



(19)
 Bundesrepublik Deutschland
 Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 10 2008 017 709 A1** 2009.10.15

(12)

Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2008 017 709.1**

(22) Anmeldetag: **08.04.2008**

(43) Offenlegungstag: **15.10.2009**

(51) Int Cl.⁸: **B60N 2/46** (2006.01)

(71) Anmelder:

**GM Global Technology Operations, Inc., Detroit,
 Mich., US**

(74) Vertreter:

**Strauß, P., Dipl.-Phys.Univ. MA, Pat.-Anw., 65193
 Wiesbaden**

(72) Erfinder:

Maier, Jürgen, 67808 Weitersweiler, DE

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
 zu ziehende Druckschriften:

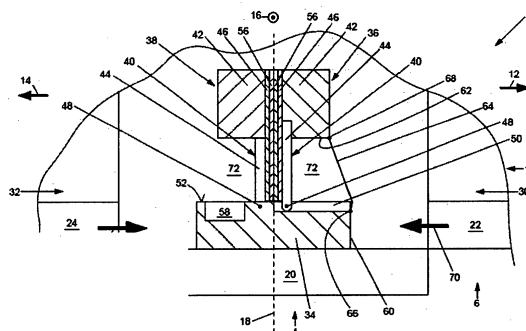
DE	198 12 137	A1
DE	103 57 630	A1
DE	31 47 656	A1
US	57 88 324	A
DE	10 2006 028453	A1
DE	10 2004 062942	A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Rechercheantrag gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 PatG ist gestellt.

(54) Bezeichnung: **Kraftfahrzeugsitz mit einer Flügellehne mit Abdeckplatte und Sitzanordnung mit einem solchen Kraftfahrzeugsitz**

(57) Zusammenfassung: Die vorliegende Erfindung betrifft einen Kraftfahrzeugsitz (4) mit einer Rücklehne (28), die von einer im Wesentlichen aufrechten Gebrauchslage in eine im Wesentlichen horizontale Nichtgebrauchslage verschwenkt werden kann und mindestens eine Flügellehne (36, 38) aufweist, die ein Tragteil (40) und ein an dem Tragteil (40) befestigtes Polsterteil (42) umfasst. Das Tragteil (40) ist derart an einem mittleren Rückenlehnteil (34) angelenkt, dass die Flügellehne (36, 38) in der Nichtgebrauchslage der Rückenlehne (28) von einer unteren Armlehnenichtgebrauchsstellung um eine sich in Sitzrichtung (16) erstreckende Schwenkachse (48) in eine obere Armlehnengebrauchsstellung zur Ausbildung einer Armlehne verschwenkt werden kann. In der Armlehnengebrauchsstellung ist das Polsterteil (42) unter Ausbildung eines Zwischenraums (72) zwischen dem Polsterteil (42) und dem mittleren Rückenlehnteil (34) oberhalb des mittleren Rückenlehnteils (34) angeordnet. Erfindungsgemäß weist das Tragteil (40) eine Abdeckplatte (46) auf, die den Zwischenraum (72) in einer Querrichtung (12, 14) abdeckt. Die vorliegende Erfindung betrifft ferner eine Sitzanordnung (2) mit einem solchen Kraftfahrzeugsitz (4).



Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft einen Kraftfahrzeugsitz mit einer Rückenlehne, die von einer im Wesentlichen aufrechten Gebrauchsposition in eine im Wesentlichen horizontale Nichtgebrauchsposition schwenkbar ist und mindestens eine Flügellehne aufweist, die ein Tragteil und ein daran befestigtes Polsterteil umfasst, wobei das Tragteil derart an einem mittleren Rückenlehnenteil angelenkt ist, dass die Flügellehne in der Nichtgebrauchsposition der Rückenlehne von einer unteren Armlehnennichtgebrauchsstellung um eine sich in Sitzrichtung erstreckende Schwenkachse in eine obere Armlehnengebrauchsstellung zur Ausbildung einer Armlehne verschwenkt werden kann, in der das Polsterteil unter Ausbildung eines Zwischenraums zwischen dem Polsterteil und dem mittleren Rückenlehnenteil oberhalb des mittleren Rückenlehnenteils angeordnet ist. Die vorliegende Erfindung betrifft ferner eine Sitzanordnung mit einem solchen Kraftfahrzeugsitz.

[0002] Aus dem Stand der Technik sind Kraftfahrzeugsitze mit einer Rückenlehne bekannt, wobei die Rückenlehne von einer Gebrauchsposition nach vorne in eine Nichtgebrauchsposition verschwenkt werden kann. Die in die Nichtgebrauchsposition verschwenkte Rückenlehne bzw. Teile davon können anschließend als Armlehne für einen benachbarten Kraftfahrzeugsitz verwendet werden.

[0003] So beschreibt die EP 0 943 482 B1 einen Kraftfahrzeugsitz innerhalb einer Sitzanordnung, der eine nach vorne klappbare Rückenlehne aufweist. Die Rückenlehne weist wiederum seitlich an einem mittleren Rückenlehnenteil angeordnete Flügellehnen auf. Die bekannten Flügellehnen umfassen ein Tragteil in Form von mehreren Schwenkarmen sowie ein an dem Tragteil befestigtes Polsterteil. Das Tragteil in Form der Schwenkarme ist derart an dem mittleren Rückenlehnenteil angelenkt, dass die jeweilige Flügellehne von einer unteren Armlehnennichtgebrauchsstellung um eine sich in Sitzrichtung erstreckende Schwenkachse in eine obere Armlehnengebrauchsstellung verschwenkt werden, wenn sich die Rückenlehne in der Nichtgebrauchsposition befindet. In der oberen Armlehnengebrauchsstellung ist das Polsterteil oberhalb des mittleren Rückenlehnenteils angeordnet, so dass ein Zwischenraum zwischen dem Polsterteil und dem mittleren Rückenlehnenteil ausgebildet ist.

[0004] Der bekannte Kraftfahrzeugsitz hat sich bewährt, ist jedoch insofern von Nachteil, als dass eine erhöhte Verletzungsgefahr für den Fahrzeuginsassen insbesondere beim Zurückschwenken der Flügellehnen von der Armlehnengebrauchsstellung in die Armlehnennichtgebrauchsstellung besteht. Darüber hinaus ist der bekannte Mechanismus für die Verstellung der Flügellehnen nicht derart flexibel ver-

wendbar bzw. einsetzbar, wie dies wünschenswert wäre, um eine besonders flexible Anpassung des Kraftfahrzeugsitzes bzw. des Fahrzeuginnenraums an die jeweilige Nutzung durch den Fahrzeuginsassen zu ermöglichen.

[0005] Es ist daher eine Aufgabe der vorliegenden Erfindung, einen Kraftfahrzeugsitz der gattungsgemäßen Art zu schaffen, von dem eine geringe Verletzungsgefahr für den Fahrzeuginsassen ausgeht und der eine besonders flexible Nutzung durch den Fahrzeuginsassen ermöglicht. Der vorliegenden Erfindung liegt ferner die Aufgabe zugrunde, eine Sitzanordnung mit den vorstehend genannten Vorteilen zu schaffen.

[0006] Diese Aufgabe wird durch die in den Patentansprüchen 1 bzw. 16 angegebenen Merkmale gelöst. Vorteilhafte Ausführungsformen der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche.

[0007] Der erfindungsgemäße Kraftfahrzeugsitz weist eine Rückenlehne auf, die von einer im Wesentlichen aufrechten Gebrauchsposition in eine im Wesentlichen horizontale Nichtgebrauchsposition geschwenkt werden kann. Die Rückenlehne weist ferner mindestens eine Flügellehne auf, die sich aus einem vorzugsweise starren Tragteil und einem an dem Tragteil befestigten Polsterteil zusammensetzt. Das Tragteil ist derart an einem mittleren Rückenlehnenteil angelenkt, wie beispielsweise an dessen Rückseite, dass die Flügellehne in der Nichtgebrauchsposition der Rückenlehne von einer unteren Armlehnennichtgebrauchsstellung um eine sich in Sitzrichtung erstreckende Schwenkachse in eine obere Armlehnengebrauchsstellung zur Ausbildung einer Armlehne verschwenkt werden kann. So kann die Flügellehne in der oberen Armlehnengebrauchsstellung beispielsweise die Armlehne für einen benachbarten Kraftfahrzeugsitz innerhalb derselben Sitzreihe ausbilden. In der oberen Armlehnengebrauchsstellung ist das Polsterteil der Flügellehne oberhalb des mittleren Rückenlehnenteils angeordnet, wobei zwischen dem Polsterteil und dem mittleren Rückenlehnenteil ein Zwischenraum ausgebildet ist. Erfindungsgemäß weist das Tragteil eine Abdeckplatte auf, die den Zwischenraum in einer Querrichtung abdeckt, d. h. der Zwischenraum wird in dieser Querrichtung durch die Abdeckplatte des Tragteils gänzlich oder zum Teil verschlossen bzw. begrenzt. So könnte die Abdeckplatte beispielsweise das Tragteil vollständig ausbilden, jedoch ist es ebenso möglich, dass die Abdeckplatte lediglich einen Teil des Tragteils bildet.

[0008] Die Abdeckplatte an dem Tragteil hat den Vorteil, dass der Fahrzeuginsasse mit seinen Fingern nicht so leicht in den Zwischenraum zwischen dem Polsterteil und dem mittleren Rückenlehnenteil gelangen kann, wenn die Flügellehne von der oberen

Armlehnegebrauchsstellung wieder zurück in die untere Armlehnenichtgebrauchsstellung verschwenkt wird. Auf diese Weise ist die Verletzungsgefahr bei dem erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitz wesentlich geringer als bei dem aus der EP 0 943 482 B1 bekannten Kraftfahrzeugsitz, bei dem ein Einklemmen der Finger des Fahrzeuginsassen zwischen den Schwenkarmen des Trageils und dem mittleren Rückenlehnenenteil besonders einfach auftreten kann, wenn der Fahrzeuginsasse einen der Schwenkarme ergreift, um die Flügellehne zu betätigen. Darüber hinaus wird durch die Abdeckplatte an dem Trageil der Flügellehne ein Zwischenraum zwischen dem Polsterteil und dem mittleren Rückenlehnenenteil geschaffen, der besonders sicher als Stauraum für Ladegut verwendet werden kann, zumal das Ladegut nicht in Querrichtung herausfallen bzw. herausrutschen kann. Somit ist eine besonders flexible Nutzung des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes auch zur Aufnahme von Ladegut gewährleistet.

[0009] Um eine Verletzungsgefahr für den Fahrzeuginsassen weitgehend auszuschließen und eine besonders sichere Aufnahme des Ladeguts innerhalb des Zwischenraums zu gewährleisten, erstreckt sich die Abdeckplatte in einer bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes über die gesamte Länge und/oder Höhe des Zwischenraums.

[0010] In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes deckt die Abdeckplatte des Trageils in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne eine Rückseite des mittleren Rückenlehnenenteils gänzlich oder zum Teil ab. Auf diese Weise kann die Abdeckplatte dem Schutz der Rückseite des mittleren Rückenlehnenenteils dienen, wenn sich die Flügellehne in der Armlehnenichtgebrauchsstellung befindet. Auf diese Weise kann die Abdeckplatte somit eine weitere Funktion übernehmen. Vorzugsweise erstreckt sich die Abdeckplatte des Trageils in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne parallel zu der Rückseite des mittleren Rückenlehnenenteils.

[0011] Um einen besonderen kompakten Aufbau zu erzielen, ist die Abdeckplatte in einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne flächig an der Rückseite des mittleren Rückenlehnenenteils abgestützt. Auch wird hierdurch weitgehend verhindert, dass Schmutz oder Gegenstände zwischen die Abdeckplatte und die Rückseite des mittleren Rückenlehnenenteils gelangen können, wenn sich die Flügellehne in der Armlehnenichtgebrauchsstellung befindet.

[0012] In einer besonders bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes sind in der Rückseite des mittleren Rückenleh-

nenteils Aufnahmevertiefungen vorgesehen, die in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne durch die Abdeckplatte verdeckt und in der Armlehnegebrauchsstellung der Flügellehne zugänglich sind. So können in der Armlehnegebrauchsstellung der Flügellehne Gegenstände wie beispielsweise Mobiltelefone, MP3-Player, Stifte, o. ä., in die Aufnahmevertiefungen eingebracht werden, um diese sicher zu verstauen. Wird die Flügellehne anschließend wieder in die Armlehnenichtgebrauchsstellung verschwenkt, so sind die Aufnahmevertiefungen mit den darin befindlichen Gegenständen derart verdeckt, dass die Gegenstände sicher und unverlierbar verstaut sind. Bei Bedarf kann die Flügellehne wieder in die Armlehnegebrauchsstellung verschwenkt werden, um erneut auf die Gegenstände zugreifen zu können.

[0013] In einer vorteilhaften Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes ist die Abdeckplatte des Trageils sowohl in der Armlehnenichtgebrauchsstellung als auch in der Armlehnegebrauchsstellung der Flügellehne flächig an einer Rückseite des Polsterteils angeordnet. Hierdurch schützt die Abdeckplatte ferner die Rückseite des Polsterteils, so dass Beschädigungen des Polsterteils insbesondere in der Armlehnenichtgebrauchsstellung verhindert werden.

[0014] Damit die Abdeckplatte des Trageils einerseits die Rückseiten des mittleren Rückenlehnenenteils und des Polsterteils schützen und den Zwischenraum begrenzen kann, aber andererseits kein Verletzungsrisiko für den Fahrzeuginsassen darstellt, ist die dem Zwischenraum abgewandte Seite der Abdeckplatte in einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes mit einer weichen Deckschicht, vorzugsweise einem Teppich versehen. Somit ist die Verletzungsgefahr gering, selbst wenn der Fahrzeuginsasse gegen die dem Zwischenraum abgewandte Seite der Abdeckplatte stößt.

[0015] Um einerseits ein geringes Gewicht des Trageils und andererseits eine hohe Stabilität desselben zu erzielen, weist das Trageil in einer weiteren besonders bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes mindestens einen Schwenkarm auf, der an dem mittleren Rückenlehnenenteil um die sich in Sitzrichtung erstreckende Schwenkachse verschwenkbar angelenkt ist, wobei die Abdeckplatte den Schwenkarm in der Armlehnegebrauchsstellung der Flügellehne in der Querrichtung abdeckt. Bei dieser Ausführungsform wird somit nicht die Abdeckplatte allein als Trageil eingesetzt, vielmehr dient der mindestens eine Schwenkarm der sicheren Abstützung und Führung der Flügellehne, während die Abdeckplatte in diesem Fall besonders dünn und somit leichtgewichtig ausgebildet sein kann.

[0016] Um einen besonders kompakten Aufbau zu erreichen, ist in einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes in der Rückseite des mittleren Rückenlehnteils eine langgestreckte Vertiefung vorgesehen, in der der Schwenkarm in der Armlehnnichtgebrauchsstellung der Flügellehne einliegt. Dabei ist der Schwenkarm vorzugsweise bündig mit der oder tiefer als die Rückseite des mittleren Rückenlehnteils angeordnet.

[0017] Um die von dem Kraftfahrzeugsitz ausgehende Verletzungsgefahr weiter zu reduzieren und einen Zwischenraum zwischen dem Polsterteil und dem mittleren Rückenlehnteil zu schaffen, der eine besonders sichere Aufnahme von Ladegut gewährleistet, ist in einer weiteren besonders bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes ferner ein Flächengebilde vorgesehen, das einerseits an dem Polsterteil und andererseits an dem mittleren Rückenlehnteil angeordnet ist und den Zwischenraum in der entgegengesetzten Querrichtung abdeckt. Bei einem solchen Flächengebilde könnte es sich beispielsweise um eine Stoffbahn handeln. Dank des Flächengebildes kann der Fahrzeuginsasse nun nicht mehr so leicht bzw. gar nicht mehr seitlich in den Zwischenraum eingreifen, wodurch die Verletzungsgefahr minimiert ist. Darüber hinaus kann das Ladegut innerhalb des Zwischenraums nicht mehr in eine der beiden Querrichtungen seitlich aus dem Zwischenraum herausfallen bzw. rutschen.

[0018] Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes ist das Flächengebilde flexibel und/oder faltbar ausgebildet. Auf diese Weise ist ein besonders einfaches Verstauen des Flächengebildes möglich, wenn sich die Flügellehne in der Armlehnnichtgebrauchsstellung befindet. Vorzugsweise ist das Flächengebilde elastisch ausgebildet. So kann es sich bei dem Flächengebilde beispielsweise um eine elastische Stoffbahn handeln. Darüber hinaus wäre es von Vorteil, wenn das Flächengebilde lösbar an dem Polsterteil und/oder dem mittleren Rückenlehnteil angeordnet wäre, so dass der Fahrzeuginsasse entscheiden kann, ob er das Flächengebilde zur Ausbildung des Zwischenraums als Stauraum nutzt oder nicht.

[0019] Um das Flächengebilde in der Armlehnnichtgebrauchsstellung sicher und einfach verstauen zu können, ist das Flächengebilde in einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes in der Armlehnnichtgebrauchsstellung der Flügellehne zwischen den einander zugewandten Querseiten des mittleren Rückenlehnteils und des Polsterteils angeordnet.

[0020] Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes ist der Zwischenraum rohrförmig mit einer in Sitzrichtung nach vorne und/oder einer entgegen der Sitzrichtung nach hinten weisenden Öffnung ausgebildet.

[0021] In einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes ist die Abdeckplatte in der Armlehnnichtgebrauchsstellung der Flügellehne parallel und in der Armlehnnichtgebrauchsstellung der Flügellehne rechtwinklig zu der Rückseite des mittleren Rückenlehnteils angeordnet.

[0022] In einer weiteren besonders bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes weist der Kraftfahrzeugsitz zwei, jeweils in einer Querrichtung an dem mittleren Rückenlehnteil angeordnete Flügellehnen der genannten Art auf. So kann der Kraftfahrzeugsitz sowohl zur Ausbildung einer Armlehne für einen in der einen Querrichtung neben dem Kraftfahrzeugsitz angeordneten weiteren Kraftfahrzeugsitz als auch für die Ausbildung einer Armlehne für einen in der entgegengesetzten Querrichtung neben dem Kraftfahrzeugsitz angeordneten weiteren Kraftfahrzeugsitz herangezogen werden.

[0023] Die erfindungsgemäße Sitzanordnung weist einen ersten Kraftfahrzeugsitz der zuvor genannten Art auf. Es ist ferner ein zweiter Kraftfahrzeugsitz vorgesehen, wobei der erste und zweite Kraftfahrzeugsitz in einer Sitzreihe nebeneinander angeordnet sind. Eine Flügellehne des ersten Kraftfahrzeugsitzes ist auf der dem zweiten Kraftfahrzeugsitz zugewandten Seite des ersten Kraftfahrzeugsitzes angeordnet und kann somit zur Ausbildung einer Armlehne für den zweiten Kraftfahrzeugsitz herangezogen werden. In einer bevorzugten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Sitzanordnung ist ferner ein dritter Kraftfahrzeugsitz in der Sitzreihe vorgesehen, wobei der erste Kraftfahrzeugsitz zwischen dem zweiten und dritten Kraftfahrzeugsitz in der Sitzreihe angeordnet ist. So kann die eine Flügellehne zur Ausbildung einer Armlehne für den zweiten Kraftfahrzeugsitz und die andere Flügellehne zur Ausbildung einer Armlehne für den dritten Kraftfahrzeugsitz herangezogen werden.

[0024] Die Erfindung wird im Folgenden anhand einer beispielhaften Ausführungsform unter Bezugnahme auf die beigefügten Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

[0025] [Fig. 1](#) eine schematische Vorderansicht der erfindungsgemäßen Sitzanordnung mit dem erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitz mit der Rückenlehne in der Gebrauchsposition,

[0026] [Fig. 2](#) die Sitzanordnung von [Fig. 1](#) mit der

Rückenlehne in der Nichtgebrauchsposition und

[0027] [Fig. 3](#) die Sitzanordnung von [Fig. 2](#) mit den Flügellehnen in der Armlehnengebrauchsstellung.

[0028] [Fig. 1](#) zeigt eine Vorderansicht der erfindungsgemäßen Sitzanordnung **2**. Die erfindungsgemäße Sitzanordnung **2** umfasst einen mittleren ersten Kraftfahrzeugsitz **4**, einen zweiten Kraftfahrzeugsitz **6** und einen dritten Kraftfahrzeugsitz **8**, die in einer Sitzreihe **10** nebeneinander angeordnet sind. Dabei ist der zweite Kraftfahrzeugsitz **6** in der einen Querrichtung **12** neben dem ersten Kraftfahrzeugsitz **4** angeordnet, während der dritte Kraftfahrzeugsitz **8** in der entgegengesetzten Querrichtung **14** neben dem ersten Kraftfahrzeugsitz **4** angeordnet ist. Die Sitzrichtung **16** ist für alle Kraftfahrzeugsitze **4**, **6**, **8** identisch und entspricht in [Fig. 1](#) der Normalen des Zeichnungsblattes. Darüber hinaus ist die Höhenrichtung **18** der Sitzanordnung **2** bzw. der Kraftfahrzeugsitze **4**, **6**, **8** anhand einer gestrichelten Hochachse in [Fig. 1](#) angedeutet.

[0029] Der erste Kraftfahrzeugsitz **4** stellt eine Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugsitzes dar, während es sich bei den Kraftfahrzeugsitzen **6**, **8** um herkömmliche Kraftfahrzeugsitze handeln kann. Alternativ können jedoch auch der zweite und dritte Kraftfahrzeugsitz **6**, **8** in der Art des ersten Kraftfahrzeugsitzes **4** ausgebildet sein. Alle Kraftfahrzeugsitze **4**, **6**, **8** umfassen jeweils ein Sitzteil **20**, **22**, **24** sowie eine um eine erste Schwenkachse **26** verschwenkbar an dem jeweiligen Sitzteil **20**, **22**, **24** angeordnete Rückenlehne **28**, **30**, **32**. Die Rückenlehnen **28**, **30**, **32** können unabhängig voneinander um die Schwenkachse **26** verschwenkt werden.

[0030] Die Rückenlehne **28** des ersten Kraftfahrzeugsitzes **4** setzt sich im Wesentlichen aus einem mittleren Rückenlehnteil **34** und zwei seitlich daran befestigten Flügellehnen **36**, **38** zusammen. Während die Flügellehne **36** in Querrichtung **12** seitlich an dem mittleren Rückenlehnteil **34** angeordnet und somit dem zweiten Kraftfahrzeugsitz **6** zugewandt ist, ist die Flügellehne **38** in Querrichtung **14** seitlich an dem mittleren Rückenlehnteil **34** angeordnet und somit dem dritten Kraftfahrzeugsitz **8** zugewandt.

[0031] Die Rückenlehne **28** des ersten Kraftfahrzeugsitzes **4** kann mitsamt dem mittleren Rückenlehnteil **34** und den beiden Flügellehnen **36**, **38** von einer im Wesentlichen aufrechten Gebrauchsposition, die in [Fig. 1](#) gezeigt ist, um die erste Schwenkachse **26** in Sitzrichtung **16** nach vorne in eine im Wesentlichen horizontale Nichtgebrauchsposition verschwenkt werden, die in [Fig. 2](#) gezeigt ist. Wie aus [Fig. 2](#) ersichtlich, senkt sich das Sitzteil **20** des ersten Kraftfahrzeugsitzes **4** bei der Schwenkbewegung der Rückenlehne **28** um die Schwenkachse **26** in Höhenrichtung **18** nach unten derart weit ab, dass die Ober-

seite des Sitzteils **20** unterhalb oder auf einer Höhe mit der Unterseite der Sitzteile **22**, **24** des zweiten und dritten Kraftfahrzeugsitzes **6**, **8** angeordnet ist, wobei auf diese Funktion später noch einmal eingegangen wird.

[0032] Aus [Fig. 2](#) ist ferner ersichtlich, dass sich die Flügellehnen **36**, **38** jeweils aus einem Trageil **40** und einem Polsterteil **42** zusammensetzen. Beide Flügellehnen **36**, **38** sind identisch ausgebildet, wobei die linke Hälfte von [Fig. 2](#) einen Querschnitt durch die Rückenlehne **28** zeigt, der in einer anderen Schnittebene vorgenommen wurde als der Querschnitt in der rechten Hälfte von [Fig. 2](#). Auch wurde in der linken Hälfte von [Fig. 2](#) auf ein Flächengebilde verzichtet, wobei auf dieses Merkmal später näher eingegangen werden soll.

[0033] Das Polsterteil **42** ist an dem Trageil **40** befestigt, wobei das Trageil **40** mindestens einen Schwenkarm **44** und eine Abdeckplatte **46** aufweist. Der Schwenkarm **44** des Trageils **40** ist um eine zweite Schwenkachse **48** verschwenkbar an dem mittleren Rückenlehnteil **34** angelenkt. Die zweite Schwenkachse **48** erstreckt sich in der Nichtgebrauchsposition der Rückenlehne **28**, die in [Fig. 2](#) gezeigt ist, in die Sitzrichtung **16**.

[0034] In der in [Fig. 2](#) gezeigten unteren Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehnen **36**, **38** liegen die Schwenkarme **44** jeweils in einer langgestreckten Vertiefung **50** in der Rückseite **52** des mittleren Rückenlehnteils **34** ein, wobei die langgestreckte Vertiefung **50** insbesondere auf der rechten Seite von [Fig. 2](#) zu erkennen ist. Dabei liegt der Schwenkarm **44** derart in der langgestreckten Vertiefung **50** ein, dass dieser bündig mit der Rückseite **52** des mittleren Rückenlehnteils **34** ist. Es wäre jedoch ebenso möglich, dass der Schwenkarm **44** in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne **36**, **38** derart weit in der langgestreckten Vertiefung **50** einliegt, dass dieser tiefer als die Rückseite **52** des mittleren Rückenlehnteils **34** angeordnet ist.

[0035] Die Abdeckplatte **46**, die sowohl an den Schwenkarmen **44** als auch den Polsterteilen **42** befestigt sein kann, deckt in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne **36**, **38** sowohl einen Teil der Rückseite **52** des mittleren Rückenlehnteils **34** als auch die Rückseite **54** des Polsterteils **42** ab. Dabei erstreckt sich die Abdeckplatte **46** parallel zu den Rückseiten **52**, **54** und ist an den genannten Rückseiten **52**, **54** flächig abgestützt. Auf der dem Schwenkarm **44** bzw. dem Polsterteil **42** abgewandten Seite der Abdeckplatte **46** ist eine Deckschicht **56** angeordnet, die weicher als die Abdeckplatte **46** ausgebildet ist. Bei dieser Deckschicht **56** könnte es sich vorzugsweise um einen Teppich handeln.

[0036] In der linken Hälfte von [Fig. 2](#) ist ferner eine Aufnahmevertiefung **58** angedeutet, die in der Rückseite **52** des mittleren Rückenlehnteils **34** vorgesehen ist. Die Aufnahmevertiefung **58** kann der Aufnahme von Gegenständen dienen. In der in [Fig. 2](#) gezeigten Armlehnnichtgebrauchsstellung der Flügellehne **36, 38** ist die Aufnahmevertiefung **58** jedoch durch die Abdeckplatte **46** verdeckt, so dass Gegenstände innerhalb der Aufnahmevertiefung **58** unverlierbar und unzugänglich darin aufgenommen sind.

[0037] Das mittlere Rückenlehnteil **34** weist eine Querseite **60** auf, die in der in [Fig. 2](#) gezeigten Armlehnnichtgebrauchsstellung der Flügellehne **36, 38** einer Querseite **62** des Polsterteils **42** zugewandt ist. Zwischen den Querseiten **60, 62** ist ein flexibles und/oder faltbares, vorzugsweise elastisch ausgebildetes Flächengebilde **64** angeordnet. Bei diesem Flächengebilde **64** kann es sich beispielsweise um eine elastische Stoffbahn handeln. Auf der linken Seite von [Fig. 2](#) wurde auf ein solches Flächengebilde verzichtet, wobei auch hier grundsätzlich ein solches Flächengebilde vorgesehen sein könnte. Das Flächengebilde **64** ist mit einem Rand an einer Befestigungsstelle **66** an dem mittleren Rückenlehnteil **34** und mit dem gegenüberliegenden Rand an einer Befestigungsstelle **68** an dem Polsterteil **42** befestigt.

[0038] Wie bereits zuvor erwähnt, befinden sich die Flügellehnen **36, 38** in [Fig. 2](#) in der unteren Armlehnnichtgebrauchsstellung, in der die Abdeckplatte **46** parallel zu der Rückseite **52** des mittleren Rückenlehnteils **34** angeordnet ist und die Flügellehnen **36, 38** zu den Seiten des mittleren Rückenlehnteils **34** angeordnet sind. Ausgehend von dieser unteren Armlehnnichtgebrauchsstellung können die Flügellehnen **36, 38** um die sich in Sitzrichtung **16** erstreckende Schwenkachse **48** um 90° in eine obere Armlehnnichtgebrauchsstellung verschwenkt werden, die in [Fig. 3](#) gezeigt ist.

[0039] In der oberen Armlehnnichtgebrauchsstellung bilden die Polsterteile **42** der Flügellehnen **36, 38** eine Armlehne für den zweiten Kraftfahrzeugsitz **6** bzw. den dritten Kraftfahrzeugsitz **8** aus. Grundsätzlich können die beiden Flügellehnen **36, 38** unabhängig voneinander in die in [Fig. 3](#) gezeigte Armlehnnichtgebrauchsstellung verschwenkt werden. Da sich das Sitzteil **20** des ersten Kraftfahrzeugsitzes **4** während des Verschwenkens der Rückenlehne **28** in die in [Fig. 2](#) gezeigte Nichtgebrauchsposition abgesenkt und sich die Breite der Rückenlehne **28** in Querrichtung **12** bzw. **14** somit verkürzt hat, können der zweite Kraftfahrzeugsitz **6** in Querrichtung **14** und der dritte Kraftfahrzeugsitz **8** in Querrichtung **12** verschoben werden, um näher an den Flügellehnen **36, 38** angeordnet zu sein, wie dies in [Fig. 3](#) anhand der Pfeile **70** angedeutet ist.

[0040] In der oberen Armlehnnichtgebrauchsstellung

ist das Polsterteil **42** in Höhenrichtung **18** oberhalb der Rückseite **52** des mittleren Rückenlehnteils **34** angeordnet, so dass zwischen dem Polsterteil **42** und dem mittleren Rückenlehnteil **34** ein Zwischenraum **72** ausgebildet ist. Der Zwischenraum **72** der Flügellehne **36** wird dabei in die Querrichtung **14** von der Abdeckplatte **46** abgedeckt, wobei sich die Abdeckplatte **46** über die gesamte Länge und Höhe des Zwischenraums **72** erstreckt. Entsprechend wird der Zwischenraum **72** der Flügellehne **38** in Querrichtung **12** durch die Abdeckplatte **46** abgedeckt bzw. begrenzt, wobei sich auch in diesem Fall die Abdeckplatte **46** über die gesamte Länge und Höhe des Zwischenraums **72** erstreckt.

[0041] In der Armlehnnichtgebrauchsstellung von [Fig. 3](#) ist die Abdeckplatte **46** weiterhin flächig an der Rückseite **54** des Polsterteils **42** angeordnet. Dennoch erstreckt sich die Abdeckplatte **46** in der Armlehnnichtgebrauchsstellung nicht mehr parallel zur Rückseite **52** des mittleren Rückenlehnteils **34**, sondern rechtwinklig zu der genannten Rückseite **52**. Somit ist die Aufnahmevertiefung **58** in der Rückseite **52** des mittleren Rückenlehnteils **34** nicht mehr durch die Abdeckplatte **46** verdeckt, so dass die Aufnahmevertiefung **58** bzw. die Gegenstände darin nunmehr zugänglich sind, wie dies in [Fig. 3](#) auf der linken Seite gezeigt ist.

[0042] Bei der Flügellehne **36** bewirkt das elastische Flächengebilde **64** hingegen ferner eine Abdeckung des Zwischenraums **72** in Querrichtung **12**. Auf diese Weise ist der Zwischenraum **72** im Wesentlichen rohrförmig ausgebildet, wobei der Zwischenraum **72** über eine in Sitzrichtung **16** nach vorne und/oder eine entgegen der Sitzrichtung **16** nach hinten weisende Öffnung zugänglich ist. So können Gegenstände, wie beispielsweise Zeitungen oder Flaschen, von vorne oder hinten in den Zwischenraum **72** der Flügellehne **36** eingeschoben und sicher aufgenommen werden.

Bezugszeichenliste

2	Sitzanordnung
4	erster Kraftfahrzeugsitz
6	zweiter Kraftfahrzeugsitz
8	dritter Kraftfahrzeugsitz
10	Sitzreihe
12	Querrichtung
14	Querrichtung
16	Sitzrichtung
18	Höhenrichtung
20	Sitzteil
22	Sitzteil
24	Sitzteil
26	erste Schwenkachse
28	Rückenlehne
30	Rückenlehne
32	Rückenlehne
34	mittleres Rückenlehnteil

36	Flügellehne
38	Flügellehne
40	Tragteil
42	Polsterteil
44	Schwenkarm
46	Abdeckplatte
48	zweite Schwenkachse
50	langgestreckte Vertiefung
52	Rückseite
54	Rückseite
56	Deckschicht
58	Aufnahmevertiefung
60	Querseite
62	Querseite
64	Flächengebilde
66	Befestigungsstelle
68	Befestigungsstelle
70	Pfeile
72	Zwischenraum

ZITATE ENTHALTEN IN DER BESCHREIBUNG

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde automatisiert erzeugt und ist ausschließlich zur besseren Information des Lesers aufgenommen. Die Liste ist nicht Bestandteil der deutschen Patent- bzw. Gebrauchsmusteranmeldung. Das DPMA übernimmt keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

Zitierte Patentliteratur

- EP 0943482 B1 [[0003](#), [0008](#)]

Patentansprüche

1. Kraftfahrzeugsitz (4) mit einer Rückenlehne (28), die von einer im Wesentlichen aufrechten Gebrauchposition in eine im Wesentlichen horizontale Nichtgebrauchsposition schwenkbar ist und mindestens eine Flügellehne (36, 38) aufweist, die ein Tragteil (40) und ein daran befestigtes Polsterteil (42) umfasst, wobei das Tragteil (40) derart an einem mittleren Rückenlehnenenteil (34) angelenkt ist, dass die Flügellehne (36, 38) in der Nichtgebrauchsposition der Rückenlehne (28) von einer unteren Armlehnenichtgebrauchsstellung um eine sich in Sitzrichtung (16) erstreckende Schwenkachse (48) in eine obere Armlehnengebrauchsstellung zur Ausbildung einer Armlehne verschwenkbar ist, in der das Polsterteil (42) unter Ausbildung eines Zwischenraums (72) zwischen dem Polsterteil (42) und dem mittleren Rückenlehnenenteil (34) oberhalb des mittleren Rückenlehnenanteils (34) angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Tragteil (40) eine Abdeckplatte (46) aufweist, die den Zwischenraum (72) in einer Querrichtung (12, 14) abdeckt.

2. Kraftfahrzeugsitz (4) nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass sich die Abdeckplatte (46) über die gesamte Länge und/oder Höhe des Zwischenraums (72) erstreckt.

3. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Abdeckplatte (46) des Tragteils (40) in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne (36, 38) eine Rückseite (52) des mittleren Rückenlehnenanteils (34) abdeckt und sich vorzugsweise parallel zu der Rückseite (52) des mittleren Rückenlehnenanteils (34) erstreckt.

4. Kraftfahrzeugsitz (4) nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Abdeckplatte (46) in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne (36, 38) flächig an der Rückseite (52) des mittleren Rückenlehnenanteils (34) abgestützt ist.

5. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der Ansprüche 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, dass in der Rückseite (52) des mittleren Rückenlehnenanteils (34) Aufnahmevertiefungen (58) vorgesehen sind, die in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne (36, 38) durch die Abdeckplatte (46) verdeckt und in der Armlehnengebrauchsstellung der Flügellehne (36, 38) zugänglich sind.

6. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der Ansprüche 3 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Abdeckplatte (46) des Tragteils (40) sowohl in der Armlehnenichtgebrauchsstellung als auch in der Armlehnengebrauchsstellung der Flügellehne (36, 38) flächig an einer Rückseite (54) des Polsterteils (42) angeordnet ist.

7. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die dem Zwischenraum (72) abgewandte Seite der Abdeckplatte (46) mit einer weichen Deckschicht (56), vorzugsweise einem Teppich versehen ist.

8. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Tragteil (40) mindestens einen Schwenkarm (44) aufweist, der an dem mittleren Rückenlehnenenteil (34) um die Schwenkachse (48) verschwenkbar angelenkt ist, wobei die Abdeckplatte (46) den Schwenkarm (44) in der Armlehnengebrauchsstellung der Flügellehne (36, 38) in der Querrichtung (12, 14) abdeckt.

9. Kraftfahrzeugsitz (4) nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass der Schwenkarm (44) in der Armlehnenichtgebrauchsstellung in einer langgestreckten Vertiefung (50) in der Rückseite (52) des mittleren Rückenlehnenanteils (34) einliegt und dabei vorzugsweise bündig mit der oder tiefer als die Rückseite (52) des mittleren Rückenlehnenanteils (34) angeordnet ist.

10. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass ferner ein Flächengebilde (64) vorgesehen ist, das einerseits an dem Polsterteil (42) und andererseits an dem mittleren Rückenlehnenenteil (34) angeordnet ist und den Zwischenraum (72) in einer entgegengesetzten Querrichtung (14, 12) abdeckt.

11. Kraftfahrzeugsitz (4) nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass das Flächengebilde (64) flexibel und/oder faltbar, vorzugsweise elastisch ausgebildet ist.

12. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der Ansprüche 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, dass das Flächengebilde (64) in der Armlehnenichtgebrauchsstellung der Flügellehne (36, 38) zwischen den einander zugewandten Querseiten (60, 62) des mittleren Rückenlehnenanteils (34) und des Polsterteils (42) angeordnet ist.

13. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der Ansprüche 10 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Zwischenraum (72) rohrförmig mit einer in Sitzrichtung (16) nach vorne und/oder einer entgegen der Sitzrichtung (16) nach hinten weisenden Öffnung ausgebildet ist.

14. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Abdeckplatte (46) in der Armlehnenichtgebrauchsstellung parallel und in der Armlehnengebrauchsstellung rechtwinklig zu der Rückseite (52) des mittleren Rückenlehnenanteils (34) angeordnet ist.

15. Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftfahrzeugsitz (4) zwei, jeweils in einer Querrichtung (12, 14) an dem mittleren Rückenlehmenteil (34) angeordnete Flügellehnen (36, 38) der genannten Art aufweist.

16. Sitzanordnung (2) mit einem ersten Kraftfahrzeugsitz (4) nach einem der vorangehenden Ansprüche und mindestens einem zweiten Kraftfahrzeugsitz (6), die in einer Sitzreihe (10) nebeneinander angeordnet sind, wobei eine Flügellehne (36) auf der dem zweiten Kraftfahrzeugsitz (6) zugewandten Seite des ersten Kraftfahrzeugsitzes (4) angeordnet ist.

17. Sitzanordnung (2) nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass ferner ein dritter Kraftfahrzeugsitz (8) in der Sitzreihe (10) vorgesehen ist, wobei der erste Kraftfahrzeugsitz (4) zwischen dem zweiten und dritten Kraftfahrzeugsitz (6, 8) angeordnet ist.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

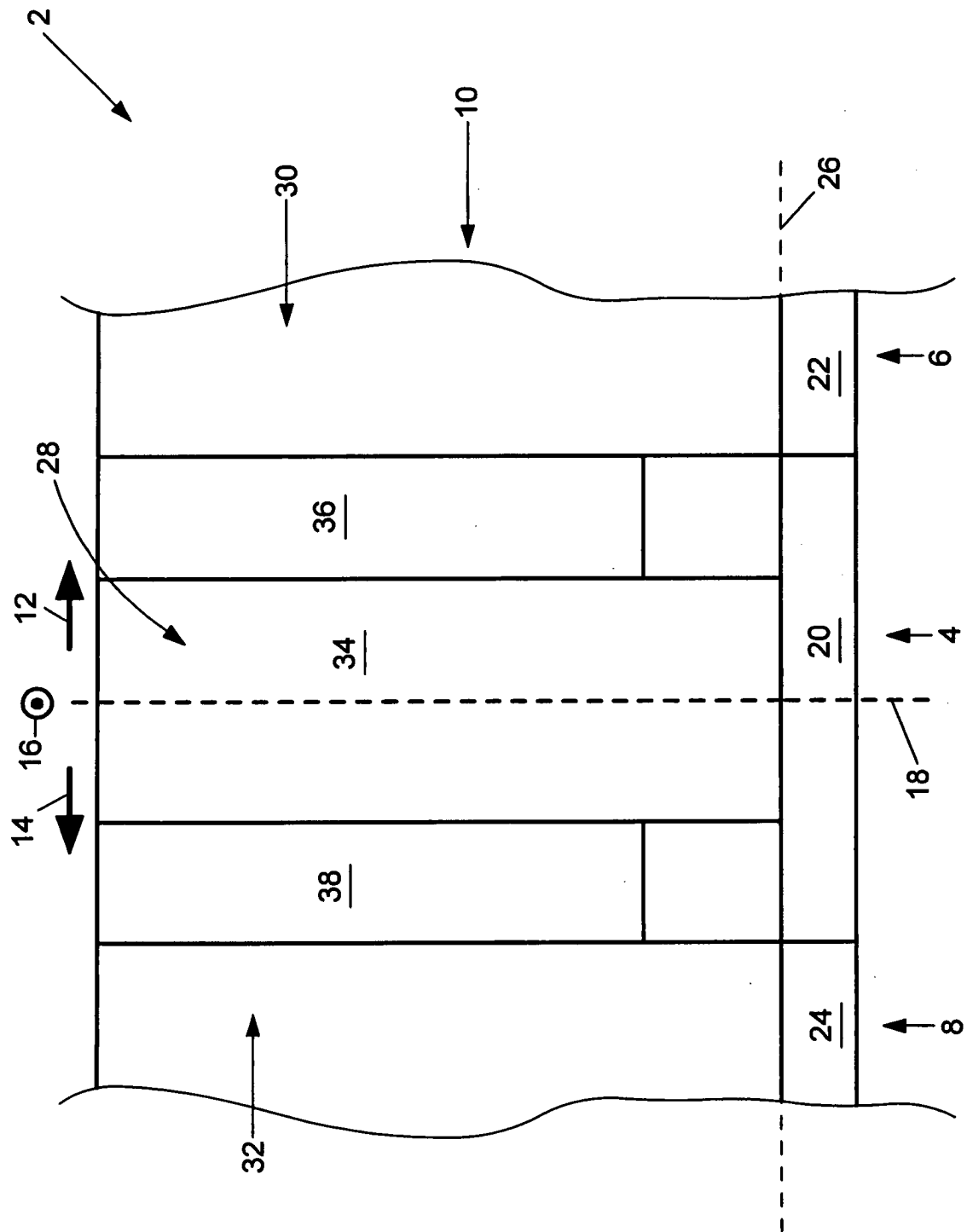


Fig. 1

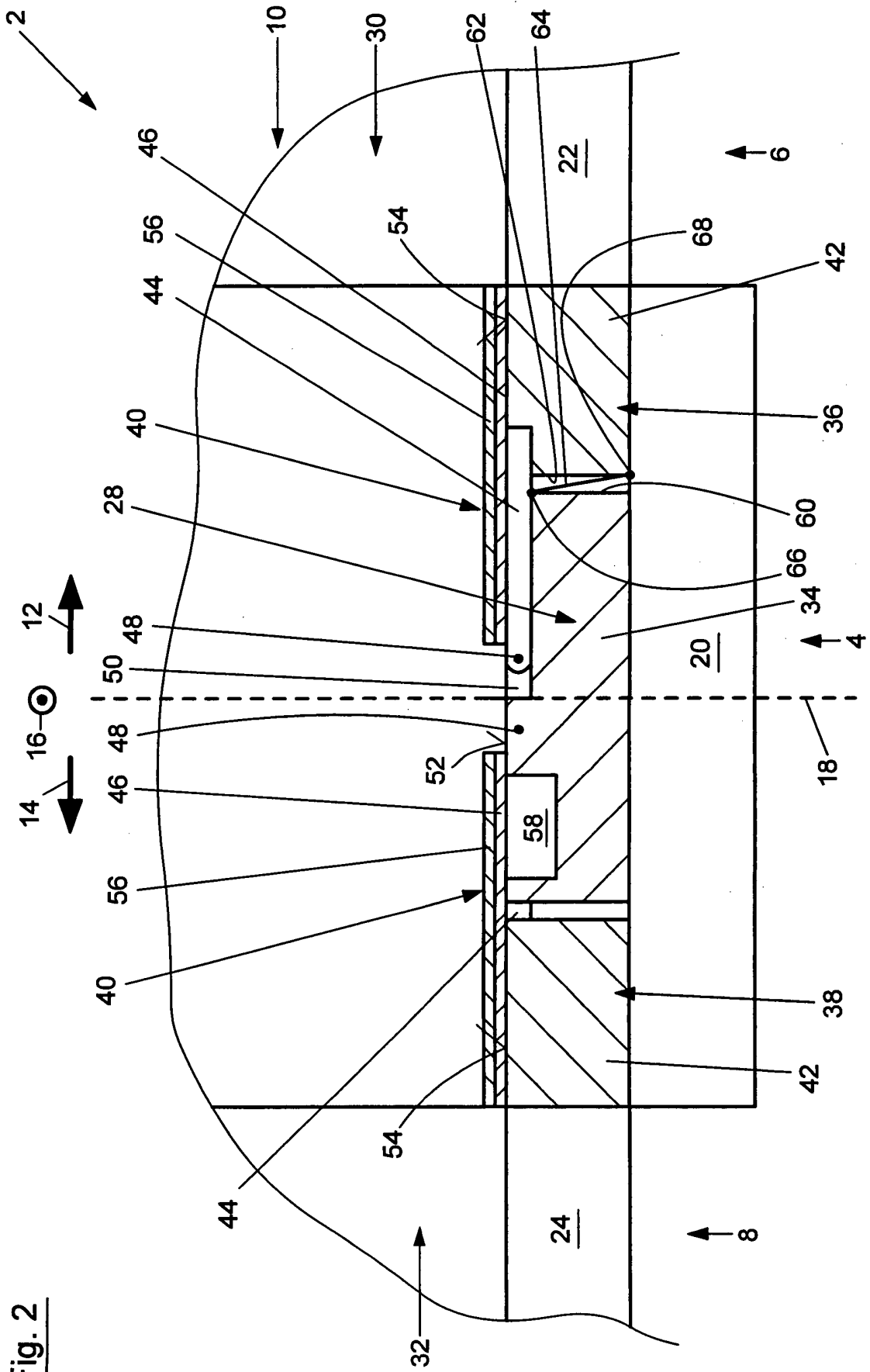


Fig. 2

