

400959



Int. Cl. A47C/B60N P.- 50.543
Case - 1450

MEMORIA DESCRIPTIVA

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE _____
SUBCLASE _____

para solicitar PATENTE DE INVENCION por 20 años

a nombre de UNIVERSAL OIL PRODUCTS COMPANY

entidad norteamericana

establecida en Ten UOP Plaza, Algonquin & Mt. Prospect
Roads, Des Plaines, Illinois, Estados
Unidos de América

por: "UNA DISPOSICION DE ASIENTO MEJORADO PARA VEHICULO"

(Clase Internacional B60n)

Int. Cl. A47C 5/06 4 B60 N 1/00

400959



Este invento se refiere a un asiento para
vehículo. Más en particular, el invento consiste en
la mejora de una cubierta de asiento situada sobre --
un cojín de esponja contorneado, mantenidos ambos jun
5 tos por medio de alambres paralelos, superior e infe
rior, sujetos entre sí a lo largo de sus longitudes.
El alambre inferior está empotrado en el cojín de es
ponja paralelamente a, y por debajo de, la línea de
separación entre la parte de asiento y las partes de
10 refuerzo de almohadón de la superficie superior del
cojín. Un alambre superior está cogido dentro de un
manguito sujeto a la cara inferior de la cubierta -
del asiento, y es en general paralelo al alambre in
ferior. Los alambres superior e inferior están suje
15 tos entre sí por medios de sujeción que perforan el
manguito.

En el pasado, las cubiertas de asientos de
vehículo se han unido a los cojines de asiento en una
diversidad de formas. Muchas de las formas anteriores
20 no resultaban adaptables para uso en los cojines de
esponja firme que ahora se usan mucho en los asientos
para vehículos. Con la aparición de los cojines de -
esponja firme en asientos para vehículos, se usaron
diferentes métodos para unir una cubierta de asiento
25 para vehículo a un cojín de esponja. El método más -

400959



sencillo consiste en pegar la cubierta de asiento al
cojín con pegamento. Un asiento así diseñado no es,
sin embargo, muy duradero, ya que la unión con adhe-
sivo se suele romper debido a las repetidas flexiones
5 del cojín del asiento. Además, las cubiertas para -
asientos se hacen frecuentemente de poli(cloruro de
vinilo), el cual es atacado fácilmente por la mayo-
ría de los pegamentos para unir poli(cloruro de vini-
lo) con materiales de cojín de esponja usuales. Otro
10 método de unión usado comporta empotrar un alambre -
contorneado por debajo de la superficie en un cojín
de esponja, y unir la cubierta del asiento al cojín
usando para ello grapas anulares de puntas cruzadas,
las cuales perforan un burlete o solapa cosido a la
15 cara inferior de la cubierta del asiento, y las cua-
les perforan el cojín del asiento y circundan al alam-
bre empotrado. El resultado es una cubierta para asien-
to unida a un cojín de esponja firme mediante grapas
anulares de puntas cruzadas, según un patrón que se
20 adapta al cuerpo del ocupante del asiento. Este pa-
trón de unión tiende a contornear el asiento para -
acomodar al ocupante del asiento o para hacer resal-
tar un contorno ya existente, pero el contorno crea-
do tiende a ser de una definición de líneas deficien-
25 te. Es decir, el contorno es bastante pronunciado -

400959



5 por encima de los puntos donde están sujetas las grapas anulares de puntas cruzadas, pero tiende a quedar sin diferenciar entre las posiciones cogidas con las grapas anulares de puntas cruzadas de las cubiertas de asiento, comunicando con ello un aspecto ondulado a la superficie expuesta de la cubierta del asiento.

10 Otra forma de unión de la cubierta de asiento es mediante el uso de amarres. En esta construcción, pinzas de alambre o bandas elásticas se anclan a la cubierta del asiento y pasan en todo su recorrido a través del cojín de esponja y se unen a la cara inferior del cojín del asiento o a un bastidor adyacente a la cara inferior del cojín del asiento. El coste del montaje es la desventaja principal de esta forma de unión de la cubierta. Los útiles especiales y las piezas adicionales que se requieren para montar tal asiento contribuyen a aumentar el gasto. Todavía otra forma de unión comporta cortar hendiduras en el cojín de esponja, según un patrón que se adapte al contorno deseado. Se cosen aletas de material a la cara inferior de la cubierta del asiento, y se introducen en las hendiduras y se encolan en posición. Esta manera de contornear da buenos resultados en los costados de un cojín de asiento, pero plantea

15

20

25

400959

12 33



5 problemas cuando se desea un refuerzo de almohadón -
adicional en la parte delantera o en la parte trase-
ra del cojín del asiento. Cuando se cortan hendiduras
en el cojín en más de dos lados, es difícil introdu-
cir y encolar correctamente las aletas en el cojín del
asiento, y la gran cantidad de hendiduras debilitan -
considerablemente al cojín del asiento, de modo que
con frecuencia se produce el posterior desgarramien-
to de la esponja.

10 Para lograr el máximo de características -
beneficiosas y reducir al mínimo las desventajas de
las formas anteriores de unión de la cubierta del -
asiento, se ideó el presente invento.

15 Un objeto de este invento es sujetar una -
cubierta de asiento a un cojín de esponja con unos -
medios de sujeción, de manera que se cree un contor-
no uniforme o bien definido. Los medios de sujeción
usados en este invento son exclusivamente internos,
y no existen protuberancias en la parte inferior del
20 cojín del asiento, tal como ocurre cuando se usan -
bandas o alambres de amarre.

25 Otro objeto es unir una cubierta de asien-
to a un cojín de esponja contorneado, de modo que se
acentúe el contorneado existente. El uso de un alam-
bre superior, asociado con la cubierta del asiento,

400959



5 y de un alambre inferior asociado con el cojín del -
asiento, configurados ambos para que se adapten a la
figura humana, sirve para acentuar el contorneado, -
así como para mejorar la uniformidad y la suavidad -
del contorneado.

10 Otro objeto es sujetar una cubierta de asiento
a un cojín de esponja, rápida y fácilmente, para -
así reducir el coste del montaje. Esto se efectúa, -
de preferencia, usando grapas anulares de puntas cruz
zadas como medios de sujeción de este invento.

15 En consecuencia, el presente invento pro-
porciona, en un asiento para vehículo, la mejora que
comprende: (a) un cojín de asiento de esponja elástico
co que tiene superficies inferior y superior, estan-
do contorneada dicha superficie superior en general
en una parte de asiento y en partes de refuerzo de -
almohadón a lo largo de los límites de dicha parte -
de asiento; (b) un alambre inferior empotrado en la
esponja de dicho cojín de asiento y que discurre por
20 debajo de dicha superficie superior y por encima de
dicha superficie inferior, y dispuesto paralelamente
a la línea de límite de dicha parte de asiento; (c)
una cubierta de asiento que tiene una superficie ex-
puesta y una cara inferior en contacto con dicha su-
25 perficie superior de cojín; (d) un manguito sujeto a

400959



la cara inferior de dicha cubierta de asiento para -
seguir la línea de límite de dicha parte de asiento;
(e) un alambre superior cogido por dicho manguito si
tuado en alineación sustancialmente vertical y para-
5 lelo con respecto a dicho alambre inferior; (f) me-
dios de sujeción espaciados situados bajo dicha su-
perficie superior y por encima de dicha superficie -
inferior, trabando dichos medios de sujeción entre -
sí a dichos alambres inferior y superior a todo lo -
10 largo de las longitudes de dichos alambres, con lo -
cual dicho manguito y dichos alambres superior e in-
ferior quedan sujetos en posición de yuxtapuestos -
sustancialmente en sentido vertical, y (g) una gar-
ganta en la superficie superior de dicho cojín en el
15 límite de dicha parte de asiento que divide a dicha
superficie superior en dicha parte de asiento y en -
dichas partes de refuerzo de almohadón, y que acomoda
a dicho manguito, impidiendo con ello que se pro-
duzca un nervio de resalto en dicha superficie expues-
20 ta de dicha cubierta de asiento, debido a dicho man-
guito y a dicho alambre superior.

La esponja usada para construir el cojín -
del asiento puede ser cualquier material de esponja
usual, tal como caucho natural o sintético, esponja
25 de poliuretano flexible, material de esponja viníli-

400 959



co o de otra clase elástico. Los alambres usados, -
tanto el superior como el inferior, pueden estar cons-
truidos de cualquier material rígido, pero de prefe-
rencia son alambres de acero. Los alambres de acero
5 son económicos y suficientemente flexibles para que
se adapten fácilmente al movimiento de la esponja du-
rante la acción de amortiguación del cojín del asien-
to. La cubierta del asiento puede ser construida de
cualquier material de recubrimiento de asientos -
10 usual, tal como de telas naturales o sintéticas, de
poli(cloruro de vinilo), o de otros plásticos.

Frecuentemente, la cubierta del asiento -
del vehículo está constituida por una pluralidad de
secciones independientes de material de recubrimien-
to unidas entre sí. Junto a la cara inferior de la -
15 cubierta del asiento se sitúa una tira de material -
flexible para que siga la línea de límite de la par-
te de asiento de la superficie superior del cojín. -
Los bordes de la tira se doblan juntos para formar -
20 un manguito y se sujetan a la cubierta del asiento.
Los lados de la tira de material y las secciones in-
dependientes del material de recubrimiento se suje-
tan juntos a lo largo del límite de la parte de asien-
to del cojín. Esta forma de construcción se efectúa
25 fácilmente uniendo para ello el material con hilo o

con otros medios de sujeción convenientes. En una -
construcción alternativa, la cubierta del asiento -
está constituida por un solo paño de material de re-
cubrimiento de asiento y se puede situar una tira se
5 parada de material flexible contigua a la cara inferior
de la cubierta del asiento para que siga la línea de
límite de la parte de asiento de la superficie supe-
rior del cojín. Los bordes de la tira se doblan tam-
bién en este caso juntos para formar un manguito, y
10 se sujetan a la cara inferior de la cubierta del asien-
to, usualmente mediante puntadas con hilo. En una u -
otra de estas construcciones, el alambre superior pue-
de estar situado en posición mientras se está forman-
do el manguito, o bien puede introducirse en el man-
15 guito desde uno u otro extremo después de estar el -
manguito ya construido.

Para eliminar el nervio de resalto que, de
no evitarse, se formaría en la superficie exterior -
de la cubierta del asiento debido al manguito y al -
20 alambre superior situados bajo ella, hay una gargan-
ta construida en la superficie superior del cojín del
asiento en la línea de límite de la parte de asiento,
en una forma preferida de este invento. Esta garganta
delimita la superficie superior del cojín del asien-
25 to en la parte de asiento y en las partes de refuerzo

400 959



de almohadón. La garganta acomoda al manguito, impidiendo con ello que se forme un nervio de resalto en la superficie expuesta del asiento debido al manguito y al alambre superior empotrado en él.

5 Aunque los medios de sujeción usados para sujetar entre sí los alambres superior e inferior - pueden ser cualesquiera medios de sujeción usuales, tales como puntadas de hilo que pasen alrededor de - los alambres superior e inferior y a través de la es-
10 pónja y del manguito, los medios de sujeción son, de preferencia, grapas anulares de puntas cruzadas. Las grapas anulares de puntas cruzadas pueden ser introducidas rápida y fácilmente a través de la esponja y del manguito para circundar a los alambres superior
15 e inferior. Las grapas anulares de puntas cruzadas se introducen desde encima del cojín, sujetando para - ello hacia atrás el borde de la cubierta del asiento sobre la parte de asiento de la superficie superior del cojín, dejando con ello al descubierto el mangui-
20 to en la línea de límite de la parte de asiento. Se usa una grapa anular de puntas cruzadas para sujetar los alambres superior e inferior empujando una - punta de la grapa anular de puntas cruzadas para que penetre a través del manguito. La otra punta se pasa
25 alrededor del alambre inferior, de modo que las dos

400959

12 MAY 1972



puntas abrazan juntas a los alambres superior e inferior. Si el manguito estuviese construido con espacios de separación intermitentes a lo largo de su longitud, a través de los cuales sería visible el alambre superior, no es necesario que las grapas anulares de puntas cruzadas perforen el manguito, sino que simplemente pasarán a través de los espacios de separación entre la cara inferior de la cubierta del asiento y el alambre superior, para circundar a los alambres superior e inferior. El alambre inferior puede estar cubierto por completo por la esponja del cojín, o bien el cojín puede estar formado de modo que deje partes de intersticio del alambre inferior expuestas. Se emplea un útil usual para sujetar grapas anulares de puntas cruzadas, para aplicar presión en el exterior de las puntas de la grapa anular de puntas cruzadas, empujando con ello a las extremidades de las puntas hacia dentro para que se solapen y circunden a los alambres superior e inferior. Las extremidades de las puntas o bien se proyectan hacia el cojín o bien quedan enterradas en el cojín. Se tira del borde de la cubierta del asiento sobre las partes de refuerzo de almohadón del cojín de esponja para sujetarlo por debajo del cojín de esponja, y de ese modo las grapas anulares de puntas cruzadas resul

400959



tan invisibles desde encima de la superficie expuesta de la cubierta del asiento.

Las diversas características de este invento se han ilustrado más claramente en los dibujos -
5 que se acompañan, en los cuales:

La Fig. 1 es una vista en perspectiva, parcialmente recortada, de una realización preferida de este invento.

10 La Fig. 2 es una vista en alzado, en corte, a lo largo de las líneas 2-2 de la Fig. 1.

La Fig. 3 es una vista en alzado, en corte, aislada, del cojín de asiento de esponja, a lo largo de las líneas 2-2 de la Fig. 1.

15 La Fig. 4 es una vista en perspectiva, aislada, del manguito de la realización de la Fig. 1.

La Fig. 5 es una vista aislada de una realización alternativa del manguito de este invento.

20 Con referencia ahora a la Fig. 1, se ha -
ilustrado en ella un asiento 10 para vehículo, constituido por una parte de asiento 12 y una parte de -
respaldo 11. La parte de respaldo 11 puede ser de -
cualquier construcción usual, o bien puede ser de una
construcción similar a la de la parte de asiento 12.
25 Los miembros estructurales de la parte de asiento 12
incluyen un bastidor de asiento 17 moldeado en un co



jín 13 de asiento de esponja de poliuretano flexible.
El cojín 13 está cubierto por una tela lisa, o por -
una cubierta 18 de asiento de tela recubierta, la -
cual envuelve al cojín de esponja 13 y es sujeta -
5 de modo tenso sobre la cara inferior de la parte de
asiento 12 mediante grapas circulares de puntas cru-
zadas 39, las cuales pasan a través de los bordes de
la cubierta de asiento 18 y de perforaciones en la -
parte inferior del perfil en U 41 que forma parte del
10 bastidor 17. La cubierta de asiento 18 está constitu-
da por una pluralidad de secciones de material de re-
cubrimiento unidas entre sí. En la cubierta de asien-
to 18 hay incluidas secciones periféricas 36 y una -
sección central 33.

15 El cojín de asiento 13 se produce en un -
molde que está configurado para producir un cojín de
asiento contorneado. Como puede verse, el cojín de -
asiento 13 tiene una superficie superior contorneada.
La superficie superior contorneada está dividida en
20 una parte de asiento central 14, a lo largo del lími-
te de la cual están las partes de refuerzo de almoha-
dón laterales 16 y 16' y la parte de refuerzo de al-
mohadón frontal 15. Una parte de asiento central 14
está diseñada para acomodar la forma de una persona
25 sentada en el asiento 10, mientras que las partes de

400 959



refuerzo de almohadón 16, 16' y 15 están diseñadas -
para contribuir a la comodidad de un ocupante senta-
do, y para situar centradamente al ocupante en el -
asiento.

5 Un manguito 19 está construido para sobre-
salir desde la cara inferior de la cubierta de asien-
to 18 y seguir la línea de separación entre la parte
de asiento 14 y las diversas partes de refuerzo de -
almohadón de la superficie superior del cojín de asien-
10 to 13 cuando se monta el asiento. En la Fig. 4 se ha
ilustrado la forma preferida de construcción de cubier-
ta de asiento y manguito. Para construir el manguito
19, se doblan juntos los bordes de una tira de mate-
rial flexible para formar el manguito 19. Los bordes
15 de las secciones periféricas 36 del material del cual
se ha de formar la cubierta de asiento 18, se sitúan
contra la sección central 33, de modo que la superfi-
cie de la sección central 33 a ser expuesta está cara
con cara con las superficies de las secciones perifé-
20 ricas 36 que han de quedar expuestas. Entre la sec-
ción central 33 y las secciones periféricas 36 puede
haber, o no, emparedada una tira de ribete decorativa.
La tira de ribete decorativa 37 se ha incluido en las
ilustraciones de las Figs. 1, 2 y 4. Luego se alinean
25 los bordes de todos los materiales adyacentes y se -

400 959



cosen juntos, y después se despliegan las secciones
periféricas 36 de la sección central 33 de la cubier
ta de asiento 18 y se cosen juntas por sus esquinas,
para formar así una cubierta de asiento contorneada
5 18. La cubierta de asiento 18 está por tanto formada
con una superficie expuesta en un lado y con el man-
guito 19 sujeto a la cara inferior. Luego se obliga
a que el alambre superior 20 entre en el manguito 19,
y se configura para que se adapte al manguito 19, el
10 cual se adapta a su vez a la línea de límite o de se-
paración entre la parte de asiento central 14 y las -
partes de refuerzo de almohadón 16, 16' y 15 del cojín
de asiento 13. El alambre superior 20 es un alambre -
de acero configurado en forma de tres lados de un rec-
15 tángulo. Aunque el alambre inferior puede estar confi-
gurado en forma de un rectángulo completo, el alambre
inferior 21 está configurado para formar tres lados
de un rectángulo, quedando el lado que falta en la -
porción trasera de la parte de asiento 12.

20 En la Fig. 5 se ha ilustrado una realización
alternativa de un manguito que podría haber sido usa-
do en lugar del manguito de las Figs. 1, 2 y 4. Con
referencia ahora a la Fig. 5, se ha ilustrado en ella
una tira de material flexible que tiene bordes 28 y -
25 29 doblados juntos para formar un manguito 34 situado

400 959



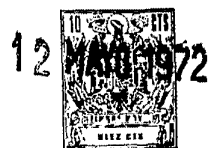
contiguo a la cara inferior 25' de una cubierta de -
asiento 18' que tiene una sección central 33' y sec-
ciones periféricas 36'. Esta tira de material sigue
la línea de límite de la parte de asiento de la su-
5 perficie superior del cojín cuando la cubierta de -
asiento 18' está en posición. Los bordes 28 y 29 se
cosen con hilo a la cubierta de asiento 18', y se su-
jetan de ese modo a la cara inferior 25' de la cubier-
ta de asiento 18', mediante puntadas 32. Se obliga a
10 que el alambre superior 20 pase a través del manguito
34 para que se adapte al mismo. El manguito 34 tiene
esencialmente la misma forma que el manguito 19. Cual-
quiera que sea la forma de construcción del manguito,
el conjunto de la porción que queda de la parte de a-
15 siento 12 es idéntico al representado en las Figs. 1
y 2.

El cojín de asiento 13 es un cojín de asien-
to de esponja de poliuretano o de otro tipo alveolar,
formado en un molde como se ha descrito anteriormente.
20 Un alambre inferior 21 y un bastidor de asiento 17,
a través del cual se extienden resortes laterales 38,
se sitúan dentro del molde antes de la introducción
de la formulación de la esponja flexible. Los resor-
tes 38 son resortes de alambre planos usuales, que -
25 tienen una serie de configuraciones en forma de U al



ternadas. El alambre inferior 21 es mantenido eleva-
do dentro del molde mediante pedestales de esponja -
de poliuretano o de otro material, tal como espigas
metálicas, de modo que ocupe la posición correcta -
dentro del cojín de asiento 13. Una vez introducida
5 en el molde la formulación de la esponja de poliure-
tano y cerrado el molde, la formulación de poliureta-
no se esponja e incorpora los pedestales de poliure-
tano dentro del cojín 13 de poliuretano de esponja -
10 flexible. Si en vez de los pedestales de poliuretano
se usan espigas metálicas, éstas no se incorporan al
cojín de esponja 13, sino que dejan canales estrechos
que se extienden por dentro del cojín 13, dejando con
ello expuesto el alambre inferior 21 en puntos inter-
15 mitentes, antes de la instalación de la cubierta de
asiento 18. El alambre inferior 21 se sitúa dentro -
del cojín de asiento 13, aproximadamente a 13 mm por
debajo de la superficie superior del cojín 13, y dis-
corre paralelo a la línea de límite de la parte de -
20 asiento 14. Esto significa que, cuando la cubierta -
de asiento 18 está en posición, el alambre superior
20 cogido por el manguito 19 es en general paralelo
al alambre inferior 21. El cojín de asiento 13 se -
moldea con una garganta 24 en la superficie superior
25 del cojín 13, en la línea de límite de la parte de -

400959



asiento 14. La garganta 24 se ha ilustrado en la Fig. 3, en la cual se muestra una vista aislada del cojín de esponja de este invento. La garganta 24 acomoda al manguito 19 y delimita la superficie superior del cojín 13 separándola en la parte de asiento 14 y las partes de refuerzo de almohadón 16, 15 y 16'. El manguito 19 y los bordes cosidos de la sección central 33, las secciones periféricas 36 y la tira de ribete 37, encajan en la garganta 24 y discurren a lo largo del frente y de los costados de la parte de asiento 14, en la línea de límite entre la parte de asiento 14 y las partes de refuerzo de almohadón 16, 15 y 16'; pero no se extienden a lo largo del borde trasero de la parte de asiento 12. Al acomodar al manguito 19, la garganta 24 evita que se produzca un nervio de resalto incómodo en la superficie expuesta de la cubierta de asiento 18, debido al manguito 19 y al alambre superior 20 empotrado en él.

En el montaje de la parte de asiento 12, se sitúa la cubierta de asiento 18, con su sección central 33, en contacto con la parte de asiento 14 del cojín 13. Se obliga a que el manguito 19, que abarca al alambre superior 20, entre en la garganta 24. Se doblan hacia atrás las secciones periféricas 36 de la cubierta de asiento 18, sobre la parte supe

400959



rior de la superficie expuesta de la sección central
33 de la cubierta de asiento 18, y se usan grapas -
anulares de puntas cruzadas 23 para unir la cubierta
de asiento 18 al cojín de asiento 13. En la Fig. 2 -
5 se ha representado una vista en corte de la Fig. 1,
de modo que se expone una grapa anular de puntas cru-
zadas 23, la cual perfora al manguito 19 y al cojín
13 y circunda al alambre superior 20 y al alambre in-
ferior 21. La grapa anular de puntas cruzadas 23 re-
10 presentada, se introduce y se sujeta mediante un útil
usual para tal finalidad, desde encima de la parte -
de refuerzo de almohadón 16. Las puntas de la grapa
anular de puntas cruzadas 23 perforan primeramente -
el manguito 19 y el cojín 18, de modo que abarquen a
15 los alambres 20 y 21. Luego se aplica presión a las
partes exteriores de las puntas de la grapa anular -
de puntas cruzadas 23, mediante el útil antes citado,
haciendo con ello que las puntas de la grapa anular
de puntas cruzadas 23 solapen y circunden al alambre
20 superior 20 y al alambre inferior 21. Se repite in-
termitentemente la introducción de otras grapas anu-
lares de puntas cruzadas 23 a lo largo de las longi-
tudes de los alambres 20 y 21. La cubierta de asiento
18 queda con ello sujeta firmemente al cojín 13 a lo
25 largo de la línea de separación entre la parte de -

400 959



5 asiento 14 y las partes de refuerzo de almohadón de la superficie superior del cojín de asiento 13. Las secciones periféricas 36 de la cubierta de asiento - 18 son luego llevadas sobre y alrededor de las partes de refuerzo de almohadón 16, 16' y 15, hasta debajo del asiento. Luego se une la cubierta de asiento 18 con grapas anulares de puntas cruzadas al bastidor - 17, de la manera normalizada. El bastidor 17 está - constituido por un perfil en U rígido 41, que se extiende lateralmente alrededor del asiento, por debajo de los cojines de refuerzo de almohadón, y por resortes laterales 38 sujetos al perfil 41 en U de una manera usual. Alrededor del asiento 12 existen perforaciones periódicas en la parte inferior del perfil 41 en U. A través de esas perforaciones en el perfil 41 en U, y a través de los bordes de las partes periféricas 36 de la cubierta de asiento 18, se pasan grapas anulares de puntas cruzadas 39 para sujetar la cubierta de asiento 18 al bastidor 17. Una vez sujetas firmemente las grapas anulares de puntas cruzadas 39, queda completada la construcción de la parte de asiento 12.

10

15

20

25 La descripción que antecede y las ilustraciones del invento que se han expuesto en esta solicitud, están destinadas a servir únicamente para fi-

400 959



nes ilustrativos, y no deberán deducirse de ellas li
mitaciones innecesarias en cuanto al alcance de este
invento, pues para los expertos en la técnica de la
construcción de asientos para vehículos serán evidente
5 tes otras modificaciones.

10

REIVINDICACIONES

15

Los puntos de invención propia y nueva, -
que se presentan para que sean objeto de esta solicitu
tud de Patente de Invención en España, por VEINTE -
años, son los siguientes:

20

1.- Una disposición de asiento mejorado para
vehículo, cuya mejora comprende: (a) un cojín de
asiento de esponja elástica que tiene superficies infe
rior y superior, estando contorneada dicha superfici
e superior en general en una parte de asiento y en
partes de refuerzo de almohadón a lo largo de los lími
25 tes de dicha parte de asiento; (b) un alambre infe

4.5.72

- 21 -



400959

12 MAYO 1972



rior empotrado en la esponja de dicho cojín de asien
to y que discurre por debajo de dicha superficie su-
perior y por encima de dicha superficie inferior, y
dispuesto paralelamente a la línea de límite de di-
5 cha parte de asiento; (c) una cubierta de asiento -
que tiene una superficie expuesta y una cara inferior
en contacto con dicha superficie superior de cojín;
(d) un manguito sujeto a la cara inferior de dicha -
cubierta de asiento para seguir la línea de límite de
10 dicha parte de asiento; (e) un alambre superior cogi-
do por dicho manguito situado en alineación sustan-
cialmente vertical y paralelo con respecto a dicho -
alambre inferior; (f) medios de sujeción espaciados
situados bajo dicha superficie superior y encima de
15 dicha superficie inferior, trabando dichos medios de
sujeción entre sí a dichos alambres inferior y supe-
rior a todo lo largo de las longitudes de dichos alam-
bres, con lo cual dicho manguito y dichos alambres -
superior e inferior quedan sujetos en posición de -
20 yuxtapuestos sustancialmente en sentido vertical; y
(g) una garganta en la superficie superior de dicho
cojín en el límite de dicha parte de asiento que di-
vide a dicha superficie superior en dicha parte de -
asiento y en dichas partes de refuerzo de almohadón,
25 y que acomoda a dicho manguito, impidiendo con ello





que se produzca un nervio de resalto en dicha superficie expuesta de dicha cubierta de asiento, debido a dicho manguito y a dicho alambre superior.

5 2.- La disposición de asiento mejorado según la reivindicación 1, en la cual el cojín del asiento está construido de esponja de poliuretano flexible.

10 3.- La disposición de asiento mejorado según las reivindicaciones 1 ó 2, en la cual hay situada una tira de material flexible junto a la cara inferior de dicha cubierta de asiento, para seguir la línea de límite de dicha parte de asiento de dicha superficie superior del cojín, y los bordes de dicha tira están doblados juntos para formar un manguito y están sujetos a la cara inferior de dicha cubierta de asiento.

15 4.- La disposición de asiento mejorado según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, en la cual la cubierta de asiento comprende un solo paño de material de recubrimiento.

20 5.- La disposición de asiento mejorado según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, en la cual la cubierta de asiento comprende una pluralidad de secciones independientes de material de recubrimiento unidas entre sí.

25 6.- La disposición de asiento mejorado se-



400959

12 MAYO 1972



gún cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, en la cual los medios de sujeción son grapas anulares de puntas cruzadas.

5 7.- Una disposición de asiento mejorado para vehículo.

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

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

Madrid, 12 MAYO 1972

P.A.

Alberto de Elizaburu
For Power

4.5.72

- 24 -

MGL



400 959

12 MAY 1922

Figure 1

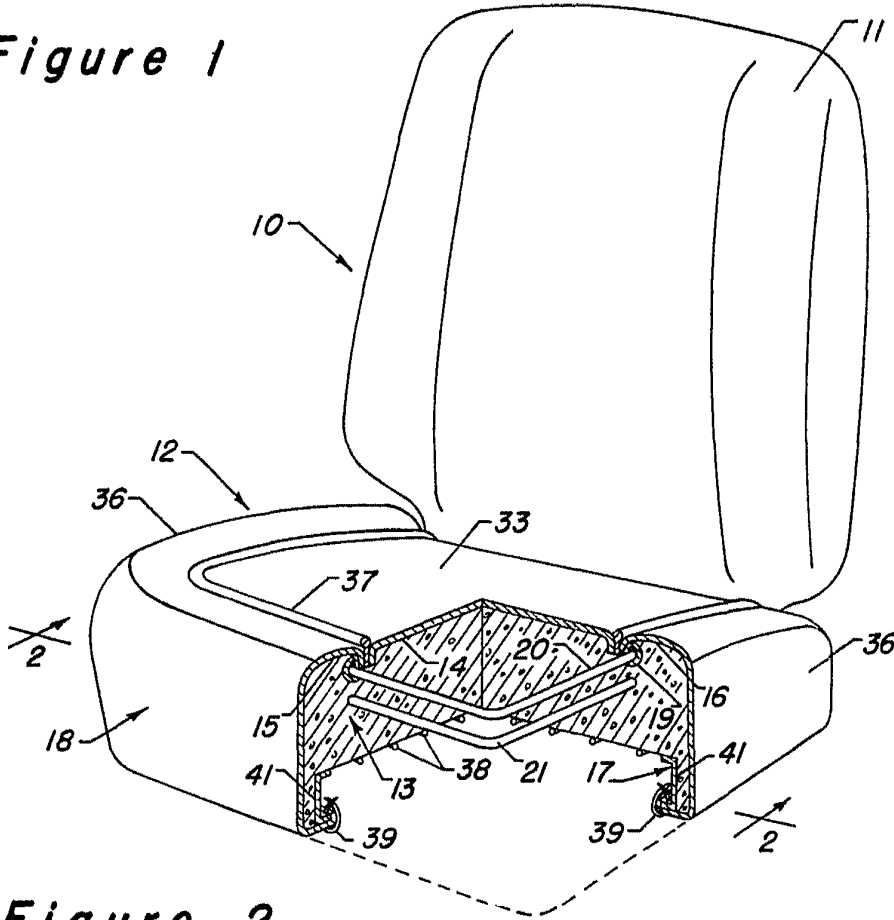
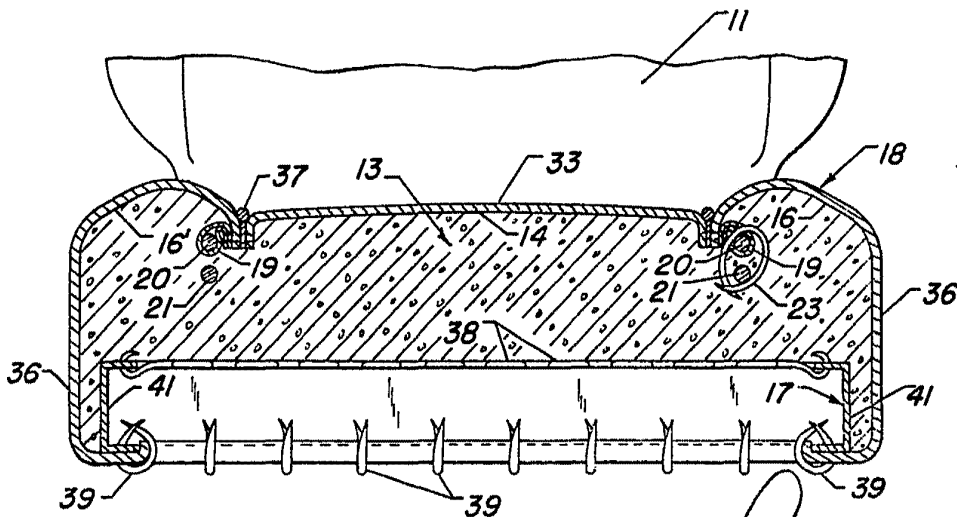


Figure 2



Alberio de Elizaburu
Por Poder

400959

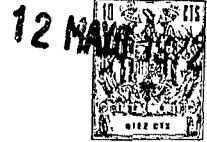


Figure 3

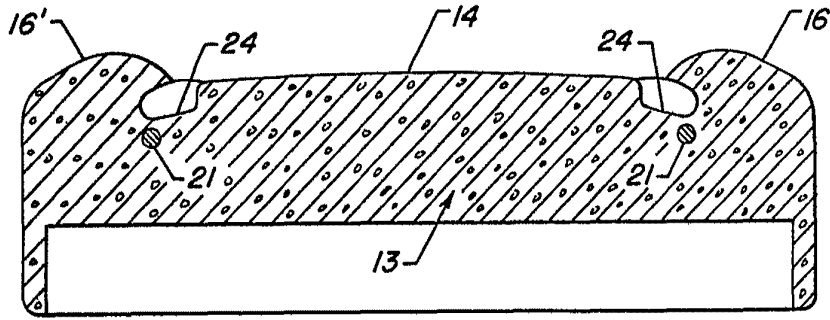


Figure 4

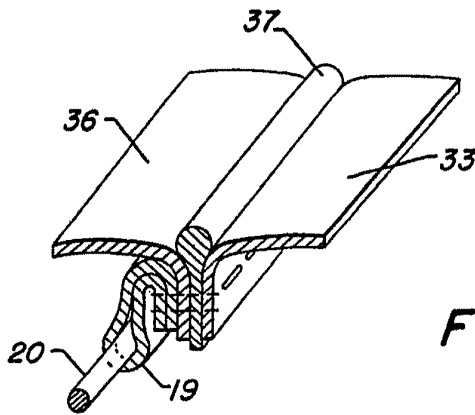
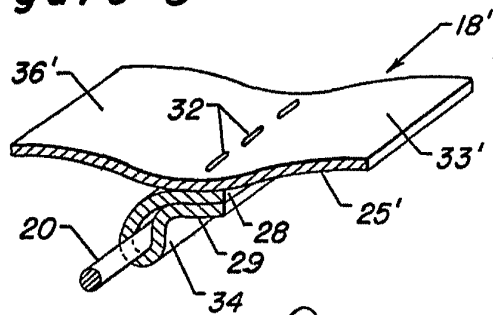


Figure 5



Alberto de Elzaburu
Por Poder