



ESPAÑA

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 244.313	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 26-5-78	

MODELO DE UTILIDAD

1 MAR. 1980

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO P 27 24 414.0	(32) FECHA 28 de Mayo de 1.977	(33) PAIS República Federal Alemana.
---	-----------------------------------	---

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B60 J 3/02
--------------------------	--

(54) TITULO DE LA INVENCION

Visera parasol para vehículos.

(71) SOLICITANTE (S)

HUPPICH GmbH., entidad alemana.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Neunteich 62/76, 5600 Woppertal 1, República Federal Alemana.

(72) INVENTOR (ES)

Lothar Viertel, Gert Mahler.

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. Jose Miguel Gómez-Acebo y Pombo.

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una visera parasol dispuesta en un vehículo, con al menos un dispositivo de regulación desde una situación ineficaz por encima del parabrisas a una situación de uso delante del parabrisas, que ofrece una protección contra deslumbramiento.

5.

Las viseras parasol para vehículos son conocidas en múltiples formas de ejecución. Estas están dispuestas generalmente abatibles por encima del parabrisas en los vehículos y pueden girarse frecuentemente también hacia un lado. En estas conocidas viseras parasol el cuerpo de la visera está cogido en sus dos cantos longitudinales por dos cojinetes fijados a la carrocería del vehículo. Para pasar el cuerpo de la visera desde la situación ineficaz a la situación de uso, se coge el cuerpo de la visera por el canto longitudinal libre opuesto a los cojinetes, y se abate hacia abajo, siendo posible un ángulo de giro de 180° y más. Al regularse el cuerpo de la visera su canto longitudinal opuesto a los cojinetes se mueve sobre una trayectoria en forma de arco de círculo entrando primeramente en el espacio interior del vehículo y luego se sigue movimiento en caso dado hasta el parabrisas.

10.

15.

20.

En muchas posiciones intermedias el cuerpo de la visera queda dirigido con su canto longitudinal libre directamente hacia los ocupantes del vehículo, de lo cual a pesar de su configuración acolchada pueden resultar heridas en la cabeza en caso de accidente. Debido a que el canto longitudinal libre del cuerpo de la visera se mueve en una trayectoria en forma de arco circular primero hacia los ocupantes del vehículo y luego en dirección al parabrisas, se producen diversas dificultades. Primero tiene que abatirse hacia abajo el cuerpo de la visera en un ángulo de giro de 90° o más, antes de que llegue a su situación en la que

25.

30.

ofrece una protección contra deslumbramiento. Esto es desfavorable al subir subitamente el deslumbramiento, porque transcurre relativamente mucho tiempo hasta que el cuerpo de la visera se ha movido a la posición de protección contra deslumbramiento. Re

5. sulta otra esencial ventaja de la guía del cuerpo de la visera parasol, cuando la conocida visera parasol está incorporada en vehículos relativamente planos, tales como los automóviles deportivos, pues tales vehículos tienen frecuentemente muy poca libertad para la cabeza de manera que el conductor o el acompañante tiene que esquivar con la cabeza la visera parasol al abatirse ésta de una posición final a la otra.

10. En otra visera parasol girable, con vías paralelas para vehículos, descrita en la DT-PS 947 049, está previsto que las pistas de las guías se hallan en un plano perpendicular al cuerpo de la visera, de tal manera que la visera puede girarse desde una situación ineficaz situada próxima al techo, hacia abajo a la situación de uso. También en esta conocida visera parasol el cuerpo de la visera en su movimiento de giro se mueve entrando relativamente mucho al interior del vehículo, de manera que se producen las dificultades ya mencionadas anteriormente al tratarse de vehículos de dimensiones reducidas. Estas dificultades crecen al aumentar la longitud de la guía.

15. Con guías desarrolladas cortas no se garantiza la suficiente protección contra deslumbramiento. Además al girarse puede formarse una rendija relativamente grande entre el techo y el cuerpo de la visera.

20. En una visera parasol curvada para automóviles con parabrisas curvados, según la DT-PS 904 743, la visera está adaptada a la curvatura del parabrisas y puede desplazarse correspondientemente a la curvatura. En esta conocida visera parasol los cantos

30.

longitudinales delantero y trasero del cuerpo de la visera se mueven en la misma trayectoria de movimiento, oblicuamente hacia abajo, en dirección al parabrisas. Mediante ésto hay la ventaja de que el cuerpo de la visera parasol no se mueve estorbando hacia el interior del espacio del ocupante, sin embargo la visera puede utilizarse sólo limitadamente y tiene además que adaptarse a la respectiva curvatura del parabrisas.

5.

La invención indica un metodo para pasar un cuerpo de visera parasol según la invención desde la situación ineficaz a una situación de uso, con el que se evita un movimiento del cuerpo de la visera, en especial de su canto longitudinal libre, al ocupante del vehículo, y se logra una buena protección contra deslumbramiento que tiene lugar rápidamente, y el cual puede emplearse independientemente del ángulo de inclinación del parabrisas.

10.

15.

La solución de este cometido se logra porque el cuerpo de la visera parasol se mueve con su canto trasero hacia adelante y simultáneamente con su canto delantero que mira al parabrisas se mueve hacia abajo. Mediante dicho movimiento se consigue una considerable simplificación y mejora al pasar el cuerpo de la visera desde la situación ineficaz a la situación de uso, como también a la inversa, pues mediante el movimiento del canto delantero del cuerpo de la visera hacia abajo tiene lugar al mismo tiempo una protección contra deslumbramiento, porque no se dá un movimiento en vacio, como el que existe en un movimiento de abatimiento. Mediante el movimiento hacia adelante del canto trasero del cuerpo de la visera, se descarta el que el cuerpo de la visera quede con su canto longitudinal dirigido hacia el conductor del vehículo, de manera que se reduce esencialmente el peligro de heridas en caso de accidente. De esta forma se ofrece es-

20.

25.

30.

pecialmente la ventaja de que el cuerpo de la visera parasol no se mueve estorbando al interior del vehículo, en dirección al conductor, los cuales importante especialmente al tratarse de vehículo bajos con estrechas condiciones de espacio.

5. Según la invención el cuerpo de la visera puede moverse con su canto delantero en línea recta hacia abajo y con su canto trasero en línea recta hacia adelante. También el cuerpo de la visera puede moverse con su canto delantero en línea recta hacia abajo y con su canto trasero aproximadamente perpendicularmente hacia adelante. Mediante correspondientes alineaciones de las trayectorias de movimiento puede lograrse en ambos casos una amplia adaptación a los respectivos ángulos de inclinación del cuerpo de la visera parasol, en relación al ángulo de inclinación del parabrisas.

10. Especialmente el cuerpo de la visera parasol se mueve con su canto delantero primero en línea recta hacia abajo y luego en forma de arco en dirección al parabrisas. Mediante esta medida según la invención se posibilita una adaptación del cuerpo de la visera a parabrisas con ángulos de inclinación cualquiera, ya que el cuerpo de la visera puede llevarse siempre a una posición en la que transcurre aproximadamente paralelo al parabrisas.

15. Según la invención el cuerpo de la visera parasol puede moverse en un sistema de guías de colisa y palancas; pero preferentemente se mueve mediante variación de la situación de dos lugares de articulación contiguos de un sistema de palancas acodadas.

20. La visera parasol con un cuerpo de visera y al menos un dispositivo de regulación que está dispuesto por un lado en el cuerpo de la visera y puede disponer por otro lado por encima del parabrisas dentro del vehículo, se caracteriza según la invención

25.  
30.

5. porque el dispositivo de regulación está desarrollado como palanca acodada. Aquí uno de los brazos de palanca de la palanca acodada consta preferentemente del cuerpo de visera mismo y el otro brazo de palanca consta de una orejeta articulada en él en un extremo. Según la invención el lugar de articulación exterior contiguo al parabrisas, al igual que la articulación de codo, está desarrollado como cojinete de giro, mientras que el otro lugar de articulación exterior, que se halla en la zona del canto longitudinal trasero del cuerpo de la visera, es un cojinete desplazable. Si se agarra el cuerpo de la visera en la zona de su canto longitudinal trasero y el cojinete exterior desplazable se desliza en dirección al cojinete de giro exterior, el canto longitudinal delantero del cuerpo de la visera se mueve según la invención hacia abajo y su canto longitudinal trasero se mueve hacia adelante.

10.

15.

En las reivindicaciones 9 a 27 se describen otras características esenciales y configuraciones convenientes de la invención.

20. La invención se aclara con detalle seguidamente a base de ejemplos de ejecución representados en el dibujo.

La figura 1 muestra una visera parasol con un cuerpo de visera dispuesto en diferentes posiciones.

La figura 2 muestra una vista de una visera parasol con un cuerpo de visera dispuesto en tres posiciones diferentes.

25. La figura 3 muestra una vista en planta de la visera parasol de la figura 2.

Las figuras 4 y 5 muestran en cada caso una sección transversal de una carcasa de ranuras de colisa.

30. Las figuras 6 y 7 muestran en cada caso una carcasa de ranuras de colisa.

La figura 8 muestra una carcasa de visera parasol, y

La figura 9 muestra una vista de un cuerpo de visera parasol.

En la figura 1 se muestra con trazos llenos el cuerpo

5. de visera parasol 1, que está desarrollado acolchado de modo conocido o consta predominantemente de un material acolchado relativamente blando, en su situación ineficaz en la cual se encuentra por encima del parabrisas 2 y por debajo del techo del vehículo 3. El cuerpo de la visera parasol 1 es desplazable en cada caso a través de una palanca acodada que se encuentran en sus dos extremos frontales, desde una situación ineficaz a una situación de uso que ofrece una protección contra deslumbramiento. La palanca acodada tiene una articulación de giro 5 exterior articulada en un soporte de cojinete 4, una articulación acodada 6 central y una segunda articulación 7 desplazable, exterior. Un brazo de la palanca acodada se forma por el cuerpo de visera 1 mismo y el segundo brazo de palanca se forma por una orejeta 8 articulada en un extremo al cuerpo de visera 1, la cual puede estar formada por una sección de pletina. La articulación 7 exterior desplazable entra con una espiga de articulación en una guía forzosa, que está dirigida aproximadamente paralela a los cantos frontales del cuerpo de visera 1, cuando este se encuentra en la situación ineficaz. Como muestra la figura 1 el recorrido entre los lugares de articulación 6, 7 y 6, 5 es aproximadamente igual, y la articulación acodada 6 sobresale del cuerpo de la visera 1 en dirección al parabrisas 2, y concretamente con un recorrido que es mayor que la mitad del ancho del cuerpo de visera 1. En la figura 1 la línea 9 de trazos representa la guía forzosa para la articulación 7, exterior, tapada por el cuerpo de visera 1.
- 10.
- 15.
- 20.
- 25.
30. En el dibujo esquemático de la figura 1 puede verse claramente

el funcionamiento de la visera parasol, así pues se ejerce sobre el cuerpo de la visera 1, en su canto longitudinal 10 trasero, una fuerza en la dirección de la flecha, el canto longitudinal 11 delantero gira inmediatamente hacia abajo a causa

5. de los lugares de articulación 5, 6. En virtud de la especial disposición de los lugares de articulación 5, a 7, el canto longitudinal 11 delantero recorre un camino esencialmente mayor que el canto trasero 10. En el dibujo de la figura 1 la relación es aproximadamente 3:1. Así pues si el cuerpo de visera 1 se desplaza con su canto longitudinal trasero 10 en

10. aproximadamente un centímetro hacia adelante, el canto longitudinal 11 delantero se mueve al mismo tiempo aproximadamente 3 cm. hacia abajo, de manera que se dá inmediatamente una protección contra deslumbramiento. El canto longitudinal 11 delantero del cuerpo de visera 1, al ser rectilínea la guía

15. forzosa 9, se mueve primero así mismo en línea recta hacia abajo. Únicamente después de sobrepasarse aproximadamente la mitad de la carrera de movimiento posible de los lugares de cojinete 7 en la guía forzosa 9, se efectúa un cambio de dirección del canto longitudinal 11 delantero, y concretamente

20. como se muestra claramente en la figura 1, en forma de arco en dirección al parabrisas 2. El diferente ángulo de inclinación del parabrisas 2 y del parabrisas 2' indicado de trazos y puntos, respecto al techo del vehículo 3, como muestra el

25. dibujo, puede compensarse sin más, pues si en la figura 1 sólo se muestran ocho situaciones de posición posibles del cuerpo de la visera parasol 1, se vé claramente que son posibles un número esencialmente mayor de situaciones. Naturalmente puede lograrse una modificación de la trayectoria de movimiento del

30. cuerpo de visera 1, de modo sencillo mediante prolongación

de uno o varios de los lugares de articulación 5 a 7 o tambien mediante diferente orientación de la guía forzosa 9, de manera que la visera parasol es empleable prácticamente para todos los tipos de vehículo.

5. Mientras que en la figura 1 se ilustra más el esquema de funcionamiento de la visera parasol, las figuras 2 a 5 muestran especialmente particularidades constructivas de la visera parasol. Esta consta de un cuerpo de visera 1 que está dispuesto por debajo de la construcción del techo o bien por debajo del techo del vehículo 3, siendo su canto longitudinal 11 delantero contiguo al parabrisas 2 o bien 2'. La articulación 7 desplazable exterior consta de un pivote 13 que entra en una ranura de colisa 12 que está integrado en una pieza con un caballete de soporte 14 dispuesto en el cuerpo de la visera parasol 1. La orejeta 8 que constituye el segundo brazo de la palanca acodada está guía desarrollada como eje de material redondo, especialmente acero, en forma de U. El brazo lateral 15 del eje 14 entra en el soporte de cojinete 4 fijado a la construcción del techo, mientras que el brazo lateral 16 desarrollado más largo entra en el cuerpo de la visera parasol 1 o bien en un resorte fiador 17 dispuesto en este. El brazo lateral 16 tiene en la zona del muelle fiador varios aplanamientos (no se muestran), de manera que el cuerpo de la visera 1 se retiene en diferentes situaciones de desplazamiento mediante el resorte fiador 17. La libre movilidad del cuerpo de visera no se impide por el eje 14, y concretamente porque el cuerpo de la visera 1 tiene en cada uno de sus extremos frontales una disminución de la sección transversal que acaba en 18, que se forma por una escotadura 19 y por chaflanes que transcurren desde ésta al canto
- 10.
- 15.
- 20.
- 25.
- 30.

longitudinal delantero y trasero. El brazo lateral 15 constituye la articulación de giro 5 exterior y el brazo lateral 16 del eje 14 constituye la articulación acodada 6.

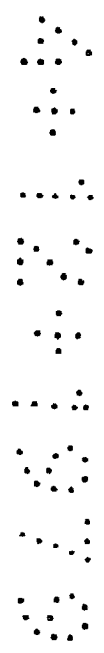
5. La ranura de colisa 12 está formada por las abertu-  
 ra de una carcasa 20 alargada, con sección transversal en forma de U. Las paredes laterales de la carcasa 20 tienen varios  
 10. dientes 21 en forma de garfios que transcurren en la dirección longitudinal de la carcasa. Con ésto la carcasa está desarrollada en abertura de la carrocería del vehículo. Mediante la configuración de varios dientes 21 es posible una adaptación a espesor de guarnecido eventualmente diferentes. El empleo de la carcasa 20 presupone una disposición embutida del cuerpo de visera 1 en un escote 22 por debajo del techo del  
 15. vehículo 3, así como paredes de escote que transcurren perpendicularmente al plano del cuerpo de la visera, en la zona de los extremos frontales del cuerpo de la visera. En los casos en que no existan escotes 22, es conveniente utilizarse una carcasa 20, que presente según la figura 5, un suplemento de material 23 en una pared. La carcasa puede estar dotada de taladros de paso para tornillos de fijación, que atraviesan ambas paredes de la carcasa y también el suplemento de material.

20. En el caso general puede partirse de que el cuerpo de visera está articulado a modo de palanca acodada en sus dos extremos frontales y que presente lugares fiadores para diferentes situaciones de desplazamiento. Según las figuras 2 y  
 25. 3 los lugares fiadores se forman por los brazos laterales 16 del eje 14, en unión con el resorte fiador 17. En la figura 7 muestra otra solución conveniente. En ésta la pared inferior 24 de la carcasa de colisa 20 transcurre en dirección longitudinal en forma de curva senoidal, de manera que se producen

30.

5. cresta de onda 25 y senos de onda 26. La separación entre las crestas onda 25 y el lado interior opuesto de la pared 27 está dimensionado de manera que el pivote 13 tiene que superar en cada caso un cierto impedimento para llegar al siguiente seno de onda 26. El impedimento es por ejemplo suficiente por una parte como para descartar una regulación automática del cuerpo de visera 1, pero por otra parte no es tan grande como para que dificulte especialmente un desplazamiento a mano del cuerpo de la visera. Un conveniente complemento del dispositivo fijador consiste en la disposición de una tira metálica 28 dentro de la ranura de colisa 12, que es móvil en dirección a la pared superior 27, contra la fuerza de muelles de compresión 29, cuando el pivote 13 se desplaza sobre una cresta de onda 25.
- 10.
15. La figura 6 muestra una carcasa de colisa 20 con sección transversal en forma de escuadra, estando prevista en el ala de la escuadra 30 la ranura de colisa 12 desarrollada en forma de arco, y sirviendo el ala de la escuadra 31 para la fijación de la carrocería del dibujo.
20. La figura 8 muestra una carcasa de visera parasol según la invención. En ésta está dos cuerpos de visera 1 alojados en escotaduras 32 en forma de media caña de una carcasa de cojinete 33. La carcasa de cojinete tiene la particularidad de que los soportes de cojinete 4 que no se muestran así como ranuras de colisa 12, están integrados en una pieza con la carcasa de cojinete. La carcasa del cojinete 33 puede montarla previamente ya el fabricante equipada con cuerpos de visera 1 y puede incorporarse al vehículo completa, sin especial coste de montaje.
- 25.
30. Descrita suficientemente la naturaleza del invento,

así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.



REIVINDICACIONES

5. 1.- Visera parasol para vehículos, con un dispositivo para pasar el cuerpo de la visera desde una situación de no uso a una situación de uso, caracterizada porque un elemento guía trasero que mueve al cuerpo de la visera en una pista de deslizamiento con el canto trasero hacia adelante, y un elemento guía delantero que mueve al mismo tiempo el canto delantero del cuerpo de la visera hacia abajo.

10. 2.- Visera según la reivindicación 1, caracterizada por que el elemento guía delantero está desarrollado como palanca acodada.

15. 3.- Visera según la reivindicación 2, caracterizada por que un brazo de palanca de la palanca acodada es el cuerpo de la visera y el otro brazo de palanca consta de una orejeta articulada en él en un extremo.

20. 4.- Visera según la reivindicación 1, caracterizada por que la pista de deslizamiento está desarrollada como ranura de colisa y el elemento guía trasero está desarrollado como espiga que entre en la ranura de colisa.

25. 5.- Visera según una o varias de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizada porque la línea de unión entre los lugares de articulación exteriores de la palanca acodada transcurre en ángulo recto respecto a la ranura de colisa al encontrarse en situación ineficaz el cuerpo de visera.

30. 6.- Visera según una o varias de las reivindicaciones 1 a 5, caracterizada porque el cuerpo de visera sobresalen por el lado delantero de los lugares de articulación de la orejeta que forman la articulación acodada.

7.- Visera según una o varias de las reivindicaciones

1 a 6, caracterizada porque los brazos de palanca de la palanca acodada tienen aproximadamente la misma longitud.

5. 8.- Visera según una o varias de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizada porque la ranura de colisa que al no estar en situación de uso el cuerpo de visera transcurre aproximadamente paralela a sus lados frontales, tiene una longitud que corresponde aproximadamente a la longitud de la línea de unión entre los lugares de articulación exteriores.

10. 9.- Visera según una de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizada porque la orejeta consta de una sección de pletina articulada en cada caso en los extremos frontales del cuerpo de visera.

15. 10.- Visera según una o varias de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizada porque la orejeta consta de un eje de material redondo desarrollado en forma de U, del que uno de los brazos está dispuesto en el cuerpo de visera y el otro brazo en el soporte de cojinete.

20. 11.- Visera según la reivindicación 10, caracterizada porque el brazo de eje entra en un resorte fiador insertado en el cuerpo de visera.

25. 12.- Visera según una de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizada porque la orejeta está integrada en una pieza con un suplemento de cojinete y un suplemento de fijación dispuesto en lado trasero del cuerpo de visera, constando la orejeta de material sintética, y estando conformado el suplemento de cojinete y el suplemento de fijación en cada caso a través de una visagra de lámina en la orejeta.

30. 13.- Visera según una o varias de las reivindicaciones 1 a 12, caracterizada por pivotes de gúfa que sobresalen de los cantos frontales del cuerpo de visera y entran en cada caso en

una ranura de colisa.

5.

14.- Visera según la reivindicación 13, caracterizada porque la ranura de colisa presenta estrechamientos distribuidos en su longitud que dificultan el desplazamiento o de los pivotes guía.

10.

15.- Visera según la reivindicación 14, caracterizada porque por lo menos una de las paredes de ranura opuestas está desarrollada en forma de curva senoidal, formando las crestas de ondas los estrechamientos de la ranura y los sendos de onda lugares fiadores para los pivotes guía.

15.

16.- Visera según la reivindicación 14 ó 15, caracterizada porque una de las paredes de ranura de la ranura de colisa está desarrollada solicitada por resorte en dirección a la ranura de colisa está desarrollada solicitada por resorte en dirección a la pared de ranura opuesta.

20.

17.- Visera según la reivindicación 16, caracterizada porque las paredes de ranura solicitada por resorte es un componente por separado que consta de una tira de chapa o de material sintético, el cual está dispuesto en la ranura de colisa y solicitado por muelles de compresión.

25.

18.- Visera según la reivindicación 17, caracterizada porque la tira de chapa o de material sintético tiene lengüetas elásticas cortadas y dobladas hacia afuera, para sobreponer los muelles de compresión.

30.

19.- Visera según una o varias de las reivindicaciones 1 a 18, caracterizada por una carcasa de sección transversal en forma de U, cuya abertura es la ranura de colisa.

20.- Visera según la reivindicación 19, caracterizada porque en el lado exterior de un brazo lateral de la carcasa está conformado un suplemento de material pasante o interrumpido,

con taladros de paso para tornillos de fijación.

5.

21.- Visera según la reivindicación 19, caracterizada porque la carcasa está desarrollada como taco, presentando los lados exteriores de los brazos laterales de la carcasa al menos uno, pero preferentemente varios salientes dentados que se extienden paralelos entre sí en la dirección longitudinal de la carcasa, desarrollados en forma de garfio.

10.

22.- Visera según una o varias de las reivindicaciones 1 a 18, caracterizada por una carcasa de cojinete que está agarrada en una pieza con ranuras de colisa así como con soportes de cojinete para el alojamiento de las articulaciones de los extremos libres de las orejetas, y que presenta por lo menos una profundidad que aloja aproximadamente enrasado a un cuerpo de visera en su situación ineficaz.

15.

23.- Visera parasol para vehículos, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria y en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de quince hojas escritas a máquina por una sola cara

Madrid

4 DIC. 1979

HAPPICH GmbH

J. M. GOMEZ ACEBO Y PUMBO

D. P. Firmador: J. Suarez Díaz

Fig. 1

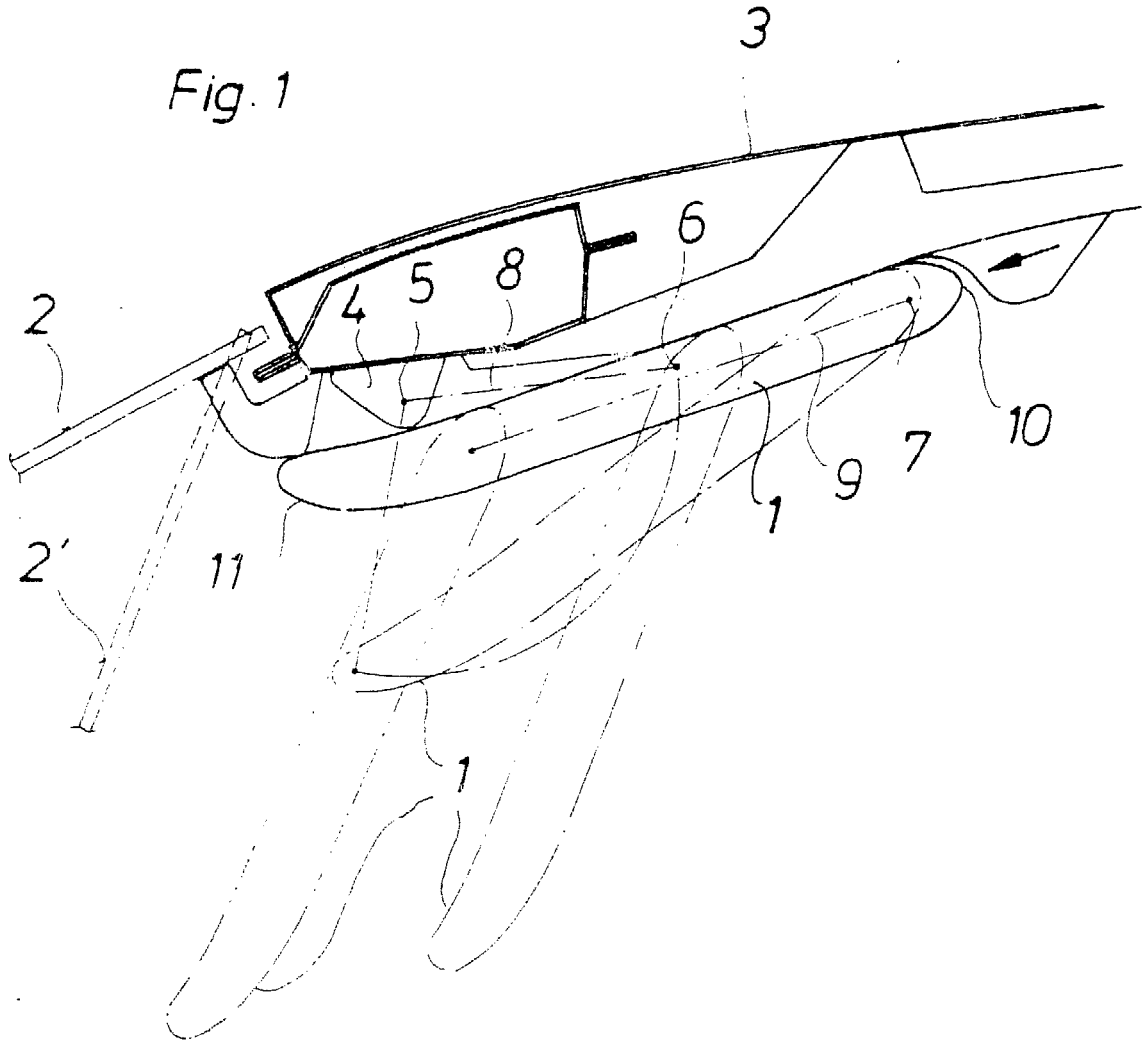
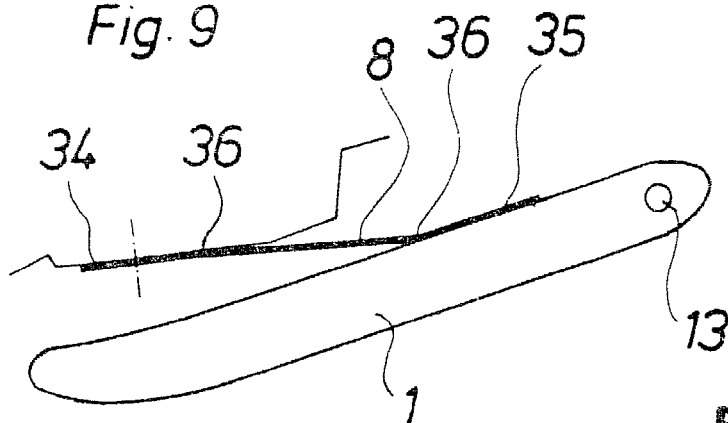


Fig. 9



**ESCALA  
VARIABLE**

21 JUN 1978

J. W. GOMEZ AGUDO Y POMBO

p. p. Firmador J. Suarez Diaz

Fig. 2

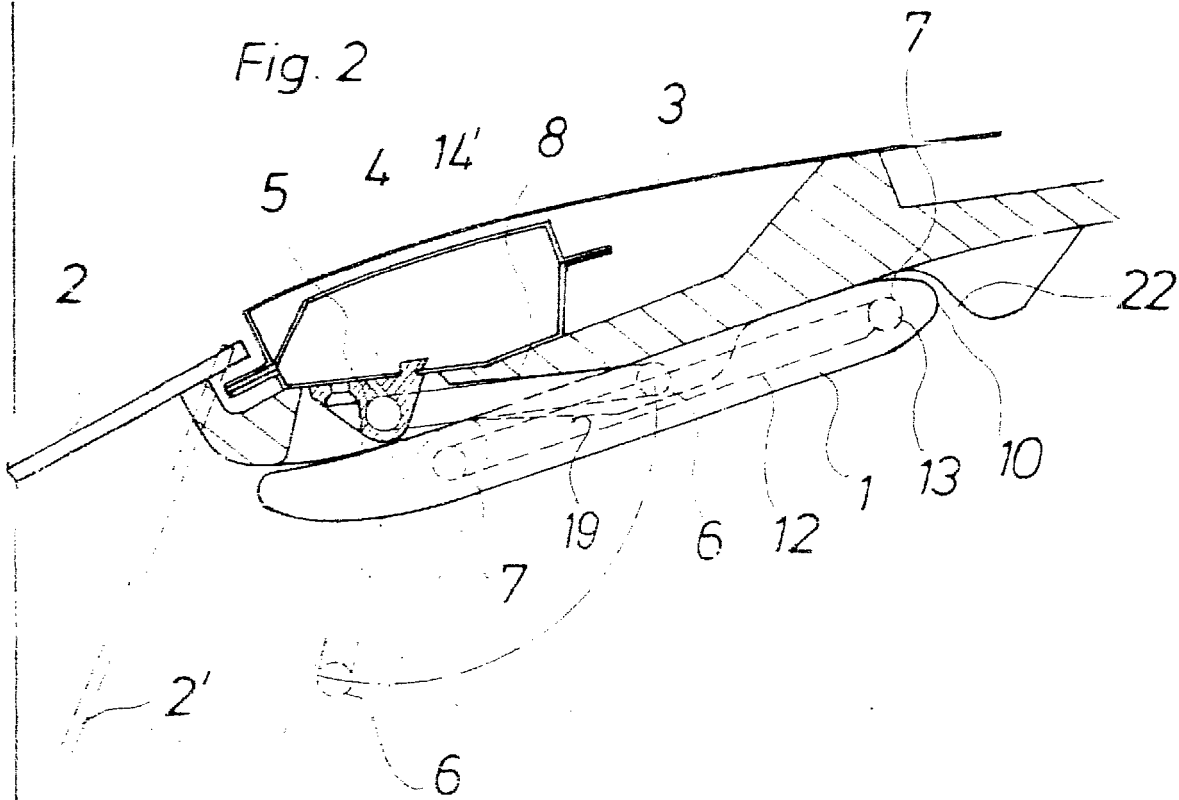


Fig. 4

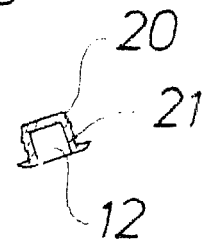
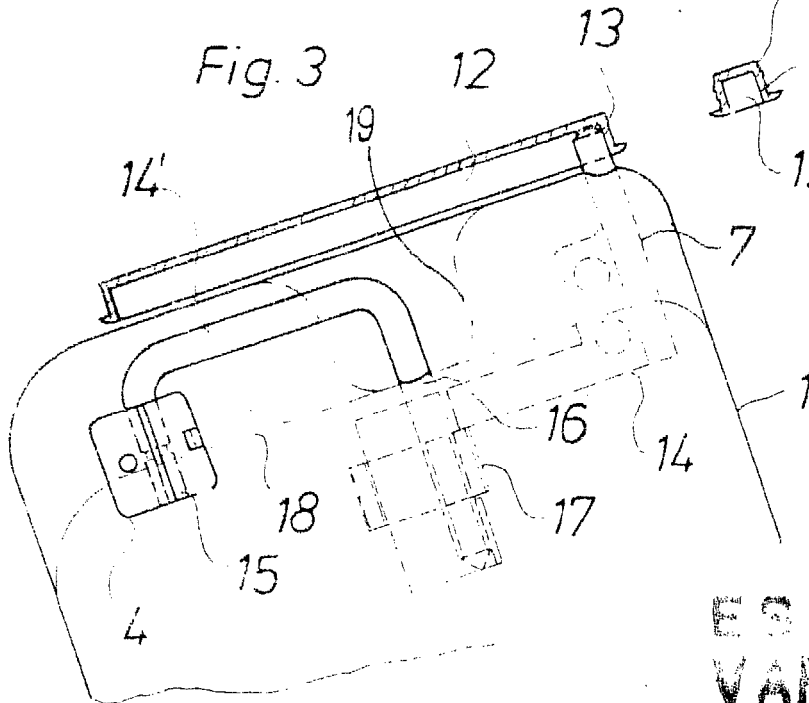


Fig. 3



**ESCALA  
VARIABLE**  
9 JUN. 1978

J. M. GOMEZ ARELLANO Y PUMBO  
p. a. Firmador J. Suarez Diaz

Fig. 5

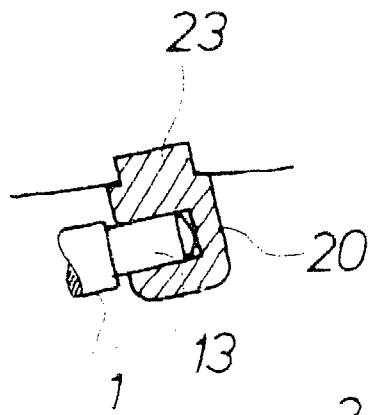


Fig. 6

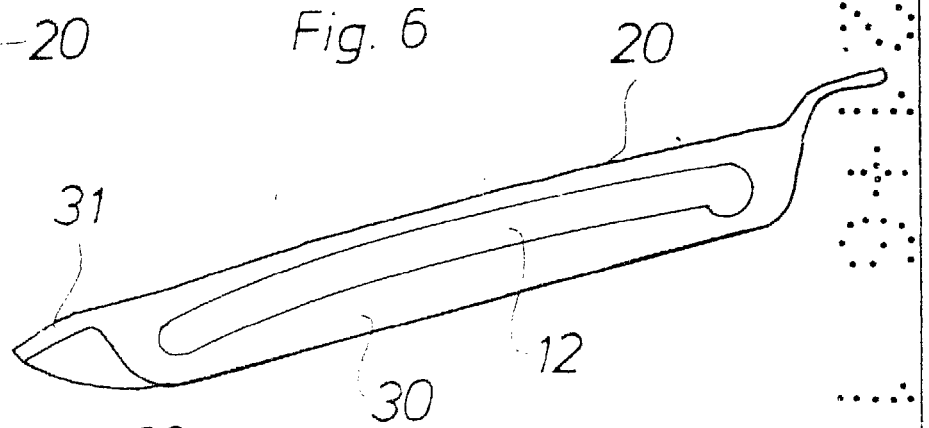


Fig. 7

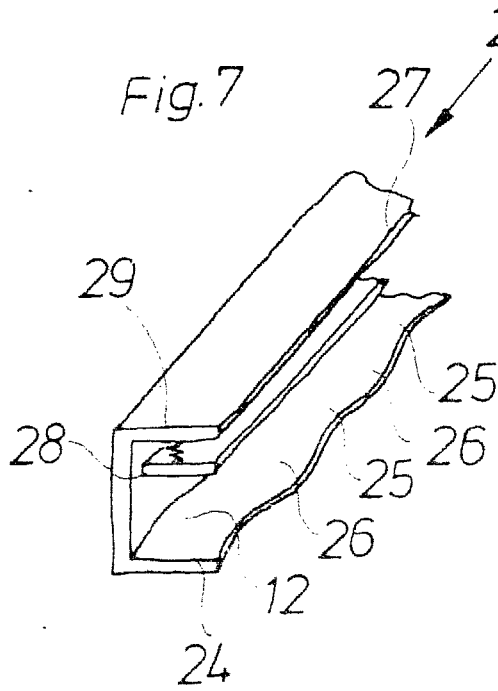
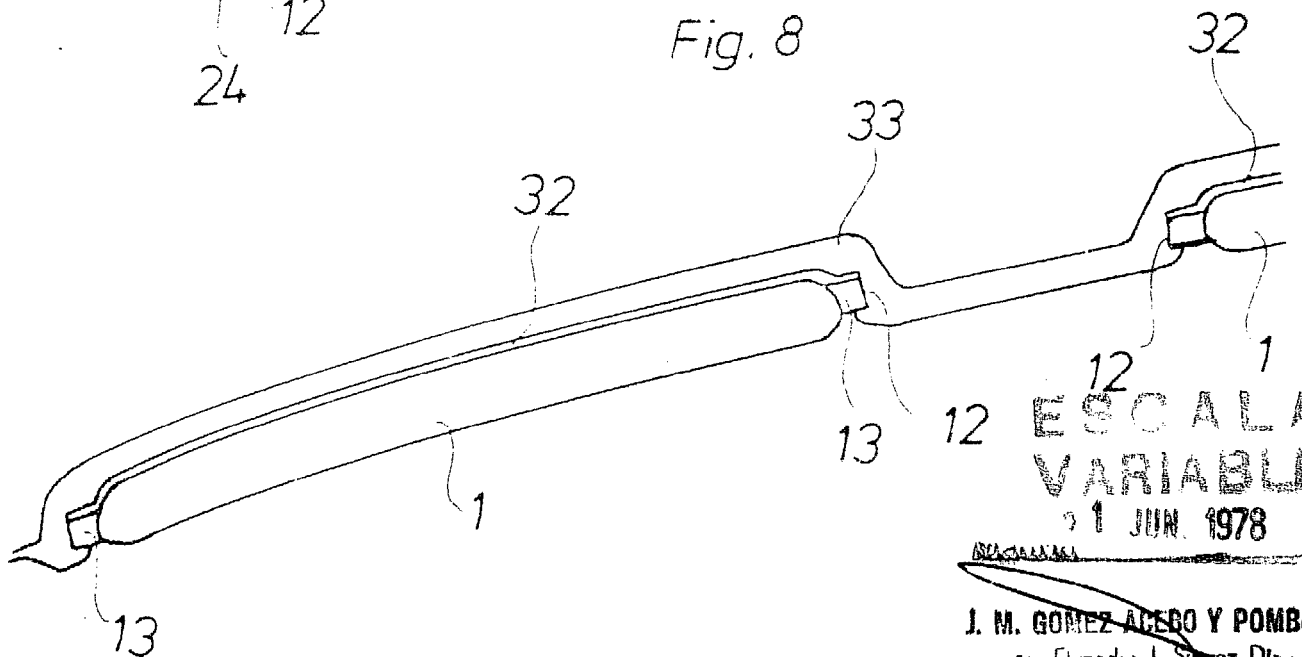


Fig. 8



ESCALA VARIABLE

1 JUN. 1978

J. M. GOMEZ ACEBO Y POMBO  
p.p. Firmado: J. Suarez Diaz