



REPUBLIK
ÖSTERREICH
Patentamt

(10) Nummer: **AT 408 976 B**

(12)

PATENTSCHRIFT

(21) Anmeldenummer: 2069/98
(22) Anmeldetag: 10.12.1998
(42) Beginn der Patentdauer: 15.09.2001
(45) Ausgabetag: 25.04.2002

(51) Int. Cl.⁷: **B62H 5/16**

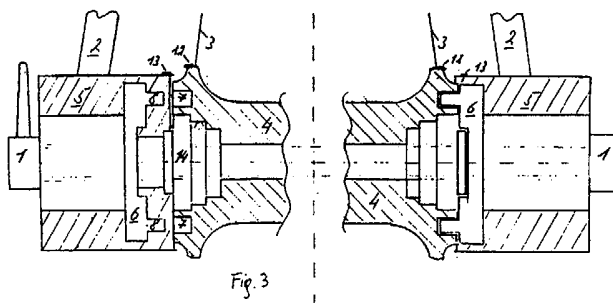
(56) Entgegenhaltungen:
DE 3100905A1 DE 19621679A1

(73) Patentinhaber:
RIEDL ERICH
A-1020 WIEN (AT).

(54) NABENSPERRVORRICHTUNG FÜR EINSPURIGE FAHRZEUGE

AT 408 976 B

(57) Die Erfindung betrifft eine Nabensperrvorrichtung für einspurige Fahrzeuge, insbesondere Fahrräder, umfassend ein Gehäuse, in dem ein Schloß parallel zur Achse eines zu sperrenden Rades verschiebbar gelagert ist, wobei das Schloß eine Sperrstellung aufweist, in der es in eine drehbar auf der Achse des zu sperrenden Rades gelagerte Nabe eingreift. Erfindungsgemäß ist das Gehäuse (5) fest an einem Rahmen- bzw. Gabelteil (2) des Fahrzeugs angeordnet, wobei das Gehäuse die Radachse bzw. eine Zugstange eines Schnellspanners (1) aufnimmt, und ist die Radnabe (4) mit Ausnehmungen (7) zum formschlüssigen Eingriff mit dem Schloß (6) ausgebildet. Somit ist es unmöglich, ein versperres Rad abzunehmen, selbst wenn die Achse abgeschraubt bzw. der Schnellspanner geöffnet würde. Durch die Platzierung des Schlosses im Achsen- und Nabebereich des jeweiligen Rades wird auch kein Zugang für einen Bolzenschneider geboten.



Die Erfindung betrifft eine Nabensperrvorrichtung für einspurige Fahrzeuge, insbesondere Fahrräder, umfassend ein Gehäuse, in dem ein Schloß parallel zur Achse eines zu sperrenden Rades verschiebbar gelagert ist, wobei das Schloß eine Sperrstellung aufweist, in der es in eine drehbar auf der Achse des zu sperrenden Rades gelagerte Nabe eingreift.

Bisher bekannte Diebstahlssicherungen für Fahrräder weisen alle gravierende Sicherheitsmängel auf, die oftmals ihre Funktion in Frage stellen. Versperrt man beispielsweise ein Fahrrad mit einem herkömmlichen Absperrschloß, das einen durch die Radspeichen und Rahmentteile hindurchführbaren Ketten- oder Seilabschnitt aufweist, so ist es möglich, den Ketten- oder Seilabschnitt mit einer Bolzenschere zu durchtrennen, worauf der Dieb mit dem Fahrrad wegfahren kann. In jedem Fall ist es ein Leichtes, einzelne Räder des Fahrrades zu entwenden. Wenn beispielsweise das Fahrrad am vorderen Rad mit einem Absperrschloß abgesichert ist, kann man den Schnellspanner des hinteren Rades aufschrauben und das Hinterrad entwenden. Ebenso kann man, wenn das Fahrrad am hinteren Rad mit einem Absperrschloß abgesichert ist, den Schnellspanner des Vorderrades aufschrauben und das vordere Rad entwenden.

Aus der DE 31 00 905 A1 ist eine Diebstahlssicherungsvorrichtung für Fahrräder bekannt, bei der ein verschiebbarer Riegel eines am Fahrzeug fest oder entnehmbar montierten Schlosses in Sperrstellung mit einem drehenden Teil eines gegen Drehung zu sperrenden Rades zusammenwirkt und bei der die Reaktionskraft für den Riegel von einem drehfesten Fahrzeugteil aufgebracht wird. Um das Unwirksammachen derartiger Sicherungsvorrichtungen wesentlich zu erschweren, ist der Riegel des an der Nabe des zu sperrenden Rades angeordneten Schlosses innerhalb der Nabe vorgesehen, wobei als drehfester Fahrzeugteil ein dafür bestimmter Bereich des Achskörpers des Rades vorgesehen und zum formschlüssigen Eingriff mit dem Riegel ausgebildet ist.

Durch diese Diebstahlsicherungsvorrichtung wird zwar wirkungsvoll verhindert, daß ein Dieb Schloßteile mittels eines Bolzenschneiders durchtrennt und daraufhin das Fahrrad in Betrieb nehmen kann, indem die wesentlichen Teile der Diebstahlssicherungsvorrichtung in das von außen unzugängliche Nabennere verlegt worden sind, es besteht jedoch selbst bei versperrtem Vorder- und Hinterrad keinerlei Schutz dagegen, daß durch einfaches Aufschrauben der Achsmuttern die Räder aus dem Fahrradrahmen genommen werden können. Insofern stellt diese Diebstahlsicherungsvorrichtung sogar gegenüber den althergebrachten Kettenschlössern einen Rückschritt dar.

Aus der DE 196 21 679 A1 ist eine Diebstahlssicherung für einspurige Fahrzeuge in Form einer abschließbaren Radnabe bekannt, wobei die Radnabe vier Nuten aufweist und auf einer Achse mit zwei eingefrästen Schlitzten sitzt, ein verlängertes Steckschloß am Ende einen beweglichen Teil mit einem Kniegelenk hat und dieser Teil, indem er bei eingestecktem Schloß durch einen Schlitz der Achse in eine Nut der Radnabe fällt, die Drehbewegung der Nabe blockiert. Weiters verhindert eine spezielle Sechskantmutter das Lösen der Achse.

Die vorliegende Erfindung versucht die dem bekannten Stand der Technik anhaftenden Nachteile zu vermeiden. Sie bietet eine Nabensperrvorrichtung für einspurige Fahrzeuge, insbesondere Fahrräder, umfassend ein Gehäuse, in dem ein Schloß parallel zur Achse eines zu sperrenden Rades verschiebbar gelagert ist, wobei das Schloß eine Sperrstellung aufweist, in der es in eine drehbar auf der Achse des zu sperrenden Rades gelagerte Nabe eingreift. Die erfindungsgemäße Nabensperrvorrichtung zeichnet sich dadurch aus, daß das Gehäuse fest an einem Rahmen- bzw. Gabelteil des Fahrzeugs angeordnet ist, wobei das Gehäuse die Radachse bzw. eine Zugstange eines Schnellspanners aufnimmt, und daß die Radnabe mit Ausnehmungen zum formschlüssigen Eingriff mit dem Schloß ausgebildet ist.

Somit ist es unmöglich, ein versperrtes Rad abzunehmen, selbst wenn die Achse aufgeschraubt bzw. der Schnellspanner geöffnet wird. Durch die Platzierung des Schlosses im Achsen- und Nabebereich des jeweiligen Rades wird auch kein Zugang für einen Bolzenschneider geboten.

Um zu verhindern, daß die versperrte Nabensperrvorrichtung durch kräftiges Ziehen an der Radfelge aufgebrochen werden kann, ist erfindungsgemäß weiters vorgesehen, das Schloß durch Führungen gegen Verdrehen zu sichern.

Um potentiellen Dieben auch nicht die Möglichkeit zu bieten zur Radachse Zugriff zu erlangen, ist es zweckmäßig, wenn das Gehäuse die Radachse bzw. die Zugstange des Schnellspanners vollständig umgibt.

Eine vorteilhafte Ausgestaltung der erfindungsgemäßen Nabensperrvorrichtung ist dadurch

gekennzeichnet, daß am Gehäuse und an der Radnabe Markierungen angebracht sind, die bei gegenseitiger Ausrichtung die Ausrichtung von Schloß und Ausnehmungen in der Radnabe anzeigen.

Um zu verhindern, daß die Querb Belastung der Radachse oder der Schnellspanner-Zugstange zu groß wird, ist weiters vorgesehen, daß das Gehäuse ein Widerlager für das Kugellager bietet, um durch Reibungsschluß bei festgezogener Radachse bzw. Schnellspanner einen Großteil der Querb Belastung aufzunehmen.

Die Erfindung wird nun unter Bezugnahme auf die Zeichnungsfiguren näher erläutert. Fig. 1 zeigt eine erfindungsgemäß ausgebildete Radnabe im Längsschnitt, Fig. 2 dieselbe Radnabe in Stirnansicht, Fig. 3 zeigt einen Längsschnitt durch die Radnabe und zwei erfindungsgemäße Nabensperrvorrichtungen, die an den Gabelenden eines Fahrrades angebracht sind, die Figuren 4 bis 6 zeigen Detailansichten der Nabensperrvorrichtungen von Fig. 3, und die Figuren 7 bis 9 sind perspektivische Explosionsansichten der Nabensperrvorrichtungen von Fig. 3.

Gezeigt wird ein Ausführungsbeispiel, bei dem vier Nabensperrvorrichtungen, zwei für das hintere Rad und zwei für das vordere Rad, am Rahmen eines Fahrrades ein fester Bestandteil desselben sind. Die Schlösser der Nabensperrvorrichtungen wirken mit entsprechend ausgestalteten Radnaben zusammen. Durch zwei verschiedene Schlüssel, einer für das hintere und einer für das vordere Rad, wird dieses System noch zusätzlich geschützt. Ein Dieb braucht also zwei Schlüssel, um wegfahren zu können. Selbst beim Versuch, die Schnellspanner zu entfernen, um das vordere oder das hintere Rad zu entwenden, können die Räder nicht ausgehängt werden, da jeweils beidseitig an der Gabel Nabensperrvorrichtungen vorgesehen sind, die das Rad dazwischen festhalten. Die Nabensperrvorrichtung bietet auch keinerlei Zugang für eine Bolzenschere. Beim Versuch, die Nabensperrvorrichtung mit einer Säge oder mit einer Trennscheibe zu entfernen, würde auch das Fahrrad unbrauchbar gemacht.

Das Gehäuse 5 ist fix mit der Gabel 2 verbunden bzw. ein fester Bestandteil davon. In das Gehäuse 5 ist das Schloß 6 integriert. Das Schloß 6 umfaßt vier verschiebbare Bolzen 8, die beim Auf- und Zusperrern in das Gehäuseinnere bzw. aus dem Gehäuse 5 heraus verschoben werden, indem das verschiebbare Schloß 6, auf dem die Bolzen 8 starr angeordnet sind, entlang einer Führung 9 gleitet. Das dem Rad zugewandte Ende der Führung 9 schließt mit einem Flansch 9a ab, der als Widerlagerfläche für ein herkömmliches Kugellager 14 des Rades, genauer gesagt für eine Kontermutter des Kugellagers 14, dient. Die Nabe 4 des Rades weist vier Ausnehmungen 7 auf, in die beim Versperren die Bolzen 8 eingreifen. Am Gehäuse 5 ist eine Markierung 13 vorgesehen, ebenso sind an der Nabe 4 vier Markierungen 12 angeordnet, von denen eine vor dem Versperren des Schlosses mit der Markierung 13 in Übereinstimmung gebracht wird, um sicherzustellen, daß die Ausnehmungen 7 der Nabe 4 mit den Bolzen 8 ausgerichtet sind, sodaß sich das Schloß zusperren läßt, indem die Bolzen 8 in die Ausnehmungen 7 eingeführt werden, wodurch sich das Rad nicht mehr drehen kann. Um das Rad in der Gabel 2 zu montieren, wird die Zugstange des Schnellspanners 1 durch das erste Gehäuse 5, dann durch die Nabe 4 und schließlich durch das zweite Gehäuse 5 hindurchgeführt und dann der Schnellspanner festgezogen. Im zugesperren Zustand des Schlosses kann man zwar den Schnellspanner 1 bzw. dessen Zugstange aus der Radnabe 4 und den Gehäusen 5 herausnehmen, aber dennoch nicht das Rad aus der Fahrradgabel 2 bzw. dem Rahmen entfernen, da die aus dem Gehäuse 5 hervorstehenden vier Bolzen 8 nach wie vor in die Ausnehmungen 7 der Nabe 4 eingreifen und somit das Rad im Rahmen festhalten. Somit ist das Fahrrad zweimal abgesichert, man kann nicht wegfahren, man kann auch nicht das vordere oder das hintere Rad entwenden.

In der Zeichnung bezeichnet das Bezugszeichen 3 Speichen des Rades und das Bezugszeichen 14 ein herkömmliches Kugellager, das durch Kontermuttern auf der Radachse gesichert ist.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Nabensperrvorrichtung für einspurige Fahrzeuge, insbesondere Fahrräder, umfassend ein Gehäuse, in dem ein Schloß parallel zur Achse eines zu sperrenden Rades verschiebbar gelagert ist, wobei das Schloß eine Sperrstellung aufweist, in der es in eine drehbar auf der Achse des zu sperrenden Rades gelagerte Nabe eingreift, dadurch gekennzeichnet,

daß das Gehäuse (5) fest an einem Rahmen- bzw. Gabelteil (2) des Fahrzeugs angeordnet ist, wobei das Gehäuse (5) die Radachse bzw. eine Zugstange eines Schnellspanners (1) aufnimmt, und daß die Radnabe (4) mit Ausnehmungen (7) zum formschlüssigen Eingriff mit dem Schloß (6) ausgebildet ist.

2. Nabensperrvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Schloß (6) Bolzen (8) zum Eingriff in die Ausnehmungen (7) der Radnabe (4) umfaßt.
3. Nabensperrvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Schloß (6) durch Führungen (9) gegen Verdrehen gesichert ist.
4. Nabensperrvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Gehäuse (5) die Radachse bzw. die Zugstange des Schnellspanners (1) vollständig umgibt.
5. Nabensperrvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß am Gehäuse (5) und an der Radnabe (4) Markierungen (13, 12) angebracht sind, die bei gegenseitiger Ausrichtung die Ausrichtung von Schloß (6) und Ausnehmungen (7) in der Radnabe (4) anzeigen.
6. Nabensperrvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Gehäuse (5) ein Widerlager für das Kugellager (14) bietet.

HIEZU 2 BLATT ZEICHNUNGEN

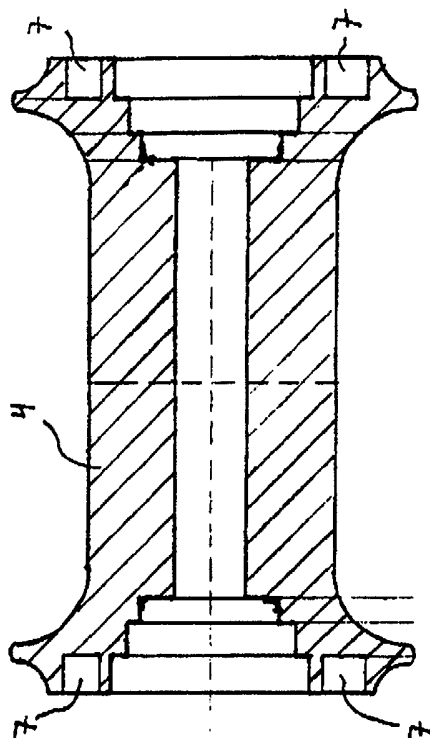


Fig. 1

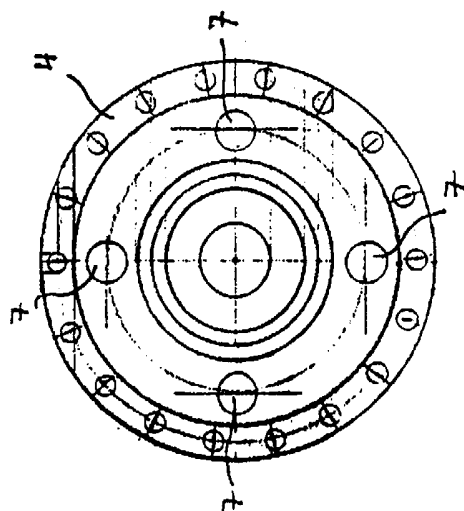


Fig. 2

