

19 ES	11	NUMERO	10 Y
	21	286896	
	22	FECHA DE PRESENTACION	
		21 NOV 1985	



ESPAÑA

Ref.: FA 806

**MODELO DE UTILIDAD**

16 NOV. 1985

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		
53417 B/84	22 Mayo 1.984	Italia

47 FECHA DE PUBLICIDAD	67 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	Int. Cl. 4 B60N 1/00

54 TITULO DE LA INVENCIÓN	
"ASIENTO PARTICULARMENTE PARA VEHICULOS"	

71 SOLICITANTE (S)	
FIAT AUTO S.p.A.	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	
Corso Giovanni Agnelli, 200 TORINO (Italia)	

72 INVENTOR (ES)	

73 TITULAR (ES)	
FIAT AUTO S.p.A.	

74 REPRESENTANTE	
D. JAIME ISERN CUYAS, Agente Oficial de la Propiedad Industrial.	

DESCRIPCION

La innovación aquí expuesta se refiere a un asiento, particularmente para vehículos, del tipo que comprende un acolchamiento, un revestimiento externo y tirantes de guarnicionería de tipo perfeccionado, aptos para mantener adherido al acolchamiento el revestimiento externo.

En los asientos de tipo conocido para vehículos, el revestimiento del asiento, tanto si está hecho de piel como de material plástico o de tela, se mantiene adherido al acolchamiento o relleno, por lo regular hecho de materiales plásticos expandidos, por medio de una pluralidad de tirantes de guarnicionería, constituidos fundamentalmente por hilos o cables cosidos en un extremo sobre la superficie interna del revestimiento externo, los cuales se hacen pasar a través del acolchamiento introduciéndolos, por ejemplo, en orificios pasantes adecuados practicados a través de dicho acolchamiento, y se someten después a mano a un estiramiento de magnitud prefijada, para finalmente ligarlos y/o fijarlos de cualquier modo conveniente a un elemento cualquiera de la estructura portante del asiento, por ejemplo a una de las traviesas del respaldo del propio asiento.

A consecuencia de la tracción mayor o menor a que se someten los diversos tirantes de guarnicionería está claro que el revestimiento externo será tirado contra el acolchamiento con mayor o menor fuerza para modelar la forma del propio asiento y asegurar la adhe-

rencia entre revestimiento y acolchamiento incluso en las zonas en que este último está fuertemente moldurado.

5 Los asientos del tipo que acaba de describirse presentan el inconveniente de carecer de todo elemento o dispositivo de referencia para el operario que realiza a mano el montaje del asiento, con el fin de permitir a ese operario que imparta a cada tirante de guarnición el estiramiento correcto. Resulta evidente por tanto que en los asientos de tipo conocido los diversos tirantes se montan y traccionan de modo arbitrario por el operario encargado del montaje, con la consecuencia de que algunos de ellos se dejan flojos, por tracción insuficiente, con la consiguiente mala adherencia del revestimiento al acolchamiento, y que otros reciben tracción excesiva, lo que somete a sollicitación excesiva el material que constituye el revestimiento y/o los propios tirantes, con peligro de que el acolchamiento, o parte de él, asuma una forma incorrecta.

20 Tales inconvenientes, aún si existen a nivel imperceptible a simple vista, causan en todo caso mucha disminución de la comodidad del asiento y pueden ser motivo de tensiones internas que conducen al desgaste acelerado de él. Por último, dado que los tirantes conocidos se suelen fijar a la armadura del asiento por ligamento, el montaje de ellos presenta dificultades considerables para el operador que lo realiza, porque debe, al mismo tiempo, mantener el tirante en tracción y proceder a la operación de ligadura. En definitiva, los asientos conocidos requieren tiempos de montaje relativamente prolongados.

Objeto del invento que ahora aquí se expone es realizar un asiento del tipo descrito al principio, particularmente para vehículos, cuyo montaje resulte sencillo y rápido para el operario encargado de él y con el que sea posible someter a mano a una tracción de magnitud correcta todos los tirantes utilizados para ensamblar el asiento.

Dicho objetivo se logra mediante la innovación aquí expuesta, la cual se refiere a un asiento, particularmente para vehículos, del tipo que comprende un acolchamiento, un revestimiento externo y una pluralidad de tirantes de guarnicionería, los cuales mantienen adherido dicho revestimiento externo a dicho acolchamiento; caracterizado en que cada uno de dichos tirantes comprende primeros medios de fijación, dispuestos en correspondencia con uno de sus extremos, para atar dicho tirante a una superficie interna de dicho revestimiento externo, y segundos medios de fijación, dispuestos a intervalos de anchura prefijada a lo largo de toda su longitud, para atar el tirante a una traviesa de armadura de dicho asiento, la cual está provista a su vez de medios de sujeción aptos para cooperar selectivamente con dichos segundos medios de fijación, para permitir la sujeción, con tracción prefijada, de cada uno de dichos tirantes a dicho elemento de armadura.

Para mejor comprensión de la innovación aquí expuesta, a continuación se procede a la descripción, no limitativa, de un ejemplo de realización, haciendo referencia a los dibujos adjuntos, en los cuales:

- la figura 1 ilustra una vista en perspectiva, parcialmente en sección vertical, de un asiento realizado según la doctrina de esta innovación; y

5 - las figuras 2 y 3 ilustran, en escala ampliada, dos detalles respectivos del asiento de la figura 1.

En la figura 1 se indica en conjunto con 1 un asiento, particularmente para un vehículo de cualquier tipo conocido (no ilustrado, para simplificar), compuesto de una armadura rígida 2 y de un respaldo 3 y que comprende una armadura rígida de sustentación, de cualquier tipo conocido y no ilustrada por mor de la simplicidad, de la cual es visible en vertical solamente una travesía inferior 4 que forma parte del respaldo 3, un acolchamiento 5, de cualquier tipo conocido, hecha por ejemplo de una resina plástica sintética expandida, estampada de modo oportuno y de tipo elásticamente deformable, y un revestimiento externo 6, de cualquier tipo conocido, hecho de material en lámina u hoja, hecho por ejemplo de una resina plástica sintética, de piel y/o de tela, apoyado sobre el acolchamiento 5 y fijado solidariamente a éste mediante una pluralidad de tirantes para guarnicionería 7, fijados, de cualquier modo conveniente, por un extremo, al propio revestimiento 6 y, por el extremo opuesto, a un elemento cualquiera de dicha armadura rígida del asiento 1, por ejemplo a la travesía 4.

Según el invento, y haciendo ahora referencia también a lo que está ilustrado en las figuras 2 y 3, la travesía de armadura 4 comprende una ala o platabanda en

W

5 voladizo 8, que está constituida por ejemplo por un perfil en L, y una pluralidad de rendijas 9, en número de una a lo menos por cada tirante 7, hechas pasantes a través de la platabanda 8, en posición una al lado de otra en intervalos de anchura prefijada, transversalmente al eje longitudinal de la propia traviesa 4.

10 De preferencia, las rendijas 9 son rectilíneas y están abiertas en un extremo, por que la platabanda 8 resulta virtualmente plana y configurada virtualmente a modo de peine.

El revestimiento 6 lleva en cambio fijados, de cualquier modo conveniente, sobre una superficie interna propia 11 los tirantes 7, por lo regular en número de seis, tres por cada lado del asiento.

15 Según la innovación, y tal como está ilustrado en la figura 2, el revestimiento 6 está provisto, en el lado de la propia superficie interna 11, de una pluralidad de manguitos de tela 12, cosidos al revestimiento 6 o hechos de una pieza con éste y provistos, cada uno, en su interior, de un hilo o cable metálico 13.

25 Los cables 13 quedan por tanto unidos solidariamente al revestimiento 6, en el lado interno de éste, dentro de los manguitos 12 y se ponen al desnudo en posiciones prefijadas, para hacerlos accesibles mediante respectivas ventanillas 14 practicadas en los propios manguitos 12, preferentemente por corte de una porción de éstos. En correspondencia con cada ventanilla 14 los

tirantes 7 están sujetos solidariamente al revestimiento 6 mediante un ojete 15 para cada uno, el cual engarza el correspondiente hilo o cable metálico 13.

5 Atendiendo ahora también a la figura 3, se ve que cada tirante 7 está constituido, conforme a la innovación, por un cable flexible, virtualmente cilíndrico, provisto, en su extremo superior 16, del ojete 15 respectivo y provisto, a intervalos regulares y de amplitud prefijada a lo largo de toda su longitud, de  
10 elementos de sujeción y fijación 18, aptos para encajar en las rendijas 9 de modo que unan los tirantes o cables 7 a la traviesa 4.

En particular, según la innovación, tales elementos de sujeción 18 están constituidos por engrosamientos esféricos respectivos, coaxiales con el tirante e integrales con él, aptos para cooperar en la detención con bordes encarados respectivos 20, inferiores, de cada rendija 9. De preferencia, también los ojetes 15 hacen integrales con los tirantes 7 respectivos y, para  
15 permitir que los tirantes 7 atraviesen el acolchamiento 5, este último está provisto de ojales pasantes 21 respectivos, practicados en correspondencia con las ventanillas 14 de los manguitos 12 del revestimiento 6.

20 El montaje del asiento 1 conforme al invento se realiza de la manera siguiente:

Primeramente se procede a efectuar, fuera de la línea, la fijación de los tirantes 7 al revestimiento, en el lado de la superficie 11, practicando en primer

lugar las ventanillas 14 mediante corte de los manguitos 12 a nivel de puntos prefijados, por ejemplo a nivel de las costuras del revestimientos 6, e insertando luego uno a uno los cables 13 en los manguitos 12, al mismo tiempo que se llevan a engarzar en los cables 13 los ojetes 15 de los tirantes respectivos 7 cuando el extremo superior de cada cable 13 llega a nivel de una ventanilla respectiva 14.

Una vez terminada la inserción de cada cable 13 en el manguito 12 respectivo, los tirantes 7 quedan todos consecuentemente sujetos a los cables 13, los cuales a su vez quedan unidos al revestimiento 6 en los manguitos 12.

A continuación se procede al montaje, en la línea, del asiento 1, calzando sobre el acolchamiento 5 el revestimiento 6 y procediendo a la fijación de este último. Tales operaciones se realizan haciendo pasar a mano los tirantes 7 por los ojales 21 al mismo tiempo que se inserta el revestimiento 6 sobre el acolchamiento 5 y luego, antes de terminar esa inserción tirando a mano de los tirantes 7, de uno en uno, y fijándolos a la traviesa 4, por inserción de ellos en los ojales 9 con uno de los elementos de detención 18 en posición inmediatamente subyacente a la platabanda 8, de modo que un elemento 18 de cada tirante 7 vaya a cooperar con los bordes inferiores 20 de la rendija 9 respectiva en la cual se inserta dicho tirante 7.

Por último, se completa el calzamiento del revestimiento 6 y se corta la parte de los tirantes 7

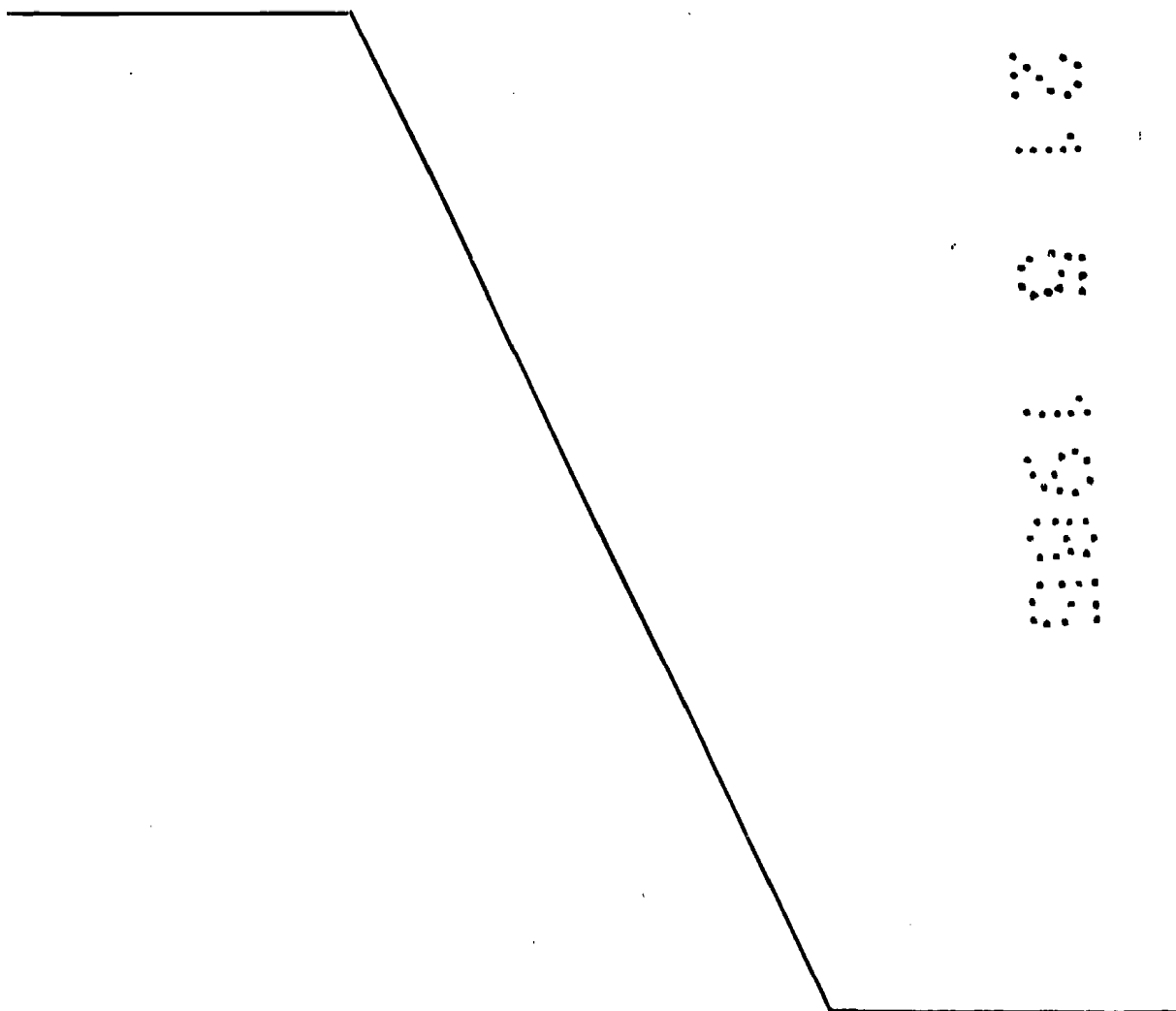
pendiente debajo de la traviesa 4.

De cuanto aquí se ha descrito resultan evidentes las ventajas del asiento realizado de acuerdo con el invento. Merced a la presencia de los elementos de detención 8 en los tirantes 7 y al respectivo sistema de sujeción de ellos al elemento de fijación de la armadura, constituido por ejemplo por la traviesa 4, es posible hacer rápido y sencillo el montaje del asiento, y particularmente la fijación del revestimiento al acolchamiento, evitando al operario operaciones fastidiosas y prolongadas de ligadura de los tirantes de la armadura. También la fijación de los tirantes al revestimiento resulta fácil y rápida y permite efectuar ligaduras muy fiables.

Por último, queda asegurada la tracción correcta de cada tirante y por tanto la comodidad perfecta del asiento y alta adherencia del revestimiento al acolchamiento. En efecto, como que los elementos 18 están ampliamente espaciados entre sí, no son posibles errores de montaje, ya que si el operario quisiera insertar en la rendija 9 un elemento 18 distinto del correcto, que en virtud de su posición axial asegura la tracción uniforme de los tirantes 7, el tirante en cuestión quedaría completamente flojo o no podría tirarse de él sin romper el revestimiento 6.

De cuanto aquí se ha descrito resulta claro, en definitiva, que al asiento de esta innovación es posible aportar variantes y modificaciones sin que ello implique eludir el ámbito de protección del invento. Por

ejemplo, para la fijación de los tirantes 7 puede utilizarse cualquier otro elemento de armadura diverso de la traviesa 4, y los elementos de sujeción 18 de los tirantes 7 a dicha traviesa pueden reemplazarse por otros elementos que cumplan la misma función, aunque de forma completamente diversa; por ejemplo, por una pluralidad de ojetes aptos para engarzar con una pluralidad de ganchos y/o de elementos de sujeción hechos en voladizo sobre la traviesa 4; los tirantes 7 pueden fijarse luego al revestimiento 6 de cualquier otro modo conocido que sea oportuno.



REIVINDICACIONES

1. Asiento particularmente para vehículos, del tipo que comprende un acolchamiento (5), un revestimiento externo (6) y una pluralidad de tirantes de guarnicionería (7), los cuales mantienen adherido dicho revestimiento externo (6) a dicho acolchamiento (7);

5 caracterizado en que cada uno de dichos tirantes (7) comprende primeros medios de fijación (15), dispuestos en correspondencia con uno de sus extremos (16), para sujetar dicho tirante (7) a una superficie interna (11)

10 de dicho revestimiento externo (6), y segundos medios de fijación (18), dispuestos a intervalos de anchura prefijada a lo largo de toda su longitud, para sujetar el tirante (7) a un elemento de armadura (4) de dicho asiento (1), el cual está provisto a su vez de medios

15 de sujeción (9) aptos para cooperar selectivamente con dichos segundos medios de fijación (18), para permitir la sujeción, con tracción prefijada, de cada uno de dichos tirantes (7) a dicho elemento de armadura (4).

20 2. Asiento, conforme a la reivindicación 1, caracterizado en que dicho elemento de armadura es una traviesa (4) que comprende una pluralidad de rendijas (9), en número de una por lo menos para cada uno de dichos tirantes de guarnicionería (7), practicadas de modo pa-

25 sante en posición lado a lado a través de ella y aptas para ser engarzadas por dichos tirantes (7).

3. Asiento, conforme a la reivindicación 2,

caracterizado en que dichas rendijas (9) están abiertas en un extremo.

4. Asiento conforme a una de las reivindicaciones 2 ó 3, caracterizado en que cada uno de dichos tirantes (7) está constituido por un cable flexible, provisto en uno de sus extremos, el superior (16), de un ojete (15) engarzante con un elemento de sujeción (13) correspondiente, fijado solidariamente en dicha superficie interna (11) de dicho revestimiento externo (6) y provisto, en toda su longitud, de una pluralidad de elementos de sujeción (19) solidarios de él y distanciados unos de otros por intervalos de anchura prefijada, uno de los cuales coopera con bordes encarados correspondientes, inferiores (20), de la rendija respectiva correspondiente (9) encajada por el propio tirante (7), para mantener sujeto este último a dicha traviesa (4).

5. Asiento conforme a la reivindicación 4, caracterizado en que dichos elementos de sujeción están constituidos por engrosamientos esféricos (18) respectivos, dispuestos a lo largo de dicho tirante (7), el cual es virtualmente cilíndrico.

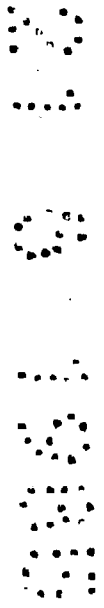
6. Asiento particularmente para vehículos.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de 13 hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, a 21 MAYO 1985

p.a.

JAIIME ISERN,  
D. P.  
D. D. M.ª WISA ISERN CUYAS



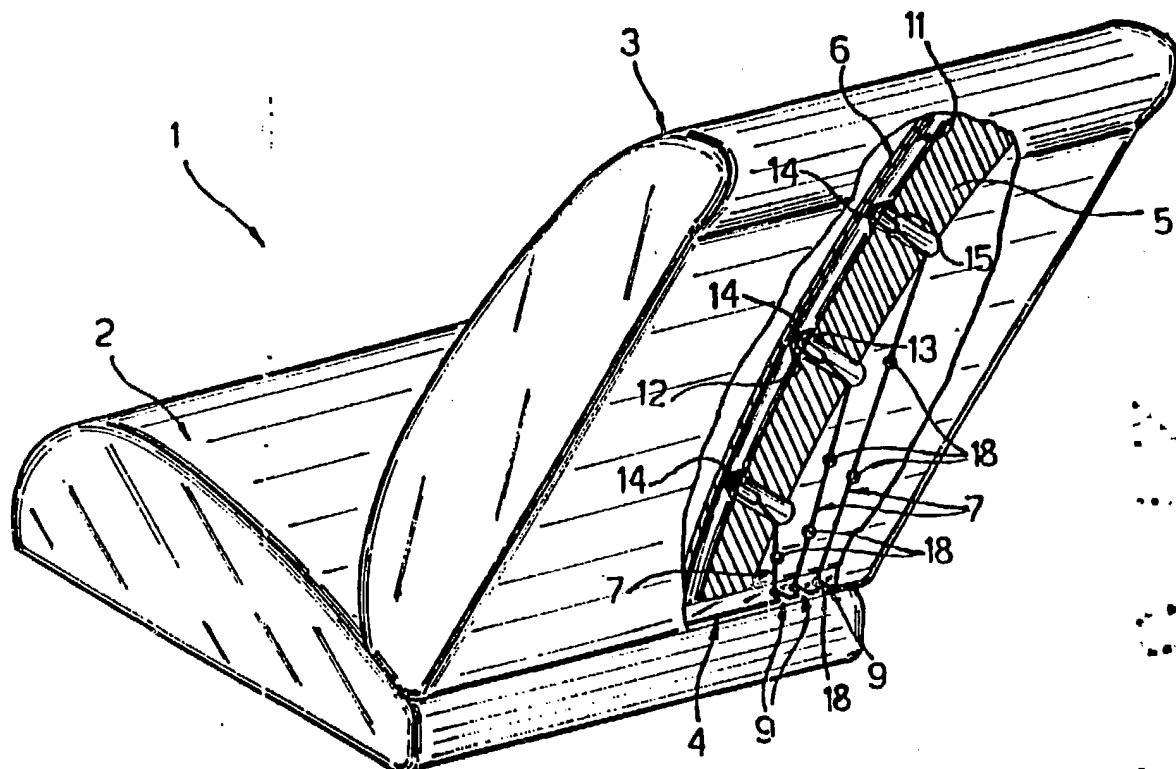


Fig.1

Madrid, a 21 MAYO 1985

P. a.

JAIMES IERN,  
P. P.

Firmado: M.ª LUISA IERN CUYAS

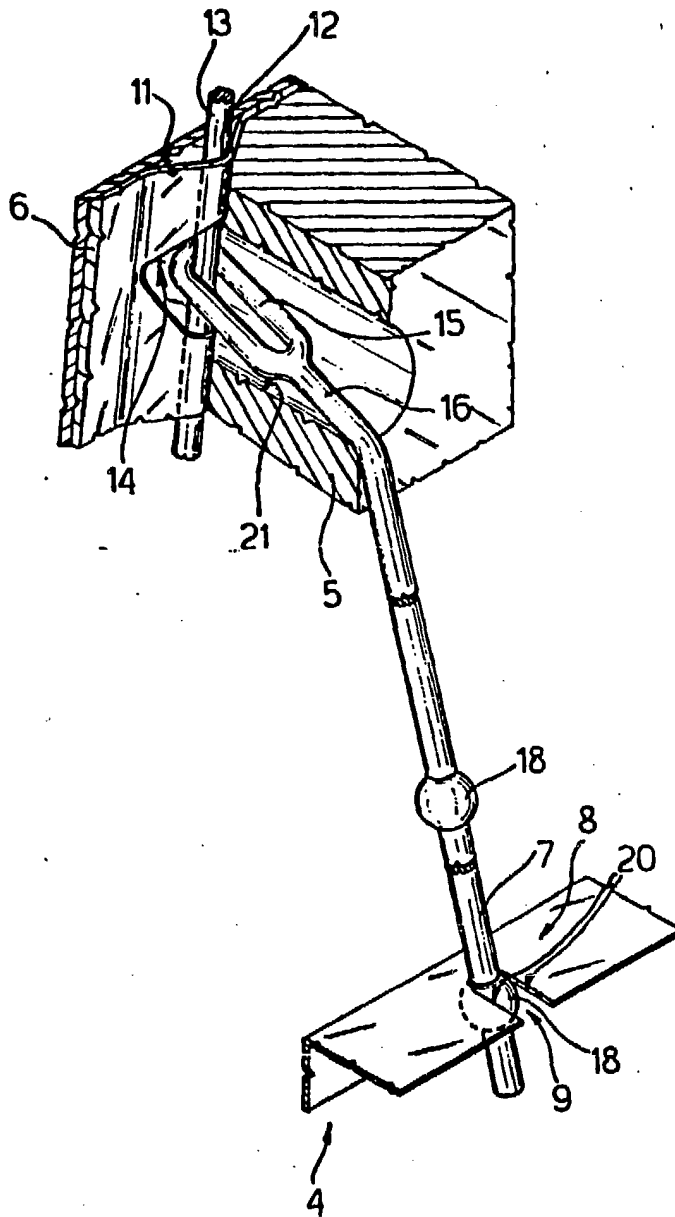


Fig. 2

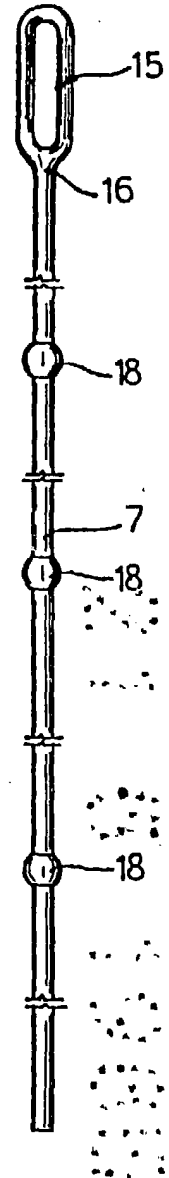


Fig. 3

Madrid, a 21 MAYO 1985  
p.a.

JAIMIE ISERN  
p. p.  
Procurador M.ª LUISA ISERN CUYAS