

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges

Eigentum

Internationales Büro

(43) Internationales

Veröffentlichungsdatum

26. Januar 2017 (26.01.2017)



(10) Internationale Veröffentlichungsnummer

WO 2017/013234 A1

(51) Internationale Patentklassifikation:

E05F 5/00 (2017.01) F16D 57/00 (2006.01)

F16F 9/18 (2006.01) E05C 17/22 (2006.01)

F16F 9/53 (2006.01) F16F 9/20 (2006.01)

F16F 9/56 (2006.01)

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2016/067473

(22) Internationales Anmeldedatum:
21. Juli 2016 (21.07.2016)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:

10 2015 009 449.1 21. Juli 2015 (21.07.2015) DE

10 2015 119 505.4
11. November 2015 (11.11.2015) DE

(71) Anmelder: INVENTUS ENGINEERING GMBH
[AT/AT]; Nummer 181, 6771 St. Anton i.M. (AT).

(72) Erfinder: BATTLOGG, Stefan; Nummer 166, 6771 St.
Anton i.M. (AT). MAYER, Markus; Winzersteig 7, 6832
Sulz (Vorarlberg) (AT).

(74) Anwalt: BSB - INTELLECTUAL PROPERTY LAW;
Am Markt 10, 59302 Oelde (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW,
BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK,
DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM,
GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JP, KE, KG, KN, KP,
KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME,
MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ,
OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA,
SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM,
TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM,
ZW.

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,
GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST,
SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG,
KZ, RU, TJ, TM), europäisches (AL, AT, BE, BG, CH,
CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE,
IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO,
RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM,
GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

mit internationalem Recherchenbericht (Artikel 21 Absatz
3)

(54) Title: DOOR COMPONENT COMPRISING A CONTROLLABLE DAMPING SYSTEM

(54) Bezeichnung : TÜRKOMPONENTE MIT EINER STEUERBAREN DÄMPFEREINRICHTUNG

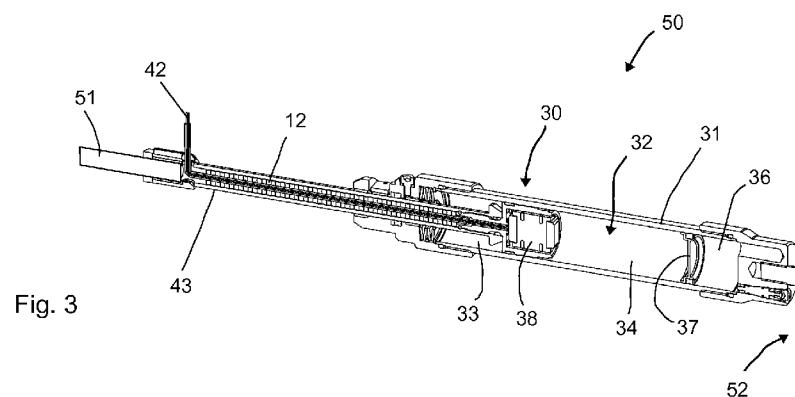


Fig. 3

(57) Abstract: A method for damping a movement of a door system of a vehicle (100), said method comprising a damping system (1) with an adjustable and controllable damping action, wherein a movement of the door system (53) between a closed position (2) and an open position (3) is damped in a controlled manner. A measurement of the change in speed (20) of the speed of movement (22) of the door system (53) is calculated and if the change in speed (20) exceeds a predefined limit value (23), a set, gentle damping action (24) is changed over to a greater damping action (25).

(57) Zusammenfassung: Verfahren zum Dämpfen einer Bewegung einer Türeinrichtung eines Fahrzeugs (100) mit einer Dämpfereinrichtung (1) mit einer einstellbaren und steuerbaren Dämpfung, wobei eine Bewegung der Türeinrichtung (53) zwischen einer Schließstellung (2) und einer Öffnungsstellung (3) gesteuert gedämpft wird. Dabei wird ein Maß für eine Änderungsgeschwindigkeit (20) der Bewegungsgeschwindigkeit (22) der Türeinrichtung (53) ermittelt und es wird bei einer Änderungsgeschwindigkeit (20) über einem vorbestimmten Grenzwert (23) hinaus von einer eingestellten geringeren Dämpfung (24) auf eine größere Dämpfung (25) umgeschaltet.



WO 2017/013234 A1

Türkomponente mit einer steuerbaren Dämpfereinrichtung

Die vorliegende Erfindung betrifft eine Türkomponente mit einer steuerbaren Dämpfereinrichtung insbesondere für ein Kraftfahrzeug. Dabei umfasst die Türkomponente zwei relativ zueinander bewegbare Anschlusseinheiten, deren Relativbewegung zueinander durch wenigstens eine steuerbare Dämpfereinrichtung wenigstens abgebremst werden kann. Dabei ist eine der beiden Anschlusseinheiten mit einer Tragkonstruktion und die andere der beiden Anschlusseinheiten mit einer verschwenkbaren Türeinrichtung und insbesondere Fahrzeugschleuse verbindbar bzw. verbunden.

Im Stand der Technik sind verschiedenste Türkomponenten bekannt geworden, mit denen eine gezielte Dämpfung der Türbewegung und insbesondere auch ein gezieltes Fixieren der Tür in vorbestimmten Winkelstellungen möglich ist. Meist werden dazu mechanische Systeme eingesetzt, die kostengünstig sind und in zwei oder drei Winkelstellungen eine Feststellung der Tür eines Kraftfahrzeugs erlaubt. Dadurch kann der Benutzer die Tür in eine der Winkelstellungen bringen, die aufgrund der aktuellen Platzsituation geeignet erscheint und das Auto verlassen.

Nachteilig an diesem bekannten mechanischen Systemen ist allerdings, dass die Tür nur in einer gewissen Anzahl definierter Winkelstellungen fixiert ist. Wenn gerade weniger oder auch mehr Platz zur Verfügung steht, gibt es gegebenenfalls keine passende Einstellung.

Es sind auch aktive Systeme bekannt geworden, bei denen grundsätzlich in beliebigen Positionen die Tür abgebremst oder fixiert werden kann. Ein Nachteil von beispielsweise mit einer Spindel betätigten Systemen ist, dass diese relativ viel Zeit zum Öffnen oder Schließen der Türe benötigen. Es sind auch Systeme

bekannt geworden, die beispielsweise über eine magnetorheologische Bremse verfügen und bei denen eine elektrische Spule ein Magnetfeld erzeugt, um die gewünschte Dämpfung zu erzielen. Ein Nachteil bei diesem System ist, dass bei der Dämpfung immer elektrische Energie benötigt wird, was beispielsweise bei einem längeren Aufenthalt auf beispielsweise einem Parkplatz mit geöffneter Tür einen erheblichen Energieverbrauch verursachen kann.

Es ist auch ein System bekannt geworden, bei dem über einen Permanentmagneten das zur Dämpfung erforderliche Magnetfeld erzeugt wird. Ein erheblicher Vorteil dieses Systems besteht darin, dass der Energieverbrauch gering ist. Nachteilig ist aber, dass beispielsweise bei einem Unfall und einem Ausfall der elektrischen Systeme die Tür nur mit sehr großer Kraft bewegt werden kann, da über den Permanentmagneten eine hohe Dämpfung erzeugt wird. Das kann gerade dann problematisch sein, wenn ältere Menschen oder Kinder im Auto sitzen und sie die Tür nur schwer oder gegebenenfalls gar nicht öffnen können.

Bei Schließvorgängen von Autotüren kann es dazu kommen, dass Gegenstände zwischen der Tür und dem Rahmen eingeklemmt werden. Beispielsweise kann durch einen Windstoß bedingt die Tür in einer Schräglage von selbst zufallen. Wenn sich nun ein empfindlicher Gegenstand zwischen der Tür und dem Rahmen befindet, kann dieser beschädigt oder sogar zerstört werden. Noch schlimmer kann es kommen, wenn dabei ein Körperteil eingeklemmt wird. Es kann zu schmerzhaften Verletzungen und Quetschungen oder sogar Brüchen kommen. Zur Verhinderung eingeklemmter Körperteile ist es denkbar, aktive Sensorsysteme einzusetzen, die den Zwischenraum bei geöffneter Tür ständig überwachen und die Türdämpfung entsprechend steuern. Nachteilig daran ist aber, dass eine aufwendige Auswertung von Messdaten diverser Sensoren erfolgen muss, und dass bei abgedeckten oder im Blickwinkel eingeschränkten Sensoren auch Gegenstände oder Körperteile „übersehen“ werden können, sodass solche Vorfälle nicht ausreichend sicher vermieden werden können, gerade da eine solche

Funktion auch dazu führen kann, sorgloser zu sein und weniger acht zu geben.

Es ist deshalb die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Türkomponente und ein Verfahren zur Verfügung zu stellen, womit eine wenigstens teilweise verbesserte Türkomponente mit verbesserter Sicherheit beim Öffnen und/oder Schließen insbesondere für ein Kraftfahrzeug zu Verfügung gestellt werden kann. Es ist dabei erstrebenswert, die Sicherheit ohne großen Aufwand zu erhöhen.

Diese Aufgabe wird gelöst durch eine Verfahren mit den Merkmalen des Anspruchs 1 und durch eine Vorrichtung mit den Merkmalen des Anspruchs 12. Bevorzugte Weiterbildungen der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche. Bevorzugte Merkmale, Weiterbildungen und Ausgestaltungen werden auch in der allgemeinen Beschreibung und der Beschreibung der Ausführungsbeispiele erläutert.

Ein erfindungsgemäßes Verfahren wird zum Dämpfen einer Bewegung oder Schwenkbewegung einer Türeinrichtung insbesondere eines Fahrzeugs eingesetzt und wird mit einer Dämpfereinrichtung mit einer einstellbaren und steuerbaren Dämpfung durchgeführt. Dabei wird eine Bewegung der Tür wenigstens teilweise zwischen einer Schließstellung und einer Öffnungsstellung gesteuert gedämpft. Dabei wird ein Maß für eine Änderungsgeschwindigkeit der Bewegungsgeschwindigkeit und/oder Drehgeschwindigkeit der Türeinrichtung ermittelt und bei einer Änderungsgeschwindigkeit über einen vorbestimmten Grenzwert hinaus, wird von einer derzeit eingestellten geringeren Dämpfung auf eine größere Dämpfung umgeschaltet.

Das erfindungsgemäße Verfahren hat viele Vorteile. Das Verfahren erlaubt einen erheblich sichereren Betrieb einer Türkomponente. Schwere Verletzungen von Körperteilen und starke Beschädigungen von Gegenständen können weitestgehend verhindert werden.

Dabei wird unter der Änderungsgeschwindigkeit der

Drehgeschwindigkeit die mathematische Ableitung der Drehgeschwindigkeit, also die Beschleunigung oder die Verzögerung verstanden. Das bedeutet, dass bei einer zu starken Änderung der Drehgeschwindigkeit die Steuerung in das Dämpfungsverhalten der Dämpfereinrichtung eingreift. Dabei wird der mathematische Betrag der Änderungsgeschwindigkeit berücksichtigt. Die Grenzwerte für Verzögerung und Beschleunigung sowohl beim Öffnen als auch beim Schließen können gleich sein, sind vorzugsweise aber unterschiedlich.

Das Verfahren ermöglicht, dass bei einer starken Verzögerung der Tür praktisch sofort eine größere Dämpfung eingestellt wird, um Schäden möglichst zu vermeiden oder wenigstens zu verringern oder zu minimieren. Wird beispielsweise eine schwenkbare Tür eines Kraftfahrzeugs durch einen Windstoß oder durch eine sonstige Aktion in Schließrichtung bewegt und befindet sich beispielsweise ein Bein oder eine Hand oder ein sonstiger Gegenstand auf dem Weg der Schließbewegung so trifft die Tür zunächst - ohne weitere Sensoren - gegen das Objekt und wird dabei unerwartet abgebremst. Das bedeutet, dass beispielsweise bei einer relativ hohen Drehgeschwindigkeit der Tür eine unerwartete Änderung der Drehgeschwindigkeit auftritt. Das bedeutet hier, dass die Änderungsgeschwindigkeit der Drehgeschwindigkeit einen vorbestimmten Grenzwert übersteigt. Die Erfindung ermöglicht nun, dass bei Erkennung eines solchen Vorgangs sofort eine höhere (und insbesondere maximale) Dämpfung eingestellt wird, sodass ein Schaden insgesamt vielleicht sogar vollständig vermieden oder doch wenigstens erheblich verringert werden kann.

Beispielsweise kann beim Öffnen der Tür die Tür mit dem flachen Blech gegen ein zum Beispiel stumpfes Hindernis prallen, was die Drehgeschwindigkeit der Tür sofort erheblich senkt. Da sich die Bleche in der Regel über einen geringen Bereich aber biegeelastisch verformen können, kann somit bei einer sofortigen Aktion ein Schaden an der Tür gegebenenfalls vollständig vermieden werden.

Das bedeutet, dass die Verzögerung der Tür vorzugsweise ermittelt wird und dass bei einer Verzögerung der Drehgeschwindigkeit über einen vorbestimmten Grenzwert hinaus die Dämpfung von einem geringen bzw. geringeren Wert auf eine große bzw. größere Dämpfung umgeschaltet wird. Dazu wird insbesondere die Geschwindigkeit bzw. die Drehgeschwindigkeit der Tür überwacht.

In allen Ausgestaltungen kann beim Schließen zum Beispiel in allen Fällen bei Erreichen eines kleinen Winkels oder Spalts die Tür abgebremst werden, um auf diese Art ein sanftes oder sattes Schließen zu erzielen. Ein solcher kleiner Winkel kann z. B. 15° oder 10° oder 5° sein. Ein entsprechender Spalt kann 20 mm, 10 mm, 5 mm oder auch nur 1 mm betragen. Bei sensorischer Erkennung von Hindernissen kann auch im Vorfeld schon entsprechend abgebremst werden.

In bevorzugten Weiterbildungen wird die Dämpfung vorzugsweise so schnell wie möglich auf einen im Wesentlichen maximalen Wert oder den maximalen Wert eingestellt, wenn die Änderungsgeschwindigkeit bzw. Verzögerung den vorbestimmten Grenzwert überschreitet. Dadurch können Schäden oder Verletzungen besonders wirksam reduziert oder vermieden werden.

Insbesondere wenn ein magnetorheologisches Dämpfungsventil der Dämpfereinrichtung eingesetzt wird, kann so eine sehr schnelle Reaktion des Systems erzielt werden. Magnetorheologische Dämpfereinrichtungen können innerhalb von wenigen Millisekunden ihre Einstellung vollständig ändern, sodass von einer minimalen Dämpfung bis zu einer maximalen Dämpfung nur ein Zeitraum von wenigen Millisekunden vergeht. Das bedeutet, dass bei tatsächlichen Schließbewegungen die Tür innerhalb von weniger als 5 mm und insbesondere weniger als 2 mm und vorzugsweise weniger als 1 mm und in vorteilhaften Ausgestaltungen in etwa 0,6 mm vollständig abgebremst werden kann. Bei derartig schnellen Bremsvorgängen können in vielen Fällen erhebliche Schäden vermieden werden, auch wenn der Benutzer beispielsweise Gebrauchsgegenstände oder auch Gegenstände wie Computer oder aber

ein Körperteil wie seinen Finger, seine Hand oder andere Gliedmaßen an der Tür eingeklemmt.

Vorzugsweise wird die Dämpfung vergrößert, wenn sich die Tür wenigstens einer vorbestimmten Position und insbesondere Winkelposition nähert. Das kann beispielsweise eine vorbestimmte Öffnungsposition sein. Vorzugsweise wird die Dämpfung vergrößert, wenn sich die Tür der Schließstellung nähert. Beispielsweise kann bei einem bestimmten Winkelbetrag von 15°, 10° oder 5° oder entsprechendem Spaltmaß die Dämpfung so weit verstärkt werden, dass eine kontinuierliche und graduelle Abbremsung erfolgt.

Vorzugsweise wird die Dämpfung so vergrößert, dass die Bewegungsgeschwindigkeit oder Drehgeschwindigkeit der Tür bei einer Schließbewegung auf eine vorgegebene Schließgeschwindigkeit verringert wird. Die Schließgeschwindigkeit wird insbesondere so vorgegeben, dass ein sattes Schließen mit einer vorzugsweise geringen Geräuschentwicklung durchgeführt wird.

In allen Ausgestaltungen ist es bevorzugt, dass wenigstens eine Lernfunktion integriert ist, mit der Schließgeschwindigkeiten bei Schließvorgängen ausgewertet werden. Damit wird vorzugsweise die vorgegebene Schließgeschwindigkeit angepasst, wenn sich herausstellt, dass bei vorhergehenden Schließvorgängen die Tür nicht mehr ausreichend schnell für einen Schließvorgang war. Die Schließgeschwindigkeit wird so eingestellt, dass eine gerade ausreichende Geschwindigkeit zuverlässig zur Schließung führt. Die Einstellung der Schließgeschwindigkeit wird dadurch realisiert, dass die Türbewegung entsprechend gedämpft wird.

In bevorzugten Weiterbildungen wird die Dämpfung vorzugsweise vergrößert, wenn sich die Tür einer maximalen Öffnungsstellung nähert.

In allen Ausgestaltungen wird die Dämpfung vorzugsweise nur dann vergrößert, wenn die Drehgeschwindigkeit eine vorgegebene Drehgeschwindigkeit überschreitet. Dadurch kann beispielsweise vermieden werden, dass beim Schließvorgang die Dämpfung erhöht

wird, obwohl der Benutzer die Tür mit der Hand führt.

In allen Ausgestaltungen ist es möglich, wenigstens einen Sensor zuzuordnen, der eine Berührung der Tür durch den Benutzer erkennt.

Die Vergrößerung der Dämpfung wird vorzugsweise nur dann ausgeführt, wenn die Bewegungsgeschwindigkeit bzw. Drehgeschwindigkeit eine vorgegebene Bewegungsgeschwindigkeit bzw. Drehgeschwindigkeit überschreitet. Dadurch können auch unnötige Aktionen vermieden werden, wie bei Messfehlern, Rauschen oder bei äußerst kleinen Geschwindigkeiten, die beispielsweise durch Schwingungen der Tür hervorgerufen werden. Beispielsweise muss bei einer Geschwindigkeit von 0,01 Grad/s oder einer Geschwindigkeit von 0,1 cm/s am Türgriff in der Regel keine Bremsung der Tür erfolgen, selbst wenn die Tür gerade (für einen sehr kurzen Moment von z. B. 0,001 ms) stark beschleunigt oder insbesondere stark verzögert wird. Bei solch kurzen Zeitintervallen überwiegt das (digitale) Rauschen. Möglich und bevorzugt ist deshalb eine Filterung und/oder Glättung der Messwerte, um zuverlässige Werte zu erhalten.

In allen Ausgestaltungen wird vorzugsweise die Dämpfung vergrößert, wenn ein Hindernis in der Bewegungsbahn der Tür erkannt wird und eine Kollision der Tür mit dem Hindernis insbesondere unmittelbar bevorsteht. Eine entsprechende sanfte Abbremsung bis zu dem Hindernis ist bevorzugt. Zur automatischen Erkennung von Hindernissen werden vorzugsweise bekannte Sensoren eingesetzt. Insbesondere werden Sensoren auf Ultraschallbasis, auf Radarbasis und/oder optische oder akustische Sensoren verwendet.

Vorteilhafterweise wird die Dämpfereinrichtung derart gesteuert, dass die Bewegungsgeschwindigkeit bzw. Drehgeschwindigkeit der Tür so verläuft, dass ein geräuscharmes Schließen der Tür erreicht wird und/oder dass ein bestimmter Öffnungswinkel ohne abrupte Geschwindigkeitsänderungen erreicht wird. Die Steuerung

erfolgt insbesondere so, dass die gewünschten Funktionen (gewünschter Öffnungswinkel, Stehen vor einem Hindernis, Stillstand an Endanschlag) wie gewünscht erreicht werden. In Kombination mit dem schnellen Schalten von magnetorheologischen Dämpfungsventilen kann so erreicht werden, dass die Geschwindigkeit der Tür beispielsweise beim Schließvorgang schon kurz vor dem Schließen so gering wie möglich ist. Damit benötigt die Dämpfereinrichtung weniger Restenergie.

In weiteren bevorzugten Ausgestaltungen umfasst die Türkomponente wenigstens eine Sensoreinrichtung oder es ist wenigstens eine Sensoreinrichtung zugeordnet, um ein Maß für eine Stellung bzw. Winkelstellung der bewegbaren Türeinrichtung bzw. der verschwenkbaren Tür zu erfassen. Die Steuereinrichtung ist dazu eingerichtet und ausgebildet, mit Sensordaten der Sensoreinrichtung einen Kennwert für eine Änderungsgeschwindigkeit der Bewegungsgeschwindigkeit bzw. Drehgeschwindigkeit der Tür zu bestimmen und bei einer Änderungsgeschwindigkeit über einen vorhergehenden Grenzwert hinaus die Dämpfereinrichtung von einer geringeren Dämpfung auf eine größere Dämpfung umzuschalten.

In dieser Ausgestaltung und auch in allen anderen Ausgestaltungen kann die Dämpfereinrichtung auch als Bremseinrichtung oder als Feststelleinrichtung bezeichnet werden.

Vorzugsweise ist die Dämpfereinrichtung als magnetorheologische Dämpfereinrichtung ausgeführt und die Dämpfung ist insbesondere über ein veränderbares Magnetfeld einstellbar. Eine magnetorheologische Dämpfereinrichtung hat erhebliche Vorteile, da sie eine extrem schnelle Umschaltung der Dämpfung von geringen auf starke Werte und umgekehrt ermöglicht. Vorzugsweise beträgt die Zeitdauer zur Umschaltung von der geringeren zu der größeren Dämpfung weniger als 50 ms. Insbesondere ist eine Umschaltung von einer minimalen Dämpfung zu einer maximalen Dämpfung und umgekehrt in weniger als 20 ms und vorzugsweise in weniger als 10 ms und besonders bevorzugt in weniger als 5 ms erreichbar. Durch

ein solches extrem schnelles System kann flexibel und in Echtzeit auf alle Anforderungen reagiert werden.

Besonders bevorzugt wird die Dämpfung auf einen im Wesentlichen maximalen Wert eingestellt, wenn die Änderungsgeschwindigkeit den vorbestimmten Grenzwert überschreitet.

Die Dämpfung kann abgeschaltet oder auf einen geringen Wert reduziert werden, wenn die Drehgeschwindigkeit auf 0 reduziert wurde. Dabei wird unter einer Geschwindigkeit von 0 auch eine extrem geringe Restgeschwindigkeit verstanden, die beispielsweise durch Schwingungen auftritt, sodass laufend und abwechselnd minimalste Geschwindigkeiten in die eine und die andere Drehrichtung auftauchen.

Vorzugsweise umfasst die Dämpfereinrichtung wenigstens einen von einer magnetorheologischen Flüssigkeit gefüllten und steuerbaren Strömungskanal, wobei der Strömungskanal einem veränderbaren Magnetfeld aussetzbar ist, sodass der Strömungswiderstand des Strömungskanals und somit eine Dämpfung der Dämpfereinrichtung über ein stärkeres Magnetfeld in dem Strömungskanal stärker und über ein schwächeres Magnetfeld schwächer einstellbar ist.

Die Türeinrichtung umfasst wenigstens eine steuerbare Dämpfereinrichtung und weist zwei relativ zueinander bewegbare Anschlusseinheiten auf, wobei eine der beiden Anschlusseinheiten mit einer Tragkonstruktion und die andere der beiden Anschlusseinheiten mit einer bewegbaren Türeinrichtung insbesondere eines (Kraft-) Fahrzeugs verbindbar ist, um eine Bewegung oder Schwenkbewegung der Türeinrichtung wenigstens teilweise zwischen einer Schließstellung und einer Öffnungsstellung mit einer Steuereinrichtung gesteuert zu dämpfen. Dabei ist insbesondere eine Relativbewegung der zueinander bewegbaren Anschlusseinheiten gesteuert dämpfbar. Die Dämpfereinrichtung enthält insbesondere ein magnetorheologisches Fluid als Arbeitsfluid. Die Dämpfereinrichtung umfasst vorzugsweise wenigstens ein elektrisch einstellbares

magnetorheologisches Dämpfungsventil. Das magnetorheologische Dämpfungsventil hält seinen eingestellten Zustand vorzugsweise auch stromlos, sodass über eine elektrische Einstellung des Dämpfungsventils eine Dämpfungseigenschaft der Dämpfereinrichtung bedarfsweise dauerhaft eingestellt werden kann.

Ein erheblicher Vorteil besteht dann darin, dass ein Zustand des magnetorheologischen Dämpfungsventils und somit auch ein Zustand der Dämpfereinrichtung elektrisch einstellbar sind. Ein besonderer Vorteil besteht darin, dass das Dämpfungsventil seinen eingestellten Zustand auch dann beibehält, wenn es stromlos geschaltet wird. Unter dem Begriff „stromlos“ im Sinne der vorliegenden Erfindung ist ein Zustand zu verstehen, bei dem das Dämpfungsventil und gegebenenfalls auch die Dämpfereinrichtung weitgehend oder weitestgehend oder vollständig stromlos ist. Zur Aufrechterhaltung der Steuerungsfunktion und gegebenenfalls zur Aufnahme von Sensordaten kann aber weiterhin ein - sehr geringer - Strombedarf bestehen. „Stromlos“ im Sinne der vorliegenden Erfindung bedeutet deshalb, dass nur ein äußerst geringer Bruchteil des normalen Strombedarfs des Dämpfungsventils benötigt wird. Unter einem stromlosen Zustand wird folglich ein Zustand des Dämpfungsventils verstanden, in dem das Dämpfungsventil selbst weniger als ein Prozent und insbesondere weniger als ein Promille oder weniger als 0,1 Promille des Strombedarfs benötigt, wenn es elektrisch verstellt wird. Besonders bevorzugt behält das Dämpfungsventil seinen eingestellten Zustand komplett stromlos.

Die Türkomponente kann in allen Ausgestaltungen zur Dämpfung einer (linearen) Bewegung oder einer Schwenkbewegung der bewegbaren Türeinrichtung und insbesondere Tür zwischen der Schließstellung und einer beliebigen Öffnungsstellung dienen. Beispielsweise kann die Türkomponente mit der Dämpfereinrichtung die bewegbare Türeinrichtung über den gesamten möglichen Bewegungsbereich und insbesondere Schwenkbereich gesteuert dämpfen. Möglich ist es aber auch, dass eine Dämpfung einer Schwenkbewegung nur in bestimmten Bewegungsabschnitten oder Winkelbereichen oder an bestimmten Punkten bzw. Winkelpunkten

erfolgt.

Besonders bevorzugt ist die Türeinrichtung als Tür ausgeführt und ist schwenkbar an der Tragkonstruktion aufgenommen. In solchen Ausgestaltungen kann die Türeinrichtung als Tür bezeichnet werden. Es ist auch z. B. möglich, an einem Fahrzeug eine Heckklappe, einen Heckdeckel oder z. B. eine Motorhaube als Türeinrichtung während der Öffnungs- und/oder Schließbewegung gezielt zu dämpfen. Obwohl im folgenden in der Regel der Begriff „Tür“ verwendet wird so kann der Begriff auch durchgängig durch den Begriff „Türeinrichtung“ oder durch „Klappe“ oder „Deckel“ ersetzt werden.

Möglich ist es auch, eine Schiebetür als bewegbare Türeinrichtung einzusetzen. Dann kann über einen Teil des Öffnungs- oder Schließweges oder über den ganzen Schiebeweg oder an definierten Punkten eine gezielte Dämpfung der Bewegung erfolgen.

Unter dem Begriff „dämpfen“ ist hier eine Dämpfung einer Bewegung zu verstehen, die auch als Bremsen bezeichnet werden kann. Das bedeutet, dass die Dämpfereinrichtung auch als Bremseinrichtung bezeichnet werden kann. Die Dämpfung der Bewegung kann zu einer Fixierung der relativ zueinander bewegbaren Anschlusseinheiten und somit der verschwenkbaren Tür führen, sodass die Türeinrichtung in einer bestimmten Winkelposition fixiert wird und von dort nur durch eine besonders große Kraft, die die maximale Kraft der Dämpfereinrichtung übersteigt, bewegt werden kann.

Vorzugsweise ist es möglich, die Bewegung der Anschlusseinheiten zueinander über die Dämpfereinrichtung gesteuert zu blockieren.

Dadurch, dass die Dämpfereinrichtung wenigstens ein magnetorheologisches Dämpfungsventil umfasst, ergeben sich erhebliche Vorteile, da das magnetorheologische Dämpfungsventil in kürzester Zeit seinen Zustand ändern kann. Außerdem kann berührungslos, und ohne einen mechanischen Antrieb ein magnetisches Feld erzeugt werden, welches das magnetorheologische

Dämpfungsventil beeinflusst und somit die Dämpfungseigenschaft der Dämpfungseinrichtung verstellt.

In allen Ausgestaltungen kann die Türkomponente beispielsweise als Fahrertür oder Beifahrertür oder sonstige Fahrzeugtür ausgeführt sein bzw. eine solche umfassen. Als Türeinrichtung oder Tür einer Türkomponente im Sinne der vorliegenden Erfindung wird aber auch eine verschwenkbare Klappe oder Haube wie ein vorderer oder hinterer Deckel des Fahrzeugs wie eine Heckklappe oder eine Motorhaube verstanden.

Vorzugsweise umfasst das Dämpfungsventil einen von einer magnetorheologischen Flüssigkeit durchströmbar Strömungskanal (oder mehrere Strömungskanäle), wobei der Strömungskanal einem veränderbaren Magnetfeld aussetzbar ist. Dadurch ist der Strömungswiderstand des Strömungskanals und somit eine Dämpfung der Dämpfungseinrichtung über das Magnetfeld in dem Strömungskanal beeinflussbar. Bei einem starken Magnetfeld wird eine stärkere Dämpfung erzielt als bei einem schwachen Magnetfeld.

In bevorzugten Weiterbildungen wird das Magnetfeld durch eine wenigstens teilweise aus hartmagnetischem Material bestehende Magneteinrichtung dauerhaft erzeugt bzw. ist dadurch erzeugbar. Die Magneteinrichtung wirkt vorzugsweise (ohne äußere Steuerungseinflüsse) als Dauermagnet oder Permanentmagnet, der seine magnetischen Eigenschaften dauerhaft beibehält. Die Magnetisierung der Magneteinrichtung ist durch wenigstens einen magnetischen Impuls wenigstens einer elektrischen Spule dauerhaft veränderbar. Dadurch kann das hartmagnetische Material (im Rahmen seiner Materialeigenschaften) beliebig und insbesondere dauerhaft magnetisiert werden. Zur Magnetisierung reicht ein magnetischer Impuls einer elektrischen Spule von sehr kurzer Dauer. Der magnetische Impuls ist dabei vorzugsweise kürzer als 1 Sekunde und insbesondere kürzer als 50 ms und kürzer als 10 ms und kann noch erheblich kürzer werden. Das hartmagnetische Material der Magneteinrichtung reagiert auf einen konzentrierten magnetischen Impuls praktisch sofort und ändert in Abhängigkeit von der Höhe

und der Dauer des Impulses seine Magnetisierung insbesondere permanent. Jedenfalls behält die Magneteinrichtung die durch den Impuls eingestellten magnetischen Eigenschaften für einen Zeitraum bei, der länger als die Zeitdauer des Impulses beträgt. Insbesondere behält die Magneteinrichtung die durch den Impuls eingestellten magnetischen Eigenschaften für einen Zeitraum bei, der ein Vielfaches länger ist als der Impuls. Das Verhältnis ist vorzugsweise größer 2, größer 10 und insbesondere größer 1000. Soll die Magnetisierung der Magneteinrichtung rückgängig gemacht werden, so kann dies über ein mit der elektrischen Spule erzeugtes magnetisches Wechselfeld mit abnehmender Amplitude, oder durch einen gezielten Gegenimpuls erfolgen. Dadurch kann das hartmagnetische Material wieder entmagnetisiert werden und kann anschließend wieder durch einen gezielten magnetischen Impuls beliebig magnetisiert werden.

Durch den Einsatz einer Magneteinrichtung die wenigstens teilweise aus einem hartmagnetischen Material besteht, kann so auch ohne Stromzufuhr dauerhaft ein bestimmtes Magnetfeld aufrechterhalten werden, welches die gewünschte Dämpfung der Dämpfereinrichtung zur Verfügung stellt. Insbesondere ist es auch in kürzester Zeit möglich, das Magnetfeld der Magneteinrichtung stark zu ändern, sodass die Dämpfereinrichtung bzw. das Dämpfungsventil in einer oder in wenigen Millisekunden von geringer Dämpfung (minimale Dämpfung bzw. maximaler oder weitgehend ungestörter Durchfluss) auf eine maximale Dämpfung (maximales Magnetfeld mit maximaler Dämpfung) umgestellt werden kann. Das Magnetfeld und somit die eingestellte Dämpfung bleiben anschließend - auch stromlos - erhalten.

Das bedeutet aber beispielsweise auch, dass bei einem Halt auf einem Parkplatz und einer länger geöffneten Türeinrichtung oder Tür ein entsprechender magnetischer Impuls erzeugt werden kann. Anschließend steht dauerhaft ohne weitere Stromzufuhr die gewünschte Dämpfung zur Verfügung. Es kann die Türeinrichtung (Tür) sogar in der gerade bestehenden Winkelstellung fixiert werden. Nach der Überführung in die Schließstellung kann durch

ein entsprechendes magnetisches Wechselfeld die Magnetisierung „gelöscht“ werden, sodass kein oder nur noch ein sehr geringes magnetisches Feld an dem Dämpfungsventil der Dämpfereinrichtung wirkt. Vorzugsweise wird die Magnetisierung der Magneteinrichtung nach erfolgten Schließvorgang immer auf einen minimalen oder sehr geringen Wert eingestellt. Das hat den erheblichen Vorteil, dass bei einem Unfall die (Fahrzeug-) Tür leichtgängig bleibt und einfach auch von Kindern oder alten Menschen geöffnet werden kann.

In allen Ausgestaltungen ist es bevorzugt, dass wenigstens eine Sensoreinrichtung zugeordnet ist, um ein Maß für eine (Winkel-) Stellung der bewegbaren bzw. verschwenkbaren Tür zu erfassen. Damit kann eine stellungsabhängige und insbesondere winkelabhängige oder winkeloptimierte Steuerung erfolgen. Es ist bevorzugt, dass die Sensoreinrichtung wenigstens ein Rad oder insbesondere Reibrad umfasst, mit welchem ein Maß für eine Relativbewegung der beiden Anschlusseinheiten zueinander erfassbar ist. Dabei liegt insbesondere das (Reib-) Rad auf der Kolbenstange auf und wird durch die Längsbewegung der Kolbenstange bei der Relativbewegung der beiden Anschlusseinheiten zueinander in Rotation versetzt. Das Rad oder Reibrad ist vorzugsweise mit einem Drehgeber verbunden. Ein Vorteil dabei ist, dass eine rotative Wegmessung kostengünstiger ist als eine lineare Wegmessung. Über mehrere Umdrehungen kann der gleiche Sensor/Magnetring/Encoder genutzt werden.

Bei der Voraussetzung einer relativ hohen Auflösung kann eine lineare Wegmessung kostengünstiger umgesetzt werden. Es sind auch andere und z. B. nicht auf magnetischen Encodern basierende lineare Messsysteme bzw. Sensoreinrichtungen denkbar. Ein absolutes Wegmesssystem kann auch Vorteile bieten. Ein absolutes Wegmesssystem ist rotativ schwieriger aufzubauen, da es einen großen Raddurchmesser erfordert, da regelmäßig nur eine Umdrehung zulässig ist. Denkbar ist es auch, zwei (unterschiedlich große) Räder zu verwenden. Aus den beiden Einzelpositionen kann die absolute Position bestimmt werden.

Eine günstige Ausgestaltung und eine zuverlässige Erfüllung ermöglicht ein inkrementelles Wegmesssystem, das insbesondere mit zusätzlichen Positionsinformationen ergänzt wird. Vorteilhaft können z. B. Indexpulse an bestimmten Positionen sein. Das kann ein eigener Index z. B. kurz vor Hubende sein, aber auch schon ein in der Türeinrichtung oder Türe vorhandener Sensor (z. B. Türe geschlossen). Ein Vorteil dabei ist, dass ein „Verzählen“ der Sensoreinrichtung nicht mehr kritisch ist, die Sensoreinrichtung findet wieder zu definierten Positionen zurück. Ein Verzählen wäre z. B. bei Schlupf möglich oder wenn z. B. bei offener Türeinrichtung bzw. Türe die Versorgung einbricht (Batteriewechsel).

In bevorzugten Weiterbildungen ist die Steuereinrichtung dazu eingerichtet und ausgebildet, das Dämpfungsventil in der Schließstellung der Tür auf eine stromlos wirkende geringe (bzw. geringere) Dämpfung einzustellen. Vorzugsweise ist die Steuereinrichtung dazu eingerichtet und ausgebildet, das Dämpfungsventil in einer Öffnungsstellung der Tür nach Ablauf einer vorgegebenen Zeitspanne auf eine stromlos wirkende starke (bzw. stärkere) Dämpfung einzustellen. Die stromlos wirkende geringe Dämpfung in der Schließstellung bietet erhebliche Sicherheitsvorteile. Die stromlos wirkende starke Dämpfung in einer Öffnungsstellung ist dann vorteilhaft, wenn der Benutzer die Tür lange geöffnet hält. Dann wird bei einem aktiven System ständig Energie benötigt, um die Dämpfung aufrechtzuerhalten. Mit der vorliegenden Erfindung wird nur ein einmaliger magnetischer Impuls benötigt, der anschließend für eine beliebig lange Dämpfung oder Fixierung der Tür sorgt.

Das bedeutet vorzugsweise, dass die Steuereinrichtung dazu eingerichtet und ausgebildet ist, die Dämpfereinrichtung bei geschlossenem Zustand der Tür, also in der Schließstellung, auf eine stromlos wirkende geringe (geringere) Betätigungskraft einzustellen. Insbesondere ist die Steuereinrichtung dazu eingerichtet und ausgebildet, die Dämpfereinrichtung bei geöffneter Tür nach Ablauf einer vorgegebenen Zeitspanne auf eine

stromlos wirkende große (größere) Betätigungskraft einzustellen. Insbesondere wird bei geschlossener Tür die Dämpfereinrichtung bzw. das Dämpfungsventil stromlos und mit geringer Dämpfung eingestellt. Bei einer Bewegung der Tür wird regelmäßig eine geringe Dämpfung eingestellt, um dem Benutzer ein leichtgängiges Öffnen der Tür zu ermöglichen. Bei Verweilen der offenen Tür in einem bestimmten Zustand wird eine höhere Dämpfung über ein magnetischen Impuls und die Remanenz der Magneteinrichtung eingestellt.

Vorzugsweise ist die Steuereinrichtung dazu eingerichtet und ausgebildet, das Dämpfungsventil beim Bewegen der Tür auf eine stromlos wirkende geringe Dämpfung einzustellen.

In allen Ausgestaltungen ist es bevorzugt, dass das in dem Strömungskanal wirkende Magnetfeld mit einer elektrischen Spule modulierbar ist. Das bedeutet, dass beispielsweise bei einer länger geöffneten Tür ein permanent wirkendes Magnetfeld über einen magnetischen Impuls eingestellt werden kann. Wird nun die Tür von dem Benutzer zum Beispiel langsam in die Schließstellung überführt, so wird durch eine elektrische Spule ein gegenwirkendes Magnetfeld erzeugt, sodass das tatsächlich wirksame Magnetfeld in dem Dämpfungskanal des Dämpfungsventils verringert wird und somit die Tür leichtgängig verschwenkt werden kann.

Dabei ist es möglich, dass die elektrische Spule zu Modulierung des Magnetfeldes auch zur Erzeugung des magnetischen Impulses eingesetzt wird. Möglich ist es aber auch, dass wenigstens zwei elektrische Spulen eingesetzt werden, von denen eine beispielsweise zur Erzeugung eines magnetischen Impulses zur dauerhaften Magnetisierung verwendet wird. Die andere elektrische Spule kann dann beispielsweise zur Modulierung des Permanentmagneten eingesetzt werden.

Es ist möglich und bevorzugt, dass die Türkomponente 2 relativ zueinander bewegbare Anschlusseinheiten und wenigstens eine

steuerbare und ein magnetorheologisches Fluid als Arbeitsfluid enthaltende Dämpfereinrichtung umfasst. Dabei ist eine der beiden Anschlusseinheiten mit einer Tragkonstruktion und die andere der beiden Anschlusseinheiten mit einer verschwenkbaren Tür insbesondere eines Fahrzeugs verbindbar. Eine Relativbewegung der der beiden Anschlusseinheiten zueinander kann mittels der Dämpfereinrichtung gedämpft werden, um eine Schwenkbewegung der Tür wenigstens teilweise zwischen einer Schließstellung und einer zumeist maximalen Öffnungsstellung mit einer Steuereinrichtung gesteuert zu dämpfen. Die (magnetorheologische) Dämpfereinrichtung umfasst eine Kolbeneinheit und eine die Kolbeneinheit umgebende Zylindereinheit. Die Kolbeneinheit teilt ein Zylindervolumen der Zylindereinheit in zwei Kammern. Dabei ist die Kolbeneinheit mit einem ersten Einwegventil ausgerüstet. Die beiden Kammern sind über einen externen und mit wenigstens einem steuerbaren magnetorheologischen Dämpfungsventil ausgerüsteten Rückkanal miteinander zu einem Einwegkreislauf verbunden, sodass das magnetorheologische Fluid beim Einfahren und Ausfahren der Kolbeneinheit in die gleiche Strömungsrichtung (durch die Kolbeneinheit) strömt. Das bedeutet, dass die gleiche Strömungsrichtung durch das erste Drosselventil bzw. Dämpfungsventil vorliegt.

Eine solche Türkomponente hat viele Vorteile. Diese Konstruktion erlaubt eine Ausgestaltung, bei der nur geringe Kräfte die Tür in die eine oder die andere Richtung vorbelasten. Gleichzeitig kann über eine schnelle Verstellung des Magnetfeldes bedarfsweise eine maximale Dämpfungskraft eingestellt werden, um Verletzungen an eingeklemmten Körperteilen zu vermeiden oder zu verringern.

Vorzugsweise ist auf einer Niederdruckseite des Dämpfungsventils ein Ausgleichsvolumen vorgesehen. Ein solches Ausgleichsvolumen dient insbesondere dazu, das Volumen einer einfahrenden Kolbenstange auszugleichen. Möglich ist es aber auch, dass die Kolbeneinheit eine durchgehende Kolbenstange oder zwei Kolbenstangen aufweist, die an beiden Enden aus der Zylindereinheit nach außen geführt werden. Wird beispielsweise

eine durchgehende Kolbenstange verwendet, so ändert sich durch eine Relativbewegung der beiden Anschlusseinheiten zueinander das Volumen nicht und von daher muss keine Ausgleichseinrichtung oder ein Ausgleichsvolumen für das Volumen der Kolbenstange vorgesehen werden. Aber auch in solchen Fällen kann wenigstens ein Ausgleichsvolumen vorteilhaft sein, um beispielsweise einen Ausgleich bei schwankenden Temperaturen (Temperaturausgleich) zu Verfügung zu stellen. Ein solches Ausgleichsvolumen kann als Temperaturausgleichsvolumen bezeichnet werden.

Wird hingegen keine durchgehende Kolbenstange eingesetzt, so wird beim Eintauchen der Kolbenstange in die Zylindereinheit das zur Verfügung stehende Volumen verkleinert, sodass das dort vorher vorhandene Dämpfungsfluid verdrängt wird. Wird das Ausgleichsvolumen auf der Niederdruckseite des Dämpfungsventils angeordnet, so wird eine deutlich geringere Rückstellkraft durch das vorgespannte Ausgleichsvolumen erzeugt. Dadurch ist eine Bewegung in beide Schwenkrichtungen einfacher, als wenn das Ausgleichsvolumen auf der Hochdruckseite des Dämpfungsventils angeordnet ist.

Vorzugsweise weist auch bei dieser Ausgestaltung das Dämpfungsventil wenigstens einen von einer magnetorheologischen Flüssigkeit durchströmbaren Strömungskanal auf, wobei der Strömungskanal einem veränderbaren Magnetfeld aussetzbar ist, sodass der Strömungswiderstand des Strömungskanals und somit eine Dämpfung der Dämpfereinrichtung über das Magnetfeld in dem Strömungskanal beeinflussbar ist.

Es ist bevorzugt, dass eine erste Kammer der beiden Kammern mit dem Dämpfungsventil und dass das Dämpfungsventil über ein zweites Einwegventil in Strömungsverbindung mit der zweiten Kammer steht bzw. verbunden ist. Dabei kann die Strömungsverbindung jeweils mittelbar oder unmittelbar erfolgen. Das zweite Einwegventil erlaubt vorzugsweise nur Strömung in die zweite Kammer hinein. Durch das erste Einwegventil wird nur eine Strömung von der zweiten Kammer durch den Kolben in die erste Kammer erlaubt.

Es ist bevorzugt, dass eine Ausgleichskammer mit einem vorgespannten Ausgleichsvolumen vorgesehen ist, wobei das Ausgleichsvolumen mit dem Dämpfungsventil und der zweiten Kammer verbunden ist. Die Ausgleichskammer kann auch in dem Strömungsweg zwischen dem Dämpfungsventil und der zweiten Kammer angeordnet sein.

In einer weiteren Ausgestaltung weist die Türkomponente wenigstens eine steuerbare und ein magnetorheologisches Fluid als Arbeitsfluid enthaltende Dämpfereinrichtung auf und umfasst zwei relativ zueinander bewegbare Anschlusseinheiten, wobei eine der beiden Anschlusseinheiten mit einer Tragkonstruktion und die andere der beiden Anschlusseinheiten mit einer bewegbaren oder verschwenkbaren Tür insbesondere eines Fahrzeugs verbindbar ist, um eine Bewegung oder Schwenkbewegung der Tür wenigstens teilweise zwischen einer Schließstellung und einer zum Beispiel auch maximalen Öffnungsstellung mit einer Steuereinrichtung gesteuert zu dämpfen. Dabei umfasst die magnetorheologische Dämpfereinrichtung eine Kolbeneinheit und eine die Kolbeneinheit umgebende Zylindereinheit. Die Kolbeneinheit teilt ein Zylindervolumen in zwei Kammern. Dabei weist die Kolbeneinheit eine sich durch die erste Kammer erstreckende erste Kolbenstange und eine sich durch die zweite Kammer erstreckende zweite Kolbenstange auf.

Auch diese Türkomponente kann erfindungsgemäß gesteuert werden. Die Tür der Türkomponente kann dabei - ohne ein entsprechendes Magnetfeld - in beide Richtungen praktisch drucklos bewegt werden. Mit einem entsprechenden Magnetfeld kann ein nahezu sofortiger Stop erreicht werden.

Vorzugsweise werden beide Kolbenstangen jeweils aus dem Zylindervolumen und/oder der Zylindereinheit nach außen geführt. Möglich ist es aber auch, dass eine der Kolbenstangen teleskopierbar ausgebildet ist und an einer Seite an dem Kolben befestigt und an der anderen Seite mit der Zylindereinheit fest verbunden ist. Die teleskopierbaren Teile der teleskopierbaren

Kolbenstange sind insbesondere abgedichtet zueinander. Bei einer solchen Ausgestaltung ist ebenfalls kein Volumenausgleich für eine Eintauchen der Kolbenstange nötig. Ein Temperatenausgleich ist vorzugsweise vorgesehen.

In allen Ausgestaltungen ist es bevorzugt, dass die erste und die zweite Kolbenstange jeweils den gleichen Durchmesser aufweisen. Möglich ist es aber auch, dass die beiden Kolbenstangen einen unterschiedlichen Durchmesser aufweisen. Beispielsweise kann über ein entsprechendes Durchmesser Verhältnis eine entsprechende Vorbelastungskraft zum Ein- oder Ausfahren eingestellt werden.

Vorzugsweise ist die Dämpfereinrichtung mit einem steuerbaren Dämpfungsventil mit einem von einer magnetorheologischen Flüssigkeit durchströmbar Strömungskanal ausgerüstet. Der Strömungskanal ist einem veränderbaren Magnetfeld aussetzbar, sodass der Strömungswiderstand des Strömungskanals und somit eine Dämpfung der Dämpfereinrichtung über das Magnetfeld in dem Strömungskanal beeinflussbar ist.

Es ist bevorzugt, dass die Dämpfereinrichtung wenigstens eine Ausgleichseinrichtung mit einem Ausgleichsvolumen insbesondere zum Beispiel zum Ausgleich von Temperaturschwankungen umfasst.

Vorzugsweise umfasst die Ausgleichseinrichtung ein komprimierbares Ausgleichsvolumen. Ein solches Ausgleichsvolumen kann durch eine schwammartige Struktur eine Gummibläse oder einen abgeschlossenen und flexiblen Luftbehälter gebildet werden.

Es ist bevorzugt, dass wenigstens eine der beiden Kolbenstangen als elektrische Anschlusseinheit dient. Dann ist es möglich, dass an der Kolbenstange wenigstens ein Anschlusskabel geführt wird. Möglich ist es auch, dass an oder in beiden Kolbenstangen Anschlusskabel geführt werden. Die Anschlusskabel oder das Anschlusskabel kann in oder an der Kolbenstange geführt werden. Möglich ist es, dass über ein Kabel der benötigte elektrische Strom zugeführt wird und dass darauf moduliert Signale übertragen werden.

Es ist bevorzugt, dass wenigstens eine der beiden Kolbenstangen außerhalb der Zylindereinheit in einer mit wenigstens einem Schlitz ausgerüsteten Rohr verschiebbar aufgenommen ist. Dann ist es bevorzugt, dass in dem Schlitz das Anschlusskabel herausgeführt wird. Vorzugsweise ist das Rohrteil Bestandteil einer der Anschlusseinheiten oder fest damit verbunden.

In allen Ausgestaltungen ist es bevorzugt dass die Dämpfereinrichtung wenigstens eine Messeinrichtung umfasst, wobei insbesondere ein Teil der Messeinrichtung an der Kolbenstange befestigt ist. Bei einer solchen Messeinrichtung wird über eine Linearbewegung der Dämpfereinrichtung ein Maß für eine Schwenkbewegung der Tür erfasst. Da eine feste Zuordnung von Winkel und Linearposition vorliegt, kann aus der absoluten Position der Kolbenstange relativ zur Zylindereinheit auf die Schwenkposition der Tür zurückgeschlossen werden. Entsprechend kann aus den Signalen der Messeinrichtung auf eine Drehgeschwindigkeit der Tür geschlossen werden. Und aus den Signalen der Messeinrichtung kann auch auf eine Verzögerung der Beschleunigung der Türverschwenkung geschlossen werden. Als Sensor kann insbesondere ein Rad oder Reibrad eingesetzt werden, welches z. B. an der Kolbenstange anliegt und eine Relativbewegung der Kolbenstange erfasst.

In allen zuvor beschriebenen Ausgestaltung ist es bevorzugt, dass die Türkomponente die Tür umfasst. Möglich ist es auch dass die Türkomponente die Tragkonstruktion umfasst.

Die Sensoreinrichtung erfasst vorzugsweise ein Maß für einen Schwenkwinkel oder eine Position der Tür und/oder ein Maß für Relativposition der Anschlusseinheiten zueinander.

In allen Ausgestaltungen ist es bevorzugt, dass wenigstens ein Lagesensor zugeordnet ist, der ein Maß für eine horizontale Ausrichtung bzw. ein Maß für eine Abweichung von der horizontalen Ausrichtung des Fahrzeugs erfasst. Dann kann die Steuereinrichtung in Abhängigkeit von der Abweichung von der

horizontalen Ausrichtung die Dämpfung der Dämpfereinrichtung steuern. Beispielsweise ist es sinnvoll, eine geöffnete Tür anders zu dämpfen, wenn das Fahrzeug an einem steilen Hang steht und die Tür zuzufallen - oder bei anderer Orientierung des Fahrzeugs - aufzufallen droht.

In allen Ausgestaltungen ist es auch bevorzugt, wenigstens einen Lastsensor zur Erfassung einer auf die Tür aufgebrachten Last zuzuordnen. Mit einem solchen Lastsensor kann beispielsweise ein auf die Tür aufgebrachtes Biegemoment erfasst werden.

Bevorzugt ist es weiterhin, wenigstens einen Nahfeldsensor zuzuordnen oder die Signale eines Nahfeldsensors zu verwenden, um Hindernisse in der Umgebung zu erkennen.

In allen Ausgestaltungen ist es möglich, dass mittels der Steuereinrichtung ein virtuelles Raster erzeugt wird, sodass der Benutzer beim -Öffnen oder Schließen der Tür in bestimmten Winkelschritten beispielsweise 5° oder 10° oder sonstigen Wegschritten Rasterpunkte fühlt, während der Benutzer die Tür öffnet oder schließt.

In allen Ausgestaltungen und Weiterbildungen ist es bevorzugt, dass eine elektrische Spule innerhalb der Zylindereinheit angeordnet ist. Insbesondere ist die elektrische Spule in dem Kolben der Kolbeneinheit angeordnet und ist dort als sogenannte liegende elektrische Spule angeordnet. Das bedeutet, dass die Spulenachse quer zu der Längserstreckung der Zylindereinheit bzw. quer zu einer Relativbewegung des Kolbens ausgerichtet ist. Die Spulenachse ist insbesondere auch quer zur Strömungsrichtung des magnetorheologischen Dämpfungsmediums ausgerichtet. Dadurch wird eine besonders effektive Arbeitsweise erreicht. Eine elektrische Spule in der Kolbeneinheit wird vorzugsweise bei Dämpfereinrichtungen eingesetzt, die eine Kolbenstange oder zwei Kolbenstangen oder eine durchgehende Kolbenstange aufweisen. Bei einer Dämpfereinrichtung mit einem Einwegkreislauf wird das Dämpfungsventil hingegen vorzugsweise außerhalb des Kolbens und

außerhalb der Dämpferkammern angeordnet.

In einer Ausgestaltung umfasst eine MRF-Dämpfereinrichtung einen luft-/gasbeaufschlagtem Trennkolben und somit ein vorgespanntes Kolbenstangenausgleichsvolumen. Dadurch entsteht ein sehr einfacher und kostengünstiger Aufbau. Durch die Vorspannung fährt die Kolbenstange mit einer Kraft selbstständig aus. Abhängig vom Vorspanndruck (Luftdruck im Kolbenstangenausgleichsvolumen) und der Türkinematik öffnet sich die Türe damit selbstständig. Während beim Öffnen der Türe die Dämpfkraft über die Stromvorgabe angepasst werden kann, kann beim Schließen der Türe nur eine - abhängig vom Vorspanndruck im Kolbenstangenausgleichsvolumen - begrenzte (reduzierte) Dämpfkraft erzeugt werden. Auch bei einem solchen System kann in Gefahrensituationen versucht werden, eine möglichst hohe Dämpfung einzustellen, um Schäden und Verletzungen zu vermeiden.

Das System bzw. die Lage des Trennkolbens kann auch „umgedreht“ werden, d.h. die Kolbenstange fährt dann selbstständig ein. Abhängig vom Vorspanndruck im Kolbenstangenausgleichsvolumen kann eine begrenzte (reduzierte) Dämpfkraft beim Öffnen erzeugt werden.

In einer Variante wird eine MRF-Dämpfereinrichtung eingesetzt, bei der das Kolbenstangenausgleichsvolumen und somit das Vorspannvolumen sowohl beim Öffnen als auch beim Schließen auf der Niederdruckseite liegt (beidseitig fast kraftfrei). Somit ist die Vorspannkraft (wenige Newton) bzw. das selbstständige Verfahren minimal und die Erzeugung der vollen Dämpfkraft in beide Bewegungsrichtungen (Zug- und Druckseite bzw. Öffnen und Schließen) möglich.

Die Türkomponente bietet auch z.B. bei einem Stromausfall (z.B. nach einem Unfall) erhebliche Vorteile. Ein wichtiger Punkt ist auch, dass das Fail-Safe-Verhalten so konfiguriert werden kann, dass die Türe im Falle eines Unfalles, einfach und mit wenig Kraft zu öffnen ist. Zum Öffnen sollte dabei lediglich die

Grunddämpfung überwunden werden.

Bei konventionellen Systemen ist das ein Problem. Wird eine niedere Grundkraft stromlos erzeugt, so wird für die hohe Haltekraft (Dämpfkraft) viel Strom benötigt. Bei einem Unfall lässt sich die Tür so gut öffnen. Steht das Fahrzeug aber länger mit geöffneter Tür z.B. in der Hanglage, so wird zum Halten der Tür viel Strom benötigt. Steht das Fahrzeug über Nacht in diesem Zustand, so ist am Morgen die Batterie leer. Ein dauernder Verbraucher, mitunter auch noch 4 x (vier Türen), geht praktisch nicht. Viele Fahrzeuge schalten jetzt schon den Motor und die Verbraucher nach wenigen Minuten ab.

Wird hingegen die hohe Grundkraft stromlos erzeugt (z.B. über einen Permanentmagnet), so kann im Fall eines Unfalles die Tür nicht mehr geöffnet werden. Besonders wenn Kinder auf den Hintersitzen sitzen oder wenn Personen verletzt sind, müssen die Türen mit minimaler Kraft geöffnet werden können.

Eine Lösung wäre es, mit einem Permanentmagnet nicht die volle Dämpfkraft zu generieren, was wiederum bei Kindern bei einem Unfall (immer noch zu schwergängig) oder bei Schrägparklage (Haltekraft reicht nicht aus) kritisch werden kann.

Eine weitere Lösung wäre ein Stromspeicher, der die hohe Haltekraft nach dem Unfall reduziert. Ein Nachteil ist der hohe Preis. Ein weiterer Nachteil ist, dass auch damit nicht sicher gestellt werden kann, dass dieser nach einem Unfall noch richtig funktioniert bzw. den notwendigen Strom lange genug bereitstellen kann (er muss das Öffnen auch noch detektieren).

Die Erfindung bietet hier eine optimale Lösung und trägt dazu bei, Verletzungen zu vermeiden.

Ein weiterer Vorteil ist, dass die Tür durch den Benutzer in jede beliebige Position bezüglich des Öffnungswinkels gebracht werden kann. Dies kann durch ein fortlaufendes Führen der Tür, durch den Benutzer, bis zum angestrebten Endwinkel oder durch ein

Stoßen durch den Benutzer erfolgen.

Die Rastfunktion des Systems hält dann die Türe im entsprechenden Öffnungswinkel. Dabei spielt es keine Rolle, ob sich das Fahrzeug als Ganzes auf einer horizontalen- oder schiefen Ebene befindet. Der Benutzer hat jedoch die Möglichkeit, aus dieser Rastfunktion heraus die Türe anschließend weiter zu öffnen oder zu schließen. Eine denkbare Erweiterung der Rastfunktion beinhaltet, dass die Türe aus der Ruhelage der Rastfunktion heraus, in Öffnungsrichtung leichter wegbewegbar ist als in Schließrichtung (einseitig wirkender Aktor). Sowohl auf einer horizontalen- als auch auf einer schiefen Ebene. Im Allgemeinen bedarf es dazu der Erkennung des „Bedarfes“ eines Öffnungs- oder Schließvorgang durch den Benutzer.

Es ist möglich:

- o Wenn gegen die Türe gedrückt wird, ergibt sich ein spezifisches Lastmoment. Dies bewirkt je nach Ausprägung eine Bewegung der Türe. Diese kann mit Hilfe von geeigneten Sensoren (z.B. Weg, Geschwindigkeit, Beschleunigung) an geeigneten Stellen (am Aktor, am Drehpunkt der Türe, am Türgriff etc.) erkannt/gemessen werden. Wird dabei ein bestimmter Grenzwert überschritten, so wird/darf der Öffnungs- bzw. Schließvorgang eingeleitet werden.
- o Befindet sich das Fahrzeug auf einer schiefen Ebene, so entstehen auf Grund der wirkenden Massen auf das dämpfende System erhöhte Lastmomente/Grundmomente in der Rastposition. Entsprechend wird das vorzugsweise berücksichtigt. Z.B. über eine Erhöhung der Schwellwerte für das Auslösen eines Öffnungs- oder Schließvorganges. Die adaptive Anpassung der Schwellwerte kann über die Information der Fahrzeugneigung erfolgen, welche einfach sensortechnisch erfasst werden kann.
- o Eine weitere Möglichkeit, einen Öffnungs- oder Schließvorgang zu erkennen, sind Berührungs-, Abstandssensoren jeglicher Art an der Außen- und Innenschale der Türe (kapazitiver-, induktiver-,

optischer Sensor, Sitzerkennungssensor (befindet sich der Benutzer auf dem Sitz oder nicht)). Damit kann bei Annäherung einer Hand oder eines Objektes oder bei der Berührung mit der Hand oder anderen Objekten festgestellt werden, ob ein Öffnungs- oder Schließvorgang erlaubt werden soll.

Außerdem kann die Verarbeitung der Informationen in Nahfeldererkennungssystemen erfolgen.

Sämtliche oben genannten Informationen sind auch dahingehend verwendbar, dass erkannt werden soll, ob der Benutzer die Türe als Ausstiegshilfe verwenden will. Auch hier spielt es eine entscheidende Rolle ob sich das Fahrzeug auf einer horizontalen- oder schiefen Ebene befindet. Das kann entsprechend den oben genannten Methoden berücksichtigt werden.

Vorzugsweise wird ein sanftes Öffnen und Schließen der Türe ermöglicht.

Die Rastfunktion kann genutzt werden, sodass, wenn die Türe durch den Benutzer aufgestoßen oder zugestoßen oder geführt in eine der beiden Richtungen bewegt wird, stets ein sanftes Hinbewegen zum angestrebten Türwinkel erfolgt. Beim Schließen der Türe bspw. würde die Türe immer sanft an einem definierten Öffnungswinkel zu stehen kommen. Wobei beim Schließen, dann später mechanische oder elektromechanische Komponenten das finale Schließen und Fixieren der Türe übernehmen. Ebenso beim Öffnen der Türe; unabhängig vom Impuls/dem Kraftstoß/der Anfangsgeschwindigkeit/ der Führungskraft, welche die Türe erfährt, erfolgt stets ein sanftes Öffnen hin zum gewünschten Öffnungswinkel.

Beim gewünschten Öffnungswinkel kann es sich dabei um

- den maximalen Öffnungswinkel handeln. Dabei wird durch den ständig unter allen Umständen gewährleisteten sanften Öffnungsvorgang neben dem Komfort weiter gewährleistet, dass das maximal herrschende Moment beim maximalen Öffnungswinkel derart begrenzt wird, dass eine plastische Verformung oder

grundlegende Überbeanspruchung der AB-Säule vermieden werden kann. Sowohl für Lastfälle, in denen sich das Fahrzeug auf einer horizontalen als auch auf einer schiefen Ebene befindet.

- jeglichen Winkel innerhalb des Arbeitsbereiches handeln.

Dieser kann variieren auf Grund von

- manuellen Benutzerdefinitionen oder
- automatisierten funktionellen Erweiterungen wie bspw. im nächsten Aufzählungspunkt beschrieben.

Weiter kann durch ein sanftes Öffnen oder Schließen der Türe der Verschleiß minimiert werden; durch Minimieren von Lastspitzen oder durch Vermeidung von verschleißsteigernden Arbeitsbereichen.

Es ist möglich, einen virtuellen Anschlag auf Grund von Hindernissen im Arbeitsbereich (möglicher maximaler Öffnungswinkel der Türe) zur Verfügung zu stellen:

Mit Hilfe von geeigneter Sensorik oder aus Informationen der Nahfeldererkennung kann erkannt werden, ob sich ein Hindernis im Arbeitsbereich der Türe befindet. Für die Nahfeldererkennung können dabei bspw. Kamerasysteme (unter der Türschwelle oder Top-View) oder ähnliche Systeme verwendet werden; zudem bspw. Abstandssensoren etc. Auf Grund jener Information kann ein virtueller Anschlag umgesetzt werden. Dabei wird der maximal erlaubte Öffnungswinkel auf Grund der oben genannten Information aus der Platzierung des Störobjektes berechnet/definiert. Auf Basis des neuen maximal möglichen Öffnungswinkels, werden die oben (in allen vorigen Punkten) beschriebenen Funktionen mit reduziertem Öffnungswinkel umgesetzt. Dabei ist auch denkbar, dass neben dem maximal möglichen Öffnungswinkel ein Sicherheitsabstand berücksichtigt wird. Weiter kann (muss aber nicht) nach Erreichung des Sicherheitsabstandes zum störenden Objekt eine Rasterfunktion jeglicher Ausprägung/Granularität hinterlegt werden, mit welcher eine feine stufenweise Annäherung

bis unmittelbar hin zum störenden Objekt ermöglicht wird.

Umsetzbar ist auch eine Blockierfunktion, welche eingreift, wenn sich Objekte aller Art dem Arbeitsbereich der Türe nähern (bspw. herannahender Fahrradfahrer), bevor diese geöffnet wird/werden will. Die Information kann auf Basis geeigneter Sensorik bzw. auf Basis der Informationen der Nahfeldererkennung generiert werden. Das System verarbeitet diese Information derart, dass ein Öffnen der Türe auf Grund der adaptiven Dämpfung vermieden wird.

Ein weiterer Vorteil der Umsetzung mit MRF-Aktoren ist, dass auf Grund der Adaptivität auf Umwelteinflüsse sämtlicher Ausprägungen reagiert werden kann:

- o Verschleißerscheinungen im System (z.B. erhöhte Türreibung mit steigendem Alter, etc.).
- o Es kann auch die Temperaturabhängigkeit der Türreibung kompensiert werden. So kann die Temperatur in den Tür Lagerstellen berücksichtigt werden.
- o Äußere Einflüsse können kompensiert werden. So kann einwirkender Wind kompensiert werden. Es kann z. B. auch eine Schneelast auf der Heckklappe kompensiert werden.
- o Beladung (wenn mehrere Leute im Fahrzeug sitzen funktioniert die Entlüftung vom Innenraum nicht mehr so gut.
- o Fenster offen oder zu: bei geöffneten Fenstern lassen sich die Türen leichter schließen.
- o Fahrzeugentlüftung: altersbedingt kann diese verstopfen, wodurch das Schließen der Türen schwerer geht.
- o Fahrzeug befindet sich in einer schiefen Ebene (erhöhte Kräfte auf Grund der beteiligten Massen)
- o Wind

o Störgrößen im Allgemeinen, in welcher Ausprägung auch immer Auf Grund aller oben genannten Einflüsse verändert sich das Verhalten des Systems gegenüber dem Grundzustand/mit dem Alter/mit der Zeit/auf Grund temporärer Umstände (z.B. schiefe Ebene). Allenfalls können aber diese Einflüsse erfasst und berücksichtigt werden.

Die Erfassung erfolgt über (intelligente) Algorithmen welche das Systemverhalten beobachten; in Kombination mit geeigneter Sensorik. Die Regelungsstrategien - sowie in allen Punkten oben beschrieben - können derart angepasst werden, dass das Systemverhalten als Ganzes immer gleich bleibt; respektive sich für den Benutzer immer gleichbleibend anfühlt.

Idealerweise schließt die Tür immer sanft und mit einem satten Geräusch. Hierzu wird die Verfahrensgeschwindigkeit entsprechend geregelt. Ändern sich z.B. die Türdichtungen (quillen auf...), das Auto ist verzogen (nach einem Unfall oder ein Rad steht auf dem Gehsteig), das Scharnier hat kurz vor der Schließstellung eine erhöhte Reibung, ändert sich die notwendige Schließkraft (sie wird höher).

Mit der Möglichkeit der adaptiven Anpassung der Dämpfung ergeben sich eine Vielzahl an Möglichkeiten zur Steigerung des Komforts oder der Steigerung der Performance, etc.:

o Mittels geeigneter Sensorik oder auf Basis der Informationen der Nahfeldererkennung, oder bspw. durch einen Sensor im Schlüssel mit Personeninformation oder durch im Fahrzeug befindliche Kameras kann bspw. erkannt werden, welcher Fahrer sich als Benutzer am System befindet. Damit kann die Ausprägung sämtlicher oben beschriebenen Funktionalitäten an den aktuellen Benutzer angepasst werden (z.B. adaptive Anpassung des Momentes zur Erkennung des „Bedarfes“ eines Öffnungs- oder Schließvorganges; bspw. Unterscheidung Mann/Frau).

o Weiter kann softwaretechnisch, auf Basis der Anpassung von Systemparametern der Regelung, adaptiv auf sämtliche

Gegebenheiten reagiert werden ohne im Betrieb oder in der Fertigung irgendwelche mechanischen Anpassungen durchführen zu müssen

- Vordertüre / Hintertüre
- Unterschiedliches Fahrzeugmodell

Mit einer einfachen Konfiguration des Systems kann erreicht werden, dass z.B. beide Hintertüren während der Fahrt, oder auch im Stillstand, nicht geöffnet werden dürfen. Dies kann auch dynamisch abhängig davon erfolgen, was für Benutzer sich auf der Rückbank befinden. Diese kann mittels geeigneter Sensorik oder auf Basis der Informationen der Nahfeldererkennung oder bspw. durch einen Sensor im Schlüssel mit Personeninformation oder durch im Fahrzeug befindliche Kameras erkannt werden.

Im Allgemeinen kann das Öffnen der Türen während des Fahrens verhindert werden, oder nur unter bestimmten Fahrzeuggeschwindigkeiten erlaubt oder erschwert erlaubt werden.

Oder falls die Türe unter dem Fahren geöffnet wird, kann eine geeignete Dämpfungsmaßnahme eingeleitet werden (z.B. Blockieren der Türe gegen Rückschlagen nach dem Abbremsvorgang).

Diebstahlschutz: Vorige Funktionen können auch als Diebstahlschutz verwendet werden (ein ungewünschtes Ein- und Aussteigen ist nicht mehr möglich). Vorteil hierbei auch: Es können so auch keine Gegenstände aus dem Fahrzeug entwendet werden (nur durch Einschlagen der Scheiben).

Im Falle des Detektierens von nicht spezifizierbaren Hindernissen im Arbeitsbereich (z.B. leichter Schnee) aus der allgemeinen Sensorik oder aus Informationen der Nahfeldererkennung, soll das System bspw. ein angepasstes Öffnen der Türe zur Verfügung stellen. Im Falle derartiger Unsicherheiten, könnte das System bspw. von Beginn an des Öffnungsvorganges eine feingranulare Rasterfunktion zur Verfügung stellen. Somit erfährt der Benutzer über das automatisch generierte haptische Feedback die

Rückmeldung, dass sich nicht zuordenbare (nur bedingt schädigende) Hindernisse im Arbeitsbereich befinden.

Weiter kann neben einem maximalen Öffnungswinkel auf Grund von Hindernissen im Arbeitsbereich für den Öffnungsvorgang der Türe, ebenso ein maximaler Schließwinkel auf Grund von Hindernissen im Arbeitsbereich für den Schließvorgang berücksichtigt werden (virtueller Endanschlag beim Schließen). Somit können neben Sachschäden am Fahrzeug (auf Grund von Hindernissen wie bspw. Getränkeboxen) während des Schließvorganges auch Personenschäden vermieden werden; bspw. Einklemmen von Fingern oder Händen. Im Allgemeinen wird jedoch ein schmerzhaftes/schadenbringendes Einklemmen von bspw. Fingern/Händen bereits durch die Komfortfunktion des sanften Schließens unterstützt. Da diese Funktion die Türe bereits in allen Fällen mit wenig Restenergie (Restgeschwindigkeit) vor der Rastfunktion zum Stehen bringt.

Einklemmschutz: Hier kann ein Algorithmus bzw. eine Regelung bei einer unüblichen Geschwindigkeitsreduktion kurz vor der geschlossenen Türstellung schlagartig einen hohen Strom auf den Aktor geben, sodass dieser Türe insbesondere so schnell/stark wie möglich gebremst wird. Die schnelle Reaktionszeit des Aktors hilft dabei sehr. Bei 0,5m/sec Verfahrensgeschwindigkeit ergeben sich 0,5mm/ms und somit kommt bei einer Reaktionszeit von 6ms die Türkomponente innerhalb von 3mm zum Stillstand.

Schadensminimierung: Die Sensorik erkennt kein Hindernis und die Tür soll ungehindert öffnen. Der Wegsensor überwacht das Öffnen und stellt eine untypisches Verfahren fest (z.B. starkes Abbremsen wegen einem nicht erkannten Hindernis wie ein niedriger Pfosten in der Mitte der Tür). Der „MRF Notstop“ bremst voll (wie zuvor beschrieben beim „Einklemmschutz“; 0,1m/sec Verfahrensgeschwindigkeit = 0,1mm/ms = bei 6ms ergibt 0,6mm bis zum Stillstand) und reduziert aufgrund der sehr schnellen Reaktionszeit so den Schaden (evtl. wird das Blech dadurch nur elastisch verformt...).

Auch wichtig bei Schnee, Sträuchern, Ästen..., also schwer detektierbaren Hindernissen.

Diverse Gegebenheiten von Umgebungseinflüssen können berücksichtigt werden. Bspw. kann der Fall zu Stande kommen, dass sich während der Abwesenheit des Benutzers im Fahrzeug, ein weiteres Fahrzeug neben das eigene parkt, welches beim Verlassen noch nicht anwesend war. In diesem Fall sollte gewährleistet werden, dass die allgemeine Sensorik oder die Informationen der Nahfeldererkennung vor dem Öffnen der Türe, den maximalen Öffnungswinkel rechtzeitig an das SDS-System übergeben. Wird dieser Wert vor dem Öffnen der Türe nicht angepasst (wird bspw. der letzte Wert vor dem Verlassen des Fahrzeuges verwendet), so kann ein Schaden, welcher Art auch immer, entstehen. Deshalb wird es nötig sein, Konzepte zu finden, welche derartige Information fortlaufend (auch im „Nicht-Betrieb“ des Fahrzeuges) aktualisieren. Das kann bspw. über eine reduzierte Bearbeitung (zur Energiebedarfsreduzierung) der entsprechenden Sensorik und/oder Algorithmen und/oder Nahfeldererkennungssysteme in Form einer Stand-By-Funktion erfolgen. Allenfalls ist es bevorzugt, dass es vor dem erstmaligen Betätigen der Türe erfolgt; die Vorlaufzeit hängt dabei ab von der Performance der Algorithmen/Sensorik, welche den maximalen Öffnungswinkel ermitteln/messen. Es ist bevorzugt, dass bei Betätigung des Türschlosses Hindernisse neu detektiert werden.

Möglich sind Sensoren u.a. am Außenspiegel, am Türschweller, unter dem Blech, innen oder auch außen. Die Sensoren können am Fensterrahmen vertikal angebracht werden.

Bei Einsatz von Remanenz können zwei Magneteinrichtungen eingesetzt werden, von denen die erste Magnetfeldeinheit eine Magnetfeldeinheit mit Stahlkern, Spule und Strömungskanal ist. Die zweite Magnetfeldeinheit ist ein Remanenzsystem mit Remanenzmaterial im Kern oder/und im Rest des Magnetkreises. Wird über eine längere Zeit eine hohe Dämpfungskraft benötigt, so wird das Remanenzmaterial durch einen entsprechenden Stromimpuls (oder

Stromimpulsverlauf) aufmagnetisiert. Nach dem erneuten Anlegen eines Stromimpulses oder Stromimpulsverlaufs wird das Magnetfeld wieder reduziert oder komplett aufgehoben. Bei geschlossener Tür kein Remanenzfeld, somit ein leichtes Öffnen beim Unfall möglich.

Bei Strömen von z. B. 0 bis 3 Ampere kann das Magnetfeld wie in einer „normalen“ Magnetfeldeinheit erzeugt werden. Zunehmender Strom = größeres Magnetfeld = größere Dämpferkraft. Dies alles stufenlos und sehr schnell ($< 10\text{ms}$).

Stromimpulse oder Stromimpulsverläufe von z.B. 5 bis 6 Ampere magnetisieren das Remanenzmaterial um, wodurch ein bleibendes Magnetfeld verbleibt. Dadurch kann ohne Stromzufuhr eine (hohe) Haltekraft erzeugt werden.

In allen Ausgestaltungen kann auch ein aktives System Anwendung finden.

Dabei tritt folgende Problematik auf. Das automatische Öffnen und Schließen der Türen, wie es heute beim Kofferraum ist, wird kommen. Der Einsatz der jetzigen Kofferraumschließmechanismen (Spindeltriebe) in der Fahrer- oder Beifahrertür wird nicht gewünscht, da diese viel zu langsam sind (der Kunde will nicht mehrere Sekunden warten, bis er einsteigen kann) und sehr laut sind. Bei einem Unfall kann das System zudem nicht geöffnet werden (stromlos sehr hohe Kräfte notwendig). Verformt sich dann noch der Spindeltrieb, geht die Tür gar nicht mehr auf. Zudem sind die Türkräfte im Vergleich zum Kofferraumdeckel sehr hoch (Schräglage des Autos - 100Nm). Beim Kofferraumdeckel hilft eine Gasfeder bzw. die Schwerkraft beim Schließen.

In allen Ausgestaltungen ist es möglich, Stickstoff oder Argon oder großmolekulare Gase, welche weniger flüchtig sind, als Aktormedium oder als kompressibles Medium im z. B. Ausgleichsvolumen zu verwenden.

Gasdämpfer aus dem Stand der Technik haben bei Fahrzeugen generell das Problem, dass sich aufgrund der Temperaturen die

Kräfte stark ändern (Gasvolumen; tiefe Temperaturen - weniger Druck; hohe Temperaturen - höherer Druck). Dadurch ergeben sich Unterschiede im Verhalten. Bei der Erfindung mit einer magnetorheologischen Dämpfereinrichtung wird vorzugsweise eine Temperaturkompensation durchgeführt. In allen Ausgestaltungen ist es deshalb bevorzugt möglich, eine (Außen-) Temperatur zu kompensieren. Dazu kann z. B. die elektrische Spule zusätzlich bestromt und damit die Dämpfereinrichtung beheizt werden. Es kann aber auch eine separate Heizeinrichtung (nur für tiefe Temperaturen) eingebaut werden, beispielsweise ein Heizdraht, eine Heizhülle um die Dämpfereinrichtung etc. Die Aktivierung der Heizeinrichtung kann dann z. B. erfolgen, wenn der Benutzer in die Nähe des Fahrzeuges kommt, also frühzeitig (Keyless Go...) oder die Tür benutzt. Die Heizeinrichtung kann aber auch programmiert werden (z.B. morgens...).

Vorzugsweise umfasst die Türkomponente ein elektrisches Schloss. Es ist ein sanftes Schließen „Soft-Close“ möglich, wobei die Tür in den letzten Millimetern selbsttätig schließt. Dieses wird vorzugsweise umgekehrt angesteuert, d. h. die Tür wird freigegeben (und das Schloss geöffnet). Vorzugsweise wird die Tür dann automatisch geöffnet, indem z. B. der adaptive Dämpfer die Tür aufdrückt. So kann der Fahrer mit dem Smartdevice (Handy, Smartwatch...) oder einem Funkschlüssel die Tür zum Einsteigen öffnen. Er muss hierzu die Tür nicht berühren, was neben dem größeren Komfort auch den Vorteil hat, dass er sich die Hände nicht schmutzig machen kann, da der Benutzer die Tür ja zum Öffnen nicht mehr berühren muss. Denkbar ist auch, dass der Benutzer die Tür mittels Gestensteuerung öffnet (z. B. Fussbewegung bei/unter der Tür), was dann vorteilhaft ist, wenn er die Hände voll hat (z. B. nach einem Einkauf). Zudem kann der Benutzer dann, besonders wenn er von hinten (Heck) zum Fahrzeug kommt, direkt einsteigen.

Es ist möglich, nur eine Tür (z. B. die Fahrertür oder die Fondtüren) mit der Erfindung auszurüsten.

Bei den derzeitigen Fahrzeugen aus dem Stand der Technik sind mitunter die Türscharniere so angebracht (Türkinematik), dass die Tür in eine Richtung leichter geht als in die andere. Dies kann mit der erfindungsgemäßen Türkomponente ausgeglichen werden.

Nun kann ein aktives System mit einer MRF-Pumpe eingesetzt werden, bei der ein MRF-Ventil als Pumpe eingesetzt wird. Der Antriebsmotor kann in beide Antriebsrichtungen angetrieben werden. Je nach Drehrichtung des Motors fährt ein damit verbundener Zylinder ein oder aus. Um eine Regelung der Zylindergeschwindigkeit zu erreichen, kann das MRF-Ventil den Volumenstrom von 0% bis 100% über einen Bypass umleiten.

In allen Ausgestaltungen ist es im Sinne der vorliegenden Erfindung möglich, den weiteren Begriff „Türeinrichtung“ auf den konkreteren Begriff „Tür“ einzuschränken und die Begriffe entsprechend auszutauschen. Des Weiteren ist es in allen Ausgestaltungen möglich, die Erfindung auf eine verschwenkbare Tür oder verschwenkbare Klappe oder einer verschwenkbaren Deckel wie einen Heckdeckel zu konkretisieren. In diesem Sinne umfasst eine bewegbare Türeinrichtung eine verschwenkbare Tür und kann darauf eingeschränkt oder konkretisiert werden, sodass in der gesamten Beschreibung der Begriff „bewegbar“ durch den Begriff „verschwenkbar“ präzisiert werden kann. Umgekehrt kann der Begriff „Tür“ durch „Türeinrichtung“ ersetzt werden und es kann der Begriff „schwenkbar“ durch „bewegbar“ ersetzt werden.

Möglich ist es auch, eine Öffnungs- und/oder Schließbewegung eines Verdecks eines Cabriolets mit der Erfindung zu dämpfen. In solchen Ausgestaltungen ist das bewegbare Verdeck als Türeinrichtung anzusehen und die ganze Konstruktion mit der Tragkonstruktion und dem daran aufgenommenen Verdeck als Türkomponente.

Die Erfindung ist nicht auf den Einsatz bei Automobilen beschränkt, sie kann auch eingesetzt werden bei z. B. Trucks/LKW; Landwirtschaftsfahrzeugen, sonstigen (Kraft-)Fahrzeugen,

autonomen Fahrzeugen, Taxis, Möbeln, Flugzeugen und Militärfahrzeugen.

Möglich ist es auch, eine Öffnungs- und/oder Schließbewegung eines Verdecks z. B. eines Cabriolets mit der Erfindung zu dämpfen. In solchen Ausgestaltungen ist das bewegbare Verdeck als Türeinrichtung anzusehen und die ganze Konstruktion mit der Tragkonstruktion und dem daran aufgenommenen Verdeck als Türkomponente. Die Anmelderin behält sich vor, einen Anspruch auf eine Fahrzeugvorrichtung oder sonstige Vorrichtung auszurichten, bei der eine bewegbare Einrichtung an einer Tragkonstruktion zwischen einer Öffnungsstellung und einer Schließstellung bewegbar aufgenommen ist und bei der die Bewegung durch eine magnetorheologische Dämpfereinrichtung dämpfbar ist und bei der eine Überwachung der Bewegungsgeschwindigkeit der Türeinrichtung erfolgt. Insbesondere kann die Bewegungsgeschwindigkeit so gesteuert werden, dass die Türeinrichtung in einem einstellbaren Abstand vor einem (bekannten oder über Sensoren erkannten) Hindernis stehen bleibt.

Weitere Vorteile und Merkmale der vorliegenden Erfindung ergeben sich aus der Beschreibung der Ausführungsbeispiele, die im Folgenden mit Bezug auf die beiliegenden Figuren erläutert werden.

Darin zeigen:

Figur 1 eine schematische Draufsicht auf ein Fahrzeug mit einer erfindungsgemäßen Türkomponente;

Figur 2 eine schematische Explosionsdarstellung der Türkomponente nach Fig. 1;

Figur 3 einen vergrößerten Querschnitt der Türkomponente nach Fig. 1;

Figur 4 eine andere Ausgestaltung einer erfindungsgemäßen Türkomponente;

Figur 5 eine weitere Ausgestaltung einer erfindungsgemäßen Türkomponente;

Figur 6 noch eine Ausgestaltung einer erfindungsgemäßen Türkomponente;

Figur 7 einen schematischen Querschnitt durch ein Dämpfungsventil einer erfindungsgemäßen Türkomponente; und

Figur 8 ein Diagramm mit der Geschwindigkeit und der Verzögerung einer Tür bei einem Schließvorgang.

Figur 1 zeigt eine schematische Draufsicht auf ein an einem Straßenrand haltendes Kraftfahrzeug 100, bei dem hier zwei als Türen ausgeführte Türeinrichtungen 53 vorgesehen sind, die beide geöffnet sind. Die Türen befinden sich jeweils etwa in einer Winkelstellung 13. Die Türen sind jeweils Teil einer Türkomponente 50, die hier die Türen 53 umfasst. Möglich ist es genauso, dass an die Türkomponente 50 eine Tür 53 angebracht wird. Die Türkomponente 50 umfasst jedenfalls Anschlusseinheiten 51 und 52 zum Anschluss an der Tragkonstruktion 101 des Fahrzeugs 100 bzw. an der Tür 53, um die Tür schwenkbar an der Tragkonstruktion 101 aufzunehmen. Dabei kann die Tür aus mehreren jeweils schwenkbaren Einheiten bestehen, die miteinander gelenkig verbunden sind. Die Tür kann an einer oder zwei oder mehr Schwenkachsen schwenkbar aufgenommen sein. Schraffiert eingezeichnet ist eine Tür 53 in der Schließstellung 2, in der die Tür hier bündig mit dem Fahrzeug abschließt.

Mit der Erfindung ist es möglich, dass bei einer starken Verzögerung der Tür 53 praktisch sofort eine größere bzw. maximale Dämpfung eingestellt wird, um Schäden möglichst zu vermeiden oder wenigstens zu verringern oder zu minimieren. Wird die schwenkbare Tür 53 des Kraftfahrzeugs 100 zugeschlagen und somit schnell in Schließrichtung bewegt und befindet sich beispielsweise ein Bein oder eine Hand oder ein sonstiger Gegenstand auf dem Weg der Schließbewegung so trifft die Tür 53 zunächst - ohne den Einsatz weiterer Sensoren - gegen das Bein

oder die Hand oder ein Objekt und wird dabei unerwartet abgebremst. Das bedeutet, dass beispielsweise bei einer relativ hohen Drehgeschwindigkeit der Tür eine unerwartete und unerwartet hohe Änderung der Drehgeschwindigkeit auftritt. Das bedeutet hier, dass die Änderungsgeschwindigkeit der Bewegungsgeschwindigkeit der Türeinrichtung oder hier konkret die Änderungsgeschwindigkeit der Drehgeschwindigkeit einen vorbestimmten Grenzwert übersteigt.

Mit der Erfindung wird bei Erkennung eines solchen Vorgangs sofort eine maximale Dämpfung eingestellt, sodass Schäden sehr weitgehend vermieden werden können.

Prallt beim Öffnen der Tür 53 diese mit dem äußeren Blech gegen ein Hindernis, wird die Drehgeschwindigkeit der Tür sofort erheblich gesenkt. Da sich die Bleche in der Regel aber über einen gewissen Bereich biegeelastisch verformen können, kann somit bei einer sofortigen Reaktion und Maximierung der Dämpfung ein Schaden an der Tür 53 oft vollständig vermieden werden.

Das Verfahren kann auch mit den nachfolgend beschriebenen Türkomponenten durchgeführt werden.

In Figur 2 ist in einer vergrößerten Darstellung eine Explosionsdarstellung der Türkomponente 50 abgebildet, wobei die Türkomponente 50 eine Dämpfereinrichtung 1 umfasst, die einen Dämpfer auf magnetorheologischer Basis aufweist.

Die Türkomponente 50 in Figur 2 weist Anschlusseinheiten 51 und 52 zur Verbindung mit der Tragkonstruktion 101 und der Tür 53 auf, um eine definierte und gesteuerte Verschwenkung der Tür bei der Überführung von der in Figur 1 dargestellten Öffnungsstellung in die auch in Figur 1 angedeutete Schließstellung 2.

Die Dämpfereinrichtung 1 umfasst eine Zylindereinheit 31, in der der Kolben 38 der Kolbeneinheit 30 das Zylindervolumen 32 in eine erste Kammer 33 und eine zweite Kammer 34 variabel teilt.

Ein Ausgleichsvolumen 36 einer Ausgleichskammer dient zum Ausgleich der in die Zylindereinheit 31 eintauchenden Kolbenstange 43.

Figur 3 zeigt eine vergrößerte Querschnittsdarstellung eines Teils der Türkomponente 50 aus Figur 2.

An der hier im Schnitt dargestellten und montierten Dämpfereinrichtung 1 ist die Kolbeneinheit 30 mit dem Kolben 38 zu erkennen, in dem die Magneteinrichtung 9 mit der elektrischen Spule 10 angeordnet ist. Der Kolben 38 teilt das Zylindervolumen 32 der Zylindereinheit 31 in eine erste Kammer 33 und eine zweite Kammer 34. Das Dämpfungsventil ist außerhalb der Kolbeneinheit 31 angeordnet. Die Magneteinrichtung 9 mit der elektrischen Spule 10 ist an dem Dämpfungsventil angeordnet.

Weiterhin ist in der Zylindereinheit 31 die Ausgleichseinrichtung mit der Ausgleichskammer 37 und dem Ausgleichsvolumen 36 dargestellt. Die Ausgleichskammer 37 wird durch einen variabel innerhalb der Zylindereinheit 31 gleitenden Trennkolben von der zweiten Kammer 34 getrennt. Möglich ist es auch, die Ausgleichskammer auf die andere Seite zu setzen, wobei dann eine Abdichtung gegenüber der durchlaufenden Kolbenstange und der ersten Kammer 33 erfolgen muss. Die Ausgleichskammer 37 liegt auf der Niederdruckseite des Einwegkreislaufs. Ventile zum Befüllen der ersten bzw. zweiten Kammer 33, 34 und der Ausgleichskammer 37 sind vorgesehen. Die Ausgleichskammer 37 ist mit einem gasförmigen Medium unter einem geringen Druck gefüllt, sodass das eintauchende Volumen der Kolbenstange 43 ausgeglichen werden kann.

An der Kolbenstange 43 ist eine Sensoreinrichtung 12 angebracht, mit der hier eine Absolutposition der Dämpfereinrichtung 1 detektiert werden kann. Durch Abfrage der Sensoreinrichtung kann die Position der beiden Anschlusseinheiten 51 und 52 zueinander festgestellt werden, sodass mit der Sensoreinrichtung auch direkt die Winkelstellung der Tür 53 erfasst wird.

Die Anschlusskabel für die elektrische Spule in dem Kolben 38 und die Sensoreinrichtung 12 werden hier durch die Kolbenstange 43 nach außen geführt.

Figur 4 zeigt eine Variante, bei der eine durchgehende Kolbenstange bzw. 2 Kolbenstangen 43, 44 vorgesehen sind. Das Innere der Zylindereinheit 31 wird durch den Kolben 38 wieder in 2 Kammern 33 und 34 geteilt. Hier werden beide Kolbenstangen 43 und 44 an den jeweiligen Enden nach draußen geführt, sodass ein Eintauchen des Volumens einer Kolbenstange nicht ausgeglichen zu werden braucht. Um eine Volumenausdehnung durch Temperaturunterschiede ausgleichen zu können, ist hier eine Ausgleichseinrichtung 39 vorgesehen, die beispielsweise als hohler Gummiring oder dergleichen ausgeführt ist und insofern bei einer Volumenausdehnung oder einer Volumenabnahme durch Temperaturunterschiede bedingt einen entsprechenden Volumenausgleich zur Verfügung stellt. Eine solche Ausgleichseinrichtung kann in der Kammer 33 oder der Kammer 34 angeordnet sein. Möglich sind Ausgleichseinrichtungen in den beiden Kammern 33 und 34.

In allen Ausgestaltungen ist der Kolben 38 auch als Dämpfungsventil 5 ausgeführt und weist einen oder 2 oder mehrere Strömungskanäle 7 auf, die die erste Kammer 33 mit der zweiten Kammer 34 verbinden. Die Kammern 33 und 34 sind mit einem magnetorheologischen Fluid 6 gefüllt. Die Dämpfung wird hier dadurch erreicht, dass an dem Dämpfungsventil 5 eine Magneteinrichtung 9 oder wenigstens eine Magneteinrichtung 9 angeordnet ist, die hartmagnetisches Material und hier auch eine elektrische Spule umfasst.

Über einen kurzen elektrischen Impuls an der Spule 10 wird ein magnetischer Impuls ausgelöst, der zu einer permanenten Magnetisierung der Magneteinrichtung 9 führt, sodass im Anschluss daran der Strömungswiderstand durch den Strömungskanal 7 entsprechend der Stärke des wirkenden Magnetfeldes 8 ansteigt.

Durch entsprechende Ummagnetisierungen der Magneteinrichtungen 9 kann so eine beliebige Dämpfung der Türbewegung der Tür 53 eingestellt werden. Außerdem ist es möglich, zusätzlich zu einem permanent wirkenden Magnetfeld die Spule 10 einzusetzen, um das Magnetfeld 8 der Magneteinrichtungen 9 dynamisch zu modellieren. Durch ein gleichgerichtetes Magnetfeld kann die Dämpfung verstärkt werden und durch ein entsprechend entgegengesetzt ausgerichtetes Magnetfeld kann die Dämpfung abgeschwächt oder sogar auf null reduziert werden.

In diesem Ausführungsbeispiel ist das Anschlusskabel 42 bzw. die Anschlusskabel 42 sind durch die Kolbenstange 44 nach außen geführt. Die Kolbenstange 44 ist in einem Rohr 46 verschiebbar aufgenommen. Am Ende der Kolbenstange 44 wird hier das Anschlusskabel 41 aus der Kolbenstange herausgeführt und durch einen Schlitz 42 in dem Rohr 46 nach außen geführt.

Beispielhaft für alle Ausführungsbeispiele ist in Figur 4 eine Steuereinrichtung 4 eingezeichnet, mit der das Dämpfungsventil 5, die Dämpfereinrichtung 1 und/oder die gesamte Türkomponente 50 steuerbar ist. Die Steuereinrichtung 4 kann auch Teil des Fahrzeugs 100 oder einer anderen Vorrichtung sein.

Figur 5 zeigt eine andere Variante, bei der 2 Magneteinrichtungen 9 bzw. wenigstens 2 elektrische Spulen 10 und 11 vorgesehen sind. Die magnetischen Spulen 10 und 11 der Magneteinrichtungen 9 sind wiederum im Kolben 38 der Kolbeneinheit 30 innerhalb der Zylindereinheit 31 angeordnet. Auch hier trennt der Kolben 2 Kammern 33 und 34 des Zylindervolumens 32. Es können auf beiden Seiten erste und zweite Kolbenstangen 43 und 44 vorgesehen sein oder es ist nur eine Kolbenstange auf einer Seite herausgeführt. In einem solchen Fall wird wieder eine Ausgleichskammer 37 mit einem Ausgleichsvolumen 36 erforderlich.

Hier wird eine elektrische Spule 10, 11 zur Erzeugung eines magnetischen Impulses und zur dauerhaften Magnetisierung der Magneteinrichtung 9 eingesetzt. Die jeweils andere elektrische

Spule 11, 10 kann zur Modulation des aktuell wirkenden Magnetfeldes eingesetzt werden.

Figur 6 zeigt eine andere schematisch dargestellte Variante einer Dämpfereinrichtung 1 einer Türkomponente 50 mit Anschlusseinheiten 51 und 52. Die Dämpfereinrichtung 1 weist ein magnetorheologisches Fluid 6 als Arbeitsfluid auf. Eine Kolbeneinheit 30 mit einem Kolben 38 trennt eine erste Kammer 33 von der zweiten Kammer 34. Durch den Kolben führt wenigstens ein Strömungskanal 7. Das Einwegventil 15 öffnet für die Strömung des magnetorheologischen Fluids von der zweiten Kammer 34 in die erste Kammer 33. Von dort aus wird das Arbeitsfluid durch den Rückkanal 35 zu dem hier externen Dämpfungsventil 5 geleitet, dem eine Magneteinrichtung 9 und eine elektrische Spule 10 zugeordnet sind, um die gewünschte Dämpfung einzustellen. Das Dämpfungsventil 5 ist wiederum über ein zweites Einwegventil 16 mit der zweiten Kammer 34 in Strömungsverbindung.

Sowohl beim Eintauchen der Kolbenstange 43 in die Zylindereinheit 31 als auch beim Austauchen der Kolbenstange 43 aus der Zylindereinheit 31 strömt das Arbeitsfluid 6 in der gleichen Richtung entlang der eingezeichneten Pfeile. Je nachdem, ob die Kolbenstange eintaucht oder austaucht, wird magnetorheologisches Fluid der Ausgleichskammer 37 zugeleitet oder es wird magnetorheologisches Fluid aus der Ausgleichskammer 37 entnommen. In der Ausgleichskammer 37 ist ein Ausgleichsvolumen 36 vorgesehen, welches mit einem Gas gefüllt ist.

Eine oder mehrere Sensoreinrichtungen 12 können vorgesehen sein, um eine Relativposition der beiden Anschlusseinheiten 51 und 52 zueinander zu detektieren, um daraus eine Winkelstellung der Tür 53 abzuleiten. Möglich ist es in allen Ausgestaltungen aber auch, dass andere Winkelsensoren z. B. am Drehgelenk vorgesehen sind, sodass direkt eine Winkelstellung ausgegeben wird.

Auch hier wird eine elektrische Spule 10 zur Erzeugung eines magnetischen Impulses und zur dauerhaften Magnetisierung der

Magneteinrichtung 9 eingesetzt. Die gleiche oder auch eine andere elektrische Spule kann zur Modulation des aktuell wirkenden Magnetfeldes eingesetzt werden.

Figur 7 zeigt einen schematischen Querschnitt durch die Zylindereinheit 31 und dem darin angeordneten Kolben 38. Klar erkennbar sind die Strömungskanäle 7 des Dämpfungsventils 5, die hier durch eine Trennwand jeweils noch in 2 Teilkanäle unterteilt sind. Eingezeichnet ist auch eine Magnetfeldlinie des Magnetfeldes 8. Das Magnetfeld tritt etwa senkrecht durch die Strömungskanäle 7 des Dämpfungsventils durch. Die elektrische Spule 10 dient zur Erzeugung eines variablen Magnetfelds und insbesondere auch dazu, einen magnetischen Impuls auszugeben, um die Magneteinrichtung 9 wunschgemäß zu magnetisieren.

In entsprechender Weise kann - wie es in Figur 7 im Schnitt dargestellt ist - auch ein externes Dämpfungsventil für z. B. die Türkomponente nach Figur 6 ausgebildet sein. Alle abgebildeten Teile sind dann vorzugsweise unbeweglich zueinander. Die Strömungskanäle 7 des Dämpfungsventils 5 können jeweils durch eine Trennwand in zwei Teilkanäle unterteilt sein. Das Magnetfeld tritt auch hier wieder etwa senkrecht durch die Strömungskanäle 7 des Dämpfungsventils 5 durch. Die elektrische Spule 10 dient zur Erzeugung eines variablen Magnetfelds und kann insbesondere auch dazu verwendet werden, einen magnetischen Impuls auszugeben, um die Magneteinrichtung 9 wunschgemäß dauerhaft zu magnetisieren.

Figur 8 zeigt ein beispielhaftes Diagramm der Funktionsweise bei einem Öffnungsvorgang einer Tür. Eingezeichnet sind normierte Größen für Geschwindigkeit und Verzögerung über dem Winkel. Dargestellt sind die Verläufe einer unregelmäßigen Geschwindigkeit 81 und der zugehörigen unregelmäßigen Verzögerung 84, sowie die Verläufe der geregelten Geschwindigkeit 82 und der zugehörigen geregelten Verzögerung 85 über einem Öffnungswinkel.

Weiterhin ist ein Grenzwert 80 für eine Grenzbeschleunigung bzw. Grenzverzögerung eingezeichnet. Der Grenzwert 80 ist vorgegeben,

kann aber eingestellt und geändert werden. Überschreitet eine tatsächliche Verzögerung den Grenzwert 80, so wird eine akute Gefährdungssituation erkannt und es wird eine Gefahrdämpfung ausgelöst. Das bedeutet hier, dass die Türbewegung im Folgenden mit maximaler Dämpfung gedämpft wird.

Hier trifft die Tür bei einem Winkel von knapp 44° auf ein nicht zuvor erkanntes bzw. nicht bekanntes Hindernis auf, welches die Türbewegung im Folgenden abbremst. Daraufhin überschreitet die aktuelle Verzögerung der Tür bei einem Winkel von knapp 45° den vorgegebenen Grenzwert 80.

Es dauert ein wenig, bis ein zuverlässiger Wert für die aktuelle Verzögerung ermittelt wird. In der Zwischenzeit hat sich die Tür weiter bewegt und einen Winkel von etwas mehr als 45° erreicht.

Durch das Überschreiten des Grenzwertes 80 kann erkannt werden, dass hier kein normaler und störungsfreier Öffnungsvorgang durchgeführt wird. Würde hier keine Gegenmaßnahme ergriffen, würden sich der Geschwindigkeitsverlauf 81 und der Beschleunigungsverlauf 84 über dem Winkel ergeben und die Tür erst bei z. B. knapp 50° Öffnungswinkel zum Stillstand kommen. Dadurch könnten schon dauerhafte Beschädigungen an der Tür (oder einem Nachbarauto) oder dergleichen auftreten.

Mit der Erfindung wird hingegen möglichst bald oder direkt nach dem Überschreiten des Grenzwertes die Tür mit der Dämpfereinrichtung gebremst und insbesondere möglichst stark gebremst. Die Tür wird gebremst, da davon ausgegangen wird, dass die Tür gegen einen Hindernis geprallt ist bzw. noch prallt. Dabei verbiegt sich in der Regel zunächst das Außenblech der Tür elastisch, sodass ein zusätzliches Abbremsen der Tür bleibende Schäden an der Tür oder anderen Gegenständen gegebenenfalls vollständig verhindern kann.

Prallt die Tür gegen eine Person, so kann diese verletzt werden. Deshalb ist in solchen Fällen erst recht eine Bremsung der Tür sinnvoll und nötig.

Durch den Aufprall auf das Hindernis hat sich die Verzögerung schlagartig vergrößert und steigt weiter an. Ohne weitere Maßnahmen würde sich der unregelmäßige Verlauf der Verzögerung 84 ergeben. Da die Tür nach dem Überschreiten des Grenzwertes 80 aber maximal gebremst wird, ergibt sich der geregelte Verlauf der Verzögerung 85 und der geregelte Geschwindigkeitsverlauf 82.

Die Tür wird erheblich stärker abgebremst und kommt in diesem Beispiel bei einem Winkel von knapp 46° zum Stillstand.

Durch die Gefährdungsdämpfung ist die Tür (ohne Nahfelderkennung!) einen Winkelbetrag 87 von etwa 4° früher zum Stillstand gekommen. Der Winkelbetrag 87 ist ein direktes Maß für die absorbierte Energie und damit auch Reduzierung der Gefährdung. Die angegebenen Zahlenwerte sind nur beispielhaft zu verstehen und sind nur erste Werte aus Versuchen. Die genauen erreichbaren Werte hängen von vielen Faktoren ab.

Die Regelung kann vollständig über den Positionssensor oder den Winkelsensor der Dämpfereinrichtung 1 erfolgen. Andere Werte müssen nicht eingehen, können aber verwendet werden.

Beim Schließen der Tür kann die Erfindung ebenso sehr vorteilhaft eingesetzt werden. Dazu muss man sich das Diagramm aus Figur 8 nur horizontal gespiegelt vorstellen. Trifft die Tür beim Schließvorgang z. B. auf ein Körperteil eines Benutzers auf, steigt die Verzögerung der Tür sofort stark an. Im Anschluss wird die Tür maximal gedämpft und kommt so erheblich früher zum Stehen, sodass Quetschungen von Körperteilen oder Schäden an Gegenständen reduziert oder vermieden werden können.

Es ist auch möglich und bevorzugt, dass die Tür bei jedem Schließvorgang bei einem bestimmten geringen Öffnungswinkel zum Stillstand gebracht wird, beispielsweise bei $2,5^\circ$ oder bei 3° , um das Einquetschen von Fingern zu vermeiden.

Die Erfindung wird auch eingesetzt, um die Tür gezielt an bestimmten einstellbaren oder wählbaren Punkten oder Positionen

sanft zum Stehen zu bringen. Dazu wird entsprechend vor Erreichen der gewünschten Position die Türbewegung angepasst gedämpft.

Sind Umgebungssensoren oder eine Nahfeldererkennung aktiv oder ist ein Hindernis 86 bekannt, wird die Türbewegung so gesteuert, dass die Tür z. B. den Winkelabstand 88 vor dem Hindernis zum Stehen kommt und dort fixiert wird.

Bezugszeichenliste:

1	Dämpfereinrichtung	33	erste Kammer
2	Schließstellung	34	zweite Kammer
3	Öffnungsstellung	35	Rückkanal
4	Steuereinrichtung	36	Ausgleichsvolumen
5	Dämpfungsventil	37	Ausgleichskammer
6	MRF	38	Kolben
7	Strömungskanal	39	Ausgleichseinrichtung
8	Magnetfeld	40	elektrische
9	Magneteinrichtung		Anschlusseinheit
10	elektrische Spule	41	Anschlusskabel
11	elektrischen Spule	42	Schlitz
12	Sensoreinrichtung	43	erste Kolbenstange
13	Winkelstellung	44	zweite Kolbenstange
14	vorbestimmte	45	Durchmesser von 43
	Winkelposition	46	Rohr
15	erstes Einwegventil	50	Türkomponente
16	zweites Einwegventil	51	Anschlusseinheit
18	magnetischer Impuls	52	Anschlusseinheit
19	Zeitspanne	53	Tür
20	Änderungsgeschwindigkeit	54	Winkelstellung
21	Verzögerung	60	Hindernis
22	Drehgeschwindigkeit	80	Grenzwert
23	Grenzwert von 20	81	Geschwindigkeit
24	geringere Dämpfung	82	geregelter Geschwindigkeit
25	größere Dämpfung	84	Verzögerung
26	maximale Dämpfung	85	geregelter Verzögerung
27	Dämpfung	86	Hindernis
28	Schließgeschwindigkeit	87	Winkelbetrag
29	zweiter Ausgleichskanal	88	Abstand
30	Kolbeneinheit	100	Fahrzeug
31	Zylindereinheit	101	Tragkonstruktion
32	Zylindervolumen		

Ansprüche:

1. Verfahren zum Dämpfen einer Bewegung einer Türeinrichtung (53) insbesondere eines Fahrzeugs (100) mit einer Dämpfereinrichtung (1) mit einer einstellbaren und steuerbaren Dämpfung, wobei eine Bewegung der Türeinrichtung (53) wenigstens teilweise zwischen einer Schließstellung (2) und einer Öffnungsstellung (3) gesteuert gedämpft wird, dadurch gekennzeichnet, dass ein Maß für eine Änderungsgeschwindigkeit (20) der Bewegungsgeschwindigkeit (22) der Türeinrichtung (53) ermittelt wird und dass bei einer Änderungsgeschwindigkeit (20) über einen vorbestimmten Grenzwert (23) hinaus von einer derzeit eingestellten geringeren Dämpfung (24) auf eine größere Dämpfung (25) umgeschaltet wird.
2. Verfahren nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei die Dämpfung (27) auf einen im Wesentlichen maximalen Wert (26) eingestellt wird, wenn die Änderungsgeschwindigkeit (20) (Beschleunigung oder Verzögerung) den vorbestimmten Grenzwert (23) überschreitet.
3. Verfahren insbesondere nach einem der beiden vorhergehenden Ansprüche, wobei ein Maß für eine Stellung und/oder Winkelstellung (13) der Türeinrichtung (53) ermittelt wird.
4. Verfahren nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei die Dämpfung (27) vergrößert wird, wenn sich die Türeinrichtung (53) wenigstens einer vorbestimmten Winkelposition (14) nähert.
5. Verfahren nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei die Dämpfung (27) vergrößert wird, wenn sich die Türeinrichtung (53) der Schließstellung (2) nähert.
6. Verfahren nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei die Dämpfung (27) so vergrößert wird, dass die Drehgeschwindigkeit (22) der Türeinrichtung (53) auf eine

vorgegebene Schließgeschwindigkeit (28) verringert wird.

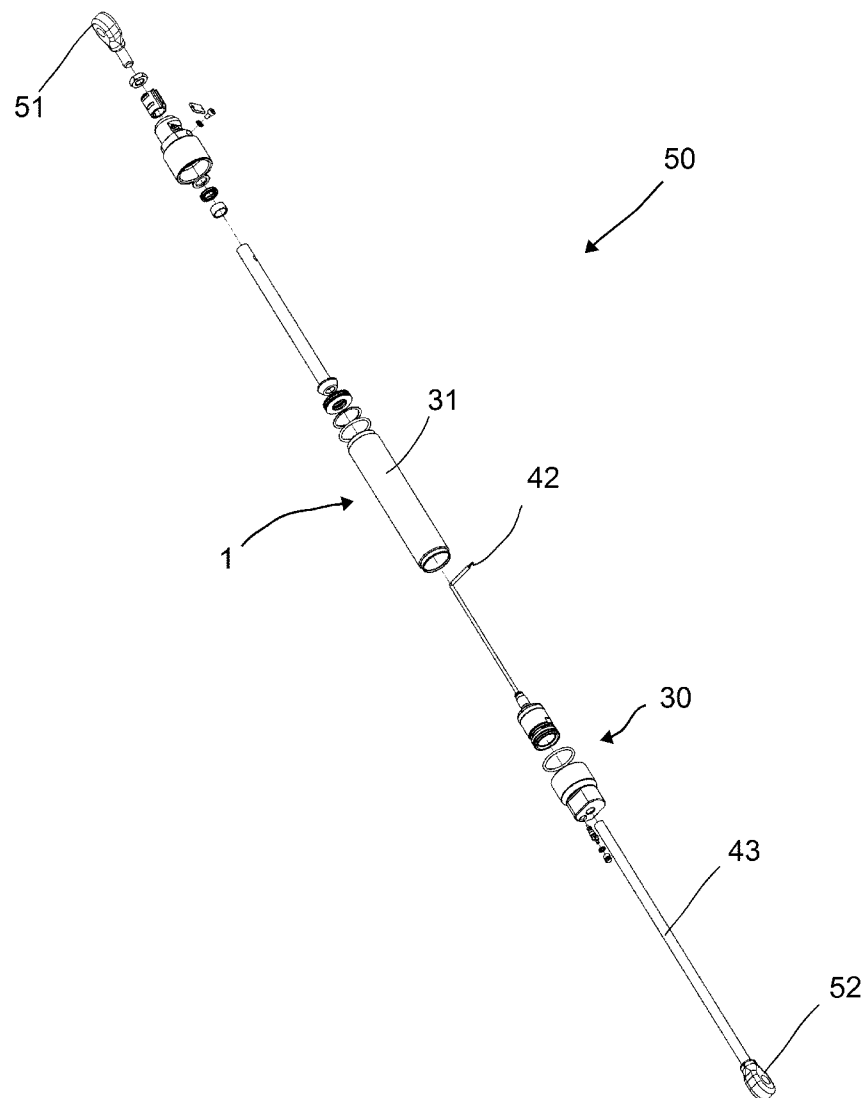
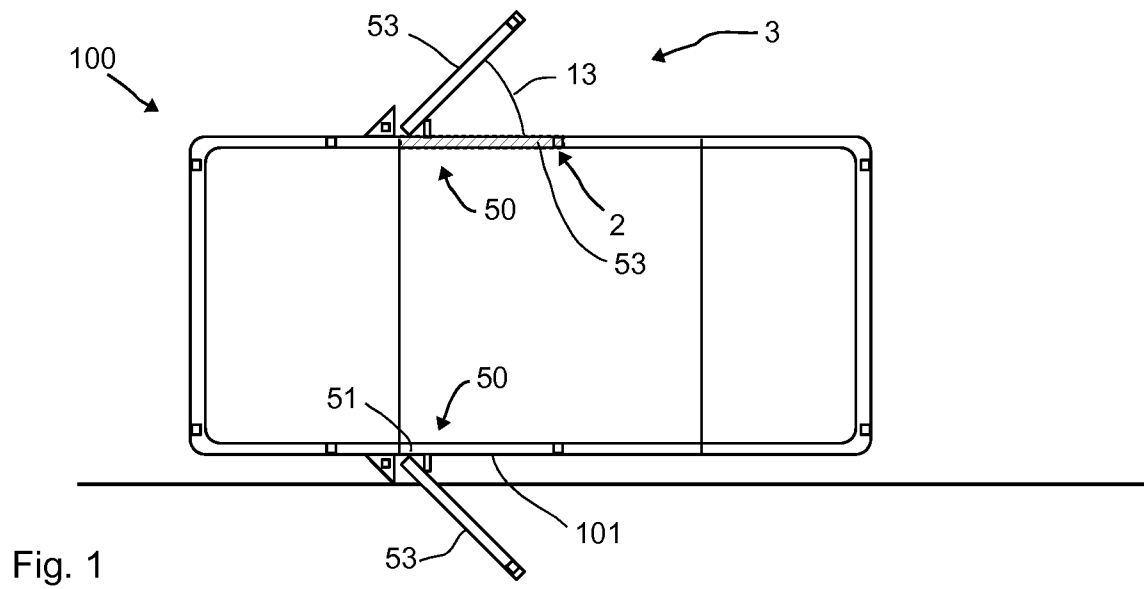
7. Verfahren nach einem der beiden vorhergehenden Ansprüche, wobei eine Lernfunktion integriert ist, mit der Schließgeschwindigkeiten (28) bei Schließvorgängen ausgewertet werden und wobei die vorgegebene Schließgeschwindigkeit (28) angepasst wird, sodass eine zuverlässige Schließung der Türeinrichtung (53) erfolgt.
8. Verfahren nach einem der drei vorhergehenden Ansprüche, wobei die Dämpfung (27) vergrößert wird, wenn sich die Türeinrichtung (53) einer maximalen Öffnungsstellung nähert.
9. Verfahren insbesondere nach einem der sieben vorhergehenden Ansprüche, wobei die Dämpfung (27) nur dann vergrößert wird, wenn die Drehgeschwindigkeit (22) eine vorgegebene Drehgeschwindigkeit überschreitet.
10. Verfahren insbesondere nach einem der acht vorhergehenden Ansprüche, wobei die Dämpfung (27) vergrößert wird, wenn ein Hindernis (60) in der Bewegungsbahn der Türeinrichtung (53) erkannt wird und eine Kollision bevorsteht.
11. Verfahren insbesondere nach einem der neun vorhergehenden Ansprüche, wobei die Dämpfereinrichtung (1) derart gesteuert wird, dass die Drehgeschwindigkeit (22) der Türeinrichtung (53) so verläuft, dass ein geräuscharmes Schließen der Türeinrichtung (53) erreicht wird und/oder dass ein bestimmter Öffnungswinkel ohne abrupte Geschwindigkeitsänderungen erreicht wird.
12. Türkomponente (50) umfassend zwei relativ zueinander bewegbaren Anschlusseinheiten (51, 52) und wenigstens eine steuerbare Dämpfereinrichtung (1), wobei eine der beiden Anschlusseinheiten (51, 52) mit einer Tragkonstruktion (101) und die andere der beiden Anschlusseinheiten (51, 52) mit einer bewegbaren Türeinrichtung (53), insbesondere eines Fahrzeugs (100), verbindbar ist, um eine Bewegung der

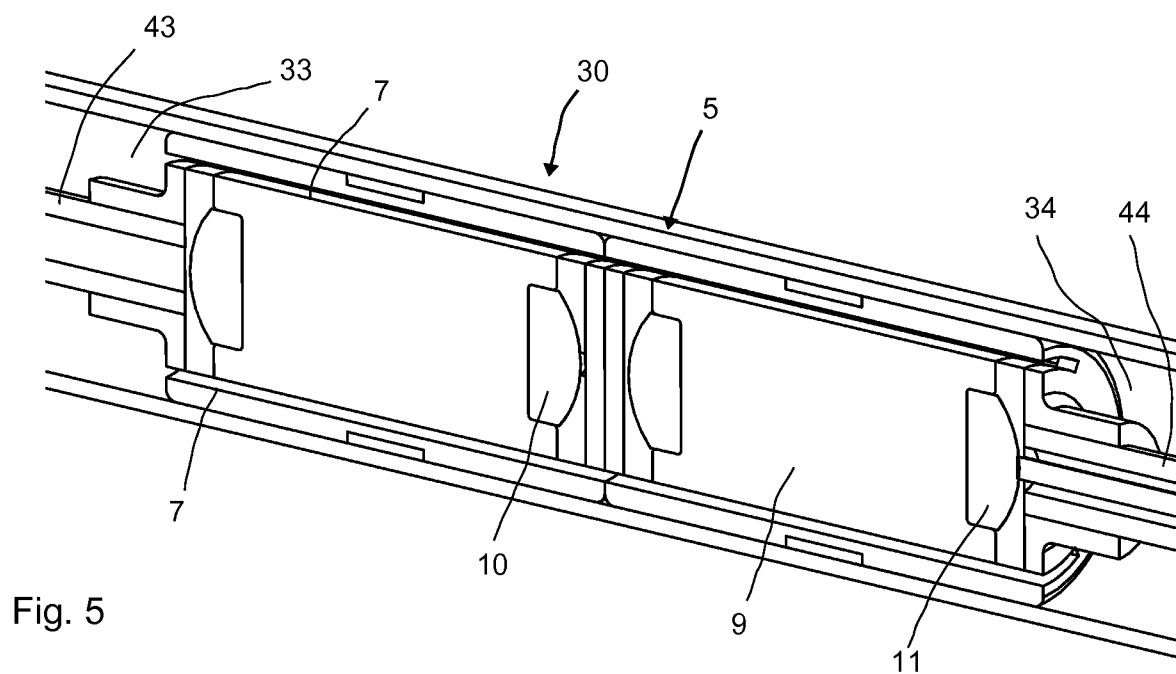
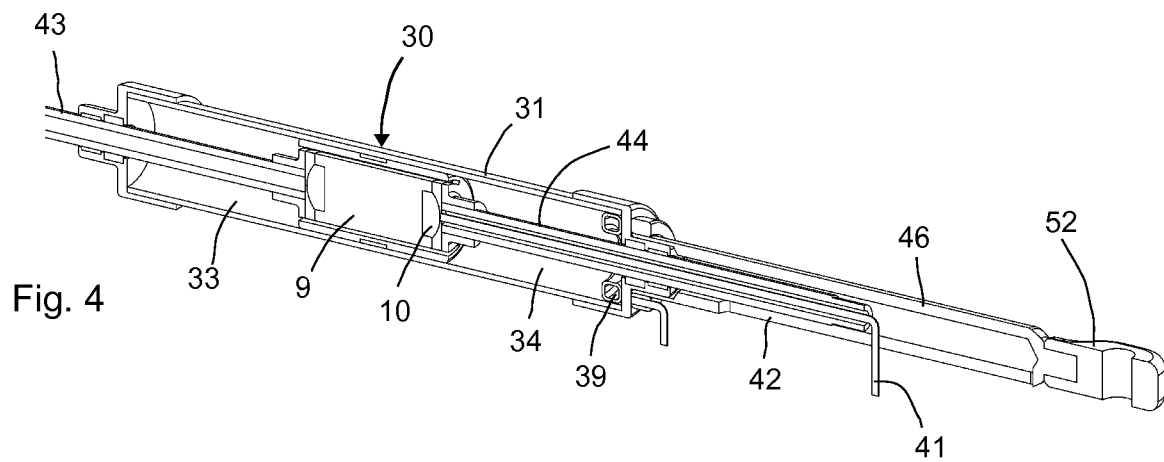
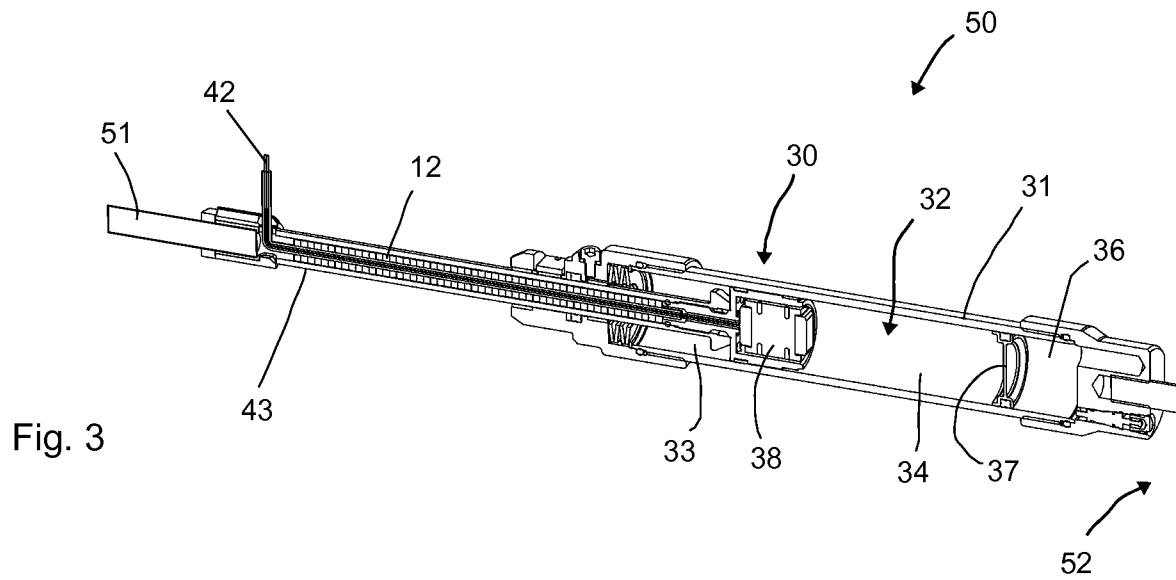
Türeinrichtung (53) wenigstens teilweise zwischen einer Schließstellung (2) und einer Öffnungsstellung (3) mit einer Steuereinrichtung (4) gesteuert zu dämpfen, wobei eine Sensoreinrichtung (12) zugeordnet ist, um ein Maß für eine Stellung oder Winkelstellung (13) der verschwenkbaren Türeinrichtung (53) zu erfassen, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuereinrichtung (4) dazu eingerichtet und ausgebildet ist, mit Sensordaten der Sensoreinrichtung (12) einen Kennwert für eine Änderungsgeschwindigkeit (20) der Drehgeschwindigkeit (22) der Türeinrichtung (53) zu bestimmen und bei einer Änderungsgeschwindigkeit (20) über einen vorgegebener Grenzwert (23) hinaus die Dämpfereinrichtung (1) von einer geringeren Dämpfung (24) auf eine größere Dämpfung (25) umzuschalten.

13. Türkomponente (50) nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei die Dämpfereinrichtung (1) als magnetorheologische Dämpfereinrichtung ausgeführt ist und wobei die Dämpfung über ein veränderbares Magnetfeld (8) einstellbar ist.
14. Türkomponente (50) insbesondere nach einem der beiden vorhergehenden Ansprüche, wobei die Zeitdauer zur Umschaltung von der geringeren zu der größeren Dämpfung (24, 25) weniger als 50 ms beträgt.
15. Türkomponente (50) insbesondere nach einem der drei vorhergehenden Ansprüche, wobei die Dämpfung (27) auf einen im Wesentlichen maximalen Wert (26) eingestellt wird, wenn die Änderungsgeschwindigkeit (20) den vorbestimmten Grenzwert (23) überschreitet.
16. Türkomponente insbesondere nach einem der vier vorhergehenden Ansprüche, wobei die Dämpfung (27) abgeschaltet wird oder auf einen geringen Wert reduziert wird, wenn die Geschwindigkeit oder Drehgeschwindigkeit (20) auf null reduziert wurde.

17. Türkomponente (50) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei die Dämpfereinrichtung (1) wenigstens einen von einer magnetorheologischen Flüssigkeit (6) durchströmbaren Strömungskanal (7) umfasst, wobei der Strömungskanal (7) einem veränderbaren Magnetfeld (8) aussetzbar ist, so dass der Strömungswiderstand des Strömungskanals (7) und somit eine Dämpfung (27) der Dämpfereinrichtung (1) über ein stärkeres Magnetfeld in dem Strömungskanal (7) stärker und über ein schwächeres Magnetfeld schwächer einstellbar ist.
18. Türkomponente nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei die Dämpfereinrichtung wenigstens eine Messeinrichtung umfasst und wobei ein Teil der Messeinrichtung an der Kolbenstange befestigt ist.

1 / 4





3 / 4

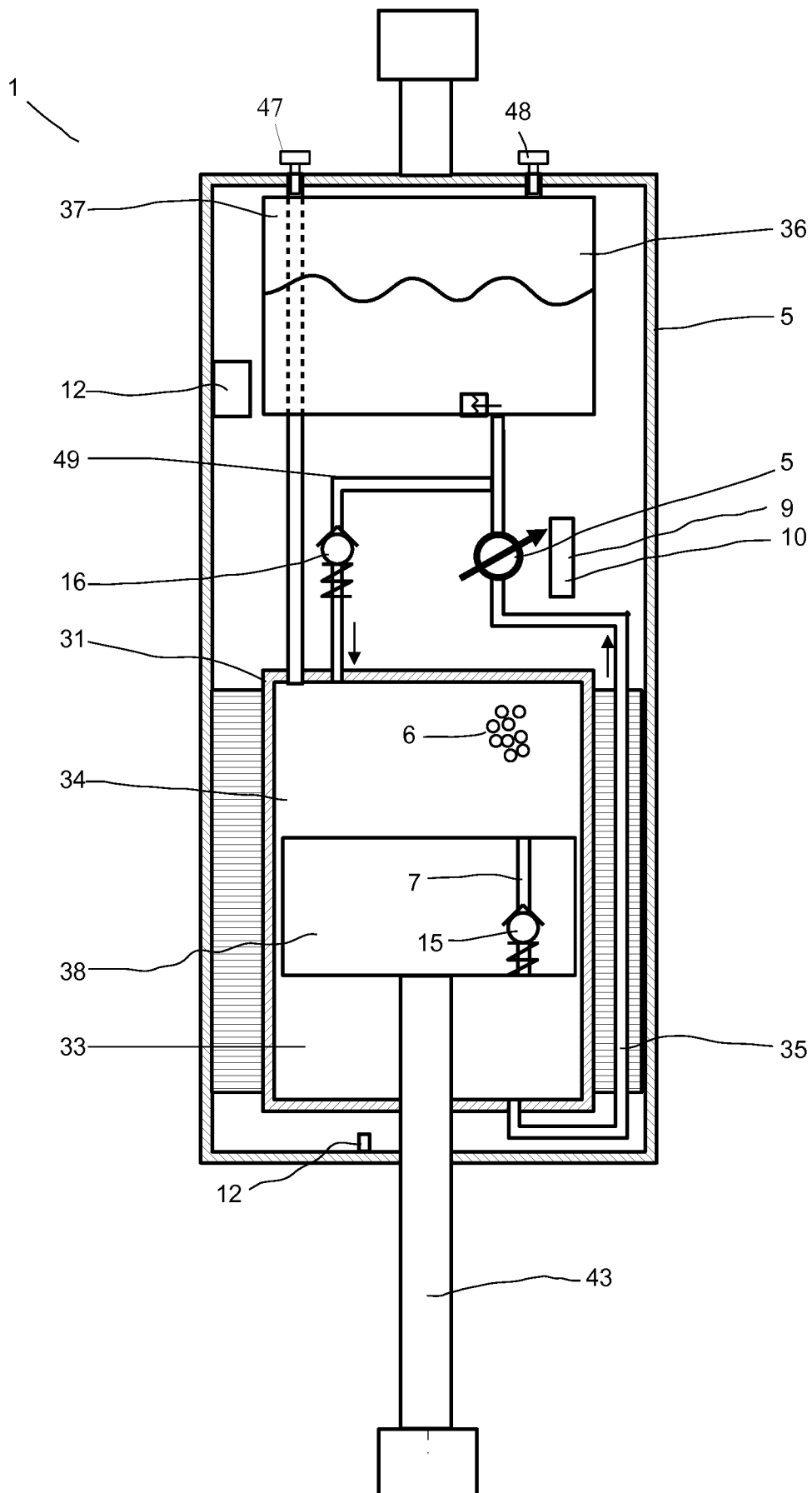


Fig. 6

4 / 4

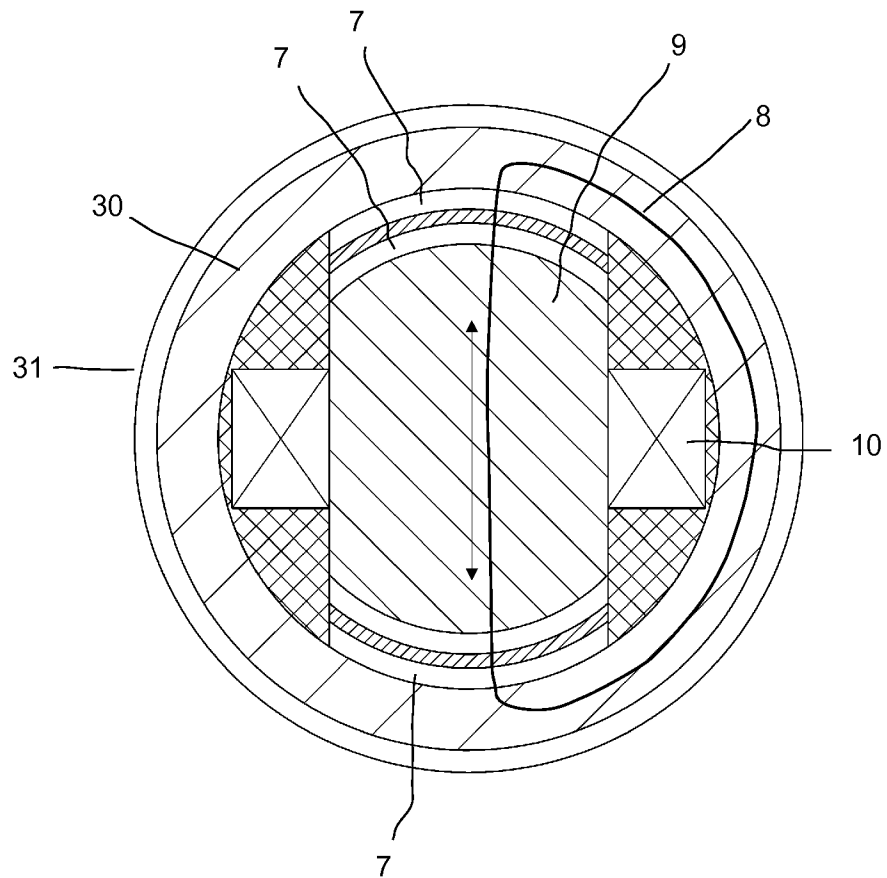


Fig. 7

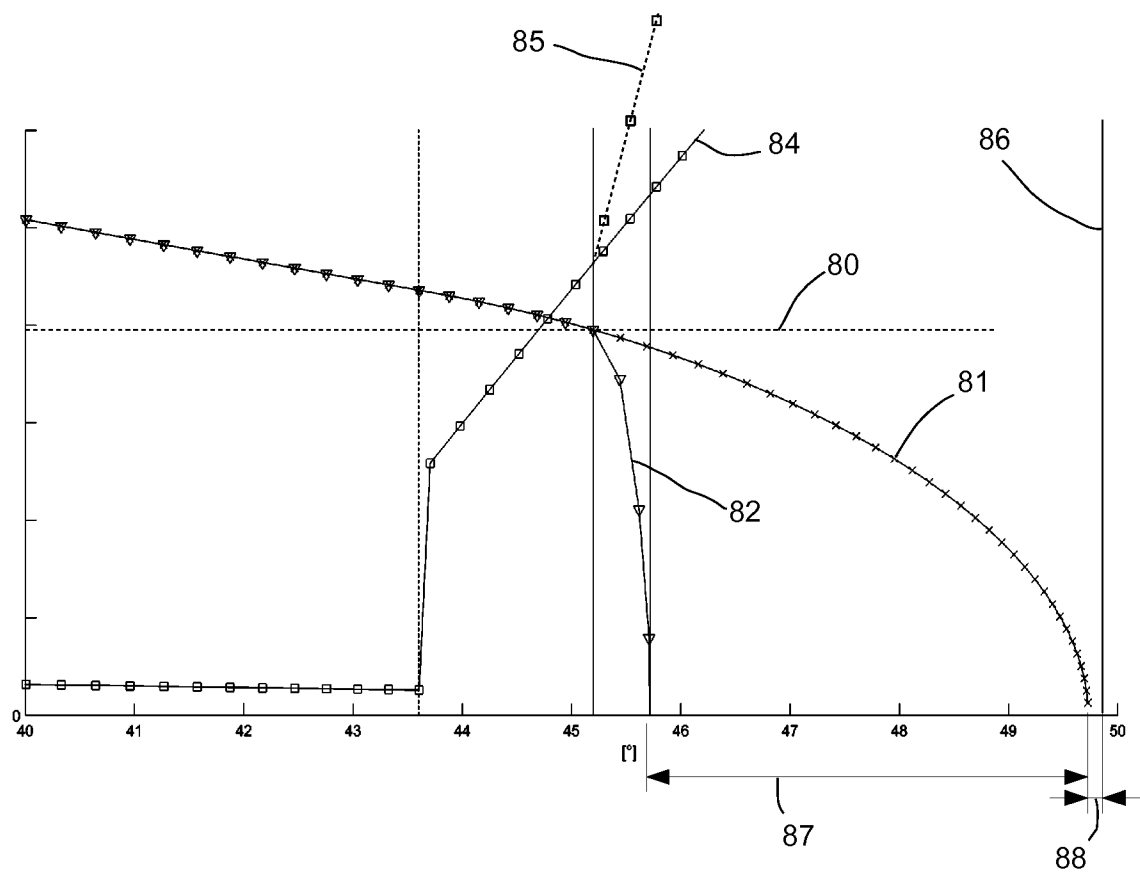


Fig. 8

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2016/067473

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

INV. E05F5/00 F16F9/18 F16F9/53 F16F9/56 F16D57/00
E05C17/22 F16F9/20

ADD.

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

E05F F16F F16D E05C

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 0 580 147 A1 (STABILUS GMBH [DE]) 26 January 1994 (1994-01-26)	1-12,18
Y	abstract; figures 1-10 column 14, line 4 - line 20 column 15, line 36 - line 52 column 15, line 53 - column 16, line 8 column 16, line 9 - line 18 column 17, line 5 - line 9 column 17, line 32 - line 38	13-17
X	US 2008/307711 A1 (KERN SIMON [DE] ET AL) 18 December 2008 (2008-12-18) paragraph [0016] - paragraph [0017] paragraph [0036] paragraph [0039] abstract; claim 22; figures 1-7 paragraph [0049] ----- -/-	1-12



Further documents are listed in the continuation of Box C.



See patent family annex.

* Special categories of cited documents :

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

31 October 2016

Date of mailing of the international search report

09/11/2016

Name and mailing address of the ISA/

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Huyge, Kevin

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No

PCT/EP2016/067473

C(Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	DE 10 2013 014091 A1 (DT SWISS AG [CH]) 5 March 2015 (2015-03-05)	13-17
A	paragraph [0051] paragraph [0121] abstract; figures 2-9 -----	1,12
A	US 2006/181108 A1 (CLELAND TERRY P [CA] ET AL) 17 August 2006 (2006-08-17) paragraph [0103] paragraph [0129] -----	1,12

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/EP2016/067473

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 0580147	A1	26-01-1994	DE 4224132 A1 27-01-1994
			EP 0580147 A1 26-01-1994
			JP 3330680 B2 30-09-2002
			JP H0681536 A 22-03-1994
			US 5468042 A 21-11-1995

US 2008307711	A1	18-12-2008	DE 102004061686 A1 06-07-2006
			US 2008307711 A1 18-12-2008
			WO 2006072315 A1 13-07-2006

DE 102013014091	A1	05-03-2015	DE 102013014091 A1 05-03-2015
			US 2015061241 A1 05-03-2015

US 2006181108	A1	17-08-2006	NONE

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES		
INV.	E05F5/00 F16F9/18 F16F9/53 F16F9/56 F16D57/00	
ADD.	E05C17/22 F16F9/20	
Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC		
B. RECHERCHIERTE GEBIETE		
Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole) E05F F16F F16D E05C		
Recherchierte, aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen		
Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe) EPO-Internal, WPI Data		
C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 0 580 147 A1 (STABILUS GMBH [DE]) 26. Januar 1994 (1994-01-26)	1-12,18
Y	Zusammenfassung; Abbildungen 1-10 Spalte 14, Zeile 4 - Zeile 20 Spalte 15, Zeile 36 - Zeile 52 Spalte 15, Zeile 53 - Spalte 16, Zeile 8 Spalte 16, Zeile 9 - Zeile 18 Spalte 17, Zeile 5 - Zeile 9 Spalte 17, Zeile 32 - Zeile 38	13-17
X	US 2008/307711 A1 (KERN SIMON [DE] ET AL) 18. Dezember 2008 (2008-12-18) Absatz [0016] - Absatz [0017] Absatz [0036] Absatz [0039] Zusammenfassung; Anspruch 22; Abbildungen 1-7 Absatz [0049]	1-12
	----- -/-	
☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen ☒ Siehe Anhang Patentfamilie		
* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen : "A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist "E" frühere Anmeldung oder Patent, die bzw. das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist "L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt) "O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht "P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist "T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist "X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden "Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist "&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist		
Datum des Abschlusses der internationalen Recherche		Absendedatum des internationalen Recherchenberichts
31. Oktober 2016		09/11/2016
Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016		Bevollmächtigter Bediensteter Huyge, Kevin

C. (Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	DE 10 2013 014091 A1 (DT SWISS AG [CH]) 5. März 2015 (2015-03-05)	13-17
A	Absatz [0051] Absatz [0121] Zusammenfassung; Abbildungen 2-9 -----	1,12
A	US 2006/181108 A1 (CLELAND TERRY P [CA] ET AL) 17. August 2006 (2006-08-17) Absatz [0103] Absatz [0129] -----	1,12

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2016/067473

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 0580147	A1	26-01-1994	DE 4224132 A1 27-01-1994
			EP 0580147 A1 26-01-1994
			JP 3330680 B2 30-09-2002
			JP H0681536 A 22-03-1994
			US 5468042 A 21-11-1995

US 2008307711	A1	18-12-2008	DE 102004061686 A1 06-07-2006
			US 2008307711 A1 18-12-2008
			WO 2006072315 A1 13-07-2006

DE 102013014091	A1	05-03-2015	DE 102013014091 A1 05-03-2015
			US 2015061241 A1 05-03-2015

US 2006181108	A1	17-08-2006	KEINE
