

114579

MEMORIA DESCRIPTIVA.

---

---

PATENTE DE INTRODUCCION.

PAIS : ESPANA.

DURACION : 10 ANOS.

OBJETO : "MECANISMO DE SUSPENSION REGULABLE  
"PARA ASIENOS DE VEHICULOS".

=====

A nombre de : BOSTROM CORPORATION.

Residente en : MILWAUKEE, WISCONSIN (Estados Unidos)  
Oregon Street.

Nacionalidad : NORTEAMERICANA.



314579

Tiene por finalidad este invento, la protección de un mecanismo de suspensión regulable, especialmente ideado para los asientos de los vehículos, preferentemente los pesados, en los que las vibraciones que reciben, es necesario amor-

5.- tiguar a fin de dar al conductor una más acentuada comodidad.

Este mecanismo, debido a la doble disposición amortiguadora de que está provisto, aísla totalmente al asiento del resto del vehículo, proporcionando un verdadero asiento flotante, descansado para el usuario, y facilitando la conducción del

10.- automóvil.

En esencia, está constituido por un mecanismo de tijera, formado por una placa que desde el borde posterior del asiento, se articula al borde anterior del soporte fijo al vehículo, cruzándole un bastidor abierto que desde el borde anterior

15.- del asiento llega al posterior del soporte, articulándose entre sí en los puntos de cruce, y habiendo previsto como amortiguadores en la articulación de estas piezas, una barra de torsión incluida en el eje de giro posterior de la placa, y un amortiguador que enlaza un extremo al borde delantero del

20.- soporte y el contrario a la zona central de la citada placa.

El doble esfuerzo de amortiguador y barra de torsión, logra un aislamiento total del asiento del resto de vehículo, y a fin de que este mecanismo funcione siempre en las condiciones más apropiadas a cada caso, se ha previsto un dispositivo

25.- de graduación de la barra de torsión, que varía su tensión

314579



inicial en función del peso del conductor que haya de sentar se en el asiento dotado de tal mecanismo.

30.- A continuación se hará una detallada descripción del mecanismo que se alude, con referencia al plano que se acompaña, en el que se representa a simple título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas variaciones de detalle que no supongan una alteración fundamental de las características esenciales del mismo.

35.- En dicho plano se ilustra:

En la figura 1, dibujo esquemático en alzado lateral de una sección longitudinal del mecanismo.

En la figura 2, detalle en perspectiva exterior del mando regulador de tensión en la barra de torsión.

40.- En la figura 3, esquema del sistema de barra de torsión, en vista perspectiva.

En la figura 4, perspectiva general, esquemática del mecanismo.

45.- Según el ejemplo de ejecución representado, el mecanismo, está constituido por una base fija 1 acoplable al chasis del vehículo, o al suelo de su carrocería, según convenga, en la que en su borde posterior, se articulan los extremos de un bastidor formado por dos laterales 2 y un eje transversal que los une en su extremo superior, alojándose los extremos de dicho eje 3 en unas guías longitudinales 4 existentes en el bastidor 5 del asiento.

50.- En el borde anterior de la base fija 1, se articula el de una placa 6 mediante un eje 7 previsto en el mencionado borde, quedando el posterior de la citada placa, formando un casquillo cilíndrico 8 en el que encaja una barra de torsión

55.-



1955

9 con un extremo solidariamente unido al citado casquillo, y el contrario a un dispositivo de regulación que posteriormente se describe.

60.- En el mismo borde anterior de la base 1, y en su centro se ha previsto la articulación de una pieza en horquilla 10 que lleva a su vez articulado un extremo de un amortiguador 11 cuyo extremo contrario se articula a unas orejetas 12 existentes en la zona central de la placa 6.

65.- El bastidor formado por los laterales 2 y la placa 6 en sus puntos de cruce, quedan articulados por pequeños ejes 13 con lo que cualquier presión efectuada sobre el bastidor 5 del asiento, se traduce en un giro sobre dichos ejes, abriendo el ángulo que forman bastidor y placa, amortiguando este desplazamiento la suma de las acciones de la barra de torsión 9 y el amortiguador 11.

75.- Con el fin de regular la acción de la barra de torsión 9 para que actúe de acuerdo con el peso que ha de soportar el asiento, se ha previsto en uno de los laterales del bastidor 5 una caja prismática 14 en la que se aloja uno de los extremos del cilindro 8, quedando en el interior de dicha caja, una pieza 15 cilíndrica con una ranura diametral en la que encaja un extremo de la barra de torsión 9, llevando la pieza 15 un saliente lateral con orificio roscado 16 en el que se acopla un vástago asimismo roscado 17 y con una manilla de acción 18 en su extremo, con el fin de que al girar la manilla, se haga aproximar más o menos al saliente de la pieza 15 y por tanto girar ésta efectuando una torsión más o menos acentuada en la barra 9 hasta lograr una tensión inicial de acuerdo con el peso del usuario.

85.- Para que el usuario pueda comprobar el momento en que



1965

la graduación correspondiente ha sido lograda, se ha previsto en el extremo contrario, una pieza 19 con un saliente 20 a modo de índice que puede quedar en posiciones correspondientes a pesos livianos, medios y pesados, perfectamente determinadas por su colocación respecto al borde del bastidor del asiento o del respaldo.

De esta manera, este mecanismo, actúa siempre que es sometido a una vibración, por la apertura de la tijera que forman la placa 6 y los laterales 2 del bastidor, apertura que queda limitada y amortiguada por el doble sistema de barra de torsión 9 y amortiguador 11, siempre dentro de unos límites totalmente correctos y con una eficiencia tal que consigue un verdadero asiento flotante en el que el conductor está aislado de cuantas vicisitudes pueda sufrir el vehículo.

La forma materiales y dimensiones, podrán ser variables y en general, cuanto sea accesorio y secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

Los términos en que queda redactada esta memoria, son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

N O T A.-

Los puntos de invención que se reivindican para que sean objeto de esta Patente de Introducción en España, por diez años, son los siguientes:

1º.- Mecanismo de suspensión regulable para asientos de vehículos, caracterizado por haberse previsto sobre una base fija, la articulación a su borde posterior, de un bastidor constituido por dos laterales y una barra o eje transversal en su extremo superior, mientras que en el borde anterior de

314579



la base fija, se articula una placa que queda entre los anteriores laterales, articulándose entre sí en sus puntos de cruce para constituir un sistema de deformación en tijera.

120.- 2º.- Mecanismo, según punto 1º, caracterizado por haberse previsto la articulación del eje transversal del bastidor que forma tijera con la placa, sobre unas guías longitudinales existentes en la cara interior de los laterales del bastidor del asiento, a fin de que en los movimientos de apertura y cierre de la tijera se transformen en movimientos deslizantes de este eje sobre las guías.

130.- 3º.- Mecanismo, según puntos anteriores, caracterizado por haberse previsto que el borde posterior de la placa articulada por el anterior a la base fija, esté formado por un casquillo cilíndrico en el que se aloja una barra de torsión que presenta uno de sus extremos solidarizado con el casquillo y el contrario con un sistema de regulación de su tensión inicial, articulándose este casquillo al borde posterior del bastidor del asiento, completando el sistema elástico del mismo.

135.- 4º.- Mecanismo, según anteriores puntos, caracterizado por existir un amortiguador articulado por un extremo al centro del borde anterior de la base fija y por el contrario a unas orejetas situadas en el centro de la placa, con el fin de suavizar los movimientos basculantes de la misma.

140.- 5º.- Mecanismo, según puntos precedentes, caracterizado por el hecho de que para regular la tensión de la barra de torsión, se ha previsto una pieza solidaria de uno de sus extremos y dotada de un saliente lateral en el que rosca un vástago dotado de manilla de acción, a fin de conseguir el giro de dicha pieza y la torsión más o menos acentuada de la barra,

145.-

314579



1965

para que ésta actúe en función del peso del usuario, para lo que en el extremo contrario se ha previsto una pieza índice que marca la posición correcta en cada caso.

6º.- "MECANISMO DE SUSPENSION REGULABLE PARA ASIENTOS DE 150.- VEHICULOS", todo tal y conforme se describe en la presente memoria, la cual consta de 152 líneas y a título de ejemplo se representa en el adjunto plano de dibujos.

Madrid, 24 de junio de 1.965

P. A.



FIG. 1

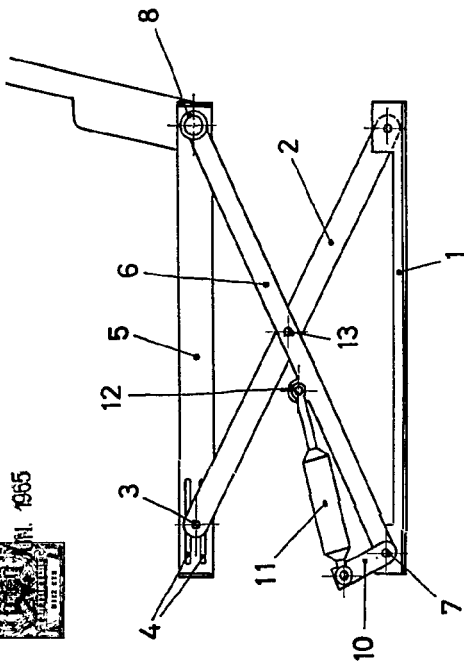


FIG. 3

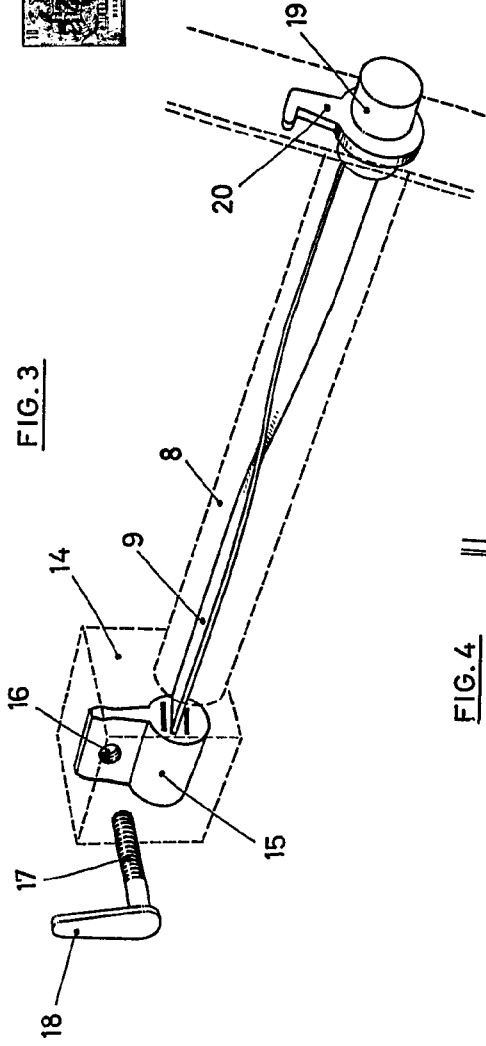


FIG. 2

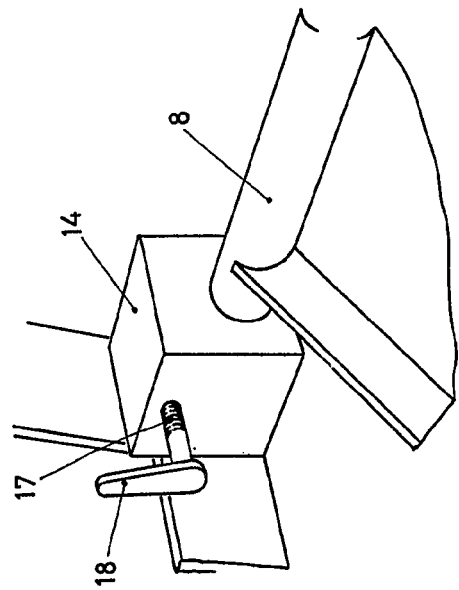
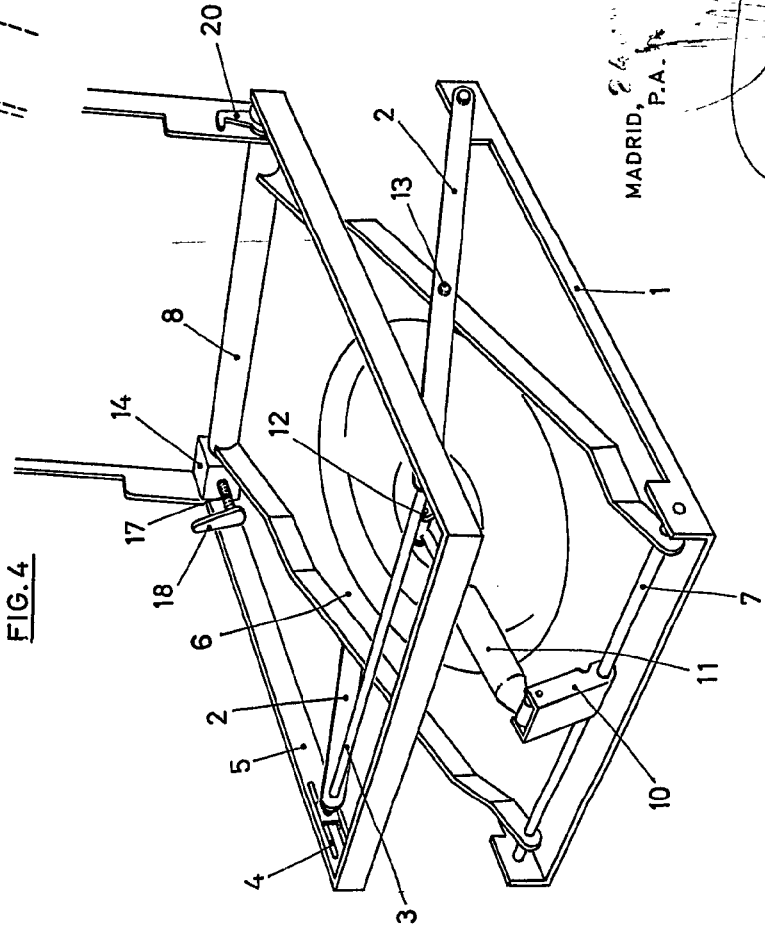


FIG. 4



MADRID, P.A.

314579

BOSTROM CORPORATION



FIG. 1

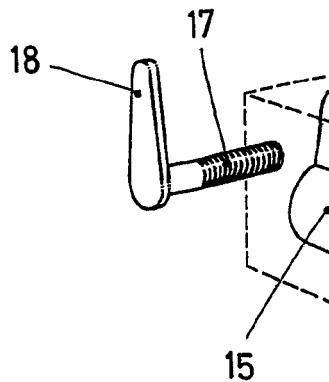
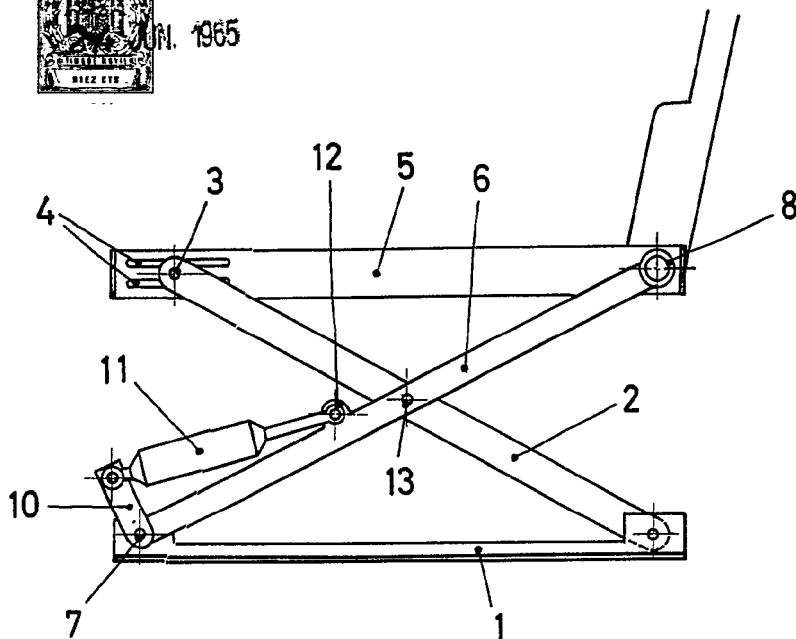
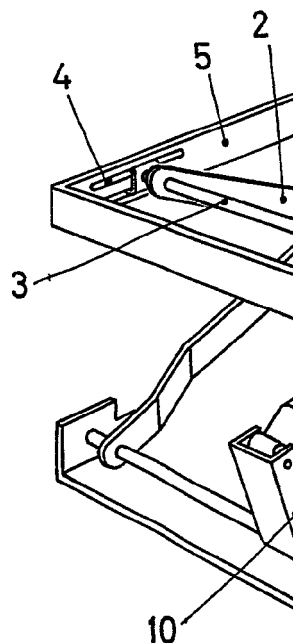
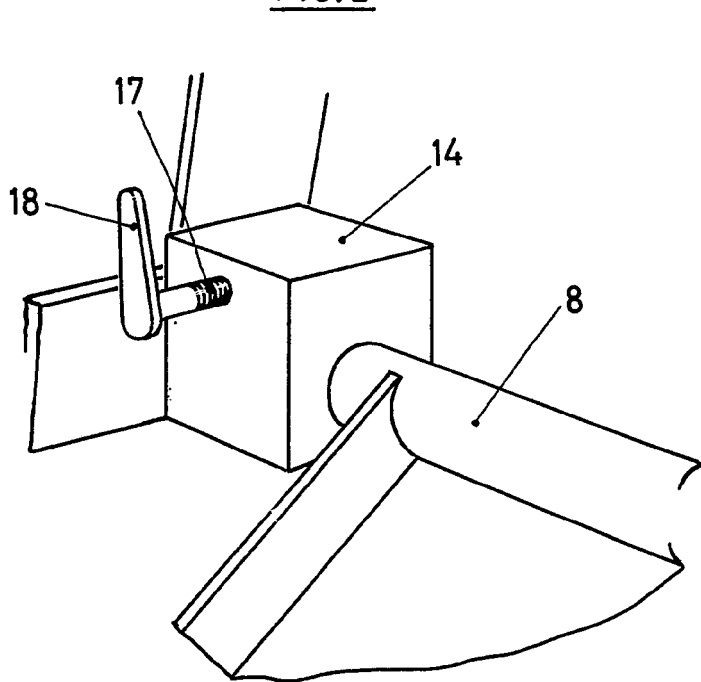


FIG. 2

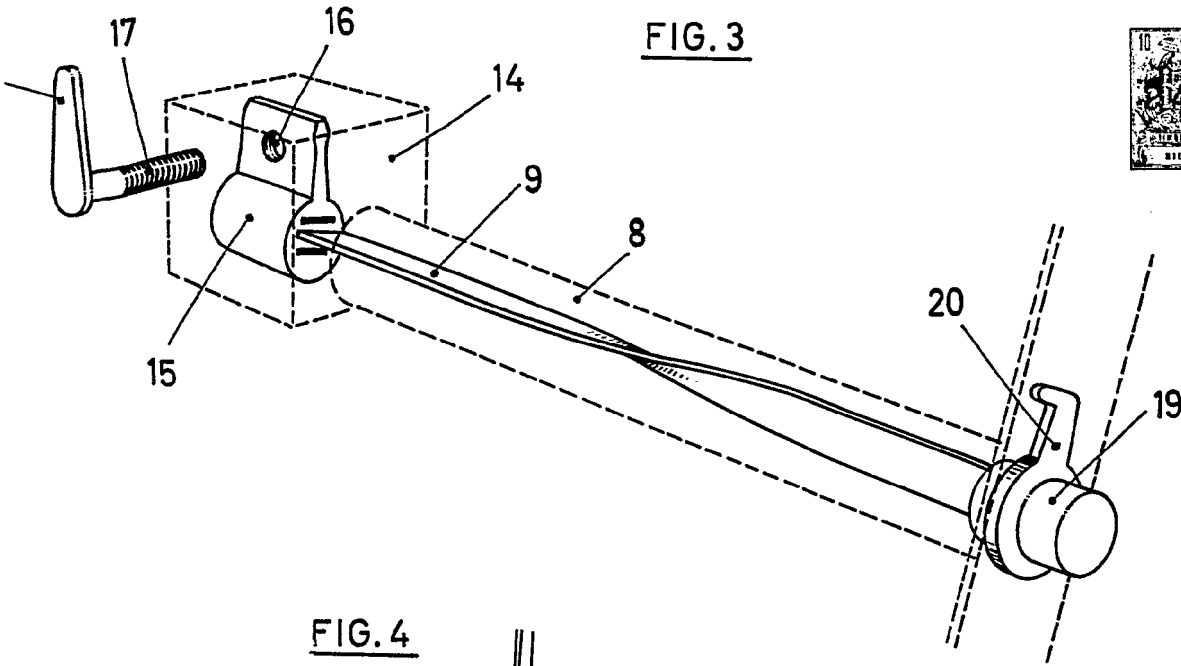


ESCALA VARIABLE

314579

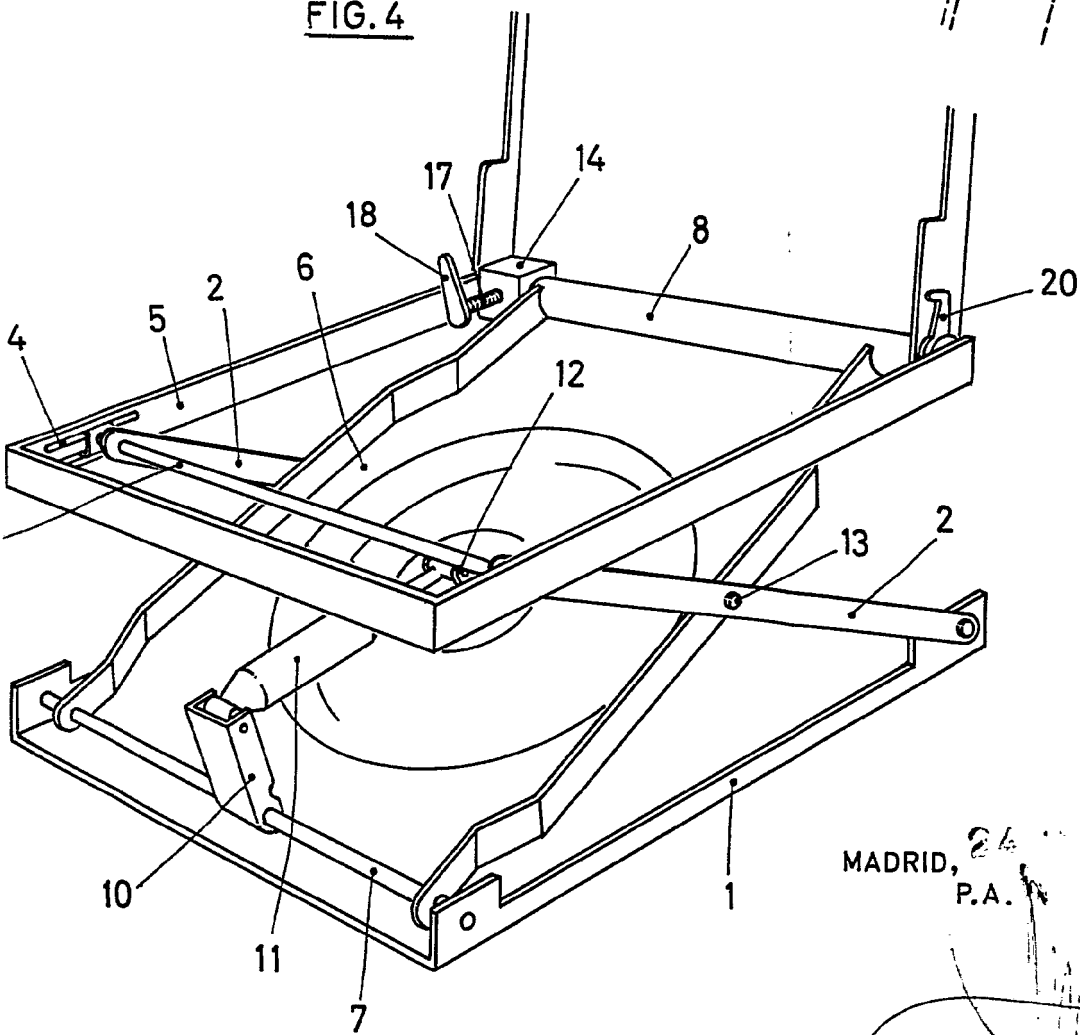
HOJA UNICA

FIG. 3



1965

FIG. 4



MADRID, 24  
P.A.