

(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  
9. September 2005 (09.09.2005)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
**WO 2005/082232 A1**

- (51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: **A61B 5/00**, G08B 21/00, B60N 2/00
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2004/013822
- (22) Internationales Anmeldedatum:  
4. Dezember 2004 (04.12.2004)
- (25) Einreichungssprache: Deutsch
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch
- (30) Angaben zur Priorität:  
10 2004 006 910.7  
12. Februar 2004 (12.02.2004) DE
- (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): **BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT** [DE/DE]; Petuelring 130, 80809 München (DE).
- (72) Erfinder; und
- (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **BORKE, Danny** [DE/DE]; Am Haselnussstrauch 3, 80935 München (DE). **FUCHS, Mximilian** [DE/DE]; Rathochstrasse 105, 81247 München (DE). **POLLEHN, Dietger** [DE/DE]; Konitzer Strasse 16, 81927 München (DE).
- (74) Gemeinsamer Vertreter: **BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT**; Patentabteilung AJ-3, 80788 München (DE).
- (81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.
- (84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

**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.



**WO 2005/082232 A1**

(54) Title: OPERATING METHOD FOR VEHICLES

(54) Bezeichnung: BETRIEBSVERFAHREN FÜR FAHRZEUGE

(57) Abstract: Disclosed is an operating method for vehicles, according to which the driver's state of health is determined and an adequate signal is output. The inventive method is characterized in that devices which can be constantly activated and by means of which the physical condition of the driver and the other passengers can be positively influenced and/or an occurring stress can be counteracted are provided in the vehicle.

(57) Zusammenfassung: BETRIEBSVERFAHREN FÜR FAHRZEUGE Bei einem Betriebsverfahren für Fahrzeuge, bei dem der Gesundheitszustand des Fahrers ermittelt und ein entsprechendes Signal ausgegeben wird, sind ständig aktivierbare Einrichtungen im Fahrzeug vorgesehen, mittels derer der körperliche Zustand des Fahrers und der übrigen Fahrgäste positiv beeinflusst und/oder einer auftretenden Belastung entgegengewirkt wird.

## Betriebsverfahren für Fahrzeuge

Die Erfindung bezieht sich auf ein Betriebsverfahren für Fahrzeuge, bei dem mittels  
5 einer vorzugsweise berührungslosen Sensorik der Gesundheitszustand des Fahrers  
ermittelt und ein entsprechendes Signal ausgegeben wird.

Ein derartiges Verfahren ist aus der US 2002/0121981 A1 bekannt. Es werden da-  
bei sowohl Grundinformationen über den Gesundheitszustand wie Körpertemperatur  
10 und Ruhepuls als auch vorübergehende Informationen wie Pulserhöhungen und  
Lidschlagfrequenz gewonnen. Letzteres lässt Rückschlüsse auf die Müdigkeit des  
Fahrzeugbenutzers zu. Diese Informationen werden nach draußen zu einem exter-  
nen Gutachter übertragen, der seinerseits z. B. den Fahrer darauf aufmerksam ma-  
chen soll, sein Fahrverhalten zu ändern. Auch ist es möglich, den Fahrer durch eine  
15 im Fahrzeug selbst vorgesehene Auswerteelektronik auf einen kritischen Gesund-  
heitszustand hinzuweisen.

In diesem Zusammenhang ebenfalls von Bedeutung ist das aus der EP 0 878 356 B  
bekannte Verfahren, bei einem schweren Unfall passive Sicherheitseinrichtungen  
20 wie Airbags und dgl. entsprechend der körperlichen Fitness des Fahrgastes zu  
steuern.

Die nicht vorveröffentlichte DE 103 07 556.9 beschäftigt sich mit dem Problem, im  
Falle eines Unfalls den Gesundheitszustand des Fahrgastes zu analysieren und  
25 soweit möglich positiv einzuwirken bzw. eine weitere Schädigung, die andernfalls  
beispielsweise durch einen Temperaturanstieg im Fahrgastraum hervorgerufen  
würde, zu verhindern, indem beispielsweise die Heizanlage abgeschaltet wird.

Allen diesen Verfahren gemeinsam ist die Zielrichtung, eine eingetretene Scha-  
denssituation nicht noch mehr zu verschlechtern bzw. den Eintritt eines Schadens  
30 zu verhindern. Sie sind eindeutig auf einen defizitären Gesundheitszustand der  
Fahrzeuginsassen ausgerichtet.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren der eingangs genannten Art zu schaffen, den Fahrer und die Fahrgäste positiv zu beeinflussen.

Die Erfindung löst diese Aufgabe mit den Mitteln des Patentanspruchs 1.

5

Mit Hilfe der im einzelnen weiter unten angegebenen Einrichtungen wird der körperliche und geistige Zustand der Fahrzeuginsassen positiv beeinflusst. Es wird dabei versucht, mit Hilfe dieser Einrichtungen den Gesundheitszustand des Fahrgastes und damit indirekt auch den Gemütszustand zu verbessern, oder aber auch das mentale Wohl direkt positiv zu beeinflussen.

10

Bei diesen Einrichtungen handelt es sich in aller Regel um solche, die ohnehin im Fahrzeug vorhanden sind. Allen Einrichtungen gemeinsam ist, dass sie in ihrer Wirkung auf den Fahrgast gerichtet sind und dessen Gesundheitszustand möglichst positiv beeinflussen. Im Gegensatz zu den eingangs genannten bekannten bzw. älteren Dokumenten bzw. Patentanmeldungen soll aber gerade nicht gewartet werden, bis eine i.d.R. deutliche Verschlechterung des Gesundheitszustands bzw. des Fahrvermögens eingetreten ist. Es soll vielmehr während einer Fahrt ständig eine Verbesserung des körperlichen und mentalen Wohls der Fahrgäste erzielt werden.

15

Auch ist das Verfahren nicht nur auf den Fahrer, sondern auf alle anderen Fahrgäste ausgerichtet.

20

Im einzelnen handelt es sich bei diesen Einrichtungen um:

- a) eine Heiz-/ Klimaanlage zur Temperaturanpassung bzw. –Stabilisierung in der Fahrgastzelle um ein möglichst angenehmes Raumklima für die Fahrgäste zu schaffen
- b) ein Innenraumluf – Verbesserungssystem zum Anreichern der Innenraumluf mit das Wohlbefinden steigernden Geruchsstoffen analog einer sog. Aromatherapie und/oder zum Neutralisieren von Gift- oder Schadstoffen
- c) eine Sitzmassageeinrichtung, um beispielsweise im Falle einer länger andauernden und in der Regel ermüdenden Fahrt den Fahrgast körperlich zu aktivieren
- d) eine Musikanlage, die wohlklingende Tonfolgen wiedergibt, um die Fahrgäste und den Fahrer in eine positive Stimmung zu versetzen,

30

- e) eine Fahrwerkseinstellvorrichtung, mit der das Komfortempfinden der Fahrgäste gesteigert werden kann
- f) eine Luftdruckausgleichseinrichtung, um Druckschwankungen, wie sie bei einer Bergfahrt eintreten, entgegenzuwirken, und/oder
- 5 g) eine das Wohlbefinden durch wärmendes Rotlicht oder erfrischendes helles Licht steigernde Innenbeleuchtungseinrichtung.

Die Informationen über das Befinden und den Gesundheitszustand der Fahrgäste können indirekt aus der Analyse der Verkehrssituation und des Fahrtverlaufs ge-  
10 wonnen werden. Die dafür notwendige Sensorik ist in der Regel bereits vorhanden und wird dafür eingesetzt, Informationen über die Verkehrssituation, den Straßenzu-  
stand und das Verhalten des Fahrzeugs an andere Verkehrsteilnehmer oder eine  
Zentrale weiterzugeben. Bei der Anmelderin werden derartige Untersuchungen un-  
ter der Bezeichnung „Connected Drive“ durchgeführt.

15

Im Rahmen der Erfindung werden die vorliegenden Informationen verwendet, um  
Rückschlüsse auf die körperliche und mentale Belastung der Fahrgäste zu gewin-  
nen. Ergibt sich beispielsweise aus den Daten, dass das Fahrzeug bei großer Ver-  
kehrsdichte und kritischem Fahrbahnzustand mit nicht geringer Geschwindigkeit  
20 bewegt wird oder dass bei hoher Fahrzeuggeschwindigkeit nachkommende Fahr-  
zeuge dicht auffahren, liegt der Schluss einer besonderen Stresssituation nahe.

Ergänzend oder alternativ können auch mittels eines Mikrofons der außerhalb des  
Fahrzeugs herrschende Geräuschpegel und/oder aber das akustische Verhalten der  
25 Fahrgäste und des Fahrers selbst aufgenommen und analysiert werden. Aus außen  
hörbaren Hupgeräuschen oder lautstark geführten Unterhaltungen wird auf beson-  
dere psychische Belastungen der Fahrzeuginsassen geschlossen.

Die Informationen über den Gesundheitszustand der Fahrgäste können - vorzugs-  
30 weise berührungslos - auch vom jeweiligen Fahrgast selbst gewonnen werden. Dar-  
aus lässt sich direkt der jeweilige Grad an Behaglichkeit ableiten, den der Fahrgast  
empfindet. Hierzu kann es vorteilhaft sein, den Gesundheitszustand des Fahrgastes  
während einer Fahrt und insbesondere auf den Beginn der Fahrt bezogen zu  
bestimmen. Ist der Fahrgast unverändert aufmerksam und zeigt keinerlei Anzeichen

von Müdigkeit oder sonstige gesundheitliche Auffälligkeit wie eine hohe Körpertemperatur, liegt die Annahme einer guten Gesundheit und eines persönlichen Wohlfühls nahe.

- 5 Zeigt der Fahrgast hingegen zunehmende Zeichen von Hektik in seinen Bewegungen, beim Fahrer beispielsweise bei seinem Lenkverhalten, oder aber Zeichen von Müdigkeit, beim Fahrer in Form von verlangsamten Reaktionen oder einer größeren Lidschlagfrequenz, ist davon auszugehen, dass auch das Wohlbefinden nachgelassen hat. Dann ist es sinnvoll, die genannten Einrichtungen teilweise oder zusammen  
10 einzusetzen, um das Wohlbefinden wieder anzuheben.

Auch atmosphärische Einflüsse, beispielsweise ein aufziehendes Gewitter, können mittels einer geeigneten Fahrzeug-Sensorik, beispielsweise einem Barometer, oder per Datenübertragung eines Wetterdienstes oder anderer Fahrzeuge erfasst werden  
15 und ihr Einfluss auf den Gesundheitszustand der Fahrzeuginsassen durch eine entsprechende Reaktion fahrzeugeigener Einrichtungen, wie einer Audioanlage zur Erzeugung einer Beruhigungsmusik Berücksichtigung finden.

Besonders vorteilhaft kann es sein, für jeden Fahrgast ein Gesundheits- und Verhaltensprofil vorzuhalten, das für das jeweilige subjektive Wohlbefinden charakteristisch ist. Diese Profile können beispielsweise an Hand von mehreren Fahrten in der  
20 Vergangenheit gewonnen werden. Voraussetzung dafür ist eine eindeutige Identifizierung des Fahrgastes und Zuordnung seiner Verhaltenscharakteristiken. Diese Identifizierung erfolgt wie bekannt optisch mittels Bildverarbeitungstechniken, oder  
25 mittels biometrischer Informationen wie Fingerabdruck, Stimmcharakteristik und Retinastruktur, die mit einer geeigneten Bio-Sensorik bestimmt werden.

In diesem Zusammenhang kann es vorteilhaft sein, das Gesundheits- und Verhaltensprofil für den jeweiligen Nutzer über ein geeignetes Konfigurationstool auch manuell parametrierbar zu machen. So sollten z.B. die eingangs genannten Einrichtungen  
30 von jedem einzelnen sperrbar oder in Ihrem Wirkungsumfang einschränkbar sein, um diese der individuellen Physiologie des Nutzers anpassen zu können.

Soweit es mit den Bedürfnissen und Anforderungen der anderen Fahrzeugnutzer verträglich ist, sollen die genannten Einrichtungen individuell konfigurierbar sein und eine individuelle Konfiguration jederzeit veränderbar sein. Auf diese Weise wird der Fahrzeugbenutzer bei der Fahrt entlastet und ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet.

**Patentansprüche**

1. Betriebsverfahren für Fahrzeuge, bei dem der Gesundheitszustand des Fahrers ermittelt und ein entsprechendes Signal ausgegeben wird, gekennzeichnet durch ständig aktivierbare Einrichtungen im Fahrzeug, mittels derer der körperliche Zustand des Fahrers und der übrigen Fahrgäste während einer Fahrt positiv beeinflusst und/oder einer auftretenden Belastung entgegengewirkt wird.  
5
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Gesundheitszustand des Fahrers und der übrigen Fahrgäste berührungslos ermittelt wird.  
10
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der tatsächliche körperliche Zustand des Fahrers und der übrigen Fahrgäste mittels einer Bio-Sensorik bestimmt wird.  
15
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der tatsächliche körperliche Zustand des Fahrers und der übrigen Fahrgäste aus dem Fahrtverlauf und oder der aktuellen und /oder vorangehenden Verkehrssituation abgeleitet wird.  
20
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der tatsächliche körperliche Zustand des Fahrers und der übrigen Fahrgäste aus deren akustischem Verhalten abgeleitet wird.  
25
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Umfang und/oder die Art der Aktivierung der Einrichtungen durch den jeweiligen Fahrzeugnutzer individuell eingestellt wird.  
30

**INTERNATIONAL SEARCH REPORT**

International Application No  
**PCT/EP2004/013822**

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
IPC 7 A61B5/00 G08B21/00 B60N2/00

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 A61B G08B B60N B60K

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)  
EPO-Internal

**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category °	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	US 2002/140215 A1 (BREED DAVID S ET AL) 3 October 2002 (2002-10-03)	1-3,5,6
Y	the whole document	4
Y	WO 03/039914 A (DAIMLERCHRYSLER AG; BIHLER, EDGAR; DOBLER, GUENTER; PAVIOT, FLORENT; R) 15 May 2003 (2003-05-15) claims 1,4,5	4

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.
- \*Z\* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

10 May 2005

Date of mailing of the international search report

23/05/2005

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

P. Brachmann

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No  
PCT/EP2004/013822

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date	
US 2002140215	A1	03-10-2002	US 2001042976 A1	22-11-2001
			US 2001038698 A1	08-11-2001
			US 6474683 B1	05-11-2002
			US 6712387 B1	30-03-2004
			US 6039139 A	21-03-2000
			US 5829782 A	03-11-1998
			US 5653462 A	05-08-1997
			US 5848802 A	15-12-1998
			US 6422595 B1	23-07-2002
			US 6186537 B1	13-02-2001
			US 6412813 B1	02-07-2002
			US 6116639 A	12-09-2000
			US 2003184065 A1	02-10-2003
			US 2004129478 A1	08-07-2004
			US 2005017488 A1	27-01-2005
			US 2005046584 A1	03-03-2005
			US 2002089157 A1	11-07-2002
			US 2002140214 A1	03-10-2002
			US 2002188392 A1	12-12-2002
			US 6735506 B2	11-05-2004
			US 2004215382 A1	28-10-2004
			US 2003002690 A1	02-01-2003
			US 2003136600 A1	24-07-2003
			US 2003209893 A1	13-11-2003
			US 2001042977 A1	22-11-2001
			US 2001015547 A1	23-08-2001
			US 5901978 A	11-05-1999
			GB 2289332 A ,B	15-11-1995
			GB 2324864 A ,B	04-11-1998
			US 6141432 A	31-10-2000
			US 6393133 B1	21-05-2002
			US 5629681 A	13-05-1997
			US 5835613 A	10-11-1998
			US 5822707 A	13-10-1998
			US 5748473 A	05-05-1998
			US 5845000 A	01-12-1998
			US 2001029416 A1	11-10-2001
			DE 4492128 C2	02-01-2003
			DE 4492128 T0	27-06-1996
			JP 9501120 T	04-02-1997
WO 9422693 A1	13-10-1994			
US 2003001368 A1	02-01-2003			
US 6270116 B1	07-08-2001			
US 6283503 B1	04-09-2001			
US 6168198 B1	02-01-2001			
US 6234520 B1	22-05-2001			
US 6254127 B1	03-07-2001			
US RE37736 E1	11-06-2002			
US 2001024032 A1	27-09-2001			
<hr/>				
WO 03039914	A	15-05-2003	DE 10153987 A1	28-05-2003
			WO 03039914 A1	15-05-2003
			EP 1441927 A1	04-08-2004
			JP 2005508061 T	24-03-2005
<hr/>				

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES  
IPK 7 A61B5/00 G08B21/00 B60N2/00

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

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)  
IPK 7 A61B G08B B60N B60K

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie <sup>o</sup>	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	US 2002/140215 A1 (BREED DAVID S ET AL) 3. Oktober 2002 (2002-10-03)	1-3,5,6
Y	das ganze Dokument	4
Y	WO 03/039914 A (DAIMLERCHRYSLER AG; BIHLER, EDGAR; DOBLER, GUENTER; PAVIOT, FLORENT; R) 15. Mai 2003 (2003-05-15) Ansprüche 1,4,5	4

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

<sup>o</sup> 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 erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

\*Y\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

\*G\* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

10. Mai 2005

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

23/05/2005

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

P. Brachmann

## INTERNATIONALES RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2004/013822

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 2002140215 A1	03-10-2002	US 2001042976 A1	22-11-2001
		US 2001038698 A1	08-11-2001
		US 6474683 B1	05-11-2002
		US 6712387 B1	30-03-2004
		US 6039139 A	21-03-2000
		US 5829782 A	03-11-1998
		US 5653462 A	05-08-1997
		US 5848802 A	15-12-1998
		US 6422595 B1	23-07-2002
		US 6186537 B1	13-02-2001
		US 6412813 B1	02-07-2002
		US 6116639 A	12-09-2000
		US 2003184065 A1	02-10-2003
		US 2004129478 A1	08-07-2004
		US 2005017488 A1	27-01-2005
		US 2005046584 A1	03-03-2005
		US 2002089157 A1	11-07-2002
		US 2002140214 A1	03-10-2002
		US 2002188392 A1	12-12-2002
		US 6735506 B2	11-05-2004
		US 2004215382 A1	28-10-2004
		US 2003002690 A1	02-01-2003
		US 2003136600 A1	24-07-2003
		US 2003209893 A1	13-11-2003
		US 2001042977 A1	22-11-2001
		US 2001015547 A1	23-08-2001
		US 5901978 A	11-05-1999
		GB 2289332 A ,B	15-11-1995
		GB 2324864 A ,B	04-11-1998
		US 6141432 A	31-10-2000
		US 6393133 B1	21-05-2002
		US 5629681 A	13-05-1997
		US 5835613 A	10-11-1998
		US 5822707 A	13-10-1998
		US 5748473 A	05-05-1998
		US 5845000 A	01-12-1998
		US 2001029416 A1	11-10-2001
		DE 4492128 C2	02-01-2003
		DE 4492128 T0	27-06-1996
		JP 9501120 T	04-02-1997
WO 9422693 A1	13-10-1994		
US 2003001368 A1	02-01-2003		
US 6270116 B1	07-08-2001		
US 6283503 B1	04-09-2001		
US 6168198 B1	02-01-2001		
US 6234520 B1	22-05-2001		
US 6254127 B1	03-07-2001		
US RE37736 E1	11-06-2002		
US 2001024032 A1	27-09-2001		
WO 03039914 A	15-05-2003	DE 10153987 A1	28-05-2003
		WO 03039914 A1	15-05-2003
		EP 1441927 A1	04-08-2004
		JP 2005508061 T	24-03-2005

专利名称(译)	车辆的操作方法		
公开(公告)号	<a href="#">EP1713381A1</a>	公开(公告)日	2006-10-25
申请号	EP2004803532	申请日	2004-12-04
[标]申请(专利权)人(译)	宝马股份公司		
申请(专利权)人(译)	BAYERISCHE MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT		
当前申请(专利权)人(译)	MOTOR汽车公司		
[标]发明人	BORKE DANNY FUCHS MXIMILIAN POLLEHN DIETGER		
发明人	BORKE, DANNY FUCHS, MXIMILIAN POLLEHN, DIETGER		
IPC分类号	A61B5/00 G08B21/00 B60N2/00 G08B21/06		
CPC分类号	G08B21/06 B60H1/00742 B60N2/002		
优先权	102004006910 2004-02-12 DE		
其他公开文献	EP1713381B1		
外部链接	<a href="#">Espacenet</a>		

#### 摘要(译)

公开了一种用于车辆的操作方法，根据该操作方法确定驾驶员的健康状态并输出适当的信号。本发明的方法的特征在于，在车辆中提供了可以持续启动并且通过其可以积极地影响驾驶员和其他乘客的身体状况和/或可以抵消发生的压力的装置。