



(12)

PATENTCHRIFT

(21) Anmeldenummer: A 618/2000
(22) Anmeldetag: 11.04.2000
(42) Beginn der Patentdauer: 15.02.2002
(45) Ausgabetag: 25.09.2002

(51) Int. Cl.⁷: **B62D 25/20**
B60R 5/04

(56) Entgegenhaltungen:
US 4950123A

(73) Patentinhaber:
INTIER AUTOMOTIVE EYBL GMBH
A-2435 EBERGASSING, NIEDERÖSTERREICH
(AT).

(72) Erfinder:
HAHNEKAMP RICHARD ING.
EISENSTADT, BURGENLAND (AT).
MITROWITZ MANFRED
PURBACH, BURGENLAND (AT).
VLASITS ROMAN ING.
KLINGENBACH, BURGENLAND (AT).
PIRTZEL MARTIN
LANDEGG, NIEDERÖSTERREICH (AT).

(54) LADEBODEN

(57) Die Erfindung betrifft einen Ladeboden für den Laderaum eines Kraftfahrzeuges, welcher eine den Laderaum abdeckende Platte (7) aufweist und gegenüber dem Laderaum zumindest zum Teil und zumindest im Wesentlichen parallel zum Fahrzeugboden aus- und einfahrbar ist. Die Platte (7) ist auf einem ersten oberen Rahmen (6) angeordnet, welcher relativ zu einem zweiten unteren Rahmen (3) verschiebbar gelagert ist, wobei die beiden Rahmen (3, 6) in unverschobener Position gemeinsam anhebbar und absenkbar sind und diese Bewegungen automatisch durchführbar sind.

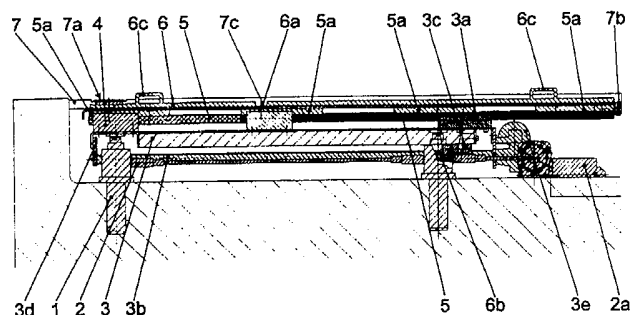


Fig. 1

AT 409 620 B

Die Erfindung betrifft einen Ladeboden für den Laderaum eines Kraftfahrzeuges, welcher eine den Laderaum abdeckende Platte aufweist und gegenüber dem Laderaum zumindest zum Teil und zumindest im Wesentlichen parallel zum Fahrzeugboden aus- und einfahrbar ist, wobei die Platte auf einem ersten oberen Rahmen angeordnet ist, welcher relativ zu einem zweiten unteren Rahmen verschiebbar gelagert ist.

Bei den meisten Kraftfahrzeugen wird der Ladeboden lediglich von einer Platte gebildet, die den Boden des heckseitigen Laderaums des Kraftfahrzeuges abdeckt. Der Zugang zum Raum unterhalb des Ladebodens, wo meist noch Aufbewahrungsraum für Werkzeug oder für das Reserverad vorgesehen ist, kann durch ein Hochklappen des Ladebodens ermöglicht werden. Das Beladen derartiger Laderäume ist mühsam und kraftaufwändig, wenn schwere Ladegüter über die oft relativ hohe Ladekante im Heckbereich des Kraftfahrzeuges in den Laderaum hineingehievt werden müssen. Auch das Verstauen großvolumiger und sperrigerer Güter gestaltet sich oft schwierig.

Es ist nun auch bereits bekannt, Ladeböden für den Laderaum eines Kraftfahrzeuges so auszugestalten und zu lagern, dass sie parallel zum Fahrzeugboden aus dem Laderaum ausfahrbar und wieder einfahrbar sind. Eine derartige Lösung, die einen Ladeboden der eingangs genannten Art zeigt, ist beispielsweise aus der US 4 950 123 A bekannt. Dieser Ladeboden weist einen fahrzeugfest angeordneten Basisrahmen und zwei weitere Rahmen auf, die gegenüber dem Basisrahmen und auch gegeneinander verschiebbar gelagert sind. Dadurch soll der Ladeboden weit über das Heck des Fahrzeug ausgefahren werden können und gleichzeitig möglichst stabil ausgeführt sein. Ein weiterer Ladeboden ist aus der AT 404 459 B bekannt. Der Ladeboden wird dabei auf Rollen gelagert, wobei an den Seitenrändern der am Ladeboden vorgesehenen Platte Z-förmige Profile befestigt sind, welche die Laufflächen für fahrzeugfest angeordnete Rollen bilden. Die bekannten von Hand aus ein- und ausfahrbaren Ladeböden erleichtern zwar das Be- und Entladen des Laderaums, sind jedoch mit dem Nachteil verbunden, dass durch die Höhe der Ladekante Laderaumvolumen verschenkt wird. Ein gewisser Komfort zum Be- und Entladen ist daher meist mit einem nicht unerheblichen Verlust an Laderaumvolumen verbunden. Es hat sich darüber hinaus herausgestellt, dass die Belastbarkeit von bekannten Lösungen oft zu gering ist, wenn durch die Art der Lagerung nur die wenig belastbare Platte ausfährt.

Hier setzt nun die Erfindung ein, der die Aufgabe zu Grunde liegt, einen ein- und ausfahrbaren Ladeboden so auszugestalten, dass kein Laderaumvolumen verloren geht, dass seine Belastbarkeit wesentlich höher ist und dass eine sehr komfortable Betätigung zum Ein- und Ausfahren möglich ist.

Gelöst wird die gestellte Aufgabe erfindungsgemäß dadurch, dass die beiden Rahmen in unverschobener Position gemeinsam anhebbar und absenkbar sind und sämtliche Bewegungen automatisch durchführbar sind.

Durch die Anordnung der Platte auf einem Rahmen kann der Ladeboden mit einer wesentlich höheren Belastbarkeit und Steifigkeit ausgelegt werden als bei der bekannten Lösung. Durch die sowohl in vertikaler als auch in horizontaler Richtung möglichen Bewegungen wird wenig Bauraum benötigt und es wird somit auch das Laderaumvolumen im eingeführten Zustand nicht verringert. Ein erfindungsgemäß ausgeführter Ladeboden kann ferner auf eine optisch einwandfreie Weise im Fahrzeug integriert werden. Die automatische Betätigung stellt einen hohen Bedienungskomfort sicher.

Erfindungsgemäß kann der untere Rahmen auf einfache Weise mittels fahrzeugsfest abgestützter Hubvorrichtungen anhebbar und absenkbar sein (Anspruch 2).

Eine besonders funktionssichere und zuverlässig arbeitende Ausführungsvariante der Erfindung sieht vor, dass die Hubvorrichtungen Schneckenhubgetriebe sind, die mit Gelenkwellen verbunden sind, die von einem Elektromotor antreibbar sind (Anspruch 3).

Auch die verschiebbare Lagerung des oberen Rahmens gegenüber dem unteren Rahmen kann auf sehr einfache Weise, nämlich über eine Schubeinrichtung, erfolgen (Anspruch 4).

Um möglichst wenig Laderaum zu verlieren, ist es von Vorteil, wenn die Bauhöhe des Ladebodens möglichst gering gehalten wird. In diesem Zusammenhang ist es daher auch günstig, wenn die Schubeinrichtung wenig Platz benötigt, indem sie eine am unteren Rahmen gelagerte Vorschubspindel aufweist (Anspruch 5).

Die Wirkverbindung der Schubeinrichtung zum oberen Rahmen kann auf einfache Weise über

ein mit dem oberen Rahmen verbundenes Teil erfolgen, welches mit der mit der Vorschubspindel in Eingriff stehenden Spindelmutter verbunden ist (Ansprüche 6 und 7).

Die automatische Betätigung der Schubeinrichtung wird auf zuverlässige Weise durch einen Antrieb der Vorschubspindel mittels eines zweiten Elektromotors sichergestellt (Anspruch 8).

5 Die Relativbewegung des unteren Rahmens relativ zum oberen Rahmen soll möglichst reibungsarm erfolgen können. Dazu ist es von Vorteil, wenn auf dem unteren Rahmen Gleitlager für Wellen oder dergleichen, die mit dem oberen Rahmen verbunden sind, vorgesehen sind (Anspruch 9).

10 Neben geringen Reibungsverlusten ist auch bei der Lagerung des oberen Rahmens eine geringe Bauhöhe von Vorteil und von Bedeutung. Bei einer Ausführungsvariante der Erfindung ist daher vorgesehen, dass die Gleitlager Linearkugellager sind, die in auf dem oberen Rahmen befestigten Lineargehäusen eingebettet sind (Anspruch 10).

Die Verbindung der Wellen zu den seitlichen Rahmenteilen des oberen Rahmens kann auf einfache Weise über Wellenunterstützungen, die auf den Wellen und dem oberen Rahmen befestigt sind, erfolgen (Anspruch 11).

15 Eine funktionssichere Lagerung der Vorschubspindel wird beispielsweise dadurch durchgeführt, dass diese an der Unterseite des unteren Rahmens in zumindest einem Gleitlagerhalter und in zumindest einem Spindellager gelagert ist (Anspruch 12).

20 Zum Anheben des Ladebodens sind drei oder mehr mit dem unteren Rahmen in Verbindung stehende Schneckenhubgetriebe vorgesehen (Anspruch 13). Bei entsprechender Positionierung der Hubgetriebe können bereits drei für eine einwandfreie Betätigung des Ladebodens durchaus ausreichend sein.

Der untere Rahmen kann mit geringem Gewicht und mit ausreichender Stabilität ausgeführt werden, indem er aus insbesondere U-förmigen Profilen zusammengesetzt wird (Anspruch 14).

25 Der obere Rahmen wird aus Gründen der Belastbarkeit und Stabilität insbesondere ein Blechstanzeil oder dergleichen sein, welcher mittig mit einem Durchbruch versehen sein kann (Anspruch 15). Über den mittigen Durchbruch kann ein Zugang zu den im bzw. unterhalb des Ladebodens untergebrachten Gegenständen, beispielsweise dem Reserverad, erfolgen.

30 Um diesen Zugang zu ermöglichen, ist vorgesehen, dass die Platte am vorderen Randbereich des oberen Rahmens schwenkbar angebracht ist (Anspruch 16).

Im Falle eines Heckzusammenstoßes soll ferner sichergestellt sein, dass Teile des Ladebodens nicht in den Fahrgastraum hinein geschoben werden können. Es ist daher vorgesehen, dass die Platte und der obere Rahmen an übereinstimmenden Stellen mit in Fahrzeugquerrichtung verlaufenden Sollknickstellen versehen sind (Anspruch 17).

35 Weitere Merkmale, Vorteile und Einzelheiten der Erfindung werden nun anhand der Zeichnung, die schematisch ein Ausführungsbeispiel der Erfindung darstellt, näher beschrieben. Dabei zeigen

Fig. 1 eine Seitenansicht der Bestandteile des Ladebodens in Ruhelage,

Fig. 2 eine Vorderansicht des Ladebodens ebenfalls in Ruhelage,

40 Fig. 3 in einer zu Fig. 1 analogen Darstellung die Bestandteile des Ladebodens, jedoch in komplett ausgefahrener Lage und

Fig. 4 in einer zu Fig. 1 analogen Darstellung den Ladeboden mit aufgeklappter Platte.

45 Vorab wird darauf verwiesen, dass die einzelnen dargestellten Bestandteile zur Erleichterung des Verständnisses mit unterschiedlicher Schraffur versehen sind, obwohl es sich um Ansichten und nicht um Schnitte handelt. In der nachfolgenden Beschreibung beziehen sich die Bezeichnungen „vorne“ und „rückwärtig“ bzw. „vorderer Bereich“ und „rückwärtiger Bereich“ auf das Kraftfahrzeug, „Längsrichtung“ bedeutet in Richtung der Fahrzeuglängsachse und „Querrichtung“ bedeutet in Fahrzeugquerrichtung.

Unter dem Begriff Ladeboden wird im Rahmen der gegenständlichen Erfindung ferner die gesamte, den rückwärtigen Laderaum des Fahrzeuges abdeckende Vorrichtung verstanden.

50 Wie aus den Zeichnungsfiguren ersichtlich ist, wird der im Laderaum sichtbare Bestandteil des Ladebodens durch eine Platte 7 gebildet, die beispielsweise eine kaschierte Kunststoff- oder Schichtholzplatte sein kann. Wie Fig. 2 zeigt schließen seitlich der Platte 7 die beiden Laderaumverkleidungen 11 an. Am rückwärtigen Rand der Platte 7 befindet sich die Ladekante 12 des Heckbereiches des Kraftfahrzeuges (siehe Fig. 1), am vorderen Rand schließen die Sitzlehnen der rückwärtigen Sitze an. Die insbesondere rechteckförmige Platte 7 ist auf einem oberen Rahmen 6

gelagert, welcher hier ein Blechstanzteil ist und mittig mit einem großen, hier nicht dargestellten Durchbruch versehen sein kann, sodass im Bereich des Ladebodens unterhalb der Platte 7 untergebrachte Gegenstände, beispielsweise das Reserverad, zugänglich sind. Der an die Form der Platte 7 angepasste obere Rahmen 6 ist zumindest im Wesentlichen rechteckförmig gestaltet und ist an seinen beiden oberen Längskanten mit mitgestanzten Haltetaschen 6c versehen, die die Platte 7 seitlich überragen und dazu vorgesehen sind, Festhaltegurte für Ladegut zu befestigen. Die Platte 7 ist an ihrem vorderen Randbereich mittels Scharnieren 7b am vorderen Rand des Rahmens 6 schwenkbar gelagert. Im rückwärtigen Bereich der Platte 7 sind an ihrer Unterseite Plattenhalter 7a befestigt, die insbesondere aus Fig. 4 ersichtlich sind und die jeweils über einen beweglich gelagerten Riegel verfügen, mittels welchem die Platte 7 am oberen Rahmen 6 lösbar eingerastet werden kann. Ein Lösen der Plattenhalter 7a wird dann erfolgen, wenn die Platte 7, beispielsweise um Zugang zum Reserverad zu erhalten, hochgeklappt werden soll.

Im vorderen und im rückwärtigen Bereich des Laderaums sind als die am weitesten unten positionierte Bestandteile des erfindungsgemäßen Ladebodens an der Fahrzeugkarosserie jeweils zwei Schneckenhubgetriebe 1 befestigt, insbesondere angeschraubt. Fig. 1 zeigt dabei je eines der vorderen und eines der rückwärtigen Schneckenhubgetriebe 1, aus Fig. 2 sind die beiden rückwärtig angeordneten Schneckenhubgetriebe 1 ersichtlich. Biegsame Gelenkwellen 2 verbinden an jeder Seite ein rückwärtiges mit einem vorderen Schneckenhubgetriebe 1 und diese mit einem Elektromotor 2a, der beispielsweise ein 12 V-Motor ist und ebenfalls an der Fahrzeugkarosserie, hier zwischen den beiden vorderen Schneckenhubgetrieben 1, befestigt ist. Die biegsamen Gelenkwellen 2 werden über den Motor 2a zur Betätigung der Schneckenhubgetriebe 1 angetrieben.

Die Schneckenhubgetriebe 1 sind zum vertikalen Auf- und Abbewegen eines unteren Rahmens 3 vorgesehen, der auf den in vertikaler Richtung bewegbaren Teilen der Schneckenhubgetriebe 1 montiert ist. Der untere Rahmen 3 ist insbesondere ein Rechteckrahmen, der aus U-förmigen Profilen zusammengesetzt sein kann. Auf der Oberseite des unteren Rahmens 3 sind an den vorderen Bereichen der beiden seitlichen Rahmenteile je eine nutartige Aufnahme aufweisende Auffahrrampen 3a, insbesondere aus Kunststoff, montiert, wo im eingefahrenen Zustand, im Ruhezustand, jeweils eine Welle 5, auf die später noch eingegangen wird, eingefahren und abgestützt ist.

Der obere Rahmen 6 ist gemeinsam mit dem unteren Rahmen 3 in vertikaler Richtung bewegbar und gegenüber dem unteren Rahmen 3 auch in horizontaler Richtung nach rückwärts und somit aus dem Heckbereich des Fahrzeuges heraus bewegbar.

Die für die Relativbewegung des oberen Rahmens 6 zum unteren Rahmen 3 vorgesehenen Bauteile umfassen eine unterhalb eines der seitlichen Rahmenteile am unteren Rahmen 3 gelagerte Vorschubspindel 3b, die mit einer Spindelmutter eines Verbindungsteils 6b, der am oberen Rahmen 6 montiert ist, in Eingriff steht und derart die Wirkverbindung des oberen Rahmens 6 zum unteren Rahmen 3 herstellt. Die Vorschubspindel 3b, die bei einer Betätigung des Ladebodens gegenüber dem unteren Rahmen 3 ortsfest verbleibt, ist im vorderen Endbereich in einem ebenfalls am unteren Rahmen 3 befestigten Gleitlagerhalter 3c und mit ihrem rückwärtigen Endbereich in einem am unteren Rahmen 3 befestigten Spindellager 3d gelagert. Das vordere Ende der Vorschubspindel 3b ist an einen weiteren Elektromotor 3e, der ebenfalls ein 12 V-Motor ist, gekoppelt, welcher bei der dargestellten Ausführungsform am unteren Rahmen 3 befestigt ist. Der Motor 3e ist für einen Antrieb der Vorschubspindel 3b und somit für eine Aus- und Einfahrbewegung des Ladebodens verantwortlich.

Auf der Oberseite der in Fahrzeuginnenrichtung verlaufenden seitlichen Rahmenteile des unteren Rahmens 3 sind ferner je zwei Lineargehäuse 4 in einem Abstand voneinander befestigt, in welchen jeweils eine Anzahl von Linearkugellagern 4a enthalten sind. An jeder Seite ist in den Linearkugellagern 4a jedes Lineargehäuses 4 eine Welle 5 gleitbeweglich gelagert.

Die beiden Lineargehäuse 4 auf jeder Rahmenseite sind auch in Querrichtung jeweils gegeneinander versetzt, sodass jeweils eine der Wellen 5 in einem der Lineargehäuse 4 gelagert ist. Die beiden paarweise angeordneten Wellen 5 sind insbesondere gleich lang, aber kürzer als die Länge der Platte 7, wobei die eine Welle 5 bis zum rückwärtigen und die andere Welle 5 bis zum vorderen Ende der Platte 7 verläuft.

An jedem der Endbereiche jeder Welle 5 ist eine Wellenunterstützung 5a montiert. Auf den Wellenunterstützungen 5a ist der obere Rahmen 6 befestigt.

Die Funktionsweise des erfindungsgemäßen Ladebodens zum Ein- und Ausfahren ist wie folgt. Bei geöffneter Heckklappe, die in den Zeichnungsfiguren nicht dargestellt ist, kann ein innen am Fahrzeug an leicht zugänglicher Stelle eingebauter Schalter oder dergleichen betätigt werden. Eine nicht Gegenstand der vorliegenden Erfindung bildende Elektronik veranlasst nun ein entsprechendes Ansteuern der beiden Elektromotoren 2a, 3e. Über den Elektromotor 2a werden vorerst die Gelenkwellen 2 der Schneckenhubgetriebe 1 betätigt, sodass der untere Rahmen 3 mitsamt allen weiteren auf ihm angeordneten Bauteilen in vertikaler Richtung gehoben wird. Die Anhebebewegung wird insbesondere automatisch gestoppt, sobald die ausfahrbaren Teile des Ladebodens, dies sind insbesondere die Platte 7 mit dem oberen Rahmen 6 und die mit der Platte 7 über die Wellenunterstützungen 5a verbundenen Wellen 5, über die Ladekante 12 bewegbar sind. Nun geht der zweite Motor 3e in Betrieb, welcher die Vorschubspindel 3b in Drehung versetzt, wodurch das am oberen Rahmen 6 befestigte und die Spindelmutter aufweisende Verbindungsstück 6b auf der Vorschubspindel 3b nach rückwärts wandert. Damit wird zwangsweise der gesamte obere Rahmen 6 mitsamt der Platte 7 und den Wellen 5 aus dem Heckbereich des Fahrzeuges heraus bewegt. Dabei gleiten die Wellen 5 in den Linearkugellagern 4a der Lineargehäuse 4, die auf dem unteren Rahmen 3 angeordnet sind. Die Ausfahrbewegung wird spätestens beim Erreichen der maximal möglichen Lage automatisch unter Stoppen des Motors 3c beendet. Selbstverständlich kann schon vorher über den Schalter ein Beenden der Ausfahrbewegung erfolgen. In der ausgefahrenen Position kann der Ladeboden auf sehr einfache Weise mit Ladegut beladen werden. Anschließend kann über ein Betätigen des Schalters wieder ein Einfahren des Ladebodens und ein vertikales Absenken des Ladebodens erfolgen.

Wie aus den Zeichnungsfiguren, insbesondere aus Fig. 1 und Fig. 4 ersichtlich ist, ist ferner an der Unterseite des oberen Rahmens 6 eine definierte, quer zur Fahrtrichtung verlaufende Sicke 6a vorgesehen, die bei der Herstellung des Rahmens 6 mitgestanzt sein kann. Hier ist daher der obere Rahmen 6 in Querrichtung mit einer Sollknickstelle versehen. An der Unterseite der Platte 7 wird an übereinstimmender Stelle zur Sicke 6a eine Einfräsung 7c vorgenommen. Somit ist sichergestellt, dass im Falle eines Auffahrunfalles im Heckbereich ein gezieltes Knicken bzw. Falten der Platte 7 und des oberen Rahmens 6 stattfindet und diese Teile nicht in den Fahrgastraum geschoben werden können.

Zusätzlich kann vorgesehen werden, einen Aufhaltemechanismus, beispielsweise an der Platte 7 und am oberen Rahmen 6, vorzusehen, sodass die Platte 7 in ihrer hochgeschwenkten Lage, beispielsweise zur Entnahme des Reserverades, lösbar fixiert werden kann.

Die Erfindung ist auf das dargestellte Ausführungsbeispiel nicht eingeschränkt. So ist es insbesondere möglich, die beiden Elektromotoren an anderer Stelle als dargestellt unterzubringen. Es ist ferner möglich, an Stelle von vier Schneckenhubgetrieben drei vorzusehen, von welchen zwei im rückwärtigen Bereich an der Fahrzeugkarosserie und eine etwa mittig im vorderen Bereich befestigt wird. An Stelle der Schneckenhubgetriebe und der Vorschubspindel können andere Hub- und Schubeinrichtungen verwendet werden. Grundsätzlich können auch andere Bauteile des Ladebodens durch gleich oder ähnlich wirkende ersetzt werden.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Ladeboden für den Laderaum eines Kraftfahrzeuges, welcher eine den Laderaum abdeckende Platte aufweist und gegenüber dem Laderaum zumindest zum Teil und zumindest im Wesentlichen parallel zum Fahrzeugboden aus- und einfahrbar ist, wobei die Platte auf einem ersten oberen Rahmen angeordnet ist, welcher relativ zu einem zweiten unteren Rahmen verschiebbar gelagert ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass die beiden Rahmen (3, 6) in unverschobener Position gemeinsam anhebbar und absenkbar sind und diese Bewegungen automatisch durchführbar sind.
2. Ladeboden nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass der untere Rahmen (3) mittels fahrzeugfest abgestützter Hubvorrichtungen (1) anhebbar und absenkbar ist.
3. Ladeboden nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Hubvorrichtungen Schneckenhubgetriebe (1) sind, die mit Gelenkwellen (2) verbunden sind, die von einem Elektromotor (2a) antreibbar sind.

4. Ladeboden nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass der obere Rahmen (6) gegenüber dem unteren Rahmen (3) über eine Schubeinrichtung verschiebbar ist.
5. Ladeboden nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Schubeinrichtung zumindest eine am unteren Rahmen (3) gelagerte Vorschubspindel (3b) aufweist.
6. Ladeboden nach Anspruch 4 oder 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Schubeinrichtung mit einem mit dem oberen Rahmen (6) verbundenen Teil in Wirkverbindung ist.
7. Ladeboden nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass das am oberen Rahmen (6) befestigte Teil ein Verbindungsteil (6b) mit einer Spindelmutter ist.
8. Ladeboden nach einem der Ansprüche 4 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Schubeinrichtung von einem zweiten Elektromotor (3a) antreibbar ist.
9. Ladeboden nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass auf dem unteren Rahmen (3) Gleitlager für Wellen (5) oder dergleichen, die mit dem oberen Rahmen (6) verbunden sind, vorgesehen sind.
10. Ladeboden nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Gleitlager Linearkugellager (4a) sind, die in auf dem oberen Rahmen (6) befestigten Lineargehäusen (4) eingebettet sind.
11. Ladeboden nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass an der Unterseite der seitlichen Rahmenteile des oberen Rahmens (6) je zwei Wellen (5), insbesondere über Wellenunterstützungen (5a) oder dergleichen, befestigt sind.
12. Ladeboden nach einem der Ansprüche 5 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Vorschubspindel (3b) an der Unterseite des unteren Rahmens (3) in zumindest einem Gleitlagerhalter (3c) und zumindest einem Spindellager (3d) gelagert ist.
13. Ladeboden nach einem der Ansprüche 1 bis 12, **dadurch gekennzeichnet**, dass zumindest drei mit dem unteren Rahmen (3) verbundene Schneckenhubgetriebe (1) vorgesehen sind.
14. Ladeboden nach einem der Ansprüche 1 bis 13, **dadurch gekennzeichnet**, dass der untere Rahmen (3) aus insbesondere U-förmigen Profilen zusammengesetzt ist.
15. Ladeboden nach einem der Ansprüche 1 bis 14, **dadurch gekennzeichnet**, dass der obere Rahmen (6) ein Blechstanzteil oder dergleichen ist, welcher vorzugsweise mit einem Durchbruch versehen ist.
16. Ladeboden nach einem der Ansprüche 1 bis 15, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Platte (7) am vorderen Randbereich des oberen Rahmens (6) schwenkbar gelagert ist.
17. Ladeboden nach einem der Ansprüche 1 bis 16, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Platte (7) und der obere Rahmen (6) an übereinstimmenden Stellen mit in Fahrzeugquerrichtung verlaufenden Sollknickstellen versehen sind.

HIEZU 4 BLATT ZEICHNUNGEN

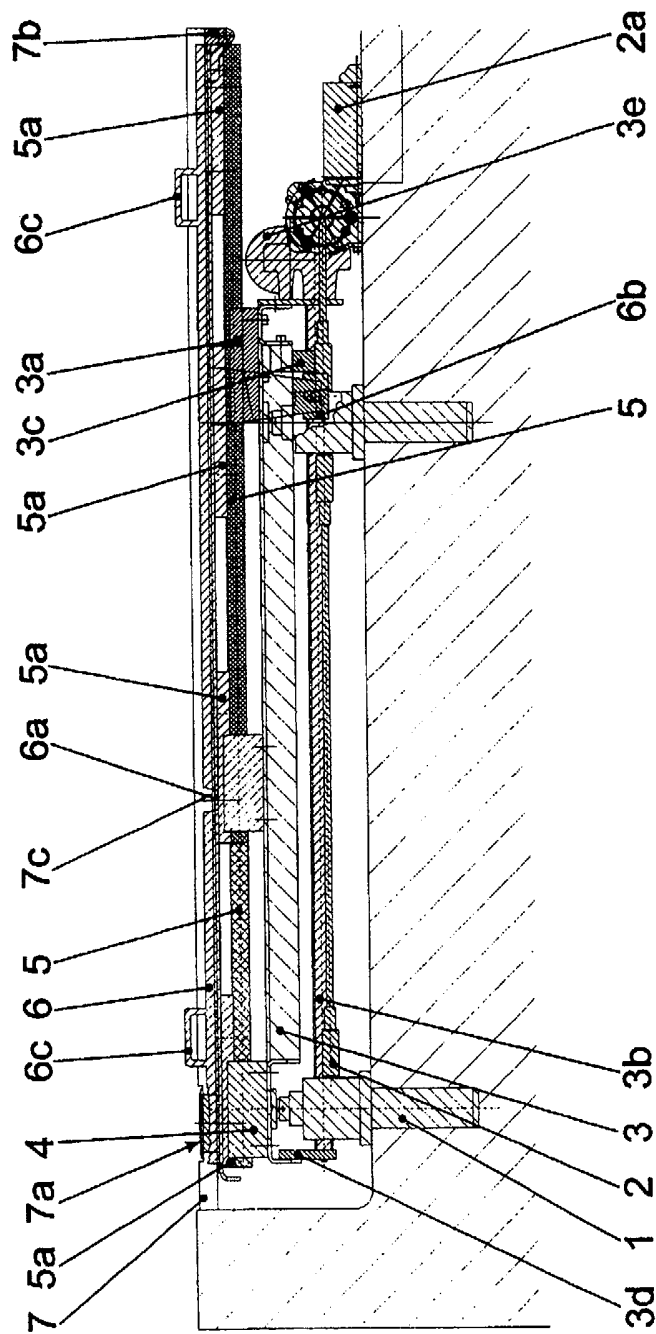


Fig. 1

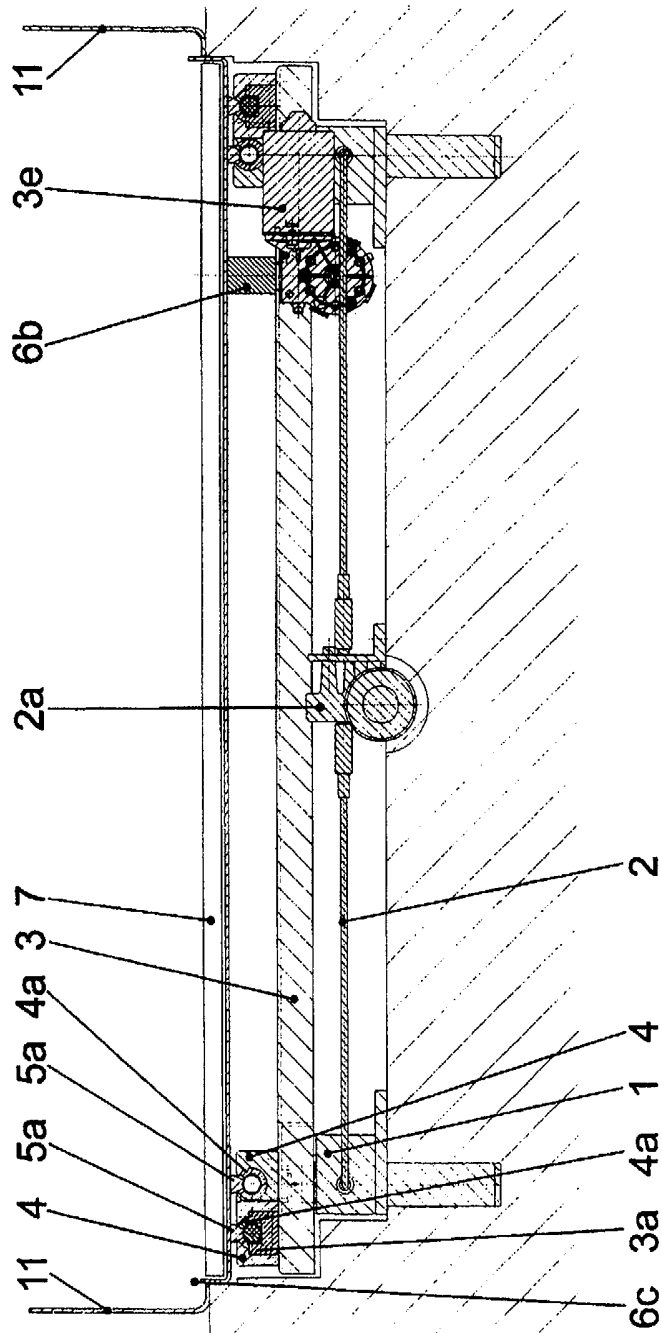


Fig. 2

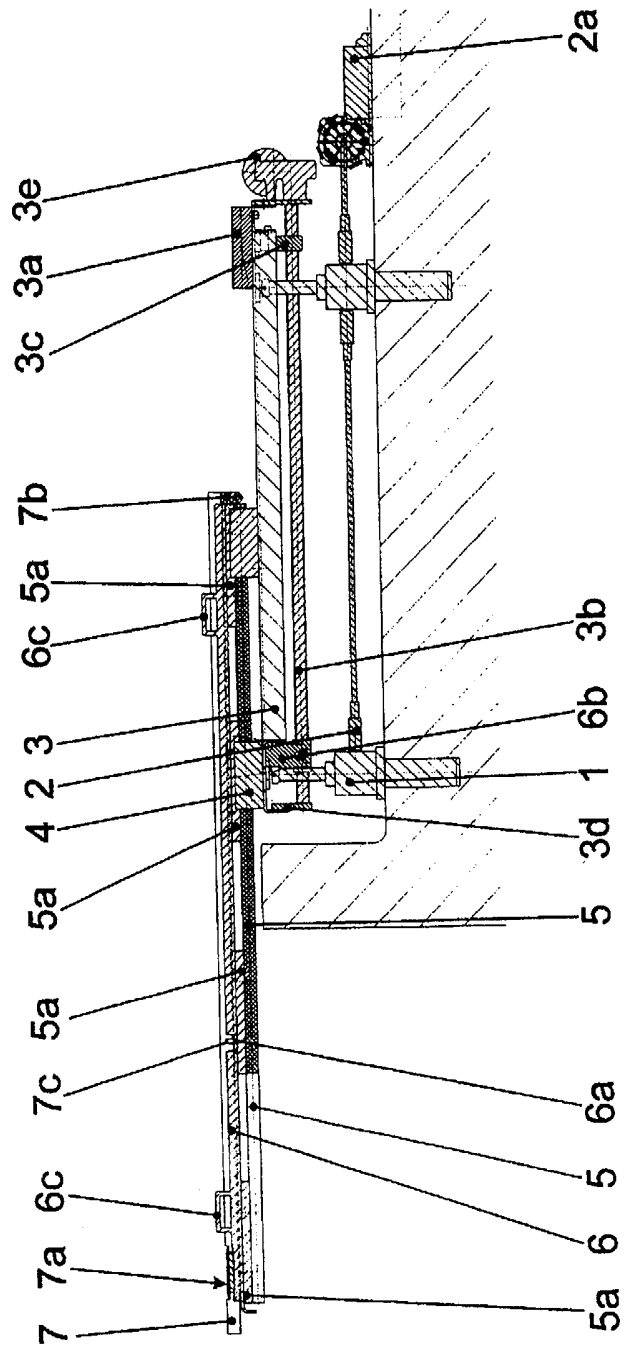


Fig. 3

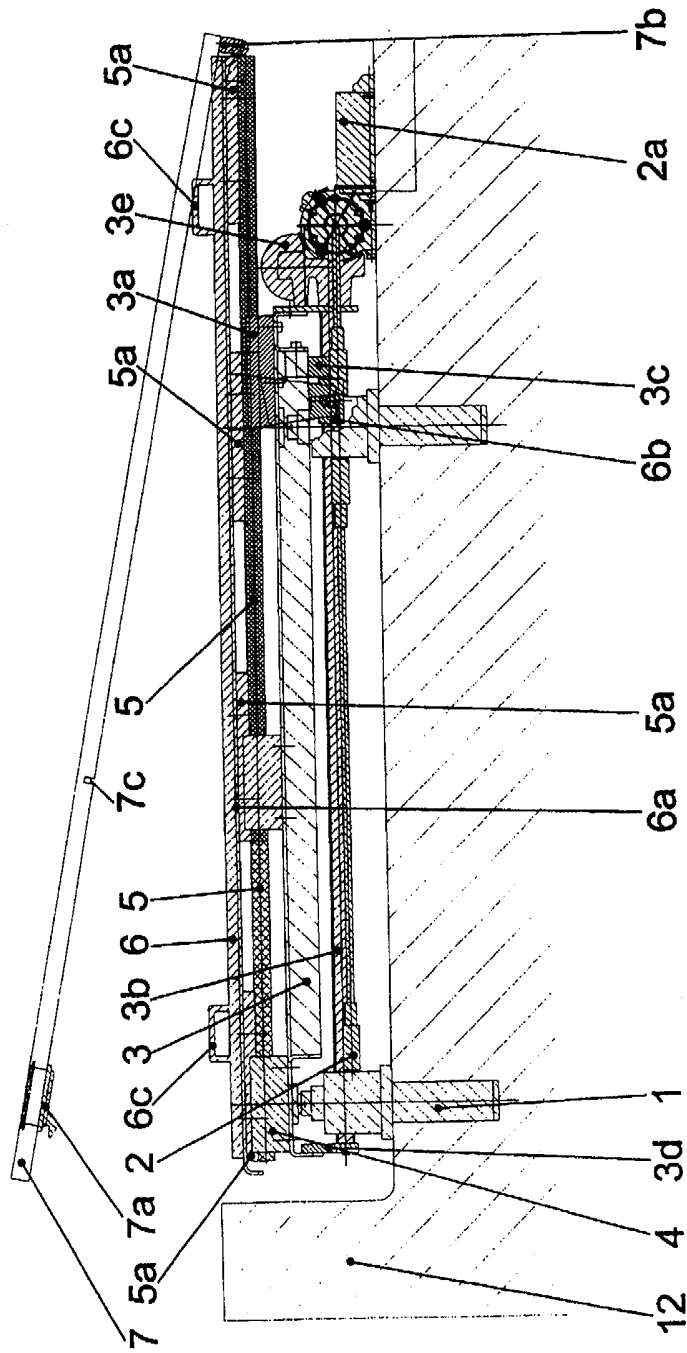


Fig. 4