

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

19 ES	11 NUMERO 470.600	10 A1
21	22 FECHA DE PRESENTACION 8-6-1978	

- 5 ENE. 1979
Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta.
PATENTE DE INVENCION

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO P 27 26 519.6-21	11-6-1977	R.F.A.

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60N	62 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
------------------------	--	--------------------------------------

64 TITULO DE LA INVENCION "UN ASIENTO DE VEHICULO AUTOMOVIL MEJORADO DESPLAZABLE EN DIRECCION LONGITUDINAL E INMOVILIZABLE"
--

71 SOLICITANTE (S) P.A. RENTROP, HUBBERT & WAGNER FAHRZEUGAUSSTATTUNGEN GMBH & CO. KG (File 0923 PG)
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE 3060 Stadthagen, R.F.A.
--

72 INVENTOR (ES) Ernst Wahlmann

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE DON ALBERTO DE ELZABURU MARQUEZ (P.-69.123)
--

jga

1 El invento se refiere a un asiento de vehículo de automóvil desplazable en dirección longitudinal e inmovilizable.

5 Según una forma de ejecución conocida, están previstos dos carriles inferiores dispuestos paralelamente uno a otro y fijados al suelo del vehículo, en cada uno de los cuales está guiado de forma deslizante un carril superior. En uno de los carriles superiores está fijado en este caso el cierre para recibir uno de los extremos del cinturón de seguridad y en el otro carril superior está fijado el otro extremo del cinturón de seguridad, de modo que el cinturón de seguridad participa siempre en los movimientos del asiento durante su regulación y, por tanto, asegura una fuerza de apriete idéntica. En este caso, 10 el carril inferior tiene forma de L en sección transversal, estando acodada el alma en el extremo libre. En estos acodamientos encaja con cierre de forma un acodamiento correspondiente del carril superior, también de forma de L en sección transversal. La experiencia enseña que el carril superior y, por tanto, también el carril inferior unido a él con cierre de fuerzas no están en condiciones de absorber las fuerzas relativamente grandes que se presentan en accidentes por colisión. La consecuencia de ello es que el cinturón de seguridad se suelta de sus anclajes con el carril superior y, por tanto, se pone en duda la eficacia del mismo. 25

30 Por consiguiente, es cometido del invento mejorar esta construcción conocida de modo que incluso con fuerzas incrementadas se evite con seguridad el que se suelte el cinturón de seguridad de su anclaje en los

1 carriles superiores dispuestos a ambos lados.

Este problema se resuelve de acuerdo con el invento por el hecho de que el carril inferior presenta en sección transversal aproximadamente la forma de una U con dobleces de forma de gancho dispuestos en los extremos de las alas, en los que encajan con cierre de forma unos dobleces de forma de gancho del carril superior.

Gracias a la configuración de acuerdo con el invento del carril inferior y del carril superior, se reducen las presiones específicas por cuanto que las superficies de contacto entre estas partes son más grandes. De este modo, se rebaja también a una medida tolerable la sollicitación en accidentes por colisión, de modo que no hay que preocuparse de que se suelten los anclajes del cinturón de seguridad en sus dos extremos con los carriles superiores.

Para excluir un agarrotamiento entre el carril superior y el carril inferior, se ha previsto en el carril inferior un cojinete de rodillos contra el cual se apoya el carril superior.

Ventajosamente, la jaula del cojinete de rodillos está realizada en forma de tira metálica, estando previstas en los extremos delantero y trasero de esta tira sendas escotaduras en cada una de las cuales encaja un rodillo del cojinete.

En la tira metálica está dispuesta en este caso un tope respectivo contra el cual se aplica un órgano de arrastre montado en los dobleces en forma de gancho de la barra superior. De este modo, el cojinete

1 de rodillos es arrastrado durante el desplazamiento del
asiento en la dirección longitudinal del vehículo auto-
móvil con lo que queda garantizada siempre una marcha
prácticamente exenta de rozamiento del carril superior
5 en el carril inferior.

El dispositivo de inmovilización presenta un listón unido con el carril inferior y dotado de aberturas de enclavamiento en las que se pueden introducir uno o varios dedos de una palanca basculante. En este
10 caso, en la palanca basculante está montada una empuñadura por medio de la cual se puede trasladar la palanca basculante a la posición de suelta en contra de la fuerza de un muelle de recuperación.

Ventajosamente, la palanca basculante está
15 apoyada en un estribo unido con el carril superior.

Para reducir en mayor medida las fuerzas de rozamiento que se presentan entre el carril superior y el carril inferior, los extremos de los dobleces de forma de gancho del carril superior encajan en listones de
20 material sintético y similares.

El invento se explica todavía con algo más de detalle en lo que sigue haciendo referencia al dibujo, en el que muestran de manera puramente esquemática:

La figura 1, un alzado lateral del asiento
25 de vehículo automóvil de acuerdo con el invento, habiéndose representado únicamente el carril superior y el carril inferior,

La figura 2, una sección a escala ampliada a lo largo de la línea II-II de la figura 1,

30 La figura 3, una representación en sección

1 correspondiente a la figura 2 de una forma de ejecución
algo modificada del carril inferior del asiento de acuer-
do con el invento,

5 La figura 4, una vista en planta de la dispo-
sición según la figura 1,

La figura 5, un alzado lateral a mayor escala
del cojinete de rodillos del asiento de acuerdo con el
invento, y

10 La figura 6, una vista en planta de la dispo-
sición según la figura 5.

La figura 1 del dibujo muestra un carril in-
ferior 1 en el que está guiado de forma deslizante un
carril superior 2. El carril inferior 1 está unido con
el suelo del vehículo automóvil 3 de manera adecuada,
15 estando previsto todavía en posición paralela al lado
del carril inferior 1 un carril inferior adicional que,
sin embargo, no se representa con detalle en el dibujo
en honor a una mayor claridad. Por consiguiente, la par-
te del asiento del vehículo automóvil que no se muestra
20 con mayor detalle en el dibujo se apoya sobre los dos
carriles inferiores 1.

Como indican claramente las figuras 2 y 3 del
dibujo, el carril inferior 1 presenta en sección trans-
versal aproximadamente forma de U, estando previstos unos
25 dobleces la, lb de forma de gancho en los dos extremos
de las alas. En estos dobleces la, lb de forma de gan-
cho encajan con cierre de forma unos dobleces correspon-
dientes 2a, 2b de forma de gancho del carril superior 2.
Esto puede tener lugar de modo que exista un contacto
30 directo entre estos dobleces la, lb y 2a, 2b de forma

1 de gancho o bien - como muestran las figuras 2 y 3 - los
extremos de los dobleces 2a, 2b de forma de gancho del
carril superior encajen en listones 4 de material sinté-
tico y similares.

5 Gracias a la configuración especial del ca-
rril inferior 1 y del carril superior 2 se aumenta el
tamaño de las superficies que están en contacto entre
sí, de modo que se reduce de manera correspondiente la
presión específica en accidentes por colisión. En este
10 caso, los carriles 1 y 2 están en condiciones de absor-
ber las fuerzas conducidas a través del cierre del cin-
turón de seguridad y la fijación del cinturón de segu-
ridad 5 en su otro extremo al carril superior asociado.

15 Las dos formas de ejecución del carril in-
ferior 1 según las figuras 2 y 3 se diferencian una de
otra únicamente porque en el primer caso (figura 2) la
guía en el carril inferior 1 está realizada en dos par-
tes, estando unidas entre sí de manera adecuada las dos
partes no coincidentes, por ejemplo a través de una unión
20 soldada. En el otro caso (figura 3), la guía en el ca-
rril inferior 1 está configurada en una sola pieza, con-
servando la simetría.

25 Para configurar el deslizamiento del carril
superior 2 en el carril inferior 1 con el menor rozamien-
to posible, se ha previsto en éste un cojinete de rodi-
llos 6 contra el cual se apoya el carril superior 2 a
través de los dobleces 2a, 2b de forma de gancho. El co-
jinete de rodillos 6 está constituido en la forma de e-
jecución representada en el dibujo por una jaula configu-
30 rada como tira metálica 7 y dotada de escotaduras 8, 9

1 (figuras 5 y 6), previstas en los extremos delantero y trasero, en las cuales están insertados los rodillos 10, 11 de forma de diábolo.

5 En la tira metálica 7 está previsto un tope respectivo 12, 13 contra el cual se aplica un órgano de arrastre 14 dispuesto en los dobleces 2a, 2b, de forma de gancho del carril superior (figura 1). De esta manera, se asegura que el cojinete de rodillos 6 siga siempre el movimiento del carril superior 2 en el carril inferior 1.

10 Para desplazar e inmovilizar el asiento del vehículo automóvil se ha previsto un dispositivo de inmovilización. Este presenta un listón 15 unido con el carril inferior 1 y dotado de aberturas de enclavamiento 15a en las que se pueden introducir uno o varios dedos 16a de una palanca basculante 16. Esta palanca basculante 16 está apoyada en un estribo 17 unido con el carril superior 2. La acción de soporte tiene lugar en este caso a través de una espiga 18 que está fijada en el estribo 17.

20 En la palanca basculante 16 está montada una empuñadura 19 (figuras 1 y 4) a través de la cual se puede trasladar la palanca basculante 16 a la posición de suelta en contra de la fuerza de un muelle de recuperación 20.

25 El funcionamiento del asiento de vehículo automóvil es el siguiente:

30 Si se debe adaptar el asiento a la longitud del cuerpo del usuario del vehículo, se hace que bascule entonces la empuñadura 19 en la figura 1 del dibujo

1 en sentido contrario al de giro de las agujas del reloj
en contra de la fuerza del muelle de recuperación 20. De
este modo, los dedos 16a de la palanca basculante 16 vie-
nen a quedar desengranados respecto de las aberturas de
5 enclavamiento 15a del listón 15, de modo que ahora es
posible un desplazamiento cómodo de los carriles supe-
riores y, por tanto, de la parte de asiento con rela-
ción a los carriles inferiores 1. Dado que el cierre 5
del cinturón de seguridad está montado en un carril su-
10 perior 2 y el otro extremo del cinturón de seguridad es-
tá dispuesto en el otro carril superior 2, el cinturón
de seguridad participa en el movimiento de la parte de
asiento. De este modo, queda asegurada siempre una mis-
ma fuerza de apriete con respecto al tronco del ocupan-
15 te del vehículo.

Quando se ha alcanzado la posición deseada
del asiento del vehículo automóvil, se suelta entonces
la empuñadura 19, de modo que el muelle de recuperación
20 introduce de nuevo los dedos 16a de la palanca bas-
culante 16 en las aberturas de enclavamiento 15a del lis-
tón 15.

Gracias a la configuración especial del ca-
rril inferior 1 y del carril superior 2 se asegura que
entren en contacto entre sí superficies relativamente
25 grandes, de modo que incluso bajo cargas incrementadas,
sobre todo como consecuencia de accidentes por colisión,
las presiones específicas y, por tanto, también las so-
licitaciones que se presentan en los dos carriles 1, 2
son relativamente pequeñas.

1

REIVINDICACIONES

5

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de Invención en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

10

1ª.- Un asiento de vehículo automóvil mejorado desplazable en dirección longitudinal e inmobilizable, con dos carriles inferiores dispuestos paralelos entre sí y fijados al suelo del vehículo, en cada uno de los cuales está guiado de forma deslizante un carril superior, estando fijado a uno de los carriles superiores el cierre para recibir uno de los extremos del cinturón de seguridad y estando fijado al otro carril superior el otro extremo del cinturón de seguridad, caracterizado porque el carril inferior presenta en sección transversal aproximadamente la forma de una U con dobleces de forma de gancho dispuestos en los extremos de las alas y en los cuales encajan con cierre de forma dos dobleces de forma de gancho del carril superior.

15

20

25

2ª.- Un asiento según la reivindicación 1ª, caracterizado porque los extremos de los dobleces de forma de gancho del carril superior encajan en listones de material sintético y similares.

30

3ª.- Un asiento según las reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizado porque en el carril inferior está previsto un cojinete de rodillos contra el cual se apoya el carril superior.

21068

1 4ª.- Un asiento según la reivindicación 3ª,
caracterizado porque la jaula del cojinete de rodillos
está realizada en forma de tira metálica, y porque en
5 los extremos delantero y trasero de esta tira metálica
están previstas unas escotaduras respectivas en cada una
de las cuales encaja un rodillo del cojinete de rodillos.

 5ª.- Un asiento según la reivindicación 4ª,
caracterizado porque en la tira metálica está dispues-
to un tope respectivo contra el cual se aplica un órga-
no de arrastre montado en los dobleces de forma de gan-
cho del carril superior.

 6ª.- Un asiento según las reivindicaciones
1ª a 5ª, caracterizado porque el dispositivo de inmo-
vilización presenta un listón unido con el carril infe-
rior y dotado de aberturas de enclavamiento en las cua-
les se pueden introducir uno o varios dedos de una pa-
lanca basculante.

 7ª.- Un asiento según la reivindicación 6ª,
caracterizado porque en la palanca basculante está dis-
puesta una empuñadura por medio de la cual se puede trans-
ferir la palanca basculante a la posición de suelta en
contra de la fuerza de un muelle de recuperación.

 8ª.- Un asiento según las reivindicaciones
6ª y 7ª, caracterizado porque la palanca basculante es-
tá apoyada en un estribo unido con el carril superior.

 9ª.- "UN ASIENTO DE VEHICULO AUTOMOVIL ME-
JORADO DESPLAZABLE EN DIRECCION LONGITUDINAL E INMOVI-
LIZABLE".

1

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

5

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

Madrid, 29 JUN 1978

P.A.

Alberto de Elizabitu
Por todo



10

15

20

25

30

21068

JMS

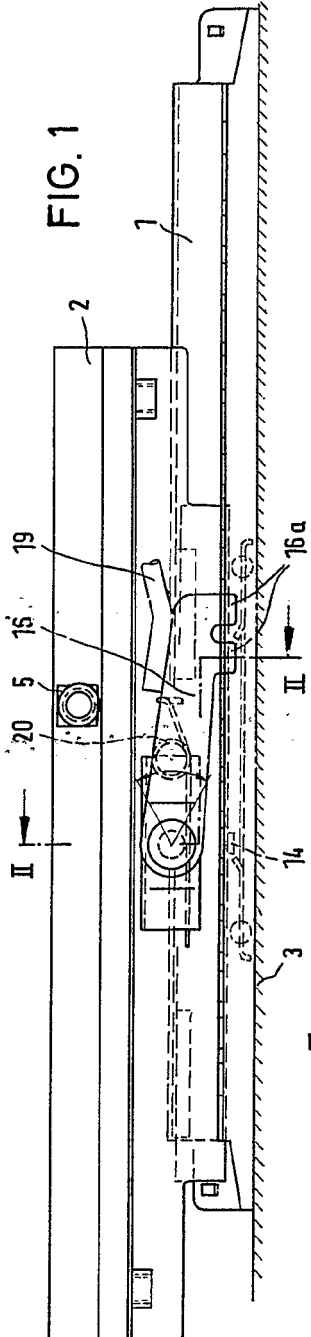


FIG. 1

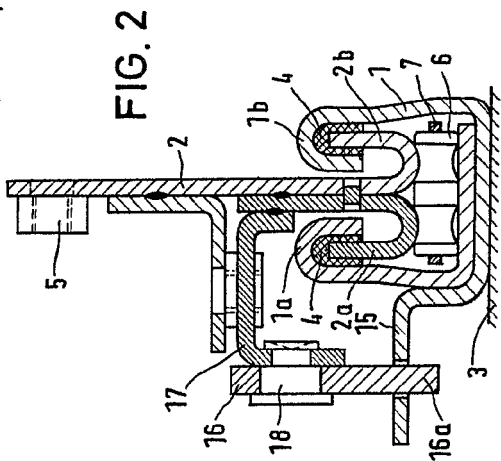


FIG. 2

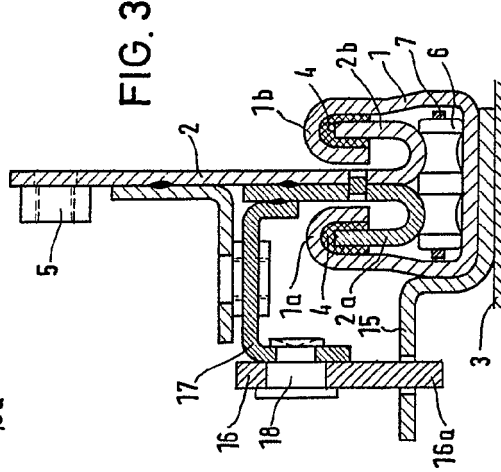
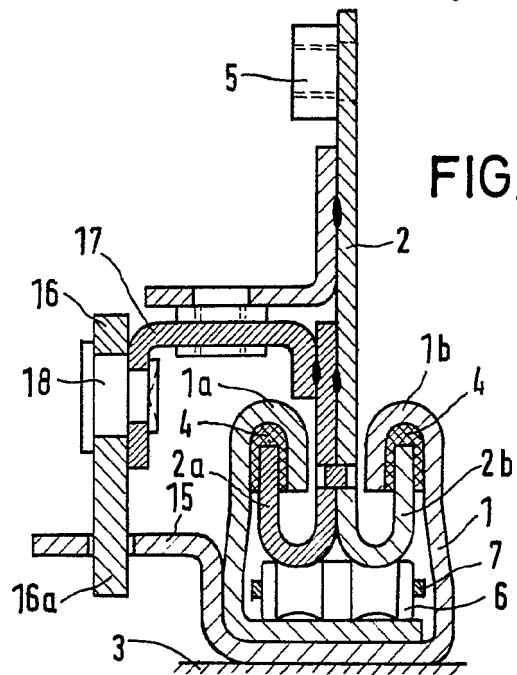
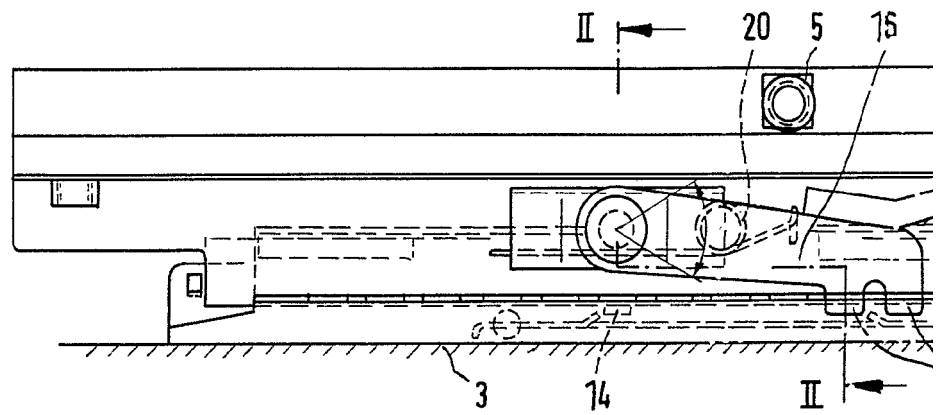


FIG. 3

Albert De Klerck
for Patent



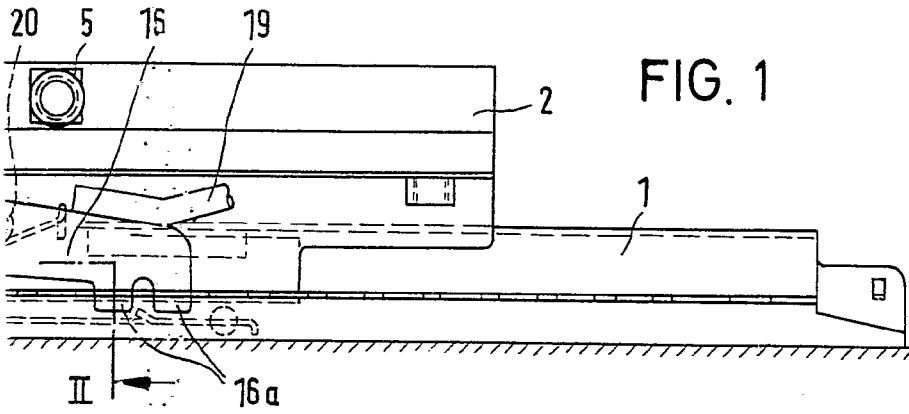


FIG. 1

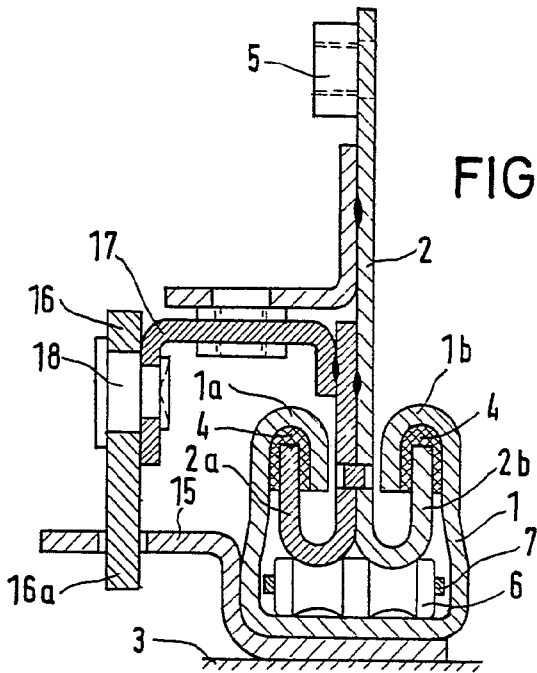
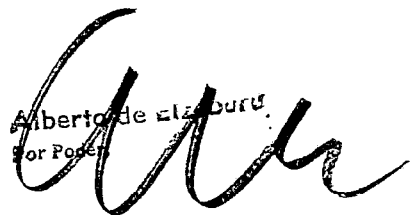


FIG. 3

Alberto de la Borda
Por Poder



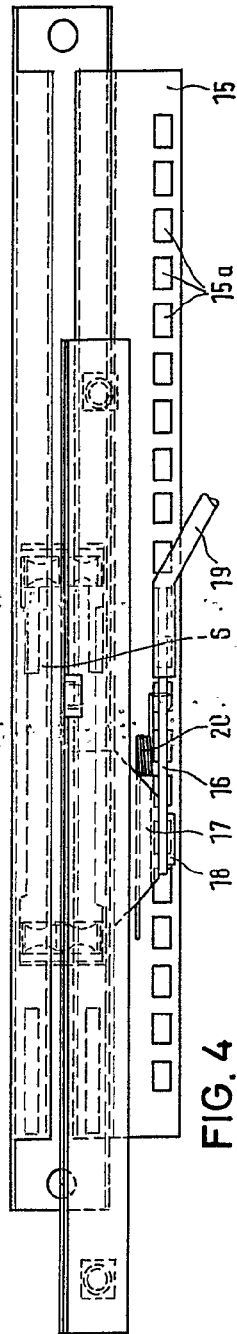


FIG. 4

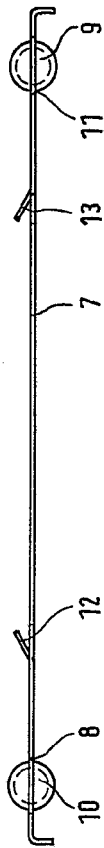


FIG. 5

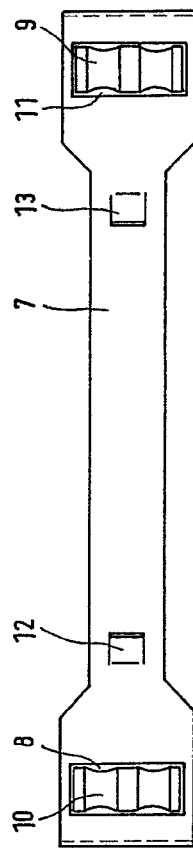


FIG. 6

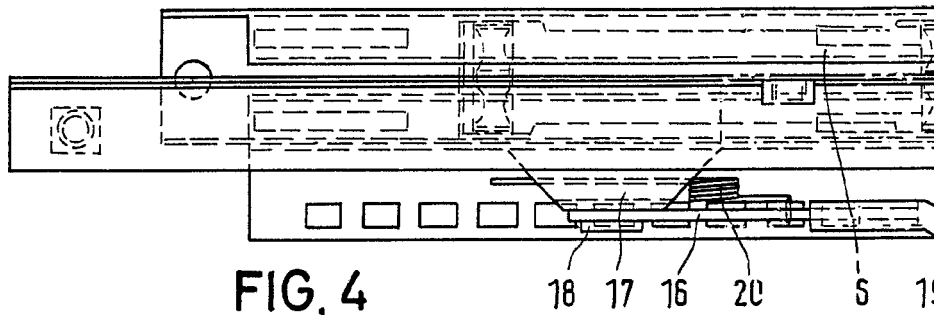
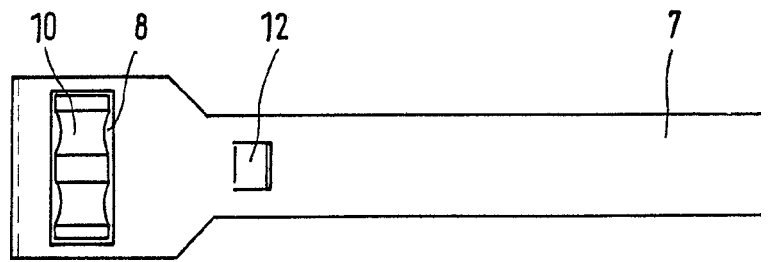
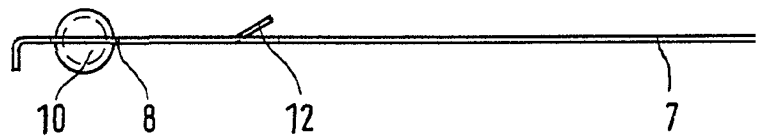


FIG. 4



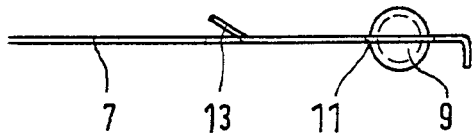
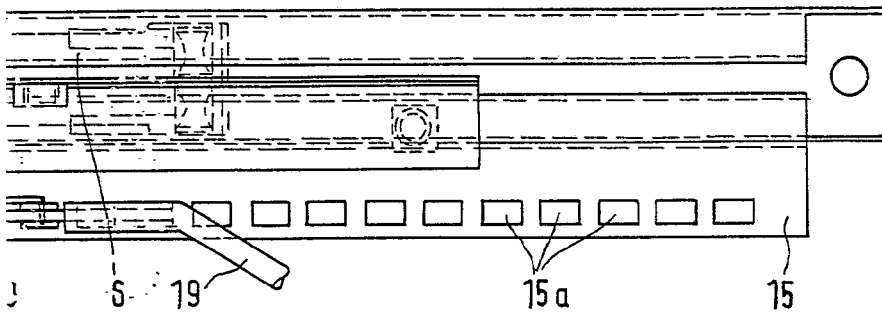


FIG. 5

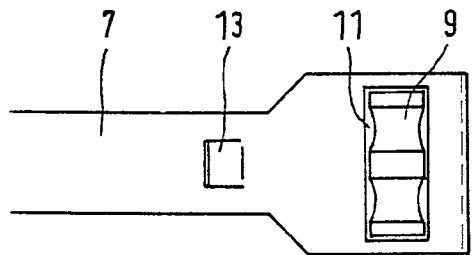


FIG. 6

Albergo & Filippi
Milano