

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 643 621**

51 Int. Cl.:

E05B 79/06 (2014.01)

E05B 85/16 (2014.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **23.07.2010 PCT/EP2010/060748**

87 Fecha y número de publicación internacional: **03.02.2011 WO11012555**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **23.07.2010 E 10736713 (8)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **13.09.2017 EP 2459826**

54 Título: **Procedimiento de ensamblaje de una manija en un batiente de vehículo automóvil y manija de batiente asociada**

30 Prioridad:

29.07.2009 IT MI20091352

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

23.11.2017

73 Titular/es:

**U-SHIN ITALIA S.P.A. (100.0%)
Via Torino 31
10044 Pianezza, IT**

72 Inventor/es:

**SAVANT, FIORENZO y
ROCCI, ANTONIO**

74 Agente/Representante:

ISERN JARA, Jorge

ES 2 643 621 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Europeo de Patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre Concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Procedimiento de ensamblaje de una manija en un batiente de vehículo automóvil y manija de batiente asociada

5 La presente invención está relacionada con un procedimiento de ensamblaje de una manija en un batiente de vehículo automóvil y con una manija maniobrada por una palanca de agarre destinada a unas puertas de coche de vehículo automóvil.

10 Se conocen unas manijas de batiente de vehículo automóvil que comprenden una palanca de agarre, accesible desde el exterior del vehículo y de la que un usuario tira hacia el exterior para abrir la puerta. Esta palanca está unida a una parte fija, igualmente llamada zócalo o soporte de manija que está destinado a estar montado en el interior de la puerta, más precisamente detrás de la cara externa de la puerta y que, por lo tanto, no está visible una vez montada en el vehículo.

15 La palanca de agarre y el cerrojo se ensamblan generalmente desde el exterior del panel de puerta con el zócalo y el mecanismo asociado, previstos en el interior del panel de puerta. Sin embargo, se conocen algunas manijas en las que el cerrojo está integrado en la manija y que se ensamblan completamente desde el exterior del batiente.

20 Se conoce por el estado de la técnica el documento DE 102 22 289 A1, que divulga una manija de batiente de vehículo automóvil, así como un procedimiento de ensamblaje de una manija de este tipo.

25 La invención se centra en proponer un procedimiento de ensamblaje de una manija en un batiente de vehículo automóvil simplificado con respecto a los de la técnica. La invención se centra, igualmente, en proponer una manija de batiente de vehículo automóvil correspondiente.

Para ello, la invención tiene como objeto un procedimiento de ensamblaje de una manija en un panel de batiente de vehículo automóvil, caracterizado por que:

- 30 - en el transcurso de una primera etapa, se empieza por ensamblar desde el exterior de dicho panel, un extremo de articulación de una palanca de agarre de una manija de batiente de vehículo automóvil en una primera cavidad de articulación de dicho panel y dicho cuerpo fijo de posicionamiento en una segunda cavidad de posicionamiento de dicho panel y
- 35 - en el transcurso de una segunda etapa sucesiva a dicha primera etapa, se inserta un cuerpo de cerrojo en dicho cuerpo fijo de posicionamiento desde el exterior de dicho panel, se atornilla un tornillo de fijación en dicho cuerpo de cerrojo a través de dicho cuerpo fijo de posicionamiento desde el interior de dicho panel y se atornilla un tornillo de fijación en el extremo de articulación desde el interior de dicho panel.

40 Igualmente, se puede preatornillar el tornillo de fijación en dicho extremo de articulación desde el interior de dicho panel al principio de la segunda etapa, antes de insertar dicho cuerpo de cerrojo en dicho cuerpo fijo de posicionamiento.

45 De este modo, la manija de batiente de vehículo automóvil no necesita zócalo de manija montado en el interior de la puerta. La palanca y el cuerpo de cerrojo se ensamblan desde el exterior del panel del batiente, con el cuerpo de cerrojo ensamblado de manera separada como etapa principal de una última etapa de ensamblaje.

Por lo tanto, el procedimiento de ensamblaje se simplifica, ya que las principales piezas de la manija se ensamblan al batiente desde el exterior del batiente. Solo se realiza desde el interior del batiente el ensamblaje de los tornillos de fijación.

50 La invención también tiene como objeto una manija de batiente de vehículo automóvil que comprende:

- una palanca de agarre, móvil en rotación con respecto al batiente alrededor de un eje de rotación entre una posición de reposo y una posición de mando para la apertura de un batiente de vehículo automóvil y
- 55 - un cuerpo fijo de posicionamiento destinado a fijarse en una cavidad de posicionamiento de un panel de dicho batiente y en el que un primer alojamiento pasante por el que desemboca dicha cavidad de posicionamiento está habilitado para recibir un apéndice de dicha palanca de agarre,

60 caracterizada por que un segundo alojamiento pasante está habilitado en dicho cuerpo fijo de posicionamiento para alojar un cuerpo de cerrojo destinado a insertarse axialmente y por que dicho cuerpo fijo de posicionamiento incluye, además, unos medios de retención de dicho cuerpo de cerrojo.

65 De este modo, la manija de batiente de vehículo automóvil no necesita zócalo de manija montado en el interior de la puerta. Por lo tanto, la manija es menos cara, ya que necesita menos piezas. Además, el volumen de la manija en el interior del batiente y el peso de la manija se reducen, puesto que ya no hay zócalo. El espacio liberado de este modo puede utilizarse para disponer la cerradura correspondiente detrás del batiente, en frente de la salida del

cerrojo. Además, cuando el cuerpo de cerrojo incluye un cerrojo, la conexión entre el cerrojo y la cerradura se facilita. Entonces, el cerrojo puede proporcionarse ulteriormente e integrarse fácilmente al resto de la manija.

Según una o varias características de la manija de batiente, tomada sola o en combinación:

- 5
- dicha manija incluye una palanca de contrapeso, un muelle de retorno elástico y un eje de rotación suplementario, cooperando dicha palanca de contrapeso con dicha palanca de agarre para pivotar alrededor de dicho eje de rotación suplementario entre dicha posición de reposo y dicha posición de mando, haciendo retornar dicho muelle de retorno elástico y dicha palanca de contrapeso a dicha palanca de agarre a la posición de reposo,
 - 10 - dicha palanca de contrapeso presenta un diente de enganche que coopera con un alojamiento correspondiente de dicho apéndice de la palanca de transmisión,
 - dicho cuerpo fijo de posicionamiento presenta un gancho de enclavamiento, un agujero pasante y un tornillo de fijación para fijar dicho cuerpo fijo de posicionamiento a dicho panel,
 - 15 - dicho cuerpo de posicionamiento incluye una columna de deslizamiento fijada en dicho primer alojamiento pasante; la columna de deslizamiento permite reducir la fricción con dicho apéndice,
 - dicha manija incluye una primera junta de estanqueidad destinada a disponerse entre dicho panel de batiente y el cuerpo fijo de posicionamiento y una segunda junta de estanqueidad dispuesta entre dicho panel de batiente y un extremo de articulación de dicha palanca de agarre; las juntas de estanqueidad permiten que se impida la penetración de agua o de polvo en el interior del panel por la cavidad de posicionamiento,
 - 20 - dicha manija incluye uno o varios componentes eléctricos y/o electrónicos, tal como un conmutador eléctrico, un sensor de aproximación o un dispositivo de iluminación, alojados en dicha palanca de agarre y/o en dicho cuerpo de posicionamiento.
- 25 Otras ventajas y características se mostrarán con la lectura de la siguiente descripción de un modo de realización particular de la invención, pero de ninguna manera limitativo, así como de los dibujos adjuntos en los que:
- la figura 1 es una vista en perspectiva de lado de una manija en posición de reposo, ensamblada a un batiente de vehículo automóvil,
 - 30 - la figura 2 es una vista en perspectiva de la manija y del batiente de la figura 1, en el estado desensamblados,
 - la figura 3 es una vista en perspectiva de la manija de la figura 1 en el transcurso de ensamblaje en el batiente, vista desde el lado exterior del batiente,
 - la figura 4 es una vista de lado de la figura 3,
 - la figura 5 es una vista trasera de la figura 3, vista desde un lado interior del batiente y
 - 35 - la figura 6 representa un diagrama de un procedimiento de ensamblaje de la manija.

En estas figuras, los elementos idénticos llevan los mismos números de referencia. En la continuación de la descripción, el exterior designa el lado correspondiente al entorno exterior de un vehículo automóvil por oposición al que designa el lado interior del habitáculo cuando el batiente está cerrado.

40 Las figuras 1 a 5 representan un panel de batiente de vehículo automóvil 1, tal como un panel de puerta de coche lateral y una manija 2 alojada en el panel 1, para la apertura del batiente.

45 La manija 2 es de tipo "Frigo". Comprende un cuerpo fijo de posicionamiento 3 (o "estribo") y una palanca de agarre 4 que presenta una forma general de C y que define la cruceta de la manija 2.

50 La palanca de agarre 4 es móvil en rotación con respecto al batiente alrededor de un eje de rotación entre una posición de reposo (figura 1) y una posición de mando (no representada) para la apertura del batiente cuando el usuario tira de esta palanca 4.

La palanca de agarre 4 comprende dos partes extremas opuestas: un extremo de pivotamiento 5 y un extremo de articulación 6.

55 El extremo de articulación 6 está destinado a fijarse en una cavidad de articulación 11a del panel 2, sobre una cara exterior 7 al vehículo, por medio de una articulación bisagra. La articulación bisagra incluye un eje de rotación 8 ensamblado en una bisara 9 (véase figura 2) para la rotación de la palanca de agarre 6, en funcionamiento, alrededor del eje de rotación 8 con respecto al cuerpo fijo de posicionamiento 3.

60 El extremo de pivotamiento 5 comprende un apéndice 10 para accionar un elemento de una cerradura del vehículo automóvil mediante un cable flexible (no representado).

El cuerpo fijo de posicionamiento 3 está destinado a fijarse en una cavidad de posicionamiento 11b del panel 2. Un primer alojamiento pasante 12 por el que desemboca la cavidad de posicionamiento 11b, está habilitado en el cuerpo fijo de posicionamiento 3 para recibir el apéndice 10 de la palanca de agarre 4.

65

El cuerpo fijo de posicionamiento 3 puede incluir, además, una columna de deslizamiento 13 fijada en el primer alojamiento 12. La columna 13 presenta una forma hueca cuyo interior está adaptado para recibir el apéndice 10. La columna de deslizamiento 13 permite reducir la fricción con el apéndice 10, está realizada, por ejemplo, de material plástico.

5 Un segundo alojamiento pasante 14 está habilitado en el cuerpo fijo de posicionamiento 3 para alojar un cuerpo de cerrojo 15 destinado a insertarse axialmente, es decir, según el eje longitudinal del cuerpo de cerrojo 15. Además, el cuerpo fijo de posicionamiento 3 incluye unos medios de retención del cuerpo de cerrojo 15.

10 El cuerpo de cerrojo 15 incluye un cerrojo, por ejemplo, cuando la manija 2 está destinada al batiente del conductor y no incluye uno cuando la manija 2 está destinada al batiente de un pasajero. El cerrojo está atornillado, por ejemplo, en el cuerpo de cerrojo 15 y se mantiene por cooperación de ganchos. El eje longitudinal del cuerpo de cerrojo corresponde al eje de rotación de un cerrojo que estaría insertado en el cuerpo de cerrojo. De este modo, el mismo cuerpo de cerrojo 15 se utiliza para las manijas destinadas al conductor y a los pasajeros, de modo que el procedimiento de ensamblaje permanece idéntico para todas las manijas del vehículo automóvil, con la inserción del cuerpo de cerrojo 15 desde el exterior del batiente de manera separada de la manija.

15 El cuerpo de cerrojo 15 presenta, por ejemplo, una prolongación conformada para insertarse axialmente por deslizamiento en el segundo alojamiento 14 desde el exterior del batiente. A continuación, el cuerpo de cerrojo 15 se retiene en el cuerpo fijo de posicionamiento 3 por unos medios de retención. Los medios de retención incluyen un tornillo de fijación 22b para fijar el cuerpo de cerrojo 15 en el cuerpo fijo de posicionamiento 3 a través del panel 1.

20 De este modo, la manija 2 no necesita zócalo de manija montado en el interior del batiente. Por lo tanto, la manija 2 es menos cara, ya que necesita menos piezas. Además, el volumen de la manija en el interior del batiente y el peso de la manija se reducen, puesto que ya no hay zócalo. El espacio liberado de este modo puede utilizarse para disponer la cerradura correspondiente detrás del batiente, en frente de la salida del cerrojo. Además, cuando el cuerpo de cerrojo 15 incluye un cerrojo, la conexión entre el cerrojo y la cerradura se facilita. Entonces, el cerrojo puede proporcionarse ulteriormente e integrarse fácilmente al resto de la manija.

25 Cuando el cuerpo de cerrojo 15 incluye un cerrojo, este está destinado a estar unido a una cerradura del batiente (no representada) por un vástago de accionamiento conectado al cerrojo por una unión de tipo cardán de manera que se absorban los juegos de funcionamiento entre el batiente y la cerradura.

30 Según el modo de realización representado en la figura 2, la palanca de agarre 4 y el cuerpo de posicionamiento 3 comprenden respectivamente unos núcleos internos rígidos 16, 17 respectivos rematados por unas cubiertas de protección 18, 19.

35 El núcleo interno 17 del cuerpo fijo de posicionamiento 3 incluye una parte interior 17a que se extiende en el interior de la cavidad de posicionamiento 11b del panel 1 y una parte exterior 17b que sobresale de la superficie exterior 7 del panel 2.

40 El cuerpo fijo de posicionamiento 3 incluye un gancho de enclavamiento 20 y un agujero pasante 21. El agujero pasante 21 está habilitado, por ejemplo, en el lado opuesto del gancho de enclavamiento 20 en la parte exterior 17b del núcleo interno 17 del cuerpo fijo de posicionamiento 3.

45 El gancho de enclavamiento 20 y el agujero pasante 21 están destinados a cooperar con el panel 1, a la altura de la cavidad de posicionamiento 11b, para fijar el cuerpo fijo de posicionamiento 3 al panel 1, por medio de un tornillo de fijación 22b de la manija 2 que puede atornillarse en el panel 2 a través del agujero pasante 21. En el ensamblaje, el cuerpo fijo de posicionamiento 3 se inserta y enclava en la cavidad de posicionamiento 11b. A continuación, el cuerpo de cerrojo 15 se inserta en el cuerpo fijo de posicionamiento 3 y se atornilla al panel 1 por el tornillo de fijación 22b atornillado desde el interior del panel 1.

50 La cubierta 19 del cuerpo fijo de posicionamiento 3 recubre la cúspide del cuerpo de cerrojo 15. Puede incluir un agujero 23 para acceder a la entrada del cerrojo cuando el cuerpo de cerrojo 15 incluye un cerrojo. La cubierta 18 de la palanca de agarre 4 recubre el núcleo interno 16 con la excepción del apéndice 10 y de la superficie del núcleo 16 de la parte que está en frente del panel 1. Las cubiertas 18, 19 pueden incluir unas terminaciones diferentes: pintadas, cromadas rugosa...

55 La manija 2 puede incluir una primera junta de estanqueidad 24 dispuesta entre el panel de batiente 1 y el cuerpo fijo de posicionamiento 3, por debajo de la parte superior 17b y una segunda junta de estanqueidad 25 dispuesta entre el panel de batiente 1 y el extremo de articulación 6 de la palanca de agarre 4. Además, se puede prever una junta de estanqueidad de columna 26 en el extremo exterior de la columna de deslizamiento 13. Las juntas de estanqueidad 24, 25, 26, permiten que se impida la penetración de agua o de polvo en el interior del panel 1 por las cavidades 11b, 11b del panel 1.

60

65

La manija 2 puede incluir una palanca de contrapeso 27, un muelle de retorno elástico 28 y un eje de rotación suplementario 29.

5 La palanca de contrapeso 27 coopera con la palanca de agarre 4 para pivotar alrededor del eje de rotación suplementario 29 entre la posición de reposo y la posición de mando. El muelle de retorno elástico 28 y la palanca de contrapeso 27, hacen retornar, de este modo, a la palanca de agarre 4 a la posición de reposo.

10 Según el modo de realización visible en la figura 5, la palanca de contrapeso 27 presenta un diente de enganche 27a que coopera con un alojamiento correspondiente 10a del apéndice 10 de la palanca de transmisión 4. La columna de deslizamiento 13 no recubre el lado del apéndice 10 que presenta el alojamiento 10a destinado a cooperar con el diente de enganche 27a.

15 Se puede prever que la manija 2 incluya un amortiguador 30, por ejemplo, de material plástico, fijado al cuerpo fijo de posicionamiento 3 y que coopera con la palanca de contrapeso 27, para absorber los choques al final de recorrido de la palanca de contrapeso 27. El amortiguador 30 se ensambla sobre la palanca de contrapeso 27 y al cuerpo fijo de posicionamiento 3.

20 Por otra parte, la manija 2 puede incluir uno o varios componentes eléctricos y/o electrónicos, alojados en el núcleo interno 16 de la palanca de agarre 4 y/o en el núcleo interno 17 del cuerpo de posicionamiento 3.

25 De este modo, la manija 2 puede incluir un conmutador eléctrico, tal como un botón pulsador. El conmutador eléctrico incluye un interruptor 31 que presenta unos terminales eléctricos 32 destinados a estar unidos a los circuitos eléctricos del vehículo. El conmutador puede incluir, además, una cubierta de protección 33, dispuesta sobre el interruptor 31 y accesible desde el exterior del vehículo a través de la cubierta 18 para accionarse por un usuario. El conmutador provoca el desbloqueo de los batientes con la condición de que el usuario esté autorizado.

30 Además, la manija 2 puede incluir un sensor de aproximación destinado a funcionar con un sistema de acceso manos libres que equipa el vehículo (no representado). El sistema de acceso manos libres permite que un usuario autorizado del vehículo entre en este sin tener que manipular una llave o un mando a distancia. El dispositivo de reconocimiento del sistema de acceso manos libres dispara un proceso de autenticación de un órgano de identificación que lleva el usuario como respuesta a la detección por el sensor de aproximación de la presencia del usuario. Después de autenticación del órgano de identificación, el dispositivo de reconocimiento dispara la eliminación del cerrojo de uno o de varios batientes del vehículo.

35 La manija 2 puede incluir igualmente un dispositivo de iluminación 34, destinado a iluminar la manija 2.

La manija 2 también puede incluir un sistema de seguridad inercial para evitar cualquier apertura inoportuna del batiente en caso de choque (no representado en las figuras).

40 El ensamblaje de la manija 2 en un panel 1 de batiente de vehículo automóvil, se realiza como esto (véase figura 6):

- en el transcurso de una primera etapa 101, se empieza por ensamblar desde el exterior del panel 1, el extremo de articulación 6 de la palanca de agarre 4 en una primera cavidad de articulación 11a del panel 1 y el cuerpo fijo de posicionamiento 3 en una segunda cavidad de posicionamiento 11b del panel 1 y
- 45 - en el transcurso de una segunda etapa 102 sucesiva a la primera etapa 101, se inserta un cuerpo de cerrojo 15 en el cuerpo fijo de posicionamiento 3 desde el exterior del panel 1, se atornilla el tornillo de fijación 22b en el cuerpo de cerrojo 15 a través del cuerpo fijo de posicionamiento 3 desde el interior del panel 1 y se atornilla el tornillo de fijación 22a en el extremo de articulación 6 desde el interior del panel 1.

50 Igualmente, se puede preatornillar el tornillo de fijación 22a en el extremo de articulación 6 desde el interior del panel 1 al principio de la segunda etapa 102, antes de insertar el cuerpo de cerrojo 15 en el cuerpo fijo de posicionamiento 3.

55 De este modo, la manija de batiente de vehículo automóvil 2 no necesita zócalo de manija montado en el interior del batiente. La palanca 4 y el cuerpo de cerrojo 15 se ensamblan desde el exterior del panel 1, con el cuerpo de cerrojo 15 ensamblado de manera separada como etapa principal de una última etapa de ensamblaje 102.

60 Por lo tanto, el procedimiento de ensamblaje se simplifica, ya que las principales piezas de la manija 2 se ensamblan al batiente desde el exterior del batiente. Solo se realiza desde el interior del batiente el ensamblaje de los tornillos de fijación 22a, 22b.

REIVINDICACIONES

1. Procedimiento de ensamblaje de una manija (2) en un panel de batiente (1) de vehículo automóvil, caracterizado por que:

5 - en el transcurso de una primera etapa (101), se empieza por ensamblar desde el exterior de dicho panel, un extremo de articulación (6) de una palanca de agarre (4) de una manija de batiente de vehículo automóvil en una primera cavidad de articulación (11a) de dicho panel y dicho cuerpo fijo de posicionamiento (3) en una segunda cavidad de posicionamiento (11b) de dicho panel y

10 - en el transcurso de una segunda etapa (102) sucesiva a dicha primera etapa (101), se inserta un cuerpo de cerrojo (15) en dicho cuerpo fijo de posicionamiento (3) desde el exterior de dicho panel (1), se atornilla un tornillo de fijación (22b) en dicho cuerpo de cerrojo (15) a través de dicho cuerpo fijo de posicionamiento (3) desde el interior de dicho panel (1) y se atornilla un tornillo de fijación (22a) en el extremo de articulación (6) desde el interior de dicho panel.

15 2. Procedimiento de ensamblaje según la reivindicación 1, caracterizado por que al principio de la segunda etapa (102), se preatornilla el tornillo de fijación (22a) a dicho extremo de articulación (6) desde el interior de dicho panel (1) antes de insertar dicho cuerpo de cerrojo (15) en dicho cuerpo fijo de posicionamiento (3).

20 3. Manija de batiente de vehículo automóvil (2) que comprende:

- una palanca de agarre (4), móvil en rotación con respecto al batiente alrededor de un eje de rotación (8) entre una posición de reposo y una posición de mando para la apertura de un batiente de vehículo automóvil y
 25 - un cuerpo fijo de posicionamiento (3) destinado a fijarse en una cavidad de posicionamiento (11b) de un panel (1) de dicho batiente y en el que un primer alojamiento pasante (12) por el que desemboca dicha cavidad de posicionamiento (11b), está habilitado para recibir un apéndice (10) de dicha palanca de agarre (4),

30 caracterizada por que un segundo alojamiento pasante (14) está habilitado en dicho cuerpo fijo de posicionamiento (3) para alojar un cuerpo de cerrojo (15) destinado a insertarse axialmente y por que dicho cuerpo fijo de posicionamiento (3) incluye, además, unos medios de retención de dicho cuerpo de cerrojo (15).

35 4. Manija (2) según la reivindicación 3, caracterizada por que incluye una palanca de contrapeso (27), un muelle de retorno elástico (28) y un eje de rotación suplementario (29), cooperando dicha palanca de contrapeso (27) con dicha palanca de agarre (4) para pivotar alrededor de dicho eje de rotación suplementario (29) entre dicha posición de reposo y dicha posición de mando, haciendo retornar dicho muelle de retorno elástico (28) y dicha palanca de contrapeso (27) a dicha palanca de agarre (4) a la posición de reposo.

40 5. Manija (2) según la reivindicación 4, caracterizada por que dicha palanca de contrapeso (27) presenta un diente de enganche (27a) que coopera con un alojamiento correspondiente (10a) de dicho apéndice (10) de la palanca de transmisión (4).

45 6. Manija (2) según una de las reivindicaciones 3 a 5, caracterizada por que dicho cuerpo fijo de posicionamiento (3) presenta un gancho de enclavamiento (20), un agujero pasante (21) y un tornillo de fijación (22b) para fijar dicho cuerpo fijo de posicionamiento (3) a dicho panel (1).

7. Manija (2) según una de las reivindicaciones 3 a 6, caracterizada por que dicho cuerpo de posicionamiento (3) incluye una columna de deslizamiento (11) fijada en dicho primer alojamiento pasante (12).

50 8. Manija (2) según una de las reivindicaciones 3 a 7, caracterizada por que incluye una primera junta de estanqueidad (24) destinada a disponerse entre dicho panel de batiente (1) y el cuerpo fijo de posicionamiento (3) y una segunda junta de estanqueidad (25) dispuesta entre dicho panel de batiente (1) y un extremo de articulación (6) de dicha palanca de agarre (4).

55 9. Manija (2) según una de las reivindicaciones 3 a 8, caracterizada por que incluye uno o varios componentes eléctricos y/o electrónicos, tal como un conmutador eléctrico, un sensor de aproximación o un dispositivo de iluminación (34), alojados en dicha palanca de agarre (4) y/o en dicho cuerpo de posicionamiento (3).

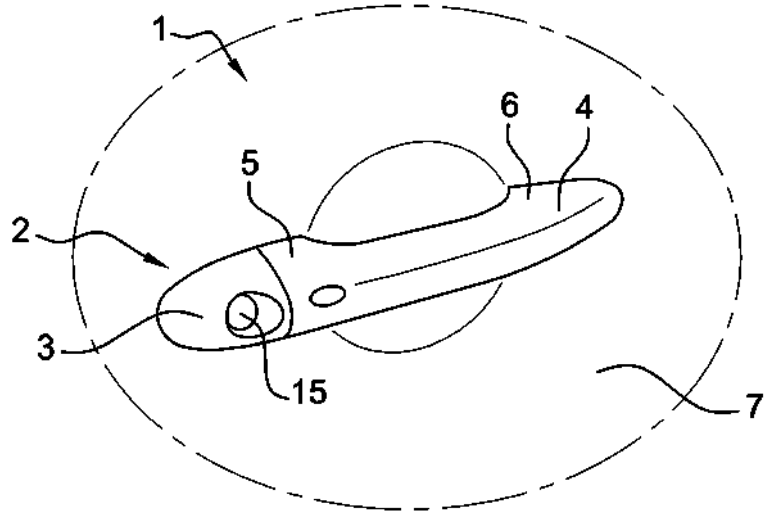


Fig. 1

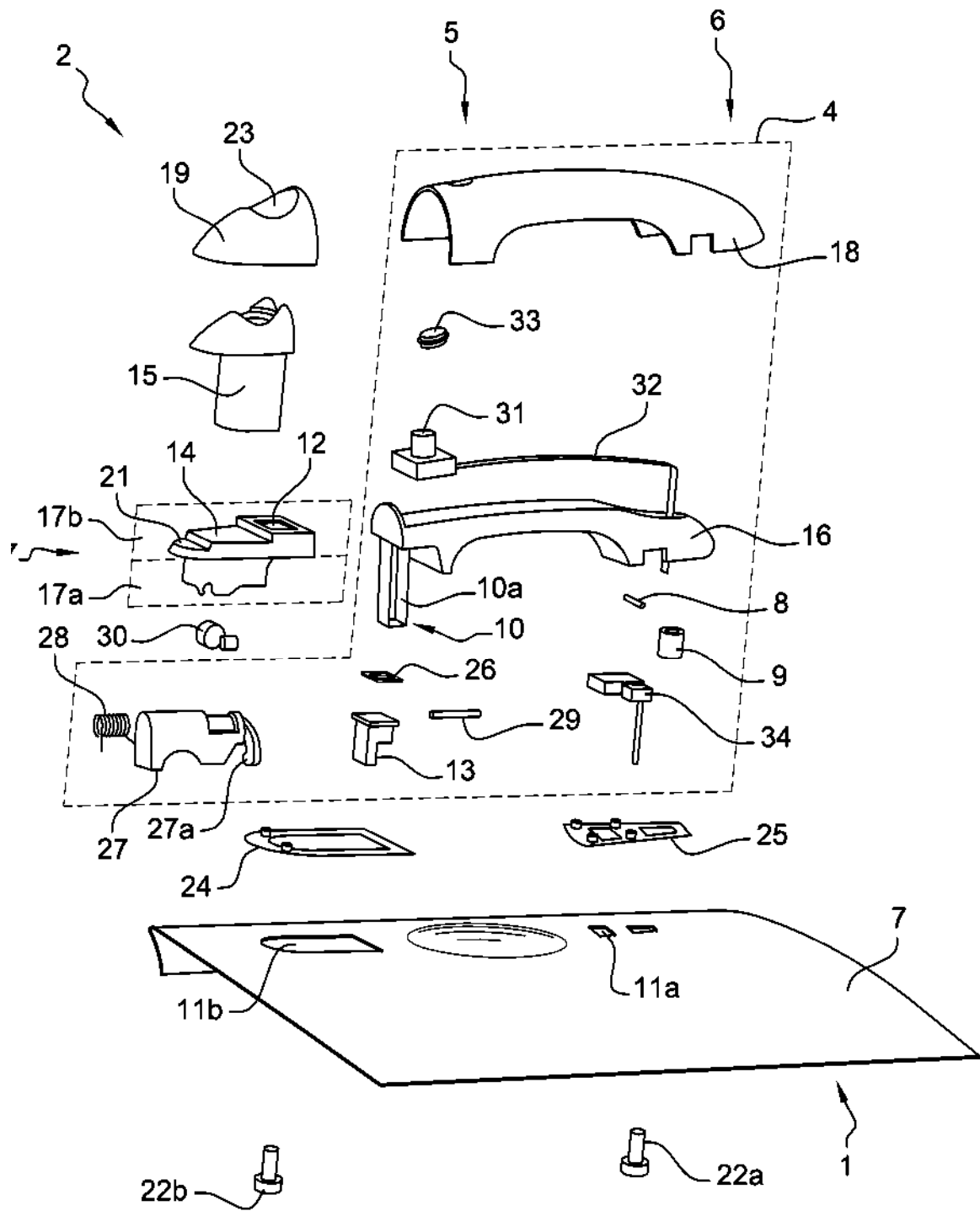


Fig. 2

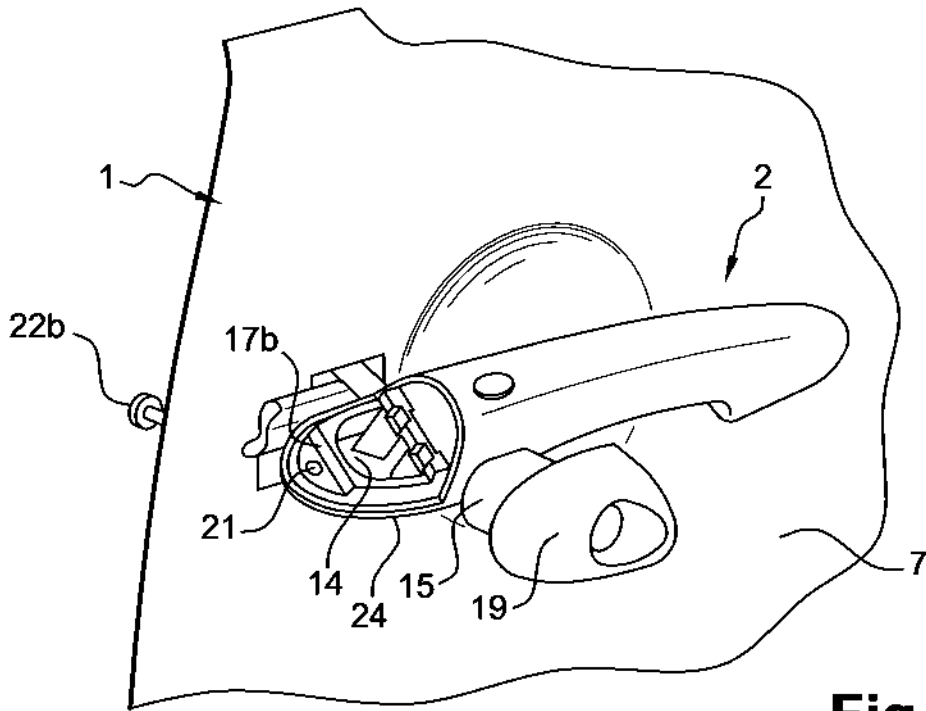


Fig. 3

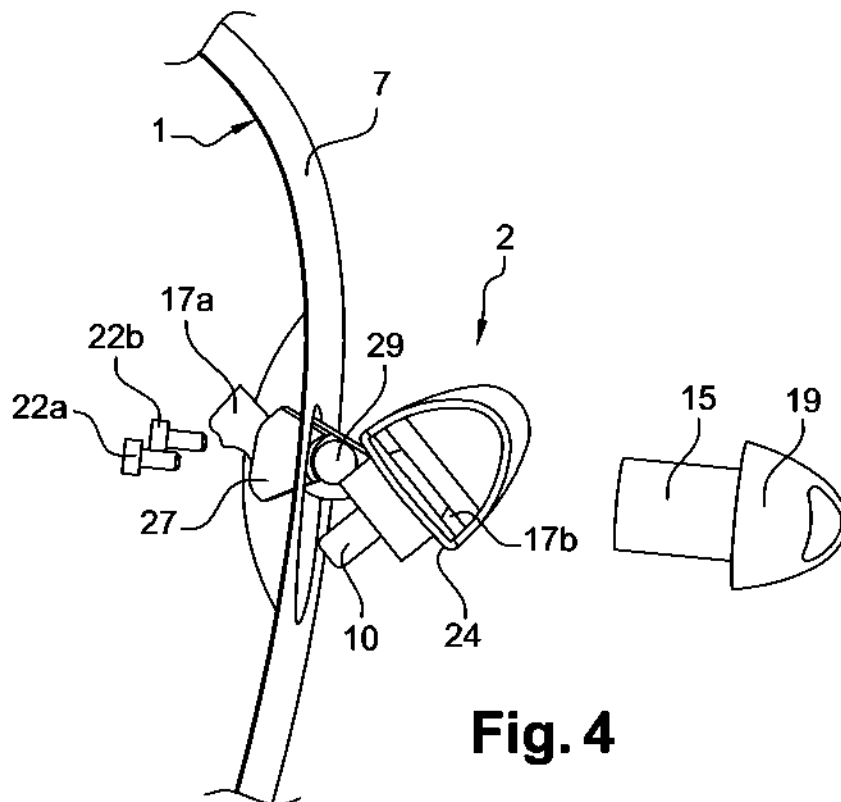


Fig. 4

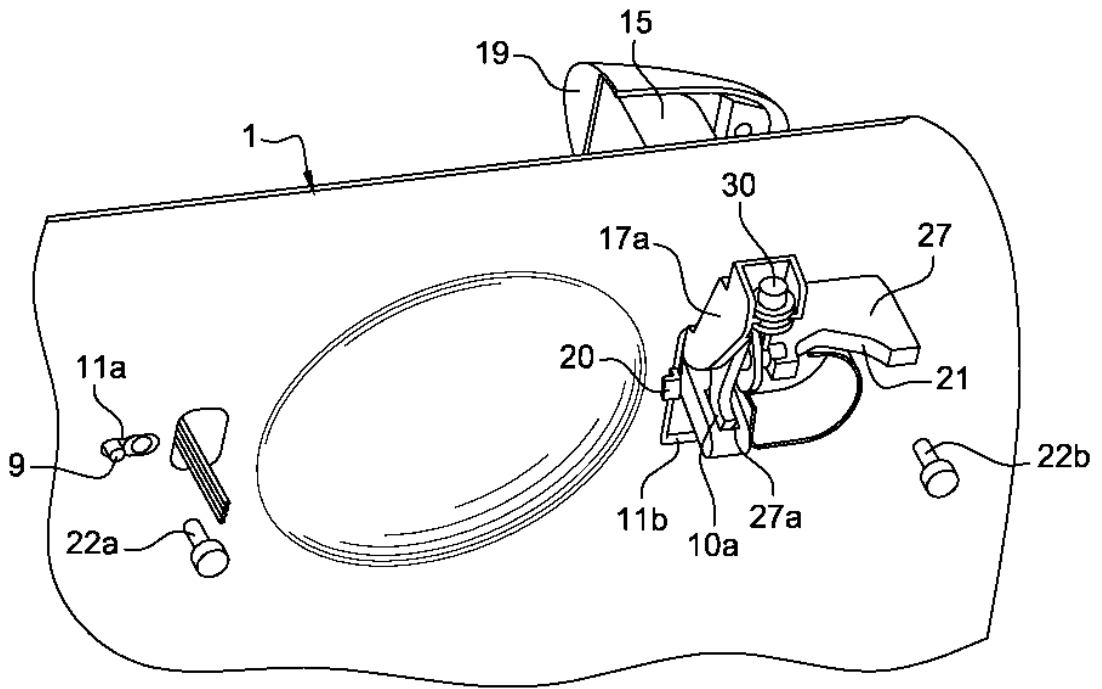


Fig. 5

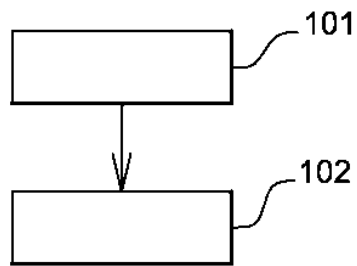


Fig. 6