



(19) Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) DE 20 2007 003 574 U1 2007.06.14

(12)

Gebrauchsmusterschrift

(21) Aktenzeichen: 20 2007 003 574.8

(22) Anmeldetag: 09.03.2007

(47) Eintragungstag: 10.05.2007

(43) Bekanntmachung im Patentblatt: 14.06.2007

(51) Int Cl.⁸: B62J 7/08 (2006.01)

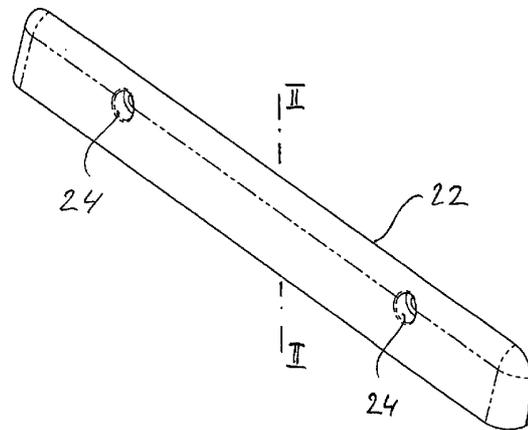
(73) Name und Wohnsitz des Inhabers:
Basil B.V., Uft, NL

(74) Name und Wohnsitz des Vertreters:
Schaumburg, Thoenes, Thurn, Landskron, 81679
München

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **Vorrichtung zum Verhindern des Abschwenkens eines Fahrradgepäckstückes von dem Gepäckträger eines Fahrrades**

(57) Hauptanspruch: Vorrichtung zum Verhindern des Abschwenkens eines Fahrradgepäckstückes (10) von dem Gepäckträger (16) eines Fahrrades, an dem das Gepäckstück (10) angehängt ist, gekennzeichnet durch eine Schiene (22), die mit Abstand unterhalb des Seitenholmes (14) des Gepäckträgers (16) an diesem oder dem Gepäckstück (10) befestigt ist, und ein zum Hintergreifen der Schiene (22) bestimmtes Eingriffselement (30), das an dem jeweils anderen Teil (Gepäckstück 10, Gepäckträger 16) derart befestigt ist, dass es die Schiene (22) bei an dem Gepäckträger (16) hängendem Gepäckstück (10) hintergreift.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Verhindern des Abschwenkens eines Fahrradgepäckstückes von dem Gepäckträger eines Fahrrades, an dem das Gepäckstück angehängt ist.

[0002] Es sind zahlreiche Systeme bekannt, mit denen Fahrradgepäckstücke wie z.B. Fahrradtaschen und Fahrradkörbe an dem Längs- oder Seitenholm eines Fahrradgepäckträgers eingehängt werden können. Bei dieser Art der Befestigung des Gepäckstücks an dem Fahrradgepäckträger neigt das eingehängte Gepäckstück dazu, bei Kurvenfahrt oder auch beim Hin- und Herschwingen des Fahrrades während der Fahrt von dem Gepäckträger wegzuschwingen und anschließend wieder am Gepäckträger anzuschlagen. Dies kann insbesondere bei vollgepackten und daher schweren Gepäckstücken für den Fahrer sehr störend sein. Im allgemeinen wird daher das Gepäckstück nahe seinem unteren Ende an den Stützen des Gepäckträgers festgelegt. Die hierfür bisher bekannten Systeme sind jedoch entweder ineffektiv, umständlich zu bedienen oder setzen eine Abstimmung zwischen dem Gepäckstück und dem Gepäckträger voraus. So ist beispielsweise aus der DE 298 19 331 U1 eine Vorrichtung bekannt, bei der an einer Packtasche ein verschwenkbarer Riegel befestigt ist, der an seinen Längsenden V-förmige Einschnitte hat, in welche die V-förmig aufeinander zulaufenden Stützen des Gepäckträgers eingreifen, wenn die Packtasche an einem Längsholm des Gepäckträgers eingehängt wird. Diese Art der Halterung setzt voraus, dass die Packtasche an einer ganz bestimmten Stelle des Gepäckträgerholmes eingehängt wird. Die Packtasche kann nicht in Fahrradlängsrichtung verschoben werden, um beispielsweise die Haken für das Einhängen der Packtasche neben Querstreben des Gepäckträgers zu platzieren.

[0003] Das gleiche Problem tritt bei der DE 92 15 430 U1 auf, bei welcher anstelle eines Schwenkriegels eine Scheibe nahe dem unteren Ende der Packtasche an dieser befestigt ist, welche von oben her zwischen die beiden V-förmig aufeinander zulaufenden Stützen des Gepäckträgers eingreift und diese hintergreift, wenn die Packtasche eingehängt ist.

[0004] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung der eingangs genannten Art anzugeben, die das Gepäckstück zuverlässig am Abschwenken hindert, bequem in der Handhabung ist und zumindest einen gewissen Spielraum bei der Platzierung des Gepäckstücks am Gepäckträger erlaubt.

[0005] Zur Lösung dieser Aufgabe umfasst die Vorrichtung der eingangs genannten Art eine Schiene, die mit Abstand unterhalb des Seitenholmes des Gepäckträgers an diesem oder dem Gepäckstück be-

festigt ist, und ein zum Hintergreifen der Schiene bestimmtes Eingriffselement, das an dem jeweils anderen Teil (Gepäckstück, Gepäckträger) derart befestigt ist, dass es die Schiene bei am Gepäckträger hängendem Gepäckstück hintergreift. Vorzugsweise ist die Schiene an dem Gepäckstück befestigt, während das Eingriffselement mit einer der Stützen des Gepäckträgers verbunden ist. Bei der erfindungsgemäßen Lösung greift das Eingriffselement hinter die Schiene, wenn das Gepäckstück an dem Gepäckträger eingehängt wird, und zwar völlig unabhängig davon, ob das Gepäckstück einige Zentimeter nach vorne oder nach hinten an dem Gepäckträger versetzt wird, um beispielsweise mit dem Haken Querstreben des Gepäckträgers auszuweichen. Es ergibt sich stets ein zuverlässiger Halt des Gepäckstücks an den Gepäckträgerstützen.

[0006] Bei einer bevorzugten Ausführungsform hat die Schiene eine nach unten offene Aussparung, die sich zumindest annähernd über die Länge der Schiene erstreckt und die zur Aufnahme des Eingriffselementes bestimmt ist.

[0007] Das Eingriffselement kann beispielsweise so gestaltet sein, dass es ein mit einer Gepäckträgerstütze oder dem Gepäckstück verbindbares Befestigungsteil und eine mit diesem verbundene Scheibe hat, die zum Hintergreifen der Schiene bestimmt ist. Vorzugsweise ist die Scheibe rund oder abgerundet, so dass das Einführen der Scheibe hinter die Schiene oder in die Aussparung derselben erleichtert wird. Das Befestigungselement kann in Form einer Schelle ausgebildet sein mit zwei Teilen, zwischen denen eine Stütze des Gepäckträgers einspannbar ist und von denen eines die Scheibe trägt.

[0008] Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der folgenden Beschreibung, welche in Verbindung mit den beigefügten Zeichnungen die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels erläutert. Es zeigen:

[0009] Fig. 1 eine perspektivische Ansicht einer zur Befestigung an einer Packtasche bestimmten Schiene,

[0010] Fig. 2 einen Querschnitt durch die Schiene entlang Linie II-II in Fig. 1,

[0011] Fig. 3 eine Explosionsdarstellung des zur Befestigung an einer Gepäckträgerstütze bestimmten Eingriffselementes,

[0012] Fig. 4 eine perspektivische Darstellung des an einer Stütze des Gepäckträgers montierten Eingriffselementes und

[0013] Fig. 5 eine schematische, teilweise geschnittene Seitenansicht einer an einem Gepäckträger

montierten Packtasche mit der erfindungsgemäßen Vorrichtung.

[0014] Im folgenden wird die Erfindung anhand einer Fahrrad- oder Packtasche beschrieben. Sie ist aber ganz allgemein auch für andere Fahrradgepäckstücke verwendbar.

[0015] Fig. 5 zeigt eine allgemein mit **10** bezeichnete Packtasche, die nahe dem oberen Ende ihrer Rückwand Haken **12** hat, mit denen sie an dem Längsholm **14** eines allgemein mit **16** bezeichneten Gepäckträgers eingehängt ist. Die Haken **12** können beliebig ausgestaltet sein. Die Art, wie die Packtasche **10** am Gepäckträger **16** angehängt wird, ist für die erfindungsgemäße Lösung nicht wichtig.

[0016] Von dem Gepäckträger **16** ist in Fig. 5 nur ein Längsholm **14**, eine Querstrebe **18** sowie eine Gepäckträgerstütze **20** dargestellt. Im allgemeinen sind auf jeder Seite des Hinterrades zwei derartige Stützen vorgesehen, die V-förmig aufeinander zulauferen und mit denen der Gepäckträger am Fahrradrahmen oder der Achse des Hinterrades befestigt wird.

[0017] Um zu verhindern, dass die Packtasche beim Fahren um die Längsachse des Längsholmes **14** in Richtung des Doppelpfeiles A in Fig. 5 hin- und herschwingt, wird die Packtasche **10** nahe ihrem hinteren Ende an der Gepäckträgerstütze **20** mit Hilfe einer Vorrichtung festgelegt, die im folgenden näher erläutert werden soll.

[0018] Die Vorrichtung umfasst eine Schiene **22** (Fig. 1), die gemäß Fig. 5 nahe dem unteren Ende der die Haken **12** tragenden Rückwand der Packtasche **10** an dieser befestigt ist. Hierzu hat die Schiene Schraubenlöcher **24**, durch die schrauben gesteckt werden können, mit denen die Schiene dann an der Packtasche angeschraubt werden kann. Die Schiene hat an ihrer Unterseite eine Aussparung **26**, die sich zumindest annähernd über die gesamte Schienenlänge erstreckt und zur Aufnahme einer Scheibe **28** dient, die Teil eines allgemein mit **30** bezeichneten Eingriffselementes ist. Das Eingriffselement ist in Form einer Schelle ausgebildet, mit einem ersten Abschnitt **32**, der die Scheibe **28** trägt und zwei zueinander parallele Bohrungen **34** zur Aufnahme von Schrauben **36** hat. Ein zweiter Abschnitt **38** der Schelle hat zwei zueinander parallele Zapfen **40**, die in in dem ersten Abschnitt **32** ausgebildete nicht dargestellte komplementäre Bohrungen einführbar sind und ihrerseits Gewindebohrungen **42** haben, in welche die schrauben **36** eingreifen können. Beide Abschnitte **32** und **38** haben jeweils eine Aussparung **44** (nur bei dem Abschnitt **38** zu sehen) zur Aufnahme eines Stahlplättchens **46**, das an der zur Anlage an der Gepäckträgerstütze **20** bestimmten Kantfläche Zähne **48** hat, die ein Rutschen des Eingriffselementes an der Gepäckträgerstütze **20** verhindern, wenn

die beiden Abschnitte des Eingriffselementes an der Gepäckträgerstütze **20** festgespannt werden, wie dies in Fig. 4 dargestellt ist.

[0019] Wird die Packtasche **10** gemäß Fig. 5 von oben her mit den Haken **12** an dem Holmen **14** eingehängt, so greift selbsttätig die Scheibe **28** in die Aussparung **26** der Schiene **22**, ohne dass der Benutzer hierzu irgendwelche Maßnahmen ergreifen muss. Er braucht auch nicht auf die Position der Packtasche zu achten, da es für die Funktion der Vorrichtung nicht wesentlich ist, wo die Scheibe **28** in die Aussparung **26** eingreift. In dem in der Fig. 5 dargestellten Zustand wird die Packtasche **10** wirksam daran gehindert, in Richtung des Doppelpfeiles A um den Längsholm **14** zu schwingen.

Schutzansprüche

1. Vorrichtung zum Verhindern des Abschwenkens eines Fahrradgepäckstückes (**10**) von dem Gepäckträger (**16**) eines Fahrrades, an dem das Gepäckstück (**10**) angehängt ist, gekennzeichnet durch eine Schiene (**22**), die mit Abstand unterhalb des Seitenholmes (**14**) des Gepäckträgers (**16**) an diesem oder dem Gepäckstück (**10**) befestigt ist, und ein zum Hintergreifen der Schiene (**22**) bestimmtes Eingriffselement (**30**), das an dem jeweils anderen Teil (Gepäckstück **10**, Gepäckträger **16**) derart befestigt ist, dass es die Schiene (**22**) bei an dem Gepäckträger (**16**) hängendem Gepäckstück (**10**) hintergreift.

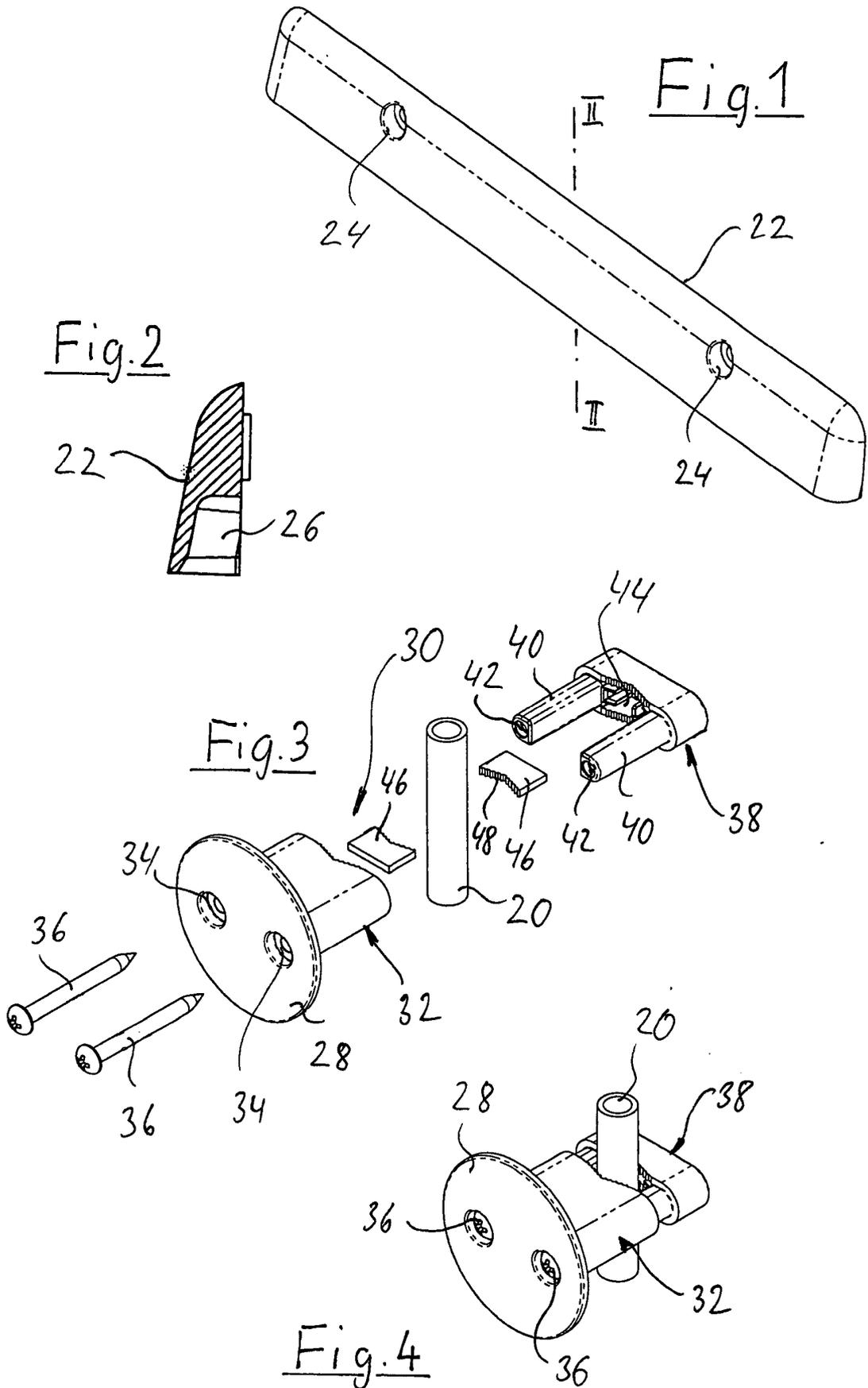
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Schiene (**22**) eine nach unten offene Aussparung (**26**) hat, die sich zumindest annähernd über die Länge der Schiene (**22**) erstreckt.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass das Eingriffselement ein mit einer Gepäckträgerstütze (**20**) oder dem Gepäckstück (**10**) verbindbares Befestigungsteil (**32**, **38**) und eine mit diesem verbundene Scheibe (**28**) hat, die zum Hintergreifen der Schiene (**22**) bestimmt ist.

4. Vorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Befestigungselement in Form einer Schelle ausgebildet ist mit zwei Teilen (**32**, **38**), zwischen denen eine Stütze (**20**) des Gepäckträgers (**16**) einspannbar ist und von denen eines (**32**) die Scheibe (**28**) trägt.

Es folgen 2 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen



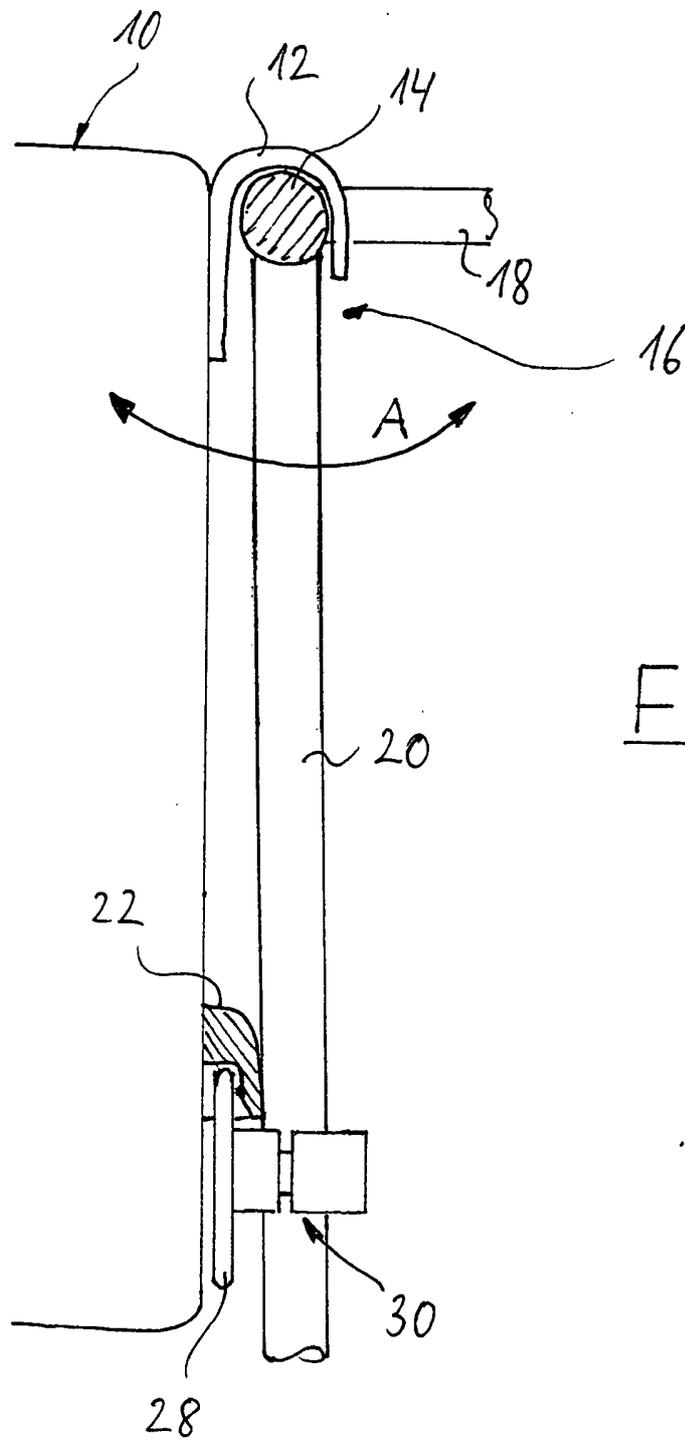


Fig. 5