



SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
BUNDESAMT FÜR GEISTIGES EIGENTUM

⑪ CH 649 904 A5

⑤① Int. Cl. 4: A 45 C 5/00
A 45 C 13/36

Erfindungspatent für die Schweiz und Liechtenstein

Schweizerisch-liechtensteinischer Patentschutzvertrag vom 22. Dezember 1978

⑫ **PATENT SCHRIFT** A5

⑫① Gesuchsnummer: 8103/80

⑫② Anmeldungsdatum: 31.10.1980

⑫③ Priorität(en): 08.11.1979 DE 2945107
11.07.1980 DE 3026301

⑫④ Patent erteilt: 28.06.1985

⑫⑤ Patentschrift
veröffentlicht: 28.06.1985

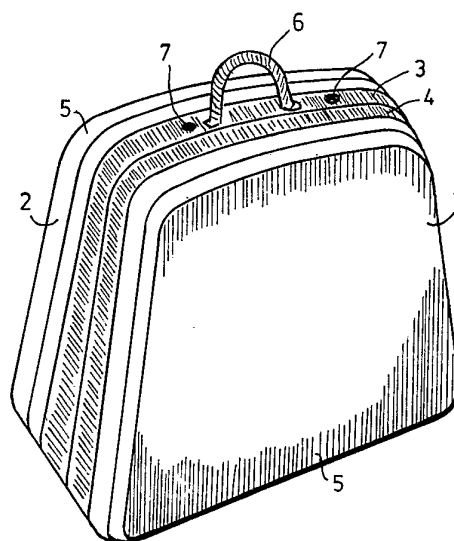
⑫⑦ Inhaber:
Karl Mittag, Heidelberg 1 (DE)
Werner Mittag, Wiesloch (DE)
Heiko Mittag, Heidelberg 1 (DE)

⑫⑦ Erfinder:
Mittag, Karl, Heidelberg 1 (DE)
Mittag, Werner, Wiesloch (DE)
Mittag, Heiko, Heidelberg 1 (DE)
Seidel, Werner, Ladenburg (DE)

⑫⑦ Vertreter:
Patentanwaltsbüro Eder & Cie., Basel

⑫④ **Koffer.**

⑫⑦ Der Koffer besteht aus einem Kofferkasten (1) und einem Kofferdeckel (2), wobei die in der Teilungsebene angeordneten Rahmenteile (3 bzw. 4) nach aussen sichtbar sind und von dem Überzugsmaterial nicht abgedeckt sind. Das Überzugsmaterial ist innen an den Rahmenteilen (3, 4) befestigt, wobei in den Rahmenteilen (3, 4) jeweils eine Quetschfalte vorhanden ist, wo mit Hilfe einer Naht das Überzugsmaterial befestigt ist. Der Koffer wird beim Abstellen auf den Boden auf diesen Rahmenteilen (3, 4) aufgesetzt.



PATENTANSPRÜCHE

1. Koffer, bestehend aus einem Kofferkasten und einem Kofferdeckel, die scharnierartig miteinander verbunden sind, wobei sowohl der Kasten als auch der Deckel im Bereich der Teilungsebene Rahmenteile aufweisen, an denen das Überzugs- und Futtermaterial von Kasten und Deckel befestigt sind, dadurch gekennzeichnet, dass das Überzugs- und Futtermaterial (5, 13) von Kofferkasten (1) und Kofferdeckel (2) innen an den Rahmentteilen (3, 4) befestigt ist und die Rahmenteile (3, 4) aussen sichtbar gegen das Überzugsmaterial (5) überstehen.

2. Koffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass bei einem in etwa I-förmigen Querschnitt der Rahmenteile (3, 4) mit Verstärkungssicken (8) eine Quetschfalte (9) vorhanden ist, an der das Überzugs- und Futtermaterial (5, 13) überwiegend befestigt ist.

3. Koffer nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Rahmenteile (3, 4) aus eloxiertem Leichtmetall bestehen.

4. Koffer nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass für die Rahmenteile (3, 4) ein aussen mit Kunststoff beschichtetes Metallblech (14) vorgesehen ist.

5. Koffer nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Kunststoffschicht (15) nach dem Folienschweissverfahren aufgebracht ist.

Die Erfindung betrifft einen Koffer, bestehend aus einem Kofferkasten und einem Kofferdeckel, die scharnierartig miteinander verbunden sind, wobei sowohl der Kasten als auch der Deckel im Bereich der Teilungsebene Rahmenteile aufweisen, an denen das Überzugs- und Futtermaterial von Kasten und Deckel befestigt sind.

Bei einem derartigen Koffer werden zur Verstärkung der Kofferteile d. h. des Kofferdeckels bzw. des Kofferkastens im Bereich der Teilungsebene in das Überzugsmaterial Rahmenteile eingearbeitet. Diese Rahmenteile bestehen überwiegend aus Holz, Metall, insbesondere Aluminium, Kunststoff und dergleichen und sie haben die Aufgabe, dem Koffer die notwendige Stabilität zu geben. An diesen Rahmentteilen werden die die eigentlichen Kofferteile bildenden Überzugsteile sowie Futterteile befestigt, wobei als Material weiche Materialien, wie Textilgewebe, Leder, Kunststoff und dergleichen verwendet werden oder feste Schalen aus Kunststoff. An diesem Überzugs- und Futtermaterial werden die Rahmenteile derart befestigt, dass die Aussenmaterialien der Kofferteile um die Rahmenteile umgeschlagen und mit mehr oder weniger handwerklichem Geschick und hohem Zeitaufwand an die starren Formen der Rahmenteile angepasst, um dann durch Nähen, Kleben, Nieten und dergleichen damit fest verbunden zu werden. Insbesondere das Umlegen des Überzugsmaterials um die starren Rahmenteile, besonders in den Eckbereichen der viereckigen Rahmenteile, das Anpassen des Aussenmaterials in exakter Weise an die Rahmenteile, das Einlegen in den sogenannten Staubkranz bereitet sehr viel Mühe und erfordert einen hohen Zeitaufwand. Nach dem Umlegen der Rahmenteile mit den Materialien der Kofferteile und der festen Verbindung beider Elemente, werden inseitig an den vier Kranzteilen und der Rückenwand des Kofferkastenteiles die Futterteile durch Nähen, Kleben, Kernen und dergleichen befestigt. Ein weiterer wesentlicher Nachteil der bekannten Koffer besteht darin, dass es häufig schon frühzeitig zu Beschädigungen des Überzugsmaterials,

insbesondere an den Ecken bzw. Standflächen des Koffers kommt, wobei die Koffer auch durch die heute üblichen automatischen Förderbänder auf Flughäfen besonders beansprucht werden.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Koffer der eingangs genannten Art so auszubilden, dass bei erheblicher Vereinfachung der Herstellung die Beschädigungsgefahr vermindert wird.

Diese Aufgabe wird nach der Erfindung dadurch gelöst, dass das Überzugs- und Futtermaterial von Kofferkasten und Kofferdeckel innen an den Rahmentteilen befestigt ist und die Rahmenteile aussen sichtbar gegen das Überzugsmaterial überstehen.

Weiterhin ist es vorteilhaft, wenn bei einem in etwa I-förmigen Querschnitt der Rahmenteile mit Verstärkungssicken eine Quetschfalte vorhanden ist, an der das Überzugs- und Futtermaterial überwiegend befestigt ist. Unter Verwendung eines derartigen Rahmens erhält der Koffer eine besonders hohe Stabilität, wobei sich insbesondere auch das Überzugsmaterial und der Futterstoff gut anbringen lassen.

Eine vorteilhafte Ausführungsform besteht darin, dass die Rahmenteile aus eloxiertem Leichtmetall bestehen. Dies bringt den zusätzlichen erheblichen Vorteil, dass neben einer besonderen geschmacklichen Note Beschädigungen durch Kratzer, Schleifspuren und ähnliches durch einfaches Polieren entfernt werden können.

Es ist vorteilhaft, wenn für die Rahmenteile ein aussen mit Kunststoff beschichtetes Metallblech vorgesehen ist. Hierbei ist die Kunststoffschicht vorteilhaft nach dem Folienschweissverfahren aufgebracht. Das bringt den zusätzlichen Vorteil, dass die Aussenteile der Rahmenteile, d. h. die Stellen, die beim Aufsetzen des Koffers mit dem Boden in Berührung kommen kratz- und stossfest sind. Das verwendete Blech lässt sich gut verarbeiten, wobei sämtliche Biegungen und Faltungen vorgenommen werden können. Es ergibt sich auch noch der Vorteil, dass durch die äussere Schicht die verschiedensten Modeeffekte erzielt werden können.

Die Erfindung bringt den wesentlichen Vorteil, dass die Aussen- bzw. Überzugsmaterialien der Kofferteile unter den Rahmentteilen befestigt und somit von diesen geschützt werden. Hierbei ergibt sich der weitere wesentliche Vorteil, dass die Herstellung des Koffers erheblich vereinfacht ist, da ein Umschlagen über bzw. um die Rahmenteile entfällt und auch das zeitaufwendige und ein handwerkliches Geschick erforderliche Überkleben des Staubkranzes vermieden wird. Weiterhin ergibt sich der Vorteil, dass an Überzugsmaterial gespart werden kann, was sich insbesondere bei teuren Materialien auswirkt. Es ergibt sich der weitere wesentliche Vorteil, dass die besonders beschädigungsanfälligen Stellen des Koffers entfallen und dort das einem frühzeitigen Verschleiss unterliegende Material durch den stabilen Rahmen ersetzt ist. Es besteht somit die Möglichkeit, besonders leichte Aussenmaterialien einzusetzen, die sich bisher als zu empfindlich erwiesen haben, so dass insgesamt das Gewicht des Koffers reduziert werden kann. Umgekehrt wird auch der Einsatz hochwertiger Materialien ermöglicht. Es lässt sich also feststellen, dass insgesamt der Gebrauchswert des Koffers gesteigert werden kann. Durch das Sichtbarmachen der Rahmenteile in ihrer gesamten Stärke und Breite ergibt sich auch ein modischer Effekt und man kann einem derartigen Koffer ein taschenähnliches Äusseres geben. Bei Brüchen der Rahmenteile lassen sich diese ohne besonderen Zeitaufwand und ohne Beschädigung des Aussenmaterials auswechseln. Sowohl das Futtermaterial als auch das Überzugsmaterial lassen sich als fertige Säcke vorfertigen, die dann beispielsweise mit Hilfe eines Klebebandes eingesetzt werden, was eine erhebliche Vereinfachung darstellt.

Die Erfindung wird in der nachfolgenden Beschreibung anhand eines in den Zeichnungen dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert.

Es zeigen,

Figur 1 einen Koffer gemäss einem Ausführungsbeispiel nach der Erfindung in schaubildlicher Ansicht,

Figur 2 einen Querschnitt durch die Rahmenteile mit der Anordnung der Überzugs- und Futtermaterialien und

Figur 3 einen Querschnitt durch ein derartiges Rahmenteil.

Der in Figur 1 dargestellte Koffer besitzt einen Kofferkasten 1 und einen Kofferdeckel 2, wobei die in der Teilungsebene angeordneten Rahmenteile 3 bzw. 4 nach aussen sichtbar sind, d.h. vom Überzugsmaterial 5 nicht überdeckt sind. In bekannter Weise besitzt der Koffer einen Handgriff 6 sowie Schlösser 7.

Bei der Darstellung gemäss Figur 2 ist die erfindungsgemässe Ausbildung des Koffers in Verbindung mit besonders stabilen Rahmenteil 3, 4 dargestellt, wobei diese Rahmenteile 3, 4 jeweils Verstärkungssicken 8 und Quetschfalten 9 aufweisen.

Der dem Kofferkasten 1 zugeordnete Rahmenteil 4 ist an seiner Vorderkante, d.h. im Bereich des Staubkranzes 10 L-

förmig ausgebildet und nimmt eine entsprechende Nase 11 des Rahmenteil 3 des Deckels 2 auf. Wie die Figur 2 deutlich erkennen lässt, ist das Überzugsmaterial 5 innen an den Rahmenteil 3, 4 befestigt, bei dem gezeigten Ausführungsbeispiel an den Quetschfalten 9, wobei eine Naht 12 angedeutet ist. Die Befestigung kann jedoch in gleicher Weise durch Kleben erfolgen. Innerhalb des Überzugsmaterials 5 verläuft das Futtermaterial 13, das am einfachsten durch Einkleben an den Rahmenteil 3, 4 befestigt werden kann.

Der in Figur 3 dargestellte Aufbau der Rahmenteile 3, 4 zeigt mit dem Bezugszeichen 14 ein Metallblech und mit dem Bezugszeichen 15 die aussen aufgebrachte Kunststoffbeschichtung. Bei dem Metallblech 14 können die verschiedensten Metalle und Metall-Legierungen verwendet werden, wobei jedoch vorzugsweise Aluminium eingesetzt wird. Für die Kunststoffbeschichtung 15 verwendet man vorzugsweise Polyvinylchlorid, wobei jedoch auch Kunststoffe auf Polyurethan-Basis verwendet werden können bzw. verschiedene Kunststoffverbindungen. Wichtig ist auch, dass das Auftragen der Kunststoffschicht 15 nach dem Folienschweisverfahren erfolgt. Die Stärke dieser Beschichtung beträgt in etwa 0,1 bis 0,2 mm.

25

30

35

40

45

50

55

60

65

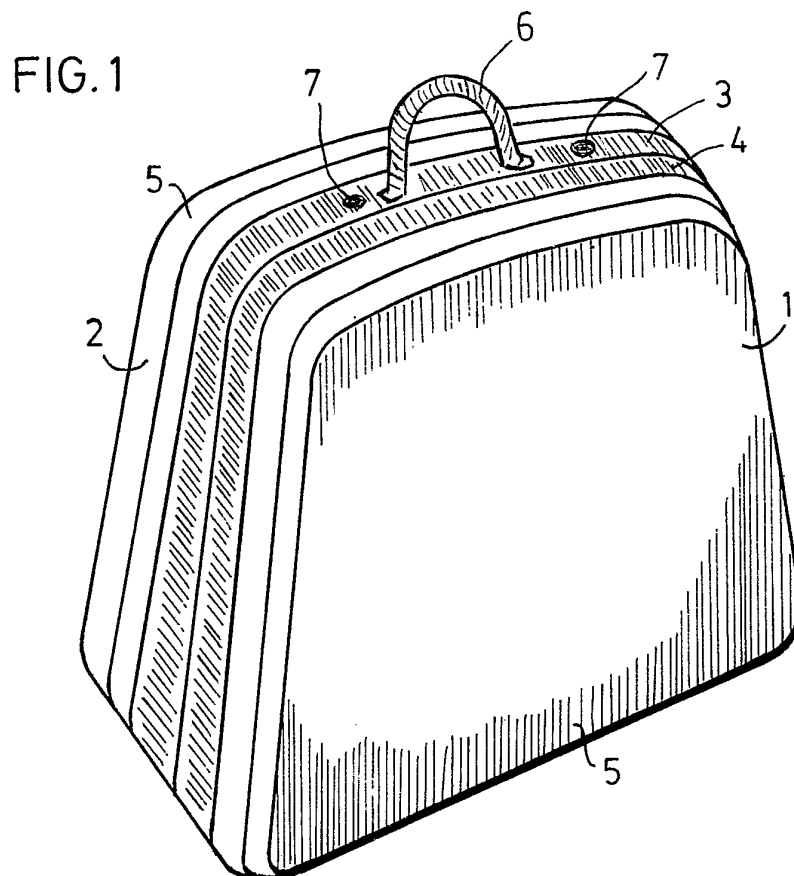


FIG. 3

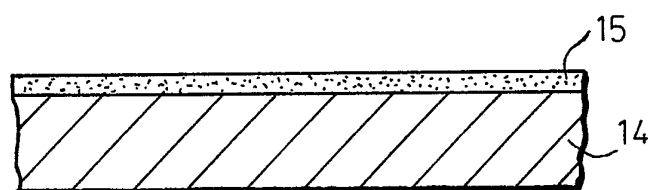


FIG. 2

