



AUSLEGESCHRIFT

1 223 705

Nummer: 1 223 705

Aktenzeichen: H 36135 II/63 c

Anmeldetag: 17. April 1959

Auslegungstag: 25. August 1966

1

Die Erfindung betrifft einen Fahrzeugaufbau, insbesondere für Reiseomnibusse oder Anhänger solcher Omnibusse, der mit seiner ganzen Länge oder mit einem Teil seiner Länge Schlafkabinen bildet, die mit einer wesentlich geringeren Höhe als Mannesgröße und mit Einfach- oder Doppelliegebreite durch Zwischenwände voneinander getrennt und in Reihen neben- und übereinander angeordnet sind.

Aus der USA.-Patentschrift 2 231 822 ist es bekannt, in einem Reiseomnibus mit Mittelgang und beiderseits dieses Mittelganges angeordneten Sitzreihen unter Verwendung der Sitzpolster in zwei übereinanderliegenden Ebenen Liegeflächen für die Passagiere anzuordnen. Zwischen der unteren Liegefläche und der oberen Liegefläche sowie zwischen der oberen Liegefläche und dem Omnibusdach entstehen dabei Liegeräume, deren Höhe wesentlich geringer ist als Manneshöhe. Die Passagiere liegen zu zweit durch den Mittelgang und in diesem vorgezogene Vorhänge getrennt in Fahrzeuginnenrichtung nebeneinander. Diese Schlafkabineinteilung ermöglicht nur für eine geringe Anzahl von Passagieren Schlafgelegenheit.

Aus einem Prospekt Henschel HS 170 ist es bekannt, in einem Lastwagen für die Kraftfahrer an der Rückseite des Fahrerhauses übereinander zwei quer zur Fahrzeuginnenachse angeordnete Liegen vorzusehen, so daß der Abstand von der unteren Liege zur oberen und von der oberen zum Fahrerhausdach wiederum wesentlich geringer ist als Manneshöhe. Die Liegen sind auf einer Längsseite und zwei Schmalseiten durch die Wände des Fahrerhauses begrenzt. Über die zweite Längsseite werden die Liegen besiegen.

Aus der österreichischen Patentschrift 190 812 ist es bekannt, angrenzend an den Längsseiten eines Kastenwagens unter Verwendung von Seitenwandteilen des Kastenwagens Schlafkojen zu errichten, welche sich außerhalb des Kastenwagens quer zur Wagenlängsachse erstrecken. Der Kastenwagen selbst dient dabei als Flur, von dem aus die Schlafkojen erreicht werden, und nimmt im übrigen Kleiderschränke auf. Die Errichtung von Einzelkabinen außerhalb eines Kastenwagens unter Verwendung von dessen Wandteilen mag vorteilhaft sein, wenn eine Reisegesellschaft oder eine Arbeitstruppe längere Zeit an ein und demselben Ort verweilt. Der im Kastenwagen gebildete Flur bietet dann den Bewohnern ausreichende Bewegungsfreiheit und auch ausreichenden Platz für Kleider und andere Bedarfsartikel. Für Reisen, auf denen jede Nacht in einem anderen Ort zugebracht wird, sind solche Kastenwagen wenig ge-

Fahrzeugaufbau, insbesondere für Reiseomnibusse oder Anhänger solcher Omnibusse, mit Schlafkabinen

Anmelder:

Georg Hörtl, Tittling (Ndb.)

Als Erfinder benannt:

Georg Hörtl, Tittling (Ndb.)

2

eignet. Es ist zeitraubend und umständlich, jeden Abend außerhalb des Kastenwagens und angrenzend an diesen die Kabinenbauten zu errichten, in diesen die Betten unterzubringen und am nächsten Morgen die Betten wieder innerhalb des Kastenwagens zu verstauen und die Kabinenbauten abzubrechen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, innerhalb eines Fahrzeugaufbaues eine größtmögliche Anzahl von Einzel- oder Doppelschlafkabinen unterzubringen. Die gestellte Aufgabe wird dadurch gelöst, daß die Schlafkabinen mit ihren Längsachsen quer zur Fahrzeuginnenachse innerhalb des festen Fahrzeugaufbaues angeordnet und von einem an einer Fahrzeugaufbaulängsseite durch Aufklappen oder sonstiges Öffnen der Längswände dieser Seiten herstellbaren Gang aus zugänglich sind.

Wesentlich für die Unterbringung zahlreicher Schlafkabinen innerhalb des festen Fahrzeugaufbaues ist die Anordnung dieser Kabinen quer zur Fahrzeuginnenachse. Der Fahrzeugaufbau kann in an sich bekannter Weise aus einer Gerüstkonstruktion bestehen, die mit dem Fahrgestell fest verbunden ist. Die Gerüststreben können dabei Tragrahmen für die auswechselbar befestigten äußeren Wandverkleidungen, für die Trennwände zwischen zwei in der Fahrzeuginnenrichtung benachbarten senkrechten Kabinenreihen und für die Tragböden der übereinander angeordneten einzelnen Schlupfkabinen bilden.

Die Schlupfkabinen können, ohne daß die vor-schriftsmäßigen Querausmaße des Fahrzeugaufbaues überschritten werden und ohne daß die Mindestlänge für die Liegeflächen in den Schlupfkabinen unterschritten wird, in ihrer Länge kürzer gehalten werden als die lotrechten Trennwände, so daß der von diesen Trennwänden begrenzte, zwischen den Enden der Liegeflächen und der Längsaußenwand befindliche Schlupfkabinenvorraum, der am Fußende der Ka-

binen mit einem Vorhang, Rollo od. dgl. abschließbar ist, einen Umkleide- und/oder Garderobenraum bildet.

Die aufklappbare Längsaußenwand ist zweckmäßig der Länge nach unterteilt; die nach unten abschwenkbaren Wandteile können dann in ihrer ausgeschwenkten Stellung einen vor den Kabinen liegenden, bevorzugt auf dem Erdboden abgestützten Längsgehsteg bilden, der durch die nach oben schwenkbaren Wandteile dachartig überdeckt ist.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung dargestellt. Es zeigt

A b b. 1 eine Ansicht einer Längsseite eines erfindungsgemäßen Fahrzeugaufbaues,

A b b. 2 einen an einer Längsseite angeordneten Gang und

A b b. 3 eine Teilansicht einer aufgeklappten Längsseite.

Der Fahrzeugaufbau weist in drei Reihen übereinanderliegende Schlupfkabinen 8, 9 und 10 auf. Er besteht aus einem Gerüst, von dem Gerüstteile 16 und 18 in der A b b. 3 erkennbar sind. An dem Gerüst 16, 18 sind Trennwände 11, Verkleidungsplatten 15 und Tragböden 17 der einzelnen Schlupfkabinen befestigt.

Jede Schlupfkabine ist, wie aus A b b. 1 und 3 ersichtlich, an ihrem Kopfende mit einem Klappfenster 1 versehen. An den Fußenden der Schlupfkabinen sind, wie aus A b b. 3 ersichtlich, Rolläden 14 angebracht. Außerhalb der Schlupfkabinen ist an deren Fußenden noch Platz für einen kleinen Umkleideraum innerhalb des Fahrzeugaufbaues.

In A b b. 2 und 3 ist die Seitenwand aufgeklappt. Ein unterer Teil 4 ist nach unten geklappt und durch Stützen 5 in horizontaler Lage gehalten. Ein oberer Teil 6 ist nach oben geklappt und durch Stützen 13 fixiert. Ein Vorhang 7 bildet zusammen mit den Teilen 4 und 6 einen Gang an den Fußenden der Schlupfkabinen. Am rückwärtigen Ende des Fahrzeugs sind Klappwände 2 und 3 angebracht, die eine nach oben aufklappbar und die andere nach unten. Auch aus den Klappteilen 2 und 3 kann ähnlich wie aus den Klappteilen 4 und 6 ein Vorraum, hier für eine Behelfsküche, gebildet werden.

Patentansprüche:

1. Fahrzeugaufbau, insbesondere für Reiseomnibusse oder Anhänger solcher Omnibusse, der mit seiner ganzen Länge oder mit einem Teil sei-

ner Länge Schlafkabinen bildet, die mit einer wesentlich geringeren Höhe als Mannesgröße und mit Einfach- oder Doppelliegebreite durch Zwischenwände voneinander getrennt und in Reihen neben- und übereinander angeordnet sind, dadurch gekennzeichnet, daß die Schlafkabinen (8, 9, 10) mit ihren Längsachsen quer zur Fahrzeuglängsachse innerhalb des festen Fahrzeugaufbaues angeordnet und von einem an einer Fahrzeugaufbaulängsseite durch Aufklappen oder sonstiges Öffnen der Längswand dieser Seite herstellbaren Gang aus zugänglich sind.

2. Fahrzeugaufbau nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß dieser in an sich bekannter Weise aus einer Gerüstkonstruktion (16, 18) besteht, die mit dem Fahrgestell fest verbunden ist und die mit ihren untereinander fest verbundenen (verschweißten) Gerüststreben Tragrahmen für die auswechselbar befestigten äußeren Wandverkleidungen, für die Trennwände (11) zwischen zwei in der Fahrzeuglängsrichtung benachbarten senkrechten Kabinenreihen und für die Tragböden (17) der übereinander angeordneten einzelnen Schlupfkabinen (8, 9, 10) bilden.

3. Fahrzeugaufbau nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Schlupfkabinen in ihrer Länge kürzer sind als die lotrechten Trennwände (11) und daß der von diesen Trennwänden begrenzte, zwischen den Enden der Liegeflächen und der Längsaußenwand befindliche Schlupfkabinenvorraum, der am Fußende der Kabinen mit einem Vorhang, Rollo (14) od. dgl. abschließbar ist, einen Umkleide- und/oder Garderobenraum bildet.

4. Fahrzeugaufbau nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die aufklappbare Längsaußenwand (4, 6) der Länge nach unterteilt ist und die nach unten abschwenkbaren Wandteile (4) in ihrer ausgeschwenkten Stellung einen vor den Kabinen liegenden, bevorzugt auf dem Erdboden abgestützten Längsgehsteg bilden, der durch die nach oben schwenkbaren Wandteile (6) dachartig überdeckt ist.

In Betracht gezogene Druckschriften:
Österreichische Patentschrift Nr. 190 812;
USA.-Patentschrift Nr. 2 231 822;
Prospekt »Henschel HS 170«.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb. 1

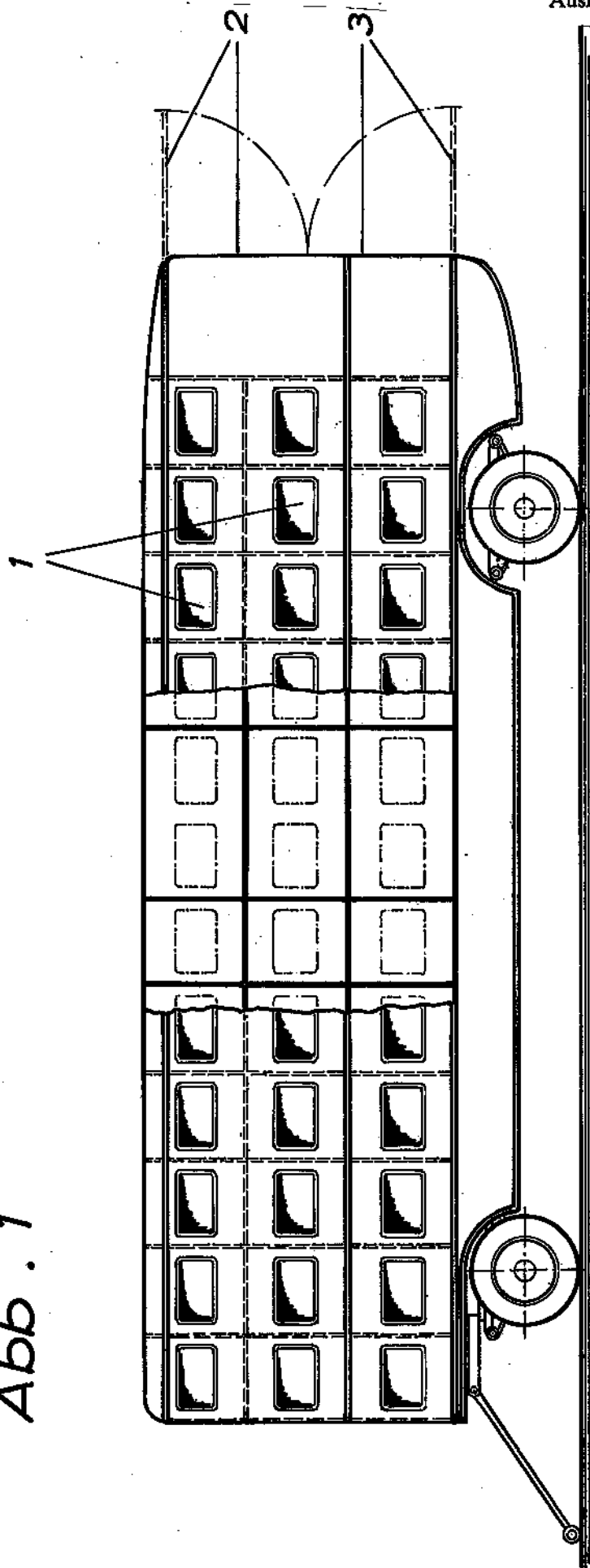


Abb. 2

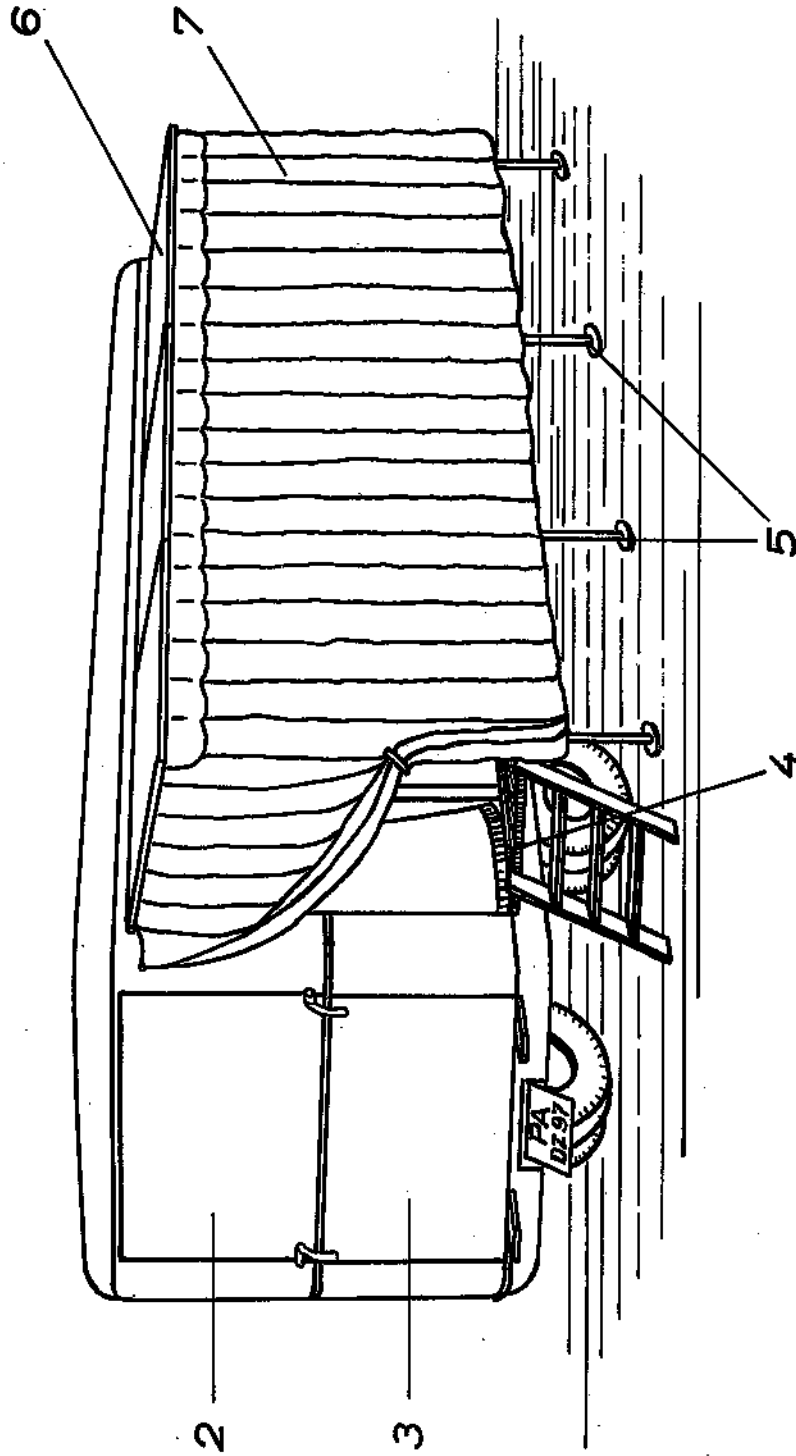


Abb. 3

