

Erteilt auf Grund der Verordnung vom 12. Mai 1943

(RGBl. II S. 150)

DEUTSCHES REICH

AUSGEGEBEN AM  
22. FEBRUAR 1944



REICHSPATENTAMT  
PATENTSCHRIFT

№ 744 982

KLASSE 63c GRUPPE 43 10

P 74108 III/63c



Erwin Komenda in Korntal, Württ.,



ist als Erfinder genannt worden

Dr.-Ing. h. c. F. Porsche K.-G. in Stuttgart-Zuffenhausen

Kraftfahrzeug mit nach unten offenem, eine selbsttragende Glocke bildendem Wagenkasten

Patentiert im Deutschen Reich vom 10. November 1936 an

Patenterteilung bekanntgemacht am 25. November 1943

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug mit nach unten offenem, eine selbsttragende Glocke bildendem Wagenkasten, der durch Querwände unterteilt und mit den Trägern des Fahrgestells leicht lösbar verbunden ist und dessen Fußboden einen Bestandteil des Fahrgestells bildet.

Es sind bereits Kraftfahrzeuge bekannt, bei welchen der Wagenkastenoberteil eine unten offene Glocke bildet, deren untere Ränder über zahlreiche Schraubverbindungen mit den Längsträgern des Fahrgestells verbunden sind. Diese Art der Befestigung des Wagenkastens am Fahrgestell bringt den Nachteil mit sich, daß das Abnehmen des Wagenkastens sehr zeitraubend ist und daß der Wagenkasten durch die unvermeidbaren Verwindungen der Fahrgestelllängsträger in Mitleidenschaft gezogen wird, wodurch seine Lebensdauer stark herabgemindert erscheint.

Es sind weiterhin Kraftfahrzeuge bekannt, bei welchen der Wagenkastenoberteil über die ganz vorn und ganz hinten liegenden Quer-

träger des Fahrgestells mit diesen verbunden sind. Auch diese Ausführung ergibt große Verwindungen des Wagenkastens, die sich nachteilig auswirken.

Der Gegenstand der Erfindung vermeidet alle diese Nachteile dadurch, daß der Wagenkasten mit den Querträgern des Fahrgestells im wesentlichen lediglich über seine Querwände verbunden ist. Hieraus ergibt sich der Vorteil, daß Verwindungen im Fahrgestell nur im geringsten Maße auf den Wagenkasten übertragen werden, wobei dieser selbst aber wieder das Fahrgestell ganz wesentlich versteift. Ein weiterer Vorteil der Erfindung besteht darin, daß der Wagenkasten nur an vier bis sechs Punkten mit den Querträgern verbunden zu werden braucht, wodurch es nicht nur möglich ist, den Wagenkasten in kürzester Zeit abzuheben, sondern auch einen Wagenkasten einer anderen Gattung, beispielsweise statt eines Personewagenaufbaues einen Lastwagenaufbau, schnell aufzubauen.

Lagerexemplar

Aus der Verringerung der Zahl der Verbindungsstellen ergibt sich eine Verbilligung und Vereinfachung der Herstellung des Fahrzeuges, aus der verwindungsfreien Art der Verbindung zwischen dem Wagenkasten und dem Fahrgestell eine Erhöhung der Lebensdauer des Wagenkastens und eine Vermeidung der vom Wagenkasten herrührenden Geräusche.

Der Gegenstand der Erfindung ist in einem Ausführungsbeispiel schematisch veranschaulicht. Es zeigt

Fig. 1 eine Seitenansicht des Wagenkastens,

Fig. 2 eine Draufsicht zu Fig. 1.

Der Wagenkasten ist im wesentlichen in drei Räume unterteilt, nämlich den Fahrgastraum 1, den Motorraum 2 und den Gepäckraum 3, der so ausgebildet ist, daß er sowohl die Reserveräder als auch die Koffer aufnehmen vermag. Der Wagenkasten umschließt somit sämtliche Räume des Fahrzeuges und macht dadurch getrennte Anbauten für den Motor- bzw. Kofferraum überflüssig. Der Wagenkasten bildet eine selbsttragende, unten offene Glocke, die durch die Querwände 4 und 5 versteift ist. Diese Querwände 4 und 5 dienen aber nicht nur zur Versteifung des Wagenkastens, sondern bilden gleichzeitig die Abschlußwände der Innenräume; außerdem nimmt die Querwand 5 die Rücksitze auf, die somit ein Bestandteil des Wagenkastens selbst sind. Die Vordersitze werden auf dem nicht dargestellten Fußboden befestigt, der mit den Fahrgestellängsträgern in bekannter Weise ein einheitliches Stück oder einen Bestandteil des Fahrgestells bildet. Die Bodenplatten können dabei entweder aus dem Trägerbaustoff selbst bestehen oder zwischen den Fahrgestellängsträgern eingefügt werden, in jedem Fall bilden die Bodenplatten aber einen Bestandteil des Fahrgestells und sind vom Wagenkasten unabhängig.

Die Querwände 4, 5 sind in den Punkten 6, 7, 8, 9 (s. Fig. 2) an den darunterliegenden Querträgern des Fahrgestells leicht lösbar befestigt, so daß der Wagenkasten nach dem Lösen dieser Verbindungen als Ganzes vom Fahrgestell samt den Kotflügeln abgehoben werden kann, da die Kotflügel vom Wagenkasten selbst getragen werden.

Das Dach des Wagenkastens, das sich vorn auf dem Windlaufteil 10, rückwärts dagegen auf der Querwand 5 abstützt, ist freitragend ausgebildet und weist keine Querunterstützungen auf. Zur Versteifung des Daches, das aus Preßteilen besteht, sind im Dach Sicken vorgesehen, welche der Dachform angepaßt sind. Diese Sicken bewirken nicht nur eine Versteifung des Daches, sondern vermeiden auch ein Dröhnen der Blechteile des Daches.

Ob sich der Motor- oder Gepäckraum im Fahrgestell vorn oder rückwärts befindet, ist für das Wesen der Erfindung ohne Belang. Ebenso ist es unwesentlich, ob das Fahrgestell des Fahrzeuges mit einem Zentralrohrtrahmen oder mit Längsträgern irgendwelcher Art ausgerüstet ist. Maßgebend ist einzig und allein die Verbindung der Querwände des Wagenkastens, welche gleichzeitig die Abschlußwände der Innenräume bilden, mit den Querträgern des Fahrgestells.

#### PATENTANSPRUCH:

Kraftfahrzeug mit nach unten offenem, eine selbsttragende Glocke bildendem Wagenkasten, der durch Querwände unterteilt und mit den Trägern des Fahrgestells leicht lösbar verbunden ist und dessen Fußboden einen Bestandteil des Fahrgestells bildet, dadurch gekennzeichnet, daß der Wagenkasten (1) mit den Querträgern des Fahrgestells im wesentlichen lediglich über seine Querwände (4, 5) verbunden ist.

Zur Abgrenzung des Anmeldungsgegenstandes vom Stand der Technik sind im Erteilungsverfahren folgende Druckschriften in Betracht gezogen worden:

deutsche Patentschriften . . . . Nr. 539 437,  
605 997, 615 880;  
österreichische Patentschriften - 140 306,  
145 896;  
britische Patentschriften . . . - 404 175,  
437 633;  
USA.-Patentschrift . . . . . Nr. 1 189 284;  
schweizerische Patentschrift Nr. 181 679;  
französische Patentschriften - 504 990,  
510 988, 606 705, 677 634, 774 839,  
799 553.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

