(19) OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(11) Número de publicación: **2 305 664**

(51) Int. Cl.:
B62D 33/06 (2006.01)

(12) TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA T3

(86) Número de solicitud europea: **04106994 .9**
(86) Fecha de presentación : **27.12.2004**
(87) Número de publicación de la solicitud: **1557343**
(87) Fecha de publicación de la solicitud: **27.07.2005**

(54) Título: **Cama plegable dividida para una cabina de vehículo, especialmente para la cabina de un vehículo industrial, y cabina de vehículo equipada con dicha cama.**

(30) Prioridad: **23.01.2004 IT MI04A0090**

(45) Fecha de publicación de la mención BOPI:
01.11.2008

(45) Fecha de la publicación del folleto de la patente:
01.11.2008

(73) Titular/es: **IVECO S.p.A.**
Via Puglia 35
10156 Torino, IT

(72) Inventor/es: **Ropolo, Bruno**

(74) Agente: **Álvarez López, Fernando**

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

Venta de fascículos: Oficina Española de Patentes y Marcas. Pº de la Castellana, 75 – 28071 Madrid

DESCRIPCIÓN

Cama plegable dividida para una cabina de vehículo, especialmente para la cabina de un vehículo industrial, y cabina de vehículo equipada con dicha cama.

Esta invención se refiere a una cama plegable dividida para una cabina de vehículo, especialmente para la cabina de un vehículo industrial, y a una cabina de vehículo equipada con dicha cama.

Las cabinas de vehículos industriales, especialmente las de los camiones de larga distancia, normalmente tienen una cama, situada detrás de los asientos, de modo que el conductor o el pasajero puedan descansar dentro de la cabina.

Al diseñar estas camas, surgen problemas debido a la necesidad de ocupar tan poco espacio como sea posible en un lugar tal como la cabina del conductor, donde hay una cantidad limitada de espacio disponible, sin reducir el nivel de comodidad. Este tipo de camas debe ocupar tan poco espacio como sea posible, especialmente cuando no están utilizándose, de modo que el espacio de la cabina pueda utilizarse de la mejor forma posible.

Esto supone aún más un problema si la cabina debe contener más de una cama para permitir que más de una persona descanse al mismo tiempo, por ejemplo, el conductor y el pasajero, o dos conductores que conducen por turnos, por ejemplo, durante paradas de descanso.

El documento DE-A-2827876 describe una cama para una cabina de vehículo, dividida en una parte delantera y una parte trasera, con un mecanismo de plegado, por lo que la cama puede situarse en una primera posición horizontal, en la que la parte delantera y la parte trasera están situadas una al lado de otra, y una segunda posición elevada, en la que la parte delantera y la parte trasera están plegadas. Sin embargo, esta solución no es óptima, especialmente para el sistema de soporte para la cama.

Esta invención pretende superar estos inconvenientes con una cama para una cabina de vehículo, especialmente para su uso en un vehículo industrial, que, cuando no está siendo utilizada, puede plegarse y guardarse en la parte posterior de la cabina, ocupando así muy poco espacio e incrementando la cantidad de espacio disponible dentro de la cabina.

Esta invención se refiere a una cama para una cabina de vehículo, especialmente para uso en un vehículo industrial, tal como se describe en la reivindicación 1.

Esta invención se refiere, en particular, a una cama para una cabina de vehículo, especialmente para uso en un vehículo industrial, y a una cabina de vehículo equipada con dicha cama, tal como se describe de forma más completa en las reivindicaciones, que son parte integrante de esta descripción.

Los objetivos y ventajas de esta invención quedarán claros a partir de la siguiente descripción detallada de una realización preferida (y las formas de realización alternativas respectivas) y los dibujos adjuntos a la presente descripción, que son meramente ilustrativos y no limitativos, de los cuales:

la fig. 1 es una vista en planta desde arriba en sección transversal de una cabina de vehículo equipada con una cama según esta invención;

las figs. 2a, 2b, 2c, 2d son, respectivamente, una vista en planta desde arriba, una vista lateral, una vista frontal y una vista en perspectiva de la estructura de la cama plegable dividida según esta invención;

las figs. 3a, 3b, 3c, 3d son, respectivamente, una vista en planta desde arriba, una vista lateral, una vista frontal y una vista en perspectiva de la cama plegable dividida con acolchado;

las figs. 4a, 4b, 4c son vistas laterales en sección transversal del perfil de cabina con la cama, respectivamente, en la posición desplegada horizontal, en la posición plegada horizontal, en la posición plegada y guardada.

En los dibujos, se utilizan los mismos números y letras de referencia para identificar los mismos elementos.

La figura 1 es un dibujo esquemático que ilustra una vista en sección transversal en planta desde arriba de la cabina 1, equipada con una posición de conducción y una posición de pasajero con los asientos respectivos, y una parte trasera que aloja preferiblemente la cama 2 según esta invención, que está situada cerca de la pared 3 trasera de la cabina. La cama está dividida en dos partes 4 y 5, que están situadas una junto a otra y paralelas a la pared 3 trasera.

Las figuras 2a, 2b, 2c, 2d y las figuras 3a, 3b, 3c, 3d ilustran los diversos componentes de la cama 2.

La cama 2 consiste en dos partes, la parte 4 delantera y la parte 5 trasera, que están situadas una junto a otra longitudinalmente.

Hay dos escuadras 6 y 7 de soporte metálicas. Este tipo de escuadras de soporte están sujetas a la estructura de la cabina y tienen un punto de giro que constituye el punto de anclaje de los brazos 8 y 9 metálicos de plegado respectivos.

La parte 4 delantera de la cama está sujeta a los brazos 8 y 9 de plegado, por ejemplo, utilizando tornillos o pasadores 10 fijos, que forman una unidad con los brazos.

Las paredes laterales de la estructura de la parte 5 trasera de la cama están dotadas con pasadores 11 sobresalientes que se ajustan en rebajes correspondientes adecuados en los brazos 8 y 9 que alojan los pasadores 11, de modo que, en la posición horizontal, la parte 5 trasera es paralela a y está en línea con la parte 4 delantera.

También hay dos escuadras 12 y 13 conectadas, en un extremo, al brazo 8 y 9 correspondiente y, en el otro extremo, a la parte 5 trasera de la cama.

La función de las escuadras 12 y 13 se explica de forma más clara en las figuras 4a, 4b, 4c, que ilustran cómo puede plegarse la cama según esta invención.

En la figura 4a, la cama está en la posición horizontal descendida lista para ser usada, a una distancia del techo de la cabina 3 que es suficiente para permitir que una persona se tumbe de forma cómoda. Además, existe suficiente espacio debajo de la cama, por ejemplo, para otra cama u otros elementos no mostrados en la figura.

Cuando está en la posición horizontal, la cama puede descansar en soportes de anclaje adicionales, no mostrados en las figuras: por ejemplo, los extremos sobresalientes de los brazos 8 y 9 pueden descansar en escuadras en L sujetas a las paredes laterales de la cabina.

La figura 4b ilustra la cama en la posición horizontal, pero plegada, es decir, con la parte 5 trasera plegada sobre la parte 4 delantera. Obsérvese la función de las escuadras 12 y 13 (mostradas en la figura): éstas mantienen la parte delantera y la parte trasera de la cama separadas la distancia correcta. Si las dos par-

tes estuvieran unidas por medio de un simple pasador que las acopla, se aplastarían entre sí a lo largo del pliegue, lo que eventualmente reduciría la elasticidad del acolchado de la cama. La presencia de las escuadras 12 y 13 elimina este inconveniente.

La figura 4c ilustra la cama en la posición plegada y elevada cuando no está siendo utilizada. Puede utilizarse cualquier procedimiento conocido para asegurar la cama a la carrocería para evitar que se baje. Obsérvese la reducida cantidad de espacio que se utiliza con la cama en esta posición, lo que significa que se puede acceder a prácticamente todo el espacio del interior de la cabina y utilizarse y, en particular, es posible que una persona esté de pie dentro de la cabina.

Además, la parte trasera superior de la cabina 3 puede adaptarse para incluir un rebaje que puede alojar la cama plegada en la posición elevada, de modo que ocupe incluso menos espacio.

Las figuras 2a, 2b, 2c, 2d ilustran la estructura de la estructura de soporte de la cama de forma más clara. Este tipo de construcción puede estar hecha de cualquier material conocido siempre que sea resistente y fiable, por ejemplo, metal o plástico rígido.

Las figuras 3a, 3b, 3c, 3d ilustran la configuración externa final de la cama de forma más clara, con las dos partes, la parte delantera y la parte trasera, dotadas de colchones con un acolchado común de tipo conocido.

Resultará evidente al experto en la técnica que pueden concebirse y ponerse en práctica otras realizaciones alternativas y equivalentes de la invención sin salirse del alcance de la invención.

Por ejemplo, una realización posible consiste en anclar la parte 5 trasera de la cama a los brazos 8 y 9 de modo que la parte 4 delantera pueda extraerse y plegarse.

La descripción expuesta anteriormente permitirá a un experto en la técnica implementar la invención sin introducir detalles constructivos adicionales.

REIVINDICACIONES

1. Cama para una cabina de vehículo, especialmente para su uso en un vehículo industrial, estando dividida dicha cama longitudinalmente en dos partes, una parte (4) delantera y una parte (5) trasera, y comprende un mecanismo de plegado por lo que la cama puede situarse en una primera posición horizontal, en la que dicha parte (4) delantera y dicha parte (5) trasera están sustancialmente alineadas y dispuestas una junto a otra, y una segunda posición elevada en la que dicha parte (4) delantera y dicha parte (5) trasera están plegadas una encima de otra, **caracterizada** porque dicho mecanismo de plegado comprende dos brazos (8, 9) de plegado que están colocados transversalmente de un lado a otro de la cama y porque dicha parte (4) delantera está sujeta a dichos brazos y porque dicha parte (5) trasera se ajusta horizontalmente en dichos brazos de modo que puede extraerse girando un extremo de dichos brazos a un lado de la cabina.

2. Cama para una cabina de vehículo según la reivindicación 1, **caracterizada** porque dicho mecanismo de plegado también comprende dos escuadras (12, 13) conectadas, en un extremo, al brazo (8, 9) correspondiente y, en el otro extremo, a dicha parte (5) trasera de la cama, de modo que, en dicha segunda posición elevada, dicha parte (4) delantera y dicha parte (5) trasera se mantienen separadas una distancia correcta de modo que pueden plegarse sin aplastarse entre sí.

3. Cama para cabina de vehículo según la reivindicación 1, **caracterizada** porque dicho mecanismo de plegado también comprende dos escuadras (6, 7) de soporte que se sujetan a la cabina y tienen un punto de giro que constituye el punto de anclaje y giro de dichos brazos (8, 9) de plegado.

4. Cama para una cabina de vehículo según la reivindicación 1, **caracterizada** porque las paredes laterales de dicha parte (5) trasera están dotadas con pasadores (11) sobresalientes que se ajustan en rebajes correspondientes en dichos dos brazos (8, 9) de plegado para asegurar dicha primera posición horizontal.

5. Cama para una cabina de vehículo según la reivindicación 1, **caracterizada** porque, en dicha segunda posición elevada, la cama está en la parte trasera superior de la cabina y porque, en dicha primera posición horizontal, dicha parte (4) delantera está dirigida al interior de la cabina y dicha parte (5) trasera está dirigida a la pared trasera de la cabina.

6. Cama para una cabina de vehículo según la reivindicación 1, **caracterizada** porque, en dicha segunda posición elevada, la cama está en la parte trasera superior de la cabina y porque, en dicha primera posición horizontal, dicha parte (5) trasera está dirigida al interior de la cabina y dicha parte (4) delantera está dirigida a la pared trasera de la cabina.

7. Cabina de vehículo, especialmente la cabina de un vehículo industrial, equipada con una cama según cualquiera de las reivindicaciones precedentes.

8. Cabina de vehículo según la reivindicación 7, **caracterizada** porque la parte trasera superior de la misma presenta un rebaje que es adecuado para alojar la cama plegada en la posición elevada.

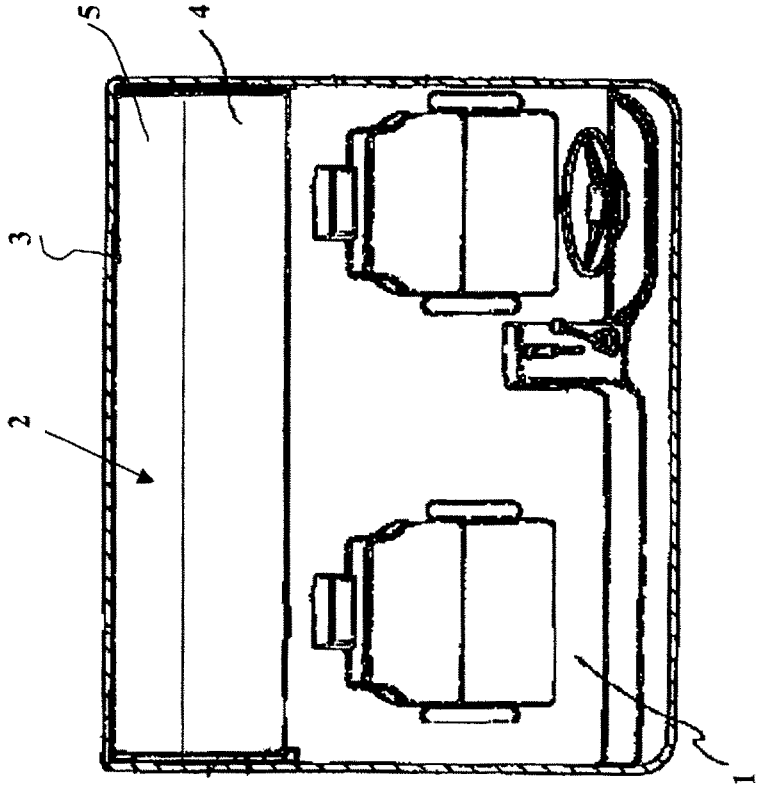


FIG. 1

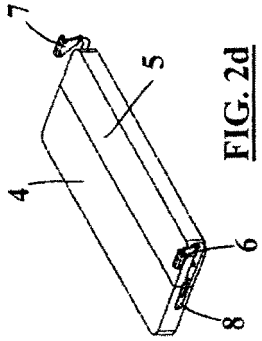


FIG. 2d

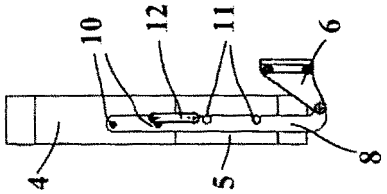


FIG. 2b

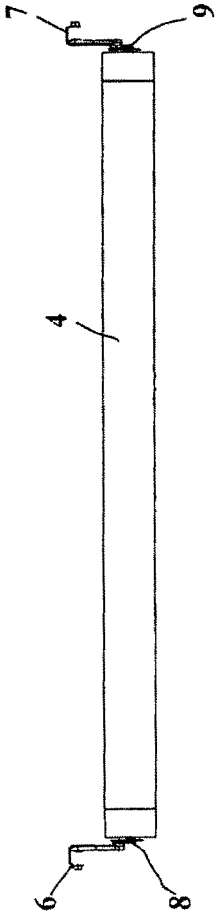


FIG. 2c

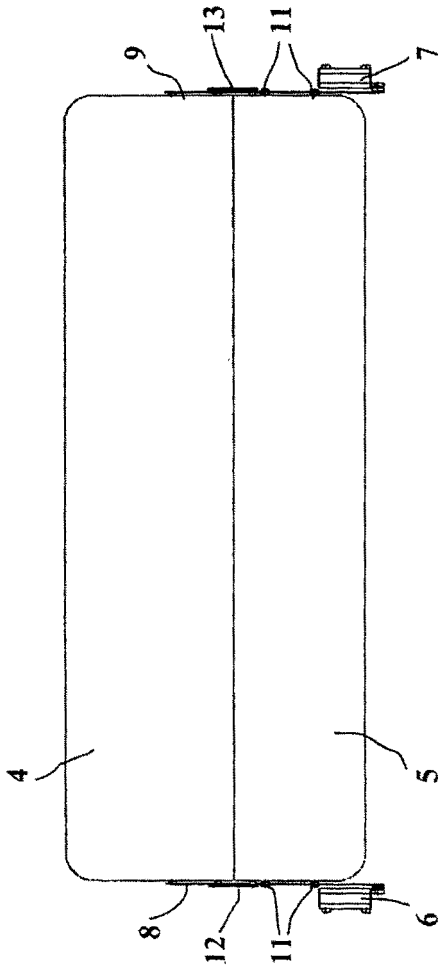


FIG. 2a

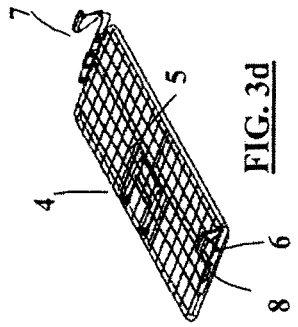


FIG. 3d

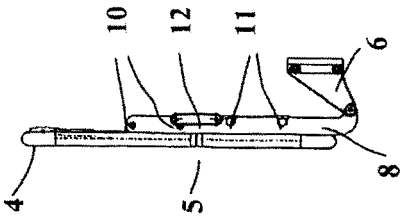


FIG. 3b

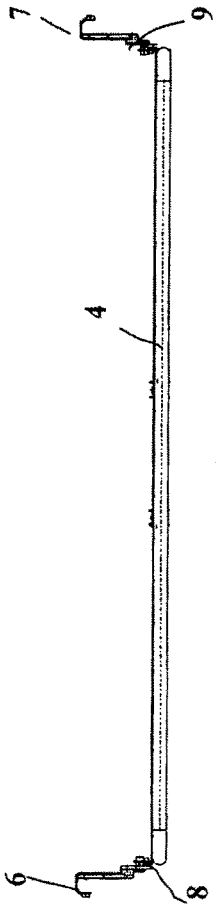


FIG. 3c

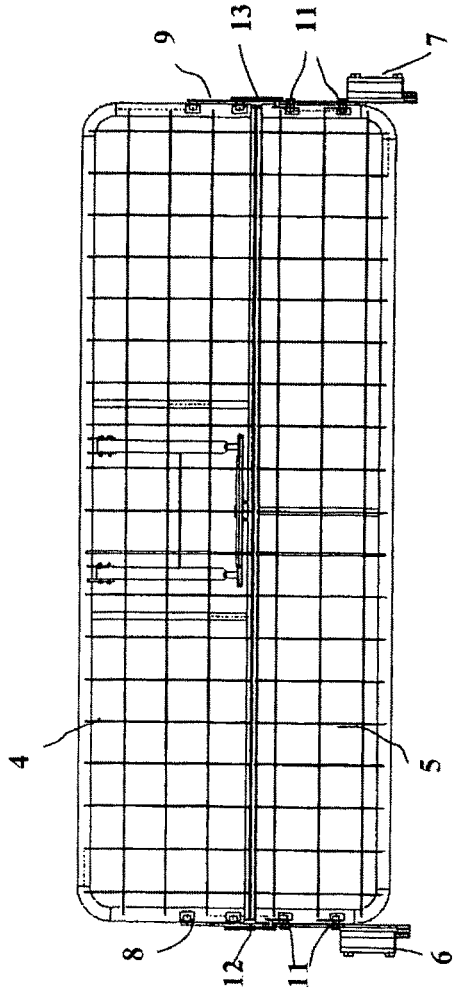


FIG. 3a

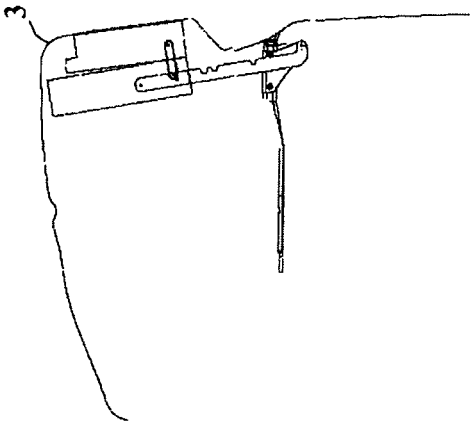


FIG. 4c

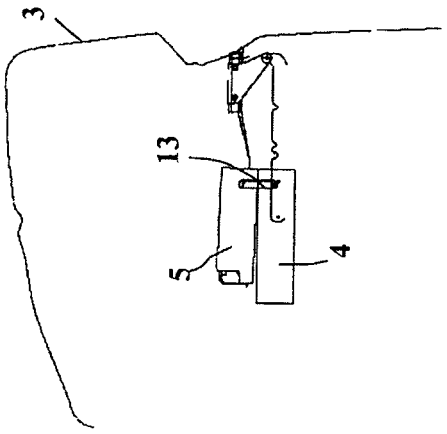


FIG. 4b

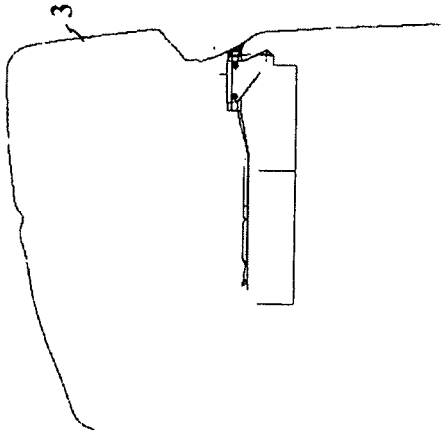


FIG. 4a