



(11) **EP 2 946 052 B1**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT**

(45) Veröffentlichungstag und Bekanntmachung des Hinweises auf die Patenterteilung:  
**21.06.2017 Patentblatt 2017/25**

(51) Int Cl.:  
**E05B 79/06<sup>(2014.01)</sup> E05B 85/16<sup>(2014.01)</sup>**

(21) Anmeldenummer: **14700422.0**

(86) Internationale Anmeldenummer:  
**PCT/EP2014/050631**

(22) Anmeldetag: **14.01.2014**

(87) Internationale Veröffentlichungsnummer:  
**WO 2014/111390 (24.07.2014 Gazette 2014/30)**

(54) **BEFESTIGUNG EINER TÜRGRIFFEINRICHTUNG AN EINER FAHRZEUGTÜR, FAHRZEUGTÜR, FAHRZEUG**

FASTENING OF A DOOR HANDLE DEVICE TO A VEHICLE DOOR, VEHICLE DOOR, VEHICLE  
SYSTÈME DE FIXATION D'UN DISPOSITIF DE POIGNÉE DE PORTE À UNE PORTE DE VÉHICULE,  
PORTE DE VÉHICULE, VÉHICULE

(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**

(30) Priorität: **16.01.2013 DE 102013000631**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
**25.11.2015 Patentblatt 2015/48**

(73) Patentinhaber: **Volkswagen Aktiengesellschaft 38440 Wolfsburg (DE)**

(72) Erfinder:  
• **SCHRENKE, Kai**  
**39356 Walbeck (DE)**  
• **SUKOP, Andreas**  
**31234 Edemissen-Mödesse (DE)**  
• **JATZEN, Carsten**  
**38122 Braunschweig (DE)**

(56) Entgegenhaltungen:  
**EP-A1- 0 646 688 WO-A1-02/42585**  
**DE-A1- 3 231 210 DE-A1- 3 324 162**  
**DE-C- 657 234**

**EP 2 946 052 B1**

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents im Europäischen Patentblatt kann jedermann nach Maßgabe der Ausführungsordnung beim Europäischen Patentamt gegen dieses Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist. (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft eine Befestigung einer Türgriffeinrichtung an einer Fahrzeugtür, insbesondere eines Kraftfahrzeugs, wobei die Fahrzeugtür eine Türaußenwand und eine Türstirnwand aufweist, und wobei die Türgriffeinrichtung einen Türgriff lagernden Lagerbügel, der an der Türaußenwand befestigt ist, und einen Türschließzylinder aufweist.

**[0002]** Ferner betrifft die Erfindung eine Fahrzeugtür mit einer entsprechenden Befestigung einer Türgriffeinrichtung sowie ein Fahrzeug mit einer derartigen Fahrzeugtür.

**[0003]** Befestigungen, Fahrzeugtüren und Fahrzeuge der Eingangs genannten Art sind aus dem Stand der Technik bekannt. So offenbart beispielsweise DE 42 29 930 C1 eine Befestigung eines Türgriffs mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1. Die Fahrzeugtür ist dabei, wie üblich, als hohler Türkörper ausgebildet, der von einer Türaußenwand, einer Türinnenwand sowie von zumindest einer Türstirnwand begrenzt wird. Die Wände der Fahrzeugtür, also die Türinnenwand, die Türaußenwand sowie die Türstirnwand, sind dabei als Blechteile ausgebildet. Üblicherweise schließen dabei die Türstirnwand und die Türaußenwand einen Winkel zwischen sich ein, so dass die Türstirnwand seitlich von der Türaußenwand vorsteht beziehungsweise absteht. Die Türinnenwand und die Türaußenwand verlaufen hingegen regelmäßig zumindest im Wesentlichen parallel zueinander. Zur Befestigung des Türgriffs an der Fahrzeugtür ist ein Lagerbügel vorgesehen, der an der Türaußenwand und an der Türstirnwand befestigt ist. Die Türaußenwand weist dabei ein oder mehrere Öffnungen auf, durch welche der Türgriff mit dem Lagerbügel in Wirkverbindung bringbar ist. Zum Sperren oder Freigeben des Türgriffs ist dabei außerdem ein Türschließzylinder vorgesehen, der durch Einführen eines Schlüssels und Drehen desselben den Türgriff an dem Lagerbügel arretiert oder freigibt. Der Türschließzylinder ist dabei direkt in dem Lagerbügel gelagert und gehalten. Eine ähnliche Befestigung wird auch in DE 10 2006 020 044 A1 offenbart, wobei hier ein zusätzliches Trägerelement für den Türschließzylinder vorgesehen ist, das an dem Lagerbügel gehalten ist.

**[0004]** Nachteilig bei den bekannten Lösungen ist es, dass insbesondere bei einer im Wesentlichen versteckten Anordnung des Lagerbügels auf der Innenseite der Türaußenwand hohe Anforderungen an die konstruktiven und herstellungstechnischen Toleranzen gestellt werden, damit der Türschließzylinder und der Türgriff jeweils an den gewünschten Positionen beziehungsweise Öffnungen an der Türaußenwand angeordnet sind. Durch die Lagerung des Türschließzylinders an dem Lagerbügel besteht eine Toleranzkette, die von einer Vielzahl von Einzelbauteilen, wie der Türaußenwand, der Türinnenwand, dem Türschließzylinder, dem Lagerbügel und einem Türschloß sowie der Türstirnwand abhängig ist.

**[0005]** Die Offenlegungsschrift DE 33 24 162 A1 offenbart eine Befestigung einer Türgriffeinrichtung, bei welcher ein Türschließzylinder durch eine Verschraubung an einer Türstirnwand befestigt ist. Eine ähnliche Befestigung wird auch durch die Offenlegungsschrift DE 32 31 210 A1 gezeigt.

**[0006]** Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine verbesserte Befestigung einer Türgriffeinrichtung zu schaffen.

**[0007]** Die der Erfindung zugrundeliegende Aufgabe wird durch eine Befestigung einer Türgriffeinrichtung mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Die erfindungsgemäße Befestigung hat den Vorteil, dass die Anordnung und Lagerung des Türschließzylinders von dem Lagerbügel gelöst wird, so dass der Türschließzylinder unabhängig von dem Lagerbügel an der Fahrzeugtür befestigbar und anordenbar ist, so dass die Toleranzen des Lagerbügels sich nicht auf die Positionierung des Türschließzylinders auswirken. Die Anforderungen an Herstellungstoleranzen sowie die damit einhergehenden Kosten werden dadurch reduziert. Erfindungsgemäß ist dabei vorgesehen, dass der Türschließzylinder nur an der Türstirnwand befestigt ist. Anstatt den Türschließzylinder wie bisher an dem Lagerbügel anzuordnen, ist erfindungsgemäß also eine Befestigung des Türschließzylinders nur an der Türstirnwand beziehungsweise an der Türstirnwand von dem Lagerbügel unabhängig vorgesehen. Durch die alleinige Befestigung an der Türstirnwand ist der Türschließzylinder gelöst von dem Lagerbügel angeordnet. Um zu gewährleisten, dass der Türschließzylinder nur an der Türstirnwand befestigt ist, ist bevorzugt vorgesehen, dass der Türschließzylinder getrennt beziehungsweise beabstandet zu dem Lagerbügel angeordnet/positioniert ist. Die Toleranzkette wird somit zwischen Lagerbügel und Türschließzylinder unterbrochen, was zu den zuvor bereits genannten Vorteilen führt. Selbstverständlich ist der Türschließzylinder dabei derart angeordnet, dass seine zur Verriegelung des Türgriffs oder der Fahrzeugtür notwendigen Elemente auch weiterhin in Eingriff mit dem Türgriff beziehungsweise mit der Fahrzeugtür bringbar sind.

**[0008]** Gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass der Lagerbügel nur an der Türaußenwand befestigt ist. Dadurch ist der Lagerbügel gelöst von der Türstirnwand an der Fahrzeugtür befestigt, so dass die aus dem Stand der Technik bereits bekannte Befestigung des Lagerbügels an der Türstirnwand entfällt, die ebenfalls erhöhte Anforderungen an die Toleranzen bedeuten würde. Gemäß einer alternativen Ausführungsform ist vorgesehen, dass der Lagerbügel zusätzlich an der Türstirnwand befestigt ist, um beispielsweise höheren Belastungen standhalten zu können, jedoch bevorzugt unter Zwischenschaltung elastisch verformbarer Elemente, um gegebenenfalls vorhandene Toleranzen auszugleichen beziehungsweise kompensieren zu können.

**[0009]** Besonders bevorzugt ist vorgesehen, dass der Lagerbügel zumindest im Wesentlichen versteckt hinter

der Türaußenwand angeordnet ist. Die Türaußenwand weist somit zweckmäßigerweise lediglich Durchgriffsöffnungen für den Türgriff sowie für den Türschlosszylinder auf. Eine bevorzugt vorgesehene Griffmulde wird somit von der Türaußenwand und nicht beispielsweise von dem Lagerbügel gebildet. Durch die vorteilhafte Ausbildung der Befestigung können die Toleranzen der Öffnungen auf einfache und kostengünstige Art und Weise gewahrt werden.

**[0010]** Gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass der Türschließezyylinder an der Türstirnwand verschraubt ist. Hierdurch wird eine einfach herzustellende und auch wieder lösbare Befestigung des Türschließezyinders an der Fahrzeugtür geboten. Vorzugsweise sind wenigstens zwei Schraubstellen vorgesehen, um eine eindeutige Lagerung und Befestigung des Türschließezyinders an der Türstirnwand zu gewährleisten. Besonders bevorzugt weist der Türschließezyylinder ein Gehäuse auf, das einen der Türstirnwand zugeordneten Befestigungsabschnitt, insbesondere Befestigungsflansch, aufweist. Der Befestigungsabschnitt ist insbesondere mit einer oder mehreren Gewindebohrungen versehen, in welche entsprechend Schrauben zur Befestigung des Türschließezyinders an der Türstirnwand einschraubbar sind.

**[0011]** Zusätzlich oder alternativ ist bevorzugt vorgesehen, dass der Türschließezyylinder an der Türstirnwand verschweißt, verklebt und/oder vernietet ist. Diese nur durch Zerstörung wieder lösbaren Befestigungsmöglichkeiten bieten eine besonders dauerhaft belastbare Befestigung.

**[0012]** Gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung ist vorgesehen, dass der Lagerbügel aus Kunststoff gefertigt ist. Dadurch weist der Lagerbügel ein nur geringes Gewicht auf, was insgesamt das Gewicht der Türgriffeinrichtung und der Fahrzeugtür verringert. Darüber hinaus lässt sich der Lagerbügel so auf einfache Art und Weise auch in komplexen Formen fertigen.

**[0013]** Erfindungsgemäß ist vorgesehen, dass der Lagerbügel eine Aussparung aufweist, in welcher der Schließezyylinder angeordnet ist. Erstreckt sich der Lagerbügel über die Position des Türschließezyinders hinaus, so wird eine größere Auflagefläche des Lagerbügels an der Türaußenwand geboten, wodurch dieser sicherer und einfacher an der Türaußenwand befestigbar ist. Die Aussparung an dem Lagerbügel dient somit zur Umgehung des Türschließezyinders, um die getrennte Lagerung beziehungsweise Befestigung zu gewährleisten.

**[0014]** Die erfindungsgemäße Fahrzeugtür mit den Merkmalen des Anspruchs 9 weist die oben bereits genannten Vorteile bezüglich der Herstellung und der Herstellungskosten auf. Sie zeichnet sich durch eine Befestigung einer Türgriffeinrichtung aus, wie sie oben stehend beschrieben wurde.

**[0015]** Das erfindungsgemäße Fahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs 10 zeichnet sich durch die oben beschriebene Fahrzeugtür aus, was zu den bereits genannten Vorteilen führt.

**[0016]** Im Folgenden soll die Erfindung anhand der Zeichnung näher erläutert werden. Dazu zeigen:

Figur 1 eine Befestigung einer Türgriffeinrichtung an einer Fahrzeugtür aus dem Stand der Technik,

Figur 2 eine Draufsicht auf eine Fahrzeugtür mit versteckt angeordnetem Lagerbügel und

Figur 3 eine Fahrzeugtür mit einer vorteilhaften Befestigung eines Türgriffs in einer vereinfachten perspektivischen Darstellung.

**[0017]** Figur 1 zeigt in einer vereinfachten Schnittdarstellung eine Fahrzeugtür 1 eines hier nicht näher dargestellten Kraftfahrzeugs. Die Fahrzeugtür 1 weist eine Türaußenwand 2, eine Türinnenwand 3 sowie eine Türstirnwand 4 auf. Die Türinnenwand 3 ist dem Fahrzeuginnenraum zugewandt, während die Türaußenwand 2 die Außenseite des Kraftfahrzeugs beziehungsweise der Fahrzeugtür 1 bildet. Die Türstirnwand 4 ist eine sogenannte hintere Türstirnwand 4, die auf der einem Schwenkgelenk gegenüberliegenden Endseite der Fahrzeugtür 1 angeordnet ist. Üblicherweise ist auf der dem Schwenkgelenk zugewandten Seite der Fahrzeugtür 1 eine weitere, vordere Türstirnwand 4 vorgesehen, an welcher das Schwenkgelenk befestigt ist. Die Türstirnwand 4 steht dabei seitlich von der Türaußenwand 2 ab. Vorliegend ist die Türstirnwand 4 im Wesentlichen senkrecht zu der Türaußenwand 2 ausgerichtet beziehungsweise angeordnet, während die Türinnenwand 3 zumindest im Wesentlichen parallel zur Türaußenwand 2 ausgerichtet beziehungsweise angeordnet ist.

**[0018]** Die Türaußenwand 2, die Türinnenwand 3 und die Türstirnwand 4 sowie gegebenenfalls die weitere Türstirnwand umschließen einen Hohlraum 5 der Fahrzeugtür 1 und sind zweckmäßigerweise als Blechteile ausgebildet. Vorliegend sind die Türinnenwand 3 und die Türstirnwand 4 einstückig miteinander ausgebildet. Natürlich ist aber auch eine zweiteilige Ausbildung möglich.

**[0019]** Die Fahrzeugtür 1 weist weiterhin eine Türgriffeinrichtung 6 auf, die einen Türgriff 7, einen Türschließezyylinder 8 und einen Lagerbügel 9 aufweist. Der Türgriff 7 ist verschwenkbar an dem im Wesentlichen versteckt angeordneten Lagerbügel 9 gehalten. Mittels des Türschließezyinders 8 lässt sich der Türgriff 7 und/oder die Fahrzeugtür 1 in einer Schließstellung arretieren. Durch Betätigen des Türschließezyinders 8 mittels eines entsprechenden Schlüssels lässt sich die Arretierung lösen und der Türgriff 7 an dem Lagerbügel 9 um ein Schwenkgelenk 10 verschwenken und die Fahrzeugtür 1 an der Karosserie des Kraftfahrzeugs entriegeln und öffnen.

**[0020]** Die Türaußenwand 2 weist dazu drei Öffnungen 11, 12 und 13 auf. Die Öffnungen 11 und 12 sind dem Türgriff 7 zugeordnet, sodass dieser durch die Türaußenwand 2 greifen und wie zuvor beschrieben an dem

Lagerbügel 9 angeordnet beziehungsweise gelagert werden kann. Die dritte Öffnung 13 ist dem Türschließzylinder 8 zugeordnet, sodass von außen ein Schlüssel in dem Türschließzylinder 8 zu dessen Betätigung einführbar ist.

**[0021]** Der Lagerbügel 9 weist neben dem Schwenkgelenk 10 außerdem eine Aufnahme 14 für das freie Ende des Türgriffs 7 sowie eine Aufnahme 15 zur Lagerung des Türschließzylinders 8 auf. Der Türgriffzylinder 8 ist somit an dem Lagerbügel 9 angeordnet und befestigt. Der Verriegelungsmechanismus, der beispielsweise zwischen dem Türschließzylinder 8 und dem Türgriff 7 und/oder zwischen dem Türschließzylinder 8 und einer durch den Türgriff 7 betätigbaren Verriegelungseinrichtung der Fahrzeugtür 1 wirkt, ist aus Übersichtlichkeitsgründen nicht näher dargestellt.

**[0022]** Der Lagerbügel 9 ist an der Innenseite der Türäußenwand 2 der Fahrzeugtür 1 befestigt. Durch die Anordnung des Türschließzylinders 8 an dem Lagerbügel 9 bestehen hohe Anforderungen an die Toleranzen bei der Fertigung des Lagerbügels 9 sowie der Türäußenwand 2, um eine korrekte Anordnung des Türschließzylinders 8 im Bereich der Öffnung 13 zu gewährleisten.

**[0023]** Üblicherweise wird daher, wie in Figur 2 dargestellt, bei einer derartigen versteckten Anordnung des Lagerbügels 9 an der Türäußenwand im Bereich des Türschließzylinders 8 die Öffnung 13 als Langloch ausgebildet, um insbesondere fertigungsbedingte Toleranzen ausgleichen zu können. Figur 2 zeigt hierbei eine Draufsicht auf die Türäußenwand 2 der Fahrzeugtür 1, wobei der Türgriff 7 aus Übersichtlichkeitsgründen nicht dargestellt ist. Dies hat jedoch sowohl optisch als auch technisch Nachteile. Zum einen wird der gestalterische Eindruck durch das Langloch gestört, und zum anderen ist es auch aufwändig, das Langloch abzudichten, um das Eindringen von Feuchtigkeit in den Hohlraum 5 zu vermeiden.

**[0024]** Figur 3 zeigt eine vorteilhafte Ausbildung der Fahrzeugtür 1, welche die Anforderungen an Fertigungstoleranzen erheblich verringert. Die aus den vorhergehenden Figuren bereits bekannten Elemente sind mit den gleichen Bezugszeichen versehen, sodass insofern auf die obenstehende Beschreibung verwiesen wird. Im Folgenden soll im Wesentlichen auf die Unterschiede eingegangen werden. Figur 3 zeigt eine perspektivische Darstellung der Fahrzeugtür 1 mit Blick auf die Innenseite der Türäußenwand 2. Hierbei ist vorgesehen, dass der Türschließzylinder 8 nicht an dem Lagerbügel 9 sondern nur an der Türstirnwand 4 befestigt ist. Der Türschließzylinder 8 ist dabei insgesamt beabstandet zu dem Lagerbügel 9 angeordnet. Die Positionierung und Befestigung des Türschließzylinders 8 ist somit unabhängig von dem Lagerbügel 9. Dadurch lässt sich der Türschließzylinder 8 einfacher auf einer gewünschten Position an der Türäußenwand 2 der Fahrzeugtür 1 festlegen, was insbesondere zur Folge hat, dass die Öffnung 13 wesentlich schmaler ausgebildet sein kann. Insbe-

sondere wird dadurch erreicht und ist bevorzugt vorgesehen, dass die Öffnung 13 in ihrer Kontur dem Türschließzylinder 8 entspricht und insbesondere keine Langlochform aufweist. Dadurch lässt sich die Öffnung 13 beziehungsweise die Fahrzeugtür 1 an der Öffnung 13 leichter abdichten und erhält außerdem eine gestalterische Aufwertung.

**[0025]** Der Türschließzylinder 8 weist ein Gehäuse 16 auf, das einen Befestigungsflansch 17 aufweist, welcher der Türstirnwand 4 zugeordnet ist. Der Befestigungsflansch 17 weist ein im Wesentlichen rechteckförmigen Querschnitt auf, dessen Fläche sich vorliegend zu der Türstirnwand 4 hin vergrößert. An der freien Stirnseite des Befestigungsflanschs 17 sind zwei Gewindebohrungen in dem Befestigungsflansch 17 eingebracht. Die Türstirnwand 4 weist entsprechend zu den Gewindebohrungen zwei Öffnungen auf, durch welche jeweils eine Schraube 18 hindurch und in die Gewindebohrungen geführt ist, um den Türschließzylinder 8 mittels Verschraubung an der Türstirnwand 4 zu befestigen beziehungsweise festzulegen.

**[0026]** Alternativ oder zusätzlich kann auch vorgesehen sein, dass der Türschließzylinder 8 mit der Türstirnwand 4 verschweißt, verklebt und/oder vernietet ist. Gemäß einem weiteren, hier nicht dargestellten Ausführungsbeispiel, ist vorgesehen, dass die Türstirnwand 4 und der Türschließzylinder 8 zueinander komplementär dreidimensional geformte Oberflächen aufweisen, die eine formschlüssige Anordnung des Türschließzylinders 8 an der Türstirnwand 4 erlauben. Durch mehrere Verbindungsstellen und/oder durch die dreidimensional gestalteten Oberflächen wird eine Verdrehsicherung geboten, die die Belastbarkeit der Türeinrichtung 6 weiter erhöht.

**[0027]** Insgesamt wird zusätzlich zu den bereits erwähnten Vorteilen bezüglich der Toleranzanforderungen die Sicherheit beziehungsweise der Diebstahlschutz der Türgriffeinrichtung 6 erhöht. Dadurch, dass der Türschließzylinder 8 an der Türstirnwand 4 befestigt ist, sind die Befestigungsstellen des Türschließzylinders 8 für einen Dieb von außen nicht erreichbar, wodurch der Diebstahlschutz verbessert ist. Darüber hinaus kann der Lagerbügel 9, wie in Figur 3 dargestellt, kürzer beziehungsweise kleiner ausgebildet werden, wodurch Materialkosten und Gewicht reduziert werden.

**[0028]** Der Lagerbügel 9 endet beabstandet zu dem Türschließzylinder 8 und weist somit im Vergleich zu dem herkömmlichen Lagerbügel 9 eine Aussparung 19 auf, in welcher der Türschließzylinder 8 angeordnet ist. Natürlich kann ein Lagerbügel 9 auch derart ausgebildet sein, dass er sich an dem Türschlosszylinder 8 vorbei weiter an der Türäußenwand 2 entlang erstreckt, um eine möglichst große Auflagefläche für eine sichere Befestigung des Lagerbügels 9, insbesondere nur an der Türäußenwand 2, zu gewährleisten.

## Patentansprüche

1. Befestigung einer Türgriffeinrichtung (6), wobei die Befestigung die Türgriffeinrichtung (6) aufweist und dass die Türgriffeinrichtung (6) an einer Fahrzeugtür (1), insbesondere eines Kraftfahrzeugs, befestigbar ist, wobei die Fahrzeugtür (1) eine Türaußenwand (2) und eine Türstirnwand (4) aufweist, und wobei die Türgriffeinrichtung (6) einen Türgriff (7) lagernden Lagerbügel (9), der an der Türaußenwand (2) befestigt ist, und einen Türschließzylinder (8) aufweist, wobei der Türschließzylinder (8) nur an der Türstirnwand (4) befestigt ist, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Lagerbügel (9) eine Aussparung (19) aufweist, in welcher der Türschließzylinder (8) angeordnet ist.
2. Befestigung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Lagerbügel (9) nur an der Türaußenwand (2) befestigt ist.
3. Befestigung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Lagerbügel (9) zumindest im Wesentlichen versteckt hinter der Türaußenwand (2) angeordnet ist.
4. Befestigung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Türschließzylinder (8) an der Türstirnwand (4) verschraubt ist.
5. Befestigung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Türschließzylinder (8) an der Türstirnwand (4) verschweißt ist.
6. Befestigung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Türschließzylinder (8) an der Türstirnwand (4) verdreh sicher befestigt ist.
7. Befestigung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Lagerbügel (9) aus Kunststoff gefertigt ist.
8. Fahrzeugtür (1), insbesondere für ein Kraftfahrzeug, mit einer Befestigung einer Türgriffeinrichtung (6) nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche.
9. Fahrzeug, insbesondere Kraftfahrzeug, mit mindestens einer Fahrzeugtür (1) nach Anspruch 8.

## Claims

1. Fastening for a door-handle device (6), wherein the fastening has the door-handle device (6) and the

door-handle device (6) can be fastened on a vehicle door (1), in particular of a motor vehicle, wherein the vehicle door (1) has an outer door wall (2) and an end door wall (4), and wherein the door-handle device (6) has a bearing bracket (9), which bears a door handle (7) and is fastened on the outer door wall (2), and also a door lock cylinder (8), wherein the door lock cylinder (8) is fastened only on the end door wall (4), **characterized in that** the bearing (9) has an aperture (19), in which the door lock cylinder (8) is arranged.

2. Fastening according to Claim 1, **characterized in that** the bearing bracket (9) is fastened only on the outer door wall (2).
3. Fastening according to either of the preceding claims, **characterized in that** the bearing bracket (9) is arranged in an at least essentially concealed manner behind the outer door wall (2).
4. Fastening according to one of the preceding claims, **characterized in that** the door lock cylinder (8) is screwed to the end door wall (4).
5. Fastening according to one of the preceding claims, **characterized in that** the door lock cylinder (8) is welded to the end door wall (4).
6. Fastening according to one of the preceding claims, **characterized in that** the door lock cylinder (8) is fastened in a rotationally fixed manner on the end door wall (4).
7. Fastening according to one of the preceding claims, **characterized in that** the bearing bracket (9) is produced from plastics material.
8. Vehicle door (1), in particular for a motor vehicle, having a fastening for a door-handle device (6) according to one or more of the preceding claims.
9. Vehicle, in particular a motor vehicle, having at least one vehicle door (1) according to Claim 8.

## Revendications

1. Système de fixation d'un dispositif de poignée de porte (6), le système de fixation présentant le dispositif de poignée de porte (6) et que le système de poignée de porte (6) peut être fixé à une porte de véhicule (1), en particulier d'un véhicule automobile, la porte de véhicule (1) présentant une paroi extérieure de porte (2) et une paroi frontale de porte (4), et le dispositif de poignée de porte (6) présentant un étrier de support (9) supportant une poignée de porte (7), lequel est fixé à la paroi extérieure de porte (2),

- et un cylindre de fermeture de porte (8), le cylindre de fermeture de porte (8) étant fixé uniquement à la paroi frontale de porte (4), **caractérisé en ce que** l'étrier de support (9) présente un évidement (19) dans lequel est disposé le cylindre de fermeture de porte (8). 5
2. Système de fixation selon la revendication 1, **caractérisé en ce que** l'étrier de support (9) est fixé uniquement à la paroi extérieure de porte (2). 10
3. Système de fixation selon l'une quelconque des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** l'étrier de support (9) est disposé au moins essentiellement de manière dissimulée derrière la paroi extérieure de porte (2). 15
4. Système de fixation selon l'une quelconque des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** le cylindre de fermeture de porte (8) est vissé à la paroi frontale de porte (4). 20
5. Système de fixation selon l'une quelconque des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** le cylindre de fermeture de porte (8) est soudé à la paroi frontale de porte (4). 25
6. Système de fixation selon l'une quelconque des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** le cylindre de fermeture de porte (8) est fixé de manière non rotative à la paroi frontale de porte (4). 30
7. Système de fixation selon l'une quelconque des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** l'étrier de support (9) est fabriqué en plastique. 35
8. Porte de véhicule (1), en particulier pour un véhicule automobile, comprenant un système de fixation d'un dispositif de poignée de porte (6) selon l'une quelconque ou plusieurs des revendications précédentes. 40
9. Véhicule, en particulier véhicule automobile, comprenant au moins une porte de véhicule (1) selon la revendication 8. 45

50

55

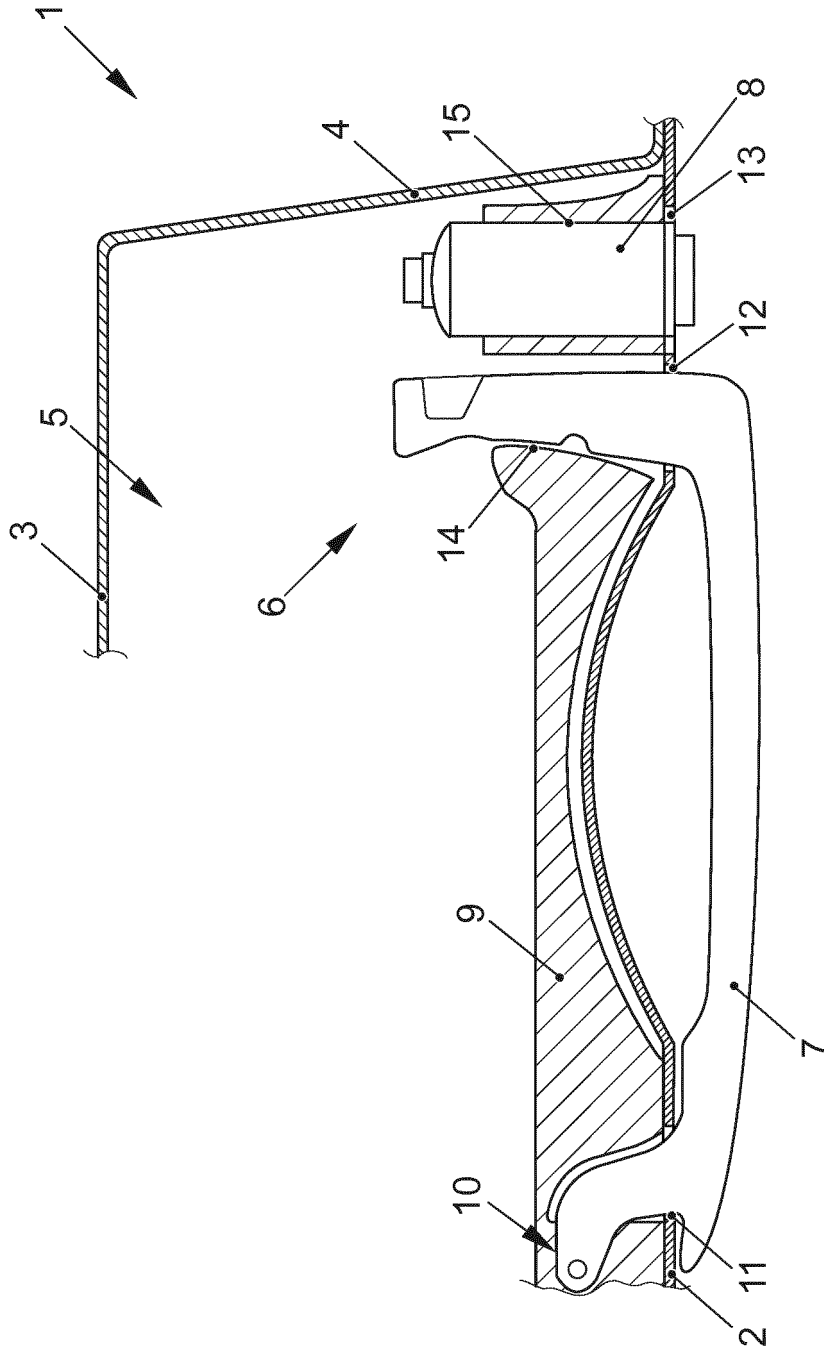


FIG. 1

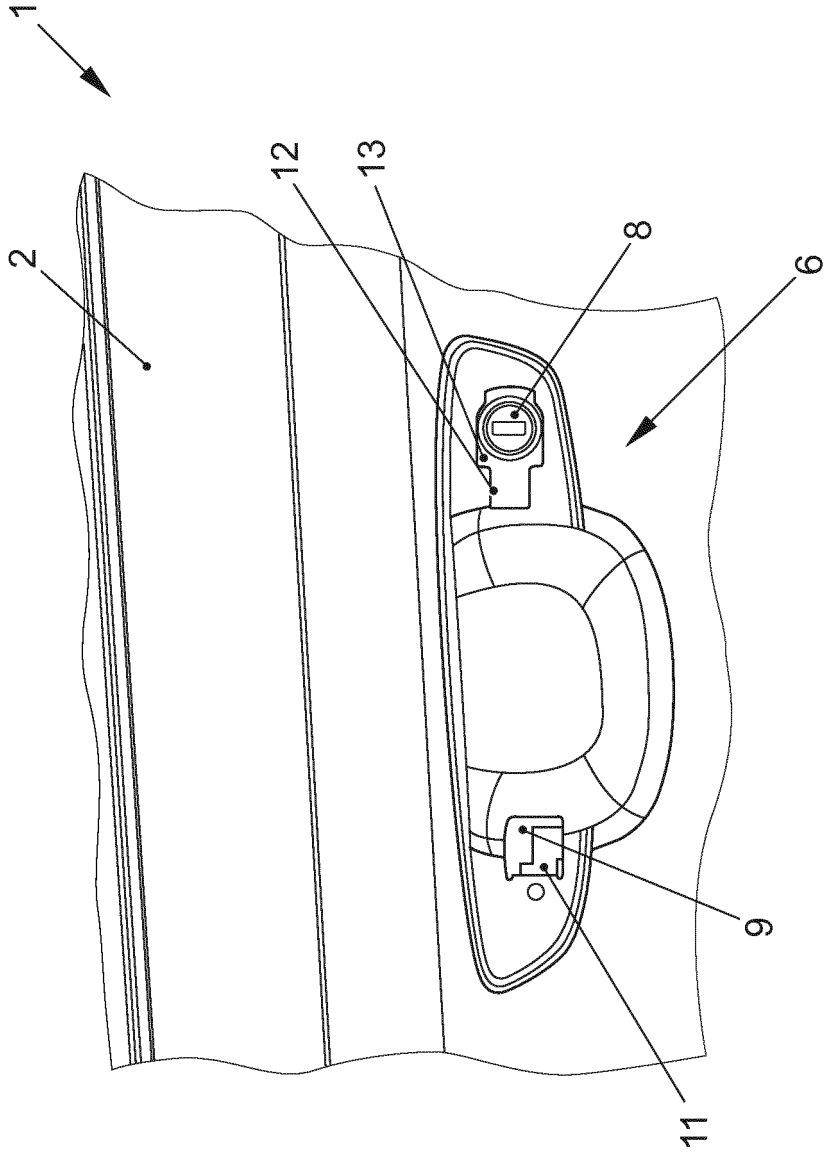


FIG. 2

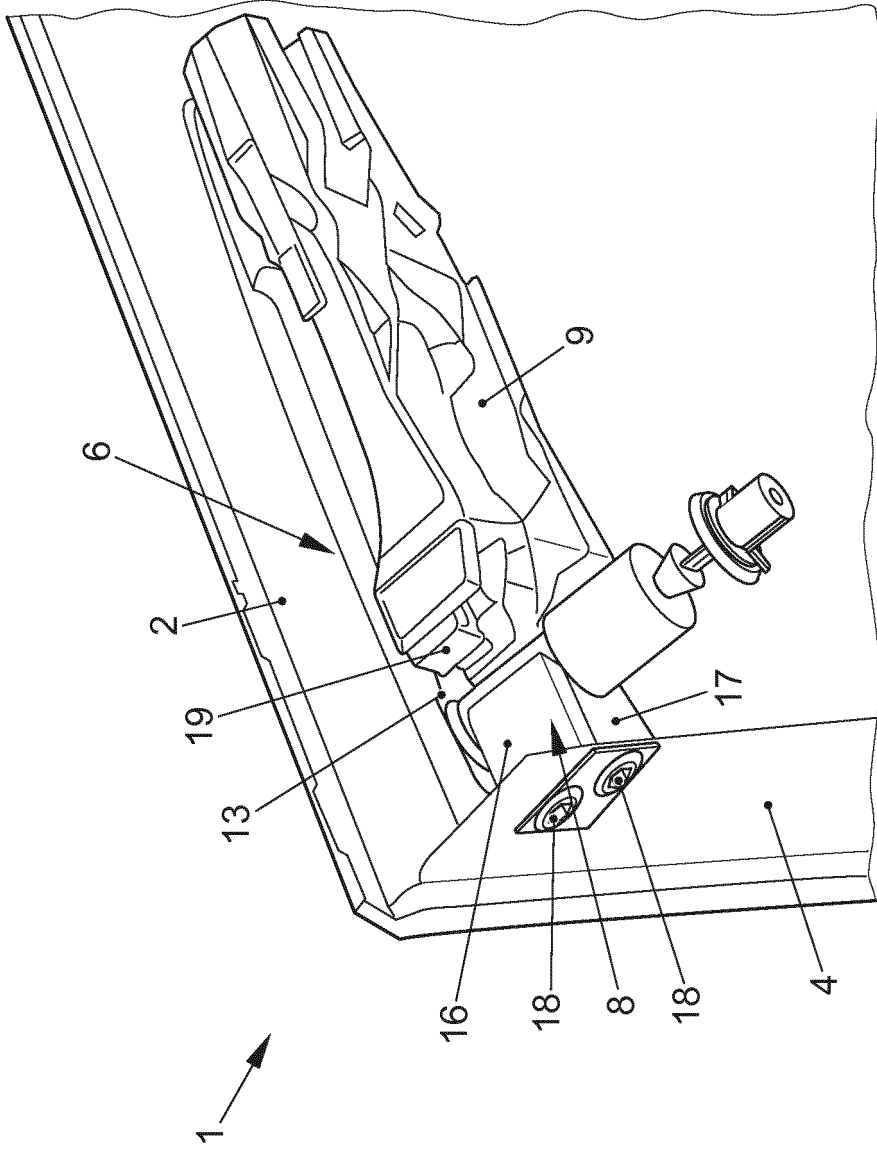


FIG. 3

**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 4229930 C1 [0003]
- DE 102006020044 A1 [0003]
- DE 3324162 A1 [0005]
- DE 3231210 A1 [0005]