

 12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

 21 Anmeldenummer: 84110482.1

 51 Int. Cl.⁴: **E 05 D 3/06**

E 05 F 1/12, B 62 D 25/12

 22 Anmeldetag: 04.09.84

 30 Priorität: 08.09.83 DE 3332342

 43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
15.05.85 Patentblatt 85/20

 84 Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

 71 Anmelder: **BAYERISCHE MOTOREN WERKE**
Aktiengesellschaft
Postfach 40 02 40 Petuelring 130
D-8000 München 40(DE)

 72 Erfinder: **Steinberg, Klaus**
Birkenstrasse 17
D-8054 Mauern(DE)

 72 Erfinder: **Manigold, Hans-Robert**
Gollenbergstrasse 9
D-8087 Türkenfeld(DE)

 74 Vertreter: **Dexheimer, Rolf**
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft Postfach
40 02 40 Petuelring 130 - AJ-21
D-8000 München 40(DE)

 54 Anlenkvorrichtung für ein klappbares Karosserieteil an einem Kfz., insbes. für einen Gepäckraumdeckel an einer PKW-Karosserie.

 57 An der Unterseite des Gepäckraumdeckels (2) ist ein Scharnierelement (8) befestigt, das aus einem Scharnier (9), einem Stützarm (10) und einem Gasdruckzylinder (11) besteht, wobei das Scharnier (9) und der Stützarm (10) über einen Lagerzapfen (12) aneinandergelenkt sind. An den vorderen Eckbereichen der Öffnung (1') eines Gepäckraums (1) ist jeweils ein Aufnahmeteil (7) am Fahrzeugaufbau (4) befestigt, das einen oberliegenden bogenförmigen Führungsschlitz (14) und eine untenliegende Lagerausnehmung (15) hat. Unterhalb des Führungsschlitzes (14) ist ein Lagerstift (18) angebracht, auf dem eine Rastklinke (20) schwenkbar gelagert ist. Diese hat eine Arretierzunge (24) und einen hintenliegenden Anlagefortsatz (25), die beide in federbelasteter Ruhelage der Rastklinke (20) in den Führungsschlitz (14) ragen. Der Stützarm (10) hat an seinem untenliegenden Endabschnitt einen Lagerbolzen (17), über den er in der Lagerausnehmung (15) drehbar gelagert ist.

Der Lagerzapfen (12) und damit der Gepäckraumdeckel (2) wird in einer ersten Drehpunktlage (I) über die Arretierzunge (24) gegen den Steg (14') des Führungsschlitzes (14) gepreßt, während der Lagerzapfen (12) in einer zweiten Drehpunktlage (II) um ein Maß (f) rückwärts verlagert ist, in der er am Anlagefortsatz (25) anliegt.

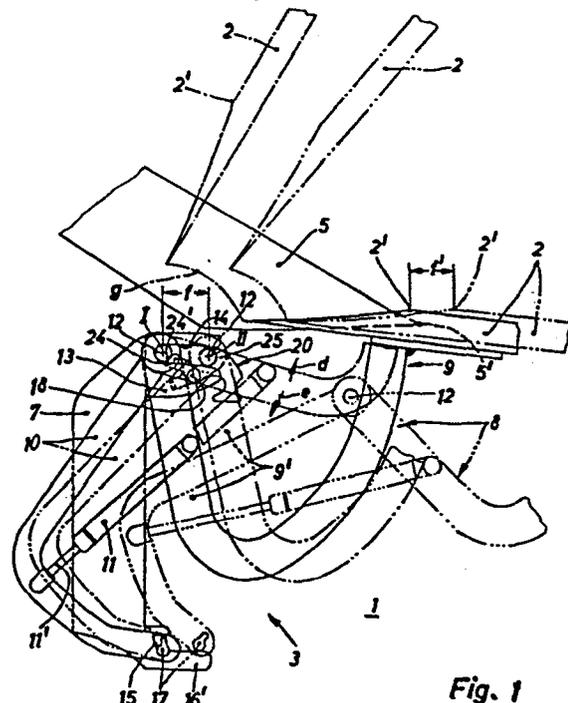


Fig. 1

1

5

10 Anlenkvorrichtung für ein klappbares Karosserieteil an
einem Kfz., insbesondere für einen Gepäckraumdeckel an
einer Pkw-Karosserie

Die Erfindung bezieht sich auf eine Anlenkvorrichtung der
15 im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 genannten und durch
die DE-OS 28 39 048 bekannt gewordenen Art.

Bei der bekannten Anlenkvorrichtung ist der am Scharnier
vorgesehene Lagerzapfen in einer langlochartigen Führung
20 des U-förmig gestalteten Aufnahmeteils schwenk- und gleit-
bar gelagert, während der Stützarm einerseits am Schar-
nier, nahe dessen Befestigungsstelle am Gepäckraumdeckel
und andererseits am Aufnahmeteil in größerem Abstand vom
hinteren Ende der langlochartigen Führung und etwa auf
25 deren Höhe angelenkt ist. Hierdurch wird der Gepäckraum-
deckel beim Schwenken in Öffnungsrichtung von der zuge-
wandten Unterkante der Heckscheibe weg, also nach hinten,
verlagert. Dies ist besonders dann erforderlich, wenn
beispielsweise die Unterkante der Heckscheibe etwas unter-
30 halb dem vorderen Rand des Gepäckraumdeckels liegt, wo-
durch die Heckscheibe nur kompliziert montiert und ferner
der Lack auf das sich an die Unterkante der Heckscheibe
anschließende Karosserieblech bei üblicherweise im Rohbau
montiertem Gepäckraumdeckel nicht in optimaler Dicke
35 aufgetragen werden kann; dadurch wird hauptsächlich die
optische Wirkung des Lacks beeinträchtigt. Bei der bekann-
ten Anlenkvorrichtung hat das Aufnahmeteil wegen der
hinterenliegenden Anlenkung des Stützarms eine sehr große

1 Längserstreckung und verläuft daher über einen relativ
großen Längsabschnitt der beiden seitlichen Ränder der
Öffnung des Gepäckraums. Hierdurch wird die Zugänglichkeit
zu diesem an seinen seitlichen vorderen Randbereichen
5 vermindert. Da bei der bekannten Anlenkvorrichtung alle
Teile bei geöffnetem Gepäckraumdeckel freiliegen, wirkt
sie dabei auch unschön. Schließlich kann ein in seiner
Breitenerstreckung gekrümmter Gepäckraumdeckel, dessen
vorderer Rand etwas oberhalb der zugewandten Unterkante
10 einer an ihren Seitenbereichen stark bombierten Heckschei-
be liegt, bei Anlenkung mittels der bekannten Vorrichtung
in etwas zurückgeschobenem und geöffnetem Zustand erwie-
senmaßen mit seinem seitlichen vorderen Kanten die Heck-
scheibe oder an diese angrenzende Karosserieteile berühren.
15 Aufgabe der Erfindung ist es daher, eine Anlenkvorrichtung
der eingangs genannten Gattung so auszubilden, daß durch
sie eine für jeden Anwendungsfall ausreichend große Längs-
verschiebbarkeit des klappbaren Karosserieteils - ohne daß
20 dieses dabei mit einer angrenzenden Fensterscheibe oder
Karosserieteilen in zurückgeschobenem und geöffnetem
Zustand in Berührung gelangt - gewährleistet ist sowie die
Zugänglichkeit zu den vom klappbaren Karosserieteil über-
deckten Raum nicht beeinträchtigt wird, wobei die Anlenk-
25 vorrichtung aber dennoch mit verhältnismäßig geringem
Fertigungsaufwand hergestellt und unkompliziert montiert
werden soll.

30 Zur Lösung der Aufgabe sind die im kennzeichnenden Teil
des Patentanspruchs 1 dargelegten Gestaltungsmerkmale
vorgesehen.

35 Durch die Anlenkung des Stützarms am Lagerzapfen und seine
zweckmäßigerweise abwärts gerichtete Erstreckung liegen
die Gelenkteile unterhalb des klappbaren Karosserieteils
sowie des an dieses angrenzenden starren Karosserieteils,
sodaß die Zugänglichkeit zu dem von ersterem überdeckten
Raum nicht beeinträchtigt wird und auch keine unschön

1 wirkenden Anlenkteile im Sichtbereich liegen. Dabei läßt
sich auch eine solche Längsverschiebbarkeit des klappbaren
Karosserieteils erreichen, daß dieses bei starker Breiten-
krümmung nicht mit einer an ihr angrenzenden Fensterschei-
5 be oder dergl. in Berührung kommen kann. Besonders vorteil-
haft wirkt sich hierfür eine bogenförmige Gestaltung des
Führungsschlitzes aus, welcher die Ausnehmung bildet
(Merkmal des Patentanspruchs 4).

10 Bei Ausbildung der Ausnehmung als offener Führungsschlitz
und herausnehmbarer Lagerung des Stützarms an seinem unte-
ren Endabschnitt im Aufnahmeteil (Merkmale des Patentan-
spruchs 3) kann ein durch die erfindungsgemäße Anlenkvor-
richtung schwenkbar gelagerter Gepäckraumdeckel bedarfs-
15 weise rasch und unkompliziert, nämlich durch bloßes Nieder-
schwenken einer Rastklinke, entfernt und dadurch im Gepäck-
raum sperrige Güter oder dergl. transportiert werden. Dies
ist auch für die Fahrzeugfertigung hinsichtlich der Auto-
matisierung von Montageabläufen vorteilhaft, da bei nicht-
20 vorhandenem Gepäckraumdeckel das Reserverad problemlos
durch einen Roboter von oben eingesetzt werden kann.

Da die Rastklinke (Merkmal des Patentanspruchs 5) mit
einer Arretierzunge und einem Anlagefortsatz versehen ist,
kann der Lagerzapfen in eine erste (übliche Schwenklage
25 des Gepäckraumdeckels) und in eine zweite (zurückgeschobene
Lage des Gepäckraumdeckels) Drehpunktlage verlagert werden.
In letzterer kann die Heckscheibe ohne Behinderung und
ohne Halteeinrichtung zum Offenhalten des Gepäckraumdeckels
eingesetzt werden, während in der ersten Drehpunktlage, in
30 die der Lagerzapfen nur gegen Federwirkung geschoben zu
werden braucht, die Brustflanke der Arretierzunge federbe-
lastet gegen den Lagerzapfen wirkt, wodurch dieser stets
ohne Toleranzeinstellung spielfrei drehbar gelagert ist.

35 Weitere Ausgestaltungen der Erfindung sind in anderen
Unteransprüchen gekennzeichnet.

1 Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und im folgenden erläutert. Es zeigt:

5 Fig. 1 ein Scharnierelement, das in ein Aufnahmeteil angesetzt ist,

Fig. 2 eine vergrößerte Einzelansicht des Aufnahmeteils, wobei sich der Lagerzapfen in einer ersten Drehlage befindet,

10 Fig. 3 einen Schnitt längs der Linie III-III in Fig. 2,

Fig. 4 eine Ansicht in Pfeilrichtung X von Fig. 2,

15 Fig. 5 einen Heckbereich eines Personenkraftwagens, dessen Gepäckraumklappe mittels der erfindungsgemäßen Vorrichtung angelenkt ist.

Der in den Fig. 1 und 5 dargestellte Heckbereich eines Personenkraftwagens hat eine Gepäckraum 1, der von einem
20 Gepäckraumdeckel 2 überdeckbar ist. Dieser ist an seinen beiden seitlichen vorderen Randbereichen mittels jeweils einer Anlenkvorrichtung 3 am Fahrzeugaufbau 4 schwenkbar gelagert. Der Gepäckraumdeckel 2 ist dabei im Bereich einer
25 Heckscheibe 5 so angeordnet, daß in geschlossenem Zustand sein vorderer Rand 2' etwas oberhalb der zugewandten Unterkante 5' der Heckscheibe 5 liegt und dabei die Unterkante 5' überdeckt.

30 Die jeweils an einem seitlichen Randbereich des Gepäckraumdeckels 2 vorgesehene Anlenkvorrichtung 3 besteht aus jeweils einem am Fahrzeugaufbau 4 im Bereich der vorderen Ecken der Öffnung 1' des Gepäckraums 1 befestigten Aufnahmeteil 7 und jeweils einem Scharnierelement 8. Dieses setzt
35 sich seinerseits jeweils aus einem gekröpften, an der Unterseite und am vorderen Rand des Gepäckraumdeckels 2 befestigten Scharnier 9, einem winkelförmigen Stützarm 10 und einem Gasdruckzylinder 11 zusammen, wobei das Scharnier

1 9 und der Stützarm 10 über einen an ihren freien Endab-
schnitten vorgesehenen und von dessen Seitenwange 10'
abstehenden Lagerzapfen 12 gelenkig miteinander verbunden
sind. Im Mittelbereich der Längserstreckung des freien
5 Abschnitts 9' des Scharniers 9 ist der Gasdruckzylinder 11
angelenkt, dessen Kolbenstange 11' im Winkelbereich des
Stützarms 10 drehbar gelagert ist, so daß das Scharnier-
element 8 in einer Ebene liegt und umseitig geschlossen
ist.

10

Das aus Blech bestehende Aufnahmeteil 7 (Fig. 2) hat eine
etwa rechteckige Außenform und ist derart am Fahrzeugauf-
bau befestigt, daß seine Breitseiten lotrecht, also ent-
sprechend der Fahrzeughochachse verlaufen. Am oberen
15 Endbereich des Aufnahmeteils 7 ist ein von seiner Breit-
seite abstehender und zur Fahrzeugheckseite gerichteter
Fortsatz 13 vorgesehen, in dem ein offener, in Fahrzeug-
längsrichtung verlaufender Führungsschlitz 14 angeordnet
ist. Dieser hat eine Länge von ca. 40 mm und ist bogenför-
20 mig ausgebildet, wobei sein Kreisbogen um das Zentrum a
einer unterhalb ihm liegenden Lagerausnehmung 15 verläuft.
Bei am Steg 14' des Führungsschlitzes 14 anliegendem Lager-
zapfen 12 nimmt dieser eine erste Drehpunktlage I ein,
während die zweite Drehpunktlage II des Lagerzapfens 12
25 bei dessen Verlagerung längs des Führungsschlitzes 14 nahe
von dessen Maulöffnung 14" liegt, welche der Fahrzeugheck-
seite zugekehrt ist. Wie in Fig. 2 ferner ersichtlich,
ist die Lagerausnehmung 15 in einem am unteren Endbereich
des Aufnahmeteils 7 vorgesehenen Vorsprung 16 angeordnet,
30 der entsprechend dem Fortsatz 13 verläuft. Dabei liegt das
Zentrum a der Lagerausnehmung 15 senkrecht unterhalb des
Zentrums b der ersten Drehpunktlage I des Lagerzapfens 12.
Die Lagerausnehmung 15 dient zur drehbaren Lagerung eines
am unteren Endabschnitt des Stützarms 10 - der sich vom
35 Lagerzapfen 12 nach unten erstreckt - vorgesehenen Lager-
bolzens 17 und hat einen untenliegenden, halbkreisförmigen
Abschnitt 15'. Diesem ist ein kreisförmiger Umfangsab-
schnitt 17' des Lagerbolzens 17 zugeordnet, während eine

1 vom kreisförmigen Umfangsabschnitt 17' radial wegragende
Fixierzunge 17" bei sich in Drehpunktlage I befindendem
Lagerzapfen 12 nahe an der Oberkante der Lagerausnehmung
15 liegt (Fig. 4). Von der Lagerausnehmung 15 steht schließ-
5 lich ein Auflagefortsatz 16' ab.

In den Fig. 2 und 3 ist ersichtlich, daß am Fortsatz 13
des Aufnahmeteils 7 ein im Abstand zu seiner Ebene liegen-
des, abgewinkeltes Blechteil 13' angebracht ist, das mit
10 dem Fortsatz 13 einen Hohlraum c umgibt. Dieser ist von
einem den Fortsatz 13 und das Blechteil 13' verbindenden
Lagerstift 18 durchsetzt, auf dem eine Rastklinke 20
schwenkbar gelagert ist. Der Lagerstift 18 ist ferner von
einer neben dieser liegenden Schenkelfeder 21 umgeben,
15 deren beide wegragenden Endabschnitte 21', ^{21''} an einer Abwin-
kelung 22 der Rastklinke 20 vorbeigeführt sind und dabei
mit der Abwinkelung 22 in Berührung stehen oder allenfalls
in kleinem Abstand zu dieser liegen; schließlich stützen
sich die beiden Endabschnitte 21', ^{21''} in Ruhelage der Rast-
20 klinke 20 mit Vorspannung an einem benachbart des Lager-
stifts 18 angeordneten Anlagestift 23 ab, welcher
unter Durchsetzung des Hohlraums c in den Fortsatz 13 und
das Blechteil 13' eingesetzt ist. Die Rastklinke 20 ist
mit einer obenliegenden Arretierzunge 24 und benachbart
25 dieser mit einem Anlagefortsatz 25 versehen, wobei sich in
federbelasteter Ruhelage der Rastklinke 20 die Brustflanke
24' der Arretierzunge 24 bis zum Mittelbereich des halb-
kreisförmigen Stegs 14' des Führungsschlitzes 14 erstreckt
und sich an die Brustflanke 24' eine schräge, zum Anlage-
30 fortsatz 25 hin auslaufende Rückenflanke 24" anschließt.
Schließlich ist am Anlagefortsatz 25 ein abwärts ragender
Handgriff 26 vorgesehen. Die Längserstreckung der Arre-
tierzunge 24 und die Schräglage von deren Brustflanke 24'
ist so bemessen, bzw. verläuft derart, daß in federbe-
35 lasteter Ruhelage der Rastklinke 20 - also bei sich am
Anlagestift 23 mit Vorspannung abstützenden Endabschnitten ^{21'}
21'' der Schenkelfeder 21 - der Lagerzapfen 12 in seiner
ersten Drehpunktlage I gegen den Steg 14' des Führungs-

1 schlitzes 14 gepreßt wird; dabei ist der Stützarm 10 mit
dem Lagerzapfen 12 drehfest verbunden, während dieser
seinerseits mit dem freien Abschnitt 9' des Scharniers 9
drehbar zusammenwirkt. Zum Verlagern des Lagerzapfens 12
5 in seine zweite Drehpunktlage II samt Stützarm 10 und
Scharnier 9 (Fig. 2) wird die Rastklinke 20 gegen die
Wirkung der Schenkelfeder 21 - wobei sich der obenliegende
Endeabschnitt 21' am Anlagestift 23 abstützt, während der
untenliegende Endabschnitt 21'' ^{durch die Abwinkelung 22} abwärts geschwenkt wird -
10 in Pfeilrichtung d so weit hochgeschwenkt, bis die Rücken-
flanke 24" auf Höhe des unteren Bogenabschnitts des Füh-
rungsschlitzes 14 liegt und der Lagerzapfen 12 dadurch zur
Maulöffnung 14" hin verlagert werden kann. Wenn dieser
dabei nahe an der halbkreisförmigen Ausnehmung 25' des
15 Anlagefortsatzes 25 liegt, wird die Rastklinke 20 losge-
lassen, wodurch sie durch die Wirkung der Schenkelfeder 21
in ihre Ruhelage zurückgeschwenkt wird (gegen Pfeilrich-
tung d) und der Anlagefortsatz 25 dabei die Maulöffnung
14" des Führungsschlitzes 14 verschließt, wie in Fig. 2
20 dargestellt ist. Schließlich liegt der Lagerzapfen 12 in
seiner zweiten Drehpunktlage II an der halbkreisförmigen
Ausnehmung 25' des Anlagefortsatzes 25 an, wie in Fig. 2
mit strichpunktierten Linien veranschaulicht ist. Zum
vollständigen Entfernen bzw. Einführen des Lagerzapfens 12
25 samt Stützarm 10 und Scharnier 9 aus dem Führungsschlitz
14 bzw. in diesen - wie im folgenden erläutert wird - wird
die Rastklinke 20 soweit in Pfeilrichtung e abwärts ge-
schwenkt (wobei sich der untenliegende Endabschnitt 21''
der Schenkelfeder 21 am Anlagestift 23 abstützt, während
30 der obenliegende Endabschnitt 21' ^{durch die Abwinkelung 22} hochgeschwenkt wird), bis
das freie Ende des Anlagefortsatzes 25 auf Höhe des unte-
ren Bogenabschnitts des Führungsschlitzes 14 liegt und
dadurch dessen Maulöffnung 14" freigegeben ist. Durch die
Wirkung der Schenkelfeder 21 wird die Rastklinke 20 schließ-
35 lich gegen die Pfeilrichtung e in ihre Ruhelage zurück-
geschwenkt.

Der Gepäckraumdeckel 2 wird bei an ihm angebrachten

1 Scharnierelementen 8 wie folgt in die beiden fahrzeugauf-
baufesten Aufnahmeteile 7 eingesetzt (Fig. 1):

5 Wie die mit jeweils drei Punkten und einem Strich darge-
stellte Montage-Schwenklage des Scharnierelements 8 zeigt,
wird zunächst der am Stützarm 10 mittels des Bundes 17''
befestigte Lagerbolzen 17 auf den Anlagefortsatz 16'
aufgesetzt und daraufhin soweit verschoben, bis sein
kreisförmiger Umfangsabschnitt 17' vom halbkreisförmigen
Abschnitt 15' der Lagerausnehmung 15 aufgenommen ist.
10 Daraufhin wird die Rastklinke 20 in Pfeilrichtung e ab-
wärts geschwenkt, so daß die Maulöffnung 14'' des Führungs-
schlitzes 14 freigegeben ist und der Lagerzapfen 12 in
diesen eingeführt werden kann. Nach Hochschwenken der
Rastklinke 20 in Pfeilrichtung d wird der Lagerzapfen 12
15 in der zweiten Drehpunktlage II (gewünschtenfalls natür-
lich auch anschließend in der ersten Drehpunktlage I)
angeordnet, wie die mit jeweils zwei Punkten und einem
Strich gezeigte Schwenklage des Scharnierelements 8 zeigt;
mit jeweils zwei Punkten und einem Strich ist dabei auch
20 die entsprechende Schließstellung und maximale Offenstel-
lung des Gepäckraumdeckels 2 veranschaulicht. In Fig. 5
ist dessen Schließstellung in der zweiten Drehpunktlage II
des Lagerzapfens 12 ebenfalls mit jeweils zwei Punkten und
einem Strich dargestellt. Bei sich in der zweiten Dreh-
25 punktlage II befindendem Lagerzapfen 12 ist der vordere
Rand 2' des Gepäckraumdeckels 2 gegenüber der ersten
Drehpunktlage I um das etwa 40 mm betragende Maß f (entsprechend
Abstand f' in Fig. 1 und 5 - Länge des Führungsschlitzes 14) von der
zugekehrten Unterkante 5' der Heckscheibe 5 zurückgesetzt. Hierdurch
30 läßt sich die Heckscheibe 5 unkompliziert montieren und es kann der
Lack auf das sich an die Unterkante 5' der Heckscheibe 5 anschlie-
ßende, nicht dargestellte Karosserieblech vollständig und ohne Behin-
derung aufgetragen werden.

35 Der Lagerzapfen 12 wird daraufhin dadurch in seine erste Drehpunkt-
lage I verlagert, daß die Rastklinke 20 wie erläutert in Pfeilrichtung
d hochgeschwenkt und sodann der Lagerzapfen 12 bis zum Steg 14' des
Führungsschlitzes 14 geschoben wird. Dabei entspricht die erste

1 Drehpunktlage I des Lagerzapfens 12 - wobei der Gepäck-
raumdeckel 2 und das Scharnierelement 8 mit durchgezogenen
Linien dargestellt ist - der Gebrauchslage des Gepäckraum-
deckels 2. Da die Brustflanke 24' der Arretierzunge 24
5 schräg verläuft und sie durch Federwirkung am Lagerzapfen
12 anliegt, wird dieser stets unabhängig von Fertigungs-
toleranzen gegen den Steg 14' des Führungsschlitzes 14
gepreßt. Beim Verschwenken des Gepäckraumdeckels 2 in die
mit strichpunktieren Linien dargestellte Offenstellung
10 beschreibt sein vorderer Rand 2' einen mit strichpunktier-
ten Linien dargestellten Bogenabschnitt g. Dieser verläuft
durch den erfindungsgemäß am Lagerzapfen 12 angeordneten
und sich von diesem nach unten erstreckenden Stützarm 10 -
wobei der vordere Rand 2' des Gepäckraumdeckels 2 oberhalb
15 der Unterkante 5' der Heckscheibe 5 liegt - stetig an-
steigend, d.h. derart, daß die Heckscheibe 5 oder an diese
angrenzende Karosserieteile über den gesamten Schwenkbe-
reich des Gepäckraumdeckels 2 nicht von diesem berührt und
damit beschädigt wird. Wegen besserer Übersichtlichkeit
20 ist der Gasdruckzylinder 11 in einer Schwenklage des
Scharnierelements 8 weggelassen. Die Demontage der Schar-
nierelemente 8 erfolgt umgekehrt wie vorstehend geschil-
dert.

25

30

35

1

5

10 Patentansprüche:

1. Anlenkvorrichtung für ein klappbares Karosserieteil an einem Kfz., insbesondere für einen Gepäckraumdeckel an einer Pkw-Karosserie, im wesentlichen bestehend aus
15 wenigstens einem fahrzeugaufbaufesten Aufnahmeteil mit einer in Fahrzeuglängsrichtung verlaufenden Ausnehmung, in der ein Lagerzapfen eines am klappbaren Karosserieteil angebrachten Scharniers drehbar gelagert und längs
20 der Ausnehmung über einen an diesem angelenkten Stützarm verlagerbar ist, der seinerseits am Fahrzeugaufbau drehbar gelagert ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Stützarm (10) am Lagerzapfen (12) oder im Bereich von diesem angelenkt ist und sich nach unten oder oben erstreckt.

- 25 2. Anlenkvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Stützarm (10) bei abwärts gerichteter Erstreckung an seinem oberen Endabschnitt über den Lagerzapfen (12) am freien Endabschnitt des Scharniers (9) angelenkt und winkelförmig gestaltet ist, wobei der
30 Lagerzapfen über die Seitenwange (10') des Stützarms hinausragt, während in dessen Winkelbereich ein Gasdruckzylinder (11) oder dergl. angelenkt ist, der mit seinem gegenüberliegenden Endbereich am Scharnier angreift, wodurch ein in einer Ebene liegendes
35 geschlossenes und aus aneinander^{an}gelenkten Teilen bestehendes Scharnierelement (8) gebildet ist.

- 1 3. Anlenkvorrichtung nach Anspruch 1, welche für einen
Frontdeckel oder Gepäckraumdeckel dient, der an seinen
beiden seitlichen Randbereichen jeweils mit einem Auf-
nahmeteil in Verbindung steht, dadurch gekennzeichnet,
5 daß das aus Blech bestehende Aufnahmeteil (7) eine etwa
rechteckige Außenform hat und seine Breitseiten etwa
senkrecht verlaufen, wobei am oberen Endbereich des
Aufnahmeteils ein von der Breitseite abstehender Fort-
satz (13) vorgesehen ist, der die als ein offener Füh-
10 rungsschlitz (14) ausgebildete Ausnehmung aufweist,
dessen Maulöffnung (14^{''}) der Fahrzeugfront- oder -heck-
seite zugewandt ist, während sich am unteren Endbereich
des Aufnahmeteils eine unterhalb des Führungsschlitzes
liegende Lagerausnehmung (15) befindet, welche zur
15 Aufnahme eines am unteren Endabschnitt des Stützarmes
(10) vorgesehenen Lagerbolzens (17) dient und in einem
Vorsprung (16) angeordnet ist.
- 20 4. Anlenkvorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeich-
net, daß der Führungsschlitz (14) bogenförmig um das
Zentrum (a) der Lagerausnehmung (15) verläuft und etwa
40 bis 50 mm lang ist, wobei deren Zentrum etwa senk-
recht unterhalb des Zentrums (b) einer ersten Drehpunkt-
lage (I) des Lagerzapfens (12) liegt.
- 25 5. Anlenkvorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeich-
net, daß am Fortsatz (13) des Aufnahmeteils (7) ein
Lagerstift (18) mit einer schwenkbar gelagerten Rast-
klinke (20) vorgesehen ist, welche eine Arretierzunge
30 (24) und benachbart dieser einen Anlagefortsatz (25)
aufweist, die beide in federbelasteter Ruhelage der
Rastklinke in den Führungsschlitz (14) ragen, wobei der
Lagerzapfen (12) in seiner ersten Drehpunktlage (I)
durch eine Brustflanke (24') der Arretierzunge gegen
den Steg (14') des Führungsschlitzes gepreßt wird,
35 während der Lagerzapfen in seiner zweiten Drehpunktlage
(II) an einer halbkreisförmigen Ausnehmung (25') des
Anlagefortsatzes anliegt, der dabei die Maulöffnung
(14^{''}) des Führungsschlitzes verschließt.

1 6. Anlenkvorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeich-
net, daß am Fortsatz (13) des Aufnahmeteils (7) ein im
Abstand zu seiner Ebene liegendes, abgewinkeltes Blech-
teil (13') angebracht ist, das mit dem Fortsatz einen
5 vom Lagerstift (18) durchsetzten Hohlraum (c) umgibt.

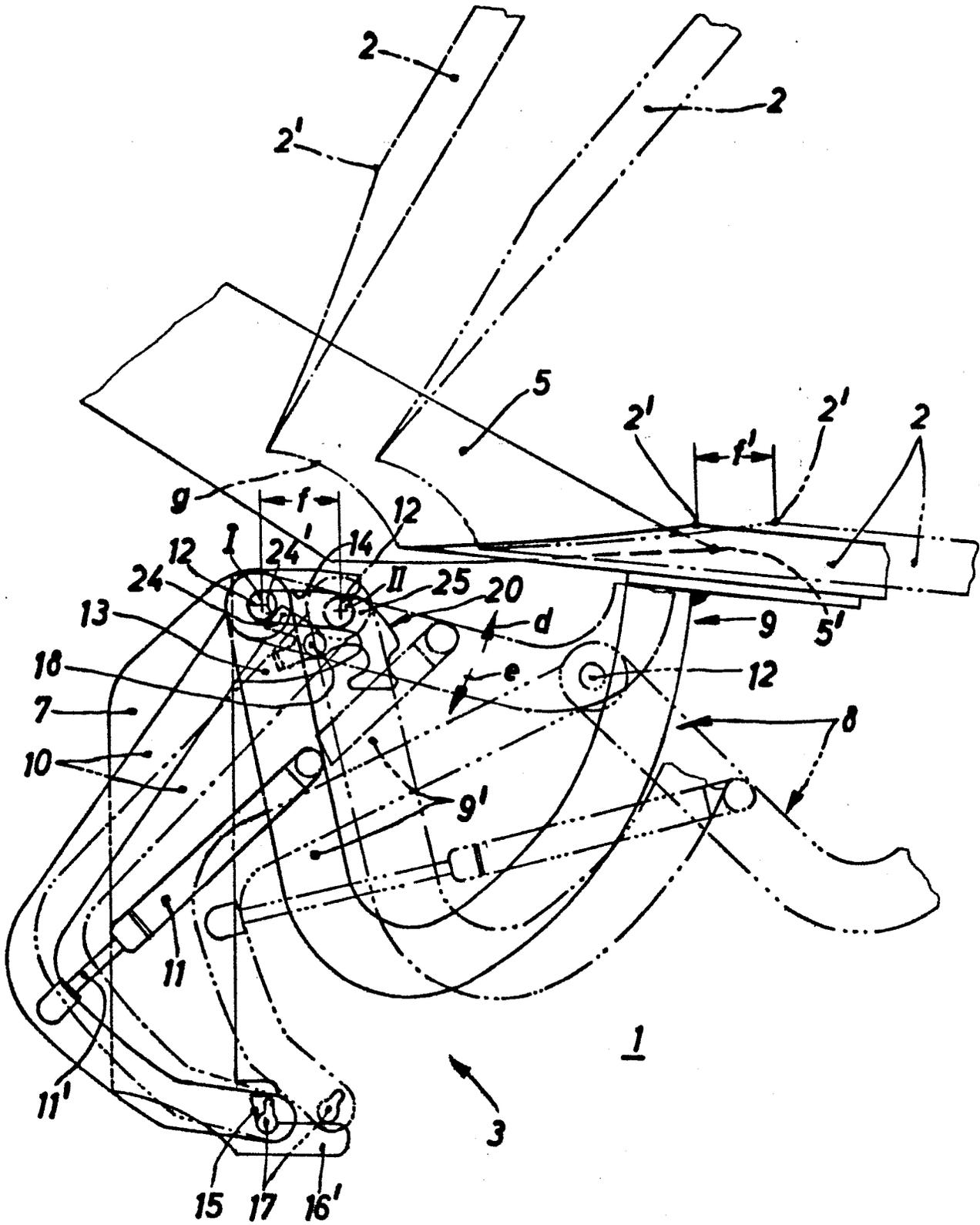
7. Anlenkvorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeich-
net, daß sich die Brustflanke (24') der Arretierzunge
(24) in Ruhelage der Rastklinke (20) bis zum Mittelbe-
10 reich des halbkreisförmig ausgebildeten Stegs (14') des
Führungsschlitzes (14) erstreckt und sich an die Brust-
flanke eine schräge, zum Anlagefortsatz (25) hin aus-
laufende Rückenflanke (24'') anschließt, wobei der Anla-
gefortsatz mit einem abwärts ragenden Handgriff (26)
15 versehen ist.

8. Anlenkvorrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeich-
net, daß der Hohlraum (c) von einem benachbart des
Lagerstifts (18) angeordneten Anlagestift (23) durch-
20 setzt und der Lagerstift von einer neben der Rastklinke
(20) liegenden Schenkelfeder (21) umgeben ist, deren
beide Endabschnitte (21', 21'') an einer Abwinkelung (22)
der Rastklinke vorbeigeführt sind und an ihr dabei
anliegen, schließlich stützen sich die Endabschnitte in
25 Ruhelage der Rastklinke mit Vorspannung am Anlagestift
ab.

30

35

Fig. 1



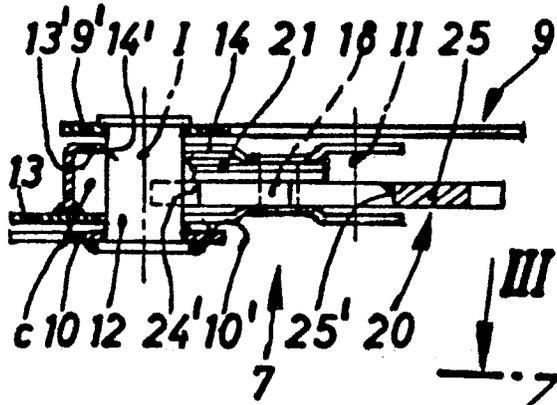


Fig. 3

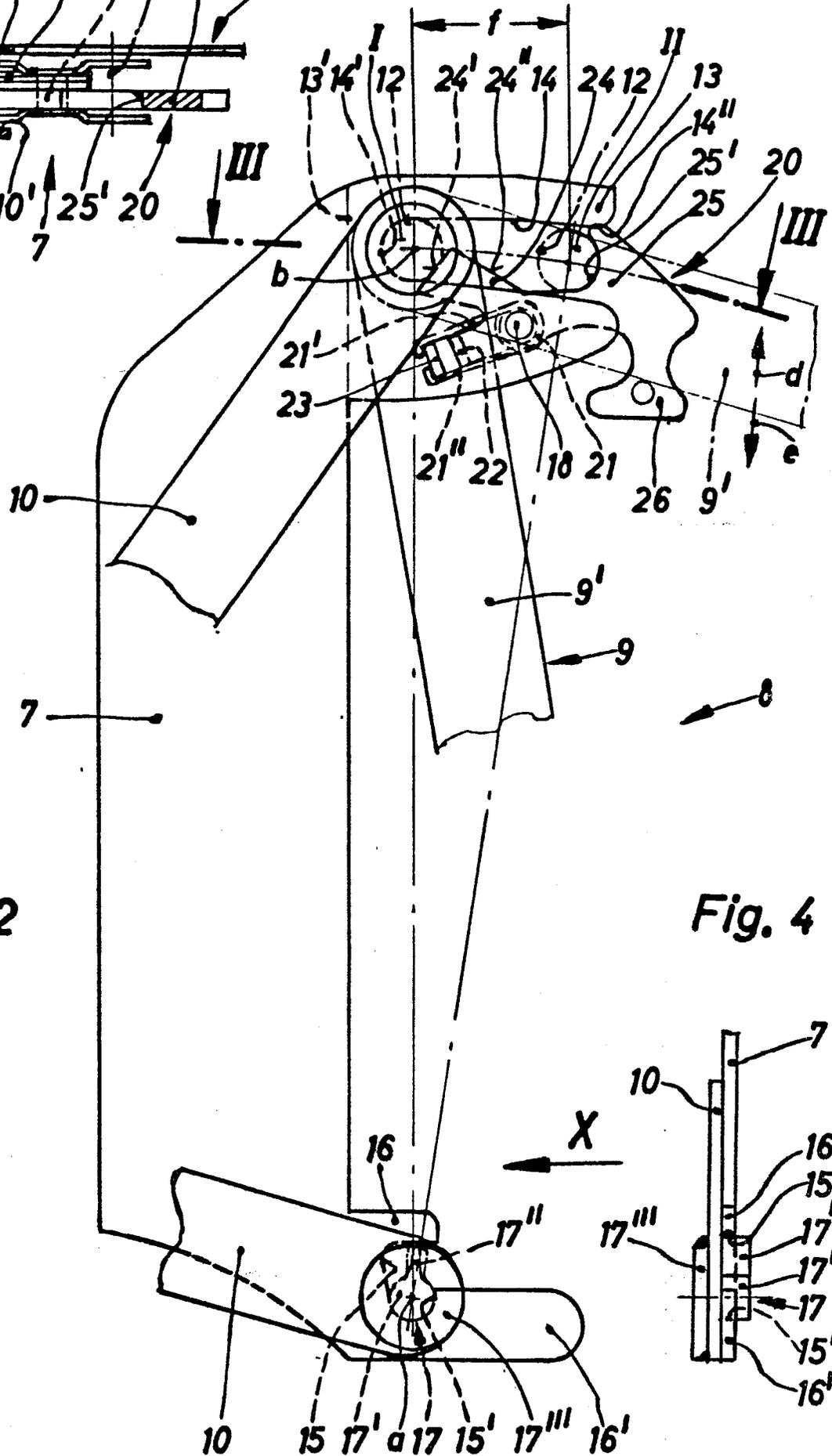
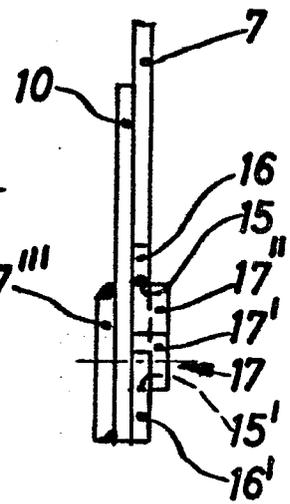


Fig. 2

Fig. 4



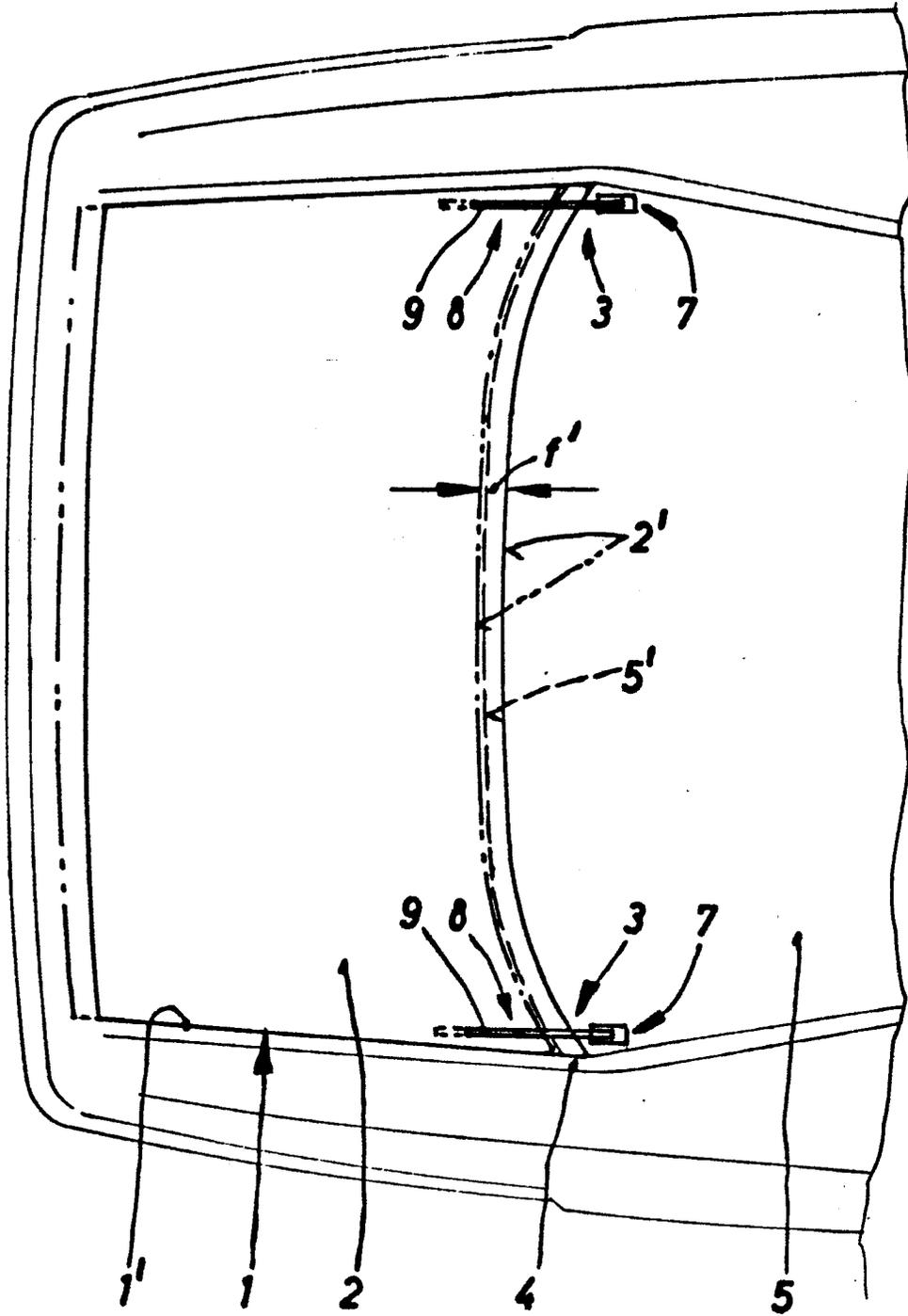


Fig. 5