

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 50444/2022 (51) Int. Cl.: **B62K 5/05** (2013.01)  
(22) Anmeldetag: 21.06.2022 **B62K 5/06** (2006.01)  
(43) Veröffentlicht am: 15.01.2024 **B62K 5/08** (2006.01)  
**B62K 7/02** (2006.01)  
**B62K 15/00** (2006.01)

(56) Entgegenhaltungen:  
US 4740004 A  
US 4277078 A  
EP 2483140 B1  
CN 110077507 A  
CN 101700801 B  
US 4917396 A  
US 9150271 B1

(71) Patentanmelder:  
zwt trading GmbH  
1180 Wien (AT)

(74) Vertreter:  
Burgstaller Peter Dr.  
4020 Linz (AT)

(54) **Fahrgerät zum Transportieren eines Behälters**

(57) Fahrgerät umfassend ein Fahrwerk (1), an welchem Fahrwerk (1) zumindest ein Vorderrad (2) und ein Hinterrad (3) drehbar gelagert ist, wobei das Vorderrad (2) und/oder gegebenenfalls das Hinterrad (3) durch eine Drehlenkung zu dem Fahrwerk (1) stellbar ist, wobei an dem Fahrwerk (1) zwei sich in einem Abstand zueinander in die Höhe erstreckende Lenkstangen (4, 5) angeordnet sind, wobei ein Behälter (6) in einem Bereich zwischen den Lenkstangen (4, 5) angeordnet ist, wobei die Lenkstangen (4, 5) eine Aufnahmevorrichtungen zur lösbaren und hängenden Aufnahme eines Behälters (6) umfassen, über welche Aufnahmevorrichtung ein Schwerpunkt eines in die Aufnahmevorrichtung eingebrachten Behälters (4, 5) in der Projektion einer gedachten, sich von der Vorderradachse erstreckenden vertikalen Linie oder oberhalb einer sich zwischen dem Vorderrad (2) und dem Hinterrad (3) beziehungsweise dem Ständer erstreckenden Stehfläche angeordnet ist.

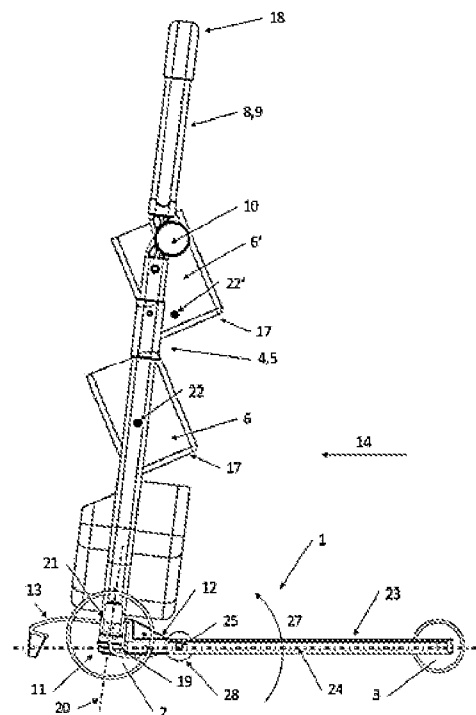


Fig. 1

**Zusammenfassung (Fig. 1)**

Fahrgerät umfassend

ein Fahrwerk (1),

an welchem Fahrwerk (1) zumindest ein Vorderrad (2) und ein Hinterrad (3) drehbar gelagert ist,

wobei das Vorderrad (2) und/oder gegebenenfalls das Hinterrad (3) durch eine Drehlenkung zu dem Fahrwerk (1) stellbar ist,

wobei an dem Fahrwerk (1) zwei sich in einem Abstand zueinander in die Höhe erstreckende Lenkstangen (4, 5) angeordnet sind,

wobei ein Behälter (6) in einem Bereich zwischen den Lenkstangen (4, 5) angeordnet ist,

wobei

die Lenkstangen (4, 5) eine Aufnahmevorrichtungen zur lösbaren und hängenden Aufnahme eines Behälters (6) umfassen,

über welche Aufnahmevorrichtung ein Schwerpunkt eines in die Aufnahmevorrichtung eingebrachten Behälters (4, 5) in der

Projektion einer gedachten, sich von der Vorderradachse erstreckenden vertikalen Linie oder

oberhalb einer sich zwischen dem Vorderrad (2) und dem Hinterrad (3) beziehungsweise dem Ständer erstreckenden Stehfläche

angeordnet ist.

## **Beschreibung**

Fahrgerät zum Transportieren eines Behälters

Die Erfindung betrifft ein Fahrgerät nach dem Oberbegriff des Anspruches 1.

Die hier offenbarte Erfindung betrifft ein Fahrgerät umfassend

ein Fahrwerk,

an welchem Fahrwerk zumindest ein Vorderrad um eine Vorderradachse gelagert ist,

an welchem Fahrwerk ein Hinterrad um eine Hinterradachse drehbar gelagert ist oder ein Ständer angelenkt ist,

wobei das Vorderrad und/oder gegebenenfalls das Hinterrad durch eine Drehlenkung zu dem Fahrwerk stellbar sind,

wobei an dem Fahrwerk zwei sich in einem Abstand zueinander in die Höhe erstreckende Lenkstangen angeordnet sind,

über welche Lenkstangen die Drehlenkung betätigbar ist,

wobei ein Behälter in einem Bereich zwischen den Lenkstangen angeordnet ist.

Das Fahrwerk kann eine Stehfläche umfassen, auf welcher Stehfläche eine Person verweilen kann. Die Person kann mit einem Fuß auf der Stehfläche stehen und mit dem anderen Fuß das Fahrgerät beschleunigen.

US20140091547 offenbart ein Fahrgerät für einen Transport von Kindern, wobei das Kind in einem Riemen (sling 76)

gelagert wird. Das Fahrgerät umfasst eine

Gewichtsverlagerungslenkung, was alleine schon dadurch offensichtlich ist, dass das Fahrgerät keine Lenkstange umfasst.

KR10184949 offenbart ein Fahrgerät, bei welchem Fahrgerät der Behälter auf einer Fläche und nicht in einem Raum zwischen zwei zueinander beabstandeten Lenkstangen hängend gelagert ist.

DE102008059605 offenbart ein Fahrgerät, welches Fahrgerät eine Fläche zur Aufnahme eines Objektes umfasst. Die Fläche ist nicht geeignet zu einer hängenden Anordnung des Schwerpunktes des Objektes in einer ausschließlichen Position an der Lenkstange.

DE102006049770 offenbart ein Fahrgerät zur Aufnahme eines Objektes vor der Vorderradachse.

DE102011106561 offenbart ein Fahrgerät mit einer Fläche zur Aufnahme des Objektes, welche Fläche nicht an der Lenkstange angeordnet ist.

DE102012007780 offenbart ein Fahrgerät mit einer Fläche zur Aufnahme des Objektes, welche Fläche nicht an der Lenkstange angeordnet ist.

DE202019103766 offenbart ein Fahrgerät zur Aufnahme eines Objektes vor der Vorderradachse.

FR3029751 offenbart ein Fahrgerät zur Aufnahme eines Objektes vor der Vorderradachse.

Bei dem in EP31210868 offenbarten Fahrgerät werden die Objekte nicht zwischen den Lenkstangen hängend aufgenommen.

CN104590463 offenbart ein Fahrgerät mit einer Aufnahme eines Objektes vor der Lenkstange.

CN204197140 offenbart nicht die zwischen den Lenkstangen hängende Aufnahme eines Objektes.

Die hier offenbarte Erfindung stellt sich die Aufgabe, ein Fahrgerät zum Transportieren von Behältern mit oder ohne Güter bereitzustellen.

Die hier offenbarte Erfindung stellt sich insbesondere die Aufgabe, ein durch eine Lenkung steuerbares Fahrgerät zu offenbaren, welches Fahrgerät bei beladenen oder leeren Behältern ähnliche Fahreigenschaften, insbesondere ähnliche Lenkeigenschaften aufweist.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät soll weiters in unterschiedlichen Zusammenbauarten von einer Person zum Transportieren von Gütern geschoben, gezogen oder als Scooter verwendbar sein. Das erfindungsgemäße Fahrgerät soll weiters zwischen den Zusammenbauarten leicht umbaubar sein.

Erfindungsgemäß wird dies dadurch erreicht, dass die Lenkstangen Aufnahmevorrichtungen zur lösbaren und hängenden Aufnahme eines Behälters umfassen, über welche Aufnahmevorrichtung ein Schwerpunkt eines in die Aufnahmevorrichtung eingebrachten Behälters in der Projektion einer gedachten, sich von der Vorderradachse erstreckenden vertikalen Linie oder oberhalb einer sich zwischen dem Vorderrad und dem Hinterrad beziehungsweise dem Ständer erstreckenden Stehfläche angeordnet ist.

Durch die erfindungsgemäße Anordnung des Behälters wird ein Kippen des erfindungsgemäßen Fahrgerätes insbesondere mit beladenen Behältern unterbunden.

Die Offenbarung der Erfindung erwähnt einen Behälter (Einzahl). Es können auch mehrere Behälter an der

Lenkstange angeordnet sein. Es wird bei der Offenbarung der Erfindung nicht weiter unterscheiden.

Der Lenker eines Fahrgerätes wie beispielsweise des erfindungsgemäßen Fahrgerätes oder eines Tretrollers nach dem Stand der Technik stützt sich mit seinen Händen an der Lenkstange ab. Die Lenkstange kann hierzu eine Griffeinrichtung oder ähnliches umfassen, um dem Benutzer einen sicheren Griff zu bieten. Vorzugsweise wird diese von dem Lenker des Fahrgerätes aufgebrauchte Kraft in vertikaler Richtung über die Vorderräder einen Untergrund abgeleitet.

Es kann angenommen werden, dass die durch den Behälter mitsamt Ladung sich ergebende Belastung wesentlich geringer ist als die erwähnte Stützlast. Eine mögliche Anwendung des erfindungsgemäßen Fahrgerätes ist der Transport von Gütern des täglichen Gebrauches als Ladung der Behälter. Eine Lagerung der die Ladung aufnehmenden Behälter an der Lenkstange hat den Vorteil, dass die Stützlast als eine auf das Fahrgerät einwirkende, beim Gebrauch des erfindungsgemäßen Fahrgerätes wesentliche Last anteilmäßig nur geringfügig geändert wird. Hierdurch kann erreicht werden, dass die Fahreigenschaften, insbesondere die Lenkeigenschaften des Fahrgerätes durch eine Beladung der Behälter nur geringfügig geändert werden.

Die Erfindung baut im Wesentlichen darauf auf, dass ein belastetes Element wie die Lenkstange anteilmäßig durch die Ladung in einem nicht wesentlichen geänderten Ausmaß belastet wird. Dies hat auch den Vorteil, dass bei der Konzeption des erfindungsgemäßen Fahrgerätes auf vorhandene Elemente zurückgegriffen werden kann.

Das hier diskutierte Fahrgerät kann eine Drehlenkung umfassen. Eine Drehlenkung hat im Unterschied zu einer

Gewichtsverlagerungslenkung den Vorteil, dass die Lenkstellung nicht durch geänderte, auf das Fahrgerät einwirkende Lasten erreicht wird. Bei einer Drehlenkung wird ein Stellen des Vorderrades ausschließlich durch ein Stellen des Vorderrades durch Betätigung einer Lenkstange erreicht.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass die Aufnahmevorrichtung ein Gelenk zur Aufnahme des Behälters umfasst.

Das Gelenk kann als ein Schubgelenk ausgeführt sein.

Ein Schubgelenk kann als eine Steckverbindung ausgeführt sein, welche Steckverbindung ein leichtes Anordnen und Entnehmen des Behälters an der Lenkstange erlauben kann.

Das Gelenk kann als ein Drehgelenk mit einem Drehpunkt oder einer Drehachse ausgeführt sein. Die Drehachse kann beispielsweise in einem rechten Winkel horizontal erstreckend zur einer Fahrgerätlängsachse oder parallel zu der Fahrgerätlängsachse angeordnet sein.

Das Drehgelenk kann ein Ausrichten des Behälters in Abhängigkeit seines Schwerpunktes erlauben. Durch eine Beladung des Behälters kann der Schwerpunkt verändert werden.

Das Gelenk kann eine Rastvorrichtung oder eine Gelenkssperre umfassen, welche Gelenkssperre eine Relativbewegung zwischen dem Gelenksteilen, hier dem Behälter und der Lenkstange unterbindet.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass

zumindest eine einzige Lenkstange vertikal oder in einem um maximal 10 Grad zu der Vertikalen abweichenden Winkel orientiert ist.

Die Angabe einer möglichen Neigung der Lenkstange in Grad ist so zu verstehen, dass die Lenkstange im Wesentlichen vertikal angeordnet ist.

Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Lenkstangen die Form eines Bogens ausbilden.

Die Lenkstangen weisen vorzugsweise an ihrem oberen und freien Ende und an dem der Person zugewandten Ende eine geschlossene Form auf, sodass durch die Bogenform eine Querstange ausgebildet werden kann, welche Querstange der Lenker gut greifen kann.

Der Bogen kann nach oben und somit zu der Person und/oder nach unten und somit zu dem Fahrwerk geschlossen sein. Es kann durch jede hier angedachte Bogenform erreicht werden, dass der Abstand zwischen den Lenkstangen nicht durch den Behälter und insbesondere durch die Ladung in dem Behälter verändert wird. Der Lenkstangen können hierdurch ausreichend steif ausgebildet werden.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass

zumindest eine einzige Lenkstange ein Stangenelement umfasst,

welches Stangenelement an zumindest einer einzigen Lenkstange direkt oder indirekt lösbar angebracht oder angelenkt ist,

wobei das Stangenelement vorzugsweise am freien Ende zumindest einer einzigen Lenkstange angelenkt ist.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann ein an zumindest einer Lenkstange angeschlossenes Stangenelement, vorzugsweise an beiden Lenkstangen angeschlossene Stangenelemente umfassen, welches Stangenelement beziehungsweise welche Stangenelemente in Abhängigkeit seiner beziehungsweise ihrer Stellung ein bequemes Steuern des Fahrgerätes oder ein Schieben des Fahrgerätes et cetera erlauben. Es werden im Folgenden mögliche Verwendungen des Stangenelementes diskutiert, wobei diese folgende Betrachtung keinesfalls als erschöpfend oder einschränkend zu betrachten ist.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass das Stangenelement um eine Drehachse stellbar ist, welche Drehachse zu einer einzigen Lenkstange oder zu den Lenkstangen in einem Winkel von 90 Grad orientiert ist.

Die Drehachse kann sich horizontal erstreckend, in einem rechten Winkel zu der Fahrgerätlängsachse orientiert sein. Es ist somit das freie Ende des Stangenelementes durch Drehen des Stangenelementes in unterschiedlichen Höhenlagen anordenbar.

Die Drehachse kann auch in einem rechten Winkel zu einer Lenkstange oder zu den Lenkstangen orientiert sein.

Zumindest ein freies Ende des Stangenelementes kann in einer Höhenlage angeordnet sein, sodass ein auf einer Stehfläche des Fahrgerätes stehender Lenker oder eine neben dem Fahrgerät auf einem Untergrund stehende Person das freie Ende des Stangenelementes bequem greifen kann. Das Stangenelement kann somit als ein Betätigungselement für zumindest eine Lenkstange dienen.

Es kann zumindest ein freies Ende des Stangenelementes so angeordnet sein, dass das freie Ende den Untergrund kontaktiert, auf welchem Untergrund das Fahrgerät abgestellt ist. Das Stangenelement kann somit als ein Ständer oder zu einem Ständer gleichbedeutend als ein Kippschutz des Fahrgerätes dienen, welcher Ständer ähnlich zu einem Fahrradständer ein Kippen oder Umfallen des Fahrgerätes unterbindet.

Das Stangenelement kann über ein Drehgelenk an zumindest einer Lenkstange angeschlossen sein. Vorzugsweise liegen zwei Stangenelemente vor, sodass jeweils ein Stangenelement an einer Lenkstange angeschlossen ist. Das Drehgelenk definiert die oben erwähnte Drehachse. Das Drehgelenk kann ein Arretierungsmittel umfassen, durch welches Arretierungsmittel eine Bewegung der Gelenksteile zueinander, hier des Stangenelementes zu der Lenkstange, unterbunden werden kann.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass das Stangenelement eine Griffereinrichtung aufweist, welche Griffereinrichtung vorzugsweise am freien Ende des Stangenelementes angeordnet ist.

Die Stangenelemente können eine Bogenform mit einer geschlossenen Form an seinem freien, der Person zugewandtem Ende aufweisen. Eine Bogenform der Stangenelemente kann die Ausbildung einer Querstange erlauben, welche Querstange eine Person gut greifen kann.

Es kann ein weiterer Behälter zwischen den Stangenelementen angeordnet sein. Die Aufnahme des weiteren Behälters kann zu der Aufnahme des Behälters an der Lenkstange ähnlich sein. Der weitere Behälter kann ein Netz sein.

Das erfindungsgemäß Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass die Lenkstangen in ihrer Länge und/oder das Stangenelement in seiner Länge verstellbar sind.

Hierdurch kann eine Anpassung der Geometrie der Lenkstange und/oder der Stangenelemente an die jeweilige Aufgabe erreicht werden.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass das Fahrgerät eine ein Drehen des Vorderrades und/oder des Hinterrades unterbindende Bremse umfasst, welche Bremse durch ein Stellen des Stangenelementes betätigbar ist. Ergänzend oder alternativ hierzu kann die Bremse durch ein Verstellen der Länge der Lenkstangen und/oder des Stangenelementes betätigbar sein.

Die erwähnte Bremse kann auf das Vorderrad und/oder das Hinterrad wirken. Es sind grundsätzlich weitere Ausführungen einer Bremse denkbar, jedoch ist eine auf das Vorderrad und/oder auf das Hinterrad wirkende Bremse die gängigste Ausführungsform einer Bremse bei Fahrgeräten, welche Fahrgeräte zu dem erfindungsgemäßen Fahrgerät ähnlich sind.

Es sind nach dem Stand der Technik unterschiedliche Betätigungsformen von Bremsen bekannt, welche Betätigungsformen auch bei dem erfindungsgemäßen Fahrgerät einsetzbar sind. Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann in Ergänzung oder alternativ zu den nach dem Stand der Technik bekannten Betätigungsformen von Bremsen auch eine Betätigung der Bremse durch eine Bewegung der Lenkstange und/oder des Stangenelementes umfassen.

In einer bevorzugten Weise kann die Bremse durch eine Relativbewegung zumindest eines Stangenelementes zu zumindest einer Lenkstange betätigt werden.

Eine Betätigungsvorrichtung der Bremse kann eine Feder umfassen, welche Feder bei einer Bremswirkung der Bremse keine Vorspannung aufweist. Die Bremswirkung wird unter einem Aufbringen einer Vorspannung auf die Feder gelöst. Diese Vorspannung der Feder bewirkt ein Überführen der Bremse in eine Bremsstellung, wenn der Benutzer beispielsweise die Betätigungsvorrichtung nicht bedient.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass das Fahrwerk einen ersten Fahrwerksteil und einen zweiten Fahrwerksteil umfasst, welche Fahrwerksteile sich zwischen dem zumindest einen Vorderrad und dem zumindest einem Hinterrad erstrecken, wobei zumindest ein Fahrwerksteil in seiner Länge verstellbar ausgeführt ist oder der erste Fahrwerksteil zu dem zweiten Fahrwerksteil Fahrwerkes über ein Fahrwerksgelenk stellbar und/oder gelenkig gelagert und/oder von dem zweiten Fahrwerksteil entfernbar ist.

Die Fahrwerksteile können durch zumindest ein einziges Fahrwerksgelenk zueinander stellbar sein. Es können mehrere Fahrwerksteile durch mehrere Fahrwerksgelenke verbunden sein.

Das Fahrwerksgelenk kann als ein Schubgelenk wie beispielsweise eine Steckverbindung ausgebildet sein. Die Fahrwerksteile sind zueinander in einer linearen Relativrichtung zueinander bewegbar. Die Ausbildung des Fahrwerksgelenkes als Schubgelenk kann eine Längenänderung

eines Fahrwerksteils erlauben. Das Fahrwerk kann eine Stehfläche umfassen, wobei die Längserstreckung der Stehfläche eingestellt werden kann. Die Ausbildung der Fahrwerksgelenkes als Schubgelenk kann auch ein Lösen der Verbindung der Fahrwerksteile erlauben, sodass der hintere Fahrwerksteil entfernt werden kann.

Das Fahrwerksgelenk kann ergänzend oder alternativ hierzu als ein Drehgelenk mit einem Drehpunkt oder einer Drehachse ausgebildet sein.

Die Ausbildung des Fahrwerksgelenkes als Drehgelenk kann eine Drehlenkung bewirken. Das Fahrgerät kann durch Stellen der Fahrwerksteile zueinander gelenkt werden. Ein Drehgelenk zur Ausbildung einer Drehlenkung umfasst eine im Wesentlichen vertikal orientierte Drehachse.

Die Ausbildung des Fahrwerksgelenkes als Drehgelenk kann auch erlauben, dass das Fahrwerk von einer Gebrauchsstellung in eine Verwahrstellung überführt wird. Ein zum Überführen von Fahrwerksteilen von einer Gebrauchsstellung in eine Verwahrstellung ausgebildetes Drehgelenk kann eine im Wesentlichen horizontale Drehachse umfassen.

Das Fahrwerksgelenk kann eine Arretierungsmittel umfassen, durch welches Arretierungsmittel eine Bewegung der Gelenksteile, hier der Fahrwerksteile unterbunden werden kann. Die Betätigung des Arretierungsmittel kann wiederum über eine Veränderung der Länge der zumindest einen Lenkstange und/oder durch eine Längenänderung und/oder Änderung der Stellung des zumindest einen Stangenelementes durchgeführt werden.

Das Fahrwerk kann mehrere Fahrwerksgelenke umfassen.

Ein Fahrwerksgelenk kann offenbar oder trennbar ausgeführt sein. Es können so die Fahrwerksteile voneinander getrennt werden.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass das Fahrwerk einen Kippschutz umfasst, welcher Kippschutz am Fahrwerk in einer ersten Fahrtrichtung gesehen vor dem Vorderrad oder hinter dem Vorderrad angeordnet ist, welcher Kippschutz eine Drehung des Fahrgerätes um eine Radachse des Vorderrades durch einen Kontakt des Kippschutzes mit dem Boden begrenzt.

Es kann ein Kippschutz über eine Stellung des Stangenelementes erreicht werden, wie dies oben beschrieben ist.

Der Kippschutz kann ein Ständer sein, welcher Ständer ähnlich wie ein Fahrradständer ausgeklappt wird.

Der Kippschutz kann auch Teil eines Fahrwerksgelenkes sein. Das Fahrwerksgelenk kann so ausgebildet sein, dass bei einer Relativbewegung der Gelenksteile zueinander der Kippschutz von einer Verwahrstellung in eine Gebrauchsstellung überführt wird. In der Gebrauchsstellung kann der Kippschutz mit dem Untergrund in Kontakt gebracht werden.

Das Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass der Behälter in zumindest Teilbereichen aus einem folienartigen oder einem netzartigen Material hergestellt sind. Dies ist auch auf den weitem Behälter anzuwenden.

Der Behälter kann aus einem deformierbaren Material hergestellt sein.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass der Behälter einen Rahmen mit gegebenenfalls einem Tragegriff umfasst.

Nach dem Stand der Technik weist ein Kühlschrank ein genormtes Innenmaß wie Innenbreite und Innentiefe auf. Der Behälter kann Abmessungen umfassen, welche Abmessungen ein Teil des genormten Innenmaßes sind. In einer bevorzugten Ausführungsform weist der Behälter Abmessungen auf, sodass der von der Lenkstange abgenommene Behälter ohne eine Veränderung der Form des Behälters in einen Kühlschrank eingebracht werden kann. Vorzugsweise ist der Rahmen des Behälters so ausgeführt, dass dieser in im Inneren des Kühlschranks vorgesehene Führungen eingebracht werden kann.

Die Erfindung wird anhand der folgenden, in den Figuren dargestellten Ausführungsformen ergänzend erläutert:

Fig. 1 bis Fig. 15 zeigt verschiedene Ausführungsformen des erfindungsgemäßen Fahrgerätes.

Die in den Figuren gezeigten Ausführungsformen zeigen lediglich mögliche Ausführungsformen, wobei an dieser Stelle bemerkt sei, dass die Erfindung nicht auf diese speziell dargestellten Ausführungsvarianten derselben eingeschränkt ist, sondern auch Kombinationen der einzelnen Ausführungsvarianten untereinander und eine Kombination einer Ausführungsform mit der oben angeführten allgemeinen Beschreibung möglich sind. Diese weiteren möglichen Kombinationen müssen nicht explizit erwähnt sein, da diese weiteren möglichen Kombinationen aufgrund der Lehre zum technischen Handeln durch gegenständliche Erfindung im Können des auf diesem technischen Gebiet tätigen Fachmannes liegen.

Der Schutzbereich ist durch die Ansprüche bestimmt. Die Beschreibung und die Zeichnungen sind jedoch zur Auslegung der Ansprüche heranzuziehen. Einzelmerkmale oder Merkmalskombinationen aus den gezeigten und beschriebenen unterschiedlichen Ausführungsformen können für sich eigenständige erfinderische Lösungen darstellen. Die den eigenständigen erfinderischen Lösungen zugrundeliegende Aufgabe kann der Beschreibung entnommen werden.

In den Figuren sind die folgenden Elemente durch die vorangestellten Bezugszeichen gekennzeichnet:

- 1     Fahrwerk
- 2     Vorderrad
- 3     Hinterrad
- 4     Lenkstange
- 5     Lenkstange
- 6     Behälter
- 7     (frei)
- 8     Stangenelement
- 9     Stangenelement
- 10    Drehachse
- 11    erster Fahrwerksteil
- 12    zweiter Fahrwerksteil
- 13    Kippschutz
- 14    erste Fahrtrichtung
- 15    (frei)
- 16    (frei)
- 17    Rahmen (des Behälters 6)
- 18    Griffeinrichtung (der Stangenvorrichtung 8, 9)
- 19    Fahrwerksgelenk
- 20    Fahrwerksdrehachse
- 21    Radaufhängung Vorderrad

- 22 Schwerpunkt Behälter
- 23 Stehfläche
- 24 Fahrwerkslängsachse
- 25 dritter Fahrwerksteil
- 26 zweites Fahrwerksgelenk
- 27 Hochklappbewegung
- 28 Scheibe
- 29 drittes Fahrwerksgelenk
- 30 Kindersitz
- 31 Rad auf Griffleinrichtung 18

Zur Wahrung der Übersichtlichkeit sind in den Figuren nicht alle Bezugszeichen eingetragen. Es sind in den Figuren die Bezugszeichen eingetragen, welche Bezugszeichen dem Verfasser als wesentlich erscheinen.

Die Figur 1 zeigt eine Seitenansicht einer möglichen Ausführungsform des erfindungsgemäßen Fahrgerätes. Das Fahrgerät umfasst ein Fahrwerk 1, an welchem Fahrwerk 1 zumindest ein Vorderrad 2 um eine Vorderradachse und ein Hinterrad 3 um eine Hinterradachse drehbar gelagert sind.

Bei der in Figur 1 gezeigten Ausführungsform ist das Vorderrad 2 durch eine Drehlenkung zu dem Fahrwerk 1 stellbar. Es ist auch denkbar, dass das Hinterrad 3 ergänzend oder alternativ zu der Drehlenkung zum Stellen des Vorderrades 2 zu dem Fahrwerk 1 stellbar ist. Die Drehlenkung zum Stellen des Vorderrades 2 wird unten erläutert.

Das Fahrgerät umfasst weiters zwei sich in einem Abstand zueinander in die Höhe erstreckende Lenkstangen 4, 5, welche Lenkstangen 4, 5 an dem Fahrwerk 1 vorzugsweise in einem gleichen, jedenfalls seitlichen Abstand zu der Fahrwerkslängsachse 24 angeordnet sind. Die Lenkstangen 4,

5, welche Lenkstangen 4, 5 links und rechts zu der Fahrwerkslängsachse 24 angeordnet sind, erstrecken sich von dem Fahrwerk 1 in im Wesentlichen vertikaler Richtung. Bei der in Figur 1 gezeigten Ausführungsform weisen die Lenkstangen 4, 5 eine leichte Neigung von circa 10 Grad nach hinten auf. Eine derartige Neigung einer Lenkstange 4, 5 ist bei einem zu dem erfindungsgemäßen Fahrgerät üblich.

Die Lenkstangen 4, 5 erlauben eine Betätigung der Drehlenkung. Es sind die Vorderräder 2 und die Lenkstangen 4, 5 an einem ersten Fahrwerksteil 11 angeschlossen, welcher erster Fahrwerksteil 11 als der vordere Fahrwerksteil mit dem zweiten Fahrwerksteil 12 über ein Fahrwerksgelenk 19 gelenkig verbunden ist. Die detaillierte Ausbildung des ersten Fahrwerksteils 11, der Lenkstangen 4, 5 und der Vorderräder 2 wird anhand der Figur 2 diskutiert. Es ist in der Figur 1 die leicht nach hinten geneigte, somit im Wesentlichen vertikal erstreckende Fahrwerksgelenksachse 20 des Fahrwerksgelenkes 19 durch eine strichpunktierte Linie eingetragen. Um diese Fahrwerksgelenkachse 20 sind der erste Fahrwerksteil 11 und somit die Vorderräder 2 zu dem hinteren Fahrwerksteil 12 stellbar, wodurch die Drehlenkung ausgebildet wird.

Es ist jeweils ein Vorderrad 2 an einer Lenkstange 4, 5 angelenkt. In vorteilhafter Weise umfasst diese Anlenkung des Vorderrades 2 an der jeweiligen Lenkstange 4, 5 eine Radaufhängung 21 mitsamt Feder- und/oder Dämpfungselement.

Es ist nach dem Stand der Technik bekannt, dass ein Behälter 6, 6' in einem Bereich zwischen den Lenkstangen 4, 5 angeordnet werden kann, was auch bei der in Figur 1 gezeigten Ausführungsform umgesetzt ist. Im Unterschied zu dem in der Beschreibungseinleitung genannten Stand der

Technik ist der Behälter 6, 6' hängend und lösbar an den Lenkstangen 4, 5 angeordnet. Es wird somit die durch den Behälter 6, 6' begründete Last ausschließlich über die Lenkstangen 4, 5 aufgenommen. Es können hierdurch die im Rahmen der Offenbarung der Erfindung genannten Vorteile erreicht werden.

Es umfassen die Lenkstangen 4, 5 Aufnahmevorrichtungen zur lösbaren und hängenden Aufnahme eines Behälters 6, 6'. Es umfasst jede Lenkstange 4, 5 eine Aufnahmevorrichtung zum Ineingriffbringen mit einer Seite des Behälters 6, 6'. Der Behälter 6, 6' wird vorzugsweise an zwei gegenüberliegenden Punkten gehalten. Die Punkte können Eckpunkte des Behälters 6, 6' sein.

Die Aufnahmevorrichtung ist lösbar ausgeführt, sodass der Behälter 6, 6' von dem erfindungsgemäßen Fahrgerät entnommen werden kann. Der Fachmann kann beispielsweise eine einrastende Steckverbindung als Aufnahmevorrichtung vorsehen. Der Fachmann kann alternativ hierzu auch andere, nach dem Stand der Technik bekannte Formen einer Aufnahmevorrichtung vorsehen.

Durch die Aufnahmevorrichtung wird der Behälter 6 so zwischen den Lenkstangen 4, 5 angeordnet, dass ein Schwerpunkt 22 des in die Aufnahmevorrichtung eingebrachten Behälters 6 in der Projektion einer gedachten, sich von der Vorderradachse erstreckenden im Wesentlichen vertikalen Linie angeordnet ist. Durch die Aufnahmevorrichtung wird der Behälter 6' so angeordnet, dass ein Schwerpunkt 22' des in die Aufnahmevorrichtung eingebrachten Behälters 6' oberhalb der Stehfläche 23 und somit in einem Bereich zwischen der Vorderradachse des Vorderrades 2 und der Hinterradachse des Hinterrades 3 angeordnet ist. Die Figur

1 zeigt somit beide, im Rahmen der Erfindung möglichen Anordnungen des Schwerpunktes zu der Vorderradachse.

Hierdurch wird ein Kippen des erfindungsgemäße Fahrgerätes um die Vorderradachse nach vorne unterbunden. Weiters können insbesondere durch die Anordnung des Behälters 6 in einer vorteilhaften Weise die oben erwähnten Fahreigenschaften und/oder Lenkeigenschaften erreicht werden.

Weiters wird durch diese Anordnung eine Momentenkraftbelastung des Fahrwerkes 1 minimiert. Es werden im Wesentlichen nur Normalkräfte über die Vorderradachse in den Untergrund abgeleitet.

Der Bereich des Fahrwerkes 1 zwischen dem Vorderrad 2 und dem Hinterrad 3 kann als Stehfläche 23 ausgebildet sein. Das als Drehlenkung wirkende Fahrwerksgelenk 19 ist in einer vorteilhaften Weise im Bereich der Vorderradachse angeordnet, in welchem Bereich die aus einer auf der Stehfläche 23 stehenden Person resultierenden Momentenkraftbelastung gering ist. In einer vorteilhaften Weise ist die Drehachse 20 des Fahrwerksgelenkes 19 in der Figur 19 in einer Projektion angeordnet.

Die Aufnahmevorrichtung zur Aufnahme des Behälters 6, 6' umfasst vorzugsweise ein Gelenk. Es kann jeweils ein Gelenk im Kontaktbereich zwischen dem Behälter 6, 6' und jeweils einer Lenkstange 4, 5 angeordnet sein.

Das Gelenk kann arretierbar sein. Das Gelenk kann ein Schwenken des Behälters 6, 6' um eine Gelenksachse erlauben, welche Gelenksachse sich im Wesentlichen horizontal erstreckend und in einem rechten Winkel zu der Fahrwerkslängsachse des Fahrwerks 1 angeordnet ist. Der

Behälter 6, 6' kann sich in Abhängigkeit der Höhenlage des Schwerpunktes schwenken.

Der Behälter 6, 6' kann wie in Figur 1 eingetragen leicht schräg angeordnet sein, wodurch ein einfaches Beladen des Behälters 6, 6' erlaubt wird. Dies kann eine Stellung des Behälters 6, 6' zum Beladen oder Entladen dieses sein. In einer Fahr- oder Verwahrstellung des Behälters 6, 6' kann dieser senkrecht orientiert sein.

Es kann zumindest eine einzige Lenkstange 4, 5 vertikal oder in einem um maximal 10 Grad zu der Vertikalen abweichenden Winkel und somit im Wesentlichen vertikal orientiert sein.

Es umfasst zumindest eine einzige Lenkstange 4, 5 ein optionales Stangenelement 8, 9. Vorzugsweise umfassen die Lenkstangen 4, 5 jeweils ein Stangenelement 8, 9, welches Stangenelement 8, 9 an den Lenkstangen 4, 5 direkt oder indirekt lösbar angelenkt ist. Es sind die Stangenelemente 8, 9 in einer besonders bevorzugten Ausführungsform an den freien Enden der Lenkstangen 4, 5 angelenkt.

Nachdem die Lenkstangen 4, 5 die Stangenelemente 8, 9 umfassen, kann das Stangenelement auch als Betätigungselement für die Drehlenkung wirken. Die Anlenkung der Stangenelemente 8, 9 an den Lenkstangen 4, 5 erlaubt ein Stellen der freien Enden der Stangenelemente 8, 9 in eine Höhenlage, in welcher Höhenlage die freien Enden der Stangenelemente 8, 9 für einer Person gut greifbar sind. Die Figur 1 zeigt die Stangenelemente 8, 9 in einer zu den Lenkstangen 4, 5 ähnlichen Orientierung. Eine auf der Stehfläche 23 stehende Person kann die freien Enden der Stangenelemente 8, 9 gut greifen.

Eine mögliche Ausführungsform zum Erreichen einer Höhenverstellung des Stangenelementes 8, 9 ist eine um eine Drehachse stellbare Anlenkung des Stangenelementes 8, 9. Die Drehachse 10 kann zu einer Lenkstange 4, 5 oder zu den Lenkstangen 4, 5 horizontal erstreckend und in einem Winkel von 90 Grad orientiert sein. Das Stangenelement 8, 9 ist um die sich horizontal erstreckende Drehachse 10 stellbar. In der Figur 1 zeigt das Bezugszeichen 10 auf das die Drehachse ausbildende Gelenk.

Das Stangenelement 8, 9 umfasst zwei Stangenelemente 8, 9, wobei ein Stangenelement 8, 9 über das die Drehachse 10 ausbildende Gelenk an einer Lenkstange 4, 5 angelenkt ist. Es können die Stangenelemente 8, 9 eine Bogenform aufweisen, welche Bogenform nach oben eine geschlossene Form und zu den Lenkstangen 4, 5 eine offene Form aufweist. Die Bogenform kann auch über eine Griffereinrichtung 18 erreicht werden, welche Griffereinrichtung 18 die oberen Enden der Stangenelemente 8, 9 verbindet.

Die Lenkstangen 4, 5 können in ihrer Länge verstellbar sein. Das Stangenelement 8, 9 kann in Ergänzung zu der erwähnten Stellung um die Drehachse 10 oder alternativ hierzu in seiner Länge verstellbar sein. Eine Veränderung der Länge der Lenkstangen 4, 5 und/oder der Stangenelemente 8, 9 kann über Teleskopelemente erreicht werden.

Das Fahrgerät kann eine ein Drehen des Vorderrades 2 und/oder des Hinterrades 3 unterbindende Bremse umfassen. In einer bevorzugten Ausführungsform kann die Bremse durch ein Stellen des Stangenelementes 8, 9 um die Drehachse 10 und/oder durch ein Verstellen der Länge der Lenkstangen 4, 5 und/oder des Stangenelementes 8, 9 betätigt werden. Es ist in der Figur 1 die Bremse nicht eingetragen.

Das erfindungsgemäße Fahrgerät zeichnet sich weiters durch eine gute Verstaubarkeit aus. Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann von einem Gebrauchszustand in einen Verwahrzustand überführt werden, welcher Verwahrzustand sich durch kleine Abmessungen auszeichnet. Weiters kann das erfindungsgemäße Fahrgerät in verschiedenen Zusammenbauarten eingesetzt werden.

Das Fahrwerk 1 umfasst vorzugsweise einen zweiten Fahrwerksteil 12 und einen an den zweiten Fahrwerksteil 12 angeschlossenen dritten Fahrwerksteil 25, welche Fahrwerksteile 12, 25 sich zwischen dem zumindest einen Vorderrad 2 und dem zumindest einem Hinterrad 3 erstrecken.

Es kann das Fahrwerk 1 oder im Besonderen die Stehfläche 23 durch ein Ändern der Gesamtlänge der Fahrwerksteile 12, 25 oder einer Länge eines der Fahrwerksteile 12, 25 in seiner Länge verstellbar ausgeführt sein. Durch ein Stellen der Länge des Fahrwerks 1 können die Fahreigenschaften und/oder die Lenkeigenschaften an die jeweilige Situation angepasst werden, weil der Radabstand zwischen dem Vorderrad 2 und dem Hinterrad 3 verändert wird. Weiters kann die betreffende Dimension der Fahrgerätes im Verwahrzustand minimiert werden.

Es kann der zweite Fahrwerksteil 12 zu dem dritten Fahrwerksteil 25 über ein zweites Fahrwerksgelenk 26 stellbar ausgeführt sein.

Das zweite Fahrwerksgelenk 26 kann ein Schubgelenk sein, welches Schubgelenk ein Stellen der Fahrwerksteile 12, 25 in Richtung der Fahrwerkslängsachse 24 und somit ein Verändern der Länge des Fahrwerks 1 erlauben kann.

Es kann der dritte Fahrwerksteil 25 zu dem zweiten Fahrwerksteil 12 gelenkig gelagert sein, sodass der dritte Fahrwerksteil 25 hochgeklappt werden kann. Die Darstellung in der Figur 1 zeigt ein zweites Fahrwerksgelenk 25 mit einer normal zur Bildebene und zur Fahrwerkslängsachse 24 verlaufenden Achse. Das zweite Fahrwerksgelenk 26 erlaubt ein Hochklappen 27 des dritten Fahrwerksteils 25.

Weiters kann der dritte Fahrwerksteil 25 durch Lösen des zweiten Fahrwerksgelenkes 26 von dem zweiten Fahrwerksteil 12 getrennt werden. Das zweite Fahrwerksgelenk 26 umfasst vorzugsweise eine Scheibe, welche Scheibe 28 als Ständer bei einem hochgeklappten oder einem entfernten dritten Fahrwerksteil 25 ein Kippen des erfindungsgemäßen Fahrgerätes unterbindet. In der Darstellung der Figur 1 weist die Scheibe 28 eine Kreisform auf. Die Scheibe 28 kann auch einen ersten Kreissektor mit einem ersten kleineren Durchmesser und einen zweiten Kreissektor mit einem zweiten größeren Durchmesser umfassen, welcher zweiter Kreissektor bei einer Verwendung der Scheibe 28 als Ständer mit dem Untergrund in Kontakt gebracht werden kann. Ein Drehen der Kreissektoren der Scheibe 28 zum Inkontaktbringen des zweiten Kreissektors mit dem Untergrund oder Lösen dieses Kontaktes kann mit der Relativbewegung des dritten Fahrwerksteils 25 zu dem zweiten Fahrwerksteil 12 gekoppelt sein.

Ergänzend oder alternativ zu der Scheibe 28 kann das Fahrwerk 1 einen Kippschutz 13 umfassen, welcher Kippschutz 13 am Fahrwerk 1 in einer ersten Fahrtrichtung 14 gesehen vor dem Vorderrad 2 oder hinter dem Vorderrad 2 angeordnet ist. Der Kippschutz 13 kann ähnlich zu einem Fahrradständer ausgebildet sein. Der

Kippschutz 13 kann von einer in Figur 1 gezeigten Gebrauchsstellung in eine Verwahrstellung überführt werden.

Der Behälter 6, 6' kann als ein steifes Element ausgebildet sein. Der Behälter 6, 6' kann in zumindest Teilbereichen aus einem folienartigen Material oder einem netzartigen Material hergestellt sein. Der Behälter 6, 6' kann einen Rahmen 17 mit gegebenenfalls einem Tragegriff umfassen.

Die Figur 2 zeigt eine Ansicht von vorne der in Figur 1 dargestellten Ausführungsform. Es ist die Radaufhängung 21 zur Wahrung der Übersichtlichkeit nur bei dem linken Vorderrad 2 dargestellt.

Der Fachmann erkennt die vorteilhafte Bogenform der Lenkstangen 4, 5. Die Figur 2 zeigt eine nach oben offene Bogenform der Lenkstangen 4, 5, wobei auch eine nach unten offene Bogenform denkbar ist. Eine nach unten offene Bogenform wäre dann sinnvoll, wenn die oberen Enden der Lenkstangen 4, 5 als ein Griffereinrichtung verwendet werden sollen.

Die Bogenform der Lenkstangen 4, 5 bildet einen steifen Rahmen aus, welcher Rahmen als ein zentrales Element bei der Konzeption des erfindungsgemäßen Fahrgerätes verwendet wird. Die Ausbildung der Lenkstangen 4, 5 als steifer Rahmen erlaubt den Anschluss der Vorderräder 2 über jeweils eine Radaufhängung 21.

Es bilden die bogenförmigen Lenkstangen 4, 5 und die bogenförmigen Stangenelemente 8, 9 eine O-Form aus. Die Ebenen der Bogenform erstrecken sich in einem rechten Winkel zu der Fahrwerkslängsachse 24.

Der Transport von insbesondere schweren Gütern in dem Behälter 6, 6' erfordert ein hohes Maß an Gleichgewicht der

am erfindungsgemäßen Fahrgerät stehenden oder neben diesem gehenden Person. Die Ausbildung der Lenkstangen 4, 5 in der U-Form und/oder die Ausbildung der Stangenelemente 8, 9 als U-Form erlaubt die Ausbildung eines breiten Griffelementes 18, was der Person hilft, das Gleichgewicht zu halten. Dieser Effekt ist keinesfalls auf die in der Figur 1 gezeigten U-Formen der Lenkstangen 4, 5 und der Stangenelemente 8, 9 beschränkt.

Die Figur 1 und die Figur 2 zeigen das erfindungsgemäße Fahrgerät in seiner Gebrauchsstellung. Die Lenkstangen 4, 5 und die Stangenelemente 8, 9 sind so gestellt, dass eine Person auf der Stehfläche 23 stehen kann und in dieser Stellung die Griffeinrichtung 18 bequem greifen kann. Die Stangenelemente 8, 9 und die Lenkstangen 4, 5 wirken als Betätigungselemente der Drehlenkung zum Stellen des Vorderrades 2.

Die Figur 3 zeigt eine Seitenansicht der in den Figuren 1 und 2 dargestellten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Fahrgerätes in einer Verwahrstellung. Die Figur 4 zeigt die dazugehörige Ansicht von vorne.

Es ist der dritte Fahrwerksteil 25 in einer hochgeklappten Stellung. Weiters sind die Stangenelemente 8, 9 in einer zu den Lenkstangen 4, 5 benachbarten Stellung. Die insbesondere in der Figur 3 gezeigte Stellung des erfindungsgemäßen Fahrgerätes zeichnet sich durch eine geringe Breitenausdehnung parallel zu der Bildfläche aus.

Die Figur 5 und die Figur 6 zeigen eine weitere Stellung der in den Figuren 1 bis 4 gezeigten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Fahrgerätes. Die Figur 5 zeigt eine Seitenansicht und die Figur 6 die dazugehörige Ansicht von hinten. Eine gehende Person kann das erfindungsgemäße

Fahrgerät nachziehen. Es sind hierzu die Lenkstangen 4, 5 und die Stangenelemente 8, 9 zueinander parallel angeordnet. Der dritte Fahrwerksteil 25 befindet sich in der hochgeklappten Stellung.

Die in der Figur 5 gezeigte Stellung des erfindungsgemäßen Fahrgerätes kann von einer Person beim Einkaufen in einem Geschäft verwendet werden. In einem Geschäft wie beispielsweise einem Supermarkt herrschen beengte Platzverhältnisse, sodass das erfindungsgemäße Fahrgerät mit einer geringen Breitendimension (Breite in horizontaler Richtung der Figur) vorteilhaft ist. Nach dem Einkauf kann die Person mit dem erfindungsgemäßen Fahrgerät in der in Figur 1 gezeigten Stellung nach Hause fahren, wobei die Person auf der Stehfläche 23 steht und die eingekauften Waren in dem Behälter 6, 6' gelagert sind.

Die Figur 7 und die Figur 8 zeigen eine weitere Stellung der in den Figuren 1 bis 6 gezeigten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Fahrgerätes. Die Figur 7 zeigt eine Seitenansicht und die Figur 8 die dazugehörige Ansicht von hinten. Eine gehende Person kann das erfindungsgemäße Fahrgerät neben sich schieben. Durch eine Veränderung der Stellung des Stangenelementes 8, 9 zu den Lenkstangen 4, 5 kann beispielsweise die Bremse betätigt oder gelöst werden.

Es sind hierzu die Lenkstangen 4, 5 und die Stangenelemente 8, 9 in einem Winkel zueinander angeordnet, sodass die Person die Griffeinrichtung gut greifen kann. Der dritte Fahrwerksteil 25 befindet sich in der Gebrauchsstellung.

Die Figur 9 zeigt eine Seitenansicht einer weiteren Stellung des erfindungsgemäßen Fahrgerätes. Wie oben erwähnt sind die Stangenelemente 8,9 über ein Gelenk mit einer Drehachse 10 an den Lenkstangen 4, 5 angeschlossen.

Ergänzend zu einer Stellung der Stangenelement 8, 9 in eine bequeme Halteposition für eine Person, können die Stangenelemente 8, 9 so gestellt werden, dass die Griffereinrichtung 18 der Stangenelemente 8,9 den Untergrund kontaktieren.

Es kann das Stangenelement 8,9 in dieser Stellung als ein Ständer wirken. In einer vorteilhaften Weise ist das Stangenelement 8, 9 bogenförmig ausgebildet, wodurch die Stangenelemente 8, 9 zueinander einen Abstand aufweisen. Dieser Abstand der Stangenelemente 8, 9 kann ähnlich zu dem Abstand zwischen den Lenkstangen 4, 5 sein. Durch die Beabstandung der Stangenelemente 8, 9 kann die stabilisierende Wirkung der Stangenelemente 8, 9 als Ständer erhöht werden.

Es kann die Griffereinrichtung 18 ein Rad 31 umfassen, welches Rad 31 auf dem Untergrund abrollen kann.

Die Figur 9 zeigt Zusammenbauarten des erfindungsgemäßen Fahrgerätes mit an dem zweiten Fahrwerksteil 12 angeschlossenem dritten Fahrwerksteil 25 und ohne diesem.

Die Figur 10 zeigt eine weitere Ausführungsform des erfindungsgemäßen Fahrgerätes. Das Fahrwerk 1 kann insgesamt drei Fahrwerksgelenke 19, 26, 29 umfassen. Es kann hierdurch die in Figur 10 gezeigte Stellung der Fahrwerksteile 11, 12, 25 zueinander erreicht werden.

Die Figur 10 zeigt das erfindungsgemäße Fahrgerät in Seitenansichten, oben links in einer dreidimensionalen Ansicht von vorne und oben rechts in einer dreidimensionalen Ansicht von hinten. Die Veränderungen des erfindungsgemäßen Fahrgerätes kann ausschließlich durch ein

Stellen der Elemente wie die Fahrwerksteile 11, 12, 25 zueinander über die Fahrwerksgelenke 26, 29 erfolgen.

Die Figur 11 zeigt eine weitere Ausführungsform des erfindungsgemäßen Fahrgerätes links in Seitenansichten und rechts dreidimensionalen Ansichten. Wie in der Beschreibungseinleitung erwähnt sind die in den oben angeführten Figurenbeschreibungen erwähnten Behälter 6, 6' abnehmbar an den Lenkstangen 4, 5 angeordnet. Dies erlaubt, dass eine Entnahme der Behälter 6, 6' und das Anordnen eines Kindersitzes 30 an den Lenkstangen 4, 5. Es können in vorteilhafter Weise die Aufnahmevorrichtungen, welche Aufnahmevorrichtungen zur lösbaren Befestigung der Behälter 6, 6' dienen, auch zu Anordnung des Kindersitzes 30 an den Lenkstangen verwendet werden.

Die Figur 11 zeigt oben eine Ausführungsform des erfindungsgemäßen Fahrgerätes zum Transport eines Kindes, wobei eine neben dem Fahrgerät gehende Person dieses schieben kann. Die Stangenelemente 8, 9 sind so gestellt, dass die Person diese bequem greifen kann.

Die Figur 11 unten zeigt eine Ausführungsform des erfindungsgemäßen Fahrgerätes zum Transport eines Kindes, wobei eine auf der Stehfläche 23 stehende Person dieses antreiben kann. Die Stangenelemente 8, 9 erstrecken sich parallel zu den Lenkstangen 4, 5.

Die Figur 12 zeigt Seitenansichten einer Ausführungsform des erfindungsgemäßen Fahrgerätes, wie dieses in vorteilhafter Weise von einer Gebrauchsstellung durch Stellen der Fahrwerksteile 11, 25, 26 um Fahrwerksgelenkes 19, 26 in eine Verwahrstellung überführt werden kann.

Die Figur 13 rechts zeigt eine dreidimensionale Ansicht des erfindungsgemäßen Fahrgerätes in einer Zusammenbauart, wie diese von einer gehenden Person nachgezogen wird. Die Figur 13 zeigt links eine Seitenansicht des erfindungsgemäßen Fahrgerätes, wie dieses unter Verwendung des Kippschutzes abgestellt werden kann.

Die Figur 13 und die Figur 14 zeigen Ansichten von Zusammenbauarten des erfindungsgemäßen Fahrgerätes. Die in Figur 13 gezeigte Zusammenbauart ist vorrangig dazu geeignet, dass eine neben dem Fahrgerät stehende Person den Haltegriff bequem halten kann. Die in Figur 14 gezeigte Zusammenbauart ist vorrangig dazu geeignet, dass eine Person auf der Stehfläche 23 stehen kann und das Fahrgerät als Scooter verwenden kann.

Die Figurenbeschreibung und die allgemeine Beschreibung umfasst mehrere Zusammenbauarten des erfindungsgemäßen Fahrgerätes. Das erfindungsgemäße Fahrgerät kann sich dadurch auszeichnen, dass ein einziges Fahrgerät zu diesen Zusammenbauarten durch zurücknehmbare Änderungen umgestellt oder umgebaut werden kann.

## Patentansprüche

1. Fahrgerät umfassend  
ein Fahrwerk (1),  
an welchem Fahrwerk (1) zumindest ein Vorderrad (2) um  
eine Vorderradachse gelagert ist,  
an welchem Fahrwerk (1) ein Hinterrad (3) um eine  
Hinterradachse drehbar gelagert ist oder ein Ständer  
angelenkt ist,  
wobei das Vorderrad (2) und/oder gegebenenfalls das  
Hinterrad (3) durch eine Drehlenkung zu dem Fahrwerk  
(1) stellbar sind,  
wobei an dem Fahrwerk (1) zwei sich in einem Abstand  
zueinander in die Höhe erstreckende Lenkstangen (4, 5)  
angeordnet sind,  
über welche Lenkstangen (4, 5) die Drehlenkung  
betätigbar ist,  
wobei ein Behälter (6) in einem Bereich zwischen den  
Lenkstangen (4, 5) angeordnet ist,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die Lenkstangen (4, 5) eine Aufnahmevorrichtung zur  
lösbaren und hängenden Aufnahme eines Behälters (6)  
umfassen,  
über welche Aufnahmevorrichtung ein Schwerpunkt eines  
in die Aufnahmevorrichtung eingebrachten Behälters (6)  
in der Projektion einer gedachten, sich von der  
Vorderradachse erstreckenden vertikalen Linie oder  
oberhalb einer sich zwischen dem Vorderrad (2) und dem  
Hinterrad (3) beziehungsweise dem Ständer  
erstreckenden Stehfläche angeordnet ist.
2. Fahrgerät nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,  
dass

die Aufnahmevorrichtung ein Gelenk zur Aufnahme des Behälters (6) umfasst.

3. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 2, dadurch gekennzeichnet, dass  
zumindest eine einzige Lenkstange (4, 5) vertikal oder in einem um maximal 10 Grad zu der Vertikalen abweichenden Winkel orientiert ist.
4. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass  
die Lenkstangen (4, 5) die Form eines Bogens ausbilden.
5. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass  
zumindest eine einzige Lenkstange (4, 5) ein Stangenelement (8, 9) umfasst,  
welches Stangenelement (8, 9) an zumindest einer einzigen Lenkstange (4, 5) direkt oder indirekt lösbar angebracht oder angelenkt ist,  
wobei  
das Stangenelement (8, 9) vorzugsweise am freien Ende zumindest einer einzigen Lenkstange (4, 5) angelenkt ist.
6. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 3 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass  
das Stangenelement (8, 9) um eine Drehachse (10) stellbar ist,  
welche Drehachse (10) zu einer einzigen Lenkstange (4, 5) oder zu den Lenkstangen (4, 5) in einem Winkel von 90 Grad orientiert ist.

7. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass das Stangenelement (8, 9) eine Griffleinrichtung (18) aufweist, welche Griffleinrichtung (18) vorzugsweise am freien Ende des Stangenelementes (8, 9) angeordnet ist.
8. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Lenkstangen (4, 5) in ihrer Länge und/oder die Stangenelemente (8,9) in ihrer Länge verstellbar sind.
9. Fahrgerät nach dem Anspruch 5 oder nach dem Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Fahrgerät eine ein Drehen des Vorderrades (2) und/oder des Hinterrades (3) unterbindende Bremse umfasst, welche Bremse durch ein Stellen des Stangenelementes (8, 9) und/oder durch ein Verstellen der Länge der Lenkstangen (4, 5) und/oder des Stangenelementes (8, 9) betätigbar ist.
10. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass das Fahrwerk (1) einen ersten Fahrwerksteil (11) und einen zweiten Fahrwerksteil (12) umfasst, welche Fahrwerksteile (11, 12) sich zwischen dem zumindest einen Vorderrad (2) und dem zumindest einem Hinterrad (3) erstrecken, wobei zumindest ein Fahrwerksteil (11, 12) in seiner Länge verstellbar ausgeführt ist oder der erste Fahrwerksteil (11) zu dem zweiten Fahrwerksteil (12) Fahrwerkes über ein Fahrwerkgelenk

stellbar und/oder gelenkig gelagert und/oder von dem zweiten Fahrwerksteil entfernbar ist.

11. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 10, durch gekennzeichnet, dass  
das Fahrwerk (1) einen Kippschutz (13) umfasst,  
welcher Kippschutz (13) am Fahrwerk (1) in einer ersten Fahrtrichtung (14) gesehen vor dem Vorderrad (2) oder hinter dem Vorderrad (2) angeordnet ist,  
welcher Kippschutz (13) eine Drehung des Fahrgerätes um eine Radachse des Vorderrades (2) durch einen Kontakt des Kippschutzes (13) mit dem Boden begrenzt.
12. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass  
zumindest ein Behälter (6) in zumindest Teilbereichen aus einem folienartigen Material oder einem netzartigen Material hergestellt sind.
13. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass  
der Behälter (6) einen Rahmen (17) mit gegebenenfalls einem Tragegriff umfasst.

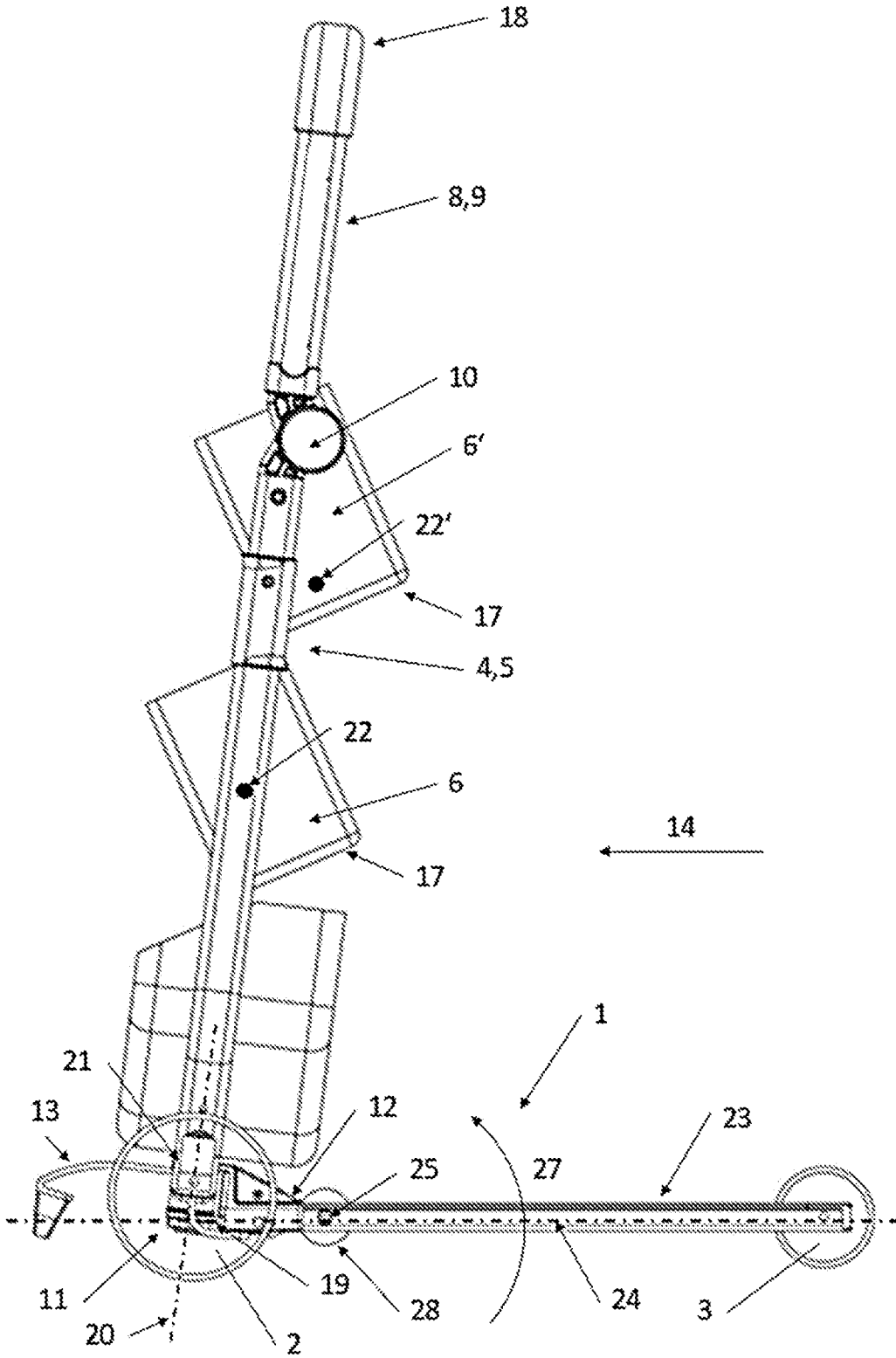


Fig. 1



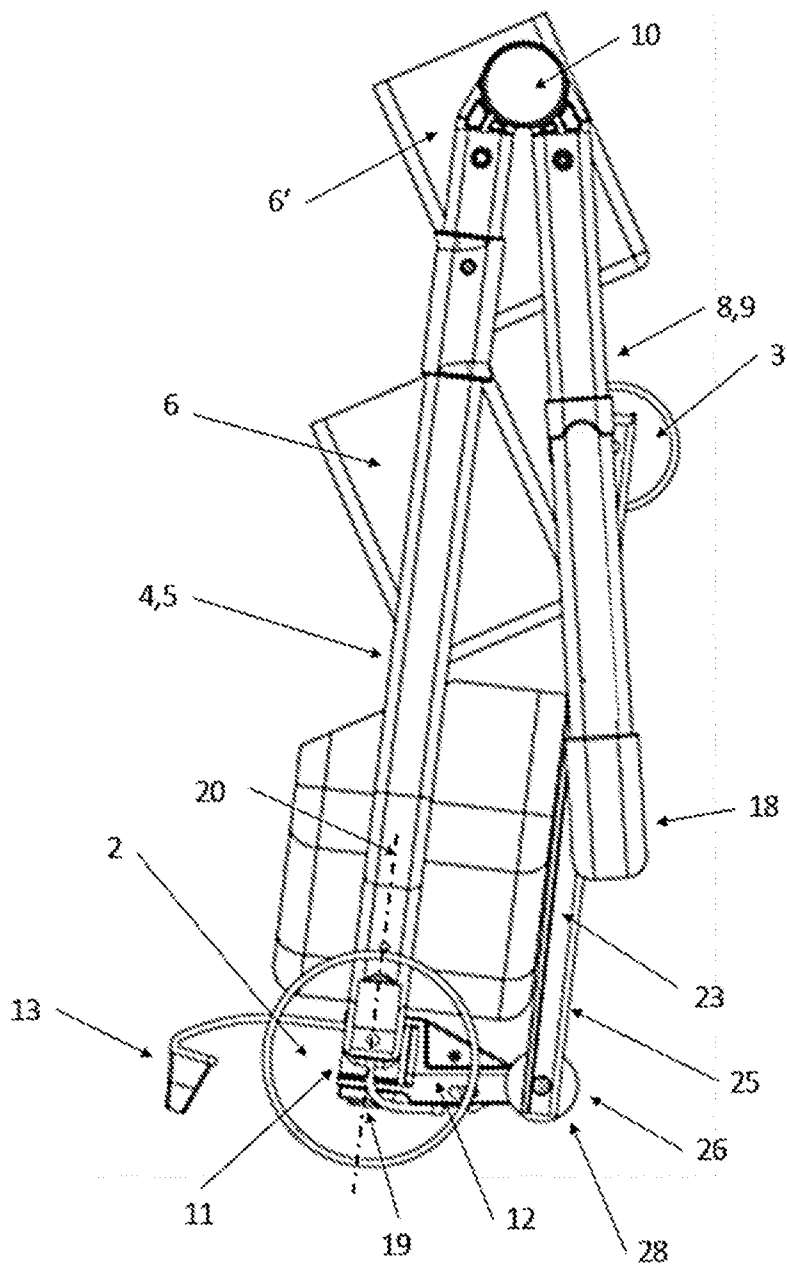
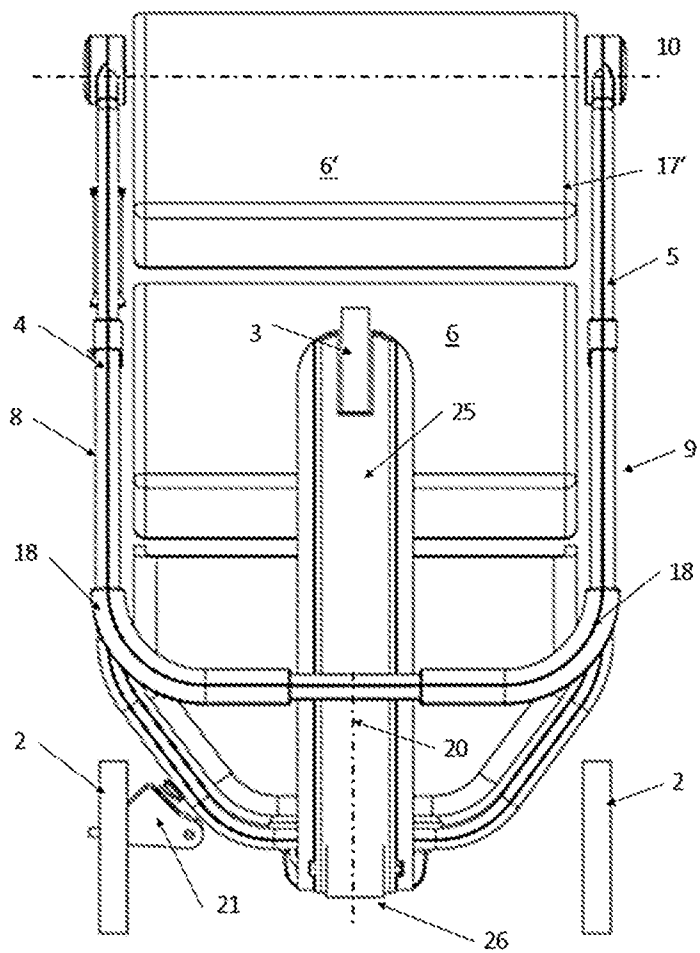


Fig. 3



**Fig. 4**

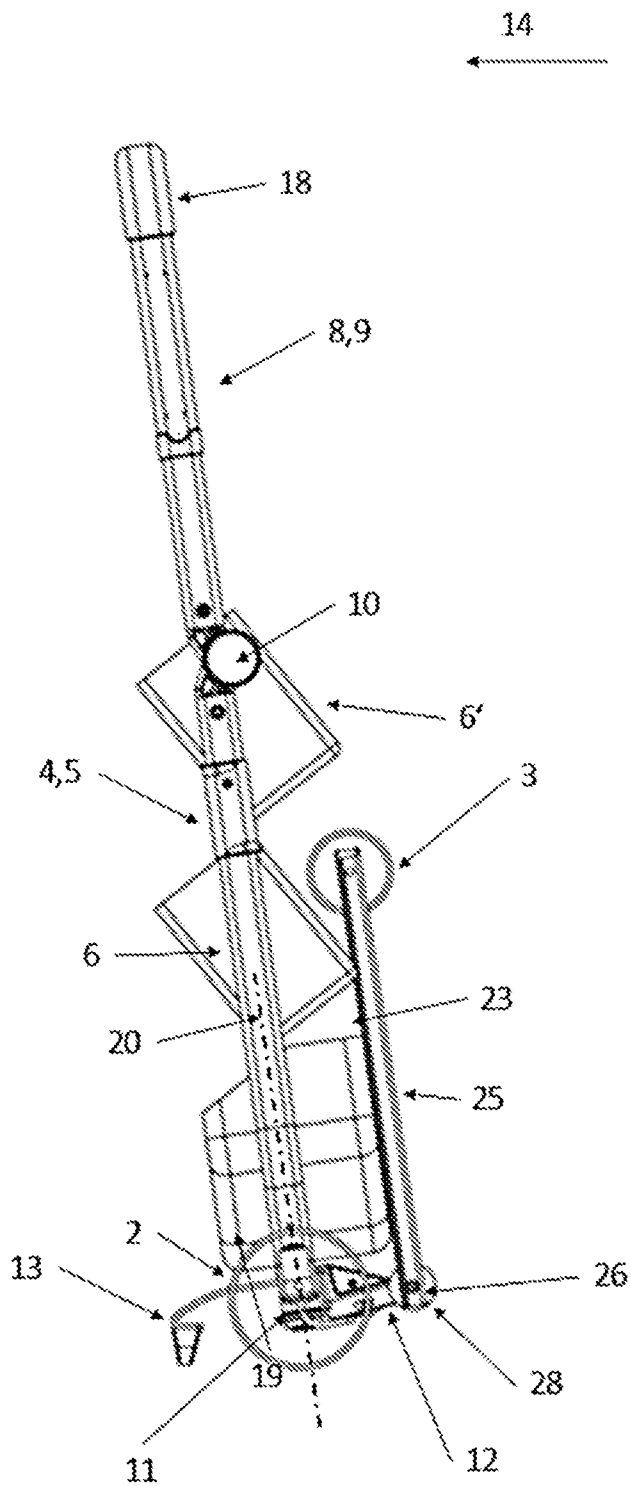


Fig. 5

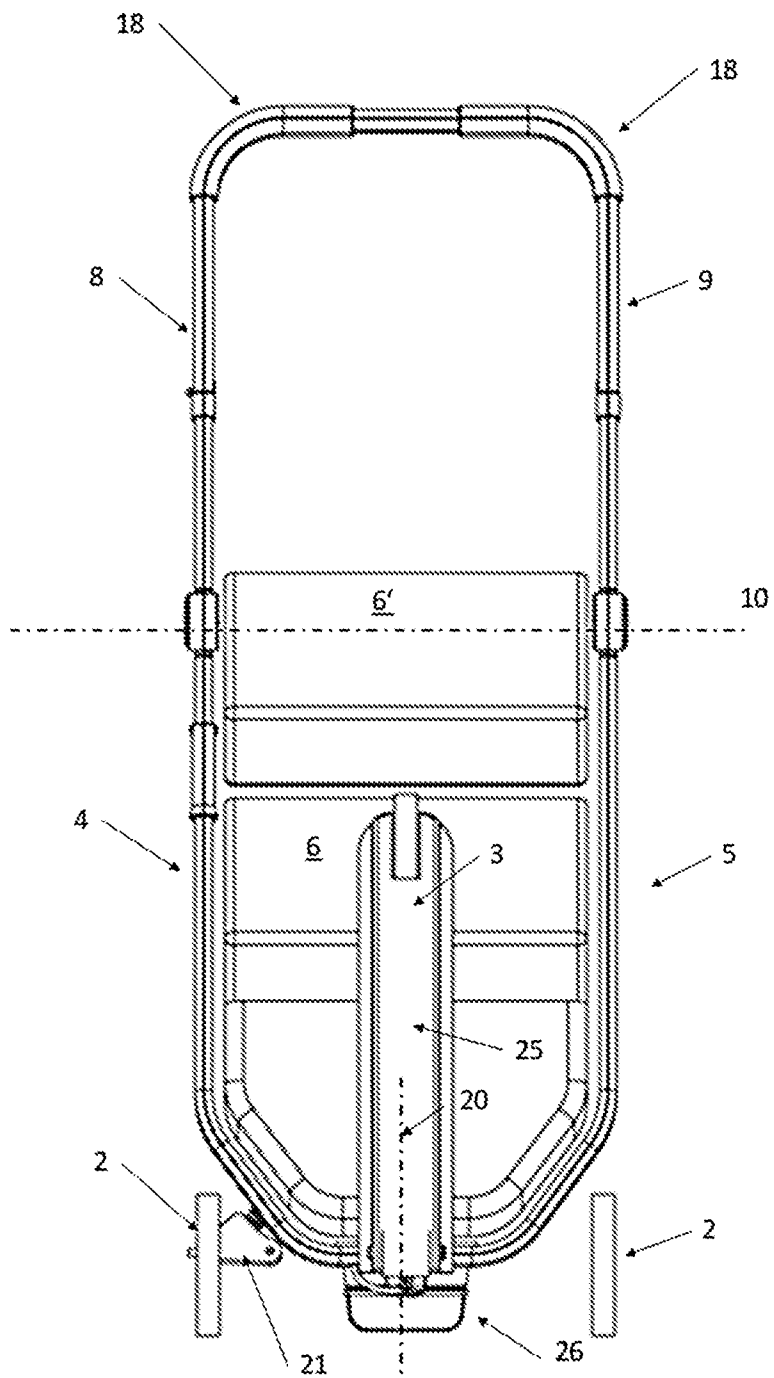


Fig. 6

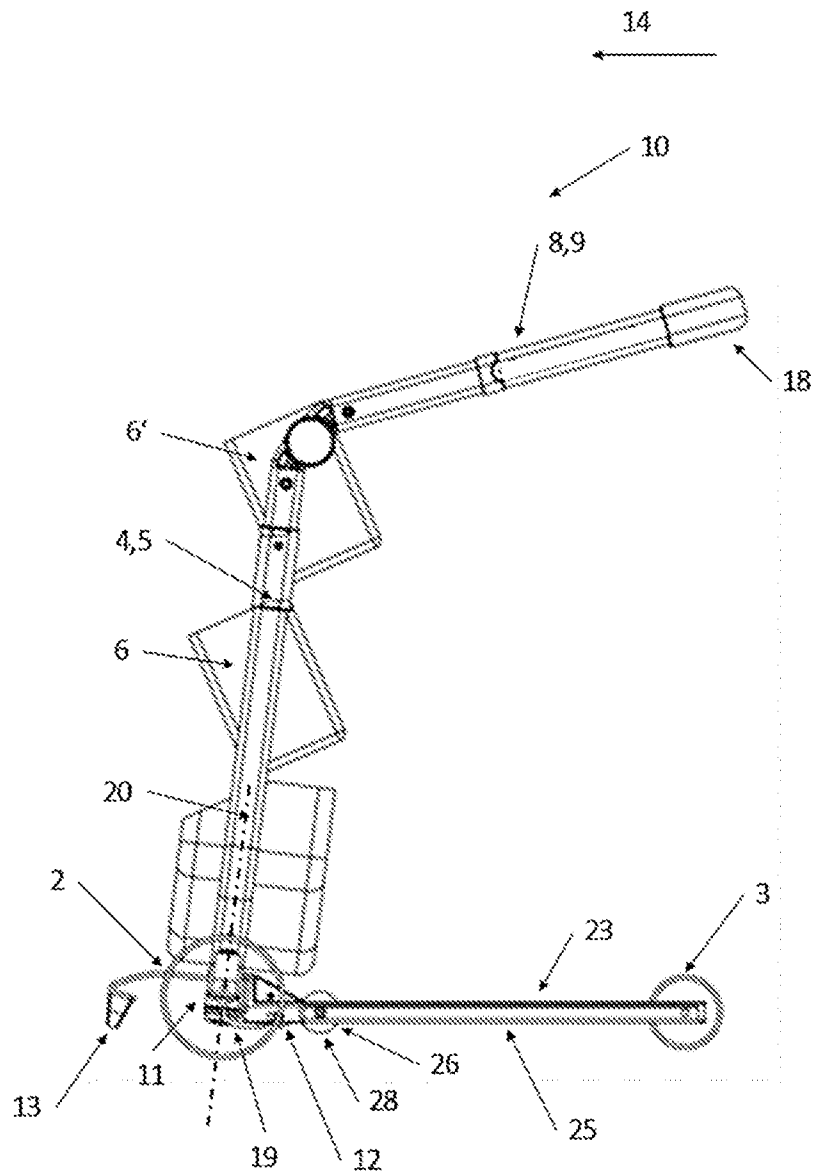


Fig. 7

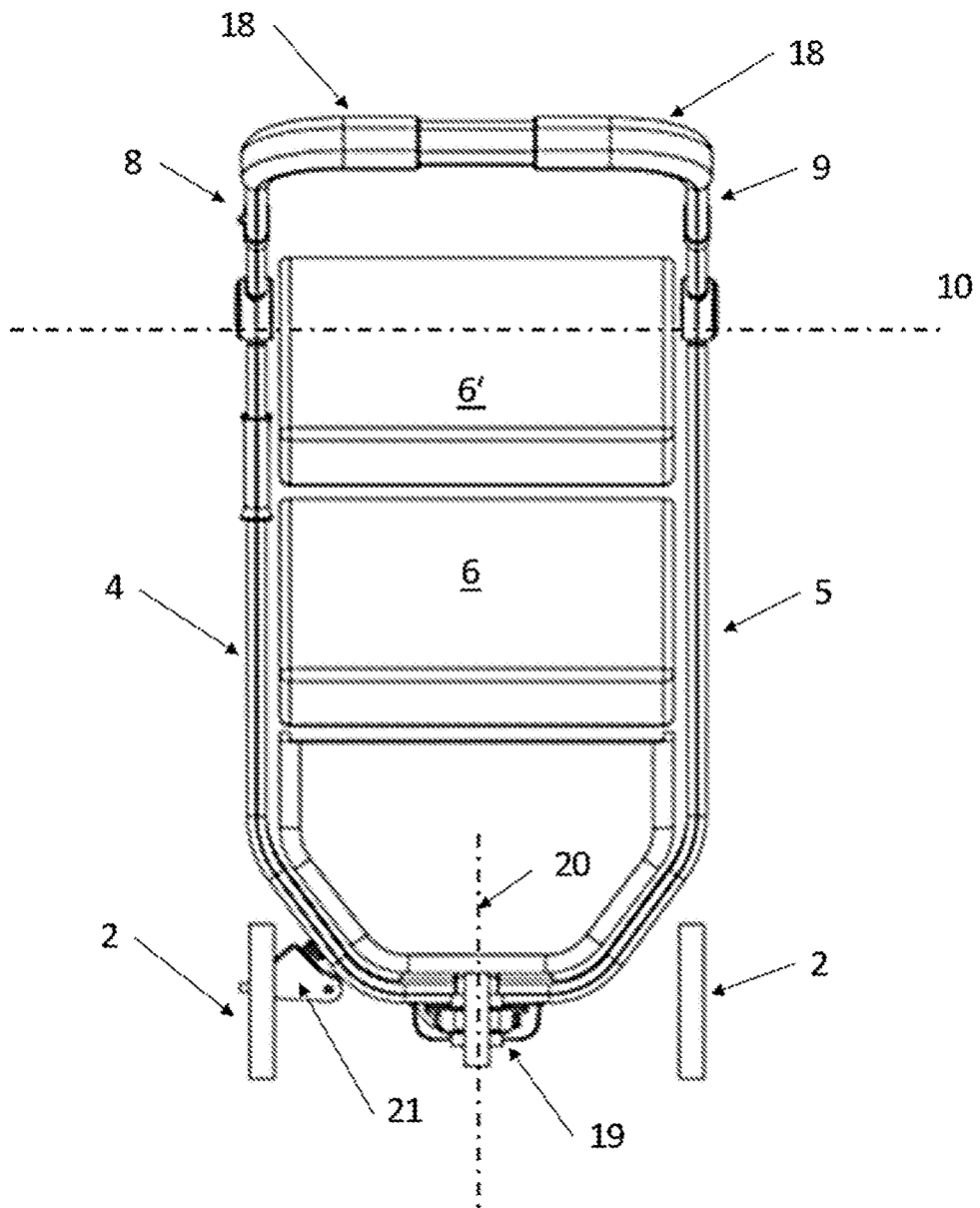
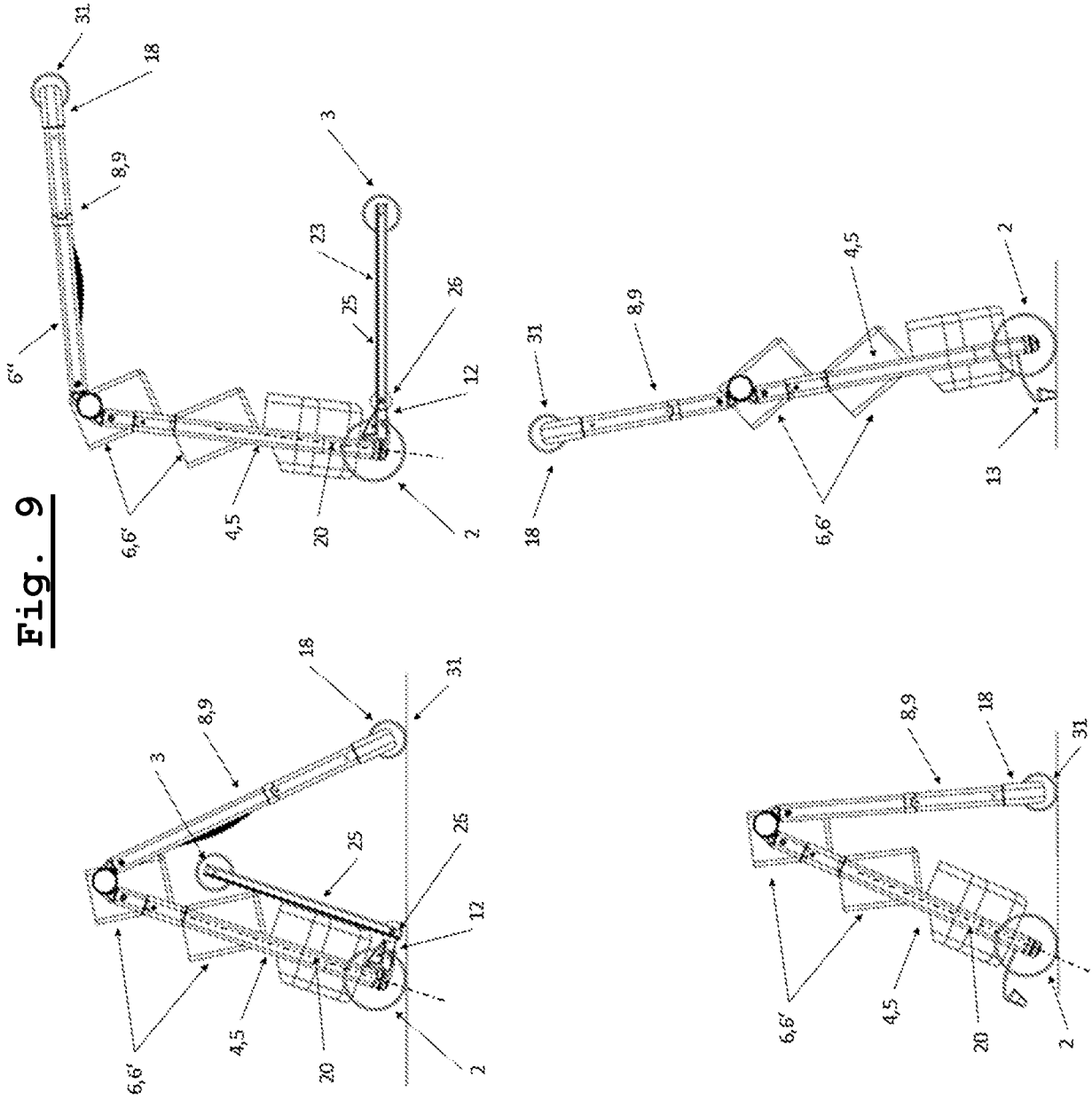


Fig. 8

**Fig. 9**



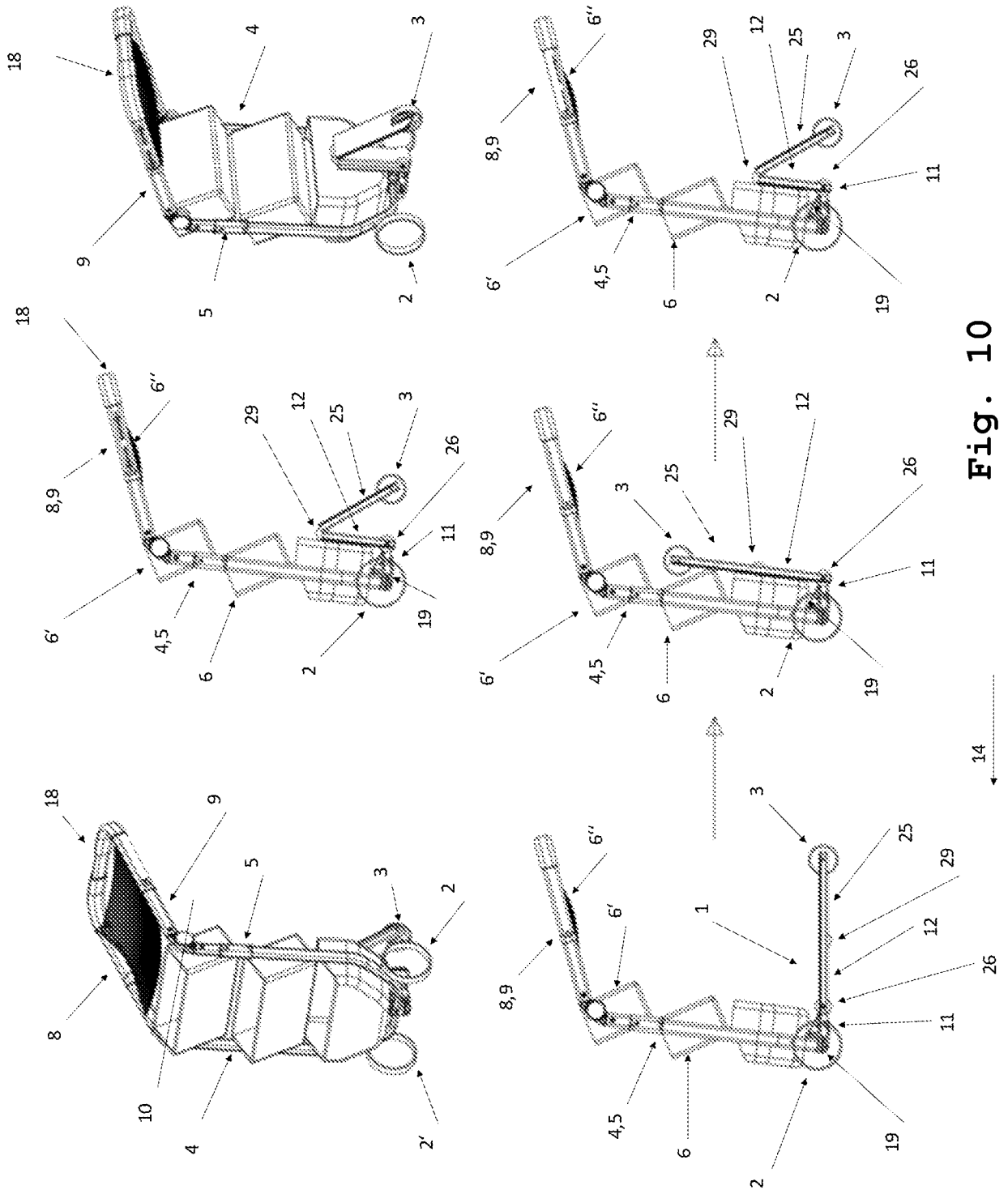


Fig. 10

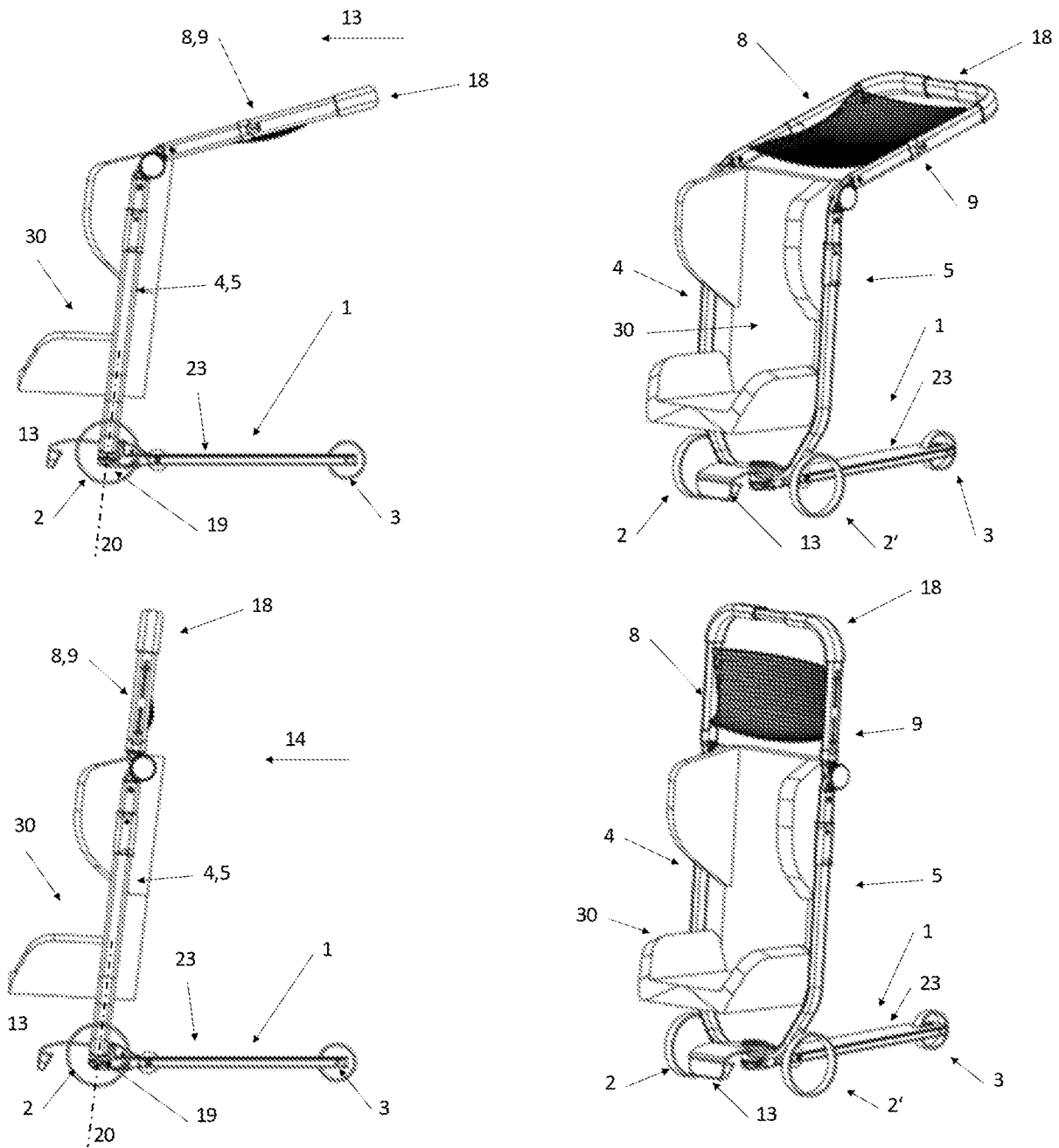
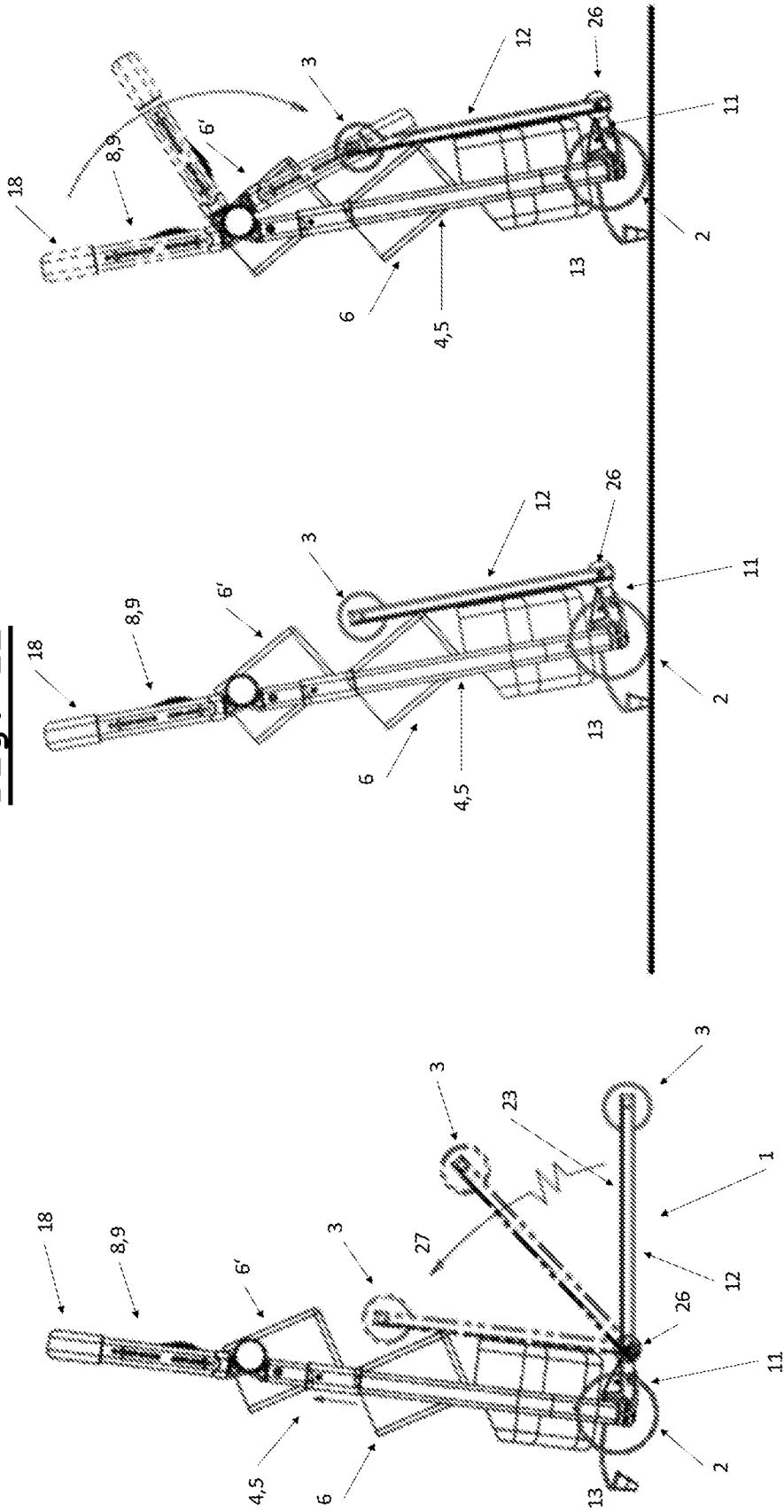
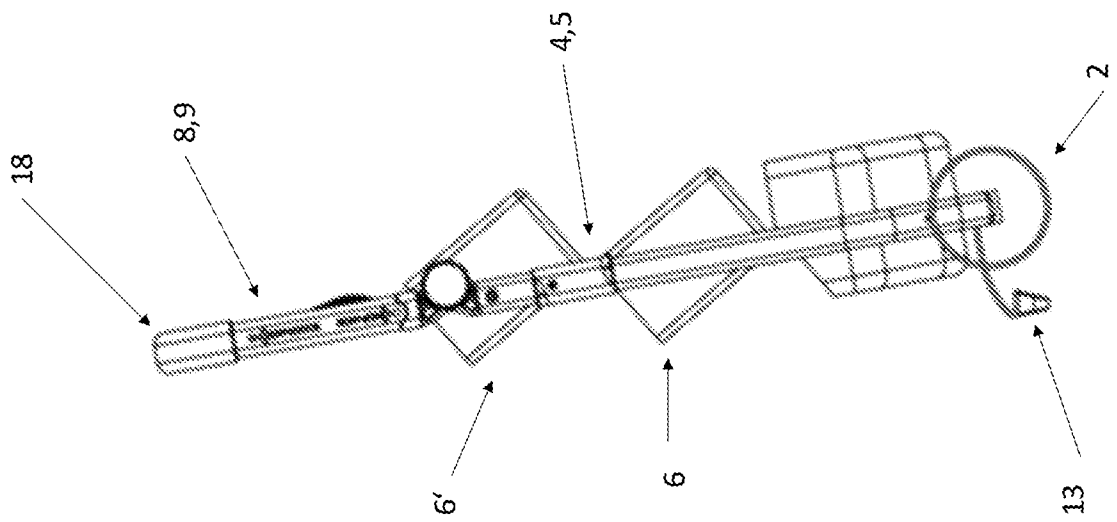
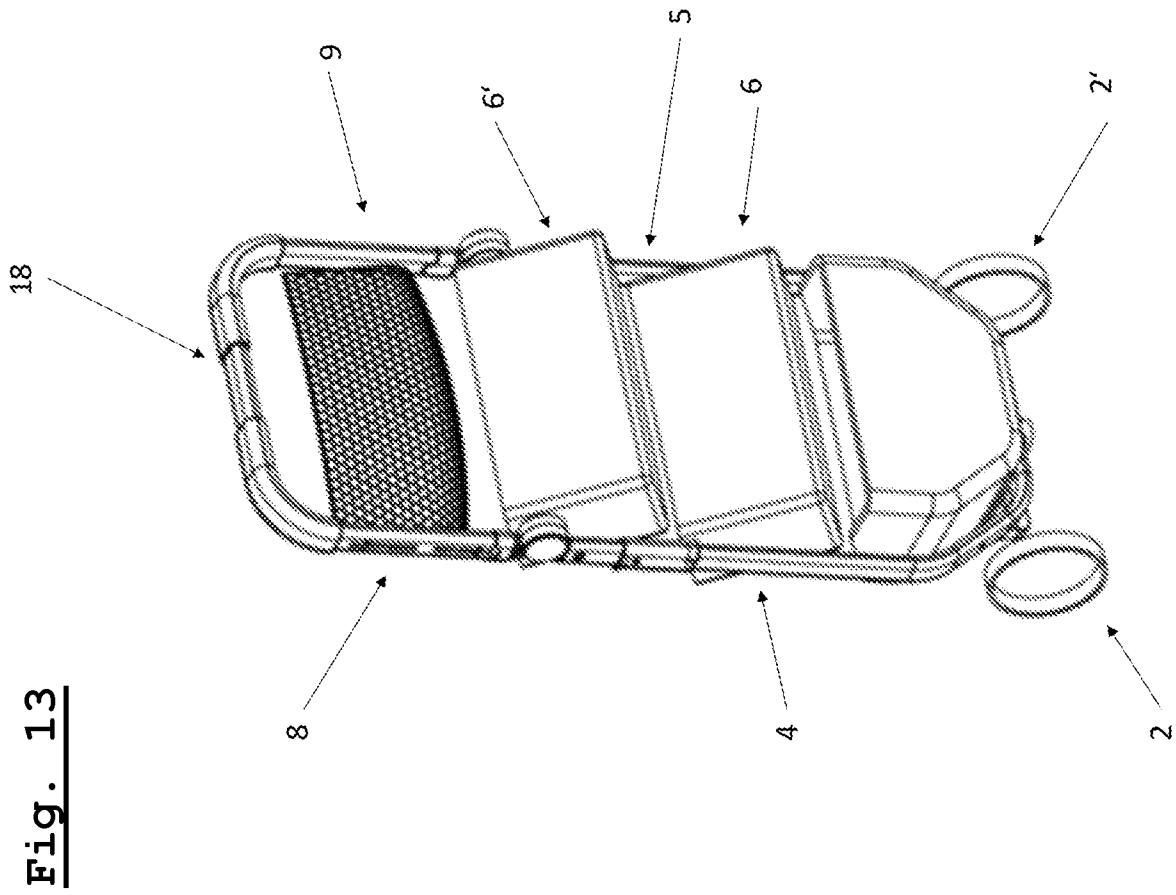


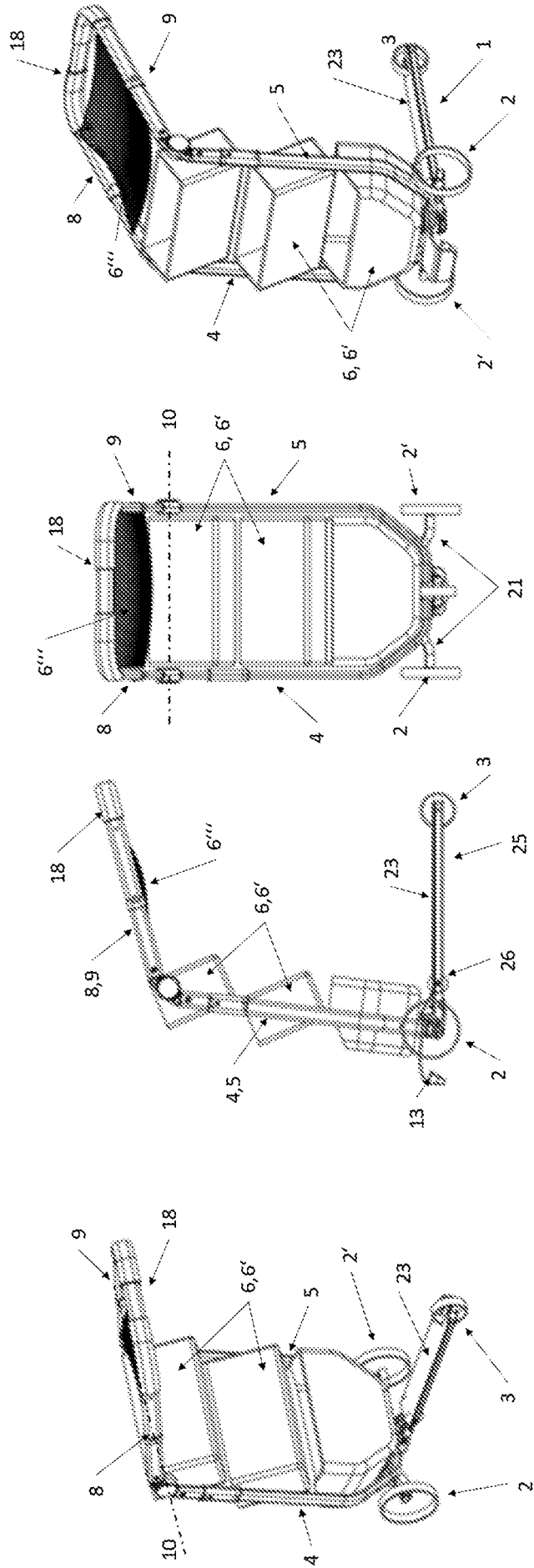
Fig. 11

**Fig. 12**

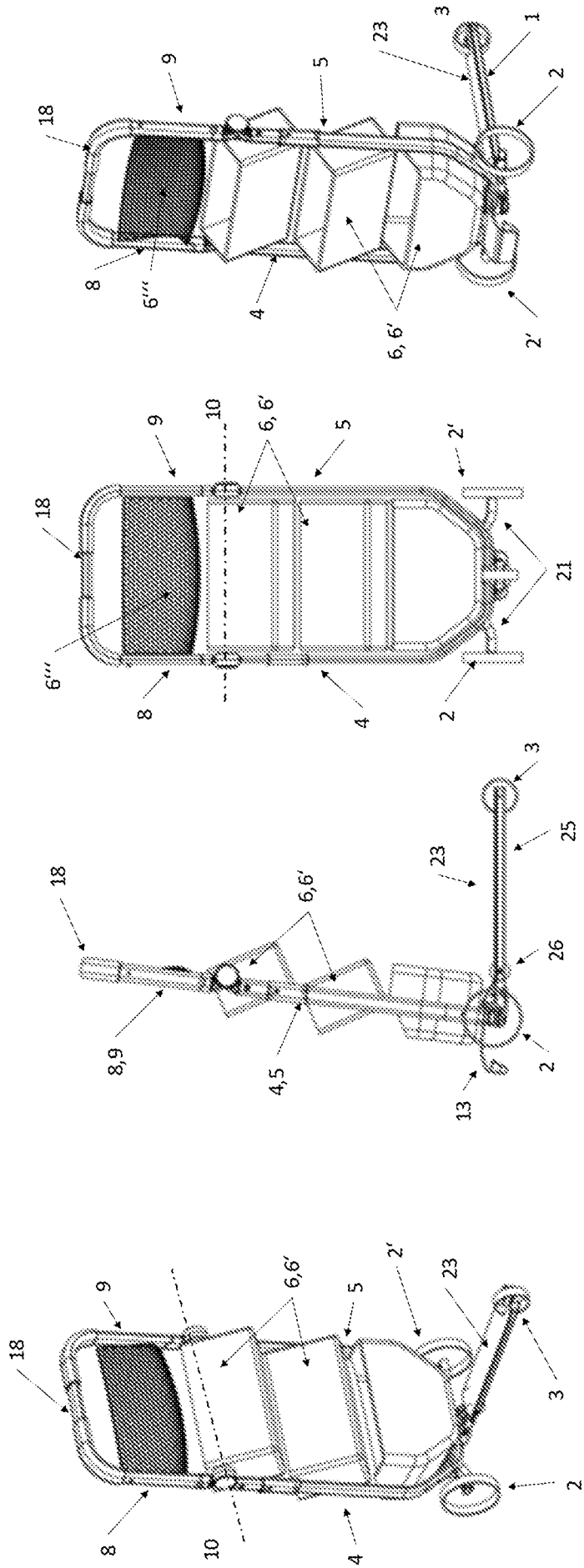




**Fig. 14**



**Fig. 15**



Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC:  
**B62K 5/05** (2013.01); **B62K 5/06** (2006.01); **B62K 5/08** (2006.01); **B62K 7/02** (2006.01); **B62K 15/00** (2006.01)

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß CPC:  
**B62K 5/05** (2013.01); **B62K 5/06** (2013.01); **B62K 5/08** (2013.01); **B62K 7/02** (2013.01); **B62K 15/008** (2013.01)

Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation):  
 B62K

Konsultierte Online-Datenbank:  
 EPODOC, TXTnn;

Dieser Recherchenbericht wurde zu den am 21.06.2022 eingereichten Ansprüchen 1 - 13 erstellt.

Kategorie <sup>*)</sup>	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
X	US 4740004 A (MCMULLEN WAYNE W) 26. April 1988 (26.04.1988)  Gesamtes Dokument;	1-10, 12-13
X	US 4277078 A (ROOT MYRON A) 07. Juli 1981 (07.07.1981)  Gesamtes Dokument;	1 - 13
X	EP 2483140 B1 (PEYTOUR NORBERT) 10. Juli 2013 (10.07.2013)  Gesamtes Dokument;	1 - 13
X	CN 110077507 A (GAO WENBIAO) 02. August 2019 (02.08.2019)  Gesamtes Dokument;	1 - 13
X	CN 101700801 B (BINGFA WU) 15. Juni 2011 (15.06.2011)  Gesamtes Dokument;	1-3, 5, 7- 8, 10-11
X	US 4917396 A (MENESES SABINO, MENESES IRENE) 17. April 1990 (17.04.1990)  Gesamtes Dokument	1-9, 12-13
X	US 9150271 B1 (LIU CHEH-KANG) 06. Oktober 2015 (06.10.2015)  Gesamtes Dokument;	1-10, 13

Datum der Beendigung der Recherche: 28.04.2023	Seite 1 von 1	Prüfer(in): KRÄUTER Lukas
---	---------------	------------------------------

<p><sup>*)</sup> <b>Kategorien</b> der angeführten Dokumente:</p> <p><b>X</b> Veröffentlichung <b>von besonderer Bedeutung</b>: der Anmeldungsgegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.</p> <p><b>Y</b> Veröffentlichung <b>von Bedeutung</b>: 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 <b>Verbindung für einen Fachmann naheliegend</b> ist.</p>	<p><b>A</b> Veröffentlichung, die den allgemeinen <b>Stand der Technik</b> definiert.</p> <p><b>P</b> Dokument, das von <b>Bedeutung</b> ist (Kategorien <b>X</b> oder <b>Y</b>), jedoch <b>nach dem Prioritätstag</b> der Anmeldung veröffentlicht wurde.</p> <p><b>E</b> Dokument, das <b>von besonderer Bedeutung</b> ist (Kategorie <b>X</b>), aus dem ein „<b>älteres Recht</b>“ hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen).</p> <p><b>&amp;</b> Veröffentlichung, die Mitglied der selben <b>Patentfamilie</b> ist.</p>
--	--

## Patentansprüche

1. Fahrgerät umfassend  
ein Fahrwerk (1),  
an welchem Fahrwerk (1) zumindest ein Vorderrad (2) um  
eine Vorderradachse gelagert ist,  
an welchem Fahrwerk (1) ein Hinterrad (3) um eine  
Hinterradachse drehbar gelagert ist oder ein Ständer  
angelenkt ist,  
welches Fahrwerk (1) eine Stehfläche (23) umfasst,  
wobei das Vorderrad (2) und/oder gegebenenfalls das  
Hinterrad (3) durch eine Drehlenkung zu dem Fahrwerk  
(1) stellbar sind,  
wobei an dem Fahrwerk (1) zwei sich in einem Abstand  
zueinander in die Höhe erstreckende Lenkstangen (4, 5)  
angeordnet sind,  
über welche Lenkstangen (4, 5) die Drehlenkung  
betätigbar ist,  
wobei ein Behälter (6) in einem Bereich zwischen den  
Lenkstangen (4, 5) angeordnet ist,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die Lenkstangen (4, 5) eine Aufnahmevorrichtung zur  
lösbaren und hängenden Aufnahme eines Behälters (6)  
umfassen,  
über welche Aufnahmevorrichtung ein Schwerpunkt eines  
in die Aufnahmevorrichtung eingebrachten Behälters (6)  
in der Projektion einer gedachten, sich von der  
Vorderradachse erstreckenden vertikalen Linie oder  
oberhalb einer sich zwischen dem Vorderrad (2) und dem  
Hinterrad (3) beziehungsweise dem Ständer  
erstreckenden Stehfläche (23) angeordnet ist.

2. Fahrgerät nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Aufnahmevorrichtung ein Gelenk zur Aufnahme des Behälters (6) umfasst.
3. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 2, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest eine einzige Lenkstange (4, 5) vertikal oder in einem um maximal 10 Grad zu der Vertikalen abweichenden Winkel orientiert ist.
4. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Lenkstangen (4, 5) die Form eines Bogens ausbilden.
5. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest eine einzige Lenkstange (4, 5) ein Stangenelement (8, 9) umfasst, welches Stangenelement (8, 9) an zumindest einer einzigen Lenkstange (4, 5) direkt oder indirekt lösbar angebracht oder angelenkt ist, wobei das Stangenelement (8, 9) vorzugsweise am freien Ende zumindest einer einzigen Lenkstange (4, 5) angelenkt ist.
6. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 3 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass das Stangenelement (8, 9) um eine Drehachse (10) stellbar ist, welche Drehachse (10) zu einer einzigen Lenkstange (4, 5) oder zu den Lenkstangen (4, 5) in einem Winkel von 90 Grad orientiert ist.

7. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass das Stangenelement (8, 9) eine Griffleinrichtung (18) aufweist, welche Griffleinrichtung (18) vorzugsweise am freien Ende des Stangenelementes (8, 9) angeordnet ist.
8. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Lenkstangen (4, 5) in ihrer Länge und/oder die Stangenelemente (8,9) in ihrer Länge verstellbar sind.
9. Fahrgerät nach dem Anspruch 5 oder nach dem Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Fahrgerät eine ein Drehen des Vorderrades (2) und/oder des Hinterrades (3) unterbindende Bremse umfasst, welche Bremse durch ein Stellen des Stangenelementes (8, 9) und/oder durch ein Verstellen der Länge der Lenkstangen (4, 5) und/oder des Stangenelementes (8, 9) betätigbar ist.
10. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass das Fahrwerk (1) einen ersten Fahrwerksteil (11) und einen zweiten Fahrwerksteil (12) umfasst, welche Fahrwerksteile (11, 12) sich zwischen dem zumindest einen Vorderrad (2) und dem zumindest einem Hinterrad (3) erstrecken, wobei zumindest ein Fahrwerksteil (11, 12) in seiner Länge verstellbar ausgeführt ist oder der erste Fahrwerksteil (11) zu dem zweiten Fahrwerksteil (12) Fahrwerkes über ein Fahrwerkgelenk

stellbar und/oder gelenkig gelagert und/oder von dem zweiten Fahrwerksteil entfernbar ist.

11. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 10, durch gekennzeichnet, dass  
das Fahrwerk (1) einen Kippschutz (13) umfasst,  
welcher Kippschutz (13) am Fahrwerk (1) in einer ersten Fahrtrichtung (14) gesehen vor dem Vorderrad (2) oder hinter dem Vorderrad (2) angeordnet ist,  
welcher Kippschutz (13) eine Drehung des Fahrgerätes um eine Radachse des Vorderrades (2) durch einen Kontakt des Kippschutzes (13) mit dem Boden begrenzt.
12. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass  
zumindest ein Behälter (6) in zumindest Teilbereichen aus einem folienartigen Material oder einem netzartigen Material hergestellt sind.
13. Fahrgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass  
der Behälter (6) einen Rahmen (17) mit gegebenenfalls einem Tragegriff umfasst.