

(12)

PATENTSCHRIFT

(21) Anmeldenummer: 1547/88

(51) Int.Cl.⁵ : **B62D 21/02**

(22) Anmeldetag: 15. 6.1988

(42) Beginn der Patentdauer: 15.10.1989

(45) Ausgabetag: 10. 5.1990

(56) Entgegenhaltungen:

DE-PS 690029

(73) Patentinhaber:

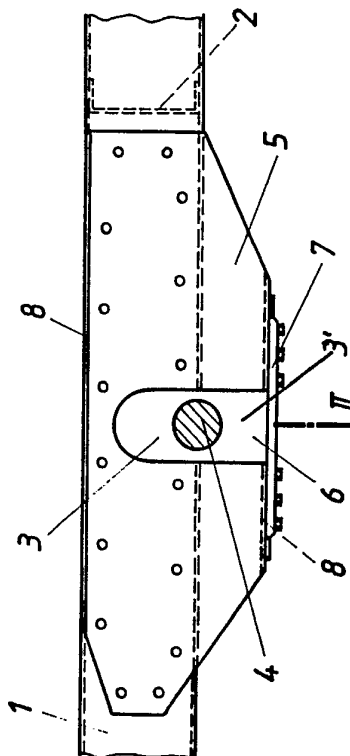
STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT
A-1010 WIEN (AT).

(72) Erfinder:

WEIDINGER JOSEF ING.
STEYR, OBERÖSTERREICH (AT).

(54) FAHRGESTELLRAHMEN EINES INSBESONDERE FÜR DEN INNERSTÄDTISCHEN VERKEHR BESTIMMTEN FAHRZEUGES

(57) Der Fahrgestellrahmen eines insbesondere für den innerstädtischen Verkehr bestimmten Fahrzeuges weist zwei Längsträger (1) auf. Um eine Abwärtsverlagerung der Ladefläche bzw. des Bodens des Fahrgastraumes mit einfachen Mitteln zu ermöglichen, besitzen die beiden Längsträger (1) zumindest im Bereich einer Achse einen unten offenen, dem Achskörper bzw. Radkörper (4) Durchtrittsfreiheit gebenden Ausschnitt (3). Im Bereich dieses Ausschnittes (3) sind die Längsträger (1) jeweils durch einen gleichartigen Ausschnitt (3') aufweisende, aber über den Längsträger (1) nach unten verlängerte Platte (5) verstärkt. Die untere Ausschnittsöffnung (6) der Platte (5) ist durch ein angeschraubtes Gurtstück (7) abgeschlossen.



Die Erfindung bezieht sich auf einen Fahrgestellrahmen eines insbesondere für den innerstädtischen Verkehr bestimmten Fahrzeuges, mit zwei Längsträgern, die zumindest im Bereich einer Achse einen unten offenen, dem Achskörper bzw. Radträger Durchtrittsfreiheit gebenden Ausschnitt und in diesem Bereich eine ebenfalls mit einem Ausschnitt versehene, nach unten über den Längsträger vorstehende Verstärkungsplatte aufweisen.

Derartige Fahrzeuge, die beispielsweise für den Stückguttransport oder der Personenbeförderung dienen, sollen möglichst niedrig gebaut sein, um das Ladegut ohne wesentliche Veränderung seiner Höhenlage, also bequem und ohne besondere Vorrichtung einbringen oder ausladen zu können bzw. um den Fahrgästen das Ein- und Aussteigen nur mit einer Stufe zu ermöglichen. Bisher sind bei solchen Fahrzeugen die Achsen unterhalb der Längsträger angeordnet, so daß sich zwangsläufig eine nicht unterschreitbare Höhe der Ladefläche bzw. des Bodens des Fahrgastraumes ergibt, zumal der Achskörper bzw. der Radträger unterhalb des betreffenden Längsträgers noch Freiraum für den Federweg benötigt.

Es ist zwar bereits ein Fahrgestellrahmen der eingangs geschilderten Art bekannt (DE-PS 690 029), der für Kraftfahrzeuge im allgemeinen bestimmt ist und bei dem zufolge der Ausschnitte in den beiden Längsträgern der Freiraum für die Anordnung bzw. Bewegung des Achskörpers oder Radträgers in den Bereich der Längsträgerstege verlagert ist und somit die Längsträger selbst wesentlich tiefer angeordnet werden können. Dabei ist die Verstärkungsplatte aber jeweils von einem U-förmigen Preßteil gebildet, dessen Stege an dem einen geschlossenen Kastenquerschnitt aufweisenden Längsträger an den beiden Außenwänden angeschweißt sind und dessen Ausschnitte nicht bis zu seinem unteren Rand reichen, sondern Fenster darstellen. Diese allseits geschlossenen Ausschnitte schließen jedoch eine einfache Montage oder Demontage des Achskörpers bzw. Radträgers von unten her bzw. nach unten völlig aus.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, einen Fahrgestellrahmen der eingangs geschilderten Art zu schaffen, der eine Abwärtsverlagerung der Ladefläche bzw. des Bodens des Fahrgastraumes mit einfachen Mitteln erlaubt, ohne Montageschwierigkeiten zu bereiten.

Die Erfindung löst die gestellte Aufgabe dadurch, daß der Ausschnitt der Verstärkungsplatte bis zu ihrem unteren Rand reicht und die untere Öffnung dieses Ausschnittes durch ein angeschraubtes Gurtstück abgeschlossen sind.

Durch das Gurtstück wird der sonst fehlende Untergurt des Längsträgers geschaffen, so daß festigkeitsmäßig eine einfache Verstärkungsplatte genügt. Da das Gurtstück aber an der Platte angeschraubt bzw. lösbar befestigt ist, wird die Montage bzw. Demontage der Achse nicht beeinträchtigt.

In der Zeichnung ist der Erfindungsgegenstand in einem Ausführungsbeispiel dargestellt, und zwar zeigen Fig. 1 die erfindungswesentlichen Teile eines Fahrgestellrahmens in Seitenansicht und Fig. 2 im Querschnitt nach der Linie (II-II) der Fig. 1 im größeren Maßstab.

Der Fahrgestellrahmen eines für den innerstädtischen Verkehr bestimmten Fahrzeuges weist zwei Längsträger (1) auf, die durch Querträger (2) verbunden sind. Die beiden Längsträger (1) weisen im Bereich der Achsen bzw. zumindest im Bereich der Hinterachse einen unten offenen Ausschnitt (3) auf, der dem lediglich schematisch dargestellten Achskörper bzw. Radträger (4) Durchtrittsfreiheit gibt. Die Längsträger (1) sind im Bereich des Ausschnittes (3) durch eine angeschraubte, angeschweißte oder angenietete Platte (5) verstärkt, die mit einem gleichartigen Ausschnitt (3') versehen, aber über den Längsträger (1) nach unten verlängert ist. Die untere Ausschnittsöffnung (6) der Platte (5) ist durch ein angeschraubtes Gurtstück (7) abgeschlossen. Die Platte (5) kann, wie dargestellt, zu ihrer eigenen Versteifung eine obere und untere Abwinkelung (8) besitzen.

PATENTANSPRUCH

Fahrgestellrahmen eines insbesondere für den innerstädtischen Verkehr bestimmten Fahrzeuges, mit zwei Längsträgern, die zumindest im Bereich einer Achse einen unten offenen, dem Achskörper bzw. Radträger Durchtrittsfreiheit gebenden Ausschnitt und in diesem Bereich eine ebenfalls mit einem Ausschnitt versehene, nach unten über den Längsträger vorstehende Verstärkungsplatte aufweisen, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Ausschnitt (3') der Verstärkungsplatte (5) bis zu ihrem unteren Rand reicht und die untere Öffnung (6) dieses Ausschnittes (3') durch ein angeschraubtes Gurtstück (7) abgeschlossen ist.

Hiezu 1 Blatt Zeichnung

