



SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
BUNDESAMT FÜR GEISTIGES EIGENTUM

⑪ CH 653 736 A5

⑤① Int. Cl.⁴: E 04 H 6/42
E 04 C 2/08

Erfindungspatent für die Schweiz und Liechtenstein

Schweizerisch-liechtensteinischer Patentschutzvertrag vom 22. Dezember 1978

⑫ **PATENTSCHRIFT** A5

⑳① Gesuchsnummer: 6032/81

⑳② Anmeldungsdatum: 18.09.1981

⑳③ Priorität(en): 03.10.1980 DE 3037423

⑳④ Patent erteilt: 15.01.1986

⑳⑤ Patentschrift
veröffentlicht: 15.01.1986

⑳⑦ Inhaber:
Otto Wöhr GmbH, Frielzheim (DE)

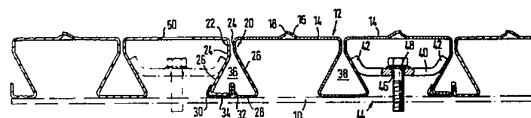
⑳⑦ Erfinder:
Wöhr, Otto, sen., Korntal-Münchingen (DE)
Zirlewagen, Gotthard, Frielzheim (DE)
Wöhr, Wolfgang, Korntal-Münchingen (DE)

⑳⑦ Vertreter:
Rolf Zulliger, St. Gallen

⑤④ **Plattform zum Abstellen eines Fahrzeuges.**

⑤⑦ Die Plattform dient zum Abstellen eines Fahrzeuges.

Sie ist mit Längsträgern und darauf befestigten quer-verlaufenden profilierten Bodenblechen versehen. Die in gleichmässig wiederholter Profilierung geformten Bodenbleche haben an ihren gegenseitigen Anschlussbereichen jeweils eine von der waagerechten Profildecke (14) ausgehende, zu ihrem Grund hin erweiterte Nut (36) bildende und sich gegenseitig positionierende Endabschnitte (20, 22), die aus einer der Nutform entsprechenden Seitenwand (26) mit daran anschliessendem Nutboden bestehen. Benachbarte Bodenbleche (12) überdecken sich in den Anschlussbereichen mit ihren Nutböden, wobei der überdeckte Nutboden (28) einen endseitig aufgebo-genen Falz (30) besitzt. Die Bodenbleche werden jeweils mit Hilfe eines an gegenüberliegenden Seitenwänden (36) benachbarter Nuten (36, 38) anliegenden und mit den Längsträgern (10) verschraubten Klemmstückes (40) ein-gespannt.



PATENTANSPRÜCHE

1. Plattform zum Abstellen eines Fahrzeuges, mit längsverlaufenden Seitenträgern (10), auf denen sich über die Plattformbreite erstreckende, profilierte Fahrbleche (12) in sich teilweise überdeckender Beziehung befestigt sind, dadurch gekennzeichnet, dass die mit gleichmässig wiederholter Profilierung geformten Fahrbleche (12) an ihren Anschlussbereichen miteinander jeweils eine von der im wesentlichen waagerechten Profildecke (14) ausgehende, zu ihrem Grund hin erweiterte Nut (36) bildende und sich gegenseitig positionierende Endabschnitte (20, 22) aufweisen, die aus einer der Nutform entsprechenden Seitenwand (26) mit einem daran anschliessenden Nutboden (28, 34) bestehen, wobei benachbarte Fahrbleche (12) in den Anschlussbereichen sich mit ihren Nutböden (28, 34) überdecken und der überdeckte, sich über die gesamte Nutbreite erstreckende Nutboden (28) einen endseitig aufgebogenen Falz (30) aufweist, und dass die Fahrbleche jeweils mit Hilfe eines an gegenüberliegenden Seitenwänden (26) benachbarter Nuten (36, 38) anliegenden und mit den Seitenträgern (10) verschraubten Klemmstückes (40) eingespannt sind.

2. Plattform nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der überdeckte Nutboden (28) des einen Endabschnittes (20) zwischen dem nach oben gebogenen Falz (30) und der von dem Nutboden ausgehenden Seitenwand (26) eine Aufbiegung (32) aufweist und die Länge des überdeckenden Nutbodens (34) des anderen Endabschnittes etwa dem Abstand zwischen dem Falz und der Aufbiegung entspricht.

3. Plattform nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Aufbiegung (32) sich im wesentlichen in der Mitte des überdeckten Nutbodens (28) befindet und das Ende des verkürzten Nutbodens (34) ungefähr bündig ist mit einem rechtwinklig an die Profildecke (14) anschliessenden Nuteingangsabschnitt (24).

4. Plattform nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Nutseitenwände (26), ausgehend von an die Profildecke (14) etwa senkrecht anschliessenden und einen verengten Nuteingang bildenden Nuteingangswänden (24), in Richtung des Nutbodens zueinander divergierend verlaufen.

5. Plattform nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Übergänge zwischen den Profildecken (14), den davon ausgehenden Nuteingangswänden (24), den geneigten Nutseitenwänden (26) und den Nutböden (28, 34) abgerundet sind.

6. Plattform nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrbleche (12) zwischen ihren Endabschnitten (20, 22) wenigstens eine zusammenhängend geformte Nut (38) der gleichen Querschnittsform enthalten, wie sie von zwei benachbarten Fahrblechen gebildet wird.

7. Plattform nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass über die Breite der Fahrbleche (12) in den Profildecken (14) unter Abständen nach oben ausgeprägte Vorsprünge (16) vorgesehen sind.

8. Plattform nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Vorsprünge (16) wechselseitig mit vorspringenden Kanten (18) versehen sind.

9. Plattform nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Querschnitt der als zwischen den beiden Seitenträgern auf Biegung beanspruchte Träger wirksamen Fahrbleche (12) in der schwächer beanspruchten Zugzone weniger Material als in der oberhalb der Neutralzone stärker beanspruchten oberen Druckzone enthält.

10. Plattform nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Klemmstücke (40) aus im Bereich der Seitenträger (10) auf zwei zueinander konvergie-

renden Seitenwänden benachbarter Nuten (36, 38) innerhalb der Fahrbleche mit entsprechend geeigneten Klemmflächen (42) aufliegenden Blechteilen bestehen, die zwischen ihren Enden durch eine Öffnung (46) hindurch mit den Seitenträgern verschraubt sind.

11. Plattform nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Profildecke (14) oberhalb der Verschraubungen (48) der Klemmstücke (40) mit Durchgangsöffnungen (50) für einen Steckschlüssel versehen ist.

12. Plattform nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Klemmstücke jeweils aus einem Kunststoff-Formteil (52) bestehen, der einen der Länge eines Fahrbleches entsprechenden, auf einem Seitenträger (10) aufliegenden Streifen (54) sowie einen in eine zwischen zwei benachbarten Nuten gebildete Rippe des Fahrbleches hineinragenden, erhöhten Abschnitt (56) aufweist, an dem wenigstens die Umlenkbereiche zwischen Nutboden und geneigter Nutseitenwand (26) einer Rippe anliegen.

13. Plattform nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Formteil (52) im Bereich des erhöhten Abschnittes (56) mit dem Seitenträger (10) verschraubt ist.

14. Plattform nach Anspruch 12 oder 13, dadurch gekennzeichnet, dass der in die nach unten offene Rippe des Fahrbleches hineinragende, erhöhte Abschnitt (56) des Formteils beidseitig Ausnehmungen (60) zur Aufnahme des unteren Bereiches der geneigten Nutseitenwand (26) enthält, in die das Fahrblech von oben her aufgeklopft und einrastend gehalten ist.

15. Plattform nach einem der Ansprüche 12 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass sich der erhöhte Abschnitt (56) etwa über die Rippenhöhe des Fahrbleches erstreckt und an der Unterseite dessen Profildecke (14) anliegt.

16. Plattform nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass das Fahrblech von oben her mit dem erhöhten Abschnitt (56) des Formteils verschraubt ist.

17. Plattform nach Anspruch 15 oder 16, dadurch gekennzeichnet, dass der Formteil wenigstens im Bereich seines erhöhten Abschnittes (56) seitlich verlängert und erweitert ist und als Abstandshalter (66) zwischen Fahrblech und Seitenwange (68) der Plattform an diesen anliegt.

18. Plattform nach einem der Ansprüche 12 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass der Formteil (52) aus Metall besteht und mit Kunststoff beschichtet ist.

19. Plattform nach einem der Ansprüche 12 bis 18, dadurch gekennzeichnet, dass die Streifen (54) der Formteile von benachbarten Fahrblechen aneinanderstossend an den Seitenträgern gehalten sind.

20. Plattform nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die nach unten offenen Rippen der Fahrbleche mit geräuschdämmendem Kunststoffmaterial (70) ausgeschäumt sind.

Die Erfindung betrifft eine Plattform zum Abstellen eines Fahrzeuges, mit längsverlaufenden Seitenträgern, auf denen sich über die Plattformbreite erstreckende, profilierte Fahrbleche in sich teilweise überdeckender Beziehung befestigt sind.

Plattformen dieser Art finden beispielsweise Anwendung bei Hubbühnen, Doppelgaragen mit übereinander angeordneten Abstellplätzen oder auch als sogenannte Parkplatten, die in Parkhäusern vor der Ebene fest-installierter Abstellplätze zur verbesserten Raumaussnutzung verschiebbar sind. Bei einer aus der DE-AS 26 57 801 bekannten Plattform für Doppelstockgaragen sind als profilierte Fahrbleche in Hohlbauweise gefertigte Platten vorgesehen, die aus einer Blech-

haut mit kastenförmigem Querschnitt und einer darin angeordneten Aussteifung bestehen. Diese Platten sind mit den Seitenwangen der Plattform verbunden und an ihren gegenüberliegenden Seiten mit Winkelkanten entgegengesetzter Biegerichtung versehen, so dass die Winkelkanten benachbarter Platten ineinander greifen. Diese Bauweise ist im Hinblick auf die Herstellung und den Umfang des zu verarbeitenden Materials aufwendig.

Bei einer anderen bekannten Bauart werden für die Steller oder Bodenfläche der Plattform Wellblechabschnitte verwendet, die in sich teilweise überlappender Beziehung mit den Seitenträgern der Plattform verbunden sind. Bei dieser grundsätzlich einfachen Konstruktion ist jedoch nachteilig, dass zur Vermeidung von Schwingungen und Verwindungen die Wellbleche verhältnismässig massiv bzw. mit grosser Wandstärke ausgebildet sein müssen, so dass hohe Materialkosten gegeben sind. Ausserdem bildet ein Wellblechboden wegen seiner schlechten Begehrbarkeit und der ungenügenden Entwässerung seiner Oberfläche eine Gefahrenquelle für den Benutzer, der das abgestellte Fahrzeug verlassen und auch wieder erreichen muss.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Plattform der eingangs bezeichneten Art dahingehend zu verbessern, dass bei Erzielung einer bequemen Begehrbarkeit und guten Entwässerung der befahrbaren Fläche die Fahrbleche einfach herstellbar bzw. profilierbar und zu einer weitgehend biege- und verwindungssteifen Konstruktion schnell und mit geringem Aufwand an Zeit und Werkzeugen montierbar und auch auswechselbar sind.

Erfindungsgemäss wird diese Aufgabe dadurch gelöst, dass die mit gleichmässig wiederholter Profilierung geformten Fahrbleche an ihren Anschlussbereichen miteinander jeweils eine von der im wesentlichen waagerechten Profildecke ausgehende, zu ihrem Grund hin erweiterte Nut bildende und sich gegenseitig positionierende Endabschnitte aufweisen, die aus einer der Nutform entsprechenden Nutseitenwand mit einem daran anschliessenden Nutboden bestehen, wobei benachbarte Fahrbleche in den Anschlussbereichen sich mit ihren Nutböden überdecken und der überdeckte, sich über die gesamte Nutbreite erstreckende Nutboden einen endseitig aufgebogenen Falz aufweist, und dass die Fahrbleche mit Hilfe eines an gegenüberliegenden Seitenwänden benachbarter Nuten anliegenden und mit den Seitenträgern verschraubten Klemmstückes gehalten sind.

Mit der vorgeschlagenen Bauform wird eine gute Begehrbarkeit der Plattform erreicht, da die einzelnen Fahrbleche eine im wesentlichen waagerechte Profildecke mit nur schmalen, einige Millimeter betragenden Unterbrechungen im Bereich der zum Grund hin erweiterten Nuten aufweisen, so dass eine praktisch durchgehende Oberfläche entsteht. Das auf der Plattform anfallende Wasser durch Abtropfen vom Fahrzeug fliesst unbehindert durch die quer zur Plattform verlaufenden Nuten ab und gelangt von dort zur weiteren Abführung in die Seitenträger. Da die Fahrbleche in ihrem unteren Bereich mit Hilfe der Klemmstücke gegen die Seitenträger angepresst sind, kann beim Befahren der Plattform kein Lärm entstehen. Von dem Reifen der Fahrzeuge herabfallender Schmutz und Sand gelangt ebenfalls in die nach unten erweiterten Nuten und hat keine Möglichkeit in den Anschlussbereichen zwischen die Bleche einzudringen und dort bei den Relativverschiebungen der Fahrbleche zueinander aufgrund ihrer Durchbiegung beim Befahren unangenehme Geräusche zu verursachen. Die Fahrbleche lassen sich durch Kaltprofilierung als endloses Profil kostengünstig herstellen. Der an dem einen Endabschnitt des Fahrbleches am Nutboden endseitig nach oben gebogene Falz gewährleistet eine sichere und einfache Positionierung des daran anschliessenden Fahrbleches, wobei gleichzeitig eine Weiterleitung

und Abtragung örtlicher Beanspruchungen auf benachbarte Fahrbleche erreicht wird, da dieser Verbund nicht nur im Bereich der Klemmverbindung mit den Seitenträgern, sondern über die gesamte Breite der Fahrbleche wirksam ist, also auch an den Stellen, wo die Fahrzeugreifen einzelne Fahrbleche belasten.

In Weiterbildung der Erfindung wird vorgeschlagen, dass der überdeckte Nutboden des einen Endabschnittes zwischen dem nach oben gebogenen Falz und der von dem Nutboden ausgehenden Seitenwand eine Aufbiegung aufweist, und die Länge des überdeckenden Nutbodens des anderen Endabschnittes etwa dem Abstand zwischen dem Falz und der Aufbiegung des darunterliegenden Nutbodens entspricht. Auf diese Weise wird der Nutboden und damit der Anschlussbereich zwischen zwei Fahrblechen versteift und eine bei der Montage des anschliessenden Fahrbleches gut zugängliche Aufnahme geschaffen, die die zwangsläufige Positionierung der aneinander anschliessenden Fahrbleche wesentlich erleichtert. Diese Ausgestaltung trägt dazu bei, dass der Nuteingang bzw. die von der Oberseite der Plattform her sichtbare Nutbreite sehr schmal gehalten werden kann, da aufgrund der zwangsläufigen Positionierung keine Gefahr besteht, dass aufgrund von Relativbewegungen der Fahrbleche zueinander ein erwünschter schmaler Nuteingang verschlossen wird.

Wenn, gemäss einem anderen Merkmal, einer Ausführungsform der Erfindung, die Aufbiegung sich im wesentlichen in der Mitte des Nutbodens des einen Endabschnittes befindet und das Ende des verkürzten Nutbodens des anderen Endabschnittes ungefähr bündig ist mit einem rechtwinklig an die Profildecke anschliessenden Nuteingangsabschnitt, wird die Montage zusätzlich erleichtert, da das anschliessende Fahrblech mit dem verkürzten Nutboden direkt in die nach oben offene Aufnahme des zu überdeckenden Nutbodens eingelegt werden kann.

Gemäss einem weiteren Merkmal einer Ausführungsform der Erfindung, können die zueinander divergierenden Nutseitenwände von an die Profildecke etwa senkrecht anschliessenden Nuteingangswänden ausgehen, die den verengten Nuteingang bilden. Obwohl damit eine gewisse zusätzliche Versteifung erzielt wird, ist diese Profilform jedoch nicht zwingend, vielmehr können die Nutseitenwände unmittelbar von der jeweiligen Profildecke ausgehen, so dass sich die Nut von ihrem breiten Grund aus gleichmässig nach oben bis zu einem etwa in Höhe der Profildecke befindlichen verengten Nuteingang verjüngt.

Bei einer bevorzugten Ausführungsform können die Fahrbleche zwischen ihren Endabschnitten wenigstens eine zusammenhängend geformte Nut der gleichen Querschnittsform enthalten, wie sie von zwei benachbarten Fahrblechen gebildet wird. Auf diese Weise entstehen – in Abhängigkeit von dem zur Verfügung stehenden Profilierungswerkzeug – in Längsrichtung der Plattform vergrösserte Fahrbleche, die eine schnellere Montage ermöglichen, wobei nur an den Stellen eine Klemmbefestigung erfolgt, wo das Fahrblech das vorangehend montierte Fahrblech überdeckt.

Die Klemmstücke können aus im Bereich der Seitenträger auf zwei zueinander konvergierenden Seitenwänden benachbarter Nuten innerhalb der Fahrbleche mit entsprechend geeigneten Klemmflächen aufliegenden Blechteilen bestehen, die zwischen ihren Enden durch eine Öffnung hindurch mit den Seitenträgern verschraubt sind. Wenn die Profildecke oberhalb der Verschraubungen der Klemmstücke mit Durchgangsöffnungen für einen Steckschlüssel versehen ist, wird eine besonders einfache Montage von oben her möglich, die ein einziger Mann vornehmen kann, was insbesondere für die unteren Plattformen von Doppelstockgaragen von Vorteil ist, da während der Montage niemand unter der angehobenen

Plattform stehen muss und daher Unfallrisiken vermieden werden.

Entsprechend einem anderen Merkmal einer Ausführungsform der Erfindung, enthält der Querschnitt der als zwischen den beiden Seitenträgern auf Biegung beanspruchte Träger wirksamen Fahrbleche in der schwächer beanspruchten unteren Zugzone weniger Material als in der oberhalb der Neutralzone stärker beanspruchten Druckzone. Mit einer solchen Anpassung der Materialverteilung an die zulässigen Spannungen wird der kleinstmögliche Materialeinsatz und die grösstmögliche Festigkeit erreicht, wobei diese Anpassung aufgrund der Profilform des Fahrbleches möglich ist, bei dem die Nutform, z.B. die Länge des Nutgrundes und die Nuthöhe, geändert werden können. Gemäss einer anderen Ausführungsform der Erfindung bestehen die Klemmstücke jeweils aus einem Kunststoff-Formteil, der einen der Länge des Fahrbleches entsprechenden, auf einem Seitenträger aufliegenden Streifen sowie einen in eine zwischen zwei benachbarten Nuten gebildete Rippe des Fahrbleches hineinragenden, erhöhten Abschnitt aufweist, an dem die Umlenkbereiche zwischen Nutboden und geneigter Nutseitenwand einer Rippe anliegen. Diese Formteile dienen zur Geräuschdämmung sowie zur Verbindung zwischen Fahrblech und Seitenträger oder -wange der Plattform. Mit dem erhöhten Abschnitt eines auf dem Seitenträger festgeschraubten Formteils wird der jeweilige Abschnitt eines Fahrbleches ausserdem zwangsläufig positioniert und gegenüber Horizontalkräften festgehalten, die beim Befahren oder Bremsen des Fahrzeuges auf der Plattform entstehen.

Der in die nach unten offene Rippe des Fahrbleches hineinragende, erhöhte Abschnitt des Formteils kann beidseitig Ausnehmungen zur Aufnahme des unteren Bereiches der geneigten Nutseitenwand enthalten, in die das Fahrblech von oben her aufgeklipt und einrastend gehalten ist. Wenn sich der erhöhte Abschnitt etwa über die Rippenhöhe des Fahrbleches erstreckt und an der Unterseite von dessen Profildecke anliegt, wird eine verbesserte Geräuschdämmung und gleichzeitig eine verbesserte Halterung des Fahrbleches erreicht. Zusätzlich oder auch alternativ zu der Rasthalterung kann das Fahrblech von oben her mit dem erhöhten Abschnitt des Formteils verschraubt sein.

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind nachfolgend in Verbindung mit der Zeichnung näher erläutert. Es zeigen

Fig. 1 einen Querschnitt durch eine Folge miteinander auf einem Seitenträger einer Plattform befestigter Fahrbleche gemäss einem Schnitt nach der Linie I-I in Fig. 2,

Fig. 2 eine Teildraufsicht auf die Plattform nach Fig. 1,

Fig. 3 verschiedene Ausführungsformen einer alternativen Halterung der Fahrbleche auf der Seitenwange einer Plattform in ähnlicher Darstellung wie in Fig. 1 und

Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV in Fig. 3.

In Fig. 1 ist die obere Auflage 10, z.B. der Flansch eines sich im wesentlichen über die Länge einer Plattform erstreckenden Seitenträgers mit unterbrochenen Linien gezeigt, der den Tragrahmen der Plattform bildet und je nach Art und Einsatzzweck der Plattform, z.B. erhöhte Seitenwangen im Fall einer Doppelstockgarage, oder bis zur Höhe der Fahrbleche reichende, geneigte Auffahrtrampen im Fall von Parkplätzen aufweisen kann. Zwischen zwei Seitenträgern der Plattform sind in Plattformlängsrichtung sich teilweise überdeckende Fahrbleche 12 aneinander gereiht, die sich über die gesamte Plattformbreite erstrecken.

Beim gezeigten Ausführungsbeispiel weist jedes Fahrblech 12 zwei im wesentlichen ebene Profildecken 14 auf, die zusammen mit den Profildecken der anschliessenden Fahrdecken die Fahrebene der Plattform bilden. Die Profildecke 14 enthält nach oben ausgeprägte Vorsprünge 16, die entsprechend Fig. 2 über die Breite der Fahrbleche unter Abständen

zueinander angeordnet sind. Die Vorsprünge 16 bestehen aus etwa kreisrunden Aufwölbungen, die auf einer zum Profilverlauf parallelen Kreissehne so aufgerissen sind, dass die Vorsprünge eine erhöhte, freiliegende Kante 18 aufweisen. Die vorspringenden Kanten 18 benachbarter Vorsprünge weisen in entgegengesetzte Richtung, was in Fig. 2 erkennbar ist.

Zusätzlich oder alternativ zu den Vorsprüngen 16 kann die Profildecke 14 auch mit einer nicht-gezeigten Riffelung oder mit einer auf andere Art und Weise aufgerauhten Oberfläche versehen sein.

Jedes profilierte Fahrblech 12 besitzt beiderseitige Endabschnitte 20, 22, die jeweils aus einem von der Profildecke 14 mit abgerundetem Übergang rechtwinklig ausgehenden Nuteingangsabschnitt 24, einer Nutseitenwand 26 und einem mit abgerundeten Übergang anschliessenden, parallel zur Profildecke 14 verlaufenden Nutboden 28, an dessen Ende ein nach oben umgebogener Falz 30 vorgesehen ist. Etwa in der Mitte des Nutbodens 28 ist eine durch Blechfaltung erzeugte Aufbiegung 32 vorgesehen, die zusammen mit dem Falz 30 eine Aufnahme bildet für einen am anderen Endabschnitt 22 des Fahrbleches im Anschluss an die Nutseitenwand 26 angeformten, verkürzten Nutboden 34.

Zwei aneinanderschliessende Fahrbleche 12 bilden mit ihren vereinigten Endabschnitten 20, 22 somit eine Nut 36, die sich von einem schmalen oberen Eingang aus symmetrisch bis zum Nutengrund erweitert. Der schmale Nuteingang wird durch die Nuteingangsabschnitte 24, 24 und der erweiterte Bereich durch die zueinander divergierenden Seitenwände 26, 26 einander benachbarter Fahrbleche gebildet. Man erkennt aus Fig. 1, dass sich die Aufbiegung 32 des Nutbodens 28 im wesentlichen unterhalb des verengten Eingangs der Nut 36 befindet und dass der nach oben gebogene Falz 30 etwa die gleiche Erstreckungsrichtung aufweist wie die von ihm zu unterstützende Seitenwand 26 des Endabschnittes 22. Das Ende des verkürzten Nutbodens 34 ist ungefähr bündig mit dem darüberliegenden Nuteingangsabschnitt 24 des Endabschnittes 22. Auf diese Weise wird der verkürzte Nutboden 34 in der Aufnahme zwischen Falz 30 und Aufbiegung 32 stramm gehalten und Relativbewegungen in Längsrichtung der Plattform werden ausgeschlossen.

Beim gezeigten Ausführungsbeispiel ist das Fahrblech 12 zwischen seinen Endabschnitten 20 und 22 mit einer zusätzlichen, zusammenhängend geformten Nut 38 versehen, die die gleiche Querschnittsform wie die Nut 36 aufweist, die von zwei benachbarten Fahrblechen gebildet wird. Entsprechend der ungefähr massstäblichen Darstellung des Ausführungsbeispiels hat der Nuteingang eine Breite von etwa 3 mm, die zur Entwässerung und zur Aufnahme des von den Fahrzeugrädern mitgeführten Schmutzes ausreicht. Die gesamte Profilhöhe des Fahrbleches beträgt etwa 42 mm und der Öffnungswinkel der sich nach unten erweiternden Nut ungefähr 60°. Die Nuten 36, 38 sind an ihren Enden an in den Seitenträgern enthaltene, nicht gezeigte Entwässerungsrinnen angeschlossen.

Jedes Fahrblech 12 ist im Bereich der Seitenträger 10 mit Hilfe von Klemmstücken 40 zusammen mit dem anschliessenden Fahrblech gegen die Seitenträger festgespannt. Die Klemmstücke 40 bestehen vorzugsweise aus Blechteilen mit geneigten Klemmflächen 42, die der Neigung zweier zueinander konvergierender Seitenwände 26 der benachbarten Nuten 36, 38 angepasst ist.

Die Klemmstücke 40 werden von der Seite her in diejenige, aus einer Profildecke 14, den Nuteingangsabschnitten 24 und zueinander konvergierenden Nutseitenwänden 26 benachbarter Nuten 36, 38 gebildete Profilirippe 44 des Fahrbleches 12 eingeführt, deren Endabschnitt 22 den verkürzten Nutboden 34 aufweist, mit dem das vorangehend verlegte

Fahrblech an dessen Nutboden 28 überdeckt wird. Die Klemmstücke 40 enthalten eine mittige Bohrung 46, durch die eine Kopfschraube 48 hindurchgesteckt ist, deren Schaft mit dem jeweiligen Längsträger 10 verschraubt ist. Die jeweilige Verschraubung ist über eine Öffnung 50 in der Profildecke 14 des Fahrbleches von oben her mittels eines Steckschlüssels zugänglich.

Entsprechend Fig. 3 sind die Fahrbleche auf eine andere Art mit dem Seitenträgerabschnitt 10 einer Seitenwange 68 verbunden als bei der Ausführungsform nach Fig. 1 und 2. Anstelle der bügelförmigen Klemmstücke 40 sind gemäss Fig. 3 auf dem Seitenträger 10 Formteile 52 aus Kunststoff befestigt, die einen der Länge eines Fahrbleches entsprechenden Streifen 54 aufweisen. Jeder Streifen ist mit einem erhöhten Abschnitt 56 versehen, der in eine nach unten offene Rippe des Fahrbleches zwischen zwei benachbarten Nuten 36, 38 hineinragt. Der erhöhte Abschnitt 56 kann beispielsweise, wie rechts in Fig. 3 gezeigt, eine bis zur Linie 58 reichende Höhe besitzen und an beiden Seiten mit Ausnehmungen 60 versehen sein, in die das Fahrblech von oben her eingeklipst wird. Der Auflagestreifen 54 des Formteils 52 erstreckt sich von einer Aufbiegung 32 bis zur nächstfolgenden Aufbiegung 32, wo dann der nächste Formteil 52 mit Stoss anliegt, der ebenfalls mit dem Seitenträger, vorzugsweise im Bereich des

erhöhten Abschnittes 56, durch Schrauben 62 fest verbunden ist. Der erhöhte Abschnitt 56 kann jedoch, wie in Fig. 3 gezeigt, auch eine solche Höhe besitzen, dass auf ihm die Unterseite der Profildecke 14 anliegt.

5 Auf der linken Seite von Fig. 3 und in Fig. 4 ist eine Ausführungsform von Formteilen 56 gezeigt, bei denen die Fahrbleche von oben her mit Hilfe von Schrauben 66 befestigt sind, die in Gewindebohrungen 64 des erhöhten Abschnittes eingeschraubt sind, d.h. in die gleichen Gewindebohrungen, 10 die auch zur Verbindung des Formteils 52 mit dem Seitenträger mit Hilfe der Schrauben 62 dienen. Die Einrastmöglichkeit des Fahrbleches in die Ausnehmungen 60 braucht bei dieser Ausführungsform nicht notwendig verwirklicht zu sein. Es reicht aus, wenn die Ausnehmungen 60 die Umlenkbereiche von benachbarten Nuten in der Nähe des Nutbodens 15 positionieren. Gemäss Fig. 4 ist der Formteil seitlich verlängert und erweitert bzw. erhöht, um dort als Abstandshalter 65 zu dienen, der einerseits am Fahrblech und andererseits an der Seitenwange 68 anliegt und zur zusätzlichen Halterung 20 und Geräuschdämmung des Fahrbleches dient.

Die nach unten offenen Rippen der Fahrbleche können, wie an der Stelle 70 in Fig. 3 angedeutet, unabhängig von der Art ihrer Befestigung mit geräuschkämmendem Kunststoffmaterial ausgeschäumt sein.

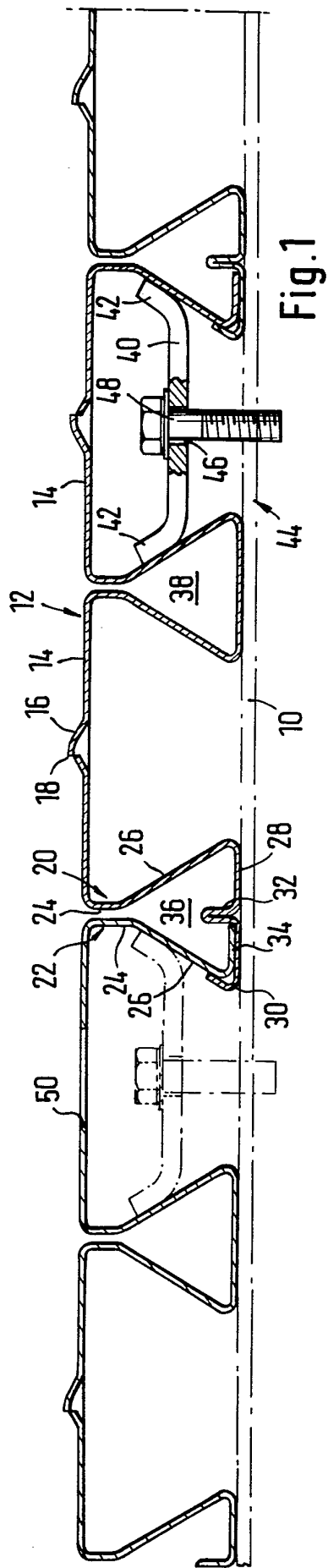


Fig. 1

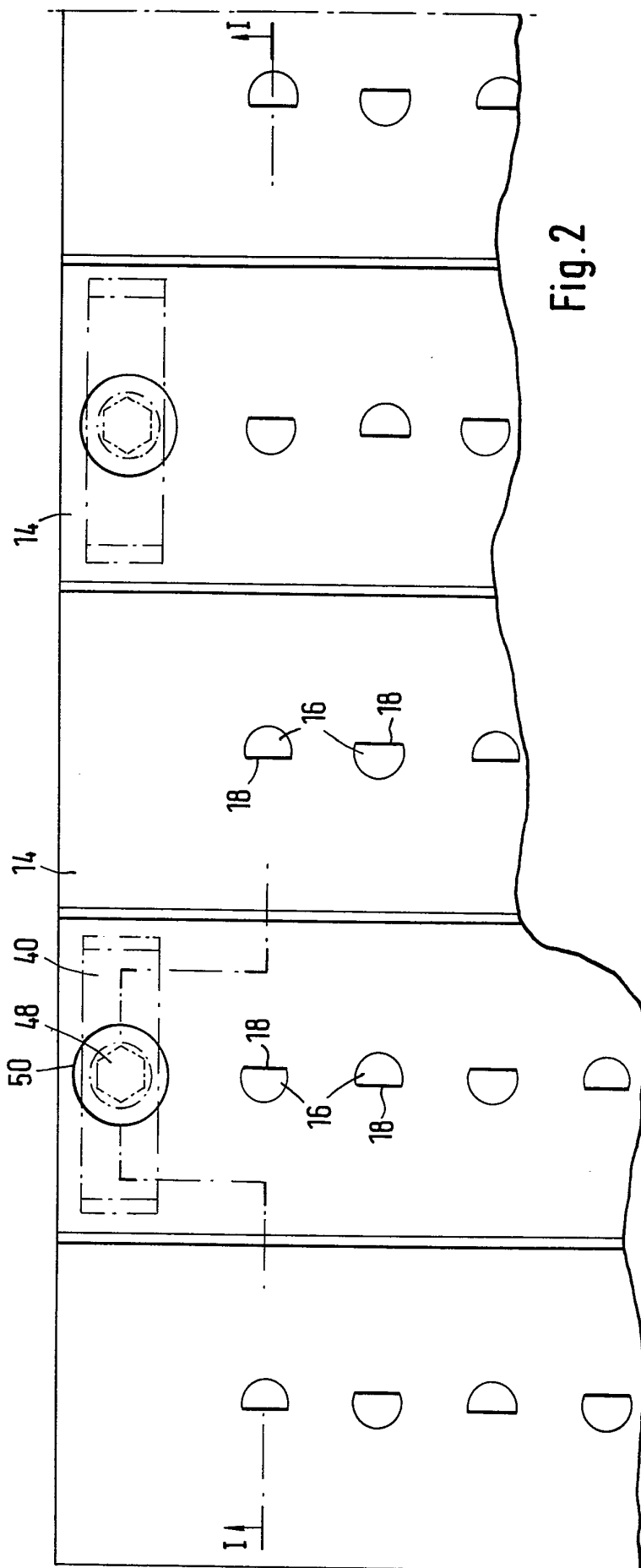


Fig. 2

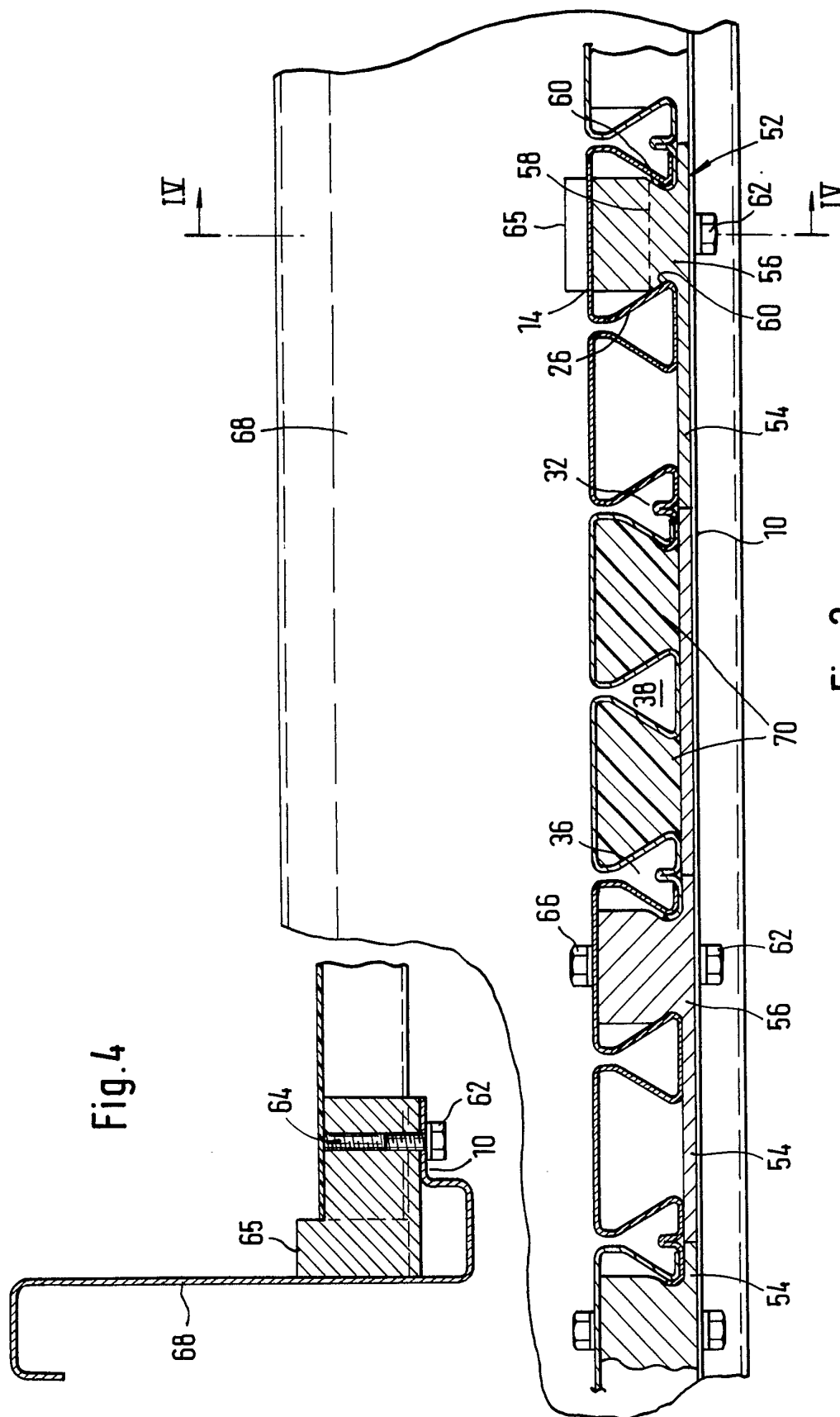


Fig. 3

Fig. 4