



ESPAÑA

(10) ES (11) (21) (22)	NUMERO 278871 (16) Y
	FECHA DE PRESENTACION 16 ABR. 1984

MODELO DE UTILIDAD

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO 68 373-A/81	23 de Octubre de 1.981	Italia.
67 336-A/82	17 de Marzo de 1.982	Italia
67 337-A/82	17 de Marzo de 1.982	Italia

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B60J 5/04
--------------------------	---

(64) TITULO DE LA INVENCIÓN

PORTEZUELA PARA VEHICULOS AUTOMOVILES

(71) SOLICITANTE (S)

FIAT AUTO S.p.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Corso Agnelli 200, 10135 TORINO (Italia)

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. José Miguel Gomez-Acebo y Pombo

El presente Modelo de Utilidad se refiere a portezuelas de vehículos-automóviles.

Hasta hoy, las portezuelas de los vehículos-automóviles se realizan normalmente conectando solidariamente entre sí dos chapas metálicas que definen una abertura superior que sirve para ser cerrada a través de un cristal móvil.

De las citadas chapas, una se encuentra dispuesta exteriormente y define la superficie exterior de la portezuela correspondiente, y la otra está dispuesta interiormente y presenta en su parte inferior, una serie de ventanillas, a través de las cuales se puede acceder a una cámara interior. Esta última sirve para escoger una serie de dispositivos como, por ejemplo, los dispositivos de apertura y cierre de la puerta, un dispositivo elevador portante conectado a un cristal móvil correspondiente y unos medios de guía para controlar la trayectoria de desplazamiento del citado cristal entre una posición descendida, en la que el mismo cristal vé alojado en el interior de la citada cámara y una posición elevada de cierre de dicha abertura superior.

Como es sabido, el montaje de éstos dispositivos en el interior de la portezuela se realiza a lo largo de una cadena de montaje, por la introducción sucesiva de los dispositivos mismos a través de las ventanillas citadas, y su fijación a la chapa interna.

Este modo de proceder supone notables inconvenientes tanto de naturaleza técnica como económica. En efecto, la introducción de los citados dispositivos a través de las ventanillas correspondientes, y su fijación al interior de la citada cámara suponen, por parte de los obreros, la ejecución de una serie de operaciones relativamente difíciles que inciden notable-

blemente en los tiempos y, por consiguiente, en los costes totales de montaje. Además, las portezuelas producidas siguiendo la metodología conocida y arriba descrita, exigen normalmente una puesta a punto después de su montaje, desde el momento que resulte prácticamente imposible una coincidencia exacta de todos los dispositivos correspondientes durante el montaje de los mismos en la cadena de montaje.

5.

La finalidad de la presente invención es la de proporcionar una portezuela para vehículos-automóviles, que carece de los inconvenientes arriba descritos.

10.

Según la presente invención, se proporciona una portezuela para vehículos-automóviles del tipo que comprende un elemento exterior que sirve para ser montado, en línea, a una carrocería de un vehículo y un elemento interior que puede ser montado fuera de línea, caracterizada porque el elemento interior está formado por una traviesa a la que van montados una serie de detalles.

15.

Otras características y ventajas del presente modelo se desprenderán de la descripción que sigue con referencia a los dibujos adjuntos, que ilustran un ejemplo suyo de realización no limitativo, en el que:

20.

La figura 1 ilustra, en alzada lateral y desde el interior, una portezuela según el presente modelo

La figura 2 es una vista abierta, con partes retiradas para mayor claridad, de la portezuela de la figura 1;

25.

La figura 3 es una sección siguiendo la línea IV-IV de la figura 1;

La figura 4 ilustra una portezuela indicada en conjunto con 1, la cuál, según lo ilustrado en la figura 2 comprende un chasis rígido exterior indicado en conjunto con 2.

30.

Según las figuras 1 y 2, el chasis 2 está constituido por una chepa exterior 3 que comprende un marco superior 4 y una pared continua inferior 5, y una chepa interior 6 conectada solidariamente a la chepa 3. La chepa 6 está constituida por un marco que define inferiormente, en correspondencia con la pared 5, una ventanilla interna inferior 7 de acceso a una cámara interna 8 cerrada exteriormente por la pared 5, y en la parte superior una abertura 9 contorneada exteriormente por el marco 4 y que puede ser cerrada por un cristal móvil 10.

5.

10.

El panel 11 se obtiene preferentemente por estampado y lleva de una pieza, en la propia superficie que mira al interior del vehículo-automóvil, un saliente que define un elemento reposa-brazos 12. A través del panel 11 se encuentra dispuesta una abertura 13, a través de la cual va montado un tirador 14 soportado por una brida 15 hundida en el material del panel 11 y que permite, a través de una varilla de mando 16, la apertura de una cerradura 17 soportada por una brida 18, también parcialmente hundida en el interior del material del panel 11.

15.

20.

La cerradura 17 lleva, de manera conocida, una palanca posterior de bloqueo 19 conectada a una varilla 20 aproximadamente vertical, cuyo extremo inferior va conectado a una varilla de salida de un dispositivo de bloqueo de las puertas 21, electromecánico y de mando centralizado (que, en algunas versiones, puede faltar también, conectado a una brida de soporte 22 parcialmente hundida en el material del panel 11. El extremo superior de la varilla 20 va conectado a un pulsador 23 de accionamiento montado a través de un refuerzo superior 24 de soporte de un labio de retención 25 aproximadamente horizontal, dispuesto mirando a un labio correspondiente 26 soportado por el

25.

30.

châsis 2, para definir una ranura (no representada), que comu-
nica con la cámara 8 y en la que entra de modo deslizante y
prácticamente hermético a los fluidos, el cristal 10.

5. Según una variante no representada, el labio 25
es soportado por el bastidor 2 y el refuerzo 24 constituye un
perfil de conexión del panel 11 al châsis 2. Naturalmente, en
este caso, los dispositivos 17 y 23 y, eventualmente, el dispo-
sitivo 21 irían de modo preferible montados directamente en el
châsis 2.

10. El cristal 10 es soportado en el interior de la
cámara 8 por una brida inferior 27 conectada solidariamente a
una corredera 28 de un dispositivo elevavina indicado en conjun-
to con 29. La corredera 28 vé montada deslizantemente a lo lar-
go de una guía 30 constituida por un brazo de una funda tubu-
lar 31 doblada en U, cuyo otro brazo 32 se extiende hacia arri-
ba, paralelamente a la guía 30, y vé anclado al panel 11 a través
15. vé de dos bridas 33 parcialmente hundidas en el material del
panel 11. Este último lleva conectadas otras dos bridas 34 de
enganche de la guía 30, la cuál presenta una hendidura longitudi-
dinal 35 en la que entra de modo deslizante un brazo (no repre-
sentado) de conexión de la corredera 28 a un extremo de un
20. muelle precomprimido 36 montado deslizantemente a lo largo de
la funda 31 y acoplado a través de un acoplamiento tuerca-tor-
nillo (no representado) a un eje tubular 37 de un motor eléctri-
co 38 interpuesto entre la guía 30 y el brazo 32 y anclado al
25. panel 11 a través de una brida 39 dotada de soportes de extremo
parcialmente hundidos en el material del panel 11.

Naturalmente, el dispositivo elevavina 29 puede ser
sustituido por cualquier otro tipo de elevavina de accionamien-
to eléctrico o manual.

El borde anterior del cristal 10 vé guiado, en el interior de la cámara 8, por un canal 40 paralelo a la guía 30 y anclado al panel 11 por medio de dos bridas 41 parcialmente hundidas.

5. De acuerdo con una forma de realización no representada, el borde posterior del cristal 10 vé también guiado por un canal similar al canal 40 anclado al panel 11.

10. En uso, el chásis 2, procedente de las líneas de estampado, se envía a la línea de montaje independiente y precedentemente respecto al panel 11, se monta en las bisagras de la carrocería y junto con ella se pinta en baños concretos con técnicas conocidas. Por lo tanto, todos los componentes anteriormente descritos, como la cerradura 17, el dispositivo de bloqueo de portezuelas 21 y el pulsador 23, el canal de guía 10 y el dispositivo elevavolante 29, con el correspondiente cristal 10 se montan sobre el panel 11 en el banco, registrados y probados.

20. Posteriormente, el panel 11 se envía a la cadena de montaje como una única pieza y se monta en el chásis correspondiente normalmente en montar algunos tornillos o dispositivos similares de conexión, después de lo cuál se obtiene una portezuela acabada a excepción del mando exterior de llave (no representado de la cerradura 17).

25. De todo lo anterior se puede observar cómo la presencia del panel 11 permite transferir el banco un notable número de operaciones anteriormente desarrolladas a lo largo de la cadena de montaje con notables ventajas en lo que se refiere a la precisión y, sobre todo, los tiempos de montaje.

30. De acuerdo con lo ilustrado en la figura 2 el panel 11 es sustituido con un panel 48 preferentemente metálico, el

cuál lleva unas ventanillas 49 que sirven para reducir los pesos y permitir un fácil acceso a la cámara 8. A diferencia del panel 11, el panel 48 exige el empleo de un panel interior 50 de revestimiento, que presenta una abertura 51 que sirve para hacer accesible el tirador 14 y provisto preferentemente, en su propia superficie (no representada) dirigida hacia el interior del vehículo-automóvil de un saliente reposa-brazos similar al elemento 12.

5.

En el ejemplo representado, el panel 48 lleva pre-montados todos los componentes 17,21,29,10 y 40; no obstante, parte de éstos componentes, en particular los componentes 17, 21 y 23 que corresponden al cierre de la portezuela 1 podrían ser montados directamente en el chasis 2 y después de la conexión a éste último del panel 48.

10.

De éste modo se realiza una portezuela en la que el montaje en la misma de las piezas antes mencionadas se realiza en una única estación, eliminando las áreas de montaje en líneas dedicadas a éstas operaciones.

15.

Además, dado que el operador u operadores dedicados a éstos montajes tienen a disposición un área de trabajo superior, pueden realizar estas operaciones de modo fácil y con una reducción de los tiempos de ejecución, y el consiguiente ahorro de los costes de producción.

20.

Describe suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarse en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

25.

REIVINDICACIONES

1.- Portezuela para vehículos automóviles, que comprende un bastidor rígido (2) que define una ventanilla superior (9) que sirve para ser cerrada por un cristal móvil (10) y una ventanilla inferior (7) interna de acceso a una cámara (8) cerrada hacia el exterior por una pared (5) del bastidor; caracterizada porque comprende un panel (11-48) de cierre de la citada ventanilla (7) inferior que soporta una serie de dispositivos que comprenden al menos un dispositivo elevador (29) dotado del citado cristal (10) móvil y al menos un canal de guía (40), aptos para cooperar con el cristal (10) para guiarlo durante su desplazamiento; el panel (11-48) de cierre se encuentra conectado de modo desmontable al bastidor (2).

2.- Portezuela según la reivindicación 1, caracterizada porque la serie de dispositivos del panel (11-48) de cierre comprende además medios de cierre y bloqueo (17, 14, 21,23) de dicha portezuela.

3.- Portezuela según la reivindicación 1 ó 2, caracterizada porque comprende un panel de revestimiento (50) conectado al bastidor (2) y que recubre, al menos en parte, una superficie de dicho panel de cierre (48).

4.- Portezuela para vehículos automóviles; tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, e ilustrado en los dibujos adjuntos.

5.

10.

15.

20.

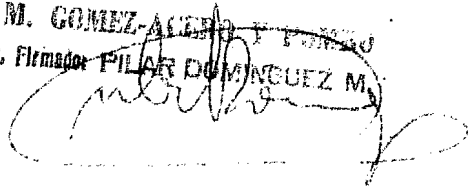
Esta Memoria consta de ocho hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

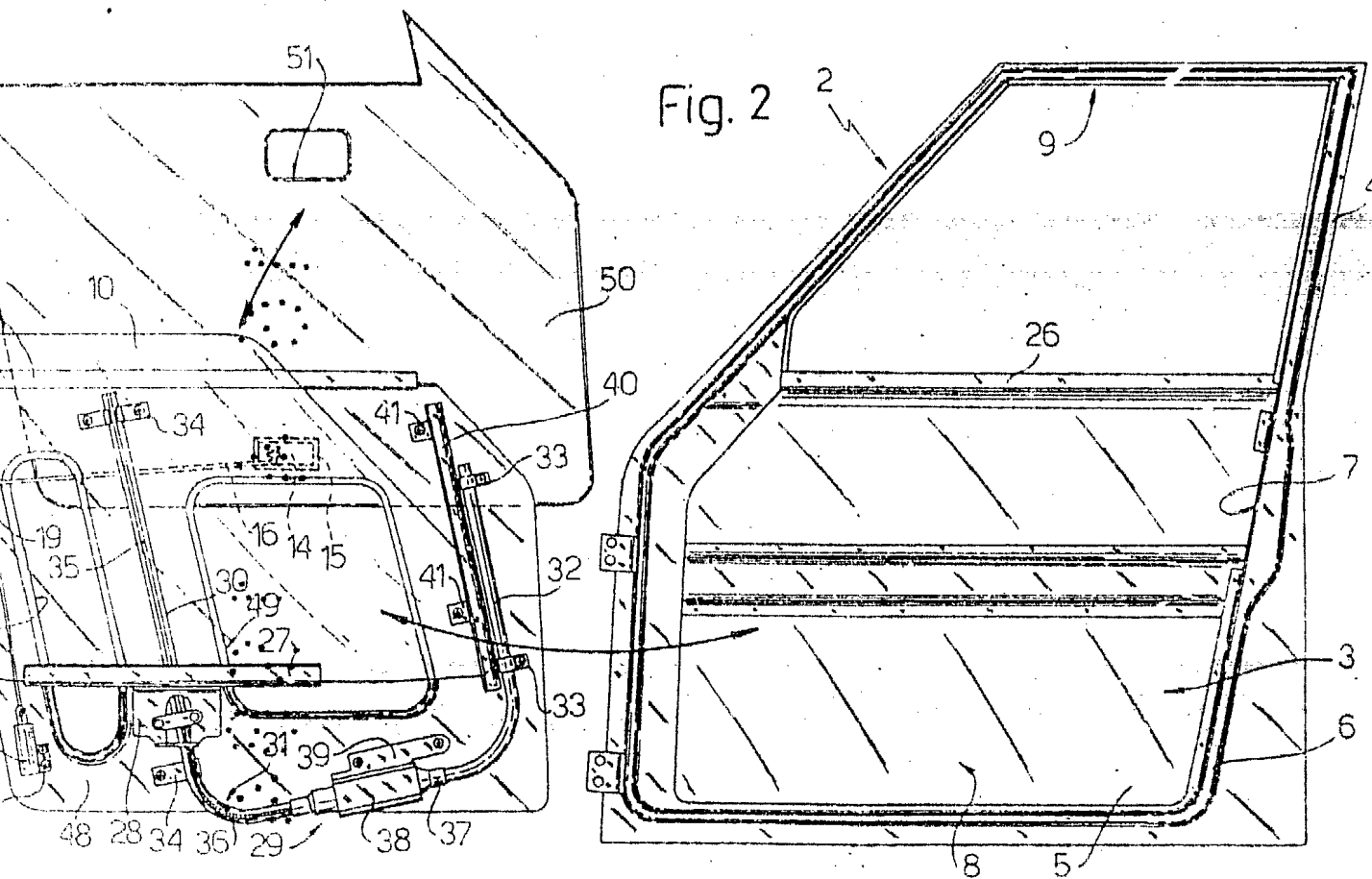
16 ABR. 1984

FIAT AUTO S.p.A.

J. M. GOMEZ-ACEROS
P. P. Firmado: PILAR DOMINGUEZ M.



278871



BOGOTÁ 16 APR 1962
J. M. GOMEZ-ACEBO Y PONS
P. Filmeso: S. A. S. INDUSTRIAL
[Handwritten signature]