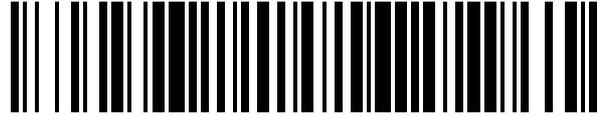


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 219 145**

21 Número de solicitud: 201831392

51 Int. Cl.:

B60R 7/04 (2006.01)

B60N 3/00 (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

14.09.2018

43 Fecha de publicación de la solicitud:

17.10.2018

71 Solicitantes:

SEAT, S.A. (100.0%)
Carretera N-II, Km. 585
08760 Martorell (Barcelona) ES

72 Inventor/es:

NADAL CAMPOS, Alejandro;
CONTIJOCH JULIA, Miquel;
RAMIREZ DE VERGER CASAS, Javier;
BARREÑADA GARCIA, Ainhoa y
MORAGAS GRAELLS, Jaume

74 Agente/Representante:

ELZABURU, S.L.P

54 Título: **SISTEMA DE RETENCIÓN PARA UN VEHÍCULO**

ES 1 219 145 U

DESCRIPCIÓN

Sistema de retención para un vehículo

Sector de la técnica

La presente invención se refiere en general a un sistema de retención para un vehículo.

5 Estado de la técnica anterior

En el interior de un vehículo automóvil existen una pluralidad de elementos cuya función es retener objetos de todo tipo en el interior del vehículo. Por esta razón, los vehículos actuales ofrecen multitud de cavidades de todo tipo de dimensiones y geometrías para adaptarse a los diferentes volúmenes de los objetos, así como rejillas o cintas elásticas que permiten sujetarlos de forma cómoda.

En ocasiones, los espacios habilitados en el vehículo no son suficientes para satisfacer las necesidades de los usuarios, por lo que se ofrecen dispositivos adicionales que aumentan la capacidad de sujeción de objetos.

Así, es conocido en el documento GB2424575 un soporte de anclaje que puede estar dispuesto en la superficie posterior de un asiento de un vehículo. El soporte tiene una superficie que contiene unos primeros y unas segundas porciones de retención, donde cada porción de retención puede contener un anclaje. Una serie de módulos pueden ser fijados de forma removible en las porciones de retención por medio de un pestillo elástico y una protuberancia. De este modo, una serie de módulos pueden ser fijados al primer módulo. Se destaca la necesidad de disponer de forma permanente en el asiento del vehículo de una estructura con medios de retención con el fin de poder acoplar los módulos que permitirán retener objetos.

Aparece por tanto necesario ofrecer una alternativa al estado de la técnica que proporcione una mayor versatilidad de uso, así como una menor afectación constructiva de los asientos del vehículo.

Explicación de la invención

Con tal fin, la presente invención se refiere a un sistema de retención para un vehículo que comprende un cuerpo principal, donde el cuerpo principal comprende un medio de fijación configurado para fijar de manera amovible el cuerpo principal a una superficie posterior de un asiento de un vehículo, donde el medio de fijación comprende una pletina dispuesta encima del cuerpo principal, donde la pletina comprende dos muescas dispuestas en cada uno de los

extremos de la pletina, donde cada muesca es susceptible de ser acoplada a una varilla de un reposacabezas del asiento, y donde el cuerpo principal comprende además al menos una ranura. Los bordes que definen las muescas están configurados para contactar con el perímetro de las varillas del reposacabezas. Por lo tanto, las muescas están separadas entre sí una distancia igual a la separación entre las varillas del reposacabezas. Así, el cuerpo principal podrá ser fijado y extraído de forma cómoda y sencilla por un usuario de la zona posterior de un asiento del vehículo. Además, el cuerpo principal podrá ser fijado a cualquier asiento del vehículo de forma independiente y sin que el asiento requiera de ningún componente adicional o modificación en su estructura.

5

10

Además, el sistema de retención comprende al menos un módulo retenedor para retener al menos un objeto en el habitáculo del vehículo, donde el módulo retenedor comprende al menos un elemento de acople configurado para cooperar con la al menos una ranura, de manera que el módulo retenedor es acoplable y desacoplable del cuerpo principal. Por módulo retenedor se entiende cualquier accesorio o componente que se acopla al cuerpo principal, el cual permite retener o fijar un objeto a dicho sistema de retención. Así, el módulo retenedor puede ser una red elástica, una cinta o cualquier otro elemento.

15

Además, del sistema de retención, el cuerpo principal y la pletina forman un mismo cuerpo, es decir, son resultado de un mismo proceso productivo, favoreciendo el proceso de fabricación del sistema de retención.

20

Alternativamente,

Además, el cuerpo principal es sustancialmente plano y comprende una estructura en forma de plancha, es decir, el cuerpo principal comprende una estructura sustancialmente rectangular, donde los costados de la estructura rectangular son sustancialmente mayores al espesor del cuerpo principal. Según algunos ejemplos de realización, el cuerpo principal y la pletina son de un material metálico, como aluminio, donde el espesor o grosor del cuerpo principal es menor a 10mm, preferentemente de 3mm. Según otros ejemplos de realización, el cuerpo principal y la pletina son de un material plástico donde el espesor o grosor del cuerpo principal es menor a 20mm, preferentemente de 6mm.

25

30

Según algunos ejemplos de realización, el cuerpo principal sustancialmente plano y la pletina forman un ángulo menor a 90°. Así, el cuerpo principal está dispuesto sustancialmente en un primer plano y la pletina está dispuesta sustancialmente en un segundo plano, donde el primer plano y el segundo plano son secantes e inclinados en un ángulo menor a 90°. De este modo, el cuerpo principal será sustancialmente paralelo a la superficie anterior de un asiento cualquiera del vehículo. Por otro lado, la pletina quedará dispuesta de forma horizontal,

apoyando sobre la superficie superior del asiento, sustentando así el peso del sistema de retención en dicha zona superior del asiento.

5 Según algunos ejemplos de realización, el cuerpo principal comprende un primer pliego y un segundo pliego, donde el primer pliego genera una primera solapa, y donde el segundo pliego genera una segunda solapa, donde la primera solapa y la segunda solapa son sustancialmente paralelas respecto a una base del cuerpo principal y están dispuestas elevadas respecto a la base del cuerpo principal.

10 Así, la base del cuerpo principal está configurada para contactar con la superficie posterior del asiento del vehículo, mientras que la primera solapa y la segunda solapa están separadas de la parte posterior del asiento del vehículo. De este modo, las solapas quedarán separadas de la superficie posterior del asiento del vehículo. Según algunos ejemplos de realización, el cuerpo principal y la pletina serán obtenidas por medio de un doblado de la plancha de material metálico. Según otros ejemplos de realización, el cuerpo principal y la pletina serán directamente obtenidos por un proceso de inyección.

15 Particularmente, el cuerpo principal comprende una pluralidad de ranuras, donde el cuerpo principal comprende un primer conjunto de ranuras dispuestas en la primera solapa, y donde el cuerpo principal comprende un segundo conjunto de ranuras dispuestas en la segunda solapa. Así, existirá una separación entre las ranuras dispuestas en dichas solapas, de manera que los elementos de acople de los módulos retenedores dispondrán de espacio para su manipulación y podrán ser fácilmente acoplables a las ranuras del cuerpo principal. 20 Además, se asegura que durante las maniobras de acople y desacople de los módulos retenedores respecto al cuerpo principal, no se dañe la superficie posterior del asiento del vehículo.

25 Según algunos ejemplos de realización, el primer conjunto de ranuras están dispuestas alineadas, y el segundo conjunto de ranuras están dispuestas alineadas. Esta configuración ventajosa facilita que la pluralidad de ranuras permitirá una versatilidad de posiciones de los módulos retenedores en el cuerpo principal, pudiéndose adaptar a las necesidades del usuario.

30 Además, la al menos una ranura es un orificio que atraviesa la primera solapa o atraviesa la segunda solapa. Se origina de este modo un elemento de sujeción de los módulos retenedores de forma sencilla y de fácil fabricación, no añadiendo elementos adicionales al sistema de retención.

Según algunos ejemplos de realización, el módulo retenedor comprende al menos dos elementos de acople alineados. Se favorece de este modo la retención del módulo retenedor en el cuerpo principal, evitando el pandeo o rotación del módulo retenedor respecto del elemento de acople ante vibraciones o aceleraciones verticales y horizontales sufridas en el interior del vehículo automóvil.

En un ejemplo de realización del sistema de retención, la al menos una ranura comprende una geometría sustancialmente alargada, y el al menos un elemento de acople comprende una geometría en forma de garfio o en forma de "J", de manera que en una posición de uso, el al menos un elemento de acople es retenido por la al menos una ranura.

Más en particular, el extremo del garfio atraviesa la ranura, de manera que en la posición de uso, el garfio apoya sobre un borde que define la ranura. En algunos ejemplos de realización, la profundidad del borde que define la ranura comprende una longitud sustancialmente igual a la anchura del garfio del elemento de acople.

La geometría en forma de garfio o "J" invertida permite que el elemento de acople quede retenido fácilmente en la correspondiente ranura del cuerpo principal. De este modo, minimizando las tolerancias entre la anchura del garfio respecto a la profundidad del borde que define la ranura, se asegura un perfecto acople del elemento de acople en la ranura, reteniendo de forma sencilla y segura el módulo retenedor en el cuerpo principal. De igual modo, una longitud suficiente del extremo del garfio o "J" invertida evitará el movimiento involuntario del elemento de acople respecto de la ranura, eliminando que exista la posibilidad de que el módulo retenedor se escape de forma involuntario del cuerpo principal.

En un ejemplo de realización del sistema de retención, la pluralidad de ranuras comprenden unas dimensiones sustancialmente iguales entre sí. De igual modo, la pluralidad de elementos de acople de los diferentes módulos retenedores comprenden unas dimensiones sustancialmente iguales entre sí. De forma ventajosa, se puede acoplar cualquier módulo retenedor que comprenda los elementos de acople en cualquier posición del cuerpo principal, aumentando la versatilidad tanto de posiciones como de accesorios de sujeción de objetos en el sistema de retención.

En otros ejemplos de realización, la al menos una ranura es una cavidad dispuesta en los laterales del cuerpo principal. Los costados o extremos del cuerpo principal definirán una protuberancia para albergar las cavidades. De este modo, los elementos retenedores quedan alojados en el interior de las cavidades, de manera que se evita generar daños a la superficie posterior del asiento del vehículo en la manipulación de los módulos retenedores.

Alternativamente, en algunas realizaciones, el sistema de retención comprende una anilla de sujeción, donde la base del cuerpo principal comprende un orificio dispuesto entre la primera solapa y la segunda solapa, de manera que la anilla de sujeción es susceptible de ser acoplada con un punto de anclaje del asiento del vehículo. Se trata pues de un segundo punto de fijación del cuerpo principal al asiento del vehículo. En concreto, se trata de un elemento adicional que está configurado para cooperar con un punto de anclaje o "Top Tether" dispuesto en la superficie posterior del asiento del vehículo. De este modo, se asegura la retención del cuerpo principal ante cualquier tipo de movimiento o incluso accidente que pueda sufrir el vehículo.

10 Por "Top Tether" se hace referencia a unos puntos de anclaje suplementarios situados en diferentes posiciones detrás del asiento trasero del vehículo pensado para evitar movimientos de un sistema de retención infantil.

Breve descripción de los dibujos

Las anteriores y otras ventajas y características se comprenderán más plenamente a partir de la siguiente descripción detallada de unos ejemplos de realización con referencia a los dibujos adjuntos, que deben tomarse a título ilustrativo y no limitativo, en los que:

La Figura 1 es una vista en perspectiva de una superficie posterior de un asiento de un vehículo incorporando el sistema de retención propuesto según un primer modo de realización de la presente invención.

20 La Figura 2 es una vista en perspectiva del sistema de retención propuesto según un primer modo de realización de la presente invención.

La Figura 3 es una vista en detalle de un medio de fijación del sistema de retención acoplado a un asiento de un vehículo propuesto según la presente invención.

25 La Figura 4 es una vista en sección horizontal del cuerpo principal del sistema de retención propuesto según un primer modo de realización de la presente invención.

La Figura 5 es una vista en detalle de un módulo retenedor propuesto según la presente invención.

La Figura 6 es una vista en perspectiva de dos sistemas de retención propuestos según un segundo modo de realización de la presente invención.

30 **Descripción detallada de unos ejemplos de realización**

En las Figuras adjuntas se ilustra un ejemplo de realización del sistema de retención para un vehículo motorizado o automóvil que está diseñado, tal y como se aprecia más en detalle en la Figura 1, para ser retenido en una superficie posterior de un asiento de un vehículo. El sistema de retención puede ser, ventajosamente, fijado tanto a la superficie posterior de un
5 asiento dispuesto en una fila anterior del vehículo como en cualquiera de las filas posteriores del vehículo. Preferentemente, el sistema de retención está pensado para ser fijado a la superficie posterior de un asiento dispuesto en la fila posterior del vehículo, de manera que un usuario tiene acceso a dicho sistema de retención desde un maletero del vehículo. De este modo, el sistema de retención permite retener objetos, tales como bolsas, botellas, pelotas o
10 cualquier otro, de forma cómoda y versátil para el usuario.

Así, tal y como se puede apreciar en la Figura 1, el sistema de retención dispone de un cuerpo principal 1 o elemento base en forma de plancha sustancialmente plana. Se trata pues de un cuerpo principal 1 plano, con geometría rectangular, el cual se dispone paralelo a la superficie posterior del asiento del vehículo, ocupando gran parte de la superficie posterior de éste. El
15 espesor del cuerpo principal 1 es menor o igual a 10 mm, preferentemente de 3mm, en caso de que el cuerpo principal 1 esté fabricado de metal, y menor o igual a 20 mm, preferentemente de 6mm, en caso de que el cuerpo principal 1 esté fabricado de plástico.

Con el fin de aumentar la versatilidad del sistema de retención de la presente invención, el cuerpo principal dispone de unos medios de fijación que permiten acoplar y desacoplar de
20 forma sencilla el cuerpo principal 1 respecto al asiento. Para ello, los medios de fijación están formados por una pletina 11 que se acopla a unas varillas de un reposacabezas, donde la pletina 11 será descrita con mayor detalle más adelante. Esta pletina 11 permite fijar el cuerpo principal 1 al asiento de forma sencilla y sin elementos adicionales.

Adicionalmente a la pletina 11, la fijación del cuerpo principal 1 a la superficie posterior del
25 asiento puede ser por medio de una anilla de sujeción 3. Este elemento adicional atravesará un orificio 18 del cuerpo principal para abrazar un punto de anclaje del asiento del vehículo. Este punto de anclaje puede ser un "Top Tether" u otra anilla de sujeción 3 ya disponible en el asiento. Mediante este segundo punto de retención, se conseguirá que el cuerpo principal 1 permanezca inmóvil respecto al asiento del vehículo y evitará movimientos involuntarios
30 durante la circulación del vehículo. Con el fin de que el sistema de retención de la presente invención pueda ser utilizado en diferentes vehículos, el orificio 18 es sustancialmente alargado, de manera que, en la posición de uso del cuerpo principal 1, permite que la anilla de sujeción 3 pueda ajustarse a la posición del punto de anclaje del asiento del vehículo.

La figura 2 muestra una pluralidad de módulos retenedores 2 acoplados al cuerpo principal 1. Los módulos retenedores 2 están configurados para retener una variedad de objetos en el cuerpo principal 1. Un ejemplo no limitativo de módulos retenedores 2 puede ser una cinta elástica, una bolsa, un gancho de sujeción... Los módulos retenedores 2 pueden ser
5 acoplados y desacoplados respecto al cuerpo principal 1 de forma sencilla y sin elementos adicionales por medio de un elemento de acople 21. Los elementos de acople 21, según un modo preferente de realización, son unos garfios en forma de "J" invertida, de manera que el elemento de acople 21 es introducido en una ranura 12 del cuerpo principal 1. En la posición de uso del módulo retenedor 2, el elemento de acople 21 estará retenido y permanecerá
10 inmóvil en la ranura 12.

Según un primer modo de realización y tal y como se puede ver en la figura 2, las ranuras 12 atraviesan completamente el cuerpo principal 1. De este modo, el elemento de acople 21 en forma de "J" invertida atraviesa la ranura 12, de manera que el extremo del elemento de acople 21 sobresale por la superficie opuesta del cuerpo principal 1. Con el fin de que el usuario
15 pueda acoplar y desacoplar de forma cómoda los elementos de acople 21 al cuerpo principal 1, estando el cuerpo principal 1 retenido en la superficie posterior del asiento, es necesario que el cuerpo principal 1 esté separado de la superficie posterior del asiento. Para ello, el cuerpo principal dispone de al menos un pliego o ángulo, que aleja los extremos del cuerpo principal 1 de la superficie posterior del asiento. Así, según una realización preferente, el
20 cuerpo principal 1 comprende una base, la cual contacta con la superficie posterior del asiento en una posición de uso del sistema de retención. Adicionalmente, tal y como se puede observar con mayor detalle en la sección de la Figura 4, el cuerpo principal 1 comprende un primer pliego que define una primera solapa 16 en un primer extremo del cuerpo principal 1. Adicionalmente, en un segundo extremo del cuerpo principal 1, opuesto al primer extremo, el
25 cuerpo principal 1 comprende un segundo pliego que define una segunda solapa 17. La primera solapa 16 y la segunda solapa 17 son paralelas entre sí y también paralelas respecto a la base del cuerpo principal 1. Gracias al primer y segundo pliegos, la primera solapa 16 y la segunda solapa 17 están elevadas respecto a la base, de manera que los elementos de acople 21 de los módulos retenedores 2 pueden ser introducidos y extraídos de las ranuras
30 12 cómodamente.

Según se puede observar en detalle en la figura 2, el cuerpo principal 1 dispone de una pluralidad de ranuras 12 dispuestas en el primer extremo y en el segundo extremo del cuerpo principal 1. De este modo, se puede acoplar de forma segura en el cuerpo principal 1 módulos retenedores 2 que aprovechen la completa anchura del cuerpo principal 1. Concretamente, el
35 cuerpo principal 1 dispone de un primer conjunto de ranuras 12 dispuestas en la primera

solapa 16 y alineadas entre sí, y de un segundo conjunto de ranuras 12 dispuestas en la segunda solapa 17 alineadas entre sí. De este modo, se puede acoplar una pluralidad de módulos retenedores 2 en el cuerpo principal 1 y, además, el usuario puede elegir la posición más ventajosa de cada módulo retenedor 2 en el cuerpo principal 1. Alternativamente, las ranuras 12 pueden estar dispuestas según otro cualquier patrón en el cuerpo principal 1.

Tal y como se puede observar en la figura 3, la pletina 11 se encuentra dispuesta en una zona superior del cuerpo principal 1, es decir, encima de la base del cuerpo principal 1. Preferentemente, la pletina 11 y el cuerpo principal 1 forman un mismo cuerpo resultado de un único proceso productivo. Para el correcto acople de la pletina 11 al asiento, ésta está dispuesta en un plano sustancialmente horizontal, de manera que la pletina 11 apoya sobre una superficie superior del asiento del vehículo. Así, el cuerpo principal 1 y la pletina 11 están dispuestos en planos secantes, preferentemente, en un ángulo inferior a 90°, preferentemente de 80°. De este modo, la pletina 11 apoya a la superficie superior del asiento y el cuerpo principal 1 apoya sobre la superficie posterior del asiento, copiando la geometría exterior del asiento.

En concreto, la pletina 11 comprende dos muescas 115 dispuestas en cada uno de los extremos de la pletina 11, de manera que cada muesca 115 está configurada para acoplarse a unas varillas de un reposacabezas de un asiento. Así, las muescas 115 comprenden un diámetro sustancialmente igual al diámetro de las varillas del reposacabezas, donde cada muesca 115 comprende una geometría sustancialmente igual a una semicircunferencia, preferentemente, una geometría menor a una semicircunferencia para facilitar la operación de montaje y desmontaje del cuerpo principal 1 respecto al asiento. Además, las muescas 115 están dispuestas a una distancia sustancialmente igual que la distancia que separa las varillas del reposacabezas. Para una correcta retención del cuerpo principal 1 respecto a las varillas del reposacabezas, la pletina 11 está dispuesta en un plano sustancialmente perpendicular a dichas varillas. Para optimizar la retención del cuerpo principal 1, las muescas 115 pueden estar recubiertas por un elemento de material plástico, tal como PP o PE, con el fin de que las muescas 115 se acoplen correctamente con las varillas y, además, se eviten ruidos por contacto directo entre la pletina 11 y las varillas del reposacabezas.

Como se observa, la fijación superior del cuerpo principal 1 no requiere de elementos adicionales. El montaje de dicho cuerpo principal 1 en el asiento comprende un encaje de una primera muesca 115 a su respectiva varilla del reposacabezas. Seguidamente, se requiere de una rotación o inclinación del cuerpo principal 1 respecto a un eje dispuesto en la dirección de avance del vehículo. Así, inclinando a derecha o izquierda el cuerpo principal 1, la otra muesca

115 puede ser encajada con su respectiva varilla del reposacabezas. Finalmente, se deshace el movimiento de rotación o inclinación, de manera que la pletina 11 queda en contacto con la superficie superior del asiento, descansando el cuerpo principal 1 sobre dicha superficie superior.

- 5 En la figura 5 puede observarse un ejemplo de un módulo retenedor 2 aislado, es decir, sin estar acoplado al cuerpo principal 1. El módulo retenedor 2 es una cinta regulable en longitud y en tensión, de manera que pueden acoplarse objetos de diferentes tamaños entre el módulo retenedor 2 y el cuerpo principal 1.

Tal y como puede observarse, el módulo retenedor 2 dispone de cuatro elementos de acople 10 21 en forma de garfio o "J" invertida. Así, en la posición de uso del módulo retenedor 2, el elemento de acople 21 es introducido en una ranura 12 del cuerpo principal 1, la cual es sustancialmente alargada. Así, el elemento de acople 21 abraza el contorno que define la ranura 12, evitando que el módulo retenedor 2 pueda moverse en relación al cuerpo principal 1. Se destaca que la anchura de la ranura 12 es sustancialmente igual a la anchura del 15 elemento de acople 21. Además, el grosor del cuerpo principal 1, el cual define la profundidad de la ranura 12, es sustancialmente igual a la longitud del elemento de acople 21.

Para la fijación del elemento de acople 2 al cuerpo principal 1, el usuario debe mover el módulo retenedor 2 en la dirección de avance del vehículo, de manera que el elemento de acople 21 quede introducido en una ranura 12. Posteriormente, el usuario debe mover el módulo 20 retenedor 2 en la dirección vertical, de manera que el elemento de acople 21 se desplace en la ranura 12 sustancialmente alargada, hasta que el garfio apoye sobre el borde inferior que define la ranura 12.

El elemento de acople 2 de la Figura 5 comprende dos elementos de acople 21 en cada extremo, de manera que se evita la posibilidad de que el módulo retenedor 2 sufra 25 movimientos de rotación respecto al cuerpo principal 1 durante la circulación del vehículo. Así, el elemento de acople 2 comprende, en un primer extremo, dos elementos de acople 21 que estarán retenidos en dos ranuras 12 del primer conjunto de ranuras 12 dispuestas en la primera solapa 16 del cuerpo principal 1. Adicionalmente, el elemento de acople 2 comprende, en un segundo extremo opuesto al primer extremo, dos elementos de acople 21 que estarán 30 retenidos en dos ranuras 12 del segundo conjunto de ranuras 12 dispuestas en la segunda solapa 17 del cuerpo principal 1. Alternativamente, el elemento de acople 2 puede comprender únicamente un elemento de acople 21 en cada extremo, o más de dos elementos de acople 21 en cada extremo.

Según puede observarse en el segundo modo de realización presentado en la Figura 6, el cuerpo principal 1 y la pletina 11 son dos componentes separados, unidos entre ellos por una unión atornillada u otra unión mecánica similar. Adicionalmente, el cuerpo principal 1 comprende en cada extremo una protuberancia, la cual es saliente respecto a la base del cuerpo principal 1. Dichas protuberancias generan una pluralidad de cavidades en forma de “J” invertida alineadas entre sí, de manera que retienen los elementos de acople 21 del módulo retenedor 2, estando el módulo retenedor 2 en su posición de uso. Se entiende que dichas cavidades comprenden una geometría sustancialmente complementaria a la geometría del elemento de acople 21. Por lo tanto, el elemento de acople 21 no atraviesa el cuerpo principal 1, sino que queda alojado dentro de la cavidad, evitando daños en la superficie posterior del asiento del vehículo por contacto directo con los elementos de acople 21.

En dicha Figura 6 pueden verse diferentes ejemplos de módulos retenedores 2 acoplados al cuerpo principal 1, tales como un retenedor en forma de U, una cinta elástica, una red elástica... donde los módulos retenedores 2 están en posición de uso fijados por medio de sus respectivos elementos de acople 21. Adicionalmente, tal y como puede verse en la Figura 6, en caso de existir un cuerpo principal 1 acoplado en una superficie posterior de un asiento izquierdo del vehículo (no representado en la figura), y un segundo cuerpo principal 1 acoplado en una superficie posterior de un asiento derecho del vehículo (no representado en la figura), un módulo retenedor 2 puede ser fijado a ambos cuerpos principales 2, de manera que la versatilidad de objetos que pueden ser fijados al sistema de retención de la presente invención es mayor.

Un experto en la materia podría introducir cambios y modificaciones en los ejemplos de realización descritos sin salirse del alcance de la invención según está definido en las reivindicaciones adjuntas.

REIVINDICACIONES

1. Sistema de retención para un vehículo, caracterizado porque comprende:
- un cuerpo principal (1), donde el cuerpo principal (1) comprende un medio de fijación configurado para fijar de manera amovible el cuerpo principal (1) a una superficie posterior de un asiento de un vehículo, donde el medio de fijación comprende una pletina (11) dispuesta encima del cuerpo principal (1), donde la pletina (11) comprende dos muescas (115) dispuestas en cada uno de los extremos de la pletina (11), donde cada muesca (115) es susceptible de ser acoplada a una varilla de un reposacabezas del asiento, y donde el cuerpo principal (1) comprende al menos una ranura (12), y
 - al menos un módulo retenedor (2) para retener al menos un objeto en el habitáculo del vehículo, donde el módulo retenedor (2) comprende al menos un elemento de acople (21) configurado para cooperar con la al menos una ranura (12), de manera que el módulo retenedor es acoplable y desacoplable del cuerpo principal (1).
- 2- Sistema de retención según la reivindicación 1, donde el cuerpo principal (1) y la pletina (11) forman un mismo cuerpo.
- 3- Sistema de retención según alguna de las reivindicaciones anteriores, donde el cuerpo principal (1) es sustancialmente plano y comprende una estructura en forma de plancha.
- 4- Sistema de retención según la reivindicación 3, donde el cuerpo principal (1) sustancialmente plano y la pletina (11) forman un ángulo menor a 90°.
- 5- Sistema de retención según alguna de las reivindicaciones 3 o 4, donde el cuerpo principal (1) comprende un primer pliego y un segundo pliego, donde el primer pliego genera una primera solapa (16), y donde el segundo pliego genera una segunda solapa (17), donde la primera solapa (16) y la segunda solapa (17) son sustancialmente paralelas respecto a una base del cuerpo principal (1) y están dispuestas elevadas respecto a la base del cuerpo principal (1).
- 6- Sistema de retención según la reivindicación 5, donde el cuerpo principal (1) comprende una pluralidad de ranuras (12), donde el cuerpo principal (1) comprende un primer conjunto de ranuras (12) dispuestas en la primera solapa (16), y donde el cuerpo principal (1) comprende un segundo conjunto de ranuras (12) dispuestas en la segunda solapa (17).
- 7- Sistema de retención según la reivindicación 6, donde el primer conjunto de ranuras (12)

están dispuestas alineadas, y donde el segundo conjunto de ranuras (12) están dispuestas alineadas.

5 8- Sistema de retención según alguna de las reivindicaciones 6 o 7, donde la al menos una ranura (12) es un orificio que atraviesa la primera solapa (16) o atraviesa la segunda solapa (17).

9- Sistema de retención según la reivindicación 7, donde el módulo retenedor (2) comprende al menos dos elementos de acople (21) alineados.

10

10- Sistema de retención según alguna de las reivindicaciones anteriores, donde la al menos una ranura (12) comprende una geometría sustancialmente alargada, y donde el al menos un elemento de acople (21) comprende una geometría en forma de garfio o en forma de "J", de manera que en una posición de uso, el al menos un elemento de acople (21) es retenido por la al menos una ranura (12).

15

11- Sistema de retención según la reivindicación 10, donde el extremo del garfio atraviesa la ranura (12), de manera que en la posición de uso, el garfio apoya sobre un borde que define la ranura (12).

20

12- Sistema de retención según la reivindicación 11, donde la profundidad del borde que define la ranura (12) comprende una longitud sustancialmente igual a la anchura del garfio del elemento de acople (21).

25 13- Sistema de retención según alguna de las reivindicaciones 1 a 4, donde la al menos una ranura (12) es una cavidad dispuesta en los laterales del cuerpo principal (1).

14- Sistema de retención según la reivindicación 5, que comprende una anilla de sujeción (3), donde la base del cuerpo principal (1) comprende un orificio (18) dispuesto entre la primera solapa (16) y la segunda solapa (17), de manera que la anilla de sujeción (3) es susceptible de ser acoplada con un punto de anclaje del asiento del vehículo.

30

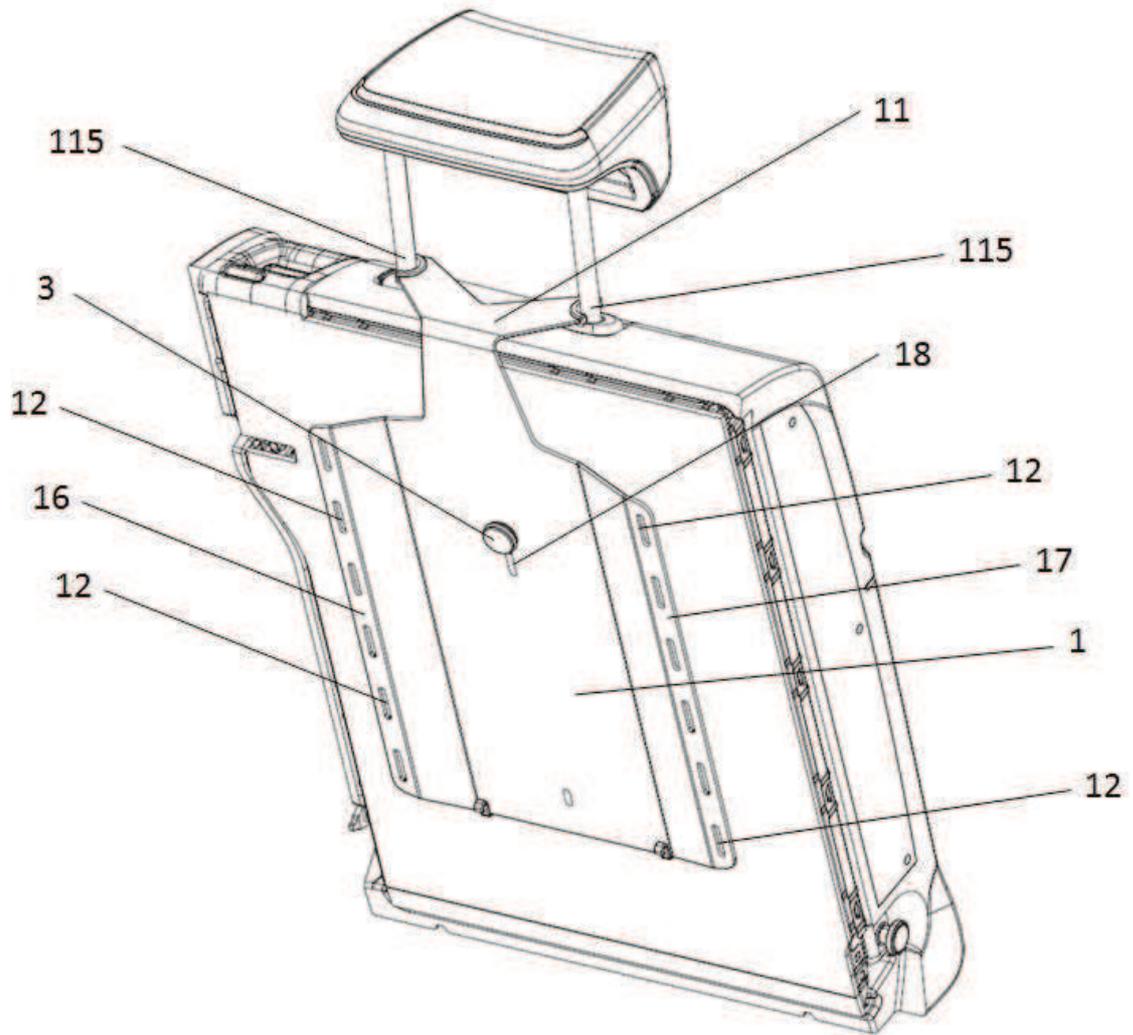


Fig. 1

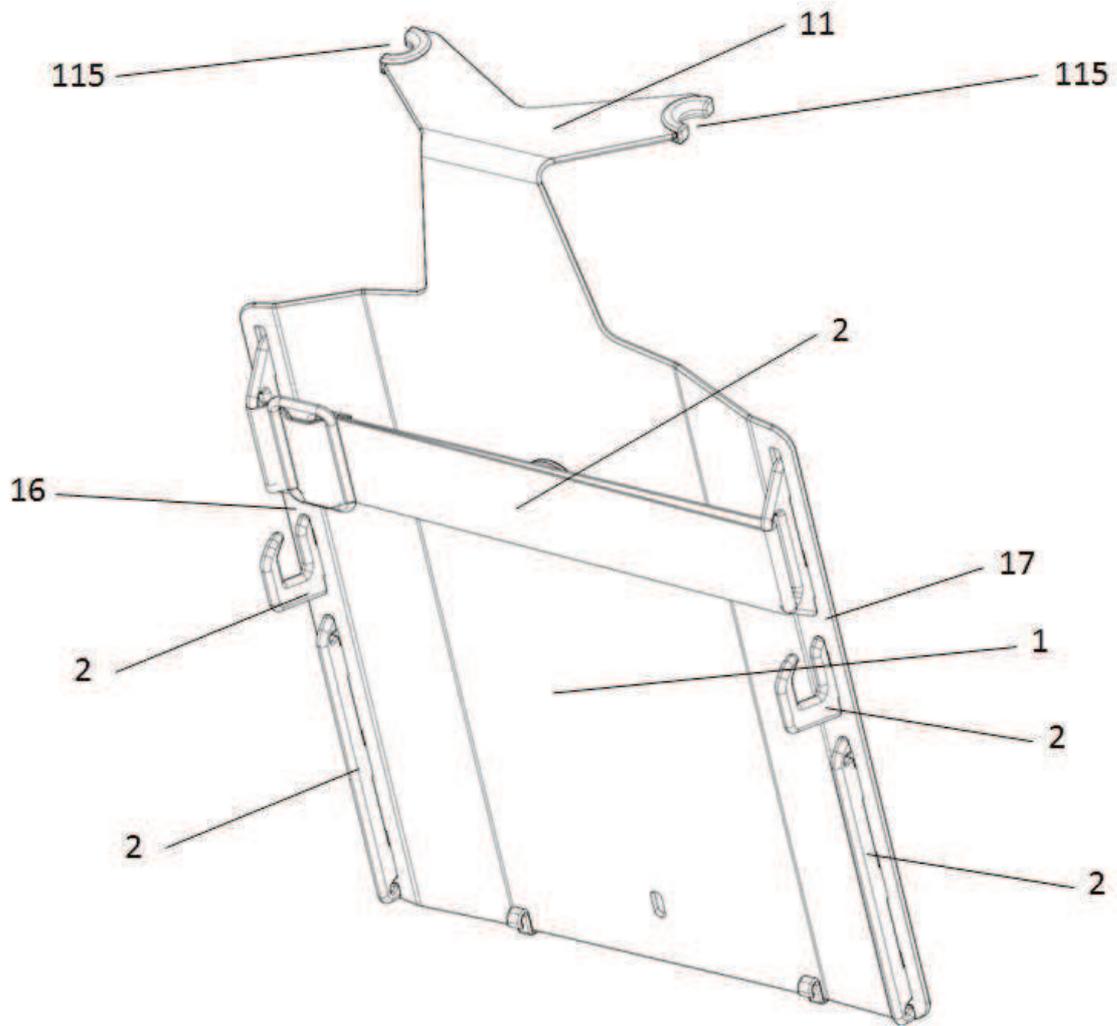


Fig. 2

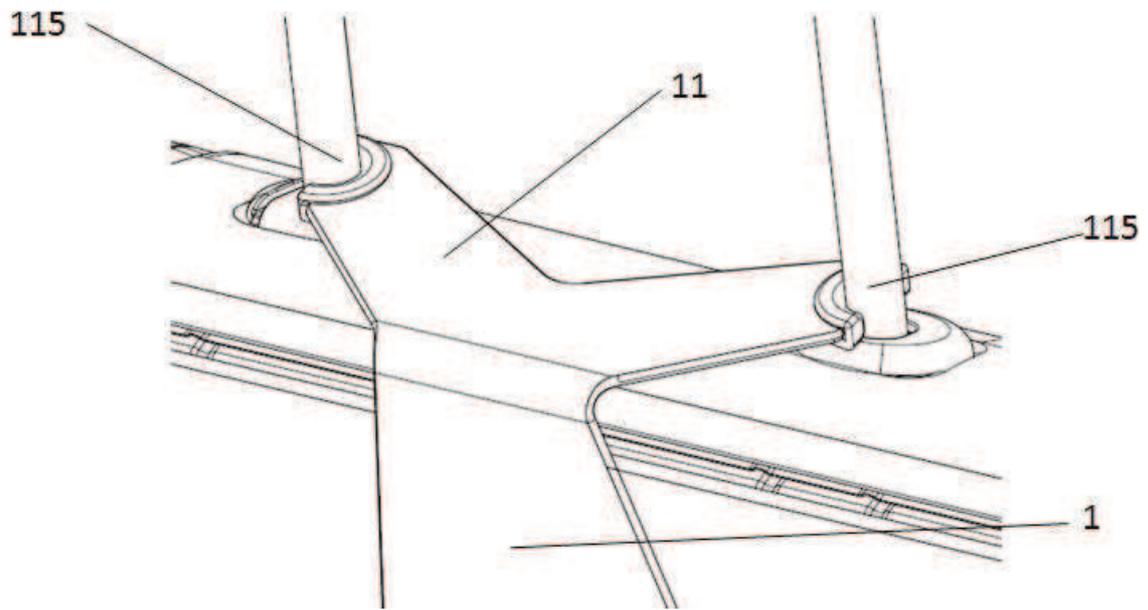


Fig. 3

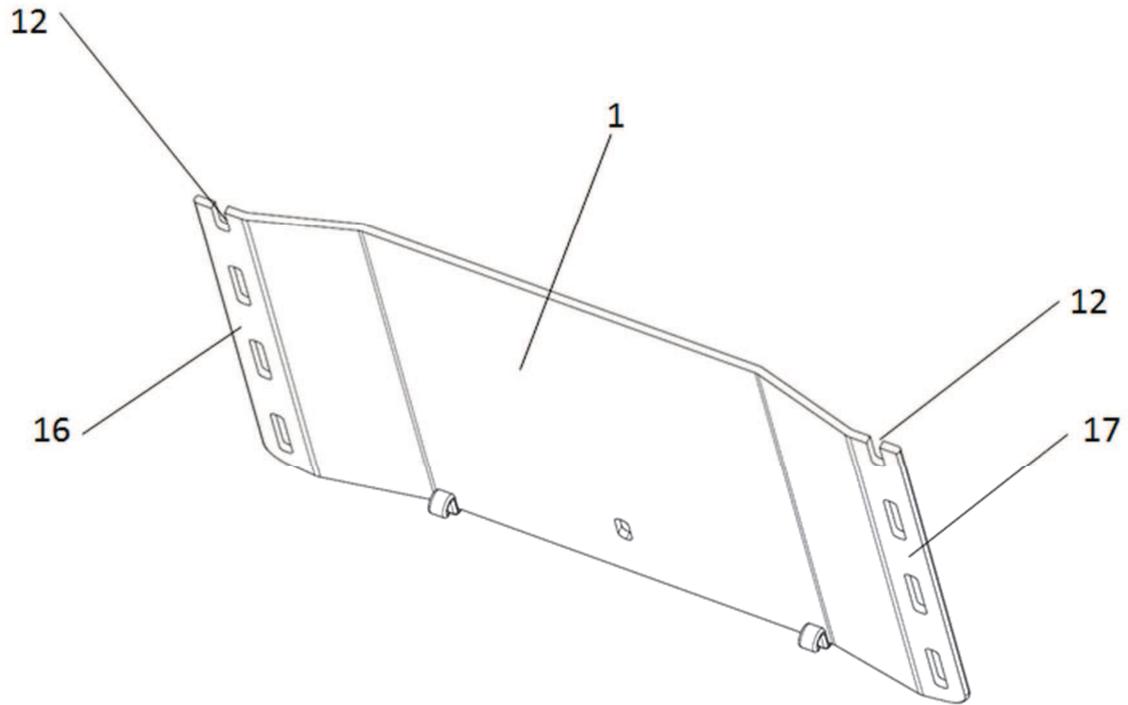


Fig. 4

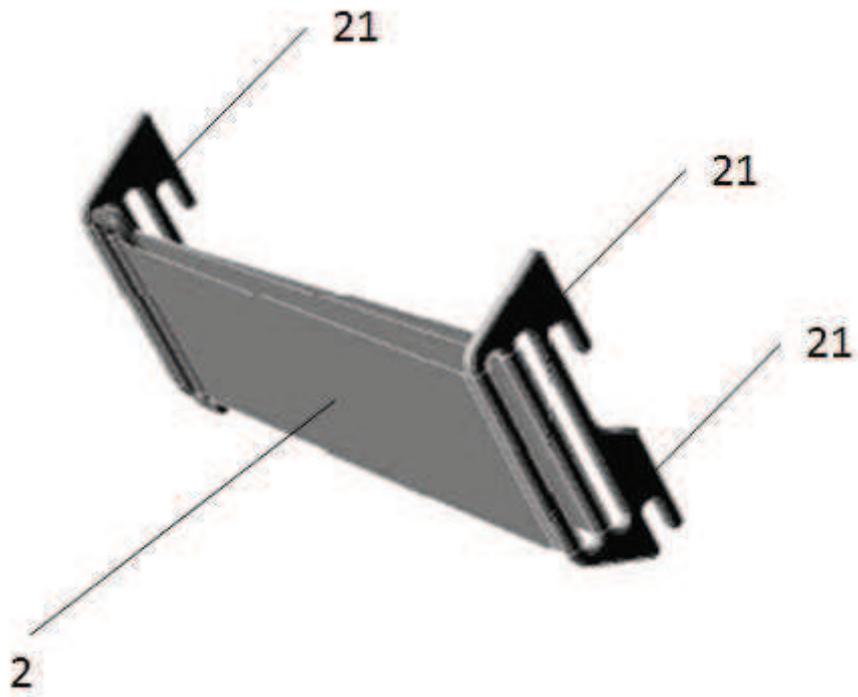


Fig. 5

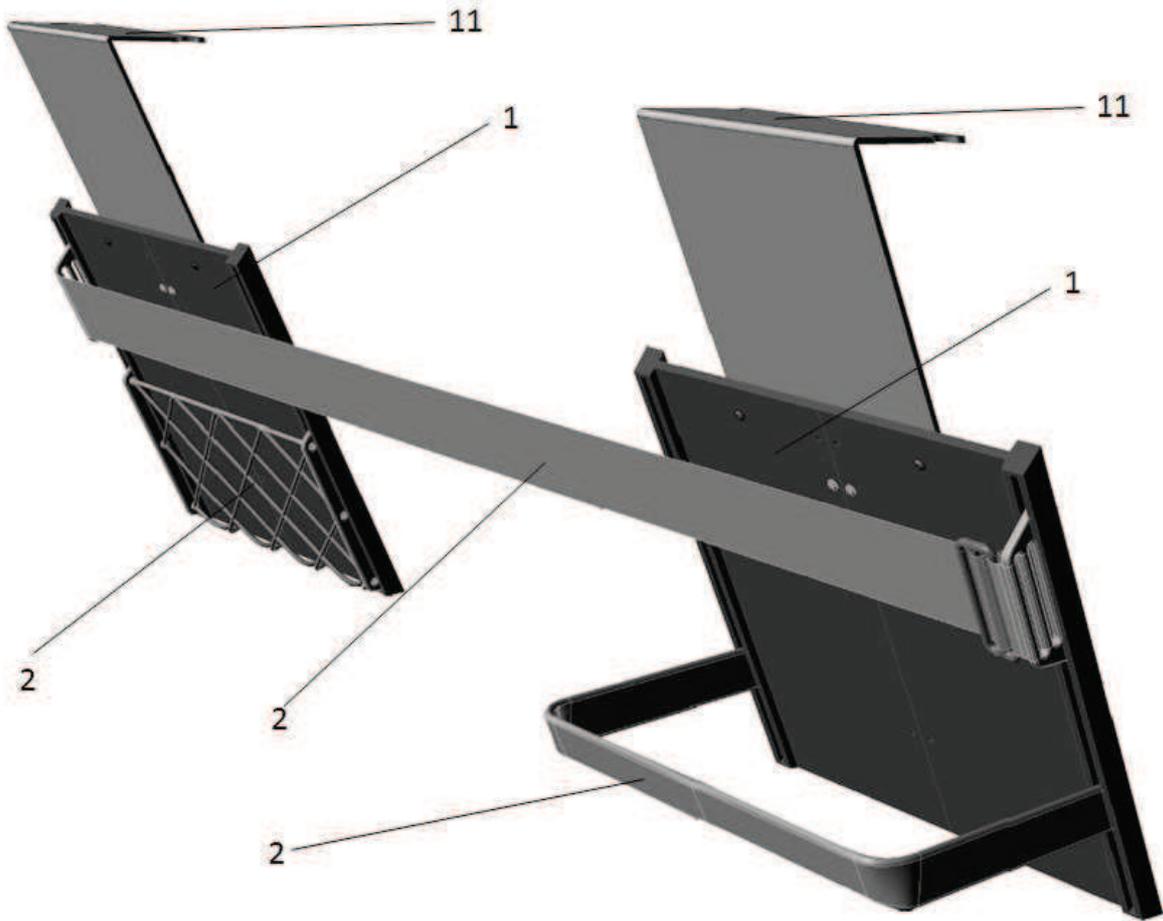


Fig. 6