

19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 393 671**

51 Int. Cl.:

**B60N 2/20** (2006.01)

**B60R 7/04** (2006.01)

**B60N 2/06** (2006.01)

**B60N 3/10** (2006.01)

**B60N 2/30** (2006.01)

**B60N 2/01** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **03020943 .1**

96 Fecha de presentación: **16.09.2003**

97 Número de publicación de la solicitud: **1400396**

97 Fecha de publicación de la solicitud: **24.03.2004**

54 Título: **Estructura de asiento para vehículo**

30 Prioridad:

**19.09.2002 JP 2002273350**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:

**27.12.2012**

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:

**27.12.2012**

73 Titular/es:

**HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA  
(100.0%)  
1-1, MINAMI-AOYAMA 2-CHOME, MINATO-KU  
TOKYO, JP**

72 Inventor/es:

**KAYUMI, TETSUYA;  
SHIROSE, OSAMU;  
WATANABE, SHINSUKE;  
NAKAMURA, YOSHINORI y  
KOIKE, OHSUKE**

74 Agente/Representante:

**UNGRÍA LÓPEZ, Javier**

ES 2 393 671 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**

Estructura de asiento para vehículo

**5 Antecedentes de la invención****Campo de la invención**

10 La presente invención se refiere a una estructura de asiento para un vehículo (véase, por ejemplo, US 5.720.514 A, correspondiente al preámbulo de la reivindicación 1).

**Descripción de la técnica relacionada**

15 Como ejemplos de una técnica relativa a una estructura de asiento para un vehículo, se conoce hacer una porción central de un cojín de asiento separable de su cuerpo principal de modo que se pueda formar un compartimiento guardaobjetos en forma de caja que tenga un espacio que pueda ser usado para almacenar y/o colocar artículos, pertenencias, etc (a continuación también se denomina simplemente un compartimiento guardaobjetos en forma de caja) rodeado por el resto del cojín de asiento con su porción superior abierta. Además, es conocida la colocación de un elemento de cubierta en la porción de abertura del compartimiento guardaobjetos en forma de caja de modo que se pueda abrir y cerrar libremente como se describe en la Solicitud de Patente japonesa no examinada, primera publicación número Hei 2-220936, por ejemplo.

20 Sin embargo, si se forma un compartimiento guardaobjetos en forma de caja con una parte superior abierta quitando una porción central de un cojín de asiento como se ha descrito anteriormente, la porción central del cojín de asiento se debe quitar cada vez que el compartimiento guardaobjetos en forma de caja se forme para colocar pertenencias, etc, y esto es muy molesto para el conductor y los pasajeros de un vehículo. Además, hay tendencia a que el tamaño del compartimiento guardaobjetos en forma de caja sea insuficiente dado que el espacio está formado sustancialmente por el resto del cojín de asiento del que se ha quitado una parte de la porción central.

**30 Resumen de la invención**

Consiguientemente, un objeto de la invención es proporcionar una estructura de asiento para un vehículo que permite formar fácilmente un compartimiento guardaobjetos en forma de caja (es decir, un espacio en forma de caja que puede ser usado para almacenar, colocar, etc, artículos, pertenencias, etc) y aumentar el tamaño del compartimiento guardaobjetos en forma de caja.

40 Con el fin de lograr el objeto anterior, la presente invención proporciona una estructura de asiento para un vehículo que tiene las características expuestas en la reivindicación 1. Dicha estructura de asiento para un vehículo incluye un par de asientos laterales (por ejemplo, asientos laterales 11, explicados en la realización siguiente) dispuestos en los lados derecho e izquierdo del vehículo; un asiento central (por ejemplo, un asiento central 16, explicado en la realización siguiente) dispuesto entre el par de asientos laterales, incluyendo el asiento central un cojín de asiento (por ejemplo, un cojín de asiento 17, explicado en la realización siguiente) que incluye un elemento dividido delantero (por ejemplo, un elemento dividido delantero 34, explicado en la realización siguiente) y un elemento dividido trasero (por ejemplo, un elemento dividido trasero 35, explicado en la realización siguiente); y un primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja (por ejemplo, un primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64, explicado en la realización siguiente) que se forma cuando el elemento dividido delantero es movido en dirección hacia delante, por una superficie (por ejemplo, una superficie trasera 55, explicada en la realización siguiente) del elemento dividido delantero, una superficie delantera (por ejemplo, una superficie delantera 38, explicada en la realización siguiente) del elemento dividido trasero, y una superficie lateral de un cojín de asiento (por ejemplo, un cojín de asiento 12, explicado en la realización siguiente) de cada uno del par de asientos laterales que miran al asiento central.

50 Obsérvese que el elemento dividido delantero del cojín de asiento del asiento central puede ser movido en la dirección hacia delante, por ejemplo, girando alrededor de su porción de extremo delantero o deslizando en una dirección horizontal.

55 Según la estructura de asiento anterior para un vehículo, cuando el elemento dividido delantero del cojín de asiento del asiento central es movido en la dirección hacia delante, la superficie trasera del elemento dividido delantero, la superficie delantera del elemento dividido trasero, y la superficie lateral del cojín de asiento de cada uno del par de asientos laterales que miran al asiento central forman el compartimiento guardaobjetos en forma de caja que tiene una parte superior abierta. Consiguientemente, solamente hay que mover el elemento dividido delantero para formar el compartimiento guardaobjetos en forma de caja, y no hay que quitar el cojín de asiento cada vez. Además, dado que las superficies laterales derecha e izquierda del compartimiento guardaobjetos en forma de caja están formadas por la superficie lateral de cada uno de los asientos laterales derecho e izquierdo, es posible aumentar la anchura del compartimiento guardaobjetos en forma de caja en comparación con un caso donde las superficies laterales derecha e izquierda del compartimiento guardaobjetos en forma de caja están formadas por una parte del asiento central.

Se describen características adicionales de la invención en las reivindicaciones dependientes.

5 Una realización preferida de la presente invención proporciona una estructura de asiento para un vehículo como la  
 expuesta en la reivindicación 1, donde, según la reivindicación 2, el elemento dividido delantero es movido en  
 dirección hacia delante girando alrededor de un lado de extremo delantero del elemento dividido delantero de  
 manera que se invierte con el lado superior hacia abajo, y se facilita una primera parte de bandeja (por ejemplo, una  
 parte de bandeja 57, explicada en la realización siguiente) en una superficie superior (por ejemplo, una superficie  
 superior 56 explicada en la realización siguiente), después de la inversión, del elemento dividido delantero.

10 Según la estructura de asiento anterior para un vehículo de dicha realización preferida de la invención, cuando el  
 elemento dividido delantero se gira para formar el compartimiento guardaobjetos en forma de caja, el elemento  
 dividido delantero se invierte de modo que la parte de bandeja esté dispuesta en su superficie superior, y por lo tanto  
 los pasajeros sentados en los asientos laterales derecho e izquierdo pueden usar el elemento dividido delantero del  
 15 asiento central como una bandeja.

Otra realización de la presente invención proporciona una estructura de asiento para un vehículo como la expuesta  
 en dicha realización preferida de la invención según la reivindicación 2, donde (según la reivindicación 4) el asiento  
 20 central puede deslizar en dirección hacia atrás dentro de un rango incluyendo una posición donde una porción de  
 extremo delantero de la primera parte de bandeja después de la inversión del elemento dividido delantero se alinea  
 con una porción de extremo delantero del par de asientos laterales.

Según la estructura de asiento anterior para un vehículo de dicha realización adicional de la invención según la  
 reivindicación 4, el uso de la parte de bandeja por parte de los pasajeros sentados en los asientos laterales derecho  
 25 e izquierdo se puede mejorar más cuando el asiento central se desliza en dirección hacia atrás hasta que llega a una  
 posición donde la porción de extremo delantero de la parte de bandeja, después de la inversión del elemento dividido  
 delantero, se alinea con la porción de extremo delantero del par de asientos laterales. Además, el elemento dividido  
 delantero del asiento central en un estado delantero girado no interfiere, por ejemplo, cuando los pasajeros cambian  
 sus asientos entre los asientos laterales derecho e izquierdo.

30 Otra realización proporciona una estructura de asiento para un vehículo como la expuesta en alguna de dichas  
 realizaciones de la invención, incluyendo además (según la reivindicación 5): un segundo compartimiento  
 guardaobjetos en forma de caja (por ejemplo, un segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja 67,  
 explicado en la realización siguiente) dispuesto debajo del primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja,  
 35 teniendo el segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja una parte superior abierta que se abre/cierra  
 por un elemento estructural inferior (por ejemplo, un elemento estructural inferior 46 explicado en la realización  
 siguiente) que forma una superficie inferior del primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja.

Según la estructura de asiento anterior para un vehículo según la reivindicación 5, el espacio de almacenamiento  
 40 para un vehículo se incrementa dado que el segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja está dispuesto  
 debajo del primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja y se usa fácilmente abriendo el elemento  
 estructural inferior que forma la superficie inferior del primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja.

Otra realización proporciona una estructura de asiento para un vehículo como la expuesta en alguna de dichas  
 45 realizaciones según las reivindicaciones 1 a 3, donde (según la reivindicación 6) el asiento central incluye un  
 respaldo de asiento (por ejemplo, un respaldo de asiento 18, explicado en la realización siguiente) que se forma de  
 manera que se pueda bajar en una dirección hacia delante con el fin de cubrir la abertura del primer compartimiento  
 guardaobjetos en forma de caja, y una segunda parte de bandeja (por ejemplo, una parte de bandeja 76, explicada  
 50 en la realización siguiente) está dispuesta en una superficie superior (por ejemplo, una superficie superior 75,  
 explicada en la realización siguiente), después de bajarse, del respaldo de asiento.

Según la estructura de asiento anterior para un vehículo según la reivindicación 6, el respaldo de asiento del asiento  
 central puede ser usado como un elemento de cubierta para cubrir la abertura del primer compartimiento  
 55 guardaobjetos en forma de caja cuando se baja en una dirección hacia delante en un estado girado del elemento  
 dividido delantero. Además, dado que la parte de bandeja está dispuesta en la superficie superior del respaldo de  
 asiento bajado, el pasajero/conductor sentado en los asientos laterales derecho e izquierdo puede usar el respaldo  
 de asiento del asiento central como una bandeja.

Otra realización proporciona una estructura de asiento para un vehículo como la expuesta en cualquiera de las  
 60 realizaciones precedentes según las reivindicaciones 1 a 3 donde, según la reivindicación 7, el asiento central  
 incluye un respaldo de asiento que se forma de manera que se pueda bajar en una dirección hacia delante con el fin  
 de cubrir la abertura del primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja, y una porción de apoyabrazos (por  
 ejemplo, una porción de apoyabrazos 80 explicada en la realización siguiente) está dispuesta en una superficie  
 superior, después de bajarse, del respaldo de asiento.

65 Según la estructura de asiento anterior para un vehículo según la reivindicación 7, el respaldo de asiento del asiento

central puede ser usado como un elemento de cubierta para cubrir la abertura del primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja cuando se baja en una dirección hacia delante en un estado girado del elemento dividido delantero. Además, dado que la porción de apoyabrazos está dispuesta en la superficie superior del respaldo de asiento bajado, el pasajero/conductor sentado en los asientos laterales derecho e izquierdo puede usar el respaldo de asiento del asiento central como un apoyabrazos.

### Breve descripción de los dibujos

Se ha descrito algunas características y ventajas de la invención, y otras serán evidentes por la descripción detallada que sigue y por los dibujos acompañantes, en los que:

La figura 1 es un diagrama que representa una vista en planta de un interior de un vehículo al que se aplica una estructura de asiento según una realización de la presente invención.

La figura 2 es un diagrama que representa una vista en perspectiva de un estado de un interior de un vehículo al que se aplica la estructura de asiento según una realización de la presente invención.

La figura 3 es un diagrama que representa una vista en perspectiva de otro estado de un interior de un vehículo al que se aplica la estructura de asiento según una realización de la presente invención.

La figura 4 es un diagrama que representa una vista lateral de la estructura de asiento para un vehículo y un estado de posibilidad de sentarse de un elemento dividido delantero según una realización de la presente invención.

La figura 5 es un diagrama que representa una vista en planta de la estructura de asiento para un vehículo y un estado de posibilidad de sentarse de un elemento dividido delantero según una realización de la presente invención.

La figura 6 es un diagrama que representa una vista en perspectiva lateral ampliada de porciones principales de la estructura de asiento para un vehículo y un estado de posibilidad de sentarse del elemento dividido delantero según una realización de la presente invención.

La figura 7 es un diagrama que representa una vista en perspectiva lateral ampliada de porciones principales de la estructura de asiento para un vehículo y un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero según una realización de la presente invención.

La figura 8 es un diagrama que representa una vista en planta de la estructura de asiento para un vehículo, un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero, y un estado cerrado de un elemento estructural inferior según una realización de la presente invención.

La figura 9 es un diagrama que representa una vista lateral de la estructura de asiento para un vehículo, un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero, y un estado cerrado del elemento estructural inferior según una realización de la presente invención.

La figura 10 es un diagrama que representa una vista en perspectiva de la estructura de asiento para un vehículo, un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero, y un estado cerrado del elemento estructural inferior según una realización de la presente invención.

La figura 11 es un diagrama que representa una vista lateral de la estructura de asiento para un vehículo, un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero, y un estado abierto del elemento estructural inferior según una realización de la presente invención.

La figura 12 es un diagrama que representa una vista en perspectiva de la estructura de asiento para un vehículo, un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero, y un estado abierto del elemento estructural inferior según una realización de la presente invención.

La figura 13 es un diagrama que representa una vista en planta de la estructura de asiento para un vehículo, un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero, y un estado bajado hacia delante de un respaldo de asiento según una realización de la presente invención.

La figura 14 es un diagrama que representa una vista lateral de la estructura de asiento para un vehículo, un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero, y un estado bajado hacia delante del respaldo de asiento según una realización de la presente invención.

La figura 15 es un diagrama que representa una vista lateral de la estructura de asiento para un vehículo, un estado de posibilidad de sentarse del elemento dividido delantero, y un estado bajado hacia delante del respaldo de asiento según una realización de la presente invención.

La figura 16 es un diagrama que representa una vista en perspectiva de la estructura de asiento para un vehículo, un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero, y un estado en el que se ha colocado artículos en un estado cerrado del elemento estructural inferior según una realización de la presente invención.

5 La figura 17 es un diagrama que representa una vista en planta de la estructura de asiento para un vehículo, y un estado en el que el elemento dividido delantero está en un estado girado hacia delante, los asientos laterales están colocados en la posición límite delantera, y un asiento central se ha parado en una posición adecuada según una realización de la presente invención.

10 Y la figura 18 es un diagrama que representa una vista en planta de la estructura de asiento para un vehículo, y un estado en el que el elemento dividido delantero está en un estado girado hacia delante, los asientos laterales están colocados en la posición límite trasera, y el asiento central también está colocado en la posición límite trasera.

### Descripción detallada de la invención

15 La invención resumida anteriormente y definida por las reivindicaciones indicadas se puede entender mejor con referencia a la descripción detallada siguiente, que se deberá leer con referencia a los dibujos acompañantes. Esta descripción detallada de realizaciones particulares preferidas, expuesta más adelante al objeto de poder crear y usar implementaciones concretas de la invención, no tiene la finalidad de limitar las reivindicaciones indicadas, sino de servir de ejemplos concretos.

20 A continuación, la estructura de asiento de un vehículo según realizaciones de la presente invención se describirá con referencia a los dibujos acompañantes. Obsérvese que los términos “delantero”, “posterior (trasero)”, “derecho” e “izquierdo” usados en la explicación siguiente significan “delantero”, “posterior (trasero)”, “derecho” e “izquierdo” con respecto a la carrocería de un vehículo.

25 La estructura de asiento para un vehículo según esta realización de la presente invención se aplica a una estructura de asiento para tres personas incluyendo un par de asientos laterales que están dispuestos en los lados derecho e izquierdo del vehículo y un asiento central que está dispuesto entre los asientos laterales, y a una fila delantera de tales asientos entre los asientos de las filas delantera y trasera. Obsérvese que la presente invención también se puede aplicar, por ejemplo, solamente al asiento trasero, o tanto a los asientos delanteros como a los traseros, así como a una estructura de asiento para cuatro o más personas.

30 Como se representa en la figura 1, cada uno de un par de asientos laterales derecho e izquierdo 11 en la fila delantera incluye un cojín de asiento 12 y un respaldo de asiento 13 montado en el extremo trasero del cojín de asiento 12. Además, cada uno de los asientos laterales 11 está dispuesto de manera que pueda deslizar en la dirección delantera y trasera, independientemente uno de otro, por medio de un mecanismo de corredera 14 que está colocado debajo del cojín de asiento 12. Obsérvese que el rango de deslizamiento de cada uno de los asientos laterales 11 por el mecanismo de deslizamiento 14 es el mismo que el del otro.

35 Un asiento central 16 que está dispuesto entre los asientos laterales 11 en la fila delantera tiene una anchura en la dirección derecha e izquierda más estrecha que la de cada uno de los asientos laterales 11. El asiento central 16 incluye un cojín de asiento 17 y un respaldo de asiento 18 montado en el extremo trasero del cojín de asiento 17. Además, el asiento central 16 está dispuesto de manera que pueda deslizar en la dirección delantera y trasera por medio de un mecanismo de corredera 19 que está colocado debajo del cojín de asiento 17. Obsérvese que una parte del rango de deslizamiento en la dirección delantera y trasera del asiento central 16 por medio del mecanismo de deslizamiento 19 se superpone con la de cada uno de los asientos laterales 11 por el mecanismo de deslizamiento 14, y el resto del rango de deslizamiento del asiento central 16 se desplaza hacia atrás a una distancia predeterminada con respecto al rango de deslizamiento de los asientos laterales 11. Además, el rango de deslizamiento del asiento central 16 por el mecanismo de deslizamiento 19 se hace mayor que el de los asientos laterales 11 por medio del mecanismo de deslizamiento 14.

40 Más específicamente, como indican líneas de doble punto y trazo representadas en la figura 1, cuando cada uno del par de asientos laterales 11 está situado en la respectiva posición de extremo delantero por medio del mecanismo de deslizamiento 14 y el asiento central 16 se sitúa en la posición final delantera por medio del mecanismo de deslizamiento 19, el asiento central 16 se sitúa hacia atrás con respecto al par de asientos laterales 11 a una distancia predeterminada con el fin de formar una disposición en forma de V.

45 Además, cuando cada uno de los asientos laterales 11 se sitúa en la respectiva posición de extremo trasero por medio del mecanismo de deslizamiento 14 como indican las líneas continuas representadas en la figura 1, y el asiento central se sitúa en la posición final delantera por medio del mecanismo de deslizamiento 19 como indican líneas de doble punto y trazo representadas en la figura 1, se forma una disposición en línea recta en la que los extremos delantero y trasero de los asientos laterales 11 y el asiento central 16 están alineados como también se representa en la figura 2.

50 Además, cuando cada uno de los asientos laterales 11 se sitúa en la posición final delantera por medio del

mecanismo de deslizamiento 14 como indican las líneas de doble punto y trazo representadas en la figura 1 y el asiento central 16 se sitúa en la posición de extremo trasero por medio del mecanismo de deslizamiento 19 como indica la línea continua representada en la figura 1, el asiento central 16 se sitúa hacia atrás con respecto al par de asientos laterales 11 a una distancia predeterminada con el fin de formar una disposición en forma de V. En esta disposición, el grado de deslizamiento del asiento central 16 por medio del mecanismo de deslizamiento 19 está predeterminado de modo que los hombros de un pasajero sentado en el asiento central 16 estén completamente separados de los hombros de un pasajero sentado en cada uno de los asientos laterales 11 cuando el ángulo de inclinación del respaldo de asiento 18 del asiento central 16 sea el mismo que el del respaldo de asiento 13 de cada uno de los asientos laterales 11.

Además, cuando cada uno de los asientos laterales 11 se sitúa en la posición de extremo trasero por medio del mecanismo de deslizamiento 14 como indican las líneas continuas representadas en la figura 1 y el asiento central 16 se sitúa en la posición de extremo trasero por medio del mecanismo de deslizamiento 19, el asiento central 16 se sitúa hacia atrás con respecto al par de asientos laterales 11 a una distancia predeterminada con el fin de formar una disposición en forma de V como también se representa en la figura 3. También en esta disposición, el grado de deslizamiento del asiento central 16 por medio del mecanismo de deslizamiento 19 está predeterminado de modo que los hombros de un pasajero sentado en el asiento central 16 estén completamente separados de los hombros de un pasajero sentado en cada uno de los asientos laterales 11 cuando el ángulo de inclinación del respaldo de asiento 18 del asiento central 16 sea el mismo que el del respaldo de asiento 13 de cada uno de los asientos laterales 11.

Es decir, siempre que el asiento central 16 está situado en la posición de extremo trasero, los hombros de un pasajero sentado en el asiento central 16 siempre están completamente separados de los hombros de un pasajero sentado en cada uno de los asientos laterales 11 independientemente de la posición de los asientos laterales 11.

Por otra parte, cada uno de un par de asientos laterales derecho e izquierdo 21 en la segunda fila incluye un cojín de asiento 22 y un respaldo de asiento 23 montado en el extremo trasero del cojín de asiento 22. Los asientos laterales 21 se hacen de manera que puedan deslizarse en la dirección hacia delante y hacia atrás. Obsérvese que la anchura de cada uno de los asientos laterales 21 en la segunda fila en la dirección derecha e izquierda se hace más estrecha que la de cada uno de los asientos laterales 11 en la primera fila.

Además, la anchura de cada uno del asiento central 26 que está dispuesto entre los asientos laterales 21 en la dirección derecha e izquierda, se hace más estrecha que la de cada uno de los asientos laterales 21, y es más ancha que la anchura del asiento central 16 en la primera fila en la dirección derecha e izquierda. Además, la posición central en la dirección derecha e izquierda del asiento central 26 está alineada con la posición central en la dirección derecha e izquierda del asiento central 16. El asiento central 26 incluye un cojín de asiento 27 y un respaldo de asiento 28 montado en el extremo trasero del cojín de asiento 27, y está dispuesto de manera que pueda deslizarse en la dirección delantera y trasera, independientemente, por medio de un mecanismo de corredera 29 que está colocado debajo del cojín de asiento 27. Obsérvese que el rango de deslizamiento del asiento central 26 en la dirección delantera y trasera por medio del mecanismo de deslizamiento 29 se extiende hacia atrás más allá de la posición de extremo trasero de cada uno de los asientos laterales 21 cuya posición es fija.

Más específicamente, cuando el asiento central 26 se sitúa en la posición final delantera por medio del mecanismo de deslizamiento 29 como indican las líneas de doble punto y trazo representadas en la figura 1, se forma una disposición en línea recta en la que los extremos delantero y trasero de los asientos laterales 21 y el asiento central 26 están alineados como también se representa en la figura 2.

Además, cuando el asiento central 26 se sitúa en la posición de extremo trasero por medio del mecanismo de deslizamiento 29 como indican las líneas continuas representadas en la figura 1, el asiento central 26 se sitúa hacia atrás con respecto al par de asientos laterales 21 a una distancia predeterminada con el fin de formar una disposición en forma de V, como también se representa en la figura 3. En esta disposición, el grado de deslizamiento del asiento central 26 por medio del mecanismo de deslizamiento 29 está predeterminado de modo que los hombros de un pasajero sentado en el asiento central 26 estén completamente separados de los hombros de un pasajero sentado en cada uno de los asientos laterales 21 cuando el ángulo de inclinación del respaldo de asiento 28 del asiento central 26 sea el mismo que el del respaldo de asiento 23 de cada uno de los asientos laterales 21.

A continuación, el asiento central 16 en la fila delantera se explicará con más detalle.

El asiento central 16 en la fila delantera es soportado por el mecanismo de deslizamiento 19 mediante un bastidor de asiento 31 como se representa en la figura 4, y el respaldo de asiento 18 es soportado por el bastidor de asiento 31 mediante un eje de soporte 32 de modo que su porción inferior sea rotativa alrededor de un eje a lo largo de la dirección derecha e izquierda. En esta realización, el respaldo de asiento 18 está diseñado de manera que sea capaz de curvarse hacia delante hasta que llegue a un estado sustancialmente horizontal.

Además, el cojín de asiento 17 del asiento central 16 se divide en un elemento dividido delantero 34 y un elemento dividido trasero 35 como se representa en la figura 5. El elemento dividido trasero 35 tiene una forma sólida

sustancialmente rectangular, y está fijado al bastidor de asiento 31. El elemento dividido trasero 35, en su estado de fijación con el bastidor de asiento 31, tiene una superficie de asiento 37 que mira hacia arriba y una superficie delantera 38 que se extiende a lo largo de la dirección derecha e izquierda así como la dirección vertical.

5 El elemento dividido delantero 34, como se representa en las figuras 6 y 7, es soportado rotativamente por un bastidor lateral fijo 40 que forma una porción de extremo delantero del bastidor de asiento 31. El bastidor lateral fijo 40 incluye una primera porción de extensión 41 que se extiende en una dirección hacia arriba desde su base a un extremo, y una segunda porción de extensión 42 que se extiende desde el extremo de la primera porción de extensión 41 en una dirección hacia abajo desde su base a un extremo. El bastidor lateral fijo 40 soporta rotativamente el elemento dividido delantero 34 alrededor de un eje a lo largo de la dirección derecha e izquierda por medio de un elemento de soporte de rotación 43 que está dispuesto en un extremo delantero de la segunda porción de extensión 42.

15 El elemento dividido delantero 34 tiene una forma sólida sustancialmente rectangular, y su extremo inferior trasero es soportado, con su superficie de asiento 45 que mira a una dirección hacia arriba, por un elemento estructural inferior 46 situado debajo. En esta realización, una porción de extremo periférico del elemento dividido delantero 34, que es soportado por el elemento estructural inferior 46, con la superficie de asiento 45 mirando hacia arriba, es una porción periférica sobresaliente 47 que se extiende en la dirección derecha e izquierda y sobresale ligeramente hacia abajo. Además, en este estado representado en la figura 6, el elemento dividido delantero 34 contacta el elemento dividido trasero 35, y hace la superficie de asiento 37 del elemento dividido trasero 35 sustancialmente continua con su superficie de asiento 45. Es decir, con respecto al elemento dividido delantero 34 y el elemento dividido trasero 35, este estado es un estado de posibilidad de sentarse en el que se ha formado el cojín de asiento 17 y los pasajeros pueden sentarse.

25 Obsérvese que un bastidor de refuerzo 48 está incrustado en el lado opuesto de la superficie de asiento 45 en el elemento dividido delantero 34 como se representa en las figuras 6 y 7. Además, un bastidor lateral rotativo 49 está fijado al bastidor de refuerzo 48 en el lado de extremo delantero del elemento dividido delantero 34 en dicho estado de posibilidad de sentarse, y una barra de tope 50 está fijada al bastidor lateral rotativo 49.

30 El lado de extremo delantero del elemento dividido delantero 34 en dicho estado de posibilidad de sentarse es soportado rotativamente por el elemento de soporte de rotación 43, y gira en una dirección hacia delante alrededor del elemento de soporte de rotación 43, es decir, alrededor de un eje que se extiende a lo largo de la dirección derecha e izquierda, cuando la porción de extremo trasero es empujada hacia arriba. Entonces, en un estado de inversión boca abajo del elemento dividido delantero 34 con la superficie de asiento 45 mirando hacia abajo debido a rotación, la barra de tope 50 entra en una porción rebajada 53 situada en el límite entre la primera porción de extensión 41 y la segunda porción de extensión 42 del bastidor lateral fijo 40, y hace contacto con el bastidor lateral fijo 40. De esta manera, el elemento dividido delantero 34 se para y entra en un estado girado hacia delante. Obsérvese que el lado inferior de una superficie trasera 54 del elemento dividido delantero 34 en dicho estado de posibilidad de sentarse tiene una forma ligeramente curvada de modo que dicha rotación sea fácil con respecto a la superficie delantera 38 del elemento dividido trasero 35.

Además, la superficie trasera 55, es decir, la superficie delantera en el estado de posibilidad de sentarse, del elemento dividido delantero 34 en un estado girado hacia delante después de la rotación, se extiende a lo largo de la dirección derecha e izquierda así como la dirección vertical.

45 Como se representa en las figuras 7 y 8, una parte de bandeja 57 está dispuesta en una superficie superior 56, es decir, una superficie superior después de la inversión boca abajo, del elemento dividido delantero 34 en un estado girado hacia delante. Es decir, un elemento de bandeja 61 que tiene una forma formada por una porción periférica sobresaliente 58 que sobresale ligeramente en una dirección hacia arriba, una superficie de colocación plana rebajada 59 situada hacia dentro con respecto a la porción periférica sobresaliente 58, y una porción divisoria 60 que sobresale ligeramente en una dirección hacia arriba de la superficie de colocación 59, está incrustada en el lado de superficie superior 56 del elemento dividido delantero 34 que aparece en el estado girado hacia delante. Consiguientemente, el lado de superficie superior del elemento de bandeja 61, es decir, la porción periférica sobresaliente 58, la superficie de colocación 59, y la porción divisoria 60, forman la parte de bandeja 57.

55 Además, en el estado girado hacia delante, la superficie trasera 55 del elemento dividido delantero 34, la superficie delantera 38 del elemento dividido trasero 35, y la superficie lateral 63 en el lado de asiento central 16 del cojín de asiento 12 de cada uno del par de asientos laterales 11 forman un compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 que tiene una abertura superior, como se representa en las figuras 8-10, rodeando todas las direcciones horizontales. Es decir, la superficie trasera 55 del elemento dividido delantero 34 en el estado girado hacia delante se extiende a lo largo de la dirección derecha e izquierda así como la dirección vertical, la superficie delantera 38 del elemento dividido trasero 35 mira a la superficie trasera 55 del elemento dividido delantero 34 de manera sustancialmente paralela, y la superficie lateral 63 de cada uno del par de asientos laterales 11 situado en los lados derecho e izquierdo se extienden a lo largo de la dirección delantera y trasera así como la dirección vertical, éstas forman una forma de bastidor rectangular, y, como resultado, en su interior se forma el compartimiento guardaobjetos en forma de caja que tiene una abertura superior.

La parte inferior de dicho compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 está formada por el elemento estructural inferior 46 de una forma de chapa dispuesta en una posición donde se cubre por el elemento dividido delantero 34 cuando el elemento dividido delantero 34 está en el estado de posibilidad de sentarse y está expuesta cuando el elemento dividido delantero 34 está en el estado girado hacia delante.

Un elemento de caja 68 que forma un segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja 67 que tiene una abertura superior que se puede abrir y cerrar por el elemento estructural inferior 46, está fijado al bastidor de asiento 31 situado debajo del elemento estructural inferior 46. Una porción periférica de extremo delantero del elemento estructural inferior 46 se soporta en una posición superior y delantera del elemento de caja 68 de manera que sea rotativa alrededor de un eje que se extiende en la dirección derecha e izquierda, y se engancha de manera que se extienda en una dirección sustancialmente horizontal para cubrir la abertura superior del segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja 67 como se representa en las figuras 8-10 mientras que abre la abertura superior del segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja 67 cuando gira alrededor de la porción de extremo delantero de manera que se extienda en una dirección sustancialmente vertical como se representa en las figuras 11 y 12. En esta realización, un medio de palanca de apertura/cierre (no representado en las figuras) está provisto del elemento estructural inferior 46. Obsérvese que una porción rebajada 69 está dispuesta sustancialmente en el centro en la dirección derecha e izquierda de la parte inferior del segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja 67.

La superficie superior del elemento estructural inferior 46 puede funcionar como una superficie de colocación 72 en la que se puede colocar artículos, etc, a colocar/guardar en el compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64.

Como se representa en las figuras 13 y 14, el respaldo de asiento 18 del asiento central 16 puede bajarse en dirección hacia delante con el fin de cubrir la abertura del compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 por arriba cuando se baja a una posición límite en el estado girado hacia delante del elemento dividido delantero 34 por el que el compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 está expuesto. Obsérvese que la altura del respaldo de asiento 18 está diseñada de modo que no cubra la parte de bandeja 57 del elemento dividido delantero 34 en el estado girado hacia delante cuando se baja hacia delante como se representa en la figura 13.

Además, una parte de bandeja 76 está dispuesta en la parte trasera del respaldo de asiento 18 que es una superficie superior 75 del respaldo de asiento 18 en un estado bajado hacia delante. Es decir, un elemento de bandeja 79 que tiene una forma formada por una porción periférica sobresaliente 77 que sobresale ligeramente en una dirección hacia arriba y una superficie de colocación plana rebajada 78 situada hacia dentro con respecto a la porción periférica sobresaliente 77, está incrustado en el lado de superficie superior 75 del respaldo de asiento 18 en el estado bajado hacia delante. Consiguientemente, la porción periférica sobresaliente 77 conjuntamente con la superficie de colocación 78 forma la parte de bandeja 76. Además, una porción de apoyabrazos 80 que se extiende en la dirección delantera y trasera está dispuesta en el lado derecho e izquierdo de la parte de bandeja 76 del respaldo de asiento 18. Obsérvese que la parte de bandeja 76 y las porciones de apoyabrazos 80 se pueden usar adecuadamente si el respaldo de asiento 18 se baja en una dirección hacia delante incluso cuando el elemento dividido delantero 34 esté en el estado de posibilidad de sentarse como se representa en la figura 15.

Según la estructura de asiento para un vehículo de la presente invención explicado anteriormente, el estado del elemento dividido delantero 34 del cojín de asiento 17 se regula de manera que esté en el estado de posibilidad de sentarse, como se representa en las figuras 4 y 5, cuando un pasajero esté sentado en el asiento central 16. Es decir, el elemento dividido delantero 34 se coloca en el elemento estructural inferior 46 para contactar el elemento dividido trasero 35 de modo que la superficie de asiento 37 del elemento dividido trasero 35 sea sustancialmente continua con la superficie de asiento 45 del elemento dividido delantero 34.

Por otra parte, cuando un pasajero no está sentado en el asiento central 16 y se ha de colocar objetos, tal como bolsas, encima, la porción de extremo trasero del elemento dividido delantero 34 es empujada hacia arriba y se gira en dirección hacia delante alrededor de su extremo delantero de modo que la barra de tope 50 del elemento dividido delantero 34 haga contacto con el bastidor lateral fijo 40 entrando en un estado girado hacia delante como se representa en la figura 7. Entonces, el compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 con una parte superior abierta, que está rodeada en todas las direcciones horizontales por la superficie trasera 55 del elemento dividido delantero 34, la superficie delantera 38 del elemento dividido trasero 35, y la superficie lateral 63 del par de asientos laterales 11 en el lado de asiento central 16, aparece como se representa en las figuras 8-10. Entonces, el elemento estructural inferior 46 que forma la porción inferior del compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 engancha con el elemento de caja 68 de modo que la superficie de colocación 72 mire hacia arriba. Como se representa en la figura 16, cuando la bolsa 100 está colocada en la superficie de colocación 72, la bolsa 100 está rodeada por dicha superficie trasera 55, la superficie delantera 38, y las superficies laterales 63 de manera que se coloque establemente encima. Consiguientemente, incluso cuando se coloca en la superficie de colocación 72 una bolsa inestable 100 en la que una pluralidad de artículos sin forma uniforme se ponen en un saco flexible, por ejemplo, y se aplica una carga por los lados delantero, trasero, derecho o izquierdo de la bolsa 100 cuando el vehículo circula, es posible evitar que la bolsa caiga y que los artículos que contenga se dispersen.

Además, como se ha mencionado anteriormente, según una realización de la presente invención, solamente hay que girar el elemento dividido delantero 34 con el fin de formar el compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 para colocar bolsas, etc, y no hay que quitar el cojín de asiento 17 cada vez. Consiguientemente, es posible formar fácilmente el compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64. Además, dado que las superficies laterales derecha e izquierda del compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 están formadas usando las superficies laterales 63 de los asientos laterales derecho e izquierdo 11, es posible aumentar su anchura en comparación con un caso donde las superficies laterales derecha e izquierda están formadas usando una parte del cojín de asiento 17 del asiento central 16. Consiguientemente, el tamaño del compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 se puede incrementar.

Además, en dicho estado girado hacia delante del elemento dividido delantero 34, el elemento dividido delantero 34 está invertido con el lado superior hacia abajo de modo que la parte de bandeja 57 esté situada en la superficie superior 56. Así, el pasajero/conductor sentado en los asientos laterales derecho e izquierdo 11 puede usar el elemento dividido delantero 34 del asiento central 16 como una bandeja. Consiguientemente, es posible usar efectivamente el elemento dividido delantero 34 del asiento central 16 como una bandeja.

En esta realización, por ejemplo, en un estado donde los asientos laterales derecho e izquierdo 11 están colocados en la posición límite delantera, cuando el asiento central 16 en un estado girado hacia delante del elemento dividido delantero 34 sea movido en dirección hacia atrás a una posición adecuada, la porción de extremo delantero del elemento dividido delantero 34 se situará hacia atrás con respecto a la porción de extremo delantero de cada uno del par de asientos laterales 11 como se representa en la figura 17. Como resultado, la porción de extremo delantero de la parte de bandeja 57 también se sitúa hacia atrás con respecto a la porción de extremo delantero de cada uno del par de asientos laterales 11.

Como se representa en la figura 18, aunque los asientos laterales 11 estén situados en la posición límite trasera, la porción de extremo delantero del elemento dividido delantero 34 se alinea con la porción de extremo delantero de cada uno del par de asientos laterales 11 antes de su posición límite (la posición representada en la figura 18) cuando el asiento central 16 en el estado girado hacia delante del elemento dividido delantero 34 se desliza hacia atrás. Como resultado, la porción de extremo delantero de la parte de bandeja 57 se alinea con la porción de extremo delantero de cada uno del par de asientos laterales antes de dicha posición.

Es decir, el rango de deslizamiento del asiento central 16 por medio del mecanismo de deslizamiento 19 se pone de modo que la porción de extremo delantero de la bandeja 57 del elemento dividido delantero 34 en el estado girado hacia delante se pueda mover hacia atrás más allá de una posición donde se alinea con la porción de extremo delantero de los asientos laterales 11 situados en cualquier posición posible. Por lo tanto, la parte de bandeja 57 del elemento dividido delantero 34 se puede colocar más próxima al pasajero/conductor sentado en los asientos laterales derecho e izquierdo 11 cuando el asiento central 16 se desliza hacia atrás. Como resultado, los pasajeros sentados en los asientos laterales 11 pueden usar la parte de bandeja 57 de manera más conveniente. Obsérvese que la conveniencia de uso de la parte de bandeja 57 por los pasajeros sentados en los asientos laterales 11 se puede mejorar más si el asiento central se desliza más hacia atrás de modo que al menos la porción de extremo delantero de la parte de bandeja 57 del elemento dividido delantero 34 en el estado girado hacia delante esté alineada con la porción de extremo delantero de los asientos laterales 11.

Además, dado que el rango de deslizamiento del asiento central 16 por medio del mecanismo de deslizamiento 19 se pone de manera que sea dicho rango, es posible que la porción de extremo delantero del elemento dividido delantero 34 en el estado girado hacia delante no sobresalga de los asientos laterales 11 independientemente de la posición de los asientos laterales derecho e izquierdo 11. Consiguientemente, el elemento dividido delantero 34 del asiento central 16 en el estado girado hacia delante no interfiere, por ejemplo, cuando los pasajeros intercambian sus asientos entre los asientos laterales derecho e izquierdo 11.

Además, cuando en un vehículo se guarda equipo como el que se suele llevar en un vehículo, por ejemplo, el elemento estructural inferior 46 que forma la parte inferior del compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 se abre en el estado girado hacia delante del elemento dividido delantero 34 de modo que quede expuesto el segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja que tiene una parte superior abierta que está dispuesta debajo. Entonces, después de poner el equipo en el segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja 67, se cierra el elemento estructural inferior 46. Consiguientemente, dado que el segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja 67 está dispuesto en la realización de la presente invención, es posible aumentar el espacio de almacenamiento de un vehículo.

Además, si es necesario, el respaldo de asiento 18 se puede usar como un elemento de cubierta para cubrir la abertura superior del compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 bajando el respaldo de asiento 18 en una dirección hacia delante como se representa en las figuras 13 y 14 para el caso donde el elemento dividido delantero 34 está en el estado girado hacia delante y no haya artículos en el compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 o los artículos estén colocados en el compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 de manera que no sobresalgan del compartimiento 64. Además, dado que la parte de bandeja 76 se coloca en la superficie superior 75 del respaldo de asiento 18 en un estado bajado hacia delante, el pasajero/conductor sentado en los asientos

5 laterales 11 puede usar el respaldo de asiento 18 del asiento central 16 como una bandeja. Es decir, el respaldo de asiento 18 del asiento central 16 se puede usar efectivamente como una bandeja. Entonces, dado que la parte de bandeja 57 del elemento dividido delantero 34 también está expuesta, las dos partes de bandeja 57 y 76 se pueden usar al mismo tiempo. Además, dado que la porción apoyabrazos 80 que tiene una anchura suficiente para apoyar un brazo está dispuesta en los lados derecho e izquierdo de la parte de bandeja 76 en la superficie superior 75 del respaldo de asiento 18, el pasajero/conductor sentado en los asientos laterales derecho e izquierdo 11 puede usar el respaldo de asiento 18 del asiento central 16 como un apoyabrazos. Es decir, el respaldo de asiento 18 del asiento central 16 se puede usar efectivamente como un apoyabrazos.

10 Obsérvese que, aunque el elemento dividido delantero 34 se facilite de manera que sea rotativo en la dirección hacia delante en dicha realización, es posible hacer que el elemento dividido delantero 34 sea rotativo en la dirección hacia delante así como deslizante en la dirección hacia atrás y hacia delante mientras esté en el estado rotativo delantero. Adoptando dicha estructura, es posible regular la anchura en la dirección hacia atrás y hacia delante del compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 dependiendo de los artículos colocados en el compartimiento guardaobjetos en forma de caja.

15 Además, es posible hacer que el elemento dividido delantero 34 pueda deslizarse solamente en la dirección hacia atrás y hacia delante (es decir, un movimiento horizontal) de modo que el compartimiento guardaobjetos en forma de caja 64 se pueda formar deslizando el elemento dividido delantero 34 en una dirección hacia delante.

20 Habiendo descrito así realizaciones ejemplares de la invención, será evidente que los expertos en la técnica pensarán fácilmente en varias alteraciones, modificaciones y mejoras. Consiguientemente, se ha previsto que la explicación anterior sea ilustrativa solamente; la invención se limita y define solamente por las reivindicaciones siguientes.

25

**REIVINDICACIONES**

1. Una estructura de asiento para un vehículo, incluyendo:

- 5 un par de asientos laterales (11) dispuestos en el lado derecho e izquierdo del vehículo;  
 un asiento central (16) dispuesto entre el par de asientos laterales (11) e incluyendo un cojín de asiento (17); y  
 un primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja (64) que tiene una parte superior abierta, que se forma  
 10 cuando dicho cojín de asiento (17) es movido en dirección hacia delante,

**caracterizada** porque

- 15 el cojín de asiento (17) de dicho asiento central (16) se divide en un elemento dividido delantero (34) y un elemento dividido trasero (35), formando conjuntamente dichos elementos divididos delantero y trasero (34, 35) dicho cojín de asiento (17) de dicho asiento central (16), y formándose dicho primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja (64) cuando dicho elemento dividido delantero (34) es movido en la dirección hacia delante y estando formado por una superficie trasera (54; 55) de dicho elemento dividido delantero (34), una superficie delantera (38) de dicho elemento dividido trasero (35), y las superficies laterales del cojín de asiento (12) de cada uno de dicho par de  
 20 asientos laterales (11) que miran hacia dicho asiento central (16),

- donde dicho asiento central (16) se ha dispuesto de manera que deslice en una dirección delantera y trasera independientemente de dicho par de asientos laterales (11), y porque un rango de deslizamiento de dicho asiento central (16) se pone de modo que cuando el asiento central (16) esté situado en la posición límite trasera del rango de deslizamiento, el extremo delantero del elemento dividido delantero (34) en un estado movido hacia delante se  
 25 coloque más hacia atrás de un extremo delantero del par de asientos laterales (11).

2. La estructura de asiento para un vehículo expuesta en la reivindicación 1, donde

- 30 dicho elemento dividido delantero (34) se mueve en una dirección hacia delante girando alrededor de un lado de extremo delantero del elemento dividido delantero (34) de manera que se invierta, y se ha previsto una primera parte de bandeja (57) en una superficie superior (56), después de la inversión, de dicho elemento dividido delantero (34).

3. La estructura de asiento para un vehículo expuesta en la reivindicación 1, donde

- 35 dicho par de asientos laterales (11) están dispuestos de manera que deslicen en una dirección delantera y trasera independientemente uno de otro y también del asiento central (16).

4. La estructura de asiento para un vehículo expuesta en la reivindicación 3, donde

- 40 cuando dicho asiento central (16) está en la posición límite trasera, los hombros de un pasajero en dicho asiento central (16) están más hacia atrás que los hombros de los pasajeros de dichos asientos laterales (11) independientemente de la posición de dichos asientos laterales (16).

45 5. La estructura de asiento para un vehículo expuesta en cualquiera de las reivindicaciones 1-3, incluyendo además:

- un segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja (67) dispuesto debajo de dicho primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja (64), teniendo dicho segundo compartimiento guardaobjetos en forma de caja (67) una parte superior abierta que se abre/cierra por un elemento estructural inferior (46) que forma una superficie inferior de dicho primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja (64).  
 50

6. La estructura de asiento para un vehículo expuesta en cualquiera de las reivindicaciones 1-3, donde

- 55 dicho asiento central (16) incluye un respaldo de asiento (18) que se forma de manera que sea capaz de bajarse en una dirección hacia delante con el fin de cubrir la abertura de dicho primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja (64), y

se facilita una segunda parte de bandeja (76) en una superficie superior (75), después de bajarse, de dicho respaldo de asiento (18).  
 60

7. La estructura de asiento para un vehículo expuesta en cualquiera de las reivindicaciones 1-3, donde

- dicho asiento central (16) incluye un respaldo de asiento (18) que se forma de manera que sea capaz de bajarse en una dirección hacia delante con el fin de cubrir la abertura de dicho primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja (64), y  
 65

una porción de apoyabrazos (80) está dispuesta en una superficie superior, después de bajarse, de dicho respaldo de asiento (18).

- 5 8. La estructura de asiento para un vehículo expuesta en cualquiera de las reivindicaciones 6 a 7, donde el respaldo de asiento (18), después de bajarse, deja una porción superior del elemento dividido delantero (34) en un estado movido hacia delante abierto con el fin de exponer una superficie superior del elemento dividido delantero (34).
- 10 9. La estructura de asiento para un vehículo expuesta en cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, donde el elemento dividido delantero (34) puede deslizar en la dirección hacia atrás y hacia delante para ajustar la anchura en la dirección hacia atrás y hacia delante del primer compartimiento guardaobjetos en forma de caja (64).

FIG. 1

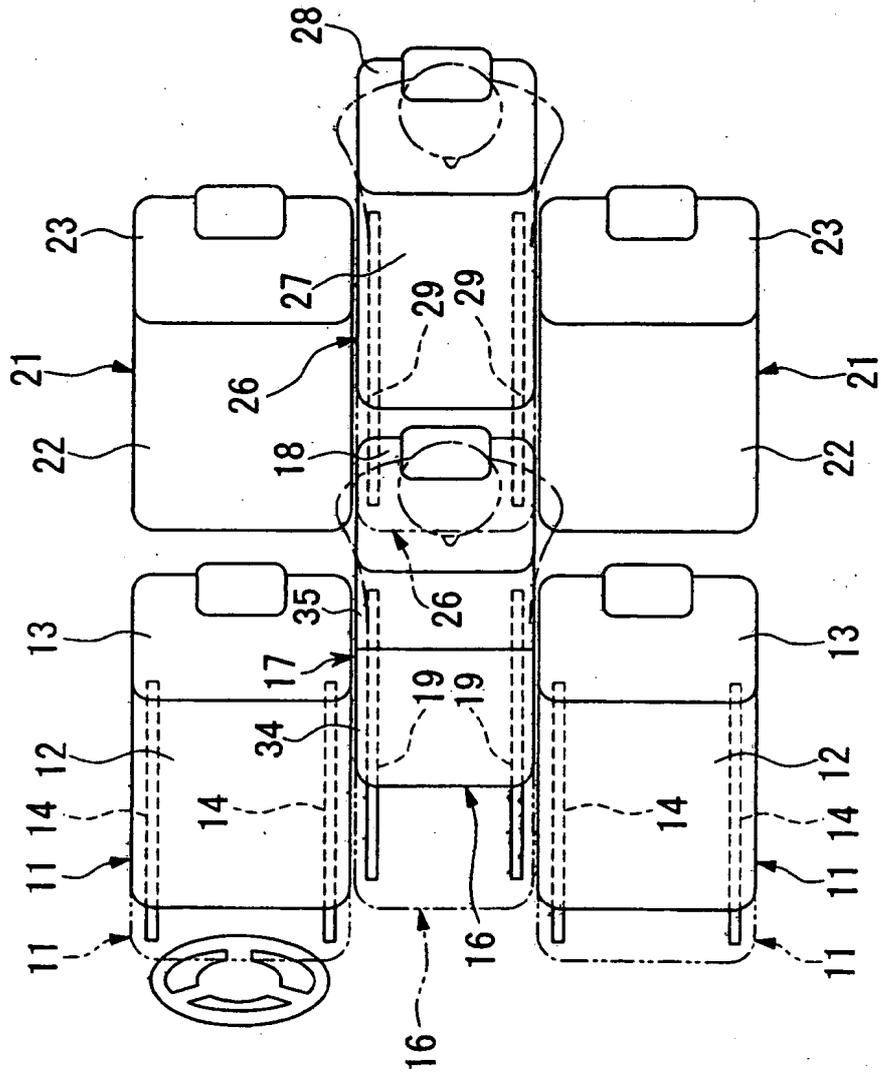


FIG. 2

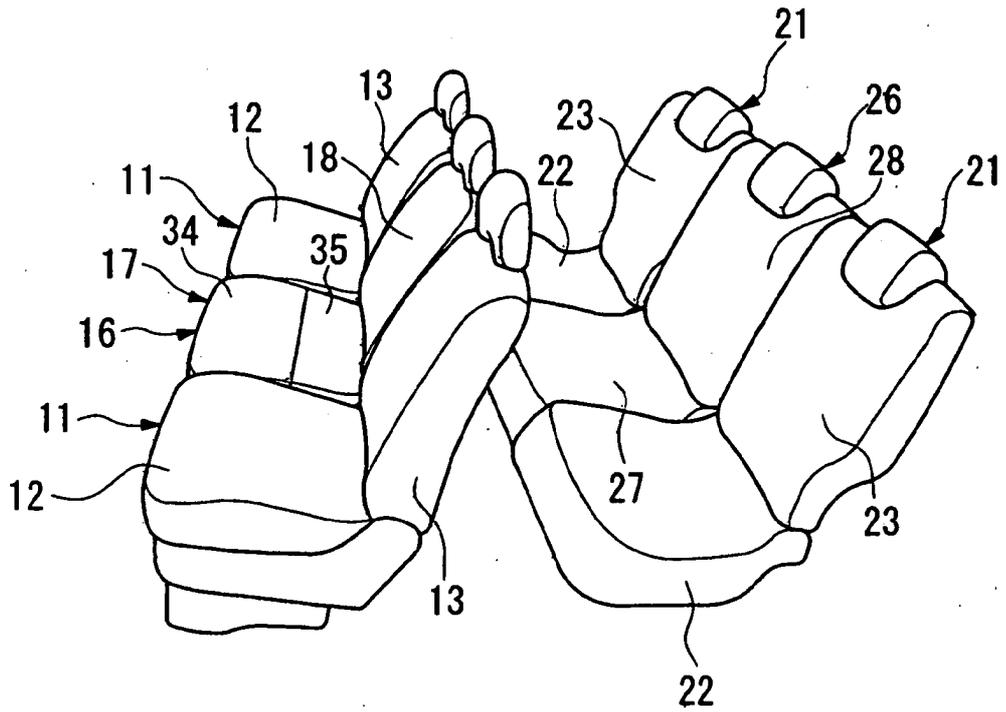


FIG. 3

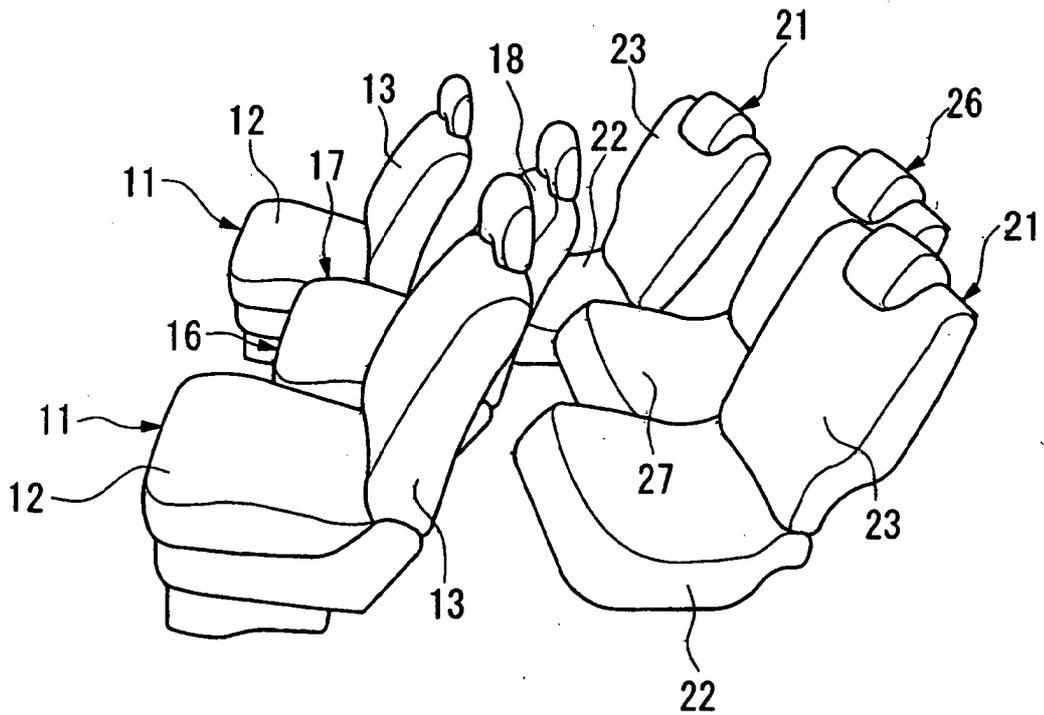




FIG. 5

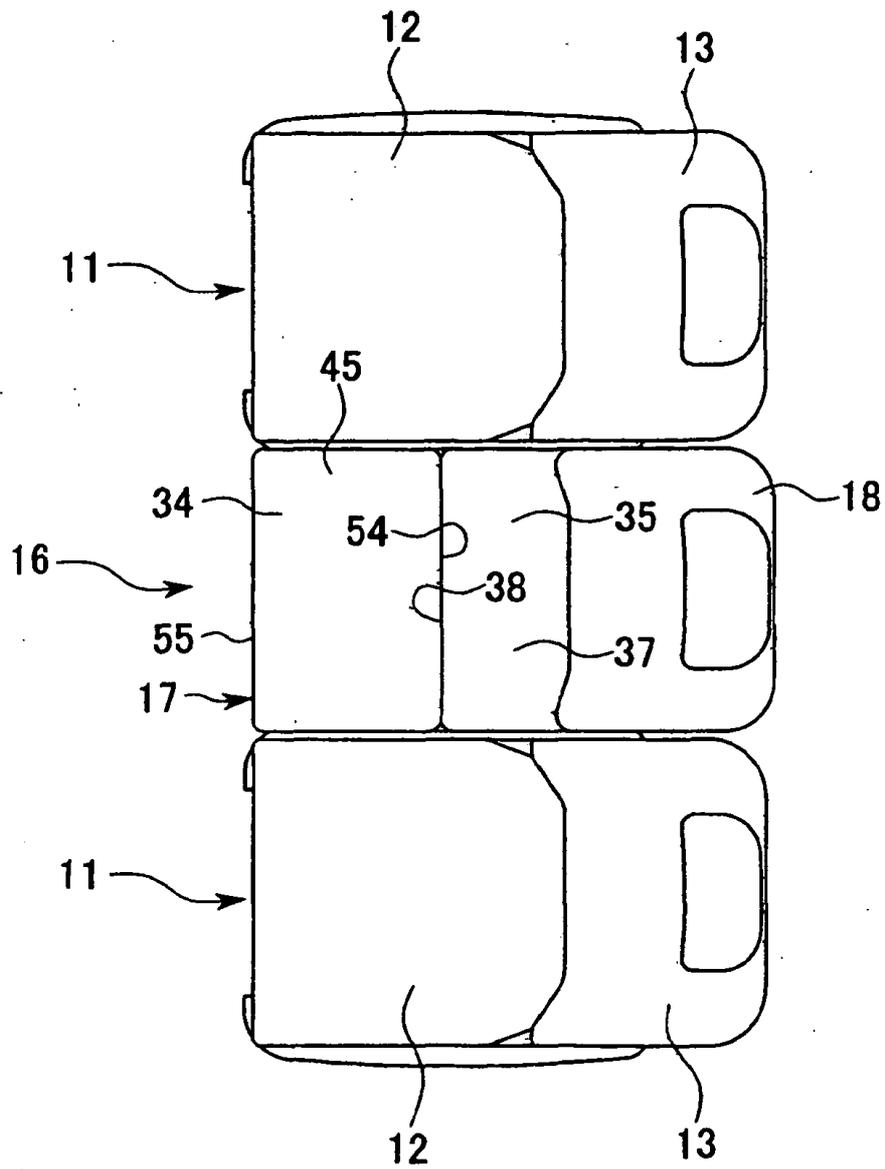


FIG. 6

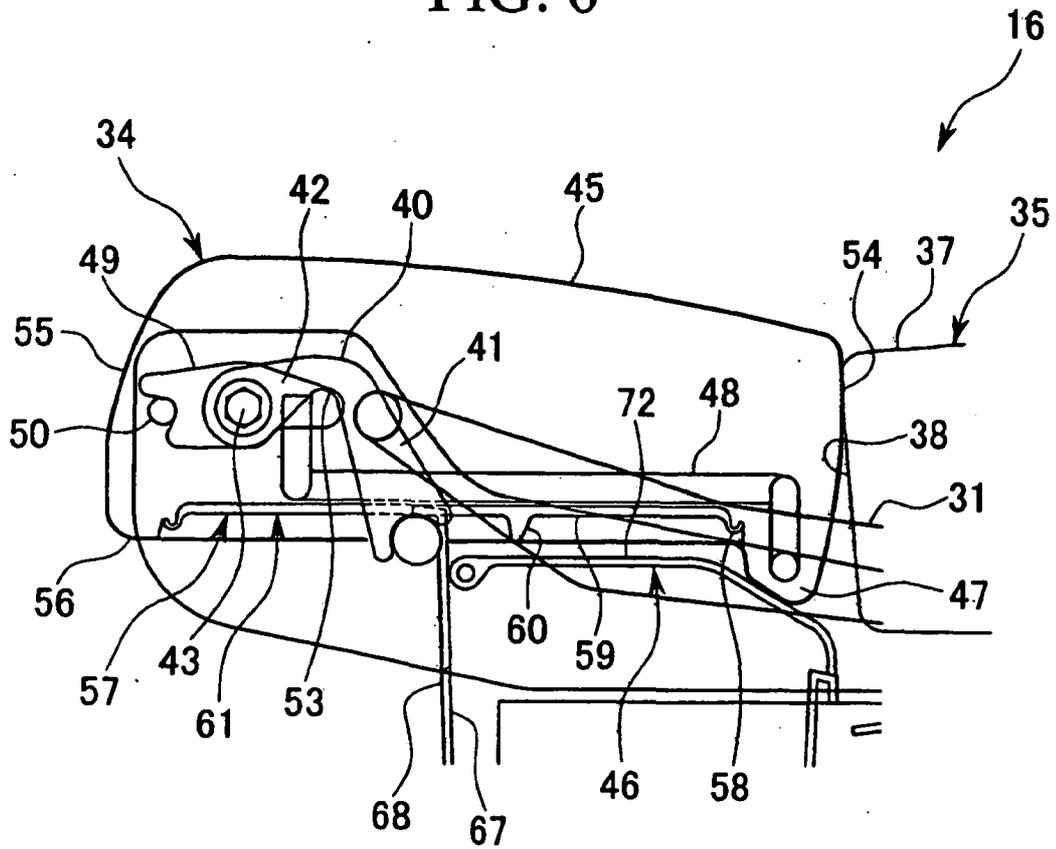


FIG. 7

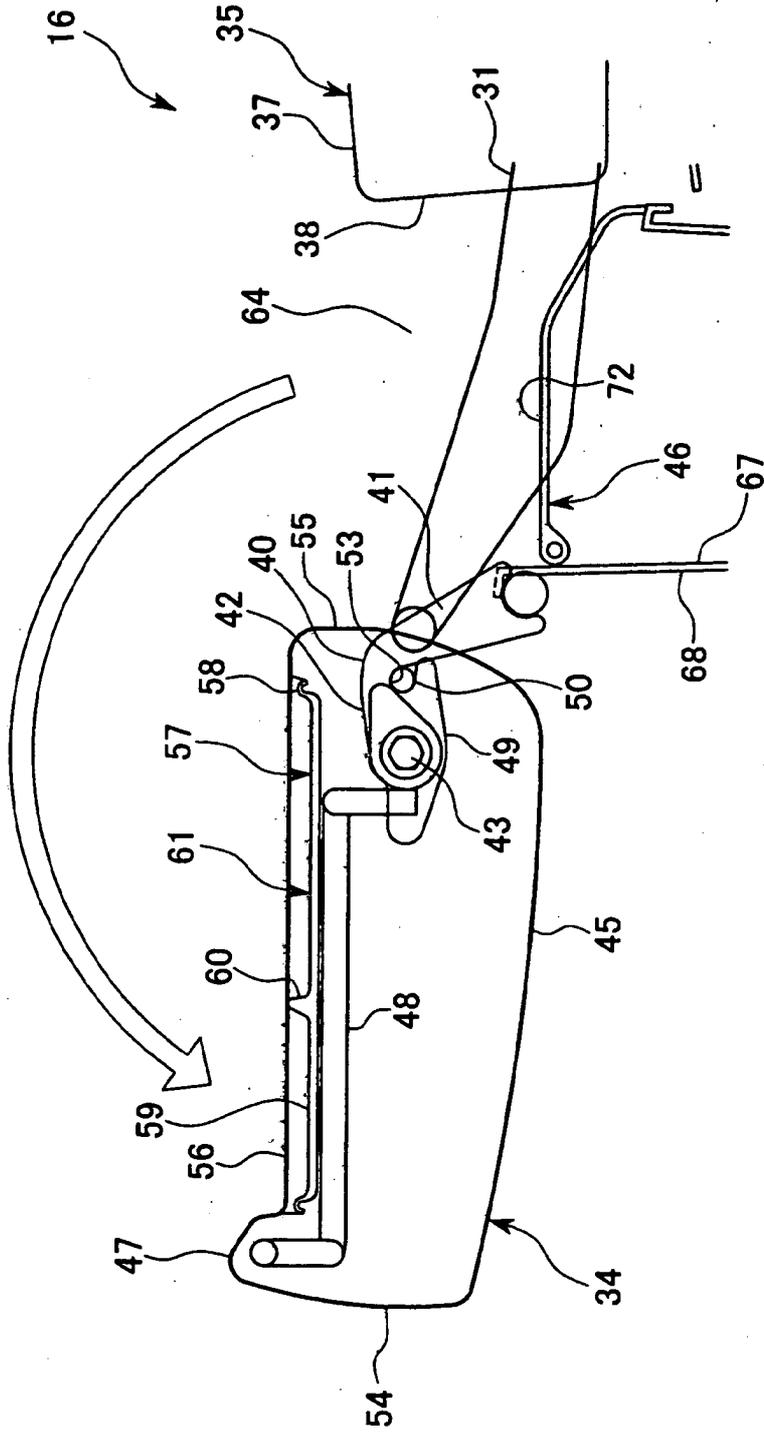


FIG. 8

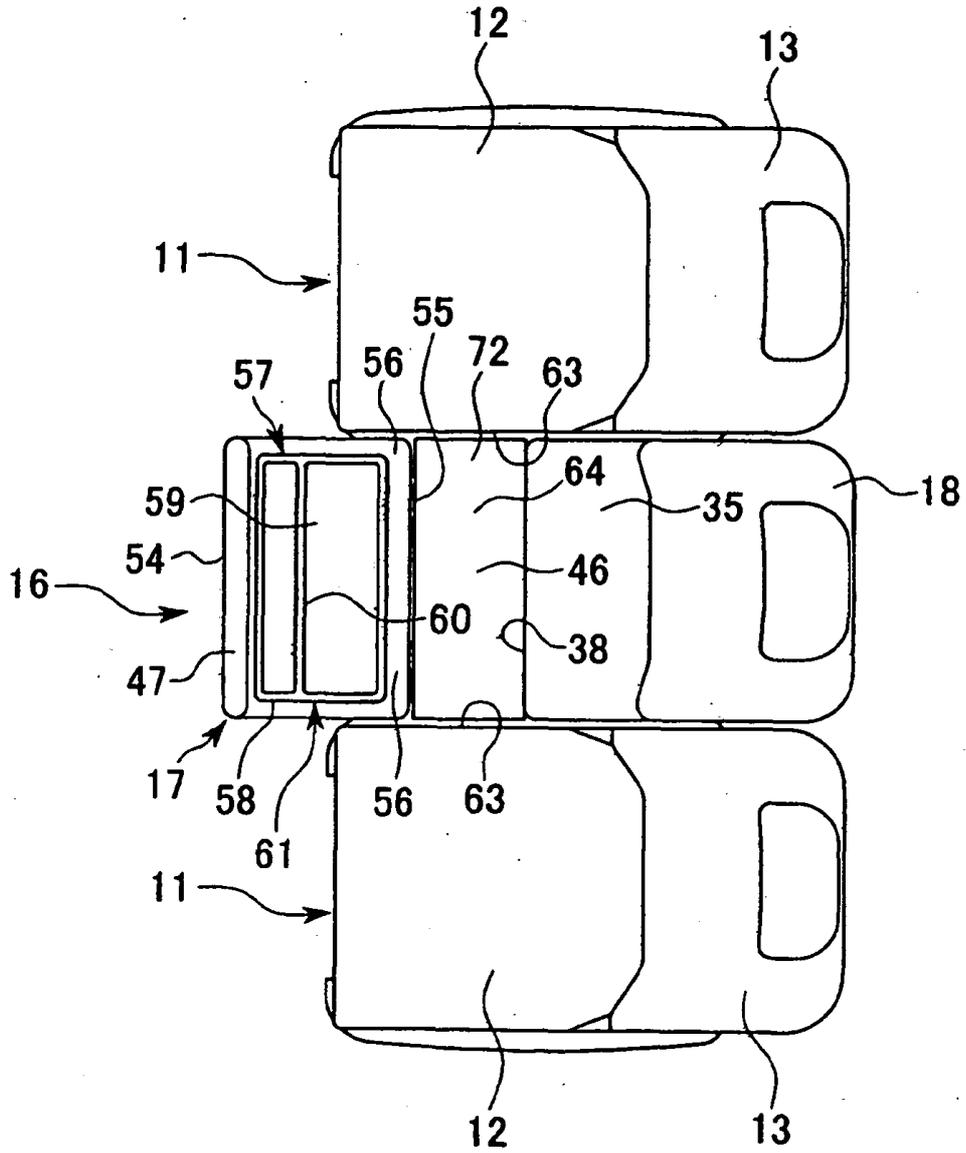


FIG. 9

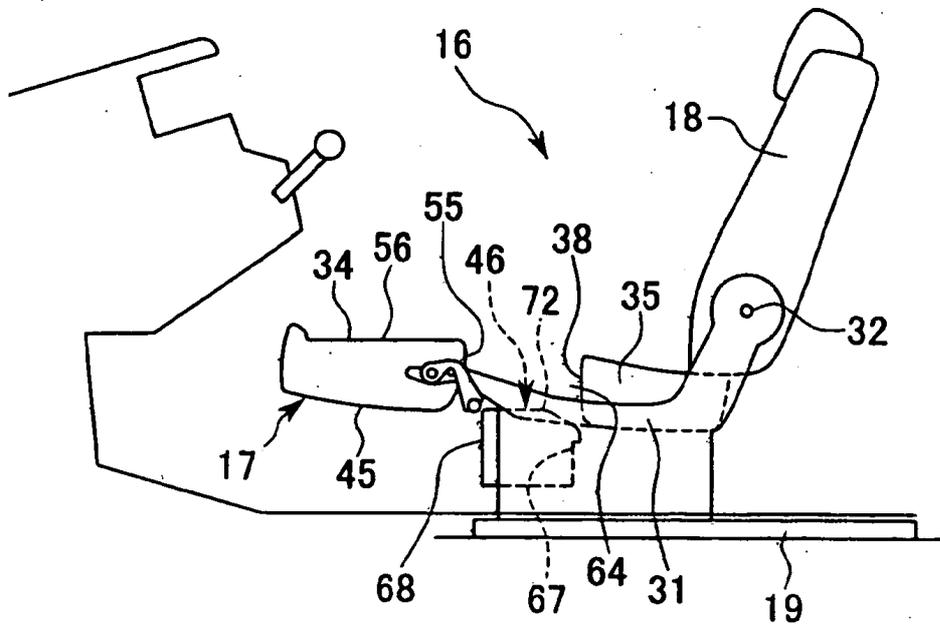


FIG. 10

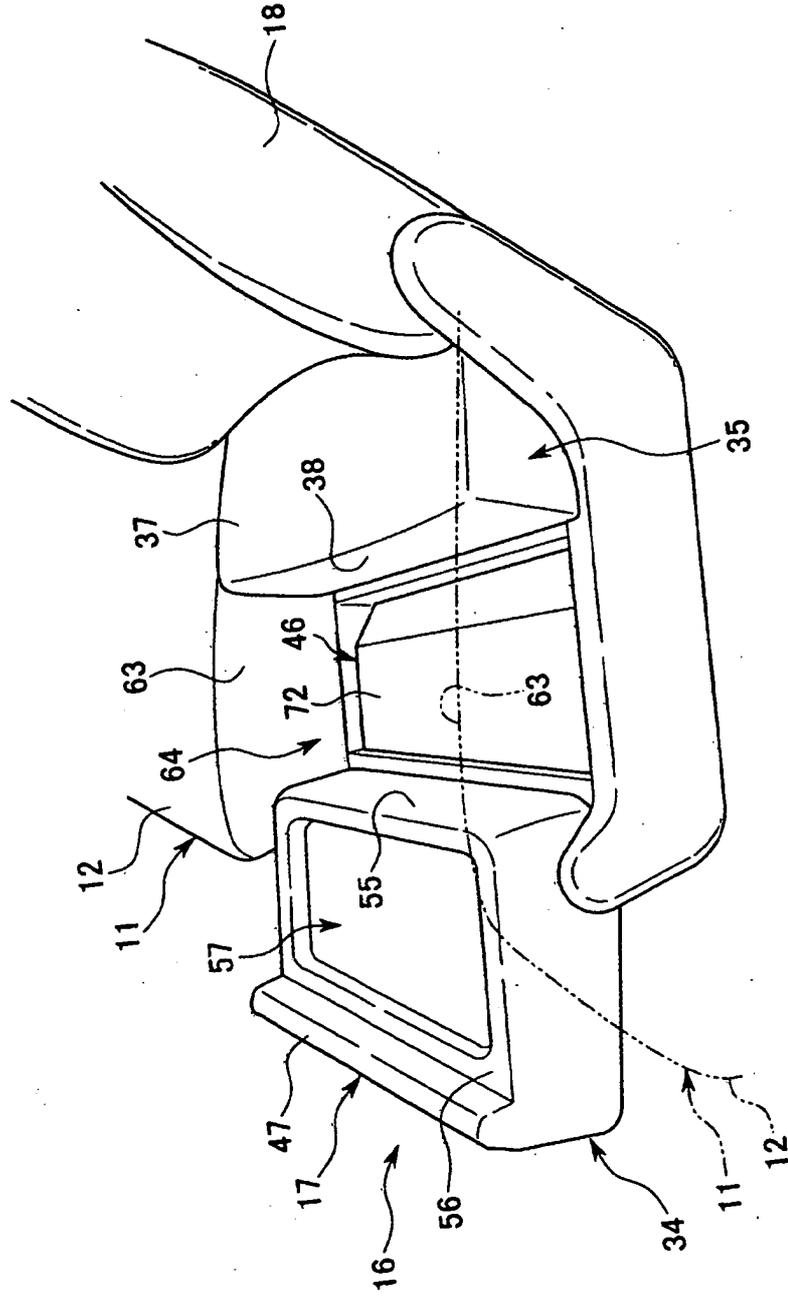


FIG. 11

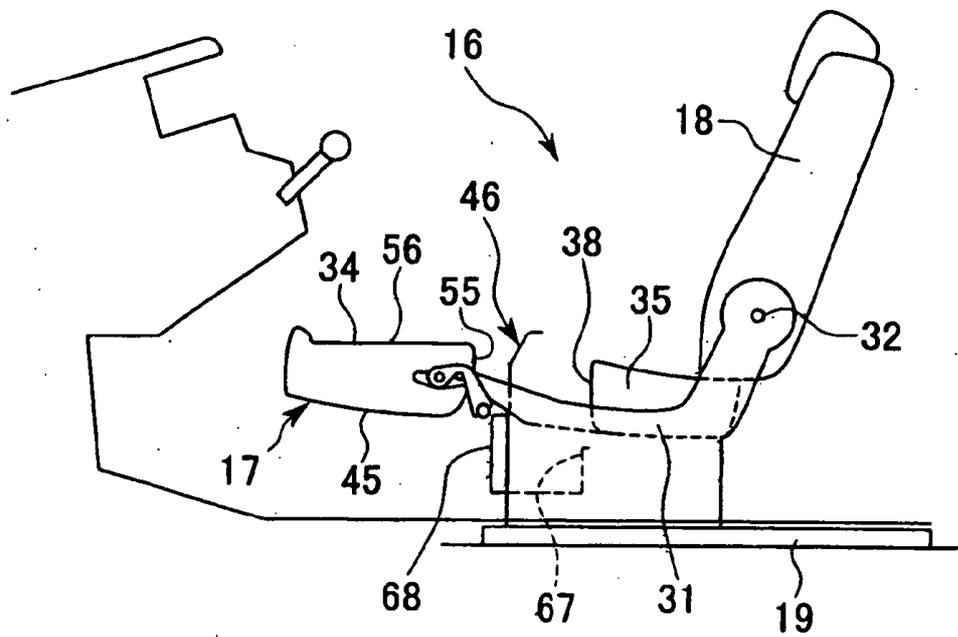


FIG. 12

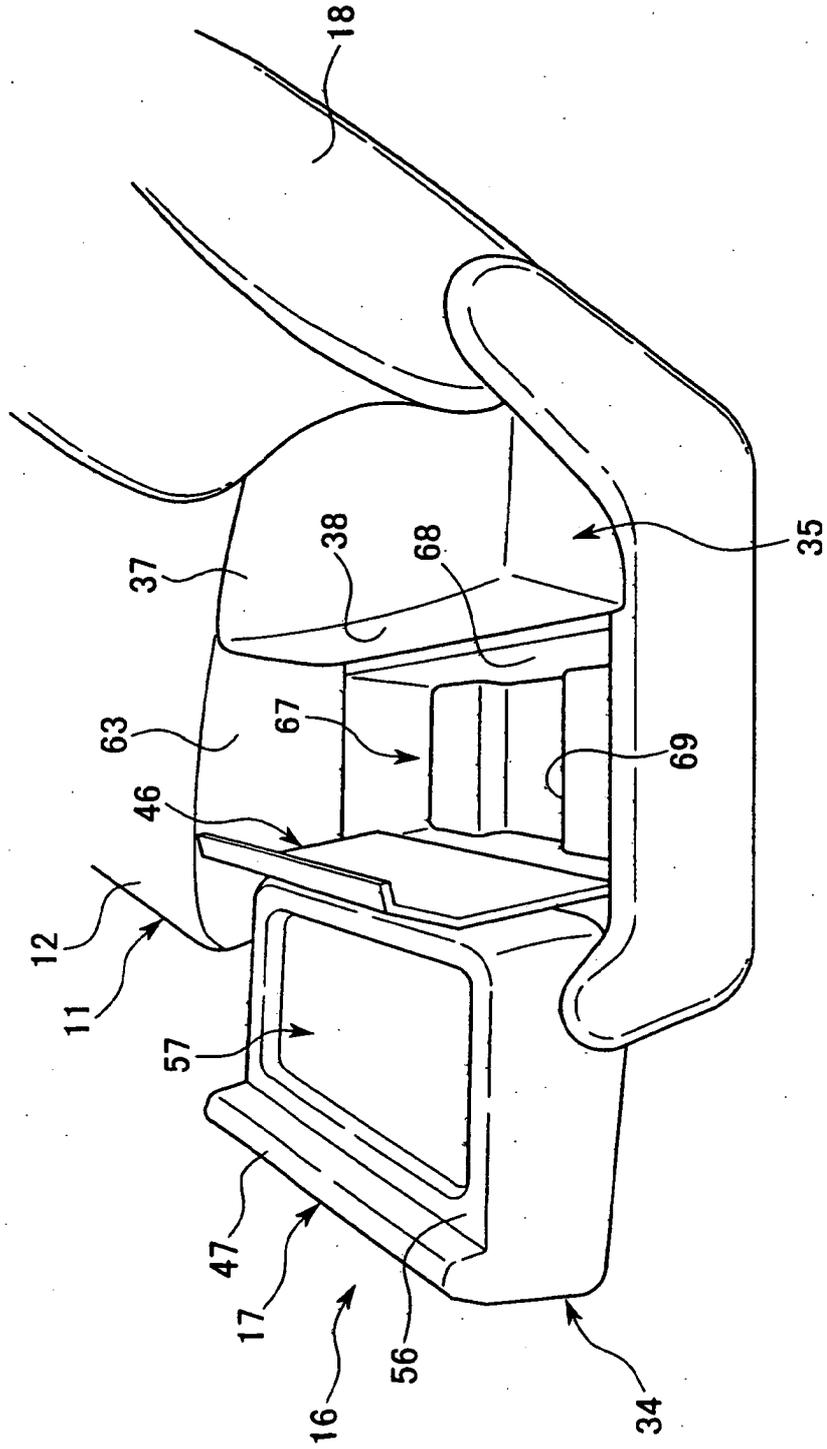




FIG. 14

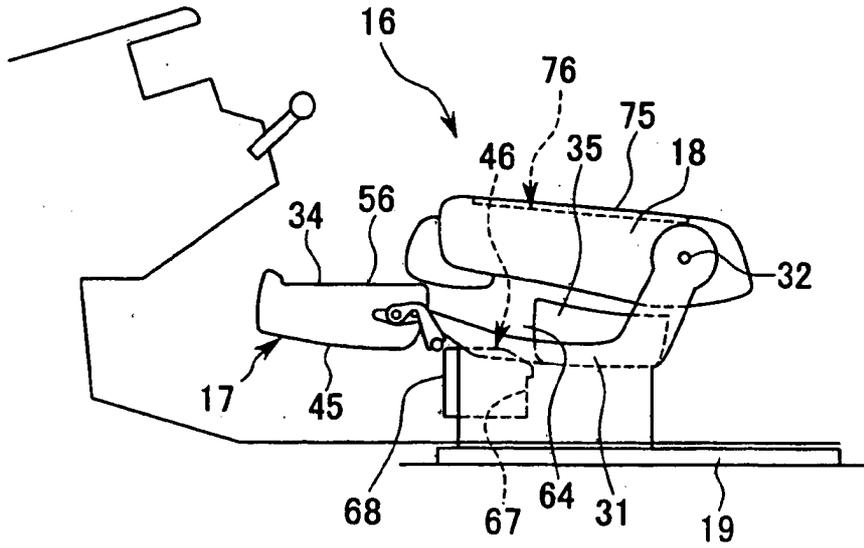


FIG. 15

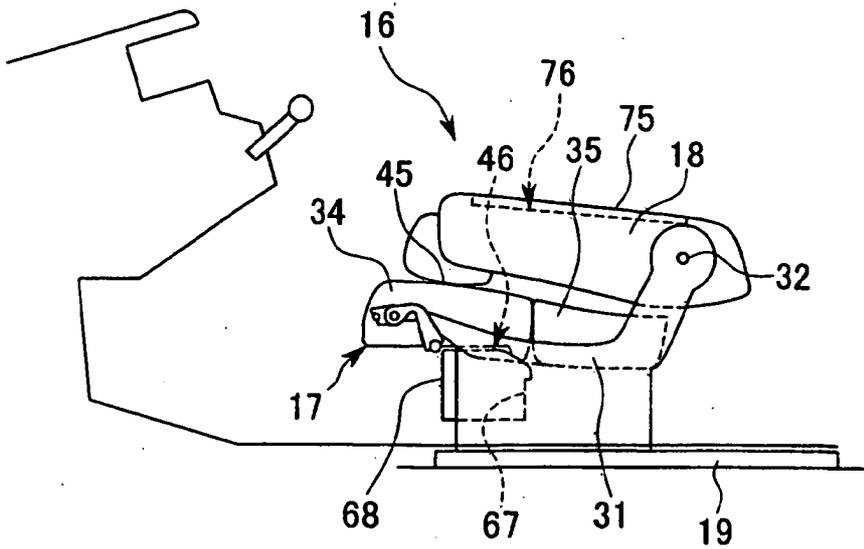


FIG. 16

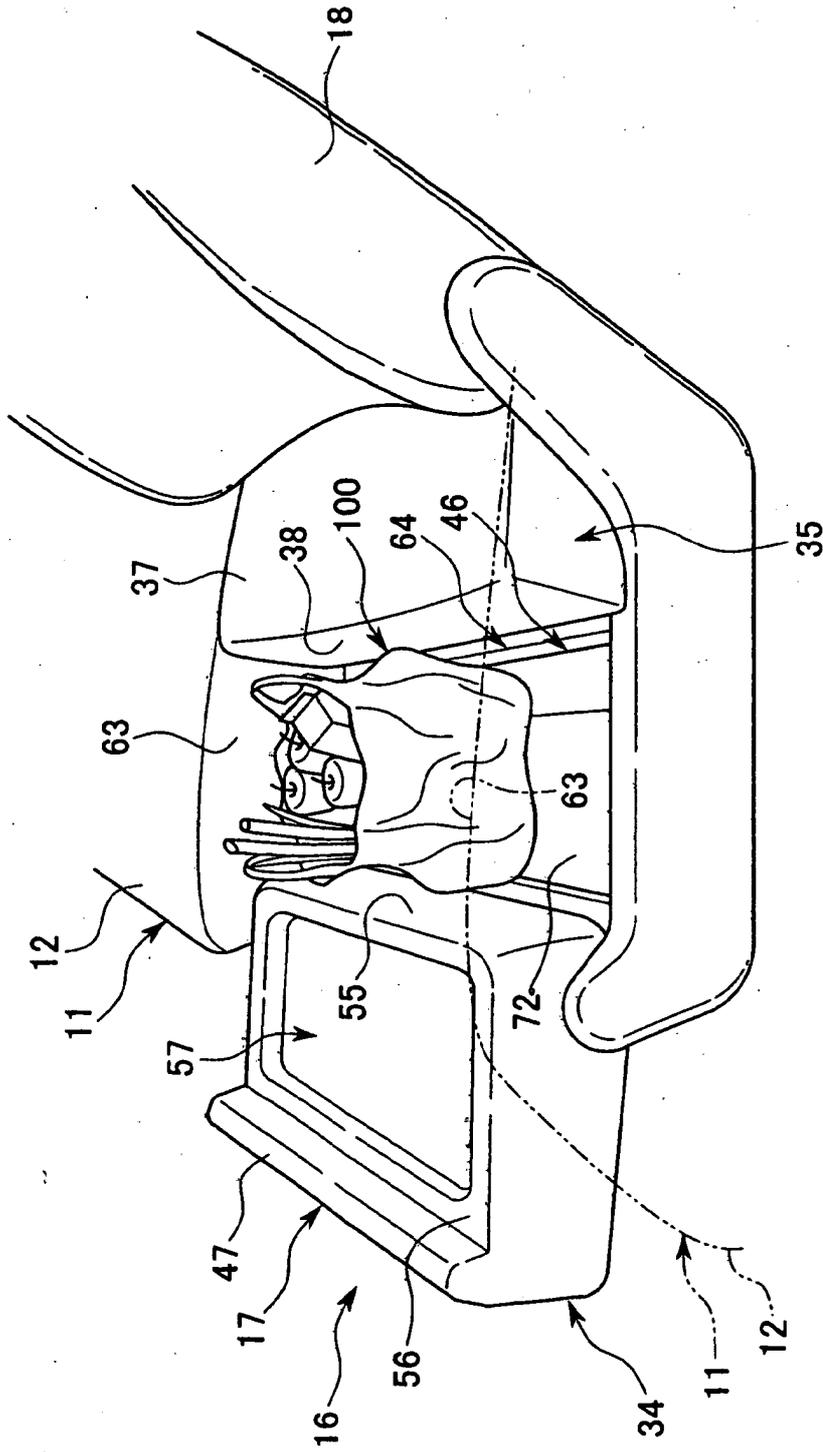


FIG. 17

