



ESPAÑA

19 ES	11 21	NUMERO <b>229013</b>	10 Y
	22	FECHA DE PRESENTACION 4 JUN. 1976	

**MODELO DE UTILIDAD**  
**229013**

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO 23261/76	32 FECHA 4 de Junio de 1976	33 PAIS Inglaterra.
------------------------------------------	--------------------------------	------------------------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL <del>A01B</del> B60D
------------------------	--------------------------------------------------------

54 TITULO DE LA INVENCIÓN Respaldo de asiento abatible.
------------------------------------------------------------

71 SOLICITANTE (S) CHRYSLER UNITED KINGDOM LIMITED, entidad británica.
---------------------------------------------------------------------------

DOMICILIO DEL SOLICITANTE residente en Bowate House, 68 Knightsbridge, Londres SW1X 7LH, Inglaterra.
---------------------------------------------------------------------------------------------------------

72 INVENTOR (ES)
------------------

73 TITULAR (ES)
-----------------

74 REPRESENTANTE D. Jose Miguel Gomez-Acebo y Pombo.
---------------------------------------------------------

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un respaldo de asiento abatible que se utilizan en vehículos automóviles.

5. La invención proporciona un respaldo de asiento abatible que tiene elementos articulados unidos pivotalmente al mismo por espigas de articulación coaxiales y dispositivos de montaje para los elementos de articulación, que comprenden soportes para unirse a una parte fija de la estructura de la carrocería del vehículo, teniendo cada soporte una ranura abierta por los extremos para recibir una espiga de articulación de uno de los elementos de articulación y dispositivos de sujeción para sujetar los elementos de articulación a los soportes respectivos con las espigas de articulación sostenidas en las ranuras. Cada una de las espigas de articulación puede tener una parte saliente para acoplarse en una ranura respectiva, formandose el extremo de la parte saliente contraria al elemento de articulación con una cabeza para acoplarse en el lado del soporte opuesto al elemento de articulación.

10.

15.

20. El dispositivo de sujeción para sujetar el elemento de articulación al soporte puede comprender un tornillo acoplable en un taladro roscado en el soporte.

25. Los soportes pueden comprender placas que, en la práctica, quedan en planos paralelos verticales, extendiendose la ranura en cada placa hacia abajo desde su extremo superior para recibir una espiga de articulación respectiva y conectando el dispositivo de sujeción en el elemento de articulación a la placa en un lugar separado por debajo de la ranura.

Las placas pueden ser canales de sección en "sombrero de copa".

30. En cualquiera de las modalidades mencionadas, se pueden utilizar medios de fijación entre cada elemento de articulación

y el respaldo del asiento para fijar el respaldo con respecto al elemento de articulación en una o más posiciones elegidas.

Lo que sigue es una descripción de una modalidad específica del invento, tomándose como referencia los dibujos adjuntos, en los que:

La figura 1 es una vista en perspectiva de un respaldo de asiento trasero de un vehículo que incorpora una modalidad del invento.

La figura 2 es una vista en perspectiva de una parte de la modalidad de la figura 1.

Las figuras 3 y 4 son vistas adicionales en perspectiva que representa una parte de la modalidad de la figura 1 a mayor escala; y

La figura 5 ilustra una construcción modificada.

Un respaldo trasero de un vehículo 10 pivota alrededor de dos mecanismos de articulación enganchables situado cada uno en un costado lateral del respaldo en su extremo inferior para sujetar de una forma soltable el respaldo en una de dos posiciones en el vehículo.

Cada mecanismo de articulación comprende un soporte superior alargado 11 sujeto a lo largo entre su costado trasero por soldadura a un elemento de bastidor del respaldo alzado lateral 12 en su extremo inferior. El extremo inferior del soporte 11 se conecta pivotalmente a la parte superior de una placa de articulación inferior alargada plana 13 por medio de agujeros a través de los cuales se acopla un extremo de una espiga 14 que se puede remachar o soldarse al soporte 11 para retener el soporte y la placa 13 sobre la espiga que tiene una parte de fuste de diámetro mayor 15 la cual termina en una cabeza 16, cuya cabeza se extiende transversalmente hacia fuera de la placa y perpendicular a su

superficie exterior con la finalidad que se describirá más adelante.

5. El extremo superior y el canto delantero de la placa adyacente a la espiga 14 es de radio constante desde el eje geométrico de la espiga 14 y se forman dos rebajos separados circunferencialmente 17 y 18 sobre el canto arqueado de la placa de forma que en el rebajo 17 se sitúe sobre el eje de la placa, o adyacente a dicho eje, y corresponda con la parte generalmente circunferencialmente en el canto delantero de la placa 13 aproximadamente  $90^\circ$  con respecto al rebajo 17 para corresponder con una posición generalmente horizontal del respaldo trasero en el vehículo.

10. Una placa de retén rectangular plana 19, montada para efectuar un movimiento lineal radial con relación a la espiga 14, se sitúa sobre la cara exterior del soporte 11 y tiene un extremo configurado apropiadamente para acoplarse en uno u otro de los rebajos 17 y 18 en el canto de la placa 13. La placa de retén vá guiada para efectuar un movimiento radial limitado con relación a la espiga por una placa separada rectangular 20 acoplada deslizantemente en una ranura rectangular 21 formada en el soporte 11, interponiéndose el separador entre la placa de retén y la base del elemento de forma de U 22 en la cara opuesta del soporte 11 y sujetándose a la placa de retén 19 y al elemento 22 por soldadura de puntos todo en un conjunto.

15. Como variante, la placa de retén y la base del elemento pueden estar provistas de taladros apropiados a través de los cuales se sujetan a la placa separadora por soldadura de tapón. La placa separadora, y por lo tanto la placa de retén y el elemento en forma de U, quedan retenidos para efectuar un movimiento deslizante a lo largo del soporte 11 por los cantos más largos

20.

25.

30.

de la placa de retén 19 y el elemento 22 que se superponen a los cantos más largos de la ranura 21.

5. Los agujeros alineados axialmente en los limbos 23 y 24 del elemento 22 se acoplan con el extremo interior de una barra de tracción 25 que se dirige hacia abajo desde el limbo 24 y tiene un agujero 26 adyacente al extremo inferior de la barra en el cual se acopla un extremo de un muelle espiral de tensión 27 cuyo otro extremo se acopla en una muesca 28 en el canto del soporte 11. La barra de tracción 25 se sujeta al elemento 22 de modo que el elemento sea empujado elásticamente hacia la espiga 14 y, por lo tanto, el extremo de la placa de retén 19 en los rebajos 17 y 18.

10. Cada barra de tracción 25, dentro de la guarnición del respaldo, se dirige hacia arriba del elemento en dirección a la parte superior del respaldo y termina en un asidero de forma apropiadamente 29 al que se tiene acceso a través de un rebajo rectangular 30 formado en la cara posterior del respaldo adyacente a sus esquinas superiores.

15. Al soporte 11, por delante de la placa de retén, se sujeta una espiga 31 que tiene un fuste 32 cuyo fuste se dirige hacia fuera del soporte 11 y termina en una cabeza 33 la cual se superpone al canto de la placa 13 para ayudar a mantener el soporte 11 y la placa 13 unidos íntimamente. El fuste 32 se une a tope con el canto delantero no arqueado 34 de la placa 13 para actuar como tope de limitación para el respaldo cuando pivota hacia delante a una posición horizontal en el vehículo.

20. Un soporte de sección en "sombbrero de copa" poco profundo, rectangular 35, tiene una ranura abierta por los extremos 36 en un canto extremo central en la parte de alma desplazada y una tuerca 37 coincidiendo con el agujero en el alma queda

25.

30.

retenida dentro del alma adyacente al extremo del soporte contrario a la ranura 36. Un par de soportes 35 se sueldan, respectivamente, a los lados opuestos de la estructura interior del vehículo, extendiéndose los soportes verticalmente y quedando en la parte superior los extremos ranurados de los soportes.

Para adaptar el respaldo trasero en el vehículo, los fustes 15 se acoplan plenamente en sus ranuras respectivas 36, de modo que los agujeros 38 en la placa de articulación inferior 13 coincidan con los agujeros en las almas de los soportes 35 y, por lo tanto, las tuercas 37 y las cabezas 16 queden en el interior de la alma del soporte 35, para evitar el movimiento transversal del respaldo en el vehículo y las placas 13 se sujetan entonces en esta posición por medio de tornillos 39 que se acoplan entre las tuercas 37, Por el contrario el respaldo se puede quitar fácilmente del vehículo invirtiendo estas operaciones.

Para hacer pivotar el respaldo del asiento, se levanta cada uno de los asideros 29 simultáneamente para soltar las placas de retén de sus rebajos correspondientes y el respaldo se puede abatir entonces alrededor de las espigas 14 hasta que los extremos de las placas de retén puedan acoplarse en la parte sin rebajar del canto arqueado de la placa 13. Entonces se pueden soltar los asideros y el respaldo del asiento se puede abatir más hasta que las placas de retén empujadas elásticamente se acoplan en el segundo de los rebajos respectivos, en cuya posición el asiento se sujeta para no moverse más.

Se puede efectuar diversas modificaciones a la modalidad descrita anteriormente sin desviarse del alcance del invento. Por ejemplo, las dos barras de tracción separadas se pueden

unir entre si por una barra transversal apropiada y hacerse funcionar por un solo asidero al que se tiene acceso a través de un rebajo apropiado situado en el centro y formado en la superficie posterior del respaldo adyacente a su canto superior.

5. Refiriéndonos ahora a la figura 5 de los dibujos, se ilustra otro mecanismo de liberación para soltar las placas de retén 19 de los rebajos en las placas de articulación 13. En lugar de la barra de tracción unidas al elemento 22, se conectan cables 40 a los elementos, Los cables se dirigen hacia arriba en el interior de la estructura del respaldo del asiento y, en un punto medio en el respaldo, pasan a través de tubos de guía arqueados 41, montados en soportes 42, sujetos a los elementos de bastidor del respaldo 43 y, por lo tanto, se extienden hacia el centro del respaldo. En el centro del respaldo una palanca 44 se monta pivotalmente 45 sobre un elemento transversal 46 que forma parte de la estructura del respaldo. Los cables 40 se conectan a la palanca 44 a uno u otro lado del pivote 45. El extremo superior de la palanca lleva un elemento deslizable de accionamiento manual 44a que se desliza en una ranura arqueada en una guía 47 sujeta al elemento transversal superior 48 de la estructura del respaldo. El movimiento del elemento deslizable 44a alrededor de la guía en la dirección de la flecha 49 indicada arrastra los cables 40 en la dirección que indican las flechas soltando las placas de retén 19 de los rebajos para permitir que se pueda soltar el respaldo del asiento. Cuando se libera el elemento, los muelles de tensión mencionados 27 hacen que se recuperen las placas de retén. Se comprenderá que cuando el respaldo está totalmente tapizado, la guía 47 con el elemento deslizable 44 quedarán expuestos en la parte posterior del respaldo del asiento.
- 10.
- 15.
- 20.
- 25.
- 30.

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, asi como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

5.

REIVINDICACIONES

5. 1.- Respaldo de asiento abatible, que tiene elementos articulados conectados pivotalmente al mismo por espigas coaxiales de articulación y monturas para los elementos de articulación, que comprende soportes para unión a una parte fija de la estructura de la carrocería del vehículo, caracterizado por que cada soporte tiene una ranura abierta por los extremos para recibir una espiga de articulación de uno de los elementos de articulación, y dispositivos de sujeción para sujetar los elementos de articulación a los soportes respectivos con las espigas de articulación sostenidas en las ranuras.

15. 2.- Respaldo según la reivindicación 1, caracterizado porque las espigas de articulación tienen partes salientes para acoplarse en ranuras respectivas, formándose los extremos de las partes salientes contrarias a los elementos de articulación respectivos con cabezas para acoplarse en el lado de los soportes opuestos a los elementos de articulación.

20. 3.- Respaldo según la reivindicación 1 ó la reivindicación 2, caracterizado porque los dispositivos de sujeción, para sujetar los elementos de articulación a los soportes, comprenden tornillos acoplables en taladros roscados en los soportes.

25. 4.- Respaldo según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque los soportes comprenden placas, que en la práctica, quedan en plano paralelos verticales, extendiéndose las ranuras de cada placa en sentido descendente en la placa desde su extremo superior, para recibir una espiga de articulación respectiva y situándose por debajo de las ranuras el dispositivo de sujeción que conecta el elemento de articulación a la placa.

30.

5.- Respaldo según la reivindicación 4, caracterizado porque las placas son canales de sección en "sombbrero de copa".

5. 6.- Respaldo según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los medios de fijación están previstos entre el elemento o cada elemento de articulación y el respaldo del asiento para fijar el respaldo con respecto al elemento de articulación en una o más posiciones elegidas.

10. 7.- Respaldo según la reivindicación 6, caracterizado porque los medios de fijación comprenden una o más muescas en una parte periférica del elemento de articulación y un retén montado deslizantemente en el respaldo para acoplarse y desacoplarse con respecto a uno de los retenes con el fin de fijar el elemento de articulación para que no gire con respecto al respaldo.

15. 8.- Respaldo según la reivindicación 7, caracterizado porque un mecanismo de liberación se monta en el respaldo del asiento para retirar el retén de una muesca del elemento de articulación, utilizándose medios de resorte para empujar el retén en acoplamiento con la muesca.

20. 9.- Respaldo según la reivindicación 8, caracterizado porque el mecanismo de liberación comprende una barra montada para efectuar un movimiento deslizante en el respaldo del asiento, conectándose un extremo de la barra al retén y teniendo el otro extremo un asidero para mover a mano la barra y soltar el retén.

25. 10.- Respaldo según cualquiera de las reivindicaciones 7 a 9, caracterizado porque cuando se utilizan retenes para fijar ambos elementos articulados en las posiciones requeridas para la rotación, los retenes se conectan por un mecanismo  
30. de cables a un elemento de liberación móvil común montado sobre

el respaldo del asiento para soltar a ambos retenes.

5. 11.- Respaldo según la reivindicación 10, caracterizado porque el elemento de liberación común se monta pivotalmente en el respaldo del asiento, conectándose el mecanismo de cables a la planca en uno u otro lado de su punto de pivote y un extremo de palanca que lleva un elemento deslizante de accionamiento manual, movil en una guía arqueada, para hacer pivotar las palanca y hacer funcionar por lo tanto el mecanismo del cable para soltar los retenes.

10. 12.- Respaldo de asiento abatible, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, y en los dibujos adjuntos.

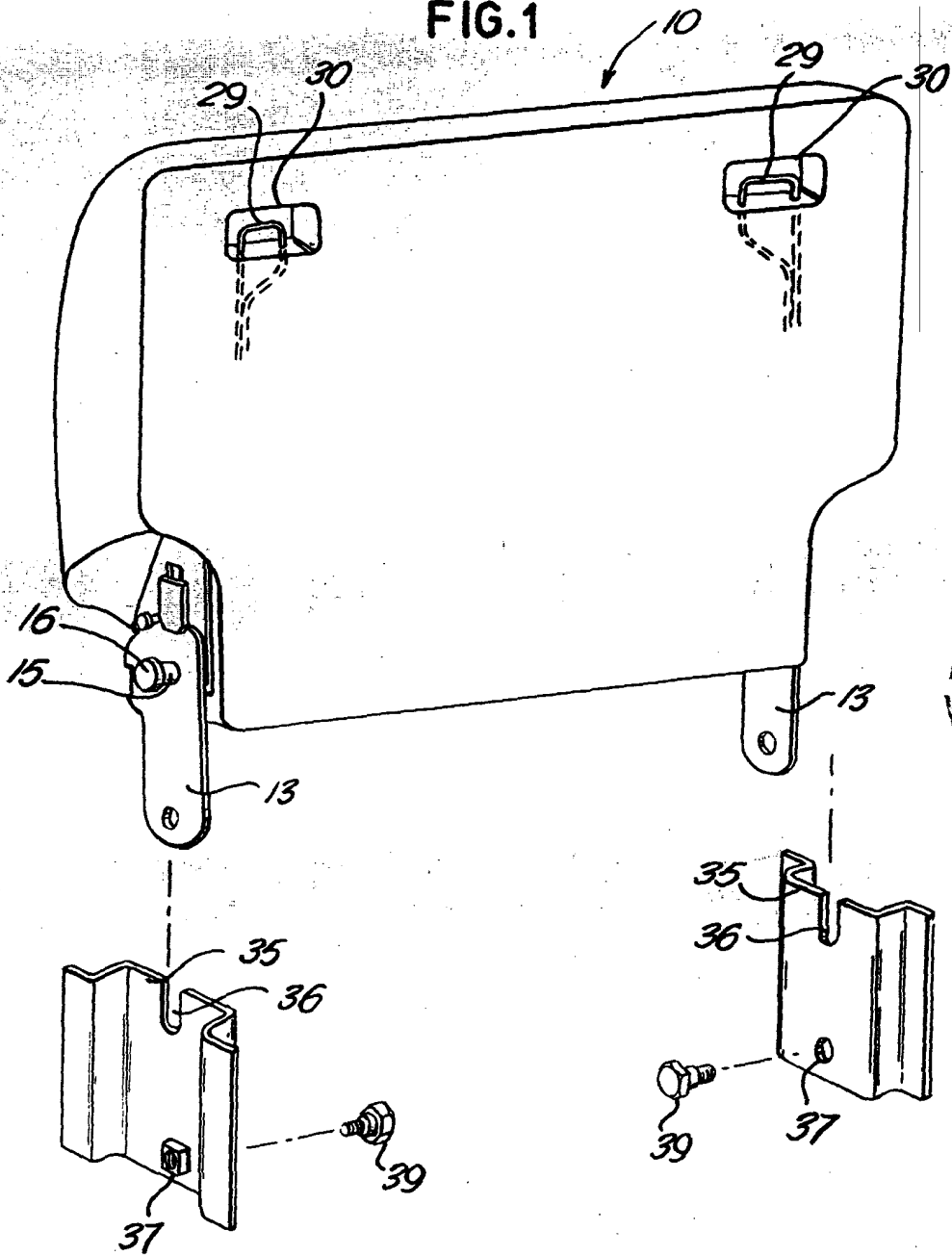
Esta Memoria consta de once hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

2 JUN 1977  
CHRYSLER UNITED KINGDOM LIMITED.

J. M. GONZALEZ AGUIRRE Y POMEBA  
p. p. Firmados J. Suarez ~~...~~

FIG.1



ESCALA  
VARIABLE

3 JUN 1977  
[Signature]

FOR PUBLICATION  
BY MAIL

FIG. 2

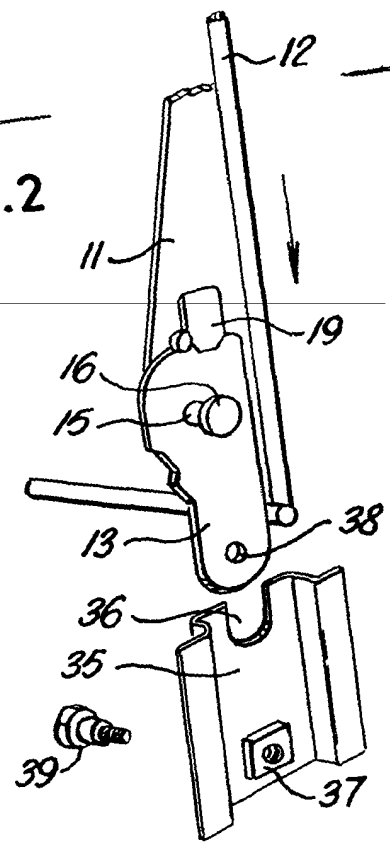


FIG. 4

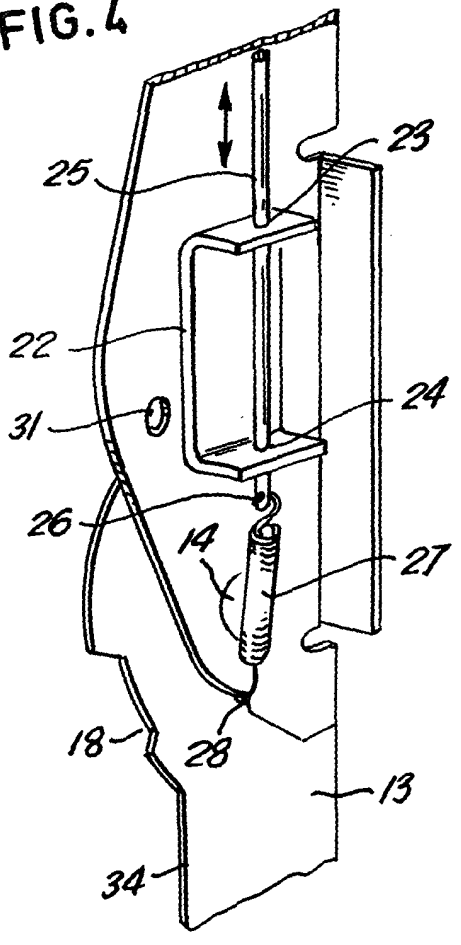
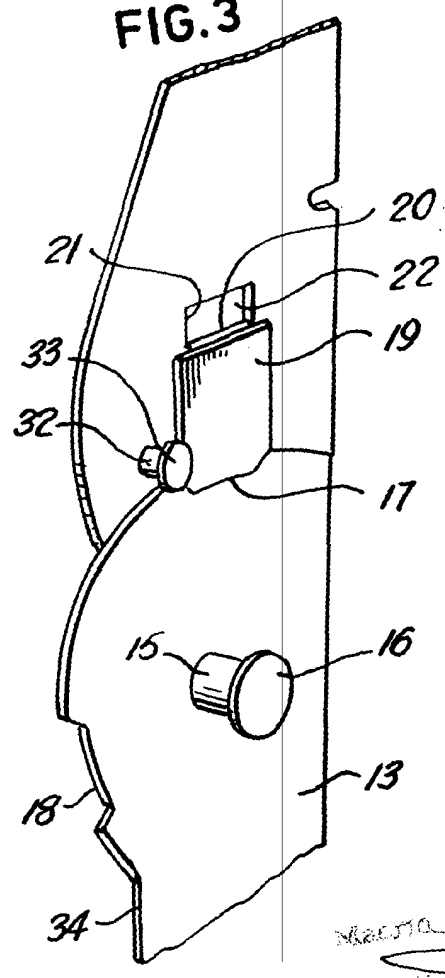
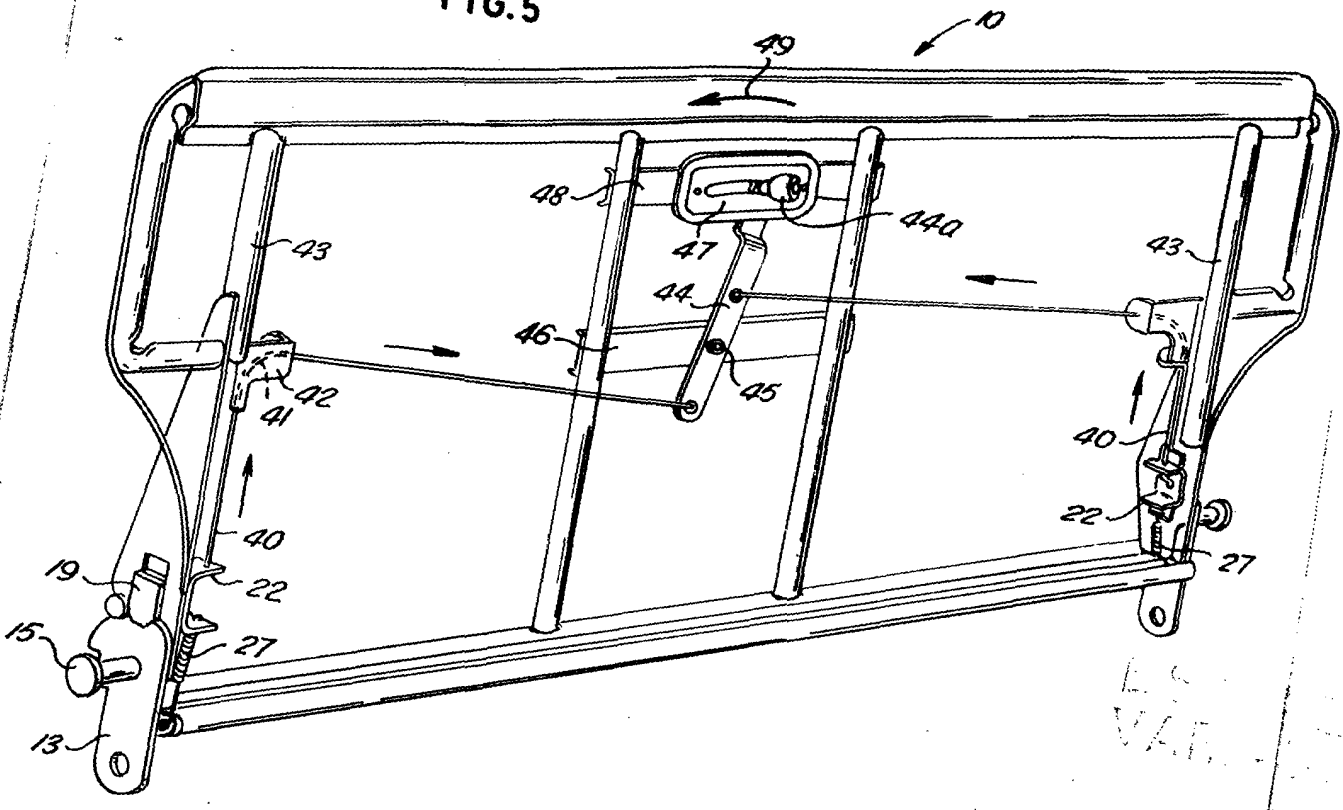


FIG. 3



MADE IN U.S.A.  
 U.S. PATENT OFFICE  
 2000 M STREET, N.W.  
 WASHINGTON, D.C. 20540

FIG.5



LC  
VAR. 1A

Patented - 3 JUN 1957  
I W CO