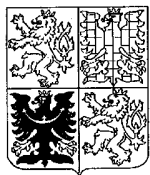


PŘIHLÁŠKA VYNÁLEZU

zveřejněná podle § 31 zákona č. 527/1990 Sb.

(19)
ČESKÁ
REPUBLIKA



ÚŘAD
PRŮMYSLOVÉHO
VLASTNICTVÍ

(22) Přihlášeno: 01.09.1999

(32) Datum podání prioritní přihlášky: 17.09.1998

(31) Číslo prioritní přihlášky: 1998/19842595

(33) Země priority: DE

(40) Datum zveřejnění přihlášky vynálezu: 12.04.2000
(Věstník č. 4/2000)

(21) Číslo dokumentu:

1999 - 3110

(13) Druh dokumentu: A3

(51) Int. Cl. ⁷:

B 60 N 2/14

(71) Přihlašovatel:

MAGNA-SITZSYSTEME GMBH,
Lohr/Main, DE;

(72) Původce:

Rust Franz Arnold, Johannesburg, DE;

(74) Zástupce:

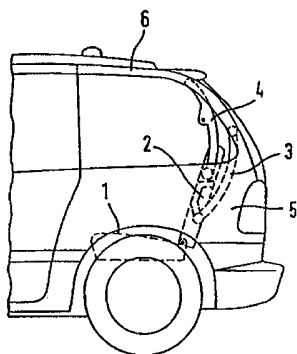
PATENTSERVIS PRAHA a.s., Jivenská 1, Praha 4,
140 00;

(54) Název přihlášky vynálezu:

Lavicové sedadlo pro motorová vozidla

(57) Anotace:

Řešením je lavicové sedadlo se sedačkou /1/ a opěradlem /2/ pro motorová vozidla, zejména typu kombi nebo van, které je za účelem přípravy doplňkového nákladového prostoru odstranitelné ze své užitné polohy. Sedačka /1/ je upevněna na opěradle /2/ jako výklopná do výšky, a opěradlo /2/ je výkyvně spojeno s karosérií /5/ vozidla pomocí dvou dvojic pák /3, 4/, které společně s opěradlem /2/ a karosérií /5/ vozidla tvoří čtyřkloubový mechanismus, pomocí něhož je lavicové sedadlo výkyvně do zvednuté polohy pod střechou /6/ vozidla okolo os směřovaných napříč k podélné ose vozidla.



60531x)

- 1 -

PV 3110 - 99
01.12.77

Lavicové sedadlo pro motorová vozidla

Oblast techniky

Vynález se týká lavicového sedadla se sedačkou a opěradlem pro motorová vozidla, zejména typu kombi nebo van, které je za účelem přípravy doplňkového nákladového prostoru odstranitelné ze své užité polohy.

Dosavadní stav techniky

Ke zvětšení nákladového prostoru motorových vozidel se staly známými různé možnosti, které sahají od jednoduchého překlopení opěradla dopředu až ke kompletnímu odebrání jednotlivých sedadel, popřípadě jednoho nebo více lavicových sedadel. Jestliže se dopředu překlopí jen opěradlo nebo nějaká jeho část, nevznikne většinou rovná úložná plocha, takže takto vzniklý nákladový prostor je využitelný jen podmíněně. Podstatně příznivější je naproti tomu to, jestliže se může dopředu překlopit nejen opěradlo, nýbrž i sedačka, protože potom jsou spíše dosažitelné větší a obecně rovné úložné plochy.

Odebráním jednotlivých sedadel nebo lavicových sedadel se nákladový prostor samozřejmě doplňkově zvětší o objem, který zaujímaly odebrané části, takže může být vzniklý nákladový prostor u takovýchto vozidel optimálně využit. Nehledě na ne vždy zcela jednoduchou demontáž a montáž, vzniká v takovýchto případech nevýhoda v tom, že také zpáteční cesta musí probíhat se zmenšeným počtem míst k sedění, protože odebraná sedadla jsou uložena doma

v garáži. Zvýšená potřeba sedadel vzniklá při zpáteční cestě nemůže být tedy pokryta.

Základem vynálezu je tedy úkol dalšího zlepšení a usnadnění přípravy doplňkového nákladového prostoru u výše uvedených typů vozidel a zejména odstranění naznačených nevýhod.

Podstata vynálezu

Pro řešení tohoto úkolu se navrhuje, aby sedačka byla upevněna na zadním opěradle jako do výšky výklopná, a aby byl v konci páru madel ze strany střechy uvažován otočně uložený nosný rám, na kterém je lavicové sedadlo upevněno, a pomocí kterého je lavicové sedadlo po vyklopení sedačky do výšky proti opěradlu výkyvné z užitné polohy do složené polohy bezprostředně pod střechou vozidla.

Vynález vychází z toho, že je žádoucí dát při zvětšené potřebě nákladového prostoru nevyužitá sedadla kdykoliv rychle opět k dispozici, jestliže už není doplňkový nákladový prostor zapotřebí. Přitom se využívá toho, že častokrát je sice velká úložná plocha potřeba, jen vzácně se ale nákladový prostor využívá až pod střechu vozidla. Řešením podle vynálezu se nákladový prostor, který je celkově k dispozici, tedy omezí jen tam, kde v převažujícím počtu případů použití beztak nemůže být využit. Zejména u vozidel typu kombi a malých typů van se tak může dosáhnout značného zvětšení nákladového prostoru, aniž by se nepotřebné lavicové sedadlo muselo nechat doma. Přípravu doplňkového nákladového prostoru lze zajistit několika málo ručními úkony, aniž by bylo nutné pohybovat s velkými

hmotnostmi a aniž by bylo potřeba obtížných montážních prací.

Účelná provedení a další rozvinutí vynálezecké myšlenky jsou popsány v závislých nárocích 2 až 14.

Přehled obrázků na výkresech

Další detaily a přednosti jsou blíže vysvětleny na příkladu provedení vynálezu podle připojených výkresů, které znázorňují na obr. 1 až obr. 4 čtyři různé polohy lavicového sedadla podle vynálezu, přičemž jsou vztahovými značkami označeny následující objekty: sedačka 1, opěradlo 2, dvojice 3 pák, dvojice 4 pák, karosérie 5 vozidla a střecha 6 vozidla.

Příklady provedení vynálezu

Obě dvojice 3 a 4 pák jsou kloubově spojeny jednak s opěradlem 2, a jednak s karosérií 5 vozidla tak, že jsou vykyvnutelné kolem os směřovaných napříč k podélnému směru vozidla, a společně s opěradlem 2 a karosérií 5 vozidla tvoří čtyřkloubovou mechaniku. Jak je samozřejmě na obr. 1 až obr. 4 patrné, musí se za účelem převedení lavicového sedadla ze své užité polohy, viz obr. 1, do své zvednuté polohy, viz obr. 4, nejdříve vyklopit sedačka 1 nahoru proti opěradlu, až zaujme polohu znázorněnou na obr. 2. Následně se může lavicové sedadlo pomocí čtyřkloubového mechanismu otočit přes mezipolohu podle obr. 3 do své zvednuté polohy. Dvojice 3 a 4 pák jsou zvenku bočně příkloubeny na opěradle 2 a provedeny tak, že lavicové sedadlo je mezi nimi bez

01.09.99

- 4 -

překážky výkyvné, a že i dvojice pák si samy vzájemně nepřekáží.

Detaily konstrukčního provedení dvojic pák, jejich přikloubení na opěradle a karosérii vozidla, jakož i účelná další provedení a doplňky pro lavicové sedadlo podle vynálezu lze seznat ze závislých nároků.

Zastupuje:

60531x)

01.09.99

PV 3110-99

- 5 -

P A T E N T O V É N Á R O K Y

1. Lavicové sedadlo se sedačkou a opěradlem pro motorová vozidla, zejména typu kombi nebo van, které je za účelem přípravy doplňkového nákladového prostoru odstranitelné ze své užitné polohy,
v y z n a č u j í c í s e t í m, že sedačka (1) je upevněna na opěradle (2) jako výklopná do výšky, a že opěradlo (2) je výkyvně spojeno s karosérií (5) vozidla pomocí dvou dvojic (3, 4) pák, které společně s opěradlem (2) a karosérií (5) vozidla tvoří čtyřkloubovou mechaniku, pomocí níž je lavicové sedadlo (1, 2) výkyvné do zvednuté polohy pod střechou (6) vozidla okolo os směřovaných napříč k podélné ose vozidla.
2. Lavicové sedadlo podle nároku 1,
v y z n a č u j í c í s e t í m, že dvojice (3, 4) pák jsou příkloubeny vně na opěradle (2) na přibližně jedné třetině a dvou třetinách výšky.
3. Lavicové sedadlo podle nároku 1 nebo 2,
v y z n a č u j í c í s e t í m, že dvojice (3, 4) pák jsou příkloubeny v karosérii (5) vozidla nad lavicovým sedadlem (1, 2).
4. Lavicové sedadlo podle nároku 3,
v y z n a č u j í c í s e t í m, že první dvojice pák je v karosérii (5) vozidla příkloubena nad horním koncem opěradla (2) a přibližně v prodloužení užitné

sedadla (1, 2) dolů.

10. Lavicové sedadlo podle některého z nároků 1 až 9,
v y z n a č u j í c í s e t í m, že zvednutá poloha
lavicového sedadla (1, 2) je vytvořena bezprostředně
pod střechou (6) vozidla, a viděno v podélném směru
vozidla, před body příkloubení druhé dvojice (4) pák
v karosérii (5) vozidla.
11. Lavicové sedadlo podle některého z nároků 1 až 10,
v y z n a č u j í c í s e t í m, že jsou uvažovány
pneumatické, hydraulické nebo mechanické prostředky
k usnadnění výkyvného pohybu.
12. Lavicové sedadlo podle některého z nároků 1 až 11,
v y z n a č u j í c í s e t í m, že je jak v užité
poloze tak i ve zvednuté poloze zablokovatelné
s karosérií (5) vozidla.
13. Lavicové sedadlo podle nároku 12,
v y z n a č u j í c í s e t í m, že blokovací
spojení jsou uvolnitelná pomocí tahu řemenu nebo
obdobným způsobem.
14. Lavicové sedadlo podle nároku 12 nebo 13,
v y z n a č u j í c í s e t í m, že při zapnutém
zapalování pro motor vozidla je doplňkově zajištěna
alespoň zvednutá poloha, a není uvolnitelná.

Zastupuje:

polohy opěradla, jakož i na opěradle (2) na přibližně jedné třetině jeho výšky.

5. Lavicové sedadlo podle nároku 3,

v y z n a ě u j í c í s e t í m, že druhá dvojice (4) pák je příkloubena v karosérii (5) vozidla výše a dále vpředu než první dvojice (3) pák, a na opěradle (2) na přibližně dvou třetinách jeho výšky.

6. Lavicové sedadlo podle některého z nároků 1 až 5,

v y z n a ě u j í c í s e t í m, že dvojice (3, 4) pák jsou vytvořeny a příkloubeny tak, že jsou vedle sebe výkyvné alespoň v kinematické překrývací oblasti napříč k podélnému směru vozidla.

7. Lavicové sedadlo podle nároku 6,

v y z n a ě u j í c í s e t í m, že výkyvné oblasti pák druhé dvojice (4) pák leží napříč k podélnému směru vozidla dále ven než výkyvné oblasti pák první dvojice (3) pák.

8. Lavicové sedadlo podle některého z nároků 1 až 7,

v y z n a ě u j í c í s e t í m, že všechny páky jsou vytvořeny přibližně stejně dlouhé.

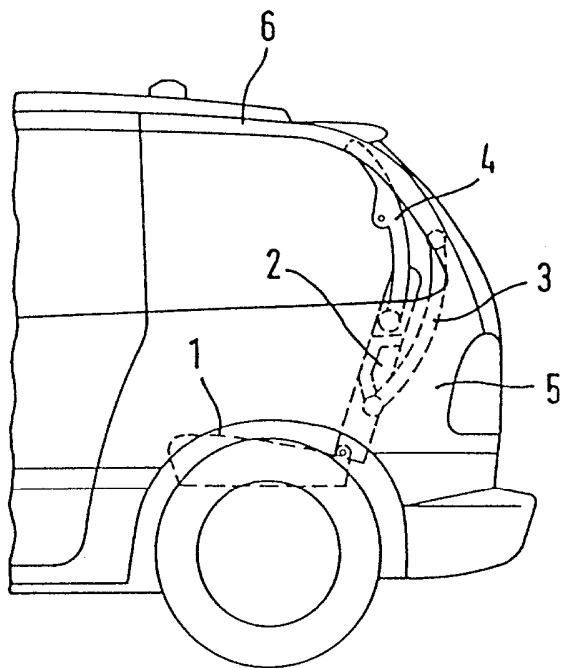
9. Lavicové sedadlo podle nároku 8,

v y z n a ě u j í c í s e t í m, že všechny páky jsou mezi body příkloubení vytvořeny zahnutě tak, že jejich vyklenutí směřuje v užitné poloze lavicového sedadla (1, 2) dozadu, a ve zvednuté poloze lavicového

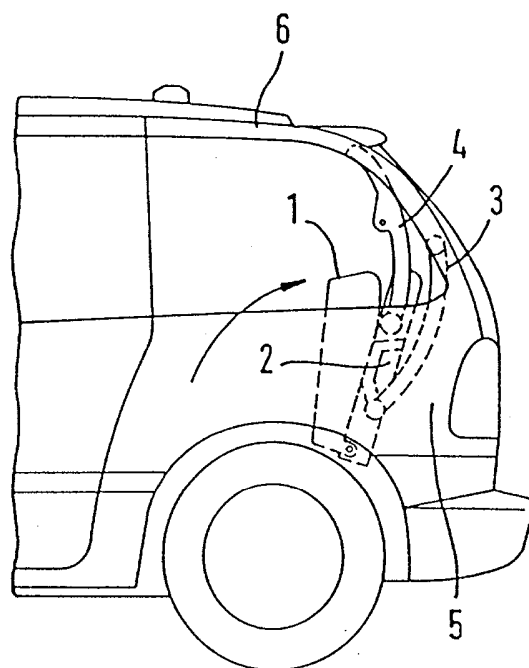
60531X

PV3110 - 99
01.09.99

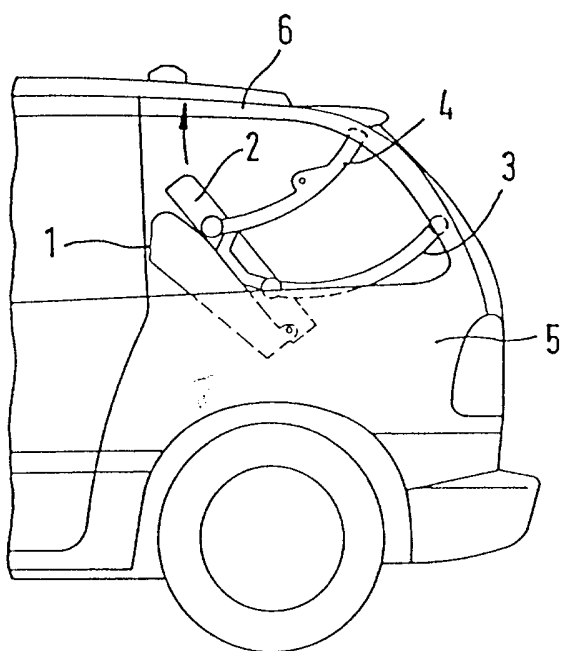
1/1



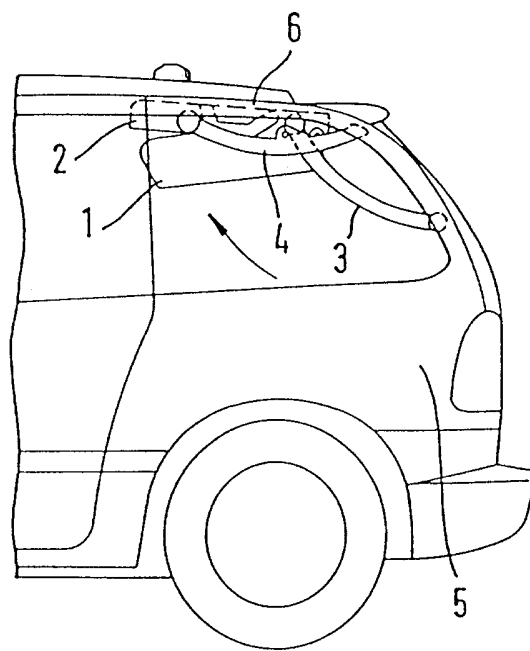
obr. 1



obr. 2



obr. 3



obr. 4