

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro

(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
03. September 2020 (03.09.2020)



(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2020/173883 A1

(51) Internationale Patentklassifikation:

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

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2020/054792

(22) Internationales Anmeldedatum:
24. Februar 2020 (24.02.2020)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
10 2019 104 761.7
25. Februar 2019 (25.02.2019) DE

(71) Anmelder: ADIENT ENGINEERING AND IP GMBH
[DE/DE]; Industriestrasse 20-30, 51399 Burscheid (DE).

(72) Erfinder: OLSSON, Anna; Storskiftesvägen 7, 43341 Partille (SE). DOSSCHE, Wim; Hoge Bosstraat 57, 9900

Ecklo (BE). STENING, Claus; Diserödsvägen 17, 44277 Romelanda (SE). CARLSSON, Stefan J.; Slänbärsvägen 19, 41877 Goeteborg (SE).

(74) Anwalt: LIEDHEGENER, Ralf; Hertelsbrunnenring 2, 67657 Kaiserslautern (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DJ, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JO, JP, KE, KG, KH, KN, KP, KR, KW, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, WS, ZA, ZM, ZW.

(54) Title: COVER FOR AN UPHOLSTERED PART OF A VEHICLE SEAT, UPHOLSTERED PART FOR A VEHICLE SEAT, AND VEHICLE SEAT

(54) Bezeichnung: BEZUG FÜR EIN POLSTERTEIL EINES FAHRZEUGSITZES, POLSTERTEIL FÜR EINEN FAHRZEUGSITZ, SOWIE FAHRZEUGSITZ

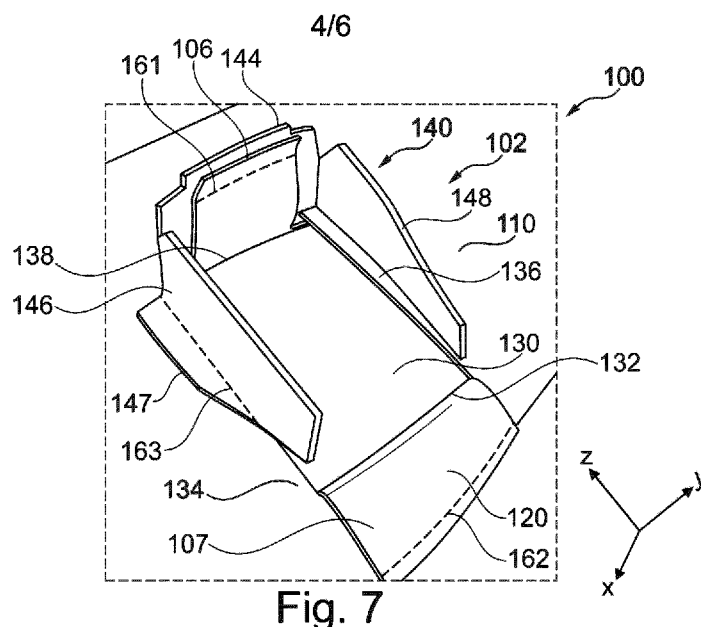


Fig. 7

(57) Abstract: The invention relates to a cover (100, 200) for an upholstered part (50) of a vehicle seat (1), said cover (100, 200) having at least one opening (130, 230), in particular a through opening for a locking device (12) for a child seat (10), wherein an edge area (132, 134, 136, 138, 232, 234, 236, 238) of the cover (100, 200) arranged around the at least one opening (130, 232) is reinforced at least in sections with a reinforcing frame (140). The invention also relates to an upholstered part (50) for a vehicle seat (1), in particular a motor vehicle seat, having said type of covering (100) and to a vehicle seat (1) having at least one such upholstered part (50).

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft einen Bezug (100, 200) für ein Polsterteil (50) eines Fahrzeugsitzes, der Bezug (100, 200) aufweisend wenigstens eine Öffnung (130, 230), insbesondere als Durchgangsöffnung für eine Verriegelungsvorrichtung eines

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(84) **Bestimmungsstaaten** (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), europäisches (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Erklärungen gemäß Regel 4.17:

— hinsichtlich der Identität des Erfinders (Regel 4.17 Ziffer i)

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht (Artikel 21 Absatz 3)

Kindersitzes (10), wobei ein um die wenigstens Öffnung (130, 232) herum angeordneter Randbereich (132, 134, 136, 138, 232, 234, 236, 238) des Bezugs (100, 200) wenigstens abschnittsweise mit einem Verstärkungsrahmen (140, 240) verstärkt ist. Die Erfindung betrifft zudem Polsterteil (50) für einen Fahrzeugsitz (1), insbesondere Kraftfahrzeugsitz, aufweisend einen solchen Bezug (100) und einen Fahrzeugsitz (1) mit wenigstens einem solchen Polsterteil (50).

Adient Engineering and IP GmbH, Burscheid

5 BEZUG FÜR EIN POLSTERTEIL EINES FAHRZEUGSITZES, POLSTERTEIL FÜR
EINEN FAHRZEUGSITZ, SOWIE FAHRZEUGSITZ

10 Die Erfindung betrifft einen Bezug für ein Polsterteil eines Fahrzeugsitzes, der Bezug aufweisend wenigstens eine Öffnung, insbesondere als Durchgangsöffnung für eine Verriegelungsvorrichtung eines Kindersitzes. Die Erfindung betrifft zudem ein Polsterteil für einen Fahrzeugsitz sowie einen Fahrzeugsitz.

15

Stand der Technik

Aus dem Stand der Technik sind Befestigungsvorrichtungen zur Befestigung eines Kindersitzes an einem Fahrzeugsitz bekannt. Bei einer sogenannten ISOFIX-
20 Befestigungsvorrichtung wirken zwei zumindest mittelbar mit dem Fahrzeugsitz verbundene Befestigungselemente mit zwei Verriegelungsvorrichtungen, sogenannten Konnektoren, des Kindersitzes zusammen. Hierfür weist die Befestigungsvorrichtung die beiden Befestigungselemente auf, welche zueinander den gleichen Abstand wie die Konnektoren des Kindersitzes haben. Jedes
25 Befestigungselement ist vorzugsweise als ein Bügel nach der ISOFIX-Norm ausgebildet und besteht vorzugsweise aus einem mehrfach gebogenen Draht mit kreisrundem Querschnitt von näherungsweise konstantem Durchmesser.

Die DE 100 04 598 A1 zeigt eine Befestigungsvorrichtung zur Befestigung eines
30 Kindersitzes an einen Fahrzeugsitz, bei welcher ein Befestigungselement als ein gebogener Draht ausgeführt ist, der zwei Enden aufweist, die an einer Quertraverse eines Sitzunterbaus befestigt sind. Die Quertraverse ist ein Rohr.

Aus der DE 10 2008 009 575 A1 ist eine Befestigungsvorrichtung zur Befestigung eines Kindersitzes an einen Fahrzeugsitz bekannt, umfassend einen Träger und einen Bügel, wobei der Bügel zumindest einen ersten Befestigungsabschnitt, einen zweiten Befestigungsabschnitt und einen Steg aufweist, und der erste und der zweite

5 Befestigungsabschnitt voneinander getrennt und jeweils fest mit dem Träger verbunden sind. Der Steg verbindet den ersten und den zweiten Befestigungsabschnitt miteinander, wobei der Bügel einteilig ist. Der Bügel ist ein geformtes, flächiges Blech. Der Steg weist einen C-förmigen Querschnitt auf. Die Befestigungsvorrichtung dient dazu, einen Befestigungshaken, der an einem

10 Ende eines Gurtes angebracht ist, dessen anderes Ende an einem oberen Bereich eines Kindersitzes befestigt ist, auf der Rückseite einer Fahrzeugsitzlehne einzuhängen und auf diese Weise den Kindersitz zu sichern. Der Gurt mit dem Haken wird auch als Toptether bezeichnet. Solche Toptether werden insbesondere in den USA und Kanada zur Befestigung von Kindersitzen an der Fahrzeugstruktur

15 verwendet.

Die DE 198 53 149 C1 offenbart einen Fahrzeugsitz, auf dem ein Kindersitz mittels einer Befestigungsvorrichtung anbringbar ist, welche am Fahrzeugsitz zwischen einem Sitzkissen und einer Rückenlehne angeordnet ist. Mittels einer Abdeckung ist

20 die Befestigungsvorrichtung bei Nichtgebrauch abdeckbar. Die von der Befestigungsvorrichtung abgewandte Seite der Abdeckung bildet einen Teil der Sitzfläche des Fahrzeugsitzes.

Abdeckungen für Befestigungsvorrichtungen zur Befestigung eines Kindersitzes an einem Fahrzeugsitz sind auch aus der US 2016/0200224 A1, der

25 US 2016/0250948 A1, der US 2016/0325658 A1, der CN 108177567 A und der CN 108189719 A bekannt.

Aus der EP 1 352 779 A1 ist eine Steuerhandgriffbaugruppe zur Verwendung in einem Fahrzeugsitz, der mit einem Textilüberzug überdeckt ist, bekannt. Die

30 Steuerhandgriffbaugruppe weist eine Einrichtung, um den mechanischen Zustand eines Systems zum Steuern der Position des Fahrzeugsitzes zu verändern, und

einen Flansch auf, um die Einrichtung zum Verändern des mechanischen Zustands zu umgeben.

Die DE 10 2006 058 388 A1 offenbart ein Verfahren zur Montage einer
5 Betätigungsvorrichtung für ein Fahrzeug, aufweisend ein Basisteil, eine Blende, ein Griffstück und mindestens einen Bowdenzug mit einem Endfitting, wobei das Basisteil einen ersten Kragen und die Blende einen zweiten Kragen aufweist, wobei zwischen dem ersten Kragen und dem zweiten Kragen bei der Montage ein
10 Klemmspalt entsteht und im Klemmspalt ein Bezug eingeklemmt wird. Der Bezug wird über das Basisteil gezogen, wobei der Bezug eine Ausnehmung aufweist, die über der Kammer des Basisteils liegt und wobei die Lasche des Bezuges um den Innenumfang des ersten Kragens herumgeführt wird und mittels des Schlitzes auf die Nase geschoben wird, wodurch eine formschlüssige Verbindung entsteht.

15

Aufgabe

Der Erfindung liegt die Aufgabe zu Grunde, einen Bezug für einen Fahrzeugsitz, der Bezug aufweisend wenigstens eine Durchgangsöffnung, die mittels einer Abdeckung
20 verschließbar ist, zu verbessern. Insbesondere soll die Möglichkeit geschaffen werden, einen die Durchgangsöffnung begrenzenden Randbereich des Bezugs qualitativ hochwertig zu gestalten. Es soll vermieden werden, dass sich der Randbereich des Bezugs derart von der Abdeckung lösen kann, dass der Randbereich sichtbar ist. Zudem soll ein Polsterteil mit einem entsprechenden Bezug
25 eine hohe Qualitätsanmutung aufweisen.

Lösung

30 Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch einen Bezug für ein Polsterteil eines Fahrzeugsitzes, der Bezug aufweisend wenigstens eine Öffnung, insbesondere als Durchgangsöffnung für eine Verriegelungsvorrichtung eines Kindersitzes, wobei

ein um die wenigstens Öffnung herum angeordneter Randbereich des Bezugs wenigstens abschnittsweise mit einem Verstärkungsrahmen verstärkt ist.

5 Dadurch, dass ein um die wenigstens eine Öffnung herum angeordneter Randbereich des Bezugs wenigstens abschnittsweise mit einem Verstärkungsrahmen verstärkt ist, ist vermieden, dass sich die Randbereiche des Bezugs derart von der Abdeckung lösen können, dass diese Randbereiche sichtbar sind. Der Bezug ist in den die wenigstens eine Öffnung umgebenden Randbereichen versteift, wodurch die Randbereiche weniger dazu neigen, beim Auftreten einer
10 hoher Bezugsspannung unter einem Rand der Abdeckung hervorgezogen zu werden.

Vorteilhafte Ausgestaltungen, welche einzeln oder in Kombination miteinander eingesetzt werden können, sind Gegenstand der Unteransprüche.

15 Der Verstärkungsrahmen kann aus einem Filzmaterial hergestellt, vorzugsweise gefaltet sein. Das Filzmaterial kann ein textiles Flächengebilde aus einem ungeordneten, nur schwer zu trennenden Fasergut sein. Das Filzmaterial ist also eine nicht gewebte Textilie.

20 Der Verstärkungsrahmen kann an einer Rückseite des Bezugs angeordnet sein. Der Verstärkungsrahmen kann U-förmig ausgebildet sein. Der Verstärkungsrahmen kann einen Steg und zwei Schenkel aufweisen.

25 Der Verstärkungsrahmen kann aus einem Filzmaterial mit einer Materialstärke zwischen 1 mm und 5 mm gefertigt, insbesondere gefaltet sein. Der Verstärkungsrahmen kann aus einem Filzmaterial mit einer Materialstärke zwischen 2 mm und 4 mm gefertigt, insbesondere gefaltet sein. Eine Tiefe des Verstärkungsrahmens kann mindestens dreimal größer als die Materialstärke des
30 Filzmaterials sein. Eine Tiefe des Verstärkungsrahmens kann mindestens zehnmal größer als die Materialstärke des Filzmaterials sein. Der Verstärkungsrahmen kann mittels wenigstens einer Naht mit dem Bezug vernäht sein.

Der Bezug kann in wenigstens einem an die Öffnung angrenzenden Randbereich wenigstens eine Lasche aufweisen. Die wenigstens eine Lasche kann in Richtung einer Rückseite des Bezugs umgelegt sein. Die wenigstens eine Lasche kann mit dem Bezug und/oder dem Verstärkungsrahmen vernäht sein.

5

Die Aufgabe wird zudem gelöst durch ein Polsterteil für einen Fahrzeugsitz, insbesondere Kraftfahrzeugsitz, aufweisend einen erfindungsgemäßen Bezug. Ein Polsterteil mit einem erfindungsgemäßen Bezug weist eine hohe Qualitätsanmutung auf.

10

Die Aufgabe wird zudem gelöst durch einen Fahrzeugsitz mit wenigstens einem solchen Polsterteil.

15

Eine Abdeckung, die durch die Öffnung in dem Bezug durchgesteckt ist, weist vorzugsweise einen Rand auf. Der Rand deckt vorzugsweise den Bereich der Vorderseite des Bezugs ab, der auf der Rückseite des Bezugs von dem Filzmaterial verstärkt ist, so dass Bereiche der Vorderseite des Bezugs, in denen das Filzmaterial Abdrücke in einer Deckschicht des Bezugs verursachen könnte, und/oder Nähte, mit denen das Filzmaterial mit dem Bezug vernäht ist, nicht sichtbar sind.

20

Figuren und Ausführungsformen der Erfindung

Im Folgenden ist die Erfindung anhand zweier in den Figuren 1 und 6 bis 12 dargestellter vorteilhafter Ausführungsbeispiele, eines in den Figuren 2 bis 4 dargestellten und aus dem Stand der Technik bekannten Fahrzeugsitzes, einer in Fig. 5 dargestellten und aus dem Stand der Technik bekannten Abdeckung und eines ebenfalls in der Figur 1 dargestellten und aus dem Stand der Technik bekannten Kindersitzes näher erläutert. Die Erfindung ist jedoch nicht auf diese Ausführungsbeispiele beschränkt. Es zeigen:

30

Fig. 1: eine skizzenhafte Seitenansicht eines erfindungsgemäßen Fahrzeugsitzes mit einem an dem Fahrzeugsitz befestigten Kindersitz,

Fig. 2: ausschnittsweise eine Vorderansicht eines aus dem Stand der Technik bekannten Fahrzeugsitzes, wobei der Ausschnitt einen Wulst eines Sitzteils zeigt, der in einem Übergangsbereich zwischen dem Sitzteil und einer Rückenlehne angeordnet ist,

Fig. 3: eine Detailansicht aus Fig. 2 auf eine Abdeckung zum Verschließen einer Durchgangsöffnung zu einem Befestigungselement zur Befestigung eines Kindersitzes,

Fig. 4: eine der Fig. 3 entsprechende Detailansicht auf ein Polsterteil des Fahrzeugsitzes, wobei die Abdeckung entfernt ist,

Fig. 5: eine Rückansicht auf die aus dem Stand der Technik bekannten Abdeckung,

Fig. 6: eine Abwicklung eines Verstärkungsrahmens aus einem Filzwerkstoff für einen erfindungsgemäßen Bezug gemäß eines ersten Ausführungsbeispiels vor einem Falten zum Verstärkungsrahmen,

Fig. 7: ausschnittsweise eine Ansicht auf eine Rückseite eines erfindungsgemäßen Bezugs gemäß eines ersten Ausführungsbeispiels im Bereich einer Öffnung,

Fig. 8: ausschnittsweise eine Ansicht auf eine Vorderseite des Bezugs aus Fig. 7 im Bereich der Öffnung,

Fig. 9: ausschnittsweise eine Ansicht auf die Rückseite des Bezugs aus Fig. 7, wobei eine Abdeckung durch die Öffnung im Bezug gesteckt ist,

Fig. 10: ausschnittsweise eine Ansicht auf eine Rückseite eines erfindungsgemäßen Bezugs gemäß eines zweiten Ausführungsbeispiels im Bereich einer Öffnung,

Fig. 11: ausschnittsweise eine Ansicht auf eine Vorderseite des Bezugs aus Fig. 10 im Bereich der Öffnung während der Montage eines erfindungsgemäßen Fahrzeugsitzes, bevor der Bezug in eine Durchgangsöffnung eingedrückt ist, und

Fig. 12: ausschnittsweise eine Ansicht auf eine Vorderseite des Bezugs aus Fig. 10 im Bereich der Öffnung während der Montage des erfindungsgemäßen Fahrzeugsitzes, nachdem der Bezug in die Durchgangsöffnung eingedrückt ist.

Figur 1 zeigt in schematischer Darstellung eine Anordnung bestehend aus einem erfindungsgemäßen Fahrzeugsitz 1 für ein Kraftfahrzeug und einem aus dem Stand der Technik bekannten Kindersitz 10, insbesondere ausgeführt als ein ISOFIX-Kindersitz. Der Fahrzeugsitz 1 weist ein Sitzteil 3 und eine Rückenlehne 5 auf.

Das Sitzteil 3 weist eine tragende Struktur auf, die eine Befestigungsvorrichtung 30 zur Befestigung des Kindersitzes 10 an dem Fahrzeugsitz 1 umfasst. Die Befestigungsvorrichtung 30 weist zwei untere Befestigungselemente 32 zur Befestigung des auf den Fahrzeugsitz 1 aufsetzbaren Kindersitzes 10 auf. Die Befestigungselemente 32 sind vorzugsweise gebogene Stahldrähte, die an einer tragenden Struktur des Fahrzeugsitzes 1, insbesondere des Sitzteils 3, oder an einer tragenden Struktur des Kraftfahrzeugs befestigt sind.

Der Kindersitz 10 ist an den beiden Befestigungselementen 32 befestigbar. Dazu weist der Kindersitz 10 zwei Verriegelungsvorrichtungen 12, auch Konnektoren genannt, auf, die im unteren Bereich des Kindersitzes 10 nach hinten abstehen und an den Befestigungselementen 32 verriegelbar sind.

An dem Fahrzeugsitz 1 kann zudem ein weiteres Befestigungsmittel vorgesehen sein, an welchem ein aus dem Stand der Technik bekannter Haltegurt 14 (auch Toptether genannt) des Kindersitzes 10 befestigbar ist. Der Haltegurt 14 ist im oberen Bereich des Kindersitzes 10 befestigt, über eine Oberkante der Rückenlehne

5 umgelenkt und hinter der Rückenlehne 5 nach unten geführt, wo er an dem weiteren Befestigungsmittel des Fahrzeugsitzes 1 oder der Fahrzeugstruktur befestigbar ist.

- 5 Die Figuren 2 bis 5 zeigen ein Polsterteil 50 eines Sitzteils 3 eines aus dem Stand der Technik bekannten Fahrzeugsitzes 1, der vorliegend als ein Rücksitz ausgebildet ist. Ein Vordersitz kann analog aufgebaut sein. Der Fahrzeugsitz 1 weist das Sitzteil 3 und eine Rückenlehne auf.
- 10 Die Fahrzeugsitze 1 sowie die Erfindung werden nachfolgend unter Verwendung von drei senkrecht zueinander verlaufenden Raumrichtungen beschrieben. Eine Längsrichtung x verläuft bei einem im Fahrzeug eingebauten Fahrzeugsitz 1 weitgehend horizontal und vorzugsweise parallel zu einer Fahrzeuglängsrichtung, die der gewöhnlichen Fahrtrichtung des Fahrzeuges entspricht. Eine zu der
- 15 Längsrichtung x senkrecht verlaufende Querrichtung y ist im Fahrzeug ebenfalls horizontal ausgerichtet und verläuft parallel zu einer Fahrzeugquerrichtung. Eine Vertikalrichtung z verläuft senkrecht zu der Längsrichtung x und senkrecht zu der Querrichtung y. Bei einem im Fahrzeug eingebauten Fahrzeugsitz 1 verläuft die Vertikalrichtung z parallel zu der Fahrzeughochachse.
- 20 Die verwendeten Positions- und Richtungsangaben, wie beispielsweise vorne, hinten, oben und unten beziehen sich auf eine Blickrichtung eines im Fahrzeugsitz 1 sitzenden Insassen in normaler Sitzposition, wobei der Fahrzeugsitz 1 im Fahrzeug eingebaut, in einer zur Personenbeförderung geeigneten Gebrauchsposition mit
- 25 aufrecht stehender Rückenlehne 5 und wie üblich in Fahrtrichtung ausgerichtet ist, ohne dass ein Kindersitz 10 montiert ist. Der erfindungsgemäße Fahrzeugsitz 1 kann jedoch auch in abweichender Ausrichtung, beispielsweise quer zur Fahrtrichtung verbaut werden.
- 30 Das Sitzteil 3 weist einen Sitzrahmen auf, der das Polsterteil 50 trägt. Das Polsterteil 50 umfasst ein Schaumteil 60 und einen Bezug 70. Das Schaumteil 60 ist mit dem Bezug 70, aufweisend eine Deckschicht beispielsweise aus einem Stoff, aus einem

Kunstleder oder aus einem Leder, versehen. Der Sitzrahmen ist vorzugsweise mit einer Fahrzeugstruktur des Fahrzeugs verbindbar.

Eine in den Figuren 2 bis 5 nicht dargestellte Befestigungsvorrichtung zur
5 Befestigung eines Kindersitzes 10 auf dem Fahrzeugsitz 1 umfasst zwei untere Befestigungselemente 32 zur Befestigung eines auf den Fahrzeugsitz 1 aufsetzbaren Kindersitzes 10. Die Befestigungselemente 32 sind vorzugsweise gebogene
10 Stahldrähte, die mit der Fahrzeugstruktur des Fahrzeugs, in das der Fahrzeugsitz 1 einbaubar ist, fest verbunden sind. In einer Abwandlung des Ausführungsbeispiels sind die Befestigungselemente 32 Bestandteil des Sitzrahmens.

Die Befestigungselemente 32 der Befestigungsvorrichtung 30 sind hinter einem an die Rückenlehne angrenzenden Wulst 52 des Polsterteils 50 angeordnet. Das
15 Polsterteil 50, vorliegend der Wulst 52, weist pro Sitzplatz zwei Durchgangsöffnungen 54 auf. Die Durchgangsöffnungen 54 sind gebildet durch entsprechende Durchgangslöcher 62 in dem Schaumteil 60 und entsprechende
Öffnungen 72 in dem Bezug 70. Die Durchgangsöffnungen 54 erlauben es, Verriegelungsvorrichtungen 12 des Kindersitzes 10 durch das Polsterteil 50
hindurchzuführen und mit den Befestigungselementen 32 zu verriegeln. Die
20 Befestigungselemente 32 können hinter der jeweils zugeordneten Durchgangsöffnung 54 oder in der jeweils zugeordneten Durchgangsöffnung 54 angeordnet sein.

Die Durchgangsöffnungen 54 in dem Polsterteil 50 sind jeweils durch eine
25 beispielsweise in Fig. 5 dargestellte Abdeckung 80 oder eine abweichend gestaltete Abdeckung abgedeckt. Die Abdeckungen 80 dienen zudem jeweils zur Auskleidung der Durchgangsöffnungen 54 in dem Polsterteil 50. Jede der beiden Abdeckungen 80 weist einen Träger 82 und eine schwenkbar an dem Träger gelagerte Klappe 90 auf. In einem geschlossenen Zustand der Klappe 90 verschließt diese die der
30 Abdeckung zugeordnete Durchgangsöffnung 54. Durch Schwenken der Klappe 90 um eine parallel zur Querrichtung y verlaufende Schwenkachse gibt die Klappe 90 die Durchgangsöffnung 54 frei, so dass das hinter der Klappe 90 angeordnete Befestigungselement zugänglich ist.

Der Träger 82 ist rahmenförmig gestaltet. Der Träger 82 hat eine weitgehende rohrförmige Grundform mit einem annähernd rechteckigen Querschnitt. Der Träger 82 ist aus Kunststoff gefertigt. Der Träger 82 weist mehrere Zentriermittel 84 zur
5 Zentrierung des Trägers 82 an dem Sitzrahmen, beispielsweise in einer Öffnung eines Halteblechs des Sitzrahmens, oder an einem entsprechenden Halteblech der Fahrzeugstruktur des Fahrzeugs, auf. Der Träger 82 weist zudem mehrere Clipse 86 zur Befestigung des Trägers 82 an dem Sitzrahmen, beispielsweise in einer Öffnung eines Halteblechs des Sitzrahmens, oder an einem entsprechenden Halteblech der
10 der Fahrzeugstruktur des Fahrzeugs, auf.

Der Träger 82 weist einen Rand 88 auf, der umlaufend um die Durchgangsöffnung 54 nach außen absteht und um die Öffnung 72 umlaufende Randbereiche des Bezugs 70 abdeckt.

15

Nachfolgend sind zwei Ausführungsbeispiele für erfindungsgemäße Bezüge 100, 200 beschrieben. Diese Bezüge 100, 200 sind gegenüber dem aus dem Stand der Technik bekannten Bezug 70 in den Randbereichen um die Durchgangsöffnungen mittels eines Verstärkungsrahmens 140, 240 aus einem Filzmaterial verstärkt
20 ausgeführt. Die erfindungsgemäßen Bezüge 100, 200 können den aus dem Stand der Technik bekannten Bezug 70 ersetzen, ohne dass Änderungen an weiteren Bauteilen des aus dem Stand der Technik bekannten Polsterteils 50 notwendig sind. Insbesondere können das Schaumteil 60 und die Abdeckung 80 unverändert mit den erfindungsgemäßen Bezügen 100, 200 kombiniert werden. Die Bezüge 100, 200
25 können aus mehreren Bezugteilen bestehen, die miteinander verbunden sind, vorzugsweise miteinander vernäht sind.

Sofern nicht abweichend beschrieben, entsprechen die erfindungsgemäßen Bezüge 100, 200 dem zuvor beschriebenen, aus dem Stand der Technik bekannten Bezug
30 70.

Die Figuren 6 bis 9 zeigen den erfindungsgemäßen Bezug 100 gemäß des ersten Ausführungsbeispiels. Der Bezug 100 ist ein Bestandteil eines Polsterteils für einen

Fahrzeugsitz 1. Ein Schaumteil des Polsterteils ist mit dem Bezug 100 bezogen. Der Bezug 100 kann aus mehreren Bezugteilen zusammengenäht sein.

Figur 6 zeigt eine Abwicklung 142 des Verstärkungsrahmens 140 vor einem Falten
5 zum Verstärkungsrahmen 140. Figur 7 zeigt eine Ansicht auf eine Rückseite 102 des Bezugs 100. Die Rückseite 102 des Bezugs 100, die in Fachkreisen auch B-Seite genannt wird, ist die einem Schaumteil zugewandte Seite des Bezugs 100. Die Rückseite 102 des Bezugs 100 ist im fertig gepolsterten Zustand des Polsterteils im
10 Fahrzeugsitz 1 für den Benutzer des Fahrzeugsitzes 1 nicht sichtbar. Figur 8 zeigt eine Ansicht auf eine Vorderseite 104 des Bezugs 100. Die Vorderseite 104 des Bezugs 100, die in Fachkreisen auch A-Seite genannt wird, ist die dem Benutzer des Fahrzeugsitzes 1 zugewandte Seite des Bezugs 100. Die Vorderseite 104 des Bezugs 100 ist im fertig gepolsterten Zustand des Polsterteils im Fahrzeugsitz 1 für
15 den Benutzer des Fahrzeugsitzes 1 weitgehend sichtbar und liegt teilweise an einem Körper des Benutzers an.

Der Bezug 100 weist vorliegend zwei Bezugsschichten auf. Eine textile Trägerschicht 110, insbesondere ein Gewebe, ist mit einer Deckschicht 120, insbesondere einer
20 Vinylschicht versehen. Die Trägerschicht 110 und die Deckschicht 120 sind miteinander flächig verbunden und bilden ein Kunstleder, das heißt ein Lederimitat. Dabei bildet die Deckschicht 120 die Vorderseite 104 und die Trägerschicht 110 die Rückseite 102 des Bezugs 100.

In Abwandlungen des Ausführungsbeispiels können zwischen der Deckschicht 120
25 und der Trägerschicht 110 weitere Bezugsschichten angeordnet sein, beispielsweise ein Abstandsgewirke und/oder eine Ventilationsschicht. In weiteren Abwandlungen des Ausführungsbeispiels besteht die Deckschicht beispielsweise aus einem textilen Stoff oder einer Tierhaut, insbesondere einem Leder. Insofern ist die Erfindung nicht auf einen Kunstleder-Bezug beschränkt.

30

Der Bezug 100 weist zwei Öffnungen 130 auf. Die Öffnungen 130 bilden gemeinsam mit Durchgangslöchern in dem Schaumteil die Durchgangsöffnungen des Polsterteils. Die Durchgangsöffnungen des Polsterteils erlauben es, die

Verriegelungsvorrichtungen 12 eines Kindersitzes 10 durch das Polsterteil 50 hindurchzuführen und mit Befestigungsvorrichtungen zu verriegeln.

5 Der Aufbau des Bezugs 100 ist im Bereich der beiden Öffnungen 130 vorzugsweise jeweils gleich, gegebenenfalls spiegelsymmetrisch zu einer senkrecht zur Querrichtung y verlaufenden Symmetrieebene, weshalb nachfolgend nur eine Öffnung 130 beschrieben ist.

10 Ein die Öffnung 130 begrenzender Randbereich des Bezugs 100 ist abschnittsweise mit dem Verstärkungsrahmen 140 aus einem Filzmaterial verstärkt. Das Filzmaterial ist aus einer flächigen Abwicklung 142 zu dem Verstärkungsrahmen 140 gefaltet. Der Verstärkungsrahmen 140 hat eine U-förmigen Kontur. Verstärkungsrahmen 140 weist einen Steg 144 und zwei Schenkel 146, 148 auf. Der Steg 144 und die beiden Schenkel 146, 148 stehen jeweils weitgehend senkrecht zur Rückseite 102 des
15 Bezugs 100.

Die Tiefe des Stegs 144 gemessen parallel zur Längsrichtung x ist größer als die Materialstärke des Filzmaterials. Die Tiefe des Stegs 144 gemessen parallel zur Längsrichtung x ist mindestens dreimal größer, vorzugsweise mindestens zehnmal
20 größer, als die Materialstärke des Filzmaterials. Die Tiefe der beiden Schenkel 146, 148 gemessen parallel zur Längsrichtung x ist größer als die Materialstärke des Filzmaterials. Die Tiefe der beiden Schenkel 146, 148 gemessen parallel zur Längsrichtung x ist mindestens dreimal größer, vorzugsweise mindestens zehnmal größer, als die Materialstärke des Filzmaterials.

25

Der Steg 144 weist eine Befestigungslasche 145 zum Vernähen des Stegs 144 mit dem Bezug 100 auf. In einem Kontaktbereich der zwischen der Befestigungslasche 145 und der Rückseite 102 des Bezugs 100 erstreckt sich die Befestigungslasche 145 weitgehend parallel zur Rückseite 102. Die Befestigungslasche 145 verläuft
30 ausgehend von dem Steg 144 von der Öffnung 130 weg. Der Steg 144 und die Befestigungslasche 145 sind einteilig miteinander verbunden, insbesondere miteinander verfilzt.

Die beiden Schenkel 146, 148 weisen jeweils eine Befestigungslasche 147, 149 zum Vernähen des jeweiligen Schenkels 146, 148 mit dem Bezug 100 auf. In einem Kontaktbereich der zwischen den Befestigungslaschen 147, 149 und der Rückseite 102 des Bezugs 100 erstrecken sich die Befestigungslaschen 147, 149 jeweils weitgehend parallel zur Rückseite 102. Die Befestigungslaschen 147, 149 verlaufen ausgehend von dem jeweils zugehörigen Schenkel 147, 149 von der Öffnung 130 weg. Die Befestigungslaschen 147, 149 sind jeweils einteilig mit dem zugehörigen Schenkel 146, 148 verbunden, insbesondere miteinander verfilzt. Zudem sind der Steg 144 und die beiden Schenkel 146, 148 einteilig miteinander verbunden, insbesondere miteinander verfilzt.

Die Öffnung 130 ist begrenzt durch einen unteren Randbereich 132, einen ersten seitlichen Randbereich 134, einen zweiten seitlichen Randbereich 136 und einen oberen Randbereich 138. Die Randbereiche 132, 134, 136, 138 sind Randbereiche des Bezugs 100, die an die Öffnung 130 grenzen. Der untere Randbereich 132 und der obere Randbereich 138 verlaufen vorzugsweise parallel zueinander und parallel zur Querrichtung y. Die beiden seitlichen Randbereiche 134, 136 verlaufen vorzugsweise parallel zueinander und weitgehend parallel zur Vertikalrichtung z.

Eine erste Lasche 106 des Bezugs 100 weist in Querrichtung y eine geringere Breite auf, als der Abstand zwischen dem ersten seitlichen Randbereich 134 und dem zweiten seitlichen Randbereich 136. Die erste Lasche 106 ist in dem die Öffnung 130 begrenzenden oberen Randbereich 138 mit dem übrigen Bezug 100 einteilig verbunden. Die erste Lasche 106 ist um den oberen Randbereich 138 in Richtung der Rückseite 102 des Bezugs 100 geschwenkt und mittels einer ersten Naht 161 mit dem Steg 144 des Verstärkungsrahmens 140 vernäht. Zusätzlich kann die Befestigungslasche 145 des Stegs 144 mittels einer Naht mit dem oberen Randbereich 138 vernäht sein.

Eine zweite Lasche 107 des Bezugs 100 weist in Querrichtung y eine Breite auf, die annähernd dem Abstand zwischen dem ersten seitlichen Randbereich 134 und dem zweiten seitlichen Randbereich 136 entspricht. Die zweite Lasche 107 ist in dem unteren Randbereich 138 mit dem übrigen Bezug 100 einteilig verbunden. Die zweite

Lasche 107 ist um den unteren Randbereich 132 um annähernd 180 Grad umgelegt und mittels einer zweiten Naht 162 mit dem übrigen Bezug 100 vernäht.

5 Die Befestigungslasche 147 des Schenkels 146 ist mittels einer dritten Naht 163 mit dem ersten seitlichen Randbereich vernäht. Die Befestigungslasche 149 des Schenkels 148 ist mittels einer vierten Naht 164 mit dem zweiten seitlichen Randbereich 136 vernäht.

10 Die Figuren 10 bis 12 zeigen den erfindungsgemäßen Bezug 200 gemäß des zweiten Ausführungsbeispiels. Der Bezug 200 ist ein Bestandteil eines Polsterteils für einen Fahrzeugsitz 1. Ein Schaumteil des Polsterteils ist mit dem Bezug 200 bezogen. Der Bezug 200 kann aus mehreren Bezugteilen zusammengenäht sein.

15 Figur 10 zeigt eine Ansicht auf eine Rückseite 202 des Bezugs 200. Die Rückseite 202 des Bezugs 200, die in Fachkreisen auch B-Seite genannt wird, ist die einem Schaumteil zugewandte Seite des Bezugs 200. Die Rückseite 202 des Bezugs 200 ist im fertig gepolsterten Zustand des Polsterteils im Fahrzeugsitz 1 für den Benutzer des Fahrzeugsitzes 1 nicht sichtbar.

20 Figur 11 zeigt eine Vorderseite 204 des Bezugs 200 während der Montage eines erfindungsgemäßen Fahrzeugsitzes 1, bevor der Bezug 200 in eine Durchgangsöffnung eingedrückt ist. Figur 12 zeigt die Vorderseite 204 des Bezugs 200 während der Montage des erfindungsgemäßen Fahrzeugsitzes 1, nachdem der Bezug 200 in die Durchgangsöffnung eingedrückt ist.

25 Die Vorderseite 204 des Bezugs 200, die in Fachkreisen auch A-Seite genannt wird, ist die dem Benutzer des Fahrzeugsitzes 1 zugewandte Seite des Bezugs 200. Die Vorderseite 204 des Bezugs 200 ist im fertig gepolsterten Zustand des Polsterteils im Fahrzeugsitz 1 für den Benutzer des Fahrzeugsitzes 1 weitgehend sichtbar und liegt 30 teilweise an einem Körper des Benutzers an.

Der Bezug 200 weist vorliegend zwei Bezugsschichten auf. Eine textile Trägerschicht 210, insbesondere ein Gewebe, ist mit einer Deckschicht 220, insbesondere einer

Vinylschicht versehen. Die Trägerschicht 210 und die Deckschicht 220 sind miteinander flächig verbunden und bilden ein Kunstleder, das heißt ein Lederimitat. Dabei bildet die Deckschicht 220 die Vorderseite 204 und die Trägerschicht 210 die Rückseite 202 des Bezugs 200.

5

In Abwandlungen des Ausführungsbeispiels können zwischen der Deckschicht 220 und der Trägerschicht 210 weitere Bezugsschichten angeordnet sein, beispielsweise ein Abstandsgewirke und/oder eine Ventilationsschicht. In weiteren Abwandlungen des Ausführungsbeispiels besteht die Deckschicht beispielsweise aus einem textilen Stoff oder einer Tierhaut, insbesondere einem Leder. Insofern ist die Erfindung nicht auf einen Kunstleder-Bezug beschränkt.

10

Der Bezug 200 weist zwei Öffnungen 230 auf. Die Öffnungen 230 bilden gemeinsam mit Durchgangslöchern in dem Schaumteil die Durchgangsöffnungen des Polsterteils. Die Durchgangsöffnungen des Polsterteils erlauben es, die Verriegelungsvorrichtungen 12 eines Kindersitzes 10 durch das Polsterteil 50 hindurchzuführen und mit Befestigungsvorrichtungen zu verriegeln.

15

Der Aufbau des Bezugs 200 ist im Bereich der beiden Öffnungen 230 vorzugsweise jeweils gleich, gegebenenfalls spiegelsymmetrisch zu einer senkrecht zur Querrichtung y verlaufenden Symmetrieebene, weshalb nachfolgend nur eine Öffnung 230 beschrieben ist.

20

Ein die Öffnung 230 begrenzender Randbereich des Bezugs 200 ist abschnittsweise mit dem Verstärkungsrahmen 240 aus einem Filzmaterial verstärkt. Das Filzmaterial 240 ist aus einer flächigen Abwicklung zu dem Verstärkungsrahmen 240 gefaltet. Der Verstärkungsrahmen 240 hat eine U-förmigen Kontur. Verstärkungsrahmen 240 weist einen Steg 244 und zwei Schenkel 246, 248 auf. Der Steg 244 und die beiden Schenkel 246, 248 stehen jeweils weitgehend senkrecht zur Rückseite 202 des Bezugs 200. Der Steg 244 und die beiden Schenkel 246, 248 sind einteilig miteinander verbunden, insbesondere miteinander verfilzt.

25

30

Die Öffnung 230 ist begrenzt durch einen unteren Randbereich 232, einen ersten seitlichen Randbereich 234, einen zweiten seitlichen Randbereich 236 und einen oberen Randbereich 238. Die Randbereiche 232, 234, 236, 238 sind Randbereiche des Bezugs 200, die an die Öffnung 230 grenzen. Der untere Randbereich 232 und
5 der obere Randbereich 238 verlaufen vorzugsweise parallel zueinander und parallel zur Querrichtung y. Die beiden seitlichen Randbereiche 234, 236 verlaufen vorzugsweise parallel zueinander und weitgehend parallel zur Vertikalrichtung z.

Eine erste Lasche 206 des Bezugs 200 weist in Querrichtung y annähernd eine
10 Breite auf, die dem Abstand zwischen dem ersten seitlichen Randbereich 234 und dem zweiten seitlichen Randbereich 236 entspricht. Eine Länge der ersten Lasche 206 in Vertikalrichtung z ist deutlich geringer als ein Abstand zwischen dem unteren Randbereich 232 und dem oberen Randbereich 238. Die erste Lasche 206 ist in dem die Öffnung 230 begrenzenden oberen Randbereich 238 mit dem übrigen Bezug 200
15 einteilig verbunden. Die erste Lasche 206 ist um den oberen Randbereich 238 um in Richtung der Rückseite 202 des Bezugs 200 geschwenkt, und mittels einer ersten Naht 261 mit dem Steg 244 des Verstärkungsrahmens 240 vernäht.

Eine zweite Lasche 207 des Bezugs 200 weist in Querrichtung y annähernd eine
20 Breite auf, die dem Abstand zwischen dem ersten seitlichen Randbereich 234 und dem zweiten seitlichen Randbereich 236 entspricht. Die zweite Lasche 207 ist in dem unteren Randbereich 238 mit dem übrigen Bezug 200 einteilig verbunden. Die zweite Lasche 207 ist um den unteren Randbereich 232 um annähernd 180 Grad umgelegt und mittels einer zweiten Naht 262 mit dem übrigen Bezug 200 vernäht.

25 Eine zweite Lasche 207 des Bezugs 200 weist in Querrichtung y annähernd eine Breite auf, die dem Abstand zwischen dem ersten seitlichen Randbereich 234 und dem zweiten seitlichen Randbereich 236 entspricht. Die zweite Lasche 207 ist in dem unteren Randbereich 238 mit dem übrigen Bezug 200 einteilig verbunden. Die zweite
30 Lasche 207 ist um den unteren Randbereich 232 um annähernd 180 Grad umgelegt und mittels einer zweiten Naht 262 mit dem übrigen Bezug 200 vernäht.

- Eine dritte Lasche 208 des Bezugs 200 weist in Vertikalrichtung z eine geringere Höhe auf, als dem Abstand zwischen dem unteren Randbereich 232 und dem oberen Randbereich 238 entspricht. Die dritte Lasche 208 ist in dem ersten seitlichen Randbereich 234 mit dem übrigen Bezug 200 einteilig verbunden. Die dritte Lasche
- 5 208 ist sowohl zum unteren Randbereich 232 als auch zum oberen Randbereich 238 beabstandet. Die dritte Lasche 208 ist um den ersten seitlichen Randbereich 234 in Richtung der Rückseite 202 des Bezugs 200 geschwenkt und mittels einer dritten Naht 263 mit dem ersten Schenkel 246 des Verstärkungsrahmens 240 vernäht.
- 10 Eine vierte Lasche 209 des Bezugs 200 weist in Vertikalrichtung z eine geringere Höhe auf, als dem Abstand zwischen dem unteren Randbereich 232 und dem oberen Randbereich 238 entspricht. Die vierte Lasche 209 ist in dem zweiten seitlichen Randbereich 234 mit dem übrigen Bezug 200 einteilig verbunden. Die vierte Lasche 209 ist sowohl zum unteren Randbereich 232 als auch zum oberen
- 15 Randbereich 238 beabstandet. Die vierte Lasche 209 ist um den zweiten seitlichen Randbereich 236 in Richtung der Rückseite 202 des Bezugs 200 geschwenkt und mittels einer vierten Naht 264 mit dem zweiten Schenkel 248 des Verstärkungsrahmens 240 vernäht.
- 20 Die in der vorstehenden Beschreibung, den Ansprüchen und den Figuren offenbarten Merkmale können sowohl einzeln als auch in Kombination für die Verwirklichung der Erfindung in ihren verschiedenen Ausgestaltungen von Bedeutung sein, soweit sie im Schutzbereich der Ansprüche bleiben.

Bezugszeichenliste

- 1 Fahrzeugsitz
- 3 Sitzteil
- 5 Rückenlehne
- 10 Kindersitz
- 12 Verriegelungsvorrichtung
- 14 Haltegurt
- 30 Befestigungsvorrichtung
- 32 Befestigungselement
- 50 Polsterteil
- 52 Wulst
- 54 Durchgangsöffnung
- 60 Schaumteil
- 62 Durchgangsloch
- 70 Bezug
- 72 Öffnung
- 80 Abdeckung
- 82 Träger
- 84 Zentriermittel
- 86 Clip
- 88 Rand
- 90 Klappe

- 100 Bezug
- 102 Rückseite (B-Seite)
- 104 Vorderseite (A-Seite)
- 106 erste Lasche
- 107 zweite Lasche
- 110 Trägerschicht
- 120 Deckschicht

130 Öffnung
132 unterer Randbereich
134 (erster) seitlicher Randbereich
136 (zweiter) seitlicher Randbereich
138 oberer Randbereich
140 Verstärkungsrahmen
142 Abwicklung
144 Steg
145 Befestigungslasche (des Stegs)
146 Schenkel
147 Befestigungslasche (des Schenkels 146)
148 Schenkel
149 Befestigungslasche (des Schenkels 148)
161 (erste) Naht
162 (zweite) Naht
163 (dritte) Naht
164 (vierte) Naht

200 Bezug
202 Rückseite (B-Seite)
204 Vorderseite (A-Seite)
206 (erste) Lasche
207 (zweite) Lasche
208 (dritte) Lasche
209 (vierte) Lasche
210 Trägerschicht
220 Deckschicht
230 Öffnung
232 unterer Randbereich
234 (erster) seitlicher Randbereich
236 (zweiter) seitlicher Randbereich
238 oberer Randbereich

240 Verstärkungsrahmen

244 Steg

246 Schenkel

248 Schenkel

261 (erste) Naht

262 (zweite) Naht

263 (dritte) Naht

264 (vierte) Naht

x Längsrichtung

y Querrichtung

z Vertikalrichtung

Patentansprüche

1. Bezug (100, 200) für ein Polsterteil (50) eines Fahrzeugsitzes (1), der Bezug (100, 200) aufweisend wenigstens eine Öffnung (130, 230), insbesondere als Durchgangsöffnung für eine Verriegelungsvorrichtung eines Kindersitzes (10), dadurch gekennzeichnet, dass ein um die wenigstens Öffnung (130, 232) herum angeordneter Randbereich (132, 134, 136, 138, 232, 234, 236, 238) des Bezugs (100, 200) wenigstens abschnittsweise mit einem Verstärkungsrahmen (140, 240) verstärkt ist.
2. Bezug (100, 200) nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Verstärkungsrahmen (140, 240) an einer Rückseite (102, 104) des Bezugs (100, 200) angeordnet ist.
3. Bezug (100, 200) nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Verstärkungsrahmen (140, 240) U-förmig ausgebildet ist.
4. Bezug (100, 200) nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Verstärkungsrahmen (140, 240) einen Steg (142, 242) und zwei Schenkel (144, 244, 146, 246) aufweist.
5. Bezug (100, 200) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Verstärkungsrahmen (140, 240) aus einem Filzmaterial mit einer Materialstärke zwischen 1 mm und 5 mm gefertigt, insbesondere gefaltet ist.
6. Bezug (100, 200) nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Verstärkungsrahmen (140, 240) aus einem Filzmaterial mit einer Materialstärke zwischen 2 mm und 4 mm gefertigt, insbesondere gefaltet ist.

7. Bezug (100, 200) nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass eine Tiefe des Verstärkungsrahmens (140, 240) mindestens dreimal größer als die Materialstärke des Filzmaterials ist.
8. Bezug (100, 200) nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass eine Tiefe des Verstärkungsrahmens (140, 240) mindestens zehnmal größer als die Materialstärke des Filzmaterials ist.
9. Bezug (100, 200) nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass der Verstärkungsrahmen (140, 240) mittels wenigstens einer Naht (151, 152, 153, 251, 252, 253) mit dem Bezug (100, 200) vernäht ist.
10. Bezug (100, 200) nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass der Bezug (100, 200) in wenigstens einem an die Öffnung (130, 230) angrenzenden Randbereich (132, 134, 136, 138, 232, 234, 236, 238) wenigstens eine Lasche (106, 107, 206, 207, 208, 209) aufweist.
11. Bezug (100, 200) nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die wenigstens eine Lasche (106, 107, 206, 207, 208, 209) in Richtung einer Rückseite (102, 202) des Bezugs (100, 200) umgelegt ist.
12. Bezug (100, 200) nach Anspruch 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, dass die wenigstens eine Lasche (106, 107, 206, 207, 208, 209) mit dem Bezug (100, 200) und/oder dem Verstärkungsrahmen (140, 240) vernäht ist.
13. Polsterteil (50) für einen Fahrzeugsitz (1), insbesondere Kraftfahrzeugsitz, aufweisend einen Bezug (100, 200) nach wenigstens einem der Ansprüche 1 bis 12.
14. Polsterteil (50) nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass das Polsterteil einen Wulst (52) aufweist, und die wenigstens Öffnung (130, 232) im Bereich des Wulstes (52) angeordnet ist.

15. Fahrzeugsitz (1) mit wenigstens einem Polsterteil (50) nach Anspruch 13 oder 14.

1/6

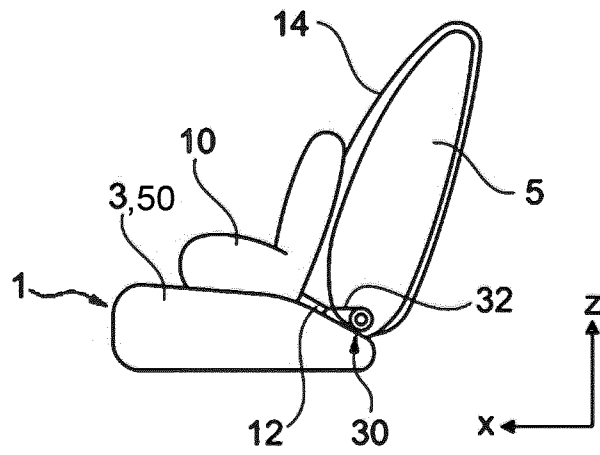


Fig. 1

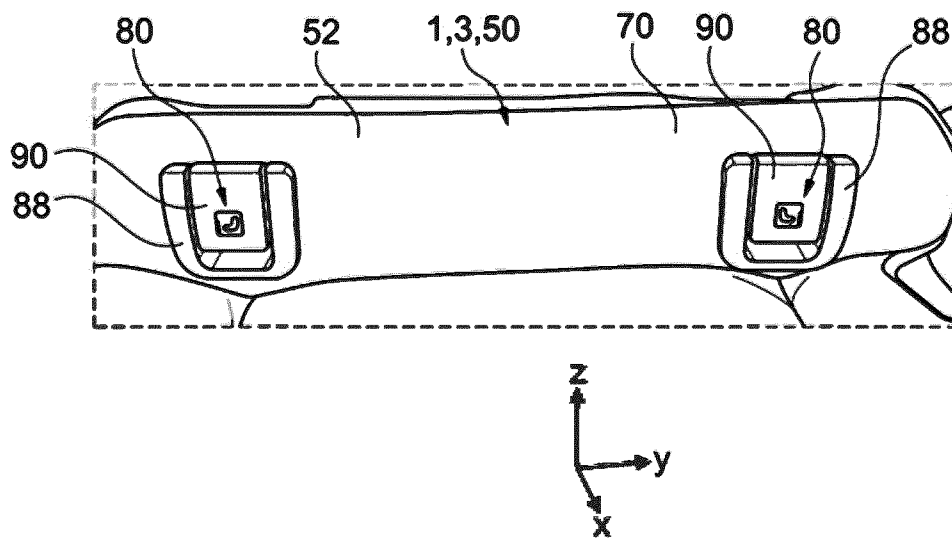


Fig. 2

2/6

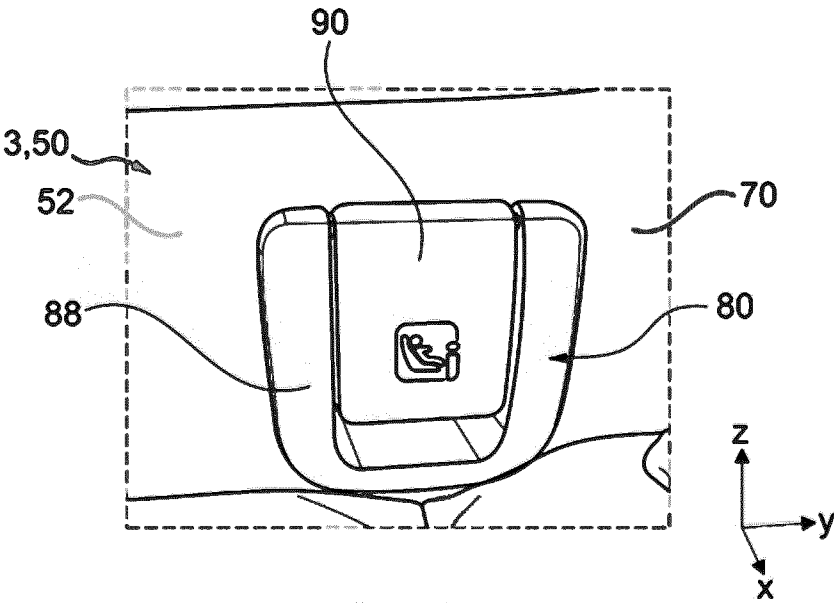


Fig. 3

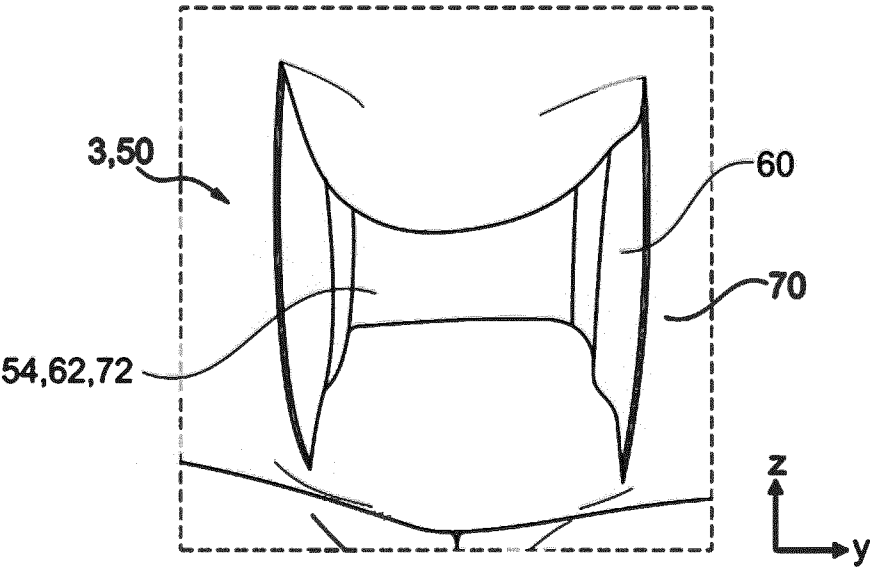


Fig. 4

3/6

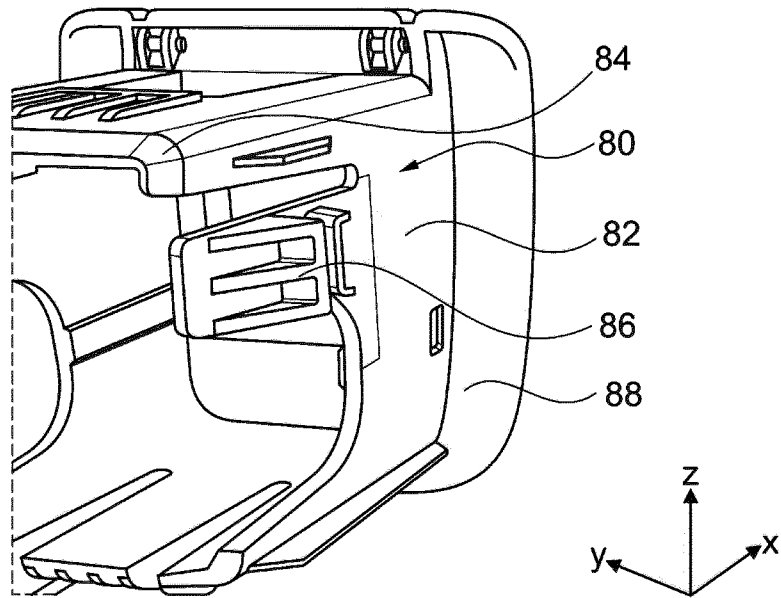


Fig. 5

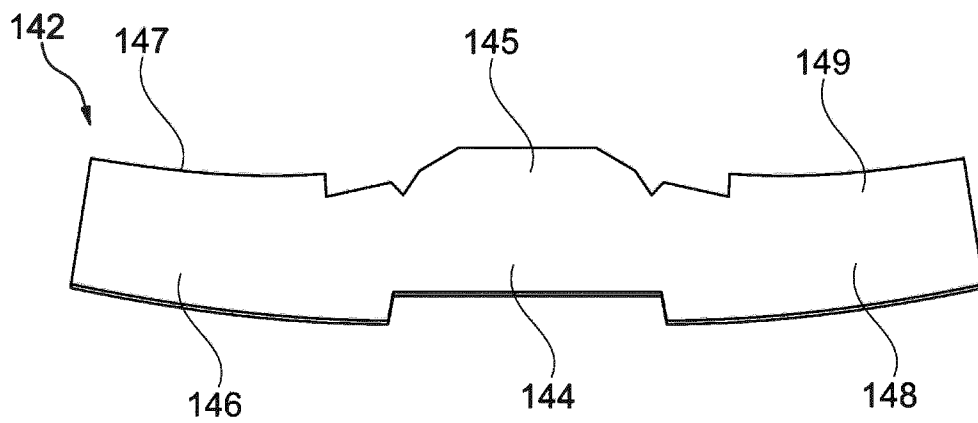


Fig. 6

4/6

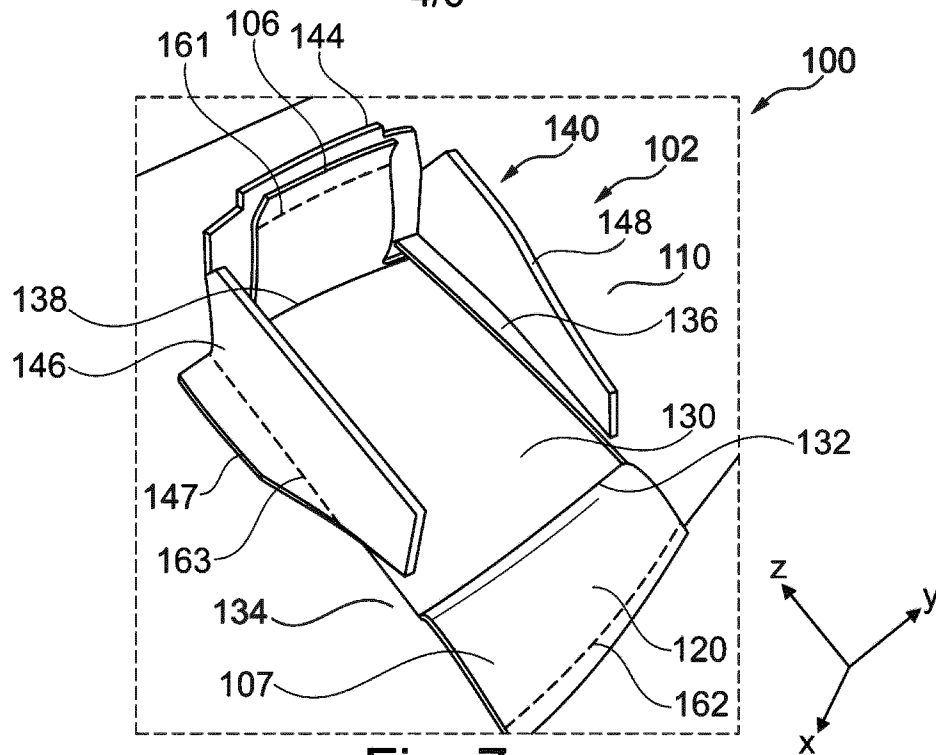


Fig. 7

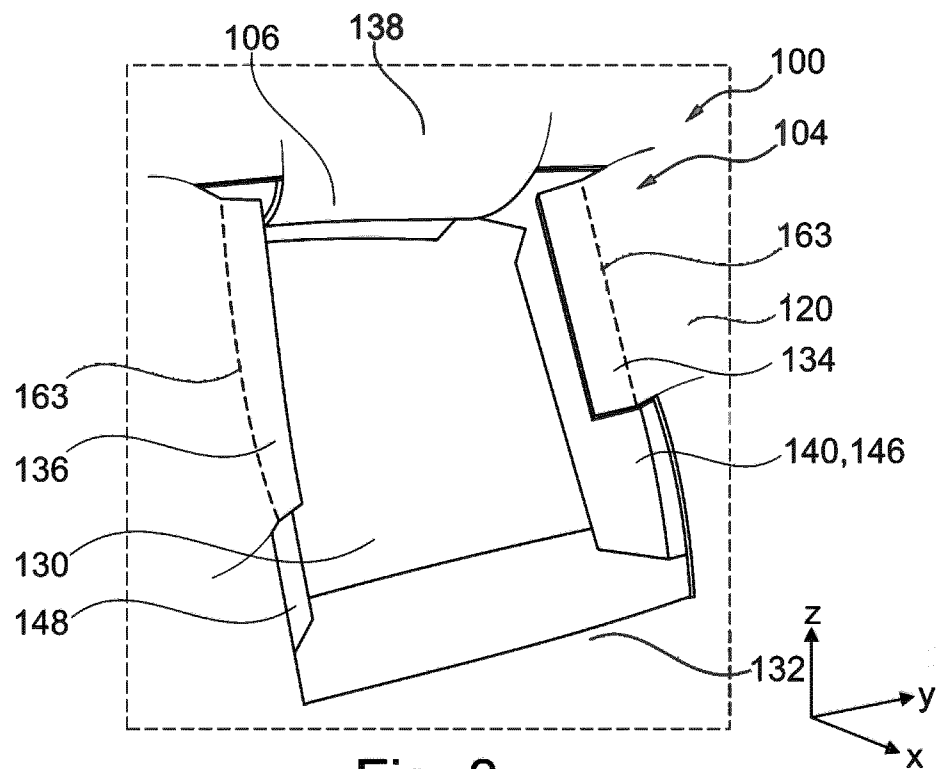


Fig. 8

5/6

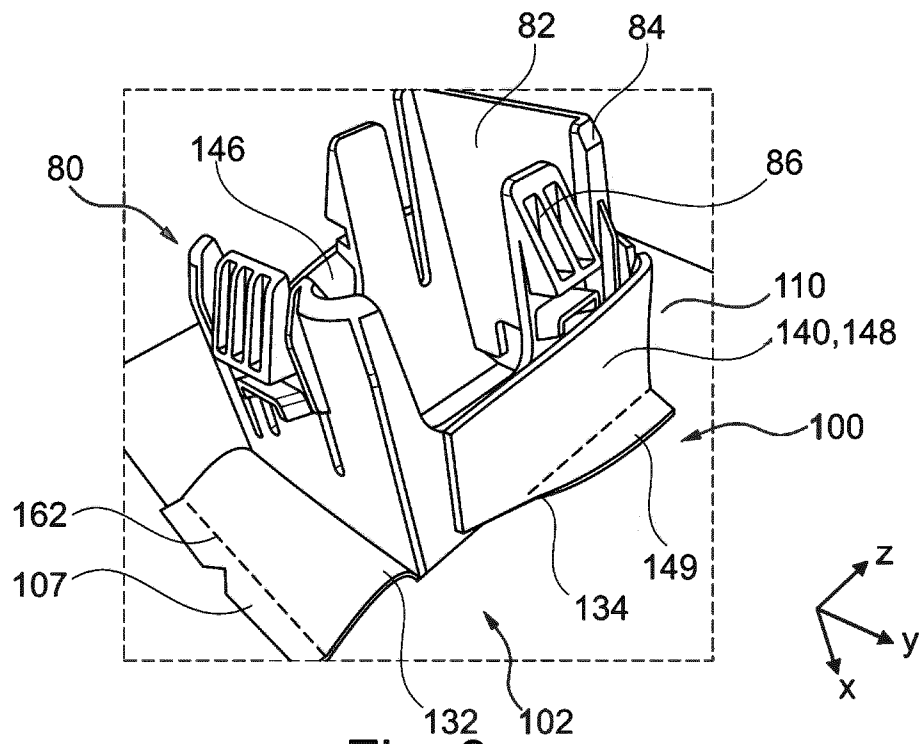


Fig. 9

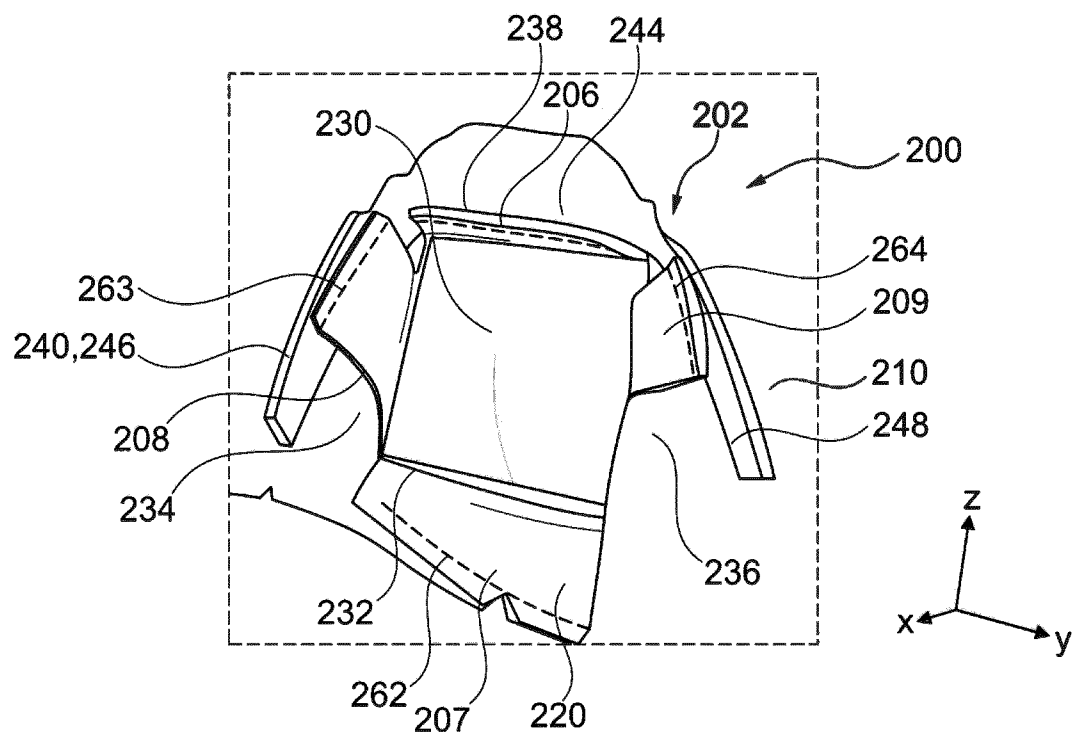
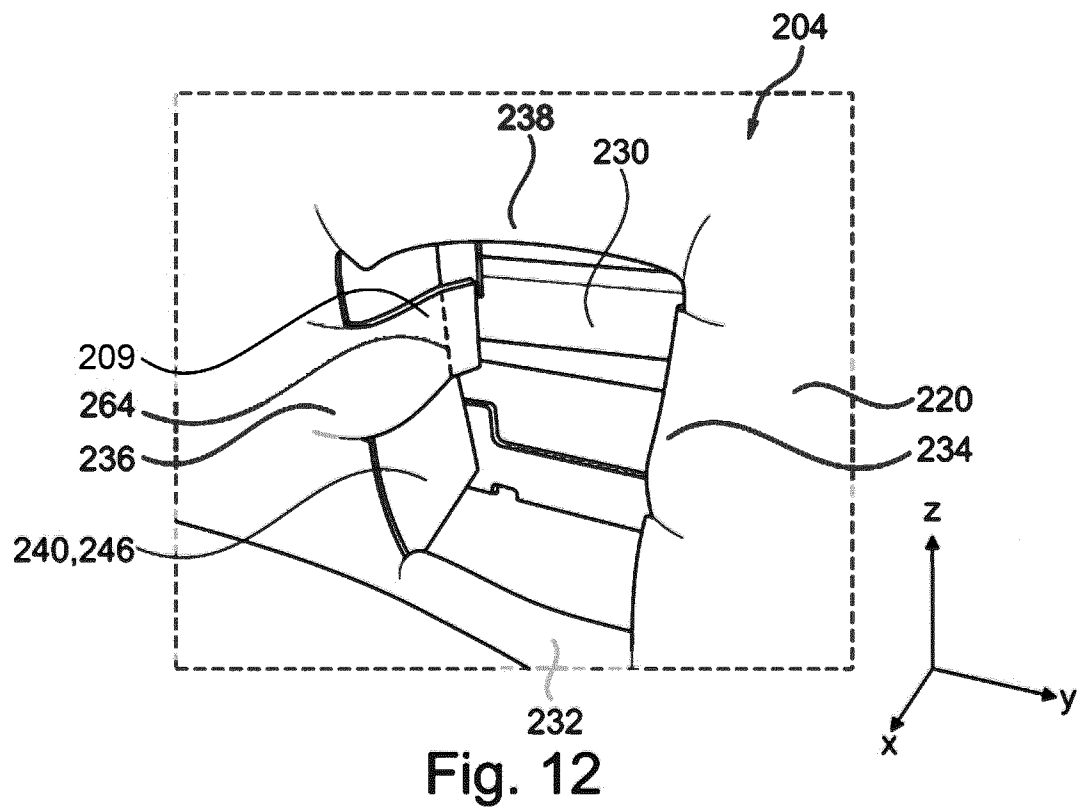
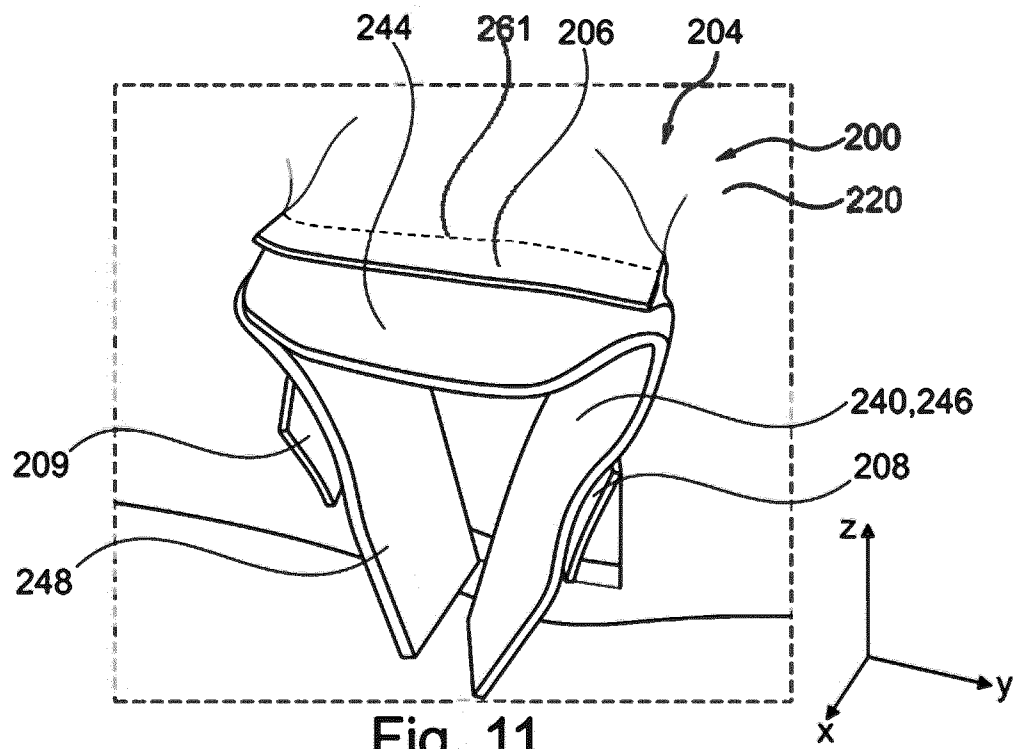


Fig. 10

6/6



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/EP2020/054792**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER****B60N 2/58**(2006.01)i; **B60N 2/28**(2006.01)i

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

B60N

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 102011086323 A1 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG [DE]) 16 May 2013 (2013-05-16)	1-4,7-9,13,15
Y	figures 1,2	5,6,10-12,14
Y	FR 2823166 A1 (FAURECIA SIEGES AUTOMOBILE [FR]) 11 October 2002 (2002-10-11)	5,6
A	page 9, line 18 - line 23; figure 5	1
Y	US 2016250948 A1 (SEKINO HIROSHI [JP] ET AL) 01 September 2016 (2016-09-01)	10-12,14
A	cited in the application figure 1	1
X	US 2016325658 A1 (HODGSON DAVID [CA]) 10 November 2016 (2016-11-10)	1,2
	cited in the application figures 1,3	
X	DE 102005006188 A1 (FAURECIA AUTOSITZE GMBH & CO [DE]) 24 August 2006 (2006-08-24)	1,2
	figure 4	



Further documents are listed in the continuation of Box C.



See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

“A” document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

“E” earlier application or patent but published on or after the international filing date

“L” document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

“O” document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

“P” document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

“T” later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

“X” document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

“Y” document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

“&” document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

23 April 2020

Date of mailing of the international search report

12 May 2020

Name and mailing address of the ISA/EP

European Patent Office
p.b. 5818, Patentlaan 2, 2280 HV Rijswijk
Netherlands

Telephone No. (+31-70)340-2040

Facsimile No. (+31-70)340-3016

Authorized officer

Pétiaud, Aurélien

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/EP2020/054792**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 102014205424 A1 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG [DE]) 24 September 2015 (2015-09-24) figure 3	1,2
X	DE 69905643 T2 (CITROEN SA [FR]; PEUGEOT [FR]) 06 November 2003 (2003-11-06) figures 2-4	1,2
X	US 6416128 B1 (FUJII YUKINORI [JP]) 09 July 2002 (2002-07-09) figures 3,4	1,2

INTERNATIONAL SEARCH REPORT
Information on patent family members

International application No.

PCT/EP2020/054792

Patent document cited in search report			Publication date (day/month/year)	Patent family member(s)			Publication date (day/month/year)
DE	102011086323	A1	16 May 2013	NONE			
FR	2823166	A1	11 October 2002	NONE			
US	2016250948	A1	01 September 2016	CN	105579282	A	11 May 2016
				EP	3053775	A1	10 August 2016
				JP	6180268	B2	16 August 2017
				JP	2015067255	A	13 April 2015
				US	2016250948	A1	01 September 2016
				WO	2015049999	A1	09 April 2015
US	2016325658	A1	10 November 2016	CA	2929341	A1	07 November 2016
				US	2016325658	A1	10 November 2016
DE	102005006188	A1	24 August 2006	NONE			
DE	102014205424	A1	24 September 2015	NONE			
DE	69905643	T2	06 November 2003	DE	69905643	T2	06 November 2003
				EP	0953484	A1	03 November 1999
				ES	2192024	T3	16 September 2003
				FR	2778159	A1	05 November 1999
US	6416128	B1	09 July 2002	JP	4318384	B2	19 August 2009
				JP	2001341566	A	11 December 2001
				US	6416128	B1	09 July 2002

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
 INV. B60N2/58 B60N2/28
 ADD.

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
 B60N

Recherchierte, aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 10 2011 086323 A1 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG [DE]) 16. Mai 2013 (2013-05-16)	1-4,7-9, 13,15
Y	Abbildungen 1,2	5,6, 10-12,14
Y	FR 2 823 166 A1 (FAURECIA SIEGES AUTOMOBILE [FR]) 11. Oktober 2002 (2002-10-11)	5,6
A	Seite 9, Zeile 18 - Zeile 23; Abbildung 5	1
Y	US 2016/250948 A1 (SEKINO HIROSHI [JP] ET AL) 1. September 2016 (2016-09-01)	10-12,14
A	in der Anmeldung erwähnt Abbildung 1	1
	----- -/-	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen ☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" frühere Anmeldung oder Patent, die bzw. das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

23. April 2020

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

12/05/2020

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
 Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
 NL - 2280 HV Rijswijk
 Tel. (+31-70) 340-2040,
 Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Pétiaud, Aurélien

C. (Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	US 2016/325658 A1 (HODGSON DAVID [CA]) 10. November 2016 (2016-11-10) in der Anmeldung erwähnt Abbildungen 1,3 -----	1,2
X	DE 10 2005 006188 A1 (FAURECIA AUTOSITZE GMBH & CO [DE]) 24. August 2006 (2006-08-24) Abbildung 4 -----	1,2
X	DE 10 2014 205424 A1 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG [DE]) 24. September 2015 (2015-09-24) Abbildung 3 -----	1,2
X	DE 699 05 643 T2 (CITROEN SA [FR]; PEUGEOT [FR]) 6. November 2003 (2003-11-06) Abbildungen 2-4 -----	1,2
X	US 6 416 128 B1 (FUJII YUKINORI [JP]) 9. Juli 2002 (2002-07-09) Abbildungen 3,4 -----	1,2

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2020/054792

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 102011086323 A1	16-05-2013	KEINE	
FR 2823166 A1	11-10-2002	KEINE	
US 2016250948 A1	01-09-2016	CN 105579282 A	11-05-2016
		EP 3053775 A1	10-08-2016
		JP 6180268 B2	16-08-2017
		JP 2015067255 A	13-04-2015
		US 2016250948 A1	01-09-2016
		WO 2015049999 A1	09-04-2015
US 2016325658 A1	10-11-2016	CA 2929341 A1	07-11-2016
		US 2016325658 A1	10-11-2016
DE 102005006188 A1	24-08-2006	KEINE	
DE 102014205424 A1	24-09-2015	KEINE	
DE 69905643 T2	06-11-2003	DE 69905643 T2	06-11-2003
		EP 0953484 A1	03-11-1999
		ES 2192024 T3	16-09-2003
		FR 2778159 A1	05-11-1999
US 6416128 B1	09-07-2002	JP 4318384 B2	19-08-2009
		JP 2001341566 A	11-12-2001
		US 6416128 B1	09-07-2002