

1 El modo de utilidad se refiere a un espejo retrovisor,
desplazable con motor, para vehículos automóviles, en que
el motor eléctrico, por oscilación, pueda ponerse en engra-
naje alternativamente con un primer o segundo miembro col-
5 cador para la oscilación del cuerpo del espejo por medio de
un elemento propulsor, dispuesto sobre el árbol del motor.
En los espejos conocidos de esta constitución se efectúa el
desacoplamiento del motor eléctrico por un electroimán, que
hace vacilar al volante para el motor eléctrico a la po-
sición deseada. Aparte del hecho de que para la conmutación
10 de este tipo se requieren elementos de conexión especiales,
se requiere un gusto para el montaje del tipo en sí.
Sirvo de base el modo esencialmente el mejorar el espejo
mencionado de tal manera que pueda relacionarse a elementos es-
15 peciales de trabajo para la oscilación del mencionado motor
eléctrico y la deseada oscilación de este motor es efectúa
autoscóticamente con la conexión en una u otra dirección de
rotación.
Para la resolución de este problema, sobre el árbol del -
20 motor eléctrico está dispuesto un segundo elemento propul-
sor, que está en comunicación activa con un tope apoyado
en él, siendo móvil el segundo elemento propulsor frente -
al árbol y/o el tope se monta a su lugar de apoyo contra -
la acción de una fuerza de recuperación.
A esta propuesta le sirve de base esencialmente el conoci-
25 miento de que, al conectar el motor eléctrico, el segundo
elemento propulsor primeramente se hace activo, de tal ma-
nera que por ella se produce la oscilación del motor eléc-
trico, si ahora el primer elemento propulsor entra en con-

30

1

5

10

15

20

25

30

tacto, bien sea con uno u otro de los elementos de colocación para el desplazamiento del cuerpo del espejo, entonces se vence la fuerza de recuperación de tal modo que interviene el segundo elemento propulsor frente a su árbol u al eje para pueda moverse respecto a su lugar de apoyo. Este efecto de acoplamiento de fricción e de resbalamiento es eficaz mientras dure el trabajo de propulsión del motor eléctrico. Si ahora se invierte la dirección de rotación del motor (por cambio de polaridad) entonces se mueve el motor eléctrico hacia el otro miembro de colocación y también aquí en el contacto del miembro de colocación se produce un desembragado del segundo elemento propulsor y esto también en la duración del desplazamiento del espejo.

Estos detalles del modelo se explicarán por medio del dibujo, en que se ilustra un ejemplo de ejecución del mismo.

La figura 1, una vista posterior parcial del espejo exterior del vehículo automóvil y esto en sección vertical.

La figura 2, una sección horizontal por el espejo, según la figura 1.

La figura 3, una sección según la línea III-III de la figura 2.

La figura 4, una sección según la línea IV - IV de la figura 1, y

la figura 5, una sección según la línea V - V de la figura 1.

En una detección 1, en forma de esqueleto, que puede estar sujeta al vehículo por una base, indicada en 2, se encuentra el cuerpo 4 de espejo, fijado sobre una placa rígida 3,

1

5

10

15

20

25

30

cuyo desplazamiento se efectúa por un grupo eléctrico 5, -
cuya conducción eléctrica de entrada y conmutadores, -
sin embargo, no se ilustra.

El cuerpo IV del espejo está apoyado centralmente por una
articulación de bola 6, estando en sus coordenadas otras dos ar-
ticulaciones de bola 7, 8, de las que cada una comprende -
una coxoleta 9 y un miembro colocador 10, corriendo longi-
tudinalmente. Con la articulación de bola 7, respectivamente
por un corrimiento longitudinal del miembro colocador 10 en
el sentido de la doble flecha 11, se efectúa un desplaza-
miento del espejo alrededor de un eje vertical, mientras -
que el desplazamiento del miembro colocador 10 de la articu-
lación de bola 8 produce un desplazamiento del espejo alre-
dedor de un eje horizontal.

A este objeto, los miembros colocadores 10 están dispuestos
en un taladro (taladro central 12) de un cuerpo de revolucio-
nación 13, que está dispuesto relativamente en las dos pare-
des opuestas 14 del grupo I.

El cuerpo de revolución 13 tiene una espiga 15 radial para
engrenar en una roca interior 16 del miembro colocador -
10, de tal manera que al hacer girar el cuerpo rotatorio 13
se mueva en relación continuamente al miembro colocador 10 -
(dispositivo de manera no giratorio en su articulación de bo-
la 7, respectivamente 8), en lo que el cuerpo A del espejo
se mueva constantemente en relación alrededor de un eje hori-
zontal, respectivamente vertical y el cuerpo B de espejo -
forzosamente recorre todas las posiciones posibles en aban-
lato, para poder retenerse en la posición deseada, deteniéndose
de al equivalente de rotación del cuerpo de revolución 13.

1 Con el cuerpo de revolución 13 está unida una corona 17 y una rueda de tornillo sin fin, por medio de un tornillo sin fin 23, dispuesto de modo fijo a la rotación en el extremo libre de un árbol 18 de un motor eléctrico 19, por lo que en
5 cuando se efectúa la rotación del cuerpo de revolución 13 y el corrimiento del alambre anclador 10.

El motor eléctrico 19 es oscilable por un sistema 21 alrededor de un eje transversal para poder poner así en comunicación a elevación el tornillo sin fin 23 con una u otra rueda de revolución 13. En la posición de reposo se encuentra en
10 alio el tornillo sin fin 23 en una posición mediana, en la que es sostenido por dos muelles 22 de tensión que, por medio de un anillo de inducción 24, sejeta en un anillo de regulación 25, actúan sobre el motor oscilable 19. Este mecanismo regulador 23 dispuesto fijamente sobre el árbol 18, lleva un de tipo trasero para un muelle de presión 26, que rodea el árbol 18, cuyo muelle está unido, de modo fijo a la rotación, con un cono angular 28, que forma, con el buje 25 de una rueda dentada 27, un embrague de resbalamiento. Esta
15 rueda dentada 27 está apoyada de modo rotativo sobre el árbol 18, para poder transmitir momentos de rotación, es decir a través del embrague de resbalamiento, del muelle de presión 26 y el anillo de regulación 25.

25 Sobre una pared 14 está dispuesto una cremallera 28, articulada, de modo fijo, con la que engrana la rueda dentada 27. Si ahora se conecta el motor eléctrico 19 entonces rueda primeramente según la dirección de giro del motor eléctrico 19, la rueda dentada 27 sobre la cremallera 28, convirtiéndose al motor eléctrico 19, bien sea en la dirección sobre uno o

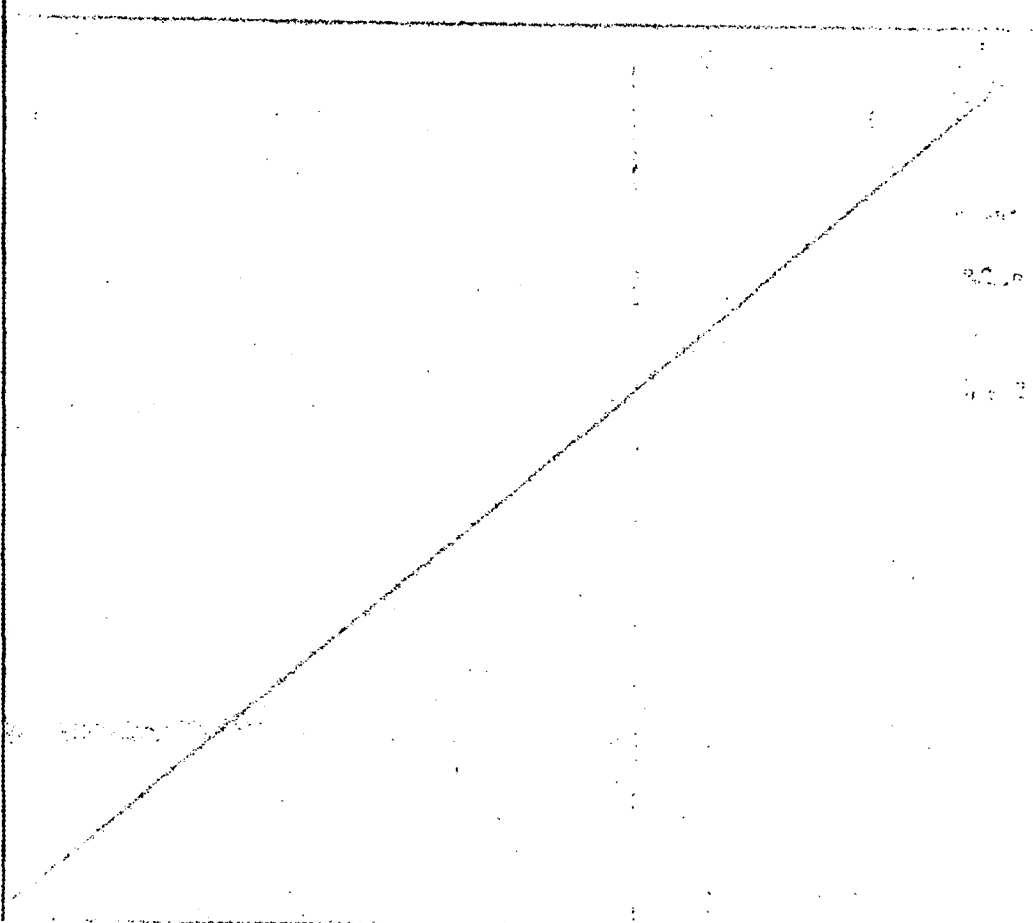
30

1 otro de las ruedas dentadas para tornillo sin fin 17, si estu-
 5 ra en contacto entonces el tornillo sin fin 20 con la rueda
 17 de tornillo sin fin entonces se detiene el movimiento de
 avance; no hace eficaz el embrague de resbalamiento y per-
 mite una permanencia del tornillo 20 en la posición de fun-
 10 cionamiento, pero impide que el árbol 18 vuelva a volutar
 a la posición mediante según la figura 1. Esto puede producir-
 se, por el contrario, sólo después de desconectar el motor
 eléctrico 19, respectivamente cuando la dirección de rota-
 15 ción del motor 19 se modifica por cambio de los polos.
 Se entiende que el embrague deslizante tiene que ser disun-
 tional para transmitir una fuerza suficiente para permitir
 el ajuste del espesa, mientras que, por otra parte, la fuer-
 za frenadora, causada por ello, tiene que ser lo bastante in-
 20 ténsil para que lo pueda vencer el motor eléctrico 19.
 El embrague deslizante, colocado sobre el árbol 18, también
 puede ser reemplazado por una rueda dentada, montada con se-
 guridad, o una rueda de fricción, que tiene que actuar so-
 bre una rueda frenada, que tendría que montarse sobre la pe-
 25 rna 14 o análoga. Si fuese necesario, esta rueda de fric-
 ción con deslizamiento adecuado, podría actuar directamente
 sobre una superficie rígida, por ejemplo, la pared 14.
 La posición central ilustrada tiene la considerable vanta-
 je de que es alternativamente posible un ajuste manual del
 30 cuerpo 4 del espesa. A este propósito, dos tornillos sin
 fin 32 son ajustables cada uno por vía de un árbol 31 res-
 pectivo por dos mangos 30 manuales de torsión, que pueden lle-
 varse a la posición operativa, moviéndose pivotalmente. A
 este objeto, cada uno de los árboles 31 está montado en un

1
 5
 10
 15
 20
 25
 30

1
5
10
15
20
25
30

manguito 33, que pueda ser pivotado desde la posición horizontal, mostrada en la figura 1, contra la fuerza de un muelle de torsión 34. El manguito 33, por lo tanto, permanecerá normalmente en la posición vertical de reposo, porque el manguito 33 tropieza, obligado por acción de resorte, - contra un tope 35 sobre la carcasa de la unidad 6. Para el ajuste manual del apoyo, por lo tanto, los manguitos 32 con resorte de torsión se agarran, se hace pivotar los árboles 31 para causar engranaje del tornillo sin fin 32 en la rueda dentada 17 de tornillo sin fin y finalmente el cuerpo rotativo 13 puede girarse a mano por medio de esta disposición. El presente modelo de utilidad recaerá sobre las siguientes reivindicaciones.



REIVINDICACIONES

1.- Espejo retrovisor para vehiculos automoviles, regulable por medio de motor, en que el motor electrico, por accion directa, puede ponerse en contacto e accion alternativamente con un primer o segundo elemento propulsor para la accion del espejo, por medio de un elemento propulsor, dispuesto sobre el eje, caracterizado porque el árbol presenta un segundo elemento propulsor, que sirve para hacer oscilar bagueta cuando el motor electrico, aun está en enlace activo con un topa apoyado en él, estando el segundo elemento propulsor y/o el tope apoyados de modo resbalante o siendo inmediatamente una parte componente de un embrague de resbalamiento, de tal manera que al segundo elemento propulsor, al conectar el motor electrico, conduzca a éste a la posición activa de su árbol y lo deje permanecer allí.

2.- Espejo retrovisor según la reivindicación 1, caracterizado porque el segundo elemento propulsor está apoyado de modo libremente giratorio sobre el árbol y se por la misma inmediatamente con mitad de un embrague de resbalamiento.

3.- Espejo retrovisor según la reivindicación 1, caracterizado porque el tope es eventualmente una cremallera curvada y el segundo elemento propulsor es una rueda dentada.

4.- Espejo retrovisor según la reivindicación 2, caracterizado porque el embrague es un embrague de cono.

5.- Espejo retrovisor según la reivindicación 1, caracterizado porque el segundo elemento propulsor está apoyado sobre el árbol entre el motor y un tornillo sin fin, que forma el primer elemento propulsor.

1
5
10
15
20
25
30

1

5

10

15

20

25

30

6.- Espejo retrovisor según la reivindicación 1, caracterizado porque el motor está dispuesto, en su posición de reposo, aproximadamente de modo central entre estos miembros colocadores y puede moverse hacia los miembros colocadores, respectivamente hacia las propulsores respectivas (cuerpo de revolución, rueda de tornillo sin fin) un dispositivo colocador manual.

7.- Espejo retrovisor según la reivindicación 6, caracterizado porque el dispositivo colocador manual es oscilante hacia la posición activa contra la acción de un muelle.

8.- Espejo retrovisor según las reivindicaciones 6 y 7, caracterizado porque el dispositivo colocador manual presenta un árbol con un tornillo sin fin y un mango de giro manual, estando apoyado el árbol en un muelle oscilante.

9.- Espejo retrovisor según la reivindicación 6, caracterizado porque el motor está sujeto en posición de reposo por fuerza de muelle preferentemente por dos muelles de tensión, actuando antagonicamente.

10.- Espejo retrovisor según la reivindicación 1, caracterizado porque el motor eléctrico y los elementos propulsores para los miembros colocadores están apoyados entre paredes paralelas antes y de la misma para el grupo desplazador, preferentemente en cavidades de estas paredes.

11.- "Espejo retrovisor para vehículos automóviles".

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva la cual consta de cuatro hojas escritas y foliadas a máquina por una sola de sus caras y los planos que a la misma se acompañan.

Madrid, a 9 MAYO 1979

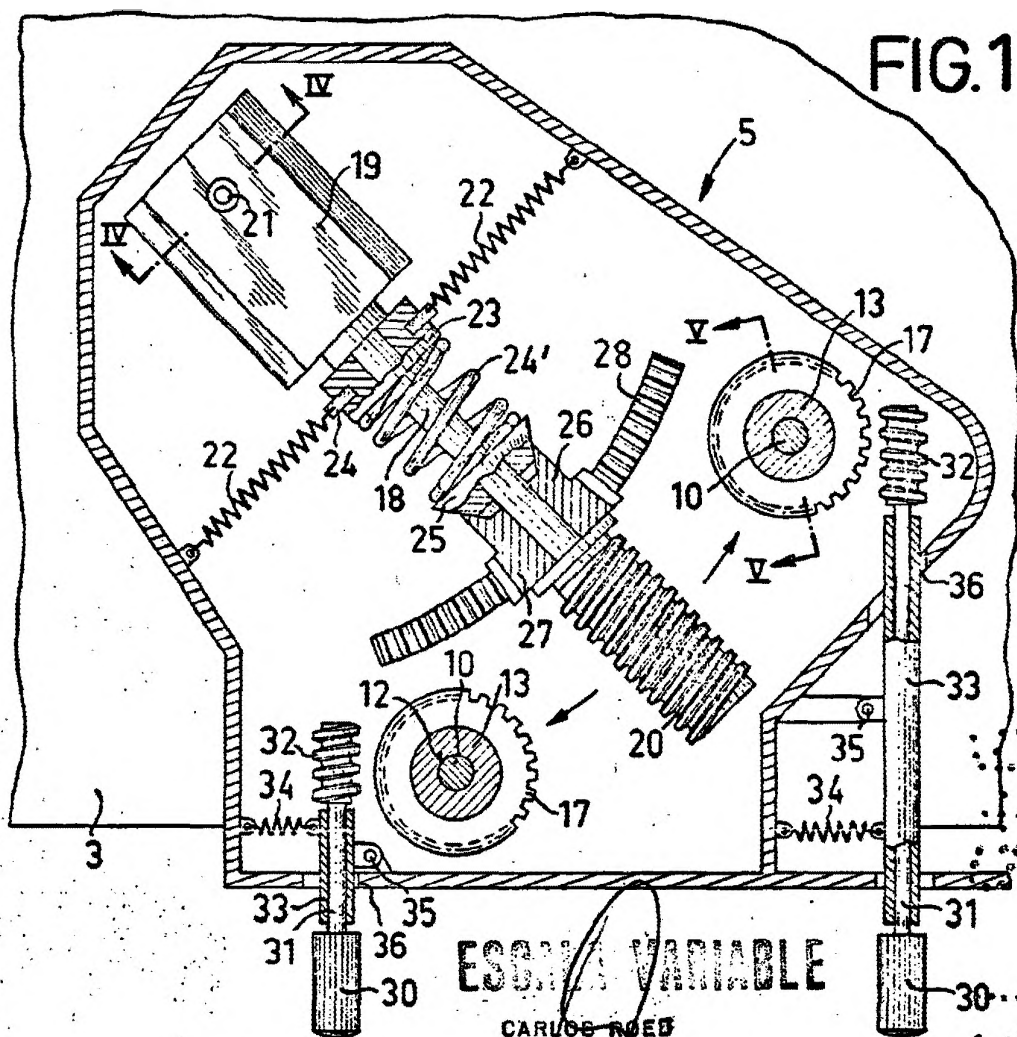
CARLOS ROEB
P. P.



D.º: Alfonso Sánchez

1
5
10
15
20
25
30

FIG.1



ESCRITA VARIABLE

CARLOS ROEB
P. P.

Fdo.: Alfonso Sanchez

FIG.2

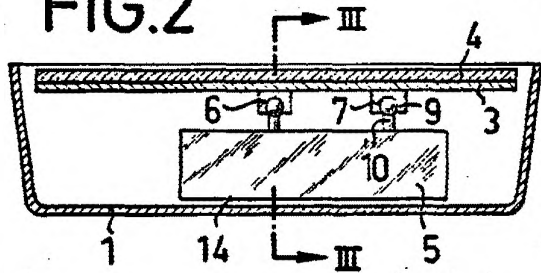


FIG.3

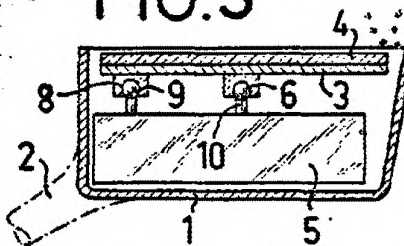


FIG.4

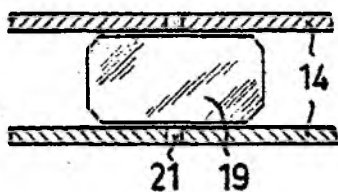


FIG.5

