

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 312 565 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
21.05.2003 Patentblatt 2003/21

(51) Int Cl. 7: **B65D 85/68**

(21) Anmeldenummer: **02015156.9**

(22) Anmeldetag: **06.07.2002**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: **05.10.2001 DE 20116389 U**

(71) Anmelder: **W. Feil GmbH
59909 Bestwig-Nuttlar (DE)**

(72) Erfinder: **Feil, Erkmar-Karl
59909 Bestwig-Nuttlar (DE)**

(74) Vertreter: **Nunnenkamp, Jörg, Dr. et al
Patentanwälte,
Andrejewski, Honke & Sozien,
Postfach 10 02 54
45127 Essen (DE)**

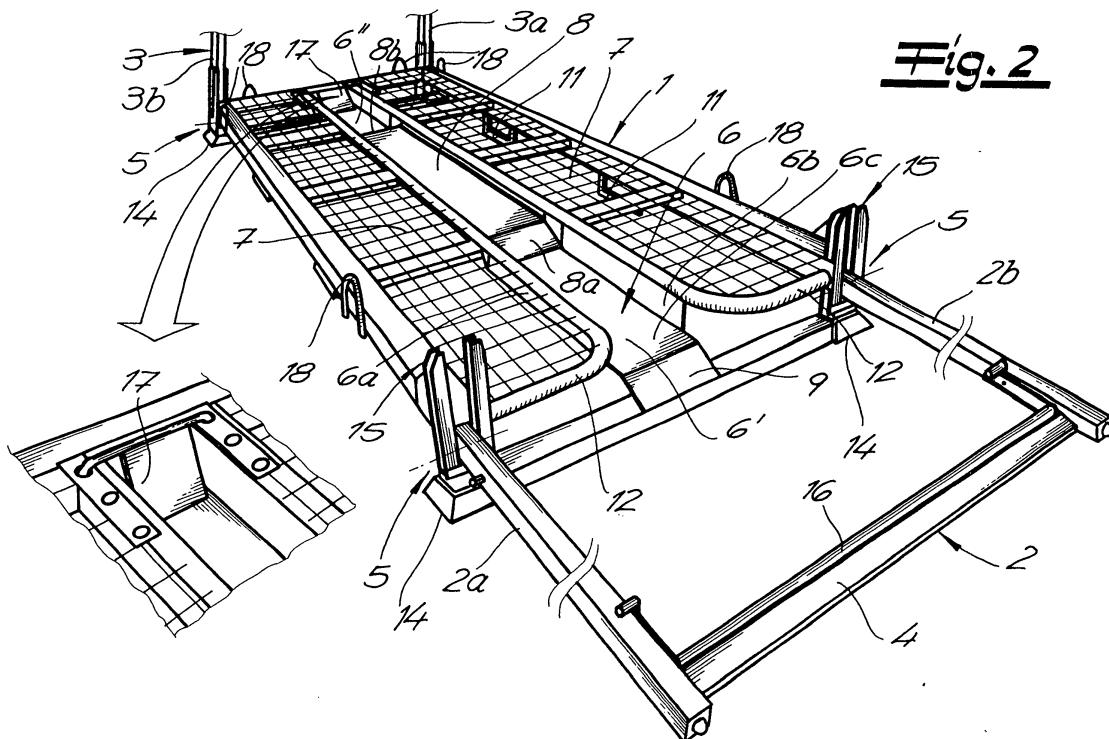
Bemerkungen:

Geänderte Patentansprüche gemäß Regel 86 (2)
EPÜ.

(54) **Versandgestell für Motorräder**

(57) Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist ein Versandgestell für Motorräder oder vergleichbare Zweiräder mit zumindest Vorderrad und Hinterrad. Dieses Versandgestell ist mit einer Basis (1) ferner mit wenigstens zwei Seitenwänden (2, 3) und mit wenigstens einer Bodenwanne (6) zur Aufnahme des Vorderrades und des Hinterrades ausgerüstet. Zumindest die vorde-

re Seitenwand (2) der beiden Seitenwände (2, 3) lässt sich zum Beladen mit dem Zweirad nach außen umklappen. Erfindungsgemäß ist die Bodenwanne (6) als durchgängige Einfahrrinne (6) zwischen seitlichen Trittfächern (7) ausgebildet, wobei eine vom Vorderrad zu überfahrende Erhebung (8) im Rinnenverlauf ein kollisionsfreies Einfahren des Zweirades sicherstellt.



EP 1 312 565 A1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Versandgestell für Motorräder oder dergleichen Zweiräder mit zumindest Vorderrad und Hinterrad, mit einer Basis, ferner mit wenigstens zwei Seitenwänden, von denen zumindest die vordere Seitenwand zum Beladen mit dem Zweirad nach außen umklappbar ist, und mit wenigstens einer Bodenwanne zur Aufnahme des Vorderrades und des Hinterrades.

[0002] Derartige Versandgestelle werden im Rahmen der DE 197 31 868 C2, der DE 75 29 183 U1 sowie der EP 1 052 193 A1 beschrieben. Neben diesen wiederverwendbaren Versandgestellen für Motorräder oder vergleichbare Zweiräder kennt man darüber hinaus Einwegverpackungen überwiegend aus Holz, wie sie Gegenstand der EP 0 401 392 B1 sind.

[0003] Der gattungsbildende Stand der Technik hat sich grundsätzlich bewährt, ist jedoch verbesserungsfähig, was das problemlose Beladen mit dem jeweiligen Motorrad angeht. So können bei den bekannten Versandgestellen nach der EP 1 052 193 A1 dann Probleme auftreten, wenn besonders schwere Motorräder verpackt werden sollen. Denn in diesem Fall stellt das bekannte Gestell lediglich Verstrebungen zur Verfügung, die kaum gefahrlos betreten werden können. Hinzu kommt, dass bei solchen Motorradtypen die Gefahr besteht, dass beim Einfahren in die Bodenwanne beispielsweise ein Seitenständer, Fahrwerksausleger, Rahmenunterzüge etc. mit der Basis des Versandgestells kollidieren.

[0004] Völlig ungeeignet für die Verpackung schwerer Motorräder ist das im Rahmen der DE 197 31 868 C2 beschriebene Versandgestell, weil hier hochstehende Aufnahmeverrichtungen für die Vorderachse und das Hinterrad vorgesehen sind, in welche diese eingehoben werden müssen. Das ist manuell kaum möglich. - Hier will die Erfindung insgesamt Abhilfe schaffen.

[0005] Der Erfindung liegt das technische Problem zugrunde, ein Versandgestell der eingangs beschriebenen Gestaltung so weiterzubilden, dass eine einfache und kollisionsfreie Beladung gelingt.

[0006] Zur Lösung dieses technischen Problems ist im Rahmen der Erfindung ein gattungsgemäßes Versandgestell für Motorräder oder dergleichen Zweiräder mit zumindest Vorderrad und Hinterrad dadurch gekennzeichnet, dass die Bodenwanne als durchgängige Einfahrrinne zwischen seitlichen Trittfächern ausgebildet ist, wobei eine vom Vorderrad zu überfahrende Erhebung im Rinnenverlauf ein kollisionsfreies Einfahren des Zweirades sicherstellt. - Grundsätzlich können auch zwei durchgängige Einfahrrinnen verwirklicht sein, wenn beispielsweise das Versandgestell in Kombination mit einem Motorrad mit Seitenwagen eingesetzt werden soll.

[0007] Üblicherweise kommt jedoch nur eine durchgängige Einfahrrinne zwischen den beiden seitlichen Trittfächern zur Verwendung. Auf diese Weise lassen

sich selbst schwere Motorräder einfach und problemlos in das Versandgestell einbringen, weil die Trittfächer für einen sicheren Halt eines Bedieners sorgen, und zwar beidseitig der Einfahrrinne.

[0008] Dieses Einfahren wird noch dadurch erleichtert und kollisionsfrei gestaltet, dass die vom Vorderrad zu überfahrende Erhebung im Rinnenverlauf realisiert ist. Denn durch das Auffahren des Vorderrades des Zweirades auf die Erhebung werden evtl. vom Rahmen, Motor oder dergleichen abstehende und zuvor kollidierende Bestandteile, wie z. B. Seitenständer, Ausleger etc. gleichsam mit dem Vorderrad mit angehoben. Je- denfalls können solche abstehenden Bestandteile nun nicht (mehr) mit den Trittfächern kollidieren. Sobald das Vorderrad die Erhebung wieder verlässt, sorgt der sich an dessen Hinterkante zwangsläufig einstellende Hangabtrieb dafür, dass das Hinterrad über eine Rampe die Einfahrrinne erklimmt und hierdurch angehoben wird. Das heißt, sobald das Vorderrad die Erhebung verlässt und solchermaßen die Frontpartie des Motorrades abgesenkt wird, sorgt die sich gleichzeitig anhebende Heckpartie dafür, dass auch in diesem Fall Kollisionen zwischen Motorradbestandteilen und Versandgestell zuverlässig vermieden werden.

[0009] Dabei ist selbstverständlich die Rinnentiefe der Einfahrrinne sowohl im zugehörigen Hinterradstandbereich als auch im Vorderradstandbereich jeweils so gewählt, dass bei verladenem Motorrad genügend Freiraum zwischen den zuvor erwähnten Motorradbestandteilen und dem Versandgestell verbleibt.

[0010] Im Detail mag die Einfahrrinne als U-Profil-schiene mit jeweils oberseitig an ihre U-Schenkel angegeschlossenen Trittfächern ausgebildet sein, was die Herstellung vereinfacht. Außerdem steht hierdurch gleichsam eine durchgängige Trittfäche zur Verfügung, die lediglich durch die Einfahrrinne unterteilt wird.

[0011] Zur Darstellung der Erhebung ist die Einfahrrinne mit unterschiedlichen Rinnentiefen ausgerüstet. Dabei ist die Rinnentiefe üblicherweise im Bereich der Erhebung geringer als im Hinterrad- und Vorderradstandbereich. Um die Herstellung der Rinne so einfach wie möglich zu gestalten, sind die Rinnentiefe im Hinterradstandbereich und Vorderradstandbereich vorzugsweise übereinstimmend ausgebildet, wenngleich natürlich auch unterschiedliche Rinnentiefen an diesen Stellen möglich sind und von der Erfindung umfasst werden.

[0012] Damit sich das erfindungsgemäß Versandgestell problemlos bewegen lässt, können grundsätzlich an der Basis Rollen angebracht werden. Regelmäßig erfolgt der Transport der Versandgestelle (mit oder ohne hierauf festgezurtem Motorrad) jedoch dadurch, dass ein Transportfahrzeug, üblicherweise ein Gabelstapler oder ein Hubwagen, das Transportgestell mit Gabelzinken unterfährt. Dabei hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn die Einfahrrinne eine äußere Breite aufweist, die an den Abstand der Gabelzinken des betreffenden Transportfahrzeuges bzw. Gabelstaplers angepasst ist.

Auf diese Weise lässt sich ein besonders sicherer Transport gewährleisten, weil die Längserstreckung der Gabelzinken und die Längserstreckung des Versandgestells übereinstimmen.

[0013] Selbstverständlich kann das Transportfahrzeug bzw. der Gabelstapler das Versandgestell auch quer transportieren, indem die Gabelzinken in Querrichtung unter die Basis fahren. Während beim Transport in Längsrichtung die Einfahrrinne gleichsam für die automatische Führung der Gabelzinken sorgt, müssen in diesem Fall jedoch zusätzliche Führungslaschen vorsehen werden.

[0014] Bei der Erhebung handelt es sich regelmäßig im Längsschnitt um einen trapezförmigen Aufsatz im Vergleich zum Boden der Einfahrrinne. Dieser trapezförmige Aufsatz verfügt über jeweils eine anfangsseitige und eine endseitige Auffahrrampe, damit das Auffahren und Abrollen des Vorderrades problemlos gelingt. Bei dieser Erhebung mag es sich um einen entsprechend gebogenen Einsatz für eine ansonsten trogförmige Einfahrrinne handeln. Im Rahmen der Erfindung wird jedoch so vorgegangen, dass es sich insofern um ein einstückiges Blechbiegestanzteil handelt, welches als Einfahrrinne zum Einsatz kommt.

[0015] Die Trittfächen sind jeweils als Gittermatte mit rinnenseitigem Anschlussrohr ausgebildet, um scharfe Kanten im Bereich der Einfahrrinne zu vermeiden, die schlimmstenfalls die Reifen verletzen oder Felgen beschädigen könnten. Mit diesem jeweils rinnenseitigen Anschlussrohr sind die Trittfächen an die Einfahrrinne angeschlossen.

[0016] Um zuverlässig Beschädigungen des Motorrades beim Einfahren in die Einfahrrinne zu vermeiden, verfügen die Trittfächen im Anfangsbereich der Einfahrrinne über ein sich entgegen der Einfahrrichtung öffnendes Einfahrmaul. Dieses Einfahrmaul wird im einfachsten Sinne dadurch gebildet, dass die jeweils rinnenseitigen Anschlussrohre bogenförmig von der Rinne fortlaufen und an jeweilige Eckpfosten angeschlossen sind. Dieses Konstruktionsdetail trägt zusätzlich zur Stabilisierung der Trittfächen bzw. des gesamten Versandgestells bei.

[0017] Die hintere Seitenwand verfügt in der Regel über einen abklappbaren Sicherungshebel zum Schutz vorstehender Zweiradteile wie zum Beispiel Topcase, Koffer, etc.. Selbstverständlich lässt sich dieser Sicherungshebel bei Bedarf mit einem Kunststoffüberzug versehen, um Lackbeschädigungen oder dergleichen zu vermeiden. - Ein in die Einfahrrinne verstellbar eingreifender Frontanschlag für das Vorderrad sorgt dafür, dass das Transportgestell ohne größere Änderungen für eine Vielzahl von Motorrädern mit jeweils unterschiedlichem Radstand zwischen Vorderrad und Hinterrad eingesetzt werden kann.

[0018] Schließlich verfügen die Seitenwände bzw. hierzu gehörige Vertikalfosten des Versandgestells im Kopfbereich vorteilhaft über Zentrierzapfen, in die bei einer Stapelung mehrerer Versandgestelle übereinan-

der komplementäre Zentriereinformungen im Bodenbereich des darüber befindlichen Gestells bzw. der daran anschließenden Eckpfosten eingreifen. Hierdurch lassen sich die jeweiligen Versandgestelle problemlos stapeln, und zwar auch dann, wenn kein Motorrad hierin aufbewahrt wird. Denn für diesen Fall lassen sich die vordere Seitenwand und die hintere Seitenwand jeweils umklappen und auf die Basis bzw. die Gittermatte auflegen. Dadurch werden im jeweiligen Bereich der Geleke Zentrierausbildungen der Eckpfosten zugänglich, die nun mit den besagten Zentriereinformungen im Bodenbereich des darüber befindlichen Gestells zusammenwirken.

[0019] Im Ergebnis stellt die Erfindung ein wiederverwendbares Versandgestell für Motorräder oder dergleichen Zweiräder zur Verfügung, welches für einen sicheren und problemlosen Transport - auch schwerer Motorräder - besonders geeignet ist. Hierfür sorgen zunächst einmal die Trittfächen beidseitig der durchgängigen Einfahrrinne, die sicheren Halt gewährleisten, auch wenn nicht nur eine, sondern zwei Bedienpersonen für das Verladen benötigt werden. Außerdem stellt die Einfahrrinne mit der darin ausgebildeten Erhebung sicher, dass gerade beim kritischen Einfahren in die Einfahrrinne bisher fast unvermeidliche Kollisionen zwischen abstehenden Motorradbestandteilen und dem Versandgestell zuverlässig vermieden werden.

[0020] Denn diese Erhebung gewährleistet, dass das Vorderrad über die Basis der Einfahrrinne hinaus angehoben wird, so dass auch die entsprechenden abstehenden Bestandteile von dem Versandgestell entfernt werden. Erst wenn auch das Hinterrad angehoben wird, wird gleichzeitig der Frontbereich abgesenkt, so dass Kollisionen nicht zu befürchten sind. Hierin sind die wesentlichen Vorteile zu sehen.

[0021] Im Folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich ein Ausführungsbeispiel darstellenden Zeichnung näher erläutert; es zeigen:

Fig. 1 das erfindungsgemäße Versandgestell bei hochgeklappter hinterer Seitenwand mit Blickrichtung entgegen der Einfahrrichtung,

Fig. 2 den Gegenstand nach Fig. 1 im Bereich der vorderen abgeklappten Seitenwand,

Fig. 3 eine Detailansicht der Einfahrrinne im Bereich der Erhebung,

Fig. 4 die vordere Seitenwand mit abgeklapptem Sicherungshebel und

Fig. 5 eine Detailansicht des Versandgestells im Bereich eines hinteren Eckpfostens.

[0022] In den Figuren ist ein Versandgestell für Motorräder mit Vorderrad und Hinterrad dargestellt. Dieses Versandgestell wird dazu benutzt, fahrbereite Motorrä-

der aufzunehmen und vom Herstellerwerk an einen Händler zu versenden. Nach dortiger Entfernung des Motorrades lässt sich das Versandgestell zusammenklappen und an das Werk wieder zurücksenden. Das gesamte Versandgestell ist im Rahmen des Ausführungsbeispiels aus Metall, insbesondere Stahl, gefertigt, wenngleich grundsätzlich auch andere Herstellungsmaterialien denkbar sind und umfasst werden, beispielsweise (glasfaserverstärkter) Kunststoff (GFK).

[0023] Im Einzelnen verfügt das Versandgestell über eine Basis 1 und zwei Seitenwände 2, 3, nämlich eine hintere Seitenwand 3 und eine vordere Seitenwand 2. Beide Seitenwände 2, 3 setzen sich im Wesentlichen aus jeweils zwei Eckpfosten 2a, 2b bzw. 3a, 3b zusammen, die jeweils durch eine Quertraverse 4 miteinander verbunden sind. Die Quertraverse 4 verfügt jeweils über ein Profil im Querschnitt, welches insbesondere im Bereich der vorderen Seitenwand 2 sicherstellt, dass die Reifen des Motorrades hierüber problemlos rollen können. Üblicherweise wird hier auf einen trapezförmigen Querschnitt der Quertraversen 4 zurückgegriffen.

[0024] Die vordere Seitenwand 2 lässt sich sowohl nach außen abklappen, wie dies in Fig. 2 dargestellt ist, als auch nach innen auf die Basis 1 auflegen. Das geschieht insbesondere dann, wenn das Versandgestell nach Entladen des Motorrades wieder zum Werk zurückgebracht werden soll. Dann wird auch die hintere Seitenwand 3 auf die Basis 1 aufgelegt. Für diesen Klappvorgang sorgen jeweilige Gelenke 5 im Bereich des Fußes der vier Eckpfosten 2a, 2b, 3a, 3b (vgl. Fig. 5).

[0025] Zur Aufnahme der beiden Räder des Motorrades, d. h. des Vorderrades und des Hinterrades, dient eine Bodenwanne 6, bei welcher es sich im Rahmen des Ausführungsbeispiels um eine als U-Profilschiene ausgebildete Einfahrrinne 6 handelt. Diese Einfahrrinne 6 mag gegenüber der Basis 1 schräggestellt sein, um einen (Regen-)Wasserablauf zu gewährleisten. Bewährt haben sich hier Schrägstellungen von einigen Prozent, beispielsweise 2 %. Dabei steht regelmäßig das Vorderrad etwas höher als das Hinterrad.

[0026] Im Übrigen ist diese Einfahrrinne 6 größtenteils nach vorne, dem Vorderrad folgend, schräg zulauft ausgebildet, weil das üblicherweise schmalere Vorderrad weniger Platz als das breitere Hinterrad benötigt. Hierbei handelt es sich jedoch um eine Option, welcher nur bedarfswise entsprochen wird.

[0027] Anhand der Fig. 3 wird deutlich, dass an die Einfahrrinne bzw. U-Profilschiene 6 bzw. deren dortige U-Schenkel 6a, 6b jeweils oberseitig Trittplächen 7 angeschlossen sind. Demgegenüber erstreckt sich die Basis 6c bzw. der Grund der Einfahrrinne 6 in Richtung auf einen Boden, auf welchem das Versandgestell aufsteht. Die Einfahrrinne 6 ist durchgängig ausgebildet und unterteilt die beiden seitlichen Trittplächen 7 symmetrisch.

[0028] Eine vom Vorderrad zu überfahrende Erhebung 8 stellt ein kollisionsfreies Einfahren des Zweirades sicher. Zu diesem Zweck verfügt die Einfahrrinne 6

über im Wesentlichen drei Bereiche, und zwar einen Hinterradstandbereich 6', die Erhebung 8 und einen Vorderradstandbereich 6''. Dabei ist die Rinnentiefe der Einfahrrinne 6 im Bereich der Erhebung 8 geringer als im Hinterradstandbereich 6' und im Vorderradstandbereich 6'', wobei die jeweiligen Rinnentiefen im Hinterradstandbereich 6' und Vorderradstandbereich 6'' gleich ausgebildet sind.

[0029] Anhand der Fig. 1 und 3 erkennt man, dass die Erhebung 8 im Längsschnitt als im Vergleich zum Boden bzw. der U-Basis 6c der Einfahrrinne 6 trapezförmiger Aufsatz mit jeweils anfangsseitiger und endseitiger Auffahrrampe 8a, 8b ausgebildet ist. Auf diese Weise wird das Motorrad angehoben, sobald das Vorderrad die anfangsseitige Auffahrrampe 8a der Erhebung 8 erreicht, so dass abstehende Bestandteile nicht mit den Trittplächen 7 in Berührung kommen. Wenn nun das Vorderrad die Erhebung 8 über die endseitige Auffahrrampe 8b verlässt, wird gleichzeitig das dann in die Einfahrrinne 6 eintauchende Hinterrad angehoben, und zwar durch eine Auffahrrampe 9 im Anfangsbereich der Einfahrrinne 6. Auf diese Weise wird die Absenkbewegung des Frontbereiches des Motorrades beim Überlaufen des Vorderrades über die endseitige Auffahrrampe 8b der Erhebung ausgeglichen, weil nun der heckseitige Bereich mit Hilfe des die Auffahrrampe 9 empor rollenden Hinterrades ausgeglichen wird.

[0030] Besonders anhand der Fig. 1 erkennt man, dass die Einfahrrinne eine äußere Breite aufweist, die an den Abstand von lediglich angedeuteten Gabelzinken 10 eines Transportfahrzeuges, vorliegend eines Gabelstaplers, angepasst ist. Folglich dienen die U-Schenkel 6a, 6b der Einfahrrinne 6 als Führungen für die betreffenden Gabelzinken 10. Soll dagegen das dargestellte Versandgestell von einem Gabelstapler quer ergriffen und transportiert werden, so sind seitliche Führungslaschen 11 für den Eingriff der Gabelzinken 10 vorgesehen (vgl. Fig. 2).

[0031] Bei den Trittplächen 7 handelt es sich jeweils um Gittermatten mit rinnenseitigem Anschlussrohr 12. Dieses rinnenseitige Anschlussrohr 12 bildet im Anfangsbereich der Einfahrrinne (d. h. im Bereich der dortigen Auffahrrampe 9; vgl. Fig. 2) ein sich entgegen der Einfahrrichtung öffnendes Einfahrmaul. Zu diesem Zweck gehen die jeweiligen Anschlussrohre bogenförmig von ihrem Längsverlauf entlang der Einfahrrinne 6 in einen Querverlauf über und sind endseitig jeweils an die vorderen Eckpfosten 2a, 2b angeschlossen.

[0032] Anhand der Darstellung in Fig. 4 erkennt man, dass die jeweiligen Eckpfosten 2a, 2b, 3a, 3b mit kopfseitigen Zentrierzapfen 13 ausgerüstet sind, die in zugehörige Zentrierausnehmungen 14 im Fußbereich eines darüber gestapelten zweiten Versandgestelles eingreifen. Wenn jedoch die Seitenwände 2, 3 auf die Basis 1 aufgeklappt sind, formen die jeweiligen Eckpfosten 2a, 2b, 3a, 3b automatisch oberhalb der Gelenke 5 Zentrierausnahmen 14, die ebenfalls mit den Zentriereinrichtungen 15 eines aufgesetzten (gleichfalls zusammen-

geklappten) Versandgestelles zusammenwirken.

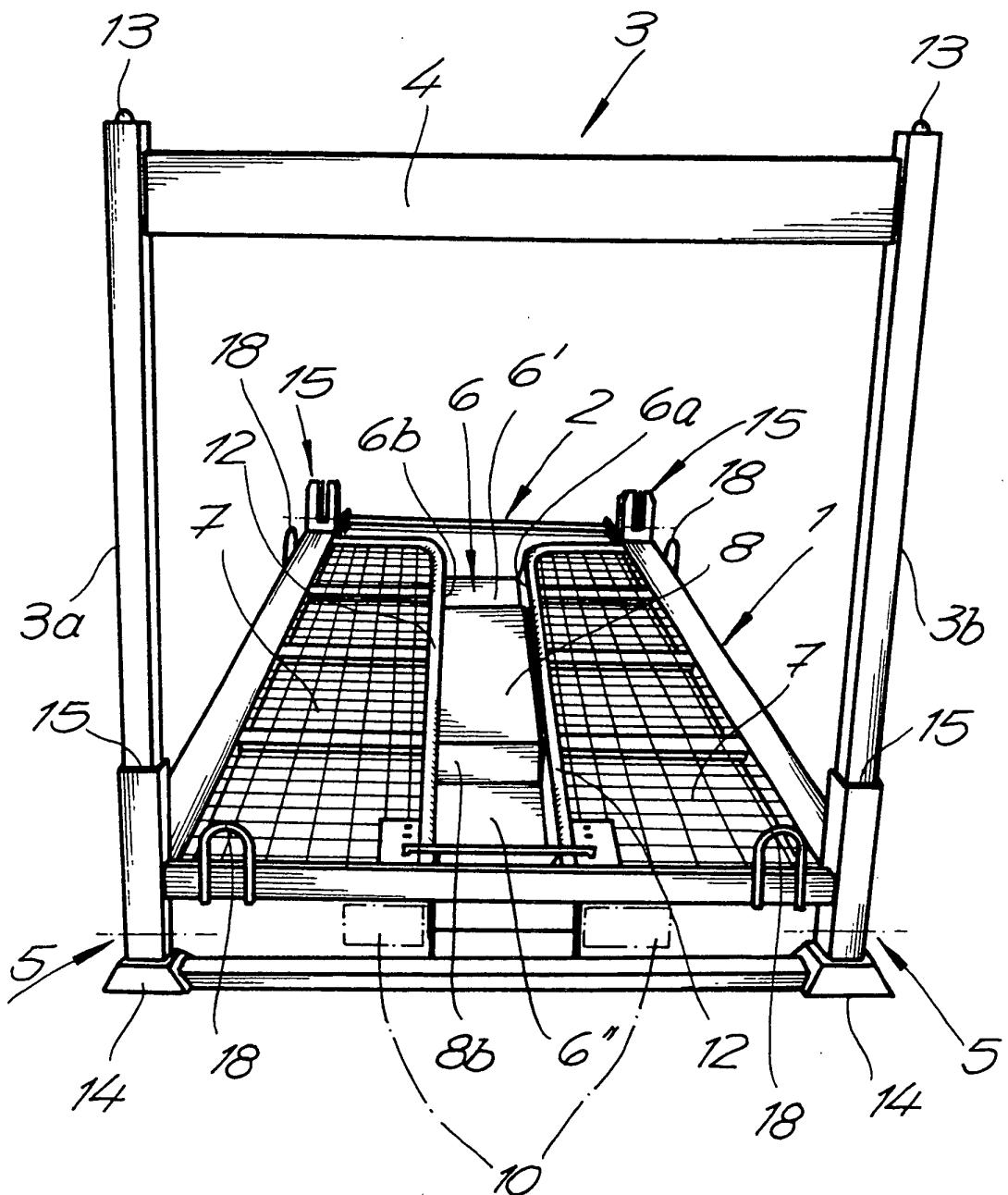
[0033] Ein an der vorderen Seitenwand 3 vorgesehener abklappbarer Sicherungshebel 16 sorgt dafür, dass über das Versandgestell evtl. vorstehende Zweiradteile, wie z. B. Topcase, Koffer, etc. geschützt werden. Dieser Sicherungshebel 16 mag mit einer Kunststoffschicht überzogen sein, um Lackbeschädigungen zu verhindern. Der Sicherungshebel 16 lässt sich in abgeklappter Stellung gemäß Fig. 4 arretieren und zum Überfahren mit dem Vorderrad in nach außen geklappter Position nach Fig. 2 in Flucht mit der Quertraverse 4 bringen.

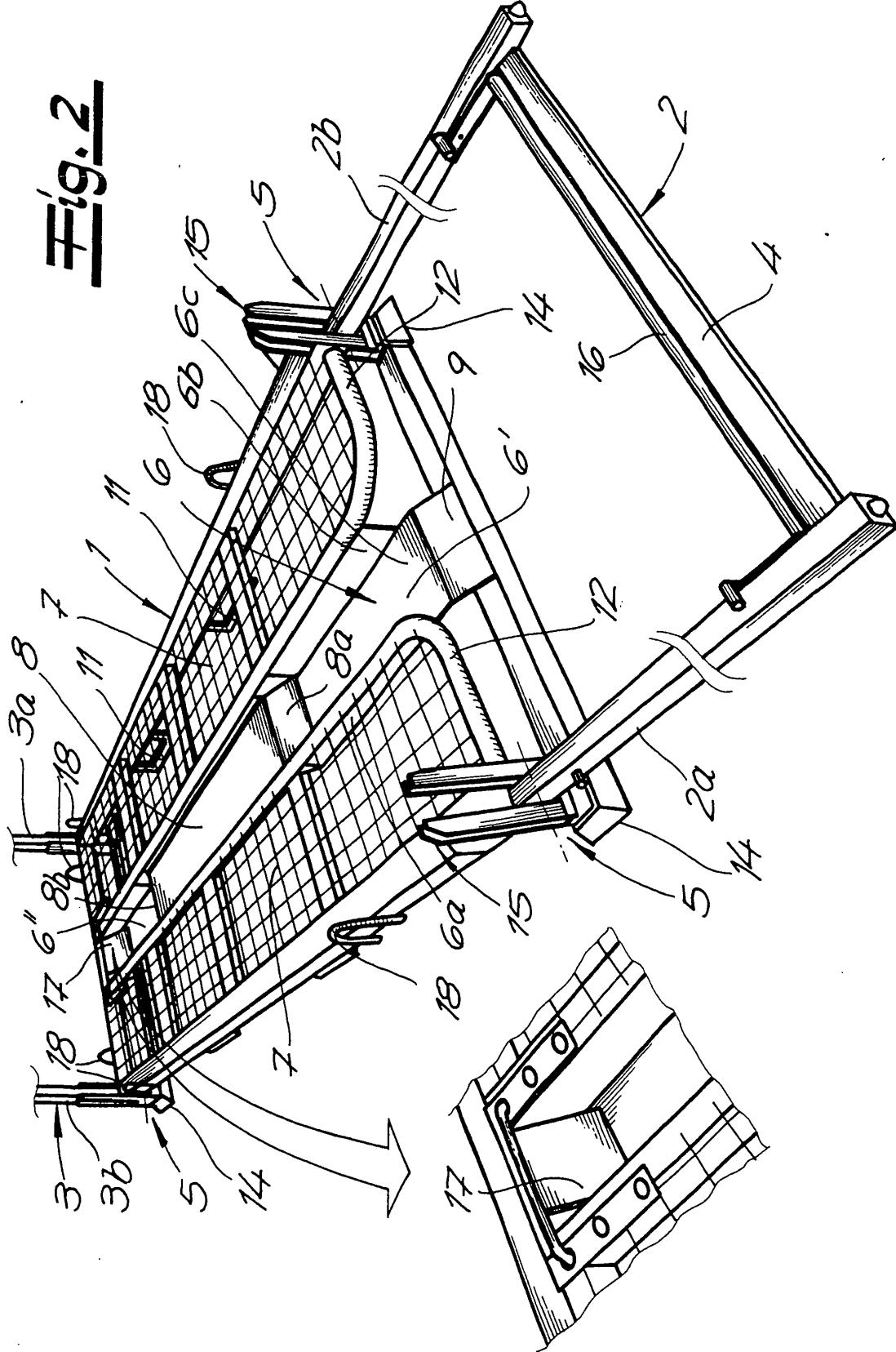
[0034] Schließlich sorgt ein in die Einfahrrinne 6 verstellbar eingreifender Anschlag 17 dafür, dass Motorräder mit unterschiedlichen Radständen einwandfrei in der Einfahrrinne 6 aufgenommen werden. Zur endgültigen Fixierung des in das Versandgestell eingefahrenen Motorrades dienen Ösen 18, an welchen Zurrurte zur Befestigung beispielsweise des Lenkkopfes oder der Gabel bzw. des hinteren Rahmenbereiches des Motorrades angreifen.

Patentansprüche

1. Versandgestell für Motorräder oder dergleichen Zweiräder mit zumindest Vorderrad und Hinterrad, mit einer Basis (1), ferner mit wenigstens zwei Seitenwänden (2, 3), von denen zumindest die vordere Seitenwand (2) zum Beladen mit dem Zweirad nach außen umklappbar ist, und mit wenigstens einer Bodenwanne (6) zur Aufnahme des Vorderrades und des Hinterrades, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Bodenwanne (6) als durchgängige Einfahrrinne (6) zwischen seitlichen Trittfächern (7) ausgebildet ist, wobei eine vom Vorderrad zu überfahrende Erhebung (8) im Rinnenverlauf ein kollisionsfreies Einfahren des Zweirades sicherstellt.
2. Versandgestell nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Einfahrrinne (6) als U-Profileschiene (6) mit jeweils oberseitig an ihre U-Schenkel (6a, 6b) angeschlossenen Trittfächern (7) ausgebildet ist.
3. Versandgestell nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Einfahrrinne (6) zur Darstellung der Erhebung (8) unterschiedliche Rinnentiefen aufweist.
4. Versandgestell nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Einfahrrinne (6) im Wesentlichen in drei Bereiche unterteilt ist, nämlich einen Hinterradstandsbereich (6'), die Erhebung (8) und einen Vorderradstandsbereich (6''), wobei die Rinnentiefe im Bereich der Erhebung (8) geringer ist als im Hinterradstandsbereich (6') und Vorderradstandsbereich (6''), und wobei die Rinnentiefe im Hinterradstandsbereich (6') und Vorderradstand-
5. Versandgestell nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Einfahrrinne (6) eine äußere Breite aufweist, die an den Abstand vom Gabelzinken (10) eines Transportfahrzeugs, beispielsweise Gabelstaplers, angepasst ist.
6. Versandgestell nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Erhebung (8) im Längsschnitt als im Vergleich zum Boden (6c) der Einfahrrinne (6) trapezförmiger Aufsatz mit jeweils anfangsseitiger Auffahrrampe (8a) und endseitiger Auffahrrampe (8b) ausgebildet ist.
7. Versandgestell nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Trittfächern (7) jeweils als Gittermatte mit rinnenseitigem Anschlussrohr (12) ausgebildet sind.
8. Versandgestell nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Trittfächern (7) im Anfangsbereich der Einfahrrinne (6) ein sich entgegen der Einfahrrichtung öffnendes Einfahrmaul bilden.
9. Versandgestell nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** die hintere Seitenwand (3) einen abklappbaren Sicherungshebel (16) zum Schutz vorstehender Zweiradteile, wie z. B. Topcase, Koffer, etc. aufweist.
10. Versandgestell nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** ein in die Einfahrrinne (6) verstellbar eingreifender Frontanschlag (17) für das Vorderrad vorgesehen ist.

Fig. 1





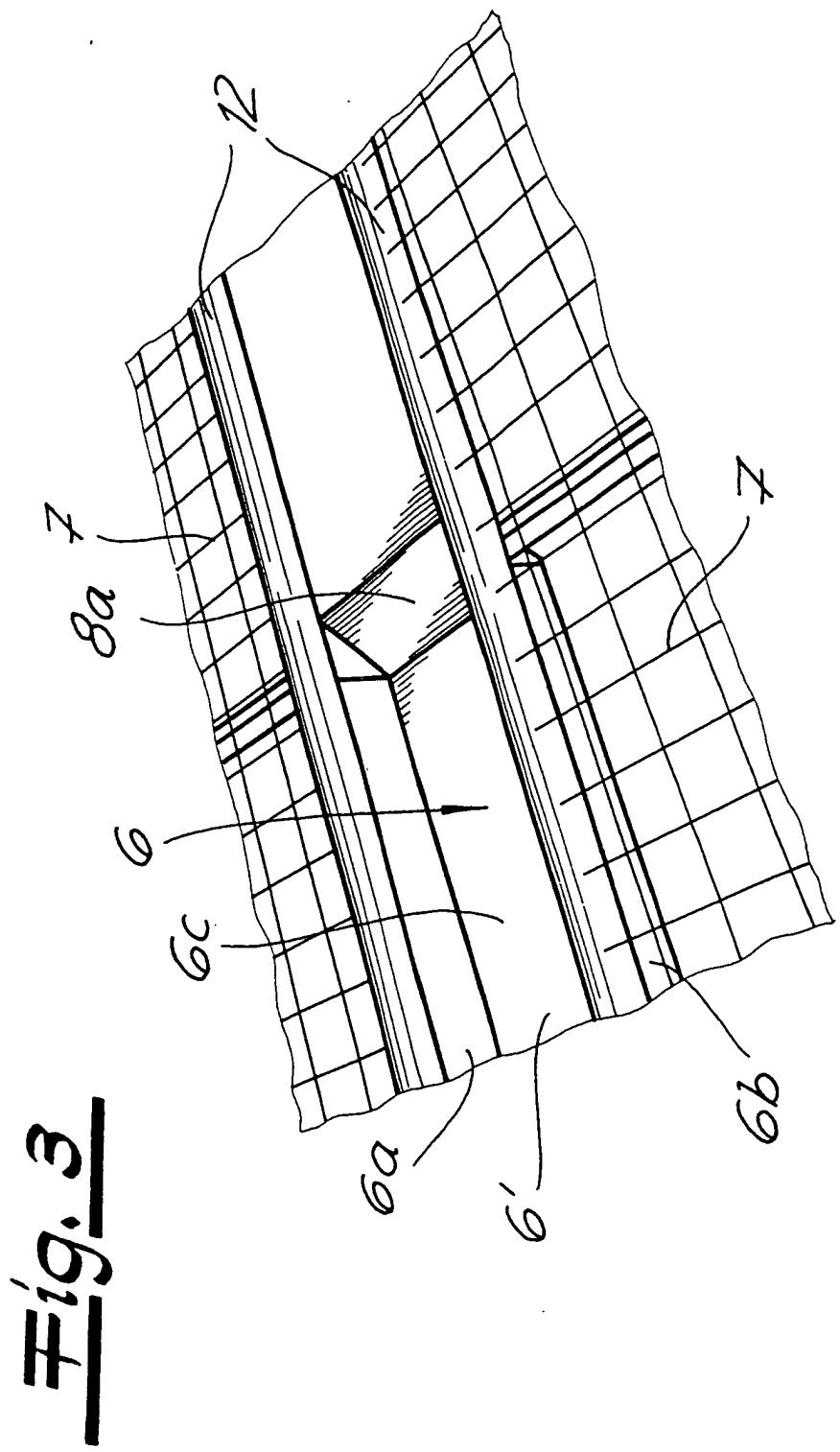


Fig. 4

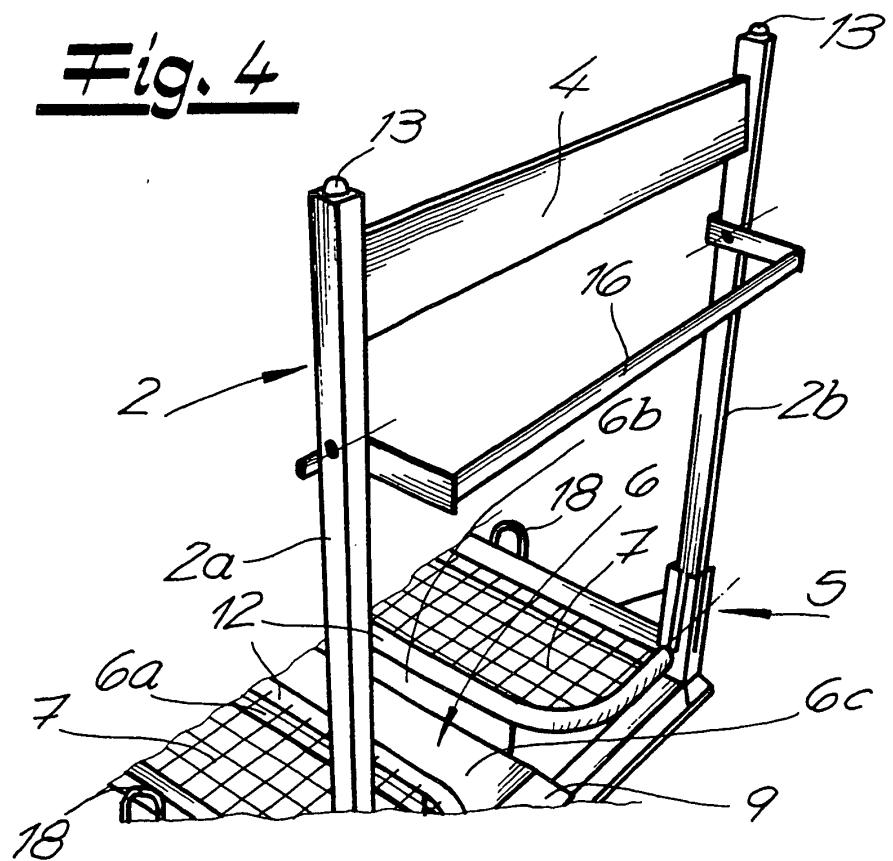
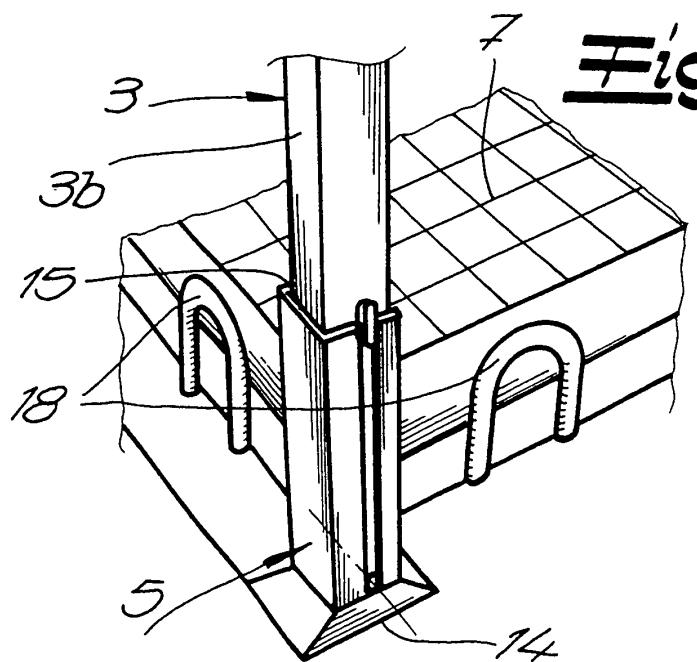


Fig. 5





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 02 01 5156

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betreff Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	FR 2 773 350 A (CIE AFFRETEMENT & TRANSPORT) 9. Juli 1999 (1999-07-09) * Seite 4, Zeile 29 - Seite 5, Zeile 20 * * Seite 6, Zeile 30 - Seite 7, Zeile 17; Abbildungen 1-3 *	1-6,8	B65D85/68
A,D	EP 1 052 193 A (IND LISSA DAL PRA S P A) 15. November 2000 (2000-11-15) * Spalte 3, Zeile 3 - Zeile 6; Abbildungen 1,3-5 *	1	
A	DE 199 31 248 A (WEBER HANS JOACHIM ;WIRTSCHAFTSBERATUNGS UND BETRE (DE)) 25. Januar 2001 (2001-01-25) * Spalte 3, Zeile 37 - Zeile 55; Abbildungen 1-4 *	1	
A	DE 199 34 939 A (TAUCKE ELONA) 23. März 2000 (2000-03-23) * Spalte 4, Zeile 4 - Spalte 5, Zeile 24; Abbildungen 1-8 *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.Cl.7)
A	DE 199 00 679 A (KRISTEN EGgers HARALD) 7. Dezember 2000 (2000-12-07) * Abbildungen 1,2 *	1	B65D
X,P	DE 201 16 389 U (WERNER FEIL GMBH) 3. Januar 2002 (2002-01-03) * Ansprüche 1-11; Abbildungen 1-5 *	1-10	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche		Prüfer
MÜNCHEN	2. Dezember 2002		Berrington, N
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet	T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze		
Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist		
A : technologischer Hintergrund	D : in der Anmeldung angeführtes Dokument		
O : nichtschriftliche Offenbarung	L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument		
P : Zwischenliteratur	& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument		

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 02 01 5156

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

02-12-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
FR 2773350	A	09-07-1999	FR	2773350 A1	09-07-1999
			BR	9813240 A	31-10-2000
			EP	1045789 A1	25-10-2000
			WO	9935027 A1	15-07-1999
			HU	0100229 A2	28-05-2001
			JP	2002500132 T	08-01-2002
			PL	341534 A1	23-04-2001
			SK	10212000 A3	11-06-2001
			TR	200001879 T2	22-01-2001
<hr/>					
EP 1052193	A	15-11-2000	IT	VI990087 A1	06-11-2000
			IT	VI990220 A1	07-05-2001
			EP	1052193 A1	15-11-2000
<hr/>					
DE 19931248	A	25-01-2001	DE	19931248 A1	25-01-2001
			AU	6556200 A	30-01-2001
			WO	0104010 A1	18-01-2001
<hr/>					
DE 19934939	A	23-03-2000	DE	19934939 A1	23-03-2000
<hr/>					
DE 19900679	A	07-12-2000	DE	19900679 A1	07-12-2000
<hr/>					
DE 20116389	U	03-01-2002	DE	20116389 U1	03-01-2002
<hr/>					