

A1

**DEMANDE  
DE BREVET D'INVENTION**

(21)

**N° 80 07794**

(54)

**Siège, notamment pour véhicules automobiles.**

(51)

**Classification internationale (Int. Cl.<sup>3</sup>). A 47 C 7/35, 1/024; B 60 N 1/10.**

(22)

**Date de dépôt..... 2 avril 1980.**

(33) (32) (31)

**Priorité revendiquée :**

(41)

**Date de la mise à la disposition du  
public de la demande..... B.O.P.I. — « Listes » n° 41 du 9-10-1981.**

(71)

**Déposant : SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN, régie par les articles 118 à 160  
de la loi sur les sociétés commerciales et AUTOMOBILES PEUGEOT, résidant en France.**

(72)

**Invention de : Christian Joseph Prion.**

(73)

**Titulaire : *Idem* (71)**

(74)

**Mandataire : Claude Boivin,  
9, rue Edouard-Charton, 78000 Versailles.**

SIEGE, NOTAMMENT POUR VEHICULES AUTOMOBILES

Les sièges arrière d'un véhicule automobile doivent répondre à un certain nombre de conditions auxquelles il est difficile jusqu'à présent de satisfaire simultanément. Ils doivent à la fois être confortables et comporter une assise pouvant être  
5 rabattue verticalement, en particulier sur les véhicules convertibles. Ils doivent être verticalement relativement compacts et la surface inférieure de leur assise doit avoir une forme adaptée à celle du plancher; or, cette dernière forme est conditionnée par la présence des éléments que le plancher surmonte, notamment de l'es-  
10 sieu arrière et du réservoir de carburant. Enfin, leur dossier doit pouvoir être rabattu horizontalement, lorsque leur assise a été rabattue verticalement. Les assises du type "baquet" sont très confortables et sont relativement minces. Cependant, leur forme ne correspond pas nécessairement à celle du plancher; de plus, et  
15 surtout, leur face inférieure présente une protubérance qui gêne le rabattement du dossier.

La présente invention a pour objet un siège, notamment pour véhicules automobiles, qui satisfait aux diverses conditions indiquées ci-dessus.

20 Le siège selon l'invention présente une assise comportant un cadre de support aux traverses avant et arrière duquel est relié un fond ou sommier élastique, et un coussin reposant sur ce sommier, et est caractérisé en ce que le sommier comprend au moins deux surfaces rigides articulées entre elles suivant un axe  
25 transversal et en ce que l'un des bords transversaux de l'ensemble de ces surfaces est relié par des éléments élastiques de traction à l'une des traverses du cadre alors que son autre bord transversal est articulé sur l'autre traverse de ce cadre.

Les surfaces rigides du sommier sont avantageusement  
30 planes. Les éléments élastiques de traction les maintiennent normalement dans un même plan de sorte que la face inférieure de l'assise du siège est pratiquement plane. Par suite, lorsque l'assise est rabattue verticalement, elle ne gêne pas le rabattement du dossier. Par ailleurs, lorsqu'un passager s'assied sur ce siège,  
35 le sommier se plie et prend une certaine flèche. Celle-ci, combinée avec la déformation du coussin, produit un excellent confort analogue à celui d'un siège "baquet".

On a décrit ci-après, à titre d'exemple non limitatif, un mode de réalisation d'un siège arrière de véhicule selon l'invention, avec référence au dessin annexé dans lequel :

La Figure 1 est une vue latérale de l'assise du siège, à  
5 l'état libre;

La Figure 2 est une vue en perspective du sommier;

La Figure 3 est une vue semblable à la Figure 1 lorsqu'un passager est assis sur le siège;

La Figure 4 est une vue latérale de l'ensemble du siège,  
10 montrant l'assise et le dossier rabattus.

Tel qu'il est représenté au dessin, le siège selon l'invention comporte un cadre d'assise 1 muni à sa partie avant de goussets 2 pouvant être montés pivotants autour d'un axe 3 sur le plancher 4 d'un véhicule automobile.

15 Le cadre 1 est associé à un sommier élastique comprenant un certain nombre de tôles rigides articulées entre elles autour d'axes transversaux; dans le cas présent, ce sommier comprend deux tôles 5 et 6 reliées l'une à l'autre par des charnières 7.

La tôle avant 5 du sommier est reliée à la traverse avant  
20 la du cadre 1 par des éléments élastiques de traction 8 constitués par exemple par des ressorts. La tôle arrière 6 de ce sommier est reliée à la traverse arrière 1b du cadre 1 par des pattes 9 en S, dont une extrémité coiffe la traverse arrière de ce cadre et dont l'extrémité opposée est engagée dans des ouvertures 10 de la  
25 tôle de telle sorte qu'elle forme palier pour cette dernière.

L'assise du siège est complétée par un coussin 11 qui est centré sur le cadre 1. La longueur de ce coussin est supérieure à celle du cadre de sorte qu'il repose sur les traverses avant la et 1b de ce cadre; par contre, sa largeur est inférieure à celle  
30 dudit cadre de manière à permettre à sa partie centrale de reposer sur le sommier 5-6.

Le siège comprend un dossier 12 qui, dans le mode de réalisation représenté, est indépendant de l'assise et monté pivotant en 13 sur le plancher 4. Celui-ci coiffe les éléments qu'il  
35 recouvre, tels que l'essieu arrière, la suspension et le réservoir de carburant, en passant le plus près possible de ceux-ci. Il existe de ce fait un espace relativement important 14 entre ce plancher et le sommier 5-6 de l'assise.

Lorsque le siège n'est pas utilisé, les deux tôles 5 et 6  
40 du sommier sont maintenues par les ressorts 8 dans un même plan

sensiblement parallèle à la face inférieure du coussin 11 (Fig.1)

Lorsqu'un passager s'assied sur le siège, le plan du  
sommier se brise; ce sommier prend une certaine flèche (Fig. 3),  
sa position d'équilibre dépendant des réactions engendrées par  
5 les ressorts 8. Le fond de l'assise se rapproche du plancher 4  
et prend une forme voisine de celle d'un siège "baquet". La pré-  
sence simultanée de la déformation du coussin 11, de la flèche du  
sommier et de l'allongement des ressorts 8 permet d'obtenir un  
confort particulièrement élevé qu'il est rare d'atteindre avec  
10 un siège ayant une compacité verticale aussi grande.

En l'absence de charge, on peut mettre l'assise en chan-  
delle, par pivotement autour de l'axe 3 (Fig. 4). Le fond de  
l'assise a repris sa forme plane sous l'action des ressorts 8, ce  
qui permet le passage du dossier 12 et son rabattement sur le  
15 plancher 4.

Il va de soi que l'invention ne doit pas être considérée  
comme limitée au mode de réalisation décrit et représenté, mais  
en couvre, au contraire, toutes les variantes. C'est ainsi, en  
particulier que le sommier pourrait comporter plus d'une ligne  
20 de fracture transversale. Il pourrait également comporter une ou  
plusieurs lignes de fracture longitudinale, plusieurs alignements  
de tôle, tels que 5 et 6, étant disposés parallèlement entre les  
traverses la et lb du cadre.

REVENDICATIONS

1. - Siège, notamment siège arrière de véhicules automobiles, présentant une assise comportant un cadre de support aux traverses avant et arrière duquel est relié un fond ou sommier élastique, et un coussin reposant sur ce sommier, caractérisé en  
5 ce que le sommier comprend au moins deux surfaces rigides (5 et 6) articulées entre elles suivant un axe transversal et en ce que l'un des bords transversaux de l'ensemble de ces surfaces est relié par des éléments élastiques de traction (8) à l'une des traverses du cadre alors que son autre bord transversal est articulé sur  
10 l'autre traverse de ce cadre.

2. - Siège selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'ensemble des surfaces (5 et 6) est relié par les éléments élastiques de traction (8) à la traverse avant (1a) du cadre et est articulé à la traverse arrière (1b) de ce cadre.

15 3. - Siège selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que les surfaces rigides (5 et 6) du sommier sont planes.

4. - Siège selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le sommier comporte une ou plusieurs lignes de fractures longitudinales.

1 / 2

Fig. 1

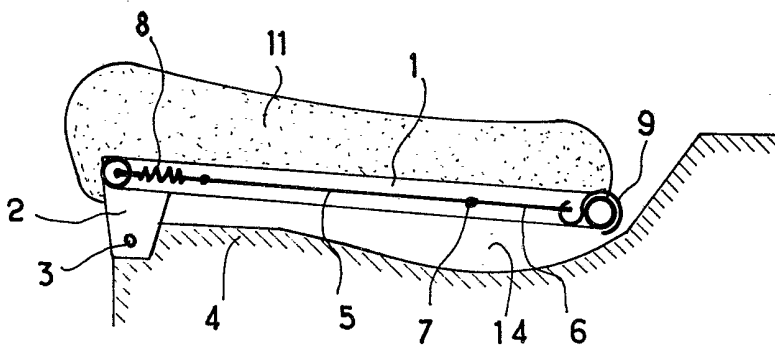


Fig. 3

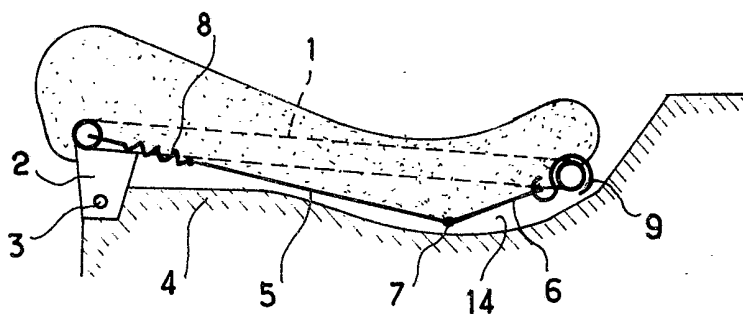


Fig. 4

