



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 1 318 258 A2**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
11.06.2003 Patentblatt 2003/24

(51) Int Cl.7: **E05C 9/10**, E05C 9/22,
E05B 3/00

(21) Anmeldenummer: **02023932.3**

(22) Anmeldetag: **25.10.2002**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: **ROTO FRANK AG**
70771 Leinfelden-Echterdingen (DE)

(72) Erfinder: **Zaccaria, Giovanni**
70771 Leinfelden-Echterdingen (DE)

(30) Priorität: **24.11.2001 DE 10157826**

(54) **Beschlag an einem Flügel oder einem festen Rahmen eines Fensters, einer Tür oder dergleichen**

(57) Ein Beschlag an einem Flügel oder einem festen Rahmen eines Fensters, einer Tür oder dergleichen umfasst wenigstens ein Treibstangenelement (16), das mittels einer Betätigungseinrichtung in einer mit einem Nutgrund (48) und einer diesem gegenüberliegenden Nutöffnung (49) versehenen Falznut (4) an dem Flügel oder dem festen Rahmen in Nutlängsrichtung bewegbar ist. Eine Antriebsverbindung des Treibstangenelementes (16) und der Betätigungseinrichtung ist über ein Kupplungsteil (14) hergestellt, das an der von dem Nutgrund (48) abliegenden Seite des Treibstangenelementes (16) angeordnet und mit diesem in Nutlängsrichtung bewegbar ist.

Im Interesse einer möglichst einfachen Beschlag-

teilmontage weist das Treibstangenelement (16) in der Falznut (4) eine Breite auf, die maximal der Weite der Nutöffnung (49) entspricht. Außerdem steht das Kupplungsteil (14) in Einbaulage mit wenigstens einem seitlichen Überstand (27) gegenüber dem Treibstangenelement (16) vor und hintergreift einen gleichgerichteten Vorsprung (52) an dem Flügel oder dem festen Rahmen. Zur Herstellung des Hintergriffs ist das Kupplungsteil (14) unter Bewegung quer zu dem Nutgrund (48) an dem seitlichen Überstand (27) mit dem Flügel oder dem festen Rahmen verrastbar. Infolge des Hintergriffs ist das Kupplungsteil (14) gegen Abheben von dem Flügel oder dem festen Rahmen quer zu dem Nutgrund (48) gehalten.

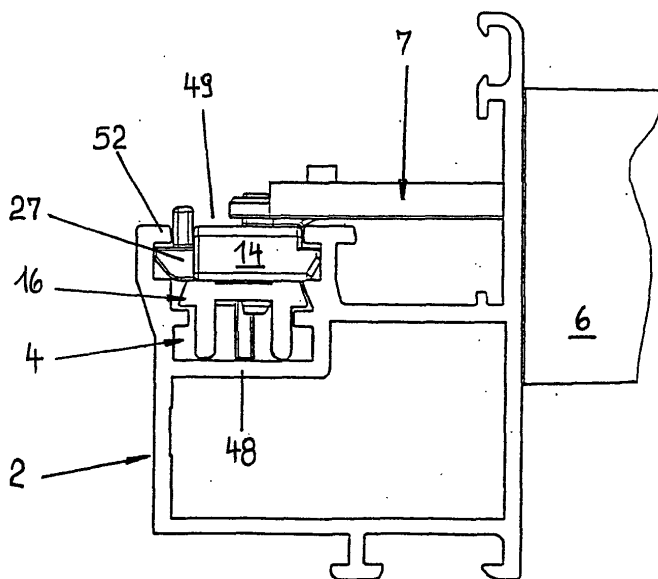


Fig. 7

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Beschlag an einem Flügel oder einem festen Rahmen eines Fensters, einer Tür oder dergleichen, mit wenigstens einem Treibstangenelement, das mittels einer Betätigungseinrichtung in einer mit einem Nutgrund und einer diesem gegenüberliegenden Nutöffnung versehenen Falznut an dem Flügel oder dem festen Rahmen in Nutlängsrichtung bewegbar ist, wobei eine Antriebsverbindung des Treibstangenelementes und der Betätigungseinrichtung über ein mit dem Treibstangenelement in Verbindung stehendes Kupplungsteil hergestellt ist, das wenigstens teilweise an der von dem Nutgrund abliegenden Seite des Treibstangenelementes angeordnet und mit diesem in Nutlängsrichtung bewegbar ist.

[0002] Offenbart ist ein derartiger Beschlag in DE-C-195 06 106. Die Treibstangenelemente dieses Beschlages sind an einem Flügelrahmen in einer Falznut mit C-förmigem Querschnitt geführt. Die hinterschnittenen Längsränder der Falznut werden dabei von den Treibstangenelementen mit deren Längsrändern an der dem Nutgrund zugewandten Unterseite hintergriffen. Zur Verbindung zweier in Nutlängsrichtung aufeinander folgender Treibstangenelemente dient ein Schieber, der mit seinen beiden Längsenden jeweils auf dem ihm zugewandten Längsende des betreffenden Treibstangenelementes aufliegt. Über Zapfen-Loch-Verbindungen sind der Schieber und die Treibstangenelemente miteinander gekuppelt. Der Schieber hintergreift die Längsränder der Falznut mit Flanschen, die an seinen Längsseiten vorgesehen sind. Mittels einer Betätigungseinrichtung in Form eines Handgriffs lässt sich der Schieber in Längsrichtung der Falznut bewegen. Bei dieser Bewegung nimmt der Schieber die mit ihm gekuppelten Treibstangenelemente mit. Zur Beschlagteilmontage sind der Schieber und die Treibstangenelemente außerhalb der Falznut miteinander zu verbinden und anschließend von einer Ecke des Flügelrahmens her in Nutlängsrichtung in die Falznut einzuschieben. Zumindest eine Flügelrahmenecke ist zu diesem Zweck mit einer Ausnehmung versehen, welche den Zugang zur Falznut freigibt.

[0003] Den vorbekannten Beschlag montage technisch zu vereinfachen, hat sich die vorliegende Erfindung zum Ziel gesetzt.

[0004] Erfindungsgemäß gelöst wird diese Aufgabe durch die Merkmalskombination von Patentanspruch 1. Aufgrund der gegenseitigen Abstimmung der Breite der Treibstangenelemente sowie der Weite der Nutöffnung besteht nach der Erfindung die Möglichkeit, die Treibstangenelemente mit einer einfachen, senkrecht zu dem Nutgrund gerichteten Bewegung in die Falznut einzulegen. Das erfindungsgemäße Kupplungsteil lässt sich anschließend selbständig an der Falznut anbringen. Infolge der Möglichkeit der gegenseitigen Verrastung gestaltet sich die Herstellung der Verbindung von Flügel und festem Rahmen einerseits und Kupplungsteil

andererseits denkbar einfach. Bei der Montage des Kupplungsteils ist lediglich das Kupplungsteil selbst zu handhaben. In Einbaulage kann das Kupplungsteil neben seinen Funktionen als Antriebs- und Verbindungselement auch die Sicherung des oder der Treibstangenelemente gegen Herausfallen aus der Falznut übernehmen.

[0005] Besondere Ausführungsarten der in Patentanspruch 1 beschriebenen Erfindung ergeben sich aus den abhängigen Patentansprüchen 2 bis 14.

[0006] Die Patentansprüche 2 bis 6 betreffen dabei vorteilhafte Möglichkeiten zur Gestaltung der Rastverbindung von Flügel und festem Rahmen einerseits und Kupplungsteil andererseits.

[0007] Die Erfindungsbauart nach Patentanspruch 2 zeichnet sich durch eine besondere Montagefreundlichkeit aus. Der anspruchsgemäße Rastschieber ist aufgrund seiner Führung an dem Grundkörper des Kupplungsteils definiert bewegbar. Die ihn beaufschlagende elastische Kraft lässt sich bedarfsabhängig wählen. Die gemäß Patentanspruch 3 vorgesehene Betätigungseinrichtung erlaubt zweckmäßigerweise auch ein handhabungsfreundliches Lösen der Rastverbindung.

[0008] Der erfindungsgemäße Beschlag nach Patentanspruch 4 macht von einem konstruktiv einfach gestalteten Rastschieber Gebrauch, der gleichzeitig besonders wirksam an dem Grundkörper des Kupplungsteils geführt ist. Die kennzeichnenden Merkmale von Patentanspruch 5 tragen der räumlichen Enge am Einbauport erfindungsgemäßer Beschläge Rechnung. So erlauben es die Anspruchsmerkmale, Rastschieber und ihn beaufschlagendes Federelement auf engstem Raum unterzubringen. Die einstückige Ausbildung von Rastschieber und Federelement, wie sie gemäß Patentanspruch 6 vorgesehen ist, empfiehlt sich aus Fertigungs- und aus Kostengründen. Werden etwa Rastschieber und Federelement als Kunststoffteile ausgeführt und als einheitliches Spritzgussteil hergestellt, so minimieren sich Fertigungsaufwand und Fertigungskosten.

[0009] Eine definierte Anordnung des Kupplungsteils in Einbaulage wird durch die kennzeichnenden Merkmale von Patentanspruch 7 gewährleistet. Das erfindungsgemäße Kupplungsteil behält eine definierte Lage insbesondere auch dann bei, wenn es gemeinsam mit dem Treibstangenelement in Nutlängsrichtung der Falznut verschoben wird. Die Lagestabilisierung des Kupplungsteils wiederum verhindert ein unbeabsichtigtes Lösen der Verbindung von Kupplungsteil und Flügel oder festem Rahmen.

[0010] Die Erfindungsbauart nach Patentanspruch 8 zeichnet sich durch eine besondere Montagefreundlichkeit aus. Mittels des oder der genannten Positionierschläge ist auf einfache Art und Weise eine montage- und/oder funktionsgerechte Positionierung des oder der Treibstangenelemente möglich. Gemäß Patentanspruch 9 werden die Lagestabilisierung des Kupplungsteils und die sachgerechte Positionierung des oder der

Treibstangenelemente zweckmäßigerweise von ein und demselben Element des Kupplungsteils übernommen.

[0011] Ebenfalls im Interesse einer sicheren Lagerung des eingebauten Kupplungsteils und somit im Interesse einer funktionssicheren Verbindung von Kupplungsteil und Flügel oder festem Rahmen sind die aus den Patentansprüchen 10 bis 12 ersichtlichen Maßnahmen getroffen.

[0012] Im Falle der Erfindungsbauarten nach den Patentansprüchen 13 und 14 lässt sich neben dem Kupplungsteil auch die Betätigungseinrichtung auf einfache Art und Weise zumindest vorläufig an dem Flügel oder dem festen Rahmen montieren. Zu diesem Zweck ist die Betätigungseinrichtung lediglich mit dem Kupplungsteil zu verrasten. Ob diese Rastverbindung durch weitere Verbindungen, beispielsweise durch Schraubverbindungen, gesichert werden muss, ist fallabhängig zu entscheiden.

[0013] Nachstehend wird die Erfindung anhand schematischer Darstellungen zu einem Ausführungsbeispiel näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine Teildarstellung eines Fensterflügels mit Flügelprofil, Handgriff, Treibstangenelementen und zwischen Handgriff und Treibstangenelementen vorgesehenem Kupplungsteil,

Fig. 2 bis 5 das Kupplungsteil nach Fig. 1 in verschiedenen Ansichten,

Fig. 6 und 7 die Anordnung nach Fig. 1 in unterschiedlichen Phasen ihrer Montage und

Fig. 8 das Detail VIII aus Fig. 1 in vergrößerter Darstellung.

[0014] Ausweislich Fig. 1 umfasst ein Fensterflügel 1 ein Flügelprofil 2 aus Aluminium, das in einem Flügelfalz 3 u.a. mit einer Falznut 4 zur Beschlagteilaufnahme versehen ist.

[0015] Ein Handgriff 5 ist mit einer Rosette 6 rauminnenseitig auf das Flügelprofil 2 aufgesetzt und bildet eine Betätigungseinrichtung. In der Rosette 6 ist ein herkömmliches Umschaltgetriebe untergebracht, welches Drehbewegungen des Handgriffs 5 in Linearbewegungen eines als Antriebselement dienenden Antriebsschiebers 7 umsetzt. Der Antriebsschieber 7 wird dabei in Nutlängsrichtung der Falznut 4 bewegt. Handgriffseitig durchsetzt der Antriebsschieber 7 einen Längsschlit 8 in einem Überschlagn 9 des Flügelprofils 2. An seinem freien Ende ist der Antriebsschieber 7 klauenartig ausgebildet. Klauenschenkel 10, 11 begrenzen dabei eine Klauenaufnahme 12.

[0016] Im montierten Zustand halten die Klauenschenkel 10, 11 einen in der Klauenaufnahme 12 ange-

ordneten Rastzapfen in Form eines Kupplungsansatzes 13 eines Kupplungsteils 14. Das Kupplungsteil 14 ist in der Falznut 4 in Nutlängsrichtung verschiebbar geführt. Es ist mit Treibstangenelementen 15, 16 verbunden, die ebenfalls in der Falznut 4 untergebracht sind und dort durch Drehen des Handgriffs 5 in Nutlängsrichtung bewegt werden können.

[0017] Gemäß den Fig. 2 bis 5 besitzt das Kupplungsteil 14 einen Grundkörper 17 sowie einen daran geführten Rastschieber 18. Der Grundkörper 17 des Kupplungsteils 14 ist aus Zinkdruckguss, der Rastschieber 18 aus Kunststoff gefertigt.

[0018] Wie aus der als Teilschnitt ausgeführten Fig. 4 hervorgeht, besitzt der Rastschieber 18 im Wesentlichen U-Form. Einstückig an den Rastschieber 18 angeformt sind Federelemente in Form von Federarmen 19, 20. Diese beaufschlagen mit ihren freien Enden eine Wand 21 an dem Grundkörper 17 des Kupplungsteils 14. U-Schenkel 22, 23 des Rastschiebers 18 dienen als Führungselemente für den Rastschieber 18 und liegen als solche Führungsflächen 24, 25 an dem Grundkörper 17 des Kupplungsteils 14 gegenüber.

[0019] Ein U-Querriegel 26 des Rastschiebers 18 bildet bei Montagezustand des Kupplungsteils 14 einen seitlichen Überstand 27 aus, der dann über die betreffende Längsbegrenzung an dem Grundkörper 17 des Kupplungsteils 14 vorragt. Im Übrigen ist der Rastschieber 18 im Innern eines Einschubes 28 an dem Grundkörper 17 aufgenommen. Im Zusammenwirken mit den Führungsflächen 24, 25 an dem Grundkörper 17 bewirken die U-Schenkel 22, 23 des Rastschiebers 18 eine definierte Beweglichkeit des Rastschiebers 18 relativ zu dem Grundkörper 17. Die Richtungen der möglichen Relativbewegung sind in Fig. 4 durch einen Doppelpfeil 29 veranschaulicht.

[0020] An seiner Oberseite weist der U-Querriegel 26 eine Betätigungseinrichtung in Form eines Betätigungsvorsprungs 30 auf. Ausweislich der in Fig. 3 wiedergegebenen Stirnansicht des Kupplungsteils 14 ist der U-Querriegel 26 an seiner Unterseite mit einer Auflaufschräge 31 versehen.

[0021] An dem Grundkörper 17 des Kupplungsteils 14 sind dem seitlichen Überstand 27 des Rastschiebers 18 gegenüberliegend in Form von Führungsleisten 32, 33 weitere seitliche Überstände ausgebildet. Diese sind an ihrer Unterseite mit Schrägflächen 44, 45 versehen. Der Grundkörper 17 weist an seiner Unterseite Stützvorsprünge 34, 35 und gegenüber diesen längenreduzierte, an den Längsenden des Grundkörpers 17 angeordnete Kupplungszapfen 36, 37 auf (Fig. 5).

[0022] Der an dem Kupplungsteil 14 auf der Oberseite des Grundkörpers 17 vorgesehene Kupplungsansatz 13 ist bogenförmig ausgebildet. Schenkel 38, 39 des Kupplungsansatzes 13 sind dabei sowohl mit jeweils einer Längsabstufung als auch mit jeweils einer Höhenabstufung versehen. In Fig. 2 sind die Längsabstufungen 40, 41 beider Schenkel 38, 39 sowie die Höhenabstufung 42 des Schenkels 39 erkennbar. Insbesondere

ausweislich Fig. 3 steht der Kupplungsansatz 13 an seiner dem seitlichen Überstand 27 des Rastschiebers 18 gegenüberliegenden Seite über den Grundkörper 17 des Kupplungsteils 14 vor. Die Unterseite dieses Überstandes ist mit einer Abschrägung 43 versehen.

[0023] Die Ausbildung der Falznut 4 ist besonders deutlich den Fign. 6 und 7 zu entnehmen. Demnach erstrecken sich Nutseitenwände 46, 47 unter mehrfacher Abstufung von einem Nutgrund 48 zu einer Nutöffnung 49. Abstufungen 50, 51 sind dabei als Auflager für das montierte Kupplungsteil 14 vorgesehen. An der Nutöffnung 49 entlang verlaufen Nutlängsränder 52, 53, die gegeneinander gerichtete Vorsprünge ausbilden. Diese begrenzen gemeinsam mit den Abstufungen 50, 51 Längsführungen in Form von Führungsnuten 54, 55.

[0024] Die Treibstangenelemente 15, 16 sind auf dem Nutgrund 48 der Falznut 4 gelagert. Mit ihrer Oberseite liegen die Treibstangenelemente 15, 16 etwa auf Höhe der Abstufungen 50, 51 an den Nutseitenwänden 46, 47. Die Breite über alles der Treibstangenelemente 15, 16 ist geringfügig kleiner als die Weite der Nutöffnung 49.

[0025] Bei der Beschlagteilmontage sind zunächst die Treibstangenelemente 15, 16 in die Falznut 4 einzubringen. Aufgrund der beschriebenen gegenseitigen Abstimmung der Breite der Treibstangenelemente 15, 16 einerseits und der Weite der Nutöffnung 49 andererseits lässt sich dies auf einfache Art und Weise durch Einsetzen der Treibstangenelemente 15, 16 senkrecht zu dem Nutgrund 48 bewerkstelligen. Die in die Falznut 4 eingesetzten Treibstangenelemente 15, 16 sind mit gegenseitigem Abstand in Nutlängsrichtung anzuordnen. Anschließend wird das Kupplungsteil 14 zunächst lose auf die Nutlängsränder 52, 53 der Falznut 4 aufgesetzt. Die Stützvorsprünge 34, 35 tauchen dabei so weit in das Innere der Falznut 4 ein, dass sie in Querrichtung des Nutgrundes 48 mit den Treibstangenelementen 15, 16 überlappen und folglich als Anschläge für die einander zugewandten Längsenden der Treibstangenelemente 15, 16 dienen können. Die zunächst in Nutlängsrichtung noch relativ weit voneinander entfernten Treibstangenelemente 15, 16 sind gegeneinander zu verschieben, bis sie mit ihren einander zugewandten Längsenden an den Stützvorsprüngen 34, 35 anschlagen. In Nutlängsrichtung gesehen nehmen die Treibstangenelemente 15, 16 nunmehr ihre Montage-Solllage ein. In den Zeichnungen nicht im Einzelnen gezeigte Eingriffsöffnungen liegen nun senkrecht zu dem Nutgrund 48 den Kupplungszapfen 36, 37 an der Unterseite des Kupplungsteils 14 gegenüber.

[0026] Unter Beibehaltung der so eingestellten Positionen der Treibstangenelemente 15, 16 in Nutlängsrichtung wird dann das Kupplungsteil 14 von den Nutlängsrändern 52, 53 abgehoben und in die in Fig. 6 gestrichelt angedeutete Schrägstellung gedreht. Zweckmäßigerweise ist das Kupplungsteil 14 dabei mit der Abschrägung 43 an der Unterseite des Kupplungsansatzes 13 auf den Nutlängsrand 53 aufzusetzen und mit

den Führungsleisten 32, 33 in die Längsführung 55 unterhalb des Nutlängsrandes 53 einzuschieben. Anschließend wird das Kupplungsteil 14, wie in Fig. 6 angedeutet, mit seinem den Führungsleisten 32, 33 gegenüberliegenden Längsrand gegen den Nutlängsrand 52 geschwenkt. Dabei kommt die Auflaufschräge 31 an der Unterseite des an dem Grundkörper 17 des Kupplungsteils 14 geführten Rastschiebers 18 zunächst auf dem Nutlängsrand 52 zu liegen. Bei fortgesetzter Schwenkbewegung bewirkt die Auflaufschräge 31 gemeinsam mit der von ihr beaufschlagten Kante des Nutlängsrandes 52 ein Verschieben des Rastschiebers 18 in das Innere des Grundkörpers 17. Diese Bewegung des Rastschiebers 18 in Nutquerrichtung erfolgt gegen die Wirkung der Federarme 19, 20 im Innern des Einschubes 28 an dem Grundkörper 17 des Kupplungsteils 14.

[0027] Hat der Rastschieber 18 mit dem U-Querriegel 26 den Nutlängsrand 52 passiert, so beaufschlagen die Federarme 19, 20 den Rastschieber 18 in Richtung auf die Nutseitenwand 46. Infolgedessen dringt der U-Querriegel 26 des Rastschiebers 18 mit dem seitlichen Überstand 27 in die Längsführung 54 an der Unterseite des Nutlängsrandes 52 ein. Es ergeben sich damit die in Fig. 6 gezeigten Verhältnisse. Das Kupplungsteil 14 ist außer an den Abstufungen 50, 51 der Nutseitenwände 46, 47 über die Stützvorsprünge 34, 35 auf dem Nutgrund 48 abgestützt und dadurch stabil gelagert. Zur Lagestabilisierung des Kupplungsteils 14 tragen außerdem die Treibstangenelemente 15, 16 bei, die an ihrer Oberseite der Unterseite des Kupplungsteils 14 unmittelbar benachbart sind.

[0028] Der Handgriff 5 und die Rosette 6 sind zur Montage wie in Fig. 6 gezeigt an dem Flügelprofil 2 anzusetzen. Der Antriebsschieber 7 ist dabei durch den Längsschlitz 8 in dem Überslag 9 des Flügelprofils 2 hindurchzustecken. Die in Fig. 6 gezeigte Schrägstellung wird dadurch ermöglicht, dass die Weite des Längsschlitzes 8 in dem Überslag 9 die Dicke des Antriebsschiebers 7 übersteigt.

[0029] Wird nun die Griffeinheit wie in Fig. 6 angedeutet gegen das bereits montierte Kupplungsteil 14 geschwenkt, so rastet der Antriebsschieber 7 mit seinen Klauenschenkeln 10, 11 an dem Kupplungsansatz 13 des Kupplungsteils 14 ein. Die verrasteten Klauenschenkel 10, 11 hintergreifen an dem Kupplungsansatz 13 des Kupplungsteils 14 sowohl die Längsabstufungen 40, 41 als auch die Höhenabstufungen, beispielsweise die Höhenabstufung 42 (Fig. 8). Infolgedessen ist der verrastete Antriebsschieber 7 und mit diesem die Rosette 6 und auch der Handgriff 5 umfassend an dem Flügelprofil 2 fixiert. Ob zusätzlich zu dieser Rastverbindung zwischen Kupplungsteil 14 und Handgriff 5 eine weitere Verbindung, beispielsweise eine Schraubverbindung zwischen der Rosette 6 und dem Flügelprofil 2, vorgesehen werden muss, ist im Einzelfall zu entscheiden.

[0030] Die zur Demontage der eingebauten Be-

schlagteile auszuführenden Arbeiten ergeben sich aus dem Vorstehenden entsprechend. Zur Lösung der Rastverbindung von Kupplungsteil 14 und Antriebsschieber 7 ist ein hierfür geeignetes Werkzeug, beispielsweise ein Schraubendreher, in einen Eingriff 56 zwischen dem Kupplungsansatz 13 des Kupplungsteils 14 und der gegenüberliegenden Begrenzung der Klauenaufnahme 12 des Antriebsschiebers 7 einzuführen und zu betätigen. Das Kupplungsteil 14 lässt sich unter Zuhilfenahme des Betätigungsvorsprungs 30 an der Oberseite des Rastschiebers 18 aus der Falznut 4 ausbauen. So kann der Rastschieber 18 mittels des Betätigungsvorsprungs 30 in eine Freigabestellung in das Innere des Grundkörpers 17 an dem Kupplungsteil 14 verschoben und anschließend das Kupplungsteil 14 aus der Falznut 4 entnommen werden.

Patentansprüche

1. Beschlag an einem Flügel oder einem festen Rahmen eines Fensters oder einer Tür, mit wenigstens einem Treibstangenelement (15, 16), das mittels einer Betätigungseinrichtung (5) in einer mit einem Nutgrund (48) und einer diesem gegenüberliegenden Nutöffnung (49) versehenen Falznut (4) an dem Flügel oder dem festen Rahmen in Nutlängsrichtung bewegbar ist, wobei eine Antriebsverbindung des Treibstangenelementes (15, 16) und der Betätigungseinrichtung (5) über ein mit dem Treibstangenelement (15, 16) in Verbindung stehendes Kupplungsteil (14) hergestellt ist, das wenigstens teilweise an der von dem Nutgrund (48) abliegenden Seite des Treibstangenelementes (15, 16) angeordnet und mit diesem in Nutlängsrichtung bewegbar ist, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Treibstangenelement (15, 16) in der Falznut (4) eine Breite aufweist, die maximal der Weite der Nutöffnung (49) entspricht und dass das Kupplungsteil (14) in Einbaulage mit wenigstens einem seitlichen Überstand (27) gegenüber dem Treibstangenelement (15, 16) in Nutquerrichtung vorsteht und einen gleichgerichteten Vorsprung (52) an dem Flügel oder dem festen Rahmen hintergreift, wobei der seitliche Überstand (27) des Kupplungsteils (14) von einem Rastschieber (18) gebildet ist, der an einem Grundkörper (17) des Kupplungsteils (14) geführt und von einer elastischen Kraft in eine Raststellung beaufschlagt ist und wobei das Kupplungsteil (14) zur Herstellung des Hintergriffs unter Bewegung quer zu dem Nutgrund (48) an dem seitlichen Überstand (27) mit dem Flügel oder dem festen Rahmen verrastbar und durch den Hintergriff gegen Abheben von dem Flügel oder dem festen Rahmen quer zu dem Nutgrund (48) gehalten ist.
2. Beschlag nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Rastschieber (18) an der von

dem Nutgrund (48) abliegenden Seite mit einer Betätigungseinrichtung (30) versehen ist.

3. Beschlag nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Rastschieber (18) im Wesentlichen U-förmig ausgebildet ist, wobei der U-Quersteg (26) den seitlichen Überstand (27) des Kupplungsteils (14) ausbildet und der Rastschieber (18) mittels der U-Schenkel (22, 23) an dem Grundkörper (17) des Kupplungsteils (14) geführt ist.
4. Beschlag nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** zwischen den U-Schenkeln (22, 23) des Rastschiebers (18) zur Ausübung der elastischen Kraft wenigstens ein Federelement (19, 20) vorgesehen ist, das einerseits den Rastschieber (18) und andererseits den Grundkörper (17) des Kupplungsteils (14) beaufschlagt.
5. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Rastschieber (18) und wenigstens ein Federelement (19, 20) zur Ausübung der elastischen Kraft einstückig miteinander ausgebildet sind.
6. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Kupplungsteil (14) wenigstens einen nutgrundseitigen Stützvorsprung (34, 35) aufweist, mittels dessen es auf dem Nutgrund (48) in dessen Querrichtung abstützbar ist.
7. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Kupplungsteil (14) nutgrundseitig wenigstens einen Positionieranschlag für ein zugeordnetes Treibstangenelement (15, 16) aufweist.
8. Beschlag nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** als Positionieranschlag für ein zugeordnetes Treibstangenelement (15, 16) ein nutgrundseitiger Stützvorsprung (34, 35) des Kupplungsteils (14) vorgesehen ist.
9. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Kupplungsteil (14) zur Herstellung des Hintergriffs an wenigstens einem seitlichen Überstand (27) mit einer in Nutlängsrichtung verlaufenden Längsführung (54) des Flügels oder des festen Rahmens verrastbar ist.
10. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Kupplungsteil (14) in Einbaulage gegenüber dem Treibstangenelement (15, 16) in Nutquerrichtung beidseits mit jeweils wenigstens einem seitlichen Überstand (27; 32, 33) vorsteht und einen

gleichgerichteten Vorsprung (52, 53) an dem Flügel oder dem festen Rahmen hintergreift, wobei das Kupplungsteil (14) zur Herstellung des Hintergriffs an wenigstens einem der seitlichen Überstände (27; 32, 33) mit dem Flügel oder dem festen Rahmen verrastbar ist. 5

11. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Kupplungsteil (14) in Einbaulage gegenüber dem Treibstangenelement (15, 16) in Nutquerrichtung beidseits mit jeweils wenigstens einem seitlichen Überstand (27; 32, 33) vorsteht und einen gleichgerichteten Vorsprung (52, 53) hintergreift, der jeweils von einer in Nutlängsrichtung verlaufenden Längsführung (54, 55) des Flügels oder des festen Rahmens gebildet ist. 10 15

12. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Kupplungsteil (14) an seiner von dem Nutgrund (48) abliegenden Seite über eine Rastverbindung mit der Betätigungseinrichtung (5) verbindbar ist. 20 25

13. Beschlag nach Anspruch 12, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Rastverbindung zwischen Kupplungsteil (14) und Betätigungseinrichtung (5) hergestellt ist mittels eines Rastzapfens (13) an dem Kupplungsteil (14) und einem klauenartig ausgebildeten Rastende an einem mittels der Betätigungseinrichtung (5) antreibbaren Antriebselement (7). 30 35 40 45 50 55

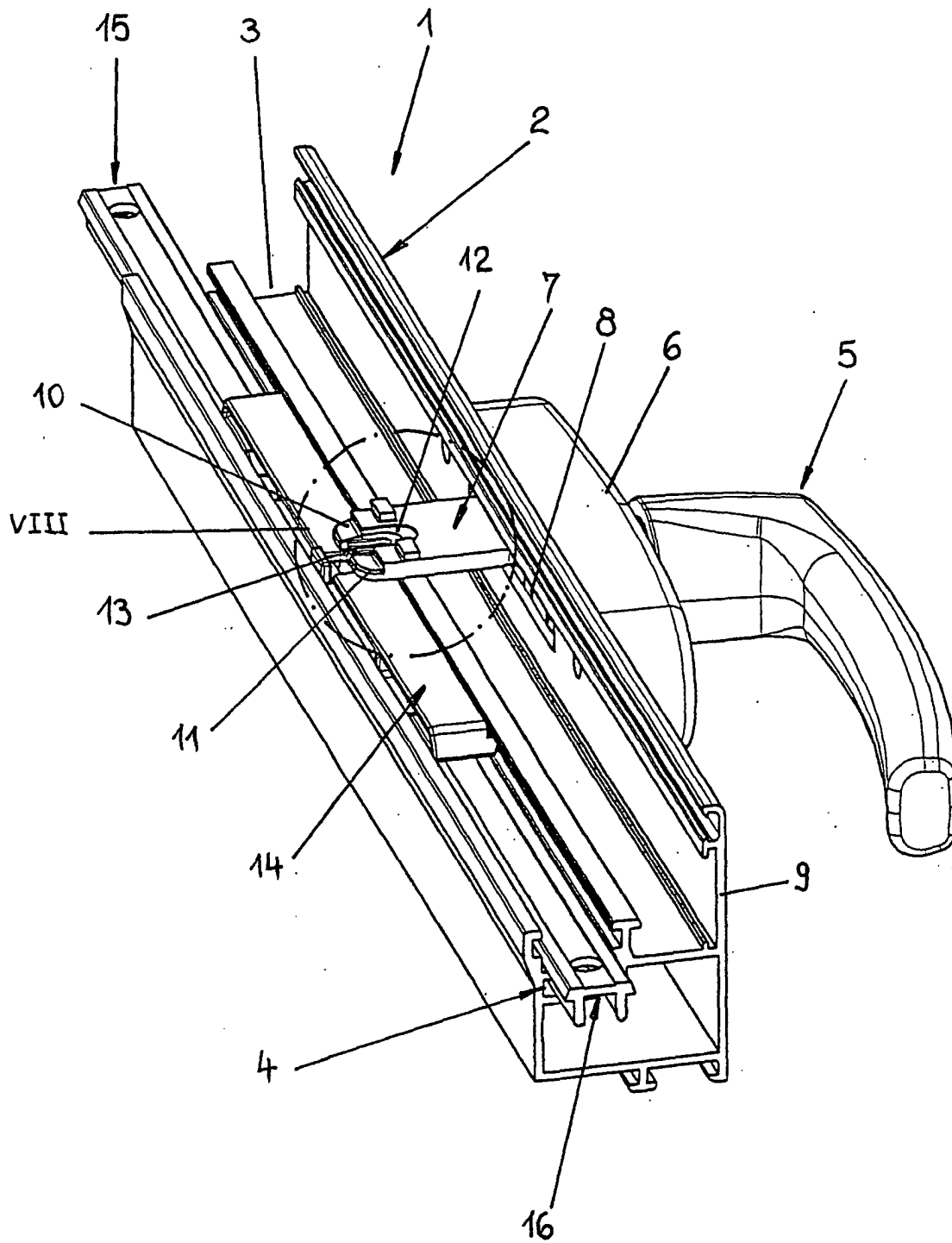


Fig. 1

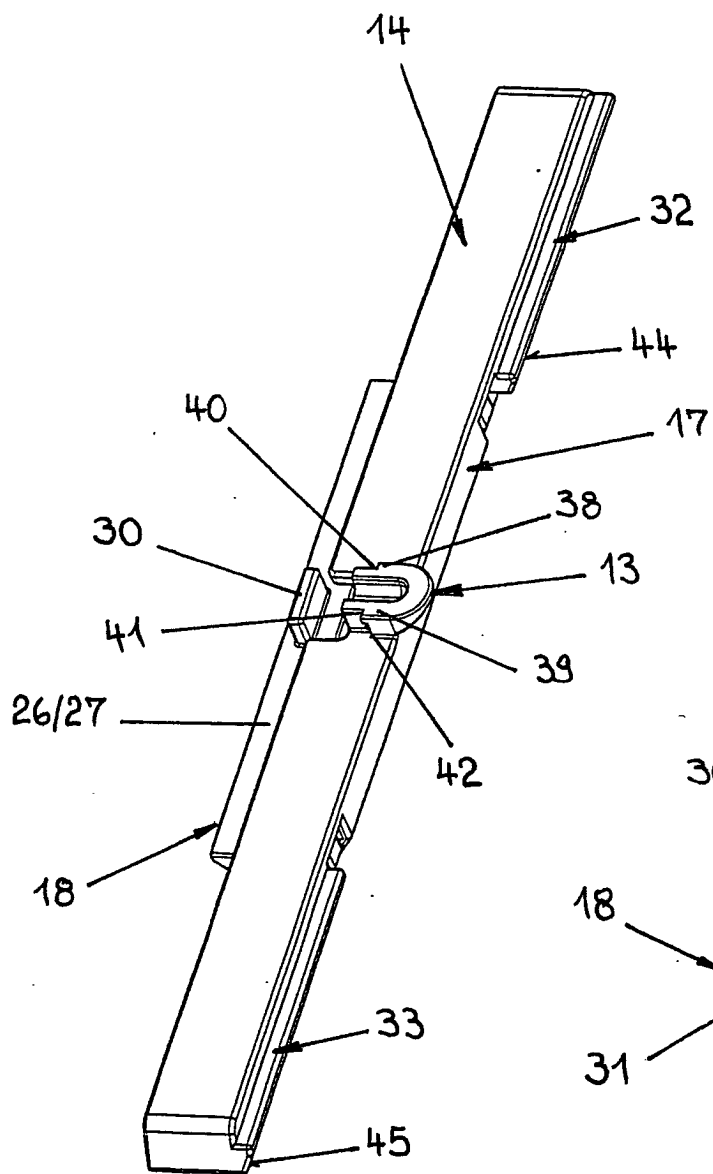


Fig. 2

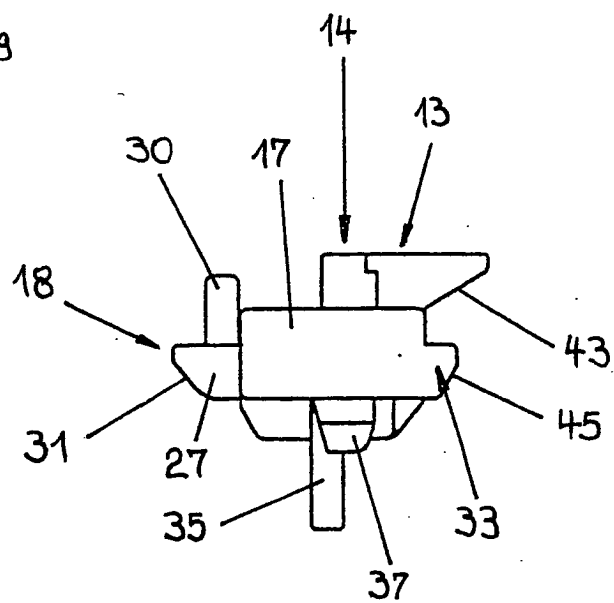


Fig. 3

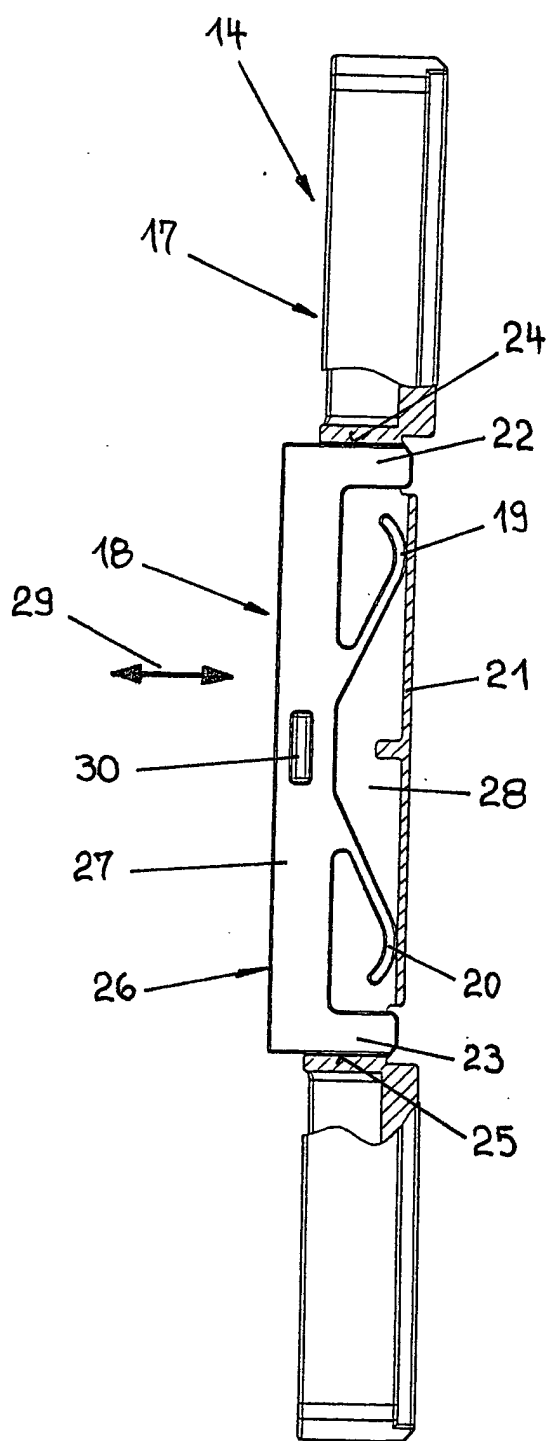


Fig. 4

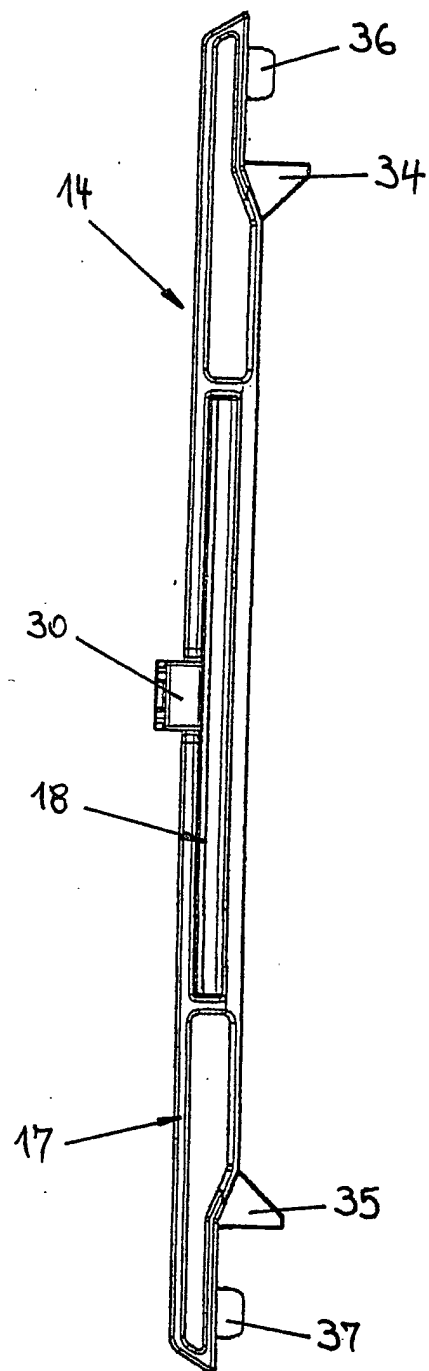


Fig. 5

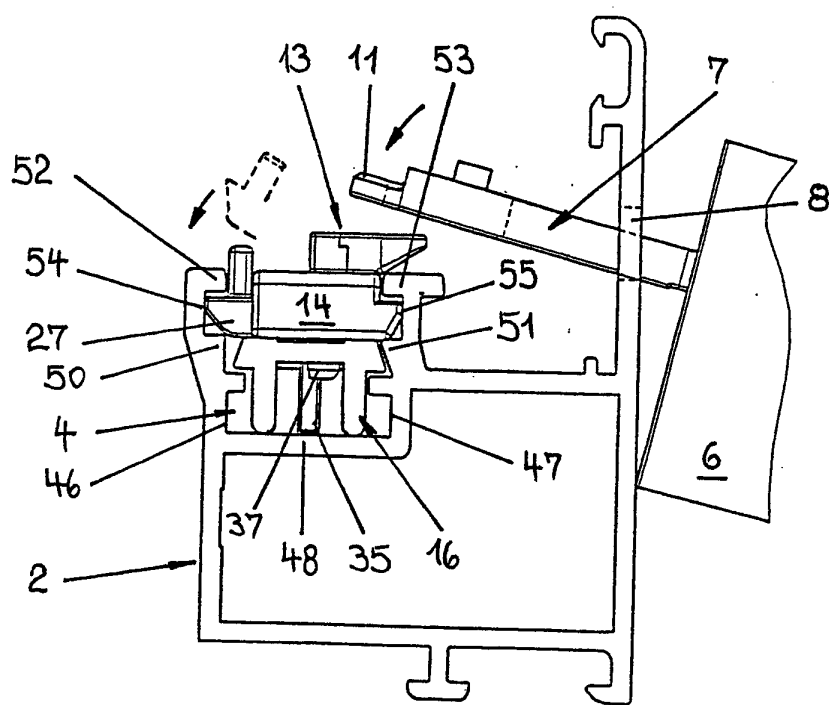


Fig. 6

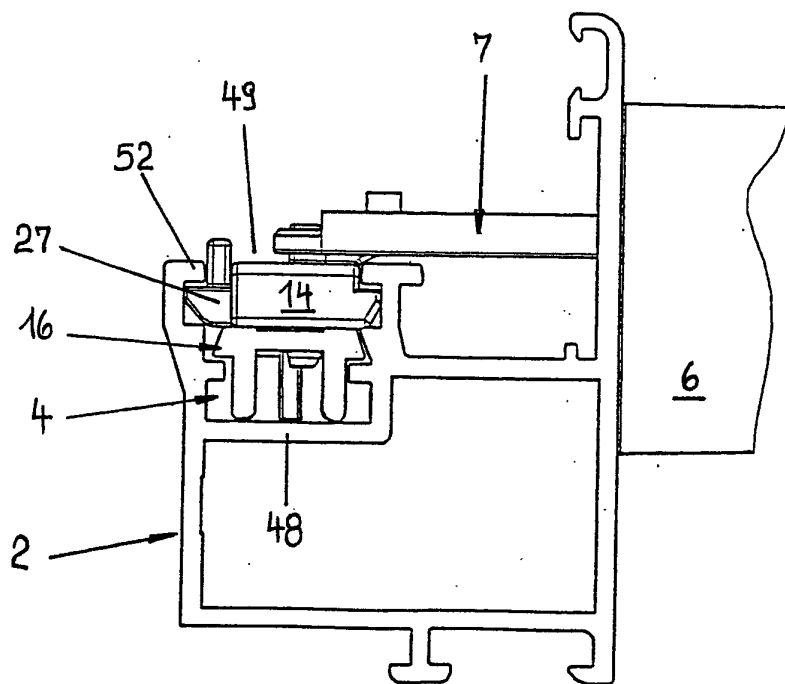


Fig. 7

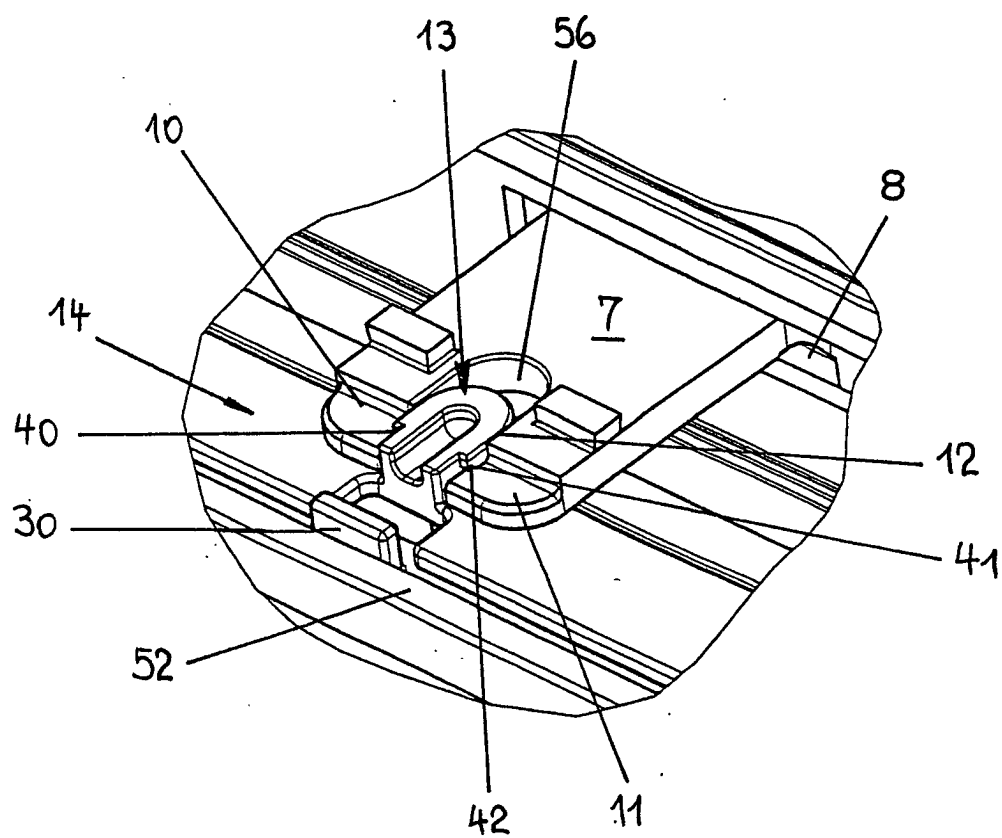


Fig. 8