



19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

11 Número de publicación: **2 361 471**

51 Int. Cl.:  
**B62D 25/04** (2006.01)  
**B62D 27/02** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **09159974 .6**  
96 Fecha de presentación : **12.05.2009**  
97 Número de publicación de la solicitud: **2130745**  
97 Fecha de publicación de la solicitud: **09.12.2009**

54 Título: **Revestimiento de pie central para vehículo automóvil y vehículo automóvil cada uno de cuyos pies centrales comprende tal revestimiento.**

30 Prioridad: **05.06.2008 FR 08 53704**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:  
**17.06.2011**

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:  
**17.06.2011**

73 Titular/es:  
**PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILES S.A.**  
route de Gisy  
78140 Vélizy-Villacoublay, FR

72 Inventor/es: **Leroux, Stéphane**

74 Agente: **Elzaburu Márquez, Alberto**

**ES 2 361 471 T3**

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).

## DESCRIPCIÓN

La presente invención se refiere a un revestimiento o paramento interior de pie central para vehículo automóvil y a un vehículo automóvil cada uno de cuyos pies centrales comprende tal paramento interior.

5 La Figura 1 es una vista en planta que muestra, desde el lado del habitáculo del vehículo, una parte de la carrocería de este vehículo, que comprende un pie central 1 que se extiende entre un larguero 2 de la base o suelo del vehículo y el techo o cubierta.

10 La Figura 2 es una vista en perspectiva parcial que muestra el revestimiento o paramento interior conocido de un pie central, constituido por una pieza de chapa metálica embutida que presenta la forma general de una cubeta alargada que comprende unas paredes laterales 5, 6 y un pared de extremo 7, plegadas o dobladas con respecto a una pared 8 que constituye el fondo de la cubeta.

La pared de extremo 7 está destinada a soldarse a una base o suelo de la carrocería del vehículo.

La pared 8 que constituye el fondo de la cubeta, comprende un cajeadado o ahuecamiento 9 destinado a recibir un dispositivo de enrollamiento 10 de cinturón de seguridad 10a, y se han dispuesto medios para fijar este dispositivo de enrollamiento 10 de cinturón de seguridad al revestimiento o paramento interior del pie central 4.

15 De manera conocida, los medios para fijar el dispositivo de enrollamiento 10 de cinturón de seguridad comprenden (véase la Figura 2) un refuerzo de chapa metálica 11 en forma de escuadra, una parte 11a del cual recubre la pared 8 del paramento interior, y otra parte del 11b del cual recubre la pared de extremo 7 destinada a ser soldada al larguero.

20 Este refuerzo de chapa metálica 11 es soldado a las paredes 7 y 8 por medio de numerosos puntos de soldadura, tales como los 12, 13, 14.

El dispositivo de enrollamiento 10 de cinturón de seguridad está fijado a una parte 15 del refuerzo 11.

El inconveniente del refuerzo de chapa metálica 1 es que este representa una pieza suplementaria que hay que fijar por soldadura al paramento interior 4 del pie central, lo que aumenta los costes de fabricación.

El propósito de la presente invención es remediar este inconveniente.

25 Este propósito se alcanza, de acuerdo con la invención, gracias a un revestimiento o paramento interior de pie central para vehículo automóvil constituido por una pieza de chapa metálica embutida que presenta la forma general de una cubeta alargada que comprende paredes laterales y una pared de extremo plegadas o dobladas con respecto a una pared que constituye el fondo de dicha cubeta, de tal modo que dicha pared de extremo está destinada a ser soldada a la base o suelo de la carrocería del vehículo, formando dicha pared el fondo de dicha cubeta, que comprende un cajeadado o ahuecamiento destinado a recibir un dispositivo de enrollamiento de cinturón de seguridad, de tal manera que se han previsto medios para fijar este dispositivo de enrollamiento de cinturón de seguridad al paramento interior de pie central, caracterizado por que dichos medios están constituidos por una parte de chapa metálica recortada directamente en el paramento interior de pie central.

35 Se evitan así, gracias a la invención, los costes que representan la fabricación y el montaje del refuerzo de chapa metálica a que se ha hecho referencia anteriormente.

De preferencia, dicha parte de chapa metálica se recorta en la pared que forma el fondo de dicha cubeta y se extiende sensiblemente en el plano del ahuecamiento destinado a recibir el dispositivo de enrollamiento de cinturón de seguridad.

40 En un modo de realización ventajoso de la invención, dicha parte de chapa metálica está constituida por una placa que sobresale del borde del ahuecamiento próximo al pliegue o doblez de dicha pared de extremo.

Igualmente de preferencia, dicha parte de chapa metálica comprende unos orificios para la fijación del dispositivo de enrollamiento de cinturón de seguridad.

Con el fin de aumentar la rigidez de dicha parte de chapa metálica, esta comprende, preferiblemente, un repliegue o reborde formado en cada uno de sus dos bordes longitudinales.

45 De preferencia, dicho repliegue se extiende a partir de la base de dicha parte de chapa metálica, en una parte de cada uno de sus dos bordes longitudinales.

Según otra particularidad de la invención, dicha parte de chapa metálica comprende, además, un pliegue o doblez transversal, de tal manera que una porción de dicha parte de chapa metálica se extiende ligeramente por debajo del plano del ahuecamiento.

50 La invención se refiere, igualmente, a un vehículo cuya carrocería comprende dos pies centrales, cada

uno de los cuales comprende un revestimiento o paramento interior de acuerdo con la invención, de tal modo que dicha pared de extremo está soldada directamente a la base o suelo de la carrocería, sin ningún refuerzo intermedio.

Otras particularidades y ventajas de la invención se pondrán aún de manifiesto a lo largo de toda la descripción que sigue.

5 En los dibujos que se acompañan, proporcionados a título de ejemplo y no limitativos:

- la Figura 1 es una vista lateral parcial de la carrocería de un vehículo automóvil,

- la Figura 2 es una vista en perspectiva parcial de un revestimiento o paramento interior de pie central que comprende un refuerzo de chapa metálica conocido para fijar un dispositivo de enrollamiento de cinturón de seguridad,

10 - la Figura 3 es una vista análoga a la Figura 2, que muestra un paramento interior de pie central de acuerdo con la invención, cuya placa, recortada, sirve para la fijación de un dispositivo de enrollamiento de cinturón de seguridad,

- la Figura 4 es una vista en perspectiva aumentada de una parte del paramento interior de pie central de acuerdo con la invención.

15 El revestimiento o paramento interior de pie central 4A representado en las Figuras 3 y 4 difiere del que se ha representado en la Figura 2 esencialmente en el hecho de que, de acuerdo con la invención, el paramento interior 4A está desprovisto de refuerzo de chapa metálica para fijar el dispositivo de enrollamiento 10 de cinturón de seguridad.

20 En estas Figuras 3 y 4, las partes idénticas a las de la Figura 2 se han designado por las mismas referencias numéricas.

En estas Figuras, los medios para fijar el dispositivo de enrollamiento 10 del cinturón de seguridad 10a están constituidos por una parte de chapa metálica 20 recortada directamente en el paramento interior 4A de pie central.

25 Como se ha mostrado en las Figuras 3 y 4, la parte de chapa metálica 10 se recorta en la pared 8 que forma el fondo de la cubeta y se extiende sensiblemente en el plano del cajeadado o ahuecamiento 9 destinado a recibir el dispositivo de enrollamiento 10 del cinturón de seguridad 10a.

Por otro lado, la parte de chapa metálica 20 está constituida por una placa que sobresale de un borde 9a del ahuecamiento 9 próximo al dobléz 8a de la pared de extremo 7.

Además, la parte de chapa metálica 20 comprende unos orificios 21, 22 para la fijación del dispositivo de enrollamiento 10 de cinturón de seguridad.

30 Las Figuras 3 y 4 muestran, por otra lado, que la parte de chapa metálica 20 comprende un repliegue o reborde 23 formado en cada uno de sus dos bordes longitudinales, destinado a aumentar la rigidez de esta parte de chapa metálica.

Este repliegue 23 se extiende a partir de la base de la parte de chapa metálica 20, en una parte de cada uno de sus bordes longitudinales.

35 Por otro lado, la parte de chapa metálica 20 comprende un dobléz transversal 24, de tal manera que una porción de la parte de chapa metálica 20 se extiende ligeramente por debajo del plano del ahuecamiento 9.

En ausencia de un refuerzo de chapa metálica, tal como el que se ha representado en la Figura 2, la pared de extremo del paramento interior 4A puede ser soldada directamente a la base o suelo de la carrocería o al larguero.

40 La invención permite, de esta forma, economizar en mano de obra, herramientas y piezas.

**REIVINDICACIONES**

1. Un revestimiento o paramento interior (4A) de pie central para vehículo automóvil, constituido por una pieza de chapa metálica embutida que presenta la forma general de una cubeta alargada que comprende unas paredes laterales (5, 6) y una pared de extremo (7), plegadas o dobladas con respecto a una pared (8) que constituye el fondo de dicha cubeta, de tal modo que dicha pared de extremo (7) está destinada a ser soldada a la base o suelo de la carrocería del vehículo, formando dicha pared (8) el fondo de dicha cubeta que comprende un cajeadado o ahuecamiento (9), destinado a recibir un dispositivo de enrollamiento (10) de cinturón de seguridad, habiéndose dispuesto medios para fijar este dispositivo de enrollamiento (10) de cinturón de seguridad al paramento interior (4A) de pie central, caracterizado por que dichos medios están constituidos por una parte de chapa metálica (20) recortada directamente en dicho paramento interior de pie central.
2. Un paramento interior de pie central de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado por que dicha parte de chapa metálica (20) está recortada en la pared (8) que constituye el fondo de dicha cubeta y se extiende sensiblemente en el plano del ahuecamiento (9) destinado a recibir el dispositivo de enrollamiento (10) de cinturón de seguridad.
3. Un paramento interior de pie central de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizado por que dicha parte de chapa metálica (20) está constituida por una placa que sobresale de un borde (9a) del ahuecamiento (9) próximo al doblado (8a) de dicha pared de extremo (7).
4. Un paramento interior de pie central de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado por que dicha parte de chapa metálica (20) comprende unos orificios (21, 22) para la fijación del dispositivo de enrollamiento (10) de cinturón de seguridad.
5. Un paramento interior de pie central de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizado por que dicha parte de chapa metálica (20) comprende un repliegue o reborde (23) formado en cada uno de sus dos bordes longitudinales.
6. Un paramento interior de pie central de acuerdo con la reivindicación 5, caracterizado por que dicho reborde (23) se extiende a partir de la base de dicha parte de chapa metálica (20), en una parte de cada uno de sus dos bordes longitudinales.
7. Un paramento interior de pie central de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 6, caracterizado por que dicha parte de chapa metálica (20) comprende, además, un doblado transversal (24), de tal manera que una porción de dicha parte de chapa metálica (20) se extiende ligeramente por debajo del plano del ahuecamiento (9).
8. Un vehículo automóvil cuya carrocería comprende dos piezas centrales, cada una de las cuales comprende un revestimiento o paramento interior (4A) de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizado por que dicha pared de extremo (7) del paramento interior está soldada directamente a la base o suelo de la carrocería, sin ningún refuerzo intermedio.

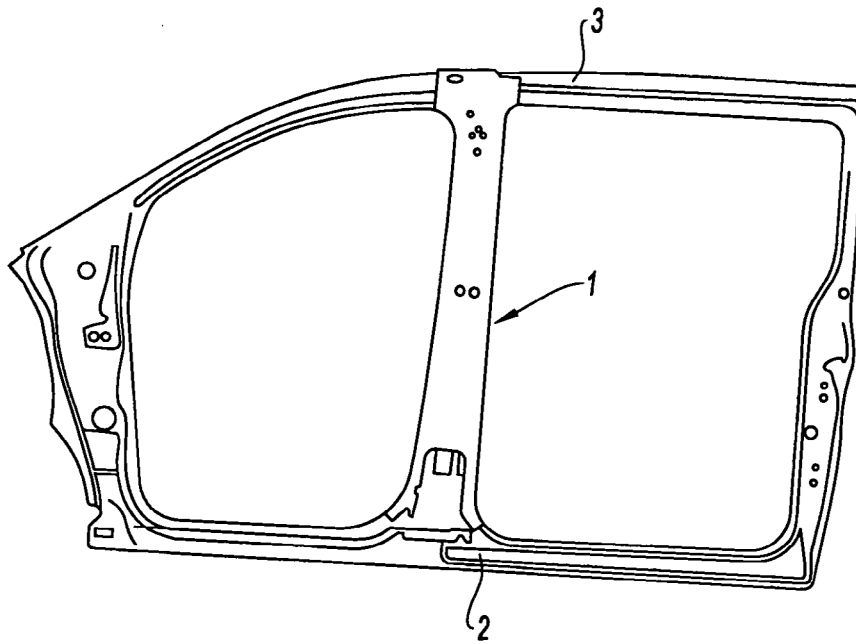


Fig. 1

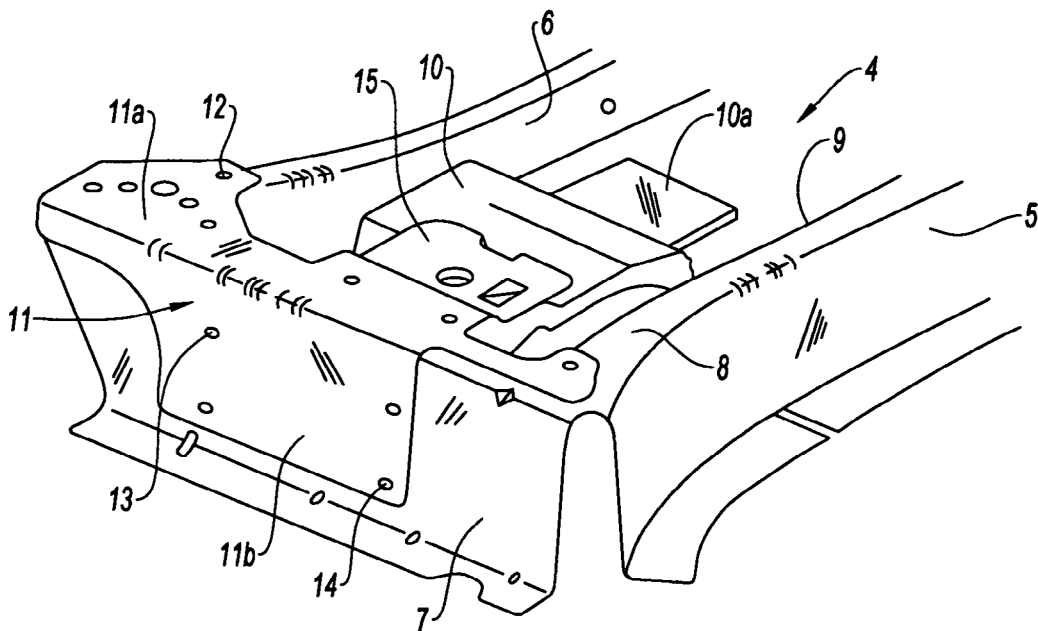


Fig. 2

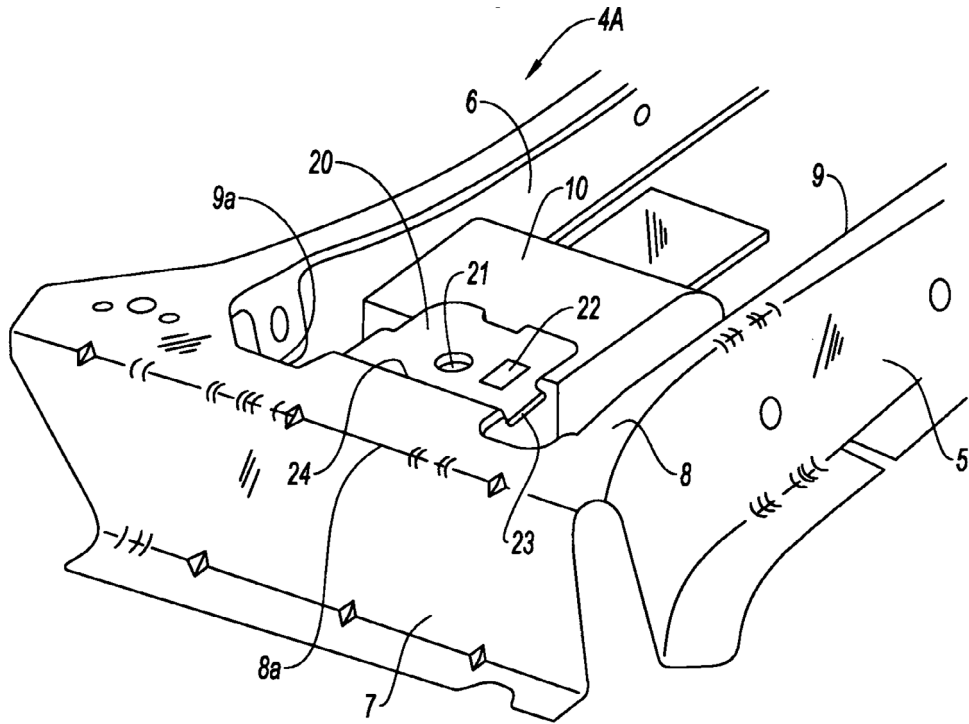


Fig. 3

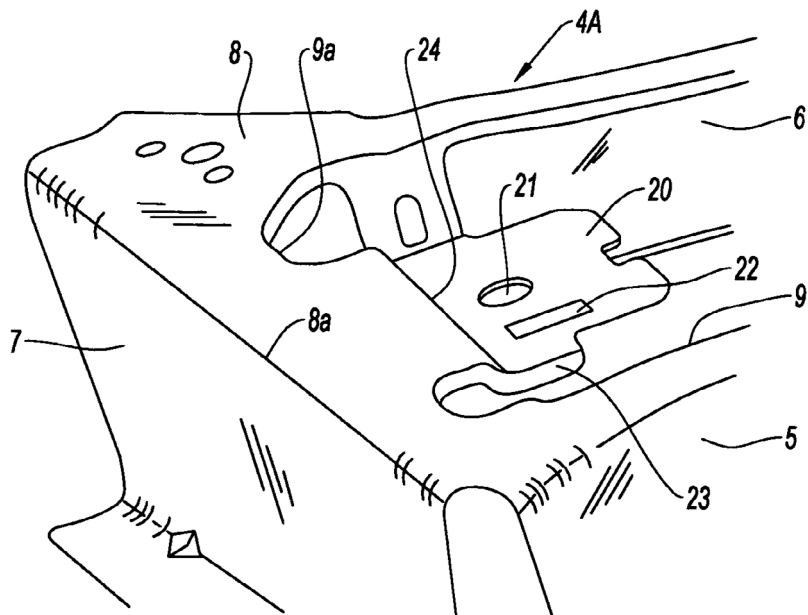


Fig. 4