

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 50769/2018
(22) Anmeldetag: 10.09.2018
(43) Veröffentlicht am: 15.03.2020

(51) Int. Cl.: **B60R 13/10** (2006.01)

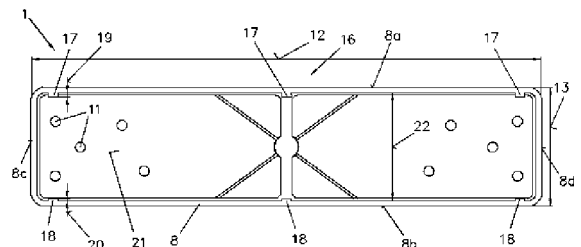
(56) Entgegenhaltungen:
DE 102009003831 A1
EP 0197472 A2
DE 29908234 U1
EP 1661763 A1
CH 688035 A5
AU 5936186 A

(71) Patentanmelder:
Putz Lisa-Maria
4400 Steyr (AT)

(74) Vertreter:
Graschitz Roland
7000 Eisenstadt (AT)

(54) **Verfahren zum Befestigen eines Kennzeichens in einem Kennzeichenhalter, sowie Kennzeichenhalter hierfür**

(57) Die Erfindung beschreibt ein Verfahren zum Befestigen eines Kennzeichens (2) in einem Kennzeichenhalter (1), sowie einen Kennzeichenhalter (1) hierfür. Der Kennzeichenhalter (1) wird vorzugsweise aus Kunststoff gebildet und vorzugsweise durch ein Spritzgießverfahren einstückig hergestellt wird, wobei der Kennzeichenhalter (1) mit einem umlaufenden Rahmen (8), dessen Außenkante vorzugsweise mit einem Radius von mindestens 2,5mm zum Fußgängerschutz versehen wird, und einem vertieften Innenraum (21) zur Aufnahme des Kennzeichens (2) ausgebildet wird, wobei zum Befestigen, insbesondere zum Schutz vor dem Herausfallen des Kennzeichens (2) am Rahm (8) Halteelemente (17,18) angeformt werden. Der Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1), insbesondere eine Längsseitenkante (8a,8b) oder eine Seitenkanten (8c,8d), wird größer, vorzugsweise 1mm bis 5mm, als das Kennzeichen (2), insbesondere dessen Breite (13) oder Länge (12), ausgebildet. Für die Montage bzw. Befestigung wird das Kennzeichen (2) zuerst winkelig unterhalb der, insbesondere oberen oder seitlichen, Halteelementen (17) soweit eingeschoben wird, bis die untere Kante des Kennzeichens (2) nicht mehr von den weiteren, insbesondere unteren oder seitlichen, Halteelementen (18) blockiert wird, worauf das Kennzeichen (2) in den Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1) hinein gedreht wird und anschließend das Kennzeichen (2) in entgegengesetzter Richtung, insbesondere nach unten oder seitlich, hinter bzw. unterhalb den weiteren Halteelemente (18) geschoben wird.



A-A

Fig. 1

Zusammenfassung:

Die Erfindung beschreibt ein Verfahren zum Befestigen eines Kennzeichens (2) in einem Kennzeichenhalter (1), sowie einen Kennzeichenhalter (1) hierfür. Der Kennzeichenhalter (1) wird vorzugsweise aus Kunststoff gebildet und vorzugsweise durch ein Spritzgießverfahren einstückig hergestellt wird, wobei der Kennzeichenhalter (1) mit einem umlaufenden Rahmen(8), dessen Außenkante vorzugsweise mit einem Radius von mindestens 2,5mm zum Fußgängerschutz versehen wird, und einem vertieften Innenraum (21) zur Aufnahme des Kennzeichen (2) ausgebildet wird, wobei zum Befestigen, insbesondere zum Schutz vor dem Herausfallen des Kennzeichens (2) am Rahm (8) Halteelemente (17,18) angeformt werden. Der Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1), insbesondere eine Längsseitenkante (8a,8b) oder eine Seitenkanten (8c,8d), wird größer, vorzugsweise 1mm bis 5mm, als das Kennzeichen (2), insbesondere dessen Breite (13) oder Länge (12), ausgebildet. Für die Montage bzw. Befestigung wird das Kennzeichen (2) zuerst winkelig unterhalb der, insbesondere oberen oder seitlichen, Halteelementen (17) soweit eingeschoben wird, bis die untere Kante des Kennzeichens (2) nicht mehr von den weiteren, insbesondere unteren oder seitlichen, Halteelementen (18) blockiert wird, worauf das Kennzeichen (2) in den Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1) hinein gedreht wird und anschließend das Kennzeichen (2) in entgegengesetzter Richtung, insbesondere nach unten oder seitlich, hinter bzw. unterhalb den weiteren Halteelemente (18) geschoben wird.

Fig. 1

Verfahren zum Befestigen eines Kennzeichens in einem Kennzeichenhalter, sowie Kennzeichenhalter hierfür.

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und einen Kennzeichenhalter zum Befestigen eines Kennzeichens in einem Kennzeichenhalter, wie diese in den Ansprüchen 1 und 15 beschrieben sind.

Es sind unterschiedlichste Kennzeichenhalter bekannt, die im Wesentlichen aus Kunststoff bestehen und direkt am Kraftfahrzeug befestigt werden. Bei dieser Bauart sind die Kennzeichenhalter selbst derart ausgebildet, dass das einzusetzende Kennzeichen über unterschiedlichste lösbare Befestigungsmittel in den Kennzeichenhalter befestigt wird.

Vorzugsweise werden bei heutigen Kennzeichenhalter ein Schiebe-Haken-Verschluss eingesetzt, bei dem zuerst das Kennzeichen in eine Vertiefung bzw. Innenraum des Kennzeichenhalters eingelegt wird. Dabei sind auf einer Seite, insbesondere einer Längsseite des Kennzeichenhalters, fixe, insbesondere starre Halteelemente, angeordnet, in die das Kennzeichen gedrückt wird. Anschließend wird ein Schiebe-Haken durch eine Öffnung im Rahmen des Kennzeichenhalters in Richtung der Halteelemente geschoben, bis die Schiebe-Haken in einer Raststellung einrastet und somit das Kennzeichen vor dem Herausfallen schützt. Ein derartiger Kennzeichenhalter ist beispielsweise in der AT 505 328 B1 oder DE 20 2011 004 922 U beschrieben.

Nachteilig bei einer derartigen Ausbildung ist, dass für die Stabilität des Kennzeichenhalters der Rahmen eine bestimmte Dicke bzw. Stärke aufweisen muss, um den Durchbruch für den Schiebe-Haken aufnehmen zu können.

Weiters ist aus der AT 6552 U2 ein Kennzeichenhalter mit einem Schnappverschluss bekannt, bei dem auf einer Seite, insbesondere einer Längsseite des Kennzeichenhalters, verformbare Schnapplaschen angeordnet sind, die beim Montieren das Kennzeichen in eine Ausbuchtung gedrückt werden und anschließend

über das eingelegte Kennzeichen wieder in die Ruhelage zurückschnappt. Nachteilig ist hierbei, dass die zu montierenden Kennzeichen oftmals leicht deformiert, insbesondere verbogen sind, sodass eine rasche und einfache Montag nicht möglich ist. Auch benötigt die bewegliche Schnapflasche, insbesondere die notwendige Öffnung im Rahmen, sehr viel Platz, sodass für die Stabilität des Rahmens dieser zumindest in den Seiten mit der beweglichen Schnapflasche sehr breit ausgeführt sein muss.

Da jedoch heutige Kraftfahrzeuge mit sehr vielen Sensoren ausgestattet sind, ist es erforderlich, dass die Kennzeichenhalter möglichst klein ausgebildet werden, um die Funktion der Sensoren am Kraftfahrzeug nicht zu stören. Dies ist mit dem zum Stand der Technik zählenden System jedoch nicht möglich.

Die Aufgabe der Erfindung liegt darin, einerseits die obgenannten Nachteile zu beseitigen und andererseits die Bedienerfreundlichkeit bei der Montage des Kennzeichenhalters zu erleichtern.

Die Aufgabe wird durch die Erfindung, insbesondere den Ansprüchen, gelöst.

Die Aufgabe wird durch ein Verfahren zum Befestigen eines Kennzeichenhalters gelöst, bei dem der Innenraum des Kennzeichenhalters, insbesondere eine Längsseitenkante oder eine Seitenkanten, größer, vorzugsweise 1 mm bis 5 mm, als das Kennzeichen, insbesondere dessen Breite oder Länge, ausgebildet wird, sodass für die Montage bzw. Befestigung das Kennzeichen zuerst winkelig unterhalb der, insbesondere oberen oder seitlichen, Halteelementen soweit eingeschoben wird, bis die untere Kante des Kennzeichens nicht mehr von den weiteren, insbesondere unteren oder seitlichen, Halteelementen blockiert wird, worauf das Kennzeichen in den Innenraum des Kennzeichenhalters hinein gedreht wird und anschließend das Kennzeichen in entgegengesetzter Richtung, insbesondere nach unten oder seitlich, hinter bzw. unterhalb den weiteren Halteelemente geschoben wird.

Vorteilhaft ist hierbei, dass dadurch eine einfache und schnelle Montage des Kennzeichens im Kennzeichenhalter erfolgen kann.

Auch wird damit erreicht, dass der Kennzeichenhalter, insbesondere der umlaufende Rahmen, möglichst schmal ausgebildet werden kann. Damit wird der Einsatz bei

Kraftfahrzeugen mit Sensoren sichergestellt, da die Baugröße des gesamten Kennzeichenhalters möglichst klein gehalten wird und somit eine Störung der Sensoren vermieden wird. Speziell bei neuartigen Kraftfahrzeugen ist oftmals die Problematik, dass bei der Montage an einer vorderen Stoßstange bei zu weit vorstehenden Kennzeichenhalter diese in den Sensorbereich hineinragen und somit eine Störung hervorrufen.

Es sind die Maßnahmen von Vorteil, bei der die Halteelemente an den oberen und unteren Längsseitenkanten des Rahmens oder an beiden Seitenkanten angeordnet werden und diese in Richtung des Innenraums ragen. Dadurch wird erreicht, dass das Kennzeichen vor dem Herausfallen sicher geschützt ist. Dadurch ist es auch nicht notwendig, dass das Kennzeichen über eine Schraube befestigt werden muss, sondern dieses ohne Zerstörung der Oberfläche das Kennzeichen befestigt wird. Durch die fixe Ausbildung der Halteelemente kann auch der Rahmen, insbesondere die Rahmenhöhe und Rahmenbreite, sehr gering bzw. schmal ausgebildet werden können.

Vorteilhaft sind die Maßnahmen, bei der die Halteelemente auf der oberen Längsseitenkante oder auf einer Seitenkante länger ausgebildet werden, als die Halteelemente auf der gegenüberliegenden Seite, insbesondere der unteren Längsseitenkante oder weiteren Seitenkante. Dadurch wird erreicht, dass der Innenraum des Kennzeichenhalters größer als das Kennzeichen ausgebildet werden kann, wobei jedoch über die längeren Halteelemente das Kennzeichen trotzdem noch vor dem Herausfallen gehalten wird. Je länger die oberen Halteelemente ausgebildet werden, desto weiter kann das Kennzeichen eingeschoben werden bzw. kann der Innenraum größer ausgebildet werden.

Von Vorteil sind die Maßnahmen, dass nach der Montage bzw. Befestigung des Kennzeichens im Innenraum zwischen den Rahmen und einer Oberkante oder Seitenkante des Kennzeichens ein Freiraum gebildet wird. Dadurch können in dem Freiraum entsprechende Positionierelemente angeordnet werden. Weiters dient der Freiraum als Verstellweg für das Kennzeichen, d.h., dass bei einem größeren Freiraum mehr Platz zum Einschieben des Kennzeichens vorhanden ist und somit eine einfachere Montage bzw. Demontage möglich ist.

Es sind aber Maßnahmen von Vorteil, bei denen die längeren Halteelemente verformbar oder mit einer geringeren Wandstärke ausgebildet werden, wobei nach einer Verformung eine selbstständige Rückstellung in die Ausgangsposition erfolgt. Dadurch wird erreicht, dass beim Einschieben diese Halteelemente einfach nach außen verformt bzw. gedrückt werden und somit das Kennzeichen einfach in den Kennzeichenhalter eingeschoben werden kann. Anschließend wird durch die Rückstellung des Halteelementes in die ursprüngliche Ausgangsposition das Kennzeichen im Kennzeichenhalter in Position gehalten, sodass Störgeräusche bei der Fahrt oder sonstige Erschütterungen vermieden werden.

Von Vorteil sind die Maßnahmen, bei denen die längeren Halteelemente winkelig oder gekrümmt ausgebildet werden, um eine Anpresskraft auf das eingelegte Kennzeichen auszuüben. Dadurch wird erreicht, dass das Kennzeichen gegen den Grundkörper des Kennzeichenhalters gedrückt wird und somit eine verrutschen innerhalb des Kennzeichenhalters verhindert wird.

Vorteilhaft sind die Maßnahmen, bei denen die Länge der Halteelemente derart ausgebildet werden, dass bei eingelegtem Kennzeichen die Halteelemente am Kennzeichen anliegen und dieses vor dem Herausfallen schützt wird. Dadurch wird je nach Ausbildung des Innenraumes, insbesondere des Freiraumes, sichergestellt, dass die Halteelemente am Kennzeichen anliegen und dieses somit nicht aus den Kennzeichenhalter fallen kann.

Es sind aber auch die Maßnahmen von Vorteil, bei denen im Bereich der längeren Halteelemente ein federndes Positionselement, welches vorzugsweise einstückig mit dem Rahmen ausgebildet wird, angeordnet wird, wobei bei eingelegten Kennzeichen dieses von dem Positionselement in eine Richtung vorzugsweise gegen den Rahmen bzw. Auflagepunkten am Rahmen, gedrückt wird. Dadurch wird erreicht, dass über das Positionselement das Kennzeichen in eine bestimmte Richtung gedrückt wird, wodurch wiederum das Auftreten von Störgeräuschen während des Fahrens oder Öffnen und Schließen von Türen oder Klappen verhindert wird.

Von Vorteil sind die Maßnahmen, bei denen am Kennzeichenhalter Positionselement, wie beispielsweise ein Federelement, eine Gummielement oder Kunststoffelemente im vorhanden Freiraum eingelegt bzw. geklebt werden, die das Kennzeichen in Position hält. Dadurch können nach der Montage nachträglich entsprechende Positionselemente montiert werden. Dabei ist es auch möglich, dass das Positionselement hinter dem Kennzeichen angeordnet werden kann, sodass dieses zusammengedrückt wird.

Die Aufgabe der Erfindung wird aber auch durch einen Kennzeichenhalter gelöst, bei dem der Innenraum des Kennzeichenhalters größer, vorzugsweise 1 mm bis 5 mm, als ein einlegbares Kennzeichen ausgebildet ist, wobei die, insbesondere oberen oder seitlichen Haltelemente eine größere Länge als die, insbesondere untere oder weitere seitliche Haltelemente aufweist. Dadurch wird erreicht, dass ein Kennzeichen in den Innenraum des Kennzeichenhalters eingeschoben werden kann, d.h., dass das Kennzeichen zuerst winkelig hinter das längere Halteelement eingeschoben wird und anschließend in entgegengesetzter Richtung hinter das bzw. die weiteren Haltelemente in die Endposition geschoben wird. Hierbei kann aufgrund der Länge des längeren Halteelementes ein längerer Weg erzielt werden, wodurch eine leichtere Montage möglich ist. Eine Demontage ist ebenfalls möglich, indem das Kennzeichen zuerst noch oben bzw. in Richtung der längeren Halteelemente geschoben wird, anschließend nach außen gedreht wird und wieder in entgegengesetzter Richtung aus den längeren Halteelemente hinausgezogen wird.

Von Vorteil ist eine Ausbildung, bei der der Kennzeichenhalt zum Durchführen des Verfahrens nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 9 ausgebildet ist. Dadurch kann durch einschieben, drehen und fixieren (also nach unten schieben) eine einfache Montage eines Kennzeichens ohne Deformierung über eine Schraube oder dergleichen erfolgen. Auch ist dadurch nur ein geringer Kraftaufwand notwendig, da durch entsprechende Dimensionierung des Innenraumes, insbesondere des Freiraumes, ausreichend Platz für den Bewegungsspielraum des Kennzeichens im Inneren des Kennzeichenhalters geschaffen werden kann. Ein sehr wesentlicher Vorteil liegt darin, dass aufgrund der Anformung der Haltelemente an den Rahmen die Höhe und/oder Breite des Rahmens möglichst geringen gehalten werden kann, sodass dieser Kennzeichenhalter nicht in die Sensorbereiche der

Sensoren hineinragt. Bei dem Befestigungssystem ist es nämlich nicht erforderlich, dass Durchbrüche für einen Schiebe-Haken im Rahmen integriert sein müssen, was die Bauhöhe sehr stark erhöht.

Bei der Ausbildung, zwischen dem Rahmen und einem eingelegten Kennzeichen ein Freiraum, der vorzugsweise eine Breite zwischen 1 bis 5mm, ausgebildet ist, ist es von Vorteil, dass dadurch ein ausreichender Verstellweg nach oben geschaffen wird, sodass das Kennzeichen nicht mehr durch die unteren Halteelemente blockiert wird.

Vorteilhaft ist eine Ausbildung, bei der im Innenraum Zusatzelemente Federelemente, ein Gummielement oder Kunststoffelemente, angeordnet oder angeklebt sind, die ein eingelegtes Kennzeichen in Position halten. Dadurch wird das Kennzeichen im Inneren des Kennzeichenhalters in Position gehalten und es entstehen keinerlei Störgeräusche.

Von Vorteil ist aber auch die Ausbildung, bei der die längeren Halteelemente winkelig oder gekrümmt zum Ausüben bzw. Aufbauen einer Anpresskraft auf ein eingelegtes Kennzeichen ausgebildet sind. Dadurch wird das eingelegte Kennzeichen gegen den Grundkörper des Kennzeichenhalters gedrückt, sodass ein verrutschen unterbunden wird. Somit wird auch durch diese Lösung ein Entstehen von Störgeräuschen bei einer Fahrt oder beim Öffnen oder Schließen der Heckklappe vermieden.

Schließlich ist eine Ausbildung von Vorteil, bei der die längeren Halteelemente verformbar oder mit einer geringeren Wandstärke ausgebildet sind. Hierbei wird eine einfachere Montage erzielt, da der Kennzeichenhalter in einen größeren Winkel eingesetzt werden kann, da das Halteelemente einfach nach außen gedrückt werden kann. Anschließend stellt sich das Halteelement wieder in die Ausgangsposition und fixiert das Kennzeichen im Kennzeichenhalter.

Die Erfindung wird anhand der in den Zeichnungen dargestellten Ausführungsbeispiele näher erläutert.

Es zeigen:

- Fig. 1 eine Draufsicht eines Kennzeichenhalters ohne angebrachten, insbesondere eingesetzten Kennzeichen, in vereinfachter, schematischer Darstellung;
- Fig. 2 eine schematische Darstellung des Kennzeichenhalter befestigt an einem Kraftfahrzeug, insbesondere an dessen vorderer Stoßstange, mit eingesetzten Kennzeichen im Kennzeichenhalters, in vereinfachter, schematischer Darstellung;
- Fig. 3 ein Ablaufschema zur Montage des Kennzeichens in den Kennzeichenhalter, gemäß den Figuren 3a bis 3d, in vereinfachter, schematischer Darstellung;
- Fig. 4 eine Draufsicht auf den Kennzeichenhalter mit eingesetzten Kennzeichen, bei dem die Halteelemente an den Längsseitenkanten angeordnet sind, in vereinfachter schematischer Darstellung;
- Fig. 5 eine vergrößerte Darstellung des Kennzeichenhalters im oberen Bereich mit eingesetzten Kennzeichen und speziell ausgebildeten Halteelement, in vereinfachter, schematischer Darstellung;
- Fig. 6 eine weitere Darstellung des Kennzeichenhalter im oberen Bereich mit eingesetzten Kennzeichen und einer weiteren Ausbildung des Halteelementes, in vereinfachter, schematischer Darstellung;
- Fig. 7 eine Draufsicht auf den Kennzeichenhalter mit eingesetzten Kennzeichen, bei dem die Halteelemente an den Seitenkanten angeordnet sind, in vereinfachter, schematischer Darstellung.

Einführend sei festgehalten, dass in den unterschiedlichen Ausführungsformen gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen bzw. gleichen Bauteilbezeichnungen versehen werden, wobei die in der gesamten Beschreibung enthaltenen Offenbarungen sinngemäß auf gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen bzw. gleichen Bauteilbezeichnungen übertragen werden können. Auch sind die in der Beschreibung gewählten Lageangaben, wie z.B. oben, unten, seitlich usw. auf die beschriebene Figur bezogen und sind bei einer Lageänderung sinngemäß auf die neue Lage zu übertragen. Auch können Einzelmerkmale oder Merkmalskombinationen aus den gezeigten und beschriebenen Ausführungsbeispielen für sich eigenständige erfinderische Lösungen darstellen.

In den Fig. 1 bis 7, insbesondere in den Figuren 3a bis 3d, ist ein erfindungsgemäße Kennzeichenhalter 1, sowie ein Verfahren zum Befestigen eines Kennzeichens 2 in einem Kennzeichenhalter 1 beschrieben.

Als Kennzeichen 2 sind von Behörden ausgegebene vorzugsweise flache Tafel mit darauf gedruckten bzw. eingepprägten Buchstaben 4, Ziffern 4 usw. (wie schematisch durch eine Einprägung dargestellt) zu verstehen, die für den Betrieb von Kraftfahrzeugen 3 notwendig sind und entsprechend am Kraftfahrzeug 3 angebracht werden müssen. Vorzugsweise werden diese dabei auf einer Stoßstange 5 oder Heckklappen (nicht dargestellt) angebracht, wobei bei der Montage auf entsprechen nationale und internationale Vorschriften geachtet werden muss.

Beispielsweise ist es in einigen Ländern nicht erlaubt, dass das Kennzeichen 2 mit Schrauben oder dergleichen deformiert, insbesondere durchschraubt werden dürfen, da dadurch unleserliche Ziffern 4, Buchstaben 4 usw. entstehen könnten. In diesen Ländern ist eine Befestigung des Kennzeichens 2 somit nur über den Kennzeichenhalter 1 am Kraftfahrzeug 3 möglich. Darüber hinaus ist bei der Montage darauf zu achten, wie weit das Kennzeichen 2 oder der Kennzeichenhalter 1 vom Kraftfahrzeug 3, insbesondere der Stoßstange 5 an der Vorderseite des Kraftfahrzeuges 3, absteht. Am Heck des Fahrzeuges 3 wird der Kennzeichenhalter 1 bzw. das Kennzeichen 2 meist in einer Vertiefung der Heckklappe montiert. Ragt der Kennzeichenhalter 3 jedoch mehr als eine Höhe 6 von 5mm vor, so muss die EU-Richtlinie 2007/15EG umgesetzt werden, indem alle äußeren Kanten einen Radius 7 von mindestens 2,5mm aufweisen müssen. Durch diese Maßnahme ist es erforderlich, dass ein umlaufender Rahmen 8 eine Mindestbreite 9 aufweist, um eine entsprechende Abrundung mit dem Radius 7 ausbilden zu können. Wird hingegen das Kennzeichen 2 oder der Kennzeichenhalter 1 in einer vorgesehenen Einbuchtung am Kraftfahrzeug 3 befestigt, so ragt dieser nicht über die 5mm hinaus, wodurch die Ausbildung des Rahmes 8 beliebig, insbesondere mit einen kleineren Radius 7, ausgeführt sein kann. Üblicherweise werden jedoch an der Vorderseite und am Heck des Kraftfahrzeuges 3 gleich ausgebildete Kennzeichenhalter 1 verwendet, wobei der vollständigkeitshalber darauf hingewiesen wird, dass diese auch unterschiedlich ausgebildet sein können.

Wie schematisch dargestellt, ist der Kennzeichenhalter in Fig. 2 über Befestigungsmittel 10, insbesondere Schrauben, an der Stoßstange 5 befestigt, wobei das Kennzeichen 2 in den Kennzeichenhalter 1 eingesetzt ist und nicht über den Rahmen 8, insbesondere die Rahmenhöhe, hinausragt. Vorzugsweise sind dabei an den verschiedensten Typen von Kraftfahrzeugen 3 auch unterschiedliche Befestigungspunkte 11 vorgesehen, sodass der Kennzeichenhalter 1, wie aus dem Stand der Technik bekannt, die verschiedensten Befestigungspunkte 11 im inneren, insbesondere im Auflagebereich verschiedenste Ausnehmungen, aufweist.

Ein weiterer Aspekt bei der Bildung eines Kennzeichenhalters 1 liegt in der Baugröße, insbesondere in der Länge 12 und Breite 13, des Kennzeichenhalters 1, da in den heutigen Kraftfahrzeugen 2 sehr viele Sensoren 14, Kameras, usw. verbaut sind, die über vorstehende Bauteile, insbesondere den Kennzeichenhalter 1, gestört werden können, d.h., dass die Funktion der elektronischen Komponenten, insbesondere der Sensoren 14 beispielsweise durch Abdecken des Strahlungsbereiches 15 der Sensoren 14 gestört ist und somit der Einsatz oft nicht möglich ist.

Da die aus dem Stand der Technik bekannten Befestigungssystem 16, insbesondere der Schiebe-Haken-Verschluss, die Mindestbreite 9 des Rahmens 8 zumindest in einem Bereich, insbesondere entlang der unteren Längskante, verbreitert und gleichzeitig die Höhe 6 des Kennzeichenhalters 1 vergrößert, da die Ausnehmung für den Schiebe-Haken vom Rahmen 8 aufgenommen werden muss, wurde ein neuartiges, erfinderisches Befestigungssystem 16 entwickelt, mit dem die Baugröße, insbesondere die Länge 12 und Breite 13, sowie die Höhe 6 des Kennzeichenhalters 1 möglichst gering gehalten werden kann und somit der Einsatz bei modernen Fahrzeugen auch auf der vorderen Stoßstange 5 möglich ist. Hierzu wird erwähnt, dass dieses Befestigungssystem 16 bzw. Montageverfahren auch bei anderen Kennzeichenhalter 1, insbesondere mit Werbeleisten, dieses System verwendet werden kann, d.h., dass das Befestigungssystem 16 nicht auf dem dargestellten Kennzeichenhalter 1 beschränkt ist, sondern für alle Designs bzw. Ausbildungen aus dem Stand der Technik eingesetzt werden kann.

Das Befestigungssystem 16 ist dabei aus mehreren Halteelemente 17,18 gebildet, wobei die Halteelemente 17,18 vorzugsweise entlang der Längsseitenkanten 8a, 8b oder der Seitenkanten 8c, 8d des Kennzeichenhalters 1 aufgeteilt angeordnet sind. Um einen sicheren Halt des einzusetzenden Kennzeichen 2 zu gewährleisten, sind zumindest zwei bis sechs Halteelemente 17,18 pro Seite verteilt am Rahmen 8, insbesondere an den Längsseitenkanten 8a, 8b des Rahmens 8, angeordnet, d.h., dass beispielsweise insgesamt 4 bis 8, vorzugsweise 6 Halteelemente 17,18 an einem Kennzeichenhalter 1 vorhanden sind. Wird der Kennzeichenhalter 1 aus Kunststoff, insbesondere durch ein Kunststoffspritzverfahren, hergestellt bzw. ausgebildet, so sind die Halteelemente 17,18 einstückig mit dem Rahmen 8 ausgebildet bzw. angeformt. Dabei ist es auch möglich, dass bei entsprechend langer Ausbildung der Halteelemente 17,18 auch nur ein einziges Halteelement pro Längsseitenkante 8a,8b oder Seitenkante 8c, 8d verwendet, wobei sichergestellt werden muss, dass bei eingesetzten Kennzeichen 2 dieses nicht während des Fahrbetriebs oder bei Zuklappen einer Heckklappe oder bei anderen einwirkende mechanischer Energie aus dem Kennzeichenhalter 1 fallen kann.

Wesentlich ist bei den Halteelemente 17,18, dass die an den oberen und unteren Längsseitenkanten 8a, 8b oder an den Seitenkanten 8c, 8d verteilt angeordneten Halteelemente 17,18 eine unterschiedliche Länge 19, 20 aufweisen, wobei alle Halteelemente 17,18 in Richtung des Innenraumes 21 des Kennzeichenhalters 1 ragen bzw. sich erstrecken, d.h., dass die Halteelemente 17 an der oberen Längsseitenkante 8a oder Seitenkante 8c eine größere Länge 19 aufweisen, also die Halteelemente 18 an der unteren Längsseitenkante 8b oder Seitenkante 8d des Kennzeichenhalters 1. Wichtig ist dabei, dass alle Halteelemente 17, 18 entlang einer Längsseitenkante 8a,8b oder Seitenkante 8c,8d gleich lang 19,20 ausgebildet sind, d.h., dass alle Halteelemente 17 die gleiche Länge 19 aufweisen und alle Halteelemente 18 die gleiche kürzere Länge 20 aufweisen.

Bei den neuartigen erfinderischen Befestigungssystem 16 weist der Innenraum 21, insbesondere in der Breite 13, eine größere Innenbreite 22 auf, als eine Außenbreite 23 des Kennzeichen 2, wie dies am Besten aus Fig. 3a zu entnehmen ist, wenn die Halteelemente 17,18 an den Längsseitenkante 8a,8b angeordnet sind, oder es ist ansonst die Länge des Kennzeichenhalters 1 entsprechend länger ausgebildet.

Dabei kann der Größenunterschied zwischen 1mm und 5mm betragen, sodass sich das Kennzeichen 2 im Innenraum 21 bewegen, insbesondere verschieben, lassen kann, d.h., dass bei montierten Kennzeichen 2 in dem Kennzeichenhalter 1 auf einer Seite, insbesondere der oberen Längsseitenkante 8a,8b, ein Freiraum 24 zwischen einer Außenkante des Kennzeichens und der Innenwand des Rahmens 8 vorhanden ist. Bei dem Kennzeichenhalter aus Stand der Technik ist es üblich, dass der Innenraum nur minimal größer ausgebildet ist, um dass Kennzeichen 2 möglichst positioniergenau und unverschiebbar aufzunehmen, sodass nach der Montage des Kennzeichens 2 im Innenraum 21 des Kennzeichenhalters 2 kein bzw. nur ein sehr kleiner Freiraum 24, insbesondere kleiner 0,5mm vorhanden ist, sodass das Kennzeichen 2 nicht verrutschen kann.

Um das Kennzeichen 2 bei dem neuen erfindungsgemäßen Verfahren montieren zu können, ist in Fig. 3, insbesondere in den Figuren 3a bis 3d, ein entsprechender Montageablauf dargestellt, der für die Demontage in umgekehrter Richtung durchlaufen wird.

Dabei ist Fig. 3a ersichtlich, dass das Kennzeichen 2 eine wesentlich geringere bzw. kleinere Außenbreite 23 als die Innenbreite 22 des Innenraumes 21 aufweist, sodass das Kennzeichen 2 sicher im Innenraum 21 aufgenommen wird und eine Verschiebung im Innenraum 21 möglich ist. Im ersten Schritt wird das Kennzeichen 2, gemäß Fig. 3b, winkelig, insbesondere schräg, unter die Halteelemente 17 an der oberen Längsseitenkante 8a eingesetzt bzw. eingeschoben. Dabei wird das Kennzeichen 2 soweit in einen Hohlraum 25 unterhalb der Halteelemente 17 geschoben, bis die unterste Außenkante des Kennzeichens 2 nicht mehr durch die weiteren Halteelemente 18 vom Einsetzen gehindert wird, wie dies mit einem Pfeil 26 angedeutet ist. Anschließend wird das Kennzeichen 2 in den Innenraum 21, gemäß Pfeil 27 in Fig. 3c, geschwenkt bzw. gedreht, worauf das Kennzeichen 2 vertikal gemäß Pfeil 28 hinter die Halteelemente 18, insbesondere in einen ausgebildeten Hohlraum 29, geschoben wird, bis dieses am unteren Rahmen 8 anliegt. Hierbei ist es möglich, dass entsprechende Abstandshalter (nicht dargestellt) auf der Innenseite des Rahmens 8 angeformt sind, auf die das Kennzeichen 2 dann aufliegt. Man kann also sagen, dass das Kennzeichen 2 zuerst nach oben hinter die oberen längeren Halteelemente 17 geschoben wird, worauf das Kennzeichen 2 in den Innenraum 21

gedreht wird und anschließend nach unten hinter die unteren kürzeren Halteelemente 18 geschoben wird.

Wesentlich ist hierbei, dass die Halteelemente 17, 18 derart mit einander abgestimmt sind, dass beim Einsetzen des Kennzeichens 2 die Halteelemente 17, 18 am Kennzeichen 2 anliegen und dieses vor dem Herausfallen schützen. Damit das Kennzeichen 2 bei Erschütterungen während der Fahrt oder beim Schließen der Heckklappe in Position bleibt, können in dem Freiraum 24 oder hinter den Kennzeichenhalter 2 ein oder mehrere Positionselement 30 angeordnet oder eingeklebt werden. Das Positionselement 30 kann dabei einstückig mit dem Rahmen 8 hergestellt werden oder durch eigenständige Elemente, die nachträglich oder zuvor eingelegt bzw. eingeklebt werden, gebildet sein. Sind die Positionselemente 30 mit dem Kennzeichenhalter 1 gefertigt, so sind diese elastisch verformbar ausgebildet, sodass beim Einlegen des Kennzeichens 2 das Positionselement 30 zuerst zusammengedrückt werden kann und anschließend sich wieder in die Ursprungsposition zurück verformt, sodass ein Druck bzw. eine Anpresskraft auf der Kennzeichen 2 in Richtung untere Längsseitenkante 8b erzeugt wird. Es ist auch möglich, dass die Positionierelemente 30 auf den Grundkörper, insbesondere im Bereich unterhalb des Kennzeichens 2, angebracht sind, sodass beim Einlegen des Kennzeichens diese Positionierelemente 30 zusammengedrückt werden müssen, um das Kennzeichen 2 hinter die unteren Halteelemente 18 nach unten schieben zu können. Dadurch wird erreicht, dass die Positionselemente 30 das eingelegte Kennzeichen in Richtung der Halteelemente 17,18 gegen diese presst und somit ein verrutschen weder beim Fahrbetrieb des Fahrzeuges noch in einer Waschstraße oder beim Schließen von einer Heckklappe Störgeräusche entstehen.

Ferner ist es möglich, dass die oberen Halteelemente 17, wie bei einem vergrößerten Ausschnitt in Fig. 5 dargestellt, federnd elastisch ausgebildet sind. Hierbei können die Halteelemente 17 winkelig oder elliptisch am Rahmen 8 angeformt sein, sodass beim Einschieben des Kennzeichens 2 diese nach außen, also aus dem Innenraum 21 gedrückt werden könne, wodurch das Kennzeichen 2 einfacher eingeschoben werden kann. Sobald das Kennzeichen 2 jedoch in den Innenraum 21 geschwenkt wurde, bilden sich die Halteelemente 17 in die Ausgangslage zurück und erzeugen vorzugsweise eine Anpresskraft auf das eingelegte Kennzeichen 2.

Selbstverständlich ist es auch möglich, dass die unteren Haltelemente 18 entsprechend federnd elastisch ausgebildet sein können, um bei eingelegten Kennzeichen 2 ein Anpresskraft auf das Kennzeichen 2 aufzubauen und dieses in Richtung des Kennzeichenhalters 1, insbesondere an das Kraftfahrzeug, zu drücken. Damit wird verhindert, dass das Kennzeichen 2 im Innenraum 21 bei der Fahrt oder beim Schließen einer Heckklappe oder durch Waschbürsten in der Waschstraße herumrutschen kann, wodurch für den Besitzer störende Nebengeräusche entstehen können.

Der Vollständigkeit halber wird erwähnt, falls die Haltelemente 17, 18 an den Seitenkanten 8c, 8d, wie in Fig. 7 dargestellt, angeordnet werden, dann muss die Innenlänge des Kennzeichenhalters 1 größer als die Außenlänge des Kennzeichens 2 sein, damit eine horizontale anstelle einer vertikalen Verschiebung vorgenommen werden kann. Bei einer derartigen Anordnung hat sich herausgestellt, dass es vorteilhaft ist, wenn dabei vorzugsweise im Mittelbereich an den Längsseitenkanten 8a und 8b ein Schnappelement oder ein nachträglich montiertes Positionierelement 30 angeordnet wird, da aufgrund der Länge des Kennzeichens 2 dieses leichter aus dem Kennzeichenhalter 1 fallen kann.

Auch ist es möglich, dass die Endbereiche der Haltelemente 17, 18 rund oder winkelig ausgebildet sind, um das Einschieben des Kennzeichens 2 zu erleichtern, wie dies beispielsweise in den Fig. 3a bis 3d angedeutet ist. Vorzugsweise werden jeweils drei Halteelemente 17 und 18 auf der oberen und unteren Längsseitenkante 8a, 8b des Rahmens 8 angeordnet, mit denen ein sicherer Halt erreicht wird.

Für die Demontage des Kennzeichens 2 muss lediglich der umgekehrte Vorgang durchgeführt werden, um das Kennzeichen 2 aus dem Innenraum 21 des Kennzeichenhalters 1 zu entnehmen.

Der Ordnung halber wird darauf hingewiesen, dass die Erfindung nicht auf die dargestellten Ausführungsvarianten beschränkt ist, sondern auch weitere Ausbildungen beinhalten kann.

Patentansprüche:

1. Verfahren zum Befestigen eines Kennzeichens (2) in einem Kennzeichenhalter (1), wobei der Kennzeichenhalter (1) vorzugsweise aus Kunststoff gebildet wird und vorzugsweise durch ein Spritzgießverfahren einstückig hergestellt wird, wobei der Kennzeichenhalter (1) mit einem umlaufenden Rahmen(8), dessen Außenkante vorzugsweise mit einem Radius von mindestens 2,5mm zum Fußgängerschutz versehen wird, und einem vertieften Innenraum (21) zur Aufnahme des Kennzeichen (2) ausgebildet wird, wobei zum Befestigen, insbesondere zum Schutz vor dem Herausfallen des Kennzeichens (2) am Rahm (8) Halteelemente (17,18) angeformt werden, dadurch gekennzeichnet, dass der Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1), insbesondere eine Längsseitenkante (8a,8b) oder eine Seitenkanten (8c,8d), größer, vorzugsweise 1mm bis 5mm, als das Kennzeichen (2), insbesondere dessen Breite (13) oder Länge (12), ausgebildet wird, sodass für die Montage bzw. Befestigung das Kennzeichen (2) zuerst winkelig unterhalb der, insbesondere oberen oder seitlichen, Halteelementen (17) soweit eingeschoben wird, bis die untere Kante des Kennzeichens (2) nicht mehr von den weiteren, insbesondere unteren oder seitlichen, Halteelementen (18) blockiert wird, worauf das Kennzeichen (2) in den Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1) hinein gedreht wird und anschließend das Kennzeichen (2) in entgegengesetzter Richtung, insbesondere nach unten oder seitlich, hinter bzw. unterhalb den weiteren Halteelemente (18) geschoben wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Halteelemente (17,18) an den oberen und unteren Längsseitenkanten (8a,8b) des Rahmens (8) oder an beiden Seitenkanten (8c,8d) angeordnet werden und diese in Richtung des Innenraums (21) ragen.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Halteelemente (17) auf der oberen Längsseitenkante (8a) oder auf einer Seitenkante (8c) länger ausgebildet werden, als die Halteelemente (18) auf der gegenüberliegenden Seite.
4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass nach der Montage bzw. Befestigung des Kennzeichens (2) im Innenraum (21) zwischen den Rahmen (8) und einer oberen Längsseitenkante (8a) oder Seitenkante (8c) des Kennzeichens (2) ein Freiraum (24) gebildet wird.
5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die längeren Halteelemente (17) verformbar oder mit einer geringeren Wandstärke ausgebildet werden, wobei nach einer Verformung eine selbstständige Rückstellung in die Ausgangsposition erfolgt.
6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die längeren Halteelemente (17) winkelig oder gekrümmt ausgebildet werden, um eine Anpresskraft auf das eingelegte Kennzeichen (2) auszuüben.
7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Länge der Halteelemente (17,18) derart ausgebildet werden, dass bei eingelegtem Kennzeichen (2) die Halteelemente (17,18) am Kennzeichen (2) anliegen und dieses vor dem Herausfallen schützt.
8. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich der längeren Halteelemente (17) ein federndes Positionselement (30), welches vorzugsweise einstückig mit dem Rahmen (8) ausgebildet wird, angeordnet wird, wobei bei eingelegtem Kennzeichen (2) dieses von dem Positionselement (30) in eine Richtung vorzugsweise gegen den Rahmen (8) bzw. Auflagepunkten am Rahmen (8), gedrückt wird.

9. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass am Kennzeichenhalter (1) Positionselement (30), wie beispielsweise ein Federelement, ein Gummielement oder Kunststoffelemente im am Kennzeichenhalter (1) eingelegt bzw. geklebt werden, die das Kennzeichen (2) in Position hält.
10. Kennzeichenhalter (1) zum Befestigen eines Kennzeichens (2), umfassend zumindest einen umlaufenden Rahmen (8), dessen Außenkante vorzugsweise einen Radius von mindestens 2,5mm zum Fußgängerschutz aufweist, mit einem vertieften Innenraum (21) zur Aufnahme des Kennzeichens (2), wobei am Rahmen (8) Halteelemente (17,18) zum Befestigung und Schutz vor dem Herausfallen eines eingelegten Kennzeichens (2) angeordnet sind, wobei die Halteelemente (17,18) in Richtung des Innenraumes (21) ragen und entweder an den Längsseitenkanten (8a,8b) oder an den Seitenkanten (8c,8d) des Rahmes (8) angeformt sind, dadurch gekennzeichnet, dass der Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1) größer, vorzugsweise 1mm bis 5mm, als ein einlegbares Kennzeichen (2) ausgebildet ist, wobei die, insbesondere oberen oder seitlichen Halteelemente (17,18) eine größere Länge als die, insbesondere untere oder weitere seitliche Halteelemente (17,18) aufweist.
11. Kennzeichenhalter (1) nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass der Kennzeichenhalter (1) zum Durchführen des Verfahrens nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 9 ausgebildet ist.
12. Kennzeichenhalter (1) nach Anspruch 10 oder 11 oder, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen dem Rahmen (8) und einem eingelegten Kennzeichen (2) ein Freiraum (24), der vorzugsweise eine Breite (13) zwischen 1 bis 5mm, ausgebildet ist.
13. Kennzeichenhalter (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche 10 oder 12, dadurch gekennzeichnet, dass im Innenraum (21) Positionierelemente (30) bzw. Zusatzelemente Federelemente, ein Gummielement oder

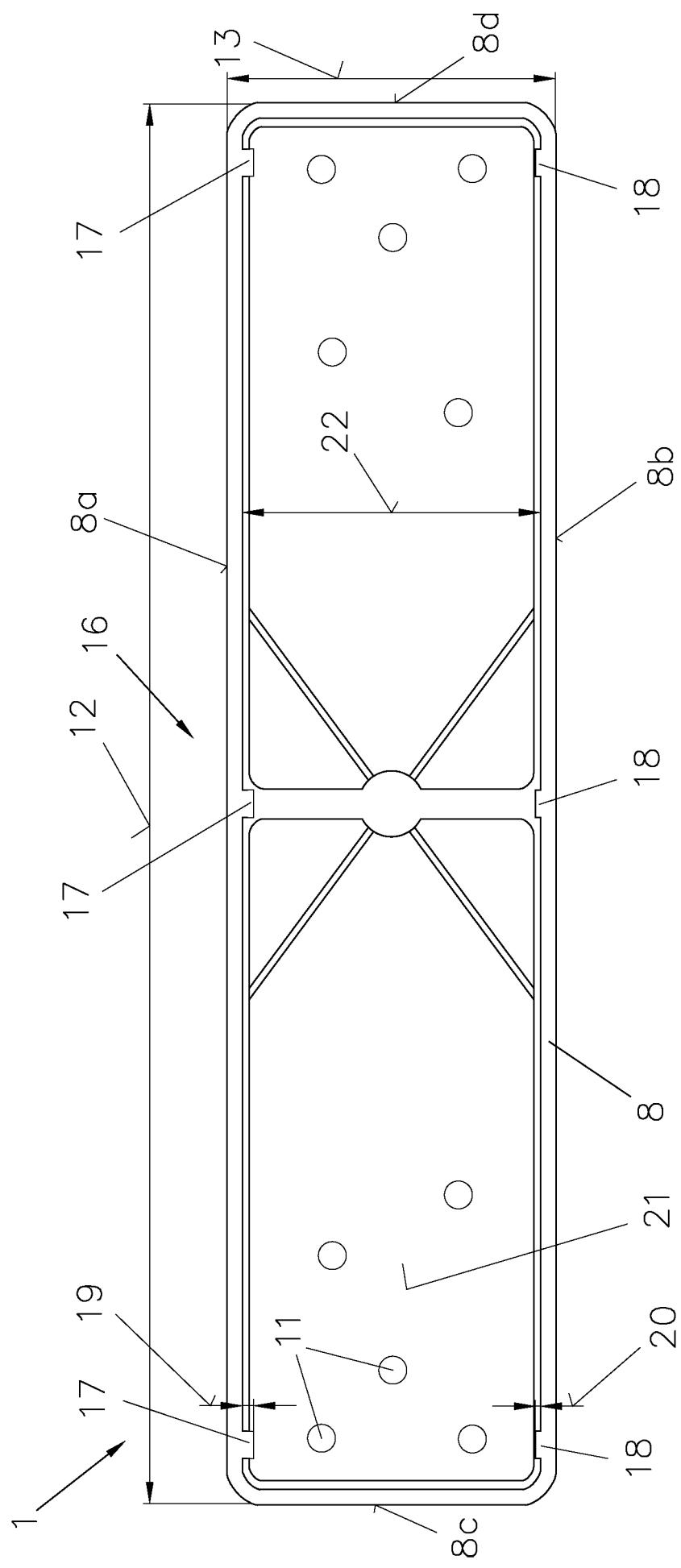
Kunststoffelemente, angeordnet oder angeklebt sind, die ein eingelegtes Kennzeichen (2) in Position halten.

14. Kennzeichenhalter (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche 10 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass die längeren Haltelemente (17) winkelig oder gekrümmt zum Ausüben bzw. Aufbauen einer Anpresskraft auf ein eingelegtes Kennzeichen (2) ausgebildet sind.
15. Kennzeichenhalter (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche 10 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass die längeren Haltelemente (17) verformbar oder mit einer geringeren Wandstärke ausgebildet sind.

PUTZ, Lisa-Maria

vertreten durch

Felfernig und Graschitz Rechtsanwälte GmbH
Rechtsanwalt Dr. Roland Graschitz



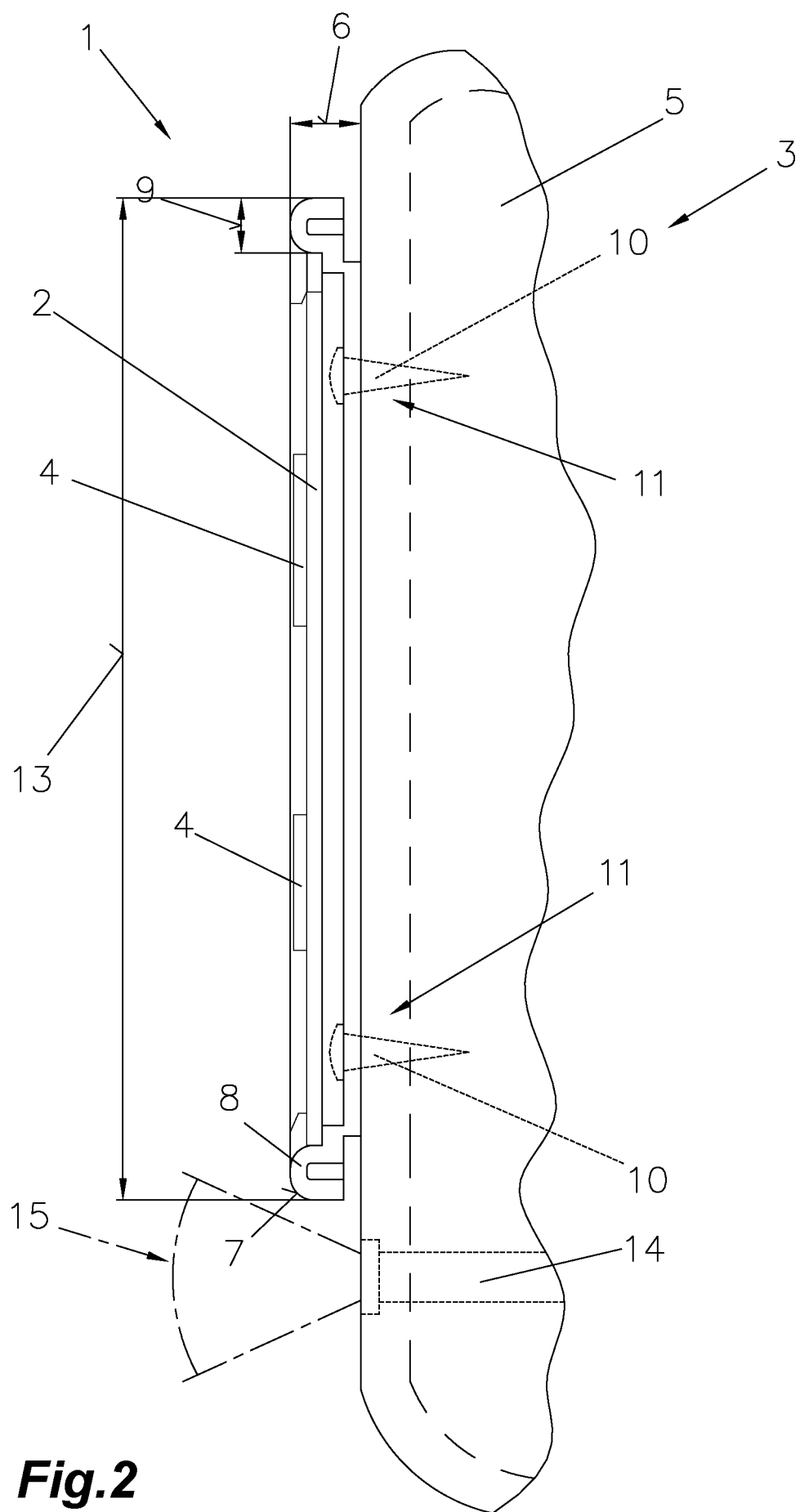


Fig.2

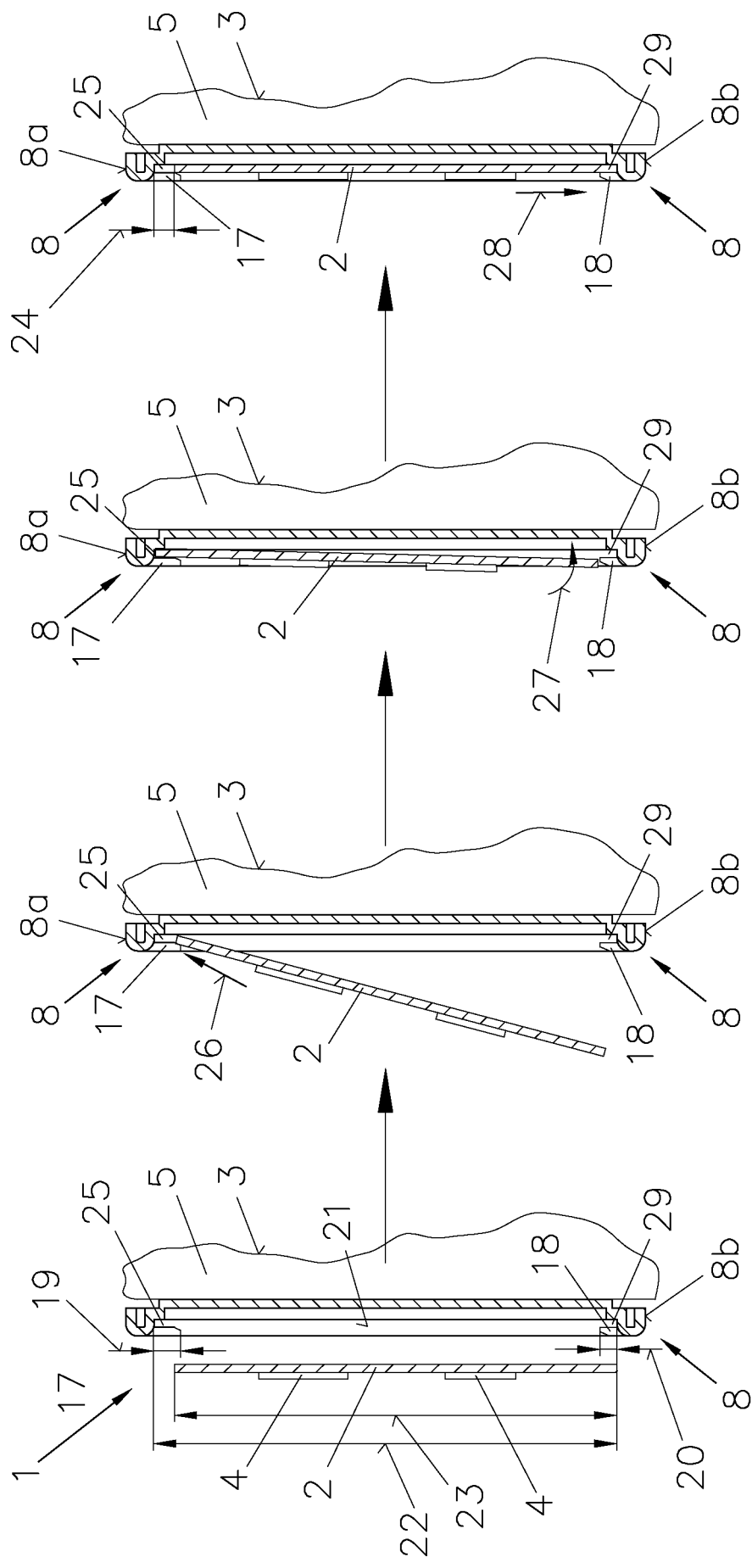


Fig.3a  **Fig.3b**  **Fig.3c**  **Fig.3d**

Fig.3b **Fig.3c**

Fig. 3c

Fig. 3d



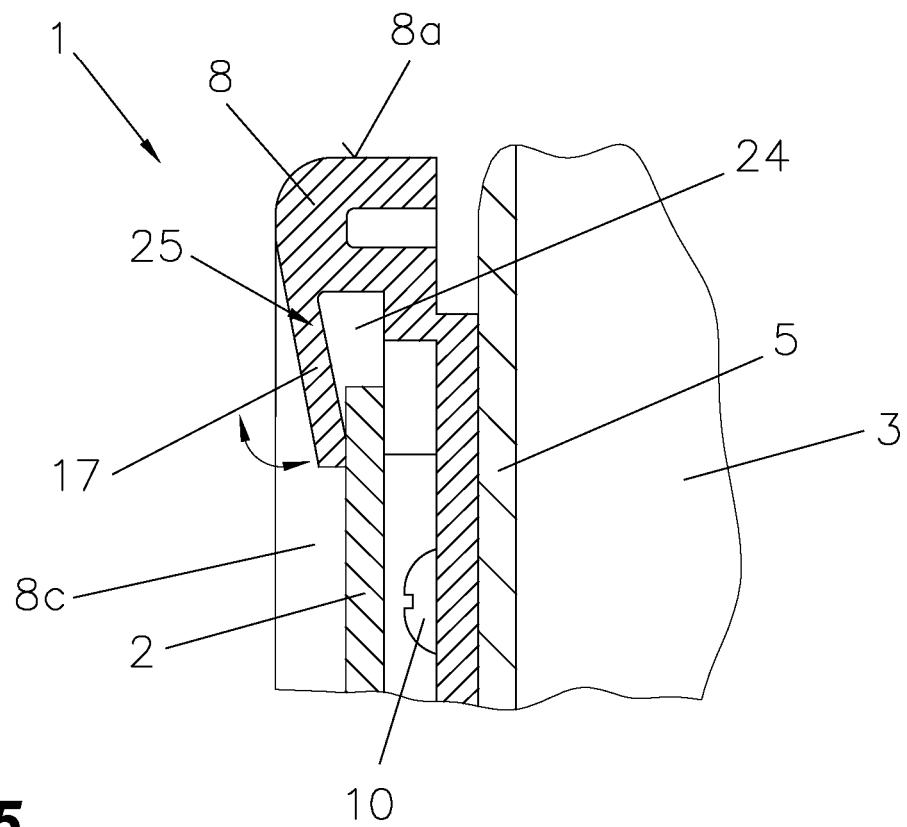


Fig.5

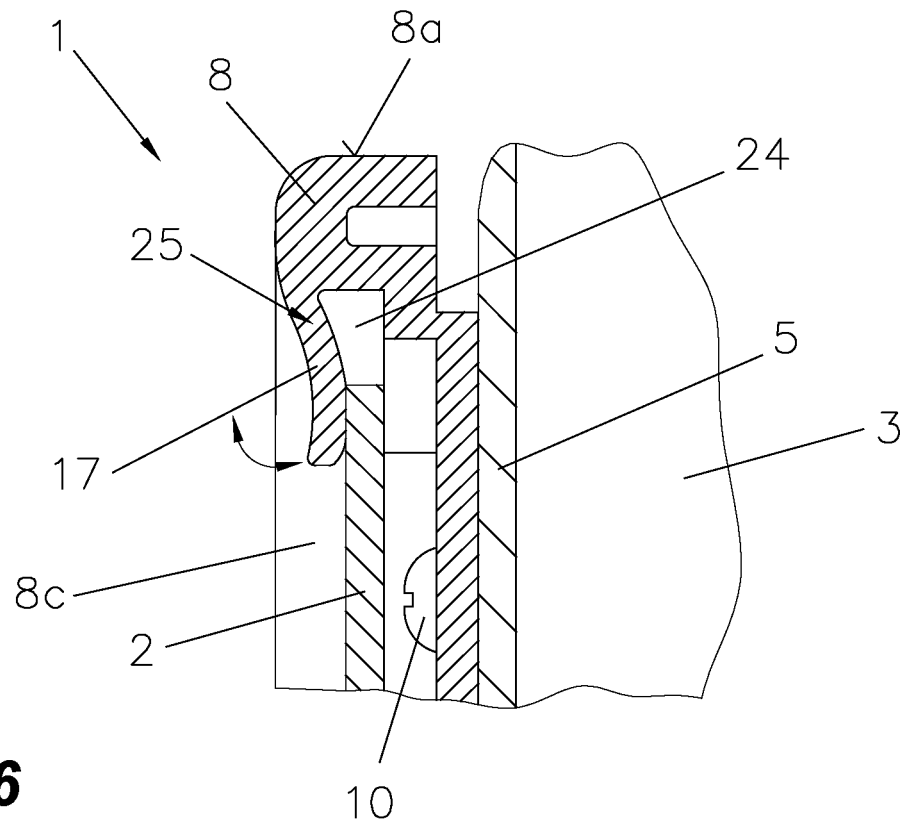


Fig.6



Patentansprüche:

1. Verfahren zum Befestigen eines Kennzeichens (2) in einem Kennzeichenhalter (1), wobei der Kennzeichenhalter (1) vorzugsweise aus Kunststoff gebildet wird und vorzugsweise durch ein Spritzgießverfahren einstückig hergestellt wird, wobei der Kennzeichenhalter (1) mit einem umlaufenden Rahmen(8), dessen Außenkante vorzugsweise mit einem Radius von mindestens 2,5mm zum Fußgängerschutz versehen wird, und einem vertieften Innenraum (21) zur Aufnahme des Kennzeichen (2) ausgebildet wird, wobei zum Befestigen, insbesondere zum Schutz vor dem Herausfallen des Kennzeichens (2) am Rahm (8) Halteelemente (17,18) angeformt werden, dadurch gekennzeichnet, dass der Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1), insbesondere eine Längsseitenkante (8a,8b) oder eine Seitenkanten (8c,8d), größer, vorzugsweise 1mm bis 5mm, als das Kennzeichen (2), insbesondere dessen Breite (13) oder Länge (12), ausgebildet wird, sodass für die Montage bzw. Befestigung das Kennzeichen (2) zuerst winkelig unterhalb der, insbesondere oberen oder seitlichen, Halteelementen (17) soweit eingeschoben wird, bis die untere Kante des Kennzeichens (2) nicht mehr von den weiteren, insbesondere unteren oder seitlichen, Halteelementen (18) blockiert wird, worauf das Kennzeichen (2) in den Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1) hinein gedreht wird und anschließend das Kennzeichen (2) in entgegengesetzter Richtung, insbesondere nach unten oder seitlich, hinter bzw. unterhalb den weiteren Halteelemente (18) geschoben wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Halteelemente (17,18) an den oberen und unteren Längsseitenkanten (8a,8b) des Rahmens (8) oder an beiden Seitenkanten (8c,8d) angeordnet werden und diese in Richtung des Innenraums (21) ragen.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Halteelemente (17) auf der oberen Längsseitenkante (8a) oder auf einer Seitenkante (8c) länger ausgebildet werden, als die Halteelemente (18) auf der gegenüberliegenden Seite.
4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass nach der Montage bzw. Befestigung des Kennzeichens (2) im Innenraum (21) zwischen den Rahmen (8) und einer oberen Längsseitenkante (8a) oder Seitenkante (8c) des Kennzeichens (2) ein Freiraum (24) gebildet wird.
5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die längeren Halteelemente (17) verformbar oder mit einer geringeren Wandstärke ausgebildet werden, wobei nach einer Verformung eine selbstständige Rückstellung in die Ausgangsposition erfolgt.
6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die längeren Halteelemente (17) winkelig oder gekrümmt ausgebildet werden, um eine Anpresskraft auf das eingelegte Kennzeichen (2) auszuüben.
7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Länge der Halteelemente (17,18) derart ausgebildet werden, dass bei eingelegtem Kennzeichen (2) die Halteelemente (17,18) am Kennzeichen (2) anliegen und dieses vor dem Herausfallen schützt.
8. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich der längeren Halteelemente (17) ein federndes Positionselement (30), welches vorzugsweise einstückig mit dem Rahmen (8) ausgebildet wird, angeordnet wird, wobei bei eingelegten Kennzeichen (2) dieses von dem Positionselement (30) in eine Richtung vorzugsweise gegen den Rahmen (8) bzw. Auflagepunkten am Rahmen (8), gedrückt wird.

9. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass am Kennzeichenhalter (1) Positionselement (30), wie beispielsweise ein Federelement, ein Gummielement oder Kunststoffelemente im am Kennzeichenhalter (1) eingelegt bzw. geklebt werden, die das Kennzeichen (2) in Position hält.
10. Kennzeichenhalter (1) zum Befestigen eines Kennzeichens (2), umfassend zumindest einen umlaufenden Rahmen (8), dessen Außenkante vorzugsweise einen Radius von mindestens 2,5mm zum Fußgängerschutz aufweist, mit einem vertieften Innenraum (21) zur Aufnahme des Kennzeichens (2), wobei am Rahmen (8) Halteelemente (17,18) zum Befestigung und Schutz vor dem Herausfallen eines eingelegten Kennzeichens (2) angeordnet sind, wobei die Halteelemente (17,18) in Richtung des Innenraumes (21) ragen und entweder an den Längsseitenkanten (8a,8b) oder an den Seitenkanten (8c,8d) des Rahmes (8) angeformt sind, dadurch gekennzeichnet, dass der Innenraum (21) des Kennzeichenhalters (1) größer, vorzugsweise 1mm bis 5mm, als ein einlegbares Kennzeichen (2) ausgebildet ist, wobei die, insbesondere oberen oder seitlichen Halteelemente (17,18) eine größere Länge als die, insbesondere untere oder weitere seitliche Halteelemente (17,18) aufweist, wobei die Größe des Innenraums (21) abzüglich der Höhe des unteren oder seitlichen Halteelementes (17,18) genau die Breite oder Länge des Kennzeichens (2) ergeben. .
11. Kennzeichenhalter (1) nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass der Kennzeichenhalter (1) zum Durchführen des Verfahrens nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 9 ausgebildet ist.
12. Kennzeichenhalter (1) nach Anspruch 10 oder 11 oder, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen dem Rahmen (8) und einem eingelegten Kennzeichen (2) ein Freiraum (24), der vorzugsweise eine Breite (13) zwischen 1 bis 5mm, ausgebildet ist.

13. Kennzeichenhalter (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche 10 oder 12, dadurch gekennzeichnet, dass im Innenraum (21) Positionierelemente (30) bzw. Zusatzelemente Federelemente, ein Gummielement oder Kunststoffelemente, angeordnet oder angeklebt sind, die ein eingelegtes Kennzeichen (2) in Position halten.
14. Kennzeichenhalter (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche 10 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass die längeren Haltelemente (17) winkelig oder gekrümmt zum Ausüben bzw. Aufbauen einer Anpresskraft auf ein eingelegtes Kennzeichen (2) ausgebildet sind.
15. Kennzeichenhalter (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche 10 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass die längeren Haltelemente (17) verformbar oder mit einer geringeren Wandstärke ausgebildet sind.

PUTZ, Lisa-Maria

vertreten durch

Felfernig und Graschitz Rechtsanwälte GmbH
Rechtsanwalt Dr. Roland Graschitz