

(12) **Gebrauchsmusterschrift**

(21) Anmeldenummer: GM 329/2011 (51) Int. Cl. : **B60R 7/00** (2006.01)
(22) Anmeldetag: 24.04.2010 **B60R 7/08** (2006.01)
(24) Beginn der Schutzdauer: 15.06.2012
(45) Veröffentlicht am: 15.08.2012

(60) Abzweigung aus EP 0004369

(56) Entgegenhaltungen:
JP 10059079 A
DE 102005062380 B3
DE 10247585 A1

(73) Gebrauchsmusterinhaber:
NÖLLE-PEPIN
GRUNDSTÜCKSGEMEINSCHAFT
STEINWEG 34 GBR

(72) Erfinder:
NACHBAUR JÖRG
ALTACH (AT)

(54) **GEPÄCKNETZ MIT RAHMEN, INSBESONDERE FAHRZEUG-GEPÄCKNETZ SOWIE VERFAHREN UND VORRICHTUNG ZU DESSEN HERSTELLUNG**

(57) Die Erfindung betrifft ein Fahrzeug-Gepäcknetz, beinhaltend einen bogenförmigen Rahmen, an dem ein Netz befestigt ist, wobei der Rahmen mittels Befestigungselementen mit einem Fahrzeug-Innenteil verbindbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass das Netz stoffschlüssig durch Schweißen, Löten, Schmelzen (auch An- oder Umspritzen) oder Kleben am Rahmen befestigt ist. Die Erfindung betrifft weiterhin ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Montage des Fahrzeug-Gepäcknetzes, wobei die Vorrichtung eine der Bogenform des Rahmens angepasste Anlagefläche für den Rahmen aufweist, auf dessen Außenseite Stifte zum Einfädeln der Maschen des Netzes und damit Spannen des Netzes über den Rahmen vorgesehen sind, so dass anschließend das Netz auf dem Rahmen in Position gehalten wird und stoffschlüssig befestigt werden kann. Aufgabe ist, ein Fahrzeug-Gepäcknetz derart weiterzubilden, dass dieses wesentlich kostengünstiger, aber auch mit höherer Präzision und Sicherheit herstellbar ist, sowie am Fahrzeug-Innenteil montierbar ist.

Beschreibung

GEPÄCKNETZ MIT RAHMEN, INSBESONDERE FAHRZEUG-GEPÄCKNETZ, SOWIE VORRICHTUNG ZU DESSEN HERSTELLUNG

[0001] Gegenstand der Neuerung ist ein Gepäcknetz mit Rahmen, insbesondere Fahrzeug-Gepäcknetz, nach dem Oberbegriff des Patentanspruches 1 und Vorrichtung zu dessen Herstellung nach dem Oberbegriff des Schutzanspruches 7.

[0002] Ein derartiges Gepäcknetz insbesondere für Fahrzeuge beinhaltet einen Rahmen insbesondere aus Kunststoff, welcher zur Aufnahme und Befestigung eines Netzes ausgebildet ist, wobei das Netz bevorzugt aus einem Gewirk insbesondere aus Kunststoff und/oder Baumwolle hergestellt ist.

[0003] Ein derartiges Fahrzeug-Gepäcknetz ist insbesondere an der Innenausstattung zum Beispiel im Tunnelbereich, an der Seitenverkleidung (z.B. der Türe) oder an der Rückseite einer Rückenlehne eines Fahrzeugsitzes in Fahrzeugen oder dergleichen befestigbar, und dient zur Aufnahme und sicheren Aufbewahrung von Gegenständen, wie zum Beispiel ein Gepäckstück, diverse Gebrauchsgegenstände oder dergleichen.

[0004] Ein aus dem Stand der Technik bekannter Rahmen mit einem Gewirk in Form eines Netzes ist mit der Druckschrift DE 42 28 260 A1 offenbart, wobei sich ein Haltedraht durch die Außenschlaufen eines Netzes erstreckt und in zugeordneten Druckaufnahmen auf der Unterseite eines u-förmig ausgebildeten Profilrahmens einrastet. Das Netz weist an seiner nach oben offenen Seite des Rahmens eine Zugkordel auf, welche sich durch die Außenschlaufen des Netzes erstreckt und an ihren jeweiligen Enden Haltevorrichtungen zur Befestigung auf der Unterseite des Rahmens aufweist. Der Profilrahmen wird mittels an der Unterseite des Rahmens aufweisende Gewindehülsen mittels Schrauben an einer dafür vorgesehenen Stelle in einem Fahrzeug, wie zum Beispiel auf der Rückseite eines Fahrzeugsitzes, befestigt.

[0005] Ein wesentlicher Nachteil eines derartigen Rahmensystems ist, dass ein Haltedraht und Clipse in den Außenschlaufen eines Netzes benötigt wird, sowie eine Zugkordel, was zu einer wesentlichen Erhöhung der Herstellungskosten des Fahrzeug-Gepäcknetzes führt.

[0006] Eine weitere Netzanordnung zur Montage an einem Rahmen ist mit der Druckschrift DE 201 17 369 U1 offenbart, wobei das hier zu befestigende Netz mittels einem die Außenschlaufen durchsetzenden Drahtteil auf der Unterseite eines Rahmenteils geklemmt wird und das an der offenen Seite des Netzes eingelegte Zugglied mit seinen Enden in zugeordnete Übergangsteile befestigt ist, welche jeweils auf die Enden des Drahtteils gesteckt sind.

[0007] Auch bei dieser Druckschrift liegt der wesentliche Nachteil darin, dass ein Drahtteil in den Außenschlaufen eines Netzes benötigt wird, sowie ein Zugglied, was zu einer wesentlichen Erhöhung der Herstellungskosten und des Gewichtes des Fahrzeug-Gepäcknetzes führt.

[0008] Die auf den gleichen Anmelder zurückgehende DE 202007014706 U1 offenbart ein derartiges Fahrzeug-Gepäcknetz mit U-förmigem Grundrahmen, der an ein Fahrzeug-Innenteil angebracht werden kann, wobei auf diesem Grundrahmen ein Zwischenrahmen in Form eines Netzträgers durch Klemm-, Schraub-, Niet-Schweiß- oder Klebeverbindung befestigt ist, und wobei mit diesem Zwischenrahmen ein Netz mittels Schweiß- und/oder Klebeverbindung fest verbunden ist oder zwischen zwei dieser Zwischenrahmen ein Netz mittels Klemmverbindung geklemmt gehalten ist.

[0009] Nachteil ist, dass hier ein Zwischenrahmen zwischen Grundrahmen und Netz vorgesehen ist, was zu einer wesentlichen Erhöhung der Herstellungskosten des Fahrzeug-Gepäcknetzes führt.

[0010] Die auf den gleichen Anmelder zurückgehende DE 202004018946 U1 offenbart ein gattungsgemäßes Fahrzeug-Gepäcknetz mit U-förmigem Rahmen, der an ein Fahrzeug-Innenteil angebracht werden kann, wobei auf diesem Rahmen Haltestifte vorhanden sind, die

einerseits teilweise zur Befestigung am Fahrzeuginnenteil dienen und andererseits zum Aufspannen eines Netzes durch Einfädeln der Haltestifte in zugeordnete randseitige Öffnungen im Netz. Auf das Netz und die Haltestifte ist ein Verstärkungsband aufgelegt und durch Schweißen oder Kleben mit dem Netz fest verbunden, nicht aber mit dem Rahmen selbst. Daher erfolgt die Verbindung zwischen dem Rahmen und dem Netz nur über die Haltestifte und daher liegt keine stoffschlüssige, sondern nur eine formschlüssige Verbindung vor, so lange das Fahrzeug-Gepäcknetz noch nicht mit dem Fahrzeug-Innenteil verbunden ist und damit das Netz zwischen Rahmen und Fahrzeug-Innenteil reibschlüssig geklemmt ist.

[0011] Nachteil ist einerseits, dass es zu Montagefehlern kommen kann, da das Netz während der Montage des Fahrzeug-Gepäcknetzes auf das Fahrzeug-Innenteil nicht fest mit dem Rahmen verbunden ist. Nachteil andererseits ist, dass aus Kosten- und Festigkeitsgründen nicht beliebig viele durchmesserkleine Haltestifte am Rahmen vorgesehen werden können, so dass der Rand des Netzes keine optimal gespannte geradlinige Form aufweist, sondern zwischen den Haltestiften ungespannte bogenförmige Netzbereiche vorliegen. Weiterer Nachteil ist, dass auf dem Rahmen eine Vielzahl von Haltestiften zum Aufspannen des Netzes vorhanden sein müssen, was zu einer wesentlichen Erhöhung der Herstellungskosten des Fahrzeug-Gepäcknetzes führt.

[0012] Mit der DE 102 47 585 A1 ist ein Gepäcknetz bekannt, bei dem an einem Rahmen ein Netz befestigt ist, wobei der Rahmen mittels Befestigungselementen mit einem Gegenstück verbunden ist, und das Netz durch eine stoffschlüssige Verbindung am Rahmen befestigt ist. Die stoffschlüssige Verbindung zwischen Rahmen und Netz ist durch eine Schmelzschweiß-Klebe-Verbindung gebildet.

[0013] Allerdings offenbart diese Druckschrift nur eine Schmelzklebeverbindung zwischen Netz und einem Flachrahmen. Das zu befestigende Netz wird nur auf einer inneren Flachseite des Rahmens mit einer Schmelzklebeverbindung festgelegt, was mit dem Nachteil verbunden ist, dass eine solche Verbindung nur einseitig -nämlich stirnseitig - wirkt. Damit sind jedoch der Halt und die Dauerhaftigkeit dieser Verbindung in Frage gestellt, weil die Schmelzklebefläche das Netz nur an einer Seite festlegt.

[0014] Ausgehend von der gattungsbildenden Druckschrift DE 102 47 585 A1 liegt die Aufgabe der Neuerung darin, ein Gepäcknetz, insbesondere Fahrzeug-Gepäcknetz derart weiterzubilden, dass dieses wesentlich kostengünstiger, aber auch mit höherer Präzision und Sicherheit herstellbar sowie am Gegenstück, insbesondere Fahrzeug-Innenteil montierbar ist.

[0015] Zur Lösung der Aufgabe ist die Neuerung durch die Merkmale des unabhängigen Patentanspruches 1 und 7 gekennzeichnet, wobei vorteilhafte Weiterbildungen Gegenstand der abhängigen Ansprüche sind.

[0016] Wesentlich dabei ist, dass das Netz stoffschlüssig am Rahmen und zwar in einer konisch zu Netz sich öffnenden Nut befestigt ist, was mit dem Vorteil verbunden ist, dass das Netz von drei Seiten mit einer Schmelzklebeverbindung stoffschlüssig festgelegt ist.

[0017] Stoffschlüssig heißt, dass die Werkstoffe von Netz und Rahmen bei deren Verbindungsherstellung ineinander fließen oder mindestens einseitig in den anderen Werkstoff diffundieren oder dass die Adhäsionskräfte erhöht werden. Hierzu wird das Schmelzschweißen (auch durch Ultraschall), Pressschweißen, Löten, Einschmelzen (auch Anspritzen oder Umspritzen) oder Kleben eingesetzt -einzeln oder in beliebiger Kombination miteinander.

[0018] Vorteil ist, dass die formschlüssige Halteelemente für das Netz am Rahmen völlig entfallen können, ebenso ein Zwischenrahmen oder ein Spanndraht und das Netz direkt auf dem Rahmen stoffschlüssig befestigt wird.

[0019] Das Material des Rahmens ist insbesondere im Wesentlichen Kunststoff z.B. ABS, ebenso das Material des Netzes (z.B. PA), auch aus dem gleichen Kunststoff.

[0020] Der Rahmen ist bogen- rechteck- oder trapezförmig und insbesondere U-förmig und enthält einen Rahmen-Basischenkel, an dessen beiden freien Enden sich je ein Rahmen-

Seitenschenkel auf der gleichen Seite des Rahmen-Basischenkels erstreckt, so dass ein „U“ entsteht, das aber nicht zwangsläufig streng symmetrisch sein muss.

[0021] Das Querschnittsprofil des Rahmens ist ebenso bogenförmig bzw. U-förmig, mit ebenso einem Profil-Basischenkel, an dessen beiden freien Enden sich je ein Profil-Seitenschenkel auf der gleichen Seite des Profil-Basischenkels erstreckt, so dass ein „U“ entsteht, das aber nicht zwangsläufig streng symmetrisch sein muss.

[0022] Bevorzugt ist das Netz auf der Innenseite des Profil-Basischenkels zwischen den beiden seitlichen Basis-Seitenschenkeln und zwischen den beiden seitlichen Profil-Seitenschenkeln unlösbar stoffschlüssig aufgebracht.

[0023] Das Netz selbst besteht insbesondere aus zwei Serien von zueinander parallelen Garn-elementen, die sich gegenseitig kreuzen, wobei die Garnelemente an ihren Kreuzungspunkten miteinander verbunden sind. Das Netz ist mindestens an seinem oberen Ende, welches im fertigen Zustand des Gepäcknetzes insbesondere für Fahrzeug zwischen den beiden Rahmen-Seitenschenkeln liegt, mit einem elastischen Bund versehen.

[0024] Das erfindungsgemäße Herstellverfahren für das erfindungsgemäße Gepäcknetz insbesondere für Fahrzeug enthält folgende Verfahrensschritte:

[0025] a) Einlegen des Rahmens in ein Anlageprofil eines Unterteil eines Montage-Werkzeugs;

[0026] b) Auflegen des Netzes auf den Rahmen und Einfädeln der Netzmaschen im Bereich des Rahmens auf die Haltestifte des Anlageprofils und ggfs. Hilfsstifte des Werkzeugs oder umgekehrt - erst Einfädeln und dann Auflegen;

[0027] c) Aufsetzen eines das Unterteil ergänzenden Oberteils des Verbindungs-Werkzeugs auf das Unterteil, so dass Netz und Rahmen in ihrer Relativposition zueinander fixiert werden;

[0028] d) Punktueller, streifenweises oder durchgehendes stoffschlüssiges Verbinden von Netz und Rahmen entlang einer Maske des Oberteils des Werkzeugs;

[0029] e) Abheben des Oberteils vom Unterteil des Werkzeugs;

[0030] f) Entnehmen des fertigen oder teil-fertigen Gepäcknetzes insbesondere für Fahrzeuge aus dem Werkzeug.

[0031] Zwischen den Schritten a) und b) (oder auch vor dem Schritt a)) kann noch ein Aufbringen eines Haftvermittlers (Primer) vorgesehen sein, auf mindestens die Teile der Oberfläche des Rahmens, die mit dem Netz verbunden werden sollen.

[0032] Das Einfädeln bei Schritt b) kann ein Einfädeln auf Haltestifte (Dome) auf dem Rahmen zur Befestigung auf dem Gegenstück, insbesondere Fahrzeug-Innenteil beinhalten, ebenso ein Einfädeln auf Hilfsstiften nicht im Bereich des Rahmens, z.B. im Bereich des oberen Bundes des Netzes zwischen den Rahmen-Seitenbügeln des insbesondere U-förmigen Rahmens.

[0033] Bei Schritt c) wird das Oberteil des Werkzeugs derart in das Unterteil des Werkzeugs gebracht, dass das Netz mindestens teilweise auf der Oberfläche des inneren Profil-Basischenkels zwischen den beiden Profil-Seitenschenkeln satt aufliegt oder sich zumindest in geringem Abstand darüber befindet.

[0034] Zwischen den Schritten d) und e) oder auch nach dem Schritt e) kann noch ein Abtrennen des überschüssigen Materials des Netzes vorgesehen sein, welches sich außerhalb des Innenraums, z.B. den Schenkeln der U-Form des Rahmens befindet. Bevorzugt wird dabei ein Abschneiden unter Wärmeeinfluss, so dass die Trennstelle gleichzeitig leicht geschmolzen wird und dadurch die Fasern des Netzes miteinander verbunden werden.

[0035] Wird ein Klebstoff als stoffschlüssiges Verbindungsmittel zwischen Netz und Rahmen vorgesehen, so ist ein bevorzugtes Werkzeug und ein bevorzugter Arbeitsablauf wie folgt:

[0036] Beim Unterteil (UT) wurden an der Einlegekontur Stifte zum Einfädeln des Netzes ange-

bracht. So muss das Netz nicht außerhalb des Prototypenwerkzeuges eingerichtet und gespannt werden. Dies bringt eine Materialeinsparung beim Netz von ca. 30%. Außerdem wurde beim UT Material freigespart, damit es leichter wird. Als nächster Schritt wird das Oberteil durch eine Vorrichtung ersetzt, welche das Netz in der richtigen Position in den im Unterteil eingelegten Rahmen klemmt. Dabei wird das Netz am Boden des Rahmens links und rechts an die Wand geklemmt. Durch die geringe Wandstärke der Vorrichtung vergrößert sich die Klebespur auf ca. 10 mm. Die Dome sind nach innen freigestellt, sodass die Klebespur durchgezogen werden kann.

ARBEITSABLAUF:

1. Rahmen in Werkzeug legen, Primern incl. Verweilzeit;
2. Netz einfädeln, aufspannen und positionieren;
3. Gummizug am Anfang und Ende vorkleben;
4. Maske runterfahren und fixieren;
5. Kleben;
6. Heißtrennen;
7. Entformen und verpacken.

[0037] Die Vorrichtung, d.h. das Montage-Werkzeug zur Herstellung des erfindungsgemäßen Gepäcknetzes insbesondere für Fahrzeuge weist ein Ober- und ein Unterteil auf, welche z.B. durch eine Säulenführung derart zueinander verfahrbar sind, dass die beiden zugewandten Oberflächen einander berühren oder nahezu berühren. Wesentlich dabei ist, dass das Unterteil eine bogenrechteck- oder trapezförmige, der Form des Rahmens des Gepäcknetzes insbesondere für Fahrzeuge angepasste Anlagefläche für den Rahmen auf seiner dem Oberteil zugewandten Oberfläche aufweist, und an der dem Rahmen abgewandten Außenfläche dieser insbesondere bogenförmigen Anlagefläche eine Reihe hintereinander liegender Haltestifte angeordnet sind, die etwa parallel zur Oberfläche des Unterteils (insbesondere also horizontal) oder mit ihrem freien Ende nach unten auf die Oberfläche des Unterteils zeigend sich erstrecken. In diese Stiftreihe werden dann die Maschen des Netzes des Gepäcknetzes insbesondere für Fahrzeuge eingefädelt und somit das Netz auf den Rahmen gespannt wird, wobei der Rahmen auf der Oberfläche des Unterteils liegt und sich auf der Innenseite der Anlagefläche abstützt.

[0038] Die Vorrichtung weist daher eine der bogen- rechteck- oder trapezförmigen Form des Rahmens angepasste Anlagefläche für den Rahmen auf, auf dessen Außenseite Stifte zum Einfädeln der Maschen des Netzes und damit Spannen des Netzes über den Rahmen vorgesehen sind, so dass anschließend das Netz auf dem Rahmen in Position gehalten wird und stoffschlüssig befestigt werden kann.

[0039] Durch die Reihe von Haltestiften auf der Außenseite der Anlagefläche des Unterteils können die Haltestifte für das Netz auf dem Rahmen entfallen, wodurch erhebliche Kosten eingespart werden. Auf dem Rahmen selbst sind dann nur noch die Haltestifte für das Anbringen auf dem Fahrzeugteil vorhanden, die als „Dome“ bezeichnet werden, wobei pro Rahmen nur etwa 6 dieser Dome vorhanden sein müssen. Im Gegensatz hierzu waren bei der DE 202004018946 U1 zwischen den langen Haltestiften für die Netzhalterung und für das Anbringen auf dem Fahrzeug weitere drei kurze Haltestifte ausschließlich für die Netzhalterung vorgesehen, so dass jetzt mit der vorliegenden Erfindung etwa 75% der Stifte am Rahmen und damit deren Konstruktion im Werkzeug und deren Material am Rahmen eingespart werden können.

[0040] Im Folgenden wird die Erfindung anhand von mehrere Ausführungswege darstellenden Zeichnungen näher erläutert. Hierbei gehen aus den Zeichnungen und ihrer Beschreibung weitere erfindungswesentliche Merkmale und Vorteile der Erfindung hervor.

[0041] Es zeigen:

[0042] Figur 1: das erfindungsgemäße Gepäcknetz insbesondere für Fahrzeuge von der Seite des Fahrzeugteils aus gesehen;

[0043] Figur 2: vergrößerte Darstellung eines Schnittes entlang der Hochachse (in Verschiebe-Richtung des Ober- und/oder Unterteils) durch das erfindungsgemäße Montage-Werkzeug;

[0044] Figuren 3-5: das Auflegen des Netzes auf den auf dem Unterteil des Werkzeugs befindlichen Rahmen und schrittweises Einfädeln des Netzes in die Haltestifte;

[0045] Figuren 6-8: das schrittweise Zusammenkleben von Netz und Rahmen zwischen Ober- und Unterteil des Werkzeugs;

[0046] Figur 9: das Abschneiden des überstehenden Materials des Netzes aus dem Ober- teil des Werkzeugs;

[0047] Figur 10: das Gepäcknetz nach dem Abschneiden und Hochfahren des Oberteils des Werkzeugs.

[0048] Figur 1 zeigt nun das erfindungsgemäße Fahrzeug-Gepäcknetz 1 von der Rückseite her, also aus der Ansicht des Fahrzeug-Innenteils, mit dem das Fahrzeug-Gepäcknetz 1 befestigt wird.

[0049] Der Rahmen ist über 6 Stück stiftförmige Dome 5 mit einem Fahrzeug-Innenteil verbind- bar.

[0050] Das Fahrzeug-Gepäcknetz 1 besteht aus Rahmen 2, Netz 3 und Kleberaupe 4, wobei das Netz 3 aus teils parallelen teils sich kreuzenden Garnsträngen 3a besteht, die an den Kreuzungspunkten 3b miteinander verbunden sind und somit Maschen 3c bilden, wobei am unteren freien Ende 3d des Netzes 3 kein Bund, jedoch am oberen freien Ende des Netzes 3 sich ein elastischer Bund 3e befindet. Netz 3 und Rahmen 2 sind über die Kleberaupe 4 miteinander unlösbar stoffschlüssig verbunden, wobei größer dimensionierte Anfangs- 4a und Endklebe- punkte 4b vorgesehen sind, die sich auch formschlüssig im Material im Profillinnenraum 2h (siehe Figur 2) des Rahmens 2 einbetten und somit eine bessere Verbindung bieten.

[0051] In Figur 2 ist nun der Rahmen 2 genauer dargestellt, der aus einem Rahmen- Basisschenkel 2a und daran endseitig ansetzenden Rahmen-Seitenschenkeln 2b und 2c be- steht, die unterschiedliche Längen und Winkel aufweisen und zwischen den Schenkeln 2a, 2b, 2c ein Rahmen-Innenraum 2d gebildet ist, in welchem das Netz 3 aufgespannt ist.

[0052] In Figur 2 ist weiterhin dargestellt, dass das Profil des Rahmens 2 aus einem Profil- Basisschenkel 2e und daran endseitig ansetzenden Profil-Seitenschenkeln 2f und 2g besteht, die unterschiedliche Längen und Winkel aufweisen und zwischen den Schenkeln 2e, 2f, 2g ein Profil-Innenraum 2h gebildet ist, in welchem das untere freie Ende 3d des Netzes 3 eingebracht und dort mit der Oberfläche des Profil-Basisschenkels 2e mittels der Kleberaupe 4 stoffschlüs- sig festgelegt ist.

[0053] Figur 2 stellt ebenso das Montage-Werkzeug 6 dar, das aus einem Werkzeug-Unterteil 6a und einem darüber befindlichen Werkzeug-Oberteil 6b besteht, wobei das Werkzeug- Oberteil 6b auf das Werkzeug-Unterteil 6a in Zustellrichtung 7a zustellbar und von diesem in Wegstellrichtung 7b wegstellbar ist, insbesondere über eine hier nicht gezeigte Säulenführung 6c (siehe Fig. 6).

[0054] Das Werkzeug-Unterteil 6a besitzt eine Ausnehmung 8, die der Außenkontur des Rah- mens 2 entspricht, so dass der Rahmen 2 dort eingelegt formschlüssig ist.

[0055] Das untere Ende 3d des Netzes 3, das dem Bund 3e gegenüberliegt, ist im Profil- Innenraum 2h des Rahmens 2 eingelegt und liegt dort auf den Schenkeln 2e-2g auf. Das Werk- zeug-Oberteil 6b ist derart auf dem Werkzeug-Unterteil 6a aufgebracht, dass das Netz 3 auf dem Rahmen 2 in der Lage fixiert wird. Das untere Ende 3d des Netzes 3, das dem Bund 3e

gegenüberliegt, ist auf dem Basisschenkel 2e mit der Kleberaupe 4 mit diesem unlösbar stoffschlüssig verbunden. Die Kleberaupe 4 wird durch in der Länge variierbare Düsen 9 aufgebracht, wie in Figur 2 dargestellt ist.

[0056] Aus Figur 1 und 2 ist ersichtlich, dass die Kleberaupe 4 zwischen dem inneren Seitenschenkel 2f (Fig. 2) oder alternativ dem äußeren Seitenschenkel 2g (Fig. 2) des Rahmens 2 und den auf dem Basisschenkel 2e befindlichen stiftförmigen Domen 5 gezogen ist, so dass der Rahmen nach dem Aufbau des Fahrzeug-Gepäcknetzes 1 auf ein Fahrzeug-Innenteil (nicht gezeigt) durch die Kleberaupe 4 nach unten hin abgedichtet ist.

[0057] Figuren 3-10 zeigen nun die einzelnen Schritte des Verfahrens zur erfindungsgemäßen Montage des Netzes 3 auf dem Rahmen 2, was zum Endprodukt des erfindungsgemäßen Fahrzeug-Gepäcknetzes 1 führt. Auch sind die wichtigsten Bauteile der Vorrichtung für das Herstellverfahren des erfindungsgemäßen Fahrzeug-Gepäcknetzes 1 gezeigt.

[0058] Figuren 3-5 zeigen das Auflegen und Einfädeln des Netzes auf dem auf dem Oberteil des Werkzeugs befindlichen Rahmen. Hierbei besitzt das Unterteil 6a des Werkzeugs 6 eine bogenförmige Anlagekontur 10, die der Bogenform des Rahmens 2 entspricht, wobei die Anlagekontur 10 sich in Richtung Oberteil 6b des Werkzeugs 6 erstreckt. An der Innenseite der Anlagekontur 10 wird dann der Rahmen 2 bündig angelegt und liegt auf der Oberseite des Unterteils 6a in deren Ausnehmung 8 auf. Nun wird das Netz 3 auf dem auf dem Unterteil 6a befindlichen Rahmen 2 aufgelegt und auf den Haltestiften 11 der Maschen 3c aufgefädelt, sowie auf den Hilfsstiften 12, die sich oberhalb des Innenraums 2d des Rahmens 2 auf der Oberfläche des Unterteils 6a des Werkzeugs 6 befinden.

[0059] Zunächst wird daher nach Figur 3 das Netz 3 in Grundposition über den Rahmen 2 in Form etwa eines Rechteckes gebracht, anschließend nach Figur 4 und 5 wird das Netz in der Mitte nachgezogen und in die einzelnen Haltestifte 11 und ggfs. Hilfsstifte 12 eingefädelt.

[0060] Figuren 6-8 zeigen das Verbinden von Netz 3 und Rahmen 2, welche innerhalb des mittels der beiden Säulenführungen 6c aufeinander zugefahrenen Ober- 6b und Unterteils 6a des Werkzeugs 6 positionsstabil eingeklemmt werden. Der untere Rand des Oberteils 6b bildet hierbei zusammen mit dem oberen Rand des Anlageprofils 10 des Unterteils 6a eine Maske 14, entlang der die Kleberaupe 4 mittels der Düse 9 von Hand 13 oder per Roboter (nicht gezeigt) gezogen werden kann.

[0061] Figur 8 zeigt eine vergrößerte Darstellung im Bereich der Maske 14, wobei erkennbar ist, dass der Spalt zwischen Anlageprofil 10 des Unterteils 6a und dem unteren Rand des Oberteils 6b vollkommen mit der Kleberaupe 4 aufgefüllt ist/wird.

[0062] Figur 9 zeigt, dass der überschüssige Rand, der von der Maske 14 hervorsteht durch thermisches Trennen mittels LötKolben 15 vom Netz 3 und damit vom Gepäcknetz 1 abgetrennt wird und damit das Gepäcknetz 1 frei von den Haltestiften 11 wird.

[0063] Figur 10 zeigt die Situation nach der Figur 9 mit abgenommenem Oberteil 6b, wobei das bereits fertige Gepäcknetz 1 nur noch in der Ausnehmung 8 des Unterteils 6a liegt, sowie am oberen Bund 3e des Netzes 3 durch die zwei Hilfsstifte 12 auf dem Unterteil 6a gehalten wird.

ZEICHNUNGSLEGENDE

1. Fahrzeug-Gepäcknetz
2. Rahmen; 2a Rahmen-Basisschenkel; 2b und 2c Rahmen-Seitenschenkel; 2d Rahmen-Innenraum; 2e Profil-Basisschenkel; 2f und 2g Profil-Seitenschenkel; 2h Profil-Innenraum
3. Netz; 3a Garnstränge; 3b Kreuzungspunkte; 3c Maschen; 3d unteres Ende; 3e Bund
4. Kleberaupe; 4a Anfangs- und 4b Endpunkt von 4
5. Stiff förmige Dome von 1
6. Montage-Werkzeug; 6a Werkzeug-Unterteil; 6b Werkzeug-Oberteil; 6c Säulenführungen
7. Verfahrrichtungen von 6b; 7a Zustellrichtung; 7b Wegstellrichtung
8. Ausnehmung in 6a
9. Klebedüse
10. Anlageprofil von 6a
11. Haltestifte
12. Hilfsstifte
13. Hand des Benutzers
14. Maske zwischen den Rändern von 6a und 6b
15. LötKolben

Ansprüche

1. Gepäcknetz (1), beinhaltend einen Rahmen (2), an dem ein Netz (3) befestigt ist, wobei der Rahmen (2) mittels Befestigungselementen (5) mit einem Gegenstück verbindbar ist, wobei das Netz (3) durch eine stoffschlüssige Verbindung (4) am Rahmen (2) befestigt ist und die stoffschlüssige Verbindung (4) zwischen Rahmen und Netz eine Schmelzschweiß- (auch durch Ultraschall), Pressschweiß-, Löt-, Einschmelz- (auch durch Anspritzen oder Umspritzen) oder Klebe-Verbindung ist **dadurch gekennzeichnet**, dass das Netz (3) zwischen den beiden seitlichen Rahmen-Seitenschenkeln (2b, 2c) und dem Rahmen-Basisschenkel (2a), sowie auf der Innenseite (2d) des Profil-Basisschenkels (2e) zwischen den beiden seitlichen Profil-Seitenschenkeln (2f, 2g) im Profil-Innenraum (2h) angebracht ist.¹
2. Gepäcknetz (1) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Rahmen (2) bogenförmig oder rechteck- oder trapezförmig ausgebildet ist, insbesondere U-förmig mit einem Rahmen-Basisschenkel (2a), an dem jeweils mindestens ein Rahmen-Seitenschenkel (2b, 2c) bevorzugt endseitig ansetzt, die zwischen sich einen Rahmen-Innenraum (2d) bilden.
3. Gepäcknetz (1) nach einem der Ansprüche 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Querschnittsprofil des Rahmens (2) bogenförmig oder rechteck- oder trapezförmig ausgebildet ist, insbesondere U-förmig mit einem Profil-Basisschenkel (2e), an dem jeweils mindestens ein Profil-Seitenschenkel (2f, 2g) bevorzugt endseitig ansetzt, die zwischen sich einen Profil-Innenraum (2h) bilden.
4. Gepäcknetz (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Rahmen (2) einige wenige stiff förmige Dome (5) besitzt, welche als Befestigungselemente zum Fahrzeugteil, insbesondere Fahrzeug-Innenteil dienen und welche auf der Innenseite des Profil-Basisschenkels (2e) zwischen den beiden Profil-Seitenschenkeln (2f, 2g) im Profil-Innenraum (2h) einstückig mit dem Rahmen (2) angeformt sind.

5. Gepäcknetz (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Material des Rahmens (2) und des Netzes (3) mindestens an deren Verbindungsstellen aus Kunststoff ist, auch aus dem gleichen Kunststoff.
6. Gepäcknetz (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Netz (3) aus mindestens zwei Serien von zueinander parallelen Garnelementen (3a) besteht, die sich gegenseitig kreuzen, wobei die Garnelemente (3a) an ihren Kreuzungspunkten (3b) miteinander verbunden sind und so eine Vielzahl von Maschen (3c) bilden, wobei das Netz (3) mindestens an seinem oberen Ende, welches im fertigen Zustand des Gepäcknetzes (1) zwischen den beiden U-förmigen Rahmen-Seitenschenkeln (2b, 2c) liegt, mit einem elastischen Bund (3e) versehen ist.
7. Vorrichtung gemäß einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Vorrichtung, d.h. das Montage-Werkzeug (6) ein Ober- (6b) und ein Unterteil (6a) aufweist, welche z.B. durch eine Säulenführung (6c) derart zueinander verfahrbar sind, dass die beiden zugewandten Oberflächen einander berühren oder nahezu berühren, und dass das Unterteil (6a) eine bogen- rechteck- oder trapezförmige, der Form des Rahmens (2) des Gepäcknetzes (1) angepasste Anlagefläche (10) für den Rahmen (2) auf seiner dem Ober- teil (6b) zugewandten Oberfläche aufweist, und dass an der dem Rahmen (2) abgewand- ten Außenfläche dieser insbesondere bogenförmigen Anlagefläche (10) eine Reihe hinter- einander liegender Haltestifte (11) angeordnet sind, die etwa parallel zur Oberfläche des Unterteils (6a), insbesondere horizontal, oder mit ihrem freien Ende nach unten auf die Oberfläche des Unterteils (6a) zeigend, sich erstrecken.
8. Vorrichtung nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass an der dem Rahmen (2) zugewandten Innenfläche dieser insbesondere bogenförmigen Anlagefläche (10) und eine Ausnehmung (8) zur formschlüssigen Aufnahme des Rahmens (2) aufweist.
9. Vorrichtung nach Anspruch 7 oder 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass etwa so viele Halte- stifte (11) an der dem Rahmen (2) abgewandten Außenfläche der insbesondere bogenfö- rrigen Anlagefläche (10) vorgesehen sind, wie etwa Maschen (3c) des Netzes (3) in die- sem Bereich vorhanden sind.
10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 7 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass oberhalb des Bundes (3e) des Netzes (3) auf dem Unterteil (6a) des Werkzeugs (6) Hilfsstifte (12) vorhanden sind, auf denen der Bund (3e) oder die Maschen (3c) im Bereich des Bundes (3e) aufgefädelt und damit der Bund (3e) und gespannt werden.

Hierzu 6 Blatt Zeichnungen

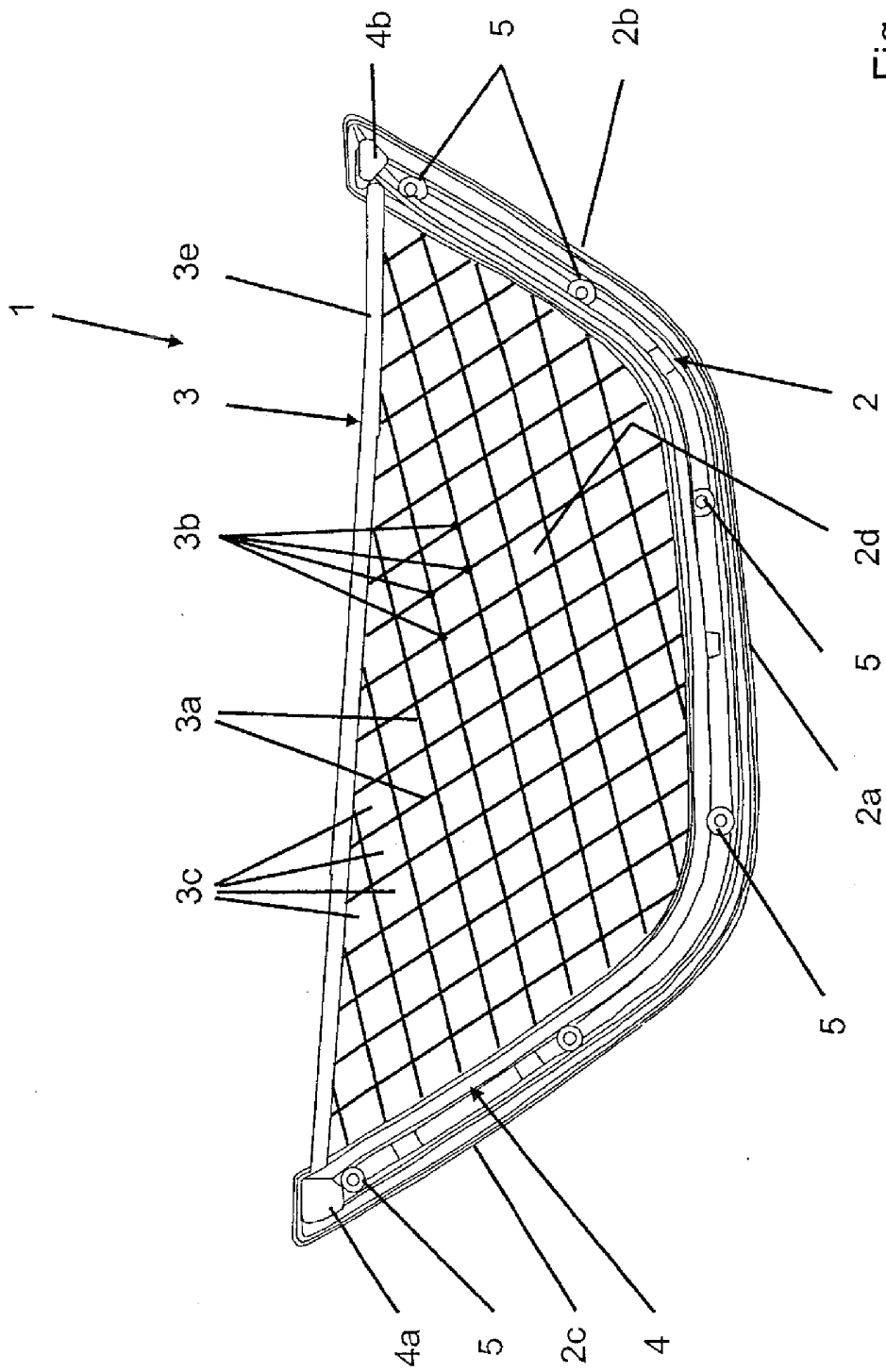


Fig. 1

2/6

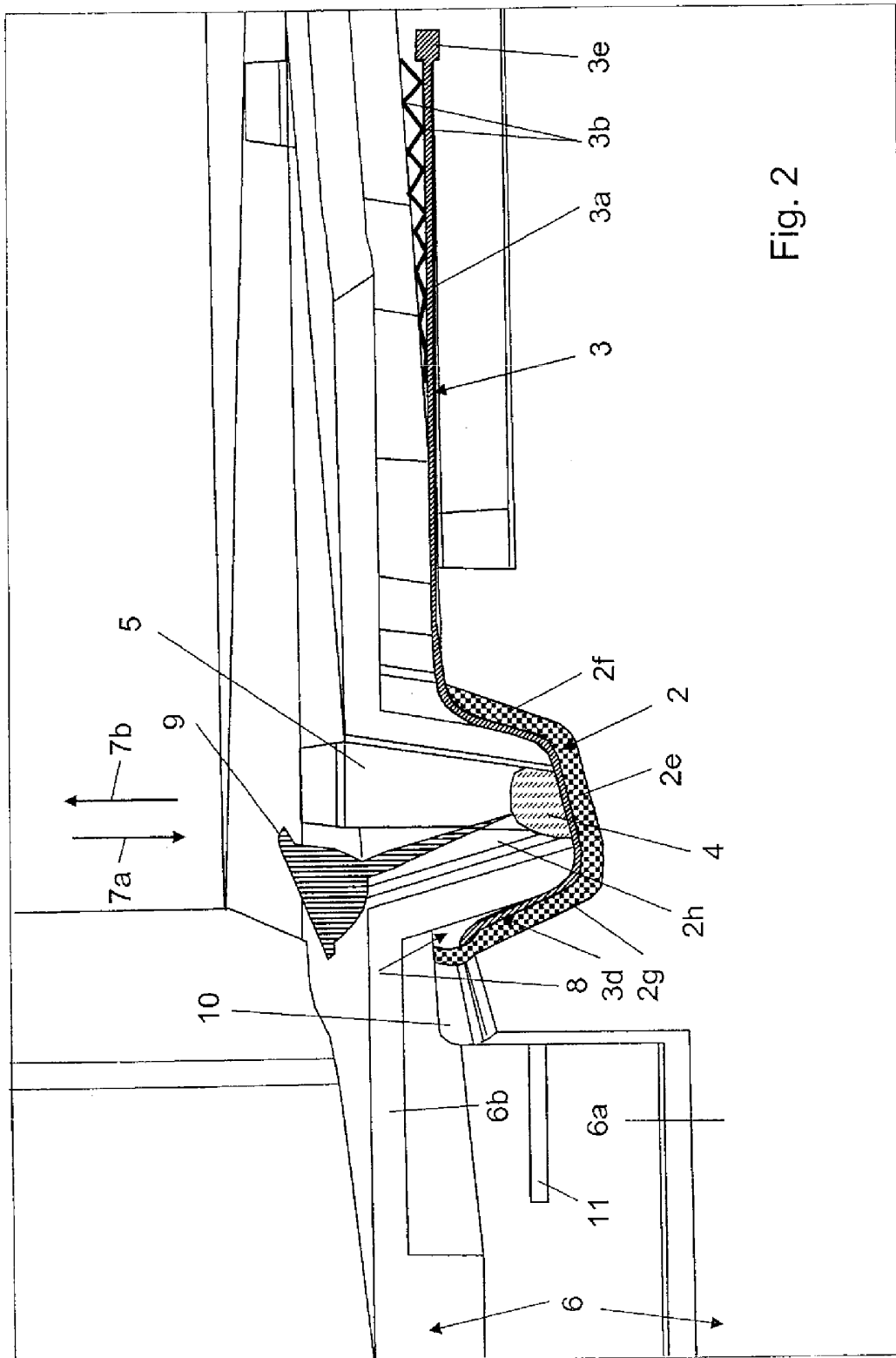


Fig. 2

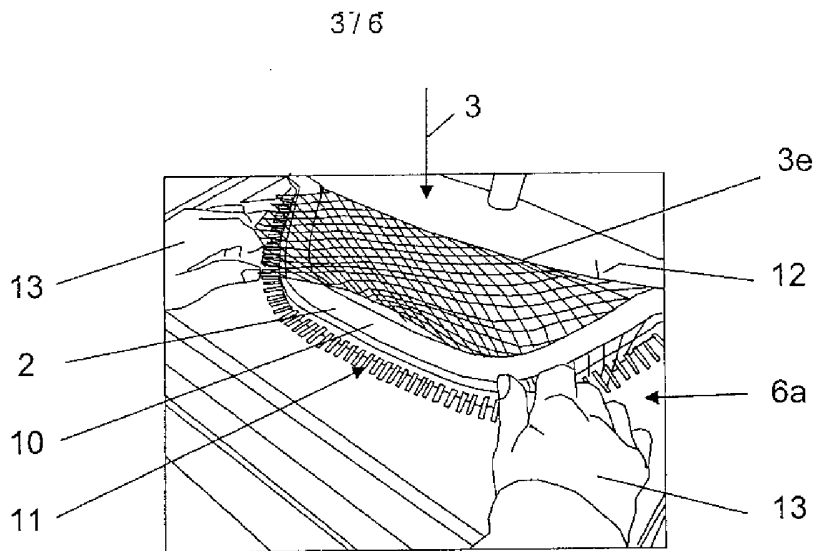


Fig. 3

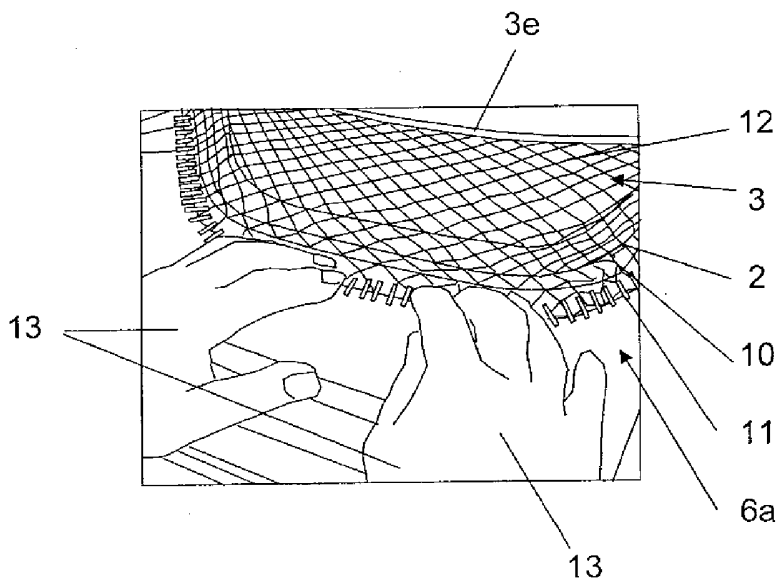


Fig. 4

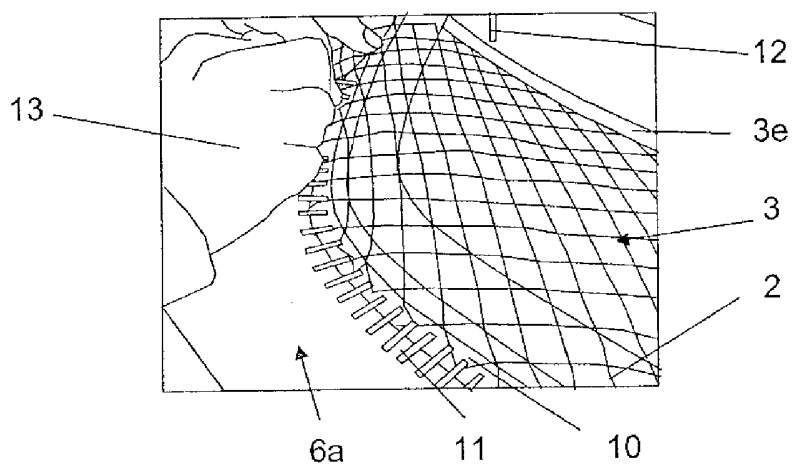


Fig. 5

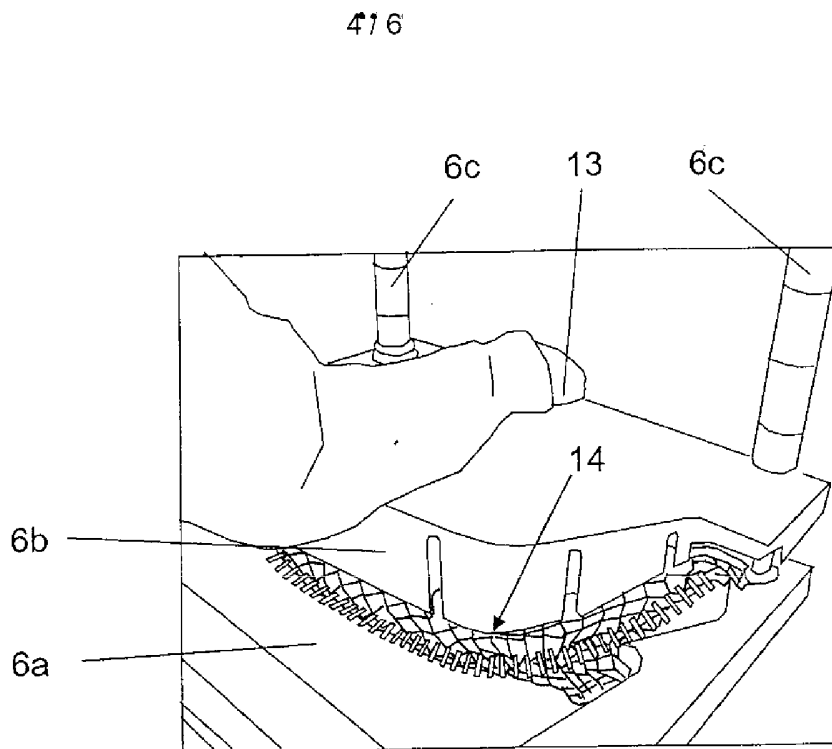


Fig. 6

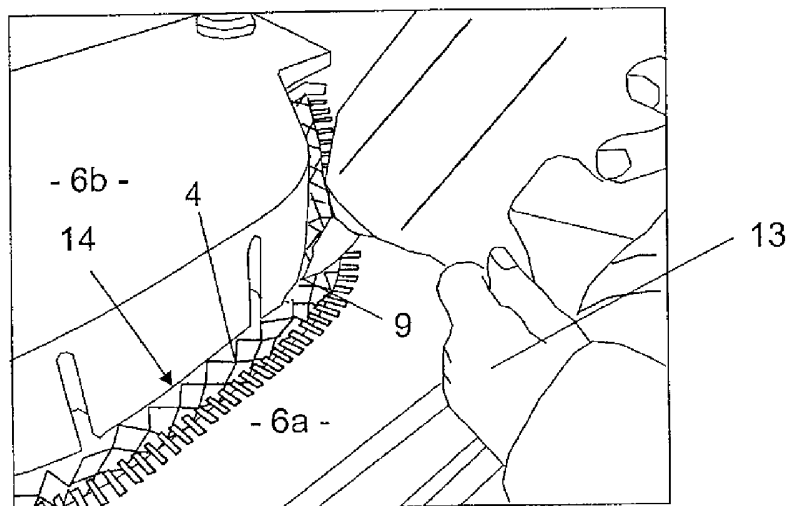


Fig. 7

516

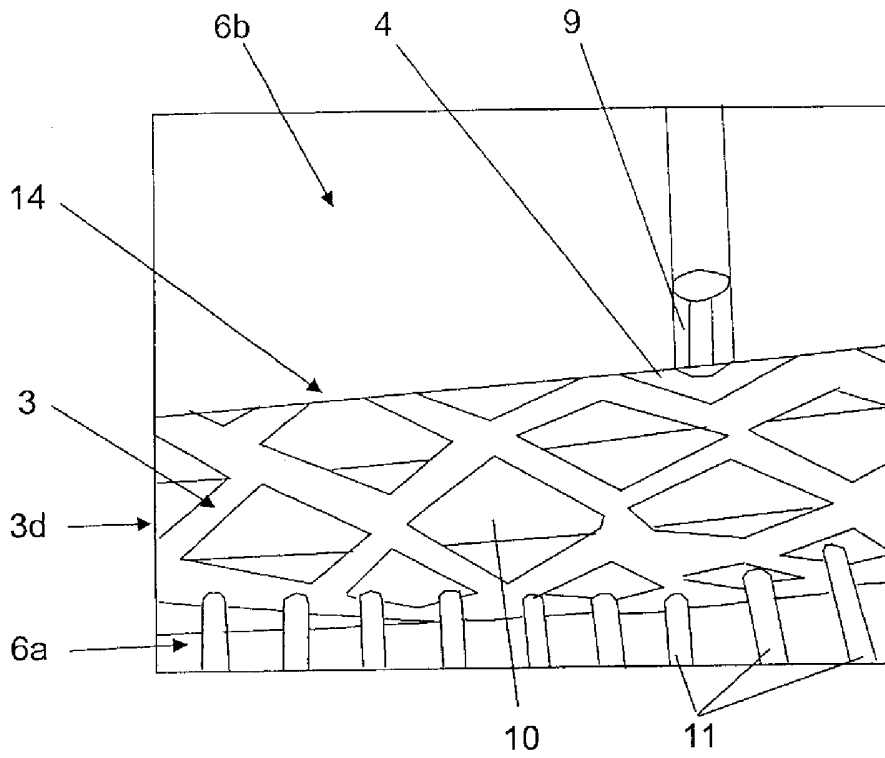


Fig. 8

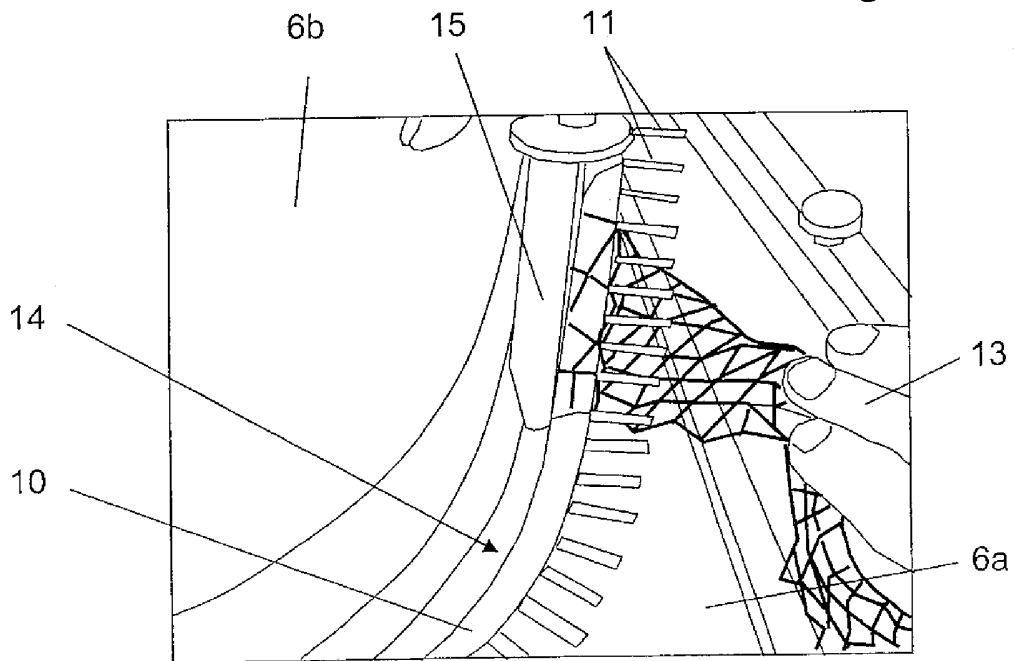


Fig. 9

6/6

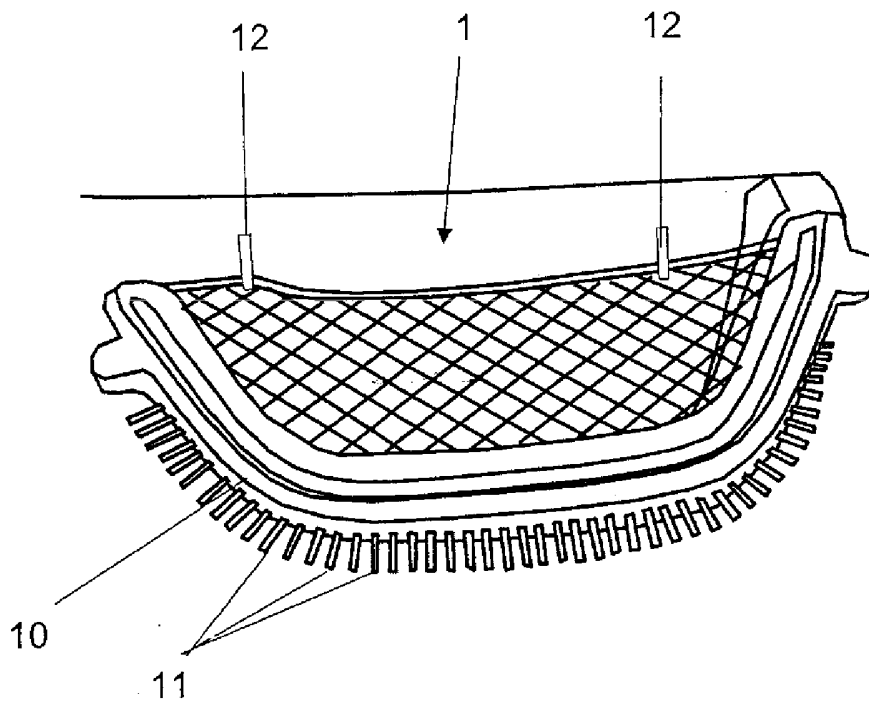


Fig. 10

Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß IPC: B60R 7/00 (2006.01); B60R 7/08 (2006.01)		
Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß ECLA: B60R 7/00B; B60R 7/08		
Recherchierter Prüfstoﬀ (Klassifikation): B60R		
Konsultierte Online-Datenbank: WPI, EPODOC, FULLTEXT		
Dieser Recherchenbericht wurde zu den am 26. August 2011 eingereichten Ansprüchen 1-9 erstellt. Die in der Gebrauchsmusterschrift veröffentlichten Ansprüche könnten im Verfahren geändert worden sein (§ 19 Abs. 4 GMG), sodass die Angaben im Recherchenbericht, wie Bezugnahme auf bestimmte Ansprüche, Angabe von Kategorien (X, Y, A), nicht mehr zutreffend sein müssen. In die dem Recherchenbericht zugrundeliegende Fassung der Ansprüche kann beim Österreichischen Patentamt während der Amtsstunden Einsicht genommen werden.		
Kategorie ¹⁾	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreﬀend Anspruch
A	JP 10059079 A (SUZUKI MOTOR CORP) 03. März 1998 (03.03.1998) Figuren, Zusammenfassung	1-9
A	DE 102005062380 B3 (DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG) 01. März 2007 (01.03.2007) Figuren, Zusammenfassung	1-9
A	DE 10247585 A1 (SEEBER AG & CO. KG) 22. April 2004 (22.04.2004) Figuren, Zusammenfassung	1-9
Datum der Beendigung der Recherche: 7. Dezember 2011		<input type="checkbox"/> Fortsetzung siehe Folgeblatt Prüfer(in): WAGNER S.
¹⁾ Kategorien der angeführten Dokumente: X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden. Y Veröffentlichung von Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist. A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert. P Dokument, das von Bedeutung ist (Kategorien X oder Y), jedoch nach dem Prioritätstag der Anmeldung veröffentlicht wurde. E Dokument, das von besonderer Bedeutung ist (Kategorie X), aus dem ein älteres Recht hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen). & Veröffentlichung, die Mitglied der selben Patentfamilie ist.		