

①2 **DEMANDE DE BREVET D'INVENTION**

A1

②2 Date de dépôt : 10 août 1983.

③0 Priorité DE, 12 août 1982, n° P 32 30 018.2.

④3 Date de la mise à disposition du public de la
demande : BOPI « Brevets » n° 7 du 17 février 1984.

⑥0 Références à d'autres documents nationaux appa-
rentés :

⑦1 Demandeur(s) : DAIMLER-BENZ AKTIENGESELL-
SCHAFT. — DE.

⑦2 Inventeur(s) : Johann Tomforde.

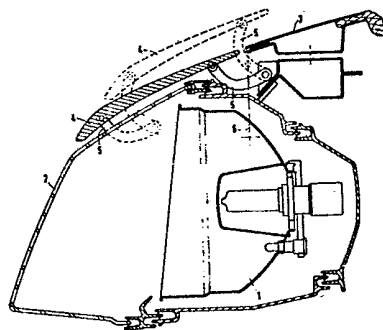
⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : Regimbeau, Corre, Martin, Schrimpf,
Warcoin et Ahner.

⑤4 Phare pour véhicule automobile, notamment pour voiture de tourisme.

⑤7 L'invention concerne un phare pour véhicule automobile,
notamment pour une voiture de tourisme, qui comporte une
glace de dispersion 2 ou analogue, dont la zone supérieure
peut être recouverte par un volet pivotant 4.

On obtient un agencement particulièrement avantageux du
point de vue aérodynamique lorsque le volet 4 est articulé sur
le véhicule de manière que, lors de ses mouvements de sortie
et de rentrée, il se déplace au moins à peu près parallèlement
au contour du véhicule.



La présente invention concerne un phare pour véhicule automobile, notamment une voiture de tourisme, qui comporte une glace de dispersion ou analogue, dont la zone supérieure peut être recouverte par un volet pivotant.

5 Un phare de ce genre équipe déjà le véhicule " Isuzu Piazza " décrit dans la revue " CAR- STYLING " de Septembre 1981. Avantagement, avec un tel recouvrement de seulement un quart à un tiers de la surface de sortie de lumière, il est possible de remplir des fonctions déterminées, 10 comme par exemple un actionnement de l'avertisseur lumineux, sans faire pivoter le volet ou bien sans avoir à disposer des projecteurs additionnels. Un inconvénient rencontré avec le volet connu consiste cependant en ce que celui-ci est agencé de façon à pouvoir pivoter vers le haut autour d'un axe placé 15 à son extrémité arrière de sorte que, dans la position sortie, il perturbe considérablement l'écoulement de l'air le long de la partie avant du véhicule, en augmentant ainsi le degré de résistance de l'air, avec tous les inconvénients en découlant.

L'invention a en conséquence pour but de perfectionner, en évitant cet inconvénient, l'agencement connu de 20 manière que, également lorsque le volet est sorti, il ne se produise aucune altération non intentionnelle du degré de résistance de l'air.

Ce problème est résolu selon l'invention en ce que 25 le volet est articulé sur le véhicule de manière à être déplaçable, lors de ses mouvements de sortie et de rentrée, au moins à peu près parallèlement au contour du véhicule.

En outre on peut même obtenir une action de portance tout à fait souhaitable pour l'essieu avant lorsque, conformément à un mode avantageux de réalisation de l'invention, le 30 côté inférieur du volet est disposé, dans sa position sortie, à peu près parallèlement au contour du véhicule et à une certaine distance de celui-ci.

A cet égard, il est particulièrement avantageux 35 que le volet soit pourvu d'un profil de surface portante.

L'action de portance escomptée peut encore être sensiblement augmentée lorsque, conformément à un autre mode de réalisation de l'invention, le volet s'étend sur toute la

largeur de la partie frontale du véhicule.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention seront mis en évidence dans la suite de la description, donnée à titre d'exemple non limitatif, en référence au

5 dessin unique annexé qui est une coupe verticale d'un exemple de réalisation de l'invention, faite dans la direction de l'axe longitudinal du véhicule.

Un phare 1 d'un véhicule automobile, non représenté en détail, est recouvert par une glace de dispersion 2 dont la
10 zone supérieure est inclinée en direction d'un capot avant 3 du véhicule. Le phare 1 peut être constitué dans ce cas de plusieurs projecteurs individuels placés l'un à côté de l'autre.

La zone coudée de la glace de dispersion 2 est
15 associée à un volet 4 pouvant être sorti et rentré et qui est articulé par l'intermédiaire de leviers incurvés 5 sur le véhicule de manière que, lors d'un pivotement depuis la position de repos représentée par des lignes continues jusque dans la position de sortie représentée par des lignes en trait
20 interrompu, il se déplace à peu près parallèlement au contour du véhicule en s'éloignant de celui-ci ou en s'en rapprochant. La ligne en trait interrompu 6 met en évidence dans ce cas la direction de travail d'un élément d'entraînement, non représenté pour faciliter le dessin, de préférence un élément
25 opérant en dépression.

Le volet 4 est pourvu dans ce cas d'un profil de surface portante qui, dans sa position de sortie, est balayé par l'air sur son côté supérieur et sur son côté inférieur et qui peut exercer son action de portance sur l'essieu avant du
30 véhicule.

REVENDEICATIONS

1. Phare pour véhicule automobile, notamment voiture de tourisme, qui comporte une glace de dispersion ou analogue, dont la zone supérieure peut être recouverte par un volet
- 5 pivotant, caractérisé en ce que le volet (4) est articulé sur le véhicule de manière que, lors de son mouvement de sortie et de rentrée, il se déplace au moins à peu près parallèlement au contour du véhicule en s'éloignant de celui-ci ou en s'en rapprochant.
- 10 2. Phare selon la revendication 1, caractérisé en ce que le côté inférieur du volet (4) est disposé, dans sa position de sortie, à peu près parallèlement au contour du véhicule et à distance de celui-ci.
3. Phare selon la revendication 1, caractérisé en ce
- 15 que le volet (4) est pourvu d'un profil de surface portante.
4. Phare selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que le volet s'étend sur toute la largeur de la partie frontale du véhicule.
5. Phare selon l'une quelconque des revendications 1 à
- 20 4, caractérisé en ce que, pour assurer l'entraînement du volet, il est prévu au moins un élément opérant en dépression.

