



(19)
Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 103 57 153 A1** 2005.07.14

(12)

Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: **103 57 153.1**
(22) Anmeldetag: **06.12.2003**
(43) Offenlegungstag: **14.07.2005**

(51) Int Cl.7: **B60R 5/04**
B60R 7/02

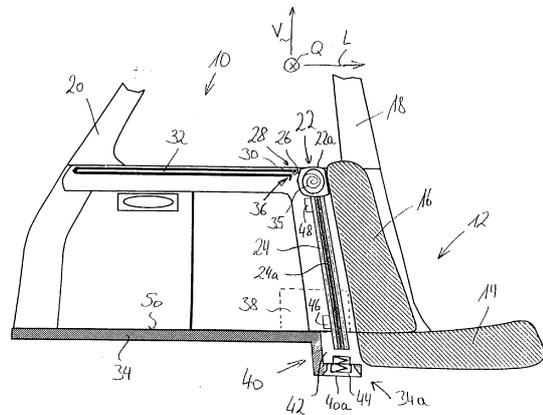
(71) Anmelder:
Bayerische Motoren Werke AG, 80809 München, DE

(72) Erfinder:
Gray, Michael, 82140 Olching, DE; Kampke, Manfred, Dr., 85232 Bergkirchen, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **In Gebrauchsstellung und Verstaunungsstellung am Fahrzeug anordenbare Gepäckraumteilungs-
vorrichtung**

(57) Zusammenfassung: Eine Gepäckraumteilungs-
vorrichtung zur wahlweisen Unterteilung, insbesondere Abde-
ckung eines Gepäckraums (10) eines Fahrzeugs, umfasst
eine in einer Gebrauchsstellung am Fahrzeug anordenbare
Rollo-Kassette (22) mit einem darin aufgenommenen Rollo
(26), welches in der Gebrauchsstellung der Kassette (22)
zur Gepäckraumunterteilung, insbesondere zur Gepäck-
raumabdeckung, aus der Kassette (22) ausziehbar ist, wo-
bei die Kassette (22) in der Gebrauchsstellung in ein größt-
mögliches Gepäckraumvolumen ragt. Erfindungsgemäß ist
die Kassette (22) in einer von der Gebrauchsstellung ver-
schiedenem Verstaunungsstellung (bei 40) am Rande oder
außerhalb des größtmöglichen Gepäckraumvolumens an-
ordenbar.



Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Gepäckraumteilungsvorrichtung zur wahlweisen Unterteilung, insbesondere Abdeckung, eines Gepäckraums eines Fahrzeugs, wobei die Gepäckraumteilungsvorrichtung eine in einer Gebrauchsstellung am Fahrzeug anordenbare Rollo-Kassette mit einem darin aufgenommenen Rollo umfasst, welcher in der Gebrauchsstellung der Kassette zur Gepäckraumunterteilung, insbesondere zur Gepäckraumabdeckung, aus der Kassette ausziehbar ist, wobei die Kassette in der Gebrauchsstellung in ein größtmögliches Gepäckraumvolumen ragt.

Stand der Technik

[0002] Ein Rollo im Sinne der vorliegenden Anmeldung ist eine durchgehende Materialbahn, welche zur Unterteilung des Gepäckraums aus der Kassette in einer Raumrichtung ausziehbar ist. Eine derartige durchgehende Materialbahn kann als Sichtschutz dienen, um Einblicke in den Gepäckraum eines Fahrzeugs von Außen zu verwehren. Als solcher ist das Rollo bevorzugt unterhalb des Fensterniveaus parallel zum Gepäckraumboden ausziehbar. Das Rollo kann auch eine Materialbahn mit Durchbrechungen sein, beispielsweise ein Netzrollo, um Passagieren Schutz vor Gepäckstücken zu bieten, welche im Gepäckraum abgelegt sind. Hierzu ist das Rollo bevorzugt vertikal ausziehbar. Die durchgehende Materialbahn des Rollos kann darüber hinaus aus im Wesentlichen starren Lamellen gebildet sein, welche miteinander um im Wesentlichen zu einander parallele Achsen drehbar verbunden sind.

[0003] Eine derartige Gepäckraumteilungsvorrichtung ist beispielsweise aus der DE 39 22 450 A1 bekannt. Diese Gepäckraumteilungsvorrichtung weist eine Kassette auf, welche an der Rückseite einer Lehne einer Rücksitzbank angeordnet ist, in Fahrzeugquerrichtung von einer Fahrzeuginnenraumseite zur gegenüberliegenden Fahrzeuginnenraumseite reicht und mit ihren Längsenden dort jeweils befestigt ist. Das Volumen des Gepäckraums ist durch Umlegen der Rücksitzbanklehne vergrößerbar. Bezogen auf eine Konfiguration des Fahrzeugs mit größtmöglichem Gepäckraumvolumen ragt die Kassette in ihrer Gebrauchsstellung in das größtmögliche Gepäckraumvolumen bzw. durchsetzt dieses. Bei der bekannten Gepäckraumteilungsvorrichtung ist die Kassette daher aus der Gebrauchsstellung vom Fahrzeug lösbar, um im Fahrzeuginnenraum Platz für sperrige oder großvolumige zu transportierende Gegenstände zu schaffen. Nachteilig an dieser Lösung ist jedoch, dass die vom Fahrzeug aus der Gebrauchsstellung gelöste Kassette als gesondertes Bauteil verstaut werden muss. Häufig wird sie nach dem Ausbau aus dem Fahrzeug in der Garage zurückgelassen; so dass sie erst wieder nach einer

Rückkehr zu der Garage verfügbar ist. Alternativ kann die so ausgebaute Kassette im Gepäckraum abgelegt werden, wenn hierfür ausreichend Platz neben den zu transportierenden sperrigen oder großvolumigen Gütern vorhanden ist. Dann liegt die Kassette jedoch lose im Gepäckraum und kann bei im Fahrbetrieb üblicherweise auftretenden Beschleunigungen gegen andere Objekte im Gepäckraum oder gegen die Innenraumverkleidung schlagen.

[0004] Aus der DE 102 01 803 A1 ist ein Fahrzeug mit einer höhenverstellbaren Gepäckraumabdeckung bekannt. Bei diesem bekannten Fahrzeug ist eine parallel zu einem Gepäckraumboden verlaufende Abdeckung, welche auf Zapfen ruht, durch Verstellen der Zapfen in Höhenrichtung, d.h. vom Fahrzeugboden weg und auf diesen zu, verstellbar. Eine Rollo-Kassette, aus welcher ein Rollo zur Unterteilung des Fahrzeuginnenraums in Fahrzeuginnenraumrichtung in vertikaler Richtung ausziehbar ist, ist gemeinsam mit der Abdeckung in Höhenrichtung verstellbar. Nachteilig an dieser Lösung ist, dass die Rollo-Kassette nicht aus dem Fahrzeuginnenraum entfernbar ist, so dass der zur Verfügung stehende Gepäckraum nicht durch Verstauen der Kassette vergrößert werden kann.

Aufgabenstellung

[0005] Es ist daher Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Gepäckraumteilungsvorrichtung der eingangs genannten Art anzugeben, bei welcher die Rollo-Kassette zur Vergrößerung des zur Verfügung stehenden Gepäckraums bei Bedarf aus Ihrer Gebrauchsstellung entfernbar und trotzdem jederzeit zur erneuten Anordnung in der Gebrauchsstellung am Fahrzeug verfügbar ist.

[0006] Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe gelöst durch eine gattungsgemäße Gepäckraumteilungsvorrichtung, bei welcher die Kassette in einer von der Gebrauchsstellung verschiedenen Verstaungsstellung am Rande oder außerhalb des größtmöglichen Gepäckraumvolumens anordenbar ist.

[0007] Gemäß der vorliegenden Erfindung ist am Fahrzeug eine Verstaungsstellung für die Kassette vorgesehen, in welcher die Kassette bei Nicht-Gebrauch des Rollos angeordnet werden kann. In dieser Verstaungsstellung beeinträchtigt die Kassette das zur Verfügung stehende Gepäckraumvolumen kaum oder zumindest in deutlich geringerem Maße als in der Gebrauchsstellung. Das Gepäckraumvolumen sei im Sinne dieser Anmeldung definiert durch die Einhüllende aller Gepäckraumbegrenzungsflächen, wobei dann, wenn in Fahrzeuginnenraumrichtung zum Fahrer hin keine Begrenzungsfläche vorhanden ist, eine an den Rückseiten der Lehnen der dem Gepäckraum nächstliegenden Sitzgelegenheiten angelegt gedachte zumindest angenähert vertikale Ebene

eine entsprechende Gepäckraumbegrenzungsfläche ersetzen soll.

[0008] In der Gebrauchsstellung ist die Kasette in der Regel in Fahrzeuginnenraumrichtung hinter Fahrzeugsitzen oder einer Fahrzeugsitzbank angeordnet, welche durch Umliegen eine Vergrößerung des Gepäckraums gestatten. Als größtmögliches Gepäckraumvolumen wird dabei dasjenige Gepäckraumvolumen angesehen, welches durch alle das Gepäckraumvolumen vergrößernde Maßnahmen, wie Umliegen oder/und Entfernen von Sitzen oder Sitzbänken, in einem Fahrzeug erhalten werden kann. Durch die erfindungsgemäße Anordenbarkeit der Kasette in der Verstaunungsstellung am Rande oder außerhalb des größtmöglichen Gepäckraumvolumens, wird die Kasette stets im Fahrzeug mitgeführt und ist so jederzeit verfügbar, ohne dass sie in der Verstaunungsstellung das größtmögliche Gepäckraumvolumen nennenswert beeinträchtigt.

[0009] In der Regel ist der Gepäckraum des Fahrzeugs nach unten, d.h. in Richtung zu einer Fahrbahn hin, auf welcher das Fahrzeug sich gerade befindet, durch einen Gepäckraumboden begrenzt. Auf einer Ladeebene dieses Gepäckraumbodens werden die zu transportierenden Lasten abgestellt. Eine besonders sichere Verstaunungsmöglichkeit mit hohem Maß an Schutz für die Kasette kann dabei dadurch erhalten werden, dass in dem Gepäckraumboden ein Stauraum ausgebildet ist, in welchem die Kasette in ihrer Verstaunungsstellung aufgenommen ist. Außerdem kann dieser Stauraum vorteilhaft nahe der Gebrauchsstellung vorgesehen sein, so dass Bewegungswege der Kasette aus der Verstaunungsstellung in die Gebrauchsstellung und umgekehrt kurz sind.

[0010] Da der Fahrzeugunterboden keine Sichtfläche des Fahrzeugs ist, kann der Stauraum als Vertiefung des Gepäckraumbodens ausgebildet sein, ohne dass dies das äußere Erscheinungsbild des Fahrzeugs beeinträchtigen würde. Außerdem kann eine derartige Vertiefung, wenn sie etwa in ein den Gepäckraumboden bildendes Blech eingebracht ist, gleichzeitig zur Versteifung des Gepäckraumbodens dienen und die Kasette in der Verstaunungsstellung schützen.

[0011] Um zu transportierende Lasten von einer Fahrzeugöffnung aus, wie etwa einer Heckklappe, bis an den Rand des Gepäckraumbodens einschieben zu können, ist es vorteilhaft, wenn die Abmessung des Stauraums in einer Richtung orthogonal zu einer Ladeebene des Gepäckraumbodens derart bemessen ist, dass eine Oberseite der Kasette dann, wenn diese in ihrer Verstaunungsstellung angeordnet ist, mit der Ladeebene zumindest angenähert fluchtet.

[0012] Es könnte auch daran gedacht sein, die genannte Abmessung des Stauraums größer zu bemessen, so dass die Oberseite der Kasette in ihrer Verstaunungsstellung unterhalb der Ladeebene liegt. Dann besteht jedoch das Risiko, dass Gegenstände auf die Kasette in der Verstaunungsstellung fallen und möglicherweise derart in einen Spalt zwischen Kasette und Stauraum gelangen, dass sie ein Verkleben der Kasette im Stauraum bewirken.

[0013] Wenn die Kasette sowohl in ihrer Gebrauchsstellung als auch in ihrer Verstaunungsstellung mit dem Fahrzeug verbunden ist, kann ein Verlagern der Kasette während einer Fahrt bei den üblicherweise auftretenden Beschleunigungen sicher verhindert werden.

[0014] In der Regel dient die Gepäckraumteilungs- vorrichtung dazu, den Gepäckraum über die gesamte Fahrzeuginnenraumbreite zu unterteilen. Daher weist die Kasette, die in der Regel von einer Fahrzeuginnenraumseitenwand bis zu einer gegenüberliegenden Fahrzeuginnenraumseitenwand reicht, eine längliche Gestalt auf. Somit ist es zur Vermeidung einer Beeinträchtigung des Rollos vorteilhaft, die Längsenden der Kasette, zwischen denen das Rollo angeordnet ist, zur Verbindung der Kasette mit dem Fahrzeug in der Gebrauchsstellung und in der Verstaunungsstellung zu nutzen.

[0015] Eine sichere und komfortable Möglichkeit, die Kasette von der Gebrauchsstellung in Richtung zu der Verstaunungsstellung hin oder umgekehrt zu verlagern, besteht darin, dass die Kasette verlagerbar mit dem Fahrzeug verbunden ist. Dadurch wird außerdem vermieden, dass Längsenden der Kasette nach einem Entfernen derselben aus der Gebrauchsstellung gegen Teile im Fahrzeuginnenraum oder gegen dessen Verkleidung oder auch gegen Fahrzeugscheiben stoßen und diese unter Umständen beschädigen.

[0016] Die Anordnung der Kasette in der Gebrauchsstellung und in der Verstaunungsstellung sollte von jedem Fahrer unabhängig von seinem Alter oder Geschlecht oder seiner körperlichen Konstitution vorgenommen werden können. Der jeweilige Bediener kann dabei dadurch unterstützt werden, dass ein Antrieb vorgesehen ist, durch welchen die Kasette in wenigstens einer Richtung, vorzugsweise in beiden Richtungen, von einer ihrer Stellungen: Gebrauchsstellung und Verstaunungsstellung, zu der jeweils anderen Stellung hin verlagerbar ist. Dies bedeutet, dass der Antrieb wenigstens über einen Abschnitt des Verlagerungswegs der Kasette eine die Verlagerung unterstützende Kraft ausübt. Besonders bevorzugt sorgt der Antrieb für eine Verlagerung der Kasette zwischen ihren beiden Stellungen.

[0017] In einem einfachen Fall kann die Kasette

gegen Federkraft in die Verstaunungsstellung verlagerbar sein. Die Federkraft steht dann für ein Herausnehmen der Kassette aus der Verstaunungsstellung zur Verfügung, was gestattet, den vorgesehenen Stauraum eng an der Kassettenaußenwand anliegend und damit mit möglichst geringem Aufwand an Bauraum zu gestalten, da die Kassette aus der Verstaunungsstellung durch Federkraft heraus bewegt werden kann und so in der Verstaunungsstellung nicht mehr mit den Händen umgriffen werden muss. Damit ist auch das Risiko verringert, dass Gegenstände in einen zwischen Kassette und Strauraumwand vorhandenen Spalt gelangen und so ein Verklemmen der Kassette bewirken können.

[0018] Eine auf dem Markt gängige Rollo-Konstruktion sieht eine Wickelfeder vor, gegen deren Kraft das Rollo aus der Kassette ausziehbar ist. Die Kraft der Wickelfeder sorgt dann für ein automatisches Einziehen und Aufwickeln des Rollos in die bzw. in der Kassette. Das Rollo kann dabei eine beliebige flexible Materialbahn, einschließlich etwa einer Netzbahn, sein oder auch eine aus gelenkig miteinander verbundenen starren Lamellen gebildete Materialbahn sein.

[0019] Dabei ist es denkbar, die Wickelfeder als Antrieb für eine Verlagerung der Kassette von einer ihrer Stellungen: Gebrauchsstellung und Verstaunungsstellung, zu der jeweils anderen Stellung hin zu nutzen.

[0020] Konstruktiv könnte dies beispielsweise derart gelöst sein, dass die Wickelfeder außerhalb der Kassette derart vorgesehen ist, dass dann, wenn die Kassette die Gebrauchsstellung erreicht, die Wickelfeder mit einer Wickelwelle im Inneren der Kassette gekoppelt wird, um welche herum das Rollo aufgewickelt wird. Durch ein Lösen der Kassette aus der Gebrauchsstellung in Richtung zu der Verstaunungsstellung hin wird die Kopplung der Wickelfeder mit der Wickelwelle gelöst und eine weitere Kopplung zwischen Kassette und Wickelfeder geschaffen, so dass die Kassette gegen die Kraft der Wickelfeder zur Verstaunungsstellung hin verlagerbar ist. Mit einer derartigen Lösung wird lediglich eine Feder sowohl zum Aufwickeln des Rollos als auch zum Verlagern der Rollo-Kassette benötigt. Es kann zur Vermeidung einer derartigen Wechselkopplung auch daran gedacht sein, eine von der Wickelfeder gesonderte Feder vorzusehen, welche Antriebskraft für eine Verlagerung der Kassette bereitstellt. Hierauf wird weiter unten genauer eingegangen.

[0021] Häufig verursachen federangetriebene Bewegungen ein ruckartiges Hervorschnellen des angetriebenen Gegenstands. Dies kann zu Verletzungen des Bedieners oder eines Insassen oder zu Beschädigungen im Fahrzeuginnenraum führen. Um derartiges zu Vermeiden, kann eine Dämpfungsvorrichtung vorgesehen sein, welche die durch die Fe-

derkraft angetriebene Bewegung der Kassette zumindest über einen Abschnitt des Bewegungswegs dämpft. Vorzugsweise ist die Bewegung längs des gesamten Bewegungswegs der Kassette gedämpft.

[0022] Um zu verhindern, dass die Kassette unmittelbar nach dem Loslassen durch die Federkraft aus der Verstaunungsstellung heraus bewegt wird, kann die Kassette in der Verstaunungsstellung verriegelbar, insbesondere verrastbar sein. Ebenso kann die Kassette in der Gebrauchsstellung verriegelbar sein, um sicherzustellen, dass die Kassette auch auf holpriger Fahrbahn in ihrer gewählten Stellung verbleibt.

[0023] Statt einer Feder kann auch ein Elektromotor oder ein hydraulisches oder pneumatisches Kraftgerät als der Antrieb zur Verlagerung der Kassette vorgesehen sein. Dies sorgt für großen Komfort bei der Verlagerung der Kassette, da der menschliche Bediener von jeglicher Kraftaufwendung befreit ist und lediglich einen Schalter zum Betätigen des Elektromotors oder des hydraulischen oder pneumatischen Kraftgeräts zu betätigen braucht. Dieser Schalter kann gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung an einer geeigneten Stelle im Fahrzeug vorgesehen sein, etwa an der Fahrzeuginnenraumverkleidung nahe der Heckklappe oder am Armaturenbrett oder in der Mittelkonsole des Fahrzeugs.

[0024] Eine Bewegung der Kassette von der Gebrauchsstellung oder der Verstaunungsstellung in die jeweils andere Stellung kann durch eine Bewegungsführung der Kassette sichergestellt werden. Eine solche Bewegungsführung kann beispielsweise derart vorgesehen sein, dass jedem Längsende der Kassette wenigstens eine am Fahrzeug festgelegte

[0025] Führungsschiene zugeordnet ist, in welchen Führungsschienen das jeweilige Längsende der Kassette durch eine Führungsbahn längs einer zur Kassettenlängsrichtung orthogonalen Führungsrichtung verschiebbar geführt ist. Diese konstruktive Gestaltung hat den Vorteil, dass die Führungsschienen selbst das Gepäckraumvolumen in der Regel nicht beeinträchtigen, da die Längsenden der Kassette bis zu den Seitenwänden des Fahrzeuginnenraums und damit bis an den Rand des Gepäckraums reichen.

[0026] Es ist jedoch daran zu denken, dass die Bewegungsführung hohe auftretende Kräfte abstützen kann, wie sie etwa im Falle einer Kollision des Fahrzeugs mit einem Hindernis auftreten können. Dies kann dadurch gewährleistet werden, dass jedes Längsende der Kassette mit einem Führungselement zur Führung durch die Führungsbahn der zugeordneten Führungsschiene versehen ist, wobei eine Überdeckung von Führungselement und Führungsbahn in der Kassettenlängsrichtung an jedem Längsende wenigstens 5mm, bevorzugt wenigstens 10 mm und besonders bevorzugt wenigstens 20mm beträgt.

[0027] Eine derartige Überdeckung hat darüber hinaus den Vorteil, dass die Kassette sehr einfach montiert werden kann, da ein Zentrieren der Kassette bei der Montage im Fahrzeug entfallen kann. Ein weiterer Vorteil einer derartigen Überdeckung liegt in der Toleranz der Gepäckraumteilungsvorrichtung gegen Abweichungen des Fahrzeugblechkleids von dessen Sollabmessungen. Aufgrund von Schwankungen der Blechqualität oder/und Betriebsparametern beim Tiefziehen von Karosserieteilen schwanken die Abmessungen selbst von in großer Stückzahl hergestellten Fahrzeugen. Darüber hinaus ist die Fahrzeugkarosserie und auch die Innenraumverkleidung Wärmedehnung unterworfen, so dass sich ein Abstand zwischen zwei Führungsschienen mit der Zeit ändert. Sieht man eine große Überdeckung von 10 mm oder noch besser von 20 mm auf jeder Seite zwischen Führungselement und Führungsbahn vor, so können selbst bei großer thermischer Ausdehnung des Blechkleids zu jedem Zeitpunkt erhebliche Kräfte an der Führungsbahn abgestützt werden, da eine notwendige Mindestüberdeckung sichergestellt ist. Aus dem gleichen Grunde kann es von Vorteil sein, die Kassette mit Spiel in Kassettenlängsrichtung zu führen, so dass das Spiel eine Veränderung der Fahrzeugkarosserieabmessung gestattet, ohne zu einem Verklemmen der Kassette zu führen.

[0028] Die Kassette ist, wie oben bereits erwähnt, häufig ein längliches Bauteil, welches an jedem Längsende, verglichen mit der Länge der Kassette, lediglich eine geringe Führungslänge aufweist. Daher kann es beim Verlagern der Kassette zwischen ihren beiden Stellungen zu einem Verkantens und einem dadurch bedingten Verklemmen führen. Dieses Risiko eines Verkantens kann gemindert werden, indem an jedem Längsende der Kassette wenigstens ein um eine zur Kassettenlängsrichtung parallele Drehachse drehbares Zahnrad vorgesehen ist, welches auf einer Zahnstange in der dem Längsende zugeordneten Führungsschiene abwälzt. Das Vorsehen von Zahnrädern bietet darüber hinaus die einfache Möglichkeit, ein sogenanntes Silikonrad, d.h. ein in einer Silikonmasse drehendes Zahnrad, welches dadurch gebremst wird und eine gedämpfte Bewegung ausführt, als die zuvor genannte Dämpfungsvorrichtung zu verwenden.

[0029] Eine noch bessere Sicherheit gegen Verkantens bietet eine Verbindung des wenigstens einen Zahnrads an einem Längsende mit dem wenigstens einen Zahnrad am jeweils anderen Längsende der Kassette zur gemeinsamen Drehung. Eine derartige Verbindung kann einfach durch eine gemeinsame Drehwelle realisiert sein, welche dann durch eine als Hohlwelle ausgebildete Rollo-Wickelwelle in Kassettenlängsrichtung hindurch geführt ist. Durch die Verbindung der genannten Zahnräder zur gemeinsamen Drehung werden beide Längsenden im Wesentlichen mit der gleichen Geschwindigkeit bewegt. Dies min-

dert das Risiko eines Verkantens erheblich.

[0030] Diese Ausführungsform kann in einfacher Weise für die zuvor erwähnte Nutzung der Kraft der Wickelfeder sowohl für ein Aufwickeln des Rollos als auch für ein Verstellen der Kassette von der Verstaunungsstellung in Richtung zu der Gebrauchsstellung hin ausgebildet sein. Hierzu reicht es aus, eine Spiralfeder als Wickelfeder zu verwenden, und ein Ende der Wickelfeder mit der gemeinsamen Drehwelle der genannten Zahnräder und das andere Ende der Wickelfeder mit der Rollo-Wickelwelle zu verbinden. Ist die Wickelfeder derart eingebaut, dass sie bei aufgewickeltem Rollo und Kassette in der Gebrauchsstellung entspannt oder nahezu entspannt ist, kann aus dieser Stellung heraus sowohl das Rollo gegen die Federkraft der Wickelfeder aus der Kassette ausgezogen werden, als auch die Kassette bei aufgewickeltem Rollo gegen die Kraft der Wickelfeder von der Gebrauchsstellung ausgehend in Richtung zu der Verstaunungsstellung hin bewegt werden.

[0031] Hierzu reicht es gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung bereits aus, wenn die Kassette derart gestaltet ist, dass die Drehwelle mit einem Ende der Wickelfeder verbindbar und die Rollo-Wickelwelle mit dem jeweils anderen Ende der Wickelfeder verbindbar ist. Die Verbindung kann dann in einem einfachen Fall manuell erzeugt werden, etwa dann, wenn eine Verstellung der Kassette gegen Federkraft gewünscht ist.

[0032] Durch Vorsehen einer geeigneten Umsetzungsvorrichtung, welche die Drehbewegung der Wickelwelle beim Ausziehen und Aufwickeln des Rollos oder/und die Drehung der gemeinsamen Drehwelle der Zahnräder in eine Linearbewegung umsetzt, kann statt einer Spiralfeder auch eine Schraubendruck- oder Schraubenzugfeder als Wickelfeder eingesetzt werden. Derartige Umsetzungsvorrichtungen können an einem relativ zur gemeinsamen Drehwelle und zur Rollo-Wickelwelle ruhenden Kassettengehäuse aufgenommen sein und beispielsweise als Schneckenradgetriebe ausgebildet sein, wobei die Steigung des Schneckenengewindes derart zu wählen ist, dass keine Selbsthemmung auftritt.

[0033] Um das Herausziehen des Rollos aus der Kassette zu erleichtern, kann das Rollo an seinem freien Längsende mit einer im Wesentlichen in Kassettenlängsrichtung verlaufenden Abschlussstange versehen sein. Diese Abschlussstange sorgt darüber hinaus dafür, dass sich das Rollo im ausgezogenen Zustand nicht um eine in Ausziehrichtung verlaufende Achse einrollt.

[0034] Der Komfort des menschlichen Bedieners beim Herausziehen des Rollos aus der Kassette kann noch dadurch gesteigert werden, dass die Längsenden der Abschlussstange jeweils in Führung

gen an Gepäckraumbegrenzungen zur Bewegung zwischen einer Rolloeinzugsstellung, in welcher das Rollo in der Kasette aufgenommen ist, und einer Rolloauszugsstellung, in welcher das Rollo zumindest teilweise aus der Kasette ausgezogen ist, geführt sind.

[0035] Dabei muss dafür gesorgt sein, dass die Abschlussstange die Bewegung der Kasette von der Gebrauchsstellung in die Verstaungsstellung mitmachen kann. Dies kann beispielsweise dadurch erreicht werden, dass die Führungen eine in Richtung zur Verstaungsstellung weisende Einfädelöffnung für ein Einfädeln und ein Ausfädeln der Abschlussstangenlängsenden in die Führungen bzw. aus diesen heraus aufweisen. Alternativ oder zusätzlich ist es auch möglich, dass die Abschlussstangenlängsenden relativ zu der Abschlussstange in deren Längsrichtung bewegbar sind.

[0036] Im Falle von relativ zu der Abschlussstange bewegbaren Abschlussstangenlängsenden können diese gegen Federkraft in die Abschlussstange eindrückbar sein, so dass sie eine überwindbare Verrastung mit der Führung bilden. Es kann jedoch auch daran gedacht sein, dass die Abschlussstangenlängsenden zwischen zwei Stellungen unterschiedlichen Auskragmaßes aus der Abschlussstange verriegelbar sind.

[0037] Um eine Fehlbedienung zu vermeiden, kann darüber hinaus eine Blockierungseinrichtung vorgesehen sein, welche ein Entfernen der Kasette aus der Gebrauchsstellung oder/und ein Anordnen der Kasette in der Verstaungsstellung blockiert, wenn das Rollo nicht vollständig in der Kasette aufgenommen ist. Dadurch wird verhindert, dass die Kasette mit nicht vollständig aufgenommenem Rollo in eine ihrer Stellungen gelangt. Insbesondere ist hier an die Verstaungsstellung gedacht, in der in der Regel kein Raum für ein nicht in der Kasette aufgenommenes loses Rolloende vorgesehen ist. Darüber hinaus kann ein derartiges freies Rolloende unkontrolliert im Fahrzeuginnenraum herumschlagen.

[0038] Die im vorangehenden beschriebene Gepäckraumteilungsrichtung verleiht einem Fahrzeug einen besonderen Wert, so dass unabhängiger Schutz auch für ein Fahrzeug mit einem Gepäckraum und einer Gepäckraumabdeckung mit wenigstens einem der voranstehend genannten Merkmale angestrebt wird.

Ausführungsbeispiel

[0039] Im folgenden wird die vorliegende Erfindung anhand der beiliegenden Zeichnungen näher erläutert. Es stellt dar:

[0040] [Fig. 1](#) einen schematischen Längsschnitt

durch einen Gepäckraum eines Fahrzeugs mit einer erfindungsgemäßen Gepäckraumteilungsrichtung, bei welcher eine Rollo-Kasette in der Gebrauchsstellung angeordnet ist,

[0041] [Fig. 2](#) der schematische Gepäckraum von [Fig. 1](#) mit der Kasette in der Verstaungsstellung, und

[0042] [Fig. 3](#) einen Querschnitt durch die Rollo-Kasette orthogonal zur Kassettenlängsrichtung.

[0043] In [Fig. 1](#) ist ein Fahrzeuginnenraum allgemein mit **10** bezeichnet. Zu erkennen ist dabei ein Fahrzeugsitz **12** mit einem Sitzpolster **14** und einer Rückenlehne **16**. Bei dem in den [Fig. 1](#) und [Fig. 2](#) schematisch gezeigten Fahrzeuginnenraum handelt es sich um den eines Kombis, von welchem in den [Fig. 1](#) und [Fig. 2](#) die C-Säule **18** und die D-Säule **20** dargestellt ist.

[0044] An der Rückseite der Rückenlehne **16** des Sitzes **12** ist eine Rollo-Kasette **22** angeordnet, welche längs einer Führungsschiene **24** verfahrbar ist. In der Kasette **22** ist ein Rollo **26** aufgewickelt, wobei ein freies Längsende **28** des Rollos mit einer Abschlussstange **30** verbunden ist. Die Abschlussstange **30** ist nicht in die Kasette **22** einziehbar und stellt sicher, dass das freie Längsende **28** des Rollos **26** stets zum Ausziehen des Rollos aus einem Gehäuse **22a** der Kasette **22** gegriffen werden kann. Die Kasette **22** und die Abschlussstange **30** verlaufen im Wesentlichen parallel zueinander, d.h. in Richtung des Pfeils Q (Fahrzeugquerrichtung) orthogonal zur Zeichenebene der [Fig. 1](#).

[0045] In der in [Fig. 1](#) gezeigten Gebrauchsstellung der Kasette **22** ist die Abschlussstange **30** an ihren beiden Längsenden in einer Führungsnut **32** an einer Seitenverkleidung des Gepäckraums derart geführt, dass das aus dem Kassettengehäuse **22a** ausgezogene Rollo **26** eine zu einer Bodenverkleidung **34** im Wesentlichen parallele Abdeckung des Gepäckraums bildet, insbesondere als Sichtschutz für das Gepäck. Das Rollo kann jedoch auch in vertikaler Richtung V zur Teilung des Innenraum in Fahrzeuginnenraum L ausziehbar sein, insbesondere um als Fangnetz die Passagiere vor Gepäck bei starkem Abbremsen zu schützen. In der Kasette **22** ist eine Wickelfeder **35** angedeutet, gegen deren Kraft das Rollo **26** aus dem Gehäuse **22a** der Kasette **22** ausziehbar ist insbesondere um als Fangnetz für Passagiere vor Gepäckstücken bei starkem Abbremsen zu schützen. In dem in [Fig. 1](#) und [Fig. 2](#) dargestellten vollständig aufgewickelten Zustand des Rollos **26** ist die Wickelfeder **35** nahezu entspannt, wobei eine gewisse Restkraft weiterhin auf eine nicht dargestellte Wickelwalze wirkt, an welcher das Rollo **26** aufgewickelt wird, um das Rollo **26** unter Spannung aufgewickelt zu halten und so ein Herausrut-

schen des freien Längsendes **28** des Rollos zu verhindern.

[0046] Die Wickelfeder **35** kann auch außerhalb der Kassette **22** fahrzeugfest angeordnet sein, wobei dann dafür gesorgt ist, dass die Wickelwalze mit der Wickelfeder **35** gekoppelt ist, wenn die Kassette **22** sich in ihrer Gebrauchsstellung befindet. Sorgt man weiter dafür, dass nach einer Entkopplung von Wickelfeder **35** und Wickelwalze eine Kopplung von Wickelfeder **35** und Gehäuse **22a** der Kassette **22** erfolgt, so kann bei entsprechender Bewegungsumsetzung die Kassette **22** gegen die Kraft der Wickelfeder **35** in die Verstaungsstellung bewegt werden und bei der umgekehrten Bewegung von der Verstaungsstellung zurück in die Gebrauchsstellung die Kraft der Wickelfeder **35** zur Rückstellung genutzt werden.

[0047] Hierzu ist in [Fig. 3](#) eine konstruktive Ausgestaltung gezeigt. [Fig. 3](#) zeigt eine schematische Querschnittsansicht der Rollo-Kassette **22** bei einem Schnitt orthogonal zur Fahrzeugquerrichtung Q, welche mit der Kassettenlängsrichtung übereinstimmt.

[0048] In [Fig. 3](#) ist eine gemeinsame Drehwelle **37** von Zahnrädern im Querschnitt dargestellt. Zahnräder sind an den beiden Längsenden der gemeinsamen Drehwelle **37** vorgesehen, um auf einer Zahnstange **39** im Inneren der Führungsschiene **24** abzuwälzen. Das in Blickrichtung (Fahrzeugquerrichtung Q) hinter der Zeichenebene von [Fig. 3](#) liegende Zahnrad am Längsende der gemeinsamen Drehwelle **37** ist strichliniert dargestellt und mit **41** bezeichnet. An der Zahnstange **39** ist der Zahngrund strichpunktiert dargestellt und mit Bezugszeichen **39a** versehen.

[0049] In [Fig. 3](#) ist die Kassette **22** in ihrer Gebrauchsstellung dargestellt. Das Rollo **26** ist auf eine Wickelwelle **43** aufgewickelt. Hierzu ist die Wickelwelle **43** relativ zur gemeinsamen Drehwelle **37** drehbar um eine in Fahrzeugquerrichtung Q verlaufende Drehachse drehbar gelagert. Ein Ausziehen des Rollos **26** aus dem Kassettengehäuse **22a** durch Angreifen an der Abschlussstange **30** am losen Ende **28** des Rollos ist gegen die Kraft der schematisch dargestellten Wickelfeder **35** möglich. Dabei wird die Wickelfeder **35** gespannt, so dass sich bei Loslassen des freien Endes **28** des Rollos die Wickelwelle **43**, durch die Kraft der Wickelfeder **35** angetrieben, im Uhrzeigersinn um die gemeinsame Drehwelle **37** dreht, um das Rollo **26** aufzuwickeln. Bei auf der Wickelwelle **43** aufgewickeltem Rollo **26** ist die Spiralfeder dann, wenn die Kassette **22** in ihrer Gebrauchsstellung sich befindet, nahezu entspannt, wobei eine gewisse Restvorspannung verbleibt, um ein unerwünschtes selbstständiges Abwickeln des Rollos **26** von der Wickelwelle **43** zu vermeiden.

[0050] Die gemeinsame Drehwelle **37** ist am Kas-

settengehäuse **22a**, vorzugsweise nahe der Längsenden, drehbar gelagert. Bei aufgewickeltem Rollo **26** kann nun die Kassette **22** entlang der Zahnstange in [Fig. 3](#) nach unten manuell verschoben werden. Dabei wälzt das Zahnrad **41** an der Zahnstange **39** ab, wodurch sich die gemeinsame Drehwelle **37** relativ zur Wickelwelle **43** im Uhrzeigersinn dreht. Dadurch wird wiederum die Wickelfeder **35** gespannt, welche mit ihrem einen Längsende **35a** am Außenumfang **37a** der gemeinsamen Drehwelle befestigt ist und welche mit ihrem anderen Längsende **35b** mit der Wickelwelle **43** verbunden ist. Durch das Spannen der Wickelfeder **35** aufgrund der Drehung der gemeinsamen Drehwelle **37** relativ zur Wickelwelle **43** kann die Kraft der Wickelfeder **35** zur Verlagerung der Kassette **22** zurück in die in [Fig. 3](#) dargestellte Gebrauchsstellung genutzt werden. Dadurch wird die Bewegung der Kassette **22** in Richtung zu der Gebrauchsstellung hin von der Kraft der Wickelfeder **35** unterstützt, bei geeigneter Wahl der Federhärte der Wickelfeder **35** kann die Kraft sogar zur Verlagerung der Kassette **22** in Richtung zu der Gebrauchsstellung hin ausreichen, so dass ein Bediener keine zusätzliche Kraft für eine Verlagerung aufwenden muss. Eine Verlagerung der Kassette **22** in Richtung zu der Verstaungsstellung hin benötigt in dem dargestellten Ausführungsbeispiel weniger Kraftaufwand, da diese Bewegung durch die Schwerkraft unterstützt wird.

[0051] Die Führungsnut **32** weist an ihrem unteren Führungsrand eine Einführöffnung **36** auf, welche ein Aus- und Einfädeln der Längsenden der Abschlussstange **30** in die Führungsnut **32** bei einem Verlassen bzw. Erreichen der Gebrauchsstellung durch die Kassette **22** unterstützt. An der Einführöffnung **36** ist zusätzlich eine Einführschräge für die Längsenden der Abschlussstange ausgebildet. Die Kassette **22** ist längs der Führungsschiene **24** durch einen strichliniert dargestellten Elektromotor **38**, welcher hinter der Innenraumverkleidung angeordnet ist, verfahrbar. Die Antriebskraftübertragung vom Elektromotor **38** auf die Kassette **22** kann beispielsweise durch einen Spindeltrieb oder durch einen Riementrieb, insbesondere einen Zahnriementrieb erfolgen.

[0052] Die Führungsschiene **24** ist mit einem zentralen Schlitz **24a** versehen, welcher durch Abdeckmittel, wie etwa Bürsten oder dergleichen, gegen den Eintritt von Schmutz geschützt ist.

[0053] Wie in [Fig. 1](#) zu sehen ist, ist an dem dem Sitz **12** nächstliegenden Längsende **34a** der Bodenverkleidung **34** eine Vertiefung **40** ausgebildet. Diese Vertiefung **40** bildet einen Stauraum **42**, in welchem die Kassette **22** angeordnet werden kann. Ist die Kassette **22** in dem Stauraum **42** angeordnet, befindet sie sich in ihrer Verstaungsstellung.

[0054] Das Verlagern der Kassette **22** von der Ge-

brauchsstellung in [Fig. 1](#) in den Stauraum **42** kann durch den Elektromotor **38** erfolgen oder kann in einer weiteren alternativen Ausführungsform auch manuell geschehen.

[0055] Gemäß einer in [Fig. 1](#) dargestellten alternativen Ausführungsform für eine manuelle Verstellung der Kassette **22** ist am Boden **40a** der Vertiefung **40** eine Mehrzahl von Federelementen **44** in Fahrzeugquerrichtung Q angeordnet. Diese Federelemente üben beim Einfahren der Kassette **22** in die Verstaungsstellung auf das Kassettengehäuse **22a** eine in Ausfahrrichtung aus der Verstaungsstellung wirkende Kraft aus, so dass die Kassette **22** gegen die Kraft der Federelemente **44** in die Verstaungsstellung eingedrückt werden muss. In der Verstaungsstellung wird die Kassette **22** durch ein Verrastungselement **46**, welches an der Führungsschiene angreift verrastet. Diese Verrastung ist durch Drücken eines Knopfes lösbar. Analog ist ein Verrastungselement **48** nahe der Gebrauchsstellung der Kassette **22** vorgesehen, so dass die Kassette **22** auch in ihrer Gebrauchsstellung verrastbar ist. Auch diese Verrastung kann, wie die des Verrastungselements **46**, durch Knopfdruck oder allgemein durch Betätigung eines Lösemechanismus gelöst werden. Der Schalter bzw. Knopf zum Lösen der Verrastung kann nahe des jeweiligen Verrastungselements vorgesehen sein. Es kann, etwa durch Servomotoren, auch eine Fernbetätigung eines Lösemechanismus vom Fahrersitz oder von der Heckklappe aus realisiert sein.

[0056] Befindet sich die Kassette **22** in der Verstaungsstellung, so wird die Kassette zur manuellen Verlagerung beim Lösen der Verrastungsvorrichtung **46** durch die Federkraft der Federelemente **44** ein Stück weit aus der Verstaungsstellung herausgehoben, so dass die Kassette **22** zur weiteren Verstellung leichter mit der Hand greifbar ist.

[0057] Statt des Elektromotors **38** kann auch eine hydraulische oder pneumatische Kraftquelle vorgesehen sein, welche die benötigte Kraft zur Verlagerung der Kassette zwischen der Gebrauchsstellung und der Verstaungsstellung aufbringt. Alternativ kann auch eine Feder vorgesehen sein, welche bei einem Herunterdrücken der Kassette **22** von der Gebrauchsstellung in die Verstaungsstellung komprimiert wird und dadurch Kraft speichert. Die gespeicherte Kraft kann dann nach dem Lösen der Verrastungsvorrichtung **46** freigegeben und zum Verlagern der Kassette zurück bis in die Gebrauchsstellung genutzt werden.

[0058] In der in [Fig. 1](#) dargestellten Gebrauchsstellung durchsetzt die Kassette **22** einen größtmöglichen Gepäckraum, da die Rückenlehne **16** umklappbar ist, und so der größtmögliche Gepäckraum über die C-Säule **18** hinaus in Fahrzeugsrichtung nach vorne reicht.

[0059] In der in [Fig. 2](#) dargestellten Verstaungsstellung befindet sich die Kassette **22** dagegen am Rande des größtmöglichen Gepäckraums, nämlich in dem durch die Vertiefung **40** gebildeten Stauraum **42**. Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass zur Vermeidung von Unebenheiten in der Ladeebene **50** der Bodenverkleidung **34** die Vertiefung **40** derart bemessen ist, dass eine nach oben weisende Seite des Kassettengehäuses **22a** mit der Ladeebene **50** der Bodenverkleidung **34** fluchtet.

[0060] In [Fig. 2](#) ist zu erkennen wie die Federelemente **44** durch das Gehäuse **22a** der Kassette **22** zusammengedrückt sind. Dadurch ist in ihnen eine Kraft zum Ausschieben der Kassette **22** aus der Verstaungsstellung gespeichert, welche frei wird, wenn die Verrastung des Verrastungselements **46** gelöst wird.

Patentansprüche

1. Gepäckraumteilungsvorrichtung zur wahlweisen Unterteilung, insbesondere Abdeckung, eines Gepäckraums (**10**) eines Fahrzeugs, wobei die Gepäckraumteilungsvorrichtung eine in einer Gebrauchsstellung am Fahrzeug anordenbare Rollo-Kassette (**22**) mit einem darin aufgenommenen Rollo (**26**) umfasst, welcher in der Gebrauchsstellung der Kassette (**22**) zur Gepäckraumunterteilung, insbesondere zur Gepäckraumabdeckung, aus der Kassette (**22**) ausziehbar ist, wobei die Kassette (**22**) in der Gebrauchsstellung in ein größtmögliches Gepäckraumvolumen ragt, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Kassette (**22**) in einer von der Gebrauchsstellung verschiedenen Verstaungsstellung (bei **40**) am Rande oder außerhalb des größtmöglichen Gepäckraumvolumens anordenbar ist.

2. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Gepäckraum (**10**) des Fahrzeugs in Richtung zu einer Fahrbahn hin durch einen Gepäckraumboden (**34**) begrenzt ist, wobei in dem Gepäckraumboden (**34**) ein Stauraum (**42**) ausgebildet ist, in welchem die Kassette (**22**) in ihrer Verstaungsstellung (bei **40**) aufgenommen ist.

3. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Stauraum (**42**) als Vertiefung (**40**) des Gepäckraumbodens (**34**) ausgebildet ist.

4. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Abmessung des Stauraums (**42**) in einer Richtung (V) orthogonal zu einer Ladeebene (**50**) des Gepäckraumbodens (**34**) derart bemessen ist, dass eine Oberseite der Kassette (**22**) dann, wenn diese in ihrer Verstaungsstellung (bei **40**) angeordnet ist, mit der Ladeebene (**50**) zumindest angenähert fluchtet.

5. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Kasette (22) sowohl in ihrer Gebrauchsstellung als auch in ihrer Verstaunungsstellung mit dem Fahrzeug verbunden ist.

6. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Kasette (22) eine längliche Gestalt aufweist und sowohl in ihrer Gebrauchsstellung als auch in ihrer Verstaunungsstellung mit wenigstens einem ihrer Längsenden, vorzugsweise mit beiden Längsenden, mit dem Fahrzeug verbunden ist.

7. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Kasette (22) verlagerbar mit dem Fahrzeug verbunden ist.

8. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass ein Antrieb (38; 44) vorgesehen ist, durch welchen die Kasette in wenigstens einer Richtung, vorzugsweise in beiden Richtungen, von einer ihrer Stellungen: Gebrauchsstellung und Verstaunungsstellung, zu der jeweils anderen Stellung hin verlagerbar ist.

9. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Kasette (22) gegen Federkraft (44) in die Verstaunungsstellung verlagerbar ist.

10. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass das Rollo (26) gegen die Kraft einer Wickelfeder (35) aus der Kasette (22) ausziehbar ist, wobei die Wickelfeder (35) auch der Antrieb für eine Verlagerung der Kasette (22) von einer ihrer Stellungen: Gebrauchsstellung und Verstaunungsstellung (bei 40), zu der jeweils anderen Stellung hin ist.

11. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, dass eine Dämpfungsvorrichtung vorgesehen ist, welche die durch die Federkraft angetriebene Bewegung zumindest abschnittsweise dämpft.

12. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Kasette in der Verstaunungsstellung (bei 40), vorzugsweise auch in der Gebrauchsstellung, verriegelbar, insbesondere verrastbar ist.

13. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 8, gegebenenfalls in Verbindung mit Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass ein Elektromotor (38) oder ein hydraulisches oder pneumatisches Kraftgerät als der Antrieb (38) zur Verlagerung der Kasette (22) vorgesehen ist.

14. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass durch den Elektromotor (38) oder das hydraulische oder pneumatische Kraftgerät die Kasette (22), in beiden Richtungen zwischen der Gebrauchsstellung und der Verstaunungsstellung verlagerbar ist.

15. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach den Ansprüchen 6 und 7, gegebenenfalls in Verbindung mit einem der Ansprüche 8 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass jedem Längsende der Kasette (22) wenigstens eine am Fahrzeug festgelegte Führungsschiene (24) zugeordnet ist, in denen das jeweilige Längsende der Kasette (22) durch eine Führungsbahn längs einer zur Kassettenlängsrichtung (Q) orthogonalen Führungsrichtung verschiebbar geführt ist.

16. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass jedes Längsende der Kasette (22) mit einem Führungselement zur Führung durch die Führungsbahn der zugeordneten Führungsschiene (24) versehen ist, wobei eine Überdeckung von Führungselement und Führungsbahn in der Kassettenlängsrichtung (Q) an jedem Längsende wenigstens 5mm, bevorzugt wenigstens 10 mm und besonders bevorzugt wenigstens 20mm beträgt.

17. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 15 oder 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Kasette (22) in Kassettenlängsrichtung (Q) mit Spiel geführt ist.

18. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 15 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass an jedem Längsende der Kasette (22) wenigstens ein um eine zur Kassettenlängsrichtung (Q) parallele Drehachse drehbares Zahnrad (41) vorgesehen ist, welches auf einer Zahnstange (39) in der dem Längsende zugeordneten Führungsschiene (24) abwälzt.

19. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, dass das wenigstens eine Zahnrad (41) an einem Längsende mit dem wenigstens einen Zahnrad an dem entgegengesetzten Längsende zur gemeinsamen Drehung verbunden ist.

20. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach den Ansprüchen 11 und 18, dadurch gekennzeichnet, dass an wenigstens einem Längsende, vorzugsweise an beiden Längsenden, ein Silikonrad als die Dämpfungsvorrichtung vorgesehen ist.

21. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Rollo (26) an einem freien Längsende (28) mit einer im Wesentlichen in Kassetten-

längsrichtung (Q) verlaufenden Abschlussstange (30) versehen ist, deren Abschlussstangenlängsenden jeweils in Führungen (32) zur Bewegung zwischen einer Rolloeinzugsstellung, in welcher das Rollo (26) in der Kassette (22) aufgenommen ist, und einer Rolloauszugsstellung, in welcher das Rollo (26) zumindest teilweise aus der Kassette (22) ausgezogen ist, geführt sind.

22. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 21, dadurch gekennzeichnet, dass die Führungen (32) eine in Richtung zur Verstaungsstellung weisende Einfädelöffnung (36) für ein Einfädeln und ein Ausfädeln der Abschlussstangenlängsenden in die Führungen (32) bzw. aus diesen heraus aufweisen.

23. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach Anspruch 21 oder 22, dadurch gekennzeichnet, dass die Abschlussstangenlängsenden relativ zu der Abschlussstange (30) in deren Längsrichtung bewegbar sind.

24. Gepäckraumteilungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass, eine Blockierungsvorrichtung vorgesehen ist, welche ein Entfernen der Kassette (22) aus der Gebrauchsstellung oder/und ein Anordnen der Kassette in der Verstaungsstellung (bei 40) blockiert, wenn das Rollo (26) nicht vollständig in der Kassette (22) aufgenommen ist.

25. Fahrzeug mit einem Gepäckraum und einer Gepäckraumabdeckung nach einem der vorhergehenden Ansprüche.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

