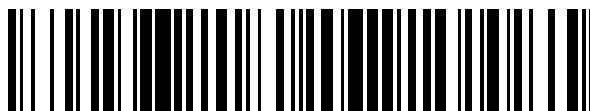


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 874 128**

51 Int. Cl.:

B60R 7/00 (2006.01)

B60P 7/08 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **11.01.2019** **E 19000021 (6)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **17.03.2021** **EP 3527427**

54 Título: **Red de fijación y/o retención para vehículos**

30 Prioridad:

17.02.2018 DE 102018001282

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la
traducción de la patente:
04.11.2021

73 Titular/es:

NÖLLE-PEPIN GMBH & CO. KG. (100.0%)
Am Damm 8
58332 Schwelm, DE

72 Inventor/es:

EMDE, MARC

74 Agente/Representante:

LEHMANN NOVO, María Isabel

ES 2 874 128 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).

DESCRIPCIÓN

Red de fijación y/o retención para vehículos

- 5 La invención se refiere a una red de fijación y/o retención para vehículos, con un componente de red y al menos un elemento de borde elástico que está fijado a una sección de borde del componente de red.

Las redes de fijación y/o retención de este tipo se utilizan en diversas configuraciones en vehículos, en particular en vehículos motorizados, pero también en aviones, embarcaciones, ferrocarriles y tranvías, autocares, camiones, etc.

10 Usualmente, las redes de fijación y/o retención de este tipo están dispuestas en o fijadas a una superficie receptora, respectivamente de montaje. Para llevar a cabo la disposición de una red de fijación y/o retención de este tipo en la superficie receptora, respectivamente de montaje, con un trabajo técnico-constructivo que sea lo menor posible, las redes de fijación y/o retención de este tipo se fijan frecuentemente a la superficie receptora, respectivamente de montaje, mediante sus elementos de borde, para lo cual unos elementos de borde del componente de red están

15 conformados, por ejemplo, en configuración perimetral y circundan la parte de pared que forma la superficie receptora, respectivamente de montaje. El documento GB 2 133 355 A da a conocer una red de fijación y/o retención según el preámbulo de la reivindicación 1.

Partiendo del estado de la técnica descrito precedentemente, la invención se basa en el objetivo de perfeccionar una red de fijación y/o retención para vehículos del tipo descrito al principio de manera tal que con un trabajo técnico-constructivo más reducido y satisfaciendo mayores exigencias estéticas pueda disponerse en, respectivamente fijarse a, una superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo.

Este objetivo se consigue según la invención porque el elemento de borde elástico del componente de red presenta sobre su cara que mira hacia una superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo un recubrimiento antideslizamiento, mediante el cual el elemento de borde elástico puede fijarse de manera separable a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo. La fijación del elemento de borde elástico del componente de red a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo no se lleva a cabo —como es usual en el estado de la técnica— debido a las fuerzas restauradoras actuantes sobre el

30 elemento de borde elástico, sino debido al recubrimiento antideslizamiento, mediante el cual el elemento de borde elástico unido al componente de red puede fijarse a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo. La fijación del elemento de borde elástico a la superficie receptora, respectivamente de montaje, puede separarse, en caso de necesidad, de manera sencilla, dado que entre el lado del elemento de borde elástico que mira hacia la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, por un lado, y la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo no existe ninguna unión de encaje o algo similar. El

35 elemento de borde elástico puede separarse de la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo con un esfuerzo muy reducido si ello es necesario.

Si el recubrimiento antideslizamiento del elemento de borde elástico está formado por un sinnúmero de elementos antideslizamiento individuales, p. ej., de un sinnúmero de botones antideslizamiento, la presencia del recubrimiento antideslizamiento sobre la cara del elemento de borde elástico que mira hacia la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo no tiene ningún efecto apreciable sobre su elasticidad, con lo cual está dada una mayor gama en lo referente a la selección de materiales para el recubrimiento antideslizamiento.

45 Si los elementos antideslizamiento individuales del recubrimiento antideslizamiento están dispuestos en forma estocástica sobre la cara del elemento de borde elástico que mira hacia la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, el trabajo de fabricación del elemento de borde elástico provisto del recubrimiento antideslizamiento puede mantenerse lo más reducido posible.

50 Si se procura una adherencia del elemento de borde elástico a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo que en lo posible sea uniforme sobre toda la superficie del elemento de borde elástico que apoya contra la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, es ventajoso si los elementos antideslizamiento individuales del recubrimiento antideslizamiento están dispuestos con un patrón regular, p. ej., en igual distancia en dirección longitudinal y transversal, sobre la cara del elemento de borde elástico que mira hacia la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo.

Ventajosamente, el recubrimiento antideslizamiento del elemento de borde elástico puede configurarse de silicona. Este material puede procesarse de manera sencilla y en la interacción con las configuraciones usuales de superficies receptoras, respectivamente de montaje, pertenecientes al vehículo dispone de buenas propiedades de adherencia.

60 El elemento de borde elástico puede configurarse ventajosamente como banda elástica de un material textil. Convenientemente, el elemento de borde elástico está cosido al componente de red.

Según otra forma de fabricación ventajosa, el elemento de borde elástico está conformado como banda textil.

65

Dado que el elemento de borde elástico está conformado como lazo de cinta, presentando el lazo de cinta una sección de elemento de borde fijada al componente de red y una sección de elemento de borde libre de componente de red, puede adaptarse, dependiendo de las medidas de la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, de manera sencilla la sección de longitud del lazo de cinta, que está adherido a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, a la medida en cuestión de la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, dado que la fijación de la red de fijación y/o retención a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo no está llevada a cabo debido a las fuerzas restauradoras elásticas del lazo de cinta, sino debido a las fuerza de adhesión ejercidas mediante el recubrimiento antideslizamiento del elemento de borde elástico conformado como lazo de cinta. De este modo puede realizarse una adaptación de la red de fijación y/o retención a las medidas de la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo también en el marco de las medidas definidas por el componente de red.

En particular, si las superficies receptoras, respectivamente de montaje, pertenecientes al vehículo están configuradas —como es usual— rectangulares, es ventajoso si el componente de red presenta en dos secciones de borde, que están opuestas entre sí, en cada caso un elemento de borde elástico. En combinación con la configuración de los dos elementos de borde elásticos como lazos de cinta puede fijarse entonces una red de fijación y/o retención según la invención a superficies receptoras, respectivamente de montaje, pertenecientes al vehículo que difieren en tamaño en una gama relativamente grande, siendo las medidas de la red de fijación y/o retención según la invención, que son realizables después de la fijación de la red de fijación y/o retención a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, adaptables en una gran gama al respectivo tamaño de la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo. Ello se debe a que, como se mencionó precedentemente, la fijación de los lazos de cinta y con ello del componente de red de la red de fijación y/o retención según la invención a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo no se lleva a cabo debido a las fuerzas restauradoras elásticas del material de lazo de cinta, sino en partes esenciales debido a las propiedades de adherencia del recubrimiento antideslizamiento. Correspondientemente, una misma red de fijación y/o retención puede fijarse con lazos de cinta fijados a esa a superficies receptoras, respectivamente de montaje, pertenecientes al vehículo con una mayor gama de medidas, siendo también el componente de red, debido a su flexibilidad prevista usualmente, adaptable en lo referente a sus medidas en una gama relativamente grande a las medidas de la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo.

Según otra forma de fabricación ventajosa de la red de fijación y/o sujeción según la invención, su componente de red está provisto, en dos otras secciones de borde opuestas entre sí, en cada caso de una cinta de borde que está fabricada, preferentemente tejida, conjuntamente con el componente de red.

A continuación, se explica detalladamente la invención en base a una forma de fabricación tomando como referencia las figuras. Muestran:

la figura 1 una representación de principio de una forma de fabricación de una red de fijación y/o retención según la invención, para vehículos, en vista delantera, y

la figura 2 una representación de principio de la forma de fabricación, que se muestra en la figura 1, de la red de fijación y/o retención según la invención en vista trasera, estando el lado trasero, que está representado en la figura 2, de la red de fijación y/o retención mirando hacia la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo.

Una forma de fabricación, que está representada en principio en las figuras 1 y 2, de una red de fijación y/o retención 1 según la invención tiene un componente de red 2. El componente de red 2 está formado por dos grupos de cuerdas 3, 4 que corren inclinados uno con respecto al otro y que presentan cada uno un sinnúmero de cuerdas de red 5, respectivamente 6, paralelas unas con respecto a la otras.

En su sección de borde superior en las figuras 1 y 2, y en su sección de borde inferior en las figuras 1 y 2, el componente de red 2 está provisto en cada caso de una cinta de borde 7, respectivamente 8. Las cintas de borde 7, 8 pueden fabricarse en una etapa de trabajo con el componente de red 2.

En las dos secciones de borde laterales, el componente de red 2 está configurado en cada caso con un elemento de borde elástico 9, 10. En el ejemplo de fabricación representado de la red de fijación y/o retención, los dos elementos de borde elásticos 9, 10 están conformados como lazos de cinta.

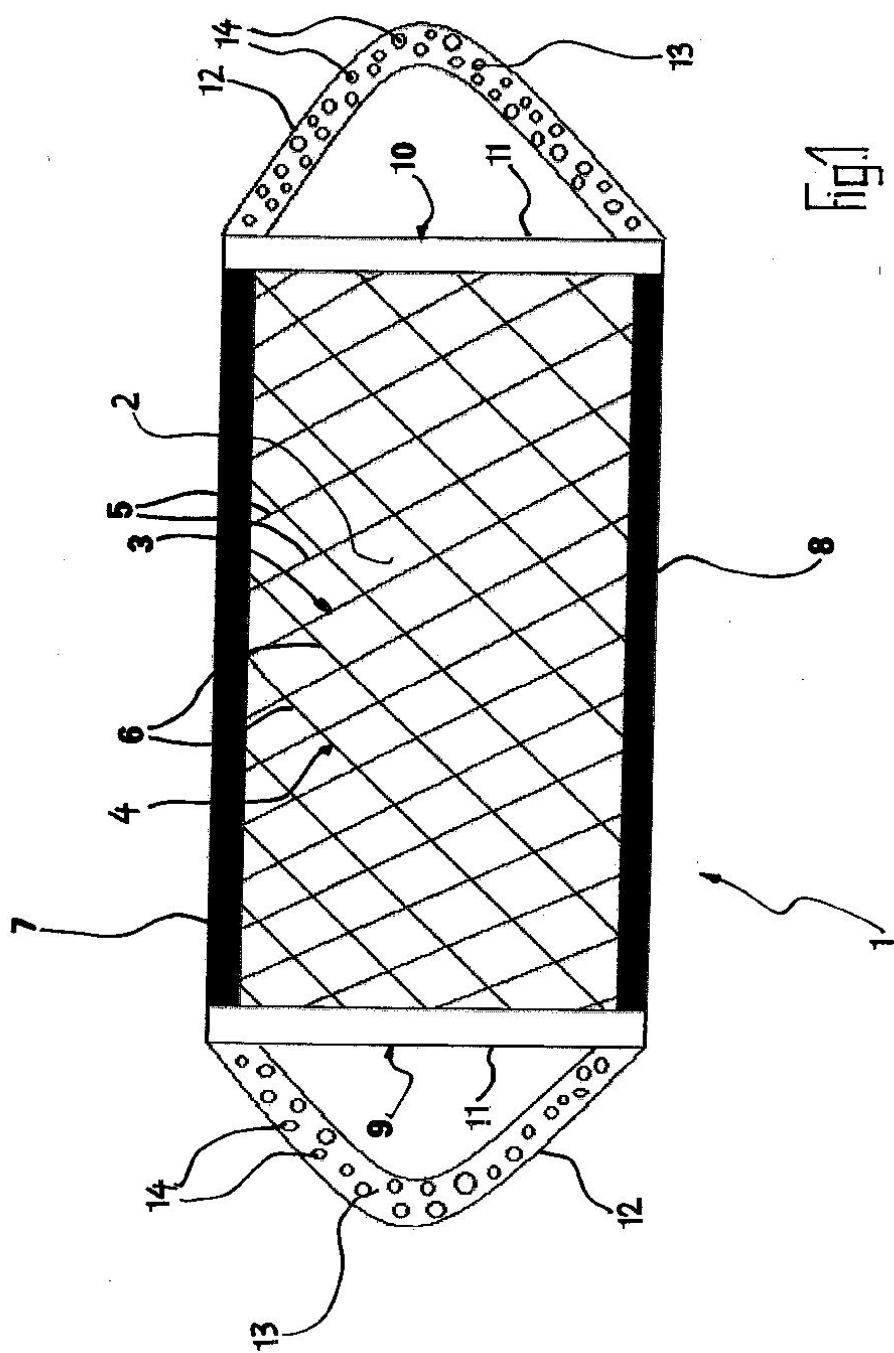
Cada lazo de cinta 9, 10 tiene una sección de elemento de borde 11 fijada al componente de red 2 y una sección de elemento de borde 12 que está libre del componente de red.

Sobre su cara trasera que mira hacia una superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, cada lazo de cinta 9, 10 está provisto de un recubrimiento antideslizamiento 13 que en el ejemplo de fabricación representado de la red de fijación y/o retención según la invención se compone de elementos antideslizamiento, respectivamente botones antideslizamiento 14, conformados individualmente.

- Mediante los botones antideslizamiento 14, la cara trasera, que mira hacia la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, del elemento de borde elástico 9, respectivamente del lazo de cinta 9, y del elemento de borde elástico 10, respectivamente del lazo de cinta 10, puede fijarse en forma separable a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo. El recubrimiento antideslizamiento 13 impide un resbalamiento de la sección de elemento de borde 11, que está fijada al componente de red 2 de la red de fijación y/o retención 1, sobre la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo. El posicionamiento de la red de fijación y/o retención 1 sobre la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo se basa en esa fijación separable de manera sencilla, pero duradera, de los elementos de borde elásticos 9, 10, respectivamente lazos de cinta 9, 10, a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, no en la fuerza restauradora elástica de los dos lazos de cinta 9, 10. Correspondientemente, mediante los lazos de cinta 9, 10 puede fijarse una misma red de fijación y/o retención 1 a superficies receptoras, respectivamente de montaje, pertenecientes al vehículo que en lo referente a sus medidas varían en una gama relativamente grande.
- En el ejemplo de fabricación representado, los elementos antideslizamiento, respectivamente botones antideslizamiento 14, están dispuestos en forma estocástica sobre la cara de los dos lazos de cinta, respectivamente elementos de borde elásticos 9, 10, que mira hacia la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo. Siempre que esté prevista una adherencia uniforme sobre toda la superficie de adhesión, respectivamente de fijación, es posible por supuesto disponer los elementos antideslizamiento, respectivamente botones antideslizamiento 14, con un patrón que satisfaga el respectivo perfil de exigencia, por ejemplo, distanciados a igual distancia tanto en dirección longitudinal como transversal del elemento de borde elástico 9, 10.
- El recubrimiento antideslizamiento 13 o bien sus elementos o botones antideslizamiento pueden estar conformados, p. ej., de silicona.
- En el ejemplo de fabricación representado de la red de fijación y/o retención 1, el elemento de borde elástico está conformado como banda de tejido elástica de un material textil, estando aquel cosido, en el ejemplo de fabricación representado, al componente de red 2 de la red de fijación y/o retención 1.

REIVINDICACIONES

1. Red de fijación y/o retención para vehículos, con un componente de red (2) y al menos un elemento de borde elástico (9, 10) que está fijado a una sección de borde del componente de red (2) y que sobre su cara que mira hacia una superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo presenta un recubrimiento antideslizamiento (13), mediante el cual el elemento de borde elástico (9, 10) puede fijarse en forma separable a la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo, caracterizado porque el elemento de borde elástico (9, 10) está conformado como lazo de cinta (9, 10), presentando el lazo de cinta (9, 10) una sección de elemento de borde (11) fijada al componente de red (2) y una sección de elemento de borde (12) libre de componente de red.
2. Red de fijación y/o retención según la reivindicación 1, en la que el recubrimiento antideslizamiento (13) del elemento de borde elástico (9, 10) está formado por un sinnúmero de elementos antideslizamiento (14), p. ej., botones antideslizamiento, individuales.
3. Red de fijación y/o retención según la reivindicación 2, en la que los elementos antideslizamiento (14) individuales del recubrimiento antideslizamiento (13) están dispuestos en forma estocástica sobre la cara del elemento de borde elástico (9, 10) que mira hacia la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo.
4. Red de fijación y/o retención según la reivindicación 2, en la que los elementos antideslizamiento (14) individuales del recubrimiento antideslizamiento (13) están dispuestos con un patrón regular, p. ej., distanciados con igual distancia en dirección longitudinal y transversal del elemento de borde elástico (9, 10), sobre la cara del elemento de borde elástico (9, 10) que mira hacia la superficie receptora, respectivamente de montaje, perteneciente al vehículo.
5. Red de fijación y/o retención según una de las reivindicaciones 1 a 4, en la que el recubrimiento antideslizamiento (13) del elemento de borde elástico (9, 10) está conformado de silicona.
6. Red de fijación y/o retención según una de las reivindicaciones 1 a 5, en la que el elemento de borde elástico (9, 10) está conformado como banda elástica de un material textil.
7. Red de fijación y/o retención según una de las reivindicaciones 1 a 6, en la que el elemento de borde elástico (9, 10) está cosido al componente de red (2).
8. Red de fijación y/o retención según una de las reivindicaciones 1 a 7, en la que el elemento de borde elástico (9, 10) está conformado como banda de tejido.
9. Red de fijación y/o retención según una de las reivindicaciones 1 a 8, en la que el componente de red (2) presenta en dos secciones de borde, que están opuestas entre sí, en cada caso un elemento de borde elástico (9, 10).
10. Red de fijación y/o retención según una de las reivindicaciones 1 a 9, en la que el componente de red (2) presenta en dos secciones de borde, que están opuestas entre sí, en cada caso una cinta de borde (7, 8) que está fabricada conjuntamente con el elemento de red (2).



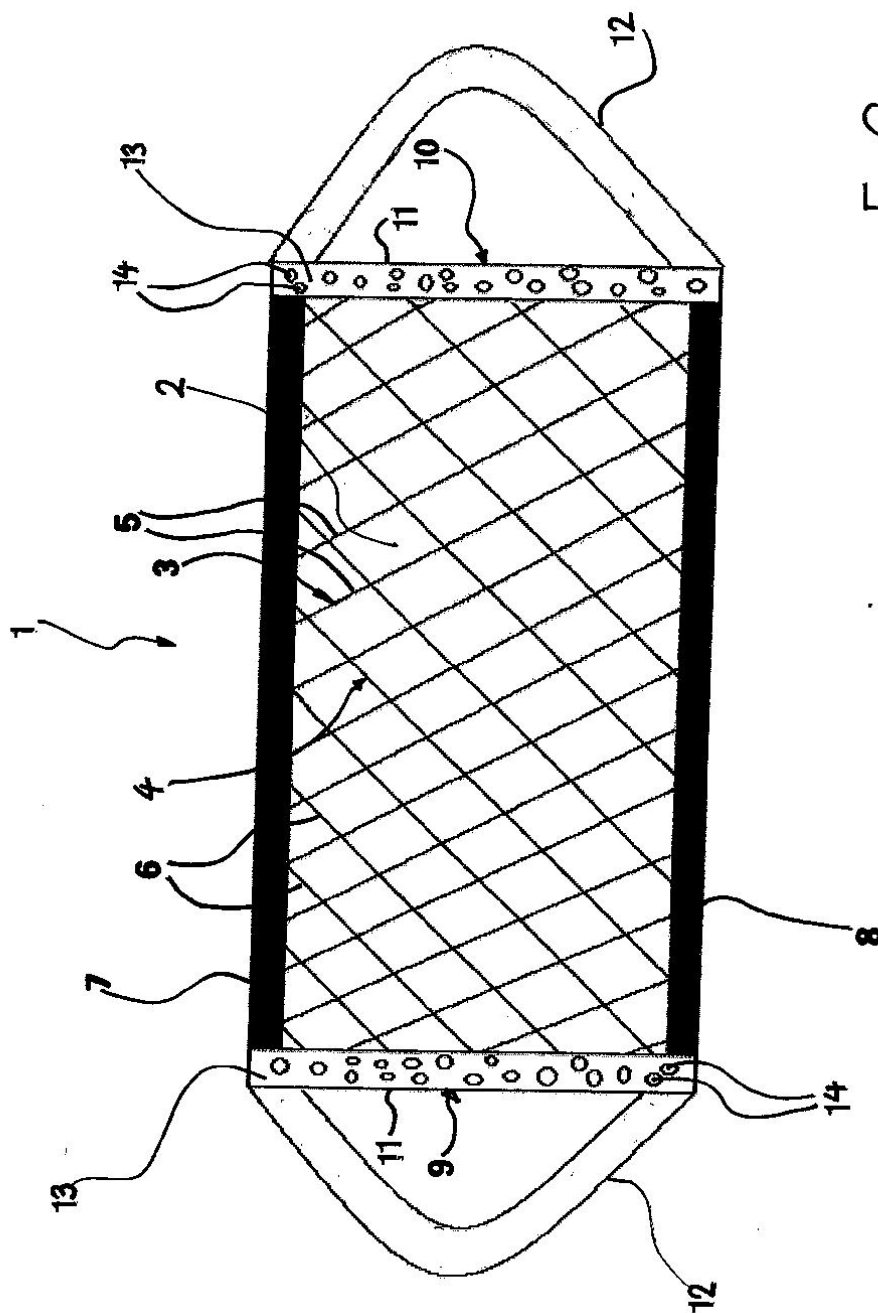


Fig. 2