



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETÀ INDUSTRIALE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

UIBM

DOMANDA NUMERO	101999900808915
Data Deposito	20/12/1999
Data Pubblicazione	20/06/2001

Priorità	19860234.0
Nazione Priorità	DE
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	N		

Titolo

SEDILE PER AUTOVEICOLO.

RM99A000773

DESCRIZIONE

a corredo di una domanda di brevetto per invenzione industriale dal titolo:

SEDILE PER AUTOVEICOLO

a nome: DaimlerChrysler AG

L'invenzione concerne un sedile di veicolo secondo il preambolo della rivendicazione 1.

Un tale sedile di veicolo, realizzato a guisa di sedile avvolgente, è noto dal brevetto DE-PS 1 055 977. La parte a sedere di detto sedile è sostenuta in modo oscillante su una incastellatura di base del sedile tramite un sistema elastico comprendente più elementi elastici, ad esempio elementi di spinta di gomma, molle di spinta tangenziale oppure elementi di gomma a espansione. Le molle sono fissate, in questo caso, di volta in volta, con una estremità, alla parte a sedere e, con l'altra loro estremità, alla parte inferiore del sedile. In una forma di esecuzione mostrata, l'incastellatura di base del sedile è disposta su un telaio in modo mobile per lo spostamento longitudinale del sedile del veicolo.

In questo sedile di veicolo è particolarmente svantaggioso il fatto che un dispositivo di aggancio di una cintura di sicurezza ancorata ad un montante

ING. BARZANO & ZANARDO ROMA SPA

praticamente non può essere fissato al sedile stesso oscillante del veicolo. Anzi, in caso di incidente ci sarebbe il pericolo di provocare un cedimento oppure una tensione eccessiva degli elementi elastici attraverso la forza della cintura applicata da un passeggero sul sedile del veicolo tramite la cintura di sicurezza e il dispositivo di aggancio della cintura fissato al sedile del veicolo. Se il dispositivo di aggancio della cintura è disposto - per evitare il problema illustrato - sul pavimento del veicolo, allora sorge l'inconveniente che il dispositivo di aggancio della cintura, in caso di spostamento longitudinale del sedile del veicolo, non venga resettato e quindi la cintura del bacino non si adatti, nel suo andamento, di volta in volta molto bene alla posizione del bacino del passeggero.

Dai modelli di utilità tedeschi DE-GM 72 39 692 e DE-GM 72 39 693 è noto un sedile di veicolo del tipo in questione, la cui parte a sedere è condotta e sostenuta in modo da poter essere regolata in altezza di volta in volta tramite due leve a parallelogramma disposte su entrambi i lati del sedile sull'incastellatura inferiore del sedile. Una gamba ammortizzatrice, che comprende una molla e un ammortizzatore, è articolata, con una sua estremità

superiore, di volta in volta ad una leva a parallelogramma su entrambi i lati del sedile e, con la sua estremità inferiore, è collegata con l'incastellatura di base del sedile. Inoltre, all'incastellatura di base del sedile è articolata in modo orientabile una staffa a gancio mediante la quale poter bloccare la freccia elastica della parte a sedere e poter fissare detta parte a sedere sull'incastellatura di base del sedile. In questo caso, la staffa a gancio può essere regolata a scelta per mezzo di una maniglia in modo che, in caso di deformazione elastica più forte, si determini o non si determini un bloccaggio della parte a sedere. Il bloccaggio della parte a sedere si determina giusto con ritardo nel tempo dopo l'azionamento della maniglia se la parte a sedere si deforma elasticamente in modo sufficientemente profondo. In detto sedile di veicolo non è previsto l'impiego di un sistema di ritegno associato.

Nella DE 195 07 339 C2 è mostrato un sedile di veicolo, la cui parte a sedere è disposta, tramite un dispositivo di molle a trazione, a molleggio su una incastellatura di base del sedile. Attraverso la disposizione e rispettivamente l'aggiunta di altre molle si può modificare la forza elastica del

dispositivo di molle di trazione e la si può adattare al peso della persona seduta sul sedile del veicolo.

Compito dell'invenzione è quello di realizzare un sedile di veicolo del tipo indicato nel preambolo della rivendicazione brevettuale 1 in cui sia migliorata la libertà costruttiva nella realizzazione di un sistema di ritegno associato al sedile del veicolo.

Questo compito viene risolto, secondo l'invenzione, con un sedile di veicolo con i particolari della rivendicazione brevettuale 1.

Grazie alla parte a sedere fissabile, in caso di bisogno, all'incastellatura di base del sedile è possibile, ad esempio, nel sedile del veicolo secondo l'invenzione, fissare il dispositivo di aggancio del sistema di cintura di sicurezza alla parte a sedere senza pregiudicare la sicurezza del passeggero. Specialmente in caso di incidente, un passeggero allacciato alla parte a sedere tramite il sistema di cintura di sicurezza è fissato, in questo modo, anche all'incastellatura di base del sedile, per cui si può evitare un cedimento, pericoloso per il passeggero, del sistema elastico e, ad esempio, un sollevamento a ciò legato del sedile del veicolo. A seconda del tipo di fissaggio della parte a sedere, il movimento oscillante

può essere eliminato, in questo caso, almeno ampiamente in un modo da ridurre il rischio di lesione del passeggero. Un altro vantaggio di questo fissaggio e di un dispositivo di aggancio della cintura applicabile, in questo modo, senza pregiudicare la sicurezza, alla parte a sedere, è dato dal fatto che detto dispositivo, indipendentemente dalla regolazione longitudinale del sedile del veicolo, si trova, con riferimento al bacino del passeggero, sempre nella posizione più vantaggiosa. Una forza di tendicinghia generata in caso di incidente può essere anche applicata, tramite il dispositivo di aggancio della cintura e tramite la parte a sedere, nell'incastellatura di base del sedile senza provocare, con questa forza, un caricamento del sistema elastico e quindi senza che vada a vuoto almeno parzialmente l'effetto di un tendicinghia. Il fissaggio però non è vantaggioso soltanto in caso di incidente. In alternativa, sarebbe anche concepibile che la parte a sedere non fosse fissata a scelta da un passeggero per un viaggio confortevole e non fosse fissabile per una marcia sportiva.

Forme di realizzazione vantaggiose del sedile di veicolo secondo l'invenzione con ulteriori sviluppi opportuni e non triviali dell'invenzione sono indicate nelle rivendicazioni dipendenti.

Così si è rivelato particolarmente vantaggioso impiegare quattro molle di flessione disposte lateralmente avanti e dietro e sostenute sull'incastellatura di base del veicolo dal momento che, in questo modo, si ottiene una ripartizione particolarmente vantaggiosa della forza peso del passeggero sull'incastellatura di base del sedile e un sostegno elastico particolarmente efficace.

Malgrado il fissaggio della parte a sedere sull'incastellatura di base del sedile, in un'altra forma di realizzazione dell'invenzione detta parte a sedere è fissata al pavimento del veicolo in modo da poter essere regolata in senso longitudinale, consentendo, in questo modo, al passeggero una notevole possibilità di regolazione.

Inoltre, si è rivelato vantaggioso impiegare molle di flessione realizzate a forma di C dal momento che queste presentano proprietà di molleggio molto buone e inoltre non consentono oscillazioni in direzione orizzontale della parte a sedere.

In caso di molle di flessione realizzate quasi a forma di falce si è rivelato particolarmente vantaggioso impiegare un'anima elasticamente cedevole, particolarmente appropriata per lo smorzamento di oscillazioni.

Grazie al supporto delle due estremità delle molle di flessione di volta in volta su una delle piastre di bloccaggio si realizza un collegamento particolarmente stabile tra ciascuna molla di flessione e la parte a sedere e rispettivamente l'incastellatura di base del sedile.

Inoltre si è rivelato vantaggioso realizzare l'anima con un materiale plastico con elevato potere smorzante. In questo caso, l'anima può essere realizzata, ad esempio, in materiale polimerico o elastomerico a seconda del comfort desiderato per il passeggero. Grazie ad un telaio quasi a forma di U, collegato con le molle di flessione, il movimento oscillante delle molle di flessione viene egualizzato per motivi di sicurezza e, in particolare, per aumentare il comfort.

In modo particolarmente semplice, la parte a sedere può essere fissata all'incastellatura di base del sedile tramite una meccanica di bloccaggio, la quale è prevista tra la parte a sedere e l'incastellatura di base del sedile ed è azionabile tramite una forza di trazione della cintura di sicurezza in seguito ad incidente.

Infine, la meccanica di bloccaggio è particolarmente efficace se questa comprende almeno due

dentiere associate di volta in volta ad una delle due molle di flessione posteriori. In questo caso, ciascuna delle dentiere viene portata in impegno con mezzi di chiusura corrispondenti sulla parte a sedere, preferibilmente tramite una forza di trazione della cintura, da un lato sul dispositivo di aggancio della cintura e dall'altro lato su una guarnitura fissata alla parte a sedere per il fissaggio di una estremità della cintura di sicurezza sul lato opposto al dispositivo di aggancio della cintura.

In linea di principio è anche possibile però prevedere, su ogni molla di flessione, una dentiera per il bloccaggio della parte a sedere con l'incastellatura di base del sedile.

Altri vantaggi, caratteristiche e particolari dell'invenzione emergono dalla descrizione seguente di un esempio di esecuzione preferito nonché con riferimento ai disegni. In essi:

La figura 1 mostra una vista prospettica di un sedile di veicolo secondo una forma di esecuzione preferita dell'invenzione;

la figura 2 mostra una vista prospettica del sedile del veicolo secondo l'invenzione, sostenuto tramite un sistema elastico su un'incastellatura di base del sedile;

la figura 3 mostra una vista laterale di una parte a sedere e dell'incastellatura di base del sedile del veicolo secondo l'invenzione;

le figure 4a e 4b mostrano, di volta in volta, una vista laterale prospettica, ingrandita, di una molla di flessione del sistema elastico;

la figura 5 mostra una vista prospettica ingrandita di una meccanica di bloccaggio del sedile del veicolo secondo l'invenzione;

la figura 6 mostra una vista esplosa della meccanica di bloccaggio e di un dispositivo di regolazione dello schienale del sedile del veicolo secondo l'invenzione.

La figura 1 mostra un sedile di veicolo 10, realizzato a guisa di sedile avvolgente, con una parte a sedere 11 a forma di guscio e una parte a schienale 13 disposta in modo oscillante tramite un segmento di collegamento flesso-elastico su questo. Nell'esempio di esecuzione qui mostrato, la parte a sedere 11, il segmento di collegamento 12 e la parte a schienale 13 formano una struttura a rivestimento portante a pezzo unico, costituita da un materiale composito fibroso, laddove la parte a sedere 11 e la parte a schienale 13 nonché il segmento di collegamento 12 sono rivestiti con un cuscino adattato, non rappresentato. Per

consentire una regolazione leggera dell'inclinazione della parte a schienale 13, la struttura a rivestimento portante è provvista di incavi 14 laterali che riducono la resistenza alla flessione del segmento di collegamento 12. Le zone marginali laterali 15, 16 della parte a sedere 11 e rispettivamente della parte a schienale 13 sono sagomate come fianchi laterali 17, 18 piegati a gomito che conferiscono al passeggero un supporto laterale. In corrispondenza degli incavi laterali 14 nel segmento di collegamento 12 si riconosce una parte di un dispositivo 19 per la regolazione dell'inclinazione della parte a schienale 13.

La parte a sedere 11 del sedile 10 del veicolo comprende due staffe di supporto 20, disposte di volta in volta lateralmente, le quali sono supportate tramite un sistema elastico 21 con quattro molle di flessione 22, disposte lateralmente avanti e dietro, su una incastellatura di base 23 del sedile e vengono illustrate ampiamente in seguito in particolare con riferimento alle figure da 2 a 4b. Il sedile 10 del veicolo e rispettivamente l'incastellatura di base 23 del sedile sono regolabili longitudinalmente e sono bloccabili per mezzo di un sistema di regolazione longitudinale 25 in guide 24 disposte parallelamente

fra loro sul pavimento 26 di un autoveicolo. Tramite un sistema di regolazione in altezza 27, di cui si parlerà più dettagliatamente in particolare con riferimento alla figura 2, il sedile 10 del veicolo è regolabile, inoltre, elettricamente in altezza ed è bloccabile all'altezza impostata. Di un sistema di sicurezza qui è riconoscibile soltanto un dispositivo di aggancio 28 per cintura, il quale è fissato alla parte a sedere 11 su un lato del sedile 10 del veicolo; una guarnitura non rappresentata è fissata alla parte a sedere 11 per il fissaggio di una estremità della cintura di sicurezza sul lato opposto del dispositivo di aggancio 28 della cintura.

Nella figura 2, l'incastellatura di base 23 del sedile è rappresentata, in vista prospettica, di volta in volta con una guida 29, 30 interna, condotta in modo longitudinalmente mobile lungo le guide 24. Tra le guide interne 29, 30 è disposto un albero 31, il quale è azionato e bloccato da un motore 32, disposto su una delle guide interne 29, 30, con un meccanismo 33 del sistema di spostamento longitudinale 25. A questo scopo, alle estremità dell'albero 31, disposto in modo girevole nelle guide interne 29, 30, è fissata di volta in volta una ruota dentata non rappresentata, la quale ingrana con una dentiera, anch'essa non rappresentata,

fissata alla guida 24. Il sistema di regolazione in altezza 27 comprende, per l'azionamento e il bloccaggio di un albero 36, un motore 34 e un meccanismo 35 fissati ad una delle guide interne 29, 30. L'albero 36 è disposto di volta in volta mediante un supporto anteriore 37 in modo girevole sulle guide interne 29, 30. Alle estremità dell'albero 36 è fissata di volta in volta una manovella ad angolo 38 (fig. 3) ad una cui estremità di fianco sono disposte in modo oscillante le molle di flessione 22 tramite, di volta in volta, un collegamento a vite 39. Alle estremità posteriori delle guide interne 29, 30 sono disposte due manovelle posteriori ad angolo 38 su supporti posteriori 40 in modo da oscillare intorno ad un asse KA. Come si vede in particolare nella figura 3, le manovelle posteriori 38 corrispondono, dal punto di vista della loro struttura, all'incirca alle manovelle anteriori 38 laddove su ciascuna estremità dei fianchi delle manovelle posteriori a forma di angolo 38 sono disposte in modo oscillante le molle di flessione 22 tramite, di volta in volta, un collegamento a vite 39. Le altre estremità dei fianchi delle manovelle anteriori e posteriori 38, associate lateralmente fra loro, sono collegate a snodo fra loro tramite una tiranteria 42. Con uno spostamento dell'albero 36 non si oscillano

soltanto le manovelle anteriore 38 ma, tramite la tiranteria 42, anche le manovelle posteriori 38. In conclusione, le quattro manovelle 38 sono sincronizzate, ottenendosi una regolazione uniforme in altezza tramite tutte e quattro le manovelle 38. Se la regolazione in altezza delle manovelle anteriori deve aver luogo separatamente dalla regolazione in altezza delle manovelle posteriori 38, allora si può rinunciare anche alla tiranteria 42 laddove poi le manovelle posteriori 38 andrebbero azionate a parte tramite un motore supplementare e un albero che collega le manovelle posteriori 38. Se le due manovelle anteriori e le due manovelle posteriori 38 sono azionate da un motore separato anteriore e posteriore si realizza, inoltre, una regolazione dell'inclinazione della parte a sedere 11.

Le due staffe di supporto laterali 20 sono collegate di volta in volta tramite due viti 44 con la parte a sedere 11 non rappresentata nella figura 2. In questo caso, le due staffe di supporto 20 si sostengono di volta in volta con una estremità anteriore 45 e posteriore 46 sulle molle di flessione 22. In questo caso sarebbe anche concepibile fissare le estremità anteriori e posteriori 45, 46 direttamente alla parte a sedere 11 laddove poi, almeno a settori, si potrebbe

rinunciare alle staffe di supporto 20. All'estremità posteriore 46 delle staffe di supporto 20 sono fissati supporti posteriori 47 ai quali è fissata una meccanica motrice 48 del dispositivo di regolazione 19 dello schienale. La meccanica motrice 48 comprende due motori 49 con meccanismo 50, disposti lateralmente all'interno delle guide interne 29, 30, mediante i quali viene azionato un pignone conduttore 51 sinistro e un pignone conduttore 51 destro intorno ad un asse ZA. Con i due pignoni conduttori 51 è in presa di volta in volta una dentiera 52 a forma di arco oscillabile intorno al suo asse ZZ. Su ciascuna estremità 53 delle dentiere a forma di arco 52 è disposta in modo articolato una leva a braccio oscillante 54 associata. Ciascuna estremità superiore 56 delle leve a braccio oscillante 54 è disposta in modo oscillante su ciascun fianco laterale associato 18, 19 della parte a schienale 13 non mostrato. Azionando i motori 49 si può regolare, in questo modo, tramite le dentiere 52 e le leve 54, l'inclinazione della parte a schienale 13 rispetto alla parte a sedere 11, laddove i due meccanismi 50 e quindi anche le due leve 54 sono sincronizzati fra loro mediante un albero 57. In questo caso, la parte a schienale 13 viene oscillata in corrispondenza del

segmento di collegamento pieghevole 14 rispetto alla parte a sedere 11.

Inoltre, nella figura 2 si riconosce un telaio a forma di U 58 che serve a egualizzare il movimento di flessione in dentro e il movimento di flessione in fuori delle molle di flessione 22 e che verrà illustrato più dettagliatamente in particolare con riferimento alle figure 4a e 4b. In corrispondenza delle molle di flessione posteriori 22 è prevista di volta in volta una meccanica di bloccaggio 59 che verrà illustrata più dettagliatamente specialmente con riferimento alle figure 5 e 6 e con cui, in caso di bisogno, si può eliminare abbondantemente la mobilità oscillatoria della parte a sedere 11 rispetto all'incastellatura di base 23 del sedile. A questo scopo, all'estremità posteriore delle manovelle 54 è disposta di volta in volta una dentiera 60 che, in caso di bisogno, ad esempio in caso di incidente, è portata in impegno con mezzi di arresto 62 corrispondenti sui supporti posteriori 47 delle staffe di supporto 20 realizzando, in questo modo, un fissaggio della parte a sedere 11 sull'incastellatura di base 23 del sedile.

La figura 3 mostra una vista laterale della parte a sedere 11 sostenuta tramite le staffe di supporto laterali 20 e il sistema elastico 21

sull'incastellatura di base 23 del sedile, laddove le molle di flessione 22 fissate alle manovelle 38 e alla staffa di supporto 20 sono indicate in particolare nelle figure 4a e 4b. Una estremità superiore 64 e una estremità inferiore 65 della molla di flessione 22 sono supportate da una piastra di bloccaggio superiore 66 e inferiore 67 e sono collegate saldamente con questa, ad esempio, mediante un collegamento per incollatura. La molla di flessione 22 è realizzata quasi a forma di falce e presenta un'anima 68 elasticamente cedevole, ad esempio in materiale elastomerico oppure polimerico, la cui superficie periferica esterna 69 ed interna 70 a forma di arco è collegata saldamente con un nastro elastico esterno 71 e interno 72 a forma di arco, in particolare in acciaio per molle. In questo caso, l'anima 68 ha una larghezza b preferibilmente un po' più stretta dei due nastri elastici 71, 72 di uguale larghezza affinché l'anima 68, sotto carico, possa pressoflettersi leggermente verso l'esterno lateralmente tra i due nastri elastici 71, 72. La piastra di bloccaggio inferiore 67 è disposta sulla novella 38 di volta in volta associata in modo da poter oscillare insieme ad una leva oscillante 73 tramite il collegamento a vite 39. Sul suo lato superiore 74, la piastra di bloccaggio superiore 66 è collegata

saldamente di volta in volta con l'estremità anteriore 45 o posteriore 46 della staffa di supporto 20 ad esempio tramite un collegamento per saldatura. Allo stesso modo sarebbe anche concepibile collegare l'estremità superiore della piastra di bloccaggio 66, invece che tramite ciascuna staffa di supporto 20, anche direttamente con la parte a sedere 11. In questo caso si potrebbe rinunciare alla staffa di supporto 20. La piastra di bloccaggio superiore 66 è collegata saldamente con una estremità di una piastra laterale 76, la cui altra estremità è disposta, tramite un collegamento a vite 77, in modo orientabile sulla leva oscillante 73. La leva oscillante 73, in presenza di parte a sedere 11 in posizione non flessa in dentro, è orientata verso l'alto con un'angolazione α di 30° circa rispetto alla orizzontale e, alla sua estremità opposta al collegamento a vite 39, presenta un supporto 78 con una filettatura a cui è fissato il telaio a forma di U 58 per mezzo di un collegamento a vite 79 (Fig. 2). Se la piastra di bloccaggio superiore 66 viene caricata con una forza peso di un passeggero tramite l'estremità 45, 46 della staffa di supporto 20 oppure tramite la parte a sedere 20, allora essa viene spostata verso il basso insieme alla piastra laterale 76 contro la forza della molla di flessione. In questo

caso, la leva oscillante 73 collegata in modo articolato con la piastra laterale 76 e quindi anche il supporto 78 vengono orientati verso il basso intorno all'asse di oscillazione SH formato dal collegamento a vite 39. Attraverso il telaio 58 a forma di U, articolato al supporto 78, si può egualizzare, quindi, il movimento oscillatorio della quattro leve oscillanti 73 e quindi anche la flessione in dentro e la flessione in fuori delle molle di flessione 22.

Le figure 5 e 6 servono, in particolare, a illustrare la meccanica di bloccaggio 59. La dentiera 60 è articolata, di volta in volta, all'estremità posteriore del fianco delle manovelle posteriori 38 in modo da poter oscillare intorno ad un asse SZ. In questo caso, la dentiera 60 viene tenuta disimpegnata dai mezzi di bloccaggio 62 per mezzo di una molla elicoidale 80 in una posizione posteriore. Come si vede in particolare nella figura 6, il dispositivo di aggancio 28 della cintura è fissato mediante vite su un supporto 82 di una leva d'albero 81, la quale è disposta nella piastra laterale 76 della molla di flessione 22 in modo da poter girare intorno ad un asse WA. In questo caso, il dispositivo di aggancio 28 della cintura è tenuto, grazie ad un'altra molla elicoidale 83 (Fig. 2), con forza elastica contro un arresto 84

sulla piastra laterale 76 in una posizione posteriore. L'estremità della leva d'albero 81 opposta al dispositivo di aggancio 28 della cintura è disposta centralmente rispetto all'asse WA ed è articolata tramite una manovella 84 fissata alla leva d'albero 81 su una leva di trazione 85, la cui estremità 86 a mò di perno è condotta all'interno di un glifo 87, laddove il glifo 87 è fissato al supporto 47 all'estremità posteriore 46 della staffa di supporto 20. L'estremità a perno 86 della leva di trazione 85 impegna da dietro la dentiera 60, laddove l'estremità 86, grazie alla forza della molla elicoidale 79 applicata sulla dentiera 60 (Fig. 5), si trova nella posizione posteriore estrema del glifo 87.

La forza di trazione della cintura applicata, in caso di incidente, al dispositivo di aggancio 28 della cintura agisce come una forza di trazione FZ in modo che la leva d'albero 81 giri, tramite il braccio h della leva, intorno all'asse della leva d'albero WA e quindi la leva di trazione 85 si sposti, all'interno del glifo 87, in avanti in direzione della freccia y (fig. 5). In questo caso, la dentiera 60 viene trascinata pure in avanti contro la forza della molla elicoidale 80 fino a quando i suoi denti 88 entrano in impegno con i mezzi di bloccaggio 62 (Fig. 2, 6)

all'estremità posteriore 46 della staffa di supporto 20 e quindi la molla di flessione 22 viene collegata a ponte dalla dentiera 60. Sul lato opposto al dispositivo di aggancio 28 della cintura è prevista la stessa disposizione della meccanica di bloccaggio 59, laddove ivi, in caso di incidente, la forza di trazione della cintura viene trasmessa, grazie alla guarnitura non rappresentata per il fissaggio di una estremità della cintura di sicurezza, sulla leva d'albero 81.

Nell'esempio di esecuzione qui mostrato, vanno collegate a ponte soltanto le due molle di flessione posteriori 22 mediante le dentiere 60. Analogamente, sarebbe anche possibile realizzare tutte le molle di flessione 22 in modo da poter essere collegate a ponte, laddove le dentiere 60 possono essere portate in impegno meccanicamente oppure pirotecnicamente con mezzi di bloccaggio corrispondenti sulla parte a sedere 11.

UN MANDATARIO
per se o per gli altri

Antonio Taliencio

(N° d'Isor. 171)

Taliencio



ING. BATTISTO & ZANARDO ROMA SPA

RIVENDICAZIONI

1. Sedile di veicolo, la cui parte a sedere (11) è supportata in modo oscillante, tramite un sistema elastico (21) comprendente più molle (22), su una incastellatura di base (23) del sedile, laddove le molle (22) sono fissate, di volta in volta con una loro estremità (64) sulla parte a sedere (11) e, con l'altra loro estremità (65), all'incastellatura di base (23) del sedile, caratterizzato dal fatto che tra la parte a sedere (11) e l'incastellatura di base (23) del sedile è prevista una meccanica di bloccaggio (59) con cui la parte a sedere (11), in caso di incidente, viene fissata automaticamente all'incastellatura di base del sedile per una migliore azione di un sistema di cintura di sicurezza associato al sedile del veicolo dietro ulteriore eliminazione della mobilità oscillante.

2. Sedile di veicolo secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che la parte a sedere (11) presenta staffe di supporto laterali (20), la cui estremità anteriore (45) e posteriore (46) è supportata di volta in volta tramite una molla di flessione (22) sull'incastellatura di base (23) del sedile.

3. Sedile di veicolo secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che l'incastellatura di base (23) del sedile è fissata al pavimento (26) del

veicolo in modo da poter essere regolata longitudinalmente.

4. Sedile di veicolo secondo la rivendicazione 2, caratterizzato dal fatto che le molle di flessione (22) sono strutturate quasi a forma di C.

5. Sedile di veicolo secondo la rivendicazione 4, caratterizzato dal fatto che le molle di flessione (22) sono realizzare quasi a forma di falce, laddove esse presentano un'anima (68) elasticamente cedevole, la cui superficie esterna (69) ed interna (70) a forma di arco è collegata saldamente con un nastro elastico interno (70) ed esterno (71).

6. Sedile di veicolo secondo la rivendicazione 4, caratterizzato dal fatto che entrambe le estremità (64, 65) delle molle di flessione (22) sono supportate di volta in volta da una piastra di bloccaggio (66, 67), laddove la piastra di bloccaggio superiore (66) è collegata con la parte a sedere (11) e la piastra di bloccaggio inferiore (67) è collegata con l'incastellatura di base (23) del sedile.

7. Sedile di veicolo secondo la rivendicazione 4, caratterizzato dal fatto che l'anima (68) è realizzata in materiale plastico con elevato potere smorzante.

8. Sedile di veicolo secondo la rivendicazione

2, caratterizzato dal fatto che il movimento di flessione in dentro delle molle di flessione (22) è egualizzato tramite un telaio (58) quasi a forma di U.

9. Sedile di veicolo secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che la meccanica di bloccaggio (59) è azionabile tramite una forza di trazione della cintura di sicurezza dovuta a incidente.

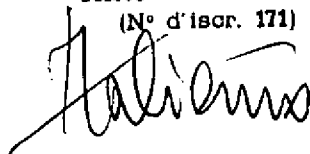
10. Sedile di veicolo secondo la rivendicazione 2, caratterizzato dal fatto che la meccanica di bloccaggio (59) comprende almeno due dentiere (60) associate di volta in volta ad una delle molle di flessione posteriori (22), le quali sono collocate sull'incastellatura di base (23) del sedile e sono portate in impegno con corrispondenti mezzi di bloccaggio (62) sulla parte a sedere (11) tramite una forza di trazione della cintura di sicurezza dovuta a incidente.

Roma, 20 DIC. 1999

p: DaimlerChrysler AG

ING. BARZANO' & ZANARDO ROMA S.P.A.

UN MANDATARIO
per se e per gli altri
Antonio Taliencio
(N° d'iscr. 171)



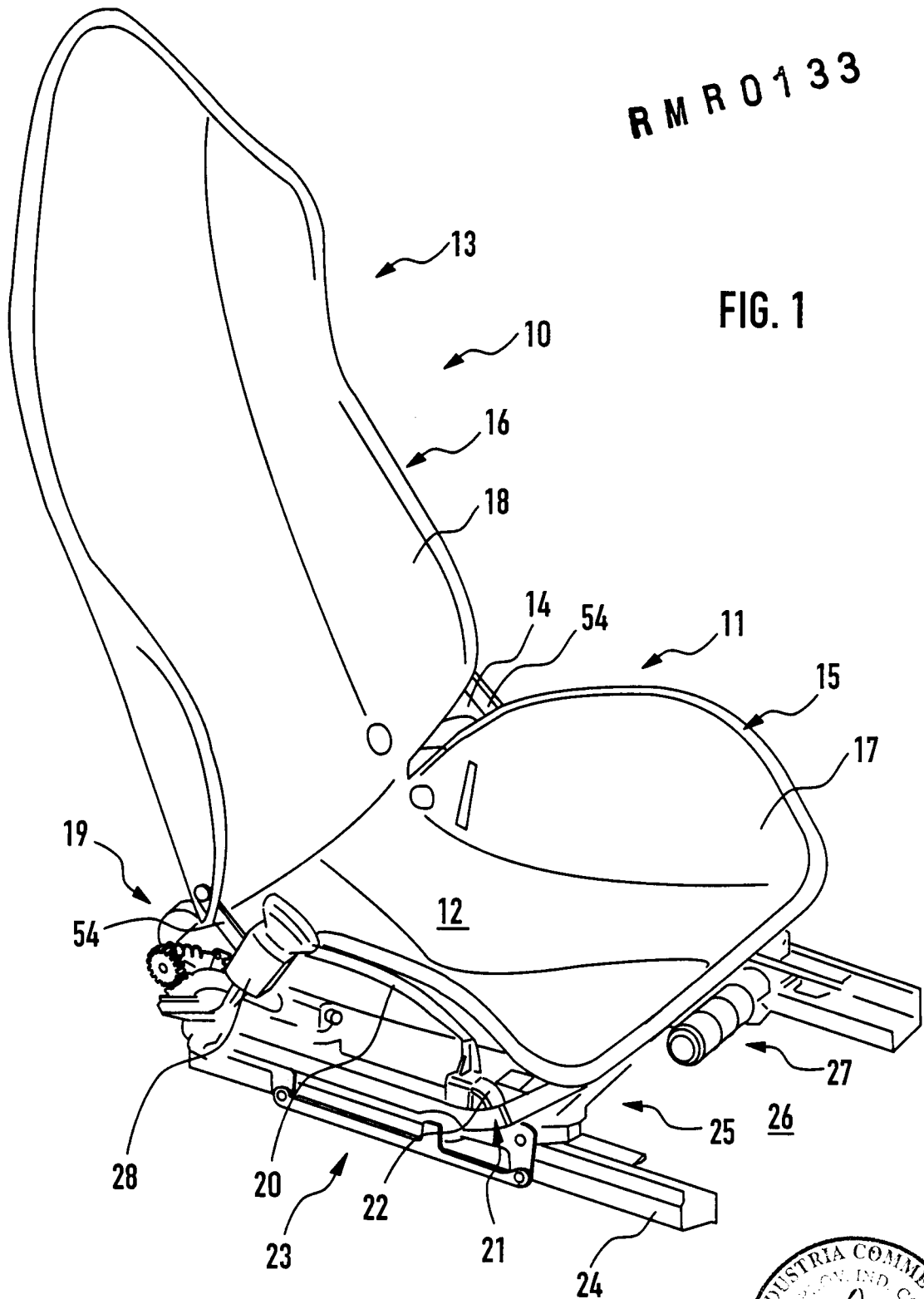
KC/A15136



ING. BARZANO & ZANARDO ROMA SPA

RM R 0133

FIG. 1



p.p.: DaimlerChrysler AG
ING. BARZANO' & ZANARDO ROMA S.p.A.

UN MANDA. And.
per se e per gli alti.
Antonio Taliere
N° d'iscr. 124

Taliere



RM R 0133

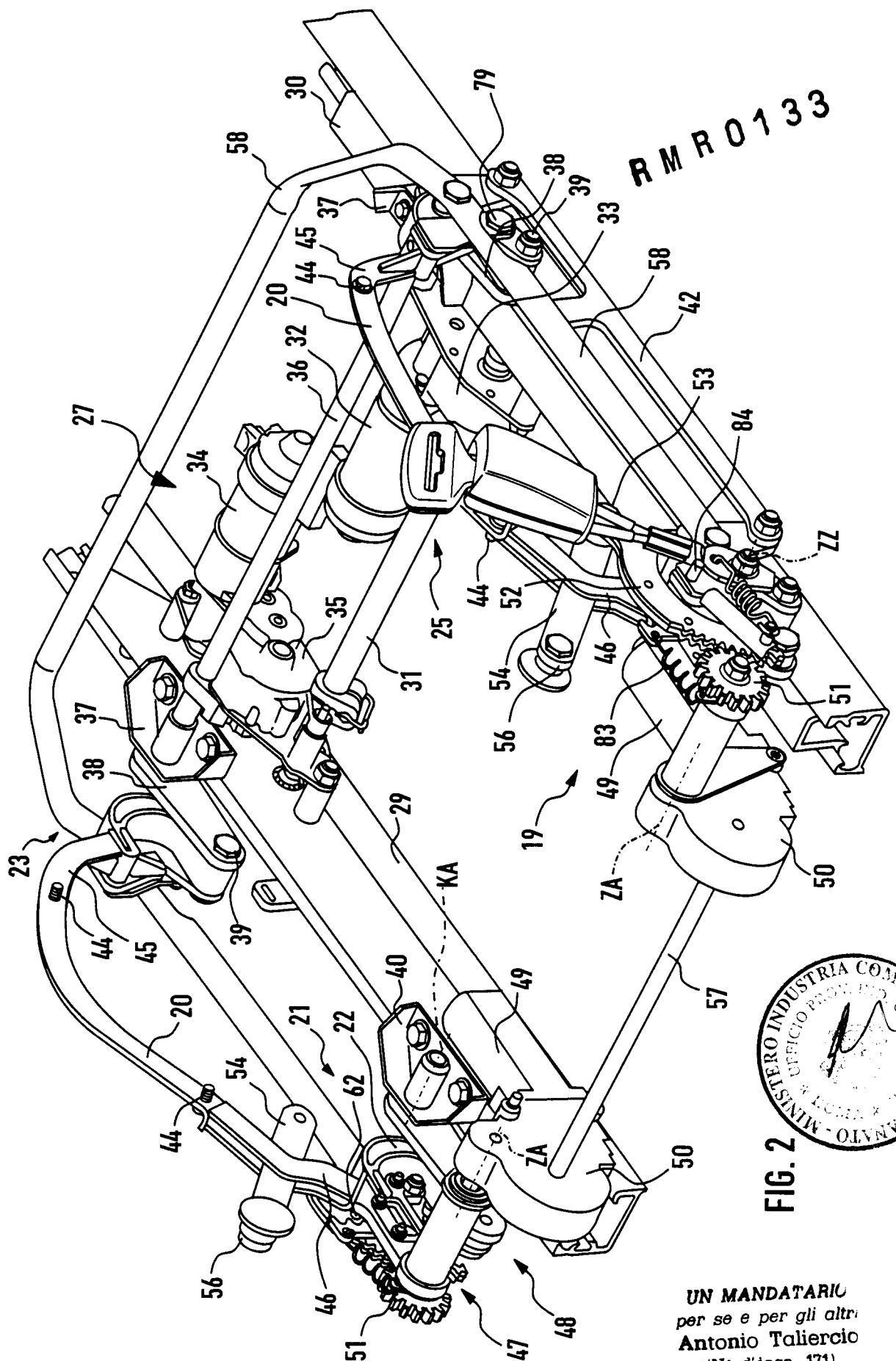
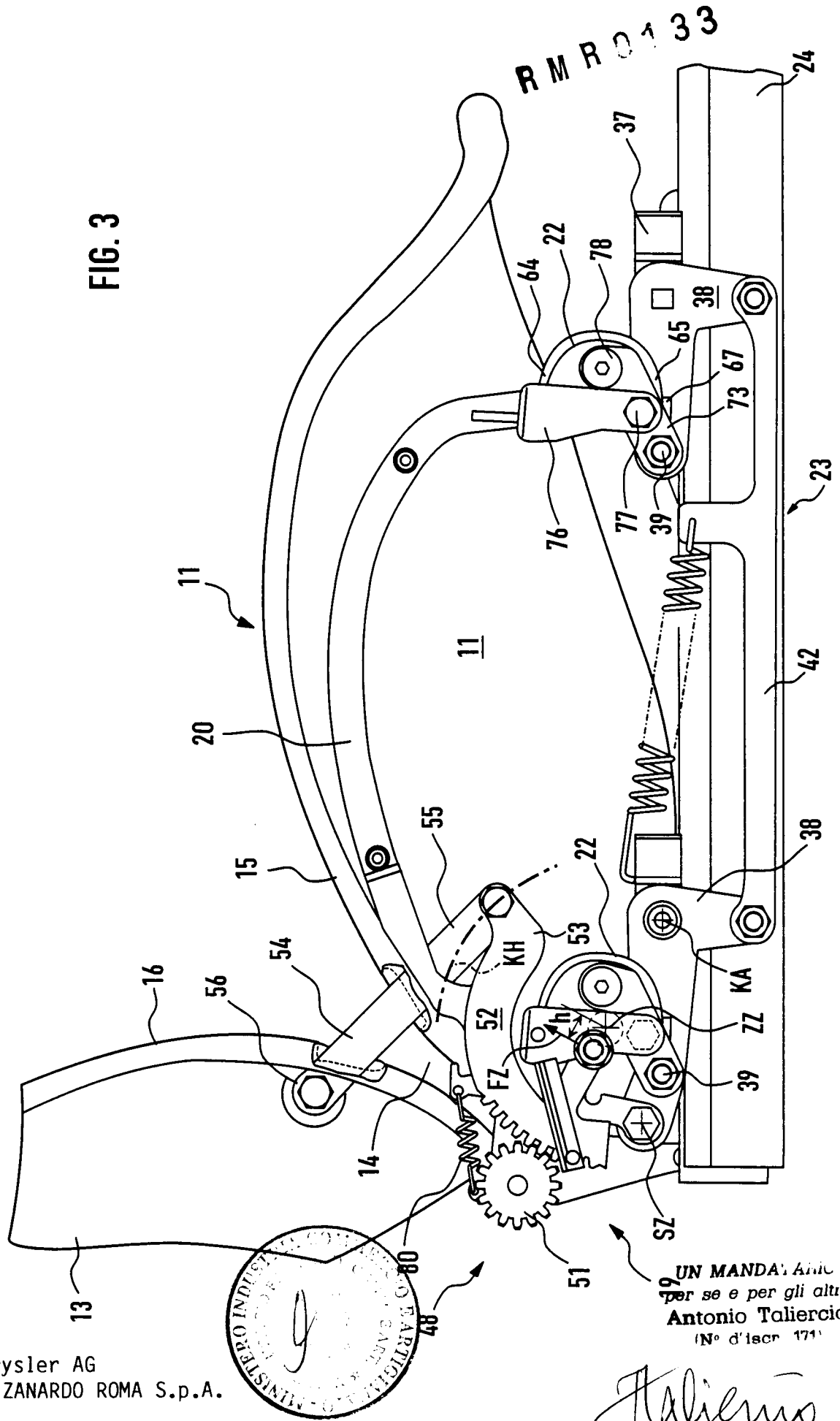


FIG. 2

UN MANDATARIO
per se e per gli altri
Antonio Taliencio
(N° d'iscr. 171)

Taliencio

FIG. 3



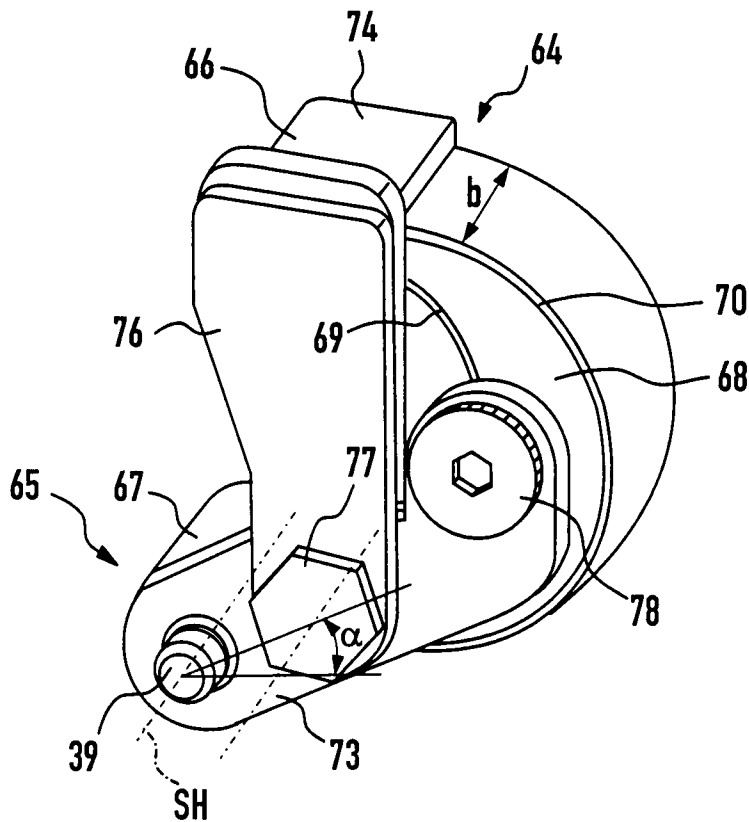


FIG. 4a

RM 0133

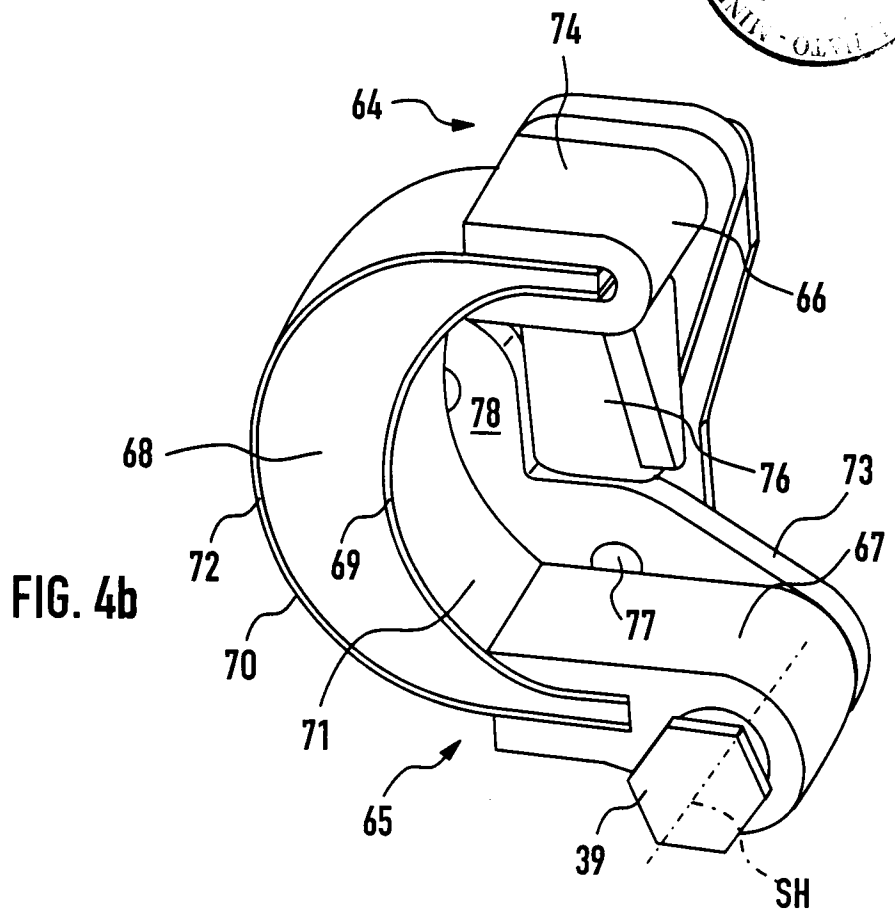


FIG. 4b

UN MANDATARIO
per se e per gli altri
Antonio Talierno
(N° d'iscr 171)

Talierno

RM R 0133

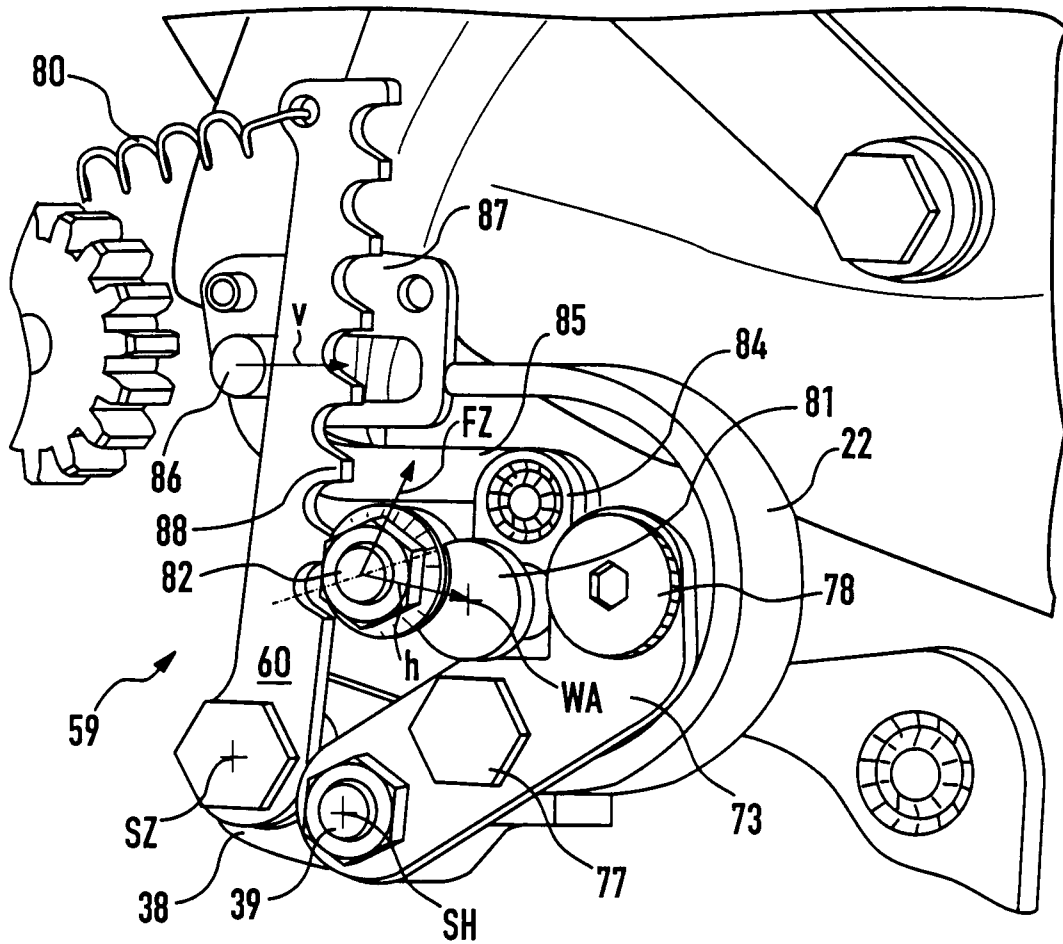


FIG. 5

p.p.: DaimlerChrysler AG
ING. BARZANO' & ZANARDO ROMA S.p.A.

UN MANDATARIO
per se e per gli altri:
Antonio Talierno
(N° d'iscr. 171)

Talierno



RM R 0133

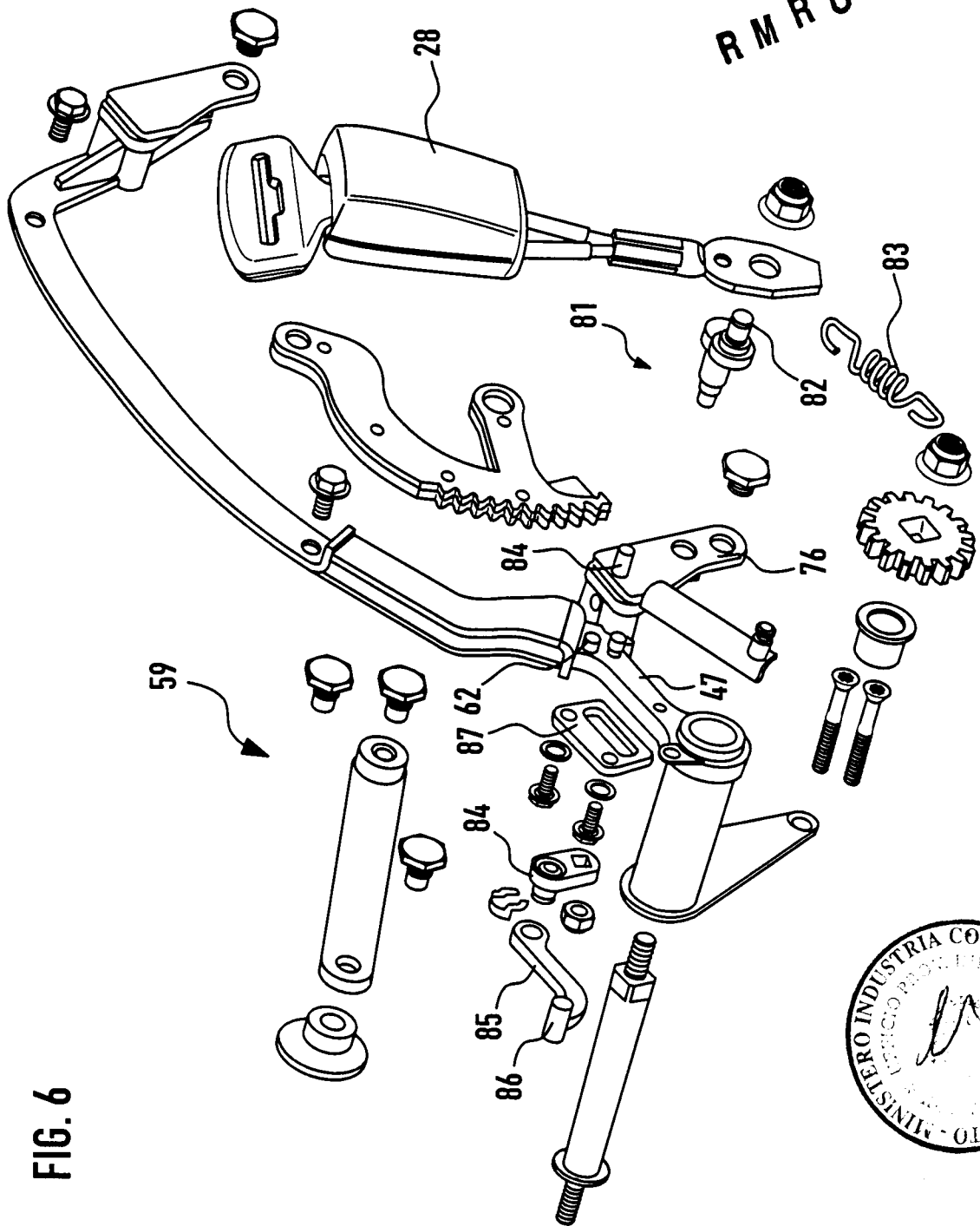


FIG. 6



Talierno