(19) OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(11) Número de publicación: **2 685 341**

(21) Número de solicitud: 201730604

(51) Int. CI.:

B60N 2/28 (2006.01)
B60N 2/58 (2006.01)

(12) SOLICITUD DE PATENTE A1

(22) Fecha de presentación:

04.04.2017

(43) Fecha de publicación de la solicitud:

08.10.2018

(71) Solicitantes:

SEAT, S.A. (100.0%)
Autovía A-2, km. 585
08760 MARTORELL (BARCELONA) ES

(72) Inventor/es:

ESTALELLA MERCADÉ, Joan;
PINOS PUIG, Francesc;
PINTOR BOROBIA, María Izaskun;
VIDAL LÓPEZ, Jorge y
BENITO CANO, Jordi

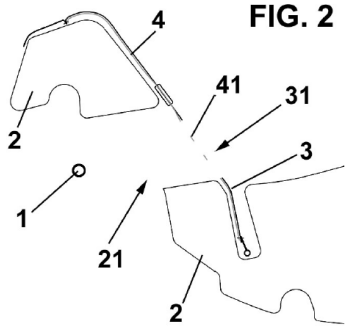
(74) Agente/Representante:

SALVÀ FERRER, Joan

(54) Título: **Asiento de un vehículo**

(57) Resumen:
Asiento de un vehículo.
Asiento que comprende al menos un anclaje (1) acoplable con al menos un elemento de unión de un asiento infantil; un relleno (2) que comprende al menos un orificio (21), donde en al menos un orificio (21) permite un acceso al al menos un anclaje (1); un recubrimiento (3) que comprende al menos una primera abertura (31), donde el recubrimiento (3) cubre al menos parcialmente el relleno (2), y donde al menos una primera abertura (31) está dispuesta sustancialmente superpuesta al al menos un orificio (21); en el que el asiento comprende una cobertura (4), donde la cobertura (4) está dispuesta entre el recubrimiento (3) y el relleno (2), y donde la cobertura (4) comprende al menos una zona de rotura controlada (41), donde la al menos una zona de rotura controlada (41) está dispuesta sustancialmente superpuesta a la al menos una primera abertura (31).

FIG. 2



ES 2 685 341 A1

DESCRIPCIÓN

Asiento de un vehículo

La presente invención se refiere a un vehículo, que está provisto de un sistema de seguridad infantil que incluye al menos un anclaje.

Antecedentes de la invención

Los asientos de vehículos actuales habitualmente comprenden un sistema de seguridad infantil conocido como el nombre de Isofix. Este sistema comprende uno o varios anclajes, formados por unas varillas solidarias al bastidor del vehículo, a los que se acoplan unos elementos de unión de un asiento infantil. Este sistema de retención de un asiento infantil permite fijar de forma robusta el asiento infantil al vehículo, de manera que en caso de un impacto o deceleración importante, el asiento infantil permanezca retenido en su posición. Los anclajes del vehículo están dispuestos comúnmente en la zona de transición entre un cojín y un respaldo de los asientos del vehículo, comúnmente, de los asientos posteriores del vehículo.

Como es evidente, este sistema de seguridad infantil solamente se utiliza en el caso de que viajen niños en el vehículo y durante la etapa durante la cual es necesario su uso por motivos de altura y peso, ya que cuando el niño crece y alcanza un peso y una altura reglamentarias ya puede usar el cinturón de seguridad del asiento del vehículo.

Para poder utilizar correctamente este sistema de seguridad en el asiento del vehículo se indica claramente el acceso a dicho al menos un elemento de anclaje, y suele estar provisto de una pieza o placa extraíble de plástico, la cual se acopla al asiento del vehículo.

Esta pieza o placa extraíble adicional presenta algunos inconvenientes: en primer lugar, el uso de componentes adicionales y de procesos adicionales encarece el coste de fabricación y de montaje del asiento y, además, si esta pieza extraíble se pierde, perjudicando la apariencia exterior del asiento.

Para proteger el acceso a los elementos de anclaje, es conocido del estado de la técnica el documento WO2016093018 que tiene por objetivo limitar el acceso a las cavidades del asiento que alojan los elementos de anclaje mediante un conjunto de pliegos de tejido que

se solapan entre ellos.

Por otro lado, es común proteger las cavidades de acceso a los elementos de anclaje, de manera que no sean dañadas durante la introducción de los sistemas de retención de un asiento infantil. Un ejemplo de este tipo de asiento de vehículo se describe en el documento US6582016. Este documento describe un asiento de vehículo que comprende un canal de acceso a un anclaje. Este canal comprende una estructura de túnel formada por dos mitades y provista de una placa.

Por lo tanto, el objetivo de la presente invención es proporcionar un asiento de vehículo en el que el acceso a dicho al menos un elemento de anclaje requiera del mínimo número de piezas adicionales y que no afecte visualmente a la apariencia y funcionalidad del asiento.

Descripción de la invención

Con el asiento de la invención se consiguen resolver los inconvenientes citados, presentando otras ventajas que se describirán a continuación.

De acuerdo con un primer modo de realización, el asiento de vehículo de acuerdo con la presente invención comprende:
al menos un anclaje acoplable con al menos un elemento de unión de un asiento infantil, de manera que el asiento infantil es susceptible de ser retenido por el asiento;
un relleno que comprende al menos un orificio, donde el al menos un orificio permite un acceso al al menos un anclaje;
un recubrimiento que comprende al menos una primera abertura, donde el recubrimiento cubre al menos parcialmente el relleno, y donde la al menos una primera abertura está dispuesta sustancialmente superpuesta al al menos un orificio;
y se caracteriza por que el asiento comprende una cobertura, donde la cobertura está dispuesta entre el recubrimiento y el relleno, y donde la cobertura comprende al menos una zona de rotura controlada, donde la al menos una zona de rotura controlada está dispuesta sustancialmente superpuesta a la al menos una primera abertura.

Se describe como relleno el elemento ubicado sobre una estructura rígida del asiento, aportando un efecto de mullido al asiento, que otorga las propiedades de amortiguación del conjunto. Normalmente el relleno es de espumas de poliuretano, también nombrado como PUR. Por otro lado, se describe como recubrimiento el tapizado o elemento diferenciador

dispuesto sobre el relleno de los asientos, aportando el acabado superficial y textura sobre la que va a apoyarse un usuario. Típicamente son de materiales sintéticos, como PVC o fibras de poliéster, o de materiales orgánicos como piel de vacuno.

Debe indicarse que la cobertura está dispuesta en una zona adyacente a la primera abertura, de manera que no recubre todo el relleno, únicamente la zona de la primera abertura. Se trata pues de un material textil o sintético que le otorga propiedades de flexibilidad.

De esta manera, no es necesario el uso de ningún elemento externo, tal como una placa o similar para cerrar el acceso al orificio. La cobertura cierra la primera abertura, de manera que no se permite un acceso directo al al menos un anclaje del asiento. Además, la apariencia del asiento no se ve afectada en ningún caso, ya que la incidencia que tiene dicha zona de rotura controlada en la estética del asiento es mínima.

De acuerdo con una realización preferida, la al menos una primera abertura es una ranura sustancialmente vertical. Así, el recubrimiento, que es la pieza más exterior y vista por el usuario, comprende una primera abertura en forma de ranura vertical, de manera que minimiza el impacto visual, pero a la vez permite el paso del anclaje del elemento de unión del asiento infantil debido a que se ensancha, ya que el material permite una cierta flexibilidad. Se trata pues de un orificio alargado y estrecho, de manera que es poco perceptible por parte de un usuario.

Preferentemente, la cobertura está unida al recubrimiento por medio de al menos una costura o cosido, aunque también podría estar unida mediante adhesivo, grapas o similares.

Más en detalle, la al menos una costura es interior, de manera que la al menos una costura no se ve desde el exterior, es decir, está oculta a la vista del usuario. Se debe indicar que, en este contexto, interior significa en zonas de pliegue o de costuras ya existentes entre otros componentes, donde las costuras están dispuestas sustancialmente arriba y debajo de la ranura sustancialmente vertical, siendo estas esencialmente horizontales.

De acuerdo con otra alternativa o de manera complementaria con la costura interior, la al menos una costura es exterior, donde la al menos una costura es sustancialmente paralela a la ranura sustancialmente vertical. Debe indicarse que exterior significa vista, a través del recubrimiento, donde la función de la costura exterior es impedir el movimiento lateral de la

cobertura, evitando que abandone la posición superpuesta a la al menos una primera abertura. Esta costura exterior está cosida al recubrimiento mediante dos costuras verticales junto a dicha ranura vertical.

Se remarca en este punto que, el objetivo de la cobertura es cerrar la entrada al primer orificio de acceso al anclaje. De esta manera, se mejora la estética a la vez que se impide que se cuelen de forma indeseada objetos hacia el canal de acceso al anclaje, además de que se evita que la espuma o relleno se dañe, ya sea por contacto con otros objetos o por un mal uso del usuario. Por lo tanto, la zona de rotura controlada permite que, hasta que no se produzca una primera necesidad de uso de los anclajes para ubicar un asiento infantil, la al menos una primera abertura permanece cerrada. Una vez se produce ese primer uso, el usuario rompe la zona de rotura controlada, por lo que el acceso al anclaje queda permanentemente abierto.

De acuerdo con una realización preferida, la al menos una zona de rotura controlada comprende una pluralidad de perforaciones, que pueden estar alineadas verticalmente, de manera que la pluralidad de perforaciones están superpuestas a la ranura sustancialmente vertical.

Preferentemente, la al menos una zona de rotura controlada es obtenida mediante un proceso de debilitamiento, por ejemplo, mediante láser, calor, u otras. Cualquiera de las dos alternativas presentadas se diseña de manera que resista a esfuerzos exteriores o fricciones exteriores resultantes de un mal uso. Por el contrario, la al menos una zona de rotura controlada cede y se rompe cuando el usuario introduce el al menos un elemento de unión del asiento infantil en la primera abertura.

De acuerdo con un segundo modo de realización, el asiento de vehículo de acuerdo con la presente invención también puede comprender una funda, que puede ser de material textil o plástico flexible, dispuesta a lo largo del al menos un orificio, de manera que la funda cubre la al menos una pared que delimita el al menos un orificio del relleno, protegiendo las paredes del relleno en los movimientos de introducción y extracción del al menos un elemento de unión del asiento infantil.

En este caso, la funda está unida al recubrimiento preferentemente por medio de al menos una costura o cosido, por ejemplo, horizontal y no visto, en la misma zona que se implementa la costura de la cobertura. Alternativamente, la funda también puede estar unida

a la cobertura por medio de al menos una costura, donde la al menos una costura está dispuesta en una zona diferente a la zona de rotura controlada, pero alrededor de la segunda abertura. De este modo, no se alteran las propiedades de la al menos una zona de rotura controlada. Según otra realización alternativa, la al menos una funda constituye un único componente conjuntamente con la cobertura, de manera que el mismo material textil o plástico flexible que forma la base, permite formar mediante doblado la funda.

De acuerdo con este segundo modo de realización, la funda comprende una base y una primera superficie cilíndrica, donde la primera superficie cilíndrica está dispuesta sustancialmente perpendicular a la base, y donde la base comprende una segunda abertura, donde la segunda abertura está sustancialmente enfrentada a la primera superficie cilíndrica y donde la segunda abertura está sustancialmente enfrentada a la zona de rotura controlada de la cobertura, siendo el eje de revolución de la primera superficie cilíndrica sustancialmente perpendicular a la base.

Preferentemente, la primera superficie cilíndrica está formada a partir de una superficie rectangular, donde la superficie rectangular comprende una costura que une dos costados de la superficie rectangular. Además, la primera superficie cilíndrica está unida preferentemente a la base por medio de una costura, donde la costura está dispuesta en el perímetro de la primera superficie cilíndrica. Según este primer modo de realización, será en la base donde se producirá la unión o se efectuará la costura, ya sea con el recubrimiento o con la cobertura, ofreciendo así mayor superficie de solape.

Ventajosamente, la longitud de la primera superficie cilíndrica es mayor que la longitud del al menos un orificio del relleno, no estando fijado el extremo a ningún sitio, por lo que su proceso montaje es muy sencillo.

Según un tercer modo de realización, la cobertura del asiento del vehículo comprende al menos dos prolongaciones, donde la al menos una zona de rotura controlada está dispuesta entre las al menos dos prolongaciones, y donde las al menos dos prolongaciones cubren la al menos una pared que delimita el al menos un orificio del relleno. Se destaca de este tercer modo de realización que la cobertura comprende unas prolongaciones o extensiones, formando parte éstas del mismo material textil o sintético que la cobertura, que permiten ser dobladas y ejercer las funciones de la primera superficie cilíndrica de la funda, expuestas en el segundo modo de realización.

Por lo tanto, en este tercer modo de realización, la cobertura ejerce la función tanto de comprender la al menos una zona de rotura controlada como la de proteger las paredes del relleno, aunando dichas funciones en la misma pieza o componente.

Más en detalle, las al menos dos prolongaciones están unidas mediante al menos dos costuras, de manera que las al menos dos prolongaciones forman una segunda superficie sustancialmente cilíndrica. Esta segunda superficie sustancialmente cilíndrica se obtiene de unir un primer extremo de una prolongación con un primer extremo de la otra prolongación, mediante una costura. Igualmente y para cerrar la superficie sustancialmente cilíndrica, se une mediante una costura un segundo extremo de una prolongación con un segundo extremo de la otra prolongación. Se nota pues que se simplifican tanto el número de componentes como las etapas de montaje y fabricación.

Breve descripción de los dibujos

Para mejor comprensión de cuanto se ha expuesto, se acompañan unos dibujos en los que, esquemáticamente y tan sólo a título de ejemplo no limitativo, se representa un caso práctico de realización.

La figura 1 es una vista frontal de un asiento de vehículo de acuerdo con la presente invención, donde se puede apreciar la primera abertura de acceso a un anclaje;

La figura 2 es una vista en sección del asiento de acuerdo con la presente invención en la zona del orificio de acceso al anclaje, de acuerdo con una primera realización;

La figura 3 es una vista en perspectiva de la funda que se utiliza en una segunda realización del asiento de la presente invención, unida al recubrimiento;

La figura 4 es una vista en sección del asiento de acuerdo con la presente invención en la zona del orificio de acceso al anclaje, de acuerdo con la segunda realización;

La figura 5 es una vista frontal de los diferentes componentes que forman parte del asiento de acuerdo con la segunda realización.

La figura 6 es una vista en sección del asiento de acuerdo con la presente invención en la zona del orificio de acceso al anclaje, de acuerdo con una tercera realización; y

Figura 7 es una vista frontal de los diferentes componentes que forman parte del asiento de acuerdo con la tercera realización.

Descripción de una realización preferida

A modo de introducción, se remarca que un asiento infantil que cumple con la reglamentación existente dispone de dos elementos de unión a un vehículo dispuestos a una distancia y posición predeterminados. Por el contrario, un asiento de un vehículo dispone de dos anclajes 1 para cada uno de los dos elementos de unión correspondientes. Es común además que, cuando los anclajes se ubican en las plazas posteriores, la banqueta o asiento posterior comprenda hasta cuatro anclajes 1, de manera que dos asientos infantiles puedan ser ubicados simultáneamente en la banqueta del vehículo. Para la explicación de la presente invención, se hace referencia únicamente a un anclaje 1 del asiento y su sistema de protección y cobertura, siendo aplicable dicho sistema para el resto de anclajes 1 del vehículo.

En la figura 1 se muestra una vista frontal de la zona del asiento de acuerdo con la presente invención donde está una primera abertura 31 de acceso a un anclaje 1, no visto en la figura 1, para la retención de un asiento infantil.

Como se ve en esta figura, dicha primera abertura 31 está formada en un recubrimiento 3 y, de acuerdo con la realización representada, es substancialmente vertical y está rodeada por dos costuras verticales 7. La primera abertura 31 viene limitada por un pin superior, utilizado para señalar la existencia del anclaje 1.

Antes de su primer uso, dicha primera abertura 31 está cerrada por una zona de rotura controlada 41, por ejemplo, formada por una pluralidad de perforaciones alineadas verticalmente. Esta zona de rotura controlada 41 se puede abrir fácilmente al presionarla. A partir de ese primer uso, la primera abertura 31 quedará permanentemente abierta. Aun así, su incidencia en la apariencia externa del asiento será mínima.

Tal y como se ha comentado anteriormente, el asiento comprende preferentemente más de un anclaje 1 y, en consecuencia, también habrá más de un orificio 21 y más de una primera abertura 31.

La figura 2 es una vista en sección a lo largo de un plano vertical a lo largo de dicha primera

abertura 31, de acuerdo con una primera realización del asiento de la presente invención.

Como se puede ver en esta figura, el asiento comprende un relleno 2, por ejemplo, de espuma, que define un orificio 21 que atraviesa dicho relleno 2 para permitir un acceso desde el exterior al anclaje 1. Este orificio es de un tamaño suficiente como para que el elemento de unión del asiento infantil lo atraviese, con el fin de alcanzar el anclaje 1 ubicado en el extremo del orificio 21.

Además, el asiento comprende un recubrimiento 3, citado anteriormente, que cubre al menos parcialmente el relleno 2, y donde la primera abertura 31 está dispuesta sustancialmente superpuesta al orificio 21. De forma inventiva, el asiento comprende una cobertura 4, donde la cobertura 4 está dispuesta entre el recubrimiento 3 y el relleno 2. Como se observa, la cobertura 4 está ubicada únicamente en la zona adyacente a la primera abertura 31, de manera que no recubre la totalidad del relleno 2.

Dicha cobertura 4 comprende la zona de rotura controlada 41 sustancialmente superpuesta a la primera abertura 31. Dicha zona de rotura controlada 41 se puede obtener mediante una pluralidad de perforaciones, donde la pluralidad de perforaciones están alineadas verticalmente y se encuentran superpuestas a lo largo de la primera abertura 31 vertical. La zona de rotura controlada puede resultar de un proceso de debilitamiento, o mediante cualquier proceso adecuado.

La unión entre la cobertura 4 y el recubrimiento 3 se realiza mediante costuras. Estas costuras pueden ser interiores, es decir, no vistas por parte de un usuario. Estas costuras interiores pueden ser, tal y como se observa en la figura 2, en sangrados del relleno (zona inferior) o en pliegos o franquicias no vistas (zona superior). Por otro lado, de forma alternativa o complementaria a las costuras interiores, la cobertura 4 y el recubrimiento 3 se realiza mediante costuras exteriores, es decir, vistas por parte de un usuario. Estas costuras exteriores pueden ser las costuras verticales 7, sustancialmente paralelas a la primera abertura 31 sustancialmente vertical, tal como se puede ver en la figura 1.

Una vez el usuario haya roto la al menos una zona de rotura controlada 41, el orificio 21 quedará permanentemente abierto y accesible desde la primera abertura 31.

En las figuras 3 y 4 se muestra una segunda realización del asiento de acuerdo con la presente invención.

Por motivos de simplicidad y de claridad, en esta segunda realización se indican con los mismos números de referencia los elementos comunes con la primera realización. Además, no se volverá a repetir una descripción de los mismos, ya que realizan la misma función.

La principal diferencia de esta segunda realización se muestra en la figura 3, y es una funda 5, donde la funda 5 está dispuesta a lo largo del al menos un orificio 21 protegiendo las paredes del relleno 2 que delimitan el orificio 21. La funda 5 comprende una primera superficie cilíndrica 51 y una base 52, siendo la primera superficie cilíndrica 51 sustancialmente perpendicular a la base 52. Dicha primera superficie cilíndrica 51 se forma a partir de una superficie rectangular 511 unida por sus extremos, y está unida a la base 52 por medio de una costura dispuesta en el perímetro de la primera superficie cilíndrica 51. Además, la base 52 de dicha funda 5 comprende una segunda abertura 53, donde la segunda abertura 53 está sustancialmente enfrentada a la primera superficie cilíndrica 51 y donde la segunda abertura 53 está sustancialmente enfrentada a la zona de rotura controlada 41 de la cobertura 4, tal como se muestra en la figura 4.

Dicha funda 5, tal como se muestra en la figura 4, está dispuesta a lo largo del orificio 21, de manera que la funda 5 cubre la pared que delimita el un orificio 21 del relleno 2. Como también puede apreciarse en la figura 5, la longitud de la primera superficie cilíndrica 51 es mayor que la longitud del orificio 21 del relleno 2, de manera que no se requiere de un sistema de fijación o tensado dispuesto en el extremo de la primera superficie cilíndrica 51 próximo al anclaje 1

La funda 5 está unida al recubrimiento 3 por medio de al menos una costura. Esta costura puede ser, tal y como se ha descrito anteriormente, interior y/o exterior. Preferentemente, la funda 5 está unida al recubrimiento 3 por medio de una primera costura horizontal interior, dispuesta en el sangrado inferior del asiento y por medio de una segunda costura horizontal interior, dispuesta en una franquicia no vista. Esta primera y segunda costuras son suficientes para evitar un desplazamiento vertical como lateral no deseado de la funda 5.

Alternativamente, la funda 5 está unida a la cobertura 4, no mostrado en las figuras. Dicha unión se realiza, por ejemplo, por medio de al menos una costura. Esta costura se realiza en cualquier zona de solape entre la base 52 y la cobertura 4, exceptuando la al menos una zona de rotura controlada 41 de la cobertura 4. Estas costuras serán, por lo tanto, interiores.

En la figura 5 se han representado vistas frontales de algunos de los componentes del

asiento de acuerdo con el segundo modo de realización de la presente invención.

En concreto, se muestra el recubrimiento 3 del asiento, la funda 5, con su base 52 y su segundo orificio 53, y la cobertura 4, con su zona de rotura controlada 41.

Según un tercer modo de realización, tal y como se muestra en la figura 6, se presenta una realización en la que se minimizan el número de componentes utilizados. Por motivos de simplicidad y de claridad, en esta tercera realización se indican con los mismos números de referencia los elementos comunes con la primera y segunda realización. Además, no se volverá a repetir una descripción de los mismos, ya que realizan la misma función.

Así, la cobertura 4 comprende una primera superficie paralela al recubrimiento 3, donde la primera superficie comprende la al menos una zona de rotura controlada 41. Además, la cobertura comprende al menos dos prolongaciones 46, donde la al menos una zona de rotura controlada 41 está dispuesta entre las al menos dos prolongaciones 46. Estas dos prolongaciones 46 se doblan y se disponen sustancialmente perpendiculares a la primera superficie de la cobertura 4, de manera que las al menos dos prolongaciones 46 cubren la al menos una pared que delimita el al menos un orificio 21 del relleno 2. Las dos prolongaciones 46 dobladas y unidas tal y como se explica a continuación realizan las mismas funciones que la primera superficie cilíndrica 51.

Las prolongaciones 46 se pueden observar en la figura 7. Se destaca que la zona de rotura controlada 41 se encuentra rodeada por las al menos dos prolongaciones 46 que permiten cubrir el orificio 21, donde estas al menos dos prolongaciones 46 se encuentran dispuestas en el dibujo a lado izquierdo y derecho de la zona de rotura controlada 41 esencialmente vertical. Adicionalmente, dos extensiones se encuentran dispuestas en el dibujo encima y debajo de la zona de rotura controlada 41, permitiendo dichas extensiones adicionales de facilitar la costura de unión con el recubrimiento 3, tal y como se ha descrito anteriormente.

Para cubrir de forma robusta el orificio 21, las al menos dos prolongaciones 46 están unidas mediante al menos dos costuras, de manera que las al menos dos prolongaciones 46 forman una segunda superficie sustancialmente cilíndrica. Las al menos dos prolongaciones 46 se unen mediante al menos dos costuras dispuestas a lo largo del orificio 21. Una primera costura une unos primeros extremos de cada prolongación 46, por ejemplo, por la parte superior vista en la figura 6 y una segunda costura une unos segundos extremos de cada prolongación 46, por ejemplo, por la parte inferior vista en la figura 6.

De igual modo, la longitud de la segunda superficie sustancialmente cilíndrica formada por las dos prolongaciones 46 dobladas y cosidas es mayor que la longitud del orificio 21 del relleno 2.

El uso del anclaje 1 del sistema de seguridad infantil del asiento de acuerdo con la presente invención es el siguiente.

Antes de su primer uso, el orificio 21 está cerrado mediante dicha zona de rotura controlada 41 de la cobertura 4. En el caso de que el usuario del vehículo no necesite utilizar este anclaje 1, dicho orificio 21 permanecerá cerrado, como un impacto visual mínimo sobre la apariencia del asiento.

En el caso de necesitar acceder al anclaje 1, en primer lugar se deberá realizar una rotura controlada de dicha zona 41, lo cual puede realizarse fácilmente aplicando una presión. Dicha presión no dañará al asiento, ya que solamente romperá dicha zona de rotura controlada 41 prevista para ello.

Una vez realizada la rotura, se podrá introducir un elemento de unión (no representado) de un asiento de seguridad infantil, hasta que se acople con el anclaje 1.

Cuando ya no sea necesario utilizar el asiento de seguridad infantil, éste se podrá retirar de manera convencional, y la primera abertura 31 quedará con sus laterales substancialmente en contacto entre sí, de manera que el impacto visual sobre el asiento será también mínimo, y sin la posibilidad de perder ningún elemento adicional, tal como una placa de material plástico.

A pesar de que se ha hecho referencia a una realización concreta de la invención, es evidente para un experto en la materia que el asiento descrito es susceptible de numerosas variaciones y modificaciones, y que todos los detalles mencionados pueden ser sustituidos por otros técnicamente equivalentes, sin apartarse del ámbito de protección definido por las reivindicaciones adjuntas.

REIVINDICACIONES

1. Asiento de un vehículo, donde el asiento comprende:
al menos un anclaje (1) acoplable con al menos un elemento de unión de un asiento infantil, de manera que el asiento infantil es susceptible de ser retenido por el asiento;
un relleno (2) que comprende al menos un orificio (21), donde el al menos un orificio (21) permite un acceso al al menos un anclaje (1);
un recubrimiento (3) que comprende al menos una primera abertura (31), donde el recubrimiento (3) cubre al menos parcialmente el relleno (2), y donde la al menos una primera abertura (31) está dispuesta sustancialmente superpuesta al al menos un orificio (21);
caracterizado por que el asiento comprende una cobertura (4), donde la cobertura (4) está dispuesta entre el recubrimiento (3) y el relleno (2), y donde la cobertura (4) comprende al menos una zona de rotura controlada (41), donde la al menos una zona de rotura controlada (41) está dispuesta sustancialmente superpuesta a la al menos una primera abertura (31).

2. Asiento de un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que la al menos una primera abertura (31) es una ranura sustancialmente vertical.

3. Asiento de un vehículo según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que la cobertura (4) está unida al recubrimiento (3) por medio de al menos una costura.

4. Asiento de un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que la al menos una zona de rotura controlada (41) comprende una pluralidad de perforaciones.

5. Asiento de un vehículo según la reivindicación 4, caracterizado por que la pluralidad de perforaciones están alineadas verticalmente.

6. Asiento de un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que la al menos una zona de rotura controlada (41) es obtenida mediante un proceso de debilitamiento.

7. Asiento de un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que comprende una funda (5), donde la funda (5) está dispuesta a lo largo del al menos un orificio (21), de manera que la funda (5) cubre la al menos una pared que delimita el al menos un orificio (21) del relleno (2).

8. Asiento de un vehículo según la reivindicación 7, caracterizado por que la funda (5) está unida al recubrimiento (3) por medio de al menos una costura.

9. Asiento de un vehículo según la reivindicación 7, caracterizado por que la funda (5) está unida a la cobertura (4) por medio de al menos una costura.

10. Asiento de un vehículo según cualquiera de las reivindicaciones 7 a 9, caracterizado por que la funda (5) comprende una base (52) y una primera superficie cilíndrica (51), donde la primera superficie cilíndrica (51) está dispuesta sustancialmente perpendicular a la base (52), y donde la base (52) comprende una segunda abertura (53), donde la segunda abertura (53) está sustancialmente enfrentada a la primera superficie cilíndrica (51) y donde la segunda abertura (53) está sustancialmente enfrentada a la zona de rotura controlada (41) de la cobertura (4).

11. Asiento de un vehículo según la reivindicación 10, caracterizado por que la primera superficie cilíndrica (51) está formada a partir de una superficie rectangular (511), donde la superficie rectangular (511) comprende una costura que une dos costados de la superficie rectangular (511).

12. Asiento de un vehículo según la reivindicación 10, caracterizado por que la primera superficie cilíndrica (51) está unida a la base (52) por medio de una costura, donde la costura está dispuesta en el perímetro de la primera superficie cilíndrica (51).

13. Asiento de un vehículo según la reivindicación 10, caracterizado por que la primera superficie cilíndrica (51) comprende una longitud mayor que la longitud del al menos un orificio (21) del relleno (2).

14. Asiento de un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que la cobertura (4) comprende al menos dos prolongaciones (46), donde la al menos una zona de rotura controlada (41) está dispuesta entre las al menos dos prolongaciones (46), y donde las al menos dos prolongaciones (46) cubren la al menos una pared que delimita el al menos un orificio (21) del relleno (2).

15. Asiento de un vehículo según la reivindicación 14, caracterizado por que las al menos dos prolongaciones (46) están unidas mediante al menos dos costuras, de manera que las al menos dos prolongaciones (46) forman una segunda superficie sustancialmente cilíndrica.

FIG. 1

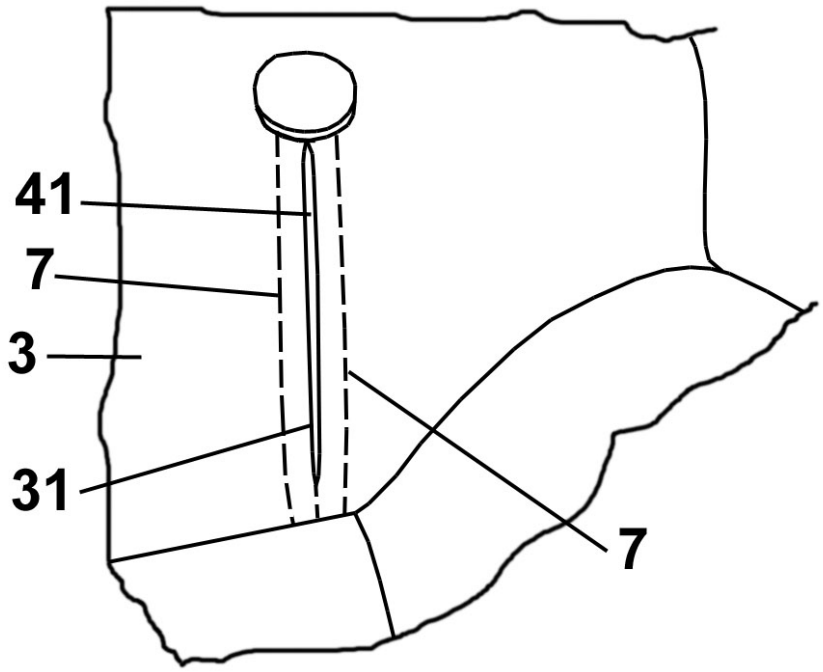


FIG. 2

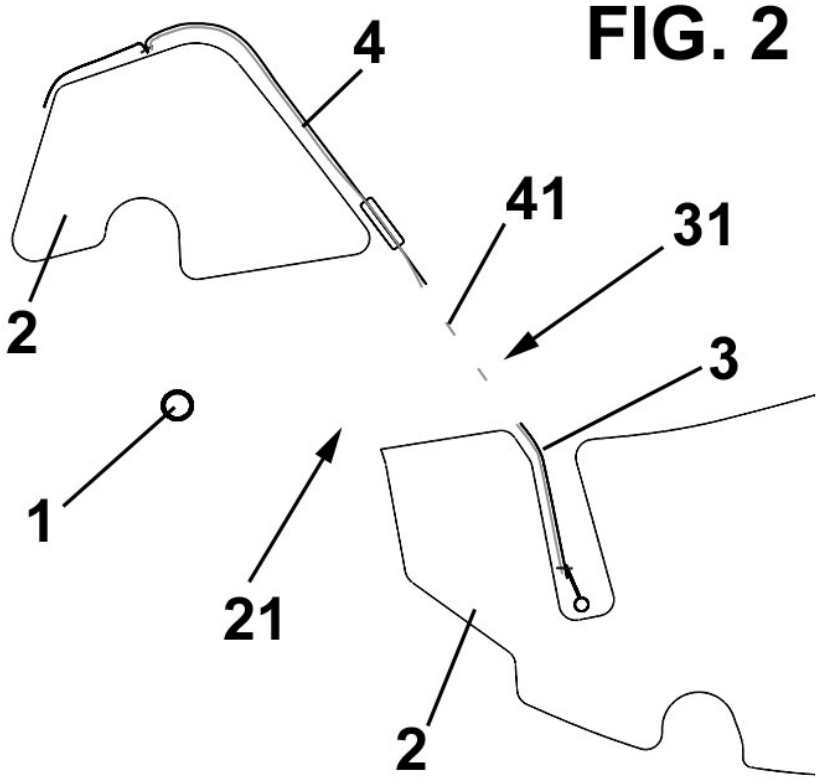


FIG. 3

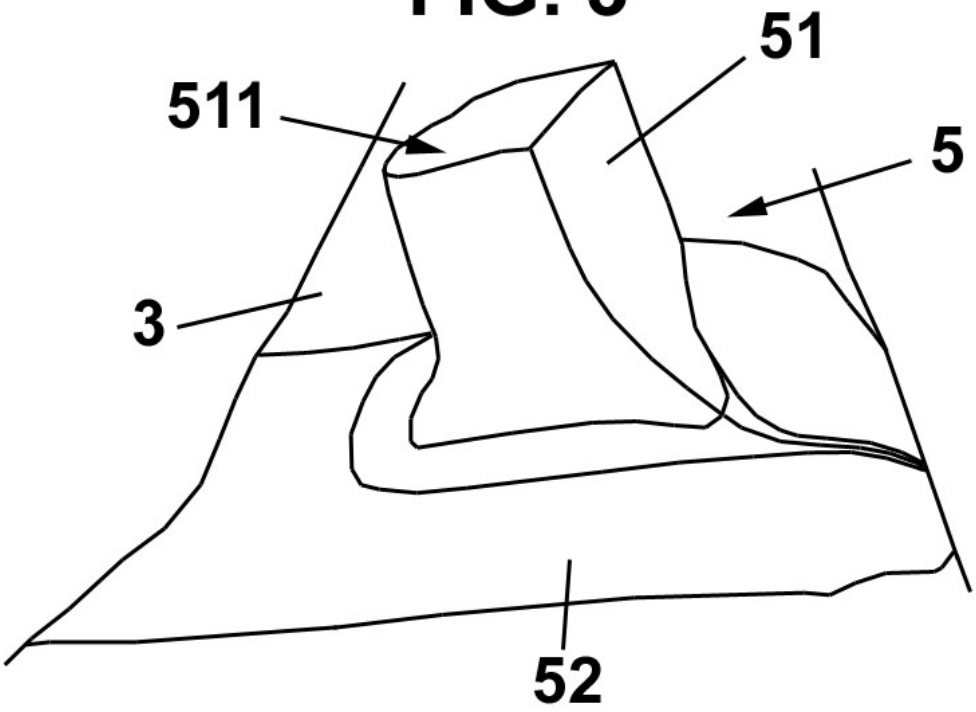


FIG. 4

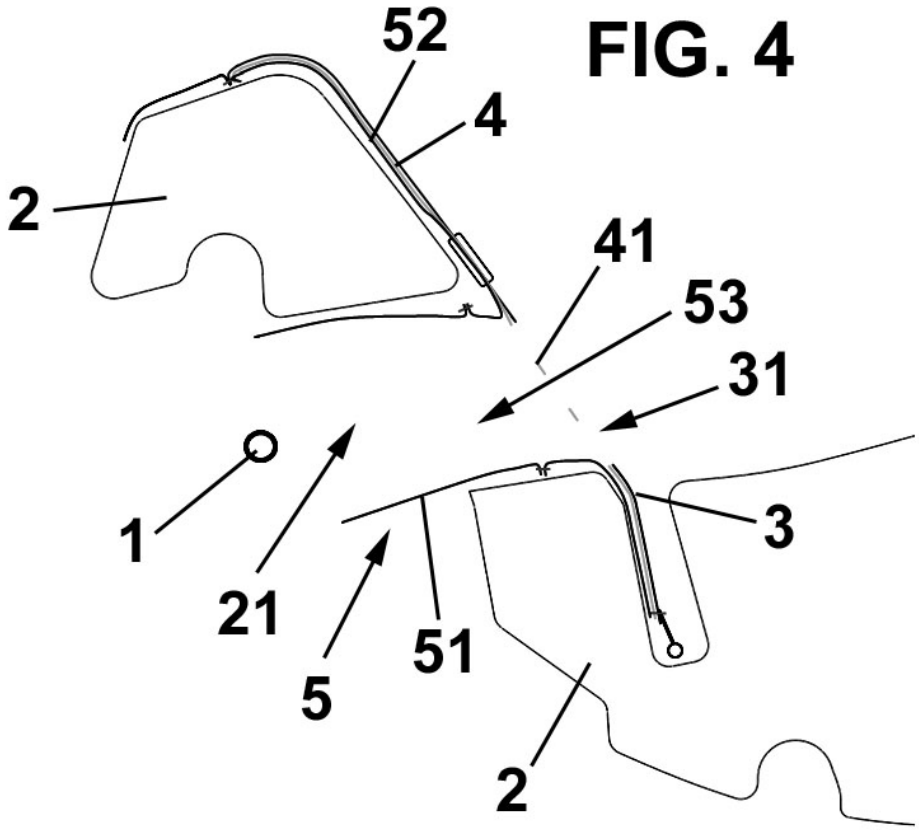


FIG. 5

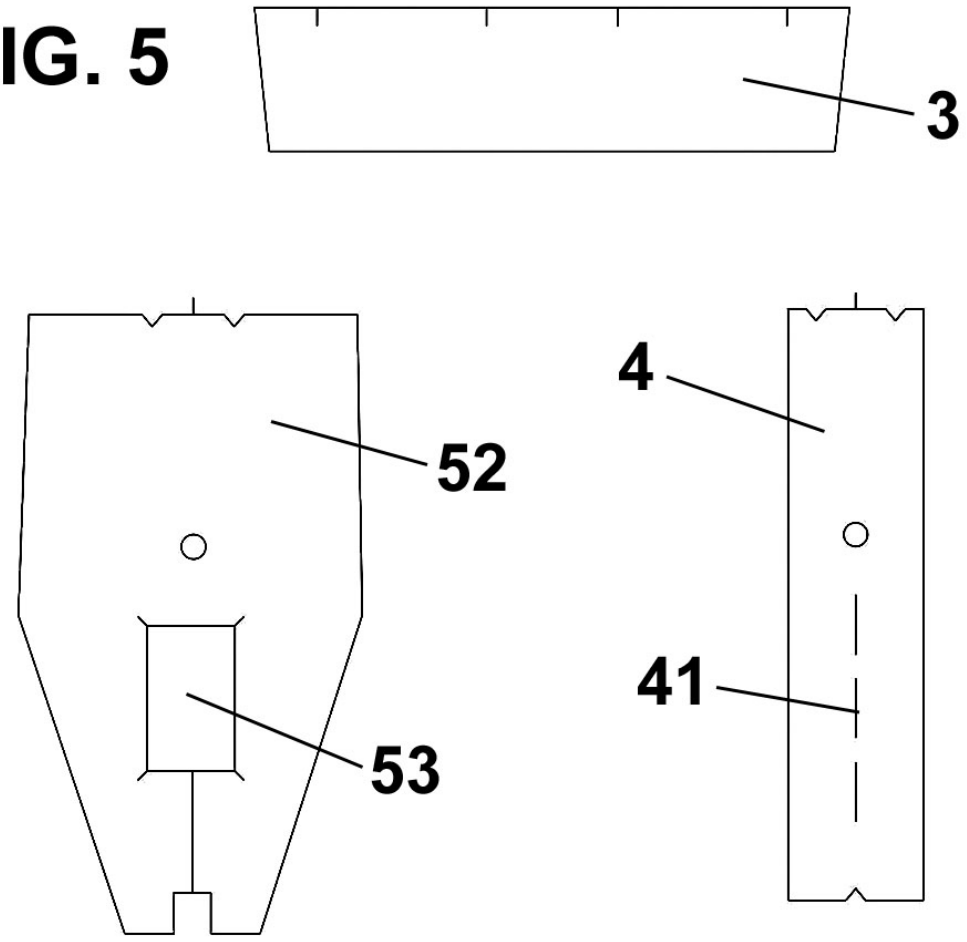


FIG. 6

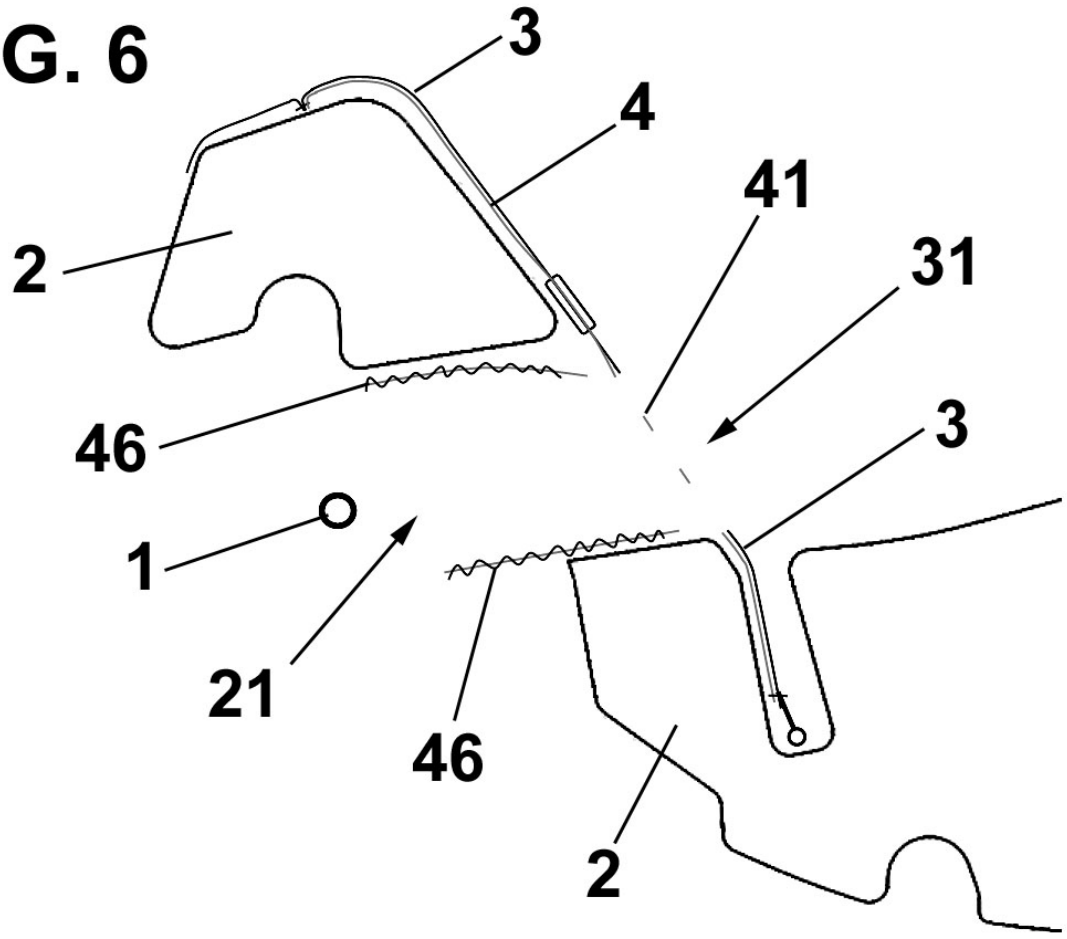
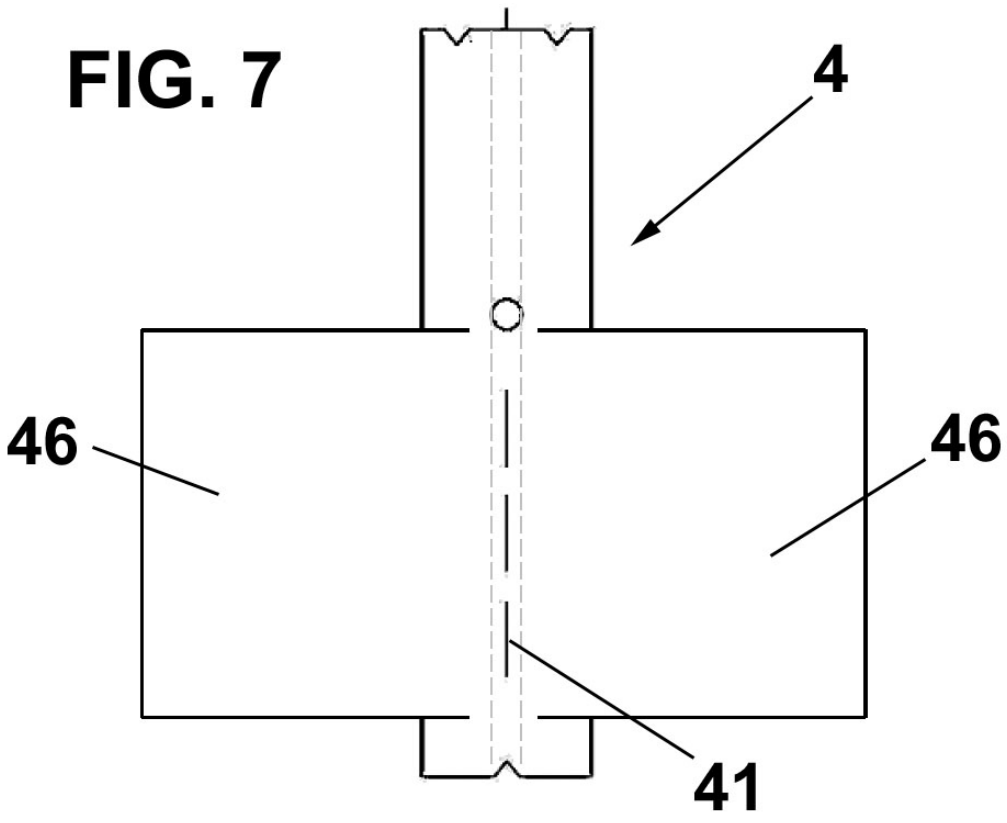


FIG. 7



OFICINA ESPAÑOLA
DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(21) N.º solicitud: 201730604

(22) Fecha de presentación de la solicitud: 04.04.2017

(32) Fecha de prioridad:

INFORME SOBRE EL ESTADO DE LA TECNICA

(51) **Int. Cl. :** ***B60N2/28*** (2006.01)
B60N2/58 (2006.01)

DOCUMENTOS RELEVANTES

Categoría	(56) **Documentos citados**	**Reivindicaciones afectadas**
X	JP 2001206124 A (JOHNSON CONTR AUTOMOTIVE SYS) 31/07/2001, Todo el documento.	1-15
X	JP 2010155516 A (HONDA MOTOR CO LTD et al.) 15/07/2010, Todo el documento.	1-15
X	US 2016144751 A1 (ASAEDA NAONORI et al.) 26/05/2016, Todo el documento.	1-6
A		7
A	US 6582016 B1 (KIRCHOFF DOUGLAS J et al.) 24/06/2003, figura 4.	1, 7

Categoría de los documentos citados
X: de particular relevancia
Y: de particular relevancia combinado con otro/s de la misma categoría
A: refleja el estado de la técnica
O: referido a divulgación no escrita
P: publicado entre la fecha de prioridad y la de presentación de la solicitud
E: documento anterior, pero publicado después de la fecha de presentación de la solicitud

El presente informe ha sido realizado

☒ para todas las reivindicaciones ☐ para las reivindicaciones nº:

Fecha de realización del informe	**Examinador**	**Página**
29.05.2018	G. Barrera Bravo	1/2

Documentación mínima buscada (sistema de clasificación seguido de los símbolos de clasificación)

B60N

Bases de datos electrónicas consultadas durante la búsqueda (nombre de la base de datos y, si es posible, términos de búsqueda utilizados)

INVENES, EPODOC, WPI