



Europäisches  
Patentamt  
European  
Patent Office  
Office européen  
des brevets



(11)

EP 3 192 957 A1

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
19.07.2017 Patentblatt 2017/29

(51) Int Cl.:  
**E06B 1/52 (2006.01)**      **E06B 3/46 (2006.01)**

(21) Anmeldenummer: 16020457.4

(22) Anmeldetag: 23.11.2016

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB  
GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MK MT NL NO  
PL PT RO RS SE SI SK SM TR**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**BA ME**  
Benannte Validierungsstaaten:  
**MA MD**

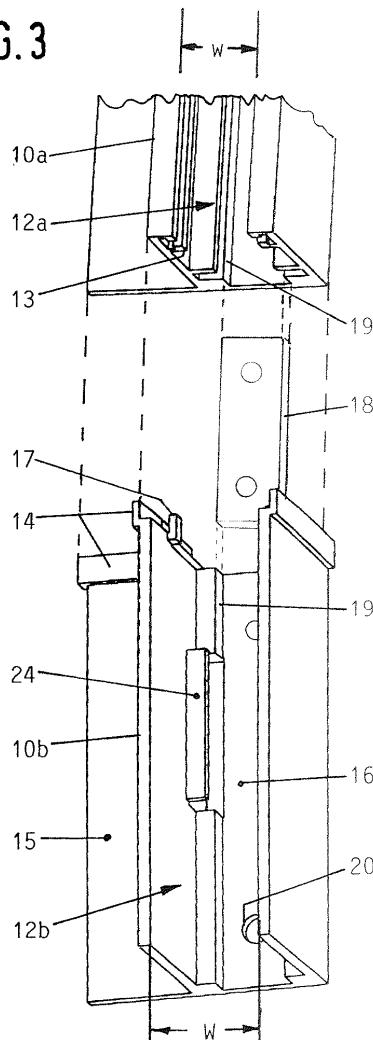
(30) Priorität: 18.01.2016 DE 202016000240 U

(71) Anmelder: **Erhardt Markisenbau GmbH  
89349 Burtenbach (DE)**  
(72) Erfinder: **Schock, Hans  
89349 Burtenbach (DE)**  
(74) Vertreter: **Munk, Ludwig  
Patentanwälte Munk  
Prinzregentenstraße 3  
86150 Augsburg (DE)**

### (54) VORRICHTUNG ZUR BILDUNG EINES WANDANSCHLUSSES

(57) Bei einer Vorrichtung zur Bildung eines Wandanschlusses (10) für einen Flügel (2, 4) einer Schiebetüre oder eines Schiebefensters mit einer der quer zur Schieberichtung verlaufenden Flügelflanke zugeordneten, wandseitig anbringbaren Schienenanordnung, die eine über ihre Höhe durchgehende Einfahrnut für den zugeordneten Flügel 2, 4 aufweist, der eine auf einem unteren Laufwagen (8) aufgenommene Platte (7) enthält, wobei die lichte Weite der Einfahrnut in ihrem oberen, der Platte 7 zugeordneten Bereich (12a) an die Dicke der Platte (7) und in ihrem unteren, dem Laufwagen (8) zugeordneten Bereich (12b) an die größere Dicke des Laufwagens (8) angepasst ist, lässt sich dadurch eine nachträgliche Bearbeitung der den Wandanschluss bildenden Schienenanordnung zur Anpassung der Einfahrnut an die Breite des Laufwagens (8) vermeiden, dass die den Wandanschluss (10) bildende Schienenanordnung über ihrer Höhe in zwei aneinander ansetzbare Abschnitte (10a, 10b) unterteilt ist, von denen der untere Abschnitt (10b) dem Laufwagen (8) zugeordnet ist und den dem Laufwagen (8) zugeordneten Bereich (12b) der Einfahrnut enthält und von denen der obere Abschnitt (10a) der Platte (7) zugeordnet ist und den der Platte (7) zugeordneten Bereich der Einfahrnut (12a) enthält.

FIG. 3



## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Bildung eines Wandanschlusses für einen Flügel einer Schiebetüre oder eines Schiebefensters etc. mit einer der quer zur Schieberichtung verlaufenden Flügelflanke zugeordneten, wandseitig anbringbaren Schienenanordnung, die eine über ihre Höhe durchgehende Einfahrnut für den zugeordneten Flügel aufweist, der eine auf einem unteren Laufwagen aufgenommene Platte enthält, wobei die lichte Weite der Einfahrnut in ihrem oberen, der Platte zugeordneten Bereich an die Dicke der Platte und in ihrem unteren, dem Laufwagen zugeordneten Bereich an die größere Dicke des Laufwagens angepasst ist.

**[0002]** Bei den bekannten Anordnungen dieser Art ist der Wandanschluss als über die ganze Höhe der Flügelanordnung durchgehende Schiene ausgebildet, die als Abschnitt eines Strangpressprofils hergestellt wird. Im oberen, der Platte zugeordneten Bereich der Einfahrnut sind dabei eingangsseitig angeordnete Dichtbürsten vorgesehen, die in einer zugeordneten T-Nut aufgenommen werden, die durch an die Seitenwände der Einfahrnut angesetzte Winkelstege gebildet werden. Diese verengen den Eingangsquerschnitt der Einfahrnut auf eine an die Dicke der Platte des Flügels angepasste lichte Weite und dürfen daher im unteren, dem Laufwagen zugeordneten Bereich nicht vorhanden sein. Aus diesem Grund war es bisher erforderlich, die genannten Stege des Strangpressprofils im unteren Bereich zu entfernen. Dies erforderte eine spanabhebende Bearbeitung, beispielsweise einen Fräsvorgang und damit einen zusätzlichen Arbeitsschritt. Außerdem wird hierdurch eine in der Regel vorhandene Oberflächenbeschichtung des Strangpressprofils beschädigt, was Nacharbeiten erfordert. Ein weiterer Nachteil ist darin zu sehen, dass durch die spanabhebende Bearbeitung scharfe Kanten entstehen können, die zur Vermeidung einer Verletzungsgefahr nachträglich beseitigt werden müssen. Diese Nachteile führen insgesamt zu erhöhten Gestehungskosten, was unerwünscht ist.

**[0003]** Hiervon ausgehend ist es daher die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Vorrichtung eingangs erwähnter Art mit einfachen und kostengünstigen Mitteln so zu verbessern, dass keine zusätzliche Bearbeitung erforderlich ist.

**[0004]** Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, dass die den Wandanschluss bildende Schienenanordnung über ihrer Höhe in zwei aneinander ansetzbare Abschnitte unterteilt ist, von denen der untere Abschnitt dem Laufwagen zugeordnet ist und den dem Laufwagen zugeordneten Bereich der Einfahrnut enthält und von denen der obere Abschnitt der Platte zugeordnet ist und den der Platte zugeordneten Bereich der Einfahrnut enthält.

**[0005]** Diese Maßnahmen stellen sicher, dass der untere Abschnitt der Schienenanordnung, der zweckmäßig als Gussteil, vorzugsweise als Metall-Druckgussteil her-

gestellt werden kann, von Anfang an an die speziellen Bedingungen angepasst werden kann, so dass keine nachträgliche Bearbeitung erforderlich ist. Der obere Abschnitt kann dabei wie bisher als Abschnitt eines Strangpressprofils hergestellt werden, ohne dass eine zusätzliche Bearbeitung erforderlich wäre. Mit den erfindungsgemäßen Maßnahmen werden daher die eingangs geschilderten Nachteile auf höchst einfache und kostengünstige Weise vermieden.

**[0006]** Vorteilhafte Ausgestaltungen und zweckmäßige Fortbildungen der übergeordneten Maßnahmen sind in den Unteransprüchen angegeben.

**[0007]** So kann vorteilhaft vorgesehen sein, dass der untere Abschnitt an das untere Ende des oberen Abschnitts angesteckt werden kann, was die Montage in sinnfälliger Weise vereinfacht.

**[0008]** Hierzu kann der untere Abschnitt, der vorteilhaft als Gussformling ausgebildet sein kann, an seinem oberen Ende mit angeformten Falzleisten zur Aufnahme des unteren Endes des oberen Abschnitts versehen sein, der wie bisher als Abschnitt eines Strangpressprofils ausgebildet sein kann. Diese Maßnahmen ergeben eine dem unteren Ende des oberen Abschnitts zugeordnete Fassung und erleichtern somit einen fluchtenden Anschluss des unteren Abschnitts. Dieser Vorteil lässt sich dadurch noch verstärken, dass zumindest einer Falzleiste, vorzugsweise den beiden in Einfahrtrichtung verlaufenden Falzleisten jeweils noch wenigstens ein innerer Führungsanschlag zugeordnet ist.

**[0009]** In weiterer Fortbildung der übergeordneten Maßnahmen kann eine die Stoßfuge zwischen dem oberen Abschnitt und dem unteren Abschnitt überbrückende Verbindungslasche vorgesehen sein, die zweckmäßig der Eingangsöffnung gegenüberliegenden Rückwand der Einfahrnut zugeordnet ist. Hierdurch wird eine zuverlässige Befestigung des unteren Abschnitts am oberen Abschnitt bewerkstelligt, so dass eine eigene, wandseitige Befestigung des unteren Abschnitts nicht unbedingt erforderlich ist, was die Montage vereinfacht.

**[0010]** Vorteilhaft kann dabei vorgesehen sein, dass an der Verbindungslasche eine Sperrleiste angebracht ist, an der ein im Bereich des Laufwagens des zugeordneten Flügels vorgesehener Fanghaken angreifen kann. Hierdurch wird sichergestellt, dass der zugeordnete Flügel zuverlässig festgestellt werden kann, ohne dass der untere Abschnitt des Wandanschlusses hierdurch beansprucht würde. Vielmehr werden die Haltekräfte über die Verbindungslasche auf den oberen Abschnitt übertragen, was sich vorteilhaft auf die zu erwartende Stabilität und Lebensdauer auswirkt.

**[0011]** Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen und zweckmäßige Fortbildungen der übergeordneten Maßnahmen sind in den restlichen Unteransprüchen angegeben und aus der nachstehenden Beispielsbeschreibung anhand der Zeichnung näher entnehmbar.

**[0012]** In der nachstehend beschriebenen Zeichnung zeigen:

- Figur 1 eine Ansicht einer in eine Wandöffnung eingebauten Schiebetüre,
- Figur 2 einen Querschnitt durch den unteren Bereich eines Flügels der Anordnung gemäß Fig. 1 in schematischer Darstellung,
- Figur 3 eine Explosionsdarstellung eines geteilten, dem verschiebbaren Flügel der Anordnung gemäß Figur 1 zugeordneten Wandanschlusses,
- Figur 4 eine Darstellung eines geteilten, dem feststehenden Flügel der Anordnung gemäß Figur 1 zugeordneten Wandanschlusses und
- Figur 5 eine Darstellung der dem feststehenden Flügel der Anordnung gemäß Figur 1 zugeordneten Fangeinrichtung im Schnitt.

**[0013]** Anwendungsgebiet der Erfindung sind Schiebeflügelanlagen wie Schiebetüren, Schiebefenster oder dergleichen, mit den Flügeln zugeordneten Wandanschlussanordnungen. Der grundsätzliche Aufbau derartiger Schiebeflügelanlagen ist bekannt. Die nachstehende Beschreibung bezieht sich daher im Wesentlichen nur auf die erfindungsgemäße Verbesserung.

**[0014]** Die der Figur 1 zugrunde liegende, in eine Gebäudeöffnung 1 eingebaute Schiebetüre enthält einen vorderen, verschiebbaren Flügel 2, der mit einem ein Schloss enthaltenden Handgriff 3 versehen ist, und einen hinteren Flügel 4, der in der Regel festgestellt ist und nur im Notfall bzw. zu besonderen Anlässen geöffnet werden kann. Am oberen und unteren Rand der Gebäudeöffnung 1 sind Schienen vorgesehen, wobei die untere Schiene 5 als Laufschiene mit Spuren für die beiden Flügel 2, 4 und die obere Schiene als Aushängesicherung 6 für die beiden Flügel 2, 4 ausgebildet sind.

**[0015]** Die beiden Flügel 2, 4 bestehen aus einem plattenförmigen Element, in der Regel in Form einer Glasplatte 7, die mit ihrem unteren Rand in einem Laufwagen 8 aufgenommen ist, der mit in die zugeordnete Spur der unteren Laufschiene 5 eingreifenden Rollen 9 versehen ist. Die Platte 7 wird, wie am besten aus Fig. 2 ersichtlich ist, von den Seitenflanken des Laufwagens 8 seitlich überragt, so dass sich im Bereich des Laufwagens 8 eine größere Dicke als im Bereich der Platte 7 ergibt.

**[0016]** An den vertikalen Rändern der Gebäudeöffnung 1 sind den Flügeln 2, 3 zugeordnete, über die ganze Höhe durchgehende Wandanschlussvorrichtungen 10 angebracht. Dabei handelt es sich um eine Schienenausordnung mit einer flügelseitig offenen Einfahrnut, in welche der zugeordnete Flügel in der Schließstellung mit seinem in Schließrichtung vorderen Randbereich eingreift. Die den Wandanschluss 10 bildende Schienenausordnung ist in einen oberen, der Platte 7 zugeordneten Abschnitt 10a und in einen unteren, dem Laufwagen 8 zugeordneten Abschnitt 10b unterteilt, wie in Fig. 1 durch

die horizontale Trennfuge 11 angedeutet ist. Der obere Abschnitt 10a kann, wie Fig. 3 anschaulich zeigt, als Abschnitt eines vorzugsweise aus Metall bestehenden, mit einer Oberflächenbeschichtung versehenen Strangpresssprofils ausgebildet sein. Der untere Abschnitt 10b kann zweckmäßig aus Metall, insbesondere Leichtmetall wie Zink und/oder Aluminium bestehen, was eine hohe Festigkeit und Lebensdauer gewährleistet. Die Herstellung kann als Gussformung, vorteilhaft Druckgussformung erfolgen. Die Ausbildung des unteren Abschnitts 10b als Zink-Druckgussteil stellt eine besonders zu bevorzugende Ausgestaltung dar. Aber auch eine nichtmetallische Ausbildung, z.B. als Kunststoff-Spritzgussteil kann in manchen Fällen in Frage kommen. Ebenso wäre es natürlich denkbar, den unteren Abschnitt 10b als geschweißtes und/oder geklebtes Fügeteil herzustellen.

**[0017]** Die oben erwähnte Einfahrnut erstreckt sich über die ganze Höhe des Wandanschlusses 10 und dementsprechend über beide Abschnitte 10a und 10b, so dass sich ein dem oberen Abschnitt 10a des Wandanschlusses zugeordneter oberer Abschnitt 12a der Einfahrnut und ein dem unteren Abschnitt 10b zugeordneter, unterer Abschnitt 12b der Einfahrnut ergeben. Die beiden Abschnitte 12a, 12b der Einfahrnut besitzen eine unterschiedliche lichte Weite. Dies gilt für die gesamte Einfahrtiefe des jeweils zugeordneten Flügels, also von der Eingangsöffnung bis zu einem Flügelanschlag. Die lichte Weite W des oberen Abschnitts 12a ist dabei auf die Dicke der Platte 7 abgestimmt. Die lichte Weite W des unteren Abschnitts 12b ist auf die Dicke des Laufwagens 8 abgestimmt und dementsprechend so bemessen, dass der Laufwagen 8 kollisionsfrei in den Abschnitt 12b der Einfahrnut des dem Laufwagen 8 zugeordneten, unteren Abschnitts 10b des Wandanschlusses 10 eingefahren werden kann.

**[0018]** Die lichte Weite W des Abschnitts 12b ist dementsprechend größer als die lichte Weite W des Abschnitts 12a. Die Verengung der Einfahröffnung des oberen Abschnitts 12a wird durch an die Seitenwände der Einfahrnut angeformte Winkelleisten 13 bewirkt, die eine Aufnahmenut für in Fig. 3 nicht näher gezeigte, der Platte 7 zugeordnete Bürstendichtungen bilden, die am unteren Ende der Platte 7 enden. Die genannten Winkelleisten 13 sind daher nur auf den oberen Abschnitt 10a des Wandanschlusses 10 beschränkt und im Bereich des unteren Abschnitts 10b nicht vorgesehen.

**[0019]** Die beiden Abschnitte 10a und 10b des Wandanschlusses 10 werden, wie in Fig. 3 durch unterbrochene Linien angedeutet ist, in axialer Richtung fluchtend aneinander angesteckt. Um dies zu erleichtern ist der untere, als Gussformung ausgebildete Abschnitt 10b an seinem oberen Ende mit angeformten, einen Aufnahmefalz für das untere Ende des oberen Abschnitts 10a bildenden Falzleisten 14 versehen. Diese sind als das untere Ende des angesetzten oberen Abschnitts 10a umgreifende, seitliche Auskragungen ausgebildet. Die Falzleisten 14 erstrecken sich im dargestellten Ausführungsbeispiel über die beiden, in Einfahrrichtung verlaufenden

Seitenschenkel der Einfahrnut und, falls vorhanden, über einen von einer Seitenwand der Aufnahmenut abgehenden, mit der Rückwand 16 der Aufnahmenut koplanaren Seitenschenkel 15. An der Rückwand der Einfahrnut selbst ist keine Falzleiste vorgesehen. Zweckmäßig kann den in Einfahrrichtung verlaufenden, nach außen auskragenden Falzleisten 14 jeweils wenigstens ein hierzu paralleler innerer Führungssteg 17 zugeordnet sein, der an der Innenseite des in den durch die Falzleisten 14 gebildeten Falz eingreifenden oberen Abschnitts 10a zur Anlage kommt, wodurch sich ein wackelfreier Sitz ergibt.

**[0020]** Die aneinander ansteckbaren Abschnitte 10a, 10b des Wandanschlusses 10 können durch eine in Fig. 3 angedeutete, im angesteckten Zustand die Stoßfuge 11 überbrückende Verbindungslasche 18 fest miteinander verbunden werden, was trotz der Unterteilung des Wandanschlusses 10 in die Abschnitte 10a und 10b eine einheitliche Montage ermöglicht. Die Verbindungslasche 18 wird zweckmäßig an der Rückwand 16 der Einfahrnut der beiden Abschnitte 10a, 10b angebracht. Zweckmäßig kann hierzu an die Rückwand 16 eine in Fig. 3 angedeutete Aufnahmenut 19 angeformt sein, in welche die Verbindungslasche 18 weitgehend spielfrei eingelegt werden kann, so dass sich eine hohe Genauigkeit ergibt. Die Verbindungslasche 18 kann an den beiden Abschnitten 10a, 10b des Wandanschlusses 10 durch übliche Verbindungstechniken, wie Verschrauben, Verkleben etc. festgelegt werden.

**[0021]** Die so miteinander verbundenen Abschnitte 10a, 10b ergeben eine durchgehende Schienenanordnung, die einheitlich montierbar ist. Natürlich wäre es aber auch denkbar, die beiden Abschnitte 10a, 10b separat voneinander an der jeweils benachbarten Wand anzubringen. Um diese Möglichkeit offen zu halten, ist jeder Abschnitt 10a, 10b mit hierzu geeigneten Bohrungen 20 zum Durchführen von Halteschrauben versehen. Beim unteren Abschnitt 10b, der mit seinem oberen Rand an den oberen Abschnitt 10a angesteckt wird, genügt eine derartige Bohrung 20, die möglichst tief angeordnet sein kann.

**[0022]** Die Flügel 2, 4 einer Schiebeflügelanlage sind in Dickenrichtung gegeneinander versetzt. Dementsprechend sind auch die Einfahrnuten 12a, 12b der an den einander gegenüberliegenden, vertikalen Rändern der Wandausnehmung 1 vorgesehenen Wandanschlüsse 10 in derselben Weise gegeneinander versetzt. Um dennoch eine gleiche, wandseitige Anlage zu schaffen, besitzen die die Wandanschlüsse 10 bildenden Anordnungen jeweils einen von einer Seitenwand der Einfahrnut 12a, 12b fluchtend mit der Rückwand 16 seitlich auskragenden, oben bereits erwähnten Seitenschenkel 15. Dieser Seitenschenkel 15 ist, wie ein Vergleich der Fig. 3 und 4 zeigt, bei den einander gegenüberliegenden Wandanschlüssen auf unterschiedlichen Seiten angeordnet, d.h. kragt einmal nach links aus, wie in Fig. 3, und einmal nach rechts aus, wie in Fig. 4. Die Seitenschenkel 15 der unteren Abschnitte 10b sind mit einer Falzleiste 14 ausgestattet, die zweckmäßig der wandfer-

nen Seite zugeordnet ist. Die Breite der Seitenschenkel 15 entspricht in etwa der lichten Weite W des unteren Abschnitts 10b.

**[0023]** Der hintere Flügel 4 ist, wie oben schon erwähnt, feststellbar. Die hierzu vorgesehene Feststelleinrichtung enthält eine in Fig. 3 gezeigte, in der Einfahrnut 12b des unteren Abschnitts 10b angeordnete Sperrleiste 21 und einen in Fig. 4 gezeigten, im Laufwagen 8 des hinteren Flügels 4 angeordneten Fanghaken 22. Dieser ist schwenkbar gelagert und entgegen der Kraft einer Feder so auslenkbar, dass er bei Annäherung an die Sperrleiste 21 nach unten ausgelenkt wird und hinter den unteren Rand der Sperrleiste 21 einrasten kann. Zum Auslösen des Fanghakens 22 ist dieser mittels eines an der Außenseite des zugeordneten Laufwagens 8 angeordneten, in Fig. 1 angedeuteten Betätigungsorgans 23 entsprechend verschwenkbar.

**[0024]** Im Bereich der Einfahrnut 12b des unteren Abschnitts 10b sind in jedem Fall von der Rückwand 16 distanzierte Konsolen 24 vorgesehen, auf denen wahlweise eine Sperrleiste 21 aufgenommen werden kann, wie in Fig. 4 gezeigt ist. Bei der dem vorderen Flügel 2, der mittels eines in der Griffanordnung 3 vorgesehenen Schlosses verriegelbar ist, kann die Sperrleiste 21 wegbleiben, wie aus Fig. 3 hervorgeht. Durch die Konsolen 24 wird hinter der Sperrleiste 21 genügend Raum zum Einrasten des Fanghakens 22 geschaffen. Um diesen bei Annäherung entsprechend auszulenken, können die Sperrleiste 21 und/oder der Rastzahn des Fanghakens 22 mit geeigneten, schrägen Anlaufflächen 25a, 25b versehen sein.

**[0025]** Die Sperrleiste 21 kann einfach an den zugeordneten Konsolen 24 befestigt sein. Bei dem der Fig. 4 zugrunde liegenden Beispiel ist die auf den Konsolen 24 aufliegende Sperrleiste 21 an einer die Stoßfuge zwischen dem oberen Abschnitt 10a und dem unteren Abschnitt 10b des betreffenden Wandanschlusses 10 überbrückenden Verbindungslasche 18 angebracht, durch welche die beiden Abschnitte 10a, 10b fest miteinander verbunden werden können und gleichzeitig die Sperrleiste 21 gehalten wird. Die genannte Verbindungslasche 18 erfüllt hier daher eine Doppelfunktion.

#### 45 Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Bildung eines Wandanschlusses (10) für einen Flügel (2, 4) einer Schiebetüre oder eines Schiebefensters mit einer der quer zur Schieberichtung verlaufenden Flügelflanke zugeordneten, wandseitig anbringbaren Schienenanordnung, die eine über ihre Höhe durchgehende Einfahrnut für den zugeordneten Flügel 2, 4 aufweist, der eine auf einem unteren Laufwagen (8) aufgenommene Platte (7) enthält, wobei die lichte Weite der Einfahrnut in ihrem oberen, der Platte 7 zugeordneten Bereich (12a) an die Dicke der Platte (7) und in ihrem unteren, dem Laufwagen (8) zugeordneten Bereich

- (12b) an die größere Dicke des Laufwagens (8) angepasst ist, **dadurch gekennzeichnet, dass** die den Wandanschluss (10) bildende Schienenanordnung über ihrer Höhe in zwei aneinander ansetzbare Abschnitte (10a, 10b) unterteilt ist, von denen der untere Abschnitt (10b) dem Laufwagen (8) zugeordnet ist und den dem Laufwagen (8) zugeordneten Bereich (12b) der Einfahrnut enthält und von denen der obere Abschnitt (10a) der Platte (7) zugeordnet ist und den der Platte (7) zugeordneten Bereich der Einfahrnut (12a) enthält.
- 5
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** der untere Abschnitt (10b) der einen Wandanschluss (10) bildenden Schienenanordnung an das untere Ende des oberen Abschnitts (10a) ansteckbar ist.
- 10
3. Vorrichtung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** der untere Abschnitt (10b) mit an seinem oberen Ende vorgesehenen Falzleisten (14) zur Aufnahme des unteren Endes des oberen Abschnitts (10a) versehen ist.
- 15
4. Vorrichtung nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** der untere Abschnitt (10b) als Gussformling, vorzugsweise als Druckgussformling aus Leichtmetall, insbesondere Zink ausgebildet ist.
- 20
5. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der obere Abschnitt (10a) der einen Wandanschluss (10) bildenden Schienenanordnung als Abschnitt eines vorzugsweise aus Metall bestehenden Strangpressprofils ausgebildet ist.
- 25
6. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine die Stoßfuge (11) zwischen dem oberen Abschnitt (10a) und dem unteren Abschnitt (10b) überbrückende Verbindungslasche (18) vorgesehen ist, die der der Eingangsoffnung der Einfahrnut gegenüberliegenden Rückwand (16) zugeordnet ist.
- 30
7. Vorrichtung nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Verbindungslasche (18) eine Aufnahmenut (19) der beiden Abschnitte (10a, 10b) zugeordnet ist.
- 35
8. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** mindestens der obere Abschnitt (10a) vorzugsweise beide Abschnitte (10a, 10b) der einen Wandanschluss (10) bildenden Schienenanordnung mit wandseitigen Befestigungslöchern (20) versehen sind.
- 40
9. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche 3-8, **dadurch gekennzeichnet, dass** zu-
- 45
- mindest einer Falzleiste (14) vorzugsweise den beiden in Einfahrrichtung verlaufenden Falzleisten (14), jeweils wenigstens ein innerer Führungsanschlag (17) zugeordnet ist.
- 50
10. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** zumindest bei einer den dem feststellbaren Flügel (4) einer Schiebeflügelanordnung zugeordneten Wandanschluss (10) bildenden Schienenanordnung innerhalb der Einfahrnut (12b) des unteren Abschnitts (10b) eine Sperrleiste (21) zum Einhaken eines im Bereich des Laufwagens (8) des feststellbaren Flügels (4) vorgesehenen Fanghakens (22) vorgesehen ist.
- 55
11. Vorrichtung nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Sperrleiste (21) auf von der Rückwand (10) distanzierten Konsolen (24) aufnehmbar ist.
12. Vorrichtung nach Anspruch 10 oder 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Sperrleiste (21) an einer die beiden Abschnitte (10a, 10b) der Schienenanordnung miteinander verbindenden Verbindungslasche (18) angebracht ist.
13. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der obere Abschnitt (10a) und der untere Abschnitt (10b) der die einander gegenüberliegenden Wandanschlüsse (10) einer Schiebetür oder eines Schiebefensters jeweils bildenden Schienenanordnungen auf unterschiedlichen Seiten jeweils eine von der Seitenbegrenzung der Einfahrnut (12a, 12b) seitlich abstehenden, zu ihrer Rückwand (16) koplanaren Seiten-schenkel (15) aufweisen, dessen Breite der lichten Weite (W) der Einfahrnut (12b) des unteren Abschnitts (10b) der Schienenanordnung entspricht.

FIG. 3

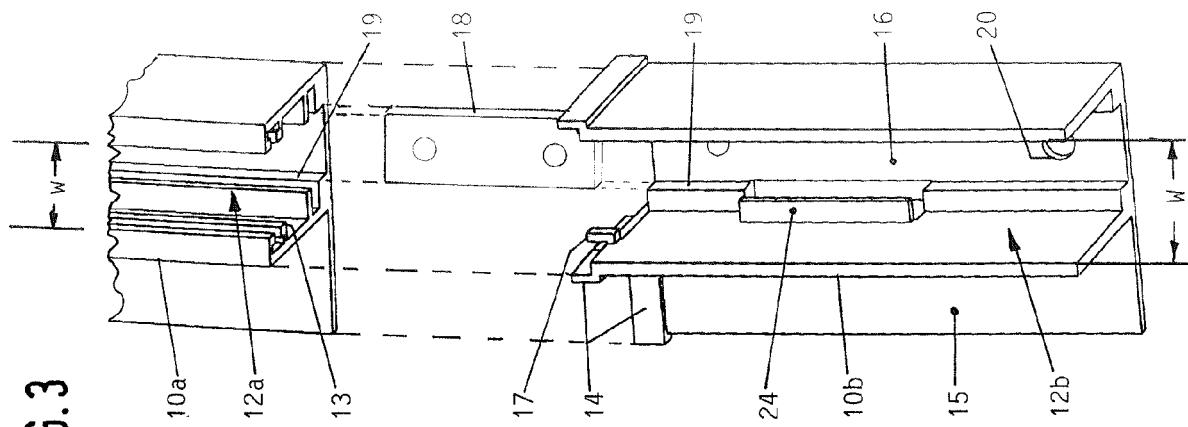


FIG. 2

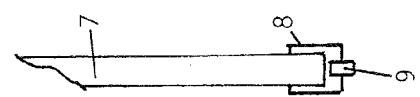


FIG. 1

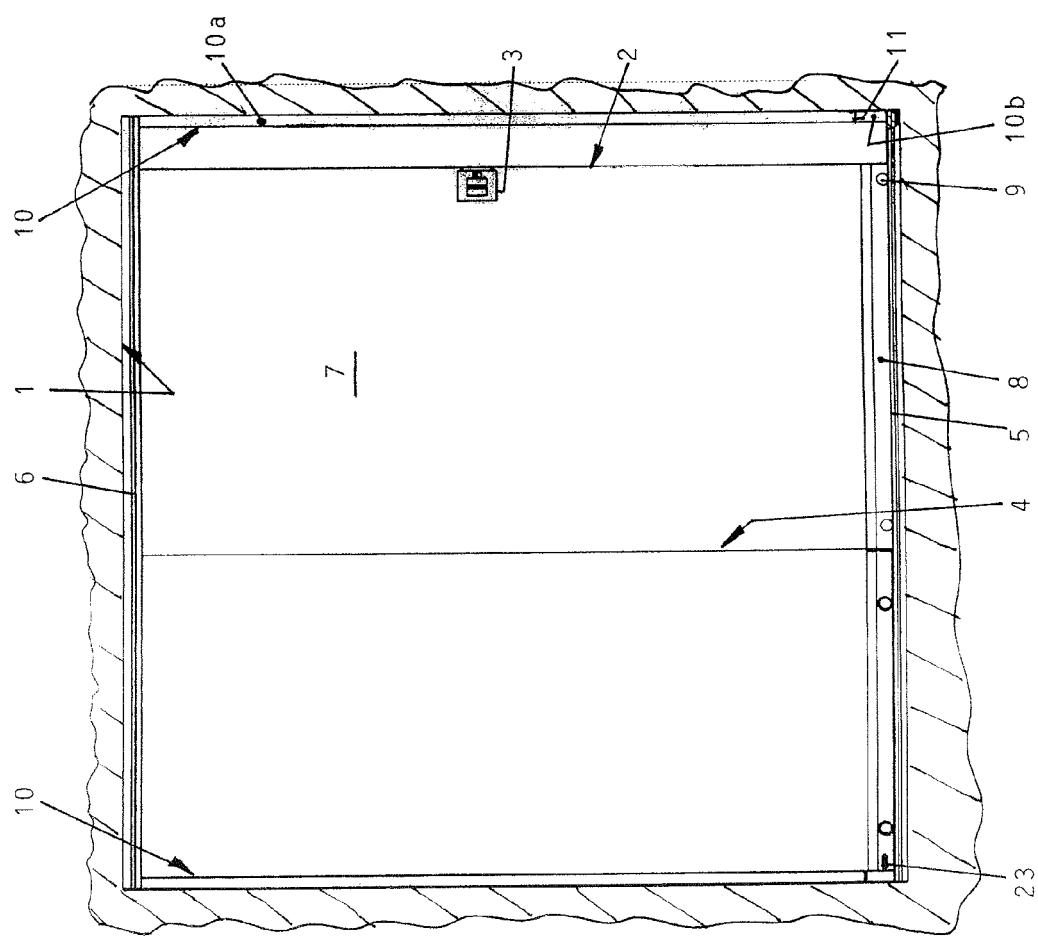


FIG.4

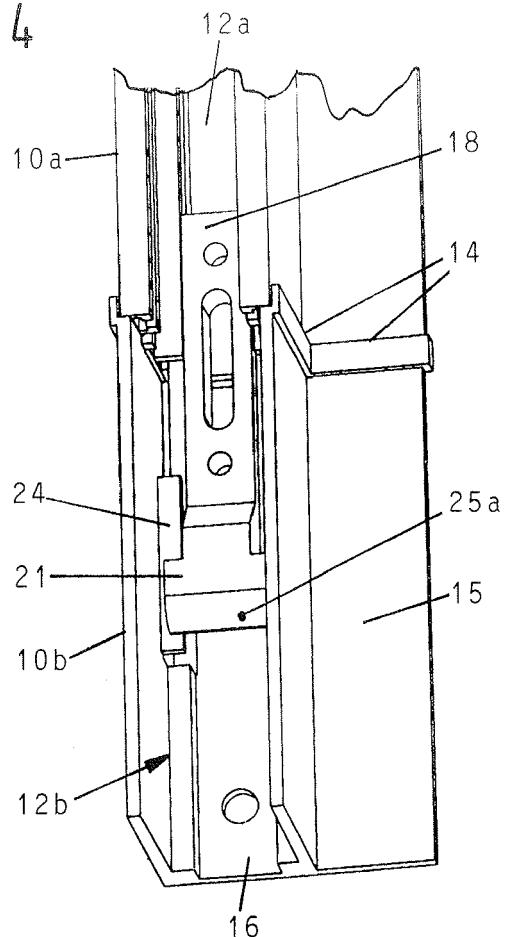
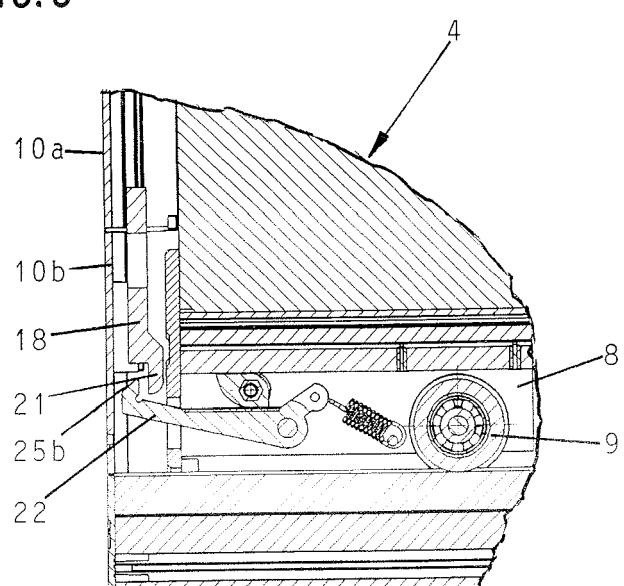


FIG.5





## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 16 02 0457

5

10

15

20

25

30

35

40

45

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betritt Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
A	DE 16 59 896 B1 (GLEIT FENSTER JAKOB DELING) 20. August 1970 (1970-08-20) * Spalte 2, Zeilen 5-51; Abbildung 8 *	1-3,5-9	INV. E06B1/52 E06B3/46
A	US 2002/157318 A1 (TEUBERT JOHN A [US] ET AL) 31. Oktober 2002 (2002-10-31) * Absatz [0037] *	1	
RECHERCHIERTE SACHGEBiete (IPC)			
			E06B A47K
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
1	Recherchenort Den Haag	Abschlußdatum der Recherche 22. Mai 2017	Prüfer Gallego, Adoración
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmelde datum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument</p> <p>&amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			
50	EPO FORM 1503 03-82 (P04C03)		

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 16 02 0457

5 In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten  
Patentdokumente angegeben.  
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

22-05-2017

10	Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
	DE 1659896 B1	20-08-1970	KEINE	
15	US 2002157318 A1	31-10-2002	CA 2446046 A1 CN 1520267 A EP 1401313 A1 EP 1849390 A2 MX PA03010030 A NZ 529845 A RU 2292832 C2 TW 538185 B US 2002157318 A1 US 2004159049 A1 WO 02087402 A1	07-11-2002 11-08-2004 31-03-2004 31-10-2007 27-02-2004 24-03-2005 10-02-2007 21-06-2003 31-10-2002 19-08-2004 07-11-2002
20				
25				
30				
35				
40				
45				
50				
55				

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82