



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
02.10.2019 Patentblatt 2019/40

(51) Int Cl.:
A45C 5/03 (2006.01) **A45C 5/04** (2006.01)
A45C 13/10 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **18164474.1**

(22) Anmeldetag: **28.03.2018**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB
GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MK MT NL NO
PL PT RO RS SE SI SK SM TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
BA ME
Benannte Validierungsstaaten:
KH MA MD TN

(71) Anmelder: **Vocier GmbH**
2700 Wiener Neustadt (AT)

(72) Erfinder: **KOGELNIK, Michael**
2700 Wiener Neustadt (AT)

(74) Vertreter: **Sonn & Partner Patentanwälte**
Riemergasse 14
1010 Wien (AT)

(54) **GEPÄCKSTÜCK**

(57) Die Erfindung betrifft ein Gepäckstück (1), insbesondere einen Koffer, mit zwei Schalen (2, 3) aus im Wesentlichen festem Material, welche Schalen (2, 3) über ein über den Großteil des Umfangs umlaufendes Verschlusselement (4) miteinander verbindbar und in einem vollständig geöffneten Zustand des Verschlusselements (4) aufklappbar sind, wobei entlang zumindest eines Teils des Umfangs an zumindest einer Seite des Verschlusselements (4) zwischen dem Verschlusselement (4) und der Schale (2, 3) aus im Wesentlichen festem Material ein Bereich (6) aus flexiblem Material angeordnet ist, sodass auch bei nur teilweise geöffnetem Zustand des Verschlusselements (4) ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks (1) möglich ist.

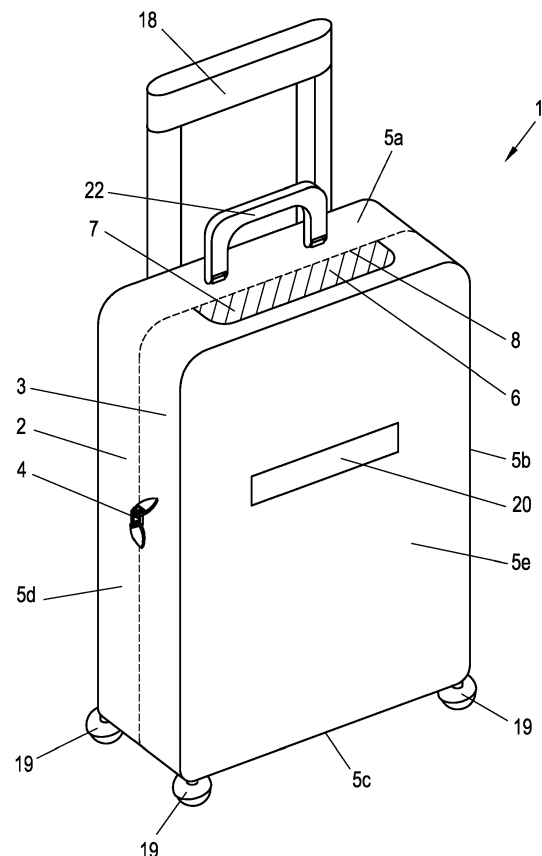


Fig. 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Gepäckstück, insbesondere einen Koffer, mit zwei Schalen aus im Wesentlichen festem Material, welche Schalen über ein über den Großteil des Umfangs umlaufendes Verschlusselement miteinander verbindbar und in einem vollständig geöffneten Zustand des Verschlusselements aufklappbar sind.

[0002] Gepäckstücke, insbesondere Koffer oder Trolleys, sind meist in zwei unterschiedlichen Herstellungsverfahren, Hartschale oder Weichschale, angefertigt, wobei die beiden Schalen über ein Verschlusselement, beispielsweise einen Reißverschluss, miteinander verbindbar sind. Das Hauptfach des Gepäckstücks bildet somit der Bereich zwischen den beiden Schalen. Hartschalenkoffer zeichnen sich durch höhere Festigkeit und damit höhere Stabilität aus, wodurch das Gepäckstück sowie dessen Inhalt besser vor Beschädigungen und äußeren Einflüssen geschützt sind. Ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks ist jedoch nur dann möglich, wenn beide Schalen, durch Öffnen des Verschlusselements an mindestens drei Seiten, voneinander getrennt werden und die beiden Schalen auseinandergeklappt werden. Das zumeist umfangseitig angeordnete Verschlusselement muss also nahezu vollständig geöffnet werden, um einen Zugang in das Hauptfach des Gepäckstücks zu ermöglichen. Ein schneller Zugang in das Innere, ohne das Gepäckstück vollständig zu Öffnen, ist bei einem Hartschalenkoffer nachteiligerweise nicht oder nur umständlich möglich.

[0003] Diese Möglichkeit offenbart zwar ein Weichschalenkoffer, bei welchem die Schalen beispielsweise aus Stoff mit integrierten Versteifungselementen angefertigt sind, wodurch die Schalen eine gewisse Elastizität aufweisen. Wird das Verschlusselement, welches die beiden Schalen des Gepäckstücks miteinander verbindet, teilweise geöffnet, beispielsweise an nur einer oder zwei Seiten des Gepäckstücks, können die Schalen auf Grund der Elastizität des Materials auseinandergedrückt bzw. aufgebogen werden. Damit ist ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks möglich ohne der Notwendigkeit des vollständigen Öffnens. Weichschalenkoffer bieten jedoch aufgrund der verwendeten Materialien weniger Schutz vor mechanischen Einflüssen. Damit ist nicht nur das Gepäckstück sondern auch dessen Inhalt weniger effizient gegen Beschädigungen geschützt. Zusätzlich weisen Weichschalenkoffer meist ein höheres Gewicht als Hartschalenkoffer auf und ist deren Herstellung meist aufwendiger und damit teurer.

[0004] Aus der US 2014/0353104 A1 ist beispielsweise ein Hartschalenkoffer bekannt, welcher an der Vorderseite eine zusätzliche Öffnung aufweist, um einen weiteren Zugang in das Innere des Koffers zu ermöglichen. Diese Öffnung erfordert ein weiteres Verschlusselement bzw. einen Reißverschluss an der Vorderseite des Koffers. Somit muss nachteiligerweise ein zusätzlicher Reißverschluss in eine Schale des Koffers integriert

werden, wodurch die Produktionskosten erhöht werden. Darüber hinaus ist die zusätzliche Öffnung erst durch Aufklappen einer Klappe zugänglich, wobei sich dabei die Außenabmessungen des Koffers vergrößern. Dies ist vor allem in Flugzeugen auf Grund des geringen Platzangebotes problematisch, insbesondere bei der Aufbewahrung des Koffers in einem Überkopfgepäckfach.

[0005] Demnach besteht die Aufgabe der vorliegenden Erfindung darin, ein Gepäckstück, insbesondere einen Koffer, zu schaffen, der einen Zugang in das Innere des Gepäckstücks auch bei nur teilweise geöffnetem Verschlusselement ermöglicht. Des weiteren soll die Möglichkeit des erleichterten Eingriffs in einem teilweise geöffneten Zustand des Gepäckstücks die Abmessungen des Gepäckstücks nicht wesentlich verändern und darüber hinaus keine Verschlechterung der Stabilität bzw. der Festigkeit des Gepäckstücks zur Folge haben. Das Gepäckstück soll möglichst einfach und kostengünstig hergestellt sein.

[0006] Gelöst wird die erfindungsgemäße Aufgabe durch ein oben genanntes Gepäckstück, insbesondere einen Koffer, bei dem entlang zumindest eines Teils des Umfangs an zumindest einer Seite des Verschlusselements zwischen dem Verschlusselement und der Schale aus im Wesentlichen festen Material ein Bereich aus flexiblem Material angeordnet ist, sodass auch bei teilweise geöffnetem Zustand des Verschlusselements ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks möglich ist. Dadurch, dass das Verschlusselement entlang eines Teils des Umfangs an zumindest einer Seite nicht direkt an die Schale aus im Wesentlichen festen Material angrenzt, sondern zwischen dem Verschlusselement und der Schale ein flexibler Bereich angeordnet ist, kann bei teilweise geöffnetem Verschlusselement der flexible Bereich verdrängt und ein Zugriff in das Innere ermöglicht werden. In anderen Worten, wird das Verschlusselement an der Seite des Gepäckstücks, an welcher sich der flexible Bereich befindet, geöffnet, ist ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks möglich, indem der flexible Bereich nach Außen oder Innen gedrückt bzw. aufgebogen wird. Ein vollständiges Öffnen des Verschlusselements bzw. ein Auseinanderklappen der beiden aus im Wesentlichen festen Material gebildeten Schalen ist nicht erforderlich. Die Außenabmessungen des Gepäckstücks bleiben, bei teilweise geöffneten Verschlusselement, im Wesentlichen unverändert. Auf Grund der Elastizität des flexiblen Bereichs weist der flexible Bereich eine variable Form bzw. Größe auf. Das erfindungsgemäße Gepäckstück weist somit die höhere Stabilität eines Hartschalenkoffers und gleichzeitig, an zumindest jener Seitenfläche, welche den flexiblen Bereich aufweist, die höhere Flexibilität eines Weichschalenkoffers auf. Je größer die Abmessungen des flexiblen Bereichs sind, desto einfacher und bequemer erfolgt der Zugang in das Innere des Gepäckstücks und umso größere Gegenstände können in das Innere des Gepäckstücks über die um den flexiblen Bereich angeordnete Öffnung eingebracht oder entnommen werden. Der flexible Bereich kann rechteckig, oval,

kreisförmig, etc. ausgestaltet sein.

[0007] Vorzugsweise ist der flexible Bereich durch einen Streifen aus flexiblem Material gebildet. Die Abmessungen des Streifens und an welcher Seitenfläche bzw. an welchen Seitenflächen derartige Streifen angeordnet sind, ist variabel. Je größer der zumindest eine Streifen ist, desto einfacher erfolgt ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks.

[0008] Gemäß einer Ausführungsvariante ist entlang des Teils des Umfangs an nur einer Seite des Verschlusselements zwischen dem Verschlusselement und der Schale aus im Wesentlichen festen Material ein Bereich aus flexiblem Material angeordnet. Vorzugsweise ist der flexible Bereich entlang des Teils des Umfangs an der Oberseite des Gepäckstücks angeordnet, wenn sich das Gepäckstück in seiner normalen Position befindet (z.B. aufrecht stehend). Vorteilhafterweise wird durch die Anordnung des flexiblen Bereichs an nur einer Seite des Verschlusselements die Stabilität bzw. die Festigkeit des Gepäckstücks nur minimal beeinflusst.

[0009] Um einen besonders einfachen und schnellen Zugang in das Innere des Gepäckstücks zu schaffen ist in einer besonders bevorzugten Ausführungsform entlang des Teils des Umfangs an beiden Seiten des Verschlusselements zwischen dem Verschlusselement und jeder Schale aus im Wesentlichen festen Material jeweils ein Bereich aus flexiblem Material angeordnet. Durch die beidseitige Anordnung des flexiblen Bereichs an dem Verschlusselement wird der Zugang in das Innere des Gepäckstücks bei teilweise geöffneten Verschlusselement weiter erleichtert. Das Verschlusselement muss im Wesentlichen nur an jener Stelle, welche den flexiblen Bereich aufweist, teilweise geöffnet werden, um einen Zugang in das Innere des Gepäckstücks zu schaffen.

[0010] Der flexible Bereich kann zudem spezielle Ausformungen des flexiblen Materials aufweisen. Beispielsweise kann es vorteilhaft sein, den flexiblen Bereich durch Stoffteile, welche durch entsprechende Schnittmuster so miteinander vernäht sind, dass ein Eingriff in das Innere des Koffers zusätzlich erleichtert wird, zu bilden. Dies kann beispielsweise durch spezielle Faltstrukturen oder andere bekannte Techniken aus der Textiltechnik ermöglicht werden.

[0011] Jeder Bereich aus flexiblen Material ist vorzugsweise mindestens 4 cm breit und mindestens 15 cm lang. Je größer die Abmessungen des flexiblen Bereichs sind, desto leichtgängiger erfolgt das Aufbiegen des flexiblen Bereichs, wodurch ein schneller und bequemer Zugang in das Innere des Gepäckstücks ermöglicht wird. In einer Ausführungsform erstreckt sich der flexible Bereich im Wesentlichen über die gesamte Abmessung einer Seitenfläche.

[0012] Gemäß einer Ausführungsform ist der flexible Bereich aus textilem Material gebildet. Durch die Weichheit des textilen Materials ist ein Auseinanderdrücken bzw. Aufbiegen des flexiblen Bereichs bei teilweise geöffnetem Verschlusselement besonders leicht möglich.

[0013] Alternativ oder zusätzlich kann der flexible Be-

reich aus elastischem Material gebildet sein. Durch die Elastizität des elastischen Materials ist ein Aufbiegen des flexiblen Bereichs besonders leicht möglich. Als elastisches Material ist vorzugsweise ein Elastomer, ein dehnbarer Stoff, oder ein Silikonkautschuk oder dgl. vorgesehen.

[0014] Das Verschlusselement durch welches die beiden Schalen des Gepäckstücks mit einander verbindbar sind, ist insbesondere durch einen Reißverschluss gebildet.

[0015] Vorzugsweise ist entlang des Teils des Umfangs im Inneren des Gepäckstücks zumindest ein Fach angeordnet. Das Fach im Inneren des Gepäckstücks stellt sicher, dass Gegenstände nicht unkontrolliert bzw. lose im Inneren des Gepäckstücks vorliegen. Wird das Verschlusselement teilweise entlang des flexiblen Bereichs geöffnet, können bei einem Eingriff in das Innere des Gepäckstücks über die flexible Öffnung Gegenstände einfach aus dem Fach entnommen bzw. in dem Fach verstaut werden.

[0016] Gemäß einer Ausführungsvariante ist eine der beiden Schalen tiefer als die andere Schale ausgebildet. Die unterschiedliche Tiefe kann soweit gehen, dass eine Schale im Wesentlichen als Deckel bzw. Klappe ausgestaltet ist. In dieser Ausführungsform ist der flexible Bereich vorzugsweise entweder an einem Randbereich des Deckels bzw. Klappe und/oder an einer an den Deckel bzw. die Klappe angrenzenden Seitenfläche angeordnet. Bei herkömmlichen Hartschalenkoffern sind die beiden Schalen des Gepäckstücks meist gleich tief bzw. symmetrisch ausgebildet und das Verschlusselement verläuft in der Symmetrieebene der beiden Schalen.

[0017] Um die erforderliche Stabilität und Festigkeit des Gepäckstücks zu gewährleisten, sind die Schalen vorzugsweise aus festem Material, insbesondere Kunststoff oder Metall, gebildet. Dadurch sind die beiden Schalen im Wesentlichen formstabil und weisen ein geringes Gewicht auf.

[0018] Alternativ dazu können die beiden Schalen auch aus flexiblem Material und Verstärkungselementen gebildet sein. Bei dieser Ausführungsvariante ist der erfindungsgemäße flexible Bereich ein Bereich einer Seitenfläche, welcher keine Verstärkungselemente aufweist. Die Verstärkungselemente können beispielsweise aus Schaumstoff gebildet sein. Das Material der Verstärkungselemente weist vorzugsweise eine höhere Festigkeit bzw. Steifigkeit als das flexible Material der beiden Schalen des Gepäckstücks auf. Durch die Verstärkungselemente wird die Stabilität und die Festigkeit der beiden Schalen erhöht. Die Verstärkungselemente können im Äußeren oder im Inneren des flexiblen Materials angebracht sein. Werden sie im Inneren angebracht, kann das Äußere des Koffers schlicht und neutral gestaltet sein und der flexible Eingriff kann so von außen nicht erkennbar sein, wodurch eine besonders zurückhaltende Form möglich wird. Beispiele von vorteilhaften Kombinationen von festem und flexiblem Material sind etwa eine Kombination von Stoff, welcher auf flexiblem Schaum-

stoff auflaminiert ist und in eine dreidimensionale Form gebracht werden kann, kombiniert mit einem Verstärkungselement aus hartem Kunststoff im Inneren. Alternativ ist auch die Kombination von Kevlar®- oder Karbonstoffen in weicher thermoplastischer Matrix, wie zum Beispiel TPU (Thermoplastisches Polyurethan) denkbar, welche im Inneren durch steifere, hinterspritzte Bereiche aus hartem Kunststoff verstärkt werden.

[0019] Um einen komfortablen und einfachen Transport des Gepäckstücks zu ermöglichen, können an zumindest einer Schale zumindest zwei Räder angeordnet sein. Die Räder sind üblicherweise an der Unterseite des Gepäckstücks angeordnet. In diesem Fall ist vorzugsweise an der Oberseite des Gepäckstücks der flexible Bereich angeordnet.

[0020] Zur weiteren Vereinfachung des Transports des Gepäckstücks durch den Benutzer, kann an einer Schale zumindest eine an sich bekannte, vorzugsweise ausziehbare, Griffstange angeordnet sein.

[0021] Bevorzugt weist das Gepäckstück an zumindest einer Schale außen ein Halteelement auf, an welchem eine Tasche oder dgl. befestigbar ist. Bei Anordnung einer Griffstange ist diese vorzugsweise an der gegenüberliegenden Schale bzw. Seitenfläche des Halteelements angeordnet.

[0022] Die Erfindung wird nachstehend anhand von Zeichnungen, welche bevorzugte Ausführungsbeispiele zeigen, auf die sie jedoch nicht beschränkt werden sollen, weiter erläutert. In den Zeichnungen zeigen:

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht einer Variante eines erfindungsgemäßen Gepäckstücks in stehendem Zustand mit einem flexiblen Bereich an der Oberseite des Gepäckstücks;

Fig. 2 eine perspektivische Ansicht einer alternativen Ausführungsvariante eines Gepäckstücks;

Fig. 3 eine perspektivische Ansicht einer weiteren Ausführungsvariante eines Gepäckstücks;

Fig. 4 eine perspektivische Ansicht des Gepäckstücks gemäß Fig. 3 in vollständig geöffnetem Zustand;

Fig. 5 eine perspektivische Ansicht einer weiteren Ausführungsvariante eines Gepäckstücks in vollständig geöffnetem Zustand;

Fig. 6 eine perspektivische Ansicht einer weiteren Ausführungsvariante eines Gepäckstücks in vollständig geöffnetem Zustand;

Fig. 7 eine perspektivische Ansicht einer weiteren Ausführungsvariante eines Gepäckstücks in vollständig geöffnetem Zustand;

Fig. 8 eine perspektivische Ansicht einer weiteren Ausführungsvariante eines Gepäckstücks in vollständig geöffnetem Zustand, wobei die Schalen aus flexiblem Material mit Verstärkungselementen hergestellt sind; und

Fig. 9 eine perspektivische Ansicht einer weiteren Ausführungsvariante eines Gepäckstücks in vollständig geöffnetem Zustand, wobei die Schale und

der Deckel aus flexiblem Material mit Verstärkungselementen hergestellt sind.

[0023] Fig. 1 zeigt ein Gepäckstück 1, insbesondere einen Koffer, mit zwei Schalen 2, 3 aus im Wesentlichen festen Material, wobei die Schalen 2, 3 über ein über den Großteil des Umfangs umlaufendes Verschlusselement 4, beispielsweise einen Reißverschluss, miteinander verbunden sind. In einem vollständig geöffneten Zustand des Verschlusselements 4 sind die beiden Schalen 2, 3 aufklappbar (siehe z.B. Fig. 4). An einer Seitenfläche des Gepäckstücks 1, im stehenden Zustand der Oberseite 5a, entlang zumindest eines Teils des Umfangs, ist zwischen dem Verschlusselement 4 und zumindest einer Schale 2, 3 ein Bereich 6 aus flexiblem Material angeordnet (schraffiert eingezeichnet). Dadurch ist auch bei teilweise geöffnetem Zustand des Verschlusselements 4 in diesem Bereich 6 ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks 1 möglich.

[0024] Die Schalen 2, 3 des Gepäckstücks 1 sind aus festem Material, insbesondere Kunststoff oder Metall, gebildet.

[0025] Der Bereich 6 ist vorzugsweise aus elastischem Material gebildet. Durch die Elastizität des Materials ist ein Auseinanderdrücken bzw. Aufbiegen des flexiblen Bereichs 6 besonders leicht möglich. Alternativ oder zusätzlich kann der Bereich 6 aus textilem Material gebildet sein.

[0026] Das Verschlusselement 4 muss lediglich an jener Seitenfläche, an welcher der Bereich 6 aus flexiblen Material angeordnet ist (im Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 1 der Oberseite 5a), geöffnet werden, um einen Zugang in das Innere des Gepäckstücks 1 zu ermöglichen. Die beiden Schalen 2, 3 können somit weiterhin an zumindest drei Seitenflächen 5b, 5c, 5d über das Verschlusselement 4 miteinander verbunden sein, wobei trotzdem ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks 1 ermöglicht wird. Beim Zugang in das Innere ändern sich die äußeren Abmessungen des Gepäckstücks 1 nicht, wie dies bei einem vollständigen Öffnen des Gepäckstücks 1, also einem Auseinanderklappen der beiden Schalen 2, 3 der Fall wäre (siehe z.B. Fig. 4). Dadurch, dass das Verschlusselement 4 im Wesentlichen an nur einer Seite, z.B. der Oberseite 5a, geöffnet werden muss, bleibt die Position der beiden Schalen 2, 3 zueinander unverändert bzw. der Öffnungswinkel der beiden Schalen 2, 3 zueinander im Wesentlichen null Grad.

[0027] Der Bereich 6 ist in Fig. 1 durch einen Streifen 7 aus flexiblem Material gebildet, wobei die Abmessungen des Streifens 7 variieren können. Je breiter und länger der Streifen 7 ist, desto einfacher erfolgt ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks 1. Der Streifen 7 aus flexiblem Material wird bei der Herstellung des Gepäckstücks 1 vorzugsweise direkt in das im Wesentlichen feste Material der Schalen 2, 3 integriert oder einteilig mit der bzw. den Schale(n) 2, 3 hergestellt. Durch diese integrale Ausgestaltung ist die Herstellung des Gepäckstücks 1 besonders einfach und billig möglich. Der Strei-

fen 7 kann auch an einem Bereich an der Außenkante 8 zumindest einer Schale 2, 3, welcher eine Aussparung gemäß den Abmessungen des Streifens 7 aufweist, mit verschiedenen Befestigungsmethoden befestigt werden.

[0028] In der dargestellten Ausführungsvariante des Gepäckstücks 1 ist an einer Schale 2 eine ausziehbare Griffstange 18 angeordnet. Darüber hinaus können an der Unterseite 5c des Gepäckstücks 1 Räder 19 angeordnet sein. In der dargestellten Ausführungsvariante sind vier Räder 19 an der Unterseite 5c des Gepäckstücks 1 angeordnet. Es sind aber auch Ausführungsvarianten mit nur zwei Rädern 19 möglich (nicht gezeigt). Die Schale 3 weist an der Vorderseite 5e ein Halteelement 20 für eine Tasche 21 (gezeigt in Fig. 2) oder dgl. auf.

[0029] Fig. 2 zeigt eine Ausführungsvariante eines Gepäckstücks 1, wobei entlang des Teils des Umfangs an beiden Seiten des Verschlusselements 4, also zwischen dem Verschlusselement 4 und jeder Schale 2, 3 jeweils ein Bereich 6 aus flexiblem Material angeordnet ist. Der flexible Bereich 6 ist demnach an beiden Seiten des Verschlusselements 4 (hier an der Oberseite 5a des stehenden Gepäckstücks 1) angeordnet.

[0030] An dem Halteelement 20 kann eine Tasche 21 oder dgl. angeordnet sein. Die Tasche 21 oder dgl. ist demnach an der Vorderseite 5e des Gepäckstücks 1 anordenbar und nicht, wie üblich, an dessen Oberseite 5a (üblicherweise werden Taschen, beispielsweise Laptop-taschen, auf die Oberseite 5a des Gepäckstücks 1 gestellt und beim Transport gegen die Griffstange 18 gelehnt). Durch die Anordnung der Tasche 21 oder dgl. an der Vorderseite 5e des Gepäckstücks 1 wird der Zugang in das Innere des Gepäckstücks 1 über den flexiblen Bereich 6, welcher an der Oberseite 5a des Gepäckstücks 1 angeordnet ist, durch die Tasche 21 nicht blockiert. Ferner ist die Verwendung eines Tragegriffs 22, welcher meist an der Oberseite 5a des Gepäckstücks 1 angeordnet ist, durch die Befestigung der Tasche 21 oder dgl. an der Vorderseite 5e des Gepäckstücks 1, möglich.

[0031] Bei der Ausführungsvariante eines Gepäckstücks 1 gemäß Fig. 3 ist der flexible Bereich 6 über den Rand 9 der Oberseite 5a hinausgehend ausgebildet, damit erstreckt sich der flexible Bereich 6 teilweise in die angrenzenden Seitenflächen 5b, 5d. Der somit breitere flexible Bereich 6 erleichtert den Zugang in das Innere des Gepäckstücks 1 weiter. In einer (nicht gezeigten) Ausführung kann der flexible Bereich 6 auch über die gesamte Seitenfläche 5a erstreckt sein. Diese Ausführungsvarianten können jedoch die Stabilität des Gepäckstücks 1 schwächen, tun dies aber nur in einem Ausmaß, welcher die praktischen Vorteile einer Hartschalenkonstruktion nicht oder kaum wahrnehmbar einschränkt.

[0032] Fig. 4 zeigt das Gepäckstück 1 gemäß Fig. 3 in einem vollständig geöffneten Zustand, wobei die beiden Schalen 2, 3 im Wesentlichen vollständig aufgeklappt sind. Im Inneren des Gepäckstücks 1 kann ein Fach 13 angeordnet sein. Die Öffnung 14 des Fachs 13 ist inner-

halb des Gepäckstücks 1 in Richtung des flexiblen Bereichs 6 orientiert.

[0033] Das Fach 13 ist dazu vorgesehen, Gegenstände, welche über den flexiblen Bereich 6 in das Innere des Gepäckstücks 1 eingebracht werden, aufzubewahren. Durch die Orientierung des Fachs 13 innerhalb des Gepäckstücks 1 sind die Gegenstände leicht und rasch aus dem Gepäckstück 1 entnehmbar bzw. können in dem Gepäckstück 1 aufbewahrt werden, ohne der Notwendigkeit das Gepäckstück 1 vollständig öffnen zu müssen, bzw. ohne dass die Außenabmessungen des Gepäckstücks 1 vergrößert werden.

[0034] Das Verschlusselement 4 ist in den gezeigten Ausführungsvarianten durch einen Reißverschluss 10 gebildet. Die Zähne des Reißverschlusses 10 sind entlang des Randes 11, 12 der jeweiligen Schale 2, 3 angeordnet. Der Reißverschluss 10 verläuft hier in der Symmetrieebene der beiden Schalen 2, 3 des Gepäckstücks 1. An der Oberseite 5a verläuft der Reißverschluss 10 mittig durch den flexiblen Bereich 6.

[0035] Eine Schale 2, 3 des Gepäckstücks 1 kann auch tiefer als die andere Schale 2, 3 ausgebildet sein. Fig. 5 zeigt eine solche Ausführungsvariante, bei welcher eine Schale 3 als Deckel 15 ausgestaltet ist. Der flexible Bereich 6 ist in dieser Ausführung an jener Kante 16 des Deckels 15 angeordnet, welche im geschlossenen und aufrecht stehenden Zustand des Gepäckstücks 1 an der Oberseite 5a des Gepäckstücks 1 angeordnet ist. Die Schale 2 weist ebenfalls einen flexiblen Bereich 6 an der Oberseite 5a des Gepäckstücks 1 auf. Wird nun das Verschlusselement 4 an der Oberseite 5a des Gepäckstücks 1 geöffnet, kann der flexible Bereich 6 an dem Deckel 15 und an der Schale 2 auseinander gedrückt werden, wodurch ein Zugang in das Innere ermöglicht wird.

[0036] Fig. 6 und Fig. 7 zeigen alternative Ausführungsvarianten des Gepäckstücks 1, wobei bei Fig. 6 nur der Deckel 15 und bei Fig. 7 nur die Schale 2 einen flexiblen Bereich 6 aufweist.

[0037] Alternativ dazu können die Schalen 2, 3 bzw. die Schale 2 und der Deckel 15 aus flexiblem Material und Verstärkungselementen 17 gebildet sein. In diesen Ausführungsvarianten (Fig. 8 und 9) weist der flexible Bereich 6 keine Verstärkungselemente 17 auf.

[0038] In der Ausführungsform gemäß Fig. 9 ist der flexible Bereich 6 der Schalen 2, 3 größer dimensioniert als bei der Variante gemäß Fig. 8. Diese Ausgestaltung des flexiblen Bereichs 6 ist auch bei den Gepäckstücken 1 gemäß den Fig. 1-7 möglich, bei welchen die Schalen 2, 3 aus im Wesentlichen festem Material hergestellt sind. Umgekehrt ist es auch möglich, einen schmäleren oder einen an nur einer der beiden Schalen 2, 3 angeordneten flexiblen Bereich 6 (s. Fig. 1 bis 7) in ein Gepäckstück 1 gemäß den Fig. 8 oder 9 zu integrieren.

Patentansprüche

1. Gepäckstück (1), insbesondere Koffer, mit zwei

- Schalen (2, 3) aus im Wesentlichen festem Material, welche Schalen (2, 3) über ein über den Großteil des Umfangs umlaufendes Verschlusselement (4) miteinander verbindbar und in einem vollständig geöffneten Zustand des Verschlusselements (4) aufklappbar sind, **dadurch gekennzeichnet, dass** entlang zumindest eines Teils des Umfangs an zumindest einer Seite des Verschlusselements (4) zwischen dem Verschlusselement (4) und der Schale (2, 3) aus im Wesentlichen festen Material ein Bereich (6) aus flexiblem Material angeordnet ist, so dass auch bei nur teilweise geöffnetem Zustand des Verschlusselements (4) ein Zugang in das Innere des Gepäckstücks (1) möglich ist.
2. Gepäckstück (1) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Bereich (6) durch einen Streifen (7) aus flexiblem Material gebildet ist.
 3. Gepäckstück (1) nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** entlang des Teils des Umfangs an einer Seite des Verschlusselements (4) zwischen dem Verschlusselement (4) und der Schale (2, 3) aus im Wesentlichen festen Material ein Bereich (6) aus flexiblem Material angeordnet ist.
 4. Gepäckstück (1) nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** entlang des Teils des Umfangs an beiden Seiten des Verschlusselements (4) zwischen dem Verschlusselement (4) und jeder Schale (2, 3) aus im Wesentlichen festen Material jeweils ein Bereich (6) aus flexiblem Material angeordnet ist.
 5. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Bereich (6) aus flexiblem Material Faltstrukturen oder Schnittmuster aufweist.
 6. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Bereich (6) aus textilem Material gebildet ist.
 7. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Bereich (6) aus elastischem Material gebildet ist.
 8. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Verschlusselement (4) durch einen Reißverschluss (10) gebildet ist.
 9. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** entlang des Teils des Umfangs im Inneren des Gepäckstücks (1) zumindest ein Fach (13) angeordnet ist.
 10. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine Schale (2, 3) tiefer als die andere Schale (2, 3) ausgebildet ist.
 11. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Schalen (2, 3) aus festem Material, insbesondere Kunststoff oder Metall, gebildet sind.
 12. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Schalen (2, 3) aus flexiblem Material und Verstärkungselementen (17) gebildet sind.
 13. Gepäckstück (1) nach Anspruch einem der Ansprüche 1 bis 12 **dadurch gekennzeichnet, dass** an zumindest einer Schale (2, 3) zumindest zwei Räder (19) angeordnet sind.
 14. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** an einer Schale (2, 3) zumindest eine vorzugsweise ausziehbare Griffstange (18) angeordnet ist.
 15. Gepäckstück (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 14, **dadurch gekennzeichnet, dass** zumindest eine Schale (2,3) außen ein Halteelement (20) für eine Tasche (21) oder dgl. aufweist.

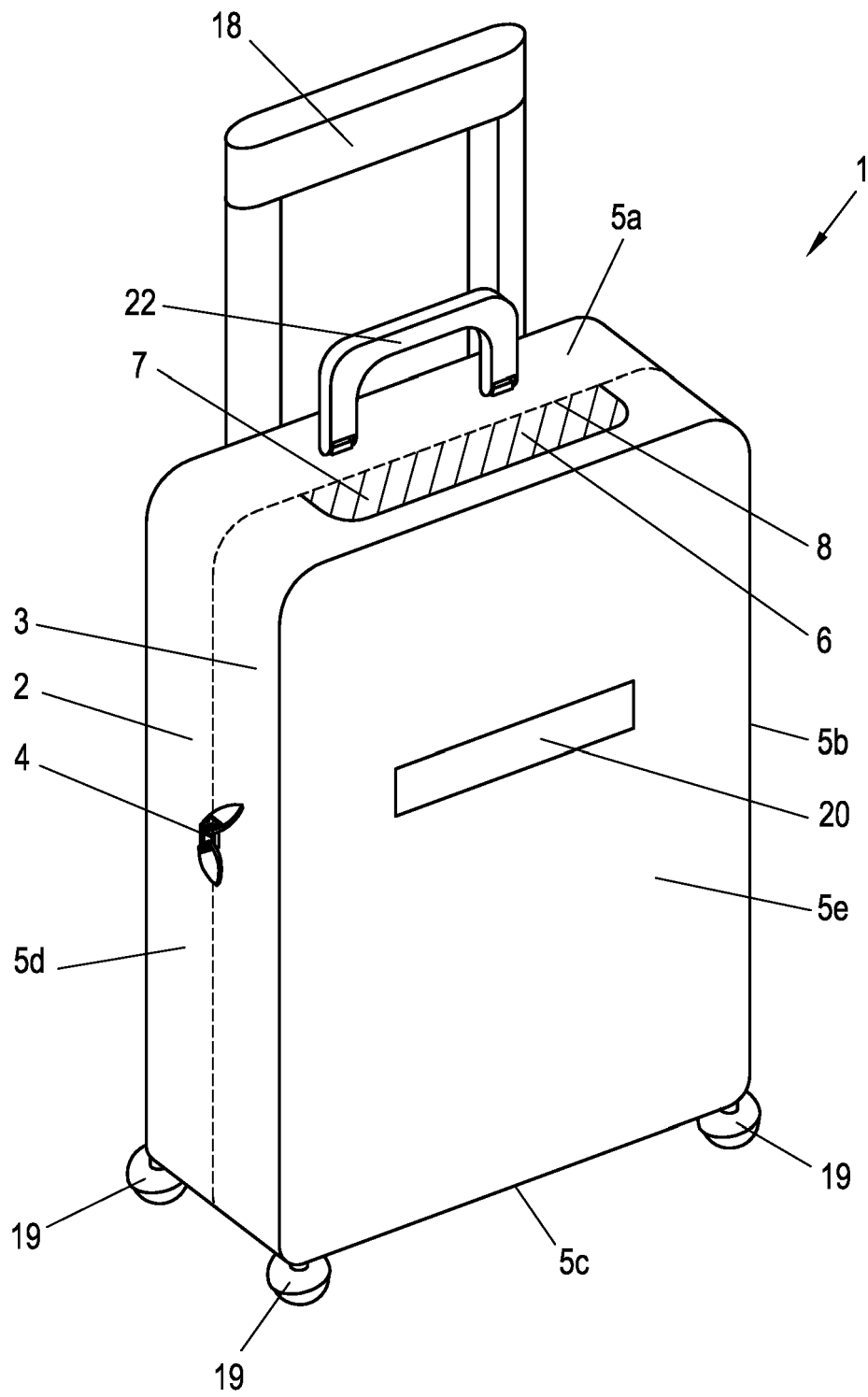


Fig. 1

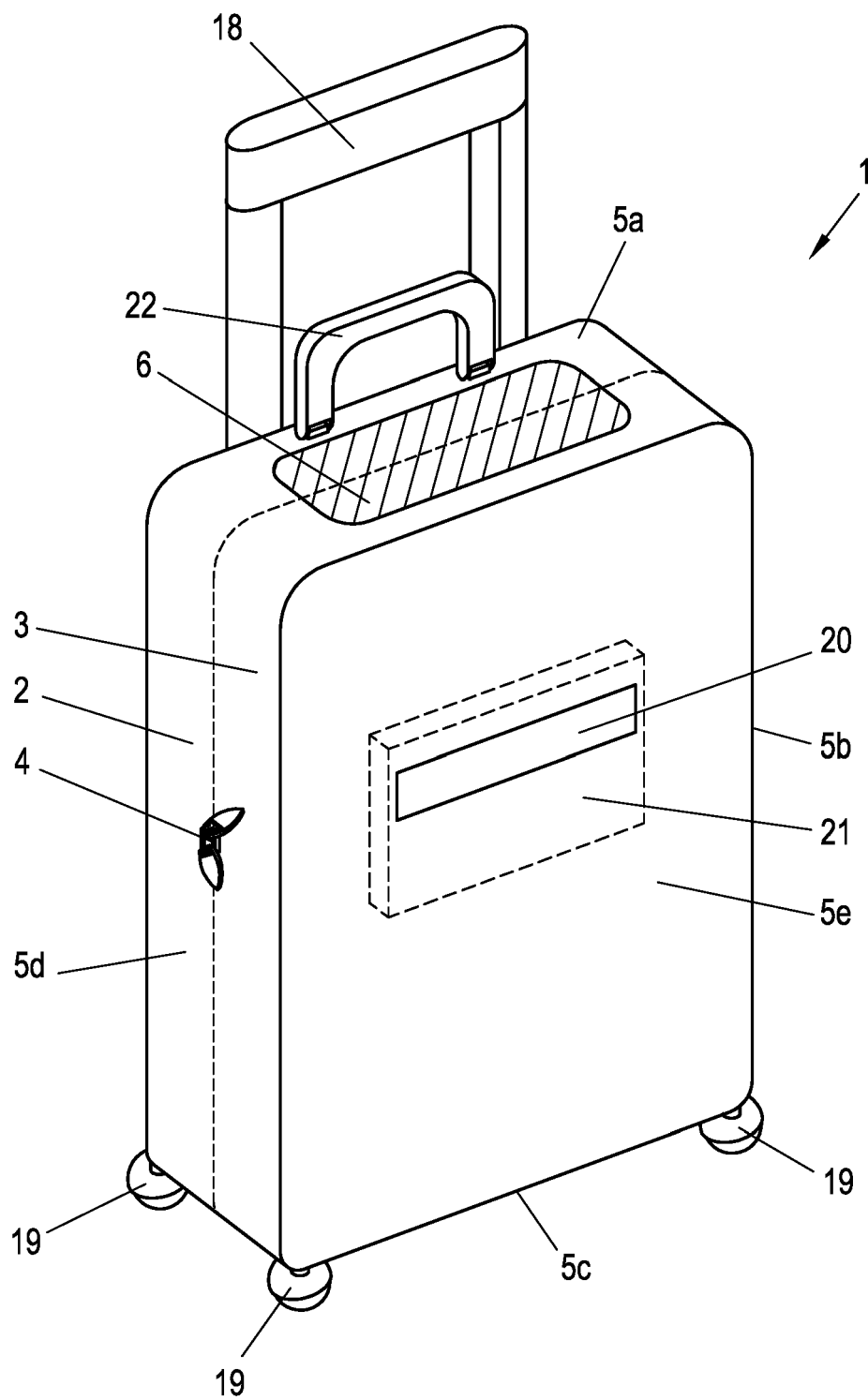


Fig. 2

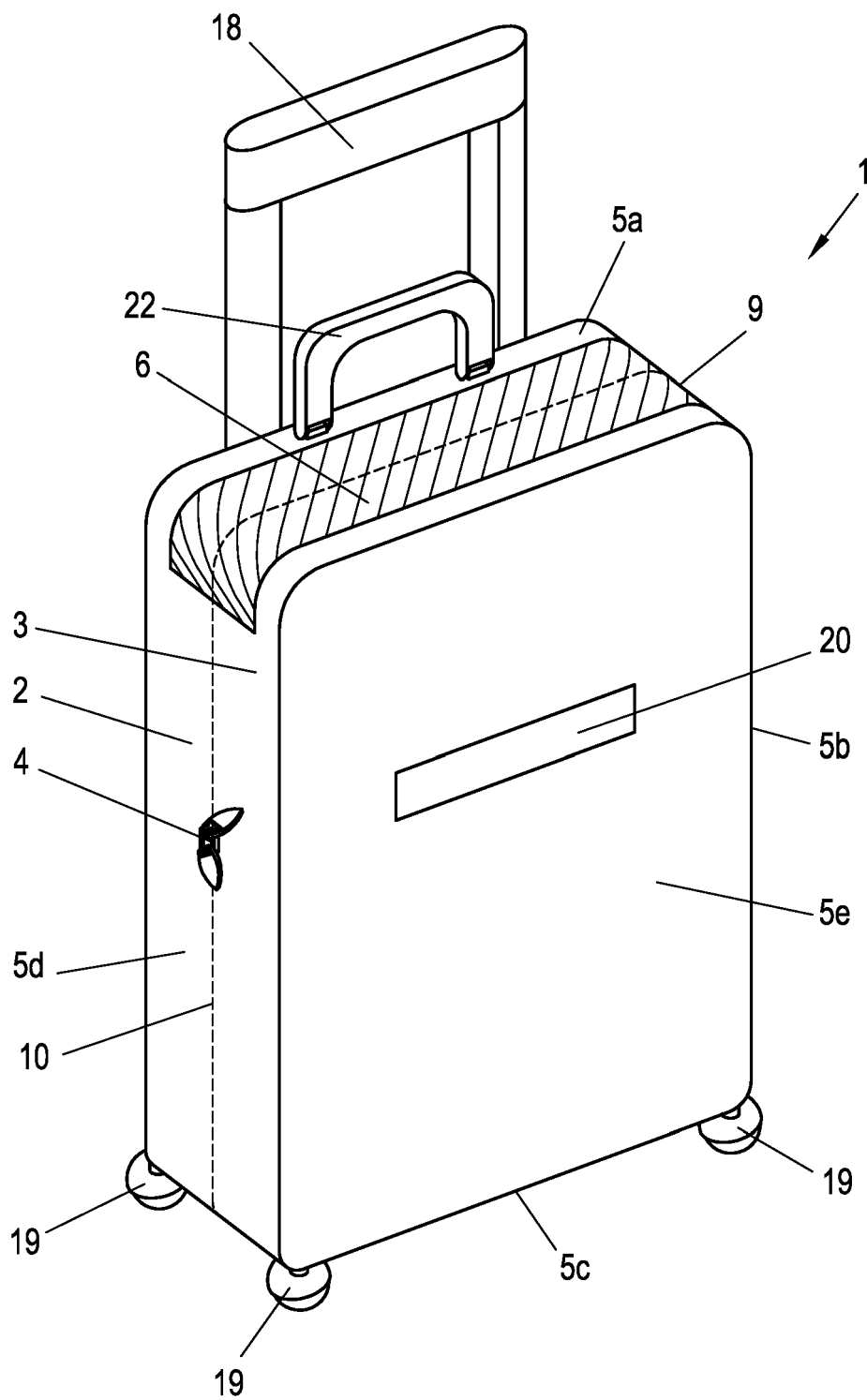


Fig. 3

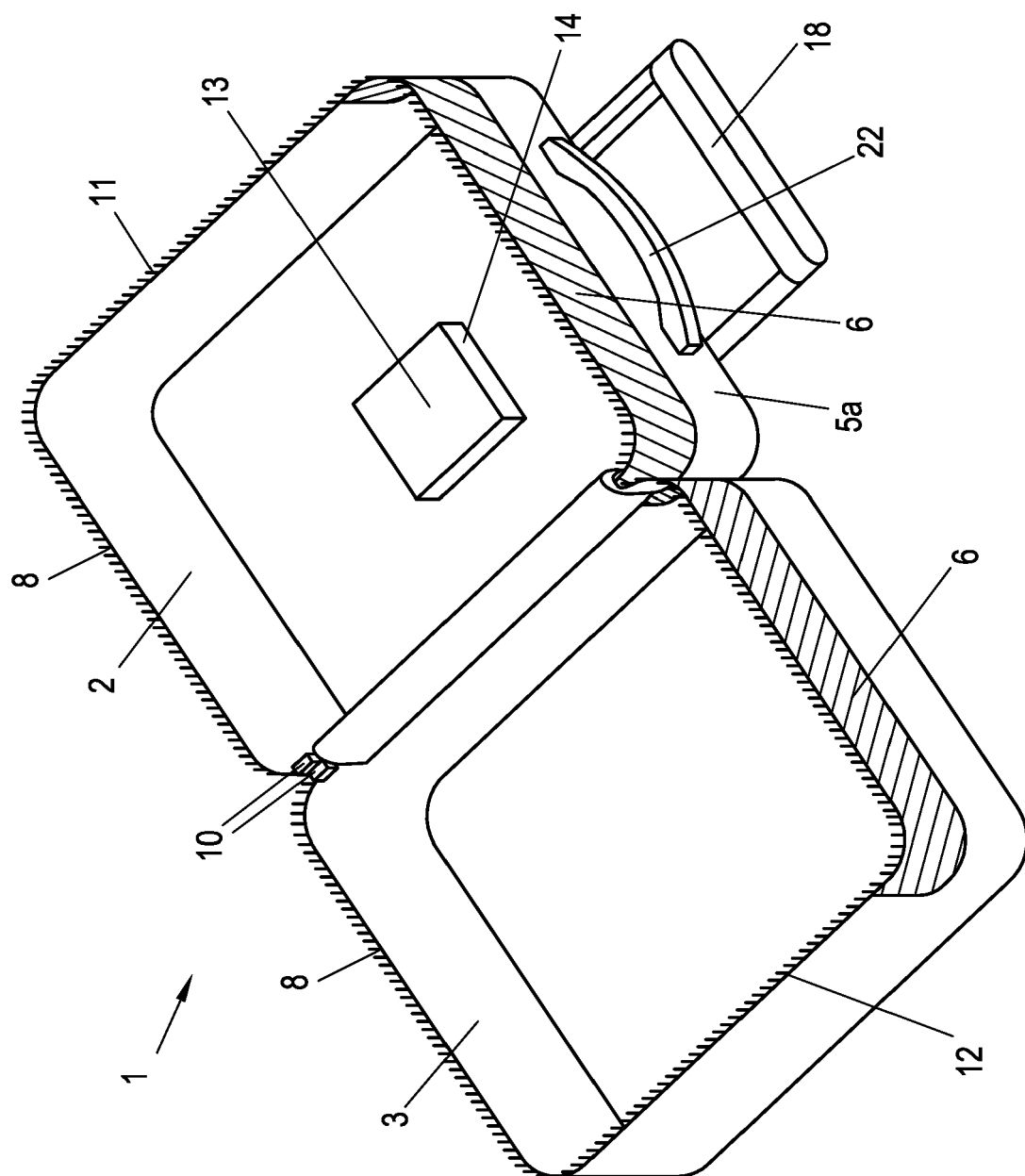
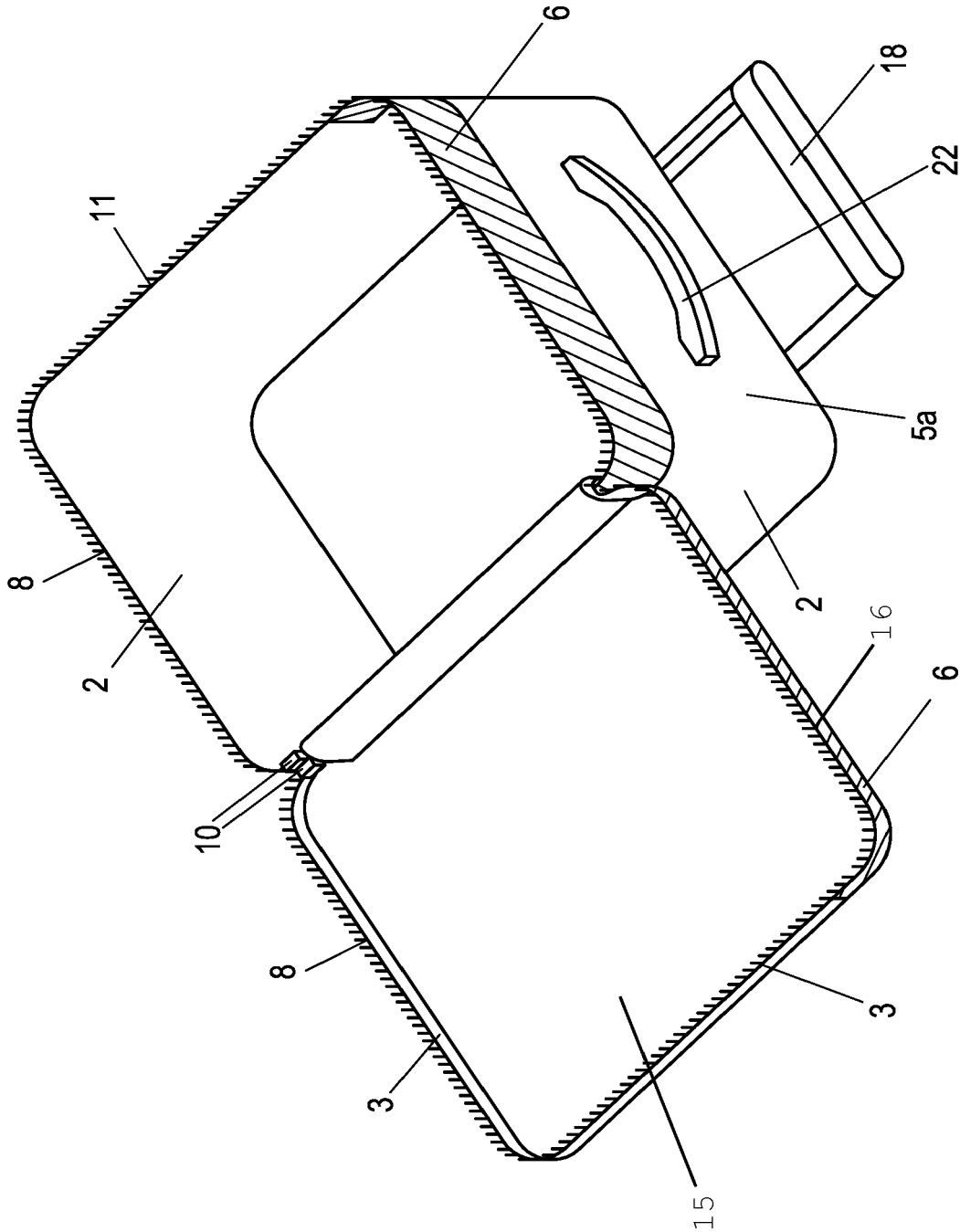


Fig. 4

Fig. 5



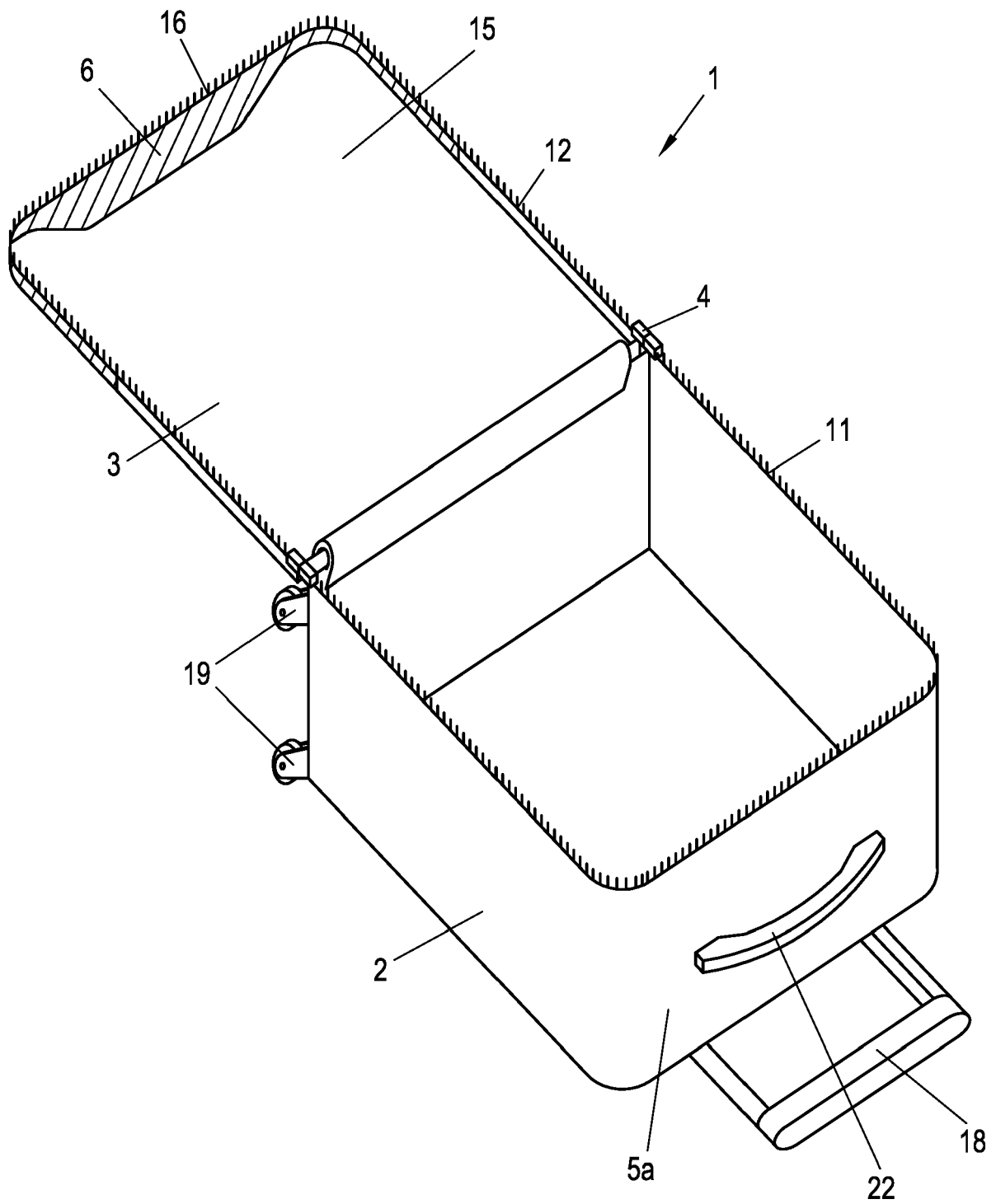
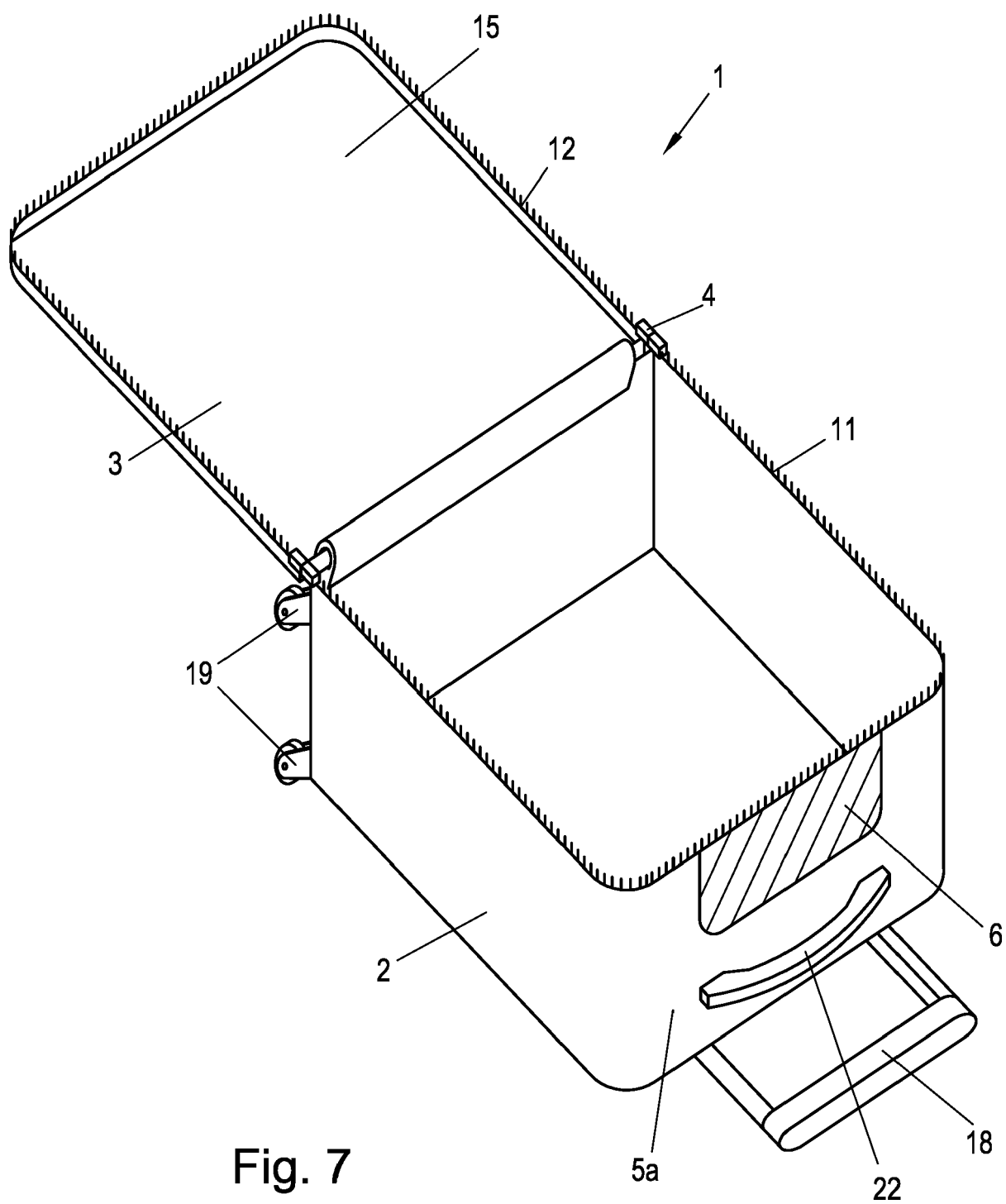


Fig. 6



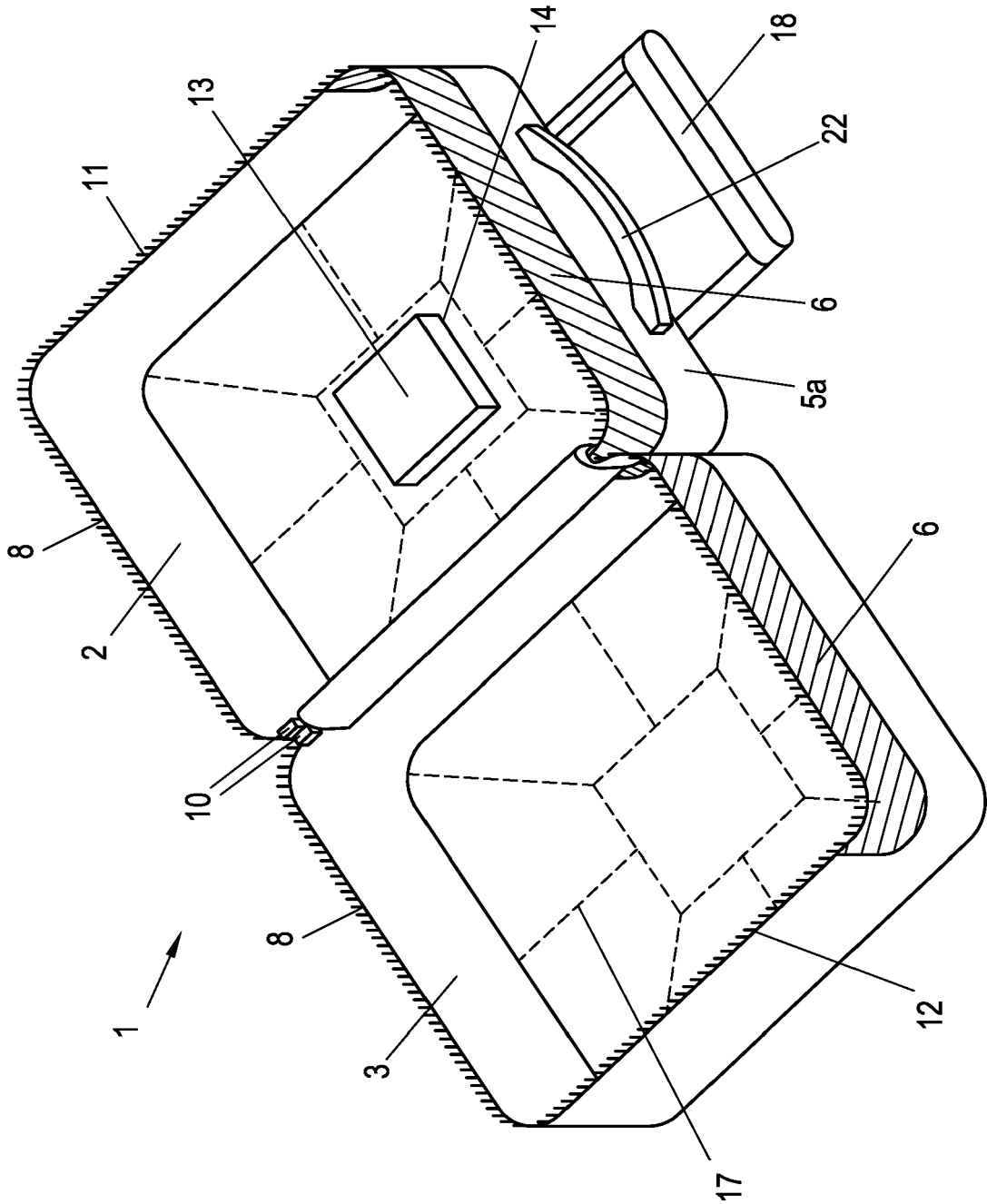
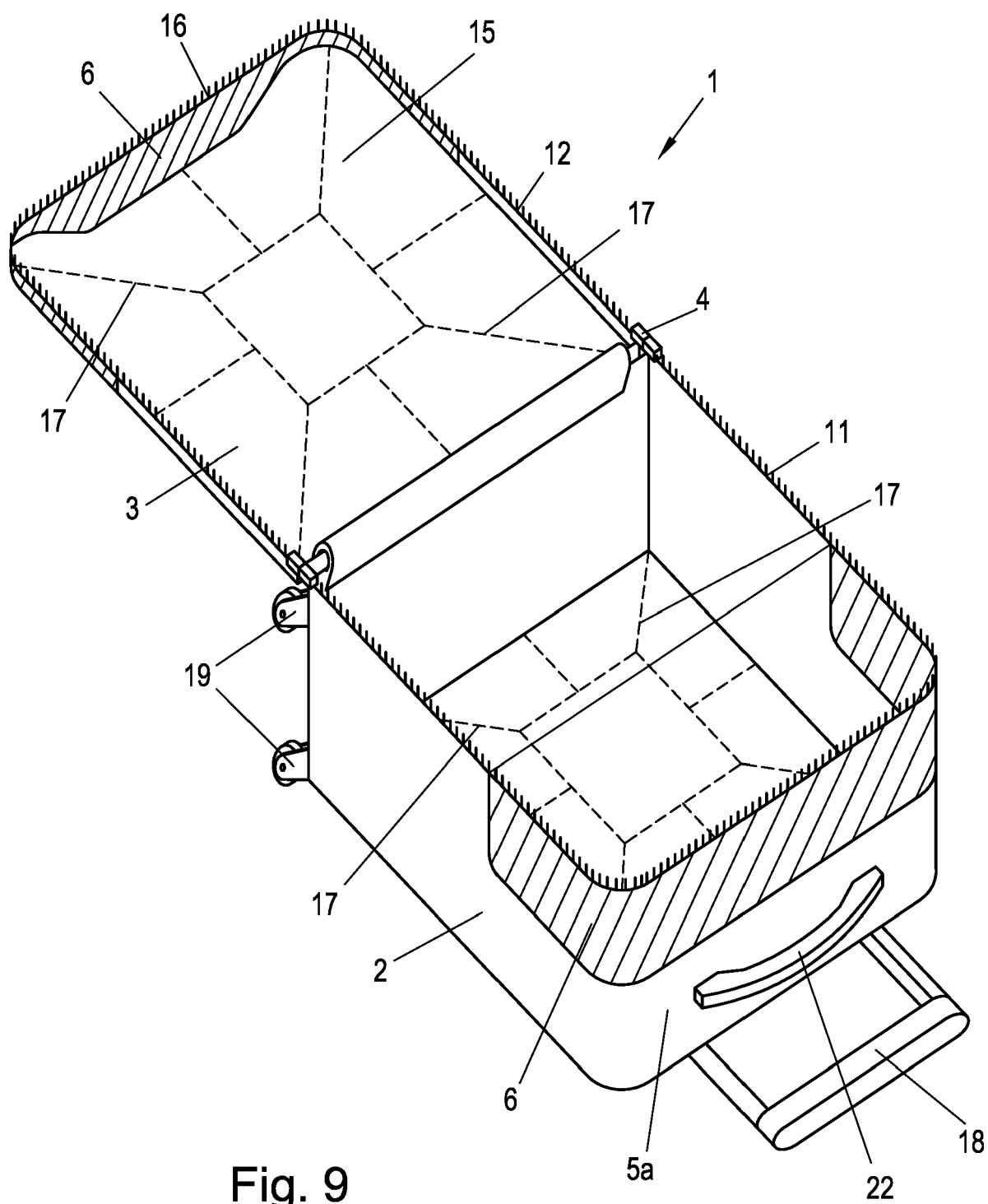


Fig. 8





EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

 Nummer der Anmeldung
EP 18 16 4474

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
X	EP 2 545 800 A1 (DIELLE MANIFATTURE S R L [IT]) 16. Januar 2013 (2013-01-16) * Absätze [0007], [0037] - [0048] * * Abbildungen *	1-15	INV. A45C5/03 A45C5/04 A45C13/10
A	EP 3 066 949 A1 (VICTORINOX AG [CH]) 14. September 2016 (2016-09-14) * Absatz [0020] * * Abbildungen *	7	
X	JP 2015 036091 A (LAI WAI HONG) 23. Februar 2015 (2015-02-23) * das ganze Dokument *	1-15	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
			A45C
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort Den Haag		Abschlußdatum der Recherche 29. August 2018	Prüfer Frank, Lucia
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03.92 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 18 16 4474

5 In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

29-08-2018

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 2545800 A1	16-01-2013	CN 102871316 A	16-01-2013
		EP 2545800 A1	16-01-2013
		IT AN20110047 U1	12-01-2013
EP 3066949 A1	14-09-2016	CN 105962598 A	28-09-2016
		EP 3066949 A1	14-09-2016
		US 2016262511 A1	15-09-2016
JP 2015036091 A	23-02-2015	JP 5807045 B2	10-11-2015
		JP 2015036091 A	23-02-2015

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

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

- US 20140353104 A1 [0004]