



(10) **DE 10 2017 200 962 A1** 2018.07.26

(12) **Offenlegungsschrift**

(21) Aktenzeichen: **10 2017 200 962.4**

(22) Anmeldetag: **20.01.2017**

(43) Offenlegungstag: **26.07.2018**

(51) Int Cl.: **B60R 21/06** (2006.01)

B60R 5/00 (2006.01)

B62B 1/20 (2006.01)

B62B 3/02 (2006.01)

(71) Anmelder:

**Ford Global Technologies, LLC, Dearborn, Mich.,
US**

(74) Vertreter:

Dörfler, Thomas, Dr.-Ing., 50735 Köln, DE

(72) Erfinder:

**Schmierer, Ralf, 50765 Köln, DE; Stadtler, Arnold,
50935 Köln, DE**

(56) Ermittelter Stand der Technik:

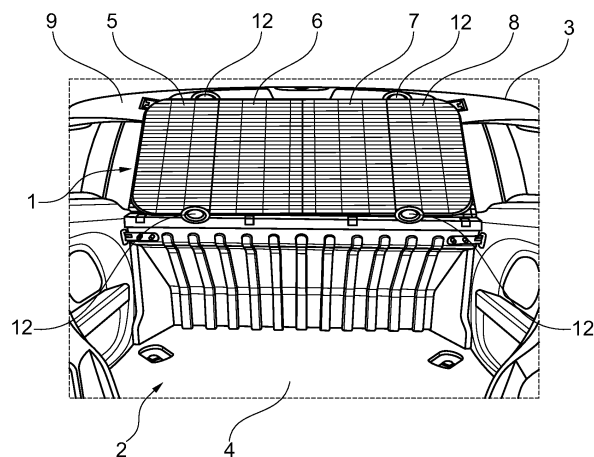
DE	103 43 245	A1
DE	10 2008 019 394	A1
GB	2 261 856	B
US	6 234 733	B1
US	7 422 229	B2
US	2014 / 0 353 947	A1
CN	203 652 490	U

Prüfungsantrag gemäß § 44 PatG ist gestellt.

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen.

(54) Bezeichnung: **Frachtbarriere für ein Kraftfahrzeug**

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine Frachtbarriere (1) für ein Kraftfahrzeug (3), aufweisend wenigstens zwei miteinander verbundene, relativ zueinander bewegbare Barrierensegmente (5, 6, 7, 8), die in einer ersten Gebrauchsstellung in einem Innenraum (2) des Kraftfahrzeugs (3) mittels einer Befestigungsvorrichtung im Wesentlichen senkrecht zu einem Dachhimmel (9) zur Unterteilung des Innenraums (2) in zwei separate Teilräume lösbar montiert sind. Wenigstens zwei Barrierensegmente (5, 6, 7, 8) sind relativ zueinander verschiebbar und/oder schwenkbar und/oder voneinander trennbar und in einer zweiten Gebrauchsstellung, in der sie von dem Innenraum (2) des Kraftfahrzeugs (3) gelöst sind, derart relativ zueinander angeordnet, dass sie wenigstens einen zum Transportieren von Gütern geeigneten Transportwagen (10, 13, 15, 16) bilden, der wenigstens eine durch wenigstens ein Barrierensegment (5, 6, 7, 8) gebildete, auf einem Räder (12) aufweisenden Fahrwerk (11) gelagerte Transportfläche zur Aufnahme der zu transportierenden Güter aufweist.



Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Frachtbarriere für ein Kraftfahrzeug nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1, aufweisend wenigstens zwei miteinander verbundene, relativ zueinander bewegbare Barrierensegmente, die in einer ersten Gebrauchsstellung in einem Innenraum des Kraftfahrzeugs mittels einer Befestigungsvorrichtung im Wesentlichen senkrecht zu einem Dachhimmel zur Unterteilung des Innenraums in zwei separate Teilräume lösbar montiert sind.

[0002] Frachtbarrieren, wie zum Beispiel Raumteiler, Trennwände und dergleichen zur Unterteilung eines Innenraums beispielsweise eines Kraftfahrzeugs in zwei separate Teilräume, sind in unterschiedlichen Ausgestaltungen bekannt. So können diese zum Beispiel zur Trennung eines Koffer- oder hinteren Laderaums eines Kraftfahrzeugs von einem Fahrgastraum vorgesehen werden um zu verhindern, dass sich in dem Koffer- oder Laderaum mitgeführte Frachtgüter bei einer Verzögerung des Kraftfahrzeugs unkontrolliert nach vorne in den Fahrgastraum des Kraftfahrzeugs bewegen und zum Beispiel während eines harten Bremsmanövers oder eines Frontalzusammenstoßes des Kraftfahrzeugs mit einem Hindernis den Fahrer und/oder andere Passagiere verletzen können.

[0003] So offenbart beispielsweise die GB 2 261 856 B eine segmentierte Frachtbarriere, deren Segmente sich relativ zueinander mittels eines Gelenkmechanismus verschwenken lassen.

[0004] Aus der US 6 234 733 B1 ist des Weiteren ein Frachtgut-Rückhaltebehälter für Kraftfahrzeuge bekannt, der aus mehreren, relativ zueinander faltbaren Behältersegmenten besteht. Diese lassen sich zu einem Rückhaltebehälter anordnen, der sich zum Beispiel in einem Kofferraum des Kraftfahrzeugs anbringen lässt und darin aufgenommene Frachtgüter vor dem unkontrollierten Verrutschen sichert.

[0005] Für einen Transport von Gütern, die in einem Kraftfahrzeug, zum Beispiel in einem Kofferraum oder einem Laderaum mitgeführt werden bzw. mitgeführt werden sollen, zu dem Kraftfahrzeug hin oder von diesem weg, ist es von Vorteil, hierzu einen Transportwagen benutzen zu können. Dieser kann den Transport mehrerer einzelner Güter und/oder schwerer Güter erheblich vereinfachen. Ein solcher Transportwagen steht jedoch nicht überall zur Be- und Entladung des Kraftfahrzeugs zur Verfügung oder benötigt zusätzlichen Stauraum, falls er im Fahrzeug mitgeführt werden soll.

[0006] Die CN 203652490 U beschreibt einen Transportwagen zum Transport von Glasscheiben, der aus

mehreren, lösbar miteinander verbundenen Wagensegmenten besteht.

[0007] Außerdem offenbart die US 7 422 229 B2 einen Transportwagen, der sowohl als Stechkarren als auch als Pritschenwagen verwendet werden kann.

[0008] Des Weiteren ist aus der US 2014/0353947 A1 ein zusammenklappbarer Transportwagen bekannt, der einen Wagenrahmen und eine hieran befestigte, flexible Stofftasche zur Aufnahme von Transportgütern aufweist.

[0009] Vor diesem Hintergrund liegt der vorliegenden Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine gegenüber dem Stand der Technik vielfältiger einsetzbare Frachtbarriere für ein Kraftfahrzeug zu schaffen, mit der sowohl die Sicherheit der Fahrzeuginsassen vor in einem Koffer- oder Laderaum des Kraftfahrzeugs mitgeführten, verrutschenden Frachtgütern gewährleistet werden kann als auch der Transport dieser Güter für das Be- und Entladen des Kraftfahrzeugs vereinfacht werden kann.

[0010] Diese Aufgabe wird durch eine Frachtbarriere mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Weitere besonders vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung offenbaren die Unteransprüche.

[0011] Es ist darauf hinzuweisen, dass die in der nachfolgenden Beschreibung einzeln aufgeführten Merkmale in beliebiger, technisch sinnvoller Weise miteinander kombiniert werden können und weitere Ausgestaltungen der Erfindung aufzeigen. Die Beschreibung charakterisiert und spezifiziert die Erfindung insbesondere im Zusammenhang mit den Figuren zusätzlich.

[0012] Erfindungsgemäß weist eine Frachtbarriere für ein Kraftfahrzeug wenigstens zwei miteinander verbundene, relativ zueinander bewegbare Barrierensegmente auf, die in einer ersten Gebrauchsstellung in einem Innenraum des Kraftfahrzeugs mittels einer Befestigungsvorrichtung im Wesentlichen senkrecht zu einem Dachhimmel zur Unterteilung des Innenraums in zwei separate Teilräume lösbar montiert sind. Eine solche Frachtbarriere kann vorzugsweise dazu verwendet werden, einen Kofferraum bzw. einen Laderaum des Kraftfahrzeugs von einem Fahrgastraum für einen Fahrer des Kraftfahrzeugs und weitere Passagiere zu trennen, um diese vor Verletzungen durch unkontrolliertes Verrutschen von in dem Kofferraum oder dem Laderaum mitgeführten Transportgütern zu schützen. Gemäß der Erfindung sind wenigstens zwei Barrierensegmente der Frachtbarriere relativ zueinander verschiebbar und/oder schwenkbar und/oder voneinander trennbar. In einer zweiten Gebrauchsstellung, in der die Barrierensegmente von dem Innenraum des Kraftfahrzeugs gelöst sind, sind diese nun derart relativ zueinander

angeordnet, dass sie wenigstens einen zum Transportieren von Gütern geeigneten Transportwagen bilden. Der auf diese Weise gebildete Transportwagen weist wenigstens eine durch wenigstens ein Barrierensegment gebildete, auf einem Räder aufweisenden Fahrwerk gelagerte Transportfläche zur Aufnahme der zu transportierenden Güter auf.

[0013] Die Schiebe- und/oder Schwenkbewegung der Barrierensegmente relativ zueinander kann/können mittels entsprechender, herkömmlicher, das heißt dem Fachmann wohl bekannter Schiebe- und/oder Schwenkmechanismen bereitgestellt werden. Ebenso kann ein herkömmlicher Verbindungsmechanismus zur lös- bzw. trennbaren Verbindung der einzelnen Barrierensegmente miteinander bereitgestellt werden.

[0014] Bevorzugt ist das wenigstens zwei Räder aufweisende Fahrwerk an wenigstens einem Barrierensegment angebracht. Als Fahrwerk sind hierbei insbesondere die Anbindelemente zur Anbindung der Räder an das entsprechende Barrierensegment zu verstehen. Das Fahrwerk, das zum Beispiel in vorteilhafter Ausgestaltung als Einachsfahrwerk ausgebildet sein kann, kann fest, lösbar und/oder verschiebbar mit dem Barrierensegment verbunden sein.

[0015] Die erfindungsgemäße Frachtbarriere ist gegenüber aus dem Stand der Technik bekannten Frachtbarrieren deutlich vielseitiger einsetzbar, da sie sowohl die herkömmliche Funktion einer Frachtbarriere als auch die Funktion eines Transportwagens zum Transportieren von Gütern bereitstellt. Besonders vorteilhaft ist hierbei die vollständige Integration des Transportwagens als Frachtbarriere im Kraftfahrzeug, der keinen zusätzlichen Stauraum zur Mitnahme im Kraftfahrzeug erfordert.

[0016] Gemäß einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung sind die Barrierensegmente in der zweiten Gebrauchsstellung in einer Ebene angeordnet, so dass der Transportwagen nach Art eines ebenen, flachen Pritschenwagens ausgebildet ist. Mit anderen Worten bilden in diesem Fall alle Barrierensegmente der Frachtbarriere die Transportfläche, auf der die zu transportierenden Güter abgelegt werden können. Bevorzugt weist der Pritschenwagen zwei Einachsfahrwerke mit jeweils zwei Rädern auf, wobei jedes Fahrwerk jeweils einem Barrierensegment zugeordnet bzw. mit diesem verbunden ist.

[0017] Eine zu dem Pritschenwagen alternative, ebenfalls vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung sieht vor, dass die Barrierensegmente in der zweiten Gebrauchsstellung L-förmig angeordnet sind und der Transportwagen nach Art einer Stechkarre ausgebildet ist. Hierbei ist an der Transportfläche, die von wenigstens einem Barrierensegment gebildet wird und

im Wesentlichen rechtwinklig zu den übrigen Barrierensegmenten angeordnet ist, bevorzugt ein Einachsfahrwerk mit zwei Rädern vorgesehen, wobei die Fahrwerksachse den Hebeldrehpunkt der Stechkarre bildet.

[0018] Je nach Anzahl der die Frachtbarriere bildenden Barrierensegmente können nach dem Trennen der Frachtbarriere in zwei gleich große Hälften mit jeweils der gleichen Anzahl Barrierensegmente in vorteilhafter Weise auch zwei Transportwagen nach Art einer Stechkarre mit identischer Ausgestaltung aus einer Frachtbarriere gebildet werden.

[0019] Eine noch weitere vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung sieht vor, dass die Barrierensegmente in der zweiten Gebrauchsstellung kastenförmig angeordnet sind und der Transportwagen nach Art eines Kastenwagens ausgebildet ist. Die Transportfläche des Transportwagens, die wenigstens aus einem Barrierensegment gebildet ist, weist vorzugsweise ein Fahrwerk mit vier Rädern bzw. zwei Einachsfahrwerke mit jeweils zwei Rädern auf.

[0020] Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung sind die Barrierensegmente in der ersten Gebrauchsstellung in einer Ebene angeordnet. Auf diese Weise lässt sich der Innenraum des Kraftfahrzeugs effizient in zwei Teilräume unterteilen, indem die Frachtbarriere beispielsweise quer zur Fahrrichtung des Kraftfahrzeugs und im Wesentlichen senkrecht zum Dachhimmel des Kraftfahrzeugs im Innenraum angeordnet und befestigt wird.

[0021] Besonders bevorzugt sind die Barrierensegmente in der ersten und zweiten Gebrauchsstellung starr zueinander festgelegt, zum Beispiel durch einen herkömmlichen Rastmechanismus, um eine stabile Anordnung sowohl in der ersten als auch in der zweiten Gebrauchsstellung bilden zu können. In diesem Sinne sind die einzelnen Barrierensegmente zudem vorzugsweise aus einem starren Material, zum Beispiel aus Metall oder Kunststoff, gefertigt.

[0022] Nach einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung sind die Barrierensegmente gitterartig ausgebildet. Auf diese Weise ist zum einen eine Gewichtsreduzierung der Frachtbarriere erreichbar und zum anderen erlaubt die gitterartige Struktur der Barrierensegmente eine Sicht durch diese hindurch.

[0023] Eine noch weitere vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung sieht vor, dass wenigstens ein Barrierensegment eine Handhabe zum Bedienen des Transportwagens in der zweiten Gebrauchsstellung aufweist. Die Handhabe kann beispielsweise in Form eines Bügels oder wenigstens eines Handgriffs ausgebildet sein, so dass der Transportwagen leicht von einem Benutzer gesteuert werden kann.

[0024] Besonders vorteilhaft ist es, wenn die Handhabe verschiebbar und/oder schwenkbar mit dem Barrierensegment verbunden ist, da sie sich auf diese Weise in der ersten Gebrauchsstellung platzsparend am Barrierensegment anordnen lässt und den Einbau der Frachtbarriere im Innenraum des Kraftfahrzeugs nicht behindert. Zudem ermöglicht die Verschiebbarkeit und/oder Schwenkbarkeit der Handhabe eine individuelle Anpassung an den jeweiligen Benutzer des Transportwagens.

[0025] Für einen noch einfacheren Transport der Güter mit Hilfe des aus der Frachtbarriere gebildeten Transportwagens kann das Fahrwerk gemäß einer noch weiteren Ausgestaltung der Erfindung wenigstens einen elektrischen Antriebsmotor zum Antrieb der Räder aufweisen.

[0026] Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der folgenden Beschreibung nicht einschränkend zu verstehender Ausführungsbeispiele der Erfindung, die im Folgenden unter Bezugnahme auf die Zeichnung näher erläutert wird. In dieser Zeichnung zeigen schematisch:

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht eines Ausführungsbeispiels einer Frachtbarriere zur Unterteilung eines Innenraums eines Kraftfahrzeugs gemäß der Erfindung in einer ersten Gebrauchsstellung,

Fig. 2 eine perspektivische Ansicht eines ersten Ausführungsbeispiels eines aus der Frachtbarriere aus **Fig. 1** gebildeten Transportwagens gemäß der Erfindung,

Fig. 3 eine Draufsicht auf den Transportwagen aus **Fig. 2**,

Fig. 4 eine perspektivische Ansicht des Transportwagens aus **Fig. 3**,

Fig. 5 eine perspektivische Ansicht einer Hälfte des Transportwagens aus **Fig. 4**,

Fig. 6 eine perspektivische Ansicht eines zweiten Ausführungsbeispiels eines aus der Hälfte des Transportwagens aus **Fig. 5** gebildeten Transportwagens gemäß der Erfindung,

Fig. 7 eine perspektivische Ansicht zweier aus dem Transportwagen aus **Fig. 4** gebildeter Transportwagen aus **Fig. 6** und

Fig. 8 eine perspektivische Ansicht eines dritten Ausführungsbeispiels eines aus den Transportwagen aus **Fig. 7** gebildeten Transportwagens gemäß der Erfindung.

[0027] In den unterschiedlichen Figuren sind hinsichtlich ihrer Funktion gleichwertige Teile stets mit denselben Bezugszeichen versehen, so dass diese in der Regel auch nur einmal beschrieben werden.

[0028] **Fig. 1** stellt eine perspektivische Ansicht eines Ausführungsbeispiels einer Frachtbarriere **1** zur Unterteilung eines Innenraums **2** eines Kraftfahrzeugs **3** gemäß der Erfindung in einer ersten Gebrauchsstellung dar. Die in **Fig. 1** dargestellte Ansicht zeigt den Laderaum **4** des Kraftfahrzeugs **3**, wie er nach dem Öffnen einer Heckklappe (nicht dargestellt) des Kraftfahrzeugs **3** vom Fahrzeugheck aus zu sehen ist.

[0029] Die Frachtbarriere **1** weist bei dem in **Fig. 1** dargestellten Ausführungsbeispiel insgesamt vier miteinander verbundene, relativ zueinander bewegbare Barrierensegmente **5**, **6**, **7** und **8** auf, wie in **Fig. 3** deutlicher zu erkennen ist. Wie **Fig. 1** zu entnehmen ist, sind die Barrierensegmente **5-8** in der ersten Gebrauchsstellung in einer Ebene angeordnet und in dieser Gebrauchsstellung im Innenraum **2** des Kraftfahrzeugs **3** mittels einer Befestigungsvorrichtung (nicht einzeln dargestellt) im Wesentlichen senkrecht zu einem Dachhimmel **9** zur Unterteilung des Innenraums **2** in zwei separate Teilräume lösbar montiert.

[0030] Die Barrierensegmente **5-8** sind, wie **Fig. 1** weiter zu entnehmen ist, gitterartig, zum Beispiel aus Metall, ausgebildet. Des Weiteren sind sie in der ersten Gebrauchsstellung starr zueinander festgelegt, um eine stabile Anordnung der Frachtbarriere **1** zu bilden.

[0031] **Fig. 2** stellt eine perspektivische Ansicht eines ersten Ausführungsbeispiels eines aus der Frachtbarriere **1** aus **Fig. 1** gebildeten Transportwagens **10** gemäß der Erfindung dar. Die vier Barrierensegmente **5-8**, die in der Draufsicht auf den Transportwagen **10** in **Fig. 3** deutlicher dargestellt sind, sind in der in **Fig. 2** gezeigten zweiten Gebrauchsstellung in einer Ebene angeordnet. Wie zu erkennen ist, ist der Transportwagen **10** nach Art eines ebenen, flachen Pritschenwagens **10** ausgebildet. Auch in der zweiten Gebrauchsstellung sind die Barrierensegmente **5-8** starr zueinander, zum Beispiel mittels eines herkömmlichen Rastmechanismus, festgelegt, um eine stabile Anordnung des Transportwagens **10** zu gewährleisten. Die Barrierensegmente **5-8** bilden bei dem gezeigten Ausführungsbeispiel des Transportwagens **10** die Transportfläche zur Aufnahme der zu transportierenden Güter.

[0032] Des Weiteren ist **Fig. 2** zu entnehmen, dass der Pritschenwagen **10** zwei Einachsfahrwerke **11** mit jeweils zwei Rädern **12** aufweist.

[0033] **Fig. 4** stellt eine weitere perspektivische Ansicht des Transportwagens **10** aus **Fig. 3** dar.

[0034] **Fig. 5** stellt eine perspektivische Ansicht einer Hälfte des Transportwagens **10** aus **Fig. 4** dar, der hier als Transportwagen **13** gekennzeichnet ist. Zu-

sätzlich weist das Barrierensegment **5** des gezeigten Ausführungsbeispiels des Transportwagens **13** eine Handhabe **14** in Form eines Bügels auf. Die Handhabe **14** ist verschiebbar und/oder schwenkbar mit dem Barrierensegment **5** verbunden.

[0035] Fig. 6 zeigt eine perspektivische Ansicht eines zweiten Ausführungsbeispiels eines aus der Hälfte des Transportwagens **13** aus Fig. 5 gebildeten Transportwagens **15** gemäß der Erfindung. Wie Fig. 6 zu entnehmen ist, sind die Barrierensegmente **5** und **6** in der zweiten Gebrauchsstellung im Wesentlichen L-förmig angeordnet, so dass der Transportwagen **15** nach Art einer Stechkarre **15** ausgebildet ist. Hierbei bildet das Barrierensegment **6** die Transportfläche des Transportwagens **15** für die zu transportierenden Güter.

[0036] Fig. 7 stellt eine perspektivische Ansicht zweier aus dem Transportwagen **10** aus Fig. 4 gebildeter Transportwagen **15** aus Fig. 6 dar.

[0037] Fig. 8 stellt eine perspektivische Ansicht eines dritten Ausführungsbeispiels eines aus den Transportwagen **15** aus Fig. 7 gebildeten Transportwagens **16** gemäß der Erfindung dar. Die Barrierensegmente **5-8** sind in der zweiten Gebrauchsstellung kastenförmig angeordnet, so dass der Transportwagen **16** nach Art eines Kastenwagens **16** ausgebildet ist. Beispielsweise bildet das Barrierensegment **6** des Transportwagens **15** hierbei die Transportfläche zur Aufnahme der zu transportierenden Güter.

[0038] Die vorstehend beschriebene erfindungsgemäße Frachtbarriere ist nicht auf die hierin offenbarten Ausführungsformen beschränkt, sondern umfasst auch gleich wirkende weitere Ausführungsformen. So ist es beispielsweise auch denkbar, den Transportwagen mit einer automatischen Transportfunktion zu versehen. Hierzu könnte der mit einem elektrisch angetriebenen Fahrwerk ausgestattete Transportwagen zum Beispiel mittels einer Bluetooth-Verbindung, insbesondere einer BLE-Verbindung (Bluetooth Low Energy), einen Funkkontakt mit einem mobilen Endgerät, zum Beispiel einem von dem Benutzer des Transportwagens mitgeführten Smartphone, aufbauen und halten und auf diese Weise dem Benutzer automatisch folgen.

[0039] In bevorzugter Ausführung wird die erfindungsgemäße Frachtbarriere in einem Kraftfahrzeug zur Unterteilung eines Innenraums des Kraftfahrzeugs in zwei separate Teilräume verwendet.

- 4** Laderaum
- 5** Erstes Barrierensegment
- 6** Zweites Barrierensegment
- 7** Drittes Barrierensegment
- 8** Viertes Barrierensegment
- 9** Dachhimmel
- 10** Transportwagen, Pritschenwagen
- 11** Einachs-fahrwerk
- 12** Rad
- 13** Transportwagen
- 14** Handhabe
- 15** Transportwagen, Stechkarre
- 16** Transportwagen, Kastenwagen

Bezugszeichenliste

- 1** Frachtbarriere
- 2** Innenraum
- 3** Kraftfahrzeug

ZITATE ENTHALTEN IN DER BESCHREIBUNG

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde automatisiert erzeugt und ist ausschließlich zur besseren Information des Lesers aufgenommen. Die Liste ist nicht Bestandteil der deutschen Patent- bzw. Gebrauchsmusteranmeldung. Das DPMA übernimmt keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

Zitierte Patentliteratur

- GB 2261856 B [0003]
- US 6234733 B1 [0004]
- CN 203652490 U [0006]
- US 7422229 B2 [0007]
- US 2014/0353947 A1 [0008]

Patentansprüche

1. Frachtbarriere für ein Kraftfahrzeug (3), aufweisend wenigstens zwei miteinander verbundene, relativ zueinander bewegbare Barrierensegmente (5, 6, 7, 8), die in einer ersten Gebrauchsstellung in einem Innenraum (2) des Kraftfahrzeugs (3) mittels einer Befestigungsvorrichtung im Wesentlichen senkrecht zu einem Dachhimmel (9) zur Unterteilung des Innenraums (2) in zwei separate Teilräume lösbar montiert sind, **dadurch gekennzeichnet**, dass wenigstens zwei Barrierensegmente (5, 6, 7, 8) relativ zueinander verschiebbar und/oder schwenkbar und/oder voneinander trennbar sind und in einer zweiten Gebrauchsstellung, in der sie von dem Innenraum (2) des Kraftfahrzeugs (3) gelöst sind, derart relativ zueinander angeordnet sind, dass sie wenigstens einen zum Transportieren von Gütern geeigneten Transportwagen (10, 13, 15, 16) bilden, der wenigstens eine durch wenigstens ein Barrierensegment (5, 6, 7, 8) gebildete, auf einem Räder (12) aufweisenden Fahrwerk (11) gelagerte Transportfläche zur Aufnahme der zu transportierenden Güter aufweist.

2. Frachtbarriere nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Barrierensegmente (5, 6, 7, 8) in der zweiten Gebrauchsstellung in einer Ebene angeordnet sind und der Transportwagen (10, 13) nach Art eines Pritschenwagens (10, 13) ausgebildet ist.

3. Frachtbarriere nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Barrierensegmente (5, 6, 7, 8) in der zweiten Gebrauchsstellung L-förmig angeordnet sind und der Transportwagen (15) nach Art einer Stechkarre (15) ausgebildet ist.

4. Frachtbarriere nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Barrierensegmente (5, 6, 7, 8) in der zweiten Gebrauchsstellung kastenförmig angeordnet sind und der Transportwagen (16) nach Art eines Kastenwagens (16) ausgebildet ist.

5. Frachtbarriere nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Barrierensegmente (5, 6, 7, 8) in der ersten Gebrauchsstellung in einer Ebene angeordnet sind.

6. Frachtbarriere nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Barrierensegmente (5, 6, 7, 8) in der ersten und zweiten Gebrauchsstellung starr zueinander festgelegt sind.

7. Frachtbarriere nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Barrierensegmente (5, 6, 7, 8) gitterartig ausgebildet sind.

8. Frachtbarriere nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass wenigstens ein Barrierensegment (5, 7) eine Handhabe (14) zum Bedienen des Transportwagens (13, 15) in der zweiten Gebrauchsstellung aufweist.

9. Frachtbarriere nach dem vorhergehenden Anspruch, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Handhabe (14) verschiebbar und/oder schwenkbar mit dem Barrierensegment (13, 15) verbunden ist.

10. Frachtbarriere nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Fahrwerk (11) wenigstens einen elektrischen Antriebsmotor zum Antrieb der Räder (12) aufweist.

Es folgen 4 Seiten Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

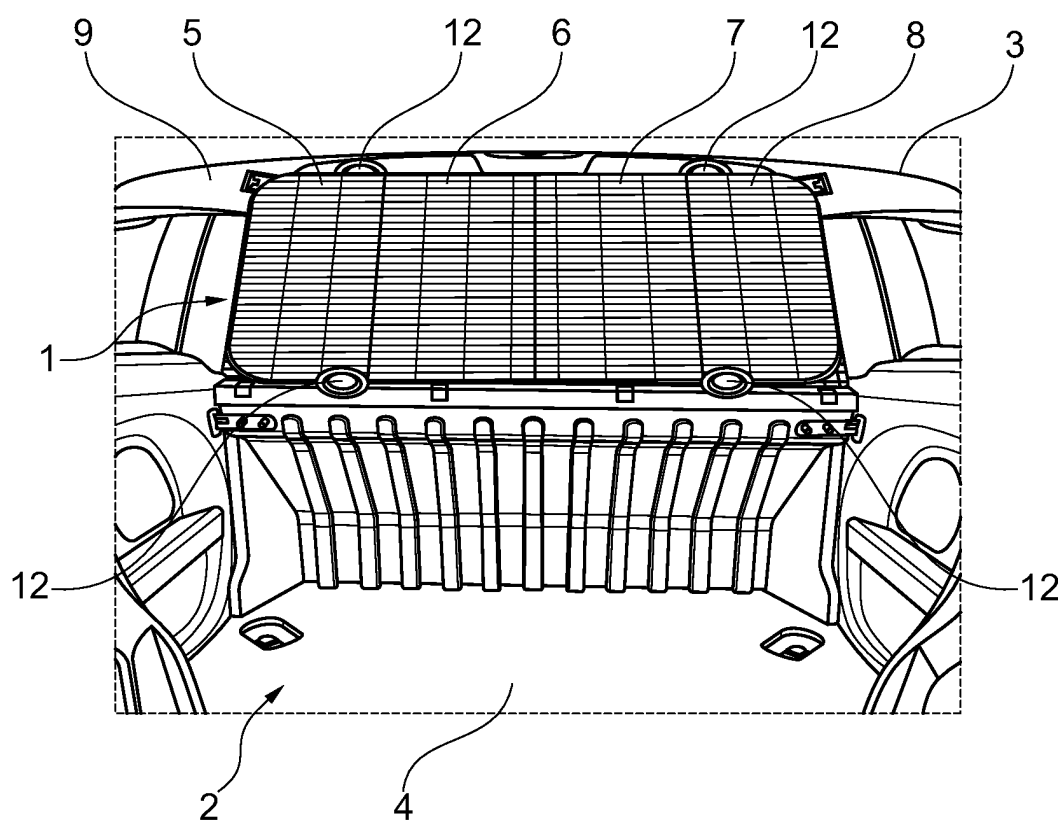


Fig. 1

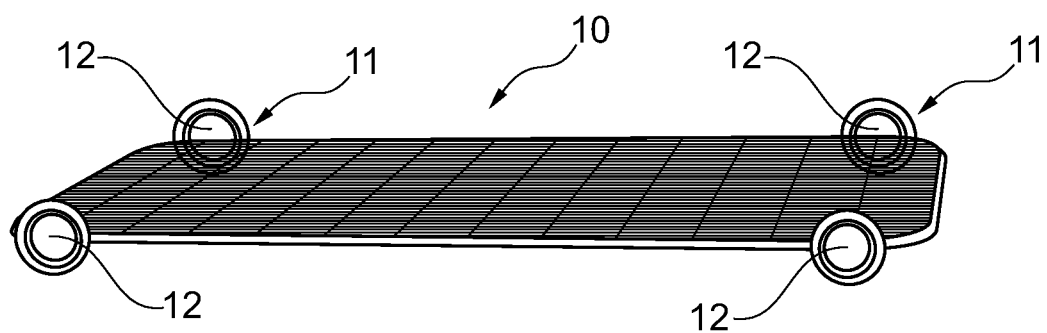


Fig. 2

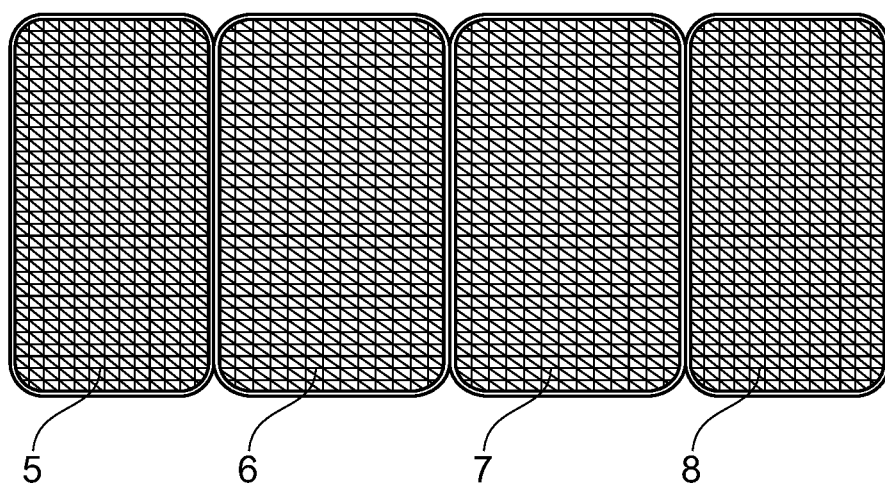


Fig. 3

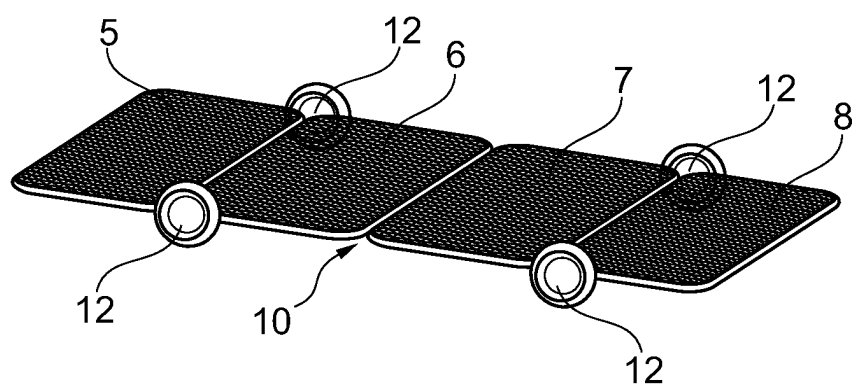


Fig. 4

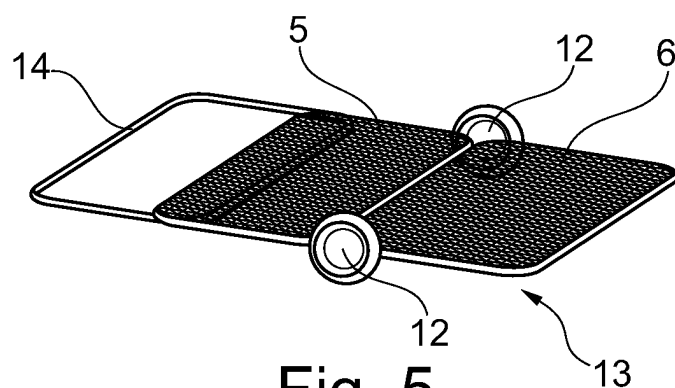


Fig. 5

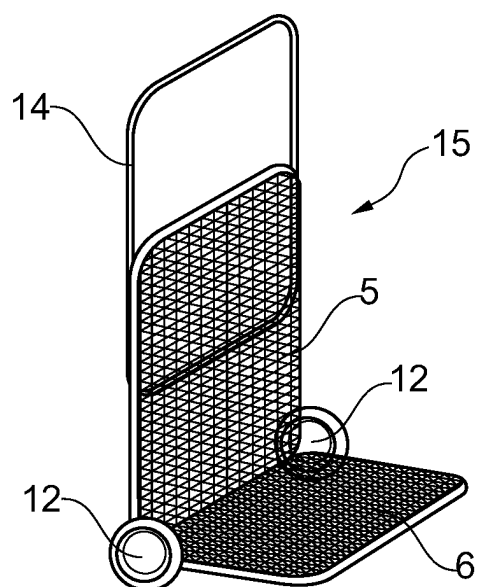


Fig. 6

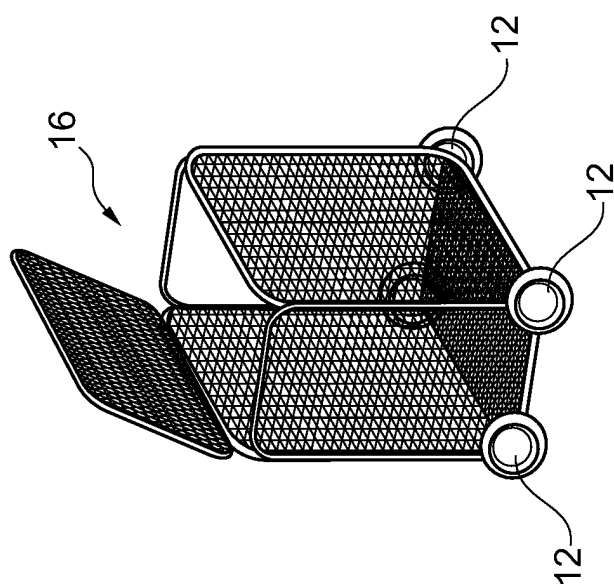


Fig. 8

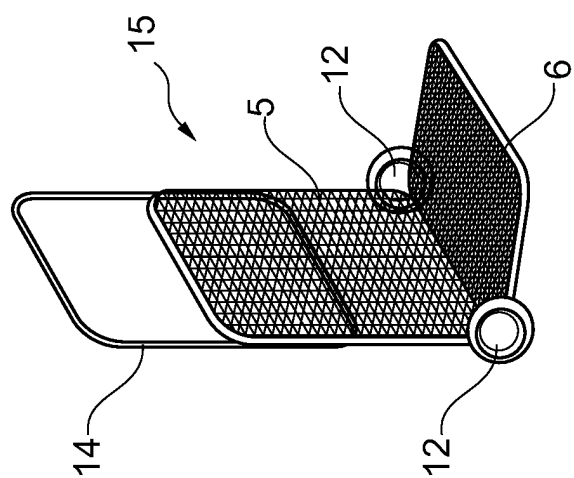
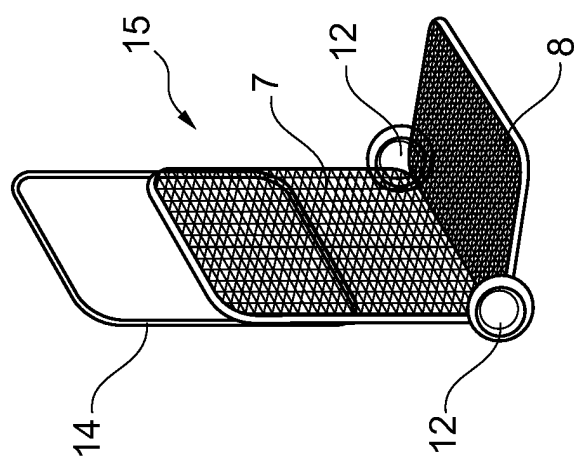


Fig. 7