

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

19 ES	11	246828	10 Y
	21		
	22	FECHA DE PRESENTACION	
		16 NOV 1979	

(R&F. 91.013)

MODELO DE UTILIDAD

1 MAR. 1980

30 PRIORIDADES	32 FECHA	33 PAIS	
31 NUMERO			
53.904-B/78	20 Noviembre 1978	Italia

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B 60 N 1/02.....

54 TITULO DE LA INVENCIÓN	
"TRAVESAÑO LONGITUDINAL PERFECCIONADO PARA ASIENTO DE VEHICULO"

71 SOLICITANTE (ES)	
LUIGI BRANDOLI.	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	
Via Vincenzo Vela 32 - TORINO (Italia)	

72 INVENTOR (ES)	
el mismo peticionario.	

73 TITULAR (ES)	
LUIGI BRANDOLI.	

74 REPRESENTANTE	
D. JAIME ISERN CUYAS, Agente Oficial de la Propiedad Industrial.	

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a los travesaños longitudinales para asientos de vehículos que tienen un respaldo orientable, la inclinación del cual es regulada y fijada por medio de un estribo, dispuesto debajo del asiento, provisto de medios de conexión que pueden cooperar en varias posiciones con una cremallera conducida por el travesaño longitudinal fijo. En las formas más perfeccionadas, la cremallera está constituida por una abertura longitudinal los bordes laterales de la cual presentan unos dentados recíprocamente encajados, con los cuales cooperan los medios de conexión del estribo. La citada abertura de bordes dentados está normalmente realizada en una placa que es soldada con el travesaño, que está construida de chapa troquelada y que está soldada, en los extremos anterior y posterior, con elementos transversales del esqueleto del asiento.

Esta estructura conocida presenta algunos inconvenientes. En primer lugar, la realización de la cremallera en una placa que debe ser soldada con el travesaño implica costes relativamente elevados. El mismo travesaño longitudinal, de chapa troquelada, resulta más bien costoso. Además, los bordes vivos de las piezas de chapa troquelada pueden producir daños en las manos de los operarios, durante el montaje, en las manos de aquellos que manipulan el estribo para regular la inclinación del respaldo, y a los zapatos de los pasajeros situados en los asientos traseros.

El objeto de la presente invención es poner re-

medio a los inconvenientes de las construcciones conocidas del tipo indicado, y el concepto innovador del presente modelo consiste en realizar el travesaño longitudinal con un tronco de tubo metálico ovalizado, perfilado, aplastado en los extremos y además parcialmente aplastado en una zona alargada intermedia, en correspondencia con la cual es realizada por medio de corte, directamente en la pared del tubo, por consiguiente doble, la abertura longitudinal con bordes dentados que constituye la cremallera destinada a cooperar con los medios de acoplamiento del estribo conectado con el respaldo.

Un travesaño similar puede ser soldado bastante fácilmente con el esqueleto del asiento, gracias al aplastamiento de sus extremos, - exceptuando en la cremallera - no presenta ninguna parte con bordes vivos susceptibles de lesionar o dañar. El tubo que constituye el travesaño puede tener paredes relativamente delgadas, visto el incremento de la resistencia debido a la forma tubular y sin embargo es adecuado para constituir directamente la cremallera, que para un comportamiento correcto debe tener un cierto espesor, gracias al hecho de que en la zona en que está practicada la cremallera la pared del tubo queda doble. La resistencia del tubo en los alrededores de la cremallera puede ser mantenida suficientemente grande aplastando el tubo tan sólo en una zona central que queda encuadrada por partes tubulares de gran resistencia. La fabricación con tubo puede ser efectuada económicamente con máquinas automáticas, igualmente el corte de la cremallera puede ser coordinado dentro de una serie de operacio-

nes efectuadas de modo automático y está totalmente eliminada la operación de soldadura de la placa de cremallera, asegurando además la exactitud absoluta de la posición de la cremallera con respecto al travesaño longitudinal. En las operaciones ulteriores de almacenamiento y de manipulación para la conexión con el esqueleto del asiento, el travesaño tubular resulta bastante más práctico que un travesaño de chapa troquelada y reduce al mínimo la posibilidad de accidentes.

10. Por consiguiente, la aplicación de la invención permite incrementar tanto la economía industrial como la eficacia y la practicabilidad de aplicación del elemento del esqueleto de un asiento, constituido por el travesaño longitudinal con cremallera para la regulación de la posición inclinada del respaldo.

15. Una forma de realización del travesaño según la presente invención, a título de ejemplo no limitativo, es descrita a continuación haciendo referencia al plano algo esquemático adjunto, en el cual:

20. La figura 1 es una vista en perspectiva del travesaño según la presente invención;

las figuras 2 y 3 ilustran en perspectiva dos troncos del mismo, en sección según las líneas II - II y III - III de la figura 1.

25. El travesaño representado está obtenido de un trozo de tubo metálico aplastado 1, que tiene esencialmente la sección transversal que se ve en la figura 2. Este tubo puede ser producido tanto en forma aplastada como puede ser un tubo normal de sección circular ovali-

zado antes de la fabricación del travosaño, o también se puede trabajar con un tubo de sección circular, ovalizándolo en el momento de la formación del travosaño. Igualmente, el corte de los trozos a la longitud conveniente del tubo 1 puede tener lugar antes de la formación del travosaño o como operación coordinada de la misma formación, antes o después de la realización de los aplastamientos que se describen más adelante.

El extremo anterior 1 y el extremo posterior 2 del trozo de tubo 1 destinado a constituir el travosaño, son aplastados de modo esencialmente total, realizando así unas superficies terminales particularmente adecuadas para ser soldadas con elementos transversales anterior y posterior del esqueleto del asiento. En dos zonas 4 y 5 suficientemente próximas de los extremos 2 y 3, el tubo 1 está además curvado, de modo que los extremos 2 y 3 se encuentren en un nivel adecuado para la conexión con el esqueleto del asiento, en tanto que la parte intermedia del trozo de tubo 1 se encuentra en el nivel debido para la cremallera destinada a cooperar con los medios de acoplamiento del estribo - no representados - que está articulado de modo conocido sobre el respaldo para fijarlo en una posición de inclinación preelegida.

En una zona 6, situada en el tracho comprendido entre las zonas de curvatura 4 y 5, y normalmente en la proximidad de la zona de curvatura 4, el tubo 1 está parcialmente aplastado, en el sentido de estar totalmente aplastado en la parte central 7, hasta tener sus paredes opuestas en contacto, en tanto que las zonas del

tubo que transcurran lateralmente a esta parte aplastada forman partes tubulares 8 que encuadran la parte plana 7, confiriendo a ésta una gran resistencia. La sección que asume el tubo 1 en esta zona resulta visible en la figura 3, y como se ve, el aplastamiento es preferiblemente realizado de modo que la parte aplastada 7 defina un plano inferior del travesaño, con respecto al cual se levantan las partes tubulares laterales 8. Esta forma facilita el subsiguiente corte de la cremallera, pero sin embargo es también concebible disponer las partes tubulares 8 sobresaliendo por la parte inferior o en parte por debajo del plano de la parte aplastada 7. Esta sección se extiende en una longitud un poco superior a la necesaria para la abertura de bordes dentados que forma la cremallera, y en los extremos, ésta enlaza con la sección ovalada restante del tubo 1 a través de rampas de enlace 9. La abertura 10 de bordes dentados, que constituye la cremallera, está cortada directamente en la parte aplastada central 7 de la zona 6 del travesaño, donde el doble espesor del material que constituye el tubo asegura a los dientes de la cremallera un espesor adecuado, a pesar del reducido espesor de las paredes del tubo.

La longitud de la abertura 10 y la conformación de sus dientes dependen, naturalmente, del campo de regulación previsto para el respaldo y de la relación de palanca con la cual opera su estribo, y respectivamente de la forma de los medios de acoplamiento de los cuales esté provisto el estribo. A su vez, las proporciones del travesaño longitudinal de conformidad con la presente

invención dependen de la conformación del esqueleto del asiento al cual está destinado. Por consiguiente, pueden ser aportadas distintas modificaciones a cuanto ha sido descrito o ilustrado, para adaptar el travesañ longitudinal a sus distintas aplicaciones.

5.

El modelo dentro de su esencialidad, puede ser llevado a la práctica en otras formas de realización que difieran en detalle de la indicada a título de ejemplo en la descripción y a las cuales alcanzará igualmente la protección que se rocaba. Podrá pues, construirse en cualquier forma y tamaño, con los materiales más adecuados, por quedar todo ello comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.

10.

..-.-..

NOTA

15.

Descrito el objeto y utilidad de la presente invención lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las siguientes reivindicaciones.

20.

1.- Travesañ longitudinal perfeccionado para asiento de vehículo del tipo que presenta un respaldo orientable, la inclinación del cual es regulada y fijada por medio de un estribo, dispuesto debajo del asiento, provisto de medios de acoplamiento que pueden cooperar en varias posiciones con una cremallera conducida por el travesañ longitudinal fijo, caracterizado por el hecho de estar constituido el travesañ longitudinal por un tronco de tubo metálico ovalizado, perfilado y aplastado en sus extremos y además parcialmente aplastado en una zona alargada intermedia, en correspondencia con la cual se realiza por corte, directamente en la parte de tubo así

25.

duplicada, una abertura longitudinal con bordes dentados que constituyen la cremallera.

5. 2.- Travesaño, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que en la citada zona alargada intermedia, en la cual se realiza la cremallera, el tubo está aplastado en la zona central hasta conducir las correspondientes paredes en contacto recíproco, y por estar esta zona central encuadrada por partes de forma tubular.

10. 3.- Travesaño, según la reivindicación 2, caracterizado por el hecho de definir la citada zona central aplastada del tubo un plano con respecto al cual sobresalen por una parte solamente las partes de forma tubular.

15. 4.- Travesaño, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de estar enlazada la citada zona alargada del tubo, parcialmente aplastada, por medio de rampas, con la sección ovalizada restante del tubo.

20. 5.- Travesaño, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de consistir el perfilado del tubo en su curvatura hacia arriba en dos zonas próximas a los extremos aplastados, y de encontrarse la zona alargada parcialmente aplastada entre las dos citadas zonas de curvatura, más próxima a la zona de curvatura anterior.

6.- Travesaño longitudinal perfeccionado para asiento de vehículo.

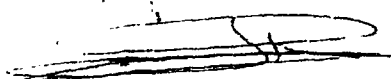
25. Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de 8 páginas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

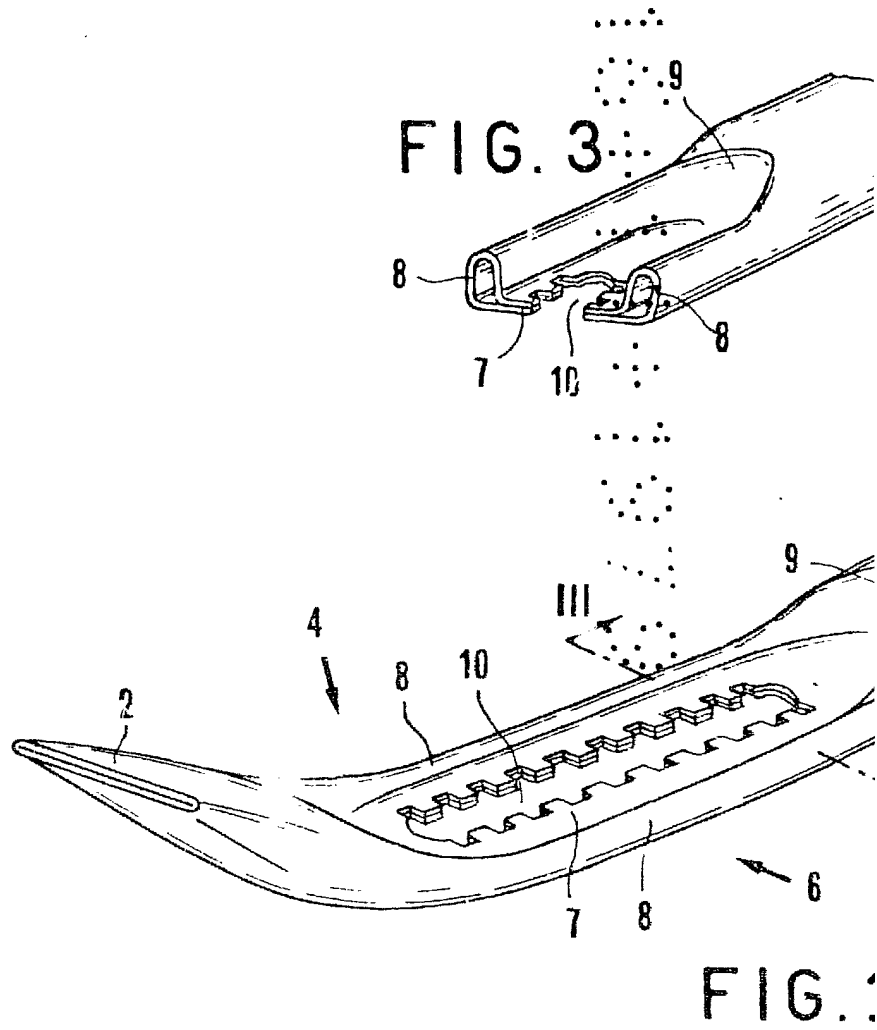
Madrid, a 16 NOV 1979

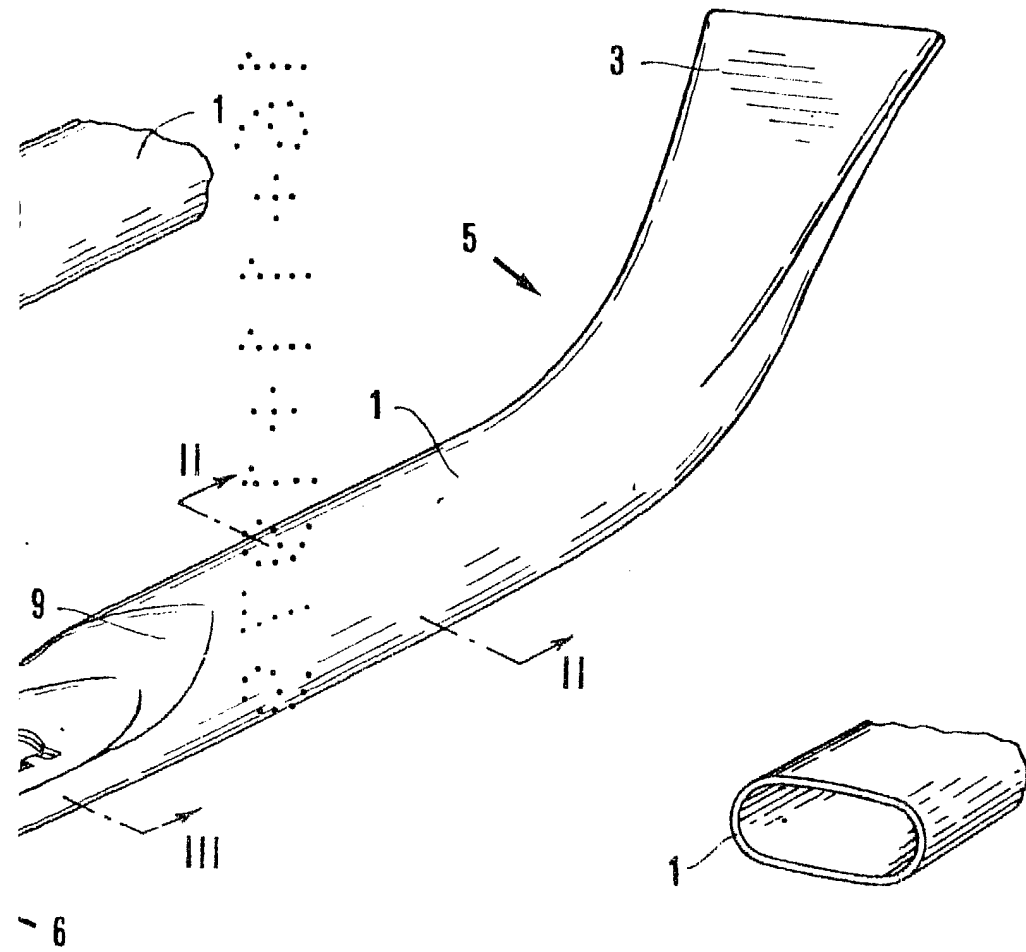
p.a.

rm.

IMP 18/11/79







G.1

FIG. 2

Madrid.a 16 NOV 1979
p.a.

JAME ISERN CUYÁS
P. F.