



# BUNDESPATENTGERICHT

7 W (pat) 355/04

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
9. April 2008

...

## BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 103 12 961

...

hat der 7. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 9. April 2008 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Tödte sowie der Richter Eberhard, Dr.-Ing. Pösentrup und Dipl.-Ing. Schlenk

beschlossen:

Das Patent wird beschränkt aufrechterhalten mit Patentanspruch 1 vom 7. März 2008, wobei das Wort „wobei“ in Merkmal „g“ gestrichen wird, den Patentansprüchen 2 - 20, Beschreibung und Zeichnungen jeweils gemäß Patentschrift.

## **Gründe**

### **I.**

Gegen die Erteilung des Patents 103 12 961 mit der Bezeichnung „Vorrichtung zur variablen Betätigung der Gaswechselventile von Verbrennungsmotoren“, veröffentlicht am 13. Mai 2004, ist Einspruch erhoben worden. Der Einspruch ist mit Gründen versehen und auf die Behauptung gestützt, dass der Gegenstand des Patents nicht patentfähig sei.

Zum Stand der Technik hat die Einsprechende folgende Dokumente genannt:

DE 101 23 186 A1 (D1)

DE 43 26 331 A1 D2)

Veröffentlichung/Präsentation von Prof. Dr.-Ing. R. Flierl, Universität Kaiserslautern, anlässlich des SAE-Meetings in Detroit vom 16./17. September 2002 „Development of a Fully Variable Valvelift Valvetrain for High Engine Revolution“

Overheadfolien zur obigen Präsentation

Vortragsunterlagen zur obigen Präsentation , alles (D3)

US 6 481 399 B1 (D4)

DE 195 48 389 A1 (D5)

DE 102 35 401 A1 (D6) (nachveröffentlicht)

DE 195 09 604 A1 (D7)

DE 101 64 493 A1 (D8) (nachveröffentlicht)

DE 101 40 635 A1 (D9) (nachveröffentlicht)

Dissertation des Herrn Harald Unger, Universität München, vom  
6.2.1997 (D10)

DE 29 51 361 A1 (D11).

Aus dem Prüfungsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt sind darüber hinaus noch folgende Druckschriften bekannt:

DE 195 32 334 A1(D12)

DE 196 29 349 A1 (D13)

EP 717 174 A1 (D14).

Die Einsprechende macht geltend, auch der Gegenstand des neu eingereichten Patentanspruchs 1 vom 7.3.2008 (eingeg. am 10.3.2008) sei sowohl gegenüber der nachveröffentlichten Schrift DE 101 64 493 A1 (D8) wie auch gegenüber der DE 29 51 361 A1 (D11) nicht neu. Auch fehle die erfinderische Tätigkeit gegenüber einer Kombination der im Verfahren befindlichen Schriften.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

das Patent zu widerrufen, hilfsweise Beweis zu erheben über den Inhalt des Vortrags von Prof. Dr.-Ing. Flierl am 16. und 17. September 2002 in den USA.

Die Patentinhaberin stellt den Antrag,

das Patent aufrecht zu erhalten mit Patentanspruch 1 vom 7. März 2008; Patentansprüchen 2 bis 20, Beschreibung und Zeichnungen gemäß Patentschrift, wobei in Patentanspruch 1, Merkmal „g“, das Wort „wobei“ gestrichen wird.

Die Patentinhaberin widerspricht der Ansicht der Einsprechenden in allen Punkten.

Der Patentanspruch 1 vom 7. März 2008 lautet:

Vorrichtung zur variablen Betätigung von Gaswechselventilen für Verbrennungsmotoren,

- a) bei welcher sich ein oder mehrere Nocken (2) einer in einem Gehäuse gelagerten Nockenwelle (1), abhängig von der Motordrehzahl drehen,
- b) der Nocken (2) zunächst ein Zwischenglied (4) mit einteiligem Grundkörper antreibt,
- c) wobei das Zwischenglied (4) durch den Berührungskontakt mit dem Nocken (2) eine oszillierende, reine Drehbewegung um eine Drehachse (7) ausführt,
- d) wobei die Drehachse (7) des Zwischengliedes (4) im Gehäuse parallel zu sich selbst entlang einer kreisbogenförmigen Verstellkurve (8) verschiebbar ist,
- e) wobei das Zwischenglied (4) eine Steuerkurve (5) mit einem Rastbereich (5a) und einem Hubbereich (5b) aufweist,
- f) und wobei das Zwischenglied (4) über diese Steuerkurve (5) ein Abtriebsglied (11) betätigt, das seinerseits mindestens ein Gaswechselventil betätigt,

dadurch gekennzeichnet, dass

- g) das Zwischenglied (4) auf einem Bolzen (6) drehbar gelagert ist,
- h) der eine Achse aufweist, die der Drehachse (7) entspricht,
- i) der Bolzen (6) auf der Verstellkurve (8) durch eine Pendelstütze (15) zwangsgeführt und parallel verschiebbar angebracht ist,
- j) wobei die Parallelverschiebung mittels im Gehäuse drehbar gelagerten Kurvenscheiben (18) und Stößeln (18a)
- k) oder mittels auf dem Bolzen (6) angeordneten Kurvenscheiben und gehäusefesten Gleitstücken erfolgt.

Weitere Ausgestaltungen der Vorrichtung zur variablen Betätigung von Gaswechselventilen für Verbrennungsmotoren nach dem geltenden Patentanspruch 1 enthalten die Merkmale der auf sie rückbezogenen erteilten Patentansprüche 2 bis 20.

In der Streitpatentschrift (DE 103 12 961 B3) ist als Aufgabe der Erfindung genannt,

eine Vorrichtung zu schaffen, welche unter Einsparung einer separaten Verstellvorrichtung einfach und mit wenigen Bauteile aufgebaut ist (Abs. [0006]).

Für weitere Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II.

1. Der Senat hält sich für die Entscheidung im vorliegenden Einspruchsverfahren auch nach der - mit Wirkung vom 1. Juli 2006 erfolgten - Aufhebung der Über-

gangsvorschriften des § 147 Abs. 3 PatG noch aufgrund des Grundsatzes der „perpetuatio fori“ gemäß § 261 Abs. 3 Nr. 2 ZPO analog i. V. m. § 99 Abs. 1 PatG analog für zuständig (insoweit dem Beschluss des 23. Senats vom 19. Oktober 2006 folgend, Aktenzeichen 23 W (pat) 327/04).

2. Der frist- und formgerecht erhobene Einspruch ist zulässig. Er ist jedoch nur teilweise begründet.

3. Die erteilten Patentansprüche sind zulässig. Ihre Merkmale sind hinreichend klar und auch in den ursprünglichen Unterlagen offenbart.

4. Der Gegenstand des angefochtenen Patents stellt eine patentfähige Erfindung i. S. d. PatG §§ 1 bis 5 dar.

4.1 Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist neu, da aus keiner der zum Stand der Technik genannten Druckschriften alle seine Merkmale hervorgehen. Die im geltenden Patentanspruch 1 angegebenen Merkmale

- i) dass der (als Achse für das Zwischenglied 4 wirkende) Bolzen (6) auf der Verstellkurve (8) durch eine Pendelstütze (15) zwangsgeführt und parallel verschiebbar angebracht ist,
- j) wobei die Parallelverschiebung mittels im Gehäuse drehbar gelagerten Kurvenscheiben (18) und Stößeln (18a)
- k) oder mittels auf dem Bolzen (6) angeordneten Kurvenscheiben und gehäusefesten Gleitstücken erfolgt

finden im entgegengehaltenen Stand der Technik keine Entsprechung.

Die nächstkommende DE 101 64 493 A1 (D8) ist nachveröffentlicht und deshalb nur für eine Neuheitsbetrachtung relevant. In ihr ist (vgl. Absatz 0014 unter Verweis auf Anspruch 3 und die Fig. 2 und 3) angegeben, dass das Drehgelenk (zg)

zur Veränderung der Ventilhubkurve in einem Exzenter im Gehäuse veränderbar positioniert wird, wobei eine Verdrehung des Exzenters eine Verschiebung der Lage des Drehgelenkes entlang des Kreisbogens KbVZ bewirkt. Eine Zwangsführung des Bolzens zg auf der Verstellkurve KbVZ durch eine Pendelstütze ist darin nicht offenbart. Auch wie die „Verdrehung“ des Exzenters (Sp. 2, Z. 27 - 30) und damit die Verstellung des Drehgelenks auf einem Kreisbogen parallel zu sich selbst technisch bewirkt werden soll, ist nicht offenbart.

Die Merkmale i), j) und k) sind somit in D8 nicht offenbart. Sie werden aufgrund der Vielzahl von Kombinationsmöglichkeiten vom zuständigen Fachmann, hier bspw. einem Maschinenbauingenieur, der mit der Entwicklung von Ventiltrieben, einschließlich Ventilhubverstellungen bei Brennkraftmaschinen, befasst ist, entgegen der Auffassung der Einsprechenden auch nicht ohne weiteres mitgelesen oder „quasi automatisch“ ergänzt.

Die Merkmalskombination des Anspruchs 1 wird deshalb durch die Druckschrift (D8) nicht neuheitsschädlich vorweggenommen.

Auch die Schriften DE 101 23 186 A1 (D1) und DE 43 26 331 A1 (D2) zeigen Ventilhubverstellungen bei Brennkraftmaschinen, die eine kinematische Kette zwischen Nockenwelle, Zwischenglied, Abtriebsglied und Ventilschaft aufweisen.

Beim Gegenstand der D1 ist jedoch das Zwischenglied 8 in einer gehäusefesten, eine Kreisbahn um das Drehlager 4 des Abtriebsglieds 3 bildenden Kulisse 15 abgestützt und zwischen Verstellnocke 18, Nockenwelle 7 und Abtriebsglied 3 „fliegend“ durch eine Feder 9 gehalten (vgl. Fig. 1 und Beschr. Abs. [0013] bis [0016]). Der Momentanpol befindet sich hier in der am von der Steuerkurve abgewandten Ende 12 des Zwischenglieds, das durch den Exzenter 18 auf der Kulissenbahn verstellbar ist.

Beim ähnlich aufgebauten Gegenstand der (D2) wird gemäß Spalte 1, Zeile 66 bis Spalte 2, Zeile 17 das Zwischenglied 6 in einem Langloch 13a relativ zum gehäusefesten Bolzen 13b als Momentanpol gedreht. Eine Hubverstellung wird durch Verdrehen des Exzenters 10 innerhalb des durch das Langloch 13a vorgegebenen Bereichs vorgenommen. Der Bolzen 13b ist hier am Zylinderkopf befestigt (vgl.

Lagerstelle 13c in Fig. 1 i. V. m. Spalte 2, Zeilen 1 bis 3) und nicht entlang einer Verstellkurve verschiebbar angebracht.

Aufgrund der andersartigen Funktion des Zwischenglieds und der abweichenden Drehung um das am von der Steuerkurve abgewandten Ende des Zwischenglieds ist auch diesen Schriften weder eine als Zwangsführung wirkende Pendelstütze noch sind ihr als Verstellmechanismus für die Parallelverschiebung wirkende Kurvenscheiben mit Stößeln bzw. auf dem Bolzen angeordnete Kurvenscheiben mit gehäusefesten Gleitstücken entnehmbar (Merkmale i, j, k des geltenden Anspruchs 1). Die Neuheit der Ventilhubverstellungen nach Anspruch 1 ist deshalb gegenüber den Ventilhubverstellungen nach den Schriften (1) und (2) gegeben.

Die dem Senat vorliegenden Vortragsunterlagen von Prof. Flierl zum SAE TOPTEC Treffen am 16. und 17. September 2002 (D3) umfassen unter anderem Überlegungen und Messergebnisse zur Integration eines von ihm entwickelten variablen Ventiltriebs für Verbrennungskraftmaschinen. Hierbei wird ein über einen Stößel verschiebliches Zwischenglied beschrieben, das von einem Parallelogrammbalken angesteuert wird (siehe insbes. Präsentationsfolie „Inlet and Exhaust VVCL“ aber auch weitere Abb., die abgewandelte Ausführungsformen darstellen). Irgendwie geartete Hinweise auf eine als Zwangsführung für die Drehachse des Zwischenglieds wirkende Pendelstütze oder einer als Verstellmechanismus für die Parallelverschiebung der Drehachse wirkende Kurvenscheiben mit Stößel bzw. einer auf der Drehachse angeordneten Kurvenscheibe mit gehäusefesten Gleitstücken sind diesem vorliegenden Skript nicht entnehmbar. Auch die schriftlichen Ausführungen der Einsprechenden und ihre Einlassungen in der mündlichen Verhandlung dazu vor dem Senat ergaben keine Hinweise auf derartige Anordnungen.

Die Dissertation Harald Unger, Universität München, vom 6.2.1997 (D10), die dem Gericht in elektronischer Form überreicht wurde, zeigt zwar insbes. in Kapitel 3 zahlreiche konzeptionelle Varianten eines vollvariablen Ventiltriebs auf (s. dazu Fig. 26 und 27), wobei im Kapitel 3.7.2. im unteren, linken Bereich eine Stößelverstellung, hier mit einer Federumschließung, dargestellt wird. Aber auch hier sind

keine Hinweise oder Anregungen auf die Merkmale i, j, k des geltenden Anspruchs 1 vorhanden. Die Neuheit der Ventilhubverstellung nach Anspruch 1 ist deshalb auch gegenüber den Verstellvorrichtungen nach den Schriften (3) und (10) gegeben.

Die DE 29 51 361 A1 (D11) zeigt eine Ventilhubverstellung auf, deren von der Nockenwelle betätigtes Zwischenglied 3 gehäusefest an der Achse 11 drehbar gelagert ist. Die Ventilhubverstellung findet durch eine lineare Verstellung des Abtriebsglieds 4 durch einen Stößel 13 statt, der von einer Kurvenscheibe 17 betätigt wird. Aufgrund dieses Aufbaus ist eine Drehachse für das Zwischenglied mit einer kreisförmigen Verstellkurve nach Merkmal d) sowie eine Zwangsführung des Zwischenglieds 3 durch eine Pendelstütze (Merkmal i) hier nicht vorgesehen und die Neuheit der Ventilhubverstellung nach Anspruch 1 des Streitpatents demgegenüber gegeben.

Die in der Beschreibungseinleitung gewürdigte EP 717 174 A1 (D14) zeigt zwar den prinzipiellen Aufbau einer Ventilhubverstellung auf, in der ein Lagerbolzen 15 für das Zwischenglied 12 mit einer als Zwangsführung wirkenden Pendelstütze 20 entlang der kreisbogenförmigen Verstellkurve um die Nockenwelle herum verstellt wird (s. insbes. Fig. 1 und zugeh. Beschr.); es fehlen jedoch Hinweise auf eine zwischen Zwischen- und Abtriebsglied (6) wirkende Verstellkurve sowie ein Verstellmechanismus für die Lagerbolzenachse mit Kurbelscheiben und Stößeln bzw. Gleitstücken nach den Merkmalen j) und k). Deshalb ist auch gegenüber dieser Schrift die Neuheit gegeben.

Auch die weiter ab liegenden und in der mündlichen Verhandlung nicht wieder aufgegriffenen Schriften US 6 481 399 (D4), DE 195 48 389 A1 (D5), DE 195 09 604 A1 (D7), DE 195 32 334 A1 (D12), DE 196 29 349 A1 (D13), sowie die nachveröffentlichten DE 102 35 401 A1 (D6), DE 101 64 493 A1 (D8) und DE 101 40 635 A1 (D9) weisen aufgrund ihres Aufbaus keine als Zwangsführung für die Drehachse des Zwischenglieds wirkende Pendelstütze oder als Verstellmechanismus für ihre Parallelverschiebung wirkende Kurvenscheiben mit Stößel bzw. auf der Achse angeordneten Kurvenscheiben mit gehäusefesten Gleitstücken auf

(Merkmale i, j, k des geltenden Anspruchs 1). Die Neuheit der Ventilhubverstellungen nach Anspruch 1 ist deshalb auch gegenüber der Ventilhubverstellung nach diesen Schriften gegeben.

4.2 Der offensichtlich gewerblich anwendbare Gegenstand des Patentanspruchs 1 beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit, da die Entgegenhaltungen, soweit sie nicht gemäß PatG § 4, Satz 2 außer Betracht bleiben, dem Durchschnittsfachmann keine Anregungen zum Auffinden des Gegenstands des Patentanspruchs 1 geben können.

Gegenüber dem geltenden Anspruch 1 kann die Druckschrift DE 101 23 186 A1 (D1) als nächstliegender Stand der Technik angesehen werden. Der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 unterscheidet sich vom Gegenstand der D1 durch die andersartige Funktion und Lagerung des Zwischenglieds und der als Zwangsführung wirkenden Pendelstütze sowie die als Verstellmechanismus für die Parallelverschiebung wirkende Kurvenscheiben mit Stößeln bzw. auf dem Bolzen angeordneten Kurvenscheiben mit gehäusefesten Gleitstücken (Merkmale g bis k des geltenden Anspruchs).

Insbesondere durch das Merkmal i), gemäß dem eine Zwangsführung des Bolzens 6 durch eine in radialer Richtung feste Pendelstütze 15 auf der Verstellkurve 8 erfolgt, wird auf einfache Weise und mit wenigen, einfachen Bauteilen erreicht, dass der Bolzen 6 exakt und spielfrei und damit sicher entlang der kreisbogenförmigen Verstellkurve 8 verstellt wird. Dadurch ist es nicht mehr erforderlich, mehrere Kurvengelenke vorzusehen, bei denen die einzelnen an den Kurvengelenken beteiligten Bauteile hinsichtlich ihrer Fertigungstoleranzen sorgfältig und genau aufeinander abgestimmt werden müssen.

Ein derartiges Zwischenglied 12 mit einer als Zwangsführung wirkenden Pendelstütze 20, ist zwar prinzipiell aus der Druckschrift EP 717 174 A1 (D14) bekannt; aufgrund der hier zwischen Nockenwelle und Zwischenglied wirkenden Pendelstütze und der dadurch festgelegten Steuerkurve (Merkmal f) sowie des fehlenden Verstellmechanismus für die Lagerbolzenachse bestehend aus Kurbelscheiben und Stößeln bzw. Gleitstücken nach den Merkmalen j) und k) ist aber eine andere

kinematische Wechselwirkung zwischen den Verstellgliedern gegeben. Eine mögliche Kombination der Schriften (D1) und (D14) wird deshalb auch nicht weiterführen, da durch eine zwischen Nockenwelle (anstatt wie beim Streitpatent Kurbelgehäuse) und Zwischenglied wirkende Zwangsführung durch eine Pendelstütze die Hubverstellung der (D1) durch den Exzenter 18 nicht mehr möglich wäre. Diese konzeptionellen Widersprüche und kinematischen Unverträglichkeiten werden den Fachmann von einer Kombination dieser Druckschriften abhalten.

Auch eine Kombination der DE 43 26 331 A1 (D2) mit einer Kurbelstütze zwischen Nockenwelle und Zwischenglieddrehachse nach der D14 würde aufgrund der anderen Drehachse zur Blockierung des Verstellmechanismus durch den Exzenter 10 führen und deshalb vom Fachmann ebenfalls verworfen.

Eine weitere, in der mündlichen Verhandlung diskutierte Kombination der Druckschrift D2 mit der Dissertation von Harald Unger, Universität München, über den vollvariablen Ventiltrieb (D10), s. insbes. Kapitel 3.7.2, Bild 26 und zugeh. Beschreibung und den Hinweis auf die Stelle im Inhaltsverzeichnis: S. 101, Abs. 6.2.3 „Steifigkeit“ kann dem Fachmann, entgegen der Auffassung der Einsprechenden, aufgrund ihrer nicht wesentlich über die Lehre der D2 hinausgehenden Offenbarung keine Anregungen oder Hinweise auf die erfinderische Verwendung einer Pendelstütze zur Zwangsführung des Bolzens 6 auf einer Kreisbahn geben.

Die Veröffentlichung/Präsentation von Prof. Dr.-Ing. R. Flierl, mit Overheadfolien (3) zeigt zwar auf Seite 2 oben mit dem Titel „Development of a fully variable valvelift valve train for high engine revolutions“ einen von ihm entwickelten vollvariablen Ventiltrieb für Verbrennungskraftmaschinen mit einem über einen Stößel verschieblichen Zwischenglied. Anregungen oder Hinweise auf die patentgemäße Verwendung eines Zwischenglieds mit einer als Zwangsführung wirkenden Pendelstütze, die den Lagerbolzen für das Zwischenglied entlang der kreisbogenförmigen Verstellkurve verstellt, ist diesem Skript aber weder auf der ersten Seite, obere Abbildung entnehmbar, noch in der unteren Abbildung auf dieser Seite, in der die Einsprechende anstelle des Abtriebsglieds 9 zur Ventilbetätigung des Ventils 7b eine Pendelstütze zu erkennen glaubt. Aufgrund der Schwenkbewegung um

die Achse 22 und dem Aufliegen auf dem Ventil 7b kann jedoch eine Zwangsführung mit konstantem Abstand (Funktion der Pendelstütze) durch diese Anordnung nicht sichergestellt werden. Auch in den weiteren Ausführungen dieses Skripts finden sich keine Hinweise auf die Verwendung einer Pendelstütze. Deshalb kann auch einer Kombination der D3 mit der D14 aufgrund der verschiedenen zugrundeliegenden Verstellprinzipien weder Hinweis oder Anregung auf die dem Streitpatent zugrundeliegende erfinderische Lösung geben.

Auch die weiteren ferner liegenden Schriften US 6 481 399 B1 (D4), DE 195 48 389 A1 (D5), DE 195 09 604 A1 (D7), DE 29 51 361 A1 (D11), DE 195 32 334 A1 (D12) und DE 196 29 349 A1 (D13) können aufgrund der fehlenden Pendelstützen und ihrer Verstellmechanik weder allein noch in ihrer Kombination die erfinderische Lösung nach dem geltenden Anspruch 1 nahelegen.

Ohne Hinweis oder Anregung aus dem bekannten Stand der Technik auf das erfinderische Prinzip führt hier auch eine Zusammenschau von zwei oder mehreren Druckschriften nicht zum Gegenstand des Patentanspruchs 1, da keine der im Verfahren befindlichen Druckschriften die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 aufweist oder auch nur nahelegen kann.

Der Patentanspruch 1 ist daher gewährbar.

Ihm können sich die Patentansprüche 2 bis 20, die vorteilhaften Ausgestaltungen des Gegenstands des Patentanspruchs 1 beinhalten, als echte Unteransprüche anschließen.

4.3 Zum Antrag der Einsprechenden, hilfsweise Beweis zu erheben über den Inhalt des Vortrags von Prof. Dr.-Ing. R. Flierl am 16. und 17. September 2002 in den USA ist festzustellen, dass auch der von Professor Dr.-Ing. Flierl entwickelte variable Ventiltrieb bei Verbrennungskraftmaschinen nicht die patentgemässe Lösung zeigt, bei der der Drehbolzen des Zwischenglieds auf der Verstellkurve durch

eine Pendelstütze zwangsgeführt und parallel verschiebbar angebracht ist. Vielmehr wurde hier ein in einer Kulisse geführter, verschieblicher Zwischenhebel über einen Stößel (Verstelleiste) bewegt, wie auf der Präsentationsfolie mit dem Titel „Development of a fully variable valvelift valve train for high engine revolutions“ dargestellt.

Dieses Modell geht deshalb nicht über den Stand der Technik hinaus, wie er auch schon in der Entgegenhaltung DE 101 40 635 A1 (D9) gezeigt wird, und kann aufgrund der fehlenden Pendelstützen und ihrer Verstellmechanik weder allein noch in Kombination mit weiteren Schriften die erfinderische Lösung nach dem geltenden Anspruch 1 nahelegen.

Der von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung gestellte Beweisanspruch auf Vernehmung des Zeugen Prof. Dr. -Ing. Flierl über seine Ausführungen in seinen beiden Vorträgen am 16. und 17. September 2002 in den USA war deshalb als unbehelflich abzulehnen, weil es aufgrund des Vorstehenden auf Einzelheiten des Vortrags nicht ankommt. Auch die Einsprechende selbst hat nichts dafür vorgebracht, dass eine Zeugenvernehmung mehr in Richtung patentgemässer Lehre erbringen könnte, als dies in den vorgelegten Vortragsunterlagen und Overheadfolien anlässlich des SAE-Meetings in Detroit am 16./17. September 2002 bereits gezeigt wird.

Tödte

Eberhard

Pösentrup

Schlenk

CI