

(12)

## Gebrauchsmusterschrift

(21) Anmeldenummer: GM 15/2008  
(22) Anmeldetag: 10.01.2008  
(24) Beginn der Schutzdauer: 15.06.2009  
(45) Ausgabetag: 15.08.2009

(51) Int. Cl.<sup>8</sup>: **B66C 23/66** (2006.01)  
**B66C 23/66** (2006.01)  
**B66C 1/68** (2006.01)  
**B66C 1/68** (2006.01)

(73) Gebrauchsmusterinhaber:  
JOHANN BACHINGER GMBH  
A-5351 AIGEN-VOGLHUB (AT)

### (54) LADEKRAN MIT IN TRANSPORTSTELLUNG BRINGBAREM LASTAUFNAHMEMITTEL

(57) Mobiler Ladekran mit einem auf einem Fahrzeug befestigten Fußteil (2), einem um eine vertikale (3) und eine horizontale Achse (6;5) schwenkbaren Arm (7), an dessen Ende ein Lastaufnahmemittel (12) angebracht ist. Um letzteres in Parkposition bringen zu können, ist ein Zwischenstück (20) einerseits mittels einer ersten Schwenkachse (18) mit dem Ende des Armes (7), und andererseits über eine zweite Schwenkachse (19) mit dem Lastaufnahmemittel (12) verbunden, zwischen dem Zwischenstück (20) und dem Ende des Armes (7) eine Schwenkverriegelung (40,41) vorgesehen, welche aus einem Riegel (41) und einer Vertiefung (40) besteht, wobei die Zuordnung von Riegel (41) und Vertiefung (40) der Parkposition (14) des Lastaufnahmemittels (12) bei Parkposition des Armes (7) entspricht.

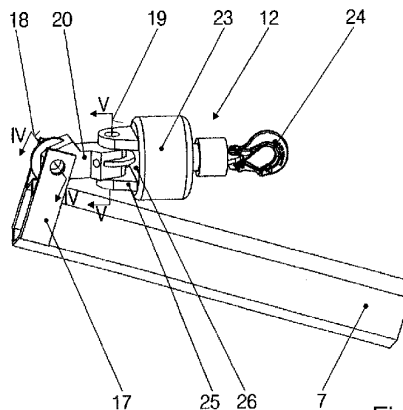


Fig. 3

## Beschreibung

### GEGENSTAND

**[0001]** Die Erfindung betrifft einen mobilen Ladekran mit einem auf einem Fahrzeug befestigten Fußteil, und mit einem um eine vertikale und eine horizontale Achse schwenkbaren Arm, an dessen Ende ein Lastaufnahmemittel angebracht ist. Bei aufwändiger gestalteten Ladekränen ist zwischen einer auf dem Fußteil um eine vertikale Achse drehbaren Säule und dem Arm noch ein weiterer Arm gelenkig angeordnet, oft ist der Arm auch mehrteilig und teleskopierbar.

**[0002]** Derartige Krane sind meist auf Lastkraftwagen nahe der Ladepritsche montiert, entweder hinter dem Fahrerhaus oder hinter der Pritsche, um damit Ladung aufnehmen und löschen zu können. In der Regel werden darartige Krane hydraulisch betrieben, die Bedienungseinheit ist meist an ihrem Fußteil angebracht. Für den Fahrbetrieb des Lastkraftwagen werden sie in eine sogenannte Parkstellung gebracht.

### STAND DER TECHNIK

**[0003]** Ein derartiger Ladekran ist beispielsweise in der AT Patentschrift 370 701 abgebildet; sein Arm ist teleskopierbar. Zur Einnahme der Parkstellung wird der Arm in eine quer zur Fahrtrichtung liegende Vertikalebene verschwenkt; sind zwei gelenkig miteinander verbundene Arme vorhanden, wird der äußere Arm so lange nach unten geschwenkt bis er mit dem weiteren Arm einen spitzen Winkel einschließt, sodann wird der weitere Arm in demselben Drehsinn abwärts geschwenkt. Das unter der Wirkung der Schwerkraft abwärts hängende Lastaufnahmemittel, meist ein Kranhaken mit oder ohne Drehvorrichtung, ist bei diesem Vorgang hinderlich und steht bei in die Parkstellung gebrachten Armen nach außen ab (siehe Fig. I). Dadurch vergrößert es das Lichtraumprofil des Lastkraftwagens und gefährdet andere Verkehrsteilnehmer. Deshalb wird es gewöhnlich mit großer Kraftanstrengung händisch nach oben-einwärts geschwenkt. So oder so schlenkert es während der Fahr hin und her, wenn es nicht festgezurt ist. Das Festzurren aber ist umständlich und erfordert eine zeitraubende Manipulation.

**[0004]** Aus der AT Patentschrift 401 508 B und aus der WO 2006/121406 A1 ist jeweils ein Ladekran mit teleskopierbarem Arm bekannt. In den beiden Schriften wird das Zusatzgerät beziehungsweise das Lastaufnahmemittel beim Einziehen des teleskopierbaren Armes durch einen an einem nicht verschiebbaren Teil dessen befestigten Anschlag einwärts geschwenkt. Diese Lösung erfordert einen teleskopierbaren Arm, ist konstruktiv aufwändig und erfordert umfangreiche Änderungen an dem Arm. Außerdem besteht wegen der großen Kraft des Hydraulikzylinders, der den Arm teleskopisch zusammenschiebt, die Gefahr einer Beschädigung des Anschlages oder des Zusatzgerätes.

**[0005]** Aus der WO 00/73195 A1 und aus der WO 04/031067 A1 sind schließlich Schwingungsdämpfungsrichtungen für das Gehänge eines Kranarmes bekannt, bei denen eine Reibungsbremse eingesetzt ist. Um die Dämpfungswirkung zu erreichen, muss das Gehänge jedoch um eine Achse pendeln können, es darf somit just nicht arretiert sein.

### AUFGABE / LÖSUNG

**[0006]** Es ist somit Aufgabe der Erfindung, eine einfache und zuverlässige, und wenn möglich sogar nachrüstbare, Vorrichtung zu schaffen, mit der das Lastaufnahmemittel ohne direkten manuellen Eingriff in Parkstellung zu bringen und zu halten ist. Erfindungsgemäß wird das mit

den kennzeichnenden Merkmalen des 1. Anspruches erreicht.

**[0007]** Dem liegt die Erkenntnis zugrunde, dass es zum Verschwenken des Lastaufnahmemittels in seine Parkposition keiner externen Krafteinwirkung bedarf, wenn man den Arm zunächst in eine angenähert vertikale Lage aufwärts schwenkt. Dabei hält die Schwerkraft das Lastaufnahmemittel lotrecht und der Arm wird an das Lastaufnahmemittel heran geschwenkt, anstatt dass - umgekehrt wie nach dem Stand der Technik - das Lastaufnahmemittel an den Arm geschwenkt beziehungsweise auf diesen gehoben wird. Wenn auf diese Weise die relative Parkposition des Lastaufnahmemittels erreicht ist, kommt die Schwenkverriegelung zur Wirkung. Sie wird durch das Zusammenwirken eines verschiebbaren Riegels mit einer Vertiefung in dem daran anschließenden Teil bewerkstelligt. Dazu entspricht die Zuordnung von Riegel und Vertiefung der Parkposition des Lastaufnahmemittels bezüglich des Armes. Wenn diese Position erreicht ist, dringt der Riegel in die Vertiefung ein und arretiert das Lastaufnahmemittel.

**[0008]** Das Zwischenstück ist im einfachsten Fall am Kranhaken oder an der Drehvorrichtung selbst angeformt. Wenn die Aufhängung des Lastaufnahmemittels eine kardanische ist, ist das Zwischenstück zweckmäßig ein eigener Bauteil. Das hat nebstbei den Vorteil, dass die erfindungsgemäße Arretiervorrichtung ohne Veränderungen an bestehenden Kranen nachrüstbar ist. Im Falle einer kardanischen Aufhängung kann zwischen dem Zwischenstück und dem Lastaufnahmemittel eine weitere baugleiche Schwenkverriegelung vorgesehen sein.

**[0009]** Der Riegel der Schwenkverriegelung ist entweder im Zwischenstück oder in dem angrenzenden Bauteil untergebracht und die Vertiefung im jeweils anderen der beiden Teile. Bevorzugt ist der Riegel im Zwischenstück und die Vertiefung in dem jeweils anschließenden Teil. Damit ist die erfindungswesentliche Schwenkverriegelung ganz im Zwischenstück verkörpert, welches so nachrüstbar ist.

**[0010]** In einer bevorzugten Ausführungsform hat die Vertiefung bezüglich der Verschieberichtung des Riegels geneigte Wände und ist der Riegel von einer Druckfeder belastet. Die Druckfeder ist so stark, dass sie das leere Gehänge beziehungsweise das Zwischenstück mit dem leeren Gehänge in der ungünstigsten Schwenkstellung - wenn deren Längsachse horizontal ist - drehfest hält. Der Riegel schnappt so bei Erreichen der Parkstellung selbsttätig ein. Zum Lösen der Verriegelung wird die Lastaufnahmevorrichtung einfach zusätzlich belastet, zum Beispiel durch Anschlagen einer Last. Durch die höhere Belastung wird die Kraft der Druckfeder überwunden und der Riegel aus der Vertiefung gedrängt.

**[0011]** In einer besonders einfachen Ausführungsform ist der Riegel eine Kugel und die Vertiefung ist kegelförmig. Der Riegel kann sowohl in radialer als in axialer Richtung verschiebbar sein, dem entsprechen zwei Varianten. In der ersten Variante ist der Riegel bezüglich der jeweiligen Schwenkachse in radialer Richtung verschiebbar und ist die Vertiefung in einer drehfest mit dem anschließenden Teil verbundenen auf der Schwenkachse sitzenden Scheibe. Die Abflachung der Scheibe stellt auf denkbar einfache Weise die drehfeste Verbindung mit dem anschließenden Teil her.

**[0012]** In der zweiten Variante ist der Riegel in Richtung der jeweiligen Schwenkachse geführt und wirkt mit einer Vertiefung in einer achsnormalen Ebene zusammen. Die Wirkungsweise ist dieselbe wie bei radial verschiebbarem Riegel.

**[0013]** Bei gewissen Anwendungen kann es von Vorteil sein, eine Fernbedienung der Schwenkverriegelung vorzusehen. Dann kann der Riegel ein im Wesentlichen zylindrischer Stift sein, der mittels eines Hydraulikzylinders oder eines Elektromagneten, einfachwirkend gegen die Kraft einer Feder oder doppelwirkend, ein- beziehungsweise ausrückbar ist.

## ABBILDUNGEN

[0014] Fig. 1: Schematische Ansicht eines Ladekranes in Parkstellung,

[0015] Fig. 2: Schematische Ansicht eines erfindungsgemäßen Ladekranes in einer Zwischenstellung,

[0016] Fig. 3: Detail III in Fig. 2 in axonometrischer Ansicht, vergrößert

[0017] Fig. 4: Zwischenstück aus Fig. 3,

[0018] Fig. 5: Schnitt nach V-V in Fig. 3, vergrößert

[0019] Fig. 6: Schnitt nach VI-VI in Fig. 3, eine abgewandelte Ausführungsform zeigend

[0020] Fig. 7: Ansicht nach VII-VII in Fig. 6.

## BESCHREIBUNG

[0021] Der in Fig. 1 abgebildete Ladekran, zunächst nach dem Stand der Technik, ist auf einem Lastkraftwagen - angedeutet als Platte 1 - montiert. Er besteht aus einem Fußteil 2, einer auf diesem um eine vertikale Achse 3 drehbaren Säule 4 und den beiden Armen 7, 8. Bei einfacheren Ladekränen ist nur ein Arm 7 vorgesehen. Der Arm 7 ist um eine erste horizontale Achse 5 schwenkbar an dem weiteren Arm 8 um eine zweite horizontale Achse 6 schwenkbar. Der Arm 7 kann aus mehreren ineinander teleskopisch verschiebbaren Teilen bestehen, was mit dem Bezugszeichen 9 angedeutet ist. Am äußeren Ende des Armes 7 hängt ein Lastaufnahmemittel 12, zum Beispiel ein Kranhaken 24 (Fig. 3).

[0022] In Fig. 1 ist der Ladekran in Parkstellung zu sehen. Um für den Transport in diese Stellung zu gelangen, wird der Arm 7 im Uhrzeigersinn um die Achse 5 verschwenkt, sodass seine Oberseite unten ist. Dabei ist das hängende Lastaufnahmemittel 12 hinderlich. Es steht seitlich weg, weil es an der Unterseite des Armes hängt, die nun aber die Oberseite ist. Für den Transport wird das Lastaufnahmemittel 12 dann meist von Hand in die mit 14 angedeutete Parkstellung gebracht. Das ist schwer und zeitaufwändig.

[0023] Fig. 2 zeigt den Ladekran in extremer Strecklage, in der das Lastaufnahmemittel 12 bezüglich des Armes 7 bereits seine Parkposition einnimmt. Dank der vorliegenden Erfindung kann es in dieser Position in einfacher Weise ferngesteuert, ja sogar vollkommen selbsttätig arretiert werden, sodass es beim Verschwenken des Armes in die Parkposition in dieser Stellung bleibt. Um in seine Parkposition zu gelangen, wird der Arm einfach ohne Last in seine angenähert vertikale Strecklage gebracht.

[0024] Fig. 3 zeigt die kardanische Aufhängung des Lastaufnahmemittels 12, die dessen Schwenken um zwei zueinander rechtwinkelig - windschiefe Achsen 18, 19 erlaubt. Am äußeren Ende des Armes 7 sind zwei erste Laschen 17 angebracht, die einen die Achse 18 verkörpernden ersten Schwenkachsbolzen 30 (Fig. 4) aufnehmen. Um diesen ist ein Zwischenstück 20 schwenkbar gelagert, dessen anderen Ende in einem zweiten Schwenkachsbolzen 31 (Fig. 4) gelagert ist. Dieser (31) wird von zweiten Laschen 25 gehalten, die am Lastaufnahmemittel 12, hier an dessen Drehvorrichtung 23, befestigt sind. In einer besonders einfachen Ausführung kann die zweite Schwenkachse 19 unterbleiben und das Zwischenstück einstückig mit der Drehvorrichtung 23 oder dem Kranhaken 24 sein.

**[0025]** Anhand der Fig. 4 wird nun die Schwenkverriegelung beschrieben. Das Zwischenstück 20 ist ein länglicher Quader mit windschiefen Bohrungen entsprechend den beiden Schwenkachsen 18, 19. An seinen beiden Enden hat er Schlitzlöcher, die auf den Schwenkachsbolzen 30, 31 (und somit bezüglich des Zwischenstückes 20) drehbare Scheiben 36, 37 aufnehmen. Diese Scheiben sind kreisförmig mit einer Abplattung 38, 39, welche an einer geeigneten Fläche der angrenzenden Teile anliegt und so eine denkbar einfache drehfeste Verbindung mit diesen herstellt. Die Abplattung 38 liegt an der (jetzt) Oberkante des Armes 7 auf, die Abplattung 39 auf einer Kontaktfläche 26 der Drehvorrichtung.

**[0026]** In Fig. 5 ist das Zwischenstück aufgeschnitten und man erkennt eine Vertiefung 40 in der Scheibe 37 und eine Kugel 41, die von einer Druckfeder 42 in die Vertiefung 40 gepresst ist. Allgemein handelt es sich bei der Kugel 40 um einen Riegel, der eine praktisch formschlüssige Verbindung zwischen den beiden Teilen herstellt. Die Druckfeder 42 ist so bemessen, dass sie das lastlose Lastaufnahmemittel 12 auch in horizontaler Lage hält, aber bei einer größeren Kraft -etwa wenn eine Last angeschlagen ist - nachgibt und so die Verriegelung löst.

**[0027]** Fig. 6 und Fig. 7 zeigen eine Variante. Die Bezugszeichen abweichender Teile sind um 100 erhöht. Der Unterschied besteht darin, dass das Zwischenstück 120 zumindest eine zur Schwenkachse 18 normale Ebene 126 mit einer Vertiefung 140 hat, in die ein Riegel 141 eingreift. Der Riegel ist in einem an der Lasche 17 angeschweißten rohrförmigen Ansatz 144 geführt. Dieser ist von einem Deckel 143 verschlossen, an dem sich eine Druckfeder 142 abstützt. Sie drückt den Riegel 141, hier ein zylindrischer Stift mit abgeschrägten Enden (nicht zu sehen), in die Ausnehmung 140.

**[0028]** Anstelle des Deckels kann auch ein Aktuator (angedeutet mit dem strichlierten Kasten 145) vorgesehen sein, wenn auf die selbsttätige Ver- und Entriegelung kein Wert gelegt wird. Als Aktuator kommen die bekannten hydraulischen oder elektrischen Vorrichtungen in Frage, einfachwirkend mit Feder oder doppelwirkend.

**[0029]** Es wurden zwei Ausführungsbeispiele mit verschiedenen konstruktiven Merkmalen beschrieben. Im Rahmen der Erfindung liegen alle denkbaren weiteren Varianten, die verschiedene Kombination der einzelnen beschriebenen Merkmale verkörpern. Wesentlich ist, dass das Lastaufnahmemittel 12 durch Anheben des Armes 7 in die extreme Strecklage bezüglich des Armes 7 in seine Parkposition gebracht wird und dass es möglich ist, es ohne äußere Einwirkung in dieser Position zu verriegeln und auch wieder zu entriegeln.

## Ansprüche

1. Mobiler Ladekran, mit einem auf einem Fahrzeug befestigten Fußteil (2), einem um eine vertikale (3) und eine horizontale Achse (6; 5) schwenkbaren Arm (7), an dessen Ende ein Lastaufnahmemittel (12) angebracht ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass
  - a) Ein Zwischenstück (20; 120) einerseits mittels einer ersten Schwenkachse (18) mit dem Ende des Armes (7), und andererseits mittels einer zweiten Schwenkachse (19) mit dem Lastaufnahmemittel (12) verbunden ist, wobei die beiden Schwenkachsen (18, 19) zueinander normal angeordnet sind,
  - b) Zwischen dem Zwischenstück (20; 120) und dem Ende des Armes (7) eine Schwenkverriegelung (40, 41; 140, 141) vorgesehen ist, welche aus einem verschiebbaren Riegel (41; 141) in dem einen Teil (20; 120 bzw. 7; 17; 36) und einer Vertiefung (40; 140) in dem daran anschließenden oder mit ihm drehfest verbundenen Teil (7; 17; 36 bzw. 20; 120) besteht,
  - c) Wobei die Zuordnung von Riegel (41; 141) und Vertiefung (40; 140) der Parkposition ((14)) des Lastaufnahmemittels (12) bei Parkposition des Armes (7) entspricht, sodass der Riegel (41; 141) in die Vertiefung (40; 140) eindringt, sobald er in einer Parkstellung mit

dieser zur Deckung kommt.

2. Mobiler Ladekran nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwischen dem Zwischenstück (20; 120) und dem Lastaufnahmemittel (12) eine weitere gleichartige Schwenkverriegelung vorgesehen ist.
3. Mobiler Ladekran nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Riegel (41) im Zwischenstück (20) angeordnet ist und die Vertiefung (40) in dem jeweils anschließenden Teil (37 bzw 12).
4. Mobiler Ladekran nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Vertiefung (40; 140) der Schwenkverriegelung bezüglich der Verschieberichtung des Riegels (41; 141) geneigte Wände hat und der Riegel von einer Druckfeder (42; 142) belastet ist, welche so stark ist, dass sie das Zwischenstück (20; 120) in seiner ungünstigsten Stellung drehfest hält und bei höherer Belastung aus der Vertiefung (40; 140) gedrängt wird.
5. Mobiler Ladekran nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Riegel (41) eine Kugel und die Vertiefung (40) kegelförmig ist.
6. Mobiler Ladekran nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Riegel (41) im Zwischenstück (20) bezüglich der Schwenkachse (18) in radialer Richtung verschiebbar ist, und dass die Vertiefung (40) in einer drehfest mit dem anschließenden Teil (7) verbundenen zumindest teilweise kreisförmigen Scheibe (36) ist, die auf dem Schwenkachsbolzen (30) sitzt.
7. Mobiler Ladekran nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die drehfeste Verbindung zwischen der Scheibe (36) und dem anschließenden Teil (7) dadurch hergestellt ist, dass die zumindest teilweise kreisförmige Scheibe (36) eine Abflachung (38) aufweist, die an einer Kontaktfläche des anschließenden Teiles (7) anliegt.
8. Mobiler Ladekran nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Riegel (141) in Richtung der jeweiligen Schwenkachse (18) geführt ist und mit einer Vertiefung (140) in einer achsnormalen Ebene (126) zusammenwirkt.
9. Mobiler Ladekran nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Riegel (141) der Schwenkverriegelung ein im Wesentlichen zylindrischer Stift ist, der einer von einem Aktuator (145) verschiebbar ist.
10. Mobiler Ladekran nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Aktuator (145) ein doppelwirkender Hydraulikzylinder ist.
11. Mobiler Ladekran nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Aktuator (145) ein den Riegel (141) gegen die Kraft einer Feder (142) einrückender Elektromagnet ist.

**Hierzu 5 Blatt Zeichnungen**



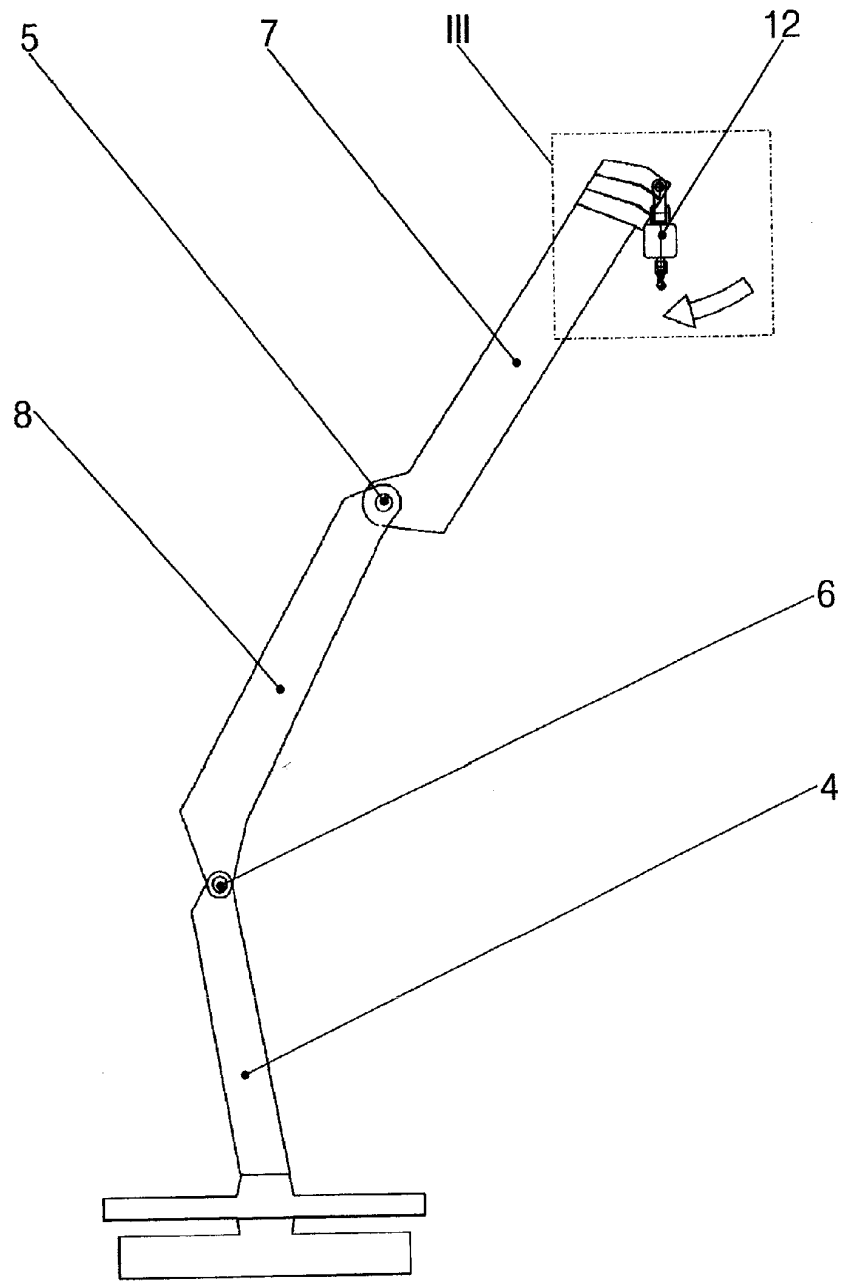


Fig. 2

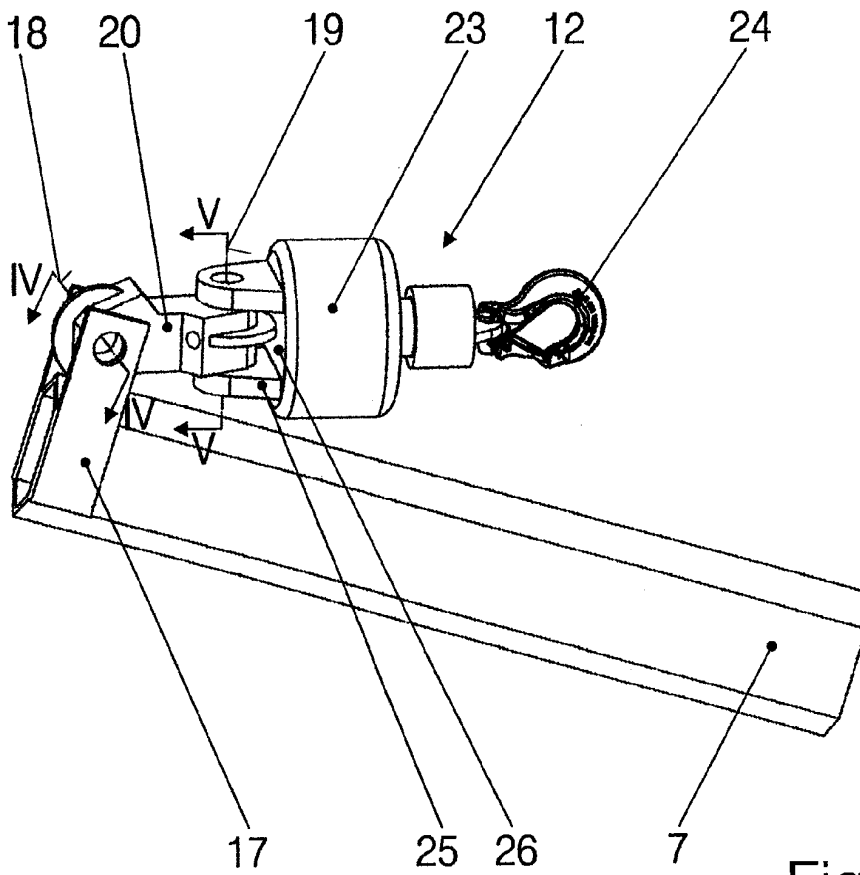


Fig. 3

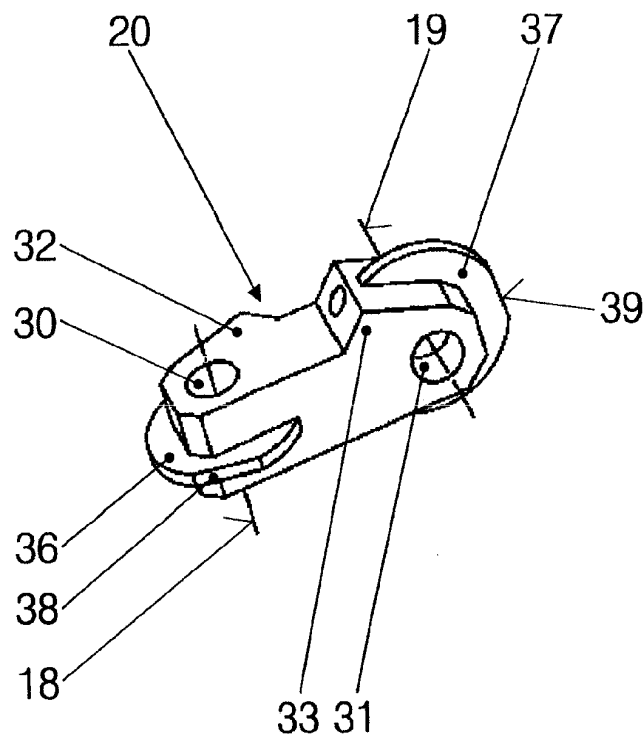


Fig. 4

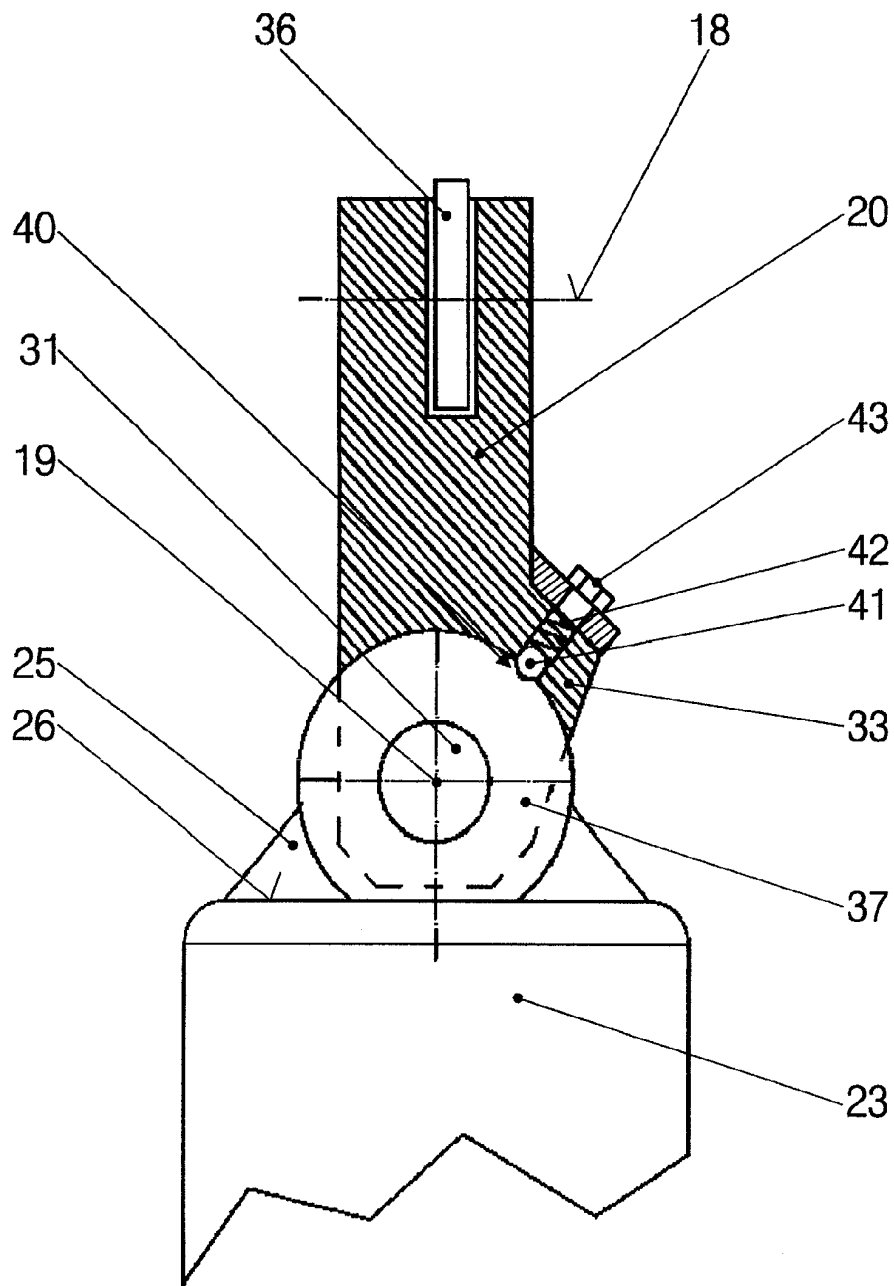


Fig. 5

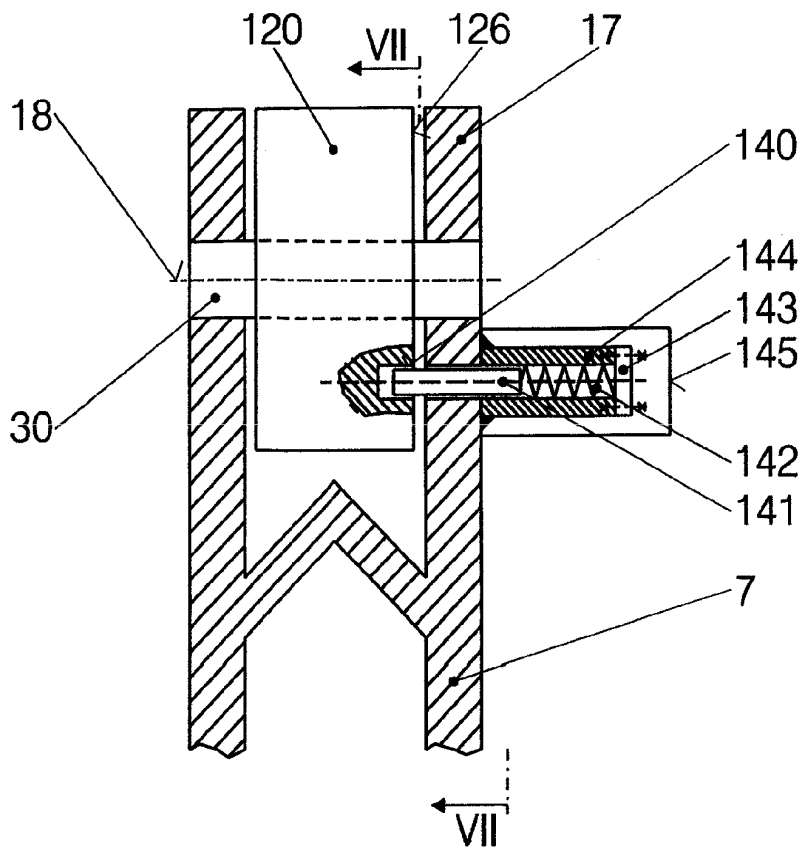


Fig. 6

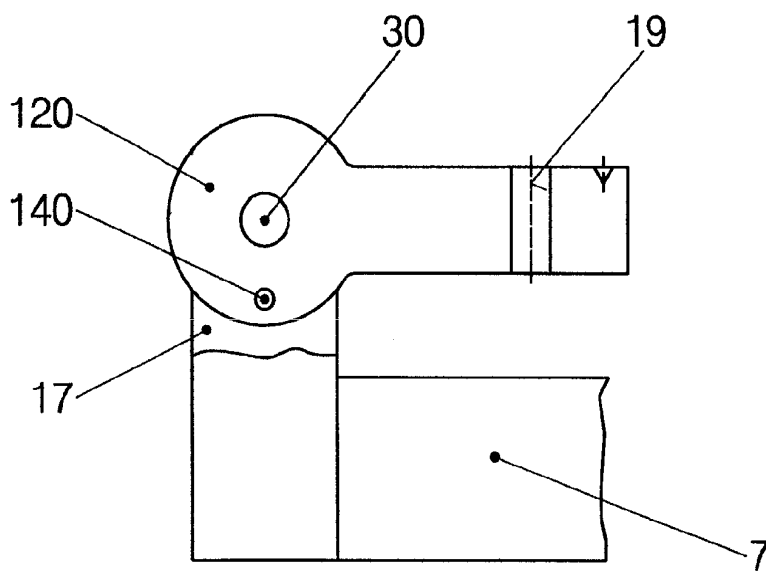


Fig. 7

Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß IPC <sup>B</sup> : <b>B66C 23/66</b> (2006.01); <b>B66C 1/68</b> (2006.01)		
Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß ECLA: B66C 23/66		
Recherchierter Prüfstoﬀ (Klassifikation):		
Konsultierte Online-Datenbank: EPODOC, WPI		
Dieser Recherchenbericht wurde zu den <b>am 10. Jänner 2008 eingereichten</b> Ansprüchen erstellt.		
Die in der Gebrauchsmusterschrift veröffentlichten Ansprüche könnten im Verfahren geändert worden sein (§ 19 Abs. 4 GMG), sodass die Angaben im Recherchenbericht, wie Bezugnahme auf bestimmte Ansprüche, Angabe von Kategorien (X, Y, A), nicht mehr zutreffend sein müssen. In die dem Recherchenbericht zugrunde liegende Fassung der Ansprüche kann beim Österreichischen Patentamt während der Amtsstunden Einsicht genommen werden.		
Kategorie <sup>1</sup>	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
A	US 3 895 694 A (Muntjanoff) 22. Juli 1975 (22.07.1975) Fig. 1, 2	1, 4
A	WO 2006/121406 A1 (HAMMARSTRAND) 16. November 2006 (16.11.2006) Fig. 1-3	1
A	WO 2001/081230 A1 (HEVOPARTS AB) 1. November 2001 (01.11.2001) Fig. 3, 5	1
A	WO 2000/073195 A1 (INDEXATOR AB) 7. Dezember 2000 (07.12.2000)	
<sup>1</sup> <b>Kategorien</b> der angeführten Dokumente: <b>X</b> Veröffentlichung <b>von besonderer Bedeutung</b> : der Anmeldegegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden. <b>Y</b> Veröffentlichung <b>von Bedeutung</b> : der Anmeldegegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese <b>Verbindung für einen Fachmann naheliegend</b> ist. <b>A</b> Veröffentlichung, die den <b>allgemeinen Stand der Technik</b> definiert. <b>P</b> Dokument, das <b>von Bedeutung</b> ist (Kategorien <b>X</b> oder <b>Y</b> ), jedoch <b>nach dem Prioritätstag</b> der Anmeldung <b>veröffentlicht</b> wurde. <b>E</b> Dokument, das <b>von besonderer Bedeutung</b> ist (Kategorie <b>X</b> ), aus dem ein <b>älteres Recht</b> hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen). <b>&amp;</b> Veröffentlichung, die Mitglied der selben <b>Patentfamilie</b> ist.		
Datum der Beendigung der Recherche: 13. November 2008	☞ Fortsetzung siehe Folgeblatt	Prüfer(in): Dipl.-Ing. NIMMERRICHTER