



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

(51) Internationale Patentklassifikation ³: B60R 9/04, 9/12	A1	(11) Internationale Veröffentlichungsnummer: WO 81/00087 (43) Internationales Veröffentlichungsdatum: 22. Januar 1981 (22.01.81)
(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE80/00092 (22) Internationales Anmeldedatum: 27. Juni 1980 (27.06.80) (31) Prioritätsaktenzeichen: P 29 25 994.7 (32) Prioritätsdatum: 27. Juni 1979 (27.06.79) (33) Prioritätsland: DE (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten ausser US): HEINRICH WUNDER GMBH & CO. KG [DE/DE]; Postfach 1920, D-8060 Dachau (DE). (72) Erfinder; und (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): ZOOR, Reinhold [DE/DE]; Schillerstraße 18, D-8060 Dachau (DE). (74) Anwalt: ZMYJ, Erwin; Postfach 95 04 28, D-8000 München 95 (DE).		(81) Bestimmungsstaaten: AT (europäisches Patent), CH (europäisches Patent), FR (europäisches Patent), US. Veröffentlicht <i>Mit dem internationalen Recherchenbericht</i>
(54) Title: BINDING FOR A LUGGAGE CARRIER OR LOADING PLATFORM FOR A MOTOR VEHICLE (54) Bezeichnung: BEFESTIGUNGSVORRICHTUNG FÜR TRAGBÜGEL ODER GEPÄCKTRÄGER FÜR KRAFTFAHRZEUGE (57) Abstract In the securing of the luggage carrier or the loading platform for a motor vehicle the screw which holds the clamp (2) against the support (1) and the rain strap is covered by a protection cap (10) which is integral with the clamp. The cap comprises an assembly opening through which the screw may be reached. The assembly opening may be closed by a locking device (17, 18) which may be actuated by a key. The locking device closes the opening only in a closed position. (57) Zusammenfassung Bei der Befestigungsvorrichtung für Tragbügel oder Gepäckträger für Kraftfahrzeuge sind die Spannschrauben (7), die die Klemmkralen (2) gegen den Stützfuß (1) und die Dachrinne drücken, mit einer Schutzkappe (10) überdeckt, welche mit der Klemmkralle (2) unlösbar verbunden ist. Die Schutzkappe weist eine Montageöffnung (15) auf, durch welche die Spannschraube mittels eines Werkzeuges bedient werden kann. Die Montageöffnung ist durch eine Absperrvorrichtung (17, 18) versperrbar, die mittels eines Schlüssels betätigt werden kann und die Montageöffnung nur in der Sperrstellung verschließt.		

LEDIGLICH ZUR INFORMATION

Code, die zur Identifizierung von PCT-Vertragsstaaten auf den Kopfbögen der Schriften, die internationale Anmeldungen gemäss dem PCT veröffentlichen.

AT	Österreich	KP	Demokratische Volksrepublik Korea
AU	Australien	LI	Liechtenstein
BR	Brasilien	LU	Luxemburg
CF	Zentrale Afrikanische Republik	MC	Monaco
CG	Kongo	MG	Madagaskar
CH	Schweiz	MW	Malawi
CM	Kamerun	NL	Niederlande
DE	Deutschland, Bundesrepublik	NO	Norwegen
DK	Dänemark	RO	Rumania
FI	Finnland	SE	Schweden
FR	Frankreich	SN	Senegal
GA	Gabun	SU	Soviet Union
GB	Vereinigtes Königreich	TD	Tschad
HU	Ungarn	TG	Togo
JP	Japan	US	Vereinigte Staaten von Amerika

Befestigungsvorrichtung für Tragbügel oder Gepäckträger für
Kraftfahrzeuge

Die Erfindung bezieht sich auf eine Befestigungsvorrichtung der im
Oberbegriff des Anspruchs 1 angegebenen Art.

Bei einer bekannten Befestigungsvorrichtung dieser Art (DBGM
78 07 135) ist die Schutzkappe abklappbar oder entfernbar an der
Klemmkralle befestigt und ist durch den Schloßriegel eines an der
Schutzkappe befestigten Schlosses insofern mit der Klemmkralle
verbindbar, als der Schloßriegel in der Sperrstellung des Schlosses
in einen Schlitz der Klemmkralle eingreift, so daß die Schutzkappe
ohne Betätigung des Schlosses nicht mehr abgenommen werden kann.
Hierdurch ist die Spannschraube, welche die Klemmkralle gegen
die Dachrinne und gegen den Stützfuß spannt, nicht mehr zugänglich,
so daß der Stützfuß diebstahlsicher an der Dachrinne eines Kraft-
fahrzeuges befestigt werden kann.

Nachteilig bei dieser bekannten Ausgestaltung ist die Tatsache, daß
die Schutzkappe zur Betätigung der Spannschraube abgenommen
werden muß und dann ein von der Klemmkralle losgelöstes Teil bildet,
das nach dem Befestigen des Tragbügels an der Dachrinne wieder
angesetzt werden muß. Dies ist nicht nur umständlich, sondern es
besteht auch die Möglichkeit, daß die Schutzkappe verloren geht,
wenn sie bei abgenommenem Tragbügel nicht an die Klemmkralle
angeschlossen wird.

Aufgabe der Erfindung ist es, diese Nachteile zu überwinden und
eine Befestigungsvorrichtung zu schaffen, bei der die Bedienung
erleichtert und ein Verlieren der Schutzkappe ausgeschlossen ist.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß die Schutzkappe mit der Klemmkralle zumindest von außen unlösbar verbunden ist und eine Montageöffnung für die Spannschraube aufweist und daß die Absperrvorrichtung in der Sperrstellung die Montageöffnung verschließt. Durch die Verbindung der Schutzkappe mit der Klemmkralle in der Weise, daß sie bestenfalls nur von der Innenseite her, also bei von der Dachrinne abgenommenem Tragbügel oder Gepäckträger gelöst werden kann und in Verbindung mit der Tatsache, daß eine Montageöffnung in der Schutzkappe vorgesehen ist, wird erreicht, daß nur die Montageöffnung durch Aufsperrren der Absperrvorrichtung freigegeben werden muß, um die Spannschraube betätigen zu können. Ein Abnehmen der Schutzkappe ist nicht notwendig. Hierdurch ist es auch nicht möglich, daß die Schutzkappe bei abgenommenem Tragbügel oder Gepäckträger verlegt werden kann und damit im Gebrauchsfall nicht mehr auffindbar ist.

Gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung umfaßt die Absperrvorrichtung ein Schloß, das neben der Montageöffnung angeordnet ist und mit einem Schloßriegel in der Sperrstellung die Montageöffnung von innen verdeckt.

Die Schutzkappe kann mit der Klemmkralle verschweißt oder vernietet sein oder es ist grundsätzlich auch möglich, die Schutzkappe lösbar an der Klemmkralle zu befestigen, wofür die Schutzkappe an einem Ende eine abgekröpfte Zunge aufweist, die in einen Schlitz der Klemmkralle einführbar ist und an dem gegenüber liegenden Ende mit einer nach innen gebogenen Lasche versehen ist, die von der Innenseite der Klemmkralle aus durch eine Schraubverbindung mit dieser verbindbar ist. Durch die zuletzt erläuterte Ausgestaltung besteht zwar grundsätzlich die Möglichkeit, die Schutzkappe von der Klemmkralle zu lösen, jedoch nur dann, wenn der Tragbügel oder der Gepäckträger nicht auf dem Autodach angeordnet ist. Im

normalen Gebrauchszustand des Tragbügels oder des Gepäckträgers ist die Schraubverbindung durch die Klemmkralle einerseits und den Stützfuß andererseits abgedeckt, so daß die Schutzkappe nicht abgenommen werden kann.

Zur Lösung der weiter oben angegebenen Aufgabe kann auch die Schutzkappe unlösbar jedoch gelenkig mit einer Grundplatte verbunden sein, die mittels der Spannschraube auf der Klemmkralle festlegbar ist und die Absperrvorrichtung kann ein Schloß umfassen, dessen Schloßriegel in der Sperrstellung mit einer Ausnehmung oder einem Ansatz oder dergleichen der Grundplatte zusammenwirkt. Bei dieser Ausführungsform ist die Schutzkappe ebenfalls unverlierbar an dem Tragbügel oder dem Gepäckträger gehalten, so lange die Spannschraube in den Stützfuß eingeschraubt ist. Die Grundplatte ist an der Klemmkralle auch dann noch gehalten, wenn die Spannschraube so weit gelockert wird, daß die Klemmkralle von der Dachrinne gelöst werden kann oder auf diese aufgesteckt werden muß, um den Tragbügel von der Dachrinne entweder abnehmen oder anmontieren zu können. Diese Ausgestaltung der Diebstahlsicherung für den Tragbügel kann jederzeit an einem bestehenden Tragbügel nachträglich angebracht werden, da an der Klemmkralle keinerlei Einrichtungen oder Vorkehrungen notwendig sind, um die Schutzkappe befestigen zu können, da die Schutzkappe mittels der gelenkig an ihr befestigten Grundplatte mittels der Spannschraube an der Klemmkralle gehalten wird. Das nachträgliche Ausrüsten eines Tragbügels mit dieser Diebstahlsicherung wird auch deshalb ermöglicht, weil der Schloßriegel nicht mit der Klemmkralle, sondern mit der Grundplatte zusammenwirkt. Insofern besteht eine Gemeinsamkeit zwischen den beiden Ausführungsmöglichkeiten, als in beiden Fällen die Absperrvorrichtung bzw. der Schloßriegel nicht mit der Klemmkralle oder einem daran unmittelbar befestigten Teil in Form einer Schloßfalle oder eines Vorsprunges zusammenwirkt, sondern der Schloßriegel ver-



deckt bei der ersten Ausführungsform die Montageöffnungen und bei der zweiten Ausführungsform wirkt er mit der Grundplatte zusammen, so daß die Schutzkappe und die Grundplatte eine von der Klemmkralle unabhängige Einheit bildet.

Die Erfindung ist in der Zeichnung beispielsweise dargestellt. In dieser zeigen:

- Figur 1 eine schaubildliche Ansicht des unteren Teils eines Stützfußes eines Tragbügels oder Gepäckträgers mit einer gegen unbefugtes Öffnen gesicherten Befestigungsvorrichtung;
- Figur 2 einen Schnitt nach der Linie II-II in Fig. 1;
- Figur 3 einen Schnitt durch eine abgeänderte Ausführungsform; und
- Figur 4 eine schaubildliche Darstellung der Ausführungsform nach Fig. 3.

Bei sämtlichen in den Zeichnungen dargestellten Ausführungsformen ist zur Befestigung eines Stützfußes 1 an der Dachrinne eines Kraftfahrzeuges, in welche dieser Stützfuß 1 eingesetzt wird, eine Klemmkralle 2 vorgesehen, die mit einem Hakenteil 3 unter die Dachrinne faßt und mit ihrem oberen schrägen Teil 4 auf einer Schrägfläche 5 aufruht, die durch einen Höcker 6 des Stützfußes 1 gebildet ist. Die Klemmkralle 2 ist mittels einer Spannschraube 7 gegen den Stützfuß 1 andrückbar. Hierfür greift die Spannschraube 7 in eine Mutter 9 ein, die im Höcker 6, der durch eine Auswölbung des Stützfußes 1 gebildet ist, dreh sicher befestigt ist. Zur Abdeckung der Spannschraube 7, insbesondere ihres z.B. mit einem Schlitz versehenen Kopfes 8, dient eine Schutzkappe 10, die an ihrem oberen Ende eine abgekröpfte Zunge 11 aufweist, welche in einen Schlitz 12 der Klemmkralle 2 eingreift. An ihrem unteren Ende ist die Schutz-

kappe 10 mit einer nach innen abgebogenen Lasche 13 versehen, die mittels einer Schraube 14 von der Innenseite der Klemmkralle 2 aus mit dieser verbunden ist. Die Schutzkappe 10 kann deshalb in der Gebrauchsstellung der Klemmkralle 2, d.h. wenn sich diese an der Dachrinne und dem Stützfuß 1 befindet, nicht mehr entfernt werden.

Eine in der Schutzkappe vorgesehene Montageöffnung 15 gestattet es, beispielsweise mittels eines Schraubenziehers 16 die Spannschraube 7 zu betätigen. Unterhalb der Montageöffnung 15 ist ein Schloß 17 in die Schutzkappe 10 eingesetzt, dessen schwenkbarer Schloßriegel 18 in der Sperrstellung die Montageöffnung von innen her abdeckt, so daß die Spannschraube 7 durch den Schraubenzieher 16 nicht mehr erreichbar ist.

Bei der Ausführungsform nach den Fig. 3 und 4 ist an der Klemmkralle 2 mittels der Spannschraube 7 eine Grundplatte 19 festlegbar, an der mittels eines Scharniers 20 eine Schutzkappe 21 gelenkig befestigt ist. Ein in der Schutzkappe 21 eingesetztes Schloß 22 weist einen schwenkbaren Schloßriegel 23 auf, der in die Öffnung 24 eines mit der Grundplatte 19 verbundenen Ansatzes 25 in seiner Sperrstellung eingreift, wodurch die Schutzkappe 21 nicht mehr um das Gelenk 20 hochgeklappt werden kann. In dieser Sperrstellung des Schlosses 22 ist die Spannschraube 7 gegen unbefugten Zugriff geschützt. Diese Ausführungsform kann, da sie völlig unabhängig von der Klemmkralle 2 ist, d.h. es müssen keine Schlitz- oder Vorsprünge an der Klemmkralle zur Befestigung der Schutzkappe vorgesehen sein, nachträglich an einem Tragbügel angebracht werden.

Patentansprüche

1. Befestigungsvorrichtung für Tragbügel oder Gepäckträger für Kraftfahrzeuge, mit in die Dachrinne einsetzbaren Stützfüßen und mindestens einer die Dachrinne umgreifenden Klemmkralle, die gegen den Stützfuß und die Dachrinne mittels mindestens einer Spannschraube spannbar und gegen unbefugtes Lösen durch eine mit einer Absperrvorrichtung versehene Schutzkappe gesichert ist, die die Klemmkralle samt Spannschraube abdeckt, dadurch gekennzeichnet, daß die Schutzkappe (10) mit der Klemmkralle (2) zumindest von außen unlösbar verbunden ist und eine Montageöffnung (15) für die Spannschraube (7) aufweist und daß die Absperrvorrichtung (17, 18) in der Sperrstellung die Montageöffnung (15) verschließt.
2. Befestigungsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Absperrvorrichtung ein Schloß (17) umfaßt, das neben der Montageöffnung (15) angeordnet ist und mit einem Schloßriegel (18) in der Sperrstellung die Montageöffnung (15) von innen verdeckt.
3. Befestigungsvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Schutzkappe (10) mit der Klemmkralle (2) verschweißt oder vernietet ist.
4. Befestigungsvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Schutzkappe (10) an einem Ende eine abgekröpfte Zunge (11) aufweist, die in einen Schlitz (12) der Klemm-



- 7 -

kralle (2) einführbar ist und an dem gegenüber liegenden Ende mit einer nach innen gebogenen Lasche (13) versehen ist, die von der Innenseite der Klemmkralle aus durch eine Schraubverbindung (14) mit dieser verbindbar ist.

5. Befestigungsvorrichtung für Tragbügel oder Gepäckträger für Kraftfahrzeuge, mit in die Dachrinne einsetzbaren Stützfüßen und mindestens einer die Dachrinne umgreifenden Klemmkralle, die gegen den Stützfuß und die Dachrinne mittels mindestens einer Spannschraube spannbar und gegen unbefugtes Lösen durch eine mit einer Absperrvorrichtung versehene Schutzkappe gesichert ist, die die Klemmkralle samt Spannschraube abdeckt, dadurch gekennzeichnet, daß die Schutzkappe (21) unlösbar jedoch gelenkig mit einer Grundplatte (19) verbunden ist, die mittels der Spannschraube (7) auf der Klemmkralle (2) festlegbar ist und daß die Absperrvorrichtung ein Schloß (22) umfaßt, dessen Schloßriegel (23) in der Sperrstellung mit einer Ausnehmung (24) oder einem Ansatz oder dergleichen der Grundplatte (19) zusammenwirkt.



1 / 2

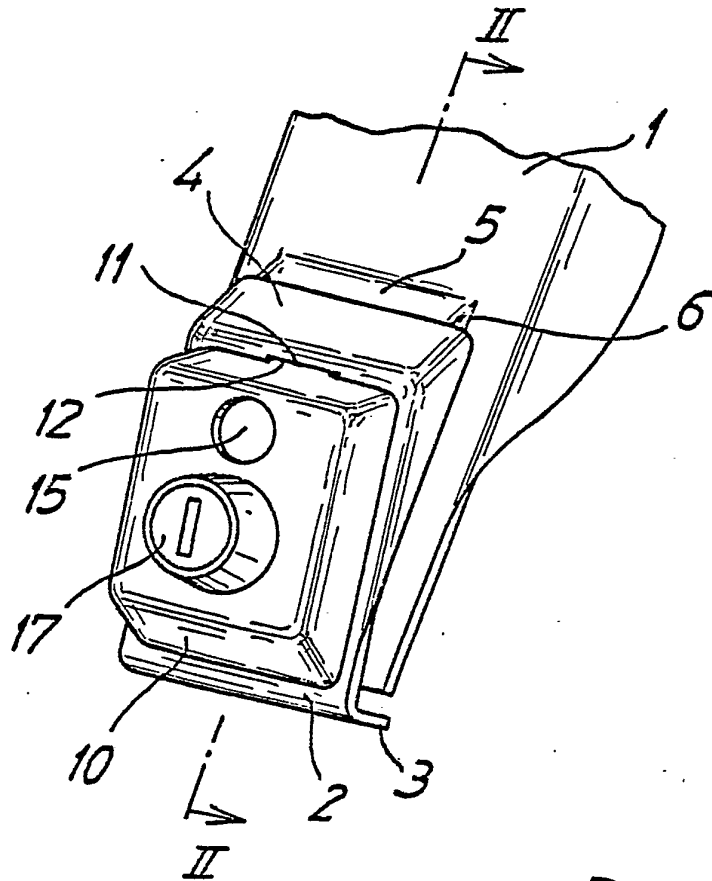


Fig. 1

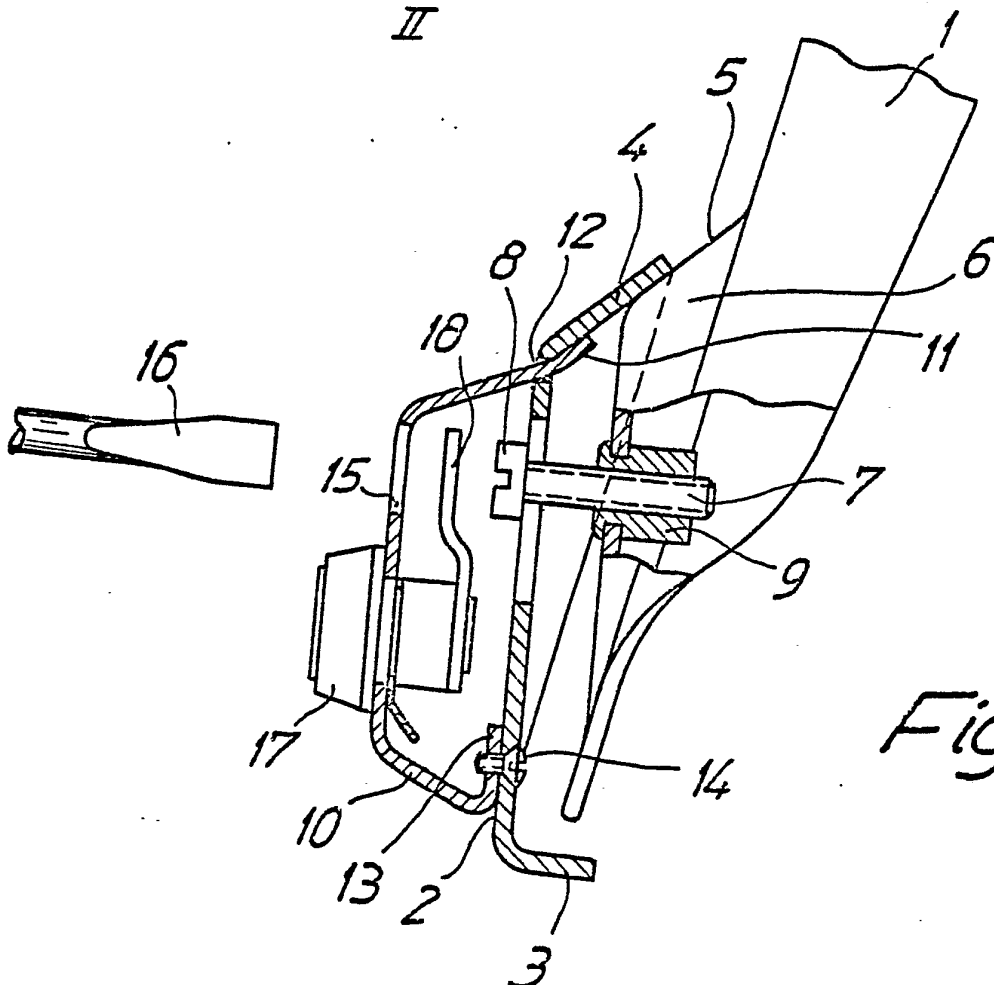


Fig. 2

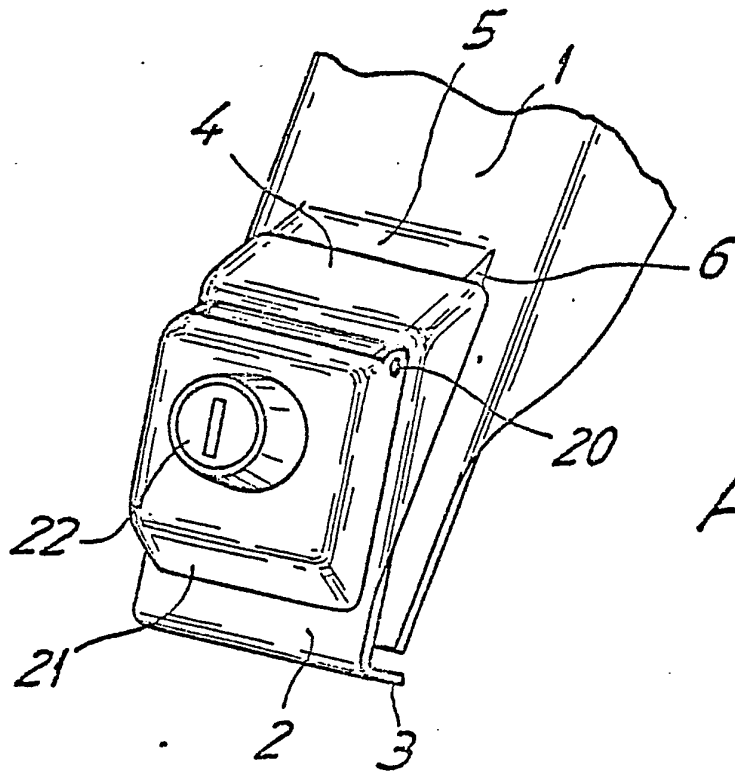


Fig. 4

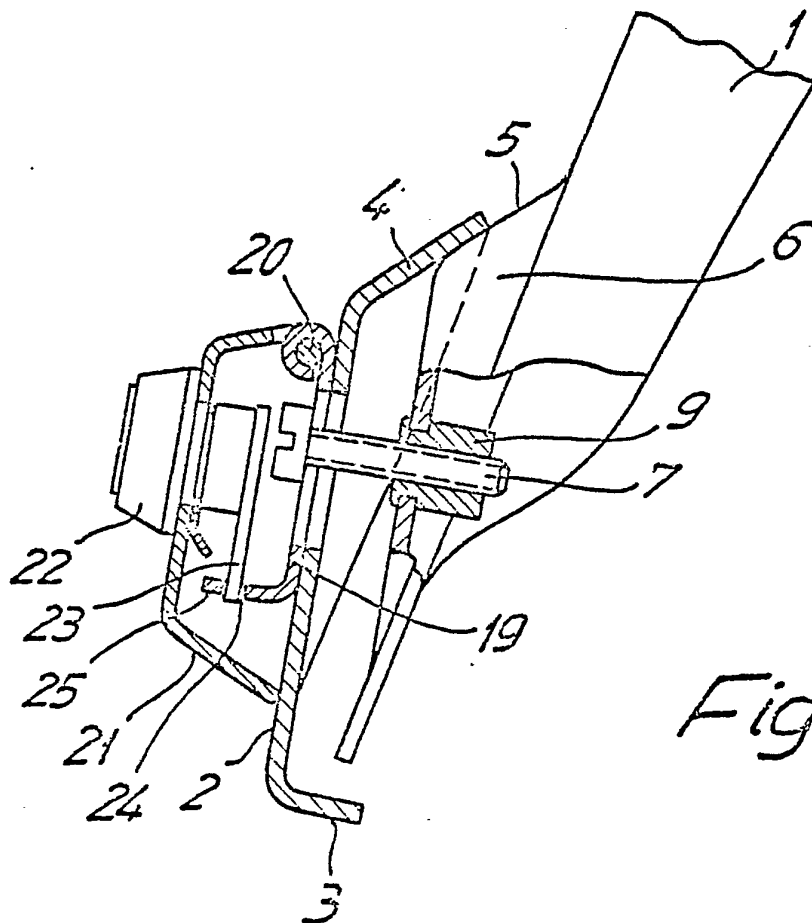


Fig. 3

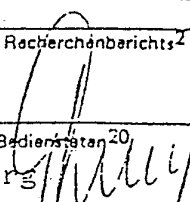
INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No PCT/DE 80/00092

I. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER (if several classification symbols apply, indicate all) ³		
According to International Patent Classification (IPC) or to both National Classification and IPC		
Int. Cl. ³ B 60 R 9/04; B 60 R 9/12		
II. FIELDS SEARCHED		
Minimum Documentation Searched ⁴		
Classification System	Classification Symbols	
Int. Cl. ³	B 60 R	
Documentation Searched other than Minimum Documentation to the Extent that such Documents are Included in the Fields Searched ⁵		
III. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT ¹⁴		
Category *	Citation of Document, ¹⁶ with indication, where appropriate, of the relevant passages ¹⁷	Relevant to Claim No. ¹⁸
X	US, A, 3638844, published 1 February 1972, see column 4, lines 16 - 41; figure 4, Bronson	1, 2
X	US, A, 3525461, published 25 August 1970, see claim 1; figures 2, 3, Bronson	1, 2
X	DE, U, 7901495, published 20 January 1979, see the whole application, Fichtel & Sachs	1, 5
	CH, A, 428463, published 14 July 1967, see subclaims 9, 14; figure 3, D.A.V.	1, 5
	FR, A, 2395863, published 26 January 1979, see page 5, lines 7-18; figure 4, Prealpina	1, 2
	DE, A, 2619815, published 23 March 1978, see claim 1; figures, Riehle	1
	US, A, 3601294, published 24 August 1971, see column 2, lines 45-54; figures 4, 5, Gjesdahl	1-5
E	FR, A, 2437324, published 25 April 1980, see claim 1; figure 1, Rivière	1
* Special categories of cited documents: ¹⁵ "A" document defining the general state of the art "E" earlier document but published on or after the international filing date "L" document cited for special reason other than those referred to in the other categories "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means "P" document published prior to the international filing date but on or after the priority date claimed "T" later document published on or 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		
IV. CERTIFICATION		
Date of the Actual Completion of the International Search ¹		Date of Mailing of this International Search Report ²
25 September 1980 (25 - 09 - 80)		3 October 1980 (03 - 10 - 80)
International Searching Authority ¹		Signature of Authorized Officer ²⁰
European Patent Office		

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen PCT/DE 80/00092

I. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDS (bei mehreren Klassifikationssymbolen sind alle anzugeben) ³		
Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder sowohl nach der nationalen Klassifikation als auch nach der IPC Int.Cl. ³ B 60 R 9/04; B 60 R 9/12		
II. RECHERCHIERTE SACHGEBIETE		
Recherchierter Mindestprüfstoff ⁴		
Klassifikationssystem	Klassifikationssymbole	
Int.Cl. ³	B 60 R	
Recherchierte nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Sachgebiete fallen ⁵		
III. ALS BEDEUTSAM ANZUSEHENDE VERÖFFENTLICHUNGEN¹⁴		
Art +	Kennzeichnung der Veröffentlichung, ¹⁵ mit Angabe, soweit erforderlich, der in Betracht kommenden Teile ¹⁷	Betr. Anspruch Nr. 18
X	US, A, 3638844, veröffentlicht am 1. Februar 1972, siehe Spalte 4, Zeilen 16-41; Figur 4, Bronson	1,2
X	US, A, 3525461, veröffentlicht am 25. August 1970, siehe Patentanspruch 1; Figuren 2,3, Bronson	1,2
X	DE, U, 7901495, veröffentlicht am 20. Januar 1979, siehe die ganze Patentschrift, Fichtel & Sachs	1,5
	CH, A, 428463, veröffentlicht am 14. Juli 1967, siehe Unteransprüche 9,14; Figur 3, D.A.V.	1,5
	FR, A, 2395863, veröffentlicht am 26. Januar 1979, siehe Seite 5, Zeilen 7-18; Figur 4, Prealpina	1,2
	DE, A, 2619815, veröffentlicht am 23. März 1978, siehe Patentanspruch 1; Figuren, Riehle	1
	./.	
+ Besondere Arten von angegebenen Veröffentlichungen: ¹⁵		
"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert "E" frühere Veröffentlichung, die erst am oder nach dem Anmeldedatum erschienen ist "L" Veröffentlichung, die aus anderen als den bei den übrigen Arten genannten Gründen angegeben ist "O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht "P" Veröffentlichung, die vor dem Anmeldedatum, aber am oder nach dem beanspruchten Prioritätsdatum erschienen ist "T" Spätere Veröffentlichung die am oder nach dem Anmeldedatum erschienen ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis der der Erfindung zugrundeliegenden Prinzipien oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben wurde "X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung		
IV. BESCHEINIGUNG		
Datum des tatsächlichen Abschlusses der internationalen Recherche ²		Absenddatum des internationalen Recherchenberichts ²
25. September 1980		3. Oktober 1980
Internationale Recherchenbehörde ¹ EUROPÄISCHES PATENTAMT		Unterschrift des bevollmächtigten Bediensteten ²⁰ G.L.M. Kruidenberg 

Fortsatzung der Angaben vom zweiten Blatt		
1-5	US, A, 3601294, veröffentlicht am 24. August 1971, siehe Spalte 2, Zeilen 45-54; Figuren 4, 5, Gjesdahl	FR, A, 2437324, veröffentlicht am 25. April 1980, siehe Patentanspruch 1; Figur 1, Riviere.
V. ☐ Bemerkungen zu den Ansprüchen, die sich als nicht rechtfertigbar erwiesen haben 10		
Dieser internationale Recherchenbericht geht gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe a aus folgenden Gründen auf einige Ansprüche nicht ein: 1. ☐ Ansprüche Nr., weil sie sich auf Gebiete beziehen, in Bezug auf die diese Behörde nicht zur Durchführung einer Recherche verpflichtet ist, nämlich 2. ☐ Ansprüche Nr., weil sie sich auf Teile der internationalen Anmeldung beziehen, die den vorgezeichneten Anforderungen so wenig entsprechen, daß eine sinnvolle Recherche nicht durchgeführt werden kann 13), insbesondere		
VI. ☐ Bemerkungen bei Mangelnden Einheitlichkeit der Erfindung 11		
Die Internationale Recherchenbehörde hat festgestellt, daß diese internationale Anmeldung mehrere Erfindungen enthält: 1. ☐ Da der Anmelder alle erforderlichen zusätzlichen Recherchengebühren rechtzeitig entrichtet hat, erstreckt sich dieser internationale Recherchenbericht auf alle recherchierbaren Ansprüche der internationalen Anmeldung. 2. ☐ Da der Anmelder nur einige der erforderlichen zusätzlichen Recherchengebühren rechtzeitig entrichtet hat, erstreckt sich dieser internationale Recherchenbericht nur auf die Ansprüche der internationalen Anmeldung, für die Gebühren gezahlt worden sind, also auf die folgenden Ansprüche: 3. ☐ Der Anmelder hat die erforderlichen zusätzlichen Recherchengebühren nicht rechtzeitig entrichtet. Dieser internationale Recherchenbericht beschränkt sich daher auf die zuerst in den Ansprüchen erwähnte Erfindung; sie ist in folgenden Ansprüchen erfaßt: Bemerkung hinsichtlich eines Widerspruchs ☐ Die zusätzlichen Gebühren wurden vom Anmelder unter Widerspruch gezahlt. ☐ Die Zahlung zusätzlicher Gebühren erfolgte ohne Widerspruch.		