



(10) **DE 10 2006 008 667 B4** 2014.10.30

(12) **Patentschrift**

(21) Aktenzeichen: **10 2006 008 667.8**
(22) Anmeldetag: **24.02.2006**
(43) Offenlegungstag: **06.09.2007**
(45) Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: **30.10.2014**

(51) Int Cl.: **B62D 25/00 (2006.01)**
B62D 25/08 (2006.01)

Innerhalb von neun Monaten nach Veröffentlichung der Patenterteilung kann nach § 59 Patentgesetz gegen das Patent Einspruch erhoben werden. Der Einspruch ist schriftlich zu erklären und zu begründen. Innerhalb der Einspruchsfrist ist eine Einspruchsgebühr in Höhe von 200 Euro zu entrichten (§ 6 Patentkostengesetz in Verbindung mit der Anlage zu § 2 Abs. 1 Patentkostengesetz).

(73) Patentinhaber:
AUDI AG, 85057 Ingolstadt, DE

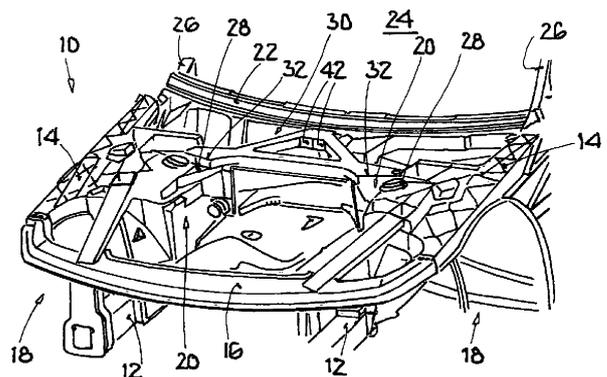
(72) Erfinder:
**Urban, Tobias, 71254 Ditzingen, DE; Milde,
Thomas, 74360 Ilfeld, DE; Holl, Werner,
74196 Neuenstadt, DE; Münnich, Maik, 74196
Neuenstadt, DE**

(56) Ermittelter Stand der Technik:

DE	41 29 538	A1
DE	101 03 252	A1
DE	103 19 630	A1
DE	103 35 666	A1
DE	10 2004 038 487	A1
US	5 496 067	A
EP	0 494 116	A2

(54) Bezeichnung: **Domstrebe zur Aussteifung einer selbsttragenden Karosserie eines Kraftwagens**

(57) Hauptanspruch: Domstrebe zur Aussteifung einer selbsttragenden Karosserie eines Kraftwagens, über welche tragende Karosseriebauteile (28) von zwei einander zugeordneten Federdomen (20) miteinander zu verbinden sind, wobei die Domstrebe (30) über jeweils wenigstens eine Verbindungsstelle an dem tragenden Karosseriebauteil (28) des zugeordneten Federdoms (20) zu befestigen ist, wobei die Domstrebe (30) als Gussbauteil und insbesondere als Druckgussbauteil ausgeführt ist, dadurch gekennzeichnet, dass die Domstrebe (30) in den Bereichen der Verbindungsstellen mit den tragenden Karosseriebauteilen (28) der Federdome (20) und in einem Bereich (34) zwischen den Federdome (20) eine zumindest annähernd gleiche Höhe aufweist.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Domstrebe zur Aussteifung einer selbsttragenden Karosserie eines Kraftwagens der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 angegebenen Art.

[0002] Derartige Domstreben werden im Kraftwagenbau zur zusätzlichen Versteifung der Karosserie eingesetzt, um insbesondere vom Fahrwerk über die Feder- und Dämpferelemente eingeleitete Kräfte und Schwingungen auf verbesserte Art und Weise aufnehmen zu können. So ist beispielsweise aus der DE 103 35 666 A1 bereits eine solche Domstrebe als bekannt zu entnehmen, über welche tragende Karosseriebauteile von zwei einander zugeordneten vorderen Federdomen miteinander zu verbinden sind. Die dortige Domstrebe ist dabei im Wesentlichen rohr- bzw. hohlprofilförmig gestaltet und an ihren beiden Enden – zur Erzeugung jeweils einer Verbindungsstelle mit dem tragenden Karosseriebauteil des zugeordneten Federdoms – unter Verringerung des Querschnitts zu einem ebenen und doppelwandigen Befestigungsbereich verquetscht. Innerhalb der beiden endseitigen Verbindungsstellen ist dabei jeweils ein Durchgangsloch eingebracht, über welches die Domstrebe mit den zugeordneten Federdomen verschraubt werden kann.

[0003] Als nachteilig bei dieser bekannten Domstrebe ist der Umstand anzusehen, dass sie aufgrund ihrer im Wesentlichen rohr- bzw. hohlprofilförmigen Gestaltung nur in unzureichender Weise an die auftretenden Kraftverläufe insbesondere im Fahrbetrieb des Kraftwagens angepasst werden kann. Darüber hinaus erfährt die Domstrebe durch die Verquetschungen an ihren beiden äußeren Enden eine Materialschwächung, die insgesamt deren Wirkungsweise bzw. Versteifungsvermögen beeinträchtigt.

[0004] Die nach dem Anmeldetag der vorliegenden Anmeldung veröffentlichte DE 10 2004 038 487 A1 beschreibt ein Fahrgestell für ein Nutzfahrzeug, mit einem Fahrzeugh Rahmen, welcher ein Frontmodul umfasst. Das Frontmodul umfasst zwei Längsträger, an welches zwei U-förmige Rohrabschnitte angebunden sind. Ein sich in Fahrzeuglängsrichtung erstreckender länglicher Basisabschnitt des jeweiligen Rohrabschnitts weist einen oberen Dom für ein Feder-Dämpfer-System auf. Die Dome und der Basisabschnitt sind über Verbindungsbleche mit den Längsträgern verbunden. Eine Domstrebe, welche die beiden Dome sowie die oberen Abschnitte der beiden Verbindungsbleche miteinander verbindet, stabilisiert die gesamte Struktur des Frontmoduls. Das Frontmodul kann als Schweißkonstruktion aus Blechpressteilen, Schmiedeteilen oder Gussteilen vorgefertigt sein.

[0005] Die EP 0 494 116 A2 beschreibt eine Rahmenanordnung für ein Kraftfahrzeug mit zwei Längs-

trägern und einer Frontstruktur. Die Längsträger sind über Verbindungsteile an die Frontstruktur angebunden, und zwar über Formschlussstrukturen nach Art von Nut- und Federverbindungen. Die miteinander zu verbindenden Komponenten sind gegenüber einander längsverschiebbar und werden in der gewünschten Endposition durch Verkleben in ihrer Lage gesichert. Die Formschlussstrukturen zum Anbinden der Längsträger und der Frontstruktur an die Verbindungsteile können durch Extrudieren von Aluminium oder in einem Gießverfahren bereitgestellt werden. Die Frontstruktur umfasst zwei Längsträgerglieder, welche als vielzellige Extrusionsprofile aus Aluminium gebildet sind. An die beiden Längsträgerglieder ist ein Querträger angeschweißt oder angeklebt, welcher die beiden Längsträgerglieder überspannt.

[0006] Die DE 41 29 538 A1 beschreibt einen Fahrstuhl für ein Kraftfahrzeug, dessen Seitenteile über drei Querträger miteinander verbunden sind. Einer der Querträger, welcher auf der Höhe von Lagerungen für Lenkerarme angeordnet ist, ist als U-Profil in Guss- oder Blechbauweise ausgeführt. Der Querträger weist eine in der Fahrzeuglängsmittelnachse angeordnete Lageraufnahme auf, die ein Hinterachsdifferenzial über ein eingesetztes Lager abstützt.

[0007] Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es daher, eine Domstrebe der eingangs genannten Art zu schaffen, die besser auf die eingeleiteten Kraftverläufe abgestimmt werden und insgesamt eine verbesserte Aussteifung der Verbindung der beiden einander zugeordneten Federdome der Karosserie bereitstellen kann.

[0008] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch eine Domstrebe mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen mit zweckmäßigen und nicht-trivialen Weiterbildungen der Erfindung sind in den übrigen Patentansprüchen angegeben.

[0009] Um die insbesondere im Fahrbetrieb des Kraftwagens aus dem Fahrwerk und über die Federdome in die Kraftwagenkarosserie eingeleiteten Kräfte und Schwingungen besser aufnehmen zu können, ist es erfindungsgemäß vorgesehen, die die Federdome miteinander verbindende Domstrebe als Gussbauteil und insbesondere als Druckgussbauteil auszuführen. Ein derartiges Gussbauteil kann nämlich in optimaler Weise an die Kraftverläufe innerhalb der Domstrebe angepasst werden, indem diese beispielsweise in ihrem Verlauf eine unterschiedliche Wandstärke aufweist oder mit an entsprechend höher belasteten Stellen angebrachten Versteifungen wie Rippen oder dergleichen verstärkt wird. Dabei zeichnet sich ein Gussteil insbesondere dadurch aus, dass dessen Querschnitt im Längsverlauf der Domstrebe auf einfache Weise variiert und beispielsweise im Bereich der Verbindungsstellen mit den Fe-

derdomen auf einfache Weise vergrößert ausgebildet werden kann, um eine besonders steife Anbindung der Domstrebe an der Kraftwagenkarosserie zu erreichen. Schließlich zeichnet sich ein Gussteil weiterhin dadurch aus, dass auf den Gießvorgang bedeutend weniger Bearbeitungsschritte folgen müssen, als dies beispielsweise bei einer Domstrebe aus einem endseitig verquetschten Rohr- oder Hohlprofil der Fall ist.

[0010] Erfindungsgemäß ist vorgesehen, die Domstrebe in den Bereichen der Verbindungsstellen mit den Federdomen und im Bereich zwischen den Federdomen bzw. den Verbindungsstellen mit einer zumindest annähernd gleichen Höhe zu gestalten. Im Unterschied zu dem bislang aus dem Stand der Technik bekannten endseitig verquetschten Rohr- bzw. Hohlprofil können hierdurch die Bereiche der Domstrebe nahe der Verbindungsstellen mit den Federdomen bedeutend steifer und ohne Materialschwächung ausgebildet werden, so dass sich eine besonders stabile Verbindung zwischen der Domstrebe und der Kraftwagenkarosserie realisieren lässt. Darüber hinaus ist eine Domstrebe mit einer einheitlichen Höhe über ihre zumindest annähernd gesamte Länge weitaus einfacher – beispielsweise beim Einbringen von Durchgangslöchern im Bereich der Verbindungsstellen oder beim Veredeln der Oberfläche – zu bearbeiten.

[0011] In weiterer Ausgestaltung der Erfindung hat es sich als besonders vorteilhaft gezeigt, die Domstrebe als einstückiges Bauteil auszubilden, um hierdurch den Fertigungsaufwand insbesondere nach dem Gießvorgang sehr klein halten zu können.

[0012] Umfasst die Domstrebe zusätzlich einen einstückig angeformten Verbindungsteil, welcher über wenigstens eine weitere Verbindungsstelle mit einem vorzugsweise unterhalb der Windschutzscheibe verlaufenden Querträger der Karosserie zu verbinden ist, so lässt sich eine noch bessere Aufnahme der von im Fahrbetrieb in die Kraftwagenkarosserie eingeleiteten Kräfte und Schwingungen erzielen. Eine besonders gute Aussteifung der Karosserie lässt sich zudem erreichen, wenn der Verbindungsteil im Wesentlichen zwei Schenkel umfasst, welche mit dem zwischen den Federdomen verlaufenden Bereich der Domstrebe eine im Wesentlichen dreieckförmige Struktur bilden. Über die beiden Schenkel werden demgemäß zwei zusätzliche Kraftpfade bereitgestellt, über welche in die Federdome eingeleitete Kräfte und Schwingungen von dem Querträger unterhalb der Windschutzscheibe abgefangen werden können.

[0013] In weiterer Ausgestaltung der Erfindung umfasst die Domstrebe an ihrer vorzugsweise oberen Breitseite eine Außenwand, während die gegenüberliegende vorzugsweise untere Breitseite offen ausgebildet ist. Hierdurch ist es einerseits möglich, ein

gusstechnisch einfaches Werkzeug bereitstellen zu können, mit welchem in Höhenrichtung verlaufende Außenwände an der Schmalseite der Domstrebe oder Rippen auf einfache Weise beim Gießvorgang erzeugt werden können. Darüber hinaus kann durch die vorzugsweise oberseitig vorgesehene Außenwand eine formschöne und hochwertige obere Breitseite der Domstrebe bereitgestellt werden, welche beispielsweise beim Öffnen der Motorhaube als zusätzliches Merkmal für Qualität und Sportlichkeit positiv in Erscheinung tritt.

[0014] In weiterer Ausgestaltung der Erfindung hat es sich zudem als vorteilhaft gezeigt, die Domstrebe mit einer Vielzahl von Rippen zu versehen. Derartige Rippen sind bei einem Gussbauteil sehr einfach vorzusehen und lassen sich auf einfache Weise so dimensionieren und anordnen, dass sich eine optimale Anpassung der Domstrebe an unterschiedliche Kraftverläufe realisieren lässt.

[0015] Sind im Bereich der Verbindungsstellen Befestigungshülsen mit Durchgangslöchern für Schraubverbindungen an die Domstrebe angeformt, so kann auf fertigungstechnisch einfache Weise eine äußerst belastbare Verbindung zwischen der Domstrebe und den Federdomen bzw. dem Querträger erreicht werden. Sind dabei zumindest einige der Durchgangslöcher mit Senkungen versehen, so können die Schraubverbindungen weitestgehend kaschiert werden.

[0016] Als weiterhin vorteilhaft hat es sich erwiesen, die Durchgangslöcher zur Verbindung der Domstrebe mit den Federdomen im Wesentlichen in Fahrzeughochrichtung verlaufend und das wenigstens eine Durchgangsloch zur Verbindung der Domstrebe mit dem Querträger im Wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung verlaufend anzuordnen. Hierdurch kann eine besonders einfache Montage der Domstrebe an der Kraftwagenkarosserie realisiert werden.

[0017] Schließlich hat es sich als vorteilhaft gezeigt, die Anbindung der Domstrebe an den Federdomen dadurch zu verbessern, dass im Bereich der Verbindungsstellen jeweils ein aufgeweiteter Befestigungsschuh vorgesehen wird.

[0018] Weitere Vorteile, Merkmale und Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung eines bevorzugten Ausführungsbeispiels sowie anhand der Zeichnungen; diese zeigen in:

[0019] Fig. 1 eine schematische Perspektivansicht auf die Vorbaustruktur einer Kraftwagenkarosserie mit zwei vorderen Federdomen, welche über eine erfindungsgemäße Domstrebe miteinander verbunden sind, wobei die Domstrebe über einen Verbindungs-

dungsteil zusätzlich an einem Querträger unterhalb der Windschutzscheibe zu befestigen ist;

[0020] Fig. 2 eine schematische und perspektivische Draufsicht auf die als Gussteil gestaltete Domstrebe gemäß Fig. 1; und in

[0021] Fig. 3 eine schematische und perspektivische Unteransicht auf die Domstrebe gemäß den Fig. 1 und Fig. 2, wobei insbesondere versteifende Rippen erkennbar sind.

[0022] In Fig. 1 ist in einer schematischen Perspektivansicht ausschnittsweise die Vorbaustruktur **10** einer selbsttragenden Karosserie eines Kraftwagens dargestellt, von der im Wesentlichen zwei Längsträger **12** einer unteren Längsträgerebene sowie zwei äußere Längsträger **14** einer oberen Längsträgerebene erkennbar sind. Die beiden oberen Längsträger **14** sind über eine Querbrücke **16** am Kraftwagenbug miteinander verbunden. Innenseitig der unteren Längsträger **12** bzw. unterhalb der oberen, äußeren Längsträger **14** sind jeweils vordere Radhäuser **18** erkennbar, an deren zur Fahrzeugmitte hin gewandten Innenseiten jeweils ein Federdom **20** vorgesehen ist. Innerhalb der beiden einander zugeordneten vorderen Federdome **20** sind nicht dargestellte Feder- und Dämpferelemente der Vorderachse bzw. des Fahrwerks aufgenommen. Die beiden oberen bzw. äußeren Längsträger **14** sind über einen Querträger **22** miteinander verbunden, der nach unten hin eine Scheibenöffnung **24** für eine nicht dargestellte Windschutzscheibe des Kraftwagens rahmenartig begrenzt. Der Querträger **22** unterhalb der Windschutzscheibe verläuft dabei – in Fahrzeuginnenrichtung betrachtet – im Bereich einer nicht dargestellten vorderen Stirnwand des Kraftwagens, welche die Fahrgastzelle von der Vorbaustruktur **10** unterteilt. An den hinteren Enden der oberen außenseitigen Längsträger **14** bzw. an den seitlichen Enden des Querträgers **22** sind ausschnittsweise A-Säulen **26** erkennbar, welche sich von nicht erkennbaren Seitenschwellern nach oben hin bis zum ebenfalls nicht dargestellten Fahrzeugdach erstrecken.

[0023] Oberseitig von oberen, deckelartigen Karosseriebauteilen **30** der beiden vorderen beiden Federdome **20** ist eine Domstrebe **30** über jeweils zwei Schraubverbindungen **32** festgelegt, welche zur Aussteifung der Vorbaustruktur **10** bzw. zur Aufnahme von in die Federdome **20** eingeleiteten Fahrwerkskräften dient. Die Domstrebe **30** ist in den Fig. 2 und Fig. 3 jeweils in einer schematischen und perspektivischen Draufsicht bzw. Unteransicht separat dargestellt. Die Domstrebe **30** ist als Gussbauteil bzw. bevorzugt als Druckgussbauteil in einem Verfahren hergestellt worden, bei dem die Metallschmelze unter erhöhtem Druck in einem Gießwerkzeug abgebildet worden ist. Als Metallwerkstoff eignet sich hierfür beispielsweise eine der bekannten Magnesium-

legierungen. Zur Herstellung der Domstrebe **30** können beispielsweise Verfahren nach dem so genannten Vario-Casting, Thixo-Moulding oder Thixo-Casting eingesetzt werden. Neben einem zwischen den Federdome **20** verlaufenden Bereich **34** umfasst die Domstrebe **30** einen einstückig angeformten Verbindungsteil **36**, der im vorliegenden Ausführungsbeispiel im Wesentlichen zwei Schenkel **38** umfasst, welche mit dem zwischen den Federdome **20** verlaufenden Bereich **34** eine im Wesentlichen dreieckförmige Struktur bilden. Über den Verbindungsteil **36** ist die Domstrebe **30** mit dem Querträger **22** unterhalb der Windschutzscheibe zu verbinden. Hierzu umfasst der Verbindungsteil **36** einen querträgerseitig der beiden Schenkel **38** angeordneten Anlagebereich **40**, innerhalb welchem zwei weitere Verbindungsstellen für Schraubverbindungen **42** (Fig. 1) mit dem Querträger **22** vorgesehen sind.

[0024] Insbesondere in Zusammenschau mit Fig. 3 ist dabei erkennbar, dass im Bereich der beiden Verbindungsstellen zwischen der Domstrebe **30** und dem Querträger **22** zwei Befestigungshülsen **44** angeformt sind, in welche nach dem Gießvorgang Durchgangslöcher **46** für die Schraubverbindungen **42** eingebracht worden sind. Im Bereich der jeweils beiden Verbindungsstellen für die Schraubverbindungen **32** zwischen der Domstrebe **30** und dem jeweils zugehörigen Federdom **20** sind ebenfalls jeweils Befestigungshülsen **48** eingebracht, welche ebenfalls nach dem Gießvorgang mit Durchgangslöchern **50** versehen worden sind. Insbesondere auch in Fig. 2 ist dabei erkennbar, dass die den beiden Federdome **20** zugeordneten Durchgangslöcher **50** von oben her mit zylinderförmigen Senkungen **52** versehen worden sind, damit die Schrauben der Schraubverbindung **32** versenkt bzw. kaschiert innerhalb der Domstrebe **30** angeordnet werden können.

[0025] Die Domstrebe **30** weist im hier gezeigten Ausführungsbeispiel eine etwa konstante Höhe auf. Insbesondere ist die Höhe in den Bereichen der Schraubverbindungen **32** mit den Federdome **20** sowie im dazwischen angeordneten Bereich **34** zumindest annähernd konstant. Darüber hinaus weist hier auch der Verbindungsteil **36** mit den Schenkeln **38** und dem Anlagebereich **40** eine identische Höhe auf.

[0026] An ihrer oberen Breitseite ist die Domstrebe **30** mit einer durchgängigen Außenwand **54** versehen, während die gegenüberliegende untere Breitseite offen ausgebildet ist. Hierdurch ist es möglich, unterseitig der Außenwand **54** eine Vielzahl von sich in Fahrzeuginnenrichtung erstreckenden, fachwerkartigen Rippen **56** sowie eine äußere und eine innere umlaufende Stirnwand **58**, **60** anzuformen. Die beiden Stirnwände **58**, **60** verlaufen dabei im Wesentlichen senkrecht zu der Außenwand **54**. Es ist erkennbar, dass sowohl die Rippen **56** wie auch die äußere und innere Stirnwand **58**, **60** auf einfache Wei-

se durch ein Gießwerkzeug in einem Druckgussverfahren abgebildet werden können. Insbesondere die Rippen **56** können dabei sehr einfach entsprechend so dimensioniert und angeordnet bzw. ausgerichtet werden, dass sich eine optimale Aufnahme von in die Federdome **20** eingeleiteten Fahrwerkskräften realisieren lässt. Um eine besonders gute Festlegung der Domstrebe **30** an den beiden Federdome **20** bzw. an den zugehörigen Karosserieteilen **28** zu erreichen, sind im Bereich der Schraubverbindungen **28** – in Draufsicht betrachtet – aufgeweitete Befestigungsschuhe **62** vorgesehen.

[0027] Aus Fig. 1 ist schließlich erkennbar, dass die Domstrebe **30** – in Fahrzeuginnenrichtung betrachtet – hinter einer Trennwand **64** beispielsweise aus Kunststoff angeordnet ist, welche einen hinteren Trockenraumbereich von einem vorderen Nassraumbereich der Vorbaustruktur **10** unterteilt. Mit anderen Worten ist die Domstrebe **30** im vorliegenden Ausführungsbeispiel im Trockenraumbereich der Vorbaustruktur **10** angeordnet. Darüber hinaus ist erkennbar, dass die Durchgangslöcher **46** (Fig. 3) zur Verbindung der Domstrebe **30** mit dem Querträger **22** im Wesentlichen in Fahrzeuginnenrichtung bzw. horizontal verlaufen, während die Durchgangslöcher **50** (Fig. 3) zur Verbindung der Domstrebe **30** mit den Federdome **20** im Wesentlichen in Fahrzeuginnenrichtung bzw. vertikal verlaufen. Hierdurch ist eine einfache Montage und eine optimale Befestigung der Domstrebe **30** an der Kraftwagenkarosserie möglich.

Patentansprüche

1. Domstrebe zur Aussteifung einer selbsttragenden Karosserie eines Kraftwagens, über welche tragende Karosseriebauteile (**28**) von zwei einander zugeordneten Federdome (**20**) miteinander zu verbinden sind, wobei die Domstrebe (**30**) über jeweils wenigstens eine Verbindungsstelle an dem tragenden Karosseriebauteil (**28**) des zugeordneten Federdome (**20**) zu befestigen ist, wobei

die Domstrebe (**30**) als Gussbauteil und insbesondere als Druckgussbauteil ausgeführt ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Domstrebe (**30**) in den Bereichen der Verbindungsstellen mit den tragenden Karosseriebauteilen (**28**) der Federdome (**20**) und in einem Bereich (**34**) zwischen den Federdome (**20**) eine zumindest annähernd gleiche Höhe aufweist.

2. Domstrebe nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass diese als sich über die gesamte Länge zwischen den Federdome (**20**) einstückig erstreckendes Bauteil ausgebildet ist.

3. Domstrebe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass diese einen einstückig angeformten Verbindungsteil (**36**) um-

fasst, welcher über wenigstens eine weitere Verbindungsstelle mit einem Querträger (**22**) der Karosserie zu verbinden ist.

4. Domstrebe nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass der angeformte Verbindungsteil (**36**) im Wesentlichen zwei Schenkel (**38**) umfasst, welche mit dem zwischen den Federdome (**20**) verlaufenden Bereich (**34**) der Domstrebe (**30**) eine im Wesentlichen dreieckförmige Struktur bilden.

5. Domstrebe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass diese an einer vorzugsweise oberen Breitseite eine Außenwand (**54**) aufweist, während die gegenüberliegende vorzugsweise untere Breitseite offen ausgebildet ist.

6. Domstrebe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass diese eine Vielzahl von Rippen (**56**) umfasst, welche sich in Fahrzeuginnenrichtung erstrecken.

7. Domstrebe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass im Bereich der Verbindungsstellen Befestigungshülsen (**44**, **48**) mit Durchgangslöchern (**46**, **50**) für Schraubverbindungen (**32**, **42**) an die Domstrebe (**30**) angeformt sind.

8. Domstrebe nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Durchgangslöcher (**50**) zumindest teilweise mit Senkungen (**52**) versehen sind.

9. Domstrebe nach den Ansprüchen 3 und 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Durchgangslöcher (**50**) zur Verbindung der Domstrebe (**30**) mit den Federdome (**20**) im Wesentlichen in Fahrzeuginnenrichtung verlaufen und sich das wenigstens eine Durchgangsloch (**46**) zur Verbindung der Domstrebe (**30**) mit dem Querträger (**22**) im Wesentlichen in Fahrzeuginnenrichtung erstreckt.

10. Domstrebe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass diese im Bereich der Verbindungsstellen zu den tragenden Karosseriebauteilen (**28**) des zugeordneten Federdome (**20**) jeweils einen aufgeweiteten Befestigungsschuh (**62**) aufweist.

Es folgt eine Seite Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

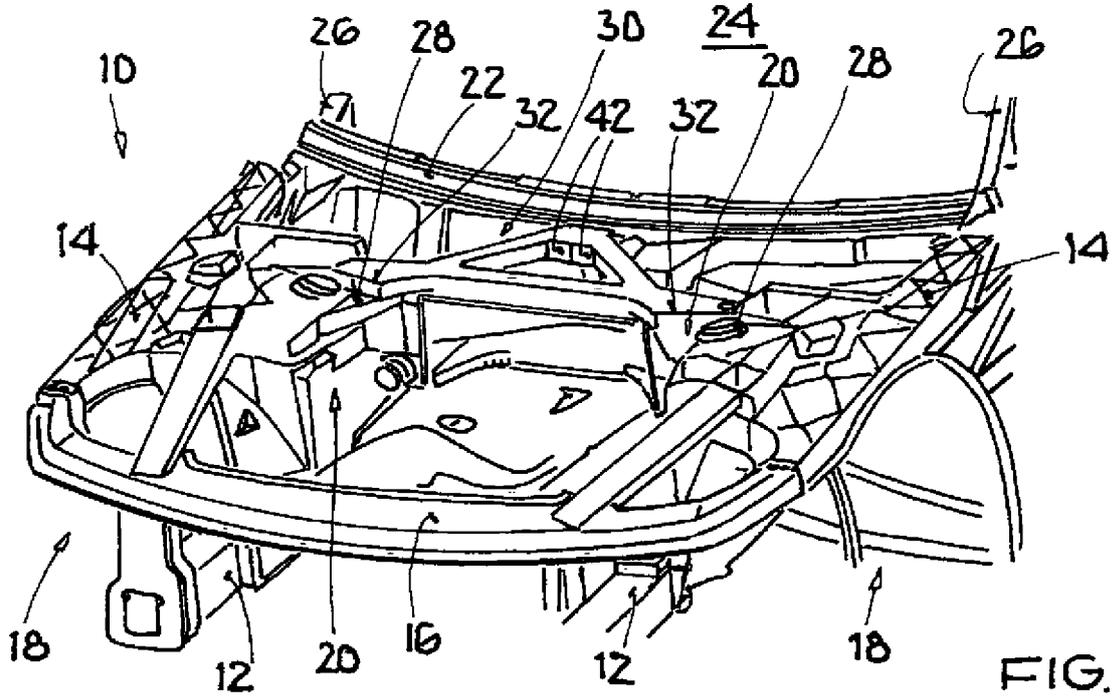


FIG. 1

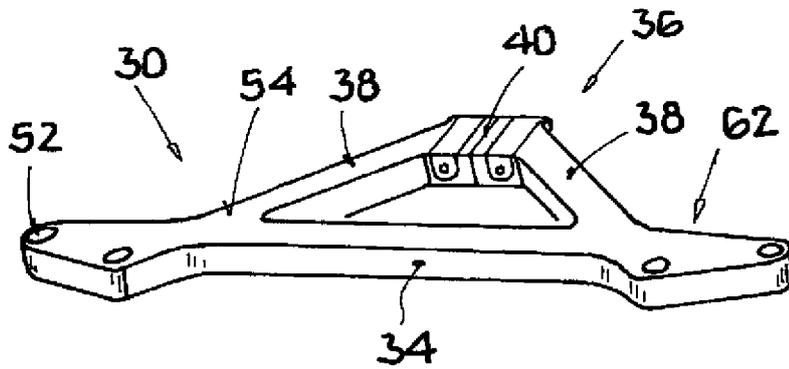


FIG. 2

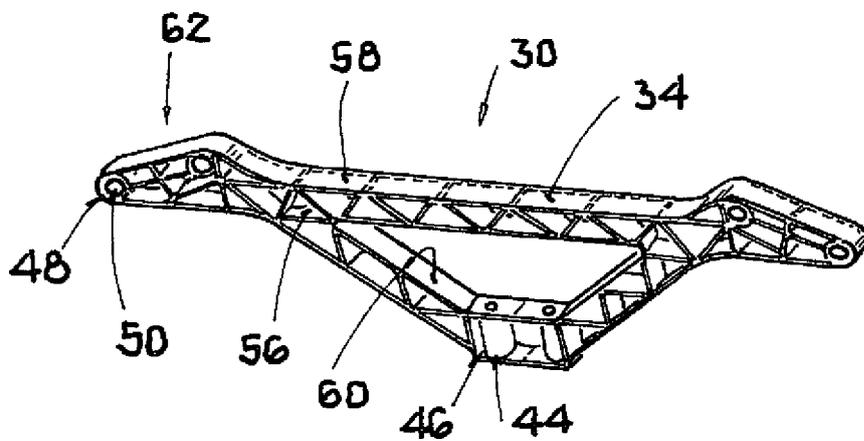


FIG. 3