

(12) **Gebrauchsmusterschrift**

(21) Anmeldenummer: GM 50197/2018
(22) Anmeldetag: 29.11.2018
(24) Beginn der Schutzdauer: 15.04.2020
(45) Veröffentlicht am: 15.04.2020

(51) Int. Cl.: **A45C 5/14** (2006.01)

(30) Priorität:
14.12.2017 DE (U) 202017107626.1 beansprucht.

(56) Entgegenhaltungen:
US 5484046 A
US 4103391 A
US 2005000056 A1
US 5373708 A

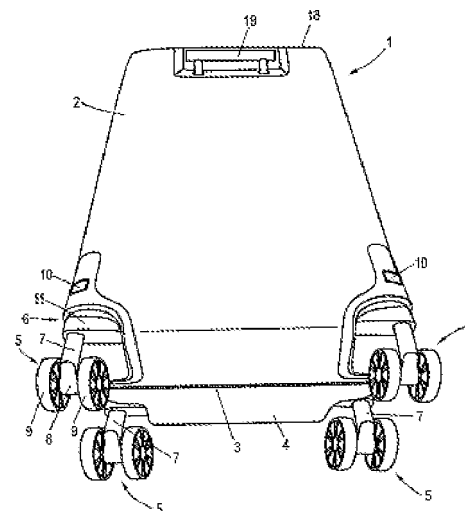
(73) Gebrauchsmusterinhaber:
Georg A. Steinmann Lederwarenfabrik GmbH +
Co. KG
90455 Nürnberg (DE)

(74) Vertreter:
Puchberger & Partner Patentanwälte
1010 Wien (AT)

(54) **Rollkoffer**

(57) Rollkoffer (1), umfassend einen Kofferkörper (2) und mehrere den Kofferkörper (2) tragende, an diesem befestigte Rollenbaueinheiten (5) mit wenigstens einer Rolle (9), wobei die Rollenbaueinheiten (5) wenigstens teilweise in Rollenaufnahmen (6) des Kofferkörpers (2) bei Betätigung eines ersten Arretierungsposition einer Haltevorrichtung lösenden Bedienelements (10) versenkbar sind, wobei die versenkten Rollen (9) mittels der Haltevorrichtung in einer zweiten, versenkten Arretierungsposition einrastbar sind, welche durch Betätigen des oder eines weiteren Bedienelements (10) zum Ausfahren der Rollenbaueinheiten (5) lösbar ist.

FIG. 1



Beschreibung

ROLLKOFFER

[0001] Die Erfindung betrifft einen Rollkoffer, umfassend einen Kofferkörper und mehrere, insbesondere wenigstens vier, den Kofferkörper tragende, an diesem befestigte Rollenbaueinheiten mit wenigstens einer Rolle.

[0002] Rollkoffer, auch bekannt unter dem Begriff Trolley, haben den Transport von Gegenständen, insbesondere auf Reisen, stark vereinfacht. Frühe Modelle von Trolleys wiesen dabei üblicherweise zwei Rollen an einer Seite des Rollkoffers auf, an der sich auch ein ausziehbarer Griff befindet, so dass durch Kippen des Rollkoffers dieser rollend leicht bewegt werden kann.

[0003] Neuere Modelle von Rollkoffern, die auch als Spinner-Trolley oder 4-rädriger Rollkoffer bezeichnet werden, nutzen wenigstens vier Rollen an den bodenseitigen Ecken des Rollkoffers, die frei drehbar sind und somit ein Rollen/Verschieben des Rollkoffers in jede beliebige Richtung mit maximaler Flexibilität für den Benutzer erlauben. Eine Rolle kann dabei wenigstens ein Rad umfassen, wobei beispielsweise Anordnungen von jeweils einem Rad zu beiden Seiten eines drehgelagerten Haltestifts der Rollenbaueinheit vorgeschlagen wurden.

[0004] Problematisch insbesondere bei derartigen Spinner-Trolleys/4-rädrigen Rollkoffern ist, dass die aus dem Boden des Kofferkörpers herausragenden Rollenbaueinheiten exponiert sind und daher dem Risiko von Beschädigungen besonders ausgesetzt sind, insbesondere beim Transport des Rollkoffers in und aus Gepäckräumen von Transportmitteln, beispielsweise Flugzeugen. Dies birgt das Risiko einer Beschädigung der Rollenbaueinheiten und somit des Rollkoffers in seiner Gesamtheit. Ein anderes, sich ergebendes Problem betrifft die Tatsache, dass die drehbaren Rollenbaueinheiten für diese Funktionalität deutlich überstehen müssen, was die Maximalabmessungen des Rollkoffers erhöht. Dies ist relevant bei allen Größenvorgaben, beispielsweise bei Handgepäck.

[0005] Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zu Grunde, einen verbesserten Schutz der Rollenbaueinheiten und eine verbesserte Abmessungseffizienz bei einem Rollkoffer, insbesondere einem 4-rädrigen Rollkoffer, anzugeben.

[0006] Zur Lösung dieser Aufgabe ist bei einem Rollkoffer der eingangs genannten Art erfindungsgemäß vorgesehen, dass die Rollenbaueinheiten wenigstens teilweise in Rollenaufnahmen des Kofferkörpers bei Betätigung eines eine erste Arretierungsposition einer Haltevorrichtung lösenden Bedienelements versenkbar sind, wobei die versenkten Rollen mittels der Haltevorrichtung in einer zweiten versenkten Arretierungsposition einrastbar sind, welche durch Betätigen des oder eines weiteren Bedienelements zum Ausfahren der Rollenbaueinheiten lösbar ist.

[0007] Erfindungsgemäß wird mithin für einen Rollkoffer, insbesondere einen Spinner-Trolley (4-rädrigen Rollkoffer), vorgeschlagen, die Rollenbaueinheiten, welche bevorzugt an Eckpositionen einer Bodenfläche des Kofferkörpers angeordnet sind, nicht nur drehbar im Kofferkörper zu lagern, sondern zudem auch wenigstens teilweise versenkbar, wofür eine Haltevorrichtung verwendet wird, die entsprechende Arretierungspositionen definiert, nämlich eine erste, ausgefahrene Arretierungsposition, in der die Rollenbaueinheiten und somit die Rollen wie üblich exponiert sind und eine freie Bewegbarkeit und insbesondere Drehbarkeit der Rollenbaueinheiten ermöglicht ist, und eine zweite, versenkte Arretierungsposition, in welcher die Exponierung der Rollenbaueinheiten und somit ihre Empfindlichkeit gegenüber mechanischen Einwirkungen auf den Rollkoffer deutlich reduziert ist. Mittels bevorzugt eines einzigen, gegebenenfalls aber auch von zwei getrennten Bedienelementen, lassen sich die Arretierungspositionen lösen und eine Versenkung bzw. ein Ausfahren komfortabel ermöglichen. Die Arretierungspositionen tragen zudem dazu bei, dass keine versehentliche Stellungsänderung der Rollenbaueinheiten eintritt und ein weiterhin verlässlicher Betrieb des Rollkoffers möglich ist. Die Verwendung einer mechanischen Haltevorrichtung und einer zusätzlichen linearen Führung der Rollenbaueinheiten in den Rollenaufnahmen ermöglicht eine einfach umzusetzende, robuste Ausgestaltung, die

keine komplexe, zusätzliche Empfindlichkeit bedingende Mechanik hinzufügt. Die bevorzugte lineare Versenkung weist hierbei bereits gegenüber einer gegebenenfalls möglichen Verschwenkung deutliche Vorteile auf.

[0008] Ferner ermöglicht es die Versenkbarkeit der Rollenbaueinheiten, die einhüllende Fläche des Rollkoffers und somit seine Ausdehnungen zu reduzieren, was ein einfacheres Verstauen des Rollkoffers ermöglicht und zudem einen größeren Stauraum bei Vorliegen einer Größenbeschränkung, beispielsweise hinsichtlich Handgepäcksstücken, erlaubt.

[0009] Insgesamt erlaubt es die erfindungsgemäße Ausgestaltung des Rollkoffers (Spinner-Trolleys), die Rollenbaueinheiten aus ihrer exponierten, gegenüber mechanischen Einwirkungen empfindlicheren Position in eine versenkte, weniger exponierte Arretierungsposition zu verbringen, so dass das Beschädigungsrisiko für die Rollenbaueinheiten deutlich reduziert und gleichzeitige die maximale Ausdehnung des Rollkoffers verringert wird. Dabei ist weiterhin eine einfache, komfortable Handhabung und eine robuste, widerstandsfähige Ausgestaltung bei reduzierbarem einhüllenden Volumen gegeben.

[0010] Der Kofferkörper kann auch beim erfindungsgemäßen Rollkoffer, wie grundsätzlich bekannt, zwei gegeneinander verschwenkbare Kofferschalen aufweisen, die einen Kofferinnenraum zur Lagerung zu transportierender Objekte definieren. Die Kofferschalen des Kofferkörpers können mittels geeigneter Schwenkgelenke gegeneinander verschwenkbar sein, wobei der Kofferinnenraum mittels eines Reißverschlusses und/oder einem ähnlichen Verschlussmittel verschlossen werden kann. An dem Kofferkörper können selbstverständlich auch weitere Stauräume realisiert werden. Besonders bevorzugt weist der Kofferkörper einen ausziehbaren Griff auf, um die Handhabung des Koffers, insbesondere beim Verschieben auf den Rollen der Rollenbaueinheiten, zu vereinfachen. Die Rollenbaueinheiten können bevorzugt zwei insbesondere mittels einer gemeinsamen Achse verbundene, auf gegenüberliegenden Seiten eines in der Rollenaufnahme geführten Haltestifts angeordnete Rollen (Räder) aufweisen, um einen stabilen Stand auf den Rollenbaueinheiten zu ermöglichen.

[0011] In einer besonders vorteilhaften Ausgestaltung der vorliegenden Erfindung können die Rollenbaueinheiten verschiebbar gegen die Rückstellkraft eines in die ausgefahrene Stellung wirkenden Rückstellelements, insbesondere einer Feder, gelagert sein und/oder die Rollenbaueinheiten können zumindest manuell versenkbar sein. Während grundsätzlich auch ein automatisiertes Versenken der Rollenbaueinheiten, sozusagen ein „Einziehen“, mittels eines Aktors, insbesondere eines Motors, der insbesondere durch Betätigung des wenigstens einen Bedienelements aktiviert wird, denkbar ist, wird dies aufgrund der notwendigen Energiequelle und der Hinzufügung weiterer komplexer Teile erfindungsgemäß weniger bevorzugt, so dass eine manuelle Betätigung des Versenk- und Ausfahrbetriebs der Rollenbaueinheiten bevorzugt ist. Ein Rückstellelement, welches beispielsweise sich am Boden eines einen Haltestift der Rollenbaueinheit aufnehmenden Sacklochs der Rollenaufnahme sowie an einer Stirnfläche des Haltestifts abstützen kann, ist dahingehend vorteilhaft, dass durch alleinige Betätigung des Bedienelements oder gegebenenfalls des weiteren Bedienelements die Rollenbaueinheiten automatisch aus der versenkten Stellung in die erste Arretierungsposition ausfahren, ohne dass der Bediener hier tätig werden muss, was eine weitere Erhöhung des Bedienkomforts mit sich bringt. Auf der anderen Seite stellt das Versenken der Rollenbaueinheiten dann einen bewussten Bedienvorgang dar, bei dem die Rückstellkraft des Rückstellelements entsprechend überwunden werden muss.

[0012] Die einzelnen Rollenbaueinheiten sind dabei bevorzugt individuell bedienbar, um das Vorsehen eines komplexen, beschädigungsanfälligen Kopplungssystems innerhalb des Kofferkörpers zu vermeiden. Dabei ist besonders bevorzugt jeder individuell versenkbaren Rollenbaueinheit wenigstens ein eigenes, der Rollenbaueinheit benachbart am Kofferkörper vorgesehene Bedienelement als das und/oder das weitere Bedienelement vorgesehen. Dabei ist es, wie bereits angemerkt wurde, bevorzugt, nur ein einziges Bedienelement pro Rollenbaueinheit zu verwenden, welches bevorzugt ein zum mechanischen Lösen beider Arretierungspositionen ausgebildeter Druckknopf ist. Das wenigstens eine Bedienelement ist bevorzugt nicht an der

Bodenfläche, von der weg sich die Rollenbaueinheiten erstrecken, vorgesehen, sondern an einer Seitenfläche des Kofferkörpers. Eine benachbart zu den Rollenbaueinheiten vorgesehene Anordnung ermöglicht eine intuitive Zuordnung von Bedienelementen zu Rollenbaueinheiten.

[0013] Zweckmäßigerweise kann die Haltevorrichtung jeweils wenigstens ein Rastelement seitens jeder Rollenbaueinheit und wenigstens ein Rastelement seitens der Rollenaufnahme aufweisen, wobei wenigstens eines des wenigstens einen Rastelements der in der Rollenaufnahme geführten Rollenbaueinheit und wenigstens eines des wenigstens ein Rastelements der Rollenaufnahme ineinander zur Realisierung wenigstens einer der Arretierungspositionen eingreifen. In diesem Fall ist die Haltevorrichtung also als eine Rastvorrichtung ausgebildet, wobei beispielsweise als Rastelement in den Rollenaufnahmen vorgesehene Rastnasen in eine beispielsweise umlaufende Rastnut der Rollenbaueinheit, insbesondere eines Haltestifts der Rollenbaueinheit, eingreifen können. Dabei sei darauf hingewiesen, dass Ausgestaltungen denkbar sind, in denen nur die zweite Arretierungsposition durch ein Einrasten realisiert ist, während die erste Arretierungsposition, auch unabhängig von der Nutzung von Rastelementen, durch einen Anschlag und das bereits erwähnte Rückstellelement umgesetzt werden kann. Die Rückstellkraft ist in diesem Fall gegebenenfalls entsprechend stärker zu dimensionieren, so dass das Rückstellelement als zusätzliche Federdämpfung für die Rollenbaueinheiten dienen kann, mit hin kleinere Auslenkungen aus der ersten Arretierungsposition diesbezüglich zum Erreichen entsprechender Vorteile zugelassen werden können.

[0014] Selbstverständlich sind auch andere Ausgestaltungen der Haltevorrichtungen denkbar, beispielsweise das Vorsehen von Brems Elementen und/oder Klemmelementen.

[0015] Vorzugsweise kann bei drehbar in den Rollenaufnahmen gelagerten Rollenbaueinheiten und/oder drehbar in den Rollenbaueinheiten gelagerten Rollen die die Rollenbaueinheit führende Rollenaufnahme und/oder der Kofferkörper ein Versenken in die zweite Arretierungsposition nur in einer vorbestimmten Ausrichtung der Rollen erlaubend ausgebildet sein. Insbesondere kann eine Formgebung der Rollenaufnahme so gewählt sein, dass in der vorbestimmten Ausrichtung eine weitergehende Stabilisierung der zumindest teilweise versenkten Rollenbaueinheit gegeben ist, insbesondere durch Zusammenwirken mit der Formgebung der Rollenbaueinheit. Beispielsweise kann die Rollenaufnahme einen Vorsprung aufweisen, der zwischen die zwei vorgesehenen Rollen eingreift, insbesondere die Rollen weiterhin drehbar haltend. Eine derartige Nutzung einer vorbestimmten Ausrichtung mit auf diese vorbestimmte Ausrichtung abgestimmten Stabilisierungselementen erlaubt einen weitergehenden mechanischen Schutz der Rollenbaueinheiten in der zweiten Arretierungsposition.

[0016] Auf besonders vorteilhafte Weise in Kombination mit der Verwendung einer vorbestimmten Ausrichtung kann ferner vorgesehen sein, dass bei in der zweiten Arretierungsposition versenkter Rollenbaueinheit die Rollen weiterhin, insbesondere in der vorbestimmten Ausrichtung arretiert, über den Kofferboden überstehen. Trotz der versenkten, geschützten Positionierung der Rollenbaueinheiten ist es auf diese Art und Weise möglich, dennoch weiterhin ein Rollen des Rollkoffers zu ermöglichen, auf besonders stabile und geschützte Art in einer vorbestimmten Ausrichtung, in der die Rollenbaueinheiten ausschließlich in die zweite Arretierungsposition versenkbar sind. Dabei entspricht die vorbestimmte Ausrichtung bevorzugt einer Kantenrichtung des zumindest im Wesentlichen quaderförmigen Kofferkörpers, so dass eine intuitive Restbewegbarkeit verbleibt, welche nützlich sein kann, wenn der Rollkoffer auch bei bereits besser vor mechanischen Einwirkungen geschützten Rollenbaueinheiten und geringerer Verstauungsgröße noch, beispielsweise über kurze Strecken, bewegt werden soll.

[0017] In zweckmäßiger Weiterbildung der Erfindung kann der Kofferkörper formstabil ausgebildet sein, so dass insgesamt ein robustes, stabiles und leicht bewegbares Transportmittel entsteht. Insgesamt können für den Kofferkörper möglichst weitgehend Leichtbaumaterialien eingesetzt werden, um auch eine möglichst leichte Ausgestaltung zu erreichen.

[0018] Weitere Vorteile und Einzelheiten der vorliegenden Erfindung ergeben sich aus den im Folgenden beschriebenen Ausführungsbeispielen sowie anhand der Zeichnung. Dabei zeigen:

- [0019]** Fig. 1 eine Aufsicht auf einen erfindungsgemäßen Rollkoffer,
[0020] Fig. 2 eine Rollenbaueinheit in einer ausgefahrenen, ersten Arretierungsposition,
[0021] Fig. 3 eine Rollenbaueinheit einer zweiten, versenkten Arretierungsposition, und
[0022] Fig. 4 einen schematischen Querschnitt durch eine Rollenaufnahme mit Rollenbaueinheit.

[0023] Fig. 1 zeigt eine Aufsicht auf eine Rückseite eines erfindungsgemäßen, vierrädrigen Rollkoffers 1. Der Rollkoffer 1 umfasst einen Kofferkörper 2, der vorliegend aus zwei gegeneinander verschwenkbaren, aufklappbaren Kofferschalen besteht, die einen Kofferinnenraum bzw. Stauraum definieren und mittels eines Reißverschlusses 3 als Verschlussmittel verbindbar sind. Der Kofferkörper 2 ist formstabil. An einer Bodenfläche des Kofferbodens 4 sind vier Rollenbaueinheiten 5 drehbar und zumindest teilweise versenkbar in Rollenaufnahmen 6 des Kofferkörpers 2 gelagert. Damit kann der vierrädrige Rollkoffer 1 auch als Spinner-Trolley bezeichnet werden.

[0024] Die Rollenbaueinheiten 5 umfassen jeweils einen in ein Sackloch der Rollenaufnahme 6 eingreifenden Haltestift 7, der ein Befestigungselement 8 mit zu beiden Seiten des Haltestifts 7 vorgesehenen Rollen 9, also Rädern, aufweist. Die Rollen 9 können über eine gemeinsame Achse verbunden sein.

[0025] In Fig. 1 und Fig. 2 sind die Rollenbaueinheiten 5 jeweils in einer ausgefahrenen Stellung gezeigt, die durch eine erste Arretierungsposition definiert ist. Bei Betätigen eines einer jeweiligen Rollenbaueinheit 5 zugeordneten, als Druckknopf ausgebildeten Bedienelements 10 kann die Arretierung gelöst werden und der Haltestift 7 kann in eine versenkte Stellung bis hin zu einer zweiten Arretierungsposition eingeschoben werden, die über dasselbe Bedienelement 10 lösbar ist, um die Rollenbaueinheit 5 wieder auszufahren. Fig. 3 zeigt eine Rollenbaueinheit 5 in der versenkten Stellung, also in der zweiten Arretierungsposition, welche ersichtlich aufgrund des als Stabilisierungselement wirkenden Vorsprungs 11 der Rollenaufnahme 6 nur in einer vorbestimmten Ausrichtung der Rollen 9 eingenommen werden kann, welche vorliegend der Richtung einer Kante des im Wesentlichen quaderförmigen Kofferkörpers 2 entspricht. Die Rollen 9 stehen weiterhin über den Kofferkörper 2 in einem geringen Maß über, so dass ein Rollen des Rollkoffers 1 in dieser vorbestimmten Ausrichtung weiterhin ermöglicht ist, trotzdem die Rollenbaueinheiten 5 in der versenkten Stellung mechanisch geschützt sind und die Gesamtausdehnung des Rollkoffers 1 durch Versenken der Rollenbaueinheiten 5 verringert wird.

[0026] Fig. 4 zeigt eine Möglichkeit zur konkreten Umsetzung der Versenkbarkeit. Hierbei ist die Rollenbaueinheit 5 in einer teilweise versenkten Zwischenstellung gezeigt. Der Haltestift 7 greift ersichtlich in ein Sackloch 12 der Rollenaufnahme 6 ein, das sich auch durch den Vorsprung 11 erstreckt, der in der zweiten Arretierungsposition zwischen die beiden Rollen 9 greift, um die vorbestimmte Ausrichtung herzustellen. Der Haltestift 7 ist in dem Sackloch 12 drehbar, um die Spinner-Funktionalität, das heißt, ein Bewegen des Rollkoffers 1 in beliebige Richtungen, zu ermöglichen. Am Boden 13 des Sacklochs 12 stützt sich ein Rückstellelement 14, hier eine Feder, ab, die auf der anderen Seite an einer Stirnfläche 15 des Haltestifts 7 angreift und eine in eine ausgefahrene Stellung wirkende Rückstellkraft ausübt.

[0027] Mittels des Bedienelements 10 rückziehbare Rastelemente 16, hier elastisch gegengelagerte Rastnasen, greifen in der ersten und der zweiten Arretierungsposition in eine als umlaufende Rastnut ausgebildetes Rastelement 17 der Rollenbaueinheit 5 ein. Ferner ist ein hier nicht näher gezeigter Anschlag vorgesehen, der ein Ausfahren der Rolleneinheit 5 über die erste Arretierungsposition hinaus verhindert.

[0028] Durch Drücken des Bedienelements 10 bei ausgefahrener Rollenbaueinheit 5 wird die erste Arretierungsposition gelöst und ein Bediener kann die jeweilige Rollenbaueinheit 5, deren Bedienelement 10 betätigt wurde, manuell, unter Verschwenken in die vorbestimmte Ausrichtung, gegen die Kraft des Rückstellelements 14 versenken, bis das die zweite Arretierungsposition definierende Rastelement 16 in das Rastelement 17 eingreift und die versenkte Stellung

somit beibehalten wird. Möchte der Bediener eine Rollenbaueinheit 5 wieder ausfahren, ist es ausreichend, das jeweilige Bedienelement 10 zu betätigen, da dann die zweite Arretierungsposition aufgehoben wird und dank der Rückstellkraft des Rückstellelements 15 die Rollenbaueinheit 5 automatisch ausgefahren wird.

[0029] Es sei noch angemerkt, dass, wie aus Figur 1 ersichtlich, der Rollkoffer 1 auf der dem Kofferboden 4 gegenüberliegenden Oberseite 18 einen ausziehbaren Griff 19 zur Vereinfachung der Bewegung des Rollkoffers 1 aufweist. Selbstverständlich können, wie grundsätzlich bekannt, auch weitere Griffe vorgesehen sein.

[0030] Der Rollkoffer 1 ist vorliegend so dimensioniert, dass er bei in versenkter Stellung befindlichen Rollenbaueinheiten 5 eine Größenanforderung erfüllt, die bei Ausfahren der Rollenbaueinheiten 5 nicht mehr erfüllt ist.

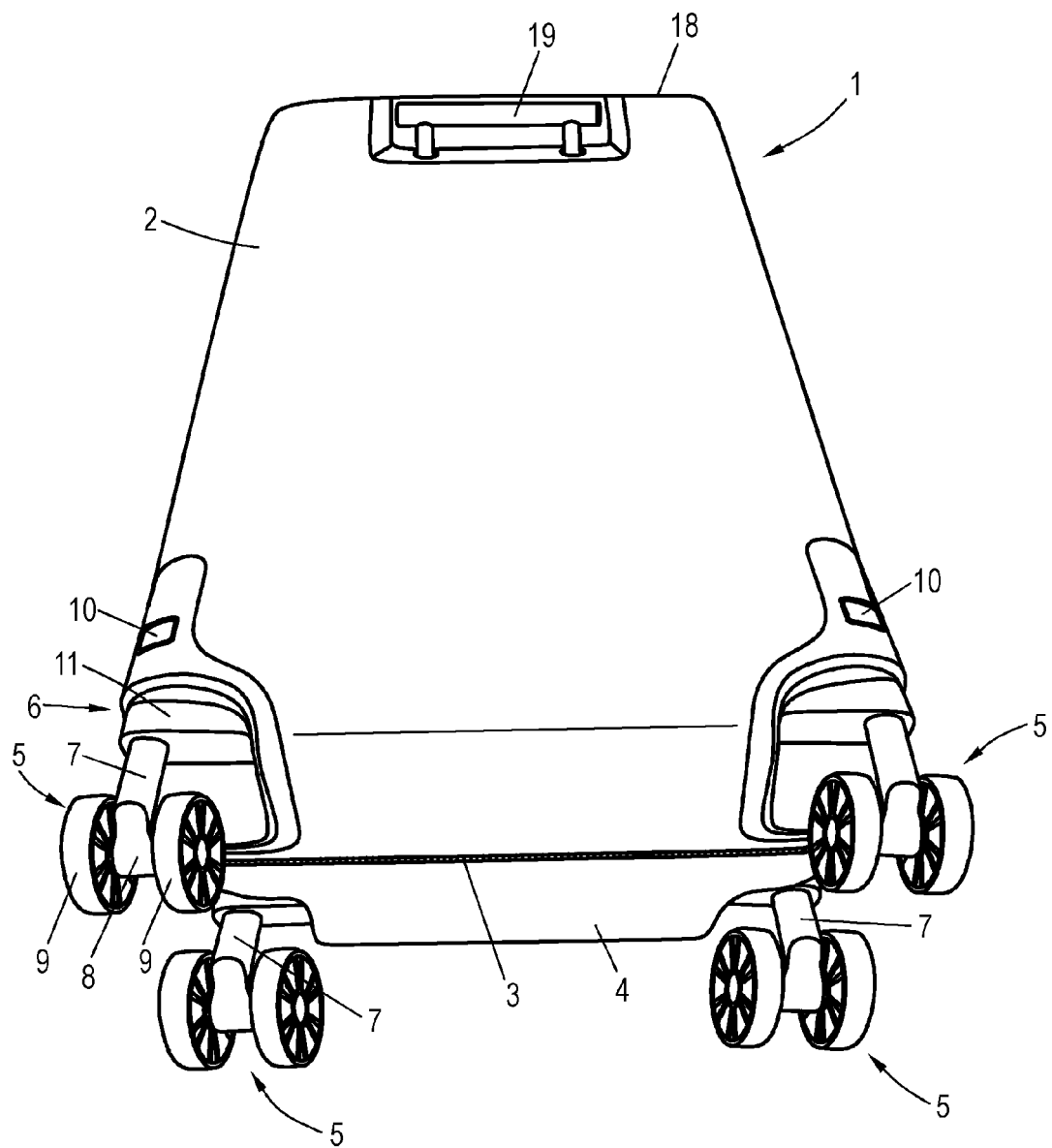
Ansprüche

1. Rollkoffer (1), umfassend einen Kofferkörper (2) und mehrere den Kofferkörper (2) tragende, an diesem befestigte Rollenbaueinheiten (5) mit wenigstens einer Rolle (9), **dadurch gekennzeichnet**, dass die Rollenbaueinheiten (5) wenigstens teilweise in Rollenaufnahmen (6) des Kofferkörpers (2) bei Betätigung eines ersten Arretierungsposition einer Haltevorrichtung lösenden Bedienelements (10) versenkbar sind, wobei die versenkten Rollen (9) mittels der Haltevorrichtung in einer zweiten, versenkten Arretierungsposition einrastbar sind, welche durch Betätigen des oder eines weiteren Bedienelements (10) zum Ausfahren der Rollenbaueinheiten (5) lösbar ist.
2. Rollkoffer (1) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Rollenbaueinheiten (5) in den Rollenaufnahmen (6) linear geführt und/oder verschiebbar gegen die Rückstellkraft eines in die ausgefahrene Stellung wirkenden Rückstellelements (14), insbesondere einer Feder, gelagert sind und/oder die Rollenbaueinheiten (5) zumindest manuell versenkbar sind.
3. Rollkoffer (1) nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass jeder individuell versenkbaren Rollenbaueinheit (5) wenigstens ein eigenes, der Rollenbaueinheit (5) benachbart am Kofferkörper (2) vorgesehenes Bedienelement (10) als das und/oder das weitere Bedienelement (10) vorgesehen ist.
4. Rollkoffer (1) nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Bedienelement (10) ein zum mechanischen Lösen beider Arretierungspositionen ausgebildeter Druckknopf ist.
5. Rollkoffer (1) nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Haltevorrichtung jeweils wenigstens ein Rastelement (17) seitens jeder Rollenbaueinheit (5) und jeweils wenigstens ein Rastelement (16) seitens der Rollenaufnahme (6) aufweist, wobei wenigstens eines der wenigstens einen Rastelements (17) der in der Rollenaufnahme (6) geführten Rolleneinheit und wenigstens eines der wenigstens einen Rastelements (16) der Rollenaufnahme (6) ineinander zur Realisierung wenigstens einer der Arretierungspositionen eingreifen.
6. Rollkoffer (1) nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass bei drehbar in den Rollenaufnahmen (6) gelagerten Rollenbaueinheiten (5) und/oder drehbar in den Rollenbaueinheiten (5) gelagerten Rollen (9) die die Rollenbaueinheit (5) führende Rollenaufnahme (6) und/oder der Kofferkörper (2) ein Versenken in die zweite Arretierungsposition nur in einer vorbestimmten Ausrichtung der Rollen (9) erlaubend ausgebildet sind.
7. Rollkoffer (1) nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass bei in der zweiten Arretierungsposition versenkter Rollenbaueinheit (5) die Rollen (9) weiterhin, insbesondere in der vorbestimmten Ausrichtung arretiert, über den Kofferboden (4) überstehen.
8. Rollkoffer (1) nach Anspruch 7 und 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass die vorbestimmte Ausrichtung einer Kantenrichtung des zumindest im Wesentlichen quaderförmigen Kofferkörpers (2) entspricht.
9. Rollkoffer (1) nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Kofferkörper (2) formstabil ausgebildet ist.

Hierzu 3 Blatt Zeichnungen

1/3

FIG. 1



2/3

FIG. 2

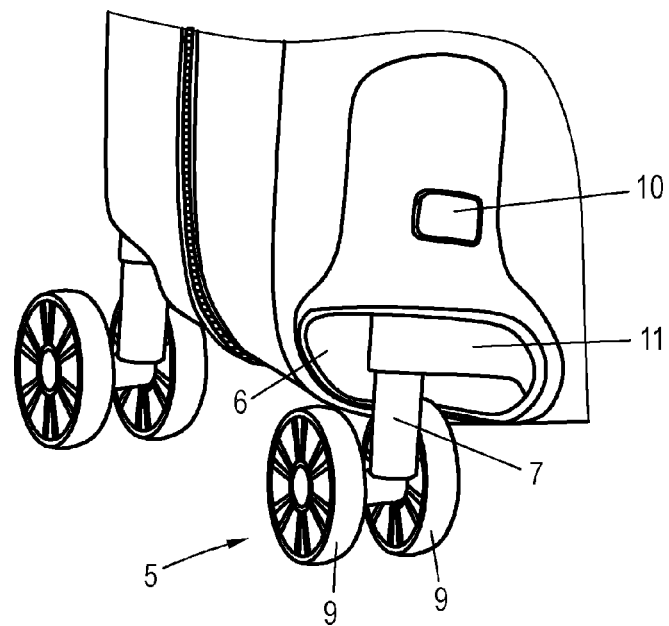
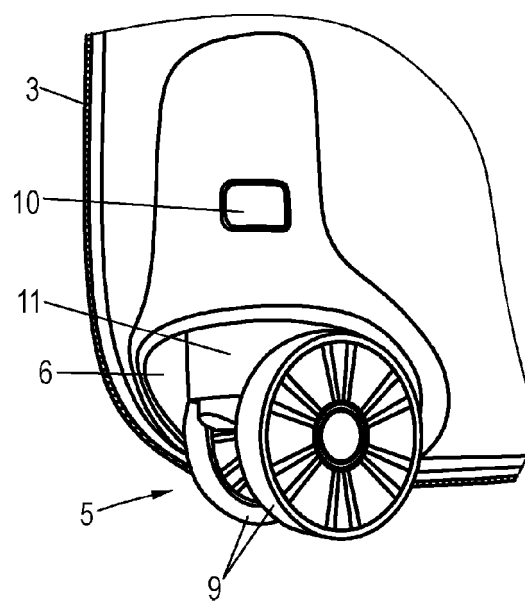
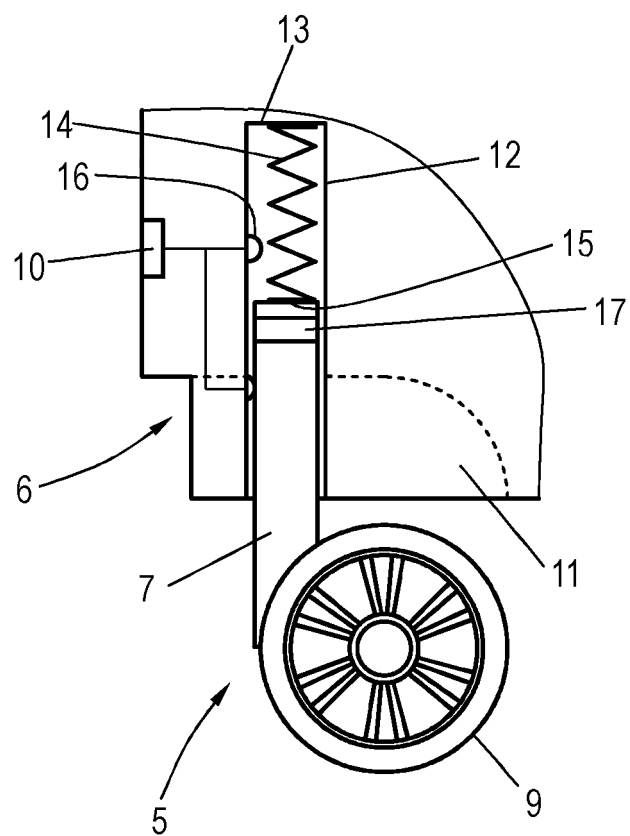


FIG. 3



3/3

FIG. 4



Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC:

A45C 5/14 (2006.01)

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß CPC:

A45C 5/146 (2013.01)

Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation):

A45C

Konsultierte Online-Datenbank:

EPODOC, WPIAP, Volltextdatenbanken

Dieser Recherchenbericht wurde zu den am **29.11.2018** eingereichten Ansprüchen **1-9** erstellt.

Kategorie ¹⁾	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungs- datum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
X	US 5484046 A (ALPER ET. AL.) 16. Januar 1996 (16.01.1996) Fig. 1, 6-7, Zusammenfassung, Spalte 6, Zeilen 9-32	1-3, 5, 9
X	US 4103391 A (THOMSEN) 01. August 1978 (01.08.1978) Fig. 1-9, Zusammenfassung, Anspruch 1-10	1, 6-7
X	US 20050000056 A1 (KIM ET.AL.) 06. Januar 2005 (06.01.2005) Fig. 3-6, Anspruch 1-6	1-2
X	US 5373708 A (DUMOULIN) 20. Dezember 1994 (20.12.1994) Fig. 1-3 , Zusammenfassung	1, 3 , 5, 9

Datum der Beendigung der Recherche:

20.08.2019

Seite 1 von 1

Prüfer(in):

GÖRTLER Maximilian

¹⁾ **Kategorien** der angeführten Dokumente:

X Veröffentlichung **von besonderer Bedeutung**: der Anmel-
dungsgegenstand 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 Ver-
öffentlichung 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.