

19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 784 961**

51 Int. Cl.:

**B62J 1/20** (2006.01)

**B62J 1/00** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **10.02.2017 PCT/IB2017/050747**

87 Fecha y número de publicación internacional: **17.08.2017 WO17137944**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **10.02.2017 E 17713774 (2)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **08.01.2020 EP 3414147**

54 Título: **Asiento para un vehículo**

30 Prioridad:

**11.02.2016 IT UB20160685**

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

**02.10.2020**

73 Titular/es:

**SELLE ROYAL S.P.A. (100.0%)  
Via Vittorio Emanuele 119  
36050 Pozzoleone (Vicenza), IT**

72 Inventor/es:

**MALFATTI, MARCO y  
BIGOLIN, BARBARA**

74 Agente/Representante:

**ISERN JARA, Jorge**

ES 2 784 961 T3

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).

## DESCRIPCIÓN

Asiento para un vehículo

5 La presente invención se refiere a un nuevo asiento para un vehículo, como una bicicleta, una bicicleta estática o una motocicleta, así como a un método para desmontar un asiento o, mejor aún, un grupo superior con respecto a un grupo base de éste.

### ESTADO DE LA TÉCNICA ANTERIOR

10 Se han propuesto muchos asientos para vehículos, que habitualmente comprenden fieltro y un acolchado conectados entre sí, así como una horquilla vinculada debajo del grupo formado por un fieltro más acolchado y sujeta a la tija del asiento mediante pertinentes mordazas de bloqueo.

15 La solicitud internacional N° PCT/IB2014/065476 en nombre del solicitante de la presente solicitud de patente muestra un asiento con un componente de acolchado, un componente de base, así como medios de vinculación extraíbles entre ellos que incluyen un componente con llave montado en una abertura de anclaje hecha en el componente base, así como una espiga en el componente de acolchado destinado a acoplarse de forma desmontable con la llave.

20 Si, por un lado, dicha solución es fiable y efectiva, implica sin embargo la disposición de un componente de relleno y un componente base que tiene una configuración compleja, cuyo logro requiere una serie de recursos. El documento WO 2015/059624 muestra el preámbulo de la reivindicación 1.

### OBJETOS DE LA INVENCION

Un objeto de la presente invención es proporcionar un nuevo asiento para vehículos, en particular para bicicletas, motocicletas o bicicletas estáticas.

30 Otro objeto de la presente invención es proporcionar un nuevo asiento que pueda desensamblarse o desmontarse fácil y rápidamente, en el acolchado.

Otro objeto de la presente invención es proporcionar un nuevo asiento que tenga componentes que sean simples y económicos de fabricar.

35 De acuerdo con un aspecto de la invención, se proporciona un asiento de acuerdo con la reivindicación 1.

De acuerdo con otro aspecto de la invención, se proporciona un método según la reivindicación 16.

40 Las reivindicaciones dependientes se refieren a realizaciones preferidas y ventajosas de la invención.

### BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

45 Otras características y ventajas de la invención serán más evidentes a partir de la descripción de una realización de un asiento, ilustrada a modo de ejemplo en el conjunto de dibujos, en el que:

- la figura 1 es una vista en perspectiva ligeramente superior de un asiento según la presente invención;
- la figura 2 es una vista frontal del asiento de la figura 1;
- la figura 3 es una vista en sección a lo largo de la línea III-III de la figura 2;
- 50 - las figuras 4 a 6 son vistas laterales, traseras y superiores respectivamente del asiento de la figura 1;
- la figura 7 es una vista explosionada del asiento de la figura 1;
- la figura 8 es una vista inferior de un asiento de la figura 1 sin componente de soporte;
- la figura 9 es una vista en sección a lo largo de la línea IX-IX de la figura 8;
- la figura 10 es una vista en sección a lo largo de la línea X-X de la figura 8;
- 55 - la figura 11 es una vista en sección a lo largo de la línea XI-XI de la figura 8;
- las figuras 12 y 13 son vistas en perspectiva, ligeramente inferior y ligeramente superior respectivamente de una carcasa inferior con un componente camuflado de un asiento de acuerdo con la presente invención;
- las figuras 14 y 15 son vistas inferior y ligeramente en perspectiva inferior respectivamente de una carcasa superior del asiento de la figura 1;
- 60 - la figura 16 es una vista frontal de un grupo superior del asiento de la figura 1;
- la figura 17 es una vista en sección a lo largo de la línea XVII-XVII de la figura 16;
- la figura 18 es una vista en perspectiva ligeramente inferior del grupo de la figura 16;
- la figura 19 es una vista explosionada del asiento de la figura 1 con un tubo de tija de asiento;
- la figura 20 es una vista en explosionada de otra realización de un asiento según la presente invención;
- 65 - la figura 21 es una vista inferior del asiento de la fig. 20; y
- la figura 22 es una vista en perspectiva ligeramente superior de la palanca del asiento de la figura 20.

En el conjunto de dibujos, las partes o componentes equivalentes están indicados con las mismas referencias numéricas.

5 REALIZACIONES DE LA INVENCION

Con referencia a las figuras 1 a 22, se ilustra un asiento 1 para un vehículo, una bicicleta, una bicicleta estática o una motocicleta que comprende un grupo base 2 que puede fijarse a un tubo o elemento de soporte o tija de asiento SP (figura 19) de un vehículo, una bicicleta, una bicicleta estática o una motocicleta, y dicho grupo base 2 tiene una superficie superior o área 2a (figura 13), así como una superficie inferior o área 2b.

El asiento también incluye un grupo superior 3 que tiene una cara superior o zona 3a, así como una cara inferior o zona 3b, durante su uso, descansando o estando orientado hacia la superficie superior o área 2a del grupo base 2. La cara superior 3a del grupo superior 3 define una superficie de soporte para un usuario.

El grupo base 2 según la realización no limitativa ilustrada en las figuras incluye una carcasa inferior 4.

En su lugar, el grupo superior 3 puede comprender una carcasa superior 5 así como, si se desea, un componente de acolchado 6 fijado a la carcasa superior 5, por ejemplo, pegado o moldeado sobre éste.

El grupo base 2 y/o el grupo superior 3 también pueden comprender un mecanismo de liberación, tal como al menos una palanca o mango 7 que tiene un extremo o tramo de restricción o fijación 7a vinculado/vinculable o fijo/fijable a la carcasa inferior 4 o a la carcasa superior 5 y que tiene, durante su uso, un extremo de agarre 7b acoplable empezando desde una región de borde del asiento 1 o proyectándose en una región de borde del asiento 1; dicho extremo de agarre 7b no está fijado a la carcasa 4, 5 a la que el extremo de restricción 7a está limitado, ni claramente, a la otra carcasa. Según la realización preferida ilustrada en las figuras, la palanca tiene un extremo 7a asegurado o fijado a la carcasa superior 5.

Si la palanca 7 está asegurada o fijada a la carcasa superior, entonces el asiento también puede incluir al menos un elemento de carga elástico 8 de la palanca 7 con respecto a la carcasa superior 5, estando diseñado al menos un elemento de carga elástico 8 para mantener la palanca 7 distanciada de manera elástica de la cara inferior de la carcasa superior 5. Alternativamente, si la palanca 7 está asegurada o fijada a la carcasa inferior 4, entonces el elemento de carga elástico 8 está diseñado para mantener la palanca 7 separada de la cara superior de la carcasa inferior 4.

A continuación, un asiento 1 según la presente invención está provisto de medios de acoplamiento extraíbles entre el grupo base 2 y el grupo superior 3, y dichos medios de acoplamiento extraíbles comprenden primeros medios de acoplamiento extraíbles destinados a prevenir u obstaculizar el desplazamiento relativo del grupo base 2 y del grupo superior 3 en una primera dirección A-A que está, durante su uso, en un plano horizontal o vertical, mientras que los primeros medios de acoplamiento extraíbles se pueden desacoplar o liberar moviendo la palanca 7 con respecto a la carcasa inferior 4 y/o a la carcasa superior 5 en una segunda dirección B-B transversal u ortogonal a la primera dirección. Más particularmente, si la palanca 7 está asegurada o fijada a la carcasa inferior 4, a continuación los primeros medios de acoplamiento extraíbles se pueden desacoplar o liberar al mover la palanca 7 con respecto a la carcasa superior 5 y si se desea también en parte con respecto a la carcasa inferior 4, mientras que si la palanca 7 está asegurada o fijada a la carcasa superior 5, entonces los primeros medios de acoplamiento extraíbles se pueden desacoplar o liberar al mover la palanca 7 con respecto a la carcasa inferior 4 y si se desea también en parte con respecto a la carcasa superior 5.

De acuerdo con la realización no limitativa ilustrada en las figuras, los primeros medios de acoplamiento extraíbles son desacoplables o liberables moviendo relativamente la palanca en la parte posterior del grupo superior 3 con respecto a un tramo en la parte posterior del grupo base 2, pero se entenderá que podrían proporcionarse soluciones en las que una palanca se mueva relativamente en la parte frontal o en los lados de los grupos 2, 3, o podría proporcionarse una combinación de tales soluciones.

Ventajosamente, los primeros medios de acoplamiento extraíbles están destinados a prevenir u obstaculizar el desplazamiento de la palanca 7 con respecto a la carcasa inferior 4 (si la palanca 7 está asegurada o fijada a la carcasa inferior 4) o a la carcasa superior 5 (si la palanca 7 está asegurada o fijada a la carcasa superior 5) en una dirección de deslizamiento A-A o primera dirección que se encuentra, durante su uso, en un plano horizontal. Aún más ventajosamente, los primeros medios de acoplamiento extraíbles se pueden desacoplar o liberar levantando (segunda dirección B-B) una palanca 7 con respecto al grupo base 2 o mejor aún a la carcasa inferior 4 (si dicha palanca está asegurada o fijada a la carcasa superior) y/o bajar (segunda dirección B-B) una palanca 7 con respecto al grupo superior 3 (si dicha palanca está asegurada o fijada a la carcasa inferior).

Además, si la palanca o una palanca 7 está asegurada o fijada a la carcasa superior 5, entonces la elevación de la palanca 7 para desacoplar o liberar los primeros medios de acoplamiento extraíbles también implica o puede implicar presionar la palanca 7 contra una región, por ejemplo en la parte trasera, en la parte frontal y/o en los lados, de la

carcasa superior 5, si se desea contra la acción de uno o más elementos de carga elásticos 8, mientras que en el caso en que la palanca o una palanca 7 está asegurado o fijado a la carcasa inferior 4, a continuación el descenso de la palanca 7 para desacoplar o liberar los primeros medios de acoplamiento extraíbles también implica o puede implicar presionar la palanca 7 contra una región, por ejemplo en la parte trasera, en la parte frontal y/o en los lados, de la carcasa inferior 4, si se desea, contra la acción de uno o más elementos de carga elásticos 8.

Preferiblemente, los medios de acoplamiento también comprenden unos segundos medios de acoplamiento extraíbles destinados a prevenir u obstaculizar el desplazamiento del grupo superior 3 con respecto al grupo base 2 en la segunda dirección; los segundos medios de acoplamiento extraíbles son desacoplables o extraíbles moviendo el grupo superior 3 con respecto al grupo base 2 en la primera dirección.

Ventajosamente, los segundos medios de acoplamiento extraíbles están destinados a prevenir u obstaculizar la elevación-descenso relativa (segunda dirección) del grupo base 2 y del grupo superior 3, mientras que ellos (segundos medios de acoplamiento extraíbles) se pueden desacoplar o liberar moviendo la parte superior grupo 3 con respecto al grupo base 2 en la dirección de deslizamiento A-A o primera dirección.

Más particularmente, el asiento tiene una parte frontal F, una parte trasera R, dos lados S1, S2, una superficie inferior 2b correspondiente a la superficie inferior del grupo base 2, mientras que la dirección de deslizamiento A-A es una dirección desde la parte frontal F hacia la parte trasera R, es decir, paralelo a un eje longitudinal principal o la longitud del asiento, o una dirección desde un lado S1 al otro S2, es decir, paralelo a un eje transversal o anchura principal del asiento, o una dirección inclinada con respecto a tales direcciones ( F-R y S1-S2).

Alternativamente, tanto la primera dirección como la segunda dirección podrían ser direcciones que se encuentran en un plano horizontal, por ejemplo, con la primera dirección desde la parte frontal F hacia la parte trasera y una segunda dirección desde un lado S 1 al otro S2 o viceversa.

Ventajosamente, los segundos medios de acoplamiento extraíbles son liberables o desconectables cuando los primeros medios de acoplamiento se liberan o desconectan o mejor aún después de que los primeros medios de acoplamiento se hayan soltado o desconectado, de modo que para liberar el grupo superior 3 con respecto al grupo base 2 en primer lugar el desplazamiento de la palanca 7 se controla con respecto a la carcasa inferior 4 y/o a la carcasa superior 5 a lo largo de la segunda dirección B-B, por ejemplo elevar la palanca 7 con respecto al grupo base 2, si se desea presionando la palanca contra la carcasa superior 5, y/o bajar la palanca con respecto al grupo superior 3, si se desea presionar la palanca contra la carcasa inferior 4, liberando así los primeros medios de acoplamiento extraíbles, y luego se controla el desplazamiento del grupo superior 3 con respecto al grupo base 2 a lo largo de la primera dirección A-A, liberando así los segundos medios de acoplamiento extraíbles.

Si se desea, los segundos medios de acoplamiento extraíbles comprenden al menos un tramo de alojamiento 4a del grupo superior 3 o del grupo base 2, así como al menos una sección deslizante 5a1, 5a2 de la otra entre el grupo base 2 o el grupo superior 3 que se puede acoplar de manera deslizante a lo largo de la dirección de deslizamiento A-A en un respectivo tramo de carcasa 4a. Preferiblemente, cada sección deslizante está configurada de una manera sustancialmente complementaria al tramo de alojamiento de modo que, cuando las secciones deslizantes se acoplan con los respectivos tramos de alojamiento, el desplazamiento a lo largo de la segunda dirección B-B del grupo superior con respecto al grupo base 2 es prevenido u obstaculizado.

De acuerdo con la realización ilustrada en las figuras, los primeros medios de acoplamiento extraíbles comprenden al menos un tramo rebajado o saliente 4b de la carcasa inferior 4 o carcasa superior 5 destinada a acoplarse a la sección rebajada o saliente 7c, de modo que al mover la palanca 7 a lo largo de la segunda dirección B-B con respecto a la carcasa inferior 4 o la carcasa superior 5 que incluye el tramo rebajado o sobresaliente, por ejemplo al levantar la palanca 7 del grupo superior 3, si se desea, manteniendo la carcasa superior 5 detenida o elevándola junto con la parte superior carcasa 5 o mejor aún con una parte de la carcasa superior 5, por ejemplo en la parte trasera (de acuerdo con la realización no limitativa ilustrada en las figuras), en la parte frontal y/o en los lados de la misma carcasa 5, con respecto al grupo base 2 y/o bajando la palanca 7 del grupo base 2 (si se desea, manteniendo la carcasa inferior 4 detenida o bajándola junto con la carcasa inferior 4 o mejor aún con una parte de la carcasa inferior 4, por ejemplo, colocada en la parte trasera, en la parte frontal y/o en los lados), con respecto a la carcasa superior 5, la sección rebajada o saliente 7c se desacopla o libera del tramo rebajado o saliente 4b.

Con referencia a la configuración de los componentes del asiento de la realización no limitativa ilustrada en las figuras, la carcasa inferior 4 puede comprender un elemento de semi-carcasa, si se desea con una configuración sustancialmente triangular, con una pared de base 4c y una pared lateral 4d que sobresale del perímetro de la pared base 4c y que define en la parte superior un borde superior 4e, una sección de la cual, por ejemplo, la parte posterior, durante su uso, puede constituir un tramo saliente 4b del grupo base 2. Más particularmente, el tramo saliente 4b puede constituir una sección rebajada del borde superior 4e.

Empezando desde la cara interna, durante su uso, de la pared de base 4c y dentro o en un borde de la zona definida de ese modo con la pared lateral 4d, uno o más componentes de bloque o caja 4f, 4g pueden también extenderse, si se desea, cada uno definiendo un tramo de alojamiento 4a o una respectiva sección deslizante 5a1, 5a2. Más

particularmente, cada componente de caja o bloque 4f, 4g delimita una ranura superior 4a, si se desea, se abre hacia la parte frontal F y se cierra hacia la parte posterior R, que tiene, de arriba a abajo, una sección con una anchura inferior 4a1 y luego una sección con mayor anchura 4a2 con la delimitación de dos resaltes 4a3, durante su uso, dirigida hacia abajo, de modo que la ranura tiene una configuración en forma de T sustancialmente volcada.  
 5 Con referencia a la realización específica ilustrada en las figuras, se proporcionan dos componentes de caja o bloque trasero 4f, formados en la parte posterior de la carcasa inferior 4 y dentro de la zona definida por la pared de base 4c con la pared lateral 4d, así como separados de la sección saliente 4b del borde superior 4e, así como un bloque frontal o componente de caja 4g formado en la parte frontal o en la punta de la carcasa inferior 4 y, preferiblemente, delimitando una ranura 4a que sale de la carcasa 4.

10 Además, la pared base 4c puede delimitar una ranura pasante 4h que se extiende en la dirección frontal F - trasera R, y la cara inferior de la misma pared 4c pueden tener una sección curva dentada 4m extendida alrededor de la ranura pasante 4h, cuyos dientes tienen, por ejemplo, una extensión principal transversal u ortogonal a la dirección frontal F trasera. Además, la sección dentada 4m puede formarse en un tramo rebajado de la pared de base 4c, de modo que la sección dentada 4m está flanqueada por dos secciones 4n de la pared 4c que son transversales u ortogonales a la sección dentada 4m y definen una zona de posicionamiento PZ con la misma, que se expondrá más adelante.

20 Con respecto a la carcasa superior 5, esta tiene una pared principal 5b, si se desea con configuración triangular, así como una pared de borde 5c que sobresale hacia abajo, durante su uso, empezando desde la pared principal 5b. Empezando desde la cara inferior, durante su uso, de la pared principal 5b, una o más secciones deslizantes 5a1, 5a2 se extienden, si se desea, secciones en forma de T, cada una de ellas destinada a acoplarse de forma deslizante a un respectivo tramo de alojamiento 4a o uno o más tramos de alojamiento previstos a acoplarse deslizablemente a una sección deslizante del grupo base o de la carcasa inferior 4. Las secciones deslizantes 5a1, 25 5a2 pueden acoplarse con los tramos de alojamiento 4a para deslizarse en la dirección frontal F-trasera R o de un lado S1 al otro S2 de la carcasa superior 5 con respecto a la carcasa inferior 4, pero una vez acoplados evitan prácticamente el alejamiento en dirección vertical, es decir, la elevación-descenso de la carcasa superior 5 con respecto a la carcasa inferior 4 y esto puede obtenerse, por ejemplo, mediante el acoplamiento del extremo en forma de T de las secciones 5a1, 5a2 con la ranura superior 4a configurada como una T invertida. Naturalmente, esto también se puede obtener con otras configuraciones, si se desea también formando el(los) tramo(s) de alojamiento en la carcasa superior (5) y la(s) sección(es) deslizante(s) en la carcasa inferior 4.

30 Más particularmente, las secciones deslizantes 5a1, 5a2 están a una distancia relativa correspondiente a la distancia entre los componentes de caja o bloque 4f, 4g.

35 Con referencia a la realización específica ilustrada en las figuras, se proporcionan dos secciones traseras en forma de T 5a1, formadas en la parte trasera de la carcasa superior 5 y dentro de la zona definida por la pared principal 5b con la pared del borde 5c, que están previstas para acoplarse de forma deslizante a los dos componentes de bloque o caja posterior 4f en la dirección A-A, junto con una sección frontal en forma de T 5a2 formada en la parte frontal o en la punta de la carcasa superior 5 y previstas para acoplarse de manera deslizante al componente de bloque o caja frontal 4g en la dirección A-A.

40 La carcasa superior 5 puede tener entonces primeros medios de vinculación, por ejemplo, puede vincular uno o más (dos de acuerdo con la realización en las figuras) primeros agujeros 5d, si se desea rodeados por una sección en relieve, por ejemplo, dentada o en forma de sierra, así como, si se desea, uno o más (dos de acuerdo con la realización en las figuras) con segundos medios de vinculación, por ejemplo, segundos agujeros 5f, detrás de los primeros agujeros 5d.

45 La carcasa superior 5 puede tener entonces un componente de soporte o componente de tope 5g que delimita una inserción de asiento IS orientada hacia la parte trasera R del asiento 1, y dicho componente de soporte 5g puede estar dispuesto entre las dos secciones deslizantes traseras 5a1.

50 Adicionalmente, la carcasa superior 5 tiene una anchura mayor que la carcasa inferior 4, es decir, la pared del borde 5c delimita una zona de mayor anchura y para contener o rodear, durante su uso, la carcasa inferior 4 o mejor aún una parte superior de ésta.

55 Con respecto a la palanca 7, el respectivo extremo o tramo de restricción 7a se puede asegurar o fijar a la carcasa inferior 4 o a la carcasa superior 5 mediante terceros medios de vinculación, por ejemplo, tornillos 9 o remaches o pegamento o medios de encaje, para el acoplamiento con los primeros medios de vinculación 5d; para tal finalidad, el extremo de restricción o fijación 7a puede configurarse como una horquilla con las puntas 7a1, 7a2 que tienen unos terceros medios de vinculación o delimitando terceros agujeros 7d alineables con los primeros agujeros 5d para la colocación de tornillos 9 en dichos agujeros alineados 5d, 7d.

60 Si se desea, si la carcasa superior 5 tiene un componente de soporte 5g, entonces la longitud de las puntas 7a1, 7a2 es igual a la distancia (a lo largo de una dirección parte frontal F- parte trasera R) entre el componente de soporte 5g y los primeros medios de vinculación o los primeros agujeros 5d, de manera que, durante su uso, llevando las

puntas 7a1, 7a2 con los terceros medios de vinculación 7d a los primeros medios de vinculación 5d, si se desea, alineando los terceros agujeros 7d con los primeros agujeros 5d, la zona de la cuna 7e de la palanca 7 delimitada entre las puntas 7a1, 7a2 se apoya contra el componente de soporte 5g y sensiblemente dentro del asiento de inserción IS.

Con referencia al extremo de agarre 7b de la palanca 7, este puede ser sensiblemente en forma de C y delimitar una zona cóncava dirigida hacia arriba (según la realización ilustrada en las figuras) o hacia abajo, durante su uso, que está diseñada para sobresalir o rodear un tramo de la carcasa inferior 4 o carcasa superior 5, a la cual un tramo de borde posterior de la carcasa 4, 5 está vinculado o fijado si se desea.

Alternativamente, el extremo de agarre 7b podría no sobresalir hacia afuera (véase en particular las figuras 20 a 22) en un tramo de borde del asiento 1 y, si se desea, puede ser sensiblemente recto o no en forma de C; en tal caso, el extremo de agarre 7b podría acoplarse en cualquier caso en un tramo de borde del asiento 1 o mejor aún, empezando desde allí, por ejemplo, colocando una mano debajo del asiento 1 o mejor aún debajo de la carcasa superior 5, alcanzando así el extremo de agarre 7b y, por lo tanto, poder accionar el mecanismo de liberación 7. De acuerdo con la realización no limitativa ilustrada en las figuras, la palanca 7 se puede acoplar empezando desde la parte trasera del asiento y el extremo de agarre 7b de éste se prolonga hacia la parte trasera con respecto a la carcasa inferior 4, pero no con respecto a la carcasa superior 5, es decir, el extremo de agarre 7b no se proyecta más allá del plano o el tamaño horizontal de la carcasa superior 5, pero sí se proyecta más allá del plano o el tamaño horizontal de la carcasa inferior 4. Naturalmente, el extremo de agarre 7b también podría extenderse hacia la parte frontal o hacia los flancos o lados con respecto a la carcasa inferior 4.

Según la realización no limitativa ilustrada en las figuras, la palanca 7 también incluye un tramo intermedio 7f entre el extremo de restricción 7a y el extremo de agarre 7b, y dicho tramo intermedio 7f puede ser sensiblemente plano.

En tal caso, los primeros medios de acoplamiento pueden comprender una sección rebajada 7c abierta hacia abajo (según la realización en las figuras) o hacia arriba y, si se desea, delimitada por el tramo intermedio 7f de la palanca 7, por ejemplo, por una sección ensanchada 7g del tramo intermedio 7f. La sección rebajada 7c, por ejemplo, se extiende en la dirección de un lado S1 al otro S2.

Durante su uso, si la palanca 7 está vinculada a la carcasa superior 5, entonces está previsto un tramo rebajado o saliente 4b del grupo base 2, por ejemplo, una sección trasera 4b, durante su uso, del borde superior 4e de la carcasa inferior 4 para insertarse, sensiblemente a medida, dentro de la sección rebajada o saliente 7c, de tal manera que al levantar la palanca 7 con respecto al grupo base 2, la sección rebajada 7c se eleva, desacoplándola con respecto al tramo saliente 4b. Alternativamente, un tramo rebajado o saliente del grupo superior está destinado a colocarse, sensiblemente a medida, dentro de la sección rebajada o saliente de una palanca limitada a la carcasa inferior 4.

Ventajosamente, como se indicó anteriormente, el asiento también puede incluir al menos un elemento de carga elástica 8 de la palanca 7 con respecto a la carcasa superior 5 o la carcasa inferior 4 a la que está limitado. El elemento de carga elástico 8 puede comprender uno o un par de muelles 8, si se desea helicoidales, apretados, por ejemplo, acoplados por un lado a la carcasa superior 5 o la carcasa inferior 4 y por el otro lado a la palanca 7, más particularmente a la cara superior o inferior, durante su uso, del tramo intermedio 7f; adicionalmente, el muelle o los muelles 8 están preferiblemente vinculados a la palanca 7 en la sección rebajada 7c o en la sección ensanchada 7g, si se desea con un eje de simetría longitudinal sensiblemente alineado con la sección rebajada 7c. Los muelles están apretados entonces a la carcasa inferior 4 o la carcasa superior 5 mediante medios de vinculación adecuados, por ejemplo, mediante los segundos medios de vinculación; con referencia a dicho aspecto, si los segundos medios de vinculación incluyen uno o más segundos agujeros 5f, entonces los elementos de carga elástica 8 se colocan en dichos agujeros 5f.

Como se ha indicado anteriormente, el(los) elemento(s) de carga elástica 8 están diseñados para mantener la palanca 7 separada de la cara inferior de la carcasa superior 5 o de la cara superior de la carcasa inferior 4, de tal manera que al agarrar la base el grupo 2 o el grupo superior 3 es posible presionar la palanca 7 hacia la cara inferior de la carcasa superior 5 o la cara superior de la carcasa inferior 4, provocando así el desacoplamiento del tramo saliente 4b de la sección curvada 7c.

Los elementos de carga elásticos 8 son móviles entre una primera posición de reposo o extendida, en la que mantienen la palanca 7 o mejor aún el extremo de agarre 7b y, si está provisto, el tramo intermedio 7f a una distancia de la cara inferior de la carcasa superior 5 o de la cara superior de la carcasa inferior 4 y una posición de trabajo o carga, en la que el extremo de agarre 7b y, si está provisto, el tramo intermedio 7f se presionan sustancialmente contra la cara inferior de la carcasa superior 5 o la cara superior de la carcasa inferior 4 al desacoplar la palanca 7 de la otra carcasa 4, 5.

Como se entenderá, el asiento podría tener solo unos primeros medios de acoplamiento, de este modo, sin los segundos medios de acoplamiento; para ello, el asiento podría tener, por ejemplo, múltiples palancas, por ejemplo, dos a los lados, o una palanca para cubrir y extenderse desde la parte trasera y en parte desde los lados del asiento.

Si se desea, el grupo base 2 también comprende medios de ajuste para ajustar la inclinación del asiento con respecto a una tija de asiento SP o a un elemento de soporte de un vehículo, tal como una bicicleta, una motocicleta o una bicicleta estática, y dichos medios de ajuste pueden incluir un componente de soporte 10, si se desea en forma de caja y que tiene una pared superior, si se desea curvada y sustancialmente complementaria a la pared base 4c; adicionalmente, la pared superior puede tener una segunda sección dentada 10a con dientes a una distancia correspondiente a la distancia entre los dientes de la sección curva dentada 4m, de modo que es posible acoplar la sección curva dentada 4m y la segunda sección dentada 10a en una pluralidad de posiciones. En el componente de soporte 10, está formado un cuarto agujero pasante 10c, que conduce a la segunda sección dentada 10a.

El componente de soporte 10 comprende un cuerpo hueco que define una abertura abierta hacia abajo para permitir el montaje en una tija para asiento SP o en un elemento de soporte de un vehículo, como una bicicleta, una motocicleta o una bicicleta estática. Además, el componente de soporte 10 tiene una anchura menor que la distancia entre las dos secciones transversales u ortogonales 4n, de modo que se puede insertar entre ellas o mejor aún en la zona de posicionamiento PZ hasta que la segunda sección dentada 10a se acople con la sección curvada dentada 4m y el cuarto orificio pasante 10c dirigido y abierto hacia la ranura pasante 4h.

Los medios de ajuste comprenden entonces un componente camuflado 11 que delimita un quinto orificio pasante 11a y, si se desea, sensiblemente curvado, y dicho componente camuflado 11, durante su uso, se coloca entre la carcasa inferior 4 y la carcasa superior 5 haciendo tope contra la cara superior de la base pared 4c, con el quinto orificio pasante 11a alineado sensiblemente con la ranura pasante 4h y con el cuarto orificio pasante 10c.

Los medios de ajuste comprenden entonces una varilla 12 si se desea que tenga una sección externamente roscada, insertable en los orificios pasantes 11a y 10c y en la ranura 4h alineada y fijable en una tija de asiento SP o en/con un elemento de soporte de un vehículo, como una bicicleta, una motocicleta o una bicicleta estática. Más particularmente, la varilla 12 tiene un vástago 12a con una anchura más pequeña que la sección de los orificios pasantes 11a y 10c y una cabeza ensanchada con una anchura mayor que dicha sección y destinada para hacer tope con la cara superior, durante su uso, del componente camuflado 11.

Como se entenderá, para variar la inclinación del asiento, basta con liberar la varilla 12 de la tija SP o del elemento de soporte, alejar ligeramente la carcasa inferior 4 del componente de soporte 10, mover angularmente el grupo base 2 (sin el componente de soporte 10) y el grupo superior 3 según se desee con respecto al componente de soporte 10 y luego de nuevo apretar la varilla 12 a la tija o al elemento de soporte, para provocar el acoplamiento entre la sección curva dentada 4m y la segunda sección dentada 10a y, por lo tanto, la posición de bloqueo del grupo base 2 y del grupo superior 3.

Un método para desmontar un grupo superior 3 con respecto a un grupo base 2 de un asiento 1 según la presente invención proporciona mover la palanca 7 con respecto a la carcasa inferior 4 y/o la carcasa superior 5 a lo largo de la segunda dirección, por ejemplo, elevando la palanca 7 con respecto al grupo base 2 y/o bajando la palanca 7 con respecto al grupo superior 3, para desacoplar o liberar los primeros medios de acoplamiento extraíbles, por ejemplo, una sección rebajada o saliente 7c de la palanca 7, desde un tramo rebajado o saliente 4b de la carcasa inferior 4 o carcasa superior 5.

Si se desea, si el asiento comprende segundos medios de acoplamiento, el método también incluye una etapa de deslizamiento del grupo superior 3 con respecto al grupo base 2 para desacoplar o liberar los segundos medios de acoplamiento extraíbles, por ejemplo, al menos una sección deslizante 5a1, 5a2, de los respectivos tramos de alojamiento 4a.

Más particularmente, la etapa de deslizamiento se lleva a cabo después de que los primeros medios de acoplamiento extraíbles se han desacoplado o liberado.

Ventajosamente, la etapa de subir o bajar la palanca 7 se lleva a cabo actuando manualmente sobre la palanca 7 o mejor aún sobre el extremo de agarre 7b, para provocar la presión del (de los) elemento(s) de carga elástica 8 (si está provisto). En tal caso, el mecanismo de liberación estaría constituido por un mecanismo de liberación manual.

Sin embargo, para montar un grupo superior 3 con un grupo base 2, el grupo superior 3 se acerca al grupo base 2 hasta que los primeros medios de acoplamiento extraíbles se acoplen o se vinculan, por ejemplo, bajando el grupo superior 3 hacia el grupo base 2.

Si se desea, si el asiento comprende segundos medios de acoplamiento, se realiza primeramente una etapa de deslizamiento del grupo superior 3 con respecto al grupo base 2 para acoplar o vincular los segundos medios de acoplamiento extraíbles, por ejemplo, al menos una sección deslizante 5a1, 5a2 con respectivos tramos de alojamiento 4a.

Más particularmente, la etapa de deslizamiento se lleva a cabo manteniendo una sección rebajada o saliente 7c del

5 grupo superior 3 elevado y/o un tramo rebajado o saliente 4b del grupo base 2 rebajado y, después de haber llevado a cabo la etapa de deslizamiento, la sección rebajada o saliente 7c y/o el tramo rebajado o saliente 4b se libera. Ventajosamente, para hacer esto, uno acciona manualmente la palanca 7 o mejor aún el extremo de agarre 7b, para mantener el(los) elemento(s) de carga elástica (8) (si se proporciona) presionado, antes de eso, después de haber acoplado los segundos medios de acoplamiento, liberando la palanca 7.

10 Como se entenderá, un asiento 1 según la presente invención permite vincular o liberar fácilmente (por ejemplo, para sustituir una pieza o para evitar que el asiento sea robado) un grupo superior 3 con respecto a un grupo base 2, ya que basta con levantar una o más palancas 7 con respecto a un grupo base 2 y/o bajar una o más palancas 7 con respecto a un grupo superior 3, si lo desea, haciendo que también se deslicen como se indicó anteriormente.

Además, un asiento de acuerdo con la presente invención también es fácil de fabricar, ya que tiene solamente unas pocas piezas con una geometría bastante simple.

15 Las modificaciones y variaciones de la invención son posibles dentro del alcance de protección definido por las reivindicaciones.

20 Por lo tanto, por ejemplo, podrían no proporcionarse los segundos medios de acoplamiento, pero podrían proporcionarse por ejemplo solo los primeros medios de acoplamiento. En tal caso, si se desea, el asiento podría comprender una palanca o incluso múltiples palancas diseñadas para acoplar de manera extraíble el grupo base y el grupo superior.

25 Además, los primeros medios de vinculación podrían ser tales para evitar el deslizamiento de los dos grupos en la dirección frontal-trasera, y desacoplables o liberables moviendo relativamente el grupo superior y dicho grupo base en una dirección de un lado al otro.

Naturalmente, también podría proporcionarse una o más palancas que estén vinculadas o fijadas a la carcasa superior y podría proporcionarse una o más palancas que estén vinculadas o fijadas a la carcasa inferior.

30 Además, los primeros medios de acoplamiento solo pueden extraerse después de que los segundos medios de acoplamiento extraíbles han sido liberados o desconectados. Para tal finalidad, los primeros medios de acoplamiento podrían comprender pasadores o similares fijados al grupo superior o a la carcasa superior y tener una ranura o hendidura, y tales pasadores son insertables en tamaño en las respectivas aberturas de la carcasa inferior, mientras que los segundos medios de acoplamiento pueden incluir una palanca o similar girada alrededor de un eje vertical y móvil entre una posición abierta y una posición cerrada en la que se acopla con la ranura de los pasadores, de modo que para liberar el grupo base y el grupo superior, la palanca primero se mueve desde la posición cerrada a la posición abierta y seguidamente los primeros medios de acoplamiento se desacoplan moviendo el grupo superior hacia arriba.

40



**REIVINDICACIONES**

1. Un asiento para un vehículo, una bicicleta, una bicicleta estática o una motocicleta que comprende:

- un grupo base (2) que puede fijarse a un elemento de soporte o tija de asiento (SP) de un vehículo, una bicicleta, una bicicleta estática o una motocicleta, dicho grupo base (2) tiene una superficie o área inferior (2a) y una superficie o área superior (2b);
- un grupo superior (3), dicho grupo superior (3) tiene una cara o zona superior (3a) y una cara o zona inferior (3b), durante su uso, descansando o enfrentada hacia dicha superficie o área superior (2b) de dicho grupo base (2), dicha cara superior (3 a) de dicho grupo superior (3) define una superficie de soporte para un usuario;
- medios de acoplamiento extraíbles entre dicho grupo base (2) y dicho grupo superior (3),

en el que dicho grupo base (2) incluye una carcasa inferior (4) y dicho grupo superior (3) comprende una carcasa superior (5), dicha base grupo (2) y/o dicho grupo superior (3) comprende al menos un mecanismo de liberación (7) que tiene un extremo o tramo de restricción o fijación (7a) asegurado o fijado a dicha carcasa inferior (4) o a dicha carcasa superior (5) y que tiene, durante su uso, un extremo de agarre (7b) acoplable empezando desde un tramo de borde de dicho asiento (1) o proyectándose en un tramo de borde de dicho asiento (1) y caracterizado por el hecho de que el extremo de agarre (7b) no está fijado a dicha carcasa (4, 5) al cual dicho extremo de restricción (7a) está vinculado, y

en el que dichos medios de acoplamiento extraíbles comprenden primeros medios de acoplamiento extraíbles destinados a prevenir u obstaculizar el desplazamiento relativo de dicho grupo base (2) y dicho grupo superior (3) en una primera dirección (A-A), durante su uso, en un plano horizontal o vertical, dichos primeros medios de acoplamiento extraíbles siendo desacoplables o liberables al mover dicho al menos un mecanismo de liberación (7) con respecto a dicha carcasa inferior (4) y/o a dicha carcasa superior (5) en una segunda dirección (B-B) transversal u ortogonal a dicha primera dirección (A-A).

2. Un asiento según la reivindicación 1, en el que dichos primeros medios de acoplamiento están previstos para prevenir u obstaculizar el desplazamiento relativo de dicho grupo base (2) y dicho grupo superior (3) en una dirección de deslizamiento (A-A) que se encuentra, durante su uso, en plano horizontal, siendo dichos primeros acoplamiento extraíbles desacoplables o liberables al levantar (B-B) dicho al menos un mecanismo de liberación (7) con respecto a dicho grupo base (2) y/o bajando (B-B) dicho al menos un mecanismo de liberación (2) con respecto a dicho grupo superior (3).

3. Un asiento según la reivindicación 1 o 2, en el que dichos medios de acoplamiento comprenden unos segundos medios de acoplamiento extraíbles previstos para evitar u obstaculizar el desplazamiento de dicho grupo superior (3) con respecto a dicho grupo base (2) en dicha segunda dirección (B-B), siendo dichos segundos acoplamiento extraíbles desacoplables o liberables al mover dicho grupo superior (3) con respecto a dicho grupo base (2) en dicha primera dirección (A-A).

4. Un asiento según las reivindicaciones 2 y 3, en el que dichos segundos medios de acoplamiento están previstos a evitar u obstaculizar el descenso- subida (B-B) de dicho grupo superior (3) con respecto a dicho grupo base (2), siendo dichos segundos medios de acoplamiento extraíbles desacoplables o liberables al mover dicho grupo superior (3) con respecto a dicho grupo base (2) en dicha dirección de deslizamiento (A-A).

5. Un asiento según la reivindicación 3 o 4, en el que dichos segundos medios de acoplamiento extraíbles son liberables o desconectables después de que dichos primeros medios de acoplamiento han sido liberados o desconectados, de modo que para liberar dicho grupo superior (3) con respecto a dicho grupo base (2) en primer lugar el desplazamiento de dicho al menos un mecanismo de liberación (7) se controla con respecto a dicha carcasa inferior (4) y/o dicha carcasa superior (5) a lo largo de dicha segunda dirección (B-B), liberando así dichos primeros medios de acoplamiento extraíbles y seguidamente se controla el desplazamiento de dicho grupo superior (3) con respecto a dicho grupo base (2) a lo largo de dicha primera dirección (A-A), liberando así dichos segundos medios de acoplamiento extraíbles.

6. Un asiento según la reivindicación 3, 4 o 5, en el que dichos segundos medios de acoplamiento extraíbles comprenden al menos un tramo de alojamiento (4a) de dicho grupo superior (3) o de dicho grupo base (2), así como al menos una sección deslizante ( 5a1, 5a2) del otro entre el grupo base (2) o el grupo superior (3) acoplable deslizantemente a lo largo de dicha primera dirección (A-A) en un respectivo tramo de carcasa (4a).

7. Asiento según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, que comprende una parte frontal (F), una parte trasera (R), dos lados (S1, S2), una superficie inferior (2b) correspondiente a dicha superficie o área superior (2b) de dicho grupo base (2) y en el que dicha dirección de deslizamiento (A-A) es una dirección desde la parte frontal (F) hacia la parte trasera (R), es decir, paralela a un eje longitudinal principal o longitud del asiento, o una dirección desde un lado (S1) al otro (S2), es decir, paralela a un eje transversal o anchura principal del asiento, o una dirección inclinada con respecto a la dirección desde la parte frontal (F) hacia la parte trasera (R) y hacia la dirección

desde un lado ( S1) al otro (S2).

5 8. Un asiento según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que dichos primeros medios de acoplamiento extraíbles comprenden al menos una sección rebajada o saliente (7c) de dicho al menos un mecanismo de liberación (7) y al menos un tramo rebajado o saliente (4b) de dicha carcasa inferior (4), si dicho al menos un mecanismo de liberación (7) está vinculado o fijado a dicha carcasa superior (5), o de dicha carcasa superior (5), si dicho al menos un mecanismo de liberación (7) está vinculado o fijado a dicha carcasa inferior (4), estando prevista dicha al menos un tramo rebajado o saliente (4b) para acoplarse a dicha sección rebajada o saliente (7c), de modo que moviendo dicho al menos un mecanismo de liberación (7) a lo largo de dicha segunda dirección (B-B) con respecto a dicha carcasa inferior (4) o carcasa superior (5) que incluye dicho tramo rebajado o saliente (4b), dicha sección rebajada o saliente (7c) se desacopla o libera de dicho tramo rebajado o saliente (4b) .

15 9. Un asiento según la reivindicación 8, que comprende al menos un elemento de carga elástico (8) de dicho al menos un mecanismo de liberación (7), estando dicho al menos un elemento de carga elástico (8) diseñado para mantener dicho al menos un mecanismo de liberación (7) ) distanciado de manera elástica de la cara inferior de dicha carcasa superior (5), si dicho al menos un mecanismo de liberación (7) está vinculado o fijado a dicha carcasa superior (5), o para mantener dicho al menos un mecanismo de liberación (7) distanciado de manera elástica desde la cara superior de dicha carcasa inferior (4), si dicho al menos un mecanismo de liberación (7) está vinculado o fijado a dicha carcasa inferior (4).

20 10. Un asiento según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que dicho mecanismo de liberación comprende al menos una palanca (7) o asidero.

25 11. Un asiento según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores cuando depende de la reivindicación 8, en el que dicha carcasa inferior (4) comprende un elemento de semi-carcasa con una pared de base (4c) y una pared lateral (4d) que sobresale del perímetro de dicha base pared (4c) y definiendo en la parte superior un borde superior (4e), siendo una sección de dicho borde superior (4e) dicho tramo saliente (4b) de dicho grupo base (2).

30 12. Un asiento según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores cuando depende de la reivindicación 6, en el que dicha carcasa inferior (4) comprende un elemento de semi-carcasa con una pared de base (4c) y una pared lateral (4d) que sobresale del perímetro de dicha base pared (4c), y en donde al menos un componente de bloque o caja (4f, 4g) que define un tramo de carcasa (4a) o una sección deslizante se extiende empezando desde la cara interna, durante su uso, de dicha pared base (4c) y dentro o en un borde de la zona definida por dicha pared de base (4c) con dicha pared lateral (4d).

35 13. Un asiento según cualquiera de las reivindicaciones anteriores cuando depende de la reivindicación 6, en el que dicho grupo superior (3) comprende una carcasa superior (5), dicha carcasa superior (5) tiene una pared principal (5b) y una pared de borde (5c) sobresaliendo hacia abajo, durante su uso, empezando desde dicha pared principal (5b), y en donde una o más secciones deslizantes (5a1, 5a2) o tramos de alojamiento, cada uno previsto para acoplarse deslizadamente a un respectivo tramo de alojamiento (4a) o sección deslizante de dicha base grupo (2), se extiende a partir de la cara inferior, durante su uso, de dicha pared principal (5b).

40 14. Un asiento según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que dicho grupo base (2) comprende medios de ajuste (10, 11, 12) para ajustar la inclinación del asiento con respecto a una tija de asiento o a un elemento de soporte de un vehículo, tal como una bicicleta, una motocicleta o una bicicleta estática.

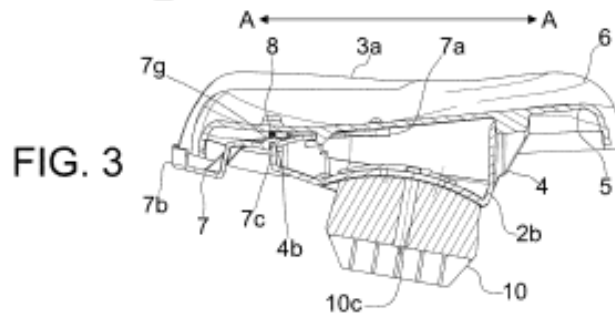
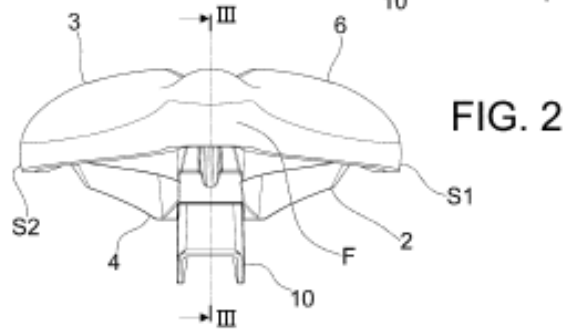
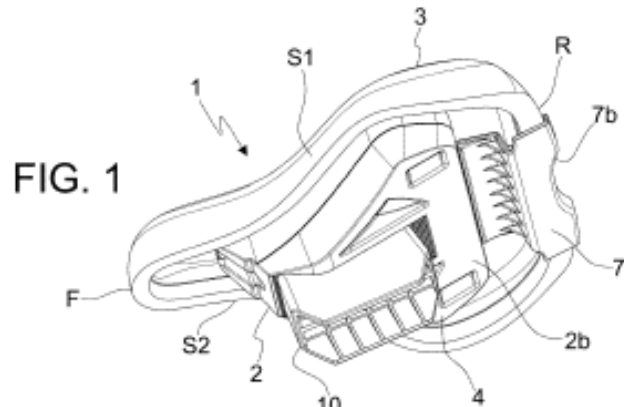
45 15. Un método para desmontar un grupo superior con respecto a un grupo base de un asiento de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, que comprende una etapa de desplazamiento relativo de dicho al menos un mecanismo de liberación (7) con respecto a dicha carcasa inferior (4) y/o con respecto a dicha carcasa superior (5) a lo largo de dicha segunda dirección (B-B) para desacoplar o liberar dichos primeros medios de acoplamiento extraíbles.

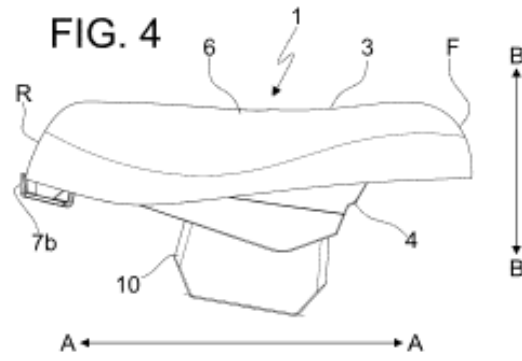
50 16. Un método de acuerdo con la reivindicación 15 para desmontar un asiento según una cualquiera de las reivindicaciones 3 a 14 cuando depende de la reivindicación 3, que comprende una etapa de deslizar dicho grupo superior (3) con respecto a dicho grupo base (2) para desacoplar o liberar dichos segundos medios de acoplamiento extraíbles.

55 17. Un método según la reivindicación 16, en el que dicha etapa de deslizamiento se lleva a cabo después de que dichos primeros medios de acoplamiento extraíbles se han desacoplado o liberado.

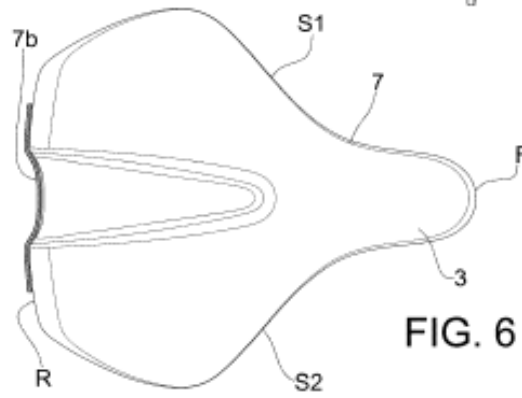
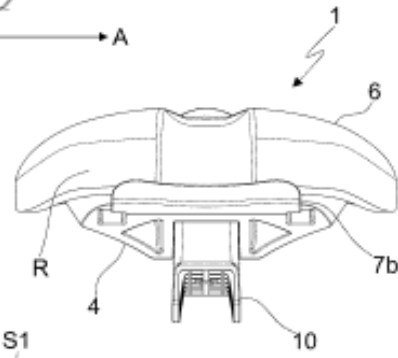
60 18. Un método según cualquiera de las reivindicaciones 15 a 17 para desmontar un asiento de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 14, en el que dicha etapa de desplazamiento de dicho grupo superior (3) con respecto a dicho grupo base (2) a lo largo de dicha segunda dirección (B-B) se lleva a cabo actuando manualmente sobre dicho al menos un mecanismo de liberación (7).

65

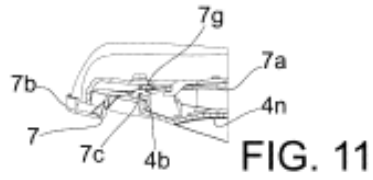
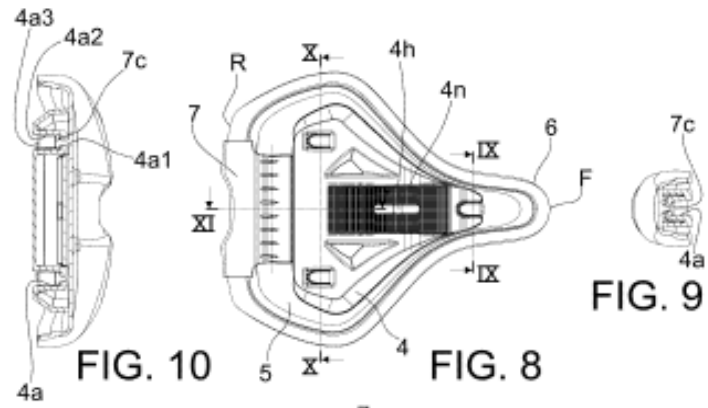
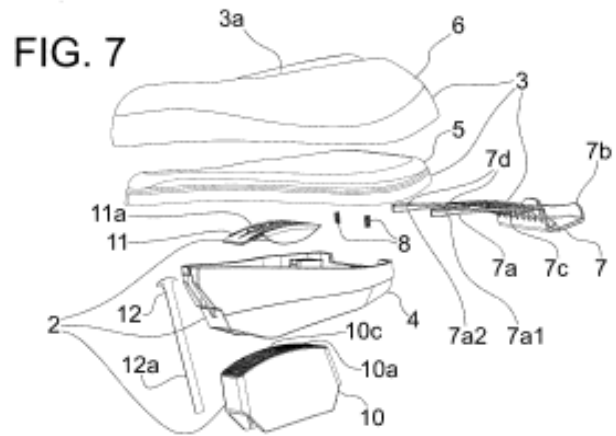




**FIG. 5**



**FIG. 6**



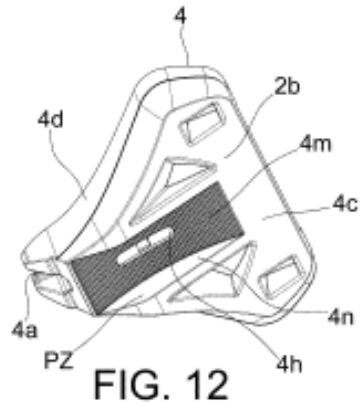


FIG. 12

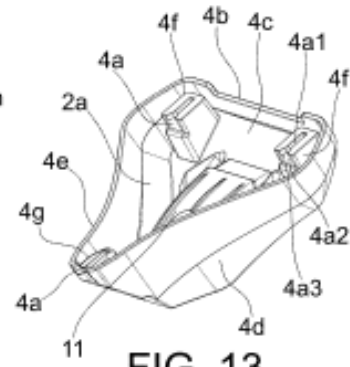


FIG. 13

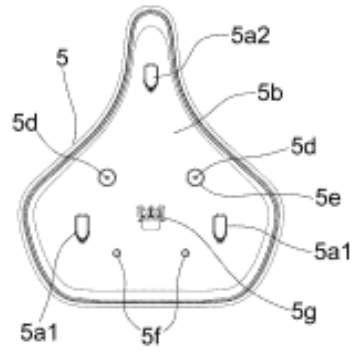


FIG. 14

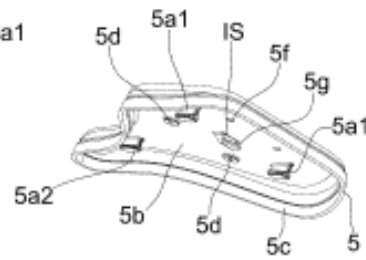
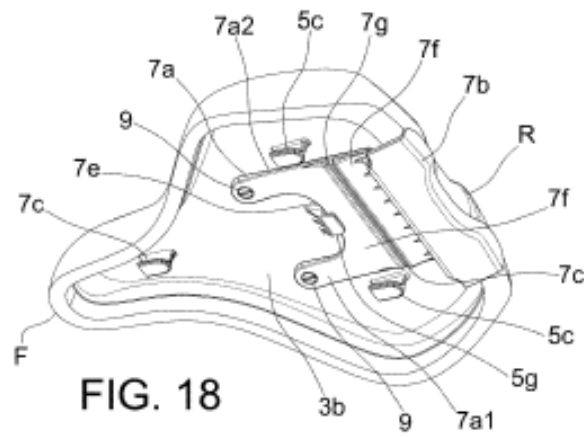
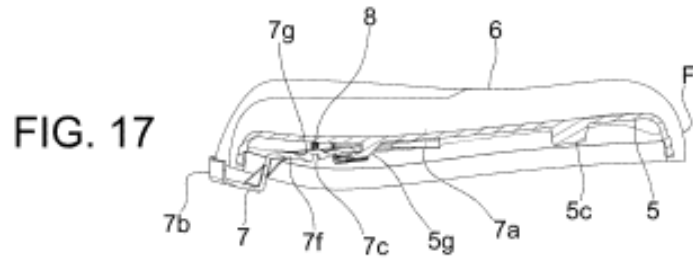
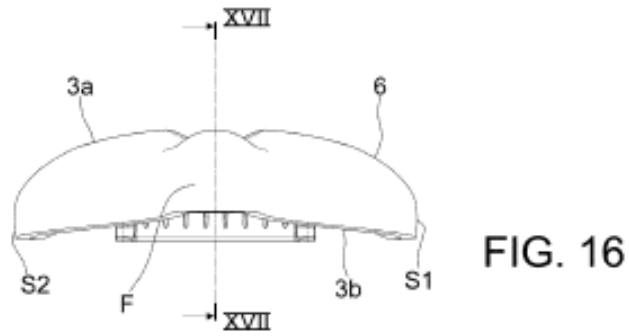


FIG. 15



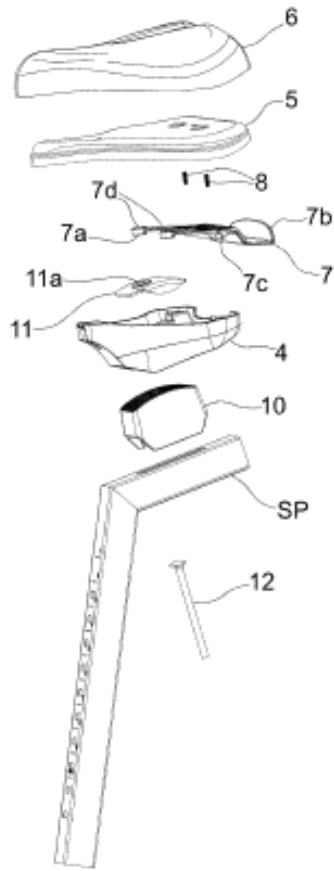


FIG. 19



