

19



Octrooi Centrum
Nederland

11 2000290

12 C OCTROOI²⁰

21 Aanvraag om octrooi: 2000290

51 Int.Cl.:
B60J5/12 (2006.01) B60J5/10 (2006.01)

22 Ingediend: 25.10.2006

41 Ingeschreven:
09.05.2008 I.E. 2008/07

47 Dagtekening:
09.05.2008

45 Uitgegeven:
01.07.2008 I.E. 2008/07

73 Octrooihouder(s):
Terberg Specials B.V. te IJsselstein.

72 Uitvinder(s):
Roland Kamerbeek te Vianen.
Hendrikus Wilhelmus Ekelschot te Woerden.

74 Gemachtigde:
Drs. A. Kupecz c.s. te 1000 HB Amsterdam.

54 Klep voor een bedrijfsvoertuig.

57 De uitvinding heeft betrekking op een klep voor een bedrijfsvoertuig voor het afsluiten en ontsluiten van een nuttige ruimte van een bedrijfsvoertuig, waarbij de klep beweegbaar is tussen een eerste, gesloten positie, waarin de klep de nuttige ruimte afsluit, en een tweede, open positie, waarin de klep een opening vrijgeeft tussen de nuttige ruimte en de ruimte buiten het bedrijfsvoertuig, waarbij de klep aan de bovenzijde schamierend om een eerste schamieras is verbonden met het bedrijfsvoertuig, waarbij de eerste schamieras in wezen horizontaal is. De klep is samengesteld uit een eerste deel, dat aan de bovenzijde schamierend is verbonden met het bedrijfsvoertuig, en een tweede deel, dat schamierend om een tweede schamieras is verbonden met het eerste deel, waarbij de tweede schamieras in wezen evenwijdig is aan de eerste schamieras, en in de open positie neemt het eerste deel van de klep een in wezen horizontale stand in en het tweede deel een in wezen verticale stand.

NL C 2000290

De inhoud van dit octrooi wijkt af van de oorspronkelijk ingediende beschrijving met conclusie(s) en eventuele tekening(en). De oorspronkelijk ingediende stukken kunnen bij het Octrooi Centrum Nederland worden ingezien. Octrooi Centrum Nederland is een agentschap van het ministerie van Economische Zaken

Klep voor een bedrijfsvoertuig

De uitvinding heeft betrekking op een klep voor een bedrijfsvoertuig, voor het afsluiten en ontsluiten van een nuttige ruimte van het bedrijfsvoertuig, waarbij de klep beweegbaar is tussen een eerste, gesloten positie, waarin de
5 klep de nuttige ruimte afsluit, en een tweede, open positie, waarin de klep een opening vrijgeeft tussen de nuttige ruimte en de ruimte buiten het bedrijfsvoertuig, waarbij de klep aan de bovenzijde scharnierend om een as is verbonden met het bedrijfsvoertuig, waarbij de scharnieras in wezen horizontaal
10 is. In het bijzonder heeft de uitvinding betrekking op een klep voor een ambulance.

Dergelijke kleppen zijn bekend en vinden veelvuldig toepassing aan de achterzijde van bestelwagens, kleine vrachtwagens en ambulances.

15 Er is een tendens om de nuttige ruimte van dergelijke bedrijfsvoertuigen steeds groter te maken. Hierdoor kan er bij bestelwagens en bij kleine vrachtwagens meer lading worden vervoerd. Ook bij ambulances is een grotere nuttige ruimte gewenst. Enerzijds vervoeren ambulances steeds meer apparatuur en wordt de apparatuur steeds zwaarder. Anderzijds is
20 er bij ambulances een behoefte aan stahoogte, zodat verplegend personeel bij het werken in de ambulance niet steeds gebukt hoeft te staan. Ook moet het verplegend personeel veelvuldig in- en uitstappen al dan niet met zware apparatuur.
25 Mede daardoor is er bij ambulances de behoefte om de vloer zo laag mogelijk te houden. Dit leidt ertoe dat de kleppen voor deze voertuigen steeds groter worden.

Bij sommige voertuigen wordt dit ondervangen door de nuttige ruimte toegankelijk te maken via twee deuren. Echter
30 dit is niet in alle gebruikssituaties een goede oplossing. Ambulances bijvoorbeeld moeten vaak patienten opnemen op plaatsen waar de werkruimte beperkt is. Als de toegang tot de ambulance dan wordt gevormd door twee deuren, dan wordt de weg naar deze toegang belemmerd door de open deuren, wat in
35 plaatsen met beperkte ruimte een ernstig nadeel kan zijn. Bo-

vendien heeft een klep het voordeel dat deze een zekere bescherming biedt tegen weersinvloeden. Niet alleen worden verplegend personeel en patient beter tegen regen beschermd, maar ook voorkomt een klep dat veel regenwater in de ambulance terecht komt, waardoor extra onproductief werk, zoals schoonmaken en/of dweilen van het inwendige van de ambulance wordt vermeden. Natuurlijk geldt dit niet alleen voor ambulances maar is evenzeer van toepassing bij bestelwagens en kleine vrachtwagens.

10 Wanneer in plaats van twee deuren de toegang tot de ambulance wordt gevormd door een klep, dan is weliswaar de toegang van de zijanten goed bereikbaar, maar bij een grote ambulance leidt dit ook tot een grote klep. Voor het openen van een degelijke klep is ook veel ruimte nodig, waardoor de
15 bruikbaarheid van een dergelijke ambulance afneemt, en met name bijvoorbeeld in binnensteden onmogelijk wordt.

 De gepubliceerde octrooiaanvragen EP 1 170 160 A2, US 6 068 327 A, WO 2005/108192 A, DE 103 41 034 A1 en FR 2 775 636 A1 openbaren een klep voor een automobiel die uit
20 twee scharnierbare delen bestaat. Hierdoor wordt weliswaar de benodigde ruimte achter het voertuig voor het openen van de klep kleiner, maar deze bekende kleppen geven geen goede bescherming tegen neerslag zoals regen, hagel of sneeuw.

 Het is een doel van de onderhavige uitvinding om een
25 klep te verschaffen van de in de inleiding genoemde soort, die in geopende toestand weinig ruimte vereist achter het voertuig en een goede bescherming biedt tegen neerslag.

 Dit doel wordt bereikt door een klep volgens conclusie 1.

30 Bij een dergelijke klep kan namelijk, als de klep wordt geopend, het tweede deel scharnieren zodat het niet naar achteren uitsteekt en daarom ook geen extra ruimte vergt. Door een passende verdeling te kiezen tussen de afmetingen van het eerste deel en het tweede deel van de klep,
35 wordt het mogelijk om ook voor bijvoorbeeld grote ambulances deze uit te rusten met een klep, terwijl deze klep ook bij een beperkte ruimte kan worden geopend. In de geopende stand geeft de klep optimale bescherming tegen neerslag, zowel voor

personen die de ambulance in en uitgaan, als tegen het te-rechtkomen van neerslag in het interieur van de ambulance.

Het heeft voordeel om een klep volgens de uitvinding klep te voorzien van een geleidermechanisme voor het geleiden
5 van de beweging tussen de open positie en de gesloten positie. Hierdoor kan bijvoorbeeld een beweging van de beide klepdelen naar wens worden geleid. Ook kan de relatieve beweging van het tweede deel van de klep ten opzichte van het eerste deel worden bestuurd.

10 In een voorkeursuitvoeringsvorm van de uitvinding is het geleidermechanisme voorzien van een eerste geleiderorgaan, om het tweede deel van de klep binnenwaarts te scharnieren bij het openen van de klep. Dit geleiderorgaan kan bijvoorbeeld het tweede deel van de klep zo geleiden dat het
15 in geen enkele stand van de klep zal uitsteken buiten het eerste deel. Hierdoor wordt gewaarborgd dat onder alle omstandigheden de klep in een beperkte ruimte veilig is te gebruiken.

In een uitvoeringsvorm van de uitvinding die meer
20 voorkeur heeft, is het geleidermechanisme voorzien van een tweede geleiderorgaan, dat een verend element omvat, waarbij het verende element door voorspanning het openen van de klep ondersteunt, en waarbij het tweede geleiderorgaan een aanslag omvat, voor het bepalen van de tweede, open positie van de
25 klep. Hierdoor wordt het eenvoudiger om de klep te openen en te sluiten, zonder dat er veel kracht wordt vereist van dege-
ne die de klep opent of sluit. Door de aanslag wordt een vaste positie bepaald van de tweede open positie van de klep. Ook dit vereenvoudigt het gebruik van de klep.

30 Het verende element kan met voordeel een gasveer of een schroefveer zijn. Een gasveer kan ook de aanslag huisvesten.

In een uitvoeringsvorm van de uitvinding die bijzondere voorkeur heeft omvat het eerste geleiderorgaan een gas-
35 veer. Een gasveer is een onderdeel dat in een grote verscheidenheid van specificaties eenvoudig in de handel verkrijgbaar is en leidt tot een eenvoudige en daarom economische constructieve uitvoering. Echter constructies met een schroef-

veer zijn ook mogelijk.

Voor een gelijkmatige verdeling van krachten over de klep bij het openen en sluiten, heeft het voordeel om de klep volgens de uitvinding zo uit te voeren, dat het geleidermechanisme symmetrisch is uitgevoerd met gelijke delen aan de linkerzijde en de rechterzijde van de klep.

Om te waarborgen dat de klep altijd met beide delen tot de juiste eerste gesloten positie komt bij het sluiten is bij een voorkeursuitvoering aan het voertuig een geleiderail aangebracht voor het geleiden van de klep tijdens het sluiten naar de eerste, gesloten positie. Hierdoor kan bijvoorbeeld de klep altijd in het slot vallen zonder dat daar lastige tolerantieafhankelijke instellingen voor nodig zijn.

Door de tweede scharnieras zo te plaatsen, dat in de eerste, gesloten positie het eerste deel van de klep het tweede deel overlapt en dat in dit overlappende deel over ten minste een deel van deze overlapping het eerste deel op afstand ligt van het tweede deel voor het vormen van een handgreep, kan een veilige handgreep worden gecreëerd, waarbij het risico dat vingers beklemd raken tussen de beide klepdelen tot een minimum wordt beperkt.

In het bijzonder wanneer het voertuig een ambulance is en deze ambulance bijvoorbeeld is uitgevoerd met een nuttige ruimte met een lage vloer, wordt de veiligheid verhoogd wanneer het onderste deel van de klep versterkt is uitgevoerd. Bij onverhoopte aanrijding van achteren wordt dan voorkomen dat het aanrijdende voertuig de ambulance binnrijdt.

De onderhavige uitvinding zal nu verder worden toegelicht aan de hand van een voorbeeld van een uitvoeringsvorm, mede met verwijzing naar de bijgevoegde tekening, waarin:

Fig. 1 is een aanzicht in perspectief van de achterzijde van een ambulance met een klep volgens de uitvinding in gesloten positie;

Fig. 2 is het aanzicht van fig. 1, maar met de klep in open positie;

Fig. 3 toont een deel van de ambulance met de klep

in bijna gesloten positie, en

Fig. 4 toont een detail van de klep in perspectief.

In fig. 1 is het achterste deel getoond van een ambulance, die in het algemeen wordt aangeduid met 1. Ambulance 1 heeft aan de achterzijde een klep 2, die aan de bovenzijde scharnierend om as 3 is verbonden met de ambulance. De begrippen voor, achter, links, rechts, onder en boven worden hier gebruikt, gezien in de rijrichting van de ambulance. Klep 2 heeft een eerste deel 4, hierna bovendeel 4 genaamd, en een tweede deel 5, hierna onderste deel 5 genaamd. Boven-
 10 deel 4 en onderste deel 5 zijn scharnierend om as 6 met elkaar verbonden.

Fig. 2 toont het aanzicht van fig. 1, maar met de klep 2 in open positie. Het bovendeel 4 is met ambulance 1
 15 verbonden door twee gelijke symmetrisch geplaatste drukkende gasveren 7, 7'. Gasveer 7 aan de linkerzijde en gasveer 7' aan de rechterzijde van de ambulance. Bij het openen van de klep verlengen gasveren 7, 7' en ondersteunen daarmee het heffen van de klep, tot zij hun ingebouwde aanslag bereiken.
 20 De gasveer is zo gedimensioneerd en geplaatst, dat klep 2 dan ook de volledig geopende positie heeft bereikt.

Het onderste deel 5 van de klep 2 is eveneens met twee gelijke symmetrisch geplaatste gasveren 8, 8' verbonden met ambulance 1. Gasveren 8, 8' zijn echter trekkende gasveren. Bij het openen van klep 2 trekken gasveren 8, 8' het
 25 deel 5 van klep 2 naar binnen. Gasveren 8, 8' zijn zo gedimensioneerd en geplaatst, dat het onderste deel 5 van klep 2 nergens achter het bovendeel 4 van klep 2 geraakt, zodat het ruimtebeslag van de klep 2 in de lengterichting van de ambulance 1 bij het openen en sluiten uitsluitend wordt bepaald
 30 door het bovendeel 4 van klep 2.

Gasveren 7, 7', 8, 8' vormen gezamenlijk het geleidermechanisme van de klep 2. In dit voorbeeld is dit geleidermechanisme samengesteld uit de gasveren 7, 7', 8, 8'. Het
 35 is echter ook mogelijk om dit geleidermechanisme samen te stellen uit bijvoorbeeld vier schroefveren en twee stangen om een soortgelijk effect te bereiken. Ook andere equivalente mechanismen zijn denkbaar.

Fig. 3 toont klep 2 in vrijwel gesloten toestand. Hier is het onderste deel 5 aan zijn onderzijde aan de voorkant in aanraking gekomen met geleiderails 9, 9', die zijn aangebracht aan ambulance 1. In deze positie is het onderste
 5 deel 5 van klep 2 door gasveren 8, 8' nog iets naar binnen getrokken ten opzichte van het bovenste deel 4 van klep 2. Door nu op het bovenste deel 4 te drukken in voorwaartse richting, zullen gasveren 8, 8' iets verlengen en wordt het onderste deel 5 van klep 2 via geleiderails 9, 9' tot de
 10 juiste sluitpositie geleid in valt in het (niet getoonde) slot.

Fig. 4 toont een detail van klep 2 in perspectief, waarbij is te zien dat het boven deel 4 en het onderste deel 5 scharnieren om as 6, waarbij as 6 ligt boven de onderzijde
 15 van bovendeel 4. Verder is de bovenrand 10 van het onderste deel 5 zo uitgevoerd, dat bovenrand 10 in gesloten positie van klep 2 een afstand heeft ten opzichte van het onderste deel 5. Hierdoor vormt de onderrand 11 van het bovendeel 4 een veilige handgreep voor het bedienen van de klep 2. Door
 20 de genoemde afstand is er geen gevaar dat vingers van degene die de klep bediend bekneeld raken.

Het onderste deel 5 van klep 2 is versterkt met constructieve verstevigingen (niet getoond in de figuren) om de binnenruimte van de ambulance bij aanrijdingen te beveiligen.

25 Het hier besproken en in de figuren getoonde voorbeeld van een uitvoeringsvorm van de onderhavige uitvinding dient ter toelichting van de uitvinding en moet niet als beperkend worden beschouwd. Zo is bijvoorbeeld het geleidermechanisme in het hierboven besproken voorbeeld uitgevoerd met
 30 behulp van gasveren. Voor het verkrijgen van een soortgelijke functionaliteit staan de vakman echter tal van equivalente constructies ter beschikking, zoals bijvoorbeeld een constructie met schroefveren en schroefveer-stangcombinaties.

Tal van wijzigingen en veranderingen ten opzichte
 35 van de beschreven uitvoeringsvorm zijn mogelijk, zonder af te wijken van de reikwijdte van de uitvinding, zoals gedefinieerd door de bijgevoegde conclusies.

CONCLUSIES

1. Klep (2) voor een bedrijfsvoertuig (1) voor het afsluiten en ontsluiten van een nuttige ruimte van een bedrijfsvoertuig (1), waarbij de klep (2) beweegbaar is tussen een eerste, gesloten positie, waarin de klep (2) de nuttige
 5 ruimte afsluit, en een tweede, open positie, waarin de klep (2) een opening vrijgeeft tussen de nuttige ruimte en de ruimte buiten het bedrijfsvoertuig (1), waarbij de klep (2) aan de bovenzijde scharnierend om een eerste as (3) is verbonden met het bedrijfsvoertuig (1), waarbij de eerste as (3)
 10 in wezen horizontaal is, en de klep (2) is samengesteld uit een eerste deel (4), dat aan de bovenzijde scharnierend is verbonden met het bedrijfsvoertuig (1), en een tweede deel (5), dat scharnierend om een tweede as (6) is verbonden met het eerste deel (4), waarbij de tweede as (6) in wezen even-
 15 wijdig is aan de eerste as (3), **met het kenmerk**, dat in de open positie het eerste deel van de klep een in wezen horizontale stand inneemt en het tweede deel een in wezen verticale stand.

2. Klep (2) volgens conclusie 1, **met het kenmerk**,
 20 dat de klep (2) is voorzien van een geleidermechanisme (7, 7', 8, 8') voor het geleiden van de beweging tussen de open positie en de gesloten positie.

3. Klep (2) volgens conclusie 2, **met het kenmerk**, dat het geleidermechanisme (7, 7', 8, 8') is voorzien van een
 25 eerste geleiderorgaan (8, 8'), om het tweede deel van de klep (2) binnenwaarts te scharnieren bij het openen van de klep (2).

4. Klep (2) volgens conclusie 2 of 3, **met het kenmerk**, dat het geleidermechanisme (7, 7', 8, 8') is voorzien
 30 van een tweede geleiderorgaan (7, 7'), dat een verend element (7, 7') omvat, waarbij het verende element (7, 7') door voorspanning het openen van de klep (2) ondersteunt, en waarbij het tweede geleiderorgaan (7, 7') een aanslag omvat, voor het bepalen van de tweede, open positie van de klep (2)

35 5. Klep (2) volgens conclusie 4, **met het kenmerk**,

dat het verende element een gasveer (7, 7') is.

6. Klep (2) volgens conclusie 4, **met het kenmerk**, dat het verende element een schroefveer is.

7. Klep (2) volgens één van de conclusies 3 tot 6, **met het kenmerk**, dat het eerste geleiderorgaan (8, 8') een gasveer omvat.

8. Klep (2) volgens één van de conclusies 3 tot 6, **met het kenmerk**, dat het eerste geleiderorgaan een schroefveer omvat.

10 9. Klep (2) volgens één van de conclusies 2 tot 8, **met het kenmerk**, dat het geleidermechanisme (7, 7', 8, 8') symmetrisch is uitgevoerd met gelijke delen aan de linkerzijde en de rechterzijde van de klep (2).

15 10. Klep (2) volgens één van de conclusies 1 tot 9, **met het kenmerk**, dat aan het voertuig (1) een geleiderail (9, 9') is aangebracht voor het geleiden van de klep (2) tijdens het sluiten naar de eerste, gesloten positie.

20 11. Klep (2) volgens één van de conclusies 1 tot 10, **met het kenmerk**, dat de tweede as (6) zo is geplaatst, dat in de eerste, gesloten positie het eerste deel (4) van de klep (2) het tweede deel (5) overlapt en dat in dit overlappende deel over ten minste een deel van deze overlapping het eerste deel (4) op afstand ligt van het tweede deel (5) voor het vormen van een handgreep (11).

25 12. Klep (2) volgens één van de conclusies 1 tot 11, **met het kenmerk**, dat het onderste deel van de klep (2) versterkt is uitgevoerd voor inrijbeveiliging.

13. Klep (2) volgens één van de conclusies 1 tot 12, **met het kenmerk**, dat het bedrijfsvoertuig een ambulance is

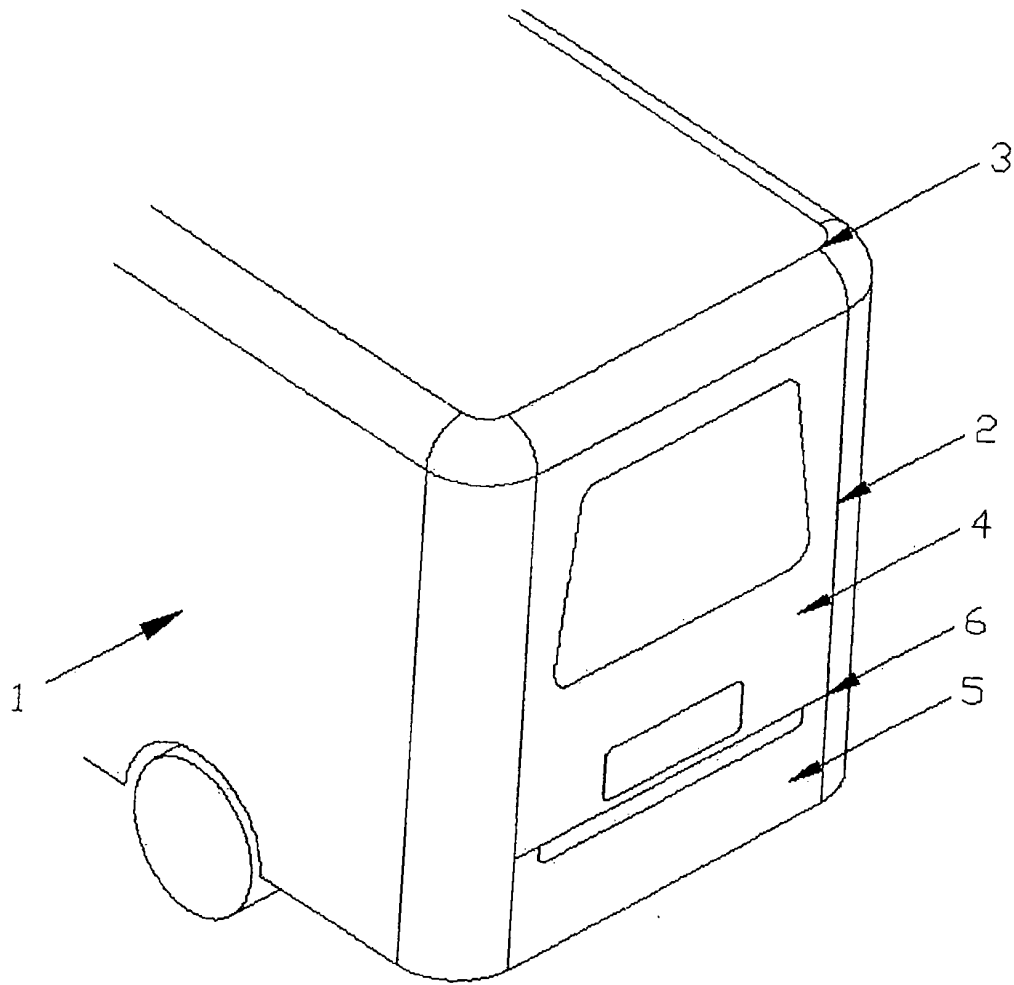


Fig. 1

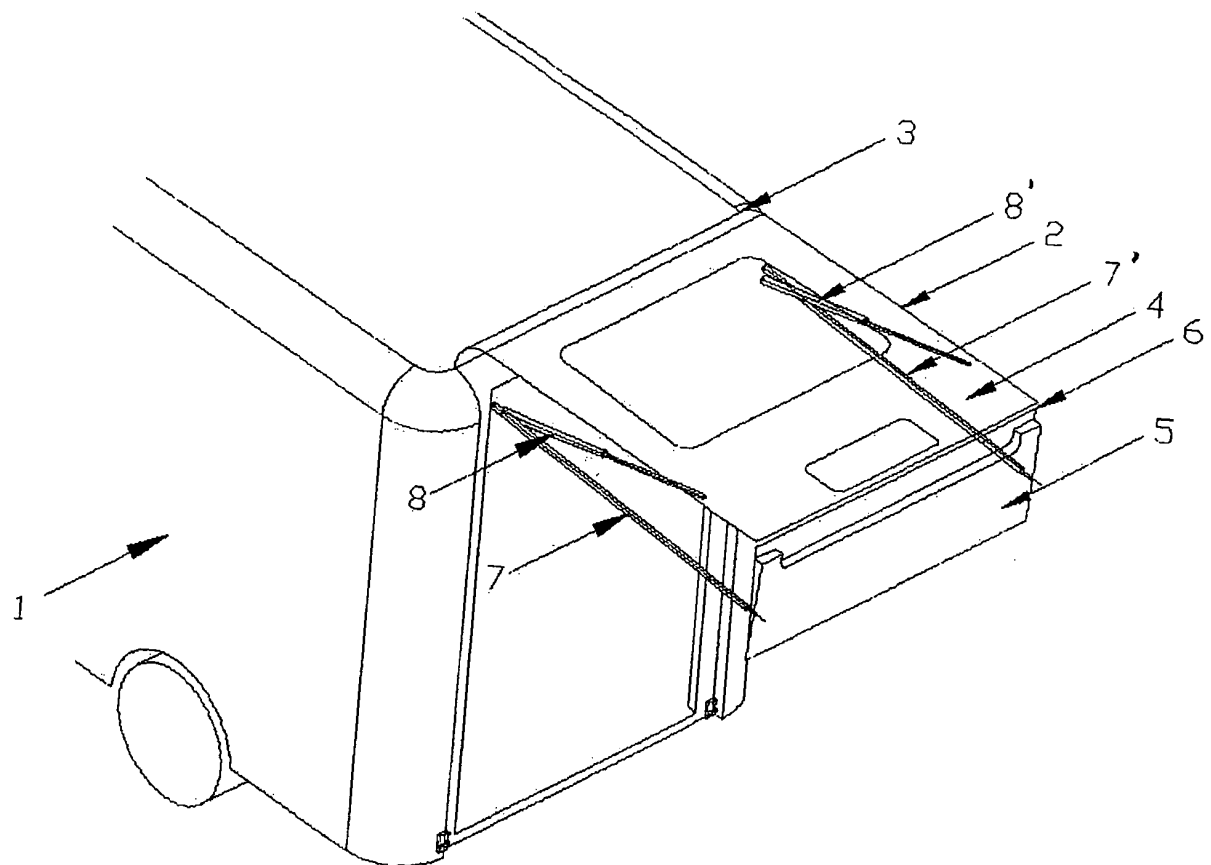


Fig. 2

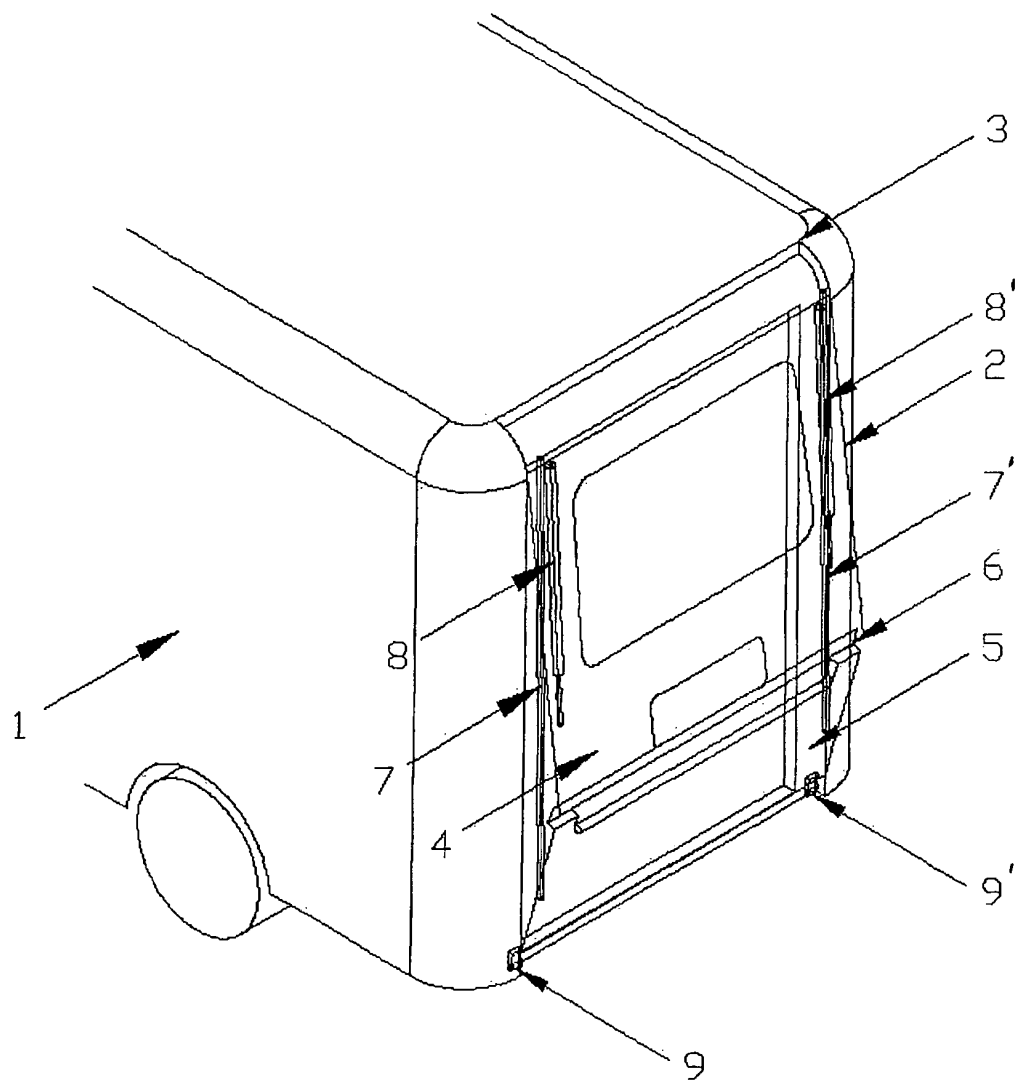


Fig. 3

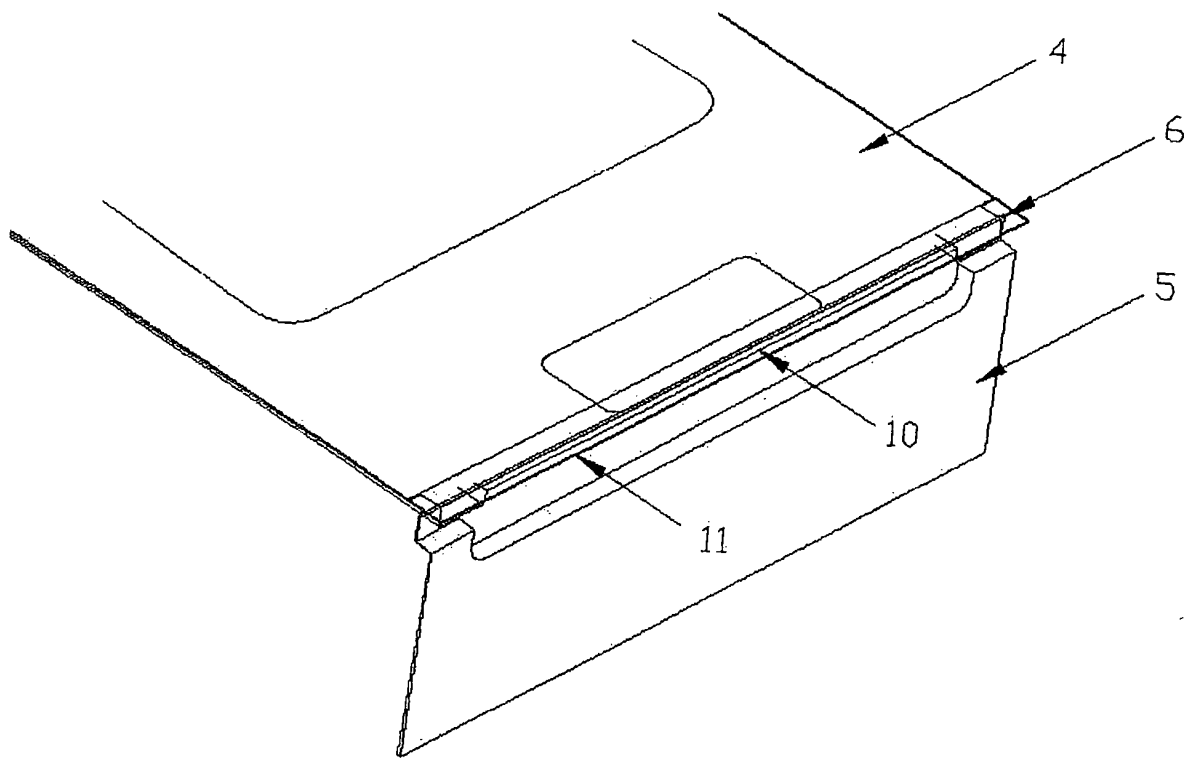


Fig. 4

SAMENWERKINGSVERDRAG (PCT)

RAPPORT BETREFFENDE NIEUWHEIDSONDERZOEK VAN INTERNATIONAAL TYPE

IDENTIFICATIE VAN DE NATIONALE AANVRAGE	KENMERK VAN DE AANVRAGER OF VAN DE GEMACHTIGDE NL 47175-YR
Nederlands aanvraag nr. 2000290	Indieningsdatum 25-10-2006
	Ingeroepen voorrangsdatum
Aanvrager (Naam) Terberg Specials B.V.	
Datum van het verzoek voor een onderzoek van internationaal type 27-11-2006	Door de Instantie voor Internationaal Onderzoek aan het verzoek voor een onderzoek van internationaal type toegekend nr. SN 47636
I. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP (bij toepassing van verschillende classificaties, alle classificatiesymbolen opgeven)	
Volgens de internationale classificatie (IPC) B60J5/12 B60J5/10	
II. ONDERZOChte GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK	
Onderzochte minimumdocumentatie	
Classificatiesysteem	Classificatiesymbolen
IPC8	B60J
Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie, voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen	
III. ☐	GEEN ONDERZOEK MOGELIJK VOOR BEPAALDE CONCLUSIES (opmerkingen op aanvullingsblad)
IV. ☐	GEBREK AAN EENHEID VAN UITVINDING (opmerkingen op aanvullingsblad)

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
de stand van de techniek
NL 2000290

A. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP
INV. B60J5/12 B60J5/10

Volgens de Internationale Classificatie van octrooien (IPC) of zowel volgens de nationale classificatie als volgens de IPC.

B. ONDERZOCHE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK

Onderzochte minimum documentatie (classificatie gevolgd door classificatiesymbolen)
B60J

Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie, voor dergelijke documenten, voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen

Tijdens het onderzoek geraadpleegde elektronische gegevensbestanden (naam van de gegevensbestanden en, waar uitvoerbaar, gebruikte trefwoorden)
EPO-Internal

C. VAN BELANG GEACHTE DOCUMENTEN

Categorie *	Geciteerde documenten, eventueel met aanduiding van speciaal van belang zijnde passages	Van belang voor conclusie nr.
X	EP 1 170 160 A2 (MERITOR LIGHT VEHICLE SYS LTD [US]) 9 januari 2002 (2002-01-09) alinea [0010] - alinea [0025]; figuren -----	1-10, 12, 13
X	US 6 068 327 A (JUNGINGER MICHAEL [DE]) 30 mei 2000 (2000-05-30) kolom 2, regel 62 - kolom 5, regel 8; figuren -----	1-9, 12, 13
X	WO 2005/108192 A (WEBASTO AG FAHRZEUGTECHNIK [DE]; KOELBL MICHAEL [DE]; LEROY ALAIN [DE]) 17 november 2005 (2005-11-17) conclusies; figuren -----	1
X	DE 103 41 034 A1 (OPEL ADAM AG [DE]) 14 april 2005 (2005-04-14) conclusies; figuren -----	1
	-/--	

☒ Verdere documenten worden vermeld in het vervolg van vak C.

☒ Leden van dezelfde octrooifamilie zijn vermeld in een bijlage

* Speciale categorieën van aangehaalde documenten

A niet tot de categorie X of Y behorende literatuur die de stand van de techniek beschrijft

D in de octrooiaanvraag vermeld

E eerdere octrooi(aanvraag), gepubliceerd op of na de indieningsdatum, waarin dezelfde uitvinding wordt beschreven

L om andere redenen vermelde literatuur

O niet-schriftelijke stand van de techniek

P tussen de voorrangsdatum en de indieningsdatum gepubliceerde literatuur

T na de indieningsdatum of de voorrangsdatum gepubliceerde literatuur die niet bezwarend is voor de octrooiaanvraag, maar wordt vermeld ter verheldering van de theorie of het principe dat ten grondslag ligt aan de uitvinding

X de conclusie wordt als niet nieuw of niet inventief beschouwd ten opzichte van deze literatuur

Y de conclusie wordt als niet inventief beschouwd ten opzichte van de combinatie van deze literatuur met andere geciteerde literatuur van dezelfde categorie, waarbij de combinatie voor de vakman voor de hand liggend wordt geacht

Z lid van dezelfde octrooifamilie of overeenkomstige octrooipublicatie

Datum waarop het onderzoek naar de stand van de techniek van internationaal type werd voltooid

4 Juli 2007

Verzenddatum van het rapport van het onderzoek naar de stand van de techniek van internationaal type

Naam en adres van de instantie

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

De bevoegde ambtenaar

Vanneste, Marc

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
de stand van de techniek
NL 2000290

C. (Vervolg). VAN BELANG GEACHTE DOCUMENTEN

Categorie °	Geciteerde documenten, eventueel met aanduiding van speciaal van belang zijnde passages	Van belang voor conclusie nr.
X	FR 2 775 636 A1 (PEUGEOT [FR]) 10 september 1999 (1999-09-10) conclusies; figuren -----	1

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Informatie over leden van dezelfde octrooifamilie

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
de stand van de techniek

NL 2000290

In het rapport genoemd octrooigescrift	Datum van publicatie	Overeenkomend(e) geschrift(en)	Datum van publicatie
EP 1170160	A2	09-01-2002	DE 60106340 D1 18-11-2004 DE 60106340 T2 09-03-2006 ES 2231391 T3 16-05-2005
US 6068327	A	30-05-2000	GEEN
WO 2005108192	A	17-11-2005	DE 102004022426 A1 01-12-2005 EP 1742827 A1 17-01-2007
DE 10341034	A1	14-04-2005	GEEN
FR 2775636	A1	10-09-1999	GEEN



OCTROOICENTRUM NEDERLAND

WRITTEN OPINION

File No. SN47636	Filing date (day/month/year) 25.10.2006	Priority date (day/month/year)	Application No. NL2000290
International Patent Classification (IPC) INV. B60J5/12 B60J5/10			
Applicant Terberg Specials B.V. te IJsselstein			

This opinion contains indications relating to the following items:

- ☒ Box No. I Basis of the opinion
- ☐ Box No. II Priority
- ☐ Box No. III Non-establishment of opinion with regard to novelty, inventive step and industrial applicability
- ☐ Box No. IV Lack of unity of invention
- ☒ Box No. V Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement
- ☐ Box No. VI Certain documents cited
- ☐ Box No. VII Certain defects in the application
- ☐ Box No. VIII Certain observations on the application

	Examiner Vanneste, Marc
--	----------------------------

WRITTEN OPINION

Application number

NL2000290

Box No. I Basis of this opinion

1. This opinion has been established on the basis of the latest set of claims filed before the start of the search.
2. With regard to any **nucleotide and/or amino acid sequence** disclosed in the application and necessary to the claimed invention, this opinion has been established on the basis of:
 - a. type of material:
 - ☐ a sequence listing
 - ☐ table(s) related to the sequence listing
 - b. format of material:
 - ☐ on paper
 - ☐ in electronic form
 - c. time of filing/furnishing:
 - ☐ contained in the application as filed.
 - ☐ filed together with the application in electronic form.
 - ☐ furnished subsequently for the purposes of search.
3. ☐ In addition, in the case that more than one version or copy of a sequence listing and/or table relating thereto has been filed or furnished, the required statements that the information in the subsequent or additional copies is identical to that in the application as filed or does not go beyond the application as filed, as appropriate, were furnished.
4. Additional comments:

Box No. V Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement

1. Statement

Novelty	Yes: Claims	6,8,11-13
	No: Claims	1-5,7,9,10
Inventive step	Yes: Claims	11
	No: Claims	1-10,12,13
Industrial applicability	Yes: Claims	1-13
	No: Claims	

2. Citations and explanations

see separate sheet

Re Item V

**Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability;
citations and explanations supporting such statement**

Reference is made to the following document :

D1: EP-A2-1 170 160 (MERITOR LIGHT VEHICLE SYS LTD [US]) 9 januari 2002 (2002-01-09)

1. The present application does not meet the criteria of patentability, because the subject-matter of claim 1 is not new.

The document D1 discloses (the references in parentheses applying to this document) (figures 2c and 2d) :

'Een klep voor een bedrijfsvoertuig (10) voor het afsluiten en ontsluiten van een nuttige ruimte van een bedrijfsvoertuig, waarbij de klep beweegbaar is tussen een eerste, gesloten positie, waarin de klep de nuttige ruimte afsluit, en een tweede, open positie, waarin de klep een opening vrijgeeft tussen de nuttige ruimte en de ruimte buiten het bedrijfsvoertuig, waarbij de klep aan de bovenzijde scharnierend om een eerste as (36) is verbonden met het bedrijfsvoertuig, waarbij de eerste as in wezen horizontaal is, waarbij de klep is samengesteld uit een eerste deel (32) dat aan de bovenzijde scharnierend is verbonden met het bedrijfsvoertuig, en een tweede deel (34), dat scharnierend om een tweede as (40) is verbonden met het eerste deel, waarbij de tweede as (40) in wezen evenwijdig is aan de eerste as (36).'

2. Dependent claims 2-10 and 12 and 13 do not contain any features which, in combination with the features of any claim to which they refer, meet the requirements of novelty and/or inventive step. (see documents of search report)

3. The combination of the features of dependent claim 11 seems to be new and inventive.

**WRITTEN OPINION
(SEPARATE SHEET)**

Application number
NL2000290

Vanneste , M.