



Aktenzeichen: T 29/82
Case Number:
N° du recours :

ENTSCHEIDUNG / DECISION
vom / of / du 30. Juli 1982

Anmelder: Ford-Werke Aktiengesellschaft
Applicant: Ford Motor Company Limited
Demandeur: Ford France Société Anonyme

Stichwort:
Headword: Fahrwerk für Kraftfahrzeuge
Référence :

EPÜ / EPC / CBE Artikel 56
"Erfinderische Tätigkeit"

Leitsatz / Headnote / Sommaire



Aktenzeichen: T29 /82

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.2

vom 30. Juli 1982

Beschwerdeführer: Ford-Werke Aktiengesellschaft
Ottoplatz 2, 5000 Köln 21
Ford Motor Company Limited
Eagle Way, Brentwood, Essex
Ford France Société Anonyme
344 Avenue Napoléon Bonaparte B.P. 307
F-92506 Rueil Malmaison Cedex

Vertreter: Ritzkowsky, Harald, Dipl.-Ing.
c/o Ford-Werke Aktiengesellschaft

Angegriffene Entscheidung: Entscheidung der Prüfungsabteilung 076 des Europäischen Patentamts vom 25. August 1981, mit der die europäische Patentanmeldung Nr. 79 103 757.5 aufgrund des Artikels 97(1) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: G. Andersson
Mitglied: C. Maus
Mitglied: P. Ford

Sachverhalt und Anträge

- I. Die am 2. Oktober 1979 angemeldete, unter der Nummer 0 009 805 veröffentlichte europäische Patentanmeldung 79 103 757.5, für welche die Priorität einer früheren Anmeldung vom 9. Oktober 1978 in Anspruch genommen wird, ist von der Prüfungsabteilung 076 durch Entscheidung vom 25. August 1981 zurückgewiesen worden.

Der Entscheidung lagen die am 4. Juni 1981 eingegangenen Patentansprüche 1 und 2 sowie die ursprünglichen Patentansprüche 3 bis 5 zugrunde.

- II. In der Entscheidung führt die Prüfungsabteilung aus, der Gegenstand des Anspruchs 1 beruhe nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Zur Begründung verweist sie auf die deutsche Patentschrift 1 505 545 sowie die schweizerische Zeitschrift "Automobil-Revue", Nr. 41 vom 19. September 1968, Seite 5.

- III. Gegen diese Entscheidung haben die Anmelderinnen am 13. Oktober 1981 Beschwerde eingelegt und diese gleichzeitig begründet. Die Beschwerdegebühr ist am 14. Oktober 1981 gezahlt worden.

Die Anmelderinnen sind der Auffassung, der Gegenstand des Patentanspruchs 1 sei durch den Stand der Technik nicht nahegelegt.

- IV. In einem Bescheid vom 31. März 1982 ist der Anmelderin mitgeteilt worden, daß die von ihr aufrechterhaltenen Patentansprüche und die Beschreibung verschiedene Mängel aufwiesen.

- V. Mit Schriftsatz vom 11. Juni 1982, eingegangen am 16. Juni 1982, haben die Anmelderinnen neue Patentansprüche und eine neue Beschreibung eingereicht. Sie beantragen die Erteilung eines europäischen Patents im Umfang dieser Unterlagen und mit der ursprünglichen Zeichnung.

Der Patentanspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"1. Fahrwerk für Kraftfahrzeuge mit einer vornliegenden, auf einem Vorderachsquerträger (3) elastisch abgestützten Motor-Getriebe-Einheit (1), die über einen biege- und drehsteifen, die Kardanwelle umfassenden Verbindungsträger (8) mit einer hintenliegenden Antriebs-Einheit fest verbunden ist, und mit einem beiderseits mit je einem elastischen Element (16) an der Karrosserie abgestützten Hinterachsquerträger (11) der Radaufhängung, dadurch gekennzeichnet, daß der Verbindungsträger (8) mit dem Hinterachsquerträger (11) über zwei zur Fahrwerkklängsachse im Abstand voneinander angeordnete elastische Elemente (17 bzw. 17') um eine Längsachse schwenkbar verbunden ist."

VI. Wegen des Wortlauts der ursprünglichen Patentansprüche und Beschreibung wird auf die Veröffentlichung Nummer 0 009 805 verwiesen.

Gründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie Regel 64 EPÜ; sie ist daher zulässig.
2. Der geltende Patentanspruch 1 unterscheidet sich von dem durch die Beschreibung gestützten ursprünglichen Patentanspruch 1 (Art. 84 EPÜ) dadurch, daß in seinem ersten Teil (Oberbegriff) ein Merkmal, das ursprünglich erst in dem ebenfalls von der Beschreibung gestützten Patentanspruch 2 angegeben war, und hinter dem Wort "Antriebs-Einheit" der Begriff "fest" eingefügt sind. Dieser Begriff findet auf Seite 1, Zeile 6, und Seite 4, Zeile 19, der Beschreibung eine Stütze. Der Gegenstand des Anspruchs 1 geht deshalb nicht über den Inhalt der Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung hinaus (Art. 123 (2) EPÜ).

In den Oberbegriff hat die Anmelderin alle die Merkmale

des Gegenstands des Anspruchs 1 aufgenommen, die durch die schweizerische Zeitschrift "Automobil-Revue", Nr. 41 vom 19. September 1968, Seite 5, bekanntgeworden sind (Regel 29 (1) (a) EPÜ). Gegen die Berücksichtigung dieses Fahrwerks als Stand der Technik im Oberbegriff des Anspruchs 1 hat die Kammer keine Bedenken; denn es kommt dem Gegenstand des Anspruchs, wie später begründet wird (vgl. Abschnitt 7.1) näher als die Fahrwerke nach den im Recherchenbericht aufgeführten Veröffentlichungen.

Der Patentanspruch 1 genügt deshalb den formalen Vorschriften der Konvention.

3. Bei dem auf Seite 5 der "Automobil-Revue" vom 19. September 1968 beschriebenen Fahrwerk ist das Differential der Antriebs-Einheit über einen eigenen, über dem Hinterachsquerträger angeordneten Querträger an der Fahrzeugkarrosserie abgestützt. Des weiteren werden die von den Massenkräften des Motors verursachten Schwingungen und Zahnradlaufgeräusche des Differentials nur einfach gedämpft auf die Bodengruppe der Karrosserie übertragen. Diese einfache Schwingungsdämpfung sowie den durch die beiden Querträger verursachten baulichen und Montageaufwand haben die Anmelderrinnen als nachteilig angesehen.
4. Der Anmeldung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein Fahrwerk der vorstehend angegebenen Art zu schaffen, bei dem der bauliche und montagemäßige Aufwand verringert und die Schwingungsdämpfung der hintenliegenden Antriebs-Einheit verbessert ist.
5. Bei einem Fahrwerk gemäß Anspruch 1 wird wegen der Kopplung des Hinterachsquerträgers mit dem Verbindungsträger für die Abstützung des Differentials kein zusätzlicher Querträger benötigt, und aufgrund der elastischen Elemente, mittels deren der Verbindungsträger mit dem Hinterachsquerträger um eine Längsachse schwenkbar verbunden ist, werden die vom Motor verursachten Schwingungen und die Zahnradlaufgeräusche der Antriebs-Einheit nicht mehr einfach, sondern

doppelt gedämpft auf die Karrosserie übertragen. Die im Abschnitt 4 genannte Aufgabe wird also mit den im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 aufgeführten Merkmale gelöst.

6. Von dem durch die "Automobil-Revue", Nr. 41 vom 19. September 1968, Seite 5, bekanntgewordenen Fahrwerk unterscheidet sich das Fahrwerk nach Anspruch 1, wie schon erwähnt (vgl. Abschnitt 2), durch die im kennzeichnenden Teil des Anspruchs angegebenen Merkmale, von den Fahrwerken nach der deutschen Patentschrift 1 505 545 und der im Recherchenbericht noch genannten deutschen Offenlegungsschrift 1 630 264 schon dadurch, daß beim Gegenstand des Anspruchs 1 die Motor-Getriebe-Einheit mit der hintenliegenden Antriebs-Einheit durch einen Verbindungsträger fest verbunden ist.

Das Fahrwerk nach Anspruch 1 ist demnach gegenüber dem berücksichtigten Stand der Technik neu.

7. Es ist daher zu prüfen, ob sich der Gegenstand des Anspruchs 1 aus diesem Stand der Technik in naheliegender Weise ergibt.
 - 7.1 Die in der deutschen Patentschrift 1 505 545 und der deutschen Offenlegungsschrift 1 630 264 beschriebenen Fahrwerke für Kraftfahrzeuge weisen eine frei liegende Kardanwelle auf. Daher müssen die von Antriebs- und Bremskräften verursachten Schwenkmomente durch eine Dreipunktstützung der Antriebs-Einheit am hinteren Ende der Karrosserie aufgenommen werden. Hierzu dienen bei dem Fahrwerk nach der deutschen Patentschrift 1 505 545 eine sich etwa in Richtung der Fahrzeuglängsachse erstreckende drehelastische Strebe, die an dem Hinterachsquerträger mit zwei elastischen Elementen angeschlossen ist, und ein an der Karrosserie in zwei Punkten elastisch gestützter Hilfsträger. Die Achsen der beiden elastischen Elemente verlaufen übrigens nicht, wie die Prüfungsabteilung meint, parallel, sondern

quer zur Fahrzeuglängsachse. Bei dem Fahrwerk nach der deutschen Offenlegungsschrift 1 630 264 ist die Antriebs-Einheit an der Karrosserie über den Hinterachs-Querträger in zwei Punkten sowie über einen Tragzapfen abgestützt, der an einem parallel zur Fahrzeuglängsachse verlaufenden Tragarm angeordnet ist.

7.2. Dieser Stand der Technik konnte es dem Fachmann nicht nahelegen, bei einem Fahrwerk nach Seite 5 der "Automobil-Revue" vom 19. September 1968 auf eine Abstützung des Differentials der Antriebs-Einheit an der Karrosserie über einen eigenen Querträger zu verzichten und statt seiner zur Aufnahme der Schwenkmomente aus Antriebs- und Bremskräften den Vorderachsquerträger heranzuziehen und zugleich die Schwenkbewegungen des Hinterachsquerträgers um die Fahrzeuglängsachse ermöglichende Verbindung aus zwei im Abstand voneinander angeordneten elastischen Elementen zu bilden, um auf diese Weise nicht nur eine Übertragung der von Massenkräften des Motors verursachten Schwingungen weitgehend zu vermeiden, sondern auch die Zahnradlaufgeräusche doppelt gedämpft auf die Karrosserie zu übertragen.

7.3. Aus den vorstehenden Gründen beruht der Gegenstand des Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit (Art. 56 EPÜ).

Dieser Anspruch ist infolgedessen gewährbar (Art. 52 EPÜ).

8. Die abhängigen Patentansprüche haben besondere Ausführungen der Erfindung nach Anspruch 1 zum Gegenstand. Die Bedenken der Prüfungsabteilung gegen den Anspruch 2 teilt die Kammer nicht. Dieser Anspruch vermittelt dem Fachmann eine hinreichende Lehre über die Lage und den Umfang des Bereichs der Karrosserie, der sich für die Anordnung der elastischen Elemente besonders eignet.

9. Die Beschreibung unterscheidet sich von der ursprünglichen Beschreibung nur durch Änderungen, die teils zur klaren Darstellung der Erfindung nach Anspruch 1 dienen, teils redaktioneller, Wiederholungen vermeidender Art sind. Gegen sie bestehen deshalb keine Bedenken.

Aus diesen Gründen

wird wie folgt entschieden:

Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben und die Sache an die Prüfungsabteilung mit der Auflage zurückverwiesen, auf die Anmeldung ein europäisches Patent aufgrund der am 16. Juni 1982 eingegangenen vier Patentansprüche und Beschreibung sowie der ursprünglichen Zeichnung zu erteilen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

J. R. G.

Der Vorsitzende:



1/5
P.F.