

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 377 445**

51 Int. Cl.:
B60N 2/30 (2006.01)
B60N 2/42 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

- 96 Número de solicitud europea: **09175348 .3**
96 Fecha de presentación: **09.11.2009**
97 Número de publicación de la solicitud: **2184202**
97 Fecha de publicación de la solicitud: **12.05.2010**

54 Título: **Asiento para vehículo automóvil**

30 Prioridad:
10.11.2008 FR 0857624

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:
27.03.2012

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
27.03.2012

73 Titular/es:
**PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILES SA
ROUTE DE GISY
78140 VÉLIZY-VILLACOUBLAY, FR**

72 Inventor/es:
Combeau, Frédéric

74 Agente/Representante:
de Elzaburu Márquez, Alberto

ES 2 377 445 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

Asiento para un vehículo automóvil

La presente invención se refiere a un asiento para un vehículo automóvil, del tipo que comprende:

- una base;

5 - un respaldo montado a rotación sobre la base; y

- medios de basculamiento de la base y del respaldo entre una posición de utilización en la cual el respaldo está enderezado con respecto a la base, y una posición escamoteada en una depresión dispuesta en un piso del vehículo y en la cual el respaldo está abatido sobre la base.

10 Actualmente, se conocen vehículos automóviles que tienen tres filas de asientos cuyas filas están numeradas de 1 a 3 yendo de la parte delantera hacia la parte trasera del vehículo, es decir una fila de asientos delanteros, una fila de asientos intermedios y una fila de asientos traseros.

Los asientos de las filas 1 y 2 están colocados respectivamente enfrente de las puertas delantera y trasera del vehículo, mientras que los asientos de la fila 3 están situados en la zona del vehículo reservada al espacio de carga.

15 Los asientos de la fila 3, por asiento se entiende un asiento individual o una banqueta que puede acoger a dos o tres pasajeros, pueden presentar una estructura que permite su escamoteo en una depresión prevista en el piso del vehículo cuando no se requiere su utilización. De esta manera, el espacio de carga del vehículo recobra su plena capacidad.

La facultad de escamoteo de los asientos de la fila 3 se considera por tanto extremadamente útil.

20 Sin embargo, las cinemáticas existentes de tales asientos, que, por una parte, permiten el mantenimiento de estos asientos en una posición de utilización y, por otra, su escamoteo en una depresión, presentan generalmente un conjunto de bielas articuladas que forman sistemas complejos, tales como el descrito en el documento US 2004/0169404 A1. Además, el posicionamiento y la fijación del conjunto de bielas articuladas en el fondo de la depresión no son operaciones fáciles de realizar para los operarios.

La invención tiene por objetivo proponer un sistema de fabricación, de montaje y de utilización más simples.

25 El documento WO-A-2006/130975 describe un asiento de acuerdo con el preámbulo de la reivindicación 1.

A tal efecto, la invención tiene por objeto un asiento del tipo antes citado que comprende al menos un pie delantero y al menos un pie trasero, caracterizado porque los citados medios de basculamiento comprenden, cada uno, una primera extremidad montada articulada a la base, y una segunda extremidad que reposa sobre el fondo de la depresión y montada articulada al menos a una pieza de fijación fijada al piso sensiblemente en el borde de la depresión.

30 El asiento de acuerdo con la invención puede comprender una o varias de las características siguientes, que constituyen el objeto de las reivindicaciones dependientes:

- los medios de basculamiento comprenden dos pies delanteros sensiblemente paralelos cuyas primeras extremidades están fijadas a un tubo transversal superior montado articulado a la base, y cuyas segundas extremidades están fijadas a un tubo transversal inferior montado articulado a una pieza de fijación;

35 - la pieza de fijación del citado al menos un pie delantero está formada por una escuadra que comprende una placa apta para ser fijada al piso y prolongada por al menos una pata que tiene una extremidad libre curvada que determina un paso tubular para el tubo transversal inferior;

- los medios de basculamiento comprenden dos pies traseros sensiblemente paralelos cuyas primeras extremidades están articuladas a la base, y cuyas segundas extremidades están articuladas a un vástago transversal inferior solidario en cada extremidad de una pieza de fijación;

40 - el tubo transversal inferior está unido al vástago transversal inferior por al menos una barra de unión longitudinal que se extiende entre la citada extremidad curvada y el citado vástago transversal;

- cada pieza de fijación de los pies traseros está formada por una escuadra que comprende una placa apta para ser fijada al piso y prolongada por una pata solidaria de la extremidad correspondiente del vástago transversal inferior;

45 - el asiento comprende al menos un órgano antiintrusión fijado al citado al menos un pie delantero y adaptado para introducirse en un orificio practicado en la pieza de fijación del citado al menos un pie delantero; y

- el asiento comprende un muelle dispuesto en el tubo transversal inferior con el fin de amortiguar el escamoteo y de participar en el levantamiento del asiento.

5 La invención tiene por objeto igualmente un vehículo automóvil, del tipo que comprende un piso en el cual está dispuesta una depresión, caracterizado porque comprende al menos un asiento tal como el descrito anteriormente, siendo recibido el asiento en la depresión y fijado al piso por las piezas de fijación.

La invención se comprenderá mejor con la lectura de la descripción que sigue, dada únicamente a título de ejemplo y hecha refiriéndose a los dibujos anejos, en los cuales:

- la Figura 1 es una vista en perspectiva, desde la parte delantera, de una parte de un vehículo automóvil equipado con dos asientos de acuerdo con la invención;

10 - la Figura 2 es una vista en perspectiva, desde la parte delantera, de uno de los dos asientos de la Figura 1;

- la Figura 3 es una vista en perspectiva, desde la parte trasera, del asiento de la Figura 2;

- la Figura 4 es una vista análoga a la de la Figura 3 que muestra en detalle la parte delantera del asiento;

- la figura 5 es una vista en perspectiva, desde el interior, de medios de mando de basculamiento del asiento de la Figura 2; y

15 - las Figuras 6, 7 y 8 son vistas laterales del asiento de la Figura 2 respectivamente en posiciones de utilización, de repisa y escamoteada.

En todo lo que sigue, los términos de posición y de orientación utilizados se entienden con respecto a las orientaciones habituales de un vehículo automóvil.

20 La Figura 1 representa, de modo esquemático, una parte 10 de un habitáculo de vehículo automóvil que tiene tres filas de asientos numeradas de 1 a 3, una fila de asientos delanteros, una fila de asientos intermedios y una fila de asientos traseros.

Los asientos de las filas 1 y 2 (no representados) están colocados respectivamente enfrente de las puertas delantera y trasera 12 del vehículo, y los asientos 14 de la fila 3, aquí en número de dos, están colocados en el espacio de carga 16 del vehículo.

25 El asiento 14A está en una posición de utilización y el asiento 14B está en una posición de repisa como se explicará más en detalle posteriormente.

Cada asiento 14 puede quedar escamoteado y para esto, el vehículo presenta en su piso 18 dos depresiones 20 de recogida de los asientos 14.

Las depresiones 20 tienen una forma sensiblemente paralelepípedica.

30 Los asientos 14A y 14B son idénticos y en lo que sigue solo se describirá uno de estos asientos, indicado por 14.

Como se ve mejor en las Figuras 2 y 3, el asiento 14 comprende una base 22, un respaldo 24 montado rotatorio sobre la base 22, un apoyacabezas 26 montado en el respaldo 24 y medios 28 de basculamiento de la base 22 y del respaldo 24.

La base 22 comprende un cojín de base 30 fijado a una armadura de base 32.

35 La armadura de base 32 comprende dos barras laterales 34 unidas entre sí por dos barras transversales 36.

Cada barra lateral 34 presenta un resalte 38 sensiblemente semicircular que sobresale hacia la parte superior de la extremidad trasera de la barra lateral 34 correspondiente.

El respaldo 24 comprende un cojín de respaldo 40 fijado a una armadura de respaldo 42.

40 La armadura de respaldo 42 comprende dos montantes laterales 44 unidos entre sí por un montante transversal superior 46 sensiblemente en forma de U.

Los montantes laterales 44 están articulados, a nivel de su extremidad inferior, a los resaltes 38 de la armadura de base 32 alrededor de un eje transversal Y.

Al respaldo 24 está fijada una placa 47, representada en la Figura 2, de forma sensiblemente rectangular.

El asiento 14 comprende medios de mando del pivotamiento del respaldo 24 sobre la base 22.

Estos medios de mando comprenden un elemento de mando de inclinación 48 del respaldo 24 con respecto a la base 22, que comprende moletas de regulación 50 unidas por un vástago transversal 52.

Las moletas 50 están dispuestas en cada lado del respaldo 24, atravesando las extremidades del vástago 52 los resaltes 38 y las extremidades inferiores de los montantes laterales 44.

- 5 El elemento de mando de inclinación 48 está unido a un mecanismo de leva de manera que regula la posición angular del respaldo 24 con respecto a la base 22.

El reposacabezas 26 es regulable en altura, y está montado en el respaldo 24 por intermedio de dos pasadores 54 fijados al montante transversal 46 de la armadura de respaldo 42.

- 10 Los medios 28 de basculamiento de la base 22 y del respaldo 24 comprenden al menos un pie delantero 56, al menos un pie trasero 58 y al menos una pieza 60 de fijación de la base 22 al piso 18 sensiblemente en el borde de la depresión 20.

En el ejemplo de realización representado en las Figuras, los medios 28 de basculamiento de la base 22 y del respaldo 24 comprenden dos pies delanteros 56, dos pies traseros 58 y tres piezas 60 de fijación de la base 22 al piso 18.

- 15 Los pies delantero y trasero 56, 58 comprenden, cada uno, una primera extremidad montada articulada a la base 22, y una segunda extremidad que reposa sobre el fondo de la depresión 20 y montada articulada al menos a una pieza de fijación 60.

Los pies delanteros 56 presentan una forma sensiblemente cilíndrica y están dispuestos sensiblemente paralelos.

- 20 Los pies delanteros 56 están unidos uno al otro por un tubo transversal superior 62 y un tubo transversal inferior 64 fijados respectivamente a sus primera y segunda extremidades, estando dispuestos los tubos 62 y 64 sensiblemente paralelos entre sí y sensiblemente perpendiculares a los pies delanteros 56.

El tubo superior 62 está colocado transversalmente en una parte delantera de la base 22, y montado rotatorio alrededor de su eje principal entre las dos barras laterales 34.

El tubo superior 62 es preferentemente un tubo antisubmarinado.

- 25 El tubo inferior 64 reposa sobre el fondo en la parte delantera de la depresión 20, y está montado rotatorio alrededor de su eje principal con respecto a una pieza de fijación delantera 60A.

Un muelle 65 (véase la Figura 4) dispuesto alrededor del tubo inferior 64 permite amortiguar el escamoteo y participa en el levantamiento del asiento 14.

- 30 La pieza de fijación delantera 60A está formada por una escuadra que comprende una placa metálica 66 prolongada por dos patas 68 cuya extremidad libre está curvada sobre ella misma, determinando un paso tubular de manera que encierra al tubo inferior 64.

La placa 66 está fijada al piso 18, en la parte delantera y sensiblemente en el borde de la depresión 20, por un órgano de fijación, tal como un tornillo 70.

- 35 Entre la placa 66 y el piso 18 están previstos patines elásticos 71, a una y otra parte del tornillo 70, y permiten obtener un apoyo perfecto entre la placa 66 y el piso 18, sin basculamiento alrededor del eje longitudinal X del vehículo (véase la Figura 2), de manera que se equilibra la parte delantera del asiento 14.

Los pies traseros 58 presentan una forma sensiblemente plana y están dispuestos sensiblemente paralelos.

Cada pie trasero 58 está articulado, por su primera extremidad superior, a la extremidad trasera de las barras laterales 34 de la armadura de base 32.

- 40 Los pies traseros 58 están igualmente articulados, por su segunda extremidad inferior que reposa sobre el fondo en la parte trasera de la depresión 20, alrededor de un mismo vástago transversal inferior 72.

El vástago inferior 72 está fijado por sus extremidades a dos piezas de fijación trasera 60B dispuestas a una y otra parte de la base 22.

- 45 Cada pieza de fijación trasera 60B está formada por una escuadra que comprende una placa metálica 74 prolongada sensiblemente en dirección perpendicular por una pata 75 fijada a la extremidad correspondiente del vástago inferior 72.

La placa 74 está fijada al piso 18, sensiblemente en el borde de la depresión 20, por un órgano de fijación, tal como un tornillo 70.

Los pies delantero y trasero 56, 58 están unidos entre sí por dos barras de unión longitudinales 76 fijadas, por una parte, a la extremidad curvada de las patas 68 de la pieza de fijación delantera 60A y, por otra, al vástago inferior 72.

- 5 Refiriéndose a la Figura 4, el asiento 14 comprende un dispositivo antiintrusión 78 que permite reforzar el asiento 14 en situaciones difíciles.

El dispositivo antiintrusión 78 comprende dos órganos antiintrusión 80, dos cables por ejemplo, provistos cada uno de un tope antirruído 82.

- 10 Cada cable antiintrusión 80 está soldado a uno de los pies delanteros 56 y atraviesa un orificio 84 practicado en una de las patas 68 de la pieza de fijación delantera 60A.

El dispositivo antiintrusión 78 es particularmente útil:

- durante un choque delantero, cuando el glúteo del pasajero entra en contacto con el tubo antisubmarinado 62, el dispositivo antiintrusión 78 permite limitar el hundimiento de la parte delantera del asiento 14 y evitar así que el pasajero se deslice por debajo de la correa ventral del cinturón de seguridad;

- 15 - durante un choque trasero a baja velocidad, el dispositivo antiintrusión 78 permite limitar las deformaciones del asiento 14 y evitar así su reemplazamiento;

- durante un choque trasero a gran velocidad, el dispositivo antiintrusión 78 permite mantener el asiento 14 en la parte delantera, evitando así el basculamiento del asiento 14 alrededor de las piezas de fijación trasera 60B; y

- durante un choque lateral, el dispositivo antiintrusión 78 permite limitar el hundimiento del asiento 14 en el costado.

- 20 La base 22 comprende además una guarnición de base formada por un conjunto 86 de cables unidos por correas, estando enganchado el conjunto 86 al tubo superior 62 y a la barra transversal trasera 36.

El asiento 14 comprende medios de mando del basculamiento de la base 22 y del respaldo 24 desde una posición de utilización hasta una posición escamoteada, pasando por una posición de repisa.

- 25 Como está representado en las Figuras 3 y 5, estos medios de mando comprenden un elemento de mando de escamoteo 88 del asiento 14 unido a un mecanismo de leva, que será descrito posteriormente.

El elemento de mando de escamoteo 88 comprende un árbol transversal 90 dispuesto detrás de la barra transversal 36 de la armadura de base 32, y prolongado en cada extremidad por una placa lateral 92.

Cada placa lateral 92 se extiende sensiblemente perpendicular al eje del árbol 90, y está articulada al pie trasero 58 correspondiente alrededor de un eje transversal.

- 30 Cada placa lateral 92 presenta una entalladura 94 que se encaja en un eje 96 previsto en el pie trasero 58 respectivo de manera que bloquea al pie trasero 58 en posición.

Cada placa lateral 92 tiene además un saliente 98 que se extiende lateralmente hacia el exterior desde la superficie de la placa lateral 92 respectiva.

- 35 El asiento 14 comprende un mecanismo de leva 100 (véase la Figura 5) a una y otra parte de la base 22 que permite regular la posición angular del respaldo 24 con respecto a la base 22 y abatir completamente el respaldo 24 sobre la base 22.

El mecanismo de leva 100 está unido a la moleta de regulación 50 del elemento de mando de inclinación 48, al saliente 98 del elemento de mando de escamoteo 88, y a la extremidad inferior del montante lateral 44 de la armadura de respaldo 42.

- 40 Refiriéndose a las Figuras 6, 7 y 8, se va a describir ahora el funcionamiento del asiento 14.

Inicialmente, el asiento 14 está en posición de utilización (véase la Figura 6) que permite a un usuario sentarse sobre el asiento 14.

En la posición de utilización, el respaldo 24 está enderezado con respecto a la base 22, formando sensiblemente un ángulo de 90° con la base 22.

Los pies delanteros 56 se extienden sensiblemente verticales, ligeramente inclinados con respecto a la vertical de manera que aseguran la estabilidad de la base 22.

Los cables antiintrusión 80 atraviesan los orificios 84 de la pieza de fijación delantera 60A, activando por este hecho el dispositivo antiintrusión 78 en caso de choque.

5 Los pies traseros 58 se extienden sensiblemente verticales, ligeramente inclinados con respecto a la vertical de manera que aseguran la estabilidad de la base 22.

10 Quedando la base 22 ligeramente inclinada hacia la parte trasera, los pies traseros 58 son más cortos que los pies delanteros 56, y están ligeramente más inclinados con respecto a la vertical que los pies delanteros 56 de manera que absorben el ángulo de rotación efectuado por los pies delanteros 56 durante el paso de la posición de utilización a la posición escamoteada.

Los pies traseros 58 están bloqueados en posición por el elemento de mando de escamoteo 88, encajándose las entalladuras 94 de las placas laterales 92 en los ejes 96.

En la posición de utilización, el usuario del asiento 14 tiene la posibilidad de regular la inclinación del respaldo 24 con respecto a la base 22 para un confort óptimo.

15 En este caso, el usuario gira la moleta de regulación 50, lo que activa el mecanismo de leva 100 (véase la Figura 5) y el respaldo 24 bascula así hacia la parte delantera o hacia la parte trasera, según el sentido de rotación de la moleta 50.

Cuando el usuario desea aumentar la capacidad del espacio de carga 16 del vehículo, éste procede de la manera siguiente.

20 En primer lugar, el usuario regula la altura del apoyacabezas 26 de modo que este último quede dispuesto en la proximidad del respaldo 24.

A continuación, el usuario acciona el elemento de mando de escamoteo 88 agarrándole manualmente y levantándolo ligeramente hacia arriba.

25 Esta acción activa el mecanismo de leva 100 (véase la Figura 5) y hace bascular el respaldo 24 hacia la parte delantera; el respaldo 24 queda entonces abatido sobre la base 22.

El asiento 14 queda, así, en posición de repisa (véase la Figura 7), permitiendo al usuario colocar objetos sobre la placa 47 que se encuentra sensiblemente horizontal.

Para escamotear completamente el asiento 14 en la depresión 20, el usuario levanta el elemento de mando de escamoteo 88 de manera que libera los ejes 96 de las entalladuras 94.

30 Los pies traseros 58 quedan entonces desbloqueados y libres de pivotar.

Tirando simplemente del elemento de mando de escamoteo 88 hacia la parte trasera, los pies delantero y trasero 56, 58 efectúan un movimiento de rotación hacia la parte trasera hasta reposar sobre el fondo de la depresión 20.

El asiento 14 se encuentra entonces en la posición escamoteada (véase la Figura 8), quedando el respaldo 24 abatido sobre la base 22 y extendiéndose los pies delantero y trasero 56, 58 sensiblemente horizontales.

35 En la posición escamoteada, la placa 47 fijada al respaldo 24 obtura la depresión 20 y queda sensiblemente a haces con el piso 18.

El asiento 14 queda recogido en la depresión 20, aumentando así la capacidad del espacio de carga 16 del vehículo.

40 Para levantar el asiento 14 de la posición escamoteada a la posición de utilización, el usuario tira, por ejemplo por medio de una correa prevista en la parte superior del respaldo 24, del asiento 14 hacia arriba y hacia la parte delantera.

El asiento 14 se encuentra en la posición de repisa de la Figura 7.

El usuario levanta entonces el respaldo 24.

El asiento 14 queda en posición de utilización de la Figura 6.

45 La invención propone, por tanto, un asiento que puede quedar recogido en una depresión de un piso de vehículo en un solo movimiento y con una sola mano, y cuya cinemática de escamoteo es muy simple.

De acuerdo con la invención, el dispositivo antiintrusión está completamente integrado en el asiento, lo que permite limitar las dispersiones en la caja del vehículo durante el montaje del asiento en el piso.

5 Además, el montaje del asiento en el piso del vehículo requiere un número mínimo de piezas de fijación, aquí en número de tres. Estas piezas de fijación pueden ser fijadas fácilmente al piso del vehículo por un operario. En efecto, basta que éste coloque el asiento en la depresión correspondiente y que proceda a la fijación de estas piezas de fijación al piso.

Además, no necesitando ser optimizado el espacio de carga del vehículo cuando el asiento es utilizado, se puede aumentar las anchuras así como las longitudes de base y de respaldo.

En variante, el asiento es un asiento de fila 2.

10 En variante todavía, la invención se aplica a una banqueta de dos o tres plazas, estando adaptada en consecuencia la forma de la depresión para recibir a la banqueta.

Continuando en variante, la placa fijada al respaldo comprende equipos diversos, tales como un brazo de asiento y/o un portavasos, destinados especialmente a un usuario de un asiento adyacente al asiento puesto en posición de repisa.

15

REIVINDICACIONES

1. Asiento (14) para un vehículo automóvil, del tipo que comprende:
 - una base (22);
 - un respaldo (24) montado a rotación sobre la base (22); y
- 5 - medios (28) de basculamiento de la base (22) y del respaldo (24) entre una posición de utilización en la cual el respaldo (24) está enderezado con respecto a la base (22), y una posición escamoteada en una depresión (20) dispuesta en un piso (18) del vehículo y en la cual el respaldo (24) está abatido sobre la base (22), que comprenden al menos un pie delantero (56) y al menos un pie trasero (58), caracterizado porque los citados medios de basculamiento (28) comprenden, cada uno, una primera extremidad montada articulada a la base (22), y una segunda extremidad que reposa sobre el fondo de la depresión (20) y montada articulada al menos a una pieza de fijación (60) fijada al piso (18) sensiblemente en el borde de la depresión (20).
- 10
2. Asiento (14) de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado porque los medios de basculamiento (28) comprenden dos pies delanteros (56) sensiblemente paralelos cuyas primeras extremidades están fijadas a un tubo transversal superior (62) montado articulado a la base (22), y cuyas segundas extremidades están fijadas a un tubo transversal inferior (64) montado articulado a una pieza de fijación (60A).
- 15
3. Asiento (14) de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizado porque la pieza de fijación (60A) del citado al menos un pie delantero (56) está formada por una escuadra que comprende una placa (66) apta para ser fijada al piso (18) y prolongada por al menos una pata (68) que tiene una extremidad libre curvada que determina un paso tubular para el tubo transversal inferior (64).
- 20
4. Asiento (14) de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque los medios de basculamiento (28) comprenden dos pies tra-seros (58) sensiblemente paralelos cuyas primeras extremidades están articuladas a la base (22) y cuyas segundas extremidades están articuladas a un vástago transversal inferior (72) solidario en cada extremidad de una pieza de fijación (60B).
- 25
5. Asiento (14) de acuerdo con las reivindicaciones 3 y 4 tomadas conjuntamente, caracterizado porque el tubo transversal inferior (64) está unido al vástago transversal inferior (72) por al menos una barra de unión longitudinal (76) que se extiende entre la citada extremidad curvada y el citado vástago transversal (72).
- 30
6. Asiento (14) de acuerdo con las reivindicaciones 4 o 5, caracterizado porque cada pieza de fijación (60B) de los pies traseros (58) está formada por una escuadra que comprende una placa (74) apta para ser fijada al piso (18) y prolongada por una pata (75) solidaria de la extremidad correspondiente del vástago transversal inferior (72).
- 35
7. Asiento (14) de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6, caracterizado porque comprende al menos un órgano antiintrusión (80) fijado al citado al menos un pie delantero (56) y adaptado para introducirse en un orificio (84) practicado en la pieza de fijación (60A) del citado al menos un pie delantero (56).
8. Asiento (14) de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizado porque comprende un muelle (65) dispuesto en el tubo transversal inferior (64) de manera que amortigua el escamoteo y que participa en el levantamiento del asiento (14).
9. Vehículo automóvil, del tipo que comprende un piso (18) en el cual está dispuesta una depresión (20), caracterizado porque comprende al menos un asiento (14) de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, siendo recibido el asiento (14) en la depresión (20) y fijado al piso (18) por las piezas de fijación (60).

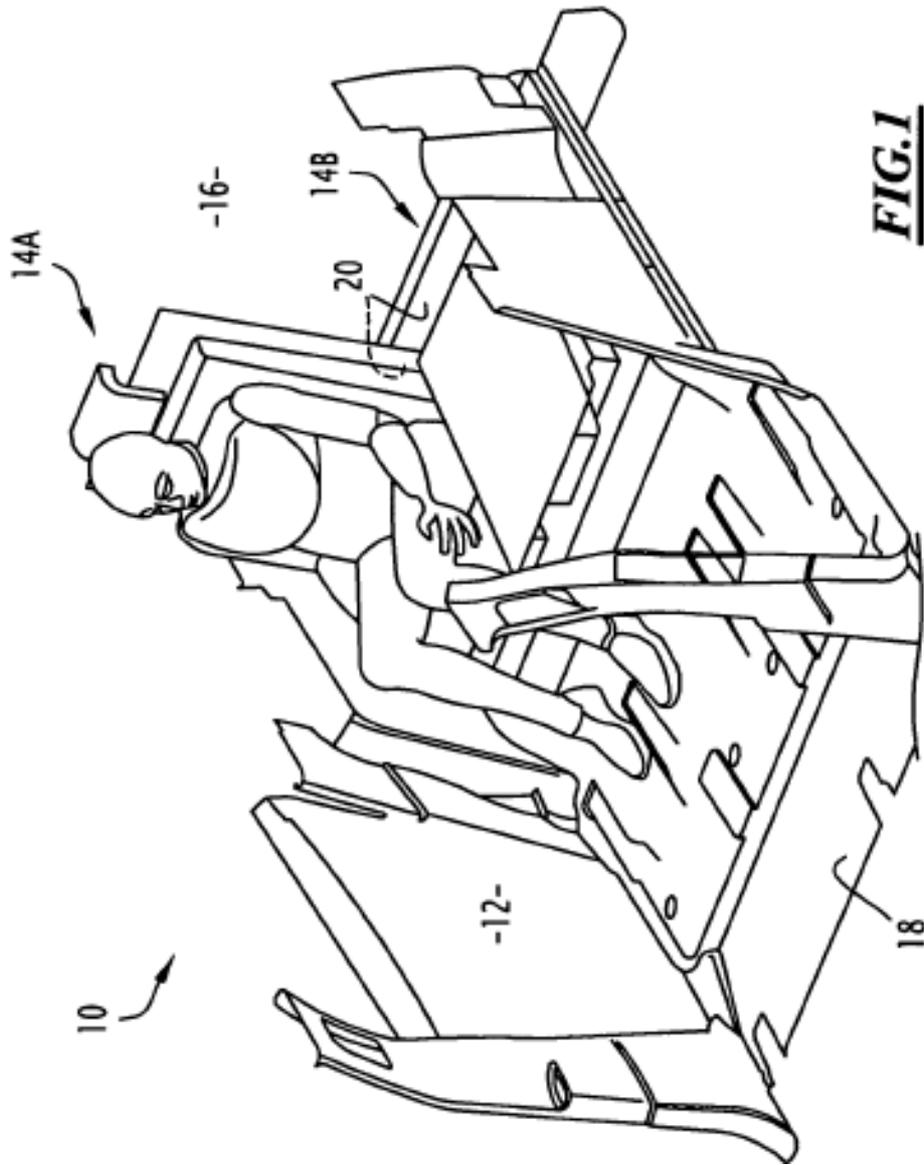


FIG. 1

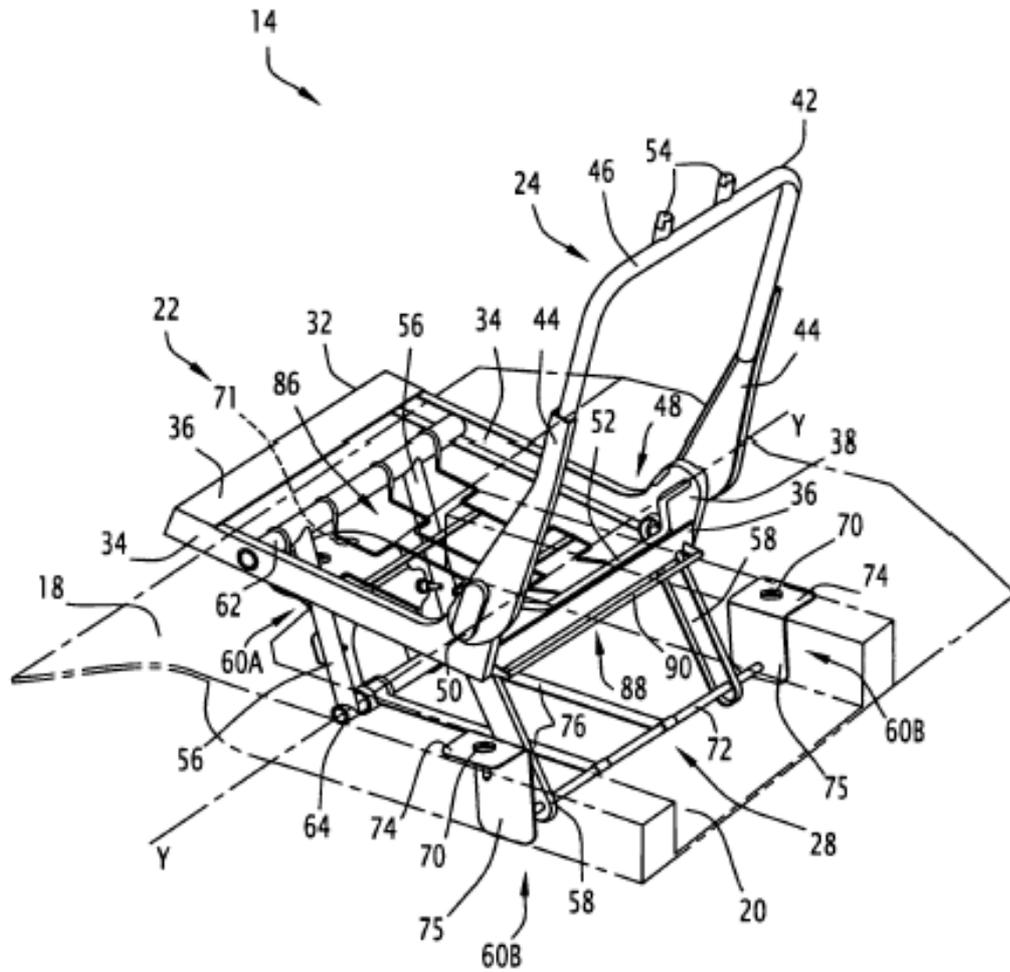


FIG.3

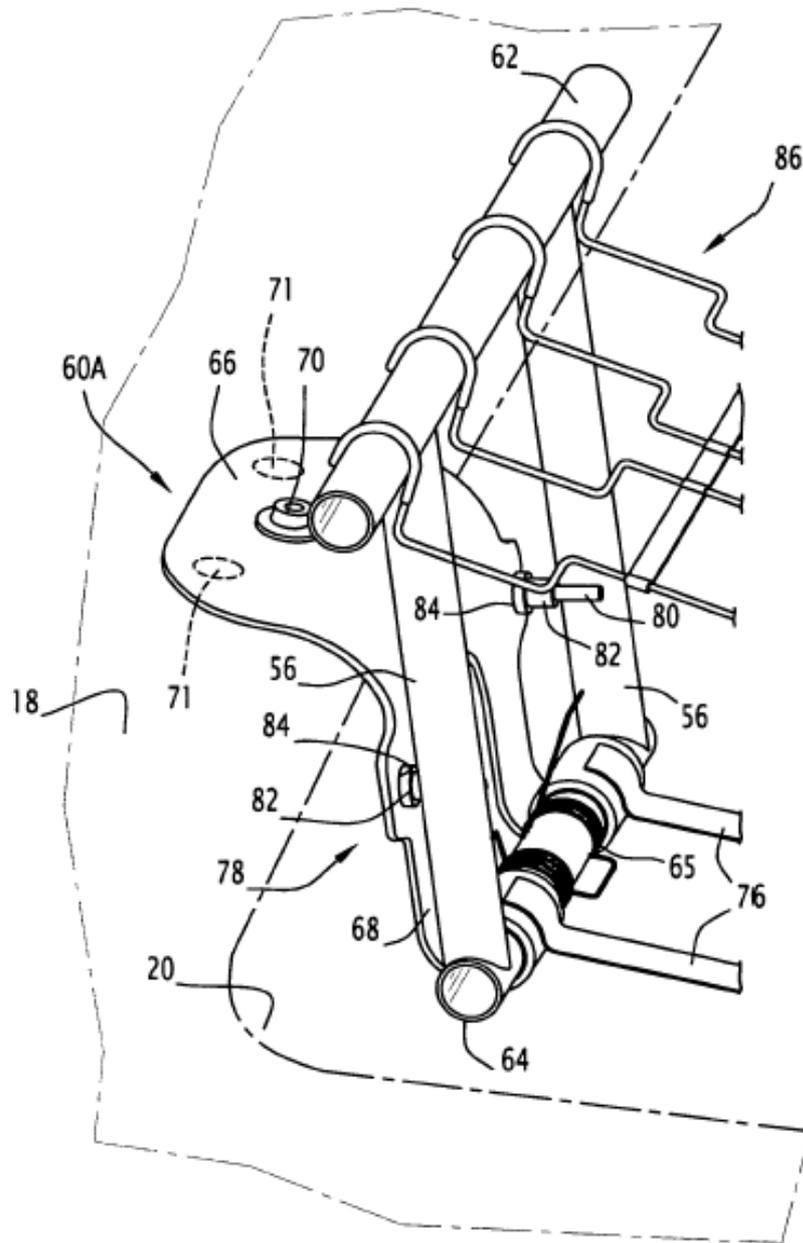


FIG.4

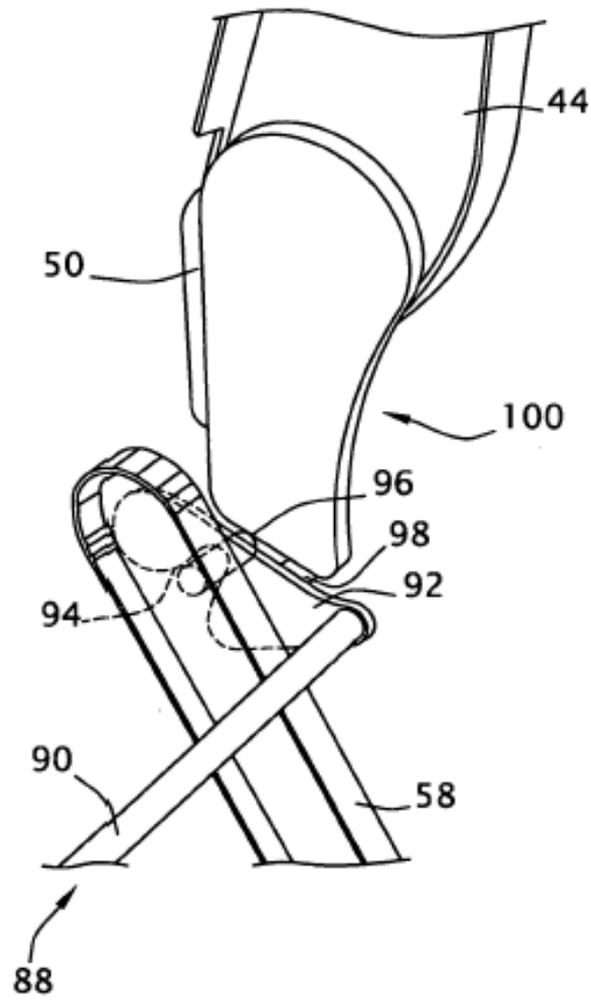


FIG.5

