

RZECZPOSPOLITA
POLSKA



Urząd Patentowy
Rzeczypospolitej
Polskiej

(12) TŁUMACZENIE PATENTU EUROPEJSKIEGO

(19) PL (11) **PL/EP 1459936**

(96) Data i numer zgłoszenia patentu europejskiego:
17.03.2004 04290726.1

(13) **T3**

(51) Int. Cl.
B60R5/04 (2006.01)

(97) O udzieleniu patentu europejskiego ogłoszono:
24.09.2008 Europejski Biuletyn Patentowy 2008/39
EP 1459936 B1

(54) Tytuł wynalazku:

Pojazd samochodowy z zespołem tylnym do maskowania ładunku, o zmiennej długości czynnej

(30) Pierwszeństwo:

FR20030003261 17.03.2003

(43) Zgłoszenie ogłoszono:

22.09.2004 Europejski Biuletyn Patentowy 2004/39

(45) O złożeniu tłumaczenia patentu ogłoszono:

31.03.2009 Wiadomości Urzędu Patentowego 03/2009

(73) Uprawniony z patentu:

Faurecia Automotive Industrie, Nanterre, FR

(72) Twórca (y) wynalazku:

Henry Christophe, Mouzon, FR

(74) Pełnomocnik:

Ginter & Ginter Kancelaria Rzecznikowska S.C.
rzecz. pat. Ginter Marek
00-020 Warszawa
ul. Szpitalna 1

PL/EP 1459936 T3

Uwaga:

W ciągu dziewięciu miesięcy od publikacji informacji o udzieleniu patentu europejskiego, każda osoba może wnieść do Europejskiego Urzędu Patentowego sprzeciw dotyczący udzielonego patentu europejskiego. Sprzeciw wnosi się w formie uzasadnionego na piśmie oświadczenia. Uważa się go za wniesiony dopiero z chwilą wniesienia opłaty za sprzeciw (Art. 99 (1) Konwencji o udzielaniu patentów europejskich).

5

Opis

10 [0001] Przedmiotem wynalazku jest pojazd samochodowy, według części przedznamienniej zastrzeżenia patentowego 1.

[0002] Wynalazek stosuje się do maskowania zawartości bagażnika pojazdu samochodowego.

15 [0003] W znanym zespole tylnym (EP-A-1 136 320), półka sztywna i pas giętki utworzone są przez dwie oddzielne części, wykonane osobno. Podczas kolejnej operacji, pas giętki zostaje przymocowany do półki, na przykład, za pomocą zawiasu utworzonego przez trzpień i rowek, które przymocowane są, odpowiednio, do pasa giętkiego i do półki.

20 [0004] Takie zespoły umożliwiają maskowanie w sposób zadowalający ładunku umieszczonego z tyłu pojazdu samochodowego, szczególnie w przypadku, gdy siedzenia tylne są przesuwne i/lub przechylne.

[0005] Jednak, zespoły tego rodzaju nie są w pełni satysfakcjonujące. W rezultacie, zespoły takie utworzone są przez dwie oddzielne części, a operacja montażu tych dwóch części przyczynia się do znacznego wzrostu kosztu wytwarzania takich zespołów oraz operacji logistycznych związanych z tym wytwarzaniem.

25 [0006] Pojazdy samochodowe według części przedznamienniej zastrzeżenia patentowego 1 znane są z opisów patentowych US 4 220 367 i DE-C-4 040 038.

[0007] Celem wynalazku jest otrzymanie zespołu tylnego do maskowania ładunku, o zmiennej długości czynnej, zawierającego półkę sztywną i pas giętki o zmiennej długości czynnej, o uproszczonej budowie, i o zmniejszonym koszcie.

30 [0008] W tym celu, przedmiotem wynalazku jest pojazd samochodowy według zastrzeżenia patentowego 1.

[0009] Pojazd według wynalazku może zawierać jedną albo szereg cech według zastrzeżeń patentowych 2 do 8.

[0010] Przykłady wykonania wynalazku, opisane zostaną obecnie w nawiązaniu do załączonych rysunków, na których:

- Fig. 1 przedstawia w widoku schematycznym, częściowym i w perspektywie, koniec tylny pojazdu samochodowego według wynalazku,

5 - Fig. 2 przedstawia, w widoku schematycznym, przekrój wzdłuż linii II-II zaznaczonej na fig. 1, a

- Fig. 3 przedstawia widok podobny do widoku z fig. 1, ilustrujący zespół tylny do maskowania, nie objęty zastrzeżeniami patentowymi.

[0011] W poniższym opisie, podane kierunki są zwykłymi kierunkami pojazdu samochodowego. Zatem, określenia „przód”, „tył”, „prawo” i „lewo” podane są
10 względem pozycji kierowcy pojazdu samochodowego i odnoszą się do kierunku ruchu pojazdu.

[0012] Na fig. 1 przedstawiono koniec tylny 11 pojazdu samochodowego. Ten koniec 11 zawiera siedzenia tylne 13, część 15 prawej ściany bocznej nadwozia,
15 jak również bagażnik 19 pojazdu.

[0013] Bagażnik 19 jest przestrzenią ładunkową ograniczoną zwłaszcza przez siedzenia tylne 13, ściany boczne 15 nadwozia i przez klapę tylną 20 pojazdu.

[0014] Koniec tylny 11 zawiera, w tyle za oparciami siedzeń 13, zespół tylny 21 do maskowania ładunku umieszczonego w bagażniku 19. Taki ładunek nie został
20 przedstawiony na fig. 1.

[0015] Zespół tylny 21 do maskowania zawiera półkę 23, zasadniczo sztywną, o kształcie, zasadniczo płaskim, oraz pierwszy pas giętki 25 do maskowania, który łączy półkę sztywną 23 z siedzeniami tylnymi 13.

[0016] Przez określenie „zasadniczo sztywną”, rozumie się bądź półkę sztywną,
25 jak w przykładach opisanych poniżej, bądź półkę półsztywną, zwłaszcza utworzoną z dwóch części, z których część tylna odwijana jest na część przednią.

[0017] Półka sztywna 23 usytuowana jest poziomo wzdłuż kierunku X-X', równoległego do kierunku podłużnego pojazdu, między brzegiem tylnym 26 i brzegiem przednim 27. Półka 23 ponadto usytuowana jest poziomo wzdłuż osi poprzecznej
30 Y-Y' na całej szerokości bagażnika.

[0018] Jak zilustrowano na fig. 2, półka sztywna 23 zawiera płytę sztywną 29, której powierzchnia górna i dolna 31 i 33, pokryte są, odpowiednio, pierwszą i drugą warstwą okładzinową 35 i 37.

[0019] Płyta sztywna 29 utworzona jest z jednej albo z wielu części z tworzywa sztucznego, wykonanych w drodze kształtowania termicznego.

[0020] W przykładzie zilustrowanym na fig. 1, brzeg przedni 27 półki 23 przedłużony jest na swych końcach bocznych przez czopy 41A i 41B połączone przegubowo ze ścianami bocznymi 15 nadwozia. Te czopy tworzą oś obrotu półki równoległą do osi poprzecznej Y-Y' i osadzone są w otworach 42 ścian bocznych 15.

[0021] Ponadto, brzeg tylny 26 półki 23 spoczywa na wsporniku 43 przymocowanym do ścian bocznych 15 nadwozia. Ponieważ jest to dobrze znane, można zastosować łączniki giętkie 44 łączące brzeg tylny półki 23 z klapą tylną tak, aby otwieranie tej klapy powodowało podnoszenie półki.

[0022] Pierwsza warstwa okładzinowa 35 wykonana jest na bazie materiału pokryciowego, jak wykładzina dywanowa.

[0023] Druga warstwa okładzinowa 37 wykonana jest na bazie materiału ochronnego, takiego jak tkanina albo włóknina.

[0024] Te dwie warstwy okładzinowe 35 i 37 mocowane są do płyty sztywnej 29 przez klejenie.

[0025] Pierwszy giętki pas maskujący 25 utworzony jest przez pierwsze przedłużenia 45 i 47 ustawione w kierunku do przodu, pierwszych i drugich warstw wykładzinowych 35 i 37, poza płytę sztywną 29 w kierunku podłużnym X-X', i zawiera elementy 49 do łączenia z siedzeniem.

[0026] Te pierwsze przedłużenia 45 i 47 przechodzą od brzegu przedniego 27 płyty sztywnej 29 aż do gniazda 51, które jest otwarte w kierunku do góry, na powierzchnię tylną siedzeń tylnych 13. Poszczególne przedłużenia 45 i 47 pierwszej i drugiej warstwy wykładzinowej 35 i 37 klejone są ze sobą podczas operacji klejenia tych warstw okładzinowych z płytą sztywną 29.

[0027] Elementy 49 do łączenia, połączone są z końcem przednim 53 giętkiego pasa maskującego 25, leżącym przeciwnie względem brzegu przedniego 27 półki sztywnej 29. Te elementy 49 do łączenia zawierają co najmniej jeden człon sprężysty 55 do napinania pasa giętkiego 25. Ten człon 55 wstawiony jest do gniazda tylnego 51 tylnych siedzeń 13, i zamocowany jest do dna tego gniazda, w taki sposób, że utrzymuje giętki pas maskujący 25 w naprężeniu, niezależnie od położenia wzdłużnego i/lub pochylecia siedzeń tylnych 13.

[0028] W odmianie wykonania, poszczególne przedłużenia 45 i 47 pierwszych i drugich warstw okładzinowych 35 i 37 zawierają część giętą wzdłużną, usytuowaną na całej szerokości pasa 25, podatną do odkształcania podczas przemieszczania i/lub pochylania siedzeń tylnych 13.

5 [0029] W tej odmianie wykonania, pierwszy giętki pas maskujący 25 zamocowany jest w gnieździe 51 siedzeń tylnych 13, albo bezpośrednio na siedzeniach tylnych 13, za pomocą zwykłych środków do łączenia, jak haczyki, zatrzaski albo taśmy samoprzylepne typu VELCRO®.

10 [0030] W innej odmianie tego pierwszego sposobu realizacji, pierwszy giętki pas maskujący 25 utworzony jest jedynie przez pierwsze przedłużenie 45 albo 47 tylko jednej pierwszej albo drugiej warstwy okładzinowej 35 albo 37, poza płytę sztywną 29. Ta odmiana wykonania zapewnia mniejszy koszt, ponieważ nie wymaga wzajemnego klejenia poszczególnych przedłużeń 45 i 47 z pierwszymi i drugimi warstwami okładzinowymi 35 i 37.

15 [0031] Na fig. 3, zespół tylny 21 do maskowania nie objęty zastrzeżeniami patentowymi zaopatrzony jest ponadto w drugi giętki pas maskujący 25A, który łączy półkę sztywną 23 z klapą tylną 20.

20 [0032] Ten drugi giętki pas maskujący 25A utworzony jest przez drugie przedłużenia 45A i 47A pierwszej i drugiej warstwy okładzinowej 35 i 37, poza płytę sztywną, wzdłuż kierunku podłużnego X-X' w kierunku do tyłu pojazdu. Jak w przykładzie zilustrowanym na fig. 1, drugie poszczególne przedłużenia 45A i 47A pierwszej i drugiej warstwy okładzinowej 35 i 37 są ze sobą klejone podczas klejenia tych warstw okładzinowych z płytą sztywną 29.

25 [0033] Natomiast w zespole zilustrowanym na fig. 1, czopy osadzone przegubowo w bokach nadwozia, zastąpione są przez dwa przedłużenia boczne 61 półki sztywnej 23. Te przedłużenia boczne opierają się na podłużnych wspornikach 43 przymocowanych do ścian bocznych 15 nadwozia wówczas, gdy klapa tylna 20 pozostaje zamknięta.

30 [0034] Elementy do łączenia końca tylnego 53A drugiego giętkiego pasa maskującego 25A z klapą tylną 20 utworzone są przez zwykłe elementy do łączenia takie jak klamry, zatrzaski albo taśmy samoprzylepne typu VELCRO®. Ten drugi, giętki pas maskujący 25A, którego długość czynna jest stała, izolujeabinę pojazdu

podczas podnoszenia klapy tylnej 20, której ruch umożliwiony jest dzięki sprężystości elementów 49 do łączenia.

[0035] W tym zespole 21 nie objętym zastrzeżeniami patentowymi, giętki pas maskujący 25A utworzony jest jedynie przez drugie przedłużenie 45A pierwszej warstwy okładzinowej 45 poza płytę sztywną 29, w kierunku do tyłu pojazdu.

[0036] W innej odmianie wykonania (nie przedstawionej) tego zespołu 21, brzeg przedni półki przedłużony jest na swoich końcach przez czopy osadzone w prowadnicach usytuowanych na ścianach bocznych 15.

[0037] Dzięki wynalazkowi, który został opisany, możliwe jest dysponowanie zespołem tylnym do maskowania ładunku, o zmiennej długości czynnej, o uproszczonej i mniej kosztownej budowie. Ten zespół zawiera półkę sztywną i osłonę giętką utworzone, jako jeden element.

[0038] Ten rodzaj zespołu umożliwia zachowanie ciągłości powierzchniowej między półką sztywną i pasem giętkim.

[0039] Ponadto, taki zespół może zawierać dwie osłony giętkie usytuowane odpowiednio w kierunku do przodu i do tyłu pojazdu, co umożliwia izolowanie kabiny pojazdu podczas podnoszenia klapy tylnej.

FAURECIA AUTOMOTIVE INDUSTRIE

Zastrzeżenia patentowe

1. Pojazd samochodowy zawierający:

- bagażnik tylny (19) ograniczony zwłaszcza przez ściany boczne (15) nadwozia,

- element ruchomy (13) utworzony przez tylne siedzenie (13) albo klapę tylną (20),

- i zespół tylny (21) do maskowania ładunku umieszczonego w bagażniku (19) tego pojazdu samochodowego, który to zespół (21) ma zmienną długość czynną; przy czym zespół tylny (21) jest typu zawierającego:

półkę (23), zasadniczo sztywną, przechodzącą poprzecznie w stosunku do kierunku podłużnego (X-X') pojazdu, która to półka (23) zawiera płytę sztywną (29), której co najmniej jedna, pierwsza powierzchnia (31) pokryta jest, co najmniej częściowo, pierwszą warstwą okładzinową (35) na bazie materiału giętkiego; i

co najmniej jeden pierwszy giętki pas maskujący (25) utworzony przez pierwsze przedłużenie (45), o zmiennej długości użytkowej, pierwszej warstwy okładzinowej (35), poza płytę sztywną (29), w kierunku podłużnym (X-X") pojazdu,

przy czym brzeg przedni (27) półki (23) przedłużony jest na swoich bocznych końcach przez czopy (41A, 41B) połączone przegubowo ze ścianami bocznymi (15) nadwozia, które to czopy (41A, 41B) umieszczone są w otworach (42) ścian bocznych (15) tego nadwozia,

znamienny tym, że giętki pas maskujący (25) łączy sztywną półkę (23) z elementem ruchomym (13) pojazdu, że czopy (41A, 41B) wyznaczają oś obrotu półki (23) równoległą do osi poprzecznej (Y-Y') oraz tym, że brzeg tylny (26) półki (23) spoczywa na wsporniku (43) połączonym sztywno ze ścianami bocznymi (15) nadwozia.

2. Pojazd samochodowy według zastrz. 1, znamienne tym, że czopy (41A, 41B) mają kształt cylindryczny.

3. Pojazd samochodowy według zastrz. 1 albo 2, znamienne tym, że zespół tylny zawiera łączniki giętkie (44) łączące brzeg tylny (26) półki (23) z klapą tylną tak, aby otwieranie klapy tylnej powodowało podnoszenie półki (23).

4. Pojazd samochodowy według któregośkolwiek z poprzednich zastrz., znamienne tym, że pierwszy giętki pas maskujący (25) zawiera elementy (49) do łączenia z elementem ruchomym (13; 20), przy czym te elementy (49) do łączenia, zawierają człon sprężysty (55) do napinania pasa giętkiego.

5. Pojazd samochodowy według któregośkolwiek z poprzednich zastrz. 1 do 3, znamienne tym, że pierwszy giętki pas maskujący (25) zawiera co najmniej jedną część sprężystą wzdłużnie, która usytuowana jest na całej szerokości pasa.

6. Pojazd samochodowy według któregośkolwiek z poprzednich zastrz., znamienne tym, że druga powierzchnia (33) płyty sztywnej (29), leżąca przeciwnie względem pierwszej powierzchni (31), pokryta jest co najmniej częściowo drugą warstwą okładzinową (37).

7. Pojazd samochodowy według zastrz. 6, znamienne tym, że druga warstwa okładzinowa (37) przedłużona jest wzdłużnie poza płytę sztywną (29), na wprost pierwszego przedłużenia (45) pierwszej warstwy okładzinowej (35), przy czym ta pierwsza i druga warstwa okładzinowa (35, 37) są do siebie przymocowane na poziomie tego pierwszego przedłużenia (45).

8. Pojazd samochodowy według któregośkolwiek z poprzednich zastrz., znamienne tym, że półka sztywna ma zasadniczo kształt płaski.

FAURECIA AUTOMOTIVE INDUSTRIE

Pełnomocnik:

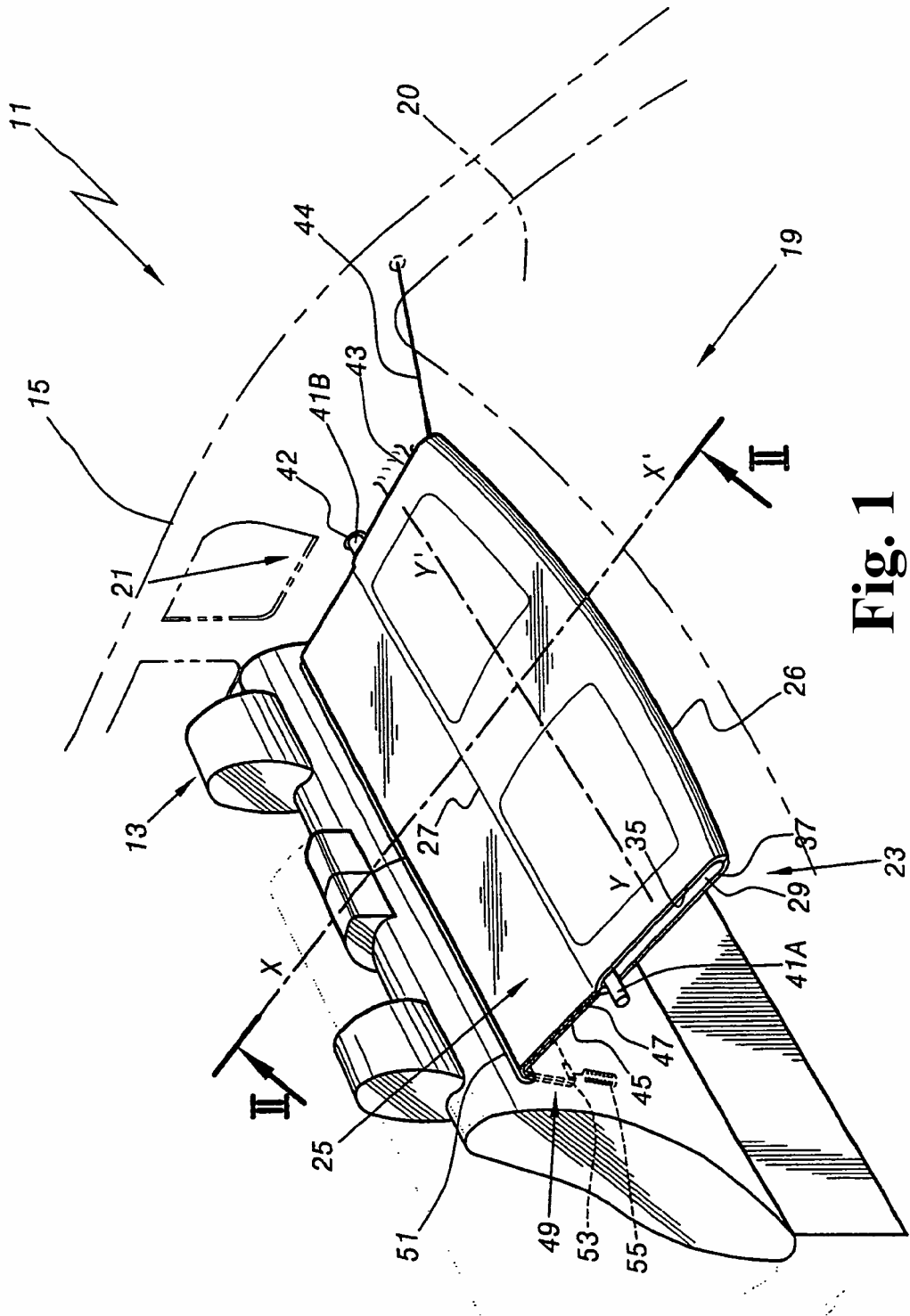


Fig. 1

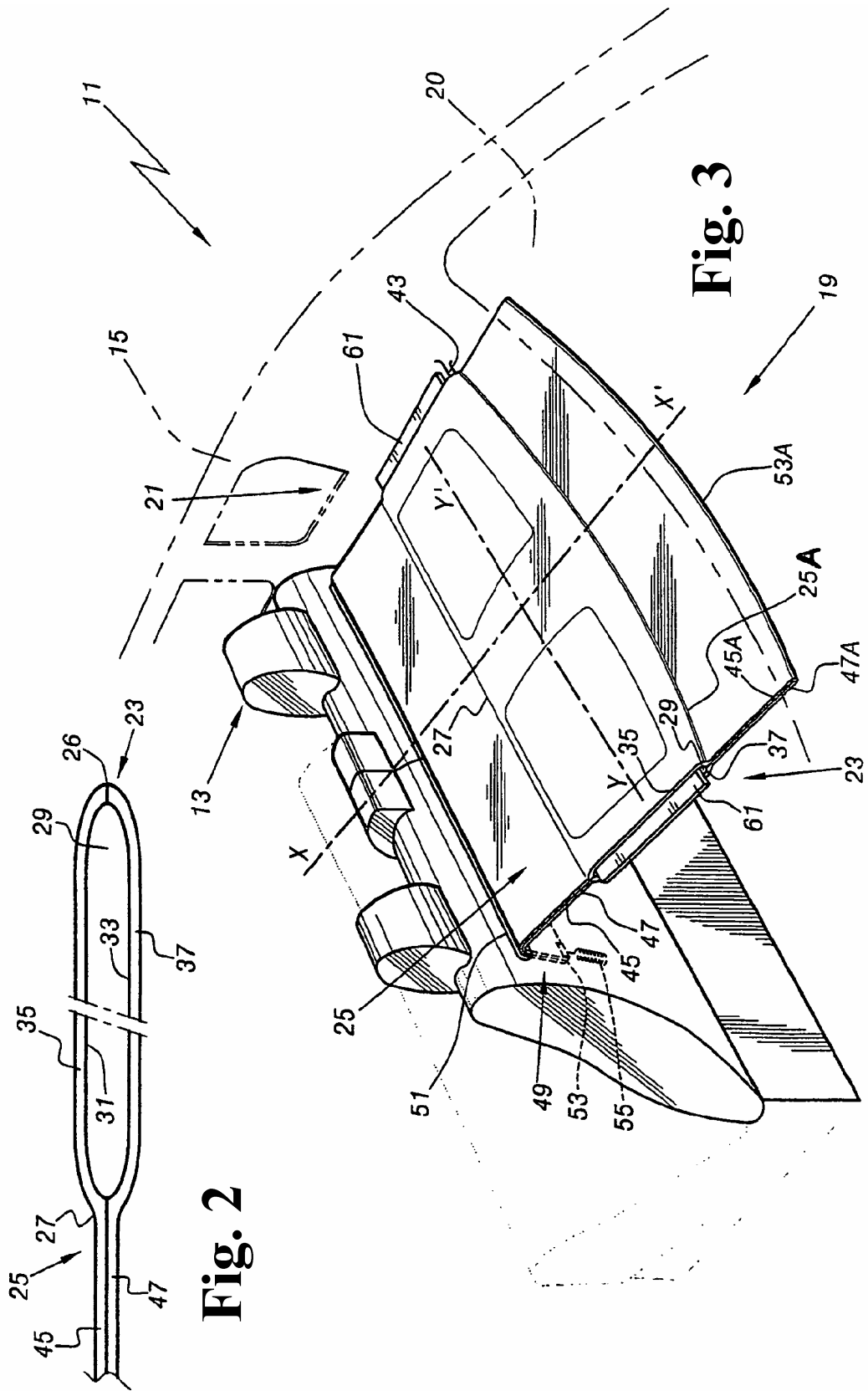


Fig. 2

Fig. 3