



ESPAÑA

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 264987	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 6 MAYO 1982	

MODELO DE UTILIDAD

15 NOV. 1982

(30) PRIORIDADES:		
(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
P 31 18 245.3	8-5-1.981	Alemania

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60R 1/06

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
Espejo retrovisor para vehículo automóvil.

(71) SOLICITANTE (S)
Don Bernhard MITTELHÄUSER. (Nacionalidad alemana)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
D-3002 WEDEMARK 2 (ALEMANIA FEDERAL) N°57

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. Carlos Roeb Ungeheuer.

1 El presente modelo de utilidad parte de un espejo retrovi-
sor para vehículo automóvil según la reivindicación 1.

De acuerdo con la patente alemana P 28 48 414.2, la transmi-
5 sión de los momentos desde la palanca de accionamiento a la
palanca de oscilación se efectúa por una configuración, seme-
jante a una cabeza de bola, en el extremo libre de la palan-
ca de accionamiento; sin embargo, para poder efectuar un aba-
timiento del espejo en o contra la dirección de la marcha,
de un modo mejor, según la solicitud de patente alemana P 30
10 20 307.7, se ha previsto equipar la palanca accionadora, en
su extremo libre, con una placa dirigida perpendicularmente
o de un modo aproximadamente perpendicular a esta palanca, -
que está unida de tal modo articuladamente con la palanca de
oscilación, que la misma, por lo menos, pueda ejecutar movi-
15 mientos aproximadamente verticales respecto a la palanca de
oscilación. En ello transcurren los ejes de oscilación y la
palanca oscilante (frente al cuerpo del espejo) y la placa
(frente a la palanca oscilante) por lo menos de un modo aprox-
20 imadamente paralelo entre sí.

Para poder efectuar, bajo estas condiciones previas, un movi-
miento de oscilación del cuerpo de espejo alrededor de un
eje vertical, la cabeza de la palanca de accionamiento está
endentada. Esta endentación engrana entonces en una endenta-
ción de un agujero rasgado de la placa.

25 El objeto del modelo de utilidad esencialmente tiene como ba-
se el problema de mejorar todavía más la unión articulada -
entre el extremo libre de la palanca de accionamiento y la
placa y además simplificar todavía este enlace.

30 Para resolver este problema, según el invento, el extremo li-

1 bre de la palanca de accionamiento está acodado y, por me-
 dio de una articulación de bola, está unido con la placa. -
 Por el acodamiento y una torsión iniciada por la palanca -
 de accionamiento, se introduce en la placa un momento, que
 5 produce el basculamiento del cuerpo del espejo alrededor -
 de un eje horizontal, es decir, produce un movimiento de -
 flexión del cuerpo del espejo. La transmisión del camino de
 oscilación del acodamiento se asegura en ello por el mencio
 nado enlace de articulación de bola que, a su vez, entable-
 10 ce el enlace hacia la placa articulada.

Otros detalles del modelo de utilidad se explicarán por me
 dio del dibujo en el que se ilustra un ejemplo de ejecución.

Muestran:

15 La figura 1, una sección central horizontal por un espejo
 exterior montado en un vehículo y

La figura 2, una sección parcial según la línea II - II de
 la figura 1.

20 La carcasa 1, en forma de cazoleta, con su abertura 2, que
 indica contra la dirección de la marcha, está fijada en la
 chapa exterior 3 del vehículo. En la abertura 2 se encuen
 tra el cuerpo de espejo 4, dispuesto regulablemente que,
 por lo tanto, cierra esencialmente la abertura 2. El cuer
 po de espejo 4 está sujeto al sostén plano 5, en que ata
 can los elementos de regulación de apoyo.

25 La placa de accionamiento 6, con el mango 7, penetra en el
 vehículo y, por medio de una articulación de bola 9, está
 apoyada de tal modo que pueda girarse alrededor de su eje
 longitudinal en el sentido de la flecha 10, para el ajuste
 30 del cuerpo 4 del espejo, alrededor de un eje horizontal y

1

5

10

15

20

25

30

además pueda moverse por oscilación en el sentido de la flecha 11, para el ajuste del cuerpo 4 del espejo, alrededor de un eje vertical.

En el extremo del sostén 5, vuelto y alejado del vehículo, se encuentra una bola 16 para el alojamiento de una cazoleta 17, apoyada fijamente en el borde de la carcasa 1 que, conjuntamente con la cazoleta 17, forma una articulación de bola con un eje de oscilación, que está situado muy cerca al plano, formado por el cuerpo 4 del espejo.

El extremo, vuelto hacia el vehículo, del cuerpo 4 de espejo, por el contrario, está provisto de una espiga 18 que se encuentra en la prolongación del plano central transversal (respectivamente de modo práctico en la prolongación de esta línea) del cuerpo 4 de espejo. La espiga 18 se apoya en un agujero rasgado 19 con una anchura correspondiente al diámetro de la espiga y con extensión horizontal. Este agujero rasgado se encuentra en la base 8 de la carcasa y permite un corrimiento transversal de la espiga 18 en la dirección del agujero rasgado 19, pero independientemente de la posición de la espiga 18 en el agujero rasgado 19, permite una oscilación del cuerpo 4 del espejo alrededor de un eje horizontal (eje central transversal) del cuerpo 4 del espejo.

Están previstos además ejes de charnela respectivamente de basculamiento, que están indicados en 32, 33. Estos ejes, que transcurren verticalmente, hacen posible un abatimiento de la carcasa 1 con contenido, bien sea contra o en la dirección de la marcha, cuando, en el caso de accidentes o semejantes, se produzcan correspondientes acciones sobre el es-

1 pejo.

5 Para hacer posible este movimiento de huida pero asegurar -
además de ello que no se suprima el enlace activo en que la
palanca accionadora 6, por una parte, y el cuerpo 4 del es-
pejo, está previsto lo siguiente:

10 Como ya se ha previsto en una patente alemana anterior del
mismo titular, la sujeción 5 en su cara posterior, en su ex
tremo vuelto hacia el vehículo, está provista de una palan-
ca de oscilación 13 que, por medio de un lugar de articula-
ción 14 (con eje paralelo al plano del cuerpo 4 del espejo)
está unido con la sujeción 5 y, por lo tanto, es oscilable
en el sentido de la doble flecha 15.

15 El extremo exterior de la palanca de accionamiento 6 tiene
un acodamiento 50 con una bola 51, de tal modo que, al ha-
cer girar la palanca de accionamiento 6 alrededor de su eje
longitudinal 52, resulte un brazo de palanca H.

20 La bola 51 es parte componente de una articulación de bola
con una cazoleta 53, que se forma por la placa 31. Esta plac
ca se encuentra entre dos brazos 38, que se extienden hacia
atrás y que transcurren en la dirección de la palanca de
accionamiento 13, cuyos extremos sirven para la sujeción
de un eje 54 que, a su vez, sirve para la suspensión arti-
culada de la placa 31. Por ello, la placa 31 puede ejecu-
tar, frente a la palanca de accionamiento 13, movimientos
25 de oscilación en el sentido de la flecha 40.

30 Si se hace oscilar la palanca de accionamiento 6 alrededor
de su eje longitudinal 52 (doble flecha 10) entonces, a con
secuencia del acodamiento 50, respectivamente del brazo de
palanca H, condicionado por el mismo, se produce una osci

1 lación del cuerpo 4 del espejo alrededor del eje longitudi-
nal de la espiga 18. Por ello, el cuerpo del espejo 4 puede
ejecutar movimientos de flexión deseados.

5 Por el contrario, si se efectúa una oscilación de la palan-
ca de accionamiento 6 en el sentido de la flecha 11, entonces
esto produce un corrimiento de la espiga 18 en su agujero -
rasgado 19. En ello se producen oscilaciones de la palanca
de oscilación 13 alrededor de sus lugares de articulación -
(14, eje 54) situados en los extremos superior e inferior.
10 Por ello son posibles los desplazamientos de ajuste desea-
dos del cuerpo 4 de espejo.

15 Si se efectúa el abatimiento, generalmente indeseado, de la
carcasa 1 hacia abajo con el contenido hacia adelante o ha-
cia atrás (ejes, 32, 33), entonces el enlace de articulación
de bola con la bola 51 y la cazoleta 53 son de tal modo res-
istentes a la tracción que la placa 31 puede abatirse, osci-
lando fuera del plano de la palanca 13 de oscilación, sin
tener que temer que se suelte este enlace. Por lo tanto, si
20 la carcasa 1 de nuevo vuelve a oscilar a la posición ilustra-
da en el dibujo, entonces resultará renovadamente una posi-
ción y una disposición según las figuras 1 y 2.

25 Debe mencionarse todavía que la articulación de la placa 31
y aquella de la palanca de accionamiento 13 también pueden
realizarse por charnelas de película.

El presente modelo de utilidad recaerá sobre las siguientes
reivindicaciones.

REIVINDICACIONES
=====

1.- Espejo retrovisor para vehículos automóviles, regulable desde el interior del vehículo, alrededor de un eje horizontal y de un eje vertical, con una palanca de accionamiento oscilable alrededor de un eje transversal y de un eje longitudinal, en que el cuerpo de espejo, en una zona vuelta, alejada del vehículo, mediante articulación de bola y, en su extremo vuelto hacia el vehículo, mediante espiga y un agujero rasgado, atravesado por la misma, es oscilable alrededor de un eje vertical y un eje horizontal y el extremo vuelto hacia el cuerpo del espejo de la palanca de accionamiento está unido articuladamente con una placa, que está articuladamente enlazada con una placa de oscilación, que sirve para el movimiento del cuerpo del espejo, de tal modo que, por torsión de la palanca de accionamiento, la palanca de oscilación de la palanca de accionamiento, puede variarse la posición angular entre la palanca de oscilación y la palanca de accionamiento, caracterizado porque el extremo de la palanca de accionamiento, vuelto hacia el cuerpo del espejo, está acodado y está unido con la placa por medio de una articulación de bola.

2.-Espejo según la reivindicación 1, caracterizado porque, en la posición normal del cuerpo del espejo y de la palanca de accionamiento, ésta está acodada hacia el lado ^{alejado} del cuerpo del espejo.

3.- Espejo según la reivindicación 1, caracterizado porque la cazoleta para bola se encuentra en la placa, mientras que el extremo libre de la palanca de accionamiento está realizado esféricamente.

1 4.- Espejo según la reivindicación 1, caracterizado porque
 la unión de la articulación de bola presenta una resistencia
 (resistencia de tracción) que hace posible un abatimiento
 5 de la carcasa hacia atrás y hacia delante y mantiene en ello
 el enlace de articulación.

5.- "Espejo retrovisor para vehículo automóvil".

Según se describe y reivindica en la adjunta Memoria descrip
 10 tiva y se ilustra en el plano anexo , constando la Memoria
 de 7 hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus
 caras.

Madrid, a

- 6 MAYO 1962

CARLOS ROEB
 P. P.

Edas Pedro Balbuena



1
5
10
15
20
25
30

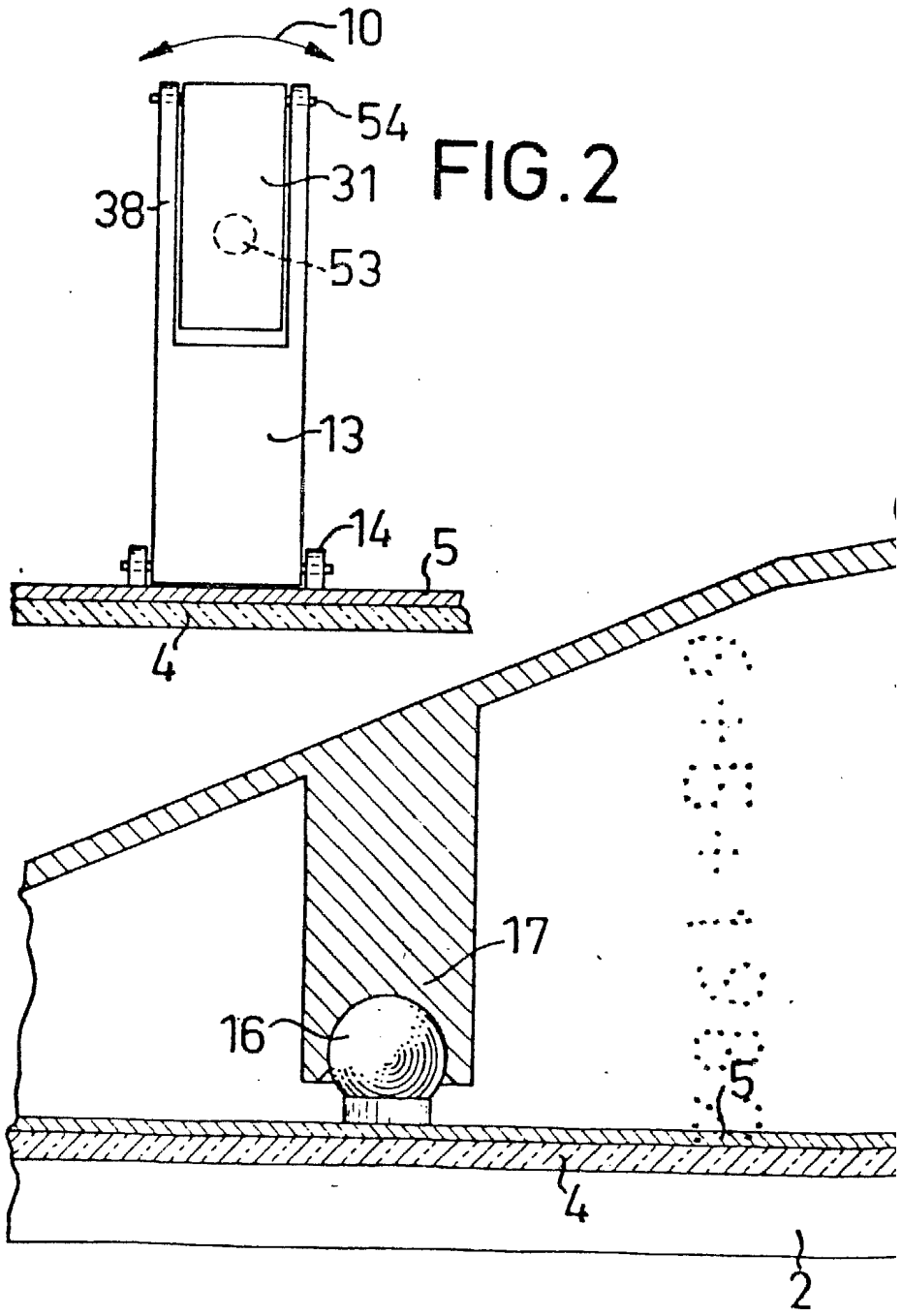
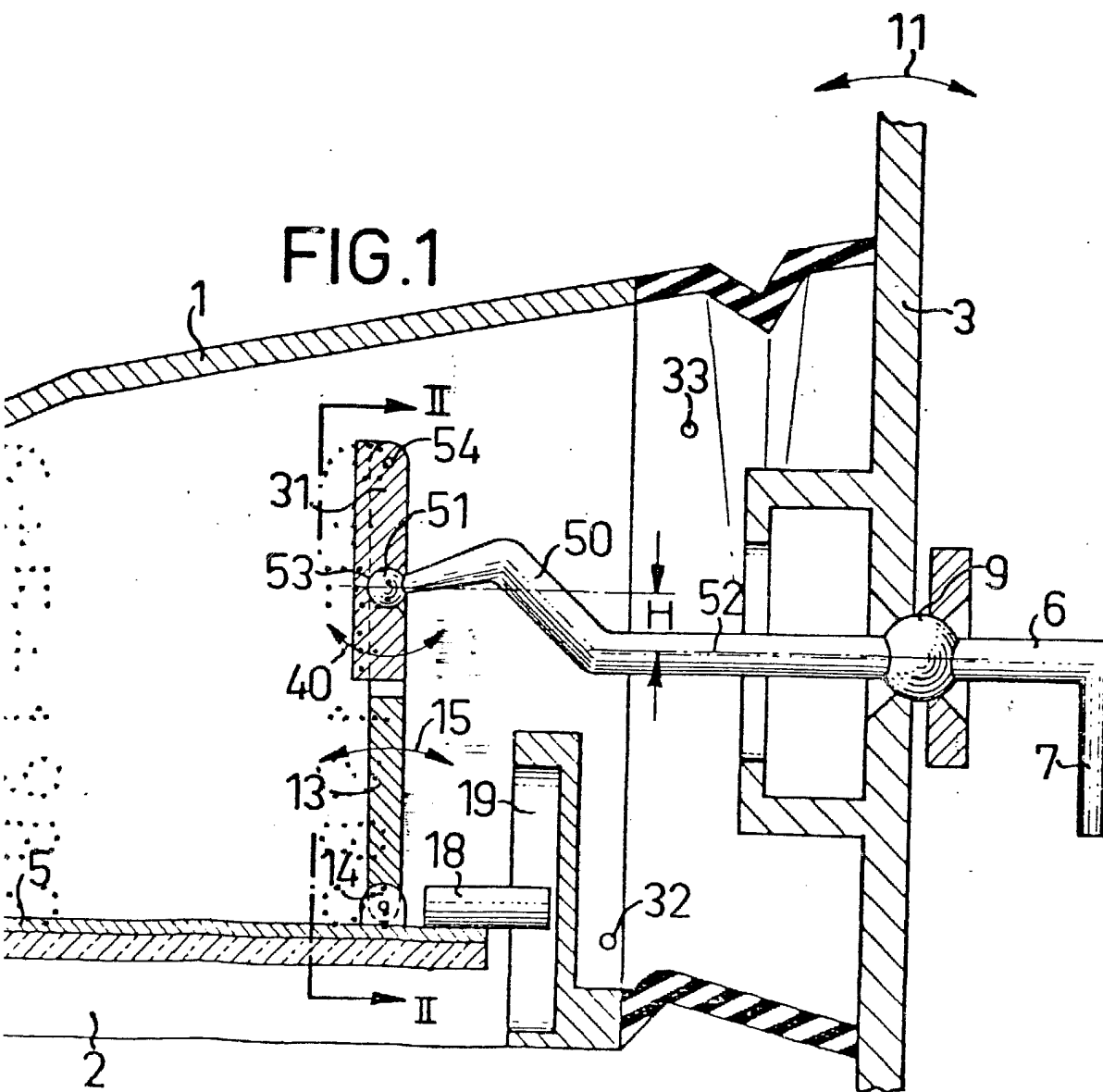


FIG. 2

FIG.1



ESCALA VARIABLE

CARLOS ROEB,
P. P.

Fdo: Pedro Matamorán