

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES  
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges  
Eigentum

Internationales Büro

(43) Internationales  
Veröffentlichungsdatum  
12. November 2015 (12.11.2015)



(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
**WO 2015/168713 A1**

- (51) Internationale Patentklassifikation:  
*B62J 1/12* (2006.01) *B62K 19/46* (2006.01)
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/AT2015/000068
- (22) Internationales Anmeldedatum:  
7. Mai 2015 (07.05.2015)
- (25) Einreichungssprache: Deutsch
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch
- (30) Angaben zur Priorität:  
A 337/2014 7. Mai 2014 (07.05.2014) AT
- (71) Anmelder: **LOHNERWERKE GMBH** [AT/AT];  
Porzellangasse 2, A-1090 Wien (AT).
- (72) Erfinder: **MELCHER, Norbert**; Steyrergasse 159/4, A-  
8010 Graz (AT). **SCHACHT, Hans-Jürgen**; Gadollaweg  
8/4, A-8055 Graz (AT).
- (74) Anwalt: **KESCHMANN, Marc**; Haffner und Keschmann,  
Patentanwälte GmbH, Schottengasse 3a, A-1014 Wien  
(AT).
- (81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für  
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,  
AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW,  
BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK,  
DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM,  
GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JP, KE, KG, KN, KP,  
KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME,  
MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ,  
OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA,  
SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM,  
TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM,  
ZW.
- (84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für  
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,  
GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: LUGGAGE STOWING DEVICE FOR A MOTORISED TWO-WHEELED VEHICLE

(54) Bezeichnung : GEPÄCKVERSTAUEINRICHTUNG FÜR EIN MOTORISIERTES ZWEIRAD

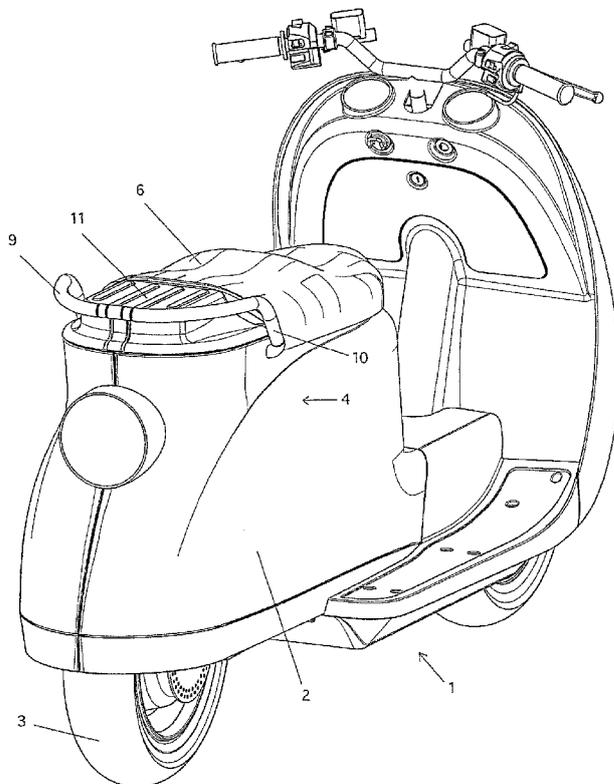


Fig.1

(57) **Abstract:** The invention relates to a luggage-stowing device for a motorised two-wheeled vehicle, comprising: a seat (6) having a driver's seat section (7) and a passenger seat section (8) connected to the rear region of the driver's seat section; a handhold (9) assigned to the passenger seat section (8); and a luggage box (4) underneath the seat (6), said seat (6) being pivotally attached, and, in an upwardly pivoted position, revealing a first region of a luggage access opening of the luggage box (4). In addition, a cover (11) is provided that is separate from the seat, which cover is pivotally attached to the handhold (9), and which, in an upwardly pivoted position, reveals a second region of the luggage access opening.

(57) **Zusammenfassung:** Bei einer Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad, umfassend einen Sitz (6), der einen Fahrersitzabschnitt (7) und einen an den hinteren Bereich des Fahrersitzabschnitts anschließenden Beifahrersitzabschnitt (8) aufweist, ein dem Beifahrersitzabschnitt

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2015/168713 A1



SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), europäisches (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

**Veröffentlicht:**

— mit internationalem Recherchenbericht (Artikel 21 Absatz 3)

---

(8) zugeordneter Haltegriff (9), und einen Gepäckkasten (4) unterhalb des Sitzes (6), ist der Sitz (6) schwenkbar befestigt und legt im nach oben verschwenkten Zustand eine Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens (4) in einem ersten Bereich frei. Weiters ist ein vom Sitz gesonderter Deckel (11) vorgesehen, der am Haltegriff (9) schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen zweiten Bereich der Gepäckzugriffsöffnung freilegt.

Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad

Die Erfindung betrifft eine Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad, umfassend einen Sitz, der einen Fahrer-  
5 sitzabschnitt und einen an den hinteren Bereich des Fahrer-  
sitzabschnitts anschließenden Beifahrersitzabschnitt aufweist,  
ein dem Beifahrersitzabschnitt zugeordneter Haltegriff, und  
einen Gepäckkasten unterhalb des Sitzes, wobei der Sitz  
schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand  
10 eine Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens in einem ersten  
Bereich freilegt.

Unter einem motorisierten Zweirad wird im Rahmen der vorliegen-  
den Erfindung ein Zweirad verstanden, dessen Fahrtrieb einen  
15 Motor umfasst. Der Motor kann zum Beispiel als Verbrennungsmo-  
tor oder als Elektromotor ausgebildet sein. Das Zweirad kann  
ein Motorrad, ein Motorroller, ein Moped, ein Elektromotorrol-  
ler oder dgl. sein.

20 Motorisierte Zweiräder sind oftmals mit wenigstens einer Ge-  
päckverstaueinrichtung ausgestattet, wie dies beispielsweise  
aus der DE 10130098 B4 bekannt ist. Der zu öffnende und zu  
schließende Gepäckkasten mit großem Aufnahmevermögen zur Unter-  
bringung beispielsweise eines Helms oder dergleichen kann bei  
25 einem solchen Motorrad, insbesondere bei einem Motorroller,  
unter dem Sitz angeordnet sein. Herkömmliche Beispiele für eine  
derartige Gepäckverstaueinrichtung oder einen Gepäckkasten die-  
ser Art sind zum Beispiel in der japanischen Patent-  
Offenlegungsschrift JP 1-148679 A, der japanischen Gebrauchs-  
30 musterveröffentlichung JP 1-58388 A und der japanischen Patent-  
Offenlegungsschrift JP 6-156344 A gezeigt.

Die JP 3-21577 A beschreibt eine Gepäckverstaueinrichtung für Motorroller, welche unterhalb des Fahrersitzes angebracht ist. Die Gepäckverstaueinrichtung umfasst einen Gepäckkasten und lässt sich durch Öffnen und Schließen des Sitzes öffnen und  
5 schließen. Der Gepäckkasten ist in einem hinteren Bereich einer Fahrzeugkarosserie des Motorrollers und oberhalb eines Hinterrads angeordnet. Des Weiteren ist der Umfang des Gepäckkastens in Seitenansicht in der Mitte größer als an seinem oberen und unteren Ende. Der Gepäckkasten ist in Seitenansicht in der Mit-  
10 te in eine obere und eine untere Halbschale geteilt.

Bei der aus der DE 10130098 B4 bekannt gewordenen Gepäckverstaueinrichtung wird im nach oben verschwenkten Zustand des Sitzes eine erste Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens und  
15 durch Öffnen eines gesonderten Deckels eine weitere Gepäckzugriffsöffnung freilegt. Die erste Gepäckzugriffsöffnung erlaubt einen Zugriff in den Hauptraum des Gepäckkastens, in dem beispielsweise zwei Helme Platz finden. Über die weitere Gepäckzugriffsöffnung können länglich ausgebildete Gepäcksgegenstände  
20 in den Gepäckkasten geschoben oder aus diesem herausgenommen werden.

Nachteilig bei den beschriebenen Ausführungen von Gepäckverstaueinrichtungen ist, dass diese nur bei entsprechend großen  
25 Motorrädern in einer für die Aufbewahrung von zwei Helmen notwendigen Größe ausgebildet werden können. Bei kleineren Ausführungen von motorisierten Zweirädern, wie zum Beispiel bei Mopeds oder Elektromotorrollern, verhindert meist der für den Beifahrer vorgesehene Haltegriff die Ausbildung eines ausreichend großen Gepäckkastens. Der Haltegriff ist hierbei meist am  
30 Hinterende des Fahrzeugs angebracht, sodass der hintere Teil mit Rücksicht auf die erforderliche Stabilität des Haltegriffs

nicht klappbar ausgeführt werden kann, etwa um einen Gepäckkasten zu öffnen.

Die Erfindung zielt daher darauf ab, eine Gepäckverstaueinrichtung der eingangs genannten Art dahingehend zu verbessern, dass diese auch bei kleineren Ausführungen von motorisierten Zweirädern in ausreichender Größe realisiert werden und mühelos geöffnet und wieder verschlossen werden kann.

10 Zur Lösung dieser Aufgabe ist die Gepäckverstaueinrichtung der eingangs genannten Art erfindungsgemäß derart weitergebildet, dass ein vom Sitz gesonderter Deckel vorgesehen ist, der am Haltegriff schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen zweiten Bereich der Gepäckzugriffsöffnung freilegt. Die Erfindung beruht somit auf der Idee, den Haltegriff als Schwenklagerung für einen gesonderten Deckel mitzuverwenden, sodass die vom schwenkbaren Sitz und dem gesonderten Deckel zusammen gebildete Deckelfläche und damit auch die Längserstreckung des Gepäckkastens entsprechend vergrößert  
15  
20 werden kann, ohne dass der Haltegriff versetzt werden oder überhaupt entfallen muss.

Der Gepäckkasten kann vorzugsweise ein solches Volumen aufweisen, dass darin zwei herkömmliche Helme hintereinander Platz  
25 finden.

Die Ausführung ist bevorzugt so getroffen, dass der Haltegriff von einem im Wesentlichen U- oder V-förmigen Halterohr gebildet ist, das bezüglich eines für die Verschwenkung des gesonderten  
30 Deckels vorgesehenen Scharniers symmetrisch ausgebildet ist. Das Scharnier ist insbesondere im Bereich der Symmetrieachse des Halterohrs an der hintersten Stelle desselben angeordnet,

wobei sich die Schenkel der U- bzw. V-Form des Halterohrs zu beiden Seiten des Scharniers nach vorne erstrecken.

Allgemein ist anzumerken, dass die Begriffe "vorne" und "hinten" sich im Rahmen der Erfindung auf die Lage des Vorderrads bzw. des Hinterrads beziehen, während die Begriffe "obere" bzw. "oberer", "unten" und dergleichen von der Voraussetzung ausgehen, dass sich das Zweirad in aufrechter Stellung befindet.

10 Die beiden Schenkel der U- bzw. V-Form des Halterohrs sowie der sich dazwischen erstreckende, das Scharnier aufweisende Bereich des Rohrs sind vorzugsweise von der Karosserie des Zweirads beabstandet, um ein leichtes Ergreifen durch die Hände des Beifahrers zu ermöglichen. Die Endabschnitte der Schenkel sind  
15 vorzugsweise nach unten gebogen bzw. geknickt ausgeführt und an der tragenden Struktur des Zweirads befestigt.

Das Scharnier für die Verschwenkung des gesonderten Deckels ist vorzugsweise in das Halterohr integriert. Insbesondere ist die  
20 Ausführung hierbei so gestaltet, dass die Schwenkachse des Scharniers mit der Rohrachse des Halterohrs fluchtet.

Das Schwenklager des Sitzes und das Scharnier des gesonderten Deckels sind mit Vorteil so angeordnet, dass der Sitz nach vorne und der gesonderte Deckel nach hinten aufklappbar sind. Das  
25 Schwenklager und das Scharnier sind somit an den voneinander abgewandten Enden des Deckels bzw. des Sitzes angeordnet. Dies gewährleistet im geöffneten Zustand eine freie Zugänglichkeit des gesamten Gepäckkastens.

30

Der Sitz und der gesonderte Deckel sind vorzugsweise so angeordnet, dass sie im geschlossenen Zustand des Gepäckkastens

aneinander anschließen und vorzugsweise im Wesentlichen miteinander fluchtende Oberflächen ausbilden.

Die Festlegung des gesonderten Deckels erfolgt mit Vorteil so,  
5 dass der Sitz einen dem Sitz zugewandten Endabschnitt des gesonderten Deckels im geschlossenen Zustand übergreift. Insbesondere weist der dem Sitz zugewandte Endabschnitt des gesonderten Deckels einen Rücksprung auf, auf welchem ein Randabschnitt des Sitzes im geschlossenen Zustand aufliegt. Auf diese  
10 Weise hält das Eigengewicht des Sitzes den gesonderten Deckel nieder, sodass er in seiner geschlossenen Lage verbleibt. Zusätzlich kann der Sitz und ggf. auch der gesonderte Deckel mittels eines Rast- oder Verriegelungsmechanismus im geschlossenen Zustand gesichert und ggf. versperert werden.

15

Der Gepäckkasten kann eine einzige Aufbewahrungskammer ausbilden, die sich sowohl unterhalb des Sitzes als auch unterhalb des gesonderten Deckels befindet. Bevorzugt kann der Gepäckkasten aber auch in zwei oder mehrere Aufbewahrungskammern unterteilt sein. Dabei kann die Unterteilung so gestaltet sein, dass  
20 eine erste Aufbewahrungskammer durch Aufklappen des Sitzes und eine zweite Aufbewahrungskammer durch Aufklappen des gesonderten Deckels zugänglich ist. Die Ausbildung ist hierbei insbesondere derart weitergebildet, dass der Gepäckkasten wenigstens  
25 zwei Aufbewahrungskammern aufweist, wobei einer ersten Aufbewahrungskammer der erste Bereich der Gepäckzugriffsöffnung und der zweiten Aufbewahrungskammer der zweite Bereich der Gepäckzugriffsöffnung zugeordnet ist.

30 Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines in der Zeichnung schematisch dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. In dieser zeigen Fig.1 einen Motorroller in perspektivischer Ansicht, Fig.2 eine Ansicht des Sitzes des Motorrollers gemäß

Fig.1 von der Seite mit dem Gepäckkasten in geschlossenem Zustand, Fig.3 den Sitz gemäß Fig.2 mit abschnittsweise geöffnetem Gepäckkasten, Fig.4 den Sitz gemäß Fig.2 mit vollständig geöffnetem Gepäckkasten, Fig.5 eine Rückansicht des aufklappbaren Deckels teilweise im Schnitt und Fig.6 den Motorroller mit geöffnetem Gepäckkasten.

In Fig.1 ist ein Motorroller mit 1 bezeichnet und weist im hinteren Bereich eine Karosserie 2 auf, welche unter anderem den Antrieb für das Hinterrad 3 abdeckt. Weiters ummantelt die Karosserie 2 einen Gepäckkasten 4, dessen Gepäckzugriffsöffnung 5 durch Aufklappen des Sitzes 6 zugänglich wird.

In der Detailansicht gemäß Fig.2 ist ersichtlich, dass der Sitz 6 länglich ausgebildet ist und einen Fahrersitzabschnitt 7 und einen an den hinteren Bereich des Fahrersitzabschnitts 7 anschließenden Beifahrersitzabschnitt 8 aufweist. Dem Beifahrersitzabschnitt 8 ist ein Haltegriff 9 zugeordnet, der an der Karosserie bzw. am tragenden Grundrahmen des Motorrollers befestigt ist. Der Haltegriff 9 ist von einem im Wesentlichen U-förmig gebogenen Halterohr gebildet, wobei die freien Enden 10 der Schenkel der U-Form nach unten gebogen und mit der Karosserie verbunden sind. Der Haltegriff 9 ist so angeordnet, dass er an das Hinterende des Sitzes 8 anschließt, wobei der Haltegriff im hinten umlaufenden Abschnitt in Höhenrichtung so weit von der Karosserie beabstandet ist, dass er im Wesentlichen in einer Ebene mit der Oberfläche des Sitzes 6 verläuft.

Hinter dem Sitz 6 schließt nun ein vom Sitz 6 gesonderter Deckel 11 an, der am Haltegriff 9 schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen hinteren Bereich der Gepäckzugriffsöffnung 5 freilegt.

Der Gepäckkasten 4 kann nun durch Aufklappen des Sitzes 6 nach vorne und danach durch Aufklappen des gesonderten Deckels 11 nach hinten vollständig geöffnet werden, um einen vergrößerten Stauraum zur Verfügung zu stellen. Fig.3 zeigt zunächst den nach vorne aufgeklappten Sitz, der einen vorderen Bereich der Gepäckzugriffsöffnung 5 freilegt. Dabei ist ersichtlich, dass der Sitz 6 einen dem Sitz 6 zugewandten Endabschnitt 12 des gesonderten Deckels 11 im geschlossenen Zustand übergreift. Der dem Sitz 6 zugewandte Endabschnitt 12 des gesonderten Deckels 11 weist hierzu einen Rücksprung 13 auf, auf welchem ein Randabschnitt 14 des Sitzes 6 im geschlossenen Zustand aufliegt. Mit 15 ist ein Vorsprung einer Rasteinrichtung bezeichnet, welcher im geschlossenen Zustand des Sitzes 6 mit einem Gegenglied am Rand der Gepäckzugriffsöffnung zusammenwirkt, um den Sitz 6 gegen unbeabsichtigtes Öffnen zu sichern.

Fig.4 zeigt den gesonderten Deckel 11 im nach hinten aufgeklappten Zustand. Dabei ist ersichtlich, dass das Scharnier des Deckels 11 in das Rohr des Haltegriffs 9 integriert ist. Um den Haltegriff 9 im hinteren Bereich zu stabilisieren, ist ein Steg 16 vorgesehen, der den Haltegriff an der Karosserie 2 abstützt. Der Deckel 11 weist eine dem Steg 16 entsprechende Aussparung 17 (Fig.5) auf, in welche der Steg 16 im geschlossenen Zustand des Deckels 11 zu liegen kommt.

In der Detailansicht gemäß Fig.5 ist ersichtlich, dass das Rohr des Haltegriffs 9 zum Zwecke der Aufnahme des Scharniers 18 des Deckels 11 zweigeteilt ist. Die zueinander weisenden Enden der beiden Rohrabschnitte sind jeweils mit einer Buchse 19 versehen, welche relativ zum Scharnierbolzen 20 drehbar gelagert sind und jeweils einen schwenkbaren Finger 21 tragen. Der Scharnierbolzen 20 durchsetzt eine Bohrung des Stegs 16. Die

Schwenkachse des Scharniers 18 fluchtet somit mit der Rohrachse des Haltegriffs 9.

In der Gesamtdarstellung gemäß Fig.6 ist ersichtlich, dass die 5 erfindungsgemäße Konstruktion die Ausbildung eines besonders großvolumigen Gepäckkastens erlaubt. Weiters ist ersichtlich, dass die schwenkbaren Finger 21 an der Oberseite des Deckels 11 befestigt sind.

## Patentansprüche:

1. Gepäckverstaueinrichtung für ein motorisiertes Zweirad,  
5 umfassend einen Sitz, der einen Fahrersitzabschnitt und einen an den hinteren Bereich des Fahrersitzabschnitts anschließenden Beifahrersitzabschnitt aufweist, ein dem Beifahrersitzabschnitt zugeordneter Haltegriff, und einen Gepäckkasten unterhalb des Sitzes, wobei der Sitz schwenkbar befestigt ist und im nach  
10 oben verschwenkten Zustand eine Gepäckzugriffsöffnung des Gepäckkastens in einem ersten Bereich freilegt, dadurch gekennzeichnet, dass ein vom Sitz gesonderter Deckel vorgesehen ist, der am Haltegriff schwenkbar befestigt ist und im nach oben verschwenkten Zustand einen zweiten Bereich der Gepäckzugriffs-  
15 öffnung freilegt.
2. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Haltegriff von einem im Wesentlichen U- oder V-förmigen Halterohr gebildet ist, das bezüglich eines für die Verschwenkung des gesonderten Deckels vorgesehenen Scharniers symmetrisch ausgebildet ist.  
20
3. Einrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Schwenkachse des Scharniers mit der Rohrachse des Halterohrs fluchtet.  
25
4. Einrichtung nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Sitz nach vorne und der gesonderte Deckel nach hinten aufklappbar ist.  
30
5. Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Sitz einen dem Sitz zugewandten Endab-

schnitt des gesonderten Deckels im geschlossenen Zustand übergreift.

5 6. Einrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der dem Sitz zugewandte Endabschnitt des gesonderten Deckels einen Rücksprung aufweist, auf welchem ein Randabschnitt des Sitzes im geschlossenen Zustand aufliegt.

10 7. Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Gepäckkasten wenigstens zwei Aufbewahrungskammern aufweist, wobei einer ersten Aufbewahrungskammer der erste Bereich der Gepäckzugriffsöffnung und der zweiten Aufbewahrungskammer der zweite Bereich der Gepäckzugriffsöffnung zugeordnet ist.

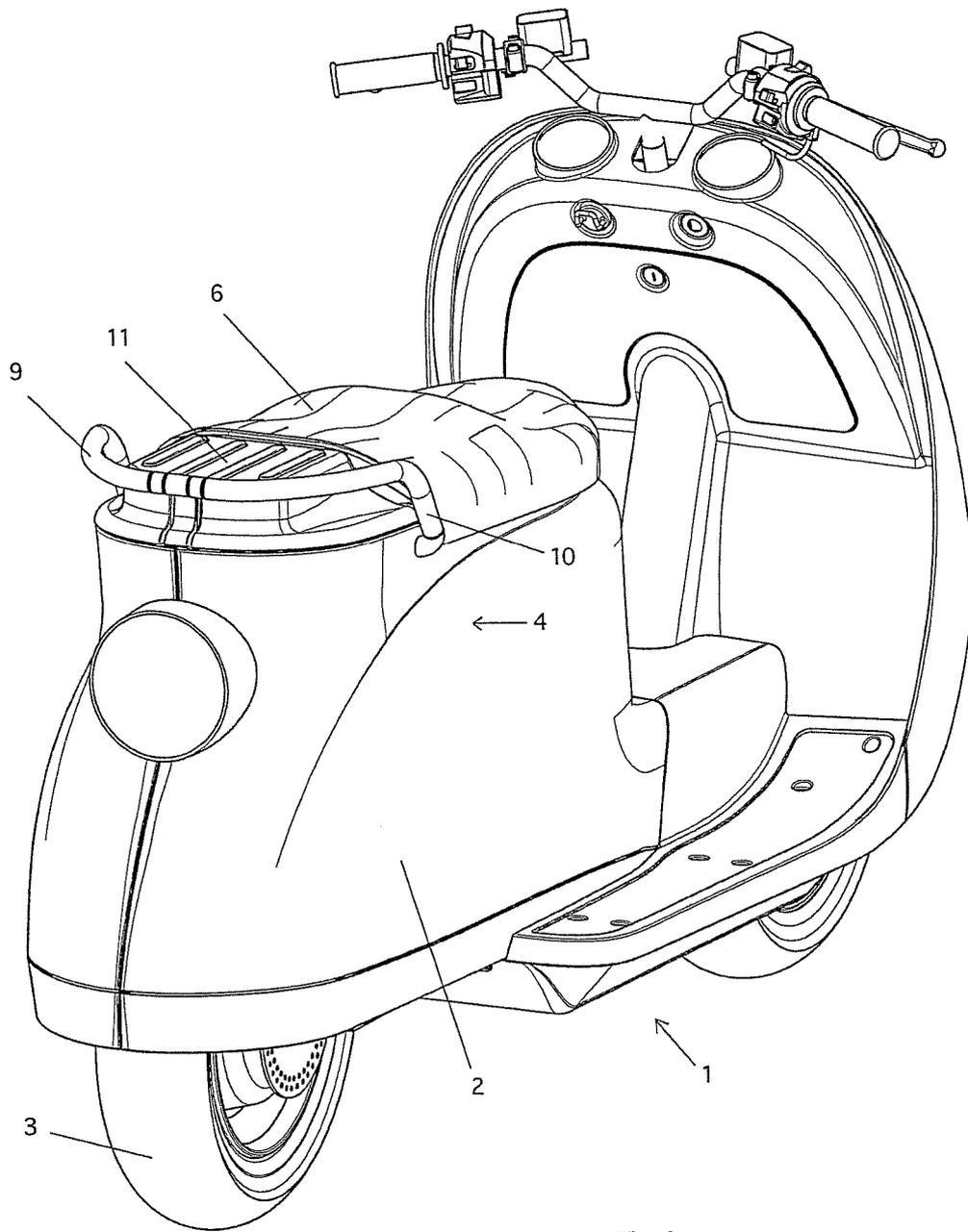
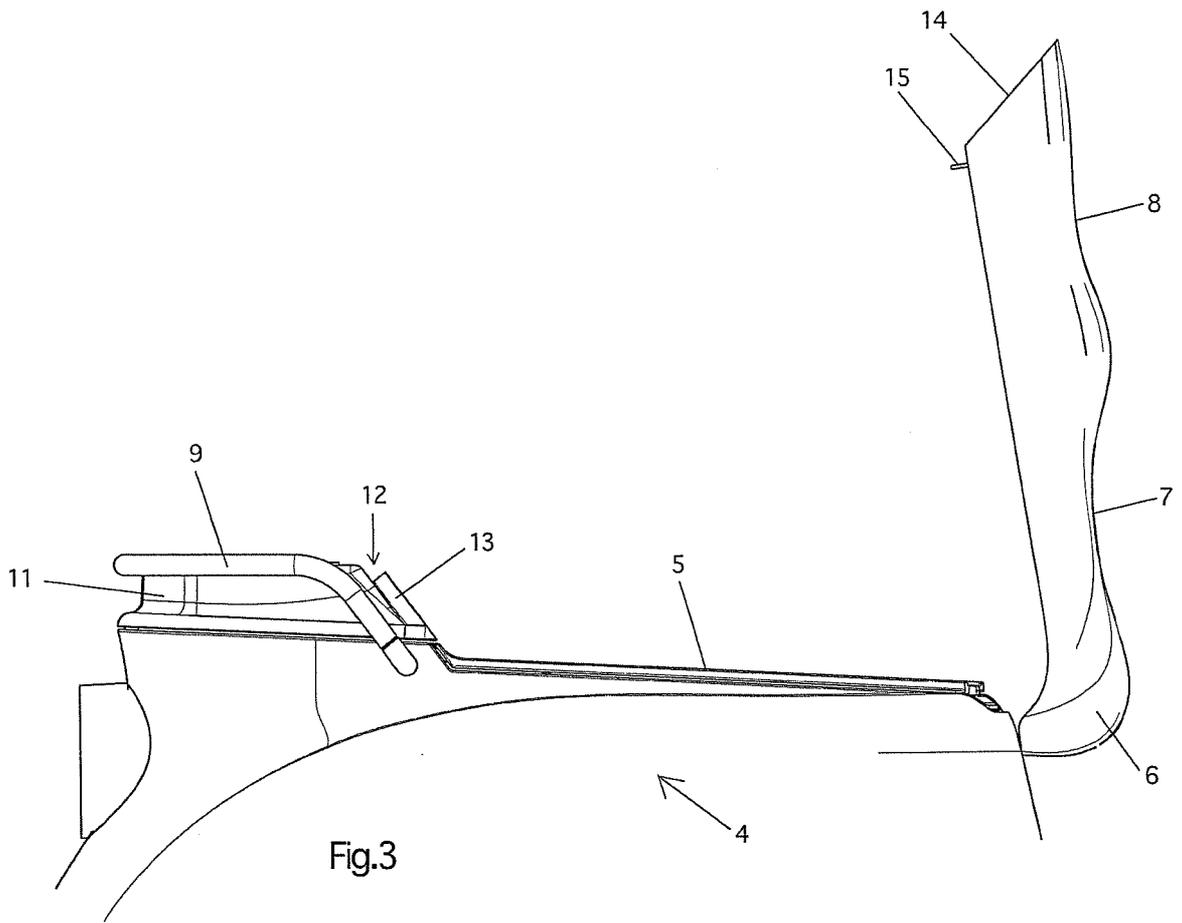
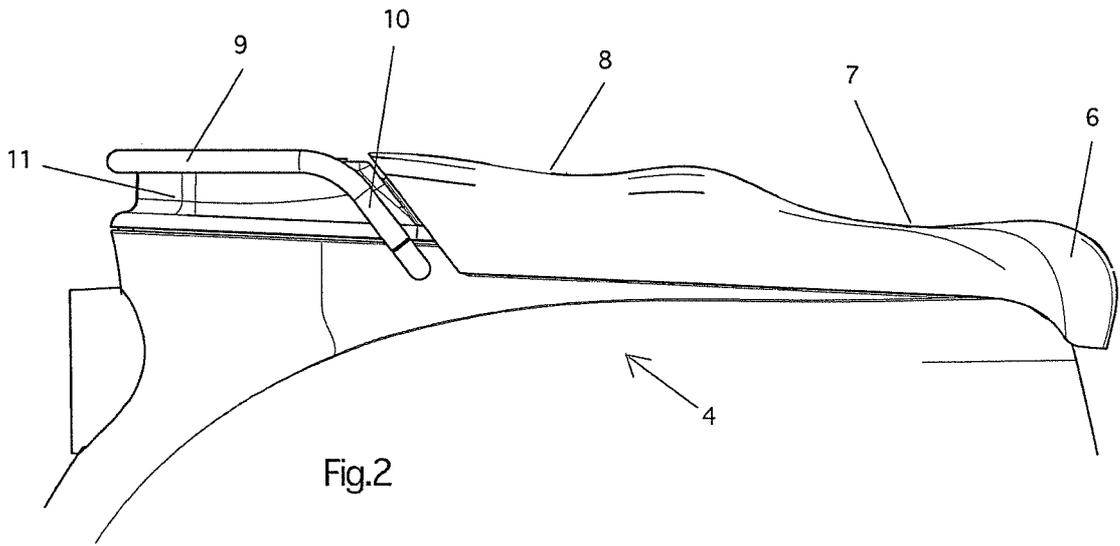
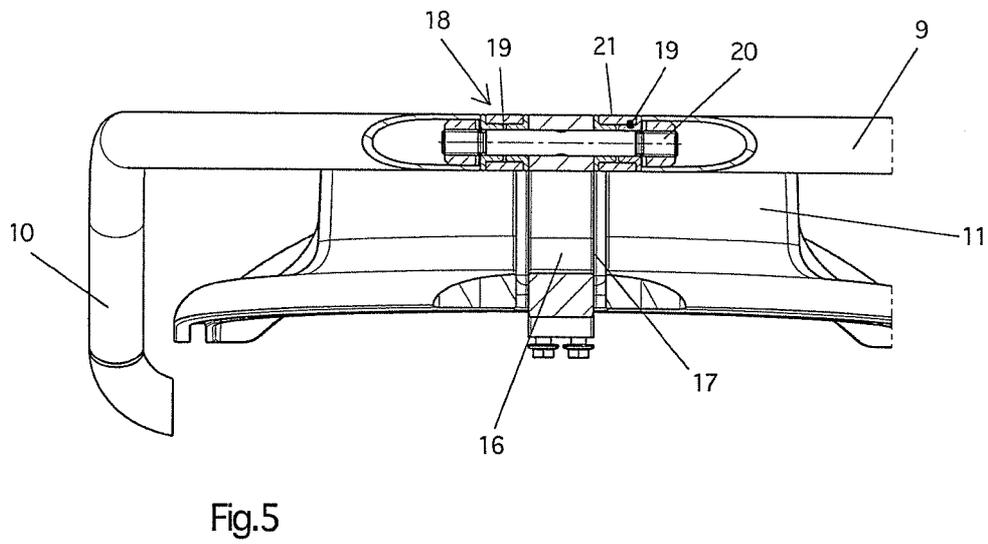
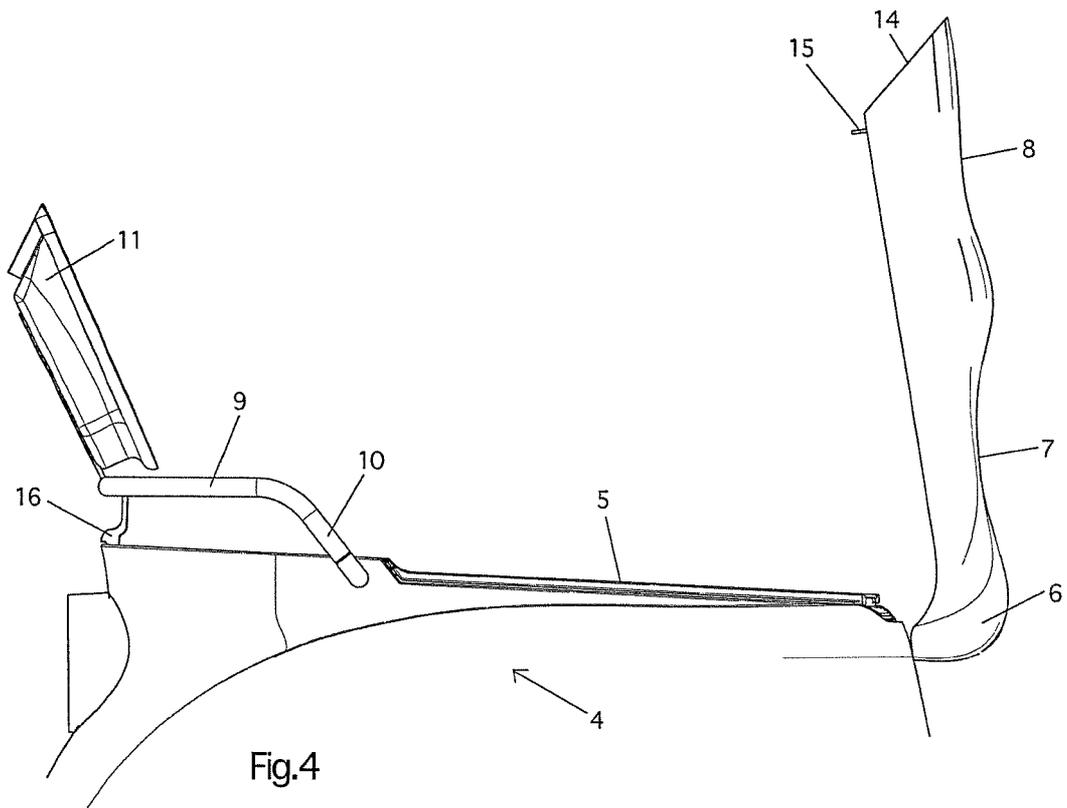


Fig.1





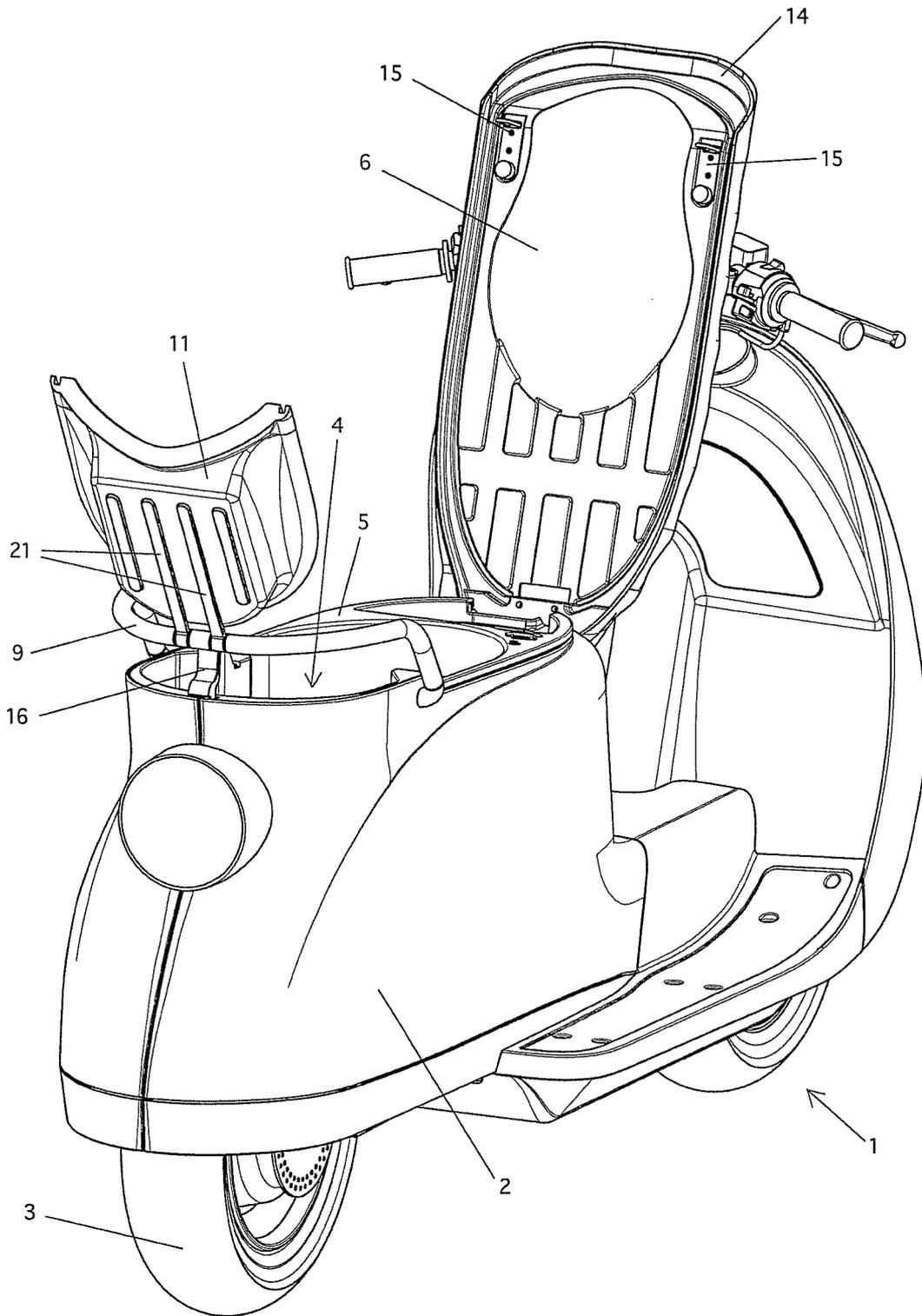


Fig.6

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No  
PCT/AT2015/000068

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER  
INV. B62J1/12 B62K19/46  
ADD.  
According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED  
Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
B62J B62K

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)  
EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

| Category* | Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages                     | Relevant to claim No. |
|-----------|--|-----------------------|
| A         | JP 2007 030828 A (HONDA MOTOR CO LTD)<br>8 February 2007 (2007-02-08)<br>abstract; figures             | 1,2,7                 |
| A         | JP S64 55184 U (HONDA MOTOR CO. LTD.)<br>5 April 1989 (1989-04-05)<br>figure 1                         | 1,5-7                 |
| A         | JP H08 310473 A (TAIWAN SANYO KISHIYA<br>KOGYO KOF) 26 November 1996 (1996-11-26)<br>abstract; figures | 1                     |
| A         | JP H10 7048 A (SUZUKI MOTOR CO)<br>13 January 1998 (1998-01-13)<br>abstract; figures                   | 1,4                   |
|           | -----<br>-/--  |                       |

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

\* Special categories of cited documents :

|   |   |
|---|---|
| <p>"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance</p> <p>"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date</p> <p>"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)</p> <p>"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means</p> <p>"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed</p> | <p>"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention</p> <p>"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone</p> <p>"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art</p> <p>"&amp;" document member of the same patent family</p> |
|---|---|

|   |  |
|---|--|
| Date of the actual completion of the international search<br><br>14 July 2015 | Date of mailing of the international search report<br><br>24/07/2015 |
|---|--|

|  |  |
|--|--|
| Name and mailing address of the ISA/<br>European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2<br>NL - 2280 HV Rijswijk<br>Tel. (+31-70) 340-2040,<br>Fax: (+31-70) 340-3016 | Authorized officer<br><br>Jung, Wolfgang |
|--|--|

## INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No  
PCT/AT2015/000068

| C(Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT |  |                       |
|--|--|-----------------------|
| Category*  | Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages   | Relevant to claim No. |
| A  | JP H03 167087 A (SUZUKI MOTOR CO)<br>18 July 1991 (1991-07-18)<br>abstract; figures<br>-----                                     | 1,5                   |
| A  | JP S47 26753 U (HONDA MOTOR CO. LTD)<br>27 November 1972 (1972-11-27)<br>figures<br>-----  | 1                     |
| A  | FR 2 698 603 A1 (HONDA MOTOR CO LTD [JP])<br>3 June 1994 (1994-06-03)<br>cited in the application<br>the whole document<br>----- | 1,7                   |

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

|   |
|---|
| International application No<br>PCT/AT2015/000068 |
|---|

| Patent document cited in search report | Publication date | Patent family member(s)  | Publication date                                     |
|--|------------------|--|--|
| JP 2007030828 A                        | 08-02-2007       | JP 4531651 B2<br>JP 2007030828 A                                   | 25-08-2010<br>08-02-2007                             |
| -----                                  |                  |  |  |
| JP S6455184 U                          | 05-04-1989       | NONE   |  |
| -----                                  |                  |  |  |
| JP H08310473 A                         | 26-11-1996       | NONE   |  |
| -----                                  |                  |  |  |
| JP H107048 A                           | 13-01-1998       | NONE   |  |
| -----                                  |                  |  |  |
| JP H03167087 A                         | 18-07-1991       | NONE   |  |
| -----                                  |                  |  |  |
| JP S4726753 U                          | 27-11-1972       | JP S504120 Y2<br>JP S4726753 U                                     | 02-02-1975<br>27-11-1972                             |
| -----                                  |                  |  |  |
| FR 2698603 A1                          | 03-06-1994       | FR 2698603 A1<br>IT T0930901 A1<br>JP 3345064 B2<br>JP H06156344 A | 03-06-1994<br>27-05-1994<br>18-11-2002<br>03-06-1994 |
| -----                                  |                  |  |  |

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES  
 INV. B62J1/12 B62K19/46  
 ADD.

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole )  
 B62J B62K

Recherchierte, aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

| Kategorie* | Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile                          | Betr. Anspruch Nr. |
|------------|---|--------------------|
| A          | JP 2007 030828 A (HONDA MOTOR CO LTD)<br>8. Februar 2007 (2007-02-08)<br>Zusammenfassung; Abbildungen<br>-----              | 1,2,7              |
| A          | JP S64 55184 U (HONDA MOTOR CO. LTD.)<br>5. April 1989 (1989-04-05)<br>Abbildung 1<br>-----                                 | 1,5-7              |
| A          | JP H08 310473 A (TAIWAN SANYO KISHIYA<br>KOGYO KOF) 26. November 1996 (1996-11-26)<br>Zusammenfassung; Abbildungen<br>----- | 1                  |
| A          | JP H10 7048 A (SUZUKI MOTOR CO)<br>13. Januar 1998 (1998-01-13)<br>Zusammenfassung; Abbildungen<br>-----                    | 1,4                |
|            | -/-   |                    |



Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen



Siehe Anhang Patentfamilie

\* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" frühere Anmeldung oder Patent, die bzw. das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

14. Juli 2015

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

24/07/2015

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde

Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
 NL - 2280 HV Rijswijk  
 Tel. (+31-70) 340-2040,  
 Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Jung, Wolfgang

| C. (Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN |   |                    |
|---|---|--------------------|
| Kategorie*  | Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile                                | Betr. Anspruch Nr. |
| A   | JP H03 167087 A (SUZUKI MOTOR CO)<br>18. Juli 1991 (1991-07-18)<br>Zusammenfassung; Abbildungen<br>-----                          | 1,5                |
| A   | JP S47 26753 U (HONDA MOTOR CO. LTD)<br>27. November 1972 (1972-11-27)<br>Abbildungen<br>-----                                    | 1                  |
| A   | FR 2 698 603 A1 (HONDA MOTOR CO LTD [JP])<br>3. Juni 1994 (1994-06-03)<br>in der Anmeldung erwähnt<br>das ganze Dokument<br>----- | 1,7                |

**INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT**

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/AT2015/000068

| Im Recherchenbericht<br>angeführtes Patentdokument | Datum der<br>Veröffentlichung | Mitglied(er) der<br>Patentfamilie                                  | Datum der<br>Veröffentlichung                        |
|--|-------------------------------|--|--|
| JP 2007030828 A                                    | 08-02-2007                    | JP 4531651 B2<br>JP 2007030828 A                                   | 25-08-2010<br>08-02-2007                             |
| JP S6455184 U                                      | 05-04-1989                    | KEINE  |  |
| JP H08310473 A                                     | 26-11-1996                    | KEINE  |  |
| JP H107048 A                                       | 13-01-1998                    | KEINE  |  |
| JP H03167087 A                                     | 18-07-1991                    | KEINE  |  |
| JP S4726753 U                                      | 27-11-1972                    | JP S504120 Y2<br>JP S4726753 U                                     | 02-02-1975<br>27-11-1972                             |
| FR 2698603 A1                                      | 03-06-1994                    | FR 2698603 A1<br>IT T0930901 A1<br>JP 3345064 B2<br>JP H06156344 A | 03-06-1994<br>27-05-1994<br>18-11-2002<br>03-06-1994 |