

(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
4. Januar 2001 (04.01.2001)

PCT

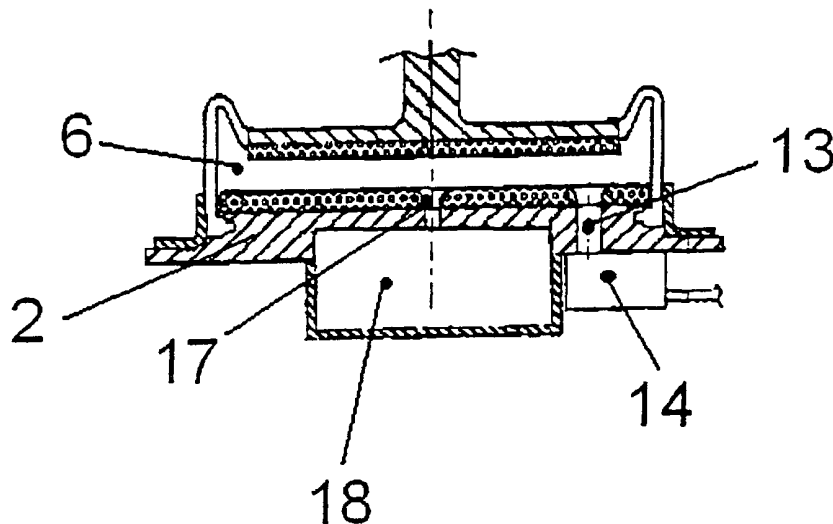
(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 01/01012 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation⁷: F16F 9/04 (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): WOCO FRANZ-JOSEF WOLF & CO. [DE/DE]; Sprudelallee 19, D-63628 Bad Soden-Salmünster (DE).
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP00/05670
- (22) Internationales Anmeldedatum: 20. Juni 2000 (20.06.2000) (72) Erfinder; und (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): WOLF, Franz, Josef [DE/DE]; Sprudelallee 19, D-63628 Bad Soden-Salmünster (DE).
- (25) Einreichungssprache: Deutsch (74) Anwalt: JAEGER, Klaus; Am Borsigturm 9, D-13507 Berlin (DE).
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch (81) Bestimmungsstaaten (national): BR, CN, CZ, IN, JP, KR, PL, US.
- (30) Angaben zur Priorität: 199 29 303.1 25. Juni 1999 (25.06.1999) DE

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: AIR SHOCK ABSORBER

(54) Bezeichnung: LUFTDÄMPFER



(57) Abstract: The invention relates to an air shock absorber, especially for a unit support in motor vehicles, that is mainly characterized by its high damping performance, its compact dimensions and easy regulation and control. To this end, the air shock absorber has two damping plates (1, 2) oriented in a plane-parallel manner relative to one another and retained by a flexible membrane (3) in such a way that they can be displaced at a variable distance relative to one another. Said plates enclose a shock absorber chamber (6) having a height of only 2 to 5 mm. The membrane is especially configured as a rolling membrane. A throttle channel (11) passing through one or both damping plates is also provided.

(57) Zusammenfassung: Der Luftdämpfer, insbesondere für Kraftfahrzeugaggregatlager, ist vor allem durch eine ohne großen Aufwand regelbare und steuerbare hohe Dämpferleistung auf kleinstem Bauvolumen charakterisiert. Dies wird durch einen Aufbau des Luftdämpfers ermöglicht, der zwei planparallel zueinander ausgerichtete und durch eine flexible Membran (3) relativ zueinander abstandsvariabel beweglich gehaltene Dämpferplatten (1, 2) erreicht wird, die zwischen sich eine nur 2 bis 5 mm hohe Dämpferkammer (6) einschließen. Die Membran ist insbesondere als Rollmembran ausgebildet, der Drosselkanal (11) durch eine oder beide der beiden Dämpferplatten hindurch vorgesehen.

WO 01/01012 A1





Veröffentlicht:

— *Mit internationalem Recherchenbericht.*

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes, und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

LUFTDÄMPFER

BESCHREIBUNG

Die Erfindung betrifft einen mit Luft arbeitenden Dämpfer, insbesondere für Kraftfahrzeug-Aggregatlager.

- 5 Gegenstand der vorliegenden Anmeldung ist ein Dämpfer, also ein Bauelement, das kinetische Energie, zumeist Stoßenergie, aufnimmt, im Idealfall vollständig aufnimmt, und die aufgenommene Energie dissipiert oder absorbiert, ohne sie an den bedämpften Körper zurückzugeben. Ein auf einen Dämpfer fallender Körper wird also durch den Dämpfer abge-
- 10 bremsst und bleibt nach dem dynamischen Bremsvorgang auf einem neuen Potential statischer Energie liegen.

- Eine Feder ist dagegen ein Bauelement, das von einem abgefederten Körper eingeleitete kinetische Energie aufnimmt, zwischenspeichert und unmittelbar anschließend mit umgekehrtem Richtungsvektor auf den ab-
- 15 zufedernden Körper zurücküberträgt, und zwar im Idealfall vollständig zurücküberträgt. Der abgefederte Körper kehrt also im Idealfall auf sein hochgelegenes Niveau an potentieller Energie zurück, aus dem er auf die Feder gefallen ist oder in anderer Weise auf diese eingewirkt hat.

- Für eine herabfallende Stahlkugel ist also ein Block aus weicher plastischer Masse, beispielsweise ein Block Butter, ein nahezu idealer
- 20 Dämpfer. Läßt man die Stahlkugel dagegen unter gleichen Bedingungen auf eine Stahlplatte fallen, so verformt sich die Stahlplatte (im hookschen Bereich) und wird die Kugel durch die Rückstellkraft des Stahls auf ihre Ausgangshöhe zurückgeschleudert.

- 25 In der physikalischen Realität sind ideale Dämpfer ebensowenig wie ideale Federn zu verwirklichen; auch der beste reale Dämpfer prägt einem zu dämpfenden Gegenstand aufgrund seiner Relaxationskräfte Komponenten kinetischer Umkehrenergie auf, während auch die beste

Feder dem dynamisch einwirkenden Körper dissipativ Verformungsarbeit entzieht. Jeder Dämpfer wirkt also auch in geringem oder geringstem Ausmaß als Feder, während auch die beste Feder notwendigerweise dämpft. Ein realer Dämpfer ist also ein Bauteil, das einem zu bedämpfenden Körper zumindest den größten Teil seiner kinetischen Energie entzieht, ohne dabei den Vektor seiner kinetischen Energie signifikant umzukehren. Eine reale Feder ist dem entsprechend ein Bauelement, das einen mit dynamischer Energie einwirkenden Körper nur nahezu auf sein anfängliches Potential an statischer Energie zurückbefördert und sich dieser Vorgang von Schwingung zu Schwingung wiederholt, bis der abzufedernde Körper auf einem neuen statischen Potential zur Ruhe kommt, das heißt, alle seine kinetische Energie verloren hat.

Im Rahmen der Beschreibung der vorliegenden Erfindung ist für solche "realen" Dämpfer und "realen" Federn kurz die Bezeichnung "Dämpfer" bzw. "Feder" verwendet, obwohl jeder Dämpfer auch federt, während jede Feder auch dämpft.

Dämpfer und Federn der vorstehend präzisierten Art sind jedoch deutlich von solchen kombinierten Bauelementen zu unterscheiden, die zielgerichtet sowohl federn als auch dämpfen sollen. Bei diesen Bauelementen handelt es sich regelmäßig um kombinierte Bauelemente, die einerseits aus federnden und andererseits aus dämpfenden Baugruppen zusammengesetzt sind. Solche kombinierten Baugruppen sind im folgenden, der gebräuchlichen Terminologie folgend, als "Lager" bezeichnet. Ein typisches Beispiel für solche Lager sind die im Kraftfahrzeugbau als Motorlager verwendeten Hydrolager, die typischerweise aus einer Gummifeder bestehen, die beim Einfedern eine Dämpfungsflüssigkeit über eine Drosselöffnung aus einer Vorratskammer herauspumpt, wobei dem federnden Schwingungsvorgang dissipativ dämpfend die Strömungsverluste der durch die Drossel gezwungenen hydraulischen Dämpferflüssigkeit dämpfend entzogen werden.

In diesem wohlverstandenen Sinne betrifft die vorliegende Erfindung also einen Dämpfer, und zwar einen Dämpfer, der wie die Dämpfer der vorstehend erwähnten Hydrolager mit einem Fluid als Dämpfungsmedium arbeitet, jedoch im Gegensatz zum Hydrolager nicht mit einer Dämpfungsflüssigkeit, sondern mit einem Gas, hier speziell mit Luft. Solche Luftdämpfer sind in größerer Zahl bekannt und zumeist als Tauchkolbendämpfer ausgebildet. Ein von einer dynamisch beaufschlagten und in ihrem Kenndatenfeld zu dämpfenden Feder angetriebener starrer Tauchkolben wird in einem Zylinder oder in einem zylinderartigen starren Gefäß nach Art eines Pumpenkolbens so hin und herbewegt, daß sich die Volumina oberhalb und unterhalb des Tauchkolbens befindlicher und mit Luft gefüllter Kammern ständig verändern. Ein typisches Beispiel ist das aus der deutschen Offenlegungsschrift DE 35 05 632 A1 bekannte Motorlager, bei dem die Schwingungen eines auf einer Gummifeder gelagerten Kraftfahrzeugmotors durch die Reibungsverluste eines Luftstromes gedämpft werden, der durch einen Tauchkolben bei größeren Amplituden zwischen zwei Teilkammern hin und hergepumpt wird. Dabei sind die Kammerwände, die aus elastischem Material bestehen, so konfiguriert, daß sich je nach dynamischem Geschehen in den beiden luftgefüllten Teilkammern der Querschnitt des Ringspalts zwischen Kammerinnenwand und Tauchkolbenaußenrand verändert. Obwohl dieser Luftdämpfer durch die Kompressibilität der Luft und die Elastizität der Kammerwand auf die Lagerkenndaten auch mit Federkomponenten einwirkt, so spielen diese Einflüsse auf die im wesentlichen durch die Gummifeder definierten Federkenndaten des Lagers praktisch keine Rolle. Das aus der deutschen Offenlegungsschrift DE 35 05 632 A1 bekannte Motorlager ist dem entsprechend als Kombination einer Gummifeder mit einem Luftdämpfer anzusehen.

Problematisch bei diesem Lager ist dessen Bauhöhe. Der Luftdämpfer erfordert eine Bauhöhe, die größer ist als die Bauhöhe der gesamten Tragfeder.

Ein scheinbar ähnliches, funktionell von dem vorstehend erläuterten Stand der Technik jedoch grundverschiedenes Motorlager ist aus der amerikanischen Patentschrift US 5 087 020 A1 bekannt. Auf einem Widerlagerblech steht eine Gummifeder, die als eigentliche Tragfeder die

5 Masse des zu lagernden Motors federnd abstützt. Dieses Abstützen erfolgt über eine Auflageranschlußplatte auf der oberen, lastaufnehmenden Seite der Gummifeder des bekannten Motorlagers. Mit der Auflageranschlußplatte ist eine Hülse oder ein Bolzen verbunden, der eine zentrale Bohrung der Gummifeder und eine zentrale Bohrung des Wi-

10 derlagerblechs frei durchsetzt. Diese Hülse trägt an ihrem Fußende unterhalb der Widerlagerplatte einen scheibnförmigen Querträger, der auf seinen beiden Hauptoberflächen in luftdichter und druckfester Verbindung peripher umlaufende ringförmige Luftkammern trägt. Diese Querträgerscheibe ist innerhalb der ringförmigen Luftkammern mit einer oder

15 mehreren durchgehenden Drosselöffnungen versehen, die die oberhalb und unterhalb der Scheibe liegenden Luftkammern miteinander kommunizieren läßt. Diese aus der Querträgerscheibe und den beiden Luftkammern bestehende Anordnung ist unter mäßiger Vorspannung der Luftkammern in einer käfigartigen Stahlblechkammer eingeschlossen,

20 die in festem Verbund zum Widerlageranschlußblech steht.

Bei dynamischer Beaufschlagung dieses Motorlagers wird einmal die obere Luftkammer zwischen der Oberseite der Querträgerscheibe und der Unterseite des Widerlageranschlußblechs komprimiert, während die darunterliegende ringförmige Kammer entspannt wird, wobei beim Rück-

25 schwingen des Motors die untere ringförmige Luftkammer zwischen der Unterseite der Querträgerscheibe und dem Boden des Käfigblechs zusammengedrückt wird, wobei sich die darüberliegende obere ringförmige Luftkammer entspannt. Gleichzeitig sind beide der Ringluftkammern mit Rückschlagventilen ausgerüstet, die so ausgelegt sind, daß sie beim

30 Entspannen der ringförmigen Luftkammer einen Eintritt von Umgebungsluft in die Kammer ermöglichen, während sie bei Kompression der

Ringkammer einen Austritt der Luft in die Umgebung hinein verhindern. Die in der solcherart komprimierten und verschlossenen ringförmigen Luftkammer eingeschlossene Luft entweicht dann durch die Drosselöffnungen in der Querträgerscheibe in die obere Luftkammer und bewirkt
5 so eine signifikante Dämpfung des Motorlagers. Gleichzeitig wirkt dabei jedoch die jeweils komprimierte ringförmige Luftkammer aufgrund der Verformbarkeit der Kammerwände als zusätzliche Druckluftfeder nach Art eines pneumatischen Autoreifens oder Fahrradreifens.

Die aus der amerikanischen Patentschrift US 5 087 020 A1 bekannte
10 Lageranordnung besteht also in serieller Kombination aus einer Gummifeder nach Art eines Gummipuffers mit einem Sublager aus einer über Drosselöffnungen gedämpften Druckluftfeder.

Selbst wenn man von diesem pneumatischen Lagersubsystem einmal nur die Luftdämpferanordnung berücksichtigt, so weist auch diese Vor-
15 richtung ebenso wie im Fall der vorstehend beschriebenen Tauchkolbenanordnung den wesentlichen Nachteil zu großer Bauhöhe auf. Lager dieser Art sind in den gedrängten Motorräumen zeitgemäßer Kraftfahrzeuge nicht mehr unterzubringen.

Andererseits ist ein Luftdämpfer gegenüber dem heute gebräuchlichen
20 hydraulischen Dämpfer allein aus umwelttechnischen Gründen die fraglos vorzuziehende Alternative.

Der Erfindung liegt daher das technische Problem zugrunde, einen Luftdämpfer zu schaffen, der bei minimaler Bauhöhe in der Lage ist, der Tragfeder eines Lagers, insbesondere Kraftfahrzeugmotorlagers, eine
25 Dämpfung aufzuprägen, die ebenso flexibel einstellbar und wirksam ist wie die durch heute gebräuchliche hydraulische Systeme erzeugten Dämpfungsmöglichkeiten.

Dieses Problem löst die Erfindung durch einen Luftdämpfer, der die im Patentanspruch 1 genannten Merkmale aufweist.

Dem entsprechend ist der Luftdämpfer mit den Lösungsmerkmalen der Erfindung wesentlich durch zwei planparallel zueinander ausgerichtete und gehalterte Platten aus starrem, unnachgiebigem Werkstoff, vorzugsweise aus Metall, insbesondere aus Stahl, gekennzeichnet. Selbst wenn eine strenge Flächenkonkurrenz der beiden Dämpferplatten zueinander nicht zwingend erforderlich ist, so sollten die beiden mit zumindest weitgehend gleicher Kontur konfigurierten Dämpferplatten auch zumindest größenordnungsmäßig gleichen Flächeninhalt aufweisen. Aus praktischen und konstruktiven Überlegungen ist eine der beiden Dämpferplatten bei identischer Kontur zur anderen Dämpferplatte mit geringem Untermaß zur anderen dimensioniert. Dieses "geringe Untermaß" liegt dabei vorzugsweise im Bereich von gleichmäßig 10 bis 20 % der linearen Ausdehnung der jeweils anderen Dämpferplatte. Die solcherart ausgestalteten Dämpferplatten werden vorzugsweise konzentrisch oder zentrosymmetrisch zueinander ausgerichtet und gehaltert.

Die beiden Dämpferplatten sind durch eine flexible Membran relativ zueinander abstandsvariabel und beweglich gehaltert. Diese Membran ist geschlossen rings um beide Dämpferplatten umlaufend ausgebildet und mit beiden Dämpferplatten gasdicht und druckfest verbunden. Zwischen den beiden Dämpferplatten und der umlaufenden Membran ist eine gasdichte und druckdichte Kammer, die Dämpferkammer, definiert. Dabei ist diese Dämpferkammer vorzugsweise gleichzeitig auch als Resonanzkammer im Bereich des wichtigsten zu bedämpfenden Frequenzbandes abgestimmt.

Die Membran ist so ausgebildet, daß sie einerseits eine ausreichend hohe federnde Rückstellkraft besitzt, um die beiden Dämpferplatten im unbelasteten statischen Zustand in definierter relativer Stellung zueinander zu halten, andererseits aber auch eine Beaufschlagung der Dämpferplatten mit den zu dämpfenden dynamischen Kräften ermöglicht. Die Membran kann also als Balgfeder bezeichnet werden, die eine Federrate aufweist, die so gering ist, daß sie sich in der Kennlinie der mit einem

Dämpfer gemäß der Erfindung verbundenen Tragfeder nicht mehr bemerkbar macht. Insbesondere dann, wenn beide Dämpferplatten an anderen Bauteilen fixiert sind, kann die Membran sogar auch ohne jegliche Elastizität lediglich mit ausreichender Flexibilität, insbesondere als
5 druckdichte flexible Gewebemembran, konfiguriert sein.

Vorzugsweise ist die Membran jedoch eine dünne Gummimembran, die nach Art einer sogenannten Rollmembran konfiguriert ist, wie sie in pneumatischen Kleinantrieben Verwendung finden. Dies gewährleistet eine leichte Verschiebbarkeit der beiden Platten relativ zueinander in
10 Richtung ihrer Normalen unter gleichzeitig hinreichender elastischer Querstabilisierung.

Bei diesem Aufbau des Dämpfers weist zumindest eine der beiden einander gegenüberliegenden Dämpferplatten eine durchgehende Bohrung auf, die als die Dämpferkammer belüftende Dämpferdrossel dient. Es
15 versteht sich von selbst, daß statt einer einzelnen Bohrung auch mehrere Bohrungen oder speziell konfigurierte und dimensionierte Schlitze oder Kanäle in einer der beiden Dämpferplatten oder aber auch in beiden Dämpferplatten koordiniert zueinander angeordnet sein können.

Bei Verwendung einer Gummimembran zur Positionierung der beiden
20 Dämpferplatten relativ zueinander ist diese Gummimembran vorzugsweise mit einer der beiden Anschlußplatten fest verbunden, vorzugsweise durch ein Anvulkanisieren der Membran an der Platte, während die so vorgefertigte Baugruppe an der anderen Dämpferplatte, der Gegenplatte, unter Vorspannung mechanisch fixiert ist.

Grundsätzlich kann die Leistung eines solcherart aufgebauten Luftdämpfers durch eine Vergrößerung der Plattenflächen, also eine Vergrößerung sowohl der Membranplatte, an der die Kammermembran befestigt ist, als auch der Gegenplatte, auf die die Membran montiert ist, erreicht werden. Wo aus konstruktiver Vorgabe einer solchen Vergröße-
30 rung der Dämpferplattenoberflächen jedoch Grenzen gesetzt sind, kann

der Dämpfer auch als Duosystem ausgebildet sein, und zwar dergestalt, daß eine ortsfest montierte Gegenplatte zu beiden Seiten ihrer Hauptebene mit jeweils einer Membranplatte und einer Dämpferkammer konfiguriert ist. Ein beispielsweise mit einer Tragfeder verbundener Bolzen durchgreift abgedichtet eine zentrale Öffnung in der Gegenplatte und verbindet die beiden einander zu beiden Seiten der Gegenplatte gegenüberliegenden Membranplatten zu einer starren, von der zu dämpfenden Tragfeder simultan beaufschlagten Einheit. Die so zu beiden Seiten der Gegenplatte gebildeten Dämpferkammern können
5 entweder unabhängig voneinander mit Drosselbohrungen versehen sein, oder durch eine durch die Gegenplatte hindurchgehende Bohrung miteinander verbunden sein oder aber auch sowohl mit einer Außenbelüftung als auch mit einer Kammerkopplung ausgestattet sein.

Wenn für die solcherart aufgebauten Dämpfer Feinabstimmungen vorzunehmen sind, die durch eine einfache Außenbelüftung der Dämpferkammern nicht mehr zu verwirklichen sind, können die vorstehend beschriebenen Duosysteme auch dahin erweitert werden, daß statt einer flexiblen Dämpfergegenkammer eine starre Gegenkammer vorgesehen ist, die dann, beispielsweise auch nach Art eines Helmholzresonators, die Dämpferkennlinie mitgestaltet. Gleichermassen kann eine durch die Membranplatte geführte Drossel- und Belüftungsbohrung einer flexiblen Dämpferkammer nach außen hin in eine zweite flexible Kammer ohne starre Membranplatte münden. Durch solche Abstimmungsmöglichkeiten lassen sich effektive Dämpfungen über breite Frequenzbänder hin
20 verwirklichen.

Auch durch eine geregelte oder gesteuerte Druckluftbeaufschlagung der Dämpferkammern läßt sich das Kennlinienfeld des Luftdämpfers mit den Merkmalen der Erfindung gestalten.

Mit den Dämpfern der Erfindung lassen sich bereits bei Durchmessern
30 von weniger als 100 mm Verlustleistungen im Bereich von 500 – 700 N

erzielen, wobei die Aggregateinsinkwege im Bereich um 2mm liegen, während bei vergleichbaren klassischen Hydrolagern Aggregatwege im Bereich von 6 – 8 mm bei einer um 20% bis 40% grösseren Bauhöhe des Lagers in Kauf genommen werden müssen.

- 5 Im einzelnen sind Ausgestaltungen der Erfindung auch Gegenstand der Unteransprüche.

Das Wesen der Erfindung ist im folgenden anhand von Ausführungsbeispielen in Verbindung mit den Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

- 10 Fig. 1 im Axialschnitt ein erstes Ausführungsbeispiel des Luftdämpfers mit den Merkmalen der Erfindung in Grundkonfiguration;
- Fig. 2 ein zweites Ausführungsbeispiel des Luftdämpfers mit Druckluftbeaufschlagung und zusätzlicher Außenkammer;
- 15 Fig. 3 ebenfalls im Axialschnitt ein drittes Ausführungsbeispiel der Erfindung mit Druckluftbeaufschlagung und zweiter starrer Dämpferresonanzkammer;
- Fig. 4 ein viertes Ausführungsbeispiel des Luftdämpfers mit dem Aufbau als Duosystem; und
- 20 Fig. 5 ein fünftes Ausführungsbeispiel des Luftdämpfers mit einem Grundaufbau des in Fig. 4 gezeigten Ausführungsbeispiels, jedoch mit einem Drosselkanal, der beide Dämpferkammern unmittelbar miteinander koppelt.

Der in Fig. 1 im Axialschnitt dargestellte Luftdämpfer für ein Kraftfahrzeugaggregatlager besteht aus zwei kreisrunden Dämpferplatten, nämlich aus einer im Durchmesser kleineren Membranplatte 1 und einer Gegenplatte 2, sowie einer Membran 3, die die beiden Dämpferplatten 1,2 planparallel zueinander ausgerichtet und relativ zueinander abstandsvariabel beweglich hält. Die Membran 3 ist unter Bildung einer Gummi-

Metall-Verbindung an die Membranplatte 1 anvulkanisiert. An der Gegenplatte 2 ist die Membran 3 unter leichter radialer Vorspannung durch eine ringförmige Hinterschnittverbindung 4 befestigt, die durch einen verriegelnden Flanschring 5 gesichert ist. Zwischen den beiden Dämpferplatten 1,2 und der Membran 3 ist luftdicht und druckfest eine Dämpferkammer 6 definiert. Die Gegenplatte 2 ist mit einem Außenflansch 7 an einem hier nicht dargestellten Bezugsträger fixiert. Dieser Bezugsträger kann beispielsweise das Widerlagerblech eines Motorlagers, eine Montagekonsole oder gegebenenfalls auch ein Träger sein, der unmittelbar an der Fahrzeugkarosserie fixiert oder Teil dieser ist.

An der Membranplatte 1 ist zentralaxial ein Koppelbolzen 8 ausgebildet, der direkt mit der Tragfeder oder über ein Auflagerblech mit dieser verbunden ist.

Zur Dämpfung der über eine hier nicht dargestellte Tragfeder angekoppelten dynamischen Last eines Personenkraftfahrzeugaggregats weist die Dämpferkammer einen Durchmesser von 80 mm auf und ist die Membranplatte im unbelasteten neutralen Zustand in einem Abstand von 2 bis 5 mm zur Oberfläche der Gegenplatte gehalten. Der in der Fig. 1 dargestellte Dämpfer ist also für maximale Amplituden im Normalbetrieb von 2 bis 5 mm ausgelegt. Um bei dieser Normalauslegung auch größere Stoßamplituden dynamisch weich dämpfen zu können, sind die beiden in der Dämpferkammer 6 einander planparallel gegenüberliegenden Oberflächen der beiden Dämpferplatten 1,2 vollflächig mit einer Schicht 9 bzw. 10 aus einem Schaumstoff mit geschlossenen Poren beschichtet. Auf diese Weise werden selbst Amplituden, die den Freischwingbereich der Membranplatte überschreiten, wirksam gedämpft. Der Dämpfer der Erfindung ist also in der Lage, den klassischen Zielkonflikt einer gleichzeitigen guten Dämpfung von kleinen und grossen Amplituden aufzuheben.

In der beschichteten Membranplatte 1,9 ist eine beidseitig offene durchgehende Bohrung 11 ausgebildet, die der drosselnden, das heißt dämpfenden Entlüftung und Belüftung der Drosselkammer 6 dient. Durch eine abstimrende Dimensionierung und Konfigurierung der Drosselöffnung 11 kann die Eigenresonanz der Dämpferkammer nach Maßgabe des jeweils wichtigsten zu bedämpfenden Störfrequenzbandes eingestellt werden.

Die in Fig. 1 dargestellte Vorrichtung ist, wie eingangs ausführlich erläutert, ein Dämpfer. Dies bedeutet, daß auftretende Federkomponenten so klein wie möglich gehalten werden sollen, um das Federkennlinienfeld einer beispielsweise an den Dämpfer angekoppelten Tragfeder nicht, zumindest nur so wenig wie möglich, zu verändern. In diesem Sinne weist der in Fig. 1 gezeigte Dämpfer zwei Komponenten auf, die systemimmanent federnd wirken, nämlich die aufgabengemäße Verwendung kompressibler Luft als Dämpfungsfluid und der Einsatz eines Elastomers als Werkstoff für die Membran 3. Dabei erfolgt die Verwendung von Luft wegen der gegenüber den Hydrodämpfern mit einem pneumatischen Dämpfer erzielbaren Vorteile vorliegend aufgabengemäß, und erfolgt der Einsatz eines Elastomers als Membranwerkstoff notwendigerweise, um die relative Schwingfähigkeit der beiden Dämpferplatten 1,2 gegeneinander herzustellen. Gleichzeitig muß die solcherart aufgebaute Membran jedoch auch steif genug sein, um bei den im Einsatzbereich auftretenden Innendrücken der Dämpferkammer im Idealfall nicht als Blähfeder zu wirken. Der zwischen diesen beiden einander entgegenstehenden Forderungen auftretende Konflikt, nämlich der weichen nicht-federnden Aufhängung der Membranplatte und der vergleichsweise steifen Dämpferkammerbegrenzung, wird in der aus Fig. 1 ersichtlichen Weise dadurch gelöst, daß die Membran 3 nach Art einer Rollmembran konfiguriert ist, so daß das Schwingen der Membranplatte 1 nicht zu einer Dehnung oder Stauchung des Elastomers der Membran 3 führt, sondern durch ein "rollendes" minimales Aufwärtswandern und Abwärts-

wandern einer im Elastomer der Membran 3 präformierten Rollfalte 12. Durch diese Maßnahme kann eine Federkomponente in der Dämpfercharakteristik praktisch vollständig ausgeschaltet werden, die auf die elastischen Eigenschaften des Membranwerkstoffs selbst zurückgeht.

- 5 Die Fig. 2 zeigt eine Weiterentwicklung des in Fig. 1 in seiner Grundstruktur dargestellten Dämpfers.

Gegenüber dem in Fig. 1 gezeigten Aufbau des Dämpfers ist der in Fig. 2 gezeigte Dämpfer zusätzlich zur Bohrung 11 mit einer Bohrung 13 versehen, die ebenfalls beidseitig offen die beschichtete Grundplatte 2,10 durchsetzt. Während sich diese Bohrung auf ihrer einen Seite in die Dämpferkammer 6 öffnet, ist sie auf ihrer außenliegenden Seite mit dem Druckstutzen einer Druckluftpumpe 14 versehen, die typischerweise einen Überdruck im Bereich von 0,4 bis 0,8 bar erzeugen kann. Gleichzeitig ist der Dämpfer membranplattenseitig luftdicht und druckfest mit einer Kappe 15 umgeben, die gemeinsam mit der Membran 3 und der außenliegenden Oberseite der Membranplatte 1 eine Kammer 16 definiert, in die hinein sich die Abstimmbohrung 11 in der Membranplatte 1 öffnet. Die Art und Weise der Durchführung des Koppelbolzens 8 durch die Haube 15 ist dabei prinzipiell so lange beliebig gestaltbar, wie sie ausreichend luftdicht ausgebildet ist. So kann die Kappe 15 aus starrem Werkstoff bestehen und der Koppelbolzen 8 die Kammerwand mit einer gleitlagerähnlichen Durchführung ausgestattet sein, kann aber auch alternativ fest mit einem flexiblen Wandbereich der Kappe 15, beispielsweise nach Art einer Wellmembran, verbunden sein.

- 25 Funktionell ermöglicht die Ausgestaltung des Dämpfers nach Fig. 2 einen auch geregelt einstellbaren Überdruck des Dämpfungsfluids Luft, so daß das Resonanzband des Dämpfers beispielsweise wechselnden Betriebsbedingungen variabel nachführbar ist.

Eine im wesentlichen gleichwirkende Alternative zu dem in Fig. 2 gezeigten Ausführungsbeispiel des Dämpfers ist in der Fig. 3 dargestellt.

Bei der in Fig. 3 gezeigten Ausgestaltung werden Probleme umgangen, die gegebenenfalls durch die Koppelbolzendurchführung durch die Kappe 15 in dem in Fig. 2 gezeigten Ausführungsbeispiel auftreten können. Statt der Bohrung 11 durch die Membranplatte 1 hindurch ist bei dem in
5 Fig. 3 gezeigten Ausführungsbeispiel eine beidseitig offene durchgehende Bohrung 17 vorgesehen, die zusätzlich zur Bohrung 13 die Gegenplatte 2 durchsetzt. Die Bohrung 17 öffnet sich, bezogen auf die Dämpferkammer 6, außenseitig in eine zweite Resonator-kammer 18, die ausschließlich aus starren Begrenzungswänden aufgebaut ist, also auch
10 unter variablen Luftdrücken ein stets konstantes Volumen besitzt. Dadurch wird, in Verbindung mit der Dimensionierung und Konfiguration der Bohrung 17 im Dämpfer nach der Fig. 3 ein zusätzliches Resonanzsystem geschaffen, das eine sehr genaue und in Verbindung mit der Pumpe 14 variable Gestaltung des Resonanzverhaltens des Dämpfers
15 ermöglicht.

Wirksame Arbeitsquerschnitte der Platten im Größenordnungsbereich zwischen 80 mm und 100 mm reichen in aller Regel für übliche Motorlagerkonfigurationen für Antriebsaggregate von Personenkraftwagen vollkommen aus. Bei größerem Dämpfungsbedarf können die Querschnitte
20 vergrößert werden, ohne daß dabei eine größere Bauhöhe eines Lagers erforderlich ist, das mit einem Dämpfer der in den Fig. 1 bis 3 gezeigten Art aufgebaut ist. Wenn jedoch, was insbesondere bei karosserienahen Konsolenpunkten der Fall ist, der radiale Bauraum beschränkt ist, kann eine Vergrößerung der durch den Dämpfer verfügbaren Dämpfungskraft
25 durch einen Aufbau des Dämpfers in der in den Fig. 4 und 5 gezeigten Weise als "Duosystem" erfolgen, bei dem zwar die axiale Bauhöhe zur Verwirklichung der Leistungserhöhung geringfügig vergrößert werden muß, wofür zum Ausgleich dann jedoch keinerlei radiale Bauvolumenvergrößerung in Kauf genommen zu werden braucht.

Das in der Fig. 4 im Axialschnitt gezeigte Ausführungsbeispiel des Dämpfers der Erfindung als Duosystem entspricht in seinen wesentlichen funktionellen Merkmalen der in Fig. 1 dargestellten Grundkonfiguration des Dämpfers, wobei lediglich auf der der Dämpferkammer 6 gegenüberliegenden Seite der Grundplatte 2 eine zweite Dämpferkammer 6' vorgesehen ist. Auch die zweite Membranplatte 1' ist mit einer durchgehenden Drosselbohrung 11' versehen, die sich zur Außenseite des Dämpfers hin öffnet. Mittels einer Distanzhülse 19 sind die beiden Membranplatten 1, 1' starr miteinander verbunden. Dabei durchsetzt der Koppelbolzen 8' mit der Distanzhülse 19 die Gegenplatte 2 frei durch eine zweite zentrale Bohrung 20. Die zentrale Bohrung 20 ist so ausreichend weit bemessen, daß dem Koppelbolzen 8' auch ein freies Kippspiel sowie ein Spiel gegenüber Querversatz ermöglicht ist.

Die Dämpferkammern 6, 6' sind gegenüber der zentralen Bohrung 20 in der Grundplatte 2 mittels flexibler Membranen 21, 21' luftdicht und druckdicht abgegrenzt. Bei dem solcherart gemäß Fig. 4 symmetrisch aufgebauten Dämpfer kann also ohne ein größeres radiales Bauvolumen in Anspruch nehmen zu müssen bei einer Vergrößerung der Bauhöhe um 10 bis 15 mm eine Verdopplung der Dämpferleistung erzielt werden.

Eine weitergehende Gestaltung des Kennlinienfeldes eines nach Fig. 4 aufgebauten Dämpfers kann erforderlichenfalls selbstverständlich durch eine asymmetrische Abstimmung der Dämpferkammern 6 und 6' erfolgen.

Die Fig. 5 zeigt schließlich eine weitere Modifikation des in Verbindung mit Fig. 4 erläuterten Dämpfers. Statt der beiden Außenbelüftungen der Kammern 6, 6' über die Drosselkanäle 11, 11' ist der in Fig. 5 dargestellte Dämpfer als geschlossenes System mit einem Verbund der beiden Dämpferkammern 6, 6' mit einem beidseitig offenen durchgehenden Kanal 22 durch die Gegenplatte 2 hindurch ausgestattet, der die beiden Dämpferkammern 6, 6' unmittelbar pneumatisch miteinander verbindet.

Diese Auslegung des Dämpfers gemäß Fig. 5 erinnert prinzipiell an die gebräuchlichen Dämpfer, die in Hydrolagern eingesetzt werden. Gegenüber diesen weist der Luftdämpfer gemäß Fig. 4 jedoch ebenso wie alle anderen Luftdämpfer mit den Merkmalen der Erfindung den Vorteil auf, daß das Drosselfluid Luft im Gegensatz zu den hydraulischen Drosselfluiden zum einen keinen Körperschall überträgt und zum anderen in keiner unmittelbaren Verbindung zu einem Tragfedersystem aufweist. Bei allen Luftdämpfern gemäß der Erfindung erfolgt die Ankopplung der völlig unabhängig aufgebauten und konfigurierten Dämpfer an die Tragfeder über einen separaten Koppelbolzen (8; 8'). Das über ein hier nicht dargestelltes Auflagerblech der Tragfeder angekoppelte Auflastsystem und das über die Gegenplatte 2 angekoppelte Widerlagersystem sind also über den Dämpfer gleichzeitig in idealer Weise akustisch entkoppelt.

PATENTANSPRÜCHE

1. Luftdämpfer, insbesondere für Kraftfahrzeug-Aggregatlager, mit mindestens einer elastisch verformbaren, offenen pneumatischen Arbeitskammer,
5 g e k e n n z e i c h n e t durch
zwei planparallel zueinander ausgerichtete und durch eine flexible Membran (3) relativ zueinander abstandsvariabel beweglich gehaltene Dämpferplatten (1,2), nämlich eine Membranplatte (1) und eine Gegenplatte (2), zwischen denen und der Membran eine pneumatische Dämpfer- und Resonanzkammer (6) definiert ist, und durch
10 mindestens eine, die Dämpferkammer pneumatisch öffnende beidseitig offene Bohrung (11), die zumindest eine der beiden Dämpferplatten (1,2) der Dämpferkammer (6) durchsetzt.
2. Luftdämpfer nach Anspruch 1,
15 g e k e n n z e i c h n e t durch
eine flächig verbundene elastische Schaumstoffschicht (9,10) auf der in die Dämpferkammer (10) weisenden Oberfläche zumindest einer der Dämpferplatten (1,2).
3. Luftdämpfer nach einem der Ansprüche 1 oder 2,
20 g e k e n n z e i c h n e t durch
eine Schaumstoffschicht (9,10) mit geschlossenen Poren.
4. Luftdämpfer nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
g e k e n n z e i c h n e t durch
einen Abstand der beiden einander in der Dämpferkammer (6) gegenüberliegenden Oberflächen der Dämpferplatten (1,2) im Bereich
25 von 2-5 mm zur Bedämpfung von Aggregatlagern für Personenkraftfahrzeuge.

5. Luftdämpfer nach einem der Ansprüche 1 bis 4,
g e k e n n z e i c h n e t durch
sich jeweils in die Dämpferkammer (6) hinein öffnende Bohrungen
(11,13) in jeder der beiden einander gegenüberliegenden Dämpfer-
5 platten (1,2), von denen sich die in der Membranplatte (1) befindli-
che Bohrung (11) frei nach aussen öffnet, während an die die
Grundplatte (2) durchsetzende Bohrung (13) eine Druckluftpumpe
(14) angeschlossen ist.
6. Luftdämpfer nach einem der Ansprüche 1 bis 5,
10 g e k e n n z e i c h n e t durch
eine Bohrung (11;17) in der Membranplatte (1), die sich in eine
Kammer (16;18) hinein öffnet, die nach aussen hin mit einer Kam-
merwand (15) druckfest und luftdicht verschlossen ist.
7. Luftdämpfer nach einem der Ansprüche 1 bis 6,
15 g e k e n n z e i c h n e t durch
eine zweite Dämpferkammer (6'), die in der Grundplatte (2) inte-
griert und über eine zweite, die Grundplatte durchsetzende Bohrung
(22) mit der Dämpferkammer (6) pneumatisch verbunden ist.
8. Luftdämpfer nach einem der Ansprüche 1 bis 7,
20 g e k e n n z e i c h n e t durch
zwei Membranplatten (1,1'), von denen je eine zu je einer der bei-
den Seiten der Grundplatte (2) durch eine jeweils eigene Membran
(3) gehalten sind, wobei die dadurch zu beiden Seiten der Grund-
platte (2) gebildeten beiden Dämpferkammern (6,6') entweder je-
25 weils nur durch Bohrungen (11,11') in den beiden Membranplatten
(1,1') hindurch geöffnet, oder, entweder nur oder zusätzlich, durch
eine Bohrung (22) miteinander kommunizierend verbunden sind, die
die Grundplatte (2) beidseitig offen durchsetzt.

9. Luftdämpfer nach Anspruch 8,
g e k e n n z e i c h n e t durch
einen mit beiden Membranplatten (1,1') fest verbundenen (19) Ak-
tuatorbolzen (8'), der eine gegen die beiden Dämpferkammern (6,6')
5 druckfest und luftdicht mit jeweils einer Membran (21,21') abge-
dichtete zentrale Öffnung (20) in der Grundplatte frei durchsetzt.

1 / 2

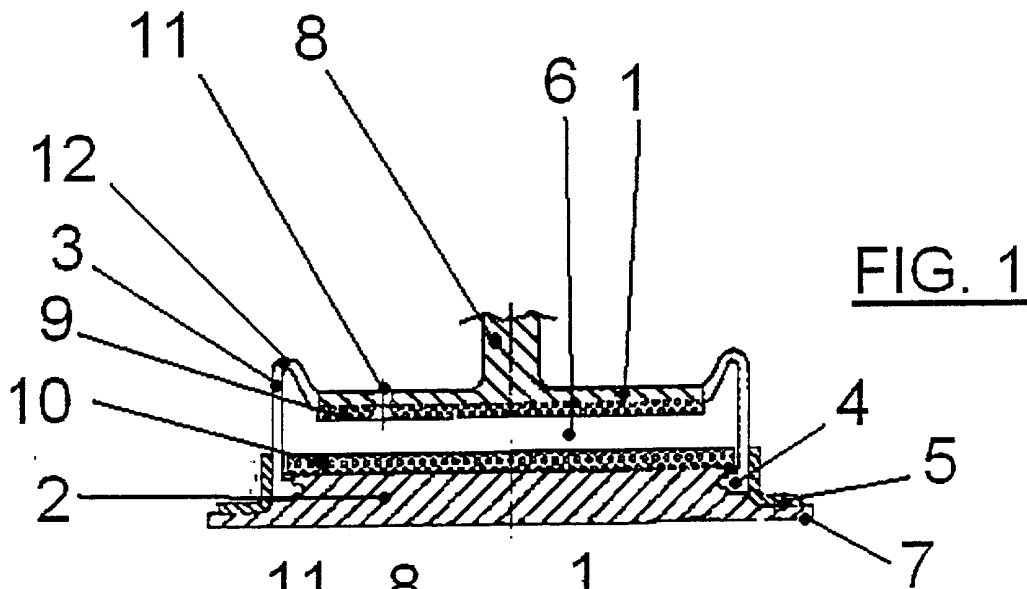


FIG. 1

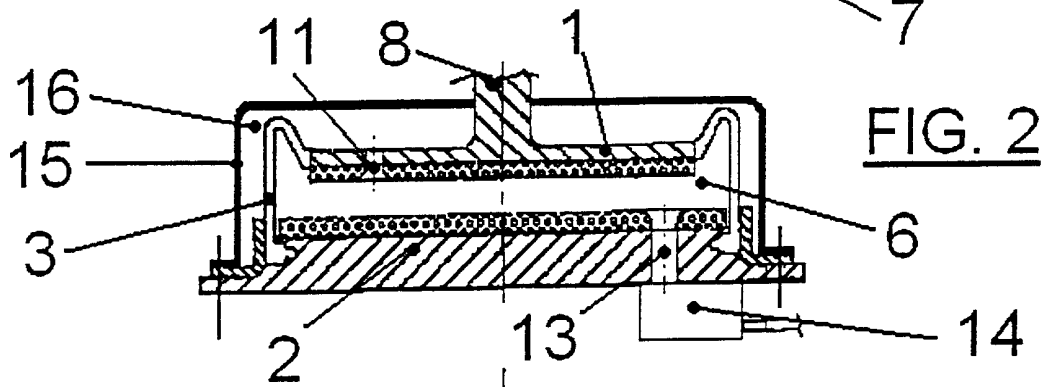


FIG. 2

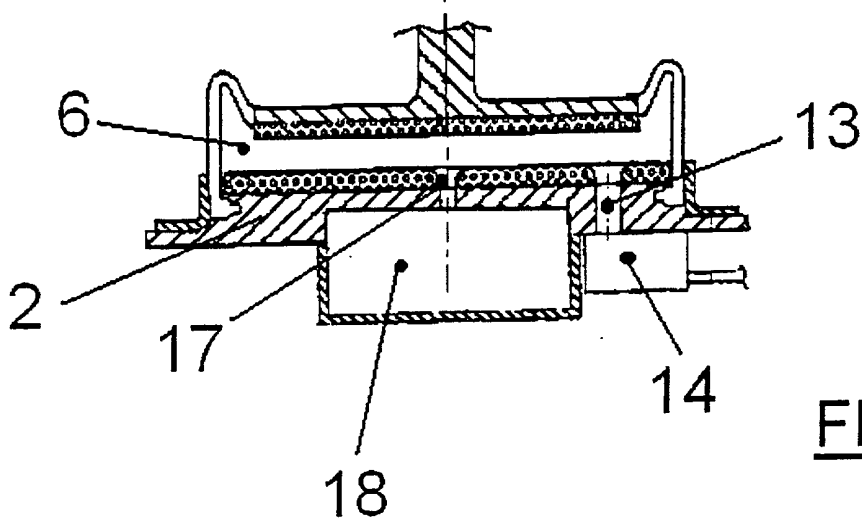


FIG. 3

2 / 2

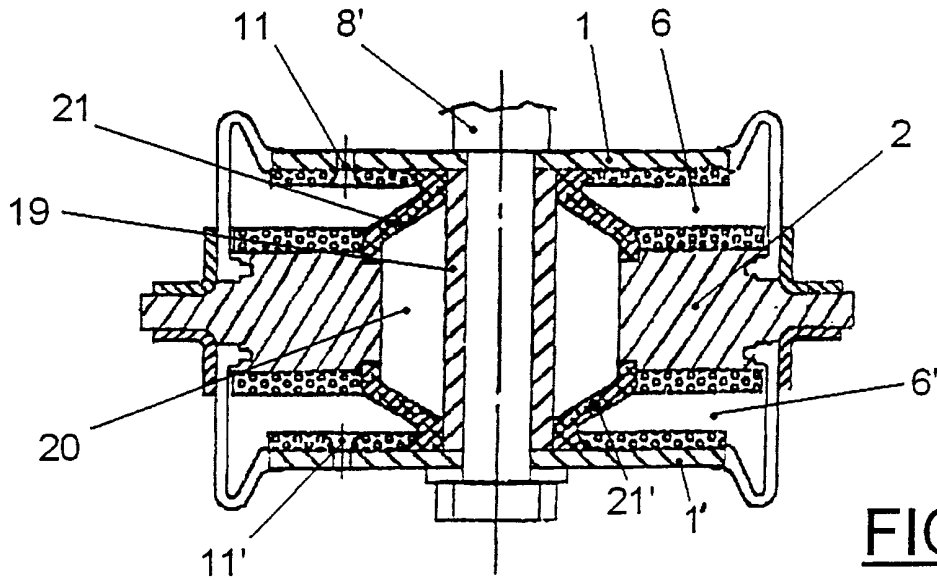


FIG. 4

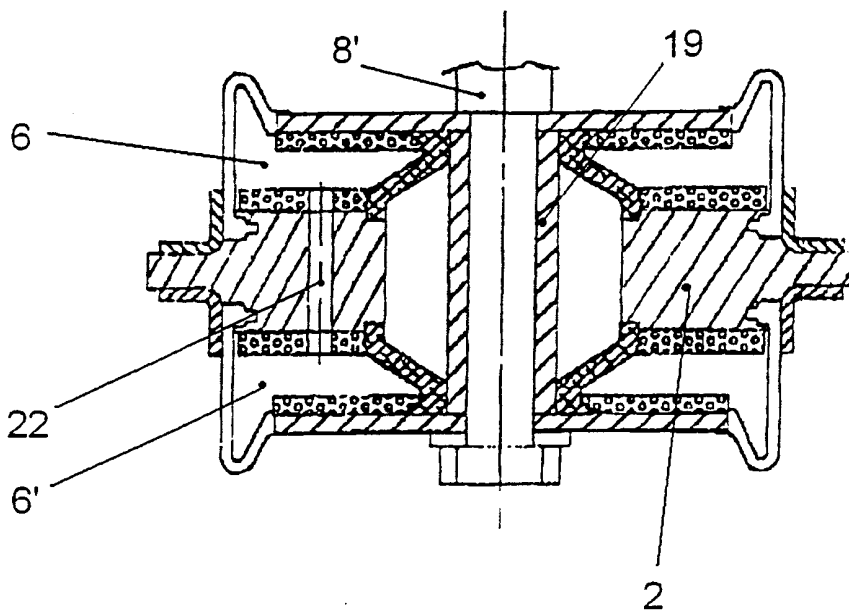


FIG. 5

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Intern: al Application No

PCT/EP 00/05670

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 F16F9/04

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)
IPC 7 F16F

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 practical, search terms used)

PAJ, 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	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 012, no. 160 (M-697), 14 May 1988 (1988-05-14) & JP 62 278332 A (EE S:KK), 3 December 1987 (1987-12-03) abstract ---	1,5
X	EP 0 164 543 A (AUDI NSU AUTO UNION AG) 18 December 1985 (1985-12-18) page 2, line 5-12; figure 1 ---	1-4,6-8
X	DE 43 35 430 A (KNAUS HANS A J) 20 April 1995 (1995-04-20) column 5, line 44-54; figures 2,4 ---	1,8,9
	-/--	



Further documents are listed in the continuation of box C.



Patent family members are listed in 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 document 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

28 September 2000

Date of mailing of the international search report

09/10/2000

Name and mailing address of the ISA

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

Authorized officer

Pö11, A

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Intern: al Application No
PCT/EP 00/05670

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category °	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 006, no. 045 (M-118), 20 March 1982 (1982-03-20) & JP 56 160219 A (NISSAN MOTOR CO LTD), 9 December 1981 (1981-12-09) abstract ---	1,4,7,8
A	EP 0 123 171 A (FIRESTONE TIRE & RUBBER CO) 31 October 1984 (1984-10-31) figures ---	1-3
A	DE 481 648 C (VICOMTE GERARD DE MONGE) 8 August 1929 (1929-08-08) figure ---	1-4
A	GB 2 131 517 A (FESTO MASCHF STOLL G) 20 June 1984 (1984-06-20) page 4, column 109-122; figures ---	1
A	FR 2 475 172 A (BRIDGESTONE TIRE CO LTD) 7 August 1981 (1981-08-07) figure 1 ---	9
A	FR 2 065 191 A (GEN MOTORS CORP) 23 July 1971 (1971-07-23) figure 5 -----	1,8

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP 00/05670

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
JP 62278332 A	03-12-1987	JP 1878291 C	07-10-1994
		JP 5087700 B	17-12-1993
EP 0164543 A	18-12-1985	DE 3421134 A	12-12-1985
		AT 37935 T	15-10-1988
		DE 3565580 D	17-11-1988
		JP 61002942 A	08-01-1986
DE 4335430 A	20-04-1995	DE 19513816 A	17-10-1996
JP 56160219 A	09-12-1981	NONE	
EP 0123171 A	31-10-1984	US 4564177 A	14-01-1986
		AU 585749 B	22-06-1989
		AU 1469888 A	21-07-1988
		AU 574068 B	30-06-1988
		AU 2632284 A	25-10-1984
		BR 8401847 A	27-11-1984
		CA 1216601 A	13-01-1987
		DE 3475216 D	22-12-1988
		JP 1829024 C	15-03-1994
		JP 5031691 B	13-05-1993
		JP 59200831 A	14-11-1984
		MX 159175 A	27-04-1989
		NZ 207730 A	06-03-1987
DE 481648 C	08-08-1929	FR 617246 A	16-02-1927
		GB 259603 A	
GB 2131517 A	20-06-1984	DE 3244997 A	14-06-1984
		ES 527743 D	01-08-1984
		ES 8406671 A	01-11-1984
		FR 2537232 A	08-06-1984
		IT 1169481 B	27-05-1987
		JP 1734079 C	17-02-1993
		JP 4024581 B	27-04-1992
		JP 59110930 A	27-06-1984
		KR 9100777 B	06-02-1991
		SE 8306649 A	05-06-1984
FR 2475172 A	07-08-1981	JP 56109935 A	31-08-1981
		AU 523200 B	15-07-1982
		AU 6667681 A	13-08-1981
		DE 3103185 A	26-11-1981
FR 2065191 A	23-07-1971	CA 923916 A	03-04-1973
		DE 2050238 A	13-05-1971
		GB 1312692 A	04-04-1973
		US 3599954 A	17-08-1971
		CA 922325 A	06-03-1973
		US 3599955 A	17-08-1971

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Intern: ales Aktenzeichen

PCT/EP 00/05670

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
 IPK 7 F16F/04

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
 IPK 7 F16F

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)

PAJ, EPO-Internal, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie ^o	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 012, no. 160 (M-697), 14. Mai 1988 (1988-05-14) & JP 62 278332 A (EE S:KK), 3. Dezember 1987 (1987-12-03) Zusammenfassung ---	1,5
X	EP 0 164 543 A (AUDI NSU AUTO UNION AG) 18. Dezember 1985 (1985-12-18) Seite 2, Zeile 5-12; Abbildung 1 ---	1-4,6-8
X	DE 43 35 430 A (KNAUS HANS A J) 20. April 1995 (1995-04-20) Spalte 5, Zeile 44-54; Abbildungen 2,4 ---	1,8,9
	-/--	



Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen



Siehe Anhang Patentfamilie

^o Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, 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 erfinderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen 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

28. September 2000

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

09/10/2000

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde

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

Bevollmächtigter Bediensteter

Pö11, A

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie°	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 006, no. 045 (M-118), 20. März 1982 (1982-03-20) & JP 56 160219 A (NISSAN MOTOR CO LTD), 9. Dezember 1981 (1981-12-09) Zusammenfassung ---	1,4,7,8
A	EP 0 123 171 A (FIRESTONE TIRE & RUBBER CO) 31. Oktober 1984 (1984-10-31) Abbildungen ---	1-3
A	DE 481 648 C (VICOMTE GERARD DE MONGE) 8. August 1929 (1929-08-08) Abbildung ---	1-4
A	GB 2 131 517 A (FESTO MASCHF STOLL G) 20. Juni 1984 (1984-06-20) Seite 4, Spalte 109-122; Abbildungen ---	1
A	FR 2 475 172 A (BRIDGESTONE TIRE CO LTD) 7. August 1981 (1981-08-07) Abbildung 1 ---	9
A	FR 2 065 191 A (GEN MOTORS CORP) 23. Juli 1971 (1971-07-23) Abbildung 5 -----	1,8

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichung, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 00/05670

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
JP 62278332 A	03-12-1987	JP 1878291 C	07-10-1994
		JP 5087700 B	17-12-1993
EP 0164543 A	18-12-1985	DE 3421134 A	12-12-1985
		AT 37935 T	15-10-1988
		DE 3565580 D	17-11-1988
		JP 61002942 A	08-01-1986
DE 4335430 A	20-04-1995	DE 19513816 A	17-10-1996
JP 56160219 A	09-12-1981	KEINE	
EP 0123171 A	31-10-1984	US 4564177 A	14-01-1986
		AU 585749 B	22-06-1989
		AU 1469888 A	21-07-1988
		AU 574068 B	30-06-1988
		AU 2632284 A	25-10-1984
		BR 8401847 A	27-11-1984
		CA 1216601 A	13-01-1987
		DE 3475216 D	22-12-1988
		JP 1829024 C	15-03-1994
		JP 5031691 B	13-05-1993
		JP 59200831 A	14-11-1984
		MX 159175 A	27-04-1989
		NZ 207730 A	06-03-1987
DE 481648 C	08-08-1929	FR 617246 A	16-02-1927
		GB 259603 A	
GB 2131517 A	20-06-1984	DE 3244997 A	14-06-1984
		ES 527743 D	01-08-1984
		ES 8406671 A	01-11-1984
		FR 2537232 A	08-06-1984
		IT 1169481 B	27-05-1987
		JP 1734079 C	17-02-1993
		JP 4024581 B	27-04-1992
		JP 59110930 A	27-06-1984
		KR 9100777 B	06-02-1991
SE 8306649 A	05-06-1984		
FR 2475172 A	07-08-1981	JP 56109935 A	31-08-1981
		AU 523200 B	15-07-1982
		AU 6667681 A	13-08-1981
		DE 3103185 A	26-11-1981
FR 2065191 A	23-07-1971	CA 923916 A	03-04-1973
		DE 2050238 A	13-05-1971
		GB 1312692 A	04-04-1973
		US 3599954 A	17-08-1971
		CA 922325 A	06-03-1973
		US 3599955 A	17-08-1971