



(19)
Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 603 14 581 T2** 2008.03.06

(12) **Übersetzung der europäischen Patentschrift**

(97) **EP 1 410 983 B1**

(21) Deutsches Aktenzeichen: **603 14 581.7**

(96) Europäisches Aktenzeichen: **03 008 986.6**

(96) Europäischer Anmeldetag: **17.04.2003**

(97) Erstveröffentlichung durch das EPA: **21.04.2004**

(97) Veröffentlichungstag

der Patenterteilung beim EPA: **27.06.2007**

(47) Veröffentlichungstag im Patentblatt: **06.03.2008**

(51) Int Cl.⁸: **B62J 39/00** (2006.01)

B62K 11/14 (2006.01)

B62J 27/00 (2006.01)

(30) Unionspriorität:

MI20022078 02.10.2002 IT

(73) Patentinhaber:

Vincenzo, Galvagno, Serocca d'Agno, CH

(74) Vertreter:

Huber & Schüssler, 81825 München

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LI, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR

(72) Erfinder:

Vincenzo, Galvagno, 6982 Serocca d'Agno, CH

(54) Bezeichnung: **Motorrad mit Haltegriff**

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist (Art. 99 (1) Europäisches Patentübereinkommen).

Die Übersetzung ist gemäß Artikel II § 3 Abs. 1 IntPatÜG 1991 vom Patentinhaber eingereicht worden. Sie wurde vom Deutschen Patent- und Markenamt inhaltlich nicht geprüft.

Beschreibung**Zusammenfassung der Erfindung****Gebiet der Anmeldung**

[0001] Die vorliegende Erfindung bezieht sich auf eine Baugruppe mit einem Handgriff für einen Beifahrer eines Motorrads, einem Kraftstofftank mit einer Öffnung zum Auffüllen mit Kraftstoff und einem Blendenflansch an der Öffnung zur Aufnahme einer Kappe zum Verschließen des Kraftstofftanks. Die vorliegende Erfindung betrifft ferner ein Motorrad von der Bauart, die einen Rahmen, einen Sitz für den Fahrer und einen Sitz für den Beifahrer sowie eine derartige Baugruppe umfasst.

Stand der Technik

[0002] Hinsichtlich des Gebrauchs von Motorrädern ist das Erfordernis hinlänglich bekannt, auch einem etwaigen, auf dem Motorrad transportierten Beifahrer eine zulässige Einrichtung zur Verfügung zu stellen, die sich dazu eignet, ein unfallträchtiges Herunterfallen zu verhindern oder zumindest soweit wie möglich zu vermeiden.

[0003] Und es ist auch bekannt, dass zur Erfüllung dieser Anforderung geeignete Handgriffe vorgeschlagen wurden und weit verbreitet eingesetzt werden, die an den Enden von starren Halterungen gebildet sind, im Wesentlichen die Form einer Lenkstange haben und am Rahmen des Motorrads an einer Position zwischen dem Fahrersitz und demjenigen des Beifahrers, oder sogar noch hinter dem Beifahrer, befestigt sind.

[0004] Obwohl sie aus verschiedenen Gesichtspunkten heraus vorteilhaft sind, leiden Handgriffe der vorstehend erwähnten Art an einem anerkannten Nachteil. Und zwar können sie aufgrund ihrer sehr nahen Anordnung am Beifahrer im Falle eines scharfen Abbremsens oder bei plötzlichen Beschleunigungen nicht die nötige Stabilität gewährleisten.

[0005] Um diesen Nachteil zu überwinden, wurden L-förmige Rohrgriffe übernommen, die am Tank des Motorrads durch Schweißen befestigt werden.

[0006] Obwohl sie aus einigen Gesichtspunkten heraus vorteilhaft sind, leiden die vorstehend beschriebenen Rohrgriffe an einem anerkannten, schweren Nachteil. Sie sind nämlich schwierig einzubauen und erfordern komplizierte Werkzeuge und aufwändige Montagevorgänge seitens des Herstellers.

[0007] Eine Baugruppe gemäß dem Oberbegriff von Anspruch 1 ist zum Beispiel in der US-A-5 002 149 beschrieben.

[0008] Das der vorliegenden Erfindung zugrunde liegende, technische Problem besteht darin, ein Motorrad der vorstehend erwähnten Art mit solchen baulichen und funktionellen Merkmalen zu realisieren, dass die Nachteile des vorstehend beschriebenen Standes der Technik überwunden werden.

[0009] Das vorstehend erwähnte technische Problem wird gemäß der vorliegenden Erfindung durch ein Motorrad der angegebenen Art gelöst, das dadurch gekennzeichnet ist, dass der Handgriff für einen Beifahrer eines Motorrads dem Blendenflansch zugeordnet ist.

[0010] Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich deutlicher aus der ausführlichen Beschreibung einer Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Motorrads, die nachstehend mit Bezug auf die beigefügten Zeichnungen zu aufzeigenden und nicht einschränkenden Zwecken zur Verfügung gestellt wird.

Kurze Beschreibung der Figuren

[0011] [Fig. 1](#) zeigt eine Seitenansicht eines Motorrads gemäß der vorliegenden Erfindung;

[0012] [Fig. 2](#) zeigt eine Draufsicht des Motorrads von [Fig. 1](#);

[0013] [Fig. 3](#) zeigt eine vergrößerte Draufsicht einer Einzelheit des Motorrads von [Fig. 2](#);

[0014] [Fig. 4](#) zeigt eine perspektivische Ansicht mit demontierten Teilen einer Einzelheit des Motorrads von [Fig. 1](#);

[0015] [Fig. 5](#) zeigt eine Draufsicht der Einzelheit von [Fig. 3](#) gemäß einer Ausführungsform der vorliegenden Erfindung;

[0016] [Fig. 6](#) zeigt eine perspektivische Ansicht mit den demontierten Teilen einer Einzelheit des Motorrads von [Fig. 1](#) gemäß einer weiteren Ausführungsform der vorliegenden Erfindung.

Ausführliche Beschreibung der Erfindung

[0017] Mit Bezug auf die Figuren ist ein Motorrad gemäß der vorliegenden Erfindung allgemein mit **1** angegeben.

[0018] Das Motorrad **1** umfasst einen Rahmen **2**, an den ein Fahrersitz **3**, ein Beifahrersitz **4** und ein Kraftstofftank **5** angebaut sind.

[0019] Der Tank **5** ist mit einer Öffnung **6** versehen, in der ein Blendenflansch **7** zur Aufnahme einer Kap-

pe 8 zum Verschließen des Tanks sitzt. Dem Flansch 7 sind ein Handgriff 9 für den Beifahrer ([Fig. 3](#)) und mehrere Schrauben 12 zugeordnet, die, wenn sie durch Aufnahmen 13 des Flansches 7 hindurchgehen und in den Tank 5 eingeschraubt sind, ihn fest am Tank 5 befestigen.

[0020] Der Handgriff 9 umfasst allgemein mindestens ein Basisteil 10 sowie mindestens ein Griffteil 14, das am Basisteil 10 befestigt ist.

[0021] Das Basisteil 10 ist flach und plattenförmig und so ausgelegt, dass es am Blendenflansch 7 und am Tank 5 des Motorrads fest sitzt.

[0022] Das Basisteil 10 ist mit drei Bohrungen 11 ausgestattet, die an vorbestimmten Positionen gefertigt sind, um mit den Positionen der Schrauben 12, die den Blendenflansch 7 am Kraftstofftank 5 befestigen, übereinzustimmen, wenn das Basisteil 10 an den Blendenflansch 7 angelegt ist. Diese Schrauben 12, die durch die Bohrungen 11 hindurchgehen und in ihre jeweiligen Aufnahmen 13 am Blendenflansch 7 eingeschraubt werden, befestigen das Basisteil 10 des Handgriffs 9 fest am Blendenflansch 7.

[0023] Gemäß dem in [Fig. 4](#) dargestellten, nicht einschränkenden Beispiel ist dem Basisteil 10 ein zylindrischer Zapfen 17 zugeordnet, der eine zum Basisteil 10 im Wesentlichen senkrechte Achse X-X hat. Der zylindrische Zapfen 17 ist insbesondere an das Basisteil 10 angeschweißt.

[0024] Der Handgriff 9 umfasst zumindest ein allgemein zylindrisches Griffteil 14, das ergonomisch geformt ist, um sein Ergreifen durch den Beifahrer zu erleichtern, und hat ein dem zylindrischen Zapfen 17 zugeordnetes Ende 15 sowie ein freies Ende 16. Das Griffteil 14 ist vorzugsweise in der Richtung des Tanks 5 des Motorrads nahe am freien Ende 16 gekrümmt und mit einem weichen Material mit einem hohen Reibungskoeffizienten beschichtet.

[0025] Das Ende 15 ist dem zylindrischen Zapfen 17 mittels einer Klemmbefestigung 18 zugeordnet, die ein Metallband 19 aufweist, welches den zylindrischen Zapfen 17 umgibt und an das Ende 15 des Griffteils 14 angeschweißt und mit zwei Enden ausgestattet ist, die jeweils mit einer Bohrung 20 versehen sind. Die beiden Bohrungen 20 sind coaxial und gestatten das Durchstecken einer Schraube 21, die mittels einer Mutter 22 festgezogen wird.

[0026] Der Handgriff 9 ist dem Flansch 7 abnehmbar zugeordnet.

[0027] Funktionsmäßig ist es gemäß einer bevorzugten Ausführungsform zur Befestigung des Handgriffs 9 am Motorrad 1 notwendig, in einem ersten Schritt die Schrauben 12 des Blendenflansches 7 ab-

zuschrauben, an dem der Handgriff 9 zu befestigen ist.

[0028] Dann wird das Basisteil 10 des Handgriffs 9 auf den Flansch 7 aufgesetzt, wobei darauf geachtet wird, dass die Bohrungen 11 im Basisteil 10 mit den Aufnahmen 13 für die Schrauben 12 im Blendenflansch 7 übereinstimmen.

[0029] An diesem Punkt müssen die Schrauben 12 in die vorerwähnten Bohrungen 11 eingeführt werden, wobei sie dann in die jeweiligen Aufnahmen 13 eingeschraubt werden, um den Handgriff 9 an der Position festzusetzen, in der er sich befindet.

[0030] Die Klemmbefestigung 18, die die Funktion der Befestigung des Griffteils 14 am zylindrischen Zapfen 17 ausübt, gestattet, wenn die Schraube 21 und die Mutter 22 nicht festgezogen sind, sowohl eine Drehung des Griffteils 14 um die vorerwähnte Achse X-X als auch eine Translationsbewegung des Griffteils entlang dieser Achse X-X. Auf diese Art ist es möglich, die Position des Griffteils 14 bezüglich des Basisteils 10 so einzustellen, dass der Komfort des Handgriffs 9 maximiert ist.

[0031] Der Hauptvorteil des erfindungsgemäßen Motorrads besteht darin, dass der Handgriff starr und leicht ist, und für den Beifahrer, der davon Gebrauch macht, Sicherheit und Stabilität gewährleistet, wobei in der Folge auch die Gewichtsverteilung des Fahrzeugs verbessert ist.

[0032] Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass der Handgriff leicht und kostengünstig einzubauen ist, und zwar nicht nur im Werk während der Montage des Motorrads, sondern auch von Geschäften zur Wartung von Motorradmotoren.

[0033] Aufgrund der Einfachheit der Anbringung des Handgriffs am Motorrad kann er auch vom Benutzer selbst angebaut werden.

[0034] Der erfindungsgemäße Handgriff ist ergonomisch, verstellbar, kann mit möglichst wenig Behinderung für die Mitfahrer angebracht werden und stört auch den Fahrer während der Fahrt nicht.

[0035] Außerdem ist der Handgriff von der Ästhetik her ansprechend, weil er in seiner Gestalt genau wie die Lenkstange des Fahrers ausgeführt ist.

[0036] Außerdem kann der Handgriff an einen breite Palette von Motorradmodellen angepasst werden, und so kann er auf die meisten in Umlauf befindlichen Motorräder angewendet werden.

[0037] Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform ([Fig. 3](#)) besteht der Handgriff 9 aus zwei Basisteilen 10 und zugehörigen Griffteilen 14, die bezüglich der

Längsachse M-M des Motorrads **1** symmetrisch sind.

[0038] Gemäß einer Ausführungsform bilden das plattenförmige Basisteil **10** des Griffteils **14** und der Blendenflansch **7** selbst ein einziges Teil. Auf diese Weise ist das Anbauen des Griffs im Montagestadium des Fahrzeugs vereinfacht und noch kostengünstiger gestaltet.

[0039] Gemäß einer zweiten Ausführungsform der vorliegenden Erfindung, wie in [Fig. 5](#) dargestellt, bilden die zwei Basisteile **10** ein einziges Teil, welches zwei Griffteile **14** haltet, die symmetrisch und bezüglich des Blendenflansches **7** entgegengesetzt angeordnet sind.

[0040] Das aus einem einzigen Teil bestehende Basisteil **10** weist eine zentrale Bohrung **23** auf, die die Kappe **8** des Kraftstofftanks **5** zugänglich macht, und eine Gruppe von Bohrungen **11**, die an den Aufnahmen **13** der Schrauben **12** im Blendenflansch **7** positioniert sind.

[0041] Auf diese Weise ist es möglich, zur Befestigung des Basisteils **10** am Flansch **7** alle am Öffnungsflansch **7** vorhandenen Schrauben **12** zu verwenden.

[0042] Diese Lösung hat den Vorteil, den Handgriff **9** am Öffnungsflansch **7** sogar noch fester zu fixieren.

[0043] Gemäß einer weiteren Ausführungsform der vorliegenden Erfindung ([Fig. 6](#)) ist das Basisteil **10** des Handgriffs **9** mit mehreren Bohrungen **24** in einer allgemein geradlinigen Anordnung in der Richtung M-M ausgestattet. Mittels einer Schraube **25**, die durch eine Bohrung **24** der mehreren Bohrungen hindurchgeht und in den zylindrischen Zapfen **17** eingeschraubt ist, kann der zylindrische Zapfen **17** am Basisteil **10** in verschiedenen Positionen je nach Wahl des Benutzers befestigt werden.

[0044] Vorteilhafterweise ist auf diese Art der Handgriff noch besser einstellbar, da es möglich ist, den das Griffteil **14** haltenden Zapfen **17** in der für den Beifahrer komfortabelsten Position anzuordnen.

[0045] Die so erdachte Erfindung kann in weiteren Variationen und Modifikationen erscheinen, die alle innerhalb der Fähigkeiten des Fachmanns liegen und als solche in den Schutzbereich der Erfindung selbst fallen, wie er durch die folgenden Ansprüche definiert ist.

Patentansprüche

1. Baugruppe, mit einem Handgriff (**9**) für einen Beifahrer eines Motorrads (**1**), einem Kraftstofftank (**5**) mit einer Öffnung (**6**) zum Auffüllen mit Kraftstoff und einem Blendenflansch (**7**) an der Öffnung (**6**) zur

Aufnahme einer Kappe (**8**) zum Verschließen des Kraftstofftanks, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Handgriff (**9**) dem Blendenflansch (**7**) zugeordnet ist.

2. Baugruppe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Handgriff (**9**) dem Flansch (**7**) abnehmbar zugeordnet ist.

3. Baugruppe nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Handgriff (**9**) zumindest ein Basisteil (**10**) und ein vom Basisteil (**10**) abstehendes Griffteil (**14**) umfasst.

4. Baugruppe nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Handgriff (**9**) am Blendenflansch (**7**) durch mindestens eine Schraube (**12**) befestigt ist, die sich durch eine im Basisteil (**10**) des Handgriffs (**9**) gefertigte Bohrung (**11**) erstreckt, wobei die zumindest eine Schraube (**12**) von der Art ist, die zur Befestigung des Blendenflansches (**7**) am Kraftstofftank (**5**) verwendet wird.

5. Baugruppe nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Basisteil (**10**) und der Blendenflansch (**7**) ein einziges Teil bilden.

6. Baugruppe nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Griffteil (**14**) durch das Basisteil (**10**) einstellbar gehalten ist.

7. Baugruppe nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Handgriff (**9**) einen zylindrischen Zapfen (**17**) mit einer Achse X-X und eine Klemmbefestigung (**18**) umfasst, die es dem Griffteil (**14**) ermöglicht, sich um die Achse X-X zu drehen und sich entlang dieser Achse X-X zu verschieben.

8. Baugruppe nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass der zylindrische Zapfen (**17**) an das Basisteil (**10**) angeschweißt ist.

9. Baugruppe nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Basisteil (**10**) mit mehreren Bohrungen (**24**) in allgemein geradliniger Anordnung ausgestattet ist.

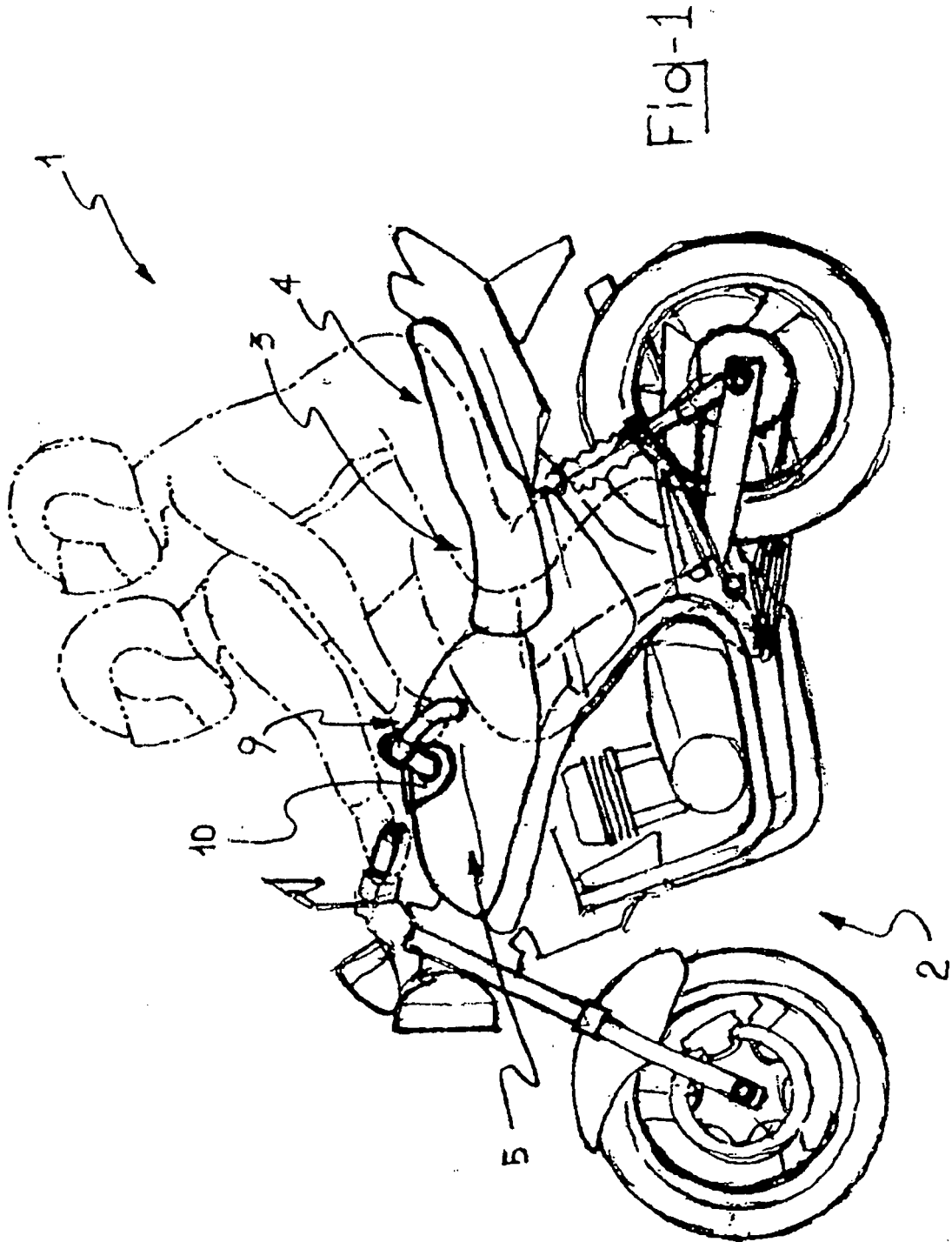
10. Baugruppe nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass der zylindrische Zapfen (**17**) am Basisteil (**10**) durch eine Schraube (**25**) befestigt ist, die durch eine Bohrung (**24**) der mehreren Bohrungen hindurchgeht und in den zylindrischen Zapfen (**17**) eingeschraubt ist.

11. Baugruppe nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass der Handgriff (**9**) zwei Basisteile (**10**) und zwei entsprechende Griffteile (**14**) umfasst.

12. Baugruppe nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass die beiden Basisteile (**10**) aus einem einzigen Teil bestehen.

13. Motorrad von der Bauart, die einen Rahmen (2), einen Sitz (3) für den Fahrer und einen Sitz (4) für den Beifahrer umfasst, darüber hinaus eine Baugruppe nach einem der Ansprüche 1 bis 12 umfassend.

Es folgen 4 Blatt Zeichnungen



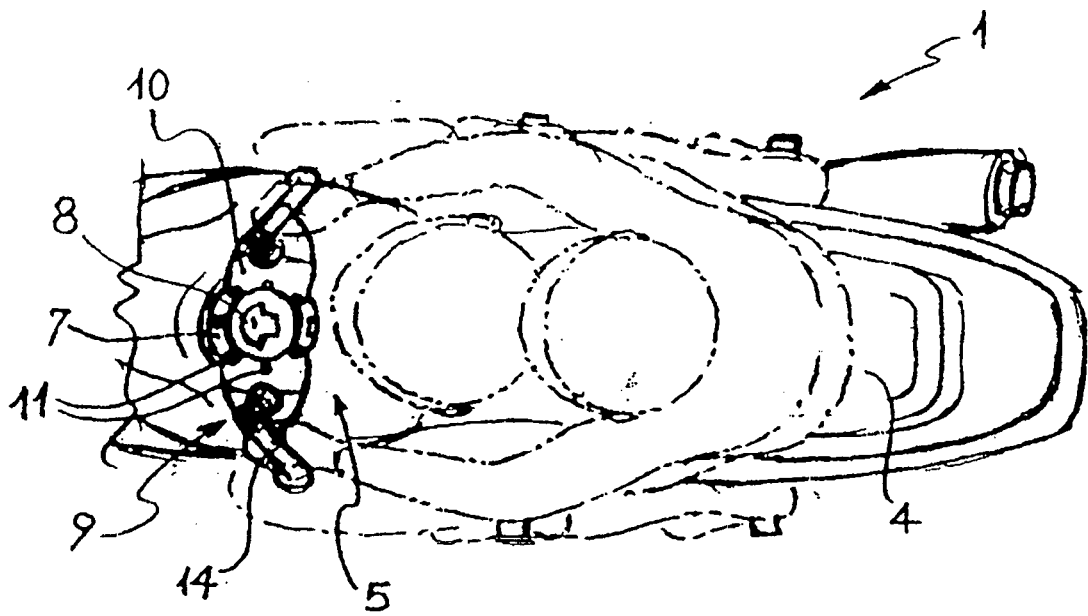


Fig-2

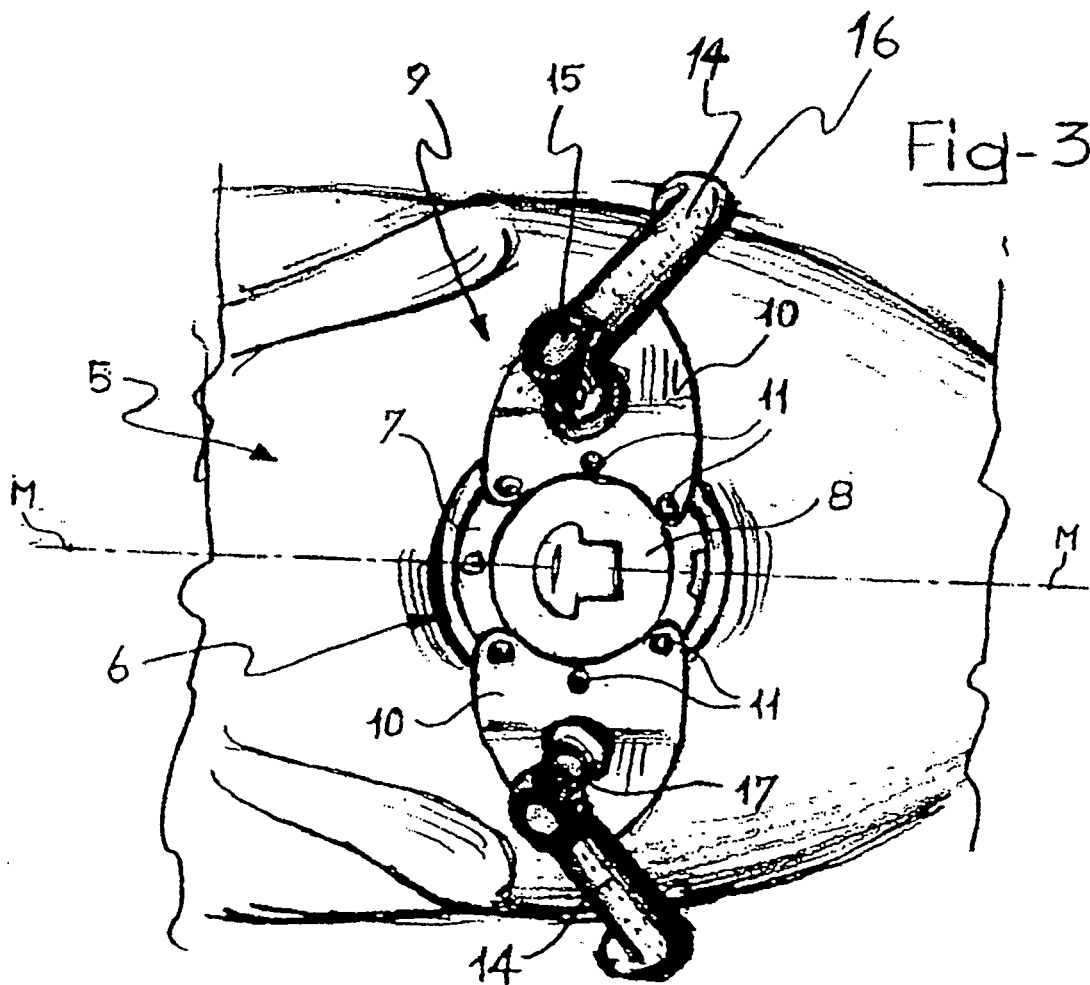


Fig-3

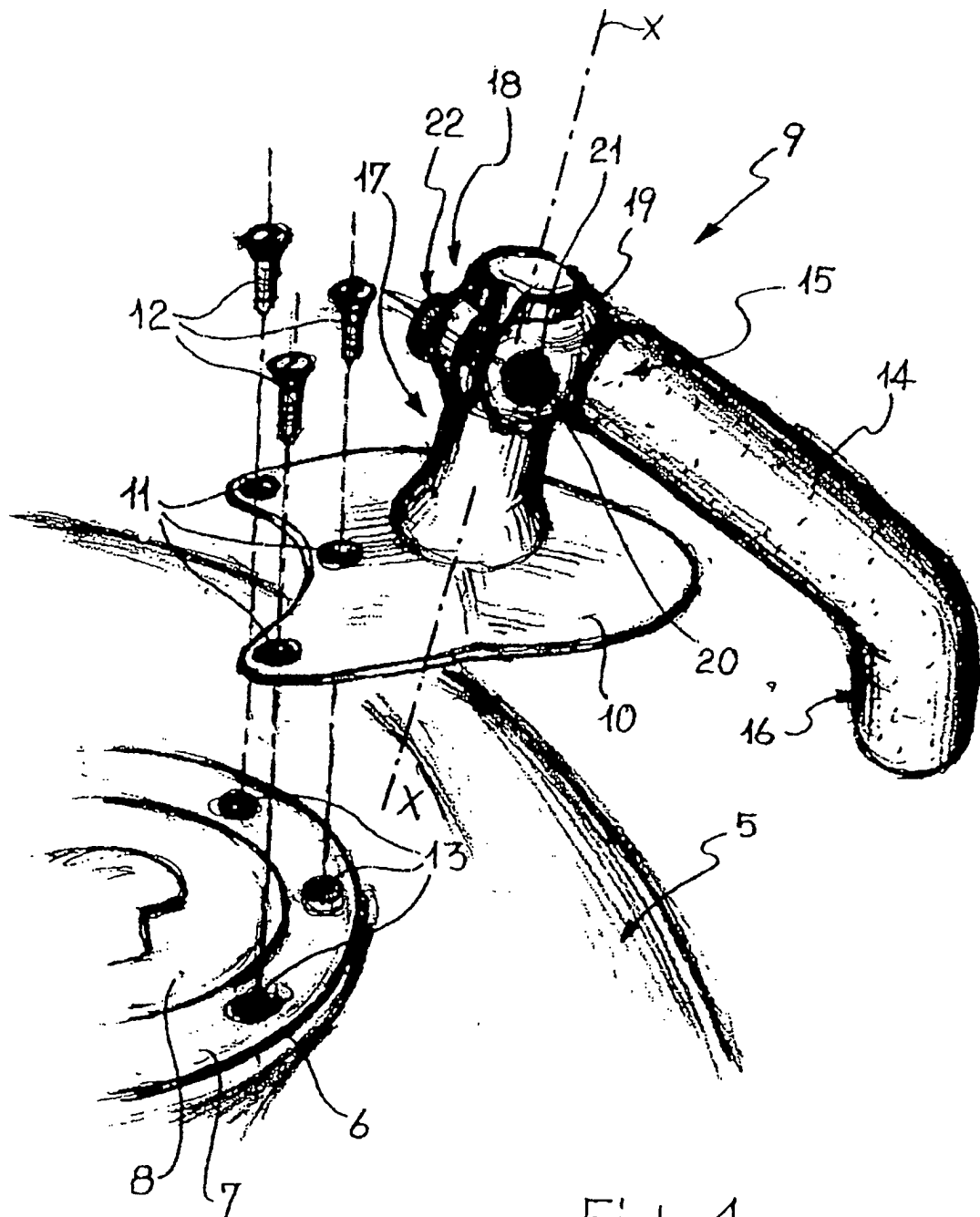


Fig-4

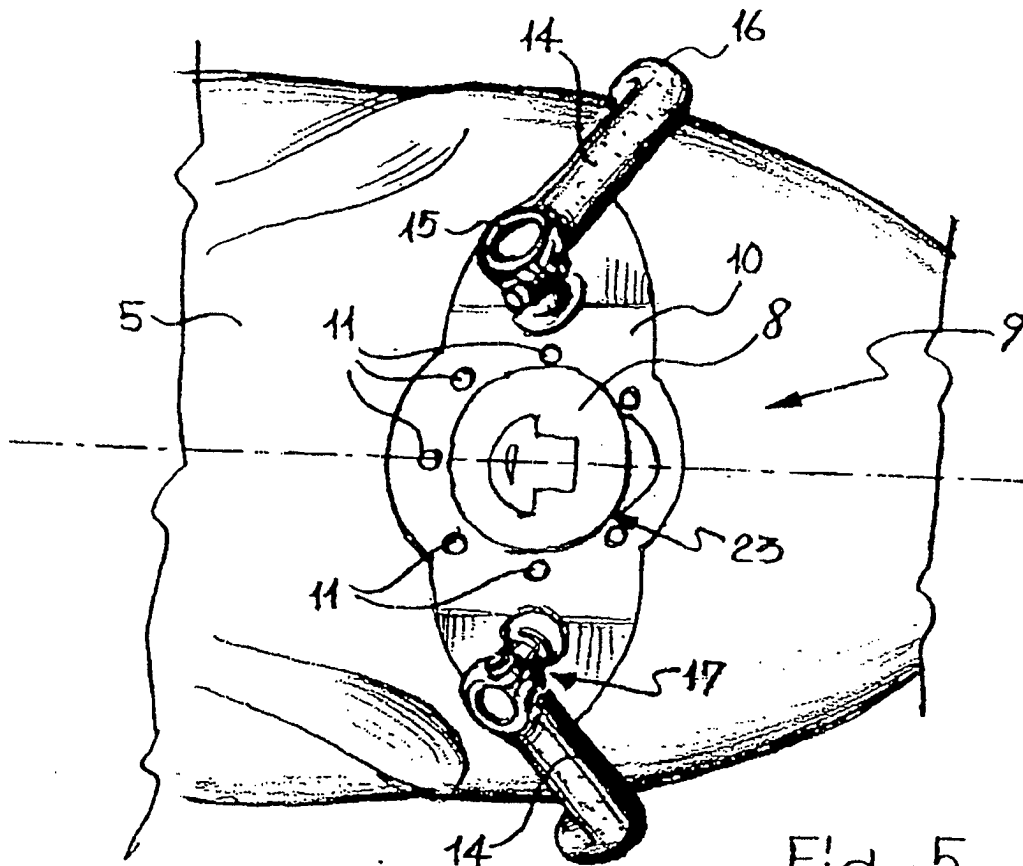


Fig-5

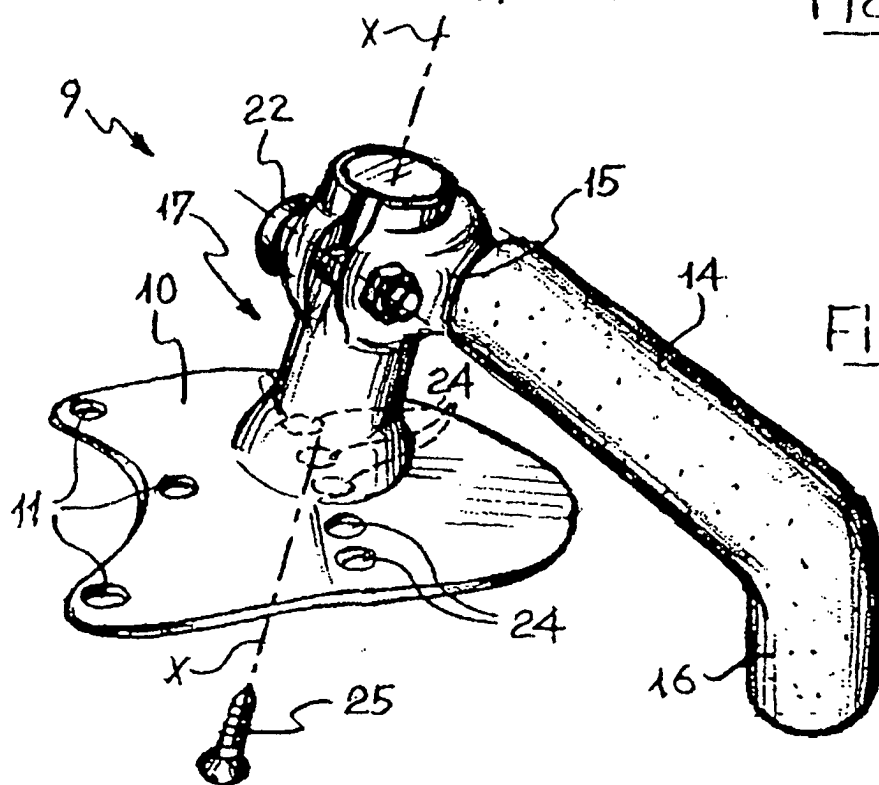


Fig-6