



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

19

11 Veröffentlichungsnummer:

0 280 950
B1

12

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

45 Veröffentlichungstag der Patentschrift:
26.09.90

51 Int. Cl.⁶: **E05C 9/06**

21 Anmeldenummer: **88102146.3**

22 Anmeldetag: **13.02.88**

54 **Beschlag für ein Fenster, eine Tür od. dgl.**

30 Priorität: **06.03.87 DE 8703415 U**

73 Patentinhaber: **Gretsch-Unitas GmbH Baubeschläge,
Johann-Maus-Strasse 3 Postfach 1120,
D-7257 Ditzingen(DE)**

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
07.09.88 Patentblatt 88/36

72 Erfinder: **Renz, Walter, Ing. grad., Brucknerstrasse 25,
D-7257 Ditzingen(DE)**
Erfinder: **Sprenger, Otto, Flattichstrasse 17,
D-7015 Korntal-Münchingen 2(DE)**
Erfinder: **Dollmann, Horst, Banzhaldenstrasse 36,
D-7000 Stuttgart 30(DE)**

45 Bekanntmachung des Hinweises auf die Patenterteilung:
26.09.90 Patentblatt 90/39

84 Benannte Vertragsstaaten:
AT CH DE FR GB LI

74 Vertreter: **Schmid, Berthold et al, Patentanwälte
Dipl.-Ing. B. Schmid Dr. Ing. G. Birn
Falbenhennenstrasse 17, D-7000 Stuttgart 1(DE)**

56 Entgegenhaltungen:
CH-A-201 566
DE-A-2 010 407
DE-A-2 022 530
DE-A-2 925 671
FR-A-222 519
FR-A-2 513 297

EP 0 280 950 B1

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents im Europäischen Patentblatt kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf einen Beschlag für ein Fenster, eine Tür od. dgl. mit einer mittels einer Stulpschiene abgedeckten vertikalen Treibstange mit einem an mindestens einem ihrer Enden angebrachten Verriegelungselement eines sogenannten Stangenausschlusses, wobei die Stulpschiene an ihrem freien Ende abgewinkelt oder abgebogen und im Endbereich mit einem rechteckigen Durchbruch versehen ist, der vom Verriegelungselement oder einem Verbindungselement des letzteren mit der Treibstange durchsetzt ist, wobei außerdem die Breite des Durchbruchs etwa der Breite des Treibstangen-Endstücks bzw. Verriegelungselements entspricht. Ein derartiger Beschlag ist durch FR-A 2 513 297 bekannt geworden. Beispielsweise bei einem oberen Stangenausschluß befindet sich der Durchbruch am oberen Ende der vertikalen Stulpschiene. Wenn sie, wie beim vorbekannten Beschlag, den einen Schenkel einer Stulpschiene einer Eckumlenkung bildet, so befindet sich der Durchbruch an der Ecke dieser Eckumlenkungs-Stulpschiene.

Beim Beschlag der FR-A kann an das Kraftumlenkungsmittel der Eckumlenkung ein separat gefertigtes Riegelglied angelenkt werden. Demnach ist diese Eckumlenkung sowohl mit als auch ohne Riegelglied zu verwenden. Es gibt aber Anwendungsfälle, wo man lediglich einen Stangenausschluß wünscht. In diesem Falle macht es der bekannte Stand der Technik notwendig, eine Eckumlenkung, insbesondere an der oberen und unteren schließseitigen Ecke des Flügels je eine solche Eckumlenkung zu montieren, obwohl man jeweils den horizontalen Schenkel dieser Eckumlenkungen nicht benötigt. Für ihn muß aber trotzdem je eine Aufnahme vorhanden sein.

Einen Beschlag mit einem Stangenausschluß verwendet man beispielsweise bei zweiflügeligen Fenstern ohne festes, senkrechtes Setzholz, also bei Fenstern – aber auch bei Türen –, die trotz der beiden Flügel lediglich einen aus zwei Längsholmen und zwei Querholmen bestehenden festen Rahmen aufweisen. Üblicherweise ist es bei dieser Art von Fenstern und Türen so, daß der eine Flügel normalerweise geschlossen bleibt und nur zu Reinigungszwecken geöffnet wird. Man bezeichnet ihn aus diesem Grunde vielfach als Reinigungsflügel. Demgegenüber ist dann der andere Flügel der sogenannte Lüftungsflügel, der wie bei einflügeligen Fenstern benutzt wird. Er kann beispielsweise ein Dreh-Kipp-Flügel sein.

Zweckmäßigerweise verriegelt man den Lüftungsflügel in der Schließstellung gegen den Reinigungsflügel, weil, wie gesagt, zwischen deren einander zugeordneten vertikalen Holmen kein vertikaler Festrahmenholm bzw. kein senkrechtes Setzholz ist. Statt dessen oder zusätzlicher kann man den Lüftungsflügel selbstverständlich auch gegen den festen Rahmen verriegeln.

Mit dem vorbekannten Beschlag ist es möglich, außer dem Stangenausschluß auch noch eine Verriegelung, beispielsweise am oberen und/oder unteren Querholm, über zusätzliche Verriegelungsglie-

der vorzunehmen, die von dem jeweils horizontalen Schenkel des Kraftumlenkungsmittels direkt oder indirekt über eine verlängernde Treibstange betätigt werden. Insbesondere bei breiten Reinigungsflügeln ist der Stangenausschluß nicht immer ausreichend, weswegen man auf diese zusätzliche Verriegelung an dem oder den horizontalen Querholmen Wert legt. Sowohl die Riegel der Zusatzverriegelung als auch jedes Verriegelungselement des Stangenausschlusses arbeitet mit einem Schließblech od. dgl. des festen Rahmens zusammen.

Weil die Stulpschiene der Treibstange unmittelbar vorgelagert ist, erfordert das Verbinden mit einem Riegelglied beim bekannten Beschlag einen langen Schlitz im Bereich des oberen und/oder unteren Endes der schließseitigen vertikalen Stulpschiene. Er wird mittels einer schmalen Platte überdeckt, die über die Außenfläche der Stulpschiene vorsteht, was aus verschiedenen, nicht zuletzt auch ästhetischen Gründen unerwünscht ist. Die Länge bzw. die Montage der Platte ist so gewählt, daß am oberen bzw. unteren Eck der Eckumlenkung ein bzw. jeweils ein rechteckiger Durchbruch entsteht, über welchen das Verriegelungselement austreten kann. Letzteres liegt im wesentlichen in der Ebene der vertikalen Stulpschiene.

Die Aufgabe der Erfindung wird darin gesehen, einen Beschlag der eingangs beschriebenen Art so weiterzubilden, daß er grundsätzlich einen Stangenausschluß gewährleistet, und zusätzlich eine Verriegelung zwischen den jeweils einander zugeordneten Querholmen des festen Rahmens und des Flügelrahmens ermöglicht.

Zur Lösung dieser Aufgabe wird erfindungsgemäß vorgeschlagen, daß der Beschlag gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 entsprechend dem kennzeichnenden Teil dieses Anspruchs ausgebildet ist. Bei diesem Beschlag ist der Durchbruch ausschließend an der vertikalen Stulpschiene angebracht, die allerdings an ihrem oberen bzw. unteren Flügelecke zugeordneten Ende geringfügig abgebogen oder abgewinkelt ist, wobei dieser abgebogene oder abgewinkelte Teil nur so groß ist, wie es ein stabiler Durchbruch erfordert. Weil die Treibstange in ihrem Endbereich abgekröpft und dadurch das Verriegelungselement unmittelbar an die Treibstange angeformt ist, entfallen besondere Befestigungselemente, und dies macht auch die Verwendung eines in vertikaler Richtung relativ kurzen Durchbruchs möglich. Um aber eine sichere Verriegelung trotzdem zu gewährleisten und das Verriegelungselement beim Einriegeln, vor allen Dingen aber beim Ausriegeln, sicher zu führen, ragen in den Durchbruch bzw. in den Raum unmittelbar hinter den Durchbruch zwei gegeneinander weisende Zungen, Vorsprünge od. dgl. hinein, welche zusammen mit dem oberen bzw. unteren, an der gegen den Flügel weisenden Fläche des Verriegelungselements anliegenden Ende des Durchbruchs die sichere, im wesentlichen nur das notwendige Spiel aufweisende Führung des Verriegelungselements beim Ein- und Ausriegeln gewährleisten. Das Verschieben der Treibstange und damit auch des Verriegelungselements gegenüber diesen Vorsprüngen oder Zungen wird dadurch möglich, daß die Treibstange im Be-

reich der Kröpfung auf etwa den Abstand der beiden Zungen od. dgl. reduziert ist.

Dieser Beschlag kann in der üblichen, an der Schließseite des Flügels angebrachten Nut in bekannter Weise montiert werden. Eine weiterführende Nut am oberen bzw. unteren Flügelquerholm ist nicht erforderlich. Andererseits gestattet aber dieser Beschlag ohne weiteres die Verbindung mit einem Kraftumlenkungsmittel einer Eckumlenkung, die dann ihrerseits das Anbringen einer Zusatz-Verriegelung am zugeordneten Querholmpaar möglich macht. Wenn man allerdings auf eine Zusatz-Verriegelung verzichtet, so erhält man einen wesentlich kleineren Beschlag, so daß nicht nur Montagekosten, sondern auch Materialkosten eingespart werden.

Im Falle der Verwendung einer bzw. zweier Eckumlenkungen erfolgt das Ankuppeln des Kraftumlenkungsmittels der Eckumlenkung, also beispielsweise der geführten Federbänder, an die Treibstange an der Bandgegenseite des Reinigungsflügels in bevorzugter Weise über einen Zapfen der Eckumlenkung, der in eine entsprechende Bohrung der vertikalen Treibstange hineinragt. Falls der Lüftungsflügel ein Dreh-Kipp-Flügel ist, befindet sich in der Regel auch die Kipp Lagerung für den Lüftungsflügel am Reinigungsflügel. Schon allein aus diesem Grunde ist ein sicheres Verriegeln des Reinigungsflügels in der Schließstellung notwendig.

Die Reduzierung der Treibstangenbreite im Bereich der Kröpfung, also dem Zwischenstück zwischen den parallelen Treibstangenteilen, kann in einem Arbeitsgang mit der Schaffung des Verriegelungselements beispielsweise ausgestanzt werden.

Eine Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß die Breite der Treibstange im Endbereich etwa ab der Abkröpfung reduziert ist. Die breite ist jedoch größer als diejenige im unmittelbaren Bereich der Kröpfung, und sie entspricht etwa der Länge des Durchbruchs in der Ebene des Verriegelungselements gemessen. Die Reduzierung der Breite erfolgt insbesondere von beiden Seiten her um denselben Betrag, so daß auch der Durchbruch symmetrisch zur Längsmittelachse der Stulpschiene angebracht werden kann. Normalerweise ist die Treibstange, entgegen der Darstellung in Fig. 2, etwas schmäler als die Stulpschiene, damit letztere beidseits der Treibstangennut aufliegen kann. Wenn man trotzdem ihre Breite im Endbereich reduziert, so erhält man seitlich des Durchbruchs breitere Stege.

Eine andere Ausgestaltung der Erfindung bildet sich aus Anspruch 3. Die beiden Zungen od. dgl. sind zweckmäßigerweise einstückig mit der Stulpschiene gefertigt, insbesondere als Ausprägungen ausgebildet. Beim Stanzen des Durchbruchs kann man diese Zungen bilden, und sie werden nach dem Stanzvorgang lediglich noch quer zu ihrer Ebene mittels eines geeigneten Prägwerkzeugs aus der Stulpschienenenebene herausgedrückt.

Die Treibstange und die Stulpschiene sind in Weiterbildung der Erfindung Teile eines in eine Falznut einsetzbaren Getriebes, insbesondere Falzhebelgetriebes. Dessen Bedienungsgriff ist vorteilhafterweise nur bei geöffnetem oder wenigstens teilge-

öffnetem Lüftungsflügel zugänglich, was im Hinblick auf die Sicherheit aber auch das ästhetische Aussehen in diesem Bereich wünschenswert ist.

Eine besonders bevorzugte Variante der Erfindung ist dadurch gekennzeichnet, daß das freie umgebogene oder abgewinkelte Ende der Stulpschiene eine Kupplungshälfte zum Ankuppeln an eine Kupplungsgeghälfte einer weiterführenden, querverlaufenden Treibstange, insbesondere einer Eckumlenkung einer Zusatzverriegelung, trägt. Eine derartige Kupplung ist im Prinzip an sich bereits bekannt, jedoch bei einem Beschlag anderer Art oder genauer gesagt, bei einem Beschlag ohne Stangenausschluss. Das Kupplungsstück kann in Übereinstimmung mit diesem Stand der Technik eine T-förmige Gestalt haben und mit einem C-förmigen Kupplungsgegenstück am zugeordneten freien Ende der weiterführenden Stulpschiene der Eckumlenkung rastend oder schnappend gekuppelt werden. Die Eckumlenkung besitzt demnach lediglich an ihrem einen, in Gebrauchslage horizontalen Schenkel eine Stulpschiene, während ihr vertikaler Schenkel vom Stulp des Getriebes bzw. Falzhebelgetriebes abgedeckt wird.

Die Erfindung wird nachstehend anhand der Zeichnung näher erläutert. Die Zeichnung zeigt ein Ausführungsbeispiel der Erfindung. Hierbei stellen dar:

Fig. 1 Eine Vorderansicht eines zweiflügeligen Fensters vom Rauminnern her gesehen, wobei der Deutlichkeit wegen auf eine gestrichelte Darstellung des Beschlags am Reinigungsflügel verzichtet wurde,

Fig. 2 perspektivisch und gegenüber Fig. 1 in vergrößertem Maßstab sowie in explosionsartiger Darstellung den Beschlag teilweise aufgebrochen gezeichnet sowie in Verbindung mit einer ggf. verwendbaren Eckumlenkung,

Fig. 3 einen Schnitt gemäß der Linie III-III der Fig. 2.

An einem festen Rahmen 1 oder Blendrahmen sind ein Reinigungsflügel 2 und ein Lüftungsflügel 3 anmontiert. Der Reinigungsflügel 2 ist ein reiner Drehflügel und er kann um eine dem linken vertikalen Blendrahmenholm 4 zugeordnete vertikale Achse gedreht werden. Dies wird beim Ausführungsbeispiel durch drei Drehlager 5, 6 und 7 ermöglicht. Normalerweise bleibt dieser Flügel geschlossen und wird nur zu Reinigungszwecken geöffnet. Er wird mit Hilfe des nachstehend beschriebenen erfindungsgemäßen Beschlags gegenüber dem festen Rahmen 1 verriegelt.

Der zweite Flügel 3 ist als Lüftungsflügel gedacht und er kann beim Ausführungsbeispiel sowohl um eine dem rechten vertikalen Blendrahmenholm zugeordnete Achse gedreht als auch um eine untere horizontale Achse gekippt werden. Das Verriegeln und Umschalten von der einen in die andere Betriebsart erfolgt in bekannter Weise über ein Dreistellungsgetriebe 9. Über den Handgriff dieses Getriebes 9 werden auch Verriegelungsbolzen in vertikaler Richtung verschoben, die mit entsprechenden Verriegelungsgegengliedern, insbesonde-

re Schließblechen, am rechten vertikalen Holm 10 des Reinigungsflügels 2 zusammenwirken. Der rechte vertikale Flügelholm 10 und der linke vertikale Flügelholm 11 des Lüftungsflügels 3 sind einander unmittelbar zugeordnet, d.h. der feste Rahmen 1 besitzt an dieser Stelle keinen zusätzlichen Vertikalholm, also kein sogenanntes senkrechtes Setzholz. Der zuletzt genannte Begriff bedeutet keinesfalls, daß der erfindungsgemäße Beschlag nur bei Rahmen aus Holz Verwendung kann, vielmehr kommen auch andere Rahmen, beispielsweise aus Aluminium oder Kunststoff in Frage.

Die Verriegelung des Reinigungsflügels 2 gegenüber dem festen Rahmen 1 erfolgt im sogenannten Stangenausschluß. Zu diesem Zwecke sind am oberen und unteren Ende einer am Holm 10 im Sinne des Doppelpfeils 12 auf und ab verschiebbaren Treibstange 13, welche von einer Stulpschiene 14 abgedeckt ist, Verriegelungselemente 15 und 16 angebracht, insbesondere angeformt. Jedes greift in ein Schließblech od. dgl. 17 bzw. 18 am unteren bzw. oberen Festrahmenquerholm 19 bzw. 20 ein.

Die Treibstange 13 und die Stulpschiene 14 sind Teile eines in eine Falznut einsetzbaren Getriebes, insbesondere Falzhebelgetriebes 21, mit einem Betätigungsgriff 22. Letzterer ist im Falzraum zwischen den beiden vertikalen Holmen 10 und 11 der beiden Flügel und daher nur bei geöffnetem bzw. drehgeöffnetem Lüftungsflügel 3 zugänglich. Es kann sich allerdings auch um ein Getriebe mit aufgesetztem Betätigungsgriff handeln.

Um eine leichte Anpassung an verschiedene Flügelgrößen bzw. Flügelhöhen vornehmen zu können, ist die Treibstange 13 wenigstens zweiteilig ausgebildet. Dasselbe gilt natürlich auch für die Stulpschiene. Die aus dem Treibstangenteil 13a und dem Stulpschienenenteil 14a bestehende Einheit kann auf das der jeweiligen Flügelhöhe entsprechende Maß abgelängt werden. Die Verbindung des Treibstangenteils 13a und des Treibstangenteils 13 erfolgt über einen U-förmigen Zahnschlitten 23 und die Ausbildung des freien Endes des Treibstangenteils 13a als Doppel-Zahnstange 24. Für die Stulpschienenenteile ist eine Verbindungslasche 25 vorgesehen. Der Zahnschlitten 23 macht eine Abkröpfung der Treibstange in diesem Bereich erforderlich. Zur Abstützung der Stulpschiene 14 am Grund der Rahmennut dient ein Element 26. Außerdem kann man dort eine Befestigungsschraube anbringen und schließlich kann es auch noch zur Führung der Treibstange 13 ausgenutzt werden.

Die Stulpschiene ist an ihrem, der oberen und/oder auch der unteren rechten Flügelecke des Reinigungsflügels 2 zugekehrten Ende gegen die Ebene der Treibstange 13 hin umgebogen. Außerdem befindet sich an dieser Stelle ein Durchbruch 27, dessen oberes Ende in Fig. 2 bis in das Bogenstück 28 hineinreicht. Dadurch ergibt sich eine Austrittsmöglichkeit für das einstückig mit der Treibstange 13 gefertigte Verriegelungselement 16. Entsprechendes gilt gegebenenfalls für das untere rechte Flügelende.

Die Treibstange ist an ihrem freien Ende abgekröpft und vorzugsweise in ihrer Breite reduziert. Die Breite des Durchbruchs 27 entspricht, wenn

man vom notwendigen Spiel absieht, der Breite des Verriegelungselements 16. Die Längskanten des Durchbruchs 27 stützen die Verriegelungsstange in deren Hauptbelastungsrichtung, also senkrecht zur Flügelebene ab. Die Abkröpfung ist so vorgenommen, daß die Außenfläche des Verriegelungselements 16 bündig mit derjenigen der Stulpschiene 14 verläuft. Die Bogenform und die Länge des Durchbruchs 27 sind so gewählt, daß die nicht sichtbare Innenfläche des Verriegelungselements durch die obere Stirnkante des Durchbruchs 27 abgestützt werden kann. Bei in Pfeilrichtung 29 zurückgezogenem und damit ausgeriegeltem Verriegelungselement 16 erfolgt eine Abstützung des letzteren an zwei das Verriegelungselement untergreifenden Zungen 30. In Fig. 2 ist lediglich eine dieser Zungen eingezeichnet. Sie weisen gegeneinander und sind an den beiden Längsstegen 31, welche den Durchbruch 27 seitlich begrenzen angeformt. Es handelt sich dabei um zwei ausgestanzte Zungen, die gegen die Ebene der Treibstange 13 hin herausgedrückt wurden.

Der den Zungen in der eingeriegelten Stellung zugeordnete Bereich der Treibstange 13 ist in der Breite reduziert bzw. nochmals reduziert. Dadurch ist es möglich, das schräg verlaufende Verbindungsstück zwischen dem Verriegelungselement 16 und der Treibstange 13 zwischen diesen beiden Zungen 30 hindurchzuschieben. Aus dem Vorstehenden ersieht man, daß sowohl der Durchbruch 27 als auch die Verriegelungselemente 15 und 16 symmetrisch zur Längsmittelachse von Treibstange und Stulpschiene angeordnet sind. Statt dessen ist es aber auch möglich, wengleich aus Stabilitätsgründen nicht unbedingt empfehlenswert, an Stelle eines geschlossenen Durchbruchs eine seitlich randoffene Ausnehmung und ein asymmetrisches Verriegelungselement vorzusehen.

Der Reinigungsflügel 2 kann mit dem vorstehend beschriebenen Beschlag sicher gegen den festen Rahmen 1 verriegelt werden. Wenn dieser Rahmen jedoch vergleichsweise breit ist, wie dies das Ausführungsbeispiel nach Fig. 1 zeigt, so ist es wünschenswert und vorteilhaft, wenn der Flügel noch zusätzlich an weiteren Stellen verriegelt werden kann. Die erfindungsgemäße Ausbildung des Beschlags ermöglicht eine Ankupplung einer sogenannten Eckumlenkung 33 an das Falzhebelgetriebe 21. Das Kraftumlenkungsmittel dieser Eckumlenkung, beispielsweise ein oder mehrere Federbänder, sind mit einem Kupplungszapfen 34 verbunden, der ein Langloch 35 im Winkelschenkel 36 durchsetzt und in eine entsprechende Bohrung der Treibstange 13 einsteckbar ist. Dadurch läßt sich die Auf- und Abbewegung im Sinne des Pfeils 37 auf das Kraftumlenkungsmittel 38 übertragen und an den horizontalen Schenkel weiterleiten. Die horizontale Bewegung wird vom Kraftumlenkungsmittel auf eine horizontale Treibstange 39 bzw. 40 übertragen, die ein Verriegelungselement 41 bzw. 42 trägt. Zweckmäßigerweise handelt es sich dabei um einen Rollzapfen, der mit einem Schließblech 43 bzw. 44 od. dgl. am zugeordneten horizontalen Festrahmenholm zusammenwirkt. Beim Ausführungsbeispiel erreicht man auf diese Weise eine zusätzliche Verriegelung im

mittleren Bereich sowohl am oberen als auch unteren Ende des Reinigungsflügels 2.

Das freie Ende der Stulpschiene 14, also im wesentlichen der sich in horizontaler Richtung erstreckende Teil des Bogenstücks 28, bildet eine Kupplungshälfte 45. Sie arbeitet mit einer Kupplungsgegenhälfte 46 am zugeordneten freien Ende der Stulpschiene 47 der Eckumlenkung 33 zusammen. Die Kupplungshälfte 45 hat eine im wesentlichen T-förmige Gestalt und sie greift in angekuppeltem Zustand in einen Schlitz entsprechender Form ein. Die Kupplungsgegenhälfte 46 wird in Pfeilrichtung 29 in die Kupplungshälfte 45 eingehängt.

Aus dem Vorstehenden wird klar, daß man diesen Beschlag sowohl mit als auch ohne zusätzliche Verriegelung, d.h. mit und ohne eine oder zwei Eckumlenkungen 33 verwenden kann. Auf die Wirkungsweise des Stangenausschlusses hat die "Ankuppelung" von Ecklenkungen jedenfalls keinen Einfluß.

Die Bohrungsgruppe 48 an der Stulpschiene 14 dient zum Befestigen eines Schließblechs od. dgl., das mit einem Verriegelungszapfen an der Schließseite des Lüftungsflügels 3 zusammenwirkt.

Patentansprüche

1. Beschlag für ein Fenster, eine Tür od. dgl. mit einer mittels einer Stulpschiene (14) abgedeckten vertikalen Treibstange (13) mit einem an mindestens einem ihrer Enden angebrachten Verriegelungselement (15, 16) eines sogenannten Stangenausschlusses, wobei die Stulpschiene (14) an ihrem freien Ende abgewinkelt oder abgebogen (28) und im Endbereich mit einem rechteckigen Durchbruch (27) versehen ist, drr vom Verriegelungselement (15, 16) oder einem Verbindungselement des letzteren mit der Treibstange (13) durchsetzt ist, wobei außerdem die Breite des Durchbruchs (27) etwa der Breite des Treibstangen-Endstücks bzw. Verriegelungselement (15, 16) entspricht, dadurch gekennzeichnet, daß die Treibstange (13) im Endbereich abgekröpft ist, und zwei den Längsseiten des Durchbruchs (27) zugeordnete, gegeneinander weisende Vorsprünge, Zungen (30) od. dgl. vorgesehen sind, die sich im wesentlichen in der Treibstangenebene befinden, wobei die Breite der Treibstange (13) im Bereich der Kröpfung auf etwa den Abstand der beiden Zungen (30) od. dgl. reduziert ist.

2. Beschlag nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Breite der Treibstange (13) im Endbereich etwa ab der Abkröpfung reduziert ist.

3. Beschlag nach Anspruch 1 oder 2, bei welchem die Außenfläche der Stulpschiene (14) etwa bündig mit der Außenfläche des Verriegelungselemente (15, 16) verläuft, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Zungen (30) od. dgl. einstückig mit der Stulpschiene (14) gefertigt, insbesondere als Ausprägungen ausgebildet sind.

4. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Treibstange (13) und die Stulpschiene (14) Teile eines in eine Falznut einsetzbaren Getriebes (21), insbesondere Falzhebelgetriebes, sind.

5. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das freie umgebogene oder abgewinkelte Ende (28) der Stulpschiene (14) eine Kupplungshälfte (45) zum Ankuppeln an eine Kupplungsgegenhälfte (46) einer weiterführenden, querverlaufenden Treibstange (47), insbesondere einer Eckumlenkung (33) einer Zusatzverriegelung, trägt.

10 Claims

1. Fitting for a window, a door or the like with a vertical operating bar (13) covered by means of a cover rail (14) having a locking element (15, 16) of a bar outward locking arrangement fitted, at least, at one of its ends, whereby the cover rail (14) is bent at right angles or bent over (28), at its free end, and is provided in the end area with a rectangular opening (27), through which passes the locking element (15, 16) or a connection element of the latter with the operating bar (13), whereby, in addition, the width of the opening (27) corresponds approximately to the width of the operating bar end piece or locking element (15, 16), characterised in that the operating bar (13) is cranked in the end area and in that two protrusions, tongues (30) or the like on the longitudinal sides of the opening (27) and pointing in opposite directions, are provided which are situated essentially in the plane of the operating bar, whereby the width of the operating bar (13) in the area of the crank is reduced to approximately the distance of the two tongues (30) or the like.

2. Fitting according to claim 1, characterised in that the width of the operating bar (13) is reduced in the end area approximately from the crank.

3. Fitting according to claim 1 or 2, on which the outer surface of the cover rail (14) runs approximately flush with the outer surface of the locking element (15, 16), characterised in that the two tongues (30) or the like are produced as one part with the cover rail (14) and in particular are constructed by coining.

4. Fitting according to at least one of the preceding claims, characterised in that the operating bar (13) and the cover rail (14) are parts of a mechanism (21) and particularly a channel lever mechanism which can be inserted into a channel groove.

5. Fitting according to at least one of the preceding claims characterised in that the free bent over or angled end (28) of the cover rail (14) bears a coupling half (45) for coupling to a coupling counter half (46) of an extending, transverse running operating bar (47), and particularly of a corner rounding mechanism (33) of an additional lock.

55 Revendications

1. Ferrure pour une fenêtre, une porte ou similaire, comprenant une tringle de commande verticale (13) qui est recouverte par une gaine de guidage (14) et qui comprend, monté à l'une au moins de ses extrémités, un élément de verrouillage (15, 16) de ce que l'on appelle une fermeture à tringles, cependant que la gaine de guidage (14) est coudée ou recourbée (28) à son extrémité libre et munie dans la région

de son extrémité d'une ouverture rectangulaire (27) qui est traversée par l'élément de verrouillage (15, 16) ou par un élément reliant ce dernier à la tringle de commande (13), et que la largeur de l'ouverture (27) correspond en outre sensiblement à la largeur de la portion terminale de la tringle de commande nu, respectivement, de l'élément de verrouillage (15, 16), caractérisée par le fait que la tringle de commande (13) est coudée dans la région de son extrémité, et qu'il est prévu deux prolongements, languettes (30) ou similaires qui sont dirigées l'une vers l'autre, qui sont associées aux côtés longitudinaux de l'ouverture (27) et qui se trouvent pour l'essentiel dans le plan de la tringle de commande, la largeur de la tringle de commande (13) étant réduite sensiblement à la distance entre les deux languettes (30) ou similaires dans la région de l'endroit coudé.

5

10

15

3. Ferrure selon la revendication 1, caractérisée par le fait que la largeur de la tringle de commande (13) est réduite sensiblement depuis l'endroit coudé dans la région de son extrémité.

20

3. Ferrure selon la revendication 1 ou 2, dans laquelle la surface extérieure de la gaine de guidage (14) s'étend sensiblement dans l'alignement de la surface extérieurs de l'élément de verrouillage (15, 16), caractérisée par le fait que les deux languettes (30) ou similaires sont fabriquées d'un seul tenant avec la gaine de guidage (14), et, en particulier, sont réalisées sous la forme de parties estampées.

25

4. Ferrure selon l'une au moins des revendications précédentes, caractérisée par le fait que la tringle de commande (19) et la gaine de guidage (14) sont des éléments d'une transmission (21) qui peut être insérée dans une rainure, et en particulier d'une transmission à levier coudé.

30

35

5. Ferrure selon l'une au moins des revendications précédentes, caractérisée par le fait que l'extrémité libre recourbée ou coudée (28) de la gaine de guidage (14) porte une moitié d'accouplement (45) pour l'accoupler à une autre moitié d'accouplement (46) d'une tringle de commande transversale de prolongement (47), et en particulier d'un renvoi d'angle (38) d'un verrouillage supplémentaire.

40

45

50

55

60

65

6

Fig. 3

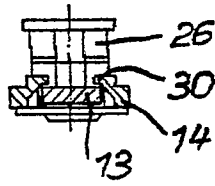


Fig. 2

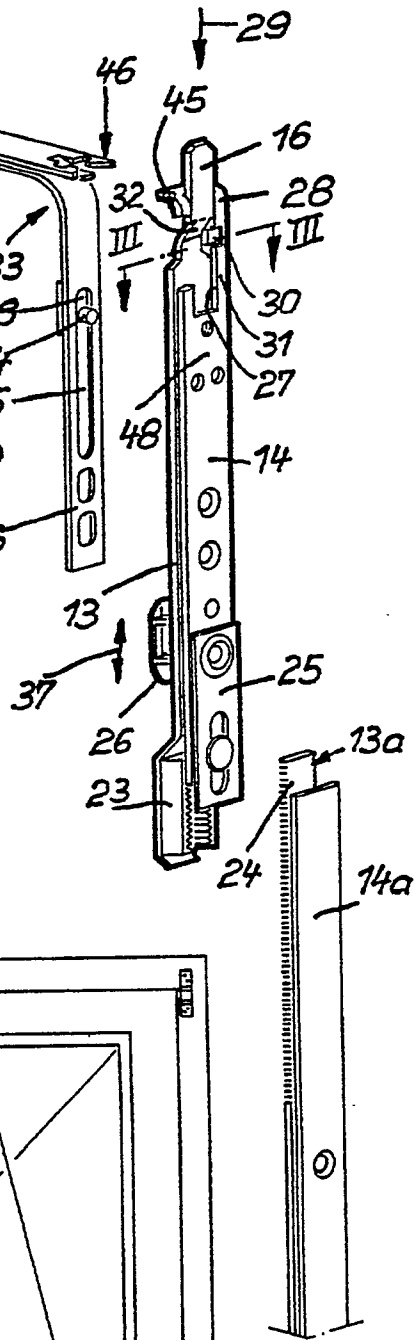


Fig. 1

