

| | | |
|------------------------|--|--------|
| (10) ES (11) (21) (22) | NUMERO 284312 | (10) Y |
| | FECHA DE PRESENTACION -1 FEB. 1985 | |



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 - DIC. 1985

| | | |
|---|-----------------------------|--|
| (30) PRIORIDADES: (31) NUMERO G 84 11 581.5 | (32) FECHA 13 Abril 1984 | (33) PAIS República Federal de Alemania |
|---|-----------------------------|--|

| | |
|--------------------------|---|
| (47) FECHA DE PUBLICIDAD | (51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B60 J9 / 02 |
|--------------------------|---|

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
 "Carcasa para una instalación de calefacción y/o aire acondicionado de un vehículo"

(71) SOLICITANTE (S)
 SUDDEUTSCHE KÜHLERFABRIK JULIUS FR. BEHR GmbH & CO. KG

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
 Mauserstrasse 3, Postfach 300920, D-7000 Stuttgart 30, República Federal de Alemania

(72) INVENTOR (ES)
 Kurt Mahninger y Peter Bernlöhr

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
 M. Curell Suñol

83-B-35 ES EZDP/R1/so
 EX-DE

M O D E L O D E U T I L I D A D

por VEINTE años

solicitado en España a favor de SUDDEUTSCHE KUHLEFABRIK JULIUS FR. BEHR GmbH & CO. KG, de nacionalidad alemana, domiciliada en Mauserstrasse 3, Postfach 300920, D-7000 Stuttgart 30, República Federal de Alemania, por "Carcasa para una instalación de calefacción y/o aire acondicionado de un vehículo", con prioridad de la solicitud alemana G 84 11 581.5 de fecha 13 Abril 1984.

MEMORIA DESCRIPTIVA

La invención se refiere a una carcasa para una instalación de calefacción y/o aire acondicionado de un vehículo con por lo menos una trampilla de regulación para la variación de la sección transversal de paso de un canal de conducción del aire, estando apoyada la trampilla de regulación en partes de pared de la carcasa siendo apta para girar u oscilar y para estar en contacto con un canto de estanqueidad en la carcasa y presentando un labio de estanqueidad a base de un material elástico de goma que se extiende a lo largo del borde de la trampilla de regulación.

De la DE-OS 33 07 958 se conoce ya una carcasa para una instalación de calefacción de un vehículo, que presenta una trampilla regulable oscilante para la variación de la sección transversal de paso del aire en un canal de conducción del aire. En los bordes que se extienden perpen-

dicularmente al eje de oscilación y el borde alejado del
 eje de oscilación de la trampilla se preve una junta moldeable
 elástica con un labio 22 y un nervio situado en el extremo
 exterior del labio. El nervio contacta como mínimo
 5 en los dos cordes que se extienden perpendicularmente al
 eje de oscilación, continuamente con las partes de pared
 de la carcasa, para originar un cierto rozamiento que tiene
 su efecto sobre la trampilla. Para influir todavía más en
 la fuerza de rozamiento, en las partes de la pared están
 10 previstos unos nervios que se extienden en la dirección de
 oscilación de la trampilla, a través de los cuales se consi-
 gue una elevación mayor de la fuerza de rozamiento.

En una solución de este tipo el labio debe ser
 muy blando, puesto que por una parte es necesario un dobla-
 15 do del labio en ambas direcciones, es decir en sentido con-
 trario a la dirección de oscilación en cada caso, y por
 otra parte una fuerza de rozamiento grande dificulta de for-
 ma notable el manejo del interruptor de servicio. Por otra
 parte el labio debe estar configurado de tal manera que en
 20 ambas posiciones finales de la trampilla se pueda conseguir
 una estanqueidad.

Ante esto, es objeto de la presente invención
 crear una carcasa del tipo antes indicado, en la que los
 canales de conducción del aire se cierran de forma fiable
 y el labio de estanqueidad contacte con el canto de estan-
 25 queidad aproximadamente con la misma fuerza, independientemente
 de las tolerancias de la posición final de la trampilla.

lla.

Este objeto se consigue de acuerdo con la invención en una carcasa para una instalación de calefacción y/o de aire acondicionado de un vehículo porque el borde exterior del labio de estanqueidad está doblado en la dirección del canto de estanqueidad. A través de esta medida se consigue que dentro de una gama de tolerancia determinada de la posición final de la trampilla basculante, el labio de estanqueidad se comprima aproximadamente con la misma fuerza contra el canto de estanqueidad y con ello no solamente se consigue un contacto seguro del labio de estanqueidad, sino también una igualación de partes no planas del canto de estanqueidad. La fuerza de compresión del labio de estanqueidad que permanece igual a lo largo de la gama de tolerancia citada de la posición final de la trampilla de regulación se consigue con ello porque la parte del labio de estanqueidad que se extiende en la dirección del plano de la trampilla de regulación, se deforma elásticamente transversalmente a la dirección de movimiento, con lo que no se da origen a ninguna variación digna de mención de la fuerza de presión del labio de estanqueidad sobre el canto de estanqueidad. Frente a tales disposiciones, en las cuales debe alcanzarse una posición final exacta de la trampilla de regulación y que por ello precisan de medios de ajuste en los órganos de accionamiento, gracias a la disposición de acuerdo con la invención puede prescindirse a este tipo de medios de ajuste, porque la acción de estanqueidad se consigue en

una gama de tolerancias determinada de la posición final de la trampilla.

5 Otras configuraciones ventajosas del objeto de la invención se dan en las características de las reivindicaciones 2 a 8.

A continuación se explican ejemplos de ejecución del objeto de la invención de forma más detallada en base al dibujo.

En el dibujo las figuras muestran

10 Figura 1 un corte a través de un canal de conducción del aire de una carcasa con una trampilla de regulación,

Figura 2 un corte a través de la zona del borde de la trampilla de regulación,

15 Figura 3 una representación aumentada de un corte análogo al de la figura 2.

20 En la figura 1 se designa con 1 una carcasa, que abarca un canal de conducción 2 del aire y una trampilla de regulación 3 insertada en ella. La trampilla de regulación 3 está provista de un pivote de apoyo 4, de forma que la trampilla de regulación 3 puede girar alrededor de un eje de oscilación 15. La trampilla de regulación 3 abarca dos segmentos 5' y 5'' de un cuerpo de trampilla 5, extendiéndose los segmentos 5' y 5'' cada uno en sentido contrario en ambos lados del eje de oscilación 15. El cuerpo de trampilla 5 está provisto en su zona del borde de un listón de goma 6, que en su borde pasa por encima de un labio de

estanqueidad 7 que sobresale. Un borde 11 más exterior del labio de estanqueidad 7 está doblado en relación con el plano de la trampilla en la dirección de un canto de estanqueidad 8 en el canal de conducción 2 del aire.

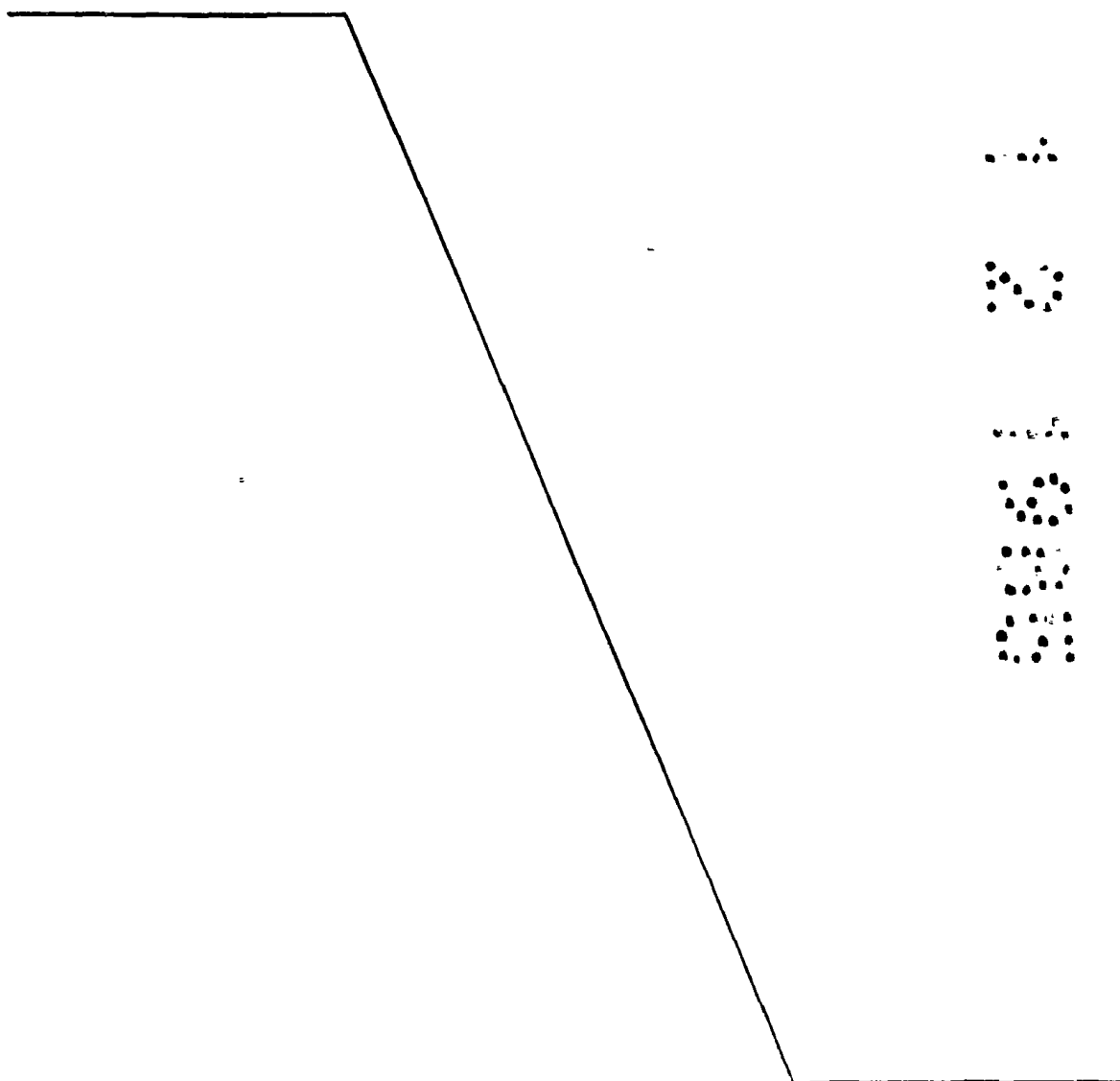
5 En la figura 2 se muestra el corte a través de la zona del borde del cuerpo de trampilla 5. En el cuerpo de trampilla 5 está inyectado un listón de goma 6, extendiéndose tramos 9 del listón de goma 6 a través de las aberturas 10 en la zona del borde del cuerpo de trampilla 5. De esta forma el listón de goma 6 se mantiene de forma especialmente buena en el cuerpo de trampilla 5. El listón de goma 6 en su borde pasa por encima de un labio de estanqueidad 7 cuyo borde 11 exterior que está doblado, de tal forma que la parte 11 doblada del labio de estanqueidad 7 con respecto al plano del cuerpo de trampilla 5 forma un ángulo de aproximadamente 75°.

10 En la figura 3 se designa con 1 una carcasa que presenta un canal de conducción 2 del aire. En el canal de conducción 2 del aire se halla un resalte de carcasa 12 a través del cual se configura un canto de estanqueidad 8. el cuerpo de trampilla 5 está provisto del listón de estanqueidad 6 en la zona del borde, que mediante tramos 9 atacan al cuerpo de trampilla 5 a través de las aberturas 10. El labio de estanqueidad 7 en el borde del listón de goma 6 presenta un extremo 11 del labio de estanqueidad doblado según un ángulo α de aproximadamente 70°, estando provisto el extremo anterior de un engrosamiento 13. Además el extremo libre situado en el canto de estanqueidad 8 de la parte

11 doblada del labio de estanqueidad 7 está provisto de un redondeado 14.

5 Además de las disposiciones representadas en el dibujo son imaginables otras variantes de ejecución, por ejemplo con unos segmentos 5' y 5" del cuerpo de trampa 5 situados en el mismo plano, o con un eje de oscilación en un lado de la trampa de regulación.

10 A los efectos consiguientes se declaran de novedad, propiedad y utilidad para España, sus territorios y plazas de soberanía, las reivindicaciones que siguen.



REIVINDICACIONES

1.- Carcasa para una instalación de calefacción y/o aire acondicionado de un vehículo, con por lo menos una trampilla de regulación para la variación de la sección transversal de paso de un canal de conducción del aire, estando apoyado la trampilla de regulación en partes de pared de la carcasa siendo apta para girar u oscilar y para estar en contacto con un canto de estanqueidad en la carcasa y presentando un labio de estanqueidad a base de un material elástico de goma que se extiende a lo largo del borde de la trampilla de regulación, caracterizada porque el borde (11) exterior del labio de estanqueidad (7) está doblado en la dirección del canto de estanqueidad (8).

2.- Carcasa según la reivindicación 1, caracterizada porque el borde (11) exterior del labio de estanqueidad (7) presenta un engrosamiento (13).

3.- Carcasa según una de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque la parte (11) doblada del labio de estanqueidad (7) presenta en su extremo libre un redondeado (14).

4.- Carcasa según una de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque el labio de estanqueidad (7) está fijado mediante un listón de goma (6) a la trampilla de regulación (3, 5).

5.- Carcasa según la reivindicación 4, caracterizada porque el listón de goma (6) está inyectado en la trampilla de regulación (3, 5).

6.- Carcasa según la reivindicación 5, caracterizado porque el listón de goma (6) presenta resaltes o tramos (9) que atacan en las aberturas (10) de la trampilla de regulación (3, 5).

5 7.- Carcasa según una de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque el ángulo α entre el plano de la trampilla de regulación (3, 5) y la parte (11) doblada es de 50° a 90°, preferentemente de 65° a 75°.

10 8.- Carcasa según una de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque la trampilla de regulación (3, 5) se extiende en ambos lados de un eje de giro (15) y con ello configura dos segmentos (5', 5'') y los bordes (11) exteriores de los labios de estanqueidad (7) en ambos segmentos (5', 5'') se doblan en sentido contrario, pero con relación al sentido de giro están situados en el mismo sentido.

9.- "CARCASA PARA UNA INSTALACION DE CALEFACCION Y/O AIRE ACONDICIONADO DE UN VEHICULO"

20 Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y de tres figuras que la ilustran.

MADRID - 1 FEB. 1985

P.A. M. CURELL SUÑOL

M. Curell Suñol

FIG. 1

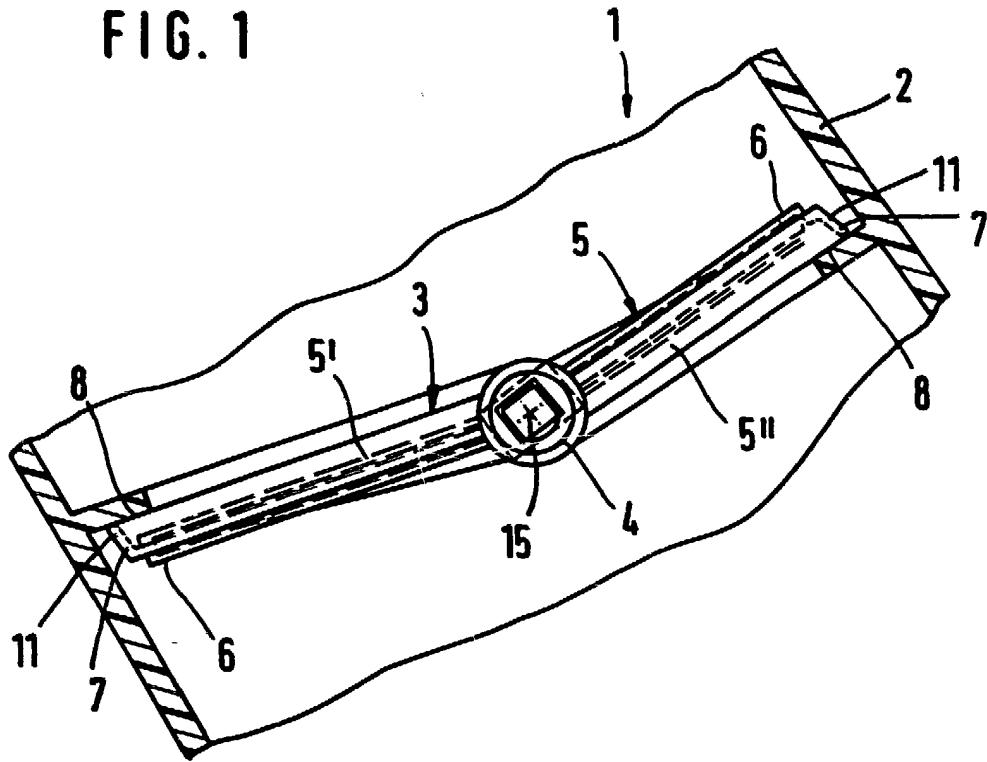
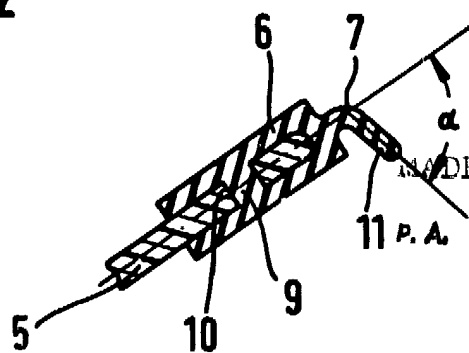


FIG. 2

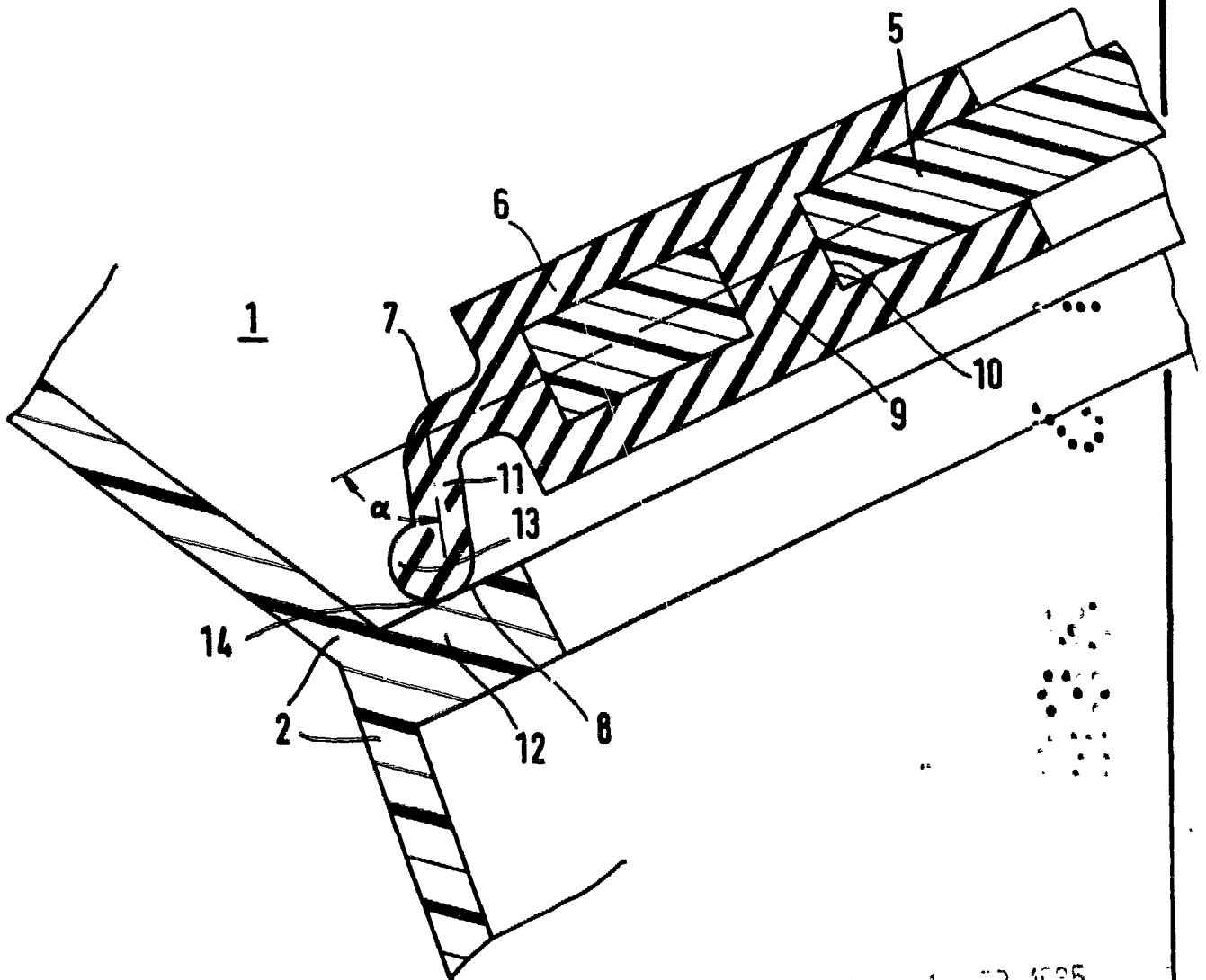


MADRID - 1 FEB. 1985

11 P. A. M. CURELL SUÑOL

M. Curell

FIG. 3



MADRID - 1. FEB. 1935

P. A. M. CURELL SUÑOL

(Handwritten signature)