

324552



P A T E N T E
D E
I N V E N C I O N

a favor de Fa. GEORG FRIZZMEIER KG., entidad alemana, domiciliada en Grosshelfendorf über München (Alemania), por "MECANISMO DE SUSPENSIÓN PARA ASIENTOS DE VEHÍCULOS".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

Esté invento se refiere a un mecanismo de suspensión para asientos de vehículos.

5. El objeto del invento es crear una suspensión para asiento que ofrezca, de una parte la comodidad de un desplazamiento elástico rectilíneo del asiento, y de otra parte actúe con una libertad del fondo respecto al vehículo que sea muy poco mayor que la máxima flexión elástica que cabe esperar del asiento.

10. Para lograr este objeto se ha dispuesto para el asiento de vehículo según este invento un carril de apoyo estacionario, situado transversalmente y en horizontal con libertad del fondo, y un bastidor doblado aproxi-

**POOR
QUALITY**

32455 R

- 2 -

~~325452~~

11 MAY



5. madamente en forma de I, con un sector de respaldo y un sector de asiento, del que el sector de respaldo forma la guía antagonista de una guía dispuesta en el carril de apoyo, al propio tiempo que en el sector de asiento o en el carril de apoyo se ha dispuesto una barra de torsión que se tuerce en el desplazamiento recíproco por medio de una palanca, encauzada en la otra parte.

10. Este asiento para vehículos no sólo se flexiona de modo completamente rectilíneo y permite un mínimo de libertad del fondo, sino que inaugura la posibilidad de una construcción extraordinariamente compacta, en la que todas las piezas de la suspensión, con poco gasto de material, se alojan de tal modo en un revestimiento del bastidor del asiento que quedan, por ejemplo, excluidas de las influencias atmosféricas.

15. Para lograr la mayor estabilidad posible están dispuestos convenientemente en cada extremo del carril de apoyo un brazo vertical, con rodillos de guía dispuestos a distancia unos sobre otros, y frente a éstos, delante de cada extremo del carril de apoyo, un carril de bastidor con perfil en U que acoge en sí los rodillos.

20. El carril de apoyo es con ventaja un tubo en el que, dentro de un tubo interior está dispuesta la barra de torsión firmemente unida a un extremo del tubo interior y giratoria en el otro extremo respecto a aquél, y la iniciación del momento de torsión en la barra de torsión se efectúa por medio de una palanca firmemente unida al tubo y guiada por rodillos en la parte de asiento, formada igualmente por perfiles en U. La conformación del

25. carril de apoyo en forma de tubo permite crear, por medio

30.

~~323452~~

- 3 - 324552

~~323452~~

11



de una simple sujeción de brida, una posibilidad de basculación para el asiento en torno al eje del tubo.

5. De conveniencia, el tubo de apoyo se halla sobre un sólo zócalo central, que preferentemente, está construido a modo de tubo telescópico para desplazamiento en altura y giro en todos los sentidos, a fin de que sea posible tanto una inclinación transversal del asiento como una inclinación longitudinal de éste.

10. Es particularmente ventajoso que el revestimiento que recubre el bastidor presente un hueco para alojar el carril de apoyo con brazos.

A continuación se explica el invento a base de dibujos esquemáticos que muestran con detalle un ejemplo de realización.

15. En estos dibujos: Las figuras 1, 2 y 3 presentan un asiento para vehículos configurado según el invento, en vista anterior, vista lateral y vista por encima; la figura 4 muestra, en representación diagramática parcial, la suspensión de asiento en el asiento para vehículos de las figuras 1 a 3, y la figura 5 muestra una sección parcial a lo largo de la línea V-V de la figura 3, pero con las partes giradas en 90°.

20. El asiento para vehículos aquí representado consta en esencia de un tubo de apoyo estacionario -1-, situado transversalmente en posición horizontal y que está sujeto al vehículo por medio del zócalo telescópico -2-, y de un bastidor rígido -3- de perfil en U, doblado en forma de L, que tiene un sector de respaldo -4- y un sector de asiento -5-.

25. Los dos perfiles en U -10-, que limitan lateral-

30.

324552

~~323452~~



- mente el sector de respaldo -4- están vueltos uno hacia otro por sus lados abiertos y encauzados verticalmente por medio de dos rodillos -11- por cada uno, los cuales encajan en dichos perfiles y asientan giratoriamente en
5. brazos -12- que forman parte del tubo de apoyo -1- montado firmemente en el bastidor del vehículo.
- Los dos perfiles en U, -14-, que limitan lateralmente el sector de asiento -5- están igualmente vueltos uno hacia otro por sus lados abiertos y sujetos rígidamente a los perfiles en U -10- del sector de respaldo.
10. Los perfiles en U horizontales -14- forman respectivamente la guía de un rodillo -15- que asienta en el extremo de una palanca -16-, la cual está unida firmemente al tubo -17- montado giratoriamente en el tubo de apoyo -1-. En
15. el tubo -17- se halla una barra de torsión -18-, que en la figura -5- está unida por el extremo izquierdo firmemente a la palanca -16-, plegada por 90° en el plano de sección. El otro extremo de la barra de torsión -18-, que en la figura -5 se representa igualmente plegada en 90°
20. en el plano de sección, se apoya por medio de un brazo -19- en un tornillo regulable -20-, que se puede ajustar respecto al tubo de apoyo -1-, de modo que al deprimirse el bastidor -3- se produce un retorcimiento de la barra de torsión y por tanto una suspensión de la carga del asiento.
25. El tornillo -20- puede hacerse girar por medio de una llave insertable -22-, a fin de variar la tensión previa de la barra de torsión mediante giro del brazo en torno al eje del tubo.
30. El tubo de apoyo -1- está circundado en este caso por una brida de sujeción -23-, la cual permite el

324552

~~323452~~ 11



- giro del tubo de apoyo y por tanto el desplazamiento en inclinación longitudinal del asiento. La propia brida de sujeción -23- está suspendida articuladamente en-25- de una cabeza de horquilla -24-, para el desplazamiento en inclinación transversal del asiento durante la marcha en declive. La cabeza de horquilla es giratoria respecto al pedestal o zócalo de apoyo, o junto con éste, de modo que resulta posible la basculación del asiento. Para lograr la posibilidad de desplazamiento en altura del asiento, el zócalo de apoyo está configurado a modo de zócalo telescópico, tal como se indica en la figura 5.
- 5.
- 10.

- El bastidor de perfiles en U puede alojarse sin más, junto con la suspensión, en un revestimiento -21- que reciba el tapizado, tal como se representa con líneas de trazos en las figuras 1 y 2.
- 15.

- En lugar de la configuración representada, puede elegirse también su invención cinética. En este caso, en cada carril de perfiles -14- del sector de asiento -5- se hallaría una barra de torsión, mientras la palanca -16- unida a ésta estaría guiada por rodillos en el tubo de apoyo -1-.
- 20.

- . -

NOTA

Se reivindica como objeto de la presente patente de invención:

1. Mecanismo de suspensión para asientos de vehículos, caracterizado por un carril de apoyo estacionario y
- 25.

324552

~~323452~~ 11



- situado transversalmente en posición horizontal, con libertad del fondo, y un bastidor doblado aproximadamente en forma de L que tiene un sector de respaldo y un sector de asiento, de los que el sector de respaldo constituye
5. la guía antagonista de una guía dispuesta en el carril de apoyo, mientras en el sector de asiento, o en el carril de apoyo, está dispuesta una barra de torsión que en la traslación recíproca se tuerce por medio de una palanca encauzada en la otra parte.
10. 2. Mecanismo de suspensión para asientos de vehículos, como se define en la reivindicación 1, caracterizado por hallarse en cada extremo del carril de apoyo un brazo situado verticalmente con rodillos de guía, dispuestos a distancia unos sobre otros y frente a los cuales,
15. delante de cada extremo del carril de apoyo, se encuentra un carril de bastidor con perfil en U que acoge en sí los rodillos.
20. 3. Mecanismo de suspensión para asientos de vehículos, como se define en la reivindicación 2, caracterizado en que el carril de apoyo es un tubo y en este está dispuesta, dentro de un tubo interior la barra de torsión que está unida firmemente con un extremo del tubo interior y es giratoria respecto al otro, con lo que el inicio del momento de torsión en la barra se efectúa por medio de una
25. palanca respectica, firmemente unida con el tubo interior y encauzada por medio de rodillos en la parte de asiento formada por perfiles en U.
30. 4. Mecanismo de suspensión para asientos de vehículos, como se define en la reivindicación 3, caracterizado en que el tubo de apoyo está sostenido giratoriamente

324552

- 7 -

~~323452~~

11



en torno a su eje por una sujeción de brida.

5. Mecanismo de suspensión para asientos de vehículos, según las reivindicaciones 1 a 4, caracterizado en que el tubo de apoyo se halla sobre un solo pedestal o zócalo de apoyo central.

6. Mecanismo de suspensión para asientos de vehículos, según la reivindicación 5, caracterizado en que el zócalo de apoyo está constituido por un tubo telescópico para desplazamiento en altura y giro en todos los sentidos.

10. 7. Mecanismo de suspensión para asientos de vehículos, según las reivindicaciones 5 o 6, caracterizado en que el zócalo del asiento y el tubo de apoyo están unidos por un soporte basculante.

15. 8. Mecanismo de suspensión para asientos de vehículos, según las reivindicaciones 1 a 7, caracterizado en que el revestimiento que cubre el bastidor presenta un hueco para alojar el carril de apoyo con brazos.

9. Mecanismo de suspensión para asientos de vehículos.

20. La presente memoria consta de siete hojas foliadas escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona, 11 de marzo de 1.966

Fa. GEORG FRITZMEIER KG.

p.a. I. FONZI

