



(12)

Patentschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2013 114 068.8**
(22) Anmeldetag: **16.12.2013**
(43) Offenlegungstag: **18.06.2015**
(45) Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: **13.12.2018**

(51) Int Cl.: **B60N 2/36 (2006.01)**
B60N 2/28 (2006.01)
B60N 2/20 (2006.01)

Innerhalb von neun Monaten nach Veröffentlichung der Patenterteilung kann nach § 59 Patentgesetz gegen das Patent Einspruch erhoben werden. Der Einspruch ist schriftlich zu erklären und zu begründen. Innerhalb der Einspruchsfrist ist eine Einspruchsgebühr in Höhe von 200 Euro zu entrichten (§ 6 Patentkostengesetz in Verbindung mit der Anlage zu § 2 Abs. 1 Patentkostengesetz).

(73) Patentinhaber:
Faurecia Autositze GmbH, 31655 Stadthagen, DE

(74) Vertreter:
**Advopat Patent- und Rechtsanwälte, 30159
Hannover, DE**

(72) Erfinder:
Römer, Bernd, 32427 Minden, DE

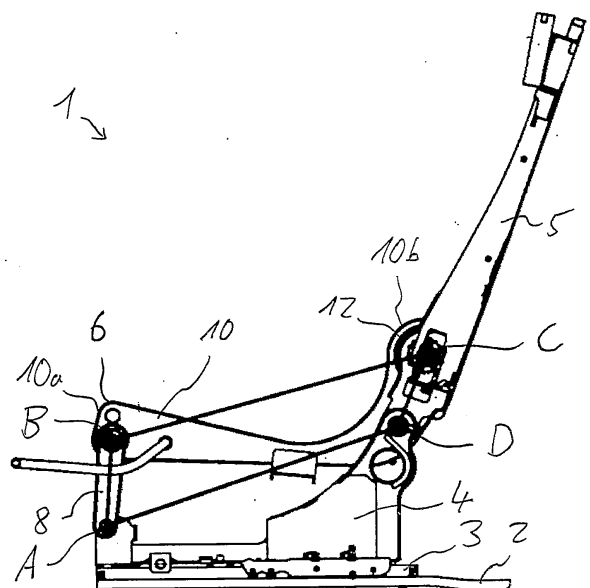
(56) Ermittelter Stand der Technik:

DE	101 49 858	C2
DE	10 2004 008 177	A1
DE	10 2004 042 038	A1
DE	10 2006 028 899	A1
DE	10 2007 052 529	A1
JP	2002- 154 359	A

(54) Bezeichnung: **Fahrzeugsitz**

(57) Hauptanspruch: Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b), der mindestens aufweist:

einen Sitzrahmen (4, 4a, 4b),
eine in einer Lehnenschwenkachse (D) gelenkig angebrachte Rückenlehne (5, 5a, 5b),
vordere Stützen (8), die an ihrem unteren Ende in einer Stützenachse (A) an dem Sitzrahmen (4, 4a, 4b) angelenkt sind,
ein Sitzkissen (6) mit zwei seitlichen bogenförmigen Armen (10), die mit ihrem hinteren oberen Ende (10b) in einer hinteren Sitzkissenachse (C) an der Rückenlehne (5, 5a, 5b) und an ihrem vorderen Ende (10a) in einer vorderen Sitzkissenachse (B) an den Stützen (8) angelenkt sind,
wobei der Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) verstellbar ist zwischen einer Sitzposition mit im Wesentlichen aufrechter Rückenlehne (5, 5a, 5b) und angehobenem Sitzkissen (6) und einer Funktionsposition mit vorgeklappter Rückenlehne (5, 5a, 5b) und abgesenktem Sitzkissen (6),
wobei der Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) in zumindest der Sitzposition durch eine lösbare Verriegelungseinrichtung (12) verriegelbar ist,
wobei die Verriegelungseinrichtung (12) im Bereich der hinteren Sitzkissen-Achse (C) zwischen dem Sitzkissen (6) und der Rückenlehne (5, 5a, 5b) vorgesehen ist, und wobei die Lehnenschwenkachse (D) frei von einer Verriegelungseinrichtung zur Verriegelung des Fahrzeugsitzes ist, dadurch gekennzeichnet, dass
die Rückenlehne (5, 5a, 5b) mit der Lehnenschwenkachse (D) an dem Sitzrahmen (4, 4a, 4b) angelenkt ist,
wobei die hintere Sitzkissenachse (C) an der Rückenlehne (5, 5a, 5b) oberhalb der Lehnenschwenkachse (D) ...



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Fahrzeugsitz, der zwischen einer Sitzposition mit im Wesentlichen aufrechter Rückenlehne und einer Funktionsposition mit vorgeklappter Rückenlehne verstellbar ist, nach dem Oberbegriff von Patentanspruch 1.

[0002] Der Fahrzeugsitz weist hierbei einen Sitzrahmen auf, der zum Beispiel über ein Schienensystem gegenüber dem Fahrzeugboden verstellbar ist. Der Sitzrahmen kann hierbei im Wesentlichen als Adapterflansch ausgebildet sein, um die Rückenlehne in einer Lehnenschwenkachse schwenkbar aufzunehmen. Ein Sitzkissen ist in einer hinteren Sitzkissenachse an der Rückenlehne angelenkt; die hintere Sitzkissenachse liegt in der aufrechten Stellung der Rückenlehne oberhalb der Lehnenschwenkachse. An seinem vorderen Ende ist das Sitzkissen über vordere Stützen schwenkbar am Sitzrahmen angelenkt. Das Sitzkissen weist hierbei seitliche bogenförmige oder bügelförmige Arme auf, die in einem vorderen Bereich eine geeignete Sitzfläche ausbilden und an deren hinteren Endbereichen die hintere Sitzkissenachse ausgebildet ist.

[0003] Somit wird ein Viergelenk bzw. Viergelenk-Getriebe oder Viergelenk-Mechanismus gebildet, der dazu dient, für das Sitzkissen eine hohe Sitzposition auszubilden und es in eine eher niedrige Funktionsposition bzw. Ladebodenstellung nach vorne wegklappen zu können. Hierbei kann die Position des Sitzkissens in der Sitzposition zum Beispiel oberhalb eines Ladebodenniveaus liegen.

[0004] Die Sitzposition und im Allgemeinen auch die Funktionsposition werden durch eine Verriegelungseinrichtung verriegelt, die von dem Benutzer zur Verstellung entriegelt wird.

[0005] Die DE 10 2004 008 177 A1 zeigt einen derartigen Fahrzeugsitz. Die beiden bogenförmigen Arme sind als Teile eines U-förmigen Bügels ausgebildet. Die Verriegelungseinrichtung ist üblicherweise in der Lehnenschwenkachse vorgesehen und ermöglicht eine sichere Verriegelung und eine einfache Bedienbarkeit durch den Benutzer.

[0006] Derartige Fahrzeugsitze werden insbesondere in hinteren Sitzreihen des Fahrzeuges eingesetzt, um in der Funktionsposition einen dahinterliegenden Ladeboden nach vorne verlängern zu können. Derartige hintere Sitzreihen sind als unterteilte Rücksitzbank mit mehreren einzelnen, seitlich aneinander grenzenden Fahrzeugsitzen ausgebildet; dies führt dazu, dass die Fahrzeugsitze oftmals im Bereich der Gelenkausbildung der Lehnenschwenkachse und der Anbindung von Kindersitzaufnahmen einen beengten Bauraum aufweisen. Gerade diese Bereiche sind jedoch entsprechend groß zu dimensionieren,

da die Verriegelungseinrichtung im Crashfall erhebliche Kräfte aufnimmt und Kindersitzaufnahmen zum Beispiel nach der ISO-Fix-Norm Aufnahmebügel erfordern.

[0007] Ein weiteres Problem kann eine Einklemmgefahr zwischen dem bogenförmigen Arm des Sitzkissens und dem Sitzrahmen darstellen.

[0008] Die DE 10 2004 042 038 A1 beschreibt einen Fahrzeugsitz mit Viergelenk-Verstellung, der über eine Längsverriegelung in seiner Längsposition verriegelbar ist. Die Längsverriegelung kann hierbei gelöst werden, indem die Rückenlehne vorgeklappt wird, wobei die vorklappende Rückenlehne über ein Seil einen Klinken-Mechanismus löst, der zwischen dem hinteren Ende des Sitzrahmens und der Rückenlehne ausgebildet ist. In der Lehnenschwenkachse, in der die Rückenlehne am Sitzrahmen angelenkt ist, ist ein Rastversteller mit einem Entriegelungshebel vorgesehen. Dieser Rastversteller kann ergänzend durch das Vorklappen der Rückenlehne gelöst werden.

[0009] Die DE 10 2006 028 899 A1 beschreibt einen Fahrzeugsitz mit einem Sitzbereich, einer Rückenlehne und einem Untergestell. Die Rückenlehne ist an einem unteren Stützteil schwenkbar angelenkt und über einen Verriegelungsmechanismus verriegelbar, der als Gelenkbeschlag ausgebildet sein kann. Der Sitzbereich ist über eine weitere Koppel an dem unteren Stützteil angelenkt.

[0010] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Fahrzeugsitz zu schaffen, der eine sichere Verriegelung bei kostengünstiger Ausbildung ermöglicht.

[0011] Die DE 101 49 858 C2 beschreibt einen Fahrzeugsitz mit schwenkbarer Rückenlehne, insbesondere einen Rücksitz eines Fahrzeugs, der eine Sitzbasis, ein Sitzteil und eine Rückenlehne sowie einen ersten Gelenkarm mit horizontalen Drehachsen umfasst, wobei der erste Gelenkarm im hinteren Bereich des Sitzteils einerseits und an der Sitzbasis andererseits angelenkt ist. Hierbei ist die Rückenlehne aus einer im Wesentlichen aufrechten Gebrauchsstellung horizontal schwenkbar auf das Sitzteil schwenkbar und mit diesem zur Sitzbasis hin in eine Cargostellung absenkbar. Weiterhin sind die Rückenlehne und der erste Gelenkarm gegeneinander verdrehbar in einem gemeinsamen Gelenk am Sitzteil drehbar angelenkt. Der Gelenkarm ist somit zwischen der festen Sitzbasis und der schwenkbaren Rückenlehne vorgesehen.

[0012] Diese Aufgabe wird durch einen Fahrzeugsitz nach Anspruch 1 gelöst. Die Unteransprüche beschreiben nur bevorzugte Weiterbildungen.

[0013] Erfindungsgemäß ist somit vorgesehen, die Verriegelungseinrichtung in der hinteren Sitzkisse-

nachse, d. h. zwischen Rückenlehne und dem verstellbaren Sitzkissen oder Sitzgestell auszubilden. Somit ist die Verriegelungseinrichtung insbesondere nicht in der Lehnenschwenkachse vorgesehen.

[0014] Es zeigt sich, dass durch diese Positionierung der Verriegelungseinrichtung auf überraschend einfache Weise einige Probleme und Nachteile des Standes der Technik behoben oder verringert werden können. Die Verriegelung ist in diesem Drehpunkt des Viereckes grundsätzlich ebenso wirksam wie bei der üblichen Anbringung in der Lehnenschwenkachse. Indem die Verriegelungseinrichtung von der Lehnenschwenkachse beabstandet, d. h. insbesondere höher angeordnet ist, wird eine deutliche Verbesserung der Designfreiheit im Bereich der Lehnenschwenkachse und der Kindersitzaufnahme ermöglicht. Bei der Kindersitzaufnahme, die z.B. an einem Querrohr des Sitzrahmens vorgesehen ist, kann zum Beispiel ein Zwischenraum zwischen dem Querrohr und oberen Strukturteilen der Rückenlehne vorgesehen sein. Der Sitzrahmen kann im Bereich seines Adapterfußes schmaler und leichter ausgebildet sein, da hier nicht mehr eine Verriegelungseinrichtung vorzusehen ist. Durch die schmalere Ausbildung bzw. größere Designfreiheit kann somit auch die Einklemmgefahr zwischen dem Arm des Sitzkissens und dem Adapterfuß bzw. Sitzrahmen verringert werden.

[0015] Da bei einer unterteilten Sitzreihe die Adapterfüße an der Sitzinnenseite und Sitzaußenseite nunmehr kleiner ausgebildet werden können, wird auch die Bauraumsituation zwischen den aneinander angrenzenden Fahrzeugsitzen verbessert. Es zeigt sich weiterhin, dass die Arme der einzelnen Fahrzeugsitze der unterteilten Sitzbank gleich ausgebildet werden können. Durch die Gleichausbildung der Komponenten wird ein deutlicher Kostenvorteil erreicht.

[0016] Der Sitzrahmen kann insbesondere einteilig ausgebildet sein, so dass die Lehnenschwenkachse und die Stützenachse in einem festen Abstand zueinander stehen. Grundsätzlich sind aber auch Sitzkinematiken möglich, bei denen die Lehnenschwenkachse und die Stützenachse an zueinander in Längsrichtung verstellbaren Sitzrahmen-Teilen des Sitzrahmens angebunden sind.

[0017] Eine äußere seitliche Abdeckung durch eine Blende des Sitzrahmens kann ebenfalls verbessert werden, da hier keine Verriegelungsrichtung mehr angeordnet ist; es zeigt sich, dass die Verdickung des hinteren Endes der Arme zur Aufnahme der Verriegelungseinrichtung hingegen nicht problematisch ist.

[0018] Somit kann auf überraschend einfache Weise ein deutlicher Vorteil in den Kosten und der Designfreiheit erreicht werden.

[0019] Die Erfindung wird im Folgenden anhand der beiliegenden Zeichnungen an einigen Ausführungsformen erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 einen Fahrzeugsitz gemäß einer Ausführungsform der Erfindung in aufrechter Sitzposition in Seitenansicht;

Fig. 2 den Fahrzeugsitz aus **Fig. 1** in vorgeklappter Funktionsposition; und

Fig. 3 eine perspektivische Ansicht einer hinteren Sitzreihe eines Fahrzeuges mit zwei Fahrzeugsitzen gemäß einer Ausführungsform.

[0020] Ein Fahrzeugsitz **1** ist in **Fig. 1** und **Fig. 2** mit einer Oberschiene **3** auf einer Unterschiene **2** längsverstellbar vorgesehen; er kann jedoch auch stationär vorgesehen sein. Der Fahrzeugsitz **1** weist einen an der Oberschiene **3** angebrachten Sitzrahmen **4**, eine in einer Lehnenschwenkachse **D** schwenkbar an dem Sitzrahmen **4** angelenkte Rückenlehne **5**, ein Sitzkissen **6** und zwei zwischen einem vorderen Ende des Sitzkissens **6** und einem vorderen Bereich des Sitzrahmens **4** schwenkbar vorgesehene vordere Stützen **8** auf. Der Sitzrahmen **4** weist z. B. zwei seitliche Adapterflansche und ein zwischen diesen verlaufendes Querrohr auf, das insbesondere in der Ausführungsform der **Fig. 3** als Querrohr **9a, 9b** ersichtlich ist.

[0021] Das Sitzkissen **6** wird im Wesentlichen durch zwei seitliche, gebogene oder bügelförmige Arme **10** und z.B. einen zwischen den beiden Armen **10** in Querrichtung verlaufenden Querträger gebildet. Hier ist aber z.B. auch eine Ausbildung durch einen gemeinsamen U-förmigen Bügel für die beiden Arme **10** gemäß der DE 10 2004 008 177 A1 möglich. Die Arme **10** verlaufen jeweils bogenförmig oder bügelförmig von ihrem hinteren, oberen Ende **10b** zu ihrem tieferliegenden vorderen Ende **10a**. Die Arme **10** sind an ihrem hinteren Ende **10b** in einer hinteren Sitzkissenachse **C** an der Rückenlehne **5** oberhalb der Lehnenschwenkachse **D** angelenkt. Weiterhin sind die Arme **10** an ihrem vorderen Ende **10a** in einer vorderen Sitzkissenachse **B** am oberen Ende der Stützen **8** angelenkt, die wiederum an ihrem unteren Ende in einer Stützenachse **A** am Sitzrahmen **4** angelenkt sind.

[0022] Somit wird aus den Achsen **A, B, C, D** ein in **Fig. 1** und **Fig. 2** zur Verdeutlichung durch Linien eingezeichnetes Viereck oder Viereck ausgebildet, so dass der Fahrzeugsitz **1** als Viereckgetriebe zur Verstellung zwischen seinen Positionen ausgebildet ist. Die Länge der Seiten **A-B, B-C, C-D, D-A** kann je nach Einbauort und Funktionalität in unterschiedlichem Verhältnis zueinander stehen. In der gezeigten Ausführungsform ist zum Beispiel die Seite **B-C** etwas größer als die Seite **A-B**, die Seite **A-B** kann hier etwas größer als die Seite **C-D** sein, so dass die Viereck-Ausbildung etwas von einer Parallelogramm-Verstellung abweicht. Hierbei sind jedoch auch an-

dere Ausbildungen möglich, die zum Beispiel von einer Parallelogrammausbildung weiter abweichen; so kann die Stützenachse **A** auch zum Beispiel weiter nach unten versetzt sein, zum Beispiel bei einem stufenförmigen Fahrzeugboden.

[0023] Somit ist die Verstellung der Rückenlehne **5** mit der Verstellung des Sitzkissens **10** gekoppelt. Die Rückenlehne kann von der Sitzposition der **Fig. 1** in die Funktionsposition der **Fig. 2** vorgeklappt werden, bei der die Stützen **8** um ihre Stützenachse **A** und die Rückenlehne **5** um ihre Lehnenschwenkachse **D** nach vorne in eine horizontale Stellung klappen, z.B. um jeweils 90° oder mehr. Das Sitzkissen **6** mit den Armen **10** wird nach vorne und unten geschwenkt, bei der gezeigten Ausführungsform ohne relevante Rotation, da das Viereck ABCD nahe an einer Parallelogramm-Form liegt. In der Funktionsposition der **Fig. 2** liegt die hintere Sitzkissenachse **C** im Wesentlichen auf Höhe der Lehnenschwenkachse **D**; die Funktionsposition kann insbesondere zur Verlängerung einer hinter dem Fahrzeugsitz **1** ausgebildeten Ladefläche dienen.

[0024] Eine Verriegelung des Fahrzeugsitzes **1** in der Sitzposition der **Fig. 1** vorzugsweise auch der Funktionsbestellung der **Fig. 2**, erfolgt durch eine Verriegelungseinrichtung **12**, die z.B. als Beschlag an der hinteren Sitzkissenachse **C** vorgesehen ist und die Rückenlehne **5** gegenüber dem Sitzkissen **6**, d. h. vorteilhafterweise gegenüber einem hinteren Endbereich **10b** der Arme **10** verriegelt. Beide Arme **10**, das heißt links und rechts, sind vorteilhafterweise an ihren hinteren Endbereichen **10b** verdickt ausgebildet, um die Verriegelungseinrichtungen **12** als Beschläge aufzunehmen. Die Verriegelungseinrichtungen **12** können insbesondere Rastbeschläge sein, die vom Benutzer über ein Betätigungsmittel, zum Beispiel über einen in der hinteren Sitzkissenachse **C** selbst oder am oberen Ende der Rückenlehne **5** vorgesehenen Betätigungshebel gegen eine Federvorspannung entriegelt werden und in den beiden gezeigten Sitzpositionen wiederum verriegeln.

[0025] **Fig. 3** zeigt eine Ausführungsform, bei der zwei Fahrzeugsitze **1a** und **1b** eine unterteilte Rücksitzbank bilden, hier mit asymmetrischer Unterteilung, bei der der linke Fahrzeugsitz **1a** zwei Sitzplätze und der rechte Fahrzeugsitz **1b** einen Sitzplatz ausbildet, d.h. 2/3 zu 1/3-Unterteilung oder 70:30-Unterteilung. Die Bezeichnung der Elemente der Fahrzeugsitze **1a** und **1b** entspricht derjenigen von **Fig. 1**, **Fig. 2** mit entsprechenden Angaben a und b.

[0026] Die Sitzkissen **6a** und **6b** werden jeweils durch zwei Arme **10** und Querverstrebungen gebildet. Hierbei können für die beiden einzelnen Fahrzeugsitze **1a** und **1b** zumindest rechts und links jeweils die gleichen Arme **10**, d. h. baugleiche Teile eingesetzt werden.

[0027] Der Sitzrahmen **4**, der insbesondere als Adapterfuß zur Anbindung der Lehnenschwenkachse **D** dient, kann kleiner ausgebildet sein und weist nicht - wie bei herkömmlicher Anbringung der Verriegelungseinrichtungen **12** in der Lehnenschwenkachse **D** - breite Aufnahmen für die Verriegelungseinrichtungen **12** auf. Somit ist hier ein Design möglich, das eine Einklemmgefahr zwischen den Armen **10** und dem Sitzrahmen **4** verringern kann; insgesamt ist die Design-Freiheit in diesem Bereich des Sitzrahmens **4** bzw. Adapterfußes, d. h. im unteren, hinteren Bereich des Fahrzeugsitzes **1a** und **1b** verbessert. Eine Einklemmgefahr in diesem Bereich mit den bogenförmigen Armen **10a**, **10b** kann somit beseitigt sein.

[0028] Außerdem wird die Designfreiheit einer seitlichen Blende an dem Sitzrahmen **4** erhöht. Weiterhin wird ein einfacheres Design der Verblendung ermöglicht. Auch ist mehr Raum für den Zugang zu einer dritten Sitzreihe vorhanden. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass keine Relativbewegung zwischen einerseits dem Sitzkissen und dem aufgenommenen Sitzinsassen und andererseits dem zur Entriegelung vorgesehenen Entriegelungshebel auftritt.

[0029] Kindersitz-Anbindungen **14**, insbesondere nach dem ISO-Fix-Standard, können an dem in der Lehnenschwenkachse **D** verlaufenden hinteren Querrohr **9a**, **9b** jedes Sitzrahmens **4a**, **4b** mit hinreichend Bauraum ausgebildet werden, da die Querrohre **9a**, **9b** nicht mehr zur Übertragung von Drehmomenten in einem Crashfall auszulegen sind und somit schlank ausgebildet werden und ein Freiraum zu den oberhalb vorgesehenen Strukturteilen, zum Beispiel Platten, der Rückenlehnen **5a** und **5b** verbleiben kann.

Patentansprüche

1. Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b), der mindestens aufweist:
 einen Sitzrahmen (4, 4a, 4b),
 eine in einer Lehnenschwenkachse (D) gelenkig angebrachte Rückenlehne (5, 5a, 5b),
 vordere Stützen (8), die an ihrem unteren Ende in einer Stützenachse (A) an dem Sitzrahmen (4, 4a, 4b) angelenkt sind,
 ein Sitzkissen (6) mit zwei seitlichen bogenförmigen Armen (10), die mit ihrem hinteren oberen Ende (10b) in einer hinteren Sitzkissenachse (C) an der Rückenlehne (5, 5a, 5b) und an ihrem vorderen Ende (10a) in einer vorderen Sitzkissenachse (B) an den Stützen (8) angelenkt sind,
 wobei der Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) verstellbar ist zwischen einer Sitzposition mit im Wesentlichen aufrechter Rückenlehne (5, 5a, 5b) und angehobenem Sitzkissen (6) und einer Funktionsposition mit vorgeklappter Rückenlehne (5, 5a, 5b) und abgesehenem Sitzkissen (6),

wobei der Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) in zumindest der Sitzposition durch eine lösbare Verriegelungseinrichtung (12) verriegelbar ist,

wobei die Verriegelungseinrichtung (12) im Bereich der hinteren Sitzkissen-Achse (C) zwischen dem Sitzkissen (6) und der Rückenlehne (5, 5a, 5b) vorgesehen ist, und

wobei die Lehnenschwenkachse (D) frei von einer Verriegelungseinrichtung zur Verriegelung des Fahrzeugsitzes ist,

dadurch gekennzeichnet, dass

die Rückenlehne (5, 5a, 5b) mit der Lehnenschwenkachse (D) an dem Sitzrahmen (4, 4a, 4b) angelenkt ist,

wobei die hintere Sitzkissenachse (C) an der Rückenlehne (5, 5a, 5b) oberhalb der Lehnenschwenkachse (D) angeordnet ist, und

wobei die Stützenachse (A), die vordere Sitzkissenachse (B), die hintere Sitzkissenachse (C) und die Lehnenschwenkachse (D) ein Viereck bilden zur Verstellung des Fahrzeugsitzes (1, 1a, 1b) zwischen der Sitzposition und der Funktionsposition.

2. Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Verriegelungseinrichtung (12) zwischen der Rückenlehne (5, 5a, 5b) und einem hinteren Ende (10b) des Armes (10), vorzugsweise der beiden seitlichen Arme (10), vorgesehen ist.

3. Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Verriegelungseinrichtung (12) als Beschlag, zum Beispiel verstellbarer Rastbeschlag (12), ausgebildet ist.

4. Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) nach einem der vorherigen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) auch in der Funktionsposition durch die Verriegelungseinrichtung (12) verriegelbar ist.

5. Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) nach einem der vorherigen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das hintere Ende (10b) des Armes (10) mit einer derartigen Breite ausgebildet ist, dass es die Verriegelungseinrichtung (12) aufnimmt.

6. Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) nach einem der vorherigen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Verriegelungseinrichtung (12) in axialer Richtung zwischen dem hinteren Ende (10b) des Armes (10) und der Rückenlehne (5, 5a, 5b) vorgesehen ist.

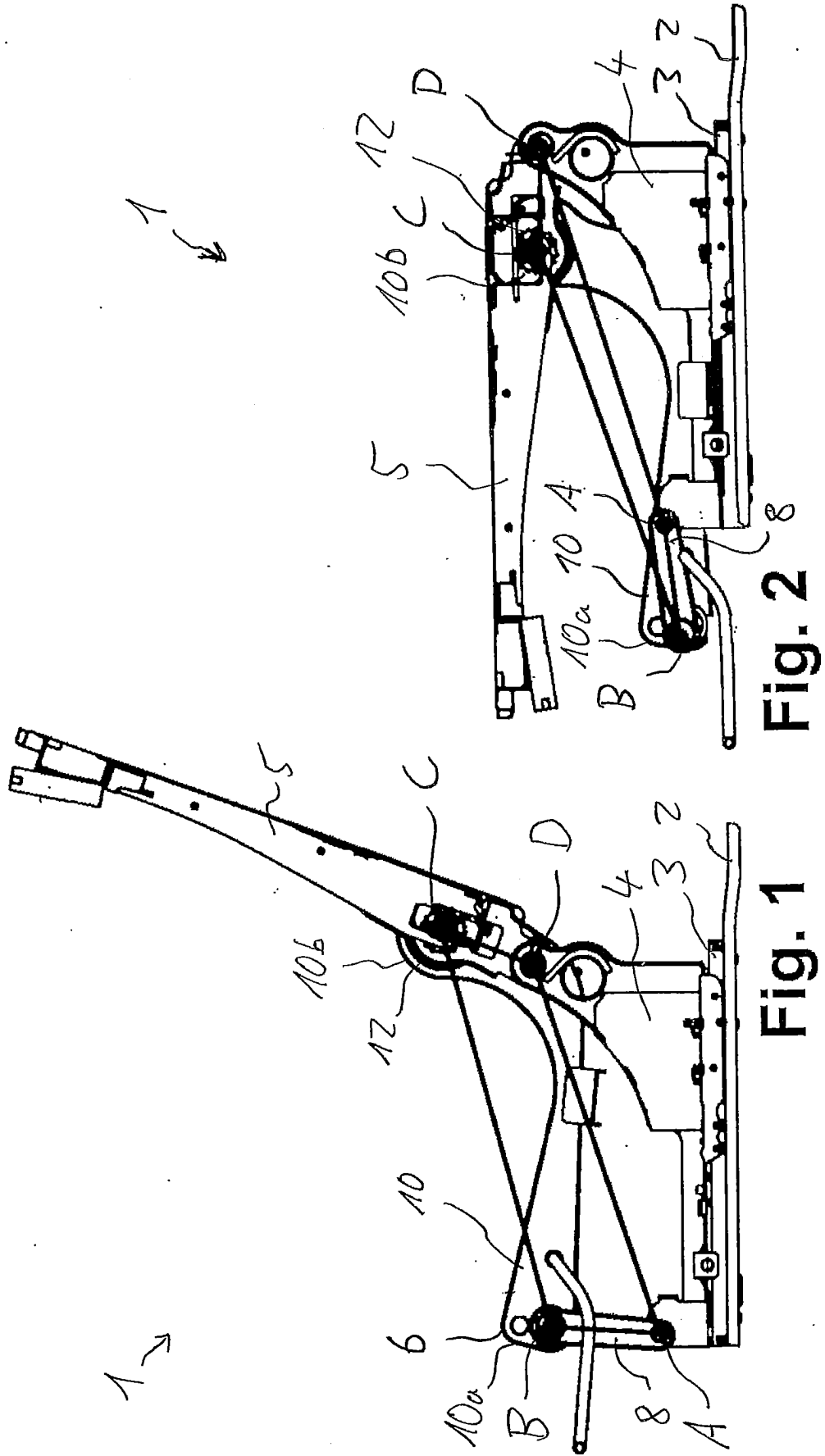
7. Fahrzeugsitz (1, 1a, 1b) nach einem der vorherigen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine Kindersitzaufnahme (14) an einem Querträger (9a, 9b) des Sitzrahmens (4, 4a, 4b) im Bereich der Lehnenschwenkachse (D) ausgebildet ist.

8. Sitzbank (20) für eine hintere Sitzreihe eines Fahrzeugs, die mindestens zwei Fahrzeugsitze (1a, 1b) nach einem der vorherigen Ansprüche aufweist, die jeweils separat zwischen ihrer Sitzposition und Funktionsposition verstellbar sind.

9. Sitzbank (1, 1a, 1b) nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass die mindestens zwei Fahrzeugsitze (1a, 1b) zumindest seitenweise gleiche Arme (10) aufweisen.

Es folgen 2 Seiten Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen



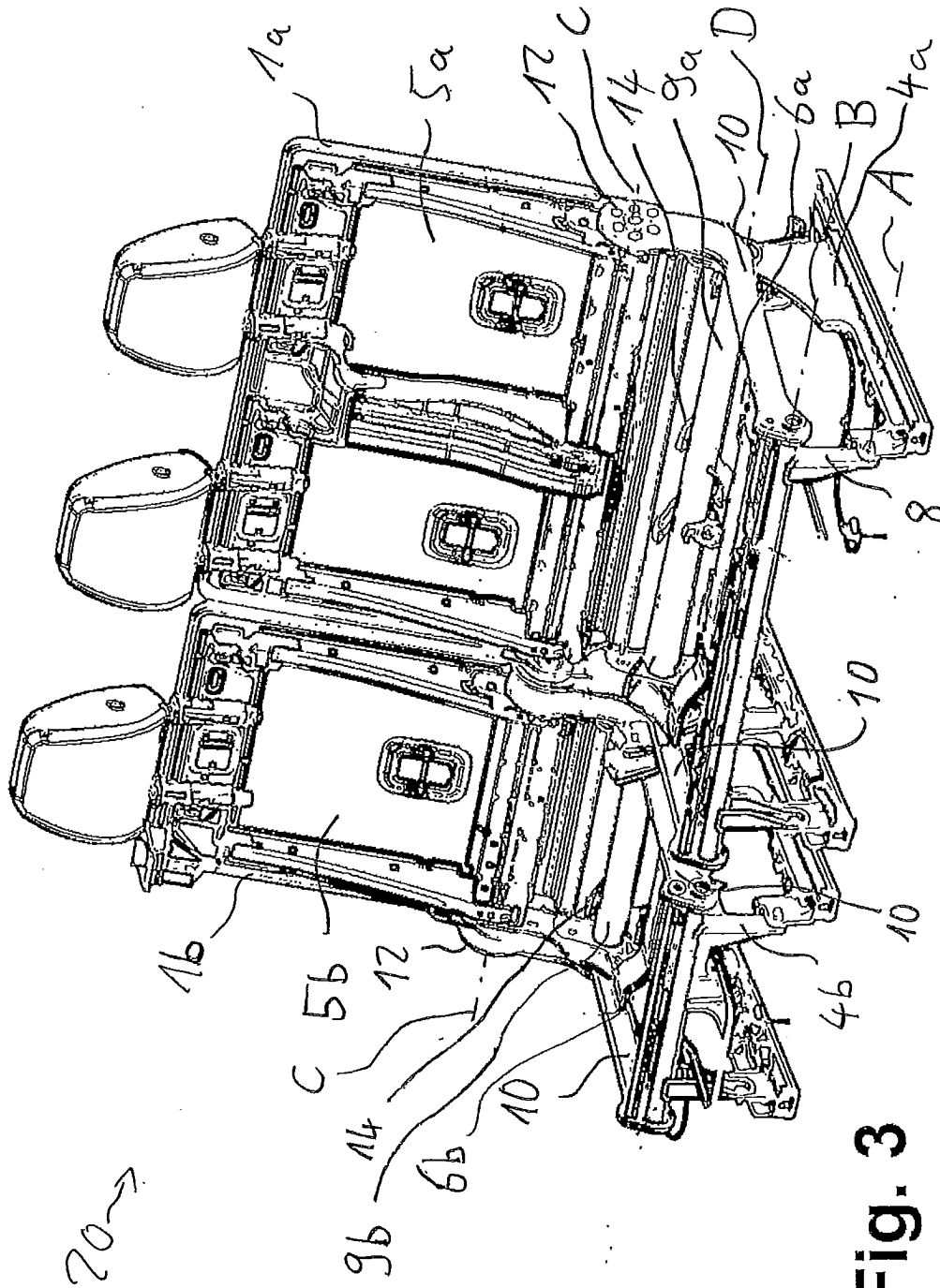


Fig. 3