

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 076 120**

21 Número de solicitud: 201131261

51 Int. Cl.:

B62J 33/00 (2006.01)

B62J 1/00 (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación: **07.12.2011**

71 Solicitante/s:
NAD, S.L.
C. Octavio Lacante Pallisón, 2-6
08100 MOLLET DEL VALLÈS, BARCELONA, ES

43 Fecha de publicación de la solicitud: **07.02.2012**

72 Inventor/es:
XICOLA GASCON, JAUME

74 Agente: **Ponti Sales, Adelaida**

54 Título: **ASIENTO PARA MOTOCICLETA CON RESISTENCIA DE CALEFACCIÓN INTEGRADA**

ES 1 076 120 U

DESCRIPCIÓN

Asiento para motocicleta con resistencia de calefacción integrada.

La presente invención se refiere a un asiento para motocicleta con resistencia de calefacción integrada.

5

ANTECEDENTES DE LA INVENCION

Los asientos de motocicleta están constituidos principalmente por un cojín flexible, preferentemente de espuma de poliuretano colada en molde, y un tapizado exterior de piel artificial o de piel natural. Algunos asientos de motocicleta incluyen sistemas de calefacción que permiten regular la temperatura del asiento para el confort del usuario.

10

Son conocidos diferentes tipos de sistemas de calefacción para asientos de motocicleta y de automóvil, la mayoría formados por un elemento calefactor que se introduce entre el cojín y el tapizado en el momento del montaje. No obstante, este montaje tiene el inconveniente de que se deben añadir diferentes capas de espuma flexible u otro material de tapicería para aislar puntos calientes, distribuir el calor de manera uniforme a la superficie y disimular las irregularidades superficiales que produce la introducción del elemento calefactor con las correspondientes

15

conexiones eléctricas.

Generalmente, el elemento calefactor consiste en una resistencia formada por un hilo o cable metálico flexible recubierto de teflón o de otro aislamiento adecuado, y está fijado sobre una lámina de soporte que puede ser de material textil, de espuma de poliuretano, de film elástico, etc. Dicha lámina de soporte con la resistencia eléctrica queda situada entre el cojín de espuma y el tapizado.

20

Otro sistema de calefacción conocido consiste en utilizar una manta calefactada que se sobrepone al asiento convencional.

DESCRIPCIÓN DE LA INVENCION

25

El objetivo del asiento para motocicleta con resistencia de calefacción integrada de la presente invención es solventar los inconvenientes que presentan los asientos conocidos en la técnica, proporcionando una integración de la resistencia de calefacción dentro del asiento más sencilla y económica, y sin afectar al diseño externo del asiento.

30

El asiento para motocicleta con resistencia de calefacción integrada, objeto de la presente invención, es del tipo que dicho asiento comprende un cojín de espuma, preferentemente espuma de poliuretano colada en molde, y un tapizado exterior, y comprendiendo dicha resistencia de calefacción un hilo o cable metálico recubierto por un elemento aislante, y se caracteriza por el hecho de que la resistencia de calefacción está sobremoldeada dentro de la espuma de poliuretano que conforma el cojín.

35

La integración de la resistencia de calefacción dentro de la espuma de poliuretano se consigue introduciendo y fijando la resistencia en el molde de la espuma de poliuretano antes de colar los líquidos que formaran la espuma, ya sea distribuyendo la resistencia directamente dentro del molde, con los soportes de sujeción adecuados en la cara no visible, o bien más fácilmente fijando una lámina de soporte que lleve unida la resistencia, también utilizando los soportes de sujeción adecuados.

40

La resistencia de calefacción sobremoldeada dentro de la espuma de poliuretano según la invención presenta dos ventajas principales. Por una parte, permite conseguir las formas y acabados requeridos para el cojín, que con otros sistemas de calefacción conocidos no se pueden llegar a conformar al tener capas externas de materiales de tapizado que no se pueden conformar adecuadamente y que modifican el perfil original del cojín, especialmente al redondear las esquinas. Por otra parte, se reduce el coste y el tiempo de tapizado.

Otras ventajas secundarias de la invención son la reducción de piezas diferentes necesarias para fabricar un asiento, la obtención de la misma forma exterior que un asiento sin calefacción, y la disminución del coste de los utillajes.

45

Según una realización de la presente invención, la resistencia está embebida directamente dentro de la espuma de poliuretano del cojín.

Según otra realización de la presente invención, la resistencia está unida a una lámina de soporte, estando dicha lámina junto con la resistencia embebidas dentro de la espuma de poliuretano del cojín.

50

La lámina de soporte debe tener una forma que no produzca efectos nocivos en la distribución de la espuma dentro del molde, debe estar construida de unos materiales que no afecten a la reacción química del poliuretano y debe quedar unida a la masa de la espuma.

Para ello, se pueden utilizar láminas o films de poliuretano y/o poliéster u otros materiales que tengan

la misma afinidad química que la espuma.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

5 Con el fin de facilitar la descripción de cuanto se ha expuesto anteriormente se adjuntan unos dibujos en los que, esquemáticamente y tan sólo a título de ejemplo no limitativo, se representa un caso práctico de realización del asiento para motocicleta con resistencia de calefacción integrada de la invención, en los cuales:

la figura 1 es una vista en planta esquemática del asiento, mostrando la resistencia unida a una lámina de soporte embebida en la espuma de poliuretano del cojín; y

la figura 2 es una sección transversal del asiento, según la línea II-II de la figura 1.

DESCRIPCIÓN DE UNA REALIZACIÓN PREFERIDA

10 Tal como se puede apreciar en las figuras 1 y 2, el asiento 1 para motocicleta con resistencia de calefacción 2 integrada de la presente invención, es del tipo que dicho asiento 1 comprende un cojín 3 de espuma de poliuretano colada en molde y un tapizado exterior 4, y comprendiendo dicha resistencia de calefacción 2 un hilo o cable metálico recubierto por un elemento aislante.

15 En esta realización, la resistencia de calefacción 2 está unida a una lámina de soporte 5 para mayor manejabilidad. En este caso, la resistencia de calefacción 2 y la lámina de soporte 5 están sobremoldeadas dentro de la espuma de poliuretano que conforma el cojín 3. Se pueden utilizar láminas o films de poliuretano y/o poliéster u otros materiales que tengan la misma afinidad química que la espuma.

20 La integración de la resistencia de calefacción 2 con la lámina de soporte 5 dentro de la espuma de poliuretano del cojín 3 se consigue introduciendo y fijando la lámina de soporte 5 en el molde de la espuma de poliuretano antes de colar los líquidos que formaran la espuma, utilizando soportes de sujeción adecuados en la cara no visible.

Se consigue una integración de la resistencia de calefacción 2 dentro del asiento 1 más sencilla y con un menor coste de fabricación. Además, el diseño externo del asiento 1 no se ve afectado.

REIVINDICACIONES

5 1. Asiento (1) para motocicleta con resistencia de calefacción (2) integrada, comprendiendo dicho asiento (1) un cojín de espuma (3), preferentemente espuma de poliuretano colada en molde, y un tapizado exterior (4), y comprendiendo dicha resistencia de calefacción (2) un hilo o cable metálico recubierto por un elemento aislante, caracterizado por el hecho de que la resistencia de calefacción (2) está sobremoldeada dentro de la espuma de poliuretano que conforma el cojín (3).

2. Asiento (1), según la reivindicación 1, en el que la resistencia (2) está embebida directamente dentro de la espuma de poliuretano del cojín (3).

10 3. Asiento (1), según la reivindicación 1, en el que la resistencia (2) está unida a una lámina de soporte (5), estando dicha lámina (5) junto con la resistencia (2) embebidas dentro de la espuma de poliuretano del cojín (3).

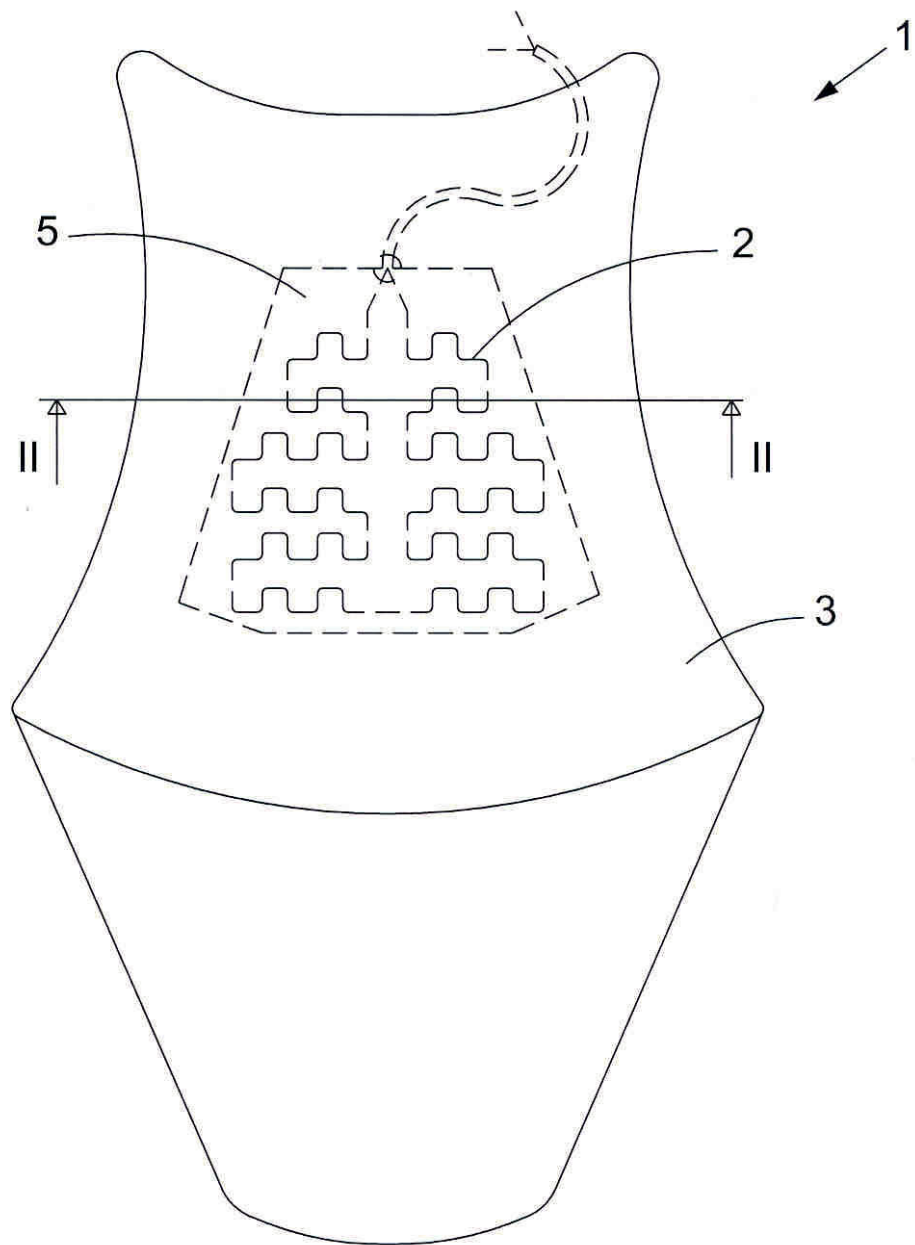


FIG. 1

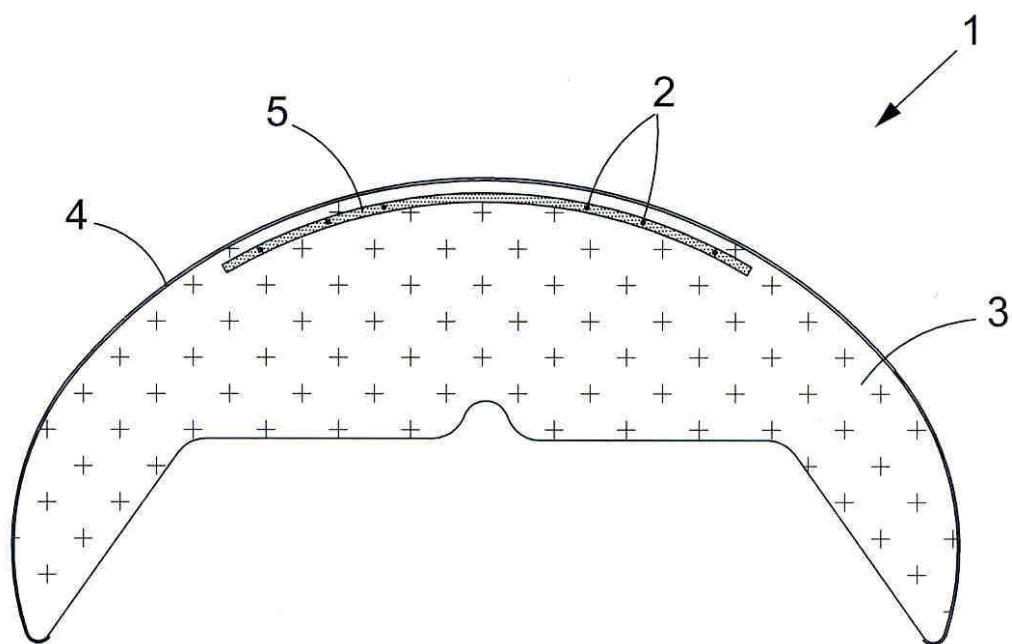


FIG. 2