

(19)



(11)

EP 2 199 509 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
23.06.2010 Patentblatt 2010/25

(51) Int Cl.:
E05C 9/00 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **09178447.0**

(22) Anmeldetag: **09.12.2009**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
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 SE SI SK SM TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL BA RS

(72) Erfinder:
• **Kushtilov, Boyko**
48151 Münster (DE)
• **Rampelmann, Sven**
48165 Münster (DE)

(30) Priorität: **15.12.2008 DE 102008062303**

(74) Vertreter: **Ruttensperger, Bernhard**
Weickmann & Weickmann
Patentanwälte
Postfach 86 08 20
81635 München (DE)

(71) Anmelder: **Aug. Winkhaus GmbH & Co. KG**
48291 Telgte (DE)

(54) **Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagsystem**

(57) Eine Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagsystem für einen Fenster- oder Türflügel, umfassend eine Stulpschiene (12) und wenigstens ein an der Stulpschiene (12) festgelegtes Führungselement (26) für einen Treibstangenabschnitt (28, 30), wobei das Führungselement (26) eine zugeordnete Führungsausparung (78) in dem Treibstangenabschnitt (28, 30) durchsetzt und den Treibstangenabschnitt (28, 30) zur Bewegung entlang der Stulpschiene (12) führt, wobei das Führungselement (26) in seinem von der Stulpschiene (12) entfernt liegenden Bereich (66) einen den Treibstangenabschnitt (28, 30) an seiner von der Stulpschiene (12) abgewandten Seite (80) übergreifenden Haltebereich (68) aufweist ist **dadurch gekennzeichnet, dass** der Haltebereich (68) eine Mehrzahl von die Führungsausparung (78) durchsetzenden und den Treibstangenabschnitt (28, 30) hintergreifenden, in eine Haltestellung vorgespannten Halterasten (70, 72) umfasst.

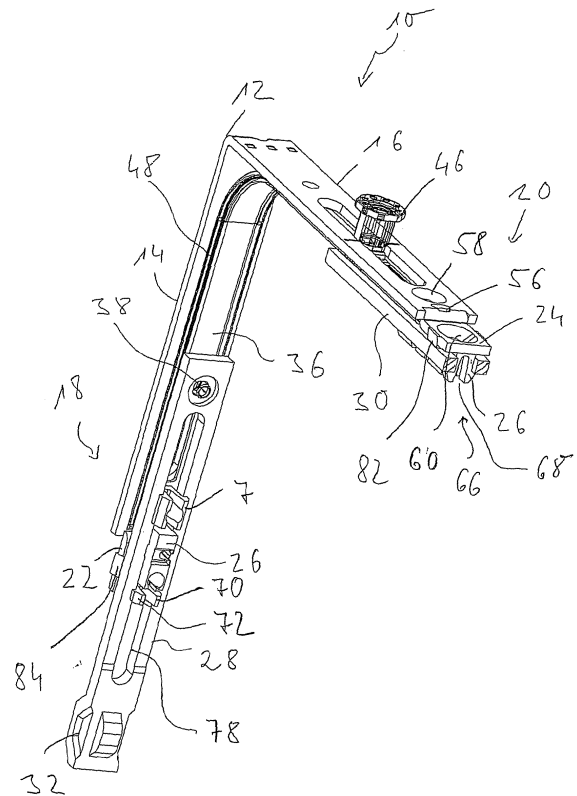


Fig. 2

EP 2 199 509 A2

Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagsystem für einen Fenster- oder Türflügel, umfassend eine Stulpschiene und wenigstens ein an der Stulpschiene festgelegtes Führungselement für einen Treibstangenabschnitt, wobei das Führungselement eine zugeordnete Führungsaussparung in dem Treibstangenabschnitt durchsetzt und den Treibstangenabschnitt zur Bewegung entlang der Stulpschiene führt, wobei das Führungselement in seinem von der Stulpschiene entfernt liegenden Bereich eine den Treibstangenabschnitt an seiner von der Stulpschiene abgewandten Seite übergreifenden Haltebereich aufweist.

[0002] Eine Beschlagbaugruppe gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 ist aus der DE 196 46 988 C2 bekannt. Bei dieser Beschlagbaugruppe ist ein als Kunststoffbauteil ausgeführtes Führungselement an seinen beiden in Stulpschienenlängsrichtung gelegenen Endbereichen durch Verrastung an der Stulpschiene festgelegt. In diesem Zustand durchsetzt das Führungselement eine Führungsaussparung in einem längs der Stulpschiene zu führenden Treibstangenabschnitt. An seinem von der Stulpschiene entfernt liegenden Endbereich hintergreift das Führungselement mit an diesem angeformten Anlageflächen den zu führenden Treibstangenabschnitt an dessen von der Stulpschiene abgewandt liegender Seite. Bei der Montage ist dabei so vorzugehen, dass zunächst das Führungselement mit seinem auch der Festlegung an der Stulpschiene dienenden Bereich durch die Führungsaussparung in einem Treibstangenabschnitt hindurch geführt wird, bis die Anlageflächen an der von der Stulpschiene abgewandt zu positionierende Seite des Treibstangenabschnitts beidseits der Führungsaussparung anliegen. In diesem Zustand kann dann der Treibstangenabschnitt zusammen mit dem Führungselement an die Stulpschiene herangeführt werden und das Führungselement an der Stulpschiene festgelegt werden. Der zu führende Treibstangenabschnitt liegt dann zwischen den am Führungselement vorgesehenen Anlageflächen und der Stulpschiene. An seinem über die von der Stulpschiene abgewandt liegende Seite des Treibstangenabschnitts hinausgreifenden Bereich weist das Führungselement an beiden Längsseiten daran integral ausgeformte elastisch ein- bzw. ausfedernde Klemmfixierabschnitte auf. Bei Einsetzen einer so aufgebauten Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagsystem in eine dafür vorgesehene Nut an einem Fenster- bzw. Türflügel legen sich die Klemmfixierabschnitte unter Vorspannung gegen die beiden eine Nut seitlich begrenzenden Wandungen an und sorgen somit für eine Klemmfixierung der Beschlagbaugruppe in dem in die Nut eingesetzten Zustand. Nachfolgend kann dann die Beschlagbaugruppe beispielsweise durch diese durchsetzende und in einen Fenster- oder Türflügel eingreifende Schrauben vollständig fixiert werden.

[0003] Aus der nachveröffentlichten deutschen Paten-

tanmeldung mit dem amtlichen Aktenzeichen DE 10 2007 053 340 ist eine Eckumlenkung für ein Treibstangenbeschlagsystem bekannt, bei welcher in Zuordnung zu den an jeweiligen Stulpschienenchenkeln angeordneten Führungselementen von diesen getrennt ausgebildete Klemmfederelemente vorgesehen sind. Diese sind im zusammengefügt Zustand der Eckumlenkung zwischen der Stulpschiene und einem daran festgelegten Führungselement eingeklemmt und greifen mit seitlich hervorstehenden Klemmfixierfederabschnitten bei in eine Nut eingesetzter Eckumlenkung an den die Nut seitlich begrenzenden Wandungen an, um eine Vorfixierung der Eckumlenkung zu erzielen.

[0004] Es ist die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagsystem für einen Fenster- oder Türflügel vorzusehen, deren Herstellungsprozess einfacher durchzuführen ist.

[0005] Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe gelöst durch eine Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagsystem für einen Fenster- oder Türflügel, umfassend eine Stulpschiene und wenigstens ein an der Stulpschiene festgelegtes Führungselement für einen Treibstangenabschnitt, wobei das Führungselement eine zugeordnete Führungsaussparung in dem Treibstangenabschnitt durchsetzt und den Treibstangenabschnitt zur Bewegung entlang der Stulpschiene führt, wobei das Führungselement an seinem von der Stulpschiene entfernt liegenden Bereich einen den Treibstangenabschnitt an seiner von der Stulpschiene abgewandten Seite übergreifenden Haltebereich aufweist.

[0006] Dabei ist weiter vorgesehen, dass der Haltebereich eine Mehrzahl von die Führungsaussparung durchsetzenden und den Treibstangenabschnitt hintergreifenden, in eine Haltestellung vorgespannten Halterasten umfasst.

[0007] Bei der erfindungsgemäß aufgebauten Beschlagbaugruppe wird die Haltewirkung des am Führungselement vorgesehenen Haltebereichs durch die in eine Haltestellung vorgespannten Halterasten erzielt. Dies bedeutet, dass zum Zusammensetzen der beiden Bauteile Führungselement und Treibstangenabschnitt einer Beschlagbaugruppe das Führungselement mit den Halterasten seines Haltebereichs durch eine zugeordnete Führungsaussparung in einem Treibstangenabschnitt hindurch geführt werden kann, wobei die Halterasten zunächst auf Grund ihrer Vorspannung einfedern und dann, wenn sie vollständig durch die Führungsaussparung hindurchgeführt sind, wieder ausfedern und somit den Treibstangenabschnitt an seiner von der Stulpschiene abgewandt zu positionierenden Seite hintergreifen. Dies bedeutet, dass im Vergleich zu der aus der DE 196 46 988 C2 bekannten Ausgestaltung eines Führungselements dieses beim Zusammenfügen mit einem Treibstangenabschnitt von derjenigen Seite durch die Führungsaussparung hindurch zu führen ist, welche im zusammengesetzten Zustand der Stulpschiene zugewandt liegt. Infolgedessen wird es möglich, den Prozess des Zusammenfügens des Führungselements mit einem zugeord-

neten Treibstangenabschnitt, unabhängig von der Festlegung des Führungselements an der Stulpschiene vorzunehmen, und zwar entweder vor oder nach dem Verbinden des Führungselements mit dem Treibstangenabschnitt. Wird das Führungselement vor der Zusammenfügung mit dem Treibstangenabschnitt an der Stulpschiene festgelegt, so kann der Treibstangenabschnitt einfach durch Aufschieben auf das Führungselement und dabei Herstellen der Rast-Haltewirkung der Halterasten an der Baugruppe vorgesehen werden. Wird das Führungselement zunächst mit dem Treibstangenabschnitt verbunden, so kann diese Rast-Haltewirkung und damit ein fester Verbund des Führungselements mit dem Treibstangenabschnitt erzielt werden, bevor diese Unterbaugruppe dann an der Stulpschiene festgelegt wird.

[0008] Zur Herstellung der Rast-Haltewirkung kann beispielsweise vorgesehen sein, dass die Halterasten mit Rastköpfen elastisch einfedernd durch die Führungsaussparung hindurch zu führen sind und bei Austritt der Rastköpfe aus der Führungsaussparung den Treibstangenabschnitt mit den Rastköpfen hintergreifen, wobei die Rastverbindung dann besonders leicht erzielbar ist, wenn die Halterasten mit Einführschrägen ausgebildet sind.

[0009] Um eine stabile Halterung eines Treibstangenabschnitts zu erlangen, wird weiter vorgeschlagen, dass in Zuordnung zu jeder Längsseite der Führungsaussparung wenigstens eine Halteraste vorgesehen ist.

[0010] Gemäß einem weiteren eigenständig, gleichwohl jedoch auch in Verbindung mit den vorangehend angegebenen Aspekten besonders vorteilhaften weiteren Aspekt, wird vorgeschlagen, dass an wenigstens einem Führungselement bezüglich einer Stulpschienenlängsrichtung seitlich zwischen dem Treibstangenabschnitt und der Stulpschiene hervorstehende Klemmfixierabschnitte integral vorgesehen sind. Diese Klemmfixierabschnitte ermöglichen einerseits die Vorarretierung einer erfindungsgemäßen Beschlagbaugruppe in einer diese aufnehmenden Nut vor dem endgültigen Festlegen durch Schrauben oder dgl., ohne dafür einen zusätzlichen Montageschritt bei der Herstellung der Beschlagbaugruppe vornehmen zu müssen. Zum anderen bilden die seitlich über den Treibstangenabschnitt hinausgreifenden Klemmfixierabschnitte in Verbindung mit den Halterasten eine definierte Halterungswechselwirkung zwischen dem Führungselement und dem Treibstangenabschnitt, wobei der Treibstangenabschnitt in einer Richtung orthogonal zur Stulpschienenlängsrichtung definiert zwischen den Klemmfixierabschnitten und den Halterasten bzw. den Rastköpfen derselben gehalten ist.

[0011] Auch dabei ist vorzugsweise an jeder Seite - Seite bezogen auf die Stulpschienenlängsrichtung - wenigstens ein Klemmfixierabschnitt vorgesehen.

[0012] Um vermittels der Klemmfixierabschnitte eine stabile Klemmwirkung in einer die Beschlagbaugruppe aufnehmenden Nut zu erzielen, wird weiter vorgeschlagen, dass die Klemmfixierabschnitte in ihrem über den

Treibstangenabschnitt seitlich hervorstehenden Bereich in Richtung auf die Stulpschiene zu und seitlich nach außen gekrümmt verlaufen.

[0013] Ein gegenseitiges Übergreifen der Stulpschienen verschiedener Beschlagbaugruppen in einem Treibstangenbeschlagsystem kann dadurch erreicht werden, dass die Stulpschiene in wenigstens einem Stulpschienenendbereich einen durch Abkröpfung auf den Treibstangenabschnitt zu versetzten Stulpschienenendabschnitt umfasst, und dass in Zuordnung zu wenigstens einem Stulpschienenendbereich ein den Stulpschienenendabschnitt in Stulpschienenlängsrichtung wenigstens teilweise übergreifendes Führungselement vorgesehen ist.

[0014] Um dabei eine Anpassung der Formgebung eines Führungselements an die Formgebung der Stulpschiene zu erzielen, wird vorgeschlagen, dass in Zuordnung zu dem Stulpschienenendabschnitt das Führungselement eine diesen aufnehmende Einsenkung aufweist.

[0015] Die Klemmfixierabschnitte können zwischen dem Stulpschienenendabschnitt und dem Treibstangenabschnitt sich erstreckend angeordnet sein, so dass sie in dem Bereich, in welchem sie sich seitlich nach außen erstrecken, durch den Stulpschienenabschnitt bzw. den Treibstangenabschnitt gegen übermäßige Verbiegung geschützt sind.

[0016] Bei Ausgestaltung der Beschlagbaugruppe als Eckumlenkung wird vorgeschlagen, dass die Stulpschiene als Eckstulpschiene mit zwei zueinander abgewinkelt verlaufenden Stulpschienenchenkeln ausgebildet ist, und dass in Zuordnung zu wenigstens einem, vorzugsweise beiden, Stulpschienenchenkeln ein einen Treibstangenabschnitt führendes Führungselement vorgesehen ist.

[0017] Dabei kann weiter vorgesehen sein, dass in Zuordnung zu den beiden Stulpschienenchenkeln vorgesehene Treibstangenabschnitte durch ein in einem Führungskanal verschiebbares flexibles Kopplungselement miteinander gekoppelt sind.

[0018] Die vorliegende Erfindung betrifft ferner ein Verfahren zur Herstellung einer Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagsystem für einen Fenster- oder Türflügel, insbesondere erfindungsgemäß aufgebaute Beschlagbaugruppe, umfassend die Maßnahme:

a) Hindurchführen eines Führungselements für einen Treibstangenabschnitt mit daran vorgesehenen, in eine Haltestellung vorgespannten Halterasten durch eine Führungsaussparung in einem Treibstangenabschnitt, bis die Halterasten nach Austritt von daran vorgesehenen Rastköpfen aus der Führungsaussparung den Treibstangenabschnitt mit den Rastköpfen hintergreifen.

[0019] Dabei kann das Führungselement vor oder nach dem Verbinden desselben mit einem zu führenden Treibstangenabschnitt an der Stulpschiene festgelegt werden.

[0020] Die vorliegende Erfindung wird nachfolgend mit Bezug auf die beiliegenden Figuren detailliert beschrieben. Es zeigt:

- Fig. 1 eine perspektivische Ansicht einer als Eckumlenkung ausgebildeten Beschlagbaugruppe;
- Fig. 2 die Beschlagbaugruppe der Fig. 1 in Schnittdarstellung;
- Fig. 3 ein bei der Beschlagbaugruppe der Fig. 1 eingesetztes Führungselement;
- Fig. 4 das Führungselement der Fig. 3 in Verbindung mit einem geschnitten dargestellten Treibstangenabschnitt;
- Fig. 5 ein Führungselement mit einem zugeordneten Treibstangenabschnitt vor dem Zusammenfügen;
- Fig. 6 ein mit einem Treibstangenabschnitt zu einer Unterbaugruppe zusammengefügtes Führungselement.

[0021] In den Fig. 1 und 2 ist eine als Eckumlenkung ausgebildete Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagsystem allgemein mit 10 bezeichnet. Diese Eckumlenkung bzw. Beschlagbaugruppe 10 umfasst eine Stulpschiene 12 mit zwei in einem Winkel von 90° zueinander gewinkelt verlaufenden Stulpschienenschenkeln 14, 16. In ihren jeweiligen Endbereichen 18, 20 sind die Stulpschienenschenkel 14, 16 mit Endabschnitten 22, 24 ausgebildet, die im Bereich einer Abkröpfung versetzt sind zu den Hauptbereichen der Stulpschienenschenkel 14, 16.

[0022] In diesen Endbereichen 18, 20 ist an den Stulpschienenschenkeln 14, 16 jeweils ein nachfolgend noch detailliert beschriebenes Führungselement 26 vorgesehen bzw. an der Stulpschiene 12 befestigt. Die Führungselemente 26 erstrecken sich dabei in den Endbereichen 18, 20 derart, dass sie die Endabschnitte 22, 24 in einer Stulpschienenlängsrichtung, welche im Falle einer Eckumlenkung im Wesentlichen der Längserstreckung der Stulpschienenschenkel 14, 16 entspricht, im Wesentlichen vollständig überdecken.

[0023] In Zuordnung zu jedem Stulpschienenschenkel 14, 16 ist ein Treibstangenabschnitt 28, 30 vorgesehen. Diese weisen in ihren Endbereichen verzahnungsartig ausgebildete Kopplungsformationen 32, 34 auf, mit welchen sie an Treibstangenabschnitte anschließend montierter Beschlagbaugruppen angekoppelt werden können. In ihren anderen Endbereichen sind die Treibstangenabschnitte 28, 30 an ein flexibles Kopplungselement 36 angebunden. Hierzu dienen Nietelemente 38 bzw. 40, welche nicht nur die feste Verbindung der Treibstangenabschnitte 28, 30 mit dem flexiblen Kopplungselement 36 realisieren, sondern mit ihren langlochartige Ausspa-

rungen 42, 44 in den Stulpschienenschenkeln 14, 16 durchsetzenden bzw. darüber hinaus greifenden Bereichen auch Schließkloben 46 tragen können, wie dies in Zuordnung zum Stulpschienenschenkel 16 in den Fig. 1 und 2 erkennbar ist. Bei Bewegung der Treibstangenabschnitte 28, 30 jeweils in der Längsrichtung der Stulpschienenschenkel 14, 16 verschieben sich auch die Schließkloben 46 in dieser Richtung.

[0024] Das flexible Kopplungselement 36, welches beispielsweise aus Federbandmaterial oder dgl. ausgebildet sein kann, ist in einem mit C-artigem Querschnitt ausgebildeten Führungskanal 48 geführt, der entlang der Stulpschienenschenkel 14, 16 sich erstreckend an diesen beispielsweise durch Nietelemente festgelegt sein kann. Dort, wo die langlochartige Aussparungen 42, 44 vorgesehen sind, weist auch der Führungskanal 48 zum Durchgriff der Nietelemente 38, 40 dienende langlochartige Aussparungen auf.

[0025] Die Fig. 3 zeigt in vergrößerter Ansicht ein Führungselement 26, wie es in Zuordnung zu beiden Endbereichen 18, 20 der Stulpschiene 12 vorgesehen ist bzw. sein kann. Das Führungselement 26 weist einen allgemein mit 50 bezeichneten Führungselementkörper auf, der in Anpassung an die durch Abkröpfung versetzt liegenden Endabschnitte 22 bzw. 24 eine Einsenkung 52 aufweist, in welcher ein jeweiliger Endabschnitt 22 bzw. 24 zu liegen kommt. Ein Befestigungsvorsprung 54 kann in einer zugeordneten Aussparung 56 eines jeweiligen Endbereichs 18 bzw. 20 aufgenommen werden, um durch Klemmwirkung, ggf. auch durch Verstemmen oder Abnieten desselben, das Führungselement 26 an der Stulpschiene 12 so zu fixieren, dass es grundsätzlich parallel zu dessen Längsrichtung ausgerichtet ist. An zwei in Abstand liegenden Bereichen weist das Führungselement 26, ebenso wie die Stulpschiene 12 in Zuordnung dazu, Durchgangsöffnungen 58, 60 bzw. 62, 64 auf, durch welche hindurch Befestigungsschrauben geführt werden können, um die Beschlagbaugruppe 10 an einem Flügel festzulegen.

[0026] An seinem von der Anlage an der Stulpschiene 12 entfernten Bereich 66 weist das Führungselement 26 einen allgemein mit 68 bezeichneten Haltebereich auf. Dieser ist mit einer Mehrzahl von Halterasten 70, 72 an den beiden Längsseiten des Führungselements ausgebildet, wobei jede derartige Halteraste einen Rastkopf 74 mit einer Einführschräge 76 aufweist. Die Halterasten 70, 72 sind federnd ausgebildet, wozu beispielsweise das Führungselement 26 aus Kunststoffmaterial oder entsprechend flexiblem Metallmaterial aufgebaut sein kann.

[0027] Zur Führungswechselwirkung mit einem derartigen Führungselement 26 weisen die Treibstangenabschnitte 28, 30 (in Fig. 4 ist der Treibstangenabschnitt 30 erkennbar) eine Führungsaussparung 78 auf. In dieser ist das Führungselement 26 aufgenommen, und bei an der Stulpschiene 12 festgelegtem Führungselement 26 kann ein derartiger Treibstangenabschnitt 30 sich dann unter der Führungswirkung des Führungselements

26 in einer definierten Richtung entlang der Längsrichtung der Stulpschiene 12 verschieben. Man erkennt, dass in dem zusammengefügt Zustand das Führungselement 26 mit seinem Haltebereich 68, d.h. den Rastköpfen 74, an einer von der Stulpschiene 12 abgewandt liegenden Seite 80 des Treibstangenabschnitts 30 liegt und diesen dort hintergreift. Der Treibstangenabschnitt ist dabei zwischen den Rastköpfen 74 und am Führungselementkörper 50 im Bereich der Einsenkung 52 vorgesehenen Klemmfixierabschnitten 82, 84 aufgenommen und in seiner Längsrichtung geführt. Die beiden seitlich über den Treibstangenabschnitt 30 vorstehenden Klemmfixierabschnitte 82, 84 liegen im zusammengefügt Zustand, wie die Fig. 2 dies zeigt, grundsätzlich zwischen einem jeweiligen Treibstangenabschnitt 28 bzw. 30 und dem Endabschnitt 22 bzw. 24 und greifen seitlich über diese beiden Bauteile hinaus. In ihren über den Treibstangenabschnitt 28 bzw. 30 hervor stehenden Endbereichen verlaufen die Klemmfixierabschnitte 84 nach seitlich außen und in Richtung auf die Stulpschiene 12 zu.

[0028] Beim Einsetzen einer so aufgebauten Beschlagbaugruppe 10 kommen die Klemmfixierabschnitte 82, 84 mit ihren über die Treibstangenabschnitte 28, 30 hervor stehenden Abschnitte zur Anlage an den eine die Beschlagbaugruppe 10 aufnehmende Nut begrenzenden Seitenwandungen und verspreizen sich gegen diese. Es wird somit eine Vorarretierung durch Klemmwirkung erzielt, so dass dafür gesorgt ist, dass vor dem Einbringen der Befestigungsschrauben die Beschlagbaugruppe 10 in definierter Positionierung am Fenster- oder Türflügel gehalten ist. Da die Klemmarretierabschnitte 82, 84 beim Einführen bzw. Bewegen einer derartigen Beschlagbaugruppe 10 in einer diese aufnehmenden Nut zwischen den Endabschnitten 22 bzw. 24 und den Treibstangenabschnitten 28 bzw. 30 gehalten sind, kann ein übermäßiges Abbiegen bzw. Beschädigen derselben ausgeschlossen werden.

[0029] Die Fig. 5 und 6 veranschaulichen den Vorgang des Zusammenfügens eines Führungselements 26 mit einem Treibstangenabschnitt, hier dem Treibstangenabschnitt 30. Dabei wird das Führungselement 26 mit seinem im zusammengefügt Zustand von der Stulpschiene 12 entfernt liegenden Bereich 66 auf den Treibstangenabschnitt 30 zu bewegt oder umgekehrt, bis die Halterasten 70, 72 mit ihren Abweisschrägen 74 an dem die Führungsaussparung 78 im Treibstangenabschnitt 30 umgebenden Bereich zur Anlage kommen. Eine weiter anhaltende Beaufschlagung des Führungselements 26 führt zum Auslenken der Halterasten 72, 74, so dass diese durch die Führungsaussparung 78 hindurchtreten. Sind die Rastköpfe 74 vollständig durch die Führungsaussparung 78 hindurch geführt, federn die Halterasten 70, 72 wieder seitlich hervor und hintergreifen mit ihren Rastköpfen 74 dann den Treibstangenabschnitt 30 an seiner von der Stulpschiene 12 abgewandt zu positionierenden Seite. In diesem Zustand ist der Treibstangenabschnitt 30 dann zwischen den Rastköpfen 74 und den

Klemmarretierabschnitten 82, 84 geführt. bzw. gehalten.

[0030] Diese Ausgestaltung der Führungselemente 26 ermöglicht es, diese mit den zugeordneten Treibstangenabschnitten 28 oder 30 zu der in Fig. 6 erkennbaren vormontierten Unterbaugruppe zusammen zu fassen, in welcher auf Grund der Halterung der Treibstangenabschnitte 28 bzw. 30 zwischen den Rastköpfen 74 einerseits und den Klemmarretierabschnitten 82, 84 andererseits ein Loslösen der Haltelemente 26 von den Treibstangenabschnitten 28, 30 nicht möglich ist. Diese Unterbaugruppe kann dann an die Stulpschiene herangeführt werden und mit dieser zusammengesetzt werden, wobei auch die Treibstangenabschnitte 28, 30 beispielsweise mit dem flexiblen Kopplungselement 36 verbunden werden können. Die Vorgehensweise könnte alternativ aber auch so sein, dass zunächst die Führungselemente 26 an der Stulpschiene 12 festgelegt werden und dann die Treibstangenabschnitte 28, 30 herangeführt und in der vorangehend beschriebenen Art und Weise an den jeweils zugeordneten Führungselementen 26 gehalten werden.

[0031] Es sei abschließend darauf hingewiesen, dass selbstverständlich die Prinzipien der vorliegenden Erfindung nicht nur bei einer als Eckumlenkung ausgebildeten Beschlagbaugruppe Anwendung finden können, sondern auch geradlinig langgestreckte Beschlagbaugruppen mit dem erfindungsgemäß ausgestalteten Führungselementen aufgebaut sein können.

Patentansprüche

1. Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagssystem für einen Fenster- oder Türflügel, umfassend eine Stulpschiene (12) und wenigstens ein an der Stulpschiene (12) festgelegtes Führungselement (26) für einen Treibstangenabschnitt (28, 30), wobei das Führungselement (26) eine zugeordnete Führungsaussparung (78) in dem Treibstangenabschnitt (28, 30) durchsetzt und den Treibstangenabschnitt (28, 30) zur Bewegung entlang der Stulpschiene (12) führt, wobei das Führungselement (26) in seinem von der Stulpschiene (12) entfernt liegenden Bereich (66) einen den Treibstangenabschnitt (28, 30) an seiner von der Stulpschiene (12) abgewandten Seite (80) übergreifenden Haltebereich (68) aufweist, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Haltebereich (68) eine Mehrzahl von die Führungsaussparung (78) durchsetzenden und den Treibstangenabschnitt (28, 30) hintergreifenden, in eine Haltestellung vorgespannten Halterasten (70, 72) umfasst.
2. Beschlagbaugruppe nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** zur Herstellung der Haltewechselwirkung des Führungselements (26) mit dem Treibstangenab-

- schnitt (28, 30) die Halterasten (70, 72) mit Rastköpfen elastisch einfedernd durch die Führungsaussparung (78) hindurch zu führen sind und bei Austritt der Rastköpfe (74) aus der Führungsaussparung (78) den Treibstangenabschnitt (28, 30) mit den Rastköpfen (74) hintergreifen.
3. Beschlagbaugruppe nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Halterasten (74) mit Einführschrägen (76) ausgebildet sind. 5
 4. Beschlagbaugruppe nach einem der Ansprüche 1-3, **dadurch gekennzeichnet, dass** in Zuordnung zu jeder Längsseite der Führungsaussparung (78) wenigstens eine Halteraste (70, 72) vorgesehen ist. 10
 5. Beschlagbaugruppe nach einem der Ansprüche 1-4 oder dem Oberbegriff des Anspruchs 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** an wenigstens einem Führungselement (26) bezüglich einer Stulpschienenlängsrichtung seitlich zwischen dem Treibstangenabschnitt (28, 30) und der Stulpschiene (12) hervorstehende Klemmfixierabschnitte (82, 84) integral vorgesehen sind. 15
 6. Beschlagbaugruppe nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** an jeder Seite wenigstens ein Klemmfixierabschnitt (82, 84) vorgesehen ist. 20
 7. Beschlagbaugruppe nach Anspruch 5 oder 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Klemmfixierabschnitte (82, 84) in ihrem über den Treibstangenabschnitt (28, 30) seitlich hervorstehenden Bereich in Richtung auf die Stulpschiene (12) zu und seitlich nach außen gekrümmt verlaufen. 25
 8. Beschlagbaugruppe nach einem der Ansprüche 1-7, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Stulpschiene (12) in wenigstens einem Stulpschienenendbereich (18, 20) einen durch Abkröpfung auf den Treibstangenabschnitt (28, 30) zu versetzten Stulpschienenendabschnitt (22, 24) umfasst, und dass in Zuordnung zu wenigstens einem Stulpschienenendbereich (18, 20) ein den Stulpschienenendabschnitt (22, 24) in Stulpschienenlängsrichtung wenigstens teilweise übergreifendes Führungselement (26) vorgesehen ist. 30
 9. Beschlagbaugruppe nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** in Zuordnung zu dem Stulpschienenendabschnitt (22, 24) das Führungselement (26) eine diesen aufnehmende Einsenkung (52) aufweist. 35
 10. Beschlagbaugruppe nach Anspruch 5 oder einem der Ansprüche 6-9, sofern auf Anspruch 5 rückbezogen, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Klemmfixierabschnitte (82, 84) zwischen einem Stulpschienenendabschnitt (22, 24) und dem Treibstangenabschnitt (28, 30) angeordnet sind. 40
 11. Beschlagbaugruppe nach einem der Ansprüche 1-10, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Stulpschiene (12) als Eckstulpschiene mit zwei zueinander abgewinkelt verlaufenden Stulpschienenchenkeln (14, 16) ausgebildet ist, und dass in Zuordnung zu wenigstens einem, vorzugsweise beiden, Stulpschienenchenkeln (14, 16), ein einen Treibstangenabschnitt (28, 30) führendes Führungselement (26) vorgesehen ist. 45
 12. Beschlagbaugruppe nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** in Zuordnung zu den beiden Stulpschienenchenkeln (14, 16) vorgesehene Treibstangenabschnitte (28, 30) durch ein in einem Führungskanal (48) verschiebbares, flexibles Kopplungselement (36) miteinander gekoppelt sind. 50
 13. Verfahren zur Herstellung einer Beschlagbaugruppe für ein Treibstangenbeschlagsystem für einen Fenster- oder Türflügel, insbesondere nach einem der vorangehenden Ansprüche, umfassend die Maßnahme:
 - a) Hindurchführen eines Führungselements (26) für einen Treibstangenabschnitt (28, 30) mit daran vorgesehenen, in eine Haltestellung vorgespannten Halterasten (70, 72) durch eine Führungsaussparung (78) in einem Treibstangenabschnitt (28, 30), bis die Halterasten (70, 72) nach Austritt von daran vorgesehenen Rastköpfen (74) aus der Führungsaussparung (78) den Treibstangenabschnitt (28, 30) mit den Rastköpfen (74) hintergreifen. 55
 14. Verfahren nach Anspruch 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** vor oder nach der Maßnahme a) das Führungselement (26) an einer Stulpschiene (12) festgelegt wird. 60

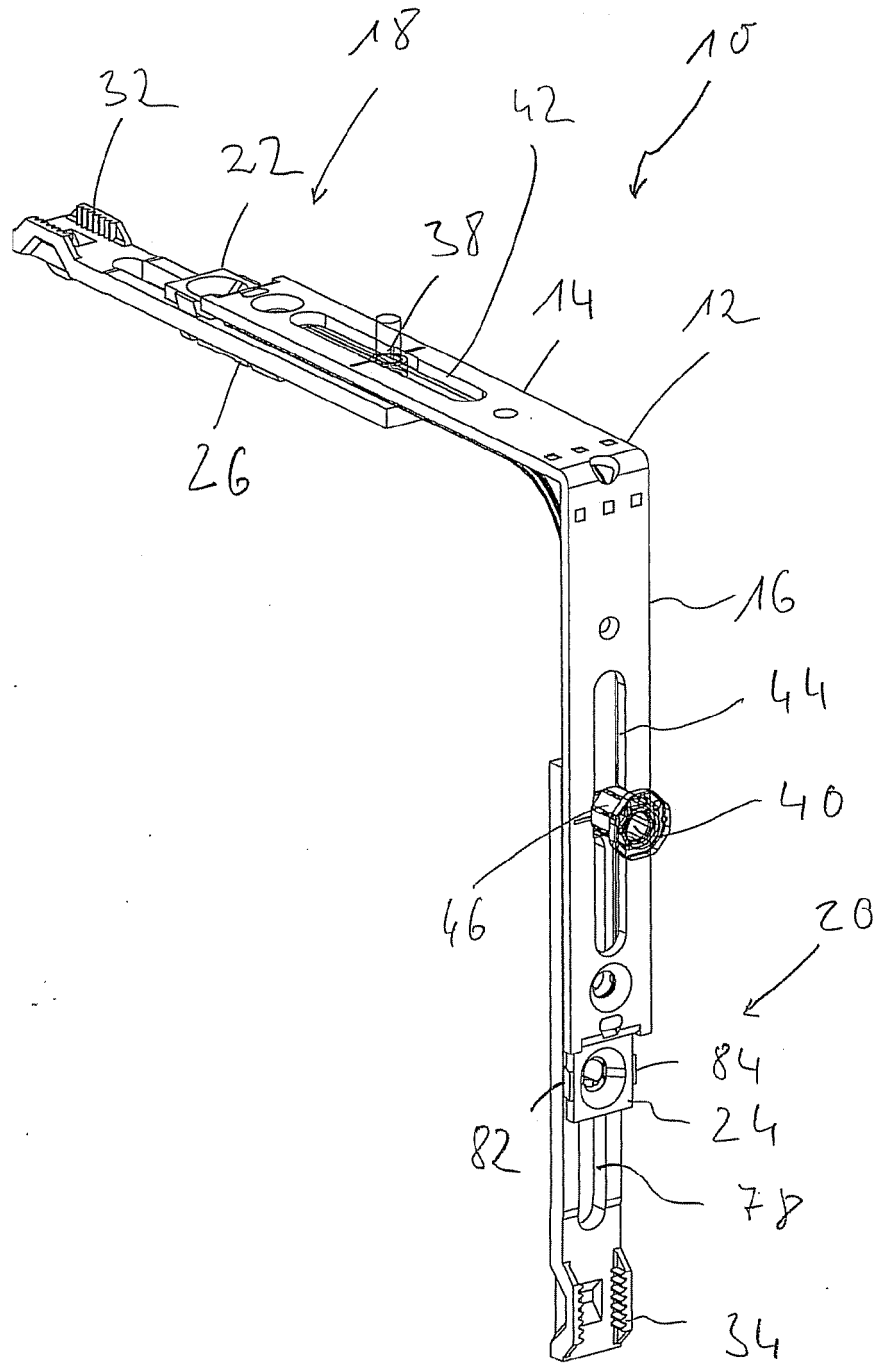


Fig. 1

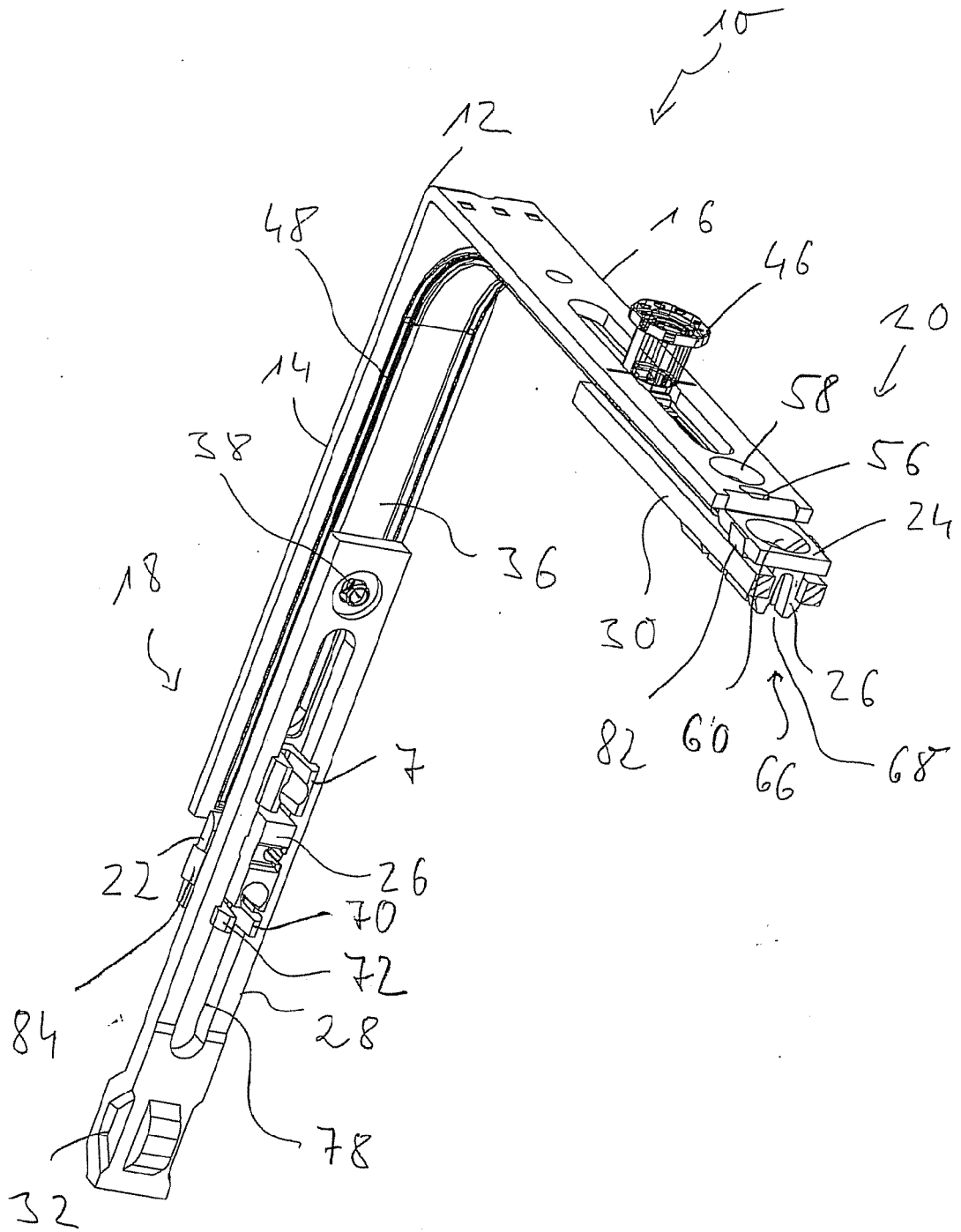
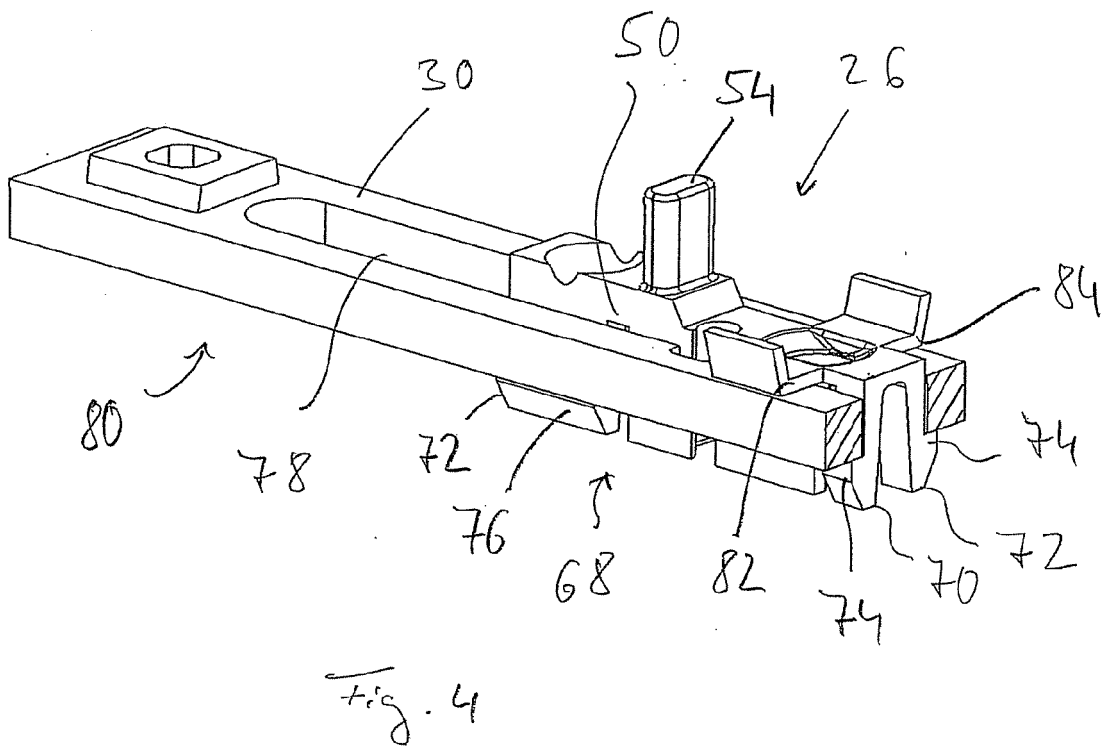
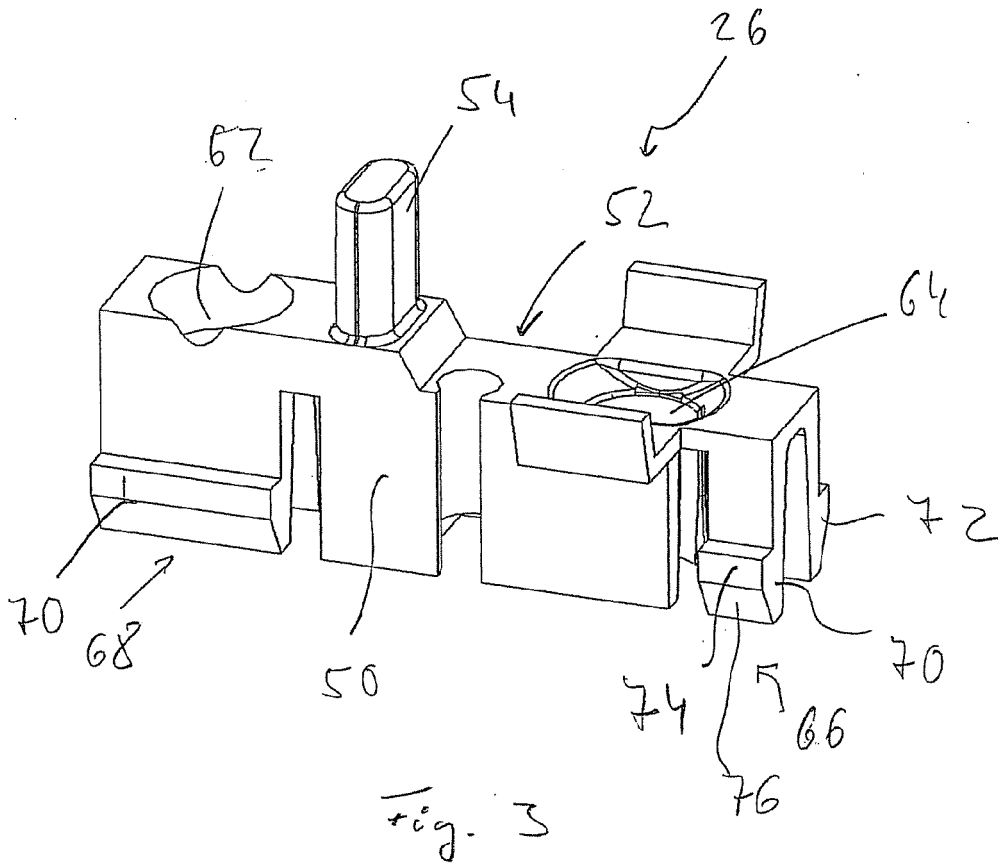


Fig. 2



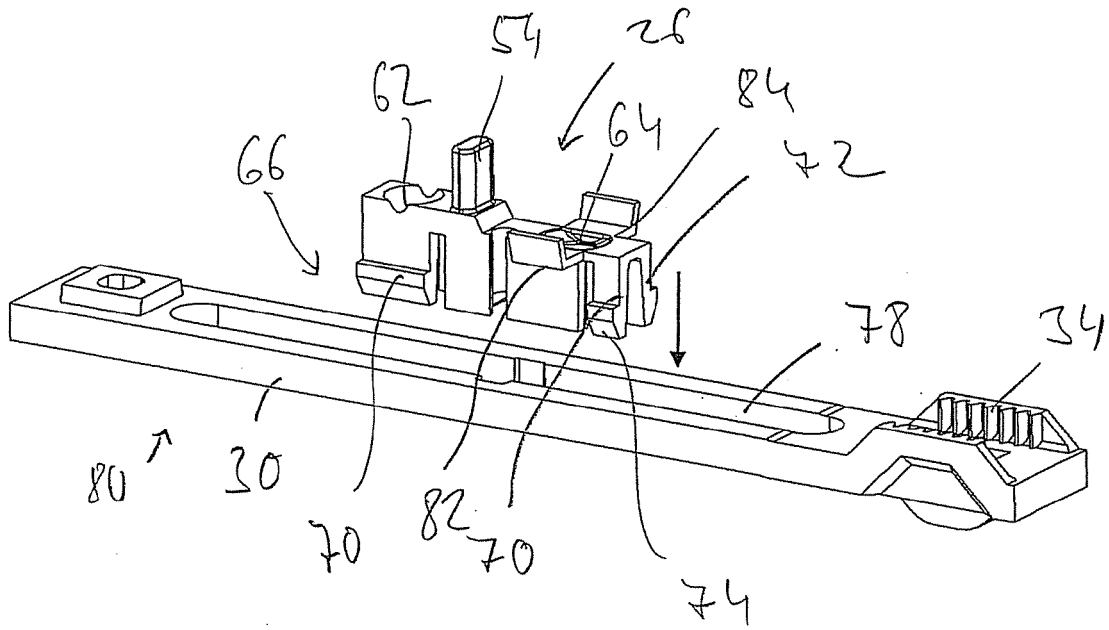


Fig. 5

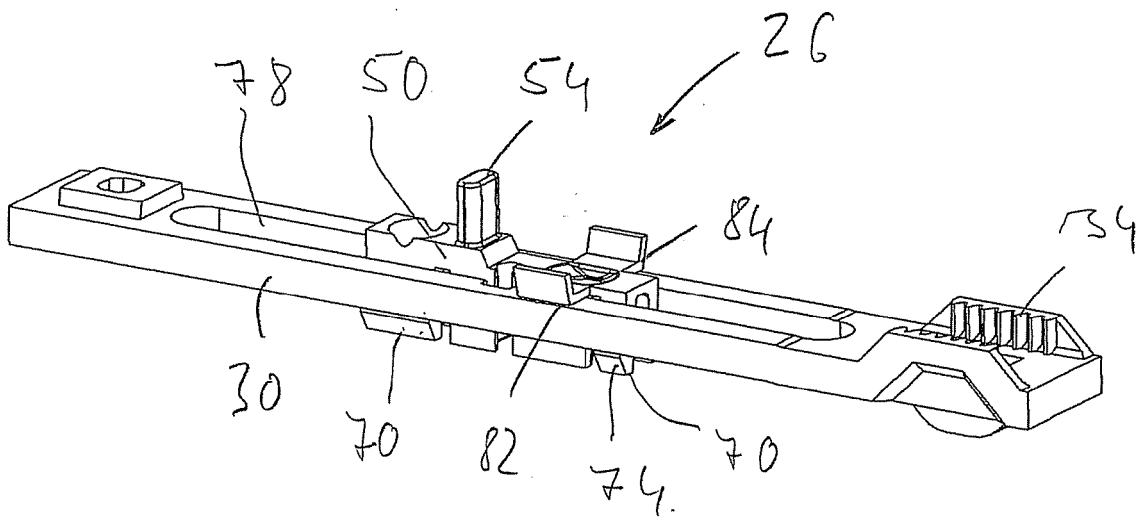


Fig. 6

IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- DE 19646988 C2 [0002] [0007]
- DE 102007053340 [0003]