

51

Int.-Cl.: B 62 b

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DEUTSCHES PATENTAMT



52

Deutsche Kl.: 63 b, 21

Behörden Eigentum

10

11

21

22

43

44

45

Patentschrift 1 605 877

Aktenzeichen: P 16 05 877.8-21 (U 14615).

Anmeldetag: 25. Januar 1968

Offenlegungstag: —

Auslegetag: 19. November 1970

Ausgabetag: 1. Juli 1971

Patentschrift stimmt mit der Auslegeschrift überein

Ausstellungspriorität: —

30

Unionspriorität

32

Datum: —

33

Land: —

31

Aktenzeichen: —

54

Bezeichnung: Schlittenartige Rodelkufe

61

Zusatz zu: —

62

Ausscheidung aus: —

73

Patentiert für: Uttenthaler, Johann, 8000 München

Vertreter: —

72

Als Erfinder benannt: Erfinder ist der Anmelder

56

Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht gezogene Druckschriften:

DT-Gbm 1 918 083

US-PS 3 199 887

DT-Gbm 1 941 584

US-PS 3 294 410

OE-PS 211 680

US-PS 2 219 905

FR-PS 1 410 050

Die Erfindung betrifft eine schlittenartige Rodelkufe mit geschlossenem Körper und ebener Bodenfläche, mit einer Sitzmulde und einem vor dieser angeordneten Handgriff.

Die bisher bekannten Rodelschlitten weisen den Nachteil auf, daß die Herstellung derselben kostspielig ist, daß das Rodeln mit diesen eine erhebliche Erfahrung und Geschicklichkeit erfordert, um den auf mehr oder minder hohen Kufen ruhenden Schlitten vor dem Umkippen zu bewahren, und daß das Mitnehmen des recht sperrigen Schlittens zum Rodelgelände unbequem ist.

Es sind auch Rodelscheiben bekannt, die aus einer muldenförmigen Scheibe bestehen, in die sich die rodelnde Person hineinsetzt, und die mit den über den Rand der Rodelscheibe hinausragenden Beinen auf übliche Art gesteuert wird.

Rodelscheiben weisen wohl den Vorteil auf, daß sie wirtschaftlich bei der Anschaffung sind und bequem mitgenommen werden können, da sie leicht und klein sind; sie weisen jedoch den Nachteil auf, daß die in der Rodelscheibe sitzende Person sich insbesondere bei Geländeunebenheiten während des Rodelns nur schwer an der Kante der Rodelscheibe festhalten kann und daß die Rodelscheibe durch ihre sphärisch gebogene, konvexe Gleitfläche die Fahrbahn lediglich tangentialförmig in einem Punkt berührt und somit keine spurhaltende Führung aufweist und dadurch leicht ins Trudeln kommt und sich um ihre Achse zu drehen beginnt, wodurch ein Steuern mit den Füßen unmöglich ist.

Es ist auch ein Rutschsitz zum Rutschen für Kinder am Schneeberg bekannt, der einen als aufblasbaren Zwischenraum gestalteten, geschlossenen Körper mit ebener Bodenfläche und mit einer Sitzmulde und einen vor dieser angeordneten Handgriff aufweist, und dieser Handgriff an der an der Vorderkante des Rutschsitzes beginnenden und nach rückwärts geneigten Vorderwand angeordnet ist, die sich nach rückwärts fast bis an die Brust des Benutzers erstreckt, wobei die rückwärtige aufgebogene Kante eine rückwärtige Stützwand bildet. Der Benutzer setzt sich hierbei so in den Rutschsitz hinein, daß er seine Beine über den hochgezogenen seitlichen Rand hinausstreckt.

Eine derartige Anordnung weist den Nachteil auf, daß der Rutschsitz nur auf herkömmliche Art mit dem Absatz der Schuhe gesteuert und gebremst werden kann, wobei ein reines Lenken des Fahrzeuges ohne gleichzeitiges, die Fahrgeschwindigkeit vermindern des Bremsen nicht möglich ist. Auch ist es nachteilig, daß die relativ scharfen, muldenförmig hochgebogenen seitlichen Kanten bei längerer Abfahrt in die Oberschenkel schmerzhaft einschneiden. Ein zusätzliches Lenken und Bremsen mittels des an der Vorderwand befindlichen Griffes ist hierbei nicht möglich, da das Fahrzeug durch das Gewicht des Benutzers voll belastet ist und der an der vorn beginnenden und sich schräg nach rückwärts aufwärts bis zur Brust des Benutzers erstreckenden Vorderwand angeordnete Handgriff lediglich zum Festhalten während der Abfahrt dient.

Es ist auch ein wannenartiger, in Form einer muldenförmigen Schaufel gestalteter Schlitten bekannt, der eine flache Bodenfläche mit einem rückwärtigen, aufgebogenen Rand und mit in ihrer Höhe nach vorn zu ansteigenden Seitenwänden aufweist, an deren vorderer oberer Kante an einem sich etwa horizontal

nach rückwärts bis zum Körper des Benutzers erstreckenden Ansatz ein Handgriff angelenkt oder starr befestigt ist. Der Benutzer muß sich in diesen Schlitten ganz mit seinen in den Knien abgewinkelten Beinen hineinsetzen, so daß er am nach rückwärts aufgebogenen Rand, an den Seitenwänden und der Vorderwand einen festen Halt findet und sich zusätzlich am unmittelbar vor seiner Brust befindlichen Handgriff festhält.

Eine derartige, der vorhin beschriebenen bekannten Gestaltung ähnliche Anordnung weist den weiteren Nachteil auf, daß ein Bremsen des Fahrzeuges selbst auf herkömmliche Weise mit den Füßen nicht möglich ist, da die Beine innerhalb des Schlittens gehalten werden und über die hohe, relativ scharfe Vorderwand nicht hinausgestreckt werden können und ein Lenken des Fahrzeuges lediglich auf unvollkommene Weise durch Verlagerung des Schwerpunktes des Körpergewichtes des Fahrers möglich ist.

Der vordere Handgriff dient hierbei lediglich zum Festhalten, da ein Lenken des durch das volle Körpergewicht des Benutzers belasteten Schlittens mittels des an der Vorderwand und sich vor der Brust befindlichen Handgriffes nicht möglich ist.

Es ist auch ein in Form eines Schlauchbootes gestalteter, aus Kunststoff bestehender, einen allseitig geschlossenen Hohlkörper bildender Schlitten bzw. Bootkörper bekannt, dessen Hohlkörper unter Überdruck gesetzt werden kann und wie eine Luftfeder wirkt und gleichzeitig als Versteifung dient, wobei sich der Benutzer auch mit seinen Beinen ganz in den Schlittenkörper hineinsetzt und mit den Füßen in innerhalb des Fahrzeuges befindlichen Fußrasten Halt findet, wobei ein Lenken oder Bremsen des Fahrzeuges selbst auf herkömmliche Art mit den Füßen unmöglich ist, da die Beine nicht über die Kante des breiten Fahrzeugkörpers hinausgestreckt werden können.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine schlittenartige Rodelkufe zu schaffen, die, ohne Verminderung der Fahrgeschwindigkeit durch Schleifenlassen der Beine, auch in schwierigem Abfahrts Gelände, auf zuverlässige, bequeme Art gelenkt werden kann und die auch auf steilen und vereisten Abfahrtsbahnen jederzeit beliebig stark gebremst werden kann.

Gelöst wird die Aufgabe erfindungsgemäß dadurch, daß etwa im Zentrum der Rodelkufe ein sich nach oben zwischen die Oberschenkel des Benutzers erstreckender, sattelnasenartiger Stützhöcker angeordnet ist, dessen sich nach oben verjüngender Teil einen mit seiner Achse schräg nach oben vorn geneigten Halte-, Brems- und Steuerknüppel bildet.

Die beiderseits neben dem Halte-, Brems- und Steuerknüppel befindlichen, zur Stütze der Oberschenkel der rodelnden Person dienenden Teile der Rodelkufe können in an sich bekannter Weise eine erheblich größere, von hinten nach vorn ansteigende Höhe zur Stütze der Oberschenkel von unten aufweisen als die Sitzmulde.

Es ist vorteilhaft, wenn an der Bodenfläche der Rodelkufe in der Mitte zwischen in an sich bekannter Weise außen seitlich angeordneten Leitvorsprüngen eine Gruppe zusätzlicher Leitvorsprünge und Leitnuten vorgesehen ist.

Es ist günstig, wenn der obere Teil des Halte-, Brems- und Steuerknüppels gegabelt gestaltet ist.

Die Rodelkufe bietet den Vorteil, daß sie auf

wirtschaftliche Art gefertigt werden kann, daß sie leicht und klein ist und dadurch bequem mitgenommen werden kann und daß sie auch in schwierigerem Abfahrtsgelände sicher von der rodelnden Person gesteuert und selbst zum plötzlichen Halten gebracht werden kann.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung dargestellt. Es zeigt

Fig. 1 die Rodelkufe in perspektivischer Ansicht,

Fig. 2 die Rodelkufe gemäß Fig. 1 in Draufsicht,

Fig. 3 die Rodelkufe im Schnitt nach der Linie III-III gemäß Fig. 2,

Fig. 4 die Rodelkufe gemäß Fig. 1 bis 3 in Ansicht von vorn,

Fig. 5 ein anderes Ausführungsbeispiel der Rodelkufe in Ansicht von vorn gemäß Fig. 4,

Fig. 6 die Rodelkufe während der Abfahrt,

Fig. 7 die Rodelkufe gemäß Fig. 4 während des plötzlichen scharfen Bremsens.

Im rückwärtigen Teil der im ganzen mit 1 bezeichneten Rodelkufe befindet sich eine unmittelbar vom Körper der Rodelkufe gebildete Sitzmulde 2. Etwa im Zentrum der Rodelkufe 1 ist ein sich nach oben zwischen die Oberschenkel des Benutzers erstreckender, sattelnasenförmiger Stützhöcker 10 angeordnet, dessen sich nach oben verjüngender Teil einen mit seiner Achse schräg nach oben vorn geneigten Halte-, Brems- und Steuerknüppel 3 bildet.

Die beiderseits seitlich neben dem Halte-, Brems- und Steuerknüppel 3 (Fig. 4 und 5) befindlichen, zur Stütze der Oberschenkel der rodelnden Person (Fig. 6) dienenden Teile 4 der Rodelkufe 1 weisen eine erheblich größere, von hinten nach vorn ansteigende Höhe h_1 auf als die Höhe h_2 der Sitzmulde 2 (Fig. 1). Setzt sich der Benutzer in die Sitzmulde 2 der Rodelkufe 1 (Fig. 6), so werden die Oberschenkel von der ununterbrochen ansteigenden Fläche des Teiles 4 derart gestützt, daß die Rodelkufe nach Bedarf auch mit dem Absatz der im Knie leicht angewinkelten Füße auf herkömmliche Art bequem gesteuert werden kann. Normalerweise werden die Füße mit der ganzen Fläche der Stiefelsohle leicht mitgleitend auf der Fahrbahn abgestützt. Hierbei ragt der Halte-, Brems- und Steuerknüppel 3 zwischen den Knien nach oben hinaus und wird vom Benutzer mit beiden Händen erfaßt, wobei er zusätzlich dadurch an der Rodelkufe einen festen Halt findet, daß er den Stützhöcker 10 mit den Beinen umfaßt. Er kann so die ganze Rodelkufe bei Bedarf nach rechts oder links schwenken oder, falls plötzlich scharf gebremst werden muß, den Halte-, Brems- und Steuerknüppel 3 derart an sich ziehen, daß die Rodelkufe 1 sich lediglich mittels der rückwärtigen Kante 5 auf den Boden der Abfahrtsbahn (Fig. 7) stützt und hierbei derart tief in den Schnee einschneidet, daß die rodelnde Person die Rodelkufe zum Stehen bringen kann.

Der Halte-, Brems- und Steuerknüppel 3 kann, um diesen beim Steuern besser in der Gewalt zu haben, nach einem anderen Ausführungsbeispiel (Fig. 5) am oberen Ende in zwei Arme 6 gegabelt ausgeführt werden, wobei jeder Arm von einer Hand der rodelnden Person umfaßt wird.

Der Körper der Rodelkufe kann in bekannter Weise aus Kunststoff bestehen und als ein einen Hohlraum 7 aufweisender Hohlkörper gestaltet sein.

An der unteren Gleitfläche der Rodelkufe 1 können Leitnuten 9 bzw. in bekannter Weise außen seitlich leistenförmige Leitvorsprünge 8 angeordnet sein, um bei der Abfahrt leichter eine gerade Spur einhalten zu können.

Während der Abfahrt wird ein Abrutschen des Benutzers von der Sitzmulde nach vorn dadurch verhindert, daß er am Halte-, Brems- und Steuerknüppel 3 mit dem sich nach rückwärts in Richtung zur Sitzmulde 2 erstreckenden, sattelnasenförmigen Stützhöcker 10 zwischen seinen Oberschenkeln festen Halt findet.

Soll die Rodelkufe vorzugsweise für besonders unebenes Abfahrtsgelände vorgesehen werden, so können die beiden als Führung dienenden, äußeren leistenförmigen Leitvorsprünge 8' mit größerer Höhe gestaltet werden.

An der Rodelkufe ist in an sich bekannter Weise vorn eine Öse zum Anbringen einer Zugleine vorgesehen, in die auch eine kurze Lederschleufe eingehängt werden kann, um die Kufe an der Schlaufe hängend beim Gehen bequem in der Hand tragen zu können oder um die Rodelkufe rucksackartig auf dem Rücken der gehenden Person liegend mit einer Hand halten zu können.

Patentansprüche:

1. Schlittenartige Rodelkufe mit geschlossenem Körper und ebener Bodenfläche, mit einer Sitzmulde und einem vor dieser angeordneten Handgriff, dadurch gekennzeichnet, daß etwa im Zentrum der Rodelkufe (1) ein sich nach oben zwischen die Oberschenkel des Benutzers erstreckender, sattelnasentypiger Stützhöcker (10) angeordnet ist, dessen sich nach oben verjüngender Teil einen mit seiner Achse schräg nach oben vorn geneigten Halte-, Brems- und Steuerknüppel (3) bildet.

2. Schlittenartige Rodelkufe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die zu beiden Seiten des Halte-, Brems- und Steuerknüppels (3) befindlichen Teile (4) der Rodelkufe (1) in an sich bekannter Weise eine erheblich größere, von hinten nach vorn ansteigende Höhe zur Stütze der Oberschenkel von unten aufweisen als die Sitzmulde.

3. Schlittenartige Rodelkufe nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß an der Bodenfläche der Rodelkufe (1) in der Mitte zwischen in an sich bekannter Weise außen seitlich angeordneten Leitvorsprüngen (8) eine Gruppe zusätzlicher Leitvorsprünge und Leitnuten (9) vorgesehen ist.

4. Schlittenartige Rodelkufe nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der obere Teil des Halte-, Brems- und Steuerknüppels (3) gegabelt (6) gestaltet ist.

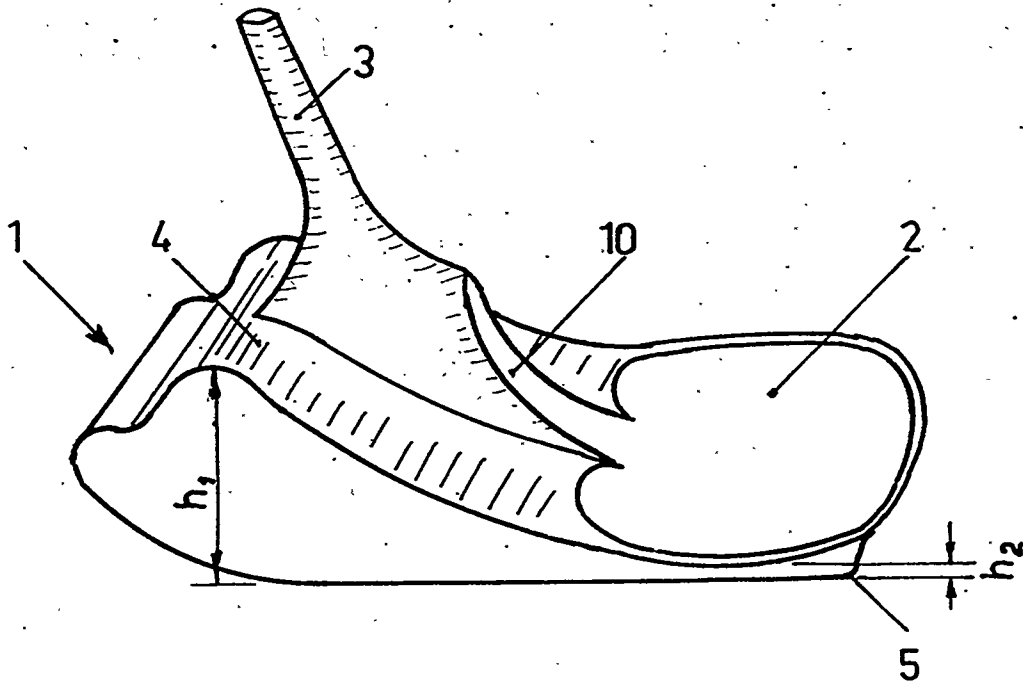


FIG. 1

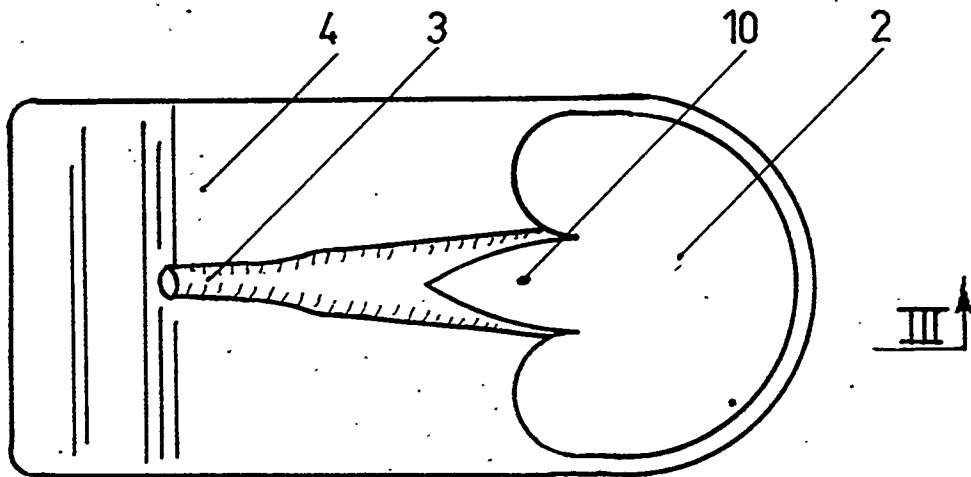


FIG. 2

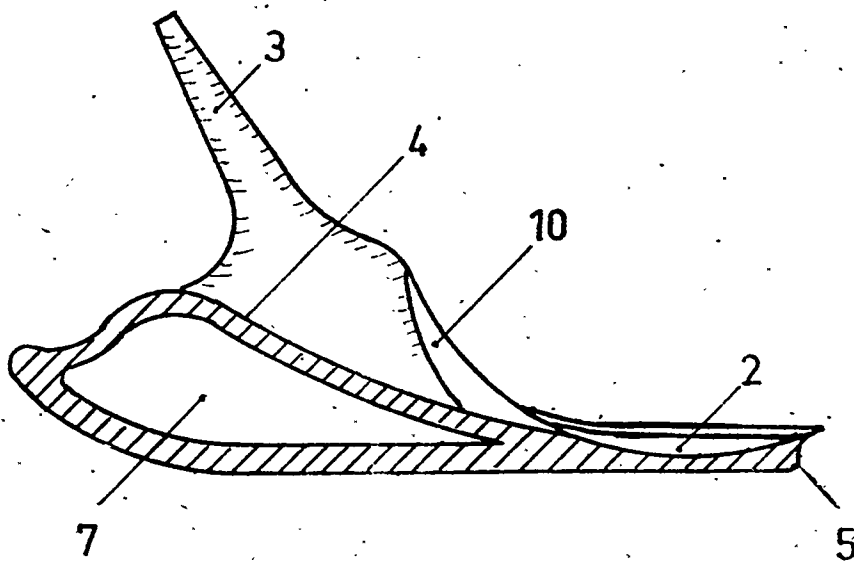


FIG. 3

FIG. 6

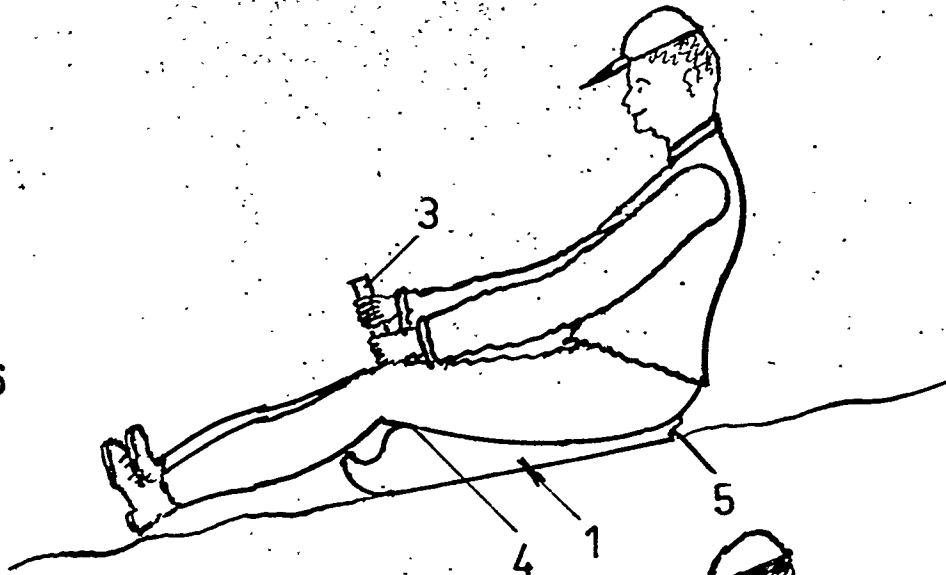


FIG. 7

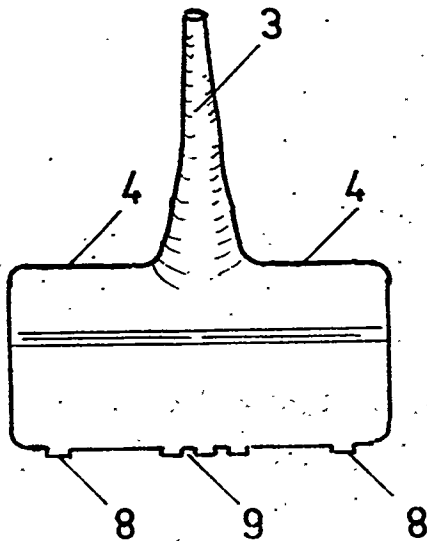
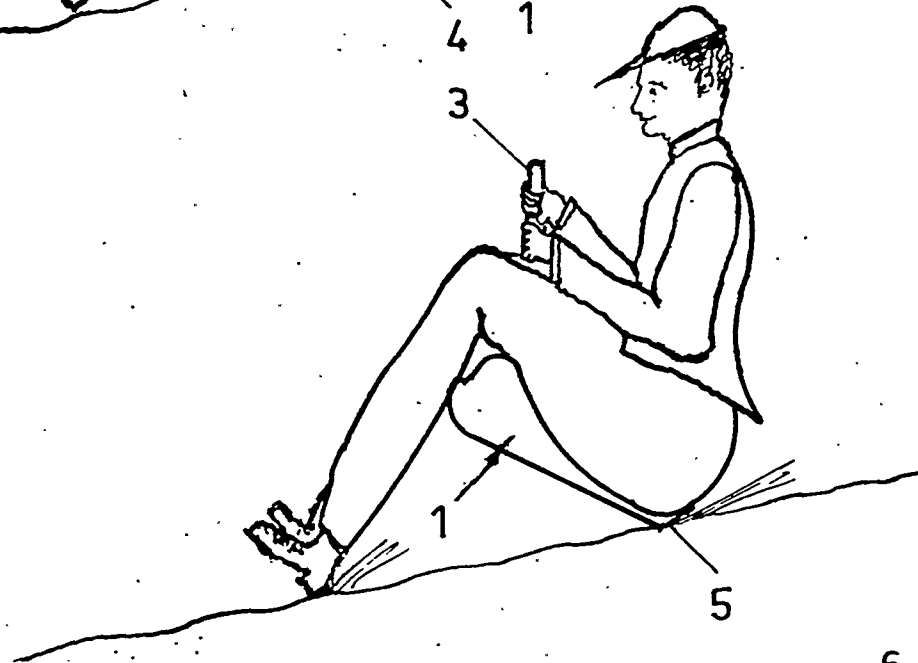


FIG. 4

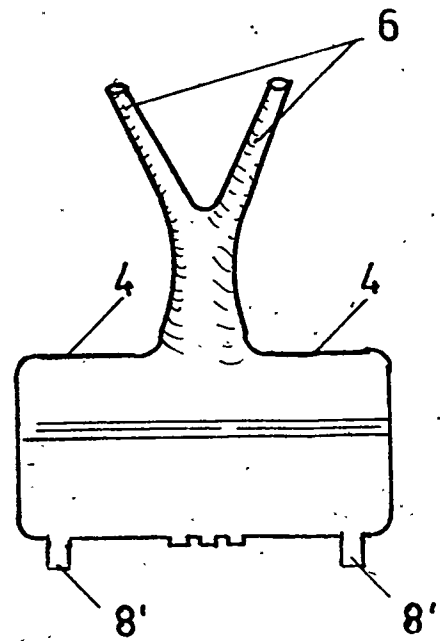


FIG. 5