(19) OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(11) Número de publicación: **2 557 757**

(51) Int. Cl.:

B60N 2/00 (2006.01)
B60N 2/02 (2006.01)

(12) TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA T3

(96) Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **30.10.2012** **E 12794409 (8)**

(97) Fecha y número de publicación de la concesión europea: **16.12.2015** **EP 2780191**

(54) Título: **Corredera de asiento**

(30) Prioridad:

16.11.2011 FR 1160402

(45) Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
28.01.2016

(73) Titular/es:

PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILES SA (100.0%)
VPIB - LG081, Route de Gisy
78140 Vélizy Villacoublay, FR

(72) Inventor/es:

DEPLAT, FREDERIC

(74) Agente/Representante:

DE ELZABURU MÁRQUEZ, Alberto

ES 2 557 757 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

Corredera de asiento

La presente invención concierne de manera general a un asiento de vehículo montado sobre una corredera eléctrica y a un procedimiento de regulación de la posición de este asiento.

En la técnica anterior se conocen asientos de vehículo en los que la regulación de la posición longitudinal es efectuada por una corredera eléctrica. Tal corredera asegura la función de traslación hacia la parte delantera o la parte trasera bajo el mando de un motor eléctrico, como por ejemplo el sistema descrito en el documento FR 2 740 744. Sin embargo, este sistema presenta el inconveniente de no permitir ofrecer un gran espacio al pasajero sentado detrás de este asiento incluso si este último está desocupado y dispuesto en posición de final de carrera hacia la parte delantera.

El documento FR 2 907 385 describe por su lado un asiento montado sobre una corredera eléctrica apta para ser mandada por un pasajero sentado detrás de este asiento o que desee sentarse detrás de este asiento. Este sistema presenta igualmente el inconveniente de no proponer un gran espacio para el pasajero trasero si el asiento está vacío.

Un objetivo de la presente invención es responder a los inconvenientes de los documentos de la técnica anterior mencionados anteriormente y en particular en primer lugar proponer un asiento de vehículo apto para proponer un gran espacio para un pasajero sentado detrás de este asiento, al tiempo que siga siendo de utilización segura.

Para esto, un primer aspecto de la invención concierne a un procedimiento de mando eléctrico de un asiento de vehículo que comprende las etapas consistentes en:

- detectar la presencia de un ocupante sobre el asiento;

- detectar una petición de movimiento hacia la parte delantera del asiento;

- permitir el movimiento del asiento hacia la parte delantera en una primera gama de posiciones si en la etapa de detección se detecta un ocupante sobre el asiento;

- permitir el movimiento hacia la parte delantera en una segunda gama de posiciones que comprende la primera gama de posiciones y una gama suplementaria de carrera extra hacia la parte delantera, si en la etapa de detección no se detecta ningún ocupante sobre el asiento.

El procedimiento de acuerdo con la invención ofrece ventajosamente la posibilidad de avanzar el asiento hacia una posición comprendida en una carrera extra si el asiento está desocupado. Todo el espacio perdido habitualmente delante del asiento si éste está desocupado es añadido a la parte trasera para un pasajero sentado detrás del asiento, o para entreponer cargas voluminosas. Por otra parte, el procedimiento de acuerdo con la invención no pone en peligro a un ocupante sentado sobre el asiento, porque el desplazamiento en la zona de carrera extra solamente es posible si el asiento está vacío.

De manera ventajosa, la gama suplementaria de carrera extra comprende un final de carrera que sitúa el asiento contra un obstáculo situado delante del asiento. El procedimiento permite ganar todo el espacio disponible entre el asiento y su entorno delantero, como un salpicadero si el asiento se encuentra en la primera fila, u otro asiento, si el asiento está situado en una fila intermedia o trasera del vehículo.

De manera ventajosa, la petición de movimiento hacia la parte delantera es efectuada por un ocupante sentado detrás del asiento. Esta puesta en práctica asegura aún más el procedimiento. Se aplica una doble condición: el asiento debe estar vacío, y el ocupante trasero es el que efectúa la petición de movimiento hacia la parte delantera.

De manera ventajosa, la detección de la petición de movimiento hacia la parte delantera es efectuada por la detección de la utilización de un conmutador accesible únicamente al ocupante sentado detrás del asiento. El conmutador dispuesto para ser accesible solamente por el ocupante detrás del asiento garantiza que la petición de movimiento será efectuada por este último.

Un segundo aspecto de la invención es un asiento de vehículo para la puesta en práctica del procedimiento de acuerdo con el primer aspecto de la invención y que comprende al menos un sensor de presencia de ocupante apto para detectar la presencia de un ocupante sobre el asiento y al menos una corredera eléctrica con dos sensores de final de carrera que definen un primera gama de posiciones, caracterizado por que comprende un tercer sensor de final de carrera que define una segunda gama de posiciones que comprende la primera gama de posiciones y una gama suplementaria de carrera extra hacia la parte delantera.

De manera ventajosa, el tercer sensor de final de carrera define una posición del asiento contra un obstáculo situado delante del asiento.

Un último aspecto de la invención es un vehículo automóvil que comprenda al menos un asiento de acuerdo con el segundo aspecto de la invención y cuya posición es mandada por el procedimiento de acuerdo con el primer aspecto de la invención.

Otras características y ventajas de la presente invención se pondrán de manifiesto de modo más claro en la lectura de la descripción detallada que sigue de un modo de realización de la invención dado a título de ejemplo en modo alguno limitativo e ilustrado en los dibujos anejos, en los cuales:

- la figura 1 representa un asiento cuya posición es gestionada por el procedimiento de acuerdo con la invención;

- la figura 2 representa el asiento de la figura 1 en posición totalmente avanzada.

La figura 1 representa un asiento 10 en posición máxima delantera, si un ocupante está sentado sobre este asiento 10. El asiento 10 está unido al suelo del vehículo por correderas eléctricas 20, que son aptas para hacer avanzar o retroceder el asiento 10 bajo el mando de un motor eléctrico no representado, entre los sensores de final de carrera 21 y 22. Los sensores 21 y 22 definen una gama de posiciones que el asiento puede ocupar si un ocupante está situado encima. Incluso en posición avanzada, queda un espacio suficiente para el ocupante entre el asiento y el salpicadero. Como está representado en la figura, el asiento 10 está vacío y se pierde un gran espacio delante de este asiento. A fin de añadir este espacio libre para el pasajero 100 sentado en el asiento 110, éste acciona un conmutador 30 dispuesto en su entorno inmediato (en la cara trasera del respaldo del asiento 10 por ejemplo) y el asiento 10 puede deslizar hacia la parte delantera como está representado en la figura 2.

La figura 2 representa el asiento 10 de la figura 1 en posición totalmente avanzada si ningún ocupante está sentado sobre el asiento 10. Un sensor 23 de final de carrera extra hacia la parte delantera está dispuesto de modo que el asiento 10 al final de la carrera extra hacia la parte delantera esté situado contra el salpicadero, a fin de liberar el mayor espacio posible para el pasajero trasero. Así, la presente invención permite añadir el espacio libre que sería perdido delante del asiento hacia su pasajero trasero si el asiento no está ocupado.

Se comprenderá que a los diferentes modos de realización descritos en la presente descripción pueden ser aportadas diversas modificaciones y/o mejoras evidentes para el especialista en la materia sin salirse del marco de la invención definida por las reivindicaciones anejas.

REIVINDICACIONES

1. Procedimiento de mando eléctrico de un asiento (10) de vehículo, que comprende las etapas consistentes en:

- detectar la presencia de un ocupante sobre el asiento (10);

- detectar una petición de movimiento hacia la parte delantera del asiento (10);

- permitir el movimiento hacia la parte delantera del asiento (10) en una primera gama de posiciones si en la etapa de detección se detecta un ocupante sobre el asiento (10);

- permitir el movimiento hacia la parte delantera en una segunda gama de posiciones que comprende la primera gama de posiciones y una gama suplementaria de carrera extra hacia la parte delantera, si en la etapa de detección no es detectado ningún ocupante sobre el asiento (10).

2. Procedimiento de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado por que la gama de carrera extra comprende un final de carrera que sitúa el asiento contra un obstáculo situado delante del asiento (10).

3. Procedimiento de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizado por que la petición de movimiento hacia la parte delantera es efectuada por un ocupante sentado detrás del asiento (10).

4. Procedimiento de acuerdo con la reivindicación 3, caracterizado por que la detección de la petición de movimiento hacia la parte delantera es efectuada por la detección de la utilización de un conmutador (30) accesible únicamente al ocupante (100) sentado detrás del asiento (10).

5. Asiento (10) de vehículo para la puesta en práctica del procedimiento de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 4, que comprende al menos un sensor de presencia de ocupante apto para detectar la presencia de un ocupante sobre el asiento (10) y al menos una corredera eléctrica con dos sensores de final de carrera (21, 22) que definen una primera gama de posiciones, caracterizado por que comprende un tercer sensor de final de carrera (23) que define una segunda gama de posiciones que comprende la primera gama de gama de posiciones y una gama suplementaria de carrera extra hacia la parte delantera.

6. Asiento (10) de acuerdo con la reivindicación 5, caracterizado por que el tercer sensor de final de carrera (23) define una posición del asiento (10) contra un obstáculo situado delante del asiento (10).

7. Vehículo automóvil que comprende al menos un asiento (10) de acuerdo con las reivindicaciones 5 o 6 y cuya posición es mandada por el procedimiento de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 4.

Fig. 1

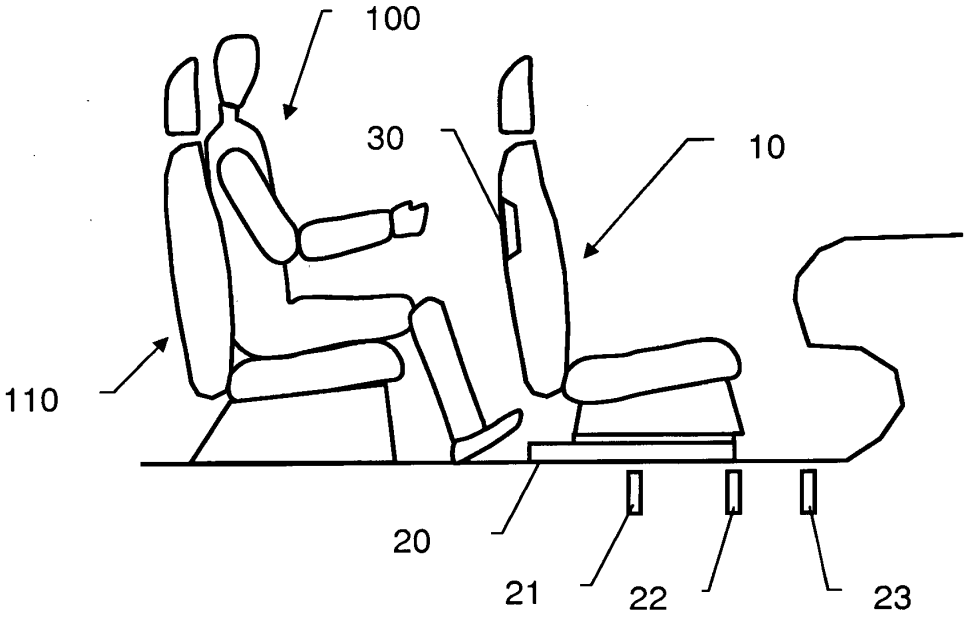
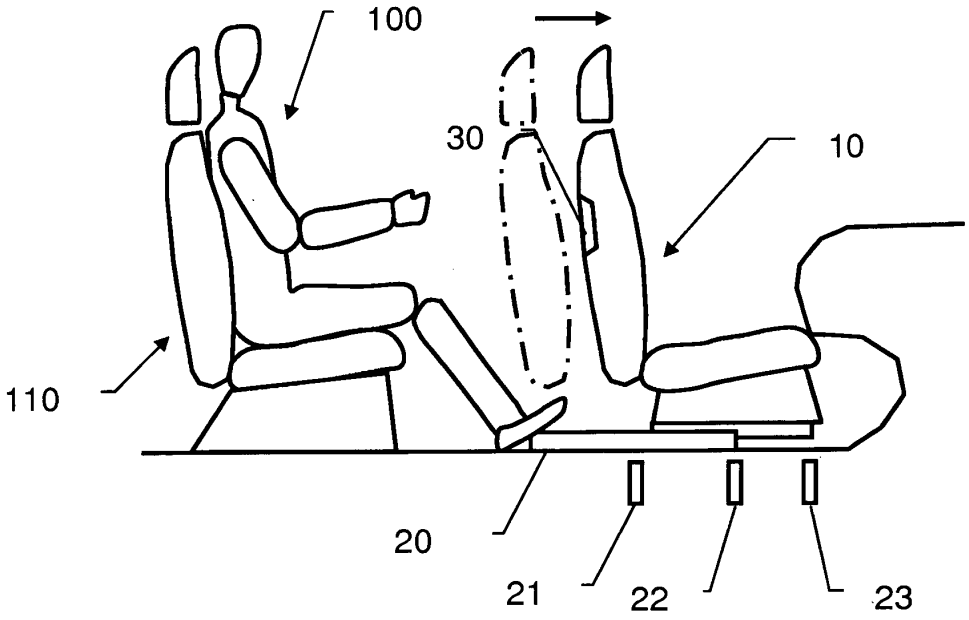
Fig. 2