MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETA' INDUSTRIALE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

UIBM

DOMANDA NUMERO	**101994900361455**
Data Deposito	**15/04/1994**
Data Pubblicazione	**15/10/1995**

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	60	N		

Titolo

AUTOVETTURA A SEI POSTI

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:

"Autovettura a sei posti"

di: Pininfarina spa, nazionalità italiana, C.so Stati Uniti, 61 - 10129 Torino.

Inventore designato: Lorenzo Ramaciotti

Depositata il: 15 Aprile 1994 TO 94A000296

***

TESTO DELLA DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce in generale ad un autovettura con carrozzeria monovolume a sei posti, ed ha in particolare lo scopo di realizzare una siffatta autovettura avente un limitato ingombro in lunghezza, e quindi particolarmente destinata all'impiego urbano, ma ciò non di meno in grado di assicurare nell'impiego un'elevata abitabilità ed un comfort ottimale per i passeggeri anche a pieno carico.

L'autovettura secondo l'invenzione è essenzialmente caratterizzata dal fatto che comprende una fila di tre sedili anteriori ed una fila di tre sedili posteriori, ciascuno includente una struttura di sopporto recante un sedile centrale e due sedili laterali fra loro affiancati, la struttura di ciascuna fila essendo spostabile con i relativi tre sedili lungo rispettive prime guide di scorrimento parallele all'asse longitudinale della

BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI D'OULX s.r.l.

vettura, ed il sedile centrale di ciascuna fila essendo spostabile relativamente ai due sedili laterali lungo rispettive seconde guide di scorrimento portate dalla struttura di sopporto parallelamente alle prime guide di scorrimento.

Grazie a questa configurazione, la disposizione dei sei sedili può essere variamente configurata, in funzione delle necessità di utilizzo della vettura, in modo da garantire in ogni caso il migliore sfruttamento dello spazio interno disponibile. Ad esempio, la fila di sedili anteriori può essere regolata disponendo simultaneamente i tre sedili in una qualsiasi posizione compresa fra due posizioni estreme rispettivamente di massimo avanzamento e massimo arretramento. Lo stesso vale per la fila di sedili posteriori, in cui il posizionamento simultaneo dei tre sedili potrà corrispondere a quello della fila anteriore, allo scopo di mantenere sostanzialmente inalterata la distanza fra le due file, oppure diversa in funzione di eventuali esigenze di carico nella zona portabagagli della vettura situata posteriormente alla fila di sedili posteriori. In aggiunta, il sedile centrale di ciascuna fila può essere regolato autonomamente rispetto ai corrispondenti due sedili laterali, in modo da poter essere avanzato o, rispettivamente

BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI D'OULX s.r.l.

arretrato, rispetto ad una posizione centrale in cui i tre sedili sono fra loro allineati. Così, ad esempio, nel caso in cui i tre sedili della fila anteriore siano entrambi occupati, è conveniente sfalsare quello centrale (ad esempio arretrandolo rispetto ai due sedili laterali) in modo da rendere più ampio lo spazio in larghezza verso l'interno degli occupanti dei due sedili laterali, assicurando al tempo stesso un appoggio laterale per l'occupante del sedile centrale, fra gli schienali dei due sedili laterali. In tal caso, se anche i tre sedili della fila posteriore sono tutti occupati, può essere conveniente arretrare di pari entità il sedile posteriore centrale rispetto ai due sedili laterali per gli stessi motivi, ed anche per mantenere inalterata la distanza reciproca fra i sedili centrali delle due file. Viceversa, ad esempio nel caso in cui la vettura sia predisposta con un'appostazione di guida operabile da parte dell'occupante del sedile anteriore centrale, quest'ultimo potrà essere avanzato rispetto ai due sedili anteriori laterali, ed il sedile centrale posteriore potrà essere avanzato rispetto ai due sedili laterali posteriori di un'eguale entità.

Nel caso di assenza parziale o totale di passeggeri posteriori, l'intera fila di sedili

NOTARO & NIELLI D'OUD s.r.l.

posteriori, o rispettivamente soltanto il sedile posteriore centrale qualora soltanto uno o l'altro dei due sedili laterali posteriori siano occupati, potranno essere completamente avanzati allo scopo di ampliare la capacità del vano portacarichi della vettura. Tale capacità di carico può essere ulteriormente ampliata prevedendo la possibilità di abbattimento degli schienali dei sedili posteriori.

Ulteriori caratteristiche e vantaggi dell'invenzione risulteranno evidenti nel corso della dettagliata descrizione che segue, con riferimento ai disegni annessi, forniti a puro titolo di esempio non limitativo nei quali:

- la figura 1 è una vista prospettica schematica e parzialmente interrotta che mostra sommariamente l'abitacolo di un'autovettura a sei posti secondo l'invenzione,

- la figura 2 è una vista analoga alla figura 1 che mostra le intelaiature dei sedili della figura 1,

- la figura 3 è una vista in elevazione frontale e semplificata della figura 2,

- la figura 4 è una vista in elevazione dorsale e semplificata della figura 2,

- la figura 5 è una vista in elevazione laterale della figura 2, e

BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI D'OULX s.r.l.

- le figure 6 e 7 sono due viste in pianta della figura 1, secondo diverse possibili configurazioni delle due file di sedili.

Riferendosi inizialmente alla figura 1, con 1 è indicata schematicamente una parte della carrozzeria di un'autovettura a sei posti secondo l'invenzione, delimitante un abitacolo 2 il cui pavimento presenta una parte anteriori ribassata 3 ed una porta posteriore rialzata 4, in corrispondenza delle quali sono disposte una fila di sedili anteriore 5 ed una fila di sedili posteriore 6.

La fila anteriore di sedili 5 comprende un sedile centrale 5a e due sedili laterali 5b, 5c fra loro affiancati.

Analogamente, la fila di sedili posteriore 6 comprende un sedile centrale 6a e due sedili laterali 6b, 6c fra loro affiancati. Le due file di sedili 5 e 6 sono disposte trasversalmente all'asse longitudinale della vettura.

Come è illustrato nelle figure 2, 3 e 4, ciascuno dei sedili anteriori 5a, 5b, 5c e ciascuno dei sedili posteriori 6a, 6b, 6c comprende un'intelaiatura normalmente formata da tubi metallici definente una parte di seduta sostanzialmente orizzontale 5d, 6d, rispettivamente, ed uno schienale 5e, 6e, rispettivamente, connesso

BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI D'OUL. s.r.l.

in modo rigido (come è rappresentato nelle figure 3 a 5) oppure, più convenientemente, in modo articolato (nel modo rappresentato nella figura 2) alla parte di seduta. La connessione articolata consente di regolare l'inclinazione dello schienale 5e, 6e nonchè, sia per la fila anteriore sia per la fila posteriore 4, di abbattere ciascuno degli schienali 5e, 6e sulla corrispondente parte di seduta 5d, 6d.

Gli schienali 5e, 6e, la cui conformazione arrotondata rappresentata nella figura 2 è da considerarsi preferita rispetto a quella illustrata in forma semplificata nelle figure 3 e 4, sono inoltre formati in un sol pezzo con rispettivi sostegni di appoggiatesta 5f, 6f, rispettivamente, anch'essi preferibilmente di forma arrotondata.

Le parti di seduta 5d dei tre sedili anteriori 5a, 5b, 5c sono portate da una struttura di sopporto comune formata da un telaio a forma di panca 7, anch'essa normalmente formata da tubi metallici, includente due elementi orizzontali allungati 8 fissati alle rispettive estremità ad una coppia di sostegni laterali verticali 9. I sostegni laterali 9 sono accoppiati in modo scorrevole, in modo generalmente convenzionale e pertanto non illustrato nei dettagli, a rispettive prime guide di

BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI D'OUL s.r.l.

scorrimento 10 fissate alla zona anteriore ribassata tre del pavimento dell'autovettura.

Le parti di seduta 5d dei due sedili laterali 5b, 5c sono connesse rigidamente al sopporto a panca 7, mentre la parte di seduta 5d del sedile centrale 5a è connessa in modo scorrevole ad una seconda coppia di guide di scorrimento 11 portate dagli elementi allungati 8 della struttura a panca 7.

Analogamente, i sedili posteriori 6a, 6b, 6c sono portati da una struttura a panca posteriore 12 anch'essa costituita da una coppia di elementi allungati orizzontali 13 fissati alle rispettive estremità a rispettivi sostegni laterali 14. I sostegni laterali 14 sono accoppiati in modo scorrevole su una coppia di prime guide di scorrimento 15, analoghe alla prime guide 10 dei sedili anteriori, fissate alla parte posteriore rialzata 4 del pavimento della vettura. Allo scopo di posizionare i sedili posteriori 6a, 6b, 6c sostanzialmente allo stesso livello verticale dei sedili anteriori 5a, 5b, 5c, i sostegni laterali 14 della struttura a panchetta posteriore 12 presentano un'altezza sostanzialmente minore di quella dei sostegni laterali 9 della struttura a panchetta anteriore 7.

BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI D'OUL... s.r.l.

Le parti di seduta 6d dei due sedili laterali 6b, 6c sono fissate rigidamente alla struttura a panchetta 12, mentre la parte di seduta 6d del sedile posteriore centrale 6a è sopportata in modo scorrevole sui due elementi allungati 13, tramite una coppia di seconde guide di scorrimento 16 analoghe alle seconde guide di scorrimento 11.

Le guide di scorrimento 10, 11 e 15, 16 sono dirette parallelamente all'asse longitudinale della vettura, e consentono una serie di regolazioni della fila di sedili anteriori 5 e della fila di sedili posteriori 6 allo scopo di adattare l'abitabilità della vettura in funzione delle necessità di impiego.

Le figure 6 e 7 rappresentano schematicamente tali possibilità di regolazione: in particolare, la figura 6 mostra, rispettivamente con linea continua e con linea a tratti, le due posizioni di regolazione estreme che possono essere assunte sia dal sedile anteriore centrale 5a, sia dal sedile centrale posteriore 6a relativamente ai rispettivi sedili laterali 5b, 5c e 6b, 6c. In pratica, ciascun sedile centrale anteriore 5a e posteriore 6a è regolabile, a partire da una posizione centrale in cui esso è sostanzialmente allineato con i rispettivi sedili laterali, verso una posizione

BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI D'OUL. s.r.l.

estrema completamente avanzata oppure verso una posizione estrema completamente arretrata, lungo le corrispondenti seconde guide di scorrimento 11 e, rispettivamente, 16.

La figura 7 mostra invece le possibilità di regolazione congiunta dei tre sedili di ciascuna fila anteriore 5 e posteriore 6, mediante scorrimento delle relative strutture a panca 7, 12 lungo le prime guide 10 e, rispettivamente, 15.

Ovviamente le varie regolazioni disponibili possono essere combinate allo scopo di ottimizzare lo spazio disponibile per gli occupanti della vettura, con le modalità spiegate all'inizio della presente descrizione.

Naturalmente i particolare di costruzioni e le forme di realizzazione potranno essere ampiamente variati rispetto a quanto descritto, senza per questo uscire dall'ambito della presente invenzione, così come definita dalle rivendicazioni che seguono.

BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI D'OUL. s.r.l.

RIVENDICAZIONI

1. Autovettura a sei posti, caratterizzata dal fatto che comprende una fila (5) di tre sedili anteriori (5a, 5b, 5c) ed una fila (6) di tre sedili posteriori (6a, 6b, 6c) ciascuna includente una struttura di sopporto (7, 12) recante un sedile centrale (5a, 6a) e due sedili laterali (5b, 5c; 6b, 6c) fra loro affiancati, la struttura di sopporto (7, 12) di ciascuna fila (5, 6) essendo spostabile con i relativi tre sedili (5a, 5b, 5c; 6a, 6b, 6c) lungo rispettive prime guide di scorrimento (10, 15) parallele all'asse longitudinale della vettura, ed il sedili centrale (5a, 6a) di ciascuna fila (5, 6) essendo spostabile relativamente ai due sedili laterali (5b, 5c; 6b, 6c) lungo rispettive seconde guide di scorrimento (11, 16) portate dalla rispettiva struttura di sopporto (7, 12) parallelamente alle prime guide di scorrimento (10, 15).

2. Autovettura secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che le strutture di sopporto (7, 12) delle due file di sedili (5, 6) comprendono ciascuna un telaio a panca recante tre rispettive intelaiature di sedile (5d, 5e; 6d, 6e) ed avente sostegni laterali di estremità (9, 14) accoppiati con le rispettive prime guide di

BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI D'OUL. s.r.l.

scorrimento (10, 15), dal fatto che le prime guide di scorrimento (15) della fila di sedili posteriori (6) sono situate ad un livello più alto (4) di quello delle prime guide di scorrimento (10) della fila di sedili anteriori (5), e dal fatto che i sostegni laterali (9) della struttura di sopporto (7) della fila di sedili anteriori (5) presentano una altezza maggiore di quella dei sostegni laterali (14) della struttura di sopporto (12) della fila di sedili posteriori (6), per cui le rispettive intelaiature di sedile (5d, 5e; 6d, 6e) delle due file sono sostanzialmente situate allo stesso livello.

3. Autovettura secondo la rivendicazione 2, caratterizzata dal fatto che l'intelaiatura di ciascun sedile (5a, 5b, 5c; 6a, 6b, 6c) definisce una rispettiva parte di seduta (5d, 6d) ed un rispettivo schienale (5e; 6e) connesso in modo articolato alla parte di seduta (5d; 6d) e formato in un sol pezzo con un rispettivo sostegno di appoggiatesta (5f, 6f).

4. Autovettura sostanzialmente come descritto ed illustrato e per gli scopi specificati.

Ing. Giancarlo NOTARO
N. iscriz. ALBO 258
(in proprio e per gli altri)

TO 94A000293

Fig. 1

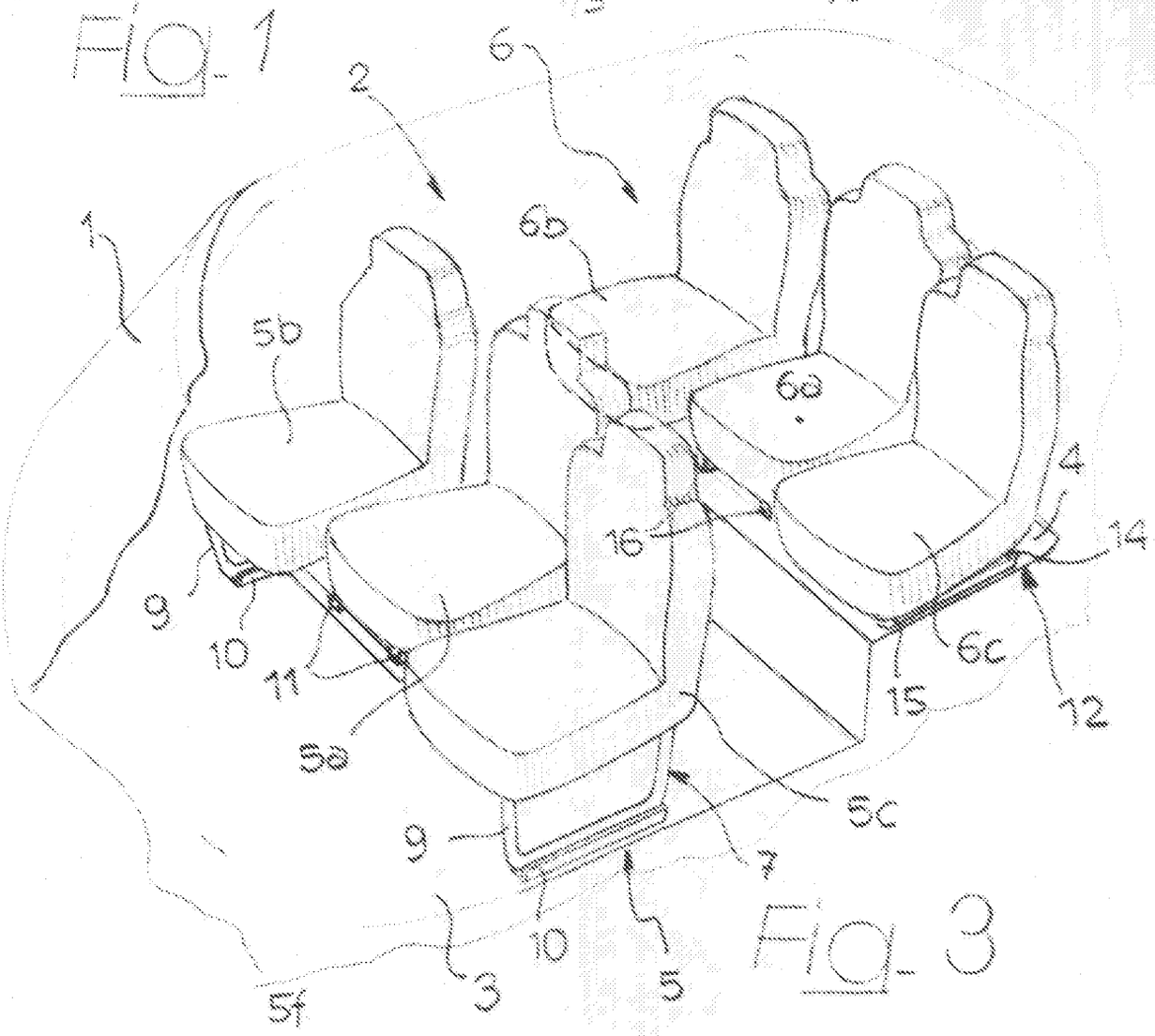
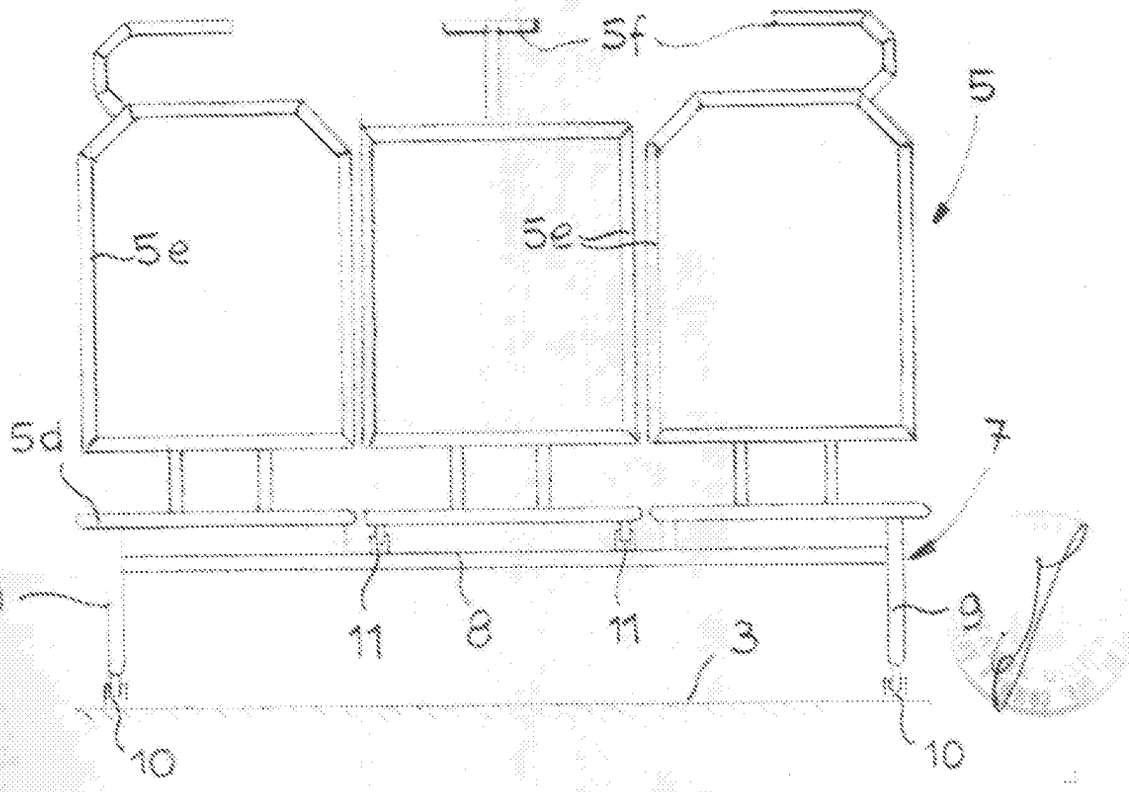


Fig. 3



ing. Giancarlo NOTARO
N. Iscr. ALBO 259
(In proprio e per gli altri)

Fig 4

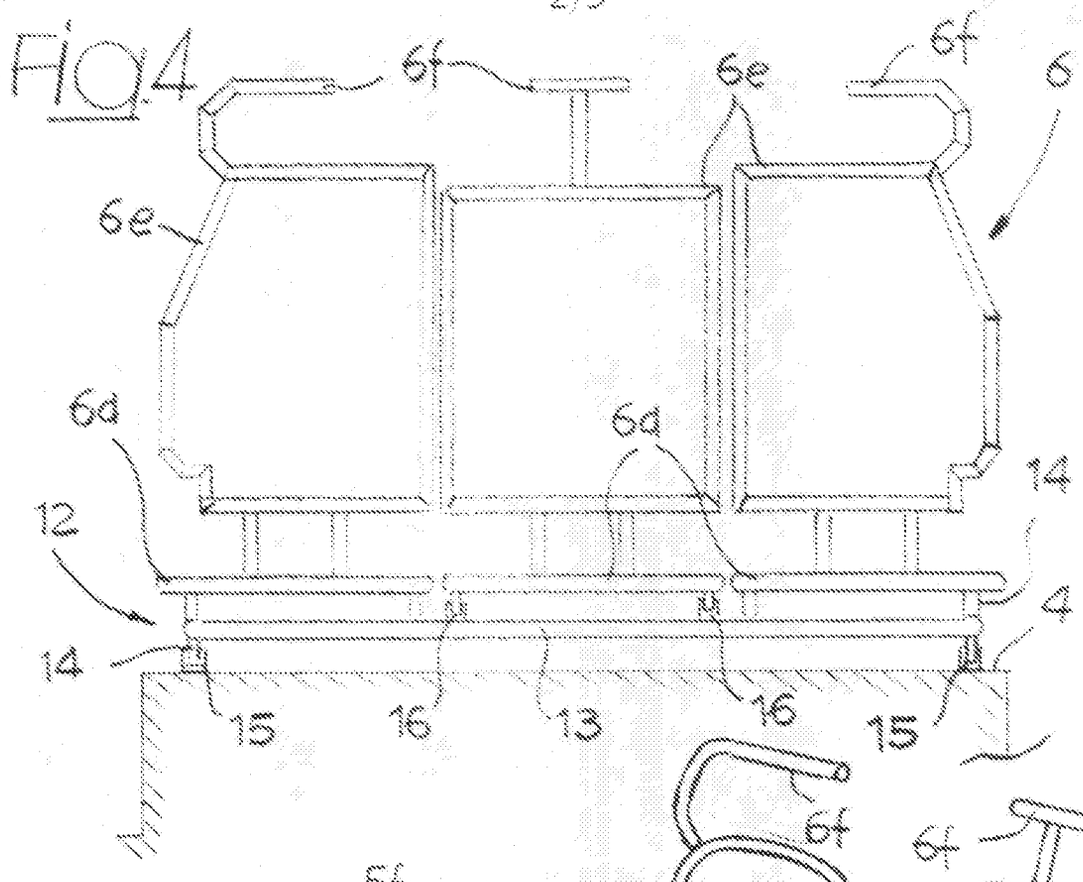
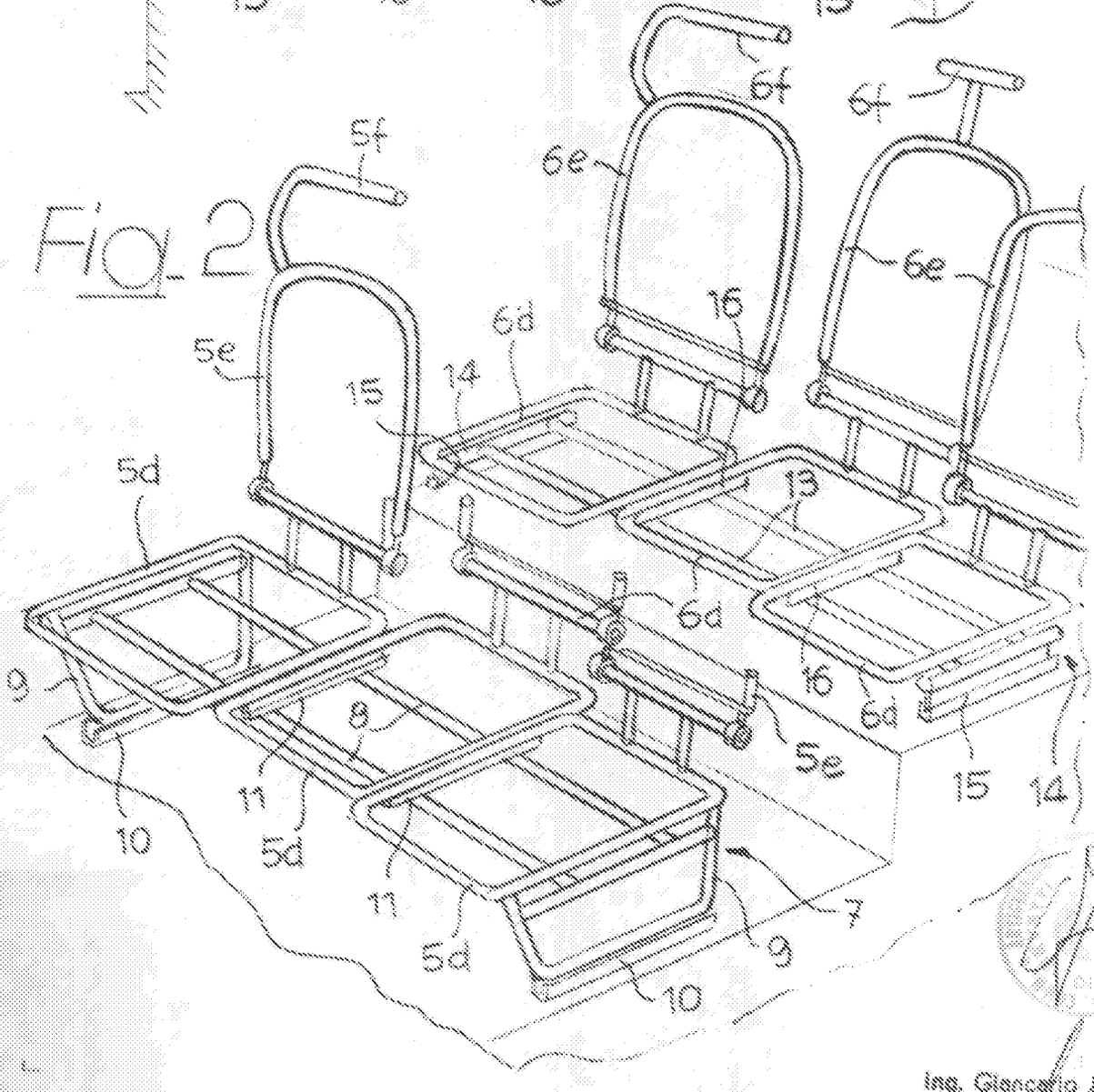


Fig 2



Ing. Giancarlo NOTARO
N. Iscr. Albo 258
(in proprio e per gli altri)

Fig.5

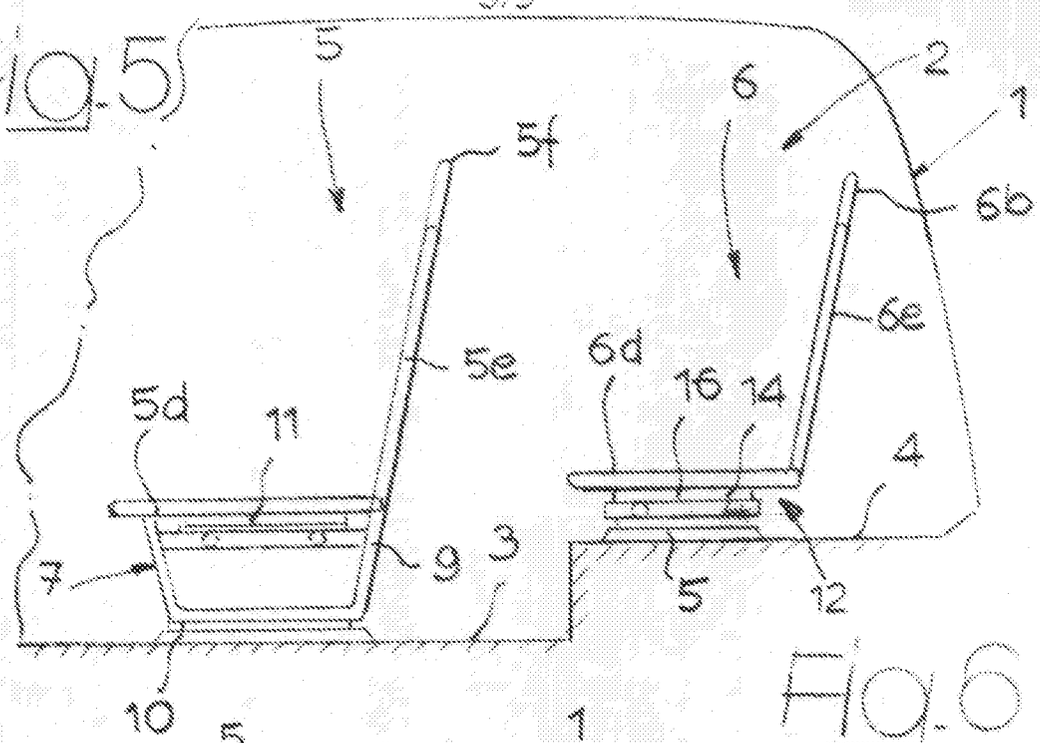


Fig.6

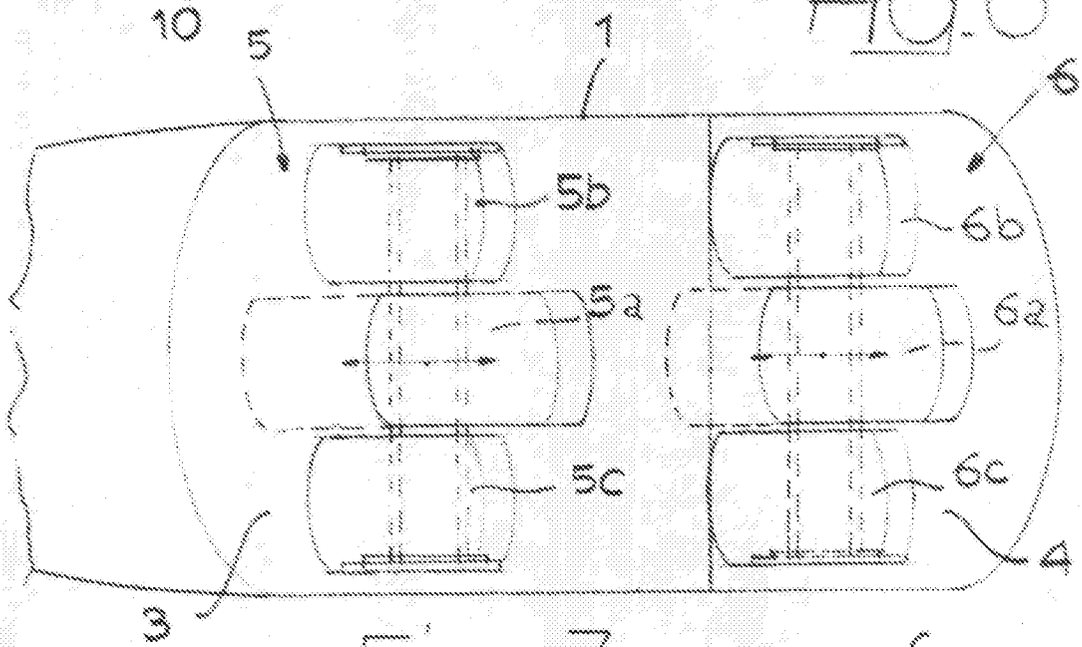
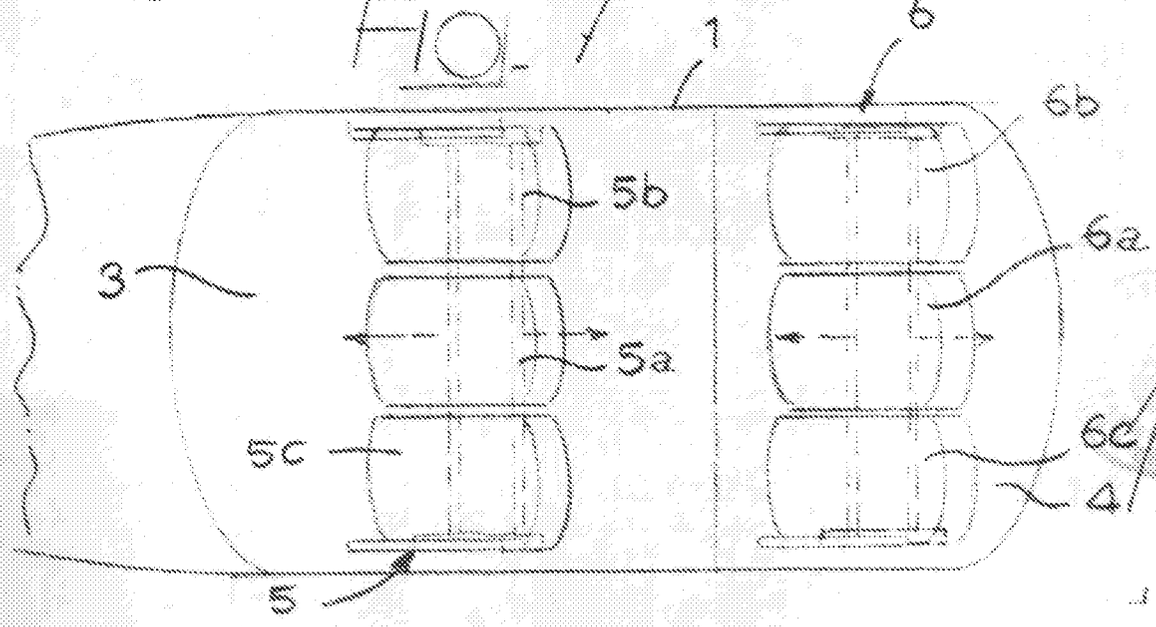


Fig.7



Ing. Giancarlo NOTARO
N. Iscriz. ALBO 238
(in proprio e per gli altri)