



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA LOTTA ALLA CONTRAFFAZIONE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

DOMANDA NUMERO	101999900754828
Data Deposito	26/04/1999
Data Pubblicazione	26/10/2000

Priorità	19818861.7
Nazione Priorità	DE
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	J		

Titolo

PORTA PER IL VANO DI CARICO DI UN VEICOLO.
--

DESCRIZIONE

R-M 99 A 000258

a corredo di una domanda di brevetto per invenzione dal
titolo: "PORTA PER IL VANO DI CARICO DI UN VEICOLO"

a nome: DAIMLERCHRYSLER AG

L'invenzione concerne una porta per il vano di
carico di un veicolo secondo il preambolo della
rivendicazione brevettuale 1.

Una tale porta è nota dalla DE 93 16 004 U1.

Qui la porta è costituita da due battenti principali
nonché da un battente supplementare, collegato in modo
oscillante con uno dei due battenti principali. Quando
il battente principale è chiuso, il battente
supplementare della porta può essere aperto. In
condizione completamente aperta, il battente
supplementare della porta, orientato di 180° nel suo
asse di oscillazione, sta sul battente principale della
porta in modo da coprirlo. Il battente principale della
porta, sul quale è articolato il battente supplementare
della stessa, può essere oscillato, insieme al battente
supplementare, intorno al suo asse di oscillazione
disposto nel telaio della porta. Se il battente
supplementare della porta è disposto, in condizione
aperta, in modo congruente sul battente principale
associato della porta, detto battente principale

ING. BARZANO & ZANARDO ROMA SpA

necessita, durante l'apertura, di un minor raggio di oscillazione. Una porta con un tale battente supplementare necessita, per l'apertura, di uno spazio di lavoro minore di quello richiesto da una porta con due soli battenti principali.

L'invenzione si occupa del problema di migliorare e semplificare l'uso di una porta del tipo in questione.

Questo problema viene risolto con la forma di realizzazione di una porta del tipo in questione secondo il particolare caratterizzante della rivendicazione brevettuale 1.

Forme di realizzazione conformi allo scopo sono oggetto delle rivendicazioni dipendenti.

Le esecuzioni secondo le rivendicazioni dipendenti da 2 a 4 riguardano diverse esecuzioni vantaggiose di diversi elementi di porta, mobili rispetto al telaio della porta, disposti in modo oscillante oppure mobile. Nella forma di realizzazione secondo la rivendicazione 4, accanto ad un battente principale della porta è previsto almeno un altro battente supplementare, mobile nel telaio della porta. Con questa esecuzione si può ottenere soltanto una minore larghezza di apertura della porta rispetto alle altre forme di esecuzione indicate.

Dalla DE 38 05 525 A1 è già nota una porta per il vano di carico di un veicolo, la quale, nel complesso, è eseguita come una porta scorrevole. Qui l'inconveniente sta nel fatto che, in caso di disposizione di una tale porta scorrevole nella parte posteriore di un veicolo, non tutta la larghezza della parte posteriore è utilizzabile come larghezza di apertura della porta. Anzi, una parte della zona in cui le porte scorrevoli si trovano allo stato aperto va persa come apertura libera della porta.

Al contrario, la porta secondo l'invenzione non offre solo i vantaggi di presentare una porta scorrevole secondo il brevetto citato per ultimo ma presenta, inoltre, il vantaggio di poter utilizzare al massimo un vano disponibile solo limitatamente in direzione di scorrimento dei singoli battenti della porta per una possibile apertura della porta. Ciò è importante specialmente per le porte disposte nella zona posteriore di un veicolo, dal momento che il vano di carico del veicolo deve poter essere aperto nel modo più completo possibile in direzione trasversale fino alle pareti esterne laterali.

Nei disegni è rappresentato un esempio di esecuzione dell'invenzione descritto più dettagliatamente in seguito. In essi:

La figura 1 mostra la vista della parte posteriore di un veicolo con una porta chiusa, costituita da due battenti principali provvisti, di volta in volta, di un battente supplementare,

la figura 2 mostra una sezione lungo la porta chiusa secondo la linea II-II della figura 1,

la figura 3 mostra la vista della parte posteriore di un veicolo con una porta con battenti principali chiusi della porta e con battenti supplementari aperti della stessa,

la figura 4 mostra una sezione lungo la porta parzialmente aperta della figura 3 secondo la linea IV-IV,

la figura 5 mostra la vista della parte posteriore di un veicolo con una porta completamente aperta,

la figura 6 mostra una sezione lungo una porta completamente aperta secondo la linea VI-VI della figura 5,

la figura 7 mostra una vista della parte posteriore di un veicolo con una porta chiusa, costituita da due battenti principali provvisti, di volta in volta, di due battenti supplementari,

la figura 8 mostra una sezione lungo la porta chiusa secondo la linea VII-VII della figura 7,

la figura 9 mostra una vista della parte posteriore di un veicolo con una porta chiusa, costituita da un battente principale e da un semplice battente orientabile,

la figura 10 mostra una sezione lungo la porta chiusa secondo la linea X-X della figura 9.

Una porta posteriore del vano di carico di un veicolo è costituita da due battenti principali 2, disposti di volta in volta in modo oscillante sulle pareti laterali del vano di carico in cerniere 1, nei quali è supportato, di volta in volta, un battente supplementare 3 come porta scorrevole.

Con riferimento a tutta la larghezza dell'apertura della porta, i singoli battenti 2, 3 della porta coprono, di volta in volta, quasi un quarto di essa, cioè i singoli battenti della porta hanno, all'incirca, uno rispetto all'altro, la stessa larghezza. Naturalmente, il rapporto di larghezza può essere diverso l'uno dall'altro.

Nella porta sono previsti comandi per lo spostamento dei battenti supplementari 3 rispetto ai battenti principali 2. Questi comandi non sono rappresentati nei disegni. Questi comandi sono azionabili tramite interruttori previsti sulla porta stessa e/o a distanza.

Un vantaggio particolare dell'invenzione sta nel fatto che i due battenti supplementari della porta possono essere azionati, in particolare aperti, ad esempio, senza controllo a distanza. Ciò è dato dal fatto che i battenti supplementari della porta sono inseribili in vani chiusi, protetti verso l'esterno, all'interno dei battenti principali della porta. Pertanto, quando si aprono i battenti supplementari della porta, i battenti della stessa, mentre si aprono, non possono trovare ostacoli.

La porta secondo l'invenzione può essere aperta, in modo vantaggioso, con diverse larghezze di apertura. In una esecuzione con due battenti supplementari 3, per molti processi di carico e di scarico, sarà sufficiente aprire soltanto i due battenti supplementari 3 della porta. In questo modo si ha una massima misura di sicurezza nell'aprire e nel chiudere la porta. Inoltre, per quanto riguarda i battenti principali 2 della porta, si ha anche una notevole riduzione dei loro raggi di oscillazione quando i battenti supplementari 3 della stessa sono inseriti in questi.

Nella esecuzione secondo le figure 7, 8, in ogni battente principale 2 della porta sono previsti, di volta in volta, due battenti supplementari 3 inseribili l'uno nell'altro.

Può essere anche sufficiente, in due battenti principali 2 disponibili della porta, munire soltanto uno di essi di un battente supplementare 3 inseribile. In questo caso rappresentato nelle figure 9, 10, il battente principale 2 della porta, insieme al battente supplementare 3 aperto, comprende, conformemente allo scopo, quasi due terzi della larghezza della porta. Il rimanente terzo occupa un semplice battente 4 oscillante della porta.

Possibili comandi per i battenti supplementari 3 della porta possono lavorare elettricamente, idraulicamente o pneumaticamente. Naturalmente, i battenti supplementari 3 della porta possono essere aperti anche a mano per mezzo di un meccanismo di apertura opportunamente disponibile.

UN MANDATARIO
per se e per gli altri
Antonio Taliencio
(N° d'iscr. 171)

Taliencio



RIVENDICAZIONI

1. Porta per il vano di carico di un veicolo con almeno un battente principale, il quale è articolato al telaio della porta in modo da poter oscillare intorno ad un asse situato parallelamente all'asse normale del veicolo ed è oscillabile insieme ad almeno un battente supplementare collegato in modo mobile con questo, dove almeno un battente supplementare della porta, allo stato aperto, può prendere una posizione quasi congruente con il battente principale della porta, caratterizzata dal fatto che almeno un battente supplementare (3) della porta è realizzato come porta scorrevole con il relativo battente principale (2) come supporto.

2. Porta secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che la porta è costituita da due battenti principali (2) con almeno un battente supplementare (3).

3. Porta secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che la porta è costituita da un solo battente oscillante e da una battente principale (2) con un battente supplementare (3).

4. Porta con un battente principale con almeno un battente supplementare associato a questo secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che nel

telaio della porta è previsto un altro battente supplementare (3) strutturato come porta scorrevole.

5. Porta secondo una delle rivendicazioni precedenti, caratterizzata dal fatto che la porta è provvista di comandi per almeno uno spostamento del battente supplementare (3).

6. Porta secondo la rivendicazione 3, caratterizzata dal fatto che il comando è attivabile mediante un interruttore previsto sul veicolo compresa la porta e/o è ,attivabile a distanza.

Roma,

26 APR. 1999

p.: DAIMLERCHRYSLER AG

ING. BARZANO' & ZANARDO ROMA S.P.A.

ING. BARZANO & ZANARDO ROMA SPA

KC/A14973

UN MANDATARIO
per se e per gli altri
Antonio Talierno
(N° d'iscr. 171)

Talierno



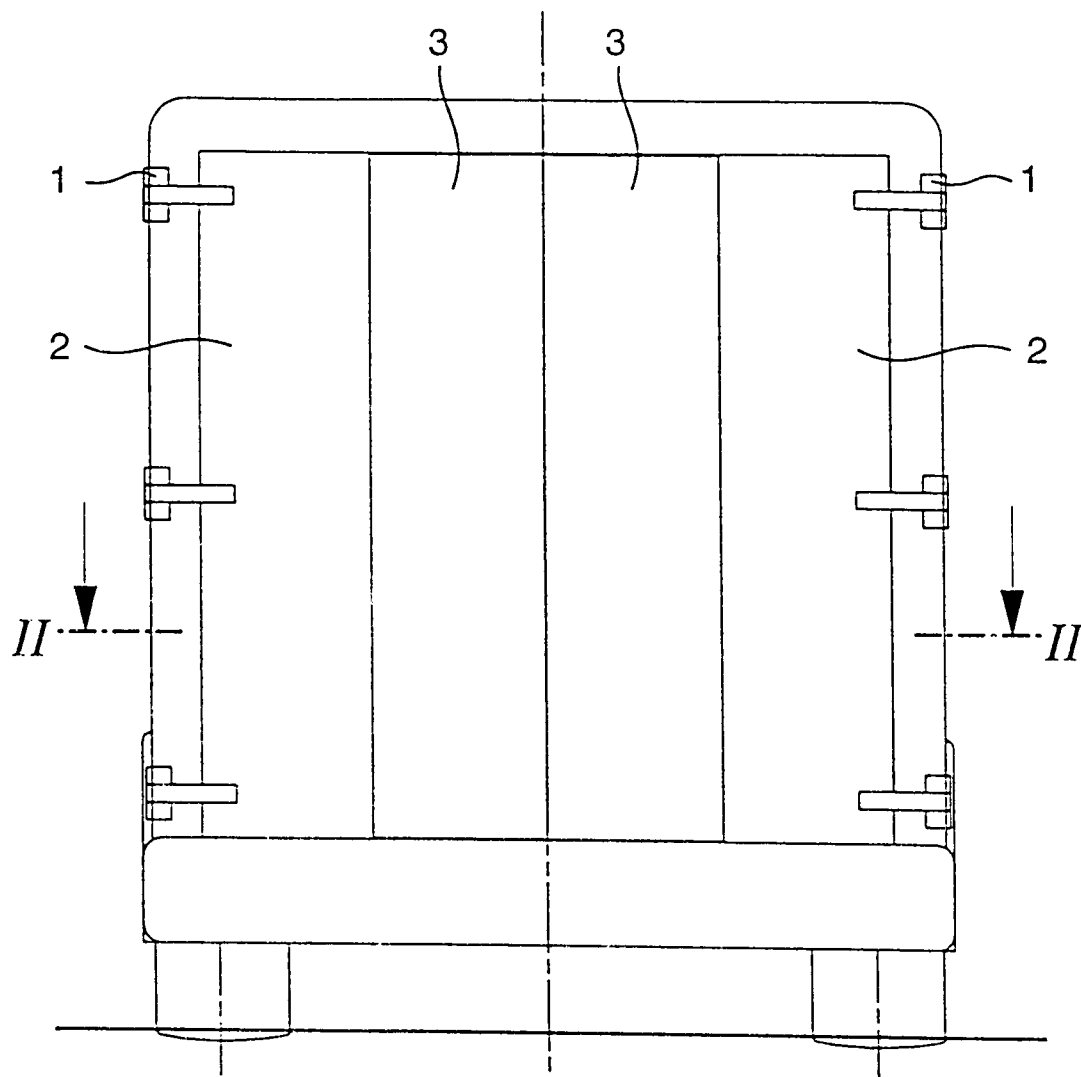


Fig. 1

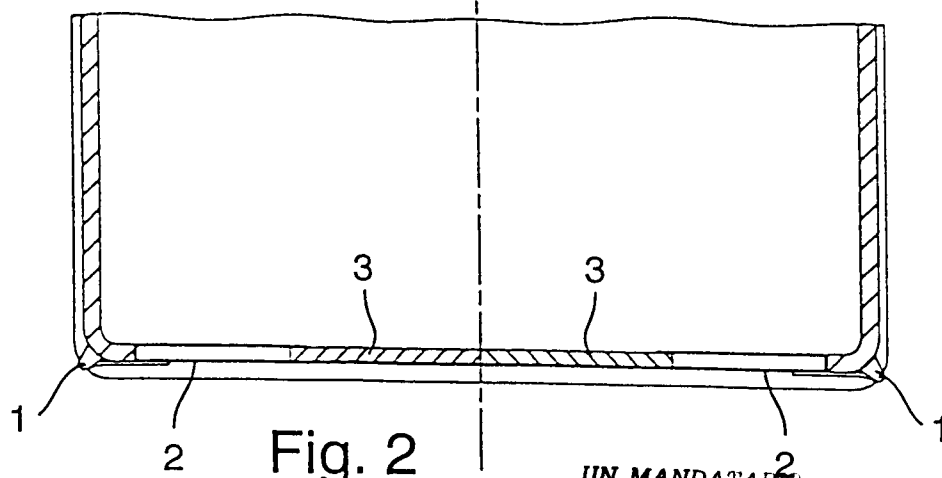
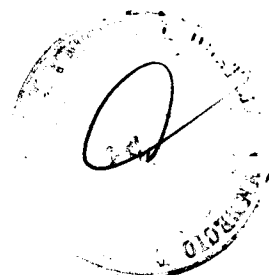


Fig. 2

p.p.: DaimlerChrysler AG
ING. BARZANO' & ZANARDO ROMA S.p.A.

UN MANDATARIO
per se e per gli altri
Antonio Taliervo
(N° d'iscr. 171)

Antonio Taliervo



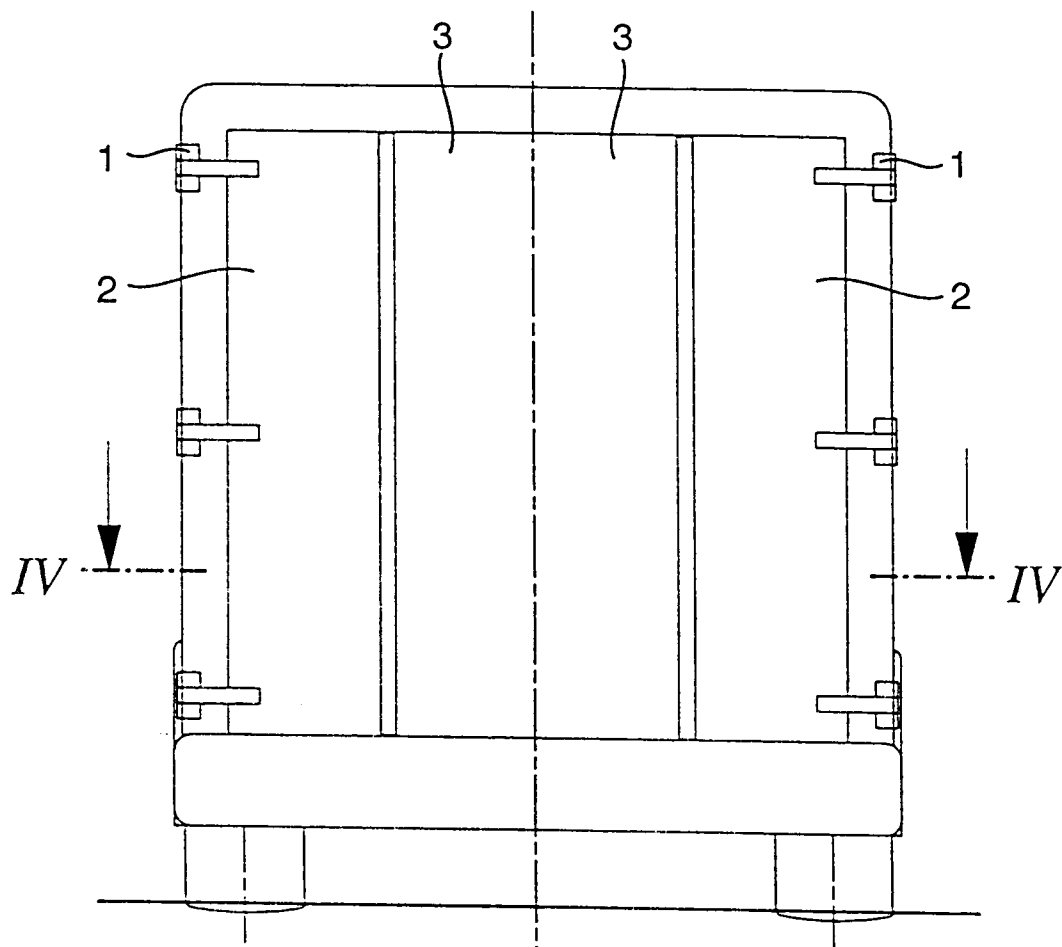


Fig. 3

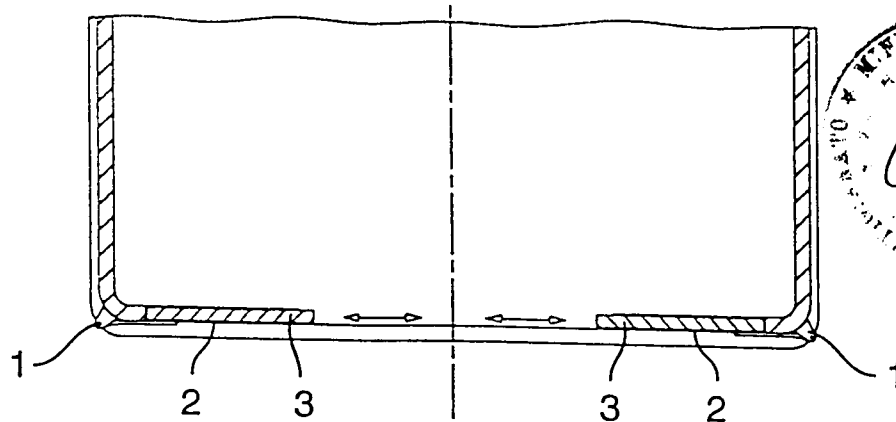


Fig. 4



p.p.: DaimlerChrysler AG
ING. BARZANO' & ZANARDO ROMA S.p.A.

UN MANDATO
per se e per gli altri
Antonio Talierno
(N° d'iscr. 171)

Talierno

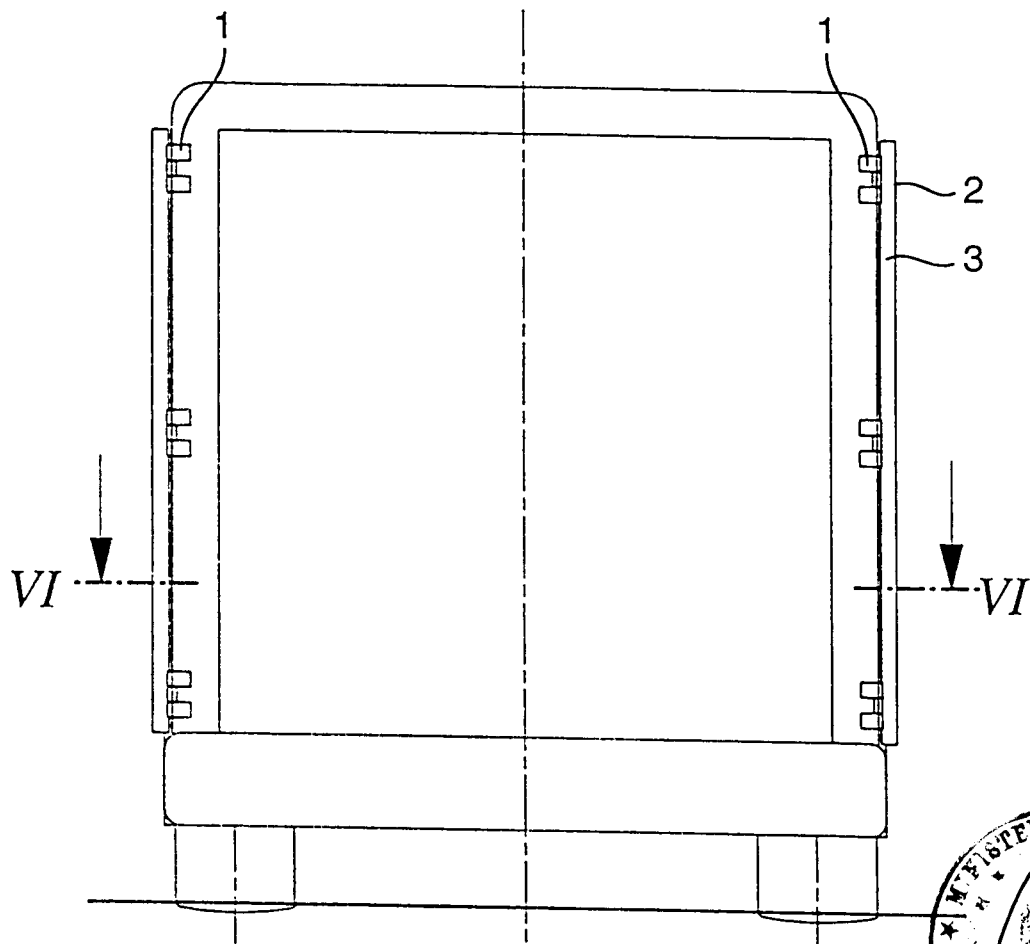


Fig. 5

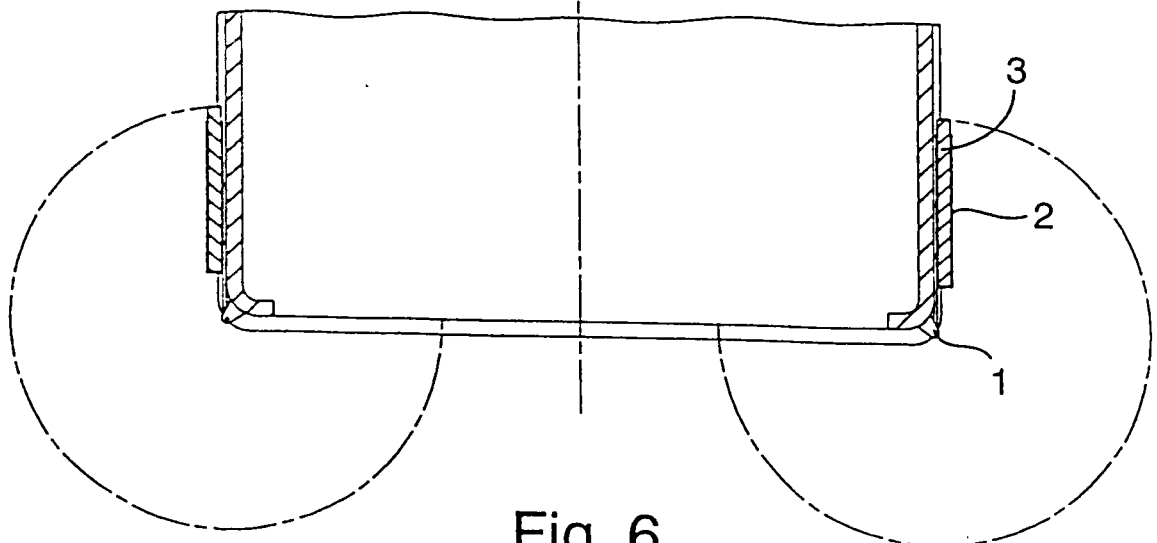
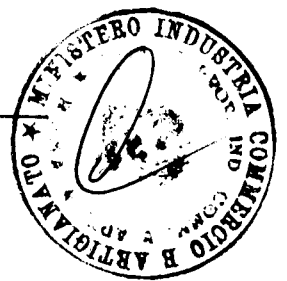


Fig. 6

p.p.: DaimlerChrysler AG
ING. BARZANO' & ZANARDO ROMA S.p.A.

UN MANDATARIO
per se e per gli altri
Antonio Taliercio
(N° d'iscr. 171)

Taliercio

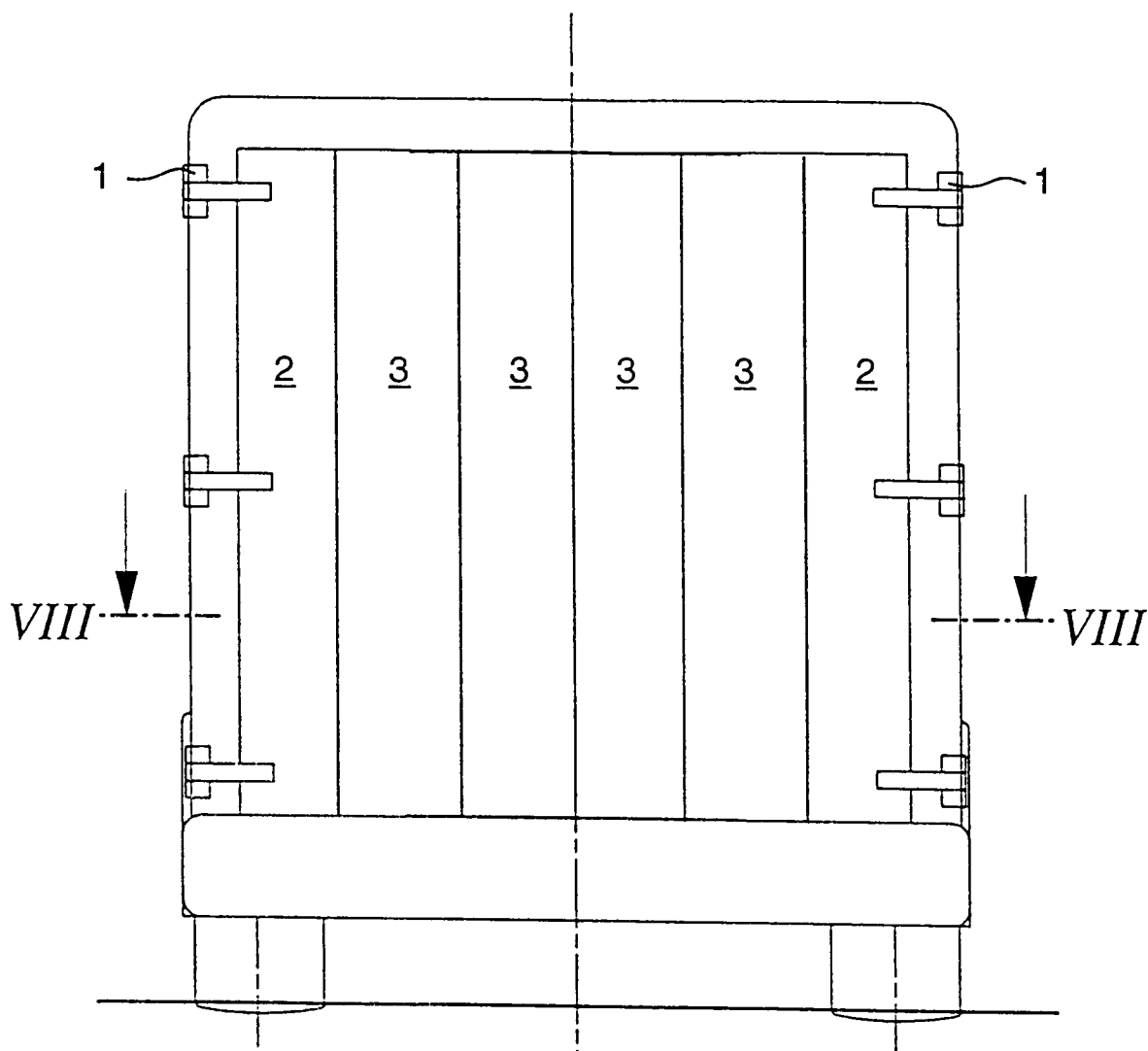


Fig. 7

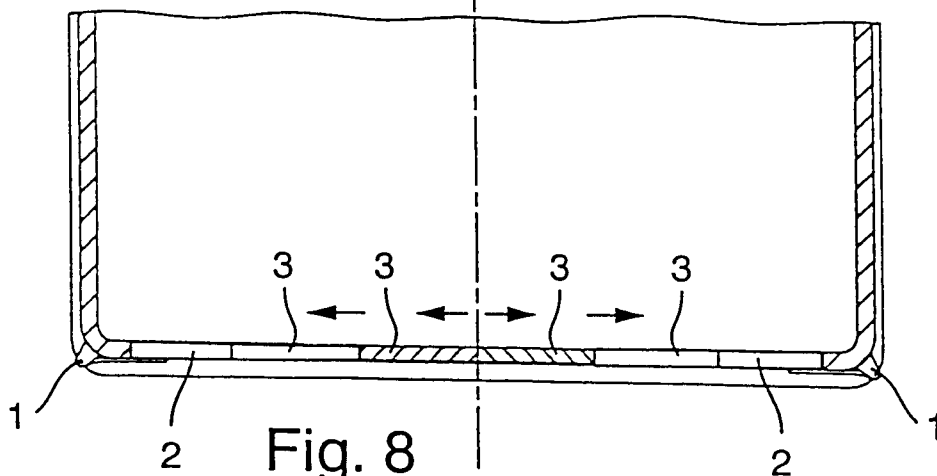


Fig. 8



p.p.: DaimlerChrysler AG
ING. BARZANO' & ZANARDO ROMA S.p.A.

UN MANDATARIO
per se e per gli altri
Antonio Talierno
(N° d'iscr. 171)

Talierno

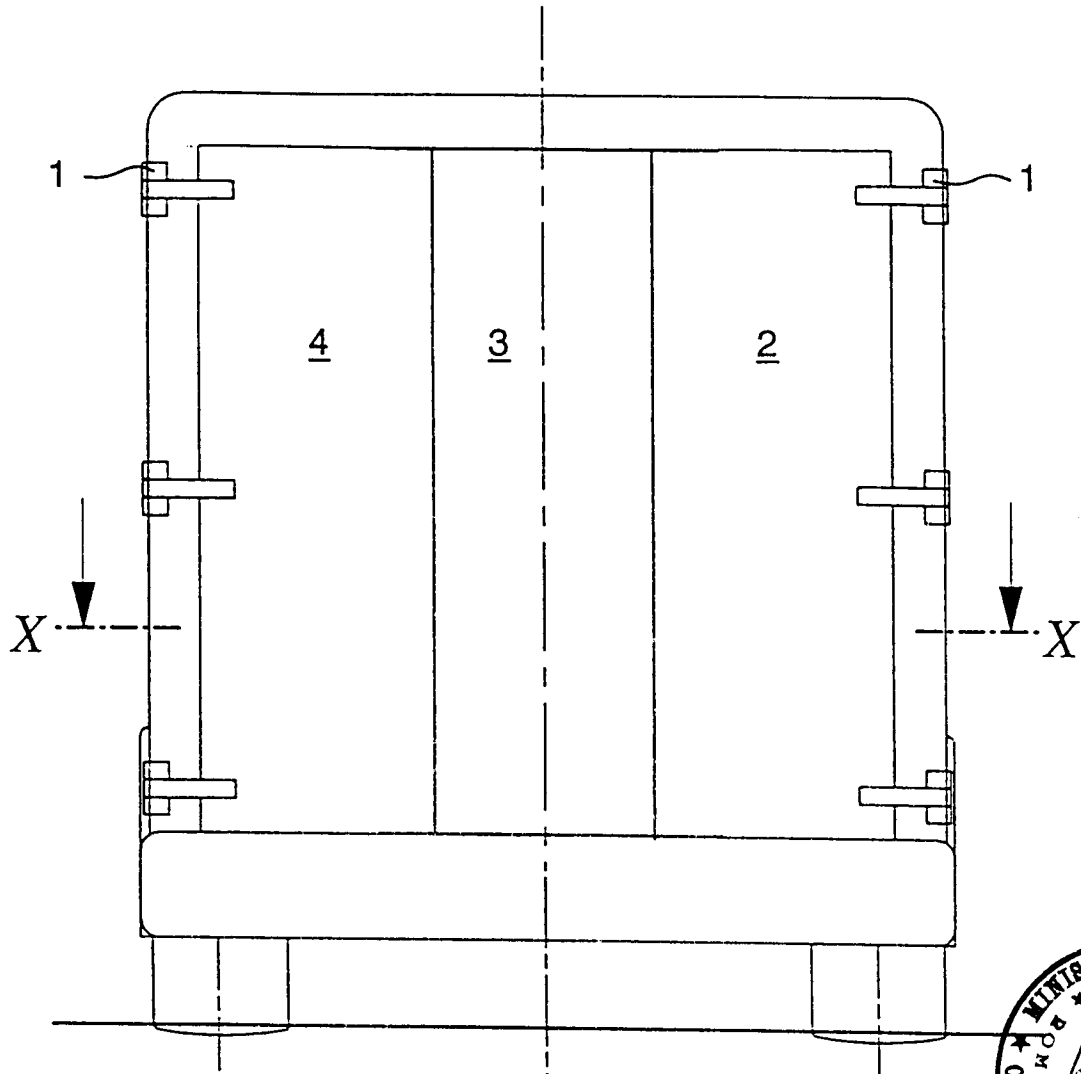


Fig. 9

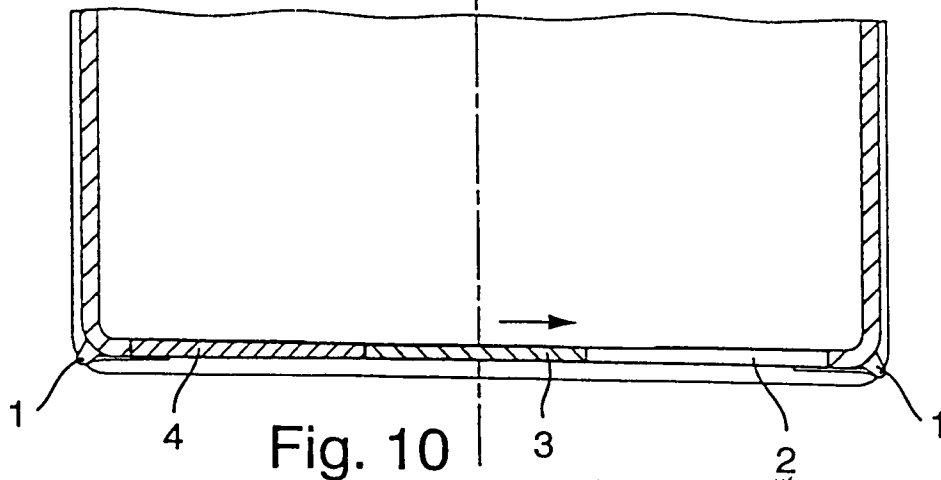


Fig. 10

p.p.: DaimlerChrysler AG
ING. BARZANO' & ZANARDO ROMA S.p.A.

UN MANDATARIO
per se e per gli altri
Antonio Taliencio
(N° d'acq. 171)

Taliencio