



BUNDESPATENTGERICHT

6 W (pat) 42/04

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung P 42 14 628.3-12

...

hat der 6. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts in der Sitzung vom 8. Oktober 2007 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr.-Ing. Lischke sowie der Richter Guth, Dipl.-Ing. Schneider und Dipl.-Ing. Ganzenmüller

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Anmelderin wird der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse F 16 D des Deutschen Patent- und Markenamts vom 21. Juni 2004 aufgehoben und das Patent erteilt.

Bezeichnung: Reibungskupplung

Anmeldetag: 2. Mai 1992

Prioritätstag: 19. Juni 1991 (aus DE 41 20 396.8)

Der Erteilung liegen folgende Unterlagen zugrunde:

Ansprüche 1 bis 11,
Beschreibung Seiten 4 bis 19,
3 Blatt Zeichnungen mit Figuren 1, 1a, 2 und 3,
jeweils eingegangen am 28. September 2007.

Gründe

I.

Die zulässige Beschwerde der Anmelderin ist gegen den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse F 16 D des Deutschen Patent- und Markenamts vom 21. Juni 2004 gerichtet, mit dem die vorliegende Anmeldung mit der Begründung zurückgewiesen worden war, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht patentfähig sei, da er nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Im Verfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt sind zum Stand der Technik folgende Druckschriften berücksichtigt worden:

1. DE 34 10 474 A1
2. DE 29 17 138 A1
3. DE 33 15 232 A1.

Gegen den vorgenannten Beschluss hat die Anmelderin mit Schreiben vom 22. Juli 2004, eingegangen am 27. Juli 2004, Beschwerde eingelegt. Mit Schreiben vom 27. September 2007, eingegangen am 28. September 2007, hat die Anmelderin neue Unterlagen vorgelegt und sinngemäß beantragt,

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen erteilen:

Ansprüche 1 bis 11,
Beschreibung S. 4 bis 19,
3 Blatt Zeichnungen mit Figuren 1, 1a, 2 und 3,
jeweils eingegangen am 28 September 2007.

Der geltende Anspruch 1 lautet:

„Reibungskupplung (1), insbesondere für Kraftfahrzeuge mit einer an der Abtriebswelle eines Motors befestigbaren Kupplungsträgerscheibe (2), einer mit dieser axial und drehfest befestigbaren Gegendruckplatte (5), einer zwischen der Kupplungsträgerscheibe (2) und der Gegendruckplatte (5) angeordneten und zu letzter axial bewegbaren und drehfesten Druckplatte (3), einer zwischen dieser (3) und der Kupplungsträgerscheibe (2) vorgesehenen Tellerfeder (4), die sich mit radial äußeren Bereichen an der Kupplungsträgerscheibe (2) abstützt und mit radial weiter innen liegenden Bereichen die Druckplatte (3) beaufschlagt, wobei zwischen letzterer (3) und der Gegendruckplatte (5) eine Kupplungsscheibe (6) einspannbar ist, wobei die Kupplungsträgerscheibe (2) durch ein Blechformteil gebildet ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Blechformteil radial außen wenigstens einen sich in Richtung von der Druckplatte (3) weg erstreckenden, axialen Ansatz (40) trägt, der eine auf der der Druckplatte (3) abgewandten Seite der Kupp-

lungsträgerscheibe (2) vorgesehene ringförmige Zusatzmasse (41), wie zum Beispiel einen Gussring, zumindest teilweise übergreift und diese gegenüber der Rotationsachse der Reibungskupplung (1) zentriert.“

Laut Beschreibung (S. 5, Z. 10 bis 17) soll die Aufgabe gelöst werden, eine Reibungskupplung mit erhöhtem Trägheitsmoment bei gleichzeitig verhältnismäßig niedrigem Gewicht zu schaffen. Weiterhin soll die erfindungsgemäße Reibungskupplung eine einwandfreie Funktion sowie eine erhöhte Lebensdauer besitzen sowie eine einwandfreie Montage und Demontage, und zwar auch in Bezug auf die Abtriebswelle des Motors, ermöglichen.

Hinsichtlich der auf den Anspruch 1 rückbezogenen Ansprüche 2 bis 11 sowie wegen weiterer Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die frist- und formgerecht eingelegte Beschwerde ist zulässig und im Hinblick auf die geltenden Unterlagen auch begründet.

1. Die Ansprüche 1 bis 11 sind zulässig, da sie sich aus den ursprünglichen Unterlagen herleiten lassen.

Der geltende Anspruch 1 ergibt sich aus den ursprünglichen Ansprüchen 1, 3 und 4. Die geltenden Ansprüche 2 bis 11 ergeben sich aus den ursprünglichen Ansprüchen 2 und 5 bis 13.

2. Der Anmeldungsgegenstand stellt eine patentfähige Erfindung i. S. d. PatG §§ 1 bis 5 dar.

a. Die Reibungskupplung nach Anspruch 1 ist gegenüber dem aufgezeigten Stand der Technik neu, da keine der entgegengehaltenen Druckschriften eine Kupplung mit sämtlichen im Anspruch 1 angegebenen Merkmalen zeigt, wie sich auch aus den folgenden Ausführungen ergibt.

b. Der Gegenstand des Anspruchs 1 der vorliegenden Anmeldung, dessen gewerbliche Anwendbarkeit nicht in Zweifel steht, ist das Ergebnis einer erfinderschen Tätigkeit.

Aus der DE 34 10 474 A1 ist eine Reibungskupplung mit den Merkmalen des Oberbegriffs des geltenden Anspruchs 1 bekannt (vgl. insbes. Fig. 1 und S. 10, letzter Abs. bis S. 12, Abs. 1).

Als Unterschied gegenüber diesem Stand der Technik verbleiben die im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 angegebenen Merkmale, wonach das Blechformteil radial außen wenigstens einen sich in Richtung von der Druckplatte (3) weg erstreckenden, axialen Ansatz (40) trägt, der eine auf der der Druckplatte (3) abgewandten Seite der Kupplungsträgerscheibe (2) vorgesehene ringförmige Zusatzmasse (41), wie zum Beispiel einen Gussring, zumindest teilweise übergreift und diese gegenüber der Rotationsachse der Reibungskupplung (1) zentriert.

Eine solche Ausgestaltung ist im Stand der Technik weder vorhanden, noch wird sie durch ihn nahe gelegt.

Die gattungsbildende DE 34 10 474 A1 zeigt eine Reibungskupplung mit einer an der Abtriebswelle eines Motors befestigbaren Kupplungsträgerscheibe 3. Jedoch weist diese Kupplungsträgerscheibe weder radial außen einen sich in Richtung von der Druckplatte 12 weg erstreckenden, axialen Ansatz noch eine Zusatzmasse auf. Somit kann von dieser Druckschrift auch keine dem entsprechende Anregung ausgehen.

Die DE 33 15 232 A1 offenbart eine Reibungskupplung, die einen grundsätzlich anderen Aufbau als die erfindungsgemäße Reibungskupplung hat, da dort nicht die Kupplungsträgerscheibe, sondern die Gegendruckplatte an der Abtriebswelle des Motors befestigt ist (vgl. Fig. 1 und S. 10, letzter Abs.). Somit kann bereits von daher dieser Stand der Technik keine zum Patentgegenstand führenden Hinweise geben, da erfindungsgemäß die Kupplungsträgerscheibe an der Abtriebswelle des Motors befestigt ist.

Die DE 29 17 138 A1 offenbart eine spezielle Reibungskupplungseinheit mit zwei hintereinander liegenden Reibungskupplungen. Die Kupplungsträgerscheibe 28, mit welcher die gesamte Reibungskupplungseinheit an der Abtriebswelle eines Motors befestigt ist, weist jedoch weder radial außen einen sich in Richtung von der Druckplatte 14 weg erstreckenden, axialen Ansatz noch eine Zusatzmasse auf. Zwar ist dort die zweite Reibungskupplung mit einem korbartigen Gehäuse- teil 8 versehen, welches radial außen einen axial Ansatz trägt, der die Druckplatte 6 der zweiten Reibungskupplung übergreift, jedoch bildet diese Druckplatte 6 keine Zusatzmasse im Sinne des Anspruchs 1, da es sich dabei um ein mit einer Mitnehmerscheibe 3 und einer Gegendruckplatte 7 zusammenwirkendes Bauteil der zweiten Reibungskupplung handelt.

Somit vermag der aufgezeigte Stand der Technik weder für sich allein betrachtet noch in einer Zusammenschau eine Anregung zur erfindungsgemäßen Lösung zu geben, da die erfindungsgemäße Ausgestaltung ohne Vorbild oder Anregung ist.

Der Anspruch 1 ist somit gewährbar. Das gleiche gilt für die auf diesen Anspruch rückbezogenen Ansprüche 2 bis 11, die auf Merkmale zur Weiterbildung der Reibungskupplung nach Anspruch 1 gerichtet sind.

Lischke

Guth

Schneider

Ganzenmüller

Cl