



PATENTE DE INVENCION

Ref: Fz 182.

416705

F.C. - 16-12-75

Int. Cl: A47C; B60N

# Memoria Descriptiva

sobre:

PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE  
ASIENTOS PARA VEHICULOS.

-----

*Solicitante:* BREMSHEY A.G., entidad alemana, residente en  
Ahrstrasse 5-7, Solingen-Ohlings, Republica  
Federal Alemana.

La invencion se refiere a un asien-  
to, especialmente para vehiculos, con un soporte  
de la superficie de asiento, suspendido por muelle,  
guiado por bielas del bastidor del asiento, bajo  
5. el cual está dispuesto el muelle de compresion acu

1416705



mulador de fuerza cuya tensión previa de muelle es ajustable mediante dislocación en altura del contrafuerte asociado a uno de los extremos del muelle.

- En una conocida forma de ejecución el soporte
5. de la superficie de asiento descansa sobre brazos giratorios que parten del bastidor del asiento. Estos posibilitan una dislocación del asiento en dirección de altura. Condicionado por la construcción, la variación de la situación en dirección de altura tiene lugar sobre un arco de giro. El muelle
  10. cónico que ataca sobre medios de regulación en el soporte de la superficie del asiento, se saca, en esta dislocación del asiento, de su posición básica piramidal, es decir flexa lateralmente. Esto tiene como consecuencia que el aprovechamiento resultante de un muelle de compresión cónico en lo referente
  15. a un ahorro de espacio por el encajonamiento de una en otra de las espiras que presentan diferente diámetro, se reduce e incluso en caso desfavorables se pierde. En esta conocida forma de ejecución se agrega todavía la desventaja de que los medios de ajuste que varían el momento de resistencia del muelle prolon
  20. gas asimismo el extremo del muelle, y concretamente en dirección transversal al eje del muelle y aquí de nuevo en arco. La superposición de estos dos movimientos en arco conduce a que aumenta todavía el peligro de un pandeo del muelle hacia afuera cuando se quiere dotar de las medidas mayores posibles.
  25. Las distintas espiras del muelle tropiezan unas sobre otras. Mediante esto se perjudica la máxima oscilación vertical. Se produce además una fuente de ruidos innecesaria por los choques de las distintas espiras del muelle.

- La invención se ha impuesto el cometido de
30. desarrollar un asiento de esta clase conservando el muelle



5. cónico en sí favorable, que a pesar de la regulación del momento de muelle se dá un encajonamiento ordenado, es decir sin fricción de las distintas espiras del muelle una en otra, de un muelle semejante, de forma que es posible una aproximación prácticamente hasta tocarse la parte portante y portadora del asiento.

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

10. Las reivindicaciones secundarias representan un ventajoso perfeccionamiento de la solución según la invención.

15. A consecuencia de tal estructuración se crea un asiento de esta clase de elevado valor utilitario. La adaptación de la propiedad del muelle a diferentes casos de carga puede efectuarse rápidamente y sin problemas. Sobre todo debido a que el contrafuerte del muelle ajusta sobre un husillo roscado que penetra coaxial en el interior del muelle de compresión, y de que se supone una dislocación en altura del asiento gobernada por bielas, se logra un encajonamiento de las espiras del muelle unas en otras exento de fricción y que evita

20. los choques. El husillo mismo está ubicado favorablemente dentro del espacio necesitado de todos modos para el muelle de compresión acumulador de fuerzas. La fuerza que altera el momento de resistencia del muelle actúa central sobre el cuerpo del muelle. El husillo roscado se acciona ventajosamente sobre un mecanismo de carraca conmutable. Ya que el husillo sobresale del lado inferior del soporte de la superficie de asiento, los correspondientes medios de accionamiento se hallan igualmente en la parte móvil del asiento. Estos adoptan

25. pues en relación a la superficie de asiento una situación

30.

416705

- 4 -



- invariada, lo cual facilita el accionamiento. Directamente en el contrafuerte ataca el extremo de sección transversal menor del muelle de compresión cónico, mientras que la base descansa sobre el bastidor del asiento. De modo ventajoso, los
5. medios de ajuste están individualmente desarrollados de forma que el husillo roscado esta dotado de una rueda dentada situada en el lado inferior de la placa soporte de la superficie de asiento, la cual engrana con una rueda dentada de transmisión sobre cuyo eje está dispuesto el mecanismo de carraca conmutable cuya palanca giratoria de maniobra sobresale del canto delantero del soporte de la superficie de asiento. La manija de maniobra está por lo demás construida de forma que puede utilizarse al mismo tiempo para conmutar la dirección efectiva del mecanismo. La espiga de bloqueo alojada desplazable longitudinalmente y que presenta el correspondiente diente de bloqueo
10. se levanta de la rueda de carraca, se invierte y se pone de nuevo en unión con esta rueda, para variar la dirección de bloqueo. La medida constructiva adopta finalmente de apoyar la palanca giratoria de maniobra hacia el fondo sobre un estribo de deslizamiento conduce a una forma de construcción extraordinariamente apta para la carga. El apoyo puede estar realizado mediante una ranura que forma topes finales en lugares correspondientes del soporte de la superficie de asiento o en forma de un estribo doblado correspondientemente al radio de giro de
15. la palanca de maniobra, que luego se sobre-agarra por una pieza de deslizamiento que parte de la palanca de maniobra.
- 20.
- 25.

En virtud de otra forma de ejecución resulta todavía la posibilidad de provocar la regulación del asiento mediante arrastre por fuerza de la rueda de accionamiento de

30.



- del dispositivo de regulación. El cambio de posición para la respectiva dirección de arrastre se efectúa con ayuda de pocos y sencillos componentes. A consecuencia de esto el dispositivo de regulación puede estar dimensionado pequeño constructivamente, y a pesar de su segura estabilidad de función, fabricarse con un costo mínimo técnicamente y así con ahorro de gastos.
5. El arrastre por fuerza puede efectuarse en un disco circular asociado a la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación desarrollada como rueda dentada de transmisión, pero
10. también directamente en el círculo de cabeza del dentado de la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación. Existe incluso la posibilidad de que los flancos de bloqueo de la palanca giratoria ataquen directamente en la rueda dentada portada por el husillo, o bien en un componente en forma de
15. disco sin dentar, que baste para la función en lugar de la rueda dentada. La palanca giratoria necesita para esto únicamente estar articulada giratoria en su punto de giro, es decir no necesita ser dislocable radialmente a su arco de giro, ya que el arrastre de la rueda de accionamiento del dispositivo
20. de regulación en una u otra dirección se efectúa únicamente mediante giro de la palanca giratoria en la respectiva dirección de accionamiento, forzosamente por los flancos de bloqueo. Los flancos de bloqueo se llevan ventajosamente directamente a su posición de ataque. La fuerza del apriete y la carrera
25. en vacío de la palanca giratoria puede determinarse por la medida de la distancia entre ejes, el eje de la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación y el punto de giro de la palanca de maniobra del dispositivo de regulación. Mediante
30. los puntos de giro separados de la palanca giratoria y de la

416705

- 6 -



- rueda de accionamiento queda garantizado un seguro arrastre por cuanto que el apriete entre los flancos de bloqueo y la rueda de accionamiento se refuerza al aumentar las fuerzas contrarias. Además mediante esto se produce la ventaja de que
5. en cualquier distancia arbitraria de la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación se logra otra posibilidad de bloqueo, concretamente entre la manija de conmutación y la cara frontal del brazo saliente. La manija de conmutación está dispuesta de manera que en la respectiva posición para la dirección de giro de arrastre posibilita al mismo tiempo el giro
10. en retorno libre de la palanca de maniobra del dispositivo de regulación por cuanto que al alcanzarse la situación alineada entre la palanca de maniobra del dispositivo de regulación y el brazo saliente tropiezan en la cara frontal del brazo saliente e impide así un apriete del flanco de bloqueo para la dirección de giro de arrastre contraria. La manija de conmutación cumple esta función en ambas direcciones de giro de accionamiento, en igual medida, mediante sencillo desplazamiento en la ranura transversal. La manija de conmutación se halla
15. para esto en situación favorable del accionamiento fuera del bastidor del asiento, a pesar del efecto directo sobre el dispositivo de regulación. Los componentes que se aprietan unos contra otros se hallan en situación protegida de utilización y evitan eventualmente heridas o que pillen algo inadvertidamente por ejemplo el pantalón del usuario. La regulación de la manija de conmutación puede en esto efectuarse en el extremo opuesto a la sección de apriete, dispuesto por encima de la palanca de maniobra del dispositivo de regulación. El apriete entre la manija de conmutación y el brazo saliente al girar retornando
20. la palanca de maniobra del dispositivo de regulación se efectúa
- 25.
- 30.



- tua del modo que más preserva el material. Las fuerzas de comprensión aplicadas se distribuyen planas de forma que en el canto frontal del brazo saliente no pueden surgir deterioros, es decir entalladuras, ni aún después de largo tiempo de uso.
5. Al emplearse el trinquete de forma de balancín el punto de giro de la palanca de maniobra del dispositivo de regulación puede estar sobre el eje de la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación. La respectiva dirección de arrastre de la rueda de accionamiento se determina mediante sencilla regulación de la palanca de conmutación. La conmutación puede efectuarse también aquí de modo favorable para el agarre fuera del bastidor del asiento, directamente en la empuñadura de la palanca de maniobra del dispositivo de regulación. La manija de conmutación no necesita fijarse en situación ya que al ajustarse
10. una vez la deseada dirección de arrastre al accionarse la carraca el correspondiente diente de bloqueo del trinquete sale en verdad del dentado de la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación pero sin embargo no hasta la línea de punto muerto, de forma que el diente de bloqueo se tira siempre
15. de nuevo a ataque de enclavamiento bajo el efecto del muelle de tracción del trinquete. La manija de conmutación sirve por consiguiente no para mantener el engrane del diente sino únicamente para dislocar el muelle de tracción del trinquete a la respectiva situación lateral respecto a la línea de punto muerto.
20. A continuación se aclaran con más detalle otras ventajas y particularidades del objeto de la invención a base de varios ejemplos de ejecución ilustrados en los dibujos.
25. La figura 1, muestra en vista lateral el
- 30.



asiento desarrollado según la invención.

La figura 2, muestra el bastidor del asiento en sección vertical, y concretamente sin asiento.

5. La figura 3, muestra una vista trasera de este bastidor del asiento.

La figura 4, muestra el mecanismo fiador de carraca conmutable en representación individual.

La figura 5, muestra una variante del bastidor del asiento, asimismo en sección vertical.

10. La figura 6, muestra una vista en planta de la figura 5.

La figura 7, muestra una sección longitudinal de la forma de construcción variada del dispositivo de regulación.

15. La figura 8, muestra la palanca de maniobra del dispositivo de regulación y la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación al accionarse en el sentido de una compresión del muelle de compresión acumulador de fuerza según la primera forma de ejecución.

20. La figura 9, muestra la palanca de maniobra del dispositivo de regulación y la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación al girar retornando libre la palanca de maniobra.

25. La figura 10, muestra la palanca de maniobra del dispositivo de regulación y la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación al girar en el sentido de soltar el muelle de compresión acumulador de fuerza según la primera forma de ejecución.

La figura 11, muestra la sección por la línea V-V de la figura 10.

La figura 12, muestra la palanca de maniobra de dispositivo de regulación y la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación según la segunda forma de ejecución en una de las situaciones de ataque del trinquete.

5. La figura 14, muestra la sección por la línea VIII-VIII de la figura 12, y

La figura 15, muestra la palanca de maniobra del dispositivo de regulación y la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación según la segunda forma de ejecución, en la posición de punto muerto del muelle de tracción del trinquete.

10.

El asiento de vehículo representado presenta un bastidor 2 portador de la almohadilla 1 del que parten en la zona trasera dos guardelas 3 dirigidas hacia arriba las cuales llevan los pivotes de alojamiento no representados con detalle para el bastidor del respaldo abatible, cubierto asimismo por una almohadilla 4.

15.

El conjunto descansa sobre carriles guía 5 que posibilitan una dislocación del asiento en la dirección de marcha. Los medios de inmovilización correspondientes están designados con 6.

20.

Los carriles 5 están unidos con un soporte 7 del asiento o bien de la superficie de asiento. El último consta de dos carriles en U 8 que están unidos uno con otro sobre piezas transversales 9 y 10 fijadas en la zona de los extremos de los carriles. La pieza transversal 10 se extiende en la vertical y forma la pared frontal del soporte 7 de la superficie de asiento.

25.

El soporte 7 de la superficie de asiento es dislocable en altura en relación al bastidor 11 del asiento

30.

416705



que le porta y está apoyado en el centro por un muelle cónico de compresión 12 acumulador de fuerza.

5. También el bastidor del asiento está estructurado en forma de marco. Este presenta igualmente carriles en U 13. Los últimos están de nuevo unidos uno con otro sobre piezas transversales 14 así como una placa soporte 15 dispuesta en la zona central del marco.

10. La placa soporte 15 descansa sobre los brazos 13' de la U del lado del fondo de los carriles 13 y forma el apoyo para el muelle de compresión 12 el cual descansa aquí con su espira de muelle más grande 12', apoyado radialmente por lóbulos 16.

15. El soporte de la superficie de asiento 7 y el bastidor 11 del asiento están en unión sobre bielas 17 y 18 que se cruzan. Las últimas se extienden en inmediata vecindad a los carriles 8 y 13. Las bielas 17 giran en torno a pivotes de articulación 19 estacionarios del bastidor 11 del asiento, mientras que las bielas 18 giran en torno a pivotes de articulación estacionarios 20 del soporte 7 de la superficie de asiento. Los extremos libres de ambas bielas llevan pivotes guía 22 equipados con poleas de rodadura 21 que penetran en el espacio de la U del respectivo carril 8 y 13.

20. En el punto de cruce de ambas bielas está previsto un eje de articulación en forma de dos bulones rosca-  
25. dos 23. Para aumentar el apoyo radial de los bulones rosca-  
dos 23 está asociada una placa 25 que refuerza al mismo tiempo la sección de aquel lugar. La placa se encuentra sobre la biela 17 exterior. Esta asociación de la biela, contribuye a la regulación paralela del soporte 7 del asiento respecto al  
30. bastidor 11 del asiento. Para el muelle de compresión acumu-

lador de fuerza 12 intercalado resulta así por consiguiente una puesta bajo presión en el eje x-x incluso a una variación de la resistencia del resorte. Esta variación se transmite sobre un contrafuerte 26 situado coaxial al muelle de compresión 12. El último ajusta sobre un husillo roscado 27. Este parte del lado inferior del soporte 7 de la superficie de asiento y penetra en el interior del muelle de compresión 12. El contrafuerte presenta rosca interior 28 y penetra con su saliente de centraje 29, en la medida de la sección transversal del alambre del muelle, en la espira 12'' siempre extrema dimensionada correspondientemente grande.

Para la inmovilización segura al giro del contrafuerte 26 respecto al husillo 27 dispuesto rotativo, basta la presión de contacto resultante de la tensión previa del muelle 12.

El husillo 27 lleva una rueda dentada 30 unida fija con él. Esta tiene dentado recto y se apoya plana en la placa soporte 31 que la aloja. La rueda dentada 30 actúa en cooperación con una rueda dentada de transmisión 32 alojada igualmente en la placa 31, sobre cuyo eje 33 que mira hacia el fondo ajusta una rueda de carraca 34 en cuyo dentado recto penetra un diente fiador 35 de una espiga de bloqueo 36 que está bajo solicitud de muelle en la dirección de ataque. El muelle está designado con 37. El muelle, la espiga de bloqueo y el diente fiador, que juntamente con la rueda de carraca 34 forman el mecanismo de carraca, son accionables en el interior de una palanca giratoria de maniobra 38 saliente de la placa frontal 9. Para esta palanca se emplea tubo redondo. Un casquillo 39 asegurado en situación encajado por el extremo libre forma con su extremo frontal que mira hacia adentro

416705

- 12 -



39' uno de los contrafuertes del muelle, mientras que el contrafuerte del lado de la palanca de bloqueo se forma por una grupilla transversal, o por una arandela 40 sobre encajada y asegurada en situación.

5. La espalda 35' del diente fiador 35 está achaflanada. En la alineación de este diente representada en la figura 4, la palanca fiadora de maniobra 38 puede girarse en la dirección de la flecha y en torno al eje 33. En esto salta el diente 35 sobre los dientes 34' del disco de carraca estacionario.
10. Un siguiente movimiento de la palanca giratoria de maniobra en contra de la dirección de la flecha "y" conduce al arrastre del disco 34 y con ello a un giro de la rueda dentada de transmisión 32 la cual transmite el movimiento de giro a continuación al husillo 27, de forma que tiene lugar una
15. dislocación del contrafuerte 26. Para poder dislocar ahora el contrafuerte en ambas direcciones accionado por la palanca, el mecanismo está desarrollado como mecanismo de carraca convertible, es decir se adoptan disposiciones que permiten invertir el diente 35, de forma que la espalda 35' del diente puede
20. llevarse también a una posición en la que la rueda de carraca 34 se arrastra en dirección contraria. Para la inversión del diente 35 es necesario unicamente tirar de la espiga de bloqueo 36 equipada con una manija 41, en contra del efecto del muelle hasta que un pasador transversal 42 de esta espiga
25. que inmoviliza ambas posiciones finales sale de la ranura transversal 43 que parte del extremo frontal libre para caer en la otra posición básica después de una inversión de 180°. El muelle 37 cumple con esto una doble función: Por una parte actúa como muelle de carraca según su propio destino, y por
30. otra parte como muelle de retención que solicita la respecti-



va posición básica.

- También se tienen en cuenta las exigencias de una construcción estable del mecanismo de carraca. Así, el lóbulo de alojamiento 44 para la articulación de la palanca 38 está reforzado por nervios 45 doblados hacia arriba que par
5. ten de él mismo material y que circundan al mismo tiempo que protegen la rueda de carraca, que se continúan en el lado de la palanca, a consecuencia de una unión de soldadura o similar, en la pared del tubo de la palanca de maniobra 38. Los nervios
10. 45 decrecen en altura en la sección situada apuesta a la palanca y ésto bajo formación de una sección de fondo a modo de vaso para incluir el disco de protección 46 de material autolubrificante. Para el apoyo del lado del eje de la palanca giratoria de maniobra 38 sirve una grupilla 47 que atraviesa transversalmente el eje 33. El extremo libre de la palanca giratoria
15. de maniobra 38 se halla sobre el canto 48' inferior de una ranura 48 que transcurre horizontal, prevista en la placa frontal 10, cuyos extremos de ranura 48'' adaptados a la sección transversal redonda de la palanca giratoria de maniobra forman
20. topes de limitación.

- En la variante según las figuras 5 y 6 el apoyo del extremo libre de la palanca giratoria de maniobra 38 se logra mediante un estribo de deslizamiento 49 que sobresale de la placa frontal, cuyos lóbulos extremos doblados hacia
25. arriba 50 están asociados formando bridas de fijación 51 que están soldadas al lado inferior del brazo de la U 8' de los carriles en U 8.

- El estribo de deslizamiento adopta un transcurso en arco correspondiente al radio de giro de la palanca de maniobra 38. Su canto superior 48' se sobreagarra por una
- 30.

416705

- 14 -



5. pieza de deslizamiento 53. Se trata de un componente acodado doble una de cuyas alas de ángulo 53' está abombada correspondientemente al abombamiento de la palanca giratoria de maniobra y está inmovilizada mediante soldadura, remachado o similar. En el alma 53" alineado paralelo al estribo se une el ala 53" de la pieza de deslizamiento que sobreagarra el canto superior 49' del estribo.

10. El tope final se forma aquí por los cantos frontales 8" del brazo 8' de los perfiles en U 8 del soporte 7 de la superficie de asiento.

15. Las restantes medidas constructivas son análogas a las de la primera forma de ejecución descrita arriba. Existen ciertas diferencias sobretodo en la estructuración de la palanca giratoria de maniobra cuyo muelle de recuperación 37 se apoya en el lado de la palanca desde ahora por una ranura anular 54 entallada.

20. A ambas estructuraciones están asociados - además topes de goma 55 como tope de amortiguación para el soporte 7 de la superficie de asiento. Estos topes de goma 55 sientan sobre el brazo superior de la U 13" de los carriles en U 13. Sobre éstos chocan los brazos de la U 8' de los carriles en U superiores 8. Los topes 5 están achaflanados en su superficie que mira hacia afuera de tal modo que los topes acaban casi en punta. Estos están alojados en una embutición 56 de los carriles en U 13 del bastidor 11 del asiento.

30. Las planchas de alojamiento 15 de ambas formas de construcción presentan una abertura pasante 57 central, es decir situada en la dirección del eje del husillo roscado 27 que oscila también, y ésto para el paso sin impedimento de una placa tope 58 sobresaliente de la sección transversal del



5. husillo roscado 27, con correspondiente amplitud del soporte 7 de la superficie de asiento. En la forma de ejecución ilustrada en las figuras 5 y 6 está interconectado entre el soporte 7 de la superficie de asiento y el bastidor 11 del asiento un amortiguador de choque de construcción usual. Este agarra por una parte sobre el pivote de articulación 59 y por otra parte, mediante el pivote de articulación 60, a las partes móviles asociadas una a otra.

10. En la solución ilustrada en las figuras 7 a 15 el dispositivo de regulación 70 lleva un asiento ilustrado con detalle. Este asiento está fijado sobre el soporte 7 de la superficie de asiento del dispositivo de regulación 70. El soporte 7 de la superficie de asiento consta de dos carriles en U 8 que están unidos uno con otro sobre una pieza transversal 10 fijada en la zona de los extremos de los carriles. La pieza transversal 10 se extiende en la vertical y forma la pared frontal del soporte 7 de la superficie de asiento.

15. El soporte 7 de la superficie de asiento es dislocable en altura en relación al bastidor 11 del asiento que le sostiene y está apoyado centralmente por un muelle cónico de compresión acumulador de fuerza 12. También el bastidor del asiento está estructurado en forma de marco. Este presenta igualmente carriles en U 13. Los últimos están unidos uno con otro sobre piezas transversales 14 así como una placa soporte 15 dispuesta en la zona central del marco.

20. La placa soporte 15 descansa sobre los brazos de la U 13' de los carriles 13 y forma el apoyo para el muelle de compresión 12 el cual descansa aquí con su espira de muelle mas grande 12', apoyado radialmente por lóbulos 16.

25. El soporte 7 de la superficie de asiento y

30.

416705

- 16 -



5. el bastidor 11 del asiento están en unión sobre bielas 17, 18 que se cruzan. Las últimas se extienden en inmediata vecindad a los carriles 8 y 13. Las bielas 13 giran en torno a pivotes de articulación 19 estacionarios del bastidor 11 del asiento, mientras que las bielas 18 giran en torno a pivotes de articulación estacionarios 20 del soporte 7 de la superficie de asiento. Los extremos libres de ambas bielas llevan pivotes guía 22 provista de poleas de rodadura 21 que penetran en el espacio de la U de los respectivos carriles 8 y 13. En el punto de cruce de ambas bielas está previsto un eje de articulación 23.
10. Esta disposición de las bielas contribuye a una regulación paralela del soporte 7 del asiento respecto al bastidor 11 del asiento. Para el muelle de compresión acumulador de fuerza 12 interconectado resulta por consiguiente una puesta bajo presión en el eje x-x, y ésto también a una variación de la resistencia de muelle. Esta variación se transmite sobre un contrafuerte 26 situado coaxial al muelle de compresión 12. El
15. contrafuerte ajusta sobre un husillo roscado 27. Este parte del lado inferior del soporte 7 de la superficie de asiento y penetra en el interior del muelle de compresión 12. El
20. contrafuerte presenta rosca interior 28 y penetra con un saliente de centrado 29., en la medida de la sección transversal del alambre del muelle, en la espira 12" siempre final dimensionada correspondientemente grande.
25. Para la inmovilización segura al giro del contrafuerte 26 con respecto al husillo 27 dispuesto rotativo basta la presión de contacto resultante de la tensión previa del muelle.
30. El husillo 27 lleva una rueda dentada 30 un da fija con él. Esta tiene dentado recto y se apoya plana en



5. la placa soporte 31 que la aloja. La rueda dentada 30 actua en cooperaci3n con una rueda de accionamiento de direcci3n de regulaci3n 32 desarrollada como rueda dentada de transmisi3n, alojada igualmente en la placa 31. Sobre su eje 33 que mira hacia el fondo ajusta, en la primera forma de ejecuci3n de las figuras 8 a 11, un brazo saliente 71. El brazo saliente 71 es giratorio en torno al eje 33. Sobre un pivote de alojamiento 72 est1 dispuesta giratoria en el brazo saliente 71 una palanca 73. La palanca giratoria 73 est1 formada por la palanca de maniobra 74 del dispositivo de regulaci3n. Sobre esta palanca giratoria 73 est1 soldada fija una placa de apriete 75. El canto frontal 75' de esta placa de apriete penetra hasta el dentado recto de la rueda de accionamiento 32 del dispositivo de regulaci3n y est1 conformado concavo. Las zonas marginales del canto frontal 75' forman los flancos de bloqueo 15. 76, 77.

20. En la secci3n final 75" de la placa de apriete 75 est1 prevista una ranura transversal 78 pasante tambi3n suficientemente por la palanca giratoria 73, que se atraviesa por una manija de conmutaci3n 79 deslizable. La manija de conmutaci3n 79 presenta la secci3n central cilindrca 79' que se gui1 en la ranura transversal 78 y forma por encima una secci3n de maniobra 79 de mayor secci3n transversal situada sobre la placa de apriete. En el extremo opuesto de la manija de conmutaci3n 79 est1 previsto igualmente un contrafuerte 79" de mayor secci3n transversal, el cual tiene una cara de contacto 80.

30. Si la manija de conmutaci3n 79 adopta la posici3n ilustrada en la figura 8, la palanca de maniobra 74 del dispositivo de regulaci3n gira en la direcci3n de arrastre M1

416705



5. hasta que el flanco de bloqueo 77 de la placa de apriete 75 llega a contacto con el circulo de cabeza de la rueda de accionamiento 32 del dispositivo de regulacion. Si se sigue girando en la direccion de la flecha M1 la palanca de maniobra 74 del dispositivo de regulacion, se arrastra la rueda de accionamiento 32 del dispositivo de regulacion en la direccion de la flecha M1 mediante el flanco de bloqueo 77. Al mismo tiempo la cara de contacto 80 de la manija de conmutacion 79 se ciñe a la cara frontal 71' del brazo saliente 71 de forma que éste gira igualmente arrastrado en la direccion de la flecha M1.

10. En el giro retornando libre hacia atras de la palanca de maniobra 74 del dispositivo de regulacion en la direccion de la flecha M2, ilustrado en la figura 9, el flanco de bloqueo 77 se sale de su contacto con la rueda de accionamiento 32 del dispositivo de regulacion, girandose primeramente sólo la palanca de maniobra 74 del dispositivo de regulacion hasta que la cara de contacto 80 de la manija de conmutacion 79 se ciñe a la cara frontal 71 al otro lado de la prolongacion axial a-a en la seccion 81 de la cara frontal 71' del brazo saliente 71. Ahora se arrastra de nuevo retornando el brazo saliente 71 en la direccion de la flecha M2. De este modo se forma el punto de giro de la palanca de maniobra 74 del dispositivo de regulacion por el eje 33, de forma que al seguir girando la palanca de maniobra 74 en la direccion de la flecha M2 el flanco de bloqueo 76 no puede llegar a contacto indeseado con la rueda de accionamiento 32 del dispositivo de regulacion. La palanca 73 puede tambien actuar con los flancos de bloqueo 76, 77 de la placa de apriete 75 en cooperacion con un disco no dibujado, en la funcion descrita, pudiendo -

15. estar unido este disco entonces de modo apropiado con la rue-

20.

25.

30.



da de accionamiento 32.

Si se desplaza la manija de conmutación 79 a la posición dibujada en la figura 10, se efectúa un arrastre de la rueda de accionamiento 32 del dispositivo de regulación en la dirección de la flecha M2.

5.

En el otro ejemplo de ejecución según las figuras 12 a 15 el arrastre de la rueda de accionamiento 32 del dispositivo de regulación se efectúa mediante arrastre por forma. Para esto la palanca de maniobra de maniobra 82 del dis-

10.

positivo de regulación ataca directamente en el eje 33 de la rueda de accionamiento 32 y es giratoria en torno a éste. La palanca de maniobra 82 tiene la sección de accionamiento 82' y la sección de arrastre 82". Sobre el eje longitudinal L de la palanca de maniobra 82 ajusta en la sección de arrastre 82"

15.

un pivote de articulación de trinquete 83 que forma el punto de giro de un trinquete 84. El trinquete 84 tiene en su lado 84' dirigido hacia la rueda de accionamiento 32, un diente de bloqueo 85, 86 a cada lado del eje longitudinal L-L. En la zona del diente de bloqueo 85 parte del lado transversal 84"

20.

del trinquete 84 un lóbulo de alojamiento 87 que lleva un pivote 88 que sirve como fijación para uno de los extremos de un muelle de tracción 89 del trinquete. El otro extremo del muelle de tracción 89 del trinquete está fijado en un lóbulo soporte 90 que está dispuesto en situación vertical en el lado

25.

longitudinal 91 de la sección de arrastre 82" de la palanca de maniobra 82.

El trinquete 84 está en unión con una corredera 93 que sirve como manija de conmutación, sobre una pieza de unión 92 que está fijada en su sección situada próxima al lado exterior 84". La corredera 93 ajusta guiada longitudinal-

30.

416705



5. mente en una ramura longitudinal 94 de una empuñadura 95 la cual está asociada a la palanca de maniobra 82 del dispositivo de regulación en la sección de accionamiento 82' y está embutida en la empuñadura. La pieza de unión 92 se guía en la empuñadura 95 en un canal 96 por debajo de la palanca de maniobra 82. La sección 92' de la pieza de unión 92 sobresaliente de la empuñadura 95 atraviesa un orificio 97 de una sección acodada 98 de la palanca de maniobra 82 y llega así en la zona del trinquete 84 a un plano situado sobre la sección de enclavamiento 52.

10. En la posición de la corredera 93 mostrada en la figura 15 el trinquete 84 y así el muelle de tracción 89 del trinquete, adopta una posición en ángulo respecto al eje longitudinal L-L de la palanca de maniobra 82, de forma que el muelle de tracción 89 del trinquete se halla en la línea de punto muerto T-T. Un desplazamiento de la corredera 93 en la dirección de la flecha S1 origina un giro del trinquete 84 en torno a su punto de giro 83, de tal modo que el muelle de tracción 89 del trinquete se sale de su situación de punto muerto y se gira por su efecto de muelle el trinquete 84 hasta que el diente de bloqueo 85 llega a engranar con la corona dentada de la rueda de accionamiento 32 del dispositivo de regulación. Si se gira ahora la palanca de maniobra 82 del dispositivo de regulación en la dirección de arrastre M1, se efectúa mediante el engrane del diente de bloqueo 85 un arrastre de la rueda de accionamiento 32 del dispositivo de regulación en la dirección de la flecha M1.

25. Al girar retornando la palanca de maniobra 82 en la dirección de arrastre M2, el diente de bloqueo 85 salta sobre el plano inclinado del flanco de diente 85' desengranan

30.



dose a modo de carraca de la rueda de accionamiento 32, de forma que la palanca 82 gira retornando libre mientras que la rueda de accionamiento 32 permanece en su posición.

5.- En la posición de punto muerto del trinquete 84 queda entre la punta del diente de bloqueo 85 y la rueda de accionamiento 32 una separación A por la cual es reconocible que al girar retornando libre la palanca de maniobra 82 y al desenclavarse como resultado de ésto el diente de bloqueo 85, el muelle de tracción 89 no llega hasta su situación de punto muerto. De este modo al girar retornando a modo de carraca la palanca de maniobra 82 en la dirección de la flecha M2, el trinquete 84 permanece solicitado por muelle en la dirección de engrane.

10. Al desplazarse la corredera 93 en la dirección de la flecha S2, como ilustra la figura 13, el trinquete 84 gira en torno a su punto de giro 83 de forma que el muelle de tracción 89 del trinquete origina desde ahora un engrane solicitado por muelle del diente de bloqueo 86 con la corona dentada de la rueda de accionamiento 32. Al girar la palanca de maniobra 82 en la dirección de la flecha M2 se efectua - ahora un arrastre de la rueda de accionamiento 32 en la dirección de arrastre M2. El giro retornando a modo de carraca de la palanca de maniobra 82 tiene lugar en ésto del mismo modo bajo constante solicitud de muelle del muelle de tracción 89 en dirección de engrane.

- NOTA -

15. Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarse en la practica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente descri-  
tas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto

416705



5. no alteren su principio fundamental. También se hace constar que el invento corresponde a una solicitud de Patente presentada en Alemania, bajo los numeros y las fechas siguientes P 22 33 674.9 de 8 de Julio de 1.972 y P 23 27 850.4 de 1 de Junio de 1.973, acogiendo por lo tanto a los beneficios que conceden los Convenios Internacionales en vigor, siendo lo que constituye la esencia del referido invento y por lo que se solicita una Patente de Invención por 20 años, sobre: PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE ASIENTOS PARA VEHICULOS, caracterizandose por lo siguiente.

10. 1.- Perfeccionamientos en la construcción de asientos para vehículos, que comprenden un soporte de la superficie de asiento, suspendido por un muelle, guiado por bie-las del bastidor del asiento, bajo el cual está dispuesto el muelle de compresión acumulador de fuerza cuya tensión previa de muelle es ajustable mediante dislocación en altura del con-trafuerte asociado a uno de los extremos del muelle, caracte-rizados porque el contrafuerte del muelle ajusta en un husillo roscado que penetra coaxial en el interior del muelle de -

15. compresión y es accionable por un mecanismo de carraca conmu-table.

20. 2.- Perfeccionamientos según la reivindica-ción 1, caracterizados porque el husillo se destaca del lado inferior del soporte de la superficie de asiento, está alojado en ésta y entra en el extremo de menor sección transversal

25. del muelle de compresión cónico.

30. 3.- Perfeccionamientos según las reivindica-ciones 1 y 2, caracterizados porque al husillo roscado se le dota de una rueda dentada situada en el lado inferior de la placa soporte de la superficie de asiento, la cual engrana

mg



con una rueda dentada de transmisión sobre cuyo eje está dispuesto el mecanismo de carraca conmutable cuya palanca giratoria de maniobra sobresale del canto anterior del soporte de la superficie de asiento.

5.

4.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque la manija de maniobra del mecanismo de carraca conmutable sirve al mismo tiempo para conmutar la dirección de bloqueo efectiva.

10.

5.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 y 4, caracterizados porque se extiende coaxial, en la palanca giratoria de maniobra del mecanismo de carraca conmutable, una espiga de bloqueo dislocable axialmente contra el efecto del muelle y giratoria en la posición dislocada, cuyo extremo desarrollado a modo de diente engrana en la rueda de carraca.

15.

6.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 y 4, caracterizados porque se dispone de un estribo de deslizamiento que llega a los topes finales para la palanca giratoria de maniobra, el cual está doblado correspondientemente al radio de giro de la palanca giratoria de maniobra y está sobreagarrado por una pieza de deslizamiento de esta palanca de maniobra.

20.

25.

7.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque el mecanismo de conmutación consta de una palanca giratoria con dos flancos de bloqueo opuestos entre sí que se pueden llevar alternativamente a posición de ataque con la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación, mediante una manija de conmutación respectivamente.

30.

8.- Perfeccionamientos según la reivindicación

*me*

416705



5. ción 7, caracterizados porque la palanca giratoria está formada por la palanca de maniobra del dispositivo de regulación que está alojada al otro lado de su eje sobre un brazo saliente ajustado sobre el eje de la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación, y que lleva una manija de conmutación desmontable en una ramura transversal que se halla delante de la cara frontal del brazo saliente y es gobernable alternativamente a uno u otro lado de la prolongación axial del pivote de alojamiento de la palanca giratoria y del eje de la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación.

10. 9.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 7 y 8, caracterizados porque el brazo saliente se dispone debajo de la palanca giratoria, y la manija de conmutación tiene por debajo de la palanca giratoria un contrafuerte situado plano delante de la cara frontal.

15. 10.- Perfeccionamientos según la reivindicación 7, caracterizados porque la palanca giratoria consta de un trinquete en forma de balancín alojado sobre la palanca de maniobra del dispositivo de regulación y solicitado por muelle en la dirección de ataque, cuyo diente de bloqueo terminal se puede llevar por medio de la palanca de conmutación a posición de engrane con la rueda de accionamiento del dispositivo de regulación.

20. 11.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 y 10, caracterizados porque el trinquete es desplazable mediante una corredera como manija de conmutación guiada en una ranura longitudinal en la empuñadura de la palanca de maniobra del dispositivo de regulación.

25. 12.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 y 10, caracterizados porque al trinquete se asocia

ME

416705



una posición central neutra en la cual el muelle de tracción del trinquete se encuentra en la línea de punto muerto respecto al pivote de articulación del trinquete.

5.

13.- Perfeccionamientos en la construcción de asientos para vehículos, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrada en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de veinticinco hojas escritas a maquina por una sola cara.

Madrid, a 9 de Mayo de 1974

BREMSHEY A.G.

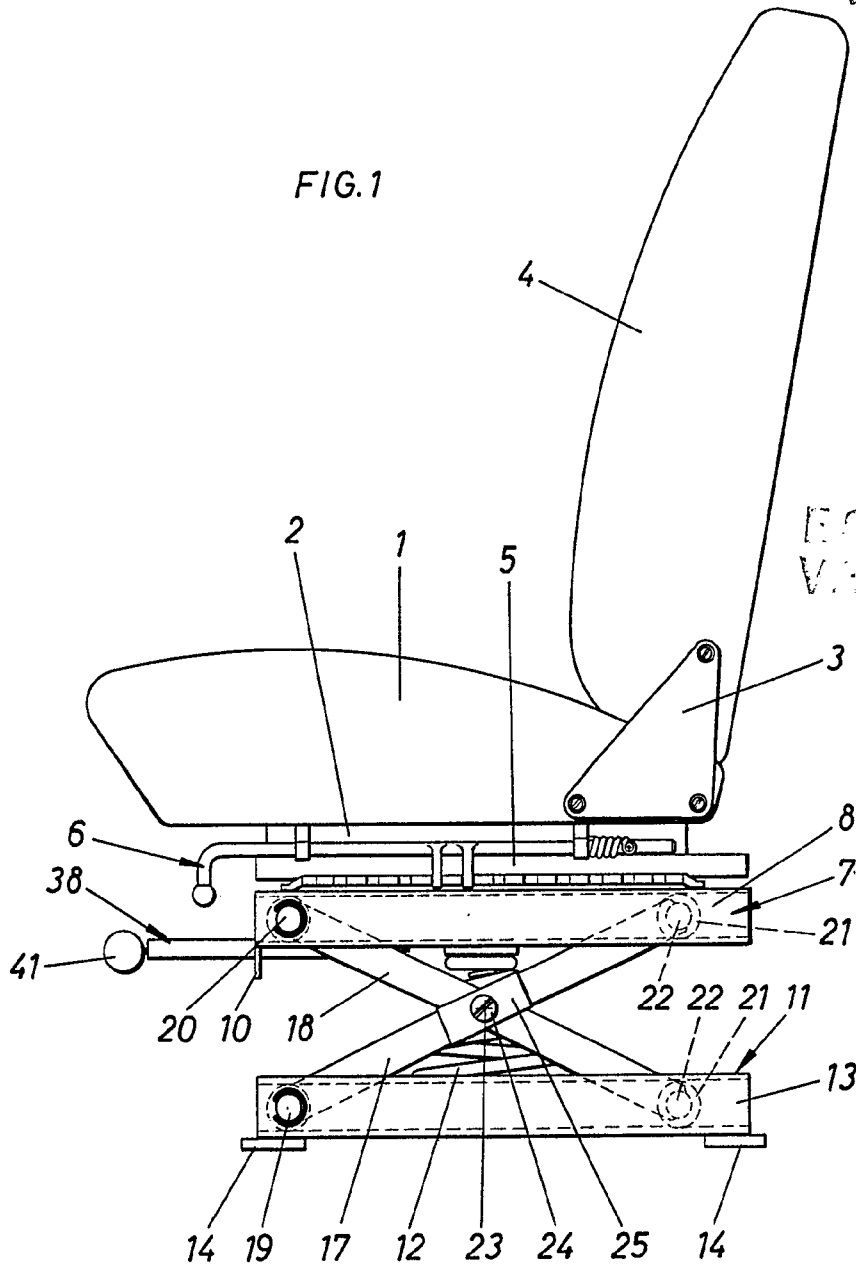
J. GOMEZ FERNANDEZ Y MODET  
P.º Firmado: L. Gósta Fernández

ME

416705



FIG.1



ESPAÑA  
VALE

9 APR 1976

Madrid  
J. GARCIA ACEDO Y ASOCIADOS  
Firmado: L. Garcia Fernandez

1410703

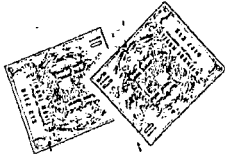
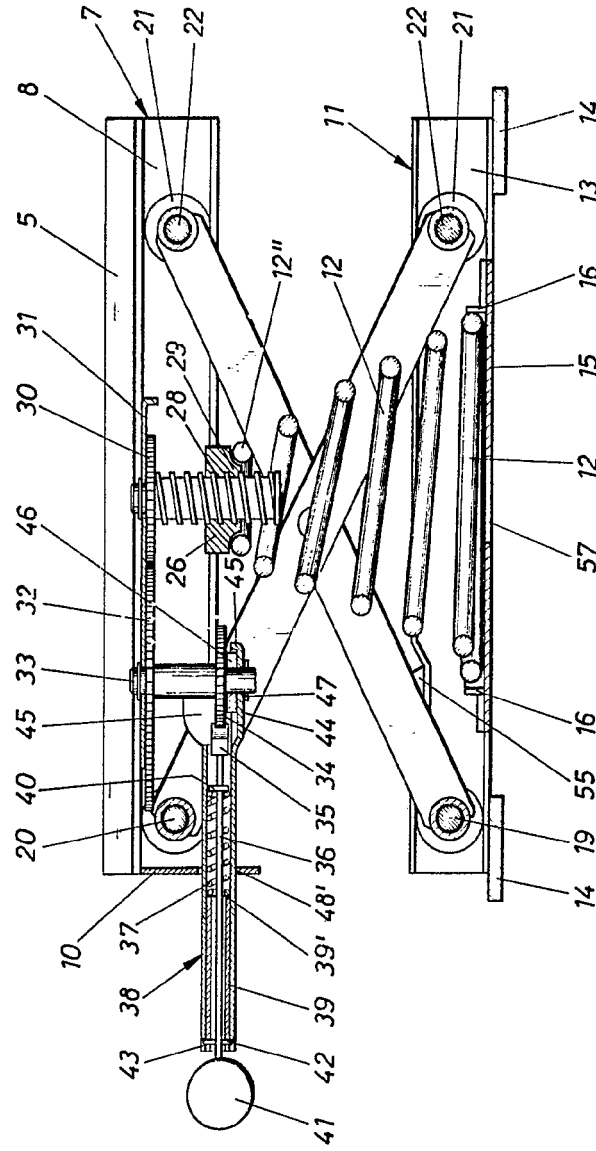


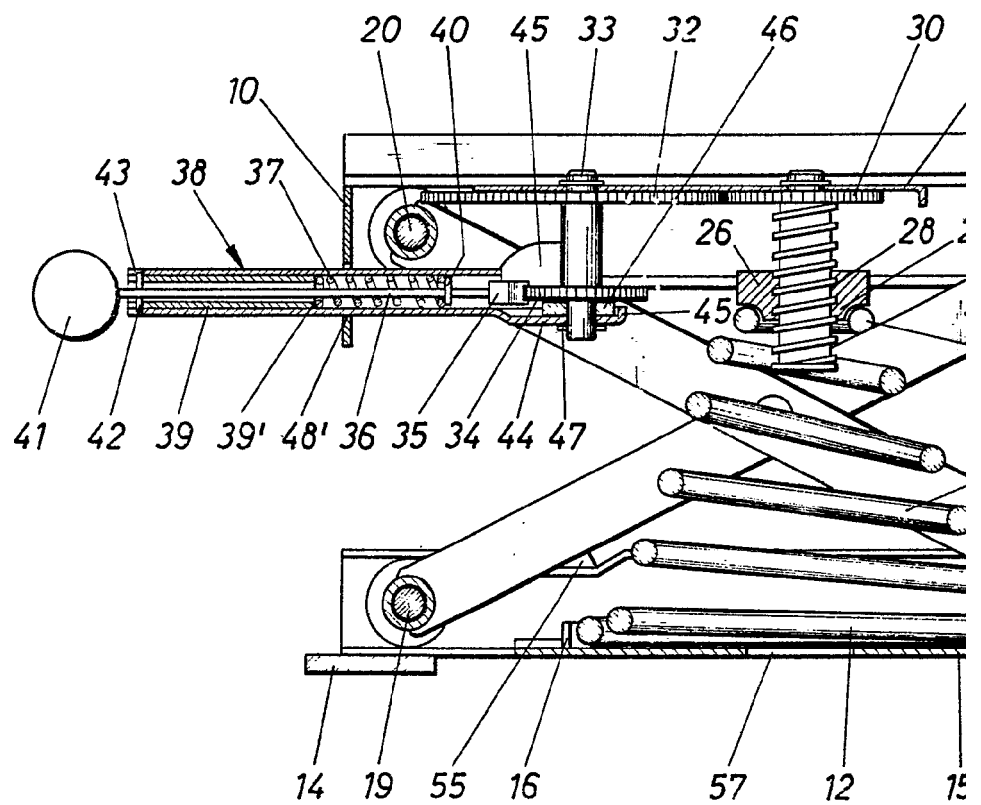
FIG. 2



*Handwritten signature or mark in the bottom right corner of the page.*

1416705

FIG. 2





416705

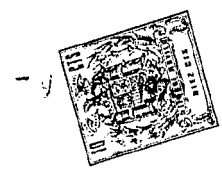
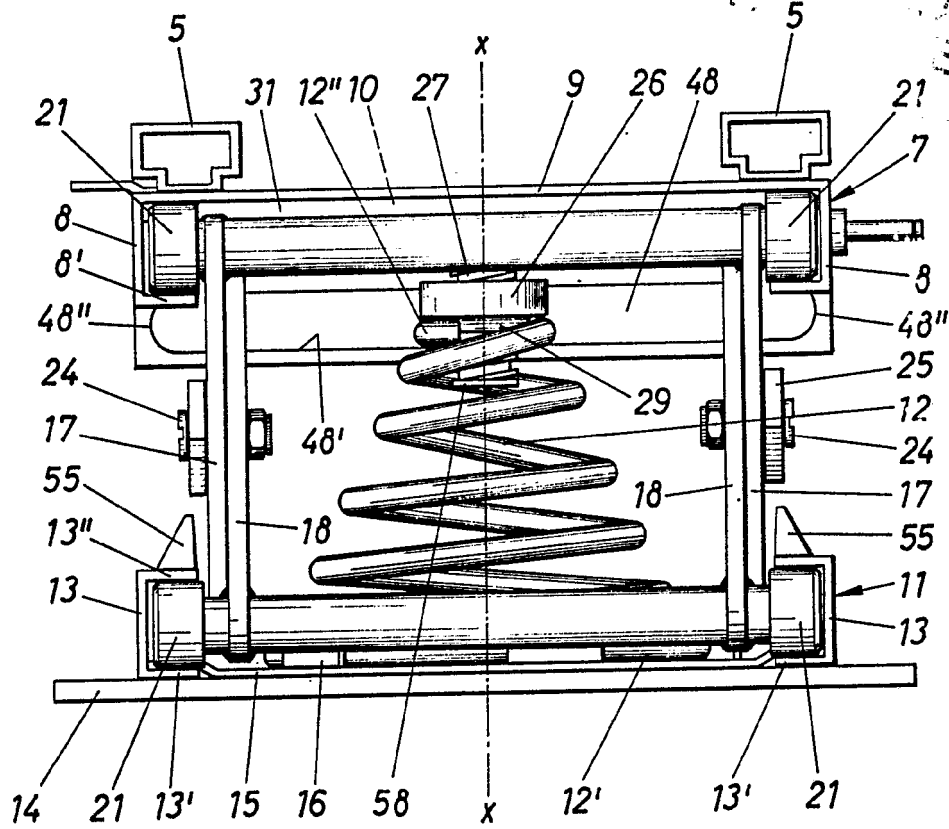


FIG. 3



J. GOMEZ AGUIRRE Y MOYER  
P. P. Firmador L. U. C. Fernández

705

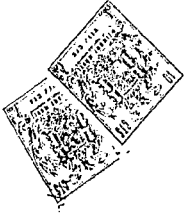
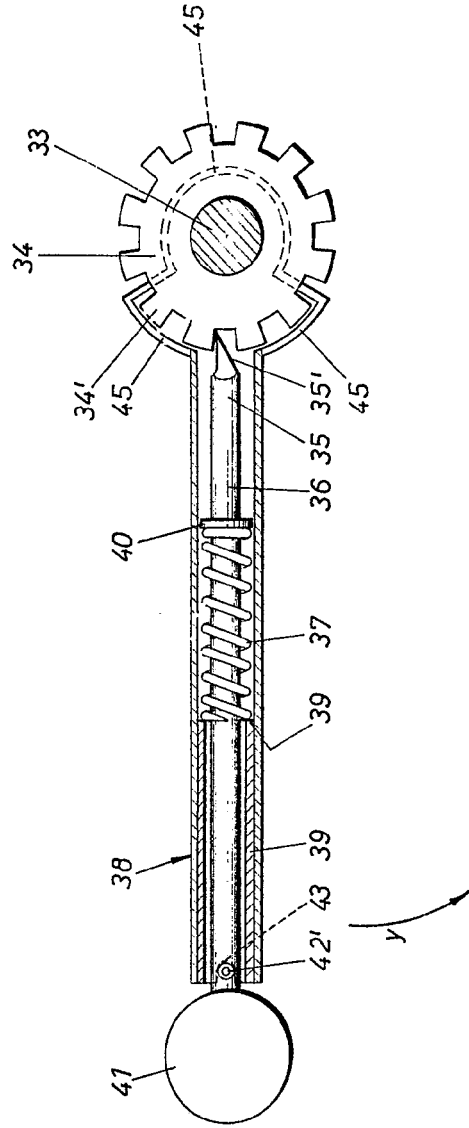


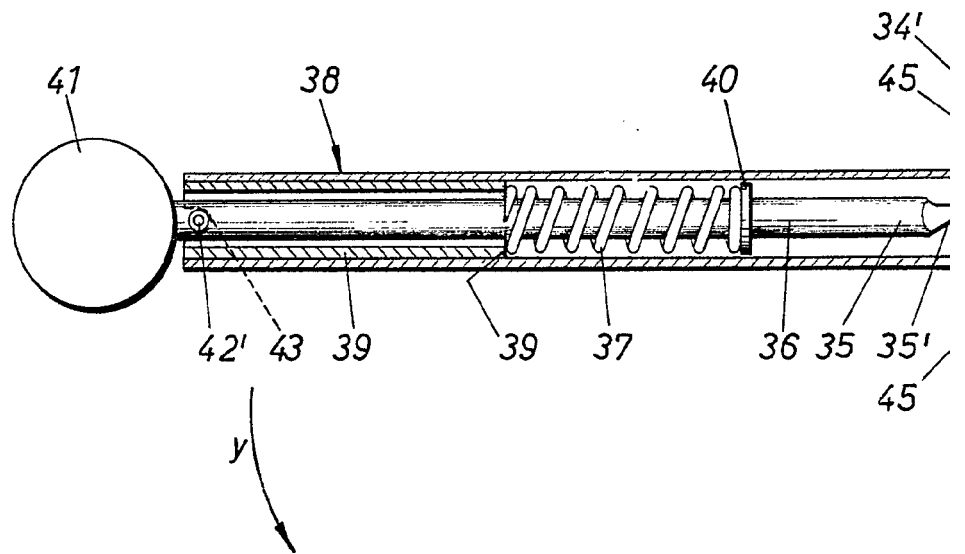
FIG. 4

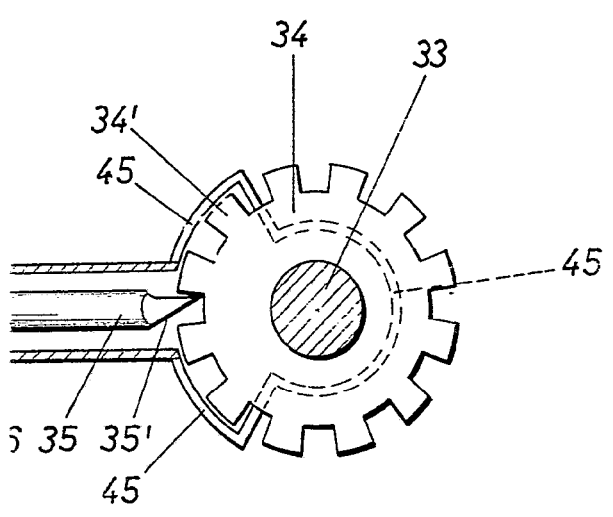


*Handwritten signature or mark in the top right corner.*

16705

FIG. 4





*[Handwritten signature]*

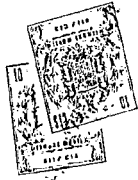
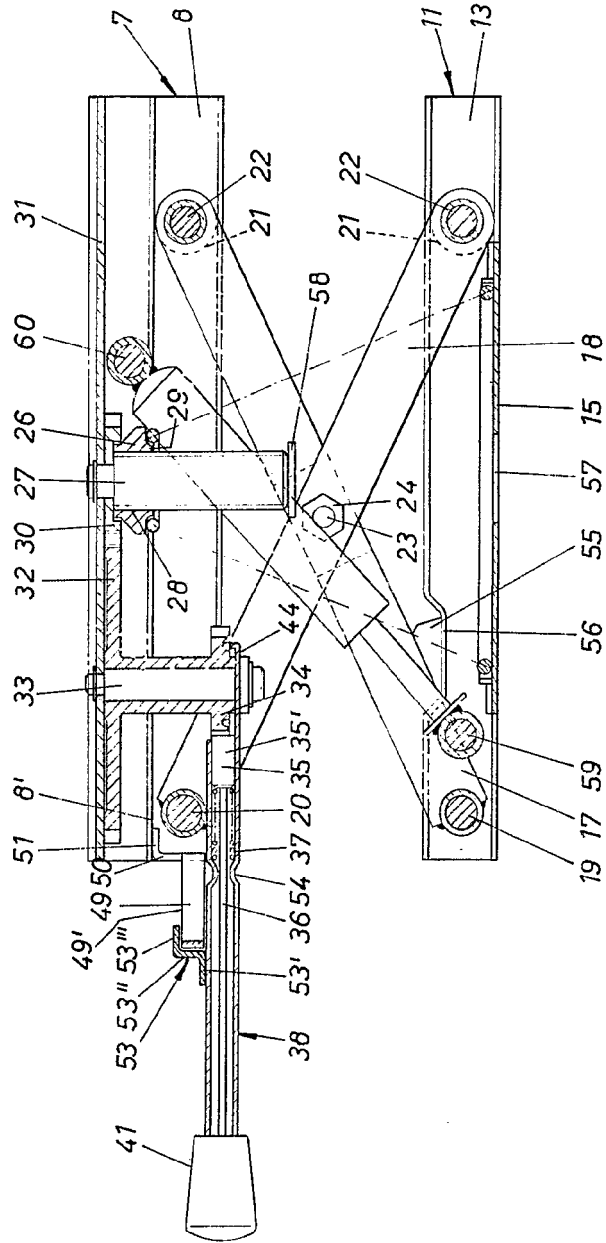


FIG.5

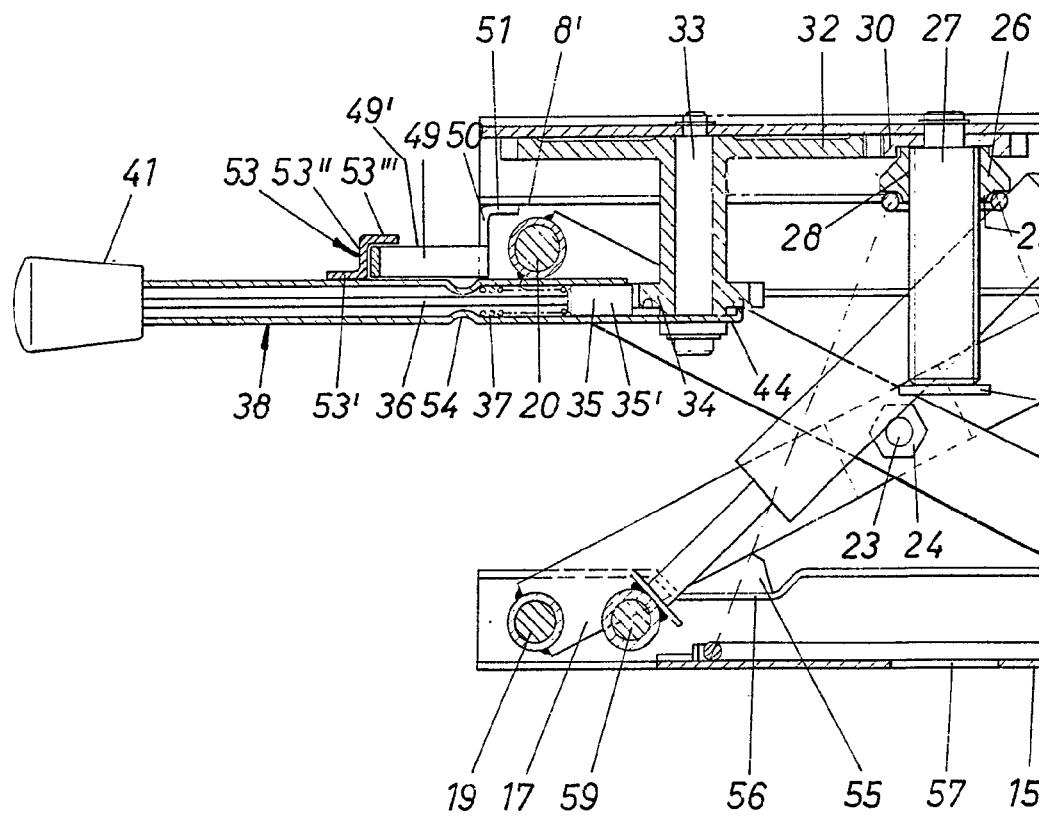


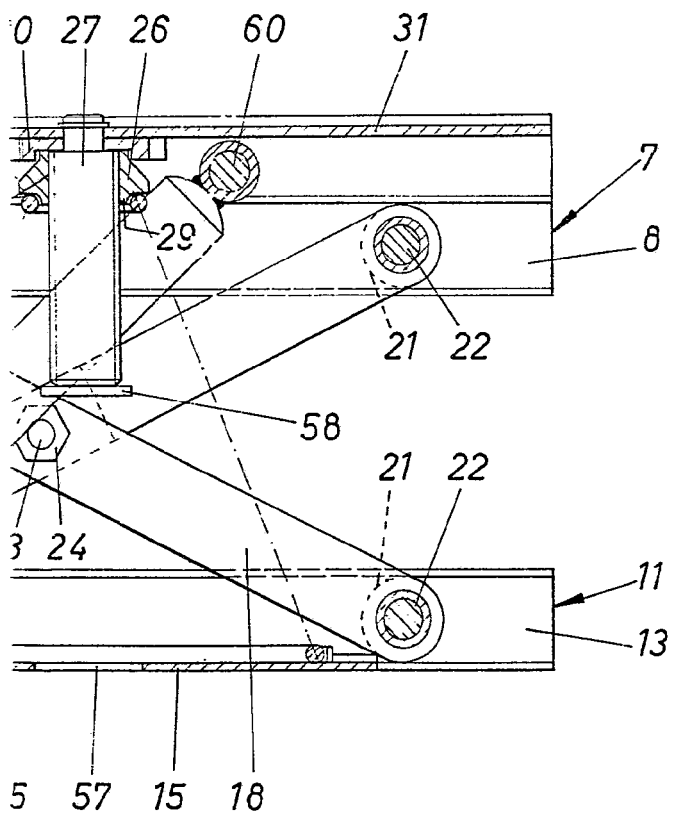
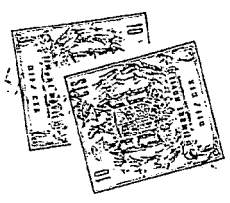
11/11/54

*Handwritten signature or initials*

416705

FIG. 5





Madrid, 1900

INVENTOR

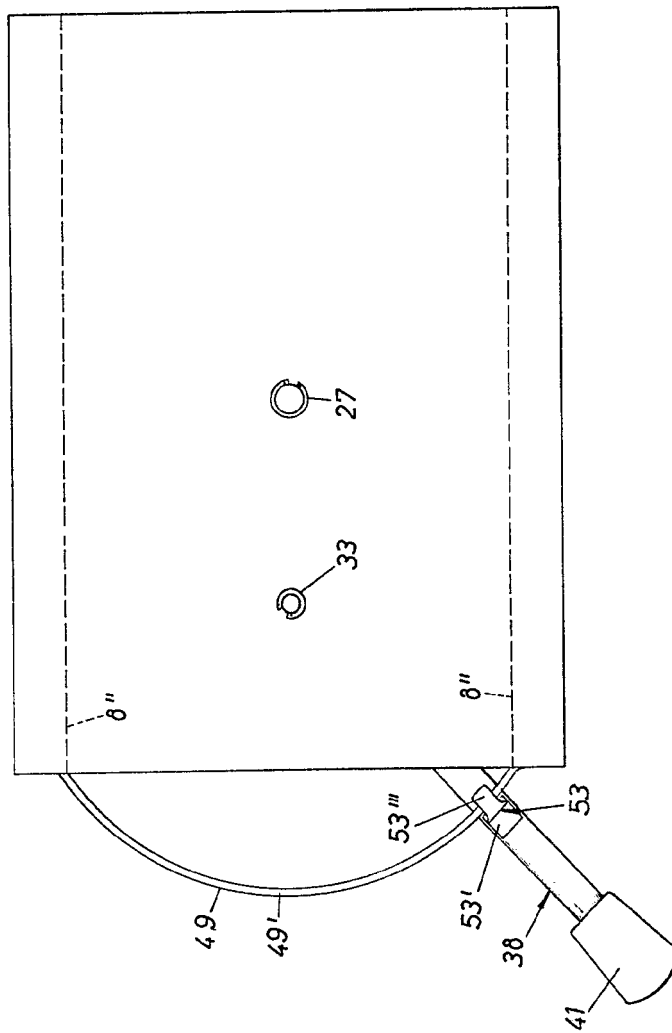
ALFONSO GARCIA

INGENIERO

*Alfonso Garcia*



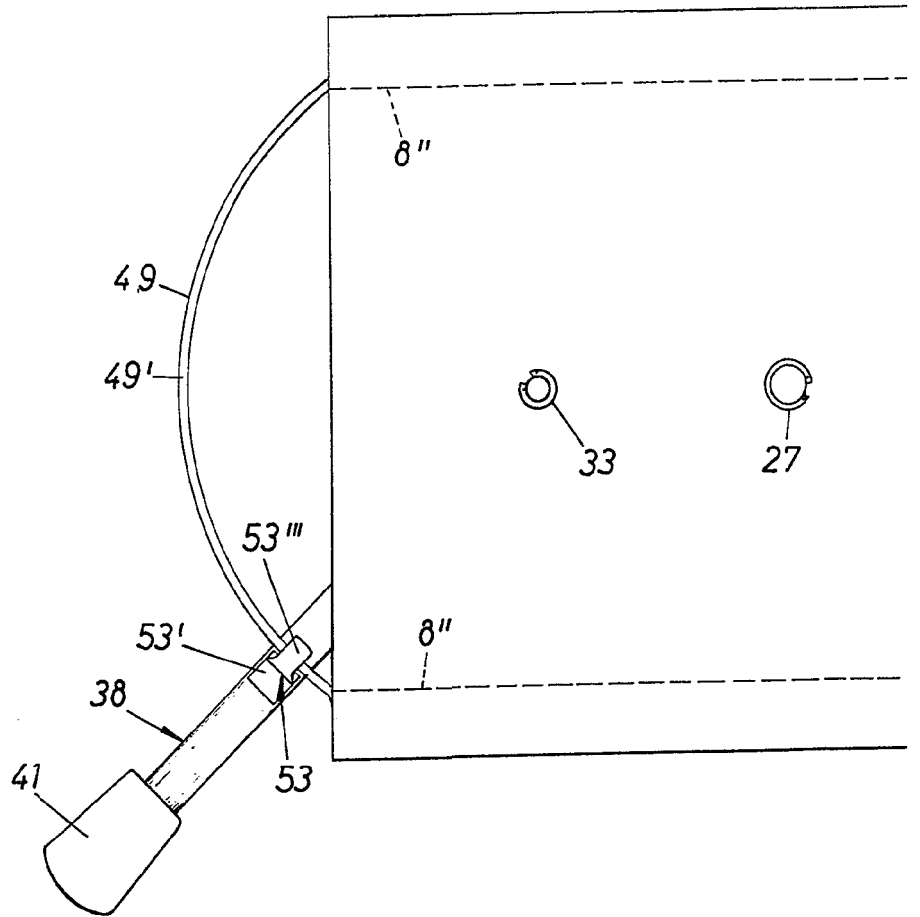
FIG. 6

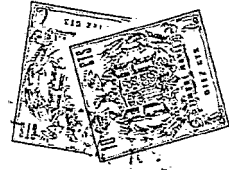


Recd. 1907  
11/11/07  
*[Signature]*

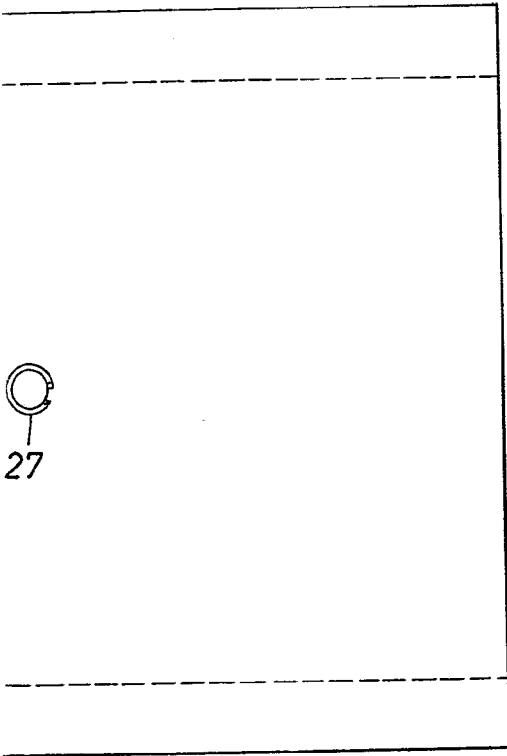
.16705

FIG. 6





G. 6



27

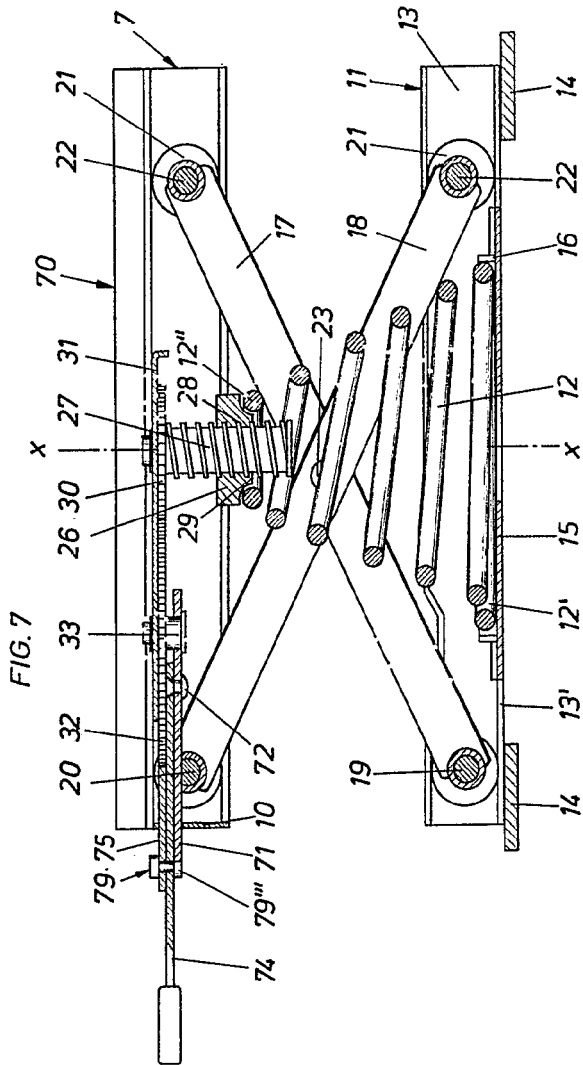
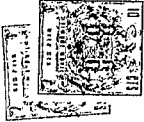
Madrid

1976

*[Handwritten signature]*

416705

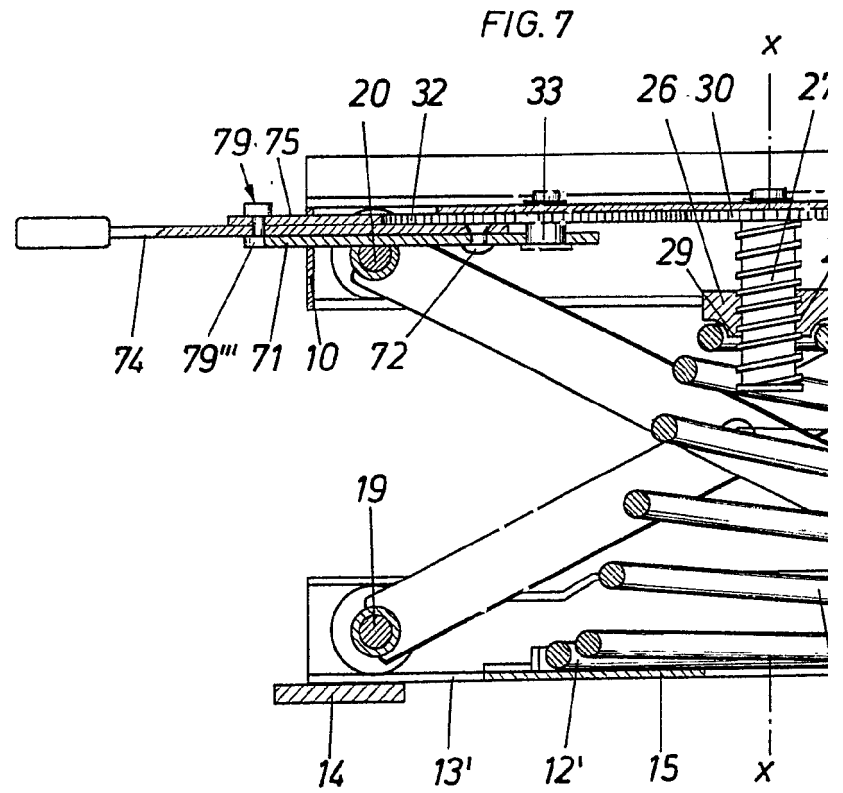
600



MacG...

*Handwritten signature or name in the top right corner.*

416705



499

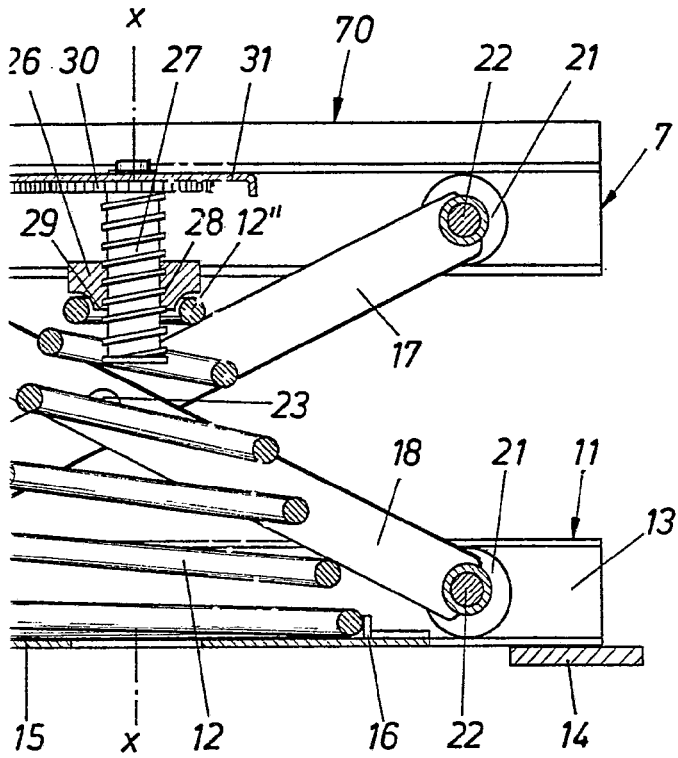
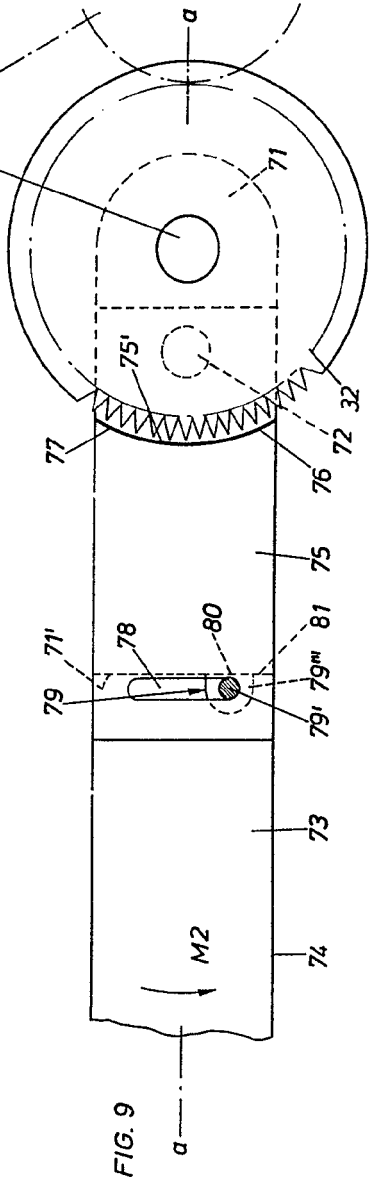
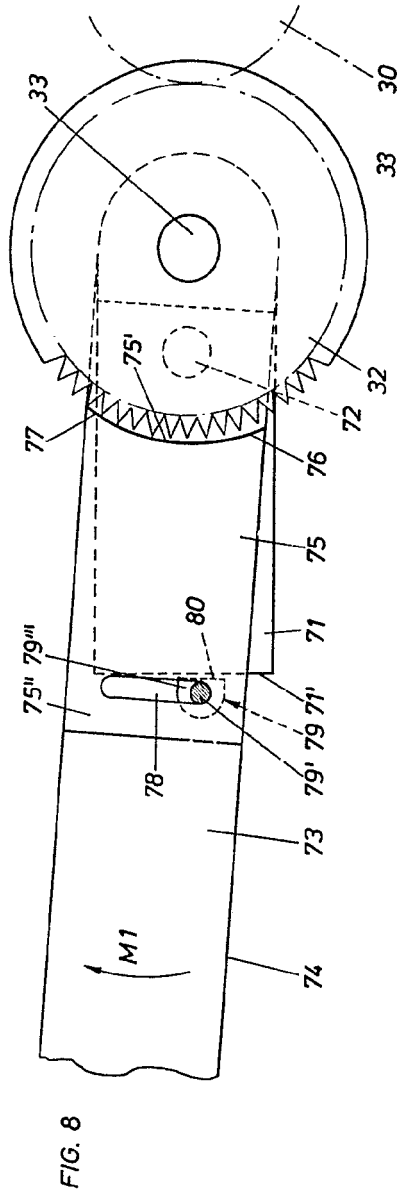


FIG. 1

Maéto

*Handwritten signature*

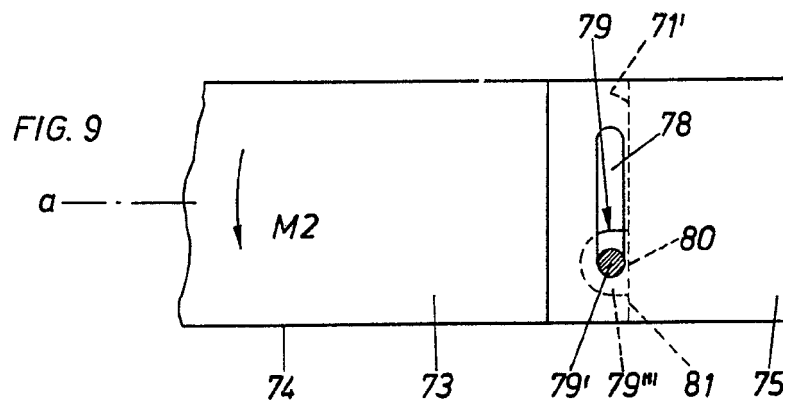
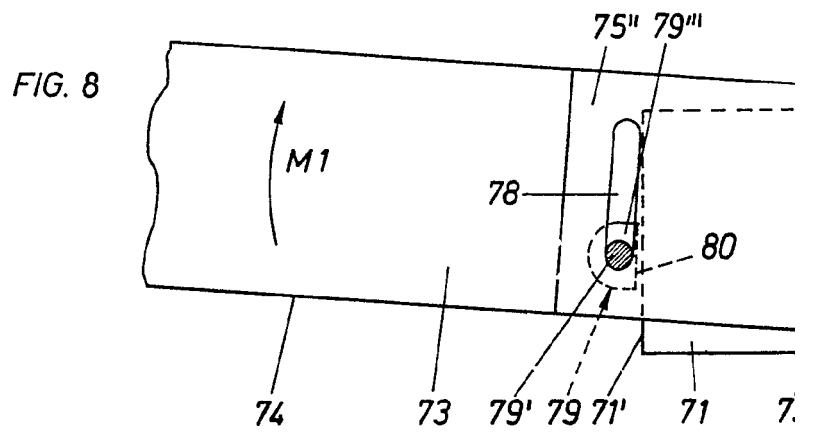
416703

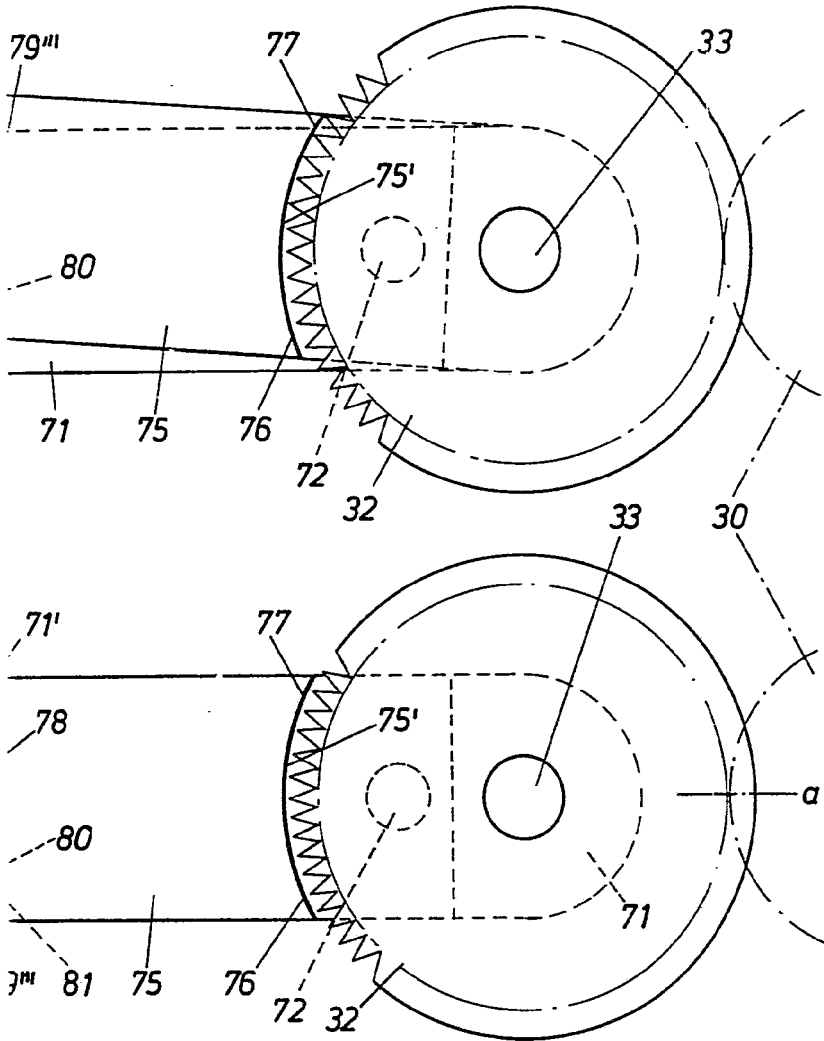
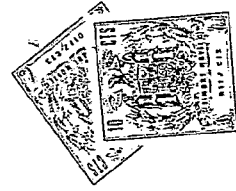


F. 10

*Handwritten signature or initials in the bottom right corner of the page.*

416725





FC 2000  
1000

Maestro

*[Handwritten signature]*



16705

FIG. 10

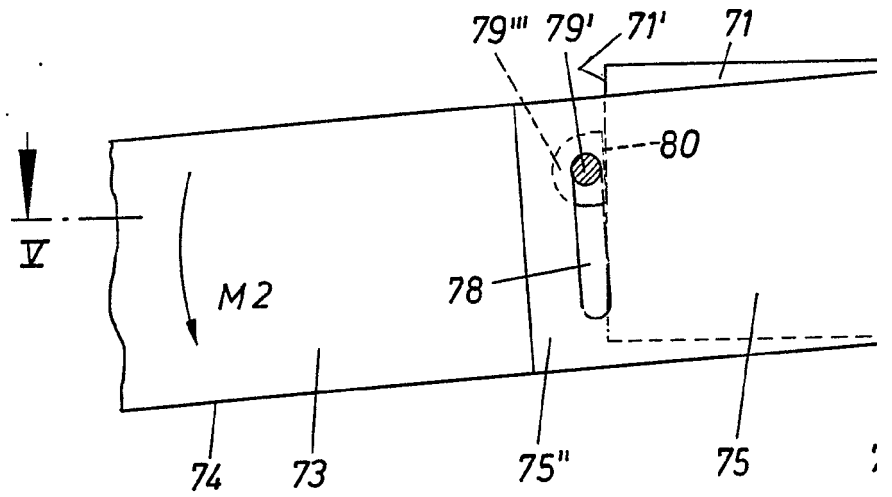
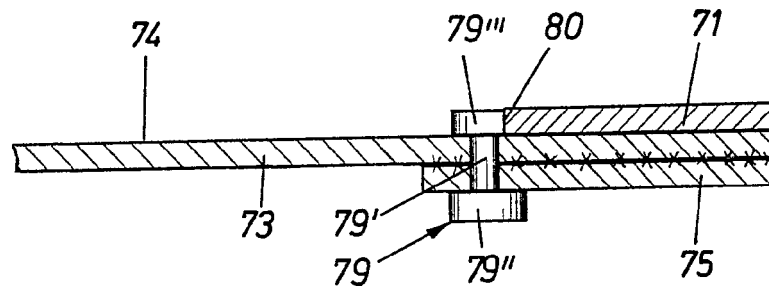
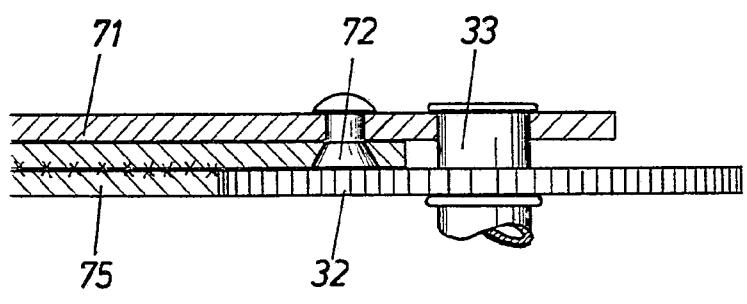
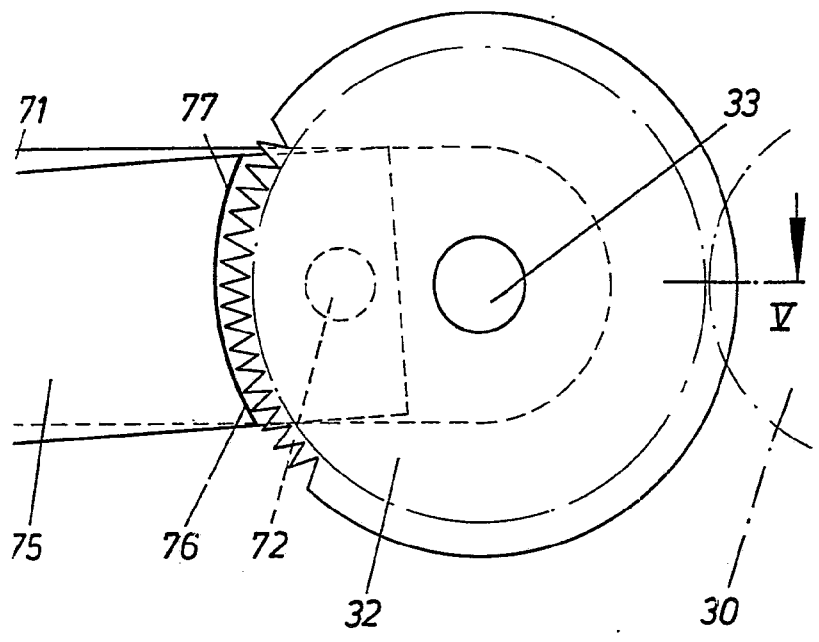


FIG. 11





FORMA  
VARIANTE

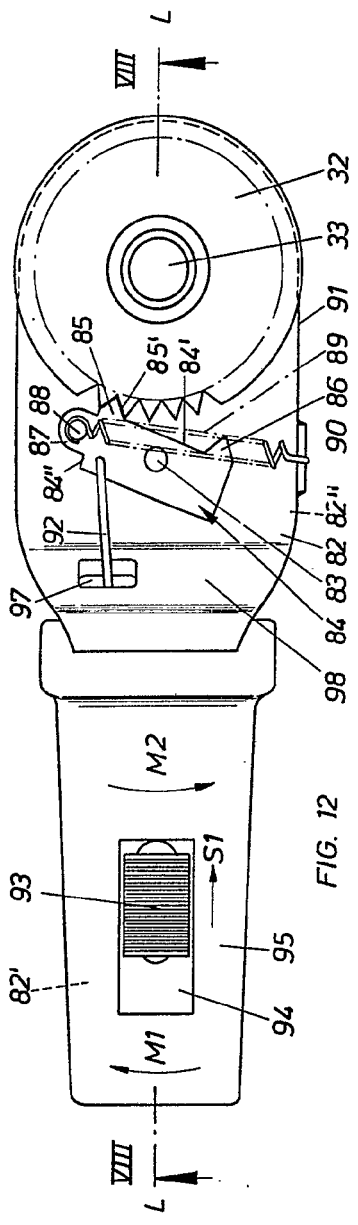
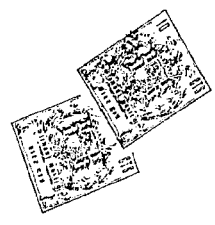


FIG. 12

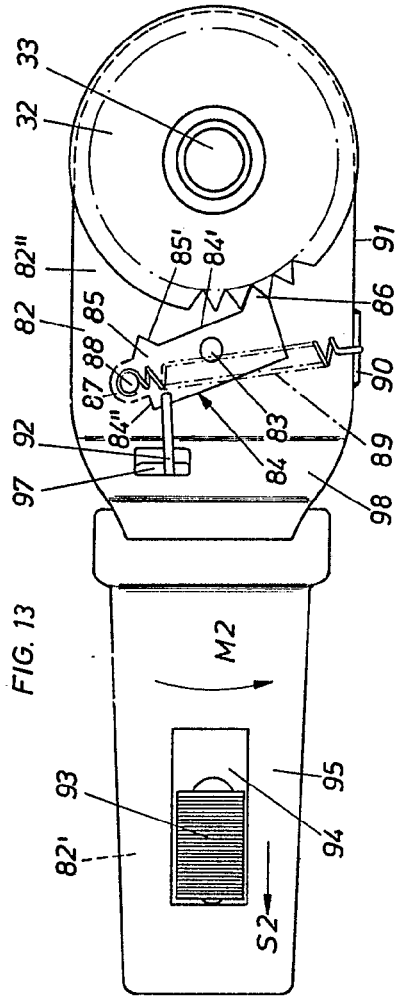
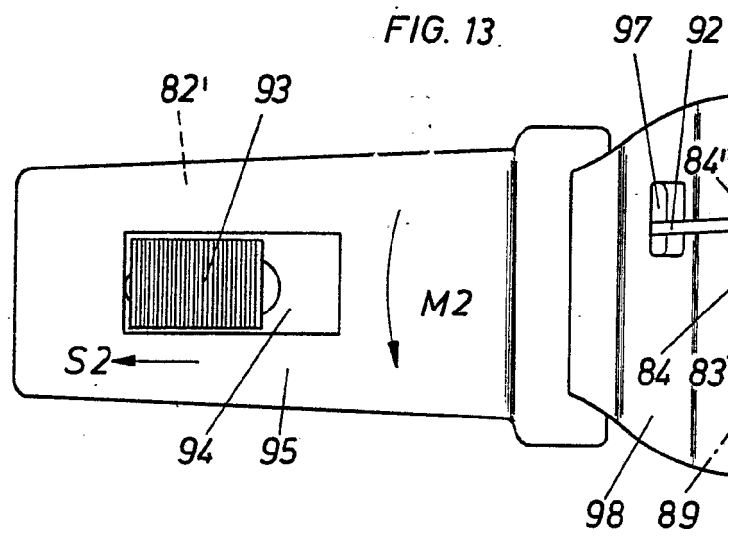
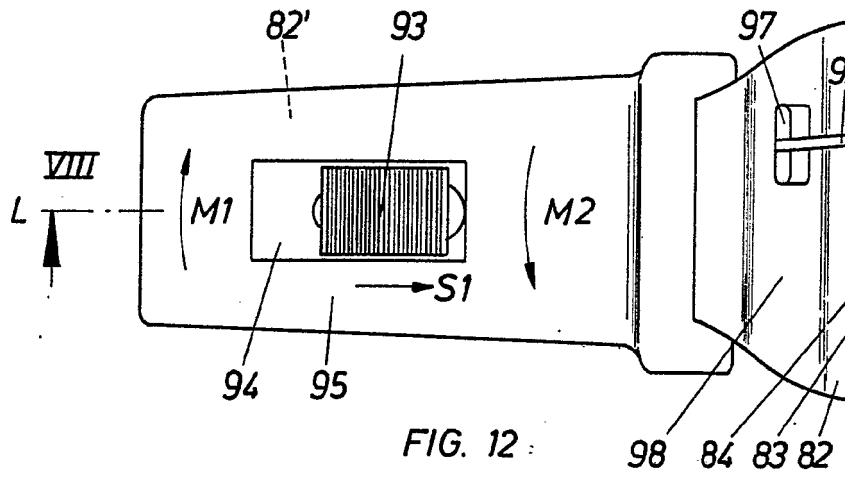
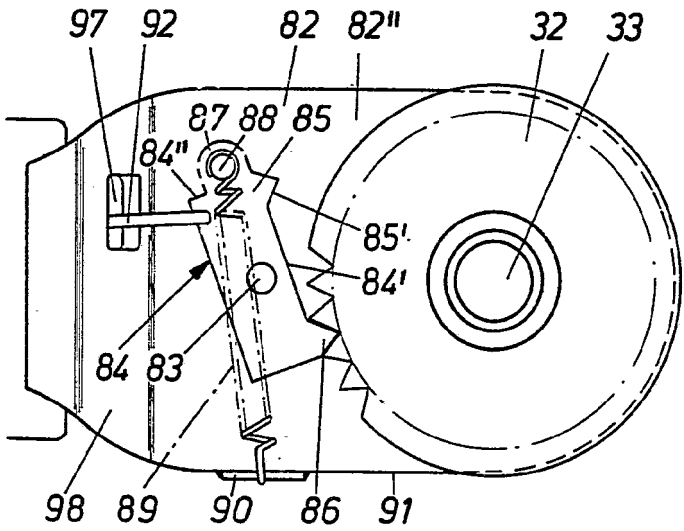
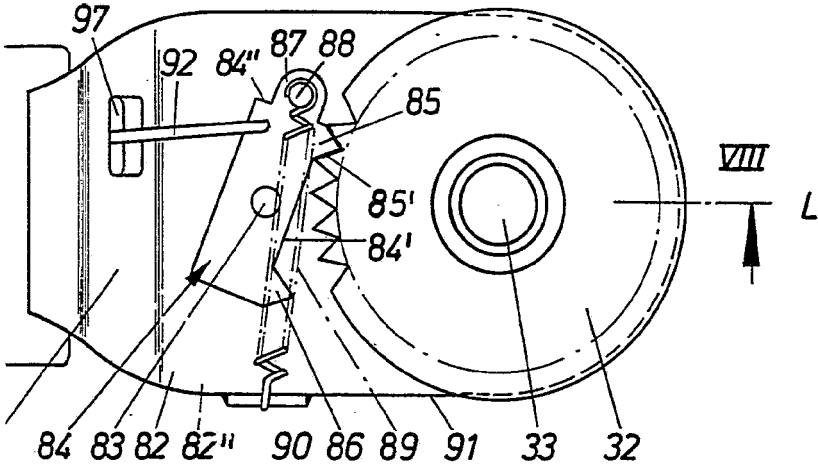


FIG. 13

*Handwritten signature or mark in the top right corner of the page.*

16705





EP 0 211 111

*[Handwritten signature]*

2708

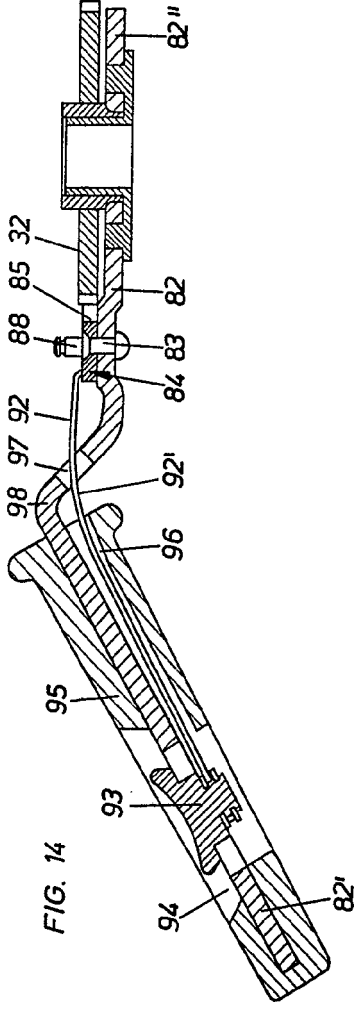


FIG. 14

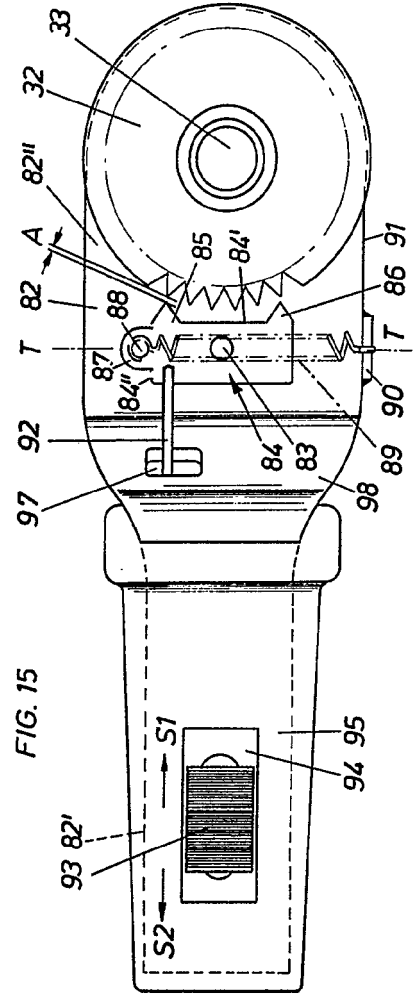


FIG. 15

Handwritten signature or scribble in the bottom right corner.

705

