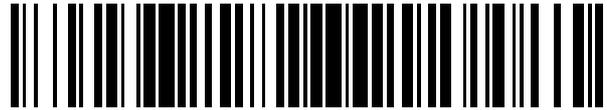


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 744 996**

51 Int. Cl.:

B62D 25/20 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **11.07.2016 PCT/FR2016/051770**

87 Fecha y número de publicación internacional: **09.02.2017 WO17021603**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **11.07.2016 E 16744824 (0)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **28.08.2019 EP 3331752**

54 Título: **Piso de vehículo**

30 Prioridad:

03.08.2015 FR 1557487

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

27.02.2020

73 Titular/es:

**PSA AUTOMOBILES S.A. (100.0%)
2-10 boulevard de l'Europe
78300 Poissy, FR**

72 Inventor/es:

RICHARD, OLIVIER

74 Agente/Representante:

ELZABURU, S.L.P

ES 2 744 996 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

Piso de vehículo

La presente invención concierne de manera general a un piso de vehículo montado en un automóvil y a un vehículo que comprende este piso de vehículo.

5 De manera general, los vehículos automóviles están equipados con pisos dispuestos sobre su chasis. Estos pisos permiten, además de ofrecer un confort visual y táctil, integrar diversos mecanismos con el fin de mejorar la modularidad de los vehículos. Por ejemplo, la mayoría de los vehículos están dotados hoy día de asientos y/o de consolas deslizantes. Estos elementos deslizantes están fijados al piso de manera móvil y más concretamente por medio de un carril de guía integrado en el piso. En general, están situados elementos sobre varios carriles o correderas lo que
10 ocasiona costes importantes en términos de interfaz con la estructura. Se ha pensado por tanto realizar un solo carril o corredera para permitir el movimiento de estos elementos. Sin embargo, un problema vinculado con la utilización de un solo carril es que el elemento ejerce un esfuerzo sobre el piso cuando el mismo es accionado, por ejemplo por medio de un asa situada en la parte delantera. Para contrarrestar este esfuerzo ejercido en el extremo del elemento, se han realizado contra apoyos rígidos a una y otra parte del carril central en forma de pistas que permiten la contra
15 reacción vinculada al brazo de palanca con un esfuerzo en el extremo de la tabla.

Por ejemplo, el documento FR 3 011 787 describe un vehículo automóvil que comprende una consola deslizante. La consola desliza en un sentido longitudinal del vehículo gracias a un sistema de deslizamiento que comprende un carril único por el cual circula un sistema de anclaje de la consola y dos pistas de apoyo sobre las cuales se apoyan partes situadas debajo de la consola. Las pistas están ancladas en una alfombrilla de piso. Un problema de este tipo de dispositivo es que las pistas pueden separarse fácilmente del piso.
20

El objetivo de la presente invención es responder a los inconvenientes del documento de la técnica anterior mencionado anteriormente y en particular, en primer lugar, proponer un piso de vehículo robusto y fácil de instalar.

Para esto un primer aspecto de la invención concierne a un piso de vehículo que comprende una estructura multicapa que incluye por lo menos una capa de revestimiento, dispuesta para revestir la estructura multicapa, y una capa de apoyo dispuesta para apoyarse sobre el chasis del vehículo, por lo menos un sistema de deslizamiento que comprende por lo menos una pista de apoyo dispuesta para soportar elementos de apoyo de un elemento deslizante, y por lo menos un medio de fijación de la por lo menos una pista de apoyo sobre la estructura multicapa, caracterizado por que el por lo menos un medio de fijación y la por lo menos una pista de apoyo se acoplan de manera que cogen la estructura multicapa en sándwich. Así, el piso es robusto puesto que la estructura multicapa queda apretada por la
25 pista de apoyo y el medio de fijación.
30

Una realización particularmente interesante consiste en que el por lo menos un medio de fijación es un medio de absorción de holgura dispuesto para apretar la por lo menos una pista de apoyo contra la capa de revestimiento. De esta manera, se puede gestionar el nivel de apriete.

De manera ventajosa, la capa de apoyo presenta un taladro para recibir un extremo inferior de la por lo menos una pista de apoyo. Así, el medio de fijación ocupa poco volumen.
35

Ventajosamente, el por lo menos un medio de fijación es un tornillo y un fondo del taladro presenta por lo menos un agujero pasante dispuesto para dejar pasar el por lo menos un tornillo. De esta manera, el piso es fácil de montar.

Una realización particularmente interesante consiste en que el piso de vehículo comprende además un carril de guía central al menos parcialmente en apoyo sobre la capa de revestimiento y dispuesto para ser fijado al chasis del vehículo de manera que coja en sándwich el piso con el chasis. Así, el piso queda fijado al chasis de manera fiable y sin pieza suplementaria superflua.
40

De manera ventajosa, la por lo menos una pista de apoyo es un perfil de aluminio que presenta una sección transversal en forma de T. De esta manera, la misma presenta superficies de apoyo bien definidas.

Ventajosamente, la por lo menos una pista de apoyo comprende además un medio de absorción de holgura horizontal. De esta manera, se impide que el taladro sea visible.
45

Una realización particularmente interesante consiste en que el medio de absorción de holgura horizontal es una contera añadida en cada extremo de la por lo menos una pista de apoyo. Así, la pista puede ser montada en los dos sentidos.

De manera ventajosa, la contera añadida está montada en cada extremo de la por lo menos una pista de apoyo por medio de un tornillo autorroscante. De esta manera, la contera queda fijada rígidamente a la pista.
50

Un segundo aspecto de la invención es un vehículo automóvil que comprenda por lo menos un piso de vehículo según 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 modo de ejemplo en modo alguno limitativo e ilustrado por el dibujo anejo, en el cual:

- la figura 1 representa una vista en corte del piso de vehículo según la presente invención.

La figura 1 representa un piso de vehículo según un modo de realización preferido de la presente invención.

5 El piso de vehículo según este modo de realización preferido de la presente invención comprende una estructura multicapa 2 que incluye por lo menos una capa de revestimiento 21 que idealmente es una alfombrilla y está dispuesta para revestir la estructura multicapa 2, y una capa de apoyo 22, dispuesta para apoyarse sobre un chasis 5 del
10 vehículo. La capa de apoyo comprende idealmente una estructura de espuma y una estructura de madera o de MDF (fibras de densidad media). La estructura multicapa 22 puede evidentemente comprender otras capas. El piso 1 comprende igualmente por lo menos un sistema de deslizamiento 3, comprendiendo el mismo por lo menos una pista de apoyo 31 dispuesta para soportar elementos de apoyo de un elemento deslizante (no representado), y por lo menos un medio de fijación 4 de la por lo menos una pista de apoyo sobre la estructura multicapa 2. Preferentemente, el por lo menos un medio de fijación 4 es un medio de absorción de holgura, tal como un tornillo, dispuesto para apretar la por lo menos una pista de apoyo 31 contra la capa de revestimiento 21. De esta manera el por lo menos un medio de fijación 4 y la por lo menos una pista de apoyo 31 se acoplan de manera que cogen en sándwich la estructura multicapa y mejoran la robustez del piso.

Más concretamente, la por lo menos una pista de apoyo 31 es preferentemente un perfil de aluminio que presenta una sección transversal en forma de T. Así, por lo menos una porción de cada extremo de la barra transversal de la T se
20 apoya sobre la superficie de la capa de revestimiento 21 para sujetarla. Por otra parte, la capa de apoyo 22, y más concretamente una porción de madera o MDF de la capa de apoyo 22, presenta un taladro 221 dispuesto para recibir un extremo inferior de la barra vertical de la T de la por lo menos una pista de apoyo 31.

Así, un fondo del taladro 221 presenta por lo menos un agujero pasante dispuesto para dejar pasar el por lo menos un tornillo de fijación 4.

25 Como se puede ver, el piso 1 comprende además un carril de guía central 32 dispuesto para recibir y guiar un medio de anclaje de un elemento deslizante (no representado). Además de servir de medio de guía, este carril 32 puede servir igualmente y ventajosamente para fijar el piso al chasis 5 del vehículo. En efecto el carril 32 tiene una forma relativamente acampanada con aletas laterales que se apoyan al menos parcialmente sobre la capa de revestimiento 21 de manera que ejercen una fuerza sobre la misma y la cogen en sándwich con el chasis 5.

30 Aunque no está representado en el dibujo, la por lo menos una pista de apoyo 31 del piso de la invención comprende además un medio de absorción de holgura horizontal preferentemente en forma de una contera añadida montada en cada extremo de la por lo menos una pista de apoyo 31. Preferentemente, la contera añadida está montada en cada extremo de la por lo menos una pista de apoyo 31 por medio de un tornillo autorroscante.

La invención se refiere igualmente a un vehículo automóvil que comprenda al menos un piso de vehículo como el definido anteriormente.

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

REIVINDICACIONES

1. Piso (1) de vehículo que comprende:
- una estructura multicapa (2) que incluye por lo menos una capa de revestimiento (21) dispuesta para revestir la citada estructura multicapa, y una capa de apoyo (22), dispuesta para apoyarse sobre un chasis (5),
- 5 - por lo menos un sistema de deslizamiento (3), que comprende por lo menos una pista de apoyo (31) dispuesta para soportar elementos de apoyo de un elemento deslizante, y
- por lo menos un medio de fijación (4) de la citada por lo menos una pista de apoyo sobre la estructura multicapa, caracterizado por que
- 10 el citado por lo menos un medio de fijación y la citada por lo menos una pista de apoyo se acoplan de manera que cogen en sándwich la estructura multicapa.
2. Piso de vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que el citado por lo menos un medio de fijación (4) es un medio de absorción de holgura dispuesto para apretar la citada por lo menos una pista de apoyo (31) contra la citada capa de revestimiento (21).
- 15 3. Piso de vehículo según las reivindicaciones 1 o 2, caracterizado por que la citada capa de apoyo (22) presenta un taladro (221) dispuesto para recibir un extremo inferior de la citada por lo menos una pista de apoyo (31).
4. Piso de vehículo según la reivindicación 3, caracterizado por que el citado por lo menos un medio de fijación (4) es un tornillo y un fondo del citado taladro (221) presenta por lo menos un agujero pasante dispuesto para dejar pasar el citado por lo menos un tornillo.
- 20 5. Piso de vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizado por que comprende además un carril de guía central (32) en apoyo al menos parcialmente sobre la citada capa de revestimiento (21) y dispuesto para ser fijado al chasis (5) del vehículo de manera que coja en sándwich el piso (1) con el chasis.
6. Piso de vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, caracterizado por que la citada por lo menos una pista de apoyo (31) es un perfil de aluminio que presenta una sección transversal en forma de T.
- 25 7. Piso de vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6, caracterizado por que la citada por lo menos una pista de apoyo (31) comprende además un medio de absorción de holgura horizontal.
8. Piso de vehículo según la reivindicación 7, caracterizado por que el medio de absorción de holgura horizontal es una contera añadida a cada extremo de la citada por lo menos una pista de apoyo (31).
9. Piso de vehículo según la reivindicación 8, caracterizado por que la contera añadida está montada en cada extremo de la citada por lo menos una pista de apoyo (31) por medio de un tornillo autorroscante.
- 30 10. Vehículo automóvil que comprende por lo menos un piso de vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 9.

