



ESPAÑA

19 ES	11	262890 TM	10 Y
	21		
	22	FECHA DE PRESENTACION - 1 FEB. 1982	

F 1 NOV. 1982

MODELO DE UTILIDAD

30 PRIORIDADES:		
31 NÚMERO	32 FECHA	33 PAIS
P 31 03 840,9	5 Febrero 1.981	ALEMANIA

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60B1/00

54 TITULO DE LA INVENCIÓN	.....
"FARO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS"	.....

71 SOLICITANTE (S)	.....
D. FRIEDRICH TURNWALD	.....

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	.....
F-57150 GREUTZWALD (Francia) Bonne Fontaine, N.B.	.....

72 INVENTOR (ES)	.....
el solicitante.	.....

73 TITULAR (ES)	.....
D. FRIEDRICH TURNWALD	.....

74 REPRESENTANTE	.....
M.V. DE LA TORRE 003(5)	.....

- Memoria Descriptiva -

La invención se refiere a un faro para automóviles con una carcasa superponible, sobre todo posteriormente, y una unidad de lámpara formada por un espejo cóncavo cerrado por un disco de vidrio, con una fuente luminosa.

5 La invención se basa en el propósito de obtener un faro para vehículo sencillo y robusto, de fácil montaje, y en especial que se pueda ajustar sin dificultad.

10 La invención consiste en un faro para automóvil del tipo mencionado al principio, en el que la carcasa es de un material elástico y blando, y la unidad de lámpara puede ser ajustada mediante la compresión variable de la carcasa en distintos puntos.

15 Un faro de esta clase cumple las exigencias anteriormente planteadas. Puede ser acoplado del modo más sencillo, incluso posteriormente, por ejemplo a un faldón de la carrocería, a un alerón, a otra parte de la carrocería o a un paragolpes de un automóvil o a la chapa de carena de una motocicleta, adaptándose a su forma automáticamente. Desaparecen todos los problemas relacionados con la pintura, sobre todo después de un accidente. Además el nuevo faro puede adoptar sin dificultad una forma absolutamente estanca. Por lo demás, constituye un producto de aspecto enteramente nuevo.

20 Con preferencia, la carcasa se compone sencillamente de un bloque integral de goma o material espumoso, con una escotadura preferentemente cóncava para el espejo cóncavo de la unidad de lámpara. El bloque tiene la máxima homogeneidad posible y permanece relativamente estable incluso bajo compresiones variables.

30 En otra configuración de la invención se puede -

ranurar la cara exterior de la carcasa a modo de fuelle. -
Esta configuración hace menos perceptibles las abolladuras
u otras irregularidades que puedan darse y, además, como
es habitual en el caso de los fuelles, éstos se consideran
5 como algo más o menos natural.

En una realización conveniente, la unidad de lám-
para se asienta, con un saliente de contorno anular forma-
do por el disco estable de vidrio, sobre un asiento de la
carcasa adaptado al mismo.

10 Además, la carcasa puede presentar un resalte de
contorno anular en el borde exterior del asiento menciona-
do, que abraza la unidad de lámpara apretándola contra el
disco de vidrio también lateralmente, y de este modo la re-
tiene todavía mejor, con más hermeticidad y más seguridad

15 En otra configuración conveniente de la invención
se propone que la unidad de lámpara sea comprimida mediante
un bastidor al asiento que por delante, por una parte, se
asienta en otra saliente del disco de vidrio opuesta al sa-
liente primeramente mencionado y, por otra parte, se apoya
20 en la cara anterior del resalte citado, donde se afirma --
con tornillos por medio de los cuales puede al mismo tiempo
ser ajustada la unidad de lámpara, de la manera mencionada.

Con preferencia, el bastidor mencionado abraza --
también el resalte por su cara exterior. Con ello impide un
desplazamiento hacia el exterior del resalte y el levanta--
25 miento del disco de vidrio al comprimir.

En el caso del mencionado resalte que la abraza,
la carcasa puede recibir además otro resalte que sobresale
más hacia delante que el disco de vidrio de la unidad de --
30 lámpara, enrasando con preferencia con la cara exterior del

resto de la carcasa. Este nuevo resalte forma una protección, principalmente para el disco de vidrio de la unidad de lámpara.

5 Otra configuración ventajosa de la invención se caracteriza por tornillos -con preferencia los tornillos -- ya mencionados, que penetran a través del bastidor- para la fijación y ajuste de la unidad de lámpara, que a través de la carcasa penetran en la parte de la carrocería y al mismo tiempo sujetan la carcasa. Esto simplifica todavía más la -
10 construcción y el montaje del faro.

Finalmente, se propone hacer ajustable la unidad de lámpara con dos tornillos, dispuestos en distintos pun-- tos, y otro tope colocado en otro lugar, el cual será con - preferencia un casquillo atravesado por otro tornillo. Tal
15 tope impide el que la carcasa se vea comprimida en exceso.

El faro acorde con la invención se ha previsto -- principalmente como faro delantero, pero también puede ser una luz trasera entre otras.

20 El dibujo reproduce un ejemplo de realización de la invención.

La figura 1 muestra un faro de automóvil en vista anterior.

La figura 2 presenta el faro en un corte por la - línea II-II de la figura 1.

25 La figura 3 muestra el faro en un corte por la línea III-III de la figura 1.

Un bloque -1- de espuma blanda-elástica de PVC o integral de PU es decir, de superficie lisa y cerrada, presenta tras de un asiento -2- para una unidad de lámpara -3-
30 una escotadura cóncava -4- donde se aloja el espejo de faro

-5- de la unidad de lámpara, mientras que el disco de vidrio -6- de la unidad de lámpara se levanta hacia delante del asiento -2- en el que se asienta por su borde posterior -7-. Anularmente en torno al asiento -2-, el bloque -1- presenta un resalte -8- también rectangular como el asiento -2-; en éste se asienta lateralmente el disco de vidrio -6- con un reborde -9- que le circunda lateralmente, En la cara anterior del reborde -9- y en la cara anterior del resalte -8- se encuentra un bastidor de chapa -10- que, con una curvatura -11- de su borde exterior, abraza exteriormente el resalte -8-. Junto a tres de sus cuatro ángulos penetran tres tornillos -12-, -13- y -14- a través del bastidor de chapa -10- y, a través del bloque -1-, con rosca de corte, en la chapa -15- de una pieza de carrocería en la que el faro se afianza de tal manera; el tornillo central -13- se asienta entonces en un casquillo -16- de longitud algo menor que el bloque -1- entre su parte trasera y la parte anterior del resalte -8-, en posición distendida.

Al montar el faro en la parte de carrocería, se aprieta el tornillo -13- hasta el tope del bastidor de chapa -10- sobre el casquillo -16- y del casquillo -16- sobre la chapa -15-, comprimiéndose con ello entonces el bloque en una magnitud media. Al apretar con mas o menos fuerza los otros tornillos -12- y -14-, el faro puede ser ajustado respectivamente en altura y lateralmente.

El resalte -8- trata de desviar lateralmente la presión que sobre el mismo ejerce el bastidor de chapa -10- y se aprieta entonces estrechamente al reborde -9- del disco de vidrio -6-. La compresión del borde posterior -7- del disco -6- sobre el asiento -2- es el resultado directo

de las fuerzas ejercidas por los tornillos -12- a -13- so
bre el bastidor de chapa -10- contra la parte anterior del
reborde -9-.

5

Para uniformar las fuerzas de compresión, también
se puede poner un tornillo en el cuat^{to} ángulo del bastido
-10-.

10

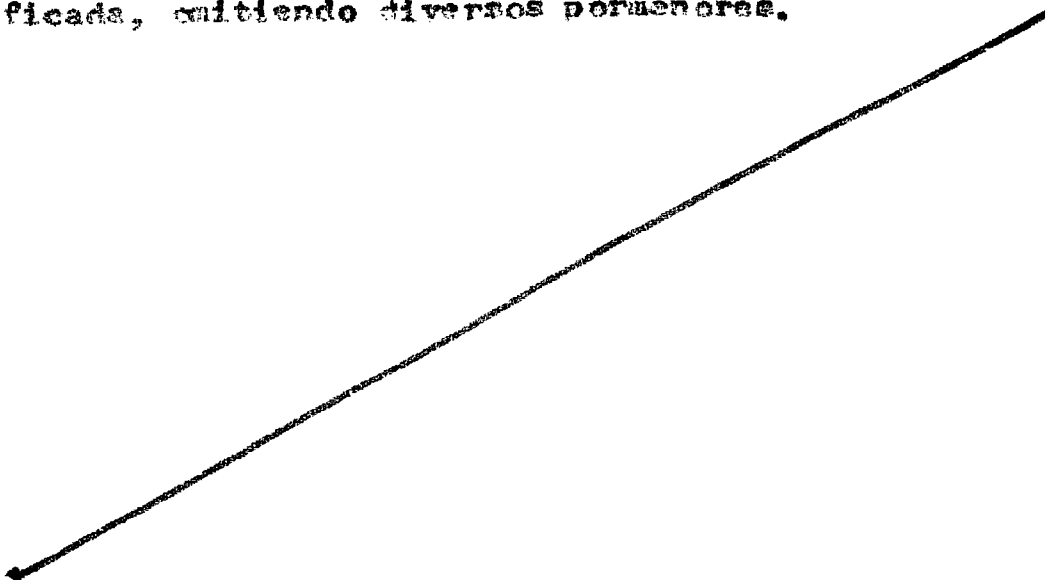
Las posibles concavidades del bloque -1- debidas
a su compresión se disminulan ópticamente mediante una ner-
vadura -17- en forma de acordeón en las caras exteriores -
del bloque, la cual se prolonga en un bastidor -16- que se
bresa hacia delante hasta la parte anterior del disco de
vidrio -6-, abarcando el disco de vidrio -6- incluido el -
bastidor de chapas

15

Finalmente, el bloque -1- presenta en su parte -
posterior un paso de cable -19- algo desplazado axialmente
que, tras de introducir los conductores eléctricos, puede
ser obturado con seguridad, con lo que se hace hermé^{tico} -
todo el faro.

20

La unidad de lámpara -3- es del modelo convencio^{nal}
nal y por ello se representa en el dibujo de forma simpli-
ficada, omitiendo diversos pormenores.



- REIVINDICACIONES -

14.- Faro perfeccionado para vehículos, con una carcasa --
superponible sobre todo posteriormente, y una unidad de --
lámpara constituida por un espejo cóncavo cerrado por un --
disco de vidrio con una fuente luminosa, caracterizado por
5 que la carcasa es de un material blando y elástico, y la --
unidad de lámpara puede ser ajustada mediante la compresión
variable de la carcasa en diferentes puntos.

21.- Faro según la reivindicación 14, caracterizado porque
la carcasa consiste básicamente en un bloque con una esco-
10 tadura con preferencia cóncava, para el espejo cóncavo de
la unidad de lámpara.

31.- Faro según las reivindicaciones 14 ó 21, caracteriza-
do porque la unidad de lámpara se asienta mediante un sa-
liente circular configurado con preferencia por el disco --
15 de vidrio sobre un asiento de la carcasa adaptado al mismo

41.- Faro según la reivindicación 31, caracterizado por-
que la carcasa presenta un resalte que abraza en forma anu-
lar el borde exterior del asiento mencionado y abarca late-
ralmente, con preferencia con sujeción, la unidad de lámpa-
20 ra y con preferencia el disco de vidrio.

51.- Faro según la reivindicación 41, caracterizado porque
la unidad de lámpara se aprieta mediante un bastidor al --
asiento mencionado el cual se asienta por delante por una
parte en otro saliente opuesto al saliente primeramente --
25 mencionado, de la unidad de lámpara, con preferencia del --
disco de vidrio y por otra parte se apoyo en la cara ante-
rior del resalte mencionado, donde se afirma por medio de
tornillos con los cuales se puede ajustar al tiempo la uni-
dad de lámpara de la forma mencionada.

61.- Faro según la reivindicación 51, caracterizado porque

el bastidor mencionado abraza el resalte también por su parte exterior.

5 7ª.- Faro, según una de las reivindicaciones de 1ª a 6ª, es caracterizado porque la carcasa, en el caso del resalte mencionado, al abrazarle presenta otro resalte que además sobresale del disco de vidrio de la unidad de lámpara enrasado con preferencia con la cara exterior del resto de la carcasa.

10 8ª.- Faro, según una de las reivindicaciones de 1ª a 7ª, es caracterizado porque la cara exterior de la carcasa está ranurada con preferencia a modo de fuelle.

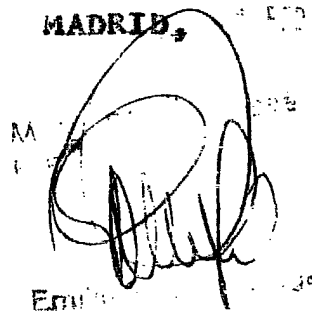
15 9ª.- Faro, según una de las reivindicaciones de 1ª a 8ª, es caracterizado por tornillos para la fijación y ajuste de la unidad de lámpara, que a través de la carcasa penetran en la parte de carrocería y sujetan al mismo tiempo la carcasa

20 10ª.- Faro, según una de las reivindicaciones de 1ª a 9ª, es caracterizado porque la unidad de lámpara puede ser ajustada mediante por lo menos dos tornillos dispuestos en distintos lugares y un tope colocado en otro punto que, con preferencia, es un casquillo atravesado por otro tornillo.

11ª.- "FARO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS".-

Consta la presente memoria descriptiva de ocho --
hojas numeradas y mecanografiadas por una sola cara a las --
que se acompaña una de planos para su mejor comprensión.

MADRID,

A large, stylized handwritten signature in black ink is written over a circular stamp. The signature is cursive and appears to be 'Emilio'. The stamp is partially obscured by the signature but contains some faint text, possibly a date or official mark.

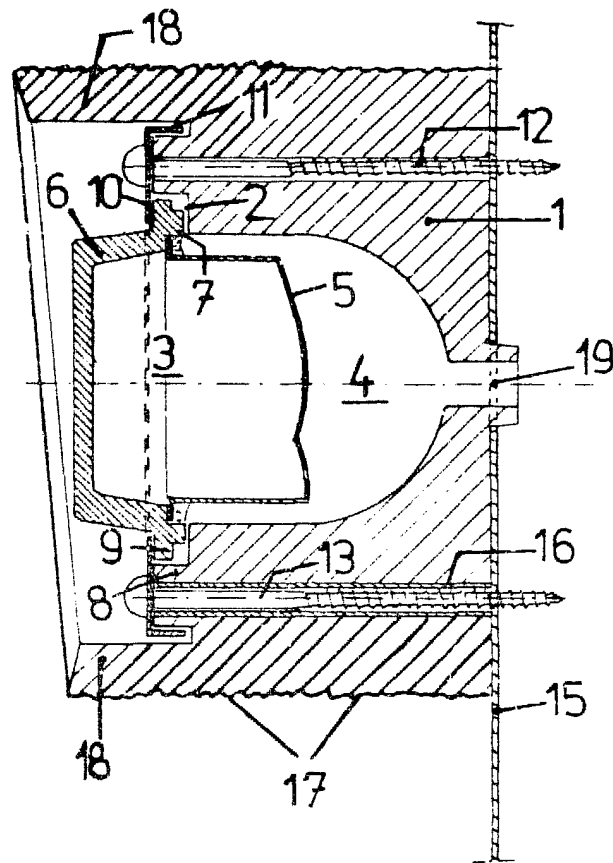


Fig. 3

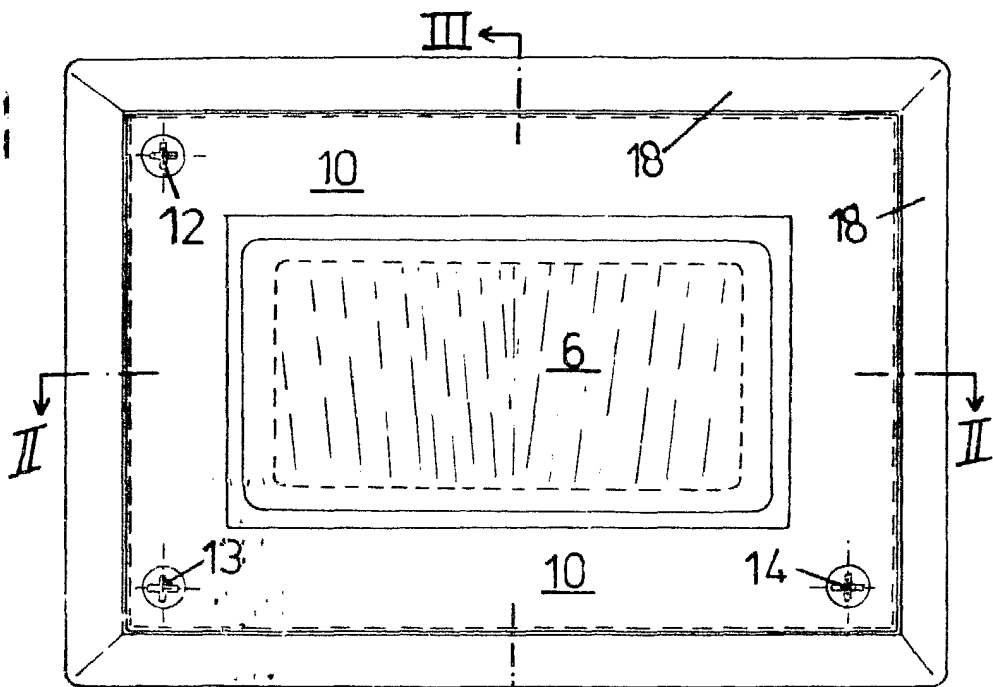
Fig. 1



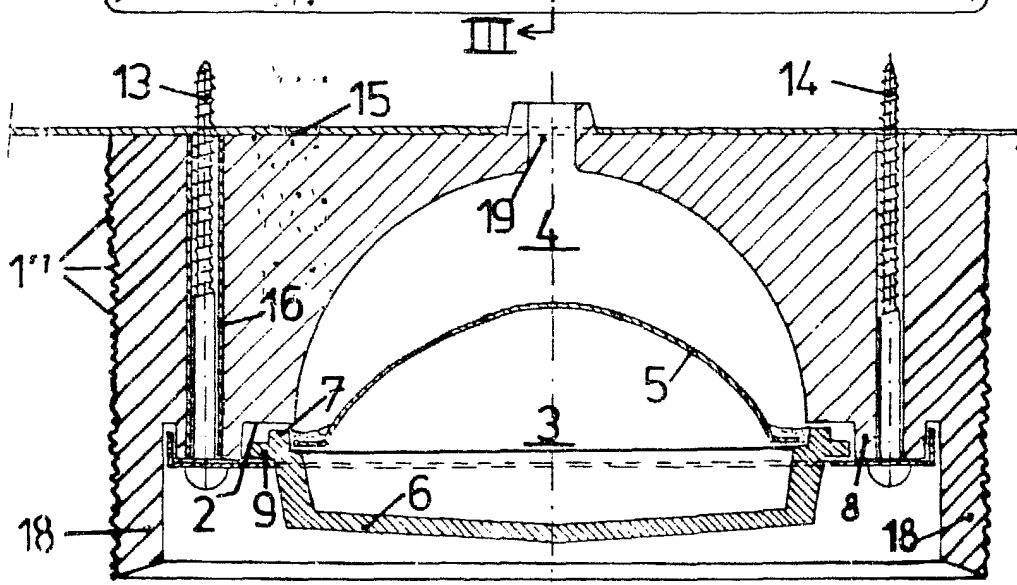
Fig. 2



9.1



2



ESCALA VARIABLE
MADRID, 1992

[Handwritten signature]
CORRE
Lina