



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

10	ES	11	NUMERO	252903	10	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	17-10-1979		

1 D/C. 1980

30	PRIORIDADES	31	NUMERO	32	FECHA	33	PAIS
----	-------------	----	--------	----	-------	----	------

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60N 1/02

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"ASIENTO DE VIAJERO PARA VEHICULOS QUE TRANSPORTAN PERSONAS"

71 SOLICITANTE (S)

IGNAZ VOGEL GMBH & CO. KG., FAHRZEUGSITZE (VP 1014)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Kleinsteimbacher Strasse 42-44, D 7500 Karlsruhe-Stu 41, R.F.A.

72 INVENTOR (ES)

Ignaz Vogel

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

DOÑ FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ (P.-73.198)

jga

1 El invento se refiere a un asiento de viajero para
vehículos que transportan personas, tales como autobuses,
trenes, barcos y aviones, el cual está constituido por un
bastidor inferior de asiento sobre el cual está dispuesta
5 una parte de asiento, así como por un respaldo instalado de
forma fija o basculable en la parte de asiento, estando for-
mados la parte de asiento y el respaldo a base de una cons-
trucción de sustentación o de apoyo respectiva sobre la cual
está aplicado en cada caso un soporte de forma de placa, cu-
10 yo lado útil está provisto de un cojín.

En general, estos asientos de viajeros se dividen
en los previstos para sillería de serie y para sillería de
lujo. Los asientos de viajeros para sillería de serie, que
se utilizan en general en vehículos que son ocupados por los
15 viajeros únicamente por breve tiempo, están estructurados en
forma relativamente sencilla, en adaptación a la finalidad
de uso, y van provistos únicamente de un pequeño almohadilla-
do extraordinariamente resistente, en general con superficie
de material sintético. En particular, ni la parte de asien-
20 to ni el respaldo están dispuestos de forma basculable, si-
no que van instalados fijamente sobre el bastidor inferior
del asiento. Por el contrario, los asientos de viajeros pa-
ra sillería de lujo están equipados con un almohadillado re-
lativamente robusto, van rematados con una superficie de pa-
25 ño o de terciopelo sustancialmente más sensible y son ajus-
tables también para regular posiciones de asiento deseadas.
Este ajuste se refiere tanto al ángulo entre el respaldo y
la parte de asiento como también entre la parte de asiento
y la superficie del piso del vehículo.

30 Todos los asientos de viajeros tienen en común el

1 hecho de que no sólo han de soportar la carga de los pasaje
ros, sino que han de resistir también, con o sin esta carga
de pasajeros, las fuerzas de aceleración que se presentan en
los vehículos. Esto no quiere decir solamente que los asien
5 tos de viajeros han de realizarse de manera que sean corres
pondientemente robustos como para sujetar también con segu
ridad o agarrar a los pasajeros, por ejemplo en caso de un
accidente, sino que han de realizarse también de modo que
tampoco tabletén los asientos no utilizados, es decir que
10 esten completamente exentos de tableteo tanto los puntos de
fijación como también las articulaciones.

Para satisfacer todas estas exigencias, se han rea
lizado hasta ahora tales asientos de viajeros en construc
ciones tubulares robustas que, consideradas según una subdivi
15 sión aproximada, seguían todas el esquema de que a base
de tubos, también tubos no circulares, se fabricaba un bas
tidor inferior de asiento sobre el cual se fijaba una cons
trucción de sustentación ensamblada a base de un armazón de
tubos en la que estaba dispuesto el respaldo, que a su vez
20 se había formado a base de un armazón de tubos en calidad de
construcción de apoyo. Para asentar el almohadillado se in
tercalaba en cada caso en el armazón de tubos de la parte de
asiento y del respaldo un soporte de forma de placa, en ge
neral de madera contrachapada.

25 Los asientos de viajeros fabricados de esta manera
satisfacen las exigencias anteriormente expuestas, ya que
se pueden realizar de forma que sean extremadamente robustos
y no ofrecen tampoco dificultades desde el punto de vista
constructivo. De todos modos, en estos asientos de viajeros
30 es desventajoso el hecho de que son relativamente pesados,

1 por lo que tiene que ser arrastrada siempre por los vehícu-
los una carga muerta considerable. Además, el proceso de fa-
bricación es también bastante difícil debido a la mecaniza-
ción de los tubos, los cuales requieren a su vez elementos
5 de fijación especiales.

El invento se ha planteado el problema de simplifi-
car y abaratar así la fabricación de estos asientos de via-
jeros y realizarlos también constructivamente de modo que,
a pesar de las elevadas exigencias impuestas a la estabili-
dad, sean de peso más ligero que las ejecuciones empleadas
10 hasta ahora.

Esto se consigue de la manera de acuerdo con el in-
vento por el hecho de que la construcción de sustentación o
de apoyo y los soportes de forma de placa están ensamblados
y van formados cada uno por una placa de emparedado.
15

Por consiguiente, la rigidez necesaria de tales
asientos de viajeros se consigue ya según el invento no por
medio de armazones de tubos pesados que encierran un soporte
de forma de placa, sino por medio de placas de emparedado
20 que constituyen un ensamble de estos armazones de tubos por-
tantes con los soportes de forma de placa, asimismo portan-
tes. La utilización de estas placas de emparedado aporta no
sólo una construcción sustancialmente simplificada que requie-
re un gasto en salarios claramente más reducido que la fa-
bricación anterior de los armazones de tubos con los sopor-
tes de forma de placa, sino que aporta también una importan-
te reducción de peso en la fabricación de tales asientos de
viajeros. Es posible todavía en ciertas circunstancias un
25 abaratamiento adicional haciendo que las placas de empareda-
do estén configuradas en forma de piezas conformadas de em-
30

1 paredado, con lo que se puede posiblemente prescindir por
completo de un almohadillado o se puede realizar el almoha-
dillado de manera que sea muy sencillo. Para la fijación de
estas placas de emparedado o piezas conformadas de empareda-
5 do sirven los elementos de fijación integrados en estas pie-
zas, los cuales garantizan una coherencia segura y estable
de todas las piezas, iniciada desde el bastidor inferior de
asiento hasta el respaldo. Las placas de emparedado pueden
estar realizadas en este caso a base de los más diferentes
10 materiales, tanto en lo que respecta al núcleo como también
a las placas portantes. Dado que se utilizan ya en medida
muy grande placas de emparedado y piezas conformadas de em-
paredado cuyas placas portantes están rigidizadas mutuamen-
te por medio de celdas alveolares de papel, se recomienda
15 emplear este material. Asimismo, se puede utilizar una pla-
ca de emparedado de uso generalizado que previsiblemente de-
bería poderse fabricar todavía a precio más barato que la
placa de emparedado rigidizada por medio de celdas alveolares
de papel, en la que el núcleo entre las dos placas portan-
20 tes está constituido por espuma de material sintético de
celdas grandes. Como placas portantes son recomendables cha-
pas de aluminio o también placas de material sintético vis-
coelástico. Ambos materiales tienen la ventaja de que se pue-
den introducir clavos en ellos, es decir que se pueden uti-
25 lizar los mismos aparatos que se han utilizado hasta ahora
en la fabricación de tales asientos de viajeros.

Resulta una unión muy sencilla y, no obstante, ex-
traordinariamente estable de las placas de emparedado entre
sí y también con el bastidor inferior del asiento haciendo
30 que los elementos de fijación integrados sean por lo menos

1 unos manguitos respectivos encajados en la placa de empare-
 dado de la parte de asiento y en la del respaldo, en los
 cuales se puede enchufar por lo menos un estribo de unión
 conformado de manera correspondientes. Ventajosamente, los
 5 manguitos se realizan en este caso en forma no circular, con-
 venientemente en forma cuadrangular y se unen con las pla-
 cas portantes de las placas de emparedado. La unión puede
 realizarse con ayuda de medios de unión de uso corriente;
 sin embargo, es conveniente que los manguitos se peguen con
 10 las placas portantes de las placas de emparedado.

Si el estribo de unión entre la parte de asiento
 y el respaldo se realiza de forma que sea insignificante-
 te elástico, no sólo se puede elegir para el respaldo un al-
 mohadillado más pequeño, sino que resulta también una sensa-
 15 ción agradable al sentarse. Asimismo, existe también, por
 supuesto, la posibilidad de equipar el estribo de unión con
 un apoyo de basculación inmovilizable para poder ajustar de
 manera en sí conocida el ángulo entre la parte de asiento y
 el respaldo. Para la fijación de la parte de asiento con el
 20 respaldo sobre el bastidor inferior del asiento se propone
 de acuerdo con el invento que en el lado inferior de la pla-
 ca de emparedado de la parte de asiento esté instalado un
 órgano de retención que encaje en el bastidor inferior del
 asiento y que esté unido con el elemento de fijación integra-
 25 do. Resulta de este modo una unión rígida entre el bastidor
 inferior del asiento y los elementos de fijación de la parte
 de asiento y del respaldo y, por tanto, también la estabili-
 dad requerida del asiento de viajero.

En el dibujo se ha representado esquemáticamente
 un ejemplo de ejecución de un asiento de viajero de esta cla-

1 se, mostrando precisamente:

la figura 1 el alzado lateral de una parte de asiento sin cojín;

5 la figura 2, la vista en planta de dicha parte de asiento,

la figura 3, un estribo de unión, y

la figura 4 un asiento de viajero ensamblado en alzado lateral.

10 La placa de emparedado 1 de una parte de asiento 2 está formada por las dos placas portantes de cubierta 3, 4, las cuales están rigidizadas mutuamente y unidas entre sí por medio de un núcleo de emparedado 5, que en el ejemplo representado está formado por celdas alveolares de papel. En las placas de emparedado 1 está conformado un manguito 6
15 de tubo rectangular y este manguito está unido fijamente, por ejemplo pegado, con las dos placas portantes 3, 4. Uno de los extremos de un estribo de unión 7 puede enchufarse en el manguito 6 con efecto de asiento de ajuste. El estribo de unión 7 y también el manguito 6 y las placas portantes
20 3, 4 presentan unos taladros 8 a través de los cuales se puede atornillar el estribo de unión 7 fijamente con la placa de emparedado 1.

25 En la figura 4 se ha representado el modo en que se han ensamblado las placas de emparedado 1, 9 para formar un asiento de viajero. En este caso, se ha representado también con línea de trazos y puntos el modo en que se puede aplicar un almohadillado 10, 11 sobre las placas de emparedado 1, 9. En la placa de emparedado 9 está insertado entonces un estribo de basculación 13 que está unido, al otro lado de un apoyo 14, con un elemento de regulación 15, por ejemplo un mue
30

1 lle innovilizador de gas. Por debajo de la placa de empareda
do 1 de la parte de asiento 2 está montado un órgano de re-
tención 16 que descansa sobre un bastidor inferior 17 del
5 asiento. El órgano de retención 16 está unido con el mangui
to 6 previsto en la placa de emparedado 1 o con el estribo
de basculación 18 insertado en este manguito 6, de modo que,
a través del órgano de retención 16, resulta una unión rígi
da entre el bastidor inferior 17 del asiento y el manguito
6 o la placa de emparedado 1. No es necesario en este caso
10 que el manguito 6 se extienda por toda la profundidad de las
placas de emparedado 1 y 9, respectivamente; la longitud de
este manguito 6 ha de elegirse solo de manera que sea tan
grande que resulte suficiente para introducir en la placa
de emparedado 1 ó 9 las fuerzas de retención o de regulación.

15 En conjunto, mediante la utilización de la placa de
emparedado no sólo se simplifica sustancialmente y se apara
ta así la fabricación de un asiento de viajero de esta cla-
se, sino que resulta también una construcción claramente más
ligera y, por tanto, una considerable reducción del peso
20 muerto que se ha de arrastrar.

25

30

REIVINDICACIONES

1

Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

5

10

15

20

1ª.- Asiento de viajero para vehículos que transportan personas, tales como autobuses, trenes, barcos y aviones, el cual está constituido por un bastidor inferior de asiento sobre el cual está dispuesta una parte de asiento, así como por un respaldo instalado fijamente o de forma basculable en la parte de asiento, estando formados la parte de asiento y el respaldo a base de una construcción de sustentación o apoyo respectiva sobre la cual está aplicado en cada caso un soporte de forma de placa cuyo lado útil está provisto de un cojín, caracterizado porque la construcción de sustentación o de apoyo y el soporte de forma de placa están ensamblados y van formados por una placa de emparedado respectiva.

2ª.- Asiento de viajero según la reivindicación 1ª, caracterizado porque las placas en emparedado están realizadas a manera de piezas conformadas de emparedado.

25

3ª.- Asiento de viajero según una de las reivindicaciones 1ª o 2ª, caracterizado porque las placas de emparedado presentan elementos de fijación integrados.

4ª.- Asiento de viajero según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque las placas de emparedado o las piezas conformadas de emparedado son

30

1 placas portantes rigidizadas mutuamente por medio de celdas alveolares de papel.

5 5ª.- Asiento de viajero según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque las placas de emparedado o las piezas conformadas de emparedado son placas portantes rigidizadas mutuamente por medio de espuma de material sintético de celdas grandes.

10 6ª.- Asiento de viajero según las reivindicaciones 4ª o 5ª, caracterizado porque las placas portantes son de aluminio.

7ª.- Asiento de viajero según las reivindicaciones 4ª o 5ª, caracterizado porque las placas portantes son de material sintético viscoelástico.

15 8ª.- Asiento de viajero según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque los elementos de fijación integrados son al menos un manguito respectivo encajado en la placa de emparedado de la parte de asiento y en la del respaldo, en cuyo manguito se puede enchufar por lo menos un estribo de unión de forma correspondiente.

20 9ª.- Asiento de viajero según la reivindicación 8ª, caracterizado porque los manguitos son de forma no circular, siendo de preferencia cuadrangulares.

25 10ª.- Asiento de viajero según las reivindicaciones 8ª o 9ª, caracterizado porque los manguitos están unidos, preferiblemente pegados, con las placas portantes de las placas de emparedado.

30 11ª.- Asiento de viajero según la reivindicación 8ª, caracterizado porque los estribos de unión son ligeramente elásticos.

1

12ª.- Asiento de viajero según las reivindicaciones 8ª u 11ª, caracterizado porque los estribos de unión están provistos de un cojinete de basculación inmovilizable.

5

13ª.- Asiento de viajero según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque en el lado inferior de la placa de emparedado de la parte de asiento está instalado un órgano de retención que encaja en el bastidor inferior del asiento y que está unido con el elemento de fijación integrado.

10

14ª.- "ASIENTO DE VIAJERO PARA VEHICULOS QUE TRANSPORTAN PERSONAS".

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede de, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

15

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

Madrid, 09 MAY 1980
P.A.

20

Fernando de Elizaburu
Por Feder.

25

30

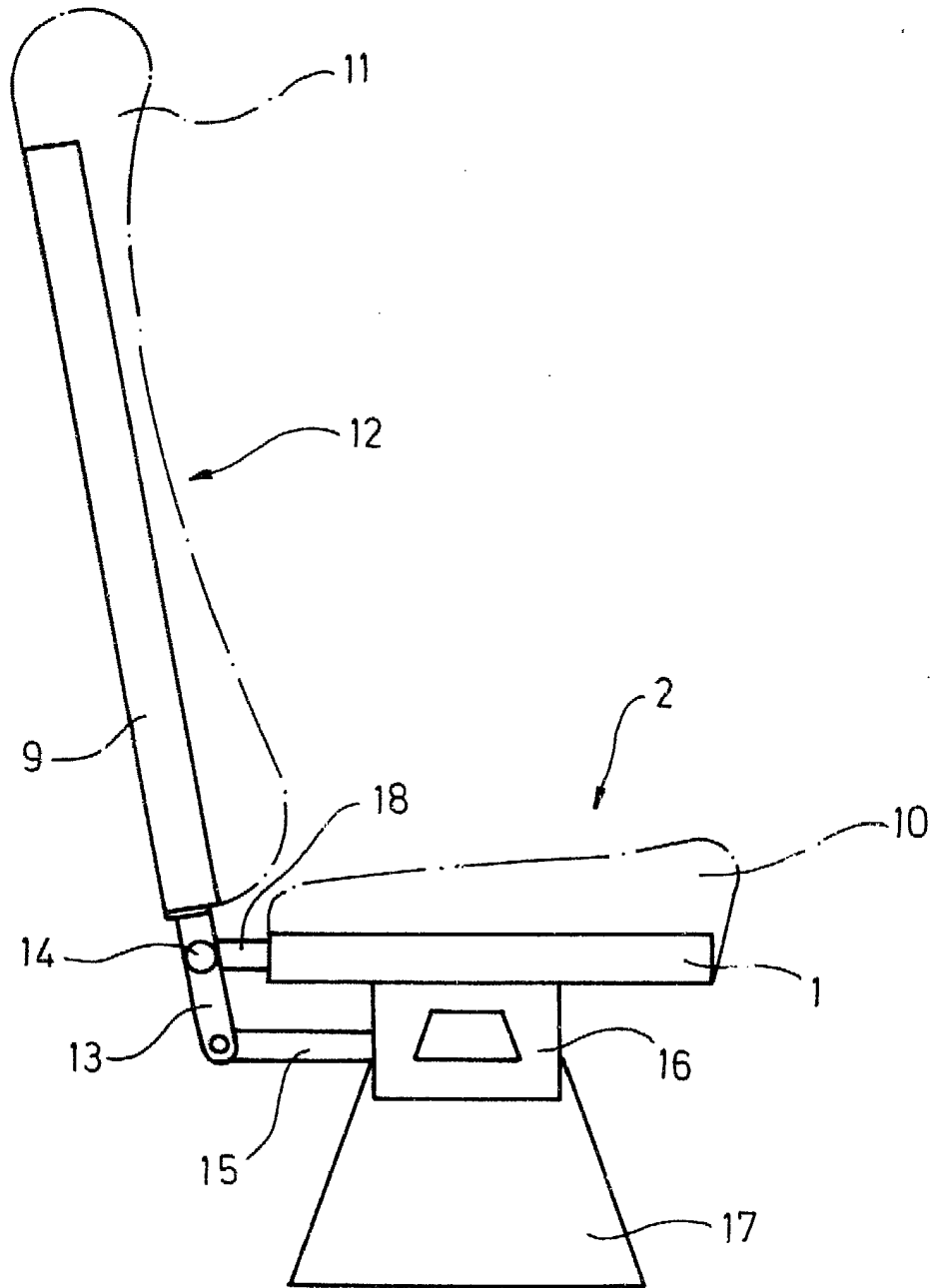


Fig. 4

Fernando de Elizaburu
Por Poderes

