



(10) **DE 10 2009 058 976 A1** 2011.06.22

(12) **Offenlegungsschrift**

(21) Aktenzeichen: **10 2009 058 976.7**

(22) Anmeldetag: **18.12.2009**

(43) Offenlegungstag: **22.06.2011**

(51) Int Cl.: **B62D 25/02 (2006.01)**

(71) Anmelder:
AUDI AG, 85057, Ingolstadt, DE

(72) Erfinder:
Weigl, Willi, 85095, Denkendorf, DE; Carle, Klaus-Dieter, 74074, Heilbronn, DE; Rueß, Marco, 74821, Mosbach, DE

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
gezogene Druckschriften:

DE 10 2006 014962 A1

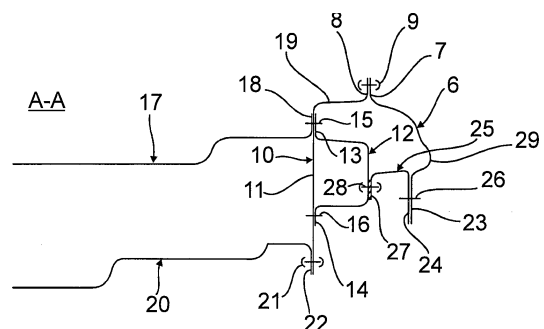
DE 10 2005 038463 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Rechercheantrag gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 PatG ist gestellt.

(54) Bezeichnung: **Schwellerbaugruppe für eine Fahrzeugkarosserie sowie Verfahren zur Herstellung einer Schwellerbaugruppe**

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine Schwellerbaugruppe für eine Fahrzeugkarosserie, mit einem Schwellerinnenteil, einem Schwellerverstärkungsteil und einem Schwellerseitenteil als Schließteil, die ein Schwellerhohlprofil ausbilden. Erfindungsgemäß ist das Schwellerseitenteil (6), im Querschnitt betrachtet, mit einem ersten Anbindungsbereich (7) im Bereich der Schwellerbaugruppe, bevorzugt unmittelbar am Schwellerinnenteil (10), festgelegt, und zwischen dem Schwellerverstärkungsteil (12) und dem Schwellerseitenteil (6), die aus unterschiedlichen Werkstoffen gefertigt sind, ein Schwellerverbindungsteil (25) als separates Bauteil angeordnet, das mit dem Schwellerverstärkungsteil (12) und mit einem zweiten Anbindungsbereich (23) des Schwellerseitenteils (6) fest verbunden ist, wobei das Schwellerverbindungsteil (25) aus dem gleichen Werkstoff wie das Schwellerverstärkungsteil (12) oder das Schwellerseitenteil (6) hergestellt ist.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Schwellerbaugruppe für eine Fahrzeugkarosserie nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 sowie ein Verfahren zur Herstellung einer Schwellerbaugruppe für eine Fahrzeugkarosserie nach dem Oberbegriff des Anspruchs 11.

[0002] Eine derartige Schwellerbaugruppe für eine selbsttragende Karosserie eines Fahrzeugs ist allgemein bekannt. Beispielsweise befindet sich eine derartige Schwellerbaugruppe unterhalb des Türeinstiegs, auf beiden Seiten des Fahrzeuges, zwischen den Radkästen vorne und hinten. Dem Schweller kommt eine wesentliche Aufgabe bei der Aufnahme von Kräften, zum Beispiel bei einem Frontalzusammenstoß zu. Beim Seitenaufprall ist es dagegen wichtig, im Bereich des Schwellers keine zu hohe Steifigkeit auszubilden, um die Aufprallenergie gezielt abbauen zu können und damit die Eindringgeschwindigkeiten reduzieren zu können. Der Schweller ist regelmäßig kein eigenes Bauteil und setzt sich aus einem Seitenteil, einem Verstärkungsteil und einem Schwellerinnenteil zusammen, welche ein Hohlprofil ausbilden. An das Schwellerinnenteil ist regelmäßig ein Bodenblech gefügt.

[0003] Ein derartiger Schweller ist beispielsweise aus der DE 10 2008 020 081 A1 bekannt, bei dem der Schweller als Hohlraum ausgebildet ist und ein Innenblech und ein Außenblech sowie ein Verstärkungsblech aufweist. Im Querschnitt betrachtet, ist das Außenblech und das Innenblech jeweils auf gegenüberliegenden Seiten an einem oberen Flanschbereich des Verstärkungsbleches angebunden. Auf der demgegenüber in Fahrzeughochachsenrichtung gesehen unteren Seite ist dagegen vorgesehen, das Innenblech an einem unteren Flanschüberstand des Verstärkungsbleches anzubinden. Das Verstärkungsblech ist hier in Richtung nach außen stark gewölbt und bildet in etwa in einem mittigen Bereich der Auswölbung, dort wo das Auswölbungsmaximum erreicht ist, einen Anschlussbereich für einen unteren Flanschabschnitt des Außenbleches auf. Das Verstärkungsprofil ist hier werter auf einer als Aluminiumstrangpressprofil ausgeführten Schwellerblende befestigt.

[0004] Ein Schweller eines Kraftfahrzeugs mit einer Verstärkungseinlage ist ferner auch aus der DE 197 08 215 C2 bekannt. Dort ist konkret ein langgezogenes Strangprofilteil aus Leichtmetall vorgesehen, an dem Knotenelemente angebunden sind, die mit angrenzenden Karosserieteilen verbunden werden können. Konkret wird hierdurch ein verstärkter Schweller zur Verfügung gestellt, der insbesondere für den Einsatz in einer Mischbauweise mit einem Materialmix aus Leichtmetall und angrenzenden

den Stahlblech-Karosserieteilen Verwendung finden kann.

[0005] Eine derartige Mischbauweise, bei der herkömmliche Werkstoffe durch leichtere, hochfeste Werkstoffe ersetzt werden sollen, stellt eine vorrangige Aufgabe im modernen Fahrzeugkarosseriebau dar, um zum einen Gewichtseinsparungen vornehmen zu können und zum anderen auch um Fahrzeugkarosserien zur Verfügung zu stellen, die sich trotz gewichtsoptimierter Strukturen nach wie vor durch eine hohe Steifigkeit und Tragfähigkeit der Gesamtkonstruktion auszeichnen.

[0006] Es ist daher Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Schwellerbaugruppe für eine Fahrzeugkarosserie zur Verfügung zu stellen, die sich bei einem gewichtsoptimierten Aufbau gleichzeitig durch eine hohe Steifigkeit und Tragfähigkeit auszeichnet sowie weiter mit einer für einen Großserieneinsatz geeigneten Fügetechnik herstellbar ist. Des Weiteren ist es Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Fertigungsverfahren für eine derartige Schwellerbaugruppe zur Verfügung zu stellen, mittels der diese Schwellerbaugruppe in der Großserie funktions sicher und fertigungstechnisch einfach hergestellt werden kann.

[0007] Diese Aufgabe wird gelöst mit den Merkmalen der unabhängigen Patentansprüche. Vorteilhafte Ausgestaltungen sind Gegenstand der darauf rückbezogenen Unteransprüche.

[0008] Gemäß Anspruch 1 ist eine Schwellerbaugruppe für eine Fahrzeugkarosserie vorgesehen, die ein Schwellerinnenteil, ein Schwellerverstärkungsteil und ein Schwellerseitenteil als Schließteil aufweist, die miteinander ein Schwellerhohlprofil ausbilden. Erfindungsgemäß ist das Schwellerseitenteil, im Querschnitt betrachtet, mit einem ersten Anbindungsbereich im Bereich der Schwellerbaugruppe, unmittelbar am Schwellerinnenteil, festgelegt, während zwischen dem Schwellerverstärkungsteil und dem Schwellerseitenteil, die aus unterschiedlichen Werkstoffen bzw. Materialien gefertigt sind, ein Schwellerverbindungs teil als separates Bauteil angeordnet ist, das mit dem Schwellerverstärkungsteil und mit einem zweiten Anbindungsbereich des Schwellerseitenteils fest verbunden ist, wobei bevorzugt vorgesehen ist, dass das Schwellerverbindungs teil aus dem gleichen Werkstoff wie das Schwellerverstärkungsteil oder das Schwellerseitenteil hergestellt ist.

[0009] Mit einem derartigen Aufbau ergeben sich erhebliche konstruktive und fertigungstechnische Freiheitsgrade, insbesondere dann, wenn das Schwellerseitenteil zum Beispiel aus einem Leichtmetall, insbesondere einem Aluminium, wie dies nachfolgend am Beispiel eines Aluminium-Schwellerinnenteils noch näher erläutert wird, eingesetzt wird. Beispielsweise lassen sich hier dann Schwellerseitenteile aus einem

Leichtmetall mit einer sehr einfachen und damit fertigungstechnisch bzw. ziehtechnisch einfach herstellbaren Geometrie einsetzen.

[0010] Durch den Einsatz des Schwellerverbindungssteils als separates Bauteil werden weiterhin erhebliche konstruktive Freiräume geschaffen, die einen für den jeweiligen Einzelfall optimierten Aufbau eines Schwellerhohlprofils ermöglichen. In Verbindung mit diesem Schwellerverbindungssteil ist es dabei von wesentlichem Vorteil, wenn dieses aus dem gleichen Werkstoff wie das Schwellerverstärkungsteil oder das Schwellerseitenteil hergestellt ist, da dann in diesem Fall eine herstellungstechnisch einfache und unkritische Verbindung zwischen zwei Bauteilen aus dem im Wesentlichen gleichen Material hergestellt werden kann.

[0011] Das Schwellerseitenteil kann dabei mit seinem anderen Anbindungsbereich, der nicht am Schwellerverbindungssteil festgelegt wird, an unterschiedlichsten Bauteilen der Schwellerbaugruppe festgelegt werden, so zum Beispiel in einer bevorzugten Ausführungsform unmittelbar und direkt am Schwellerinnenteil, wenngleich auch die Anbindung am Schwellerverstärkungsteil oder einem anderen gegebenenfalls zusätzlichen Bauteil der Schwellerbaugruppe ebenfalls grundsätzlich möglich ist.

[0012] Gemäß einer besonders bevorzugten Ausgestaltung der vorliegenden Erfindung ist vorgesehen, dass zwischen dem aus Stahl gefertigten Stahl-Schwellerverstärkungsteil und dem aus Aluminium gefertigten Aluminium-Schwellerseitenteil ein aus Aluminium gefertigtes Aluminium-Schwellerverbindungssteil angeordnet ist, das mit dem Stahl-Schwellerverstärkungsteil mittels einer Klebe- und/oder Nietverbindung verbunden ist und das mit dem Aluminium-Schwellerseitenteil mittels ebenfalls einer Klebe- und/oder Nietverbindung oder aber auch durch Warmfügen, insbesondere Laserschweißen verbunden ist. In letzterem Fall lassen sich dann die aneinanderliegenden Flanschbereiche deutlich gegenüber einer Flanschgestaltung für eine Klebe- und/oder Nietverbindung verkürzen. Bevorzugt sind dabei sämtliche Bauteile durch Bleche gebildet. Mit einem derartigen konkreten Aufbau, bei dem sowohl das Schwellerverstärkungsteil als auch das Schwellerverbindungssteil aus einem Leichtmetall, hier beispielsweise Aluminium, hergestellt sind, lässt sich eine besonders gewichtsgünstig optimierte Schwellerbaugruppe realisieren, wobei zudem durch die Laserschweißverbindung oder eine Klebe- und Nietverbindung zwischen dem Aluminium-Schwellerseitenteil und dem Aluminium-Schwellerverbindungssteil einerseits und einer Klebe- und Nietverbindung zwischen dem Stahl-Schwellerverstärkungsteil und dem Aluminium-Verbindungssteil eine hinreichende Hohlraumversiegelung des Hohlprofils erzielt wird und damit ein vorteilhafter Korrosionsschutz in diesem be-

sonders spritzwassergefährdeten Schwellerbereich erzielt wird. Hier, wie auch nachfolgend, wird die Nietverbindung durch eine Mehrzahl von einzelnen, voneinander beabstandeten Nietpunkten gebildet, die bevorzugt durch Vollstanznieten hergestellt sind, wodurch sich eine besonders innige und feste Verbindung zwischen den miteinander zu verbindenden Bauteilen ergibt. Grundsätzlich ist jedoch auch der Einsatz von Halbhohlstanznieten möglich.

[0013] Gemäß einer weiteren besonders bevorzugten Ausgestaltung ist vorgesehen, dass das Stahl-Schwellerverstärkungsteil aus einem bevorzugt kaltgeformten Stahl hergestellt und mittels einer Warmfügeverbindung, insbesondere mittels einer Schweißverbindung mit dem aus einem warmgeformten Stahl hergestellten Warmstahl-Schwellerinnenteil verbunden ist. In diesem Fall ist dann bei einer bevorzugten, direkten und unmittelbaren Anbindung des Aluminium-Schwellerseitenteils an dem Warmstahl-Innenteil vorgesehen, dass diese Verbindung mittels einer Klebe- und/oder Nietverbindung erfolgt. Für bestimmte Einsatzfälle kann die hochfeste Nietverbindung aber gegebenenfalls auch durch eine Schraubverbindung ersetzt werden.

[0014] Die Begrifflichkeit kaltgeformter und warmgeformter Stahl soll hier zum Ausdruck bringen, dass es sich um unterschiedliche Stahlwerkstoffe bzw. -materialien handelt, die sich vor allem dadurch unterscheiden, dass der warmgeformte Stahl noch höherfester ausgebildet ist als der kaltgeformte Stahl.

[0015] Mit der eben aufgezeigten Werkstoffwahl und Ausführungsvariante wird bei einem gleichzeitig gewichtsoptimierten Aufbau eine besonders hohe Steifigkeit und Tragfähigkeit der Schwellerbaugruppe erzielt.

[0016] Letzteres ist vor allem auch dann der Fall, wenn gemäß einer weiteren bevorzugten Ausgestaltung vorgesehen ist, dass an dem Warmstahl-Innenteil, im Querschnitt betrachtet, auf der dem Stahl-Schwellerverstärkungsteil abgewandten Seite, ein aus einem zum Beispiel kaltgeformten Stahl hergestellter Stahl-Bodenträger mittels einer Warmfügeverbindung, insbesondere mittels einer Schweißverbindung, und/oder eine aus Aluminium hergestellte Aluminium-Bodenwand mittels einer Klebe- und/oder Nietverbindung angebonden sind. Besonders bevorzugt ist hierbei ein Aufbau, bei dem ein Stahlbodenblech in Fahrzeughochachsenrichtung gesehen beabstandet oberhalb einer Aluminium-Bodenwand in Anbindungsbereich des Stahl-Schwellerverstärkungsteils so, bevorzugt flächig, am Warmstahl-Schwellerinnenteil angebonden ist, dass das Stahl-Schwellerverstärkungsteil und der Stahl-Bodenträger mittels derselben Schweißverbindung am Warmstahl-Schwellerinnenteil festgelegt sind. Dadurch lässt sich der Fertigungsaufwand vorteilhaft re-

duzieren und gleichzeitig eine hochfeste Verbindung zwischen den einzelnen Bauteilen darstellen.

[0017] Das Schwellerinnenteil kann, im Querschnitt betrachtet, bevorzugt eine sich im montierten Zustand an den Schwellerverstärkungs-Anschlussbereich nach oben in Fahrzeughochachsenrichtung hin anschließenden und das Schwellerinnenteil nach oben hin überragenden Schwellerseitenteil-Anschlussbereich aufweisen, an dem das Schwellerseitenteil dann angebunden ist, und zwar bevorzugt in einer flächigen Anlageverbindung anliegend angebunden ist, wodurch sich eine besonders stabile und hochwertige sowie hochfeste Anbindung des Schwellerseitenteils am Schwellerinnenteil ergibt. Für einfache Schwellerseitenteil-Geometrien, was insbesondere in Verbindung mit einem Schwellerseitenteil aus einem Leichtmetall, wie zum Beispiel Aluminium, aus fertigungstechnischer Sicht von Vorteil ist, ist es dabei besonders vorteilhaft, wenn der Schwellerseitenteil-Anschlussbereich in Richtung zum Schwellerseitenteil hin abgekantet ausgebildet ist, und zwar bevorzugt so abgekantet ausgebildet ist, dass sich an einen in etwa in Fahrzeugquerrichtung verlaufenden ersten Abschnitt ein abgewinkelter und sich in etwa Fahrzeughochachsenrichtung erstreckender Flanschabschnitt anschließt, an dem das Schwellerseitenteil in einer flächigen Anlageverbindung anliegt und dort angebunden ist.

[0018] Das Schwellerverbindungsteil selbst weist, im Querschnitt betrachtet, bevorzugt eine in etwa U-förmige Geometrie mit zwei beabstandet gegenüberliegenden, bevorzugt im Wesentlichen parallel zueinander ausgerichteten, U-Schenkeln auf, die eine gleiche als auch eine unterschiedliche Länge aufweisen können. In Verbindung mit derartigen U-Schenkeln ist auf einfache Weise sichergestellt, dass das Schwellerseitenteil und das Schwellerverbindungsteil jeweils in einer flächigen Anlageverbindung an den U-Schenkeln, insbesondere an den voneinander abgewandten Schenkelaußenseiten, anliegen und dort angebunden sein können. Dadurch lässt sich eine hochfeste Verbindung zwischen den einzelnen Bauteilen, insbesondere auch in Verbindung mit einer gewünschten Dichtigkeit in diesem Bereich auf einfache und funktionssichere Weise herstellen.

[0019] Wie bereits zuvor dargestellt, lassen sich mit einem erfindungsgemäßen Aufbau einfache Leichtmetall-Schwellerseitenteil-Geometrien realisieren, was aus fertigungstechnischer Sicht von besonderem Vorteil ist. Bevorzugt weist somit das Schwellerseitenteil, im Querschnitt betrachtet, eine im Wesentlichen in Fahrzeughochachsenrichtung verlaufende Längserstreckungsrichtung auf, wobei aber auch bevorzugt in einem mittleren Bereich zwischen den beiden Schwellerseitenteil-Anbindungsbereichen eine nach außen von dem Schwellerinnenteil weggerichtete Auswölbung vorgesehen

sein kann, um ein entsprechendes Schwellervolumen auszubilden.

[0020] Gemäß einem besonders bevorzugten Verfahren zur Herstellung einer derartigen Schwellerbaugruppe, wie sie zuvor in Verbindung mit der allgemeinen Grundidee und den spezifischeren, bevorzugten Ausführungsformen gewürdigt worden ist, ist vorgesehen, dass das Aluminium-Schwellerverbindungsteil zuerst am Stahl-Schwellerverstärkungsteil angeklebt und/oder angenietet wird, bevorzugt aus Korrosionsschutzgründen dort angeklebt und angenietet wird. Diese so vorgefertigte Baugruppe wird dann am Warmstahl-Innenteil bevorzugt angeschweißt. Gegebenenfalls kann in diesem Zusammenhang gleichzeitig auch die Anbindung eines Stahl-Bodenträgers am Warmstahl-Schwellerinnenteil erfolgen, insbesondere dann, wenn die gleiche Schweißverbindung zur Festlegung des Schwellerverstärkungsteils verwendet wird.

[0021] In einem weiteren Verfahrensschritt wird dann das Aluminium-Schwellerseitenteil mit einem ersten Anbindungsbereich am Warmstahl-Schwellerinnenteil angenietet sowie gegebenenfalls angeklebt und mit einem zweiten Anbindungsbereich am Aluminium-Verbindungsteil angenietet sowie gegebenenfalls angeklebt oder mittels Laserschweißen angeschweißt.

[0022] Mit einer derartigen Verfahrensführung ist stets eine fertigungstechnisch besonders einfache und bevorzugte Zugänglichkeit zu den einzelnen Anbindungsbereichen gegeben, was den Fertigungsablauf insgesamt wesentlich erleichtert.

[0023] Die Erfindung wird nachfolgend anhand einer Zeichnung näher erläutert.

[0024] Es zeigen:

[0025] [Fig. 1](#) schematisch einen Ausschnitt aus einem seitlichen Bereich einer Kraftfahrzeugkarosserie mitsamt Schwellerbaugruppe,

[0026] [Fig. 2](#) schematisch einen Schnitt entlang der Linie A-A der [Fig. 1](#), und

[0027] [Fig. 3a](#) bis [Fig. 3d](#) schematisch die Herstellung einer erfindungsgemäßen Schwellerbaugruppe in den einzelnen Phasen.

[0028] In der [Fig. 1](#) ist schematisch ein seitlicher Ausschnitt aus einer Fahrzeugkarosserie **1** gezeigt, die eine erfindungsgemäße Schwellerbaugruppe **2** aufweist, die sich hier in Fahrzeuglängsachsenrichtung gesehen zwischen einer A-Säule **3** und einer C-Säule **4** erstreckt. Der prinzipielle Aufbau dieser Schwellerbaugruppe ist im genannten Bereich grundsätzlich gleich, auch im Bereich der Anbindung der

A-Säule **3**, einer B-Säule **5** und einer C-Säule **4** und wird nachfolgend anhand der Schnittdarstellung entlang der Linie A-A der [Fig. 1](#) in Verbindung mit der [Fig. 2](#) näher erläutert.

[0029] Die [Fig. 2](#) zeigt eine Schwellerbaugruppe **2** mit einem Aluminium-Schwellerseitenblech **6** als Schwellerseitenteil, das mit einem in Fahrzeughochachsenrichtung gesehen oberen flanschartigen, ersten Anbindungsbereich **7** in einer flächigen Anlageverbindung an einem sich ebenfalls in etwa in Fahrzeughochachsenrichtung erstreckenden Flanschabschnitt **8** mittels einer Nietverbindung **9** angebunden ist. Die Nietverbindung **9** steht hier bevorzugt stellvertretend für eine Vielzahl einzelner Nietverbindungen, die zum Beispiel durch Vollstanznieten hergestellt sind. Falls dies aus Dichtigkeitsgründen bzw. aus Festigkeitsgründen erforderlich sein sollte, können der Flanschabschnitt **8** und der erste Anbindungsbereich **7** des Aluminium-Schwellerseitenblechs **6** auch noch zusätzlich mittels einer hier nicht dargestellten Klebeverbindung miteinander verklebt sein.

[0030] Der Flanschabschnitt **8** ist Bestandteil eines Warmstahl-Schwellerinnenblechs **10** als Schwellerinnenteil, das einen ebenen, sich in etwa in Fahrzeughochachsenrichtung verlaufenden Schwellerverstärkungsteil-Anschlussbereich **11** aufweist, an dem ein im Querschnitt betrachtet hutförmiges Stahl-Schwellerverstärkungsblech **12** mit seinen abgewinkelten, flanschartigen Schenkelenden **13**, **14** in einer flächigen Anlageverbindung anliegt und mit dem Warmstahl-Schwellerinnenblech mittels jeweils einer Schweißverbindung **15**, **16** angebunden ist.

[0031] Auf der gegenüberliegenden Seite der Anbindung des Schenkelendes **13** des Stahl-Schwellerverstärkungsblechs **12** ist bevorzugt ein Stahl-Bodenträger **17** mittels eines abgewinkelten Flansches **18** flächig angelegt und ebenfalls mittels der Schweißverbindung **15** am Warmstahl-Schwellerinnenblech **10** angebunden.

[0032] Das Warmstahl-Schwellerinnenblech **10** ist, wie dies aus der [Fig. 2](#) ersichtlich ist, zum Aluminium-Schwellerseitenblech **6** hin so abgekantet, dass sich an einen in etwa in Fahrzeugquerrichtung verlaufenden Blechabschnitt **19** der nach oben abgewinkelte Flanschabschnitt **8** anschließt.

[0033] An einem in Fahrzeughochachsenrichtung gesehenen unteren Bereich des Schwellerverstärkungsteil-Anschlussbereichs **11** des Warmstahl-Schwellerinnenblechs **10** ist ferner noch eine Aluminiumbodenwand **20** mittels einer Nietverbindung **21** angebunden, die ebenfalls wiederum analog zu der Nietverbindung **9** ausgebildet sein kann. Auch hier ist wiederum bevorzugt vorgesehen, zwischen einem Flanschabschnitt **22** der Aluminium-Bodenwand **20**, der in einer flächigen Anlageverbindung an

dem Schwellerverstärkungsteil-Anschlussbereich **11** anliegt und eben diesem Schwellerverstärkungsteil-Anschlussbereich **11** eine Klebstoffverbindung vorzusehen, um den Aufbau insgesamt abzudichten und eine besonders hochfeste Anbindung zur Verfügung zu stellen.

[0034] Wie dies aus der [Fig. 2](#) weiter ersichtlich ist, ist das Aluminium-Schwellerseitenblech **6** in einem, bezogen auf die Fahrzeughochachsenrichtung, unteren, zweiten Anbindungsbereich **23** mit einem ersten U-Schenkel **24** eines im Querschnitt betrachtet U-förmigen Aluminium-Schwellerverbindungsblechs **25** als Schwellerverbindungsteil in einer flächigen Anlageverbindung mittels einer Niet- und Klebeverbindung oder mittels einer Laserschweißverbindung **26** angebunden. Ein gegenüberliegender, zweiter U-Schenkel **27** des Aluminium-Schwellerverbindungsblechs **25** liegt dagegen in einer flächigen Anlageverbindung an einer Hutbasis des Stahl-Schwellerverstärkungsblechs **12** an und ist mit diesem mittels einer Niet- und Klebeverbindung **28** fest und dicht verbunden.

[0035] Wie dies der [Fig. 2](#) ferner weiter entnommen werden kann, ist das Aluminium-Schwellerseitenblech **6** im Bereich zwischen den beiden Anbindungsbereichen **7**, **22** mit einer nach außen gerichteten, konvexen Auswölbung **29** versehen.

[0036] Zur Herstellung der Schwellerbaugruppe **2** wird, wie dies nachfolgend anhand der [Fig. 3a](#) bis [Fig. 3d](#) näher erläutert wird, in einem ersten Verfahrensschritt zuerst das Aluminium-Schwellerverbindungsblech **25** mittels einer Niet- und Klebeverbindung (K + N) am hutförmigen Stahl-Verstärkungsblech **12** angebunden. Diese so vorgefertigte Baugruppe wird anschließend mittels einer Schweißverbindung (S) am Warmstahl-Schwellerinnenblech **10** angebunden, und zwar gegebenenfalls gleichzeitig mit dem Stahl-Bodenträger **17**.

[0037] Anschließend wird dann, wie dies in der [Fig. 3c](#) dargestellt ist, zum Beispiel die Aluminium-Bodenwand **20** durch Stanznieten (N) am Warmstahl-Schwellerinnenblech **10** angebunden. Auf diese Baugruppe wird dann, wie dies in der [Fig. 3d](#) dargestellt ist, das Aluminium-Schwellerseitenblech **6** angebunden, und zwar einmal durch eine Niet- und Klebeverbindung (K + N) im ersten Anbindungsbereich **7** und durch zum Beispiel Laserschweißen (LS) oder durch eine Niet- und Klebeverbindung Schweißen im zweiten Anbindungsbereich **23**.

Bezugszeichenliste

1	Fahrzeugkarosserie
2	Schwellerbaugruppe
3	A-Säule
4	B-Säule

- 5 C-Säule
- 6 Aluminium-Schwellerseitenblech
- 7 erster Anbindungsbereich
- 8 Flanschabschnitt
- 9 Nietverbindung
- 10 Warmstah-Schwellerinnenblech
- 11 Schwellerverstärkungsteil-Anschlussbereich
- 12 Stahl-Schwellerverstärkungsblech
- 13 Schenkelende
- 14 Schenkelende
- 15 Schweißverbindung
- 16 Schweißverbindung
- 17 Stahl-Bodenträger
- 18 Flansch
- 19 Blechabschnitt
- 20 Aluminium-Bodenwand
- 21 Nietverbindung
- 22 Flanschabschnitt
- 23 zweiter Anbindungsbereich
- 24 U-Schenkel
- 25 Aluminium-Schwellerverbindungsblech
- 26 Laserschweißverbindung
- 27 U-Schenkel
- 28 Niet- und Klebeverbindung
- 29 Auswölbung

ZITATE ENTHALTEN IN DER BESCHREIBUNG

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde automatisiert erzeugt und ist ausschließlich zur besseren Information des Lesers aufgenommen. Die Liste ist nicht Bestandteil der deutschen Patent- bzw. Gebrauchsmusteranmeldung. Das DPMA übernimmt keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

Zitierte Patentliteratur

- DE 102008020081 A1 [[0003](#)]
- DE 19708215 C2 [[0004](#)]

Patentansprüche

1. Schwellerbaugruppe für eine Fahrzeugkarosserie, mit einem Schwellerinnenteil, einem Schwellerverstärkungsteil und einem Schwellerseitenteil als Schließteil, die ein Schwellerhohlprofil ausbilden, **dadurch gekennzeichnet**,

dass das Schwellerseitenteil (6), im Querschnitt betrachtet, mit einem ersten Anbindungsbereich (7) im Bereich der Schwellerbaugruppe, bevorzugt unmittelbar am Schwellerinnenteil (10), festgelegt ist, und dass zwischen dem Schwellerverstärkungsteil (12) und dem Schwellerseitenteil (6), die aus unterschiedlichen Werkstoffen gefertigt sind, ein Schwellerverbindungsteil (25) als separates Bauteil angeordnet ist, das mit dem Schwellerverstärkungsteil (12) und mit einem zweiten Anbindungsbereich (23) des Schwellerseitenteils (6) fest verbunden ist, wobei bevorzugt vorgesehen ist, dass das Schwellerverbindungsteil (25) aus dem gleichen Werkstoff wie das Schwellerverstärkungsteil (12) oder das Schwellerseitenteil (6) hergestellt ist.

2. Schwellerbaugruppe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen dem aus Stahl gefertigten Stahl-Schwellerverstärkungsteil (12) und dem aus Aluminium gefertigten Aluminium-Schwellerseitenteil (6) ein aus Aluminium gefertigtes Aluminium-Schwellerverbindungsteil (25) angeordnet ist, das mit dem Stahl-Schwellerverstärkungsteil (12) mittels einer Klebe- und/oder Nietverbindung (28) verbunden ist und das mit dem Aluminium-Schwellerseitenteil mittels einer Niet- und/oder Klebeverbindung oder mittels einer Warmfügeverbindung, insbesondere einer Laserschweißverbindung (26) verbunden ist.

3. Schwellerbaugruppe nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass das Stahl-Schwellerverstärkungsteil (12) aus einem bevorzugt kaltgeformten Stahl hergestellt ist und mittels einer Warmfügeverbindung (15, 16), vorzugsweise einer Schweißverbindung (15, 16), mit dem aus einem warmgeformten Stahl hergestellten Warmstahl-Schwellerinnenteil (10) verbunden ist, und dass weiter das Aluminium-Schwellerseitenteil (6) mittels einer Klebe- und/oder Nietverbindung (9) mit dem Warmstahl-Schwellerinnenteil (10) verbunden ist.

4. Schwellerbaugruppe nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass an dem Warmstahl-Schwellerinnenteil (10), im Querschnitt betrachtet auf der dem Stahl-Schwellerverstärkungsteil (12) abgewandten Seite, ein aus einem Stahl hergestellter Stahl-Bodenträger (17) mittels einer Warmfügeverbindung (15), insbesondere einer Schweißverbindung, und/oder eine aus Aluminium hergestellte Aluminium-Bodenwand (20) mittels einer Klebe- und/oder Nietverbindung (21) angebunden sind, insbesondere ein Stahl-Bodenträger (17) beabstandet oberhalb einer Aluminium-Bodenwand (20) im Anbindungsbereich

des Stahl-Schwellerverstärkungsteils (12) so bevorzugt flächig am Warmstahl-Schwellerinnenteil (10) angebunden ist, dass das Stahl-Schwellerverstärkungsteil (12) und der Stahl-Bodenträger (17) mittels derselben Schweißverbindung (15) am Warmstahl-Schwellerinnenteil (10) festgelegt sind.

5. Schwellerbaugruppe nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Schwellerverstärkungsteil (12) eine im Querschnitt betrachtet hut- oder U-förmige Geometrie aufweist und mit seinem, im Querschnitt betrachtet, freien Schenkelenden (13, 14), vorzugsweise mit abgewinkelten Schenkelenden (13, 14) in einer flächigen Anlageverbindung anliegend, an dem Schwellerinnenteil (10) dergestalt angebunden ist, dass das Schwellerverstärkungsteil (12) von dem Schwellerinnenteil (10) in Richtung zum Schwellerseitenteil (6) abragt.

6. Schwellerbaugruppe nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass das Schwellerverstärkungsteil (12) an einem ebenen und/oder im montierten Zustand in etwa in Fahrzeughochachsenrichtung verlaufenden Schwellerverstärkungsteil-Anschlussbereich (11) des Schwellerinnenteils (10) angebunden ist.

7. Schwellerbaugruppe nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass das Schwellerinnenteil (10), im Querschnitt betrachtet, eine sich im montierten Zustand an den Schwellerverstärkungsteil-Anschlussbereich (11) nach oben in Fahrzeughochachsenrichtung hin anschließenden und das Schwellerverstärkungsteil (12) nach oben hin überragenden Schwellerseitenteil-Anschlussbereich aufweist, an dem das Schwellerseitenteil (6) angebunden ist, bevorzugt in einer flächigen Anlageverbindung anliegt und angebunden ist.

8. Schwellerbaugruppe nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass der Schwellerseitenteil-Anschlussbereich in Richtung zum Schwellerseitenteil (6) hin abgekantet ist, höchst bevorzugt so abgekantet ist, dass sich an einen in etwa in Fahrzeugquerrichtung verlaufenden ersten Abschnitt (19) ein abgewinkelter und sich in etwa in Fahrzeughochachsenrichtung erstreckender Flauschabschnitt (8) anschließt, an dem das Schwellerseitenteil (6) in einer flächigen Anlageverbindung anliegt und angebunden ist.

9. Schwellerbaugruppe nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Schwellerverbindungsteil (25), im Querschnitt betrachtet, eine in etwa U-förmige Geometrie mit zwei beabstandet gegenüberliegenden, bevorzugt im Wesentlichen parallel zueinander ausgerichteten, U-Schenkeln (24, 27) aufweist, und dass das Schwellerseitenteil (6) und das Schwellerverbindungsteil (25) jeweils in einer flächigen Anlageverbindung an den U-Schen-

keln (**24, 27**), insbesondere an den voneinander abgewandten Schenkelaußenseiten, anliegen und dort angebunden sind.

10. Schwellerbaugruppe nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass sich das Schwellerseitenteil (**6**), im Querschnitt betrachtet, im Wesentlichen in Fahrzeughochachsenrichtung erstreckt, bevorzugt mit einer zwischen den beiden Schwellerseitenteil-Anbindungsbereichen (**7; 23**) liegenden, nach außen von dem Schwellerinnenteil (**10**) weggerichteten Auswölbung (**29**).

11. Verfahren zur Herstellung einer Schwellerbaugruppe für eine Fahrzeugkarosserie nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Aluminium-Schwellerverbindungsteil (**25**) zuerst am Stahl-Schwellerverstärkungsteil (**12**) angeklebt und/oder angenietet wird, dass anschließend die so gefertigte Baugruppe, gegebenenfalls unter gleichzeitiger Anbindung eines Stahl-Bodenträgers (**17**) am Warmstahl-Schwellerinnenteil (**10**) mittels einer Warmfügeverbindung angebunden, insbesondere angeschweißt wird, und dass weiter das Aluminium-Schwellerseitenteil (**6**) mit einem ersten Anbindungsbereich (**7**) am Warmstahl-Schwellerinnenteil (**10**) angenietet sowie gegebenenfalls angeklebt und mit einem zweiten Anbindungsbereich am Aluminium-Schwellerverbindungsteil (**25**) angenietet sowie gegebenenfalls angeklebt oder mittels Laserschweißen angeschweißt wird.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

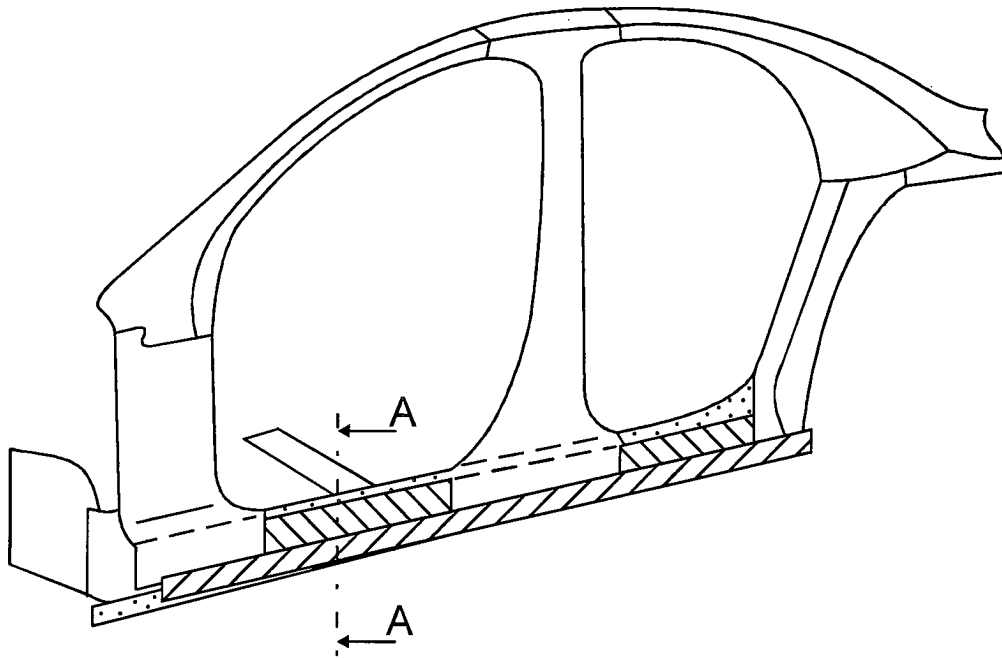


Fig.1

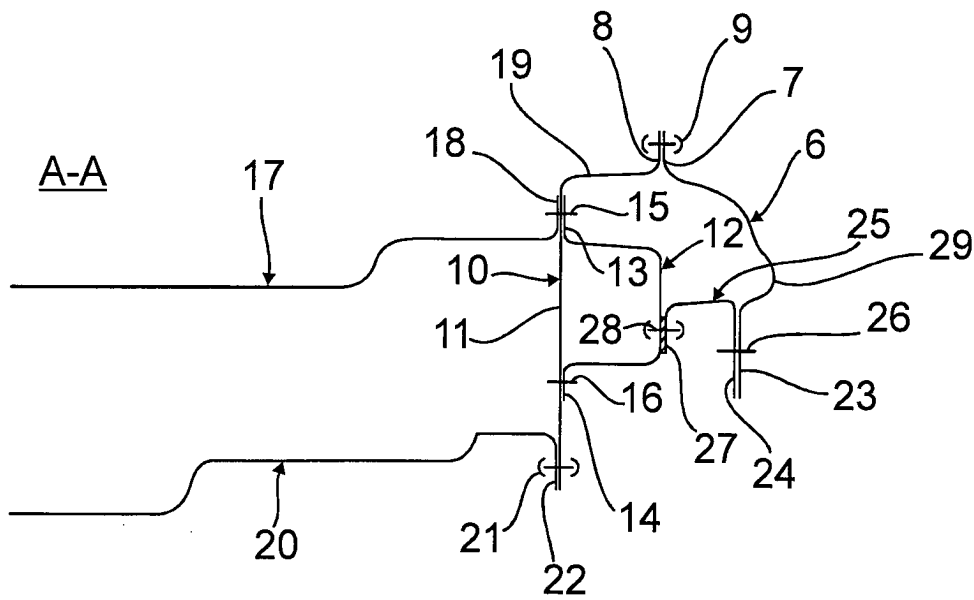


Fig.2

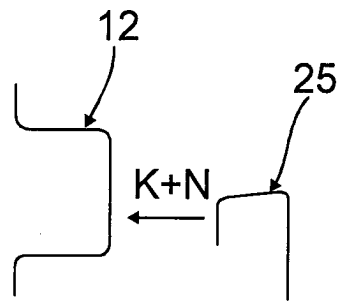


Fig. 3a

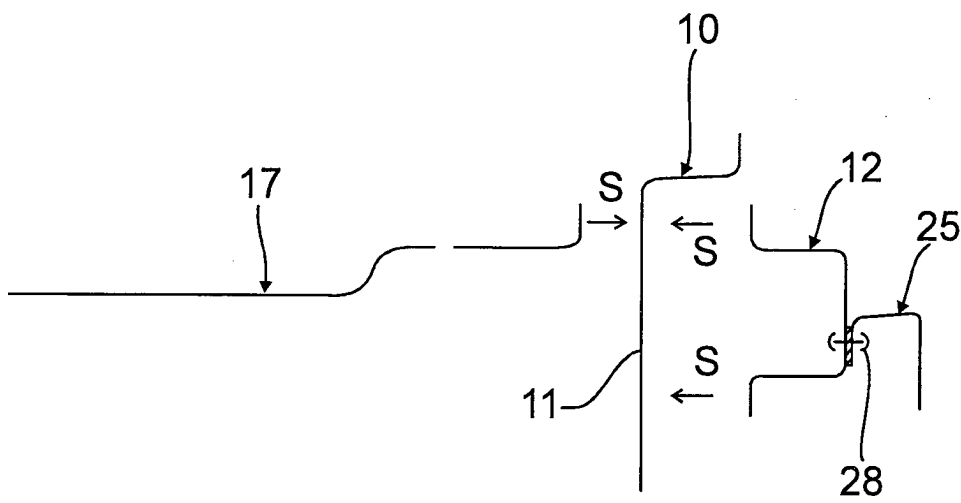


Fig. 3b

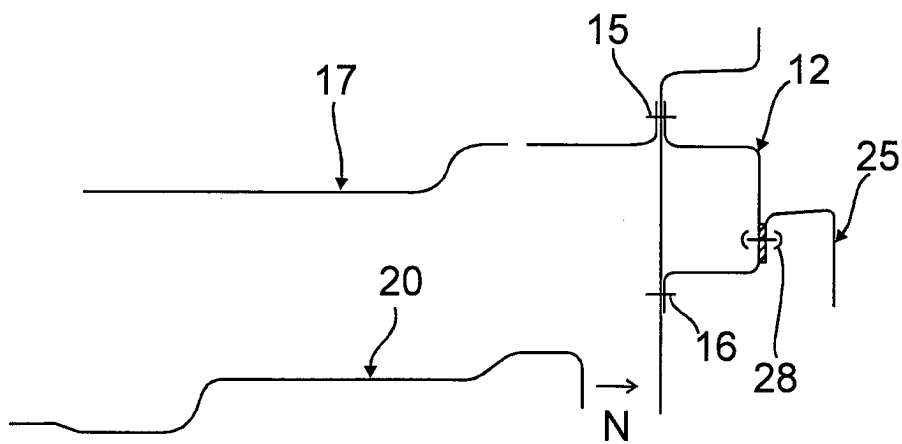


Fig. 3c

