

(19) DANMARK



DIREKTORATET FOR
PATENT- OG VAREMÆRKEVÆSENET



(12) FREMLÆGGELSESSKRIFT (11) 144121 B

- (21) Ansøgning nr. 3887/76 (51) Int.Cl.³ B 62 B 7/06
(22) Indleveringsdag 27. aug. 1976
(24) Løbedag 27. aug. 1976
(41) Alm. tilgængelig 1. mar. 1977
(44) Fremlagt 14. dec. 1981
(86) International ansøgning nr. -
(86) International indleveringsdag -
(85) Videreførelsesdag -
(62) Stamansøgning nr. -
(30) Prioritet 29. aug. 1975, 7509604, SE

(71) Ansøger BRIO BARNVAGNAR AB, 283 00 Osby, SE.

(72) Opfinder Per-Olof Holger Allden, SE.

(74) Fuldmægtig Firmaet Chas. Hude.

(54) Barneklapvogn.

Opfindelsen angår en barneklapvogn, som har en forreste og en bageste hjulaksel og en fodstøtte samt varetransportkurv, som er monteret imellem vognens hjul og over dens hjulaksler.

Der kendes klapvogne i et utal af forskellige udførelsesformer. En normal form for en sådan klapvogn har et stel, som er således konstrueret, at vognens akselafstand øges, når vognen klappes sammen. Konventionelle klapvogne har almindeligvis en fodstøtte og en hjulbeskyttelse, som er fremstillet af plade. Som ekstra tilbehør kan sådanne klapvogne i reglen også være forsynet med en varetransportkurv, som fastgøres under vognens sæde, hovedsagelig oven over dens bagaksel. Herved får klapvognen en temmelig kompliceret konstruktion, og derudover bliver transportkapaciteten for varetransportkurven nærmest ubetydelig. Den sidste ulempe synes at

UK 144121 B

være let at eliminere ved en øgning af varetransportkurvens længde. Dette har imidlertid ikke hidtil vist sig muligt, eftersom dels fodstøtten sidder i vejen for varetransportkurvens forreste ende, dels varetransportkurvens fastgøring har voldt besvær, eftersom stellet ved sammenklapning ændrer længde (ændrer akselafstand).

Formålet med opfindelsen er at tilvejebringe en klapvogn, som er tildannet på en sådan måde, at de ovenfor nævnte ulemper elimineres.

Klapvognen ifølge opfindelsen er ejendommelig ved, at fodstøtten og varetransportkurven er tildannet ud i ét med hinanden og med beskyttelse overfor vognens forhjul ved, at kurvens bund har et forreste skråt fremad og opadrettet parti, som strækker sig ud foran den forreste hjulaksel, når vognen befinder sig i kørestilling, og som danner fodstøtten, og ved at kurvens sider har partier, som strækker sig ud foran vognens forreste hjulaksel, og som er forbundet med fodstøtten og danner beskyttelsen overfor vognens forhjul.

Herved opnås, at der tilvejebringes en klapvogn med en varetransportkurv, som trods en nødvendig beskyttelse over for klapvognens forhjul og trods behovet for en fodstøtte frembyder en forholdsvis stor transportkapacitet, uden at sammenklapningen af klapvognen hindres.

Opfindelsen forklares nedenfor under henvisning til tegningen, hvor

fig. 1 viser i perspektiv et i alt væsentligt konventionelt stel til en klapvogn, men hvor stellet er indrettet i overensstemmelse med den foreliggende opfindelse, og

fig. 2 i perspektiv varetransportkurven.

Som det fremgår af fig. 1, har klapvognen i den aktuelle type i sit stel på hver side to rør 1 og 2, som krydser hinanden, og i krydsningspunkterne er drejeligt forbundet med hinanden. I de nedre ender af de krydsende rør er stallets hjulaksler stift fastgjort.

Når vognen klappes sammen, svinges rørene 1 og 2 på hver side af vognen i forhold til hinanden i leddene 4, hvilket indebærer, at vognens akselafstand øger ved sammenklapning. De øvre ender af rørene 1 og 2 er forbundet med dels bære- og fastgørelsesorganer for vognens sæde, dels vognens kørehåndtag.

Som det fremgår af fig. 1, er varetransportkurven 5 placeret over stallets hjulaksler og har en sådan længde, at den i vognens længderetning strækker sig ud over begge hjulakslerne, når stellet befinder sig i kørestillingen. Det fremgår også af fig. 1, at kurven 5 har i hovedsagen rektangulær form og en relativ lav højde.

I fig. 2 vises varetransportkurven 5 mere detaljeret. Af denne figur fremgår det, at kurven langs sin øvre åbne kant har en ramme 6, som passende er fremstillet af et tyndt rør, en tyk tråd eller et andet passende profilmateriale. I denne ramme 6 er der fastgjort tværstænger 7, som er U-formede, og som har sine ben eller grene rettet i hovedsagen lodret nedad fra rammen 6. Af tegningen fremgår det, at hoveddelene 9 af disse tværstænger 7 er rettet på tværs af klapvognens køreretning, og at de udgør en del af kurvens 5 bund. Vinkelret i forhold til tværstængerne 7, dvs. i vognens længderetning, strækker der sig længdestænger 8, som hovedsagelig kan beskrives som L-formede stænger med den korte gren af L'et rettet i hovedsagen lodret opad og fastgjort i den bageste tværstang i rammen 6. Den bageste og største del af længdestængernes 8 lange grene 10 er anbragt i et plan og danner sammen med tværstængernes hoveddele 9 kurvens 5 bund. Herved er tværstængerne 7 og længdestængerne 6 passende forbundet med hinanden ved svejsning i hvert krydsningspunkt i kurvens bund. Den forreste del 11 af hver lange gren 10 af længdestængerne 8 er ved den forreste hjulaksel 3 med vognen i kørestilling bukket noget opad og er fastgjort i den forreste tværstang 12 i rammen 6. De forreste dele 13 af rammens 6 sidestænger er omtrent lige over den forreste hjulaksel 3 med vognen i kørestilling bukket noget nedad, så at den forreste tværstang 6 og de forreste dele 13 af rammen 6 ligger i et plan, som holder fremad og nedad fra planet for rammens 6 hoveddel. Herved får kurvens 5 sideflader form som aflange rektangler, der foran er afsluttet med triangulære dele med spidserne ragende fremad. Efter som både de lange grene 10 af længdestængerne 8 og længdestængerne i rammen 6 er bukket ved den forreste hjulaksel 3, vil disse triangulære dele danne flader, som tjener som beskyttelse for de foran hjulakslerne beliggende dele af vognens forhjul. Som følge af, at de lange grene 10 er bukket opad, vil den foran den forreste hjulaksel 3 værende del af kurvens bund få en passende vinkel til at virke som fodstykke for det barn, som transporteres i vognen. Som følge af den ovenfor beskrevne udførelsesform for kurven 5, vil barnets fødder blive beskyttet imod berøring med jorden af den foran den forreste

hjulaksel værende del af kurvens bund samtidigt med, at de af de forreste triangulære dele af kurvens sider beskyttes imod berøring med vognens hjul.

Den mest almindelige måde at fastgøre den kombinerede varetransportkurv og fodstøtte på vognen er at anbringe kurven på vognens hjulaksler og fastgøre den i forhold til disse ved hjælp af på passende måde tildannede fastgørelsesorganer. Dette gælder også for kurven i vognen ifølge opfindelsen, men på grund af den ved sammenklapning af barnevognsstellet kraftigt varierende (øgende) akselafstand må disse fastgørelsesorganer have en særlig udformning, som vil blive beskrevet nedenfor.

Fastgørelsesorganerne består af en forreste fastgørelsesbøjle 14 og en bageste fastgørelsesbøjle 15. Disse to fastgørelsesbøjler er, set oppe fra, U-formede med U'ets bunddele anbragt parallelt med tværstængerne 12 i rammen 6. Grenene i den forreste U-formede fastgørelsesbøjle 14 består af en bageste del 16, som er fastgjort i flere af kurvens tværstænger 7. Foran disse bageste dele 16 af grenene har den forreste fastgørelsesbøjle skråt nedad- og fremadrettede dele 17, som befinder sig umiddelbart bag ved overgangslinien imellem kurvens egentlige bund og fodstødet. De nedre ender af de skråt nedad- og fremadrettede dele 17 er bukket opad og går over i de forreste dele 18 af den forreste fastgørelsesbøjles 14 grene. Disse forreste dele 18 er i hovedsagen parallelle med selve fodstødet og har i deres forreste ender opadrettede bukninger, via hvilke de er forbundet med bunddelen i den U-formede forreste fastgørelsesbøjle 14. Som følge af den beskrevne udformning af den forreste fastgørelsesbøjle 14 vil der foran de skråt nedad- og fremadrettede dele 17 og bagved de opadbukkede dele af de forreste dele 18 af fastgørelsesbøjles 14 grene dannes et langstrakt mellemrum, som strækker sig i vognens længderetning, og som opadtil begrænses af fodtrinnet, og som nedad begrænses af de forreste dele 18 af den forreste fastgørelsesbøjles 14 grene.

Den bageste fastgørelsesbøjle 15 har en udformning, som er helt analog med den forreste fastgørelsesbøjle 14. Den eneste væsentlige forskel imellem disse fastgørelsesbøjler er, at det i vognens længderetning langstrakte mellemrum, som begrænses af den bageste fastgørelsesbøjle 15 og kurvens underside, er noget kortere end det til-

svarende mellemrum under kurvens fodtrin. Endvidere er den bageste tværstang 20 i den bageste fastgørelsesbøjle 15, dvs. U'ets bunddel placeret bagved den bageste ende af kurven.

For at opnå sikker fastholdelse af kurven 5 på klapvognens hjulaksler 3, er de to fastgørelsesbøjler fremstillet af fjedrende materiale og forspændte opadtil, så at hjulakslerne klemmes fast imod kurvens bund. Derudover er afstanden imellem de skråt nedad og fremadrettede dele 17 af den forreste fastgørelsesbøjle 14 og de tilsvarende dele af den bageste fastgørelsesbøjle 15 en ubetydelighed mindre end vognens akselafstand, når vognen befinder sig i kørestillingen, så at kurven derved holdes i hovedsagen klaprefrit på plads på hjulakslerne i vognens længderetning.

Når kurven skal demonteres fra vognen, klappes denne sammen, så at akselafstanden øges, hvorefter kurven forskydes i vognens længderetning og en af fastgørelsesbøjlerne bukes nedad, så at akslerne kan forlade mellemrummet imellem den pågældende fastgørelsesbøjle og kurvens bund. På grund af den langstrakte udformning af mellemrummet imellem fastgørelsesbøjlerne og kurvens bund, er det imidlertid ikke nødvendigt at demontere kurven, når vognen skal klappes sammen, eftersom hjulakslerne 3 er i hovedsagen frit bevægelige i de langstrakte mellemrum. Ved opklapning af vognen til kørestilling, vil kurven automatisk indtage en lige stilling i vognens længderetning på grund af den styrende effekt i vognens længderetning af de skråt nedad- og fremadrettede dele 17 af den forreste fastgørelsesbøjle og de tilsvarende dele i den bageste fastgørelsesbøjle.

P a t e n t k r a v .

Barneklapvogn, som har en forreste og en bageste hjulaksel (3) og en fodstøtte samt varetransportkurv (5), som er monteret imellem vognens hjul og over dens hjulaksler, k e n d e t e g n e t ved, at fodstøtten og varetransportkurven (5) er tildannet ud i ét med hinanden og med beskyttelse overfor vognens forhjul ved, at kurvens (5) bund har et forreste skråt fremad og opadrettet parti, som strækker sig ud foran den forreste hjulaksel (3), når vognen befinder sig i kørestilling, og som danner fodstøtten, og ved at kurvens sider har partier, som strækker sig ud foran vognens forreste hjulaksel, og som er forbundet med fodstøtten og danner beskyttelsen overfor vognens forhjul.

Fremdragne publikationer:

Tysk offentliggørelsesskrift nr. 1805374
USA patent nr. 3722906.

FIG. 1



