

(12)

# PATENTSCHRIFT

(21) Anmeldenummer: 2905/86

(51) Int.Cl.<sup>5</sup> : **B60J 5/04**  
B60R 21/02

(22) Anmeldetag: 31.10.1986

(42) Beginn der Patentdauer: 15. 1.1990

(45) Ausgabetag: 25. 7.1990

(56) Entgegenhaltungen:

DE-OS3402135

(73) Patentinhaber:

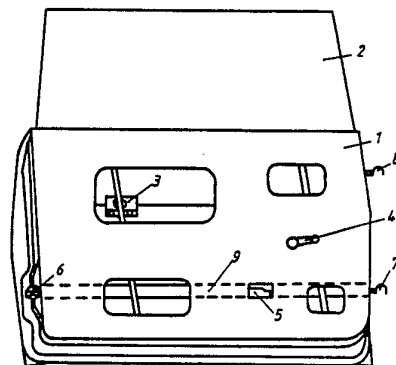
AUSTRIA METALL AKTIENGESELLSCHAFT  
A-5282 BRAUNAU AM INN, OBERÖSTERREICH (AT).

(72) Erfinder:

LAIMIGHOFER JOHANN ING.  
BRAUNAU, OBERÖSTERREICH (AT).  
WEISMAYR WOLFGANG DIPL.ING.  
SALZBURG, SALZBURG (AT).

(54) FAHRZEUGTÜR, INSBESONDERE FÜR PERSONENKRAFTWAGEN

(57) Eine Fahrzeugtür, insbesondere für Personenkraftwagen, weist ein inneres und ein äußeres Türblech auf, ist an zwei Scharnieren (7, 8) aufgehängt und mit einem Riegelverschluß (6) sowie einem an ihrer Außenseite angeordneten Aufprallsicherungsträger (9) versehen. Eines der Scharniere (7, 8), der Riegelverschluß (6) und der Aufprallsicherungsträger (9) bilden zusammen ein durchgehendes Zugband.



Die Erfindung bezieht sich auf eine Fahrzeugtür, insbesondere für Personenkraftwagen, die ein inneres und ein äußeres Türblech aufweist, an zwei Scharnieren aufgehängt ist und mit einem Riegelverschluß sowie mit einem an ihrer Außenseite angeordneten Aufprallsicherungsträger versehen ist.

5 Bei Personenkraftwagen besteht in manchen Ländern die Vorschrift, daß die seitlichen Türen auch erheblichen Kräften bei einem seitlichen Rammstoß standhalten müssen. Dies kann die Blechkastenkonstruktion in der Regel allein nicht aushalten, weshalb an der Außenseite, etwa in Höhe der Stoßstange, eigene Rammschutzträger als Verstärkungseinlage angeordnet werden, die als Rohre, TT-Profile od. dgl. ausgebildet sind und damit eine hohe Steifigkeit aufweisen. Sie wirken als Träger auf zwei Stützen. Trotzdem besteht noch die Möglichkeit, daß bei großen Kräften die Tür einknickt und damit die Auflage an den Rahmenpfosten verlorengelht, sodaß die gesamte Tür in das Innere des Fahrzeuges gedrückt wird. Gemäß vorliegender Erfindung soll dies dadurch verhindert werden, daß eines der Scharniere sowie der Riegelverschluß sich in Höhe des Aufprallsicherungsträgers befinden und zusammen mit diesem ein durchgehendes Zugband bilden.

10 Dadurch erfolgt die Krafteinleitung direkt durch das Schloß bzw. Scharnier auf kürzestem Weg in den Wagenaufbau. Weiters ist diese Bauweise leichter als herkömmliche. Die Tür kann einfach an jede gewünschte Karosserieform angepaßt werden. Ferner ist es auch einfach, bestehende Türkonstruktionen auf diese Bauweise umzurüsten.

Der Gegenstand der Erfindung ist in der Zeichnung beispielsweise dargestellt, welche eine Tür von innen gesehen darstellt.

20 Die Tür besteht aus einem inneren Verkleidungsblech (1) und einem äußeren Verkleidungsblech, einer Scheibe (2), einer Führung (3) für die Scheibe (2), einem Hebemechanismus (4) und einer Riegelbetätigung (5), welche einen in Höhe der Stoßstange angeordneten Riegelverschluß (6) betätigt. Dieser ist zweckmäßig als Zapfenschloß od. dgl. ausgebildet, um auch Zugkräfte übertragen zu können. Die Tür ist an Scharnieren (7) und (8) aufgehängt, wobei sich das untere Scharnier (7) in Höhe des Riegelverschlusses (6) und des nicht sichtbaren, weil an der Außenseite der Tür angeordneten Aufprallsicherungsträgers (9) befindet. Dieser stellt zusammen mit dem Riegelverschluß (6) und dem Scharnier (7) ein durchgehendes Zugband dar, welches auch bei eingedrückter Tür wirksam wird und damit eine erhöhte Sicherheit darstellt.

30

## PATENTANSPRUCH

35

40 Fahrzeugtür, insbesondere für Personenkraftwagen, die ein inneres und ein äußeres Türblech aufweist, an zwei Scharnieren aufgehängt ist und mit einem Riegelverschluß sowie mit einem an ihrer Außenseite angeordneten Aufprallsicherungsträger versehen ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß eines der Scharniere (7, 8) sowie der Riegelverschluß (6) sich in Höhe des Aufprallsicherungsträgers (9) befinden und zusammen mit diesem ein durchgehendes Zugband bilden.

45

Hiezu 1 Blatt Zeichnung

