



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
02.07.2003 Patentblatt 2003/27

(51) Int Cl.7: **E05B 65/20**

(21) Anmeldenummer: **02028944.3**

(22) Anmeldetag: **24.12.2002**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
IE IT LI LU MC NL PT SE SI SK TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO

(71) Anmelder: **Kiekert Aktiengesellschaft
42579 Heiligenhaus (DE)**

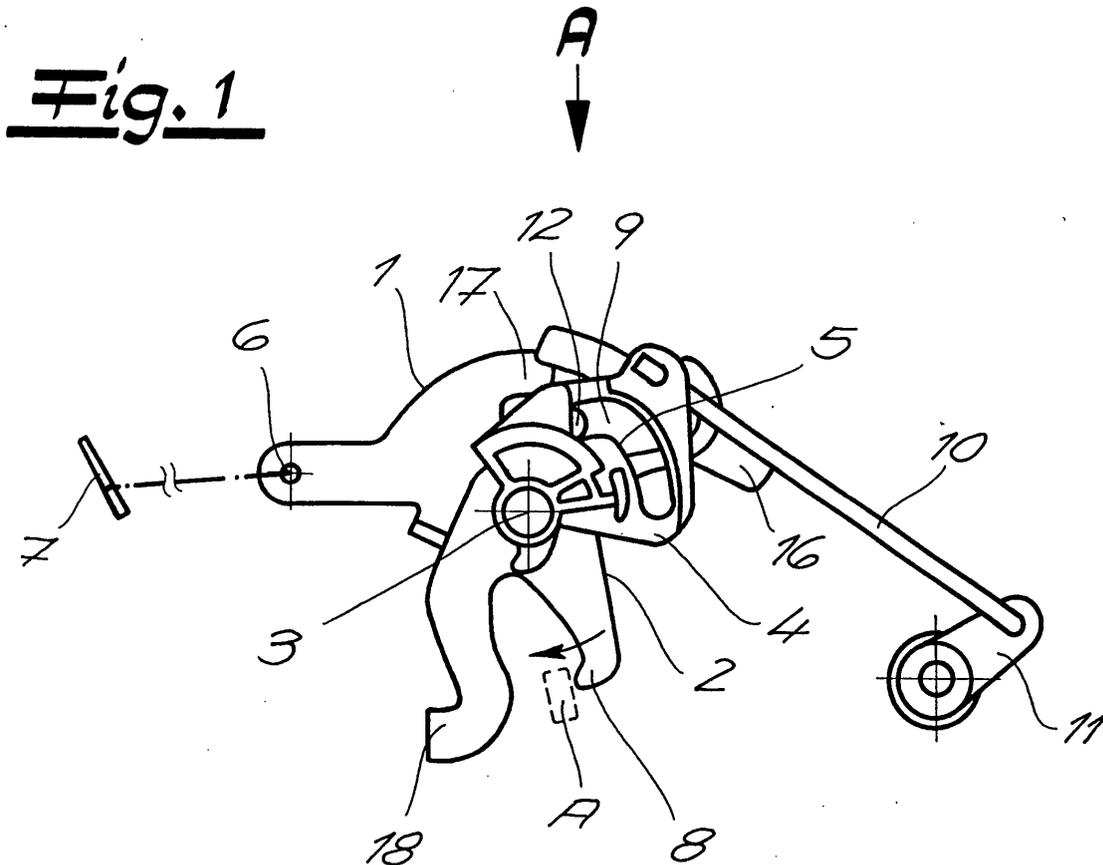
(72) Erfinder:
• **Graute, Ludger
45130 Essen (DE)**
• **Griegoleit, Frank
40221 Düsseldorf (DE)**

(30) Priorität: **29.12.2001 DE 10164484**

(54) **Kraftfahrzeugtürverschluss**

(57) Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist ein Kraftfahrzeugtürverschluss, welcher in seinem grundsätzlichen Aufbau mit einem Gesperre, ferner mit wenigstens einem Betätigungshebel (1, 2) und mit einer Sicherungseinrichtung (4, 5, 9, 10, 11) mit Kupplungshebel (9), z. B. Kindersicherungs- und/oder Diebstahlsicherungseinrichtung, ausgerüstet ist. Die Sicherungs-

einrichtung (4, 5, 9, 10, 11) trennt den Betätigungshebel (1, 2) in ihrer Stellung "ein" vom Gesperre. Erfindungsgemäß sind ein erster und ein zweiter Betätigungshebel (1, 2) vorgesehen, welche sich mittels des Kupplungshebels (9) der Sicherungseinrichtung (4, 5, 9, 10, 11) miteinander verbinden und voneinander trennen lassen.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Kraftfahrzeugtürverschluss mit einem Gesperre, ferner mit wenigstens einem Betätigungshebel, und mit einer Sicherungseinrichtung mit Kupplungshebel, z. B. Kindersicherungs- und/oder Diebstahlsicherungseinrichtung, wobei die Sicherungseinrichtung den Betätigungshebel in ihrer Stellung "ein" vom Gesperre trennt.

[0002] Ein Kraftfahrzeugtürverschluss der eingangs beschriebenen Ausgestaltung wird beispielhaft in der DE 195 33 199 C1 beschrieben. In diesem Zusammenhang lässt sich ein Zentralverriegelungselement in Funktionsstellungen "entriegelt" und "verriegelt" betätigend steuern, wobei ein Steuerzapfen in seiner Funktionsstellung "verriegelt" frei von dem Zentralverriegelungselement ist. Gleichzeitig wird eine manuelle Betätigung des Zentralverriegelungselementes zwischen den Funktionsstellungen "verriegelt" und "entriegelt" erlaubt.

[0003] Mit dem Zentralverriegelungselement ist ein Verriegelungszentralhebel verbunden, welcher seinerseits eine Verbindung mit einem zugehörigen Betätigungshebelsystem über einen Kupplungshebel eingeht. In der Funktionsstellung "verriegelt" des Kupplungshebels lässt sich der Innenbetätigungshebel lediglich mit Leerhub betätigen, ist also vom Gesperre getrennt.

[0004] Dagegen sind der Verriegelungszentralhebel und der Kupplungshebel bezüglich einer Betätigung aus der Funktionsstellung "verriegelt" in die Funktionsstellung "entriegelt" kraftschlüssig mittels einer Kupplungsfeder miteinander verbunden. Zusätzlich weist der Kupplungshebel ein Diebstahlsicherungselement auf, wobei der Steuerzapfen in eine Funktionsstellung "diebstahlgesichert" steuerbar ist, in welcher der Steuerzapfen den Kupplungshebel über das Diebstahlsicherungselement in seiner Funktionsstellung "verriegelt" blockiert. - Der bekannte Kraftfahrzeugtürverschluss hat sich bewährt, ist jedoch verbesserungsfähig, was den eingenommenen Bauraum angeht.

[0005] Der Erfindung liegt das technische Problem zugrunde, einen Kraftfahrzeugtürverschluss der eingangs beschriebenen Ausgestaltung so weiter zu entwickeln, dass ein besonders kompakter Aufbau gewährleistet ist. Gleichzeitig soll die Funktionalität verbessert werden.

[0006] Zur Lösung dieses technischen Problems ist ein gattungsgemäßer Kraftfahrzeugtürverschluss dadurch gekennzeichnet, dass ein erster und ein zweiter Betätigungshebel vorgesehen sind, welche sich mittels des Kupplungshebels der Sicherungseinrichtung verbinden und voneinander trennen lassen.

[0007] Vorzugsweise sind die beiden Betätigungshebel achsgleich und koplanar zueinander gelagert. Dagegen verfügt der Kupplungshebel über eine schwenkbare Lagerung auf oder an dem zweiten (oder ersten) Betätigungshebel und verbindet die beiden Betäti-

gungshebel üblicherweise in der Stellung der Sicherungseinrichtung "aus" miteinander. In dieser Position ist der zweiteilige Betätigungshebel also in der Lage, auf das Gesperre mittelbar oder unmittelbar einzuwirken. Das ist auch vernünftig, weil diese Funktionsstellung üblicherweise dazu korrespondiert, dass eine Diebstahlsicherung und/oder Kindersicherung nicht eingelegt ist, also der oder die Betätigungshebel auf das Gesperre einwirken können sollen.

[0008] Dagegen sorgt die Sicherungseinrichtung in ihrer Position "ein" grundsätzlich dafür, dass der Betätigungshebel - üblicherweise der erste Betätigungshebel - einen Leerhub vollführt. Sofern dieser erste Betätigungshebel an eine Handhabe angeschlossen ist, führt dies dazu, dass der zugehörige Kraftfahrzeugtürverschluss z. B., von innen her, nicht (mehr) geöffnet werden kann. Das ist die übliche Kindersicherungsfunktion. In diesem Fall wäre ein Außenbetätigungshebel zur Öffnung des Gesperres noch wirksam.

[0009] Genauso gut ist es jedoch denkbar, dass im Fall der Funktionsstellung der Sicherungseinrichtung "ein" sowohl ein Außenbetätigungshebel als auch ein Innenbetätigungshebel leer gehen, was bei eingelegter Diebstahlsicherungseinrichtung gewünscht wird. Sämtliche vorgestellten Funktionsstellungen lassen sich mit Hilfe des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugtürverschlusses realisieren.

[0010] Während der erste Betätigungshebel üblicherweise an die Handhabe angeschlossen ist, beaufschlagt der zweite Betätigungshebel das Gesperre mittelbar oder unmittelbar. Selbstverständlich kann auch umgekehrt vorgegangen werden. Der Begriff "mittelbare Beaufschlagung" schließt dabei Varianten dergestalt ein, dass der zweite Betätigungshebel unter Zwischenschaltung einer oder mehrerer Zwischenhebel, Bowdenzüge, Verbindungsstangen oder vergleichbarer Verbindungselemente auf das Gesperre einwirkt.

[0011] Zur Steuerung des Kupplungshebels und Darstellung der grundsätzlichen Positionen der Sicherungseinrichtung "ein" und "aus" verfügt die Sicherungseinrichtung über eine Kulissenführung, welche den Kupplungshebel direkt oder indirekt beeinflusst. Zu diesem Zweck ist der Kupplungshebel größtenteils als Zweiarmshebel mit Kulissenarm und Anschlagarm ausgebildet.

[0012] Dabei hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn eine zugehörige Drehachse des Zweiarmshebels bzw. Kupplungshebels als in eine Aufnahme des zweiten Betätigungshebels (oder des ersten Betätigungshebels) eingesetzter Verbindungssteg zwischen zwei Platten des Kulissenarmes ausgebildet ist. Anders ausgedrückt, setzt sich der Kulissenarm des Kupplungshebels regelmäßig aus zwei Platten zusammen, welche zwischen sich den zweiten (oder ersten) Betätigungshebel einschließen. Zur Verbindung der beiden Platten dient der Verbindungssteg, welcher gleichzeitig die Funktion einer Drehachse des Kupplungshebels übernimmt, die in eine Aufnahme des zweiten (oder ersten) Betäti-

gungshebels eingesetzt ist.

[0013] Die beiden Platten des Kulissenarmes sind nicht nur durch den Verbindungssteg im Bereich der Drehachse des Kupplungshebels miteinander verbunden, sondern zusätzlich noch mit Hilfe eines Kulissenstiftes am Ende des Kulissenarmes. Dieser Kulissenstift krägt vor in die bereits angesprochene Kulissenführung ein, welche für die Versenkung des Kupplungshebels sorgt. Zu diesem Zweck ist ein Kulissenhebel vorgesehen, welcher die vorgenannte Kulissenführung trägt und mit Hilfe dieser Kulissenführung den hierin eingreifenden Kulissenstift und damit den Kupplungshebel steuert, und zwar in eine die beiden Betätigungshebel miteinander verbindende oder eine sie trennende Position.

[0014] Das kann im einfachsten Fall dadurch geschehen, dass der achsgleich mit den beiden Betätigungshebeln gelagerte Kulissenhebel an eine Verstelleinrichtung, beispielsweise einen Kindersicherungssexzenter mit Schlitzaufnahme für einen Schraubendreher, angeschlossen ist. Diese Vorgehensweise unterstützt den kompakten Aufbau.

[0015] Schließlich kann ein Override-Hebel verwirklicht sein, welcher über den Betätigungshebel das Gesperre in die Stellung "verriegelt" zu steuern in der Lage ist. Dieser Override-Hebel mag an den zweiten (oder ersten) Betätigungshebel angeformt sein bzw. einen einstückigen Hebel mit diesem Betätigungshebel bilden. Jedenfalls lässt sich mit Hilfe des Override-Hebels erreichen, dass der Betätigungshebel (oder ein zusätzlicher Hebel) letztlich die Funktion beispielsweise eines Innenverriegelungsknopfes übernehmen kann. Zu diesem Zweck geht man in der Regel so vor, dass eine innere Handhabe in eine bestimmte Stellung gedrückt wird, so dass das Gesperre über den Override-Hebel die Position "verriegelt" einnimmt.

[0016] Im Ergebnis überzeugt der erfindungsgemäße Kraftfahrzeugtürverschluss durch besonders kompakten Aufbau, wozu im Kern die beiden koplanar und achsgleich gelagerten Betätigungshebel mit zwischengeschaltetem Kupplungshebel besonders beitragen. Die Steuerung des Kupplungshebels ist einfach und funktionssicher, weil in diesem Zusammenhang auf einen Kulissenhebel mit zugehöriger Kulissenführung zurückgegriffen wird.

[0017] Von besonderer Bedeutung ist darüber hinaus, dass zwischen dem jeweiligen Betätigungshebel und dem Kupplungshebel keine Relativbewegung stattfindet, der Kupplungshebel vielmehr einzig und allein über den Kulissenhebel und die Kulissenführung gesteuert und beaufschlagt wird. Fehlfunktionen und/oder indifferente Positionen der Hebel zueinander lassen sich hierdurch praktisch ausschließen. Darin sind die wesentlichen Vorteile zu sehen.

[0018] Im Folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich ein Ausführungsbeispiel darstellenden Zeichnung näher erläutert; es zeigen:

Fig. 1 den erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugtürver-

schluss in schematischer Ansicht in der Position Sicherungseinrichtung "ein", Betätigungshebel nicht beaufschlagt,

5 Fig. 2 den Gegenstand nach Fig. 1 mit beaufschlagtem Betätigungshebel,

Fig. 3 den Gegenstand nach Fig. 1 in der Position der Sicherungseinrichtung "aus",

10 Fig. 4 den Gegenstand nach der Fig. 1 in Rückansicht in der Position der Sicherungseinrichtung "ein",

15 Fig. 5 den Gegenstand nach Fig. 3 in Rückansicht in der Stellung der Sicherungseinrichtung "aus",

Fig. 6 eine Aufsicht auf den Gegenstand der Fig. 1 aus Richtung des Pfeils A,

20 Fig. 7 eine abgewandelte Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugtürverschlusses in der Position Sicherungseinrichtung "aus",

25 Fig. 8 den Gegenstand nach Fig. 7 mit der Sicherungseinrichtung in der Position "ein" und

Fig. 9 eine Aufsicht auf den Gegenstand nach Fig. 7 aus Richtung des Pfeils B.

30 **[0019]** In den Figuren ist ein Kraftfahrzeugtürverschluss dargestellt, welcher über ein realisiertes, aber nicht gezeigtes Gesperre aus Sperrklinke und Drehfalle verfügt. Auf dieses Gesperre wirkt ein Betätigungshebel 1, 2 unter Zwischenschaltung eines lediglich in den Fig. 1 und 7 gestrichelt angedeuteten Auslösehebels A. Bei dem Betätigungshebel 1, 2 handelt es sich um einen ersten Betätigungshebel 1 und einen zweiten Betätigungshebel 2, die achsgleich und koplanar zueinander gelagert sind. Hierzu ist eine gemeinsame Drehachse 3 vorgesehen, welche in einem nicht ausdrücklich dargestellten Schlossgehäuse verankert ist. Zusätzlich zu den beiden Betätigungshebeln 1, 2 ist auf dieser Drehachse 3 ein Kulissenhebel 4 mit Kulissenführung 5 gelagert, wie nachfolgend noch erläutert wird.

35 **[0020]** Der erste Betätigungshebel 1 ist über einen Anlenkpunkt 6 mit einer Handhabe 7, z. B. einem Innentürgriff 7, verbunden (vgl. Fig. 1 und 7). Dagegen arbeitet der zweite Betätigungshebel 2 mittelbar oder unmittelbar auf das Gesperre. Zu diesem Zweck verfügt der zweite Betätigungshebel 2 über eine Nase 8, welche in bekannter Manier den Auslösehebel A beaufschlagt, der seinerseits eine Sperrklinke freigibt, so dass sich die zugehörige Drehfalle federunterstützt öffnen kann. Das heißt, durch einen Pfeil in den Fig. 1 und 7 angedeutete Drehbewegungen der Nase 8 im Uhrzeigersinn führen zur Öffnung des Gesperres.

45 **[0021]** Das geschieht jedoch nur dann, wenn die

Handhabe 7 auf den ersten Betätigungshebel 1 einwirkt und gleichzeitig der zweite Betätigungshebel 2 mitgenommen wird. Ansonsten führt nämlich der erste Betätigungshebel 1 in Bezug auf den zweiten Betätigungshebel 2 einen Leerhub aus. Das ist der Fall, wenn eine Sicherungseinrichtung 4, 5, 9, 10, 11 in ihrer Stellung "ein" den Betätigungshebel 1, 2 bzw. den ersten Betätigungshebel 1 vom Gesperre trennt.

[0022] Das geschieht - wie gesagt - dadurch, dass der erste Betätigungshebel 1 und der zweite Betätigungshebel 2 voneinander getrennt werden, so dass die Handhabe 7 das Gesperre nicht (mehr) mittelbar oder unmittelbar beaufschlagt. Die Sicherungseinrichtung 4, 5, 9, 10, 11 verfügt zu diesem Zweck über einen Kupplungshebel 9, den Kulissenhebel 4 mit Kulissenführung 5, ein Verbindungselement 10 sowie einen Exzenter 11. Dabei sorgt der Kupplungshebel 9 dafür, dass der erste Betätigungshebel 1 und der zweite Betätigungshebel 2 miteinander verbunden sind, wenn sich die Sicherungseinrichtung 4, 5, 9, 10, 11 in der Position "aus" befindet (vgl. Fig. 3, 5 und 7), während die beiden Betätigungshebel 1, 2 in der Stellung der Sicherungseinrichtung "ein" voneinander getrennt sind (vgl. Fig. 1, 2 und 4).

[0023] Um den Kupplungshebel 9 in die verschiedenen Positionen steuern zu können, ist die Kulissenführung 5 am Kulissenhebel 4 vorgesehen. Mit Hilfe des Exzenters 11 lässt sich über das Verbindungselement 10, vorliegend eine Verbindungsstange oder ein Verbindungszapfen bzw. Verbindungsstift, der Kulissenhebel 4 so um die Drehachse 3 verschwenken, dass ein in die Kulissenführung 5 eintauchender Kulissenstift 12 des Kupplungshebels 9 zumindest zwei Positionen einnimmt.

[0024] Dieser Kulissenstift 12 befindet sich am Kupplungshebel 9, welcher seinerseits schwenkbar auf dem zweiten Betätigungshebel 2 gelagert ist. Zu diesem Zweck verfügt der zweite Betätigungshebel 2 über eine Aufnahme 13, in welcher ein Verbindungssteg 14 aufgenommen wird (vgl. Fig. 6 und 9). Dieser Verbindungssteg 14 formt gleichzeitig die zugehörige Drehachse 14 des Kupplungshebels 9 auf dem zweiten Betätigungshebel 2. Gleichzeitig koppelt dieser Verbindungssteg 14 zwei Platten 15a, 15b eines Kulissenarmes 15a, 15b des Kupplungshebels 9. Neben diesem Kulissenarm 15a, 15b verfügt der als Zweiarmhebel ausgeführte Kupplungshebel 9 darüber hinaus noch über einen Anschlagarm 16, welcher übermäßige Drehbewegungen des Kupplungshebels 9 durch Anschlagen an einem nicht dargestellten Blockadeelement begrenzt.

[0025] Die beiden vorgenannten Platten 15a, 15b des Kulissenarmes 15a, 15b des Kupplungshebels 9 sind nicht nur durch den Verbindungssteg 14 im Bereich der Drehachse 14 des Kupplungshebels 9 miteinander verbunden, sondern zusätzlich noch mittels des bereits angesprochenen Kulissenstiftes 12 am Ende des Kulissenarmes 15a, 15b. Der Kulissenstift 12 krägt von der in Frontansicht vordersten Platte 15b des Kulissenarmes 15a, 15b vor und ragt in die topologisch davor be-

findliche Kulissenführung 5 des Kulissenhebels 4 hinein (vgl. Fig. 6 und 9). Auf diese Weise ist die Sicherungseinrichtung 4, 5, 9, 10, 11 in der Lage, über den Kulissenhebel 4 und seine Kulissenführung 5 den hierin eingreifenden Kulissenstift 12 und damit den Kupplungshebel 9 zu steuern.

[0026] In der Position nach den Fig. 1 und 2 (Sicherungseinrichtung 4, 5, 9, 10, 11 "ein") befindet sich der Kulissenstift 12 am linken Anschlag der Kulissenführung 4, so dass der erste Betätigungshebel 1 mit einer Nase 17 am Kulissenstift 12 bei einer Beaufschlagung der Handhabe 7 vorbeigeht (vgl. Fig. 4). Ist dagegen die Sicherungseinrichtung 4, 5, 9, 10, 11 nicht eingelegt, befindet sich also in der Position "aus" (vgl. Fig. 3, 5 und 7), so hat der Kulissenhebel 4 - ausgehend von Fig. 4 bzw. Fig. 8 - dafür gesorgt, dass der Kupplungshebel 9 in Bezug zum zweiten Betätigungshebel 2 unter Berücksichtigung der Drehachse 14 eine Verschwenkung im Gegenuhrzeigersinn (vgl. den Übergang von Fig. 4 nach Fig. 5) bzw. im Uhrzeigersinn (vgl. den Übergang von Fig. 8 nach Fig. 7) erfährt. Dadurch schlägt nun die Nase 17 des ersten Betätigungshebels 1 an den Kulissenstift 12 an, so dass auf diese Weise der erste Betätigungshebel 1 mit dem zweiten Betätigungshebel 2 verbunden ist, nämlich über den auf dem zweiten Betätigungshebel 2 gelagerten Kupplungshebel 9 (vgl. Fig. 5 und 9). Das hat zur Folge, dass beide Betätigungshebel 1, 2 gemeinsam beaufschlagt werden, wenn die Handhabe 7 eine entsprechende Bewegung am Anschlagpunkt 6 initiiert. Folgerichtig hebt der zweite Betätigungshebel 2 mit der Nase 8 das Gesperre aus.

[0027] Zusätzlich ist noch ein Override-Hebel 18 realisiert, der optional verwirklicht ist. Mit Hilfe dieses Override-Hebels 18 lässt sich der Betätigungshebel 1, 2 so beaufschlagen, dass das Gesperre in seine Stellung "verriegelt" überführt wird. Zu diesem Zweck ist der Override-Hebel 18 an den zweiten Betätigungshebel 2 angeformt bzw. bildet einen einstückigen Zweiarmhebel mit diesem zweiten Betätigungshebel 2.

[0028] Bei der abgewandelten Ausführungsform nach den Fig. 7 bis 9 tragen gleiche Bauteile übereinstimmende Bezugszeichen und übernehmen auch eine vergleichbare Funktionalität wie zuvor bereits beschrieben worden ist. Es besteht nur ein (geringfügiger) Unterschied dahingehend, dass bei der Variante nach den Fig. 7 bis 9 als Verbindungselement 10 nicht eine Verbindungsstange, sondern vielmehr ein Zapfen zum Einsatz kommt. Dieser Zapfen sorgt in Kombination mit dem Exzenter 11, bei welchem es sich um eine Kindersicherungs-nuss handelt, dafür, dass der Kulissenhebel 4 mit seiner Kulissenführung 5 um die Drehachse 3 im Gegenuhrzeigersinn verschwenkt wird, wenn der Exzenter 11 eine in etwa 90°-Drehung im Uhrzeigersinn beim Übergang von der Fig. 8 (Sicherungseinrichtung 4, 5, 9, 10 "ein") zur Fig. 7 (Sicherungseinrichtung 4, 5, 9, 10, 11 "aus") vollführt. Durch diese Schwenkbewegung des Kulissenhebels 4 läuft der Kulissenstift 12 in der Kulissenführung 5 von seiner Position in Fig. 8 zur

Stellung nach der Fig. 7 und wird gleichzeitig der Kupplungshebel 9 im Uhrzeigersinn verschwenkt. Hierdurch kommt die Nase 17 des Betätigungshebels 1 nunmehr mit dem Kulissenstift 12 bei einer Beauschlagung der Handhabe 7 in Eingriff (vgl. Fig. 7), wohingegen zuvor beide Betätigungshebel 1, 2 (noch) nicht gekoppelt waren (vgl. Fig. 8).

Patentansprüche

1. Kraftfahrzeugtürverschluss, mit

- einem Gesperre, ferner mit
- wenigstens einem Betätigungshebel (1, 2), und mit
- einer Sicherungseinrichtung (4, 5, 9, 10, 11) mit Kupplungshebel (9), z. B. Kindersicherungs- und/oder Diebstahlsicherungseinrichtung,

wobei die Sicherungseinrichtung (4, 5, 9, 10, 11) den Betätigungshebel (1, 2) in ihrer Stellung "ein" vom Gesperre trennt,

dadurch gekennzeichnet, dass ein erster Betätigungshebel (1) und ein zweiter Betätigungshebel (2) vorgesehen sind, welche sich mittels des Kupplungshebels (9) der Sicherungseinrichtung (4, 5, 9, 10, 11) miteinander verbinden und voneinander trennen lassen.

2. Kraftfahrzeugtürverschluss nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** beide Betätigungshebel (1, 2) achsgleich und koplanar zueinander gelagert sind.

3. Kraftfahrzeugtürverschluss nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Sicherungseinrichtung (4, 5, 9, 10, 11) zur Steuerung des Kupplungshebels (9) eine Kulissenführung (5) aufweist.

4. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** der erste Betätigungshebel (1) an eine Handhabe (7) angeschlossen ist, während der zweite Betätigungshebel (2) das Gesperre mittelbar oder unmittelbar beaufschlagt, oder umgekehrt.

5. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Kupplungshebel (9) schwenkbar auf dem zweiten Betätigungshebel (2) gelagert ist.

6. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Kupplungshebel (9) als Zweiarmhebel mit Ku-

lissenarm (15a, 15b) und Anschlagarm (16) ausgebildet ist.

7. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine Drehachse (14) des Kupplungshebels (9) als in eine Aufnahme (13) des zweiten Betätigungshebels (2) eingesetzter Verbindungssteg (14) zwischen zwei Platten (15a, 15b) des Kulissenarmes (15a, 15b) ausgebildet ist.

8. Kraftfahrzeugtürverschluss nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** die beiden Platten (15a, 15b) des Kulissenarmes (15a, 15b) nicht nur durch den Verbindungssteg (14) im Bereich der Drehachse (14) des Kupplungshebels (9) verbunden sind, sondern zusätzlich mittels eines Kulissenstiftes (12) am Ende des Kulissenarmes (15a, 15b).

9. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Sicherungseinrichtung (4, 5, 9, 10, 11) einen Kulissenhebel (4) aufweist, welcher mit Hilfe der Kulissenführung (5) den hierin eingreifenden Kulissenstift (12) und damit den Kupplungshebel (9) steuert.

10. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** zusätzlich ein Override-Hebel (18) verwirklicht ist, welcher über den Betätigungshebel (1, 2) das Gesperre in die Stellung "verriegelt" steuert.

11. Kraftfahrzeugtürverschluss nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Override-Hebel (18) an den zweiten Betätigungshebel (2) angeformt ist.

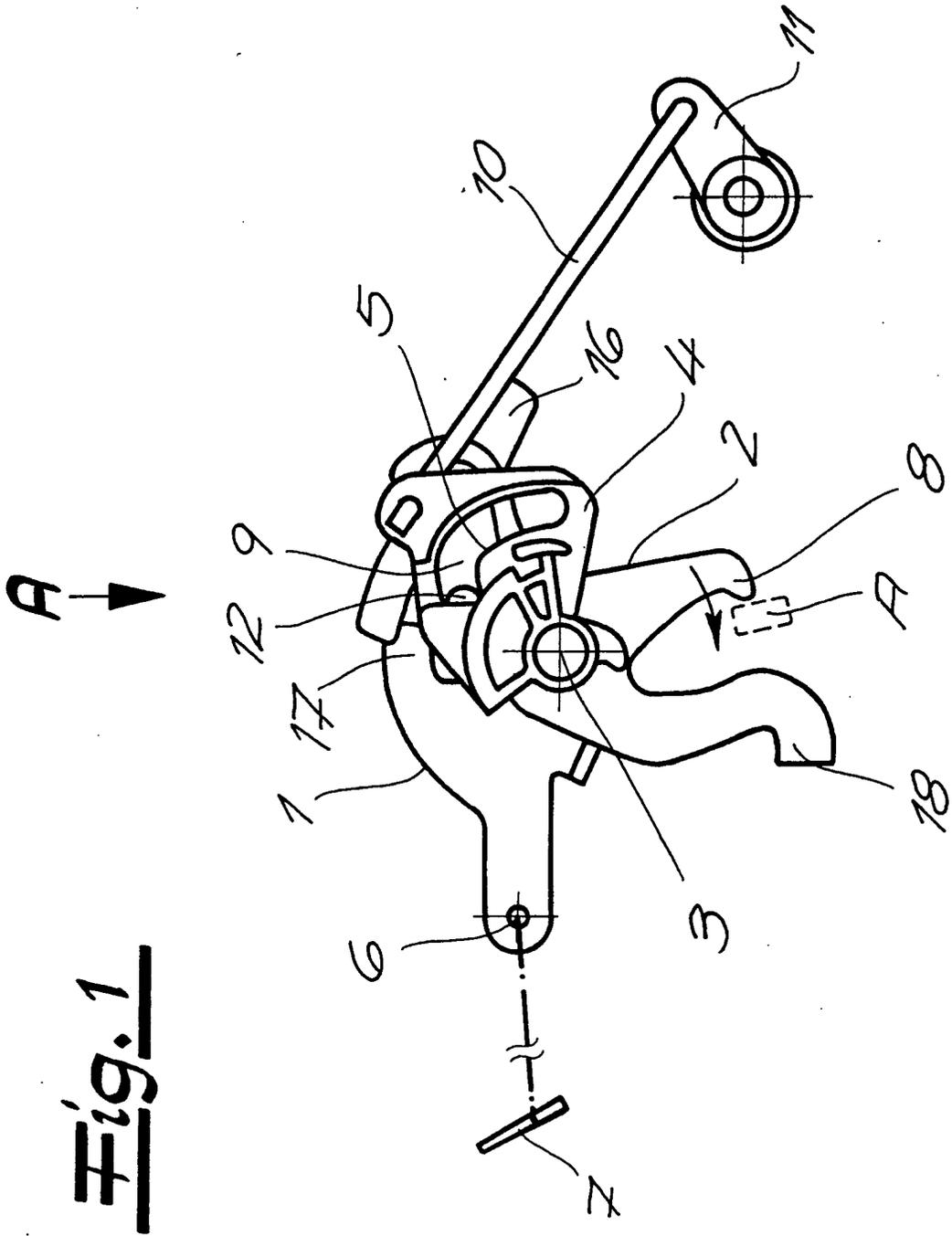
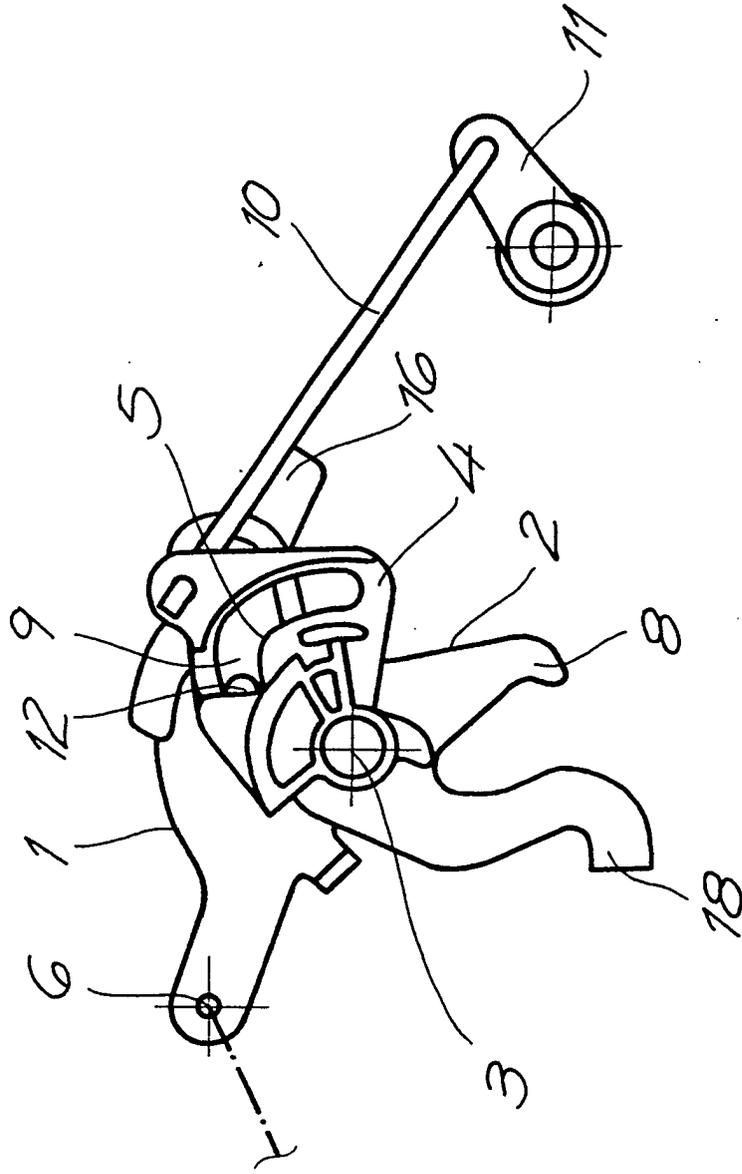


Fig. 1

Fig. 2



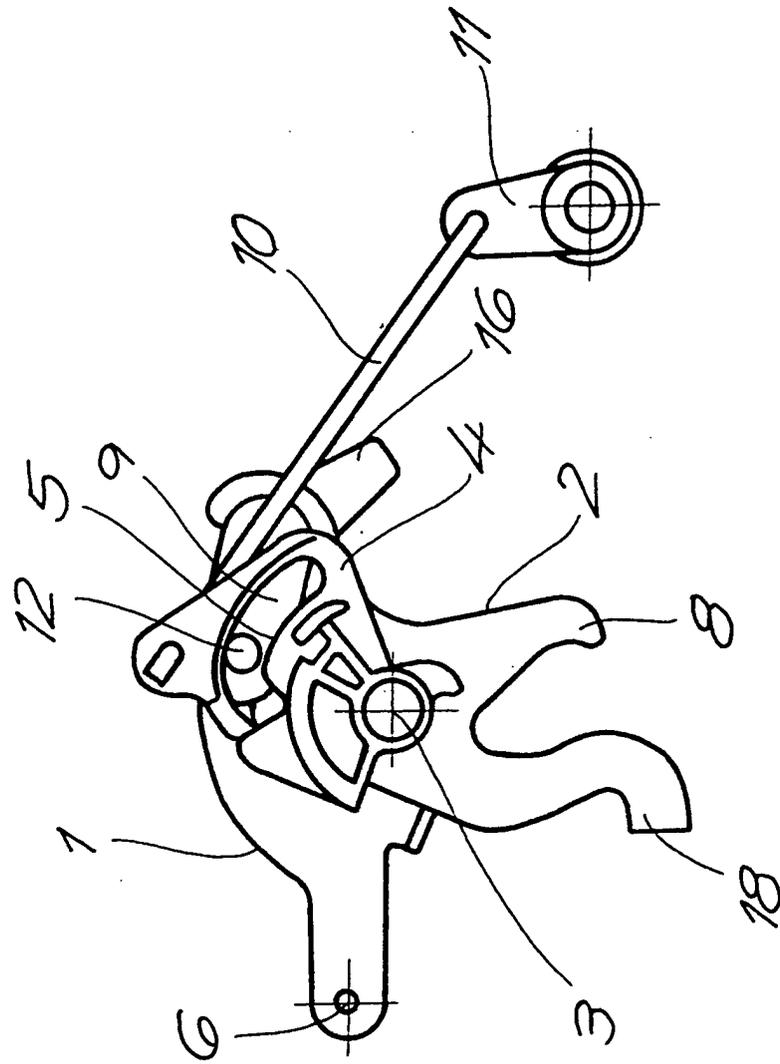


Fig. 3

Fig. 4

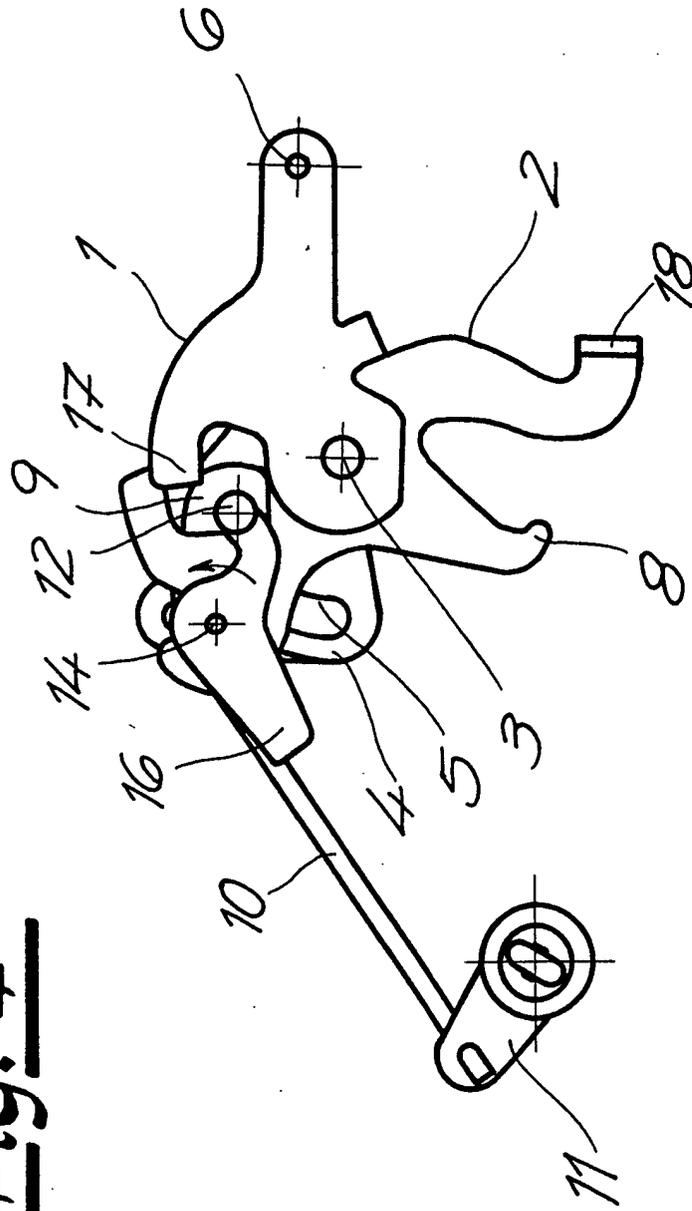


Fig. 5

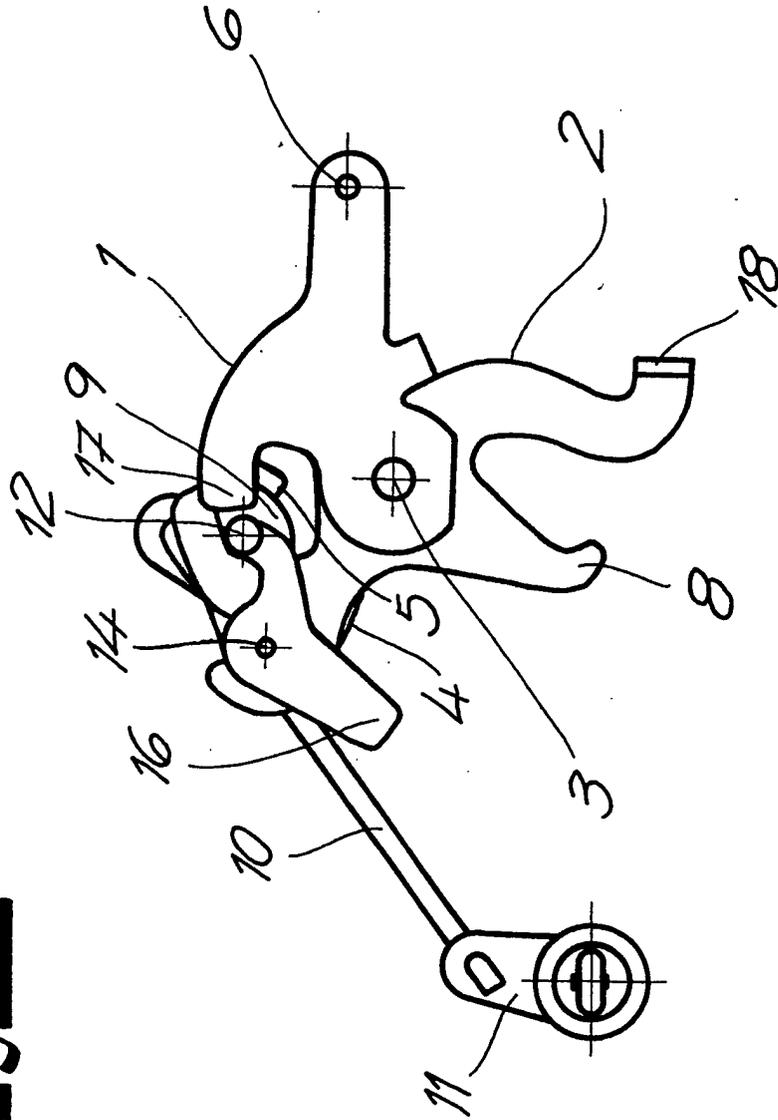


Fig. 6

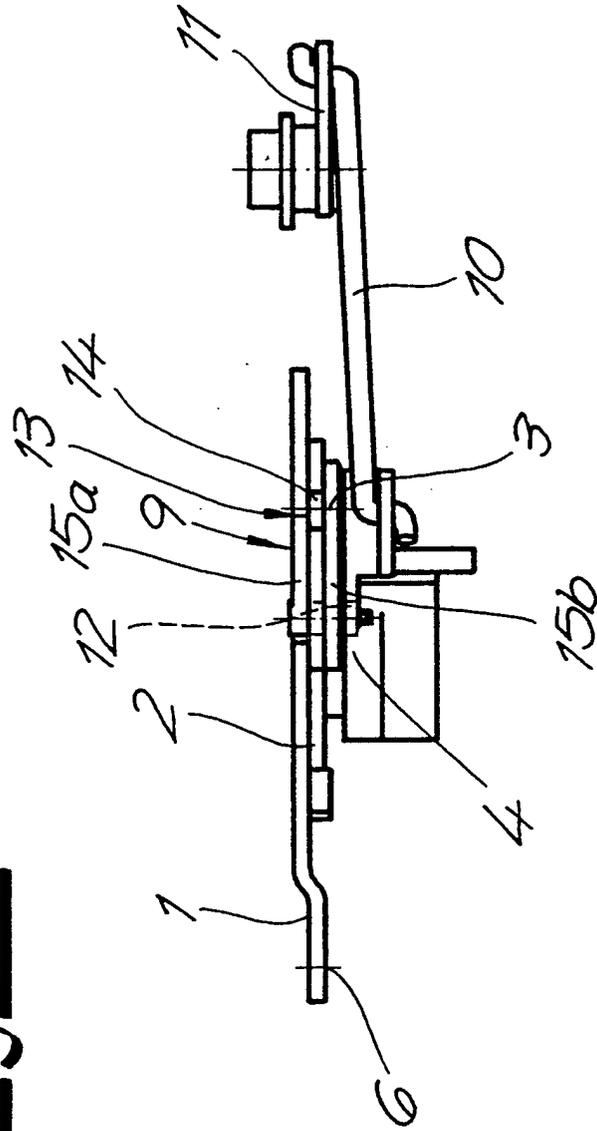


Fig. 7

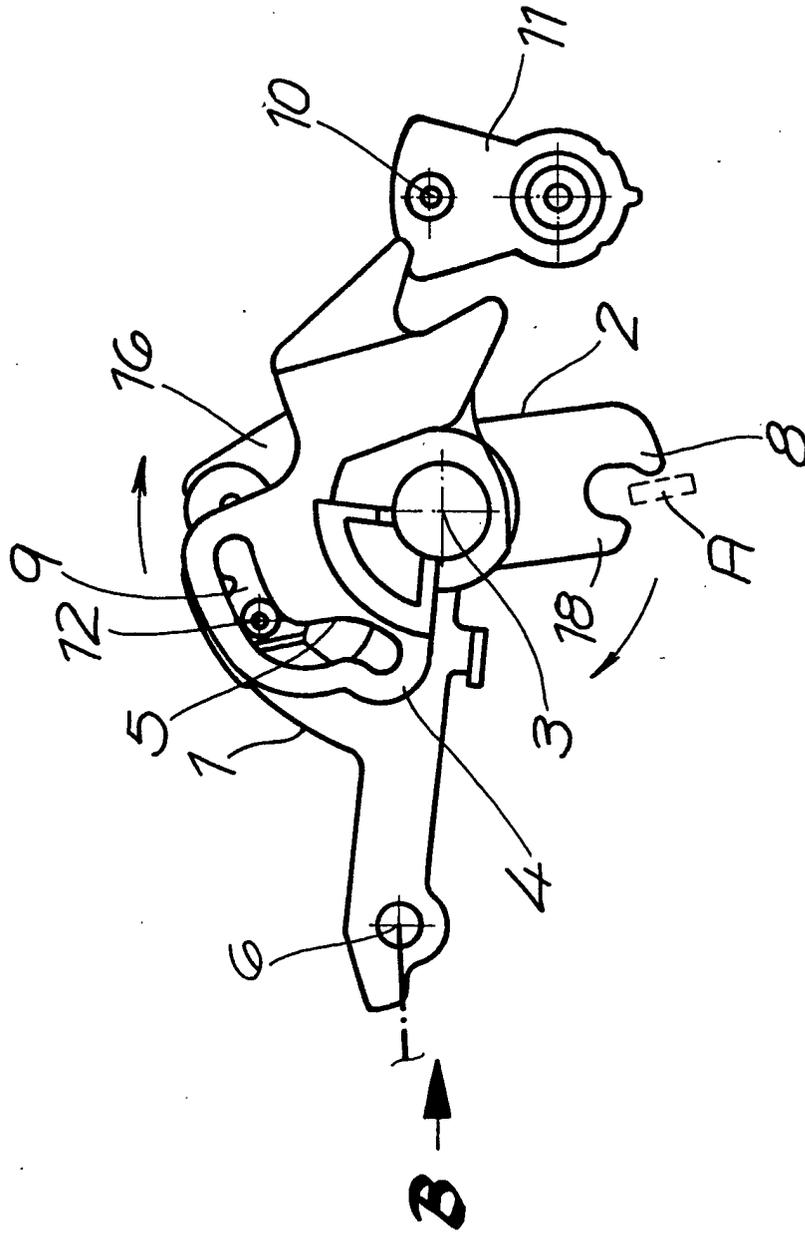


Fig. 8

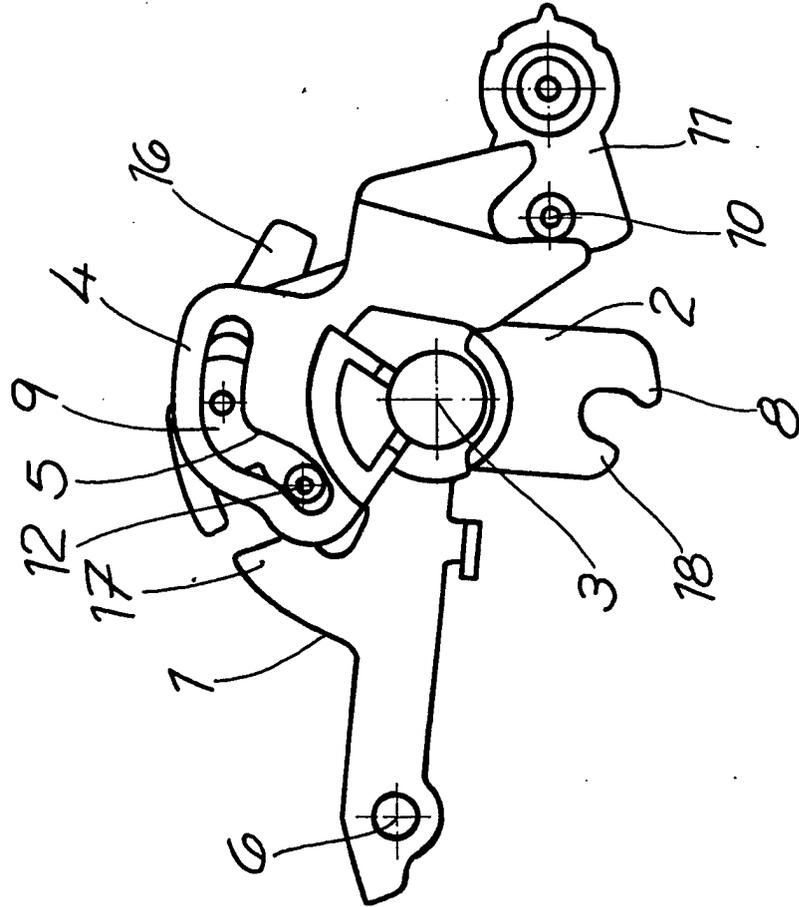


Fig. 9

