



19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

11 Número de publicación: **2 275 193**

51 Int. Cl.:
B60N 2/70 (2006.01)
F16B 2/24 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

- 86 Número de solicitud europea: **04291770 .8**
86 Fecha de presentación : **12.07.2004**
87 Número de publicación de la solicitud: **1498305**
87 Fecha de publicación de la solicitud: **19.01.2005**

54 Título: **Dispositivo de fijación de un cojín de asiento trasero de un vehículo automóvil.**

30 Prioridad: **18.07.2003 FR 03 08813**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:
01.06.2007

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
01.06.2007

73 Titular/es: **Peugeot Citroën Automobiles S.A.**
route de Gisy
78140 Vélizy Villacoublay, FR

72 Inventor/es: **Gremillet, Eric**

74 Agente: **Carpintero López, Francisco**

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

Dispositivo de fijación de un cojín de asiento trasero de un vehículo automóvil.

La presente invención se refiere a un dispositivo de fijación de un cojín de asiento trasero de un vehículo automóvil a la estructura de este vehículo.

Tal dispositivo se conoce por el documento US-A-3915493.

Actualmente las diferentes operaciones de fijación de un cojín de asiento a la estructura de un vehículo se efectúan con un importante número de herramientas, lo que aumenta el tiempo de fijación de los cojines de asiento en la cadena de montaje.

La presente invención tiene por objeto eliminar el inconveniente arriba expuesto proponiendo un dispositivo de fijación de un cojín de asiento trasero de un vehículo automóvil a la estructura de este vehículo, que se caracteriza porque comprende por lo menos una horquilla de fijación de alambre rígido que comprende una parte superior solidaria con el armazón interno del cojín y una rama inferior en forma de rampa elásticamente deformable unida a la parte superior por una parte que forma un saliente, y una patilla rígida solidaria con el armazón interno del cojín enfrente de la rama inferior de la horquilla orientada hacia la patilla rígida, pudiendo introducirse la horquilla y la patilla rígida en un orificio de la estructura del vehículo de modo que los bordes extremos del orificio producen una deformación elástica de la rama inferior de la horquilla hacia la patilla rígida hasta que la parte que forma el saliente de la horquilla encaje elásticamente por debajo del borde extremo correspondiente del orificio para bloquear la horquilla y la patilla rígida en el orificio.

Preferentemente la horquilla se fija por su parte superior a una platina solidaria con el armazón interno del cojín y la patilla rígida se forma por corte de la platina.

Ventajosamente la parte superior de la horquilla se fija a la platina por medio de elementos que forman patillas y/o bridas de fijación realizadas por corte y embutición de la platina.

La platina se fija por soldadura al armazón interno del cojín extendiéndose sensible y perpendicularmente al plano de asiento del cojín.

Ventajosamente el dispositivo comprende dos conjuntos con horquillas y patillas rígidas de fijación del armazón interno de la estructura del vehículo situados en un mismo lado trasero de este armazón y que se bloquean por enganche respectivamente en dos orificios de la estructura espaciados transversalmente a la dirección longitudinal del vehículo.

Podrá entenderse mejor la invención y aparecerán más claramente otros objetivos, características, detalles y ventajas de ésta en la descripción explicativa realizada a continuación con respecto a los dibujos anexos dados únicamente a modo de ejemplo y que ilustran un modo de realización de la invención y en los que:

- La figura 1 es una vista en perspectiva de un armazón interno del cojín de asiento trasero de un vehículo automóvil que comprende dos conjuntos según la invención que permiten fijar el armazón a la estructura del vehículo;

- La figura 2 es una vista ampliada de un conjunto de fijación situado en la parte rodeada con un círculo en II de la figura 1;

- La figura 3 es una vista del otro conjunto de fijación situado en la parte rodeada con un círculo en III de la figura 1; y

- La figura 4 es una vista en perspectiva que representa la fijación del armazón de cojín de asiento a la estructura del vehículo gracias al conjunto de la figura 2.

Refiriéndose a las figuras, la referencia 1 representa un armazón metálico interno de un cojín de asiento trasero de un vehículo automóvil.

El cojín de asiento, no representado, envuelve totalmente el armazón interno 1.

Para posibilitar la fijación del cojín de asiento a la estructura 2 del vehículo, como por ejemplo a una parte del suelo de este vehículo, en el caso presente el armazón 1 se provee de dos conjuntos de fijación 3, sendos situados en el lado trasero del armazón 1.

Según la invención, cada conjunto de fijación 3 comprende una horquilla 4 de alambre rígido que comprende una parte superior 4a solidaria con el armazón 1 y una rama inferior elásticamente deformable en forma de rampa 4b unida a la parte superior 4a por una parte que forma el saliente 4c.

La horquilla 4 se extiende en un plano sensiblemente perpendicular al plano de asiento del cojín y sobresale por debajo del armazón 1.

El conjunto de fijación 3 además comprende una patilla rígida 5 solidaria con el armazón 1 y situada sensiblemente en el mismo plano que la horquilla 4 enfrente de esta última.

La rama en forma de rampa 4b de la horquilla 4 se orienta hacia el eje longitudinal de la patilla 5 que sobresale por debajo del armazón 1 en el mismo sentido que la rampa 4b de la horquilla 4. Además la rama 4b tiene una longitud superior a la de la patilla 5.

Preferentemente la parte superior 4a de la horquilla 4 se fija a una platina metálica 6 fijada por soldadura a dos barros superpuestos 1a del armazón 1, como se destaca más precisamente en la figura 2, de modo que la platina 6 se extiende sensible y perpendicularmente al plano de asiento del cojín trasero.

Ventajosamente la parte superior 4a de la horquilla 4 se fija a la platina 6 por medio de elementos 7 que forman patillas y/o bridas de fijación realizadas por corte y embutición de la platina 6.

Así la parte superior 4a de la horquilla 4 comprende un tramo 4a1, que se extiende perpendicularmente al plano de asiento a partir de la parte acodada que forma el saliente 4c y que pasa por debajo de un elemento que forma una brida de fijación 7, un tramo 4a2 plegado en ángulo recto con respecto al tramo 4a1 y alojado entre dos elementos paralelos que forman bridas de mantenimiento 7 del tramo 4a1, y un tramo 4a3 que prolonga el tramo acodado 4a2, inclinado con respecto al tramo 4a1 y que forma con este último un ángulo agudo, el tramo inclinado 4a3 se fija a la platina 6 por medio de una patilla de fijación 7 que tapa el tramo 4a3. Para impedir cualquier desplazamiento de la parte superior 4a de la horquilla 4 con respecto a la platina 6, se precorta una patilla de mantenimiento 8 formada por embutición en la platina 6, que se extiende perpendicularmente a esta última de modo que el tramo 4a1 de la parte superior 4a resulta en apoyo en el lado correspondiente de la patilla 8.

La patilla 5 es solidaria con la platina 6 y se forma por corte de ésta.

El extremo libre 4d de la rama en forma de ram-

pa 4b de la horquilla 4 de cada conjunto 3 se pliega sensiblemente en forma de U.

Las platinas 6 así como sus patillas respectivas 4, 5 respectivamente de los dos conjuntos 3 se sitúan sensiblemente en el mismo plano perpendicular al plano de asiento del cojín y ambos conjuntos se colocan simétricamente a un plano transversal al plano de asiento extendiéndose, en posición fijada del cojín de asiento a la estructura 2 del vehículo, en dirección longitudinal del vehículo.

La estructura 2 del vehículo comprende dos orificios oblongos 9, uno solo se representa en la figura 4, distantes uno del otro y que se extienden transversalmente al eje longitudinal del vehículo.

Los orificios 9 sirven de fijación del armazón 1 a la estructura 2 del vehículo.

Para fijar el armazón 1 a la estructura 2, el operador encaja las dos ramas 4b de las horquillas 4 en los orificios respectivos 9 de modo que estas ramas entran en contacto con los bordes extremos más opuestos de ambos orificios. Después, siguiendo encajando las ramas 4b en los orificios 9, ambas patillas 5 a su vez entran en contacto con los dos otros bordes extremos de ambos orificios 9, lo que provoca el desplazamiento

elástico de cada rama 4b hacia la patilla correspondiente 5 hasta que la parte que forma el saliente 4c de la horquilla 4 encaje elásticamente por debajo del borde extremo correspondiente del orificio 9, lo que bloquea la horquilla 4 y la patilla rígida 5 en el orificio 9. En esta posición de bloqueo, el armazón 1 apoya en la estructura 2 del vehículo por varias patas de armazón 1b.

Se entiende que cada patilla 5 sirve de medio de guía con respecto al orificio 9 de la estructura 2 durante la fijación del cojín de asiento a esta estructura, y de recuperación de esfuerzos para mantener en posición el cojín de asiento en caso de impacto con el vehículo.

Claro está que el armazón interno del cojín de asiento puede comprender más de dos conjuntos de fijación 3. Por ejemplo el armazón de asiento puede comprender dos otros conjuntos de fijación situados lateralmente y/o en el lado delantero del vehículo.

El dispositivo de fijación de la invención posibilita la fijación del asiento trasero de un vehículo en un tiempo mínimo sin herramienta específica mientras respeta las reglamentaciones actualmente vigentes.

REIVINDICACIONES

1. Dispositivo de fijación de un cojín de asiento trasero de un vehículo automóvil a la estructura del vehículo, que se **caracteriza** porque comprende por lo menos una horquilla de fijación de alambre rígido (4) que comprende una parte superior (4a) solidaria con el armazón interno (1) del cojín y una rama inferior en forma de rampa elásticamente deformable (4b) unida a la parte superior (4a) por una parte que forma un saliente (4c), y una patilla rígida (5) solidaria con el armazón interno (1) del cojín enfrente de la rama inferior (4b) de la horquilla (4) orientada hacia la patilla rígida (5), pudiendo introducirse la horquilla (4) y la patilla rígida (5) en un orificio (9) de la estructura (2) del vehículo de modo que los bordes extremos del orificio (9) producen una deformación elástica de la rama inferior (4b) de la horquilla (4) hacia la patilla rígida (5) hasta que la parte que forma el saliente (4c) de la horquilla (4) encaje elásticamente por debajo del borde extremo correspondiente del orificio (9) para bloquear la horquilla (4) y la patilla rígida (5) en el orificio (9).

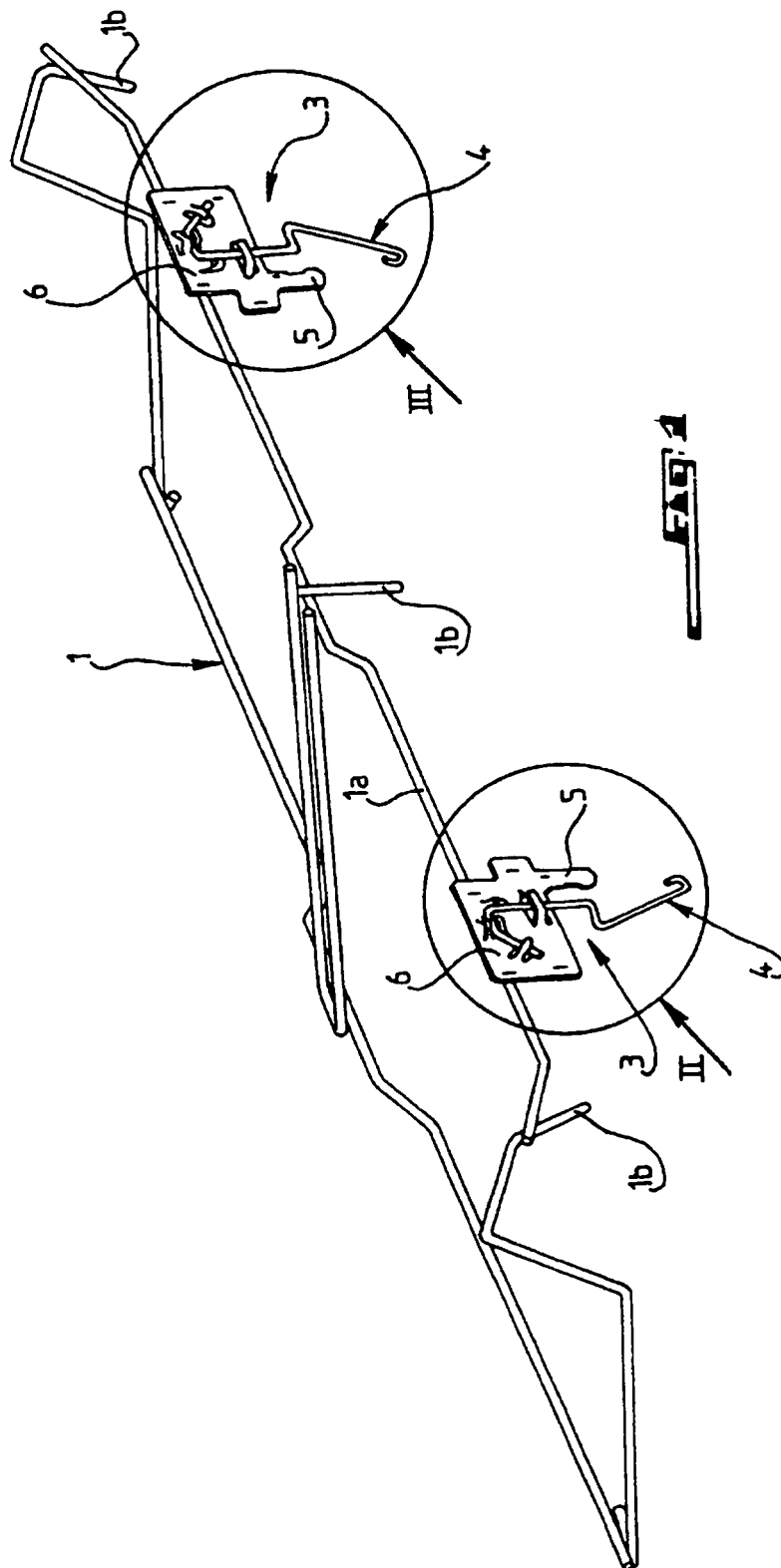
2. Dispositivo según la reivindicación 1, **caracte-**

rizado porque la horquilla (4) se fija por su parte superior (4a) a una platina (6) solidaria con el armazón interno (1) del cojín y la patilla rígida (5) se forma por corte de la platina (6).

3. Dispositivo según la reivindicación 2, **caracterizado** porque la parte superior (4a) de la horquilla (4) se fija a la platina (6) por medio de elementos (7) que forman patillas y/o bridas de fijación realizadas por corte y embutición de la platina (6).

4. Dispositivo según la reivindicación 2 ó 3, **caracterizado** porque la platina (6) se fija por soldadura al armazón interno (1) del cojín extendiéndose sensible y perpendicularmente al plano de asiento del cojín.

5. Dispositivo según una de las anteriores reivindicaciones, **caracterizado** porque comprende dos conjuntos (3) con horquillas (4) y patillas rígidas (5) de fijación del armazón interno (1) del cojín a la estructura (2) del vehículo situados en un mismo lado trasero de este armazón y que se bloquean por enganche respectivamente en dos orificios (9) de la estructura (2) espaciados transversalmente a la dirección longitudinal del vehículo.



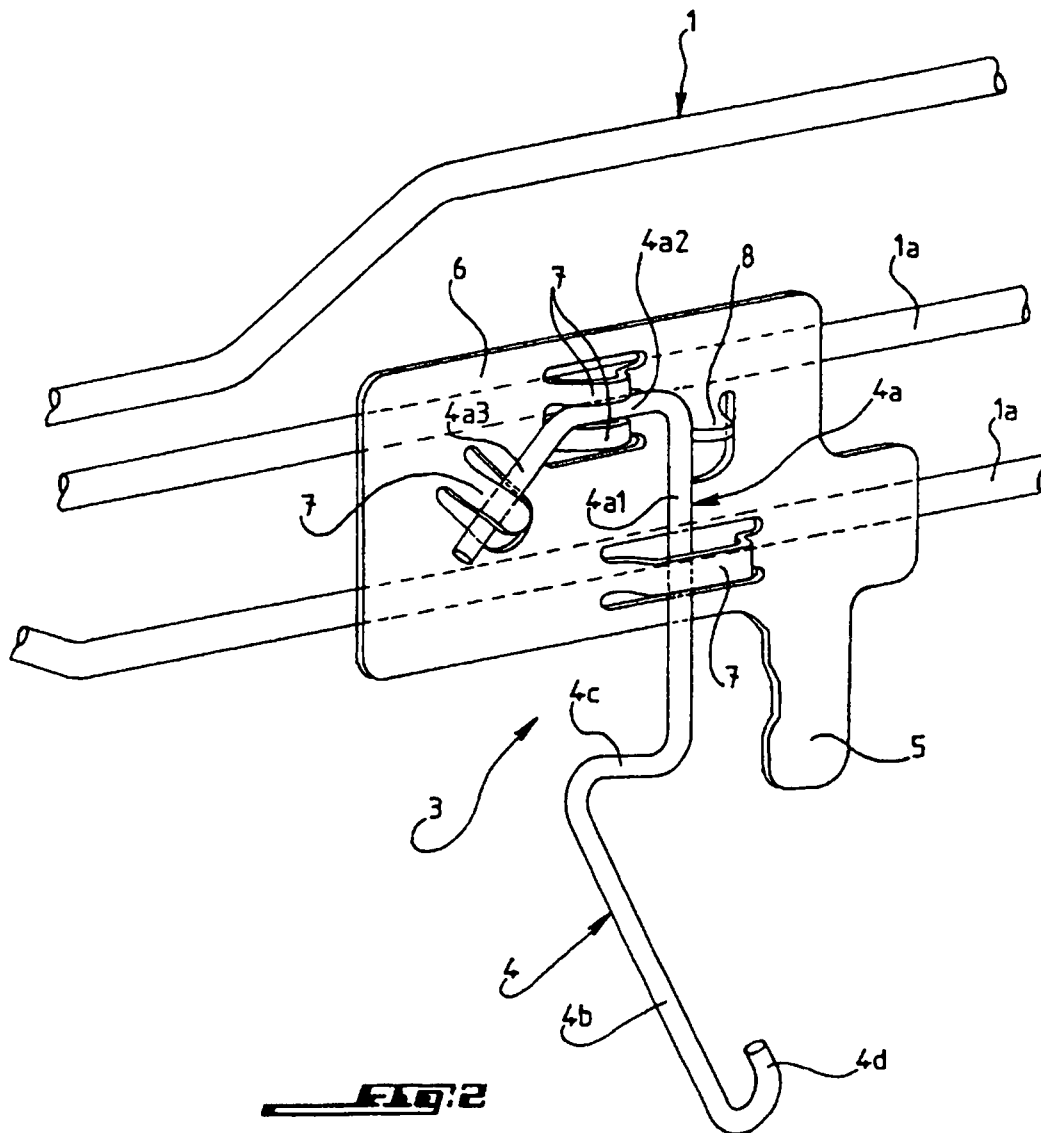


FIG. 3

