

ES

NUMERO

260.268

FECHA DE PRESENTACION

10-SEPTIEMBRE-1981



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 ABR. 1982

30 PRIORIDADES

31 NUMERO

32 FECHA

33 PAIS

47 FECHA DE PUBLICIDAD

51 CLASIFICACION INTERNACIONAL

Int. G. F21M 3/02

64 TITULO DE LA INVENCIÓN

" UNA UNIDAD LUMINICA, EN ESPECIAL PARA VEHICULOS AUTOMOVILES

71 SOLICITANTE (S)

ADAM OPEL AG.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

6090) RUSSELSHEIM, ALEMANIA FEDERAL

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

DON BERNARDO UNGRIA GOIBURU

CM.-

1 El invento se refiere a una unidad lumínica, en es-
pecial para vehículos automóviles, consistente en un faro
con una lámpara intermitente adosada lateralmente, que están
alojados conjuntamente en una concavidad de la carrocería,
5 y en la que la lámpara intermitente está unida al cristal
del faro y a una pared lateral de la carrocería.

En unidades lumínicas conocidas de este tipo, la lám-
para intermitente está fijada en la caja del faro por medio
de nervios dispuestos en su caja, que encajan en bolsitas de
10 la caja del faro, y a efectos de compensar medidas distin-
tas de conexión a la carrocería, es desplazable en la direc-
ción longitudinal del vehículo con ayuda de un perno condu-
cido en un agujero alargado de una parte de la carrocería
pudiendo ser fijada mediante un dispositivo de apriete en
15 posición enrasada. Esta forma de realización requiere para
el montaje de la unidad lumínica en la concavidad de la ca-
rrocería un gasto de ajuste manual para la fijación de la
lámpara intermitente de manera enrasada con la carrocería
del vehículo.

20 La misión del invento es poder prescindir de tal
gasto de ajuste, y crear una unidad lumínica, que al ser
montada en su zona de montaje, queda enrasada siempre y
automáticamente con las partes limitantes de la carrocería,
en especial con la pared lateral, no obstante la distinta
25 posición de las piezas lindantes de la carrocería con res-
pecto a la unidad lumínica montada, motivada por tolerancias
de ensamblaje de las mismas.

De acuerdo con el invento se resuelve este problema
30 en una unidad lumínica del tipo explicado al principio,

1 por el hecho de que está previsto al menos un elemento de
sostén dispuesto en la caja del faro, con dos brazos de so-
5 porte que unen la lámpara intermitente en arrastre de fuer-
za con el faro, de una manera que, durante el montaje del
faro, permite un movimiento relativo de la lámpara intermi-
tente con respecto al faro en el sentido longitudinal del
vehículo, uno de cuyos brazos fija, con ayuda de un elemen-
to flexible de fijación, la lámpara intermitente sustancial-
mente en la pared de la carrocería, mientras que el otro la
10 sujeta en el cristal del faro, encajando para ello en una
escotadura de la caja de la lámpara intermitente.

Gracias a la conformación de acuerdo con el inven-
to de la unidad lumínica, así como al movimiento relativo
de faro y lámpara intermitente en el sentido longitudinal
15 del vehículo al ser montados en una concavidad de la carro-
cería, se compensan automáticamente las medidas distintas
de acoplamiento de las partes de la carrocería, motivadas
por tolerancias de montaje de la carrocería, y la unidad lu-
mínica, en especial la lámpara intermitente quedará siempre
20 enrasada con las partes lindantes de la carrocería, sin ne-
cesidad de ningún gasto adicional por ajuste en el montaje.

Como perfeccionamiento ventajoso del invento, el
elemento de sostén puede consistir a este respecto en un
estribo de fijación de forma aproximadamente U, con patas
25 flexibles dobladas aproximadamente en ángulo recto y aparta-
das entre sí, en calidad de brazos de soporte, y estar fija-
do en la caja del faro en la zona del travesaño del estribo.
La caja de la lámpara intermitente posee además una brida
de sujeción dotada de una escotadura que, en estado montado
30 se corresponde con otra escotadura practicada en el brazo

1 de apoyo, y el elemento de fijación, que atraviesa de mane-
ra soltable las dos escotaduras, fija la brida de fijación
en arrastre de fuerza en el brazo de soporte, mientras que
el otro brazo de soporte, conformado como lengüeta flexi-
5 ble, encaja en una escotadura de forma aproximadamente de
U practicada en la caja de la lámpara intermitente, fijando
a ésta en el cristal del faro con tensión previa en el sen-
tido transversal del vehículo. Como elemento de fijación
está prevista de manera ventajosa una pinza enchufable fle-
10 xible.

Un ejemplo de realización del invento será explica-
do a continuación con más detalle a base de los dibujos,
mostrando:

15 La figura 1, una vista en perspectiva de una uni-
dad lumínica;

la figura 2, la unidad lumínica en sección según
la línea II-II en la figura 1;

20 la figura 3, la unidad lumínica análoga a la re-
presentación en la figura 2, con posición de la lámpara in-
termitente variada con respecto al faro, y

la figura 4, un alzado lateral de la unidad lumí-
ca.

25 La unidad lumínica delantera izquierda para un ve-
hículo automóvil consiste en el faro 1 y la lámpara inter-
mitente 2 adosada lateralmente. Con 10 ha sido designada
la caja del faro que, a través de una junta circundante de
caucho 11, está unida a un cristal de dispersión 12, y con
30 la caja de la lámpara intermitente, que consiste en un
material plástico y en 22 está soldada en una sola pieza por
su contorno con un cristal 21 de plástico para lámpara in-

1 termitente, transparente y coloreado de manera correspon-
diente. En estado montado de la unidad luminica, la caja
del faro está atornillada por sus bridas de soporte 13, 14
a una pared transversal (que no ha sido representada),
5 que une las partes delanteras de la carrocería a las que
están incorporadas las ruedas. Separados paralelamente
uno del otro, están dispuestos en la caja del faro dos ele-
mentos de sostén 30. Cada elemento de sostén consiste en
un estribo de forma aproximada de U, cuyas patas 31, 32 es-
10 tán dobladas hacia fuera en direcciones opuestas, formando
brazos de soporte 31', 32', y que por su parte central 33
está atornillado a la caja del faro por medio de un torni-
llo 34. Mientras que cada brazo de soporte 32' es flexi-
ble, presenta cada brazo de soporte 31' una escotadura 31"
15 aproximadamente cuadrada que, en estado montado de la lám-
para intermitente, se corresponde con una escotadura 23'
de igual tamaño, practicadas en sendas bridas de fijación
23 conformadas en la caja 20 de la lámpara intermitente.
Sendas pinzas elásticas enchufables 35 que atraviesan las
20 encotaduras 23', 31", unen en cada caso el brazo de sopor-
te 31' con la brida de fijación 23. Los brazos de soporte
elásticos 32' encajan bajo tensión previa en sendas bol-
sas 24, que están conformadas en la caja 20 de la lámpara
intermitente, y que están formadas por sendas paredes 25
25 conformadas a cierta distancia en la caja 20, y oprimen la
caja de la lámpara intermitente contra el faro, de modo
que un borde de tope 26 del cristal 21 viene a hacer apoyo
contra el cristal de dispersión 12. Un saliente de apoyo
27 conformado frente a éste en la caja 20 de la lámpara
30 intermitente, se apoya en estado montado de la unidad lu-

1 mínima contra una superficie vertical 36' de una pared lateral 36 de la carrocería, en la zona de la caja de rueda delantera. Esta pared lateral de la carrocería, soldada o atornillada a la parte entrante para las ruedas, tiene una

5 determinada tolerancia de montaje. Por consiguiente puede variar en una magnitud determinada la posición relativa de la superficie 36' vertical de la carrocería, que representa una superficie de referencia para el montaje de la lámpara intermitente, con respecto a los puntos de fijación 13'

10 14' para la unidad lumínica, produciéndose la variación en la dirección de la flecha 37. En las representaciones, en especial en las figuras 2 y 3, se aprecia sin más ni más que, debido a la movilidad relativa de la lámpara intermitente con respecto al faro, al introducir en la concavidad

15 de la carrocería la unidad lumínica (1, 2), consistente en el faro 1 y la lámpara intermitente 2 y ya montada previamente con ayuda de los elementos de sostén 30, y después de atornillada a los puntos de fijación 13', 14', la posición relativa de la lámpara intermitente 2 con respecto,

20 tanto al faro 1, como también a la superficie 36' de la carrocería, se ajusta automáticamente, por apoyo sobre el saliente 27, de tal modo que resulta un remate enrasado de la lámpara intermitente, al menos en la pared lateral 36 de la carrocería. La posición de montaje mostrada en

25 la figura 2 corresponde a este respecto a un máximo de tolerancia del ensamblaje de pared lateral de la carrocería y entrante para la rueda, mientras que la posición de montaje conforme a la figura 3 muestra el mínimo de tal tolerancia. Bajo la fuerza elástica de la pinza enchufable

30 35, la lámpara intermitente estará siempre enrasada de to-

1 dos modos con las partes limitantes de la carrocería, mientras que la fuerza de la tensión previa del brazo de soporte 32' cuida de que la lámpara intermitente esté siempre oprimida contra el faro.

5 En resumen, el Modelo de Utilidad que se solicita deberá recaer sobre las siguientes:

- REIVINDICACIONES -

10 1.- Una unidad lumínica, en especial para vehículos automóviles, consistente en un faro con una lámpara intermitente adosada lateralmente, que están alojados conjuntamente en una concavidad de la carrocería, y en la que la lámpara intermitente está unida al cristal del faro y a una pared lateral de la carrocería, caracterizada por al menos un elemento de sostén (30) dispuesto en la caja (10) del faro y dotado de dos brazos de soporte (31', 32') que unen la lámpara intermitente (2) en arrastre de fuerza con el faro (1), de una manera que durante el montaje del faro permita un movimiento relativo de la lámpara intermitente con respecto al faro en el sentido longitudinal del vehículo, uno de cuyos brazos fija, con ayuda de un elemento flexible de fijación (35), la lámpara intermitente sustancialmente en la pared (36) de la carrocería, mientras que el otro la fija en el cristal (12) del faro, encajando para ello en una escotadura (24) de la caja (20) de la lámpara intermitente.

25 2.- Una unidad lumínica de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizada porque el elemento de sostén (30) consiste en un estribo de fijación de forma aproximadamente de U, con patas flexibles (31, 32) dobladas aproximadamente en ángulo recto y apartadas entre sí, en cali-

30

1 dad de brazos de soporte (31', 32').

3.- Una unidad lumínica de acuerdo con las reivindicaciones 1 y 2, caracterizada porque el elemento de sostén (30) está fijado en la caja (10) del faro en la zona del travesaño del estribo (33).

5 4.- Una unidad lumínica de acuerdo con las reivindicaciones 1 a 3, caracterizada porque la caja (20) de la lámpara intermitente posee un saliente de apoyo (27) para la carrocería, y una brida de fijación (23) con una escotadura (23') que, en estado montado, se corresponde con otra escotadura (31") practicada en el brazo de soporte (31'), y porque el elemento de fijación (35), que atraviesa de manera soltable las dos escotaduras, fija la brida de fijación (23) en arrastre de fuerza en el brazo de soporte (31') mientras que el otro brazo de soporte (32'), conformado como lengüeta flexible, encaja en una escotadura (24) de forma aproximadamente de U, practicada en la caja de la lámpara intermitente, fijando a ésta en el cristal (12) del faro con tensión previa en el sentido transversal del vehículo.

15 5.- Una unidad lumínica de acuerdo con las reivindicaciones 1 a 4, caracterizada porque como elemento de fijación (35) está prevista una pinza enchufable.

25 6.- Una unidad lumínica de acuerdo con las reivindicaciones 1 a 5, caracterizada porque el elemento de sostén (30) está hecho de material sintético.

30 7.- Una unidad lumínica de acuerdo con la reivindicación 1 y una cualquiera de las reivindicaciones restantes, caracterizada porque están previstos dos elementos de

1

sostén (30) como soporte de fijación para la caja (20) de la lámpara intermitente, dispuestos paralelos a cierta distancia uno del otro en la caja (10) del faro.

5

8.- Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita:
UNA UNIDAD LUMINICA, EN ESPECIAL PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

10


Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de nueve páginas mecanografiadas y dibujos que se acompañan.

Madrid, 10 de Septiembre de 1981

BERNARDO UNGRIA

P.P.

15



20

25

30

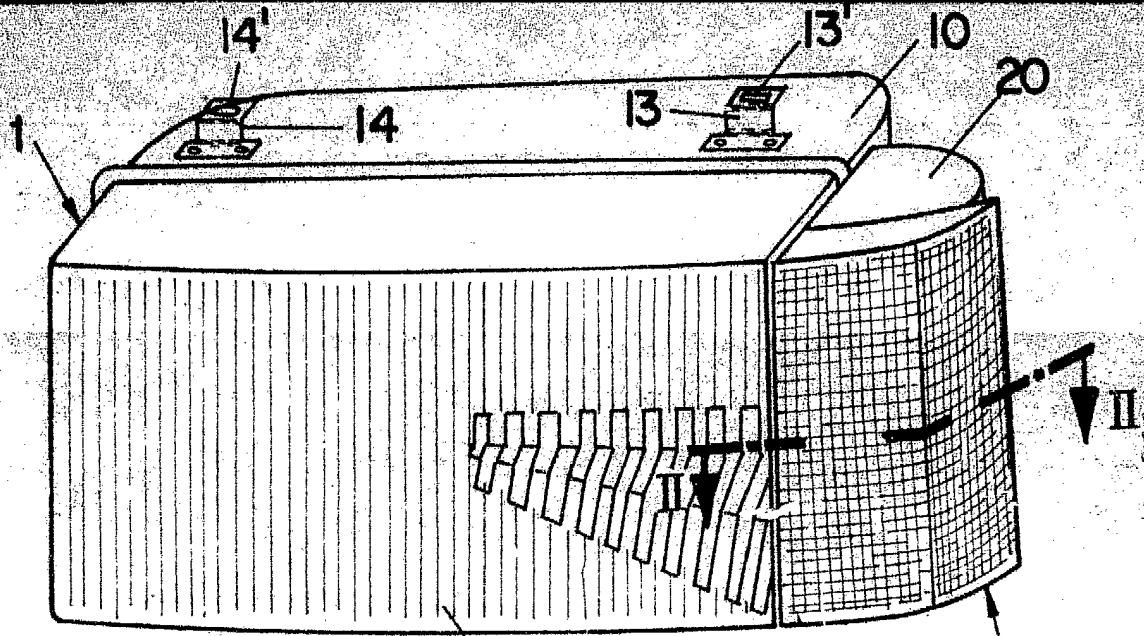


FIG. -1

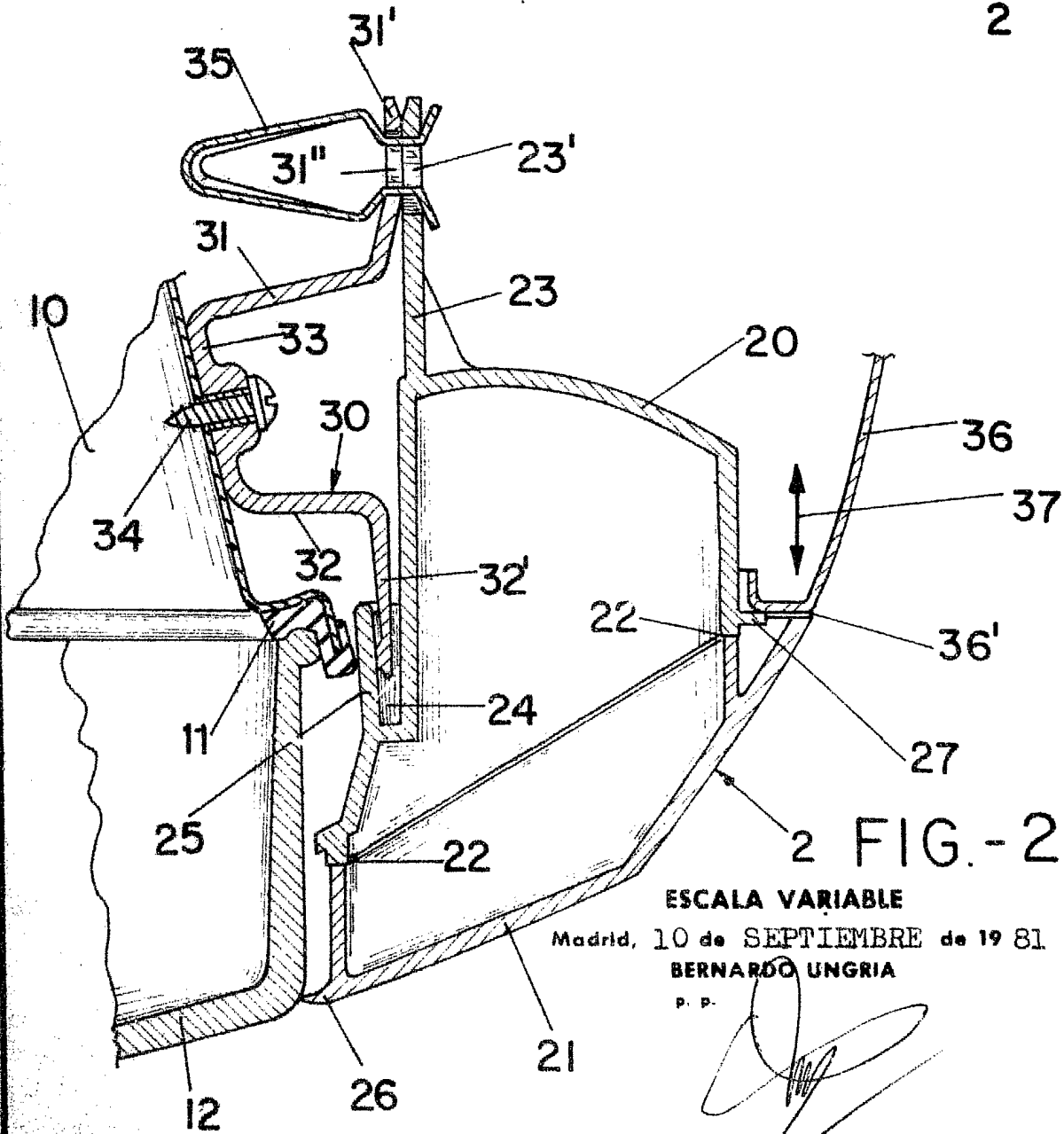


FIG. -2

ESCALA VARIABLE

Madrid, 10 de SEPTIEMBRE de 19 81

BERNARDO UNGRIA

P. P.

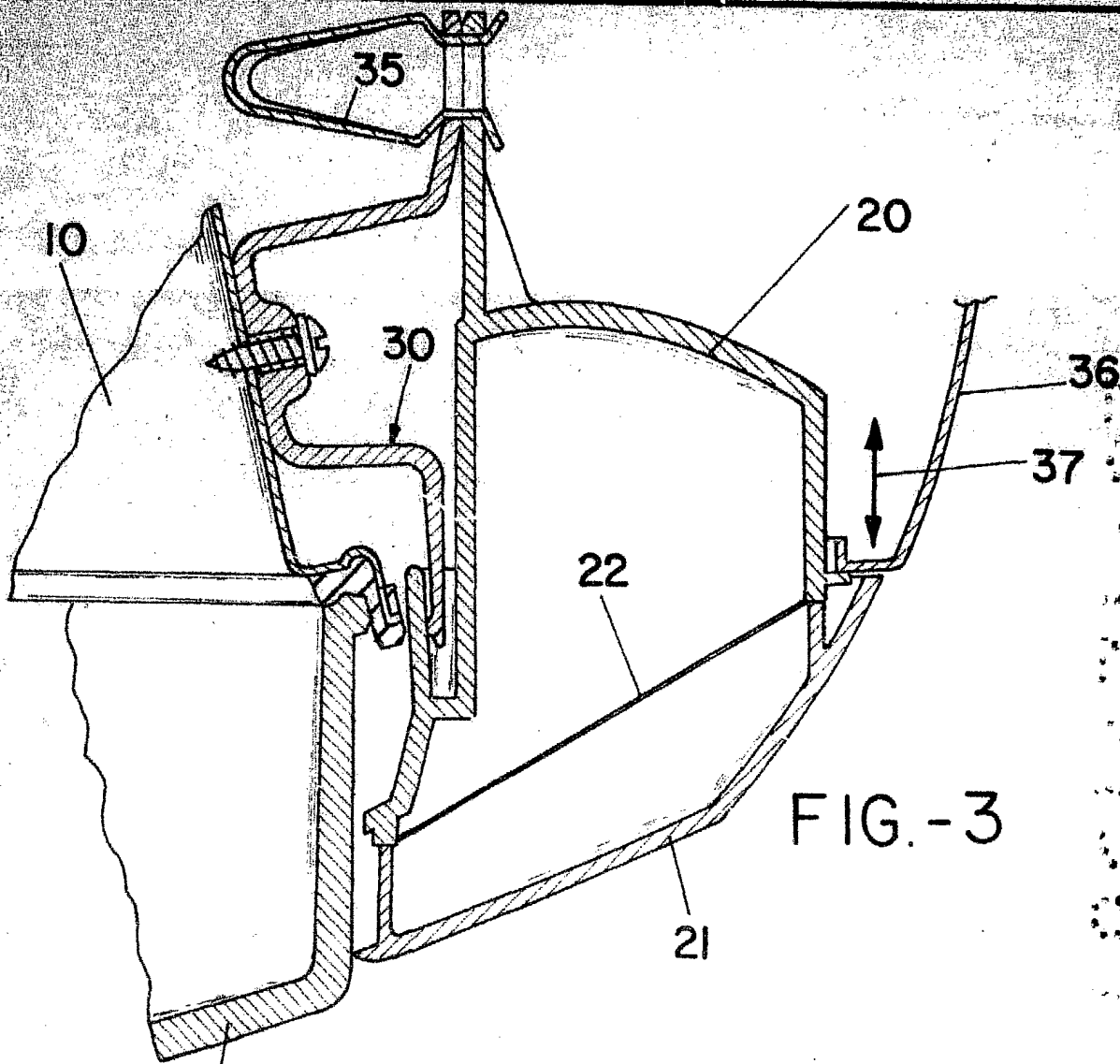


FIG. - 3

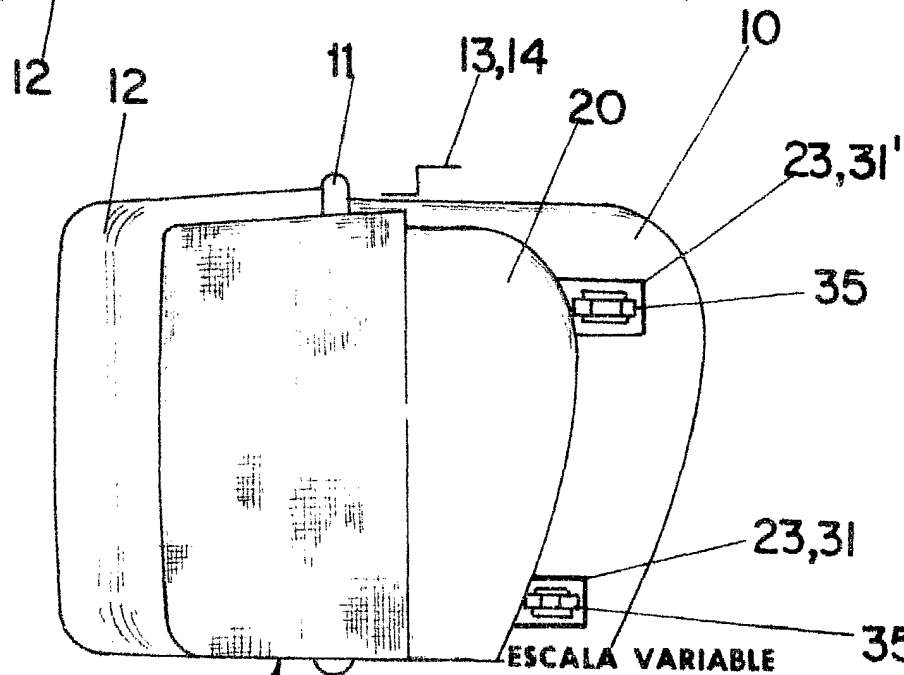


FIG. - 4

Madrid, 10 de SEPTIEMBRE de 1981

BERNARDO UNGRIA

P. P.

2