

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges
Eigentum

Internationales Büro

(43) Internationales
Veröffentlichungsdatum
6. März 2014 (06.03.2014)



(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2014/032641 A2

- (51) **Internationale Patentklassifikation:** Nicht klassifiziert
- (21) **Internationales Aktenzeichen:** PCT/DE2013/000478
- (22) **Internationales Anmeldedatum:**
17. August 2013 (17.08.2013)
- (25) **Einreichungssprache:** Deutsch
- (26) **Veröffentlichungssprache:** Deutsch
- (30) **Angaben zur Priorität:**
10 2012 008 326.0
28. August 2012 (28.08.2012) DE
- (71) **Anmelder:** KIEKERT AKTIENGESELLSCHAFT
[DE/DE]; Höselers Platz 2, 42579 Heiligenhaus (DE).
- (72) **Erfinder:** MITTELBACH, Stephan; Am Schwanefeld 3,
42551 Velbert (DE).
- (81) **Bestimmungsstaaten** (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW,
BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM,

DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT,
HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KN, KP, KR,
KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME,
MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ,
OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA,
SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM,
TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM,
ZW.

(84) **Bestimmungsstaaten** (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,
GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ,
TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ,
RU, TJ, TM), europäisches (AL, AT, BE, BG, CH, CY,
CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT,
LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE,
SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA,
GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

— ohne internationalen Recherchenbericht und erneut zu
veröffentlichen nach Erhalt des Berichts (Regel 48 Absatz
2 Buchstabe g)

(54) **Title:** MOTOR VEHICLE DOOR

(54) **Bezeichnung :** KRAFTFAHRZEUGTÜR

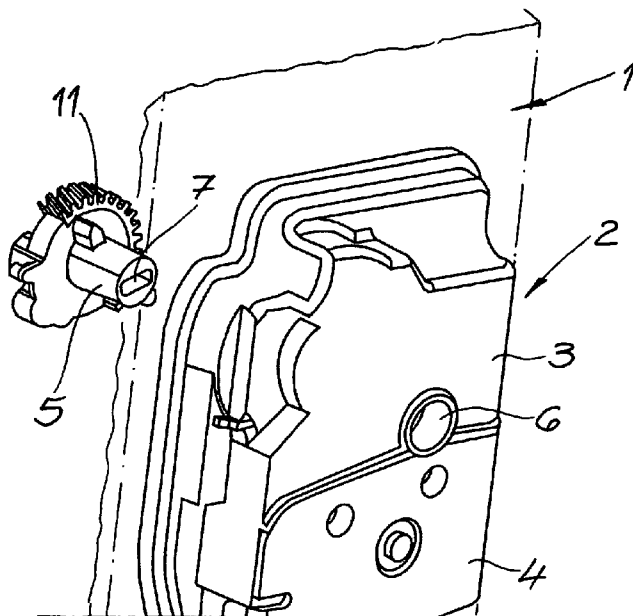


Fig. 1

(57) **Abstract:** The invention relates to a motor vehicle door comprising a motor vehicle door lock (2), also a manipulation element (5) which is accessible from the outer side of the door and which can be impinged upon, in addition to a security unit (8, 10, 11) in the motor vehicle door lock (2) and driven by a motor (10) by means of one or more output elements (11). Said security unit, (8, 10, 11) can be controlled by a motor or manually by means of the manipulation element (5) so that it is placed in a "locked" "unlocked" position. Said manipulation element (5) is connected to at least one output element (11) of the motor (10).

(57) **Zusammenfassung:** Die Erfindung betrifft eine Kraftfahrzeugtür mit einem Kraftfahrzeugtürschloss (2), ferner mit einem von einer Türaußenseite her zugänglichen sowie beaufschlagbaren Manipulationselement (5), und mit einer durch einen Motor (10) über ein oder mehrere Abtriebs-elemente (11) angetriebenen Sicherheitseinheit (8, 10, 11) im Kraftfahrzeugtürschloss (2), wobei die Sicherheitseinheit (8, 10, 11) motorisch und gegebenenfalls manuell über das Manipulationselement (5) in wenigstens die Positionen "gesichert" und "entsichert" steuerbar ist, wobei das Manipulationselement (5) an zumindest einem Abtriebs-element (11) des Motors (10) angeschlossen ist.

WO 2014/032641 A2

Kraftfahrzeugtür

Beschreibung:

Die Erfindung betrifft eine Kraftfahrzeugtür, mit einem Kraftfahrzeugtürschloss, ferner mit einem von einer Türaußenseite her zugänglichen sowie beaufschlagbaren Manipulationselement, und mit einer durch einen Motor über ein oder mehrere Abtriebs Elemente angetriebenen Sicherungseinheit im Kraftfahrzeugtürschloss, wobei die Sicherungseinheit motorisch und gegebenenfalls manuell über das Manipulationselement in wenigstens die Positionen "gesichert" und "entsichert" steuerbar ist.

Bei einer Kraftfahrzeugtür des eingangs beschriebenen Aufbaus entsprechend der DE 10 2009 001 851 A1 ist die Sicherungseinheit als Verriegelungseinheit ausgelegt. Bei dem Manipulationselement handelt es sich um ein Betätigungselement einer Notverriegelungseinrichtung, welches als Notverriegelungsschalt-nuss ausgelegt ist. Die Notverriegelungsschalt-nuss ist an der Kraftfahrzeugtür von außen verdeckt angeordnet, und zwar derart, dass an ihrer Lage von außen nicht zu erkennen ist, ob die betreffende Kraftfahrzeugtür ohne Weiteres von außen geöffnet werden kann oder nicht.

Beim Ausfall einer Zentralverriegelungseinrichtung bzw. der motorisch verstellbaren Sicherungseinheit kann die Notverriegelungsschalt-nuss in eine Sperrstellung überführt werden. Diese korrespondiert zu der Position "gesichert" bzw. zur Stellung "verriegelt" der bekannten Zentralverriegelungseinrichtung nach der DE 10 2009 001 851 A1. Dadurch ist die beschriebene Notverriegelung möglich und lässt sich realisieren, und zwar besonders für den Fall, dass das übliche Verriegelungssystem nicht funktionsfähig ist und folglich das entsprechende Fahrzeug nicht diebstahlsicher verriegelt werden kann. Derartige Notfälle im Zentralverriegelungssystem können beispielsweise dann auftreten, wenn eine Fahrzeugbatterie entladen ist oder keine ausreichende Spannung mehr erzeugt,

um das typischerweise elektrisch erzeugte Ver- und Entriegeln mit Hilfe des Elektromotors zu bewirken.

5 Zu diesem Zweck ist das bekannte Manipulationselement als Notverriegelungsschalt-
5 schalt-nuss ausgelegt und an das Lager einer zugehörigen Außenverriegelungsschalt-
nuss angebunden. Auf diese Weise kann die Außenverriegelungsschalt-
nuss und folglich die Verriegelungseinheit bzw. Sicherungseinheit mit Hilfe des
Manipulationselementes manuell in die Position "gesichert" bzw. "verriegelt"
überführt werden.

10

Bei einem Schloss mit Zentralverriegelungseinrichtung entsprechend der DE 41
08 561 C2 ist ein Drehkörper an der Krafftfahrzeugtür vorgesehen. Nach Ausfall
der Zentralverriegelungseinrichtung ermöglicht der Drehkörper ein mecha-
nisches Verstellen eines Sicherungshebels in die Sicherungsstellung. Auf diese
15 Weise ist die eingeschwenkte Krafftfahrzeugtür von außen verschlossen.

Mit einer vergleichbaren Notverriegelungseinrichtung befasst sich auch das Ge-
brauchsmuster DE 203 12 347 U1 der Anmelderin. Hier ist eine mit Hilfe einer
Abdeckung temporär verschließbare Gehäuseöffnung zum Einführen eines
20 externen Manipulationswerkzeuges vorgesehen. Mit Hilfe dieses Manipulations-
werkzeuges lässt sich der im Gehäuse gelagerte Verriegelungshebel in eine
Verriegelungsstellung überführen. Hierdurch soll eine sichere Funktionsweise
über das gesamte Autoleben gewährleistet werden.

25 Der Stand der Technik kann nicht in allen Aspekten zufriedenstellen. So arbeitet
das Manipulationselement regelmäßig über einen oder mehrere Hebel auf die
Sicherungseinheit bzw. beaufschlagt einen oder mehrere Hebel der Siche-
rungseinheit im Innern des Krafftfahrzeugtürschlusses. Das setzt typischerweise
voraus, dass Bewegungen des Manipulationselementes umgelenkt werden

müssen. Dadurch entstehen nicht nur Reibungsverluste, sondern ergibt sich zudem ein relativ komplexer Aufbau. Außerdem sind zusätzliche Elemente erforderlich, die gegebenenfalls die Funktionssicherheit über lange Zeitskalen gesehen beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, zumindest jedoch nicht unerhebliche Kosten verursachen. Hier setzt die Erfindung ein.

Der Erfindung liegt das technische Problem zugrunde, eine Kraftfahrzeugtür des eingangs beschriebenen Aufbaus so weiterzuentwickeln, dass eine manuelle Beaufschlagung der Sicherheitseinheit mit erhöhter Funktionssicherheit und verringertem baulichen Aufwand sowie folglich reduzierten Kosten einhergeht.

Zur Lösung dieser technischen Problemstellung ist eine gattungsgemäße Kraftfahrzeugtür im Rahmen der Erfindung dadurch gekennzeichnet, dass das Manipulationselement an zumindest ein Abtriebselement des Motors angeschlossen ist.

Im Regelfall sind das Manipulationselement und das Abtriebselement einstückig ausgebildet. Dabei hat es sich zusammenfassend bewährt, wenn das Manipulationselement und das Abtriebselement eine Baueinheit aus beispielsweise Kunststoff definieren. Eine solche Baueinheit aus Kunststoff lässt sich besonders einfach und kostengünstig realisieren, so dass mit dem Manipulationselement verbundene Kosten praktisch nicht ins Gewicht fallen im Vergleich zu einer Kraftfahrzeugtür ohne ein solches Manipulationselement.

Neben der beschriebenen Kostenersparnis wird auch eine Steigerung der Funktionssicherheit erreicht. Denn das Manipulationselement und das Abtriebselement sind vorteilhaft als Baueinheit ausgelegt, so dass eine manuelle Beaufschlagung des Manipulationselementes unmittelbar das Abtriebselement in ge-

wünschter Art und Weise beaufschlagt. Auf diese Weise kann das Manipulationselement direkt in den Abtriebsstrang des Motors der Sicherungseinheit eingreifen und die Funktion des Motors gleichsam ersetzen.

- 5 Hierbei geht die Erfindung von der Erkenntnis aus, dass es sich bei dem Motor typischerweise um einen Elektromotor handelt, der über keine allzu große Selbsthemmung verfügt. Folglich kann das Manipulationselement problemlos dazu genutzt werden, die Funktion des Motors gleichsam zu übernehmen oder darzustellen, indem mit Hilfe des Manipulationselementes das Abtriebselement
10 entsprechend beaufschlagt wird, um die gewünschte Position der Sicherungseinheit darstellen zu können.

Im Regelfall handelt es sich bei der Sicherungseinheit um eine Verriegelungseinheit. Folgerichtig wird das an das Abtriebselement angeschlossene Manipulationselement meistens dazu genutzt, die Verriegelungseinheit in die Position
15 "verriegelt" zu überführen. Das gilt besonders für den Fall, dass die Verriegelungseinheit bzw. dessen Motor ausgefallen ist. Bei der Verriegelungseinheit handelt es sich typischerweise um eine Zentralverriegelungseinheit.

- 20 Im Einzelnen ist zu diesem Zweck das Manipulationselement als Schaltnuss mit Betätigungsschlitz ausgelegt. Das heißt, das Manipulationselement bzw. die Schaltnuss lässt sich wenigstens in die Funktionsstellungen "verriegelt" oder "entriegelt" überführen, sofern es sich bei der Sicherungseinheit um die bevorzugte Verriegelungseinheit handelt. Grundsätzlich kann die Sicherungseinheit
25 alternativ aber auch beispielsweise als Diebstahlsicherungseinheit ausgelegt sein. In jedem Fall lässt sich mit Hilfe des Manipulationselementes das Abtriebselement des Motors und folglich die Sicherungseinheit insgesamt so beaufschlagen, dass diese beispielsweise die Funktion "gesichert" einnimmt. Als

Folge hiervon kann die zugehörige Kraftfahrzeugtür im Regelfall nicht geöffnet werden.

Das Manipulationselement ist typischerweise in einer Öffnung eines Türschloss-
5 gehäuses gelagert. Bei dem Türschlossgehäuse handelt es sich im Regelfall um
ein solches aus Kunststoff. Da das Manipulationselement und das Abtriebs-
element vorteilhaft einstückig aus Kunststoff ausgebildet sind und eine Bauein-
heit aus eben diesem Kunststoff definieren, werden an dieser Stelle geringe
Reibzahlen beobachtet, nämlich im Sinne von "Kunststoff-Kunststoff". Das trägt
10 ergänzend zur Funktionssicherheit und einfachen Bedienung bei.

In diesem Zusammenhang hat es sich weiter bewährt, wenn das Manipulations-
element zylindrisch und die bereits beschriebene Öffnung im Türschlossgehäuse
als korrespondierende zylindrische Öffnung ausgebildet ist. Auf diese Weise
15 reicht es aus, das Manipulationselement schlicht und ergreifend in die Öffnung
einzustecken. Außerdem steht das Manipulationselement im Allgemeinen auf der
Abtriebsscheibe bzw. allgemein dem Abtriebselement auf. Ferner ist das
Manipulationselement meistens zentral im Vergleich zur Abtriebsscheibe
angeordnet, so dass das Manipulationselement unmittelbar die Abtriebsscheibe
20 zentrisch beaufschlagt und auch beaufschlagen kann.

Wie bereits erläutert, handelt es sich bei dem Abtriebselement vorteilhaft um eine
Abtriebsscheibe. Die Abtriebsscheibe kämmt im Allgemeinen mit einem an eine
Abtriebsscheibe des Motors angeschlossenen Schneckenrad. Da der Motor
25 regelmäßig als Elektromotor ausgelegt ist und folglich über relativ geringe
Selbsthemmungskräfte verfügt, kann mit Hilfe des Manipulationselementes die
Abtriebsscheibe unschwer in die Position "gesichert" (und auch "entsichert")
überführt werden. Bei diesem Vorgang wird der Motor bzw. Elektromotor mit-
genommen.

Die Position "gesichert" der Sicherungseinheit bzw. nach vorteilhafter Ausgestaltung der Verriegelungseinheit korrespondiert bevorzugt zur Stellung "verriegelt". Diese Stellung "verriegelt" der Kraftfahrzeugtür lässt sich besonders
5 einfach und zielgenau dann umsetzen, wenn die Abtriebsscheibe auf ein Außenverriegelungselement und/oder Innenverriegelungselement arbeitet. Im Regelfall verschwenkt die Abtriebsscheibe das Außenverriegelungselement bzw. den Außenverriegelungshebel, und zwar in eine Position, bei welcher Beaufschlagungen eines zugehörigen Türaußengriffes leer gehen. Das ist die
10 übliche Funktionalität in der Stellung "verriegelt" der Verriegelungseinheit.

Im Ergebnis wird eine Kraftfahrzeugtür zur Verfügung gestellt, die mit einem einfach aufgebauten und besonders funktionssicheren Manipulationselement ausgerüstet ist. Das Manipulationselement ist von der Außenseite her zugänglich
15 und lässt sich manuell beaufschlagen, beispielsweise in dem ein Schraubendreher, ein Schlüsselbart oder ein vergleichbares Manipulationswerkzeug in eine Nut bzw. den Betätigungsschlitz der Schaltnuss eingesteckt wird. Grundsätzlich kann das Manipulationselement aber auch mit einem Griffknopf mit Riffelung oder dergleichen ausgerüstet werden. In jedem Fall lässt sich
20 anhand der Lage des von außen her zugänglichen Manipulationselementes nicht auf die Stellung der Sicherungseinheit im Innern des Kraftfahrzeugtürschlusses rückschließen, wie dies allgemein für solche Notverriegelungseinrichtungen der Fall ist.

25 Im Folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich ein Ausführungsbeispiel darstellenden Zeichnung näher erläutert; es zeigen:

Fig. 1 und 2 die Kraftfahrzeugtür mit dem daran angebrachten Kraftfahrzeugtürschloss in verschiedenen Einbausituationen in einer Frontansicht und

- 5 **Fig. 3** das Kraftfahrzeugtürschloss nach den Fig. 1 und 2 in einer Rückansicht bei geöffnetem Gehäuse.

In den Figuren ist eine Kraftfahrzeugtür dargestellt, die lediglich in der Fig. 1 angedeutet wird und sich hier anhand einer Stirnseite 1 der betreffenden Kraftfahrzeugtür manifestiert. Im Inneren der Kraftfahrzeugtür ist ein Kraftfahrzeugtürschloss 2 angeordnet, von dem man in den Fig. 1 und 2 primär ein Kraftfahrzeug-Türschlossgehäuse 3 und einen Schlosskasten 4 üblicher Funktionalität erkennt. In der Fig. 3 ist das geöffnete Kraftfahrzeug-Türschlossgehäuse 3 aus Kunststoff mit abgenommener Haube dargestellt. Im Unterschied zum
10 Kraftfahrzeug-Türschlossgehäuse 3 ist der Schlosskasten 4 aus Metall gefertigt.
15

Zum weiteren wesentlichen Aufbau gehört ferner ein von einer Türaußenseite her zugängliches sowie beaufschlagbares Manipulationselement 5. Anhand der Darstellungen insbesondere in den Fig. 1 und 2 erkennt man, dass das Manipulationselement 5 vorliegend zylindrisch ausgebildet und in eine korrespondierende zylindrische Öffnung 6 im Kraftfahrzeugtürschlossgehäuse 3 aus Kunststoff eingreift.
20

Bei dem Manipulationselement 5 handelt es sich vorliegend um eine Schaltnuss 5, die mit einem Schlitz bzw. Betätigungsschlitz 7 zum Eingriff eines nicht dargestellten Manipulationswerkzeuges ausgerüstet ist. Bei diesem Manipulationswerkzeug kann es sich um einen Schraubendreher, einen Schlüsselbart eines Kraftfahrzeugtürschlüssels etc. handeln. Mit Hilfe dieses Manipulationswerkzeuges lässt sich das Manipulationselement bzw. die Schaltnuss 5 von der in der
25

Fig. 2 gezeigten Stellung "entsichert" in eine Position "gesichert" verschwenken, die im Ausführungsbeispiel zu einer Drehung im Uhrzeigersinn unter Berücksichtigung etwa eines Viertelkreises korrespondiert, wie ein dortiger Pfeil andeutet.

5

Die hierdurch eingenommene Stellung "gesichert" des Manipulationselementes 5 führt dazu, dass ein lediglich in der Fig. 3 angedeuteter Verriegelungshebel 8 um seine Achse 9 in der in Fig. 3 eingezeichneten Pfeilrichtung verschwenkt wird. Als Folge hiervon wird eine zugehörige Verriegelungshebelkette unterbrochen.

10

Bei dem Verriegelungshebel 8 mag es sich entsprechend dem dargestellten Beispiel um einen Außenverriegelungshebel handeln, so dass dann die Außenverriegelungshebelkette unterbrochen ist und ein nicht dargestellter Türaußengriff leer geht, wie dies im einleitend bereits in Bezug genommenen Stand der Technik beispielsweise nach der DE 10 2009 001 851 A1 oder auch

15

entsprechend der DE 41 08 561 C2 bzw. der DE 203 12 347 U1 im Detail erläutert wird.

In diesem Fall fungiert eine durch einen Motor 10 über ein Abtriebsselement 11 angetriebene Sicherungseinheit 8, 10, 11 als Verriegelungseinheit 8, 10, 11. Das

20

ist selbstverständlich nur beispielhaft und nicht einschränkend zu verstehen. Denn genauso gut könnte es sich bei dem Verriegelungshebel 8 auch um einen Innenverriegelungshebel handeln, so dass in diesem Fall die Sicherungseinheit 8, 10, 11 die Funktion einer Diebstahlsicherungseinheit übernimmt oder übernehmen kann. Das ist jedoch nicht dargestellt.

25

Die Sicherungseinheit bzw. Verriegelungseinheit 8, 10, 11 lässt sich motorisch mit Hilfe des Motors bzw. Elektromotors 10 in die bereits besprochenen Funktionen "gesichert" und "entsichert" steuern. In vergleichbarer Weise sorgt hierfür alternativ oder zusätzlich das Manipulationselement 5, wie noch weiter im Detail

erläutert wird. Im Falle der Verriegelungseinheit 8, 10, 11 korrespondiert die Position "gesichert" zur Stellung "verriegelt", wohingegen die Funktionsstellung "entsichert" mit der Position "entriegelt" korrespondiert. Neben der beschriebenen motorischen Verstellung kann die Sicherungseinheit 8, 10, 11 auch
5 manuell über das Manipulationselement 5 in die beschriebenen Positionen gesteuert werden.

Zu diesem Zweck ist das Manipulationselement 5 erfindungsgemäß an das Abtriebsselement 11 des Motors 10 angeschlossen. Grundsätzlich können auch
10 mehrere Abtriebsselemente realisiert sein. In diesem Fall mag auch das Manipulationselement 5 an diese mehreren Abtriebsselemente angeschlossen werden. Im Rahmen des Ausführungsbeispiels ist das Manipulationselement 5 jedoch an das eine (einzige) Abtriebsselement 11 des Motors 10 angeschlossen. Dabei sind das Manipulationselement 5 und das betreffende Abtriebsselement 11 vorliegend
15 einstückig ausgebildet. Tatsächlich handelt es sich bei dem Manipulationselement 5 und dem Abtriebsselement 11 um eine Baueinheit 5, 11 aus Kunststoff.

Das heißt, das Manipulationselement 5 und das Abtriebsselement 11 können in
20 einem Zug und in einem gemeinsamen Herstellungsvorgang aus einem gemeinsamen Kunststoff in einem Zug produziert werden, was die Kosten besonders niedrig hält. Im Übrigen sorgt die Auslegung der Baueinheit 5, 11 aus Kunststoff dafür, dass etwaige Reibungen zwischen dem zylindrischen Manipulationselement 5 und der das Manipulationselement 5 aufnehmenden Öffnung
25 6 im Türschlossgehäuse bzw. Kraftfahrzeug-Türschlossgehäuse 3 ebenfalls aus Kunststoff besonders niedrig sind.

Anhand einer vergleichenden Betrachtung der Fig. 1 und 2 erkennt man, dass es sich bei dem Abtriebsselement 11 um eine Abtriebsscheibe 11 handelt. Die

Abtriebsscheibe 11 bzw. das Abtriebselement 11 kämmt mit einem nicht ausdrücklich dargestellten Schneckenrad, welches an eine ebenfalls nicht explizit gezeigte Abtriebswelle des Motors 10 angeschlossen ist.

- 5 Außerdem erkennt man anhand der Fig. 1 und 2, dass das zylindrisch ausgelegte Manipulationselement 5 auf dem Abtriebselement bzw. vorteilhaft der Abtriebsscheibe 11 aufsteht. Tatsächlich weist das Manipulationselement 5 im Vergleich zur Abtriebsscheibe 11 eine zentrale Anordnung auf. Auf diese Weise kann ein Bediener mit Hilfe des nicht dargestellten und in den Schlitz bzw.
- 10 Betätigungsschlitz 7 eingreifenden Manipulationswerkzeuges die Abtriebsscheibe 11 in gleicher Weise verstellen, als ob diese mit Hilfe des Motors 10 beaufschlagt würde. Das heißt, das Manipulationselement 5 bzw. dessen Beaufschlagung simuliert letztlich eine motorische Bewegung des Abtriebselementes bzw. der Abtriebsscheibe 11, und zwar regelmäßig für den Fall, dass der
- 15 Motor bzw. Elektromotor 10 ausgefallen ist oder nicht in der Lage ist, die Abtriebsscheibe 11 in die gewünschte Position zu überführen.

Schutzansprüche:

1. Kraftfahrzeugtür, mit einem Kraftfahrzeugtürschloss (2), ferner mit einem von einer Türaußenseite her zugänglichen sowie beaufschlagbaren Manipulationselement (5), und mit einer durch einen Motor (10) über ein oder mehrere Abtriebs-elemente (11) angetriebenen Sicherungseinheit (8, 10, 11) im Kraftfahr-
5 zeugtürschloss (2), wobei die Sicherungseinheit (8, 10, 11) motorisch und gegebenenfalls manuell über das Manipulationselement (5) in wenigstens die Positionen "gesichert" und "entsichert" steuerbar ist, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t, dass das Manipulationselement (5) an zumindest ein Abtriebs-
element (11) des Motors (10) angeschlossen ist.
10
2. Kraftfahrzeugtür nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Manipulationselement (5) und das Abtriebs-element (11) einstückig ausgebildet sind.
3. Kraftfahrzeugtür nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass es
15 sich bei dem Manipulationselement (5) und dem Abtriebs-element (11) um eine Baueinheit (5, 11) aus vorzugsweise Kunststoff handelt.
4. Kraftfahrzeugtür nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet,
20 dass das Manipulationselement (5) in einer Öffnung (6) eines Türschloss-gehäuses (3) gelagert ist.
5. Kraftfahrzeugtür nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Manipulationselement (5) zylindrisch und die Öffnung (6) als korrespondierende
25 zylindrische Öffnung (6) ausgebildet ist.
6. Kraftfahrzeugtür nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass das Manipulationselement (5) als Schalnuss (5) mit Betätigungsschlitz (7) ausgelegt ist.

7. Kraftfahrzeugtür nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass es sich bei dem Abtriebselement (11) um eine Abtriebsscheibe (11) handelt.
8. Kraftfahrzeugtür nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Abtriebsscheibe (11) mit einem an eine Abtriebswelle des Motors (10) angeschlossen Schneckenrad kämmt.
9. Kraftfahrzeugtür nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Manipulationselement (5) auf dem Abtriebselement (11) vorzugsweise senkrecht aufsteht.
10. Kraftfahrzeugtür nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass das Manipulationselement (5) zentral im Vergleich zum Abtriebselement (11) angeordnet ist.
11. Kraftfahrzeugtür nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Sicherungseinheit (8, 10, 11) als Verriegelungseinheit (8, 10, 11) ausgebildet ist.
12. Kraftfahrzeugtür nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass das Abtriebselement (11) auf ein Außenverriegelungselement (8) und/oder Innenverriegelungselement arbeitet.
-

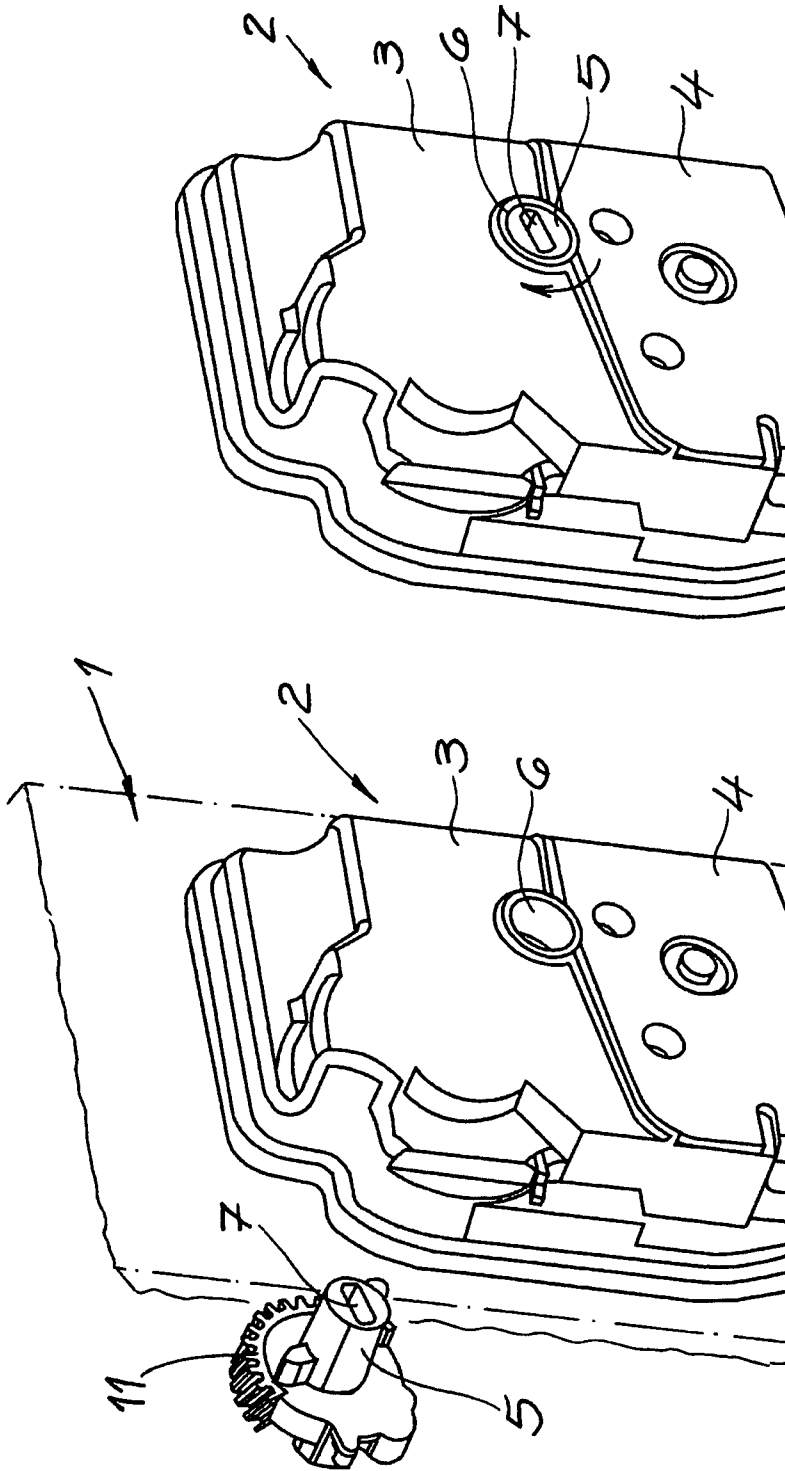


Fig. 2

Fig. 1

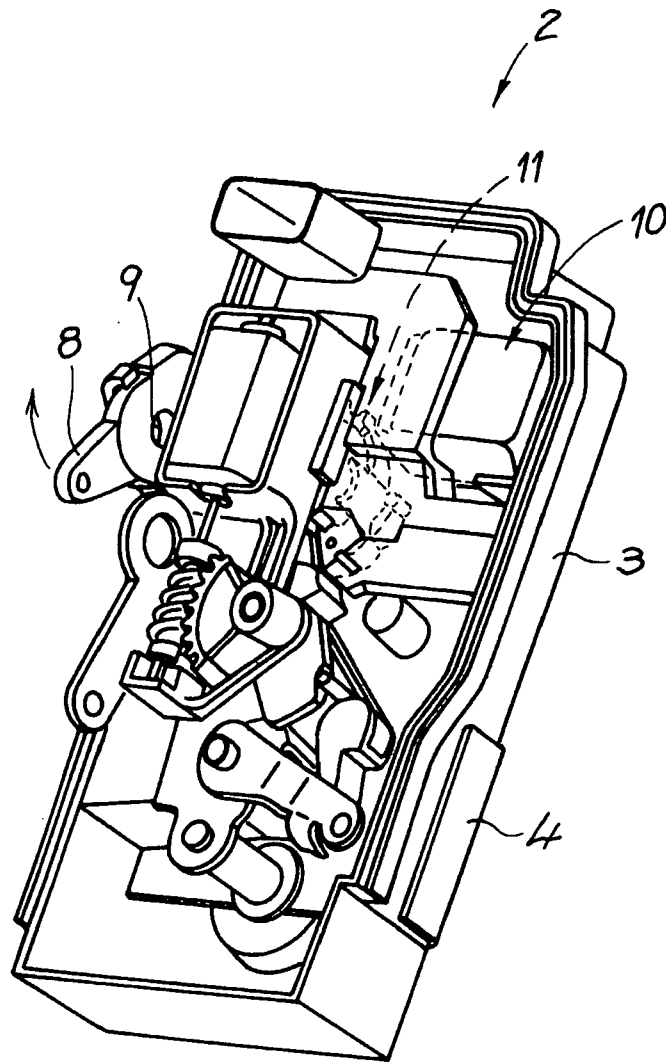


Fig.3