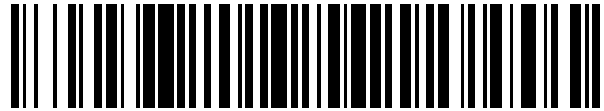


19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 590 206**

51 Int. Cl.:

**B60N 2/42** (2006.01)

**B60N 2/015** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **11.01.2013 PCT/FR2013/050073**

87 Fecha y número de publicación internacional: **01.08.2013 WO13110874**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **11.01.2013 E 13704154 (7)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **31.08.2016 EP 2807050**

54 Título: **Mejora del montaje de las bases de asientos de nivel 2 provisto de un sistema de retención**

30 Prioridad:

**24.01.2012 FR 1250655**

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

**18.11.2016**

73 Titular/es:

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

72 Inventor/es:

**DENOEUD, JEAN FRANCOIS;  
LASSALLE, OLIVIER y  
GUILBAUT, MARC**

74 Agente/Representante:

**DE ELZABURU MÁRQUEZ, Alberto**

ES 2 590 206 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**

Mejora del montaje de las bases de asientos de nivel 2 provisto de un sistema de retención

5 La presente invención concierne al ámbito general de las fijaciones de asientos de vehículos, y de modo más particular a los sistemas de retención antideslizamiento, que pueden ser empleados para sujetar eficazmente los asientos de vehículos de cualquier tipo, especialmente automóviles, y de modo más particular los asientos traseros (denominados de « nivel 2 », en contra del deslizamiento inercial que tienden a experimentar las bases de los citados asientos en caso de desaceleración rápida o de choque frontal.

10 Por el documento US-2 789 621 se conocen sistemas de retención de asientos que ponen práctica ganchos fijados al suelo del vehículo, a nivel del reborde la parte delantera de la banqueta, y alrededor de los cuales cooperan órganos de fijación, de tipo hebillas metálicas, a su vez solidarias de la base de asiento.

Aunque un ensamblaje de este tipo permite efectivamente ofrecer un tope que se opone al deslizamiento de la base de asiento, el mismo sin embargo puede presentar ciertos inconvenientes.

15 En efecto, la activación de tal mecanismo de retención necesita una colocación de la base de asiento según una cinemática vertical, es decir según un movimiento de abatimiento vertical descendente, que se realiza después de haber introducido, aproximadamente, la parte trasera de la base de asiento en el hueco del suelo, debajo del respaldo.

Ahora bien, tal manipulación se efectúa a ciegas, no pudiendo el montador controlar eficazmente el posicionamiento de los órganos de fijación de la base de asiento con respecto a los ganchos, puesto que estos últimos quedan ocultos por la citada base de asiento.

20 Esto puede hacer el montaje complicado, incluso arriesgado para el montador, en particular si el mismo tiende a deslizar sus dedos entre la parte inferior de la base de asiento y el suelo para buscar a tientas la posición de sujeción antes de que la citada base de asiento esté completamente abatida, lo que le expone a un pinzamiento o a un aplastamiento de los dedos.

25 Además, un mal posicionamiento relativo de los elementos de fijación puede conducir a un deterioro del mecanismo, si éste es forzado, o bien a un mal enclavamiento, lo que naturalmente es perjudicial para el confort y para la seguridad de los ocupantes del vehículo.

30 Finalmente, la colocación vertical requiere un espacio libre importante, necesario para el desplazamiento de la base de asiento, por encima de los ganchos de retención, lo que impone colocar los citados ganchos hacia la parte la parte delantera de la banqueta y por consiguiente hace esta técnica inadapta para la fijación de ciertas banquetas modernas y especialmente de ciertas banquetas fraccionables/abatibles (por ejemplo de tipo 1/3-2/3) en las cuales puede ser necesario asegurar una sujeción en la parte trasera de la base de asiento, en la proximidad del respaldo.

35 Un objeto asignado a la invención está destinado por consiguiente a poner remedio a los inconvenientes antes citados y a proponer un nuevo dispositivo de retención para asiento de vehículo, así como un nuevo procedimiento de ensamblaje de asiento de vehículo que, al tiempo que ofrezcan una sujeción eficaz y segura de la base de asiento, faciliten y aseguren el montaje de esta última.

Otro objeto asignado a la invención está destinado igualmente a proponer un nuevo dispositivo de retención y un nuevo procedimiento de ensamblaje que sean particularmente polivalentes y susceptibles de ser adaptados a numerosos tipos de asientos y configuraciones de ensamblaje.

40 Otro objeto asignado a la invención está destinado igualmente a proponer un nuevo dispositivo de retención que sea particularmente simple y poco caro de fabricar y de poner en práctica.

45 Los objetos asignados a la invención se consiguen con la ayuda de un dispositivo de retención para asiento de vehículo, comprendiendo el citado dispositivo al menos una placa base que permita su fijación a la carrocería del vehículo, así como un gancho de bloqueo dispuesto en saliente sobre la citada placa base de modo que pueda ofrecer una cogida a un órgano de sujeción solidario de la base del citado asiento y así constituir un obstáculo al deslizamiento accidental de la citada base de asiento hacia la parte delantera, estando caracterizado el citado dispositivo de retención por que el mismo comprende una rampa de inserción inclinada concebida para recibir y guiar el órgano de sujeción cuando la base de asiento es empujada de la parte la parte delantera hacia la parte trasera para ser puesta en posición, provocando, por reacción a la componente horizontal, orientada de la parte la parte delantera hacia la parte trasera, del esfuerzo de apoyo que ejerce el órgano de sujeción sobre la citada rampa bajo el efecto del empuje de inserción de la citada base de asiento, un desplazamiento vertical progresivo del citado órgano de sujeción que es suficiente para permitir al citado órgano de sujeción franquear al citado gancho y colocarse por enclavamiento detrás del citado gancho, enfrente de la garganta de este último.

50 Los objetos asignados a la invención se consiguen igualmente con la ayuda de un procedimiento de ensamblaje de un asiento de vehículo sobre la carrocería del citado vehículo, en el transcurso del cual se coloca un órgano de

- 5 sujeción solidario de la base del citado asiento enfrente de un gancho de tope previamente fijado a la carrocería del vehículo, de manera que el citado gancho constituya un obstáculo para el deslizamiento accidental de la citada base de asiento hacia la parte delantera, estando caracterizado el citado procedimiento por que el mismo comprende una etapa (a) de preposicionamiento en el transcurso de la cual se coloca la base del asiento sobre el suelo del vehículo, con el fin de situar el órgano de sujeción de la base de asiento en contacto con el principio de una rampa de inserción inclinada que precede al gancho en el sentido parte delantera/parte trasera, y una etapa (b) de inserción guiada en el transcurso de la cual se ejerce un empuje de inserción sobre la base de asiento según al menos una componente horizontal orientada de la parte delantera hacia la parte trasera, de tal manera que la citada componente horizontal provoque simultáneamente, por una parte, la progresión longitudinal de la base de asiento de la parte delantera a la parte trasera y, por otra, por conversión de movimiento en contacto con la rampa de inserción, el desplazamiento vertical progresivo del órgano de sujeción a lo largo de la citada rampa, según una amplitud suficiente para que el citado órgano de sujeción franquee el gancho y abandone la citada rampa de inserción, realizando así una pérdida de contacto que le lleve a colocarse por enclavamiento detrás del citado gancho, enfrente de la garganta de este último.
- 10
- 15 Ventajosamente, el dispositivo y el procedimiento de acuerdo con la invención permiten poner en práctica una cinemática de ensamblaje más bien horizontal, la cual permite especialmente insertar la base de asiento debajo del respaldo según un gesto intuitivo y simple de empuje, y esto mismo para banquetas que se presenten en configuraciones bastante particulares o en un espacio de maniobra relativamente exiguo, especialmente cuando se trata de insertar la base de asiento debajo de un respaldo ya instalado.
- 20 Además, la maniobra de inserción está ventajosamente asistida, de manera simple, automática y pasiva, gracias a una o varias rampas de inserción idóneas, cuyas forma y dimensiones aseguren la fluidez del desplazamiento y la corrección de la trayectoria de colocación del órgano de sujeción con respecto al gancho, de tal modo que la operación, incluso efectuada a ciegas, sin control visual de los elementos de fijación, es perfectamente precisa y reproducible y conduce sistemáticamente a una sujeción estable y segura de la base de asiento.
- 25 Otros objetos, características y ventajas de la invención se pondrán de manifiesto más en detalle en la lectura de la descripción que sigue, así como con la ayuda de los dibujos, facilitados a título puramente ilustrativo y no limitativo, en los cuales:
- La figura 1 ilustra, según una vista lateral en corte, la puesta en práctica de un dispositivo de retención de acuerdo con la invención para la fijación de un asiento de vehículo.
- 30 La figura 2 ilustra, según una vista en perspectiva, una variante de realización del dispositivo de retención puesto en práctica en la figura 1.
- La figura 3 ilustra, según una vista en proyección de costado, el dispositivo de retención representado en la figura 2.
- Las figuras 4, 5 y 6 ilustran, según vistas de detalle en corte lateral, el detalle de funcionamiento del dispositivo de retención de acuerdo con la invención durante las diferentes etapas sucesivas de colocación de la base de asiento debajo del respaldo representado en la figura 1.
- 35 La presente invención se refiere a un dispositivo de retención 1 antideslizamiento destinado a equipar un vehículo 2 cualquiera, y especialmente un vehículo automóvil, para retener uno o varios de los asientos 3 del citado vehículo en contra del deslizamiento inercial que podría provocar un cambio brusco de la marcha del citado vehículo, y especialmente una elevada desaceleración debida por ejemplo a un choque frontal.
- 40 La misma naturalmente concierne como tal a un vehículo 2 en el que al menos uno de los asientos 3, y de modo más particular al menos a uno de los asientos de nivel dos o de nivel superior, sea retenido por tal dispositivo.
- Por convenio y por simple comodidad de descripción, se considerará en lo que sigue, sin que esto constituya una restricción de la invención, que el vehículo 2 reposa sobre un suelo plano horizontal y que el o los asientos 3 retenidos por el dispositivo 1 objeto de la invención están orientados en el sentido principal de la marcha, 45 sensiblemente en dirección hacia la parte delantera AV (situada a la derecha en las figuras) según el eje horizontal (XX') parte delantera-parte trasera del vehículo.
- De manera clásica, el asiento 3 comprenderá un respaldo 4, fijado a la carrocería 5 del vehículo, en la parte trasera AR, así como una base de asiento 6 cuya extremidad trasera se inserta preferentemente entre la base inferior del respaldo 4 y el suelo 7 del vehículo que la sostiene, tal como esto está ilustrado en las figuras 1 y 6.
- 50 El dispositivo de retención 1 comprende, como se ve en particular en las figuras 2 y 3, al menos una placa base 10 que permite su fijación a la carrocería del vehículo, así como un gancho de bloqueo 11 dispuesto en saliente sobre la citada placa base 10 de modo que pueda ofrecer una cogida a un órgano de sujeción 12 solidario de la base de asiento 6 y así constituir un obstáculo al deslizamiento accidental de la citada base de asiento hacia la parte delantera AV.

Preferentemente, el órgano de sujeción 12 está formado por un alambre de armadura de la base de asiento 6, tal como un alambre metálico de sección circular, lo que permite una realización simple y compacta que no obstante asegura una sujeción robusta. Por comodidad, el mismo podrá ser asimilado a un alambre en lo que sigue.

5 De acuerdo con la invención, el dispositivo de retención 1 comprende una rampa de inserción 13 inclinada concebida para recibir y guiar el órgano de sujeción 12 cuando la base de asiento 6 es empujada de la parte delantera AV hacia la parte trasera AR para ser colocada, provocando, por reacción a la componente horizontal, orientada de la parte delantera hacia la parte trasera, del esfuerzo de apoyo que ejerce el órgano de sujeción sobre la citada rampa bajo el efecto del empuje de inserción (F) de la citada base de asiento, un desplazamiento vertical progresivo del citado órgano de sujeción 12 que es suficiente para permitir al citado órgano de sujeción 12 franquear el gancho 11 y colocarse por enclavamiento detrás del citado gancho, enfrente de la garganta 14 de este último.

Ventajosamente, el dispositivo 1 asocia así a un gancho 11 rígido, aguas arriba de este último, una rampa 13 que forma una cuña de inserción cuyo espesor aumenta del vértice 15 de la citada cuña, orientado hacia la parte la parte delantera y preferentemente próximo al suelo 7, hasta rebasar la altura de apertura del gancho, en una zona en escalón situada hacia la parte trasera, longitudinalmente más allá de la garganta 14 del citado gancho.

15 El dispositivo 1 puede así formar un trinquete que define, por una parte, un sentido pasante S1, orientado de la parte la parte delantera AV hacia la parte trasera AR, según el cual la conformación y la orientación de la rampa 13 autorizan y guían el libre deslizamiento longitudinal del alambre de sujeción 12, y de modo más global de la base de asiento 6 en su conjunto, y provocan conjuntamente la desviación vertical progresiva de estos elementos con respecto al suelo 7, y de modo más particular con respecto al gancho 11 y, por otra, un sentido bloqueante S2 opuesto, según el cual el gancho 11 forma en contra del alambre de sujeción 12 un tope infranqueable que limita, o impide, cualquier desplazamiento de la base de asiento 6 hacia la parte delantera AV.

20 De acuerdo con una característica preferente la rampa de inserción 13 presenta, de la parte delantera a la parte trasera y con respecto a la horizontal  $P_H$ , y de modo más particular con respecto al plano de fijación que define la base de asiento 10, una inclinación  $\alpha_{13}$  no nula, cuyo valor máximo, en el tramo destinado a ser recorrido por el órgano de sujeción durante la colocación de la base de asiento, es inferior o igual a 40 grados, y preferentemente inferior o igual a 30 grados.

De modo más particular, tal como se ilustra especialmente en las figuras 1 y 3, la citada inclinación podrá estar sensiblemente comprendida entre 15 grados y 30 grados, y especialmente próxima de 20 grados a 25 grados.

30 Geométricamente, la tangente al trazado de la rampa, considerado longitudinalmente en proyección en el plano medio  $P_M$  del dispositivo 1 o incluso del vehículo 2, no presenta, con respecto a la dirección del empuje F de la base de asiento 6, componente transversa excesiva, es decir que la rampa 13 está ventajosamente desprovista de elementos salientes o de asperezas que fueran susceptibles de formar un resalte capaz de bloquear el libre deslizamiento del órgano de sujeción a lo largo de la citada rampa. La suavidad de la pendiente permite así una colocación de la base de asiento 6 sin sacudidas ni resistencia excesiva al gesto de montaje, en particular en una cinemática de aproximación sensiblemente horizontal.

35 Por otra parte, el dispositivo, y de modo más particular la rampa 13 que precede al gancho 11, es preferentemente más profundo (según el eje longitudinal (XX')) que alto (según el eje vertical (ZZ')), lo que le permite presentar, además de una pendiente de inserción suave, una buena rigidez estructural, una gran robustez y especialmente una buena resistencia a la cizalladura y al arranque, lo que refuerza la seguridad de la sujeción, así como una innegable compacidad, lo que facilita su utilización en espacios exigüos.

40 En este sentido, es destacable que, de modo particularmente preferente, el respaldo 4 está fijado a la carrocería 5 del vehículo 2 de modo que dispone, en la prolongación del citado respaldo, entre la base de este último y el suelo 7 del vehículo, un intersticio de ensamblaje en el cual la porción trasera de la base de asiento 6 está destinada a alojarse, pudiendo entonces la rampa de inserción 13 estar dispuesta ventajosamente al menos en parte en la vertical del respaldo, en el citado intersticio de ensamblaje, como se ve especialmente en las figuras 1, 4, 5 y 6.

En cualquier caso, el órgano de sujeción 12, y de modo más particular el alambre de armadura, está situado preferentemente en la porción trasera de la base de asiento 6, especialmente en la mitad trasera, la cuarta parte trasera, o sensiblemente en la extremidad trasera de la misma.

50 Al permitir el dispositivo 1 realizar una fijación en la parte trasera de la base de asiento, en la proximidad del respaldo 4, o debajo de este último, la invención por tanto hace posible un montaje compacto de cinemática horizontal, particularmente adaptado cuando la base de asiento debe ser ensartada debajo de un respaldo ya colocado.

Además, una llegada a tope de la parte trasera de la base de asiento garantiza un excelente comportamiento dinámico de retención de la misma en contra del deslizamiento.

55 A continuación, tal configuración es perfectamente compatible con la sujeción de numerosos tipos de asientos, y en particular tanto de asientos antiguos fijos, como asientos más recientes que tengan un respaldo abatible, susceptible

de ser basculado plano hacia la parte delantera, y/o de asientos de banquetas fraccionables, especialmente de tipo 1/3-2/3.

5 Por otra parte, el dispositivo de retención 1 estará preferentemente, fijado al suelo 7 del vehículo de tal modo que la rampa de inserción 13 quede colocada en saliente ascendente de la parte delantera hacia la parte trasera, apuntado así la citada rampa en cualquier modo hacia la base del respaldo 4, alejándose del suelo 7 y creando localmente un estrechamiento progresivo, de la parte delantera a la parte trasera, del intersticio de ensamblaje.

Naturalmente, la rampa 13 no está limitada en modo alguno a una forma particular, siempre que su conformación la permita asegurar su función de guía. En particular, no se excluye que el perfil longitudinal de la citada rampa pueda ser ligeramente abombado hacia el exterior, de modo que presente una forma globalmente convexa.

10 Por otra parte, la misma, cualquiera que sea su curvatura global, podrá estar formada eventualmente por una sucesión de segmentos de recta o bien de porciones curvas, no rebasando sin embargo ninguna la inclinación máxima anteriormente enunciada.

15 Sin embargo, de acuerdo con una característica preferente de la invención, la rampa de inserción 13 seguirá de la parte delantera a la parte trasera, en la longitud del tramo de contacto sobre el cual es llevado a evolucionar el alambre de sujeción 12, una generatriz (LL') sensiblemente rectilínea.

Tal disposición permite, por una parte, obtener una inclinación sensiblemente constante y por tanto una progresión muy regular de la base de asiento bajo el esfuerzo de empuje F y, por otra, simplificar considerablemente la fabricación del dispositivo 1.

20 De acuerdo con una variante de realización preferente, correspondiente especialmente a las figuras 2 y 3, el dispositivo 1 presenta una forma sensiblemente simétrica que comprende dos escuadras 20, 21 distantes una de la otra, dispuestas a una y otra parte de su plano sagital, y provistas cada una de un primer ramal 22, 24, preferentemente sensiblemente plano, que forma placa base de fijación y de un segundo ramal 23, 25 secante al primero y que forma montante, presentando los montantes 23, 25 una forma biselada cuyo vértice 15 se sitúa hacia la parte delantera AV y cuya base ancha 26 hacia la parte trasera, presentando la citada base 26 un recorte entrante 27 que forma la garganta 14 del gancho de bloqueo 11, estando unidas las citadas escuadras 20, 21 una a la otra por un travesaño 28 que se extiende al menos a lo largo de la porción biselada, cubriendo los bordes superiores de los montantes, de modo que se cree entre estos últimos un puente inclinado que forma, en este caso por su cara exterior superior, la rampa de inserción 13.

30 Los bordes del travesaño 28 podrán ser ventajosamente curvos, a la manera de un canalón invertido, formando así el citado travesaño un plano inclinado sensiblemente liso, fácil de franquear, con los contornos no agresivos en contra del alambre de sujeción 12.

Ventajosamente, el travesaño 28 puede estar provisto de un órgano rigidizador, tal como un nervio longitudinal 29.

35 De modo particularmente preferente, el dispositivo 1 está formado por una pieza monobloque, que podría ser obtenida por ejemplo por estampación. Se puede así fabricar simplemente y a menor coste, especialmente limitando los recortes de material, una pieza funcional y robusta.

40 Naturalmente, la invención concierne igualmente como tal a un procedimiento de ensamblaje de un asiento 3 de vehículo sobre la carrocería 5 del citado vehículo, en el transcurso del cual se coloca un órgano de sujeción 12 solidario de la base de asiento 6 del citado asiento enfrente de un gancho de bloqueo 11 previamente fijado a la citada carrocería, de manera que el citado gancho constituya un obstáculo al deslizamiento accidental de la citada base de asiento hacia la parte delantera.

45 De acuerdo con la invención, el citado procedimiento comprende una etapa (a) de preposicionamiento en el transcurso de la cual el montador coloca la base del asiento, y de modo más particular la porción inferior de la misma, sobre el suelo 7, preferentemente el suelo trasero, del vehículo, de manera que sitúe el órgano de sujeción 12 de la base de asiento en contacto con el principio de la rampa de inserción 13 inclinada que precede al gancho en el sentido parte delantera/parte trasera, por ejemplo un tramo próximo al vértice 15 de la cuña en la figura 3, y una etapa (b) de inserción guiada en el transcurso de la cual se ejerce un empuje de inserción F sobre la base de asiento 6 según al menos una componente horizontal orientada de la parte delantera AV a la parte trasera AR de tal manera que la citada componente horizontal provoca simultáneamente, por una parte, la progresión longitudinal de la base de asiento de la parte delantera a la parte trasera y, por otra, por conversión de movimiento en contacto con la rampa de inserción, el desplazamiento vertical progresivo del órgano de sujeción a lo largo de la citada rampa 13, según una amplitud suficiente para que el citado órgano de sujeción franquee el gancho y abandone la citada rampa de inserción, realizando así una liberación que le lleva a colocarse por enclavamiento detrás del citado gancho, enfrente de la garganta 14 de este último

55 De modo más particular, se puede así obtener, bajo el efecto del empuje F, preferentemente de componente horizontal mayoritaria si no exclusiva, un primer desplazamiento d1 (véase la figura 3) según el cual el alambre de sujeción 12, y de modo más global la base de asiento 6, deslice de la parte delantera a la parte trasera a lo largo de

5 la rampa 13 al tiempo que se eleva hasta llegar, a nivel de la base ancha 26, a una posición por encima del gancho 11 (véase la figura 4), posición sobreelevada desde la cual la citada base de asiento, y de modo más particular su alambre de sujeción 12, cae a continuación (véase la figura 5), según un segundo desplazamiento  $d_2$ , contra el mango del citado gancho al que acaba de franquear por la parte superior, para reposar sensiblemente a la altura de la garganta 14 del citado gancho, preferentemente ligeramente más allá de la misma, retirada hacia la parte trasera (véase la figura 6).

La colocación de la base de asiento finaliza a continuación, de manera ventajosamente reversible, basculando T el borde anterior de la citada base de asiento para abatirla verticalmente contra el suelo 7 (véase la figura 6).

10 En caso de choque frontal, la base de asiento 6, y por consiguiente el alambre de sujeción 12, pueden ser ligeramente llevados hacia la parte delantera, pero solamente según un breve desplazamiento longitudinal  $d_3$  de pequeña amplitud (véase la figura 3) que finaliza en cuanto el alambre de sujeción 12 haga tope en el hueco de la garganta 14, bloqueando el movimiento de deslizamiento en el sentido S2.

**REIVINDICACIONES**

1. Dispositivo de retención (1) para asiento (3) de vehículo (2), comprendiendo el citado dispositivo al menos una placa base (10) que permite su fijación a la carrocería (5) del vehículo, así como un gancho de bloqueo (11) dispuesto en saliente sobre la citada placa base (10) de modo que puede ofrecer una cogida a un órgano de sujeción (12) solidario de la base (6) del citado asiento (3) y así constituir un obstáculo al deslizamiento accidental de la citada base de asiento hacia la parte delantera (AV), estando caracterizado el citado dispositivo de retención por que el mismo comprende una rampa de inserción (13) inclinada concebida para recibir y guiar el órgano de sujeción (12) cuando la base de asiento (6) es empujada de la parte delantera (AV) hacia la parte trasera (AR) para ser colocada, provocando, por reacción a la componente horizontal, orientada de la parte la parte delantera hacia la parte trasera, del esfuerzo de apoyo que ejerce el órgano de sujeción sobre la citada rampa bajo el efecto del empuje de inserción (F) de la citada base de asiento, un desplazamiento vertical progresivo del citado órgano de sujeción que es suficiente para permitir al citado órgano de sujeción franquear el citado gancho (11) y colocarse por enclavamiento detrás del citado gancho, enfrente de la garganta (14) de este último.
2. Dispositivo de retención de acuerdo con la reivindicación 1 caracterizado por que la rampa de inserción (13) presenta, de la parte delantera a la parte trasera y con respecto a la horizontal, una inclinación ( $\alpha_{13}$ ) no nula, cuyo valor máximo, en el tramo destinado a ser recorrido por el órgano de sujeción durante la colocación de la base de asiento, es inferior o igual a 40 grados, y preferentemente inferior o igual a 30 grados.
3. Dispositivo de retención de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 o 2 caracterizado por que la rampa de inserción (13) sigue, de la parte delantera a la parte trasera, una generatriz (LL') sensiblemente rectilínea.
4. Dispositivo de retención de acuerdo con una de las reivindicaciones precedentes caracterizado por que el mismo. presenta una forma sensiblemente simétrica que comprende dos escuadras (20, 21) distantes dispuestas a una y otra parte de un plano sagital y provistas cada una de un primer ramal (22, 24) que forma placa base de fijación y de un segundo ramal (23, 25) secante al primero y que forma montante, presentando los montantes (23, 25) una forma biselada cuyo vértice (15) se sitúa hacia la parte la parte delantera y cuya base ancha (26) hacia la parte trasera, presentando la citada base un recorte entrante (27) que forma la garganta (14) del gancho de bloqueo (11), estando las citadas escuadras unidas una a la otra por un travesaño (28) que se extiende al menos a lo largo de la porción biselada cubriendo los bordes superiores de los montantes, de modo que se crea entre estos últimos un puente inclinado que forma la rampa de inserción (13).
5. Dispositivo de retención de acuerdo con una de las reivindicaciones precedentes caracterizado por que el mismo está formado por una pieza monobloque obtenida por estampación.
6. Vehículo (2) caracterizado por que al menos uno de sus asientos (3) es retenido por un dispositivo de retención de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 5.
7. Vehículo de acuerdo con la reivindicación 6 caracterizado por que el asiento (3) retenido por el dispositivo de retención (1) comprende un respaldo (4) que está fijado a la carrocería (5) del vehículo de modo que dispone, en la prolongación del citado respaldo, entre la base de este último y el suelo (7) del vehículo, un intersticio de ensamblaje en el cual la porción trasera de la base de asiento (6) está destinada a alojarse, y por que la rampa de inserción está dispuesta al menos en parte en la vertical del respaldo, en el citado intersticio de ensamblaje.
8. Vehículo de acuerdo con las reivindicaciones 6 o 7 caracterizado por que el dispositivo de retención (1) está fijado al suelo (7) de citado vehículo de tal modo que la rampa de inserción (13) queda colocada en saliente ascendente de la parte delantera a la parte trasera.
9. Vehículo de acuerdo con una de las reivindicaciones 6 a 8 caracterizado por que el órgano de sujeción (12) está formado por un alambre de armadura de la base de asiento (6) situado en la porción trasera de esta última.
10. Procedimiento de ensamblaje de un asiento de vehículo sobre la carrocería del citado vehículo, en el transcurso del cual se coloca un órgano de sujeción (12) solidario de la base (6) del citado asiento enfrente de un gancho de bloqueo (11) previamente fijado a la carrocería del vehículo, de manera que el citado gancho constituya un obstáculo para el deslizamiento accidental de la citada base de asiento hacia la parte delantera, estando caracterizado el citado procedimiento por que el mismo comprende una etapa (a) de preposicionamiento en el transcurso de la cual se coloca la base del asiento sobre el suelo del vehículo, de manera que el órgano de sujeción de la base de asiento se sitúe en contacto con el principio de una rampa de inserción (13) inclinada que precede al gancho en el sentido parte delantera/parte trasera, y una etapa (b) de inserción guiada en el transcurso de la cual se ejerce un empuje de inserción sobre la base de asiento según al menos una componente horizontal orientada de la parte delantera hacia la parte trasera, de tal manera que la citada componente horizontal provoca simultáneamente, por una parte, la progresión longitudinal de la base de asiento de la parte delantera a la parte trasera y, por otra, por conversión de movimiento en contacto con la rampa de inserción, el desplazamiento vertical progresivo del órgano de sujeción a lo largo de la citada rampa, según una amplitud suficiente para que el citado órgano de sujeción franquee el gancho y abandone la rampa de inserción, realizando así una pérdida de contacto que le lleva a colocarse por enclavamiento detrás del citado gancho, enfrente de la garganta (14) de este último.

