

ES	11	NUMERO	287724	Y
	22	FECHA DE PRESENTACION	28 JUN. 1985	

RE: 3114 DIV. I.



ESPAÑA

**MODELO DE UTILIDAD**

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAS
31	NUMERO				
	P 31 49 518.4		14 de diciembre de 1981		ALEMANIA FEDERAL
<b>CADUCADO</b>					

47	FECHA DE PUBLICIDAD	48	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			Int. Cl. B 60K 22/20

64	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"UN ENGANCHE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES"
	NOTA: Se solicita como Divisional del Mod.Util. nº 284.383/8.

71	SOLICITANTE (S)
	REPA FEINSTANZWERK GMBH

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	7071 ALFDORF, Alemania Federal

72	INVENTOR (ES)
	Artur Föhl.

73	TITULAR (ES)
	La solicitante.

74	REPRESENTANTE
	D. JULIO HERRERO ANTOLIN

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 El invento parte de un enganche de cinturón de seguridad de acuerdo con la parte precharacterizante de la reivindicación 1.

10 En el caso de un enganche de cinturón de seguridad de este tipo, es conocido poder ajustar en altura, de acuerdo con el tamaño de la persona a asegurar dentro del vehículo, el punto de apoyo previsto para la correa del cinturón. Para conseguir una protección óptima para el pasajero, es necesario desplazar el punto de apoyo hacia abajo para personas bajas y subir dicho punto de apoyo para persons más altas. Para poder llevar a cabo tal ajuste en altura, es usual que, por ejemplo, en el montante central del vehículo automóvil al que ha de sujetarse el herraje de cambio de sentido de un enganche con dispositivo de arrollamiento automático, o bien el herraje terminal de un sistema estático de un sistema de cinturón pasivo, estén previstas a diferentes alturas unas ánimas roscadas para sujeción selectiva del herraje a diferentes alturas. En este caso, el ajuste del herraje es por naturaleza muy engorroso y no puede llevarse a cabo sino por personas expertas.

15

20

25

5 El invento se basa en el cometido de configurar un enganche de cinturón de seguridad según la parte precharacterizada de la reivindicación 1, de tal manera que el propio pasajero pueda realizar con una maniobra manual el ajuste en altura del punto de apoyo para la correa del cinturón, y dicho sistema sea adecuado igualmente para todos los sistemas de cinturones (sistema pasivo, sistema estático, sistema con arrollamiento).

10 Este problema se soluciona con las particularidades expuestas en la parte caracterizante de la reivindicación 1.

15 En el caso del enganche del cinturón de seguridad según el invento, puede ser el mismo pasajero el que suelte la corredera de ajuste de la posición de reposo, la desplace a la posición deseada de altura, a lo largo del carril de anclaje, y lo vuelva a inmovilizar allí. Esto se ve facilitado especialmente gracias a que la corredera de ajuste está alojada en el carril de anclaje, de forma basculante en sentido transversal a la dirección de desplazamiento y preferentemente en contra de la fuerza de un muelle, gracias a que puede enclavarse en la posición de reposo en unos elementos de enclavamiento a lo largo de la trayecto

ria de desplazamiento, y gracias a que puede desenchavarse haciéndola bascular. Con el desplazamiento y la inmovilización de la corredera de ajuste, se establece un nuevo punto de apoyo para la correa del cinturón, bien gracias a que el herraje está acoplado a la corredera de ajuste, es decir, que es arrastrado durante el movimiento de desplazamiento, o bien gracias a que se crea, por ejemplo a través del canto superior de la corredera de ajuste, un tope de apoyo situado en otra posición de altura. Una adaptación a los diversos sistemas de cinturón resulta posible, de manera sencilla, gracias a que, por ejemplo, en lugar de un herraje con superficie exterior de cambio de sentido, se utiliza en el carril del anclaje un herraje que su lado exterior está provisto de un orificio de inmovilización para el extremo de la correa del cinturón.

Según una configuración adicional del invento el carril de anclaje tiene un alma de fijación acodada, preferentemente en forma de L, con el que está sujeto el vehículo, por ejemplo al montante central. Variando el ángulo entre el alma de fijación y el carril de anclaje y, con ello, entre el alma de fijación y el orificio central/ranura longitudinal, el

ángulo de ajuste del herraje y, con ello, de la correa del cinturón, puede adaptarse de forma óptima al acuerdo del pasajero a asegurar.

5 El enganche de cinturón de seguridad según el invento es adecuado, de forma especial, para combinación con sistemas de cinturones pasivos. El carril de anclaje se intercala en la trayectoria del movimiento para el herraje terminal y representa, por lo tanto, una parte de dicha trayectoria de movimiento. Para conseguir en un principio pasivo de cinturón, juntamente con la variación en altura del punto de apoyo para la correa del cinturón, al mismo tiempo, una adaptación correspondiente para el sistema de accionamiento por motor, se ha previsto una pieza de arrastre que contiene el interruptor eléctrico para un motor de accionamiento y que, al desplazar la corredera de ajuste, es movida al mismo tiempo de forma automática después de lo cual el interruptor antes citado vuelve a encontrarse en la posición relativa correcta con respecto al punto de apoyo recién elegido.

10

15

20

25 Otros detalles ventajosos del invento se desprenden de los ejemplos de realización descritos a continuación y representados en el dibujo, mostrando:

La figura 1, una representación en perspectiva de la forma de realización del enganche de cinturón de seguridad según el invento, adecuado para un sistema de cinturón pasivo.

5 La figura 2, una vista en sección del enganche de cinturón de seguridad según la figura 1.

10 En el ejemplo de realización representado en las figuras se ha ilustrado una parte de un sistema de cinturón de seguridad según el principio pasivo del cinturón. Concretamente se ha señalado con el número 1' un carril de anclaje alargado, con un perfil de anclaje redondo 2' y con un alma de fijación acodada 3',  
15 con la que el carril de anclaje 1 está sujeto, mediante tornillos 5 con cabezas 5' al montante central 6 de un vehículo automóvil. El carril de anclaje está configurado como el carril de anclaje según el M.U. 284.383 del que la presente solicitud es divisional, con la única  
20 diferencia de que en ambos extremos libres del carril de anclaje 1' se han previsto o conformado, respectivamente, además unas piezas de acoplamiento 26 sobre las que se pueden enchar  
25 far carriles de guía 28 y 29, dotados de correspondientes piezas de acoplamiento antagónicas 27. Los carriles de guía 28 y 29 tienen

orificios de guías continuos 28' y 29' que, sustancialmente, tienen la misma sección transversal que el orificio del núcleo 7' del carril de anclaje 1'. Tal como lo muestra la figura

5 2, se han previsto casquillos de unión 31 para el acoplamiento del carril de anclaje 1' a los carriles de guía 28 y 29. De esta manera, el carril de anclaje 1 con su orificio de núcleo

10 7 continuo representa una parte de trayectoria de movimiento alargada, para el movimiento de desplazamiento de un herraje terminal 9' también configurado de manera muy similar al correspondiente en el M.U. 284.383, con la única

15 diferencia de que el ojete 11' para el extremo de la correa de l cinturón está acodado ligeramente hacia abajo. El carril de guía superior 29 puede extenderse por encima de las

20 puerta delantera del vehículo automóvil. En las ranuras de guía 28', 29' y en el orificio del núcleo 7' puede desplazarse longitudinalmente, a lo largo de la trayectoria de movimiento, el herraje terminal 9', que está acoplado a un medio de empuje y de tracción 32 flexible o dotado de capacidad de doblarse.

25 El medio de empuje y tracción 32 está constituido por un alma de alambre 33 sobre la que están enchufados unos elementos 34 a modo de

casquillo, a la vez que dichos elementos 34 enchufados sobre el alma de alambre 33 se ven inmovilizados en su posición a través de una pieza 35. El medio de empuje y tracción 32, en forma articulada, está unido a un motor de accionamiento eléctrico, no representado en detalle, y puede ser accionado por dicho motor de accionamiento en ambas direcciones. Tal como se ha mencionado ya, el herraje terminal 9', provisto en su apéndice a modo de cabeza de martillo de un orificio de paso está enhebrado también sobre el alma de acero 33 y, de esta manera, unido al medio de empuje y tracción 32. Algunos de los elementos deslizantes 34 a modo de casquillo están provistos de levantas de mando 36 que sirven para el accionamiento del empujador de maniobra 37 de un interruptor eléctrico 38. El interruptor eléctrico 38 está asentado en una parte de arrastre 39, que está alojada de forma desplazable en sentido longitudinal en el carril de guía 28, tal como se ha ilustrado con unas flechas. Con ayuda de un medio flexible de empuje y tracción 40, la corredera de ajuste 41 está unida a la pieza de arrastre 39. La corredera de ajuste 41 tiene una configuración similar a la de la corredera de ajuste del M.U. 284.383, con la

única diferencia de que no tiene hueco a modo de ventanilla. Al contrario, el herraje terminal 9' se apoya contra el canto superior de la corredera de ajuste 41. El interruptor eléctrico 38 sirve para conectar y desconectar el motor eléctrico de accionamiento al colocarse y al quitarse el cinturón de seguridad, a saber, en una posición predeterminada del herraje terminal 9'. A través de la unión de la corredera de ajuste 41, ajustable en altura, con la pieza de arrastre 39, a través del medio de empuje pieza de arrastre 41, ajustable en altura, con la pieza de arrastre 39, a través del medio de empuje y tracción 40, se consigue que la posición del interruptor eléctrico 38 y de su enpujador de maniobra 37 sea capaz de seguir la posición de ajuste de la corredera de ajuste 41, es decir en caso de un ajuste el altura de la corredera de ajuste 41 y, con ello, de la posición del herraje terminal 9' la posición del interruptor eléctrico 38 se ajusta también automáticamente o, respectivamente, se adapta a la nueva posición de la corredera de ajuste 41, de modo que las operaciones de conexión desconexión del motor de accionamiento tiene lugar en cada caso en la posición correcta.

Descrito que ha sido el objeto de la presente Patente de Invención, se declara que que constituye la esencialidad y novedad de la misma es lo que se concreta las siguientes reivindicaciones.

5

10

15

20

25



REIVINDICACIONES

1.- UN ENGANCHE DE CINTURON DE SEGURIDAD  
PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, con un punto de  
5 apoyo previsto por encima del hombro del pasa-  
jero del vehículo al que hay que asegurar, es-  
tando destinado dicho punto de apoyo a la co-  
rrea del cinturón y teniendo el mismo forma  
de herraje terminal o de cambio de sentido que  
10 para la adaptación al tamaño de cuerpo del pa-  
sajero, puede fijarse a alturas diferentes en  
el vehículo, preferiblemente al montante cen-  
tral del mismo el cual, de acuerdo con el prin-  
cipio pasivo del cinturón para el movimientó  
15 de un herraje terminal, tiene una trayectoria  
de movimiento alargada, a lo largo de la cual  
puede moverse el herraje terminal a través de  
unos medios de empuje y tracción accionables  
por motor, caracterizado porque el carril de  
20 anclaje (1') está intercalado en la trayecto-  
ria de movimiento y unido, preferentemente por  
medio de unas piezas de acoplamiento (26, 27,  
31), a uno o varios carriles de guía (28, 29),  
que forman la trayectoria de movimiento, y  
25 porque la corredera de ajuste 41 está unida,  
preferentemente a través de un medio flexible  
de tracción y empuje (40), a una pieza de

5 arrastre (39) que puede desplazarse a lo largo de la trayectoria de movimiento y en la que está dispuesto un interruptor eléctrico (38) que sirve para accionar el motor de accionamiento y que puede conectarse y desconectarse a través del medio de tracción y empuje (32), unido al herraje terminal (9').

10 2.- UN ENGANCHE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicación 1, caracterizado porque la corredera de ajuste (43) está alojada en el carril de anclaje (1'), de forma desplazable en sentido transversal a la dirección de desplazamiento, preferentemente en contra de la fuerza de un muelle; porque dicha corredera puede enclavarse en la posición de reposo en elementos de enclavamiento y puede desenclavarse haciendola bascular.

20 3.- UN ENGANCHE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el herraje (9') se apoya contra el canto superior de la corredera de ajuste (41).

25 4.- UN ENGANCHE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el carril de anclaje (1) tiene un alma de fijación

(3) acodado, preferentemente en forma de L, con la que está sujeto al vehículo.

5 5.- UN ENGANCHE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicación 4, caracterizado porque la corredera de ajuste (13) puede enclavarse en las cabezas (5') de tornillo o remache de unos medios de fijación (tornillos 5), que se siguen unas a otras con cierta distancia en el alma de fijación (3) en la dirección longitudinal del carril.

15 6.- UN ENGANCHE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según la reivindicación 4, caracterizado porque el ángulo entre el alma de fijación (3) y el perfil de anclaje (2), o su orificio o núcleo (7) y la ranura longitudinal (8), puede adaptarse al cuerpo del pasajero a asegurar.

20 7.- UN ENGANCHE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque al menos la corredera de ajuste está hecha de un material ligero, configurado, por ejemplo, como perfil prensado de aluminio.

25 8.- UN ENGANCHE DE CINTURON DE SEGURIDAD

PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según queda descri-  
to y reivindicado en la presente memoria, que  
consta de trece hojas todas ellas escritas a  
máquina por una sola de sus caras y se repre-  
senta en los dibujos que se acompañan.

5

Madrid, 28 de junio de 1985

EL AGENTE: JULIO HERRERO

P.P.

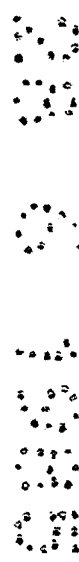
*Tala Sear*

10

15

20

25



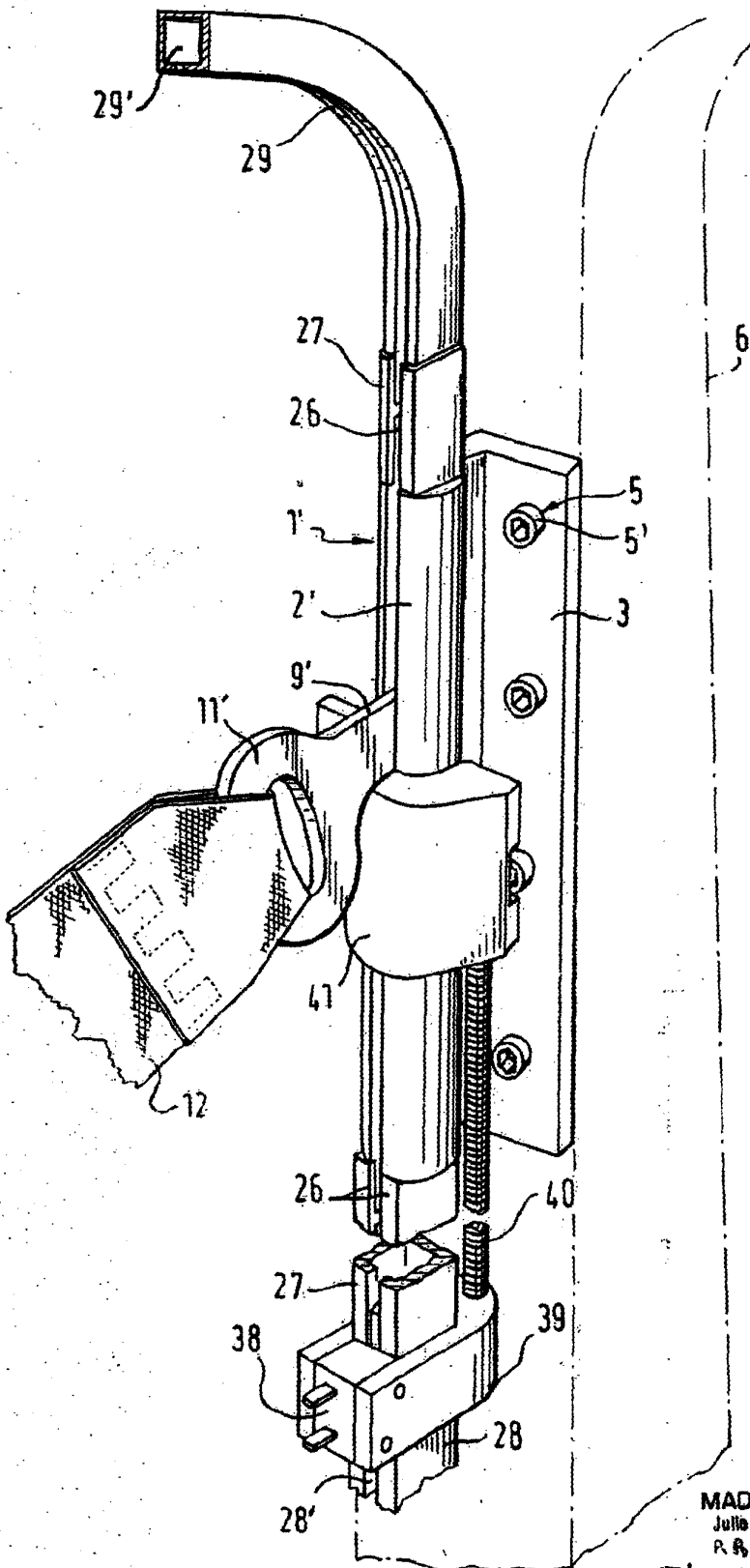


FIG.-1

ESCALA VARIABLE

MADRID  
Julio Romero  
P. B.

28 JUN. 1985

*Talavera*

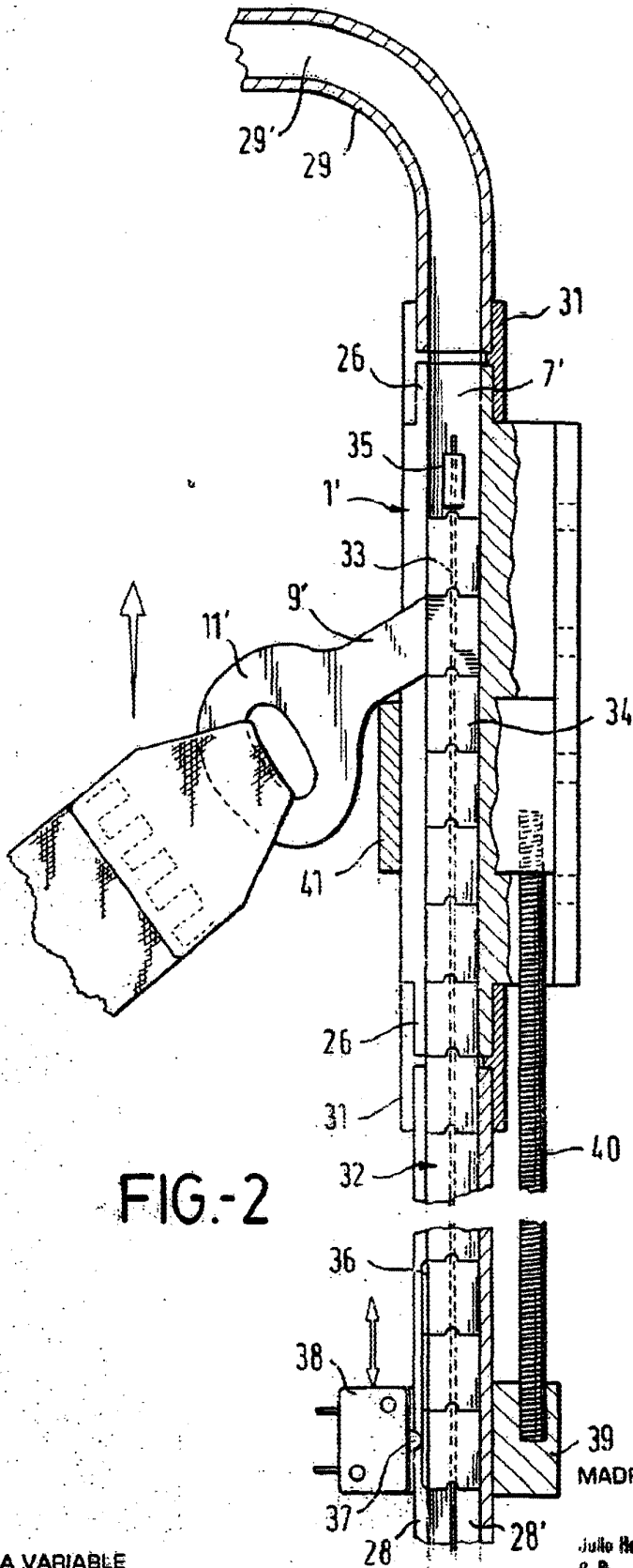


FIG.-2

ESCALA VARIABLE

MADRID 28 JUN. 1985

Julio Herrero  
C. P.

*T. P.*