

401731

PATENTE DE INVENCION

SECCION TECNICA	Fz 173
CLASIFICACION I. P. C.	=====
CLASE	_____
SUBCLASE	_____

401731



*Memoria Descriptiva*

sobre:

Perfeccionamientos en guías de carril para asientos de vehículos.

-----

*Solicitante* BREMSHEY A.G., entidad alemana, residente en Ahrens-  
trasse 5-7, Solingen-Ohligs, República Federal Ale-  
mana.

Int. Cl. <sup>2</sup>	B 60 N

La invención se refiere a una guía de carril para asientos de vehículos, compuesta de una parte de carril a fijar estacionaria, y una parte de carril móvil relativamente a ésta, agarrando una de las partes de carril por detrás canales longitudinales de la otra

401731



- 2 -

parte de carril.

- En una guía de carril, o guía deslizante para asientos regulables en la dirección longitudinal del vehículo, principalmente asientos de vehículo automóviles,
5. es ya conocido perfilar las alas de la U tanto de la parte de carril guiadora como también de la guiada de tal modo, que se producen canales guía para bolas por ejemplo con el fin de interceptar las fuerzas de basculación a consecuencia del solapado. Las alas de la parte de
10. carril guiadora están dirigidas primero convergentes, vistas en sección transversal, para transcurrir de nuevo en dirección hacia afuera a igual altura después de formar una superficie de rodadura suficientemente ancha. La parte de carril guiada que abarca a las alas así es-
15. tructuradas de la parte de carril guiadora, presenta un ala divergente, o sea que transcurre paralela a la sección de guía, que está doblada a continuación de nuevo hacia adentro (comparese la publicación de solicitud de patente alemana 1 0077 544). La estructuración correspondiente a esto es ventajosa por cuanto que se puede em
20. plear como material el perfil usual en el comercio. Pero una guía de carril o bien deslizante semejante no es optimamente apta para las cargas, y concretamente sobre todo condicionado por la construcción. Existe el peli-
25. gro de que las alas libres de la U se separen bajo la

401731

- 3 -



función del solapado. Esto conduce a un menoscabo de la seguridad. En todo caso se manifiestan valores de 20 C y más a cargas extremas, sobre todo cuando atacan todavía cinturones de seguridad en el bastidor del asiento,

5. Los nuevos reglamentos de seguridad que se encuentran todavía en elaboración en algunos países prescriben valores más altos de posibilidad de carga que los reglamentos usuales hasta ahora.

10. Es cometido de la invención crear una guía de carril de esta clase que es cargable óptimamente y que de modo ventajoso bajo el punto de vista técnico de la fabricación se puede recurrir como antes al material en perfil usual en el comercio.

15. Este cometido se soluciona mediante la invención indicada en la reivindicación 1.

Las reivindicaciones secundarias representan perfeccionamientos ventajosos de esta solución según la invención.

20. A consecuencia de esta estructuración se crea una guía de carril para asientos de vehículos que es apta tanto para cargas de tracción constantes como también para cargas de tracción momentáneas extremadamente altas (fuerzas de basculación) transversales al plano de desplazamiento del carril. La parte de carril guiadora consta de un perfil de caja. Este es altamente cargable en
- 25.

401731

- 4 -



- dirección transversal. Las fuerzas transmitidas por la parte de carril guiada que abarca por detrás, no actúan en el plano de la pared del perfil como hasta ahora contra las superficies laterales del ala de la U que queda libre. Incluso una componente que actúa correspondientemente no puede originar ninguna separación de las alas a causa de que el perfil está cerrado. Tampoco las dos alas de la parte de carril que agarra por detrás pueden separarse a causa de las superficies de protección asociadas en los lados exteriores. Estas superficies de protección están formadas de modo ventajoso por las alas de un carril en forma de U en su sección transversal, que solapan los flancos laterales de la parte de carril que agarra por detrás. Un carril exterior semejante, que puede ser también de una pieza con la parte de carril de perfil de caja, eleva también la estabilidad al pandeo de la guía de carril, lo que es ventajoso sobre todo en guías de carril más largo de lo normal. Al hacer uso de la divisibilidad este carril exterior está unido en la zona del alma de la U con la sección de pared del perfil de caja que se extiende entre los canales longitudinales, por ejemplo mediante soldadura o mediante elementos de fijación usuales. La medida constructiva adoptada además, de dirigir las superficies de deslizamiento de los canales longitudinales hacia el canto de
- 5.
  - 10.
  - 15.
  - 20.
  - 25.

401731



- 5 -

- moldura del carril exterior en U cayendo inclinadas hacia afuera, sirven junto a la conducción, simultáneamente a la estabilización de las alas en U que quedan libres cogidas por el lado exterior. Para mejorar la propiedad
5. deslizando están previstas piezas de deslizamiento prescindiendo de las bolas que ensanchan en conjunto la guía de carril. Estas están ancladas a modo de tapón en taladros de la pared cobertora de la parte de carril de perfil de caja. Estas piezas de deslizamiento pueden ser de
10. material sintético. En lugar de emplear piezas de deslizamiento separadas existe también la posibilidad de formar mediante graneteado salientes de deslizamiento del material de la parte de carril de perfil de caja o de la parte de carril guiada. La guía de carril desarrollada
15. según la invención es entregable como unidad de construcción acabada. Puede por tanto estar ya dotada de una abertura para el ataque de un dispositivo de retención para los carriles. Las alas del carril exterior se extienden por tanto sólo hasta la mitad de la altura de la parte de
20. carril que agarra por detrás, de forma que la altura restante está a disposición para practicar dicha abertura, en la zona de la cual se hallan también las filas de huecos de diente para el ataque de medios fiadoras de los dispositivos de retención.
25. A base de un ejemplo de ejecución se aclaran con

401731



- 6 -

detalle a continuación otras ventajas y particularidades del objeto de la invención.

La figura 1, muestra un asiento de vehículo equipado con la guía de carril según la invención,

5. La figura 2, muestra una sección transversal de una guía de carril en la zona del lado izquierdo del asiento,

La figura 3, muestra una sección vertical correspondiente en la zona del lado derecho del asiento,

10. La figura 4, muestra una vista en planta de la figura 2 cortada, y

La figura 5, muestra una vista en planta semejante de la figura 3,

15. El asiento de vehículo que presenta la guía de carril según la invención tiene el bastidor de asiento 1. Este consta de una placa base 2 en la que está fijada la pared trasera 3 del bastidor del asiento que transcurre en ángulo obtuso a ésta. La última presenta guías no representadas que permiten una variación en altura del

20. soporte 5 receptor del cojín 4 del asiento. En este soporte 5 asienta también el cojín del respaldo 6, el cual está dispuesto pues regulable en altura y regulable en inclinación sobre medios apropiados, con el soporte 5.

25. El soporte 5 está equipado además de esto de medios que permiten una dislocación en altura del cojín 4 del asien

40 1731

13 ABR. 1972



- 7 -

te relativamente al soporte.

La placa base 2 del bastidor 1 del asiento descansa sobre guías de carril S dispuestas emparejadas que transcurren en la dirección longitudinal del vehículo.

5. Estas están representadas en sección transversal en las figuras 2 y 3.

10. Cada guía de carril S consta de una parte de carril T1 fijada al fondo del vehículo 7 mediante atornillamiento, remachado o soldadura, y una parte de carril T2 móvil relativamente a ésta, unida análogamente con el bastidor 1 del asiento.

La parte de carril T1 es abarcada por la parte de carril T2.

15. La parte de carril T1 consta, vista en sección transversal, de un perfil de caja 8 esencialmente rectangular. Este presenta en las esquinas del fondo canales longitudinales 9. Estos están formados por las esquinas del fondo del perfil de caja presionadas hacia adentro al interior del perfil de caja 10. La conformación de los canales 9 es de modo que existen superficies de deslizamiento 11 destalonadas del canal longitudinal. La sección de pared 12 del perfil de caja que forma esta superficie de deslizamiento transcurre correspondientemente inclinada cayendo hacia afuera.

20. La parte de carril T2 que agarra por detrás es

**POOR  
QUALITY**

401731



- 8 -

tá estructurada esencialmente como perfil en U 13, vista asimismo en sección transversal. Las dos alas de la U 13 van primeramente paralelas al transcurso de las paredes del perfil de caja más cortos 8' y continúan en la zona de los canales longitudinales 9 en salientes de sujeción 14 que abarcan la superficies de deslizamiento 11 del canal longitudinal. Estos están dirigidos paralelos a las secciones de pared 12.

A las dos alas de la U 13' que forman los salientes de sujeción 14 están asociadas superficies de protección 15' situadas en el lado exterior.

Estas aseguran las alas 13' contra una apertura al aparecer fuerzas transversales extremadamente altas.

Las superficies de protección 15' están formadas por las alas 15 de un carril exterior 16 en forma de U en sección transversal, que solapan los flancos laterales de la parte de carril T2 que agarra por detrás. Las alas de la U 15 transcurren paralelas a las alas 13' y a las secciones de pared 8'.

Las alas 15 van hacia arriba. El alma de la U 14' descansa por consiguiente sobre el fondo del vehículo 7 y está unido en el lado del hueco de la U con la sección de pared 8" de la parte de carril 8 de perfil de caja, que se extiende entre los canales longitudinales 9.

POOR  
QUALITY

401731



- 9 -

Esta sección de pared queda relativamente ancha mediante los canales longitudinales desarrollados relativamente estrechos, de forma que queda realizado un apoyo de gran superficie entre el perfil de caja 8 y el carril exterior 16.

5.

Como se desprende de las figuras 2 y 3 la superficie de deslizamiento 11 del canal longitudinal está dispuesta inclinada de forma que una prolongación imaginaria de esta superficie de deslizamiento, está dirigida hacia el canto de moldura 17 del carril exterior en U 16.

10.

Las partes de carril T1 y T2 desplazables relativamente entre sí están dotadas de piezas de deslizamiento 18 para mejorar la propiedad deslizante. Estas se hallan a separaciones más o menos grandes en el espacio intermedio 19 entre la pared superior 8" del perfil de caja 8 y la pared cobertora opuesta 13" de la parte de carril T2. Estas piezas de deslizamiento 18 se tratan de cuerpos de disco que se prolongan en el lado del fondo a un saliente 20 en forma de tapón para el anclaje en un taladro de la pared 8". En este caso puede estar practicada una especie de unión de clip.

15.

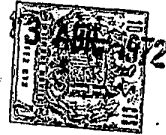
20.

Como se vé además en las figuras 2 y 3 las alas 15 del carril exterior 16 se extienden solo sobre la mitad de la altura de la parte de carril T2 que agarra por detrás. Esta presenta inmediatamente por encima del can

25.

401731

- 10 -



- to frontal libre, o sea en la zona de la altura restante que queda libre, una abertura pasante 21. En la última penetra la varilla 23 dotada de un saliente fiador a modo de diente 22 de un dispositivo de retención 24
5. para los carriles. El saliente fiador 22 está rebajado con respecto al ancho de la varilla, de forma que se producen frentes de apoyo que chocan contra el ala 13'. La parte de carril T1 guiadora presenta enfrente de la abertura pasante 21 una fila de huecos de diente consistente
10. en aberturas pasantes 25 situadas una tras otra.

- En la posición visible en las figuras 2 y 3 las partes de carril están bloqueadas una con otra. El extremo opuesto de la varilla abarca la guía de carril S por el lado derecho y entra al mismo tiempo en las aberturas de allí con su extremo de forma de gancho que presenta asimismo un saliente fiador 22 a modo de diente.
- 15.

En este lado está también la palanca doble 27 alojada en 26, visible también en la figura 1.

- La varilla 23 está adaptada en su transcurso correspondientemente al fondo perfilado por motivos de estabilidad.
- 20.

- La varilla 23 está bajo el efecto de un muelle de tracción F. Este ataca por uno de sus extremos en una argolla 28 desarrollada del material del fondo y por otro lado está amarrado en un escote 29 a modo de niche
- 25.

401731



- 11 -

de la varilla 23.

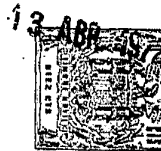
N O T A

- Descrita suficientemente la naturaleza del in  
vento, así como la manera de realizarlo en la práctica,
5. debe hacerse constar que las disposiciones anteriormen-  
te indicadas son susceptibles de modificaciones de deta  
lle en cuanto no alteren su principio fundamental. Tam  
bién se hace constar que el invento, corresponde a una  
solicitud de patente presentada en Alemania con fecha 18
10. de novimebre de 1.971, bajo el número P 21 57 232, aco-  
giéndose por tanto a los beneficios que conceden los Con  
venios Internacionales en vigor, siendo lo que consti-  
tuye la esencia del referido invento y por lo que se se  
licita Patente de Invención por 20 años en España sobre:
15. PERFECCIONAMIENTOS EN GUIAS DE CARRIL PARA ASIENTOS DE  
VEHICULOS; caracterizándose por lo siguiente:

- 18.- Perfeccionamientos en guías de carril pa  
ra asientos de vehículos, del tipo compuesta de una par  
te de carril a fijar estacionaria y una parte de carril
20. móvil con relación a ésta, agarrando por detrás una de  
las partes de carril canales longitudinales de la otra  
parte de carril, caracterizados porque la parte de ca-  
rril que presenta los canales longitudinales, consta de  
un perfil de caja, asociándose a las dos alas de la par
25. te de carril que agarra por detrás, superficies de pro-

ME

401731



- 12 -

tección situadas en el lado exterior.

2ª.- Perfeccionamientos, según reivindicación 1, caracterizados porque las superficies de protección se forman por las alas, que solapan los flancos laterales de la parte de carril que agarra por detrás y por un carril exterior en forma de U en su sección transversal, cuya alma, se une con la sección de pared del perfil de caja que se extiende entre los canales longitudinales.

3ª.- Perfeccionamientos, según las reivindicaciones 1 y 3, caracterizados porque las superficies de deslizamiento de los canales longitudinales están dirigidos aproximadamente hacia el canto de moldura del carril exterior, de forma de U, cayendo inclinadas hacia afuera.

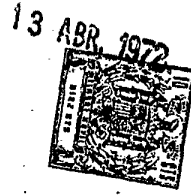
4ª.- Perfeccionamientos, según la reivindicación 1, caracterizados porque la pared cobertora de la parte de carril de perfil de caja, opuesta a la pared del perfil de caja equipada con los canales longitudinales, se equipa con piezas de deslizamiento.

5ª.- Perfeccionamientos, según las reivindicaciones 1 y 4, caracterizados por un anclaje en forma de tapón de las piezas de deslizamiento, en los taladros de la pared cobertora.

6ª.- Perfeccionamientos, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizados porque las alas del carril

*mle*

401731



- 13 -

exterior llegan por lo menos hasta la mitad de la altura de la parte de carril que agarra por detrás, la cual presenta en la zona de su altura restante libre una abertura pasante para el ataque de un dispositivo de retención, para los carriles, que actúa en cooperación con una serie de huecos de diente de la pared lateral de la parte de carril de perfil de caja.

- 5.
- 7<sup>a</sup>.- Perfeccionamientos en guías de carril para asientos de vehículos; tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria y en los adjuntos dibujos.
- 10.

Esta Memoria, consta de trece hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 13 ABR. 1972  
BREMSHEY A.G.,

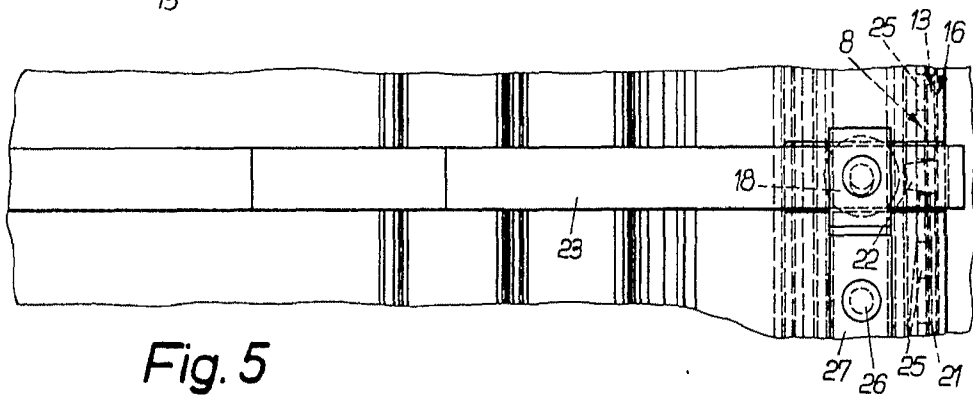
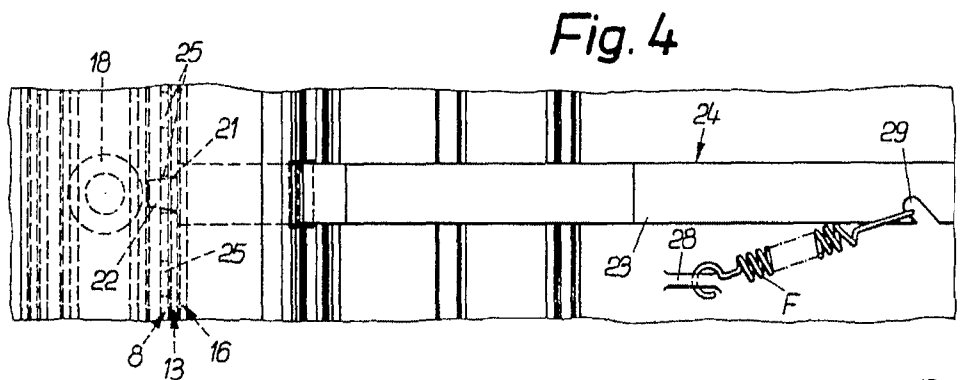
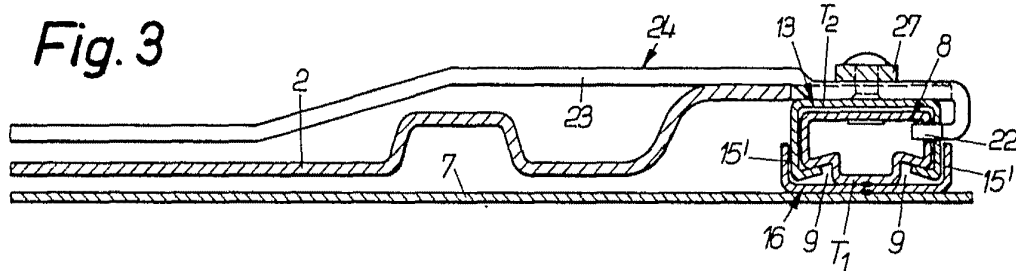
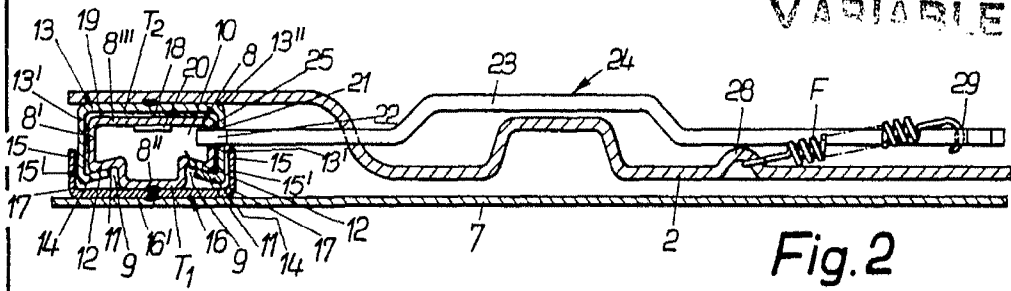
J. GOMEZ ACEBO Y MOJER  
P. p. Elmadot L. Goeta Farafades

an Ce



401731

# ESCALA VARIABLE



13 ABR. 1972

Madrid

J. GOMEZ ACEDO Y MOJER  
p. p. Firmados L. Gesta Forcadell