



**NORGE**

(19) [NO]

STYRET FOR DET  
INDUSTRIELLE RETTSVERN

[B] (12) **UTLEGNINGSSKRIFT** (11) Nr. 165389

(51) Int. Cl.<sup>5</sup> B 62 J 7/04

(21) Patentsøknad nr. **865077**  
(22) Inngivelsesdag 16.12.86  
(24) Løpedag 16.12.86  
(62) Avdeli/utskilt fra søknad nr.  
  
(71)(73) Søker/Patenthaver **ESGE-MARBY GMBH & CO. KG,**  
Braker Strasse 1,  
D-4800 Bielefeld 16, DE.

(83)

(86) Internasjonal søknad nr. -  
(86) Internasjonal inngivelsesdag -  
(85) Videreføringdag -  
(41) Alment tilgjengelig fra 20.07.87  
(44) Utlegningsdag 29.10.90  
(72) Oppfinner **HEINRICH BELKA,** Bielefeld,  
DE.

(74) Fullmektig Siv.ing. Arthur Øvrebø,  
Bryns Patentkontor A/S, Oslo.

(30) Prioritet begjært 18.01.86, DE, nr. 3601387.

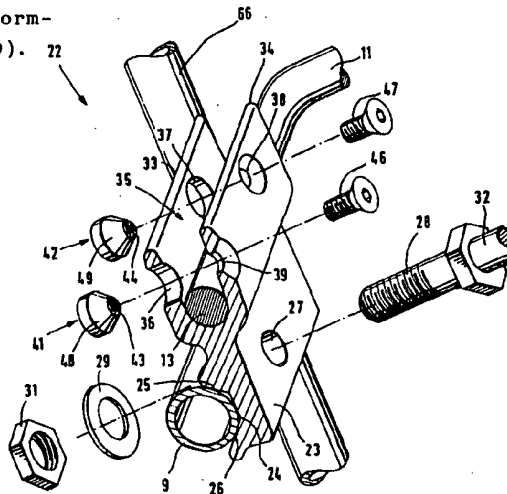
(54) Oppfinnelsens benevnelse **FESTEINNRETNING FOR FESTE AV  
EN SYKKELBAGASJEBÆRER.**

(57) Sammendrag

Festeinnretning for å forbinde en bagasjebærer med en sykkelramme for å unngå svekkinger av rammen til bagasjebæreren. Festeinnretningen består av et klemstykke (22) som har en utsparring og/eller i det minste en åpning for formluttende fastholdelse av i det minste en strever (11) til bagasjebærerens ramme. Utsparringen (35) eller nevnte åpning er tilordnet løsbare klemmidler (41, 42) for i det minste en strever (11) til bagasjebæreren og dessuten inneholder klemstykket en opptaksinnretning (24) for formluttende fastholdelse av sykkelrammens strever (9). 22

(56) Anførte publikasjoner

BRD (DE) patent nr. 430384 (63g-12),  
Svensk (SE) utl.skrift nr. 441433 (B62J 7/06),  
USA (US) patent nr. 4383625, 4477004 (B62J 7/04),  
4191393 (280-289A), 2531902 (224-32).



Foreliggende oppfinnelse angår en festeinnretning for å forbinde en sykkelbagasjebærer med en sykkelramme av den art som angitt i innledningen til krav 1.

5 Fra boken "Fahrradtechnik" av Siegfried Rauch og Fritz Winkler er det kjent to måter å anbringe en bakre bagasjebærer på en sykkelramme. Ved den ene utførelsesformen er lengdestreveren til bagasjebæreren ved sin fremre ende med hensyn til sykkelhjulgeometrien plateformet og forsynt med  
10 boring, gjennom hvilke boring klemskruen til setehodemuffen er ført gjennom i montert tilstand. Ved den andre varianten er bagasjebærerens ramme som danner bagasjeleggsflaten ved sin fremre ende lukket av en tverrstrever, idet denne tverrstreveren er gjort flat i sitt midtområde og forsynt med  
15 skruehull for anbringelse av en øvre stegplate, mellom begge bakgaffelstreverne til sykkelens bakre del.

En ulempe ved den første utførelsesformen er de delvise langt oppoverragende lengdestrevere, hvis diameter må være nøyaktig  
20 tilpasset til sykkelhjulgeometrien i dette området.

Avstanden til setehodemuffens klemskrue er imidlertid ved de enkelte sykkelrammene underlagte større variasjoner, hvorfor det er vanskelig eller til og med umulig å tilvelebringe en  
25 bagasjebærer som passer for alle sykkeltyper.

Den andre varianten har vist seg å være utsatt for brudd i området av avflatingen, nærmere bestemt i overgangsområdet til den ikke avflatede delen av den på tvers forløpende  
30 streveren, som ofte består av en rundtråd.

På bakgrunn av ovenfor nevnte er det oppgave til oppfinnelsen å tilvelebringe en festeinnretning for å forbinde en sykkelbagasjebærer med en sykkelramme hvor det ikke er fare for  
35 brudd og hvor det er mulig å tilpasse denne til forskjellige sykkelrammer.

165389

2

Denne oppgaven blir ifølge foreliggende oppfinnelse løst ved hjelp av en festeinnretning av denn art som angitt i den karakteristiske delen til krav 1.

5 Ved anvendelse av et adskilt klemstykke, som er anbragt på ene siden av sykkelrammen og på den andre siden av bagasjebæreren, er det mulig å foreta en modulmessig tilpassing av enhetlige bagasjebærere til de forskjellige sykkelrammegeometriene. Dessuten må ved anvendelse av det adskilte  
10 klemstykket ikke være utført noen materialsvekking på bagasjebæreren i området av festestedet.

Når opptaksinnretningen inneholder et spor, som forløper parallelt i forhold til sykkelrammens strever og hvor  
15 opptaksinnretningen kan legges inn i sykkelrammens strever er det uten videre mulig å anvende festeinnretningen også ved sykkelrammer som har den svært ofte anvendte sylindriske streveren mellom bakgaffelstreverene. Festeinnretningen er dermed ikke begrenset bare til sykler med stegplatefeste-  
20 innretninger som nevnt innledningsvis. Dessuten kan også her bli opptatt store dreiemoment om en i forhold til sykkelens lengdeakse parallell akse uten at klemstykket på streveren dreies.

25 Opptaksinnretningen kan være plateformet og inneholde et spor, hvorved den kan anvendes i forbindelse med sylindriske forbindelsesstrevere også med flate stegplater. Fortrinnsvis har i dette tilfellet klemstykket en tverrboring, som flukter med den tilhørende boringen i sykkelrammens strever og  
30 gjennom hvilken i montert tilstand er ført en tilsvarende festeskruer.

Når klemstykket fortrinnsvis i området av opptaksinnretningen har en flate forenkles anbringelsen av felgbremser, da det blir sikret en større anleggsflate. Flaten for  
35 felgbremsen ligger herved ovenfor sporet for streveren til sykkelrammen.

Når bagasjebæreren er fremstilt av rundtråd, slik at begge lengdestrevene er forbundet med hverandre i ett ved hjelp av frontside tværrstrever inneholder fortrinnsvis klemstykket to i forhold til hverandre parallelle ben, som mellom seg begrenser et langs bredden av klemstykket forløpende spor, som danner utsparingen for streveren til bagasjebæreren og som er dypere enn utstrekningen av den innlagte streveren i retning mot sporbunnen. Klemdelen er da anordnet mellom den frie enden til benet, som samtidig danner sporkanten og den innlagte streveren. Herved er det mulig å feste bagasjebæreren med enhver vinkel mellom bagasjeleggsflaten og klemstykket.

Klemmiddel for sikring av bagasjebæreren i klemstykket kan være dannet ved hjelp av et passtykke, som er satt inn i den sporformede utsparingen i nærheten av kanten til begge sporflankene og som inneholder i det minste en i retning av sporbunnen pekende gjengeboring med klemskrue.

For å forhindre en utvidelse av benet ved hjelp av det innsatte passtykket, bærer dette på siden anordnede hakeformede fremspring, som griper utenfra på siden om kanten til sporet og rundt benet og fastholder benet på tilsvarende måte.

En andre sikringsmulighet for bagasjebæreren i sporet i klemstykket består deri, å anordne i benet minst to med hverandre fluktende gjennomgangsåpninger, i hvilke åpninger er anbragt klemmiddel ved hjelp av hvilke bagasjebæreren kan presses mot sporbunnen. Her er fortrinnsvis i den ene av nevnte i forhold til hverandre fluktende gjennomgangsåpninger et kile- eller konusformet tiltrykningsstykke, i hvilket er skrudd en tiltrekningsskrue, ført inn gjennom den andre av de to åpningene, idet tiltrykningsstykket kan trekkes mot det andre benet med sin avtagende ende. Et konusformet tiltrekningssstykke trekker seg ved tiltrekningen ubetydelig inn i

165389

4

materialet til bagasjebærerstrever og sikrer dermed spesielt godt mot at streveren skal gli i lengderetningen. Dessuten er fremstillingen av det konusformede tiltrekningsstykket, som krever runde seteåpninger, spesielt enkel.

5

Da den største kraften ved bagasjebærer vanligvis opptrer i retning av mot den tverrstreveren, som holder mot sykkelrammen, åpner seg sporet fortrinnsvis bort fra sykkelrammens tverrstrever.

10

For anbringelse av sykkelbagasjebæreren, som ved sin frontende ikke har noen tverrstrever, ved hjelp av hvilken tverrstrever de begge lengdestreverne skal være forbundet med hverandre, er det mulig å anbringe bagasjebæreren ved hjelp av klemstykker på sykkelrammen, hvilke klemstykker har to parallellaksige åpninger i hvilke lengdestreverne til bagasjebæreren kan settes inn i. Klemorganet dannes her av to klemskruer, som kan dreies inn i tilhørende gjengeboringer som skjæres inn i åpningen for lengdestreveren. Denne utførelsesformen har dessuten den fordel at for justering av stillingen til bagasjebæreren kan lengdestreveren uten videre bli skjøvet ned i forskjellig dybde i klemstykket, hvorved det er mulig med en justering.

20

Opptaksinnretningen til klemstykket ved hjelp av hvilken klemstykket kan bli anbragt på sykkelrammen kan være dannet av to i forhold til hverandre parallelle ben, som begrenser et spor, som strekker seg langs klemstykkets bredde. For anbringelse av bagasjebæreren ved sine lengdestrevere har hvert ben to åpninger, idet åpningene i benet flukter parvis med hverandre og tjener til opptak av bagasjebærerens lengdestrever. Herved er det mulig å tilveiebringe fastklemmingen ved hjelp av klemskruer som er satt i gjengeboringen, som forløper gjennom sporettibunnen.

30

35

Oppfinnelsen skal i det påfølgende beskrives nærmere med henvisning til tegningene, hvor:

Fig. 1 viser den bakre delen av en sykkel med en derpå montert bagasjebærer.

5 Fig. 2 viser klemstykket ifølge foreliggende oppfinnelse med et oppover åpent spor for opptak av tverrstreveren til bagasjebæreren, vist på fig. 1.

10 Fig. 3 viser et klemstykke ifølge foreliggende oppfinnelse for anbringelse av bagasjebæreren vist på fig. 1.

Fig. 4 viser en bagasjebærer i perspektiv med lengdestrevere ragende forbi dens frontside.

15 Fig. 5 viser et klemstykke for anbringelse av bagasjebæreren på fig. 4.

20 Fig. 6 viser et ytterligere utførelseseksempel av et klemstykke for anbringelse av bagasjebæreren på fig. 4 ved anvendelse av en plateformet strever mellom begge bakgaffelstreverne til en sykkel.

25 Fig. 1 viser skjematisk den bakre delen 1 til en sykkel, til hvilken er anbragt en bagasjebærer 2. Den bakre oppbygningen 1 blir dannet av et sadelrør 3, ved hvilken nedre ende er anbragt et pedallagerhus 4 og som ved sin øvre ende bærer en setehodemuffe 5, fra hvilken går på skrått nedover to bakgaffelstrevere 6a og 6b. De frie nedre endene til begge bakgaffelstreverne 6a og 6b er forbundet med bakgaffelrør 7a og 7b, som forløper tilnærmet horisontalt. Endene til bakgaffelrørene 7a og 7b liggende bak bakgaffelstreverne 6a og 6b er anbragt på pedallagerhuset 4 for å kunne støtte bakgaffelstreverne derimot. Ved forbindelsesstedet mellom bakgaffelrørene 7a og 7b med bakgaffelstreverne 6a og 6b  
30 befinner seg de aksefestespor 8a og 8b, ved hvilke aksene til ikke-vist bakhjul festes.

165389

6

Når setehodemuffen 5 er begge bakgaffelstreverne 6a og 6b forbundet med hverandre ved hjelp av en tverrstrever 9 (jfr. fig. 2), som i og for seg på kjent måte utgjør holdeorganet på en ikke nærmere vist felgbremse så vel som fastholdelse av  
5 bagasjebæreren 2.

Bagasjebæreren 2 inneholder en bagasjeflate, som er begrenset av en ramme, som består av to lengdestrevere 11, 12 så vel som en tverrstrever 13. De begge parallelt i forhold til  
10 hverandre forløpende lengdestrevere 11 og 12 forløper i montert tilstand inntil nærheten av bakgaffelstreverne 6a og 6b og tilnærmet parallelt i forhold til hverandre, så vel som horisontalt og er forbundet med hverandre ved hjelp av flere avstivende tverrstrevere 14. Etter en i retning av det fremre  
15 hjulet til sykkelen anbragt avbøyning ved 15 og 16 går begge lengdestrevere 11 og 12 i et stykke over i tverrstreveren 13 som forløper horisontalt på tvers i forhold til sykkel-  
lengdeaksen.

De bakre endene til lengdestrevere 11 og 12 er ved 17 og 18 bøyd mot begge aksselfestesporene og danner i dette området de bakre bagasjebærerstreverne 19 og 21. Bagasjebærer-  
streverne 19 og 21 så vel som lengdestrevere 11 og 12 og tverrstreveren 13 frembringes ved hjelp av en tilsvarende  
25 bøyning av en fortrinnsvis av aluminium bestående massiv rundtråd.

Anbringelsen av tverrstreveren 13 ved streveren 9 som forbinder begge bakgaffelstreverne 6a og 6b rett under  
30 setehodemuffen 5 foregår ved hjelp av et klemstykke 22 vist i forstørret målestokk på fig. 2, idet klemstykket består av fortrinnsvis et ikke- eller vanskelig korroderende materiale, f.eks. aluminium.

Klemstykket 22 har en tilnærmet firkantet flate 23, som med  
35 dens lengste utstrekning forløper parallelt i forhold til streveren 9, og har en lengde målt i retning av streveren 9

slik at den passer mellom begge bakgaffelstreverne 6a og 6b. På siden vendt mot streveren 9 av platen 23 et trapesformet spor 24 med i retning av sporbunnen på skrått forløpende flanker 25 og 26. Sporet 24 forløper i lengderetningen av streveren 9 og griper delvis langs dens omkrets av denne i montert tilstand, som fig. 2 viser.

Tilnærmet i midten av platen 23 er anbragt en tverrboring 27 forløpende gjennom sporet 24, som flukter med en tilsvarende tverrboring i streveren 9 og tjener til opptak av en festeskruer 28, som med sin gjenge- og skaftdel er ført gjennom tverrboringen 27 så vel som den tilsvarende boringen i streveren 9, og som ved sin bakside, jfr. fig. 2, er fastskrudd ved hjelp av en skruemutter 31 med en mellomliggende mellomleggsskive 29. På hodet til festeskruen 28 kan være anordnet en ytterligere bolt 32 i et stykke på hvilken belgbremsen kan være opplagret på i og for seg kjent måte. Ved hjelp av skruen 28 og skruemutteren 31 blir klemstykket 22 ved sin i det vesentlige firkantede plate fastskrudd med sykkelrammens strever 9. Den plane siden til platen 23 danner samtidig også en forbedret anleggsflate for skruen 28 som bærer felgbremsen.

Ved den oppoverpekende kanten til den firkantede platen 23 er det tilformet i et stykke to oppoverpekende ben 33 og 34, med et spor 35 mellom seg, som fig. 2 viser, med tilnærmet U-formet tverrsnitt, idet basisen er vendt mot platen 23. Bredden på det parallelle sport 35 tilsvarer diameteren til en bagasjebærers 2 tverrstrevere 13 slik at denne kan bli lagt inn sporet 35, jfr. fig. 2. Begge ben 33 og 34 har parallelt i forhold til sykkelrammens strever 9 en lengde slik at denne passer mellom begge bakgaffelstreverne 6a og 6b, dvs. fortrinnsvis en lengde som tilsvarer lengden på den firkantede platen 23, til hvilken nevnte ben er tilformet.

Benene 33 og 34 har respektive to bolter 36, 37, 38 og 39, som parvis flukter med hverandre, dvs. boringen 36 flukter

med boringen 39 og boringen 37 flukter med boringen 38, idet den felles midtaksen til de parvis med hverandre fluktende boringer 36, 39, 37, 38 forløpet rettvinklet i forhold til tverrstreverens 13 akse.

5

Boringen 36 og 37 tjener til opptak av et tilhørende kjeglestumpformet tiltrykningsstykke 41 og 42, som med sin spiss føres inn i boringen 36 henholdsvis 37 og inneholder konsentrisk en gjengeboring 43 hhv. 44. I gjengeboringen 43 og 44 er respektivt fra det andre benet 34 kommende festeskruer 46 og 47 innskrudd, som er ført gjennom boringen 38 og 39 i benet 44. For å få en mest mulig glatt overflate på utsiden av benet 34 er boringen 38 og 39 nedsenket og festeskruene 46 og 47 er utformet som forsenkningsskruer, fortrinnsvis som unbrakoskruer. Ved tiltrekning av festeskruene 46 og 47 blir de konus- eller kjeglestumpformede tiltrekningsstykkene 41 og 42, som fortrinnsvis ved deres tykkere ende har et sylindrisk konsentrisk fremspring 48 hhv. 49, trykket i retning mot benet 34, idet de legger seg an med sine kjeglemantelflater mot tverrstreveren 13, mens de sylindriske delene 48 og 49 forblir i de respektive sylindriske boringer 36 og 37. Tilsvarende er dimensjoneringen av boringene 36 til 39 henholdsvis deres avstand fra bunnen til sporet 5 valgt slik at ved tiltrukke de klemskruer 46 og 47 presser de kjegleformede tiltrekningsstykkene 48 og 49 tverrstreveren 13 mellom begge benene 33 og 34 mot sporets 35 bunn uten at tiltrekningsstykkene 41 og 42 med sine sylindriske avsnitt 48 og 49 kan løsne fra de tilhørende boringer 36 og 37.

10

15

20

25

30

35

Det på fig. 2 viste klemstykket 22 muliggjør på ene siden en formluttende forbindelse så vel med sykkelrammen som også med bagasjebærerens 2 ramme. Den formluttende forbindelsen med sykkelrammen tilveiebringes via streveren 9 hvorved klemstykket 22 har en opptaksinnretning i form av sporet 24 i platen 23, som sikrer en formluttende forbindelse med hensyn til kreftene som angriper tangentialt i forhold til boringens

27 akse mot klemstykket 22. Rettviklet dertil tilveiebringes den formluttende forbindelsen via gjengeskruen 28.

Også forbindelsen med tverrstreveren 13 er formluttende, der denne er anbragt i sporet 35 mellom begge benene 33 og 34 og sikret ved hjelp av tiltrekningsstykkene 41 og 42 mot glidning i lengderetningen. Da dessuten sporet 35 med sin øvre sliss er åpen i retning av den øvre enden til bakgaffelstreverne 6a og 6b henholdsvis i retning av setehodemuffen 5, blir ved en belastning av bagasjebæreren 2 den opptredende kraften tatt opp av sporets 35 bunn, dvs. tatt opp av basisen som forbinder benene 33 og 34 med hverandre og umiddelbart ledes over platen 23 inn i streveren 9.

Som følge av anvendelsen av sport 35 åpent mot kantsiden, hvor sporet er tilpasset i sin bredde diameteren til den ellers ikke bearbejdede tverrstrever 13, er det ikke nødvendig med noen materialsvekking av tverrstreveren 13, som som følge av rystelser vil kunne føre til brudd.

På fig. 3 er det vist et ytterligere utførelseseksempel på klemstykket 22, hvor sporet 35 begrenset av benene 33 og 34 ikke er åpent fremover, men bakover med hensyn til sykkelgeometrien. Anbringelsen på streveren 9 foregår som tidligere ved hjelp av den firkantede platen 23 og ved hjelp av den i midten anbragte boring 27, som som tidligere har en boring 51 fluktende med streveren 9 og tjener som opptak for gjengeskruen 28.

Det i tverrsnitt U-formede sporet 35 tilpasset streverens 13 diameter har i nærheten av dens sliss, dvs. i nærheten av den frie enden til begge ben 33 og 34 to seg over lengden til sporet 35 seg strekkende utsparinger eller spor 52 hhv. 53, som ved det viste eksemplet har trekanttvverrsnitt. I de seg i forhold til sporet 35 midte ovenfor hverandre liggende utsparinger 52 og 53 er anordnet et tilsvarende svaleformet passtykke 54, jfr. fig. 3. Passtykket 54 har en lengde, målt

loddrett i forhold til tegneplanet, som tilsvarer bredden på klemstykket 22. Midt i passtykket 544, som sammen med de trekantformede utsparingene 52 og 533 danner en svalesportilpasning, er anordnet minst en gjengeboring 54, som forløper i retning av bunnen til sporet 35 og dermed parallelt i forhold til begge benenes 33 og 34 innsider. I gjengeboringen 54 sitter en stiftskrue 55, som avstøtter tverrstreveren 13 mot sporets 35 bunn.

For å forhindre at passtykket 544, ved tiltrekning av gjengeskruen 55, trykker begge benene 33 og 34 fra hverandre, er ved passtykket 54, ved den ut av sporet 35 ragende del, utformet hakeformede fremspring 56 og 57, som strekker seg eventuelt over den totale lengde til sporet 35 og griper på utsiden av begge ben 33, 34 ved deres frie ender. Dersom begge ben 33, 34 har en tendens til å bøye seg fra hverandre ved tiltrekning av klemskruen 55 blir dette forhindret ved hjelp av de hakeformede fremspringene 56, 57.

Også klemstykket 22 ifølge fig. 3 gir, uten materialsvekking ved rammen til bagasjebæreren 2, en formluttende forbindelse med tverrstreveren 13 og sykkelrammens strever 9.

Ved siden av den på fig. 1 viste bagasjebærer 2, som på frontsidene har en tverrstrever 13 for fastholdelse på bakgaffelstreveren, finnes det også utførelsesformer vist på fig. 4, ved hvilken den fremover pekende frie enden til begge lengdestreverne 11 og 12 kun er parallelle i forhold til hverandre og avbøyd innover, men ikke forbundet med hverandre ved hjelp av en tverrstrever. For fastholdelse av en slik bagasjebærer 2 er tiltenkt klemstykket 22 vist på fig. 2 ved begge lengdestreverne, som med hensyn til anbringelsen på sykkelrammens strever 9 er den samme som ved foregående utførelseseksempel. Tilsvarende komponenter ved denne utførelsesformen og den tidligere beskrevne utførelsesformen blir derfor ikke beskrevet på nytt.

Ved den oppoverpekende smale lengdekanten til den firkantede platen 23, hvorved utførelseseksemplet vist på fig. 2 og 3 er tilformet benene 33 og 34, er den på fig. 5 utført med en kvadratformet blokk 58, som er forsynt med en i forhold til sporet 24 paralleltløpende firkantet gjennomgående åpning 59 for å spare på vekten. Blokken 58 har en noe større tykkelse enn platen 23 og har to gjennomgående borer 61 og 62 som forløper parallelt med avstanden i forhold til hverandre. Deres akser er rettvinklet i forhold til et gjennom platen 23 definert plan og dermed også rettvinklet til et plan som inneholder aksene til streverne 9. Den sylindriske boringen eller åpningen 61 og 62 opptar, som vist de frie endene til lengdestreveren 11 og 12 til bagasjebæreren ifølge fig. 4, dvs. de frie endene er ført inn i åpningene 61 og 62. For å sikre lengdestreveren 11 og 12 i åpningene 61 og 62 er det anordnet stiftskruer 63 og 64. Disse sitter i gjengeboringene 65 og 66, som føres i oversiden av det indre av den kvadratformede blokken 58. Aksene til borerne 65 og 66 skjærer aksene til de tilhørende sylindriske åpninger 61 hhv. 62, slik at de innskrudd stiftskruene 63 eller 64 fastklemmer lengdestreverne 11 eller 12 i tilhørende boring.

Også her fremkommer på den ene siden en formluttende forbindelse av klemstykket 22 med streveren 9 til sykkelrammen og på den andre siden en formluttende forbindelse med bagasjebærerens 2 lengdestrevere 11 og 12 uten at det må bli foretatt en materialsvekkelse, da diameteren til åpningene 61 og 62 er tilpasset diameteren henholdsvis tverrsnittet til begge lengdestreverne 11 og 12.

Ved ubetydelig forskyvning av lengdestreverne 11 og 12 i de tilhørende åpninger 61 og 62 til klemstykket 22 er det mulig med en begrenset etterjustering av bagasjebærerens 2 henholdsvis er det mulig å tilpasse seg de forskjellige bagasjebærer-geometriene til de forskjellige sykkelrammene.

Dersom begge bakgaffelstreverne 6a og 6b er forbundet med hverandre ved hjelp av en plateformet strever 9', er det mulig å sette denne inn på en fordelaktig måte i klemstykket 22 vist på fig. 6. Dette klemstykket 22 har en kvadratformet utforming og har ved sin undersiden over hele lengden seg strekkende slissform og i tverrsnittet U-formet spor 71 slik at herved oppstår igjen to i forhold til hverandre parallell nedoverpekende ben 72 og 73. Med dettsåledes begrensede spor 71 er klemstykket 22 satt på den plateformede streveren 9' idet den plateformede streveren 9' ligger an med sin overkant mot bunnen av sporet 71.

Gjennom klemstykket 22 forløper i området av begge ben 72 og 73 to i forhold til hverandre parallelle boringer 74 og 75, som flukter med tilsvarende boringer i den plateformede streveren 9'. Av fremvisningsgrunner er kun boringen 76 å se av boringene i streveren 9'.

I boringene 74 og 75, som er tilpasset i tverrsnitt til tverrsnittet av lengdestreverne 11 og 12, er lignende utførelseseksemplet på fig. 5, satt inn de parallelt i forhold til hverandre avbøyde lengdestrevere 11 og 12. Låsingen av lengdestreverne 11 og 12 i klemstykket 22 foregår ved hjelp av stiftskruer 77 og 78, som blir skrudd inn i tilsvarende gjengeboringer fra oversiden til klemstykket 22, som forløper gjennom bunnen til sporet 71 og hvis akse fortrinnsvis skjærer aksene til tilhørende gjennomgående boringer 74 eller 75. De i disse gjengeboringer innskrudd klemskruer 77 og 78 legges an mot den øvre kanten til den plateformede streveren 9' ved tilskruingen og forsøker å heve klemstykket 22 i forhold til platen 9'. De lengdestreverne 11 og 12 imidlertid settes inn i boringene 74 og 75, som også går gjennom tilsvarende dimensjonerte boringer i streveren 9', blir klemstykket 22 spent mot streveren 9', idet samtidig lengdestreverne 11 og 12 blir klemt mellom klemstykket 22 og streveren 9'.

Et ut av klemstykket 22 nedoverpekende avsnitt 79 av streveren 9' tjener til i og for seg kjent anbringelse av en felgbremse.

5 Ved utførelseseksemplet på fig. 6 er det dessuten anordnet på klemstykket 22 en festeflate for en verktøyeske eller en akkumulator. Denne festeflaten befinner seg på fremsiden av klemstykket 22, i hvilken det forløper to i forhold til hverandre parallelle borer, som forløper rettvinklet i 10 forhold til boringene for klemskruene 77 og 78. Av fremvisningsgrunner er av gjengeboringene kun gjengeboringene 81 vist. I gjengeboringene 81 er det skrudd inn en gjengeskrue 82, ved hjelp av hvilken en opptaksplate 84 er skrudd på klemstykket 22 via en avstandsring 83.

15

20

25

30

35

P a t e n t k r a v

1.

5 Festeinnretning for å forbinde en sykkelbagasjebærer (2, 2') med bakhjulsgaffelen (6b) på en sykkel (1) ved hjelp av et klemstykke (22), idet klemstykket er festet til en tverr-  
strever (9, 9') som er anbrakt rett under setehodemuffen (5) og mellom gaffelrørene (6b), k a a r a k t e r i s e r t  
v e d at klemstykket består av første anordninger (33-35,  
10 61, 62, 74, 75) som er innrettet tillå oppta bagasjebærerens ramme (11, 12, 13), og som ved hjelp av andre anordninger (36-39, 41, 42, 46, 47, 52-57, 63-66, 77, 78) klemmer deler av bagasjebærerens ramme fast i klemstykket, samt at  
15 klemstykket er utstyrt med opptaksinnretninger (23, 24, 71-73) for tverrstreveren (9, 9'), idet tverrstreveren holdes fast der ved hjelp av festeinnretninger (27-32, 51, 71-73, 77, 78).

2.

20 Festeinnretning ifølge krav 1, k a a r a k t e r i s e r t v e d at opptaksinnretningen (23) har et spor (24, 71), som forløper parallelt i forhold til sykkelrammens (1) strever (9, 9') og at i nevnte spor kan sykkelrammens (1) strever (9, 9') legges.

3.

25 Festeinnretning ifølge krav 1, k a a r a k t e r i s e r t v e d at opptaksinnretningen (23) har en plateform.

4.

30 Festeinnretning ifølge krav 3, k a a r a k t e r i s e r t v e d at opptaksinnretningen (23) har en tverrboring (27), som flukter med en tilhørende boring (51) i sykkelrammens (1) strever (9) og gjennom hvilken i montert tilstand er ført en festeskruer (28).  
35

5.

Festeinnretning ifølge krav 1, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at klemstykkets første anordning er parallelle ben  
(33, 34) med et mellomliggende spor (35), som danner  
5 utsparing for bagasjebærerens strever (13) og som er dypere  
enn utstrekningen av den innlagte streveren (13) i retning av  
bunnen til sporet (35), og at klemmiddel er anordnet mellom  
den frie enden til benene (33, 34) og den innlagte streveren  
(13).

10

6.

Festeinnretning ifølge krav 5, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at sporet (35) i nærheten av deres kant har ut-  
sparinger (52, 53) forløpende ved deres begge flanker  
15 parallelt i forhold til lengdestrekningen av sporet og i  
forhold til sporets (35) bunn, i hvilken utsparing kan skyves  
et passtykke (54), som har i det minste en i retning av  
bunnen til sporet (35) pekende gjengeboring (55') for en  
klemskrue (55).

20

7.

Festeinnretning ifølge krav 6, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at passtykket (54) har i tverrsnitt hakeformede på  
siden anordnede fremspring (56, 57), som griper utenfra på  
25 siden om kanten til sporet (35) rundt benene (33, 34) og  
forhindrer ved tiltrekning av klemskruen (55) en utvidelse av  
sporet (35).

8.

Festeinnretning ifølge krav 6, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at passtykket (54) er svalessporformet og tilpasset  
30 utsparingene (52, 53).

9.

Festeinnretning ifølge krav 5, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at ved hjelp av klemorganene (41, 42, 46, 47) kan  
35

165389

16

bagasjebærerens (2) strever (13) presses mot bunnen av sporet (35).

10.

5 Festeinnretning ifølge krav 9, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at i det ene (36, 37) av i det minste to i forhold  
til hverandre fluktende gjennomgangsåpninger (36, 39, 37, 38)  
sitter et kile- eller konusformet tiltrekningsstykke (41,  
42), i hvilket er skrudd en tiltreknings skrue (46, 47) ført  
10 gjennom det andre (38, 39) av begge åpningene (36, 39; 37,  
38), ved hjelp av hvilke skrue tiltrekningsstykket (41, 42)  
kan trekkes med dens avtakende ende mot det andre benet (34).

11.

15 Festeinnretning ifølge krav 5, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at sporet (35) er åpent i retning bort fra sykkel-  
rammens (1) strever (9).

12.

20 Festeinnretning ifølge krav 1, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at klemstykket (22) har to i forhold til hverandre  
parallele ben (72, 73) som begrenser et langs bredden av  
klemstykket (22) forløpende spor (71), som danner opptaks-  
innretningen (23) for sykkelrammens (1) strever (9').

25

13.

Festeinnretning ifølge krav 12, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at i klemstykket (22) er anordnet i området av begge  
parallelt i forhold til hverandre forløpende ben (72, 73) to  
30 gjennomgangsåpninger (74, 75), som tjener til opptak av begge  
lengdestreverne (11, 12) til bagasjebærerens (2) og at mellom  
bunnen til sporet (71) og åpningene (74, 75) for lengde-  
streverne (11, 12) befinner det seg i det minste et avsnitt  
av sykkelrammens (1) strever (9').

35

14.

Festeinnretning ifølge krav 13, k a r a k t e r i s e r t  
v e d at klemstykket (22) har to gjengeboringer, som  
forløper gjennom bunnen til sporet (71), og at i gjenge-  
5 boringene kan dreies inn klemskruer (77, 78), som i innskutt  
tilstand legger seg an mot sykkelrammens (1) strever (9').

15.

Festeinnretning ifølge krav 13, k a r a k t e r i s e r t  
10 v e d at den fortrinnsvis avflatede strever (9') til  
sykkelrammen (1) har to åpninger (76) som flukter med  
åpningene (74, 75) i benene (72, 73).

15

20

25

30

35

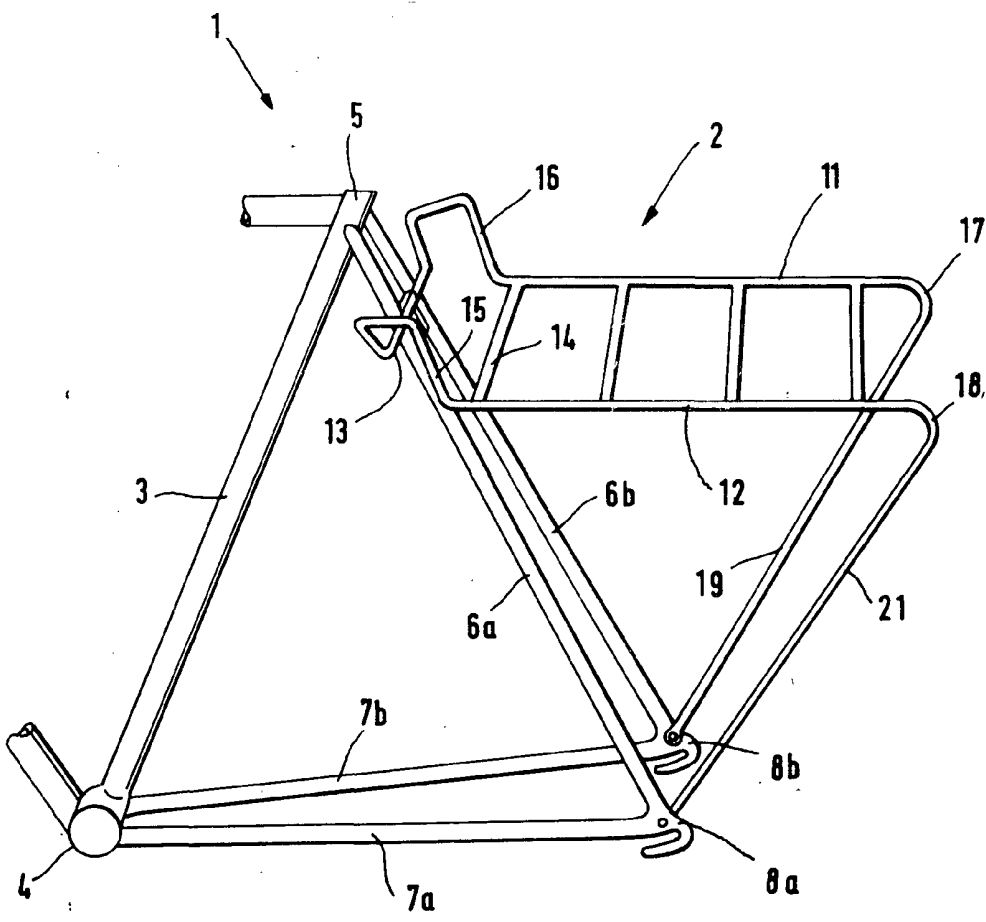


FIG. 1.

165389

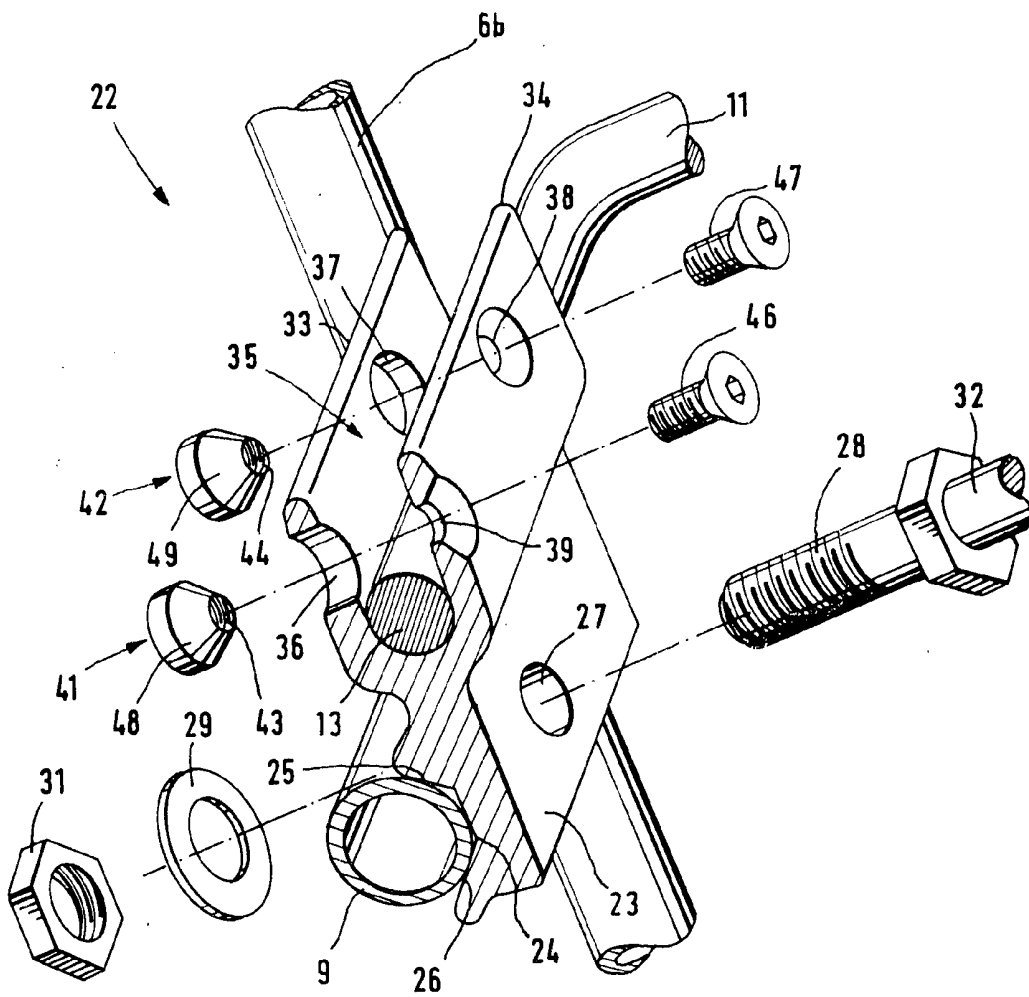


FIG. 2

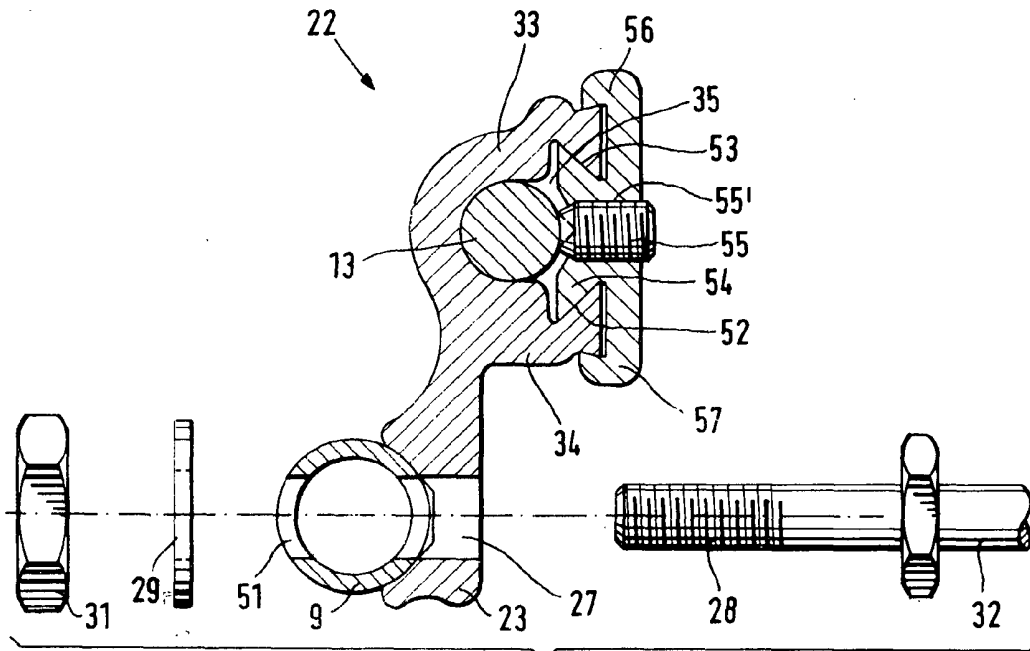
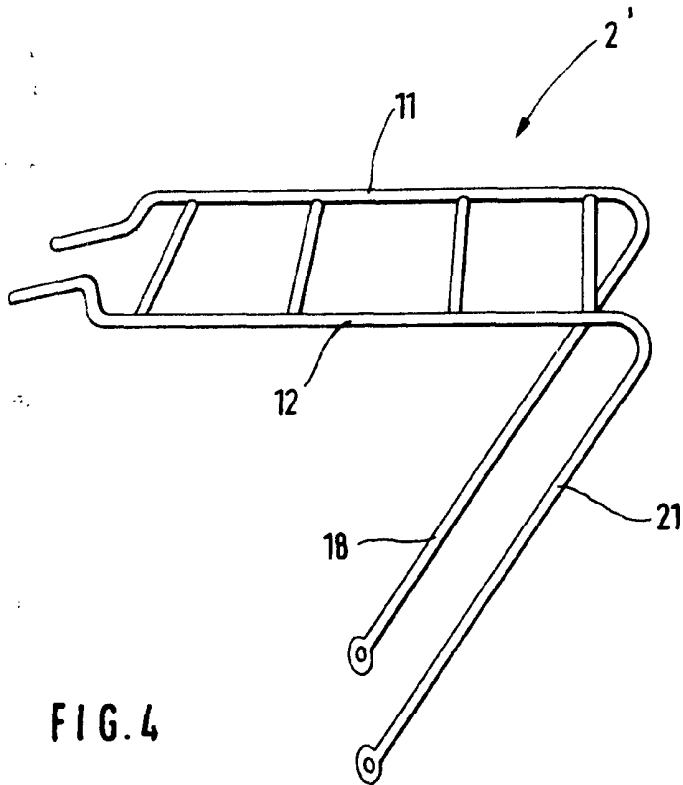


FIG. 3



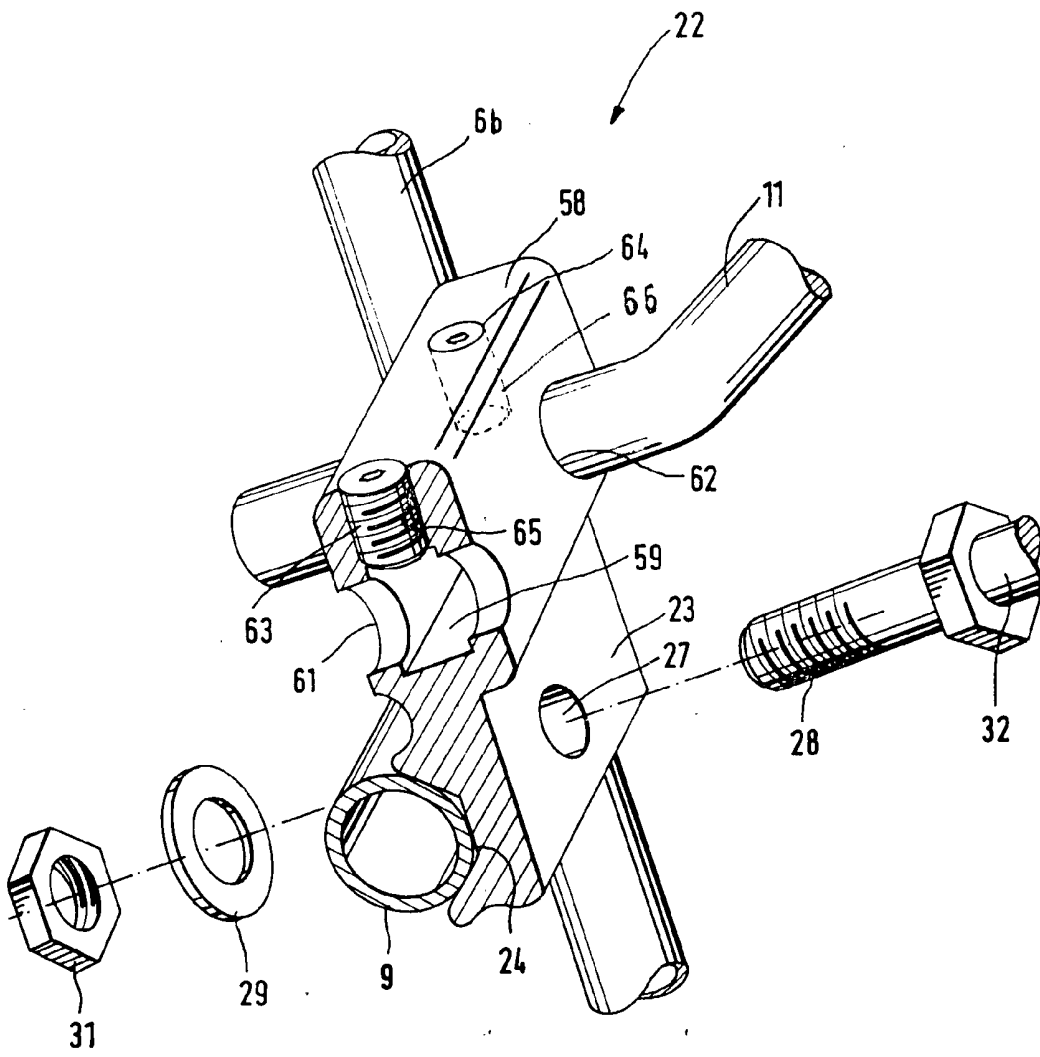


FIG.5

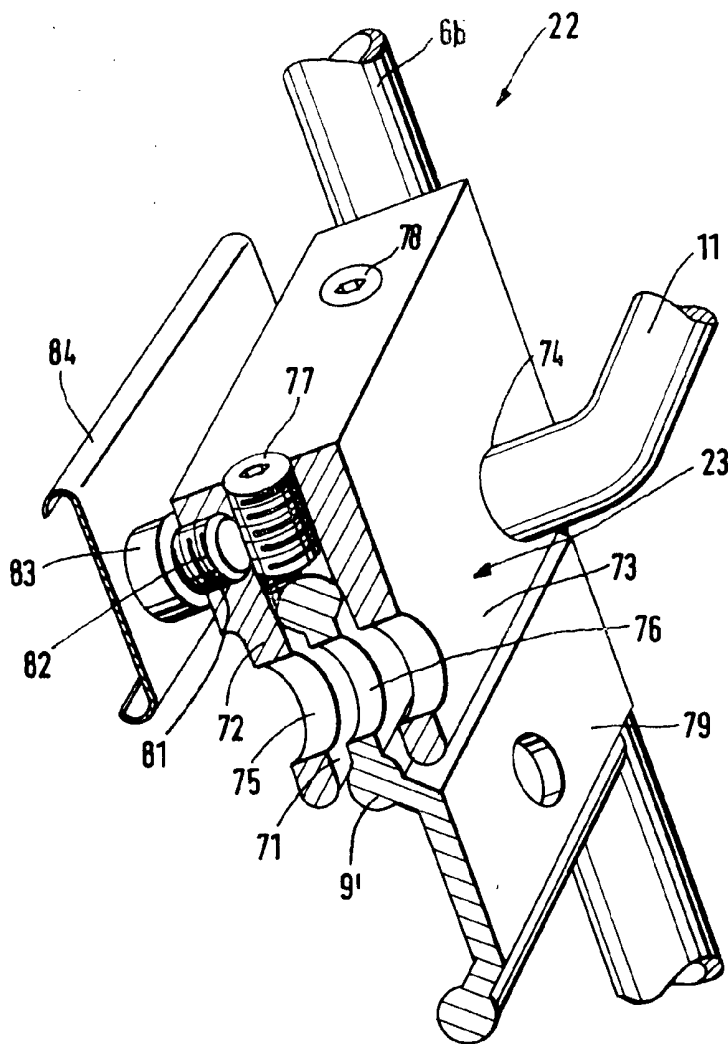


FIG. 6