



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 457 959 B1**

12

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

Veröffentlichungstag der Patentschrift: **30.08.95**

Int. Cl.⁶: **A45C 5/14**

Anmeldenummer: **90120574.0**

Anmeldetag: **26.10.90**

Koffer mit Rollen.

Priorität: **25.05.90 DE 9005955 U**

Veröffentlichungstag der Anmeldung:
27.11.91 Patentblatt 91/48

Bekanntmachung des Hinweises auf die
Patenterteilung:
30.08.95 Patentblatt 95/35

Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FR GB GR IT LI LU NL SE

Entgegenhaltungen:
DE-A- 3 307 838
DE-A- 3 618 244
DE-A- 3 811 280
DE-A- 3 819 617

Patentinhaber: **S. Franzen Söhne (GmbH & Co)**
Feuerbachstrasse 8
D-42719 Solingen (DE)

Erfinder: **Bako, Laszlo**
Schönfelder Weg 46
W-5650 Solingen 11 (DE)
Erfinder: **Klein, Helmut**
Heidekamp 51
W-5620 Velbert 1 (DE)

Vertreter: **Rieder, Hans-Joachim, Dr. et al**
Rieder & Partner
Anwaltskanzlei
Postfach 11 04 51
D-42304 Wuppertal (DE)

EP 0 457 959 B1

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf einen Koffer, der aus zwei gegeneinander klappbaren Kofferschalen besteht, mit Rollen ausgerüstet ist und einen Ziehgriff an der den Rollen gegenüberliegenden Schmalseite aufweist, welcher Ziehgriff klappbar an einer Lagerplatte sitzt, welche an einer der beiden Kofferschalen befestigt ist, welche Kofferschale mit der gegenüberliegenden Kofferschale mit mindestens einem die Klappfuge des Koffers übergreifenden Überwurfverschluß verbindbar ist.

Ein verfahrbarer Koffer dieser Art ist durch die DE-PS 38 11 280 der Anmelderin bekannt. Die die Klappfuge der Kofferschalen übergreifenden Verschlüsse sind dort als Kofferschlösser realisiert. Sie erstrecken sich in deutlichem Abstand zu den Ecken des Koffers beidseitig des Traggriffes, also an der Oberseite des stehenden Koffers.

Aufgabe der Erfindung ist es, einen gattungsgemäßen Koffer verschlußbeschlag-zuordnungstechnisch zu verbessern, insbesondere in stabilisatorischer Hinsicht zu optimieren.

Gelöst ist diese Aufgabe durch die im Anspruch 1 angegebene Erfindung.

Die Unteransprüche sind vorteilhafte Weiterbildungen des gattungsgemäßen Koffers.

Zufolge solcher Ausgestaltung ist ein gattungsgemäßer Koffer erhöhten Gebrauchswerts erzielt: Im Vordergrund steht dabei die Integration der Verschlussteile, ferner die Erlangung einer hohen Verschlusstabilität gerade an Stellen hoher Belastung; denn der meist überhöhte Füllgrad solcher Koffer geht voll auf die die Kofferschalen miteinander verbindenden Elemente. Hinzu kommen äußere Belastungseinwirkungen über den Traggriff und vor allem über den Ziehgriff. Die Erfindung löst dies durch eine zur Klappfuge hin offene, muldenförmige Vertiefung der Lagerplatte zur Aufnahme des Überwurfverschlusses. Auf den Bereich des Ziehgriffes sind so zwei Funktionselemente gelegt, gleichsam räumlich vereinigt. Da der Ziehgriff in aller Regel im von Hause aus schon hochstabilen oberen Eckbereich eines gattungsgemäßen Koffers sitzt, bringt die entsprechende Addition noch von den Beschlagteilen her eine zusätzliche Stabilisierung. Mit anderen Worten: Über den die Klappfuge übergreifenden Verschluß einfließende Kräfte werden in günstiger Weise von der Lagerplatte aufgenommen, an der der Ziehgriff sitzt. Zählt man den Befestigungsuntergrund hinzu, nämlich die Schalenwandung der Kofferschale, so ist die diesbezügliche Belastungsstelle trotz der Möglichkeit, geringe Wandungsdicken vorzusehen, bestens gerüstet. Andererseits gehen über den Ziehgriff einwirkende Kräfte via Überwurfverschluß auch noch auf die andere Kofferschale des Koffers; es liegt also eine sich praktisch auf den ganzen Koffer verteilende

Belastung vor. Um ungewollte mechanische Beanspruchungen von den Betätigungsmitteln des Überwurfverschlusses fernzuhalten, wird weiter vorgeschlagen, daß der Betätigungshebel des Überwurfverschlusses in Verschußstellung in die Vertiefung einklappt. Das Betätigungsmittel kann so in eine schützende Verstecklage gebracht werden. Aufgrund der Plattenform der Lagerplatte bringen solche über ein Tiefziehen oder spritztechnisch erzeugbare Vertiefungen zugleich eine hohe Eigenstabilität der Lagerplatte selbst, dies aufgrund eben polydirektionaler Wandabschnitte. Günstig ist es dabei, daß der Boden der Vertiefung auf der Schalenwandung der Kofferschale aufliegt. Diese Direktabstützung begünstigt nämlich die stabilisatorische Anbindung an die Schalenwandung. Weiter erweist es sich als vorteilhaft, daß am Boden der Vertiefung ein Hakeneingriffsglied für den Betätigungshebel des Überwurfverschlusses sitzt. Auch diese versenkte Lage des Hakeneingriffsgliedes vermeidet jedwedes ungewollte Verhaken mit anderen Gegenständen. Außerdem ergibt sich eine geschützte Lage dieses Gegenschließteils. Vorteilhaft ist es weiter, wenn das Hakeneingriffsglied auf einer Basisplatte des Überwurfverschlusses sitzt und eine Einschraubhöhle für eine Befestigungsschraube an der Schalenwandung der Kofferschale besitzt. Überdies erweist es sich als vorteilhaft, daß die Oberseite des Betätigungshebels des Überwurfverschlusses mit dem oberen Rand der Vertiefung fluchtet und daß die Vertiefung jenseits der freien Randkante des Betätigungshebels des Überwurfverschlusses einen Eingriffsfreiraum beläßt. Es genügt schon, wenn ein solcher Eingriffsfreiraum zwei bzw. drei Finger breit ist. Bis auf dieses den Eingriffsfreiraum bildende Fenster geht der Betätigungshebel glatt und geschlossen, d. h. stufenfrei in die Mantelwand der Schalenwandung über. Der Eingriffsfreiraum bildet nicht nur die Freilegung eines unterseitigen handhabbaren Bereiches des Betätigungshebels, sondern in vorteilhafter Weiterbildung auch den Zugang zu Verriegelungsmitteln, die unterhalb des Betätigungshebels des Überwurfverschlusses in Form eines Entriegelungsschiebers vorgesehen sind, welcher Entriegelungsschieber mit dem oben bereits erwähnten Hakeneingriffsglied fallenartig zusammenwirkt. Ein solcher Entriegelungsschieber ist in Richtung seiner Grundstellung federbelastet. In konsequenter Fortsetzung der eine exponierte Überstandslage vermeidenden Zuordnung des Überwurfverschlusses bringt die Erfindung weiter in Vorschlag, daß der Überwurfverschluß einen in seiner Längsrichtung gebogenen Schließarm mit endseitigem Haken besitzt und seine konvex gestaltete Oberseite in einem Spalt eines Randwulstes liegt, der sich aus zwei etwa viertelstabartigen Randwülsten der beiden Kofferschalen zusammensetzt. Bei angepaßter Spalttiefe

verschwindet hier also auch die Oberseite des Schließarmes in der Mantelwandung des Kofferprofils. Mindestens einer der nach auswärts abstehenden Randwülste kann eine gummielastische Dichtung aufnehmen. In stabilisatorischer Hinsicht, und zwar im Hinblick auf die Verschlussstabilität des Koffers, erweist sich eine Maßnahme dahingehend als förderlich, daß in symmetrischer Gegenüberlage zum ziehgriffseitigen Überwurfverschluß auf der gegenüberliegenden Schmalseite der Kofferschale ein zweiter, gleichgestalteter Überwurfverschluß vorgesehen ist mit entsprechendem Betätigungshebel. Auch dieser liegt im von Hause aus hoch stabilen Eckbereich der anderen Kofferschmalseite. Die kofferseitige Anpassung in Bezug auf die versenkte Anordnung der Funktionsteile ist hier gleichfalls berücksichtigt. Bei der anderen, integralen Ausgestaltung besteht eine solche Vorkehrung weiterbildend darin, daß Ziehgriff plus Lagerplatte in eine einwärtsgezogene Nische der Schalenwandung eingesenkt sind. Eine weitere zuordnungsangepaßte, günstige Ausbildung besteht darin, daß die Lagerplatte kopfseitig mit ihrer Randkante deckend verläuft zu einem dortigen Rundungsverlauf der entsprechenden Kofferschale. Im Profil liegt zweckmäßig eine etwa klassischen Schreibmaschinenkoffern vergleichbare Gestalt vor. Auf die Lagerplatte bezogen, ergibt sich dabei die sinnvolle Anordnung, in der oberen, querschnittsmäßig verjüngten Zone das relativ kleinere Funktionsteil, nämlich den Überwurfverschluß vorzusehen und darunter, in der deutlich breiteren Zone die Scharnierstelle für den Ziehgriff auszubilden und diesen dort anzuordnen. Weiter ist es in Bezug auf die lagerplattenlose Überwurfverschluß-Version günstig, daß auch der zweite Überwurfverschluß in einen vom Randwulst gebildeten Spalt und in eine Vertiefung der Schalenwandung eingesenkt ist. Weiter wird vorgeschlagen, daß der Randwulst einen dritten Spalt freiläßt, in welchen ein dritter Überwurfverschluß passend eingesenkt ist, dessen Betätigungshebel hier aber ein Zahlenschloß trägt zur Blockierung eines unterhalb des Betätigungshebels angeordneten Entriegelungsschiebers. Auf diese Weise ist die dem Klappscharnier des Koffers abgewandte Schmallängsseite des Koffers optimal schließgesichert. Eine vorteilhafte, haltbare Verbindung der vormontierbaren Baueinheit des Ziehgriffes besteht in einer Buchsen/Zapfen-Steckverbindung zwischen Lagerplatte und Schalenwandung zusätzlich zur Schraubbefestigung derart, daß mindestens ein Zapfen vom Boden der Vertiefung ausgeht, der in die Schalenwandung ragt. Außerdem erweist es sich als günstig, daß die hohle Unterseite der Lagerplatte sich kreuzende Stabilisierungsstege aufweist mit Buchsen in den Kreuzungspunkten. Endlich ist eine günstige Ausgestaltung realisiert durch eine Buchsen/Zapfen-Steckverbindung zwischen

der Basisplatte des Überwurfverschlusses und der Schalenwandung im Bereich eines den einen Randwulst kreuzenden Aufnahmeraumes, und zwar zusätzlich zu einer Schraubverbindung, welche die Schalenwandung, Boden der Vertiefung und Grundplatte des Überwurfverschlusses zusammenfaßt. Auf diese Weise ist das auf der Basisplatte des Überwurfverschlusses angeordnete Hakeneingriffsglied rückseitig durch zwei weitere Wände abgestützt.

Der Gegenstand der Erfindung ist nachstehend anhand eines zeichnerisch veranschaulichten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Es zeigt:

- Fig. 1 den erfindungsgemäß ausgebildeten Koffer in Rückansicht,
- Fig. 2 die Seitenansicht von links,
- Fig. 3 die Seitenansicht von rechts,
- Fig. 4 die Unteransicht des Koffers,
- Fig. 5 die Vorderansicht,
- Fig. 6 die Draufsicht,
- Fig. 7 den Schnitt gemäß Linie VII-VII in Fig. 2, und zwar die räumliche Durchdringung von Überwurfverschluß und Lagerplatte wiedergebend, dies in etwa natürlicher Größe, die Baueinheit Lagerplatte/Ziehgriff in Einzeldarstellung, und zwar in Vorderansicht,
- Fig. 8 die Seitenansicht von links,
- Fig. 9 die Seitenansicht von rechts,
- Fig. 10 die Draufsicht hierzu,
- Fig. 11 die Unteransicht,
- Fig. 12 die Rückansicht der Einheit Lagerplatte/Ziehgriff,
- Fig. 13 die auf die Einlagerung dieser Einheit abgestimmte Nische in der Schalenwandung der einen Kofferschale,
- Fig. 14 die Seitenansicht von rechts,
- Fig. 15 die Rückansicht der besagten Einheit, und zwar bei in die Gebrauchsstellung abgeklapptem Ziehgriff,
- Fig. 16 den Schnitt gemäß Linie XVII-XVII in Fig. 16,
- Fig. 17 einen zweiten Überwurfverschluß in Seitenansicht, und zwar in Einzeldarstellung, geöffnet,
- Fig. 18 die Seitenansicht von rechts,
- Fig. 19 die Seitenansicht von links,
- Fig. 20 die Draufsicht hierzu,
- Fig. 21 die Unteransicht dieses Überwurfverschlusses,
- Fig. 22 eine der Fig. 22 entsprechende Teil-Unteransicht unter Freilegung der Unterseite des Betätigungshebels des Überwurfverschlusses,
- Fig. 23 eine Draufsicht auf einen dritten Überwurfverschluß im Bereich des

- Traggriffes des Koffers, die Lagerstellen des Traggriffes partiell aufgebrochen,
- Fig. 25 den Schnitt gemäß Linie XXV-XXV in Fig. 24,
- Fig. 26 im Schnitt das eine Lagerende des Traggriffes,
- Fig. 27 dasselbe in perspektiver Darstellung, mit der den Traggriff in Abklappstellung belastenden Rückholfeder,
- Fig. 28 die zugehörige Lageraufnahme,
- Fig. 29 die Einleitung der Lagerachsenverbindung, wobei durch anschließendes Wenden des Lagerböckchens relativ zum Traggriff um 180° das Laden der Rückholfeder bewirkt wird,
- Fig. 30 den Koffer in abgewandelter Ausführungsform, und zwar in perspektivischer Darstellung, abgelegt, bei greifgerecht geklapptem Traggriff,
- Fig. 31 die Draufsicht auf den zugehörigen Traggriff mit Lagerstellen derselben, von denen eine, d. h. das eine Lagerböckchen einer gemeinsamen Lagerböckchen-Leiste partiell aufgebrochen ist,
- Fig. 32 die Untersicht dieser Leiste, und zwar ohne Traggriff,
- Fig. 33 in perspektivischer Darstellung das eine Lagerböckchen mit Lageraufnahme,
- Fig. 34 ebenfalls in perspektivischer Darstellung das zu montierende Traggriff-Ende mit Achszapfen und Sperrkante 57 und
- Fig. 35 den Schnitt gemäß Linie XXXV-XXXV in Fig. 31, und zwar gegenüber Fig. 31 vergrößert.

Der dargestellte Koffer K besteht aus zwei gegeneinander klappbaren Kofferschalen 1, 2. Die eine Kofferschale 1 bildet den Deckel des Koffers; die andere Kofferschale 2 ist der die größere Tiefe aufweisende Kasten desselben.

Das Verhältnis der Schalentiefen liegt bei 1:2. Dementsprechend verläuft die Klappfuge 3 asymmetrisch. Sie liegt in einer Vertikalebene E-E (vgl. Fig. 2).

Eine die Kofferschalen 1 und 2 klapptechnisch miteinander verbindende, horizontale Klappachse 4 befindet sich an der Unterseite 5 des Koffers K. Es handelt sich um ein mäanderartig ineinandergreifendes, den Kofferschalen 1, 2 gleich angeformtes Scharnierband, in welches lediglich noch ein Längsstab als körperliche Klappachse 4 eingezo-

An der Unterseite 5 des Koffers K sind des weiteren den nach oben hin leicht ansteigenden Wandungsverlauf der Unterseite 5 zugleich ausglei-

chende Stellfüße 6 angeformt.

In einem unteren Eckbereich 7 der dortigen Schmalseite 8 des Koffers K sind Rollen 9 gelagert. Es handelt sich um ein Rollenpaar, dessen Rollen aber gegenüber den Breitflächen der Kofferschalen 1, 2 leicht zurückspringen, also in seitlichen Vertiefungen 10 aufgenommen sind. Der Rollenumfang hebt in Standstellung des Koffers leicht von einer Standfläche St ab. Die quer zur Kofferbreite ausgerichtete, horizontale Rollennachse ist mit 12 bezeichnet.

Der durch die Rollen 9 zu einem verfahrbaren Koffer gestaltete Koffer K weist in diagonalen Gegenüberlage, also im oberen Eckbereich 13 der anderen Schmalseite 14 einen Ziehgriff Z auf.

Der Ziehgriff Z ist um eine horizontale Achse 15 aus seiner Versenk- bzw. Eintauchlage in eine 90°-Gebrauchsstellung ausklappbar an der besagten Schmalseite 14 gelagert. Er steht in Eintauchrichtung unter Belastung einer Rückholfeder 16.

Der Ziehgriff Z bildet zusammen mit einer Lagerplatte 17, mit der er verachst ist, eine Vormontageeinheit.

Die Vormontageeinheit 17/Z läßt sich in eine konturenentsprechend angepaßte, einwärts gezogene Nische 18 der Schalenwandung W der tieferen Kofferschale 2 einlassen. Die Abmessungen sind so gewählt, daß kein exponierter Überstand gegeben ist, vielmehr schließen die Mantelwandung des Koffers, die Außenseite des rahmenförmigen Ziehgriffs Z und die Außenseite der Lagerplatte 17 ebenengleich ab.

Zufolge der Lagerplatte 17 ergibt sich für den Eckbereich 13 und seine Ausläufer eine Zone besonders hoher Stabilität, da sich die miteinander verbundenen Wandungen gegenseitig versteifen.

Die vorgenannte Lagerplatte 17 weist eine zur Klappfuge 3 hin offene Vertiefung 20 auf zur Aufnahme eines die Klappfuge 3 übergreifenden Überwurfverschlusses I. Dieser nimmt eine der Klappachse 4 möglichst weit abgelegene Lage ein bei möglichst großer räumlicher Nähe zur Oberseite 19 des Koffers K und liegt daher also auch im Eckbereich 13 und noch auf der Schmalseite 14 des Koffers. Der Überwurfverschluß I läßt sich daher stabil am Koffer festlegen aufgrund der ihn tragenden Lagerplatte 17. In die Vertiefung 20 klappt ein Überwurfverschluß-Betätigungshebel 21 in Schließgrundstellung ohne Überstand ein, vergleiche Figur 7.

Bezüglich der Vertiefung 20 handelt es sich um eine der horizontalen Achse 15 des Ziehgriffes Z benachbarte, mindestens zwei fingerbreite Einziehung der Lagerplatte 17. Durch die Vertiefung 20 erhält die Lagerplatte, im Schnitt gesehen, einen wellenförmigen Verlauf unter Erhöhung der Stabilität der Lagerplatte selbst. Der Boden 22 der Vertiefung liegt auf der Schalenwandung W der Koffer-

schale 2 satt auf, und zwar auf einer der Vertiefung 20 entgegengerichteten Depressionsleiste der Kofferschale 2. Der entsprechende Wandungsversatz der Depressionsleiste 23 entspricht etwa der Dicke der Schalenwandung W, vergleiche insbesondere Figur 7.

Am Boden 22 der Vertiefung 20 sitzt ein Hakeneingriffsglied 24. Mit diesem wirkt verhakend sowie willensbetont wieder lösbar der Betätigungshebel 21 des Überwurfverschlusses I zusammen. Der Betätigungshebel 21 trägt dazu an seiner Unterseite eine rahmenförmige, in Schließrichtung abgefederte Schiebefalle, bezeichnet als Entriegelungsschieber 25. Dieser geht besonders deutlich aus Fig. 23 hervor. Der Entriegelungsschieber 25 ist klipstechnisch zugeordnet. Zu seiner Zugänglichkeit beläßt die Vertiefung 20 jenseits der äußeren, rechtsseitigen Randkante 26 des Überwurfverschluß-Betätigungshebels 21 einen Eingriffsfreiraum 27. Seitlich ist für den Betätigungshebel 21 durch entsprechend formpassende Einlagerung eine gute Führungsabstützung in der Vertiefung 20 gegeben.

Wie Fig. 7 entnehmbar, überragt die besagte Randkante 26 die darunterliegende Betätigungsfläche 28 des Entriegelungsschiebers 25.

Obwohl das Hakeneingriffsglied 24 auch als separates Bauteil realisierbar wäre, ist es beim Ausführungsbeispiel jedoch integraler Bestandteil einer Basisplatte 29 des Überwurfverschlusses I.

Besagte Basisplatte 29 ragt linksseitig über die Lagerplatte 17 hinaus, so daß sich die Basisplatte auch unmittelbar mit der Schalenwandung W in Verbindung befindet. Der Schalenrand der entsprechenden Kofferschale 2 beläßt dort einen formentsprechenden Aufnahmeaum 30 (vgl. auch Fig. 14). Begrenzt ist dieser Raum durch in Erstreckungsrichtung des Überwurfverschlusses I verlaufende, parallel ausgerichtete Seitenwände 31, die zusammen mit einer auswärts gerichteten, umlaufenden Abwinkelung 32 den entsprechenden Aufnahmeaum 30 zusammen mit der Schalenwandung W in drei Dimensionen begrenzen. Der Aufnahmeaum 30 erstreckt sich im Bereich eines durchgehend umlaufenden Randwulstes R der Kofferschale 2.

Auf dem Grund des Aufnahmeaumes 30 wurzelt eine Buchse 34. In diese greift ein von der Unterseite der Basisplatte 29 ausgehender Zapfen 35 zentrierend ein. Der Zapfen 35 dieser Buchsen/Zapfen-Steckverbindung 34/35 ist hohl, so daß von der Kofferinnenseite her eine Befestigungsschraube 36 eingezogen werden kann. Gleiche Befestigungsschrauben 36 halten auch die Lagerplatte 17 an der Schalenwandung W.

Bezogen auf die Basisplatte 29 ergibt sich über eine zweite der Befestigungsschrauben 26 ein Zusammenfassen von Schalenwandung W, Boden 22 der Vertiefung 20 und Lagerplatte 17 des Überwurfverschlusses I. Die zweite Befestigungsschraube

26 durchsetzt den ebenen Abschnitt der Basisplatte 29.

Der weitere Aufbau des Überwurfverschlusses I selbst ist wie folgt: Der Betätigungshebel 21 sitzt klappgelenkig auf einer Achse 38, die ihn mit der Basisplatte 29 verbindet. Parallel zur vertikal ausgerichteten Achse 38 befindet sich eine Achse 39 am Betätigungshebel 21 selbst, welcher unter Belastung eines Feder 40 steht, die ihn in Richtung der Schließstellung des Überwurfverschlusses I drückt. Auf der Achse 39 nun befindet sich ein Schließarm 41, dessen freies Ende in einen Haken 42 übergeht, welcher schließend in eine Öffnung 1' der Kofferschale 1 eingreift. Der Schließarm 41 nimmt einen konvexen Krümmungsverlauf ein, dies in weitestgehender Anpassung an den Krümmungsverlauf des oben bereits erwähnten Randwulstes R, der auf Seiten der Kofferschale 2 mit 33 bezeichnet ist. Ein solcher entgegengesetzt gerichteter Randwulst 43 bildet auch die erste Kofferschale 1 aus. Auch hier folgt die konvexgestaltete Oberseite des Schließarmes 41 konturenentsprechend der Oberseite der beiden genannten Randwülste 33, 43. Die entsprechende, jede exponierte Lage vermeidende Einsenkstellung ist erreicht durch einen quervergerichteten Spalt 44 im Bereich der etwa viertelstabartigen Randwülste 33, 43 der beiden Kofferschalen 1, 2. Der so von beiden Grundbauteilen zusammengesetzte, quervergerichtete Spalt 44 besitzt eine Breite, die der des Schließarmes 41 entspricht. Spalt 44 und die die Vertiefung 20 definierenden Querränder dieser Einziehung gehen stufenlos ineinander über.

In symmetrischer Gegenüberlage zum ziehgriffseitigen Überwurfverschluß I ist ein zweiter, gleichgestalteter Überwurfverschluß II angeordnet. Die Bezugswerte sind sinngemäß übertragen, ohne jedoch im einzelnen textliche Wiederholungen vorzunehmen. Konsequentermaßen ist auch bezüglich des zweiten Überwurfverschlusses II eine entsprechende Einsenkvorkehrung getroffen, indem die Randwülste 33 und 43 auch hier einen gemeinsamen, querliegenden Spalt 44 formen. Die dortige Vertiefung 20 ist aber nicht an einem Zwischenelement in Form der Lagerplatte 17 realisiert, sondern gleich an der Schalenwandung W vorgenommen. Auch hier ergibt sich der durch das Tiefziehen erzeugte mehrdimensionale Wandungsverlauf und folglich wiederum eine hohe Zuordnungsstabilität im ohnehin schon von Hause aus versteiften dortigen Eckbereich 13'.

Bezüglich der Lagerplatte 17 bleibt noch auszuführen, daß diese kopfseitig des Koffers K mit ihrer Randkante 17' kongruent verläuft zu einem dortigen Rundungsverlauf 18' der Kofferschale 2, über welchen Rundungsverlauf 18' der Schalenboden des Kofferkastens in die obere, einen Traggriff T aufweisende Zone, sprich Oberseite 19 der

Schalenwandung W, einläuft. Konkret entspricht der Rundungsverlauf auch dem Kantenverlauf der Nische 18.

Im Bereich des Traggriffes T ist ein dritter Überwurfverschluß III realisiert. Hierzu belassen die beiden Randwülste 33, 43 des im Querschnitt außen etwa halbkreisförmigen Gesamt-Randwulstes R einen dritten Spalt 44. Dieser erstreckt sich symmetrisch benachbart zum Traggriff T des Koffers. Dieser Überwurfverschluß hat prinzipiell die gleichen Gestaltungsmerkmale wie die beiden vorherbeschriebenen Überwurfverschlüsse I und II. Der Unterschied besteht darin, daß der Überwurfverschluß III ein Zahlenschloß 45 trägt zur Blockierung des unterhalb des Betätigungshebels 21 sitzenden, hier U-förmigen Entriegelungsschiebers 25. Auch dieser steht in Richtung seiner Grundstellung unter Federbelastung und weist paarig angeordnete Riegelfallen 25' auf, welche unter Schließnasen 24' greifen, die an den Schmalseiten zweier Lagerböckchen 46 für den Traggriff T sitzen.

Wie Fig. 6 entnehmbar, klappt der Überwurfverschluß-Betätigungshebel 21 derart zwischen die Lagerböckchen 46 (welche einstückig verbunden sind) ein, daß die Entriegelungsschieber-Betätigungsfläche 28 mit Abstand x zur Innenseite des in eine Verstecklage einschwenkbar Traggriff-Bügels 47 freiliegt. Hier ist also ebenfalls in einer Vertiefung 20 gelegen ein Eingriffsfreiraum realisiert.

Unter Berücksichtigung der sich an der Oberseite 19 des Koffers K ergebenden konvexen Querrundung 18' ist für die Einsenkanordnung des Traggriffes T bzw. Traggriff-Bügels 47 im Umrißbereich des abgeklappten Bügels 47 eine sekantenförmige Bodenfläche 48 zum Rundungsverlauf geformt. Diese Bodenfläche 48 kann in Richtung der Kofferbreitfläche leicht dachförmig abgeschrägt sein, so daß sich dort keine Ansammlung an Regenwasser ergibt. Die geschaffene Traggriff-Bügelmulde entleert sich diesbezüglich ständig.

Der Traggriff-Bügel 47 steht in Richtung der mindestens partiellen Einschmiegung bzw. Abklappstellung unter Federbelastung. Diesbezüglich wird auf die Fig. 24 - 29 verwiesen. Erkennbar geht dort der Traggriff-Bügel 47 im Bereich seiner Lagerenden 47' in gegeneinander gerichtete Achszapfen 49 über. Letztere schließen mit einem inversen, querschnittsgrößerem Bund 50 ab. Dieser hintergreift eine portalartig offene, hinterschnittene Lageraufnahme 51 an beiden Enden des gemeinsamen Lagerböckchens 46. Letzteres wird vom Kofferinneren her mit der Schalenwandung W verschraubt, so daß die querseitige Einfädelöffnung für die Achszapfen 49 dann verschlossen ist.

Im einen Endbereich ist eine Federkammer für eine den Traggriff T in Abklappstellung belastende Rückholfeder 52 berücksichtigt. Es handelt sich um

eine Drehfeder. Letztere ist auf einen zentralen Tragzapfen 53 des einen Lagerendes 47' aufgesteckt. Konzentrisch zum zentralen Tragzapfen 53 erstreckt sich eine ringförmige Federkammer 54. Von dieser geht eine parallel zum Tragzapfen 53 verlaufende, radial ausgerichtete, nach außen offene Längsnut 55 aus. Diese nimmt den einen Endschenkel 52' der Rückholfeder 52 auf, während der andere Endschenkel 52'' sich an einer Halteschulter 56 des Lagerböckchens 46 abstützt (vgl. Fig. 25).

Der Bügel 47 wird so zugeordnet, daß sich bei Montage ein Aufziehen der Rückholfeder 52 ergibt. Die Zuordnung des Bügels 47 erfolgt unter Hinweis auf die Fig. 24 und 25 von einer der Darstellung konträren Richtung aus unter unterseitigem Schwenken des Bügels 47 in die dargestellte Stellung.

Hierbei muß der Griffkörper leicht radial abwärts verschoben werden, da unter Überschreiten dieser 180° Federaufladestellung eine Sperrkante 57 gegen die korrespondierende Längskante 58 des Lagerböckchens 46 treffen würde. Es bleibt also selbst bei noch nicht kofferseitigem montiertem Zustand die Vormontageeinheit im Zusammenhalt.

Zum erleichterten Erfassen des U-Steges des Bügels 47 ragt dieser leicht aus dem Querschnittsprofil des Koffers hervor. Außerdem ist es so, daß der Traggriff-Bügelsteg mit seiner Außenseite mit der Übergangskante zur erläuterten Bodenfläche 48 in die Rundung fluchtet und mit seiner Stirnseite zur Rundung einen Zwickel 59 bildet. Dieser läßt sich mit den Fingern leicht untergreifen, wenn nicht ohnehin über den Greiffreiraum 27 das Erfassen eingeleitet wird.

In zuordnungstechnischer Hinsicht ist noch auszuführen, daß neben der erwähnten Schraubbefestigung zwischen Lagerplatte 17 und Schalenwandung W eine paßstiftartig wirkende Buchsen/Zapfen-Steckverbindung realisiert ist. Hierzu geht mindestens ein Zapfen 60 als Paßstift vom Boden 22 der Vertiefung 20 aus. Es wird auf Fig. 13 verwiesen, aus welcher auch zwei weitere paßstiftartige Zapfen 60 von der Rückseite des Klapp-lagers des Ziehgriffes Z ausgehen.

Der gleichen Figur ist überdies entnehmbar, daß die hohle Unterseite der ebenfalls schalenförmig gestalteten Lagerplatte 17 sich kreuzende Stabilisierungsstege 61 aufweist. In deren Kreuzungspunkten erstrecken sich Buchsen 62 zum Eintritt der vom Kofferinneren her eingedrehten Befestigungsschrauben 36. Die Stabilisierungsstege wurzeln auch an den Außenflächen der Vertiefung 20, stabilisieren diese Vertiefung also zusätzlich.

Der Ziehgriff Z befindet sich in einer aus Fig. 9 ersichtlichen Endanschlagstellung, in dem mindestens einer seiner Schenkel an einer den Ziehgriff

rückwärtig abstützenden Grundplatte des Lagerböckchens anschlägt.

Bei allen Überwurfverschlüssen I bis III bewirkt eine Rückholfeder das Ausstellen des Schließarmes 41 in seine anschlagbegrenzte Offenstellung (vgl. z. B. Fig. 18). Diese Rückholfeder ist in Fig. 7 mit 40 bezeichnet und sitzt auf der Achse 39.

Schließlich ist der Ziehgriff Z dergestalt weitergebildet, daß sein lagerplattenseitiger Schenkel 65 auf der Innenseite seines Ziehgriffauges 66 eine dachförmig ansteigend liegende Planfläche 67 ausbildet. Letztere trägt ein Namensschild-Aufnahmefach 68. Das Namensschildchen läßt sich über einen nicht näher dargestellten Querschacht einschieben und wird zweckmäßig von einer durchsichtigen bzw. durchscheinenden Scheibe vor direkter Berührung geschützt abgedeckt. Der andere, parallel zum lagerplattenseitigen Schenkel 65 verlaufende Schenkel 69 ist die eigentliche Griffhandhabe. Er ist, wie aus Fig. 9 erkennbar, hohl gestaltet. Die Hohlungsöffnung 69' wird durch die korrespondierende Gegenflanke 70 der die Montageeinheit Lagerplatte/Ziehgriff 17/Z aufnehmenden Nische 18 der Sicht entzogen verdeckt.

Wie Fig. 14 entnehmbar, erstreckt sich parallel zur Depressionsleiste 23 eine weitere, ebenfalls von innen her ausgedrückte Depressionsleiste 23', welche die Aufnahmelöcher für die paßstiftartigen Zapfen 60 des Ziehgrifflagerböckchens bzw. der Lagerplatte 17 aufweist.

Beim Überwurfverschluß III sitzen die Enden der Achse 38 in Lageraufnahmen geteilter Basisplatten 29, die an der Oberseite 19 von innen her festgeschraubt sind.

Das eine Schlüsselgeheimnis-Neueinstellvorrichtung aufweisende Permutationsschloß (Zahlenschloß 45) ist bekannter Bauart. Es weist eine einstellscheibenabhängig verschwenkbare Riegelplatte 45' auf, die mit einem Sperrvorsprung 25''' des Entriegelungsschiebers 25 zusammenwirkt.

Bezüglich aller drei Überwurfverschlüsse I bis III handelt es sich um über eine Totpunktlage tretende Spannverschlüsse.

In der in Fig. 30 dargestellten abgewandelten Form des Koffers K sollen nachstehend weitere Einzelheiten der Ausbildung und Zuordnung des Traggriffes T erläutert werden. Dieser ist auch hier der den Kasten des Koffers bildenden Kofferschale 2 zugeordnet. Die Bezugswerte sind sinngemäß angewandt, ohne jedoch alle übereinstimmenden technischen Details textlich zu wiederholen.

Der Traggriff T nimmt hier einen trapezförmigen Verlauf, d. h. die Lagerenden 47' des Traggriff-Bügels 47 divergieren kofferseitig. Demgemäß fällt die zu den Figuren 25 - 29 erörterte Anlenkweise baulich in leichter Abweichung aus, wobei jedoch das erörterte Grundprinzip beibehalten ist, jedoch unter Aufgabe der Zuordnung einer den Traggriff T

in Richtung einer bestimmten Abklappstellung belastenden Rückholfeder.

Im einzelnen ergibt sich folgender Aufbau: Die beiden Lagerböckchen 46 gehen lagertechnisch von einer gemeinsamen, relativ flach gestalteten Leiste L aus, wobei die in Erstreckungsrichtung der Leiste L liegenden Lagerböckchen 46 deutlich kürzer gestaltet sind als in Fig. 6. Sie entsprechen nur noch einer Länge, wie sie für die Länge der recht kurzen Achszapfen 49 benötigt wird. Von der Unterseite der Lagerböckchen 46 gehen wiederum Lageraufnahmen 51 aus, die unter Beibehaltung der erwähnten Portalgestalt dort die Einschuböffnungen für die Tragzapfen 49 bilden. Mit Festlegung der Leiste 60 sind diese Einschuböffnungen verschlossen, und zwar durch die Schalenwandung dieser Kofferschale 2.

Trotz des divergierenden, d. h. schräg ansteigenden Verlaufs der Lagerenden 47' des Traggriff-Bügels 47 sind die Lagerböckchen 46 respektive ihre Lageraufnahmen 51 im wesentlichen senkrecht zur Erstreckungsrichtung der Leiste verlaufend, welche Richtung im wesentlichen dem geradlinigen Kofferand entspricht. Die Lagerböckchen 46 tauchen so in eine winkelförmige Aussparung am Fuß der Lagerenden 47' ein. Dabei erstrecken sich mit Abstand zu den Achszapfen 49 bügelseitig an dem Traggriff T auch hier die oben erläuterten Sperrkanten 57. Letztere wirken mit der bei der Montage führend wirkenden Längskante 58 des Lagerböckchens 46 zusammen. Die Längskante 58 des Lagerböckchens 46 geht anschließend in eine, dem Schwenkbedarf des Traggriffes angepaßte, den Schwenkweg freigebende, konvexe Stirnfläche 46' über, so daß die nach Abschluß der Montage in diesen Bereich gelangende, bei Steckzuordnung parallel zur Längskante 58 verlaufende Sperrkante 57 behinderungsfrei und geführt über die konvex gewölbte Stirnfläche 46' gleiten kann. Der Traggriff T kann, im Gegensatz zur Ausgestaltung gemäß Fig. 28, nun wahlweise auf die eine oder andere Seite der Greifstellung abgeklappt werden bzw. sie kann bei stehendem Koffer aus der indifferenten Standstellung selbst abklappen.

Um auch hier bei Verwirklichung möglichst kurzer Achsstummel als Achszapfen 49 ein Lösen aus der Lageraufnahme 51, etwa bei Extrembeanspruchungen des Bügels, auszuschließen, bilden die Achszapfen 49 wiederum einen durchmessergrößeren Bund 50 aus. Dieser gleitet bei Montage schienenartig geführt in die entsprechend gestaltete Hinterschneidung der taschenartigen Lageraufnahme 51, und zwar bis hin zum konkav ausgerundeten Ende derselben. Es wird überdies auf die obigen, eingehenden Erläuterung zu diesem Komplex verwiesen. Die nach außen weisenden Stirnseiten der Lagerböckchen 46 sind für den Durchgriff der Achszapfen 49 entsprechend freigeschnitten.

Überhaupt läßt sich von vornherein eine definierte Traggriff-Montage sicherstellen, wenn die Leiste L längsseitig einerseits zumindest im Bereich der Lagerböckchen 46 einen Blockierungsvorsprung 71 ausbildet. Dieser ergibt sich besonders deutlich aus Fig. 33 und läßt erkennen, daß das über Kopf der Leiste her stattfindende "Einfädeln" des Traggriffes T von dieser Längsseite her, deren Weg durch den Blockierungsvorsprung 71 versperrt ist, nicht möglich ist. Maßnahmen dieser Art haben bei der Magazinierung Vorteile, insbesondere auch zur Schaffung von Vormontageeinheiten Leiste/Traggriff L/T in bestimmter Ausrichtung zur Maschinenmontage.

Hierin erschöpft sich aber noch nicht der Vorteil einer solchen Materialanhäufung. Sie trägt zur weiteren Flächenstabilisierung der Leiste L selbst bei und wirkt noch wandungsverdoppelnd in Bezug auf die Wandung des Schalenrandes (vgl. Fig. 34). Der entsprechende Schalenrand ist mit SR bezeichnet. Dieser Rand ist es auch, der den Eingang, sprich Einschuböffnung, der Lageraufnahme 51 versperrt.

Im Hinblick auf den Blockierungsvorsprung 71 besteht sodann noch eine Weiterbildung dahingehend, daß die Leiste L im Bereich dieses Blockierungsvorsprungs über eine kofferseitige Längsrippe 72 in Formschlußeingriff steht zum Schalenrand SR, der außenseitig, zum Blockierungsvorsprung 71 hin offen eine entsprechende Längsnut 73 für den Formschlußeingriff besitzt. Seitlich begrenzt wird besagte Längsnut 73 durch die Oberseite des Schalenrandes SR noch überragende Backen 74 und 75, welche dem Schalenrand SR dort angeformt sind. Die dem Traggriff T näherliegende Backe 74 weist eine größere Standhöhe als die periphere Backe 75 auf. Die Längsrippe 72 verjüngt sich in Einsteckrichtung leicht trapezförmig, so daß bei der Zuordnung der Leiste L eine Art Zentrierungshilfe vorliegt. Die Längsrippe geht über die ganze Länge der Leiste L.

Auf der dem Blockierungsvorsprung 71 abgewandten Längsseite der Leiste L befindet sich eine dieser gleich mitangeformte Eingriffszunge 76. Letztere überragt die Klappfuge 3 der Kofferschalen 1, 2 und faßt in die korrespondierende Wandung der den Deckel des Koffers K formenden Kofferschale 1 ein. Der auch hier gegebene formschlußartige Eingriff kommt zustande durch eine im Bereich der Eingriffszunge berücksichtigte Aufnahme 78 in der dortigen Wandung der Kofferschale 1. Insgesamt liegt dort ein U-Profil des Schalenrandes vor mit Öffnung in Richtung der Eingriffszunge 76, welche senkrecht zur Klappfuge steht. Auf diese Weise wird die Last auf den ganzen Kofferkörper, d. h. auch auf die Kofferschale 1 übertragen.

Der von der oben flach quergewölbten Leiste L gebildete Blockierungsvorsprung 71 findet auf der

ihm abgewandten Längsseite aufgrund der besagte U-Profilierung des dortigen Randes formtechnisch seinen Gegenpart, so daß auch ein optisch ausgewogenes Konsolenprofil der Leiste vorliegt, welches Konsolenprofil sich profilgleich in den umlaufenden Randwulst R des Koffers K fortsetzt.

Im Rücken, also kofferseitig gelegen, erstreckt sich in unmittelbarer Nähe seitlich der Lageraufnahme 51 je ein Steckvorsprung 79 an der Unterseite der Leiste L. Kongruent dazu bildet eine die Leiste L aufnehmende Vertiefung 80 je eine in Gegenrichtung weisende Durchbrechung 81 aus, welche sich leistenseitig in einen Kragen 82 fortsetzt. Der zum freien Ende hin schwach konisch sich verjüngende Steckvorsprung 79 ist zentral gehöhlt, dienend zur Aufnahme einer vom Kofferinneren her eindrehbaren Schraube, welche auf diese Weise die Leiste L am Schalenrand SR hält. Der Steckvorsprung 79 läßt sich zufolge seines kofferinnenseitigen Überstandes und bei entsprechender Materialwahl auch thermisch weiten, etwa in der Art eines Hohlniets.

Der in den Fig. 30 - 35 veranschaulichte Koffer kann im übrigen weitergestaltet sind in der Weise wie der in den Fig. 1 - 29 beschriebene Koffer, also ebenfalls mit Rollen 9 bestückt sein und die Überwurfverschlüsse I-III besitzen.

Patentansprüche

1. Koffer, der aus zwei gegeneinander klappbaren Kofferschalen (1,2) besteht, mit Rollen (9) ausgerüstet ist und einen Ziehgriff (Z) an der den Rollen (9) gegenüberliegenden Schmalseite (14) aufweist, welcher Ziehgriff (Z) klappbar an einer Lagerplatte (17) sitzt, welche an einer der beiden Kofferschalen (2) befestigt ist, welche Kofferschale (2) mit der gegenüberliegenden Kofferschale (1) mit mindestens einem die Klappfuge (3) des Koffers übergreifenden Überwurfverschluß (I) verbindbar ist, gekennzeichnet durch eine zur Klappfuge (3) hin offene muldenförmige Vertiefung (20) der Lagerplatte (17) zur Aufnahme des Überwurfverschlusses (I).
2. Koffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Betätigungshebel (21) des Überwurfverschlusses (I) in Verschlußstellung in die Vertiefung (20) einklappt.
3. Koffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Boden (22) der Vertiefung (20) auf der Schalenwandung (W) der Kofferschale (2) aufliegt.
4. Koffer nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß am Boden (22) der Vertiefung (20) ein

- Hakeneingriffsglied (24) für den Betätigungshebel (21) des Überwurfverschlusses (I) sitzt.
5. Koffer nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Hakeneingriffsglied (24) auf einer Basisplatte (29) des Überwurfverschlusses (I) sitzt und eine Einschraubhöhle für eine Befestigungsschraube (36) an der Schalenwandung (W) der Kofferschale (2) besitzt. 5
 6. Koffer nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Oberseite des Betätigungshebels (21) des Überwurfverschlusses (I) mit dem oberen Rand der Vertiefung (20) fluchtet und daß die Vertiefung (20) jenseits der Randkante (26) des Betätigungshebels (21) des Überwurfverschlusses (I) einen Eingriffsfreiraum (27) beläßt. 10 15
 7. Koffer nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß unterhalb des Betätigungshebels (21) des Überwurfverschlusses (I) ein Entriegelungsschieber (25) vorgesehen ist. 20
 8. Koffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Überwurfverschluß (I) einen in seiner Längsrichtung gebogenen Schließarm (41) mit endseitigem Haken (42) besitzt und die konvex gestaltete Oberseite des Schließarmes (41) in einem Spalt (44) eines Randwulstes (R) liegt, der sich aus zwei etwa viertelst-abartigen Randwülsten (33,43) der beiden Kofferschalen (1,2) zusammensetzt. 25 30
 9. Koffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in symmetrischer Gegenüberlage zum ziehgriffseitigen Überwurfverschluß (I) auf der gegenüberliegenden Schmalseite (8) der Kofferschale (2) ein zweiter, gleichgestalteter Überwurfverschluß (II) angeordnet ist. 35 40
 10. Koffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß Ziehgriff (Z) plus Lagerplatte (17) in eine einwärtsgezogenen Nische (18) der Schalenwandung (W) versenkt sind. 45
 11. Koffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Lagerplatte (17) kopfseitig mit ihrer Randkante (17') deckend verläuft zu einem dortigen Rundungsverlauf (18') der Kofferschale (2). 50
 12. Koffer nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß auch der zweite Überwurfverschluß (II) in einen vom Randwulst (33,43) gebildeten Spalt (44) und in eine Vertiefung (20) der Schalenwandung (W) eingesenkt ist. 55
 13. Koffer nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß der Randwulst (33,43) einen dritten Spalt (44) symmetrisch benachbart zum Koffer-Traggriff (T) freiläßt, in welchen ein dritter Überwurfverschluß (III) eingesenkt ist, dessen Betätigungshebel (21) ein Zahlenschloß (45) trägt zur Blockierung eines unterhalb des Betätigungshebels (21) angeordneten Entriegelungsschiebers (25).
 14. Koffer nach Anspruch 3, gekennzeichnet durch eine Buchsen/Zapfen-Steckverbindung zwischen Lagerplatte (17) und Schalenwandung (W) zusätzlich zu einer Schraubbefestigung, derart, daß mindestens ein Zapfen (60) vom Boden (22) der Vertiefung (20) ausgeht, der in die Schalenwandung (W) ragt.
 15. Koffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die hohle Unterseite der Lagerplatte (17) sich kreuzende Stabilisierungsstege (61) aufweist mit Buchsen (62) in den Kreuzungspunkten.
 16. Koffer nach Anspruch 5, gekennzeichnet durch eine Buchsen/Zapfen-Steckverbindung zwischen Basisplatte (29) des Überwurfverschlusses (I) und der Schalenwandung (W) im Bereich eines den einen Randwulst (33) kreuzenden Aufnahme-raumes (30), und zwar zusätzlich zu einer Schraubverbindung (36), welche die Schalenwandung (W), Boden (22) der Vertiefung (20) und Grundplatte (17) des Überwurfverschlusses (I) zusammenfaßt.

Claims

1. Suitcase which consists of two suitcase shells (1, 2) which can be folded towards each other, is fitted with castors (9) and comprises a pull handle (Z) on the narrow side (14) opposite the castors (9), which pull handle (Z) is seated foldably on a mounting plate (17) which is attached to one of the two suitcase shells (2), which suitcase shell (2) can be connected to the opposite suitcase shell (1) with at least one hasp lock (I) overlapping the fold joint (3) of the suitcase, characterised by a trough-like depression (20) of the mounting plate (17) opening towards the fold joint (3), for receiving the hasp lock (I).
2. Suitcase according to claim 1, characterised in that the operating lever (21) of the hasp lock (I) in the locked position folds into the depression (20).

3. Suitcase according to claim 1, characterised in that the bottom (22) of the depression (20) rests on the shell wall (W) of the suitcase shell (2). 5
4. Suitcase according to claim 3, characterised in that at the bottom (22) of the depression (20) is seated a hook engaging member (24) for the operating lever (21) of the hasp lock (I). 10
5. Suitcase according to claim 4, characterised in that the hook engaging member (24) is seated on a base plate (29) of the hasp lock (I) and has a screw-in cavity for a fixing screw (36) in the shell wall (W) of the suitcase shell (2). 15
6. Suitcase according to claim 2, characterised in that the upper side of the operating lever (21) of the hasp lock (I) is aligned with the upper edge of the depression (20) and in that the depression (20) beyond the edge (26) of the operating lever (21) of the hasp lock (I) leaves a free space (27) for engagement. 20
7. Suitcase according to claim 2, characterised in that below the operating lever (21) of the hasp lock (I) is provided a release slide (25). 25
8. Suitcase according to claim 1, characterised in that the hasp lock (I) has a locking arm (41) bent in its longitudinal direction, with an end hook (42), and the convexly shaped upper side of the locking arm (41) is located in a gap (44) of an edge bead (R) which is composed of two more or less quarter rod-shaped edge beads (33, 43) of the two suitcase shells (1, 2). 30 35
9. Suitcase according to claim 1, characterised in that in symmetrical opposition to the hasp lock (I) on the pull handle side, on the opposite narrow side (8) of the suitcase shell (2), is arranged a second hasp lock (II) of identical design. 40
10. Suitcase according to claim 1, characterised in that pull handle (Z) plus mounting plate (17) are countersunk in an inwardly drawn recess (18) of the shell wall (W). 45
11. Suitcase according to claim 1, characterised in that the mounting plate (17) on the top side extends with its edge (17') in register with a curved portion (18) of the suitcase shell (2) there. 50
12. Suitcase according to claim 9, characterised in that the second hasp lock (II) too is sunk in a gap (44) formed by the edge bead (33, 43) and 55

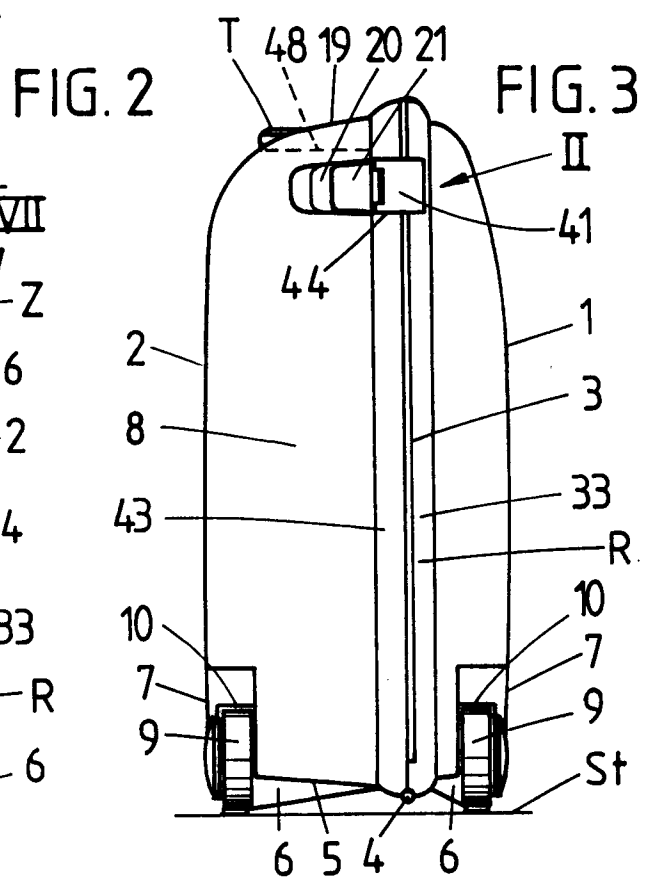
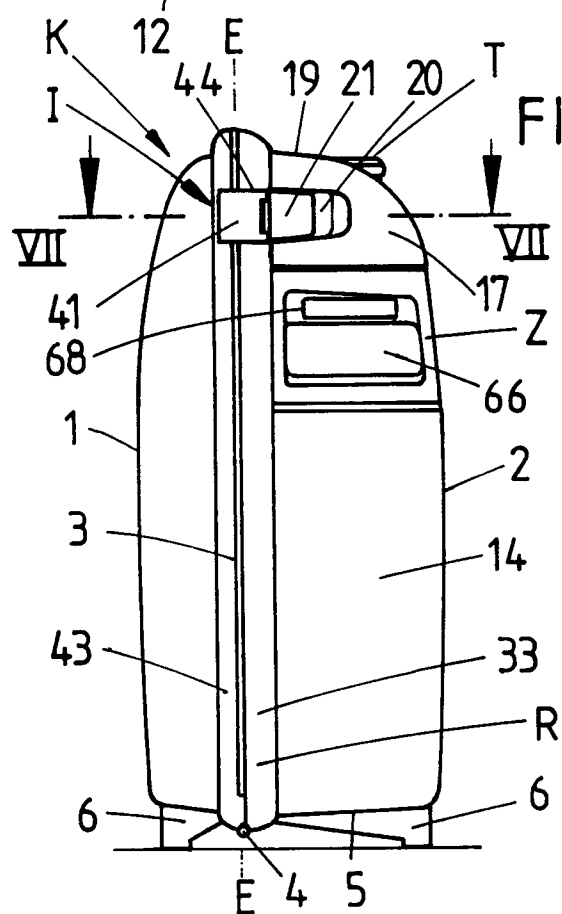
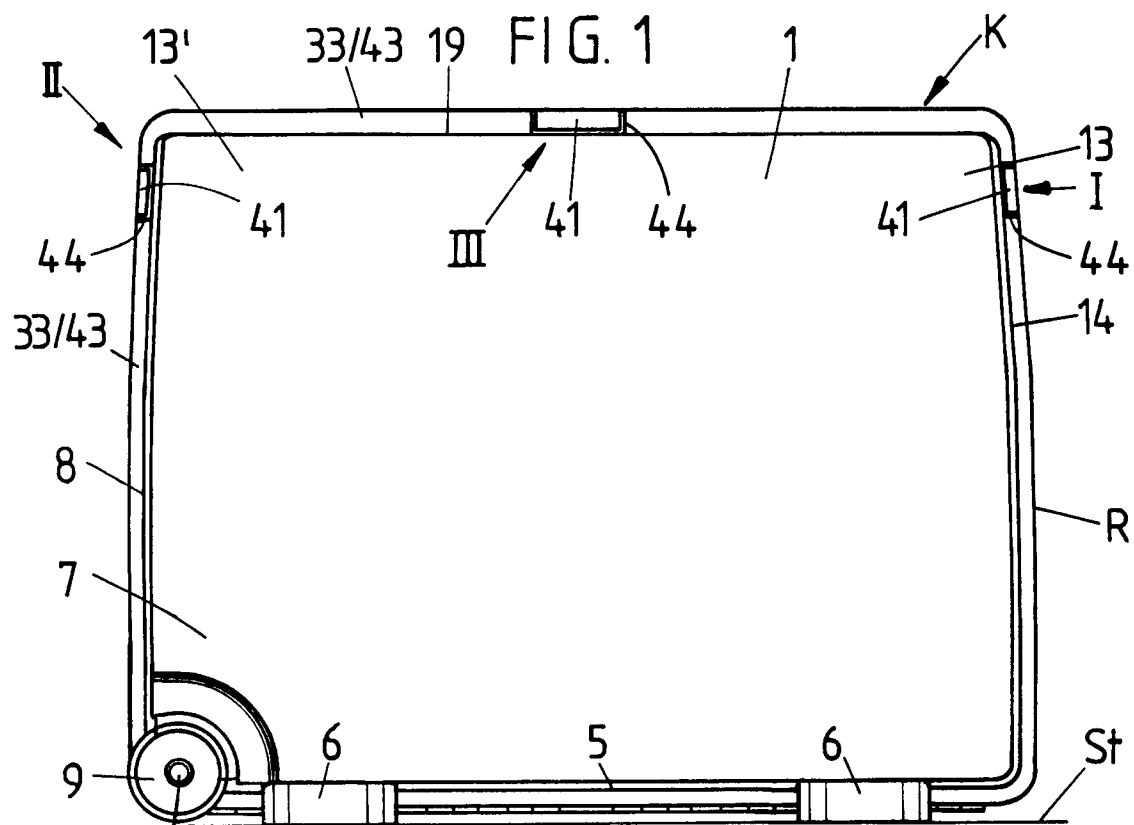
in a depression (20) of the shell wall (W).

13. Suitcase according to claim 12, characterised in that the edge bead (33, 43) leaves free, symmetrically adjacent to the suitcase carrying handle (T), a third gap (44) in which is sunk a third hasp lock (III) of which the operating lever (21) carries a combination lock (45) for locking a release slide (25) arranged below the operating lever (21). 5 10
14. Suitcase according to claim 3, characterised by a pin and socket connection between mounting plate (17) and shell wall (W) in addition to a screw fixing, such that at least one pin (60) extends from the bottom (22) of the depression (20), which projects into the shell wall (W). 15
15. Suitcase according to claim 1, characterised in that the hollow lower side of the mounting plate (17) comprises intersecting stabilising webs (61) with sockets (62) at the points of intersection. 20
16. Suitcase according to claim 5, characterised by a pin and socket connection between the base plate (29) of the hasp lock (I) and the shell wall (W) in the region of a holding space (30) intersecting with an edge bead (33), in addition to a screw joint (36) which includes the shell wall (W), the bottom (22) of the depression (20) and the main plate (17) of the hasp lock (I). 25 30 35

Revendications

1. Valise, constituée de deux coques de valise (1, 2) rabattables l'une contre l'autre, équipée de roulettes (9), et présentant une poignée de traction (Z) sur la face étroite (14) opposée aux des roulettes (9), cette poignée de traction (Z) étant placée de façon rabattable sur une plaque de palier (17) qui est fixée à l'une des deux coques de valise (2), cette coque de valise (2) étant susceptible d'être reliée à la coque de valise (1) opposée, à l'aide d'au moins une fermeture à patte (I) s'accrochant en recouvrant le joint de rabattement (3) de la valise, caractérisée par une cavité (20) en forme d'auge, ouverte en direction du joint de rabattement (3) et ménagée dans la plaque de palier (17), en vue de recevoir la fermeture à patte (I). 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55
2. Valise selon la revendication 1, caractérisée en ce que le levier d'actionnement (21) de la fermeture à patte (I) se rabat dans la cavité

- (20) en position de fermeture.
3. Valise selon la revendication 1, caractérisée en ce que le fond (22) de la cavité (20) s'appuie sur la paroi de coque (W) de la coque de valise (2). 5
 4. Valise selon la revendication 3, caractérisée en ce qu'au fond (22) de la cavité (20) est placé un organe d'engagement à crochet (24), destiné au levier d'actionnement (21) de la fermeture à patte (I). 10
 5. Valise selon la revendication 4, caractérisée en ce que l'organe d'engagement à crochet (24) est placé sur une plaque de base (29) de la fermeture à patte (I) et comporte une cavité de vissage pour une vis de fixation (36), sur la paroi de coque (W) de la coque de valise (2). 15
20
 6. Valise selon la revendication 2, caractérisée en ce que la face supérieure du levier d'actionnement (21) de la fermeture à patte (I) est alignée avec le bord supérieur de la cavité (20), et en ce que la cavité (20) laisse subsister du côté de l'arête de bordure (26) du levier d'actionnement (21) de la fermeture à patte (I) un espace libre d'engagement (27). 25
 7. Valise selon la revendication 2, caractérisée en ce qu'au-dessous du levier d'actionnement (21) de la fermeture à patte (I), est prévu un coulisseau de déverrouillage (25). 30
 8. Valise selon la revendication 1, caractérisée en ce que la fermeture à patte (I) comporte un bras de fermeture (41) replié dans sa direction longitudinale un crochet (42) du côté extrémité et en ce que la face supérieure de forme convexe du bras de fermeture (41) est placée dans un intervalle (44) d'un bourrelet de bordure (R) qui se compose de deux bourrelets de bordure (33, 43), ayant la forme d'un quart de barre, des deux coques de valise (1, 2). 35
40
45
 9. Valise selon la revendication 1, caractérisée en, ce qu'une deuxième fermeture à patte (II), de même forme, est disposée en position opposée symétrique par rapport à la fermeture à patte (I) située du côté de la poignée de traction, sur le côté étroit (9) opposé de la coque de valise (2). 50
 10. Valise selon la revendication 1, caractérisée en ce que la poignée de traction (Z), plus la plaque de palier (17) sont dissimulées dans une niche (18), creusée vers l'intérieur, de la paroi de coque (W). 55
 11. Valise selon la revendication 1, caractérisée en ce que la plaque de palier (17) s'étend en recouvrant par son arête de bordure (17'), du côté tête, et épouse l'allure arrondie (18') locale de la coque de valise (2).
 12. Valise selon la revendication 9, caractérisée en ce qu'également la deuxième fermeture à patte (II) est escamotée, dans un intervalle (44) constitué par le bourrelet de bordure (33, 43) et dans une cavité (20) de la paroi de coque (W).
 13. Valise selon la revendication 12, caractérisée en ce que le bourrelet de bordure (33, 43) laisse libre un troisième intervalle (44) placé Symétriquement au voisinage de la poignée support de valise (T), intervalle dans lequel est escamotée une troisième fermeture à patte (III), dont le levier à patte (21) porte une serrure à chiffre (45) prévue pour assurer le blocage d'un coulisseau de déverrouillage (25) disposé au-dessous du levier d'actionnement (21).
 14. Valise selon la revendication 3, caractérisée par une liaison à enfichage manchon/fiche entre la plaque de palier (17) et la paroi de coque (W), en plus d'une fixation par vis, de telle manière qu'au moins un tourillon (60) parte du fond (22) de la cavité (20) et pénètre dans la paroi de coque (W).
 15. Valise selon la revendication 1, caractérisée en ce que la face inférieure creuse de la plaque de palier (17) présente des nervures de stabilisation (61) qui se croisent, avec des manchons (62) placés aux points de croisement.
 16. Valise selon la revendication 5, caractérisée par une liaison à enfichage, manchon/fiche, entre la plaque de base (29) de la fermeture à patte (I) et la paroi de coque (W), dans la zone d'un espace de logement (30) qui croise un premier bourrelet de bordure (33), notamment en plus d'une liaison par vis (36) qui assure l'assemblage de la paroi de coque (W), du fond (22) de la cavité (20) et de la plaque de base (17) de la fermeture à patte (I).



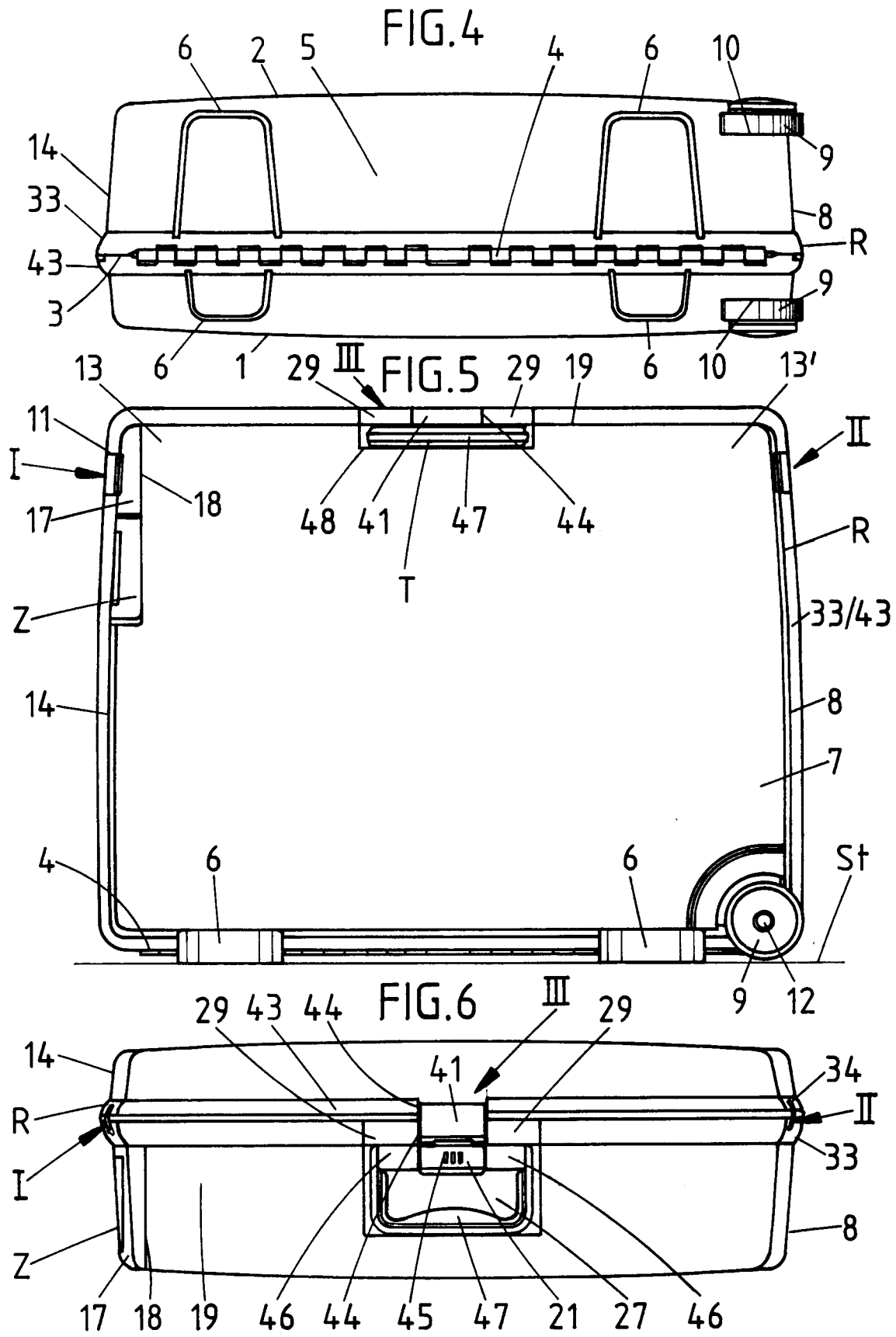
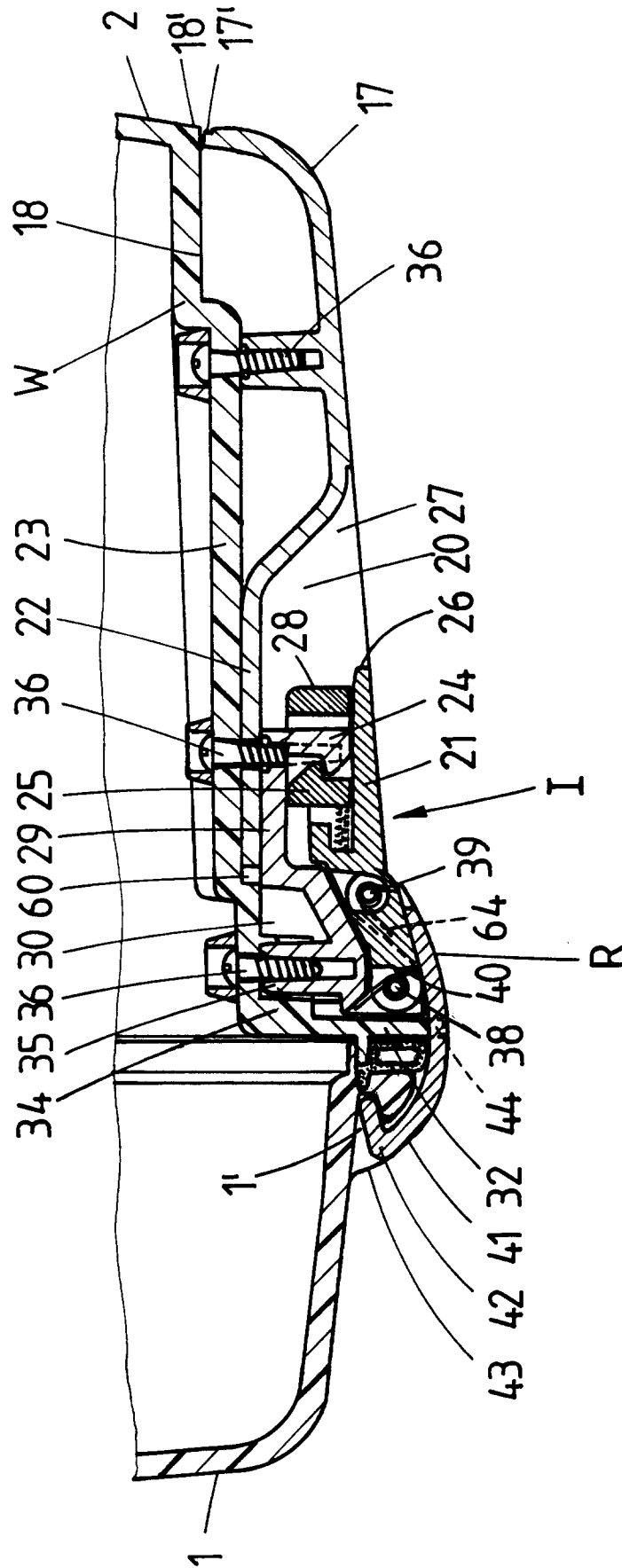
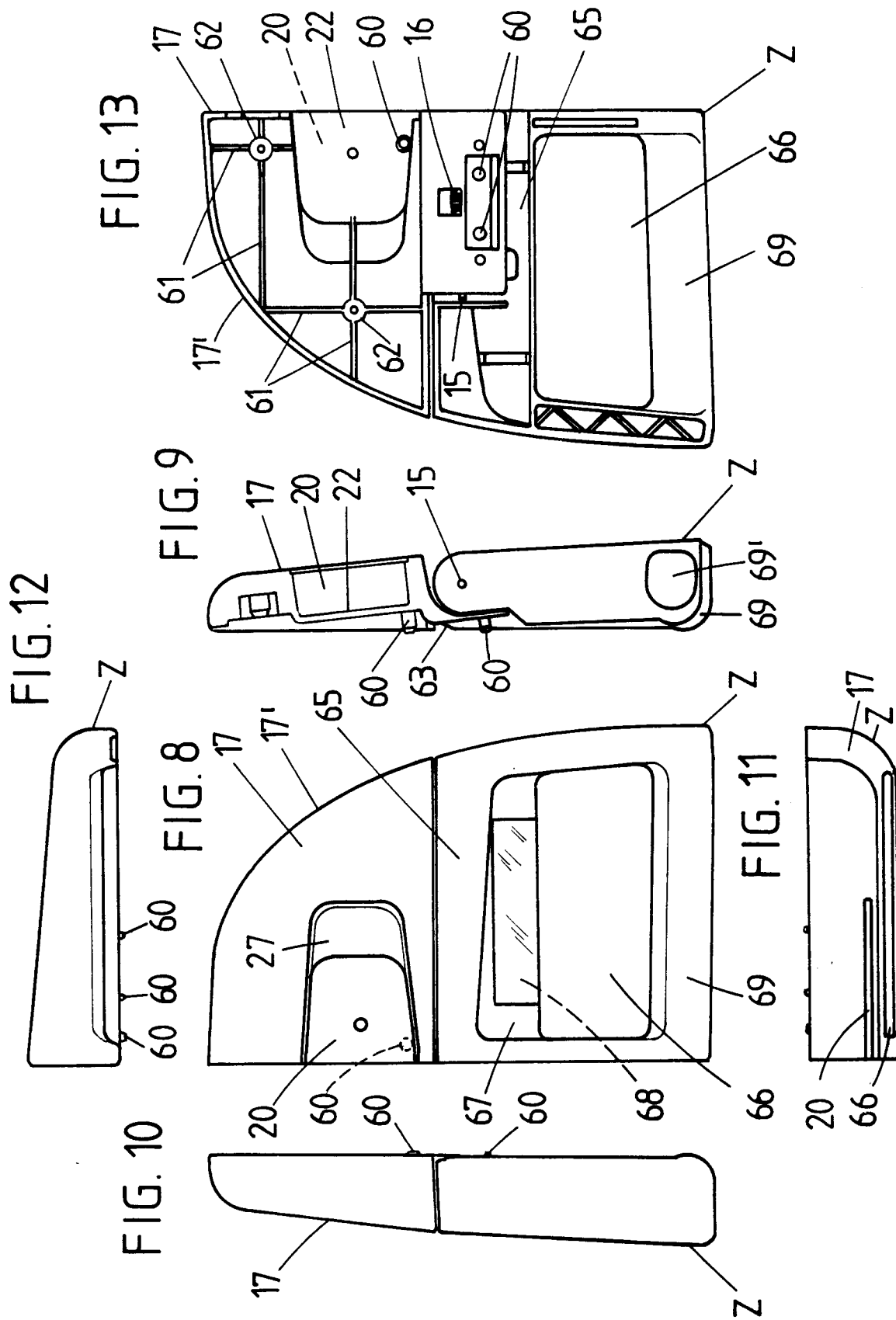


FIG. 7





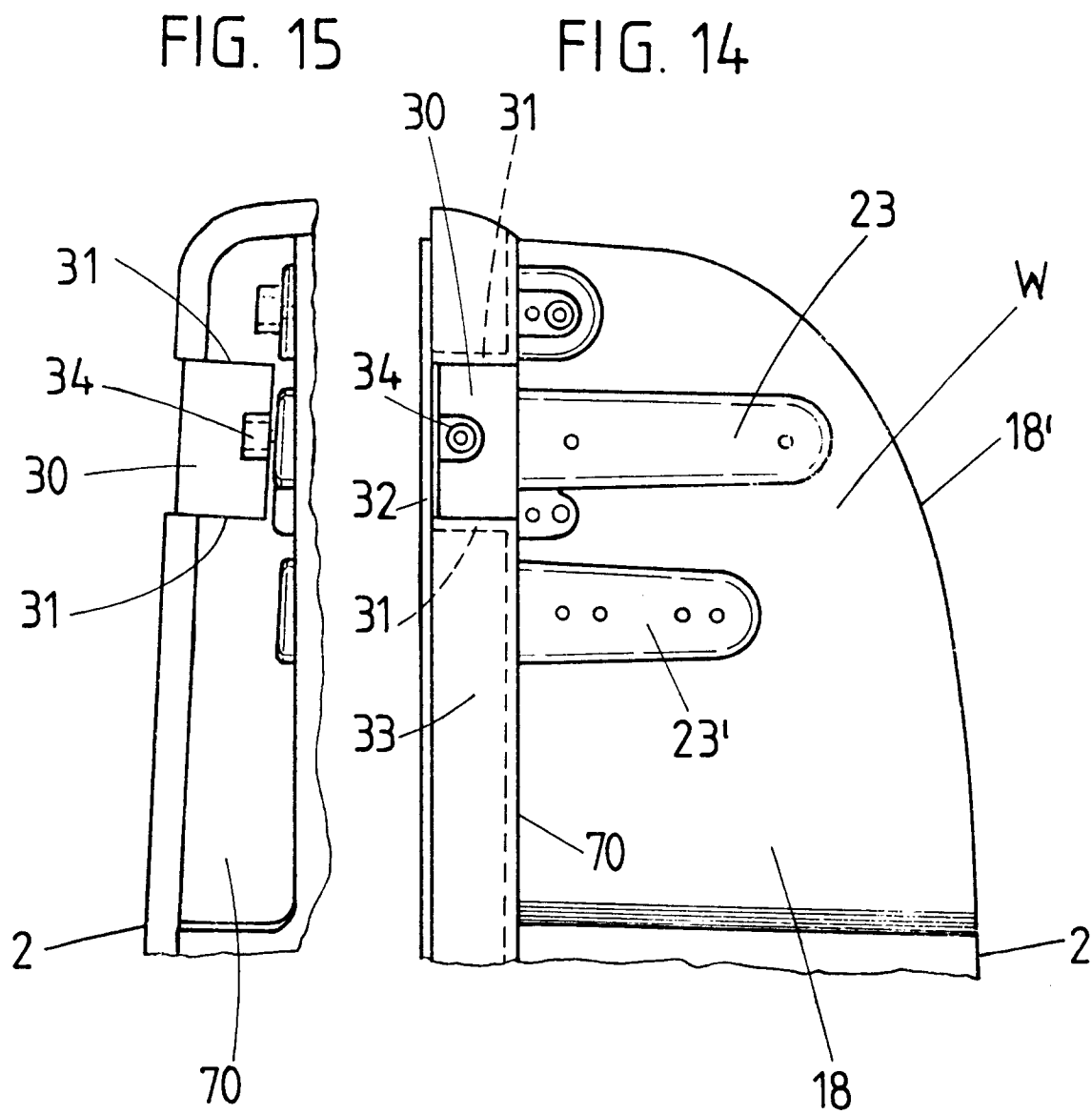


FIG.16

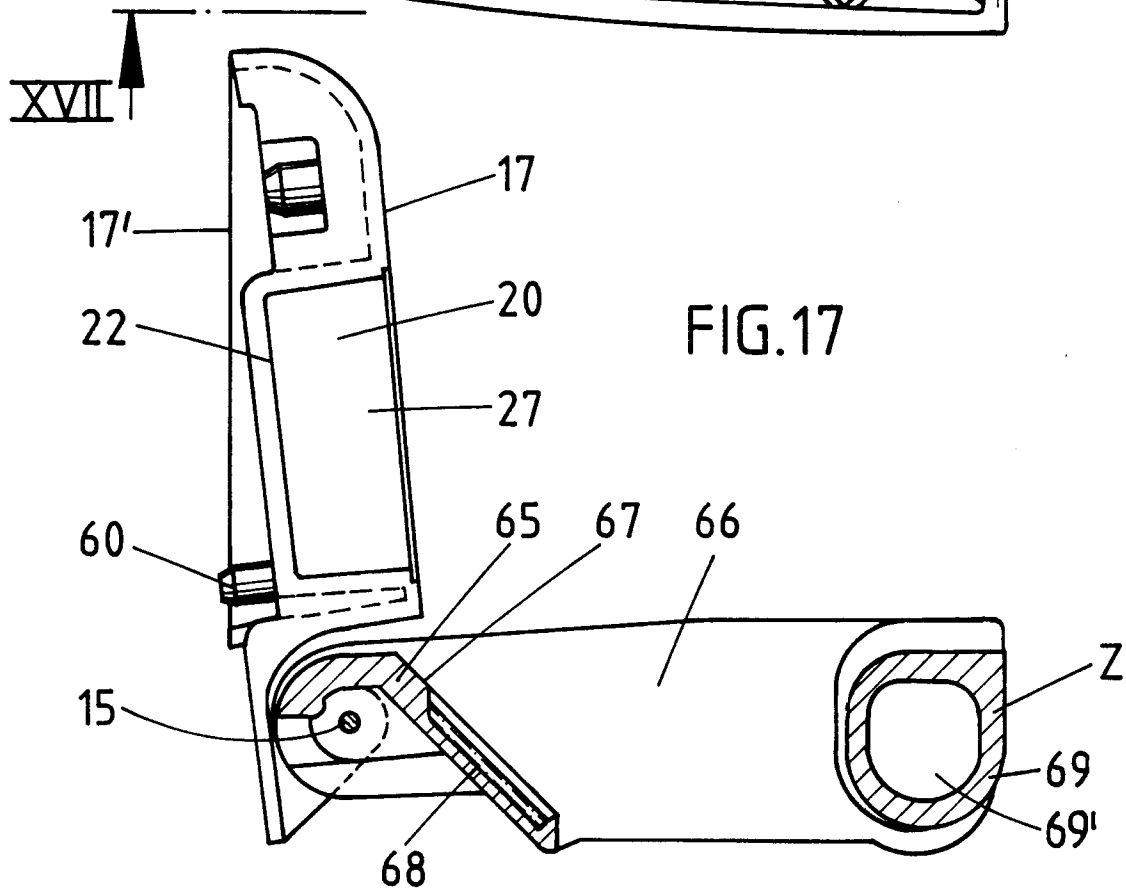
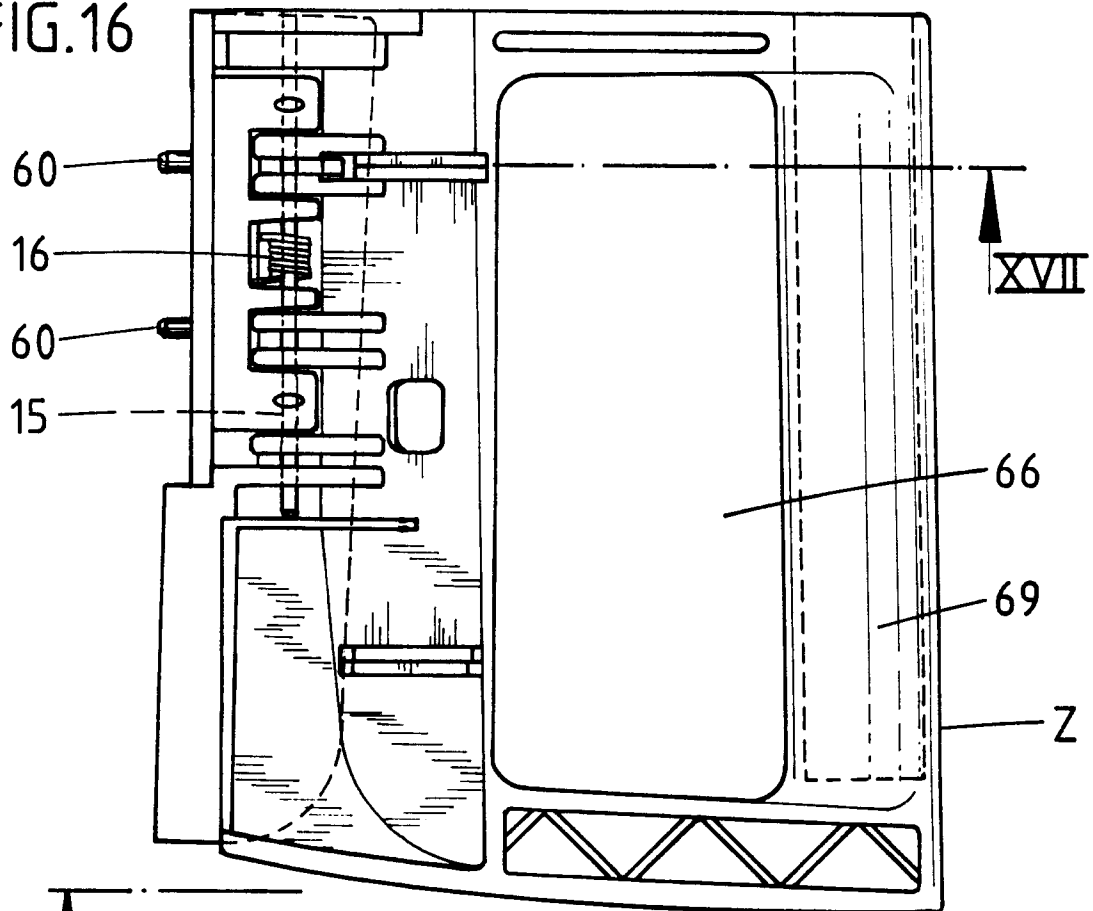


FIG.17

FIG.22

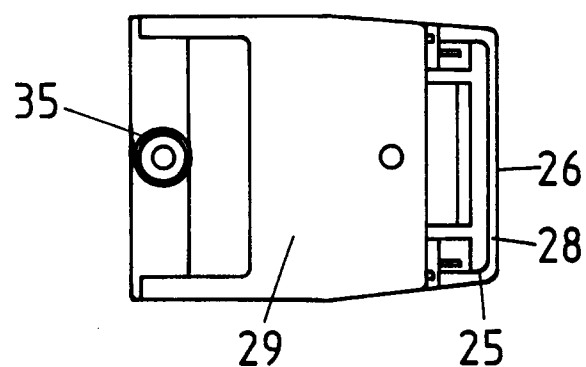


FIG.23

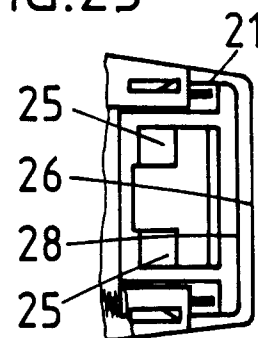


FIG.19

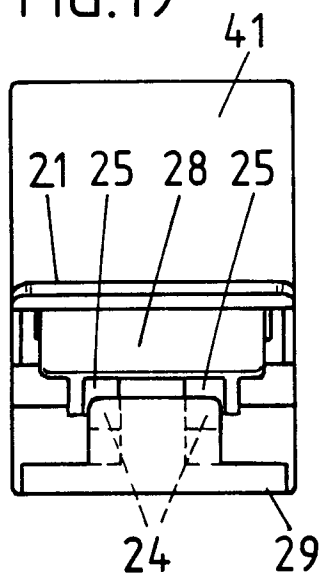


FIG.18

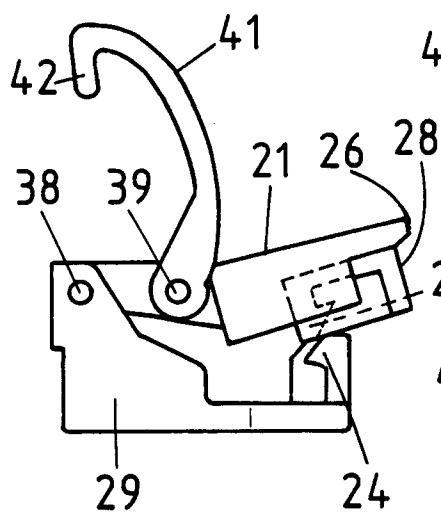


FIG.20

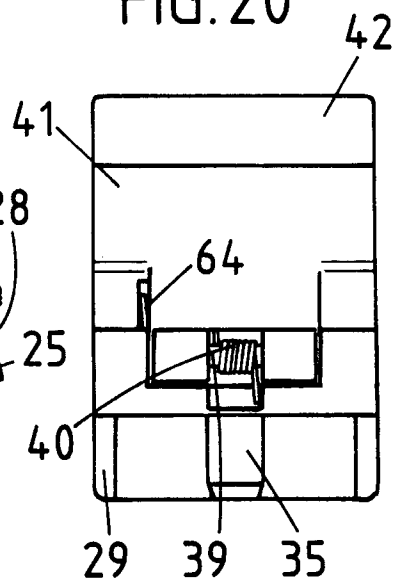
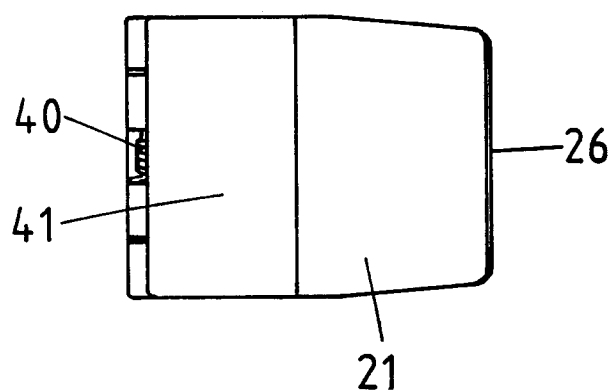
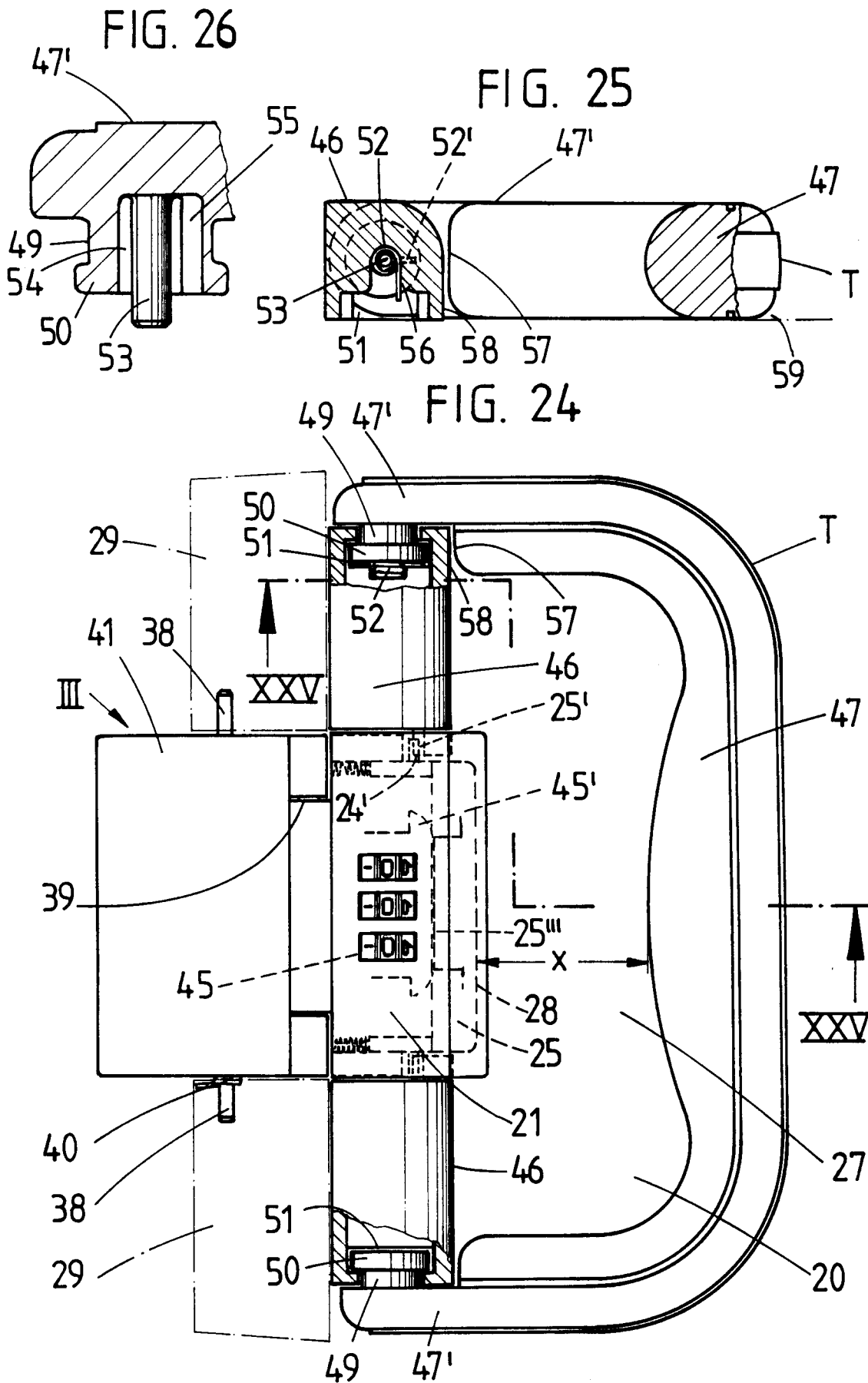


FIG.21





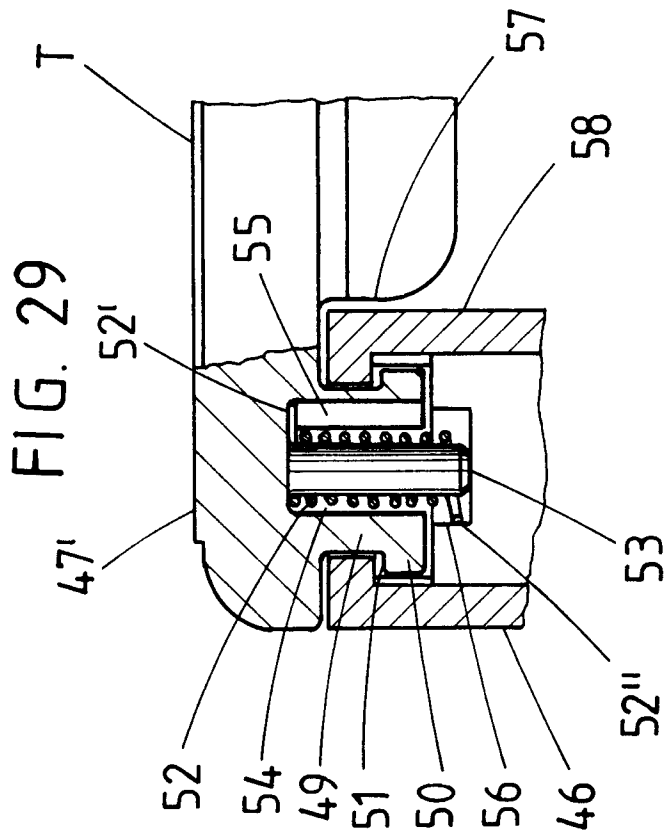
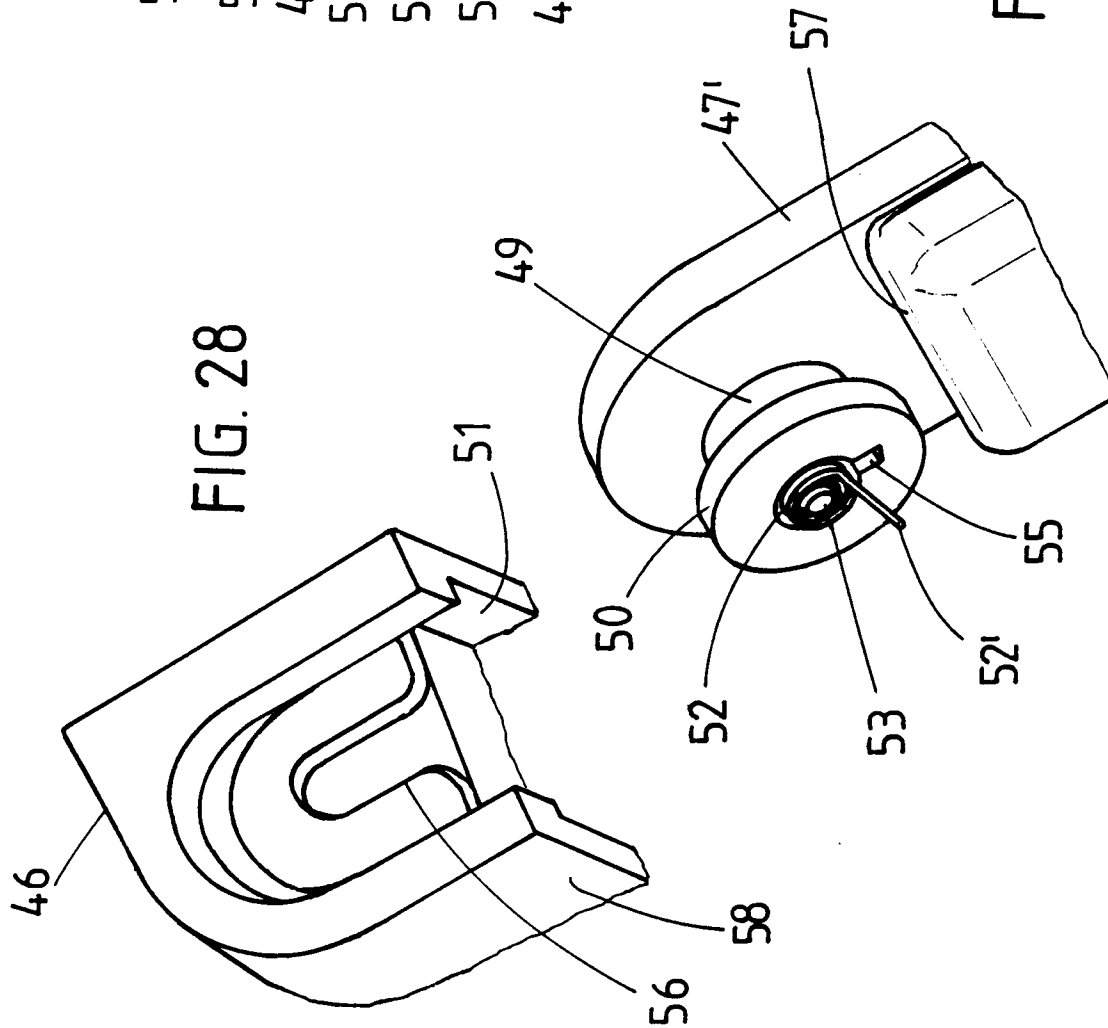


FIG. 27



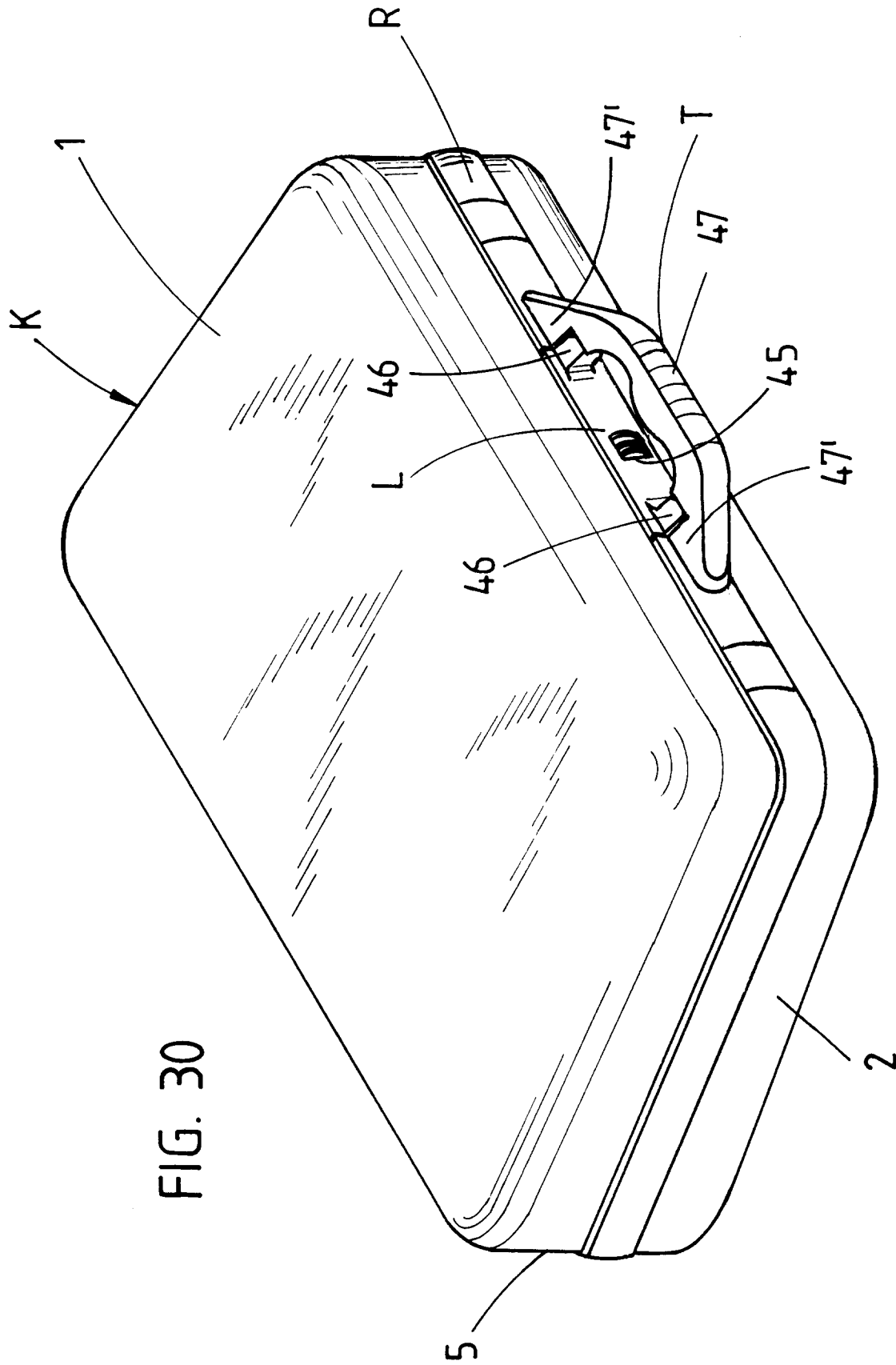


FIG. 30

FIG. 31

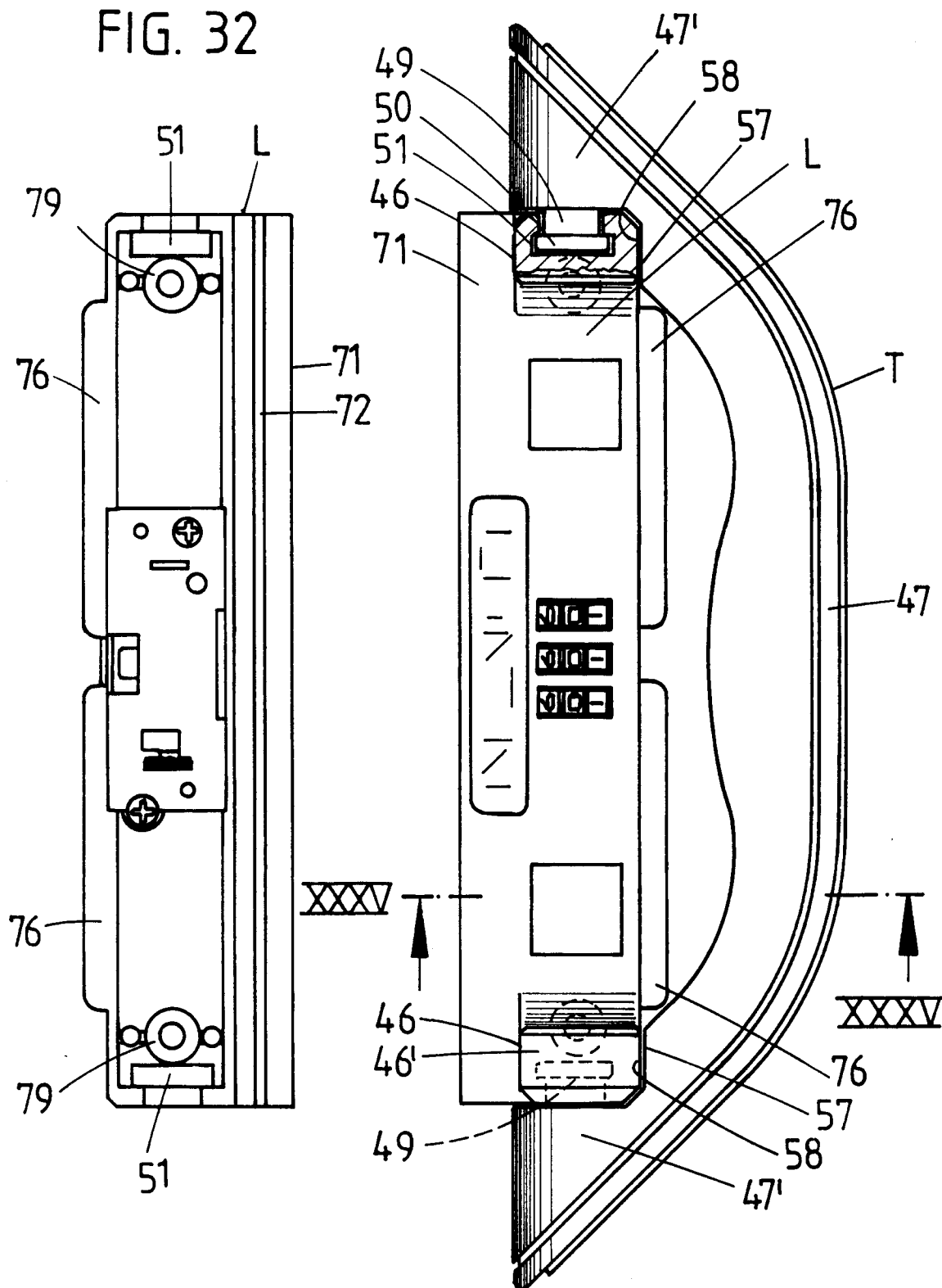


FIG. 33

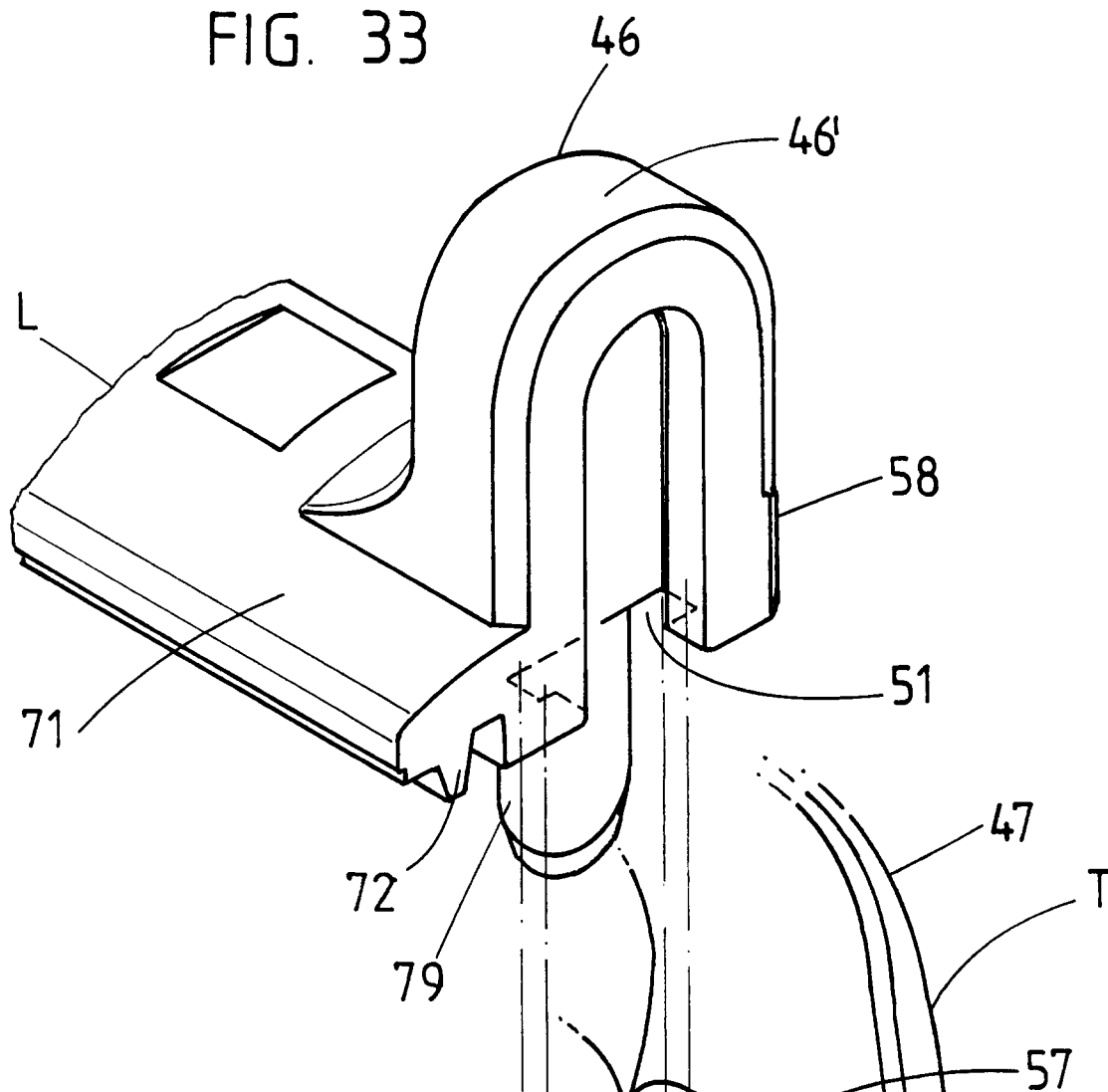


FIG. 34

