

(19)



(10)

AT 514128 A1 2014-10-15

(12)

Österreichische Patentanmeldung

(21) Anmeldenummer: A 50250/2013
 (22) Anmeldetag: 11.04.2013
 (43) Veröffentlicht am: 15.10.2014

(51) Int. Cl.: **B60Q 1/076** (2006.01)
F21S 8/10 (2006.01)

(56) Entgegenhaltungen:

EP 1772311 A1
 EP 2557358 A2
 EP 0309417 A1

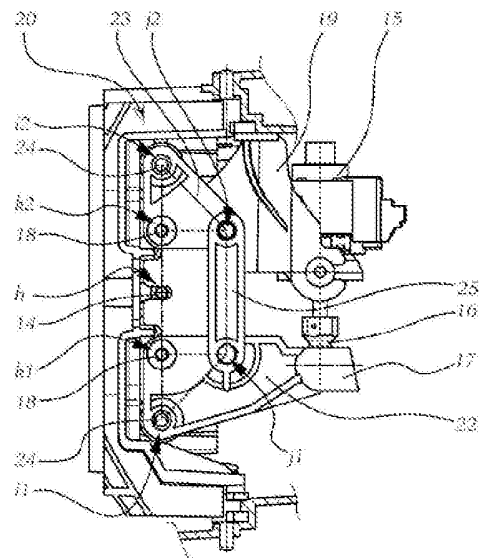
(71) Patentanmelder:
 ZIZALA LICHTSYSTEME GMBH
 3250 WIESELBURG (AT)

(72) Erfinder:
 Baminger Peter
 3241 Kirnberg (AT)

(74) Vertreter:
 PATENTANWALTSKANZLEI MATSCHNIG &
 FORSTHUBER OG
 WIEN

(54) **Einstelleinrichtung für Fahrzeugscheinwerfer sowie Fahrzeugscheinwerfer**

(57) Eine Einstelleinrichtung (20) für einen Scheinwerfer weist zum Verschwenken einer einstellbaren Komponente, z.B. einer Linse, die in einem Träger (12) um eine Stellachse (h) verschwenkbar gelagert ist, einen Antrieb (15) und ein durch diesen betätigtes Getriebe (21) mit zwei Getriebeelementen (22, 23) zum Verstellen der Orientierung des Trägers (12) auf. Die Getriebeelemente (22, 23) werden durch den Antrieb (15) über das Getriebe (21) gemeinsam betätigt; jedes Getriebeelement (22, 23) ist an je einer Gelenkstelle (i1, i2) mit dem Träger (12) getriebemäßig verbunden, wobei die Gelenkstellen (i1, i2) der Getriebeelemente (22, 23) in Bezug auf die Stellachse (h) einander gegenüber liegen und die Getriebeelemente (22, 23) an den Gelenkstellen (i1, i2) gegenläufige Bewegungen des Trägers (12) herbeiführen.



ZUSAMMENFASSUNG

Eine Einstelleinrichtung (20) für einen Scheinwerfer weist zum Verschwenken einer einstellbaren Komponente, z.B. einer Linse, die in einem Träger (12) um eine Stellachse (h) verschwenkbar gelagert ist, einen Antrieb (15) und ein durch diesen betätigtes Getriebe (21) mit zwei Getriebeelementen (22, 23) zum Verstellen der Orientierung des Trägers (12) auf. Die Getriebeelemente werden durch den Antrieb (15) über das Getriebe (21) gemeinsam betätigt; jedes Getriebeelement ist an je einer Gelenkstelle (i1, i2) mit dem Träger (12) getriebemäßig verbunden, wobei die Gelenkstellen (i1, i2) der Getriebeelemente (22, 23) in Bezug auf die Stellachse (h) einander gegenüber liegen und die Getriebeelemente (22, 23) an den Gelenkstellen (i1, i2) gegenläufige Bewegungen des Trägers (12) herbeiführen.

Fig. 3

EINSTELLEINRICHTUNG FÜR FAHRZEUGSCHEINWERFER

Die Erfindung betrifft eine Einstelleinrichtung für einen Scheinwerfer, insbesondere einen Kraftfahrzeugscheinwerfer, zum Verschwenken einer einstellbaren Komponente des Scheinwerfers, wobei die einstellbare Komponente in einem um eine Stellachse verschwenkbar gelagerten Träger gehalten ist, und wobei die Einstelleinrichtung einen Antrieb und ein durch den Antrieb betätigbares Getriebe aufweist, das zumindest ein Getriebeelement zum Verstellen der Orientierung des Trägers umfasst. Die einstellbare Komponente des Scheinwerfers kann insbesondere eine Leuchteinheit, ein Reflektor, eine Linse, ein vollständiges Lichtmodul oder (allgemeiner) jegliche lichtformende Komponente des Scheinwerfers sein. Gleichfalls betrifft die Erfindung einen Scheinwerfer, insbesondere einen Kraftfahrzeugscheinwerfer, mit einer Einstelleinrichtung dieser Art.

Einstelleinrichtungen und diese enthaltende Fahrzeugscheinwerfer sind aus dem Stand der Technik wohlbekannt. Die Verschwenkbarkeit dient beispielsweise zum Einstellen einer Leuchtweite des Scheinwerfers. So ist in EP 1 491 400 A2 ein Scheinwerfer beschrieben, der eine Einstelleinrichtung zur Verstellung des Reflektors des Scheinwerfers mithilfe eines über einen Motor angetriebenen Hebelgetriebes aufweist.

Wird das Einstellsystem eines Kraftfahrzeugscheinwerfers durch ein System, das einen eine insbesondere lineare Bewegung ausführenden Antriebsmotor beinhaltet, umgesetzt, treten im Allgemeinen mehrere Probleme auf. Zum einen müssen bei der Umwandlung der linearen Bewegung in die Drehbewegung des zu verstellenden Bauteils mittels eines einfachen Hebels verschiedene Kompromisse eingegangen werden. Die begrenzte Stellkraft und Weggenauigkeit des Antriebmotors bedingen eine gewisse Hebellänge, wobei die Unzulänglichkeiten von Stellkraft und Weggenauigkeit umso besser ausgeglichen werden, je länger der Hebelarm, an dem der Antriebsmotor wirkt, ausgestaltet ist. Die Länge des Hebelarms wiederum ist durch die mit zunehmender Hebellänge sinkende Verstell(winkel)geschwindigkeit des zu verstellenden Bauteils und durch den zur Verfügung stehenden Bauraum, der durch die immer umfangreicheren Funktionen eines Kraftfahrzeugscheinwerfers immer geringer wird, beschränkt. Zudem ist es konstruktiv bedingt oft nicht möglich, den Schwerpunkt des zu verstellenden Bauteils und die Achse, um die dieses verschwenkt wird, zusammenfallen zu lassen, was durch im Betrieb unvermeidlich auftretende Schwingungen

zu einer ungünstigen Mehrbelastung der Verstellmechanik führt. Um das Schwingungsverhalten der Verstellmechanik zu verbessern, wäre es daher gewünscht, die Schwenkachse des Hebels (Getriebeelements) durch den Schwerpunkt des einstellbaren Lichtmoduls oder zumindest möglichst nahe dem Schwerpunkt zu führen. Zudem soll die Verstellmechanik so ausgeführt sein, dass die mechanischen Belastungen der einzelnen Bauteile so gering wie möglich gehalten werden, um zuverlässige und dauerhafte Funktionalität zu gewährleisten.

Es ist daher eine Aufgabe der vorliegenden Erfindung, die Mechanik einer Einstelleinrichtung zu verbessern, um die genannten Nachteile zu beseitigen. Im Besonderen soll die Einstelleinrichtung bei verbesserter Schrittauflösung des Antriebs eine Verringerung des Platzbedarfs der bewegten Bauteile ermöglichen, und eine hohe Stabilität hinsichtlich des Schwingungsverhaltens bieten.

Diese Aufgabe wird von einer Einstelleinrichtung der eingangs genannten Art gelöst, bei welcher erfindungsgemäß das Getriebe der Einstelleinrichtung zumindest zwei Getriebeelemente aufweist, die durch den Antrieb über das Getriebe gemeinsam betätigt sind; hierbei ist jedes Getriebeelement an je einer Betätigungsstelle mit dem Träger getriebemäßig verbunden ist, wobei diese Betätigungsstellen in Bezug auf die Stellachse einander gegenüber liegen und die Getriebeelemente an den Betätigungsstellen gegenläufige Bewegungen (genauer: Ortsänderungen) des Trägers bewirken. Mit anderen Worten, die Getriebeelemente führen infolge der Einstellbewegung, die durch den Antrieb hervorgerufen wird, an den Betätigungsstellen Verschiebungsbewegungen in entgegengesetzte Richtungen aus. Dadurch ergibt sich eine Verdoppelung der Bewegung des Trägers und somit der einstellbaren Komponente. Dies wiederum ermöglicht eine entsprechende Verkleinerung der Dimensionierung des Getriebeelements.

Das Getriebe der Einstelleinrichtung kann auf verschiedene Art realisiert sein, beispielsweise als Koppelgetriebe und/oder mithilfe eines Zahnradgetriebes.

In einer bevorzugten Ausgestaltung der erfindungsgemäßen Lösung sind in dem Getriebe die Getriebeelemente Hebelglieder, die über Koppelgelenke an den Betätigungsstellen mit dem Träger gelenkig verbunden sind. In einer bevorzugten Ausgestaltung können die Koppelgelenke als Drehgelenke ausgebildet sein.

Außerdem ist es vorteilhaft, beispielsweise im Falle eines Koppelgetriebes, wenn die Getriebeelemente um jeweils eigene Kippachsen verschwenkbar gelagerte Hebelglieder sind, wobei die Kippachsen parallel verlaufen, bevorzugt parallel zur Stellachse, und in Bezug auf die Stellachse einander gegenüber liegen. Durch diese symmetrische Anordnung um die Stellachse, bei der die Trägheitswirkung der Getriebeelemente gegeneinander kompensiert ist, ist die Mechanik nur wenig anfällig gegenüber Schwingungsbewegungen.

Um für eine gemeinsame Bewegung der Hebelglieder bei der Einstellbewegung zu sorgen, kann es zweckmäßig sein, wenn die Hebelglieder durch ein Jochstück, beispielsweise in Form einer exzentrisch zur Stellachse verlaufenden Distanzstange, über jeweils gelenkige Verbindungen verkoppelt sind. Dies ermöglicht eine Stellmechanik mit gegenüber herkömmlichen Systemen verkürzten Schwenkhebeln gegenüber einem herkömmlichen System mit gleicher Schrittauflösung.

Die Betätigungsstellen können beispielsweise Drehgelenkslager mit vorzugsweise zueinander parallelen Gelenksachsen sein. Eine Variante hierzu sind Kugelgelenke. Anstelle von Ausführungen, in denen die Getriebe als Koppelgetriebe mit Drehgelenken und/oder Kugelgelenken ausgebildet sind, können jedoch auch andere Arten des Getriebes eingesetzt werden; so können für einzelne Getriebeverbindungen auch andere Eingriffsarten, wie z.B. mithilfe von Zahnrädern/Zahnstangen oder Schraubgetrieben, verwendet werden. Beispielsweise kann das Getriebe als Zahnradgetriebe ausgeführt sein, worin die Getriebeelemente um jeweils eigene Kippachsen verschwenkbar gelagerte Hebelglieder sind und Zahnradbereiche aufweisen, die mittels eines Zahnradgetriebe miteinander verkoppelt sind, wobei die Kippachsen parallel verlaufen und in Bezug auf die Stellachse einander gegenüber liegen.

Insbesondere in dem Fall, dass genau zwei Getriebeelemente (z.B. Hebelglieder) vorgesehen sind, um den Träger zu verstellen, kann der Antrieb mit einem ersten der Getriebeelemente getriebemäßig verbunden sein; das erste Getriebeelement ist dann getriebemäßig über ein Jochgetriebe mit dem zweiten Getriebeelement verbunden ist, wobei das Jochgetriebe eine gleichzeitige und gegenläufige Bewegung der Getriebeelemente in der bereits dargestellten Art sicherstellt.

Ebenso wird die oben gestellte Aufgabe durch einen Scheinwerfer, insbesondere Kraftfahrzeugscheinwerfer, mit einer Einstelleinrichtung der vorangehend beschriebenen Art sowie deren besonderen Weiterbildungen gelöst.

Die Erfindung samt weiterer Vorzüge und Einzelheiten wird im Folgenden anhand von beispielhaften und nicht einschränkenden Ausführungsformen näher erläutert, die in den beigefügten Zeichnungen dargestellt sind. Darin zeigt:

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht eines Scheinwerfers mit einer Einstelleinrichtung für die Linse / Leuchteinheit des Scheinwerfers mit einer Hebelmechanik gemäß einer ersten Ausführungsform der Erfindung;

Fig. 2 den Scheinwerfer und die Einstelleinrichtung der Fig. 1 in einer weiteren perspektivischen Ansicht bei abgenommener Rahmenkonstruktion;

Fig. 3 eine Seitenansicht auf den Scheinwerfer der Fig. 1 und 2, worin die Einstelleinrichtung sichtbar ist;

Fig. 4a und 4b die Einstelleinrichtung der Fig. 3 in jeweils entgegen gesetzt ausgelenkten Stellungen der Einstellmechanik;

Fig. 5 eine Explosionsdarstellung des Scheinwerfers und der Einstelleinrichtung der Fig. 1 bis 4b; und

Fig. 6 eine zweite Ausführungsform einer Einstelleinrichtung mit einer Zahnradmechanik.

Bezugnehmend auf Fig. 1 und 2 ist ein Scheinwerfer in je einer perspektivischen Ansicht mit eröffnetem Gehäuse gezeigt. In dem Scheinwerfer ist eine Linse 11 in einem Träger 12 gehalten. Die Linse 11 stellt eine lichtformende Komponente dar und ist zusammen mit dem Träger 12 innerhalb einer Rahmenkonstruktion 13 (Fig. 1), die beispielsweise ein Teil des Scheinwerfergehäuses und mit diesem fest verbunden ist, um eine Stellachse h verschwenkbar; diese stellt im Ausführungsbeispiel eine einstellbare Komponente im Sinne der Erfindung dar. Der einstellbaren Komponente kann gegebenenfalls auch eine lichterzeugende Einrichtung wie etwa eine Scheinwerferlampe 26 (Fig. 5) angehören (Leuchteinheit). In Fig. 2 ist die Rahmenkonstruktion 13 nicht gezeigt, damit der Träger 12 besser sichtbar ist. Fig. 5 zeigt zusätzlich eine explodierte Darstellung der Komponenten des Scheinwerfers. Die Linse 11 ist in der gezeigten Ausführungsform starr in dem Träger 12 gehalten und wird durch

diesen um die Stellachse h verschwenkt, könnte aber in einer (nicht dargestellten) Variante in dem Träger zusätzlich drehbar gelagert sein, beispielsweise um eine Verschwenkung der Linse um eine weitere Achse zu ermöglichen, oder mit anderen (nicht dargestellten) Mitteln zum Erzeugen eines Kurvenlichts ausgestattet sein.

Die Stellachse h liegt beispielsweise horizontal, um einen Neigungswinkel gemäß einer Nickbewegung der Scheinwerferlinse einstellen zu können; dies gestattet z.B. das Einstellen einer Leuchtweitenregelung. Jedoch kann in anderen Ausführungsformen die Stellachse anders ausgerichtet sein, beispielsweise vertikal, sodass ein seitliches Verschwenken der Scheinwerferlinse stattfinden kann. Die Stellachse h ist beispielsweise durch ein Paar von in der Rahmenkonstruktion vorgesehenen Zapfen 14 realisiert, die in Bezug auf die Rahmenkonstruktion ortsfest (starr) angeordnet sind und auf denen der Träger 12 drehbar gelagert ist. In Fig. 1 und 2 ist nur einer der beiden Zapfen 14 sichtbar, der zweite liegt spiegelbildlich auf der dem Betrachter abgewandten Seite.

Zum Verstellen des Winkels um die Achse h ist eine Einstelleinrichtung 20 vorgesehen, die an einer Seite der Rahmenkonstruktion 13 angeordnet ist. Die Einstelleinrichtung 20 wird von einem als Antrieb dienenden Schrittmotor 15 betätigt und enthält ein Getriebe 21, beispielsweise ein Koppelgetriebe, das die Bewegung des Schrittmotors 15 in eine Schwenkbewegung des Trägers 12 und somit des Lichtmoduls (Linse 11) umsetzt.

Fig. 3 zeigt die Komponenten der Einstelleinrichtung 20, die in dieser Ausführungsform als Koppelgetriebe 21 ausgebildet ist, in einer Ansicht auf die Seite des Scheinwerfers. Der Schrittmotor 15 ist ein Linearmotor, der einen z.B. vertikal verlaufenden Läufer 16 auslenkt. Ein Ende des Läufers 16 ist über ein Gelenk 17, z.B. Kugelgelenk, mit einem ersten Kipphebel 22 verbunden, um die Bewegung des Motors auf das Getriebe 21 zu übertragen. Ein zweiter Kipphebel 23 befindet sich dem Kipphebel 22 gegenüber liegend in Bezug auf die Achse h . Jeder Kipphebel 22, 23 ist auf einem Lagerstift 18 drehbar gelagert und kann somit um die Achse k_1 , k_2 („Kippachse“), die jeweils durch den Lagerstift definiert wird, verkippt werden. Die Lagerstifte 18 sind auf einer Lagerplatte 19 montiert, die starr mit der Rahmenkonstruktion 13 verbunden ist. Die Lagerstifte 18 und somit die zugeordneten Kippachsen k_1 , k_2 sind außerhalb der Achse h und in Bezug auf diese einander diametral gegenüber positioniert. Die Kipphebel 22, 23 erstrecken sich von dem Gelenk, das mit den Lagerstiften 18 gebildet ist, nach außen und weisen jeweils an einer äußeren Verbindungsstelle i_1 , i_2 eine gelenkige

Verbindung mit dem Träger 12 auf, beispielsweise eine Drehgelenkverbindung mithilfe je eines Zapfen 24 des Trägers 12, der die Verbindungsstelle in dem jeweiligen Kipphebel 22, 23 durchsetzt. Die durch die Zapfen 24 beiderseits der Achse h gebildeten Gelenke $i1$, $i2$ entsprechen den Betätigungsstellen der Erfindung.

Die Kipphebel 22, 23 realisieren Getriebeelemente der erfindungsgemäßen Einstellmechanik 21, die mit dem Träger 12 an je einer zu der Stellachse h exzentrischen Betätigungsstelle $i1$, $i2$ getriebemäßig verbunden sind; sie sind zudem einzeln drehbar gelagert, jedoch aufgrund des Antriebs des Motors 15 nur gemeinsam bewegbar sind.

Die beiden Kipphebel 22, 23 sind über eine als Jochstück dienende Distanzstange 25 aneinander gekoppelt, nämlich über Gelenkstellen $j1$, $j2$, die ebenfalls als Drehzapfengelenke ausgebildet sein können. Die Distanzstange 25 verläuft (im Sinne der Linie $j1 - j2$) in einem Abstand zur Achse h , beispielsweise entlang in vertikaler Richtung. Aufgrund der Kopplung durch das Jochstück ist dafür gesorgt, dass die Kipphebel 22, 23 die von dem Schrittmotor 15 aufgeprägte Auslenkungsbewegung nur gemeinsam durchführen können, und zwar in einer Weise, dass die Bewegung der Kipphebel gegenläufig erfolgt: Wenn der eine Kipphebel nach rechts verkippt wird, wird der andere Kipphebel um das gleiche Ausmaß nach links verkippt, und umgekehrt.

Fig. 4a und 4b illustrieren die Auslenkung des Trägers 12 in zwei beispielhaften Endstellungen mit entgegengesetzten Auslenkungswinkeln. In Fig. 4a ist der Träger 12 um einen Winkel $\alpha_1 = 4^\circ$ (positive Winkel bezeichnen hier ein Kippen nach oben) gekippt. Der Kipphebel 22 ist um einen Winkel von ca. 8° um seine Nulllage verkippt. In Fig. 4b ist der Träger in der entgegengesetzten Richtung gekippt, mit einem Winkel von $\alpha_2 = -4^\circ$, infolge eines Kippwinkels des Kipphebels 22 um einen Winkel von ca. -8° gegenüber der Nulllage. Die Winkelverhältnisse von 1 : 2 ergeben sich dadurch, dass der Abstand der Drehachse $k1$, $k2$ jedes Kipphebels 22, 23 von der Stellachse h des Trägers 12 im Wesentlichen gleich der wirksamen Länge der Kipphebel 22, 23 (d.h. der Abstand der Gelenksachsen $k1 - i1$ bzw. $k2 - i2$) ist. Somit ermöglicht die hier gezeigte Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Einstelleinrichtung einen gesamten Winkelbereich von $\alpha_1 - \alpha_2 = 8^\circ$ des Trägers 12 bei verkürztem (im gezeigten Fall halbiertem) Antriebsweg am Ort des Schrittmotors (Gelenk 17) und insgesamt verringertem Platzbedarf der Hebelkonstruktion, bei gleicher Schrittauflösung im Gegensatz zur Verwendung eines einfachen Hebels herkömmlicher Art. Die hier

genannten Beträge der Winkel sind lediglich beispielhaft; je nach Ausführungsform und Anwendung können die möglichen Endwinkel des Trägers andere Werte annehmen. In anderen Verwirklichungen der Erfindung könnten die Hebel- und/oder Winkelverhältnisse umgekehrt sein, wodurch der erforderliche Antriebsweg verkleinert und dem entsprechend die Schrittauflösung hinsichtlich der Schrittweite des Motors vergrößert würde. Die Erfindung gestattet somit eine flexiblere Wahl der Antriebslänge in Bezug auf den geforderten Einstellbereich.

Aufgrund der erfindungsgemäß gegenläufigen Bewegung der Kipphebel 22, 23 ergibt sich, dass eine Stellbewegung des Motors 15 eine gegenläufige Auslenkung der beiden Betätigungsstellen i1, i2 und somit ein Verkippen des Trägers 12 und somit des Lichtmoduls (Linse 11) um die Stellachse h hervorruft. Auf diese Weise führt die erfindungsgemäße Konstruktion des der Einstelleinrichtung 20 durch die Verwendung von zwei symmetrisch angeordneten Kipphebeln 22, 23 (anstelle eines einzelnen Kipphebels bei herkömmlichen Lösungen) zu einer verbesserten Winkelauflösung der Kipphebel, nämlich wegen der Untersetzung durch die erfindungsgemäße Hebelmechanik, und zugleich zu einer Erhöhung der Stabilität der Einstelleinrichtung. Der Platzbedarf für die Kipphebel 22, 23 und die Einstelleinrichtung 20 insgesamt wird durch die spezielle Bauteilanordnung und senkrechte Anordnung des Schrittmotors 15, der hier zum Antrieb der Leuchtweitenregelung eingesetzt wird, optimiert.

Die Gelenke i1, j1, k1, i2, j2, k2 des Koppelgetriebes 21 sind in dem gezeigten Ausführungsbeispiel als Drehgelenke um jeweilige Gelenksachsen ausgeführt. Selbstverständlich sind auch andere Ausführungen, z.B. durch Kugelgelenke, möglich.

In Fig. 6 ist eine andere Ausführung der Erfindung gezeigt, worin eine erfindungsgemäße Einstelleinrichtung 30 mithilfe eines Zahnradgetriebes 31 ausgeführt ist. Die Ansicht der Fig. 6 entspricht jener der Fig. 3; soweit im Folgenden nicht anders beschrieben ist, entspricht diese Ausführungsform der vorangehend beschriebenen. Der Läufer 16 des Schrittmotors 15 ist über ein Gelenk (z.B. Kugelgelenk) mit einem ersten Kipphebel 32 verbunden. Ein zweiter Kipphebel 33 befindet sich dem Kipphebel 32 gegenüber liegend in Bezug auf die Achse h. Jeder Kipphebel 32, 33 ist auf einem Lagerstift 18' drehbar gelagert und kann somit um die Kippachsen m1, m2, die jeweils durch den Lagerstift definiert wird, verkippt werden. Die Lagerstifte 18' sind auf der Lagerplatte 19' montiert; auch hier sind die Kippachsen m1, m2 außerhalb der Achse h und in Bezug auf diese einander diametral gegenüber positioniert.

Die Kipphebel 32, 33 erstrecken sich von dem Gelenk, das mit den Lagerstiften 18' gebildet ist, nach außen, wobei jeweils an einer äußeren Verbindungsstelle n1, n2 eine gelenkige Verbindung mit dem Träger 12 hergestellt ist, beispielsweise eine Drehgelenkverbindung mithilfe je eines Zapfens 34, der die Verbindungsstelle in dem jeweiligen Kipphebel 32, 33 durchsetzt. Die durch die Zapfen 34 beiderseits der Achse h gebildeten Gelenke n1, n2 dieses Ausführungsbeispiels entsprechen wiederum den Betätigungsstellen der Erfindung.

Die Kipphebel 32, 33 realisieren Getriebeelemente der Einstellmechanik 31, die mit dem Träger 12 an je einer zu der Stellachse h exzentrischen Betätigungsstelle n1, n2 getriebemäßig verbunden sind; sie sind zudem einzeln drehbar gelagert, jedoch aufgrund des Antriebs des Motors 15 nur gemeinsam bewegbar.

Die beiden Kipphebel 32, 33 weisen zur Achse h hin orientiert Zahnradsektoren 35, 36 auf, die über ein Jochzahnrad 37 miteinander zahngetriebemäßig verkoppelt sind. Das Zahnrad 37 ist beispielsweise zentral positioniert, auf der Achse h drehbar gelagert. Aufgrund der Kopplung durch das Zahnrad 37 ist dafür gesorgt, dass die Kipphebel 32, 33 die von dem Schrittmotor 15 aufgeprägte Auslenkungsbewegung nur gemeinsam durchführen können, jedoch wiederum nur mit gegenläufiger Bewegung der Kipphebel: Wenn der eine Kipphebel nach rechts verkippt wird, wird der andere Kipphebel um das gleiche Ausmaß nach links verkippt, und umgekehrt.

Selbstverständlich ist die Erfindung nicht auf die beschriebenen Ausführungsbeispiele und darin gezeigten Komponenten beschränkt; vielmehr sind vielerlei Abwandlungen und Ergänzungen möglich und für den Fachmann unmittelbar einleuchtend. Insbesondere kann anstelle (oder zusammen mit) einer Linse oder einer Leuchteinheit mit Linse jegliche lichtformende Komponente eines Scheinwerfers durch die erfindungsgemäße Einstelleinrichtung verschwenkt werden. Auch sind weitere Alternativen des Getriebes denkbar, z.B. mit einem Schneckengetriebe oder Riemengetriebe.

ANSPRÜCHE

1. Einstelleinrichtung (20, 30) für einen Scheinwerfer, insbesondere einen Kraftfahrzeug-scheinwerfer, zum Verschwenken einer einstellbaren Komponente (11) des Scheinwerfers, insbesondere einer Linse, Leuchteinheit oder anderen lichtformenden Komponente des Scheinwerfers, wobei die einstellbare Komponente (11) in einem um eine Stellachse (h) verschwenkbar gelagerten Träger (12) gehalten ist, wobei die Einstelleinrichtung (20, 30) einen Antrieb (15) und ein durch den Antrieb betätigbares Getriebe (21, 31) aufweist, das zumindest ein Getriebeelement zum Verstellen der Orientierung des Trägers (12) umfasst,

dadurch gekennzeichnet, dass

das Getriebe (21, 31) zumindest zwei Getriebeelemente (22, 23, 32, 33) aufweist, die durch den Antrieb (15) über das Getriebe (21, 31) gemeinsam betätigt sind, wobei jedes Getriebeelement an je einer Betätigungsstelle (i1, i2, n1, n2) mit dem Träger (12) getriebemäßig verbunden ist, wobei die Betätigungsstellen (i1, i2, n1, n2) der Getriebeelemente (22, 23, 32, 33) in Bezug auf die Stellachse (h) einander gegenüber liegen und die Getriebeelemente (22, 23, 32, 33) an den Betätigungsstellen (i1, i2, n1, n2) gegenläufige Ortsänderungen des Trägers (12) bewirken.

2. Einstelleinrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** in dem Getriebe (21, 31) die Getriebeelemente (22, 23, 32, 33) Hebelglieder sind, die über Koppelgelenke an den Betätigungsstellen (i1, i2, n1, n2) mit dem Träger (12) gelenkig verbunden sind.

3. Einstelleinrichtung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Koppelgelenke Drehgelenke sind.

4. Einstelleinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Getriebe (21) als Koppelgetriebe ausgeführt ist, worin die Getriebeelemente (22, 23) um jeweils eigene Kippachsen (k1, k2) verschwenkbar gelagerte Hebelglieder sind, wobei die Kippachsen (k1, k2) parallel verlaufen und in Bezug auf die Stellachse (h) einander gegenüber liegen.

5. Einstelleinrichtung nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Hebelglieder (22, 23) durch ein Jochstück (25) über jeweils gelenkige Verbindungen verkoppelt sind.

6. Einstelleinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Getriebe (31) als Zahnradgetriebe ausgeführt ist, worin die Getriebeelemente (32, 33) um jeweils eigene Kippachsen (m1, m2) verschwenkbar gelagerte Hebelglieder sind und Zahnradbereiche (35, 36) aufweisen, die mittels eines Zahnradgetriebe miteinander verkoppelt sind, wobei die Kippachsen (m1, m2) parallel verlaufen und in Bezug auf die Stellachse (h) einander gegenüber liegen.
7. Einstelleinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Betätigungsstellen Drehgelenkslager mit vorzugsweise zueinander parallelen Gelenksachsen sind.
8. Einstelleinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Antrieb (15) mit einem ersten der Getriebeelemente (22, 32) getriebemäßig verbunden ist und das erste Getriebeelement (22, 32) getriebemäßig über ein Jochgetriebe (25, 37) mit dem zweiten Getriebeelement (23, 33) verbunden ist, wobei das Jochgetriebe eine gleichzeitige und gegenläufige Bewegung der Getriebeelemente sicherstellt.
9. Scheinwerfer (10), insbesondere einen Kraftfahrzeugscheinwerfer, mit einer Einstelleinrichtung (20) zum Verschwenken einer einstellbaren Komponente (11) des Scheinwerfers, insbesondere einer Linse, Leuchteinheit oder anderen lichtformenden Komponente des Scheinwerfers, nach einem der vorhergehenden Ansprüche.

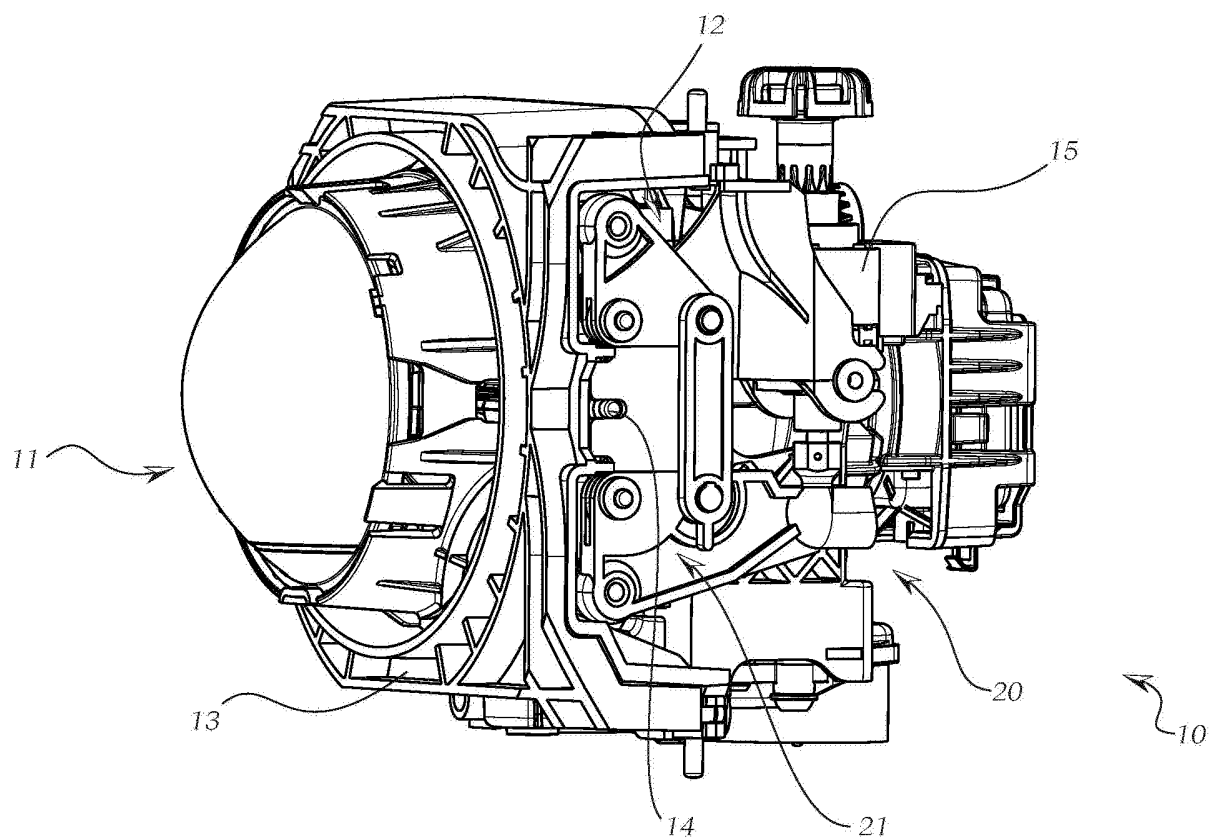


Fig. 1

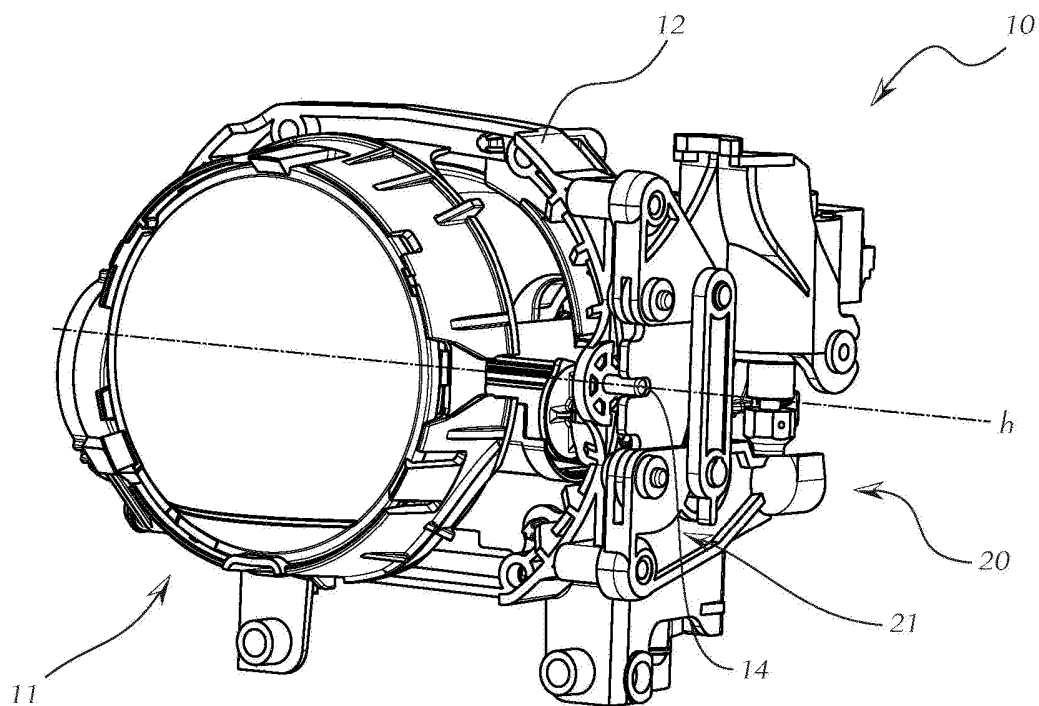


Fig. 2

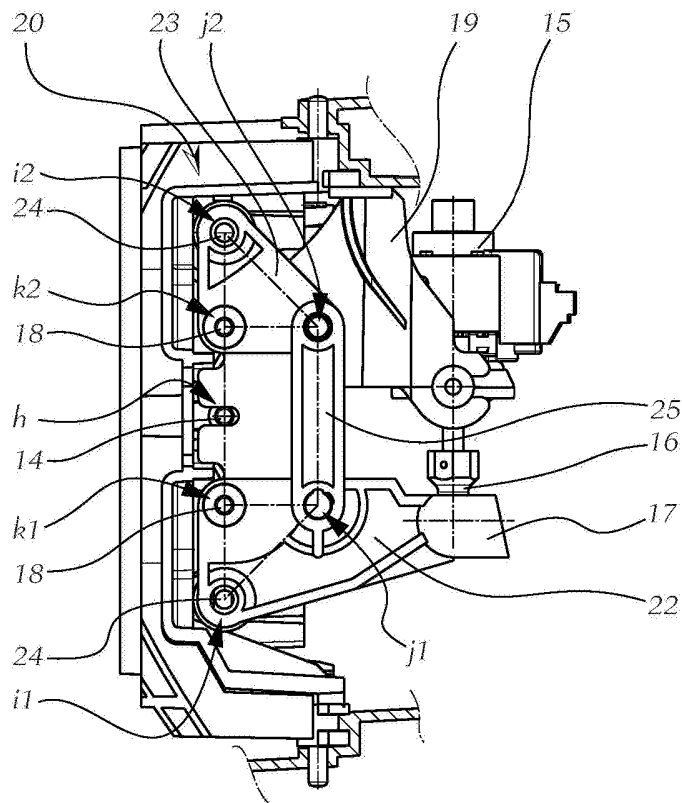


Fig. 3

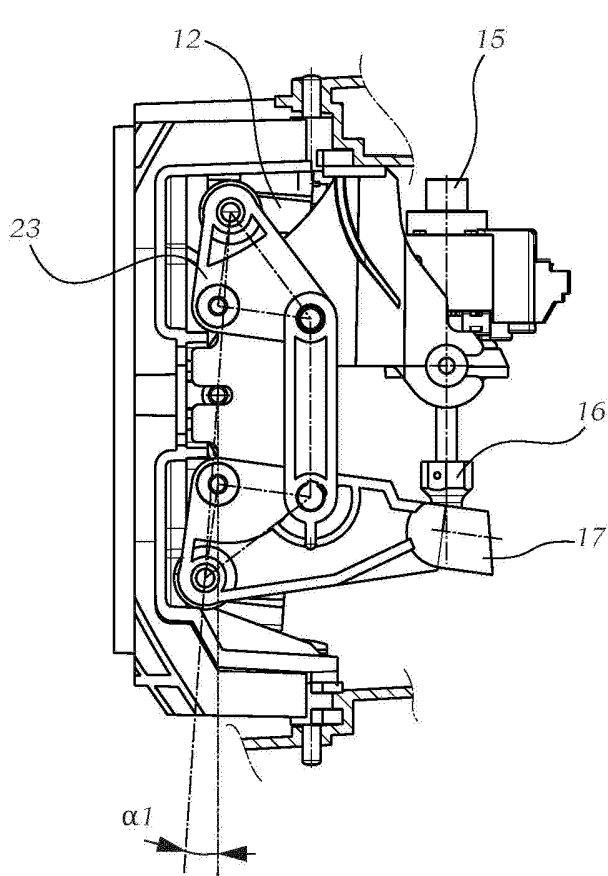


Fig. 4a

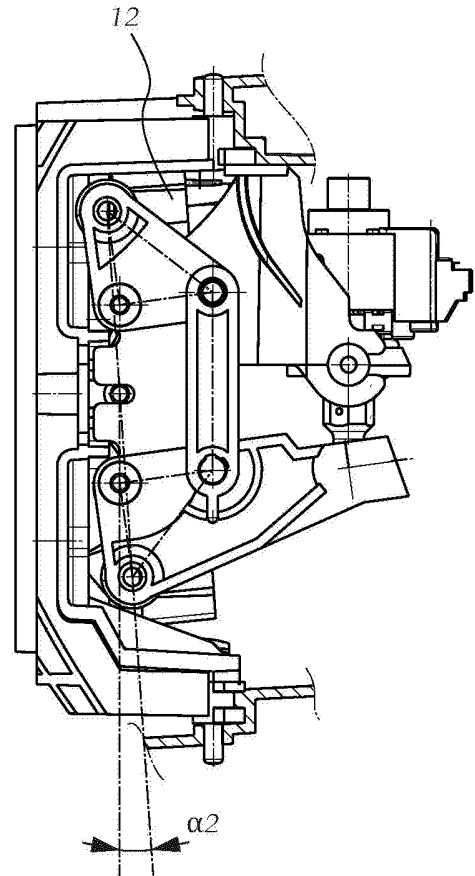


Fig. 4b

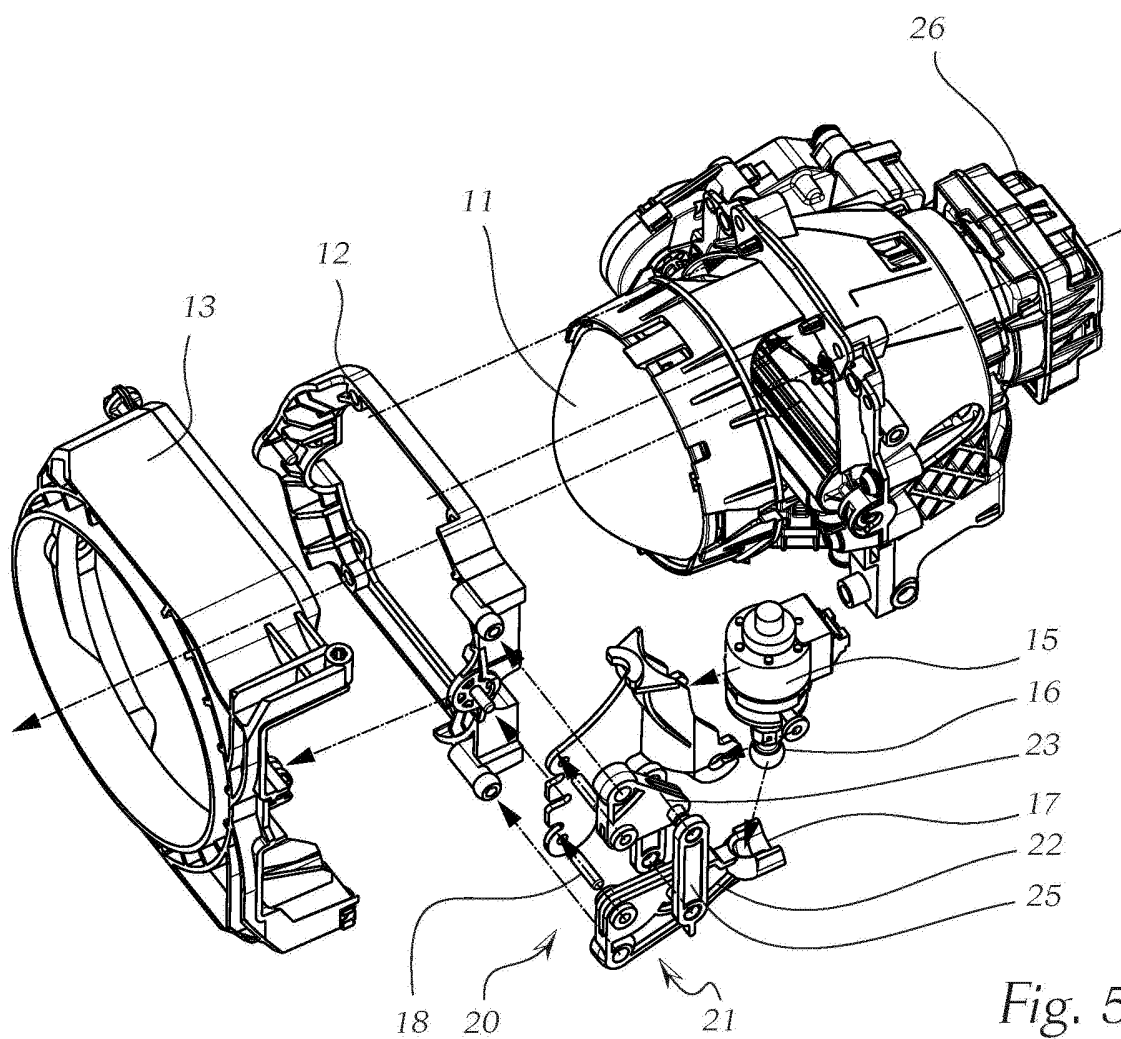


Fig. 5

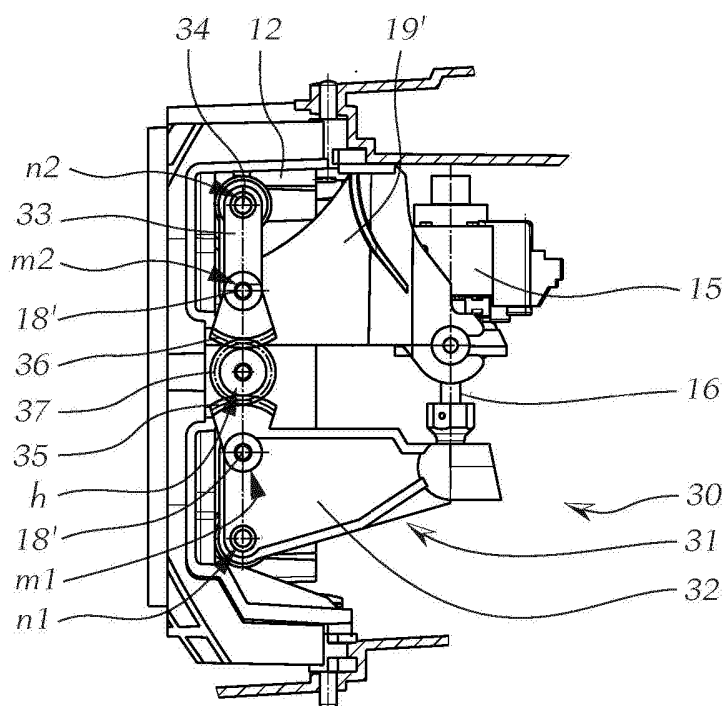


Fig. 6

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC:
B60Q 1/076 (2006.01); **F21S 8/10** (2006.01)

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß CPC:
B60Q 1/076 (2013.01); **F21S 48/1721** (2013.01); **F21S 48/1742** (2013.01); **F21S 48/1757** (2013.01);
F21S 48/1768 (2013.01)

Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation):
B60Q, F21S

Konsultierte Online-Datenbank:
WPI, EPODOC, TXInn

Dieser Recherchenbericht wurde zu den am **11.04.2013** eingereichten Ansprüchen erstellt.

Kategorie ¹⁾	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
A	EP 1772311 A1 (KOITO MFG CO LTD [JP]) 11. April 2007 (11.04.2007) Figuren 1 bis 3 und Beschreibung der Figuren sowie Absatz [0077] der Beschreibung	1
A	EP 2557358 A2 (ICHIKOH INDUSTRIES LTD [JP]) 13. Februar 2013 (13.02.2013) Figuren 1 und 2 und Beschreibung der Figuren sowie die Absätze [0026] und [0027] der Beschreibung	1
A	EP 0309417 A1 (I.DE.A.S.p.A. INST. OF DEV. in AUTOM. [IT]) 29. März 1989 (29.03.1989) Figur 1	1

Datum der Beendigung der Recherche:
07.02.2014

Seite 1 von 1

Prüfer(in):

KOSKARTI Ferdinand

¹⁾ Kategorien der angeführten Dokumente:

- X** Veröffentlichung **von besonderer Bedeutung**: der Anmel-
gegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf
erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.
- Y** Veröffentlichung **von Bedeutung**: der Anmeldungsgegenstand kann nicht
als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die
Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen
dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese **Verbindung für
einen Fachmann naheliegend** ist.

- A** Veröffentlichung, die den allgemeinen **Stand der Technik** definiert.
- P** Dokument, das von **Bedeutung** ist (Kategorien **X** oder **Y**), jedoch **nach
dem Prioritätstag** der Anmeldung veröffentlicht wurde.
- E** Dokument, das **von besonderer Bedeutung** ist (Kategorie **X**), aus dem
ein „**älteres Recht**“ hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch
nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage
stellen).
- &** Veröffentlichung, die Mitglied der selben **Patentfamilie** ist.