

ES	11	NUMERO	Y
	21	287725	
	23	FECHA DE PRESENTACION	
		28 JUN. 1985	



ESPAÑA

RE: 3114 DIV. II.

MODELO DE UTILIDAD

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				
	P 31 49 518.4		14 de diciembre de 1981		ALEMANIA FED.
CADUCADO					

34	FECHA DE PUBLICIDAD	35	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			<i>Cl. G. B. G. R. 22/20</i>

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

37	SOLICITANTE (S)
	REPA FEINSTANZWERK GMBH

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	7071 ALFDORF, Alemania Federal

38	INVENTOR (ES)
	Artun Föhl.

39	TITULAR (ES)
	La solicitante.

40	REPRESENTANTE
	D. JULIO HERRERO ANTOLIN

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 El invento parte de un amarre de cinturón de seguridad de acuerdo con la parte precaracterizada de la reivindicación 1.

10 En el caso de un amarre 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 personas más altas.

15 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 sistema con dispositivo de arrollamiento automático, o bien el herraje terminal de un sistema estático de un sistema de cinturón pasivo,

20 estén previstas a diferentes alturas unas ánimas roscadas para la sujeción selectiva del herraje a diferente altura. En este caso, el

25 ajuste del herraje es por naturaleza muy engorroso y no puede llevarse a cabo sino por personas expertas.

El invento se basa en el cometido de configurar un amarre de cinturón de seguridad según la parte precharacterizante 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 que dicho sistema sea adecuado igualmente para todos los sistemas de cinturones (sistema pasivo, sistema estático, sistema con arrollamiento).

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

En el caso del amarre 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 del 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

trayectoria de desplazamiento, y gracias a que puede desenclavarse haciendola bascular. Con el desplazamiento y la inmovilización de la corredera de ajuste, se establece el 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 de anclaje un herraje que por su lado exterior está provisto de un orificio de inmovilización para el extremo de la correa del cinturón.

Una estructura constructiva muy sencilla del amarre de cinturón de seguridad se consigue a través de la configuración según la reivindicación 3. Debido a su conformación, que hace factible una producción en grandes series por el procedimiento de prensado o estirado, el carril de anclaje tiene dos funciones, a saber, una función como estribo de forma esta-

ble para el herraje capaz de resistir a todas las cargas mecánicas en el caso de un choque violento, y la función adicional como eje de guía y de basculación para la corredera de ajuste.

5

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 al 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 cuerpo del pasajero a asegurar.

10

15

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

20

La figura 1, una sección transversal del amarre de cinturón de seguridad según el invento, adecuado para cualquier tipo de cinturón y debidamente fijado al montante del vehículo.

25

La figura 2, una vista parcial en perspectiva de dicho montante, debidamente modificado para conseguir el enclavamiento selectivo.

La figura 3, una perspectiva de la corredera de ajuste con su correspondiente resorte recuperador, en despiece.

5 En las figuras se observa la existencia de un carril de anclaje 1 con perfil de anclaje redondo 2 y alma de fijación 3, idénticamente a los elementos correspondientes descritos en el M.U. 284.383 del que la presente solicitud es divisional. En el orificio de núcleo 7 y 10 en la ranura longitudinal 8 está alojado a su vez, de forma desplazable, un herraje 9. El carril de anclaje 1 está sujeto, mediante tornillos embutidos, al montante central 6 del vehículo automóvil.

15 La corredera del ajuste 42 tiene una parte 43 también a modo de casquillo, y tiene un asidero 44 sustancialmente radial, en cuya delimitación por el lado del montante está sujeto, mediante un tornillo 20, el elemento de resorte 19, apoyándose dicho elemento de resorte 19, con pretensado, contra el alma de fijación 3. Por el lado opuesto de la parte 43 a modo de casquillo, está conformado un saliente de enclavamiento 46, también sustancialmente radial 20 que encaja, en la posición de enclavamiento según la figura 1, en uno de varios orificios de enclavamiento 45 practicados unos encima 25

5 de otros en el montante central 6, con lo que a su vez queda establecida la posición deseada de altura de la corredera de ajuste 42. Apres-
tando el asidero 44 se puede hacer bascular la corredera de ajuste 42 en torno al eje del perfil de anclaje 2, con lo que el saliente de enclavamiento 46 sale de la zona del orificio de enclavamiento 45 y después de lo cual la corredera de ajuste puede desplazarse a lo
10 largo del carril de anclaje.

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

15

20

25



REIVINDICACIONES

5 1.- UN AMARRE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA
VEHICULOS AUTOMOVILES, con un punto de apoyo
previsto por encima del hombro del pasajero
del vehículo al que hay que asegurar, estando
destinado dicho punto de apoyo a la correa del
cinturón y teniendo el mismo forma de herraje
10 terminal o de cambio de sentido que, para la
adaptación de tamaño de cuerpo del pasajero,
puede fijarse a alturas diferentes en el vehí-
culo, preferiblemente al montante central del
mismo, caracterizado porque en el vehículo
(montante central 6) está sujeto fijamente un
15 carril de anclaje (1), sustancialmente verti-
cal, en el que está conducido, de forma despla-
zable en sentido longitudinal, el herraje (9),
que descansa sobre una corredera de ajuste
(13), también de forma desplazable en sentido
20 longitudinal, para establecer el herraje a la
altura deseada.

25 2.- UN AMARRE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA
VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicación
1, caracterizado porque la corredera de ajuste
(13) esta alojada en el carril de anclaje (1),
de forma desplazable en sentido transversal
a la dirección de desplazamiento, preferente-

5 mente en contra de la fuerza de un muelle, porque dicha corredera puede enclavarse en la posición de reposo en elementos de enclavamiento a lo largo de la vía de enclavamiento y puede desenclavarse haciendola bascular.

10 3.- UN AMARRE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicación 2, caracterizado porque el carril de anclaje (1), configurado preferentemente como pieza
15 prensada o estirada, tiene un perfil de anclaje (2) contínuo en la dirección longitudinal y dotado de una sección transversal sustancialmente circular, para el alojamiento con basculación de la corredera de ajuste que se desplaza en parte alrededor del carril de anclaje,
20 y que, para el alojamiento y la conducción del herraje (9), se ve atravesado por un orificio de núcleo (7) y una ranura longitudinal (8) que parte de dicho orificio de núcleo y está abierta hacia afuera.

25 4.- UN AMARRE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicación 3, caracterizado porque el herraje está alojado con un apéndice a modo de cabeza de martillo, en el orificio del núcleo (7) de sección transversal rectangular.

5.- UN AMARRE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA

5 VEHICULOS AUTOMOVILES, según una o varias de las reivindicaciones precedentes, 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.

10 6.- UN AMARRE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según una o varias de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la corredera de ajuste (42) tiene un saliente de enclavamiento (46), con el que puede enclavarse en orificios de enclavamiento (45) superpuestos, practicados en la carrocería del vehículo, preferentemente en el montante central (6).

15 7.- UN AMARRE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según la reivindicación 5, caracterizado porque el ángulo entre el alma de fijación (3) y el perfil de anclaje (2), o su orificio de núcleo (7) y la ranura longitudinal (8), puede adaptarse al cuerpo del pasajero a asegurar.

20 8.- UN AMARRE 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, y configurado, por ejemplo, como

perfil prensado de aluminio.

9.- UN AMARRE DE CINTURON DE SEGURIDAD PARA
VEHICULOS AUTOMOVILES, según queda descrito
y reivindicado en la presente memoria que cons
5 ta de once hojas todas ellas escritas a máqui-
na por una sola de sus caras y se representa
en los dibujos que se acompañan.

Madrid, 28 de junio de 1985

EL AGENTE: JULIO HERRERO

P.P.

Tala Clav

5

10

15

20

25



