



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETA' INDUSTRIALE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

UIBM

DOMANDA NUMERO	101996900511997
Data Deposito	16/04/1996
Data Pubblicazione	16/10/1997

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	J		

Titolo

MANIGLIA INTEGRATA NELLA SCOCCA, PARTICOLARMENTE IN PORTIERE E/O PORTELLONI DI AUTOVEICOLI.

D E S C R I Z I O N E

di brevetto per Invenzione Industriale,
di FIAT AUTO S.P.A., di nazionalità italiana,
a 10135 TORINO, CORSO GIOVANNI AGNELLI, 200

Inventore : **BODDA Eugenio**

TO 96A000293

*** ***** ***

La presente invenzione si riferisce a una maniglia integrata nella scocca, particolarmente per portiere e/o portelloni di autovetture, furgoni e simili veicoli; più in particolare l'invenzione si riferisce a una maniglia di resina sintetica incassata in una sede della scocca della portiera, di facile uso, di forma simmetrica, la quale consente l'impiego del medesimo componente stampato sia per impugnatura destra, o sinistra e per applicazioni in posizione verticale su portelloni scorrevoli.

E' noto che nei veicoli attualmente disponibili, per manovrare le portiere, sono utilizzati molti tipi di maniglie, le quali differiscono le une dalle altre non solo per la forma e l'aspetto estetico, ma anche per le loro caratteristiche funzionali; ad esempio un tipo di maniglia è costituita da una impugnatura, arcuata e sporgente rispetto alla carrozzeria, girevole attorno ad un asse orizzontale, perpendicolare alla fiancata del veicolo; un altro tipo di maniglia è

PLEBANI Rinaldo
(Iscrizione Albo nr. 358)

costituito da una leva incassata in un incavo della portiera e ruotante all'infuori in un piano orizzontale oppure verticale, perpendicolare alla portiera; un altro tipo ancora di maniglia è costituito semplicemente da un pulsante, disposto sulla portiera del veicolo, oppure sulla fiancata, in prossimità di un incavo che permetta all'utente di introdurre le dita sotto un bordo adiacente della portiera; alcuni tipi, tra quelli citati, di maniglie per portiere e/o portelloni rispondono prevalentemente a principi di estetica, piuttosto che soddisfare esigenze di funzionalità e praticità e pertanto possono essere poco maneggevoli; inoltre, in particolare se si desidera avere, sempre per motivi estetici, parte della maniglia in colore carrozzeria, le maniglie note devono venire realizzate in più elementi, che vanno poi assemblati sulla scocca con tempi di montaggio e costi relativamente grandi.

Pertanto lo scopo della presente invenzione è quello di realizzare una maniglia per manovrare le portiere e/o i portelloni di veicoli, esente dagli inconvenienti più sopra esposti, di uso semplice e comodo, facilmente adattabile a diversi modelli di veicoli, di forma tale da poter essere usata indifferentemente per portiere destre o sinistre e per

PLEBANI Rinaldo
(iscrizione Albo nr. 358)

portelloni scorrevoli orizzontalmente, e che sia
relativamente facile, rapida ed economica da montare
sul veicolo.

In accordo con lo scopo enunciato, viene fornita una maniglia integrata nella scocca di un veicolo, particolarmente in portiere e/o portelloni di autoveicoli, c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che detta maniglia comprende una custodia a guscio, cava, provvista di due aperture di manovra; ed una sede ricavata su detta scocca, semitranciata attraverso la scocca ed imbutita in rilievo verso l'esterno veicolo, detta sede essendo provvista di due aperture tranciate, separate da una striscia continua di scocca; detta custodia a guscio essendo incastonata in detta sede dalla parte rivolta verso l'interno veicolo, con le aperture di manovra allineate con le dette aperture tranciate della sede; detta custodia a guscio comprendendo inoltre un elemento a traversa disposto tra le aperture di manovra ed accoppiato a sovrapposizione con detta striscia continua, dalla parte rivolta verso l'interno veicolo, per formare con detta striscia continua di scocca un elemento di presa per le dita di una mano di un utente, introdotte attraverso dette aperture.

Ulteriori caratteristiche dell'invenzione

PLEBANI Rinaldo
(iscrizione Albo nr. 358)

appariranno più chiaramente dalla seguente descrizione di una forma preferita di esecuzione, fatta a titolo esemplificativo, ma non limitativo, con riferimento agli annessi disegni, in cui:

la figura 1 rappresenta in elevazione una vista prospettica della maniglia, secondo l'invenzione, montata su una portiera;

la figura 2 rappresenta una vista frontale della maniglia di figura 1;

la figura 3 rappresenta una sezione secondo la linea III-III di figura 2;

la figura 4 rappresenta una sezione secondo la linea IV-IV di figura 2.

Con riferimento alle figure 1 e 2, con 1 è indicata una portiera di un autoveicolo, equipaggiata con una maniglia 2, secondo l'invenzione, incassata in una sede 3 della scocca 4, ottenuta con una imbutitura 5 in rilievo verso l'esterno veicolo, delimitata da una linea di contorno 6, sostanzialmente ellittico, disposto con un asse maggiore X-X orizzontale e con l'asse minore Y-Y verticale; la profondità dell'imbutitura è mantenuta limitata, per non creare una sporgenza dal profilo aerodinamico della portiera 1 troppo pronunciata, che provocherebbe della rumorosità in corsa.

Simultaneamente all'operazione di imbutitura, la lamiera della sede 3 è tranciata per ricavare due aperture 7 di forma approssimativamente ovoidale, simmetriche e separate da una striscia continua 8 di lamiera costituita dalla porzione non tranciata di scocca 4 imbutita in modo da formare la sede 3; la striscia 8 congiunge con continuità due lati opposti 9 e 10 della sede 3.

La maniglia 2 comprende secondo l'invenzione la sede 3 ed una custodia a guscio 11 (figg. 3, 4) di materia plastica, cava, conformata approssimativamente ad ellissoide, e comprendente una parete posteriore 12 chiusa, che si raccorda con una parete anteriore 14, provvista di due aperture di manovra 15, di forma e profilo perimetrale simili e corrispondenti a quelli delle aperture 7 della sede 3; le aperture 15 allineate affacciate alle aperture 7 e sono contornate al loro margine con un cordolo 16 di protezione in rilievo, provvisto di una sede 17, atta in fase di montaggio ad essere inserita con una leggera forzatura dentro il bordo tranciato delle corrispondenti aperture 7 della sede 3, operando dal lato scocca rivolto verso l'interno vicolo, per trattenere il guscio 11 aggraffato alla lamiera.

In uso, il cordolo 16 sporge oltre la lamiera

della scocca 4, dal lato esterno veicolo, ed esplica una doppia funzione di protezione: in primo luogo, il cordolo 16 protegge dagli spigoli taglienti della striscia continua 8 le dita dell'utente che la afferrano; in secondo luogo, protegge la vernice della portiera da graffi e rigature, quando la portiera viene aperta in vicinanza di una parete verticale o di una fiancata di un'altro veicolo affiancato.

La parete anteriore 14 è pertanto limitata a una porzione trasversale, o traversa 18, integrale con il guscio 11, la quale collega tra loro con continuità due estremità 20 e 21 del guscio 11 e separa simmetricamente le aperture 15,; al montaggio del guscio 11 nella sede 3, la traversa 18 è disposta a sovrapposizione contro la striscia di lamiera 8, dal lato interno veicolo, per andare a formare con la striscia 8 un elemento 24 di presa, atto a essere afferrato dalle dita della mano di un utente; il cordolo 16 delimita con due porzioni 16' e 16'' affacciate (fig.4) una sede 19 entro cui viene alloggiata la striscia continua 8, la quale sede contribuisce a trattenere in posizione corretta il guscio 11; le dimensioni delle aperture 7 e 15, rispettivamente della sede 3 e del guscio 11, sono progettate per creare un comodo passaggio per quattro

PLEBANI Rinaldo
(iscrizione Albo nr. 358)

dita, indifferentemente della mano destra o sinistra; analogamente l'ampiezza interna del guscio 11 permette ad un utente di infilare e di alloggiare le dita piegate intorno all'elemento trasversale di presa 24.

Ad una estremità 10 della traversa di lamiera 8, nella zona di congiunzione con la lamiera circostante della scocca 4, è previsto un pulsante 26 alloggiato in un foro 27 atto ad essere premuto con il pollice, per azionare una serratura, o un qualsiasi dispositivo di apertura/chiusura, nota e non rappresentata, per sbloccare la portiera 1.

Il foro 27 è praticato passante in parte attraverso la scocca 4 ed in parte attraverso la custodia a guscio 11, in particolare, attraverso la striscia continua 8 di scocca della sede 3 e la traversa 18 del guscio 11.

Grazie alla forma simmetrica della maniglia 2, il guscio 11 può essere prodotto in una unica forma con un singolo stampo, ed essere utilizzato per tutte le maniglie di una stessa vettura; esso può essere montato indifferentemente in una, o l'altra di due posizioni ruotate di 180°, per poter azionare il pulsante 26 sia con la mano destra, che con la sinistra.

Inoltre la maniglia 2 può essere utilizzata in una posizione ruotata di 90°, con l'elemento di appiglio 24

disposto verticalmente e con il pulsante 26 conseguentemente disposto sopra, o sotto, rispetto all'elemento di appiglio 24, per applicazioni su portelloni, particolarmente di furgoni, apribili con scorrimento orizzontale lungo una fiancata del veicolo.

Il pulsante 26 può essere sostituito, in una possibile variante di realizzazione, con una leva 28 (tratteggiata in figura 3), disposta all'interno della custodia a guscio 11, dietro la traversa 18 di quest'ultima e la corrispondente striscia 8 di lamiera, in posizione facilmente manovrabile sia con la mano destra, che con la sinistra.

Da quanto descritto, risultano evidenti i vantaggi presentati dalla maniglia integrata, secondo la presente invenzione; infatti la limitata sporgenza della maniglia 2 rispetto al profilo della portiera 1 riduce drasticamente la formazione di turbolenze, anche a velocità elevate, con conseguente riduzione della rumorosità, mentre il suo montaggio su veicolo risulta estremamente rapido ed agevole.

L'assenza di maniglie sporgenti mobili, atte a essere impugnate per manovrare la portiera, elimina il rischio di graffi e rigature della vernice nella zona intorno alla maniglia; al contrario la maniglia integrata, secondo l'invenzione, costringendo l'utente

a infilare le dita nel guscio 11, per manovrare la portiera, evita di toccare con le mani le parti verniciate adiacenti di carrozzeria. Da un punto di vista stilistico, poi, la maniglia secondo l'invenzione, essendo ottenuta in parte da una porzione imbutita e semitranciata di scocca, risulta in uso verniciata in tinta carrozzeria, senza per questo dover ricorrere a particolari staccati verniciati separatamente dalla scocca.

Infine, come già ricordato, la forma simmetrica della maniglia permette di utilizzare un solo modello per il guscio 11, costruito con un unico stampo e utilizzabile per tutte le maniglie della vettura, compresa quella di un eventuale portellone posteriore, che può poi essere orientata con l'elemento di presa 24 disposto anche verticalmente; inoltre la formatura della sede 3 imbutita e tranciata può essere eseguita su tutte la portiere e/o portelloni con un unico stampo, con notevole risparmio in termini di attrezzature e di tempi di produzione.

PLEBANI Rinaldo
(iscrizione Albo nr. 358)

R I V E N D I C A Z I O N I

1. Maniglia integrata nella scocca di un veicolo, particolarmente in portiere e/o portelloni di autoveicoli,

c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che detta maniglia (2) comprende una custodia a guscio (11), cava, provvista di due aperture (15) di manovra; ed una sede (3) ricavata su detta scocca (4), semitranciata attraverso la scocca (4) ed imbutita in rilievo verso l'esterno veicolo, detta sede (3) essendo provvista di due aperture tranciate (7), separate da una striscia continua (8) di scocca (4); detta custodia a guscio (11) essendo incastonata in detta sede (3) dalla parte rivolta verso l'interno veicolo, con le aperture di manovra (15) allineate con le dette aperture tranciate (7) della sede; detta custodia a guscio (11) comprendendo inoltre un elemento a traversa (18) disposto tra le aperture di manovra (15) ed accoppiato a sovrapposizione con detta striscia continua (8), dalla parte rivolta verso l'interno veicolo, per formare con detta striscia continua di scocca (8) un elemento di presa (24) per le dita di una mano di un utente, introdotte attraverso dette aperture (7; 15).

2. Maniglia integrata secondo la rivendicazione 1, c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che è previsto

un organo di apertura (26; 28) montato su detta maniglia (2) atto ad azionare manualmente un dispositivo di apertura/ chiusura di una portiera (1).

3. Maniglia integrata secondo la rivendicazione 2, c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che detto organo di apertura (26) è costituito da un pulsante (26) sporgente sull'esterno veicolo rispetto a detta scocca (4) e disposto a una estremità di detto elemento di presa (24) in un foro (27) praticato passante in parte attraverso la scocca (4) ed in parte attraverso detta custodia a guscio (11)

4. Maniglia integrata secondo la rivendicazione 3, c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che detto foro (27) è praticato attraverso detta striscia continua (8) di scocca della sede (3) e detta traversa (18) del guscio (11).

5. Maniglia integrata secondo la rivendicazione 2, c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che detto organo di apertura (28) è costituito da una leva (28) disposta all'interno di detta custodia a guscio (11), dietro detta traversa (18).

6. Maniglia integrata secondo una delle rivendicazioni precedenti, c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che detta custodia a guscio (11) è delimitata da una parete posteriore (12) continua e da una parete anteriore (14)

raccordata a detta parete posteriore (12) e provvista di dette aperture di manovra (15), dette aperture di manovra (15) essendo simmetriche e disposte da parti opposte rispetto a detto elemento a traversa (18).

7. Maniglia integrata secondo una delle rivendicazioni precedenti, c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che detta custodia a guscio (11) è provvista di un cordolo (16) di protezione, disposto lungo un margine di dette aperture di manovra (15), sporgente all'esterno della sede imbutita (3) rispetto a detta scocca (4) e provvisto di una sede (17) atta ad accogliere un bordo di dette aperture tranciate (7).

8. Maniglia integrata secondo la rivendicazione 7, c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che detto elemento a traversa (18) è provvisto di una sede (19) ribassata, atta ad alloggiare detta striscia continua (8) di scocca (4).

9. Maniglia integrata secondo la rivendicazione 8, c a r a t t e r i z z a t a dal fatto che detta sede ribassata è delimitata da due porzioni (16'; 16'') affacciate di detto cordolo di protezione (16).

10. Maniglia integrata nella scocca, particolarmente in portiere e/o portelloni di autoveicoli, sostanzialmente come descritta, con riferimento agli annessi disegni.

p.i.: FIAT AUTO S.P.A.

PLEBANI Rinaldo

(iscrizione Albo nr. 358)

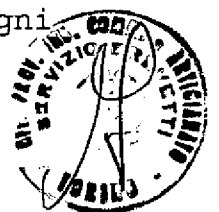
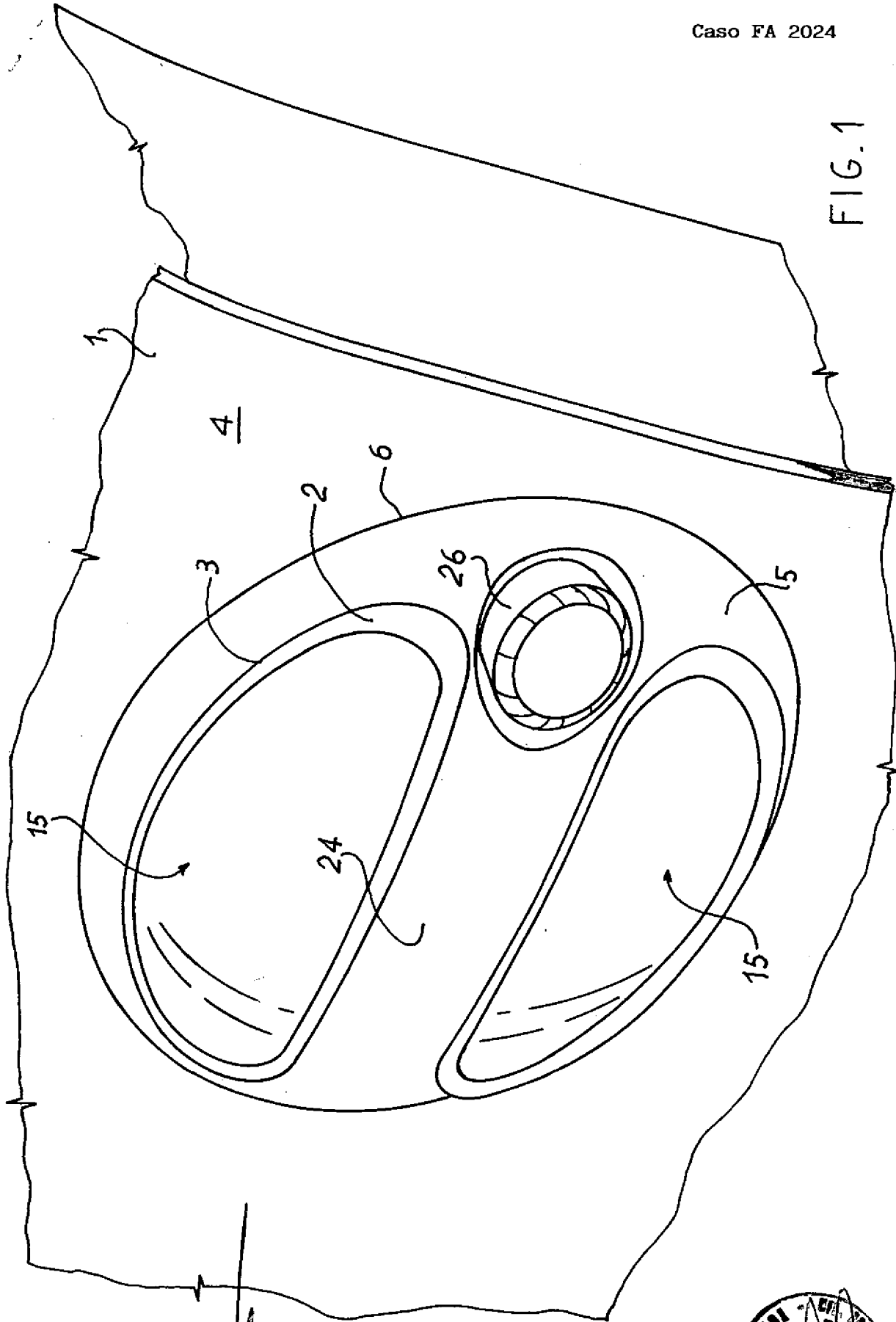
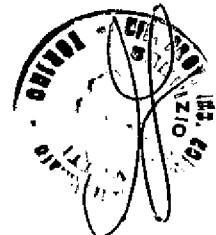


FIG.1



p.i.: FIAT AUTO S.P.A.

PLEBANI Rinaldo
(iscrizione Albo nr. 358)



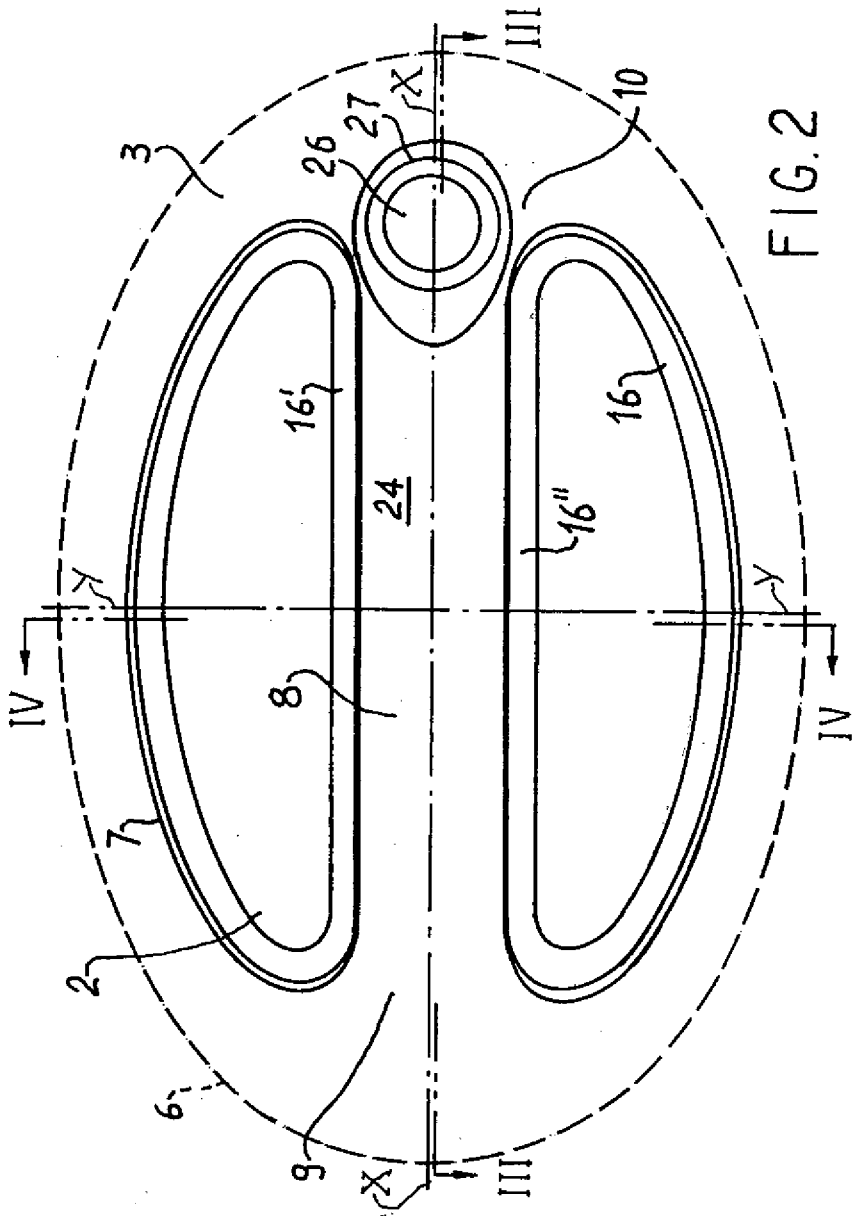


FIG. 2

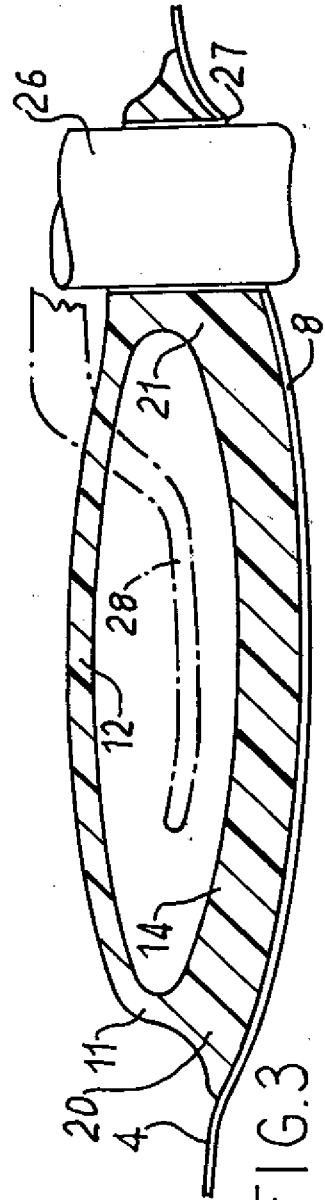


FIG. 3

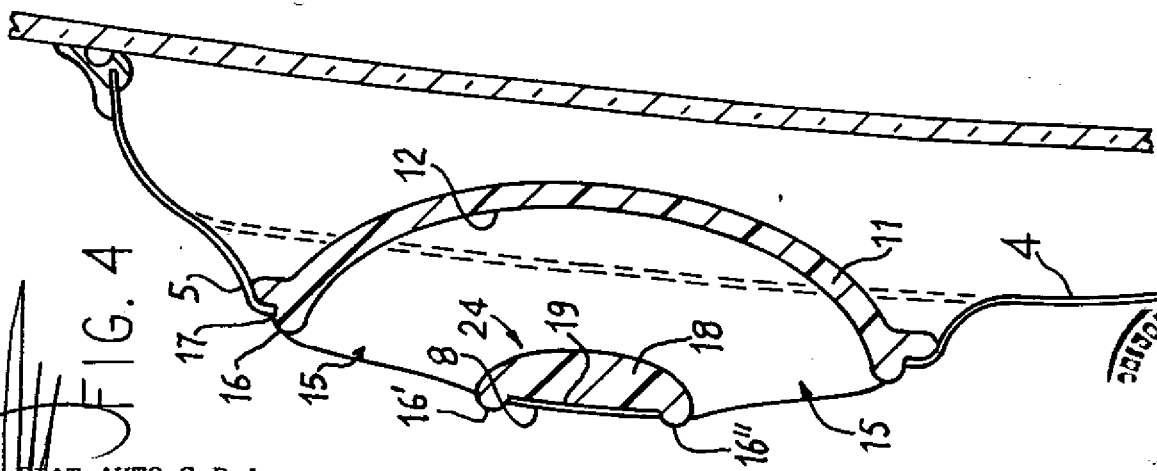


FIG. 4

P.I.: STAT. AUTO. S.P.A.

PLEBANI Rinaldo
(Iscrizione Albo nr. 358)

