

MINISTERIO DE INDUSTRIA  
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

19 ES	21 NUMERO	20 A 1
	459.431	
	22 FECHA DE PRESENTACION	
	2-6-1977	

**PATENTE DE INVENCION**

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta.

20 JUL. 1978

90 PRIORIDADES:	92 FECHA	93 PAIS
91 NUMERO		
76/17473	3-6-76	Francia
77/13626	28-4-77	"

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL	62 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	B60N	

64 TITULO DE LA INVENCION
"VEHICULO AUTOMOVIL PERFECCIONADO CON BUTACAS ESCAMOTEABLES"

71 SOLICITANTE (S)
SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN y AUTOMOBILES PEUGEOT
(Dossier 1205-1205 bis)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
117 à 167, Quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15 y 75 Av. de la Grande Armée, 75016 Paris, ambos en Francia

72 INVENTOR (ES)
Jacques NÉ

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE
DON ALBERTO DE ELZABURU MARQUEZ (P-66.065)

1 Cada vez con mayor frecuencia se trata de  
transportar objetos voluminosos en un vehículo automóvil.  
Cuando este vehículo es de dimensiones reducidas o media-  
nas, se está obligado a extender momentáneamente el espa-  
5 cio del cofre de equipajes, lo que obliga a prever butacas  
traseras, incluso butacas delanteras en que los elementos  
constitutivos (asiento y/o respaldo) pueden ser despla-  
zados, basculados o escamoteados.

Se conocen vehículos provistos de butacas  
10 de esta clase. Pero la unión de estas butacas a la caja o  
a la carrocería del vehículo es, en general, relativamente  
complicada.

El presente invento tiene por objeto un ve-  
hículo automóvil provisto de butacas del tipo citado, pero  
15 en que la unión al vehículo es muy sencilla, permitiendo  
al mismo tiempo una maniobra práctica de la butaca y una ex-  
tensión importante del espacio del cofre de equipajes.

El vehículo según el invento, que incluye al  
menos una butaca cuyo respaldo está unido al asiento de ma-  
20 nera permanente y articulada, está caracterizado porque el  
asiento de la butaca y su respaldo están unidos, cada uno,  
de manera permanente o no, a la caja o carrocería del vehí-  
culo por una manivela que está montada pivotante en uno o  
varios cojinetes solidarios del asiento de la butaca o de su  
25 respaldo en que al menos un extremo está montado pivotante  
en un cojinete solidario de la caja o carrocería.

El vehículo según el invento, comprende así  
un acoplamiento articulado continuo, caja o carrocería-  
-asiento-respaldo-caja o carrocería que, a la vez que es de  
30 construcción sencilla, permite muy fácilmente llevar la bu

1 butaca a una posición escamoteada, y colocar así una carga vo-  
luminosa en el vehículo.

El vehículo según el invento, en una segunda  
realización, incluye al menos una butaca en que el asiento  
5 está unido al respaldo de manera permanente y articulada, y  
a la caja por bielas o una manivela, y está caracterizado  
porque el suelo del vehículo incluye una porción horizontal  
apropiada para servir de apoyo al asiento de la butaca y  
prolongada hacia delante por una porción dirigida hacia aba-  
10 jo, de preferencia sensiblemente vertical, porque el eje de  
unión del respaldo al asiento es independiente de la caja,  
con objeto de poder desplazarse libremente con relación a  
ésta, porque las bielas o manivelas que unen el asiento a  
la caja están articuladas sobre las paredes laterales de es-  
15 ta caja en puntos situados en un plano vertical que pasa  
aproximadamente por la arista de unión de la porción hori-  
zontal del suelo a la porción de éste dirigida hacia abajo,  
de manera que el asiento de la butaca pueda ser levantado  
a una posición sensiblemente vertical, en la cual se apoya  
20 sobre dicha porción dirigida hacia abajo, y porque el res-  
paldo de la butaca está unido a la caja, de manera amovible  
por bielas o una manivela.

Se ha descrito a continuación, a título de  
ejemplo no limitativo, un modo de realización del vehículo  
25 según el invento con referencia al dibujo esquemático anejo  
en el cual:

la figura 1 es una vista en alzado que mues-  
tra una butaca del vehículo en posición de utilización nor-  
mal;

30

la figura 2 es una vista en planta de la mis

1 ma;

las figuras 3 y 4 muestran en alzado la butaca de la figura 1, en otras posiciones de utilización;

5 la figura 5 muestra en alzado la butaca cuyo respaldo ha sido liberado;

las figuras 6 a 8 muestran en alzado la butaca en diversas posiciones escamoteadas;

la figura 9 muestra en alzado un detalle de una variante.

10 la figura 10 es una vista en alzado que muestra una butaca del vehículo en posición de articulación normal;

la figura 11 es una vista en planta de la misma;

15 las figuras 12 y 13 muestran, en alzado, la butaca de la figura 1, en otras posiciones de utilización;

la figura 14 muestra, en alzado, la butaca cuyo respaldo ha sido liberado;

20 las figuras 15 a 17 muestran en alzado la butaca en diversas posiciones escamoteadas;

la figura 18 muestra en alzado un detalle de una variante.

25 En el dibujo, se ve una butaca trasera que comprende un asiento 1 sobre el cual un respaldo 2 está montado pivotante alrededor de un eje 3. Una manivela 4 está montada pivotante en cojinetes 5 fijados a la parte delantera del asiento 1 y sus extremos 4a están montados, a su vez, pivotantes en cojinetes 6 fijados al bastidor 7 del vehículo. Una segunda manivela 8 está montada pivotante en cojinetes 9 fijados a la parte posterior del respaldo 2, en

30

1 la parte superior de éste; sus extremos 8a están montados, a su vez, pivotantes en cojinetes 10 fijados al bastidor 7, a la vez que pueden ser separados de estos cojinetes si se desea.

5 La figura 1 muestra la posición de utilización normal, estando orientados los botones de las manivelas 4 y 8 hacia la parte delantera del vehículo.

Haciendo pivotar las manivelas 4 y 8 en el sentido contrario al de las agujas de un reloj, se puede llevar la butaca a una posición adelantada (figura 3). No haciendo pivotar más que la manivela 8, se disminuye la inclinación del respaldo 2 (figura 4).

Si se separan de los cojinetes 10 los extremos 8a de la manivela 8, se libera el respaldo 2 (figura 5). Este respaldo puede ser entonces abatido sobre el asiento (figura 6). Si el espacio liberado no es suficiente, se puede poner vertical el asiento 1 haciéndole pivotar alrededor de la manivela 4 (figura 7), viniendo entonces el respaldo a alojarse en el espacio 11 formado por el rebajo entre el suelo trasero 12 y el suelo delantero 13. Cuando el conjunto está en esta posición, se le puede desplazar hacia delante, al mismo tiempo que se baja en el espacio 11, por pivotamiento de la manivela 4 en sus cojinetes 6 (figura 8); el espacio posterior disponible es aumentado todavía al mismo tiempo que se disminuye el espacio superior.

25 En la variante de la figura 9, los cojinetes 10' son múltiples, es decir, que los extremos 8a de las manivelas 8 pueden ocupar varias posiciones con relación a estos cojinetes. Las posibilidades de regulación son aumentadas; se puede modificar, en particular, la posición del

30

1 respaldo, cuando la butaca ocupa la posición de la figura  
1, la de la figura 3 ó incluso la de la figura 4.

Es evidente que el presente invento no debe  
ser limitado al modo de realización descrito y representa-  
do, sino que cubre, por el contrario, todas las variantes.  
Es así, en particular, cómo los cojinetes 6 podrían estar  
dispuestos para permitir una separación de los extremos 4a  
de la manivela 4, siendo estos cojinetes eventualmente múlti-  
tiples. Cada una de las manivelas 4 y 8, en lugar de ser de  
una sola pieza, podría estar constituida por dos mitades in-  
dependientes.

En la fig. 10 de los dibujos, se ve en 10 el  
suelo de la caja del vehículo. Este suelo lleva, a la altura  
de la butaca trasera, una porción horizontal 11<sup>a</sup> a la  
cual sigue una porción sensiblemente vertical 11b. Esta últi-  
ma porción está unida a la porción 11a por una arista 11c  
y está prolongada por el suelo delantero 11d, delimitando  
un espacio 12 destinado normalmente a alojar los pies de los  
pasajeros de la parte posterior (véase la figura 16).

La butaca trasera comprende un asiento 13  
que reposa normalmente sobre la porción horizontal 11a del  
suelo de la caja y sobre la cual un respaldo 14 está monta-  
do pivotante alrededor de un eje 15 totalmente independien-  
te de la caja. Una manivela 16 está montada pivotante en co-  
jinetes 17 fijados a la parte delantera del asiento 13 y sus  
extremos 16a están montados, a su vez, pivotantes en cojine-  
tes 18 fijados a las paredes laterales 19 de la caja, sensi-  
blemente en el plano vertical que pasa por la arista 11c.  
Una segunda manivela 110 está montada pivotante en cojine-  
tes 111 fijados a la parte posterior del respaldo 14, en la

1 parte superior de éste; sus extremos 110 están montados, a su vez, pivotantes en cojinetes 112 fijados a las paredes laterales 19, a la vez que pueden ser separados de estos cojinetes, si se desea.

5 La figura 10 muestra una posición de utilización normal, estando orientados los botones de las manivelas 16 y 110 hacia la parte delantera del vehículo.

Haciendo pivotar las manivelas 16 y 110 en el sentido contrario al de las agujas del reloj, se puede poner la butaca en una posición adelantada (figura 12). No haciendo pivotar más que la manivela 110, se disminuye la inclinación del respaldo 14 (figura 13).

Si se separan de los cojinetes 112 los extremos 110a de la manivela 110, se libera el respaldo 14 (figura 14). Este respaldo puede ser entonces abatido sobre el asiento (figura 15). Si el espacio liberado no es suficiente, se puede poner vertical el asiento 13, haciéndolo pivotar alrededor de la manivela 16 (figura 16), viniéndose a alojar entonces el respaldo en el espacio 12. Cuando el conjunto está en esta posición, se le puede desplazar hacia delante, a la vez que se baja en el espacio 12, por pivotamiento de la manivela 16 en sus cojinetes (figura 17); el conjunto de la butaca está entonces apoyado sobre la pared vertical 11b del suelo. El espacio trasero disponible es aumentado todavía al mismo tiempo que es disminuído el espacio superior.

Se observará que la posición de la figura 17, en la cual el espacio posterior disponible es máximo, no puede ser obtenido más que gracias:

1 a las paredes de la caja,

- a la unión amovible del respaldo 14 a la  
caja,

5 - al hecho de que el suelo incluye una por-  
ción 11b que es sensiblemente vertical, por lo menos en la  
proximidad de la arista 11c

- y al hecho de que los cojinetes 18 están  
fijados a las paredes laterales de la caja en un plano ver-  
tical que pasa aproximadamente por la arista 11c.

10 En la variante de la figura 18, los cojine-  
tes 112' son múltiples, es decir, que los extremos 110a de  
las manivelas 110 pueden ocupar varias posiciones con rela-  
ción a estos cojinetes. Las posibilidades de regulación son  
aumentadas; se puede, en particular, modificar la posición  
15 del respaldo cuando la butaca ocupa la posición de la fi-  
gura 10, la de la figura 12 ó incluso la de la figura 13.

Es evidente que el presente invento no debe  
ser considerado como limitado al modo de realización des-  
crito y representado, sino que cubre, por el contrario, to-  
20 das las variantes. Es así, en particular, cómo los cojine-  
tes 18 podrían estar dispuestos para permitir una separa-  
ción de los extremos 16a de la manivela 16, siendo estos  
cojinetes eventualmente múltiples. Cada una de las manive-  
las 16 y 110, en lugar de ser de una sola pieza, podrían  
25 estar constituida por dos mitades independientes.

REIVINDICACIONES

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de Invención en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

1<sup>a</sup>.- Vehículo automóvil perfeccionado con butacas escamoteables que incluye al menos una butaca cuyo respaldo está unido al asiento de manera permanente y articulada, caracterizado porque el asiento de la butaca y su respaldo están unidos, cada uno, de manera permanente o no, a la caja o carrocería del vehículo por una manivela que está montada pivotante en uno o varios cojinetes solidarios del asiento de la butaca o de su respaldo y en que al menos un extremo está montado pivotante en un cojinete solidario de la caja o carrocería.

2<sup>a</sup>.- Vehículo según la reivindicación 1<sup>a</sup>, caracterizado porque los cojinetes solidarios de la caja o carrocería son múltiples.

3<sup>a</sup>.- Vehículo automóvil con butacas escamoteables, que incluye al menos una butaca cuyo asiento está unido al respaldo de manera permanente y articulada y a la caja por bielas o una manivela, caracterizado porque el suelo del vehículo tiene una porción horizontal apropiada para servir de apoyo al asiento de la butaca y prolongada hacia delante por una porción dirigida hacia abajo, de preferencia, sensiblemente vertical, porque el eje de unión del respaldo

1 al asiento es independiente de la caja, con objeto de poderse desplazar libremente con relación a ésta, porque las bielas o la manivela que unen el asiento a la caja están articuladas en las paredes laterales de esta caja en puntos  
5 situados en un plano vertical que pasa aproximadamente por la arista de unión de la porción horizontal del suelo a la porción de éste dirigida hacia abajo, de manera que el asiento de la butaca pueda ser levantado en una posición sensiblemente vertical en la cual se apoya sobre dicha por  
10 ción dirigida hacia abajo, y porque el respaldo de la butaca está unido a la caja, de manera amovible, por bielas o una manivela.

4<sup>a</sup>.- Vehículo según la reivindicación 3<sup>a</sup>, caracterizado porque los cojinetes de las bielas o de la  
15 manivela que unen el respaldo a la caja, que son llevadas por la caja, son múltiples, lo que permite hacer variar la inclinación del respaldo.

5<sup>a</sup>.- "VEHICULO AUTOMOVIL PERFECCIONADO CON BUTACAS ESCAMOTEABLES".

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

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

25 Madrid, 18 JUN 1927

P.A.

Alberto de Elzaburu  
Por Poder.

30

FIG-1

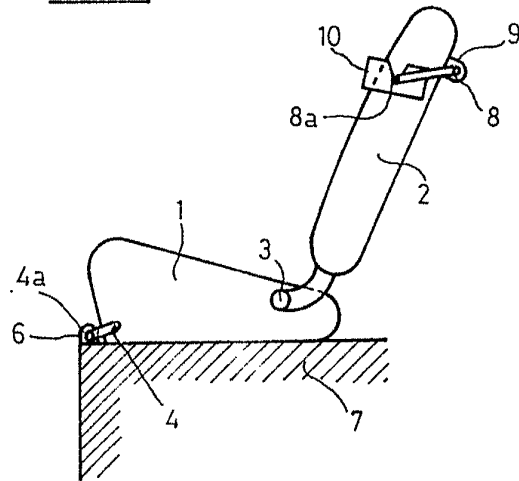
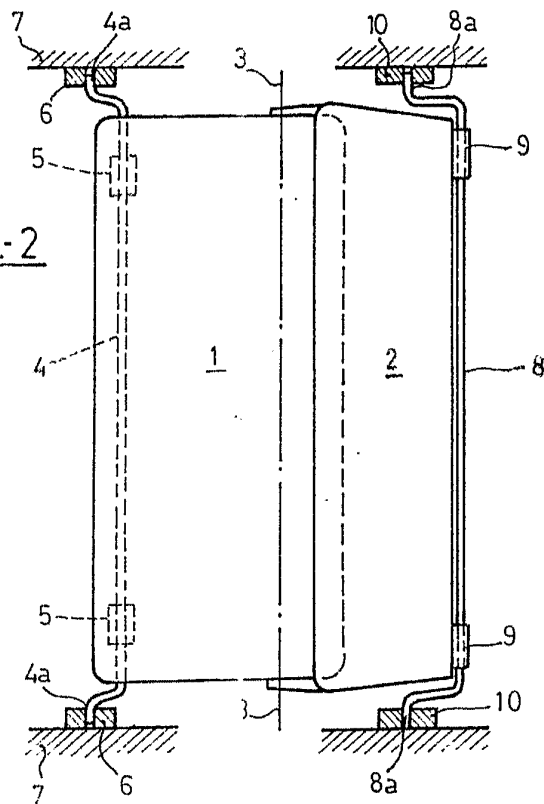


FIG-2



Alberto de Elzaburu  
Por Poder,

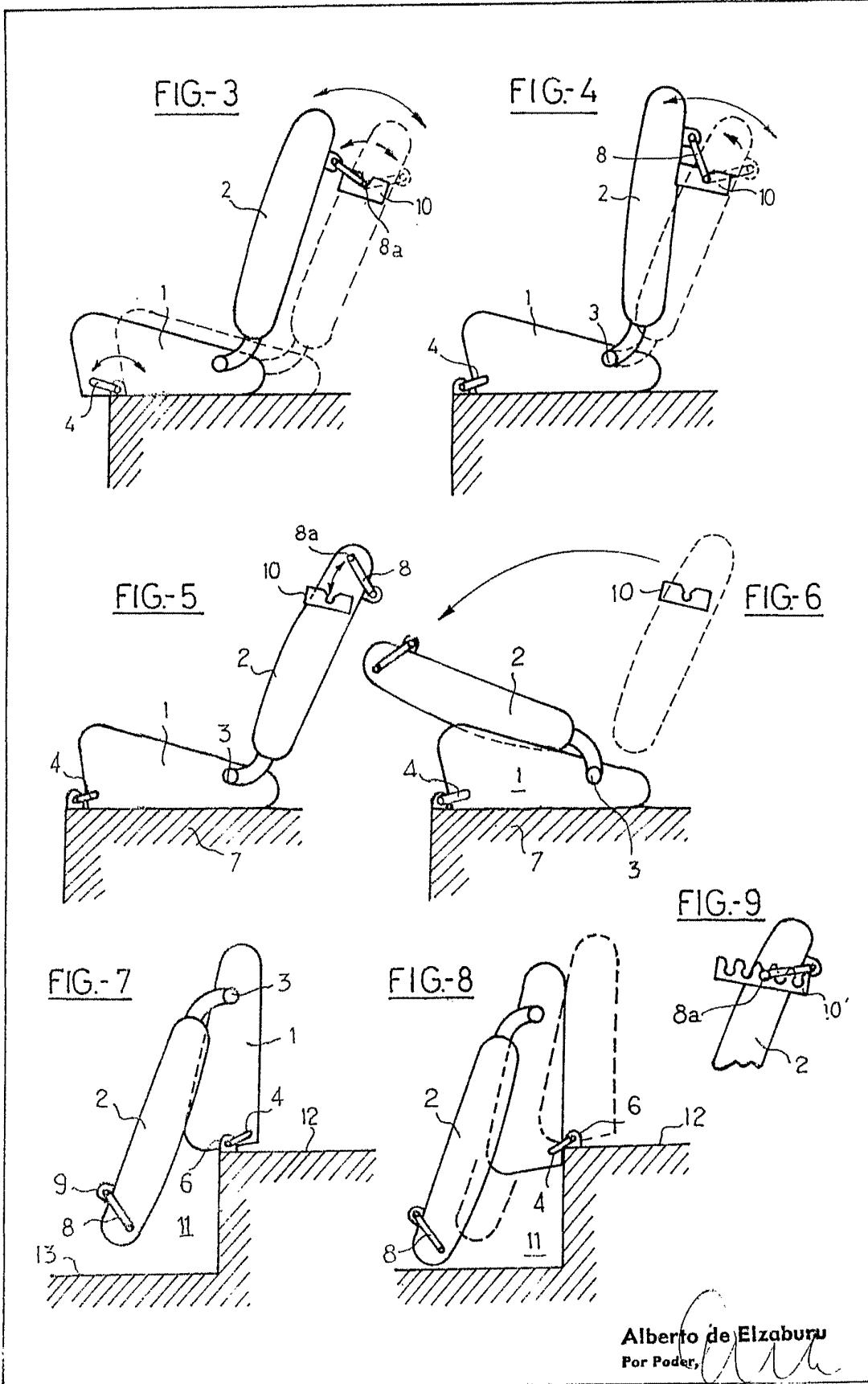


FIG.-10

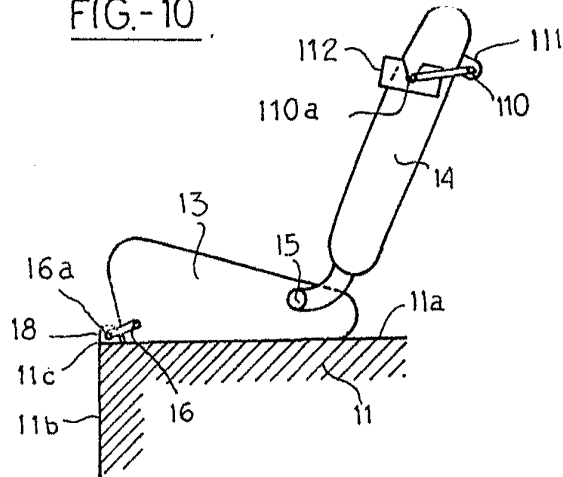
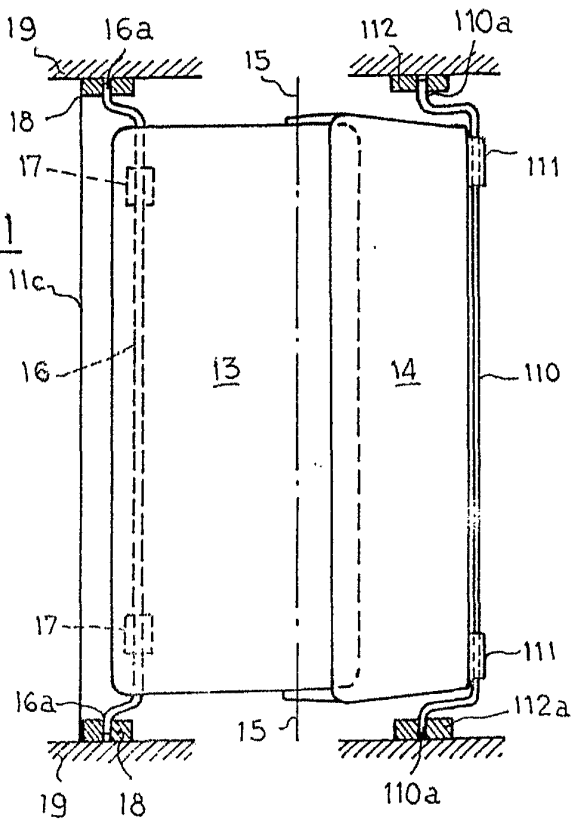


FIG.-11



Alberto de Izaburu  
Por Poder

