



Erfindungspatent für die Schweiz und Liechtenstein
Schweizerisch-liechtensteinischer Patentschutzvertrag vom 22. Dezember 1978

⑫ PATENTSCHRIFT A5

②1 Gesuchsnummer: 8946/80

(73) Inhaber:
Wilh. Frank GmbH, Leinfelden-Echterdingen
(DE)

② Anmeldungsdatum: 03.12.1980

⑦2 Erfinder:
Frank, Wilhelm, Leinfelden (DE)

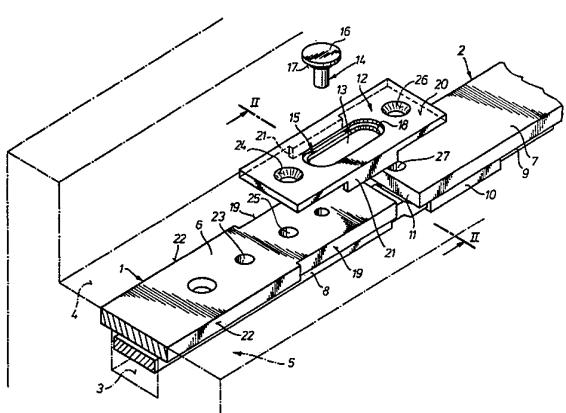
(24) Patent erteilt: 15.08.1985

74 Vertreter:
E. Blum & Co., Zürich

54) Stosstellenüberdeckung für Stulp schienen von Treibstangenbeschlägen für Fenster oder Türen.

57 Die Stossstellenüberdeckung hat eine am Ende der Stulpschiene (1, 2) angeordnete Lasche (12) mit einem Längsschlitz (13), in dem ein Bolzen (14) angeordnet ist, der die Lasche (12) hält. Die Lasche (12) ist über das Ende einer Stulpschiene (1, 2) schiebbar.

Um die Bauhöhe einer solchen Stossstellenüberdeckung zu verringern, wird der Längsschlitz (13) mit einer Schulter (18) versehen und der Kopf (16) des Bolzens (14) liegt vollständig innerhalb des Längsschlitzes (13). Der Halt der Lasche an der Stulpschiene erfolgt durch das Übergreifen der Schulter (18) des Längsschlitzes (13) durch den Kopf (16), der mit der von der Stulpschiene (1, 2) abgewendeten Oberfläche der Lasche (12) bündig bzw. unterhalb dieser angeordnet ist. Die Lasche ist mit zwei zu den Schmalseiten der Stulpschiene (1, 2) sich erstreckenden Flanschen (21) versehen. Die Stulpschiene (1, 2) weist im Verschiebbereich der Lasche Ausnehmungen (19) auf und die Flansche (21) sind innerhalb der Ausnehmungen (19) angeordnet. Dadurch ist die Lasche (12) beidseitig der Stulpschiene (1, 2) an deren Schmalseite geführt. Somit kann beim Verschieben der Lasche die ganze Länge des Längsschlitzes ausgenutzt werden.



PATENTANSPRÜCHE

1. Stossstellenüberdeckung für Stulpschienen von Treibstangenbeschlägen für Fenster oder Türen, mit einer am Ende einer Stulpschiene angeordneten Lasche, die einen Längsschlitz aufweist, in dem ein an der Stulpschiene befestigter Bolzen angeordnet ist, dessen Kopf die Lasche hält und die Lasche über das Ende einer benachbarten Stulpschiene schiebbar ist und Lasche und Stulpschiene je eine Bohrung aufweisen, in die zur Lagenfixierung der Lasche eine Befestigungsschraube einführbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Längsschlitz (13) mit einer abgesetzten Schulter (18) versehen und der Kopf (16) vollständig innerhalb des durch die Schulter (18) gebildeten Absatzes (15) des Längsschlitzes (13) angeordnet ist.

2. Stossstellenüberdeckung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Lasche (12) mit insbesondere zwei parallel zu den Schmalseiten (22) der Stulpschiene (6) sich erstreckenden Flanschen (21) versehen ist, die Stulpschiene (6) im Verschiebebereich der Lasche (12) Ausnehmungen (19) aufweist und die Flansche (21) innerhalb der Ausnehmungen (19) angeordnet sind.

3. Stossstellenüberdeckung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass am freien Ende der Lasche (12) eine zusätzliche Senklochbohrung (26) zum Durchtritt einer weiteren Befestigungsschraube angeordnet ist.

Die Erfindung betrifft eine Stossstellenüberdeckung für Stulpschienen von Treibstangenbeschlägen für Fenster oder Türen, mit einer am Ende einer Stulpschiene angeordneten Lasche, die einen Längsschlitz aufweist, in dem ein an der Stulpschiene befestigter Bolzen angeordnet ist, dessen Kopf die Lasche hält und die Lasche über das Ende einer benachbarten Stulpschiene schiebbar ist und Lasche und Stulpschiene je eine Bohrung aufweisen, in die zur Lagenfixierung der Lasche eine Befestigungsschraube einführbar ist.

Bei einer derartigen, aus dem DE-GM 77 02 352 bekannten Stossstellenüberdeckung ist der Kopf des Bolzens, der auf der von der Stulpschiene abgewendeten Oberfläche der Lasche aufliegt, im Durchmesser grösser als die Breite des Längsschlitzes, wodurch die Lasche unverlierbar an der Stulpschiene angeordnet ist. In Einbaurage ist die Lasche über eine benachbarte Stulpschiene entsprechend der Länge des Längsschlitzes schiebbar, so dass dadurch die benachbarte Stulpschiene niedergehalten ist.

Nachteilig ist hierbei, dass sich durch den auf der von der Stulpschiene abgewendeten Oberfläche der Lasche aufliegenden Kopf des Bolzens die Bauhöhe erhöht, wodurch die zwischen Flügel- und Blendrahmen vorhandene Falzluft im Bereich der Stossstellenüberdeckung weiter verkleinert wird. Beim Nachregulieren der Falzluft, insbesondere eines durch Witterungseinflüsse vorgezogenen Flügel- bzw. Blendrahmens besteht die Gefahr, dass der über die Lasche vorstehende Kopf an der Falzfläche des Blendrahmens streift. Um ein Schrägstellen der Lasche zu vermeiden, kann im Schrägschlitz ein weiterer Führungsbolzen angeordnet werden, durch den aber der Verschiebeweg der Lasche verkleinert wird.

Die Aufgabe der Erfindung besteht nun darin, die Bauhöhe einer derartigen Stossstellenüberdeckung zu verringern und bei Anwendung einer Verdreh sicherung für die Lasche diese so auszubilden, dass dadurch der Verschiebeweg nicht beeinträchtigt wird.

Diese Aufgabe wird dadurch gelöst, dass der Längsschlitz mit einer abgesetzten Schulter versehen und der Kopf vollständig innerhalb des durch die Schulter gebildeten Absatzes des Längsschlitzes angeordnet ist. Durch diese Ausgestaltung erfolgt der

Halt der Lasche an der Stulpschiene durch das Übergreifen der Schulter des Längsschlitzes durch den Kopf, der mit der von der Stulpschiene abgewendeten Oberfläche der Lasche bündig bzw. unterhalb dieser angeordnet ist, so dass die Bauhöhe der Stossstellenüberdeckung verringert ist.

Nach einer bevorzugten Ausgestaltung ist die Lasche mit insbesondere zwei zu den Schmalseiten der Stulpschiene sich erstreckenden Flanschen versehen, die Stulpschiene weist im Verschiebebereich der Lasche Ausnehmungen auf und die Flansche sind innerhalb der Ausnehmungen angeordnet. Dadurch ist die Lasche beidseitig der Stulpschiene an deren Schmalseite geführt. Somit kann beim Verschieben der Lasche die ganze Länge des Längsschlitzes ausgenutzt werden. Da die Flansche vollständig innerhalb der Ausnehmungen der Stulpschiene sich befinden, ist die Verschiebewegung durch die Nut im Flügelrahmen nicht behindert. Durch die Führung der Lasche über die Flansche kann die Lasche sich gegenüber der Stulpschiene verdrehen, so dass auch bei einer zu tief ausgefrästen Nut im Flügelrahmen die Betätigung der Lasche nicht behindert ist.

Nach einer zweckmässigen Ausführung ist am freien Ende der Lasche eine zusätzliche Senklochbohrung zum Durchtritt einer weiteren Befestigungsschraube angeordnet. Dadurch ergibt sich der Vorteil, dass auch die benachbarte Stulpschiene an ihrem Ende zusätzlich mit einer Befestigungsschraube niedergehalten und am Flügelrahmen befestigbar ist.

Weitere Vorteile und Einzelheiten des Gegenstandes der Erfindung sind der Zeichnung zu entnehmen, die in schematischer Darstellung eine bevorzugte Ausführungsform als Beispiel zeigt. Es stellen dar:

Fig. 1 zwei miteinander gekuppelte Treibstangenbeschlagteile mit der neuerungsgemässen Stossstellenüberdeckung in perspektivischer, sprengbildlicher Darstellung, und

Fig. 2 einen Schnitt gemäss der Schnittlinie II-II in Fig. 1.

Die Treibstangenbeschlagteile 1, 2 sind in einer im Querschnitt T-förmigen Nut 3 im Falz 4 eines strichpunktierter dargestellten Flügelrahmens 5 eines Fensters eingesetzt. Jedes Treibstangenbeschlagteil 1 bzw. 2 besitzt eine Stulpschiene 6 bzw. 7 und eine längsverschiebbare Treibstange 8 bzw. 9. An einem Ende der Treibstange 8 ist ein Kupplungsschlitten 10 angenietet, mittels dem das Ende der benachbarten Treibstange 9 gekuppelt ist.

Am Ende der Stulpschiene 6 ist zum Abdecken der Stossstelle 11 zwischen den beiden Stulpschienen 6, 7 und zum Niederhalten der benachbarten Stulpschiene 7 eine verschiebbare Lasche 12 angeordnet. Die Lasche 12 ist mit einem Längsschlitz 13 versehen, dessen Querschnitt abgesetzt ausgebildet ist zur Erzielung einer Schulter 18. Mit der Stulpschiene 6 ist ein den Längsschlitz 13 durchsetzender Bolzen 14 vernietet, dessen Kopf 16 mit seiner Unterseite 17 beidseitig auf der Schulter 18, wie in Fig. 2 dargestellt, aufliegt und sich vollständig innerhalb des Absatzes 15 des Längsschlitzes 13 befindet. Der Kopf 16 ragt somit nicht über die Oberfläche 20 der Lasche 12 hinaus.

Als Verdreh sicherung besitzt die Lasche 12 zwei Flansche 21. Im Bereich der Flansche 21 sind die Schmalseiten 22 der Stulpschiene 6 entsprechend dem Verschiebeweg der Lasche 12 mindestens um die Stärke der Flansche 21 zurückgesetzt. Ferner sind die Flansche 21 in der Höhe kürzer ausgebildet als die Stärke der Stulpschiene 6, so dass die Flansche 21 vollständig innerhalb der Ausnehmungen 19 der Stulpschiene 6 angeordnet sind.

Zum Abdecken der Stossstelle 11 wird die Lasche 12 über das benachbarte Ende der Stulpschiene 7 verschoben, bis der Bolzen 14 am Ende des Längsschlitzes 13 anliegt. Die Lasche 12 übergreift dann die Stulpschiene 7. Zur Sicherung der Lage dient eine die Senklochbohrung 24 der Lasche 12 sowie die Bohrung 25 der Stulpschiene 6 durchgreifende, im Flügelrahmen 5 zu verankrende Befestigungsschraube. Um auch die benachbarte Stulpschiene 7 nicht nur durch die Lasche 12 niederzuhalten, sondern auch am Flügelrahmen 5 zu befestigen, ist am freien Ende der Lasche 12 eine weitere Senklochbohrung 26 sowie in der Stulp-

schiene 7 eine Bohrung 27 angeordnet, durch die eine zusätzliche Befestigungsschraube eingesetzt wird. Wird das Treibstangenbeschlagteil 1 ohne anschliessendes Treibstangenbeschlagteil 2 angewendet, wird die Lasche 12 in zurückgeschobenem Zustand,

in dem sie über die Stulpschiene 6 nicht hinausragt, in dieser Lage durch eine Befestigungsschraube fixiert, die durch die Senklochbohrung 24 und eine Bohrung 23 in der Stulpschiene 6 hindurchgeführt ist.

