



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
20.11.2002 Patentblatt 2002/47

(51) Int Cl.7: **F24C 15/16**

(21) Anmeldenummer: **02006952.2**

(22) Anmeldetag: **26.03.2002**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: **BSH Bosch und Siemens Hausgeräte
GmbH
81669 München (DE)**

(72) Erfinder:
• **Jaritz, Günter
09119 Chemnitz (DE)**
• **Schumann, Dirk
83022 Rosenheim (DE)**

(30) Priorität: **18.05.2001 DE 10124458**

(54) **Haushaltsgerät, insbesondere Backofen**

(57) Die Erfindung geht aus von einem Haushaltsgerät, insbesondere einem Backofen, mit einem Wagen (11) und einer Tür (12) sowie einer Federvorrichtung (13, 14). Um ein Haushaltsgerät mit einem gesteigerten Komfort bei gleichzeitig geringem konstruktiven Aufwand bereitzustellen, wird vorgeschlagen, daß der Wa-

gen (11), angetrieben durch eine Kraft der Federvorrichtung (13, 14) ausfahrbar ist, und die Federvorrichtung (13, 14) im eingefahrenen Zustand des Wagens (11) mit einer kleineren Kraft in Ausfahrrichtung (15) auf den Wagen (11) wirkt als bei einem zumindest teilweise ausgefahrenen Zustand des Wagens (11).

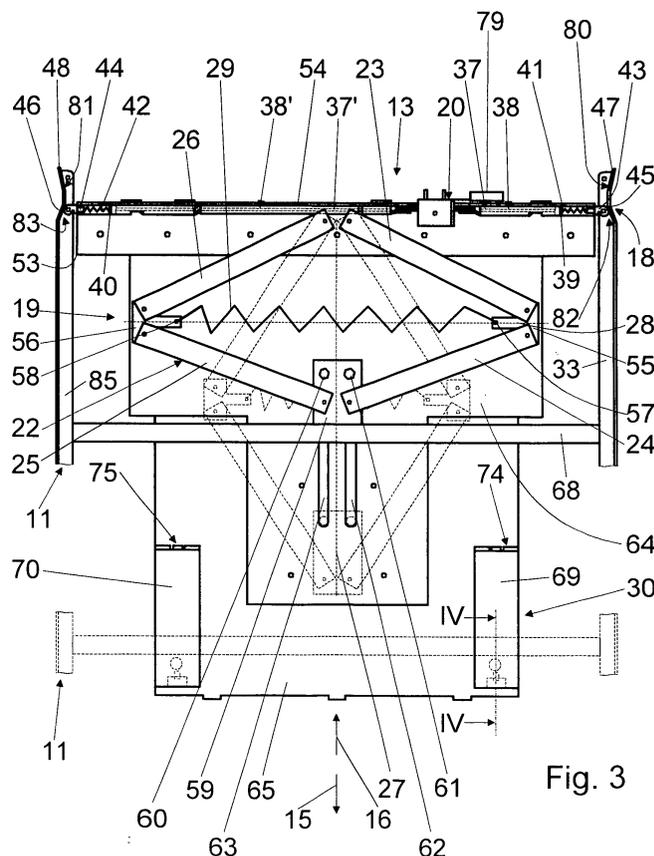


Fig. 3

Beschreibung

[0001] Die Erfindung geht aus von einem Haushaltsgerät nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

[0002] Aus der DE 40 23 949 A1 ist ein gattungsbildendes Haushaltsgerät, insbesondere ein Backofen, bekannt. Der Backofen besitzt eine Backofenmuffel, deren Beschickungsöffnung durch eine winkelsteif an Schiebezügen bzw. an einem Backwagen befestigte, schubladenartig verschiebbare Backofentür verschließbar ist. Die Schiebezüge sind in Verschiebebahnen unterhalb der Backofenmuffel geführt.

[0003] Ferner besitzt der Backofen eine in der Verschiebebahn zumindest eines Schiebezugs angeordnete, die Backofentür gegen einen Muffelflansch drückende Federrasteinrichtung. Die Federrasteinrichtung besitzt eine Kulissenführung mit längs der Verschiebebahn in entgegengesetzte Richtungen geneigten, federbelasteten Führungsabschnitten, die mit an den Schiebezügen befestigten Stützrollen zusammenwirken.

[0004] Die Aufgabe der Erfindung besteht darin, ein gattungsgemäßes Haushaltsgerät mit gesteigertem Komfort bei gleichzeitig geringem konstruktiven Aufwand bereitzustellen. Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst, während vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung den Unteransprüchen entnommen werden können.

[0005] Die Erfindung geht aus von einem Haushaltsgerät, insbesondere einem Backofen, mit einem Wagen und einer Tür sowie einer Federvorrichtung.

[0006] Es wird vorgeschlagen, daß der Wagen angetrieben durch eine Kraft der Federvorrichtung ausfahrbar ist, und die Federvorrichtung im eingefahrenen Zustand des Wagens mit einer kleineren Kraft in Ausfahr- richtung auf den Wagen wirkt als bei einem zumindest teilweise ausgefahrenen Zustand des Wagens.

[0007] Es kann mit einer konstruktiv einfachen Bauweise ein komfortables Haushaltsgerät erreicht werden, bei dem das manuelle Ausfahren entfällt oder zumindest unterstützt wird. Die Kraft kann begrenzt auf den eingefahrenen Zustand des Wagens, oder mit der Bewegung des Wagens in seine Einfahr- richtung abnehmend ausgeführt sein, wodurch der Wagen besonders komfortabel eingefahren werden kann. Ferner kann durch die zumindest im eingefahrenen Zustand reduzierte Kraft in Öffnungsrichtung, insbesondere mit einer kleinen Schließkraft, die durch eine Gewichtskraft des Wagens, einen Rastmechanismus und/oder eine Schließfeder erzeugt sein kann, ein sicheres Schließen der Tür erreicht werden.

[0008] Die in Ausfahr- richtung wirkende Kraft kann mit verschiedenen, dem Fachmann als sinnvoll erscheinenden Vorrichtungen stufenweise oder kontinuierlich reduziert werden, beispielsweise über eine Vorrichtung, die mit dem Einfahren des Wagens eine Feder- auflage einer die Kraft in Ausfahr- richtung erzeugenden Feder verschiebt bzw. die Feder entspannt oder mit einer Feder

mit einer entsprechenden Federkennlinie usw. Besonders vorteilhaft ist die in Ausfahr- richtung wirkende Kraft im eingefahrenen Zustand des Wagens jedoch durch ein Hebelgetriebe reduziert, und zwar insbesondere durch sich mit der Bewegung des Wagens verändernden Hebelverhältnissen. Mit einem Hebelgetriebe kann ein besonders konstruktiv einfacher und kostengünstiger Mechanismus erreicht werden.

[0009] In einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung wird vorgeschlagen, daß das Hebelgetriebe gelenkig miteinander verbundene Hebel aufweist, die im wesentlichen ein Viereck, vorteilhaft einen Rhombus bilden, wobei eine erste Diagonale des Vierecks parallel zur Ausfahr- richtung verläuft und in einer zweiten, senkrecht zur Ausfahr- richtung verlaufenden Diagonalen des Vierecks eine die Hebel verspannende Zugfeder eingebracht ist. Es kann konstruktiv einfach mit wenigen Bauteilen eine Relativbewegung an einer Anlenkstelle zwischen dem Hebelgetriebe und dem Wagen und an einer Anlenkstelle zwischen dem Hebelgetriebe und einem Gehäuseteil des Haushaltsgeräts vermieden werden. Grundsätzlich sind jedoch auch andere, dem Fachmann als sinnvoll erscheinende Hebelgetriebe denkbar, beispielsweise kann das Hebelgetriebe von einem einzelnen schwenkbaren Hebel gebildet sein usw.

[0010] Ferner wird vorgeschlagen, daß die Tür in ihrer Schließstellung über die Federvorrichtung mit einer Schließkraft belastet ist, wodurch diese besonders sicher, mit einer hohen Dichtwirkung geschlossen werden kann.

[0011] Besitzt die Federvorrichtung zumindest eine bistabile Federeinheit, kann mit einer Federeinheit, insbesondere mit einer Feder, sowohl eine Kraft in Schließrichtung der Tür als auch eine Kraft in Ausfahr- richtung des Wagens erzielt werden. Zusätzliche Bauteile und Bauraum können eingespart werden.

[0012] Umfaßt die Federvorrichtung jedoch zumindest eine erste, in Schließrichtung der Tür wirkende und eine zweite, in Ausfahr- richtung des Wagens wirkende Federeinheit, können die unterschiedlich wirkenden Kräfte besonders konstruktiv einfach erreicht und möglicherweise auch unterschiedlich dimensioniert werden. Ferner kann insbesondere die Schließkraft der ersten Federeinheit vorteilhaft über eine Betätigungseinheit zum Öffnen der Tür reduzierbar ausgeführt werden, so daß der Wagen nach einer Reduzierung der Schließkraft, angetrieben durch die zweite Federeinheit automatisch ausfahren kann. Grundsätzlich kann jedoch auch eine bistabile Federeinheit mit einer entsprechenden Betätigungseinheit ausgeführt werden. Ferner ist denkbar, eine bistabile Federeinheit mit einer zweiten Federeinheit zu kombinieren, wodurch in einer Stellung oder über eine Wegstrecke des Wagens die Federeinheiten sich gegenseitig ergänzend auf den Wagen und/oder auf die Tür wirken können.

[0013] Um die Betätigungseinheit mit einer geringen Kraft betätigen zu können, ist diese vorteilhaft mit einem Aktuator ausgeführt, beispielsweise mit einem elektro-

magnetischen, elektromotorischen, pneumatischen und/oder hydraulischen Aktuator usw. Möglich ist jedoch auch, die Betätigungseinheit rein manuell betätigbar auszuführen, beispielsweise mit einem Bowdenzug und/oder einem Betätigungsgestänge usw.

[0014] Die Tür ist vorteilhaft am Wagen befestigt und mit diesem verschiebbar gelagert. Bei einem Backofen können Backbleche direkt in der Tür eingehängt, ein seitliches, die Backbleche tragendes Gestell kann eingespart und es kann eine vorteilhafte Zugänglichkeit erzielt werden. Ferner kann vorteilhaft über den Wagen die Schließkraft auf die Tür übertragen werden. Die Tür kann jedoch auch schwenkbar gelagert ausgeführt sein. Der Wagen kann dabei über die Tür oder über eine zusätzliche Einheit, beispielsweise eine Federeinheit und/oder eine Rasteinheit usw., in seinem eingefahrenen Zustand gehalten werden.

[0015] Wirkt die Federvorrichtung ausgehend vom eingefahrenen Zustand des Wagens lediglich in einem ersten Teil, vorteilhaft bis ca. zur Hälfte der gesamten Wegstrecke mit der Kraft in Ausfahrrichtung auf den Wagen, kann einfach eine harmonische Bewegung des Wagens erzielt und insbesondere kann in Ausfahrrichtung zum Ende der Wegstrecke automatisch vor einer Endstellung eine reduzierte Geschwindigkeit des Wagens erreicht werden.

[0016] Ferner kann die harmonische Bewegung des Wagens mit einer Bremsenheit weiter verbessert werden, die den Wagen in Ausfahrrichtung vor seiner Endstellung über eine Wegstrecke abbremst. Es kann ein besonders sanfter Übergang des Wagens in seine Endstellung erreicht werden. Zudem kann mit der Bremsenheit ein ungewünschtes Schließen bzw. Einfahren des Wagens vermieden werden.

[0017] In einer weiteren Ausgestaltung wird vorgeschlagen, daß der Wagen ab zumindest einer Stellung in Ausfahrrichtung von der Federvorrichtung entkoppelt ist, wodurch dieser einfach, ohne großen Aufwand vollständig entnommen werden kann, beispielsweise zum Reinigen des Wagens usw.

[0018] Die erfindungsgemäße Lösung kann bei verschiedenen, dem Fachmann als geeignet erscheinenden Haushaltsgeräten eingesetzt werden, wie beispielsweise bei Geschirrspülern usw., insbesondere jedoch bei Backöfen, deren Backofentür vorteilhaft durch eine entsprechende Federvorrichtung besonders sicher geschlossen und gemeinsam mit einem Backwagen komfortabel geöffnet werden kann.

[0019] Weitere Vorteile ergeben sich aus der folgenden Zeichnungsbeschreibung. In der Zeichnung sind Ausführungsbeispiele der Erfindung dargestellt. Die Zeichnung, die Beschreibung und die Ansprüche enthalten zahlreiche Merkmale in Kombination. Der Fachmann wird die Merkmale zweckmäßigerweise auch einzeln betrachten und zu sinnvollen weiteren Kombinationen zusammenfassen.

[0020] Es zeigen:

- Fig. 1 einen schematisch dargestellten Backofen in einer Seitenansicht mit einem Teilschnitt,
 Fig. 2 eine Federvorrichtung des Backofens aus Fig. 1 schräg von oben in einer einem ausgefahrenen Backwagen zugeordneten Stellung,
 Fig. 3 die Federvorrichtung aus Fig. 2 in einer Draufsicht in einer dem eingefahrenen Backwagen zugeordneten Stellung,
 Fig. 4 einen Schnitt entlang der Linie IV-IV in Fig. 3,
 Fig. 5 einen Ausschnitt V aus Fig. 2 von vorn mit einem Aktuator in einer Verriegelungsstellung,
 Fig. 6 den Ausschnitt V mit dem Aktuator in einer Entriegelungsstellung,
 Fig. 7 eine schematische Darstellung einer zu Fig. 2 alternativen Federvorrichtung kurz vor einer einem eingefahrenen Backwagen zugeordneten Stellung,
 Fig. 8 die Federvorrichtung aus Fig. 7 in einer dem eingefahrenen Backwagen zugeordneten Stellung.

[0021] Fig. 1 zeigt einen schematisch dargestellten Backofen in einer Seitenansicht mit einem Teilschnitt. Der Backofen besitzt eine Backofenmuffel 10, die zur Frontseite des Backofens hin offen und durch einen Muffelflansch 84 begrenzt ist. Ferner besitzt der Backofen einen Backwagen 11, an dem eine Backofentür 12 befestigt und mit dem Backwagen 11 verschiebbar ausgeführt ist. An der Backofentür 12 sind hakenförmige Halteelemente 31 befestigt, an denen Gargutträger 32 einhängbar sind. Der Backwagen 11 besitzt zwei horizontal verlaufende Schiebezüge 33, 85 (Fig. 1 und 3), die starr mit der Backofentür 12 verbunden sind. Jeder Schiebezug 33, 85 taucht in eine unterhalb der Backofenmuffel 10 angeordnete, gehäusefeste Verschiebebahn 34 ein und ist darin mittels einer Rollenführung horizontal verfahrbar. Hierfür besitzt jeder Schiebezug 33, 85 eine Laufrolle 35, während an jeder Verschiebebahn 34 ortsfest eine Stützrolle 36 angeordnet ist.

[0022] Die Backofentür 12 ist in ihrer Schließstellung über eine erste Federeinheit 18 einer Federvorrichtung 13 mit einer Schließkraft belastet (Fig. 3). Die Federeinheit 18 besitzt im hinteren, unteren Bereich des Backofens einen horizontalen, quer zur Bewegungsrichtung des Backwagens 11 verlaufenden Führungskanal 37, in dem ein Gestänge 38 verschiebbar geführt ist (Fig. 1, 2 und 3). Am Gestänge 38 ist seitlich nach außen jeweils eine Federauflage 39, 40 befestigt. An der Federauflage 39, 40 ist eine Schraubendruckfeder 41, 42 abgestützt, die seitlich nach außen auf einen im Führungskanal 37 geführten Schlitten 43, 44 wirkt, der mit einem Ende aus dem Führungskanal 37 ragt. Am nach außen ragenden Ende des Schlittens 43, 44 ist eine Rolle 45, 46 drehbar gelagert, die in der Schließstellung der Backofentür 12 bzw. im eingefahrenen Zustand des Backwagens 11 mit einer am Schiebezug 33, 85 angeformten Kurvenbahn 47, 48 zusammenwirkt und den Backwagen 11 dadurch in seine Einfahrrichtung 16 belastet bzw. die auf die

Backofentür 12 wirkende Schließkraft erzeugt.

[0023] Das Gestänge 38 ist zwischen den Schlitten 43, 44 in einer Aussparung 49 des Führungskanals 37 über schwenkbare Hebel 50, 51 mit einem elektromagnetischen Aktuator 21 einer Betätigungseinheit 20 verbunden (Fig. 2, 3 und 5). Der Aktuator 21 ist im montierten Zustand über ein Halteblech 79 an einer nicht näher dargestellten Gehäusewand des Backofens befestigt.

[0024] Der Backwagen 11 ist im eingefahrenen Zustand über eine zweite Federeinheit 19 der Federvorrichtung 13 in seine Ausfahrriichtung 15 mit einer Kraft belastet. Die Federeinheit 19 ist im hinteren, unteren Bereich des Backofens angeordnet und besitzt ein Hebelgetriebe 22 mit gelenkig miteinander verbundenen Hebeln 23, 24, 25, 26, die im wesentlichen einen Rhombus bilden, wobei eine erste Diagonale 27 des Rhombus parallel zur Ausfahrriichtung 15 verläuft und in einer zweiten, senkrecht zur Ausfahrriichtung 15 verlaufenden Diagonalen 28 des Rhombus eine die Hebel 23, 24, 25, 26 verspannende Zugfeder 29 befestigt ist.

[0025] Die hinteren Hebel 23, 26 sind auf der dem Backwagen 11 abgewandten Seite an einem Bodenblech 53 gelenkig gelagert, das zudem eine Rückwand 54 bildet, an dem der Führungskanal 37 der Federeinheit 18 befestigt ist. Auf der dem Backwagen 11 zugewandten Seite sind die hinteren Hebel 23, 26 jeweils über ein T-förmiges Blechteil 55, 56 gelenkig mit den vorderen Hebeln 24, 25 verbunden. In den T-förmigen Blechteilen 55, 56 ist die Zugfeder 29 in Bohrungen 57, 58 eingehängt. Die vorderen Hebel 24, 25 sind an ihrer dem Backwagen 11 zugewandten Seite gelenkig an einem Schlitten 59 gelagert, der über zwei von Schrauben 60, 61 gebildete Führungsbolzen in zwei Führungsnuten 62, 63 entlang der ersten Diagonalen 27 geführt ist. Der Schlitten 59 ist von einem Blechteil gebildet und wird auf einer T-förmigen Kunststoff-Bodenplatte 64 geführt, die auf einem Blechboden 65 befestigt ist. Anstatt aus Blech könnte der Schlitten auch aus Kunststoff hergestellt und direkt auf einer Blech-Bodenplatte geführt sein. Zum Backwagen 11 hin besitzt der Schlitten 59 einen abgewinkelten Bereich 66, der eine Anlagefläche 67 für den Backwagen 11 bildet.

[0026] Soll die Backofenmuffel 10 geöffnet und der Backwagen 11 ausgefahren werden, wird von einem Bediener ein Betätigungsknopf 52 der Betätigungseinheit 20 betätigt (Fig. 1). Der Aktuator 21 wird aktiviert, und ein Stößel 86 des Aktuators 21 wird elektromagnetisch eingefahren (Fig. 6). Die Hebel 50, 51 werden verschwenkt, und die Federauflagen 39, 40 werden im Führungskanal 37 in Richtung des Aktuators 21 verschoben, wodurch die Schraubendruckfedern 41, 42 entspannt werden, und die von der ersten Federeinheit 18 erzeugte Schließkraft reduziert wird, so daß der Backwagen 11, angetrieben durch die Federeinheit 19, ausgefahren kann. Der Aktuator 21 wird mit einem kurzen Impuls stromsparend angesteuert und geht, nachdem der Backwagen 11 mit seinen Kurvenbahnen 47, 48 bzw. nachdem ein Scheitelpunkt eines nach innen weisen-

den Bogens der Kurvenbahn 47, 48 die Rollen 45, 46 passiert hat, in seine Ausgangsstellung zurück. Denkbar wäre jedoch auch, daß die Betätigungseinheit 20 die Schraubendruckfedern 41, 42 in ihrer entspannten Lage hält, bis der Backwagen 11 nach einem Einfahren mit den Scheitelpunkten der Kurvenbahnen 47, 48 die Rollen 45, 46 passiert hat.

[0027] Der Backwagen 11 kann auch ohne Betätigung des Betätigungsknopfs 52 ausgefahren werden. Die Schlitten 43, 44 werden dabei über die Kurvenbahnen 47, 48, entgegen der Federkraft der Schraubendruckfedern 41, 42 ausgelenkt.

[0028] Die Federeinheit 19 wirkt, ausgehend vom eingefahrenen Zustand des Backwagens 11 lediglich in einem ersten Teil der gesamten Wegstrecke in Ausfahrriichtung 15 auf den Backwagen 11, und zwar auf einen mit den Schiebezügen 33, 85 verbundenen Querträger 68 des Backwagens 11 (Fig. 3). Nachdem der Backwagen 11 ca. die Hälfte seiner gesamten Wegstrecke in Ausfahrriichtung 15 überwunden hat, kommt der Schlitten 59 der Federeinheit 19 mit den Schrauben 60, 61 am Ende der Führungsnuten 62, 63 zur Anlage (Fig. 2), und der Backwagen 11 ist in Ausfahrriichtung 15 von der Federeinheit 19 bzw. der gesamten Federvorrichtung 13 entkoppelt und bewegt sich durch seine Bewegungsenergie weiter in Ausfahrriichtung 15.

[0029] Kurz vor seiner Endstellung läuft der Backwagen 11 mit seinem Querträger 68 auf federbelastete Bremsbacken 69, 70 einer Bremseinheit 30 auf und wird über eine definierte Wegstrecke sanft abgebremst (Fig. 3). Die Bremsbacken 69, 70 werden von Kunststoffschalen gebildet, die an einem vorderen Ende mit einem angeformten Haken 71 in einen Vorsprung 72 einer unteren, am Blechboden 65 befestigten Kunststoffschale 73 eingehängt sind (Fig. 4). An einem hinteren Ende sind die Bremsbacken 69, 70 über eine Rastverbindung 74, 75 an den unteren Kunststoffschalen 73 eingerastet und sind über die Rastverbindung 74, 75 schwenkbar gelagert. Zwischen dem Bremsbacken 69, 70 und der unteren Kunststoffschale 73 ist eine Schraubendruckfeder 76 angeordnet, über die die Bremsbacken 69, 70 nach oben in Richtung Backwagen 11 federbelastet sind.

[0030] Beim Einfahren des Backwagens 11 wird dieser von einem Bediener mit seinem Querträger 68 von den Bremsbacken 69, 70 geschoben. Anschließend kommt der Querträger 68 mit der Anlagefläche 67 des Schlittens 59 zur Anlage, und die Federeinheit 19 wird während des weiteren Einfahrens des Backwagens 11 vorgespannt. Durch die im Hebelgetriebe 22 wirkenden und sich während der Bewegung verändernden Hebelarme nimmt die in Ausfahrriichtung 15 wirkende Kraft der Federeinheit 19 mit der Bewegung des Backwagens 11 in Einfahrriichtung 16 ab. Zwischen den hinteren und den vorderen Hebeln 23, 24, 25, 26 stellt sich ein spitzer Winkel ein, und die Zugfeder 29 wirkt im wesentlichen in Längsrichtung der Hebel 23, 24, 25, 26.

[0031] Der Backwagen 11 kann komfortabel einge-

schoben werden, und die Backofenmuffel 10 kann mit der Backofentür 12 über die Federeinheit 18 mit einer kleinen Schließkraft sicher geschlossen werden. Der Backwagen 11 kommt am Ende seiner Wegstrecke in Einfahrriichtung 16 mit seinen Kurvenbahnen 47, 48 mit den Rollen 45, 46 der Federeinheit 18 in Anlage, und die Schlitten 43, 44 der Federeinheit 18 werden in den Führungskanal 37 entgegen der Federkraft der Schraubendruckfedern 41, 42 eingeschoben, und zwar bis, von den Rollen 45, 46 aus betrachtet, eine Steigung 80, 81 der Kurvenbahnen 47, 48 überwunden ist, die Rollen 45, 46 auf einem Gefälle 82, 83 der Kurvenbahnen 47, 48 zum Liegen kommen und die Schraubendruckfedern 41, 42 über die Schlitten 43, 44, die Rollen 45, 46 und über das Gefälle 82, 83 der Kurvenbahnen 47, 48 eine Schließkraft erzeugen.

[0032] Die Federvorrichtung 13 bzw. die Federeinheiten 18, 19 und die Bremseinheit 30 sind als eine Baugruppe ausgeführt, die als Einheit im Backofen montiert und demontiert werden kann.

[0033] In den Fig. 7 und 8 ist schematisch eine alternative Federvorrichtung 14 mit einer bistabilen Federeinheit 17 dargestellt. Im wesentlichen gleichbleibende Bauteile sind grundsätzlich mit den gleichen Bezugszeichen beziffert. Ferner kann bezüglich gleichbleibender Merkmale und Funktionen auf die Beschreibung zum Ausführungsbeispiel in den Fig. 1 bis 6 verwiesen werden. Die nachfolgende Beschreibung beschränkt sich im wesentlichen auf die Unterschiede zum Ausführungsbeispiel in den Fig. 1 bis 6.

[0034] Die Federeinheit 17 besitzt ein Hebelgetriebe 22 mit gelenkig miteinander verbundenen Hebeln 23, 24, 25, 26, die im wesentlichen einen Rhombus bilden, wobei eine erste Diagonale 27 des Rhombus parallel zur Ausfahrriichtung 15 verläuft und in einer zweiten, senkrecht zur Ausfahrriichtung 15 verlaufenden Diagonalen 28 des Rhombus eine die Hebel 23, 24, 25, 26 verspannende Zugfeder 29 befestigt ist.

[0035] Im Gegensatz zur Federeinheit 19 erzeugt die Federeinheit 17 neben einer Kraft in Ausfahrriichtung 15 auf einen Backwagen 11 zudem eine Schließkraft. Die Federeinheit 17 ist mit einer im ausgefahrenen Zustand des Backwagens 11 vorderen Lagerstelle 77 fest mit dem Backwagen 11 verbunden, wobei im eingefahrenen Zustand des Backwagens 11 die Lagerstelle 77 hinter eine Lagerstelle 78 verschoben wird, über die das Hebelgetriebe 22 an einem Gehäuseteil des Backofens befestigt ist, so daß die Zugfeder 29 über das Hebelgetriebe 22 in Einfahrriichtung 16 auf den Backwagen 11 wirkt und eine Schließkraft erzeugt.

Bezugszeichen

[0036]

10 Backofenmuffel
11 Backwagen
12 Backofentür

13 Federvorrichtung
14 Federvorrichtung
15 Ausfahrriichtung
16 Einfahrriichtung/Schließriichtung
5 17 Federeinheit
18 Federeinheit
19 Federeinheit
20 Betätigungseinheit
21 Aktuator
10 22 Hebelgetriebe
23 Hebel
24 Hebel
25 Hebel
26 Hebel
15 27 Diagonale
28 Diagonale
29 Zugfeder
30 Bremseinheit
31 Halteelement
20 32 Garguträger
33 Schiebezug
34 Verschiebebahn
35 Laufrolle
36 Stützrolle
25 37 Führungskanal
38 Gestänge
39 Federauflage
40 Federauflage
41 Schraubendruckfeder
30 42 Schraubendruckfeder
43 Schlitten
44 Schlitten
45 Rolle
46 Rolle
35 47 Kurvenbahn
48 Kurvenbahn
49 Aussparung
50 Hebel
51 Hebel
40 52 Betätigungsknopf
53 Bodenblech
54 Rückwand
55 Blechteil
56 Blechteil
45 57 Bohrung
58 Bohrung
59 Schlitten
60 Schraube
61 Schraube
50 62 Führungsnut
63 Führungsnut
64 Kunststoff-Bodenplatte
65 Blechboden
66 Bereich
55 67 Anlagefläche
68 Querträger
69 Bremsbacke
70 Bremsbacke

- 71 Haken
- 72 Vorsprung
- 73 Kunststoffschale
- 74 Rastverbindung
- 75 Rastverbindung
- 76 Schraubendruckfeder
- 77 Lagerstelle
- 78 Lagerstelle
- 79 Halteblech
- 80 Steigung
- 81 Steigung
- 82 Gefälle
- 83 Gefälle
- 84 Muffenflansch
- 85 Schiebezug
- 86 Stößel

Patentansprüche

1. Haushaltsgerät, insbesondere Backofen, mit einem Wagen (11) und einer Tür (12) sowie einer Federvorrichtung (13, 14), **dadurch gekennzeichnet, daß** der Wagen (11) angetrieben durch eine Kraft der Federvorrichtung (13, 14) ausfahrbar ist, und daß die Federvorrichtung (13, 14) im eingefahrenen Zustand des Wagens (11) mit einer kleineren Kraft in Ausfahrrichtung (15) auf den Wagen (11) wirkt als bei einem zumindest teilweise ausgefahrenen Zustand des Wagens (11).
2. Haushaltsgerät nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die in Ausfahrrichtung (15) wirkende Kraft im eingefahrenen Zustand des Wagens (11) durch ein Hebelgetriebe (22) reduziert ist.
3. Haushaltsgerät nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Hebelgetriebe (22) gelenkig miteinander verbundene Hebel (23, 24, 25, 26) aufweist, die im wesentlichen ein Viereck bilden, wobei eine erste Diagonale (27) des Vierecks parallel zur Ausfahrrichtung (15) verläuft und in einer zweiten, senkrecht zur Ausfahrrichtung (15) verlaufenden Diagonalen (28) des Vierecks eine die Hebel (23, 24, 25, 26) verspannende Zugfeder (29) eingebracht ist.
4. Haushaltsgerät nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Tür (12) in ihrer Schließstellung über die Federvorrichtung (13, 14) mit einer Schließkraft belastet ist.
5. Haushaltsgerät nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Federvorrichtung (14) zumindest eine bistabile Federeinheit (17) aufweist.
6. Haushaltsgerät nach Anspruch 4 oder 5, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Federvorrichtung (13) zumindest eine erste, in Schließrichtung (16) der Tür (12) wirkende Federeinheit (18) und eine zweite, in Ausfahrrichtung (15) des Wagens (11) wirkende Federeinheit (19) aufweist.
7. Haushaltsgerät nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Schließkraft der ersten Federeinheit (18) über eine Betätigungseinheit (20) zum Öffnen der Tür (12) zumindest reduzierbar ist.
8. Bockofen nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Betätigungseinheit (20) einen Aktuator (21) aufweist.
9. Haushaltsgerät nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Tür (12) am Wagen (11) befestigt und mit diesem verschiebbar gelagert ist.
10. Haushaltsgerät nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Federvorrichtung (13), ausgehend vom eingefahrenen Zustand des Wagens (11) lediglich in einem ersten Teil der gesamten Wegstrecke mit der Kraft in Ausfahrrichtung (15) auf den Wagen (11) wirkt.
11. Haushaltsgerät nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Wagen (11) in Ausfahrrichtung (15) vor seiner Endstellung mit einer Bremseinheit (30) über eine Wegstrecke gebremst ist.
12. Haushaltsgerät nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Wagen (11) ab zumindest einer Stellung in Ausfahrrichtung (15) von der Federvorrichtung (13, 14) entkoppelt ist.

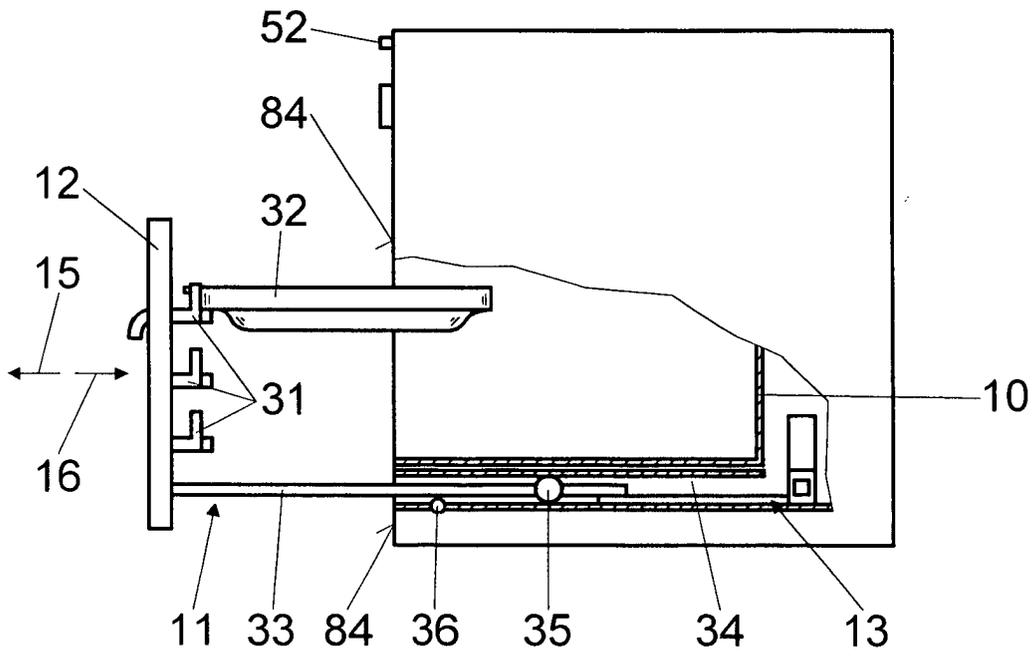


Fig. 1

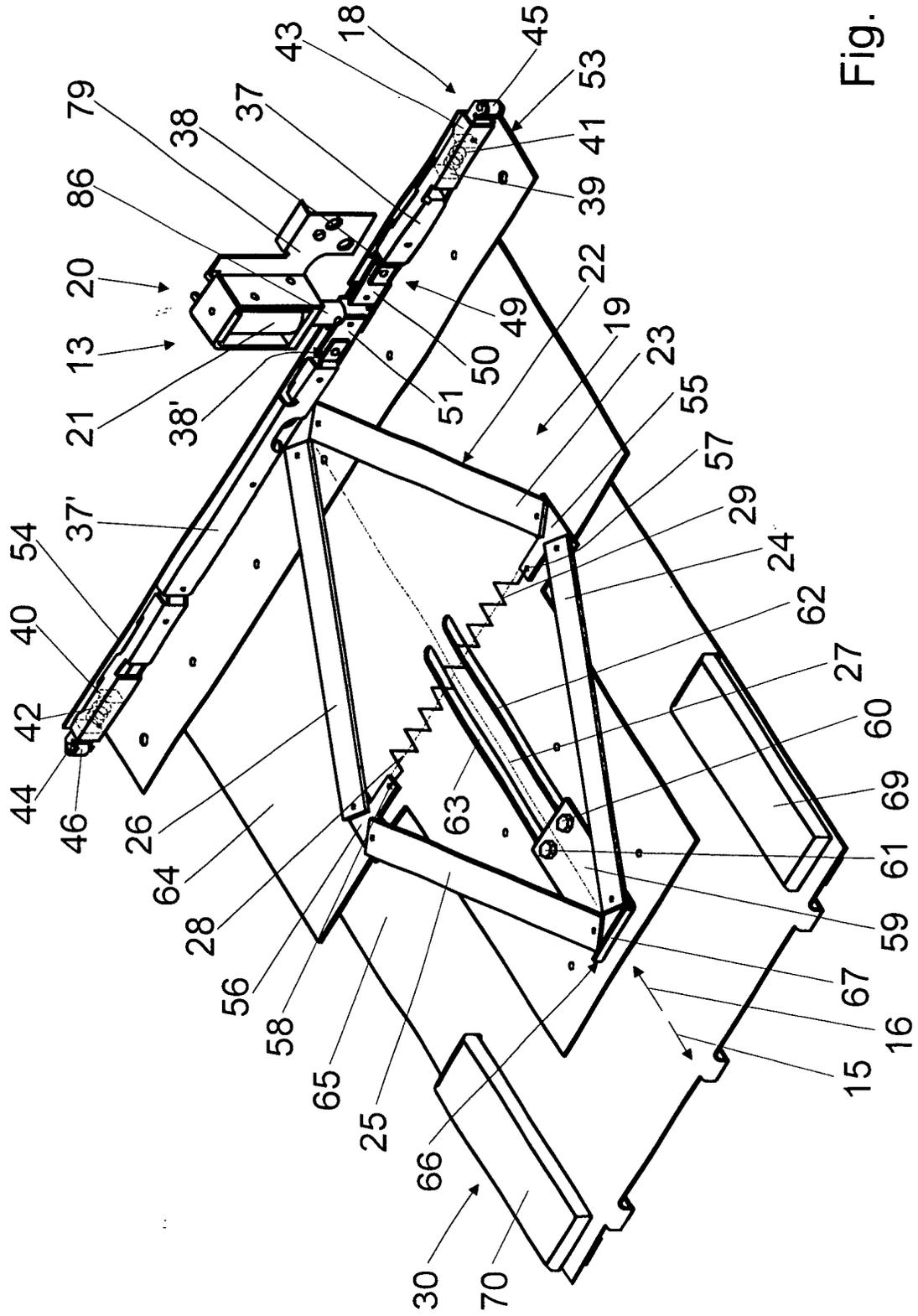
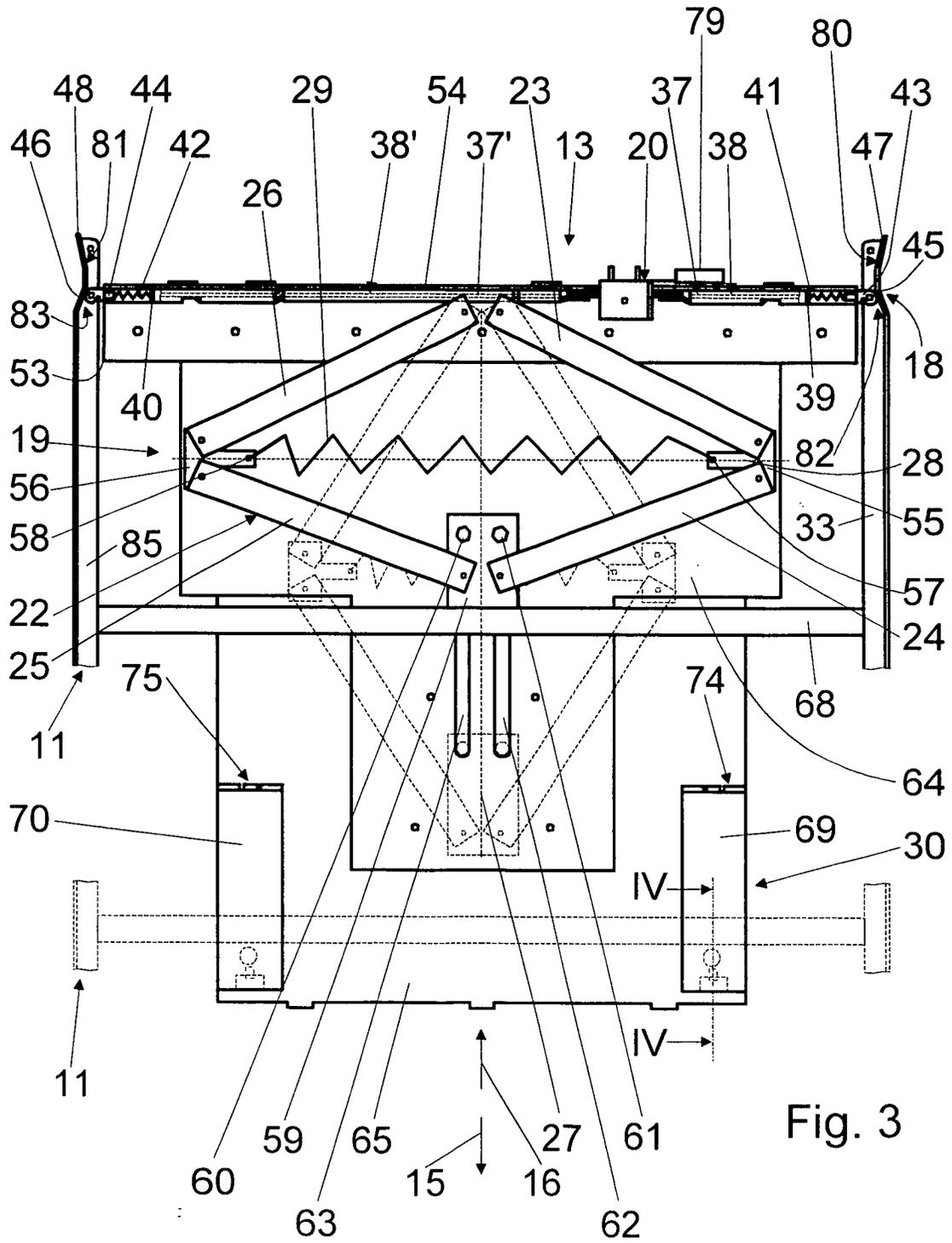


Fig. 2



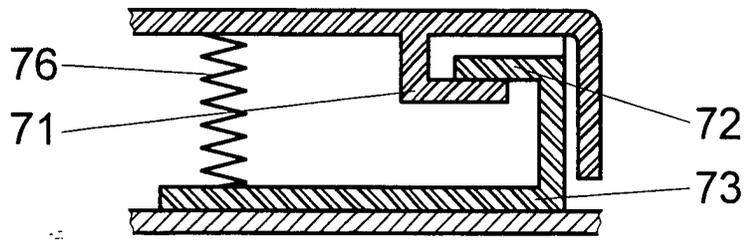


Fig. 4

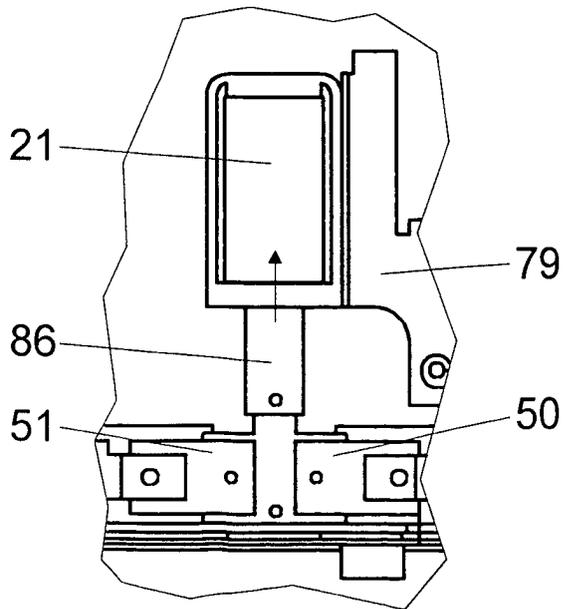


Fig. 5

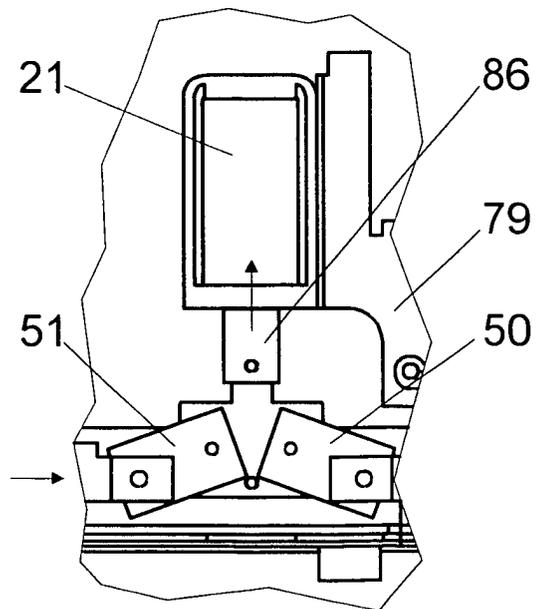


Fig. 6

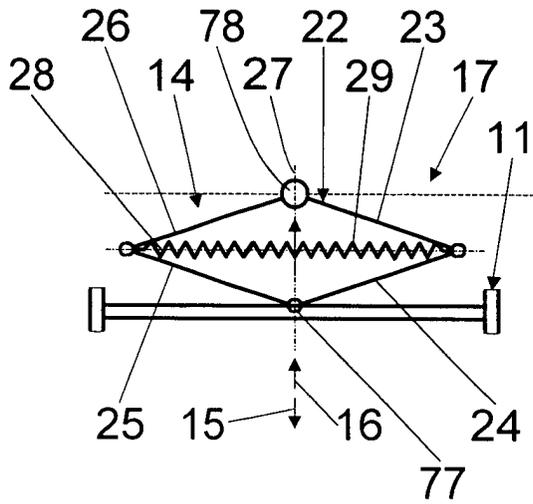


Fig. 7

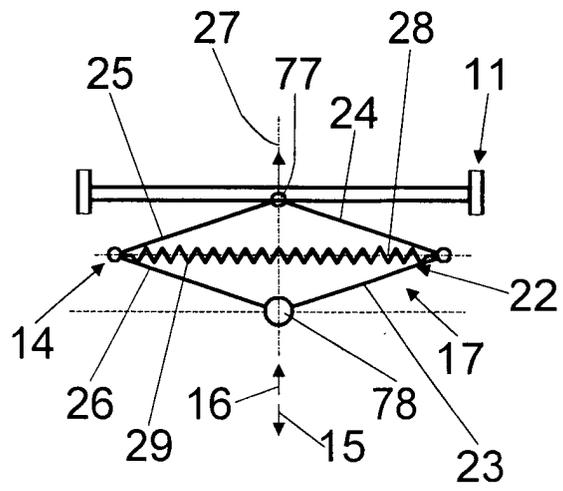


Fig. 8



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 02 00 6952

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 011, no. 335 (P-632), 4. November 1987 (1987-11-04) & JP 62 119629 A (FUJITSU LTD), 30. Mai 1987 (1987-05-30) * Zusammenfassung *	1, 11	F24C15/16
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1998, no. 10, 31. August 1998 (1998-08-31) & JP 10 141674 A (PALOMA IND LTD), 29. Mai 1998 (1998-05-29) * Zusammenfassung *	1	
D,A	EP 0 443 329 A (BOSCH SIEMENS HAUSGERÄTE) 28. August 1991 (1991-08-28)		
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
			F24C A47B
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 4. September 2002	Prüfer Vanheusden, J
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03/02 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 02 00 6952

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

04-09-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
JP 62119629 A	30-05-1987	KEINE	
JP 10141674 A	29-05-1998	KEINE	
EP 0443329 A	28-08-1991	DE 4023949 A1	22-08-1991
		AT 96533 T	15-11-1993
		DE 59100511 D1	02-12-1993
		EP 0443329 A2	28-08-1991
		ES 2045959 T3	16-01-1994

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82