(19) Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 20 2012 005 115 U1** 2012.08.02

(12) # Gebrauchsmusterschrift

(21) Aktenzeichen: **20 2012 005 115.6**
(22) Anmeldetag: **24.05.2012**
(47) Eintragungstag: **11.06.2012**
(43) Bekanntmachungstag im Patentblatt: **02.08.2012**

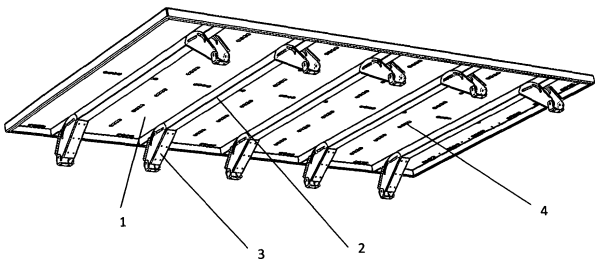
(51) Int Cl.: ***B60R 9/04*** (2012.01)
B60R 9/058 (2012.01)

(73) Name und Wohnsitz des Inhabers:
Müller-Paul, Dirk, 83115, Neubeuern, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **Dachgepäckträger für Kraftfahrzeuge**

(57) Hauptanspruch: Gepäckträgervorrichtung zur Anbringung auf Kraftfahrzeugdächern, dadurch gekennzeichnet, dass eine völlig ebene und nicht durch über diese Fläche hinausstehende Teile unterbrochene Fläche (1) geschaffen wird, die insbesondere aber mit Öffnungen (4) versehen ist, die geometrisch geeignet sind zur Aufnahme von Anschlagmitteln aus dem Ladungssicherungssystem der Herstellerfirma Allsafe-Jungfalk und funktionsgleichen Bauteilen.



Beschreibung

[0001] Die vorliegender Erfindung ist geeignet zur Aufnahme von Dachladung mittels vorgesehener Anschlagpunkte. Die Ladungsträgerplattform (**1**) zeichnet sich in erster Linie durch einen völlig planflächigen und durchgehenden Aufbau aus einem Blech aus.

[0002] Weiterhin können die Stützfüsse (**3**) des Ladungsträgers stufenlos in der Höhe verstellt werden, so dass eine Wölbung des Fahrzeugdachs ausgeglichen werden kann und die Nutzbarkeit erweitert wird durch eine wahlweise flache Montage mit Vorteilen wie Aeroydnamik und niedrigem Schwerpunkt, leichterer Erreichbarkeit u. a. oder einer hohen Position, so dass weitere Ladung wie Leitern, Sandbleche o. ä. darunter eingeschoben werden kann.

[0003] Die Verstellbarkeit reicht aus der unterstmöglichen Position, in der die Querprofile das Fahrzeugdach berühren, stufenlos bis zu einer hohen Position mit einer freien Höhe von bis zu 500 mm. In der vorliegenden Konstruktion beträgt der Wert beispielsweise 130 mm.

[0004] In die vorgesehehen Anschlagpositionen (**4**) können handelsübliche standardisierte Zurrösen aus dem Ladungssicherungsprogramm der Fa. Allsafe-Jungfalk oder funktionsähnliche Teile eingesetzt werden. Die Öffnungen sind geometrisch entsprechend den weit verbreiteten Zurrschienen für Ladungssicherung bei Transportfahrzeugen und in der Luftfahrt ausgestaltet. Sie verteilen sich auf der kompletten Fläche des Ladungsträgers, vorzugsweise auch am Rand.

[0005] Die Anschlagpunkte zur Ladungssicherung der Firma Allsafe-Jungfalk zeichnen sich durch schnelle sowohl werkzeuglose als auch schraubbare Montierbarkeit aus, wodurch ein Formschluss zu der speziellen Geometrie (**4**) der Öffnungen entsteht, die in die Ladungsträgerplattform (**1**) eingebracht werden.

[0006] Handelsübliche und bekannte Dachträger bieten meist eine aus Leisten oder Schienen zusammengesetzte Fläche, so dass Lücken entstehen, durch die Ladung rutschen kann und die eine Begehnung nicht ermöglichen.

[0007] Andere Dachgepäckträger oder Dachaufsätze sind auch aus flächigem Material hergestellt, bieten aber keine Anschlagpunkte der vorliegenden Art bzw. wenn, dann sind diese aus aufgesetzten Zurrschienen gebildet, die die plane Fläche unterbrechen.

[0008] Ebenso sind verstellbare Stützfüsse durch Bohrungsreihen bekannt, die aber keinen stufenlosen Ausgleich für Höhendifferenzen ermöglichen. Die ist bei der üblichen Montage von 2 Querstreben mit je 2 Füssen auch nicht notwendig, da dies immer eine Ebene ergibt. Die vorliegende Erfindung erfordert jedoch aufgrund der höheren Beladungskapazität eine breitere Verteilung der Last auf mehr als 2 Querstreben, so wie es bei grossen Dachträgern üblich ist.

[0009] Moderne Fahrzeuge haben aber nicht immer geradlinig verlaufende Regenrinnen bzw. Klemmschienen oder Relings, so dass zwischen hinten und vorne Höhendifferenzen von bis zu 50 mm und mehr auftreten können, die stufenlos ausgeglichen werden müssen, um Vorspannungen zu vermeiden.

[0010] Mit der vorliegenden Erfindung werden die Vorteile einer völlig planflächigen Ladungsaufnahme mit den Vorteilen der standardisierten Zurrmöglichkeiten vereint, so dass der Dachgepäckträger eine sehr breite Variabilität von Ladung aufnehmen kann bzw. auch begehbar gemacht wird oder auch als plane Liegefläche genutzt werden kann.

[0011] Eine plane Fläche bietet Vorteile bei der flexiblen Unterbringung von Ladung. Das können z. B. Dachzelte oder Koffer sein.

[0012] Weiterhin ermöglicht die Höhenverstellung eine Nutzung des dadurch entstehenden Raums unter der Plattform (**1**) für Behälter wie z. B. Schubladen (**7**) und (**8**) oder sperrige Ladung wie Leitern und Stangen. Diese können quer angebracht sein und in beide Richtungen ausziehbar oder halbiert nur zur jeweiligen Fahrzeugseite, was eine Maximierung ihres Volumens ermöglicht.

[0013] Der in Schutzanspruch 1 genannten Erfindung liegt das Problem zugrunde, einen Dachgepäckträger für Kraftfahrzeuge zu erschaffen, in dessen planer und durchgängigen Fläche Öffnungen eingebracht sind zur vorzugsweisen Aufnahme von Anschlagmitteln der Herstellerfirma Allsafe-Jungfalk bzw. funktionsgleiche Bauteile. In diese schnell und formschlüssig montierbaren Teile werden dann z. B. Gurte eingehängt zur Ladungssicherung.

[0014] Der in Schutzanspruch 2 genannten Erfindung liegt zugrunde, dass die zur Anbringung auf dem Dach eines Fahrzeug zur Anwendung kommenden Stützfüsse eine stufenlose Höhenverstellung ermöglichen, um eine Dachwölbung und daraus resultierende Vorspannungen bei der Montage auszugleichen im Bereich von 0 bis 500 mm, vorzugsweise im Bereich 20–130 mm. Die Verstellbarkeit hat die Eigenheit, dass die Aufstandsfläche das Trägerfusses an seiner Stelle auf dem Fahrzeugdach verschraubt werden kann und die Höhenverstellung.

[0015] Der in Schutzanspruch 3 genannten Erfindung liegt zugrunde, dass diese verstellbaren Füsse nicht durch eine rein lineare Längsverschiebung

von Teilen gegeneinander, sondern durch eine kombinierte Schiebe- und Schwenkbewegung ein grösserer Weg erreicht werden kann, indem die Arretierungselemente in geraden und bzw. oder gekrümmten Bahnen verlaufen und so in jeder Position arretiert werden können. Dadurch ist ein sehr hoher Hub möglich ohne das Versetzen von Befestigungselementen.

[0016] Der in Schutzanspruch 4 genannten Erfindung liegt zugrunde, dass unter die Plattform (**1**) Ladungsträger (**7** und **8**) angebracht werden können z. B. als Behälter für Ladung. Diese Ladungsträger können wahlweise quer oder längs zum Fahrzeug in eine oder beide Richtungen ausgezogen werden.

[0017] Fig. 1: Gepäckträgervorrichtung (**1**) mit querliegenden Versteifungen (**2**) und jeweils 2 Trägerfüssen (**3**), eingebrachten Zurröffnungen (**4**), mit Detailausschnitt zur Verdeutlichung der Zurröffnungen

[0018] Fig. 2: Trägerfuss in niedrigster und höchster Stellung, bestehend aus Aufstandselement (**6**), Querträger (**2**) und Fuss (**3**)

[0019] Fig. 3: Gepäckträgervorrichtung mit quer zu öffnendem Ladungsträgern (**7**)

[0020] Fig. 4: Gepäckträgervorrichtung mit längs ausziehbarem Ladungsträger (**8**)

Schutzansprüche

1. Gepäckträgervorrichtung zur Anbringung auf Kraftfahrzeugdächern, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine völlig ebene und nicht durch über diese Fläche hinausstehende Teile unterbrochene Fläche (**1**) geschaffen wird, die insbesondere aber mit Öffnungen (**4**) versehen ist, die geometrisch geeignet sind zur Aufnahme von Anschlagmitteln aus dem Ladungssicherungssystem der Herstellerfirma Allsafe-Jungfalk und funktionsgleichen Bauteilen.

2. Gepäckträgervorrichtung zur Anbringung auf Kraftfahrzeugdächern, dadurch gekennzeichnet, dass die lasttragenden Füsse (**3**) stufenlos höhenverstellbar sind in einem Bereich von 0–500 mm, vorzugsweise zwischen 50 und 150 mm.

3. Gepäckträgervorrichtung zur Anbringung auf Kraftfahrzeugdächern nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Höhenverstellung der Füsse gänzlich oder teilweise aus nicht-geraden Bahnenführungen für die Befestigungselemente besteht, was eine für das Aufstandselement (**6**) und den Querträger (**2**) vertikale Bewegung, für den Hauptteil (**3**) des Fusses jedoch eine Verschiebe- und Drehbewegung zur Folge hat.

4. Gepäckträgervorrichtung zur Anbringung auf Kraftfahrzeugdächern, dadurch gekennzeichnet, dass unter der Plattform (**1**) quer (**7**) oder parallel (**8**) zur Fahrtrichtung zu öffnende Ladungsträger in Form von Schubladen angebracht sind.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

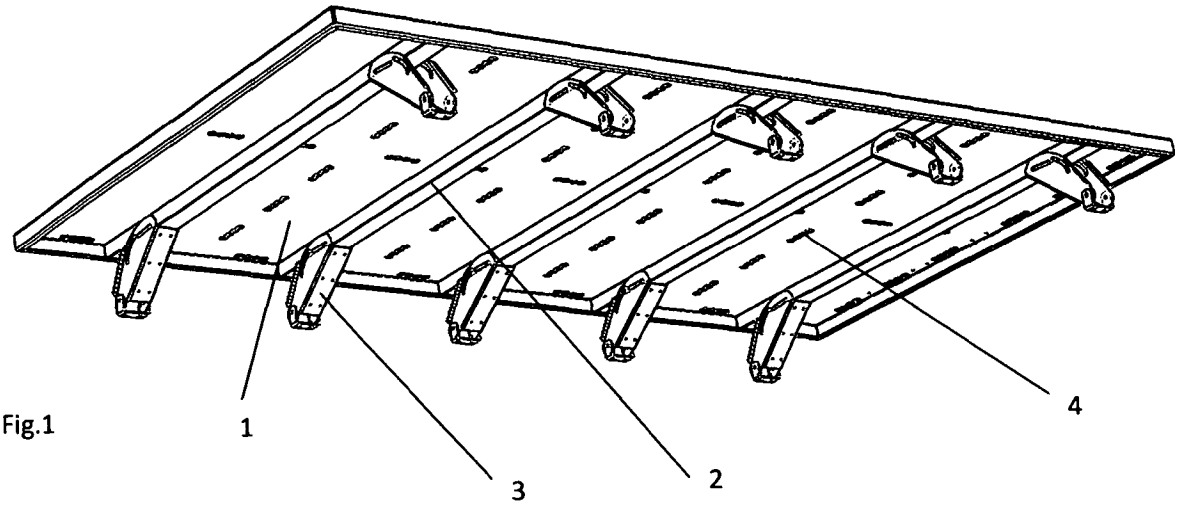
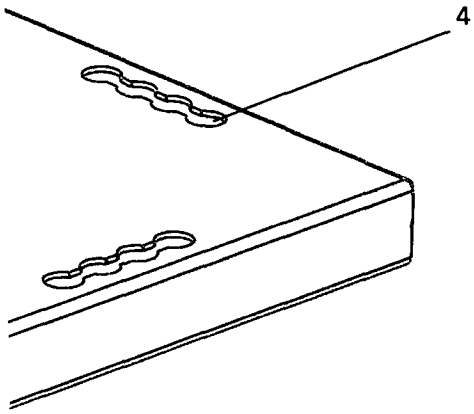


Fig.1



Detail zu Fig. 1, Teil 1 von oben besehen

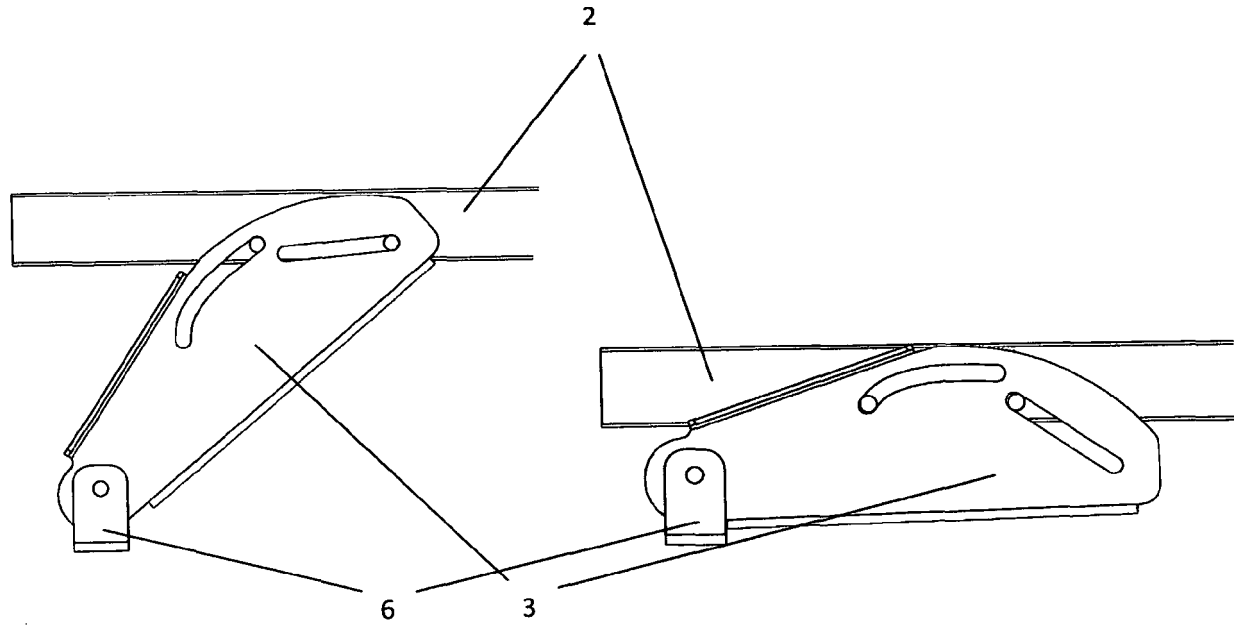


Fig.2

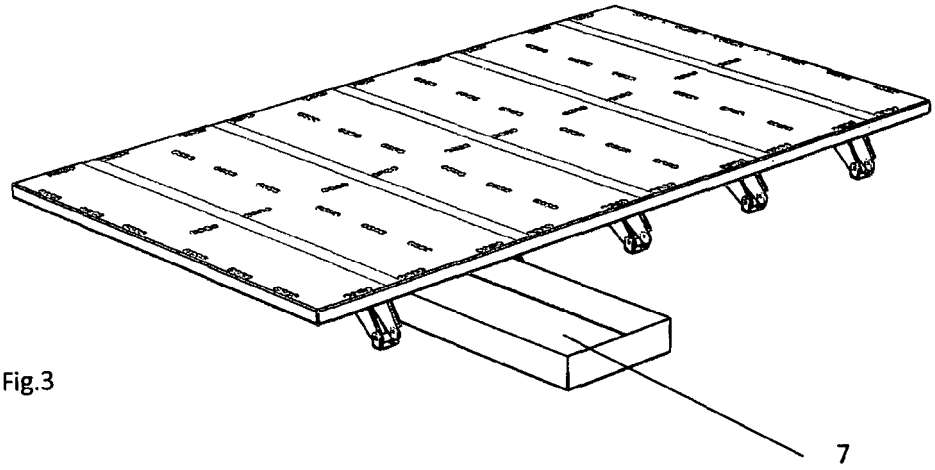


Fig.3

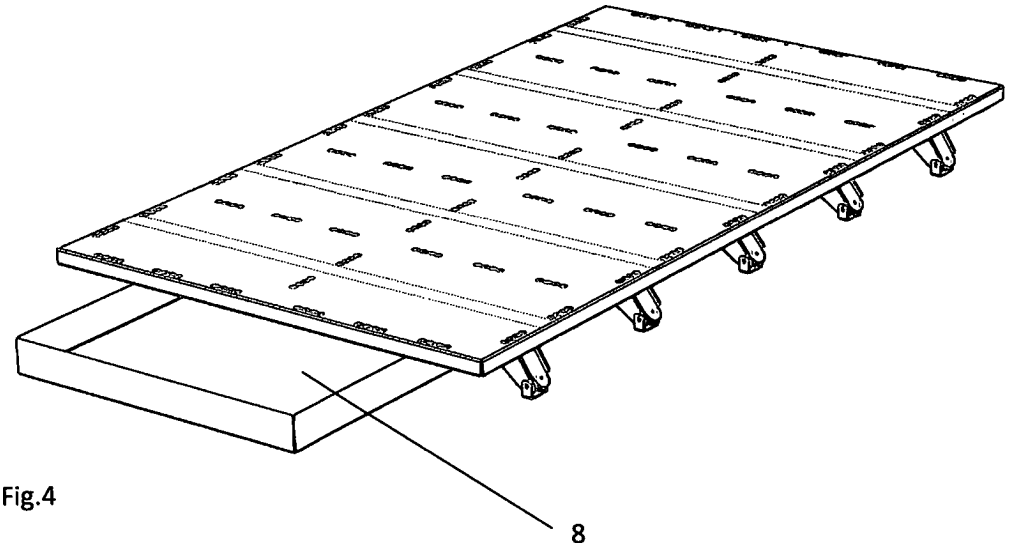


Fig.4