



PATENTE DE INVENCION

=====
AC/5665.

Int. Cl. B60N

429447

Memoria Descriptiva

sobre:

PERFECCIONAMIENTOS EN ASIENTOS PARA VEHICULOS.

=====

Solicitante: H.R. TURNER (WILLENHALL) LIMITED, entidad británica, residente en Holly Lane, Great Wyrley, Walsall, County of Stafford, Inglaterra.

=====

Esta Invención se refiere a asientos para vehículos del tipo que incluyen una parte de base de asiento, una parte de respaldo conectada con bisagra a la parte de la base del asiento y un mecanismo para retener desenganchable la parte del respaldo en posiciones angulares

5.



seleccionadas con relación a la parte de la base del asiento.

5. En un asiento conocido para vehículos del tipo indicado, el mecanismo de retención está dispuesto de manera que sea accionable manualmente por el ocupante del asiento y permita una cierta medida de control sobre el respaldo cuando se desengancha para ajuste, desviándose este último por medio de un resorte, hacia una posición neutra, generalmente vertical, de manera que el ocupante pueda inclinarse hacia atrás hasta el ajuste angular deseado contra la desviación del resorte. En este asiento conocido para vehículos, el resorte está constituido por una barra de torsión, cuyos extremos correspondientes van sujetos a la base del asiento y al respaldo.

15. En las circunstancias en las que se debe inclinar el respaldo más allá de las posiciones normales de asiento como, por ejemplo, en los vehículos de dos puertas, la desviación por resorte ejercida por la barra de torsión resiste a este movimiento con una fuerza que aumenta según la importancia de la inclinación hacia adelante.

20. Este problema pueda eliminarse disponiendo que la posición neutra anteriormente citada, corresponda con la posición máxima inclinada hacia adelante del respaldo, pero esto supondría que el respaldo estuviese sometido a una fuerza de desviación por resorte excesivamente importante en las posiciones normales del asiento.

25. El objeto de la presente invención es el de eliminar los inconvenientes mencionados.

30. Según la invención, se proporciona un asiento para vehículos del tipo mencionado, incluyendo unos medios de desviación para actuar entre un anclaje dispuesto en una de di-



5. chas partes y un miembro de tope en la otra parte, para oponer elásticamente un movimiento angular entre ellas en un asiento, pudiendo separarse los medios de desviación de dicho miembro de tope en la otra parte cuando dichas partes están embisagradas entre sí y más allá de una determinada relación angular en sentido opuesto.
- Así, disponiendo que los medios de desviación se suelten del miembro de tope cuando la parte del respaldo se inclina hacia adelante más allá de la gama de posiciones normales del asiento, la acción de desviación podrá quedar eliminada.
10. Los medios de desviación tienen preferentemente la forma de un resorte, y el resorte puede disponerse de manera que se suelte automáticamente del miembro de tope cuando el respaldo se inclina más allá de una posición en la que el resorte no efectúa ningún trabajo.
15. Opcionalmente, el resorte puede soltarse del miembro, de tope mientras está sin sufrir ninguna tensión, y en este caso, es preferible proporcionar en dicha primera parte otro tope que se pone en contacto con el resorte y desplaza a este último separando del primer tope mencionado cuando las citadas partes se inclinan más allá de dicha relación angular determinada.
20. Los medios de desviación comprenden preferentemente un resorte en espiral que rodea el eje de la bisagra y que tiene uno de sus extremos unido al anclaje de la primera parte y su otro extremo a tope con el miembro de tope de la otra mencionada.
25. El enclaje en la primera parte puede estar constituido por una porción de extremo del tubo que encierra el eje
- 30.



5. motor soldado o fijado de cualquier otro modo a la citada primera parte y giratorio con relación a la otra parte para proporcionar la acción basculante, uniéndose el citado primer extremo del muelle en espiral a una ranura formada en el tubo que encierra el eje del motor, la cual puede abrirse en el extremo adecuado del tubo para facilitar el montaje del muelle en espiral a la citada primera parte.

A continuación se describirá la invención a título de ejemplo, con referencia a los dibujos adjuntos, en los que:

10. La figura 1 es una vista posterior del armazón para vehículo de motor.

La figura 2 es una vista lateral fragmentaria y ampliada tomada en la dirección A de la figura 1, y;

15. La figura 3 es una vista fragmentaria y ampliada en sección, tomándose la sección siguiendo la línea 3-3 de la figura 1.

20. Como aparece en los dibujos, el armazón de un asiento para vehículos de motor comprende un armazón del respaldo 10 y un armazón de la base del asiento 12, que van acoplados giratoriamente por un tubo que encierra el eje motor, y que se extiende transversalmente 13. Unas chapas verticales 14a y 14b van fijadas a los extremos posteriores del armazón de la base 12 y el armazón del respaldo 10 se le proporcionan unas chapas 15 y 15b dispuestas en relación de comparación con las chapas 14a y 14b, respectivamente. El tubo 13 es de forma curvada y tiene sus extremos alineados coaxialmente, pasando los extremos a través de los pares respectivos de chapas 14a, 15a y 14b, 15b. Los extremos del tubo 13 pasan libremente a través de las chapas 14a y 14b pero se encuentran soldados o fijados de cualquier otro modo a las chapas 15a y 15b. La abertura 16 y la

25.

30.



chapa 14a tiene forma de una ranura que se extiende radialmente al extremo asociado del tubo 13.

5. Entre las chapas 14a y 15a, se proporciona un miembro de fijación 17 que forma parte de un mecanismo de ajuste para controlar la inclinación del respaldo con relación a la base del asiento. El miembro de fijación 17 va articulado libremente sobre el tubo 13 y lleva una serie de dientes 18, cuyo círculo primitivo es concéntrico al extremo correspondiente del tubo 13. En la chapa 14a se dispone una serie de dientes
10. -complementarios 19 para unión de engranaje con los dientes 18 en el miembro de fijación 17. Cuando se encuentran engranadas las dos series de dientes, el miembro de fijación 17 y el respaldo se mantienen en relación angular fija respecto a la base del asiento. El ajuste puede efectuarse desplazando radialmente el miembro de fijación 17 separándolo de los
15. dientes 19 para liberar las dos series de dientes y esto se consigue desplazando el extremo del tubo 13 que pasa a través de las chapas 14a y 15a hacia arriba a lo largo de la ranura 16 desde la posición que se muestra en la figura 2.

20. Con este objetivo, el mecanismo de ajuste incluye una leva 20 que va montada de manera pivotante sobre la chapa 14a entre la chapa 14a y el miembro de fijación 17 y gira por medio de una palanca (no representada) montada en un extremo cuadrado dispuesto sobre un pasador 21 sujeto a la leva 20.

25. Un rodillo de leva 22 va articulado sobre el tubo 13 entre la chapa 14a y el miembro de fijación 17 para cooperación con la leva 20, siendo tal la disposición que cuando se gira la leva 20 en el sentido de las agujas del reloj, tal como se representa en la figura 2, se pone en contacto con los
30. lóbulos 23 y 24 del rodillo de leva 22 de manera que la conti-

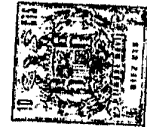


5. nuación del giro de la leva 20 consigue desplazar el ródillo de leva 22 y por lo tanto el eje 13 hacia arriba. El nuevo engrane de los dientes 18 y 19 después de ajuste del respaldo se efectúa devolviendo la leva 20 al sentido contrario a las agujas del reloj y se proporciona un muelle 25 que sirve para desviar la leva 20 en el sentido contrario a las agujas del reloj.

10. La chapa 15a se mueve normalmente en dirección angular con el miembro de fijación 17 como una unidad durante el ajuste del respaldo, pero para permitir que el respaldo pueda pivotar hacia delante independientemente del mecanismo de ajuste, para facilitar el acceso a los asientos posteriores de un vehículo de dos puertas, la chapa 15a se mantiene sujeta angularmente y sin poder soltarse al miembro de fijación 17 por medio de un mecanismo de retención liberable formado por un miembro de retención 26 unido oscilantemente al armazón del respaldo. El miembro de retención 26 coopera con la cara de un tope 27 formado sobre una porción que se proyecta del miembro de fijación 17 para impedir el basculamiento del respaldo en sentido contrario a las agujas del reloj con relación al miembro de sujeción 17 (según se ve en la figura 2). El basculamiento del respaldo en sentido opuesto queda impedido por un tope entre una formación en reborde 28 en el borde inferior de la chapa 15a y un miembro de tope 29 o fijado de cualquier otro modo al miembro de fijación 17.

25. Para permitir la liberación del respaldo para basculamiento hacia delante, el miembro de retención 26 puede pivotar hacia arriba liberándose de la cara de tope 27 por medio de una palanca 30 que va acoplada al miembro de retención 26 por medio de una varilla 31 que tiene una conexión de

30.



5. pasador y ranura con el miembro de retención 26. El miembro de retención 26 se encuentra desviado convenientemente por resorte a la posición de retención y tiene una forma tal que pueda elevarse sobre la porción que se proyecta del miembro de fijación 17 durante el movimiento de retorno del respaldo de manera que retroceda por la acción del muelle hasta unirse con la cara del tope 27. El basculamiento hacia delante del respaldo con relación al miembro de fijación 17 y por lo tanto con la base del asiento queda limitado por un tope entre otra porción de reborde 28a dispuesta en el borde inferior de la chapa 15a y el miembro de tope 29.

10. Con el fin de permitir al ocupante del vehículo cierto control sobre el basculamiento del respaldo durante su ajuste, al lado opuesto del asiento se proporcionan medios para desviar hacia delante el respaldo de manera que se opongan elásticamente a su basculamiento hacia atrás. Los medios de desviación tienen forma de un resorte en espiral 32 que rodea el extremo adyacente del tubo 13 y que tiene el extremo interior libre 33 del mismo fijado al tubo, formando el tubo con ranuras axiales diametralmente opuestas a las que se extiende el extremo libre 33. El extremo libre exterior del resorte 32 se encuentra girado radialmente hacia fuera para formar un gancho 34 que se dispone de manera que choque contra un anclaje 35 dispuesto en la chapa 14b.

15. El enclaje 35 y el muelle en espiral 32 están dispuestos de manera que este último se pone en tensión durante el movimiento basculante del respaldo (junto con el miembro de fijación 17) a través de una gama normal de posiciones del asiento. De esta manera el muelle en espiral 32 facilita el control del basculamiento del respaldo durante su ajuste.

20.

25.

30.



5. Con el fin de dejar sin efectividad el muelle en
espiral 32 cuando se quiere bascular hacia delante el respal-
do después de soltar el miembro de retención 26, el extremo
libre exterior 34 del muelle puede soltarse del anclaje 35
en la chapa de base del asiento 14b. Así, cuando el respaldo
se bascula hacia delante el extremo exterior 34 del muelle
en espiral se suelta del tope 35 por consiguiente el muelle
en espiral no puede oponerse elásticamente al movimiento del
respaldo. Para proporcionar un desplazamiento positivo del
10. extremo 34 del muelle del anclaje 35, se dispone en el extre-
mo inferior de la chapa 15b una orejeta o taco 36, dispuesta
de manera que se una al extremo 34 en una posición angular
predeterminada del respaldo con relación a la base del asien-
to, posición que puede ser más atrasada que la posición en
15. la que el muelle 32 quedaría sin tensión o falta de la ore-
jeta o taco 36. Se comprenderá que la orejeta ó taco 36 puede
omitirse disponiendo que el muelle en espiral quede sin ten-
sión en una posición inmediatamente después de la gama de po-
siciones normales del asiento porque el extremo libre 34 del
20. mismo se suelta automáticamente del anclaje 35 cuando se
bascula el respaldo más allá de dicha posición.

N O T A

25. Descrita suficientemente la naturaleza del invento,
así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacer-
se constar que las disposiciones anteriormente indicadas, son
susceptibles de modificaciones de detalle, en cuanto no al-
teren su principio fundamental. También se hace constar que
el invento se refiere a una solicitud de Patente presentada
en Inglaterra con fecha de 22 de agosto de 1.973 y N^o 39721/73,
30. acogiéndose por lo tanto a los beneficios que conceden los

30.



Convenios Internacionales en vigor, siendo lo que constituye la esencia del referido invento y por lo que se solicita Patente de Invención por 20 años en España, sobre: PERFECCIONAMIENTOS EN ASIENTOS PARA VEHICULOS, caracterizándose por lo siguiente:

5.

1.- Perfeccionamientos en asientos para vehículos, caracterizados porque comprenden medios de desviación para actuar entre un anclaje dispuesto en una de dichas partes y un miembro de tope en la otra parte para oponer elásticamente un movimiento angular entre ellos en un sentido, pudiendo desprenderse los medios de desviación de dicho miembro de tope en la otra parte, cuando dichas partes están embisagradas y más allá de una relación angular predeterminada en el sentido opuesto.

10.

15.

2.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque los medios de desviación tienen la forma de un muelle en espiral que rodea el eje de la bisagra y que tiene uno de sus extremos en contacto con la primera parte y su otro extremo en unión con el miembro de tope de la otra parte.

20.

25.

3.- Perfeccionamientos según la reivindicación 2, caracterizados porque se proporciona otro tope en la primera parte para unirse al otro extremo del muelle desplazando el mismo desde el primer tope mencionado cuando dichas partes se encuentran embisagradas y más allá de dicha relación angular predeterminada.

30.

4.- Perfeccionamientos según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizados porque el anclaje a la primera parte está constituido por una porción de extremo de un tubo que encierra el eje motor fijado a dicha primera par-



13 NOV 1974

te y giratorio con relación a la otra parte para proporcionar la acción de bisagra.

5. 5.- Perfeccionamientos según la reivindicación 4, caracterizados porque el primer extremo del muelle en espiral se introduce en una ranura formada en el tubo que encierra el eje motor.

10. 6.- Perfeccionamientos según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, caracterizados porque dichos medios de desviación se proporcionan a un lado del asiento y dicho mecanismo se dispone en el lado opuesto del mismo.

7.- Perfeccionamientos en asientos para vehículos, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los adjuntos dibujos.

15. Esta Memoria consta de diez hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 13 NOV 1974

H.R. TURNER (WILLENHALL) LIMITED.

J. GOMEZ ACEBO Y SOÑET
p. p. Firmado: L. Gaeta Fernández

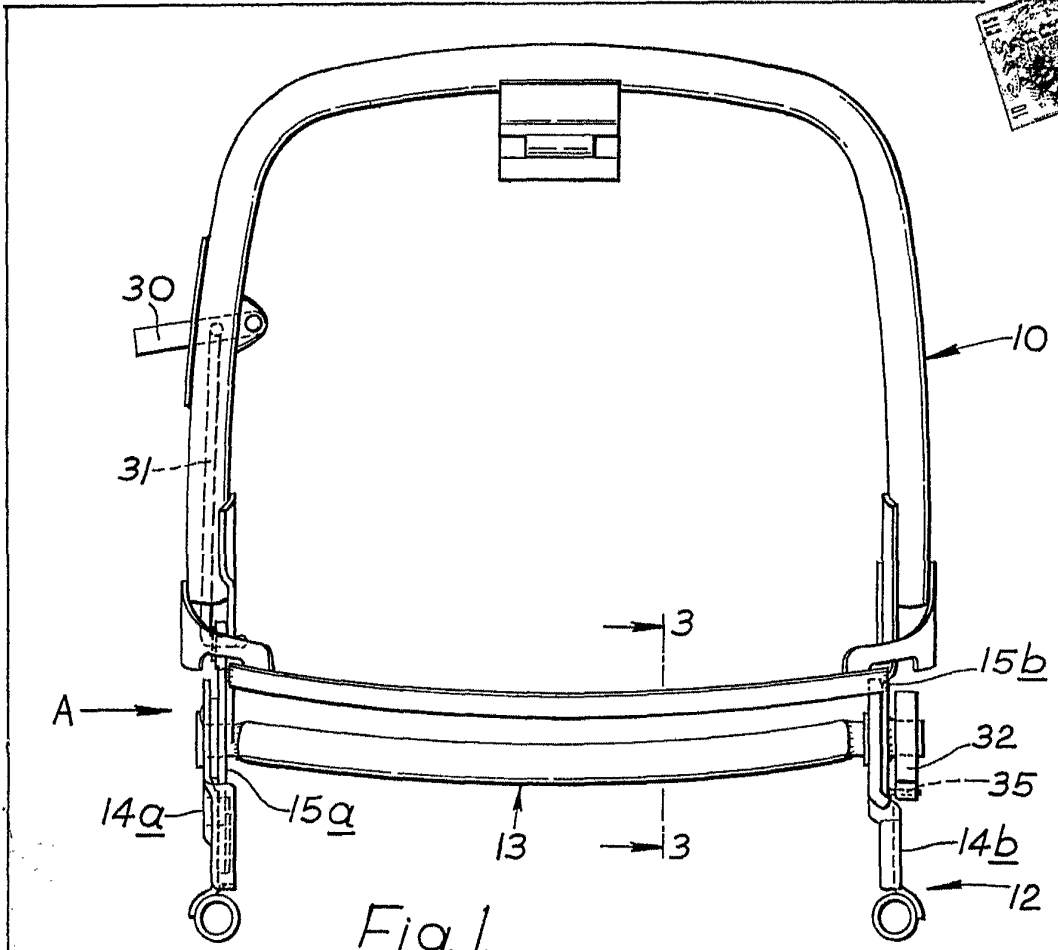


Fig. 1.

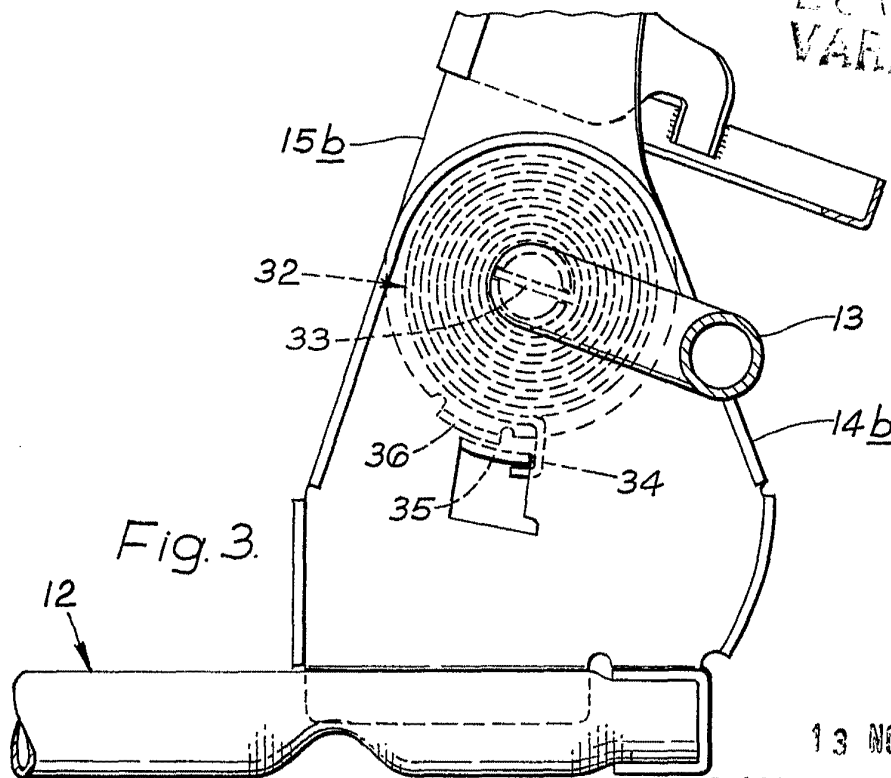


Fig. 3.

ES
VARIANTE

13 NOV. 1974

Madrid

L. GONZALEZ MORA Y CAJAFRANCO

Proteccion de Patentes y Marcas

[Handwritten signature]

