

10:72

169106



SECCION TECNICA	
CLASIFICACION	C
CLASE	B60
SUBCLASE	N

PATENTE DE MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE AÑOS

a favor de la compañía mercantil española, " JAVE, S.A.", domiciliada en Barcelona, Avenida de Madrid, número 136-138, por:

" ASIENTO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES "

MEMORIA DESCRIPTIVA

1 El presente Modelo de Utilidad tiene por objeto, según se indica en su enunciado, un asiento que, aún admitiendo también otras aplicaciones, ha sido especialmente estudiado, en vistas a su montaje y utilización como asiento delantero en vehículos automóviles, y, más especialmente, en vehículos de tipo deportivo.

5 El nuevo asiento que se preconiza, según se verá claramente a continuación, se caracteriza esencialmente por comprender un armazón fijo, que se monta sobre las vias previstas de origen en el automóvil, quedando en disposición de deslizar a lo largo de las mismas y de ser inmovilizado en cualquier posición que interese, en la forma habitual, y un armazón móvil, que conforma el conjunto asiento-respaldo y que se monta sobre el primer ar-

2:10:72

169106



mazón dicho con posibilidad de deslizar con respecto al mismo, pudiendo ser inmovilizado en diferentes posiciones. Estas diferentes posiciones corresponden, como es lógico, a distintas inclinaciones del asiento y el respaldo, lo que permite situar
5 en todo momento estos elementos en la posición que mejor se adapte a las características anatómicas del usuario y al tipo y duración del viaje o trayecto que en cada caso se piense realizar en el vehículo.

En una forma muy preferente de realización, el primer armazón dicho conforma los laterales y reposabrazos del asiento,
10 quedando convenientemente encajado en el interior de este armazón el armazón móvil que define el asiento-respaldo.

El conjunto resulta sumamente cómodo, puede ser fácilmente adaptado a las conveniencias del momento, presenta un alto grado de robustez, y puede ser obtenido a precios de coste relativamente muy reducidos. Merece, además, destacarse que, al formar el asiento-respaldo un conjunto rígido, susceptible de desplazarse con respecto al armazón fijo de soporte, las inclinaciones en cada caso adoptadas por el asiento y por el respaldo
15 se compensan automáticamente, facilitando siempre un correcto apoyo para la totalidad del cuerpo del usuario, sea cual sea la posición elegida. El conjunto resulta especialmente ventajoso cuando se aplica a automóviles deportivos, por ejemplo, tipo cupé, en los que por las mismas características del vehículo,
20 las posibilidades de desplazamiento longitudinal de los asientos resultan muy limitadas. En este caso la posibilidad de hacer bascular el conjunto asiento-respaldo después de alcanzada la posición límite de máximo retroceso, permite garantizar un máximo de comodidad incluso a individuos cuyas piernas presenten
25 una longitud claramente superior a lo normal.

30 Por lo demás, la esencialidad y principales características

169106



y ventajas del asiento que se preconiza, resultarán más fácilmente comprensibles a la vista de los dibujos adjuntos, en los que - en forma muy esquemática y, desde luego, sin carácter limitativo de ninguna clase - se ha representado un ejemplo concreto de realización práctica del mismo.

5

En estos dibujos:

La figura 1 es una vista lateral esquemática del armazón fijo integrante del conjunto, que se monta sobre las vías u otros elementos de soporte - de tipo regulable o no - previstos en el piso del automóvil.

10

La figura 2 es una vista lateral del armazón rígido que soporta el asiento-respaldo y que se monta en forma deslizante sobre el bastidor representado en la figura precedente.

15

La figura 3 es una vista lateral, mostrando al conjunto de los dos armazones convenientemente acoplados y tapizados.

La figura 4 es un detalle del armazón móvil, en vista en planta, mostrando el mecanismo que se prevé en una posible forma de realización, para determinar el bloqueo de este armazón en la posición en cada caso elegida con respecto al armazón fijo.

20

Y, finalmente, la figura 5 es un detalle en corte convencional del conjunto montado, mostrando la estructura de las guías a través de las que se lleva a cabo el acoplamiento entre los dos bastidores, y mostrando también el funcionamiento del mecanismo de bloqueo.

25

Refiriendonos, pues, a estos dibujos:

El asiento que se preconiza comprende, en primer lugar, según dicho, un armazón de soporte, dispuesto para apoyarse sobre el piso del automóvil de que se trate y ser fijado al mismo en la forma normal, es decir, quedando en la mayoría de los casos en disposición de deslizarse a lo largo de unas guías fijas a este piso y de ser fijado en cualquier posición que interese con

30

169 106

10



respecto a las mismas. Se comprende que tanto la forma de rea-
lizar este apoyo (directamente o por medio de un equipo de piés
o patas), como la manera de llevar a cabo la fijación, depende-
rán del tipo y modelo del vehículo sobre el que en cada caso
5 deba efectuarse el montaje, pudiendo, consecuentemente, variar
entre los más amplios límites, sin que ello signifique apartar-
se en lo más mínimo del ámbito de protección del registro que
se solicita. El indicado armazón se halla formado por dos late-
rales simétricas, unidos entre sí por medio de un juego apropia-
do de travesaños, cuyo número, estructura y disposición podrán
10 asimismo variar entre los más amplios límites. Cada uno de es-
tos laterales, que preferentemente adoptarán estructura tubular,
presenta una rama horizontal inferior 1, una rama posterior 2,
que formará ángulo obtuso con aquella y, por lo general, se ha-
llará suavemente curvada, y, en una forma preferente de reali-
15 zación, una rama superior 3, ampliamente curvada, quebrada o
dotada de cualquier otra forma que se considere apropiada, que
une entre sí las extremidades libres de aquellas dos ramas. La
rama inferior 1 se une con la correspondiente al otro lateral
20 por medio de un juego apropiado de travesaños, a los que pueden
hallarse fijados de acuerdo con la organización del automóvil
a que deba acoplarse el conjunto, bien directamente los elemen-
tos que encajan en las guías fijas al piso, bien un juego de pa-
tas o apoyos que comporten estos elementos. Y la rama superior
25 3, aparte de contribuir a asegurar la rigidez del conjunto, de-
fine unos reposabrazos, y origina en combinación con las dos
restantes ramas a modo de un marco irregular, que queda en con-
diciones de ser recubierto por una tapicería 4, de tipo cuales-
quiera apropiado, mejorando las condiciones estéticas del con-
30 junto, y contribuyendo a retener al cuerpo del usuario con res-
pecto a desplazamientos en sentido lateral, lo cual resulta

169106 169106



particularmente interesante cuando se trate de vehículos que deban ser conducidos en forma deportiva y a altas velocidades.

El conjunto comprende, además, y de manera esencial, un segundo armazón rígido, que conforma el asiento-respaldo. También este armazón presentará preferentemente estructura tubular y se hallará formado por dos laterales simétricos, cada uno de los cuales presentará dos ramas 5-6, dispuestas según un ángulo obtuso y curvadas en forma anatómica, para asegurar un máximo de comodidad al usuario. Estas dos ramas se hallarán unidas entre sí por unos travesaños extremos, que preferentemente se hallarán formados por el propio tubo convenientemente curvado, definiendo un marco cerrado de una sola pieza, y, eventualmente, por los travesaños intermedios que se consideren convenientes, no tan solo para asegurar la rigidez del conjunto, sino también para soportar la tapicería 7, con la que se cubrirá el conjunto, definiendo el asiento y el respaldo propiamente dichos. En una forma preferente, aunque no necesaria, de realización, la parte superior de las ramas posteriores 6 del armazón, se prolongará por encima de la altura normal del respaldo, definiendo una zona de anchura progresivamente decreciente que constituirá el reposacabezas.

De manera esencial, de acuerdo con la disposición que se preconiza, el armazón referido en segundo lugar se monta sobre el primeramente descrito, de manera que pueda deslizar entre límites con respecto al mismo, quedando en disposición de ser inmovilizado en la posición que en cada caso se considere más conveniente. A este efecto, el armazón fijo comporta un apropiado sistema de guías, a lo largo de las que pueden desplazarse unos correspondientes rodillos, patines o elementos análogos, fijos al armazón móvil, o viceversa. Ni que decir tiene que el número, estructura y disposición de estas guías podrá variar

10072

169106



ampliamente. En el ejemplo representado en los dibujos, el ar-
mazón fijo comprende en sus laterales dos pares de guías en-
frentadas 8-9, fijadas, por ejemplo, por soldadura, junto a
las extremidades de las ramas 1-2 de cada lateral, dotadas de
5 topes extremos y constituidas por segmentos de perfil de sección
en U, u otra cualesquiera apropiada. En este mismo ejemplo, el
armazón móvil presenta en sus laterales unos soportes enfrenta-
dos 10-11, fijados en posición por soldadura u otro sistema
cualquiera, cada uno de los cuales comporta un rodillo 12-13,
10 de material antifricción, tal como nylon o similar, montado de
manera que pueda girar libremente, Cada uno de estos rodillos
encaja en una de las guías referidas quedando en disposición
de deslizar a lo largo de la misma con roce mínimo, de manera
que el armazón móvil queda suspendido del armazón fijo por cua-
15 tro puntos, quedando en disposición de desplazarse entre límites
con respecto al mismo. Las distintas posiciones que puede adop-
tar el armazón móvil con respecto al fijo, corresponderán, como
es lógico, a distintas inclinaciones del asiento y respaldo,
siendo de notar que, al formar asiento y respaldo un conjunto
20 rígido, estas inclinaciones se compensarán automáticamente, de
manera que cuanto mayor sea la inclinación hacia atrás del res-
paldo, mayor será también la inclinación del asiento, ofrecien-
do en todo caso un excelente apoyo para las piernas del usuario.

El conjunto se completará, como es lógico, con un mecanis-
25 mo que permita bloquear al armazón móvil en la posición en cada
caso elegida con respecto al armazón fijo. Se comprende que es-
ta acción de bloqueo podrá en la práctica llevarse a cabo a
través de una verdadera infinidad de mecanismos distintos. En el
ejemplo de realización representado en los dibujos - sobre cuya
30 absoluta ausencia de carácter limitativo no resulta realmente
necesario insistir - los soportes 10 adoptan una forma en U, y

20072

169106



comportan unos vástagos 14 que pueden deslizar en sentido axial, hallándose constantemente impulsados por la fuerza de unos correspondientes muelles 15, a adoptar una posición límite, en la que una de sus extremidades 16, en forma de punta redondeada, sobresale del rodillo 12 correspondiente. Las extremidades opuestas de estos vástagos se hallan unidas, por ejemplo, por medio de unos cables 17, a una pieza 18, solidaria de un eje 19 montado de manera que pueda girar libremente, y dotado de una extremidad acodada 20, o provisto de cualquier disposición análoga que permite imprimirle con facilidad un movimiento de giro de aproximadamente 90°. Se comprende que bastará hacer girar este eje en un sentido para que los cables 17, determinen el retroceso de los vástagos 14, a contrarresistencia de los muelles 15, y bastará abandonar el conjunto a sí mismo para que tales vástagos recuperen inmediatamente su posición normal sobresaliente. Estos vástagos, finalmente, colaboran con una serie de orificios 21 previstos en las guías 8, de manera que según se introduzcan en uno u otro de estos orificios determina el bloqueo del armazón móvil en una u otra posición. Debe, de todas formas, insistirse en que este mecanismo de bloqueo podrá en la práctica ser libremente sustituido por cualquier otro de los muchos que cabe imaginar, pudiendo de manera especial preverse en el armazón móvil un solo pestillo de bloqueo elásticamente impulsado, dispuesto para cooperar con una correspondiente guía central prevista en el armazón fijo.

Resta ya únicamente hacer constar de una manera general y expresa que, como se comprende y es lógico, y aparte de las que han sido ya concretamente indicadas, en la realización práctica del asiento para vehículos automóviles que ha quedado descrito, cabrá introducir todas aquellas adiciones y modificaciones de detalle que no afecten a lo que constituye la esencialidad del

169106



registro que se solicita.

N O T A

SE REIVINDICA:

5 1 - Asiento para vehículos automóviles, caracterizado por comprender dos armazones rígidos independientes, que pueden ser convenientemente acoplados entre sí, uno de los cuales es fijo, hallandose dotado de medios dispuestos para cooperar con los medios de fijación de tipo regulable previstos en el vehículo, determinando el anclaje, en tanto que el otro - que conforma el conjunto asiento-respaldo - de manera esencial, se monta sobre un equipo de guías solidarias del armazón fijo, de manera que puede deslizar con respecto a éste último, adoptando diferentes posiciones con respecto al mismo, que corresponden a distintas inclinaciones del asiento y del respaldo, y quedando en disposición de ser inmovilizado en la posición en cada caso elegida, a través de medios apropiados de bloqueo previstos a tal fin.

20 2 - Asiento para vehículos automóviles, caracterizado porque el armazón fijo referido en la reivindicación anterior, comprende unos bastidores laterales, dispuestos para ser tapizados, efectuando la retención del cuerpo del usuario con respecto a desplazamientos laterales y definiendo los reposabrazos.

25 3 - Asiento para vehículos automóviles, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el armazón fijo comprende dos pares de guías enfrentadas, en las que encajan y a lo largo de las que pueden deslizar dos correspondientes pares de rodillos susceptibles de girar libremente sobre correspondientes ejes alineados, soportados por el armazón móvil.

4 - Asiento para vehículos automóviles.

Consta la presente Memoria Descrip-

10-72

169106



tiva de nueve hojas mecanografiadas, escritas por una sola cara, numeradas del 1 al 9, con sus líneas numeradas, a su vez, de cinco en cinco y de dibujos anexos.

Barcelona, 10 MAYO 1971

P. A.

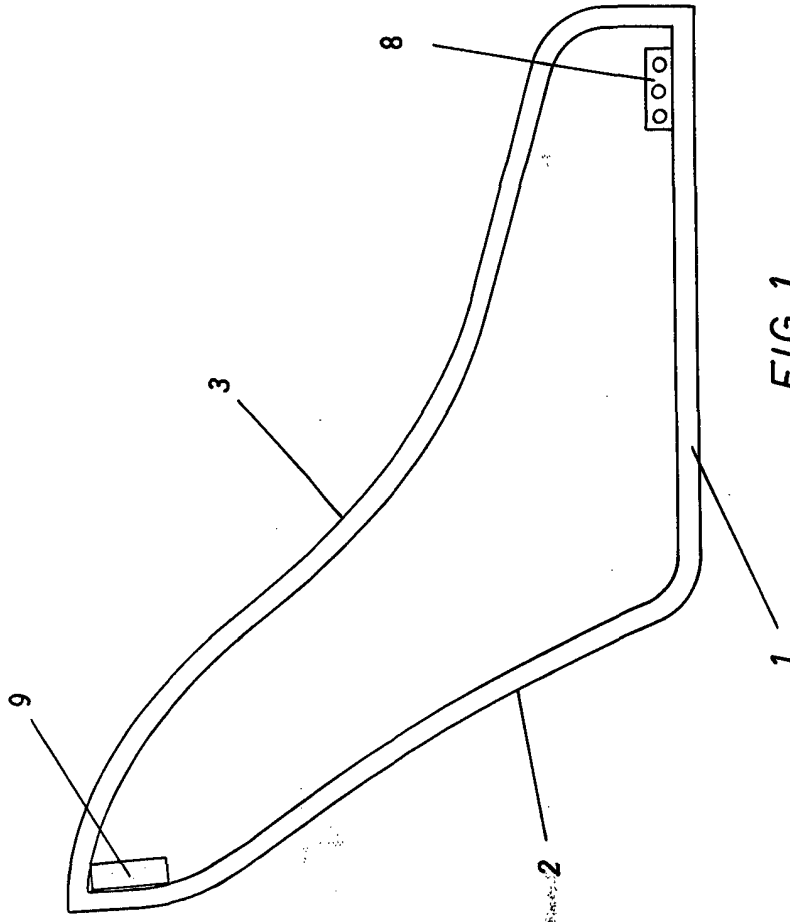


FIG. 1

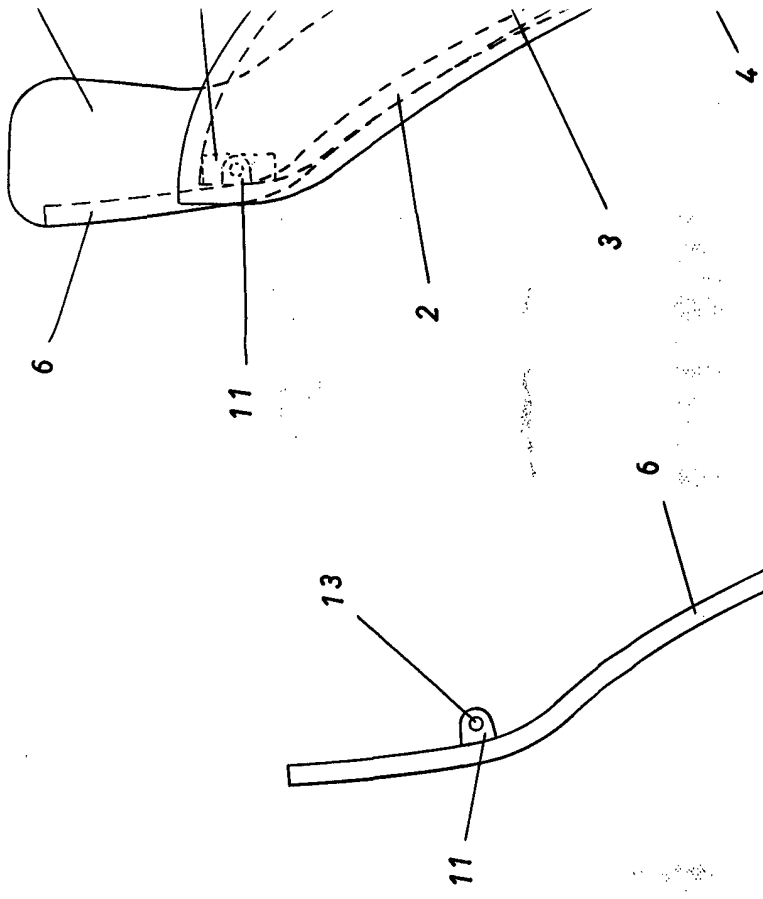


FIG. 2

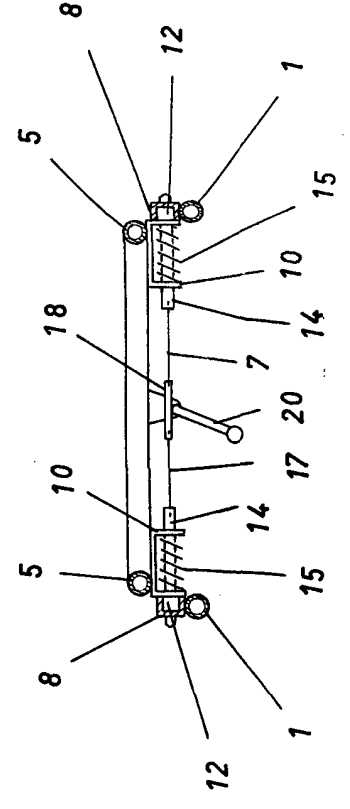


FIG. 5

169106

Hoja unica

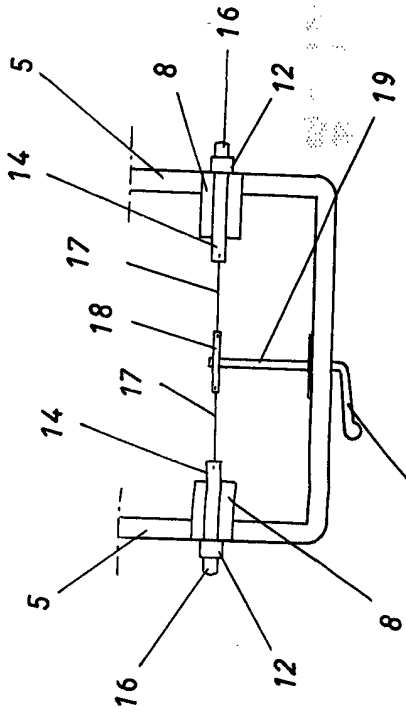


FIG. 4

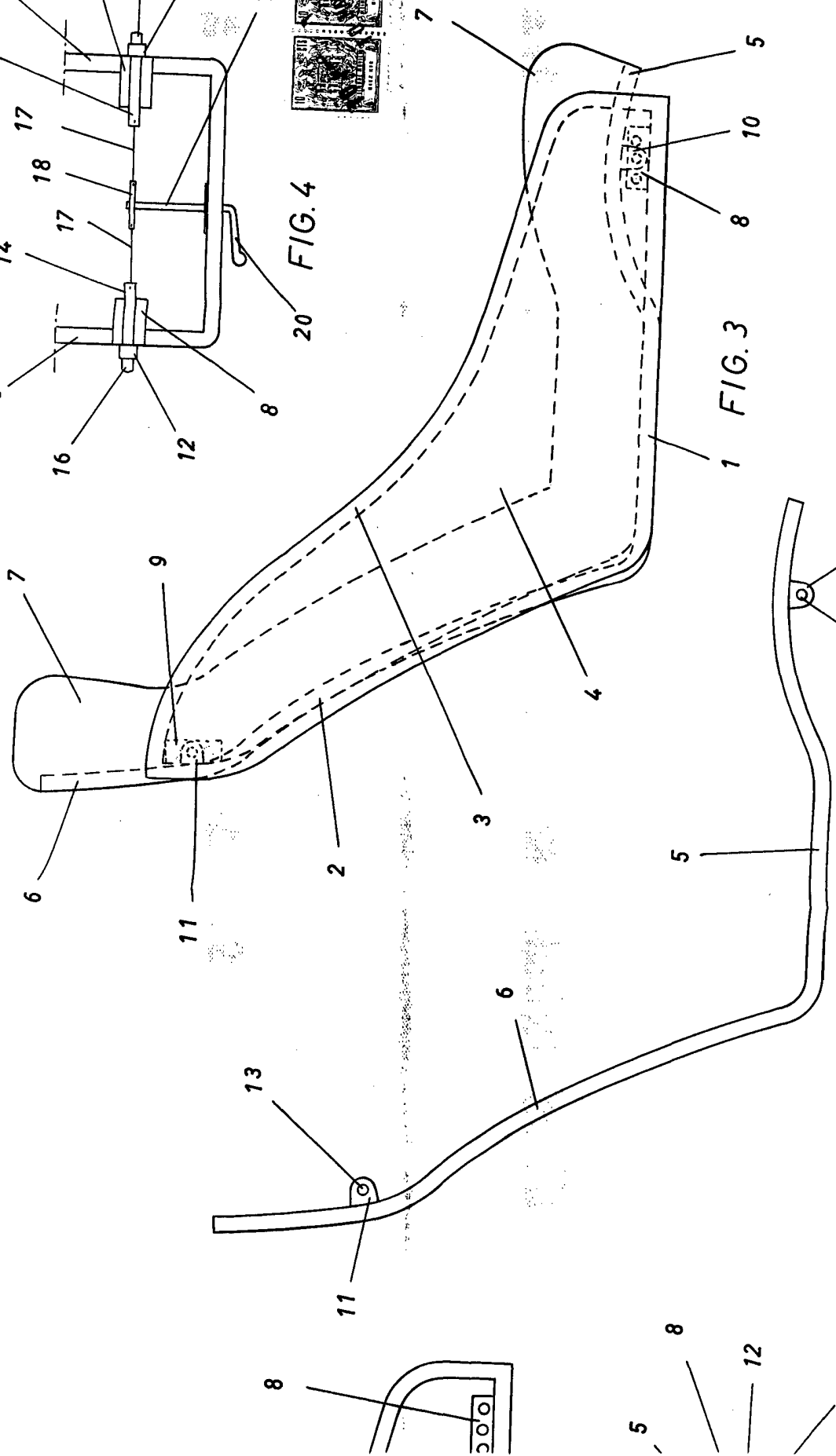


FIG. 2

FIG. 3

Barcelona, P.A. 10 MAYO 1977

[Handwritten signature]

