



16 AGO. 1983

ES	11	NUMERO	Y
	21	271279	
31	31	FECHA DE PRESENTACION	
		30.3.83	

MODELO DE UTILIDAD

ESPAÑA jch

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO 32 FECHA 33 PAIS		
47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60D 1/10	
54 TITULO DE LA INVENCIÓN UN ASIEN TO POSTERIOR DE VEHICULO.		
71 SOLICITANTE (S) VOLKSWAGEN DO BRASIL S/A		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE Estrada Marginal de Via Anchieta Km 23,5 São Bernardo do Campo, São Paulo, BRASIL.		
72 INVENTOR (ES)		
73 TITULAR (ES)		
74 REPRESENTANTE DON BERNARDO UNGRIA GOIBURU.		

EXTRACTO

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un asiento posterior de vehículo que permite cambiar el vehículo de ser un vehículo para pasajeros a constituir un vehículo de alta capacidad de carga. Este cambio se hace posible debido al hecho de que el respaldo (5) del asiento posterior (2) es giratorio sobre su eje entre una primera posición sensiblemente alineada con la porción (6) de asiento propiamente dicho del asiento (2) y una segunda posición, en la cual el respaldo (5) del asiento queda prácticamente plegado sobre la porción (6) de asiento, y cuando estando el asiento (2) en su posición más avanzada sobre los carriles (8), la porción de asiento (6) puede ser objeto de un giro sobre su eje por medio de una articulación (9). El asiento (2) con el respaldo (5) en la citada primera posición, permite también la formación de una cama, mediante la acción de reclinar el asiento delantero.

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un asiento para vehículo, y más particularmente a un nuevo tipo de asiento posterior que permite una multiplicidad de usos.

Ordinariamente, diversos tipos de asientos de vehículos están provistos de medios que permiten reclinar el respaldo con relación a la zona de asiento, permitiendo su colocación en innumerables posiciones, con diferentes grados de inclinación.

En el caso de los asientos delanteros, estos dispositivos permiten al conductor ajustar el respaldo del asiento a la posición más cómoda para conducir. En el caso de los asientos posteriores, tales dispositivos permiten típicamente la articulación del respaldo del asiento para situarlo sobre la parte superior de la porción de asiento, a fin de arcastrar el cuerpo

de carga.

El presente Modelo de Utilidad tiene como objetivo aportar una nueva configuración al asiento posterior de un vehículo que hace posible transformar un vehículo de pasajeros en un vehículo de alta capacidad de carga, o bien que hace posible la formación, junto con el asiento delantero, de una cama utilizable para el descanso durante largos viajes.

Estas opciones se hacen posibles por los medios que permiten el giro sobre su eje del respaldo con relación al asiento que está montado en disposición deslizante sobre unos carriles, y el giro sobre su eje de la porción de asiento con respecto a los carriles.

Conforme al presente Modelo, se ha dispuesto un asiento posterior de vehículo que comprende una zona de asiento deslizante, montada sobre carriles, y un respaldo de asiento montado en disposición giratoria sobre la zona de asiento, caracterizado por el hecho de que comprende un primer medio de articulación entre el citado respaldo de asiento y la porción de asiento propiamente dicha, gracias al cual dicho respaldo de asiento puede girar intermitentemente de una primera posición en la cual queda alineado con la porción de asiento, formando con la misma una superficie sensiblemente plana, a una segunda posición en la cual queda plegado el respaldo del asiento sobre la porción de asiento, y un segundo medio de articulación entre la citada porción de asiento y dichos carriles, por el cual se puede hacer girar sobre su eje la indicada porción de asiento de una posición horizontal a una posición vertical, cuando el mencionado respaldo del asiento se halla en su segunda posición.

Esta configuración de asiento posterior según el presente Modelo de Utilidad, cuando se utiliza con asientos pos-

teriores que tienen por detrás un espacio para equipaje, permiten un uso más racional del espacio interior del vehículo debido al aumento de espacio útil de la zona para equipaje, así como la posibilidad de transformar el asiento posterior simplemente haciéndolo deslizar y reclinándolo en conjunción con el asiento delantero, en una especie de lecho, constituye una irrefutable ventaja en un vehículo, siendo quizá incluso esta versatilidad un factor decisivo para la elección de compra de un vehículo.

5

10

Describiremos a continuación el presente Modelo con mayor detalle, en un ejemplo no limitativo, con relación a su forma preferida de realización, representada en los planos que se acompañen, en los cuales:

la figura 1 muestra, en forma esquemática, el asiento posterior en su posición normal;

15

la figura 2 muestra, en forma esquemática, el asiento posterior en una primera posición reclinada, en la cual, junto con el asiento frontal reclinado, forma una superficie continua prácticamente plana;

20

la figura 3, en forma esquemática, representa el asiento posterior, en una segunda posición plegada, que proporciona un espacio superior de carga útil;

la figura 4 muestra, en perspectiva, una forma de ejecución del mecanismo de articulación para la porción de asiento propiamente dicha del asiento; y

25

la figura 5 muestra un corte tomado prácticamente a lo largo de la línea 5-5 de la figura 4.

30

Con referencia a continuación más particularmente a los planos, diremos que se ha representado en la figura 1 un asiento delantero y un asiento trasero 1, 2, respectivamente, montados en un vehículo. El asiento delantero 1 está provisto de una por-

ción 3 de respaldo montada en disposición giratoria sobre su eje, en una porción o zona 4 de asiento, por medio de un órgano de articulación (no representado). Aun cuando el asiento delantero 1, representado en líneas de trazos en las figuras 1, 2 y 3, aparece como fijado al suelo del vehículo, debe entenderse que el mismo puede estar montado en forma deslizante con respecto al piso.

El asiento posterior 2 comprende una porción o zona 5 de respaldo montada en forma giratoria sobre su eje: respecto a una porción 6 de asiento, mediante una articulación 7, que puede ser de tipo ordinario, tal como un mecanismo conocido de inclinación para los respaldos de asiento. Por otra parte, el asiento 2 posterior está montado en forma deslizante sobre unos carriles 8, fijados al piso del vehículo, y es giratorio sobre su eje con relación a dichos carriles 8, por medio de una articulación 9 dispuesta entre la indicada porción 6 de asiento y los referidos carriles 8.

La porción de respaldo 5 puede girar intermitentemente sobre su eje, a partir de una primera posición en la cual se encontrará alineada con la porción o zona 6 de asiento, representada en líneas de trazo continuo en la figura 2, a una segunda posición en la cual queda plegada sobre la citada porción de asiento, representada en líneas de trazos en la figura 2. Cuando se encuentra dicha primera posición el respaldo 5 del asiento y el asiento posterior se halla en la posición más hacia atrás sobre los carriles 8, se puede constituir una cama reclinando la porción 3 de respaldo del asiento delantero 1, según se ha ilustrado en la figura 2.

El asiento posterior 2 está montado en disposición deslizante sobre unos carriles 8, por medio de unos patines delanteros

y traseros 10, 11, respectivamente, que se deslizan dentro de unos canales 8a formados en los lados de los carriles 8 por unas pestañas laterales 10a, 11a, dispuestas en ellos, y se sujetan por los canales. Por otra parte, los canales 8a están esconzados en unos lugares 12 seleccionados en puntos de su longitud, para permitir el paso de las pestañas 11a de los patines posteriores 11 fuera de los carriles. De preferencia, los esconces 12 quedan dispuestos de manera que las pestañas 11a de los patines posteriores 11 sólo puedan salir de los carriles cuando el asiento posterior se encuentre en su posición plenamente avanzada sobre los carriles.

A fin de facilitar un mayor espacio para carga, el respaldo 5 del asiento se hace girar en primer lugar sobre su eje a su segunda posición, es decir, se pliega sobre la zona 6 de asiento, y después se hace pasar el asiento posterior a su posición plenamente avanzada sobre los carriles 8. Después, con las pestañas 11a situadas en posición opuesta a los esconces 12 de los canales 8a, se puede hacer girar el asiento posterior sobre su eje, mediante las articulaciones 9 para levantarlo a la posición representada en la figura 3.

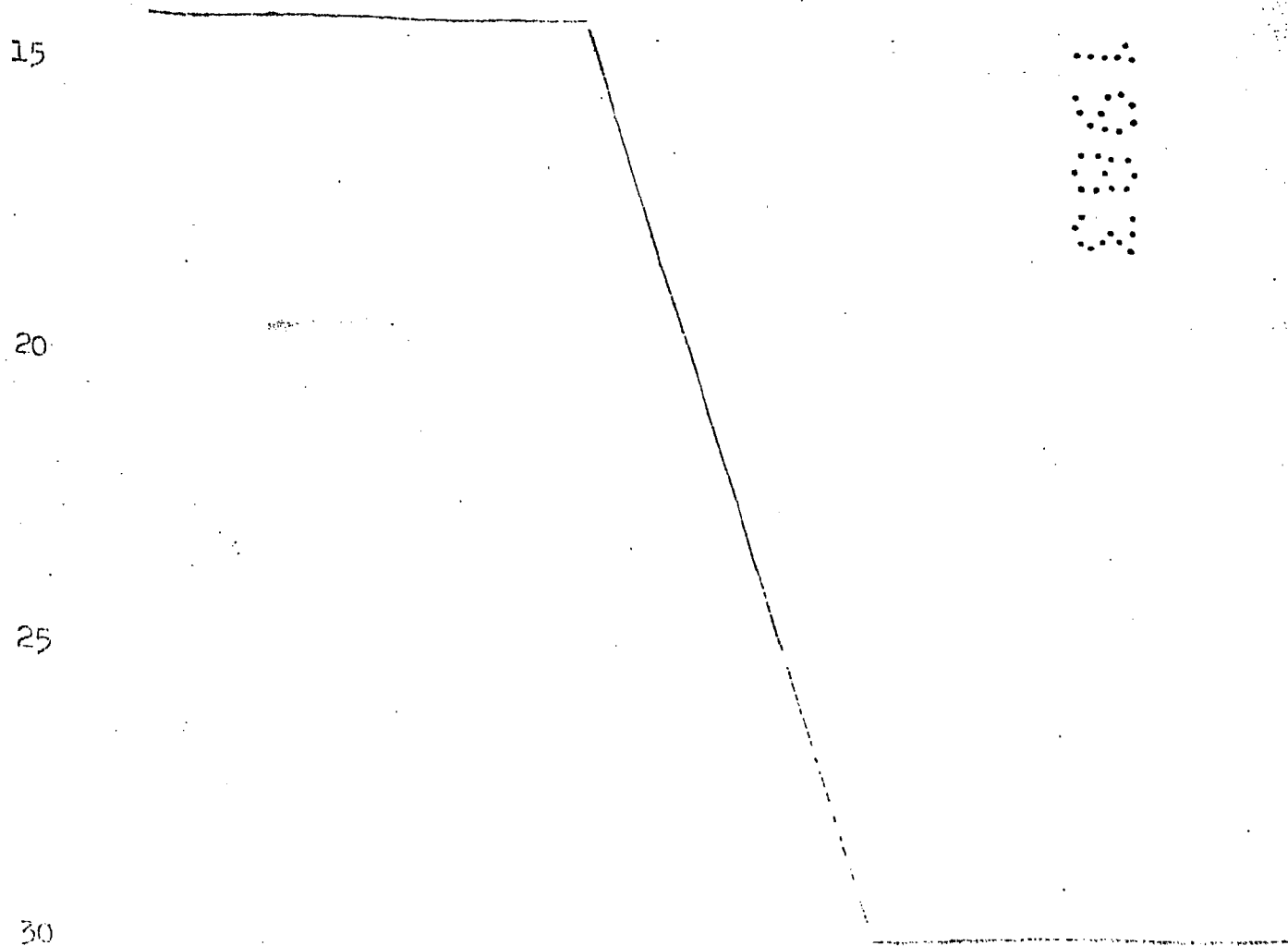
Se ha dispuesto otro esconce 13 próximo al extremo frontal de los carriles 8, para permitir el paso de una pestaña 14, integral de una palanca reguladora 15 que regula el giro sobre su eje del asiento 2 posterior. Para fijar la palanca 15 a la estructura, según representado en la figura 4, ha de alinearse la lengüeta 14 de dicha palanca con su correspondiente esconce 13, de modo que pueda dejar el canal 8a en el mismo camino que los patines posteriores.

Según la citada descripción, el presente modelo de utilidad tiene su objetivo de aportar un asiento posterior de

vehículo que puede tener diversas variaciones de posición entre sus porciones o zonas constitutivas de asiento propiamente dicho y de respaldo, haciendo posible la transformación de un vehículo de pasajeros en un vehículo de mayor capacidad de carga, o bien la formación, juntamente con el asiento delantero, de una superficie prácticamente plana, particularmente apropiada para el descanso durante largos viajes.

Descrito dicho Modelo, diremos que debe entenderse que el mismo puede ser objeto de numerosas variaciones en su configuración, sin por ello salir del ámbito correspondiente, según se reivindica a continuación.

En resumen, el Modelo de Utilidad que se solicita deberá recaer sobre las siguientes



REIVINDICACIONES

1. Un asiento posterior de vehículo, que comprende una parte de asiento montada en disposición deslizando sobre unos carriles y una porción de respaldo montada en disposición giretoria sobre su eje sobre la mencionada parte de asiento, caracterizado porque comprende un primer medio (7) de articulación entre la citada parte de asiento (6) y la parte correspondiente a respaldo (5), por el que la referida porción de respaldo (5) se puede hacer girar selectivamente sobre su eje de una primera posición en la cual queda alineada con la porción de asiento (6), formando con la misma una superficie sensiblemente plana, a una segunda posición en la que la parte de respaldo (5) se pliega sobre la parte de asiento (6), y un segundo medio de articulación (9) entre dicha parte de asiento y dichos carriles (8) por el que la indicada parte de asiento (6) puede girar sobre su eje de una posición horizontal a una posición vertical cuando la referida parte de respaldo (5) se encuentra en su segunda posición.

2. Un asiento posterior de vehículo, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que dicho asiento (2) es móvil en disposición deslizando sobre dichos carriles (8) por medio de unos patines (10, 11) que se deslizan dentro de unos canales (8a) dispuestos en los bordes laterales de los carriles (8).

3. Un asiento posterior de vehículo, según la reivindicación 2, caracterizado porque dichos patines (10, 11) están dotados de unas pestañas laterales (10a, 11a) que se sujetan dentro de dichos canales (8a).

4. Un asiento posterior de vehículo, según la reivindicación 3, caracterizado por el hecho de que dichos canales (8a)

están provistos de unos esconces (12) que permiten el paso de las pestañas de los patines (10a, 11a).

5 5. Un asiento posterior de vehículo, según las reivindicaciones 2, 3 o 4, caracterizado porque los citados canales están además provistos de un esconce 13 adyacente al extremo frontal de los carriles para permitir el paso de una pestaña (14) integral de una pelanca reguladora (15).

10 6. Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita: UN ASIENTO POSTERIOR DE VEHICULO.

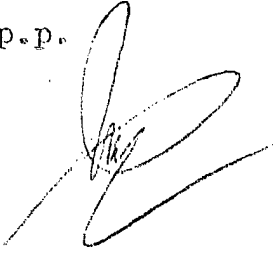
Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de nueve páginas mecanografiadas y dibujos que se acompañan.

Madrid 30 de Marzo de 1.983

15

BERNARDO UNGRIA

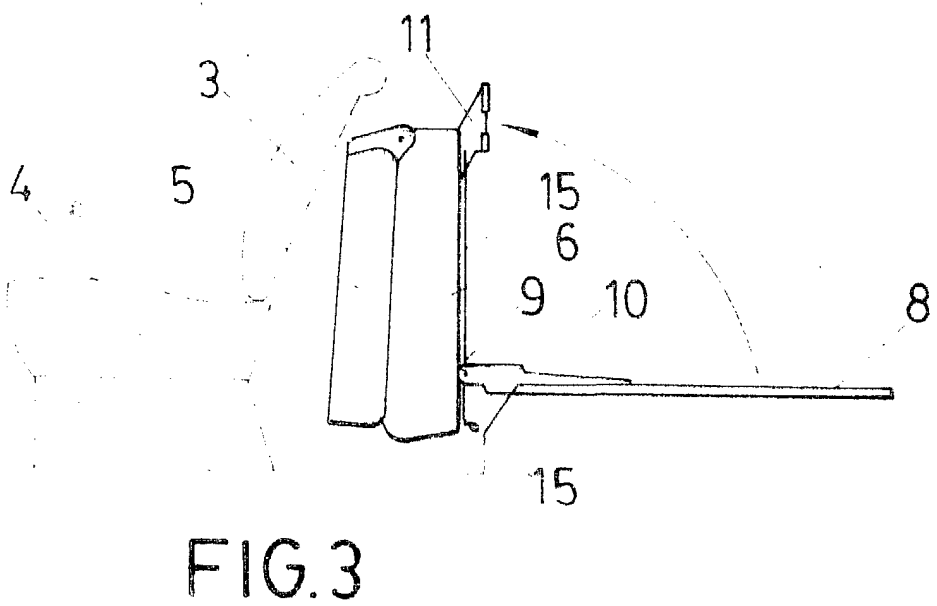
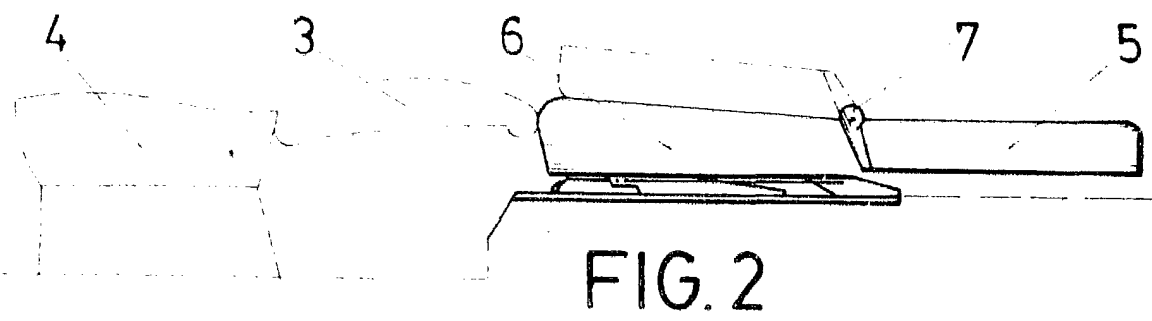
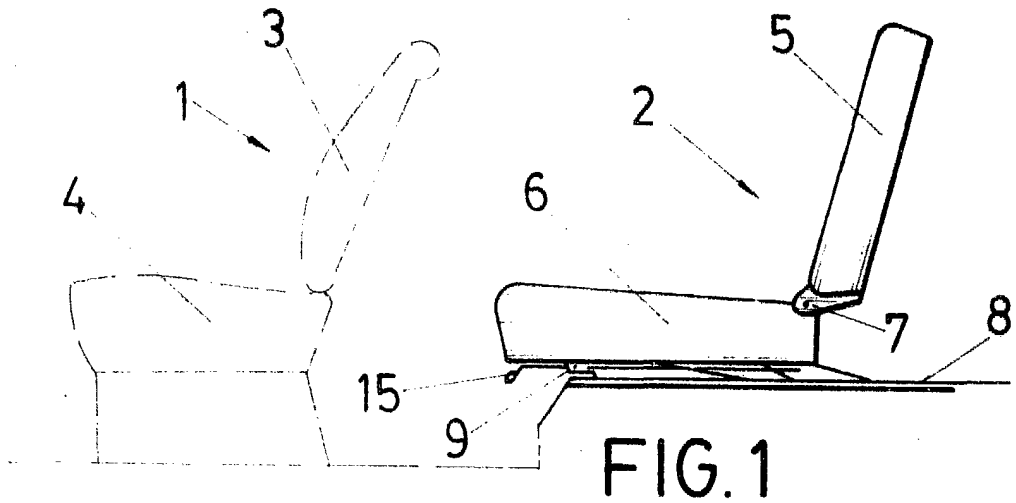
P.P.



20

25

30

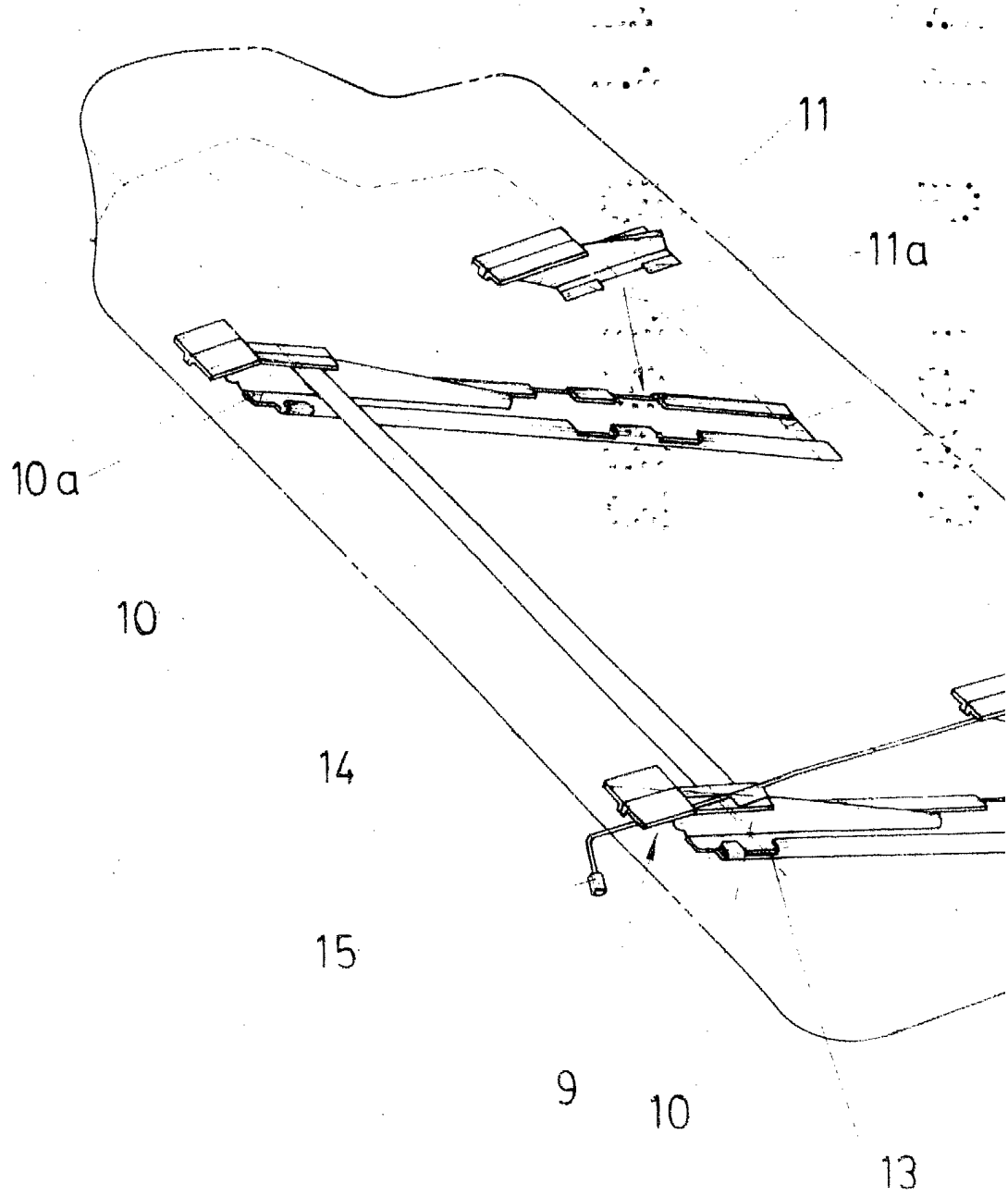


ESCALA VARIABLE

Madrid, 30 de MARZO de 1983

BERNARDO UNGRIA

P. P.



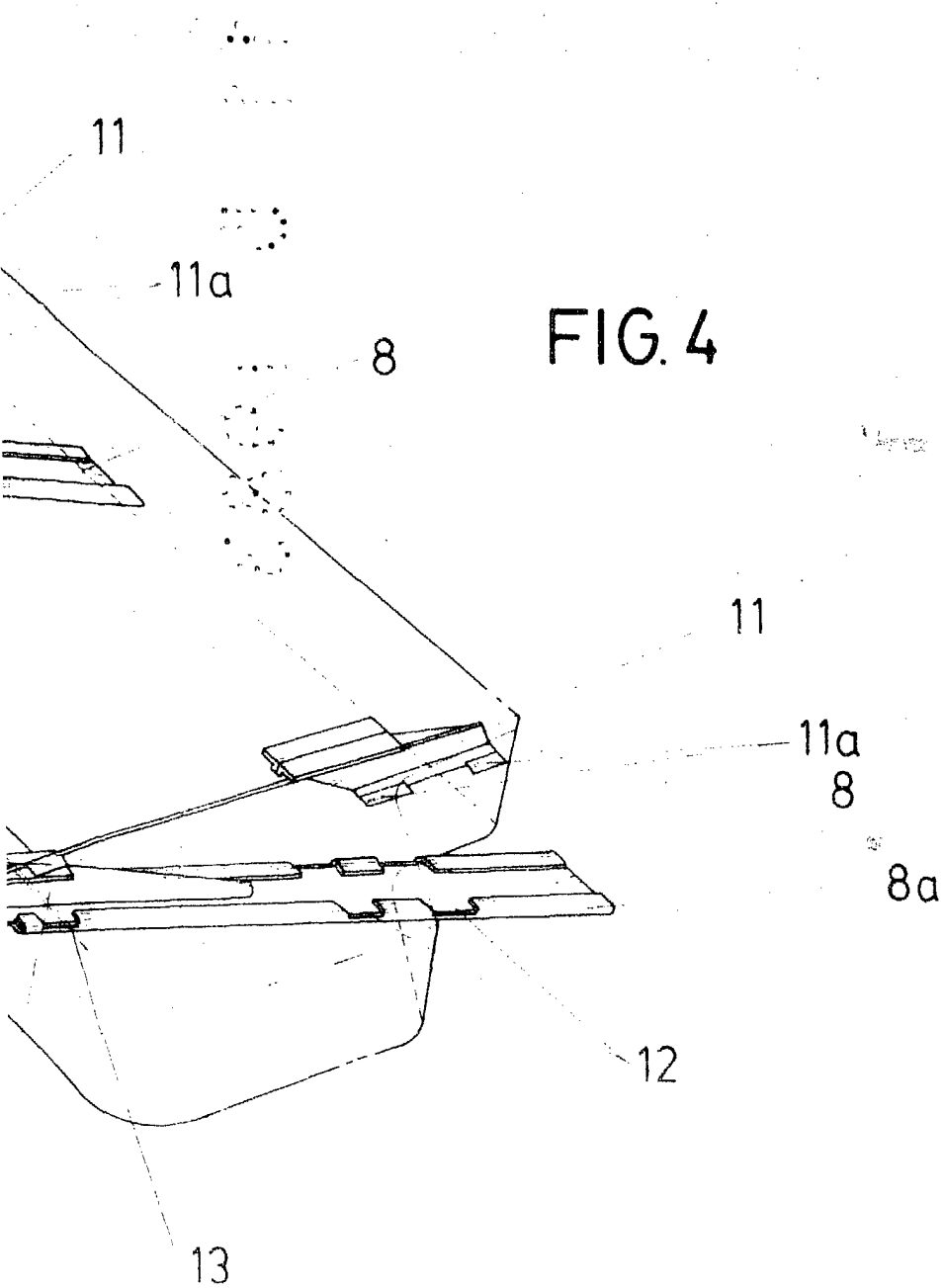


FIG. 4

ESCALA VARIABLE
Madrid, 70 de mayo de 1987
BERNARDO UNGRIA
P. P.