

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5153640号
(P5153640)

(45) 発行日 平成25年2月27日(2013.2.27)

(24) 登録日 平成24年12月14日(2012.12.14)

(51) Int.Cl. F I
B 6 0 N 2/08 (2006.01) B 6 0 N 2/08

請求項の数 4 (全 6 頁)

(21) 出願番号	特願2008-541793 (P2008-541793)	(73) 特許権者	507308902
(86) (22) 出願日	平成18年10月24日(2006.10.24)		ルノー・エス・アー・エス
(65) 公表番号	特表2009-516619 (P2009-516619A)		フランス国 エフ-92100 ブローニ
(43) 公表日	平成21年4月23日(2009.4.23)		ユピランクール, ケルガロ 13
(86) 国際出願番号	PCT/FR2006/051095		-15
(87) 国際公開番号	W02007/057590	(74) 代理人	100109726
(87) 国際公開日	平成19年5月24日(2007.5.24)		弁理士 園田 吉隆
審査請求日	平成21年10月15日(2009.10.15)	(74) 代理人	100101199
(31) 優先権主張番号	0553515		弁理士 小林 義教
(32) 優先日	平成17年11月21日(2005.11.21)	(72) 発明者	マルテル, ミシュル
(33) 優先権主張国	フランス (FR)		フランス国 エフ-78150 ルシェ
			ネ, リュドゥラセル, 8ビス
		審査官	平田 慎二

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 自動車の座席のレールのレールをロックするための機構

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

自動車の座席(2)のレールのロック機構(1)であって、
車両の縦軸に沿って構造要素(4)に接続されている第1レール(3)と、
第1レール(3)内を滑動し、座席(2)の基台フレーム(6)を支持する第2レール(5)と、

第1レール(3)と第2レール(5)の2つの同軸のレールに垂直な軸に沿って、第2レール(5)において回転する第1クロスバー(7)であって、第1クロスバー(7)の戻り機構(8)が第2レール(5)を第1レール(3)上の所望の位置で保持する、第1クロスバー(7)と、

を備え、

第2クロスバー(9)が、座席(2)の前方に向いている第1突出部(10)と座席(2)の後方に向いている第2突出部(11)とを含み、座席(2)の縦方向の移動が2つの突出部(10、11)を介して制御されるように、第2クロスバー(9)が第1クロスバー(7)に接続され、

第2クロスバー(9)の第1突出部(10)が第1クロスバー(7)上を滑動し、
第2クロスバー(9)が第1クロスバー(7)の回転軸とは異なる回転軸(13)に接続され、これにより後方の第2突出部(11)の運動範囲を減少させることができることを特徴とする、自動車の座席(2)のレールのロック機構(1)。

【請求項 2】

10

20

第1クロスバー(7)の戻り機構(8)が金属ストリップであり、金属ストリップの第1端部が第2レール(5)に固定して取り付けられ、第2端部が、第1レール(3)における座席(2)の位置の指標となる、少なくとも1つの突起を備えることを特徴とする、請求項1に記載のロック機構(1)。

【請求項3】

第2レール(5)上に取り付けられた少なくとも1つの金属ケーシング(14)により、第2クロスバー(9)の運動範囲が守られることを特徴とする、請求項1又は2に記載のロック機構(1)。

【請求項4】

請求項1ないし3のいずれか1項に記載のロック機構(1)を備える自動車の座席(2)

10

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、自動車の座席のレール、特に自動車の滑席の後列のレールをロックするための機構に関するものである。

【背景技術】

【0002】

自動車には通常、例えば前部の運転席の後ろに位置する1組の座席が取り付けられている。このアセンブリは、互いに独立した座席列の形態であることが最も多い。自動車の客室のモジュール性に対する要求を満足させるために、各座席には縦方向の動きを可能にするレールが取り付けられている。これらのレールはロック機構を有し、このロック機構によりレールが適所に保持され、又は、各座席の下方で延びていてユーザーが座席の前方から手が届くクロスバーによって、開放される。

20

【0003】

ユーザーが自動車のトランク側から座席の後列を調整しようとする場合、自動車の前方に向かって座席を移動して、トランク内の使用可能な空間を最大限に開放することを可能にする、前方のクロスバーに接続された手段もまた設けられている。これらの手段は、後部座席の単純且つ直感的な操作には適していない。特に、ユーザーがトランク側から使用する場合に制御方向が逆となり、操作の失敗を招き、この機能に付随する人間工学的改善とならない。

30

【発明の開示】

【0004】

本発明の目的は、各座席に適用されるロック機構を提案し、トランク側からの後部座席の操作に適する同じタイプの制御手段を提供することにより、これらの不利点を改善することである。このタイプの制御手段は、狭い運動範囲で操作しつつ、多数の作動に対する応答にもまた適している。

【0005】

従って、本発明の目的は、自動車の座席のレール用ロック機構に関するものであり、このロック機構は、車両の縦軸に沿って構造要素に接続された第1レールと、第1レール内で滑動し、座席の基台フレームを支持する第2レールと、第1クロスバーの戻り機構により、互いに相対的である所望の位置に保持される2つの同軸レールにほぼ垂直の軸に沿って、第2レールにおいて旋回する第1クロスバーとを備え、第2クロスバーが、座席の前方に向いた第1突出部と、座席の後方に向いた第2突出部とを含み、座席の縦方向の動きが前記2つの突出部を介して制御されるように、第2クロスバーが第1クロスバーに接続されていることを特徴としている。

40

【0006】

本発明により、レールのロック機構を操作するためのハンドルを得ることが可能となり、乗員が座席に座っている時あるいは座っていない時に、座席を動かすことが可能となる。本発明による機構が備え付けられた座席は、操作する側に関わらず、直感的及び均一的

50

に使用される。加えて、この機構によりレールのロック及び開放操作が、最小限の部品で行うことが可能となる。

【0007】

自動車の座席のレール用のロック機構は、下記の特徴を個別に又は下記の特徴を組み合わせたものを有する。

- 第1クロスバーの戻り機構が金属ストリップであり、該金属ストリップの第1端部が第2レールに固定して取り付けられ、第2端部が、第1レールにおける座席の位置の指標となる少なくとも1つの突起を備える。
- 第2クロスバーの第1突出部が第1クロスバーに溶接されている。
- 第1クロスバーと第2クロスバーが、ピボットリンクを形成している同一の回転軸に固定して取り付けられている。
- 第2クロスバーの第1突出部が、第1クロスバー上を滑動する。
- 第2クロスバーが第1クロスバーの回転軸とは異なる回転軸に接続され、これにより後方の第2突出部の運動範囲を減少させることができる。
- 第2レール上に取り付けられた少なくとも1つの金属ケーシングにより、第2クロスバーの運動範囲が守られる。

10

本発明はまた、上記のロック機構を備える自動車の座席に関するものである。

【0008】

本発明の他の特徴及び利点は、添付の図を参照し、非限定的な例である実施形態の詳細な説明を読むことにより、明らかとなる。

20

【実施例1】

【0009】

図1Aに、背もたれと基台フレーム6とを備える自動車の座席2を示す。第1レール3は、例えば車両の床等の構造要素4に固定して取り付けられている。この第1レール3は、車両の構造体に直接ネジ止め又は溶接による従来の方法で取り付けられている。一旦適所に取り付けられると、これらのレール3は第1レール内を縦方向に滑動できる1組の第2レール5を受け入れる。第2レール5は座席2を支持し、ユーザーによる所望の並進運動を座席に伝達する。

【0010】

これら2組のレール3及び5は、従来のボールベアリングによって、互いに相対的に滑動する金属部分である。これらの部分3及び5は座席2のフレームワーク全体を支持し、例えば衝撃を受けて変形した場合に、乗員の安全を保証するものである。

30

【0011】

第2レール5に接続したロック機構1は、第1レール3に対する第2レール5の位置を保持する。この機構1は、図1Bに示すように、座席2を開放又は適所に保持する第1クロスバー7の戻り方式8を備える。金属ストリップは、第2レール5に接続した第1端部と、使用位置と座席が固定される静止位置との間を移動する、もう1つの自由端を備える。

【0012】

第1クロスバー7は、ピボットリンクにより第2レール5に接続され、回転軸12により運動範囲が付与され、金属ストリップを作動させることが可能となる。このストリップの自由端は、座席の位置の指標となる突起を備え、床4に取り付けられた第1レール3の一致する形状内に挿入される。金属ストリップはクロスバー7の戻りバネの役割を果たし、座席2の縦の移動方向に対しほぼ垂直の方向に移動する。

40

【0013】

図1の実施形態においては、第2クロスバー9は第1クロスバーに溶接され、これにより第1突出部10が、例えば座席2に座っているユーザーが操作できるように、座席の前方に向かって延びている。溶接シーム14、又は他の全ての取り付け手段により、第1クロスバー7を第2クロスバー9に固定して取り付けることが可能となる。第2クロスバー9は、座席後方に向かって延びる第2突出部11により延長され、これにより、座席2を

50

開放、あるいは適所に保持するためのハンドルを形成する。このクロスバー 9 は、所望の形状に従って形成された金属ストリップであり、図 1 A 及び 1 B に示されている。この第 1 実施形態では、軸 1 2 がクロスバー 7 及び 9 の両方を支持する、単一のピボットリンクが提供されている。

【 0 0 1 4 】

図 2 A 及び 2 B の第 2 実施形態においては、クロスバー 9 が、軸 1 3 を有するピボットリンク内の第 2 レール 5 の 2 つの軌道に接続されている金属ループを形成している。これにより前方の突出部 1 0 は、作動の際に第 1 クロスバー 7 に沿って滑動する。この第 2 ピボットリンクにより、作動の際の後方の突出部 1 1 の運動範囲がおよそ $3^{\circ} \sim 7^{\circ}$ 減少する。これは、前の実施形態の場合よりも、そのレバーアームが短いためである。クロスバー 9 は、静止位置に戻るときに、走行段階における振動からクロスバー 9 を守るため、又はクロスバー 9 が座席の移動を妨げないように、適所にロックされる。

10

【 0 0 1 5 】

上述したいずれの実施形態においても、一方ではユーザーが座席 2 に座っている時に、他方ではユーザーが自動車のトランクの使用可能なスペースを調整しようとする場合に、クロスバー 9 を作動させることができる。特に本発明の利点は、トランクの開口部から後部座席の位置を制御できることである。また、ロック機構は、ユーザーが座席 2 の前方においても後方においても同じ操作原則を用いることができるため、操作が簡単である。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 1 6 】

20

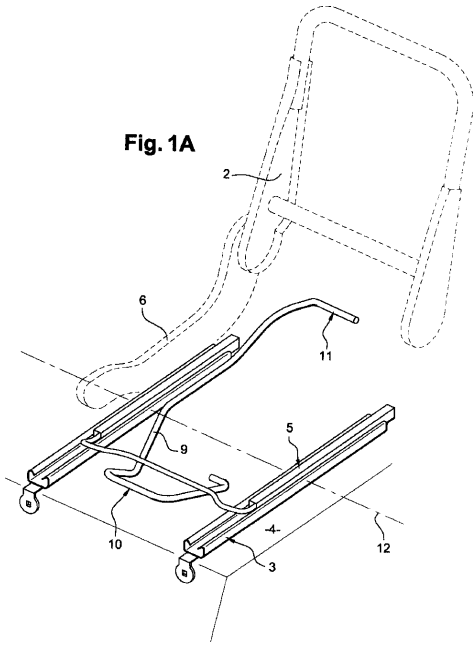
【 図 1 A 】 本発明の第 1 実施形態によるレールをロックするための機構を備える自動車の後部座席の概略斜視図である。

【 図 1 B 】 本発明の第 1 実施形態によるレールをロックするための機構を備える自動車の座席の側面の断面を示す概略図である。

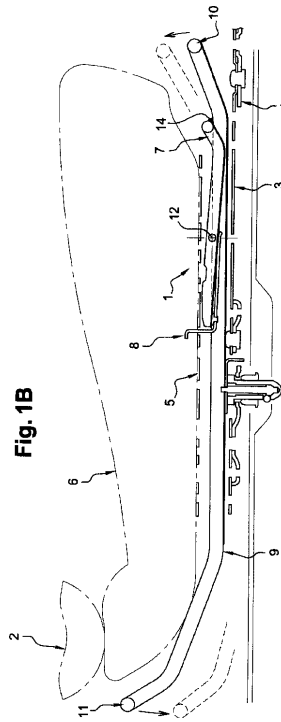
【 図 2 A 】 本発明の第 2 実施形態によるレールをロックするための機構を備える自動車の後部座席の概略斜視図である。

【 図 2 B 】 本発明の第 2 実施形態によるレールをロックするための機構を備える自動車の座席の側面の断面を示す概略図である。

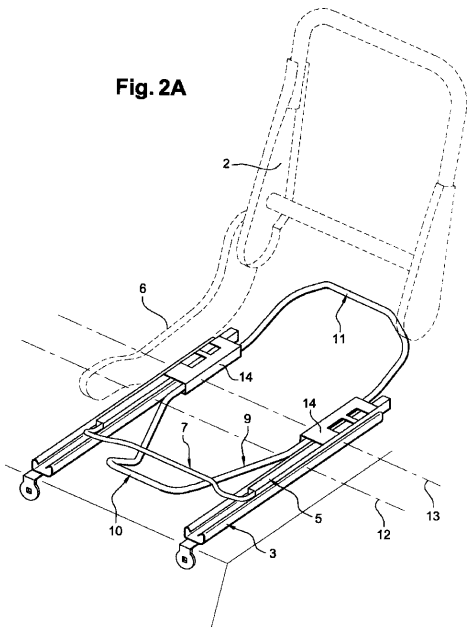
【 図 1 A 】



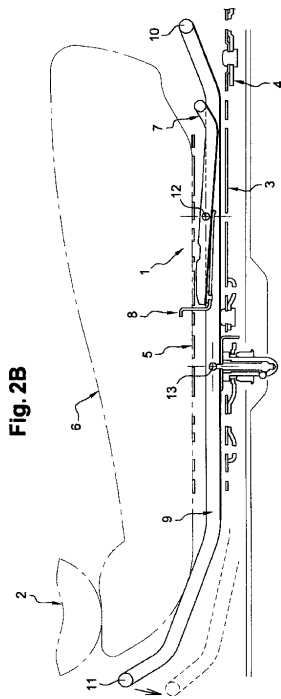
【 図 1 B 】



【 図 2 A 】



【 図 2 B 】



フロントページの続き

(56)参考文献 実開昭49-110411(JP,U)
実開昭60-032135(JP,U)
実開昭59-035235(JP,U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60N 2/08