



M O D E L O
D E
U T I L I D A D

46576

por "AUTOVEHÍCULO DE ASIENTOS ABATIBLES PARA FORMAR UN PLANO CONTÍNUO DE CARGA", a favor de la firma italiana F I A T, Società per Azioni, domiciliada en TORINO (Italia), 300 Corso IV Novembre.

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a autovehículo de asientos abatibles para formar un plano continuo de carga.

5 Son ya conocidos autovehículos en los que los respaldos de los dos asientos posteriores, acoplados, pueden ser abatidos hacia delante de modo de formar un plano de carga al mismo nivel que otro plano de carga posterior fijado al vehículo.

Según la presente invención, los asientos posteriores (entendiéndose por tales todos los dispuestos, en el sentido de marcha normal del vehículo, detrás del asiento del conductor 10 o los dispuestos lateralmente al mismo) están situados en dos filas, a lo menos, y están constituidos por asientos simples independientemente abatibles de manera de formar, en la posición abatida, cada uno una parte de un plano continuo de carga.

15 Para permitir este abatimiento, sea la parte de asiento

46576

2215



propriadamente dicho, sea el respaldo, están dispuesto a charnela de modo de poder formar, mediante rotación en torno a los pernos de charnela, el plano de carga antes indicado.

5 En una realización conveniente de la invención, la parte del plano de carga correspondiente a cada asiento está formada por la cara inferior del asiento propriadamente dicho (es decir, la que se encuentra en la parte opuesta al ocupante) y por la cara posterior del respaldo (es decir, también en este caso la que se encuentra en la parte opuesta al ocupante).

10 La parte del asiento propriadamente dicho de la primera fila puede ser abatida de modo tal que venga a encontrarse dispuesta, después del abatimiento, en posición vertical a fin de constituir una contención que sirve para impedir, a causa de un brusco frenaje, el desplazamiento de la carga contra el respaldo del
15 asiento ocupado por el conductor y contra el del lateral al mismo.

Entre los asientos está dispuesto un plano fijo de carga al mismo nivel al cual quedarán dispuestas las caras inferiores de los asientos después del abatimiento, de modo de formar un plano continuo sobre todo el piso del vehículo.

20 En la realización práctica que vamos a describir con referencia a las figuras de las cuatro láminas de dibujos adjuntas, se tratará de un autovehículo de dos filas a dos asientos, pero sin que la invención quede limitada a esta disposición ya que podrán ser previstas mas filas y mas asientos en cada fila.

25 En los dibujos:

La fig. 1ª representa la sección longitudinal de un autovehículo, según la invención, con los asientos dispuesto en posición de marcha normal.

30 La fig. 1ªb representa la parte inferior del mismo autovehículo de la fig. 1ª con asientos abatidos de modo de formar

46576

22 FEB



el plano continuo de carga.

La fig. 2ª representa una planta del autovenículo con los asientos de la derecha abatidos y los de la izquierda en posición de marcha normal.

5 La fig. 3ªa es una vista perspectiva de la parte interior del autovenículo con los dos asientos inmediatamente posteriores al asiento del conductor y al lateralmente dispuesto con respecto al mismo en posición de marcha normal y los dos asientos posteriores a los primeros abatidos, y

10 La fig. 3ªb es una vista perspectiva del autovenículo con la fila de asientos de la izquierda (en el sentido de marcha hacia delante) abatidos y los asientos de la derecha en posición de marcha normal.

En las figuras se indica con 1 la carrocería del autovenículo, con 2 la cubierta que contiene el motor (se trata en este caso de un autovenículo de motor posterior, pero esta disposición no debe ser considerada limitativa a los efectos de la invención), con 3 está indicado el asiento del conductor y el lateral al mismo, con 4 uno de los asientos de la primera fila y con 5 uno de los de la segunda fila.

Como se ve en el dibujo, el asiento propiamente dicho 6 de uno de los dos asientos de la primera fila, está provisto de dos estribos 7 salientes hacia abajo y con charnela en su extremo inferior en torno a dos pernos 8 fijados a la estructura del coche.

25 Haciendo girar el asiento 6 en unión de los estribos 7 en torno a la charnela 8 en el sentido indicado por la flecha a un ángulo menor de 90º, el asiento propiamente dicho viene a disponerse en la posición indicada en la fig. 1ªb, con el plano inferior vertical sirviendo para impedir un desplazamiento de la carga depositada sobre el plano de carga, a causa de frenaje brusco.

46576 22 FEB.



El respaldo 9 está provisto también con dos prolongaciones 12 el extremo de las cuales está dispuesto a charnela sobre pernos 10; con una rotación algo mayor de 90° la superficie posterior del respaldo viene a formar una parte del plano de carga.

5 Esas dos prolongaciones 12 están además provistas de salientes 11 destinados a empuñarse, según indica el dibujo, en pernillos 13 llevados por la estructura del autovehículo y formando topes para delimitar la posición del respaldo en condiciones de marcha normal.

10 Los asientos propiamente dichos 14 de la segunda fila están provistos de pernillos laterales 15 en los cuales está empernado un extremo de los elementos de oscilación 16 cuyo otro extremo está empernado en pernos 17 fijados a la estructura del autovehículo.

15 Para obtener el abatimiento de los asientos 14 es necesario efectuar una rotación de cerca de 100° de dichos asientos en torno a los pernos 15 y, al mismo tiempo, una oscilación de cerca de 120° de los elementos de oscilación 16 en torno de los pernos 17, de modo de llevar el asiento a la posición indicada en la fig. 1ª b.

20 El respaldo 18 de los asientos de la segunda fila está dispuesto a charnela en su extremo inferior en torno a los pernos 19 y puede oscilar hacia delante un poco más de 90° hasta venir a disponerse con su superficie posterior al mismo nivel del plano de carga formado del modo antes indicado.

25 Están naturalmente previstos convenientes detenciones para fijar los asientos propiamente dichos y sus respaldos respectivamente en las posiciones de marcha normales y en las posiciones abatidas para formar el plano continuo de carga; dichas detenciones o topes no están indicados en el dibujo pero su propia naturaleza y disposición resultará inmediatamente evidente para los técnicos

30



del ramo. En el autovehículo descrito los asientos posteriores están dispuestos reunidos en dos filas, pero es evidente que las filas pueden ser mas de dos y constar cada una de mas de dos asientos.

5 Además, se ha descrito un autovehículo con motor atrás, pero asimismo puede estar el motor delante o de otro modo, no siendo ello limitativo de los efectos de la invención.

N O T A

10 Descritos el objeto y utilidad de la invención, se hace constar que esta solicitud se acoge a los beneficios de prioridad de la patente italiana N^o PV 5327, depositada en 30 de Abril de 1954, y que se declara como no divulgado ni practicado en España lo que comprenden las reivindicaciones siguientes:

15 1^a.- Autovehículo de asientos abatibles para formar un plano continuo de carga, caracterizado por el hecho de que los asientos posteriores están dispuestos en dos filas, a lo menos, y están constituidos por asientos simples independientemente abatibles de modo de formar cada uno, en la posición abatida, una parte del plano de carga.

20 2^a.- Autovehículo, según la reivindicación 1^a, en el cual el antedicho plano de carga está formado por la cara inferior del cuerpo del asiento propiamente dicho (esto es, por la parte del cuerpo del asiento propiamente dicho opuesta al ocupante-) y por la parte posterior del respaldo (esto es, por la parte del respaldo opuesta al ocupante).

25 3^a.- Autovehículo, según las precedentes reivindicaciones, caracterizado por el hecho de que entre las filas de asientos

22 FEB.



pueden encontrarse partes de plano fijo, al nivel del cual vienen a disponerse el plano de los asientos destinados a formar el plano de carga, en posición abatida.

4^a.- Autovehículo, según las precedentes reivindicaciones, caracterizado por el hecho de que el asiento propiamente dicho de los asientos de la primera fila puede ser abatido de modo de formar una superficie vertical de extremo destinada a impedir el desplazamiento de la carga en caso de brusco frenaje del autovehículo.

5^a.- Autovehículo, según las precedentes reivindicaciones, caracterizado porque los asientos propiamente dichos de la primera fila están provistos de estribos salientes hacia abajo cuyo extremo inferior está dispuesto a encañelarse sobre pernos fijados a la estructura del autovehículo pudiendo dichos estribos ser hechos girar en unión de los asientos en torno a dichos pernos de modo que los asientos vengan a disponerse en posición vertical y formen así la antedicha contención de extremo.

6^a.- Autovehículo, según las precedentes reivindicaciones, en el que los asientos propiamente dichos de algunos de la totalidad de asientos están provistos de pernos laterales sobre los cuales están empernados a un extremo de los elementos de oscilación insertados por su otro extremo sobre pernos llevados por la estructura del autovehículo y ello a los fines de permitir una rotación en torno al particular eje transversal (con respecto al eje longitudinal del autovehículo) de los asientos propiamente dichos para dirigir hacia arriba su cara inferior, mientras que una oscilación, al mismo tiempo, en torno a los pernos montados sobre la estructura del autovehículo, de los elementos de oscilación, provoca un desplazamiento de la superficie inferior de los asientos propiamente dichos paralelamente a sí misma de modo que esta



pueda ocupar la posición mas conveniente a nivel del plano de carga.

7^a.- Autovehículo, según las precedentes reivindicaciones, en el que los respaldos de los asientos pueden ser hechos oscilar en torno a pernos fijados a la estructura del vehículo para formar una parte del plano continuo de carga.

8^a.- Autovehículo de asientos abatibles para formar un plano continuo de carga.

Según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de cuatro láminas de dibujos.

Madrid, a 22 de Febrero de 1955.

F I A T, Società per Azioni.

p. a.

PAPEL...

cel

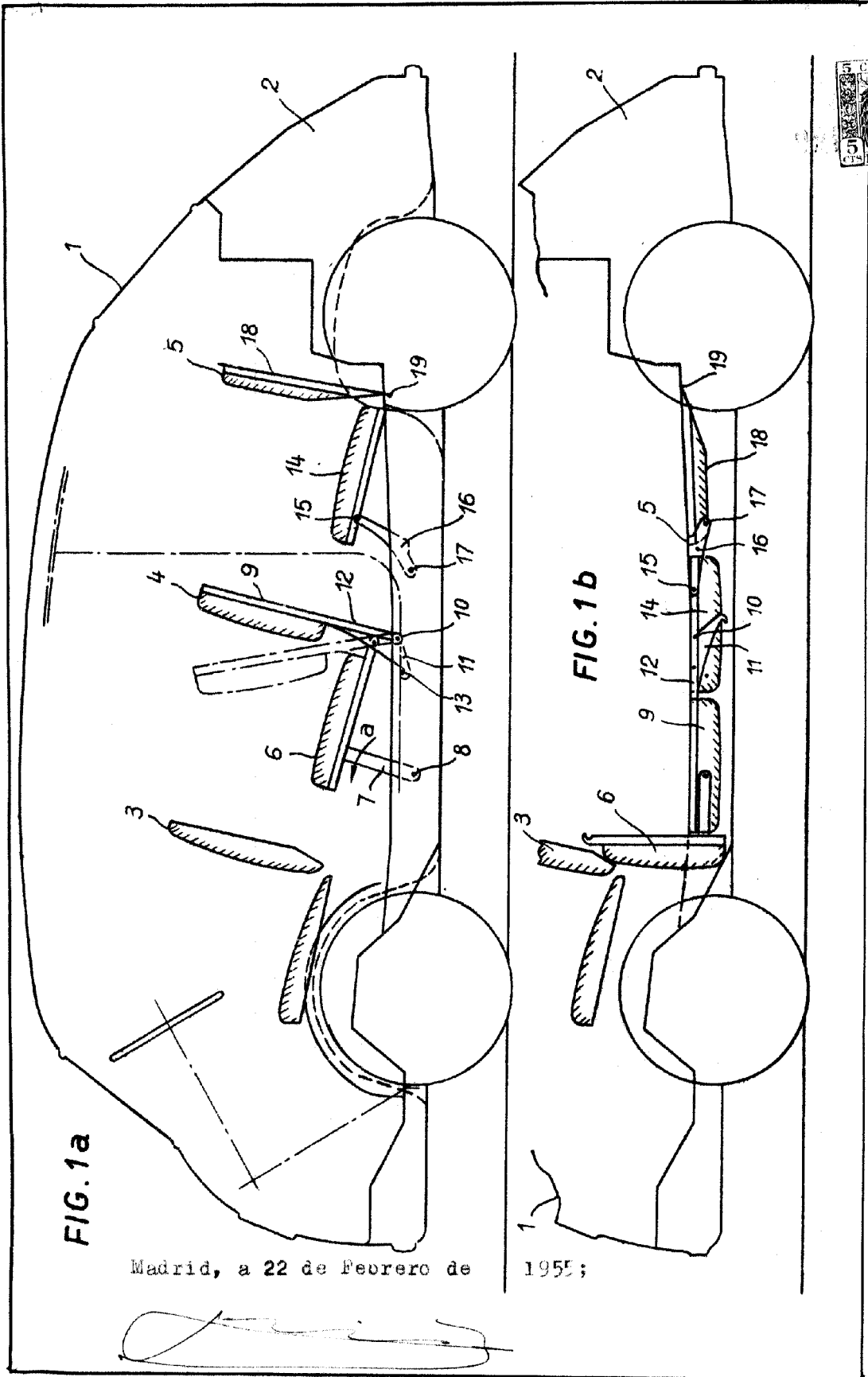


FIG. 1a

FIG. 1b

Madrid, a 22 de Febrero de

1955;

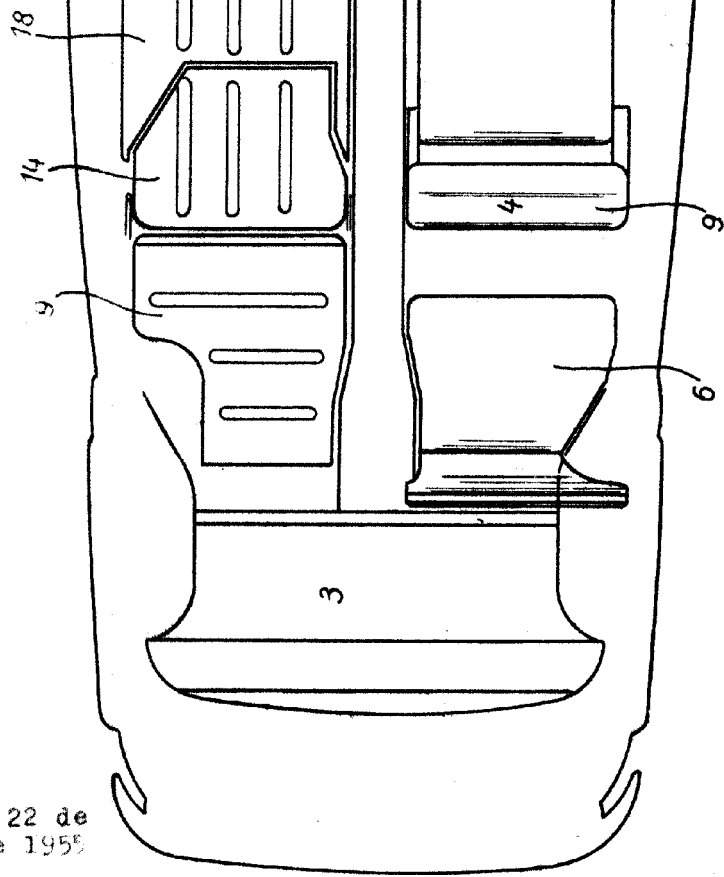
[Handwritten signature]

Escala variable





FIG. 2



Madrid, a 22 de
Febrero de 1955

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Escala variable

del

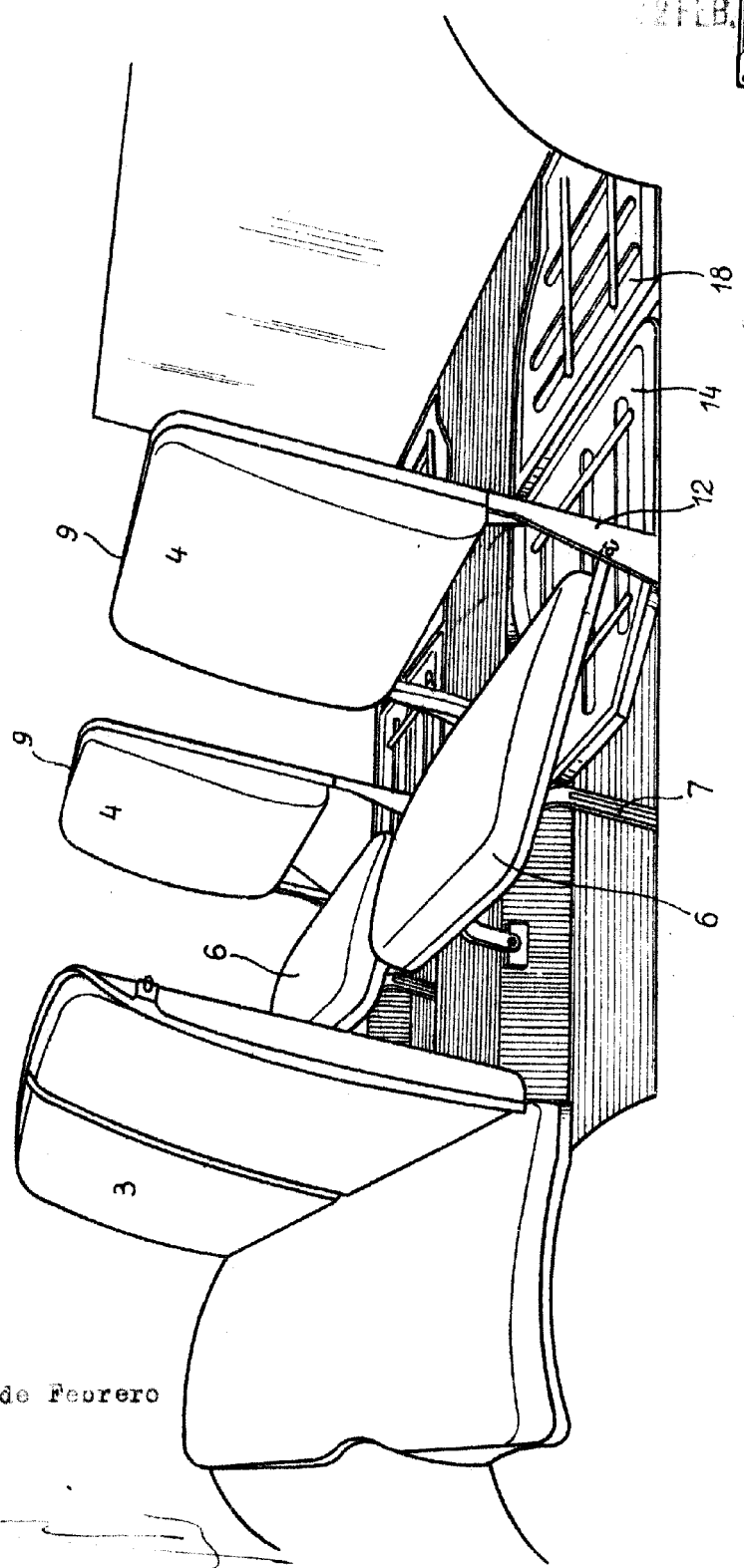


FIG. 3a

Madrid, a 22 de Febrero de 1955

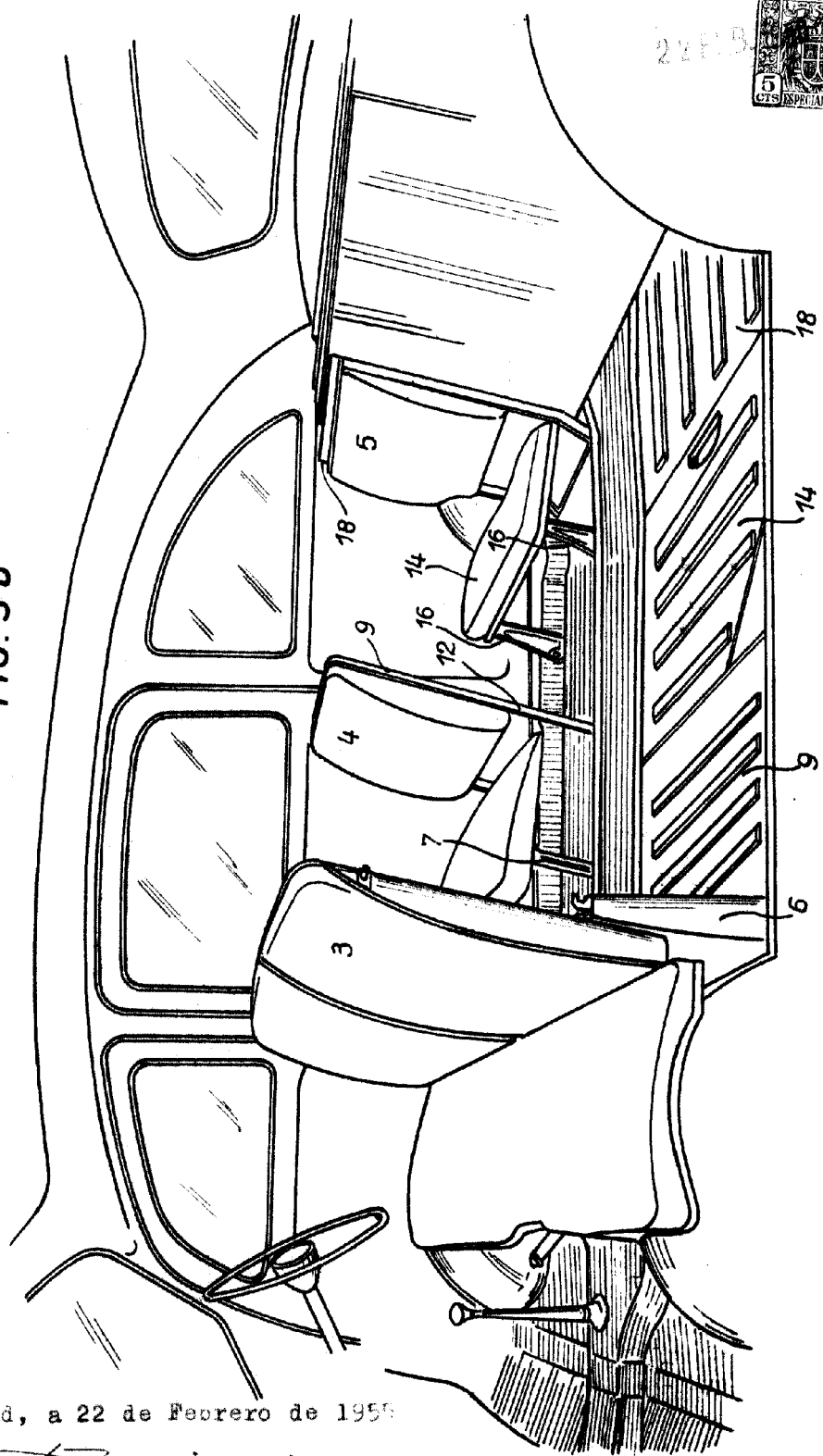
Escala variable

138

46578



FIG. 3b



Madrid, a 22 de Febrero de 1956

A handwritten signature in ink, located below the date. The signature is stylized and appears to be a name starting with 'F'.

Escala variable