

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 84113657.5

51 Int. Cl.: **E 05 D 5/02, E 05 D 7/12**

22 Anmeldetag: 12.11.84

30 Priorität: **13.12.83 DE 3345063**
26.07.84 DE 3427607

71 Anmelder: **Arturo Salice S.p.A., Via Provinciale Novedrate 10, I-22060 Novedrate (Como) (IT)**

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung: **26.06.85**
Patentblatt 85/26

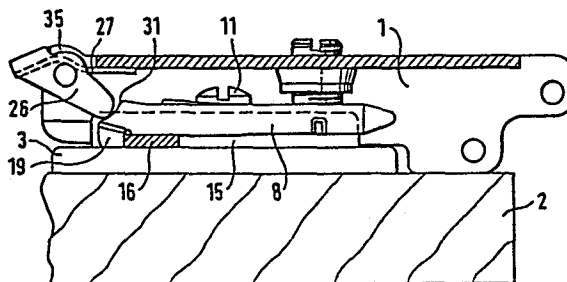
72 Erfinder: **Der Erfinder hat auf seine Nennung verzichtet**

84 Benannte Vertragsstaaten: **AT DE FR GB IT**

74 Vertreter: **Lorenz, Eduard et al, Rechtsanwälte Eduard Lorenz - Bernhard Seldler Margrit Seldler - Dipl.-Ing. Hans-K. Gossei Dr. Ina Philipps - Dr. Paul B. Schäuble Dr. Siegfried Jackermeier, Widenmayerstrasse 23 D-8000 München 22 (DE)**

54 Scharnierarm mit Befestigungsplatte.

57 Ein Scharnierarm und eine Befestigungsplatte sind zu ihrer lösbaren Verbindung einerseits mit einem federbelasteten, schwenkbaren Hebel und andererseits mit einem von dem Hebel hintergriffenen Widerlager versehen. Durch Einsetzen des Scharnierarms in eine Führung der Befestigungsplatte läßt sich dieser so weit verschieben, daß der Hebel in seine beide Teile verrastende Stellung schnappt. Der Verschiebeweg des Scharnierarms ist durch einen Anschlag begrenzt. Zur konstruktiven Vereinfachung des Scharnierarms bei verbesserter selbstspannender Wirkung weisen der Hebel (23, 43) und das Widerlager einerseits eine abgeschrägte oder abgerundete Rastflanke (31, 44) und andererseits eine Abstützkante (27, 53) auf, die sich aufeinander mit einem kleineren Winkel als dem Reibungswinkel abstützen.



-1-

Arturo Salice S.p.A.,
22060 Novedrate (Como), Italien

Scharnierarm mit Befestigungsplatte

Die Erfindung betrifft einen Scharnierarm mit Befestigungsplatte, von denen ein Teil mit einem federbelasteten schwenkbaren Hebel und der andere mit einem von dem Hebel hintergriffenen Widerlager versehen sind, die nach Einsetzen des Scharnierarms in eine Führung der Befestigungsplatte und Verschieben in Längsrichtung in ihre wieder lösbare, miteinander verrastete Stellung schnappen, und mit einem Anschlag, der bei oder nach dem Einschnappen der miteinander verrastenden Teile den Verschiebeweg begrenzt.

Bei einem aus der europäischen Patentveröffentlichung 43 903 bekannten Scharnierarm mit Befestigungsplatte dieser Art wird die Verrastung durch einen mit einem Rastvorsprung versehenen Hebel bewirkt, der in einer Rastöffnung des Gegenteils in der Weise eingreift, daß eine keilförmige Flanke des Rastvorsprungs selbstspannend an dieser angreift, so daß der Scharnierarm spielfrei am Anschlag der Befestigungsplatte gehalten ist. Die bekannte Schnappverbindung ermöglicht eine schnelle und einfache Montage von Scharniergelenken dadurch, daß der Scharnierarm nur auf die vormontierte Befestigungsplatte aufgeschoben zu werden braucht. Da die Flanke des federbelasteten Rastvorsprungs ständig einen Schub auf den Randbereich der Rastöffnung ausübt, sind die Befestigungsplatte und der Scharnierarm spielfrei miteinander verspannt. Diese bekannte Schnappverbindung zur Befestigung des Scharnierarms an der Befestigungsplatte ist jedoch relativ aufwendig und eine gute selbstspannende Wirkung wird nur erreicht, wenn der Rasthebel von einer relativ starken Feder beaufschlagt ist.

Aufgabe der Erfindung ist es daher, den bekannten Scharnierarm bei verbesserter selbstspannender Wirkung konstruktiv zu vereinfachen.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe dadurch gelöst, daß der Hebel und das Widerlager einerseits eine abgeschrägte oder abgerundete Rastflanke und andererseits eine Abstützkante aufweisen, die sich aufeinander mit einem kleineren Winkel als dem Reibungswinkel abstützen. Bei dem erfindungsgemäßen Scharnierarm wird auf einfache Weise dessen Verriegelung mit der Befestigungsplatte dadurch erreicht, daß sich der Rasthebel und das Widerlager schräg oder rechtwinkelig zu der Rastflanke aufeinander abstützen und der Rasthebel in der Weise auf Druck beansprucht wird, daß bei einem Zug auf den Scharnierarm der Rasthebel mit größerer Sperrkraft an dem Widerlager angreift. Die sperrende

Wirkung wird im wesentlichen nur durch die von dem Hebel oder dem Widerlager auf die Rastfläche ausgeübte Reibkraft bewirkt, so daß die den Hebel belastende Feder sehr schwach ausgebildet sein kann, da diese den Rasthebel nur gegen das Widerlager zu verschwenken braucht, wenn eine Lockerung oder zwischen beiden ein Spiel auftreten sollte.

Bei dem erfindungsgemäßen Scharnierarm kann die Rastflanke an dem Hebel oder aber auch an dem Widerlager ausgebildet sein, während das andere Teil die Abstützkante oder Abstützfläche aufweist.

Die Abstützung der Abstützkante oder Abstützfläche auf der Rastflanke findet sich zweckmäßigerweise zwischen dem Gelenkbolzen des Hebels und dem vorderen, mit den Lagerbohrungen versehenen Ende des Scharnierarms.

Aufgrund des gewählten Reibungswinkels trachtet die auf den Hebel durch die Abstützung auf dem Widerlager wirkende Reibungskraft diesen Verriegelungsrichtung zu verschwenken. Die erforderliche Abstützkraft kann dabei auch durch die Schwerkraft des Hebels erreicht werden, die durch die Federkraft unterstützt wird.

Zweckmäßigerweise besteht der Scharnierarm aus einem U-förmig gebogenen Blechstanzteil, wobei der Hebel in dessen Endbereich auf einem zwischen dessen Schenkeln befestigten Lagerbolzen gelagert ist. Bei dieser Ausgestaltung ist der Scharnierarm in seinem Endbereich mit der Befestigungsplatte verriegelt, so daß aufgrund des großen wirksamen Hebelarms des Scharnierarms eine stabile Befestigung gewährleistet ist.

Die Rastflanke kann sowohl an dem Scharnierarm als auch an der Befestigungsplatte vorgesehen sein. Eine einfachere Konstruktion

ergibt sich jedoch, wenn die Rastflanke am hinteren Ende der Befestigungsplatte vorgesehen ist.

Die Führung für von den Schenkeln des Scharnierarms abgebogene Stege kann zwischen einer Grundplatte mit einem aufgesetzten Halteblock und den gegen die Grundplatte gerichteten Rändern der Schenkel einer auf diese aufgeschraubten U-förmigen Deckplatte, die beide die Befestigungsplatte bilden, vorgesehen sein.

Zweckmäßigerweise sind die Rastflanken an den hinteren Endbereichen der Schenkel der Deckplatte vorgesehen.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, daß der Hebel aus einem U-förmig gebogenen Blechteil besteht, dessen Schenkel paarweise mit den Rastflanken zusammenwirkende Rasthebel bilden. Der zweiarmig ausgebildete Hebel kann in Bohrungen seiner Schenkel auf dem zwischen den Schenkeln des Scharnierarms befestigten Lagerbolzen gelagert sein, wobei dessen Stegteil eine zwischen den freigeschnittenen Schenkeln liegende Öffnungstaste bildet. Diese Öffnungstaste läßt sich von Hand leicht betätigen, da sie nur von geringer Federkraft beaufschlagt zu sein braucht und mit dem Niederdrücken der Öffnungstaste zugleich auch der Scharnierarm von der Befestigungsplatte abgeschoben werden kann.

Zwischen dem Stegteil des Scharnierarms und des Hebels sowie dem zwischen diesen liegenden Lagerbolzen kann eine Blattfeder eingespannt sein, die so vorgespannt ist, daß sie den mit dem Stegteil versehenen Hebelarm anzuheben trachtet, so daß der Sperrhebel gegen die das Widerlager bildende Flanke gedrückt wird.

Der Rasthebel kann an seinem vorderen Ende mit einer schneidenartigen Spitze versehen sein, mit der er sich auf der Rastflanke abstützt. Durch diese Spitze wird der Reibungskoeffizient ver-

größert, so daß sich auch der Reibungswinkel vergrößert.

Die das Widerlager bildende Flanke kann verhältnismäßig flach geneigt sein, so daß eine Verrastung des Scharnierarms mit der Befestigungsplatte über einen relativ langen Weg gewährleistet ist.

Nach einer zweckmäßigen Ausgestaltung ist vorgesehen, daß die Rastflanke durch die Stirnfläche bzw. Stirnflächen des bzw. der Schenkel des Hebels gebildet sind. Bei dieser Ausgestaltung kann das Widerlager durch die hintere Kante des Stegteils der Deckplatte gebildet sein.

Zweckmäßigerweise sind die Grundplatte und die Deckplatte symmetrisch zu ihren Längs- und Quermittellinien ausgebildet, so daß eine einfache Links- und Rechtsmontage möglich ist. Die Endbereiche der durch die Schenkel der Deckplatte gebildeten Seitenwände sind zweckmäßigerweise zur Schaffung keilförmig erweiterter Einlaufbereiche für die Führungen abgeschrägt.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen beschrieben worden.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wird nachstehend anhand der Zeichnung näher erläutert. In dieser zeigt

Fig. 1 einen Längsschnitt durch den mit der
 Befestigungsplatte verrasteten Scharnierarm,

Fig. 2 einen Längsschnitt durch den von der
 Befestigungsplatte gelösten Scharnierarm,

- Fig. 3 eine Unteransicht der mit der Grundplatte verschraubten Deckplatte,
- Fig. 4 eine Rückansicht der Deckplatte nach Fig. 3,
- Fig. 5 eine vergrößerte Darstellung des auf der gekrümmten Rastflanke abgestützten Rasthebels in Seitenansicht,
- Fig. 6 eine Draufsicht auf die Grundplatte bei abgehobener Deckplatte,
- Fig. 7 einen Längsschnitt durch eine zweite Ausführungsform eines mit der Befestigungsplatte verrasteten Scharnierarms,
- Fig. 8 eine Seitenansicht des Rasthebels des Scharnierarms nach Fig. 7,
- Fig. 9 eine Draufsicht auf den Rasthebel nach Fig. 8,
- Fig. 10 eine Seitenansicht der aus Grund- und Deckplatte bestehenden Befestigungsplatte nach Fig. 7 und
- Fig. 11 eine Draufsicht auf die Deckplatte nach den Fig. 7 und 10.

Zur Montage des Scharnierarms 1 wird auf die Tragwand 2, die aus einer Schrankwand oder einem anderen Korpusteil bestehen kann, in üblicher Weise die Grundplatte 3 aufgeschraubt, die zu ihrer Befestigung mit Befestigungsbohrungen 4, 5 versehen ist. Die

rechteckige Grundplatte 3 ist in ihrem mittleren Bereich mit einem Halteblock 6 versehen, der H-förmig nach beiden Seiten durch Stege 7 verlängert ist. Der Halteblock 6 mit den diesen verlängernden Stegen 7 bildet ein im Querschnitt rechteckiges Halte- und Führungsteil für eine auf diese aufgeschraubte Deckplatte 8. Die Deckplatte 8 besteht aus einem U-förmig gebogenen Blech, dessen Stegteil mit einem Langloch 9 und an seinem vorderen Ende mit einem nach außen offenen Langloch 10 versehen ist. Die Deckplatte 8 ist durch eine Halteschraube 11, die in eine Gewindebohrung 12 des Halteblocks 6 eingeschraubt ist, in der Weise mit der Grundplatte 3 verschraubt, daß die Schenkel 13, 14 der Deckplatte 8 das durch den Halteblock 6 und die Stege 7 gebildete Führungsteil übergreifen. Dabei ermöglicht das Langloch 9 eine Längsverschiebung der Deckplatte und damit auch des Scharnierarms relativ zur Grundplatte 3.

Die unteren Ränder der Schenkel 13, 14 der auf die Grundplatte 3 aufgeschraubten Deckplatte 8 enden in einem solchen Abstand oberhalb der seitlichen Bereiche der Grundplatte 3, daß beidseits der Stege 7 Führungsnuten 15 für Stege 16 des Scharnierarms gebildet sind, die von den Schenkeln 17 der Scharnierarme 1 nach innen hin abgewinkelt sind.

Die Schenkel 13, 14 der Deckplatte 8 sind in ihren hinteren Endbereichen mit Fortsätzen 18, 19 versehen, die bis auf die Grundplatte 3 stoßen und somit in der aus Fig. 1 ersichtlichen Weise Anschläge für die in die Führungsnuten 15 eingeschobenen Stege 16 bilden.

In ihrem vorderen Bereich sind die Schenkel 17 des Scharnierarms mit Bohrungen 20, 21 für Lagerbolzen des Scharniergelechts versehen. Zwischen den Schenkeln 17 ist im hinteren Bereich des Scharnierarms 1 ein Lagerbolzen 22 befestigt, auf dem der Sperrhebel 23 gelagert ist. Der Sperrhebel 23 ist in der aus den Fig. 1,

2 und 4 ersichtlichen Weise U-förmig ausgebildet. Dabei sind von dem Stegteil 24, der eine Öffnungstaste bildet, die Schenkel 25, 26 abgewinkelt, die die Rasthebel bilden und an ihren unteren freien Enden mit Schneiden 27 versehen sind. Der Sperrhebel 23 ist in Bohrungen seiner Schenkel auf dem Lagerbolzen 22 gelagert, so daß er zweiarmig ausgebildet ist. Auf der Lagerachse 22 ist eine Blattfeder 27 abgestützt, deren Enden jeweils mit Vorspannung an den Stegteilen des Rasthebels 23 und des Scharnierarms 1 anliegen.

Das Stegteil des Scharnierarms 1 ist weiterhin mit einem Fenster 28, um die Befestigungsschraube 11 erreichen zu können, und mit einer aufgebördelten Gewindebohrung für die Stellschraube 29 versehen. Die Stellschraube 29 ist in ihrem unteren Bereich mit einer Ringnut 30 versehen, die in das Langloch 10 eingreift.

Die Schenkel 13, 14 der Deckplatte 8 sind in ihrem hinteren Bereich auf der den Fortsätzen 18, 19 gegenüberliegenden Seite mit Rastflanken 31 versehen. Diese Rastflanken sind in Fig. 5 in vergrößerter Form dargestellt. Solange der Reibungswinkel, der sich aus dem Winkel zwischen der Verbindungslinie der Schneide 27 mit der Mittellinie des Lagerbolzens 22 und der Normalen auf die Rastflanke 31 ergibt, kleiner ist als der Reibungswinkel, ist ein sicherer Angriff des Rasthebels auf der Rastflanke und damit eine Verriegelung des Scharnierarms mit der Befestigungsplatte gewährleistet.

Die von dem Stegteil der Deckplatte 8 freigeschnittenen Schenkel 13, 14 sind in ihrem hinteren Bereich etwa überhöht, so daß beim Aufschieben des Scharnierarms 1 die Schenkel 25, 26 des Rasthebels 23 den dadurch gebildeten Buckel 32 überfahren und mit verbessertem Schnappeffekt in ihre verrastende Stellung einfallen können.

Die Grundplatte 3 ist im Bereich seitlich neben den Stegen 7 mit nach außen keilförmig ansteigenden Rampen 33 versehen, die beim Aufschieben des Scharnierarms 1 die von dessen Schenkeln 17 nach innen abgewinkelten Stege 16 zusätzlich gegen die unteren Ränder der Schenkel 13, 14 der Deckplatte 8 andrücken. Die keilförmigen Rampen 33 sind spiegelbildlich zur Querachse der Grundplatte 3 angeordnet, um den Scharnierarm sowohl nach links als auch nach rechts weisend auf dieser montieren zu können. Damit beim Aufschieben des Scharnierarms die in Aufschubrichtung vorderen Rampen 33 das Aufschieben nicht behindern, sind die Schenkel 13, 14 der Deckplatte in der aus Fig. 1 ersichtlichen Weise im vorderen Bereich niedriger.

Die Schenkel 13, 14 der Grundplatte 8 sind nach vorne hin verlängert, abgerundet und nach innen hin eingebogen.

Bei der Ausführungsform nach den Fig. 7 bis 11 sind die Schenkel 41 des am hinteren Ende des Scharnierarms 40 um den Gelenkbolzen 42 schwenkbar gelagerten Rasthebels 43 an ihren äußeren Stirnflächen mit kurvenförmig gekrümmten, zu dem Rastbolzen 42 exzentrischen Rastflanken 44 versehen. Die Rastflanken 44 sind derart exzentrisch ausgebildet, daß sie in Seitenansicht sich nach oben hin etwa spiralgig von der Mittelachse des Gelenkbolzens 42 entfernen.

Der Rasthebel 43 wird von der S-förmig gekrümmten Blattfeder 45 beaufschlagt, die sie in Fig. 7 im Uhrzeigersinn zu verschwenken trachtet. Die Blattfeder 44 stützt sich in ihrem mittleren Bereich auf dem Gelenkbolzen 42 und mit ihren Endbereichen auf den Stegteilen des Scharnierarms 40 und des Rasthebels 43 ab. Der Stegteil 46 des Rasthebels 43 bildet gleichzeitig die Öffnungstaste.

Die Zwischen- oder Deckplatte 47 ist im Querschnitt U-förmig

ausgebildet und weist ein mittleres Langloch 48 für die Befestigungsschraube 49 und an ihren Enden nach außen hin offene Langlöcher 49, 50 auf, in die in der aus Fig. 7 ersichtlichen Weise die Ringnut 52 der Stellschraube 51 greift.

Die oberen hinteren Stirnkanten 53 des Stegteils der Deckplatte 57 bilden die Widerlager für die Rastflanken 44 des Rasthebels 43. Im montierten Zustand stützt sich das Schaftteil der Stellschraube 51 im Grund der Ringnut 52 auf das Endteil des Langlochs 49, 50 ab und wird gegen dieses unter den spannenden Wirkung, die die Rastflanke 44 auf die Abstützkanten 53 ausübt, angedrückt.

Arturo Salice S.p.A.,
22060 Novedrate (Como), Italien

Scharnierarm mit Befestigungsplatte

Patentansprüche:

1. Scharnierarm mit Befestigungsplatte, von denen ein Teil mit einem federbelasteten, schwenkbaren Hebel und der andere mit einem von dem Hebel hintergriffenen Widerlager versehen sind, die durch Einsetzen des Scharnierarms in eine Führung der Befestigungsplatte und Verschieben in Längsrichtung in ihre wieder lösbare, miteinander verrastete Stellung schnappen, und mit einem Anschlag, der bei oder nach dem Einschnappen der miteinander verrastenden Teile den Verschiebeweg begrenzt, dadurch gekennzeichnet, daß der Hebel (23, 43) und das Widerlager einerseits eine abgeschrägte oder abgerundete Rastflanke (31, 44) und andererseits eine Abstütz-

kante (27, 53) aufweisen, die sich aufeinander mit einem kleineren Winkel als dem Reibungswinkel abstützen.

2. Scharnierarm nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Abstützung zwischen dem Gelenkbolzen (22, 42) des Hebels (23, 43) und dem vorderen, mit den Lagerbohrungen versehenen Ende des Scharnierarms (1, 40) liegt.
3. Scharnierarm nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die auf den Hebel durch die Abstützung auf dem Widerlager wirkende Reibungskraft diesen in Verriegelungsrichtung zu verschwenken trachtet.
4. Scharnierarm nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das freie Ende des Hebels (23) in der verrasteten Stellung durch die Feder (27) gegen das Widerlager, das durch eine an eine zu der Führung (15) etwa parallele Gleitfläche anschliessende abgeschrägte oder abgerundete Rastflanke (31) gebildet ist, angedrückt ist.
5. Scharnierarm nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der aus einem U-förmig gebogenen Blechstanzteil besteht und der Hebel (23) in dessen Endbereich auf einem zwischen dessen Schenkeln (17) befestigten Lagerbolzen (22) gelagert ist.
6. Scharnierarm nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Rastflanke (31) am hinteren Ende der Befestigungsplatte vorgesehen ist.
7. Scharnierarm nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Führung (15) für von den Schenkeln (17) des Scharnierarms (1) abgebogene Stege (16) zwischen einer Grundplatte (3) mit einem aufgesetzten Halteblock (6)

und den gegen die Grundplatte (3) gerichteten Rändern der Schenkel (13, 14) einer auf diesen aufgeschraubten U-förmigen Deckplatte (8), die beide die Befestigungsplatte bilden, vorgesehen ist.

8. Scharnierarm nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Rastflanken (31) an den hinteren Endbereichen der Schenkel (13, 14) der Deckplatte (8) vorgesehen sind.
9. Scharnierarm nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Hebel (23) aus einem U-förmig gebogenen Blechteil besteht, dessen Schenkel (25, 26) paarweise mit den Rastflanken (31) zusammenwirkende Rasthebel bilden.
10. Scharnierarm nach einem der Ansprüche 7 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß der zweiarmig ausgebildete Hebel in Bohrungen seiner Schenkel (25, 26) auf dem zwischen den Schenkeln (17) des Scharnierarms (1) befestigten Lagerbolzen (22) gelagert ist und dessen Stegteil (24) eine zwischen den freigeschnittenen Schenkeln (17) des Scharnierarms (1) liegende Öffnungstaste bildet.
11. Scharnierarm nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen den Stegteilen des Scharnierarms (1) und des Hebels (23) sowie dem zwischen diesen liegenden Lagerbolzen (22) eine Blattfeder (27) eingespannt ist.
12. Scharnierarm nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß das Stegteil des Scharnierarms (1) mit einer den Lagerbolzen (22) überragenden Zunge (35) versehen ist.
13. Scharnierarm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Anschlag für den Scharnierarm (1) durch eine endseitige Verlängerung (18, 19) der

Schenkel (13, 14) der Deckplatte (8) und/oder ein vorderes, nach vorne hin offenes mittiges Langloch (10) der Deckplatte (8) gebildet ist, in das eine mit einer Ringnut (30) versehene Schraube (29) eingreift, die in das Stegteil des Scharnierarms (1) eingeschraubt ist.

14. Scharnierarm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Hebel (23) an seinem vorderen Ende mit einer schneidenartigen Spitze (27) versehen ist.
15. Scharnierarm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Hebel (23) gegen die Befestigungsplatte geneigt ist und mit dem Scharnierarm (1) einen spitzen Winkel einschließt.
16. Scharnierarm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Grundplatte (3) in den Endbereichen der Führung (15) spiegelbildlich mit keilförmig nach außen hin ansteigenden Rampen (33) versehen ist und die Höhe der Schenkel (13, 14) der Deckplatte (8) im Einführbereich der Führung (15) niedriger ist als in deren Endbereich.
17. Scharnierarm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Schenkel der Deckplatte an der Vorderseite mit einwärts gebogenen, dreiecksförmigen abgerundeten Fortsätzen versehen sind.
18. Scharnierarm nach einem der Ansprüche 1 bis 5, 7, 10 bis 13 oder 15, dadurch gekennzeichnet, daß die Rastflanke (44) durch die Stirnfläche bzw. Stirnflächen des bzw. der Schenkel (41) des Hebels (43) gebildet ist.

19. Scharnierarm nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, daß das Widerlager durch die hintere Kante (53) des Stegteils der Deckplatte (47) gebildet ist.
20. Scharnierarm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Grundplatte (3, 53) und die Deckplatte (8, 47) symmetrisch zu ihren Längs- und Quermit- tellinien ausgebildet sind.
21. Scharnierarm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Endbereiche der durch die Schenkel der Deckplatte gebildeten Seitenwände zur Schaffung keilförmig erweiterter Einlaufbereiche für die Führungen abgeschrägt sind.

FIG. 1

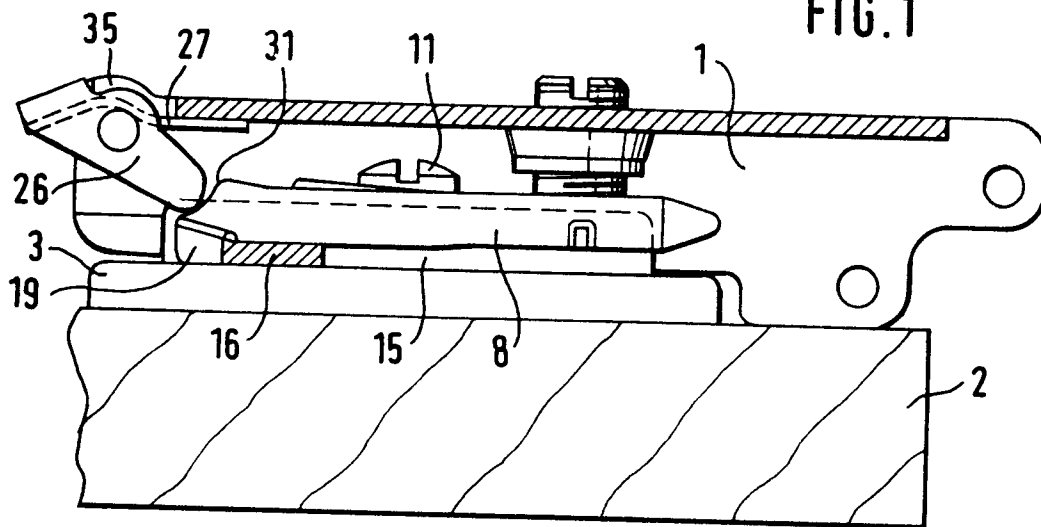


FIG. 2

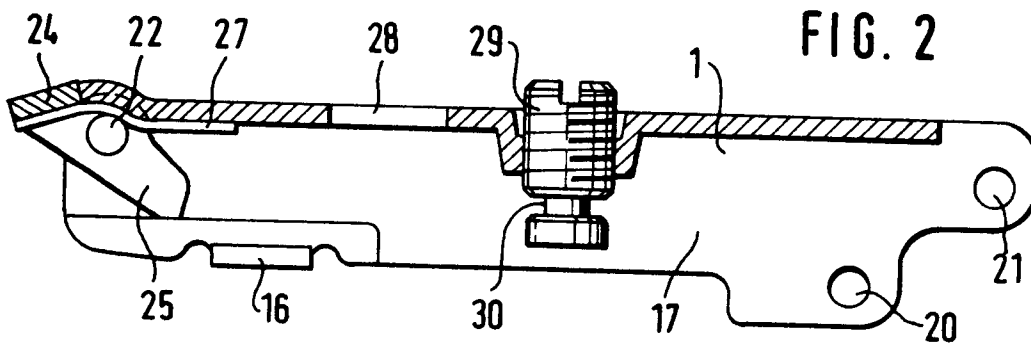


FIG. 4

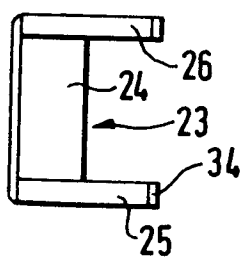
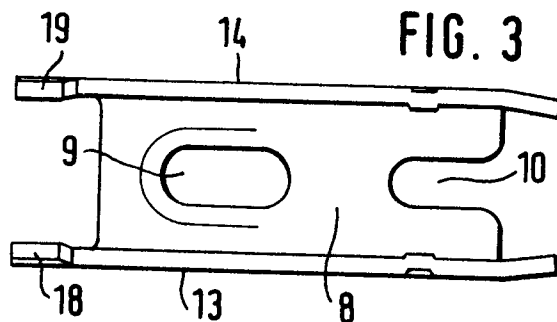
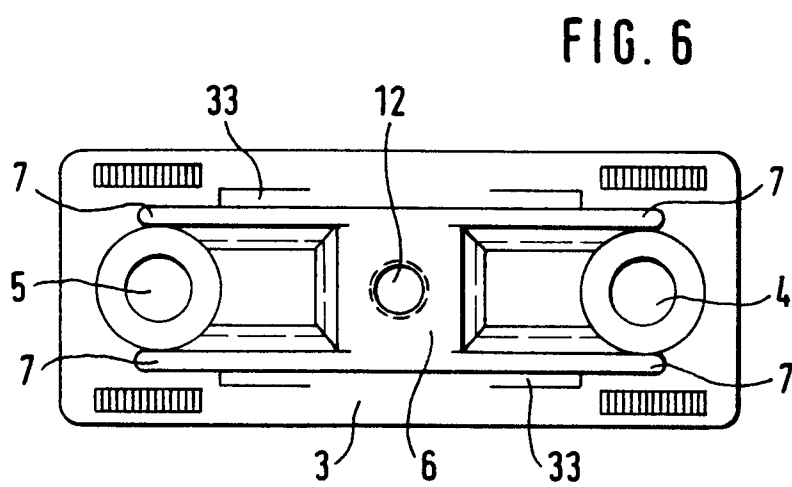
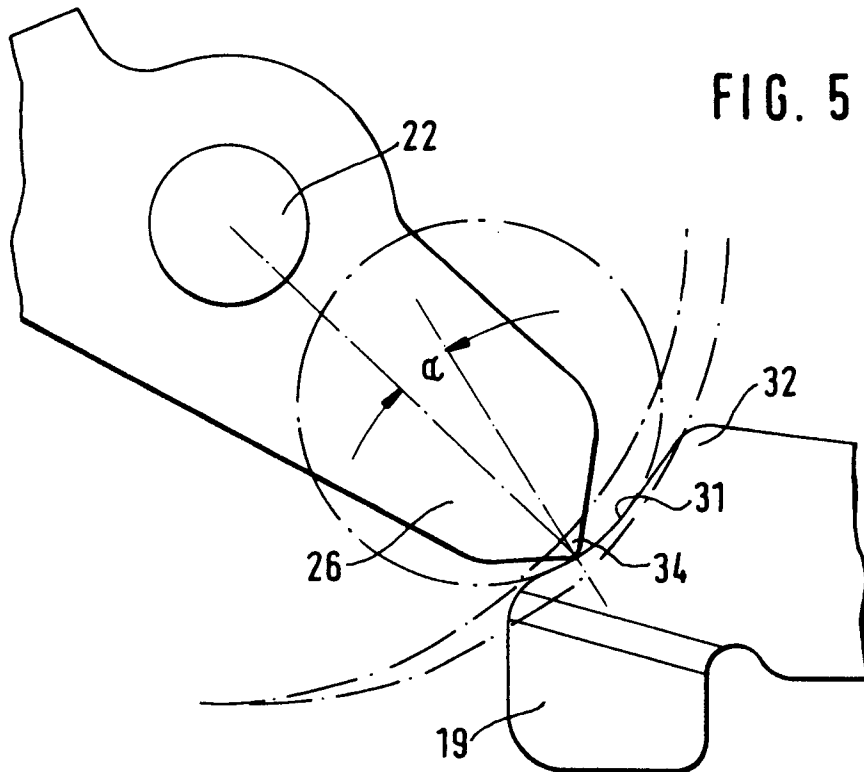


FIG. 3





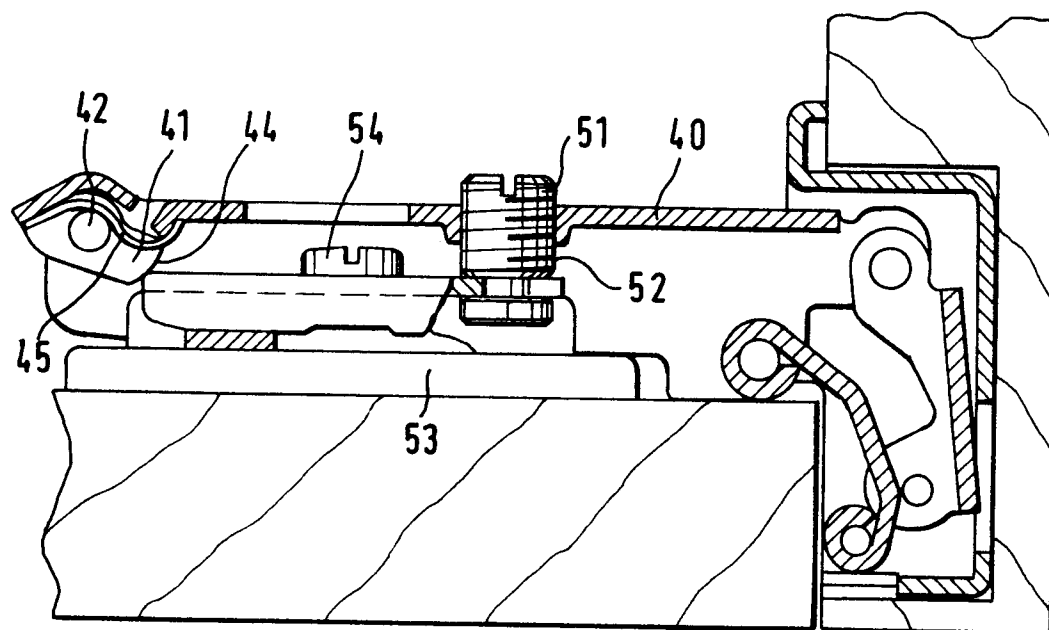


FIG. 7

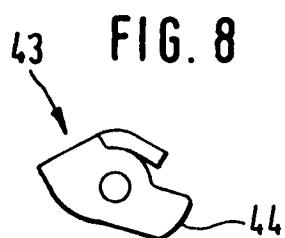


FIG. 8

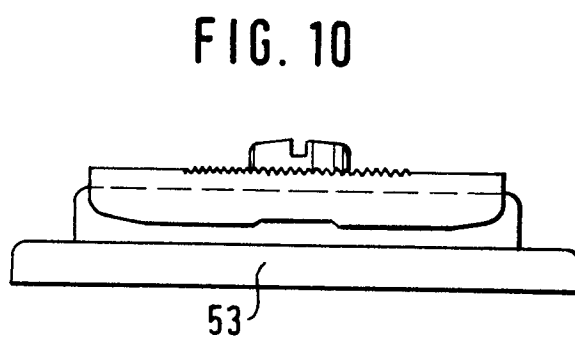


FIG. 10

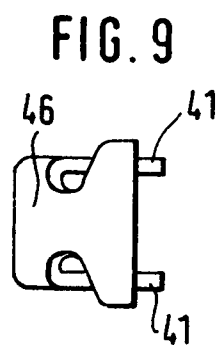


FIG. 9

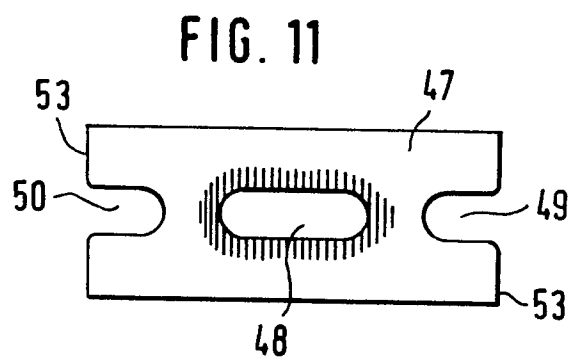


FIG. 11