(19) OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(11) Número de publicación: **2 912 960**

(51) Int. CI.:

B60R 21/02 (2006.01)

(12) TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA T3

(86) Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **13.12.2018 PCT/FR2018/053251**

(87) Fecha y número de publicación internacional: **11.07.2019 WO19135038**

(96) Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **13.12.2018 E 18839827 (5)**

(97) Fecha y número de publicación de la concesión europea: **13.04.2022 EP 3737590**

(54) Título: **Disposición de una partición para un espacio de carga interior de un vehículo utilitario, y vehículo que comprende dicha disposición**

(30) Prioridad:

08.01.2018 FR 1850133

(45) Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
30.05.2022

(73) Titular/es:

PSA AUTOMOBILES SA (100.0%)
2-10 boulevard de l'Europe
78300 Poissy, FR

(72) Inventor/es:

VIRY, PATRICK y
VAZQUEZ, RUBEN

(74) Agente/Representante:

ELZABURU, S.L.P

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).

DESCRIPCION

Disposición de una partición para un espacio de carga interior de un vehículo utilitario, y vehículo que comprende dicha disposición

La invención se refiere al campo del equipamiento interior de vehículos automóviles de tipo comercial.

Los vehículos comerciales deben ofrecer un compromiso entre, por un lado, ofrecer el mayor espacio de carga posible y, por otro lado, garantizar una seguridad óptima para sus usuarios, en particular evitando que la carga entre accidentalmente en el habitáculo. Así, la normativa actual exige la provisión de una estructura de detención de carga, formando esta estructura de detención generalmente un tabique que separa el espacio de carga del habitáculo del vehículo.

También se conocen vehículos comerciales de dos filas de asientos, una fila delantera (o primera fila) de dos o tres asientos, y una fila trasera (o segunda fila) de tres asientos. En este tipo de vehículos, generalmente es posible poder retirar o retraer algunos o todos los asientos de la fila trasera, con el fin de liberar un volumen adicional para el transporte de mercancías, en particular para el transporte de objetos largos. El documento FR 3 010 017 muestra un ejemplo de una partición interior rígida, que forma una estructura de detención de carga. Este tabique es transversal a la dirección longitudinal del vehículo, separando así el espacio de carga del habitáculo del vehículo.

El documento AU2006249287 describe una disposición que comprende una separación en el interior de un vehículo, estando adaptada dicha separación para dividir el interior del vehículo en dos zonas distintas, estando dicha disposición de acuerdo con el preámbulo de la reivindicación 1.

El documento FR3010018 describe una disposición de una separación para un espacio interior de carga de un vehículo comercial, comprendiendo dicha disposición un panel de malla móvil configurado para separar dicho espacio interior de carga y el habitáculo, pudiendo deslizarse el panel de malla móvil desde una posición detrás de una segunda fila de asientos a otra posición detrás de los asientos de la primera fila.

Con el fin de optimizar el volumen de carga cuando los asientos de la segunda fila están retraídos, la separación divulgada en el documento FR 3 010 017 es móvil en translación. Así, el separador es capaz de deslizarse desde una posición retraída, en la que se sitúa detrás de la segunda fila de asientos, hasta una posición adelantada, en la que se sitúa detrás de la primera fila de asientos. Esto aumenta el espacio de carga del vehículo cuando los asientos traseros están retraídos.

Sin embargo, para que la separación móvil pueda desempeñar correctamente su papel como estructura de detención de carga, debe sujetarse firmemente en cada una de las dos posiciones, hacia adelante y hacia atrás. Como se ve en las figuras 1, 5 y 7, el tabique móvil comprende para este propósito un gancho 26, acoplado:

- o, para la posición trasera de la separación, en una cerradura 31 ubicada en la parte inferior del respaldo del asiento central de la segunda fila (ver figura 5);
- o, para la posición adelantada de la separación, en una cerradura 34 situada en la parte superior del respaldo de este mismo asiento (véanse las figuras 1 y 7).

Por lo tanto, esta solución requiere que al menos uno de los asientos de la segunda fila esté equipado con una cerradura. Sin embargo, esto es un inconveniente importante, ya que impide que los asientos del vehículo sean idénticos para todas las versiones, por ejemplo, en el caso de que la gama incluya tanto vehículos comerciales como vehículos de pasajeros.

El objeto de la presente invención es remediar los inconvenientes del estado de la técnica, y más particularmente los expuestos anteriormente, proponiendo una disposición de un separador interior para un espacio interior de carga de un vehículo comercial que comprende un separador móvil y que permite en particular equipar el vehículo con los mismos asientos, tanto para la versión comercial como para la versión de pasajeros.

A tal efecto, la invención se refiere a una disposición de tabique para un espacio interior de carga de un vehículo comercial, dicha disposición comprende las características de la reivindicación 1.

Así, al disponer un panel divisorio que forma un separador móvil autoportante, ya no es necesario que el panel divisorio esté fijado a los asientos traseros. La disposición según la invención es, por lo tanto, más sencilla de montar y más sencilla de manejar para los usuarios. Además, el fabricante puede utilizar los mismos asientos, ya sea para una versión comercial o de pasajeros del vehículo. Finalmente, en la posición delantera, el panel divisorio se puede colocar lo más cerca posible de la fila de asientos delanteros, lo que ahorra espacio en comparación con el estado de la técnica.

En una realización, el panel divisorio comprende dispositivos de soporte lateral, tales como topes, que permiten que el panel divisorio descanse sobre la segunda fila de asientos cuando está en la posición replegada.

Según la invención, la disposición comprende topes destinados a ser fijados a la carrocería del vehículo para formar

topes del panel de separación situado detrás de éste cuando el panel de separación está en posición retraída.

En una realización, el panel de separación comprende una puerta.

Según la invención, el panel de separación comprende medios de bloqueo en los carriles laterales, que permiten el bloqueo del panel de separación en cada una de las dos posiciones, adelantada y replegada.

De acuerdo con la invención, el panel de separación comprende un dispositivo para cinturones del asiento trasero central.

En una realización, el panel de separación comprende dos ventanas laterales que permiten el paso de elementos de sujeción de los asientos traseros solidarios a la carrocería del vehículo.

En una realización, el panel de separación comprende dispositivos de bloqueo que permiten hacer que el panel de separación sea solidario con la carrocería del vehículo cuando el panel de separación está en la posición avanzada.

En una realización, el panel de separación tiene una inclinación con respecto a un plano vertical cercana a la inclinación de los respaldos de los asientos del vehículo.

La invención también se refiere a un vehículo automóvil que comprende una disposición de separador como se ha definido anteriormente.

La presente invención se comprenderá mejor con la lectura de la siguiente descripción detallada, realizada con referencia a los dibujos adjuntos, en los que:

- la figura 1 representa una vista en perspectiva de una disposición según la invención;
- Las figuras 2 a 4 muestran una disposición según la invención, vista lateralmente en diferentes configuraciones.

La figura 1 representa una vista en perspectiva de la disposición 1 de un separador según la invención. La disposición 1 comprende un panel divisorio 10, en el ejemplo un panel de malla, que forma una separación entre el habitáculo de un vehículo comercial y el espacio de carga de este vehículo. El panel de separación 10 tiene una forma generalmente sustancialmente rectangular y tiene dimensiones compatibles con las de la sección transversal del espacio de carga del vehículo. El panel de separación 10 comprende una estructura periférica 12, formada en el ejemplo por un conjunto de perfiles de sección rectangular. La estructura periférica 12 comprende en particular dos montantes laterales 14, 16 y un travesaño inferior 18. La estructura periférica 12 es solidaria con vigas de refuerzo 20, 22 perpendiculares entre sí, separando los paneles de malla 24. La estructura periférica 12 también es solidaria con un montante intermedio 26 y un travesaño intermedio 28 que forman el marco de una puerta 30. La puerta 30 está articulada por medio de bisagras 32 fijadas al montante intermedio 26, y se mantiene en la posición cerrada por medio de un dispositivo de bloqueo 34 asegurado a uno de los montantes laterales 14.

El panel divisorio 10 está montado deslizante sobre dos rieles laterales 36, destinados a ser fijados al techo del vehículo (por medio de cuatro soportes 38), alineándose entonces los rieles laterales 36 en una dirección paralela al eje longitudinal del vehículo. Como se ve en particular en las figuras 2 a 4, el panel divisorio 10 puede deslizarse desde una posición retraída, en la que se encuentra detrás de una fila de asientos traseros, o segunda fila de asientos 40, a una posición adelantada, en la que está situado detrás de una fila de asientos delanteros, o primera fila de asientos 42 (pero delante del lugar que normalmente ocupan los asientos traseros 400 que forman la segunda fila de asientos 40). La transición de la posición hacia atrás (figura 2) a la posición hacia adelante (figura 4) requiere bascular los asientos traseros 400 en una posición plegada (figura 3, flecha F_1). En esta posición abatida, el respaldo de los asientos traseros 400 se encuentra a un nivel inferior al travesaño inferior 18, lo que permite el paso del panel divisorio 10 a su posición adelantada (figura 4, flecha F_2).

Según la invención, el panel de separación 10 es autoportante. En otras palabras, el panel de separación 10 está suspendido al nivel de los largueros 36, y está desprovisto en la parte inferior de cualquier dispositivo que permita absorber los esfuerzos orientados según el eje vertical del vehículo. Más concretamente, el panel de separación 10 no incluye ningún dispositivo que permita fijar este panel a uno o varios de los asientos traseros 400. Así, el panel de separación 10 no incluye ningún dispositivo que permita su fijación a uno u otro de los asientos traseros 400. El panel de separación 10 sin embargo comprende dos dispositivos laterales que permiten un apoyo simple del panel de separación 10 en la segunda fila de asientos 40. Estos dos dispositivos son en el ejemplo amortiguadores 44.

Se observará que, debido a la naturaleza autoportante del panel de separación 10, el travesaño inferior 18 está dimensionado para resistir las fuerzas asociadas con una carga larga.

El panel de separación 10 comprende medios de bloqueo 46 en los carriles laterales 36, que permiten bloquear el panel en cada una de las dos posiciones, avance y retroceso.

Como puede verse en particular en las figuras 2 a 4, el panel de separación 10 está inclinado con respecto al eje vertical del vehículo, lo que permite adaptar la inclinación del panel de separación a la de los respaldos de los asientos, y así para limitar el espacio desperdiciado. Además, el panel de separación según la invención, al no estar fijado, en

posición adelantada, al respaldo de los asientos traseros 400 (al contrario de la disposición conocida descrita en la citada solicitud de patente), puede colocarse más cerca del respaldo de los 420 asientos delanteros, lo que supone un ahorro adicional de espacio para la carga. Obsérvese que en la posición de la figura 4, el asiento delantero 420 ubicado en el lado derecho del vehículo se puede plegar y la puerta 26 se puede abrir para acomodar una carga larga.

La disposición 1 según la invención comprende unos soportes laterales destinados a ser solidarios con la carrocería del vehículo, en forma de dos topes 48. Los topes 48 están fijados a la carrocería del vehículo formando un tope que frena el panel de separación 10, detrás de él cuando está en su posición retraída. Los topes 48 permiten obtener, en combinación con los topes 44, un mantenimiento satisfactorio del panel de separación 10 cuando éste se encuentra en posición retraída. Además, el panel de separación 10 comprende, cerca de los topes 44, cerraduras 50 que permiten solidarizar el panel de separación 10 con la carrocería del vehículo cuando éste se encuentra en posición avanzada.

El panel de separación 10 comprende en el ejemplo dos lunas laterales 52, permitiendo el paso de lazos de fijación del respaldo de los asientos traseros 400, siendo estos lazos de fijación (no representados) solidarios a la carrocería del vehículo.

El panel divisorio 10 está equipado con un dispositivo de cinturón de seguridad 54 para el asiento trasero situado en el centro de la segunda fila de asientos 40. Por lo tanto, ya no es necesario fijar este dispositivo a la carrocería del vehículo como en el estado de la técnica. Esto simplifica el movimiento del panel de separación 10, ya que no se ve obstaculizado por el cinturón de seguridad del asiento trasero central.

REIVINDICACIONES

1. Disposición (1) de un separador para un espacio interior de carga (2) de un vehículo comercial, comprendiendo dicha disposición (1) un panel divisorio (10) configurado para separar dicho espacio interior de carga (2) y el habitáculo (3), siendo el panel divisorio (10) deslizable desde una posición retraída, en la que se encuentra detrás de una segunda fila de asientos (40), hasta una posición adelantada, en la que se encuentra detrás de una primera fila de asientos (42), para aumentar el espacio de carga (2) del vehículo, el panel de separación (10) está montado de forma deslizante sobre dos rieles laterales (36), el panel de separación (10) es autoportante, el panel de separación (10) está suspendido a través de los largueros laterales(36), comprendiendo el conjunto (1) unos topes (48) destinados a ser solidarios con la carrocería del vehículo para formar topes del panel de separación (10) situado detrás de éste cuando el panel de separación (10) está en la posición retraída y porque el panel de separación (10) comprende medios de bloqueo (46) en los rieles laterales (36), que permiten bloquear el panel divisorio (10) en cada una de las dos posiciones delantera y retraída, estando caracterizada la disposición (1) del separador (1) por que el panel divisorio (10) comprende un cinturón de seguridad trasero central (54).

2. Disposición de un separador (1) según la reivindicación anterior, disponiendo el panel divisorio (10) de dispositivos de apoyo laterales, como topes (44), que permiten apoyar el panel divisorio (10) sobre la segunda fila de asientos (40) cuando está en la posición retraída.

3. Disposición de un separador (1) según una de las reivindicaciones anteriores, en la que el panel divisorio (10) presenta una puerta (26).

4. Disposición de un separador (1) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que el panel divisorio (10) dispone de dos ventanas laterales (52) que permiten el paso de fijaciones de los asientos traseros (400) solidarios a la carrocería del vehículo.

5. Disposición de un separador (1) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, donde el panel divisorio (10) tiene dispositivos de bloqueo (50) para asegurar el panel divisorio (10) a la carrocería del vehículo cuando el panel divisorio (10) está en la posición avanzada.

6. Disposición de un separador (1) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en la que el panel divisorio (10) presenta una inclinación respecto a un plano vertical próxima a la inclinación de los respaldos de los asientos del vehículo.

7. Vehículo automóvil, que comprende una disposición (1) de un separador según una de las reivindicaciones anteriores.

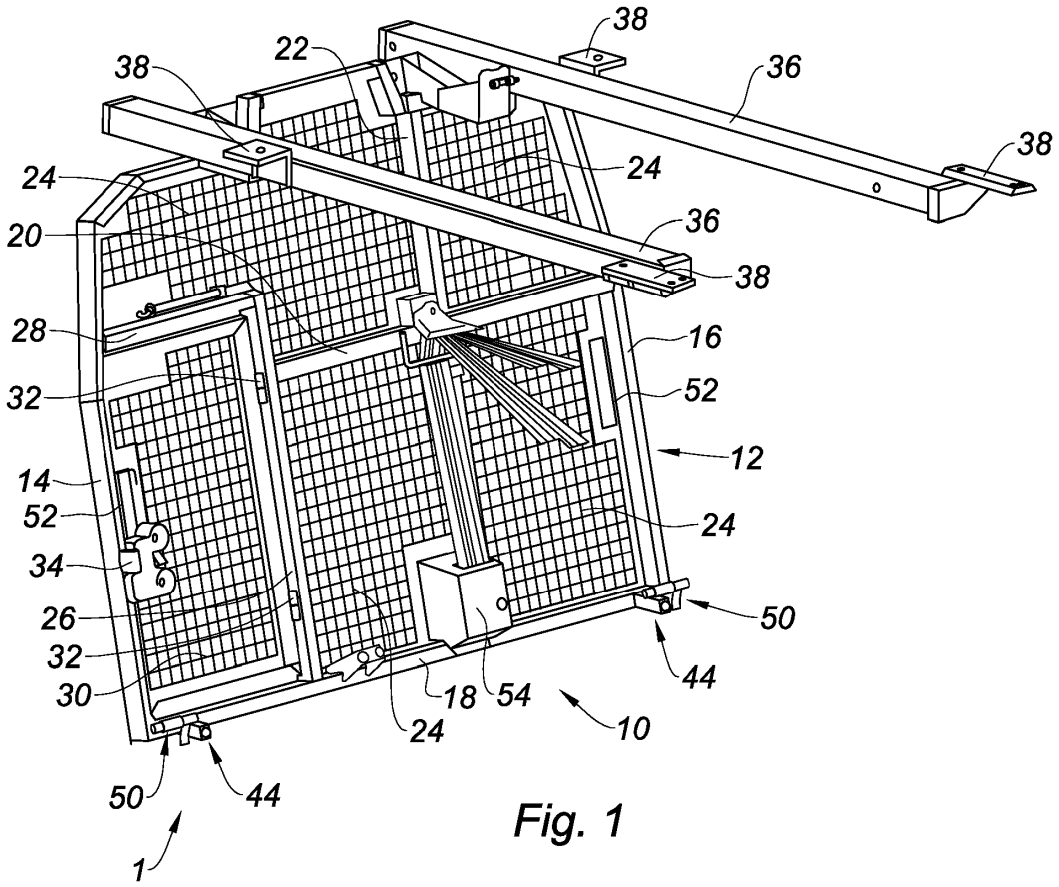

38
22
38
36
38
24
24
20
36
38
28
16
32
52
12
14
52
24
34
26
50
32
44
30
18
54
24
10
50
44
1

Fig. 1

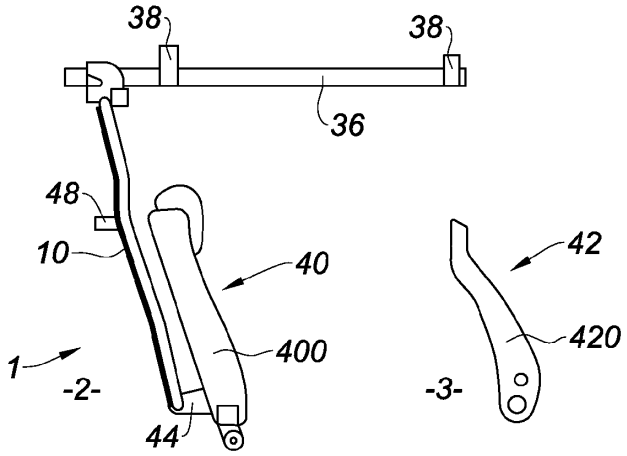


Fig. 2

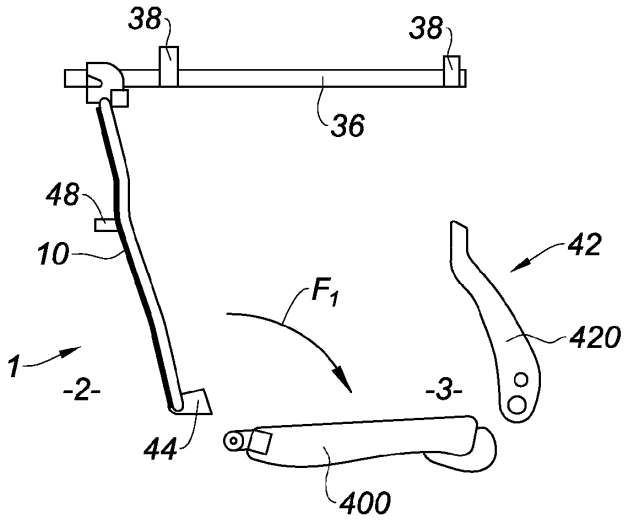


Fig. 3

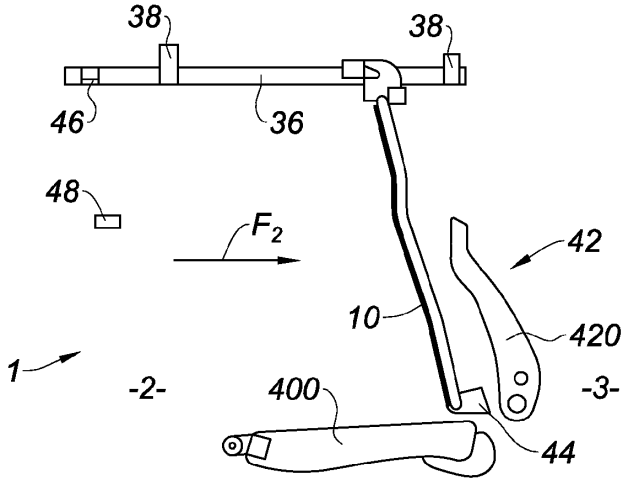


Fig. 4