

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) Veröffentlichung im Abl.
(B) An Vorsitzende und Mitglieder
(C) An Vorsitzende

E N T S C H E I D U N G
vom 18. Januar 1994

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0711/93 - 3.2.1

Anmeldenummer: 90114211.7

Veröffentlichungsnummer: 0411449

IPC: B60R 21/13

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Antriebsvorrichtung für einen Überrollbügel eines Kraftfahrzeugs

Anmelder:

- 01) Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
02) Alfred Teves GmbH & Co. OHG

Einsprechender:

-

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 56

Schlagwort:

"Erfinderische Tätigkeit"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:



Europäisches
Patentamt

European
Patent Office

Office européen
des brevets

Beschwerdekammern

Boards of Appeal

Chambres de recours

Aktenzeichen: T 0711/93 - 3.2.1

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 18. Januar 1994

Beschwerdeführer 01: Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
Patentabteilung AJ-3
D - 80788 München (DE)

02: Alfred Teves GmbH & Co. OHG
D - 51702 Bergneustadt (DE)

Vertreter: Dexheimer, Rolf
Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
Patentabteilung AJ-31
D - 80788 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Prüfungsabteilung des
Europäischen Patentamts vom 8. Juni 1993, mit
der die europäische Patentanmeldung
Nr. 90114211.7 aufgrund des Artikels 97 (1)
EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: F.A. Gumbel
Mitglieder: F.J. Pröls
J.C.M. De Preter

Sachverhalt und Anträge

I. Die am 25. Juli 1990 angemeldete und am 6. Februar 1991 veröffentlichte europäische Patentanmeldung Nr. 90 114 211.7 wurde durch Entscheidung der Prüfungsabteilung vom 8. Juni 1993 zurückgewiesen.

II. In der Entscheidung kam die Prüfungsabteilung zu dem Ergebnis, daß die Lehre nach dem damals geltenden Anspruch 1 aufgrund des Standes der Technik nach den Druckschriften

D1: EP-A-298 929

D2: EP-A-309 686

nicht als erfinderisch angesehen werden könne.

III. Am 25. Juni 1993 hat die Anmelderin (Beschwerdeführerin) gegen diese Entscheidung unter gleichzeitiger Bezahlung der Gebühr Beschwerde eingelegt.

In der am 17. Juli 1993 eingegangenen Beschwerdebegründung vertrat die Beschwerdeführerin die Auffassung, daß sich der Gegenstand der Anmeldung nicht in naheliegender Weise aus dem vorbekannten Stand der Technik entwickeln ließe und daher auf erfinderischer Tätigkeit beruhe.

IV. Mit der Eingabe vom 6. Dezember 1993, eingegangen am 9. Dezember 1993, hat die Beschwerdeführerin einen neuen Anspruch 1 und neue Beschreibungsseiten 1 und 1a eingereicht. In einer telefonischen Rücksprache vom 11. Januar 1994 hat sie ihr Einverständnis mit zusätzlichen Korrekturen im Anspruch 15 und auf Seite 1a der Beschreibung erklärt und das Eingangsdatum der nunmehr geltenden Ansprüche 2 bis 19 klargestellt.

V. Die Beschwerdeführerin beantragt, das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentanspruch 1: eingegangen am 9. Dezember 1993;

Ansprüche 2 bis 19: eingegangen am 23. Dezember 1992, mit der telefonisch vereinbarten Änderung in Anspruch 15;

Beschreibung: Seiten 1, 1a, eingegangen am 9. Dezember 1993, mit der telefonisch vereinbarten Änderung auf Seite 1a;
Seiten 2 (ab Zeile 19) bis 8 in der ursprünglichen Fassung;

Zeichnungen: Blätter 1/2 und 2/2 (Figuren 1 bis 5) in der ursprünglichen Fassung.

VI. Der Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Antriebsvorrichtung für einen Überrollbügel (1) eines Kraftfahrzeugs, insbesondere eines Cabriolets, der aus einer abgesenkten Ruhelage in eine nach oben gerichtete Stützlage und zurück verlagerbar ist und hierzu mit einem ersten unter Wirkung eines Federspeichers (6) betätigbaren und durch einen Sensor gesteuerten Stellelement (4) und einem zweiten, in seiner Bewegungsrichtung willkürlich steuerbaren Stellelement (9) verbunden ist, wobei beide Stellelemente (4, 9) sich gegen den Fahrzeugaufbau abstützen, an dem ferner eine Haltevorrichtung (13) für den abgesenkten Überrollbügel (1) und eine Verriegelungsvorrichtung (14) für den in Stützlage befindlichen Überrollbügel (1) vorgesehen sind, dadurch gekennzeichnet, daß sowohl die Stellelemente (4, 9), die Haltevorrichtung (13) und die Verriegelungsvorrichtung (14) als auch der Überrollbügel (1) an einer in Fahrzeug-

querrichtung angeordneten Grundplatte (2) gelagert sind, die am Fahrzeugaufbau befestigbar ist, wobei der Überrollbügel (1) in einer zur Grundplatte (2) parallelen Ebene schwenkbar ist."

Die abhängigen Ansprüche 2 bis 19 betreffen vorteilhafte Ausführungsformen der Vorrichtung nach dem Anspruch 1.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie der Regel 64 EPÜ und ist zulässig.

2. *Zulässigkeit der Änderungen*

Anspruch 1

Der Anspruch 1 enthält die Merkmale der ursprünglichen Ansprüche 1 und 2 sowie Merkmale aus der ursprünglichen Beschreibung Seite 2, Zeilen 6 bis 10.

Die Ansprüche 2 bis 19 entsprechen im wesentlichen den ursprünglichen Ansprüchen 3 bis 20.

Die geltenden Ansprüche sind daher im Hinblick auf Artikel 123 (2) EPÜ nicht zu beanstanden.

3. *Abgrenzung des Anspruchs 1; Stand der Technik; Neuheit*

3.1 Der Oberbegriff des Anspruchs 1 enthält diejenigen Merkmale, die schon aus der Druckschrift D2 bekannt sind. Bei dieser bekannten Anordnung des Überrollbügels sind die einzelnen Bauteile unmittelbar am Fahrzeugrahmen bzw. an Karosserieteilen befestigt bzw. gelagert. Der Überrollbügel ist um eine in Fahrzeugquerrichtung

verlaufende Lagerachse klappbar. Eine Grundplatte, die alle Teile des Überrollbügels trägt, ist nicht vorhanden. Dieser Stand der Technik weist somit keines der Merkmale aus dem Kennzeichen des Anspruchs 1 auf.

Die Druckschrift D1 betrifft eine Achskonstruktion mit einem Hilfsrahmen, an dem die Radführungsglieder, die Federn und die Stoßdämpfer angelenkt bzw. abgestützt sind. Die in der Druckschrift D1 beschriebene Baugruppe ist somit gegenüber der Antriebsvorrichtung für einen Überrollbügel nach der Erfindung gattungsfremd. Auch der Stand der Technik nach den weiteren Entgegenhaltungen des Recherchenberichts kommt der Erfindung weniger nahe als die Druckschrift D2, gegen die der Anspruch 1 zutreffend abgegrenzt ist.

3.2 Die Neuheit des Anspruchs 1 ergibt sich aus den Ausführungen unter dem vorstehenden Punkt.

4. *Erfinderische Tätigkeit*

4.1 Ausgehend von dem nächstkommenden Stand der Technik nach der Druckschrift D2 besteht die der Erfindung zugrundeliegende Aufgabe darin, eine Antriebsvorrichtung für einen Überrollbügel eines Kraftfahrzeugs der vorausgesetzten Bauart zu schaffen, die mit dem ganzen Bügel-System einfach in das Fahrzeug integrierbar und gut justierbar ist. Der Antrieb soll ferner unkompliziert und trotzdem sicher in seiner Funktion sein (vgl. den dritten Absatz der Beschreibungseinleitung).

Durch die beanspruchte Lagerung der Elemente der Überrollbügel-Antriebsvorrichtung an einer Grundplatte ist es möglich, die Elemente außerhalb des Fahrzeugs in die Grundplatte einzubauen und genau zu justieren. Die Grundplatte mit dem Überrollbügel-System kann dann einfach in das Fahrzeug integriert und so im Fahrzeug

fixiert werden, daß geringe Verformungen bzw. Verwindungen des Fahrzeugs kaum Einfluß auf die Justierung und damit auf die Funktionssicherheit haben. Dadurch, daß die Grundplatte in Fahrzeugquerrichtung angeordnet und der Bügel in einer zur Grundplatte parallelen Ebene schwenkbar ist, wird wenig Raum im Fahrzeug beansprucht und der Einbau weiter vereinfacht. Die Verschwenkung des Bügels innerhalb der zur Grundplatte parallelen Ebene und somit innerhalb der Bügelebene begünstigt weiterhin einen unkomplizierten und sicheren Antrieb.

Dem gattungsgemäßen Stand der Technik nach der Druckschrift D2 kann keine Anregung zur Gestaltung der beanspruchten Vorrichtung entnommen werden, denn der Bügel und seine Stellelemente sind, wie aus der Figur 1 der D2 ersichtlich ist, bei dem bekannten Bügel-System an außerhalb einer gemeinsamen Ebene liegenden Stellen direkt am Rahmen bzw. an der Karosserie des Fahrzeugs gelagert. Außerdem wird der Bügel aus seiner liegenden, horizontalen Ruhelage heraus in Fahrzeuglängsrichtung aufgeklappt und in eine vertikale ausgefahrene Stellung überführt. Im Gegensatz dazu ist bei der Erfindung der Überrollbügel sowohl in Ruhelage als auch in der ausgefahrenen Stellung immer in ein- und derselben in Fahrzeugquerrichtung verlaufenden Ebene. Das beanspruchte Bügel-System unterscheidet sich somit sowohl hinsichtlich seiner Lagerung und seines Aufbaus als auch seines Schwenkprinzips grundsätzlich von diesem Stand der Technik.

- 4.2 Bei der Druckschrift D1 sind in einem Hilfsrahmen bzw. Fahrschemel 8, der aus zwei über ein Rohrelement 11 miteinander verbundenen, längs verlaufenden Trägerarmen 10 besteht, die beiden Hinterradträger 6 und deren Federabstützungen 15 aufgehängt. Der Hilfsrahmen kann zusammen mit den über die Federn aufgehängten Rädern an

Punkten 12, 14 am Fahrzeugkörper befestigt werden. Die Druckschrift D1 offenbart damit bereits für die Hinterradaufhängung eines Kraftfahrzeugs das Prinzip, mehrere Einzelteile eines Fahrzeugs zunächst an einem Hilfsrahmen zu lagern und zu justieren und diesen dann erst durch Befestigen am Fahrzeugaufbau ins Fahrzeug zu integrieren.

Nach Auffassung der Kammer hätte die Anwendung dieses für Radaufhängungen bekannten Montageprinzips bei einem Überrollbügel nach der Druckschrift D2 nicht zum System nach dem Anspruch 1 der Erfindung geführt. Der Anspruch 1 beschränkt sich nämlich nicht allein auf die Lehre, die Bauelemente eines Überrollbügel-Systems in einem Hilfsrahmen zu lagern und diesen in das Fahrzeug zu integrieren, sondern er enthält noch zusätzliche Merkmale in Hinblick auf

- a) die Ausbildung und die Anordnung des Hilfsrahmens und
- b) das Schwenkprinzip des Überrollbügels.

Das zusätzliche Merkmal a) betrifft die Ausbildung des Hilfsrahmens als Grundplatte und seine Anordnung in Fahrzeugquerrichtung. Eine Vormontage des Überrollbügel-systems nach der D2 auf einen Hilfsrahmen ließe sich aufgrund der in Fahrzeugslängsrichtung erfolgenden Klappbewegung des Überrollbügels nur schwer verwirklichen, da dazu die Stellemente sowie die Halte- und Verriegelungsvorrichtung innerhalb einer gemeinsamen Ebene angeordnet werden müßten. Die Lagerung aller mechanischen Stell-, Halte- und Verriegelungselemente innerhalb einer Grundplatte ist erst dadurch möglich, daß

der Überrollbügel in Fahrzeugquerrichtung schwenkbar ist. Eine Anregung hierzu ist den Druckschriften D1 und D2 sowie dem weiteren Stand der Technik nicht zu entnehmen.

Die der Erfindung zugrundeliegende Erkenntnis, nach der sich bei einem innerhalb einer Ebene in Fahrzeugquerrichtung schwenkenden Überrollbügel in einfacher Weise ein als Grundplatte ausgebildeter Hilfsrahmen raumsparend anwenden und einbauen läßt, kann daher nicht als naheliegend angesehen werden.

- 4.3 Die Kammer kommt somit zu dem Ergebnis, daß der Stand der Technik der Vorrichtung nach dem Anspruch 1 im Hinblick auf das Erfordernis der erfinderischen Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ) nicht patenthindernd entgegensteht und daß der Anspruch 1 gemäß Artikel 52 (1) EPÜ patentfähig ist.

Die abhängigen Ansprüche 2 bis 19 sind nicht zu beanstanden; sie enthalten besondere Ausführungsarten der Erfindung nach Anspruch 1 im Rahmen des ursprünglich Offenbarten und sind daher ebenfalls gewährbar.

Diese Ansprüche können deshalb zusammen mit den unter Punkt V angegebenen weiteren Unterlagen als Grundlage für die Patenterteilung dienen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

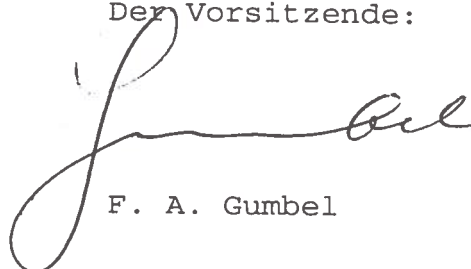
1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Beschwerde wird an die erste Instanz zurückverwiesen mit dem Auftrag, ein Patent aufgrund der unter Punkt V angegebenen Unterlagen zu erteilen.

Der Geschäftsstellenbeamte:



S. Fabiani

Der Vorsitzende:



F. A. Gumbel