

(12) **GEBRAUCHSMUSTERSCHRIFT**

(21) Anmeldenummer: GM 234/02

(51) Int.Cl.⁷ : **B62D 51/04**
B62B 5/00, B65F 3/00

(22) Anmeldetag: 15. 4.2002

(42) Beginn der Schutzdauer: 15. 2.2003

(45) Ausgabetag: 25. 3.2003

(73) Gebrauchsmusterinhaber:

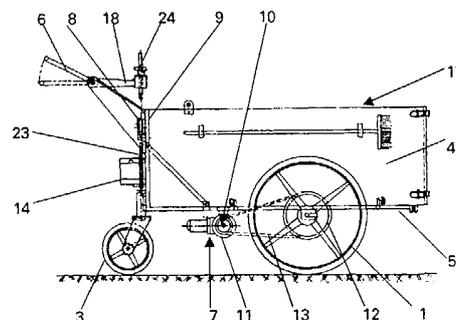
NEYER WALTER ING.
A-6700 BLUDENZ, VORARLBERG (AT).

(72) Erfinder:

NEYER WALTER ING.
BLUDENZ, VORARLBERG (AT).

(54) FAHRZEUG FÜR DEN REINIGUNGSDIENST VON VERKEHRSFLÄCHEN

(57) Bei einem Fahrzeug (17) für den Reinigungsdienst von Verkehrsflächen sind ein mit Rädern (1,2,3) und einem als Ladmulde ausgestatteten Aufbau (4) versehener Rahmen (5) und einer Handhabe (6) zum Ziehen und Schieben des Fahrzeuges (17) vorgesehen. Dieses Fahrzeug (17) ist mit einem zuschaltbaren, elektromotorischen Antriebes (7) und einer gegebenenfalls feststellbaren Bremsvorrichtung (8) ausgestattet. Der elektromotorische Antrieb (7) ist mit zwei Rädern (1,2) des Rahmens (5) kuppelbar. Ein weiteres am Rahmen (5) angeordnetes Rad (3) ist lenkbar und angetrieben ausgeführt. Mit der Handhabe (6) kann zugleich die Bremsvorrichtung (8) und eine elektrische Schaltvorrichtung für den elektromotorischen Antrieb (7) betätigt werden.



Die Erfindung bezieht sich auf ein Fahrzeug für den Reinigungsdienst von Verkehrsflächen, bestehend aus einem mit Rädern und einem als Lademulde ausgestatteten Aufbau versehenen Rahmen und einer Handhabe zum Ziehen und Schieben desselben.

Solche Fahrzeuge werden insbesondere im Straßenreinigungsdienst eingesetzt, damit das erforderliche Werkzeug, wie Besen, Schaufel, Kratzer usw., ständig zur Hand sind und ferner eine Lademulde für Abfälle und Kehricht zur Verfügung steht.

Die vorliegende Erfindung hat sich zur Aufgabe gestellt, solche speziell für den Reinigungsdienst bei Verkehrsflächen einzusetzende Fahrzeuge sowohl handhabungsmäßig als auch wirkungsmäßig wesentlich zu verbessern.

Erfindungsgemäß gelingt dies durch die Anordnung eines zuschaltbaren, elektromotorischen Antriebes und einer verstellbaren und gegebenenfalls feststellbaren Bremsvorrichtung.

In vielen Bereichen für Personen und Materialtransporte sind Elektrofahrzeuge im Einsatz. Die üblichen Vorteile solcher Fahrzeuge sind weitgehend bekannt (abgasfrei, geräuscharm, einfach in der Bedienung und Wartung). Aus der Vielzahl der heute angebotenen Elektrofahrzeuge haben sich besonders jene durchgesetzt, die speziell für einen bestimmten Einsatzbereich konstruiert worden sind. Dies ist somit gerade durch die vorliegende Erfindung erreicht worden. Das Fahrzeug kann sowohl händisch geschoben oder gezogen werden oder es kann auch ein elektromotorischer Antrieb zugeschaltet werden, wenn größere Lasten vorhanden sind oder eine größere Steigung zu überwinden ist. Die Arbeit des Einsatzpersonals wird dadurch wesentlich erleichtert. Dabei kann das Einsatzpersonal nach eigenem Ermessen den elektromotorischen Antrieb zuschalten oder aber von Hand das Fahrzeug bewegen.

Ferner wird vorgeschlagen, dass der elektromotorische Antrieb mit zwei Rädern des Rahmens kuppelbar ist und am Rahmen wenigstens ein weiteres, lenkbares und vor-

zugsweise nicht angetriebenes Rad angeordnet ist. Dadurch wird eine optimale Kraftübertragung des Antriebes auf den Untergrund ermöglicht, aber auch eine einwandfreie Lenkung auf engstem Raum gestattet. Es kann somit ein Drehen praktisch auf der Stelle erfolgen wie bisher bei den Zweirad-Handwagen. Es ist ferner nicht mehr die Balance zu halten wie bei den bisherigen Zweirad-Handwagen. Es entfällt somit auch das Hochheben und das Absetzen des Fahrzeuges. Natürlich ist die Leichtgängigkeit noch verbesserbar, indem jetzt die Möglichkeit besteht, kugelgelagerte und luftbereifte Räder einzusetzen.

Um eine einwandfreie Handhabung des Fahrzeuges sowohl für den Handbetrieb als auch beim Einsatz mit einem elektromotorischen Antrieb zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, dass die Handhabe als Führungsbügel ausgebildet ist, der zugleich mit der Bremsvorrichtung und mit einer Schaltvorrichtung für den elektromotorischen Antrieb in Wirkverbindung bringbar ist. Es kann somit unmittelbar mit der für den Handbetrieb vorgesehenen Handhabe auch die Steuerung bzw. Schaltung des Antriebes und auch der Bremsvorrichtung vorgenommen werden.

In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll, wenn die als Führungsbügel ausgebildete Handhabe mit einem Unterbrechungsschalter für den Stromkreis des Antriebes in Wirkverbindung steht. Es kann somit durch einfaches Loslassen der Handhabe der elektromotorische Antrieb abgeschaltet werden.

Wenn dann zusätzlich noch vorgesehen wird, dass die als Führungsbügel ausgebildete Handhabe gleichzeitig mit dem Unterbrechungsschalter für den Stromkreis des Antriebes und mit der Bremsvorrichtung in Wirkverbindung steht, dann wird durch einfaches Loslassen der Handhabe der elektromotorische Antrieb abgeschaltet und die Bremsvorrichtung setzt unmittelbar ein. So ist auch eine große Sicherheit und die Vermeidung von Unfällen möglich.

Vorteilhaft ist ferner eine Ausgestaltung, bei der dem elektromotorischen Antrieb ein beispielsweise dreistufiger Hauptschalter zugeordnet ist. Es können damit mehrere Drehzahlbereiche des elektromotorischen Antriebes übersichtlich und leicht erkennbar vorgewählt werden.

Eine optimale Funktion ist dadurch gewährleistet, dass der Hauptschalter und der Unterbrechungsschalter miteinander in Wirkverbindung stehen. Somit ist die Möglichkeit ge-

schaffen, dass wohl voreinstellbar der elektromotorische Antrieb eingeschaltet ist, dass die Stromzufuhr jedoch aber erst beim Schließen des Unterbrechungsschalters, also beim Niederdrücken der als Führungsbügel ausgebildeten Handhabe, wirksam wird.

Ein weiteres Konstruktionsdetail liegt darin, dass die Bremskraft der Bremsvorrichtung einstellbar ist. Dadurch kann die erforderliche Bremskraft auf die gegebene Situation eingestellt werden.

Gerade in diesem Zusammenhang ist es vorteilhaft, wenn die Bremsvorrichtung sowohl bei Handbetrieb als auch beim Einsatz des elektromotorischen Antriebes auch bei der Fahrbewegung des Fahrzeuges einsetzbar ist. Damit kann beispielsweise bei Arbeiten an einer leicht oder stark abfallenden Straße die Bremsvorrichtung zusätzlich mit in Aktion treten und somit zur Unfallverhütung beitragen.

Eine optimale Möglichkeit zur Stromversorgung des Antriebes wird darin gesehen, dass am Rahmen Batterien angeordnet sind zur Versorgung des elektromotorischen Antriebes. Es ist damit auch eine umweltfreundliche Konstruktion gewährleistet.

Vorteilhaft ist in diesem Zusammenhang der Einsatz einer 12-Volt-Gel-Trockenbatterie.

Damit auch mit einer einfachen Konstruktion und eine gute Wirksamkeit des Antriebes für das Fahrzeug zu erreichen ist, wird vorgeschlagen, dass die Räder über ein Differentialgetriebe, Kettenräder und Gliederketten mit dem elektromotorischen Antrieb verbunden sind. Es sind somit einfache konstruktive Mittel eingesetzt, die zudem im wesentlichen wartungsfrei und trotz der ständigen Staubbelastung störungsunanfällig sind.

Dabei wird eine sinnvolle Konstruktion darin gesehen, dass der elektromotorische Antrieb in dem das Differentialgetriebe aufnehmenden Gehäuse integriert ist. Es kann damit auch der Platzbedarf entsprechend klein gehalten werden. Auch die Gewichtsfrage stellt sich natürlich bei auch von Hand zu bewegendem Fahrzeugen. Gerade durch die erfindungsgemäßen Maßnahmen kann hier eine optimale Lösung geschaffen werden.

Weitere erfindungsgemäße Merkmale und besondere Vorteile werden in der nachstehenden Beschreibung anhand der Zeichnungen noch näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine Seitenansicht des Fahrzeuges;

Fig. 2 eine Draufsicht auf das Fahrzeug;

Fig. 3 eine Vorderansicht von der Bedienungsseite des Fahrzeuges;

Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV in Fig. 2;

Fig. 5 eine Ansicht des Teilbereiches des Fahrzeuges von oben in Pfeilrichtung V in Fig. 4;

Fig. 6 einen Schnitt nach der Linie VI-VI in Fig. 2;

Fig. 7 eine Ansicht des Teilbereiches des Fahrzeuges von oben in Pfeilrichtung V in Fig. 6.

Bei dem in den Zeichnungen dargestellte Fahrzeug für den Reinigungsdienst von Verkehrsflächen ist ein mit Rädern 1, 2 und 3 und einem beispielsweise als Lademulde ausgestatteten Aufbau 4 versehener Rahmen 5 und eine Handhabe 6 zum Ziehen und Schieben des Fahrzeuges 17. Die wesentlichen Merkmale an diesem Fahrzeug liegen in der Anordnung eines zuschaltbaren, elektromotorischen Antriebes 7 und einer gegebenenfalls feststellbaren Bremsvorrichtung 8.

Der elektromotorische Antrieb 7 ist mit den zwei Rädern 1 und 2 des Rahmens 5 kuppelbar. Am Rahmen 5 ist wenigstens ein weiteres, lenkbares und vorzugsweise nicht angetriebenes Rad 3 angeordnet. Sowohl die antreibbaren Räder 1 und 2 als auch das zur Lenkung vorgesehene Rad 3 können als Aluminium-Speichenräder ausgeführt sein. In den Radnaben der angetriebenen Räder 1 und 2 sind Backenbremsen eingebaut oder wahlweise – falls hydraulische Scheibenbremsen eingesetzt werden - Brems Scheiben montiert.

Der Rahmen 5 kann beispielsweise aus Leichtprofil-Formrohren gebildet sein. Auf der Bedienungsseite des Fahrzeuges 17 kann eine Platte 9 aufgebaut sein, auf der die Bremsvorrichtung 8 und auch die Handhabe 6 montiert sind.

Die Handhabe 6 ist als Führungsbügel ausgebildet, der zugleich mit der Bremsvorrichtung 8 und mit einer Schaltvorrichtung für den elektromotorischen Antrieb in Wirkverbindung bringbar ist.

Der elektromotorische Antrieb 7 ist über ein Differentialgetriebe 10, Kettenräder 11 und 12 sowie Gliederketten 13 mit den Rädern 1 und 2 verbunden. Der Antrieb 7 ist vorteilhaft im Differentialgetriebe 10 integriert. Als Stromquelle dient eine 12-Volt-Gel-Trockenbatterie 14, welche beispielsweise in einem Schutzgehäuse an der als Rahmenplatte ausgeführten Platte 9 befestigt werden kann. Durch die Anordnung der Batterie in einem Schutzgehäuse ist diese wetter- und stoßgesichert untergebracht. Der Antrieb 7 ist über einen dreistufigen Hauptschalter 15 eingeschaltet werden. Je nach Wahl der Stu-

fen wird beispielsweise eine Fahrgeschwindigkeit von zwei, vier oder sechs Stundenkilometern erreicht. Durch einen Unterbrechungsschalter 16 wird der Antrieb 7 ausgeschaltet, eine integrierte elektromagnetische Kupplung bleibt aber in Funktion. Beim Abschalten des Hauptschalters werden die Antriebsachsen auf Freilauf geschaltet.

Mit der als Führungsbügel ausgeführten Handhabe 6 werden mehrere Funktionen ermöglicht. Die Handhabe wird zum Schieben oder Ziehen und zum Lenken des Fahrzeuges 17 eingesetzt. Auf der rechten Seite der Handhabe 6 ist eine Strebe 18 mit einer Bremsentlastung 19 montiert. Auf der linken Seite ist eine Strebe 20 mit einer Anschlag 22 und dem Unterbrechungsschalter 16 eingebaut. Im Handbetrieb ist die Bremse bei niedergedrückter Handhabe 6 entlastet. Beim Loslassen der Handhabe 6 wird das Fahrzeug 17 durch Einwirkung einer Zugfeder 23 voll eingebremst. Beim Zuschalten des elektromotorischen Antriebes 7 wird der Hauptschalter 15 eingeschaltet. Wird nun die Handhabe 6 niedergedrückt, schließt der Unterbrechungsschalter 16 den Motorstromkreis und das Fahrzeug 17 wird bei entlasteten Bremsen in Betrieb gesetzt. Beim Loslassen der Handhabe 6 wird der Stromkreis durch die Entlastung des Unterbrechungsschalters wieder unterbrochen und das Fahrzeug wird wieder voll eingebremst. Die Bremswirkung kann durch Drehen einer Spindelmutter 24 je nach Gelände und Transportlast stärker oder schwächer eingestellt werden. Auf Straßen mit Gefälle kann die Bremsbelastung – insbesondere bei Handbetrieb – so eingestellt werden, dass das Fahrzeug 17 auch bei niedergedrückter Handhabe 6 je nach Gefälle und Last so eingebremst bleibt, dass eine gewünschte Fahrgeschwindigkeit ohne händisches Zurückhalten eingehalten werden kann. Bei Verwendung des elektromotorischen Antriebes 7 auf Straßen mit Gefälle wird die Fahrgeschwindigkeit nach eingestellter Stufe des Hauptschalters 15 selbsttätig geregelt. In der Mehrzahl der Einsätze (je nach Gelände) wird wohl der Handbetrieb eingesetzt. Nur bei schweren Lasten oder auf Straßen mit Steigungen, z.B. auch bei Unterführungen oder Überführungen, wird der elektromotorische Antrieb 7 dazugeschaltet. Dies ermöglicht auch die Verwendung kleinerer Batterien mit entsprechend weniger Gewicht, da ja die Einsatzzeit verkürzt wird.

Die Bremsseile oder entsprechende Druckölschläuche bei Verwendung hydraulischer Bremsen und die Stromkabel werden zweckmäßig in Schutzhüllen an den Formrohren des Rahmens 5 befestigt oder sind in die Formrohre des Rahmens 5 verlegt. Der als Lademulde ausgeführte Aufbau 4 kann ebenfalls aus Aluminiumblech mit Verstärkungsrillen gefertigt sein. Weiters kann auch eine mechanisch oder hydraulisch wirkende Kippvorrichtung vorgesehen werden. Das Fahrzeug 17 kann auch mit einer elektrischen Be-

leuchtung 25 ausgestattet werden, welche unabhängig vom Hauptschalter 15 direkt von der Batterie 14 über einen Lichtschalter 26 in Betrieb genommen werden kann.

Mit den erfindungsgemäßen Maßnahmen gerade für ein spezielles Anwendungsgebiet kann ein Fahrzeug geschaffen werden, welches sowohl für den Handbetrieb als auch bei Einsatz des elektromotorischen Antriebes optimal wirksam ist und eine wesentliche Erleichterung für das Bedienungspersonal darstellt. Im Rahmen der Erfindung können diverse konstruktive Details auf verschiedene Art und Weise gelöst werden, ohne die Grundkonzeption der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

Eine weitere wichtige Zielsetzung beim erfindungsgemäßen Fahrzeug war die Erreichung eines geringen Gesamtgewichtes sowie eine einfache Bedienungsmöglichkeit. Darüber hinaus ist auf eine sicherheitstechnische Ausführung besonderer Wert gelegt, so dass auch zur Unfallverhütung beigetragen werden kann. Unter Einhaltung dieser Zielvorgaben wird auch erreicht, dass ein preisgünstiges Fahrzeug geschaffen werden kann, welches auch in kleineren Gemeinden oder Betrieben wirtschaftlich vertretbar eingesetzt werden kann.

Ansprüche

1. Fahrzeug für den Reinigungsdienst von Verkehrsflächen, bestehend aus einem mit Rädern und einem als Lademulde ausgestatteten Aufbau versehenen Rahmen und einer Handhabe zum Ziehen und Schieben desselben, gekennzeichnet durch die Anordnung eines zuschaltbaren, elektromotorischen Antriebes (7) und einer gegebenenfalls feststellbaren Bremsvorrichtung (8).

2. Fahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der elektromotorische Antrieb (7) mit zwei Rädern (1,2) des Rahmens (5) kuppelbar ist und am Rahmen (5) wenigstens ein weiteres, lenkbares und vorzugsweise nicht angetriebenes Rad (3) angeordnet ist.

3. Fahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Handhabe (6) als Führungsbügel ausgebildet ist, der zugleich mit der Bremsvorrichtung (8) und mit einer Schaltvorrichtung für den elektromotorischen Antrieb (7) in Wirkverbindung bringbar ist.

4. Fahrzeug nach den Ansprüchen 1 und 3, dadurch gekennzeichnet, dass die als Führungsbügel ausgebildete Handhabe (6) mit einem Unterbrechungsschalter(16) für den Stromkreis des Antriebes (7) in Wirkverbindung steht.

5. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die als Führungsbügel ausgebildete Handhabe (6) gleichzeitig mit dem Unterbrechungsschalter (16) für den Stromkreis des Antriebes (7) und mit der Bremsvorrichtung (8) in Wirkverbindung steht.

6. Fahrzeug nach einem der Ansprüche^{1 bis 5}, dadurch gekennzeichnet, dass dem elektromotorischen Antrieb (7) ein beispielsweise dreistufiger Hauptschalter (15) zugeordnet ist.

7. Fahrzeug nach Anspruch ⁶ 7, dadurch gekennzeichnet, dass der Hauptschalter (15) und der Unterbrechungsschalter (16) miteinander in Wirkverbindung stehen.

8. Fahrzeug nach einem der Ansprüche ^{1 bis 7}, dadurch gekennzeichnet, dass die Bremskraft der Bremsvorrichtung (8) einstellbar ist.

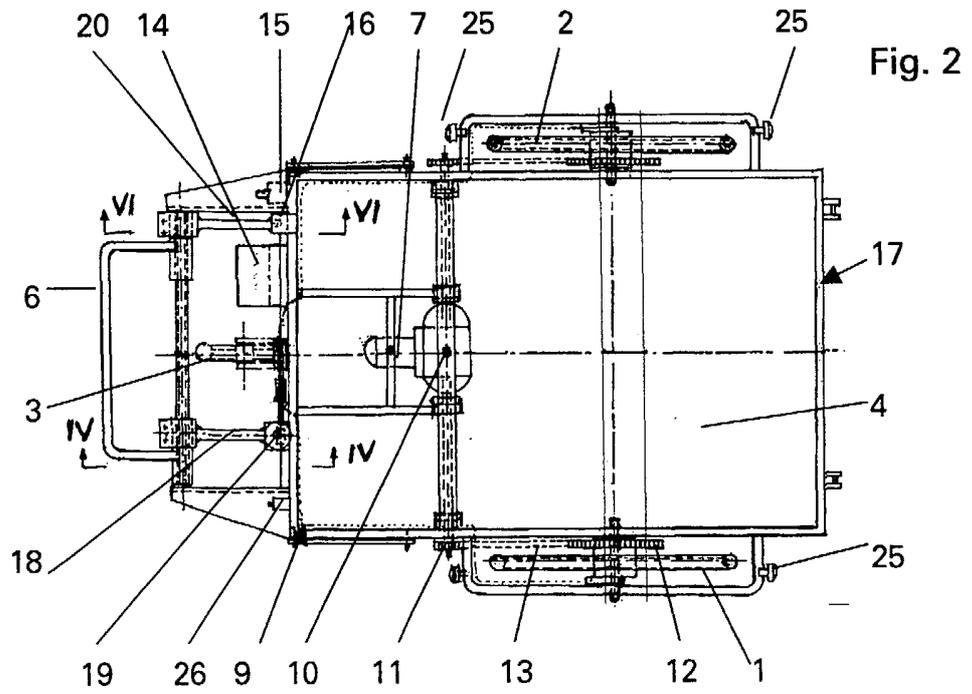
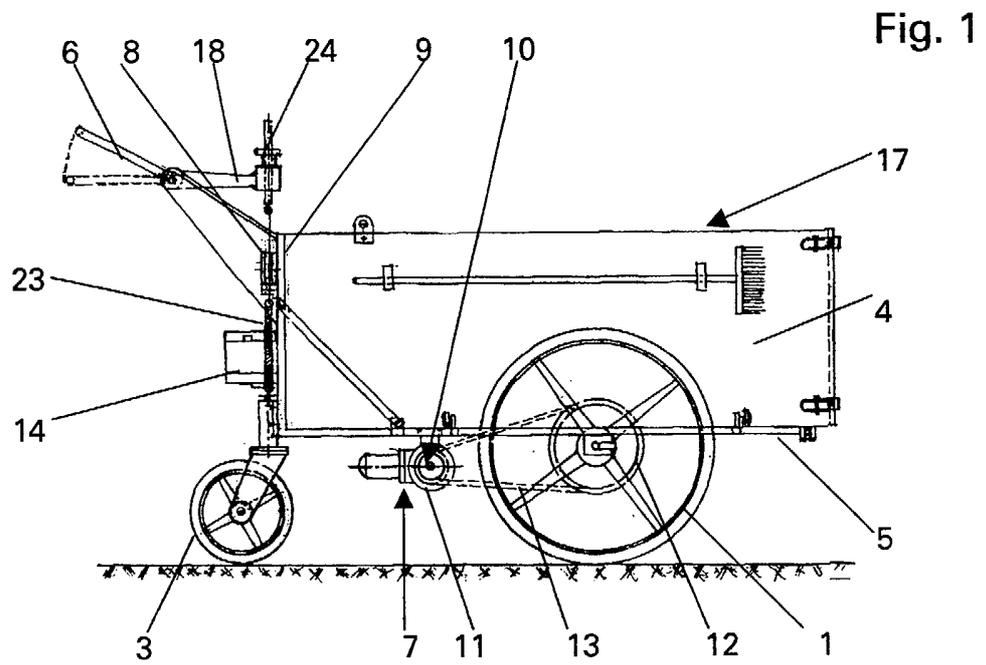
9. Fahrzeug nach einem der Ansprüche ^{1 bis 8}, dadurch gekennzeichnet, dass die Bremsvorrichtung (8) sowohl bei Handbetrieb als auch beim Einsatz des elektromotorischen Antriebes (7) auch bei der Fahrbewegung des Fahrzeuges (17) einsetzbar ist.

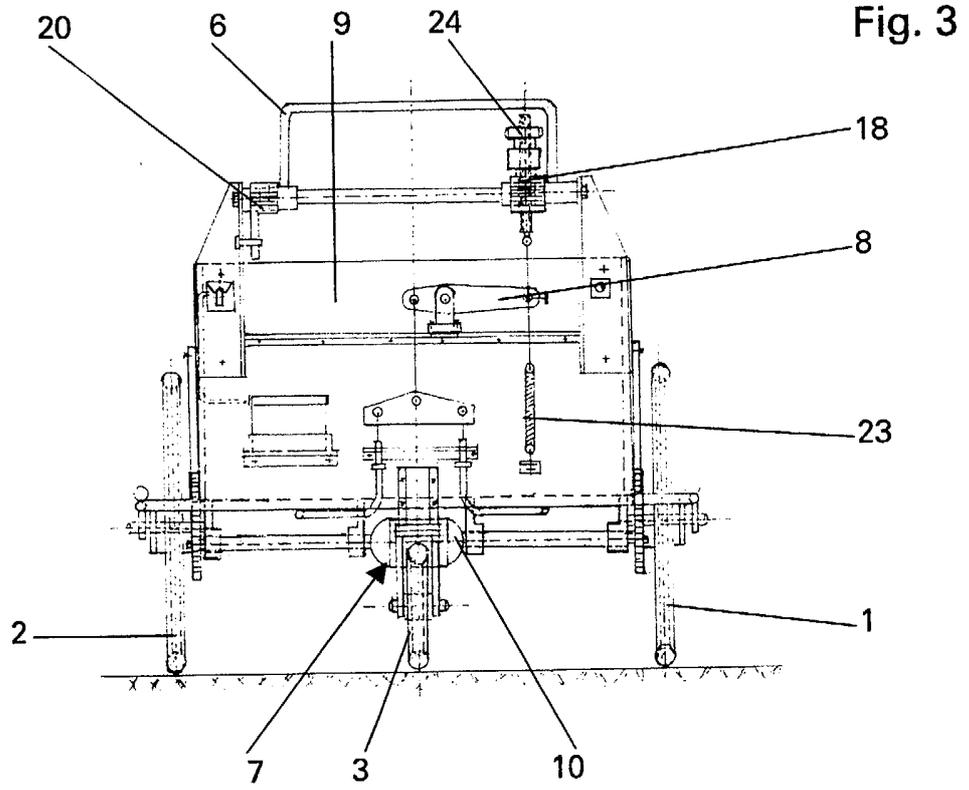
10. Fahrzeug nach einem der Ansprüche ^{1 bis 9}, dadurch gekennzeichnet, dass am Rahmen (5) Batterien (14) angeordnet sind zur Versorgung des elektromotorischen Antriebes (7).

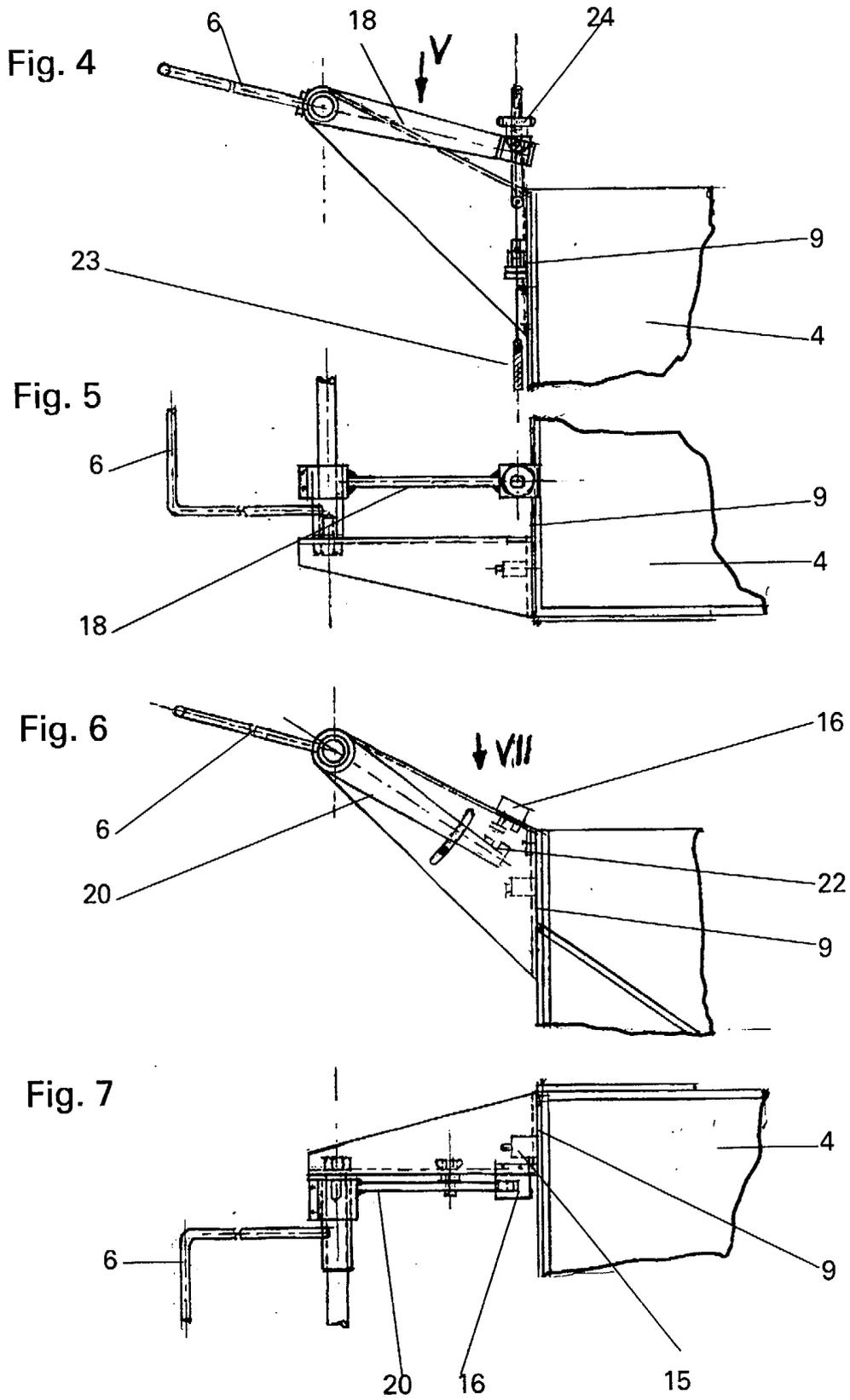
11. Fahrzeug nach Anspruch ¹⁰ 10, dadurch gekennzeichnet, dass 12-Volt-Gel-Trockenbatterien eingesetzt sind.

12. Fahrzeug nach einem der Ansprüche ^{1 bis 11}, dadurch gekennzeichnet, dass die Räder (1,2) über ein Differentialgetriebe (10), Kettenräder (11,12) und Gliederketten (13) mit dem elektromotorischen Antrieb (7) verbunden sind.

13. Fahrzeug nach Anspruch ¹² 12, dadurch gekennzeichnet, dass der elektromotorische Antrieb (7) in dem das Differentialgetriebe (10) aufnehmenden Gehäuse integriert ist.









Recherchenbericht zu GM 234/2002

Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß IPC: B 62 D 51/04, B 62 B 5/00, B 65 F 3/00		
Recherchierte Prüfsubstanz (Klassifikation): B 62 B, B 62 D, B 65 F		
Konsultierte Online-Datenbank: EPODOC, WPI, PAJ, TXTG, TXTE, TXTF		
Dieser Recherchenbericht wurde zu den am 15.04.2002 eingereichten Ansprüchen erstellt. Die in der Gebrauchsmusterschrift veröffentlichten Ansprüche könnten im Verfahren geändert worden sein (§ 19 Abs. 4 GMG), sodass die Angaben im Recherchenbericht, wie Bezugnahme auf bestimmte Ansprüche, Angabe von Kategorien (X, Y, A), nicht mehr zutreffend sein müssen. In die dem Recherchenbericht zugrundeliegende Fassung der Ansprüche kann beim Österreichischen Patentamt während der Amtsstunden Einsicht genommen werden.		
Kategorie*)	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode*, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
A	CH 208 906 A (Basler Eisenmöbelfabrik Theodor Breunlin), 15. März 1940 (15.03.40) siehe insbesondere Seite 2, linke Spalte, Absatz 2, Fig. 1,2	1
A	US 5 350 030 A (Mawhinney et al.), 27. September 1994 (27.09.94) siehe insbesondere Spalte 4, Zeilen 20 bis 23 und 63 bis 66, Spalte 5, Zeilen 54 bis 57, Fig. 1,3	1
A	US 5 305 843 A (Armstrong), 26. April 1994 (26.04.94) Zusammenfassung, Spalte 1, Zeilen 6 bis 13, Fig. 1, 2	1
A	DE 100 08 451 A1 (Bercher), 30. August 2001 (30.08.2001) siehe insbesondere Spalte 2, Zeilen 48 bis 60	1
A	DE 31 33 922 A1 (Kleber), 31. März 1983 (31.03.83) Seite 6, Zeile 25 bis Seite 7, Zeile 22, Fig. 1	1
Datum der Beendigung der Recherche: 15. Oktober 2002		Prüfer(in): Dipl.Ing. RABONG
*) Bitte beachten Sie die Hinweise auf dem Erläuterungsblatt!		
<input type="checkbox"/> Fortsetzung siehe Folgeblatt		



Erläuterungen zum Recherchenbericht

Die **Kategorien** der angeführten Dokumente dienen in Anlehnung an die Kategorien der Entgegenhaltungen bei EP- bzw. PCT-Recherchenberichten nur zur raschen Einordnung des ermittelten Stands der Technik. Sie stellen keine Beurteilung der Erfindungseigenschaft dar:

"A" Veröffentlichung, die den **allgemeinen Stand der Technik** definiert.

"Y" Veröffentlichung **von Bedeutung**: der Anmeldungsgegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese **Verbindung für einen Fachmann naheliegend** ist.

"X" Veröffentlichung **von besonderer Bedeutung**: der Anmeldungsgegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.

"P" Dokument, das **von besonderer Bedeutung** ist (Kategorie „X“), jedoch **nach dem Prioritätstag** der Anmeldung **veröffentlicht** wurde.

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben **Patentfamilie** ist.

Ländercodes:

AT = Österreich; **AU** = Australien; **CA** = Kanada; **CH** = Schweiz; **DD** = ehem. DDR; **DE** = Deutschland; **EP** = Europäisches Patentamt; **FR** = Frankreich; **GB** = Vereinigtes Königreich (UK); **JP** = Japan; **RU** = Russische Föderation; **SU** = Ehem. Sowjetunion; **US** = Vereinigte Staaten von Amerika (USA); **WO** = Veröffentlichung gem. PCT (WIPO/OMPI); weitere Codes siehe **WIPO ST. 3**.

Die genannten Druckschriften können in der Bibliothek des Österreichischen Patentamtes während der Öffnungszeiten (Montag bis Freitag von 8 bis 12 Uhr 30, Dienstag von 8 bis 15 Uhr) unentgeltlich eingesehen werden. Bei der von der Teilrechtsfähigkeit des Österreichischen Patentamts betriebenen Kopierstelle können **Kopien** der ermittelten Veröffentlichungen bestellt werden.

Auf Bestellung gibt die von der Teilrechtsfähigkeit des Österreichischen Patentamts betriebene Serviceabteilung gegen Entgelt zu den im Recherchenbericht genannten Patentdokumenten allfällige veröffentlichte **"Patentfamilien"** (den selben Gegenstand betreffende Patentveröffentlichungen in anderen Ländern, die über eine gemeinsame Prioritätsanmeldung zusammenhängen) bekannt.

Auskünfte und Bestellmöglichkeit zu diesen Serviceleistungen erhalten Sie unter der Telefonnummer

01 / 534 24 - 738 bzw. 739;

Schriftliche Bestellungen:

per FAX Nr. 01 / 534 24 – 737 oder per E-Mail an Kopierstelle@patent.bmvit.gv.at