



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
02.01.2008 Patentblatt 2008/01

(51) Int Cl.:
A63C 9/00 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **07012632.1**

(22) Anmeldetag: **28.06.2007**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL PL PT RO SE SI SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL BA HR MK YU

(30) Priorität: **30.06.2006 DE 202006010314 U**
10.07.2006 DE 202006010714 U
10.07.2006 DE 102006032019
25.07.2006 DE 102006034869

(71) Anmelder: **Marker Völkl International GmbH**
6341 Baar (CH)

(72) Erfinder:
• **Amtesbichler, Andreas**
94315 Straubing (DE)
• **Gleißner, Tobias**
94315 Straubing (DE)
• **Heil, Tobias**
94360 Mitterfels (DE)

(74) Vertreter: **Graf, Helmut et al**
Patentanwälte
Graf Wasmeier Glück
Postfach 10 08 26
93008 Regensburg (DE)

(54) **Schneegleitbrett, insbesondere Ski, mit Unterbrechung in den Profilschienen**

(57) Schneegleitbrett, insbesondere Ski, mit einem im Bindungsbereich an einer Gleitbrettoberseite (4) vorgesehenen Profilschienensystem (14a, 14b) mit wenigstens zwei Profilschienen zum Befestigen einer Bindung (19), wobei die Profilschienen jeweils an wenigstens ei-

ner Profilschienenlängsseite mit einem Profilschienenabschnitt (14.1) eine Hinterschneidung bilden, die bei am Profilschienensystem befestigter Bindung (19) von an dieser oder an einem Bindungselement (20) vorgesehenen Befestigungsabschnitten (23) formschlüssig um- und/oder hintergriffen wird.

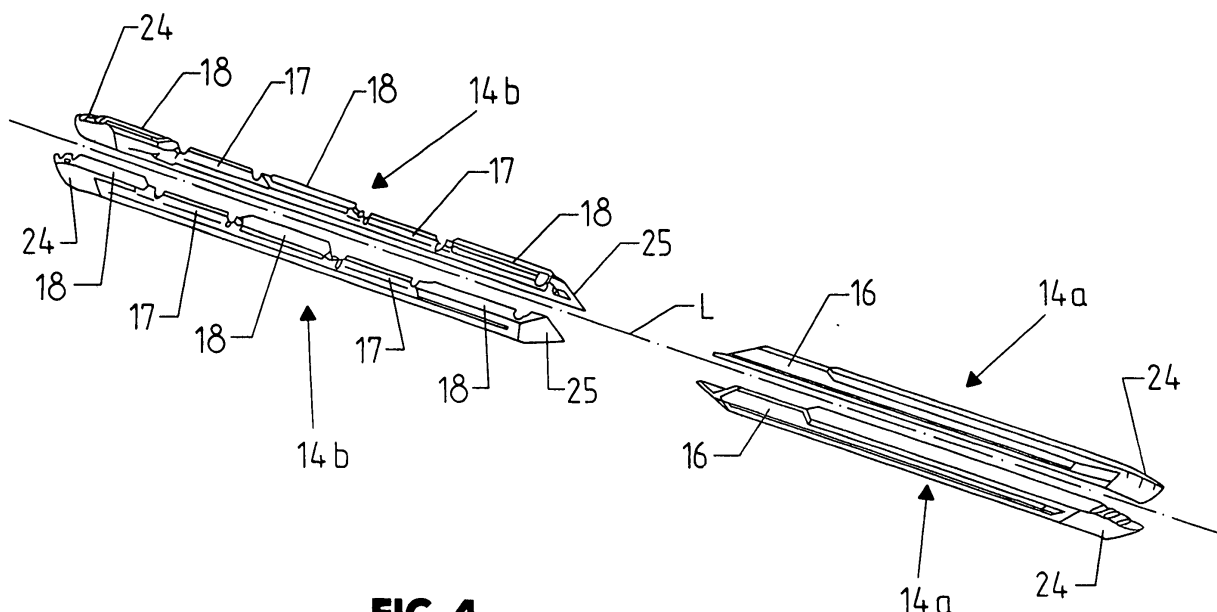


FIG. 4

Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf ein Gleitbrett, insbesondere Ski oder Snowboard gemäß Oberbegriff Patentanspruch 1.

[0002] Schneegleitbretter mit einem Profilschienensystem zur Befestigung einer Bindung sind bekannt (DE 100 62 884.2). Aufgabe der Erfindung ist es, ein Schneegleitbrett aufzuzeigen, welches eine vereinfachte Montage der Bindung ermöglicht. Zur Lösung dieser Aufgabe ist ein Schneegleitbrett entsprechend dem Patentanspruch 1 ausgebildet.

[0003] Durch die erfindungsgemäße Ausgestaltung ist es bei der Montage der Bindung möglich, diese auf das im Bindungsbereich vormontierte Profilschienensystem von oben her aufzusetzen, so dass die an der Bindung oder dem Bindungselement vorgesehenen Befestigungsabschnitte die Profilschienen übergreifen oder von diesen übergrieffen werden. Durch anschließendes Verschieben auf kurzem Weg in Profilschienenlängsrichtung werden die Befestigungsabschnitte hinter die Hinterschneidungen der Profilschienen bewegt, so dass die Bindung am Gleitbrettkörper wirksam befestigt ist.

[0004] Die Ausbildung ist dabei z.B. so getroffen, dass bei zweiteiliger Ausbildung der Bindung bzw. des Bindungselementes für diese Verriegelung ein rückwärtiger Teil der Bindung in der einen Richtung, d.h. beispielsweise in Richtung zum rückwärtigen Ende des Gleitbrettkörpers und ein vorderer Teil der Bindung in der entgegengesetzten Richtung, d.h. beispielsweise in Richtung zum vorderen Ende des Gleitbrettkörpers bewegt wird. Hierdurch ist erreicht, dass sämtliche Unterbrechungen nach dem Befestigen der Bindung von dieser oder von deren Bindungselementen zumindest weitestgehend abgedeckt sind. Zum endgültigen Sichern der Bindung am Gleitbrettkörper wird diese z.B. an einem Ende, beispielsweise am vorderen Ende gegen ein axiales Verschieben entlang der Profilschienen gesichert.

[0005] Weiterbildungen der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche. Die Erfindung wird im Folgenden anhand der Figuren an einem Ausführungsbeispiel näher erläutert.

[0006] Es zeigen:

Fig. 1 in vereinfachter Darstellung einen Schnitt durch den Skikörper eines Skis im Bindungsbereich, zusammen mit Befestigungs- oder Profilschienen (Rails) eines Profilschienensystems zur Befestigung der Bindung;

Fig. 2 und 3 in schematischer Darstellung in Seitenansicht sowie in Draufsicht zwei in Linie angeordnete Profilschienen des Profilschienensystems;

Fig. 4 in perspektivischer Darstellung vier das Profilschienensystem bildende Profilschienen;

Fig. 5 in vereinfachter Darstellung eine an einem vorderen Ende des Profilschienensystems angreifende Dämpfungsvorrichtung, zusammen mit

einer Profilschiene.

[0007] In den Figuren ist 1 der Gleitbrettkörper eines Schneegleitbrettes, nämlich eines Skis insbesondere Alpinski. Der Gleitbrettkörper 1 weist den dem Fachmann bekannten Aufbau auf, so u.a.

- den von einem Torsionskasten 2 umschlossenen Kern 3,
- die die Gleitbrett- oder Skioberseite 4 sowie teilweise auch die Gleitbrett- bzw. Längsseiten 5 bildende Schale 6,
- die beiden, seitlich an den Torsionskasten 2 anschließenden Seitenwangen 7, auf deren Oberseite die Schale 6 mit ihren unteren Rändern befestigt ist,
- das Laufflächenbauteil 8, welches die Unterseite des Skikörpers 1 bildet und aus den beiden Stahlkanten 9 und der zwischen diesen aufgenommenen Lauffläche 10 besteht, sowie
- den oberen Längsgurt 11 und den unteren Längsgurt 12.

[0008] Die Oberseite des Skikörpers 1 ist mit zwei sich in Skikörperlängsrichtung L erstreckenden wulstartigen Vorsprüngen 13 ausgeführt, von denen jeweils einer an jeder Längsseite 5 angeordnet ist und die zu den beiden Enden des Skikörpers hin in ihrer Höhe verlaufend ausgebildet sind. Weiterhin sind die beiden Vorsprünge 13 im mittleren Bereich des Skikörpers 1, d.h. im Bindungsbereich unterbrochen und finden dort in jeweils einer aus einem hoch belastbaren Kunststoffmaterial hergestellten Schiene 14a bzw. 14b ihre Fortsetzung, wie dies insbesondere in der Figur 2 dargestellt ist. An jeder Längsseite 5 befinden sich zwei Schienen, nämlich eine Schiene 14a und eine Schiene 14b, die in Skikörperlängsrichtung L gegen einander versetzt, aber in Linie mit einander so vorgesehen sind, dass an jeder Längsseite 5 die Schiene 14a dem vorderen Ende des Skikörpers 1 näher liegt als die Schiene 14b. Weiterhin sind die Schienen 14a bzw. 14b senkrecht zur Längsrichtung L des Skikörpers 1 einander unmittelbar gegenüber liegend vorgesehen. Die rückwärtigen Schienen 14b besitzen eine etwas größere Länge als die vorderen Schienen 14a. Die Schienen 14a und 14b an jeder Längsseite 5 des Skikörpers 1 sind voneinander beabstandet, so dass am Skikörper 1 zwischen dem vorderen von den beiden Schienen 14a gebildeten Schienenpaar und dem rückwärtigen von den beiden Schienen 14b gebildeten Schienenpaar eine schienenfreier Bereich 1.1 gebildet ist.

[0009] Die Schienen 14a und 14b, die bei der dargestellten Ausführungsform jeweils das selbe Querschnittsprofil aufweisen, sind unmittelbar an der betreffenden Längsseite 5 in geeigneter Weise über die Oberseite 4 des Skikörpers vorstehend befestigt, und zwar beispielsweise mit an den Schienen 14a und 14b angeformten und im Skikörper 1 verankerten Dübel-Zapfen 15. Die Schienen 14a und 14b besitzen weiterhin eine über die Oberseite 4 wegstehende Höhe y, die etwas größer ist

als diejenigen Höhe, die die Vorsprünge 13 an ihrem bindungsseitigen Ende 13.1 aufweisen.

[0010] Die Schienen 14a und 14b besitzen jeweils einen H-förmigen oder doppel-T-förmigen Querschnitt mit einem oberen Steg 14.1, mit einem unteren Steg 14.2 und mit einem diese beiden Stege verbindenden Steg 14.3, wobei die beiden Stege 14.1 und 14.2 dieselbe Breite X aufweisen und der Abstand zwischen diesen beiden im Wesentlichen parallelen Stegen und auch die Höhe y der Schienen 14a und 14b bei der dargestellten Ausführungsform wesentlich kleiner sind als die Breite x der Stege 14.1 und 14.2 bzw. der Profilschiene 14. Der H-förmige oder doppel-T-förmige Querschnitt ist symmetrisch zu der Mittelachse des Steges 14.3 ausgebildet. Mit der Unterseite des Steges 14.2 liegt jede Schiene 14a bzw. 14b flächig gegen die Oberseite 4 des Skikörpers 1 an.

[0011] Um die Außenkontur des Querschnitts der Profilschienen 14a und 14b in etwa an die Querschnittskontur anzupassen, die die Vorsprünge 13 an ihrem Ende 13.1 besitzen, ist die Oberseite des Steges 14.1 um Achsen parallel zur Profilschienenlängserstreckung konvex gewölbt.

[0012] Wie die Figuren zeigen, ist an jeder Profilschiene 14a der Steg 14.1 einmal beidseitig bei 16 unterbrochen, so dass im Bereich dieser Unterbrechung 16 lediglich die Stege 14.2 und 14.3 sowie auch ein mittlerer Bereich des Steges 14.1 verblieben sind, der dann eine Verlängerung des Steges 14.3 bis an der Oberseite jeder Profilschiene 14a bildet. An einem vorderen Profilschienenabschnitt 18 außerhalb der Unterbrechung 16 besitzen die Profilschienen 14a jeweils ihren vollständigen H- oder Doppel-T-förmigen Querschnitt. Weiterhin ist die Ausbildung so getroffen, dass die Unterbrechungen 17 etwa ein Drittel der Länge der jeweiligen Profilschiene 14a ausmachen.

[0013] Im Bereich der Unterbrechung 16 ist auch der Steg 14.3 einmal unterbrochen bzw. bis zum Steg 14.2 hin eingekerbt, und zwar bei 16.1 am Übergang zum Abschnitt 18. Durch die Einkerbung 16.1 wird eine erhöhte Flexibilität für jede Profilschiene 14a beim Flexen des Skikörpers 1 um senkrecht zur Profilschienenlängserstreckung und senkrecht zum Steg 14.3 orientierte Achsen erreicht und eine nicht gewünschte Versteifung des Skikörpers 1 durch die Profilschienen 14a verhindert.

[0014] Wie die Figuren weiterhin zeigen, ist an jeder Profilschiene 14b der Steg 14.1 beidseitig zweimal bei 17 unterbrochen, so dass im Bereich jeder Unterbrechung 17 wiederum lediglich die Stege 14.2 und 14.3 sowie auch ein mittlerer Bereich des Steges 14.1 verblieben sind, der dann eine Verlängerung des Steges 14.3 bis an der Oberseite jeder Profilschiene 14b bildet. An jeder Profilschiene 14b sind die Unterbrechungen 17 von einander und von den Profilschienenenden beabstandet, so dass an den beiden Profilschienenenden und zwischen den Unterbrechungen 17 die Profilschienenabschnitte 18 gebildet sind, an denen die Profilschienen 14b ihren vollständigen H- oder Doppel-T-förmigen

Querschnitt besitzen. Bei der dargestellten Ausführungsform sind die Unterbrechungen 17 identisch ausgeführt, d.h. sie besitzen insbesondere auch die selbe axiale Länge. Weiterhin ist die Ausbildung so getroffen, dass die Unterbrechungen 17 etwa zwei Fünftel der Länge der jeweiligen Profilschiene 14b ausmachen.

[0015] Im Bereich jeder Unterbrechungen 17 ist der Steg 14.3 jeweils zweimal unterbrochen bzw. bis zum Steg 14.2 hin eingekerbt, und zwar jeweils bei 17.1 an den beiden Enden jeder Unterbrechung 17. Durch die Einkerbungen 17.1 wird wieder eine erhöhte Flexibilität für jede Profilschiene 14b beim Flexen des Skikörpers erreicht und eine nicht gewünschte Versteifung des Skikörpers 1 durch die Profilschienen 14b verhindert.

[0016] Die Profilschienen 14a und 14b dienen zur Befestigung der in der Figur 2 sehr schematisch angedeuteten Bindung 19, die an einem im Wesentlichen plattenförmigen Bindungselement 20 den vorderen Bindungsbacken 21 sowie den rückwärtigen Bindungsbacken 22 aufweist. An der Unterseite des Bindungselementes 20 sind Verriegelungsabschnitte 23 vorgesehen, die bei am Skikörper 1 befestigter Bindung 19 die beiden Profilschienen 14 an ihren Bereichen 18 bzw. an den dortigen Stegen 14.1 formschlüssig um- und hintergreifen. Die Verriegelungsabschnitte 23 sind so ausgebildet, dass die Bindung 19 bei der Montage mit diesen Abschnitten 23 jeweils im Bereich einer Unterbrechung 16 bzw. 17 auf die Profilschienen 14a und 14b aufgesetzt und dann die Verriegelungsabschnitte 23 durch Verschieben entlang der Profilschienen 14a und 14b hinter jeweils einen an die betreffende Unterbrechung 16 bzw. 17 anschließenden Bereich 18 bzw. Abschnitt des oberen Steges 14.1, diesen formschlüssig hintergreifend bewegt werden können. Hierbei wird das Bindungselement 20 z.B. in Richtung zum vorderen Ende des Skikörpers hin verschoben, wie dies in der Figur 2 mit dem Pfeil A angedeutet ist. Die Verriegelung wird durch Fixieren des Bindungselementes 20 an den Profilschienen abgeschlossen, z.B. durch Verrasten in Einkerbungen 16.1 und/oder 17.1.

[0017] Um einen optisch ansprechenden Übergang zwischen den Profilschienen 14a und 14b und der Außenfläche des Skikörpers 1 im Bereich der Enden 13.1 zu erreichen, der (Übergang) auch beim Flexen bzw. Biegen des Skikörpers 1 zumindest optisch dicht bleibt und keinen aufklaffenden Spalt bildet, sind an den vorderen Enden der Profilschienen 14a und an den rückwärtigen Enden der Profilschienen 14b jeweils Formstücke 24 aus einem dauerelastischen Material, beispielsweise aus einem elastomeren Kunststoff befestigt, und zwar in der Weise, dass diese Formstücke 24 mit Abschnitten in die seitlich von dem Steg 14.3 und zwischen dem oberen und unteren Steg 14.1 und 14.2 gebildeten Nuten eingreifen.

[0018] An ihrem vorderen, der Vorderseite des Skikörpers 1 bzw. den Profilschienen 14a zugewandten Ende sind die Profilschienen 14b bei der dargestellten Ausführungsform jeweils einstückig mit einem Abschlussstück 25 gefertigt, welches zumindest auch die zwischen den

Stegen 14.1 und 14.2 gebildeten seitlich offenen Nuten der Profilschienen 14 an wenigstens einer Profilschienenlängsseite verschließt.

[0019] Die Fig. 5 zeigt in schematischer Darstellung nochmals eine der beiden vorderen Profilschienen 14a, zusammen mit einer langgestreckten Dämpfungsvorrichtung 26, welche im wesentlichen aus den beiden, aus Kunststoff gefertigten und in Längsrichtung L des Skikörpers 1 relativ zueinander verschiebbaren Gehäuseteilen 27 und 28 besteht. Die Dämpfungsvorrichtung 26 ist an der Oberseite des Skikörpers derart befestigt, dass sie mit ihrer Längserstreckung in Richtung der Längsachse L des Skikörpers orientiert ist. Mit einer Teillänge des Gehäuseabschnittes 27 ist die Dämpfungsvorrichtung 26 zwischen den beiden vorderen Profilschienen 14a angeordnet und steht ansonsten über das vordere Ende dieser Profilschienen in Richtung zum vorderen Ende des Skikörpers 1 hin vor. Das Gehäuseteil 27 ist mit seinem dem vorderen Ende des Skikörpers 1 abgewandten rückwärtigen Ende über zwei seitliche Vorsprünge 29 gelenkig mit jeweils einer Profilschiene 14a verbunden, an dieser Profilschiene aber in Profilschienenlängsrichtung nicht verschiebbar gehalten. Dies ist beispielsweise dadurch realisiert, dass der jeder Vorsprung 29 in einer von dem H-Profil der jeweiligen Profilschiene 14a gebildeten seitlichen Nut aufgenommen und nach dem Befestigen der Bindung bzw. der Bindungsplatte 20 durch einen den oberen Profilabschnitt 14.1 hintergreifenden Befestigungsabschnitt 23 gegen Verschieben in Längsrichtung der Profilschiene 14a gesichert ist und/oder sich das Gehäuseteil 27 an der Bindung oder Bindungsplatte 20 abstützt. Das vordere Ende des Dämpfungselementes 26 bzw. das dieses Ende bildende Gehäuseteil 28 ist in geeigneter Weise, beispielsweise durch Verschrauben mit der Oberseite des Skikörpers 1 verbunden.

[0020] Da sich die beiden Gehäuseteile 27 und 28 oberhalb der Skikörperoberseite 4 befinden, d.h. weit oberhalb einer Ebene, die die neutrale Ebene in Bezug auf die Verteilung der Druck- und Zugkräfte beim Flexen, d.h. beim Biegen des Skikörpers 1 um Achsen senkrecht zur Längsrichtung L des Skikörpers bildet, werden die beiden Gehäuseteile 27 und 28 beim Flexen relativ zueinander bewegt. In den Gehäuseteilen 26 und 27 sind Feder- und Dämpfungselemente aufgenommen, die in der Fig. 5 allgemein mit 30 bezeichnet sind und die bei der Relativbewegung der beiden Gehäuseteile 27 und 28 (Doppelpfeil C) für eine federnde bzw. dämpfende Wirkung verformt werden. Diese Feder- und Dämpfungsmittel sind beispielsweise von wenigstens einer Feder aus Federstahl und/oder von Dämpfungskörpern oder Elementen aus einem deformierbaren Material, beispielsweise aus einem elastischem Gel gebildet.

[0021] Der Vorteil der Ankopplung der Dämpfungsvorrichtung 26 an das Profilschienensystem besteht u.a. darin, dass eine zusätzliche Befestigung für das rückwärtige Gehäuseteil 27 am Skikörper 1 nicht erforderlich ist, sowie vor allem auch darin, dass beim Aufschieben der Bindungsplatte 20, d.h. beim Montieren der Bindung

durch axiales Verschieben der Vorsprünge 29 in den Profilschienen 14a eine Bewegung des Gehäuseteils 27 relativ zum Gehäuseteil 28 unter Vorspannen der Feder- und Dämpfungsmittel 30 möglich ist.

Bezugszeichenliste

[0022]

1	Skikörper
2	Torsionskasten
3	Kern
4	Ski körperoberseite
5	Skikörperlängsseite
6	Schale
7	Seitenwange
8	Laufflächenbauteil
9	Stahlkante
10	Lauffläche
11, 12	Gurt
13	Vorsprung
14a, 14b	Profilschiene
14.1, 14.2, 14.3	Steg
15	Befestigungszapfen
16, 17	Unterbrechung
16.1, 17.1	Einschnitt oder Einkerbung
18	nicht unterbrochener Bereich
19	Bindung
20	zweiteiliges Bindungselement bzw. zweiteilige Bindungsplatte
21, 22	Bindungsbacken
23	Befestigungs- oder Verriegelungsabschnitt
24, 25	Abschlussstück
L	Längsachse oder Längsrichtung
x	Breite
y	Höhe

Patentansprüche

1. Schneegleitbrett, insbesondere Ski, mit einem im Bindungsbereich an einer Gleitbrettoberseite (4) vorgesehenen Profilschienensystem mit wenigstens zwei Profilschienen (14a, 14b) zum Befestigen einer Bindung (19), wobei die Profilschienen (14a, 14b) jeweils an wenigstens einer Profilschienenlängsseite mit einem Profilschienenabschnitt (14.1) eine Hinterschneidung bilden, die bei am Profilschienensystem befestigter Bindung (19) von an dieser oder an einem Bindungselement (20) vorgesehenen Befestigungsabschnitten (23) formschlüssig um- und/oder hintergriffen wird,
dadurch gekennzeichnet,
dass an den Profilschienen (14a, 14b) der Profilabschnitt (14.1) für jeden Befestigungsabschnitt (23) wenigstens eine Unterbrechung (16, 17) derart auf-

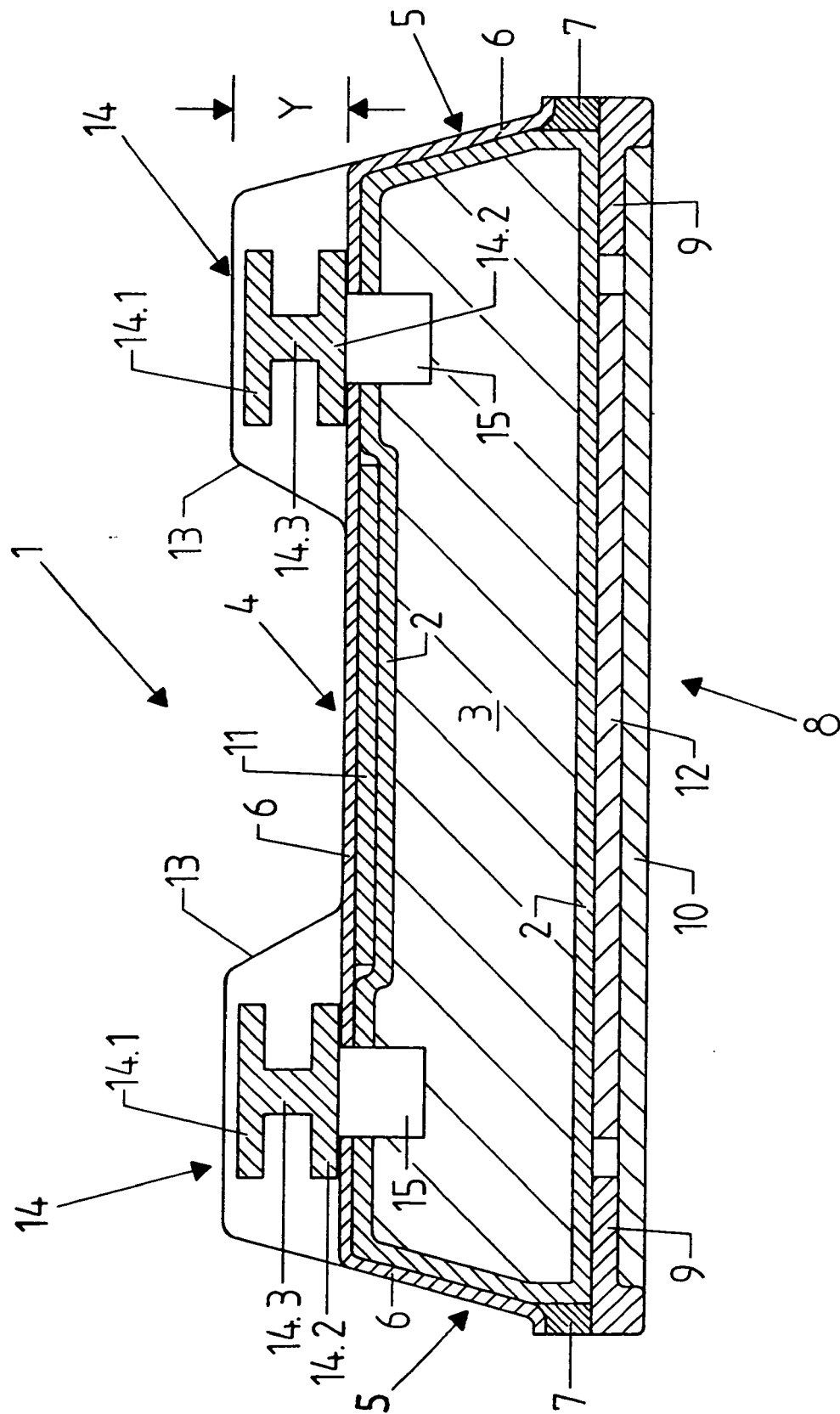
weist, dass die Bindung (19) durch Aufsetzen auf das Profilschienensystem sowie durch anschließendes Verschieben in Profilschienenlängsrichtung an den Profilschienen (14a, 14b) verriegelbar ist.

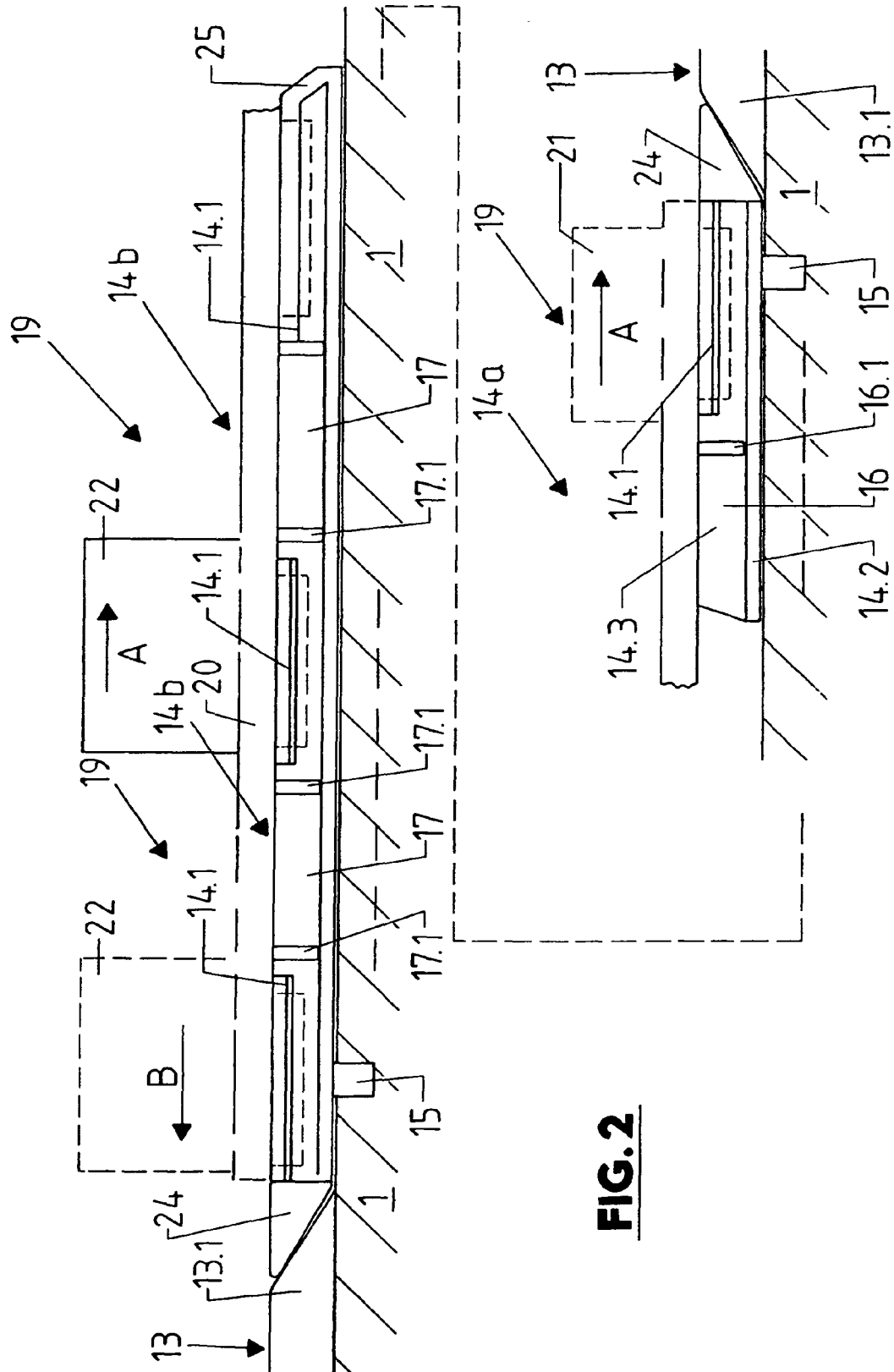
2. Gleitbrett nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Profilschienen (14a, 14b) jeweils an beiden Profilschienenlängsseiten die Hinterschneidung für die Befestigungsabschnitte (23) bilden und/oder einen H-förmigen oder doppel-T-förmigen Querschnitt aufweisen..
3. Gleitbrett nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Profilschienensystem wenigstens vier Profilschienen (14a, 14b) aufweist, und dass von diesen jeweils wenigstens eine erste Profilschiene (14a) und wenigstens eine zweite Profilschiene (14b) in Linie und beispielsweise von einander beabstandet an der Gleitbrettoberseite (4) vorgesehen sind.
4. Gleitbrett nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Hinterschneidung an der wenigstens einen Profilschienenlängsseite wenigstens einiger Profilschienen (14b) zumindest zwei Unterbrechungen (17) aufweist, und dass beidseitig von jeder Unterbrechung (17) jeweils ein wenigstens eine Hinterschneidung bildender Profilschienenabschnitt (18) vorgesehen ist.
5. Gleitbrett nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** jede Profilschiene (14a, 14b) einen gegen die Gleitbrettoberseite (4) anliegenden ersten Steg (14.2), einen von dem ersten beabstandeten und parallel zu diesem angeordneten zweiten Steg (14.1) sowie einen den ersten und zweiten Steg verbindenden dritten Steg (14.3) aufweist.
6. Gleitbrett nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Breite (x) jeder Profilschiene (14a, 14b) größer ist als deren Höhe (y).
7. Gleitbrett nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Gleitbrettoberseite (4) mit wulstartigen Vorsprüngen (13) versehen ist, die im Bindungsbereich unterbrochen sind, und dass in Linie mit einem Vorsprung (13) zumindest eine Profilschiene (14a, 14b) angeordnet ist.
8. Gleitbrett nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Profilschienen (14a, 14b) mit jeweils einem Abschlussstück (24, 25), welches beispielsweise aus einem gummielastischen Material hergestellt ist, an ihren Enden versehen sind, beispielsweise mit ei-

nem Abschlussstück (24) dicht an ein Ende (13.1) eines Vorsprungs (13) anschließen.

9. Gleitbrett nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Profilschienen (14a, 14b) im Bereich der Unterbrechungen (16, 17) mit Einschnitten (16.1, 17.1) zur Erhöhung ihrer Flexibilität versehen sind.
10. Gleitbrett nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Profilschienen (14a, 14b) aus Kunststoff gefertigt sind.
11. Gleitbrett nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **gekennzeichnet durch** wenigstens eine Dämpfungsvorrichtung (26) mit wenigstens zwei relativ zueinander bewegbaren Gehäuseteilen (26, 27) und wenigstens einem zwischen den Gehäuseteilen (27, 28) wirkenden Feder- oder Dämpfungselement (30), wobei ein Gehäuseteil (Skikörper 1) und ein Gehäuseteil an wenigstens einer Profilschiene (14) angreift, wobei die Gehäuseteile (27, 28) der Dämpfungsvorrichtung (26) beispielsweise relativ zueinander verschiebbar sind.

FIG.1





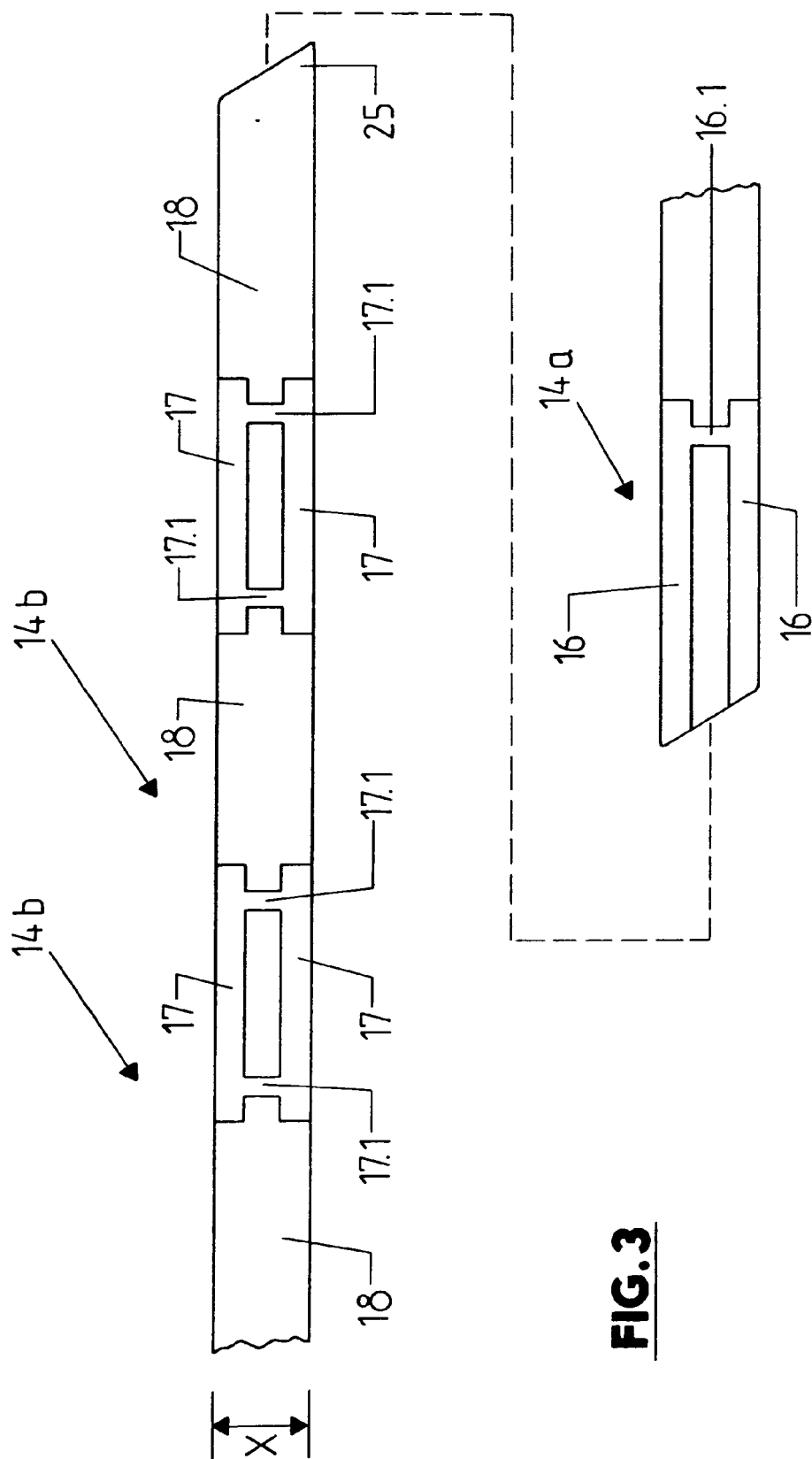


FIG. 3

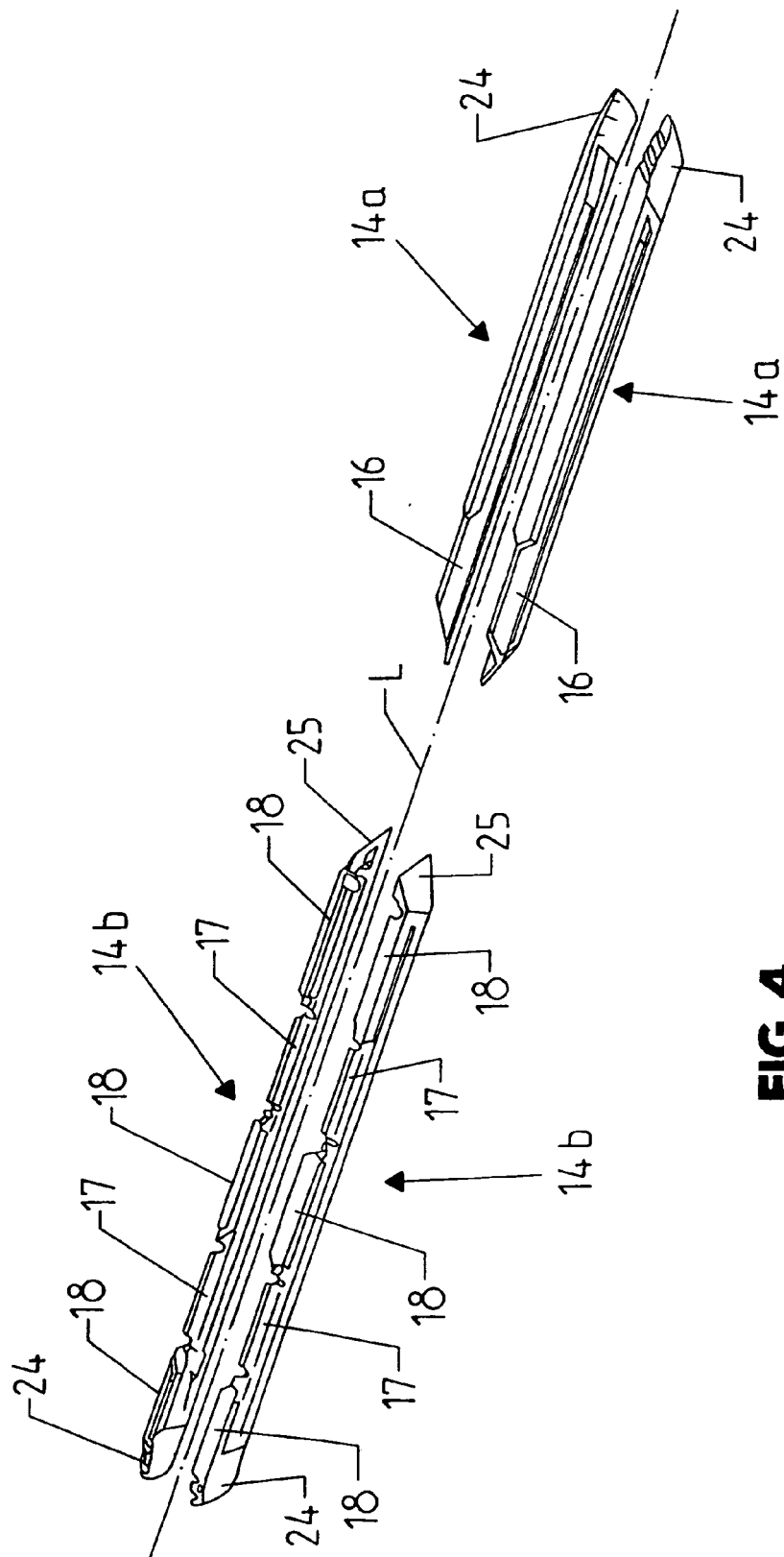


FIG. 4

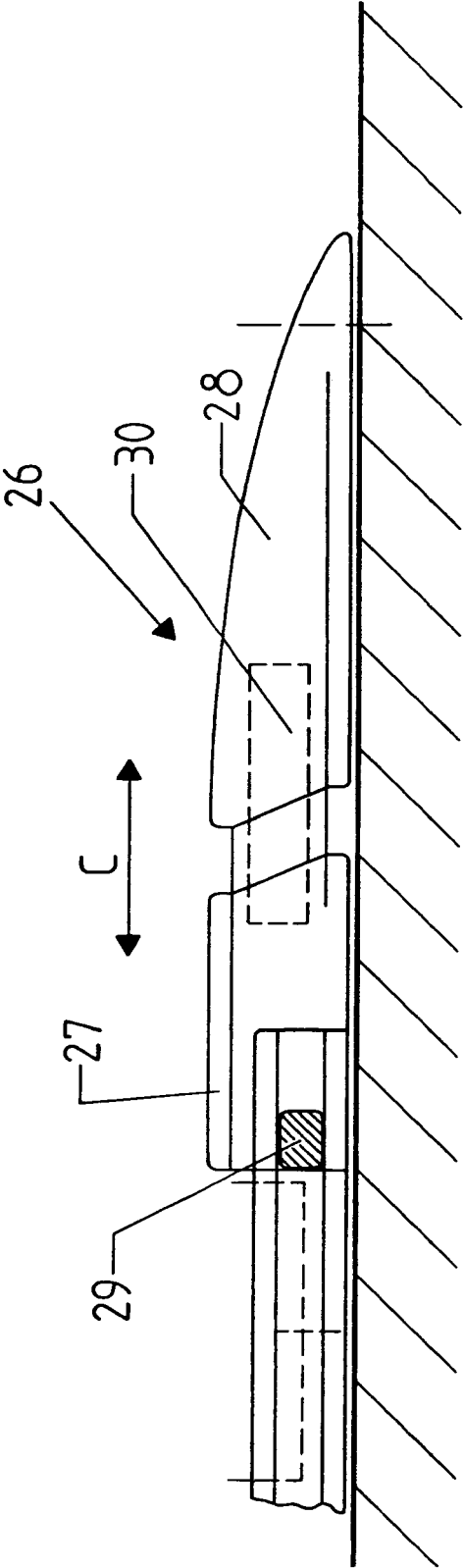


FIG. 5

IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- DE 10062884 [0002]