



(10) **DE 20 2022 103 928 U1** 2022.09.08

(12) **Gebrauchsmusterschrift**

(21) Aktenzeichen: **20 2022 103 928.3**

(22) Anmeldetag: **28.07.2022**

(47) Eintragungstag: **29.07.2022**

(45) Bekanntmachungstag im Patentblatt: **08.09.2022**

(51) Int Cl.: **B63B 34/10 (2020.01)**

B63B 32/10 (2020.01)

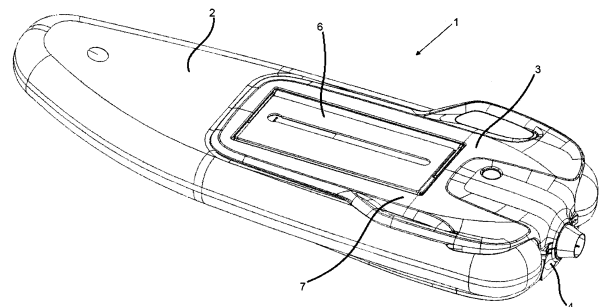
(73) Name und Wohnsitz des Inhabers:
**WBV Weisenburger Bau+Verwaltung GmbH,
76131 Karlsruhe, DE**

(74) Name und Wohnsitz des Vertreters:
Groth, Wieland, Dr., 20457 Hamburg, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen.

(54) Bezeichnung: **Wassersportgerät**

(57) Hauptanspruch: Wassersportgerät mit einer Antriebsbox (3) mit einer Antriebseinheit (4) und einer Batterieeinheit (6) und einem Antriebsboxgehäuse (7) mit einer ersten Aussparung (8), in die in einem Betriebszustand die Batterieeinheit (6) eingesetzt ist und einer zweiten Aussparung (12), in die im Betriebszustand die Antriebseinheit (4) eingesetzt ist, wobei die Batterieeinheit (6) einen schwenkbaren Bügelgriff (16) mit einer ersten und einer zweiten Nase (21, 22) aufweist, die im Betriebszustand einen ersten, bzw. einen zweiten Bolzen (13, 14) untergreifen, dadurch gekennzeichnet, dass der erste Bolzen (13) an einer Innenseite der ersten Aussparung (8) angeordnet ist und der zweite Bolzen (14) an der Antriebseinheit (4) angeordnet ist.



Beschreibung

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

[0002] Wassersportgeräte sind im Stand der Technik hinlänglich bekannt.

[0003] In der EP 3 277 574 B1 ist ein aufblasbares Surfboard mit einer heckseitigen Aussparung bekannt, in die ein Antriebsbauteil mit einem elektrischen Antrieb eingesetzt werden kann.

[0004] Aus der WO 2019/122091 ist ein Surfboard mit einem Wechselakkumulator mit Hochdruckmechanismus bekannt, wobei der Wechselakkumulator einen schwenkbaren Bügelgriff aufweist und beide Enden des Bügelgriffs jeweils eine Nase aufweisen, die jeweils in einem Betriebszustand einen aus einer Aussparung seitlich abstehenden Bolzen umgreifen und den Akkumulator fest in der Aussparung im Surfboardtrumpf arretieren.

[0005] Nachteilig bei dem bekannten Arretiermechanismus ist die Tatsache, dass bei einer direkten Steckerverbindung zwischen Batterie und Antriebseinheit keine direkte Kraftübertragung durch den Arretiermechanismus zwischen Batterieeinheit und Antriebseinheit stattfindet.

[0006] Es ist daher Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Wassersportgerät zur Verfügung zu stellen, das eine verbesserte Arretierung der Batterieeinheit ermöglicht.

[0007] Die Aufgabe wird durch ein eingangs genanntes Wassersportgerät mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.

[0008] Bei dem erfindungsgemäßen Wassersportgerät kann es sich um ein Surfboard handeln, es kann sich aber auch um ein Kanu, ein Boot, ein Schlauchboot oder Ähnliches handeln.

[0009] Das Wassersportgerät weist eine Antriebsbox auf. Die Antriebsbox kann dauerhaft fest oder lösbar, insbesondere mittels Einschiebe-, Klemm- oder Verriegelungsmechanismen lösbar, mit einem Rumpfbauenteil des Wassersportgerätes verbunden sein.

[0010] Die Antriebsbox umfasst eine Antriebseinheit und eine Batterieeinheit sowie ein Antriebsboxgehäuse. Das Antriebsboxgehäuse weist eine erste Aussparung auf, in die in einem Betriebszustand die Batterieeinheit eingesetzt ist und eine zweite Aussparung, in die im Betriebszustand die Antriebseinheit eingesetzt ist.

[0011] Im Betriebszustand ist das Wassersportgerät betriebsbereit. In einem Transportzustand ist das Wassersportgerät vorzugsweise modular in das Rumpfbauenteil und die Antriebsbox zerlegt und das Rumpfbauenteil ist vorzugsweise entlüftet. Für Reparaturen oder zum Austausch einer leeren gegen eine geladene Batterieeinheit wird das Wassersportgerät anders, ggf. weiter, zerlegt. In einem zerlegten Zustand ist die Antriebsbox weiter in Module zerlegt, die vorzugsweise die Batterieeinheit, die Antriebseinheit und das Antriebsboxgehäuse sind.

[0012] Die Batterieeinheit weist einen schwenkbaren Bügelgriff auf, mit einer ersten Nase und einer zweiten Nase, die im Betriebszustand einen ersten, bzw. einen zweiten Bolzen untergreifen. Durch das Untergreifen des ersten Bolzens durch die erste Nase und des zweiten Bolzens durch die zweite Nase wird die Batterieeinheit im Betriebszustand in der ersten Aussparung arretiert. Erfindungsgemäß ist der erste Bolzen an einer Innenseite der ersten Aussparung angeordnet und der zweite Bolzen an der Antriebseinheit.

[0013] Der Bügelgriff ist an jeder seiner beiden Seitenarme in vorzugsweise jeweils genau einem Drehpunkt drehbar an der Batterieeinheit angebracht. Der Bügelgriff ist entlang seiner beiden Seitenarme vorzugsweise einteilig ausgebildet. In anderen Ausführungsformen weisen die Seitenarme Gelenke und mehrere Drehpunkte auf.

[0014] Die Erfindung macht von der Idee Gebrauch, einen bekannten Arretiermechanismus der Batterieeinheit in der ersten Aussparung durch einen schwenkbaren Bügelgriff, dessen erste und zweite Nase einen ersten, bzw. zweiten, Bolzen untergreifen, dadurch weiterzubilden, dass der erste Bolzen wie in herkömmlicher Weise an der Innenseite der ersten Aussparung angeordnet ist, während der zweite Bolzen jedoch nicht wie bisher an einer gegenüberliegenden Innenseite der ersten Aussparung, sondern stattdessen direkt an der Antriebseinheit angeordnet ist. Dadurch findet vorteilhafterweise eine Kraftübertragung beim Arretieren direkt von der Batterieeinheit auf die Antriebseinheit statt.

[0015] Vorzugsweise ist die Batterieeinheit lösbar in der ersten Aussparung angeordnet und günstigerweise ist die Antriebseinheit lösbar in der zweiten Aussparung angeordnet. Durch die modulare Bauweise ist ein schnelles Ersetzen der leeren Batterie oder eines defekten Antriebs möglich.

[0016] Vorzugsweise weist die Antriebseinheit einen Stecker und die Batterieeinheit einen komplementären Stecker auf, die zur Ausbildung einer Steckerverbindung direkt ineinandersteckbar sind. Die Steckerverbindung kann vorzugsweise durch Dichtungsringe einfach wasserdicht ausgebildet wer-

den. Durch die oben genannte direkte Kraftübertragung von Batterieeinheit auf Antriebseinheit werden die beiden Stecker durch direkteren Kraftfluss ineinander gesteckt, bzw. auseinander gezogen.

[0017] Günstigerweise ist zwischen der ersten Aussparung und der zweiten Aussparung eine Öffnung vorgesehen, welche die beiden Aussparungen miteinander verbindet. Die Öffnung erstreckt sich vorzugsweise entlang einer Bodenseite der ersten Aussparung und entlang der gegenüberliegenden Innenseite der ersten Aussparung und ist in einem Längsschnitt L-förmig ausgebildet. Vorzugsweise stehen die Antriebseinheit und die Batterieeinheit durch die Öffnung hindurch durch die Steckerverbindung und die Untergreifung der zweiten Nase unter den zweiten Bolzen in direktem Kontakt miteinander.

[0018] Vorzugsweise überlappen sich die erste und zweite Aussparung in einer horizontalen als auch in einer vertikalen Richtung. Unter horizontal wird hier die Ausdehnung entlang einer Trittlfläche des Wassersportgerätes verstanden, die im Betrieb etwa horizontal angeordnet ist und unter vertikaler Richtung wird hier die Richtung senkrecht zur Trittlfläche verstanden, die im Betrieb etwa lotrecht verläuft. Die Öffnung ist entlang der überlappenden boden- und heckseitigen Innenseite der ersten Aussparung vorgesehen.

[0019] Vorzugsweise ist an der Antriebseinheit, vorzugsweise an einer Oberseite der Antriebseinheit, ein Stecker und an der Batterieeinheit, vorzugsweise an einer Unterseite der Batterieeinheit, ein komplementärer Stecker vorgesehen, die zur Ausbildung einer Steckerverbindung direkt ineinander steckbar sind. Beim Einbringen der Antriebseinheit in die zweite Aussparung werden der Stecker und der zweite Bolzen durch die Öffnung hindurchgeführt und ragen, nachdem die Antriebseinheit einen Betriebszustand erreicht hat, in die erste Aussparung hinein. Beim Einsetzen der Batterieeinheit in die erste Aussparung wird der komplementäre Stecker in den Stecker hineingedrückt und der Bügelgriff zunächst in eine Transportstellung gebracht, d.h. hochgeklappt, so dass die erste und zweite Nase seitlich am ersten, bzw. am zweiten, Bolzen vorbeirutschen. Damit der Stecker komplett in den komplementären Stecker eingesteckt wird, wird dann der Bügelgriff aus der Transportstellung in die Betriebsstellung zurück verschwenkt. Dabei untergreift die erste Nase den ersten Bolzen und die zweite Nase den zweiten Bolzen und zieht die Batterieeinheit in die erste Aussparung hinein.

[0020] Umgekehrt wird beim Herauslösen der Batterieeinheit aus der ersten Aussparung der Bügelgriff hochgeklappt. Der Bügelgriff weist dazu günstigerweise einen Hochdruckmechanismus auf, also eine um die Drehpunkte des Bügelgriffs nicht konzent-

risch ausgeformte Kante, die am Bolzen entlang läuft.

[0021] Vorzugsweise weist die Antriebseinheit einen Motor mit einem Motorgehäuse sowie ein Antriebseinheitsgehäuse auf und der zweite Bolzen ist außen am Antriebseinheitsgehäuse befestigt. Der Motor und das ihn umgebende Motorgehäuse sind vorzugsweise vollständig innerhalb des Antriebseinheitsgehäuses angeordnet. Das Motorgehäuse und das Antriebseinheitsgehäuse sind innerhalb der Antriebseinheit, vorzugsweise durch einen oder mehrere Spalte voneinander beabstandet. Günstigerweise sind Motorgehäuse und Antriebseinheitsgehäuse in einem oder einigen Bereichen nicht voneinander beabstandet, sondern fest miteinander verbunden, vorzugsweise im heckseitigen Bereich.

[0022] Durch die Anordnung des zweiten Bolzens, vorzugsweise direkt an dem Antriebseinheitsgehäuse, an dem auch der Stecker montiert ist, wird die Toleranzkette kürzer, im Vergleich zu einer Anordnung des zweiten Bolzens am Antriebsboxgehäuse. Des Weiteren wird der Einbau vereinfacht und schlussendlich findet eine direkte Kraftübertragung vom Arretiermechanismus in die Steckerverbindung statt.

[0023] In einer besonders bevorzugten Ausführungsform der Erfindung weist das Antriebseinheitsgehäuse ein Sackloch auf, in die der zweite Bolzen von außen eingebracht ist. Der zweite Bolzen kann beispielsweise eingeschraubt oder mit einem Feder-/Nuteingriff eingesteckt sein. Bei dieser Ausführungsform ist das Antriebseinheitsgehäuse in einfacher Weise im Bereich des Sackloches wasserdicht ausgebildet. Das ist insbesondere vorteilhaft, wenn das Antriebseinheitsgehäuse einen Elektromotor umschließt.

[0024] Vorzugsweise verläuft eine Steckrichtung zwischen Stecker und komplementärem Stecker entlang einer Verbindungslinie zwischen Bolzenmittellinie und Kontaktlinie zwischen Bolzen und der den Bolzen untergreifenden Nase. Dadurch findet eine optimale Kraftübertragung statt.

[0025] Zur Erleichterung des Arretierens der Batterieeinheit kann aussparungsinnenseitig an einem, vorzugsweise an beiden, Bolzen jeweils ein Gleitring angeordnet sein.

[0026] Vorzugsweise weist der Rumpf das Rumpfbauteil und die Antriebsbox auf, wobei die Antriebsbox lösbar in das Rumpfbauteil einsteckbar ist.

[0027] Besonders bevorzugt ist das Rumpfbauteil aufblasbar. Dabei ist es vorzugsweise vollständig aufblasbar, d.h. das Rumpfbauteil ist länglich ausgebildet und weist an seinem heckseitigen Ende eine

U-förmige Aussparung auf und das Rumpfteil weist lediglich eine äußere, vorzugsweise überall flexible, Hülle auf, die innen vollständig mit Pressluft befüllbar ist, so dass das Rumpfteil im entlüfteten Zustand zu einer im Querschnitt vorzugsweise kreisförmigen Rolle aufgerollt werden kann. Günstigerweise ist die gesamte U-förmige Wandung der U-förmigen Aussparung eine Außenwand des aufblasbaren Rumpfteils.

[0028] Die Erfindung wird anhand eines Ausführungsbeispiels in fünf Figuren beschrieben. Dabei zeigen:

Fig. 1 perspektivische Ansicht eines erfindungsgemäßen Surfboards,

Fig. 2 Surfboard in **Fig. 1** mit herausgenommener Batterieeinheit in einer Ansicht von schräg bugseitig,

Fig. 3 Surfboard mit herausgenommener Batterieeinheit in einer Ansicht von schräg heckseitig,

Fig. 4 Schnittansicht entlang der Linie IV - IV in **Fig. 3**,

Fig. 5 Antriebsbox des Surfboards mit herausgenommener Batterieeinheit und herausgenommener Antriebseinheit.

[0029] Das erfindungsgemäße Surfboard 1 umfasst ein aufblasbares Rumpfteil 2 sowie eine Antriebsbox 3. Die Antriebsbox 3 ist lösbar mit dem aufgeblasenen Rumpfteil 2 verbunden.

[0030] Die Antriebsbox 3 umfasst eine Antriebseinheit 4, eine Batterieeinheit 6 und ein Antriebsboxgehäuse 7. Die Antriebsbox 3 ist heckseitig aus dem aufblasbaren Rumpfteil 2 herausnehmbar.

[0031] **Fig. 2** zeigt das Surfboard 1 in **Fig. 1** mit dem aufgeblasenen Rumpfteil 2 und dem in eine heckseitige Aussparung eingesetzten Antriebsboxgehäuse 7 und der bodenseitig in das Antriebsboxgehäuse 7 eingesetzten Antriebseinheit 4. Das Antriebsboxgehäuse 7 weist eine erste Aussparung 8 auf, in die die Batterieeinheit 6 einsetzbar ist. In **Fig. 2** ist die erste Aussparung 8 leer und die Batterieeinheit 6 entnommen. In die erste Aussparung 8 ragt über eine Öffnung 9 in einer Wandung der ersten Aussparung 8 ein männlicher Stecker 11, der positionsfest und dauerhaft an der Antriebseinheit 4 montiert ist. Die Antriebseinheit 4 ist in einer zweiten Aussparung 12, die bodenseitig im Antriebsboxgehäuse 7 angeordnet ist, lösbar befestigt. Die Öffnung 9 verbindet die erste und zweite Aussparung miteinander und umfasst einen horizontalen Öffnungsteil 9a der in einer horizontalen Bodenseite der ersten Aussparung 8 angeordnet ist und einen vertikalen Öffnungsteil 9b an einer heckseitigen vertikalen Seite der ersten Aussparung 8. Durch den horizontalen Öffnungsteil 9a ragt der männliche Stecker 11, und

durch den vertikalen, heckseitigen Öffnungsteil ragt ein zweiter Bolzen 14. Unter horizontal ist hier die Aussichtung entlang einer Trittläche des Surfboards 1 zu verstehen und unter vertikal ist eine Richtung senkrecht zur Trittläche des Surfboards 1 zu verstehen.

[0032] **Fig. 3** zeigt die Konstellation der **Fig. 2** in einer Ansicht von schräg heckseitig. In der Ansicht ist ein erster Bolzen 13 zu erkennen, der in einer bugseitigen vertikalen Seite der ersten Aussparung 8 positionsfest angeordnet ist. Der erste und der zweite Bolzen 13, 14 dienen zur lösbaren Befestigung der Batterieeinheit 6. Die Batterieeinheit 6 umfasst zur lösbaren Befestigung einen schwenkbaren Bügelgriff 16, der in **Fig. 5** dargestellt ist. Der Bügelgriff 16 ist um einen ersten Drehpunkt 17 an der bugseitigen und einen zweiten Drehpunkt 18 an der heckseitigen Außenwandung der Batterieeinheit 6 schwenkbar angeordnet. Um die Drehpunkte ist zum einen ein Griffabschnitt 19 des Bügelgriffs 16 schwenkbar angeordnet, zum anderen aber auch eine erste Nase 21 und eine zweite Nase 22, die in einem Betriebszustand den ersten Bolzen 13, bzw. den zweiten Bolzen 14 untergreift und in einem zerlegten Zustand ist die Batterieeinheit 6 außerhalb der ersten Aussparung 8 angeordnet.

[0033] Um die Batterieeinheit 6 aus der ersten Aussparung 8 herauszulösen, wird zunächst der Bügelgriff 16 aus seiner Betriebsstellung in seine Transportstellung verschwenkt, so dass die Untergriffung der ersten und zweiten Nase 21, 22 unter den ersten und den zweiten Bolzen 13, 14 aufgelöst wird. Die Batterieeinheit 6 wird dann an dem Griffabschnitt 19 herausgenommen und der Bügelgriff 16 kann wieder in seine Betriebsstellung zurück verschwenkt werden, so dass sie einfach transportiert werden kann. Des Weiteren ist somit auch leicht ein Austausch einer leeren Batterieeinheit 6 durch eine geladene Batterieeinheit 6 möglich. Die Batterieeinheit 6 umfasst vorzugsweise aufladbare Akkumulatoren. Die Erfindung macht von der Idee Gebrauch, die beiden Bolzen 13, 14 nicht wie in bisher üblicher Weise an der bugseitigen Innenseite 34 und der heckseitigen Innenseite 27 der ersten Aussparungen 8 vorzusehen, sondern nur den bugseitigen ersten Bolzen 13 an der Innenseite der ersten Aussparung 8 vorzusehen, während der heckseitige zweite Bolzen 14 direkt an einem Antriebseinheitsgehäuse 23 gemäß **Fig. 5** angeordnet ist. Dadurch wird zum einen eine direkte Klemmverbindung zwischen der Batterieeinheit 6 und der Antriebseinheit 4 hergestellt, zum anderen wird die Toleranzkette verkürzt.

[0034] **Fig. 4** zeigt die Anordnung des zweiten Bolzens 14 in einer Schnittansicht. Der zweite Bolzen 14 ragt in die erste Aussparung 8 hinein, so dass ein Untergriffen des zweiten Bolzens 14 durch die Schwenkbewegung der zweiten Nase 22 des Bügel-

griffs 16 der Batterieeinheit 6 ermöglicht wird. Der erste Bolzen 13, in **Fig. 4** nicht dargestellt, wird in herkömmlicher Weise von der ersten Nase 21 des Bügelgriffs 16 der Batterieeinheit 6 untergriffen. Ein Elektromotor 24 der Antriebseinheit 4 ist von dem Antriebseinheitsgehäuse 23 umgeben. Das Antriebseinheitsgehäuse 23 umschließt den Elektromotor 24. Das Antriebseinheitsgehäuse 23 weist im Bereich des zweiten Bolzens 14 ein Sackloch 25 auf, das eine wasserdichte Einbuchtung in das Antriebseinheitsgehäuse 23 ist. In das Sackloch 25 ist der zweite Bolzen 14 eingesteckt.

[0035] Eine Außenseite 26 des Antriebseinheitsgehäuses fluchtet im Bereich der ersten Aussparung 8 mit der heckseitigen vertikalen Innenseite 27 der ersten Aussparung 8, so dass ein Stück des zweiten Bolzens 14 in die erste Aussparung 8 hineinragt. Der zweite Bolzen 14 ist beispielsweise in das Sackloch 25 eingeschraubt oder weist eine Feder auf, die mit einer Nut in dem Sackloch 25 zusammenwirkt, so dass der zweite Bolzen 14 in das Sackloch 25 einsteckbar ist ohne selbsttätig wieder herauszurutschen. An dem in die erste Aussparung 8 hineinragenden Ende des zweiten Bolzens 14 ist ein Gleitring 33 angeordnet. Der erste Bolzen 13 weist entsprechend ebenfalls einen Gleitring 33 auf. Dadurch ist es möglich, die beiden Nasen 21, 22 des schwenkbaren Bügelgriffs 16 in einfacher Weise und leicht an den beiden Bolzen 13, 14 zu arretieren.

[0036] Günstigerweise weist der Bügelgriff 16 einen Hebemechanismus zum Entnehmen der Batterieeinheit 6 auf. Durch Verschwenken des Bügelgriffs 16 aus der Betriebs- in die Transportstellung wird durch entsprechende Formung einer gegenüber den Drehpunkten 17, 18 nicht konzentrischen ersten und zweiten Auflagekante 29, 31 des Bügelgriffs 16 im Bereich der beiden Drehpunkte 17, 18 die Batterieeinheit 6 aus der ersten Aussparung 8 herausgehoben und löst sich dabei durch Hebelwirkung vom männlichen Stecker 11. Die Batterieeinheit 6 weist einen mit dem männlichen Stecker 11 korrespondierenden weiblichen Stecker 32 auf, der in die bodenseitige Wandung der Batterieeinheit 6 eingelassen ist und in den Figuren nicht dargestellt ist.

9	Öffnung
9a	horizontaler Öffnungsteil
9b	vertikaler Öffnungsteil
10	-
11	männlicher Stecker
12	zweite Aussparung
13	erster Bolzen
14	zweiter Bolzen
15	-
16	Bügelgriff
17	erster Drehpunkt
18	zweiter Drehpunkt
19	Griffabschnitt
20	-
21	erste Nase
22	zweite Nase
23	Antriebseinheitsgehäuse
24	Elektromotor
25	Sackloch
26	Außenseite des Antriebseinheitsgehäuses
27	heckseitige Innenseite der ersten Aussparung
28	Bodenseite der ersten Aussparung
29	nicht konzentrische erste Auflagekante
30	-
31	nicht konzentrischen zweite Auflagekante
32	weiblicher Stecker
33	Gleitring
34	Bugseitige Innenseite

Bezugszeichenliste

1	Surfboard
2	aufblasbares Rumpfbauteil
3	Antriebsbox
4	Antriebseinheit
5	-
6	Batterieeinheit
7	Antriebsboxgehäuse
8	erste Aussparung

ZITATE ENTHALTEN IN DER BESCHREIBUNG

Zitierte Patentliteratur

- EP 3277574 B1 [0003]
- WO 2019/122091 [0004]

Schutzansprüche

1. Wassersportgerät mit einer Antriebsbox (3) mit einer Antriebseinheit (4) und einer Batterieeinheit (6) und einem Antriebsboxgehäuse (7) mit einer ersten Aussparung (8), in die in einem Betriebszustand die Batterieeinheit (6) eingesetzt ist und einer zweiten Aussparung (12), in die im Betriebszustand die Antriebseinheit (4) eingesetzt ist, wobei die Batterieeinheit (6) einen schwenkbaren Bügelgriff (16) mit einer ersten und einer zweiten Nase (21, 22) aufweist, die im Betriebszustand einen ersten, bzw. einen zweiten Bolzen (13, 14) untergreifen, **dadurch gekennzeichnet**, dass der erste Bolzen (13) an einer Innenseite der ersten Aussparung (8) angeordnet ist und der zweite Bolzen (14) an der Antriebseinheit (4) angeordnet ist.

2. Wassersportgerät nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Batterieeinheit (6) lösbar in der ersten Aussparung (8) angeordnet ist.

3. Wassersportgerät nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Antriebseinheit (4) lösbar in der zweiten Aussparung (12) angeordnet ist.

4. Wassersportgerät nach Anspruch 1, 2 oder 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Antriebseinheit (4) einen Stecker (11) und die Batterieeinheit (6) einen komplementären Stecker (32) aufweist, die zur Ausbildung einer Steckerverbindung direkt ineinandersteckbar sind.

5. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwischen der ersten Aussparung (8) und der zweiten Aussparung (12) eine Öffnung (9) vorgesehen ist, die die beiden Aussparungen (8, 12) miteinander verbindet.

6. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass sich die erste und zweite Aussparung (8, 12) in einer horizontalen und einer vertikalen Richtung überlappen.

7. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Stecker (11) in der Betriebsstellung in die erste Aussparung (8) hineinragt.

8. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der zweite Bolzen (14) in der Betriebsstellung in die erste Aussparung (8) hineinragt.

9. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Antriebseinheit (4) und die Batterieeinheit (6)

durch die Öffnung (9) hindurch durch die Steckerverbindung und die Untergreifung der zweiten Nase (22) unter den zweiten Bolzen (14) in direktem Kontakt miteinander stehen.

10. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Antriebseinheit (4) einen Motor (24) und ein Antriebseinheitsgehäuse (23) aufweist und der zweite Bolzen (14) außen am Antriebseinheitsgehäuse (23) befestigt ist.

11. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Antriebseinheitsgehäuse (23) ein Sackloch (25) aufweist, in das der zweite Bolzen (14) von außen eingebracht ist.

12. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein Rumpf ein Rumpfbauteil (2) und die Antriebsbox (3) aufweist und die Antriebsbox (3) lösbar in das Rumpfbauteil (2) einsteckbar ist.

13. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Rumpfbauteil (2) aufblasbar ist.

14. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Antriebseinheitsgehäuse (23) einen Elektromotor (24) umgibt.

15. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine Steckrichtung zwischen Stecker (11) und komplementärem Stecker (32) entlang einer Verbindungslinie zwischen Zapfenmittellinie und Kontaktlinie zwischen Bolzen (13, 14) und der den Bolzen untergreifenden Nase (21, 22) verläuft.

16. Wassersportgerät nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass aussparungssinnenseitig auf den Bolzen (13, 14) jeweils ein Gleitring (33) angeordnet ist.

Es folgen 5 Seiten Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

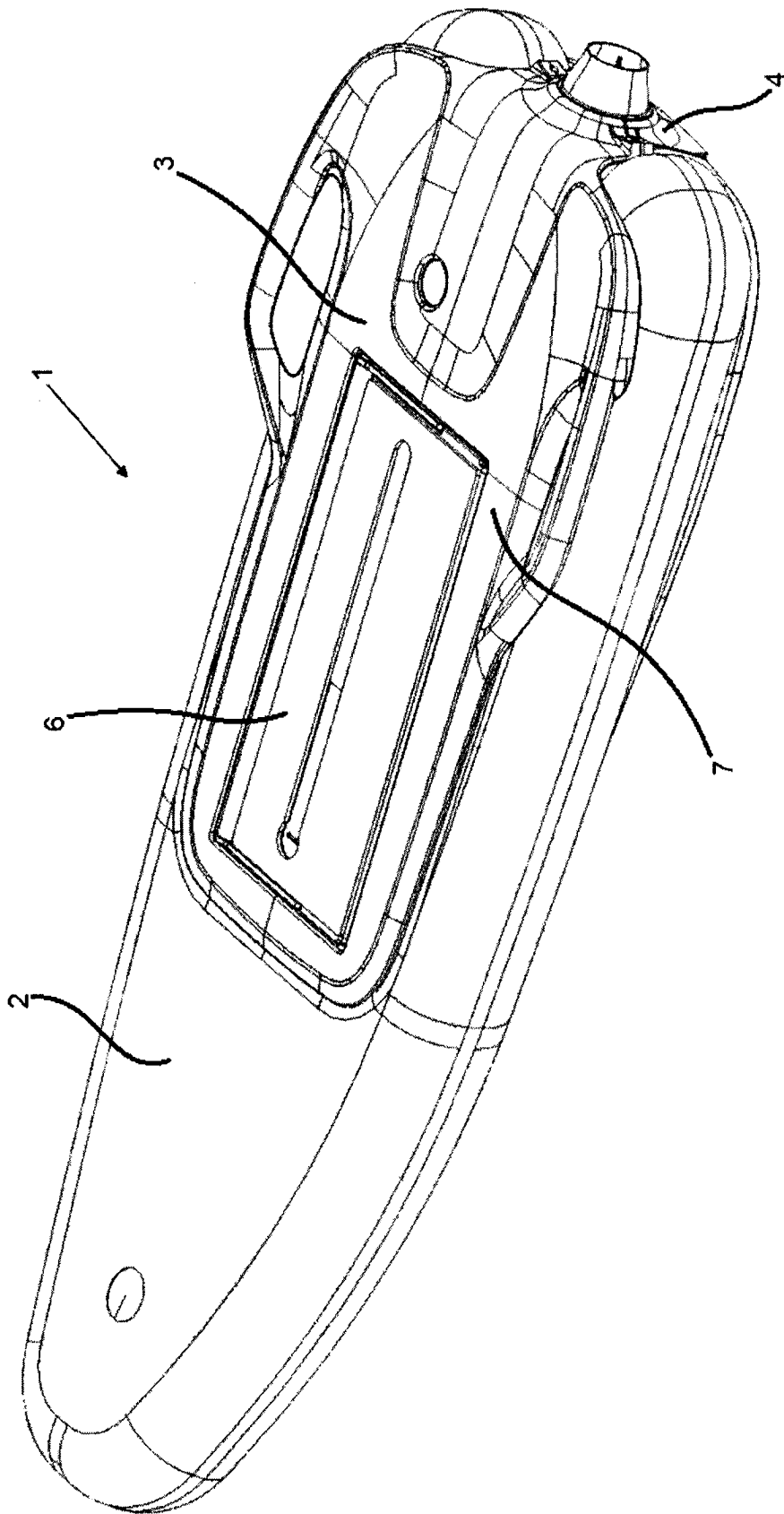


Fig. 1

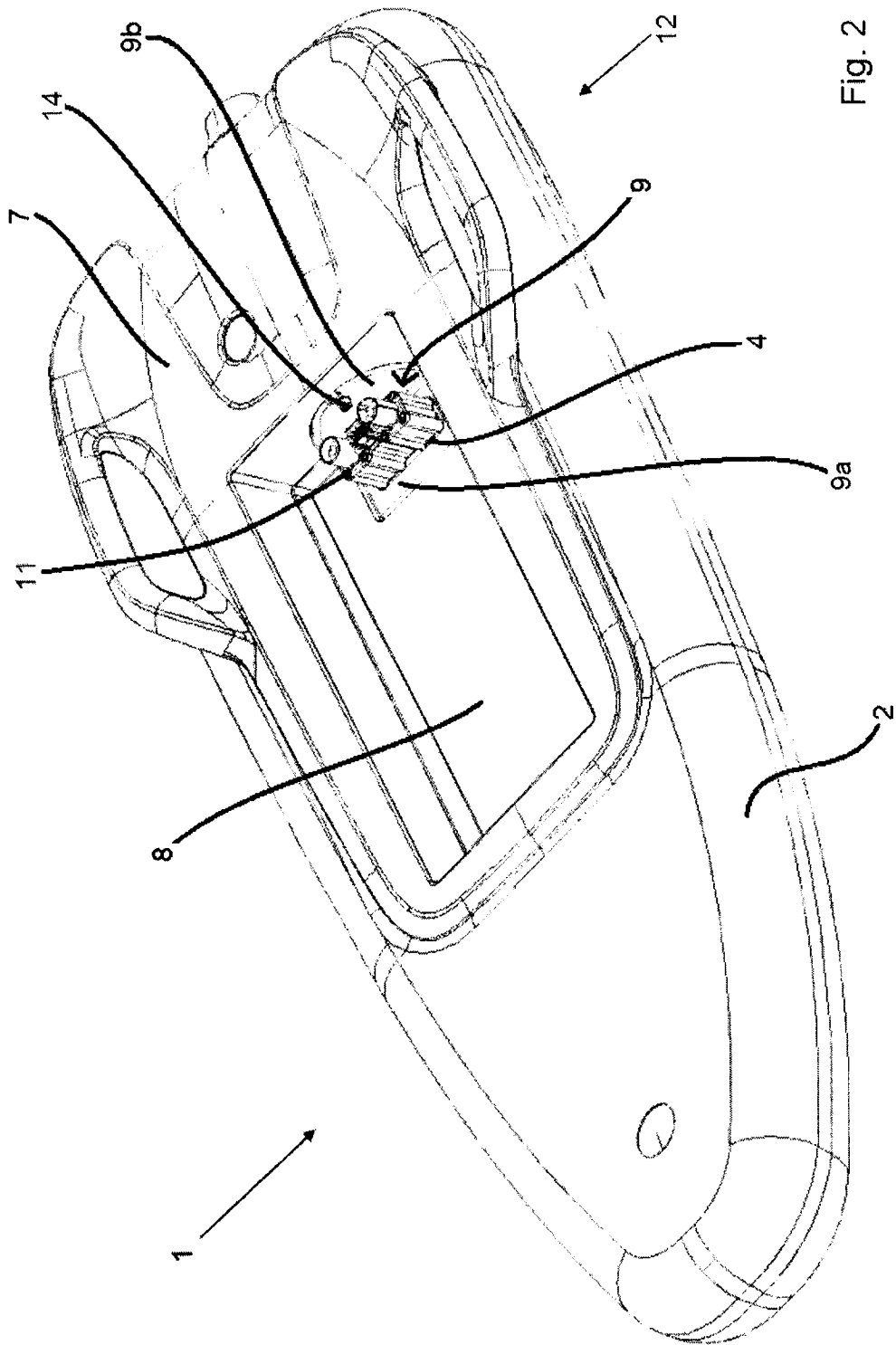
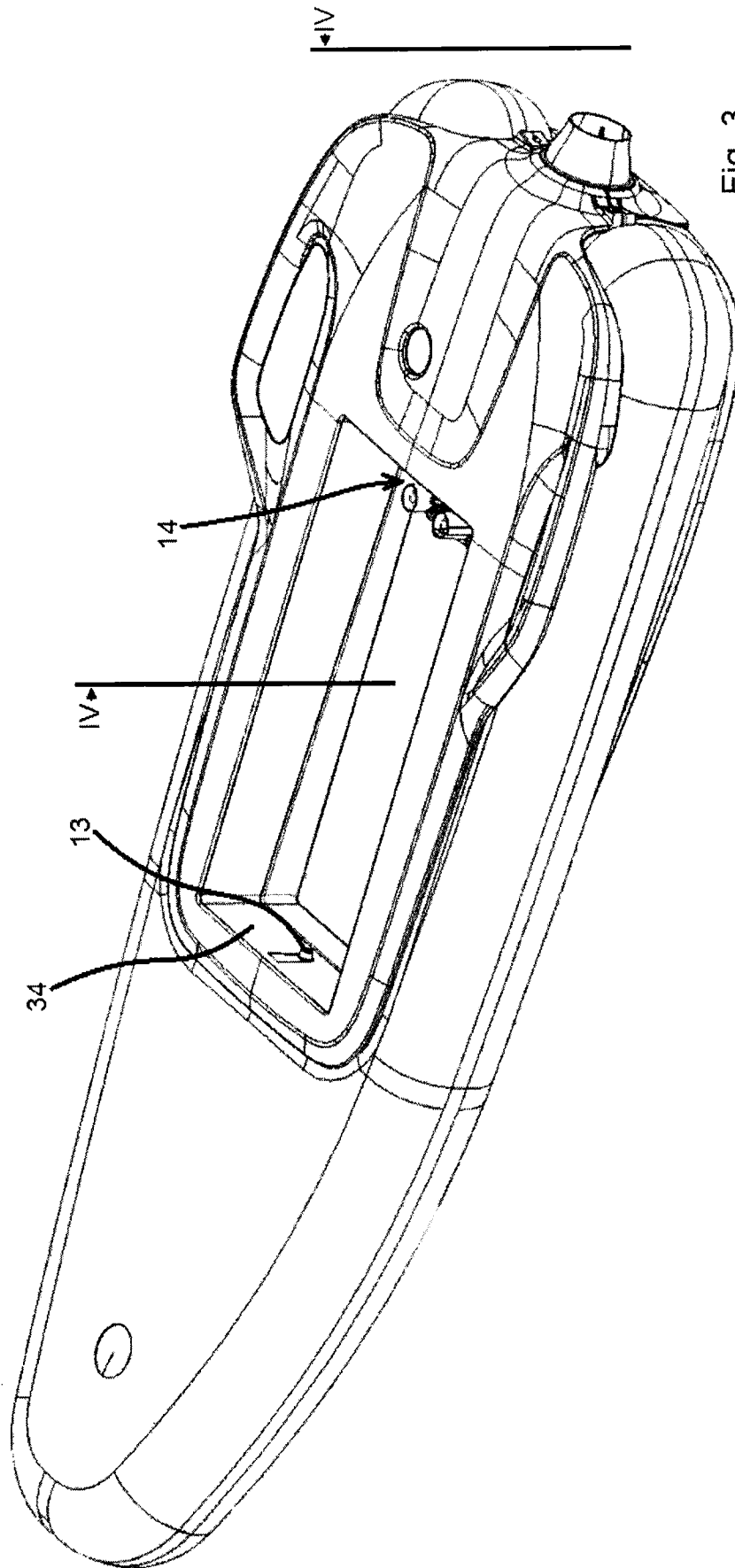


Fig. 2



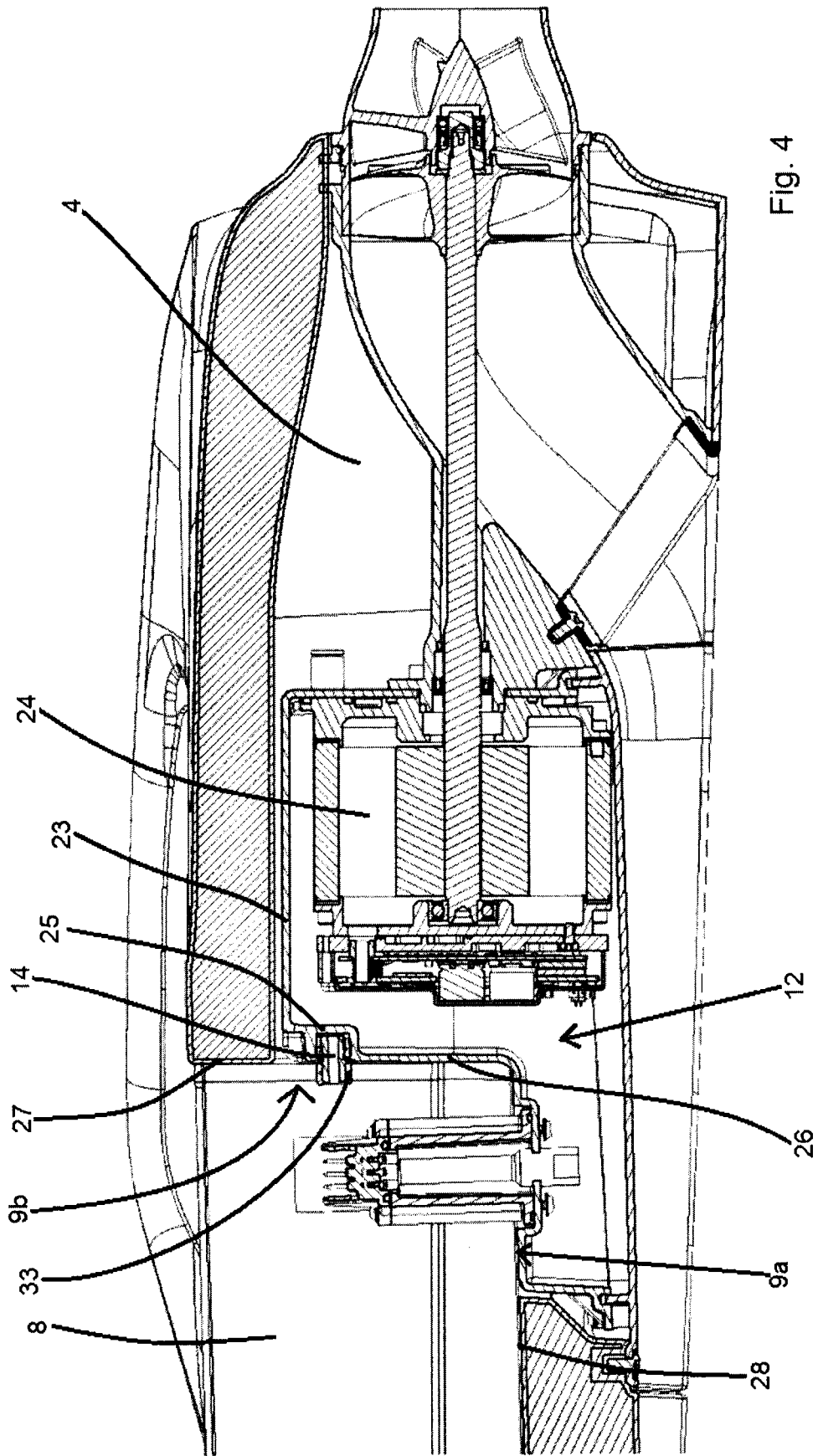


Fig. 4

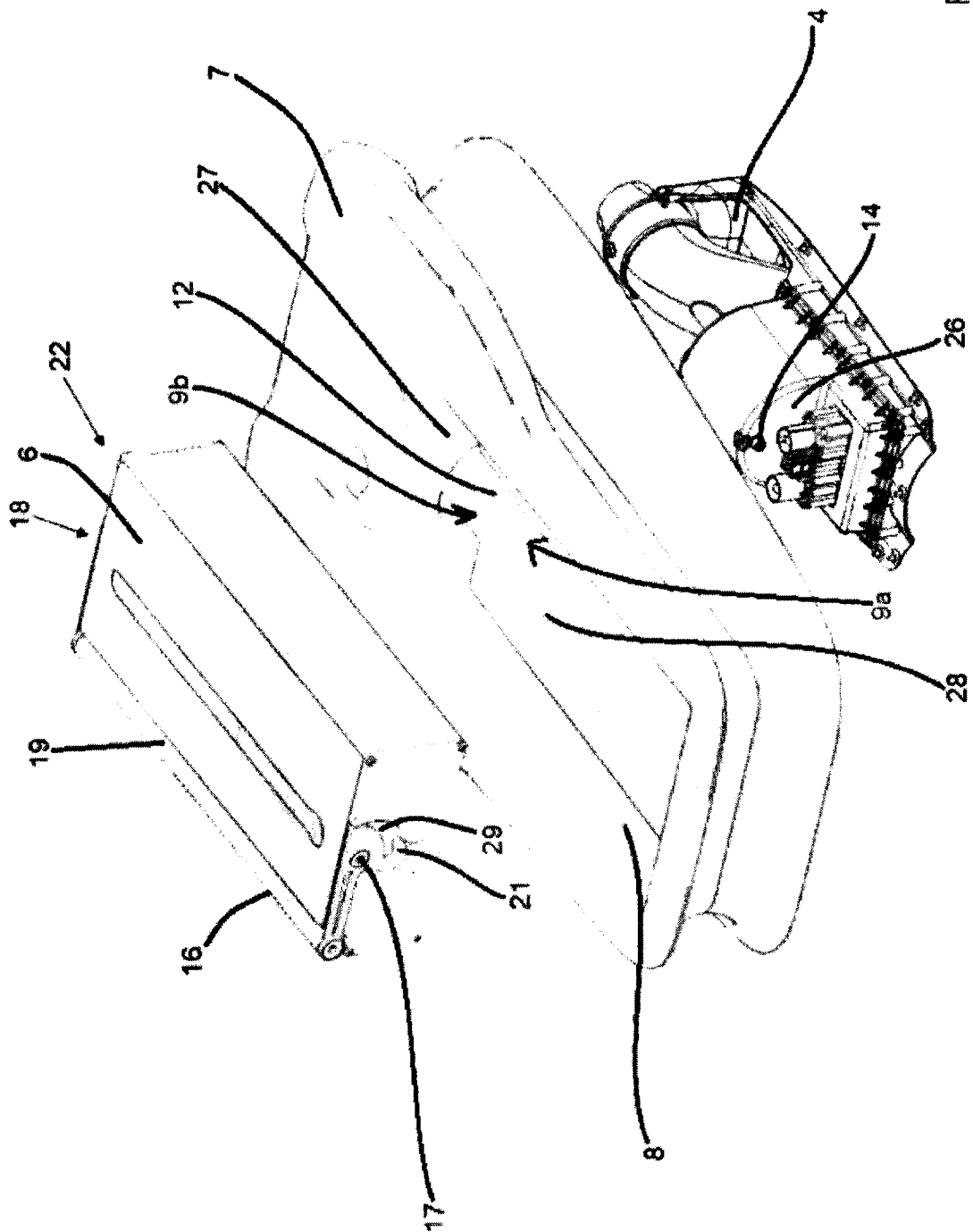


Fig. 5