

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 50265/2021
(22) Anmeldetag: 09.04.2021
(43) Veröffentlicht am: 15.07.2022

(51) Int. Cl.: **G01M 17/007** (2006.01)
G01M 7/08 (2006.01)

(56) Entgegenhaltungen:
DE 102014002526 A1
US 2020256764 A1
CN 106644523 A

(71) Patentanmelder:
Weber-Hydraulik GmbH
4460 Losenstein (AT)

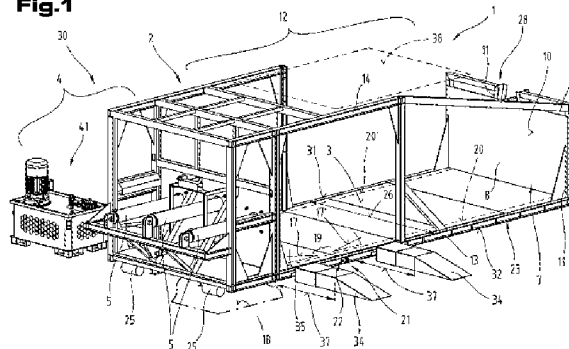
(72) Erfinder:
Huber Johannes
93107 Thalmassing (DE)
Huber Siegfried
93107 Thalmassing (DE)
Diekmann Hanno
71665 Vaihingen/Enz. (DE)
Kreutmayr Albert
86453 Dasing (DE)

(74) Vertreter:
Anwälte Burger und Partner Rechtsanwalt
GmbH
4580 Windischgarsten (AT)

(54) **Deformierungsvorrichtung für Kraftfahrzeuge**

(57) Die Erfindung betrifft eine Deformierungsvorrichtung (1) für Kraftfahrzeuge. Diese umfasst eine Tragstruktur (2) mit einer Aufstandsfläche (3) für ein zu verformendes Kraftfahrzeug, eine steuerbare Kräfteeinleitungsvorrichtung (4) gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug, welche Kräfteeinleitungsvorrichtung (4) wenigstens einen Hydraulikzylinder (5) mit wenigstens einer Andrückfläche gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug umfasst, und ein Haltemittel (7) zum Festlegen des zu verformenden Kraftfahrzeuges relativ zur Aufstandsfläche (3). Das Haltemittel (7) umfasst wenigstens ein Widerlagerelement (8), welches mit der Tragstruktur (2) lastübertragend verbunden oder verbindbar ist, und welches wenigstens eine Widerlagerelement (8) wenigstens eine Abstützfläche (10) gegenüber dem zu deformierenden Kraftfahrzeug aufweist. Das wenigstens eine Widerlagerelement (8) kann von der Kräfteeinleitungsvorrichtung (4) aufbringbare Verformungskräfte deformierungsfrei aufnehmen. Dadurch ist eine Vorrichtung geschaffen, mittels derer ein Benutzer in der Lage ist, Fahrzeug-Übungsobjekte für technische Hilfeleistungen auf praktikable und möglichst einfache Art und Weise bereitzustellen.

Fig.1



Z u s a m m e n f a s s u n g

Die Erfindung betrifft eine Deformierungsvorrichtung (1) für Kraftfahrzeuge. Diese umfasst eine Tragstruktur (2) mit einer Aufstandsfläche (3) für ein zu verformendes Kraftfahrzeug, eine steuerbare Kräfteeinleitungsvorrichtung (4) gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug, welche Kräfteeinleitungsvorrichtung (4) wenigstens einen Hydraulikzylinder (5) mit wenigstens einer Andrückfläche gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug umfasst, und ein Haltemittel (7) zum Festlegen des zu verformenden Kraftfahrzeuges relativ zur Aufstandsfläche (3). Das Haltemittel (7) umfasst wenigstens ein Widerlagerelement (8), welches mit der Tragstruktur (2) lastübertragend verbunden oder verbindbar ist, und welches wenigstens eine Widerlagerelement (8) wenigstens eine Abstützfläche (10) gegenüber dem zu deformierenden Kraftfahrzeug aufweist. Das wenigstens eine Widerlagerelement (8) kann von der Kräfteeinleitungsvorrichtung (4) aufbringbare Verformungskräfte deformierungsfrei aufnehmen. Dadurch ist eine Vorrichtung geschaffen, mittels derer ein Benutzer in der Lage ist, Fahrzeug-Übungsobjekte für technische Hilfeleistungen auf praktikable und möglichst einfache Art und Weise bereitzustellen.

Fig. 1

Die Erfindung betrifft eine Deformierungsvorrichtung für Kraftfahrzeuge, wie sie in den Ansprüchen angegeben ist. Diese Deformierungsvorrichtung ist zur gezielten Verformung vor allem von Karosserieabschnitten von Personenkraftwagen (PKW) und Lastkraftwagen (LKW) vorgesehen.

In der DE202005005385U1 ist eine Anlage zur gezielten Verformung eines Übungsfahrzeuges für die technische Hilfeleistung beschrieben. Bei dieser stationären Anlage wird das Fahrzeug auf einer Plattform fixiert und wird daraufhin eine hydraulisch versorgte Arbeitseinheit aus einem oder mehreren hydraulischen Zylindern vom Anwender bzw. von der Hilfsorganisation gezielt gesteuert, um Verformungen in das Fahrzeug einzubringen. Dadurch sollen realitätsnahe Unfallsituationen nachgestellt werden, um eine effektivere Ausbildung bzw. ein Training für Hilfsorganisationen zu ermöglichen. Gemäß einer Ausführungsform kann die Anlage mobil auf einem Anhänger aufgebaut sein, um standortunabhängig eingesetzt werden zu können. Die Nutzbarkeit und Bedienungsergonomie dieser bekannten Vorrichtung ist jedoch nur bedingt zufriedenstellend.

Aufgabe der vorliegenden Erfindung war es, die Nachteile des Standes der Technik zu überwinden und eine Vorrichtung zur Verfügung zu stellen, mittels derer ein Benutzer in der Lage ist, Fahrzeug-Übungsobjekte für technische Hilfeleistungen auf praktikable und möglichst einfache Art und Weise bereitzustellen.

Diese Aufgabe wird durch eine Deformierungsvorrichtung gemäß den Ansprüchen gelöst.

Die erfindungsgemäße Deformierungsvorrichtung für Kraftfahrzeuge umfasst eine mechanische Tragstruktur mit einer definierten Aufstandsfläche bzw. Abstellebene

für ein zu verformendes Kraftfahrzeug, eine steuerbare Kräfteeinleitungsvorrichtung gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug, welche Kräfteeinleitungsvorrichtung wenigstens einen Hydraulikzylinder mit wenigstens einer Andrückfläche gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug umfasst, und wenigstens ein Fixier- bzw. Haltemittel zum Festlegen des zu verformenden Kraftfahrzeuges relativ zur Aufstandsfläche. Das Haltemittel umfasst wenigstens ein Widerlagerelement, welches mit der Tragstruktur lastübertragend bzw. mechanisch fest verbunden bzw. verbindbar ist. Das wenigstens eine Widerlagerelement weist wenigstens eine Abstützfläche vorzugsweise gegenüber Karosserieoberflächen von dem zu deformierenden Kraftfahrzeug auf. Das wenigstens eine Widerlagerelement ist derart ausgebildet bzw. derart schubfest, dass es von der Kräfteeinleitungsvorrichtung aufbringbare Verformungskräfte deformierungsfrei aufnehmen kann. Dies insbesondere dann, wenn ein zu deformierendes Kraftfahrzeug zwischen die Kräfteeinleitungsvorrichtung und dem wenigstens einen Widerlagerelement eingefügt ist.

Eine solche Vorrichtung ist besonders praktikabel, weil ein zu deformierendes Kraftfahrzeug rasch, kontrolliert und zugleich sicher einer gezielten Deformierung unterzogen werden kann. Ein entsprechendes Übungsfahrzeug ist dabei lediglich auf der vorgesehenen Aufstandsebene zu positionieren und kann nachfolgend der Deformierungsvorgang bereits vorgenommen werden. Aufwändige Fixier- bzw. Zurrmaßnahmen am Kraftfahrzeug gegenüber der Aufstandsfläche können erübrigt werden. Dies bringt erhebliche Zeitersparnisse und auch Sicherheitsvorteile, nachdem Zurr- bzw. Spannmittel, wie beispielsweise Seile, Ketten oder Spannbänder, den jeweils wirkenden Kräften und Einflüssen zuverlässig standhalten müssen. Außerdem müssen solche Kraftfahrzeug-Fixiermittel einer regelmäßigen Überprüfung auf Schäden oder Abnutzungen unterzogen werden, was Zeitaufwand und Kosten verursacht. Das den jeweiligen Schubkräften standhaltende, formbeständige Widerlagerelement kann vergleichsweise robust, kostengünstig und funktionssicher ausgeführt werden. In vorteilhafter Art und Weise erübrigt sich dadurch auch die Suche nach geeigneten bzw. ausreichend stabilen Anschlagpunkten an dem zu verformenden Kraftfahrzeug.

Die Kräfteeinleitungsvorrichtung umfasst zumindest zwei, vorzugweise zumindest drei von einer Bedienperson unabhängig voneinander betätigbare Hydraulikzylinder, deren Stell- bzw. Schubkräfte unter Zwischenschaltung des zu verformenden Kraftfahrzeuges auf das wenigstens eine Widerlagerelement einwirken. Zweckmäßig ist es, wenn die zumindest zwei Hydraulikzylinder in zueinander unterschiedlichen Höhenpositionen angeordnet sind. Damit sind umfassende bzw. variantenreiche Verformungszustände an der Karosserie von Übungsfahrzeugen, insbesondere an dessen Fahrgastzelle, erzielbar. Darüber hinaus ist es durch die selektive Betätigungsmöglichkeit der zumindest zwei Hydraulikzylinder vorteilhafterweise ermöglicht, dass mit einem oder mehreren Hydraulikzylindern eine rasche Festlegung bzw. Verschiebesicherung des zu deformierenden Kraftfahrzeuges aufgebaut wird und mit einem oder mehreren weiteren Hydraulikzylindern der Krafteinleitungsvorrichtung die gewünschte Verformung der jeweiligen Karosserieabschnitte vorgenommen wird. Insbesondere können dadurch unerwünschte Verkipplings- bzw. Ausweichbewegungen des zu verformenden Kraftfahrzeuges effizient hintan gehalten werden.

Die manuelle und selektive Bedienung bzw. Aktivierung der Aus- und Einfahrbewegungen der zumindest zwei Hydraulikzylinder ist bevorzugt ausgehend von einer tragbaren Bedieneinheit ausführbar, welche von der Tragstruktur örtlich abgesetzt positionierbar ist. Hierzu kann diese tragbare Bedieneinheit funktechnisch oder mittels einer Kabelverbindung mit einer Ventileinheit für die zumindest zwei Hydraulikzylinder steuerungstechnisch koppelbar sein. Damit ist eine möglichst personensichere bzw. gefähderungsfreie Deformierung von Kraftfahrzeugen ermöglicht und kann zudem vom Bediener eine jeweils optimale Position eingenommen werden, um die Deformierungsvorgänge gut beobachten und kontrollieren zu können.

Eine solche Fernbedienbarkeit der Deformierungsvorrichtung bzw. deren Kräfteeinleitungsvorrichtung mittels einer mobilen bzw. tragbaren Bedieneinheit ermöglicht eine Steuerung der Kräfteeinleitungsvorrichtung aus gesicherter Distanz. Insbesondere können eventuelle Gefährdungen für die Bedienperson hinsichtlich

Glassplitter, scharfkantiger Blechteile oder Gefahrenteile wie Airbag-Gasgeneratoren, Gasdruckdämpfer und dergleichen, vermieden werden.

Entsprechend einer zweckmäßigen Ausgestaltung ist die Tragstruktur der Deformierungsvorrichtung als Käfigstruktur ausgeführt, welche Käfigstruktur einen Schubkräfte aufnehmenden Untergurtabschnitt aufweist und einen in Vertikalrichtung zum Untergurtabschnitt distanzierten, Schubkräfte aufnehmenden Obergurtabschnitt aufweist. Vorteilhaft ist es, wenn der festigkeitsrelevante Untergurtabschnitt und Obergurtabschnitt mehr als 1 m, vorzugsweise mehr als 1,5 m, besonders bevorzugt mehr als 1,8 m in Vertikalrichtung voneinander distanziert angeordnet sind. Damit ist eine mechanisch robuste sowie formstabile, und trotzdem möglichst leichtgewichtige Tragstruktur erzielbar. Die überwiegend auf Zug beanspruchten Strukturelemente bzw. Metallträger können dadurch mit relativ geringen Querschnitten bzw. Wandstärken ausgeführt werden, wodurch neben Gewichtsvorteilen auch Kostenvorteile generiert werden können.

Das wenigstens eine Widerlagerelement kann eine Stützwand und/oder mehrere Stützpfeiler umfassen. Die Stützwand und/oder die Stützpfeiler sind zur unmittelbaren Anlage an außen liegenden Karosserieoberflächen des zu verformenden Kraftfahrzeuges vorgesehen. Sie können aber auch auf zumindest ein Rad bzw. auf zumindest eine Felge des zu deformierenden Kraftfahrzeuges abstützend bzw. verschiebungsfest einwirken. Damit ist eine besonders verschiebungsfeste und betriebssichere Festlegung eines zu deformierenden Fahrzeuges ermöglicht.

Das wenigstens eine Widerlagerelement kann an mehreren Positionen relativ zur Kräfteeinleitungsvorrichtung positionier- und festlegbar ausgeführt sein. Dadurch ist eine verbesserte Variabilität und Anpassbarkeit der Deformierungsvorrichtung an unterschiedliche Größen bzw. an die jeweilige Breiten- oder Längenabmessung von Kraftfahrzeugen erzielbar.

Gemäß einer praktikablen Ausführungsform kann das Haltemittel einen vorzugsweise quaderförmigen Distanzkörper umfassen, welcher Distanzkörper in eine lichte Weite zwischen der wenigstens einen Andrückfläche des wenigstens einen Hydraulikzylinders und dem wenigstens einen Widerlagerelement bedarfsweise

einfügbar und daraus wieder entfernbar ist. Dadurch kann in einfacher Art und Weise eine umfassende und zugleich robuste Anpassbarkeit des lichten Abstandes zwischen dem wenigstens einen Hydraulikzylinder der Kräfteeinleitungsvorrichtung und dem wenigstens einen Widerlagerelement geschaffen werden.

Entsprechend einer vorteilhaften Ausgestaltung ist die Deformierungsvorrichtung derart ausgebildet, dass die Aufstandsfläche für ein zu verformendes Kraftfahrzeug in wenigstens einer Richtung ein Gefälle relativ zu einer horizontal ausgerichteten Aufstandsebene der Deformierungsvorrichtung aufweist. Alternativ oder in Kombination dazu kann vorgesehen sein, dass die Aufstandsfläche als Auffangwanne ausgeführt ist und/oder in der Aufstandsfläche wenigstens eine Rinne ausgebildet ist, sodass ein Auffangen und/oder ein gebündeltes Sammeln von aus einem Kraftfahrzeug austretenden Flüssigkeiten ermöglicht ist. Dadurch ist es möglich, aus einem zu deformierenden Kraftfahrzeug gegebenenfalls austretende Flüssigkeiten gesichert und möglichst vollständig aufzunehmen. Beeinträchtigungen der Umwelt können so hinten gehalten werden. Eventuell austretende Flüssigkeiten können rasch und unkompliziert aufgenommen und ordnungsgemäß entsorgt werden. Solche Flüssigkeiten können durch Kühlflüssigkeit, Bremsflüssigkeit, Treibstoffreste oder durch Öle gebildet sein.

Ferner kann es zweckmäßig sein, wenn an dem niveaumäßig tiefsten Punkt der Auffangwanne und/oder der Rinne eine Abflussöffnung für aus einem Kraftfahrzeug ausgetretene Flüssigkeiten ausgebildet ist. Dies ermöglicht eine rasche und saubere Entnahme bzw. Ableitung von zu entsorgenden Flüssigkeiten.

Darüber hinaus kann vorgesehen sein, dass der Abflussöffnung ein Ablasshahn oder ein bedarfsweise anbring- und entfernbarer Stopfen zugeordnet ist, wodurch austretende Flüssigkeiten bei der Deformierungsvorrichtung vorerst gesammelt, gegebenenfalls inspiziert und dann einer ordnungsgemäßen, jeweils adäquaten Entsorgung zugeführt werden können.

Des Weiteren kann vorgesehen sein, dass die Aufstandsfläche für das zu deformierende Kraftfahrzeug Kehrlicht-dicht ausgebildet ist. Insbesondere ist es zweck-

mäßig, wenn diese Aufstandsfläche gitterlos ist, insbesondere scherben- und splitterdicht ausgeführt ist. Im Zuge einer Karosserie-Deformierung entstehende Scherben oder Splitter können dadurch möglichst vollständig von der Aufstandsfläche wieder entfernt bzw. aufgekehrt werden. Diese Reinigungs- bzw. Entsorgungstätigkeiten können dabei möglichst rasch und auch mühelos vorgenommen werden. Unerwünschte Verunreinigungen der Umgebung nach einer Einsatzübung können weitestgehend vermieden werden.

Gemäß einer besonderen Ausprägung ist es möglich, dass die Deformierungsvorrichtung bzw. deren Tragstruktur als absetzbarer LKW-Aufbau mit einem Aufziehhaken und wenigstens einer Absetzrolle oder als seil- oder kettenkoppelbarer LKW-Absetzaufbau ausgeführt ist. Durch einen solchen Hakenlift- bzw. Absetzaufbau ist es in einfacher Art und Weise ermöglicht, die Deformierungsvorrichtung an unterschiedliche Orte zu verbringen. Zudem ist es dadurch ermöglicht, dass die jeweiligen Einsatzübungen bzw. Trainings an Ort und Stelle vorgenommen werden können. Außerdem ist es dadurch nicht unbedingt erforderlich, das plangemäß deformierte bzw. einen Unfall simulierende Kraftfahrzeug während eines Übungsablaufes von der Deformierungsvorrichtung zu entfernen. Die gegenüber einem Anhänger-Aufbau relativ niedrige Aufbauhöhe eines am Boden abgestellten Hakenlift-Aufbaus ermöglicht außerdem eine realitätsnahe und gefahrlose, weil absturzsichere, Übungsausführung. Andererseits ist es auch möglich, die Deformierungsvorrichtung mitsamt einem verformten Kraftfahrzeug am LKW-Trägerfahrzeug zu belassen bzw. dort wieder aufzusatteln und so als Simulation eines LKW-Unfalles für Rettungsübungen in größerer Höhe zu verwenden.

Entsprechend einer vorteilhaften Maßnahme kann vorgesehen sein, dass die Tragstruktur eine quer zu einer Längsachse des wenigstens einen Hydraulikzylinders verlaufende Breite von maximal etwa 2550 mm aufweist. Dadurch ist es möglich, die Deformierungsvorrichtung als LKW-Aufbau auszuführen und vor allem im europäischen Raum ohne Sondertransport-Erfordernisse unkompliziert an unterschiedliche Orte zu verbringen. Weil die Längsachse des wenigstens einen Hyd-

raulikzylinders in Längsrichtung der Deformierungsvorrichtung verläuft, ist es außerdem möglich, dass der wenigstens eine Hydraulikzylinder eine relativ weitreichende Ausschublänge aufweisen kann.

Weiters kann es vorteilhaft sein, wenn die Tragstruktur eine parallel zu einer Längsachse des wenigstens einen Hydraulikzylinders verlaufende Länge aufweist, welche zwischen 5000 mm und 9000 mm beträgt. Dadurch können bei einer großen Vielfalt von Kraftfahrzeugen verschiedene Aufprallszenarien wie Seiten-, Heck-, Dach- oder Frontalaufprall problemlos simuliert werden. Zudem ist ein einfacher Transport der Deformierungsvorrichtung mittels einem LKW ermöglicht.

Ferner kann vorgesehen sein, dass das wenigstens eine Widerlagerelement an einem in Bezug auf die Transportrichtung des LKW-Aufbaus vorderen Längsende der Tragstruktur ausgebildet ist und der Aufziehhaken am Widerlagerelement befestigt ist. Dadurch ist eine optimierter struktureller Aufbau der Deformierungsvorrichtung geschaffen. Das wenigstens eine mechanisch relativ stabile Widerlagerelement wird zusätzlich dazu genutzt, um die beim Auf- und Absetzen der Deformierungsvorrichtung gegenüber einem Wechsellader-LKW auftretenden Kräfte effizient aufzunehmen.

Darüber hinaus kann vorgesehen sein, dass ein Zylinderboden des wenigstens einen Hydraulikzylinders einem in Bezug auf die Transportrichtung des LKW-Aufbaus hinteren Längsende der Tragstruktur nächstliegend zugeordnet ist. Dadurch kann wenigstens ein Teilabschnitt des Zylindergehäuses des zumindest einen Hydraulikzylinders über das hintere Ende der mechanischen Tragstruktur vorragen, wodurch weiterhin ein problemloser LKW-Transport und eine verbesserte Ausnutzung der verfügbaren Gesamtlänge eines solchen LKW-Aufbaus ermöglicht ist.

Vorteilhaft ist es auch, wenn der wenigstens eine Hydraulikzylinder als Flanschzylinder ausgebildet ist, welcher im Bereich der Kolbenaustrittsseite am Zylindergehäuse einen Befestigungsflansch bzw. Stützkragen gegenüber der Tragstruktur aufweist. Dies ermöglicht eine stabile bzw. robuste Lagerung des wenigstens einen Hydraulikzylinders an der Tragstruktur der Deformierungsvorrichtung.

Vorteilhaft ist auch eine Ausprägung, gemäß welcher vorgesehen sein kann, dass an wenigstens einer der beiden Längsseiten der Tragstruktur eine Auffahrtsplattform oder ein Paar von in Längsrichtung der Tragstruktur zueinander distanzierten Auffahrtsrampen zur Aufstandsfläche angeordnet ist oder anordenbar ist. Dadurch können fahrbare oder zumindest rollfähige Kraftfahrzeuge in einfacher Art und Weise auf die gegenüber dem Aufstands- bzw. Bodenniveau der Deformierungsvorrichtung etwas erhöhte Aufstandsfläche verbracht werden. Ein Einsatz von Beschickungshilfsmitteln wie Ladekränen, Hubstaplern oder Windenvorrichtungen kann dadurch erübrigt werden.

Gemäß einer Weiterbildung ist es möglich, dass die Auffahrtsplattform oder die Auffahrtsrampen mit der Tragstruktur bedarfsweise lösbar verbunden sind, insbesondere einhakbar sind. Dadurch ist eine bedarfsweise Entfernung des jeweiligen Elements ermöglicht und ein möglichst freier Zugang zu dem zu deformierenden bzw. für Übungszwecke bereitgestellten Kraftfahrzeug gewährleistet. Außerdem kann dadurch eine auf öffentlichen Straßen maximal erlaubte Transportbreite der Deformierungsvorrichtung ohne Sondergenehmigung und ohne aufwändige mechanische Konstruktionen an der Tragstruktur eingehalten werden.

Ferner kann es zweckmäßig sein, wenn die Auffahrtsplattform oder die Auffahrtsrampen mit der Tragstruktur gelenkig verbunden sind, insbesondere um eine parallel zur Längsrichtung der Tragstruktur verlaufende Schwenkachse gegenüber der Aufstandsebene auf- und abklappbar gelagert sind. Dadurch ist ein unkompliziertes und rasches Handling gewährleistet. Zudem sind dadurch die genannten Elemente stabil bzw. verliersicher an der Deformierungsvorrichtung gehalten. Durch eine Bolzenverbindung bzw. eine sonstige Steck- und Gelenkverbindung kann zudem die zuvor genannte, bedarfsweise Lösbarkeit erzielt werden.

Darüber hinaus kann vorgesehen sein, dass die Auffahrtsplattform oder die Auffahrtsrampen einen gegenüber einer Breite der Aufstandsebene der Tragstruktur in Breitenrichtung verlängerten Aufstand- oder Stützbereich für die Räder eines zu deformierenden Kraftfahrzeuges ausbilden. Insbesondere können dadurch die genannten Elemente als erweiterter Abstütz- bzw. Aufstandsbereich für die Räder eines zu deformierenden Kraftfahrzeuges fungieren. Dies ist insbesondere dann von

erhöhter Zweckmäßigkeit, wenn der wenigstens eine Hydraulikzylinder parallel zur Längsachse der Deformierungsvorrichtung verläuft und die Fahrzeuglängsachse quer bzw. orthogonal zur Längsachse der Deformierungsvorrichtung ausgerichtet ist, also für den Fall einer Simulation eines Seitenaufpralls.

Insbesondere kann die Deformierungsvorrichtung dazu eingerichtet sein, dass das zu deformierende Kraftfahrzeug mit seiner Fahrzeuglängsachse parallel zur Breitenrichtung der Deformierungsvorrichtung auf dessen Aufstandsfläche abstellbar ist.

Des Weiteren kann vorgesehen sein, dass die Tragstruktur an wenigstens einer ihrer Längsseiten einen Beschickungsabschnitt bzw. ein Beschickungsfenster aufweist, dessen parallel und vertikal zur Längsrichtung der Tragstruktur verlaufende lichte Weite derart bemessen ist, dass ein zu deformierendes Kraftfahrzeug mittels eines Hubstaplers, Teleskopladern oder Lastenkranes auf die Abstützfläche verbringbar ist. Dadurch ist es möglich, auch fahr- bzw. rollunfähige Kraftfahrzeuge in rascher und einfacher Art und Weise in den Arbeitsbereich bzw. auf die Aufstandsfläche der Deformierungsvorrichtung zu verbringen. Aufwändige Einfädelungs- bzw. Verschiebevorgänge an einem zu deformierenden Kraftfahrzeug können so hinten gehalten werden.

Zum besseren Verständnis der Erfindung wird diese anhand der nachfolgenden Figuren näher erläutert.

Es zeigen jeweils in stark vereinfachter, beispielhafter Darstellung:

- Fig. 1 eine perspektivische Darstellung einer Deformierungsvorrichtung in Ansicht von hinten und schräg oben;
- Fig. 2 die Deformierungsvorrichtung gemäß Fig. 1 in perspektivischer Ansicht von vorne und schräg oben;
- Fig. 3 die Deformierungsvorrichtung gemäß den Fig. 1, 2 in Seitenansicht;
- Fig. 4 ein Distanzkörper zur Verwendung in Kombination mit der Deformierungsvorrichtung gemäß den Fig. 1-3.

Einführend sei festgehalten, dass in den unterschiedlich beschriebenen Ausführungsformen gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen bzw. gleichen Bauteilbezeichnungen versehen werden, wobei die in der gesamten Beschreibung enthaltenen Offenbarungen sinngemäß auf gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen bzw. gleichen Bauteilbezeichnungen übertragen werden können. Auch sind die in der Beschreibung gewählten Lageangaben, wie z.B. oben, unten, seitlich usw. auf die unmittelbar beschriebene sowie dargestellte Figur bezogen und sind diese Lageangaben bei einer Lageänderung sinngemäß auf die neue Lage zu übertragen.

In den Fig. 1 bis 3 ist eine vorteilhafte Ausführungsform einer Deformierungsvorrichtung 1 für Kraftfahrzeuge, insbesondere für PKW und kleinere LKW, veranschaulicht. Diese Deformierungsvorrichtung 1 ist dazu eingerichtet, vor allem Karosserieabschnitte, wie beispielsweise eine Fahrgastzelle eines Kraftfahrzeuges, gezielt zu verformen, um anschließend an diesem entsprechend verformten Kraftfahrzeug simulierte Rettungseinsätze bzw. Personenbergungen zu üben. Bei derartigen Rettungseinsätzen können insbesondere Rettungswerkzeuge wie hydraulische Schneid-, Spreiz- oder Rettungszylinder zum Einsatz kommen. Die entsprechenden Übungsobjekte sind dabei in der Regel durch ausgediente und plangemäß deformierte Kraftfahrzeuge gebildet. Rettungs- bzw. Hilfsorganisationen, wie beispielsweise Feuerwehr oder technischer Hilfsdienst, können so deren Einsatzfähigkeit überprüfen und den Umgang mit den jeweiligen Rettungswerkzeugen für Personenbergungen möglichst realitätsnah trainieren.

Die Deformierungsvorrichtung 1 dient dabei der Nachstellung von verunfallten Kraftfahrzeugen, insbesondere in Bezug auf einen Front-, Seiten-, Heckaufprall oder in Zusammenhang mit Fahrzeugüberschlägen.

Die Deformierungsvorrichtung 1 umfasst eine mechanische Tragstruktur 2, welche vorzugsweise käfig- bzw. gitterartig ausgeführt ist. Die Tragstruktur 2 umgibt dabei im Einsatzzustand der Deformierungsvorrichtung 1 zum überwiegenden Teil die äußeren Abschnitte eines zu deformierenden Kraftfahrzeuges.

Die Tragstruktur 2 weist eine weitgehend eben ausgeführte Aufstandsfläche 3 für ein zur Verformung bereitgestelltes Kraftfahrzeug auf. Zudem ist eine vorzugsweise manuell steuerbare Kräfteeinleitungsvorrichtung 4 gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug vorgesehen. Die Kräfteeinleitungsvorrichtung 4 umfasst wenigstens einen Hydraulikzylinder 5 mit wenigstens einer Andrückfläche 6 gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug. Die Andrückflächen 6 können dabei durch Aufsteckteile bzw. stempelartige Aufsteckwerkzeuge gegenüber der Kolbenstange des wenigstens einen Hydraulikzylinders 5 definiert sein.

Weiters umfasst die Deformierungsvorrichtung 1 wenigstens ein Haltemittel 7 zum Festlegen des zu verformenden Kraftfahrzeuges relativ zur Aufstandsfläche 3 im Zuge eines Deformierungsvorganges gegenüber dessen Karosserieabschnitten. Das Haltemittel 7 umfasst wenigstens ein Widerlagerelement 8 für ein zu verformendes Kraftfahrzeug. Dieses mechanische Widerlagerelement 8 ist mit der Tragstruktur 2, insbesondere mit dessen Käfigstruktur, gekoppelt bzw. lastübertragend verbunden bzw. verbindbar. Vorzugsweise ist das wenigstens eine Widerlagerelement 8 durch eine Stützwand 9 gebildet, welche wenigstens eine vertikal ausgerichtete Abstützfläche 10 gegenüber dem zu deformierenden Kraftfahrzeug aufweist.

Dieses wenigstens eine Widerlagerelement 8 ist derart dimensioniert, dass es von der Kräfteeinleitungsvorrichtung 4 aufbringbare Verformungskräfte deformierungsfrei aufnehmen bzw. in die Tragstruktur 2 einleiten kann. Zweckmäßig ist es, wenn das Widerlagerelement 8 bzw. dessen Abstützfläche 10 durch eine Metallplatte gebildet ist, welche eine Längsabmessung zwischen 0,5 m und 2,5 m und eine Höhe zwischen 0,5 m und 2,0 m aufweist. Deren Wandstärke beträgt mehr als 5 mm.

Wie vor allem aus einer Zusammenschau der Fig. 1 und 2 ersichtlich ist, kann das wenigstens eine Widerlagerelement 8 die Stützwand 9 und/oder mehrere Stützpfeiler 11 umfassen, um eine stabile Widerlagerkonstruktion für das zu deformierende Kraftfahrzeug zu bilden. Dadurch ist es nicht zwingend erforderlich, ein zu

deformierendes Kraftfahrzeug mit Zurrmitteln, wie beispielsweise Ketten, Seilen oder Spannbändern, gegen Verrutschen auf der Deformierungsvorrichtung 1 festzulegen.

Die Tragstruktur 2 der Deformierungsvorrichtung 1 ist als Käfigstruktur 12 ausgeführt. Eine solche Käfigstruktur 12 weist einen Schubkräfte aufnehmenden Untergurtabschnitt 13 und einen in Vertikalrichtung zum Untergurtabschnitt 13 distanzierten, Schubkräfte aufnehmenden Obergurtabschnitt 14 auf. Vorzugsweise sind zwischen den Untergurtabschnitt 13 und dem Obergurtabschnitt 14 Freiräume bzw. Freistellungen und Sichtfenster ausgeführt. Die Untergurt- und Obergurtabschnitte 13, 14 werden vorzugsweise durch miteinander verbundene Metallprofile gebildet. Diese Metallprofile können als I-, U-, L- oder T-förmige Träger ausgeführt sein. Die von der Kräfteeinleitungsvorrichtung 4 generierbaren Druck- bzw. Schubkräfte werden dabei von der Käfigstruktur 12 zuverlässig und insbesondere deformationfrei aufgenommen. Auf die Käfigstruktur 12 wirken dabei überwiegend Zug- bzw. Dehnkräfte ein, welche von den zueinander distanzierten Untergurt- und Obergurtabschnitten 13, 14 aufgenommen werden.

Das wenigstens eine Widerlagerelement 8 bzw. deren Stützwand 9 und/oder deren Stützpfeiler 11 stellt bzw. stellen dabei eine Querverbindung zwischen dem Untergurtabschnitt 13 und dem Obergurtabschnitt 14 der käfigartigen Tragstruktur 2 dar.

Wie aus Fig. 4 ersichtlich ist, kann das Haltemittel 7 für ein zu deformierendes Kraftfahrzeug weiters einen Distanzkörper 15 umfassen. Dieser Distanzkörper 15 ist baulich eigenständig ausgeführt und kann vorzugsweise quaderförmige Umrisskonturen aufweisen. Der gitter- bzw. rahmenartig ausgeführte Distanzkörper 15 kann in eine lichte Weite 16 zwischen der wenigstens einen Andrückfläche 6 des wenigstens einen Hydraulikzylinders 5 und dem wenigstens einen Widerlagerelement 8 bedarfsweise eingefügt und auf Wunsch aus der Deformierungsvorrichtung 1 wieder entnommen werden. Insbesondere ist es mittels diesem bedarfsweise einfüg- und entnehmbaren Distanzkörper 15 ermöglicht, die Position der Widerla-

gerfläche für ein zu deformierendes Kraftfahrzeug relativ zur Kräfteeinleitungsvorrichtung 4 in einfacher und robuster Art und Weise zu verändern bzw. an unterschiedliche Fahrzeuggrößen anzupassen.

Der dargestellte Distanzkörper 15 weist eine Gitterstruktur aus einer Mehrzahl von miteinander verbundenen Profilelementen 15a, 15b, 15c auf. Auch dieser Distanzkörper 15 ist derart dimensioniert, dass er die von der Kräfteeinleitungsvorrichtung 4 generierbaren Kräfte bzw. Schubkräfte möglichst deformierungsfrei aufnehmen bzw. diesem standhalten kann. Der Distanzkörper 15 bildet so mehrere Abstützflächen 10 für ein zu deformierendes Kraftfahrzeug aus.

Wie in Fig. 1 symbolisch angedeutet wurde, ist es zweckmäßig, wenn die Aufstandsfläche 3 für ein zu verformendes Kraftfahrzeug in wenigstens einer Richtung ein Gefälle 17, 17' relativ zu einer horizontal ausgerichteten Abstütz- bzw. Aufstandsebene 18 der Deformierungsvorrichtung 1 aufweist. Insbesondere ist es zweckmäßig, wenn die Aufstandsfläche 3 für das zu deformierende Kraftfahrzeug in einem Winkel von wenigen Winkelgraden gegenüber der Aufstandsebene 18 der Deformierungsvorrichtung bzw. gegenüber einer horizontalen Ebene geneigt verläuft, um eine geordnete Sammlung von aus dem zu deformierenden Kraftfahrzeug gegebenenfalls austretenden Flüssigkeiten zu ermöglichen. Ein Gefälle 17, 17' zwischen 1 % und 10 % ist dabei in der Regel ausreichend. Diese Gefälle 17, 17' in der Aufstandsfläche 3 können dabei in Längs- und/oder Breitenrichtung der Deformierungsvorrichtung 1 verlaufen. Sie können längsmittig zusammenlaufen oder in Richtung zu wenigstens einer Längsseite 31 oder in Richtung zu beiden Längsseiten 31, 32 der Deformierungsvorrichtung 1 verlaufen.

Insbesondere kann die Aufstandsfläche 3 als eine Art Auffangwanne 19 für Flüssigkeiten ausgeführt sein. Alternativ oder in Kombination dazu kann in der Aufstandsfläche 3 wenigstens eine nach oben hin offene Rinne 20, 20' ausgeführt sein. Diese wenigstens eine Auffangwanne 19 und/oder wenigstens eine Rinne 20, 20' in bzw. an der Aufstandsfläche 3 für ein zu deformierendes Kraftfahrzeug dient insbesondere dem Auffangen und/oder dem gebündelten Sammeln von aus einem Kraftfahrzeug gegebenenfalls austretenden Flüssigkeiten, wie zum Beispiel Ölen, Kühlflüssigkeiten, Bremsflüssigkeiten und dergleichen Betriebsmittel von

Kraftfahrzeugen. Das Rückhaltevolumen der Auffangwanne 19 bzw. der zumindest einen Rinne 20, 20' beträgt zumindest 5 Liter und kann bis zu etwa 200 Liter betragen.

Zudem kann vorgesehen sein, dass an dem niveaumäßig tiefsten Punkt bzw. Bereich der Auffangwanne 19 und/oder der wenigstens einen Rinne 20, 20' eine Abflussöffnung 21 für aus einem Kraftfahrzeug ausgetretene Flüssigkeiten ausgebildet ist. Mittels dieser Abflussöffnung 21 können die an der Deformierungsvorrichtung 1 bzw. an dessen Aufstandsfläche 3 angesammelten Rest-Flüssigkeiten aus einem deformierten Kraftfahrzeug von der Deformierungsvorrichtung 1 entfernt werden, ohne dass sie in den Boden im Umgebungsbereich der Deformierungsvorrichtung 1 gelangen. Zweckmäßig ist es dabei, wenn der Abflussöffnung 21 ein vorzugsweise manuell bedienbarer Ablasshahn 22 bzw. ein funktional äquivalentes Ventil bzw. ein bedarfsweise anbring- und entfernbarer Stopfen zugeordnet ist, um den Ablass- bzw. Entsorgungsvorgang zielgerichtet bzw. koordiniert ausführen zu können.

Zweckmäßigerweise ist die Aufstandsfläche 3 für das zu deformierende Kraftfahrzeug Kehrricht-dicht ausgeführt. Hierfür können möglichst großflächige Blechteile, oder Kunststoff- bzw. Holzlaminat-Platten eingesetzt werden, welche auf dem Untergurtabschnitt 13 abgestützt sind. Dadurch kann ein möglichst fugen- bzw. spaltfreier Bodenaufbau geschaffen werden, welcher eine unerwünschte Ansammlung von Scherben, Splitter oder sonstigen Bruchstücken hintan hält und welcher eine gründliche Reinigung bzw. ein einfaches Aufkehren der Aufstandsfläche 3 ermöglicht. Fugen bzw. Stöße zwischen aneinander gereihten Bodenelementen können dabei ausgefüllt bzw. verfugt sein, um Spalten bzw. Ritzen hintan zu halten. Der Untergurtabschnitt 13 der Tragstruktur 12 umfasst vorzugsweise ein Fachwerk aus einer Mehrzahl von parallel und quer zueinander verlaufenden Profilelementen, welche fest miteinander verbunden, insbesondere miteinander verschweißt und/oder verschraubt sind.

Die Tragstruktur 2 bzw. die gesamte Deformierungsvorrichtung 1 ist als bedarfsweise absetzbarer LKW-Aufbau 23 ausgeführt. Insbesondere ist die Deformie-

rungsvorrichtung 1 bzw. deren Tragstruktur 2 als Wechsellader-Aufbau ausgebildet und umfasst einen dementsprechenden Aufziehhaken 24 und wenigstens eine Absetzrolle 25 an dem Untergurtabschnitt 13. Vorzugsweise sind zwei in Breitenrichtung der Tragstruktur 2 zueinander beabstandete, achsgleich ausgerichtete Absetzrollen 25 ausgebildet, wie dies am besten aus Fig. 1 ersichtlich ist.

Die mechanische Tragstruktur 2 weist eine quer zur Längsrichtung der Deformierungsvorrichtung 1 bzw. quer zur Längsachse des wenigstens einen Hydraulikzylinders 5 verlaufende Breite von maximal 2550 mm auf, sodass dieser LKW-Aufbau 23 ohne erforderlicher Sondergenehmigung bzw. ohne Sondertransportanforderungen im europäischen Raum mittels einem LKW auf öffentlichen Straßen transportierbar ist.

Eine parallel zu einer Längsachse des wenigstens einen Hydraulikzylinders 5 verlaufende Länge 27 – Fig. 3 – der Deformierungsvorrichtung 1 beträgt zwischen 5000 mm und 9000 mm, um so ein breites Spektrum an unterschiedlichen, zu deformierenden Kraftfahrzeugen abdecken zu können und darüber hinaus mittels einem LKW ohne erforderlicher Sonderzulassungen transportierbar zu sein.

Der Aufziehhaken 24 des Wechsellader-Aufbaus ist unmittelbar am Widerlagerelement 8, insbesondere an dessen Stützwand 9 für ein zu deformierendes Kraftfahrzeug befestigt. Wie weiters aus den Fig. 1 und 2 ersichtlich ist, ist das Widerlagerelement 8 an einem in Bezug auf die Transportrichtung des LKW-Aufbaus 23 vorderen Längsende 28 der Tragstruktur 2 ausgebildet. Dies ergibt einen mechanisch bzw. konstruktiv vorteilhaften Grundaufbau der Deformierungsvorrichtung 1.

Demgegenüber ist ein Zylinderboden 29 des wenigstens einen Hydraulikzylinders 5 einem in Bezug auf die Transportrichtung des LKW-Aufbaus 23 hinteren Längsende 30 der Tragstruktur 2 nächstliegend zugeordnet.

An wenigstens einer der beiden Längsseiten 31, 32 der Tragstruktur 2 ist eine Auffahrtsplattform bzw. sind ein Paar von in Längsrichtung der Tragstruktur 2 zueinander distanzierter Auffahrtsrampen 33, 34 angeordnet bzw. anordenbar. Mit diesen Auffahrtsrampen 33, 34 ist ein zu deformierendes Kraftfahrzeug relativ einfach

bzw. mühelos auf die Aufstandsfläche 3 verbringbar. Insbesondere kann dadurch auf die Aufstandsfläche 3 aufgefahren bzw. das zu deformierende Fahrzeug auf die Aufstandsfläche geschoben bzw. gezogen werden. Die zu überwindende Auffahrtshöhe ist im Wesentlichen durch die vertikale Höhe des Untergurtabschnittes 13 bestimmt.

Die entsprechende Auffahrtsplattform bzw. die wenigstens eine Auffahrtsrampe 33, 34 ist mit der Tragstruktur 2, insbesondere mit dessen Längsseiten 31 bzw. 32 bedarfsweise lösbar verbunden. Praktikabel ist es, wenn die wenigstens eine Auffahrtsrampe bzw. das Paar von Auffahrtsrampen 33, 34 über Halteschienen 35 an den Längsseiten 31 bzw. 32 der Tragstruktur 2 bedarfsweise ein- und aushakbar ist.

Weiters kann vorgesehen sein, dass die Auffahrtsplattform bzw. die Auffahrtsrampen 33, 34 mit der Tragstruktur 2 gelenkig verbunden sind. Insbesondere kann die Auffahrtsplattform bzw. können die Einzelelemente des Paares von Auffahrtsrampen 33, 34 um eine parallel zur Längsrichtung der Tragstruktur 2 verlaufende Schwenkachse 36 gegenüber der Aufstandsebene 3 auf- und abklappbar gelagert sein. Dabei ist es auch möglich, durch eine bedarfsweise aktivier- und deaktivierbare Gelenksverbindung die Auffahrtsplattform bzw. die wenigstens eine Auffahrtsrampe 33, 34 gegenüber der Tragstruktur 2 demontierbar bzw. ein- und aushakbar zu gestalten.

Zweckmäßig ist es, wenn die Auffahrtsplattform bzw. die Auffahrtsrampen 33, 34 derart ausgeführt sind, dass sie eine gegenüber der Breite 26 der Aufstandsebene 3 der Tragstruktur 2 in Breitenrichtung verlängerten Aufstands- oder Stützbereich 37 für die Räder eines zu deformierenden Kraftfahrzeuges ausbilden. Dadurch ist es in einfacher Art und Weise möglich, ein zu deformierendes Kraftfahrzeug sicher bzw. plangemäß quer zur Längsrichtung der Deformierungsvorrichtung 1 auszurichten und in dieser Relativstellung vor allem Seitenaufpralldeformierungen mittels der Deformierungsvorrichtung 1 nachzustellen. Die Hydraulikzylinder 5 der Deformierungsvorrichtung 1 sind dabei parallel zur Längsrichtung der Tragstruktur 2 ausgerichtet.

Die Tragstruktur 2 weist an wenigstens einer ihrer Längsseiten 31, 32, beispielsweise an der Längsseite 31, einen Beschickungsabschnitt 38 auf. Dessen parallel zur Längsrichtung der Tragstruktur 2 verlaufende lichte Weite 39, 40 ist derart bemessen, dass ein zu deformierendes Kraftfahrzeug mittels einer Hubvorrichtung, beispielsweise einem Hubstapler, Teleskoplader oder Lastenkran auf die Aufstandsfläche 3 verbringbar ist. Hierfür kann gegebenenfalls der Obergurtabschnitt 14 im Beschickungsabschnitt 38 freigestellt bzw. ausgespart sein. Zudem sind vertikale Stützpfeiler der Tragstruktur 2 derart angeordnet, dass die lichte Weite 39 in horizontaler Richtung ausreichend ist, um ein zu deformierendes Kraftfahrzeug auf die Aufstandsfläche 3 zu heben.

Optional kann innerhalb des Beschickungsabschnittes 38 wenigstens eine aktivier- und deaktivierbare Stützstrebe für die Tragstruktur 2 vorgesehen sein. Insbesondere ist diese wenigstens eine Stützstrebe dazu vorgesehen, nach der Beschickung der Deformierungsvorrichtung 1 mit einem zu deformierenden Kraftfahrzeug und vor der Einleitung eines Deformierungsvorganges aktiviert zu werden. Eine solche Stützstrebe kann gegenüber der Tragstruktur 2 ein- und aushängbar, auf- und abklappbar, oder positionsverschiebbar ausgeführt sein.

Wie in Fig. 3 veranschaulicht, kann auch wenigstens ein Stützpfeiler 11 in einem mittleren Teilabschnitt der Tragstruktur 2 als Widerlagerelement 8 für ein zu verformendes Kraftfahrzeug eingerichtet sein. Dieses weitere Widerlagerelement 8 im mittleren Teilabschnitt kann insbesondere in Zusammenhang mit der Simulation von Seitenaufprall-Verformungen an Kraftfahrzeugen zweckmäßig sein. Die Abstützflächen 10 für ein zu deformierendes Kraftfahrzeug sind dabei an dem wenigstens einen Stützpfeiler 11 ausgebildet. Vorzugsweise ist ein Paar von Stützpfeilern 11 an den einander gegenüberliegenden Längsseite 31, 32 der Tragstruktur 2 ausgebildet.

Die Kräfteeinleitungsvorrichtung 4 umfasst ein vorzugsweise baulich eigenständig ausgeführtes Hydraulikaggregat 41. Dieses umfasst in an sich bekannter Weise wenigstens einen Elektromotor, eine davon angetriebene Pumpeneinheit, eine Filtervorrichtung und einen das Hydrauliköl aufnehmenden Tank. Das Hydraulikag-

gregat 41 ist mittels flexibler Schlauchleitungen und hydraulischer Schnellkupplungen mit dem wenigstens einen Hydraulikzylinder 5 bzw. mit einer an der Tragstruktur angeordneten Ventileinheit 42 fluidisch verbindbar. Der Tank des Hydraulikaggregats 41 ist vorzugsweise doppelwandig ausgeführt und ist dieser hinsichtlich Leckagen energieunabhängig überwacht.

Der wenigstens eine Hydraulikzylinder 5 ist vorzugsweise als Flanschzylinder ausgeführt, welcher bzw. welche im Bereich der Kolbenaustrittsseite am Zylindergehäuse einen Befestigungsflansch 43 aufweist bzw. aufweisen. Mittels diesem Befestigungsflansch 43 ist der wenigstens eine Hydraulikzylinder 5 lastabtragend an einer Zylinder-Montageplatte 44 aus Metall abgestützt. Die vertikal ausgerichtete Zylinder-Montageplatte 44 ist mit der Tragstruktur 2 mechanisch verbunden.

Vorzugsweise sind zumindest drei, beispielsweise vier, Hydraulikzylinder 5 vorgesehen. Zweckmäßig ist es dabei, wenn diese Mehrzahl an Hydraulikzylindern 5 in zumindest zwei unterschiedlichen Höhenpositionen relativ zur Aufstandsfläche 3 für ein zu deformierendes Kraftfahrzeug angeordnet ist. Die Hydraulikzylinder 5 bzw. deren Zylindergehäuse sind relativ zur Tragstruktur 2 starr festgelegt, um eine stabile und robuste Konstruktion gewährleisten zu können. Durch die Mehrzahl an einzelnen Hydraulikzylindern 5 ist eine variantenreiche und möglichst realitätsnahe Deformierung von Kraftfahrzeug-Karosserien erzielbar.

Das Ausführungsbeispiel zeigt mögliche Ausführungsvarianten, wobei an dieser Stelle bemerkt sei, dass die Erfindung nicht auf das speziell dargestellte Ausführungsbeispiel eingeschränkt ist, sondern vielmehr auch diverse Kombinationen der einzelnen Ausführungsvarianten möglich sind und diese Variationsmöglichkeit aufgrund der Lehre zum technischen Handeln durch gegenständliche Erfindung im Können des auf diesem technischen Gebiet tätigen Fachmannes liegt.

Der Schutzbereich ist durch die Ansprüche bestimmt. Die Beschreibung und die Zeichnungen sind jedoch zur Auslegung der Ansprüche heranzuziehen. Einzelmerkmale oder Merkmalskombinationen aus den gezeigten und beschriebenen

unterschiedlichen Ausführungsbeispielen können für sich eigenständige erfinderische Lösungen darstellen. Die den eigenständigen erfinderischen Lösungen zugrundeliegende Aufgabe kann der Beschreibung entnommen werden.

Sämtliche Angaben zu Wertebereichen in gegenständlicher Beschreibung sind so zu verstehen, dass diese beliebige und alle Teilbereiche daraus mitumfassen, z.B. ist die Angabe 1 bis 10 so zu verstehen, dass sämtliche Teilbereiche, ausgehend von der unteren Grenze 1 und der oberen Grenze 10 mit umfasst sind, d.h. sämtliche Teilbereiche beginnen mit einer unteren Grenze von 1 oder größer und enden bei einer oberen Grenze von 10 oder weniger, z.B. 1 bis 1,7, oder 3,2 bis 8,1, oder 5,5 bis 10.

Der Ordnung halber sei abschließend darauf hingewiesen, dass zum besseren Verständnis des Aufbaus Elemente teilweise unmaßstäblich und/oder vergrößert und/oder verkleinert dargestellt wurden.

Bezugszeichenliste

1	Deformierungsvorrichtung	30	hinteres Längsende
2	Tragstruktur	31	Längsseite
3	Aufstandsfläche	32	Längsseite
4	Kräfteeinleitungsvorrichtung	33	Auffahrtsrampe
5	Hydraulikzylinder	34	Auffahrtsrampe
6	Andrückfläche	35	Halteschiene
7	Haltemittel	36	Schwenkachse
8	Widerlagerelement	37	Aufstands- oder Stützbereich
9	Stützwand	38	Beschickungsabschnitt
10	Abstützfläche	39	lichte Weite
11	Stützpfeiler	40	lichte Weite
12	Käfigstruktur	41	Hydraulikaggregat
13	Untergurtabschnitt	42	Ventileinheit
14	Obergurtabschnitt	43	Befestigungsflansch
15	Distanzkörper	44	Zylinder-Montageplatte
15a-c	Profilelemente		
16	lichte Weite		
17, 17'	Gefälle		
18	Aufstandsebene		
19	Auffangwanne		
20, 20'	Rinne		
21	Abflussöffnung		
22	Ablasshahn		
23	LKW-Aufbau		
24	Aufziehhaken		
25	Absetzrolle		
26	Breite		
27	Länge		
28	vorderes Längsende		
29	Zylinderboden		

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Deformierungsvorrichtung (1) für Kraftfahrzeuge, umfassend
 - eine Tragstruktur (2) mit einer Aufstandsfläche (3) für ein zu verformendes Kraftfahrzeug,
 - eine steuerbare Kräfteeinleitungsvorrichtung (4) gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug, welche Kräfteeinleitungsvorrichtung (4) wenigstens einen Hydraulikzylinder (5) mit wenigstens einer Andrückfläche (6) gegenüber dem zu verformenden Kraftfahrzeug umfasst, und
 - ein Haltemittel (7) zum Festlegen des zu verformenden Kraftfahrzeuges relativ zur Aufstandsfläche (3),
 dadurch gekennzeichnet, dass
 - das Haltemittel (7) wenigstens ein Widerlagerelement (8) umfasst, welches mit der Tragstruktur (2) lastübertragend verbunden oder verbindbar ist,
 - welches wenigstens eine Widerlagerelement (8) wenigstens eine Abstützfläche (10) gegenüber dem zu deformierenden Kraftfahrzeug aufweist,
 - und welches wenigstens eine Widerlagerelement (8) von der Kräfteeinleitungsvorrichtung (4) aufbringbare Verformungskräfte deformierungsfrei aufnehmen kann.

2. Deformierungsvorrichtung nach Anspruch 1 dadurch gekennzeichnet, dass die Tragstruktur (2) als Käfigstruktur (12) ausgeführt ist, welche Käfigstruktur (12) einen Schubkräfte aufnehmenden Untergurtabschnitt (13) aufweist und einen in Vertikalrichtung zum Untergurtabschnitt (13) distanzierten, Schubkräfte aufnehmenden Obergurtabschnitt (14) aufweist.

3. Deformierungsvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2 dadurch gekennzeichnet, dass das wenigstens eine Widerlagerelement (8) eine Stützwand (9) und/oder mehrere Stützpfeiler (11) umfasst.

4. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass das Haltemittel (7) einen Distanzkörper (15) umfasst, welcher Distanzkörper (15) in eine lichte Weite (16) zwischen der wenigstens einer Andrückfläche (6) des wenigstens einen Hydraulikzylinders (5) und dem wenigstens einen Widerlagerelement (8) bedarfsweise einfügbar ist.

5. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass die Aufstandsfläche (3) für ein zu verformendes Kraftfahrzeug in wenigstens einer Richtung ein Gefälle (17, 17') relativ zu einer horizontal ausgerichteten Aufstandsebene (18) der Deformierungsvorrichtung (1) aufweist.

6. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass die Aufstandsfläche (3) als Auffangwanne (19) ausgeführt ist und/oder in der Aufstandsfläche (3) wenigstens eine Rinne (20, 20') ausgebildet ist, sodass ein Auffangen und/oder ein gebündeltes Sammeln von aus einem Kraftfahrzeug austretenden Flüssigkeiten ermöglicht ist.

7. Deformierungsvorrichtung nach Anspruch 5 oder 6 dadurch gekennzeichnet, dass an dem niveaumäßig tiefsten Punkt der Auffangwanne (19) und/oder der Rinne (20, 20') eine Abflussöffnung (21) für aus einem Kraftfahrzeug ausgetretene Flüssigkeiten ausgebildet ist.

8. Deformierungsvorrichtung nach Anspruch 7 dadurch gekennzeichnet, dass der Abflussöffnung (21) ein Ablasshahn (22) oder ein bedarfsweise anbring- und entfernbare Stopfen zugeordnet ist.

9. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass die Aufstandsfläche (3) Kehrle dicht ausgebildet ist.

10. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass die Tragstruktur (2) als absetzbarer LKW-Aufbau (23) mit einem Aufziehhaken (24) und wenigstens einer Absetzrolle (25) oder als seil- oder kettenkoppelbarer LKW-Absetzaufbau ausgeführt ist.

11. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass die Tragstruktur (2) eine quer zu einer Längsachse des wenigstens einen Hydraulikzylinders (5) verlaufende Breite (26) von maximal etwa 2550 mm aufweist.

12. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass die Tragstruktur (2) eine parallel zu einer Längsachse des wenigstens einen Hydraulikzylinders (5) verlaufende Länge (27) aufweist, welche zwischen 5000 mm und 9000 mm beträgt.

13. Deformierungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 10-12 dadurch gekennzeichnet, dass das wenigstens eine Widerlagerelement (8) an einem in Bezug auf die Transportrichtung des LKW-Aufbaus (23) vorderen Längsende (28) der Tragstruktur (2) ausgebildet ist und der Aufziehhaken (24) am Widerlagerelement (8) befestigt ist.

14. Deformierungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 10-13 dadurch gekennzeichnet, dass ein Zylinderboden (29) des wenigstens einen Hydraulikzylinders (5) einem in Bezug auf die Transportrichtung des LKW-Aufbaus (23) hinteren Längsende (30) der Tragstruktur (2) nächstliegend zugeordnet ist.

15. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass an wenigstens einer der beiden Längsseiten (31, 32) der Tragstruktur (2) eine Auffahrtsplattform oder ein Paar von in Längsrichtung der Tragstruktur (2) zueinander distanzierten Auffahrtsrampen (33, 34) zur Aufstandsfläche (3) angeordnet ist oder anordenbar ist.

16. Deformierungsvorrichtung nach Anspruch 15 dadurch gekennzeichnet, dass die Auffahrtsplattform oder die Auffahrtsrampen (33, 34) mit der Tragstruktur (2) bedarfsweise lösbar verbunden sind, insbesondere einhakbar sind.
17. Deformierungsvorrichtung nach Anspruch 15 oder 16 dadurch gekennzeichnet, dass die Auffahrtsplattform oder die Auffahrtsrampen (33, 34) mit der Tragstruktur (2) gelenkig verbunden sind, insbesondere um eine parallel zur Längsrichtung der Tragstruktur (2) verlaufende Schwenkachse (36) gegenüber der Aufstandsfläche (3) auf- und abklappbar gelagert sind.
18. Deformierungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 15-17 dadurch gekennzeichnet, dass die Auffahrtsplattform oder die Auffahrtsrampen (33, 34) einen gegenüber einer Breite (26) der Aufstandsfläche (3) der Tragstruktur (2) in Breitenrichtung verlängerten Aufstand- oder Stützbereich (37) für die Räder eines zu deformierenden Kraftfahrzeuges ausbilden.
19. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass die Tragstruktur (2) an wenigstens einer ihrer Längsseiten (31, 32) einen Beschickungsabschnitt (38) aufweist, dessen parallel und vertikal zur Längsrichtung der Tragstruktur (2) verlaufende lichte Weite (39, 40) derart bemessen ist, dass ein zu deformierendes Kraftfahrzeug mittels eines Hubstaplers, Teleskopladers oder Lastenkranes auf die Aufstandsfläche (3) verbringbar ist.
20. Deformierungsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche dadurch gekennzeichnet, dass eine von einer Bedienperson tragbare Bedieneinheit ausgebildet ist, welche zur manuellen und selektiven Aktivierung von Aus- und Einfahrbewegungen von zumindest zwei Hydraulikzylindern (5) eingerichtet ist.

Fig. 1

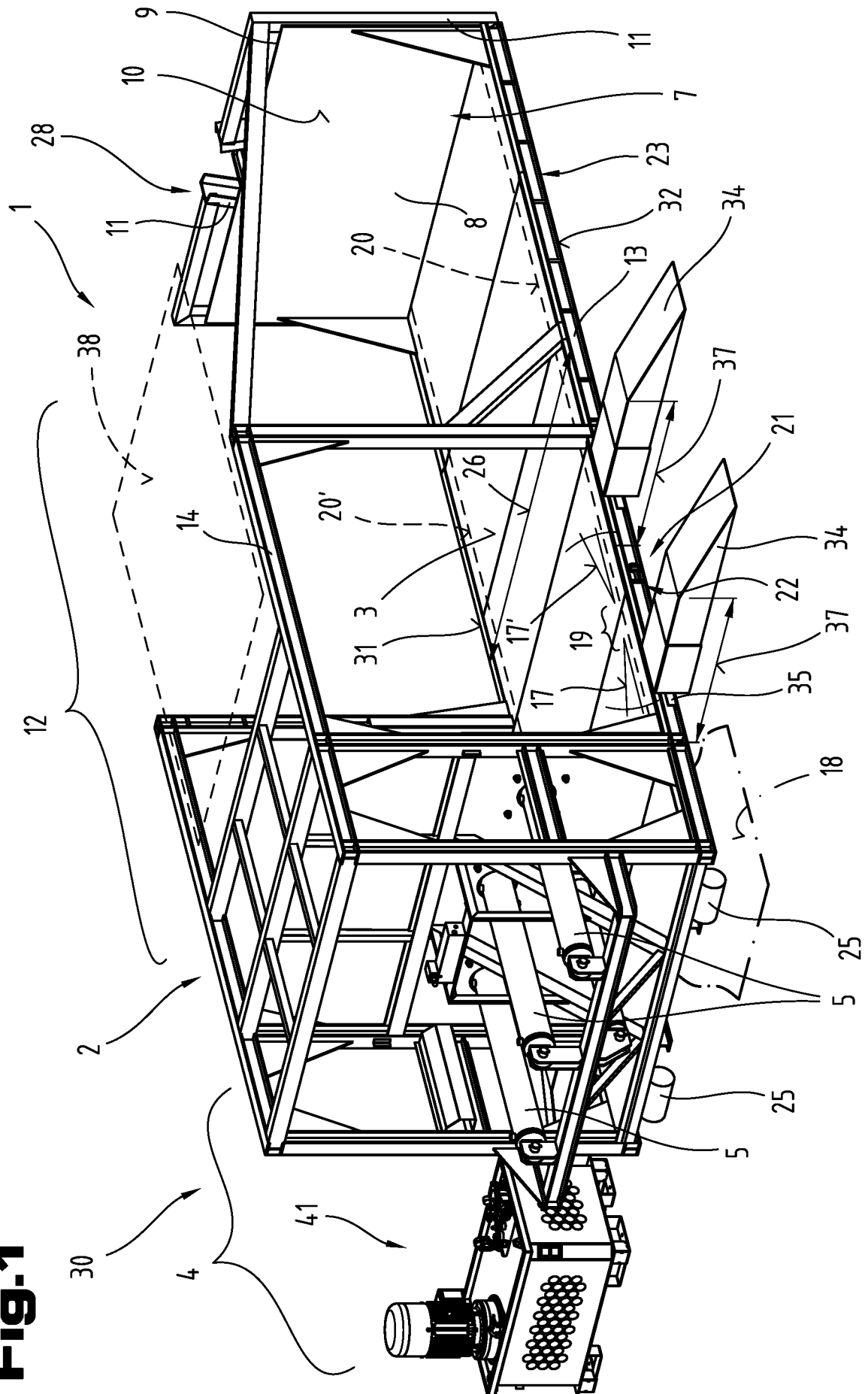
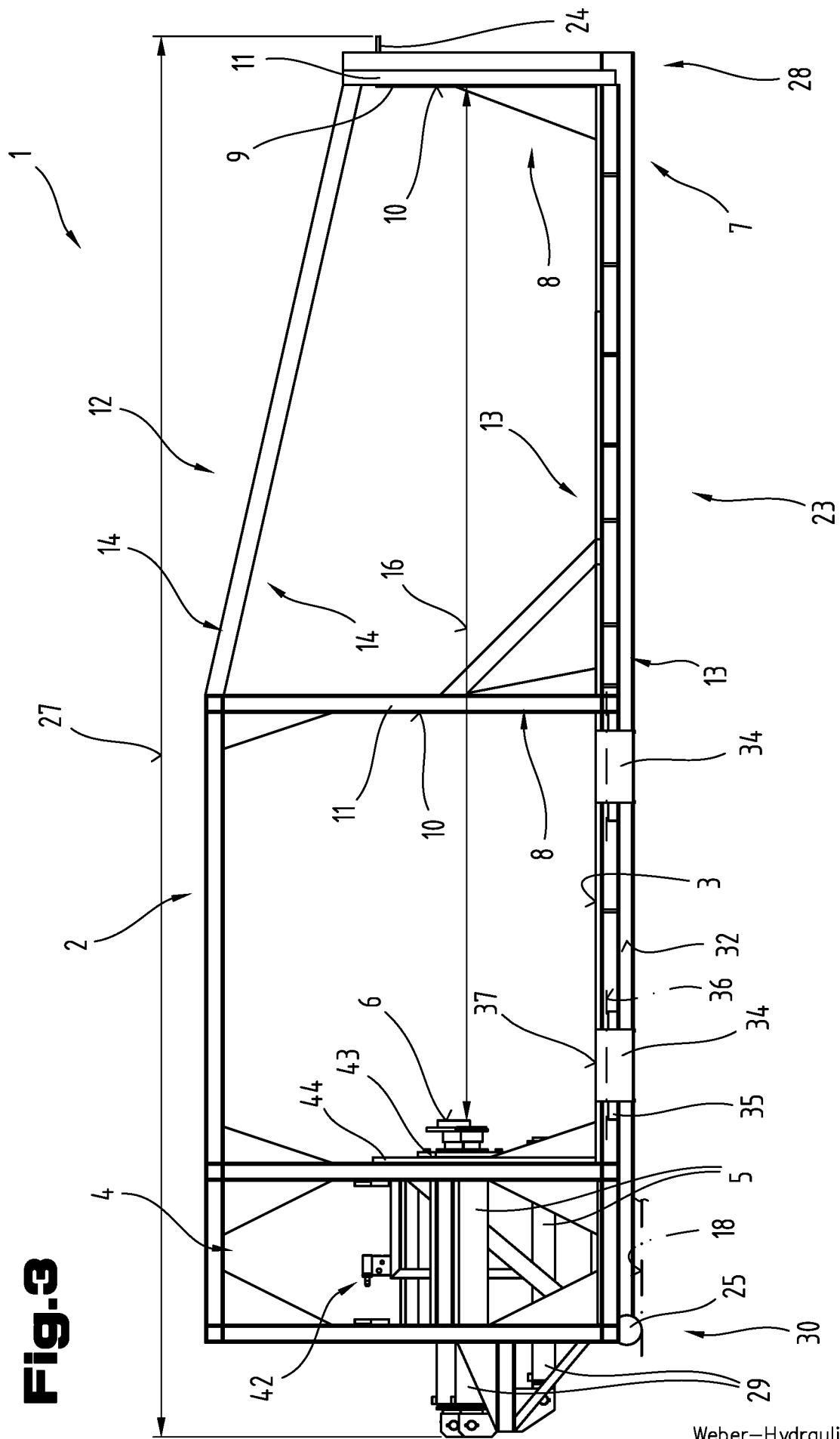


Fig. 3



Weber-Hydraulik GmbH

