



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
**24.06.2015 Patentblatt 2015/26**

(51) Int Cl.:  
**A45C 13/26<sup>(2006.01)</sup> A45C 5/14<sup>(2006.01)</sup>**

(21) Anmeldenummer: **13198582.2**

(22) Anmeldetag: **19.12.2013**

(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: **Morszeck, Dieter**  
**50678 Köln (DE)**

(74) Vertreter: **Von Kreisler Selting Werner - Partnerschaft von Patentanwälten und Rechtsanwälten mbB Deichmannhaus am Dom Bahnhofsvorplatz 1 50667 Köln (DE)**

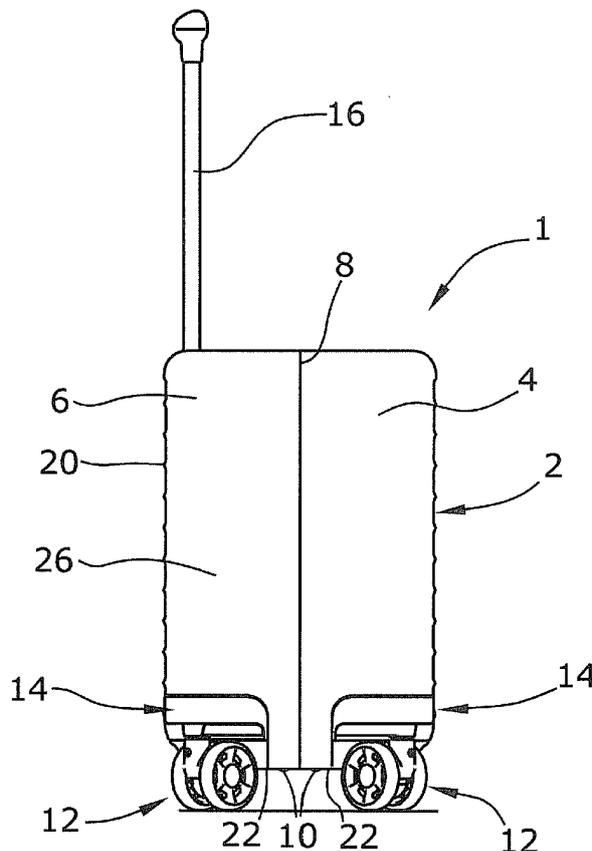
(71) Anmelder: **RIMOWA GmbH**  
**50829 Köln (DE)**

(54) **Gepäckstück mit Schwenkrolle**

(57) Bei einem Gepäckstück (1), vorzugsweise Trolleykoffer, das bzw. der über einen Boden rollbar ist, mit einem Gepäckstückkörper (2), mindestens einer Schwenkrolle (12), die eine Schwenkrollenachse (54) aufweist, die mit dem Gepäckstückkörper verbunden ist,

wobei die Schwenkrolle(12) in Bezug zu dem Gepäckstückkörper (2) verschwenkbar ist, ist vorgesehen, dass eine Verstelleinrichtung (3) vorgesehen ist, mittels der die Schwenkrolle (12) in Bezug zu dem Gepäckstückkörper (2) verschwenkbar ist.

**Fig.1**



## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft ein Gepäckstück nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

**[0002]** Es sind Gepäckstücke, insbesondere Trolleykoffer bekannt, die über einen Boden rollbar sind. Die Gepäckstücke weisen häufig einen Gepäckstückkörper und zumindest eine, vorzugsweise vier Schwenkrollen auf. Die Schwenkrollen weisen jeweils eine Schwenkrollenachse auf, die mit dem Gepäckstückkörper verbunden ist, wobei die Schwenkrolle in Bezug zu dem Gepäckstückkörper verschwenkbar ist.

**[0003]** Bei den bisher bekannten Gepäckstücken besteht häufig das Problem, dass die Gepäckstücke, insbesondere in Zügen oder Straßenbahnen wegrollen. Auch besteht das Problem, dass, wenn das Gepäckstück angehoben wird, um es beispielsweise in ein Handgepäckfach eines Flugzeugs zu verstauen, die Schwenkrollen verschwenken und über die Seitenflächen des Gepäckstücks ragen und so das Packmaß vergrößern.

**[0004]** Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein Gepäckstück zu schaffen, bei welchem das unbeabsichtigte Wegrollen verhindert wird.

**[0005]** Zur Lösung dieser Aufgabe dienen die Merkmale des Anspruchs 1.

**[0006]** Bei einem Gepäckstück der vorliegenden Erfindung ist in vorteilhafter Weise vorgesehen, dass eine Verstelleinrichtung vorgesehen ist, mittels der die Schwenkrolle in Bezug zu dem Gepäckstückkörper verschwenkbar ist.

**[0007]** Die Erfindung hat den Vorteil, dass die Schwenkrollen insbesondere dann, wenn das Gepäckstück steht, derart verschwenkt werden können, dass der Koffer nicht mehr wegrollt. Auch hat die vorliegende Erfindung den Vorteil, dass die Schwenkrollen insbesondere dann, wenn das Gepäckstück angehoben wird, derart verschwenkt werden können, dass das Packmaß des Gepäckstücks verringert wird. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass bei einem Gepäckstück, bei dem sich das Scharnier auf der Bodenfläche befindet, die Schwenkrollen in eine vordefinierte Lage in Bezug zu dem Gepäckstückkörper verschwenkbar sind, so dass die Schwenkrollen beim Öffnen nicht verschwenken und das Gepäckstück beim Öffnen nicht umkippt.

**[0008]** Mittels der Verstelleinrichtung kann die Schwenkachse der Schwenkrolle und damit die Schwenkrolle verschwenkbar sein.

**[0009]** Die Schwenkrolle kann mindestens eine Laufrolle mit einer Laufrollenachse aufweisen, wobei die Laufrollenachse im Wesentlichen parallel zum Boden und im Wesentlichen orthogonal zur Schwenkachse verläuft.

**[0010]** Die Verstelleinrichtung kann zumindest eine erste Betriebsstellung aufweisen, wobei in der ersten Betriebsstellung die Schwenkrolle gegenüber den Gepäckstückkörper frei verschwenkbar ist.

**[0011]** Dies hat den Vorteil, dass in der ersten Betriebsstellung das Gepäckstück, wie bisher aus dem Stand der

Technik üblich, beliebig über einen Boden gerollt werden kann und die Schwenkrollen sich abhängig von der Richtung, in der das Gepäckstück gerollt wird, verschwenken. Frei verschwenkbar bedeutet im Sinne der vorliegenden Erfindung, dass die Schwenkrollen aufgrund der Relativbewegung zwischen dem Gepäckstückkörper und dem Boden, auf dem das Gepäckstück gerollt wird, verschwenken.

**[0012]** Die Verstelleinrichtung kann zumindest eine zweite Betriebsstellung aufweisen, wobei die Verstelleinrichtung in der zweiten Betriebsstellung die Schwenkrolle in eine bezogen auf den Gepäckstückkörper vordefinierte Position schwenkt.

**[0013]** Dies hat den Vorteil, dass, wenn die Schwenkrollen eines Gepäckstücks in eine vordefinierte Position geschwenkt werden, in der die Schwenkrollen nicht in Transportrichtung ausgerichtet sind, die Schwenkrollen wie eine Art Bremse funktionieren und das Gepäckstück nicht unbeabsichtigt verschwenken kann.

**[0014]** In der vordefinierten Position, kann eine Ebene, die durch die Laufrolle und orthogonal zu der Laufrollenachse verläuft, mit einer der Seitenflächen des Gepäckstückkörpers einen Winkel zwischen  $10^\circ$  und  $80^\circ$ , vorzugsweise zwischen  $20^\circ$  und  $70^\circ$ , besonders bevorzugt in etwa  $45^\circ$ , einschließen.

**[0015]** Dies hat den Vorteil, dass bei einem Gepäckstück, dass vier Schwenkrollen aufweist und die Schwenkrollen jeweils in der vordefinierten Position angeordnet sind, das Gepäckstück in keine Richtung wegrollen kann. Ferner hat dies den Vorteil, dass die Schwenkrollen gegenüber den Seitenflächen des Gepäckstücks eine derartige Position einnehmen, dass die Schwenkrollen nicht über die Ebene der Seitenflächen hinausragen, so dass das Packmaß des Gepäckstücks gegenüber einem herkömmlichen Gepäckstück mit herkömmlichen Schwenkrollen verringert werden kann.

**[0016]** Die Verstelleinrichtung kann eine Spurhalteinrichtung aufweisen, die die Schwenkrolle in der ersten Betriebsstellung der Verstelleinrichtung beim Rollen über den Boden in ein vordefinierte Richtung ausrichtet, aus der die Schwenkrolle nur verschwenkbar ist, wenn ein vordefiniertes Schwenkmoment überschritten ist. Dies bedeutet, dass das Gepäckstück in der ersten Betriebsstellung eine bevorzugte Transportrichtung aufweist, wobei die Schwenkrollen dennoch in der ersten Betriebsstellung nach Überschreiten des vordefinierten Schwenkmomentes frei verschwenkbar sind.

**[0017]** Dies hat den Vorteil, dass ein Gepäckstück einfacher geradeaus geführt werden kann, da die Schwenkrollen aufgrund der Spurhaltevorrichtung bevorzugt in dieser Richtung ausgerichtet sind.

**[0018]** Die Verstelleinrichtung kann ein Zugseil aufweisen, das in der ersten Betriebsstellung entspannt und in der zweiten Betriebsstellung gespannt ist.

**[0019]** Das Zugseil kann beim Überführen des Zugseils von dem entspannten Zustand in der ersten Betriebsstellung zum gespannten Zustand in der zweiten Betriebsstellung in eine fest mit der Schwenkachse ver-

bundene Eingreifeinrichtung eingreifen und die fest mit der Schwenkachse verbundene Eingreifeinrichtung in eine vordefinierte Position verschwenken. Diese vordefinierte Position der Eingreifeinrichtung ist derart angeordnet, dass die Schwenkrolle in dieser Position ebenfalls die vordefinierte Position der Schwenkrolle in Bezug zu dem Gepäckstückkörper einnimmt.

**[0020]** Das Zugseil kann im Wesentlichen orthogonal zu der Schwenkachse verlaufen.

**[0021]** Dies hat den Vorteil, dass das Zugseil nahe der Bodenfläche des Gepäckstücks entlang geführt werden kann.

**[0022]** An dem Gepäckstückkörper kann ein Schwenkrollengehäuse angeordnet sein, das mit der Schwenkachse verbunden ist, wobei das Zugseil an einer an dem Schwenkrollengehäuse angeordneten Halteeinrichtung befestigt ist und in einer an dem Schwenkrollengehäuse angeordneten Führungseinrichtung geführt ist.

**[0023]** Die Verstelleinrichtung kann eine Betätigungseinrichtung aufweisen, mittels der die Verstelleinrichtung von der ersten Betriebsstellung in die zweite Betriebsstellung und umgekehrt überführbar ist.

**[0024]** Die Betätigungseinrichtung kann einen mit dem Gepäckstückkörper verbundener Teleskopgriff sein, wobei der Teleskopgriff zum Überführen der Verstelleinrichtung von der ersten in die zweite Betriebsstellung von einer ausgezogenen Stellung in eine eingezogene Stellung überführbar ist.

**[0025]** Dies hat den Vorteil, dass dann, wenn der Teleskopgriff eingefahren ist, die Schwenkrolle in eine vordefinierte Position verschwenkt wird, so dass bei eingefahrenem Teleskopgriff das Gepäckstück feststeht und in dieser Position nicht wegrollen kann und außerdem ein kleineres Packmaß aufweist.

**[0026]** Der Gepäckstückkörper kann mindestens zwei Gepäckstückteile aufweisen, die zumindest über ein Scharnier oder einen Reißverschluss miteinander verbunden sind.

**[0027]** Es können mindestens zwei, vorzugsweise vier Schwenkrollen vorgesehen sein.

**[0028]** Bei einem Gepäckstück, das vier Schwenkrollen aufweist und bei dem sich das Scharnier an der Bodenfläche des Gepäckstücks befindet, sind die Schwenkrollen in der zweiten Betriebsstellung in jeweils einer vordefinierten Lage in Bezug zu dem Gepäckstückkörper angeordnet. Dies hat den Vorteil, dass in der zweiten Betriebsstellung die Schwenkrollen beim Öffnen nicht verschwenken und das Gepäckstück beim Öffnen nicht umkippt.

**[0029]** Die Zugseile von mindestens zwei Verstelleinrichtungen zweier Schwenkrollen können über das zumindest eine Scharnier von einem Gepäckstückteil zu dem anderen Gepäckstückteil geführt werden.

**[0030]** Die Verstelleinrichtung kann eine Dämpfungseinrichtung aufweisen, die das Überführen der Verstelleinrichtung von der ersten in die zweite Betriebsstellung dämpft, wenn die Schwenkrolle blockiert ist, so dass eine blockierte Schwenkrolle erst dann in die vordefinierte Po-

sition verschwenkt wird, wenn keine Blockierung mehr vorliegt.

**[0031]** Dies hat den Vorteil, dass die Verstelleinrichtung nicht beschädigt wird, falls eine Schwenkrolle blockiert ist.

**[0032]** Die Erfindung wird im Folgenden unter Bezugnahme auf die Zeichnungen näher erläutert.

**[0033]** Es zeigen schematisch:

- 5  
10  
15  
20  
25  
30  
35  
40  
45  
50  
55
- Fig. 1 ein Gepäckstück in der Seitenansicht,  
Fig. 2 ein Gepäckstück in der Rückansicht,  
Fig. 3 eine Schwenkrolle mit Schwenkrollengehäuse ohne Gepäckstückkörper in der ersten Betriebsstellung,  
Fig. 4 eine Schwenkrolle mit Schwenkrollengehäuse ohne Gehäusestückkörper in der zweiten Betriebsstellung,  
Fig. 5 zeigt Fig. 3 in der Draufsicht,  
Fig. 6 zeigt Fig. 4 in der Draufsicht,  
Fig. 7 zeigt ein erstes Ausführungsbeispiel einer Betätigungseinrichtung in der ersten Betriebsstellung,  
Fig. 8 zeigt das Ausführungsbeispiel aus Fig. 7 in der zweiten Betriebsstellung,  
Fig. 9 zeigt ein zweites Ausführungsbeispiel einer Betätigungseinrichtung in der ersten Betriebsstellung,  
Fig. 10 zeigt das Ausführungsbeispiel aus Fig. 9 in der zweiten Betriebsstellung.

**[0034]** Fig. 1 zeigt ein Gepäckstück 1, das im dargestellten Ausführungsbeispiel ein Koffer, vorzugsweise ein Trolleykoffer, ist. Das Gepäckstück 1 weist einen Gepäckstückkörper 2 auf. An dem Gepäckstückkörper 2 ist ein Griff angeordnet. Der Griff ist ein ausziehbarer Teleskopgriff 16. In Fig. 1 ist der Teleskopgriff 16 ausgezogen. Der Gepäckstückkörper 2 weist ein erstes Gepäckstückteil 4 und ein zweites Gepäckstückteil 6 auf. Das erste Gepäckstückteil 4 und das zweite Gepäckstückteil 6 sind über einen Reißverschluss 8 und Scharniere 10 miteinander verbunden. An allen vier Ecken der Bodenfläche 22 des Gepäckstückkörpers 2 sind Schwenkrollengehäuse 14 mit Schwenkrollen 12 angeordnet.

**[0035]** Fig. 2 stellt eine Rückansicht des Gepäckstücks 1 aus Fig. 1 dar. Das erste und das zweite Gepäckstückteil 4, 6 weisen Seitenflächen 18, 20, 24, 26 auf. Das erste und das zweite Gepäckstückteil 4, 6 können über den Reißverschluss 8 geöffnet werden und mittels der Scharniere 10 aufgeklappt werden. Die Scharniere sind

an der Bodenfläche 22 des Gepäckstückkörpers 2, d.h. die Fläche des Gepäckstückkörpers die dem Boden 13 zugewandt ist, angeordnet.

**[0036]** In den Fig. 3 bis 6 ist beispielhaft eine Schwenkrolle 12 mit Schwenkrollengehäuse 14 dargestellt. Der Gepäckstückkörper 2 ist der Übersichtlichkeit halber in den Figuren 3 bis 6 nicht dargestellt. Das Schwenkrollengehäuse 14 ist mit dem Gepäckstückkörper 2 verbunden. Das Schwenkrollengehäuse 14 weist ein unteres Teil 40 auf, das, wenn der Gepäckstückkörper 2 ebenfalls dargestellt wäre, als einziges Element des Schwenkrollengehäuses 14 sichtbar wäre. Die Schwenkrolle weist eine Schwenkrollenachse 54 auf, die vorzugsweise orthogonal zu der Bodenfläche 22 des Gepäckstückkörpers 2 und vorzugsweise orthogonal zu dem Boden 13 verläuft. Ferner weist die Schwenkrolle 12 einen Schwenkrollenkörper 56 auf, der im dargestellten Ausführungsbeispiel fest mit der Schwenkrollenachse 54 verbunden ist. Im dargestellten Ausführungsbeispiel kann die Schwenkrolle 12 mit der Schwenkrollenachse 54 in Bezug zu dem Schwenkrollengehäuse 14 bzw dem Gepäckstückkörper 2 verschwenken. Alternativ kann die Schwenkrollenachse 54 auch fest mit dem Schwenkrollengehäuse 14 verbunden sein und die Schwenkrolle 12 in Bezug zu der Schwenkrollenachse 54 verschwenken.

**[0037]** In Fig. 3 ist die Schwenkrolle 12 in der ersten Betriebsstellung dargestellt. In der ersten Betriebsstellung kann die Schwenkrolle 12 frei verschwenken. Frei verschwenkbar bedeutet, dass die Schwenkrolle 12 aufgrund der Relativbewegung zwischen dem Gepäckstückkörper 2 und dem Boden 13, auf dem das Gepäckstück gerollt wird, verschwenkt.

**[0038]** Das Gepäckstück weist eine Verstelleinrichtung 3 auf, mittels der die Schwenkrolle 12 in Bezug zu dem Gepäckstückkörper 2 verschwenkbar ist. Im dargestellten Ausführungsbeispiel weist die Verstelleinrichtung 3 ein Zugseil 44, eine Eingreifeinrichtung 46, eine Halteeinrichtung 48, eine Führungseinrichtung 52 und eine Platte 58 auf.

**[0039]** Die Platte 58 ist mit der Schwenkrollenachse 54 fest verbunden. Mit der Platte 58 ist eine Eingreifeinrichtung 46 fest verbunden, so dass auch die Eingreifeinrichtung 46 fest mit der Schwenkrollenachse 54 verbunden ist.

**[0040]** In Fig.3 ist die erste Betriebsstellung dargestellt, in der die Schwenkrollenachse 54 frei verschwenkbar ist. Dabei ist das Zugseil 44 in einem ungespannten Zustand, so dass die Bewegung der Schwenkrollenachse 54 nicht eingeschränkt ist.

**[0041]** Das Zugseil 44 ist an einer Halteeinrichtung 48 an dem Schwenkrollengehäuse 14 befestigt. An einer Führungseinrichtung 52 ist das Zugseil 44 geführt. Das Zugseil 44 verläuft im Wesentlichen orthogonal zu der Schwenkachse 54, d. h. das Zugseil 44 verläuft im Wesentlichen horizontal, d. h. parallel zu dem Boden 13.

**[0042]** In Fig. 4 ist die zweite Betriebsstellung dargestellt, in der die Verstelleinrichtung 3 die Schwenkrolle in eine bezogen auf den Gepäckstückkörper 2 vordefinierte

Position verschwenkt hat. Das Zugseil wurde von dem entspannten Zustand in der ersten Betriebsstellung in einen gespannten Zustand in der zweiten Betriebsstellung überführt. Dadurch hat das Zugseil 44 in die Eingreifeinrichtung 46, die fest mit der Platte 58 verbunden ist, eingegriffen und die Eingreifeinrichtung 46 wurde in eine vordefinierte Position überführt. Dabei wurde die Platte 58 und damit die Schwenkrollenachse 54 gedreht. Dies führt dazu, dass die Schwenkrolle 12 ebenfalls in eine vordefinierte Position geführt worden ist. In dieser vordefinierten Position überragt die Schwenkrolle 12 nicht die durch die Seitenflächen 18, 20, 24, 26 laufenden Ebenen.

**[0043]** Die Halteeinrichtung 48 und die Führungseinrichtung 52 sind identische Elemente, die wahlweise als Halteeinrichtung oder Führungseinrichtung ausgeführt werden können. Bei der Halteeinrichtung 48 wird dafür eine zusätzliche Schraube 50 verwendet, die das in die Halteeinrichtung 48 eingeführte Zugseil festklemmt. Dies hat den Vorteil, dass für alle vier Schwenkrollen, egal in welcher Richtung das Zugseil 44 abgelenkt werden muss, dieselben Elemente für die Halte- und Führungseinrichtung 48, 52 verwendet werden können.

**[0044]** In den Figuren 5 und 6 sind die Draufsichten der Figuren 3 und 4 dargestellt. Aus Fig. 6 kann insbesondere die vordefinierte Position der Schwenkrolle 12, die gestrichelt dargestellt ist, entnommen werden. Die Schwenkrolle 12 weist zumindest eine Laufrolle 36, 38 auf. Im dargestellten Ausführungsbeispiel weist die Schwenkrolle 12 eine Doppelrolle, d. h. zwei Laufrollen 36, 38 auf. Die Laufrollenachse 42 der Laufrollen 36, 38 ist in dem Schwenkrollenkörper 56 gelagert.

**[0045]** Die Laufrollenachse 42 verläuft im Wesentlichen orthogonal zu der Schwenkrollenachse 54. Außerdem ist die Laufrollenachse 42 versetzt zu der Schwenkrollenachse 54 angeordnet.

**[0046]** Der Punkt, mit dem die Schwenkrolle 12 den Boden 13 berührt, ist vorzugsweise senkrecht unter der Laufrollenachse 42 angeordnet ist. Dieser Punkt ist versetzt zu der Schwenkrollenachse 54 angeordnet. Auf diese Weise kann sich eine frei schwenkbare Schwenkrolle in Transportrichtung ausrichten.

**[0047]** Durch die Laufrollen 36, 38 verläuft jeweils eine Ebene 30, 32 die jeweils orthogonal zu der Laufrollenachse 42 verläuft. Die Ebenen 30,32 der Laufrollen 36, 38 verlaufen parallel zueinander. Die Ebenen 30, 32 die durch die Laufrollen 36, 38 verlaufen, schließen bei einer in der vordefinierten Position angeordneten Schwenkrolle 12 mit den Seitenflächen 18, 20, 24, 26 des Gepäckstückkörpers 2 vorzugsweise einen Winkel zwischen  $10^\circ$  und  $80^\circ$ , insbesondere zwischen  $20^\circ$  und  $70^\circ$ , insbesondere zwischen  $30^\circ$  und  $60^\circ$ , besonders bevorzugt in etwa  $45^\circ$ , ein. Im dargestellten Ausführungsbeispiel ist die Schwenkrolle im  $45^\circ$  Winkel zu einer der Seitenflächen 18, 20, 24, 26 des Gepäckstückkörpers 2 dargestellt. Der Winkel ist mit  $\alpha$  dargestellt. Die Ebene 28 stellt eine Ebene dar, die durch die Seitenfläche 20 verläuft. Die Ebene 34 stellt eine Ebene dar, die durch die Seitenflä-

che 26 verläuft.

**[0048]** Ferner kann eine nicht dargestellte Spurhalteeinrichtung vorgesehen werden mittels der die Schwenkrolle 12 in der ersten Betriebsstellung beim Rollen über den Boden 13 insbesondere bei Geradeausfahrt vorzugsweise in Transportrichtung ausgerichtet werden kann und so in einer vordefinierten Spur hält. Die Spurhalteeinrichtung kann beispielsweise eine Feder aufweisen, mittels der die Schwenkachse 54 in eine in Transportrichtung ausgerichtete Position verschwenkt wird, wobei die Schwenkrolle weiterhin beliebig verschwenkt werden kann, wenn ein durch die Feder vorgegebenes Schwenkmoment überschritten wird.

**[0049]** Die Verstelleinrichtung weist eine Betätigungseinrichtung auf, mittels der die Verstelleinrichtung von der ersten Betriebsstellung in die zweite Betriebsstellung und umgekehrt überführbar ist. Im dargestellten Ausführungsbeispiel ist die Betätigungseinrichtung der mit dem Gepäckstückkörper 2 verbundene Teleskopgriff 16. Zum Überführen der Verstelleinrichtung von der ersten in die zweite Betriebsstellung wird der Teleskopgriff 16 von einer ausgezogenen Stellung in eine eingezogene Stellung überführt. Der Teleskopgriff 16 kann mehrere eingezogene Stellungen aufweisen. In einer vollkommen eingezogenen Stellung ragt der Teleskopgriff 16 nicht mehr gegenüber dem Gepäckstückkörper 2 hervor.

**[0050]** Durch das Einfahren des Teleskopgriffs 16 wird das Zugseil 44 gespannt, wodurch die Eingreifeinrichtung 46 verstellt wird. Dies ist in den Fig. 7 bis 10 näher dargestellt.

**[0051]** In den Fig. 7 und 8 ist ein erstes Ausführungsbeispiel dargestellt. Der Teleskopgriff 16 ist in Fig. 7 in einer ausgezogenen Stellung in der ersten Betriebsstellung dargestellt. Die als Teleskopgriff ausgeführte Betätigungseinrichtung weist eine Spanneinrichtung 70 auf, die beim Überführen des Teleskopgriffs 16 von der in Fig. 7 dargestellten ausgezogenen Stellung in die in Fig. 8 dargestellten eingezogenen Stellung das Zugseil 44 spannt. Das in den Fig. 7 und 8 dargestellte Ausführungsbeispiel weist ferner eine Dämpfungseinrichtung 72 in Form einer Feder auf, mittels der das Spannen des Zugseils 44 gedämpft wird, wenn eine Schwenkrolle 12 blockiert ist, so dass eine Schwenkrolle 12 erst dann in die vordefinierte Position verschwenkt wird, wenn keine Blockierung mehr vorliegt.

**[0052]** In den Fig. 9 und 10 ist ein alternatives Ausführungsbeispiel mit einer alternativen Spanneinrichtung 74 dargestellt.

## Patentansprüche

1. Gepäckstück, vorzugsweise Trolleykoffer, das bzw. der über einen Boden rollbar ist, mit

- einem Gepäckstückkörper,
- mindestens einer Schwenkrolle, die eine Schwenkrollenachse aufweist, die mit dem Ge-

päckstückkörper verbunden ist,

- wobei die Schwenkrolle in Bezug zu dem Gepäckstückkörper verschwenkbar ist,

**dadurch gekennzeichnet, dass**

eine Verstelleinrichtung vorgesehen ist, mittels der die Schwenkrolle in Bezug zu dem Gepäckstückkörper verschwenkbar ist.

2. Gepäckstück nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** mittels der Verstelleinrichtung die Schwenkachse der Schwenkrolle und damit die Schwenkrolle verschwenkbar ist.

3. Gepäckstück nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Schwenkrolle mindestens eine Laufrolle mit einer Laufrollenachse aufweist, wobei die Laufrollenachse in wesentlichen parallel zum Boden und im Wesentlichen orthogonal zu Schwenkachse verläuft.

4. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verstelleinrichtung zumindest eine erste Betriebsstellung aufweist, wobei in der ersten Betriebsstellung die Schwenkrolle gegenüber dem Gepäckstückkörper frei verschwenkbar ist.

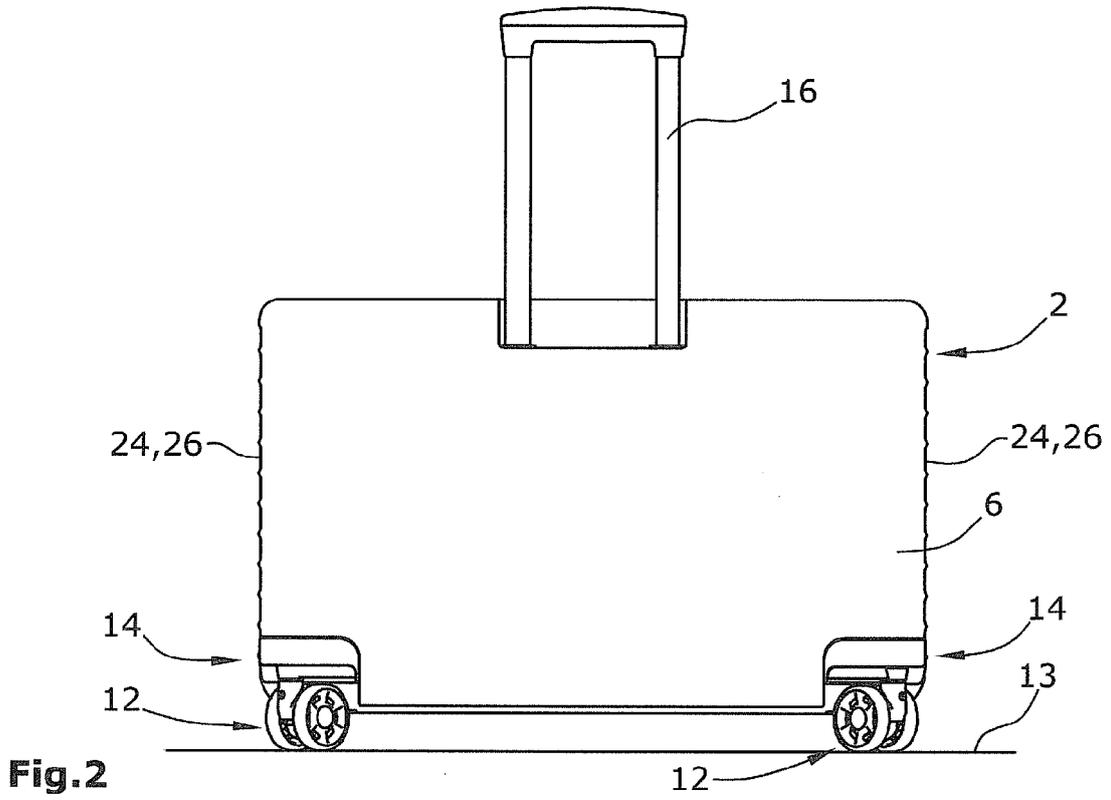
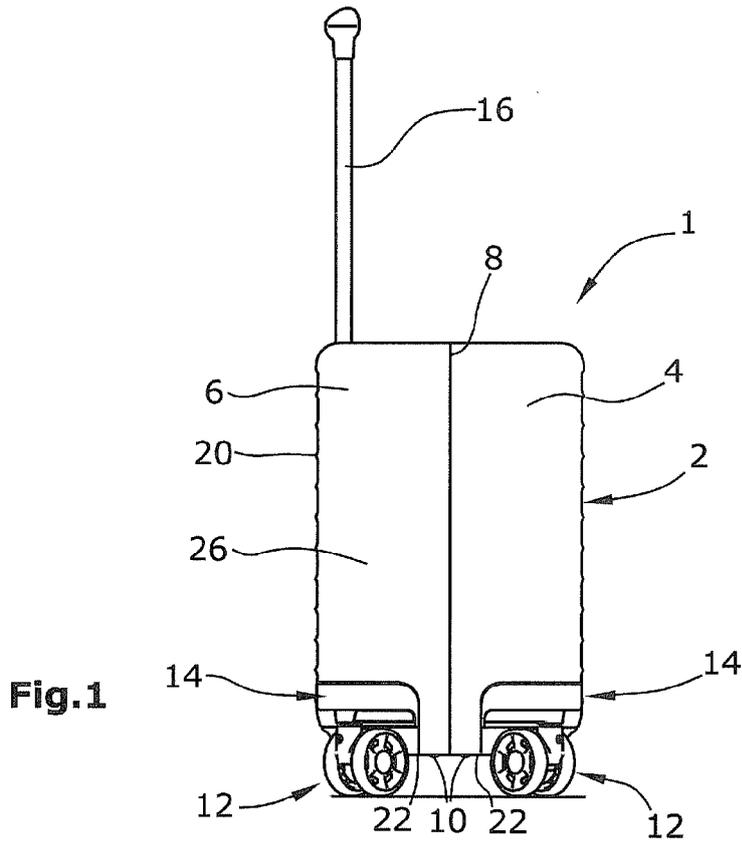
5. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verstelleinrichtung zumindest eine zweite Betriebsstellung aufweist, wobei die Verstelleinrichtung in der zweiten Betriebsstellung die Schwenkrolle in eine bezogen auf den Gepäckstückkörper vordefinierte Position verschwenkt.

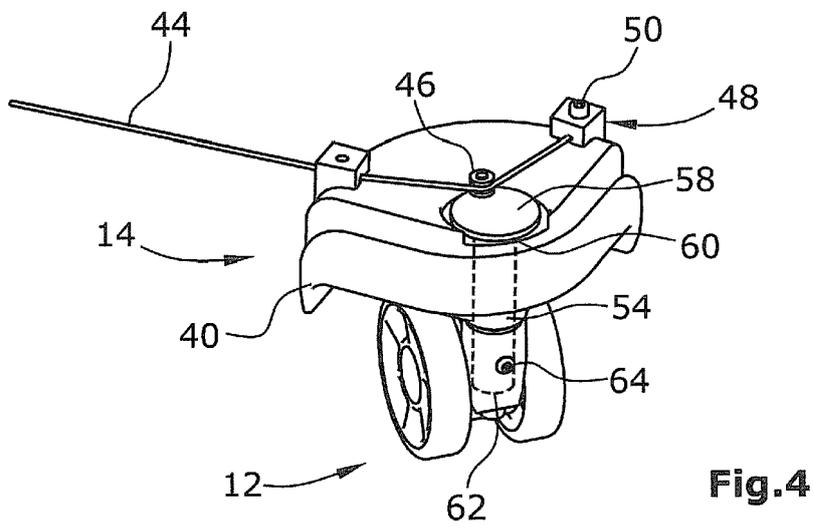
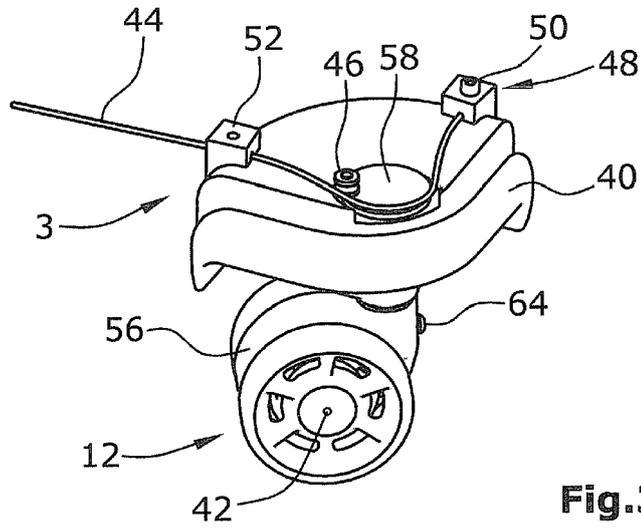
6. Gepäckstück nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** in der vordefinierte Position, eine Ebene, die durch die Laufrolle und orthogonal zu der Laufrollenachse verläuft, mit einer der Seitenflächen des Gepäckstückkörpers einen Winkel zwischen  $10^\circ$  und  $80^\circ$ , vorzugsweise zwischen  $20^\circ$ - $70^\circ$ , besonders bevorzugt in etwa  $45^\circ$ , einschließt.

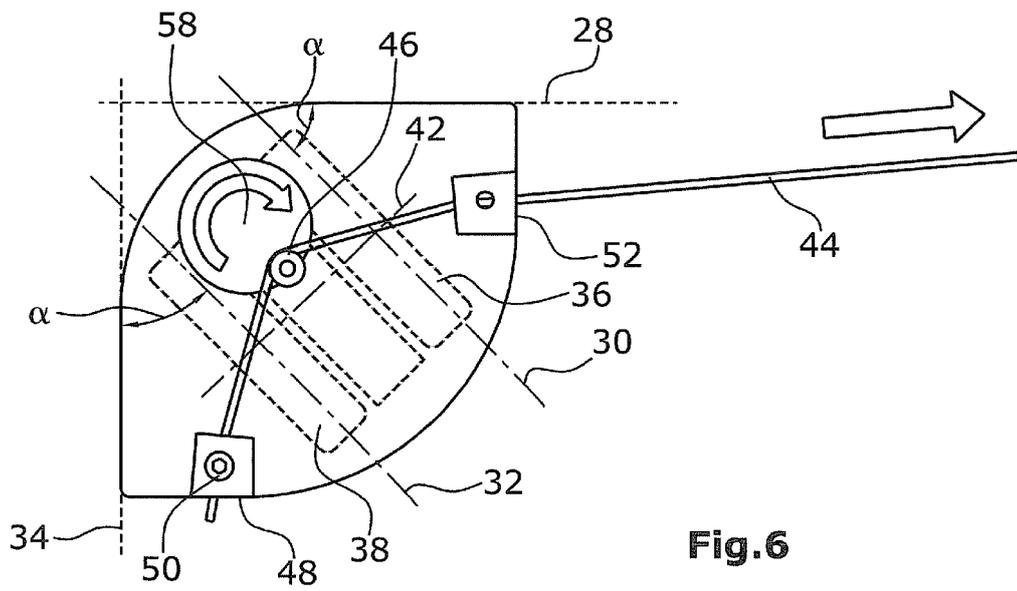
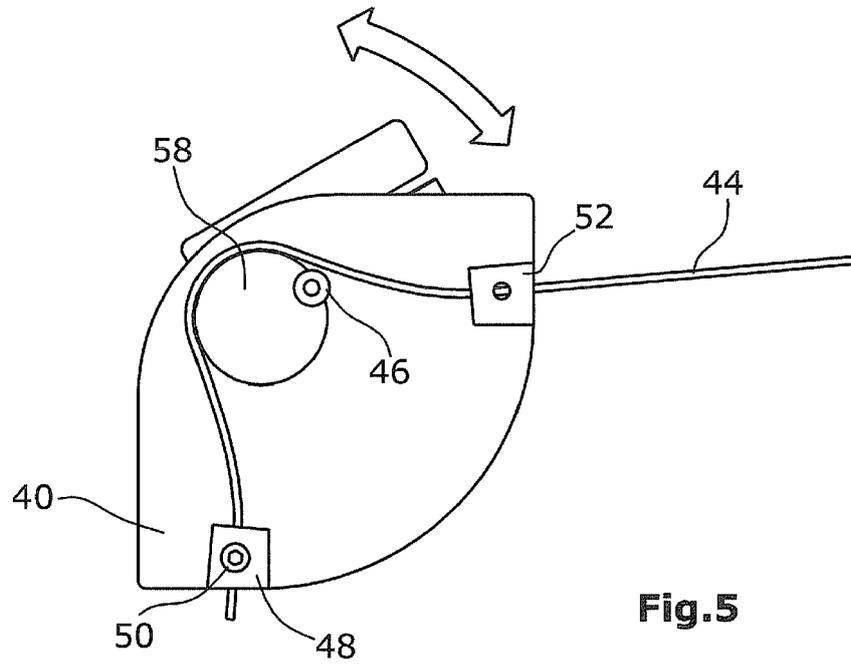
7. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verstelleinrichtung eine Spurhalteeinrichtung aufweist, die die Schwenkrolle in der ersten Betriebsstellung der Verstelleinrichtung beim Rollen über den Boden in einer vordefinierten Spur hält, aus der die Schwenkrolle nur verwenkbar ist, wenn ein vordefiniertes Schwenkmoment überschritten ist.

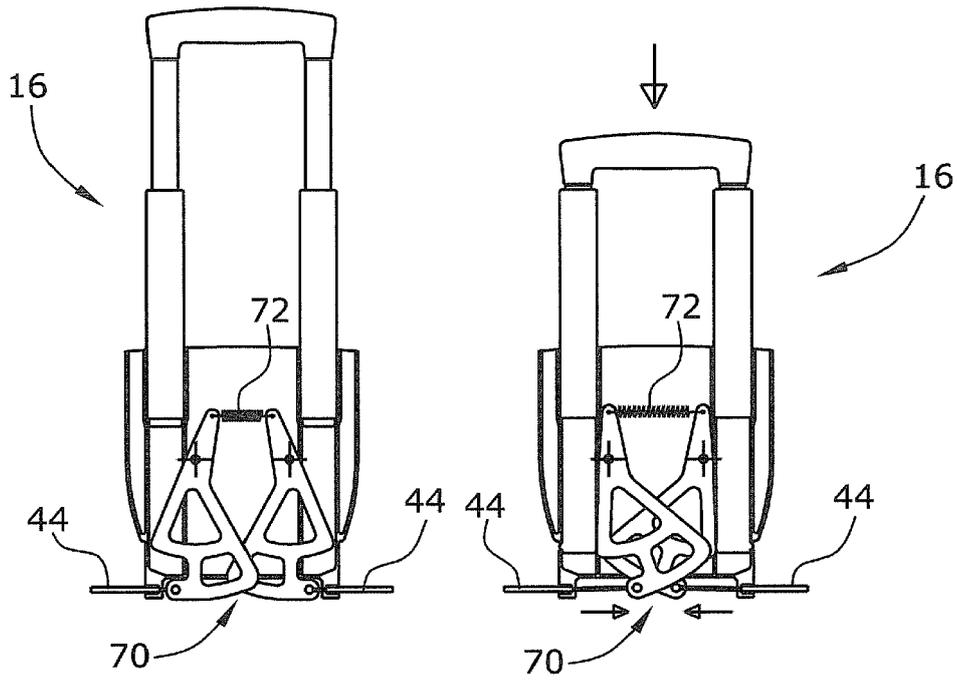
8. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verstelleinrichtung ein Zugseil aufweist, das in der ersten Betriebsstellung entspannt und in der zweiten Betriebsstellung gespannt ist.

9. Gepäckstück nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Zugseil beim Überführen des Zugseils von dem entspannten Zustand in der ersten Betriebsstellung zu dem gespannten Zustand in der zweiten Betriebsstellung in eine fest mit der Schwenkachse verbundene Eingreifeinrichtung eingreift und die fest mit der Schwenkachse verbundenen Eingreifeinrichtung in eine vordefinierte Position verschwenkt. 5  
10
10. Gepäckstück nach Anspruch 8 oder 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Zugseil im Wesentlichen orthogonal zu der Schwenkachse verläuft. 10
11. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 8 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** an dem Gepäckstückkörper ein Schwenkrollengehäuse angeordnet ist, das mit der Schwenkachse verbunden ist, wobei das Zugseil an einer an dem Schwenkrollengehäuse angeordneten Halteeinrichtung befestigt ist und in einer an dem Schwenkrollengehäuse angeordneten Führungseinrichtung geführt ist. 15  
20
12. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verstelleinrichtung eine Betätigungseinrichtung aufweist, mittels der die Verstelleinrichtung von der ersten Betriebsstellung in die zweite Betriebsstellung und umgekehrt überführbar ist,. 25  
30
13. Gepäckstück nach Anspruch 12, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Betätigungseinrichtung ein mit dem Gepäckstückkörper verbundener Teleskopgriff ist, wobei der Teleskopgriff zum Überführen der Verstelleinrichtung von der ersten in die zweite Betriebsstellung von einer ausgezogenen Stellung in eine eingezogene Stellung überführbar ist. 35
14. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Gepäckstückkörper mindestens zwei Gepäckstückteilen aufweist, die zumindest über ein Scharnier und ein Reißverschluss miteinander verbunden sind. 40
15. Gepäckstück nach einem der Ansprüche 1 bis 14, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verstelleinrichtung eine Dämpfungseinrichtung aufweist, die das Überführen der Verstelleinrichtung von der ersten in die zweite Betriebsstellung dämpft, wenn die Schwenkrolle blockiert ist, so dass eine blockierte Schwenkrolle erst dann in die vordefinierte Position verschwenkt wird, wenn keine Blockierung mehr vorliegt. 45  
50  
55



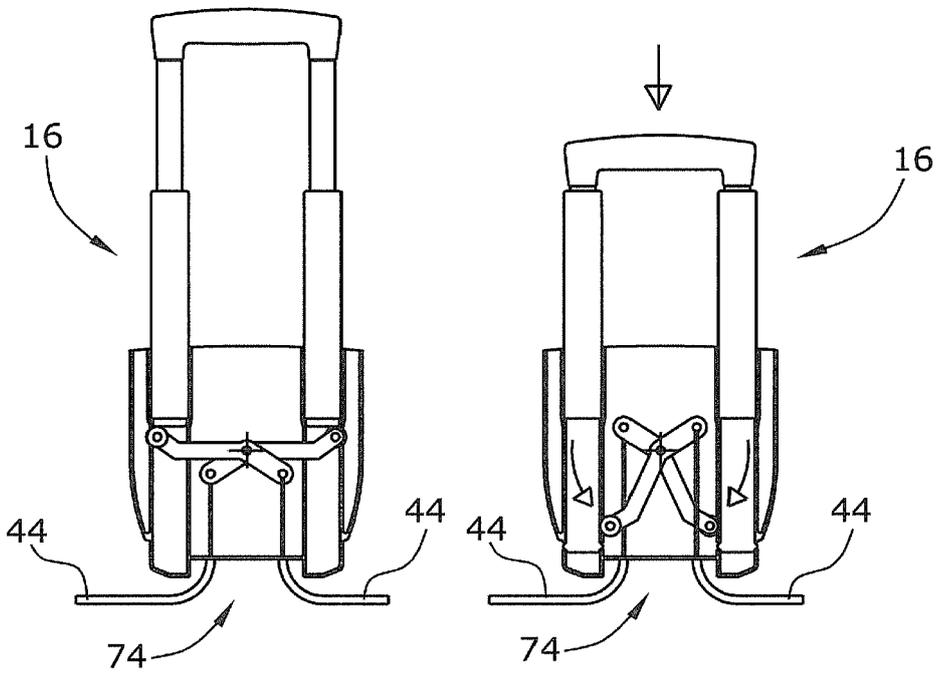






**Fig.7**

**Fig.8**



**Fig.9**

**Fig.10**



EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 13 19 8582

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
X	US 2012/018963 A1 (KIM YUN-SIK [KR]) 26. Januar 2012 (2012-01-26) * Absatz [0032] - Absatz [0060]; Abbildungen 1, 3, 4, 5, 6, 7, *	1-4,12	INV. A45C13/26 A45C5/14
X	US 5 178 244 A (LIANG JOSEPH [US]) 12. Januar 1993 (1993-01-12) * Spalte 7, Zeile 35 - Spalte 10, Zeile 15; Abbildungen 2-6 *	1-6,12,14	
X	FR 2 607 089 A1 (NEVORET PAUL [FR]) 27. Mai 1988 (1988-05-27) * Seite 2, Zeile 20 - Seite 4, Zeile 25; Abbildungen 1-4 *	1-15	
X	EP 2 556 768 A2 (TENTE ROULETTES POLYMERES BRUANDET [FR]) 13. Februar 2013 (2013-02-13) * Absatz [0006] - Absatz [0023]; Abbildungen 1, 2 *	1-3,8,14	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
			A45C
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort		Abschlußdatum der Recherche	
Den Haag		11. Februar 2014	
		Prüfer	
		Hinrichs, Wiebke	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet		E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist	
Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie		D : in der Anmeldung angeführtes Dokument	
A : technologischer Hintergrund		L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument	
O : nichtschriftliche Offenbarung		.....	
P : Zwischenliteratur		& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03 82 (P04C03)

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

EP 13 19 8582

5

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.

11-02-2014

10

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 2012018963 A1	26-01-2012	KR 20100052613 A US 2012018963 A1 WO 2010056007 A2	20-05-2010 26-01-2012 20-05-2010
US 5178244 A	12-01-1993	KEINE	
FR 2607089 A1	27-05-1988	KEINE	
EP 2556768 A2	13-02-2013	EP 2556768 A2 FR 2978905 A1	13-02-2013 15-02-2013

15

20

25

30

35

40

45

50

55

EPO FORM P0461

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