



(10) **DE 10 2013 103 158 B4** 2025.06.18

(12) **Patentschrift**

(21) Aktenzeichen: **10 2013 103 158.7**
(22) Anmeldetag: **27.03.2013**
(43) Offenlegungstag: **30.10.2014**
(45) Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: **18.06.2025**

(51) Int Cl.: **B60N 3/00** (2006.01)
B60R 7/04 (2006.01)
B60N 2/75 (2018.01)
B60K 37/00 (2024.01)

Innerhalb von neun Monaten nach Veröffentlichung der Patenterteilung kann nach § 59 Patentgesetz gegen das Patent Einspruch erhoben werden. Der Einspruch ist schriftlich zu erklären und zu begründen. Innerhalb der Einspruchsfrist ist eine Einspruchsgebühr in Höhe von 200 Euro zu entrichten (§ 6 Patentkostengesetz in Verbindung mit der Anlage zu § 2 Abs. 1 Patentkostengesetz).

(73) Patentinhaber:
**Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, 70435
Stuttgart, DE**

(72) Erfinder:
**Schneider, Andreas, 75365 Calw, DE; Windorfer,
Martin, 71254 Ditzingen, DE**

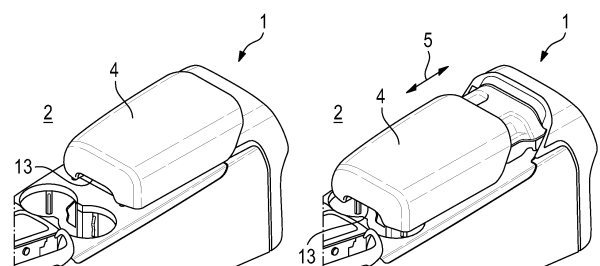
(56) Ermittelter Stand der Technik:

DE	41 30 847	C2
DE	102 44 300	A1
DE	10 2005 060 196	A1
DE	203 11 467	U1
DE	602 05 488	T2
DE	11 2008 002 079	T5
US	2003 / 0 184 133	A1
US	2011 / 0 140 475	A1

(54) Bezeichnung: **Mittelkonsolenanordnung**

(57) Hauptanspruch: Mittelkonsolenanordnung (1) in einem Kraftfahrzeug (2) mit einem nach oben offenen Staufach (3), das mittels eines am rückwärtigen Ende des Staufachs (3) schwenkbar gelagerten Deckels (4) verschließbar ist, wobei

- der Deckel (4) in Fahrzeuginnenraumrichtung (5) verschiebbar ist und zumindest in seinen beiden Endlagen gegenüber einem Rand des Staufachs (3) abgestützt ist,
- an einer Unterseite des Deckels (4) Kunststoffgleitschienen (10) angeordnet sind, über welche der Deckel (4) auf staufachseitigen Widerlagern (11) gleitet und abgestützt ist,
- an den Kunststoffgleitschienen (10) im Bereich der Endlagen Stützelemente (14) angeordnet sind,
- im Bereich des Randes des Staufachs (3) bzw. im Bereich der Widerlager (11) Widerlagerelemente (15) angeordnet sind, auf denen bei geschlossenem Deckel (4) die Stützelemente (14) aufliegen, dadurch gekennzeichnet, dass die Widerlagerelemente (15) in einer Gummi-Tülle (16) am Rand des Staufachs (3) gehalten sind.



Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Mittelkonsolenanordnung in einem Kraftfahrzeug mit einem oben offenen Staufach, das mittels eines am rückwärtigen Ende des Staufachs schwenkbar gelagerten Deckels verschließbar ist, gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1. Die Erfindung betrifft außerdem ein mit einer derartigen Mittelkonsolenanordnung ausgestattetes Kraftfahrzeug.

[0002] Aus der DE 102 44 300 A1 ist eine gattungsgemäße Mittelkonsolenanordnung mit einem nach oben offenen Staufach und einem schwenkbar gelagerten Deckel bekannt, wobei zudem eine Crash-Verriegelungseinrichtung vorgesehen ist, die aus einem vorzugsweise gegen die Kraft einer Rückholfeder in Freigabelage gehaltenen Schwenkriegel und einem schwenkbaren Anschlagteil besteht, das in der Freigabelage an einer Anlagekerbe des Schwenkriegels anliegt.

[0003] Aus der DE 10 2005 060 196 A1 ist eine Armlehne für einen Sitz im Innenraum eines Kraftfahrzeuges bekannt.

[0004] Aus der DE 602 05 488 T2 ist eine Armlehne bekannt, die Folgendes umfasst: Ein Armlehnenstützelement, das in einer linearen Richtung zwischen einer ersten Position und einer zweiten Position bewegt werden kann; einen Lösemechanismus, der dafür konfiguriert ist, das Armlehnenstützelement wahlweise in Eingriff zu nehmen, um das Armlehnenstützelement zwischen der ersten Position und der zweiten Position zu halten, wobei der Lösemechanismus eine Schiene und wenigstens ein Nockenelement enthält, das dafür konfiguriert ist, zwischen einer Position, in der es mit der Schiene in Eingriff steht, und einer Position, in der es mit der Schiene nicht in Eingriff steht, zu schwenken, wobei die Armlehnenstütze zwischen der ersten Position und der zweiten Position bewegt werden kann, wenn das wenigstens eine Nockenelement sich in der Position befindet, in der es nicht mit der Schiene in Eingriff steht.

[0005] Aus der DE 11 2008 002 079 T5 ist eine Konsolenbox mit einem Boxkörper und einem Deckel bekannt, der auf dem Boxkörper verschiebbar ist.

[0006] Aus der US 2003 / 0 184 133 A1 ist eine verschiebbare Armlehnenkonsolenbaugruppe für ein Fahrzeug bekannt, umfassend eine Konsole und einen Aufbewahrungsbehälter, der innerhalb der Konsole angeordnet ist, eine schwenkbar mit der Konsole verbundene Ablagetür zum Öffnen und Schließen des Aufbewahrungsbehälters sowie eine verschiebbare Armlehne, die über der Ablagetür angeordnet ist, um zwischen einer eingezogenen

Position über der Ablagetür und einer ausgefahrenen Position, die sich nach vorne über die der Ablagetür.

[0007] Aus der US 2011 / 0 140 475 A1 ist eine Fahrzeugkonsole bekannt, umfassend eine Basisstruktur, die einen Hohlraum definiert und eine Öffnung aufweist, die den Zugang zu dem Hohlraum ermöglicht, einen Deckel mit einem Oberflächenbereich, der ausreicht, um zumindest einen Teil der Öffnung abzudecken, wenn sich der Deckel in einer geschlossenen Position befindet und ein Scharnierelement, das zwischen der Basisstruktur und dem Deckel angeordnet ist.

[0008] Aus der DE 203 11 467 U1 ist eine Mittelkonsolenanordnung mit einem nach oben offenen Staufach und einem schwenkbar gelagerten Deckel bekannt, wobei zudem eine Crash-Verriegelungseinrichtung vorgesehen ist, die aus einem vorzugsweise gegen die Kraft einer Rückholfeder in Freigabelage gehaltenen Schwenkriegel und einem schwenkbaren Anschlagteil besteht, das in der Freigabelage an einer Anlagekerbe des Schwenkriegels anliegt. Hierdurch soll insbesondere eine Mittelkonsolenanordnung mit hinten angeordneter Crash-Verriegelungseinrichtung geschaffen werden.

[0009] Aus der DE 41 30 847 C2 ist eine weitere Mittelkonsolenanordnung mit einem mittels eines Deckels verschließbaren Ablagefach bekannt.

[0010] Die vorliegende Erfindung beschäftigt sich mit dem Problem, für eine Mittelkonsolenanordnung der gattungsgemäßen Art eine verbesserte oder zumindest eine alternative Ausführungsform anzugeben, die sich insbesondere durch eine Komfortsteigerung für einen Benutzer und eine erhöhte Stabilität bei gleichzeitig geringem Gewicht auszeichnet.

[0011] Dieses Problem wird erfindungsgemäß durch die Gegenstände der unabhängigen Ansprüche gelöst. Vorteilhafte Ausführungsformen sind Gegenstand der abhängigen Ansprüche.

[0012] Die vorliegende Erfindung beruht auf dem allgemeinen Gedanken, einen Deckel zur Abdeckung eines nach oben offenen Staufachs einer Mittelkonsolenanordnung in einem Kraftfahrzeug in Fahrzeuglängsrichtung verschiebbar zu lagern und zugleich diesen Deckel zumindest in seinen beiden Endlagen, das heißt in einer vorderen Endstellung und einer in Fahrzeuglängsrichtung gesehenen hinteren Endstellung, gegenüber einem Rand des Staufachs abzustützen. Durch den verschiebbaren Deckel lässt sich eine Armauflage für einen Benutzer des Kraftfahrzeuges einfach an die jeweilige Körpergröße des Benutzers anpassen und ermöglicht diesem dadurch ein besonders bequemes und komfortables Fahren. Durch die Abstützung des Deckels zumindest in seinen beiden Endlagen wird darüber hinaus eine opti-

male Abstützung geschaffen, die es ermöglicht den Deckel selbst leichter auszubilden. Würde der Deckel in seiner vorderen Endlage in der Art eines Kragträgers frei auskragen, so müsste er deutlich steifer und damit auch schwerer ausgebildet sein. Durch die Abstützung des Deckels zumindest in seiner vorderen und seiner hinteren Endlage kann der Deckel jedoch vergleichsweise leicht ausgebildet werden, was insbesondere im Bereich des Sportwagenbaus von großem Vorteil ist.

[0013] Erfindungsgemäß sind an einer Unterseite des Deckels Kunststoffgleitschienen angeordnet, über welche der Deckel auf staufachseitigen Widerlagern gleitet und abgestützt ist. Durch die erfindungsgemäßen Kunststoffgleitschienen kann eine permanente Abstützung des Deckels in sämtlichen Stellungen erzielt werden, wodurch eine stabile Abstützung eines Arms eines Benutzers in jeder Stellung gegeben ist. An den Kunststoffgleitschienen sind dabei im Bereich der Endlagen Stützelemente angeordnet, über welche sich die Kunststoffgleitschienen in der jeweiligen Endlage an gegenüberliegenden und im Bereich des Randes des Staufachs angeordneten Widerlagerelementen abstützen, wobei diese Widerlagerelemente aus einem weichen Kunststoff, beispielsweise aus Polyoximethylen (POM) ausgebildet sind. In gleicher Weise können auch die Stützelemente aus einem weichen Kunststoff ausgebildet sein, was insbesondere ein nahezu geräuschloses Schließen des Deckels ermöglicht. Die Stützelemente bzw. die Widerlagerelemente und vor allem die Gleitschienen sind dabei hinsichtlich der Materialauswahl derart aufeinander abgestimmt, dass sie ein einfaches und vor allem leichtes Gleiten der Gleitschienen auf den Widerlagerelementen ermöglichen. Um insbesondere ein Zuschlaggeräusch beim Zuklappen des Deckels zusätzlich reduzieren zu können, ist das staufachseitige Widerlagerelement zusätzlich in einer Gummihülle gehalten, die das Aufsetzen des Deckels und damit ein Zusammentreffen der Stützelemente auf den Widerlagerelementen dämpft. Die Werkstoffauswahl insbesondere der Widerlagerelemente und der Stützelemente soll dabei insbesondere auch hinsichtlich des Verschleißes optimiert sein und darüber hinaus hohe Abstützkräfte ermöglichen.

[0014] Bei einer weiteren, nicht unter die Erfindung fallenden Ausführungsform sind die Widerlagerelemente als Rollenelemente ausgebildet, so dass bei einem Längsverschieben des Deckels über dessen Gleitschienen diese Gleitschienen auf den Rollenelementen und damit vergleichsweise leichtgängig gelagert sind. Hierdurch kann eine besonders leichte Verstellbewegung, insbesondere bei einer höherwertigen Innenausstattung realisiert werden.

[0015] Zweckmäßig ist der Deckel über ein Magnesiumdruckgusscharnier schwenkbar an der Mittel-

konsolenanordnung bzw. am Staufach gelagert. Die Verwendung des Werkstoffs Magnesiumdruckguss für ein Scharnier zur schwenkbaren Lagerung des Deckels ist aufgrund der durch die Abstützung geringeren werdenden aufzunehmenden Kräfte möglich, da die Abstützkräfte nicht wie bisher über das Scharnier übertragen werden, sondern direkt vom Deckel über die Kunststoffgleitschienen an das Staufach bzw. die Mittelkonsolenanordnung. Selbstverständlich ist auch eine direkte Abstützung des Deckels über das Magnesiumdruckgusscharnier an einer Abdeckung der Mittelkonsolenanordnung, beispielsweise wiederum über einen geeigneten Gummipuffer, zusätzlich zu der Abstützung über die Kunststoffgleitschienen denkbar, wodurch die im Scharnierbereich aufzunehmenden Kräfte ebenfalls reduziert werden können. Die Kunststoffgleitschienen sind dabei beispielsweise in eine Platte integriert, die als Kunststoffspritzgussteil ausgebildet und von unten am Deckel angebracht ist. Die Stützelemente können dabei aus einem anderen Kunststoff ausgebildet sein als der Kunststoff für die Kunststoffgleitschienen, so dass die Platte generell als Zweikomponenten-Spritzgussteil ausgebildet werden kann.

[0016] Zweckmäßig ist der Deckel über Führungsschienen längsverstellbar an der Mittelkonsole bzw. am Magnesiumdruckgusscharnier gelagert, wobei die Führungsschienen jeweils eine Außenschiene aus Aluminium und eine Innenschiene aus Stahl besitzen. In den Führungsschienen kann zusätzlich eine Crash-Verriegelungseinrichtung integriert werden, die einen sicheren Endanschlag des Deckels beim Längsverschieben nach vorne gewährleistet. In die Führungsschiene kann darüber hinaus auch eine Endlagenverrastung integriert werden, bei welcher die Innenschiene mit entsprechenden Elementen in der Außenschiene verrastet und dadurch dem Benutzer das Erreichen der jeweiligen Endlage haptisch anzeigt.

[0017] Weitere wichtige Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen, aus den Zeichnungen und aus der zugehörigen Figurenbeschreibung anhand der Zeichnungen.

[0018] Es versteht sich, dass die vorstehend genannten und die nachstehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen oder in Alleinstellung verwendbar sind, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

[0019] Bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in den Zeichnungen dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert, wobei sich gleiche Bezugszeichen auf gleiche oder ähnliche oder funktional gleiche Bauteile beziehen.

[0020] Dabei zeigen, jeweils schematisch,

Fig. 1 eine Ansicht auf eine erfindungsgemäße Mittelkonsole bei einem nach vorne und nach hinten verschobenen Deckel (rechte und linke Darstellung),

Fig. 2 ein Innenleben des Deckels,

Fig. 3 eine Schnittdarstellung durch die Mittelkonsolenanordnung bei nach hinten verschobenem Deckel,

Fig. 4 eine Darstellung wie in **Fig. 3**, jedoch bei nach vorne verschobenem Deckel,

Fig. 5 eine Detailansicht A aus **Fig. 3**,

Fig. 6 eine Detailansicht A aus **Fig. 4**,

Fig. 7 eine Detaildarstellung einer Auflagerung eines Magnesiumdruckgusscharniers auf der Mittelkonsole,

Fig. 8 eine Detaildarstellung des Deckels von unten mit angeformten Kunststoffgleitschienen,

Fig. 9 unterschiedliche Ansichten auf Führungsschienen,

Fig. 10 unterschiedliche Schnittdarstellungen durch die gemäß der **Fig. 9** dargestellten Führungsschienen.

[0021] Entsprechend den **Fig. 1** und **2**, weist eine erfindungsgemäße Mittelkonsolenanordnung 1 in einem im Übrigen nicht dargestellten Kraftfahrzeug 2 ein nach oben offenes Staufach 3 auf (vergleiche **Fig. 3** und **4**), welches mittels eines am rückwärtigen Ende des Staufachs 3 schwenkbar gelagerten Deckels 4 verschließbar und gemäß den **Fig. 1** bis **4** auch verschlossen ist. Erfindungsgemäß ist nun der Deckel 4 in Fahrzeuginnenraumrichtung 5 verschiebbar und zumindest in seinen beiden Endlagen, das heißt in der gemäß der **Fig. 1** linken Darstellung gezeigten rückwärtigen Stellung als auch in seiner gemäß der **Fig. 1** rechten Darstellung gezeigten vorderen Stellung gegenüber einem Rand des Staufachs 3 abgestützt. Hierdurch ist nicht nur ein einfaches und bequemes Verstellen des Deckels 4 und damit eine deutliche Komfortsteigerung für einen Benutzer des Kraftfahrzeugs 2 möglich, sondern zusätzlich kann der Deckel 4 und insbesondere auch die Mittelkonsolenanordnung 1 aufgrund der zusätzlichen Abstützung, insbesondere bei nach vorn geschobenem Deckel 4, leichter ausgebildet werden, was besonders im Sportwagenbau von großem Vorteil ist. Der Deckel 4 ist dabei jedoch nicht nur in Fahrzeuginnenraumrichtung 5 verstellbar, sondern auch um eine in Fahrzeugquerrichtung verlaufende Achse am hinteren Rand des Staufachs 3 schwenkbar und damit aufklappbar. Die Längsverstellung des Deckels 4 wird dabei über Führungsschienen 6 (vergleiche **Fig. 2** bis **4** und **9**, **10**) bewerkstelligt, wobei diese Führungsschienen 6 jeweils eine Außen-

schiene 7 aus Aluminium sowie eine Innenschiene 8 aus Stahl aufweisen. Die Innenschiene 8 ist dabei mit einem Scharnier, insbesondere mit einem Magnesiumdruckgusscharnier 9, fest verbunden und ermöglicht darüber ein Verschwenken des Deckels 4.

[0022] Um nun ein ständiges Abstützen des Deckels 4 gegenüber dem Staufach 3 bzw. der Mittelkonsolenanordnung 1 gewährleisten zu können, sind an einer Unterseite des Deckels 4 Kunststoffgleitschienen 10 (vergleiche auch die **Fig. 3** bis **8**) angeordnet, über welche der Deckel 4 auf staufachseitigen Widerlagern 11 gleitet und dadurch abgestützt ist. Die Kunststoffgleitschienen 10 können dabei einen integralen Bestandteil einer Abdeckung 12 (vergleiche **Fig. 8**) sein, die den Deckel nach unten abschließt. In der Abdeckung 12 kann darüber hinaus eine Griffmulde 13 eingeformt sein, welche ein Öffnen des Deckels 4 erleichtert. Die Abdeckung 12 kann dabei als Kunststoffspritzgussteil ausgebildet sein und im Bereich der Endlagen sowie im Bereich der Kunststoffgleitschienen 10 Stützelemente 14 besitzen. Im Bereich des Randes des Staufachs 3 wiederum sind Widerlagerelemente 15 (vergleiche insbesondere die **Fig. 3** bis **6**) vorgesehen, die beispielsweise aus Polyoxymethylen (POM) ausgebildet sind. Um darüber hinaus ein Zuschlaggeräusch des Deckels 4 reduzieren zu können, sind die Widerlagerelemente 15 in einer Gummi-Tülle 16 am Rand des Staufachs 3 gehalten. Auch die Stützelemente 14 können dabei aus einem vergleichsweise weichen Kunststoff ausgebildet sein, der bei einem Auftreffen auf die gegenüberliegenden Widerlagerelemente 15 keine oder lediglich geringe Geräusche erzeugt.

[0023] Betrachtet man die **Fig. 3** und **4**, so kann man gemäß der **Fig. 3** den Deckel 4 in seiner hinteren Stellung und gemäß der **Fig. 4** in seiner vorderen Stellung erkennen. Bei der gemäß der **Fig. 3** dargestellten Stellung liegt der Deckel 4 über seine vorderen Stützelemente 14 auf den staufachseitigen Widerlagerelementen 15 auf, wogegen er gemäß der **Fig. 4** über seine hinteren Stützelemente 14 auf den staufachseitigen Widerlagerelementen 15 aufliegt. Im Detail ist dies noch in den **Fig. 5** und **6** dargestellt. Die Stützelemente 14 können dabei in einem Arbeitsschritt zusammen mit der die Kunststoffgleitschienen 10 beinhaltenden Abdeckung 12 hergestellt werden, so dass in diesem Fall die Abdeckung 12 als Zweikomponenten-Kunststoffspritzgussteil ausgebildet ist. Die Gummi-Tülle 16, welche das staufachseitige Widerlagerelement 15 hält, kann dabei über eine entsprechende Nut 17 am Rand des Staufachs 3 gehalten werden. Zwischen den vorderen und hinteren Stützelementen 14 verläuft die jeweilige Kunststoffgleitschiene 10, so dass sie in jeder Stellung und nicht nur in den beiden gemäß den **Fig. 3** und **4** gezeigten Endlagen den Deckel 4

gegenüber den Widerlagern 11 und damit gegenüber dem Rand des Staufachs 3 abstützt.

[0024] Betrachtet man die **Fig. 7** und insbesondere die Detaildarstellung der **Fig. 7**, so kann man erkennen, dass auch das Magnesiumdruckgusscharnier 9 gegenüber einem Rand des Staufachs 3, insbesondere über einen Gummi-Puffer 18 abgestützt ist. Der Gummi-Puffer 18 reduziert dabei ebenso ein Zuschlaggeräusch beim Schließen des Deckels 4 und beim Auftreffen des Magnesiumdruckgusscharniers 9 auf den Gummi-Puffer 18.

[0025] Die Abdeckung 12 und insbesondere die Kunststoffgleitschienen 10 können dabei aus einem einen geringen Gleitwiderstand aufweisenden Kunststoff ausgebildet sein, wobei zur weiteren Reduzierung der zur Längsverstellung des Deckels 4 erforderlichen Kräfte auch denkbar ist, dass die Widerlagerelemente 15 als Rollenelemente ausgebildet sind, so dass die Kunststoffgleitschienen 10 nicht mehr auf den Widerlagerelementen 15 beim Verstellen des Deckels 4 gleiten, sondern besonders reibungsarm darauf abrollen können. Hierdurch kann insbesondere auch ein Slip-Stick-Effekt vermieden werden. Durch die ständige Abstützung des Deckels 4 über dessen Kunststoffgleitschienen 10 an den Widerlagerelementen 15 ist es insbesondere möglich, vergleichsweise gewichtsarme Magnesiumdruckgusscharniere 9 einsetzen zu können.

[0026] Betrachtet nun noch die **Fig. 9** und **10**, so kann man die jeweiligen Innenschienen 8 und Außenschienen 7 der Führungsschienen 6 erkennen, wobei an der Außenschiene 7 Aussparungen 19 zu erkennen sind, die als Endlagenrasten ausgebildet sind. Beim Erreichen der vorderen bzw. hinteren Endlage greifen an der Innenschiene 8 angeordnete Rasten 20 (vergleiche **Fig. 10**) in die Aussparungen 19 ein und zeigen dadurch dem Benutzer das Erreichen der vorderen bzw. hinteren Endlage haptisch an. Durch die geringe Steifigkeit von Aluminiumschienen gegenüber Stahlschienen ist eine zusätzliche Crashesicherung vorgesehen. Bei Beschleunigung des Deckels 4 im Crashfall greift eine an der Innenschiene 8 angeformte Rippe 21 in eine Aussparung 22 an der Außenschiene 7 formschlüssig ein und verhindert so das Aufbiegen des Endanschlags.

[0027] Alles in Allem kann mit der erfindungsgemäßen Mittelkonsolenanordnung 1 eine deutliche Komfortsteigerung für einen Benutzer des Kraftfahrzeugs 2 erreicht werden, da sich der Deckel 4 vergleichsweise einfach und leicht in Fahrzeuglängsrichtung 5 verstellen lässt und aufgrund der ständigen Abstützung des Deckels 4 über die Kunststoffgleitschienen 10 und die Widerlagerelemente 15 zugleich eine konstruktiv leichte Bauweise erreicht werden kann, was

insbesondere im Sportwagenbau von großem Vorteil ist.

Patentansprüche

1. Mittelkonsolenanordnung (1) in einem Kraftfahrzeug (2) mit einem nach oben offenen Staufach (3), das mittels eines am rückwärtigen Ende des Staufachs (3) schwenkbar gelagerten Deckels (4) verschließbar ist, wobei

- der Deckel (4) in Fahrzeuglängsrichtung (5) verschiebbar ist und zumindest in seinen beiden Endlagen gegenüber einem Rand des Staufachs (3) abgestützt ist,

- an einer Unterseite des Deckels (4) Kunststoffgleitschienen (10) angeordnet sind, über welche der Deckel (4) auf staufachseitigen Widerlagern (11) gleitet und abgestützt ist,

- an den Kunststoffgleitschienen (10) im Bereich der Endlagen Stützelemente (14) angeordnet sind,

- im Bereich des Randes des Staufachs (3) bzw. im Bereich der Widerlager (11) Widerlagerelemente (15) angeordnet sind, auf denen bei geschlossenem Deckel (4) die Stützelemente (14) aufliegen, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Widerlagerelemente (15) in einer Gummi-Tülle (16) am Rand des Staufachs (3) gehalten sind.

2. Mittelkonsolenanordnung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Widerlagerelemente (15) aus Polyoxymethylen (POM) ausgebildet sind.

3. Mittelkonsolenanordnung nach einem der Ansprüche 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Deckel (4) über Führungsschienen (6) längsverstellbar an der Mittelkonsole gelagert ist, wobei die Führungsschienen (6) jeweils eine Außenschiene (7) aus Aluminium und eine Innenschiene (8) aus Stahl aufweisen.

4. Mittelkonsolenanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Deckel (4) über ein Magnesiumdruckgusscharnier (9) schwenkbar gelagert ist.

5. Kraftfahrzeug (2) mit einer Mittelkonsolenanordnung (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche.

Es folgen 6 Seiten Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

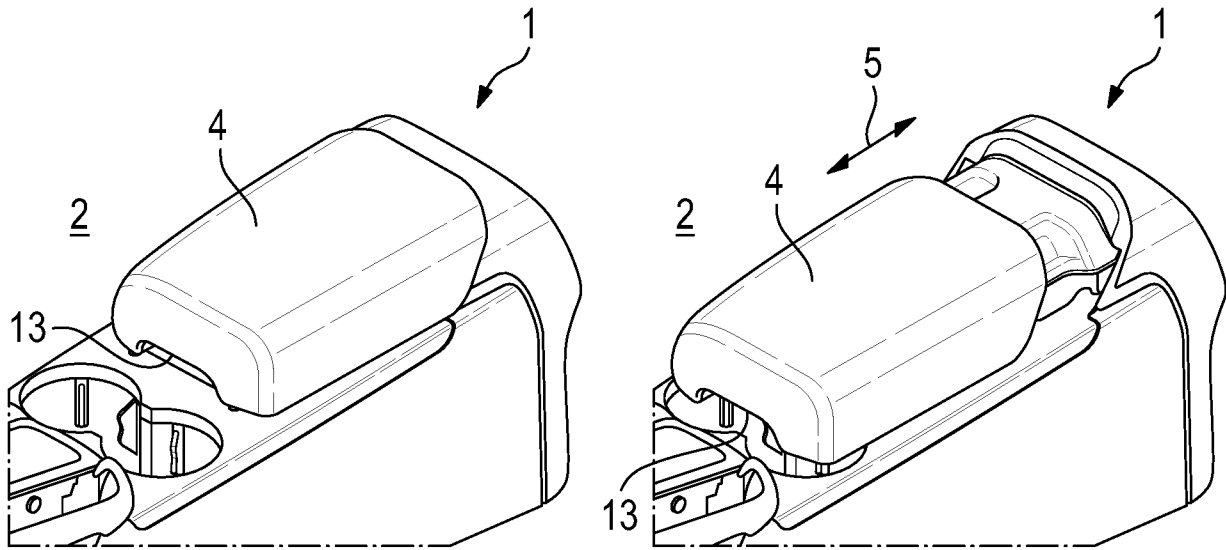


Fig. 1

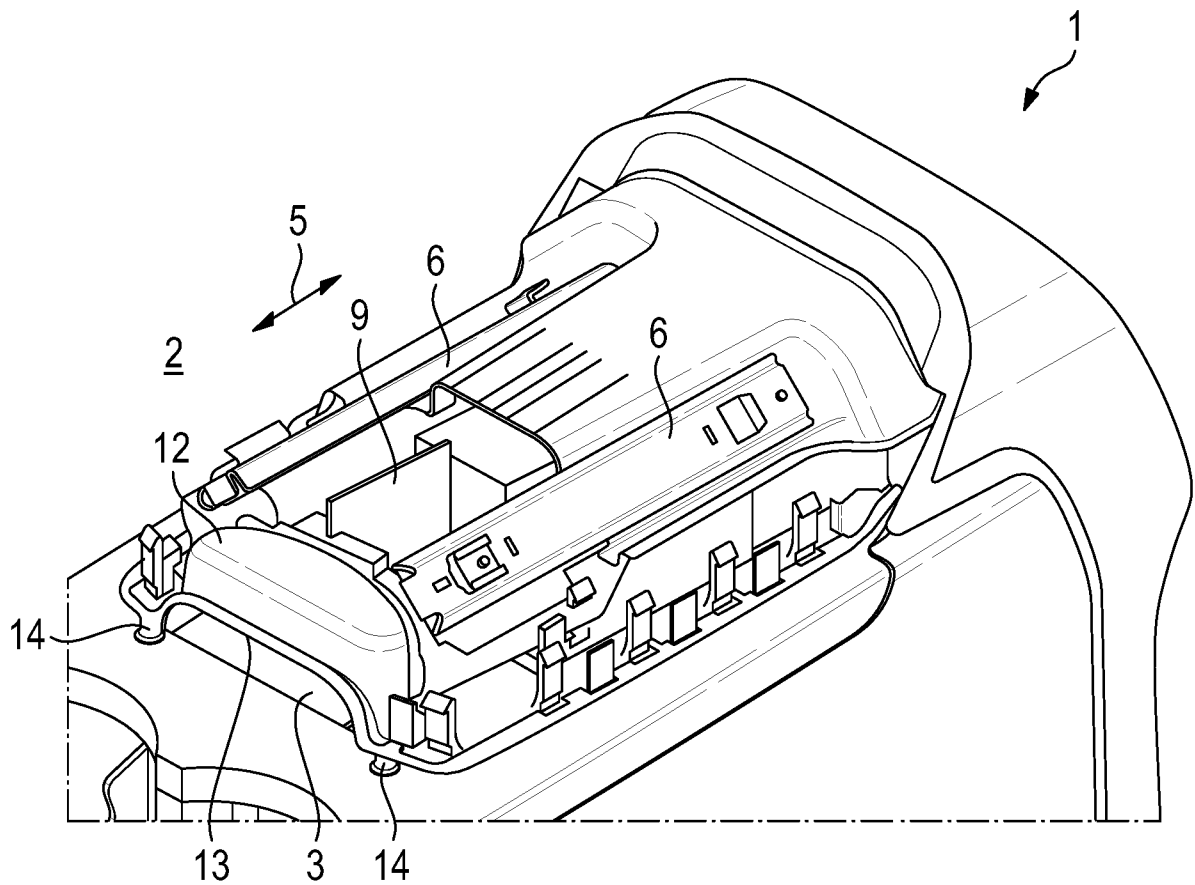


Fig. 2

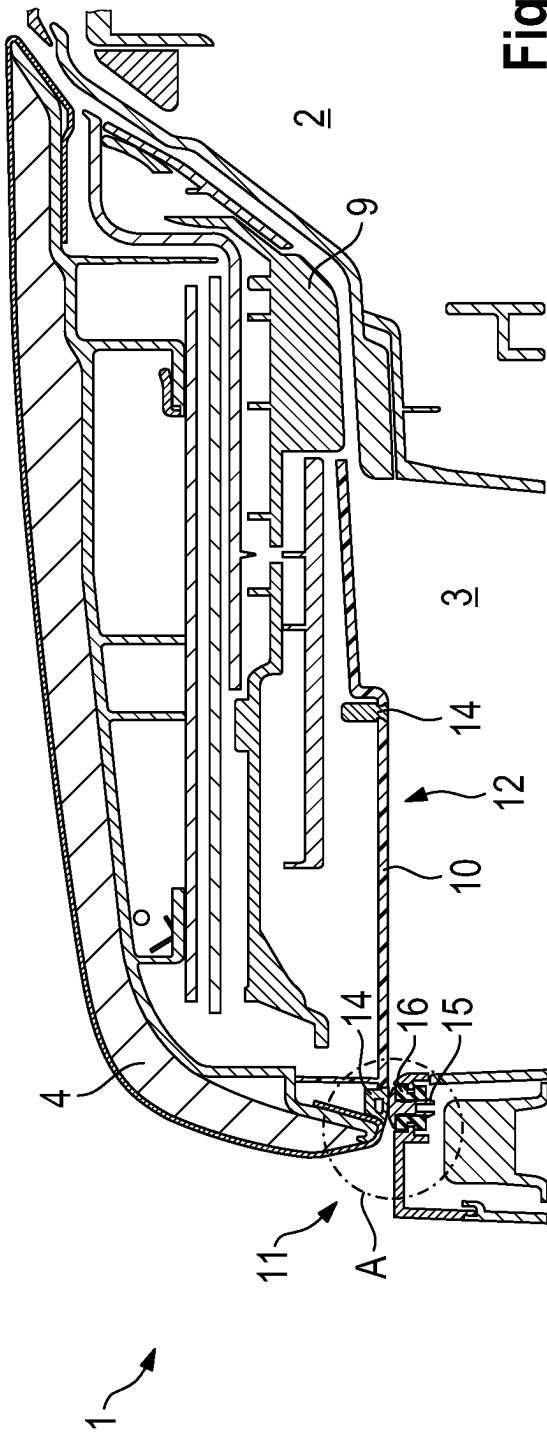


Fig. 3

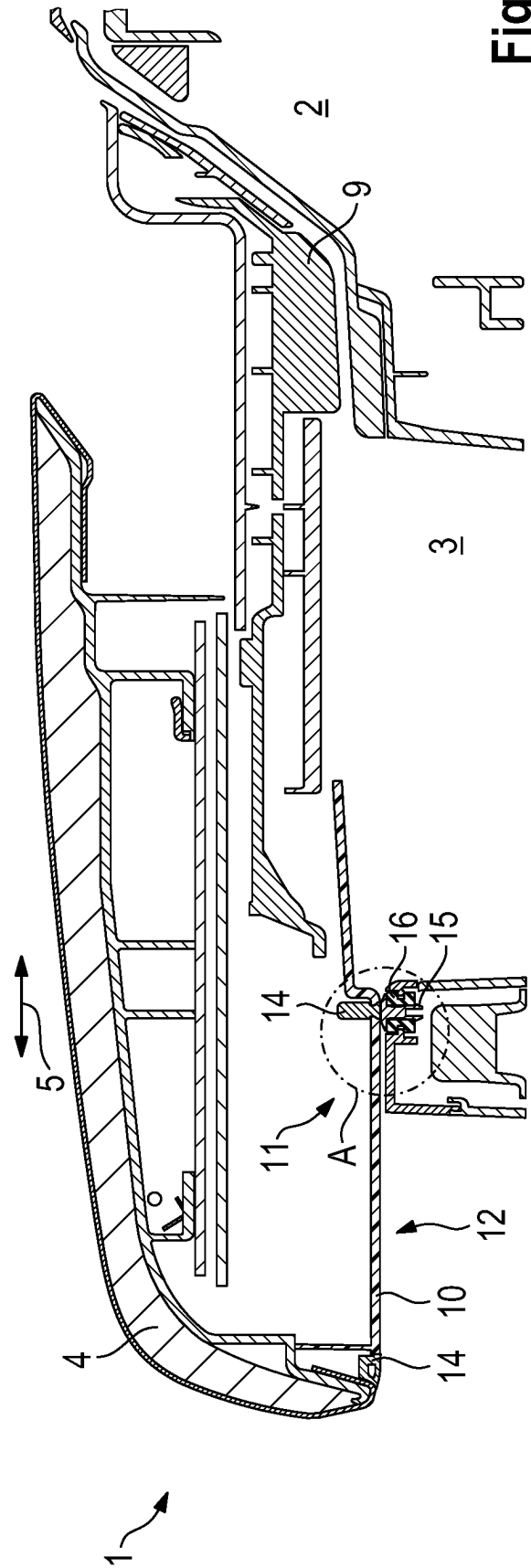


Fig. 4

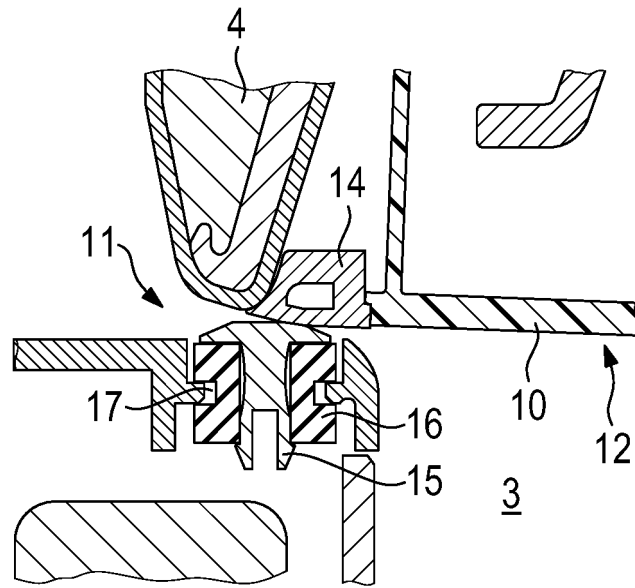


Fig. 5

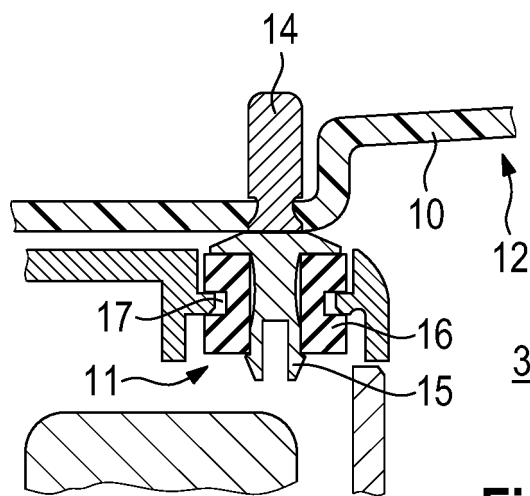


Fig. 6

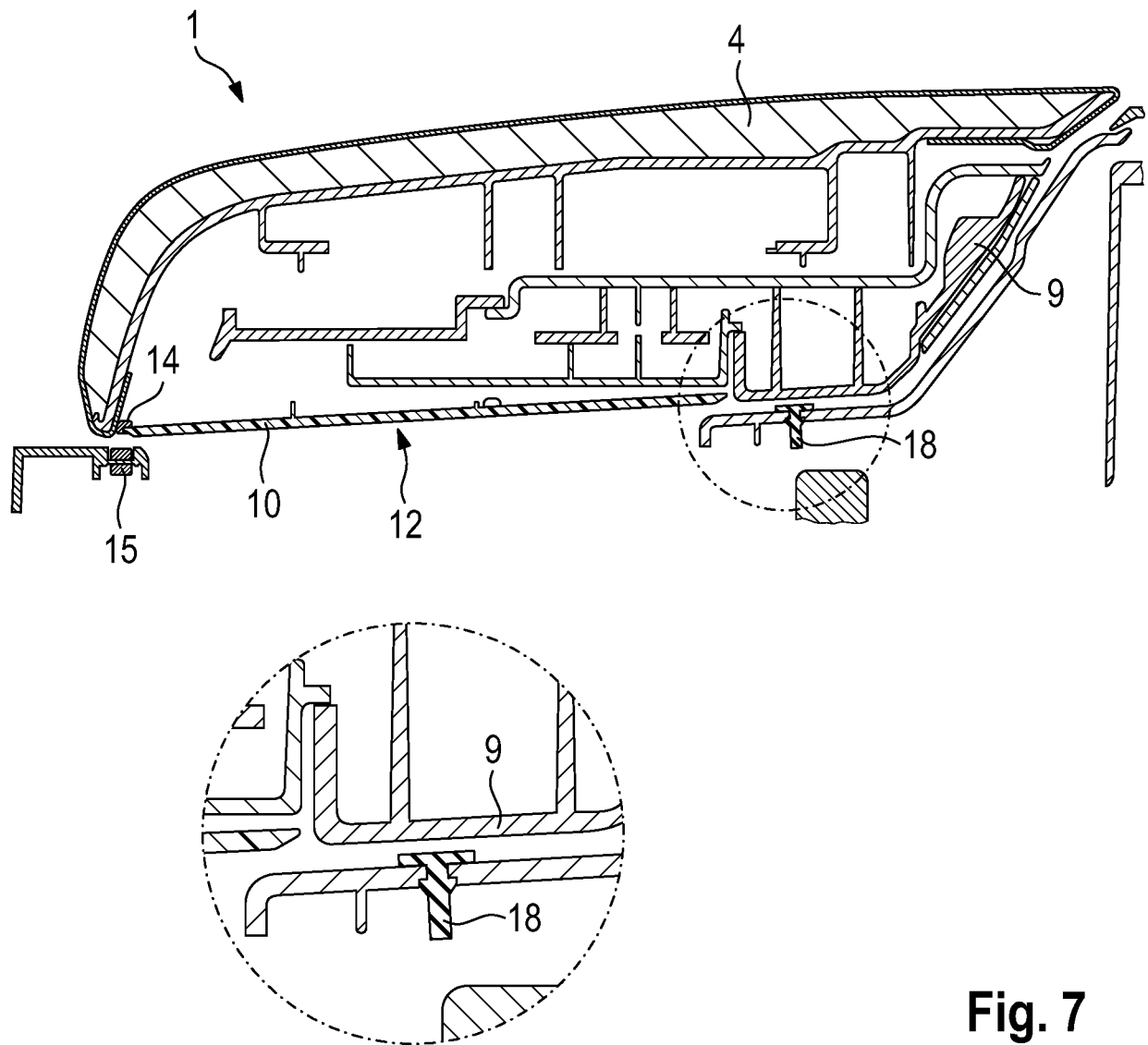


Fig. 7

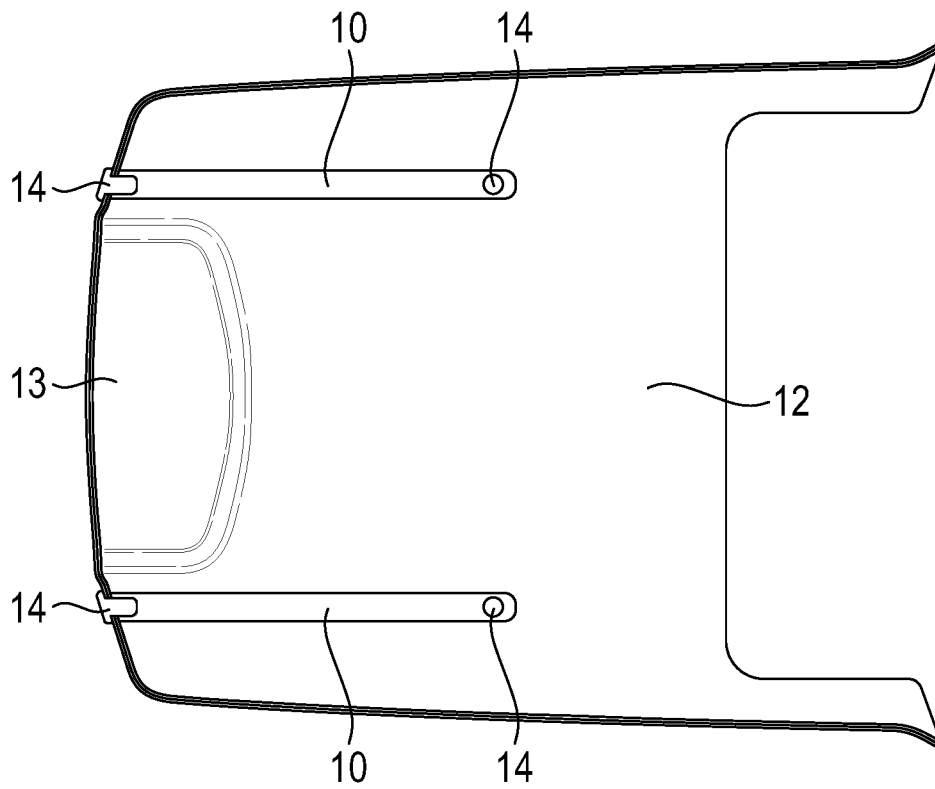


Fig. 8

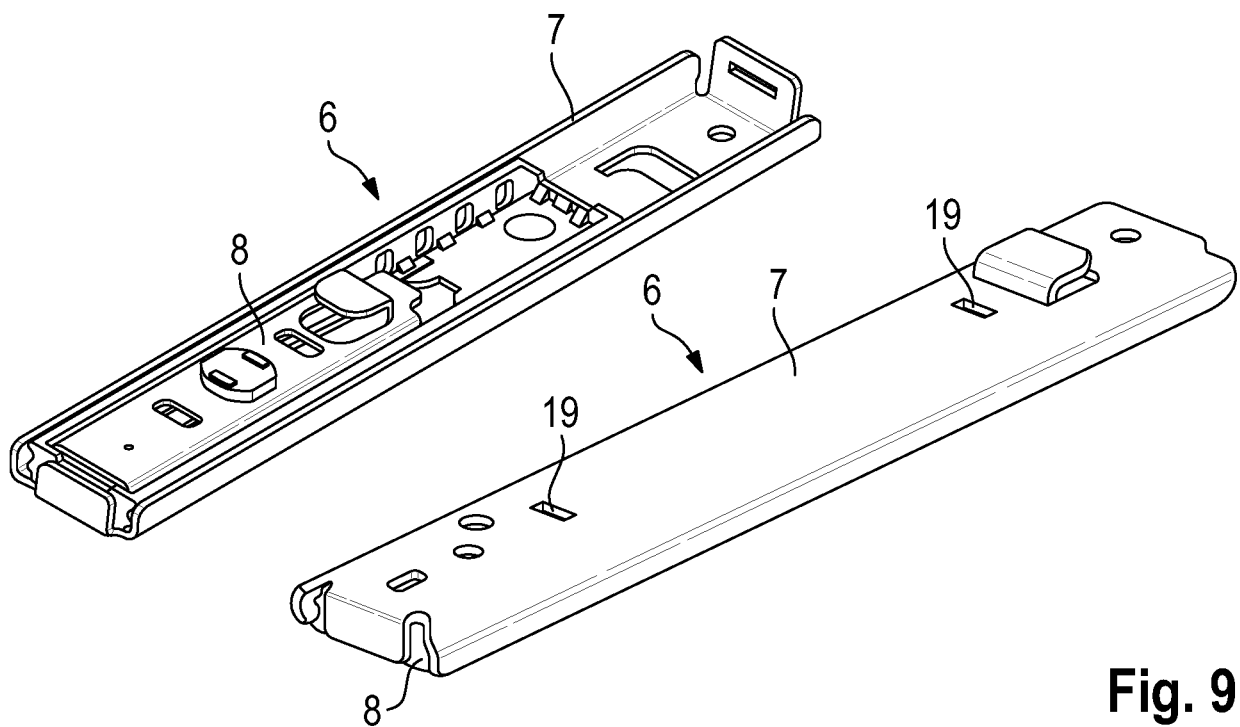


Fig. 9

