

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 940 834**

51 Int. Cl.:

B62K 27/12 (2008.01)

A47C 4/44 (2008.01)

B62B 9/00 (2008.01)

B62B 5/08 (2015.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **15.04.2021 E 21168726 (4)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **15.02.2023 EP 3895968**

54 Título: **Disposición de asiento**

30 Prioridad:

15.04.2020 DE 202020102085 U

21.08.2020 DE 202020104869 U

14.01.2021 DE 202021100157 U

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

11.05.2023

73 Titular/es:

CROOZER GMBH (100.0%)

An der Hasenkaule 10

50354 Hürth, DE

72 Inventor/es:

GEHLEN, ANDREAS

74 Agente/Representante:

VALLEJO LÓPEZ, Juan Pedro

ES 2 940 834 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

Disposición de asiento

5 La presente invención se refiere a una disposición de asiento para el transporte de personas, en particular niños, niños pequeños y bebés, en el habitáculo de un vehículo, en particular un remolque de bicicleta multifuncional, con una esterilla y al menos un elemento tensor trasero que actúa en una zona trasera de la esterilla en la dirección de la marcha y está configurado para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo y para tensar la esterilla en dirección longitudinal, al menos un elemento tensor delantero que actúa en una zona delantera de la esterilla en la dirección de la marcha y está configurada para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo y para tensar la esterilla en dirección longitudinal, así como al menos un elemento tensor central, que está configurado para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo y ejercer una fuerza de tracción sobre la esterilla que actúa transversalmente a las fuerzas de tracción ejercidas por el al menos un elemento tensor trasero y el al menos un elemento tensor delantero. También se refiere a un remolque para un vehículo con una disposición de asiento de este tipo, en particular para una bicicleta o una pedelec, pero también a bicicletas de carga con una zona de carga y una disposición de asiento anclada a ella.

20 Los remolques para bicicletas, en particular los destinados al transporte de niños, son cada vez más populares. Existen remolques de bicicletas para niños que presentan un chasis y un habitáculo que, dependiendo del tamaño del remolque, dispone de un asiento individual o de un asiento doble para transportar uno o dos niños. El chasis suele estar formado por una estructura de marco, pero también puede estar compuesto por una cuba de plástico o aluminio, por ejemplo. Generalmente se monta sobre el chasis una construcción de marco plegable que forma el habitáculo, en donde el habitáculo o el chasis y el habitáculo están rodeados por uno o más materiales o láminas flexibles. Los asientos son, por ejemplo, asientos de tela arriostrosados en el habitáculo, o están configurados como asientos envolventes y anclados lateralmente en el habitáculo. Un remolque de bicicletas para niños con asiento de tela arriostrosado se divulga, por ejemplo, en el documento EP 1 398 260 A2. Lo que todos los remolques tienen en común es que presentan una construcción comparativamente liviana y tienen una relación de carga absorbible a peso propio de más de 2.

30 También hay remolques para bicicletas para niños con asientos para niños con respaldo ajustable. Un ejemplo sencillo para ello se conoce, por ejemplo, por el documento de modelo de utilidad alemán DE 92 15 797.1. En este se divulga un remolque de carga con un área de carga y paredes laterales que delimitan el área de carga. En las esquinas formadas por las paredes laterales están previstos anclajes, en los que puede fijarse de manera desmontable una llamada barra antivuelco. Están previstos varios puntos de fijación en la barra antivuelco de tal manera que un asiento para niños puede engancharse en la barra antivuelco, en donde la posición del respaldo puede ajustarse con respecto a la superficie de asiento del asiento para niños. Sin embargo, los asientos conocidos con respaldo ajustable no son adecuados para el transporte de bebés que deben transportarse en posición tumbada/sentada.

40 Un portabebés elástico desarrollado por el solicitante para el transporte de bebés se conoce por el documento EP 1 398 262 A2. Consiste esencialmente en una esterilla flexible con paredes laterales cosidas al menos en la zona de las nalgas que se puede arriostar tridimensionalmente en el marco de un remolque de bicicleta y, por lo tanto, tiene una forma adecuada para transportar con seguridad a un bebé. El portabebés elástico habitualmente se usa adicionalmente y por encima de un asiento para niños que ya se encuentra en el remolque de la bicicleta.

45 Hasta la fecha no se conocen asientos para remolques de bicicletas que puedan utilizarse por igual para el transporte de bebés, niños pequeños y niños. El documento CN 201 354 126 desvela el preámbulo de la reivindicación 1.

50 El objetivo de la invención es proporcionar un dispositivo de asiento del tipo mencionado al principio con una funcionalidad mejorada.

Este objetivo se logra, por un lado, con una disposición de asiento del tipo mencionado al principio de acuerdo con la reivindicación 1, en el que está previsto al menos un brazo delantero en la dirección de marcha, en particular como elemento tensor delantero, que está anclado directa o indirectamente. y en particular de forma desmontable en el vehículo y puede pivotar alrededor de un eje que discurre transversalmente a la dirección de la marcha, en donde una zona del brazo separada del eje de pivote está unida a la zona delantera de la esterilla en la dirección de la marcha. Como alternativa o además del brazo delantero, en particular como elemento tensor trasero puede estar previsto al menos un brazo trasero en la dirección de la marcha, que está anclado directa o indirectamente al vehículo y puede pivotar alrededor de un eje que discurre transversalmente a la dirección de la marcha, en donde una zona separada del eje de pivote está unida a la zona trasera de la esterilla en la dirección de la marcha. La funcionalidad y las ventajas del al menos un brazo trasero son las mismas que las del al menos un brazo delantero.

Por elemento tensor se entiende en este caso y en lo sucesivo un elemento que es adecuado para absorber fuerzas de tracción con el fin de sujetar o tender la esterilla en una disposición tridimensional específica.

65 La esterilla es de un material plano, preferiblemente un tejido, que sea flexible para que por un lado pueda arriostrosarse bien. Por otro lado, la flexibilidad de la esterilla permite que la forma de las superficies de apoyo formadas por la

esterilla pueda adaptarse bien a la forma del cuerpo de la persona que va a transportarse. Sin embargo, en principio es suficiente que la esterilla sea flexible en la zona de transición de la superficie del asiento al respaldo, de modo que el ángulo del asiento pueda ajustarse libremente.

5 Los elementos tensores dividen la esterilla en dos zonas de apoyo, a saber, una zona de apoyo delantera en la dirección de la marcha, que se extiende desde el borde delantero de la disposición de asiento hasta el punto o puntos de aplicación del al menos un elemento tensor central en la esterilla, y una zona de apoyo trasera en la dirección de la marcha que se extiende desde este o estos puntos de aplicación de los elementos tensores centrales sobre la esterilla hasta los puntos de aplicación del al menos un elemento tensor trasero sobre la esterilla. El al menos un brazo
10 no sólo tiene la ventaja a este respecto de dar una estabilidad particular a la zona delantera de la esterilla, sino en particular la ventaja de fijar el borde delantero de la zona de apoyo delantera a diferentes alturas o, en una forma de realización telescópica preferida, de poder ajustar la longitud de la superficie de asiento al mismo tiempo.

15 Con la disposición de asiento de acuerdo con la invención es posible llevar las dos superficies de apoyo a un mismo plano, del mismo modo que es posible disponerlas en ángulo aproximadamente recto entre sí. En principio, el ángulo entre las zonas de apoyo puede seleccionarse libremente si, por ejemplo, se utilizan correas de longitud ajustable como elemento o elementos tensores traseros y centrales. En consecuencia, como variante de asiento también puede configurarse una posición de asiento reclinable, en la que el ángulo entre las zonas de apoyo es de aproximadamente 120° a 150°, lo que permite en particular transportar niños o bebés dormidos. A este respecto, una de las zonas de
20 apoyo ni siquiera tiene que estar dispuesta horizontalmente, también es posible una disposición en la que la cuña entre las zonas de apoyo es claramente más baja que el borde delantero y el borde trasero de la disposición de asiento. Además, es posible configurar la zona de apoyo delantera o trasera más vertical que la otra zona de apoyo en cada caso, en donde la zona más vertical en cada caso puede servir como respaldo y la zona más plana como superficie de asiento. Esto permite sentarse tanto en la dirección de la marcha como en la dirección contraria a la marcha. Esto
25 es en particular ventajoso cuando se transportan niños pequeños y bebés en remolques para bicicletas multifuncionales, de las que puede tirarse desde delante como un remolque de bicicleta o empujarse desde atrás como un cochecito, de modo que el niño pequeño o el bebé que se transporta siempre puede estar de cara a la persona que lo transporta.

30 Mediante el uso de un brazo, es decir, un elemento estructural comparativamente rígido en comparación con, por ejemplo, correas tensoras, puede garantizarse que la disposición de asiento pueda absorber con seguridad cargas incluso mayores que las de bebés y niños pequeños. Este es en particular el caso cuando están previstos dos brazos como elemento tensor delantero y/o trasero, que son parte en cada caso de un estribo en forma de U, en donde la sección del estribo que une los dos brazos define el borde delantero en la dirección de la marcha o el borde trasero
35 en la dirección de la marcha de la disposición de asiento. Alternativamente, también es posible sujetar la esterilla entre dos brazos laterales, de modo que no sea necesario un travesaño que discorra sobre el borde delantero o el borde trasero de la disposición de asiento que una los brazos entre sí. En principio, también es suficiente si está previsto únicamente un brazo que, en su extremo libre, aloja una nervadura que discurre transversalmente y que define el borde delantero o el borde trasero del asiento. Sin embargo, tal construcción tendría que ser muy resistente a la torsión.

40 El brazo o los brazos delanteros y/o traseros pueden asegurarse en al menos una, preferentemente dos o más posiciones angulares, por ejemplo, mediante al menos un medio de encastre en la junta giratoria. Alternativamente o además de esto, también es posible y útil arriostrar hacia abajo el borde delantero del equipo de asiento en el vehículo y preferentemente en el chasis en la dirección de marcha con una correa tensora, de modo que la posición angular
45 del brazo o brazos esté fijada mediante esta tensión junto con la tensión de la esterilla mediante el al menos un elemento tensor trasero y central. Por lo tanto, también se prefiere que el elemento tensor trasero presente al menos una correa tensora, que está unida con el borde trasero de la disposición de asiento en la dirección de marcha y está configurada para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo, por ejemplo, arriostrarse hacia abajo.

50 Preferiblemente, el al menos un brazo delantero y el al menos un brazo trasero están unidos entre sí preferentemente de forma articulada y, en particular, bloqueable.

En una forma de realización preferida de esta disposición de asiento, la longitud del al menos un brazo delantero y/o trasero es ajustable. Esto permite ajustar individualmente la longitud tanto de la superficie de apoyo delantera como
55 del respaldo de forma independiente entre sí y así adaptarla al tamaño de la persona a transportar. Por ejemplo, la disposición de los asientos puede "crecer" con un niño. Sin embargo, únicamente la posición del borde delantero de la superficie de apoyo delantera en el vehículo puede desplazarse horizontal y/o verticalmente.

60 El al menos un brazo en sí puede estar anclado de forma giratoria al vehículo, por ejemplo, a su chasis. Preferentemente, sin embargo, se ancla indirectamente al vehículo, por ejemplo, a través de al menos un montante que soporta el brazo, que a su vez puede anclarse directa o indirectamente al vehículo, por ejemplo, al chasis, pero dado el caso también a las partes de soporte del habitáculo.

65 También puede ser útil prever al menos una correa longitudinal, en particular de longitud ajustable, pero preferentemente dispuesta a cada lado de la estera que discorra entre la superficie de apoyo delantera y la superficie de apoyo trasera, cuya longitud determina la abertura del ángulo del asiento entre la superficie de apoyo delantera y

trasera, cuando el borde delantero o trasero de la disposición de asiento se arriostran hacia abajo.

Para contrarrestar un deslizamiento de una persona que va a transportarse fuera de la disposición de asiento, tiene sentido que la disposición de asiento presente paredes laterales. Sin embargo, esto no es imprescindible. En principio, es posible proteger a una persona que va a transportarse de un deslizamiento lateral, por ejemplo, mediante cinturones de seguridad de 5 puntos en la disposición de asiento. Dado que una pared lateral como parte de una disposición de asiento de acuerdo con la invención debe poder adaptarse a diferentes posiciones de las dos superficies de apoyo entre sí, tiene sentido si la pared lateral está compuesta de un material doblado, por ejemplo, como un acordeón y/o elástico, que está dispuesto entre la correa cinturón de longitud ajustable en particular, entre las dos superficies de apoyo. Alternativamente o además de esto, puede tener sentido prever al menos una correa de longitud ajustable que crea una conexión básicamente vertical entre la correa de longitud ajustable que discurre desde la superficie del asiento hasta el respaldo y la superficie de asiento o el propio respaldo.

En la disposición de asiento de acuerdo con la invención, también es posible y dado el caso tiene sentido prever elementos de resorte y/o de amortiguación en la zona del anclaje del al menos un brazo al vehículo, con los que se atenúan o amortiguan los choques transmitidos desde el vehículo o el remolque a la disposición de asiento. La suspensión o atenuación puede estar prevista, por ejemplo, en montantes mediante los cuales el brazo se fija al vehículo.

La disposición de asiento de acuerdo con la invención es adecuada en particular para remolques, en particular para remolques multifuncionales, para bicicletas y pedelecs, siempre que presenten los puntos de anclaje y contraapoyo necesarios para la disposición de asiento. En principio, sin embargo, también es adecuada para bicicletas de carga cuya zona de carga está equipada con los puntos de anclaje y contraapoyo necesarios para la disposición de los asiento y, dado el caso, también presenta un habitáculo.

A continuación la invención se explica con más detalle con la ayuda de figuras, en las que están representados ejemplos de realización preferidos de la invención.

Muestran

- Fig. 1 un croquis con una disposición de asiento de acuerdo con la invención, que está arriostrada en un remolque de bicicleta;
- Fig. 2 un croquis para el arriostramiento de la disposición de asiento mostrada en la figura 1 en otra posición;
- Fig. 3 un croquis con una disposición de asiento de acuerdo con la invención que está incorporado en una construcción alternativa de un habitáculo de un remolque de bicicleta en el que el niño está sentado en una posición en contra de la dirección de la marcha; y
- Fig. 4 un croquis de una disposición de asiento alternativa según la Fig. 3 en la que el niño está sentado en contra de la dirección de la marcha y que está arriostrada en un remolque de bicicleta contra un chasis.

La figura 1 muestra un remolque que se muestra en partes, por ejemplo, un remolque de bicicleta, con un chasis 30 y un habitáculo plegable 31 colocado sobre este. El habitáculo 31 presenta dos elementos de bastidor traseros 31₁ y 31₂ y un elemento de bastidor 31₃ que delimita la parte delantera y superior del habitáculo. El chasis presenta elementos de acoplamiento 33, 34, 36, 38, del lado del chasis que están empotrados en el fondo, dispuestos en filas unos junto a otros transversalmente en la dirección de la marcha, así como manguitos cuadrados con travesaños 32, 35, 37, también dispuestos unos junto a otros en filas, con una fila delantera de manguitos cuadrados 32 entre la primera y la segunda fila de elementos de acoplamiento 33, 34, del lado del chasis, una fila central de manguitos cuadrados 35 entre la segunda y la tercera fila de elementos de acoplamiento 34, 36 en el lado del chasis y una última fila de manguitos cuadrados 37 detrás de la última fila de elementos de acoplamiento 38 del lado del chasis. Dos montantes bajos 39 están insertados en dos de los elementos de acoplamiento 34 del lado del chasis de la segunda fila. En su extremo inferior, los montantes presentan un cierre rápido desmontable, no mostrado en este caso, como elemento de acoplamiento en el lado de la disposición del asiento, que interactúa con el elemento de acoplamiento en el lado del chasis. Ambos montantes 39 soportan un estribo 41 en forma de U delantero en la dirección de la marcha que puede pivotar sobre el montante 39 alrededor de un eje transversalmente a la dirección de la marcha. Los extremos libres del estribo 41 en forma de U, que se extienden paralelos a la dirección de marcha, son telescópicos.

El montante 39 y el estribo 41 forman parte de una disposición de asiento de acuerdo con la invención para el transporte de un niño o un bebé. En el estribo 41, el extremo delantero de una esterilla 42 se fija para alojar un cuerpo. El extremo trasero de esta esterilla 42 en la dirección de la marcha está arriostrado a través de correas tensables como elementos tensores traseros 43 en un tirante 31₄ que discurre transversalmente en el elemento de bastidor trasero 31₂. En la zona de transición de la esterilla 42 desde la superficie de apoyo delantera 42₁ - en este caso en la función de una superficie de asiento - a la superficie de apoyo trasera 42₂ - en este caso en función de un respaldo - está arriostrada hacia atrás, hacia abajo y detrás con correas tensores 44 como elementos tensores centrales, que se apoyan contra uno o más travesaños de los manguitos 37. Finalmente, la esterilla 42 está arriostrada a través del

estribo 41, cuyo borde delantero está tensado a través de correas tensoras 45, que se apoyan contra una o más nervaduras transversales de los manguitos 32. El estribo 41 y las correas tensoras 45 forman en este caso elementos tensores delanteros. La posición de asiento que se muestra en este caso es relativamente erguida, el ángulo entre la superficie del asiento y el respaldo es de alrededor de 100°.

5 En la Figura 2, el montante 39 que se muestra en la Figura 1 está insertado en la misma ubicación en el fondo del chasis. Sin embargo, las patas libres del estribo 41 en forma de U, telescópicas en paralelo a la dirección de la marcha, se extienden un poco más, de modo que la posición del borde delantero de la superficie del asiento se desplaza hacia delante y hacia arriba en la dirección de la marcha, al igual que la zona de la transición de la superficie del asiento 42₁ hacia el respaldo 42₂. Las correas tensoras (44, 45) para el arriostamiento de esta zona quedan ahora apoyadas contra las nervaduras transversales de los manguitos 35 y 32. En esta disposición se produce una posición de asiento reclinable, que es adecuada en particular para transportar bebés debido al ángulo significativamente mayor entre la superficie del asiento y el respaldo.

15 En la figura 3 se muestra una estructura alternativa de un habitáculo plegable 51. Este habitáculo presenta un bastidor parcial delantero 51a, un bastidor parcial trasero 51b y un bastidor parcial central formado por los bastidores parciales 51_c y 51_d telescópicos entre sí con una disposición de asiento similar a la mostrada en la figura 2 (los mismos números de referencia indican los mismos elementos), en donde la dirección de desplazamiento resulta de la posición de la lanza 52 (delante) y el alojamiento del eje de rueda 53 (detrás). En la disposición mostrada, los brazos del estribo 41 en forma de U se extienden aún más, de modo que el borde delantero de la superficie de apoyo 42₁ delantera es más alto que el borde trasero de la superficie de apoyo trasera 42₂, por lo que las correas 43 que pueden tensarse para tensar la superficie de apoyo trasera 42₂ a la altura de la mitad de la parte de bastidor trasera 31_a están arriostadas en un viga transversal del habitáculo dispuesta en el bastidor parcial trasero 51b. La superficie de apoyo delantera está arriostada, por ejemplo, por medio de una correa 45 que está fijada al borde delantero del brazo 41 y preferentemente de longitud ajustable y que está apoyada contra el manguito adicional 40 presente en el chasis. Además, entre el borde delantero de la superficie de apoyo delantera 41₁ y el borde trasero de la superficie de apoyo trasera 41₂ discurren correas laterales 46 de longitud ajustable, con las que puede definirse y estabilizarse con precisión la posición de los bordes o de los ángulos de ambas superficies de apoyo entre sí. En esta disposición, la superficie de apoyo delantera 42₁ sirve como respaldo y la superficie de apoyo trasera 42₂ como superficie de asiento (o para tumbarse), la posición de transporte para un niño pequeño o un bebé se invierte en este caso en comparación con la disposición de la Figura 2 y es opuesta a la dirección de marcha.

La disposición de asiento mostrada en la figura 4 está arriostada en el mismo remolque que la figura 3 con un chasis 30 y un habitáculo plegable 51 colocado sobre el mismo. Se diferencia de las disposiciones de asiento de las figuras 1 a 3 esencialmente en que no solo está previsto un estribo 61 en forma de U delantero como elemento tensor delantero, sino también un estribo 63 en forma de U trasero. Ambos estribos están montados de forma pivotante en el montante 39 y son ajustables en longitud en paralelo al eje longitudinal del vehículo. También pueden bloquearse en una posición angular entre sí mediante un mecanismo de trinquete o algún otro mecanismo, pero esto no es esencial. La estera 62 se extiende con su zona de apoyo delantera 62₁ y su zona de apoyo trasera 62₂ entre el borde delantero de la disposición de asiento definida por el estribo delantero 61 en forma de U y el borde trasero de la disposición de asiento definido por el estribo trasero 63 en forma de U, en donde los estribos 61, 63 están arriostados hacia abajo por correas de tensoras 66, 67 que están apoyadas en los manguitos cuadrados 37, 40 en contra del chasis del remolque. Además, la esterilla 62 está arriostada hacia abajo en una zona central mediante correas tensoras 64 que se apoyan contra manguitos cuadrados 35. La disposición es tal que la zona de apoyo delantera es más vertical que la zona de apoyo trasera dispuesta comparativamente plana. Dado que el ángulo de las dos zonas de apoyo entre sí es relativamente plano, esta disposición de asiento con la espalda hacia la dirección de la marcha es adecuada en particular para transportar niños pequeños y bebés cuando el remolque se empuja en una función de cochecito.

Las disposiciones de asiento están provistas preferentemente de paredes laterales, no representadas en este caso, que contrarrestan un deslizamiento lateral del niño o del bebé. Las paredes laterales pueden estar compuestas en cada caso, por ejemplo, de un material textil elástico o plegado en sí mismo, cuyo borde inferior está unido a la esterilla y cuyo borde superior está unido a una correa elástica y/o de longitud ajustable, uno de cuyos extremos se conecta a una zona lateral delantera del borde lateral del asiento y el otro extremo se fija en una zona superior del borde lateral del respaldo. En principio, también es posible anclar paredes laterales rígidas como módulos funcionales en el fondo del chasis 30.

Además, las correas tensoras 43, 44, 45, 64, 65, 66 que se muestran en las Figuras 1 a 4 también pueden reemplazarse por elementos rígidos, por ejemplo, puntales telescópicos de manera progresiva, que forman entonces un contraapoyo correspondiente para los bordes delantero y trasero de la esterilla como elementos tensores con los cuales la esterilla se estira y se estabiliza en su forma de transporte.

REIVINDICACIONES

1. Disposición de asiento para el transporte de personas, en particular bebés, niños pequeños y niños, en el habitáculo de un vehículo, en particular un remolque de bicicleta multifuncional, con una esterilla (42, 62) y al menos un elemento tensor trasero (43, 63, 66) que actúa en una zona trasera de la esterilla en la dirección de la marcha y está configurado para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo y para tensar la esterilla en dirección longitudinal, al menos un elemento tensor delantero (41, 45, 61, 65) que actúa en una zona delantera de la esterilla en la dirección de la marcha y está configurada para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo y para tensar la esterilla en una dirección longitudinal, y al menos un elemento tensor central (44, 64) que está diseñado para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo y ejercer una fuerza de tracción sobre la esterilla que actúa transversalmente a las fuerzas de tracción ejercidas por el al menos un elemento tensor trasero y por el al menos un elemento tensor delantero, **caracterizado por que** están previstos al menos un brazo delantero (41, 61) y/o uno trasero (63) en la dirección de la marcha, que están anclados directa o indirectamente y, en particular, de forma desmontable al vehículo, que puede pivotar alrededor de un eje que discurre transversalmente a la dirección de la marcha, en donde una zona separada del eje de pivote del brazo delantero (41, 61) está unida a la zona delantera de la esterilla en la dirección de la marcha o a una zona del brazo trasero (63) separada del eje de pivote está unida a la zona trasera de la esterilla en la dirección de la marcha.
2. Disposición de asiento según la reivindicación 1, **caracterizada por que** el elemento tensor delantero y/o el elemento tensor trasero presentan cada uno de ellos dos brazos que forman parte de un estribo (41, 61, 63) en forma de U, en donde una sección que une las dos patas del estribo (41, 61, 63) define el borde delantero de la disposición de asiento en la dirección de la marcha o el borde trasero de la disposición de asiento en la dirección de la marcha.
3. Disposición de asiento según la reivindicación 2, **caracterizada por que** el brazo o los brazos delantero y/o trasero pueden bloquearse en al menos dos posiciones angulares diferentes.
4. Disposición de asiento según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por que** el elemento tensor delantero presenta al menos una varilla o una correa tensora (45, 65) de longitud ajustable, que están unidas al borde delantero de la disposición de asiento en la dirección de la marcha y están configuradas para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo.
5. Disposición de asiento según una de las reivindicaciones 1 a 4, **caracterizada por que** el elemento tensor trasero presenta al menos una varilla o una correa tensora (43, 66) de longitud ajustable que están unidas al borde trasero de la disposición del asiento en la dirección de la marcha y están configuradas para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo.
6. Disposición de asiento según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por que** el elemento tensor central presenta al menos una varilla o una correa tensora (44, 64) de longitud regulable que están configuradas para apoyarse directa o indirectamente contra el vehículo y ejercen una fuerza de tracción sobre la esterilla que actúa transversalmente a las fuerzas de tracción ejercidas por el al menos un elemento tensor trasero y el al menos un elemento tensor delantero.
7. Disposición de asiento según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por que** el al menos un brazo delantero y el al menos un brazo trasero están unidos entre sí de manera articulada y, en particular, bloqueable.
8. Disposición de asiento según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por que** la longitud del al menos un brazo delantero y/o trasero es ajustable.
9. Disposición de asiento según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por** al menos un montante 39 que soporta el brazo (41, 61, 63), que está configurado para anclarse directa o indirectamente al vehículo y en particular al chasis (30) del vehículo.
10. Disposición de asiento según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por** al menos una correa longitudinal (46), dispuesta en paralelo al eje longitudinal del vehículo y en particular de longitud ajustable que discurre entre una superficie de apoyo delantera (42₁, 62₁) de la esterilla (42, 62), que está definida por el al menos un elemento tensor delantero y el al menos un elemento tensor central (44, 64), y una superficie de apoyo trasera (42₂, 62₂) de la esterilla (42, 62) definida por el al menos un elemento tensor central (44, 64) y el al menos un elemento tensor trasero.
11. Disposición de asiento según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por** paredes laterales que están previstas para contrarrestar un deslizamiento lateral de la persona que se va a transportar fuera de la disposición de asiento.
12. Disposición de asiento según la reivindicación 11, **caracterizada por que** la al menos una pared lateral se compone de un material elástico y/o plegado en particular en forma de acordeón.
13. Disposición de asiento según la reivindicación 10 o una de las reivindicaciones 11 o 12 dependientes de la misma,

caracterizada por al menos una correa, en particular de longitud ajustable, que discurre entre la correa (46) longitudinal y un borde lateral de una de las superficies de apoyo (42₁, 42₂, 62₁, 62₂).

5 14. Disposición de asiento según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por** elementos de resorte y/o de amortiguación en la zona del anclaje del al menos un brazo al vehículo, con los que se atenúan o amortiguan choques transmitidos desde el vehículo o el remolque a la disposición de asiento

10 15. Remolque para un vehículo, en particular para una bicicleta o un pedelec, con una disposición de asiento según una de las reivindicaciones anteriores.

16. Bicicleta de carga con una zona de carga y una disposición de asiento anclada a ella de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 15.

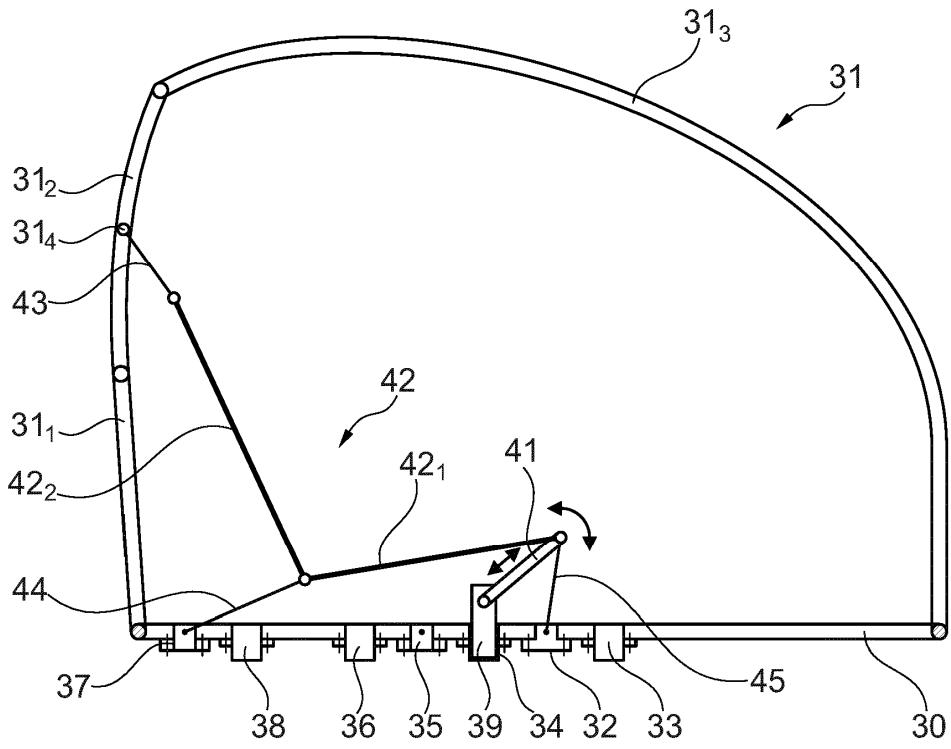


Fig. 1

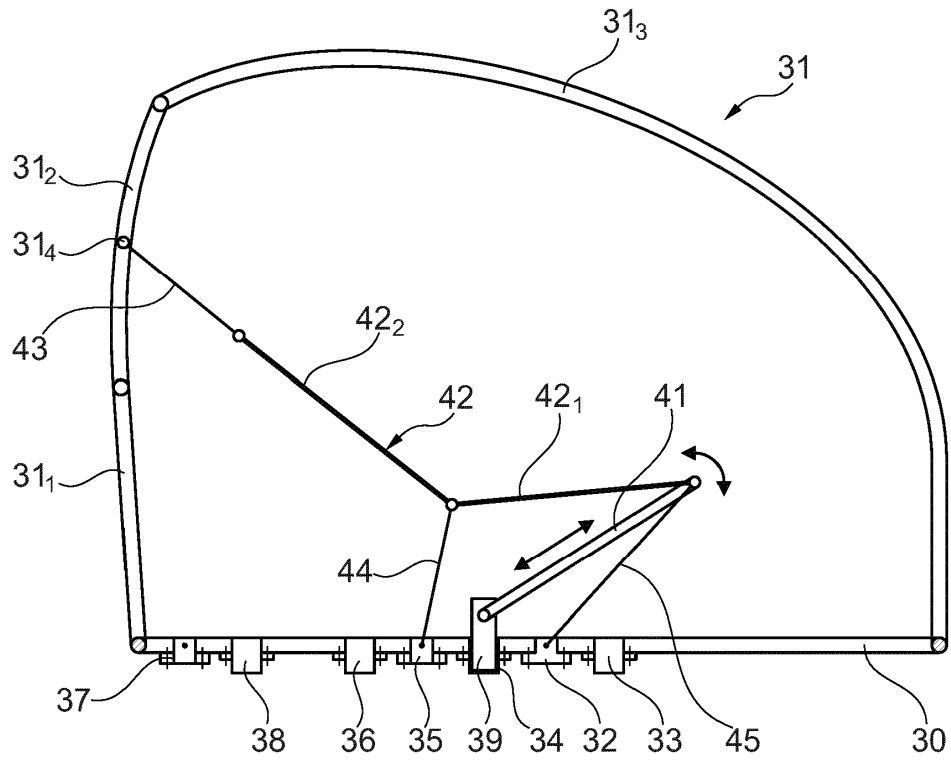


Fig. 2

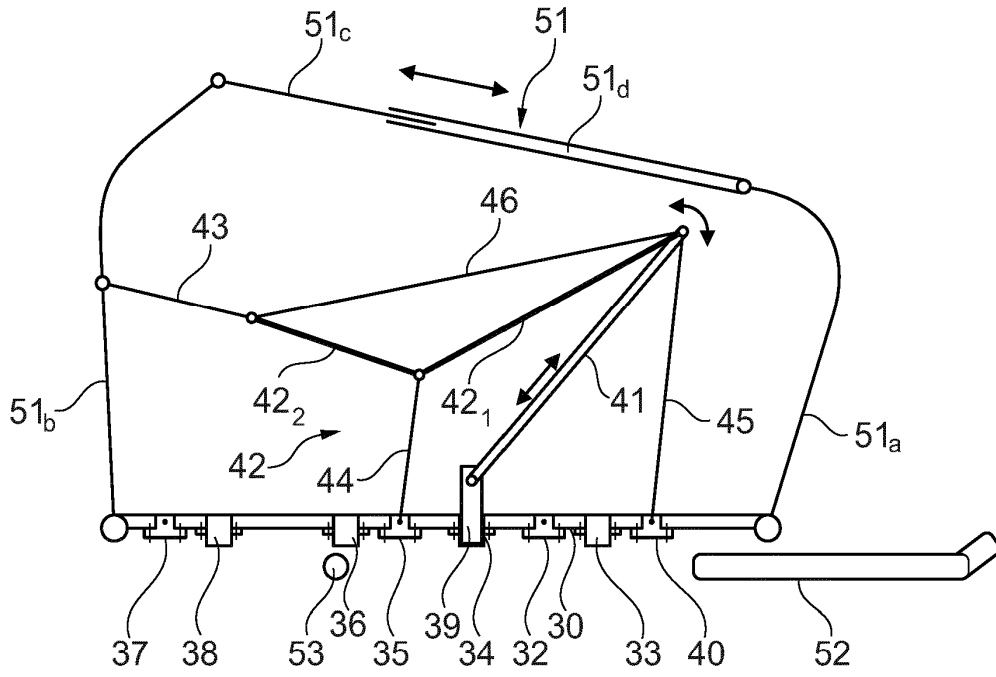


Fig. 3

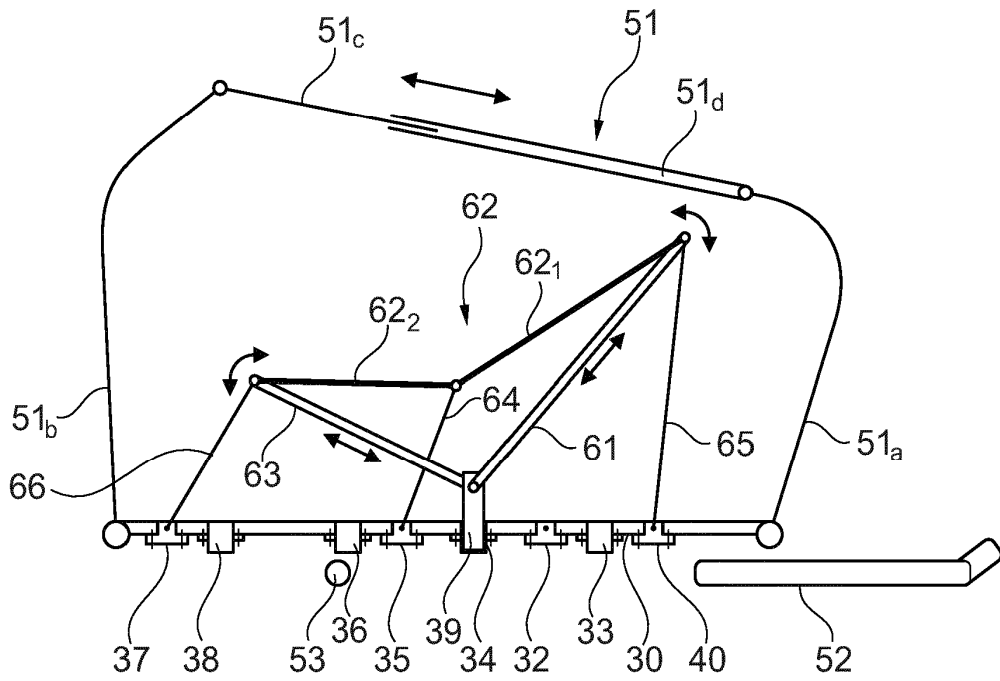


Fig. 4