



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
18.04.2012 Patentblatt 2012/16

(51) Int Cl.:
B65D 88/12 (2006.01) **B65D 88/58** (2006.01)
B65D 90/18 (2006.01) **B65D 88/54** (2006.01)
B65D 88/14 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **10187701.7**

(22) Anmeldetag: **15.10.2010**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MK MT NL NO PL PT RO RS SE SI SK SM TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
BA ME

(72) Erfinder: **Kohlgrüber, Sven**
64546 Mörfelden-Waldorf (DE)

(74) Vertreter: **Jostarndt, Hans-Dieter**
Jostarndt Patentanwalts-AG
Brüsseler Ring 51
52074 Aachen (DE)

(71) Anmelder: **Deutsche Post AG**
53113 Bonn (DE)

(54) **Container**

(57) Die Erfindung betrifft einen Container (1) für den Transport eines Fahrzeugs, der im Wesentlichen quaderförmig mit einer ersten und einer zweiten Stirnseite, zwei Längsseiten, einer Unterseite und einer Oberseite aufgebaut ist. Aufgabe der Erfindung ist es, einen Container (1) für den Transport von Fahrzeugen bereit zu stellen, der für den Transport via Luftfracht, Seefracht und den Landtransport geeignet und ist und beim Leertransport ein minimiertes Transportvolumen in Anspruch nimmt. Dabei sollte das Fahrzeug vor den Blicken Unbefugter geschützt sein und auch bei einem gemischten

Land-, See- und / oder Lufttransport nicht aus dem Container (1) ausgeladen werden müssen. Zur Lösung schlägt die Erfindung, einen Container (1) vor, der aus einem Bodenelement, bestehend aus der Unterseite und der ersten Stirnseite besteht, und einer darauf flach zusammenfaltbaren Haube, bestehend aus der zweiten Stirnseite, den zwei Längsseiten und der Oberseite. Im unbeladenen Zustand kann der Container (1) zusammengeklappt werden, wodurch er im Vergleich zum aufgefalteten Zustand deutlich weniger Transportvolumen erfordert.

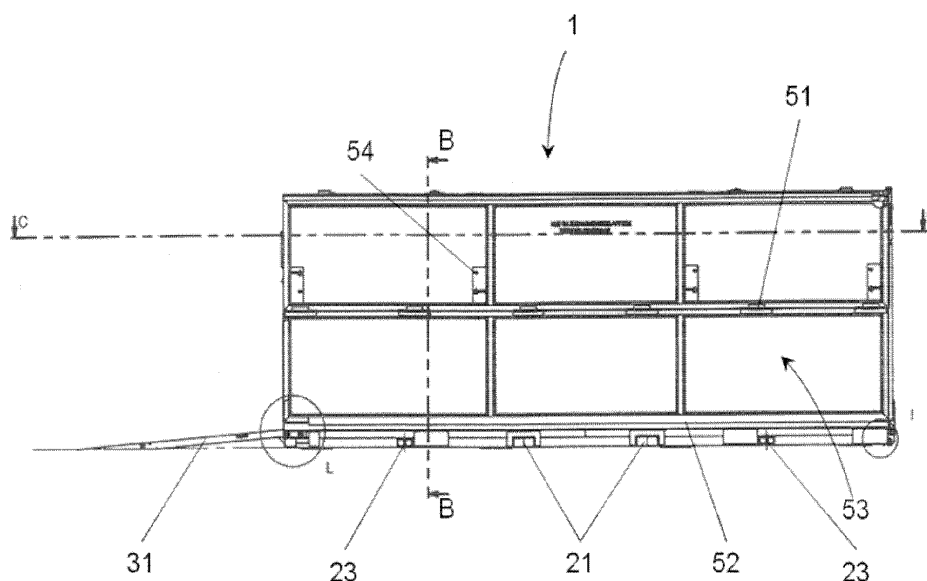


Fig. 4

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Container für den Transport eines Fahrzeugs, der im Wesentlichen quaderförmig mit einer ersten und einer zweiten Stirnseite, zwei Längsseiten, einer Unterseite und einer Oberseite aufgebaut ist.

[0002] Fahrzeuge, vor allem Kraftfahrzeuge, werden heute in breitem Umfang über teilweise große Strecken transportiert. Dabei müssen die Fahrzeuge gegen Beschädigungen geschützt werden. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn die Fahrzeuge besonders wertvoll sind, also z.B. bei Rennfahrzeugen, Oldtimern, Prototypen, Ausstellungsfahrzeugen oder andere seltenen Fahrzeugen. Darüber hinaus sollen vor allem Prototypen vor den Blicken Unbefugter geschützt werden. Daher werden solche Fahrzeuge vermehrt in Großraumtransportbehältnissen, sogenannten Containern, transportiert.

[0003] Container der eingangs genannten Art sind bekannt und z.B. in der ISO 668 genormt. Es handelt sich hierbei um sogenannte Seefrachtcontainer, die als 10 Fuß, 16 Fuß, 20 Fuß und 40 Fuß Container auch für den Transport von z.B. Kraftfahrzeugen geeignet sind und auch benutzt werden. Solche Container sind sehr robust gebaut, was sich allerdings in einem hohen Eigengewicht niederschlägt. Daher sind solche Container nicht für den Transport via Luftfracht geeignet. Ein weiterer genereller Nachteil solcher Container besteht in der Tatsache, dass sie auch als Leercontainer ohne Fracht das gleiche Transportvolumen beanspruchen wie im beladenen Zustand.

[0004] EP0 091 718 A1 offenbart eine zusammenklappbare Transportkiste. Die Wände dieser Transportkiste können flach auf den Boden der Kiste geklappt werden, wenn die Kiste leer ist. Dadurch benötigt die Transportkiste beim Leertransport weniger Transportvolumen. Diese Transportkiste ist allerdings für den Haushaltsgebrauch gedacht und nicht für den Transport von Fahrzeugen geeignet. Sie ist im Übrigen an der Oberseite offen.

[0005] EP0 319 974 A1 offenbart einen Mehrzweckcontainer, der zerlegbar und für den Transport von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Im zerlegten Zustand benötigt dieser Container wenig Transportvolumen, da die Seitenteile und das Deckelteil des Containers flach auf das Bodenteil gelegt werden können. Dieser Container weist den Nachteil auf, dass er wegen seines Gewichts und seiner Abmasse nicht für den Lufttransport geeignet ist. Im Übrigen ist das Zerlegen des Containers aufwändig.

[0006] Aufgabe der Erfindung ist es daher, einen Container für den Transport von Fahrzeugen bereitzustellen, der für den Transport via Luftfracht, Seefracht und den Landtransport geeignet ist und beim Leertransport ein minimiertes Transportvolumen in Anspruch nimmt. Dabei sollte das Fahrzeug vor den Blicken Unbefugter geschützt sein und auch bei einem gemischten Land-, See- und / oder Lufttransport nicht aus dem Container ausgeladen werden müssen.

[0007] Erfindungsgemäß wird die Aufgabe mit einem Container mit den Merkmalen des unabhängigen Anspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Ausführungsformen des Containers ergeben sich aus den Unteransprüchen 2 bis 15.

[0008] Kern der Erfindung ist es, einen Container bereitzustellen, der im Wesentlichen quaderförmig mit einer ersten und einer zweiten Stirnseite, zwei Längsseiten, einer Unterseite und einer Oberseite aufgebaut ist, wobei der Container aus einem Bodenelement, bestehend aus der Unterseite und der ersten Stirnseite, und einer darauf flach zusammenfaltbaren Haube, bestehend aus der zweiten Stirnseite, den zwei Längsseiten und der Oberseite, besteht. Im unbeladenen Zustand kann der Container zusammengeklappt werden, wodurch er im Vergleich zum aufgefalteten Zustand deutlich weniger Transportvolumen erfordert. Der Container weist eine erste Stirnseite, die Vorder- oder Beladungsseite, und eine zweite Stirnseite, die Rückseite, auf.

[0009] In einer vorteilhaften Ausführungsform bestehen die Containerseiten aus Wänden, die flach auf die Unterseite faltbar sind. Dabei hat es sich als besonders vorteilhaft erwiesen, wenn zumindest die Seitenwände selbst faltbar ausgeführt sind.

[0010] Als besonders vorteilhaft hat es sich erwiesen, die Haube verschiebbar gegenüber dem Bodenelement anzuordnen. Das Beladungspersonal kann die Haube in Richtung der Rückseite so verschieben, dass das Bodenelement zumindest zu einem großen Teil nicht mehr von der Haube bedeckt wird. Nun kann ein Fahrzeug auf das Bodenelement gefahren werden, ohne Gefahr zu laufen, ein Seitenteil des Containers zu berühren und dadurch das Fahrzeug zu beschädigen. Das Beladungspersonal kann eine Fahrzeugtür öffnen, um auszusteigen, ohne dass die Fahrzeugtür mit der Innenwand des Containers in Berührung kommt. Zur Fixierung des Fahrzeugs auf dem Bodenelement steht dem Beladungspersonal ausreichend Platz zur Verfügung.

[0011] Nachdem das Fahrzeug auf dem Bodenelement fixiert ist, kann die Haube wieder über das Bodenelement geschoben werden. Nach Schließen der Beladungsseite ist der Container geschlossen. Dieser Container kann nun gemeinsam mit dem Fahrzeug in ein Flugzeug, oder zum See- bzw. Landtransport in einen üblichen Seefrachtcontainer verbracht werden.

[0012] In einer vorteilhaften Ausführungsform weist der Container an seiner zweiten Stirnseite ein Stützelement auf, so dass der Container bei Anheben an seiner ersten Stirnseite z.B. mit einem Flurförderfahrzeug wie einem Gabelstapler, bewegt und z.B. in einen Seefrachtcontainer eingeschoben werden kann.

[0013] Als besonders vorteilhaft hat es sich erwiesen, den Container so auszugestalten, dass er durch Anheben seiner Oberseite aus dem zusammengeklappten Zustand in den aufgefalteten Zustand gebracht werden kann. Das Anheben der Oberseite kann dabei durch ein Flurförderfahrzeug, wie z.B. einen Gabelstapler, oder durch einen Kran, aber auch durch Muskelkraft erfolgen.

Flurförderfahrzeuge sind üblicherweise an allen Orten, an denen Fahrzeuge in Container verladen werden, vorhanden. Das Flurförderfahrzeug kann die Oberseite des Containers soweit anheben, dass die Seitenwände in eine im Wesentlichen senkrechte Position aufgefaltet werden. Eine Person, dies kann auch die Bedienerperson des Flurförderfahrzeugs sein, kann nun die Seitenwände in dieser Position z.B. durch Einschieben von Sicherungsbolzen in entsprechende Bohrungen an den Seitenwänden und/oder dem Bodenelement und/oder dem Oberteil fixieren. Durch Aufklappen der Wand an der zweiten Stirnseite und Fixieren dieser Stirnwand mit den Seitenwänden erhält der aufgefaltete Container seine Stabilität.

[0014] In einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform besteht die erste Stirnseite aus einer Wand, die als Auffahrrampe ausgebildet ist. Sie kann bei unbeladenem Container flach auf die Unterseite geklappt werden. Diese Wand weist ein erstes Ende, mit dem sie mit der Unterseite schwenkbar verbunden ist, und ein zweites, oberes Ende auf. Zum Beladen des Containers wird sie um im Wesentlichen 180° um die schwenkbare Verbindung mit der Unterseite nach außen geschwenkt, bis sie mit ihrem oberen Ende den Boden berührt. Ein Fahrzeug kann nun über diese Rampe in den Container verbracht werden. Nach der Beladung des Containers und der Fixierung des Fahrzeugs im Container, kann die Rampe in eine im Wesentlichen senkrechte Position gebracht werden, in dem sie um im Wesentlichen 90° um die schwenkbare Verbindung mit der Unterseite entgegen der ersten Schwenkbewegung geschwenkt wird, um die erste Stirnseite des Containers zu verschließen. Vorteilhafterweise kann die Rampe an den Seitenwänden des Containers und/oder der Oberseite und/oder dem Bodenelement fixiert werden. Dadurch erhält der Container eine höhere Stabilität.

[0015] In einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform besteht der Container aus Profilen und Blechen aus einer Aluminiumlegierung. Dieses Material bietet den Vorteil, leicht und gleichzeitig stabil zu sein. Es sind aber auch andere leichte und stabile Materialien, wie Kunststoffmaterialien oder Verbundwerkstoffe, denkbar.

[0016] Weiterhin hat es sich als vorteilhaft erwiesen, auf der Oberseite des Containers Stapelwinkel vorzusehen. Diese Stapelwinkel erlauben das passgenaue Stapeln der Container und verhindern das Verrutschen einzelner Container aus einem Containerstapel. Insbesondere können so mehrere zusammengefaltete Container platzsparend übereinander gestapelt werden. Ein solcher Stapel kann platzsparend und günstig transportiert werden, ohne dass einzelne Container in dem Stapel verrutschen können. Der Stapel bleibt somit auch beim Transport stabil.

[0017] Weitere Vorteile, Besonderheiten und zweckmäßige Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und der nachfolgenden Darstellung bevorzugter Ausführungsbeispiele anhand der Abbildungen.

[0018] Von den Abbildungen zeigen

- Fig. 1 den Container im zusammengefalteten Zustand in perspektivischer Darstellung
- Fig. 2 eine Seitenansicht des Containers im zusammengefalteten Zustand
- Fig. 3 den Schnitt N-N aus Fig. 2 durch den Container im zusammengefalteten Zustand
- Fig. 4 eine Seitenansicht des Containers im aufgefalteten Zustand
- Fig. 5 den Schnitt B-B aus Fig. 4 durch den Container im aufgefalteten Zustand
- Fig. 6 die Einzelheit J aus Fig. 5
- Fig. 7 die Einzelheit D aus Fig. 5
- Fig. 8 die Einzelheit H aus Fig. 5
- Fig. 9 eine Draufsicht auf die Oberseite des Containers
- Fig. 10 den Schnitt C-C aus Fig. 4 durch den Container im aufgefalteten Zustand
- Fig. 11 die Einzelheit L aus Fig. 4
- Fig. 12: die Einzelheit I aus Fig. 4

[0019] In Fig. 1 ist der erfindungsmäßige Container (1) in einer perspektivischen Darstellung im zusammengefalteten Zustand abgebildet. Zu erkennen ist die Oberseite (10) des Containers, die aus vier zusammengeschweißten Aluminiumblechen (13) als Beplankung, die an einem Rahmen (12) aus Aluminiumprofilen befestigt sind, besteht. Eine Beplankung der Oberseite weist den Vorteil auf, dass ein sich in dem Container (1) befindliches Fahrzeug optimal gegen Beschädigungen durch von oben einwirkende Fremdkörper wie z.B. Hagel oder herabfallende Gegenstände, geschützt ist. In einer weiteren Ausführungsform ist die Oberseite (10) mit einer Plane, die zwischen dem Rahmen (12), befestigt ist, verschlossen. Eine weitere Ausführungsform sieht eine zwischen dem Rahmen (12) offene Oberseite (10) vor. Weiterhin sind die Stapelwinkel (11) zu erkennen, die diagonal zu den Containerseiten an den vier Ecken der Oberseite (10) angebracht sind. Vier Ösen (15) sind an der Oberseite (10) angebracht. An diesen Ösen kann ein Hebezeug für einen Gabelstapler oder einen Kran befestigt werden, über das die Oberseite (10) angehoben und somit der Container (1) aufgefaltet werden kann. An der Unterseite (20) sind an der zweiten Stirnseite (40) des Containers (1) Rollen (25) angebracht, auf denen der Container (1) gerollt werden kann, wenn er an der ersten Stirnseite (30) angehoben wird. Weiterhin sind zwei Einfahrschuhe (21) an einer Längsseite (50) des Containers

(1) zu erkennen. Diese Einfahrtschuhe befinden sich in der Unterseite (20) des Containers (1). Hier können die Zinken eines Gabelstaplers einfahren und den Container anheben.

[0020] Fig. 2 ist eine Seitenansicht des Containers (1) im zusammengefalteten Zustand. Die Längsseiten (50) sind eingefaltet und liegen mit der auf den Längsseiten (50) liegenden Oberseite (10) flach auf der Unterseite (20) auf. Die Unterseite (20) weist an ihren Längsseiten Ziehösen (23) auf, mit denen der Container (1) auf dem jeweiligen Transportmittel, wie Flugzeug, Schiff, Seecontainer oder Lastkraftwagen, fest gezurt werden kann. Desweiteren ist in dem Zeichnungsaufbruch auf der rechten Seite der Fig. 2 eine Rolle (25) zu erkennen. Ebenso ist hier eine Stützrolle (60) zu erkennen, auf der sich die Haube, bestehend aus der zweiten Stirnseite (40), den zwei Längsseiten (50) und der Oberseite (10), gegenüber dem Boden abstützt. In dem Zeichnungsaufbruch auf der linken Seite der Fig. 2 ist eine Führungsrolle (55) zu erkennen, auf der die Haube auf der Unterseite (20) des Containers (1) abrollen kann.

[0021] Fig. 3 ist der Schnitt N-N aus Fig. 2 durch den Container (1) im zusammengefalteten Zustand. Der Container (1) kann auf drei doppelten Rollen (25), die an der zweiten Stirnseite (40) an der Unterseite (20) befestigt sind, bewegt werden, wenn er an der ersten Stirnseite (30) angehoben wird. Die Haube kann auf Führungsrollen (55) (nicht dargestellt) und Stützrollen (60) gegenüber der Unterseite (20) bewegt werden. Die Längsseiten (50) bestehen aus zweigeteilten Wänden, die ihrerseits aus mit Aluminium beplankten Rahmen aus Aluminiumprofilen bestehen, und die über Scharniere (51) beweglich miteinander verbunden sind.

[0022] Fig. 4 ist die Seitenansicht des Containers (1) im aufgefalteten Zustand. Die Längsseiten (50) bestehen aus einem aus Aluminiumprofilen als Schweißkonstruktion erstellten Rahmen (52), der mit Aluminiumblechen (53) beplankt ist. Die Längsseiten (50) sind in vertikaler Richtung mittig geteilt ausgeführt. Die beiden Teile sind über sechs Mittenscharniere (51) je Längsseite (50) beweglich miteinander verbunden. Diese Mittenscharniere (51) sind an dem Rahmen (52) der Längsseiten befestigt. Über die Längsseitenlänge verteilt befinden sich vier am Rahmen (52) der Längsseiten (50) befestigte Steckbolzen (54), die die beiden aufgefalteten Längsseitenteile miteinander verbinden, wenn sie eingesteckt werden. Die eingesteckten Steckbolzen (54) verhindern, dass die Längsseiten (50) sich wieder einfalten.

[0023] An der ersten Stirnseite (30) des Containers (1) ist eine Rampe an der Unterseite (20) des Containers (1) schwenkbar befestigt. In Fig. 4 ist die Rampe (31) aufgeklappt, so dass ein Fahrzeug über diese Rampe (31) in den Container (1) verbracht werden kann.

[0024] Fig. 5 ist der Schnitt B-B aus Fig. 4 durch den Container (1) im aufgefalteten Zustand. Zu erkennen sind die in vertikaler Richtung mittig geteilten Längsseiten (50) mit den Mittenscharnieren (51).

[0025] Fig. 6 ist die Einzelheit J aus Fig. 5. Das Mit-

tenscharnier (51) ist an der Außenseite der Rahmen (52) der Längsseiten (50) befestigt und so ausgelegt, dass die Längsseiten nur jeweils nach innen in den Container (1) einfaltbar sind. Die Längsseiten (50) weisen einen einsteckbaren Sicherheitsbolzen (56) auf, der im eingesteckten Zustand bei im Wesentlichen senkrecht gestellter Rampe (31) verhindert, dass die Rampe (31) weiter in den Container (1) einklappen kann. Vor dem Zusammenfallen des Containers (1) muss dieser Sicherheitsbolzen (56) entfernt werden, damit die Rampe (31) in den Container (1) eingefaltet werden kann, so dass sie flach auf der Unterseite (20) des Containers (1) aufliegt.

[0026] Fig. 7 ist die Einzelheit D aus Fig. 5. Obere Scharniere (57) sind so an den Rahmen (12, 52) der Oberseite (10) und der Längsseiten (50) befestigt, dass die Längsseiten (50) nach innen in den Container (1) eingefaltet werden können.

[0027] Fig. 8 ist die Einzelheit H aus Fig. 5. Untere Scharniere (58) sind so an dem Rahmen (52) der Längsseiten (50) befestigt, dass die Längsseiten (50) nach innen in den Container (1) eingefaltet werden können. An dem Rahmen (22) der Unterseite befindet sich in Längsrichtung ein Profil (28), in dem eine Führungsrolle (55) laufen kann.

[0028] Dieses Profil (28) ist dabei so geformt, dass die Führungsrolle (55) eine Aufstandsfläche in negativer y-Richtung vorfindet, seitlich in x- und nach oben hin in y-Richtung geführt ist.

[0029] Fig. 9 ist die Draufsicht auf die Oberseite (10) des Containers (1). Vier Stapelwinkel (11) sind diagonal zur den Seiten (30, 40, 50) des Containers (1) in der Nähe der Ecken des Containers (1) angebracht. Weiterhin sind vier Ösen (15) zu erkennen, an denen die Oberseite (10) des Containers (1) angehoben werden kann, so dass sich die Längsseiten (50) auffalten. Auch beim Zusammenfallen des Containers (1) kann an den Ösen (50) die Oberseite (10) leicht angehoben werden, so dass die Steckbolzen (54) entlastet und ausgesteckt werden können. Nach dem Einklappen der beiden Stirnseiten (30, 40) in den Container (1) kann die Oberseite (10) mit einem Hebezeug, das an den Ösen (15) angreift, abgelassen werden, wobei sich die Längsseiten (50) über ihre Scharniere (51, 57, 58) zusammenfallen. Weiterhin ist in Fig 9 die Rampe (31) zu erkennen, die ausgeklappt ist. Die Rampe weist eine Beplankung mit Warzenblech auf, wodurch sie für Fahrzeuge eine griffige Oberfläche bildet.

[0030] Fig. 10 ist der Schnitt C-C aus Fig. 4 durch den Container (1) im aufgefalteten Zustand. Die Unterseite (20) des Containers (1) ist zur Innenseite des Containers (1) hin mit Auffahreinrichtungen (29) ausgestattet. Diese Auffahreinrichtungen (29) bestehen aus Lochblechen, auf denen Fixiereinrichtungen für das Fahrzeug leicht befestigt werden können. Zwischen den Auffahreinrichtungen (29) weist die Unterseite (20) eine Wanne (27) auf, in der z.B. Fixiereinrichtungen für Fahrzeuge bei Nichtgebrauch transportiert werden können. Die Unterseite (20) kann zwischen den Auffahreinrichtungen offen

sein. Es ist aber auch möglich, die Unterseite zusätzlich zu den Auffahreinrichtungen oder nur zwischen den Auffahreinrichtungen zu beplanken oder anders, z.B. mit einer Plane, zu verschließen.

[0031] Fig. 11 ist die Einzelheit L aus Fig. 4. In dem Rahmen (52) der Längsseite befindet sich eine Aussparung (59), die einen Zapfen (26), der sich an der Unterseite (20) des Containers (1) befindet, aufnimmt, wenn die Haube geschlossen ist, und die Haube im geschlossenen Zustand gegen Abheben sichert. Auch an den Stirnseiten (30, 40) befinden sich Ziehösen (23) zum Befestigen des Containers (1) in einem Transportmittel wie einem Flugzeug, einem Schiff, einem Seecontainer oder einem Lastkraftwagen.

[0032] Fig. 12 ist die Einzelheit I aus Fig. 4. Die Haube wird im geschlossenen Zustand über einen Sicherungsbolzen (70) gegenüber der Unterseite (20) arretiert. Der Sicherungsbolzen (70) ist über einen Riegel (71) gegen unbeabsichtigtes Lösen gesichert.

Bezugszeichenliste

[0033]

1 Container
10 Oberseite
11 Stapelwinkel
12 Rahmen
13 Beplankung
15 Öse
20 Unterseite
21 Einfahrschuh
22 Rahmen
23 Ziehöse
25 Rolle
26 Zapfen
27 Wanne
28 Profil
29 Auffahreinrichtung
30 erste Stirnseite
31 Rampe

40 zweite Stirnseite

50 Längsseite

5 51 Mittenscharnier

52 Rahmen

53 Beplankung

10 54 Steckbolzen

55 Führungsrolle

15 56 Sicherheitsbolzen

57 oberes Scharnier

58 unteres Scharnier

20 59 Aussparung

60 Stützrolle

25 70 Sicherungsbolzen

71 Riegel

30 Patentansprüche

1. Container (1) für den Transport eines Fahrzeugs, der im Wesentlichen quaderförmig mit einer ersten (30) und einer zweiten Stirnseite (40), zwei Längsseiten (50), einer Unterseite (20) und einer Oberseite (10) aufgebaut ist,

35 **dadurch gekennzeichnet, dass** der Container (1) ein Bodenelement, beinhaltend die Unterseite (20) und die erste Stirnseite (30), und eine darauf flach zusammenfaltbare Haube, beinhaltend die zweite Stirnseite (40), die zwei Längsseiten (50) und die Oberseite (10), enthält.

45 2. Container (1) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die zusammenfaltbare Haube verschiebbar gegenüber dem Bodenelement angeordnet ist.

50 3. Container (1) nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die zusammenfaltbare Haube an der dem der ersten Stirnseite (30) abgewandten Ende Stützrollen (60) aufweist, die bis zur Unterkante der Unterseite (20) des Containers (1) reichen, und auf beiden Längsseiten (50) Führungsrollen (55) aufweist, die auf der Unterseite (20) des Containers (1) abrollen können, so dass die Haube auf diesen Stützrollen (55) gegenüber dem Bodenelement verschoben werden

kann.

4. Container (1) nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet, dass
die zusammenfaltbare Haube zumindest im aufgefalteten Zustand mit dem Bodenelement über ein Verriegelungselement (70) so verriegelt ist, dass sie nicht von dem Bodenelement abgehoben werden kann. 5
5. Container (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
die Haube durch Anheben der Oberseite (10) aufgefaltet werden kann. 10
6. Container (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
die erste Stirnseite (30) durch eine mit der Unterseite (20) des Containers (1) derart schwenkbar verbundene Rampe (31) gebildet wird, dass die Rampe (31) einerseits so in den Container (1) eingeschwenkt werden kann, dass sie flach auf der Unterseite (20) aufliegt, und andererseits so nach außen geschwenkt werden kann, dass sie als Auffahrrampe (31) für die Unterseite (20) dienen kann, wobei die Rampe (31) in einer im Wesentlichen senkrechten Stellung gegenüber der Unterseite (20) arretiert werden kann, so dass sie die erste Stirnseite (30) des Containers (1) verschließt. 20
7. Container (1) nach Anspruch 7,
dadurch gekennzeichnet, dass
die Rampe (31) mit Sicherheitsbolzen (56) in der im Wesentlichen senkrechten Stellung gegenüber der Unterseite (20) des Containers (1) arretiert werden kann. 25
8. Container (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
das Bodenelement eine zum Auffahren mit einem Fahrzeug geeignete gelochte Auffahreinrichtung (29) aufweist, so dass ein Fahrzeug an der Auffahreinrichtung (29) arretiert werden kann. 30
9. Container (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
das Bodenelement an der zweiten Stirnseite (40) ein Stützelement (25) aufweist, auf dem der Container (1) bewegt werden kann, wenn er an der ersten Stirnseite (30) angehoben wird. 35
10. Container (1) nach Anspruch 10,
dadurch gekennzeichnet, dass
das das Stützelement (25) um sich selbst drehbar 40

ausgeführt ist.

11. Container (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
die beiden Längsseiten (50) des Containers (1) aus faltbaren Wänden bestehen, wobei die Wände so einfaltbar sind, dass sie flach auf der Unterseite (20) aufliegen. 45
12. Container (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
das Bodenelement an einer Längsseite einen Einfahrshuh (21) für ein Lastaufnahmeelement eines Flurförderfahrzeugs aufweist. 50
13. Container (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
der Container (1) aus einer Aluminiumlegierung besteht. 55
14. Container (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
mehrere Container (1) aufeinander stapelbar sind, wobei die Oberseite (10) des Containers (1) Stapelwinkel (11) aufweist, die einen zweiten, auf einen ersten Container (1) zu stapelnden Container (1) so führen können, dass er passgenau auf dem ersten Container (1) abgestapelt werden kann. 60
15. Container (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
die Haube im geschlossenen Zustand mittels eines in eine Aussparung (29) hineinragenden Zapfens (26) gegenüber dem Bodenelement arretiert werden kann. 65

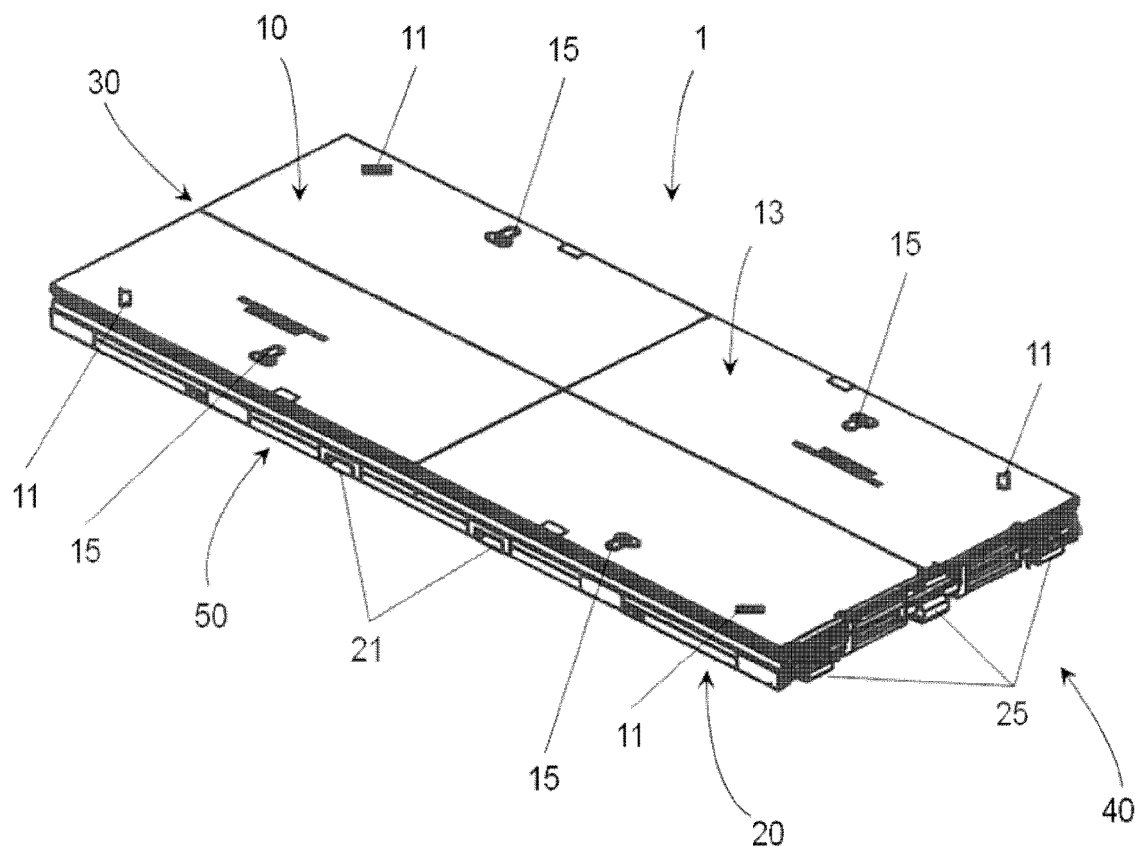


Fig. 1

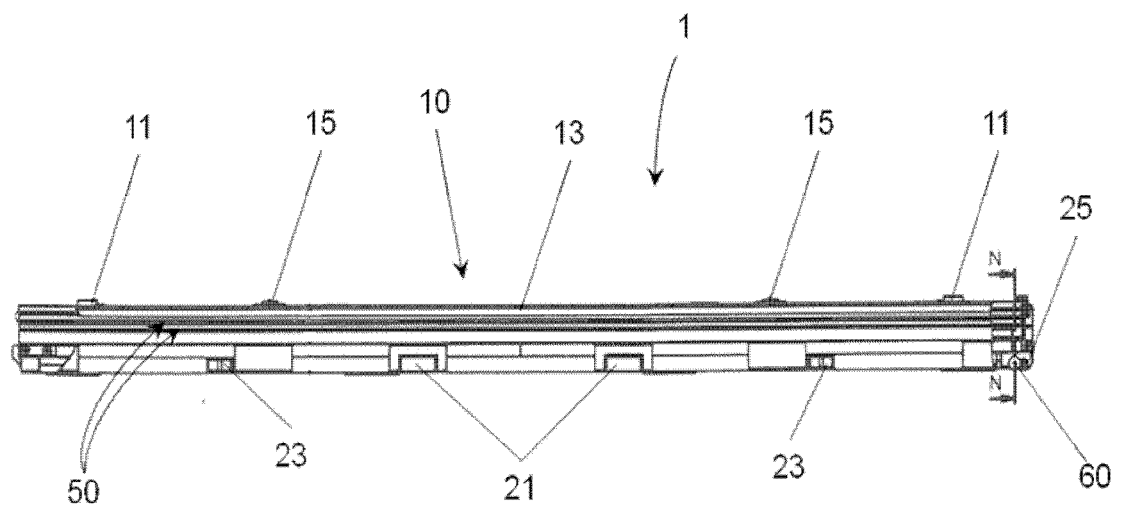


Fig. 2

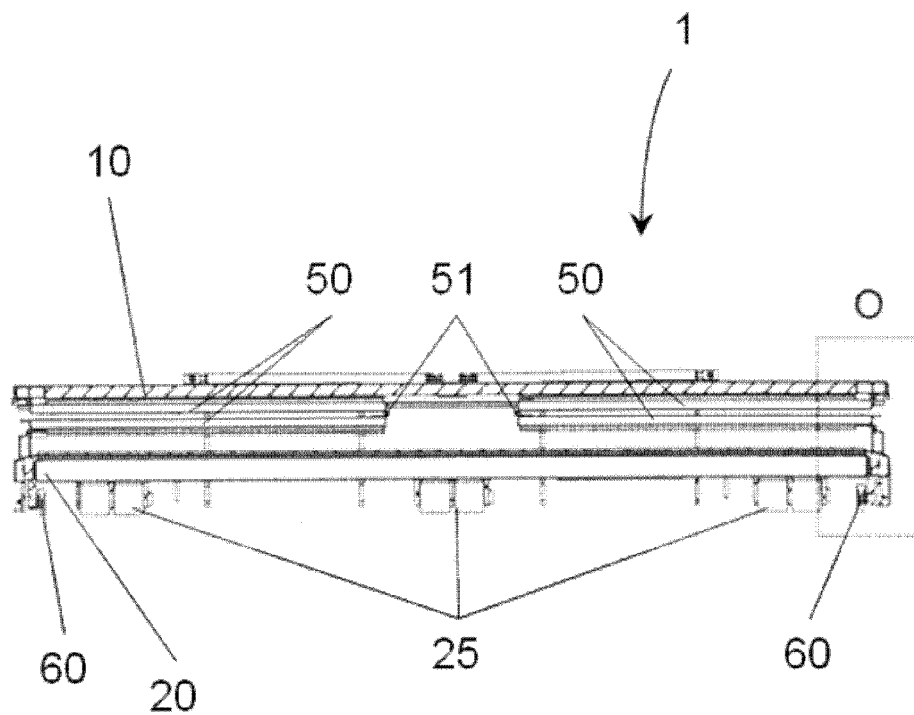


Fig. 3

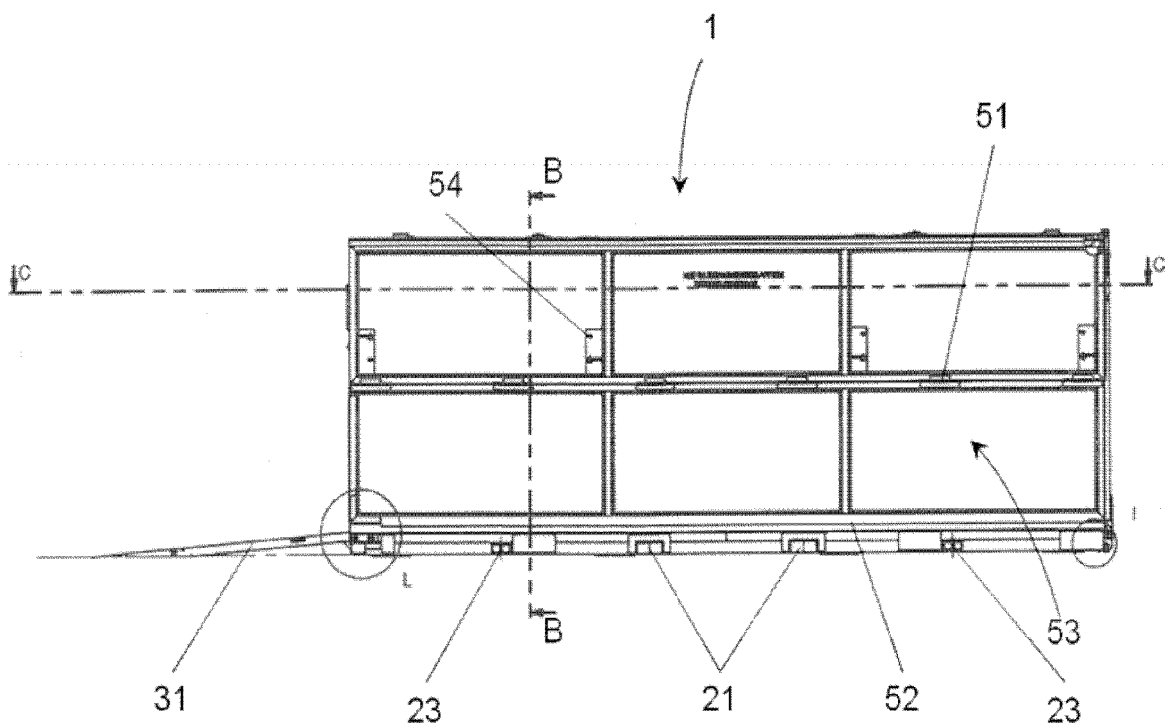


Fig. 4

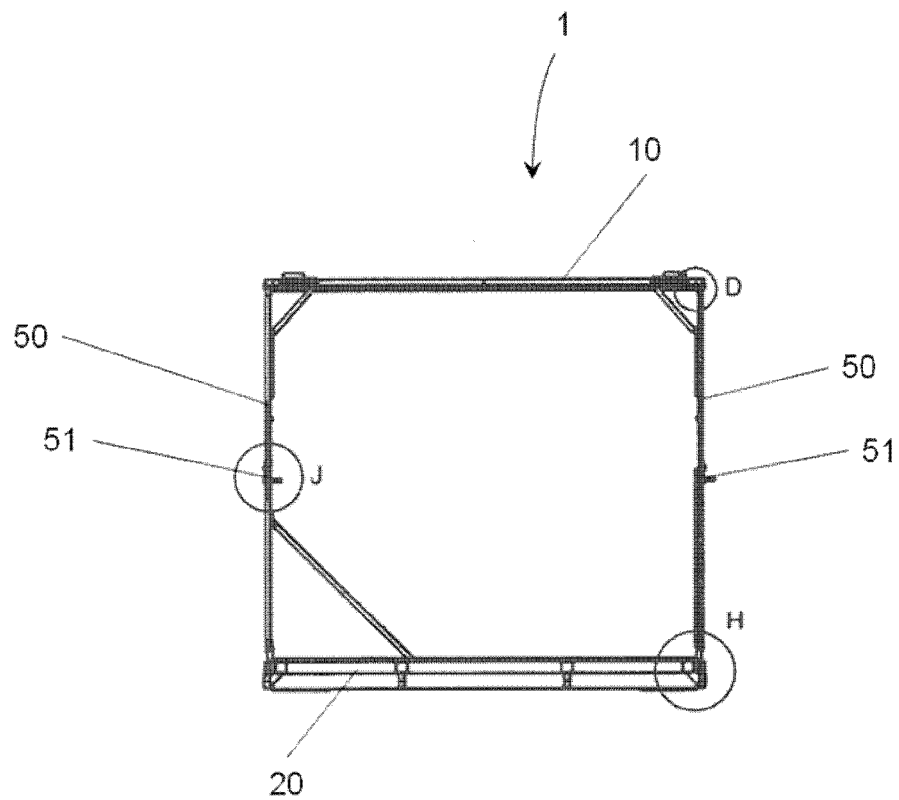


Fig. 5

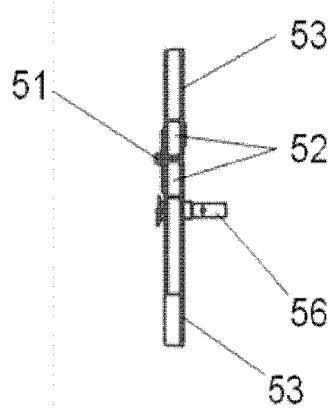


Fig. 6

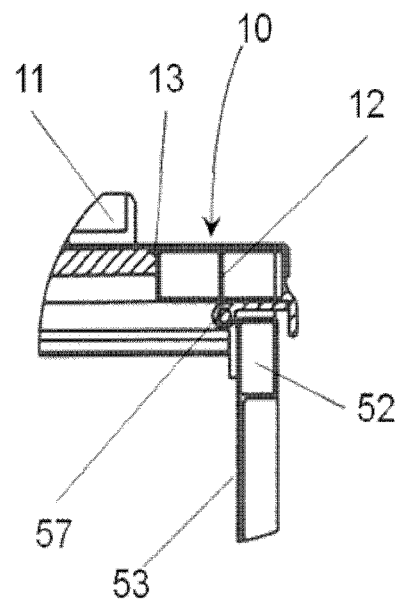


Fig. 7

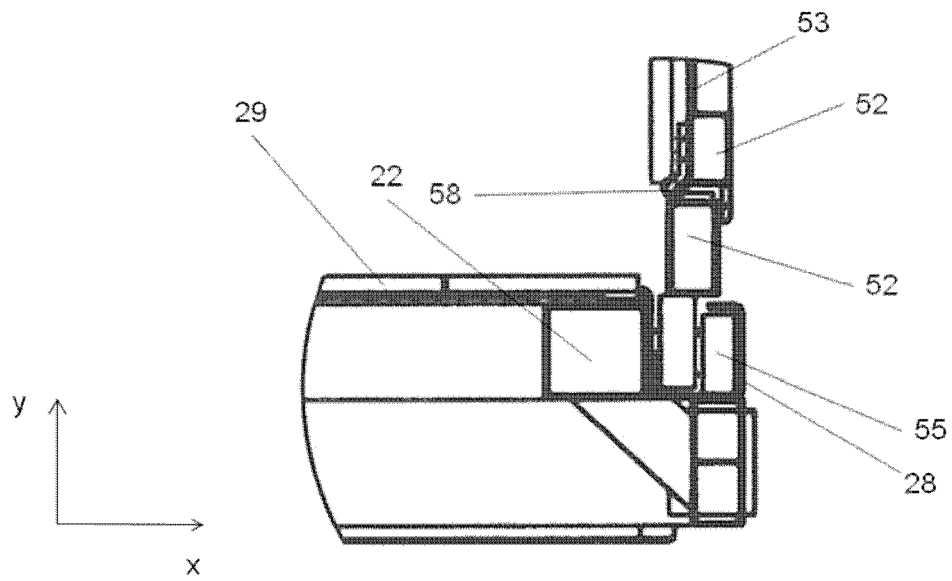


Fig. 8

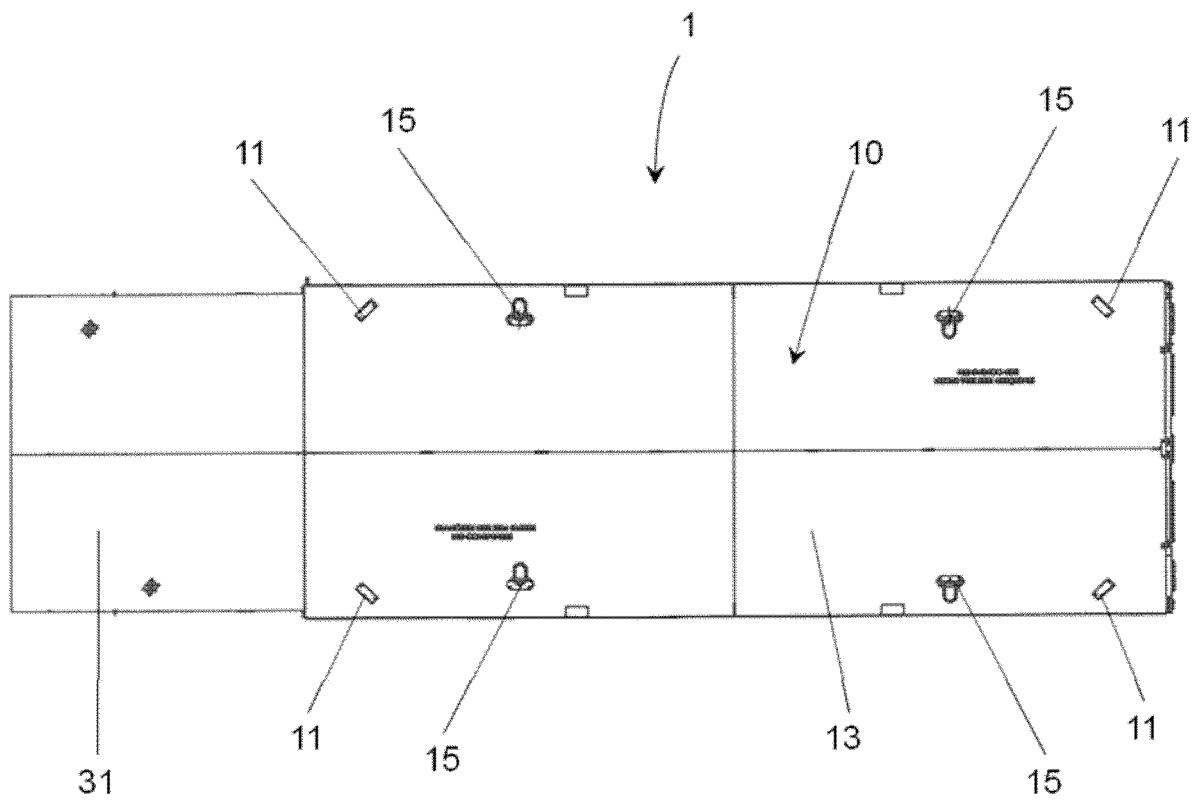


Fig. 9

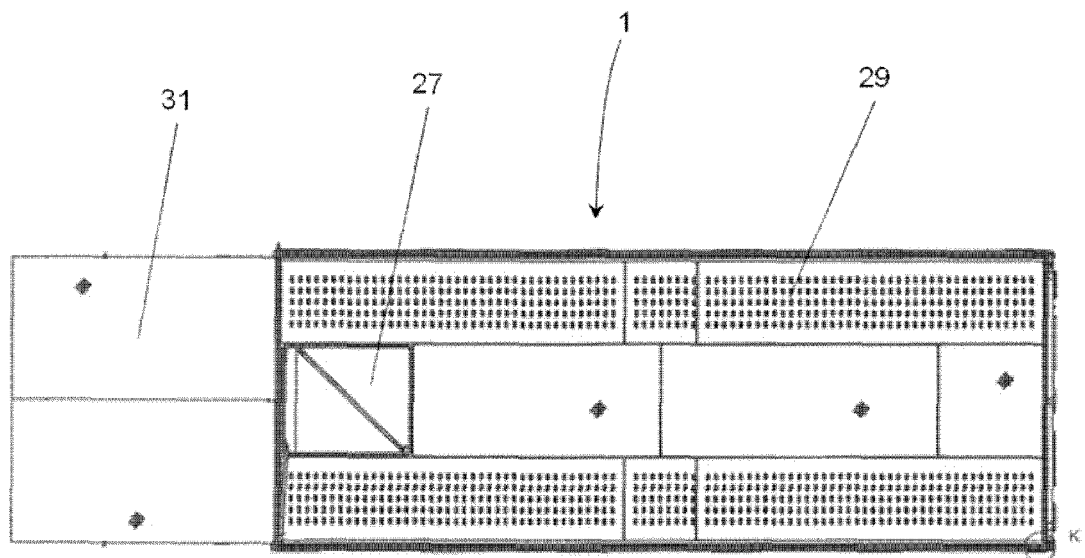


Fig. 10

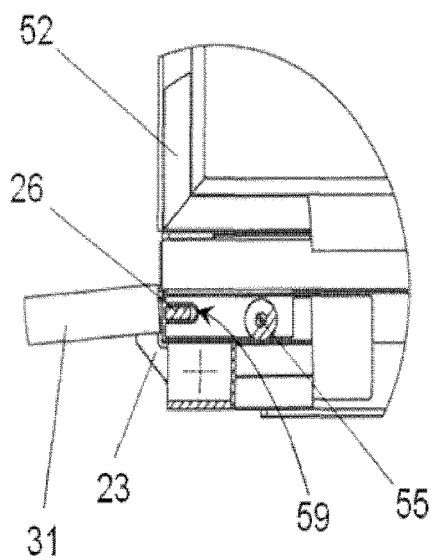


Fig. 11

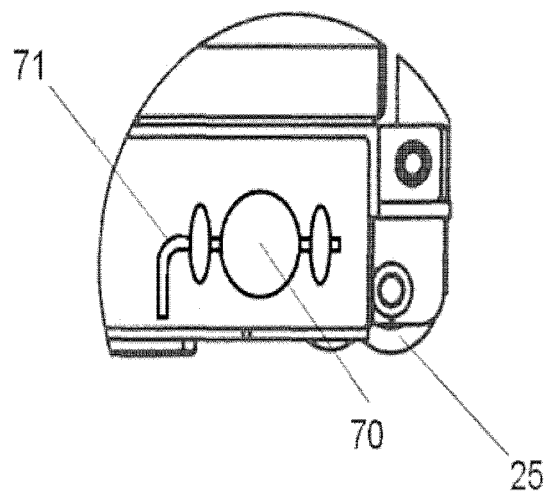


Fig. 12



EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

 Nummer der Anmeldung
EP 10 18 7701

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
X	EP 1 707 505 A1 (TAS EXPRESS CO LTD [JP]) 4. Oktober 2006 (2006-10-04) * Absatz [0057] - Absatz [0134]; Abbildungen 1a-11 *	1-15	INV. B65D88/12 B65D88/58 B65D90/18 B65D88/54
X	EP 0 319 665 A2 (DREHTAINER CONSULTING GMBH [DE]) 14. Juni 1989 (1989-06-14) * Spalte 6, Zeile 5 - Spalte 9, Zeile 43; Abbildungen 1-5 *	1-4, 6-10, 12-15	ADD. B65D88/14
A	US 5 639 174 A (GONSKA DAVID G [US]) 17. Juni 1997 (1997-06-17) * Spalte 2, Zeile 20 - Spalte 4, Zeile 19; Abbildungen 1-4 *	1	
A	WO 2008/012778 A2 (DUNCANMEC PROPRIETARY LTD [ZA]; RIVETT-CARNAC JOHN EDWARD [ZA]; MACDON) 31. Januar 2008 (2008-01-31) * Seite 9, Zeile 24 - Seite 24, Zeile 25; Abbildungen 1,3,4 *	1,10	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
			B65D
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort München		Abschlußdatum der Recherche 14. März 2011	Prüfer Lämmel, Gunnar
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

 1
EPO FORM 1503 03.82 (P04C03)

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

EP 10 18 7701

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.

14-03-2011

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 1707505 A1	04-10-2006	CN 101044072 A	26-09-2007
		WO 2005070790 A1	04-08-2005
		JP 4427028 B2	03-03-2010
		US 2008277390 A1	13-11-2008
EP 0319665 A2	14-06-1989	US 4942971 A	24-07-1990
US 5639174 A	17-06-1997	KEINE	
WO 2008012778 A2	31-01-2008	KEINE	

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- EP 0091718 A1 [0004]
- EP 0319974 A1 [0005]