



(10) **DE 10 2014 003 003 B4** 2020.03.12

(12)

Patentschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2014 003 003.2**

(22) Anmeldetag: **28.02.2014**

(43) Offenlegungstag: **16.10.2014**

(45) Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: **12.03.2020**

(51) Int Cl.: **B60N 2/75 (2018.01)**

B60N 2/015 (2006.01)

B60N 2/90 (2018.01)

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).

(30) Unionspriorität:
2013-083627 12.04.2013 JP

(73) Patentinhaber:
**Suzuki Motor Corporation, Hamamatsu-shi,
Shizuoka-ken, JP**

(74) Vertreter:
**Anwaltskanzlei Meissner & Meissner, 14199
Berlin, DE**

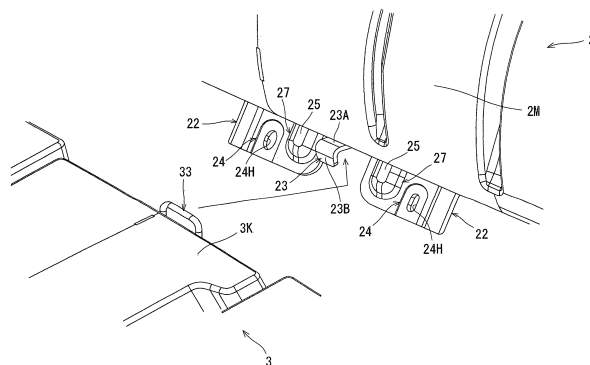
(72) Erfinder:
**Hosoda, Hirotsugu, Hamamatsu-shi, Shizuoka-
ken, JP; Mita, Teruhisa, Hamamatsu-shi,
Shizuoka-ken, JP; Maruno, Yuuki, Iwata-shi,
Shizuoka-ken, JP**

(56) Ermittelter Stand der Technik:

CN	102 059 965	A
CN	202 557 366	U
JP	S50- 127 131	U
JP	S63- 16 933	U
JP	S55- 131 835	U

(54) Bezeichnung: **Fahrzeugsitz**

(57) Hauptanspruch: Ein Fahrzeugsitz versehen mit einem Sitzpolster (3) und einer Rückenlehne (2), die an einem Fahrzeugkarosserieboden zu befestigen sind, sowie mit einem Arretierabschnitt (23) an einem unteren Endabschnitt eines Rückenlehnenrahmens (20), wobei der Arretierabschnitt durch einen arretierten Abschnitt (33), der an einem hinteren Endabschnitt eines Sitzkissenrahmens (30) vorgesehen ist, arretiert wird, dadurch gekennzeichnet, dass an der Rückenlehne (2) eine Armlehne (4) vorgesehen ist, die Armlehne (4) umklappbar ausgeführt ist und zwischen einem Gebrauchszustand und einem stehenden und umgeklappten Zustand umstellbar ist, entlang einer Vertikalrichtung des Rückenlehnenrahmens (20) ein Stützglied (21) vorgesehen ist, das die Armlehne (4) in dem stehenden und eingeklappten Zustand abstützt, eine plattenförmige Halterung (22) mit einer in Sitzlängsrichtung ausgerichteten Plattenfläche an einem unteren Endabschnitt des Stützglieds (21) befestigt ist und der Arretierabschnitt (23) an der Halterung (22) plattenförmig ausgebildet ist.



Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft einen Fahrzeugsitz, der ausgestattet ist mit einem Sitzpolster und einer Rückenlehne, die an einem Fahrzeugkarosserieboden zu befestigen sind, sowie mit einem Arretierabschnitt, der an einem unteren Endabschnitt eines Rückenlehnenrahmens vorgesehen ist, wobei der Arretierabschnitt durch einen arretierten Abschnitt, der an einem hinteren Endabschnitt eines Sitzkissenrahmens vorgesehen ist, arretiert wird.

Bisheriger Stand der Technik

[0002] Für einen derartigen, wie vorstehend beschriebenen Fahrzeugsitz gibt es eine erste, in der JP S63-16 933 U offenbarte Technik und eine zweite bekannte Technik. Bei der ersten Technik ist sowohl der Arretierabschnitt, als auch der arretierte Abschnitt aus Drähten gebildet. Bei der zweiten Technik wird eine Bewegung des Drahtes in Sitzlängsrichtung an einer Rückenlehenseite durch eine an der Fahrzeugkarosserie befestigte plattenförmige Halterung reguliert und ein Draht an einer Sitzpolsterseite und ein Draht an einer Rückenlehenseite werden miteinander arretiert.

[0003] Aus der Druckschrift JP S55- 131 835 U ist ein Fahrzeugsitz, der an einem Fahrzeugkarosserieboden befestigt werden kann, bekannt.

[0004] Die Druckschrift CN 202 557 366 U offenbart eine Sitzkissenverriegelungsvorrichtung für Automobil-Rücksitze. Die Struktur der Sitzkissenverriegelungsvorrichtung umfasst ein Rückenlehnen skelett und ein Sitzkissenskelett, wobei das Sitzkissenskelett mit einem Bügel und einem vorderseitigen festen Teil versehen ist, wobei ein Gelenkmechanismus am unteren Ende des Rückenlehnen skeletts befestigt ist und das Sitzkissenskelett ist durch den Schäkel und den Gelenkmechanismus mit dem Rückenlehnen skelett verbunden.

[0005] Die Druckschrift CN 102 059 965 A offenbart einen Sitz für einen Passagier mit Verstärkungsstrukturkörpern, die die Sitzrückenlehnen verstärken, und mit Verbindungshalteabschnitten, die Verstärkungsstrukturkörper mit einem Fahrzeugkörperwandabschnitt verbinden. Um die verstärkenden Strukturkörper an dem Fahrzeugkörperwandabschnitt zu stützen, sind druckaufnehmende Abschnitte in den Rückenlehnen vorgesehen.

Zusammenfassung der Erfindung

[0006] Da der Draht leicht deformierbar ist, können gemäß der ersten Technik der Arretierabschnitt

und der arretierte Abschnitt leicht gegeneinander verschoben werden.

[0007] Gemäß der zweiten Technik sind die Drähte ebenfalls leicht deformierbar und der Arretierabschnitt und der arretierte Abschnitt können leicht gegeneinander verschoben werden. Da die Bewegung des Drahtes in Sitzlängsrichtung an der Rückenlehenseite durch die an der Fahrzeugkarosserie befestigte plattenförmige Halterung eingestellt wird, wird der Arretierabschnitt darüber hinaus durch eine fahrzeugkarosserie seitige Maßabweichung beeinflusst und die Positionen des Sitzpolsters und der Rückenlehne können nicht genau beibehalten werden.

[0008] Eine Aufgabe der vorliegenden Erfindung besteht darin, einen Fahrzeugsitz bereitzustellen, der die Positionen des Sitzpolsters und der Rückenlehne genau beibehalten kann.

[0009] Ein Merkmal der vorliegenden Erfindung ist ein Fahrzeugsitz, der ausgestattet ist mit einem Sitzpolster und einer Rückenlehne, die an einem Fahrzeugkarosserieboden zu befestigen sind, sowie mit einem Arretierabschnitt, der an einem unteren Endabschnitt eines Rückenlehnenrahmens vorgesehen ist, wobei der Arretierabschnitt durch einen arretierten Abschnitt, der an einem hinteren Endabschnitt eines Sitzkissenrahmens vorgesehen ist, arretiert wird, wobei an der Rückenlehne eine Armlehne vorgesehen ist, die Armlehne umklappbar ausgeführt ist und zwischen einem Gebrauchszustand und einem stehenden und hochgeklappten Zustand umstellbar ist, entlang einer Vertikalrichtung des Rückenlehnenrahmens ein Stützglied vorgesehen ist, das die Armlehne in dem stehenden und eingeklappten Zustand abstützt, eine plattenförmige Halterung mit einer in Sitzlängsrichtung ausgerichteten Plattenfläche an einem unteren Endabschnitt des Stützglieds befestigt ist und der Arretierabschnitt plattenförmig an der Halterung ausgebildet ist und in dieser Ausgestaltung die folgende Wirkung erzielt werden kann.

[0010] Die Festigkeit des die Armlehne abstützenden Stützglieds ist gewährleistet. Durch Befestigung der Halterung an dem unteren Endabschnitt des Stützglieds kann die Position der Halterung demnach zuverlässig fixiert werden. Ein Befestigungszustand der Halterung an dem Stützglied kann stabilisiert werden. Da die Halterung nicht direkt an der Fahrzeugkarosserie befestigt ist, wird die Halterung darüber hinaus durch eine fahrzeugkarosserie seitige Maßabweichung nicht leicht beeinflusst und die Position der Halterung kann zuverlässig fixiert werden. Dadurch kann die Lagegenauigkeit des an der Halterung ausgebildeten Arretierabschnitts verbessert werden.

[0011] Da die Halterung plattenförmig ausgestaltet ist, kann außerdem eine Verformung der Halterung verhindert werden. Da die Drähte nicht wie bei der herkömmlichen Struktur miteinander arretiert sind, sondern der plattenförmige Arretierabschnitt durch den arretierten Abschnitt arretiert wird, kann eine Verformung des Arretierabschnitts verhindert werden.

[0012] Dadurch kann der arretierte Abschnitt des Sitzpolsters, der an dem Arretierabschnitt arretiert ist, durch die Halterung fest abgestützt werden und die Positionen des Sitzpolsters und der Rückenlehne können genau beibehalten werden.

[0013] Bei der vorliegenden Erfindung ist der Arretierabschnitt durch Einschnitten und Hochbiegen eines Teils der Halterung hakenförmig ausgebildet und der arretierte Abschnitt ist ringförmig ausgebildet, wodurch die folgende Wirkung erzielt werden kann.

[0014] Im Vergleich zu einer Struktur, bei welcher der Arretierabschnitt aus einem von der Halterung verschiedenen Bauteil gebildet ist, kann die Bauteilanzahl verringert werden.

[0015] Bei einem Montageprozess muss zum Zusammenbau lediglich der Arretierabschnitt an dem arretierten Abschnitt festgehakt werden und daher ist die Montage der Rückenlehne und des Sitzpolsters einfach und die Montageeigenschaften können verbessert werden.

[0016] Bei der vorliegenden Erfindung ist an der Halterung ein flächiger Abschnitt vorgesehen, der an den Arretierabschnitt angrenzt und mit dem eine Rückfläche eines hinteren Endabschnitts des Sitzpolsters in Kontakt gebracht wird, wodurch die folgende Wirkung erzielt werden kann.

[0017] Selbst dann, wenn das Sitzpolster in einem Zustand, in welchem der Arretierabschnitt durch den arretierten Abschnitt arretiert ist, nach rechts oder links geneigt wird, wird der an der Halterung vorhandene flächige Abschnitt mit der Rückfläche des hinteren Endabschnitts des Sitzpolsters in Kontakt gebracht und unterdrückt die Bewegung des Sitzpolsters. Eine Verformung des Arretierabschnitts und des arretierten Abschnitts kann demnach verhindert werden.

[0018] Bei der vorliegenden Erfindung ist die Halterung mit einem Befestigungsabschnitt zur Befestigung an der Fahrzeugkarosserie ausgestattet und dadurch kann die folgende Wirkung erzielt werden.

[0019] Eine Armlehne ist im Allgemeinen in einem in Breitenrichtung mittleren Teil der Rückenlehne vorgesehen. Der in Breitenrichtung mittlere Teil der Rückenlehne ist leicht deformierbar, die Halterung ist jedoch an der Fahrzeugkarosserie befestigt, wodurch eine Verformung der Halterung verhindert wird und eine Positionsverschiebung der Halterung verhindert werden kann. Dadurch, dass der an der Halterung vorgesehene Arretierabschnitt durch den an der Sitzpolsterseite vorgesehenen arretierten Abschnitt arretiert wird, können die Positionen des Sitzpolsters und der Rückenlehne genauer beibehalten werden.

[0020] Bei der vorliegenden Erfindung ist ein oberer Teil der Halterung an einem unteren Endabschnitt des Stützglieds befestigt, ragt ein unterer Endabschnitt der Halterung weiter nach unten ab, als ein unteres Ende eines Sitzflächenabschnitts der Rückenlehne, ist der Arretierabschnitt an dem unteren Endabschnitt der Halterung vorgesehen und der Befestigungsabschnitt ist sowohl an der rechten, als auch an der linken Seite des Arretierabschnitts des unteren Endabschnitts der Halterung vorgesehen, wodurch die folgende Wirkung erzielt werden kann.

[0021] Da der Befestigungsabschnitt sowohl an der rechten als auch an der linken Seite des Arretierabschnitts des unteren Endabschnitts der Halterung vorgesehen ist, kann eine Verformung der Halterung um den Arretierabschnitt herum zuverlässiger verhindert werden und die Lagegenauigkeit des an der Halterung ausgebildeten Arretierabschnitts kann weiter verbessert werden.

[0022] Gemäß der vorliegenden Erfindung kann ein Fahrzeugsitz bereitgestellt werden, der die Positionen des Sitzpolsters und der Rückenlehne genau beibehalten kann.

Figurenliste

Fig. 1 ist eine perspektivische Ansicht einer Rückenlehne.

Fig. 2 ist eine perspektivische Ansicht eines Sitzpolsters.

Fig. 3 ist eine perspektivische Explosionsdarstellung einer Arretierstruktur zwischen einem Arretierabschnitt an einer Rückenlehnen- und einem arretierten Abschnitt an einer Sitzpolsterseite.

Fig. 4 ist eine perspektivische Ansicht eines Rückenlehnenrahmens.

Fig. 5 ist eine vergrößerte Ansicht eines Ausschnitts X in **Fig. 4**.

Fig. 6 ist eine perspektivische Ansicht eines Sitzkissenrahmens.

Fig. 7 ist eine vergrößerte Ansicht eines Ausschnitts **Y** in **Fig. 6**.

Fig. 8 ist eine vergrößerte Ansicht eines Ausschnitts **Z** in **Fig. 6**.

[0023] Unter Bezugnahme auf die anhängenden Zeichnungen wird nachfolgend ein Ausführungsbeispiel zur Durchführung dieser Erfindung beschrieben. **Fig. 1** zeigt eine Rückenlehne **2** eines (einem Fahrzeugsitz entsprechenden) Rücksitzes, der an einem Fahrzeugkarosserieboden eines Kraftfahrzeuges zu befestigen ist und **Fig. 2** zeigt ein Sitzpolster **3** des Rücksitzes.

[0024] Wie in **Fig. 1** dargestellt, ist in einem in Breitenrichtung mittleren Teil der Rückenlehne **2** (Mittelteil in Links-Rechts-Richtung) eine umklappbare Armlehne **4** vorgesehen, auf der ein Fahrgast einen Arm abstützen kann. Diese Armlehne **4** ist durch einen Rückenlehnenrahmen **20** (siehe **Fig. 4**) an der Seite eines unteren Endabschnitts um einen seitlichen Achskern nach oben und unten verschwenkbar abgestützt und so eingerichtet, dass sie zwischen einem im Wesentlichen horizontalen Gebrauchszustand und einem stehenden und umgeklappten Zustand umstellbar ist.

Struktur des Rückenlehnenrahmens 20

[0025] Wie in **Fig. 4** dargestellt, wird der Rückenlehnenrahmen **20** durch Verschweißen und Befestigen mehrerer Drähte in einem Gitterzustand gebildet. Des Weiteren ist in einem Mittelteil in Links-Rechts-Richtung des Rückenlehnenrahmens **20** entlang einer Vertikalrichtung ein Paar aus einem linken und einem rechten Stützglied **21**, die bandplattenförmig ausgebildet sind und die Armlehne **4** in dem stehenden und umgeklappten Zustand abstützen, bereitgestellt.

[0026] Ein oberer Endabschnitt des Stützglieds **21** ist von der Sitzrückseite an der Oberseite des Rückenlehnenrahmens **20** an dem Draht angeschweißt und befestigt und ein unterer Endabschnitt des Stützglieds **21** ist durch eine Halterung **22**, die später beschrieben wird, von der Sitzrückseite an der Unterseite des Rückenlehnenrahmens **20** an dem Draht angeschweißt und befestigt. Das Paar aus einem linken und einem rechten Stützglied **21** nimmt von der Sitzrückseite die beiden Seitenabschnitte der Armlehne **4** auf und stützt diese ab.

[0027] Wie ebenfalls in **Fig. 5** dargestellt, ist die plattenförmige Halterung **22** mit einer in Sitzlängsrichtung ausgerichteten Plattenfläche an den unteren Endabschnitten der Stützglieder **21** angeschweißt und befestigt. Das heißt, ein oberer Teil der Halterung **22** erstreckt sich zwischen den unteren Endabschnitten des Paares aus einem linken und einem rechten Stützglied **21** und ist daran angeschweißt und befestigt,

und ein unterer Endabschnitt der Halterung **22** ragt weiter nach unten ab, als ein unteres Ende des Sitzflächenabschnitts **2M** der Rückenlehne **2** (siehe **Fig. 3**).

[0028] Wie in den **Fig. 4** und **Fig. 5** dargestellt, ist am unteren Endabschnitt des Rückenlehnenrahmens **20** an der Halterung **22** ein erster plattenförmiger Arretierabschnitt **23** (der einem in den Ansprüchen beschriebenen Arretierabschnitt entspricht) ausgebildet. Der erste Arretierabschnitt **23** ist durch Einschneiden und Hochbiegen eines Abschnitts des Mittelteils in Links-Rechts-Richtung des unteren Endabschnitts der Halterung **22** hakenförmig ausgebildet.

[0029] Genauer besteht der erste Arretierabschnitt **23** aus einem ersten eingeschnittenen und hochgebogenen Teil **23A**, der sich von der Halterung **22** zur Sitzvorderseite erstreckt und einem zweiten eingeschnittenen und hochgebogenen Teil **23B**, der sich von einem distalen Endabschnitt des ersten eingeschnittenen und hochgebogenen Teils **23A** zu einem unteren hinteren Teil erstreckt. Eine vorderseitige Oberfläche des ersten eingeschnittenen und hochgebogenen Teils **23A** weist nach oben, während eine rückseitige Oberfläche nach unten weist. Ein Verbindungsteil zwischen dem ersten eingeschnittenen und hochgebogenen Teil **23A** und dem zweiten eingeschnittenen und hochgebogenen Teil **23B** ist abgelenkt und weist einen bogenförmigen Abschnitt auf.

[0030] Wie in den **Fig. 3** und **Fig. 5** dargestellt, ist sowohl an der rechten, als auch an der linken Seite des ersten Arretierabschnitts **23** am unteren Endabschnitt der Halterung **22** ein an der Fahrzeugkarosserie zu befestigender Befestigungsabschnitt **24** vorgesehen. Der Befestigungsabschnitt **24** ist mit einer Bolzeneinführöffnung **24H** ausgestattet und wird mit einem durch diese Bolzeneinführöffnung **24H** geführten Schraubenbolzen an der Fahrzeugkarosserie befestigt.

[0031] Darüber hinaus ist an den ersten Arretierabschnitt **23** angrenzend in Sitzbreitenrichtung sowohl an der rechten, als auch an der linken Seite des ersten Arretierabschnitts **23** am unteren Endabschnitt der Halterung **22** ein flächiger Abschnitt **25** vorgesehen. Der flächige Abschnitt **25** ist an einer oberseitigen Fläche eines linken und eines rechten Wulstes **27** an der Halterung **22** entlang einer Vertikalrichtung gebildet.

[0032] Wie in **Fig. 4** dargestellt, ist an der Oberseite des Rückenlehnenrahmens **20** an einem linken Endabschnitt des Drahtes ein zweiter Arretierabschnitt **20A** gebildet, ist an der Oberseite an einem rechten Endabschnitt des Drahtes ein dritter Arretierabschnitt **20B** gebildet, und an einem mittleren Abschnitt des Drahtes ist an der Oberseite ein vierter Arretierabschnitt **20C** gebildet.

[0033] An der Unterseite des Rückenlehnenrahmens **20** ist an einem linken Endabschnitt des Drahtes außerdem ein fünfter Arretierabschnitt **20D** gebildet und an der Unterseite an einem rechten Endabschnitt des Drahtes ist ein sechster Arretierabschnitt **20E** gebildet. Die Arretierabschnitte **20A** bis **20E**, nämlich der zweite, dritte, vierte, fünfte und sechste Arretierabschnitt, werden jeweils durch einen zweiten, dritten, vierten, fünften und sechsten arretierten Abschnitt (nicht dargestellt) an der Fahrzeugkarosserie arretiert. Dadurch ist der Rückenlehnenrahmen **20** an der Fahrzeugkarosserie befestigt.

Struktur des Sitzkissenrahmens 30

[0034] Wie in **Fig. 6** dargestellt, wird der Sitzkissenrahmen **30** durch Falten eines Drahtes in eine seitlich langgestreckte viereckige Ringform gebildet. Wie in den **Fig. 6** und **Fig. 7** dargestellt, ist an einem hinteren Endabschnitt eines Mittelteils in Links-Rechts-Richtung des Sitzkissenrahmens **30** ein ringförmiger erster arretierter Abschnitt **33** vorgesehen.

[0035] Wie in **Fig. 7** dargestellt, ist der erste arretierte Abschnitt **33** zusammengesetzt aus einem ersten Drahtabschnitt **33A** an der Rückseite des Sitzkissenrahmens **30**, einem Paar aus einem linken und einem rechten zweiten Drahtabschnitt **33B**, die rechtwinklig zu dem ersten Drahtabschnitt **33A** angeschweißt und befestigt sind, einem Paar aus einem linken und einem rechten dritten Drahtabschnitt **33C**, die von Endabschnitten der zweiten Drahtabschnitte **33B** an der Sitzrückseite zu einem oberen hinteren Abschnitt ansteigen und einem vierten Drahtabschnitt **33D**, der obere Endabschnitte der dritten Drahtabschnitte **33C** verbindet.

[0036] Wie in den **Fig. 6** und **Fig. 7** dargestellt, ist an der Vorderseite des Sitzkissenrahmens **30** an einem linken Endabschnitt des Drahtes ein U-förmiger, nach unten abstehender siebter Arretierabschnitt **35A** ausgebildet und an einem rechten Endabschnitt des Drahtes ist an der Vorderseite ein U-förmiger, nach unten abstehender achter Arretierabschnitt **35B** ausgebildet. Sowohl der siebte Arretierabschnitt **35A**, als auch der achte Arretierabschnitt **35B** ist aus Draht gebildet. Der siebte Arretierabschnitt **35A** und der achte Arretierabschnitt **35B** werden von oben eingesetzt und durch einen Haken **36** aus Kunstharz (siehe **Fig. 8**), der fahrzeugkarosserie-seitig angebracht ist, arretiert.

[0037] Der erste Arretierabschnitt **23** des Rückenlehnenrahmens **20** wird durch den vierten Drahtabschnitt **33D** des ersten arretierten Abschnitts **33** des Sitzkissenrahmens **30** arretiert.

[0038] Gemäß der Ausgestaltung der vorliegenden Erfindung kann die Position der Halterung **22** durch

Befestigung der Halterung **22** an dem unteren Endabschnitt des Stützglieds **21** zuverlässig fixiert werden, da die Festigkeit des Paares aus einem linken und einem rechten Stützglied **21**, welche die Armlehne **4** abstützen, gewährleistet ist. Ein Befestigungszustand der Halterung **22** an dem Stützglied **21** kann stabilisiert werden. Da die Halterung **22** nicht direkt an der Fahrzeugkarosserie befestigt ist, wird die Halterung **22** außerdem nicht leicht durch eine fahrzeugkarosserie-seitige Maßabweichung beeinflusst und die Position der Halterung **22** kann zuverlässiger fixiert werden. Infolgedessen kann die Lagegenauigkeit des an der Halterung **22** ausgebildeten ersten Arretierabschnitts **23** verbessert werden.

[0039] Da die Halterung **22** plattenförmig ausgestaltet ist, kann außerdem eine Verformung der Halterung **22** verhindert werden. Die Drähte sind nicht wie bei der herkömmlichen Struktur miteinander arretiert, jedoch sind der erste Arretierabschnitt **23** und der erste arretierte Abschnitt **33** miteinander arretiert und folglich kann eine Verformung des ersten Arretierabschnitts **23** verhindert werden.

[0040] Dadurch kann der erste arretierte Abschnitt **33** des von dem ersten Arretierabschnitt **23** arretierten Sitzpolsters **3** durch die Halterung **22** fest abgestützt werden und die Positionen des Sitzpolsters **3** und der Rückenlehne **2** können genau beibehalten werden.

[0041] Da der erste Arretierabschnitt **23** durch Einschneiden und Hochbiegen eines Abschnitts des Mittelteils in Links-Rechts-Richtung des unteren Endabschnitts der Halterung **22** ausgebildet ist, kann im Vergleich zu einer Struktur, bei welcher der erste Arretierabschnitt **23** aus einem von der Halterung **22** verschiedenen Bauteil gebildet ist, die Bauteilanzahl verringert werden. Beim Montageprozess muss zum Zusammenbau lediglich der erste Arretierabschnitt **23** an dem ersten arretierten Abschnitt **33** festgehakt werden und auf diese Weise sind die Rückenlehne **2** und das Sitzpolster **3** einfach zu montieren und die Montageeigenschaften können verbessert werden.

[0042] Der in Breitenrichtung mittlere Teil der Rückenlehne **2** (Mittelteil in Links-Rechts-Richtung), an dem die Armlehne **4** vorgesehen ist, ist leicht deformierbar, da jedoch die Halterung **22** an der Fahrzeugkarosserie befestigt ist, wird eine Verformung der Halterung **22** verhindert und eine Positionsverschiebung der Halterung **22** kann verhindert werden. Dadurch, dass der an der Halterung **22** vorgesehene erste Arretierabschnitt **23** durch den an der Seite des Sitzpolsters **3** vorgesehenen ersten arretierten Abschnitt **33** arretiert wird, können die Positionen des Sitzpolsters **3** und der Rückenlehne **2** genauer beibehalten werden.

[0043] Da der Befestigungsabschnitt **24** sowohl an der rechten als auch an der linken Seite des ersten Arretierabschnitts **23** am unteren Endabschnitt der Halterung **22** vorgesehen ist, kann eine Verformung der Halterung **22** um den Arretierabschnitt **23** herum zuverlässiger verhindert werden und die Lagegenauigkeit des an der Halterung **22** vorgesehenen ersten Arretierabschnitts **23** kann weiter verbessert werden.

Weitere Ausführungsform

[0044] Eine Rückfläche eines hinteren Endabschnitts **3K** des Sitzpolsters **3** (siehe **Fig. 2**) kann dazu ausgelegt sein, mit dem flächigen Abschnitt **25** in Kontakt gebracht zu werden.

[0045] In dieser Ausgestaltung kann die folgende Wirkung erzielt werden. Selbst dann, wenn das Sitzpolster **3** in einem Zustand, in welchem der erste Arretierabschnitt **23** durch den ersten arretierten Abschnitt **33** arretiert ist, nach rechts oder links geneigt wird, wird der an der Halterung **22** vorhandene flächige Abschnitt **25** mit der Rückfläche des hinteren Endabschnitts **3K** des Sitzpolsters **3** in Kontakt gebracht und unterdrückt die Bewegung des Sitzpolsters **3**. Folglich kann eine Verformung des ersten Arretierabschnitts **23** oder des ersten arretierten Abschnitts **33** verhindert werden.

Bezugszeichenliste

2	Rückenlehne
2M	Sitzflächenabschnitt der Rückenlehne
3	Sitzpolster
3K	Hinterer Endabschnitt des Sitzpolsters
4	Armlehne
20	Rückenlehnenrahmen
21	Stützglied
22	Halterung
23	Arretierabschnitt (erster Arretierabschnitt)
24	Befestigungsabschnitt
25	Flächiger Abschnitt
30	Sitzkissenrahmen
33	Arretierter Abschnitt (erster arretierter Abschnitt)

Patentansprüche

1. Ein Fahrzeugsitz versehen mit einem Sitzpolster (3) und einer Rückenlehne (2), die an einem Fahrzeugkarosserieboden zu befestigen sind, sowie mit einem Arretierabschnitt (23) an einem unteren Endabschnitt eines Rückenlehnenrahmens (20), wo-

bei der Arretierabschnitt durch einen arretierten Abschnitt (33), der an einem hinteren Endabschnitt eines Sitzkissenrahmens (30) vorgesehen ist, arretiert wird, **dadurch gekennzeichnet**, dass an der Rückenlehne (2) eine Armlehne (4) vorgesehen ist, die Armlehne (4) umklappbar ausgeführt ist und zwischen einem Gebrauchszustand und einem stehenden und umgeklappten Zustand umstellbar ist, entlang einer Vertikalrichtung des Rückenlehnenrahmens (20) ein Stützglied (21) vorgesehen ist, das die Armlehne (4) in dem stehenden und eingeklappten Zustand abstützt, eine plattenförmige Halterung (22) mit einer in Sitzlängsrichtung ausgerichteten Plattenfläche an einem unteren Endabschnitt des Stützglieds (21) befestigt ist und der Arretierabschnitt (23) an der Halterung (22) plattenförmig ausgebildet ist.

2. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1, wobei der Arretierabschnitt (23) durch Einschneiden und Hochbiegen eines Abschnitts der Halterung (22) hakenförmig ausgebildet ist und der arretierte Abschnitt (33) ringförmig ausgebildet ist.

3. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1 oder 2, wobei an der Halterung (22) ein flächiger Abschnitt (25) vorgesehen ist, der an den Arretierabschnitt (23) angrenzt und mit dem eine Rückfläche eines hinteren Endabschnitts des Sitzpolsters (3) in Kontakt gebracht wird.

4. Fahrzeugsitz nach einem der Ansprüche 1 bis 3, wobei die Halterung (22) mit einem Befestigungsabschnitt (24) zur Befestigung an der Fahrzeugkarosserie ausgestattet ist.

5. Fahrzeugsitz nach Anspruch 4, wobei ein oberer Teil der Halterung (22) an einem unteren Endabschnitt des Stützglieds (21) befestigt ist, ein unterer Endabschnitt der Halterung (22) weiter nach unten abragt, als ein unteres Ende eines Sitzflächenabschnitts (2M) der Rückenlehne (2), der Arretierabschnitt (23) an dem unteren Endabschnitt der Halterung (22) vorgesehen ist, und der Befestigungsabschnitt (24) sowohl an der rechten, als auch an der linken Seite des Arretierabschnitts (23) des unteren Endabschnitts der Halterung (22) vorgesehen ist.

Es folgen 5 Seiten Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

FIG.1

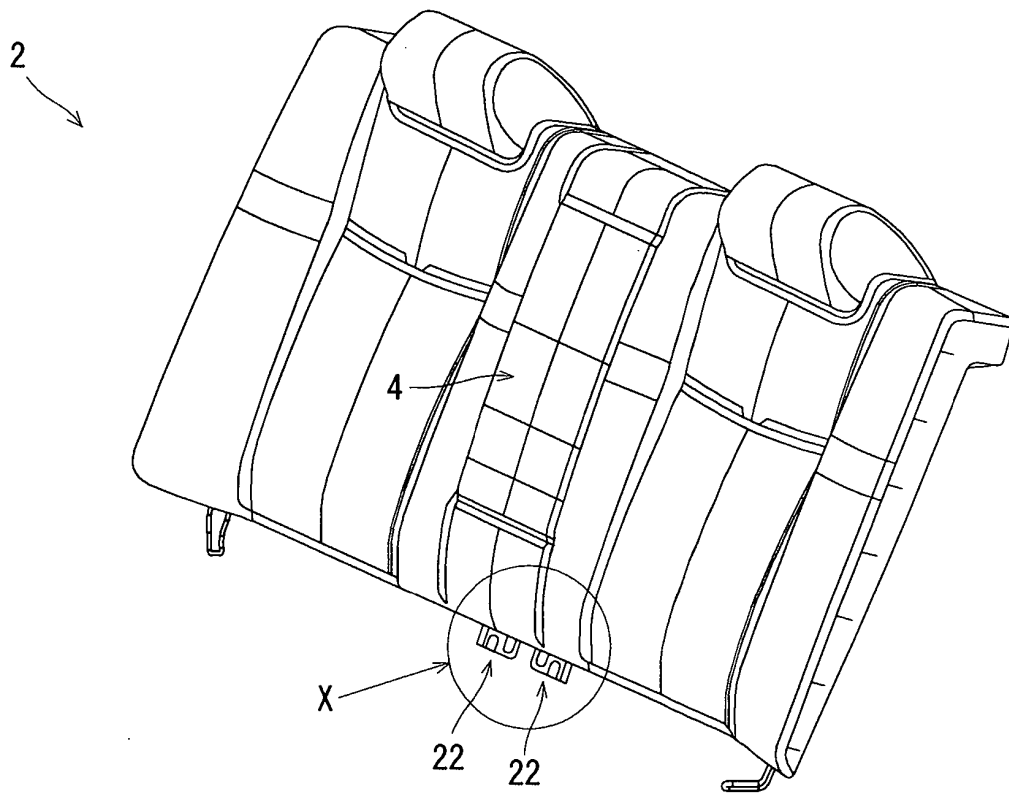


FIG.2

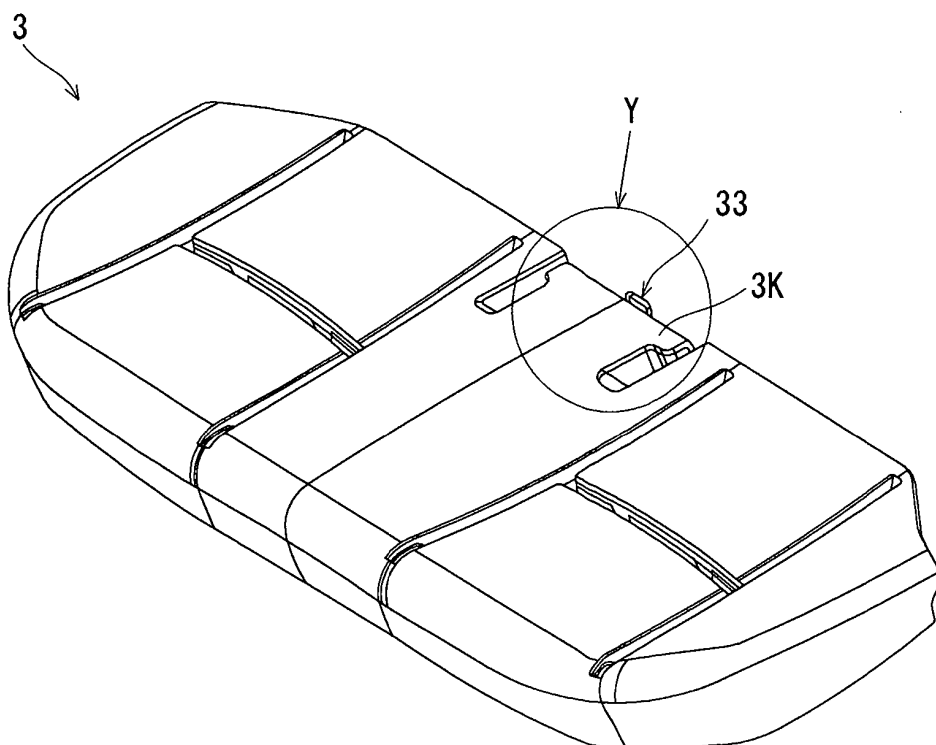


FIG.3

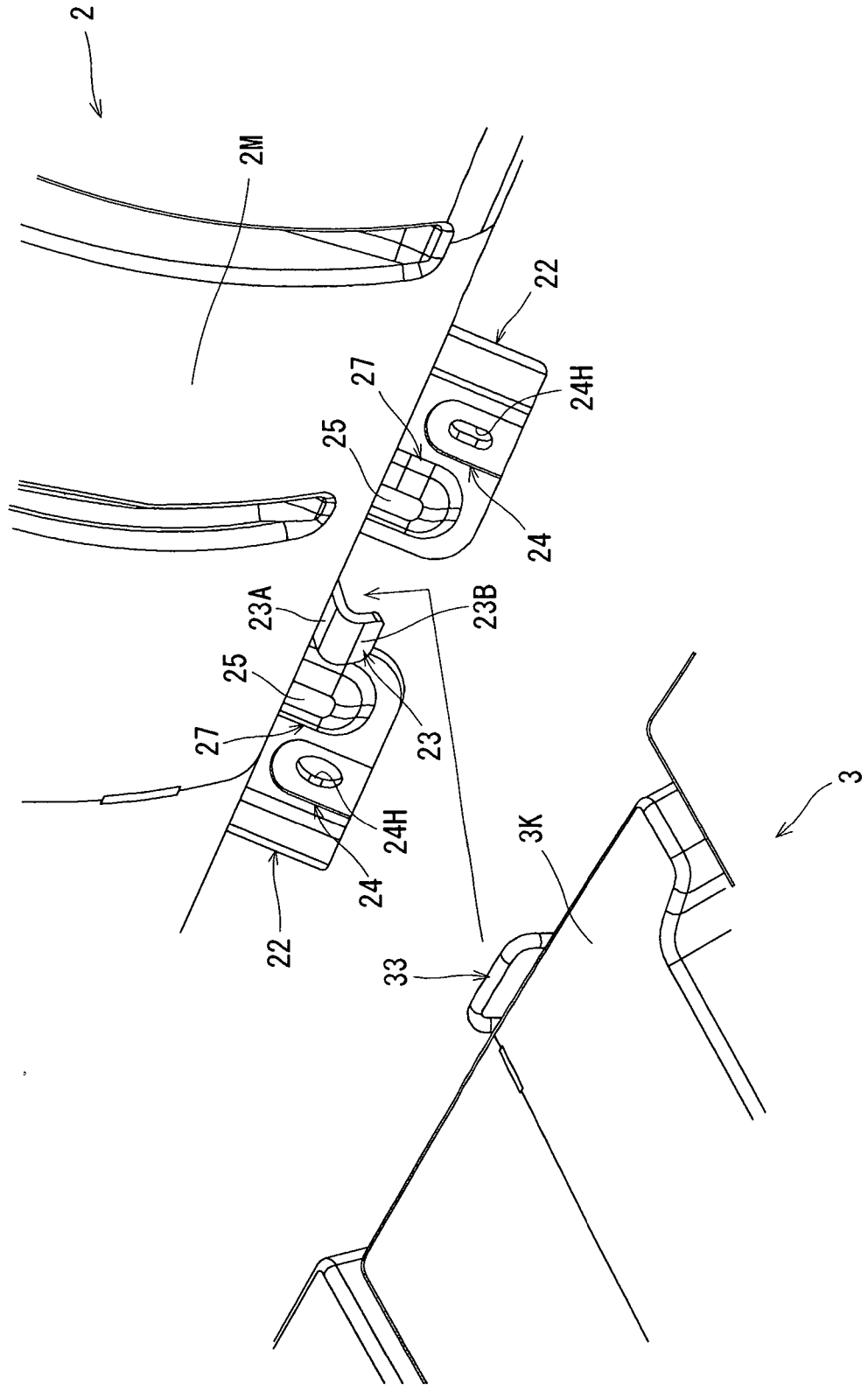


FIG.4

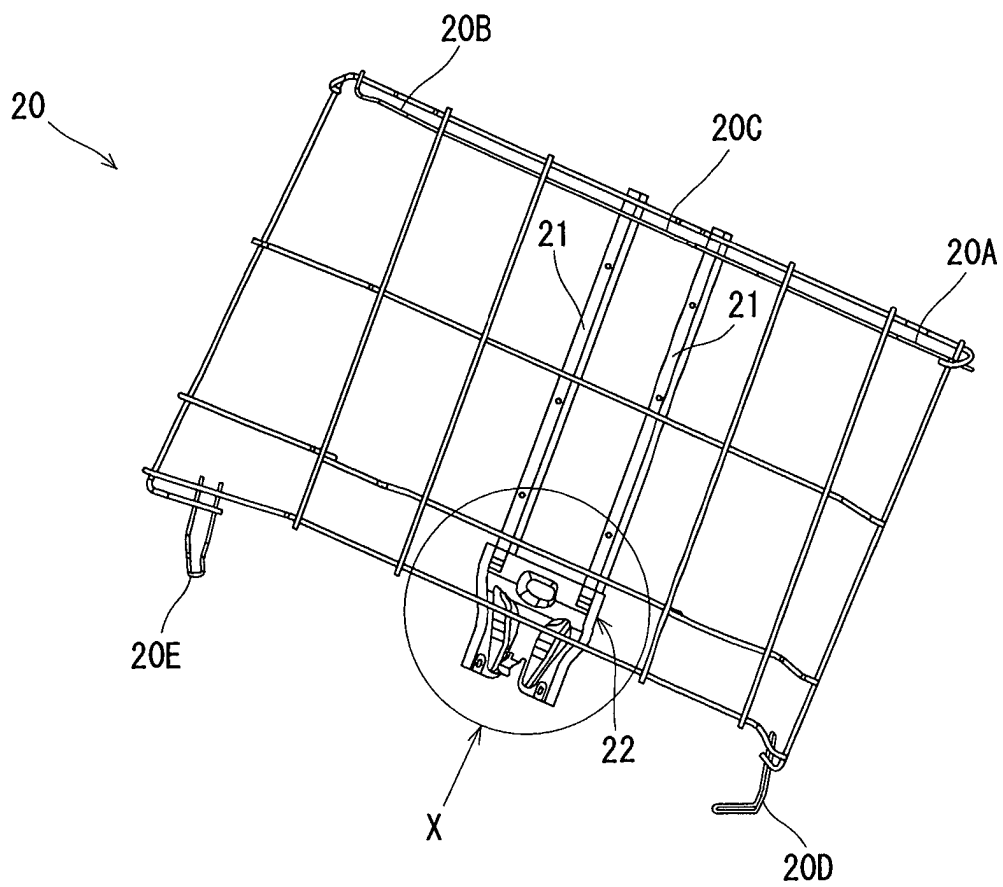


FIG.5

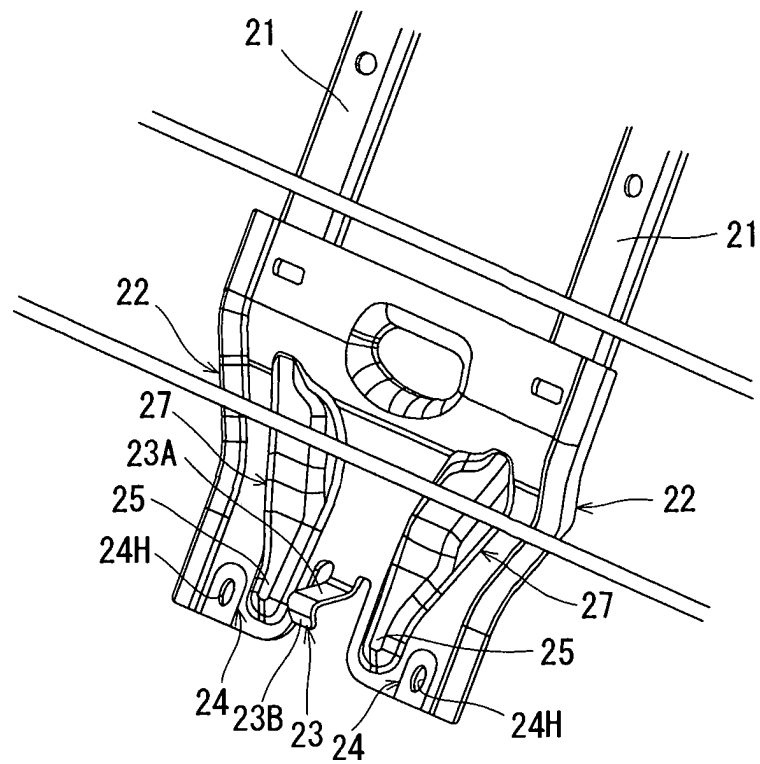


FIG.6

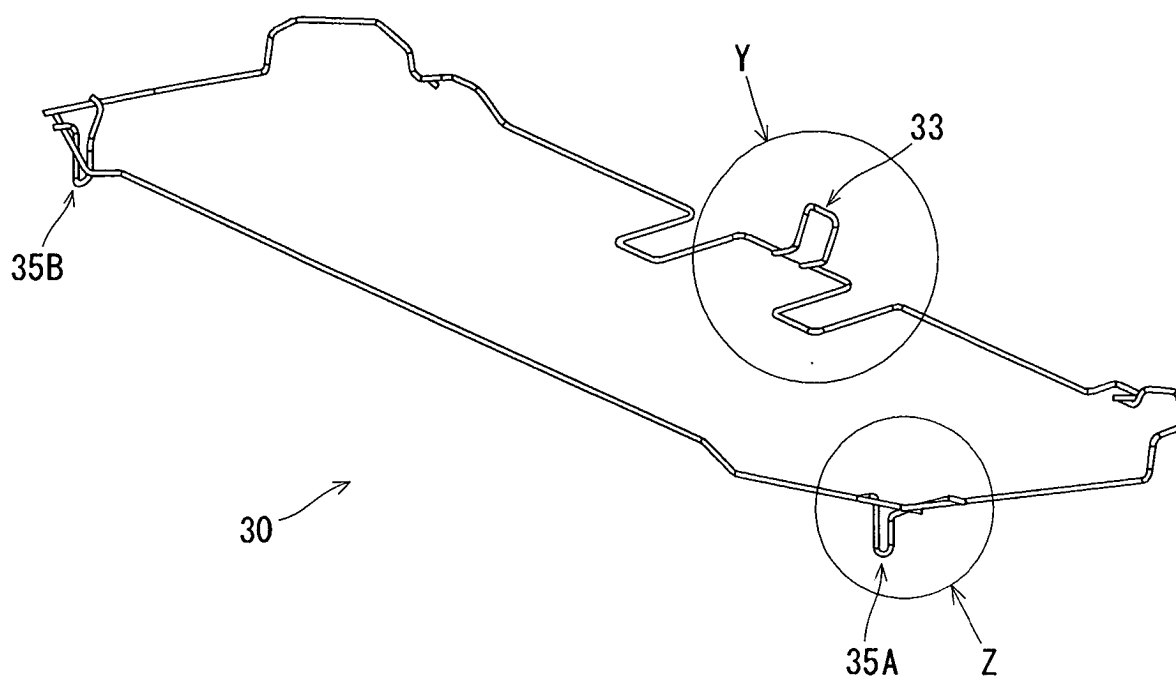


FIG.7

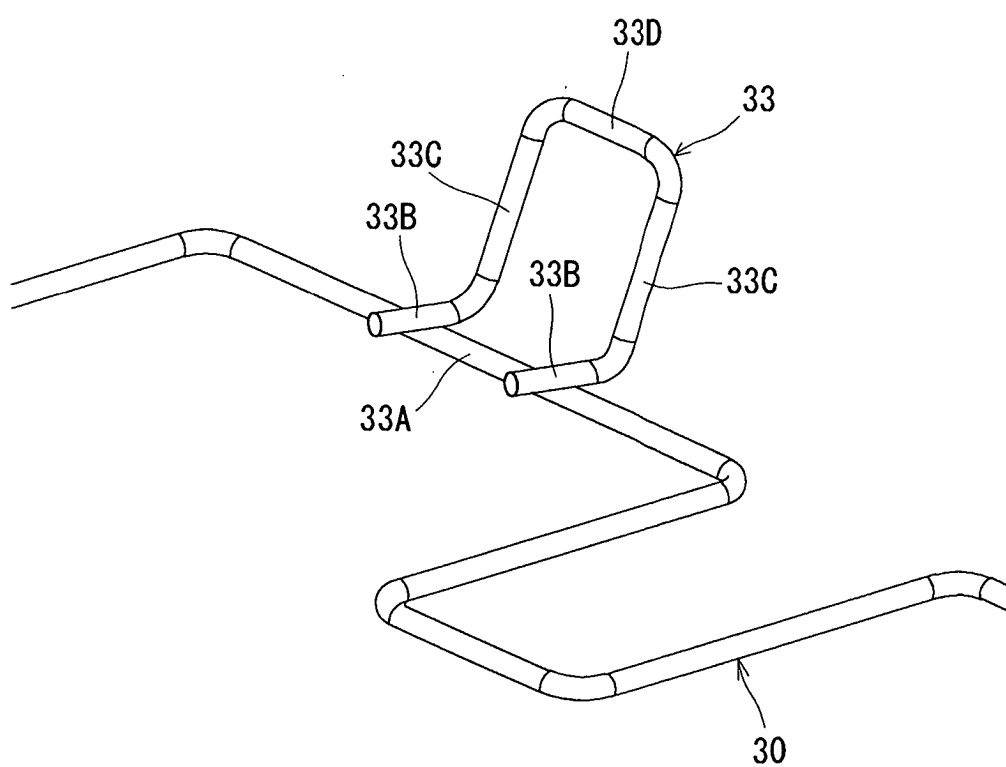


FIG.8

