

357820



3 SEP. 1967

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a una solicitud de Certificado de Adición,  
para España y sus Posesiones, por:

"MEJORAS EN LA PATENTE PRINCIPAL NUM. 334.371 por "PERFEC-  
CIONAMIENTOS EN ASIENTOS PARA VEHICULOS, CON SOPORTES DE  
INCLINACION GRADUABLE"

Solicitante : BREMSHEY & Co.

Nacionalidad: Alemana

Residencia : Solingen-Ohligs, Alemania

Domicilio : Ahrstraße, 5 y 7

Prioridad : Solicitud de patente alemana B.94 414 de  
12-9-67 (nº de Acta P. 16 30 163.6)

Inventores : Dr. Wolfgang Fülling  
D. Manfred Ambrosius

-----

## MEMORIA DESCRIPTIVA



La patente principal se refiere a un asiento elastico para vehiculos, con asientos propiamente dicho (concoideo, tapizado o similar) de inclinación regulable que descansa sobre un bastidor y prevé para este por lo menos una barra transversal regulable verticalmente estructurada como eje y cuyos extremos van en guias fundamentalmente verticales y lleva cigüeñales cuyos muñones funcionan contra las guias verticales mencionadas.

Una estructura tal del asiento establece la posibilidad de, con reducida altura de fabricación, regular la inclinación del asiento propiamente dicho por medio de un elemento de ajuste adaptado en uno de los lados del asiento solamente, porque el giro de la barra transversal estructurada como eje, en union de los cigüeñales dispuestos en sus extremos, procura que al subir y al bajar sea igual la barrera en ambos extremos de la barra.

En la ventajosa ejecución del invento se ha previsto ademas una segunda barra transversal estructurada y guiada como eje en la misma forma, la cual va dispuesta horizontalmente a la inversa contra la primer barra transversal, de modo que no solamente puede ajustarse la inclinación del asiento propiamente dicho, sino tambien su altura.

El ejemplo de ejecución indicado en la patente principal prevé husillos roscados como elemento de ajuste, en cuyos extremos superiores van dispuestos volantes de mano.

Un piñon de husillo de esta clase produce por medio de fuerza manual la multiplicación necesaria para vencer el peso. Pero cada ajuste exige un numero relativamente elevado de giros del volante de mano y por consiguiente mucho tiempo que no se desea perder. Ademas, los husillos



con sus volantes de mano sobresalen del nivel de la superficie del asiento y estorban cuando se va a ocupar o a abandonar el asiento.

35 El invento tiene la misión de mejorar el asiento de la patente principal en relación con el ajuste de la barra o barras transversales estructuradas como ejes, en el sentido de que pueda efectuarse más rápidamente el ajuste y de que el elemento o los elementos de ajuste no sobresalgan del nivel de la superficie del asiento.

40 De acuerdo con el invento, esta misión se cumple por que el eje está sometido a la fuerza dirigida hacia arriba de un muelle y porque en uno de los extremos del eje hay dispuesto un dispositivo de fijación que se suelta a mano, que en posición de bloqueo inmoviliza el eje al bastidor  
45 y que actúa por arrastre de forma o por arrastre de fuerza. Con una tal estructura del asiento, la fuerza para levantarle la proporciona el muelle o, si se han previsto dos barras transversales o bien ejes, los muelles. Los muelles se han dimensionado aquí, de tal manera que, bajo el peso  
50 del asiento cargado, retroceden hacia abajo. O sea que el ajuste se efectúa del mismo modo que en los respaldos de asientos de vehículos y aviones provistos de un dispositivo de fijación y sometidos a la presión de un muelle.

55 En la favorable ejecución del invento, el muelle va alojado en el bastidor de forma autoapoyada, desenganchable y desmontable, y por cierto preferentemente de forma que uno de los extremos del muelle encaja de manera adecuada en un orificio del bastidor, mientras que el otro extremo descansa libremente sobre el bastidor y se halla asegurado a este por medio de un estribo.  
60

El plano presenta dos ejemplos de ejecución, que se diferencian entre sí en que el dispositivo de fijación del



primer ejemplo actúa por arrastre de forma y el del segundo ejemplo por arrastre de fuerza. Las figuras muestran:

65

La fig. 1 una vista lateral de la primera forma de ejecución.

La fig. 2 una vista del asiento según la fig. 1, visto en dirección de la flecha III en la figura 1.

70

La fig. 3 una vista del asiento según la fig. 1 desde arriba, o sea en dirección de la flecha III en la fig. 1.

La fig. 4 una representación a escala mayor correspondiente a la fig. 2 para demostrar la segunda forma de ejecución, y

75

La fig. 5 una vista en dirección de la flecha V en la fig. 4.

80

En el asiento según las figuras 1 a 3, la parte con suspensión elástica se compone de un bastidor de chapa (1) Suspensión elástica, armazón interior y posible amortiguamiento, no han sido dibujados. En el bastidor de chapa (1) hay un respaldo dispuesto en forma articulada, el cual puede ajustarse a distintas inclinaciones por medio de un pasador (3).

85

El bastidor de chapa (1) forma el soporte (constituye el soporte) de un tapizado (4) ajustable en la inclinación y en la altura. A este efecto descansa el tapizado (4) sobre dos ejes huecos (5), en cuyos extremos van dispuestos cigüeñales (6) en la forma descrita más detalladamente en la patente principal, los cuales van provistos de muñones de cigüeñal (7) que entran en ranuras transversales (8)

90

del bastidor (1). Los propios ejes (5) van en ranuras verticales (9) practicadas en el bastidor de chapa (1). En virtud de esta configuración, el giro de un eje (5) produce un desplazamiento en las ranuras (8) de los muñones de cigüeñal (7) que van dispuestos en ambos extremos y el co



95 rrepondiente movimiento vertical hacia arriba o hacia aba-  
jo del eje.

Debajo de cada eje (5) hay dispuesto un muelle de flexion (10) extendido de forma de varilla de doble pata, el cual se apoya en sus extremos en el bastidor (1) y que en el centro presenta un acodamiento (12), en la cual se apoya el eje (5) que le corresponde. El muelle (10) se esfuerza así en levantar el eje (5) y con él la parte del tapizado (4) que le corresponde. Como ya se ha dicho al principio, ambos muelles estan dimensionados de tal forma que, bajo la accion del asiento cargado, ceden hacia abajo, pero que estando el asiento desocupado no oprimen al tapizado hacia arriba.

Uno de los extremos (11a) de cada muelle (11) está acodado y encaja en un orificio del bastidor (1), en tanto que el otro extremo (11b) descansa libremente sobre el bastidor (1) y está asegurado a este por medio de un estribo.

Los extremos de los ejes (5) que aparecen a la izquierda de la figura 2 llevan un dispositivo para el ajuste en cualquier posicion. En las figuras 1 a 3 actúa este dispositivo por arrastre de forma y se compone de una espiga (13) introducida en el eje (5) con brida (14), cuadrado (15) y rosca (16). En la rosca hay atornillado un boton giratorio (17), por medio del cual puede engranarse un disco dentado (18) en una placa dentada (19) fijada al bastidor (1). La espiga (13) está asegurada por la brida (14) contra desplazamiento axial y por el cuadrado (15) contra giro.

Para ajustar la altura de la parte anterior o posterior del tapizado (4) y como consecuencia la inclinación y la altura del tapizado, se suelta uno u otro boton gira-



130 torio (17). Levantandose ligeramente, el viajero descarga a continuación el asiento hasta que el tapizado ha tomado la inclinación y altura deseadas, y seguidamente antes de producirse de nuevo la carga total vuelve a apretarse otra vez el boton giratorio (17) o bien ambos botones.

135 La ejecución segun las figuras 4 y 5 coinciden en todas las características esenciales con la de las figuras 1 a 3. La unica diferencia consiste en que el dispositivo de fijación gradual que actúa por arrastre de forma segun la figura 3, ha sido reemplazado por un dispositivo de fijación continua que actúa por arrastre de fuerza. A este efecto, sobre la espiga (15) hay dispuesta en forma oscilante una palanca de mano (20) con una excentrica (21) sobre un pivote (22) y entre la excentrica (21) y el brazo 140 (6) hay una placa de muelle (23), la cual está dibujada con líneas seguidas en posición de fijación y con puntos-rayas en posición suelta. En posición de fijación, la placa de muelle (23) se oprime contra un disco (24) de plastico.

145 Para soltarla, la palanca (20) se oscila a mano a la posición dibujada con puntos-rayas. Si el asiento está en la altura e inclinación deseadas, la ó las palancas (20) se llevan a la posición dibujada con líneas seguidas.

150 Finalmente, tras lo descrito solo resta señalar que en la presente invención caben cuantas variantes de realización sean factibles sin que se altere la esencia de la misma, pudiendose fabricar su objeto en toda clase de tamaños, materiales y formas apropiadas, sin limitación.

- - - - -

155 NOTA - Descrito suficientemente lo que antecede solo resta señalar que lo que se considera propio y nuevo del solicitante es lo contenido en las siguientes:

## REIVINDICACIONES



3 SEP

160 1 - Mejoras en la patente principal nº 334.371 por  
 "perfeccionamientos en asientos para vehiculos, con sopor-  
 tes de inclinación graduable", caracterizado por tener un  
 asiento propiamente dicho (concoideo, tapizado o similar)  
 de inclinación regulable que descansa sobre un bastidor que  
 prevé para este por lo menos una barra transversal regula-  
 165 ble verticalmente estructurada como eje, cuyos extremos, ¶  
 van en guias fundamentalmente verticales y lleva cigüeña-  
 les cuyos muñones funcionan contra las guias verticales  
 mencionadas, caracterizado porque el eje está sometido a  
 la fuerza que un muelle dirige hacia arriba y porque en  
 170 uno de los extremos del eje hay dispuesto un organo de ri-  
 jación que se suelta a mano y que en posicion de bloqueo  
 inmoviliza el eje citado y que actua por arrastre de forma  
 o por arrastre de fuerza.

175 2 - Mejoras, segun reivindicacion 1 caracterizado  
 porque el muelle antes mencionado va alojado en el bastidor  
 citado de forma autoapoyada y desenganchable.

180 3 - Mejoras, segun reivindicacion 2 caracterizado  
 porque uno de los extremos del muelle encaja de forma a-  
 codada en un orificio del bastidor, en tanto que el otro  
 extremo descansa libremente sobre el bastidor y está ase-  
 gurado a este mediante un estribo.

185 4 - MEJORAS EN LA PATENTE PRINCIPAL NUM. 334.371 por  
 "PERFECCIONAMIENTOS EN ASIENOS PARA VEHICULOS, CON SOPOR-  
 TES DE INCLINACION GRADUABLE".

-----



3 SEP

Todo segun se describe en esta memoria que consta de  
ocho hojas foliadas escritas por una sola cara, con ciento  
ochenta y ocho lineas y dibujos anexos.

Madrid, 3 de septbre. 1968  
p.a.



357820

Fig.1

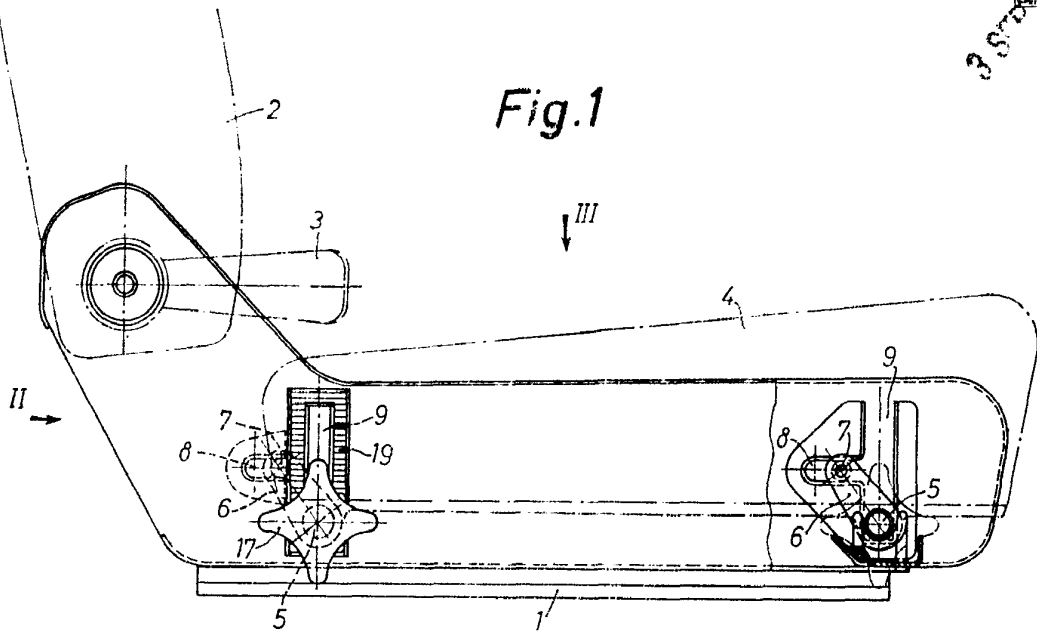
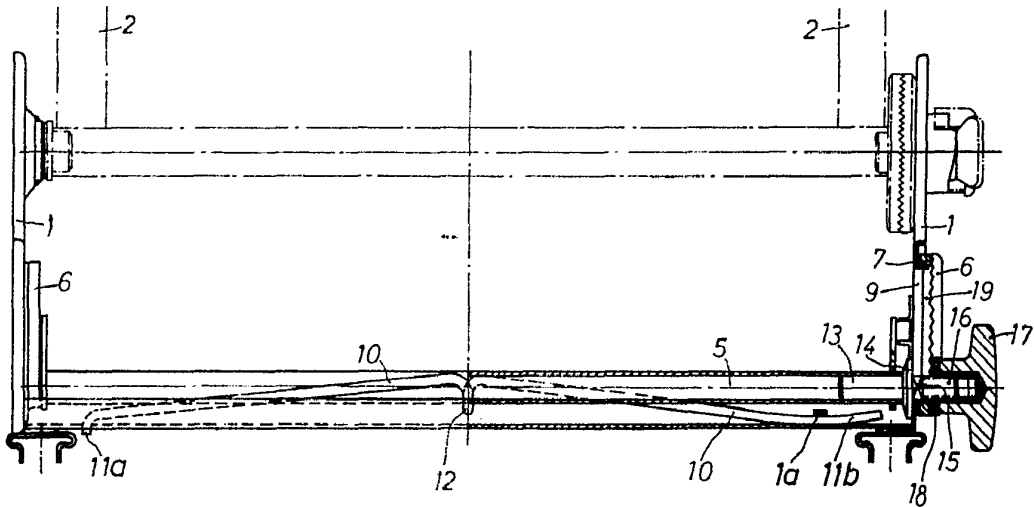


Fig.2

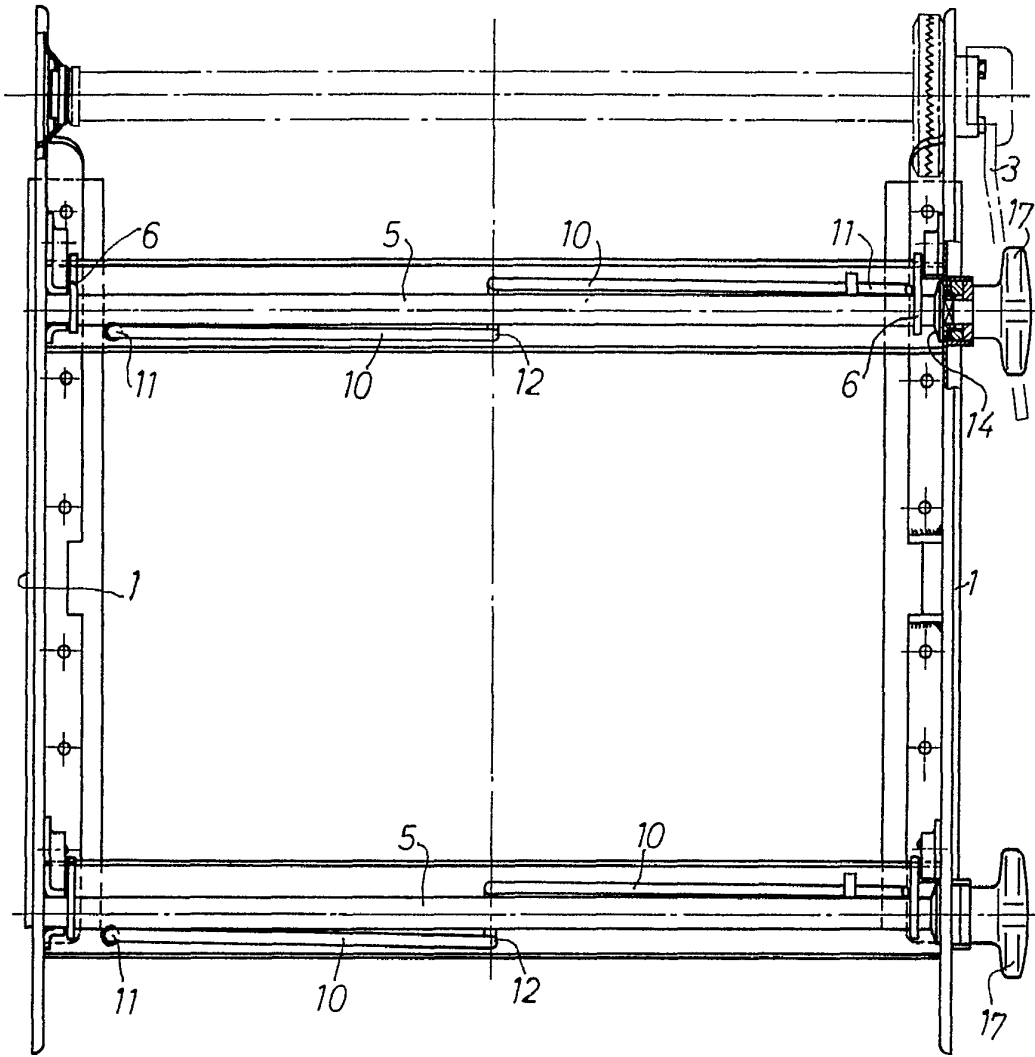


ESCALA VARIABLE

MADRID 3 DE SEPTIEMBRE DE 1968



Fig. 3



ESCALA VARIABLE

MADRID 3 DE SEPTIEMBRE DE 1908

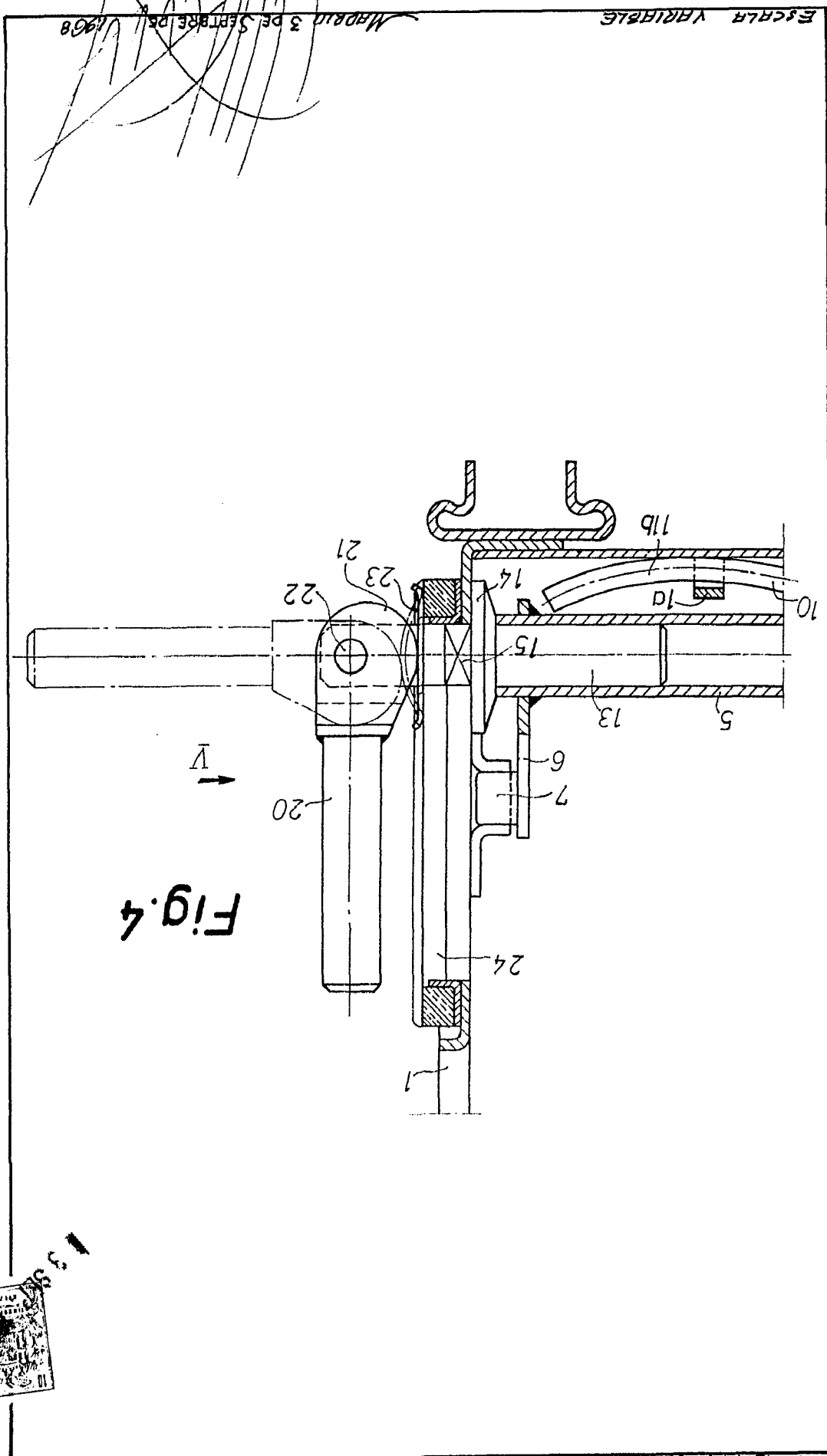


Fig. 4



*Handwritten scribbles and text:*  
 Model 3 de Septiembre 1908



3 SEP 1968

Fig. 5

