

19	ES	NUMERO	257366	10	Y
22	FECHA DE PRESENTACION		3 - Abril - 1.981		



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 JUL. 1981

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
		B60M1/10	

54	TITULO DE LA INVENCION
ASIENTO CONVERTIBLE PARA VEHICULOS.	

71	SOLICITANTE (S)
D. Ignacio Martinez López	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	
Lago Constanza, 20.- MADRID.-	

72	INVENTOR (ES)
el solicitante	

73	TITULAR (ES)
el solicitante	

74	REPRESENTANTE
DON VICENTE OCHOA SOUTO	

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un asiento para vehículos automóviles, concretamente un asiento trasero, el cual ha sido especialmente concebido y diseñado para permitir su transformación en una plataforma perfectamente horizontal que permita su utilización temporal como cama.

Como es evidente el asiento que se preconiza podrá ser utilizado en cualquier tipo de vehículos que permitan un dimensionado para el mismo, en situación de extensión, adecuado a la talla normal de una persona, por lo que será de especial aplicación en automóviles conocidos con la denominación "tipo ranchera", pudiendo lógicamente ser aplicable a cualquier otro tipo de vehículo de mayor tamaño - tal como sucede con las furgonetas y similares.

Básicamente el asiento convertible objeto de la invención está constituido por cuatro bastidores capaces de adoptar un posicionamiento coplanario y horizontal en su utilización como cama y de plegarse adecuadamente para constituir el citado asiento trasero del vehículo. Constituye otra característica de la invención el hecho de que tales bastidores son así mismo capaces de sufrir un proceso de plegado tal que dejan completamente diáfana la zona posterior del vehículo, incluida la propia zona de asiento trasero, con una capacidad de carga - incluso mayor que la que presentan tales vehículos cuando los mismos están provistos de asientos posteriores abatibles.

De los cuatro bastidores citados uno de --

ellos, el que ocupa la posición extrema posterior, actúa como módulo extremo de la cama ó como apoyo de sustentación para el respaldo del asiento, en--  
35 contrándose debidamente articulado al segundo bastidor, el cual configura el mencionado respaldo, - estando este segundo bastidor articulado a su vez a la carrocería del vehículo a través de su borde anteroinferior. El tercer bastidor cuenta con pa--  
40 tas que le distancian adecuadamente de la base de la carrocería, para alcanzar el plano de los dos - bastidores citados en situación de extensión, encontrándose a su vez articulado a este bastidor el cuarto y último bastidor, que ocupa la posición --  
45 extrema anterior en el conjunto del vehículo y que, mediante patas abatibles, es capaz de adoptar un posicionamiento horizontal coplanario con los anteriores ó de abatirse previo plegado de sus patas - cuando el conjunto se sitúa en posición de asiento.

50 Por último cabe también destacar el hecho de que el primer bastidor, es decir, el que ocupa la posición extrema posterior, es susceptible de - abatirse en oposición, hasta alcanzar un plano ver tical, en cuya situación actúa como tabique inde-  
55 pendizador entre la zona del vehículo destinada a pasajeros y la zona posterior destinada a la carga, siendo de especial interés en el caso de transporte de animales, tales como perros, que quedan así perfectamente aislados de la zona de pasajeros sin  
60 necesidad de rejillas ó cualquier otro tipo de dispositivos similares.

Para complementar la descripción que se-

guidamente se va a realizar y con objeto de ayu-  
dar a una mejor comprensión de las características  
65 del invento, se acompaña la presente memoria des-  
criptiva, y como parte integrante de la misma, un  
juego de dibujos en el que con carácter ilustrati-  
vo y no limitativo, se ha representado lo siguien-  
te:

70 La figura 1, muestra una vista en alzado  
lateral de un asiento convertible para vehículos -  
realizado de acuerdo con el objeto de la presente  
invención, en el que sus diferentes bastidores apa-  
recen representados en línea continua de acuerdo -  
75 con su utilización como asiento, mientras que en -  
la línea discontinua se observa su posicionamiento  
para la utilización como cama.

La figura 2, muestra un detalle en planta  
del acoplamiento articulado del segundo bastidor a  
80 la base de la carrocería del vehículo.

La figura 3, muestra un detalle en planta  
del bastidor que ocupa la posición extrema poste-  
rior.

La figura 4, muestra así mismo una vista  
85 en planta del bastidor constitutivo del asiento pro-  
piamente dicho.

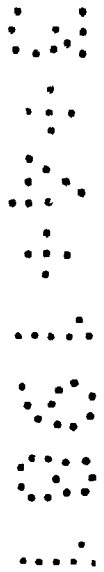
La figura 5, muestra una vista en planta  
del bastidor que ocupa la posición extrema ante-  
rior.

90 La figura 6, muestra, finalmente, un per-



fíl en sección y un alzado frontal de la unión articulada de una de las patas de sustentación del bastidor representado en la figura anterior, al propio bastidor.

95 A la vista de estas figuras puede observarse como el asiento convertible para vehículos - que se preconiza se constituye a partir de cuatro bastidores, uno de ellos que ocupa la posición extrema posterior y que ha sido referenciado con -1-,  
100 el cual se constituye mediante un marco rectangular de anchura adecuada a las dimensiones del vehículo a que se destine, estando provisto dicho -- bastidor -1-, en sus ramas laterales de sendas cartelas -2-, debidamente solidarizadas al mismo y --  
105 prominentes frontalmente, como puede observarse en la figura 3, a través de cuyas cartelas -2-, se establece la unión articulada del bastidor posterior -1-, al segundo bastidor -3-.



110 El bastidor -1-, constituye el elemento de sustentación para el bastidor -3-, en el ángulo de inclinación prefijado, mientras que el bastidor -3-, constituye el respaldo del asiento cuando el conjunto actúa como tal. Como anteriormente se ha dicho el primer bastidor -1-, es susceptible de --  
115 adoptar un posicionamiento vertical, quedando orientado hacia arriba, constituyendo un elemento de -- cierre ó independización entre la zona de viajeros y la zona de carga.

120 El bastidor -3-, constitutivo del respaldo del conjunto, cuenta lateralmente con dos ejes de acero -4-, que son prolongación de su borde an-

terior y a través de los cuales se efectúa su --  
unión articulada a la carrocería -5-, del vehículo,  
con la colaboración de las correspondientes rótulas  
125 -6-, que permiten tal fijación articulada, apare-  
ciendo dichas rótulas en los dibujos debidamente -  
fijadas a los conos en los que se albergan los --  
amortiguadores, siendo evidente que ante un tipo -  
distinto de vehículo tales rótulas podrán ser fija  
130 das en cualquier otro lugar que se estima oportuno.

El tercer bastidor, referenciado con -7-,  
constituye el asiento propiamente dicho y cuenta en  
sus bordes posterior y anterior con respectivos pa  
res de patas -8- y -9-, que permiten un posiciona-  
135 miento horizontal y permanente para dicho bastidor  
que resulta coplanario con el resto de los bastido  
res cuando el conjunto se encuentra en situación -  
de cama. Cuando las características del vehículo -  
así lo permitan, este tercer bastidor -7-, irá su-  
140 jeto a los propios soportes correspondientes al --  
respaldo del asiento original.

El bastidor -10- que ocupa la posición --  
extrema anterior se une articuladamente mediante -  
bisagras -1-, solidarizadas a las propias patas --  
145 -9-, de sustentación del bastidor -7-, a este últi  
mo bastidor y está constituido al igual que los --  
anteriores por un marco rectangular, contando en -  
correspondencia con su borde anterior con patas --  
-12-, que en posición vertical mantienen a dicho -  
150 bastidor en la situación horizontal correspondien  
te al conjunto de la cama y que al ser plegadas --  
hacia dentro permiten el abatimiento del cuarto --

bastidor -10-, hacia la posición referenciada con  
-10'- en la figura 1, en la que el conjunto se uti  
155 liza como asiento.

En la figura 6, puede observarse como el  
marco -10-, constitutivo del cuarto bastidor, a di-  
ferencia de los anteriores que están constituidos  
a base de perfiles tubulares, se constituye median-  
160 te un perfil en "L", a una de cuyas ramas se soli-  
darizan dos pares de casquillos tubulares -13-, en  
los que juega el eje de acero -14-, que constituye  
el eje de basculación para cada pata -12-, la cual  
emerge a través de los citados casquillos -13-, y  
165 está constituida igualmente por un perfil tubular.

De la estructura descrita se deduce que --  
los cuatro bastidores -1-, -3-, -7- y -10- pueden --  
adoptar el perfil quebrado correspondiente a un --  
asiento en el que el asiento propiamente dicho --  
170 adopta un posicionamiento horizontal y en el que --  
el respaldo puede adoptar cualquier inclinación ---  
adecuada, pudiendo de una manera rápida y sencilla --  
todos estos bastidores ser manipulados hasta alcan-  
zar un posicionamiento horizontal en el que todos --  
175 ellos resultan coplanarios constituyendo una cama --  
que potencia la funcionalidad del vehículo de forma  
notable.

- N O T A -

Se declaran de novedad las siguientes

-R E I V I N D I C A C I O N E S-

180 1ª.- Asiento convertible para vehículos, estando especialmente concebido para constituir el asiento posterior de vehículos automóviles tipo -- "ranchera", furgonetas y similares, y teniendo como finalidad cumplir además de su misión intrínseca de asiento, la de cama; esencialmente se caracteriz 185 za porque está constituido mediante cuatro bastidores, cada uno de los cuales se constituye a su vez mediante un marco rectangular de dimensiones adecuadas, de los que el primero de ellos, el que ocupa la posición extrema posterior, cuenta en sus -- 190 laterales con sendas cartelas prolongación de dichos laterales, a través de las cuales dicho bastidor se une articuladamente al segundo bastidor, en funciones de respaldo a través de los laterales de éste último y en las zonas próximas a su travesaño 195 posterior, mientras que este segundo bastidor, en correspondencia con su travesaño anterior, se prolonga lateralmente en dos cortos ejes de acero que constituyen los puntos de articulación de dicho -- bastidor a la carrocería del vehículo, habiéndose 200 previsto que el tercer bastidor, constitutivo del asiento propiamente dicho, cuente con patas verticales que le fijan a la citada carrocería del vehículo con un distanciamiento adecuado para su ubicación coplanaria con el resto de los bastidores en 205 situación de extendido, y con la particularidad -- además de que las patas anteriores de este tercer bastidor reciben en su unión por soldadura al mismo, bisagras de articulación para un cuarto bastidor, que ocupa la posición extrema anterior, el -- 210 cual está provisto así mismo de patas, en corres-

pondencia con su borde anterior y en este caso -  
articuladas, de manera que dichas patas son suscep-  
tibles de abatimiento sobre la cara interior del -  
cuarto bastidor en orden a que dicho cuarto basti-  
215 dor sea así mismo abatible en posición de asiento  
para el conjunto.

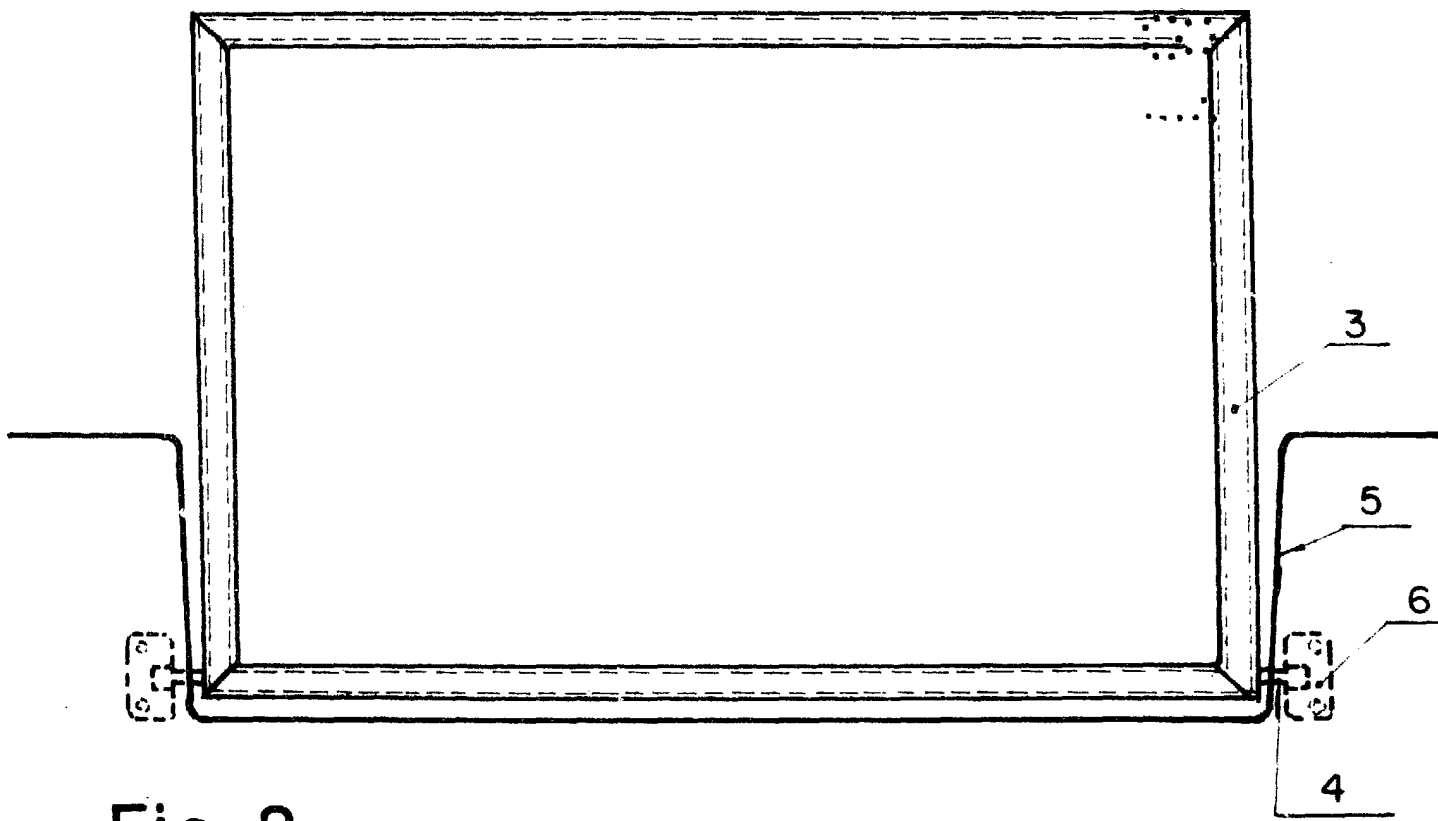
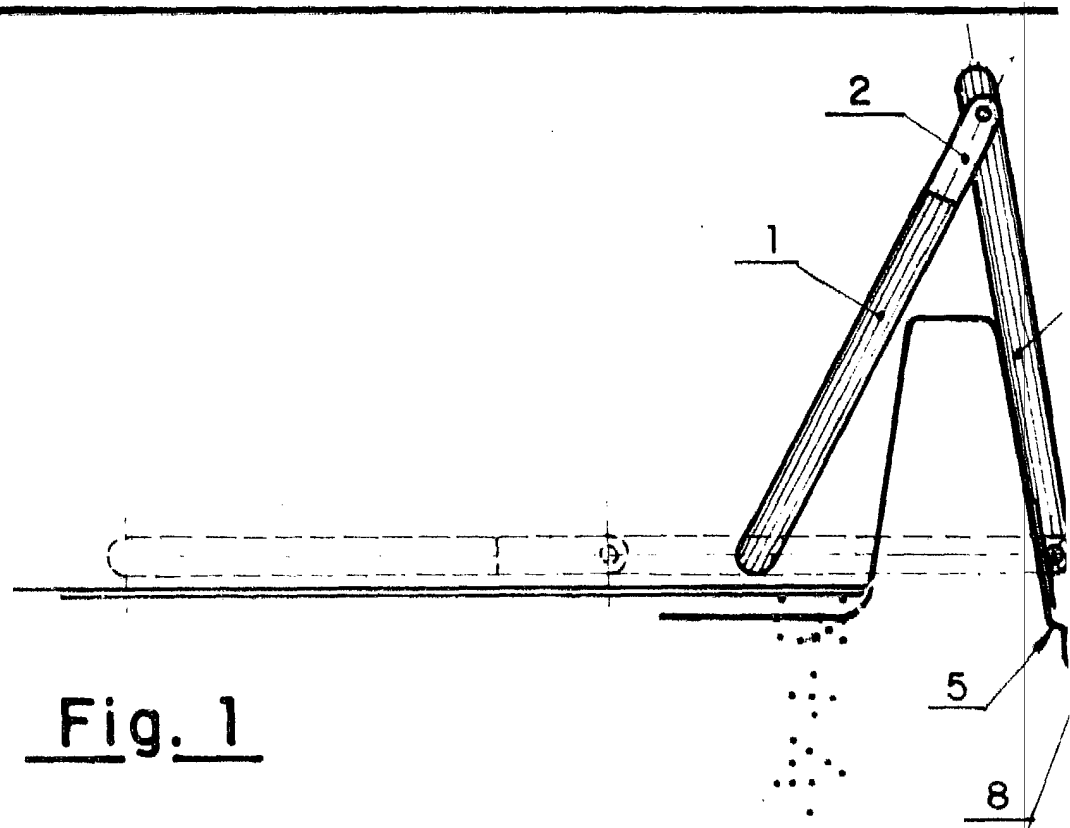
2ª.- Asiento convertible para vehículos, según reivindicación primera, caracterizado porque el primer bastidor, el que ocupa la posición extre-  
220 ma posterior, que resulta coplanario con los res-  
tantes bastidores en situación de extensión para -  
el conjunto, adopta un posicionamiento inclinado -  
para sustentar al segundo bastidor cuando dicho --  
conjunto actúa como asiento y es susceptible ade-  
225 más de adoptar un posicionamiento vertical, con su  
travesaño posterior orientado hacia arriba en or-  
den a establecer un cerramiento entre la zona ante-  
rior del vehículo destinada a la ubicación de los  
viajeros y la zona posterior del mismo destinada a  
230 la ubicación de la carga.

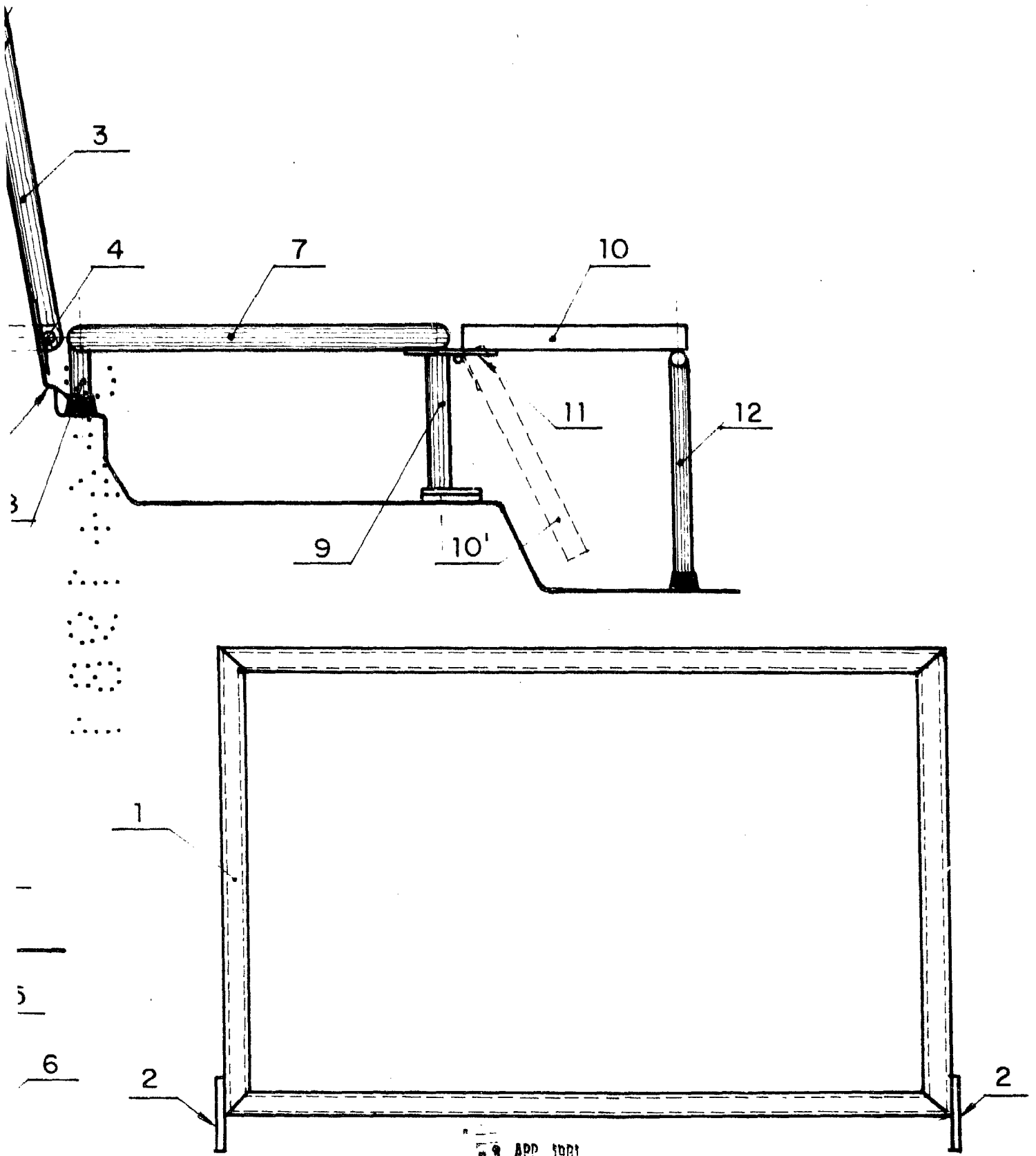
3ª.- ASIENTO CONVERTIBLE PARA VEHICULOS.

Todo ello tal y como se describe y reivin-  
dica en la presente memoria descriptiva que consta  
de ocho hojas mecanografiadas por una sola de sus  
235 caras y debidamente numeradas.

Madrid, 3 - Abril - 1.981







9 ABR. 1901

Madrid a 9 ABR. 1901

Fig.3

*Handwritten signature and scribbles*

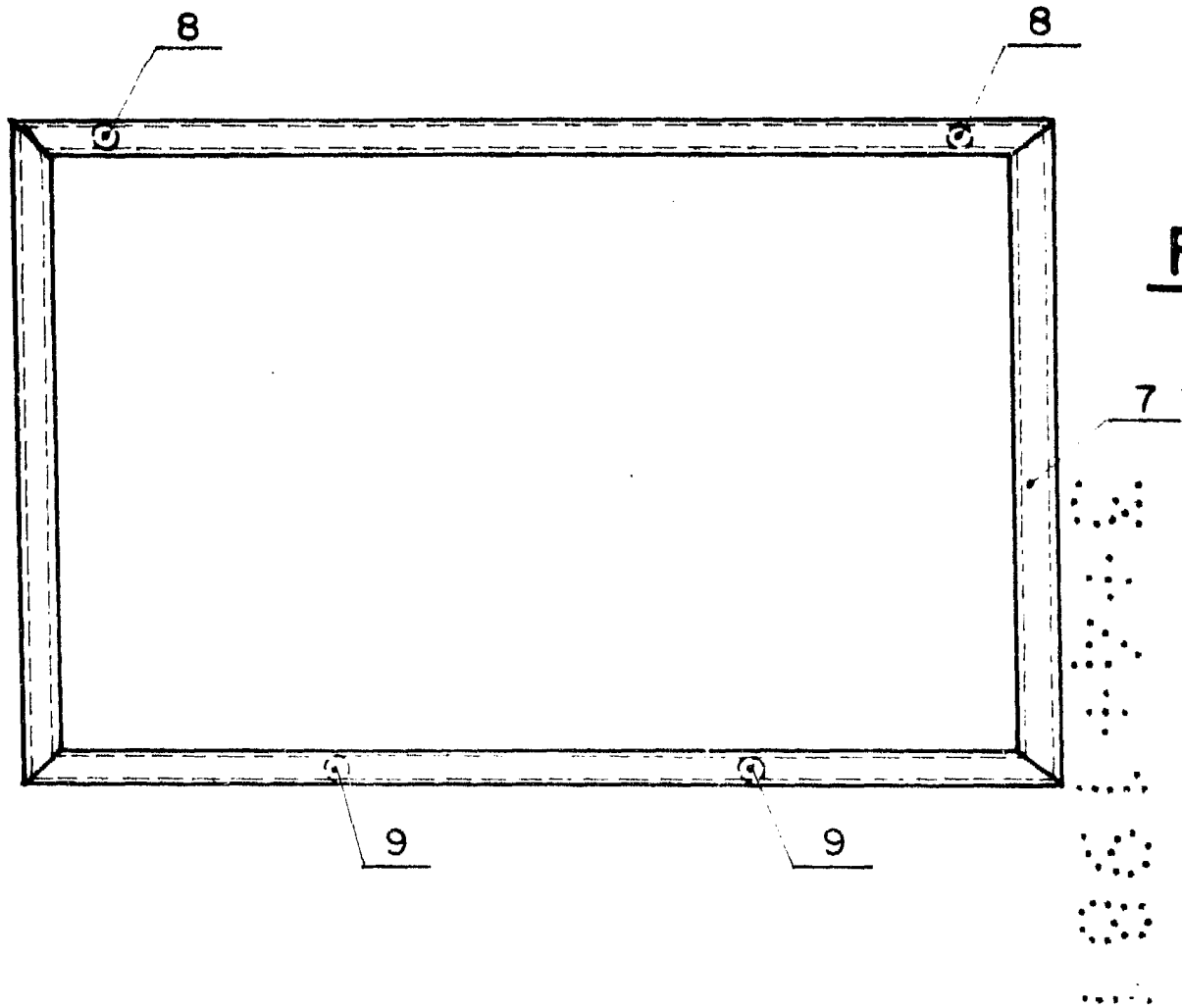


Fig. 4

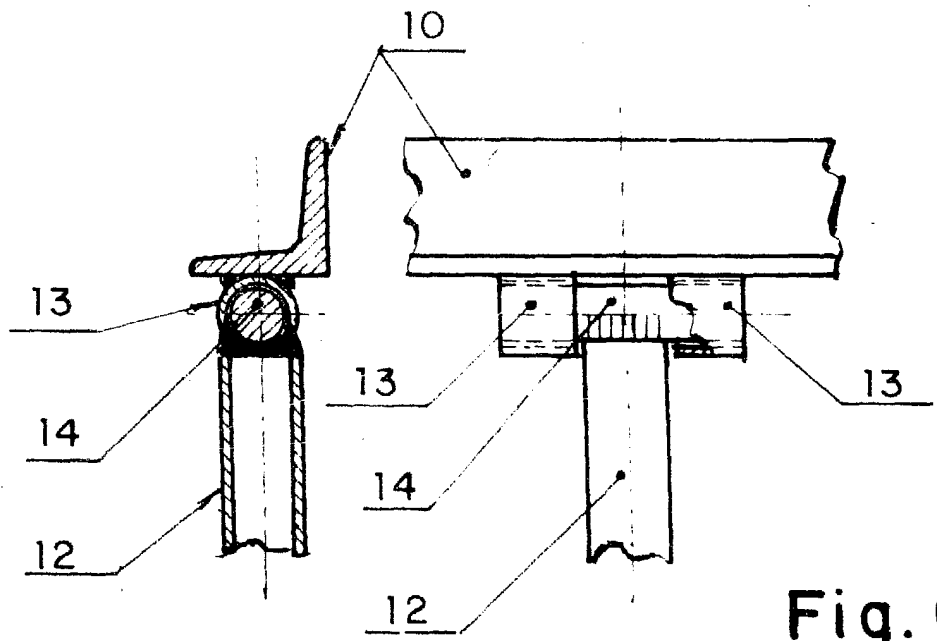


Fig. 6

4

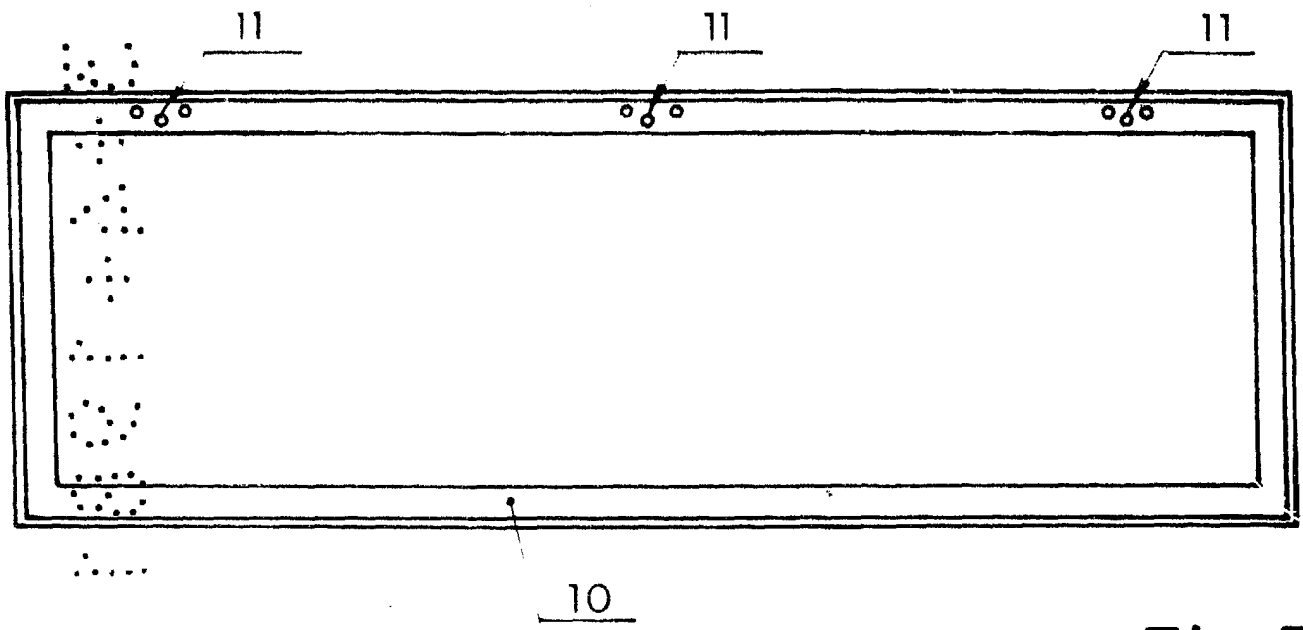


Fig. 5

3 ABR. 1981

Madrid a ~~3 ABR. 1981~~ 1981

*M*