

【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載

【部門区分】第2部門第5区分

【発行日】平成23年4月7日(2011.4.7)

【公表番号】特表2008-502528(P2008-502528A)

【公表日】平成20年1月31日(2008.1.31)

【年通号数】公開・登録公報2008-004

【出願番号】特願2007-515935(P2007-515935)

【国際特許分類】

B 6 0 N 2/42 (2006.01)

【F I】

B 6 0 N 2/42

【誤訳訂正書】

【提出日】平成23年2月21日(2011.2.21)

【誤訳訂正1】

【訂正対象書類名】特許請求の範囲

【訂正対象項目名】全文

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項1】

ロック(8)を備えた枢動可能部品(2)を含む車両部品(1)において、

前記ロック(8)は回転止めフック(17)を含み、

前記回転止めフックは、操作の時にロック位置からロック解除位置へ第1回転軸線(11)まわりに回転でき、ロック解除された前記枢動可能部品(2)は、実質的に垂直な停止位置から実質的に水平な装荷位置(3)へ第2回転軸線(5)まわりに開放方向(3)に折り畳みでき、

前記枢動可能部品(2)がロックされた前記停止位置にある時に、前記枢動可能部品の開放方向へ作用する力(15)により、前記第1回転軸線(11)が前記枢動可能部品(2)に関して移動し、および/または前記回転止めフック(17)が操作位置(18)から衝突位置(19)へ第1回転軸線(11)に関して移動し、前記回転止めフック(17)は、前記枢動可能部品がロック解除できないように、前記枢動可能部品(2)と可逆的に協働する車両部品(1)。

【請求項2】

前記枢動可能部品および/または前記回転止めフック(17)は凹所(12)を有し、それらの手段により、前記第1回転軸線(11)は前記枢動可能部品(2)に関して移動でき、および/または前記回転止めフック(17)は前記第1回転軸線(11)に関して移動できる、請求項1に記載の車両部品(1)。

【請求項3】

前記ロック(8)は前記車両部品(1)に固定連結されるロック部分(9)を含み、

前記回転止めフック(17)は、操作の時に前記枢動可能部品(2)のロックされた前記停止位置において前記ロック部分(9)と協働することにより、前記枢動可能部品(2)の折り畳みを妨げ、

前記枢動可能部品(2)は、前記第1回転軸線(11)および前記ロック部分(9)の回りで前記回転止めフック(17)を回転することによりロック解除できる、請求項1又は2に記載の車両部品(1)。

【請求項4】

衝突の場合、前記枢動可能部品(2)のロックされた前記停止位置において、前記回転止めフック(17)は前記ロック部分(9)と前記枢動可能部品(2)との間に圧入的に

作用して、前記枢動可能部品(2)の前記開放方向(3)へ作用する前記力(15)を前記ロック部分(9)に伝える、請求項1から3のいずれか1項に記載の車両部品(1)。

#### 【請求項5】

前記回転止めフック(17)は前記枢動可能部品(2)と協働する回転止め手段(16)を含み、

衝突の場合、前記枢動可能部品(2)のロックされた前記停止位置において、前記回転止めフック(17)の前記ロック解除を妨げる、請求項1から4のいずれか1項に記載の車両部品(1)。

#### 【請求項6】

前記ロック(8)はロック解除レバー(6)を含み、

前記ロック解除レバーは、操作の時に前記第1回転軸線(11)の回りで回転でき、前記ロック解除レバーの回転により、前記回転止めフック(17)は前記ロック位置から前記ロック解除位置へ回転できる、請求項1から5のいずれか1項に記載の車両部品(1)。

#### 【請求項7】

前記ロック(8)はスプリング(14)を含み、

前記スプリングは、前記第1回転軸線(11)および/または前記回転止めフック(17)を操作位置(18)に保持し、衝突の後、前記第1回転軸線および/または前記回転止めフックを再び前記操作位置(18)へ移動させる、請求項1から6のいずれか1項に記載の車両部品(1)。

#### 【請求項8】

衝突の場合、前記第1回転軸線(11)は前記枢動可能部品(2)に関して移動し、および/または前記回転止めフック(17)は、前記スプリング(14)の力に抗して前記第1回転軸線(11)に関して移動する、請求項1から7のいずれか1項に記載の車両部品(1)。

#### 【請求項9】

前記スプリング(14)は前記ロック解除レバー(6)を前記ロック位置で保持する、請求項1から8のいずれか1項に記載の車両部品(1)。

#### 【請求項10】

少なくとも、前記ロック解除レバー(6)と前記ロック(8)の前記回転止めフック(17)は、一つの部品である、請求項1から9のいずれか1項に記載の車両部品(1)。

#### 【請求項11】

衝突の場合に開口に対して枢動可能部品(2)を保護する方法において、

操作の時にロック位置からロック解除位置へ第1回転軸線(11)の回りで回転できる回転止めフック(17)を含むロック(8)によりロックでき、

ロック解除された前記枢動可能部品(2)は、実質的に垂直停止位置から実質的に水平装荷位置(3)へ第2回転軸線(5)まわりに開放方向に(3)折り畳みができる、

衝突の場合に、前記枢動可能部品(2)のロックされた前記停止位置での前記第1回転軸線(11)は前記枢動可能部品の前記開放方向(3)に作用する力により可逆的に移動され、前記枢動可能部品(2)がロック解除できない方法。

#### 【請求項12】

前記凹所(12)はスロットである、請求項2に記載の車両部品(1)。

#### 【請求項13】

前記スロットは伸長孔である、請求項12に記載の車両部品(1)。

#### 【請求項14】

前記回転止め手段(16)は鼻部である、請求項5に記載の車両部品(1)。

#### 【誤訳訂正2】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】全文

【訂正方法】変更

**【訂正の内容】****【発明の詳細な説明】**

【発明の名称】車両部品および衝突の場合に開口に対して枢動可能な部品を保護する方法

**【技術分野】****【0001】**

本発明は、枢動可能な部品、好ましくはロックを備えた貫通装荷ハッチを有する車両部品、好ましくは座席のバックレストに関し、前記ロックは、操作の場合、ロック位置からロック解除位置へ第1回転軸線の回りで回転できる回転止めフックを有し、ロック解除される枢動可能な部品は、実質的に垂直停止位置から実質的に水平装荷位置へ第2回転軸線の回りで折り畳みできる。さらに、本発明は、

枢動可能な部品を保護する方法に関する。

**【背景技術】****【0002】**

装荷体積を増加するために、車両内の乗員室と荷物室は、度々、枢動可能な壁、座席または貫通装荷ハッチにより分離され、乗員室は少なくとも部分的に荷物室として使用できる。貫通装荷ハッチは、特に、スキーのような長い物体が、座席を折り畳むことなく乗用車内で装荷できる長所を有する。事故の場合に、少なくとも壁、座席または貫通装荷ハッチが、たたみ込まれ、荷物が乗員室に入り込まないようにし、または、貫通装荷ハッチが跳ね上がって開かないことを保証するために、前記貫通装荷ハッチが事故の場合に壁、座席または貫通装荷ハッチに作用する力により開かないことを保証しなければならない。

**【発明の開示】****【発明が解決しようとする課題】****【0003】**

本発明の目的は、容易に生産および組立ができ、事故の場合に開放しないロックを備えた枢動可能な部品を有する安価な自動車部品を提供することである。

**【課題を解決するための手段】****【0004】**

前記の目的は、ロックを備えた枢動可能な部品を有する車両部品により達成され、前記ロックは、操作の場合に、ロック位置からロック解除位置へ第1回転軸線の回りで回転できる回転止めフックを有し、ロック解除される枢動可能な部品は、実質的に垂直停止位置から実質的に水平装荷位置へ開放方向で第2回転軸線の回りで折り畳みができる、枢動可能な部品がロック停止位置にある時に枢動可能な部品の開放方向へ作用する力により、第1回転軸線は枢動可能な部品に関して移動され、および／または回転止めフックは、使用位置から衝突位置へ第1回転軸線に関して移動され、回転止めフックは、好ましくは、前記部品がロック解除できないように枢動可能な部品と可逆的に協働する。

**【0005】**

衝突の前に枢動可能な部品がロック停止位置に配置されると、枢動可能な部品に関する本発明による回転軸線の移動および／または回転軸線に関する回転止めフックの移動は、枢動可能な部品がロック解除できず、それ故、枢動可能な部品により荷物が乗員室に入り込まないことを保証する。衝突の場合に、回転止めフックが枢動可能な部品と逆に作用し、前記部品がロック解除できない一実施例は、衝突の間に前記車両部品が損傷を受けなければ、修理費をかけずに車両部品の再使用を可能にする。

**【0006】**

本発明によると、第1回転軸線は枢動可能な部品に関して移動でき、および／または回転止めフックは使用位置から衝突位置へ第1回転軸線に関して移動できる。それ故、好ましくは枢動可能な部品および／または回転止めフックは凹所、好ましくはスロット、特に好ましくは伸長孔を有し、これらの手段により第1回転軸線は枢動可能な部品に関して制御された仕方で移動でき、および／または回転止めフックは第1回転軸線に関して制御された仕方で移動できる。衝突の場合、凹所は回転軸線および／または回転止めフックを好ましい衝突位置へ案内し、枢動可能な部品をロック解除することは、もはや不可能である。

**【 0 0 0 7 】**

好ましい実施例では、ロックは車両部品に固定連結されるロック部分を有し、操作の場合および枢動可能な部品の停止位置において、回転止めフックはロック部分と協働し、枢動可能な部品の折り畳みを妨げ、第1回転軸線およびロック部分の回りで回転止めフックを回転することにより、枢動可能な部品はロック解除できる。回転止めフックとロック部分の協働は、操作の場合に簡単で確実な仕方で枢動可能な部品をロックする。

**【 0 0 0 8 】**

好ましくは、衝突の場合および枢動可能な部品の停止位置において、回転止めフックはロック部分と枢動可能な部品との間に圧入的に作用し、衝突の場合に作用する力を枢動可能な部品の開放方向でロック部分に伝える。ロック部分と枢動可能な部品との回転止めフックの圧入的連結およびロック部分と枢動可能な部品との間の配置により、衝突の場合に生じる力は車両部品の構造体に向けられ、それで、乗用車に作用せず、少なくとも完全に作用しない。

**【 0 0 0 9 】**

好ましい実施例では、回転止めフックは枢動可能な部品と協働する回転止め手段、好ましくは鼻部を有し、衝突の場合および枢動可能な部品のロック位置では、回転止めフックのロック解除を妨げる。本発明の意味で回転止め手段は部品の位置を固定し、位置の変更を妨げる任意の手段である。回転止め手段は、衝突の場合に回転止めフックの位置の変更を防止することにより、枢動可能な部品のロック解除に対して固定する。事故の場合に、回転止め手段は塑性的および/または弾性的に変形でき、それ故、多分、ロック式に作用する。

**【 0 0 1 0 】**

好ましい実施例では、ロックは、操作の場合、第1回転軸線の回りで回転できるロック解除レバーを有し、ロック解除レバーの回転により回転止めフックはロック位置からロック解除位置へ回転できる。枢動可能な部品の容易な操作はロック解除レバーを使用することができる。

**【 0 0 1 1 】**

好ましい実施例では、ロックは第1回転軸線および/または回転止めフックを使用位置に保持する手段、好ましくはスプリングを有し、好ましくは衝突後に第1回転軸線および/または回転止めフックを再び使用位置へ移動する。前記手段はロックの操作の信頼性を増加し、衝突位置から使用位置への回転止めフックの好ましい移動により、衝突後に、好ましくは、スプリングの戻り力により、第1回転軸線および/または回転止めフックが再び使用位置へ移動されるのを許容し、車両部品が衝突中に損傷されていなければ修理費をかけずに車両の再使用ができる。前記手段は、さらに、ロック解除レバーをロック位置へ常に戻すために役立てることができる。好ましくは、衝突の場合に第1回転軸線は枢動可能な部品に関して移動され、および/または回転止めフックは前記手段の力に抗して第1回転軸線に関して移動される。それにより、枢動可能な部品のロック解除は、操作の場合に生じる力により事前に妨げられなくて、そのために、むしろ、操作の場合に生じない最小力が要求されることが保証される。前記手段は衝突の場合に塑的に変形される手段にもできる。

**【 0 0 1 2 】**

好ましくは、少なくともロック解除レバーおよびロックの回転止めフックは一体で生産される。結果として、部品数は少なく、ロックは安価で容易に生産でき組立ができる。好ましくは、枢動可能な部品および/またはロックは安価であるプラスチックから生産され、その結果として、車両部品は軽量である。

**【 0 0 1 3 】**

本発明による車両部品は、衝突の場合に、枢動可能な部品が衝突前にロック停止状態にあれば車両部品の枢動可能な部品により、荷物は荷物室から乗員室へ入り込めないことを保証する。枢動可能な部品のロックは、容易で安価に生産され、組立てられ、車両部品は軽量である。好ましくは、車両部品が衝突中に損傷されていなければ、衝突後に枢動可能

な部品は修理費をかけずに再使用できる。枢動可能な部品は乗員により容易に操作ができる。

#### 【0014】

本発明の別の主題は、衝突の場合に開口に対して枢動可能な部品を保護する方法であり、操作の場合にロック位置からロック解除位置へ第1回転軸線の回りで回転できる回転止めフックを有するロックによりロックでき、ロック解除される枢動可能な部品は、実質的に垂直停止位置から実質的に水平装荷位置へ開放方向で第2回転軸線の回りで折り畳みができる、第1回転軸線は、枢動可能な部品のロック停止位置での衝突の場合に枢動可能な部品の開放方向に作用する力により可逆的に移動され、枢動可能な部品はロック解除できない。

#### 【0015】

前記方法は簡単な仕方で実行できる。

#### 【発明を実施するための最良の形態】

#### 【0016】

本発明を図1乃至図6bにより下記に説明する。これらの説明は単に例示的なものであり、本発明の全体的な着想を制限するものではない。これらの説明は、本発明による車両部品および本発明による方法にも適用される。

#### 【0017】

図1は本発明による自動車部品1、この場合は、座席のバックレストの垂直断面部分を示す。それ故、用語「バックレスト」は以後、車両部品1のために使用される。バックレスト1は乗員室4を荷物室20から分離し、枢動可能な部品2、この場合、例えば、スキーユニット用の貫通装荷ハッチを有する。それ故、用語「ハッチ」は、以後、枢動可能な部品2のために使用される。操作の場合にハッチ2は、図示の実質的な垂直停止位置から矢印3により示される開放方向で第2回転軸線5の回りで実質的に水平装荷位置へ可逆的に折り返すことができる。貫通装荷ハッチ2は停止位置ではロック8によりバックレスト1に対して可逆的にロックできる。ロック8のロックおよび/またはロック解除はロック解除レバー6により行われ、ロック解除レバーは操作の場合に、図2で示される第1回転軸線11の回りで回転でき、それにより、ハッチ2はロック解除位置にロック解除できる。説明の意味で、用語「操作の場合」は衝突と対照的に自動車の通常の使用を意味する。ロック解除レバー6の操作を容易にするためにハッチ2は凹所グリップ7を有する。

#### 【0018】

図2は、図1の貫通装荷ハッチ2のロック8の垂直断面図を示す。ロック解除レバー6の容易な操作のための凹所グリップ7を有するハッチ2が示されている。ロック解除レバー6は第1回転軸線11の回りで回転できる。図面はロック位置で操作されるロック8を示す。第1回転軸線11は操作位置18内にある。凹所12は見ることができ、この場合、ここで示される実施例での衝突の場合、伸長孔内で、第1回転軸線11はハッチ2に関して衝突位置19へ移動される。第1回転軸線11は、この場合、ピン13により形成される。ロック解除レバー6が第1回転軸線11の回りを回転すると、車両部品1のこの実施例では、ロック解除レバー6と一体である回転止めフック17は第1回転軸線11とロック部分9の回りで回転される。ロック部分9はロック部分9のための収容部10内に配置される。回転止めフック17はロック部分9とハッチ2との間に配置され、第1回転軸線11とロック部分9の回りで回転されると、ハッチ2はロック解除される。衝突の場合に、保護のために回転止めフック17は回転止め手段16、この場合、鼻部を有する。

#### 【0019】

図3は、操作の場合のロック位置での図2のロック8を示す。回転止めフック17および/または第1回転軸線11および/またはこの実施例では、第1回転軸線11を形成するピン13は、手段14、この場合、スプリングにより操作位置18で保持される。用語「スプリング」は、以後、手段14のために使用される。さらに、ロック解除レバーはスプリングにより図示のロック位置で保持される。

#### 【0020】

図4は、操作の場合のロック解除位置での図2のロックを示す。スプリング14のスプリング力に抗してロック解除レバー6を回転することにより、結果として、回転止めフック17は回転軸線11および/またはピン13の回りで回転され、ハッチ2はロック解除され、ピン13は操作位置18に留まる。回転軸線11が左の操作位置あるので、回転止め鼻部はハッチ2を越えて回転できる。スプリング14はロック解除中に引っ張り、好ましくは回転止めフック17をロック位置へ運動する。

#### 【0021】

図5は、衝突の場合のロック位置での図2のロックを示す。ハッチ2の開放方向3での力15により、この実施例では、第1回転軸線11および/またはピン13はハッチ2に関して凹所12内の右で衝突位置19へ移動される。結果として、回転止めフックは、もはやハッチ2を越えてロック解除位置に回転できない。回転止めフック17は固定配置されたロック部分9とハッチ2との間に圧入的に作用し、発生する力を座席の構造体に向ける。さらに、回転止めフック17は回転止め手段16、この場合、鼻部を有し、鼻部は衝突の場合に少なくとも部分的にハッチ2に当たり回転止めフック17のロック解除を妨げる。第1回転軸線11はスプリング14の力に抗して移動され、衝突の後、スプリング14の戻り力により操作位置へ再び移動される。

#### 【0022】

図6aは、使用時のロック位置での水平断面における図2のロック8を備えたハッチ2を示す。ロック解除レバー6および回転止め手段16を備えた回転止めフック17は一体であり、第1回転軸線11を形成するピン13の回りを回転できる。ピン13は、2つのスプリング14により操作位置18でのハッチ2の2つの凹所12内で保持される。ロック部分9はロック部分9のための収容部10内に配置され、回転止めフック17は、ロック部分9とハッチ2との間に配置され、ハッチ2はロックされる。

#### 【0023】

図6bは、衝突の場合のロック位置での水平断面の図2のロック8を備えたハッチ2を示す。ハッチ2の開放方向3でのハッチ2に作用する力15により、ピン13は、スプリング14の力に抗して凹所12内で衝突位置19に移動される。この位置では、回転止めフック17は、ロック手段9とハッチ2との間に圧入的に配置され、回転止め鼻部16は回転止めフック17のロック解除を妨げる。

#### 【0024】

この車両部品は、複数の型式の車両、例えば、自動車、航空機または船舶に使用できる。例えば、この部品は車両の座席または壁に使用できる。

#### 【図面の簡単な説明】

#### 【0025】

【図1】本発明による車両部品、この場合は、座席のバックレストの垂直断面図を示す。

【図2】枢動可能な部品、この場合は、貫通装荷ハッチのロック、図1の車両部品のロックを垂直断面図で示す。

#### 【図3】操作の場合のロック位置での図2のロックを示す。

#### 【図4】操作の場合のロック解除位置での図2のロックを示す。

#### 【図5】衝突の場合のロック位置での図2のロックを示す。

【図6a】操作の場合のロック位置での水平断面図で図2のロック8を備えた枢動可能な部品2を示す。

【図6b】衝突の場合のロック位置での水平断面図で図2のロック8を備えた枢動可能な部品2を示す。

#### 【符号の説明】

#### 【0026】

1 車両部品、例えば、座席のバックレスト

2 枢動可能な部品、例えば、ハッチまたは貫通装荷ハッチ

3 枢動可能な部品の開口方向

4 車両内部

- 5 第2回転軸線
- 6 ロック解除レバー
- 7 凹所グリップ
- 8 ロック
- 9 ロック部分
- 10 ロック部分の収容部
- 11 第1回転軸線
- 12 凹所、例えば、スロットまたは伸長孔
- 13 第1回転軸線を形成するピン
- 14 スプリング
- 15 開口方向へ作用する力
- 16 回転止め手段、例えば、鼻部
- 17 回転止めフック
- 18 作用位置
- 19 衝突位置
- 20 荷物室