

23



55313

- 1 -

55313

## *Memoria Descriptiva*

*para*

un Modelo de Utilidad,  
por veinte años en España

*a favor de*

Auto Union G. m. b. H.

- sociedad alemana -

*residente en*

Ingolstadt (Alemania)

Postfach, 132

*por:*

• " ASIENTO PARA VEHICULOS " •

=====  
Prioridad solicitud patente alemana A 22.579 II/63o del día 29  
de Abril de 1955.  
=====



23  
•553 13

El modelo de utilidad se refiere a un banco de asiento para vehículos, especialmente pequeños automóviles con más de dos plazas de asiento.

5 Es conocido, con el fin de un favorable aprovechamiento de espacio, disponer los asientos en vehículos automóviles escalonadamente, especialmente también de tal modo que un asiento central está o bien adelantado o atrasado con respecto a los asientos vecinos. Por otra parte los bancos de asiento, que pueden fabricarse más económicamente como asientos individuales, para 10 más de dos personas, a causa de su anchura saliente, hasta ahora solamente han llegado a emplearse en vehículos automóviles para personas, de mayor tamaño.

15 El modelo de utilidad se ha impuesto la tarea de hacer utilizable la disposición escalonada de asientos, conocida en sí, ante todo para pequeños vehículos baratos. El mismo crea, por lo tanto, especialmente para estos vehículos, un banco de asiento, en el que la novedad consiste en que el lugar de asiento central del banco de asiento sobresale hacia delante por encima de los sitios vecinos y a éste le está coordinado un respaldo especial. De esta manera se ha hecho posible obtener una disposición 20 de asiento en una parte para más de dos personas con los medios de máxima sencillez. La misma, por lo tanto, según la tarea impuesta, es utilizable para pequeños vehículos en los que importa mantener lo menores posibles la longitud y la anchura, esto 25 es la distancia entre ejes y la rodada.

Es especialmente conveniente si, según el modelo de uti-



•553 13

lidad, el lugar de asiento, sobresaliente hacia delante, se re-  
serva para el conductor del vehículo y el banco de asiento mues-  
tra tres lugares de asiento, en lo que los respaldos de ambos  
asientos exteriores consisten en una sola parte. Solamente con  
5 el pequeño gasto mínimo de un respaldo especial para el asiento  
central ofrece así el banco de tres asientos a los usuarios del  
vehículo comodidades especiales porque están sentados unos cer-  
ca de otros y no obstante se les ha dado en un espacio mínimo  
la máxima libertad de movimientos posibles. Así se ha evitado  
10 la distancia que perturba un entretenimiento de los viajeros tal  
como en los usuales asientos delanteros y traseros, mientras  
que, por otra parte, así también en un pequeño vehículo se ex-  
cluye una perturbación de espacio del conductor del vehículo. En  
ello el mismo tiene una visión óptima hacia los lados incluso  
15 también cuando sus vecinos se han inclinado hacia delante.

El modelo de utilidad prevé además que el respaldo del  
asiento central esté sujeto de modo fácilmente disoluble y al  
mismo tiempo de modo corredizo en dirección longitudinal. Así  
ha de estar realizada la sujeción del mismo en lo posible por de-  
20 bajo del almohadillado del banco de asiento, en lo que su sopor-  
te de sujeción sobresale a través de una hendidura longitudinal  
del almohadillado. Con estas medidas se obtienen dos efectos ven-  
tajosos. Primeramente es posible que el conductor del vehículo  
pueda elegir en un determinado alcance por sí mismo en un banco  
25 de asiento la posición de asiento más adecuada para su tamaño de  
cuerpo, para la conducción del vehículo, mientras que con el res-  
paldo sacado se ofrece una superficie tapizada, dado el caso to-  
davía con utilización del respaldo de los asientos exteriores,

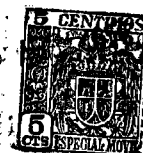


•553 13

que es adecuada como lecho auxiliar.

Precisamente en pequeños vehículos automóviles, como medida de la comodidad es de especial importancia un acceso de entrada con el menor impedimento posible. El banco de asiento según el modelo de utilidad ofrece para esto posibilidades especialmente ventajosas porque el respaldo del lugar de asiento central, con respecto a su soporte de fijación, es giratorio alrededor de un eje erecto y susceptible de fijarse en la posición de utilización. Si la profundidad del banco de asiento corresponde aproximadamente a la anchura de la abertura de la puerta, los usuarios de los asientos laterales tienen una cómoda posibilidad de entrada porque los mismos se colocan desde el exterior directamente sobre el banco de asiento y se mueven por giro a la verdadera dirección de estar sentado. Para el usuario del asiento central, es decir el conductor del vehículo, también es posible el mismo camino, ya que su respaldo girado hacia un lado no le puede cerrar el camino para esto, aun cuando el mismo al entrar utilice también para ello el borde delantero del almohadillado lateral del banco. Por el hecho de que el que entra ya se agacha fuera del vehículo del modo usual en la posición de sentado, se necesita solamente una abertura de puerta de altura mínima precisamente como resulta ventajoso en pequeños vehículos. La salida puede efectuarse correspondientemente sin impedimento.

Para fijar la parte giratoria del respaldo del lugar central de asiento en la posición de uso, especialmente también para la recepción segura de las fuerzas que se manifiestan al accionar los pedales, ésta según el modelo de utilidad, se halla



•553 13

dispuesta de modo corredizo en la dirección del eje de giro y a consecuencia de su peso encaja en esta posición. Como para el alojamiento de la parte giratoria del respaldo está disponible toda su altura, no es necesario prever una limitación para el levantamiento, por lo que la misma, también para otros fines, puede ser separada sin gasto especial de su soporte de fijación.

Otros detalles y ventajas del modelo de utilidad se describen en lo que sigue a base de un ejemplo de ejecución. Nos muestran:

La fig. 1 un banco de asiento de tres asientos.

La fig. 2 una sección central parcial según la fig. 1.

Las figuras 3 y 4 secciones longitudinales y transversales por el dispositivo de encaje del respaldo giratorio.

Un banco de asiento se compone de una almohadilla de asiento de una pieza con los lugares de asiento 1, 2 y 3, que está superpuesta directamente sobre el piso 4 del vehículo correspondientemente perfilado o sobre un bastidor de asiento correspondiente. Como respaldo para los lugares de asiento 2 y 3 se ha previsto una parte 5 de respaldo que ocupa toda la anchura del banco de asiento, la que, como es usual, puede servir al mismo tiempo de tabique separador entre el espacio de los viajeros y el recinto del equipaje. El banco de asiento, en su sector central, visto en la dirección de estar sentado, para la formación del lugar de asiento 1, está prolongado y provisto de una hendidura longitudinal 6 aproximadamente en el centro de su superficie. A través de esta hendidura sobresale hacia arriba un tubo 8 acodado y fijado en un carril 7 en el piso 4 del vehículo y sirve de apoyo para un respaldo 9 del asiento 1, especial cons



•553 13

5 tituído en forma cóncava. El respaldo 5 de los asientos laterales 2 y 3 en sus sectores laterales 10 y 11 está perfilado de tal modo que aquí las direcciones de estar sentado se desvían hacia fuera respectivamente desde la dirección del lugar de asiento central delantero. A consecuencia de esto, se utiliza por los usuarios de los asientos 2 y 3 también parcialmente el espacio detrás del respaldo 9, mientras que se aumenta su libertad de movimientos con respecto al usuario del asiento 1. El espacio detrás del respaldo 9 puede ser utilizado además para depositar pequeñas piezas de equipaje. Por otra parte ofrece aquí 10 el sector central 12 del respaldo trasero 5 también la posibilidad del montaje de un brazo, dado el caso, retráctil, no representado en el dibujo, o por ejemplo también de un asiento para niño pequeño.

15 El respaldo cóncavo 9 del asiento central 1 muestra en su centro un refuerzo tubular 13, con el que está enchufado sobre el tubo 8 de apoyo. Para la elección de una adecuada posición de asiento, puede enchufarse el tubo 8 con una mordaza 14 en diferentes hendiduras 15 del carril soportador 7 en forma de 20 U y abierto hacia arriba, de tal modo que la parte aproximadamente horizontal del tubo de apoyo 8 está unida con cierre de fuerza con el piso 4, respectivamente en el carril de sujeción 7, contra las fuerzas que se manifiestan procedentes de la dirección desde el asiento 1.

25 El banco de asiento con los lugares de asiento 1, 2, 3 muestra en su alcance posterior aproximadamente la anchura del vehículo no representado, mientras que la anchura de la portezuela viene a ser aproximadamente la de la profundidad del ban-



23  
•553 13

co de asiento. Para la entrada es por ello posible que puedan ocuparse desde fuera los asientos 2 y 3, sin que el usuario tenga que pisar previamente el vehículo con los pies. Así el peso de los usuarios del vehículo jamás entra en acción directamente sobre el piso del vehículo, por lo que puede ser ejecutado ligero. El conductor del vehículo que ocupa el asiento 1 alcanza este sitio del mismo modo que los usuarios de los sitios 2 y 3, dejándose caer sobre la parte delantera del lugar de asiento 2, respectivamente 3 y moviéndose después, apoyado sobre la almohadilla de asiento, hacia el sector central del banco de asiento. Para ello está almohadillado el borde 16 del banco de asiento de un modo especialmente resistente, lo que también aumenta según la experiencia el estar sentado cómodamente en el vehículo. Para ocupar sin impedimento el sitio de asiento 1, la transición desde el borde anterior del asiento 1 central saliente hacia el borde de los asientos vecinos 2, 3 está fuertemente redondeada y el camino hacia el sitio de asiento 1 también queda libre además porque el respaldo 9 está dispuesto giratoriamente sobre el tubo de apoyo 8. Por elevación del respaldo se suelta un dispositivo de encaje que se compone de dos placas 17, 18 a modo de bridas dispuestas en el tubo de refuerzo 13 de la concavidad de asiento 9 por una parte y en el tubo de apoyo 8 por otra parte y de espigas cónicas 19 sujetas en aquellas, respectivamente de taladros correspondientes. Este dispositivo engrana, a consecuencia del peso propio de la concavidad de asiento, en la posición de uso del respaldo. El respaldo 9', girado fuera de la posición de uso, está representado por trazos de puntos y rayas en las figuras 1 y 2. Así, en la fig. 1, correspondiendo

5  
.  
.  
10  
15  
20  
25

23 ABR



•553 13

5 a la flecha 20, queda libre una parte de la transición almoha-  
dillada desde el asiento central 1 a uno de los asientos latera-  
les 1 y 3, que permite al conductor del vehículo la ocupación  
del asiento 1 cómodamente. El respaldo 9 puede ser retirado una  
vez del tubo de apoyo 8, mientras que este último es desmonta -  
ble del carril sujetador 7 tirando hacia delante y volteando ha-  
cia arriba alrededor de su extremo posterior. También el respal-  
do 5 y la almohadilla del banco de asiento están sujetos con  
cintas 22, 23 en las partes adyacentes del vehículo de modo fá-  
cilmente desmontable, de manera que la extracción de estas par-  
tes y su utilización para otros usos se hace posible sin difi -  
cultad. En el caso de necesidad puede usarse incluso el vehícu-  
lo solamente por el conductor del mismo con su respaldo 9 en  
combinación con un asiento improvisado para el transporte con  
seguridad de otra mercancía que no sean personas, mientras que  
el banco de asiento verdadero y el respaldo 5 se hallan dispo-  
nibles para otros fines.

5

10

15



1856

553 13

N O T A

Este registro consta de las siguientes reivindicaciones:

5 1.- Asiento para vehículos, especialmente para pequeños vehículos automóviles con más de dos sitios de asiento, caracterizado porque un sitio de asiento central del banco de asiento sobresale hacia delante de los asientos vecinos y a éste le está coordinado un respaldo especial.

2.- Asiento según la reivindicación 1, caracterizado por que el sitio de asiento saliente hacia delante está destinado al conductor del vehículo.

10 3.- Asiento según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque el banco de asiento muestra tres sitios de asientos y los respaldos de ambos asientos exteriores consisten en una pieza única.

15 4.- Asiento según las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque el respaldo del asiento central está sujeto de modo fácilmente disoluble y al mismo tiempo corredizo en dirección longitudinal.

20 5.- Asiento según la reivindicación 4, caracterizado por que la sujeción del respaldo del asiento central se efectúa por debajo del almohadillado del banco de asiento y su bastidor de fijación sobresale a través de una hendidura longitudinal del almohadillado del banco de asiento.

25 6.- Asiento según las reivindicaciones 1 a 5, caracterizado porque el respaldo del asiento central, con respecto a su bastidor de sujeción es giratorio alrededor de un eje erecto y es susceptible de ser fijado en la posición de uso.



55313

7.- Asiento según la reivindicación 6, caracterizado por que la parte giratoria del respaldo es corrediza en la dirección del eje de giro y un tope que recibe su peso está provisto de un dispositivo de encaje para la posición de uso.

5 8.- Asiento según las reivindicaciones 1 a 6, caracterizado porque la transición desde el borde delantero del sitio central de asiento saliente hacia el de los asientos vecinos está redondeada.

10 9.- Asiento según la reivindicación 3, caracterizado por que el respaldo posterior del banco de asiento está perfilado de tal modo que las direcciones de asiento de los lugares de asiento exteriores se desvía hacia fuera con respecto a la dirección del lugar de asiento delantero central.

15 10.- Asiento según las reivindicaciones 1 a 9, caracterizado porque las almohadillas de asiento están dispuestas superpuestas de modo fácilmente desmontable, directamente sobre el piso del vehículo correspondientemente conformado.

11.- Asiento para vehículos.

20 Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Consta esta memoria de diez hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 23 ABR. 1856

553 13

23



Fig. 1

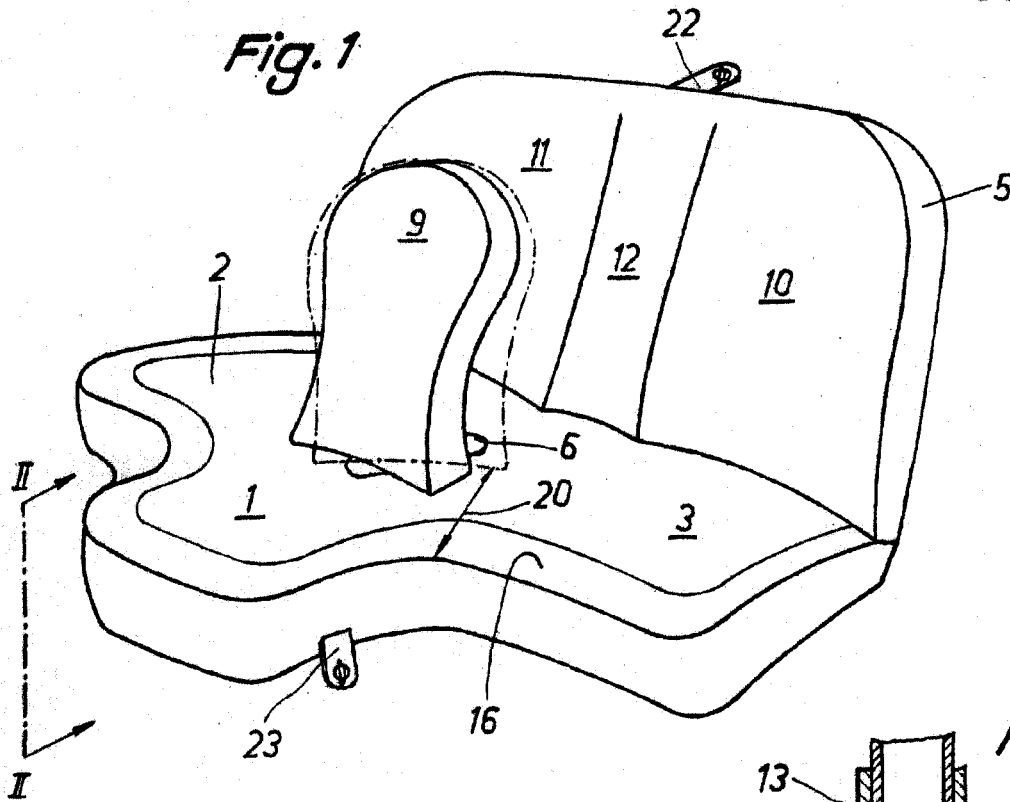


Fig. 2

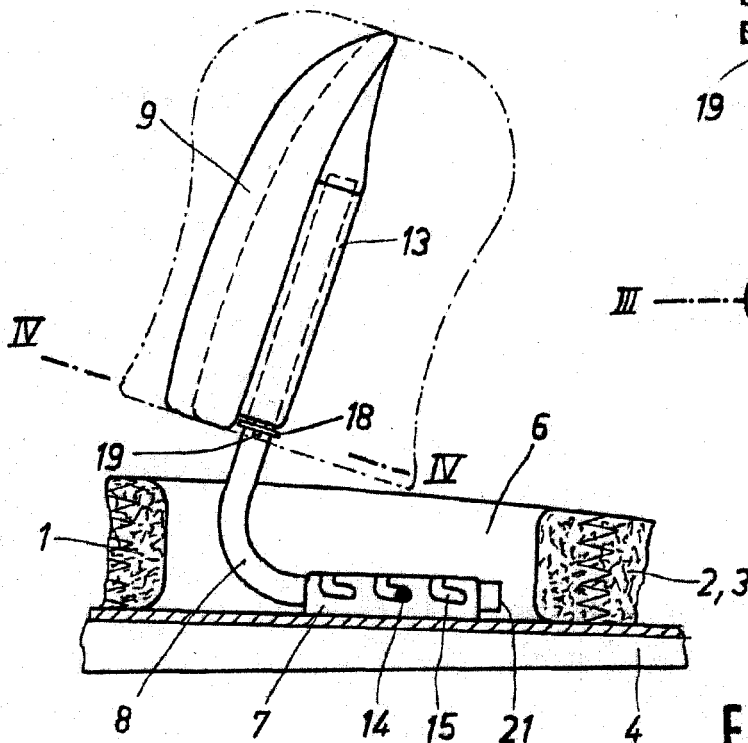


Fig. 3

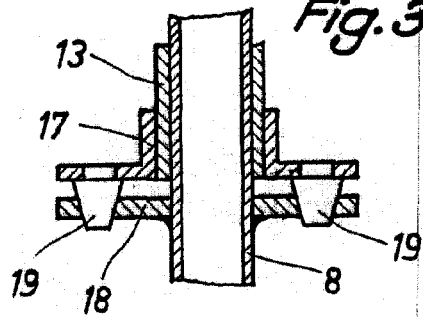
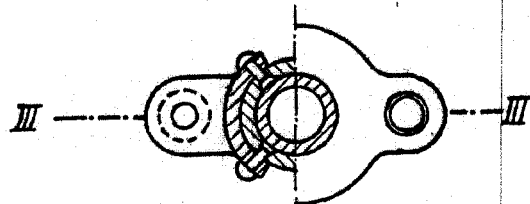


Fig. 4



ESCALA VARIABLE

*[Handwritten signature]*