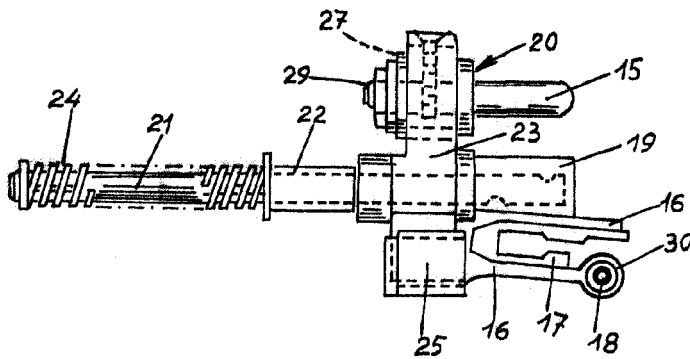


Fig. 2

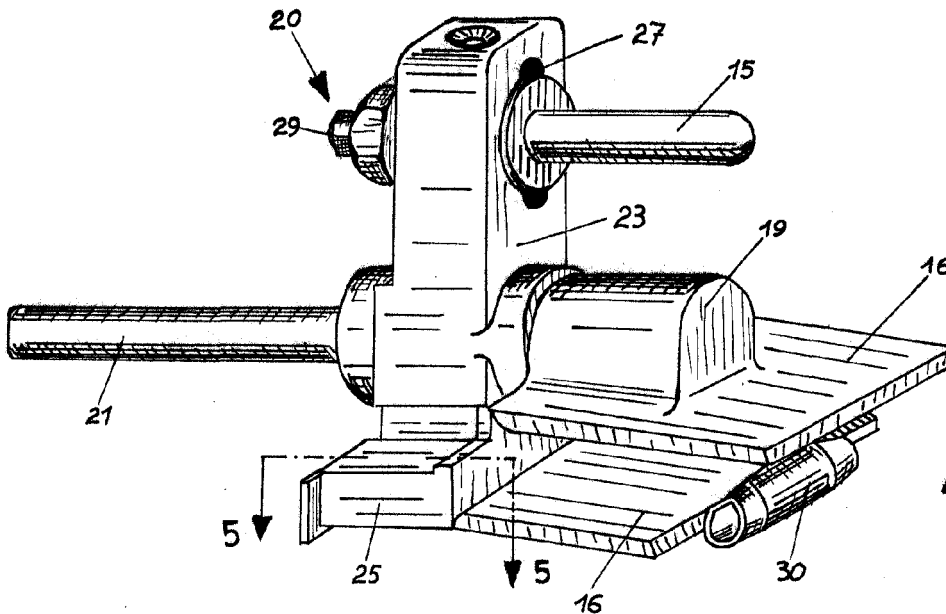


Fig. 3

Madrid, 16 de Julio de 1965

ESCALA VARIABLE

Enl. Guard

1 1 4 8 8 3

Fig. 4



16 JUL 1965

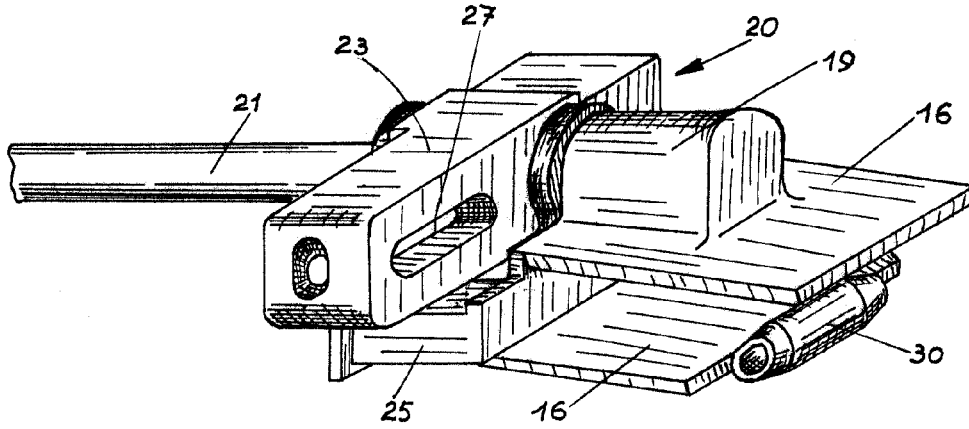


Fig. 5

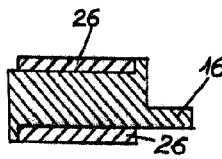
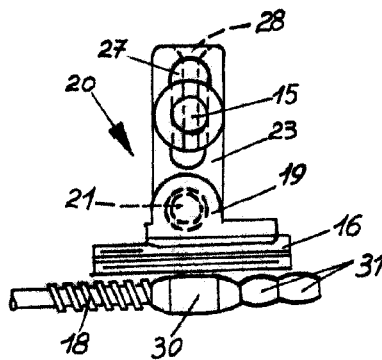


Fig. 6



Madrid, 16 de Julio de 1965

En. J. J. J.