



(19)
Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 103 46 172 A1** 2005.04.21

(12)

Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: **103 46 172.8**

(22) Anmeldetag: **01.10.2003**

(43) Offenlegungstag: **21.04.2005**

(51) Int Cl.7: **B60R 22/24**

(71) Anmelder:

TAKATA-PETRI (Ulm) GmbH, 89081 Ulm, DE

(74) Vertreter:

Maikowski & Ninnemann, Pat.-Anw., 10707 Berlin

(72) Erfinder:

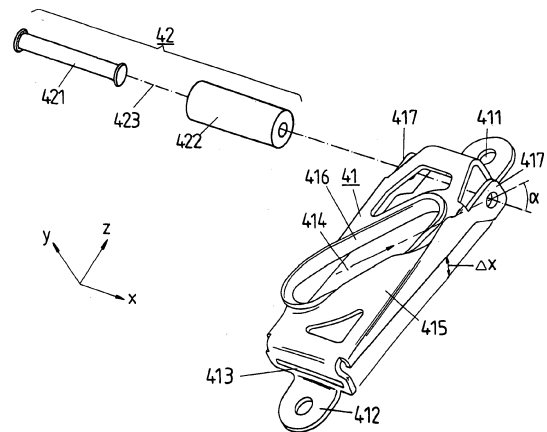
**Bahnmaier, Albert, Dr., 89171 Illerkirchberg, DE;
Mautsch, Jürgen, 89165 Dietenheim, DE; Lindau,
Markus, 89281 Altenstadt, DE; Glinka, Oliver,
89081 Ulm, DE**

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **Gurtumlenkeinrichtung für einen Sicherheitsgurt eines Kraftfahrzeugs**

(57) Zusammenfassung: Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Gurtumlenkeinrichtung für einen Sicherheitsgurt eines Kraftfahrzeugs anzugeben, die einen einfachen und damit kostengünstigen Aufbau aufweist und die gleichzeitig ein hohes Maß an Sicherheit für den Fahrzeuginsassen auch im Falle eines Fahrzeugunfalls gewährleistet.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch eine Umlenkeinrichtung mit mindestens einem Haltepunkt (417), an dem ein Umlenkelement (42), um dessen Umlenkachse (423) der Sicherheitsgurt (1) des Kraftfahrzeugs umgelenkt wird, gehalten ist, mit einer durch die Formgebung des Haltekörpers (41) gebildeten Gurt-Umlenkante (416), um die der Sicherheitsgurt (1) des Kraftfahrzeugs zusätzlich in Richtung Fahrzeuginsasse (2) umgelenkt wird, wobei die Umlenkachse (423) des Umlenkelements und die Umlenkante (416) einen spitzen Winkel (α) zueinander bilden, und mit mindestens einem Befestigungspunkt (411) zur starren Montage des Haltekörpers an einer Karosserie des Kraftfahrzeugs.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf eine Gurtumlenkeinrichtung für einen Sicherheitsgurt eines Kraftfahrzeugs.

[0002] Aus der deutschen Offenlegungsschrift DE 101 03 319 A1 ist eine Gurtumlenkrichtung mit einer Energieabsorbtionseinheit beschrieben. Wird im Falle eines Fahrzeugunfalls der Sicherheitsgurt durch den Fahrzeugsassen ausgelenkt, so wird auf die Umlenkeinrichtung eine erhebliche Zugkraft ausgeübt. Um die auf den Fahrzeuginsassen wirkenden Rückhaltekräfte zu begrenzen, ist bei der vorbekannten Gurtumlenkeinrichtung die Energieabsorbtionseinheit derart ausgestaltet, dass sie ein Nachgeben des Sicherheitsgurtes erlaubt; dies geschieht konkret in der Weise, dass ein Umlenkelement der Gurtumlenkeinrichtung unter Deformation der das Umlenkelement haltenden Haltelemente derart verschoben bzw. bewegt wird, dass es zu einer „Gurtverlängerung“ für den Fahrzeuginsassen kommt. Um die beschriebene Energieabsorbtion zu ermöglichen ist die vorbekannte Gurtumlenkeinrichtung mehrteilig aufgebaut.

[0003] Aus der US-Patentschrift 5,139,282 ist eine Gurtumlenkeinrichtung mit einem Umlenkelement beschrieben, das mittels einer Schraube an der Fahrzeugkarosserie schwenkbar bzw. drehbar befestigt ist. Dem Umlenkelement ist ein Federelement zugeordnet, das auf den Sicherheitsgurt eine vorgegebene Vorspannkraft ausübt, die den Sicherheitsgurt gegen den Fahrzeuginsassen drückt. Auf Grund der schwenkbaren Lagerung des Umlenkelements an der Fahrzeugkarosserie kann sich das Umlenkelement bei einer Bewegung des Fahrzeuginsassen drehen bzw. verschwenken, so dass sich die Position des Sicherheitsgurtes relativ zum Fahrzeuginsassen verändern kann. Im Falle eines Fahrzeugunfalls kann dieses Mitschwenken des Umlenkelementes von Nachteil sein, weil es bei Erreichen eines kritischen Schwenkwinkels zu einem Verklemmen bzw. Verdrehen des Sicherheitsgurtes am Umlenkelement kommen kann. Die Funktion des Sicherheitsgurtes kann dadurch beeinträchtigt werden.

[0004] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Gurtumlenkeinrichtung für einen Sicherheitsgurt eines Kraftfahrzeugs anzugeben, die einen einfachen und damit kostengünstigen Aufbau aufweist und die gleichzeitig ein hohes Maß an Sicherheit für den Fahrzeuginsassen auch im Falle eines Fahrzeugunfalls gewährleistet.

[0005] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch eine Gurtumlenkeinrichtung mit den Merkmalen gemäß Patentanspruch 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in Unteransprüchen angegeben.

[0006] Danach ist erfindungsgemäß eine Gurtumlenkeinrichtung für einen Sicherheitsgurt vorgesehen, bei der ein einstückiger Haltekörper vorhanden ist. Der einstückige Haltekörper weist mindestens einen Haltepunkt auf, an dem ein Umlenkelement gehalten wird; das Umlenkelement bildet eine Umlenkachse, um die der Sicherheitsgurt des Kraftfahrzeugs umgelenkt wird. Der Haltekörper ist erfindungsgemäß darüber hinaus derart ausgeformt, dass er eine Gurtumlenkkante bildet, um die der Sicherheitsgurt des Kraftfahrzeugs ein weiteres Mal, also zusätzlich, umgelenkt wird. Die Umlenkante des Haltekörpers steht dabei zu der Umlenkachse des Umlenkelements in einem spitzen Winkel. Der erfindungsgemäße Haltekörper weist darüber hinaus mindestens einen Befestigungspunkt auf, der eine starre Montage des Haltekörpers an der Karosserie des Kraftfahrzeugs ermöglicht.

[0007] Ein wesentlicher Vorteil der erfindungsgemäßen Gurtumlenkeinrichtung besteht darin, dass diese auch im Falle eines Fahrzeugunfalls ein zuverlässiges „Funktionieren“ des Sicherheitsgurtes gewährleistet; insbesondere ein Festklemmen oder Verdrehen bzw. „Umschlagen“ des Sicherheitsgurtes an dem Umlenkelement der Gurtumlenkeinrichtung kann nicht auftreten. Dies wird erfindungsgemäß dadurch erreicht, dass das Umlenkelement von dem einstückigen Haltekörper gehalten wird, der selbst starr an der Karosserie des Kraftfahrzeugs montiert ist. Ein Verschwenken oder ein Verdrehen des Umlenkelements relativ zur Karosserie kann bei der erfindungsgemäßen Gurtumlenkeinrichtung – im Unterschied beispielsweise zu der verschwenkbaren Gurtumlenkeinrichtung gemäß der eingangs genannten US-Patentschrift – somit nicht auftreten. Entsprechendes gilt für die Gurtumlenkkante, die den Sicherheitsgurt des Kraftfahrzeugs zusätzlich in Richtung Fahrzeuginsassen umlenkt; denn die Gurt-Umlenkante ist durch die Formgebung des Haltekörpers gebildet, der – wie bereits ausgeführt – starr an der Karosserie befestigt ist. Zusammengefasst wird mit der erfindungsgemäßen Gurtumlenkeinrichtung somit ein hohes Maß an Sicherheit für den Fahrzeuginsassen erreicht, weil ein Verschwenken bzw. ein Verdrehen des die Umlenkung des Sicherheitsgurtes bewirkenden Haltekörpers auf Grund der starren Montage an der Karosserie des Kraftfahrzeugs zuverlässig verhindert wird.

[0008] Ein weiterer wesentlicher Vorteil der erfindungsgemäßen Gurtumlenkeinrichtung besteht in ihrem kostengünstigen Aufbau, da der „zentrale“ Haltekörper der Gurtumlenkeinrichtung, der erfindungsgemäß alle wesentlichen Funktionen der Gurtumlenkeinrichtung bereitstellt – einstückig ausgebildet ist. Auf Grund der einstückigen Ausbildung des Haltekörpers sind zusätzliche Montageschritte – bezüglich des Haltekörpers – überflüssig, wodurch die Gesamtmontage der Gurtumlenkeinrichtung einfach und kos-

tengünstig gehalten wird.

[0009] Ein dritter wesentlicher Vorteil der erfindungsgemäßen Gurtumlenkeinrichtung ist darin zu sehen, dass die Gurtumlenkeinrichtung zum Umlenken des Sicherheitsgurtes zwei separate „Umlenkeinrichtungen“ aufweist, nämlich einerseits das Umlenkelement und andererseits die Umlenkante. Aufgrund der Anordnung der Umlenkante in einem spitzen Winkel zur Umlenkachse des Umlenkelementes ist stets gewährleistet, dass trotz der starren Montage des Haltekörpers an der Karosserie und damit trotz der – im Gegensatz zu der genannten US-Patentschrift – nicht „nachführbaren“ Ausrichtung der Umlenkachse des Umlenkelements stets eine optimale Ausrichtung des Sicherheitsgurtes zum Fahrzeuginsassen vorhanden ist. Denn auf Grund des spitzen Winkels zwischen der Umlenkachse und der Umlenkante ist sichergestellt, dass der Sicherheitsgurt nach dem Umlenken in Richtung Fahrzeuginsassen derart „verkippt“ ist, dass selbst im Falle eines Fahrzeugunfalls ein Verdrehen bzw. Umschlagen des Sicherheitsgurtes in der Gurtumlenkeinrichtung zuverlässig vermieden wird.

[0010] Besonders einfach und damit vorteilhaft lässt sich der einstückige Haltekörper der Gurtumlenkeinrichtung an der Karosserie des Kraftfahrzeugs befestigen, wenn der bzw. die Befestigungspunkte durch Ösen, Haken oder Flansche gebildet sind.

[0011] Bevorzugt weist der einstückige Haltekörper zumindest zwei mit Abstand zueinander bzw. „beabstandet“ angeordnete Befestigungspunkte auf; die Befestigungspunkte sind dabei derart an dem Haltekörper angeformt, dass der übrige Bereich des Haltekörpers – beispielsweise also der Mittenbereich zwischen den Befestigungspunkten – nach der Montage des Haltekörpers an der Karosserie zumindest teilweise einen vorgegebenen Abstand zur Karosserie aufweist. Mit anderen Worten wird also durch die zumindest zwei beabstandet angeordneten Befestigungspunkte eine Art „Brücke“ durch den Haltekörper gebildet. Der mittlere Brückenbereich, der einen Abstand zur Karosserie aufweist, bildet damit einen „Deformationsbereich“ der in Kraftfahrzeug-Y-Richtung Energie aufnehmen kann. Wird die Gurtumlenkeinrichtung beispielsweise im Bereich der B-Säule eines Kraftfahrzeugs angebracht, so befindet sich diese üblicherweise in Schulter- bzw. Kopfhöhe des Kraftfahrzeuginsassen. Im Falle eines Fahrzeugunfalls kann es nun passieren, dass der Kopf des Fahrzeuginsassen gegen die Gurtumlenkeinrichtung geschleudert wird und somit auf dieser auftrifft. Um nun schwerste Verletzungen bzw. den Tod des Fahrzeuginsassen zu vermeiden, ist die beschriebene „Brückenkonstruktion“ vorgesehen, die ein Nachgeben des Mittenbereichs des einstückigen Haltekörpers ermöglicht, da unter Deformation des Haltekörpers der Mittenbereich bzw. mittlere Brückenbereich

auf die Karosserie gedrückt werden kann. Durch diese Deformation wird kinetische Energie „umgewandelt“, so dass der Aufschlag des Kopfes des Fahrzeuginsassen zumindest etwas gedämpft wird. Um diese Energieaufnahme gewährleisten zu können, ist der Mittenbereich zwischen den Befestigungspunkten vorzugsweise in Y-Richtung bzw. in Karosserie-Richtung zumindest geringfügig deformierbar.

[0012] Um zu vermeiden, dass der Sicherheitsgurt beim Umlenken an der Umlenkante des Haltekörpers vorzeitig „abgenutzt“ wird, ist die durch die Formgebung des Haltekörpers gebildete Gurtumlenkante vorzugsweise zumindest in dem mit dem Sicherheitsgurt zusammenwirkenden Bereich abgerundet, so dass die Reibung zwischen der Gurtumlenkante und dem Sicherheitsgurt minimiert wird. Das Abrunden der Umlenkante kann beispielsweise durch „Umbördeln“ oder direktes „Formen“ erfolgen.

[0013] Besonders einfach und damit vorteilhaft lässt sich die Gurtumlenkante durch eine Längskante eines Öffnungsschlitzes bzw. eines Gurt-Austrittsschlitzes im Haltekörper ausbilden. Dieser Gurt-Austrittsschlitz sollte – aus den genannten Gründen – zumindest in seinem mit dem Sicherheitsgurt zusammenwirkenden Bereich umgebördelt sein, um die Reibung zwischen dem Sicherheitsgurt und der Gurtumlenkante so gering wie möglich zu halten.

[0014] Darüber hinaus wird es als vorteilhaft angesehen, wenn der spitze Winkel zwischen der Umlenkachse des Umlenkelementes und der Gurtumlenkante im Bereich zwischen 20° und 70° liegt, da bei einer solchen Winkelwahl eine besonders gute Ausrichtung des Sicherheitsgurtes relativ zum Fahrzeuginsassen sichergestellt ist. Besonders bevorzugt ist ein Winkelbereich zwischen 35° und 55°, da ein solcher Winkelbereich bei den meisten Kraftfahrzeugmodellen eine optimale relative Lage bzw. Ausrichtung des Sicherheitsgurtes relativ zum Fahrzeuginsassen gewährleistet. Der spitze Winkel kann beispielsweise ungefähr 45° betragen.

[0015] Das Umlenkelement kann besonders einfach und damit vorteilhaft beispielsweise durch eine drehbar gelagerte Umlenkrolle gebildet sein, die mittels eines Stiftes am einstückig ausgebildeten Haltekörper befestigt ist. Bei dem Stift kann es sich beispielsweise um einen Metallstift, insbesondere einen Stahlstift handeln.

[0016] Um eine zuverlässige Befestigung der Umlenkrolle an dem Haltekörper auch bei den im Falle eines Fahrzeugunfalls auftretenden großen Kräften zu gewährleisten, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn der Stift an zumindest zwei an dem Haltekörper ausgebildeten Haltepunkte gehalten wird. Der Stift kann beispielsweise in den Haltepunkten auch drehbar gelagert sein.

[0017] Alternativ zu einer drehbar gelagerten Umlenkrolle kann das Umlenkelement auch durch einen Umlenkstab gebildet sein, der an dem Haltekörper einstückig angeformt ist. Ebenso kann das Umlenkelement auch durch eine einstückig am Haltekörper ausgebildete, weitere Umlenkante realisiert sein. Der Vorteil eines Umlenkstabes oder einer „weiteren“ Umlenkante besteht darin, dass diese bereits bei der Herstellung des einstückigen Haltekörpers „mit-hergestellt“ werden kann, so dass eine zusätzliche Montage eines Stiftes und einer Umlenkrolle vermieden wird. Nachteilig sind ein Umlenkstab oder eine weitere Umlenkante im Vergleich zu einer drehbar gelagerten Umlenkrolle jedoch in der Hinsicht, dass größere Reibungskräfte auf den Sicherheitsgurt ausgeübt werden, so dass der Benutzungskomfort etwas geringer ist als im Falle einer drehbar gelagerten Umlenkrolle, bei der auf Grund der drehbaren Lagerung nur eine geringe Reibung auftritt und somit ein besonders leichtes Auslenken bzw. Bewegen des Sicherheitsgurtes durch den Fahrzeuginsassen möglich ist.

[0018] Um eine sichere Führung des Sicherheitsgurtes im Haltekörper zu gewährleisten, wird es darüber hinaus als vorteilhaft angesehen, wenn der Haltekörper zusätzlich einen Gurteinführschlitz aufweist, der vorzugsweise parallel zur Umlenkachse des Umlenkelements angeordnet ist. Der Sicherheitsgurt wird dann durch den Gurteinführschlitz in den Bereich des Haltekörpers eingeführt und vom Gurteinführschlitz zu dem Umlenkelement geleitet; von dem Umlenkelement wird der Sicherheitsgurt in Richtung zur Gurtumlenkkante umgelenkt. Durch die Gurtumlenkkante wird der Sicherheitsgurt anschließend in Richtung Fahrzeuginsassen ein weiteres Mal umgelenkt, so dass der Sicherheitsgurt den Bereich des Haltekörpers wieder verlässt.

[0019] Gemäß einer besonders bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, dass der einstückige Haltekörper durch ein Stanz-Biegeteil, beispielsweise durch ein Stanz-Biegeteil aus Blech gebildet ist. Durch Stanzen und Biegen lässt sich der einstückige Haltekörper besonders einfach und damit kostengünstig herstellen.

[0020] Darüber hinaus wird auch der oben erläuterte Gurtaustrittsschlitz vorzugsweise durch Ausstanzen aus dem Stanz-Biegeteil bzw. aus dem Blechteil gebildet. Die Befestigungspunkte werden dann bevorzugt durch Abbiegen von Randbereichen, und zwar in Montagerichtung zur Fahrzeugkarosserie hin, gebildet. In entsprechender Weise wird auch der Gurteinführschlitz vorzugsweise in den einstückigen Haltekörper eingestanzt.

[0021] Anstelle eines Stanz-Biegeteils kann der einstückige Haltekörper auch durch ein Kunststoff-Spritzgussteil oder durch ein Aluminiumgussteil

gebildet sein.

[0022] Der Erfindung liegt außerdem die Aufgabe zugrunde, ein einfaches und kostengünstiges Verfahren zum Herstellen einer Gurtumlenkeinrichtung für einen Sicherheitsgurt eines Kraftfahrzeugs anzugeben, die einen einfachen und damit kostengünstigen Aufbau aufweist und die gleichzeitig ein hohes Maß an Sicherheit für den Fahrzeuginsassen auch im Falle eines Fahrzeugunfalls gewährleistet.

[0023] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch ein Verfahren zum Herstellen einer Gurtumlenkeinrichtung gelöst, bei dem ein einstückiger Haltekörper durch ein Blechteil gebildet wird, in dem in den Mittbereich des Blechteils ein Gurtaustrittsschlitz eingestanzt wird und/oder Befestigungspunkte durch Abbiegen von Randbereichen des Blechteils gebildet werden und/oder ein Gurt-Einführschlitz in den einstückigen Haltekörper eingestanzt wird.

[0024] Bezüglich der Vorteile des erfindungsgemäßen Verfahrens wird auf die obigen Ausführungen im Zusammenhang mit der erfindungsgemäßen Gurtumlenkeinrichtung verwiesen, da diese für das Verfahren entsprechend gelten.

[0025] Zur Erläuterung der Erfindung zeigen

[0026] Fig. 1 eine Sicherheitsgurtvorrichtung mit einem Ausführungsbeispiel für eine erfindungsgemäße Gurtumlenkeinrichtung,

[0027] Fig. 2 das Ausführungsbeispiel für die Gurtumlenkeinrichtung gemäß der Fig. 1 im Detail im zerlegten Zustand bzw. vor der Montage und

[0028] Fig. 3 die Gurtumlenkeinrichtung gemäß den Fig. 1 und 2 im zusammengesetzten Zustand.

[0029] In der Fig. 1 erkennt man eine Sicherheitsgurtvorrichtung mit einem Sicherheitsgurt 1 für einen Fahrzeuginsassen 2. Der Gurt 1 ist mit seinem einem Gurtende 11 auf einer Gurtrolle 3 aufgerollt. Die Gurtrolle 3 ist im Bodenbereich 81 der Fahrzeugkarosserie 8 mit der Karosserie 8 fest verbunden. Die Gurtrolle 3 weist einen Drehmoment-Erzeugungsmechanismus auf, der in Gurtaufwickelrichtung vorgespannt ist und den Sicherheitsgurt 1 strafft. Die Gurtrolle 3 weist darüber hinaus eine Abwickelsperranordnung auf, welche bei versuchtem, schnellem Auszug des Sicherheitsgurtes 1 und/oder bei einem unfallbedingtem Beschleunigen des Abwickelns des Sicherheitsgurtes den Sicherheitsgurt 1 gegen die Kraft des Drehmoment-Erzeugungsmechanismus sperrt.

[0030] Der Sicherheitsgurt 1 erstreckt sich von seinem mit der Gurtrolle 3 in Verbindung stehenden Ende 11 über eine Gurtumlenkeinrichtung 4 zu einem Gurtschloss 5, an dem das andere Ende 12 des Si-

cherheitsgurtes lösbar fixiert bzw. gehalten ist.

[0031] Die Gurtumlenkeinrichtung **4** weist einen einstückigen Haltekörper **41** auf, der an einem oberen Befestigungspunkt **411** und an einem unteren Befestigungspunkt **412** im Bereich der B-Säule **82** an der Fahrzeugkarosserie **8** starr befestigt ist. Die Befestigungshöhe der Gurtumlenkeinrichtung **4** bzw. des einstückigen Haltekörpers **41** ist dabei derart gewählt, dass der Sicherheitsgurt **1** ungefähr in Schulterhöhe des Fahrzeuginsassen **2** umlenkt wird.

[0032] Der Sicherheitsgurt **1** erstreckt sich von seinem einen Ende **11** entlang der Fahrzeug-Z-Richtung entlang der B-Säule **82** nach oben und gelangt durch einen Gurteinführschlitz **413** in die Gurtumlenkeinrichtung **4** hinein. Durch ein oberes Umlenkelement **42** der Gurtumlenkeinrichtung **4** wird der Sicherheitsgurt **1** derart umgelenkt, dass er nun entgegen der Fahrzeug-Z-Richtung wieder quasi senkrecht nach unten verläuft. Durch einen Gurtaustrittsschlitz **414** des einstückigen Haltekörpers **41** verlässt der Sicherheitsgurt **1** die Gurtumlenkeinrichtung **4** und wird über den Schulter- und Brustbereich des Fahrzeuginsassen **2** zum Gurtschloss **5** geführt.

[0033] Wie sich in der **Fig. 1** erkennen lässt, ist der Gurtaustrittsschlitz **414** derart ausgestaltet, dass der Sicherheitsgurt **1** im Brustbereich des Fahrzeuginsassen **2** um ca. 20° bis 70° verkippt wird, so dass der Sicherheitsgurt **1** in optimaler Lage auf dem Fahrzeuginsassen **2** aufliegt.

[0034] Wie sich der **Fig. 1** darüber hinaus entnehmen lässt, ist ein Mittenbereich **415** des Haltekörpers **41** geringfügig beabstandet zur B-Säule **81** der Fahrzeugkarosserie **8** angeordnet; dies wird konkret durch die beiden Befestigungspunkte **411** und **412** erreicht, die derart an dem Haltekörper **41** angebracht sind, dass der Mittenbereich **415** einen vorgegebenen Abstand Δx zur B-Säule **81** aufweist.

[0035] Der Abstand Δx zwischen dem Mittenbereich **415** und der Fahrzeug-B-Säule **81** kommt im Falle eines Fahrzeugunfalls zum Tragen. Wird nämlich im Falle eines Fahrzeugunfalls der Kopf des Fahrzeuginsassen **2** gegen die Gurtumlenkeinrichtung **4** bzw. gegen den Haltekörper **41** geschleudert, so kann der Mittenbereich **415** des Haltekörpers **41** geringfügig nachgeben, da er sich in Richtung der Fahrzeug-B-Säule **82** auf Grund des Abstandes Δx deformieren lässt. Ein tödlicher Aufschlag des Kopfes des Fahrzeuginsassen **2** auf der Gurtumlenkeinrichtung **4** kann somit verhindert werden.

[0036] In der **Fig. 2** ist die Gurtumlenkeinrichtung **4** gemäß der **Fig. 1** im Detail – im noch unmontierten Zustand – gezeigt. Man erkennt den Haltekörper **41** mit seinem oberen Befestigungspunkt **411** und mit seinem unteren Befestigungspunkt **412**. Bei dem

Ausführungsbeispiel gemäß den **Fig. 1** bis **3** sind die beiden Befestigungspunkte **411** und **412** jeweils durch Ösen gebildet. Alternativ können einer der beiden Befestigungspunkte oder auch beide durch Haken oder Befestigungsflansche bebildet sein. Beispielsweise kann der obere Befestigungspunkt **411** durch die in der **Fig. 2** gezeigte Öse gebildet sein, wohingegen der untere Befestigungspunkt **412** durch zwei Befestigungshaken ersetzt ist.

[0037] In der **Fig. 2** erkennt man darüber hinaus den Abstand Δx zwischen dem Mittenbereich **415** und der durch die beiden Befestigungspunkte **411** und **412** auf der B-Säule **81** der Kraftfahrzeugkarosserie **8** gebildeten Befestigungsfläche des Haltekörpers **41**.

[0038] In der **Fig. 2** lässt sich darüber hinaus der Gurteinführschlitz **413** und der Gurtaustrittsschlitz **414** erkennen, die jeweils durch Ausstanzen in den durch ein einteiliges Stanzbiegeteil aus Blech gebildeten Haltekörper hergestellt sind. Der Gurtaustrittsschlitz **414** weist dabei einen umgebördeten bzw. abgerundeten Rand auf, der eine Umlenkante **416** des Gurtaustrittsschlitzes **414** bildet. Durch das Umbördeten des eingestanzten Gurtaustrittsschlitzes **414** lässt sich erreichen, dass die Reibung zwischen dem Haltekörper **41** und dem Sicherheitsgurt **1** minimiert ist. Außerdem werden Beschädigungen an dem Sicherheitsgurt **1** vermieden.

[0039] In der **Fig. 2** erkennt man darüber hinaus das obere Umlenkelement **42**, das durch einen Stahlstift **421** und eine Umlenkrolle **422** gebildet ist. Der Stahlstift **421** wird entlang seiner Umlenkachse **423** an zwei Haltepunkten **417** des Haltekörpers **41** gehalten. Die Umlenkrolle **422** ist drehbar auf dem Stahlstift **421** gelagert, so dass sich die Umlenkrolle **422** auf dem Stahlstift **421** sehr reibungsarm drehen lässt.

[0040] Der **Fig. 2** lässt sich außerdem entnehmen, dass die Umlenkante **416** des Gurtaustrittsschlitzes **414** und die Umlenkachse **423** des oberen Umlenkelements **42** einen Winkel α bilden. Der Winkel α kann in einem Bereich zwischen 30° und 70°, beispielsweise auch in einem Bereich zwischen 35° und 55° liegen. Bei dem Ausführungsbeispiel gemäß der **Fig. 2** beträgt der Winkel ca. 45°.

[0041] Der Gurteinführschlitz **413** und die Umlenkachse **423** sind hingegen weitgehend parallel zueinander ausgerichtet.

[0042] Der Haltekörper **41** ist – wie bereits erläutert – einstückig ausgeführt; dies bedeutet, dass die beiden Befestigungspunkte **411** und **412**, die beiden Haltepunkte **417**, der Gurteinführschlitz **413** und der Gurtaustrittsschlitz **414** einstückig gebildet sind. Der Haltekörper **41** kann beispielsweise durch Stanzen und Biegen eines Bleches, beispielsweise eines Stahlble-

ches gebildet sein. Alternativ kann der Haltekörper **41** auch durch Spritzgießen aus Kunststoff oder durch Aluminiumdruckguss gebildet werden. Um eine einfache und kostengünstige Herstellung des Haltekörpers zu ermöglichen, ist es lediglich von Vorteil, wenn der Haltekörper einstückig – wie dargestellt – ausgebildet ist.

[0043] Bei dem Ausführungsbeispiel gemäß der **Fig. 2** ist das obere Umlenkelement **42** durch den Stahlstift **421** und die Umlenkrolle **422** gebildet. Alternativ ist es auch denkbar, das obere Umlenkelement **42** durch einen Umlenkstab, durch ein Umlenk-Blechteil oder dergleichen zu bilden. Der Umlenkstab bzw. das Umlenk-Blechteil werden dann vorzugsweise einstückig an dem Haltekörper **41** ausgebildet.

[0044] In der **Fig. 3** ist der Haltekörper **41** gemäß der **Fig. 2** nochmals im zusammengebauten Zustand gezeigt. Man erkennt die Umlenkrolle **422**, die auf dem Stahlstift **421** gelagert ist. Der Stahlstift **421** ist dabei in den beiden Haltepunkten **417** des Haltekörpers **41** fixiert.

Bezugszeichenliste

1	Sicherheitsgurt
2	Fahrzeuginsasse
3	Gurtroller
4	Umlenkeinrichtung
5	Gurtschloss
8	Karosserie
11	Ein Ende des Sicherheitsgurtes
12	Anderes Ende des Sicherheitsgurtes
41	Haltekörper
42	Oberes Umlenkelement
81	Boden
82	B-Säule
411	Oberer Befestigungspunkt
412	Unterer Befestigungspunkt
413	Gurteinführschlitz
414	Gurtaustrittsschlitz
415	Mittbereich des Haltekörpers
416	Umlenkante
417	Haltepunkte
421	Stahlstift
422	Umlenkrolle
423	Umlenkachse
α	Winkel
Δx	Abstand
X, y, z	Fahrzeugrichtungen

Patentansprüche

1. Gurtumlenkeinrichtung (**4**) für einen Sicherheitsgurt (**1**) eines Kraftfahrzeugs mit einem einstückigen Haltekörper (**41**)
– mit mindestens einem Haltepunkt (**417**), an dem ein Umlenkelement (**42**), um dessen Umlenkachse (**423**)

der Sicherheitsgurt (**1**) des Kraftfahrzeugs umgelenkt wird, gehalten ist,

– mit einer durch die Formgebung des Haltekörpers (**41**) gebildeten Gurt-Umlenkante (**416**), um die der Sicherheitsgurt (**1**) des Kraftfahrzeugs zusätzlich in Richtung Fahrzeuginsasse (**2**) umgelenkt wird, wobei die Umlenkachse (**423**) des Umlenkelements und die Umlenkante (**416**) einen spitzen Winkel (α) zueinander bilden, und

– mit mindestens einem Befestigungspunkt (**411**, **412**) zur starren Montage des Haltekörpers (**41**) an einer Karosserie (**8**) des Kraftfahrzeugs.

2. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der mindestens eine Befestigungspunkt (**411**, **412**) durch eine Öse, einen Haken oder einen Flansch gebildet ist.

3. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der einstückige Haltekörper (**41**) zumindest zwei mit Abstand zueinander angeordnete Befestigungspunkte (**411**, **412**) aufweist, wobei die Befestigungspunkte (**411**, **412**) derart an dem Haltekörper (**41**) angeformt sind, dass der übrige Bereich (**415**) des Haltekörpers (**41**), insbesondere der Mittbereich (**415**) zwischen den Befestigungspunkten (**411**, **412**), nach der Montage des Haltekörpers (**41**) an der Karosserie zumindest teilweise einen vorgegebenen Abstand (Δx) zur Karosserie (**8**) aufweist.

4. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Mittbereich (**415**) zwischen den Befestigungspunkten (**411**, **412**) derart ausgestaltet ist, dass er bei Kraftereinwirkung von Außen, insbesondere im Falle eines Unfalls, in Richtung Karosserie (**8**) deformierbar ist.

5. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die durch die Formgebung des Haltekörpers (**41**) gebildete Gurt-Umlenkante (**416**) zumindest in dem mit dem Sicherheitsgurt (**1**) zusammenwirkenden Bereich abgerundet ist.

6. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die abgerundete Umlenkante (**416**) umgebördelt ist.

7. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die durch die Formgebung des Haltekörpers (**41**) gebildete Gurt-Umlenkante (**416**) durch eine Längskante eines Gurtaustrittsschlitzes (**414**) des Haltekörpers (**41**) ausgebildet ist.

8. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass der Gurtaustrittsschlitz (**414**) zumindest in dem mit dem Sicherheitsgurt (**1**) zusammenwirkenden Bereich abgerundet, insbeson-

dere umgebördelt ist.

9. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der spitze Winkel (α) zwischen 20° und 70° beträgt.

10. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass an dem mindestens einem Haltepunkt (417) des Haltekörpers (41) eine auf einem Stift (421) drehbar gelagerte Umlenkrolle (422) als Umlenkelement (42) befestigt ist.

11. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass der Stift (421) durch einen Metall-Stift, insbesondere einen Stahl-Stift gebildet ist.

12. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, dass der Stift (421) an zumindest zwei an dem Haltekörper (41) ausgebildeten Haltepunkten (417) gehalten, insbesondere drehbar gelagert ist.

13. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass an dem Haltekörper (41) ein Umlenkstab oder eine weitere Umlenkkante als Umlenkelement einstückig angeformt ist.

14. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Haltekörper (41) einen Gurt-Einführschlitz (413) aufweist, der parallel zur Umlenkachse (423) des Umlenkelements angeordnet ist.

15. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der einstückige Haltekörper (41) durch ein Stanz-Biegeteil gebildet ist.

16. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass der einstückige Haltekörper (41) durch ein Blechteil gebildet ist, in dessen Mittenbereich (415) der Gurtaustrittsschlitz (414) eingestanz ist und dessen Befestigungspunkte (411, 412) durch – in Richtung Fahrzeugkarosserie – abgebogene Randbereiche des Blechteils gebildet sind.

17. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Gurt-Einführschlitz (413) in den einstückigen Haltekörper (41) eingestanz ist.

18. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der einstückige Haltekörper (41) durch ein Spritzgussteil, beispielsweise ein Kunststoffspritzgussteil, oder ein Metall-Gussteil, beispielsweise ein

Aluminium-Gussteil, gebildet ist.

19. Verfahren zum Herstellen einer Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, bei dem ein einstückiger Haltekörper (41) durch ein Blechteil gebildet wird, in dem
– in den Mittenbereich (415) des Blechteils ein Gurtaustrittsschlitz (414) eingestanz wird und/oder
– Befestigungspunkte (411, 412) durch Abbiegen von Randbereichen des Blechteils gebildet werden und/oder
– der Gurt-Einführschlitz (413) in einen einstückigen Haltekörper (41) eingestanz wird.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

FIG 2

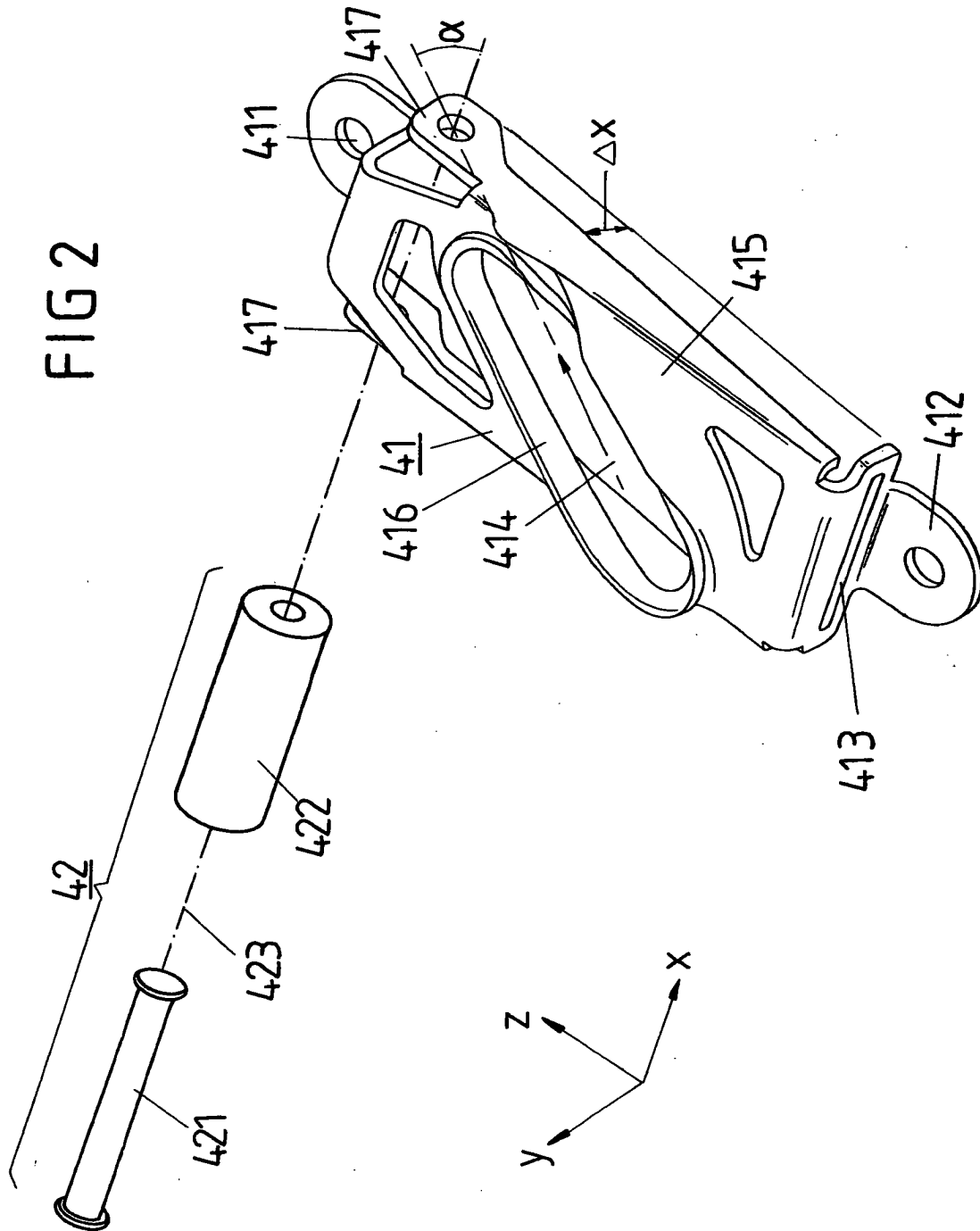


FIG 3

