(19)中华人民共和国国家知识产权局

(12)发明专利申请

(10)申请公布号 CN 102712330 A
(43)申请公布日 2012.10.03

(21)申请号 201080051275.8
(22)申请日 2010.11.10
(30)优先权数据
A1785/2009 2009.11.11 AT
(85)PCT申请进入国家阶段日
2012.05.11
(86)PCT申请的申请数据
PCT/EP2010/067193 2010.11.10
(87)PCT申请的公布数据
WO2011/058049 DE 2011.05.19
(71)申请人 沃尔斯多夫皮革施密特有限责任两合公司
地址 奥地利沃尔斯多夫
(72)发明人 E. 克劳斯－京特纳
(74)专利代理机构 中国专利代理(香港)有限公司 72001
代理人 肖日松 杨国治
(51)Int.Cl.
B62D 1/06(2006.01)

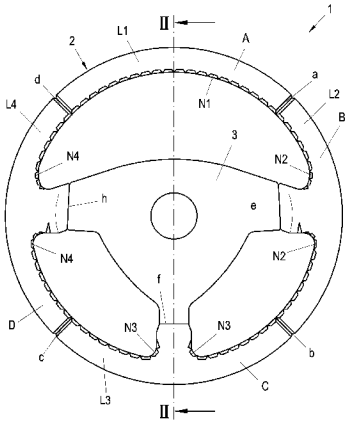
权利要求书 1 页 说明书 5 页 附图 3 页

(54)发明名称

用于给车辆室内部件镶皮的方法

(57)摘要

在一种用于制造用于给构件(1)镶皮的皮革(L)的方法中执行下列方法步骤：• 提供完成的皮革(L)，并且 • 将粘合层(K)施加到皮革(L)的皮革背面上或在皮革－材料复合物的情况中到材料复合物侧上，其中，使用附着－粘合剂用于构建粘合层(K)，附着－粘合剂使皮革(L)或皮革－材料复合物的实际任意多数量的再定位成为可能。



CN 102712330 A

1. 一种用于制造用于给构件 (1) 镶皮的皮革 (L) 的方法，其中执行下列的方法步骤：

• 提供完成的皮革 (L)，其特征在于，

• 将粘合层 (K) 施加到所述皮革 (L) 的皮革背面上或在皮革 - 材料复合物的情况中施加到材料复合物侧上，其中，使用附着 - 粘合剂用于构建所述粘合层 (K)，所述附着 - 粘合剂使所述皮革 (L) 或皮革 - 材料复合物的实际任意多数量的再定位成为可能。

2. 根据权利要求 1 所述的方法，其特征在于，所述皮革 (L) 在涂覆所述粘合层 (K) 之前在用于镶皮的冲裁过程中被适当地剪裁成皮革部分。

3. 根据权利要求 2 所述的方法，其特征在于，皮革部分在涂覆所述粘合层 (K) 之前或之后在缝纫过程中被缝合成用于镶皮的皮革覆层 (L1, L2, L3, L4)。

4. 根据前述权利要求中任一项所述的方法，其特征在于，在涂覆所述粘合层 (K) 之后将覆盖层施加到附着 - 粘合剂上。

5. 根据权利要求 4 所述的方法，其特征在于，为了给所述构件 (1) 镶皮，所述覆盖层才在所述缝纫过程之后被取下。

6. 根据权利要求 1、4 或 5 中任一项所述的方法，其特征在于，所述粘合层 (K) 仅被施加到所述皮革 (L) 上的那些面部段上，其根据冲裁平面设置用于皮方向盘 (1) 的冲制和镶皮。

7. 一种带有通过以皮革 (L) 镶皮所产生的皮革表面的构件 (1)，其特征在于，在皮革背面上或在皮革 - 材料复合物的情况中在材料复合物侧上设置有由附着 - 粘合剂构成的粘合层 (K)，所述附着 - 粘合剂使所述皮革 (L) 或所述皮革 - 材料复合物的实际任意多数量的再定位成为可能。

8. 根据权利要求 7 所述的构件 (1)，其特征在于，所述附着 - 粘合剂缺乏或没有有机溶剂。

9. 根据权利要求 7 至 8 中任一项所述的构件 (1)，其特征在于，所述构件由皮方向盘 (1) 形成。

10. 根据权利要求 7 至 9 中任一项所述的构件 (1)，其特征在于，所述附着 - 粘合剂在 -60℃至 +150℃的温度范围中、尤其在 -40℃至 +120℃的温度范围中保留其特定的粘合特性。

用于给车辆室内部件镶皮的方法

技术领域

[0001] 本发明涉及一种用于制造用于给构件镶皮 (Belederung) 的皮革的方法，并且本发明此外涉及带有通过以皮革镶皮所产生的皮革表面的构件。

背景技术

[0002] 文件AT 504 882 A4公开了一种用于制造用于机动车的皮方向盘的方法，在其中，皮方向盘逐段地被涂覆以皮革。该皮革被剪裁、缝纫成带环 (Streifenring) 或皮革覆层 (Lederkleid) 并且接下来以粘胶涂覆。使用干粘合剂作为粘胶，其在压制过程中通过加热来激活。

[0003] 对于该已知的用于制造皮方向盘的方法中并且对于该已知的皮方向盘，证实为不利的是，干粘合剂通过热量的施加才获得其粘合特性。给方向盘镶皮很大一部分是手动工作，在其中皮革覆层在其能够被缝纫之前必须被定位到正确的部位处。粘合剂因此具有一方面将用于缝纫的皮革覆层保持在正确的位置处而且在皮方向盘的整个使用寿命期间阻止皮革在皮方向盘上打滑的任务。干粘合剂可在该已知的方法中不被用于预定位，因为其仅在压制过程中通过加热来激活并且然后直接粘合。

[0004] 在已知的方法中，另外证实为不利的是，皮革覆层在通过加热激活粘胶之后不再能被从皮方向盘取下而不破坏皮革。因此一方面可发生，皮革覆层在压制过程中打滑并且皮革覆层被粘在错误的位置处。另一方面又总是导致皮方向盘的抱怨和退回。在两种情况中，无破坏地从皮方向盘中取下皮革覆层是不可能的，因此产生了相对高的额外费用。

[0005] 文件WO 2009/016007 A1公开了在给方向盘镶皮时将双侧的胶带粘贴到方向盘上或到已经施加在方向盘上的泡沫材料层上。由此，皮革覆层在方向盘上的预定位在皮革在槽中卡住之前并且 / 或者在缝纫之前是可能的。

[0006] 在用于给方向盘镶皮的该已知的方法中，证实为不利的是，双侧的胶带导致所谓的管皱效应 (Losnarbigkeitseffekt) 的出现并且因此导致皮革的表面的褶皱形成。如果皮革在再加工之前与其它材料粘贴或粘合，那么出现该效应。汽车制造商具有检验规定，以便客观地评价皮革的褶皱形成的程度。通过施加双侧的胶带，明显的褶皱被压印到皮革上，因此由于双侧的胶带导致在给方向盘镶皮时更大的废品。此外，由于双侧的胶带粘贴到皮革上导致皮革性能（如伸展性和柔软性）的恶化，这同样是不利的。

[0007] 最终，在用于给方向盘镶皮的方法中在使用双侧的胶带的情况下显示出，双侧的胶带在超过50℃温度时丧失其粘合特性。在汽车工业中，对方向盘的规范然而限定例如-40℃至+120℃的显著更大的应用范围，因此，在这样的方向盘的使用中在特别热或冷的温度区域导致抱怨。双侧的胶带因此在最好的情况下使在制造皮方向盘时皮革覆层的预定位成为可能，但是完全不适合于保护皮革覆层在皮方向盘的整个使用寿命期间免于打滑。

[0008] 作为另一缺点在该已知的方法中得出，皮革覆层的厚度由于施加双侧的胶带而明显增加，这在皮方向盘的一些构造中导致在加工时特别的困难。

发明内容

[0009] 本发明因此目的在于提供一种用于制造用于给构件镶皮的皮革的方法和这样的构件，在其中避免了上面所列举的缺点。

[0010] 本发明由此实现该目的，即将粘合层涂覆到皮革的皮革背面上或在皮革－材料复合物的情况中到材料复合物侧上，其中，使用附着－粘合剂用于构建粘合层，其使皮革或皮革－材料复合物的实际任意多数量的再定位成为可能。作为附着－粘合剂对于专业人员理解为在涂覆之后保持高粘性和持久粘附的粘合剂。

[0011] 通过根据本发明的措施获得该优点，即皮革覆层在卡住在槽中之前并且/或者在缝纫之前可被多次或实际上任意多次定位（粘贴并且又取下）在方向盘上，并且因此皮革覆层在方向盘上的位置可被优化。由此可节省皮革，因为皮制覆层的仅更少的对于镶皮所必需的余料 (Ueberstand) 是必需的，并且因此镶皮的质量总地来说可被提高。

[0012] 另外获得该优点，即当例如由于皮革缺陷发生抱怨时，皮方向盘的镶皮首次可被修复。接缝可被打开并且皮革覆层也还可在成年累月之后在无巨大的力量消耗的情况下被从方向盘中无破坏地取下。这具有该优点，即也没有取下的皮革覆层的残留物遗留在方向盘上，并且方向盘可直接被覆以带有例如不同上色的皮革的其它的皮革覆层。因为存在非常多的不同的类型的方向盘，所以可发生，一个类型不是所有可被出售。有利地，皮革覆层在这样的情况中可在方向盘报废之前被从方向盘中取下，并且皮革覆层必要时可被供给其它的利用。

[0013] 另外具有该优点，即通过将附着－粘合剂施加在皮革覆层或者已经在皮革膜 (Lederhaut) 上不引起皮革表面的褶皱形成，因此，在给皮方向盘镶皮时获得显著更少的废品。该方法也是特别成本有利的，因为相比于施加双侧的胶带，在根据本发明的方法中仅仅一个粘合层必须被施加。也可节省剪裁双侧的胶带的方法步骤。

[0014] 也特别有利的是，皮革覆层在镶皮时实际上不受载。其不必被加热以激活粘合剂，并且其也不由于时效硬化的粘合剂的溶剂蒸发而受载。由此获得特别漂亮的和适于皮肤的皮革表面。

[0015] 在确定的制造方法中，不仅纯的皮革首先被剪裁并且缝纫成皮革覆层，而且该加工步骤被直接以材料复合物来执行。这样的材料复合物在其最上层处具有皮革，其中，在其之下例如可设置有泡沫材料层。通过在材料复合物的最下层上设置由附着－粘合剂构成的粘合层同样获得上面所说明的优点。

[0016] 在该方法中在涂覆粘合层之前剪裁皮革覆层的皮革部分另外证实为有利的，其中，这可特别有利地通过冲裁过程实施。

[0017] 在冲裁之后并且在皮革部分缝纫成皮革覆层之前执行粘合层的施加同样证实为有利的。

[0018] 因为附着－粘合剂不遗留粘胶残留物，所以显著简化镶皮的整个过程。根据现在所使用的制造方法，例如使用两成分粘胶用于粘贴，其经常导致在皮革表面上的粘胶残留物，这那么通常导致在制造商或最终客户中的抱怨。通过附着－粘合剂的应用，可显著减少抱怨的数量。

[0019] 在施加粘合层之后将覆盖层（例如塑料薄膜或纸层）施加到粘合层上证实为有利

的。由此，粘合层在定位之前可被保护免于污染（诸如灰尘和污物）。根据制造过程，将粘合层已经施加到皮革膜上或者在冲裁过程之后并且在皮革部分的缝纫之后才将覆盖层直接在定位在方向盘上之前从皮革覆层中取下可以是有利的。

[0020] 使用附着－粘合剂另外证实为有利的，其免于或者至少缺乏有机溶剂。由此，一方面保护了环境，并且另一方面皮方向盘的表面不被掺以溶剂，其对于敏感的人员可导致皮肤发炎。

附图说明

[0021] 接下来根据实施例说明本发明的另外的优点，但是本发明不局限于该实施例。

[0022] 图 1 以俯视图显示了皮方向盘。

[0023] 图 2 以剖示图显示了根据图 1 的皮方向盘。

[0024] 图 3 以剖示图显示了皮方向盘的把手部分的横截面。

具体实施方式

[0025] 图 1 显示了汽车的皮方向盘 1。皮方向盘 1 具有把手部分 2 和轮辐部分 3。把手部分 2 划分成四个部段 A、B、C 和 D，其每个通过围绕把手部分行进的槽 a、b、c 和 d 彼此相对偏置。为了在制造方向盘时以皮革包围方向盘或给方向盘镶皮，方向盘的每个部段各制造有所谓的皮革覆层。皮革覆层由一个或多个缝合的皮革块构成，其被这样剪裁或冲裁并且缝纫，使得皮革覆层精确地配合方向盘的相应的部段。相应的部段的皮革覆层被平地与方向盘粘贴并且通过槽和接缝固定在方向盘上。

[0026] 在图 1 至 3 中所示的皮方向盘 1 中，第一皮革覆层 L1 覆盖皮方向盘 1 的把手部分 2 的第一部段 A 并且通过槽 a 和 d 以及接缝 N1 来固定。第二皮革覆层 L2 覆盖把手部分 2 的第二部段 B 并且通过在把手部分 2 处的槽 a 和 b 以及槽 e 和在轮辐部分 3 处的在图中不可见的槽和接缝 N2 来固定。第三皮革覆层 L3 覆盖把手部分 2 的第三部段 C 并且通过在把手部分 2 处的槽 b 和 c 以及在轮辐部分 3 处的槽 f 和 g 和接缝 N3 来固定。第四皮革覆层 L4 覆盖把手部分 2 的第四部段 D 并且通过在把手部分 2 处的槽 c 和 d 以及槽 h 和在轮辐部分 3 处的在图中不可见的槽和接缝 N4 来固定。

[0027] 皮方向盘 1 的轮辐部分 3 具有金属核 4，其以塑料 5 注塑包封 (umspritzen)。皮方向盘 1 的把手部分 2 同样具有金属核 6，其以柔韧的和相对软的塑料 7 注塑包封，固定在其上的皮革覆层因此可在更强的压力下由使用者略微可逆地来变形。

[0028] 在用于制造皮方向盘 1 的根据本发明的方法中，现在一方面提供待镶皮的构件（在该情况中了还不具有皮革覆层的方向盘）和设置用于镶皮的皮革 L。根据方向盘的结构图，确定用于皮方向盘 1 的各个皮革覆层 L1 至 L4 的剪裁式样。根据待制造的皮革覆层的形状可发生，皮革覆层必须由两个或多个皮革部分来缝合，这对于在图 1 至 3 中所示出的皮革覆层 L1 至 L4 不是该情况。

[0029] 方向盘 1 以皮革覆层 L1 至 L4 的实际镶皮是由人员执行的手动工作，其要求许多经验和技巧。方向盘的镶皮需要平均大约一小时的手动工作。人员例如以皮方向盘 1 的部段 A 的镶皮开始，通过其将皮革覆层 L1 固定到把手部分 2 的部段 A 上并且检验皮革覆层 L1 是否具有合适的尺寸，棱边可被引入槽 a 和 d 中并且均匀的接缝 N1 可被执行。如果人员确

定第一皮革覆层 L1 具有合适的尺寸，那么第一皮革覆层 L1 必须被预定位，因此其在缝纫时并且在引入槽 a 和 d 中时不打滑。

[0030] 第一皮革覆层 L1 现在在皮革的下侧上具有附着 - 粘合剂的粘合层 K，其特征在于它的高粘性的和持久粘附的性能。粘合层 H 已经在皮革或冲裁件的制造中作为最后的加工步骤中的一个来施加并且通过塑料薄膜来保护免于污染。利用冲裁机，由承载粘合层和塑料薄膜的皮革膜冲裁出皮革覆层 L1 至 L4 的部分。同样可能将粘合层施加到完成的冲裁件上并且通过塑料薄膜来保护。

[0031] 人员现在可在给皮方向盘 1 镶皮时将塑料薄膜从粘合层 K 中取下并且将皮革覆层 L1 预定位到皮方向盘 1 的部段 A 上。通常，在将皮革覆层 L1 第一次安放到部段 A 上时无法实现找到皮革覆层 L1 的合适的位置。因此，例如皮革覆层 L1 在槽 a 中可能太长并且为此在槽 d 中太短，或者不存在足够的皮革以实施视觉上没有缺陷的接缝 N1。通过附着 - 粘合剂的特性，人员使能够将第一皮革覆层 L1 如必需那样经常地（即例如 10 次或还 20 次）再次从皮方向盘 1 的部段 A 中取下并且重新定位。

[0032] 因为附着粘合剂不在皮方向盘 1 的部段 A 上遗留粘胶残留物，所以不存在皮革覆层 L1 的上侧可能被以粘胶残留物污染的危险。通过附着粘合剂的持久粘性的特性，人员在镶皮时不被粘胶的加工时间或干燥时间阻碍和分散注意力，并且可采取必需的时间，直至第一皮革覆层 L1 被合适地预定位。接下来，人员可将皮革覆层 L1 压入槽 a 和 d 中并且开始缝制接缝 N1。在缝制期间，皮革覆层 L1 通过粘合层 K 被保持免于打滑。由此获得该优点，即第一皮革覆层 L1 可特别简单地并且在无时间压力和皮革上侧的污染的危险的情况下被预定位用于缝纫并且还在缝纫期间保持其位置。

[0033] 以所说明的方式，接下来将其余的皮革覆层 L2 至 L4 预定位到皮方向盘 1 的部段 B 至 D 上并且固定在槽 a 至 h 中并且然后缝纫。

[0034] 在此还有利的是，粘合层 K 非常薄并且因此皮方向盘 1 的把手部分 2 的厚度不被不希望地提高。

[0035] 如果皮方向盘的皮革覆层由多个部分的皮革构成，那么首先将皮革部分冲裁出、缝纫并且才将粘合剂层施加到缝纫的皮革覆层上可以是有利的。在该方法流程中，对粘合剂的需求可被保持得特别小，因为仅仅实际上设置用于方向盘的镶皮的部分被涂抹以粘合剂。

[0036] 如果在制造皮革时已经将粘合层施加到整个皮革膜上，那么首先将皮革覆层的部分相互缝纫并且才从完成的皮革覆层中取下粘合剂层的覆盖层是有利的，以便阻止粘合剂层在缝纫时的污染。

[0037] 可提及的是，使仅皮革膜的这样的部分设有粘合层是有利的，其对应于冲裁平面也实际上设置用于皮方向盘的镶皮。由此可节省粘合剂，并且皮革膜的冲裁残留物必要时还可被供给其它的利用。

[0038] 可提及的是，对于方向盘的镶皮使用附着 - 粘合剂是有利的，其在 -60℃至 +150℃的温度范围中、尤其在 -40℃至 +120℃的温度范围中保留其特定的粘合特性。这些温度范围是在汽车工业中所规定的温度范围，并且选择这样的附着 - 粘合剂确保皮革覆层总是被保护免于打滑。

[0039] 可提及的是，对于专业人员，附着 - 粘合剂本身作为 Adhesin 粘合剂例如作为 VHB

粘膜从 3M 公司或者从 Henkel 公司是已知的。

[0040] 可提及的是，不仅皮革而且皮革 - 材料复合物被施加到一些构件上。因此，材料复合物层例如可通过皮革层和施加到皮革下侧的由泡沫材料或类似的能够可逆地变形的材料制成的层来形成。在这样的情况中，附着 - 粘合剂被施加到最下面的材料层（在该示例中泡沫材料）上。

[0041] 可提及的是，也可使用用于制造用于给构件镶皮的皮革的根据本发明的方法，以便给完全不同于方向盘的构件镶皮。因此，例如其它的汽车室内部件（例如变速杆或仪表板）也可被镶皮，但是或者箱或座椅也可被镶皮。

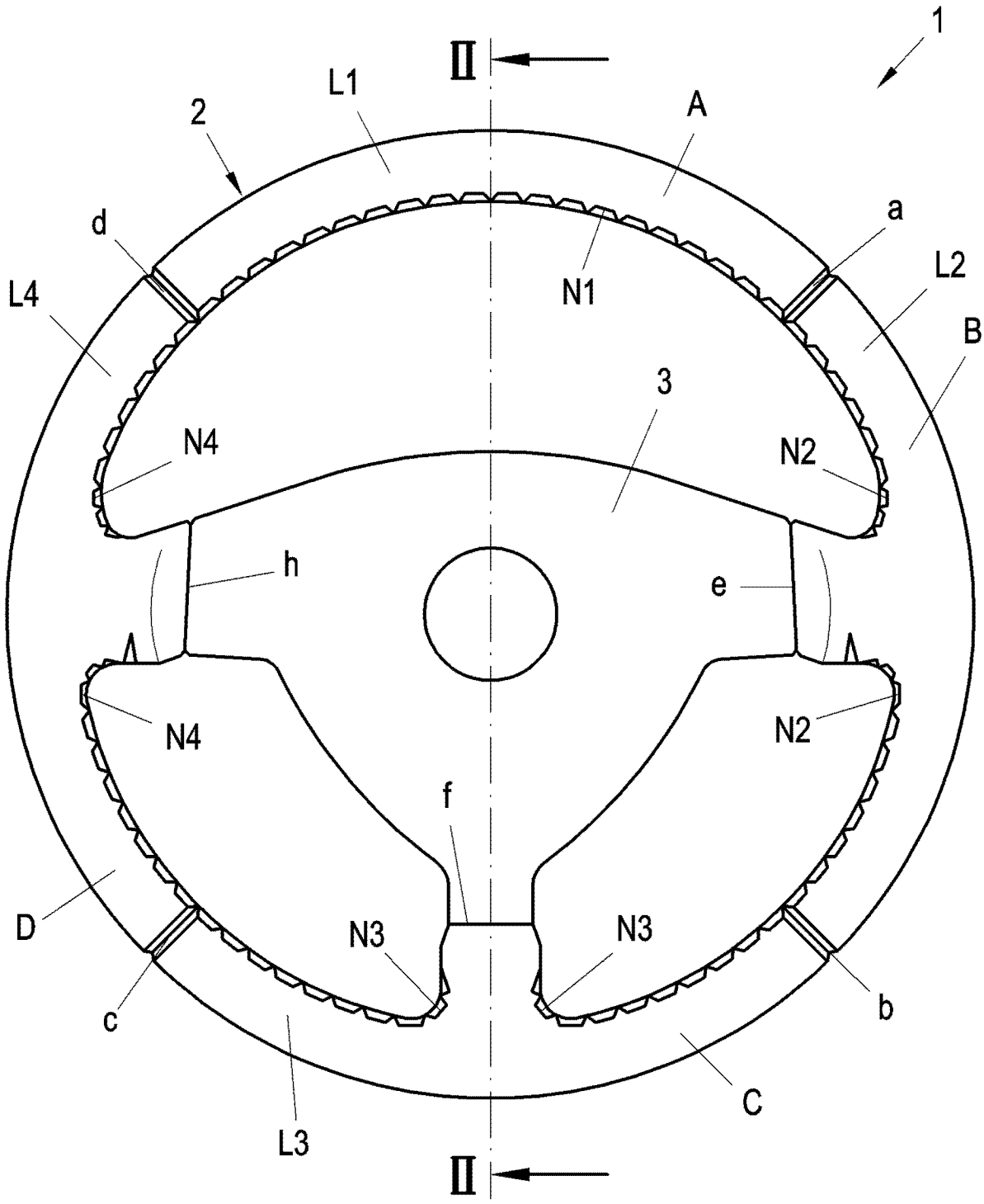


图 1

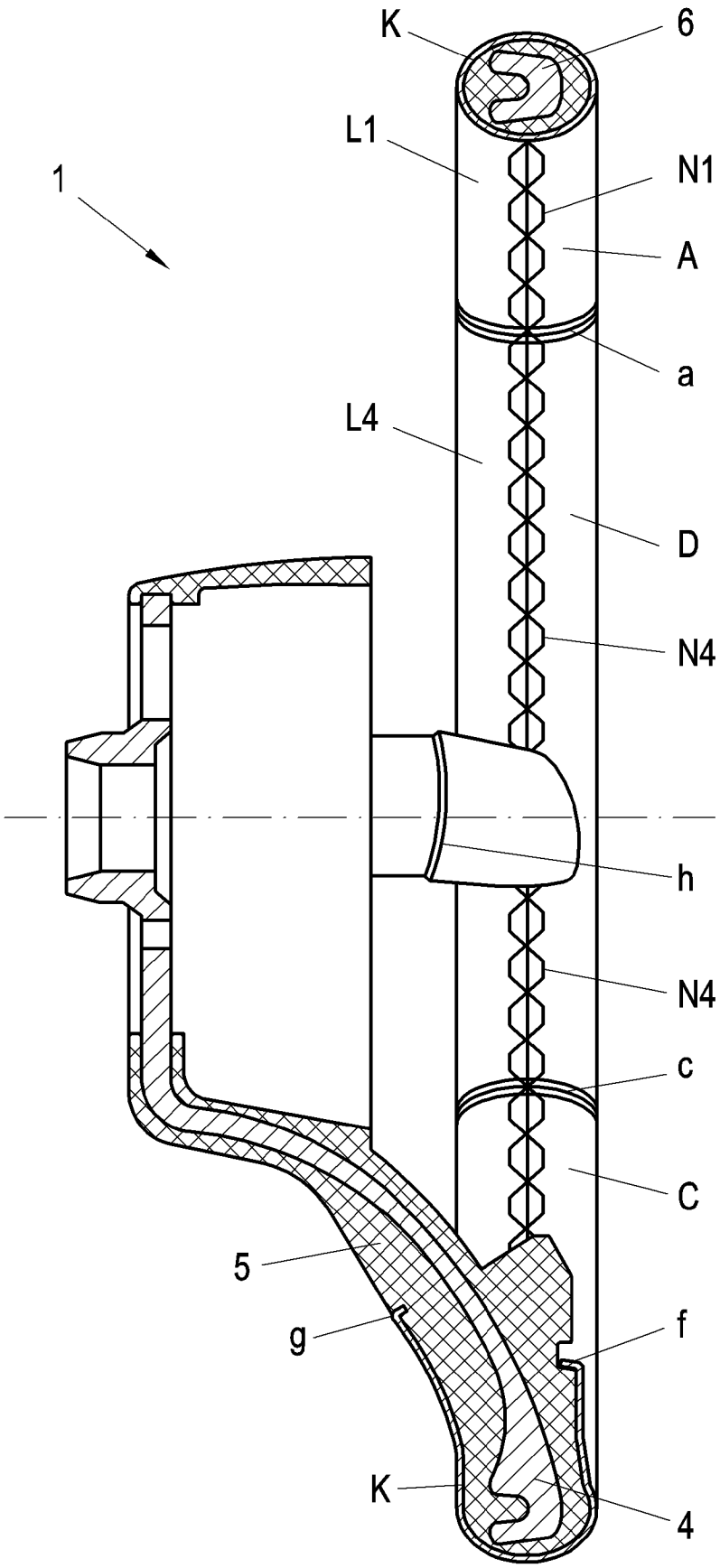


图 2

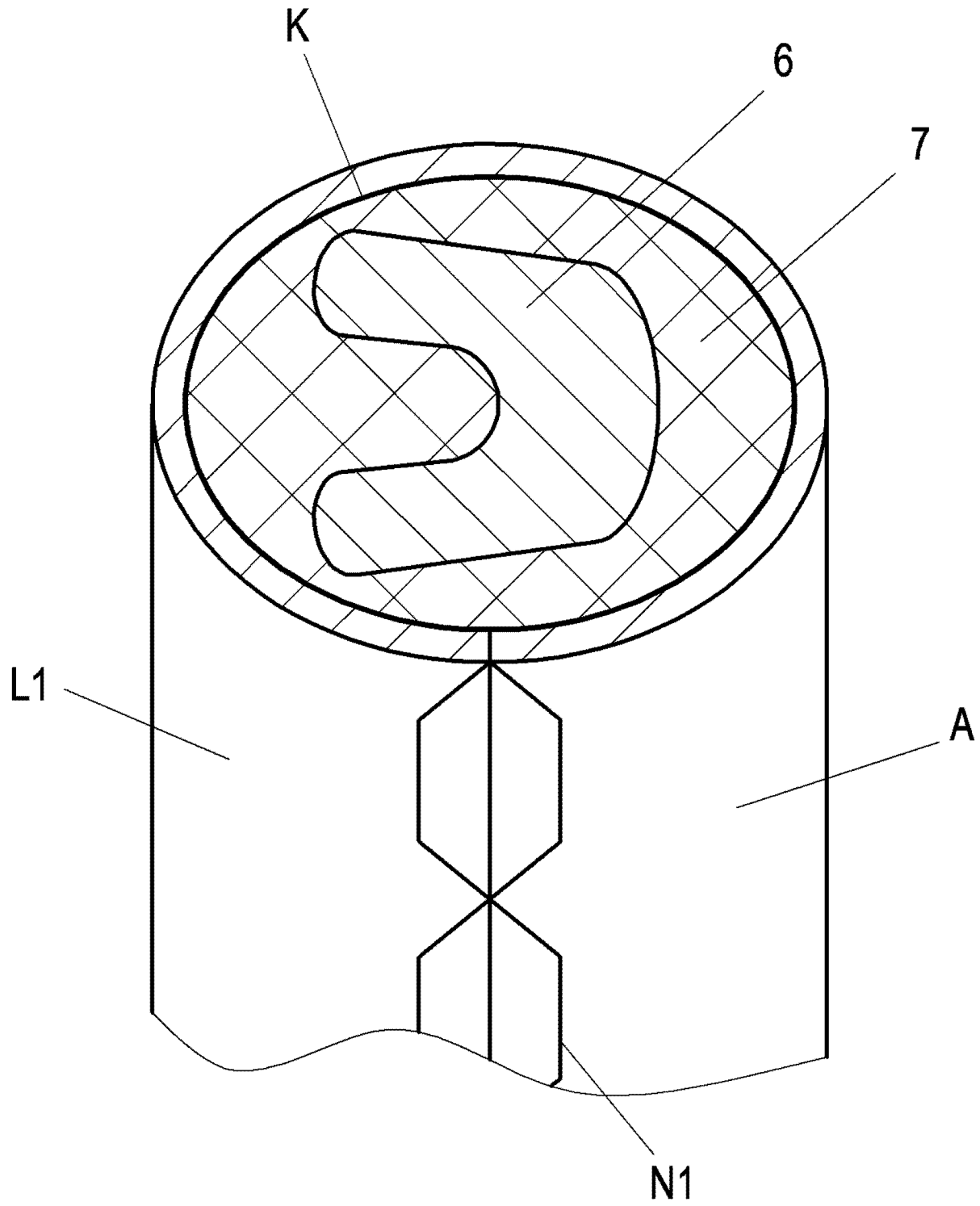


图 3