(19) NL Octrooicentrum

(11) **2006053**

(12)C **OCTROOI**

(21) Aanvraagnummer: **2006053**

(22) Aanvraag ingediend: **22.01.2011**

(51) Int.Cl.:
B62K 19/36 (2006.01) ***B62J 1/08*** (2006.01)
B62K 3/02 (2006.01)

(43) Aanvraag gepubliceerd:
-

(47) Octrooi verleend:
24.07.2012

(45) Octrooischrift uitgegeven:
01.08.2012

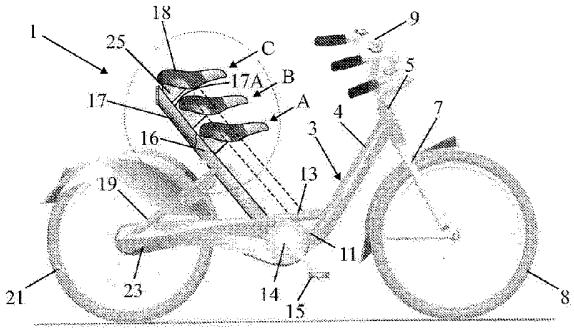
(73) Octrooihouder(s):
Andries Gaastra te Schoten, België (BE).

(72) Uitvinder(s):
Andries Gaastra te Schoten (BE).

(74) Gemachtigde:
Ir. G.J.M. Verhees te Nuenen.

(54) **Rijwiel met zadel voor de zadelpen.**

(57) Een rijwiel 1 heeft een frame 3 waaraan een stuurbuis 5 is bevestigd, waarin een voorvork 7, met daarin een voorwiel 8, en een stuur 9 draaibaar zijn, alsmede een trapasdrager 11 waaraan een zitbuis 16 is bevestigd. In de zitbuis is een zadelpen 17, met daaraan een zadel 18, verschuifbaar.
Aan de zadelpen 17 is een koppelstuk 25 bevestigd. In de onderste stand van de zitbuis steekt het koppelstuk door een in de zitbuis 16 aanwezige sleuf 27. Het zadel 18 is boven op het koppelstuk 25 bevestigd.
In de onderste stand van de zadelpen is zodoende het zadel 18 voor de zitbuis 16 aanwezig. Hierdoor kan een lange zitbuis toegepast worden. Dit heeft als voordeel dat de afstand tussen de bovenste en onderste stand van het zadel groter is en het rijwiel voor meer mensen optimaal geschikt is.



NL C 2006053

Dit octrooi is verleend ongeacht het bijgevoegde resultaat van het onderzoek naar de stand van de techniek en schriftelijke opinie. Het octrooischrift komt overeen met de oorspronkelijk ingediende stukken.

Rijwiel met zadel voor de zadelpen

BESCHRIJVING:

Gebied van de uitvinding

De uitvinding heeft betrekking op een rijwiel omvattende een frame met een zitbuis en een stuurbuis, alsmede een in en uit de zitbuis verschuifbare zadelpen en een aan de zadelpen bevestigd zadel, welke zadelpen verschuifbaar is tussen een bovenste stand en een onderste stand, en welke zadelpen een naar de stuurbuis toegekeerde voorzijde heeft.

Stand van de techniek

Een dergelijk rijwiel is algemeen bekend. Bij het bekende rijwiel bevindt het zadel zich boven op de zadelpen. De hellingshoek van de zitbuis is een gegeven waarvan niet afgeweken kan worden zonder afbreuk te doen aan de ergonomie van de het rijwiel. Er is een relatie tussen de afstand van het zadel tot de trapas en de afstand van het zadel tot het stuur. Deze relatie zorgt ervoor dat de gebruiker een ergonomisch juiste houding op het rijwiel heeft en bepaalt de hellingshoek van de zitbuis. Bij een conventioneel rijwiel waarbij het zadel boven de zadelpen aanwezig is, bevindt de zitbuis zich op afstand van de stuurbuis en het voorste deel van de framebuis tussen de zitbuis en de stuurbuis. Deze afstand is bepalend voor de bewegingsvrijheid tussen de zitbuis en de stuurbuis en hoe groter deze afstand hoe meer bewegingsvrijheid en dus hoe gemakkelijker op- en afgestapt kan worden.

Samenvatting van de uitvinding

Een doel van de uitvinding is het verschaffen van een rijwiel van de in de aanhef omschreven soort dat comfortabeler is in gebruik dan het bekende rijwiel. Hiertoe is het rijwiel volgens de uitvinding gekenmerkt, doordat aan de voorzijde van de zadelpen nabij het boveneinde van de zadelpen een koppelstuk aan de zadelpen is bevestigd, en dat het zadel op het koppelstuk is bevestigd. Door bij gelijkblijvende

afmetingen van het frame de zitbuis naar achteren te plaatsen, is meer ruimte ten behoeve van het op- en afstappen verkregen. Doordat het zadel voor de zadelpen aanwezig is, in plaats van erboven, is de afstand tussen het zadel en het stuur niet veranderd waardoor nog steeds dezelfde relatie tussen de afstand van het zadel tot de trapas en de afstand van het zadel tot het stuur aanwezig is. Het rijwiel volgens de uitvinding is dus comfortabeler dan het bekende rijwiel zonder dat dit ten kosten van de ideale zitpositie gaat.

De optimale stand van het zadel voor een gebruiker is die waarin de gebruiker indien deze op het zadel zit net met de voeten aan de grond kan komen. In deze stand zijn de afstanden van het zadel tot de trapas en tot het stuur zodanig dat een optimale ergonomische houding aangenomen kan worden op het rijwiel. Wil men dit kunnen verwezenlijken voor mensen met een lengte vanaf 155 cm, dan dient de onderste stand van het zadel laag genoeg te zijn om een persoon met een lengte van 155 cm op het zadel te kunnen laten zitten met de voeten aan de grond. Hierdoor is de maximale lengte van de zitbuis bepaalt en daarmee ook de afstand tussen de onderste en bovenste stand van het zadel. Dit laatste bepaalt dan weer de maximale lengte van de mensen waarvoor het rijwiel optimaal geschikt is.

Een uitvoeringsvorm van het rijwiel volgens de uitvinding is gekenmerkt, doordat aan de voorzijde vanaf het bovenste uiteinde een sleuf in de zitbuis aanwezig is, waarbij in de onderste positie van de zadelpen het koppelstuk door de sleuf steekt en het zadel voor de zitbuis aanwezig is. Hierdoor kan een langere zitbuis toegepast worden dan indien het zadel boven op de zadelpen aanwezig zou zijn. Dit heeft als voordeel dat de afstand tussen de bovenste en onderste stand van het zadel groter is en het rijwiel volgens de uitvinding voor meer mensen optimaal geschikt is.

Beknopte omschrijving van de tekeningen

Hieronder zal de uitvinding nader worden toegelicht aan de hand van een in de tekeningen weergegeven uitvoeringsvoorbeeld van het rijwiel volgens de uitvinding. Hierbij toont:

Figuur 1 een uitvoeringsvorm van het rijwiel volgens de uitvinding is zijaanzicht; en

Figuur 2 het rijwiel met het zadel en stuur in drie verschillende standen.

Gedetailleerde omschrijving van de tekeningen

In figuur 1 is een uitvoeringsvorm van het rijwiel volgens de uitvinding is zijaanzicht weergegeven. Het rijwiel 1 heeft een frame 3 met een framebuis 4. Aan het voorste uiteinde van de framebuis 4 is een stuurbuis 5 bevestigd waarin een voorvork 7, met daarin een voorwiel 8, en een stuur 9 draaibaar zijn. Aan het achterste deel van de framebuis 4 is een trapasdrager 11 bevestigd alsmede een dwarsbuis 13. In de trapasdrager is een trapas 14 met daaraan trappers 15 gelagerd. Aan deze trapasdrager en dwarsbuis is een zitbuis 16 bevestigd waarin een zadelpen 17, met daaraan bevestigd een zadel 18, verschuifbaar is. De zitbuis en zadelpen zijn bij voorkeur enigszins ovaal of rechthoekig om te voorkomen dat de zadelpen om de lengte-as kan verdraaien ten opzichte van de zitbuis. Aan de zitbuis 16 is een achtervork 19 bevestigd waarin een achterwiel 21 aanwezig. Op de naaf van het achterwiel en op de trapas zijn kettingwielen aanwezig waarover een ketting 22 is gespannen. Deze ketting is afgeschermd door een kettingkast 23.

De zadelpen 17 is verschuifbaar tussen een bovenste stand en een onderste stand. In figuur 2 is het rijwiel 1 met het zadel 18 en stuur 9 in drie verschillende standen weergegeven. Naast de onderste stand A ook nog in twee tussenstanden B en C. Aan de naar de stuurbuis toegekeerde, voorzijde 17A van de zadelpen 17 nabij het boveneinde van de zadelpen is een koppelstuk 25 aan de zadelpen bevestigd. Het koppelstuk is gevormd door een plaat die zich in rijrichting uitstrekt. In de onderste stand van de zitbuis steekt het koppelstuk door een in de zitbuis 16 aanwezige sleuf 27. Deze sleuf strekt zich uit vanaf het bovenste uiteinde van de zitbuis recht naar beneden over een afstand die ten minste gelijk is aan de afstand langs de zadelpen 17 waarover het koppelstuk 25 aan de zadelpen is bevestigd.

Het zadel 18 is boven op het koppelstuk 25 bevestigd en bevindt zich in rijrichting op geringe afstand voor de zadelpen 17. Hierdoor kan de zitbuis 16 verder naar achteren geplaatst worden. Met onderbroken lijnen is de positie van de zitbuis 16 en zadelpen 17 weergegeven indien het zadel 18 boven op de zadelpen 17 zou zijn bevestigd. In de onderste stand van de zadelpen is zodoende het zadel 18 voor de zitbuis 16 aanwezig. Hierdoor kan een langere zitbuis toegepast worden dan indien het zadel boven op de zadelpen aanwezig zou zijn. Dit heeft als voordeel dat de afstand tussen de bovenste en onderste stand van het zadel groter is en het rijwiel voor meer mensen optimaal geschikt is.

Hoewel in het voorgaande de uitvinding is toegelicht aan de hand van de tekeningen, dient te worden vastgesteld dat de uitvinding geenszins tot de in de tekeningen getoonde uitvoeringsvorm is beperkt. De uitvinding strekt zich mede uit tot alle van de in de tekeningen getoonde uitvoeringsvorm afwijkende uitvoeringsvormen binnen het door de conclusies gedefinieerde kader.

CONCLUSIES:

1. Rijwiel (1) omvattende een frame (3) met een zitbuis (16) en een stuurbuis (5), alsmede een in en uit de zitbuis verschuifbare zadelpen (17) en een aan de zadelpen bevestigd zadel (18), welke zadelpen verschuifbaar is tussen een bovenste stand en een onderste stand (A), en welke zadelpen een naar de stuurbuis toegekeerde voorzijde (17A) heeft, met het kenmerk, dat aan de voorzijde (17A) van de zadelpen (17) nabij het boveneinde van de zadelpen een koppelstuk (25) aan de zadelpen is bevestigd, en dat het zadel (18) op het koppelstuk is bevestigd.

2. Rijwiel (1) volgens conclusie 1, met het kenmerk, dat aan de voorzijde vanaf het bovenste uiteinde een sleuf (27) in de zitbuis (16) aanwezig is, waarbij in de onderste positie van de zadelpen (17) het koppelstuk (25) door de sleuf steekt en het zadel (18) voor de zitbuis aanwezig is.

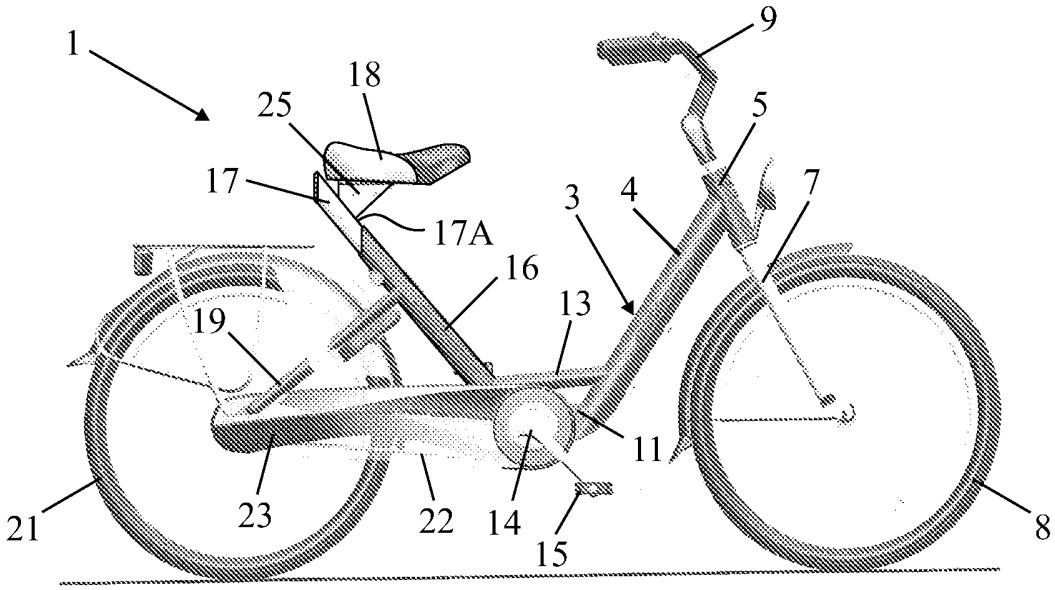

1
9
18
25
5
17
3
4
7
17A
16
13
19
11
21
23
22
14
15
8

FIG. 1

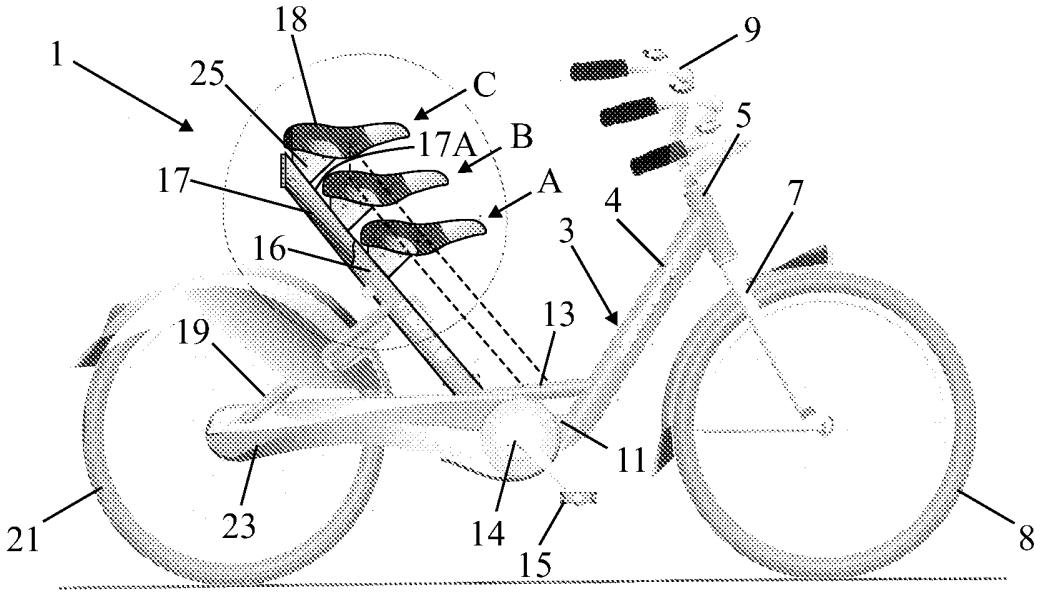

18
1
9
25
C
17A
B
5
17
A
4
7
16
3
13
19
11
21
23
14
15
8

FIG. 2

Agentschap NL
Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie

RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK

Octrooiaanvrage 2006053

Classificatie van het onderwerp[1]: B62K19/36, B62J1/08, B62K3/02	Onderzochte gebieden van de techniek[1]: B62K, B62J
Computerbestanden: EPODOC, WPI	Omvang van het onderzoek: Volledig
Indien gewijzigde conclusies; indieningsdatum van deze conclusies:	Niet onderzochte conclusies[2]:

Van belang zijnde literatuur

Categorie[3]	Vermelding van literatuur met aanduiding, voor zover nodig, van speciaal van belang zijnde tekstgedeelten of figuren.	Van belang voor conclusie(s) nr.:
X	WO 03/024771 A (ACEDEAL PTY LTD) 27 maart 2003 * gehele document, met name figuren 1 en 2 * --- NL 1009665 C (ANDRIES GAASTRA) 18 januari 2000 * gehele document * --- DE 20310592 U (GIANT MFG CO LTD TACHIA CHEN) 4 december 2003 * gehele document * -----	1
A		
A		

Datum waarop het onderzoek werd voltooid: 16 augustus 2011	De bevoegde ambtenaar: Dr. A. Breukink **NL Octrooicentrum**

[1] Gedefinieerd volgens International Patent Classification (IPC).
[2] Voor motivering zie toelichting in de schriftelijke opinie.
[3] Verklaring van de categorie-aanduiding: zie apart blad.

Categorie van de vermelde literatuur:

X: op zichzelf van bijzonder belang zijnde stand van de techniek
Y: in samenhang met andere geciteerde literatuur van bijzonder belang zijnde stand van de techniek
A: niet tot de categorie X of Y behorende van belang zijnde stand van de techniek
O: verwijzend naar niet op schrift gestelde stand van de techniek
P: literatuur gepubliceerd tussen voorrangs- en indieningsdatum
T: niet tijdig gepubliceerde literatuur over theorie of principe ten grondslag liggend aan de uitvinding
E: octrooiliteratuur gepubliceerd op of na de indieningsdatum van de onderhavige aanvrage en waarvan de indieningsdatum of de voorrangsdatum ligt voor de indieningsdatum van de onderhavige aanvrage.
D: in de aanvrage genoemd
L: om andere redenen vermelde literatuur
&: lid van dezelfde octrooifamilie; corresponderende literatuur

AANHANGSEL BEHORENDE BIJ HET RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK, UITGEVOERD IN OCTROOIAANVRAGE NR. 2006053

Het aanhangsel bevat een opgave van elders gepubliceerde octrooiaanvragen of octrooien (zogenaamde leden van dezelfde octrooifamilie), die overeenkomen met octrooigeschriften genoemd in het rapport. De opgave is samengesteld aan de hand van gegevens uit het computerbestand van het Europees Octrooibureau per 19 augustus 2011.

De juistheid en volledigheid van deze opgave wordt noch door het Europees Octrooibureau, noch door NL Octrooicentrum gegarandeerd; de gegevens worden verstrekt voor informatiedoeleinden.

In het rapport genoemd octrooi-geschrift		datum van publicatie	overeenkomend(e) geschrift(en)		datum van publicatie
WO03024771	A	2003-03-27			
			EP1444128	AB	2004-08-11
			US2004239158	A	2004-12-02
			CN1555324	A	2004-12-15
			JP2005501780	A	2005-01-20
			AU2002325662B	B	2008-05-22
			AT446893T	T	2009-11-15
NL1009665C	C	2000-01-18			
DE20310592U	U	2003-12-04			
			TW569999U	U	2004-01-01
			JP3098775U	U	2004-03-11
			NL1023893C	C	2004-10-01

SCHRIFTELIJKE OPINIE

Octrooiaanvrage 2006053

Indieningsdatum: 22 januari 2011	Voorrangsdatum: -
Classificatie van het onderwerp[1]: B62K19/36, B62J1/08, B62K3/02	Aanvrager: A. Gaastra

Deze schriftelijke opinie bevat een toelichting op de volgende onderdelen:

☑ Onderdeel I	Basis van de schriftelijke opinie
☐ Onderdeel II	Voorrang
☐ Onderdeel III	Vaststelling nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid niet mogelijk
☐ Onderdeel IV	De aanvraag heeft betrekking op meer dan één uitvinding
☑ Onderdeel V	Gemotiveerde verklaring ten aanzien van nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid
☐ Onderdeel VI	Andere geciteerde documenten
☐ Onderdeel VII	Overige gebreken
☐ Onderdeel VIII	Overige opmerkingen

De bevoegde ambtenaar:

Dr. A. Breukink

NL Octrooicentrum

[1] Gedefinieerd volgens International Patent Classification (IPC).

Schriftelijke Opinie

Octrooiaanvrage **2006053**

Onderdeel I Basis van de schriftelijke opinie

Deze schriftelijke opinie is opgesteld op basis van de meest recente conclusies ingediend voor aanvang van het onderzoek.

Onderdeel V Gemotiveerde verklaring ten aanzien van nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid

1. Verklaring

Nieuwheid	Ja:	Conclusies	2
	Nee:	Conclusies	1
Inventiviteit	Ja:	Conclusies	2
	Nee:	Conclusies	
Industriële toepasbaarheid	Ja:	Conclusies	1-2
	Nee:	Conclusies	

2. Literatuur en toelichting

In de tabel op de eerste bladzijde van dit rapport worden de volgende literatuurplaatsen genoemd:

D1: WO 03/024771 A (ACEDEAL PTY LTD) 27 maart 2003
D2: NL 1009665 C (ANDRIES GAASTRA) 18 januari 2000
D3: DE 20310592 U (GIANT MFG CO LTD TACHIA CHEN) 4 december 2003

Uit D1 is een rijwiel bekend, omvattende een frame met een zitbuis (zie figuur 1, verwijsnummer 12), een stuurbuis (24), een in en uit de zitbuis tussen een bovenste en onderste stand verschuifbare zadelpen (18, figuur 2, de gestippelde lijnen) en een aan de zadelpen bevestigd zadel (16). Aan een naar de stuurbuis toegekeerde voorzijde van de zadelpen is nabij het boveneinde van de zadelpen een koppelstuk (figuur 2, verwijsnummer 30) aan de zadelpen bevestigd en op het koppelstuk is het zadel bevestigd (zie ook blz. 6, regel 21 – blz. 7, regel 9). Uit D1 zijn derhalve alle maatregelen van conclusie 1 van de aanvrage bekend en dus is deze conclusie niet nieuw.

Conclusie 2 van de aanvrage onderscheidt zich ten opzichte van het bekende uit D1, doordat aan de voorzijde vanaf het bovenste uiteinde een sleuf in de zitbuis (16) aanwezig is, waarbij in de onderste positie van de zadelpen (17) het koppelstuk (25) door de sleuf steekt en het zadel voor de zitbuis aanwezig is.
Conclusie 2 is dan ook nieuw.

Aangezien D1 en geen van de hier gevonden documenten een rijwiel met de kenmerken volgens conclusie 2 openbaren, noch deze maatregelen hieruit kunnen worden afgeleid, wordt conclusie 2 van de aanvrage ook inventief bevonden.

Weliswaar openbaren de documenten D2 en D3 zitbuisconstructies, waarbij het op een koppelstuk bevestigde zadel voor de zitbuis aanwezig is, maar bij deze constructies is het koppelstuk bevestigd op een langs de zitbuis op en neer verplaatsbaar klemorgaan (zie D2, figuren 1 en 2) of glijorgaan (zie D3, figuren 1-3 en notatie 323 in de figuren). Van een koppelstuk met zadel dat aan de voorzijde van de zadelpen is bevestigd en dat tot in een sleuf van de zitbuis kan zakken, zoals in de aanvrage, is geen sprake.

D2 en D3 zijn dan ook documenten die behoren tot de achtergrond van de stand van de techniek.