

12

**EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

21 Anmeldenummer: 86110480.0

51 Int. Cl.: **E 05 B 5/00**

22 Anmeldetag: 29.07.86

30 Priorität: 27.08.85 DE 3530483

71 Anmelder: **Feder, Emil, Hannoversche Strasse 12, D-3501 Niestetal-Sandershausen (DE)**

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung: 04.03.87  
Patentblatt 87/10

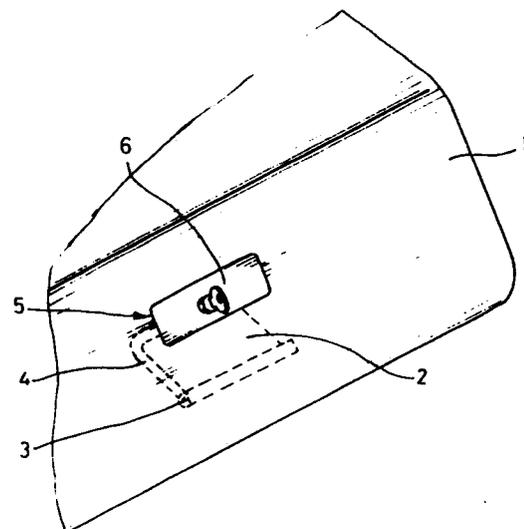
72 Erfinder: **Feder, Emil, Hannoversche Strasse 12, D-3501 Niestetal-Sandershausen (DE)**

84 Benannte Vertragsstaaten: **AT BE CH DE FR GB IT LI NL SE**

74 Vertreter: **Habel, Hans-Georg, Dipl.-Ing., Postfach 3429 Am Kanonengraben 11, D-4400 Münster (DE)**

54 **Vorrichtung zum Bewegen von Kraftfahrzeugtüren.**

57 Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Bewegen von Kraftfahrzeugtüren zwecks Öffnen und Schließen derselben mit einem aus der Karosseriewand ausstellbaren Griffteil, das in der Nichtgebrauchsstellung geschützt im Bereich der Karosseriewand liegt, wobei das Griffteil in seiner Gesamtheit in seine Ruhestellung hinter die Karosseriewand zurückschiebbar und aus der Karosseriewand in eine Bereitschaftsstellung derart ausstellbar ist, daß es allseitig frei zugänglich ist.



- 1 -

"Vorrichtung zum Bewegen von Kraftfahrzeugtüren"

Die Erfindung bezieht sich auf eine Vorrichtung zum Bewegen von Kraftfahrzeugtüren.

Die zum Öffnen und Schließen von Kraftfahrzeugtüren  
5 erforderlichen Betätigungsgriffe sind von aus-  
sen zugänglich an den Karosserieteilen angebracht  
und sind dadurch den Witterungseinflüssen und insbe-  
sondere dem Straßenschmutz in erheblichem Umfang  
ausgesetzt. Besonders trifft dies für die der Be-  
10 tätigung der Heckklappe oder Kofferraumklappe  
dienenden Betätigungsgriffe zu, da aufgrund des sich  
an der Rückseite des Fahrzeuges bildenden Wirbel  
hier besondere Verschmutzungserscheinungen auftre-  
ten.

15

Aus der DE-OS 33 11 111 ist bereits eine Vorrichtung  
zum Öffnen und Schließen von Fahrzeugtüren bekannt-  
geworden, die so ausgebildet sein soll, daß der  
Luftwiderstand im Bereich des Betätigungsgriffes und  
20 die auftretende Verschmutzung verringert werden  
sollen. Diese bekannte Anordnung besteht darin, daß

der eigentliche Türgriff in einer in der Karosserie ausgeformten Griffmulde versenkbar ist, so daß er in seiner Ruhestellung mit seiner Außenkontur bündig mit der Außenkontur der Karosserie liegt. Zum Öffnen der Tür wird dieser Türgriff aus seiner Griffmulde um eine vertikale, mit der Karosserie im wesentlichen bündigen Achse einseitig in eine Bereitschaftsstellung herausgeschwenkt und kann dann an der herausgeschwenkten Rückseite erfaßt werden, so daß dadurch ein Aufziehen der Tür möglich ist. Zur besseren Führung des eigentlichen Griffes sind Stützschenkel vorgesehen, die durch die Griffmulde zur Rückseite der Karosserie führen. Zum Schließen der Tür ist bei dieser bekannten Anordnung aber das Ergreifen der Außenseite des Betätigungsgriffes notwendig, so daß dann der hier verschmutzte Griff mit der Betätigungshand in Berührung kommt. Bei der bekannten Anordnung schwenkt der in einer Griffmulde versenkthliegende Türgriff um eine vertikale Achse nach außen auf. Die obere und untere Kante des Türgriffes ist, auch wenn sie in einer Griffmulde liegt, der Verschmutzung ausgesetzt. Diese Verschmutzung spielt bei einem horizontalen Aufklappen der Tür deshalb keine Rolle, da der Griff hintergriffen werden kann, ohne daß man mit der oberen und unteren Kante des Griffes in Kontakt kommt. Würde dieser Griff in der dargestellten Form für eine Heckklappe eingesetzt, wäre zwingend erforderlich, die obere und untere Randkante zu ergreifen, so daß doch Verschmutzungen der Bedienungsperson auftreten.

Würde dieser Griff um eine horizontale Achse schwenkbar an der Rückseite einer Kofferraumklappe vorgesehen, bietet er keine gute Griffmöglichkeit

für die Bewegung der Kofferraumklappe oder der Heck-  
 tür nach oben, wobei die Stützschenkel bei der be-  
 kannten Einrichtung nicht als Griffe ausgebildet  
 sind, sondern nur als Führungsteile und somit ein  
 5 schwieriges Hintergreifen des eigentlichen Griffes  
 notwendig wäre.

Die bekannte Anordnung ist zum Öffnen von Hecktüren  
 oder Kofferraumklappen nicht zu benutzen.

10

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Vor-  
 richtung zu schaffen, mit der ein verschmutzungs-  
 freies Ergreifen eines Betätigungsgriffes im Bereich  
 der Heckklappe eines Fahrzeuges möglich ist, wobei  
 15 die Heckklappe sowohl angehoben, als auch nach unten  
 gezogen werden kann, ohne daß dabei die Betätigungs-  
 hand mit der verschmutzten Karosserie in Kontakt  
 kommt.

20 Diese der Erfindung zugrundeliegende Aufgabe wird  
 durch die Lehre des Hauptanspruches gelöst.

Vorteilhafte Ausgestaltungen sind in den Unteran-  
 sprüchen erläutert.

25

Mit anderen Worten ausgedrückt, schlägt die Erfin-  
 dung einen Griff vor, dessen Griffteil, also dessen  
 Bereich, der von der Hand ergriffen wird, in der  
 Nichtgebrauchsstellung ganz in eine Öffnung in der  
 30 Karosseriewand zurückgeschoben ist, wobei in der  
 herausgeschobenen Stellung dieses Griffteil allseits  
 ergreifbar ist, so daß damit eine Bewegung nach oben  
 oder unten der zugeordneten Tür, beispielsweise der  
 Kofferraumklappe, möglich ist. Dieses Griffteil kann  
 35 als Schwenkbügel ausgebildet sein, das durch eine

entsprechende Öffnung in der Karosseriewand nach außen geführt werden kann, oder es kann als zu sich selbst parallel verfahrbarer Stift ausgebildet sein (beispielsweise in Verbindung mit dem Schließzylinder eines Schlosses), wobei weiterhin die Öffnung durch die dieses Griffteil in die Karosseriewand eingeführt wird, durch eine Abschlußplatte verschließbar sein kann, so daß ein Verschmutzen zum Inneren der Karosserie hin vermieden wird.

10

Das Griffteil kann mit einem Schloß kombiniert sein. Genausogut kann aber die Schloßeinrichtung unabhängig vom Griffteil sein. So wie dies bei Kraftfahrzeugen schon bekannt ist, kann auch so vorgegangen werden, daß unabhängig von der Betätigung eines Schlosses, das Griffteil auf mechanischem Wege aus einer Ruhestellung in eine Bereitschaftsstellung ggf. selbsttätig führbar ist, wobei sogar diese mechanischen Einrichtungen von der Innenseite des Fahrzeuges aus betätigbar sein können. Hierbei kann weiterhin das Griffteil gleichzeitig die Verriegelung zur Karosserie herstellen, so daß bei der Ruhestellung des Griffteiles die Tür verriegelt ist, in der Bereitschaftsstellung des Griffteiles aber die Tür oder Heckklappe geöffnet werden kann. Alle diese Maßnahmen sind auch in Verbindung mit einem Schloß durchführbar.

20

25

Mit dem erfindungsgemäßen Vorschlag wird ein seit vielen Jahren bestehendes und in der Praxis immer wieder als unangenehm empfundenenes Problem gelöst, und zwar mit einfachsten Mitteln, die ohne große Schwierigkeiten auch bei bestehenden Kraftfahrzeugen zu verwirklichen sind, ohne daß grundsätzliche Änderungen in der Karosseriegestaltung notwendig sind.

30

35

Ausführungsbeispiele der Erfindung werden nachfolgend anhand der Zeichnungen erläutert. Die Zeichnungen zeigen dabei in den

5 Fig. 1 schaubildliche Darstellungen der erfindungsgemäßen Anordnung und in den

Fig. 3 eine Schnittdarstellung durch eine erfindungsgemäße Vorrichtung.

10

In Fig. 1 ist mit 1 eine Karosseriewand bezeichnet, beispielsweise der rückwärtige Teil einer Heckklappe, in die eine Betätigungsvorrichtung 2 eingesetzt ist. Die Betätigungsvorrichtung 2 besteht im wesentlichen aus einem Griffteil 7, 8, das bei der Ausführungsform gemäß Fig. 1 und 2 aus einem Schwenkträger 4 besteht, der um ein Schwenklager 3 an der Rückseite der Karosseriewand 1 gelagert ist. In der Karosseriewand 1 ist eine Karosserieöffnung 15 vorgesehen, durch die das Griffteil 7, 8 des Schwenkträgers 4 nach außen geschwenkt werden kann. Die gebildete Karosserieöffnung 15 wird durch eine Abschlußplatte 5 abgedeckt, so daß ein Verschmutzen der Innenseite der Karosserie nicht möglich ist.

25

Die Abschlußplatte 5 ist bei dem in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel eben ausgebildet und weist somit eine Abschlußfläche 6 auf, die bündig mit der Außenseite der Karosserie abschließt.

30

In Fig. 1 befindet sich die Betätigungsvorrichtung 2 in der Ruhestellung und in Fig. 2 in der ausgeklappten Stellung. Zusätzlich kann die eigentliche Abschlußplatte 5 mit einem Schloß 10 ausgerüstet sein.

35

Wie aus der Darstellung in Fig. 1 und 2 ersichtlich, befindet sich somit das für die Betätigung der Karosseriewand 1, d.h. beispielsweise des Kofferraumdeckels, erforderliche Griffteil 7, 8 während der Ruhestellung, d.h. also während des Fahrbetriebes des Kraftfahrzeuges, durch die Abschlußplatte 5 geschützt vor Verschmutzungen innerhalb der Karosserie, so daß dann, wenn das Griffteil 7, 8 in die Arbeitsstellung verbracht wird, die Griffbereiche des Griffteiles 7, 8 verschmutzungsfrei zur Verfügung stehen.

Außerdem wird durch die erfindungsgemäße Einrichtung eine wirksame Angriffsfläche für eine effektivere und bedienungsfreundlichere Betätigung der Karosseriewand 1 erreicht.

Die Fig. 3 und 4 verdeutlichen, daß die erfindungsgemäße Vorrichtung 2 mit einem Schloß 10 direkt oder indirekt verbunden sein kann und/oder mit einer Verriegelung der Heckklappe zur Karosserie direkt oder indirekt verbunden ist.

So zeigt Fig. 3 ein integriertes Schloß 10, das mit seinen Zuhaltungen 11 die Vorrichtung 2 gegen unbeabsichtigtes Öffnen sichert. Die Verriegelung zur Karosserie erfolgt über einen Riegelhebel 12, der in ein an der Karosserie verankertes Gegenstück 14 eingreift und somit die Heckklappe sichert. Eine an geeigneter Stelle in geeigneter Weise angebrachte Feder 13, die bei dem in den Fig. 3 bis 4 als Druck- und Schnappfeder ausgebildet ist, hält die Betätigungsvorrichtung 2, d.h. die Verriegelungsstrebe 12 in ihrer jeweiligen Endlage. Auch hier sind die Griffteile 7, 8 versenkt und zur Innenseite der

Karosserie zusätzlich durch ein Gehäuse 9 geschützt.

Patentansprüche:

- 5 1. Vorrichtung zum Bewegen von Kraftfahrzeug-  
türen zwecks Öffnen und Schließen derselben  
mit einem aus der Karosseriewand ausstell-  
baren Griffteil, das in der Nichtgebrauchs-  
stellung geschützt im Bereich der Karos-  
seriewand liegt, dadurch gekennzeichnet, daß  
10 das Griffteil (7, 8) in seiner Gesamtheit in  
seine Ruhestellung hinter die Karosseriewand  
(1) zurückschiebbar und aus der Karosserie-  
wand (1) in eine Bereitschaftsstellung der-  
art ausstellbar ist, das es allseitig frei  
zugänglich ist.
- 15 2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekenn-  
zeichnet, daß die das Griffteil (7, 8) auf-  
nehmende Karosserieöffnung (15) bei zurückge-  
schobenem Griffteil (7, 8) durch eine Ab-  
20 schlußplatte (5) abgedeckt sein kann.
- 25 3. Vorrichtung nach Anspruch 1 und 2, dadurch  
gekennzeichnet, daß das Griffteil (7, 8)  
und/oder die Abschlußplatte (5) in der zu-  
rückgeschobenen Stellung mit der Karosserie-  
wand verriegelbar sind (bei 12, 14).
- 30 4. Vorrichtung wenigstens nach Anspruch 1 und 2,  
dadurch gekennzeichnet, daß die Abschlußplat-  
te (5) und/oder das Griffteil mit einem  
Schloß (10) ausgerüstet ist.
- 35 5. Vorrichtung wenigstens nach Anspruch 1, da-  
durch gekennzeichnet, daß beim Zurückschie-  
ben des Griffteiles (7, 8) eine selbsttätige

Verriegelung des Griffteiles (7, 8) mit der Karosserie erfolgt.

- 5 6. Vorrichtung wenigstens nach Anspruch 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Griffteil (7, 8) und die Verriegelung zur Karosserie direkt oder indirekt miteinander gekoppelt sind.
- 10 7. Vorrichtung wenigstens nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß durch das Betätigen der Verriegelung das Griffteil (7, 8) in seine Ruhestellung bzw. in seine Bereitschaftsstellung gelangt.
- 15 8. Vorrichtung nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Griffteil (7, 8) als im wesentlichen L-förmiger Schwenkträger (4) ausgebildet ist, der um ein an der Rückseite der Karosseriewand (1) angeordnetes Schwenklager (3) durch die Karosserieöffnung (15) nach außen in eine Bereitschaftsstellung (Fig. 2, 4) und nach innen in eine Ruhestellung (Fig. 1, 3) schwenkbar ist.
- 20
- 25 9. Vorrichtung nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Griffteil zu sich selbst parallel in der Karosserieöffnung verschiebbar ist.
- 30

Fig. 1

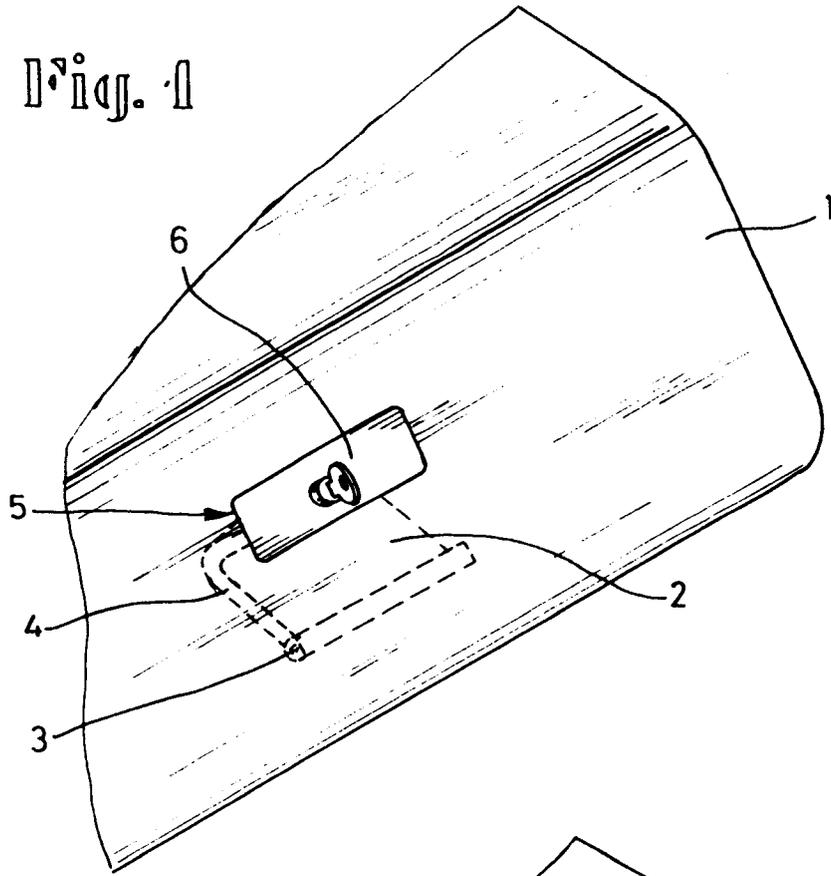


Fig. 2

