

19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 384 697**

51 Int. Cl.:

**B60N 2/02** (2006.01)

**B60N 2/62** (2006.01)

12

### TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **10178140 .9**

96 Fecha de presentación: **22.09.2010**

97 Número de publicación de la solicitud: **2301794**

97 Fecha de publicación de la solicitud: **30.03.2011**

54 Título: **Asiento de vehículo con posibilidad de ajuste de profundidad del asiento y procedimiento para ajustar la profundidad de una parte de asiento de vehículo**

30 Prioridad:  
**29.09.2009 DE 102009043296**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:  
**11.07.2012**

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:  
**11.07.2012**

73 Titular/es:  
**GRAMMER AG  
Georg-Grammer-Straße 2  
92224 Amberg, DE**

72 Inventor/es:  
**Meiller, Hermann**

74 Agente/Representante:  
**Isern Jara, Jorge**

**ES 2 384 697 T3**

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

## DESCRIPCION

- 5 Asiento de vehículo con posibilidad de ajuste de profundidad del asiento y procedimiento para ajustar la profundidad de una parte de asiento de vehículo
- 10 La invención se refiere a un asiento de vehículo con posibilidad de ajuste de profundidad del asiento y un procedimiento para ajustar la profundidad de una parte de asiento de un asiento de vehículo.
- 15 Por el estado de la técnica ya se conocen varias configuraciones de asientos de vehículo con dispositivos de ajuste de la profundidad del asiento. En la mayoría de estas configuraciones, se modifica, en lo que se refiere a su tamaño, por lo menos la sección del asiento que se sitúa en la dirección de la marcha y se extiende particularmente hacia delante, transversalmente con respecto al respaldo que de regla general está presente, para permitir de esta manera una adaptación a diversas necesidades o diferentes anatomías de los conductores. Evidentemente, la necesidad para tal ajuste no debe ser causada únicamente por la anatomía del conductor, sino también por otros factores, como por ejemplo la sensación de comodidad del conductor o similares.
- 20 El documento DE 10 2007 061 329 A1 muestra un asiento de vehículo con un dispositivo de superficie de asiento cuya profundidad es ajustable. A este efecto está provisto un dispositivo de ajuste de profundidad de asiento que comprende un primer dispositivo de desviación para desviar la cubierta del acolchado de asiento en la sección final, alejada del respaldo, de la superficie de asiento. El dispositivo de ajuste de profundidad de asiento comprende por lo menos una pieza inerte a la flexión, acoplada con la cubierta del acolchado. Adicionalmente, el dispositivo de ajuste de profundidad de asiento comprende por lo menos un segundo dispositivo de desviación, distanciado del primer dispositivo de desviación, para la desviación de la pieza inerte a la flexión.
- 25 La patente EP 1 352 596 B1 describe un mecanismo para la desviación de superficies de apoyo que sirve para alargar o acortar la profundidad de un asiento. En este caso, dos varillas en forma de U pueden ser extraídas del lado delantero izquierdo y derecho del asiento. Según la posición de estas varillas en forma de U, el acolchado es plegado en mayor o menor medida o es estirado. Sin embargo, la desventaja de esta construcción es una elevada formación de pliegues en el acolchado del asiento de vehículo.
- 30 Adicionalmente, del estado de la técnica se conoce una parte de asiento desplazable. En este caso se empuja la parte de asiento entera hacia delante, con la consecuencia de que el cuerpo entero de la persona sentada en la parte de asiento se desplaza hacia delante. Sin embargo, en la mayoría de los casos la posición del respaldo queda la misma. Debido a la distancia entre el respaldo y la zona inferior dorsal del asiento, del desplazamiento de la parte de asiento hacia delante resulta un cambio no deseado de la posición del cuerpo de la persona. Ello debería evitarse, en particular en lo que se refiere a una manera agradable y ergonómicamente favorable de estar sentado.
- 35 Un asiento de vehículo genérico y un procedimiento genérico para ajustar la profundidad del asiento se ha revelado en el documento DE-A-102007042489.
- 40 El objeto de la invención, por lo tanto, es proporcionar un asiento de vehículo con alargamiento de la profundidad de asiento y un procedimiento para ajustar la profundidad de una parte de asiento de un asiento de vehículo, en los cuales los problemas antes mencionados del estado de la técnica sean solucionados y se permita un alargamiento de la profundidad de asiento del asiento de vehículo con medios sencillos y de manera económica.
- 45 Este objeto es solucionado mediante el asiento de vehículo con posibilidad de ajuste de la profundidad de asiento de acuerdo con la reivindicación 1.
- 50 Unas realizaciones ventajosas del asiento de vehículo se describen en las reivindicaciones dependientes.
- 55 Es ventajoso si el dispositivo de rotación comprende un elemento que está alojado de manera giratoria en dos ejes giratorios distanciados el uno del otro.
- 60 El asiento de vehículo puede comprender adicionalmente un dispositivo de soporte para apoyar la parte de vehículo. Además, el dispositivo de rotación puede comprender un elemento que está alojado de manera giratoria tanto en el dispositivo de soporte como en la sección de parte de asiento que está dispuesta en el primer brazo de la V de la escotadura en forma de V.
- 65 Asimismo cabe la posibilidad que el elemento está alojado en el dispositivo de soporte de manera giratoria alrededor de un primer eje de rotación, y que está alojado en la sección de parte de asiento que está situada en el primer brazo de la V de la escotadura en forma de V, de manera giratoria alrededor de un segundo eje de rotación que está distanciado del primer eje de rotación.
- El primer eje de rotación puede estar dispuesto frente a una línea de la V de la escotadura en forma de V, en la que se encuentran el primer y el segundo brazo de la V de la escotadura en forma de V.

Asimismo cabe la posibilidad que la sección de parte de asiento que está dispuesta en el primer brazo de la V de la escotadura en forma de V comprende un elemento de refuerzo en el primer brazo de la V de la escotadura en forma de V.

5 El dispositivo de rotación puede comprender además un resorte que está tensado en una posición con fuerza máxima de pretensado, en la que tanto el primero como el segundo eje de rotación están dispuestos paralelos con respecto a la línea de la V de la escotadura en forma de V en la que se encuentran el primer y el segundo brazo de la V de la escotadura en forma de V.

10 En este caso es ventajoso si el resorte está aflojado en una posición en la que el primer brazo de la V de la escotadura en forma de V está adyacente al segundo brazo de la V de la escotadura en forma de V, y en una posición en la que el primer y el segundo brazo de la V de la escotadura en forma de V están simétricos a un eje de simetría de la V de la escotadura en forma de V, que es perpendicular con respecto a la línea de la V de la escotadura en forma de V en la que se encuentran el primer y el segundo brazo de la V de la escotadura en forma de V, y perpendicular con respecto al primer y segundo eje de rotación.

15 De manera preferente, la parte de asiento es tapizada al menos parcialmente. La parte de asiento puede ser tapizada en la zona de la escotadura en forma de V.

20 El elemento puede ser de acero rígido en fleje.

Adicionalmente, el asiento de vehículo puede comprender un dispositivo de ajuste que está dispuesto en el asiento de vehículo para ajustar el dispositivo de rotación, para alargar / acortar la profundidad del asiento de vehículo.

25 El objeto antes mencionado es solucionado además mediante el procedimiento según la reivindicación 14.

El objeto antes mencionado es solucionado además mediante el procedimiento según la reivindicación 15.

30 Mediante el asiento de vehículo y el procedimiento antes descritos, por ejemplo, casi no se produce una formación de pliegues en la parte de asiento, y se pueden solucionar los problemas antes mencionados del estado de la técnica. Además se proporciona una construcción sencilla y económica mediante la cual se permite alargar la profundidad del asiento de vehículo.

35 A continuación, la invención se describe en detalle con referencia al dibujo anexo y mediante ejemplos de realización. En las figuras:

la figura 1 muestra una vista lateral de un asiento de vehículo en representación esquemática, de acuerdo con un primer ejemplo de realización de la presente invención, en la que una parte de asiento de vehículo es alargada hasta un máximo;

40 la figura 2 muestra otra vista lateral del asiento de vehículo en representación esquemática, de acuerdo con el primer ejemplo de realización de la presente invención, en la que la parte de asiento de vehículo es acortada hasta un máximo;

la figura 3 muestra otra vista lateral del asiento de vehículo de la figura 1 en representación esquemática, en la que está dispuesto un dispositivo de ajuste;

45 la figura 4 muestra un detalle de un dispositivo de rotación del asiento de vehículo representado en las figuras 1 a 3, de acuerdo con una variante del segundo ejemplo de realización de la presente invención; (primer ejemplo de realización)

50 En la figura 1 está representada una vista lateral de un asiento de vehículo 100 de acuerdo con el presente ejemplo de realización de la presente invención. El asiento de vehículo 100 comprende un respaldo 110 y una parte de asiento 120, sujetos el uno en la otra. El asiento de vehículo 100 comprende un dispositivo de soporte 130, en el que está montada la parte de asiento 120. De manera preferente, el respaldo 110 y la parte de asiento 120 son tapizados por lo menos en el lado en que habitualmente el pasajero de un vehículo toma asiento.

55 La parte de asiento 120 comprende esencialmente dos secciones de parte de asiento 121 y 122, formadas por una escotadura 123 en forma de V de la parte de asiento 120 que se extiende por el ancho entero de la parte de asiento 120. Ello significa que la parte de asiento 120 presenta en su lado orientado hacia el dispositivo de soporte 130, a saber su lado inferior, una escotadura 123 en forma de V que comprende un primer brazo 123a y un segundo brazo 123b. El primer brazo 123a se encuentra más próximo al borde delantero de la parte de asiento 120 que el segundo brazo 123b de la V de la escotadura en forma de V. El borde delantero de la parte de asiento 120 es el lado alejado del respaldo 110 de la parte de asiento 120. La escotadura en forma de V está dispuesta en la parte de asiento 120 de tal manera que está abierta en la dirección del lado inferior de la parte de asiento.

60 En otras palabras, la sección de parte de asiento 121 que a continuación también se designa como primera sección de parte de asiento 121, está dispuesta en el primer brazo 123a. Y la sección de parte de asiento 122 que a conti-

nuación también se designa como primera sección de parte de asiento 122, está dispuesta en el segundo brazo 123b angeordnet. La parte de asiento 120 es apoyada por el dispositivo de soporte 130.

5 Además, el asiento de vehículo 100 comprende un dispositivo de rotación 140, que está dispuesto en la escotadura 123 en forma de V y sirve para la rotación o el plegado de la primera sección de parte de asiento 121 hacia el segundo brazo 123b. El asiento de vehículo 100 comprende además en el primer brazo 123a o bien en el lado inferior de la primera sección de parte de asiento 121 un elemento de refuerzo 150 mediante el cual se facilita un plegado de la primera sección de parte de asiento 121 con respecto a la segunda sección de parte de asiento 122. De este modo se puede evitar que la primera sección de parte de asiento 121, al accionar el dispositivo de rotación 140, solamente se dobla y no se pliega.

10 A continuación el dispositivo de rotación 140 se describe en detalle con referencia a las figuras 1 y 2 en las cuales se representan el alargamiento y acortamiento máximo de la parte de asiento 120 o de la profundidad de la parte de asiento.

15 Tal como es mostrado en la figura 1 y la figura 2, el dispositivo de rotación 140 comprende un elemento 141 que está alojado de modo giratorio en un primer eje de rotación 142 y un segundo eje de rotación 143. El primer eje de rotación 142 es realizado mediante una fijación del elemento 141 en el dispositivo de soporte 130, y el segundo eje de rotación 143 es realizado mediante una fijación del elemento 141 en la primera sección del asiento 121. Debido a ello, el primer y el segundo eje de rotación 142, 143 se encuentran distanciados el uno del otro.

20 Mediante esta disposición del elemento 141 en el asiento de vehículo, un giro del elemento 141 alrededor del primer eje de rotación 142 causa al mismo tiempo un giro del elemento 141 alrededor del segundo eje de rotación 143. En total, mediante el giro del elemento 141 alrededor del primer y segundo eje de rotación 142, 143, el primer brazo 123a de la primera sección de parte de asiento 121 puede plegarse al brazo 123a de la segunda sección de parte de asiento 122. Ello significa que la primera sección de parte de asiento 121 puede ser plegada desde el estado mostrado en la figura 1 hasta el estado mostrado en la figura 2. De esta manera la parte de asiento 120 puede abatirse. Para una aclaración adicional, el estado mostrado en la figura 2 es esbojado con líneas en trazos también en la figura 1, y el estado mostrado en la figura 1 es esbojado con líneas en trazos también en la figura 2.

25 A efectos de la rotación descrita, el elemento 141 puede ser cogido en su extremo superior 141a, es decir, en el extremo alejado del dispositivo de soporte 130, por la mano de un usuario, y ser desplazado desde la zona delantera de la parte de asiento 120, es decir, desde su borde delantero, en dirección del respaldo 110. A este efecto, el elemento 141 sobresale preferentemente tan lejos hacia arriba, más allá del primer eje de rotación 143, que pueda agarrarse cómodamente por la mano de un usuario.

30 El movimiento descrito del elemento 141 puede realizarse también con la ayuda de un dispositivo de ajuste 160 que está esbojado en la figura 3. A este efecto, el dispositivo de ajuste 160 está dispuesto en el asiento de vehículo 100 para ajustar el dispositivo de rotación 140. Por lo tanto, la profundidad del asiento de vehículo 100 puede acortarse mediante el dispositivo de ajuste 160. En caso de utilizar el dispositivo de ajuste 160, el elemento puede acabar un poco por encima del primer eje de rotación 143 ya que no hace falta ser agarrado por la mano de un usuario. En la figura 3, el dispositivo de ajuste está representado como rueda 160 que debe girarse para ajustar la primera sección de parte de asiento 121.

35 40 45 50 Para alargar el asiento desde la posición mostrada en la figura 2 de la primera y segunda sección de parte de asiento 121, 122, el elemento 141 debe girarse por lo tanto a mano, tal como se ha descrito, o mediante un dispositivo de ajuste 160, para volver a la posición mostrada en la figura 1. De este modo, la primera sección de parte de asiento 121, dispuesta en el primer brazo 123a de la V de la escotadura en forma de V 123, puede ser girada hacia el segundo brazo 123b de la V de la escotadura en forma de V 123. Adicionalmente, la primera sección de parte de asiento 121, dispuesta en el primer brazo 123a de la V de la escotadura en forma de V 123, puede girarse o plegarse a una distancia máxima con respecto al segundo brazo 123b de la V de la escotadura en forma de V 123.

55 60 El dispositivo de soporte 130 es dimensionado de tal modo que no sobresale fuera del asiento de vehículo 100 más allá del borde inferior 124 de la zona delantera de la parte de asiento 120, cuando la primera sección de parte de asiento 121 es girada o plegada hacia la segunda sección de parte de asiento 122, o bien el primer brazo 123a es girado o plegado hacia el segundo brazo 123b. Ello significa, tal como se muestra en la figura 1 y la figura 2, que el dispositivo de soporte 130 es ligeramente más corto en el borde inferior 124 de la zona delantera de la parte de asiento 120 que la parte de asiento 120, cuando la primera sección de parte de asiento 121 está plegada hacia la segunda sección de parte de asiento 122. De esta manera, en ninguna posición de la primera sección de parte de asiento 121, el dispositivo de soporte 130 puede causar una sensación desagradable al usuario que está sentado, o incluso provocar lesiones al usuario.

65 Con respecto a la escotadura 123 en forma de V, el elemento 141 está sujetado en el dispositivo de soporte 130 de tal manera que el primer eje de rotación 143 está situado frente a una línea 123c de la V de la escotadura 123 en forma de V. La línea 123c es aquella línea en la que se encuentran el primer y el segundo brazo 123a, 123b de la V

de la escotadura 123 en forma de V. Ello quiere decir que la línea 123c forma respectivamente la zona suprema de la V invertida de la escotadura 123 en forma de V.

5 El elemento 141, de manera preferente, tiene forma de cinta, pudiendo ser una cinta rígida metálica, en particular acero en fleje. Sin embargo, el elemento 141 también puede ser fabricado de plástico o de cualquier otro material rígido apropiado.

(Segundo ejemplo de realización)

10 El segundo ejemplo de realización es idéntico al primer ejemplo de realización en lo que se refiere a la construcción de base del asiento de vehículo. Por este motivo, a continuación únicamente se describirán las piezas del segundo ejemplo de realización que difieren del primer ejemplo de realización.

15 En el segundo ejemplo de realización, un mecanismo de plegado de la parte de asiento 120 siempre se realiza por el hecho que el dispositivo de rotación 140 comprende adicionalmente un mecanismo de resorte. Este mecanismo de resorte provoca que, al girar el elemento 141, se tense y destense un resorte que existe entre la primera sección de parte de asiento 121 y el dispositivo de soporte 130, cuando se rebate la primera sección de parte de asiento 121.

20 A este efecto, el mecanismo de resorte comprende un resorte que está tensado con una fuerza de pretensado determinada en una posición II (véase figura 4) en la que la línea 123c de la V de la escotadura en forma de V 123, en la que se encuentran el primer y el segundo brazo 123a, 123b de la V de la escotadura en forma de V, se encuentra paralela tanto al primer como al segundo eje de rotación 142, 143.

25 Además el resorte está destensado o tensado con una fuerza de pretensado más reducida que la fuerza de pretensado determinada, en una posición III (véase la figura 4), en la que el primer brazo 123a de la V de la escotadura en forma de V 123 está adyacente al segundo brazo 123b de la V de la escotadura en forma de V 123. Adicionalmente, el resorte también está destensado o tensado con una fuerza de pretensado más reducida que la fuerza de pretensado determinada, en una posición I (véase figura 4) en la que el primer y el segundo brazo 123a, 123b de la V de la escotadura en forma de V 123 está simétrico a un eje de simetría A de la V de la escotadura en forma de V 123 que es perpendicular a la línea 123c de la V de la escotadura en forma de V 123, en la que se encuentran el primer y el segundo brazo 123a, 123b de la V de la escotadura en forma de V 123, y al primer y segundo eje de rotación 142, 143.

35 En la construcción del asiento de vehículo mostrada para el primer ejemplo de realización, el elemento 141 puede estar realizado como resorte laminar que está montado de tal modo que se tensa y se destensa, tal como se ha descrito anteriormente.

40 Como variante, el resorte también puede ser un resorte espiral 144 que está guiado a lo largo de un bulón 145 y está montado entre la primera sección de parte de asiento 121 y el dispositivo de soporte 130, tal como se muestra en la figura 4. Por ejemplo, el resorte espiral 144 puede estar fijado en el dispositivo de soporte 130. El resorte espiral 144 y el bulón 145 pueden estar integrados también en el elemento 141.

(Cuestiones generales)

45 Todas las realizaciones antes descritas del asiento de vehículo y del procedimiento pueden utilizarse de modo individual o en todas las combinaciones posibles. En particular, las modificaciones siguientes son posibles.

50 La forma o la configuración del asiento de vehículo 100 es discrecional en la medida en que se garantiza la función del dispositivo de rotación antes descrito. Ello significa que la realización exacta del respaldo 110, por ejemplo en sus dimensiones, con o sin tapizado, su diseño etc. y por ejemplo el diseño o el ancho de la parte de asiento 120 son discrecionales. El asiento de vehículo puede estar realizado por ejemplo también sin respaldo, como por ejemplo en un tractor.

55 La parte de asiento 120 deberá realizarse conjuntamente con el elemento 141 y el elemento de refuerzo 150 de modo preferente de tal manera que la escotadura 123 en forma de V no se haga notar de manera desagradable para la persona sentada encima de la misma, incluso si está sentada sobre la parte alargada del asiento 120, es decir, la posición de la parte de asiento 120 mostrada en la figura 1. A este efecto, la parte de asiento 120 puede estar realizada por ejemplo también en un material con suficiente rigidez a la flexión. En función del tipo de este material, el elemento de refuerzo 150 también puede omitirse.

60 El asiento de vehículo antes mencionado 100 puede emplearse por ejemplo en un vehículo discrecional como por ejemplo un vehículo de carretera, en particular un automóvil, camión, etc., un vehículo sobre rieles, en particular un coche de ferrocarril etc., un vehículo aéreo o también un estibador por horquilla o un vehículo de uso agrícola etc.

65 Todas las realizaciones antes mencionadas en lo que se refiere al asiento de vehículo evidentemente también pueden aplicarse a una silla de oficina u otras sillas similares. En particular, las descripciones que se refieren a la mecánica

nica del asiento también pueden aplicarse a una silla de oficina. Asimismo las reivindicaciones dirigidas a un asiento de vehículo también deben interpretarse como refiriéndose a una silla de oficina. Las aclaraciones hechas con referencia al vehículo en sí, también con referencia al asiento de vehículo, no serán de aplicación cuando el objeto de la invención se aplica a una silla de oficina.

5 Todas las características reveladas en los documentos de solicitud se reivindican como esenciales a la invención, en la medida en que son nuevas por separado o en combinación frente al estado de la técnica.

**Lista de referencias**

- 10 100 asiento de vehículo  
110 respaldo  
120 parte de asiento  
121 primera sección de parte de asiento  
15 122 segunda sección de parte de asiento  
123 escotadura en forma de V  
123a primer brazo de la V de la escotadura en forma de V 123  
123b segundo brazo de la V de la escotadura en forma de V 123  
123c línea de la V de la escotadura en forma de V 123  
20 124 borde inferior de la zona delantera de la parte de asiento 120  
130 dispositivo de soporte  
140 dispositivo de rotación  
141 elemento  
142 primer eje de rotación  
25 143 segundo eje de rotación  
144 resorte espiral  
145 bulón  
150 elemento de refuerzo  
160 dispositivo de ajuste  
30 A eje de simetría de la V de la escotadura en forma de V 123  
I, II, III posiciones del resorte espiral 144

**REIVINDICACIONES**

- 5 1. Asiento de vehículo (100) con posibilidad de ajuste de la profundidad del asiento, comprendiendo:  
 10 una parte de asiento (120) que presenta en su lado inferior una escotadura en forma de V (123) que se extiende por el ancho entero de la parte de asiento (120), y un dispositivo giratorio (140) para la rotación de una sección de parte de asiento (121), que está dispuesto en el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123), hacia el segundo brazo (123b) de la V de la escotadura en forma de V (123), en el que el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123) se encuentra más cerca del borde delantero de la parte de asiento (120) que el segundo brazo (123b) de la V de la escotadura en forma de V (123), caracterizado porque el dispositivo giratorio (140) está dispuesto en la V de la escotadura en forma de V (123), y el primer y el segundo brazo (123a, 123b) de la V de la escotadura en forma de V (123) son simétricos al eje de simetría (A) de la V de la escotadura en forma de V (123).
- 15 2. Asiento de vehículo según la reivindicación 1, en el cual el dispositivo giratorio (140) comprende un elemento (141) que está alojado de modo giratorio en dos ejes giratorios (142, 143) distanciados uno del otro.
- 20 3. Asiento de vehículo según la reivindicación 1 o 2, comprendiendo adicionalmente un dispositivo de soporte (130) para apoyar la parte de asiento (120).
- 25 4. Asiento de vehículo según la reivindicación 3, en el cual el dispositivo giratorio (140) comprende un elemento (141) que está montado de manera giratorio, tanto en el dispositivo de soporte (130) como en la sección de parte de asiento (121), que está dispuesto en el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123).
- 30 5. Asiento de vehículo según la reivindicación 3 o 4, en el cual el elemento (141) está montado en el dispositivo de soporte (130), de modo giratorio alrededor de un primer eje giratorio (142), y está montado en la sección de parte de asiento (121) dispuesta en el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123), de modo giratorio alrededor de un segundo eje de rotación (143), que está espaciado del primer eje de rotación (142).
- 35 6. Asiento de vehículo según la reivindicación 5, en el cual el primer eje giratorio (142) está dispuesto en una línea (123c) frente a la V de la escotadura en forma de V (123), donde se encuentran el primero y el segundo brazo (123a, 123b) de la V de la escotadura en forma de V (123).
- 40 7. Asiento de vehículo según una de las reivindicaciones precedentes, en el cual la sección de parte de asiento (121) que está dispuesta en el primer brazo (123a, 123b) de la V de la escotadura en forma de V (123a), presenta un elemento de refuerzo (150) en el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123).
- 45 8. Asiento de vehículo según una de las reivindicaciones precedentes, en el cual el dispositivo de rotación (140) comprende un resorte (141; 144) que está tensado en una posición con una fuerza de pretensado máxima, en la que están dispuestos tanto el primero como el segundo eje de rotación (142, 143) paralelamente a la línea de la V de la escotadura en forma de V (123), donde se encuentran el primer y el segundo brazo (123a, 123b) de la V de la escotadura en forma de V (123).
- 50 9. Asiento de vehículo según una de las reivindicaciones precedentes, en el cual el resorte está tensado en una posición en la que el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123) se encuentra adyacente al segundo brazo (123b) de la V de la escotadura en forma de V (123) y donde está destensado en una posición donde el primer y el segundo brazo (123a, 123b) de la V de la escotadura en forma de V (123) es simétrico al eje de simetría (A) de la V de la escotadura en forma de V (123) que es perpendicular a la línea (123c) de la V de la escotadura en forma de V (123) en la que se encuentran el primer y el segundo brazo (123a, 123b) de la V de la escotadura en forma de V (123), y es perpendicular al primer y segundo eje de rotación (142, 143).
- 55 10. Asiento de vehículo según una de las reivindicaciones precedentes, en el cual la parte de asiento (120) está tapizada al menos parcialmente.
- 60 11. Asiento de vehículo según la reivindicación 10, en el que la parte de asiento (120) está tapizada en la zona de la escotadura en forma de V (123).
- 65 12. Asiento de vehículo según una de las reivindicaciones 2 a 11, en el cual el elemento (141) es acero en fleje rígido.
13. Asiento de vehículo según una de las reivindicaciones precedentes, que comprende adicionalmente un dispositivo de ajuste (160) que está dispuesto en el asiento de vehículo (100) para ajustar el dispositivo giratorio (140) para alargar / acortar la profundidad de asiento del asiento de vehículo (100).
14. Procedimiento para ajustar la profundidad de una parte de asiento de vehículo (120) de un asiento de vehículo (100), presentando la parte de asiento (120) en su lado inferior una escotadura en forma de V (123) que se extiende

- 5 por el ancho entero de la parte de asiento (120), y presentando el asiento de vehículo (100) un dispositivo giratorio (140), caracterizado por los pasos siguientes: rotación de una sección de parte de asiento (121) que está dispuesta en el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123), hacia el segundo brazo (123b) de la V de la escotadura en forma de V (123), en el que el primer y el segundo brazo (123a, 123b) de la V de la escotadura en forma de V (123) son simétricos al eje de simetría (A) de la V de la escotadura en forma de V (123), en el que el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123) se encuentra más próximo al borde delantero de la parte de asiento (120) que el segundo brazo (123b) de la V de la escotadura en forma de V (123), y el dispositivo giratorio (140) está dispuesto en la escotadura en forma de V (123).
- 10 15. Procedimiento para ajustar la profundidad de una parte de asiento de vehículo (120) de un asiento de vehículo (100), presentando la parte de asiento (120) en su lado inferior una escotadura en forma de V (123) que se extiende por el ancho entero de la parte de asiento (120), y presentando el asiento de vehículo (100) un dispositivo giratorio (140), caracterizado por los pasos siguientes: rotación de una sección de parte de asiento (121) que está dispuesta
- 15 en el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123), a una distancia máxima con respecto al segundo brazo (123b) de la V de la escotadura en forma de V, en el que el primer y el segundo brazo (123a, 123b) de la V de la escotadura en forma de V (123) son simétricos al eje de simetría (A) de la V de la escotadura en forma de V (123), en el que el primer brazo (123a) de la V de la escotadura en forma de V (123) se encuentra más próximo al borde delantero de la parte de asiento (120) que el segundo brazo (123b) de la V de la escotadura en forma de V (123), y el dispositivo giratorio (140) está dispuesto en la escotadura en forma de V (123).
- 20



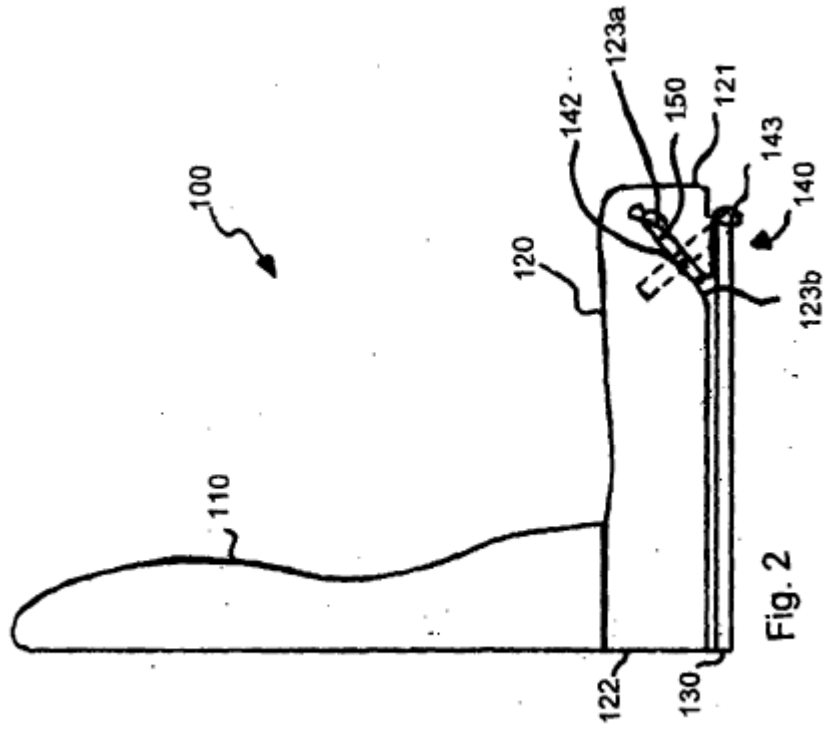


Fig. 2

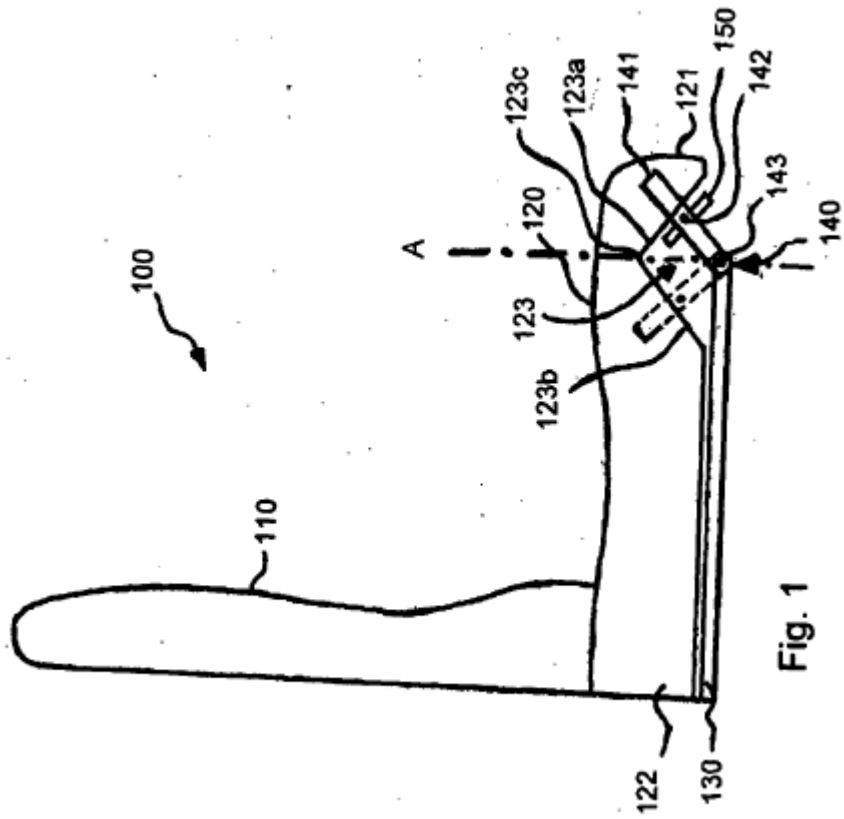


Fig. 1

