

19



Octrooi Centrum
Nederland

11 1030934

12 C OCTROOI²⁰

21 Aanvraag om octrooi: 1030934

51 Int.Cl.:
B62J9/00 (2006.01) B62J11/00 (2006.01)
B62J7/00 (2006.01)

22 Ingediend: 17.01.2006

30 Voorrang:
17.01.2005 DE 20 2005 000 724

73 Octrooihouder(s):
Basil B.V. te Uft.

41 Ingeschreven:
18.07.2006 I.E. 2006/09

72 Uitvinder(s):
Marthijn van Balveren te Doetinchem.

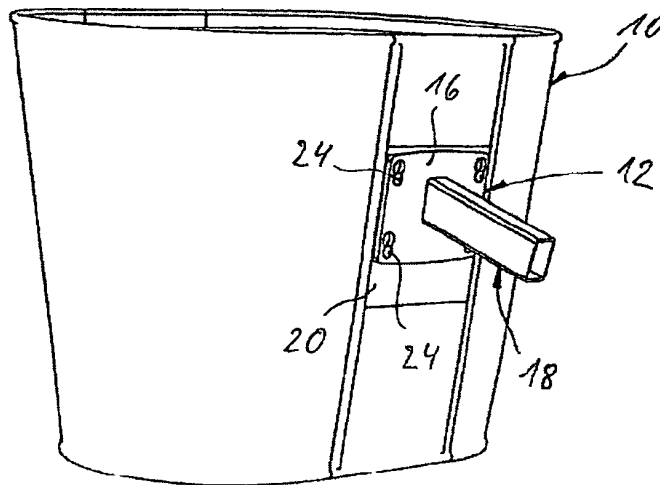
47 Dagtekening:
12.01.2007

74 Gemachtigde:
Mr. Drs. C.J.J. van Loon c.s. te 2508 DH
Den Haag.

45 Uitgegeven:
01.03.2007 I.E. 2007/03

54 Inrichting voor het bevestigen van een houder op een fiets.

57 Inrichting voor het bevestigen van een houder (10) op een fiets met een op de fiets aangebrachte draagplaat (16) en een op de houder aangebrachte vasthoudplaat (20), die door ten minste een schroefbout (24) met elkaar zijn te verbinden. Een van de platen (16, 20) omvat ten minste een boring (22) voor het opnemen van een kopbout (24), welke telkens een boutschacht (26) en een ten opzichte hiervan in doorsnede grotere boutkop (28) omvat. In de andere plaat (20, 16) is ten minste een voor het doorsteken van de kopbout (24) bestemde opening (30) aangebracht, die telkens een eerste openingsgedeelte (32) omvat, waarvan de openingsbreedte in twee ten opzichte van elkaar loodrechte richtingen minstens overeenkomt met de doorsnede van de boutkop, en een hierop aansluitend tweede openingsgedeelte (34) omvat, waarvan de openingsbreedte in ten minste een eerste richting een waarde heeft die tussen de doorsnede van de boutkop (28) en de doorsnede van de boutschacht (26) ligt.



NL C 1030934

De inhoud van dit octrooi komt overeen met de oorspronkelijk ingediende beschrijving met conclusie(s) en eventuele tekening(en).

Octrooi Centrum Nederland is het Bureau voor de Industriële Eigendom, een agentschap van het ministerie van Economische Zaken

Titel: Inrichting voor het bevestigen van een houder op een fiets

De uitvinding heeft betrekking op een inrichting voor het bevestigen van een houder op een fiets met een op de fiets aangebrachte draagplaat en een op de houder aangebrachte vasthoudplaat, die door ten minste een schroefbout met elkaar zijn te verbinden.

5

Het probleem dat aan de uitvinding ten grondslag ligt, is het verschaffen van een inrichting van voornoemde soort, die een eenvoudige en snelle montage van de houder op de fiets mogelijk maakt.

10

Dit probleem wordt volgens de uitvinding opgelost, doordat een van de platen (draagplaat, vasthoudplaat) ten minste een boring voor het opnemen van een kopbout omvat, welke telkens een boutschacht en een ten opzichte hiervan in doorsnede grotere boutkop omvat, en dat in de andere plaat (vasthoudplaat, draagplaat) ten minste een voor het doorlaten van de

15

kopbout bestemde opening is uitgevoerd, die telkens een eerste openingsgedeelte omvat, waarvan de openingsbreedte in twee ten opzichte van elkaar loodrechte richtingen minstens overeenkomt met de doorgang van de boutkop, en een hierop aansluitend tweede openingsgedeelte omvat, waarvan de openingsbreedte in tenminste een eerste richting een tussen de

20

doorsnede van de boutkop en de doorsnede van de boutschacht liggende waarde omvat.

25

Met de bevestigingsinrichting volgens de uitvinding is het mogelijk om eerst de bout of de bouten aan de ene plaat te bevestigen, bijvoorbeeld in deze plaat te schroeven, waarbij de schroefbout of de schroefbouten nog niet worden vastgetrokken. Aansluitend wordt de van de doorgangsoopening(en) voorziene andere plaat ten opzichte van de bout of de

bouten dragende eerste plaat zo georiënteerd, dat de betreffende boutkop door het of de betreffende eerste openingsgedeelten heen kan reiken. Dan wordt de van de opening(en) voorziene plaat ten opzichte van de, de bout of de bouten dragende plaat zo verschoven, dat de betreffende boutschacht in
5 het betreffende tweede openingsgedeelte binnentreedt. Nu kunnen de beide platen niet meer van elkaar worden gescheiden, dat wil zeggen de aan de fiets te bevestigen houder kan niet meer van de fiets loskomen. De gebruiker heeft de handen vrij om de bout of de bouten vast te draaien en daarmee de montage te voltooien. Dit maakt een snelle en gemakkelijke
10 montage mogelijk.

Uit voorzorg is de ten minste ene boring voor het opnemen van een kopbout als draadgat uitgevoerd, zodat de kopbout direct in de plaat is te schroeven.

15

Bij een eerste uitvoeringsvorm is er ten minste een boring in de draagplaat aan de zijde van de fiets aangebracht, terwijl er ten minste een opening in de vasthoudplaat is aangebracht. In dit geval wordt de vasthoudplaat, respectievelijk de ermee verbonden houder op de in de
20 draagplaat ingeschroefde bout(en) gehangen, waarna de ten minste ene bout wordt vastgetrokken. Bij een tweede uitvoeringsvorm is de opstelling omgekeerd, dat wil zeggen de ten minste ene boring is in de vasthoudplaat en de ten minste ene opening is in de draagplaat uitgevoerd, zo dat de vasthoudplaat met de eringschroefde bout of bouten in de openingen van de
25 naar de fiets gerichte draagplaat wordt gehangen.

Om bij hoge belastingen van de houder een uitscheuren van de opening(en) in de vasthoudplaat te vermijden, kan het in eerste geval doelmatig zijn om in een extra contraplaat te voorzien, waarin eveneens de
30 ten minste ene een eerste en een tweede openingsgedeelte omvattende

opening is gevormd. In dit geval wordt zodoende als eerste de vasthoudplaat met de daaraan bevestigde houder op de in de draagplaat geschroefde bout(en) gehangen, aansluitend wordt de contraplaat op dezelfde manier op de bout(en) gehangen, die uiteindelijk vastgetrokken kunnen worden. Ook
5 deze montage is buitengewoon eenvoudig.

Opdat bij de voorgaand beschreven uitvoeringsvorm de boutkoppen niet in het inwendige van de houder storend zijn, kan het voordeelbiedend zijn, wanneer de dikte van de contraplaat groter is dan de
10 axiale verdikking van de boutkoppen, waarbij in de contraplaat telkens boven het tweede openingsgedeelte een uitsparing voor het opnemen van de betreffende boutkop is uitgevoerd. De betreffende boutkop is in gemonteerde toestand zodoende in de contraplaat verzonken. Bij meerdere schroefbouten kan in plaats van een contraplaat met een veelvoud aan openingen ook voor
15 elke schroefbout een eigen contra-element met een opening worden gebruikt.

Bij meerdere schroefbouten kunnen de openingen voor het doorlaten van de kopbouten van elkaar zijn gescheiden of ook onderling
20 samenhangen, waarbij bij meerdere in een rij gerangschikte kopbouten de met de tweede openingsgedeelten van een boutenrij corresponderende openingen in elkaar overgaan.

Bij een van de in de aanhef beschreven bevestigingsinrichting
25 uitgaande alternatieve uitvoeringsvorm van de uitvinding omvat eveneens zoals bij de eerste uitvoeringsvorm een van de platen ten minste een boring voor het opnemen van een kopbout, die telkens een boutschacht en een ten opzichte hiervan in doorsnede grotere boutkop omvat, waarbij de bout extra maar telkens een om de as van de boutschacht draaibare, ongeveer
30 rechthoekige knevel draagt, en waarbij in de andere plaat ten minste een

langwerpige, voor het doorlaten van de kopbout bestemde opening is gevormd, waarvan de breedte-afmeting een tussen de breedte en de lengte van de knevel liggende waarde heeft. De betreffende opening kan als eenvoudige gleuf worden uitgevoerd, waardoorheen de knevel en de
5 betreffende boutkop kunnen worden gestoken wanneer de langsrichting van de knevel parallel aan de langsrichting van de gleuf loopt. Als de betreffende knevel vervolgens over 90° wordt gedraaid, dan steekt hij uit boven de gleufranden, zo dat de betreffende bout niet meer door de overeenkomstige gleuf heen kan steken. Ook bij deze oplossing kunnen de draagplaat en de
10 vasthoudplaat als eerste snel en gemakkelijk losjes met elkaar worden verbonden vooraleer dan aansluitend de bout(en) vastgedraaid en de beide platen tegen elkaar aan kunnen worden gespannen. Ook deze oplossing maakt een snelle en eenvoudige montage mogelijk.

15 In principe kan de draagplaat aan verschillende delen van de fiets worden bevestigd, afhankelijk van welke soort houder met de fiets moet worden verbonden. Voor een positioneren van de houder aan het stuur van de fiets is de draagplaat in een voorkeursuitvoering aan een buisvormige drager bevestigd, die een dwars op de buisas gerichte tegensteun voor een
20 spanbout voor het spannen van een spanband omvat, die om een stuursteunbuis kan worden gelegd. Daardoor kan de draagplaat op een willekeurige plaats en een willekeurige hoogte van de stuursteunbuis worden bevestigd. Om de inrichting aan verschillende stuurvormen te kunnen aanpassen, is het doelmatig wanneer de buisvormige drager
25 teleskopisch met twee in elkaar geleide en axiaal ten opzichte van elkaar verschuifbare buisdelen is uitgevoerd, waarbij vastzetmiddelen aanwezig zijn om de buisdelen in een gekozen axiale positie ten opzichte van elkaar vast te zetten. De vastzetmiddelen kunnen bijvoorbeeld tenminste een boring in het eerste buisdeel en een meervoud aan boringen in het tweede
30 buisdeel omvatten, die de ten minste ene boring in het eerste buisdeel in een

rechte lijn zijn te brengen, waarbij een van de met elkaar in lijn zijnde boringen een schroefdraad voor het inschroeven van een vastzetschroef omvat. Op deze wijze kunnen de beide buisdelen in meerdere discrete posities ten opzichte van elkaar worden vastgezet, zonder dat het gevaar 5 bestaat dat bij het losmaken van de vastzetschroef de beide buisdelen ten opzichte van elkaar verschuiven of verdraaien. Om de teleskopische drager tegen weersinvloeden te beschermen en de inrichting aantrekkelijk vorm te geven, kan de buisvormige drager door een omhullende buis zijn omgeven, die ten opzichte van de drager onverdraaibaar wordt vastgehouden.

10

De draagplaat kan ook aan een fietsbagagedrager zijn aangebracht.

Bij voorkeur is de vasthoudplaat onderdeel van de houder, die op zijn beurt een fietsmand of ook een tas kan zijn. De vasthoudplaat kan aan 15 een houderwand of aan een houderbodem zijn aangebracht.

Verdere kenmerken en voordelen van de uitvinding blijken uit de volgende beschrijving, die samen met de bijgevoegde figuren de uitvinding aan de hand van uitvoeringsvoorbeelden toelicht.

20

Daarbij toont:

- Fig. 1 een perspectivische schematische weergave van een fietsmand met een bevestigingsinrichting volgens de uitvinding;
- 25 Fig. 2 een vergrote weergave van alleen de delen van de in Fig. 1 getoonde bevestigingsinrichting;
- Fig. 3 de delen van een tweede uitvoeringsvorm van een bevestigingsinrichting volgens de uitvinding;

- Fig. 4 en 5 de met Fig. 3 overeenkomende weergaven van twee verdere uitvoeringsvormen van de bevestigingsinrichting volgens de uitvinding;
- Fig. 6 een met de Fig. 3 tot 5 overeenkomende weergave van een verdere uitvoeringsvorm van de bevestigingsinrichting volgens de uitvinding in een eerste positie van de delen ten opzichte van elkaar;
- Fig. 7 de in Fig. 6 getoonde delen van de bevestigingsinrichting in een tweede positie ten opzichte van elkaar;
- 10 Fig. 8 en 9 de met Fig. 6 respectievelijk 7 overeenkomende weergaven van een variant van de bevestigingsinrichting volgens Fig. 5;
- Fig. 10 een schematisch zij-aanzicht van een bevestigingsinrichting volgens de uitvinding na de bevestiging aan een stuursteunbuis;
- 15 Fig. 11 een de hartlijn van de stuursteunbuis bevattende doorsnede van de in Fig. 10 getoonde inrichting;
- Fig. 12 een perspectivische weergave van een spanband;
- Fig. 13 een schematische weergave van een op een bagagedrager bevestigde mand en
- 20 Fig. 14 een met Fig. 2 overeenkomende weergave van een gewijzigde uitvoeringsvorm met slechts een bout.

In fig. 1 herkent men een fietsmand, die in het algemeen met 10 is aangeduid en met een algemeen met 12 aangeduide bevestigingsinrichting is verbonden, waarmee deze aan een fiets kan worden bevestigd, zoals dit
 25 aan de hand van fig. 8 tot en met 10 later nog wordt uitgelegd. De bevestigingsinrichting omvat een draagplaat 16 (fig. 2), die met een buisvormige drager 18 star is verbonden, evenals een met de mand 10 vast verbonden vasthoudplaat 20, die integraal onderdeel van de mandwand kan
 30 zijn.

De vasthoudplaat 20 heeft draadgaten 22, waarin telkens een kopbout 24, die een boutschacht 26 en een boutkop 28 omvat, is geschroefd. Bij de in fig. 1 en 2 getoonde uitvoeringsvorm van de bevestigingsinrichting volgens de uitvinding zijn in de draagplaat 16 en op met de bouten 24 overeenkomende posities telkens doorgangsoopeningen 30 gevormd, die een eerste rond openingsgedeelte 32 hebben, waarvan de doorsnede overeenkomt met de doorsnede van de boutkop 28 en waarop telkens naar beneden toe een tweede openingsgedeelte 34 aansluit, waarvan de breedte in geringe mate groter is dan de doorsnede van de boutschacht 26, zo dat de opening 30 in zijn totaliteit een vorm gelijkend op die van een sleutelgat heeft.

Voor de montage van de fietsmand 10 aan de draagplaat 16 worden in de draadgaten 22 van de vasthoudplaat 20 als eerste de bouten 24 deels ingeschroefd zoals in fig. 2 wordt getoond. Aansluitend kan de fietsmand 10 met de half ingeschroefde bouten 24 in de openingen 30 worden ingehangen waarbij als eerste de boutkoppen 28 door de eerste openingsgedeelten 32 worden gestoken, waarna de mand 10 aansluitend omlaag wordt gebracht, zo dat de boutschachten 26 in het betreffende tweede openingsgedeelte 34 intreden. Aangezien dit smaller is dan de doorsnede van de betreffende boutkop 28, hangt de fietsmand zodoende vast aan de draagplaat 16. De gebruiker heeft nu beide handen vrij om de bouten 24 vast te draaien. De montage van de mand aan de draagplaat 16 is op deze wijze zeer gemakkelijk en snel uit te voeren.

Bij de in fig. 3 getoonde variant zijn gelijke delen weer met dezelfde verwijzingscijfers weergegeven. Deze variant onderscheidt zich door de omkering van de bevestigingsmiddelen. Hier zijn de op een sleutelgat gelijkende openingen 30 in de vasthoudplaat 20 aangebracht, terwijl de draadgaten voor het schroeven van de kopbouten 24 in de draagplaat 16 zijn

ingericht. De tweede openingsgedeelten 34 wijzen bij deze uitvoeringsvorm naar boven, zo dat de van de vasthoudplaat 20 voorziene mand 10 weer aan de kopbouten 24 gehangen kan worden voordat deze dan definitief worden vastgedraaid.

5

Terwijl bij de in fig. 3 getoonde uitvoeringsvorm de openingen 30 van elkaar zijn gescheiden, zijn de openingen bij de uitvoeringsvorm overeenkomstig fig. 4 door de het tweede openingsgedeelte 34 verlengende gleuf 36 met elkaar verbonden. Dit geeft de mogelijkheid de vasthoudplaat en daarmee ook de fietsmand 10 ten opzichte van de draagplaat 16 in hoogte te verstellen. Voor het overige is de werkwijze dezelfde als bij de uitvoeringsvorm overeenkomstig fig. 3.

De in fig. 5 getoonde uitvoeringsvorm leent zich voor zware houders respectievelijk manden, die aan een hogere belasting zijn blootgesteld. Bij deze uitvoeringsvorm is de bevestigingsinrichting met een contraplaat 38 uitgebreid, waarin eveneens sleutelgatvormige doorgangsoopeningen 30 met een eerste openingsgedeelte 32 en een tweede openingsgedeelte 34 zijn aangebracht, waarvan de posities overeenkomen met de posities van de kopbouten 24 in de draagplaat 16. De kopbouten 24 reiken bij deze uitvoeringsvorm niet alleen door de openingen 30 en de gleuf 36 in de vasthoudplaat 20, maar ook door de openingen 30 in de contraplaat 38, die eveneens op de bouten 24 hangt, zoals dit bij de vasthoudplaat 20 bij de uitvoeringsvorm overeenkomstig fig. 3 het geval is. Na het inhangen van de mand met de vasthoudplaat 20 en het aanbrengen van de contraplaat 38 worden de kopbouten 24 aangetrokken. Men herkent bij de uitvoeringsvorm volgens fig. 5, dat de het tweede openingsgedeelte 34 begrenzend ruggen zijn verzonken, zo dat de boutkoppen 28 van de bouten 24 na het aandraaien niet boven het oppervlak van de contraplaat 38 uitsteken.

30

In plaats van een contraplaat met vier openingen kunnen ook vier afzonderlijke contra-elementen 39 met telkens een opening 30 gebruikt worden, zoals in fig. 8 en 9 is weergegeven.

5 Fig. 6 en 7 tonen een gewijzigde uitvoeringsvorm van de uitvinding. Bij deze oplossing zijn in plaats van op sleutelgat gelijkende openingen twee gleuven 40 met gelijkblijvende breedte in de vasthoudplaat 20 aangebracht. De kopbouten 24, die in de draadgaten van de draagplaat 16 zijn geschroefd, dragen telkens rechthoekige knevels 42, die om de boutas draaibaar zijn. De
10 breedte van de knevels 42 is zodanig gekozen, dat de knevels door de gleuf 40 heen kunnen worden gevoerd, wanneer ze met hun langsricting parallel aan de langsricting van de gleuf 40 zijn gericht, zoals dit in fig. 6 wordt getoond. Als de knevels in deze positie door de gleuven 40 heen zijn gestoken, worden ze over 90° gedraaid (fig. 7), zo dat de vasthoudplaat 20 nu
15 vast met de draagplaat 16 is verbonden. Aansluitend worden de bouten 24 vastgedraaid, waarbij door een verschuiving van de vasthoudplaat 20 parallel aan de draagplaat 16 de hoogte van de fietsmand ten opzichte van de vastzetplaats in beperkte mate kan worden ingesteld. Wanneer men afziet van de hoogteverstelling, kunnen de gleuven 40 ook door telkens een
20 langwerpige opening voor elke kopbout respectievelijk knevel worden vervangen. Verder kunnen evenzo zoals bij het voorbeeld volgens fig. 1 en 2 de kopbouten 24 met de knevels 42 aan de vasthoudplaat 20 worden bevestigd, terwijl de gleuven 40 respectievelijk de langwerpige openingen in de draagplaat 16 zijn aangebracht.

25

In plaats van een knevel in verbinding met een kopbout zou ook een eenvoudige schroefbout met een vleugelmoer kunnen worden gebruikt, die door de gleuf 40 kan worden gestoken, als ze met haar vleugels parallel hieraan is gericht.

30

1030934-

Fig. 14 toont in schematische weergave een variant waarbij slechts een kopbout 24 aan de vasthoudplaat 20 en dienovereenkomstig ook slechts een opening 30 in de draagplaat aanwezig is. Om een draaiing van de vasthoudplaat om de boutas ten opzichte van de draagplaat te verhinderen, heeft deze aan haar zijkanten naar de vasthoudplaat 20 toe uitstekende ribben 41, die in gleuven of groeven 43 in de vasthoudplaat 20 grijpen, wanneer de vasthoudplaat 20 en de draagplaat 16 tegen elkaar aanliggen. Er zijn natuurlijk nog vele soortgelijke oplossingen van een verdraaiborging door middel van in vorm aansluitende in elkaar aangrijpende elementen mogelijk.

De fig. 10 tot en met 12 tonen hoe de draagbuis 18 aan een steunbuis van een fietsstuurstang kan worden bevestigd, die in fig. 10 met 44 is aangeduid. In de fig. 10 en 11 gaat het bijvoorbeeld om de in fig. 5 getoonde variant, waarbij de vasthoudplaat 20 niet is getoond, maar enkel de draagplaat 16 en de contraplaat 38 zijn getoond. De draagbuis 18 wordt in een tweede buisdeel 46 gestoken, zo dat deze beide buizen 18, 46 in langsricting ten opzichte van elkaar kunnen worden verschoven. De draagbuis 18 heeft een meervoud aan draadgaten 48, die in een rij parallel aan de buishartlijn zijn opgesteld, zoals fig. 11 toont. In het buitenste buisdeel 46 is een verdere boring aanwezig, waardoor een vastzetschroef 50 is gestoken, die in een van de draadgaten 48 is geschroefd om de beide buizen 18 en 46 in een bepaalde onderlinge axiale stand vast te zetten.

Het buisdeel 46 is in zijn zijwanden voorzien van onderling in lijn gelegen gleuven 52, waar een dwarsgrendel 54 doorheen is gestoken. Deze dient als tegensteun voor een spanschroef 56, die met haar kop 58 tegen de dwarsgrendel 54 aan ligt en met haar schacht 60 in een moer 62 is geschroefd, die tegen de rugzijde van de omgebogen eindgedeelten 64, 66 van een in het algemeen met 68 aangeduide spanband aanligt (fig. 12). De

spanband is om de stuursteunbuis 44 heengelegd. Als de schroef 56 wordt aangedraaid, dan wordt de moer 62 en met haar de spanband het buisdeel 46 ingetrokken, dat daarbij steun neemt op de stuursteunbuis 44. Op deze wijze kan de bevestigingsinrichting op een willekeurige plaats van de

5 stuursteunbuis 44 worden vastgezet.

De gehele inrichting is nog door een omhullende buis 70 omgeven, die de bevestigingsinrichting tegen weersinvloeden beschermt en een betere esthetische totaalindruk geeft.

10

Fig. 13 toont de inrichting volgens fig. 4 voor de bevestiging van een gestippeld aangeduide mand 10 op een bagagedrager 72. De vasthoudplaat 20 is in dit geval de bodem van de mand 10 respectievelijk maakt er deel van uit, terwijl de draagplaat 16 deel van de bagagedrager 72 is.

15 Vanzelfsprekend kunnen ook alle andere varianten voor deze wijze van bevestiging worden toegepast.

20

CONCLUSIES

1. Inrichting voor het bevestigen van een houder (10) op een fiets met een op de fiets aangebrachte draagplaat (16) en een op de houder aangebrachte vasthoudplaat (20), die door ten minste een schroefbout (24) met elkaar zijn te verbinden, met het kenmerk, dat een van de platen (16, 5 20) ten minste een boring (22) voor het opnemen van een kopbout (24) omvat, welke telkens een boutschacht (26) en een ten opzichte hiervan in doorsnede grotere boutkop (28) omvat, en dat in de andere plaat (20, 16) ten minste een voor het doorsteken van de kopbout (24) bestemde opening (30) is aangebracht, die telkens een eerste openingsgedeelte (32) omvat, waarvan 10 de openingsbreedte in twee ten opzichte van elkaar loodrechte richtingen minstens overeenkomt met de doorsnede van de boutkop, en een hierop aansluitend tweede openingsgedeelte (34) omvat, waarvan de openingsbreedte in ten minste een eerste richting een waarde heeft die tussen de doorsnede van de boutkop (28) en de doorsnede van de 15 boutschacht (26) ligt.
2. Inrichting volgens conclusie 1, met het kenmerk, dat de ten minste ene boring (22) voor het opnemen van de kopbout (24) een draadgat is.
- 20 3. Inrichting volgens conclusie 1 of 2, met het kenmerk, dat de ten minste ene boring (22) in de draagplaat (16) en de ten minste ene opening (30) in de vasthoudplaat (20) is aangebracht.
4. Inrichting volgens conclusie 1 of 2, met het kenmerk, dat de ten 25 minste ene boring (22) in de vasthoudplaat (20) en de ten minste ene opening (30) in de draagplaat (16) is aangebracht.

5. Inrichting volgens conclusie 3, met het kenmerk, dat een extra contraplaat (38) aanwezig is, waarin eveneens de ten minste ene, een eerste en een tweede openingsgedeelte (32, 34) omvattende opening (30) is aangebracht.

5

6. Inrichting volgens conclusie 3, met het kenmerk, dat voor de of elke kopbout een contra-element (39) is voorzien, waarin eveneens de een eerste en een tweede openingsgedeelte (32, 34) omvattende opening (30) is aangebracht.

10

7. Inrichting volgens conclusie 6, met het kenmerk, dat de dikte van de contraplaat (38) groter is dan de axiale hoogte van de boutkop (28) en dat in de contraplaat (38) telkens boven het tweede openingsgedeelte (34) een uitsparing voor het opnemen van de boutkop (28) is aangebracht.

15

8. Inrichting volgens een van de conclusies 1 tot 7, met het kenmerk, dat bij meerdere openingen (30) voor het doorlaten van de kopbout (24) de openingen (30) van elkaar zijn gescheiden.

20

9. Inrichting volgens een van de conclusies 1 tot 7, met het kenmerk, dat bij meerdere in een rij opgestelde kopbouten (24) de tweede openingsgedeelten (34) van de bij een boutenrij horende openingen (30) in elkaar over gaan.

25

10. Inrichting voor het bevestigen van een houder (10) op een fiets met een op de fiets aangebrachte draagplaat (16) en een op de houder aangebrachte vasthoudplaat (20), die door ten minste een schroefbout (24) met elkaar zijn te verbinden, met het kenmerk, dat een van de platen (16, 20) ten minste een boring voor het opnemen van een kopbout (24) omvat,

30

welke telkens een boutschacht (26) en een ten opzichte hiervan in doorsnede

5 grotere boutkop (28) omvat en die telkens een om de as van de boutschacht (26) draaibare, ongeveer rechthoekige knevel (42) draagt, en dat in de andere plaat (20, 16) ten minste een langwerpige, voor het doorlaten van de kopbout (24) bestemde opening (40) is aangebracht, waarvan de breedte-afmeting een tussen de breedte en de lengte van de knevel (42) inliggende waarde heeft.

10 11. Inrichting volgens conclusie 10, met het kenmerk, dat de lengte-afmeting van de ten minste ene langwerpige opening (40) in geringe mate groter is dan de lengte-afmeting van een knevel (42).

15 12. Inrichting volgens conclusie 10, met het kenmerk, dat de lengte-afmeting van de ten minste ene langwerpige opening (40) een veelvoud van de lengte-afmeting van een knevel (42) is.

20 13. Inrichting volgens een van de conclusies 1 tot 12, met het kenmerk, dat de draagplaat (16) aan een buisvormige drager (18) is bevestigd, die een dwars op de buishartlijn gerichte tegensteun (54) voor een spanbout (56) voor het spannen van een spanband (68) omvat, die om een stuursteunbuis (44) heen kan worden gelegd.

25 14. Inrichting volgens conclusie 13, met het kenmerk dat de buisvormige drager teleskopisch met twee in elkaar geleide en axiaal ten opzichte van elkaar verschuifbare buisdelen (18, 46) is uitgevoerd en dat vastzetmiddelen (48, 50) aanwezig zijn om de buisdelen (18, 46) in een gekozen axiale positie ten opzichte van elkaar vast te zetten.

30 15. Inrichting volgens conclusie 14, met het kenmerk, dat de vastzetmiddelen ten minste een boring en een eerste buisdeel (46) en een veelvoud aan boringen (48) in het tweede buisdeel (18) omvatten, die met

ten minste een boring in het eerste buisdeel (46) in lijn te brengen zijn, waarbij een van de met elkaar in lijn gelegen boringen een schroefdraad voor het inschroeven van een vastzetschroef (50) omvat.

- 5 16. Inrichting volgens een van de conclusies 13 tot 15, met het kenmerk, dat de buisvormige drager (18) door een omhullende buis (70) is omgeven, die ten opzichte van de drager (18) onverdraaibaar wordt vastgehouden.
- 10 17. Inrichting volgens een van de conclusies 1 tot 12, met het kenmerk, dat de draagplaat (16) op een fietsbagagedrager (72) is aangebracht.
18. Inrichting volgens een van de conclusies 1 tot 17, met het kenmerk, dat de vasthoudplaat (20) deel uitmaakt van de houder (10).
- 15
19. Inrichting volgens een van de conclusies 1 tot 18, met het kenmerk, dat de vasthoudplaat op een houderwand is aangebracht.
20. Inrichting volgens een van de conclusies 1 tot 18, met het kenmerk
20 dat de vasthoudplaat op de houderbodem is aangebracht.
21. Inrichting volgens een van de conclusies 1 tot 20, met het kenmerk, dat de houder een fietsmand is.
- 25 22. Inrichting volgens een van de conclusies 1 tot 22, met het kenmerk, dat de houder een tas is.

Fig. 1

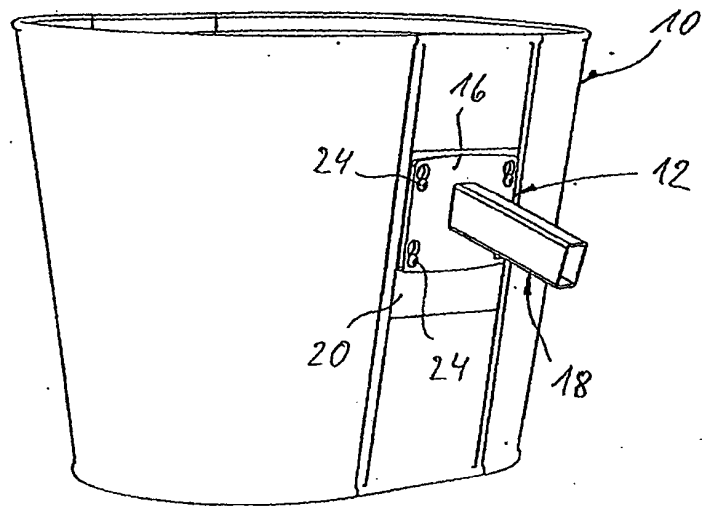
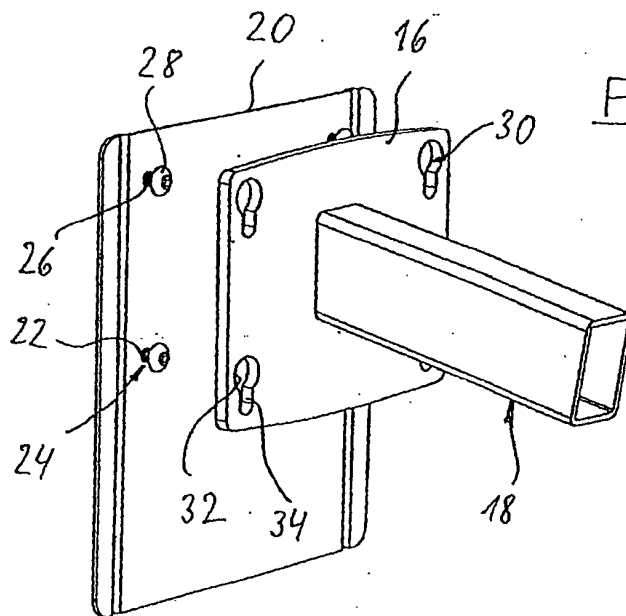


Fig. 2



1030934-

Fig. 3

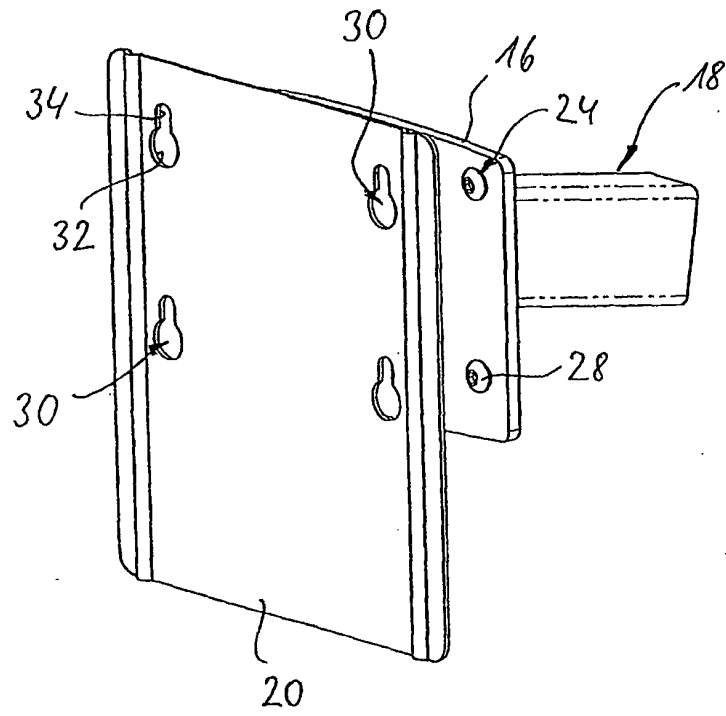


Fig. 4

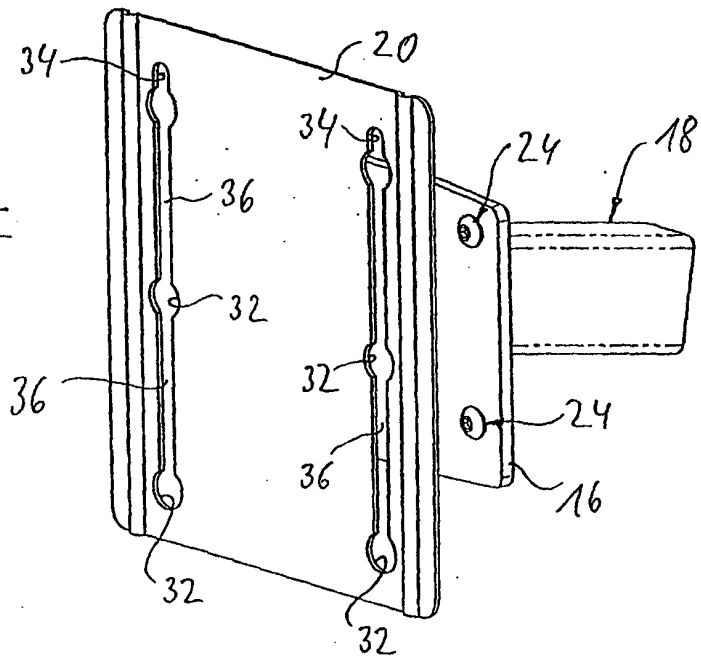


Fig. 5

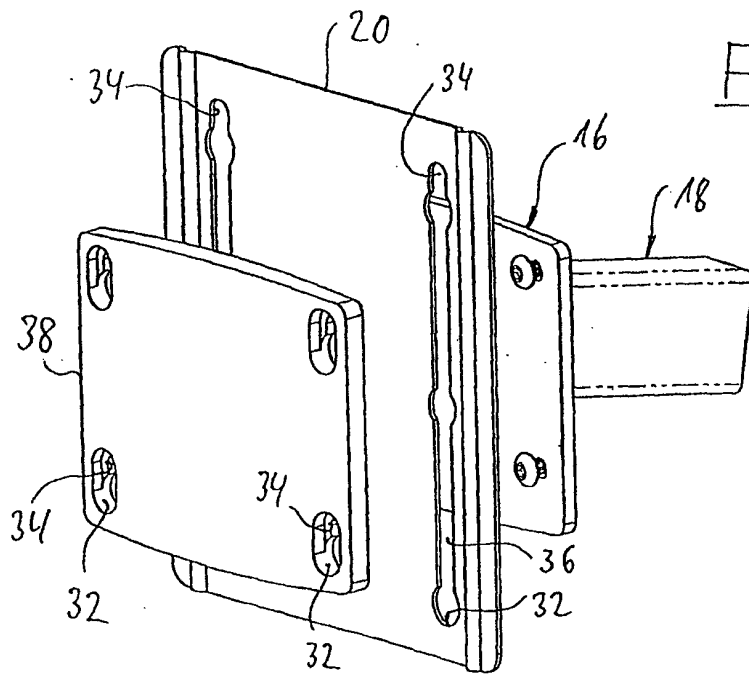


Fig.6

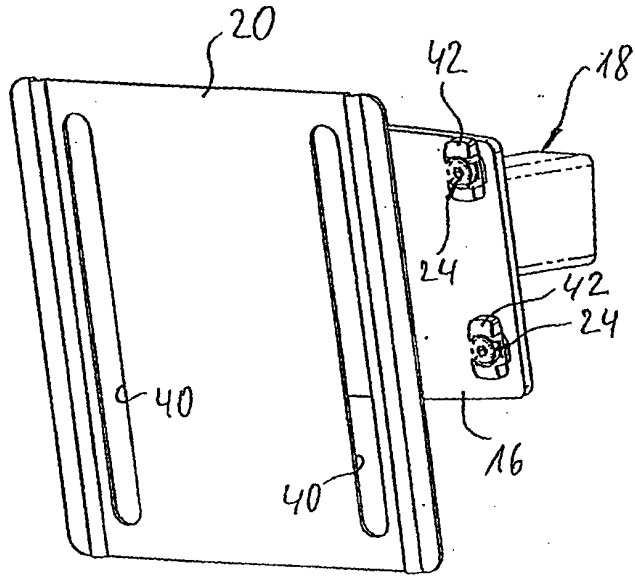


Fig.7

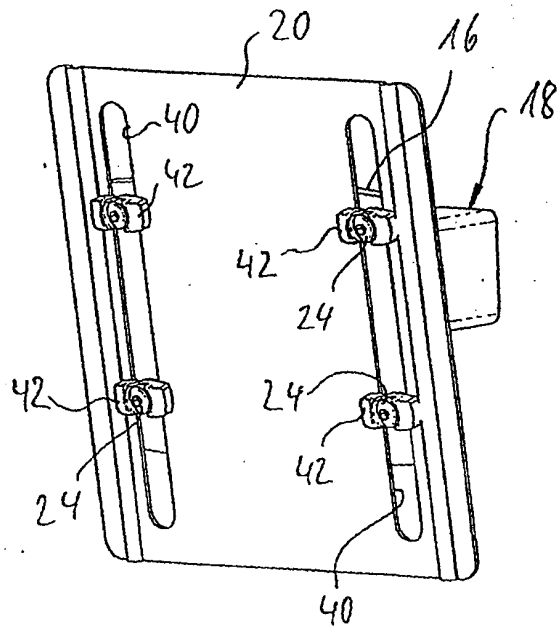


Fig. 8

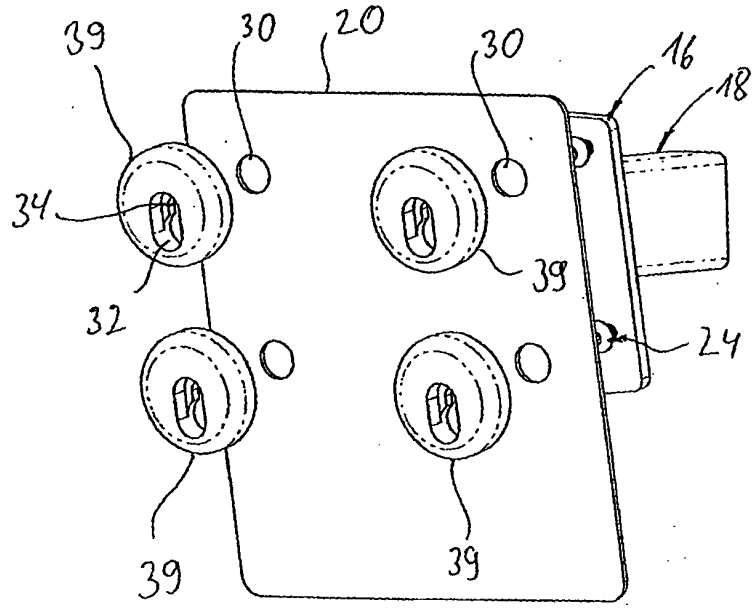
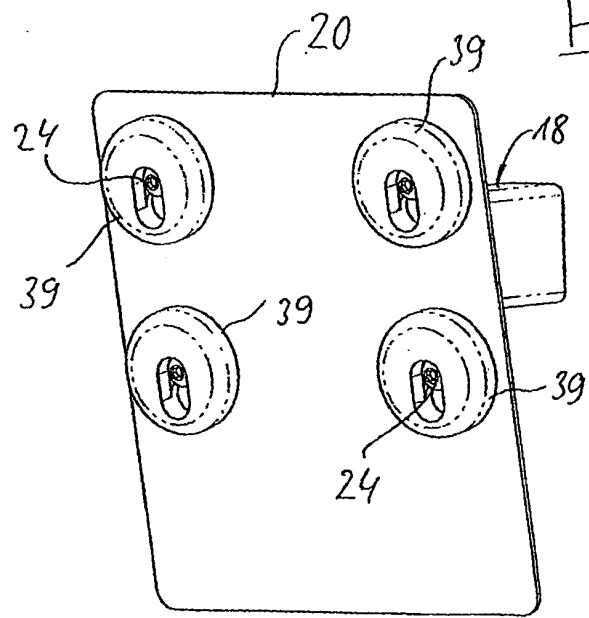


Fig. 9



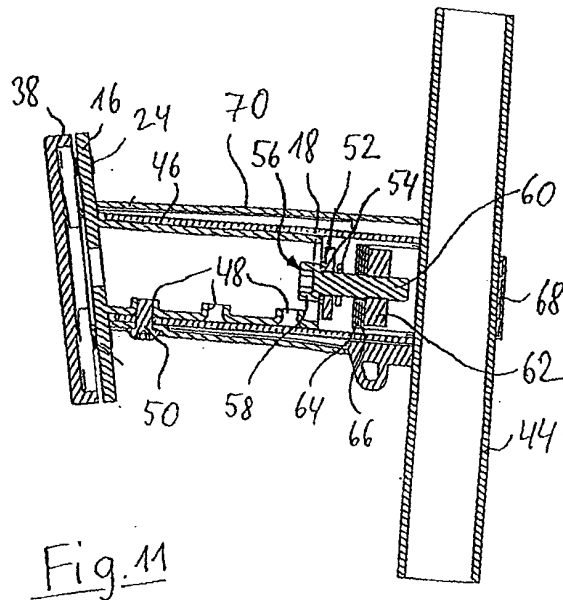
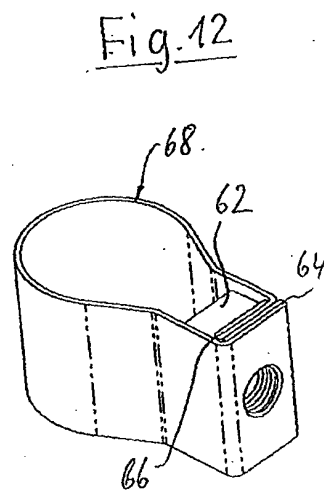
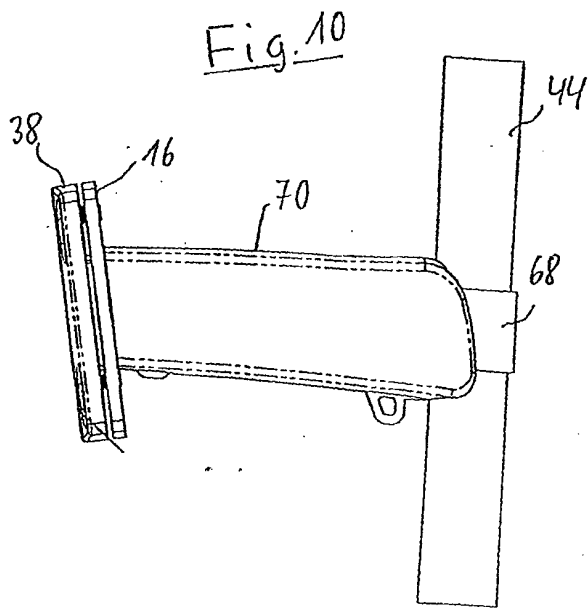


Fig. 13

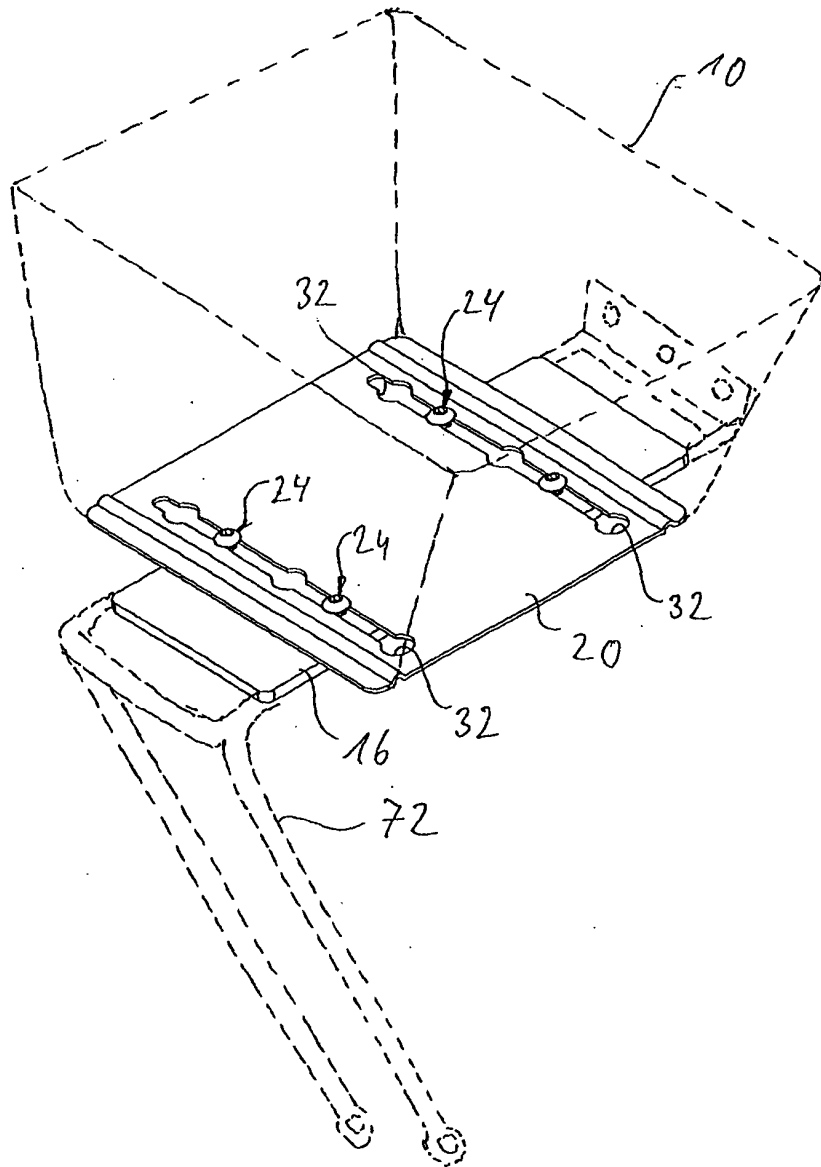
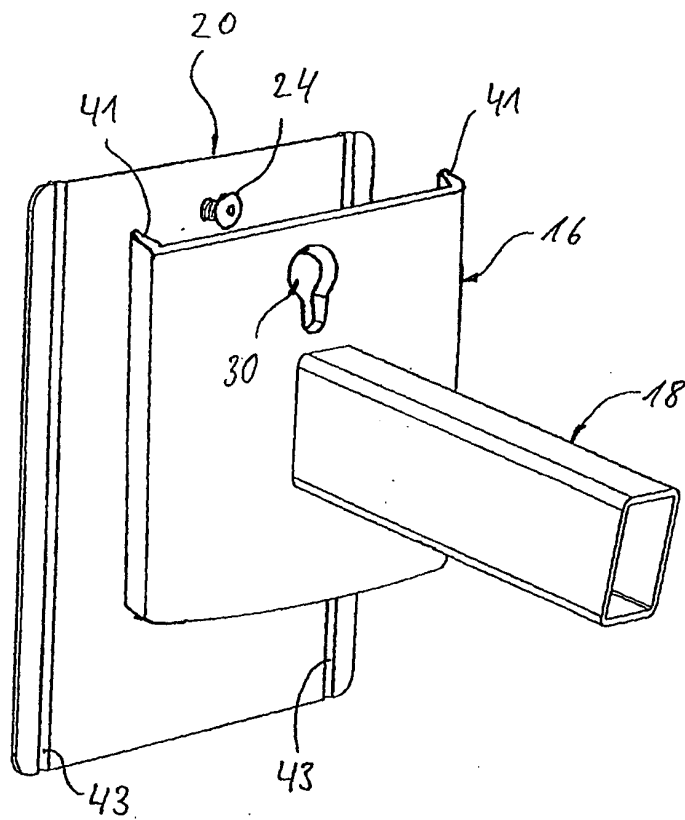


Fig. 14



1030934

RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK

Van belang zijnde literatuur

Categorie ¹	Vermelding van literatuur met aanduiding, voor zover nodig, van speciaal van belang zijnde tekstgedeelten of figuren.	Van belang voor conclusie(s) Nr.:	International Patent Classification (IPC)
X	US 2253649 A (WASHBURN COMPANY) 26 augustus 1941 * bladzijde 2 linkerkolom regel 56 t/m 75; figuur 1, 2, 5 *	1, 3, 8, 18, 19 21, 22	B62J9/00 B62J11/00
Y	---	13	B62J7/00
X	US 4325531 A (B. OMHOLT) 20 april 1982 * kolom 2 regel 35 t/m 64; figuur 1, 5 *	1, 4, 8, 17, 18 20-22	Onderzochte gebieden van de techniek, gedefinieerd volgens IPC 8
Y	FR 2661459 A (POUTRAIT MORIN ETS) 31 oktober 1991 * conclusie 1; figuur 2-4 *	13	B62J
A	DE 2846347 A (W. NITZSCHE) 30 april 1980 * bladzijde 14 regel 20 t/m bladzijde 15 regel 6; figuur 5-7 *	10-12	
A	EP 0243511 A (ESGE MARBY) 4 november 1987 * samenvatting; figuur 2, 3 *	10-12	Computerbestanden
A	NL 1016995 C (BASIL) 4 januari 2002 * gehele document *	-	EPODOC WPI DATA

Indien gewijzigde conclusies zijn ingediend, heeft dit rapport betrekking op de conclusies ingediend op:

Omvang van het onderzoek: volledig

Onderzochte conclusies:

Niet (volledig) onderzochte conclusies met redenen: ²

Datum waarop het onderzoek werd voltooid: 7 november 2006

Vooronderzoeker: ir. P.C.A. de Haas

¹ Verklaring van de categorie-aanduiding: zie apart blad.

² Op grond van artikel 3:45 j° de artikelen 6:4 en 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht, kan aanvrager tegen de niet-eenheidsbeslissing bezwaar maken bij het Bureau voor de Industriële Eigendom, binnen 6 weken na de bekendmaking van deze beslissing.

Categorie van de vermelde literatuur:

- X: op zichzelf van bijzonder belang zijnde stand van de techniek
- Y: in samenhang met andere geciteerde literatuur van bijzonder belang zijnde stand van de techniek
- A: niet tot de categorie X of Y behorende van belang zijnde stand van de techniek
- O: verwijzend naar niet op schrift gestelde stand van de techniek
- P: literatuur gepubliceerd tussen voorrrangs- en indieningsdatum
- T: niet tijdig gepubliceerde literatuur over theorie of principe ten grondslag liggend aan de uitvinding
- E: colliderende octrooiaanvraag
- D: in de aanvraag genoemd
- L: om andere redenen vermelde literatuur
- &: lid van dezelfde octrooifamilie; corresponderende literatuur

AANHANGSEL BEHORENDE BIJ HET RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK, UITGEVOERD IN OCTROOIAANVRAGE NR. 1030934

Het aanhangsel bevat een opgave van elders gepubliceerde octrooiaanvragen of octrooien (zogenaamde leden van dezelfde octroofamilie), die overeenkomen met octrooigeschriften genoemd in het rapport.

De opgave is samengesteld aan de hand van gegevens uit het computerbestand van het Europees Octrooibureau per **9 november 2006**

De juistheid en volledigheid van deze opgave wordt noch door het Europees Octrooibureau, noch door Octrooicentrum Nederland gegarandeerd; de gegevens worden verstrekt voor informatiedoeleinden.

In het rapport genoemd octrooi- geschrift		datum van publicatie	overeenkomend(e) geschrift(en)	datum van publicatie
US2253649	A	1941-08-26		
US4325531	A	1982-04-20		
FR2661459	AB	1991-10-31		
DE2846347	A	1980-04-30		
EP0243511	AB	1987-11-04	AT50953T T DE3669470D D	1990-03-15 1990-04-19
NL1016995C	C	2002-01-04	DE20020545U U	2001-02-01

Algemene informatie over dit aanhangsel is gepubliceerd in de 'Official Journal' van het Europees Octrooibureau nr 12/82 biz 448 ev

