



(19)  
Bundesrepublik Deutschland  
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 103 11 281 B3** 2004.10.07

(12)

## Patentschrift

(21) Aktenzeichen: **103 11 281.2**  
(22) Anmeldetag: **14.03.2003**  
(43) Offenlegungstag: –  
(45) Veröffentlichungstag  
der Patenterteilung: **07.10.2004**

(51) Int Cl.7: **B60R 22/12**

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden.

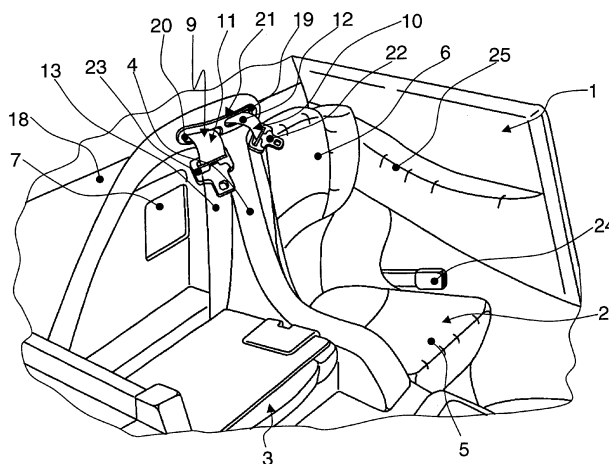
(71) Patentinhaber:  
**Wilhelm Karmann GmbH, 49084 Osnabrück, DE**

(72) Erfinder:  
**Niekamp, Dirk, 49084 Osnabrück, DE**

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht  
gezogene Druckschriften:  
**DE 198 14 845 A1**  
**DE 43 33 873 A1**  
**DE 43 16 930 A1**  
**DE 40 01 119 A1**  
**DE 33 10 392 A1**  
**US 39 61 807 A**

(54) Bezeichnung: **Sicherheitsgurtanordnung für Sitze eines Kraftfahrzeuges**

(57) Zusammenfassung: Es wird eine Sicherheitsgurtanordnung (9) für nebeneinander angeordnete Sitze (2, 3) eines Kraftfahrzeuges (1) mit Schrägschulter-Beckengurten (10, 11) vorgeschlagen, deren Gurtbänder (12, 13) jeweils über einen oberen, in Schulterhöhe eines Insassen (8) angeordneten Umlenkpunkt (27, 28), welcher auf einer einer Fahrzeuglängsmittlebene zugewandten Seite des zugeordneten Sitzes (2, 3) angeordnet ist, sich kreuzend zu einer Aufrolleinrichtung (16, 17) geführt sind.



## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Sicherheitsgurtanordnung für nebeneinander angeordnete Sitze eines Kraftfahrzeuges nach der im Oberbegriff des Patentsanspruches 1 näher definierten Art.

### Stand der Technik

[0002] Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen, welche bei Unfällen oder kritischen Fahrsituationen Fahrzeuginsassen auf ihrem Sitz festhalten und Verletzungen durch Aufprall auf Fahrzeuginnenteile verhindern sollen, sind überwiegend als sogenannte Dreipunktgurte ausgebildet, welche an drei Punkten der Karosserie verankert sind und als Schrägschulter-Beckengurte über den Brust- und Beckenbereich eines Fahrzeuginsassen verlaufen. Dabei ist jeweils ein erster Befestigungspunkt eines Dreipunktgurtes seitlich eines Beckenbereichs des Fahrzeuginsassen vorgesehen, von dem aus ein Beckengurt über den Beckenbereich des Insassen zu einem einen weiteren Befestigungspunkt bildenden Gurtschloß führt. Der als Schrägschultergurt ausgebildete Bereich des Sicherheitsgurtes verläuft im wesentlichen diagonal über den Oberkörper des Fahrzeuginsassen von dem Gurtschloß zu einem oberen Umlenkpunkt in Schulterhöhe, über den der Schrägschultergurt zu einem an dem Fahrzeugaufbau befestigten Gurtaufroller führt.

[0003] Meistens ist der obere Umlenkpunkt des Schrägschultergurtes im Bereich einer B- oder C-Säule der Kraftfahrzeugkarosserie vorgesehen, so daß der Schrägschultergurt zur Fahrzeugmitte hin schräg nach unten verläuft. Bei beengten Platzverhältnissen oder einer für die Anordnung des oberen Umlenkpunktes ungünstigen Geometrie des Kraftfahrzeugaufbaus im Bereich der B- oder C-Säule kann es auch vorgesehen sein, daß der obere Umlenkpunkt des Sicherheitsgurtes in einem fahrzeugmittigen Bereich des Sitzes angeordnet ist und der Schrägschultergurt zur Fahrzeugaußenseite hin schräg nach unten verläuft.

[0004] Letztere Anordnung eines Sicherheitsgurtes hat den Vorteil, daß der obere Umlenkpunkt im Schulterbereich gegebenenfalls weiter vom Halsbereich des zu sichernden Insassen entfernt verläuft, so daß die Wahrscheinlichkeit eines für den Fahrzeuginsassen bei einer Verunfallung des Fahrzeugs unangenehmen und gegebenenfalls gefährlichen Gurtkontaktes im Halsbereich reduziert wird.

[0005] Die DE 43 33 873 A1 offenbart eine Sicherheitsgurtanordnung für eine Hintersitzanlage eines Cabriolet-Kraftfahrzeuges mit Dreipunktgurten, deren Gurtbänder durch je ein etwa in Schulterhöhe der Fahrzeuginsassen angeordnetes Umlenkelement geführt sind, wobei die Umlenkelemente benachbart einer Fahrzeuglängsmittlebene angeordnet sind und die zugeordneten Gurtschlösser jeweils an einer der Fahrzeugaußenseite zugewandten Seite der

Sitzanlage angeordnet sind. Die oberen Umlenkelemente der Sicherheitsgurtanordnung sind an einem zwischen den Sitzen angeordneten tragenden Teil der Fahrzeugkarosserie nebeneinander und jeweils dem zugeordneten Sitz benachbart angeordnet. von ihrem jeweiligen Umlenkpunkt verlaufen die Gurte parallel nebeneinander vertikal nach unten zu einem Gurtaufroller.

[0006] Aus der DE 40 01 119 A1 ist ebenfalls eine Sicherheitsgurtanordnung an der Rücksitzbank eines Kraftfahrzeuges bekannt, bei der ein Diagonalgurt jeweils eines an der Rücksitzbank außen angeordneten Sicherheitsgurtes in Fahrzeugmitte in Höhe der Schulter der Fahrzeuginsassen umgelenkt wird, wobei der Umlenkpunkt an einer Aufwickelvorrichtung ausgebildet ist, welche in Schulterhöhe der Insassen in Fahrzeugmitte angeordnet ist. Um ein bequemeres Anliegen des Diagonalgurtes im Schulter-Hals-Bereich des Insassen zu ermöglichen, sind die Umlenkelemente bzw. die Aufwickelvorrichtungen in Fahrzeugquerrichtung verlagerbar.

[0007] Weitere Beispiele einer Sicherheitsgurtanordnung mit Schrägschultergurten, deren oberer Umlenkpunkt neben dem zugeordneten Sitz auf dessen der Fahrzeugmitte zugeordneten Seite angeordnet ist, sind aus der DE 43 16 930 A1, der DE 198 14 845 A1 und der US 3,961,807 bekannt.

[0008] Allen diesen Lösungen ist jedoch der Nachteil gemeinsam, daß bei einem sehr geringen Abstand der Sitzmitte zur Fahrzeuglängsmittlebene hin ein als unangenehm empfundener Kontakt des Fahrzeuginsassen mit dem Schrägschultergurt im Halsbereich nicht zu vermeiden ist und das Gurtband bei Verunfallung des Fahrzeugs gegebenenfalls den Insassen beeinträchtigende Einschnidungen hervorrufen kann. Dies trifft konstruktionsbedingt insbesondere im Fondbereich von Cabriolet-Fahrzeugen oder Coupes aufgrund von deren starker Dachneigung oder Verdeckgeometrie zu.

[0009] Dasselbe Problem des Kontaktes der Gurtführung mit dem Halsbereich eines gesicherten Fahrzeuginsassen im normalen Betrieb und im Crash-Fall besteht auch bei dem in der DE 33 10 392 A1 beschriebenen Sicherheitsgurt für einen einzelnen Fahrzeugsitz, wobei die Sitzfläche des Fahrzeugsitzes von einem Beckengurt überspannt wird, der etwa beidseits der Sitzfläche befestigt ist und die unteren Enden sich vorzugsweise hinter der Rückenlehne des Fahrzeugsitzes kreuzender Schultergurte mit dem Beckengurt verbunden sind.

### Aufgabenstellung

[0010] Es ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Sicherheitsgurtanordnung für nebeneinander angeordnete Sitze eines Kraftfahrzeuges zu schaffen, bei der Schrägschulter-Beckengurte durch obere Umlenkpunkte auf einer der Fahrzeuglängsmittlebene zugewandten Seite der Sitze derart geführt sind, daß auch unter beengten Platzverhältnissen ein

Kontakt des angelegten Gurtes mit einem Halsbereich des durch den Gurt gesicherten Fahrzeuginsassen während eines normalen Fahrbetriebs und im Crash-Fall weitgehend vermieden wird.

[0011] Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe mit einer Sicherheitsgurtanordnung der eingangs genannten Art mit den Merkmalen des kennzeichnenden Teils des Patentanspruchs 1 gelöst.

[0012] Die erfindungsgemäße Sicherheitsgurtanordnung für nebeneinander angeordnete Sitze mit Schrägschulter-Beckengurten, deren Gurtbänder zu einem im Bereich der Fahrzeugmitte in Schulterhöhe eines Insassen angeordneten oberen Umlenkpunkt führen und sich auf ihrem Weg zu ihren jeweiligen Aufrolleinrichtungen kreuzen, hat den Vorteil, daß der Abstand des angelegten Gurtbandes zu einem Halsbereich des Insassen aufgrund der Überkreuz-Anordnung der Gurtbänder vermindert ist, womit ein unangenehmes Anliegen des Gurtbandes im Halsbereich und auch eine Verletzungsgefahr bei einer Verunfallung des Fahrzeug reduziert wird.

[0013] Die erfindungsgemäße Ausgestaltung einer Sicherheitsgurtanordnung bietet somit bei einer einfachen konstruktiven Gestaltung erhebliche Komfort- und Sicherheitsvorteile. Zudem zeichnet sich die Sicherheitsgurtanordnung nach der Erfindung auch durch eine große Flexibilität aus, da die Überkreuz-Führung der Gurtbänder keinerlei Einschränkung bei der Anordnung der Aufrolleinrichtungen in vertikaler oder horizontaler Lage oder bei der Anbringung einer Mittelarmlehne oder der Ausbildung einer Durchlade bedingt.

[0014] Zur Anpassung an die jeweiligen konstruktiven Gegebenheiten können geeignete Umlenkelemente Anwendung finden, wie sie bereits aus dem Stand der Technik bekannt sind. Dabei kann es gegebenenfalls auch vorgesehen sein, daß die Führung der Gurtbänder mehrfach gekreuzt ausgebildet ist.

#### Ausführungsbeispiel

[0015] Weitere Vorteile und vorteilhafte Ausgestaltungen einer Sicherheitsgurtanordnung gemäß der Erfindung sind der Beschreibung, der Zeichnung und den Patentansprüchen entnehmbar. Ein Ausführungsbeispiel einer Sicherheitsgurtanordnung gemäß der Erfindung ist in der Zeichnung schematisch vereinfacht dargestellt und wird nachfolgend näher erläutert.

[0016] Es zeigt:

[0017] **Fig. 1** eine perspektivische Ansicht einer Fondsitzeanordnung eines Cabriolet-Kraftfahrzeuges mit zwei Sitzen, denen jeweils ein als Schrägschulter-Beckengurt ausgebildeter Sicherheitsgurt zugeordnet ist;

[0018] **Fig. 2** eine vereinfachte Draufsicht auf die Sicherheitsgurtanordnung der **Fig. 1** in Alleinstellung, wobei ein in Fahrzeugrichtung linker Sitz von einem mit dem zugeordneten Sicherheitsgurt gesicherten Insassen belegt ist; und

[0019] **Fig. 3** eine vereinfachte Vorderansicht der Sicherheitsgurtanordnung gemäß **Fig. 2**.

[0020] In **Fig. 1** ist eine Fondsitzeanordnung eines nicht detaillierter dargestellten Cabriolet-Kraftfahrzeuges **1** mit zwei nebeneinander angeordneten Sitzen **2, 3** dargestellt. Die Sitze **2** und **3**, welche durch eine Mittelkonsole bzw. einen Tunnel **4** voneinander getrennt sind, sind vorliegend als separate Baueinheiten ausgebildet und setzen sich jeweils aus einem Sitzteil **5** und einem Rückenlehnteil **6** zusammen. Das Rückenlehnteil **6** ist bei der gezeigten Ausführung in Fahrzeugfrontrichtung klappbar, so daß sie eine zu einem Stauraum führende Durchlade **7** freigeben kann, wie es bei dem in **Fig. 1** in abgeklappter Stellung gezeigten rechten Sitz **3** der Fall ist.

[0021] Als Rückhalteeinrichtung für Fahrzeuginsassen bei einer Verunfallung oder einer kritischen Fahrsituation ist eine Sicherheitsgurtanordnung **9** vorgesehen, bei der dem linken, in **Fig. 2** und **Fig. 3** mit einem Insassen **8** belegten Sitz **2** und dem rechten Sitz **3** jeweils ein auch als Dreipunktgurt bezeichneter Schrägschulter-Beckengurt **10** bzw. **11** zugeordnet ist.

[0022] Wie insbesondere auch den **Fig. 2** und **Fig. 3** zu entnehmen ist, weisen die Schrägschulter-Beckengurte **10** und **11** jeweils ein Gurtband **12** bzw. **13** auf, welches einen ersten, unteren Befestigungspunkt **14** bzw. **15** an einem Karosserieelement unterhalb eines Beckenbereiches des Insassen **8** hat, wobei der Befestigungspunkt **14** bzw. **15** auf einer Fahrzeuglängsmittlebene zugewandten Seite des zugeordneten Sitzes **2** bzw. **3** angeordnet ist.

[0023] Als zweiter Befestigungspunkt dient dem jeweiligen Gurtband **12** bzw. **13** eine Aufrolleinrichtung **16** bzw. **17**, welche benachbart der Fahrzeuglängsmittlebene angeordnet und bei der gezeigten Ausführung oberhalb der Durchlade **7** und unterhalb einer nicht näher dargestellten Hutablage im wesentlichen in Schulterhöhe des Fahrzeuginsassen **8** an einer karosseriefesten Lehenstruktur **18** befestigt ist.

[0024] In hiervon abweichenden Ausführungen kann es jedoch selbstverständlich auch vorgesehen sein, daß die Aufrolleinrichtungen bei Fahrzeugen ohne Durchlade an einer unteren Lehenstruktur einer Rücksitzlehne oder einer Torsionswand benachbart der Fahrzeugmitte befestigt sind.

[0025] Die Aufrolleinrichtungen **16** und **17** sind bei der gezeigten Ausführung in an sich bekannter Weise mit einer automatischen Arretierung des Gurtwegs bei ruckartigen Belastungen und einem Gurtstraffer sowie einem mit diesem zusammenwirkenden Gurtkraftbegrenzer ausgebildet.

[0026] Von ihren Aufrolleinrichtungen **16** bzw. **17** sind die Gurtbänder zu einer jeweiligen Austrittsöffnung **19** bzw. **20** geführt, durch die sie aus dem verkleideten Bereich der Lehenstruktur **18** in den Fahrgastinnenraum treten. Die schlitzförmigen Austrittsöffnungen **19** und **20** für die Gurtbänder **12** und **13** sind bei dem gezeigten Ausführungsbeispiel auf glei-

chem Höhenniveau an einer im Schulterbereich des Insassen **8** angeordneten, aus Kunststoff geformten Gurtaustrittsblende **21** ausgebildet, welche sich harmonisch in die Gestaltung des Fond-Bereiches einfügt.

[0027] Zwischen der Gurtaustrittsblende **21** und ihren unteren Befestigungspunkten **14** bzw. **15** sind die Gurtbänder **12** und **13** jeweils durch eine schlitzförmige Aussparung einer Gurtschließe **22** bzw. **23** geführt, welche in ein hier als Drucktasten-/Einsteckschloß ausgeführtes und nur für den linken Sitz **2** gezeigtes Gurtschloß **24** einsteckbar ist, wobei die Gurtschlösser **24** jeweils im Beckenbereich des Insassen **8** an der dem ersten Befestigungspunkt **14** bzw. **15** gegenüberliegenden Sitzseite an einer Seitenwand **25** des Kraftfahrzeuges **1** angeordnet sind.

[0028] Wenn der Schrägschulter-Beckengurt **10** oder **11** angelegt wird, wird er von einem in **Fig. 2** und **Fig. 3** für den rechten Schrägschulter-Beckengurt **11** gezeigten unbenutzten Zustand in einen für den linken Schrägschulter-Beckengurt **10** gezeigten angelegten Zustand überführt, indem der Insasse **8** die Gurtschließe **22** ergreift und in das Gurtschloß **24** steckt, so daß das Gurtband **12** im angelegten Zustand zum einen über den Beckenbereich und zum anderen schräg diagonal von Fahrzeugmitte zur Fahrzeugaußenseite nach unten über den Schulter- und Brustbereich des Insassen **8** geführt ist.

[0029] Da bei der gezeigten Ausführungsform die Austrittsöffnungen **19** und **20** der Gurtaustrittsblende **21** im wesentlichen auf gleicher Höhe zu den Aufrolleinrichtungen **16** und **17** angeordnet sind, und sowohl die Gurtaustrittsblende **21** als auch die Aufrolleinrichtungen **16** und **17** in Höhe eines theoretischen Schulterpunktes **26** eines Durchschnittsmaße aufweisenden Ideal-Insassen angeordnet sind, erfährt das Gurtband **12** bzw. **13** im Bereich zwischen dem theoretischen Schulterpunkt **26** und der Aufrolleinrichtung **16** bzw. **17** keine wesentliche vertikale Umlenkung, so daß die Aufrolleinrichtungen **16** und **17** jeweils einen oberen, in Schulterhöhe des Insassen **8** angeordneten Umlenkpunkt **27** bzw. **28** bilden.

[0030] Bei hiervon abweichenden Ausführungen kann es jedoch selbstverständlich auch vorgesehen sein, daß die Aufrolleinrichtungen vertikal versetzt angeordnet sind, so daß ein anderes Bauelement den oberen Umlenkpunkt des betreffenden Gurtes in Schulterhöhe des Insassen bildet.

[0031] Damit die Gurtbänder **12** und **13** im angelegten Zustand keinen zu geringen Abstand zu einem Halsbereich **29** des Insassen **8** haben, sind die Gurtbänder **12** und **13** der nebeneinander angeordneten Sitze **2** und **3** sich kreuzend zu ihren Aufrolleinrichtungen **16** und **17** geführt. Die Gurtbänder **12**, **13** kreuzen sich dabei in dem verkleideten Bereich zwischen der Gurtaustrittsblende **21** und den Aufrolleinrichtungen **16**, **17**.

[0032] Hierzu ist die Aufrolleinrichtung **16** des dem linken Sitz **2** zugeordneten Schrägschulter-Beckengurtes **10** seitlich des rechten Sitzes **3** und die Aufrol-

leinrichtung **17** des dem rechten Sitz **3** zugeordneten Schrägschulter-Beckengurtes **11** an der der Fahrzeughängsmittlebene zugewandten Seite des linken Sitzes **2** angeordnet.

[0033] Um eine Berührung bzw. ein Scheuern der Gurtbänder **12** und **13** gegeneinander zu verhindern, sind die Gurtbänder **12**, **13** in ihrem Kreuzungsbe- reich über einen Distanzhalter **30** geführt, welcher die Gurtbänder **12**, **13** vertikal auf Abstand zueinander hält, wobei die Gurtbänder **12** und **13** bei dem vorliegenden Ausführungsbeispiel jedoch keine wesentliche vertikale Umlenkung erfahren.

[0034] In einer hiervon abweichenden Ausführungs- variante kann der unsichtbar innerhalb der Sitzstruk- tur angeordnete Distanzhalter jedoch auch den je- weilig oberen effektiven Umlenkpunkt der Gurtbänder bilden. Der Distanzhalter kann in weiteren Ausführ- ungen auch gleichzeitig die Gurtaustrittsblende bil- den, welche wiederum ebenfalls den oberen Umlen- punkt der Gurtbänder bilden kann.

[0035] Um den Verlauf der Gurtbänder **12**, **13** zwi- schen den Aufrolleinrichtungen **16**, **17** und dem theo- retischen Schulterpunkt **26** des Insassen **8** möglichst ohne horizontale Umlenkungen zu ermöglichen, sind die Aufrolleinrichtungen **16**, **17** derart schräg zuein- ander angeordnet, daß die Gurtbänder **12**, **13** im we- sentlichen in Fahrzeugquerebene und senkrecht zu einer Aufrollachse **31** bzw. **32** verlaufend von der zu- geordneten Aufrolleinrichtung **16** bzw. **17** zu dem theo- retischen Schulterpunkt **26** des Insassen **8** geführt werden. Nach diesen Gesichtspunkten ist auch der Abstand zwischen den Aufrolleinrichtungen **16** und **17** gewählt.

[0036] Die **Fig. 1** bis **Fig. 3** zeigen eine vorteilhafte Ausführung der Erfindung, bei der die nebeneinander angeordneten Sitze **2** und **3** jeweils separate Bauein- heiten darstellen und eine Zweisitz-Sitzreihe im Fond des Cabriolet-Kraftfahrzeuges **1** bilden.

[0037] Die Sicherheitsgurtanordnung nach der Er- findung ist jedoch keineswegs auf eine solche Aus- führung beschränkt, sondern kann auch bei Sitzen Anwendung finden, welche eine durchgehende Sitz- bank bilden. Auch kann die Sitzreihe mehr als zwei Sitze aufweisen, da die erfindungsgemäße Sicher- heitsgurtanordnung ebenso bei einem Schrägschul- ter-Beckengurt für einen seitlichen Sitz und einem Schrägschulter-Beckengurt für einen mittleren Sitz Anwendung finden kann.

[0038] Darüber hinaus kann die vorgeschlagene Si- cherheitsgurtanordnung auch bei einer Frontsitzreihe Anwendung finden, welche z. B. in einem Sportwa- gen oder in einem Fahrzeug mit einem an die Front- sitze heckseitig angrenzenden Laderaum angeord- net sein kann.

## Bezugszeichenliste

1	Cabriolet-Kraftfahrzeug
2, 3	Sitz
4	Mittelkonsole, Tunnel
5	Sitzteil
6	Rückenlehnteil
7	Durchlade
8	Insasse
9	Sicherheitsgurtanordnung
10, 11	Schrägschulter-Beckengurt
12, 13	Gurtband
14, 15	erster, unterer Befestigungspunkt
16, 17	Aufrolleinrichtung
18	Lehnenstruktur
19, 20	Austrittsöffnung
21	Gurtaustrittsblende
22, 23	Gurtschließe
24	Gurtschloß
25	Seitenwand des Kraftfahrzeugs
26	theoretischer Schulterpunkt
27, 28	oberer Umlenkpunkt
29	Halsbereich
30	Distanzhalter
31, 32	Aufrollachse

## Patentansprüche

1. Sicherheitsgurtanordnung für nebeneinander angeordnete Sitze (2, 3) eines Kraftfahrzeuges mit Schrägschulter-Beckengurten (10, 11), deren Gurtbänder (12, 13) jeweils über einen oberen, in Schulterhöhe eines Insassen angeordneten Umlenkpunkt (27, 28), welcher auf einer einer Fahrzeuglängsmittellebene zugewandten Seite des zugeordneten Sitzes (2, 3) angeordnet ist, zu einer Aufrolleinrichtung (16, 17) geführt sind, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Gurtbänder (12, 13) der nebeneinander angeordneten Sitze (2, 3) sich kreuzend zu ihren Aufrolleinrichtungen (10, 17) geführt sind.

2. Sicherheitsgurtanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Umlenkpunkt (27, 28) und/oder die Aufrolleinrichtung (16, 17) des Gurtbandes (12, 13) eines diesem zugeordneten Sitzes (2, 3) im Bereich der der Fahrzeuglängsmittellebene zugewandten Seite des angrenzend angeordneten Sitzes (3, 2) angeordnet ist.

3. Sicherheitsgurtanordnung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Gurtbänder (12, 13) in ihrem Kreuzungsbereich über einen Distanzhalter (30) geführt sind.

4. Sicherheitsgurtanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Gurtbänder (12, 13) in einem verkleideten Bereich zwischen Austrittsöffnungen (19, 20) in den Fahrgastinnenraum

und den Aufrolleinrichtungen (16, 17) kreuzen.

5. Sicherheitsgurtanordnung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Austrittsöffnungen (19, 20) der Gurtbänder (12, 13) auf gleichem Höhenniveau an einer im Schulterbereich des Insassen angeordneten Gurtaustrittsblende (21) ausgebildet sind.

6. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufrolleinrichtungen (16, 17) in Schulterhöhe des Fahrzeuginsassen angeordnet sind.

7. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufrolleinrichtungen (16, 17) jeweils den oberen Umlenkpunkt (27, 28) der Gurtbänder (12, 13) bilden.

8. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufrolleinrichtungen (16, 17) derart zueinander angeordnet sind, daß die Gurtbänder (12, 13) im angelegten Zustand in Fahrzeugquerebene und senkrecht zu einer Aufrollachse (31, 32) verlaufend von der zugeordneten Aufrolleinrichtung (16, 17) zu einem theoretischen Schulterpunkt (26) des Insassen geführt sind.

9. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Distanzhalter jeweils den oberen Umlenkpunkt der Gurtbänder bildet.

10. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Gurtaustrittsblende jeweils den oberen Umlenkpunkt der Gurtbänder bildet.

11. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 5 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Gurtaustrittsblende als Distanzhalter ausgebildet ist.

12. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die nebeneinander angeordneten Sitze (2, 3) als separate Baueinheiten ausgebildet sind.

13. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die nebeneinander angeordneten Sitze eine durchgehende Sitzbank bilden.

14. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß die nebeneinander angeordneten Sitze (2, 3) eine Zweisitz-Sitzreihe bilden.

15. Sicherheitsgurtanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß die nebeneinander angeordneten Sitze (2, 3) eine

Fondsitzreihe bilden.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

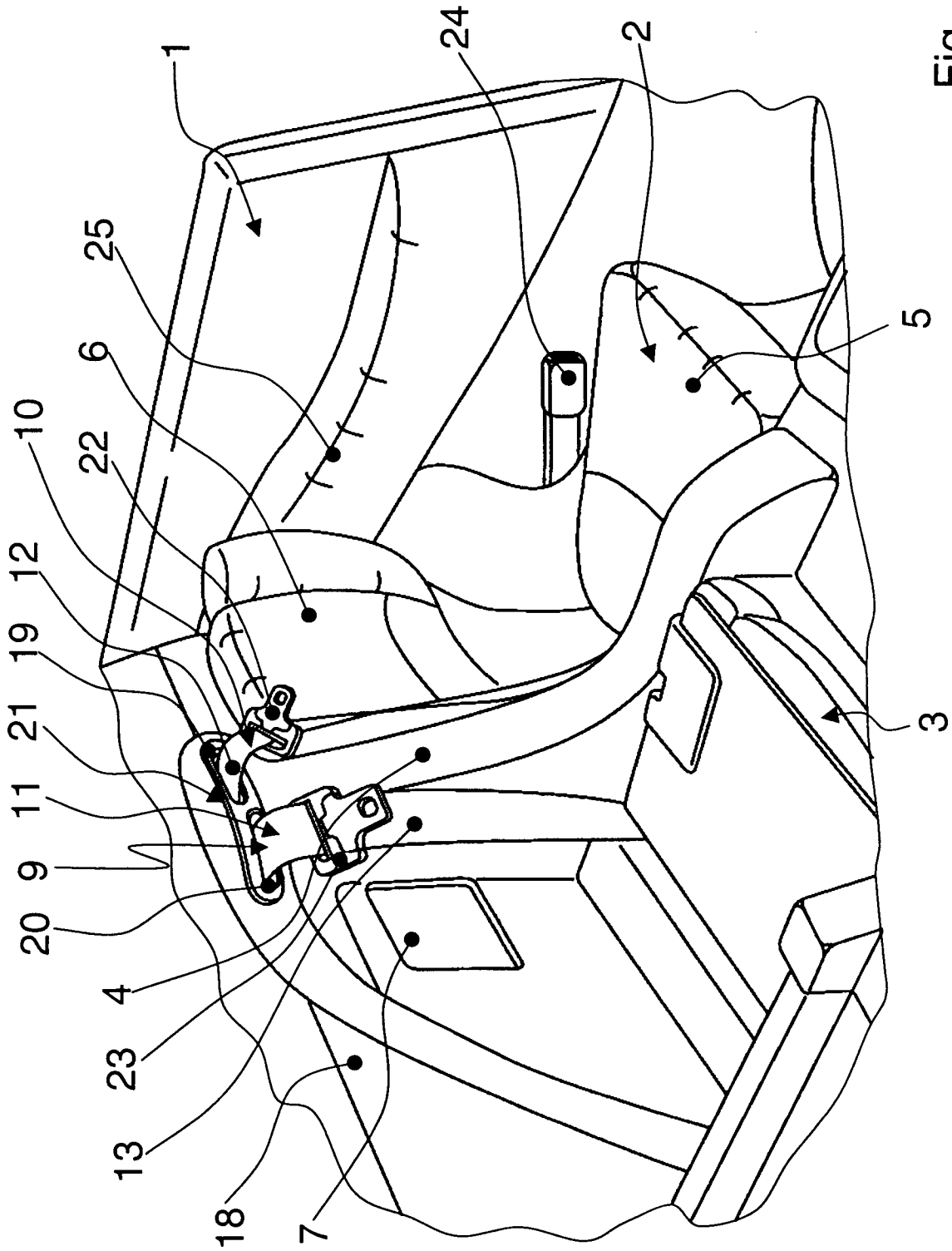


Fig. 1

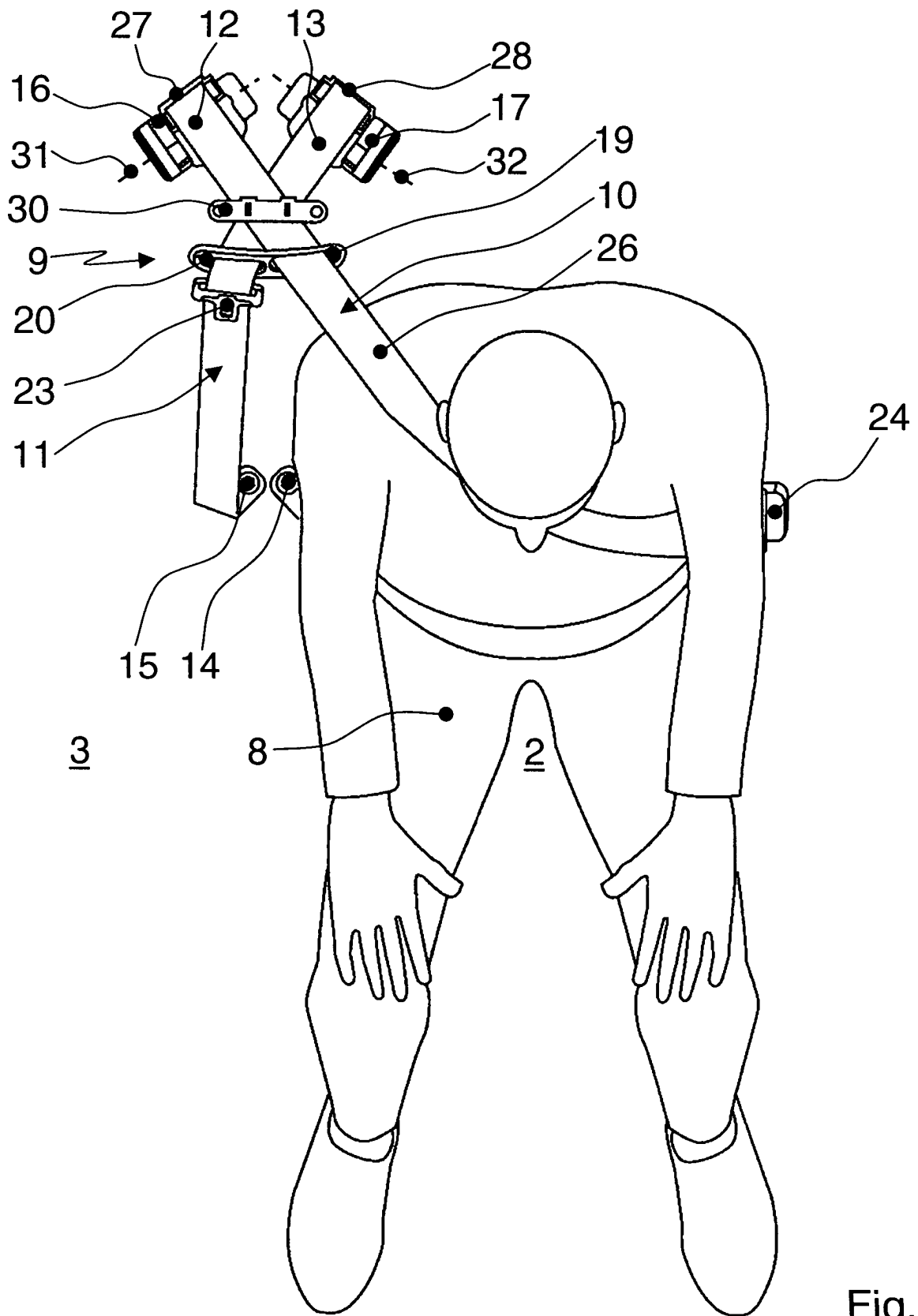


Fig. 2



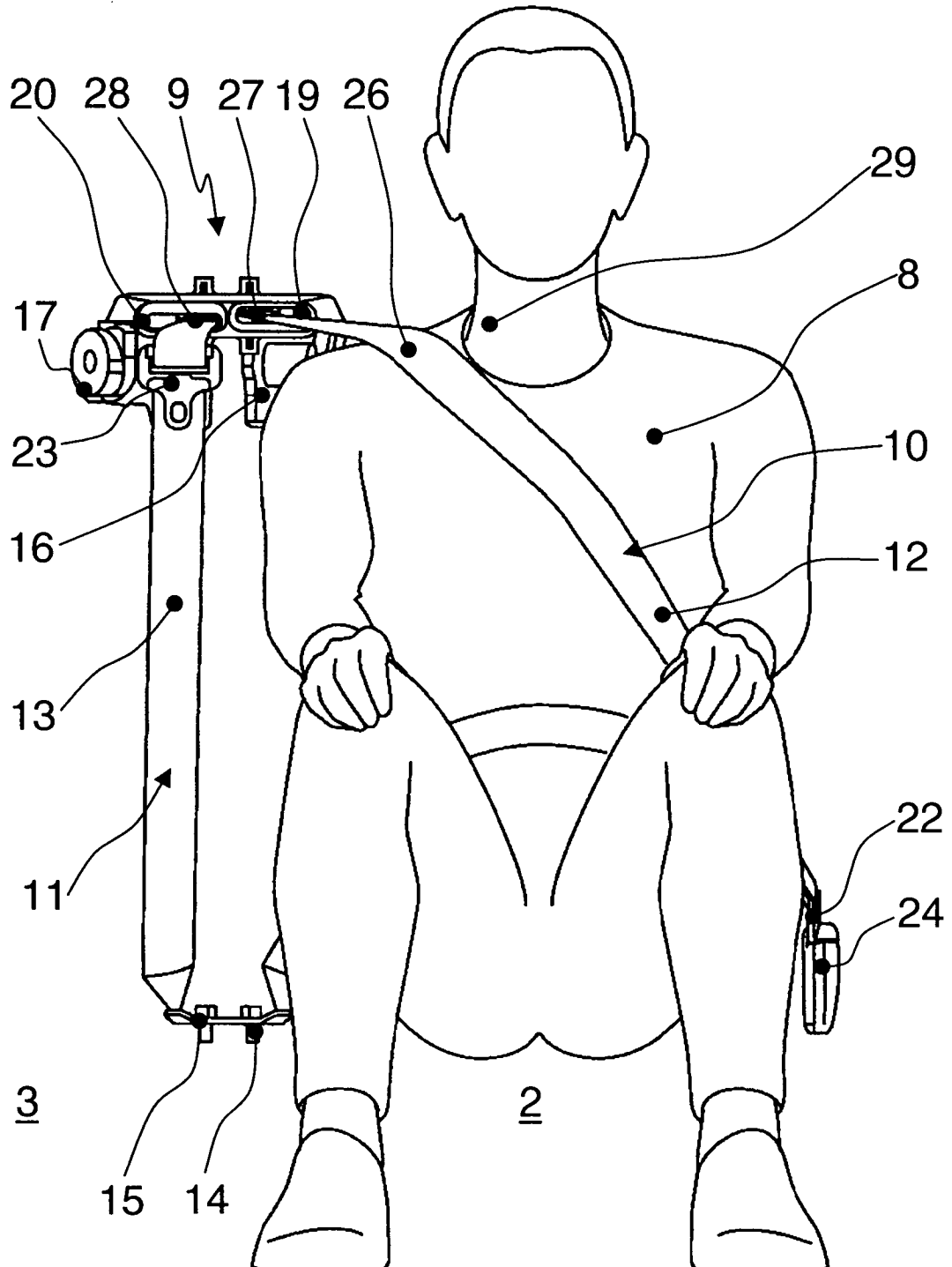


Fig. 3