



121423

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

por "ASIENTO PARA FURGONETA, ABATIBLE, SUSCEPTIBLE PARA RECIBIR CARGA", a favor de la firma española EL AUTOMOVIL AMERICANO S.L., domiciliada en LEON, Avenida del Padre Isla nº 29.

= . =

Memoria Descriptiva

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un asiento para furgoneta, abatible, susceptible para recibir carga.

El tipo clásico de vehículo dedicado al servicio mixto de pasajeros y carga, sobre todo en los de categoría utilitaria, tienen necesidad de extraer completamente el asiento de pasajeros si se desea obtener un espacio apropiado para recibir carga, operación que lleva su tiempo y además resulta molesta y engorrosa.

Otro tipo de vehículos mixtos están estructurados de manera que los respaldos se embuten en el piso con lo que los dorsos de los asientos forman un plano continuo susceptible de recibir car-

121423



ga, pero esto obliga a una construcción complicada, fuera completamente del ámbito del vehículo utilitario de poco precio y por tanto de gran difusión.

Al objeto de conseguir un espacio susceptible de estibar bul-  
5. tos sin necesidad de desmontar completamente el asiento de los viajeros y con solo una sencilla operación con caracter reversible para que una vez se termine el servicio de transporte se deje el vehículo capaz de llevar viajeros, es a lo que tiende la presente invención.

10. Para mejor comprensión de la misma vamos a describirla sobre los dibujos de la adjunta lámina de dibujos en la que la fig. 1 muestra una perspectiva del asiento, ya forrado y tapizado listo para recibir a los viajeros y en la que se ha dibujado en puntos la posición abatida lista para recibir la carga y en la fig. 2  
15. se ve la carraca de articulación de los planos de asiento y respaldo.

En la fig. 1 se representa por 1 el plano de respaldo, por 2 el plano de asiento, por 3 la guía de sujeción de la estructura total al piso del vehículo, por 4 y 8, las armaduras de asiento  
20. y respaldo respectivamente, por 5 el marco de patas laterales, por 6 la carraca de articulación de los planos de asiento a respaldo y por 7 el taco de apoyo posterior del marco de patas laterales.

Al objeto de conseguir una gran solidez en los planos de respaldo y asiento, que al ser abatidos y formando ángulo de 180° es  
25. tructuran el plano corrido de carga capaz de soportar una carga máxima de 500 Kgs., las armaduras 4 y 8 están formadas por un marco cerrado por tubo de sección cuadrada sobre el que se tiende un bastidor de madera amparrillado por tensores de goma sobre los que se constituye el forrado de espuma y tapizado de la manera habitual y cuyas armaduras de respaldo y asiento están articuladas por  
30.

121423



medio de la carraca 6 que será objeto de una descripción más minuciosa más adelante.

5. La armadura de asiento está soportada por dos piezas de pié que adoptan una forma de curva sinusoidal completa de manera que la parte negativa de la misma queda en correspondencia con el plano de asiento, es decir que los brazos en U ascendentes quedan correlativos con los extremos del citado plano de asiento mientras que la zona positiva sobresale hacia atrás y que servirá de soporte al plano de respaldo, en su posición abatida, por lo que su extremo libre está provisto de un taco de plástico o similar para evitar que se dañe el piso del vehículo. Toda esta estructura de asiento se vincula sólidamente al piso del vehículo por intermedio de una pieza 3 en forma de U dentro de la cual va embutida la curva correspondiente de la pata con un punto de giro y perfectamente sujeta el referido piso por una palomilla fileteada 9 que se rosca en el mismo.
- 10.
- 15.

20. La carraca 6 que sirve de punto de articulación entre el plano de respaldo y de asiento es similar a la ya registrada por la misma solicitante con anterioridad, con algunas ligeras variantes que se corresponden con la misión que en la presente invención verifica y así, e igualmente, está estructurada a base de dos pletinas A y B, en giro suave por eje común E de las cuales la B está vinculada al plano de asiento y tiene su contorno superior sensiblemente circular y en posición adecuada un vaciado en L para alojamiento de un pasador G delimitador de posición sentada o abatida. Por el contrario la pletina A está vinculada al plano de respaldo y tiene su contorno inferior tallado en una zona de leva con encastre para la posición sentada y otra entalladura posterior para la posición abatida.
- 25.

30. Ambas pletinas están cubiertas por un tambor hueco que tiene

121423



un sector de su borde libre rebajado para el paso de la pletina A, estando las tres piezas montadas en eje común.

5. Dentro de este tambor y calada al eje E va una pieza radial C provista en la zona de calado con el eje E de una ranura longitudinal de suerte que es axialmente deslizable sobre el citado eje y en su zona opuesta lleva un taladro para el paso del pitón G que queda orientado hacia el contorno en leva y que servirá para encastrarse en las entalladuras de la misma y fijar las posiciones del respaldo con respecto al asiento. Esta pieza C también

10. está provista de escalones para enganche del muelle F cuyo otro extremo se fija al eje común E de manera que mantiene a esta pieza C en tensión contra el contorno en leva de la pletina A.

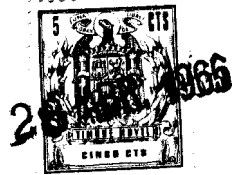
15. Toda esta descripción se comprende fácilmente a la vista de la fig. 2 de la adjunta lámina de dibujos así como se asimila su funcionamiento en el que todo se centra en el contacto del pitón G sobre el contorno en leva de la pletina A.

20. Dentro de la esencialidad de la invención caben variantes de detalle asimismo protegidas, en lo que respecta al tamaño de los distintos elementos, forma de los mismos, tallado de la leva, manera de forrar y tapizar y desde luego de los materiales en que están contruidos.

#### N O T A

Descritos el objeto y la utilidad de la invención lo que se declara como no divulgado ni practicado en España comprende las reivindicaciones siguientes:

25. 1.- Asiento para furgoneta, abatible, susceptible para recibir carga, c a t e r i z a d o por el hecho de que sus planos de respaldo y asiento están estructurados a base de unas só-



121423

5. lidas armaduras en forma de marco y de sección cuadrada sobre el que se tiende un bastidor de madera emparrillado con tensores de goma y que recibe el forrado y tapizado habitual, armaduras que están articuladas por un extremo por medio de sendas carracas que permiten un abatimiento de 180°, estando toda esta estructura de asiento soportada por piezas en forma de curva sinusoidal completa cuya zona en U negativa se corresponde con el plano de asiento, constituyendo las patas, mientras que la zona en U positiva, invertida, constituye el soporte del respaldo abatido para formar el plano de carga y vinculado todo ello al piso del vehículo por una pieza-guía en la que se embute la curva anterior de la zona de patas y sólidamente sujeta al piso por medios adecuados.

10. 2.- Asiento, según la reivindicación 1, caracterizada por que la carraca de articulación de los planos de asiento y respaldo está constituida por dos pletinas en giro suave sobre eje común y cuyos contornos respectivos están tallados, uno en forma sensiblemente circular y otro con zona de leva y entalladuras correspondientes a las dos posiciones de sentado y abatido, para cuya maniobra está prevista una pieza radial con ranura longitudinal, calada en el eje común, y que le permite movimiento axial, mantenida en posición por muelle antagonista enganchado en escalón de la misma pieza, por un extremo, y por el otro en el eje común de manera que el pitón de que va provista la referida pieza radial, en su extremo, se mantiene en contacto con la zona de leva y entalladuras de posición, estando todo ello embutido en tambor o tapa de mecanismo.

20. 3.- Asiento para furgoneta, abatible, susceptible para recibir carga.

30. Según se describe y reivindica en la presente memoria que

121423

28



consta de seis hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de una lámina de dibujos.

Madrid, a 28 de Abril de 1966

EL AUTOMOVIL AMERICANO S.L.

p. a. **JAIME ISERN**

**A. P.**

12142

FIG. 1

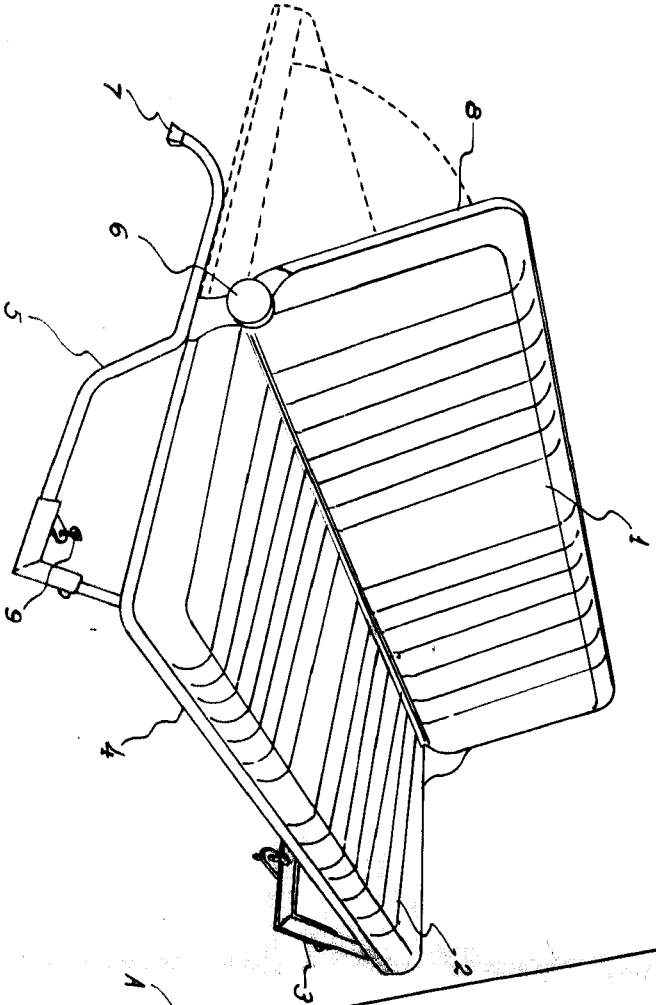
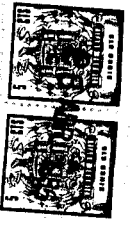
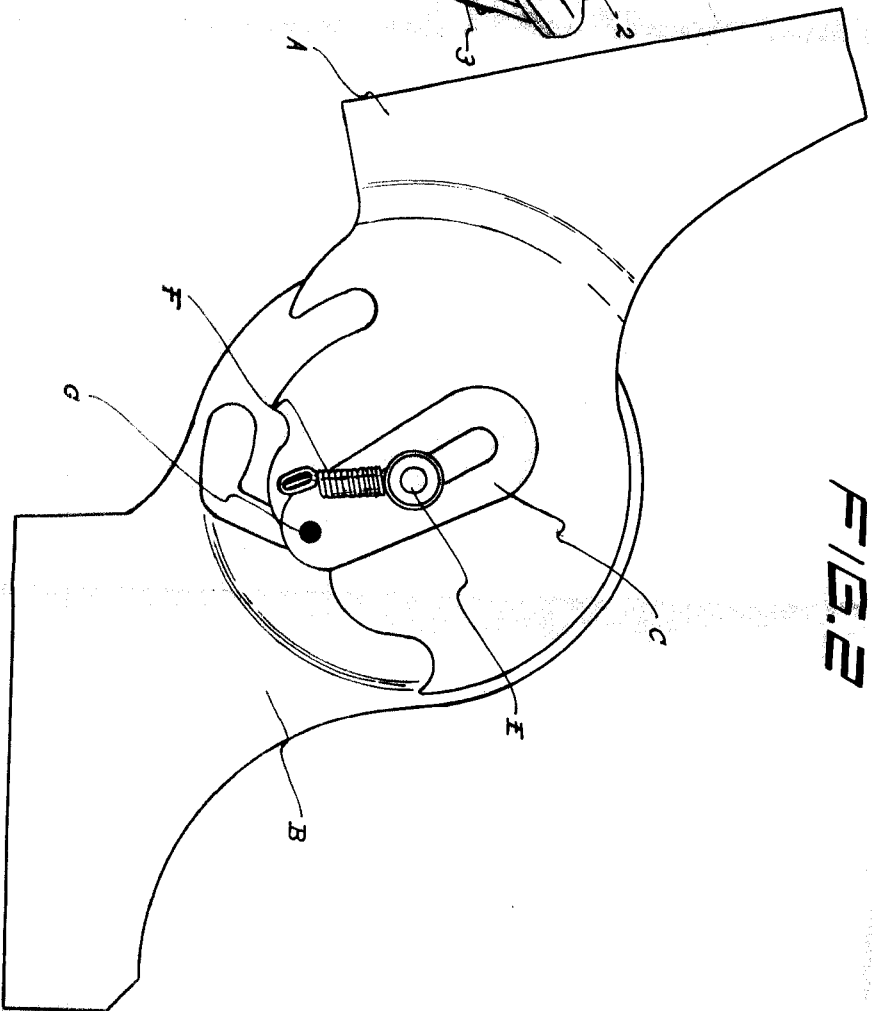
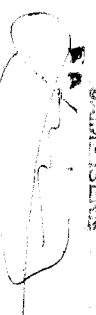


FIG. 2



Madrid July 21 1956

W. A. PATENT OFFICE



Escuela Variable