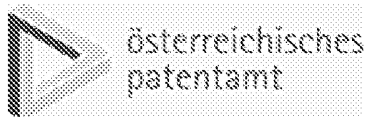


(19)



(10)

AT 515902 A1 2015-12-15

(12)

Österreichische Patentanmeldung

(21) Anmeldenummer: A 337/2014
 (22) Anmeldetag: 07.05.2014
 (43) Veröffentlicht am: 15.12.2015

(51) Int. Cl.: **B62J 1/12** (2006.01)
B62K 19/46 (2006.01)
B62J 7/00 (2006.01)
B62J 7/02 (2006.01)
B62J 7/04 (2006.01)
B62J 9/00 (2006.01)

(56) Entgegenhaltungen:
 EP 1577200 A1
 DE 102004048246 A1
 DE 102011078268 A1
 JP H0288382 A

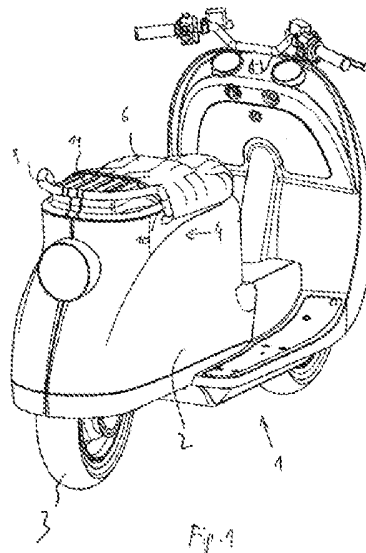
(71) Patentanmelder:
 Lohnerwerke GmbH
 1090 Wien (AT)

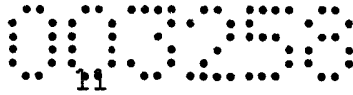
(72) Erfinder:
 Melcher Norbert
 8010 Graz (AT)
 Schacht Hans-Jürgen Dipl.Ing.
 8055 Graz (AT)

(74) Vertreter:
 Haffner und Keschmann Patentanwälte GmbH
 Wien

(54) Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad

(57) Bei einer Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad, umfassend einen Sitz, der einen Fahrersitzabschnitt und einen an den hinteren Bereich des Fahrersitzabschnitts anschließenden Beifahrersitzabschnitt aufweist, ein dem Beifahrersitzabschnitt zugeordneter Haltegriff, und einen Gepäckkasten unterhalb des Sitzes, ist der Sitz schwenkbar befestigt und legt im nach oben verschwenkten Zustand eine Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens in einem ersten Bereich frei. Weiters ist ein vom Sitz gesonderter Deckel vorgesehen, der am Haltegriff schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen zweiten Bereich der Gepäckzugriffsöffnung freilegt.

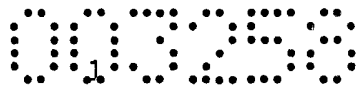




Zusammenfassung:

Bei einer Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad, umfassend einen Sitz, der einen Fahrersitzabschnitt und einen an den hinteren Bereich des Fahrersitzabschnitts anschließenden Beifahrersitzabschnitt aufweist, ein dem Beifahrersitzabschnitt zugeordneter Haltegriff, und einen Gepäckkasten unterhalb des Sitzes, ist der Sitz schwenkbar befestigt und legt im nach oben verschwenkten Zustand eine Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens in einem ersten Bereich frei. Weiters ist ein vom Sitz gesonderter Deckel vorgesehen, der am Haltegriff schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen zweiten Bereich der Gepäckzugriffsöffnung freilegt.

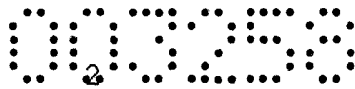
Fig. 1



Die Erfindung betrifft eine Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad, umfassend einen Sitz, der einen Fahrersitzabschnitt und einen an den hinteren Bereich des Fahrersitzabschnitts anschließenden Beifahrersitzabschnitt aufweist, ein dem Beifahrersitzabschnitt zugeordneter Haltegriff, und einen Gepäckkasten unterhalb des Sitzes, wobei der Sitz schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand eine Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens in einem ersten Bereich freilegt.

Unter einem motorisierten Zweirad wird im Rahmen der vorliegenden Erfindung ein Zweirad verstanden, dessen Fahrentrieb einen Motor umfasst. Der Motor kann zum Beispiel als Verbrennungsmotor oder als Elektromotor ausgebildet sein. Das Zweirad kann ein Motorrad, ein Motorroller, ein Moped, ein Elektromotorroller oder dgl. sein.

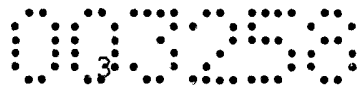
Motorisierte Zweiräder sind oftmals mit wenigstens einer Gepäckverstaueinrichtung ausgestattet, wie dies beispielsweise aus der DE 10130098 B4 bekannt ist. Der zu öffnende und zu schließende Gepäckkasten mit großem Aufnahmevermögen zur Unterbringung beispielsweise eines Helms oder dergleichen kann bei einem solchen Motorrad, insbesondere bei einem Motorroller, unter dem Sitz angeordnet sein. Herkömmliche Beispiele für eine derartige Gepäckverstaueinrichtung oder einen Gepäckkasten dieser Art sind zum Beispiel in der japanischen Patent-Offenlegungsschrift JP 1-148679 A, der japanischen Gebrauchsmusterveröffentlichung JP 1-58388 A und der japanischen Patent-Offenlegungsschrift JP 6-156344 A gezeigt.



Die JP 3-21577 A beschreibt eine Gepäckverstaueinrichtung für Motorroller, welche unterhalb des Fahrersitzes angebracht ist. Die Gepäckverstaueinrichtung umfasst einen Gepäckkasten und lässt sich durch Öffnen und Schließen des Sitzes öffnen und schließen. Der Gepäckkasten ist in einem hinteren Bereich einer Fahrzeugkarosserie des Motorrollers und oberhalb eines Hinterrads angeordnet. Des Weiteren ist der Umfang des Gepäckkastens in Seitenansicht in der Mitte größer als an seinem oberen und unteren Ende. Der Gepäckkasten ist in Seitenansicht in der Mitte in eine obere und eine untere Halbschale geteilt.

Bei der aus der DE 10130098 B4 bekannt gewordenen Gepäckverstaueinrichtung wird im nach oben verschwenkten Zustand des Sitzes eine erste Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens und durch Öffnen eines gesonderten Deckels eine weitere Gepäckzugriffsöffnung freilegt. Die erste Gepäckzugriffsöffnung erlaubt einen Zugriff in den Hauptraum des Gepäckkastens, in dem beispielsweise zwei Helme Platz finden. Über die weitere Gepäckzugriffsöffnung können länglich ausgebildete Gepäckgegenstände in den Gepäckkasten geschoben oder aus diesem herausgenommen werden.

Nachteilig bei den beschriebenen Ausführungen von Gepäckverstaueinrichtungen ist, dass diese nur bei entsprechend großen Motorrädern in einer für die Aufbewahrung von zwei Helmen notwendigen Größe ausgebildet werden können. Bei kleineren Ausführungen von motorisierten Zweirädern, wie zum Beispiel bei Mopeds oder Elektromotorrollern, verhindert meist der für den Beifahrer vorgesehene Haltegriff die Ausbildung eines ausreichend großen Gepäckkastens. Der Haltegriff ist hierbei meist am



Hinterende des Fahrzeugs angebracht, sodass der hintere Teil mit Rücksicht auf die erforderliche Stabilität des Haltegriffs nicht klappbar ausgeführt werden kann, etwa um einen Gepäckkasten zu öffnen.

Die Erfindung zielt daher darauf ab, eine Gepäckverstaueinrichtung der eingangs genannten Art dahingehend zu verbessern, dass diese auch bei kleineren Ausführungen von motorisierten Zweirädern in ausreichender Größe realisiert werden und mühelos geöffnet und wieder verschlossen werden kann.

Zur Lösung dieser Aufgabe ist die Gepäckverstaueinrichtung der eingangs genannten Art erfindungsgemäß derart weitergebildet, dass ein vom Sitz gesonderter Deckel vorgesehen ist, der am Haltegriff schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen zweiten Bereich der Gepäckzugriffsöffnung freilegt. Die Erfindung beruht somit auf der Idee, den Haltegriff als Schwenklagerung für einen gesonderten Deckel mitzuverwenden, sodass die vom schwenkbaren Sitz und dem gesonderten Deckel zusammen gebildete Deckelfläche und damit auch die Längserstreckung des Gepäckkastens entsprechend vergrößert werden kann, ohne dass der Haltegriff versetzt werden oder überhaupt entfallen muss.

Der Gepäckkasten kann vorzugsweise ein solches Volumen aufweisen, dass darin zwei herkömmliche Helme hintereinander Platz finden.

Die Ausführung ist bevorzugt so getroffen, dass der Haltegriff von einem im Wesentlichen U- oder V-förmigen Halterohr gebildet ist, das bezüglich eines für die



Verschwenkung des gesonderten Deckels vorgesehenen Scharniers symmetrisch ausgebildet ist. Das Scharnier ist insbesondere im Bereich der Symmetrieachse des Halterohrs an der hintersten Stelle desselben angeordnet, wobei sich die Schenkel der U- bzw. V-Form des Halterohrs zu beiden Seiten des Scharniers nach vorne erstrecken.

Allgemein ist anzumerken, dass die Begriffe "vorne" und "hinten" sich im Rahmen der Erfindung auf die Lage des Vorderrads bzw. des Hinterrads beziehen, während die Begriffe "obere" bzw. "oberer", "unten" und dergleichen von der Voraussetzung ausgehen, dass sich das Zweirad in aufrechter Stellung befindet.

Die beiden Schenkel der U- bzw. V-Form des Halterohrs sowie der sich dazwischen erstreckende, das Scharnier aufweisende Bereich des Rohrs sind vorzugsweise von der Karosserie des Zweirads beabstandet, um ein leichtes Ergreifen durch die Hände des Beifahrers zu ermöglichen. Die Endabschnitte der Schenkel sind vorzugsweise nach unten gebogen bzw. geknickt ausgeführt und an der tragenden Struktur des Zweirads befestigt.

Das Scharnier für die Verschwenkung des gesonderten Deckels ist vorzugsweise in das Halterohr integriert. Insbesondere ist die Ausführung hierbei so gestaltet, dass die Schwenkachse des Scharniers mit der Rohrachse des Halterohrs fluchtet.

Das Schwenklager des Sitzes und das Scharnier des gesonderten Deckels sind mit Vorteil so angeordnet, dass der Sitz nach vorne und der gesonderte Deckel nach hinten aufklappbar sind. Das Schwenklager und das Scharnier sind

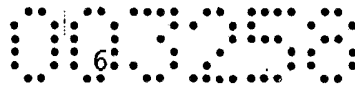


somit an den voneinander abgewandten Enden des Deckels bzw. des Sitzes angeordnet. Dies gewährleistet im geöffneten Zustand eine freie Zugänglichkeit des gesamten Gepäckkastens.

Der Sitz und der gesonderte Deckel sind vorzugsweise so angeordnet, dass sie im geschlossenen Zustand des Gepäckkastens aneinander anschließen und vorzugsweise im Wesentlichen miteinander fluchtende Oberflächen ausbilden.

Die Festlegung des gesonderten Deckels erfolgt mit Vorteil so, dass der Sitz einen dem Sitz zugewandten Endabschnitt des gesonderten Deckels im geschlossenen Zustand übergreift. Insbesondere weist der dem Sitz zugewandte Endabschnitt des gesonderten Deckels einen Rücksprung auf, auf welchem ein Randabschnitt des Sitzes im geschlossenen Zustand aufliegt. Auf diese Weise hält das Eigengewicht des Sitzes den gesonderten Deckel nieder, sodass er in seiner geschlossenen Lage verbleibt. Zusätzlich kann der Sitz und ggf. auch der gesonderte Deckel mittels eines Rast- oder Verriegelungsmechanismus im geschlossenen Zustand gesichert und ggf. versperrt werden.

Der Gepäckkasten kann eine einzige Aufbewahrungskammer ausbilden, die sich sowohl unterhalb des Sitzes als auch unterhalb des gesonderten Deckels befindet. Bevorzugt kann der Gepäckkasten aber auch in zwei oder mehrere Aufbewahrungskammern unterteilt sein. Dabei kann die Unterteilung so gestaltet sein, dass eine erste Aufbewahrungskammer durch Aufklappen des Sitzes und eine zweite Aufbewahrungskammer durch Aufklappen des gesonderten Deckels zugänglich ist. Die Ausbildung ist hierbei insbesondere derart weitergebildet, dass der Gepäckkasten



wenigstens zwei Aufbewahrungskammern aufweist, wobei einer ersten Aufbewahrungskammer der erste Bereich der Gepäckzugriffsöffnung und der zweiten Aufbewahrungskammer der zweite Bereich der Gepäckzugriffsöffnung zugeordnet ist.

Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines in der Zeichnung schematisch dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. In dieser zeigen Fig.1 einen Motorroller in perspektivischer Ansicht, Fig.2 eine Ansicht des Sitzes des Motorrollers gemäß Fig.1 von der Seite mit dem Gepäckkasten in geschlossenem Zustand, Fig.3 den Sitz gemäß Fig.2 mit abschnittsweise geöffnetem Gepäckkasten, Fig.4 den Sitz gemäß Fig.2 mit vollständig geöffnetem Gepäckkasten, Fig.5 eine Rückansicht des aufklappbaren Deckels teilweise im Schnitt und Fig.6 den Motorroller mit geöffnetem Gepäckkasten.

In Fig.1 ist ein Motorroller mit 1 bezeichnet und weist im hinteren Bereich eine Karosserie 2 auf, welche unter anderem den Antrieb für das Hinterrad 3 abdeckt. Weiters ummantelt die Karosserie 2 einen Gepäckkasten 4, dessen Gepäckzugriffsöffnung 5 durch Aufklappen des Sitzes 6 zugänglich wird.

In der Detailansicht gemäß Fig.2 ist ersichtlich, dass der Sitz 6 länglich ausgebildet ist und einen Fahrersitzabschnitt 7 und einen an den hinteren Bereich des Fahrersitzabschnitts 7 anschließenden Beifahrersitzabschnitt 8 aufweist. Dem Beifahrersitzabschnitt 8 ist ein Haltegriff 9 zugeordnet, der an der Karosserie bzw. am tragenden Grundrahmen des Motorrollers befestigt ist. Der Haltegriff 9 ist von einem

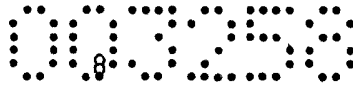


im Wesentlichen U-förmig gebogenen Halterohr gebildet, wobei die freien Enden 10 der Schenkel der U-Form nach unten gebogen und mit der Karosserie verbunden sind. Der Haltegriff 9 ist so angeordnet, dass er an das Hinterende des Sitzes 8 anschließt, wobei der Haltegriff im hinten umlaufenden Abschnitt in Höhenrichtung so weit von der Karosserie beabstandet ist, dass er im Wesentlichen in einer Ebene mit der Oberfläche des Sitzes 6 verläuft.

Hinter dem Sitz 6 schließt nun ein vom Sitz 6 gesonderter Deckel 11 an, der am Haltegriff 9 schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen hinteren Bereich der Gepäckzugriffsöffnung 5 freilegt.

Der Gepäckkasten 4 kann nun durch Aufklappen des Sitzes 6 nach vorne und danach durch Aufklappen des gesonderten Deckels 11 nach hinten vollständig geöffnet werden, um einen vergrößerten Stauraum zur Verfügung zu stellen. Fig.3 zeigt zunächst den nach vorne aufgeklappten Sitz, der einen vorderen Bereich der Gepäckzugriffsöffnung 5 freilegt. Dabei ist ersichtlich, dass der Sitz 6 einen dem Sitz 6 zugewandten Endabschnitt 12 des gesonderten Deckels 11 im geschlossenen Zustand übergreift. Der dem Sitz 6 zugewandte Endabschnitt 12 des gesonderten Deckels 11 weist hierzu einen Rücksprung 13 auf, auf welchem ein Randabschnitt 14 des Sitzes 6 im geschlossenen Zustand aufliegt. Mit 15 ist ein Vorsprung einer Rasteinrichtung bezeichnet, welcher im geschlossenen Zustand des Sitzes 6 mit einem Gegenglied am Rand der Gepäckzugriffsöffnung zusammenwirkt, um den Sitz 6 gegen unbeabsichtigtes Öffnen zu sichern.

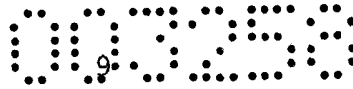
Fig.4 zeigt den gesonderten Deckel 11 im nach hinten aufgeklappten Zustand. Dabei ist ersichtlich, dass das



Scharnier des Deckels 11 in das Rohr des Haltegriffs 9 integriert ist. Um den Haltegriff 9 im hinteren Bereich zu stabilisieren, ist ein Steg 16 vorgesehen, der den Haltegriff an der Karosserie 2 abstützt. Der Deckel 11 weist eine dem Steg 16 entsprechende Aussparung 17 (Fig.5) auf, in welche der Steg 16 im geschlossenen Zustand des Deckels 11 zu liegen kommt.

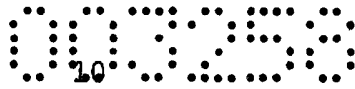
In der Detailansicht gemäß Fig.5 ist ersichtlich, dass das Rohr des Haltegriffs 9 zum Zwecke der Aufnahme des Scharniers 18 des Deckels 11 zweigeteilt ist. Die zueinander weisenden Enden der beiden Rohrabschnitte sind jeweils mit einer Buchse 19 versehen, welche relativ zum Scharnierbolzen 20 drehbar gelagert sind und jeweils einen schwenkbaren Finger 21 tragen. Der Scharnierbolzen 20 durchsetzt eine Bohrung des Stegs 16. Die Schwenkachse des Scharniers 18 fluchtet somit mit der Rohrachse des Haltegriffs 9.

In der Gesamtdarstellung gemäß Fig.6 ist ersichtlich, dass die erfindungsgemäße Konstruktion die Ausbildung eines besonders großvolumigen Gepäckkastens erlaubt. Weiters ist ersichtlich, dass die schwenkbaren Finger 21 an der Oberseite des Deckels 11 befestigt sind.



Patentansprüche:

1. Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad, umfassend einen Sitz, der einen Fahrersitzabschnitt und einen an den hinteren Bereich des Fahrersitzabschnitts anschließenden Beifahrersitzabschnitt aufweist, ein dem Beifahrersitzabschnitt zugeordneter Haltegriff, und einen Gepäckkasten unterhalb des Sitzes, wobei der Sitz schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand eine Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens in einem ersten Bereich freilegt, dadurch gekennzeichnet, dass ein vom Sitz gesonderter Deckel vorgesehen ist, der am Haltegriff schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen zweiten Bereich der Gepäckzugriffsöffnung freilegt.
2. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Haltegriff von einem im Wesentlichen U- oder V-förmigen Halterohr gebildet ist, das bezüglich eines für die Verschwenkung des gesonderten Deckels vorgesehenen Scharniers symmetrisch ausgebildet ist.
3. Einrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Schwenkachse des Scharniers mit der Rohrachse des Halterohrs fluchtet.
4. Einrichtung nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Sitz nach vorne und der gesonderte Deckel nach hinten aufklappbar ist.
5. Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Sitz einen dem Sitz zugewandten



Endabschnitt des gesonderten Deckels im geschlossenen Zustand übergreift.

6. Einrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der dem Sitz zugewandte Endabschnitt des gesonderten Deckels einen Rücksprung aufweist, auf welchem ein Randabschnitt des Sitzes im geschlossenen Zustand aufliegt.

7. Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Gepäckkasten wenigstens zwei Aufbewahrungskammern aufweist, wobei einer ersten Aufbewahrungskammer der erste Bereich der Gepäckzugriffsöffnung und der zweiten Aufbewahrungskammer der zweite Bereich der Gepäckzugriffsöffnung zugeordnet ist.

Wien, am 7. Mai 2014

Anmelder
durch:

Haffner und Keschmann
Patentanwälte GmbH

003258 46 978

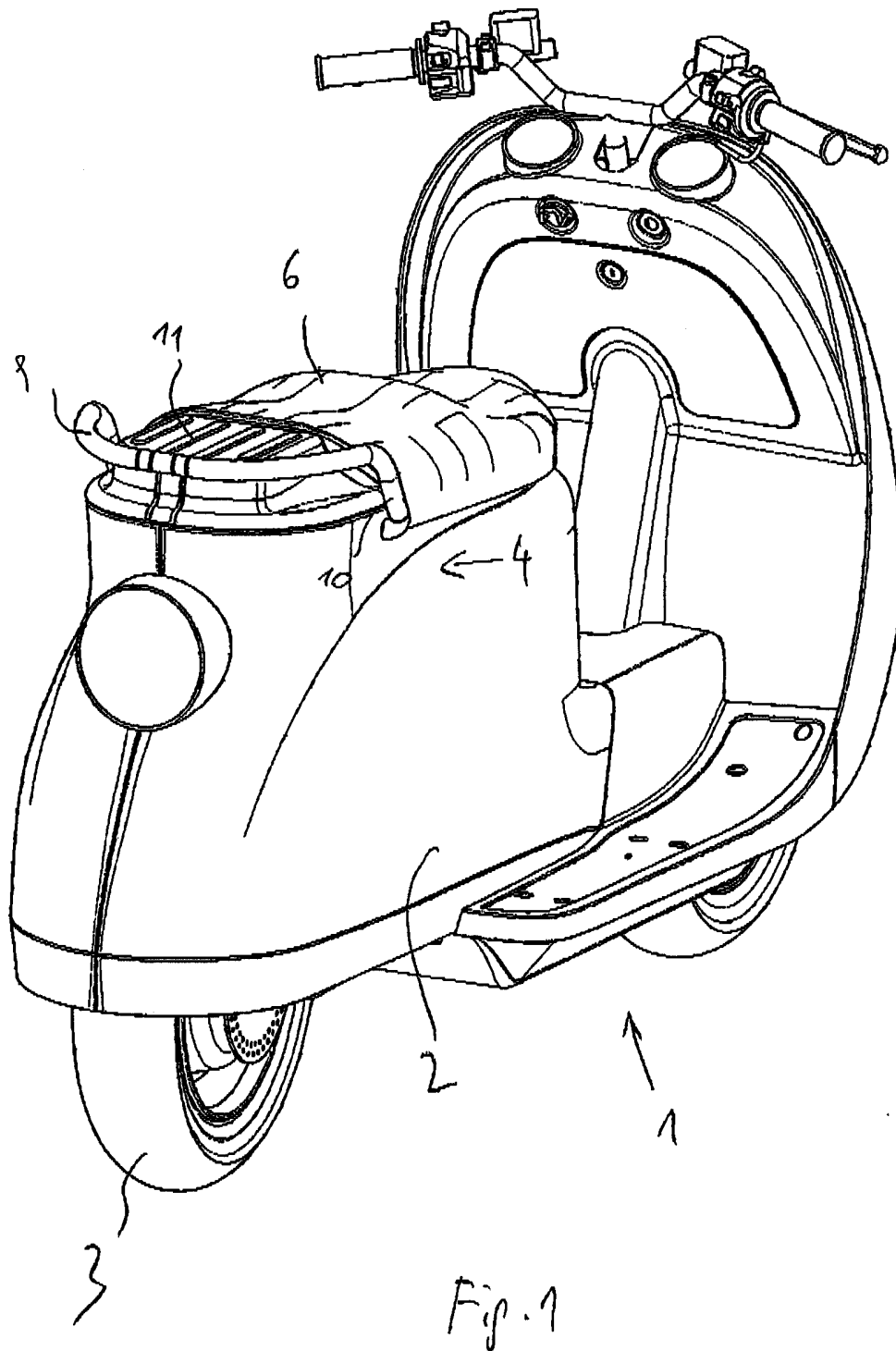
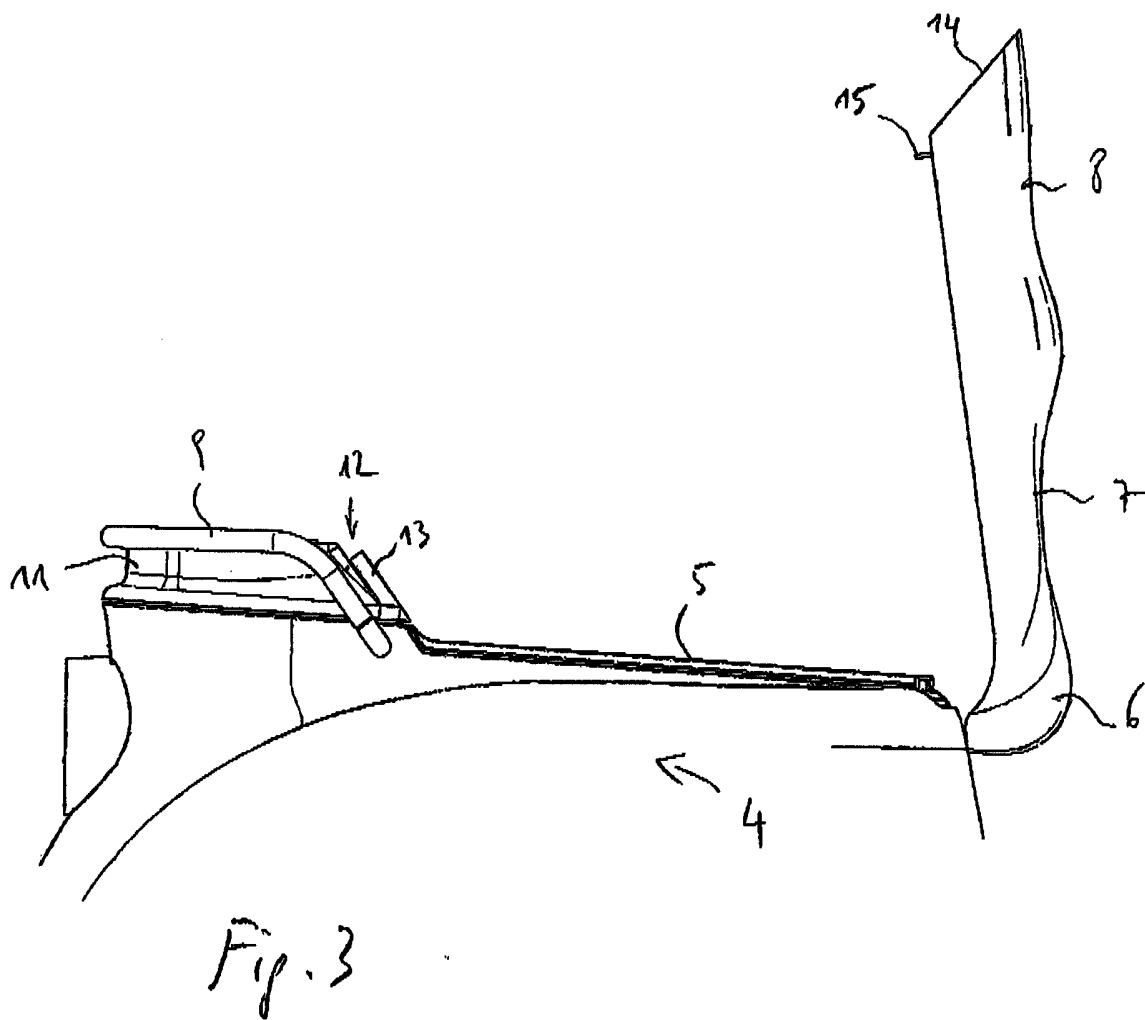
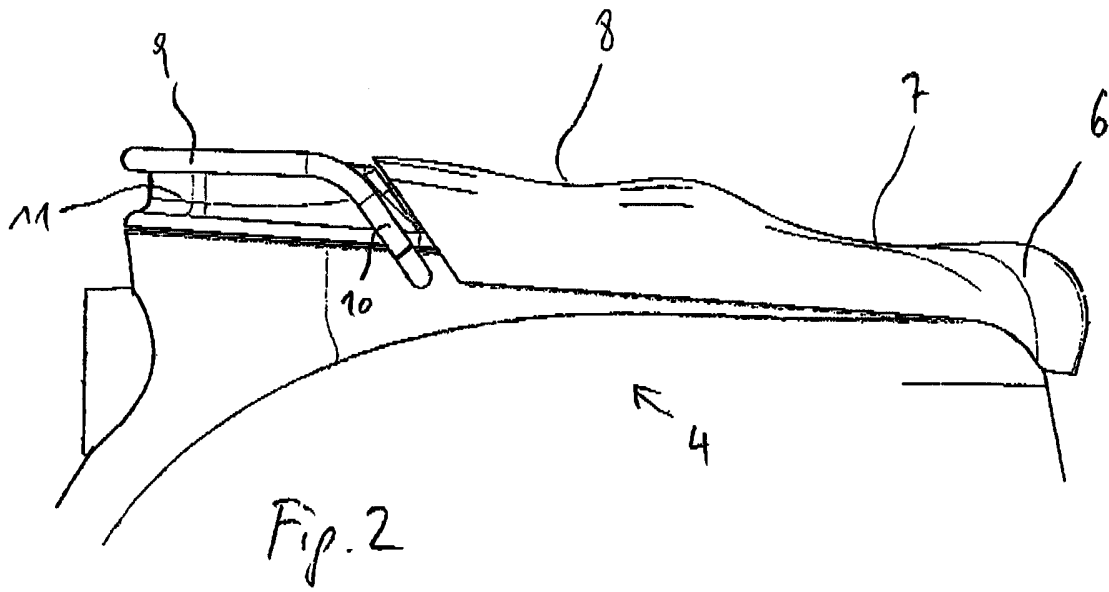


Fig. 1

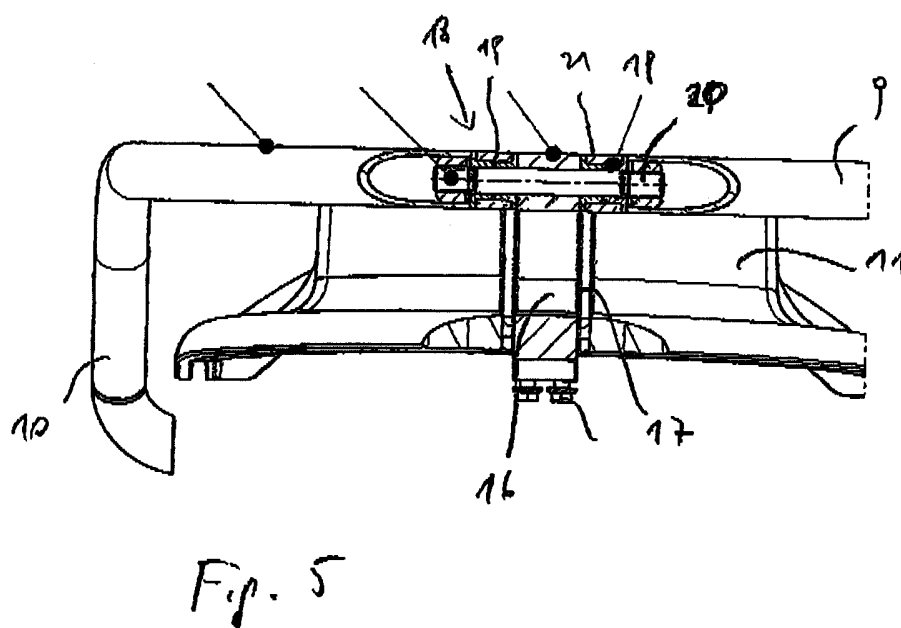
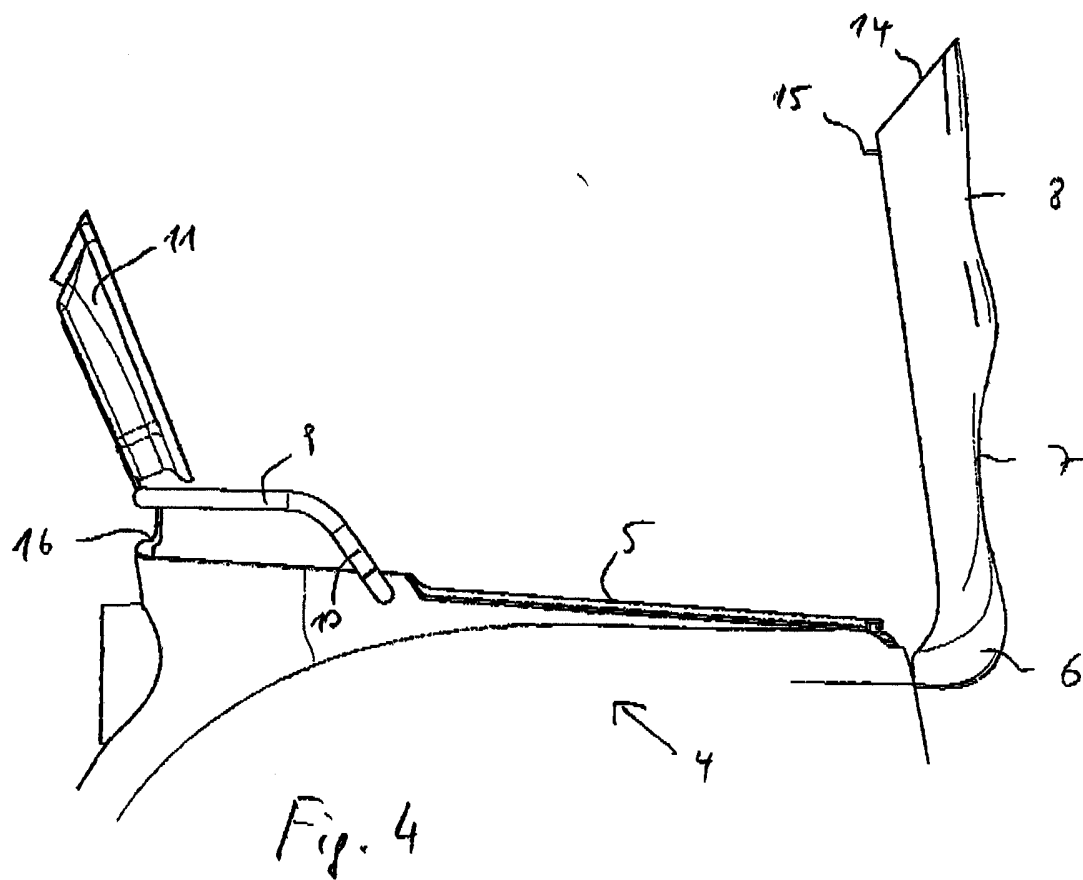
000258

46 978



000058

46 978



003258

46 978

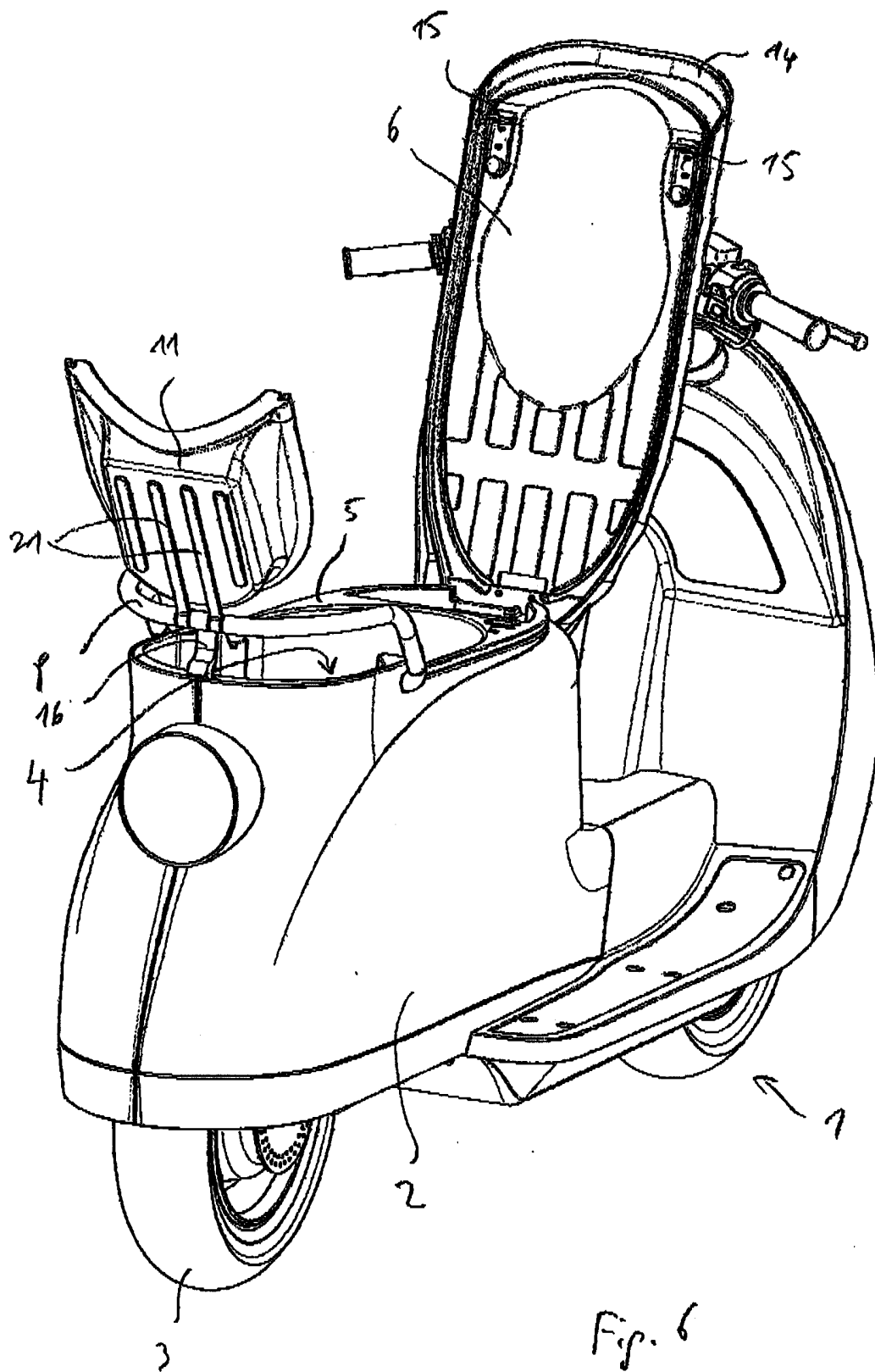


Fig. 6

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC:

B62J 1/12 (2006.01); **B62K 19/46** (2006.01); **B62J 7/00** (2006.01); **B62J 7/02** (2006.01); **B62J 7/04** (2006.01); **B62J 9/00** (2006.01)

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß CPC:

B62J 1/12 (2013.01); **B62K 19/46** (2013.01); **B62J 7/00** (2013.01); **B62J 7/02** (2013.01); **B62J 7/04** (2013.01); **B62J 9/005** (2013.01)

Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation):

B62J, B62K

Konsultierte Online-Datenbank:

EPODOC, TXTnn

Dieser Recherchenbericht wurde zu den am **07.05.2014** eingereichten Ansprüchen **1 - 7** erstellt.

Kategorie ¹⁾	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
X	EP 1577200 A1 (HONDA MOTOR CO LTD [JP]) 21. September 2005 (21.09.2005) Fig. 1 - 14, Figurenbeschreibung; Ansprüche: 1 - 17	1 - 3
Y		7
Y	DE 102004048246 A1 (HONDA MOTOR CO LTD [JP]) 02. Juni 2005 (02.06.2005) Fig. 1, 5, 8, 11 - 12; Figurenbeschreibung	7
A	DE 102011078268 A1 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG [DE]) 03. Jänner 2013 (03.01.2013) Fig. 1 - 3, Figurenbeschreibung; Ansprüche: 1 - 12	1 - 3, 7
A	JP H0288382 A (HONDA MOTOR CO LTD) 28. März 1990 (28.03.1990) Fig. 1 - 3	1 - 3, 7

Datum der Beendigung der Recherche:
31.03.2015

Seite 1 von 1

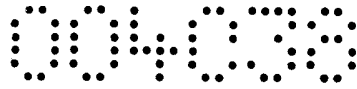
Prüfer(in):

KRÄUTER Lukas

¹⁾ Kategorien der angeführten Dokumente:

- X** Veröffentlichung **von besonderer Bedeutung**: der Anmeldungsgegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.
- Y** Veröffentlichung **von Bedeutung**: der Anmeldungsgegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese **Verbindung für einen Fachmann naheliegend** ist.

- A** Veröffentlichung, die den allgemeinen **Stand der Technik** definiert.
- P** Dokument, das von **Bedeutung** ist (Kategorien **X** oder **Y**), jedoch **nach dem Prioritätstag** der Anmeldung veröffentlicht wurde.
- E** Dokument, das **von besonderer Bedeutung** ist (Kategorie **X**), aus dem ein „**älteres Recht**“ hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen).
- &** Veröffentlichung, die Mitglied der selben **Patentfamilie** ist.



46978

re: Österreichische Patentanmeldung A 337/2014, Kl. B 62 K
Lohnerwerke GmbH in Wien (Österreich)

Patentansprüche:

1. Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad, umfassend einen Sitz, der einen Fahrersitzabschnitt und einen an den hinteren Bereich des Fahrersitzabschnitts anschließenden Beifahrersitzabschnitt aufweist, ein dem Beifahrersitzabschnitt zugeordneter Haltegriff, und einen Gepäckkasten unterhalb des Sitzes, wobei der Sitz im nach oben verschwenkten Zustand eine Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens in einem ersten Bereich freilegt, dadurch gekennzeichnet, dass ein vom Sitz (6) gesonderter Deckel (11) vorgesehen ist, der am Haltegriff (9) befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen zweiten Bereich der Gepäckzugriffsöffnung (5) freilegt und der Sitz (6) im geöffneten Zustand nach vorne und der gesonderte Deckel (11) nach hinten geklappt ist.

2. Gepäckverstaueinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Haltegriff (9) von einem im Wesentlichen U- oder V-förmigen Halterohr gebildet ist, das bezüglich eines für die Verschwenkung des gesonderten Deckels (11) vorgesehenen Scharniers (18) symmetrisch ausgebildet ist.

3. Gepäckverstaueinrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Schwenkachse des Scharniers (18) mit der Rohrachse des Halterohrs fluchtet.

4. Gepäckverstaueinrichtung nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Sitz (6) einen dem Sitz (6)

zugewandten Endabschnitt (12) des gesonderten Deckels (11) im geschlossenen Zustand übergreift.

5. Gepäckverstaueinrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass der dem Sitz (6) zugewandte Endabschnitt (12) des gesonderten Deckels (11) einen Rücksprung (13) aufweist, auf welchem ein Randabschnitt (14) des Sitzes (6) im geschlossenen Zustand aufliegt.

6. Gepäckverstaueinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Gepäckkasten (4) wenigstens zwei Aufbewahrungskammern aufweist, wobei einer ersten Aufbewahrungskammer der erste Bereich der Gepäckzugriffsöffnung (5) und der zweiten Aufbewahrungskammer der zweite Bereich der Gepäckzugriffsöffnung (5) zugeordnet ist.

Wien, am 9. Juni 2015

Anmelder
durch:

Haffner und Keschmann
Patentanwälte GmbH

