



(12)发明专利

(10)授权公告号 CN 104512289 B

(45)授权公告日 2017. 05. 10

(21)申请号 201410503180.5

(51)Int.Cl.

(22)申请日 2014.09.26

B60N 2/20(2006.01)

(65)同一申请的已公布的文献号

审查员 朱其霄

申请公布号 CN 104512289 A

(43)申请公布日 2015.04.15

(30)优先权数据

2013-210431 2013.10.07 JP

(73)专利权人 铃木株式会社

地址 日本静冈县

(72)发明人 高根均 细田浩嗣

(74)专利代理机构 北京格罗巴尔知识产权代理

事务所(普通合伙) 11406

代理人 方志炜

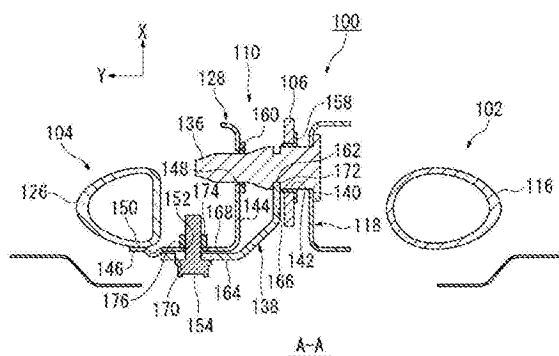
权利要求书1页 说明书8页 附图7页

(54)发明名称

靠背连接结构

(57)摘要

目的在于提供能够防止靠背在接收向车辆前侧施加的冲击载荷时向前侧打开并且能够容易地组装的靠背连接结构。靠背连接结构(100)包括相互独立且在车辆宽度方向上彼此相邻的第一靠背和第二靠背(102、104)、和固定至后地板面板(108)并且在第一靠背和第二靠背之间的边界(110)处连接第一靠背和第二靠背使得第一靠背和第二靠背转动自如的中央铰链(106)。靠背连接结构(100)还包括长形的紧固销(136),其固定至第一靠背的面对边界的侧壁(140),沿车辆宽度方向向第二靠背突出,并通过铰链插入第二靠背的第一壁(144),并具有卡定槽(162);和卡定支架(138),其固定至第二靠背,通过从垂直于销的方向接近销并与卡定槽卡合使第一靠背和第二靠背之间的位置关系彼此固定。



1. 一种靠背连接结构,其包括:第一靠背和第二靠背,相互独立且在车辆宽度方向上彼此相邻;和铰链,其固定至形成车体的地板的后地板面板,并且在所述第一靠背和所述第二靠背之间的边界处连接所述第一靠背和所述第二靠背,使得该第一靠背和所述第二靠背转动自如,所述靠背连接结构还包括:

长形的销,其固定至所述第一靠背的面对所述边界的侧端面,沿车辆宽度方向向所述第二靠背突出,并通过所述铰链插入所述第二靠背的侧端面;

卡定槽,其形成在所述销的外周部;和

卡定支架,其固定至所述第二靠背,并且通过从垂直于所述销的方向接近所述销并与所述卡定槽卡合使所述第一靠背和所述第二靠背之间的位置关系彼此固定,所述卡定支架限制所述销在车辆宽度方向上的移动和在车辆前后方向上的移动,

所述卡定支架包括:第一区域,其固定至所述第二靠背的前表面或后表面并且沿车辆宽度方向延伸;和第二区域,其从所述第一区域弯曲或弯折并且到达所述销的卡定槽。

2. 根据权利要求1所述的靠背连接结构,其特征在于,

所述卡定槽位于所述第二靠背和所述铰链之间。

3. 根据权利要求2所述的靠背连接结构,其特征在于,

所述卡定槽位于比所述第二靠背更靠近所述铰链的位置处。

4. 根据权利要求1所述的靠背连接结构,其特征在于,

所述卡定槽位于所述第二靠背的内部,并且

所述卡定支架插入所述第二靠背的内部并与所述卡定槽卡合。

5. 根据权利要求1至4中任一项所述的靠背连接结构,其特征在于,

所述靠背连接结构还包括靠背支架,所述靠背支架具有第一壁和第二壁,所述第一壁和所述第二壁彼此垂直并且安装至面对所述第二靠背的所述边界的侧端面与所述第二靠背的下端面交叉的角部,

在所述第一壁中形成有用于所述销沿车辆宽度方向插入的插孔,

所述第二壁设置有固定孔,将所述卡定支架固定至所述第二壁的固定构件沿着垂直于所述销的车辆前后方向插入所述固定孔。

靠背连接结构

技术领域

[0001] 本发明涉及靠背连接结构,其包括在车辆宽度方向上彼此相邻并且通过固定至后地板面板的铰链转动自如地连接至彼此的两个独立靠背。

背景技术

[0002] 诸如机动车等的车辆可以配备有形成车辆后部的地板的后地板面板。在后地板面板的上表面安装有包括坐垫和靠背的后座。靠背包括左右分割开的两个独立的靠背,即、例如在车辆宽度方向上相邻的一人用靠背和二人用靠背。

[0003] 车辆可以具有位于这两个独立的靠背的车辆后侧的行李空间。例如为了确保能够放置行李的行李空间的容积,两个独立的靠背连接至彼此,从而能够通过固定至后地板面板的铰链向车辆前方转动。

[0004] 顺便提及,存在着放置在行李空间中的行李由于车辆的突然减速等向车辆前侧移动并碰撞靠背的情况。在该情况下,靠背接收向车辆前侧施加的冲击载荷。因此,可能发生连接两个独立靠背的铰链弯曲并损坏、两个独立的靠背从铰链脱离而向前侧打开的情况。

[0005] 为了避免上述情况并确保乘员的安全,专利文献1记载了包括安装在左右靠背之间的中央铰链和缓冲构件的结构。中央铰链具有下铰链和一对上铰链。

[0006] 下铰链的下部固定至后地板面板,下铰链在其上部具有连接至缓冲构件的连接部。作为所谓的蝶形铰链的一对上铰链通过铰链销可转动地固定至下铰链的上部的左右,并且还通过螺钉等固定至左右靠背。缓冲构件的一端固定至下铰链的连接部,另一端固定至位于下铰链的车辆后侧的后地板面板。

[0007] 在专利文献1中,如果下铰链在接收由于行李碰撞而产生的载荷时由于该冲击而向前方变形,则连接至下铰链的连接部的缓冲构件发生变形,因此能够吸收载荷。

[0008] 现有技术文献

[0009] 专利文献

[0010] [专利文献1] 日本特开平10-44843号公报

发明内容

[0011] 发明要解决的问题

[0012] 在专利文献1中,由于蝶形铰链分别固定到左、右靠背,并且使用了缓冲构件,所以结构复杂且部件数量增加。因此,专利文献1记载的技术具有制造工序数增多并且有损组装性的问题。

[0013] 鉴于上述问题,本发明的目的是提供一种能够防止靠背在接收向车辆前侧施加的冲击载荷时向前侧打开并且能够容易地组装的靠背连接结构。

[0014] 用于解决问题的方案

[0015] 为了解决上述问题,根据本发明的靠背连接结构的代表构造的特征在于,一种靠背连接结构,其包括:第一靠背和第二靠背,相互独立且在车辆宽度方向上彼此相邻;和较

链,其固定至形成车体的地板的后地板面板,并且在所述第一靠背和所述第二靠背之间的边界处连接所述第一靠背和所述第二靠背,使得该第一靠背和所述第二靠背转动自如,所述靠背连接结构还包括:长形的销,其固定至所述第一靠背的面对所述边界的侧端面,沿车辆宽度方向向所述第二靠背突出,并通过所述铰链插入所述第二靠背的侧端面;卡定槽,其形成在所述销的外周部;和卡定支架,其固定至所述第二靠背,并且通过从垂直于所述销的方向接近所述销并与所述卡定槽卡合使所述第一靠背和所述第二靠背之间的位置关系彼此固定。

[0016] 这里,在放置在行李空间中的行李由于车辆的突然减速等向车辆前侧移动并碰撞靠背的情况下,靠背接收向车辆前侧施加的冲击载荷。利用以上构造,在固定至第一靠背的销插入铰链和第二靠背之后,能够使独立于第一靠背和第二靠背的卡定支架从垂直于销的方向、例如从车辆后侧与销卡合。

[0017] 因此,在第一靠背和第二靠背接收上述载荷的情况下,销沿车辆宽度方向的移动能够由卡定支架限制,防止了销从第二靠背掉落。此外,销由卡定支架保护因而不易破损,还限制了销沿车辆前后方向的移动。因此,防止了第一靠背和第二靠背从铰链脱离以及受到损伤。此外,独立于第一靠背和第二靠背的卡定支架从垂直于销的方向与销卡合。因此,在卡合时,例如第一靠背和第二靠背不需要在车辆宽度方向上滑动。因此,即使在作业空间狭小的地方,也能够容易地安装卡定支架。

[0018] 优选的是,所述卡定支架包括:第一区域,其固定至所述第二靠背的前表面或后表面并且沿车辆宽度方向延伸;和第二区域,其从所述第一区域弯曲或弯折并且到达所述销的卡定槽。

[0019] 利用该构造,销从车辆宽度方向插入第二靠背,此外,卡定支架从例如车辆前后方向也安装至第二靠背。因此,与用于被销插入的构件和用于安装卡定支架的构件不同的情况相比,利用上述构造,通过仅增大第二靠背的尺寸精度就能够有利于在将卡定支架与卡定槽卡合时的定位,并能够改善组装性。

[0020] 优选的是,所述卡定槽位于所述第二靠背和所述铰链之间。利用该构造,能够从覆盖第二靠背的座椅罩上方安装卡定支架,使得作业性改善。

[0021] 优选的是,所述卡定槽位于比所述第二靠背更靠近所述铰链的位置处。这里,由于销通过例如焊接固定至第一靠背,所以销在靠近第一靠背的位置处具有较大的强度。由于在上述构造中卡定槽位于靠近铰链的位置处,所以卡定槽位于第一靠背附近。因此,销在销具有较大强度的位置处经由卡定支架接收载荷。所以,销不易于发生变形或破损。

[0022] 优选的是,所述卡定槽位于所述第二靠背的内部,并且所述卡定支架插入所述第二靠背的内部并与所述卡定槽卡合。因此,将卡定支架插入第二靠背,以与位于第二靠背内部的卡定槽卡合。因此,能够将卡定支架配置在覆盖第二靠背的座椅罩内,使得外观改善。此外,由于卡定支架配置在第二靠背的内部,所以乘员将不会接触到由例如金属制成的卡定支架。此外,即使在第一靠背和第二靠背接收载荷的情况下,由于位于第二靠背的内部的卡定支架与第二靠背的靠背框架等抵接,所以抑制了卡定支架的变形。

[0023] 优选的是,所述靠背连接结构还包括靠背支架,所述靠背支架具有第一壁和第二壁,所述第一壁和所述第二壁彼此垂直并且安装至面对所述第二靠背的所述边界的侧端面与所述第二靠背的下端面交叉的角部,在所述第一壁中形成有助于所述销沿车辆宽度方向

插入的插孔,所述第二壁设置有固定孔,将所述卡定支架固定至所述第二壁的固定构件沿着垂直于所述销的车辆前后方向插入所述固定孔。

[0024] 利用该构造,销和固定构件沿彼此垂直的方向插入靠背支架。特别地,由于卡定支架为独立体,所以能够将固定构件可靠地以垂直于销的方式插入靠背支架。因此,卡定支架通过与销卡合能够限制销在车辆宽度方向上的运动,还能够通过由固定构件固定至靠背支架来限制销的车辆前后方向上的移动。

[0025] 发明的效果

[0026] 根据本发明,能够提供一种靠背连接结构,其能够防止靠背在接收向车辆前侧施加的冲击载荷时向前侧打开并且能够容易地组装。

附图说明

[0027] 图1A和图1B是本发明的第一实施方式的靠背连接结构的概略图。

[0028] 图2A和图2B是图1A中的靠背连接结构的截面图。

[0029] 图3A至3C是示出图2A和图2B中的靠背支架的图。

[0030] 图4A至4C是示出图2A和图2B中的卡定支架的图。

[0031] 图5A和图5B是本发明的第二实施方式的靠背连接结构的概略图。

[0032] 图6是图5A中的靠背连接结构的截面图。

[0033] 图7A至7C是示出图6中的靠背支架的图。

[0034] 附图标记说明

[0035] 100、100A...靠背连接结构;102...第一靠背;104...第二靠背;106...中央铰链;108...后地板面板;110...边界;112...行李;114...行李空间;116...第一靠背框架;118...第一靠背支架;120、130...侧端面;122、132...下端部;124、134...角部;126...第二靠背框架;128、128A...第二靠背支架;136、136A...紧固销;138...卡定支架;140...侧壁;142...通孔;144、144A...第一壁;146、146A...第二壁;148、148A...插孔;150...背面;152、152A...固定孔;154...螺栓;156、178...第三壁面;158...中央铰链衬套;160...靠背铰链衬套;162、162A...卡定槽;164...第一区域;166...第二区域;168...后表面;170...孔部;172...凹部;174...螺母;180...开口部;184...操作孔

具体实施方式

[0036] 以下将参照附图详细地说明本发明的优选实施方式。本实施方式中说明的尺寸、材料、其他具体数值等仅用于说明性的目的,以便于理解本发明,除非另有声明,否则不限制本发明。注意,在本说明书以及附图中,功能和构造实质上相同的元件将由相同的附图标记表示并不再重复说明,图中省略了与本发明不直接相关的要素。

[0037] 第一实施方式

[0038] 图1A和图1B是本发明的第一实施方式的靠背连接结构100的概略图。以下各图中的箭头X、Y和Z分别表示车辆前侧、车辆右侧和车辆上侧。注意,图1A和图1B在诸如座椅罩等的构件处于适当的透视状态的情况下示出靠背连接结构100。图1A和图1B分别示出从车辆前侧和车辆后侧斜向观察的靠背连接结构100。

[0039] 如图1A所示,靠背连接结构100包括第一靠背102、第二靠背104和中央铰链106。第

一靠背102和第二靠背104是在车辆宽度方向上相邻并且左右分割开的两个独立的靠背。第一靠背102在车辆宽度方向上的宽度大于第二靠背104在车辆宽度方向上的宽度,第一靠背102例如为二人用靠背。第二靠背104例如为一人用靠背。注意,可以是第一靠背102和第二靠背104在车辆宽度方向上的宽度中的任意一者较大,并且第一靠背102和第二靠背104可以分别为一人用和二人用。

[0040] 中央铰链106固定至形成车辆的地板面的后地板面板108,如图1A所示,在第一靠背102和第二靠背104之间的边界110处连接第一靠背102和第二靠背104,使得第一靠背102和第二靠背104能够向车辆前方自如转动。

[0041] 如图1B所示,放置行李112的行李空间114位于第一靠背102和第二靠背104的车辆后侧。注意,通过向车辆前方转动第一靠背102和第二靠背104,能够使行李空间114扩张。

[0042] 如图1B所示,本实施方式假定第一靠背102和第二靠背104维持在预定位置处并且行李112放置在行李空间114中的状态。如果车辆在该状态下突然减速,则放置在行李空间114中的行李112向车辆前侧移动并且碰撞第一靠背102和第二靠背104。此时,第一靠背102和第二靠背104接收来自行李112的向车辆前侧施加的冲击载荷。

[0043] 因此,为了确保乘员安全,靠背连接结构100采用防止第一靠背102和第二靠背104在接收冲击载荷时向前侧例如像两扇门那样地打开的构造。现在将说明细节。

[0044] 如图1A所示,第一靠背102具有用作框体的第一靠背框架116。第一靠背框架116包括作为其一部分的第一靠背支架118。第一靠背框架116具有从面对第一靠背102与第二靠背104之间的边界110的侧端面120跨至下端面122的角部124。第一靠背支架118固定至第一靠背框架116的角部124。

[0045] 如图1A所示,第二靠背104具有用作框体的第二靠背框架126。第二靠背框架126包括作为其一部分的第二靠背支架128。第二靠背框架126具有从面对第二靠背104与第一靠背102之间的边界110的侧端面130跨至下端面132的角部134。第二靠背支架128固定至第二靠背框架126的角部134。

[0046] 图2A和图2B是图1A中的靠背连接结构100的截面图。图2A是沿着图1A中的线A-A截取的截面图。图2B是示出靠背连接结构100的组装步骤的截面图。图3A至3C是示出图2A和图2B中的第二靠背支架128的图。图3A、图3B和图3C分别是第二靠背支架128的立体图、主视图和后视图。

[0047] 如图2A所示,除了第一靠背102、第二靠背104和中央铰链106之外,靠背连接结构100还包括紧固销136和卡定支架138。紧固销136为根侧通过焊接等固定至第一靠背支架118的侧壁140的长形的销,紧固销136的前端侧沿车辆宽度方向向第二靠背104突出。中央铰链106具有用于紧固销136贯穿的通孔142。

[0048] 如图3A所示,第二靠背支架128具有彼此垂直的第一壁144和第二壁146。如图1A所示,第一壁144在固定至第二靠背框架126的角部134的状态下沿着第二靠背框架126的侧端面130延伸。如图3A所示,在第一壁144中形成有插孔148。如图2A所示,紧固销136沿车辆宽度方向插入插孔148中。

[0049] 如图2A所示,第二壁146沿车辆宽度方向延伸,并与第二靠背框架126的位于车辆后侧的背面150接触。如图3A所示,在第二壁146中形成有固定孔152。如图2A所示,用于将卡定支架138固定至第二壁146的螺栓154垂直于紧固销136从车辆后侧向车辆前侧插入固定

孔152中。

[0050] 如图3A所示,第二靠背支架128还包括与第一壁144连续并且在车辆宽度方向上弯折的第三壁面156。注意,如图3B和图3C所示,第三壁面156比第二壁146在车辆宽度方向上延伸得更长。如图1A所示,第三壁面156在固定至第二靠背框架126的角部134的状态下与第一壁144连续并且沿着第二靠背框架126的下端面132延伸。

[0051] 如图2A所示,紧固销136贯穿中央铰链106的通孔142并通过中央铰链106插入第二靠背支架128的插孔148中。由树脂制成的中央铰链衬套158和靠背铰链衬套160分别安装至通孔142和插孔148。中央铰链衬套158位于通孔142和紧固销136之间,防止由于中央铰链106与紧固销136彼此直接接触而产生噪声。靠背铰链衬套160防止第二靠背支架128与紧固销136彼此直接接触而产生噪声。

[0052] 在紧固销136的外周部形成有圆形的卡定槽162。如图2A所示,卡定槽162形成在第二靠背支架128与中央铰链106之间,并且相比靠近第二靠背支架128的程度更靠近中央铰链106。

[0053] 这里,将参照图2B说明靠背连接结构100的组装步骤。首先,如上所述,紧固销136通过中央铰链106插入第二靠背支架128中。之后,独立于第一靠背102和第二靠背104的卡定支架138从垂直于紧固销136的方向、例如箭头B所示从车辆后方接近紧固销136,并与紧固销136的卡定槽162卡合。

[0054] 图4A至4C是示出图2A和图2B中的卡定支架138的图。图4A、图4B和图4C分别是卡定支架138的立体图、仰视图和侧视图。如图4A所示,作为金属构件的卡定支架138包括第一区域164和第二区域166,并且具有L字形状的截面。

[0055] 第一区域164沿车辆宽度方向延伸,以致与第二靠背支架128的第二壁146的后表面168(参照图2B)重叠。如图4A和图4B所示,第一区域164具有用于螺栓154贯穿的孔部170。如图2A所示,在与第二壁146重叠的状态下,第一区域164的孔部170形成在与第二壁146的固定孔152重合的位置处。

[0056] 第二区域166向车辆前侧延伸,以致从第一区域164弯折或弯曲并到达紧固销136的卡定槽162。如图4A和图4C所示,在第二区域166形成有与紧固销136的卡定槽162卡合的凹部172。

[0057] 这里,如图2B所示,使卡定支架138接近紧固销136,使得第一区域164的孔部170与第二壁146的固定孔152重叠,并且使得第二区域166的凹部172与紧固销136的卡定槽162卡合。随后,如图2A所示,例如,第一区域164的孔部170与第二壁146的固定孔152重合,并且第二区域166的凹部172与紧固销136的卡定槽162卡合。然后,将螺栓154从车辆后侧插入第一区域164的孔部170和第二壁146的固定孔152中,并从车辆前侧使螺母174与螺栓154螺合。注意,螺母174可以事先与第二靠背支架128的固定孔152的前侧面176焊接。利用该构造,螺栓154能够在被插入的同时与焊接的螺母174螺合。

[0058] 这样,独立于第一靠背102和第二靠背104的卡定支架138能够从垂直于紧固销136的方向与紧固销136卡合,第一靠背102和第二靠背104之间的位置关系由此能够彼此固定。

[0059] 因此,利用靠背连接结构100,在第一靠背102和第二靠背104接收来自行李空间114中的行李112的冲击载荷的情况下,能够由卡定支架138限制紧固销136的车辆宽度方向上的移动,防止了紧固销136从第二靠背支架128掉落。

[0060] 此外,紧固销136由卡定支架138保护因而不易受损,也限制了紧固销136在车辆前后方向上的移动。因此,第一靠背102和第二靠背104不易从中央铰链106脱离,防止受损。因此,防止了第一靠背102和第二靠背104在接收向车辆前侧施加的冲击载荷时向前侧打开。

[0061] 此外,独立于第一靠背102和第二靠背104的卡定支架138从垂直于紧固销136的方向与紧固销136卡合。因此,在卡合时,例如第一靠背102和第二靠背104不需要在车辆宽度方向上滑动。如果卡定支架138与第二靠背支架128一体或者事先安装至第二靠背支架128,则紧固销136的卡定槽162需要在将紧固销136插入第二靠背支架128的第一壁144的插孔148的同时与卡定支架138的第二区域166的凹部172卡合。该作业需要在使例如第一靠背102和第二靠背104在车辆宽度方向上滑动的同时进行,并且需要确保在车辆宽度方向上的一定程度的作业空间。

[0062] 相反,在本实施方式中,卡定支架138是独立于第一靠背102和第二靠背104的构件,并且能够在紧固销136插入第二靠背支架128之后从垂直于紧固销136的方向与紧固销136卡合。因此,即使在作业空间狭小的地方,也能够容易地安装卡定支架138。

[0063] 紧固销136从车辆宽度方向插入第二靠背支架128,此外,卡定支架138从车辆后侧也安装至第二靠背支架128。也就是说,用于被紧固销136插入的构件和用于安装卡定支架138的构件为同一构件。因此,利用靠背连接结构100,通过仅增大第二靠背支架128的尺寸精度就能够有利于在将卡定支架138与卡定槽162卡合时的定位,并能够改善组装性。

[0064] 紧固销136和螺栓154从彼此垂直的方向插入第二靠背支架128。特别地,由于卡定支架138为独立构件,所以能够将螺栓154可靠地以垂直于紧固销136的方式插入第二靠背支架128。因此,利用卡定支架138与紧固销136卡合的简单构造,能够可靠地限制紧固销136在车辆宽度方向上以及在车辆前后方向上的移动。注意,在将紧固销136插入第二靠背支架128之后,仅需要准备独立于第一靠背102和第二靠背104的卡定支架138。因此,仅有少量部件是必需的,并且不会增加重量。

[0065] 紧固销136的卡定槽162位于第二靠背支架128和中央铰链106之间。因此,在将紧固销136插入第二靠背支架128之后,能够从覆盖第二靠背104的座椅罩(未示出)上方安装卡定支架138,使得作业性改善。

[0066] 紧固销136的卡定槽162形成在相比靠近第二靠背支架128的程度更靠近中央铰链106的位置处,并且位于靠近第一靠背支架118的位置处。紧固销136在靠近与紧固销136的根侧焊接的第一靠背支架118的位置处具有较大的强度。因此,由于紧固销136在紧固销136具有较大强度的位置处经由卡定支架138接收载荷,所以紧固销136不易发生变形或破损。

[0067] 第二实施方式

[0068] 图5A和图5B是本发明的第二实施方式的靠背连接结构100A的概略图。在以下各图中,与上述靠背连接结构100的构件相同的构件将被赋予相同的附图标记,并且将会适当省略其说明。图5A和图5B分别示出从车辆前侧斜向观察和从车辆后侧观察的靠背连接结构100A。

[0069] 图6是图5A中的靠背连接结构100A的截面图。图6示出靠背连接结构100A的沿着线C-C截取的截面。图7A、图7B和7C是示出图6中的第二靠背支架128A的图。图7A、图7B和图7C分别是第二靠背支架128A的立体图、主视图和后视图。

[0070] 靠背连接结构100A与上述靠背连接结构100的不同之处在于,第二靠背支架128A

具有不同的形状,并且紧固销136A的卡定槽162A形成在紧固销136A的前端侧。

[0071] 如图7A所示,第二靠背支架128A具有彼此垂直的第一壁144A和第二壁146A、以及面对第二壁146A的第三壁面178。如图7A所示,在第一壁144A中形成有插孔148A。如图6所示,紧固销136A沿车辆宽度方向插入插孔148A中。

[0072] 如图6所示,第二壁146A沿车辆宽度方向延伸,并且与第二靠背框架126的位于车辆后侧的背面150接触。如图7A所示,在第二壁146A中形成有固定孔152A。如图6所示,用于将卡定支架138固定至第二壁146A的螺栓154垂直于紧固销136A从车辆后侧向车辆前侧插入固定孔152A中。

[0073] 此外,如图7B和图7C所示,在第二壁146A中形成有位于固定孔152A的车辆左侧的开口部180。如图6所示,卡定支架138的第二区域166穿过第二壁146A的开口部180,并且卡定支架138与紧固销136A的位于第二靠背支架128A内部的卡定槽162A卡合。

[0074] 如图6所示,第三壁面178沿车辆宽度方向延伸,并且与第二靠背框架126的位于车辆前侧的前表面182接触。如图7A和图7B所示,在第三壁面178中形成有操作孔184。在将螺母174从车辆前侧与螺栓154螺合时使用操作孔184。

[0075] 现在将参照图6说明靠背连接结构100A的组装步骤。首先,使紧固销136A贯穿中央铰链106的通孔142,并使紧固销136A插入第二靠背支架128A的插孔148A。之后,使独立于第一靠背102和第二靠背104的卡定支架138从垂直于紧固销136A的方向、即从车辆后侧接近紧固销136A。

[0076] 接着,使卡定支架138的第二区域166穿过第二靠背支架128A的第二壁146A的开口部180,并与紧固销136A的卡定槽162A卡合。随后,使第一区域164的孔部170与第二壁146A的固定孔152A重合,使第二区域166的凹部172与紧固销136A的卡定槽162A卡合。然后,将螺栓154从车辆后侧插入第一区域164的孔部170和第二壁146A的固定孔152A,并利用操作孔184从车辆前侧将螺母174与螺栓154螺合。

[0077] 因此,将卡定支架138插入第二靠背支架128A的内部,以与位于第二靠背支架128A内部的卡定槽162A卡合。因此,利用靠背连接结构100A,能够将卡定支架138配置在覆盖第二靠背104的座椅罩(未示出)的内侧,使得外观改善。此外,由于卡定支架138配置在第二靠背支架128A的内部,所以乘员将不会接触到由例如金属制成的卡定支架138。

[0078] 此外,利用靠背连接结构100A,即使在第一靠背102和第二靠背104接收上述载荷的情况下,卡定支架138的第二区域166也与第二靠背支架128A的第一壁144A等抵接,从而能够抑制卡定支架138的变形。因此,由于靠背连接结构100A具有较大的强度,所以能够更可靠地防止第一靠背102和第二靠背104在接收上述载荷时向前侧打开。

[0079] 尽管在上述实施方式中卡定支架138固定在第二靠背支架128、128A的车辆后侧,然而不限于此。举例来说,通过适当地改变第二靠背支架128、128A的形状,可以将卡定支架138固定在第二靠背支架128、128A的车辆前侧。即使利用该构造,卡定支架138也从垂直于紧固销136、136A的方向接近紧固销136、136A并与卡定槽162、162A卡合。因此,由于第一靠背102和第二靠背104利用卡定支架138固定彼此之间的位置关系,所以防止了第一靠背102和第二靠背104在接收载荷时向前侧打开。

[0080] 尽管已经参照附图说明了本发明的优选实施方式,但勿庸多言,本发明不限于上述实施方式。本领域技术人员将会明白,在权利要求所限定的范围内能够构想出各种变型

和改变,而所有这些变型和改变当然应理解为当然包含在本发明的技术范围内。

[0081] 产业上的可利用性

[0082] 本发明能够用于包括在车辆宽度方向上彼此相邻并且通过固定至后地板面板的铰链转动自如地连接至彼此的两个独立靠背的靠背连接结构。

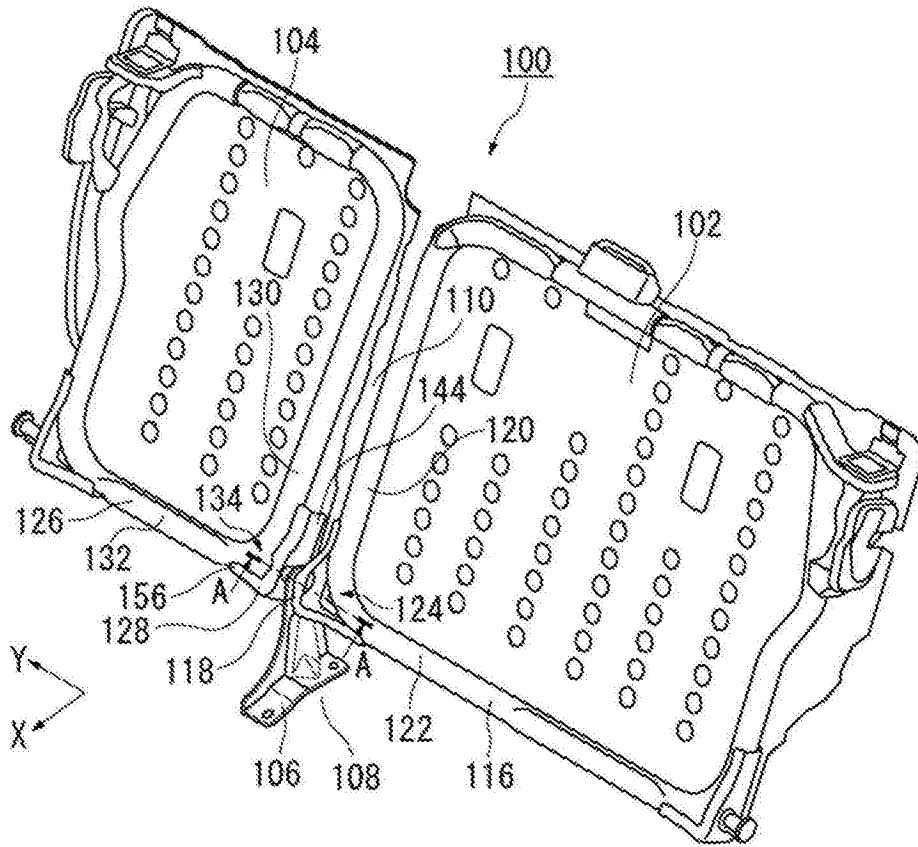


图1A

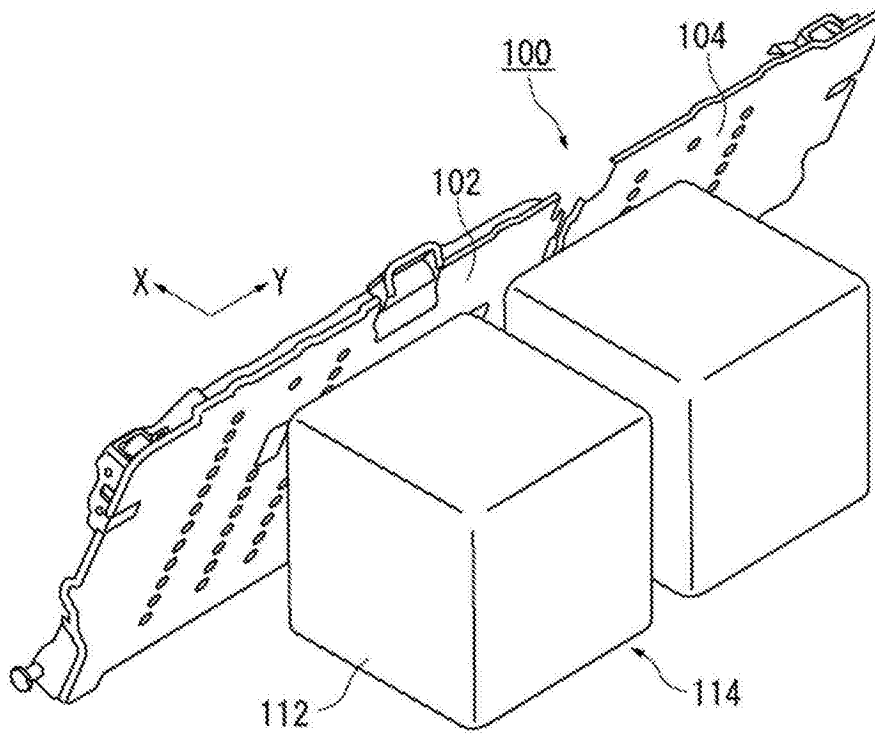


图1B

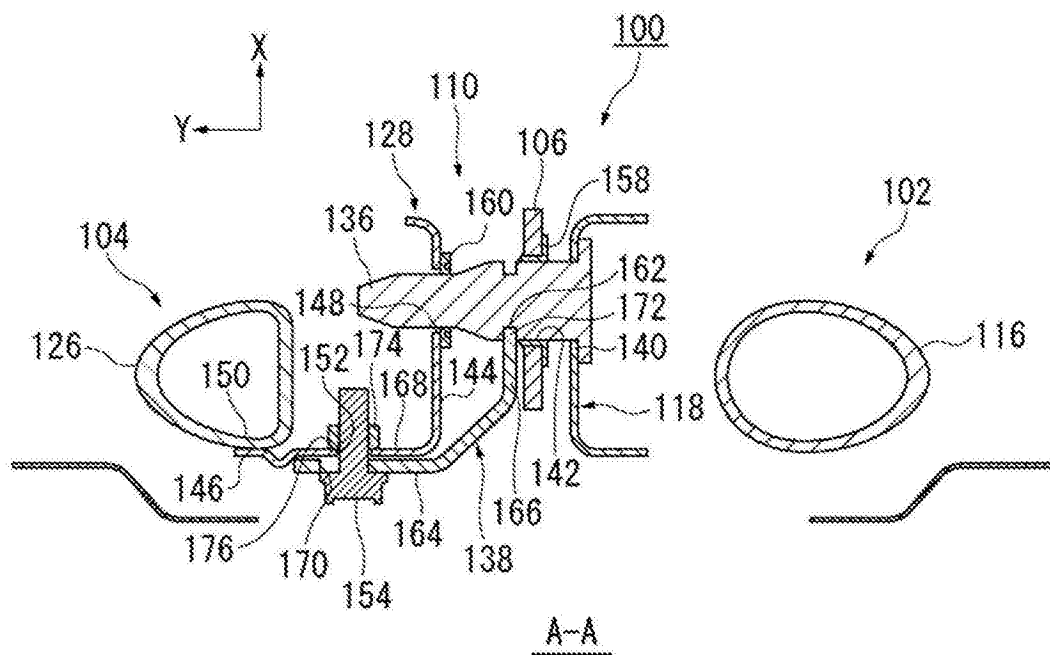


图2A

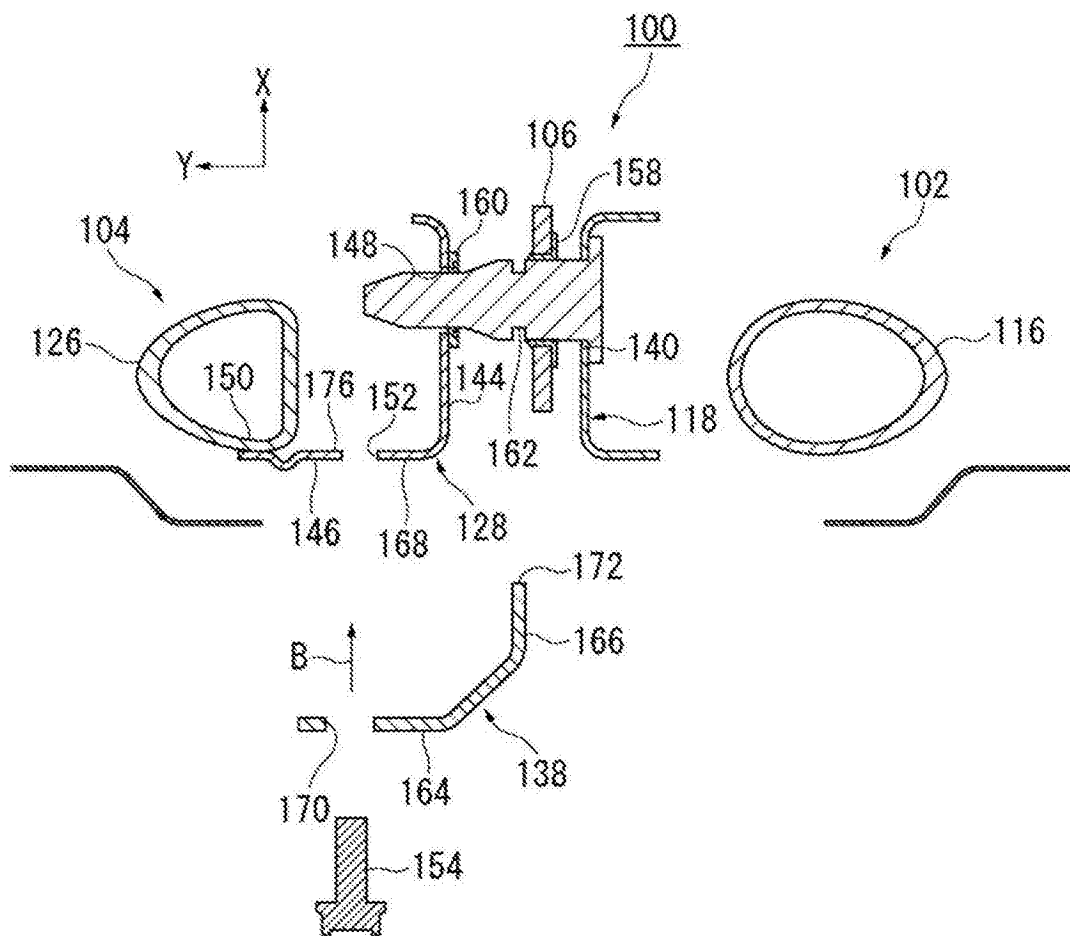


图2B

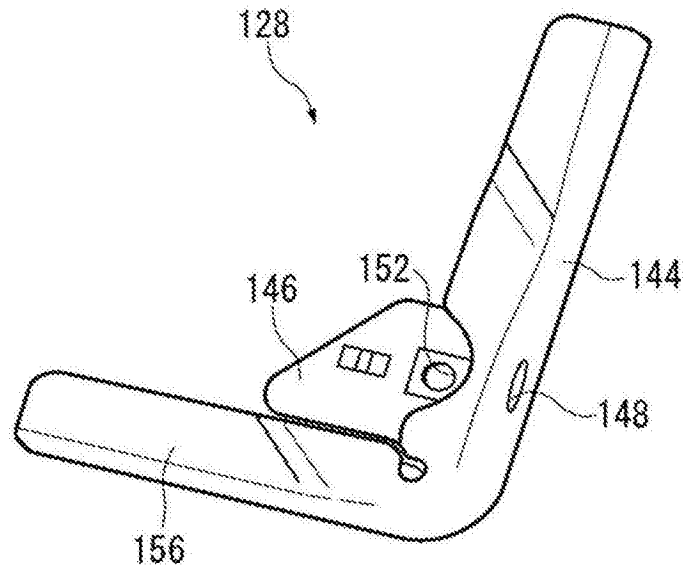


图3A

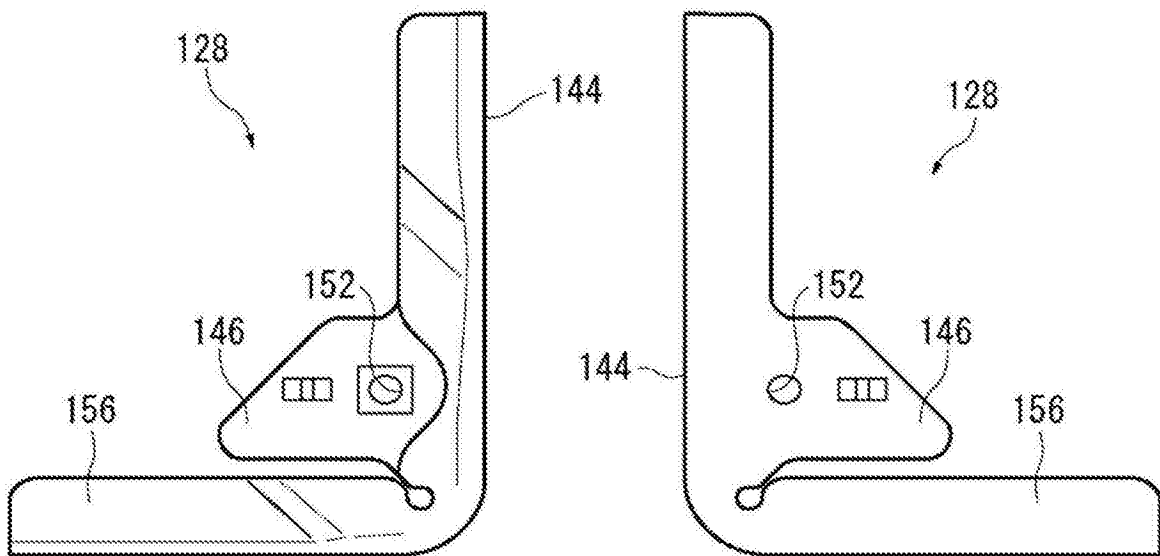


图 3B

图 3C

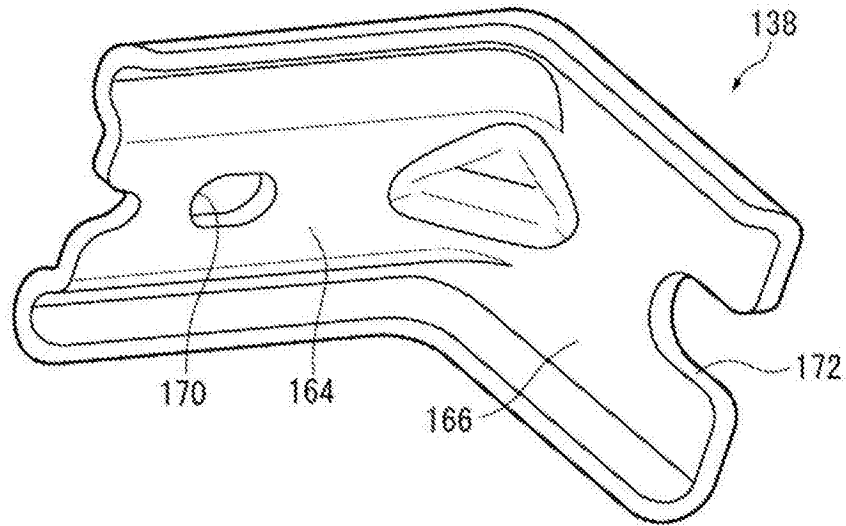


图4A

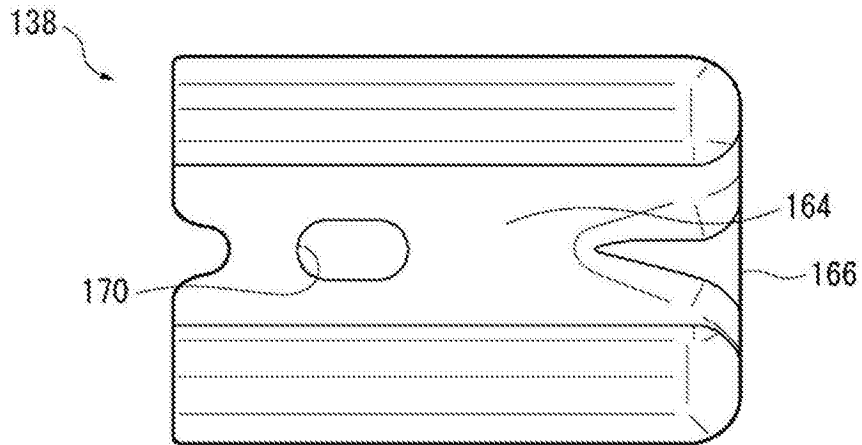


图4B

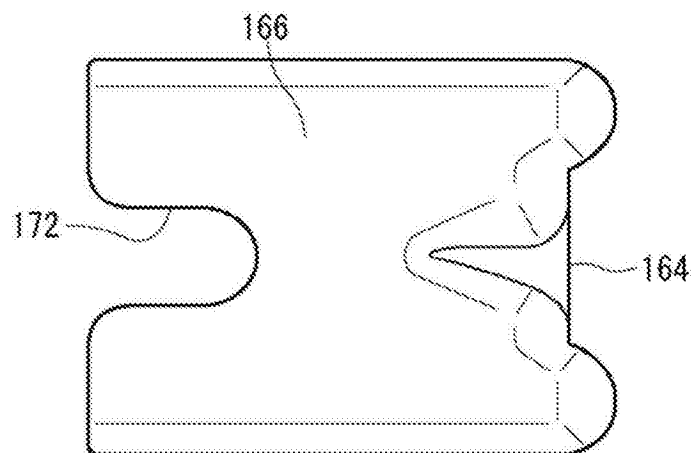


图4C

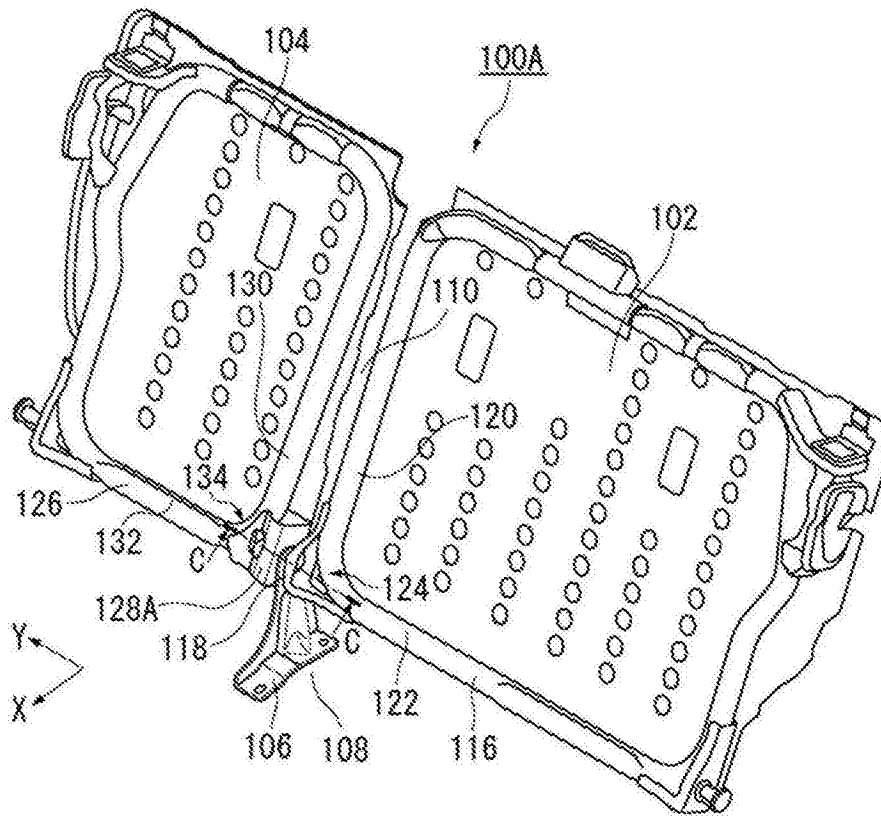


图5A

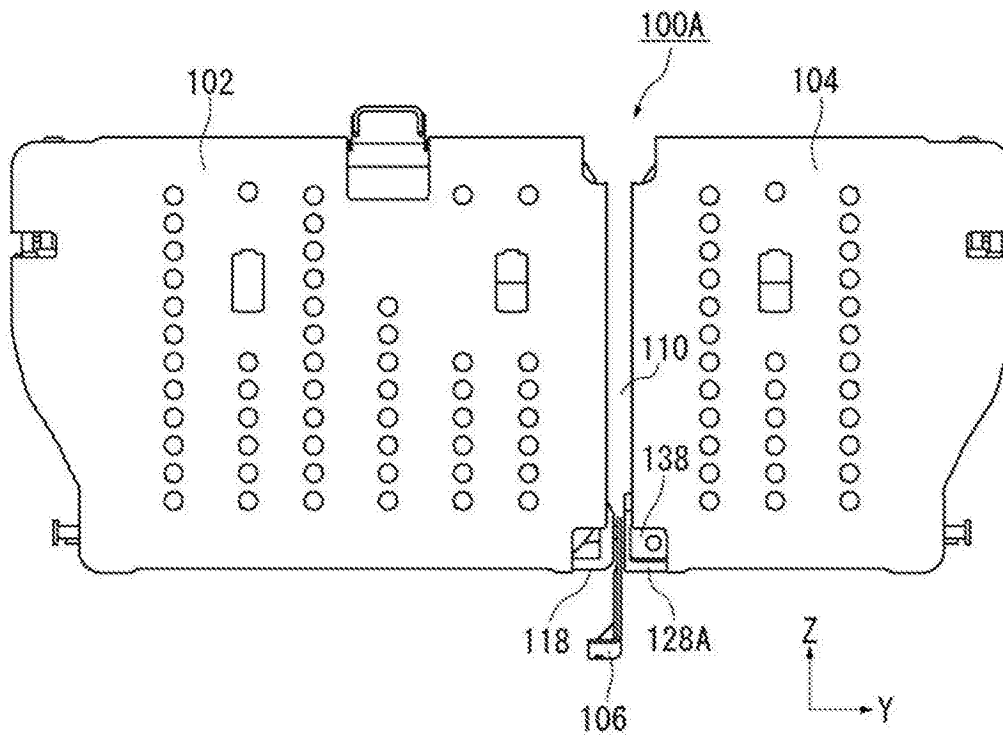


图5B

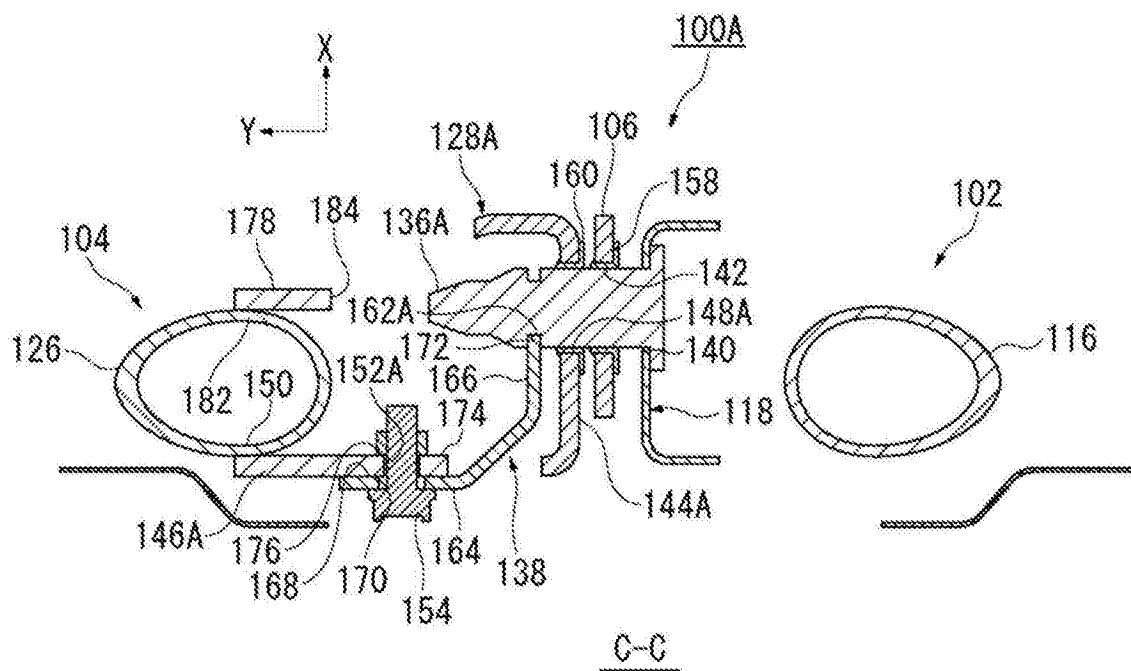


图6

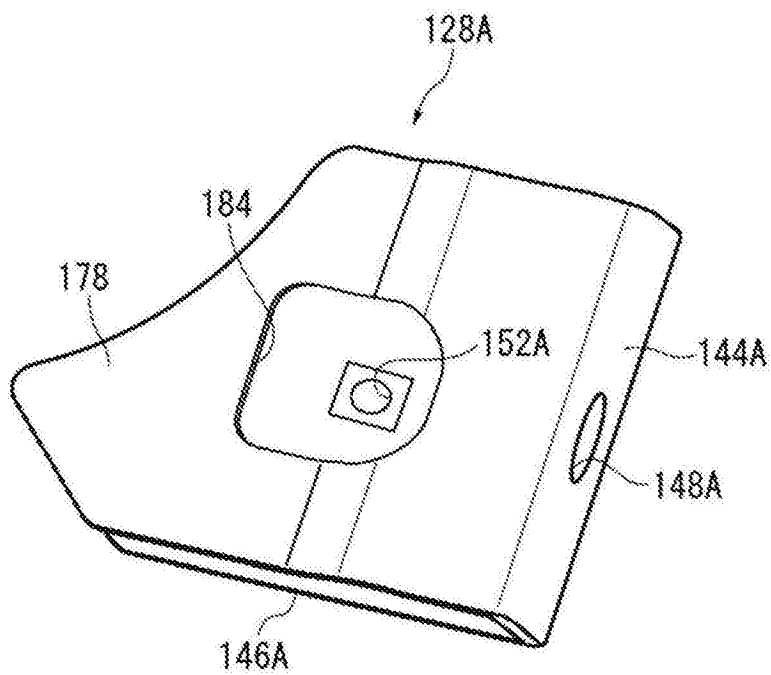


图7A

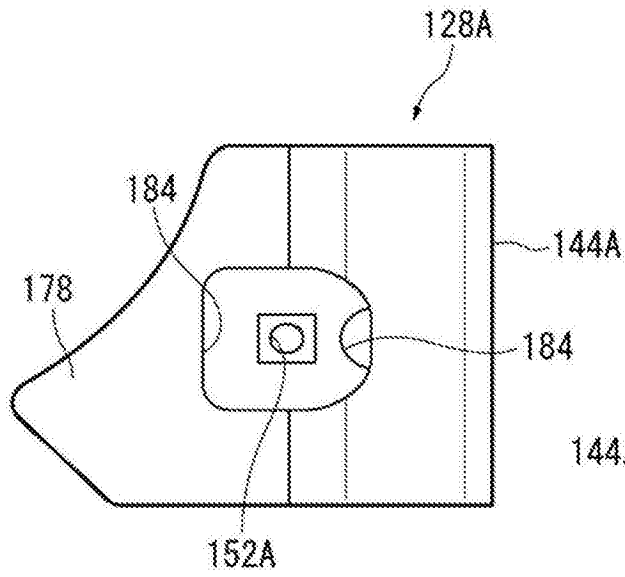


图 7B

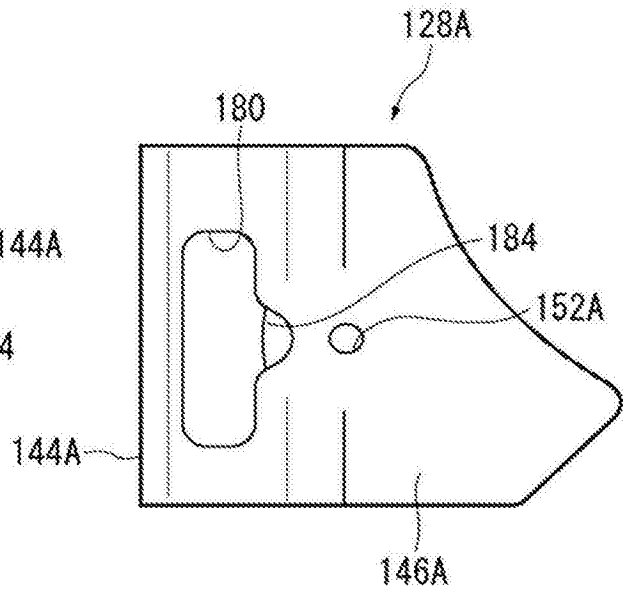


图 7C