

MINISTERIO DE INDUSTRIA
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

(19) ES	(11) NUMERO (21) 455.037	(10) PAIS
	(23) FECHA DE PRESENTACION 14-1-77	

PATENTE DE INVENCION

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO 1.295/76	(32) FECHA 14 de Enero de 1.976	(33) PAIS Inglaterra.
--	------------------------------------	--------------------------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B00N/A7C	(62) PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
--------------------------	--	--

(64) TITULO DE LA INVENCION
PERFECCIONAMIENTOS EN CORREDERAS DE ASIENTO DE VEHICULOS DE MOTOR.

(71) SOLICITANTE(S)
H.B. TURNER (WILLENHALL) LIMITED;

O DEL SOLICITANTE
y Lane, Great Wyrley, Walsall, West Midlands, Inglaterra.

(72) REPRESENTANTE(S)
JOSEPH PALLANT y JOHN PAUL JOHNDROW, Ingenieros.

(73) TITULARES:

(74) REPRESENTANTE
D. JAIME GOMEZ-ACEBO y MODET.

POOR
QUALITY

La presente invención se refiere a correderas de asientos como las que se emplean para ajustes longitudinales de los asientos delanteros del conductor y viajero de un vehículo de motor.

5 Una de las dificultades en el diseño de correderas de asientos es la de que el asiento se pueda mover con facilidad, lo cual una máxima holgura entre las piezas. La trepidación es particularmente probable en el asiento de viajero que con gran frecuencia está desocupado cuando se utiliza el vehículo.

10 Este invento tiene por objeto proporcionar una construcción perfeccionada de corredera de asiento para resolver las dificultades citadas.

Según el presente invento, se proporciona una corredera de asiento que comprende un primer órgano en forma de canal de guía, un segundo órgano situado en el canal de guía, y con deslizamiento longitudinal en el mismo, estando destinados dichos órganos a sujetarse uno al suelo del vehículo y el otro a un asiento del vehículo, y por lo menos un elemento resili-
15 lientemente deformable situado entre los dos órganos de la corredera, formándose dicho elemento para mantener resilientemente los dos órganos separados, teniendo los dos órganos superficies confrontantes que se unen a to-
2 pe cuando se mantienen separadas por el citado elemento resilientemente deformable.

El elemento ó cada elemento puede tener una configuración arqueada en dirección longitudinal al canal de guía y puede tener primeras partes en contacto con los órganos de la corredera y una segunda parte intermedia a la primera parte y en contacto con el otro órgano de la corredera. -
25 Como variante cada elemento puede estar formado con una ó más lengüetas salientes de material que sirven para mantener los órganos de la corredera separados según se ha mencionado.

El elemento ó cada elemento puede comprender una tira de metal elástico pero estará constituida preferiblemente por una tira de material
30

de plástico resiliestamente deformable. El material de plástico se puede elegir con el coeficiente necesario de fricción junto con la necesaria resiliencia por lo que se considera el material de nylon el material preferible para estas finalidades.

5 El órgano ó cada órgano resiliente puede comprender una curva continua alrededor de un solo centro de curvatura a lo largo de su longitud, ó puede ser sinuoso de modo que dos ó más áreas entre sus extremos se pongan en contacto con uno de los órganos de la corredera y con sus extremos en contacto con el otro órgano de la corredera. Los elementos resilientes se anclan convenientemente en lugares fijos a lo largo de los órganos de la corredera.

10 En una modalidad en la que cada elemento tiene configuración arqueada el elemento se sujeta al segundo órgano en una de las primeras partes solamente, ó adyacente a las mismas, y los elementos son alargados en el sentido longitudinal del canal de guía, constituyendo los extremos de los elementos dichas primeras partes y constituyendo la parte media de cada elemento dicha segunda parte que se pone en contacto con el canal de guía pero se separa del citado órgano en virtud de la curvatura del elemento. Como cada elemento se sujeta solamente en uno de sus extremos, ó adyacente al mismo, el otro extremo queda libre para moverse en dirección longitudinal en respuesta al aplanamiento del elemento, como ocurre cuando este último se somete a carga debido a la presencia de un ocupante del asiento. El elemento, ó cada elemento, se puede sujetar remachándolo ó se puede formar con un saliente que se introduce, por ejemplo con ajuste forzado ó ajuste a presión, en una abertura en uno de los órganos de la corredera.

25 El canal de guía tiene preferiblemente partes marginales vueltas hacia dentro en los extremos libres de las paredes laterales del canal y el segundo órgano, en la mayor parte de su longitud, puede tener una configuración virtualmente plana, v.g., ser una pieza estampada plana, con una base prácticamente plana situada hacia la boca del canal, colocándose el e-

30

lemento ó elementos resilientes entre la cara plana opuesta del segundo órgano y la base del canal, Por lo tanto, la resiliencia del elemento ó elementos tiende a empujar dicha cara plana del segundo órgano hacia las caras interiores de las partes marginales vueltas hacia dentro del canal de guía para proporcionar áreas sustanciales (v.g., las citadas superficies confrontantes) en contacto entre sí. Una característica de este dispositivo es que cuando el asiento está ocupado, el órgano de la corredera conectado al asiento se obliga hacia abajo para aumentar la carga ejercida sobre el elemento ó elementos resilientes y, por lo tanto, tiende a aplastar su curvatura ó las citadas lengüetas, pero tiende a hacer que se desacople las superficies confrontantes, y se produzca una máxima tolerancia para el deslizamiento libre y, por lo tanto, el ajuste fácil de la parte de cofredera.

Se comprenderá que cuando dicho lado delantero del segundo órgano está en contacto con las partes marginales vueltas hacia dentro del canal de guía es absorbido el juego entre los órganos de la corredera, al menos en esta dirección, reduciendo ó eliminando por lo tanto las trepidaciones.

Una cierta parte del juego entre los órganos de la corredera se habilita convenientemente en dirección lateral con respecto al canal de guía, y para reducir al mínimo cualquier tendencia a la trepidación, es preferible que la anchura del elemento, ó de cada elemento, sea por lo menos igual que la anchura interna del canal de guía y que el elemento ó elementos se monten sobre el segundo órgano de modo que se acoplen a las paredes laterales del canal de guía y tiendan a centrar el segundo órgano. De este modo, para absorber el huelgo lateral, cada elemento tiene convenientemente una anchura (por lo menos en un punto situado a lo largo de su longitud) igual ó mayor que la anchura interna del canal. Cuando es mayor, los elementos pueden penetrar en el canal de guía con un suave empuje bien en virtud de su resiliencia inherente ó en virtud de su configuración. Por ejemplo, cada elemento puede tener lados convexos hacia fuera y pueden es-

tar rebajados ó perforados entre sus lados para que estos puedan flexar hacia el interior cuando el elemento se inserta en el canal de guía.

El invento se describe a continuación, a título de ejemplo, tomando como referencia los dibujos adjuntos en los que:

5 La figura 1, es una vista de costado de una corredera de asiento según el invento.

La figura 2, es una vista en planta de una corredera de asiento.

10 La figura 3, es una vista a mayor escala tomada a lo largo de la línea de corte 3-3 de la figura 2.

La figura 4, es una vista frontal de una corredera de asiento.

La figura 5, es una vista en planta, tomada en la dirección 5 de la figura 3, pero con la base del canal de guía omitida.

15 La figura 6, es una vista similar a la figura 3, de una modificación; y

La figura 7 es una vista similar a la figura 5, de la modificación.

Refiriéndonos a las figuras 1 a 5, la corredera de asiento comprende una pieza estampada 10 cuyos extremos 12 se doblan y configuran, según se ilustra, y se fijan, en la práctica, al suelo del vehículo, y a un canal de guía 14, que tiene una base 16, paredes laterales 18 y alas vueltas hacia dentro 20, fijándose la base 16, en la práctica, al lado inferior del bastidor del cojin del asiento del vehículo mediante pernos 21. El canal de guía 14, recibe la parte central 22 del órgano de corredera 10 con holgura considerable en dirección vertical y menos holgura en dirección lateral. La holgura en estas dos direcciones es absorbida por las zapatas de corredera 24, 26, según se describirá más adelante. Un dispositivo de retén pivotal 28 se habilita en el canal de guía para retener de una forma soltable los elementos laterales 10, 14, en posiciones elegidas de ajuste de una manera conocida. En la práctica, el asiento del vehículo tendrá dos de

25

30

dichas correderas de asiento previstas en paralelo en su lado inferior para poder efectuar un ajuste hacia delante y hacia atras del asiento.

Cada zapata en 24, 26, se moldea de material de plástico resili-
5 lientemente deformable, por ejemplo nylon, y tiene una configuración arquea-
da en dirección longitudinal. Según se ilustra, cada zapata 24, 26, tiene
en general forma de U con una tira de material 30 solidaria entre sus tra-
mos 32 (vease la figura 3). El puente 34 de cada zapata 24, 26, está perfo-
rada para recibir un sujetador 27 que sujeta la zapata a la parte central
10 22 del órgano de la corredera 10 con su parte de puente 34 situada en el in-
terior con respecto al extremo adyacente del órgano de la zapata 10, aco-
plándose los extremos de cada zapata con el órgano de la corredera 10 y aco-
plándose su punto medio con la base del canal. La curvatura y espesor de ca-
da zapata de corredera 24, 26, es la necesaria para que, cuando el asiento
no está ocupado, las zapatas absorban el juego vertical entre los órganos
15 de la corredera aún cuando tengan menos espesor que la holgura vertical en-
tre las piezas, y empujan las partes de los cantos marginales del órgano 10
en unión a tope con las alas vueltas hacia dentro 20, evitando de este mo-
do la trepidación. No obstante, cuando se ocupa el asiento, la carga que -
actúa sobre cada zapata tiende a aplastar la parte media de la zapata (lo
cual es posible porque solamente está anclado uno de sus extremos), por lo
que las alas 20 se separan del lado inferior del órgano de la corredera 10
y el asiento se puede ajustar con facilidad en la posición deseada soltan-
do el retén 28.

Además de absorber la holgura vertical, las zapatas absorben
25 también el huelgo lateral entre el canal 14 y el órgano de corredera 10 en
el sentido de que las zapatas sean ligeramente convexas hacia fuera en sus
cantos laterales y su anchura es mayor que la del órgano de corredera 10 y
de preferencia prácticamente igual que la anchura interna del canal 14. Las
zapatas 24, 26 sirven, por lo tanto, para centrar el canal de guía con res-
30 pecto al órgano de corredera 10.

Las figuras 6 y 7, ilustran una modificación en la cual cada zapata de corredera 44, en lugar de ser arqueada, es generalmente plana, - pero se moldea con partes de lengüeta 48 sobre su cara superior que, cuando se destensan (v.g., cuando el asiento no está ocupado) se proyectan hacia arriba, según se indica con contorno de línea de rayas, para mantener las alas 20 del canal de guía 14, contra el lado inferior del órgano de la corredera 10. No obstante, cuando se ocupa el asiento, cuya circunstancia se indica en la figura 6, las lengüetas 48 se aplanan y adoptan la posición ilustrada con el contorno de línea sólida. Las alas 20 se desacoplan por lo tanto, del lado inferior del órgano de corredera 10 para facilitar el deslizamiento.

Además, de las lengüetas dirigidas hacia arriba 48, cada zapata de corredera 44 puede tener también lengüetas dirigidas lateralmente 50, que, cuando se destensan según indica el contorno de líneas de rayas en la figura 7, se proyectan hacia arriba, pero se deforman hacia el interior - cuando la zapata se aloja dentro del canal 14 para absorber cualquier huelgo lateral entre el canal y el órgano de corredera 10. En la modalidad de las figuras 6 y 7, el lado inferior de cada zapata de corredera 44 está rebajado longitudinalmente para asentarse sobre el órgano de corredera 10. La zapata ilustrada en las figuras 1 y 5, se puede rebajar de un modo similar, si así se desea.

Se observará que en ambas modalidades, v.g., figuras 1 a 5, y figuras 6 y 7, las zapatas de corredera sirven no solamente para absorber las holguras entre los órganos de la corredera, sino para evitar la trepidación, pero sirve también como órganos de corredera durante el ajuste del asiento.

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

REIVINDICACIONES

1.- Perfeccionamientos en correderas de asientos de vehículos de motor, caracterizados porque presentan un primer órgano en forma de un canal de guía, un segundo órgano situado en el canal de guía y con deslizamiento longitudinal en el mismo, estando destinado los órganos a sujetarse uno al suelo del vehículo y el otro a un asiento del vehículo; por lo menos un elemento resiliestamente deformable situado entre los dos órganos de la corredera, formándose el elemento ó elementos para mantener los dos órganos resiliestamente separados, teniendo los dos órganos superficies confrontantes que se unen a tope cuando están separadas por el elemento ó elementos resiliestamente deformables.

2.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque cada elemento tiene un espesor menor que la separación interna entre los órganos de la corredera, pero es de configuración arqueada en dirección longitudinal al canal de guía.

3.- Perfeccionamientos según la reivindicación 2, caracterizados porque el elemento ó cada elemento tiene partes extremas en contacto con uno de los órganos de la corredera y una parte intermedia en contacto con el otro órgano.

4.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque el elemento ó cada elemento comprende un cuerpo principal cuyo espesor es menor que la separación interna entre los citados órganos y una ó más lengüetas enterizas que salen del cuerpo para mantener separados los citados órganos según se ha mencionado, pudiéndose deformar la lengüeta ó lengüetas hacia el cuerpo cuando la corredera está sometida a carga.

5.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones 1 a 4, caracterizados porque el elemento ó cada elemento tiene una anchura general mayor que dicho segundo órgano de la corredera.

6.- Perfeccionamientos según la reivindicación 5, caracterizados porque los lados del elemento ó de cada elemento son convexos hacia fue

ra.

5 7.- Perfeccionamientos según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizados porque la anchura del elemento ó de cada elemento es menor que la anchura interna del canal, y porque el elemento está provisto de lengüetas enterizas que, cuando no están sometidas a esfuerzo, se proyectan lateralmente hacia fuera, acoplándose las lengüetas a las paredes del canal y desviándose por lo tanto hacia el interior del canal.

10 8.- Perfeccionamientos según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizados porque el elemento ó cada elemento se anclan solamente por un extremo al órgano de la corredera.

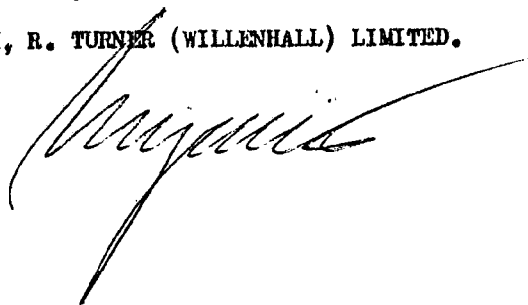
9.- Perfeccionamientos según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizados porque el elemento ó cada elemento comprenden un par de patas separadas unidas en un extremo por una parte de puente que se ancla al órgano de la corredera.

15 10.- Perfeccionamientos en correderas de asiento de vehículos de motor; tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria, consta de 8 hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 24 FEB. 1977

H. R. TURNER (WILLENHALL) LIMITED.



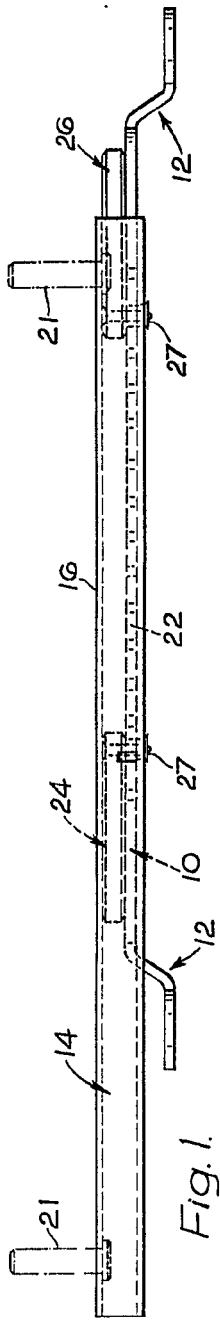


Fig. 1.

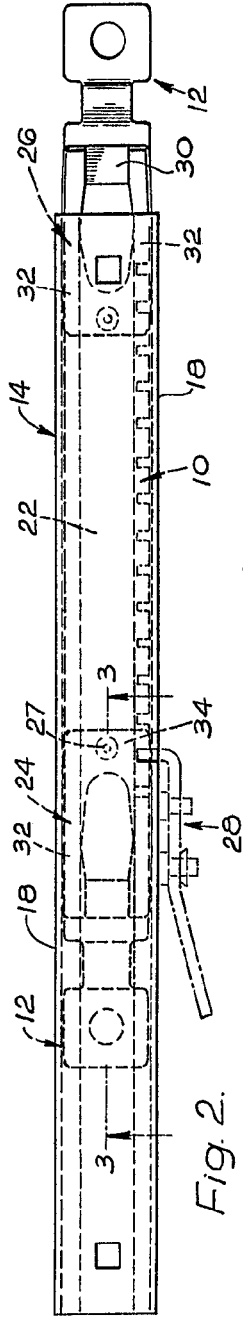


Fig. 2.

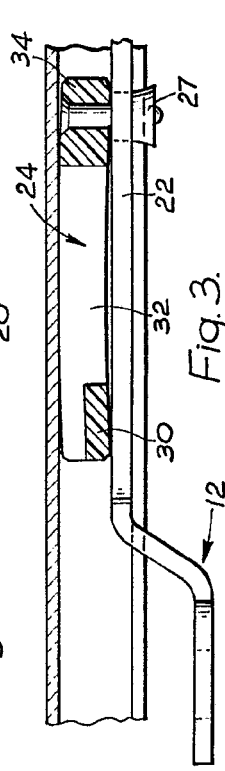


Fig. 3.

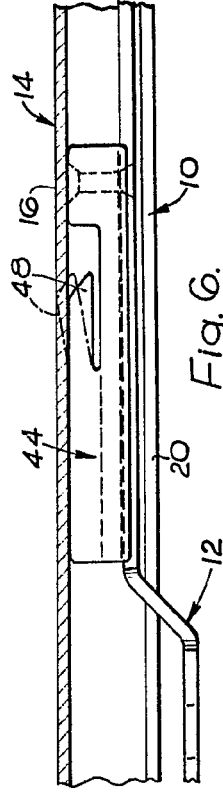


Fig. 6.

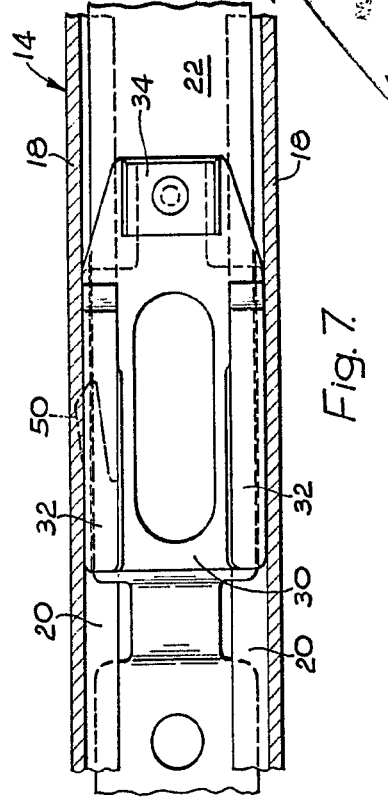


Fig. 7.

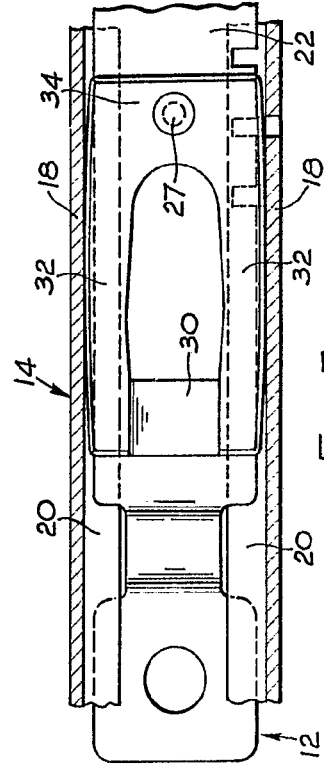


Fig. 5.

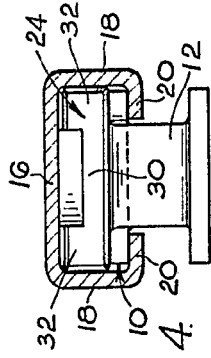


Fig. 4.

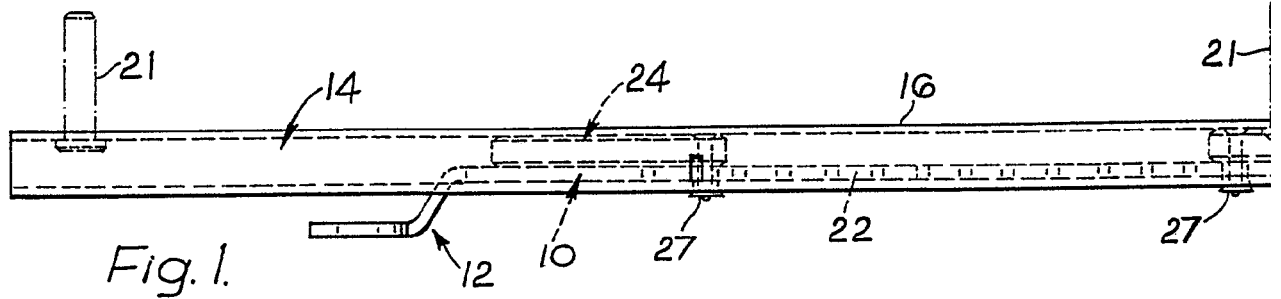


Fig. 1.

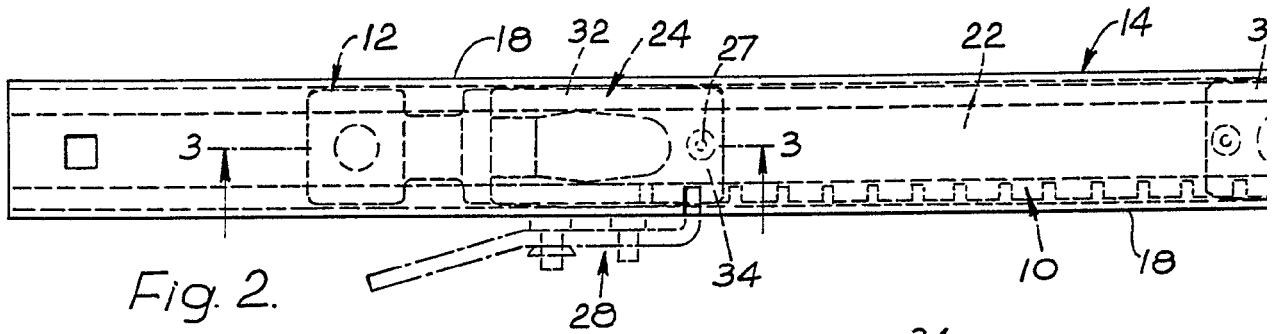


Fig. 2.

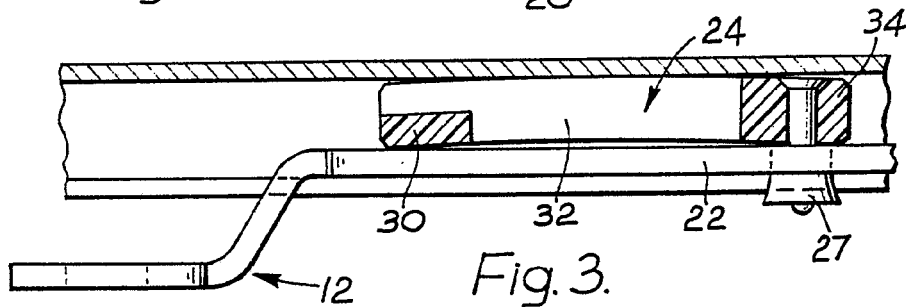


Fig. 3.

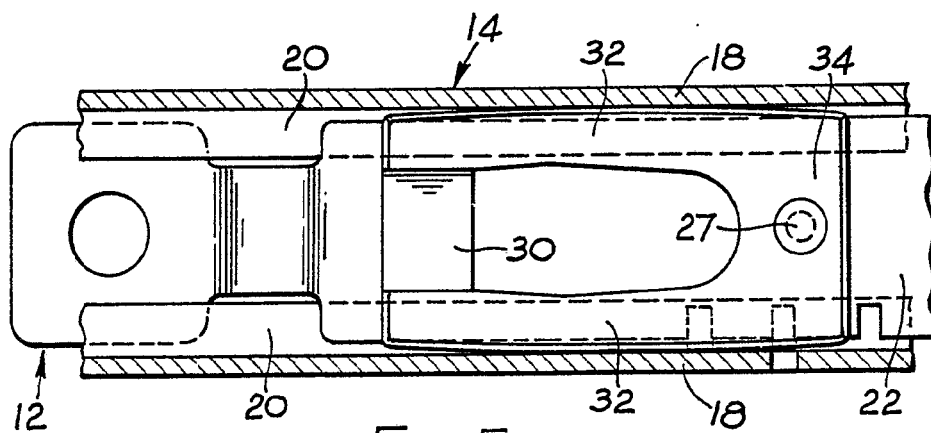


Fig. 5.

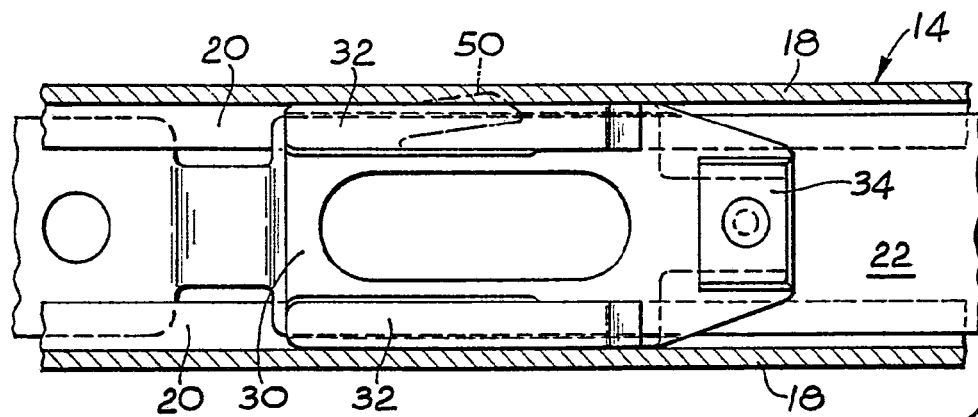
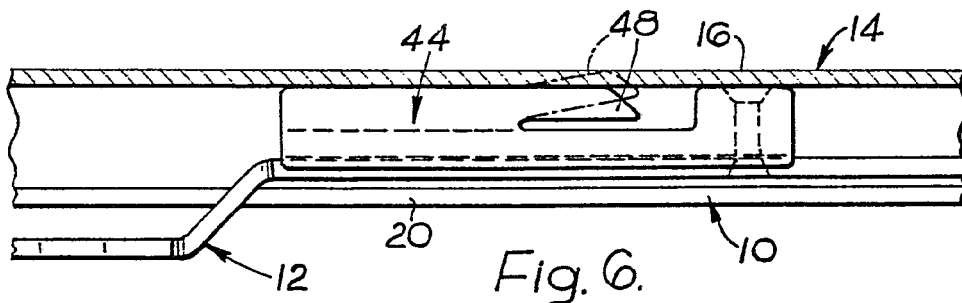
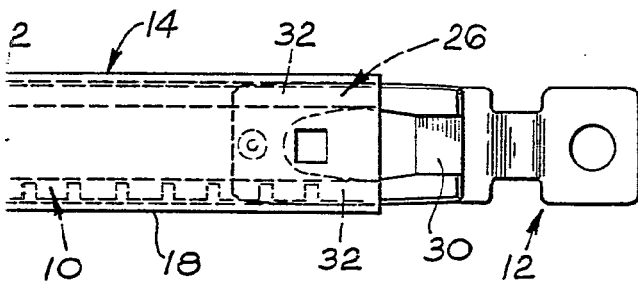
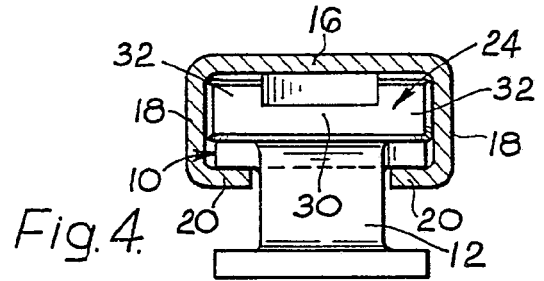
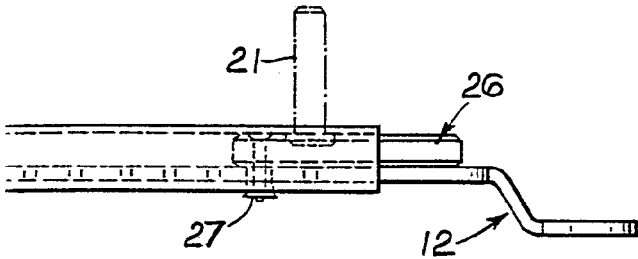


Fig. 7.

Handwritten signature and stamp.