

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2017-144884

(P2017-144884A)

(43) 公開日 平成29年8月24日(2017.8.24)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B 6 2 D 33/06 (2006.01)	B 6 2 D 33/06	C 3 D 2 0 3
B 6 2 D 25/08 (2006.01)	B 6 2 D 25/08	B

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 10 頁)

(21) 出願番号 特願2016-28190 (P2016-28190)
 (22) 出願日 平成28年2月17日 (2016.2.17)

(71) 出願人 000000170
 いすゞ自動車株式会社
 東京都品川区南大井6丁目2番1号
 (74) 代理人 100107238
 弁理士 米山 尚志
 (72) 発明者 馬場 皓平
 神奈川県藤沢市土棚8番地 いすゞ自動車
 株式会社 藤沢工場内
 Fターム(参考) 3D203 AA14 BB22 BB59 BB62 BB63
 BB73 BB75 BC34 CA07 CA53

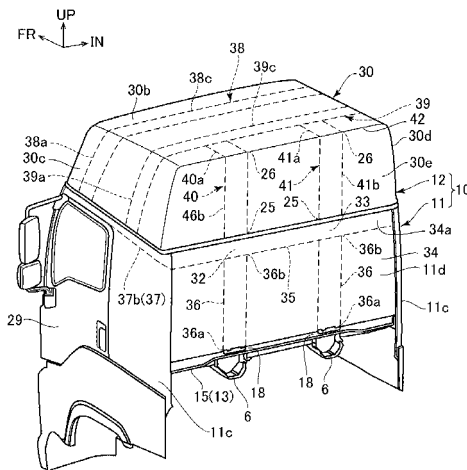
(54) 【発明の名称】 キャブの後面部構造

(57) 【要約】

【課題】 上方または下方からの荷重に対するハイルーフ型の車両のキャブの後面部強度を確保する。

【解決手段】 キャブ10は、キャブ本体11とハイルーフ部12とを備える。キャブ本体11のリアキャブマウントレール15のマウントブラケット固定部18は、車体フレーム4に下方から支持される。キャブ本体11のバックパネルレインフォース36の下端部36aは、マウントブラケット固定部18に固定され、バックパネルレインフォース36の上端部36bは、キャブバックパネル34の上端縁部34aに配置される。ハイルーフ部12のルーフレインフォース40、41の後面補強部40b、41bの下端部25は、バックパネルレインフォース36の上端部36bの上方に配置される。後面補強部40b、41bの上端部26は、ルーフパネル30のパネル後面部30eの上端縁部42に配置される。

【選択図】 図3



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

車体フレームの上方にキャブ本体が配置され、前記キャブ本体の上方にハイルーフ部が固定的に設けられるハイルーフ型の車両のキャブの後面部構造であって、

前記車体フレームに下方から支持される被支持部を有し、前記キャブ本体の後端下部で車幅方向に延びるリアマウントレールと、

前記リアマウントレールに沿って前記キャブ本体の後端で起立して前記キャブ本体の後方を区画する本体側バックパネルと、

前記リアマウントレールの前記被支持部に固定される本体側下端部と、前記本体側バックパネルの上端縁部に配置される本体側上端部とを有し、前記本体側下端部と前記本体側上端部との間で前記本体側バックパネルに沿って連続して直線状に延び、前記本体側バックパネルに固定されて前記本体側バックパネルを補強する本体側レインフォースと、

前記本体側バックパネルの前記上端縁部から連続して上方へ延びて前記ハイルーフ部の後端で起立し、前記ハイルーフ部の後方を区画するルーフ側バックパネルと、

前記本体側レインフォースの前記本体側上端部の上方に配置されて前記本体側上端部に連続するルーフ側下端部と、前記ルーフ側バックパネルの上端縁部に配置されるルーフ側上端部とを有し、前記ルーフ側下端部と前記ルーフ側上端部との間で前記ルーフ側バックパネルに沿って連続して直線状に延び、前記ルーフ側バックパネルに固定されて前記ルーフ側バックパネルを補強するルーフ側レインフォースと、を備えた

ことを特徴とするキャブの後面部構造。

【請求項 2】

請求項 1 に記載のキャブの後面部構造であって、

前記本体側レインフォースと前記ルーフ側レインフォースとは、鉛直方向に沿って一直線状に延びる

ことを特徴とするキャブの後面部構造。

【請求項 3】

請求項 1 または請求項 2 に記載のキャブの後面部構造であって、

前記本体側バックパネルの前記上端縁部で車幅方向に延び、前記本体側バックパネルに固定されて前記本体側バックパネルの前記上端縁部を補強するルーフバックレールを備え、

前記本体側レインフォースの前記本体側上端部は、前記ルーフバックレールの車幅方向の所定の位置に固定され、

前記ルーフ側レインフォースの前記ルーフ側下端部は、前記ルーフバックレールの車幅方向の前記所定の位置に固定されることによって、前記ルーフバックレールを介して前記本体側上端部に連続する

ことを特徴とするキャブの後面部構造。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、ハイルーフ型の車両のキャブの後面部構造に関する。

【背景技術】**【0002】**

特許文献 1 には、トラックキャブのハイルーフ構造が記載されている。このキャブは、通常の標準型のキャブより十分に高いハイルーフを具備している。ハイルーフは、樹脂材料によって作られたルーフ本体と、ルーフ本体の周縁部分の薄鋼板製のフランジ部材とから構成されている。キャブのルーフレールアウト及びルーフレールインには、ドリップレールが結合されている。ハイルーフのフランジ部材は、キャブ側のドリップレールに対し、スポット溶接によって固着される。

【先行技術文献】**【特許文献】**

10

20

30

40

50

【 0 0 0 3 】

【特許文献 1】実開平 1 - 1 7 0 0 7 2 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【 0 0 0 4 】

特許文献 1 に記載のハイルーフ型のキャブでは、ドリップレールよりも下方のキャブ（以下、キャブ本体と称する）と、ハイルーフとが別体で形成されて、キャブ本体とハイルーフとを固着（接合）することによって形成される。このため、キャブの上方または下方からキャブの後面部に対して下方又は上方への荷重が入力した際に、キャブの後面部のキャブ本体とハイルーフとの接合部分に荷重が集中するおそれがあり、キャブの後面部の強度を確保することが難しい。

10

【 0 0 0 5 】

そこで、本発明は、上方または下方からの荷重に対するハイルーフ型の車両のキャブの後面部強度を確保することが可能なキャブの後面部構造の提供を目的とする。

【課題を解決するための手段】

【 0 0 0 6 】

上記課題を解決するため、本発明は、車体フレームの上方にキャブ本体が配置され、キャブ本体の上方にハイルーフ部が固定的に設けられるハイルーフ型の車両のキャブの後面部構造であって、リアマウントレールと本体側バックパネルと本体側レインフォースとルーフ側バックパネルとルーフ側レインフォースとを備える。リアマウントレールは、車体フレームに下方から支持される被支持部を有し、キャブ本体の後端下部で車幅方向に延びる。本体側バックパネルは、リアマウントレールに沿ってキャブ本体の後端で起立してキャブ本体の後方を区画する。本体側レインフォースは、リアマウントレールの被支持部に固定される本体側下端部と、本体側バックパネルの上縁部に配置される本体側上端部とを有し、本体側下端部と本体側上端部との間で本体側バックパネルに沿って連続して直線状に延び、本体側バックパネルに固定されて本体側バックパネルを補強する。ルーフ側バックパネルは、本体側バックパネルの上縁部から連続して上方へ延びてハイルーフ部の後端で起立し、ハイルーフ部の後方を区画する。ルーフ側レインフォースは、本体側レインフォースの本体側上端部の上方に配置されて本体側上端部に連続するルーフ側下端部と、ルーフ側バックパネルの上縁部に配置されるルーフ側上端部とを有し、ルーフ側下端部とルーフ側上端部との間でルーフ側バックパネルに沿って連続して直線状に延び、ルーフ側バックパネルに固定されてルーフ側バックパネルを補強する。

20

30

【 0 0 0 7 】

上記構成では、ルーフ側レインフォースのルーフ側下端部が、本体側レインフォースの本体側上端部の上方に配置されて本体側上端部に連続する。すなわち、ルーフ側レインフォースと本体側レインフォースとが、ルーフ側バックパネルの上端縁部とリアマウントレールとの間で上下方向に連続して延びているので、キャブの上方または下方からキャブの後面部（両バックパネル及び両レインフォースを含む）に対して下方又は上方への荷重が入力した際（以下、単に荷重の入力時という）に、ハイルーフ部側とキャブ本体側との間で効率よく荷重を伝達することができる。このため、本体側レインフォースの本体上端部とルーフ側レインフォースのルーフ側下端部とが車幅方向に異なる位置に配置されて両レインフォースが上下方向に連続しない場合に比べ、荷重の入力時のキャブの後面部の所定箇所（ハイルーフ部とキャブ本体との接続部分など）への応力集中を防止することができ、キャブの後面部の強度を確保することができる。

40

【 0 0 0 8 】

また、本体側レインフォースの本体側下端部は、車体フレームに下方から支持されるリアマウントレールの被支持部に固定されるので、荷重の入力時にキャブの後面部から車体フレーム側へ荷重を効率よく伝達することができる。

【 0 0 0 9 】

また、上記本体側レインフォースと上記ルーフ側レインフォースとは、鉛直方向に沿っ

50

て一直線状に延びてもよい。

【0010】

上記構成では、本体側レインフォースとルーフ側レインフォースとが鉛直方向に沿って一直線状に延びるので、荷重の入力時にハイルーフ部側とキャブ本体側との間で、さらに効率よく荷重を伝達することができる。

【0011】

また、上記キャブの後面部構造は、本体側バックパネルの上端縁部で車幅方向に延び、本体側バックパネルに固定されて本体側バックパネルの上端縁部を補強するルーフバックレールを備えてもよく、本体側レインフォースの本体側上端部が、ルーフバックレールの車幅方向の所定の位置に固定され、ルーフ側レインフォースのルーフ側下端部が、ルーフバックレールの車幅方向の上記所定の位置に固定されることによって、ルーフバックレールを介して本体側上端部に連続してもよい。

10

【0012】

上記構成では、ルーフ側レインフォースと本体側レインフォースとの連結部分に、車幅方向に延びるルーフバックレールが設けられるので、荷重の入力時にハイルーフ部またはキャブ本体の一方から他方へ伝達される荷重をルーフバックレールによって車幅方向両側へ分散することができる。このため、例えば、本体側レインフォースに加え、リアマウントレールとルーフバックレールとの間で上下方向に延びる他のレインフォースを設けた場合には、荷重の入力時に荷重をさらに効率よく分散させることができ、キャブの後面部の所定箇所への応力集中を防止して、キャブの後面部の強度を確保することができる。

20

【発明の効果】

【0013】

本発明によれば、上方または下方からの荷重に対するハイルーフ型の車両のキャブの後面部の強度を確保することができる。

【図面の簡単な説明】

【0014】

【図1】本発明に係るキャブの後面部構造を適用したハイルーフ型の車両の斜視図である。

【図2】キャブの概略的な後面図である。

【図3】キャブの後面部の概略的な斜視図である。

30

【図4】キャブの複数のレインフォースを概略的に示す斜視図である。

【発明を実施するための形態】

【0015】

以下、本発明の一実施形態を図面に基づいて説明する。なお、各図において、FRは車両の前方を、UPは上方を、INは車幅方向内側をそれぞれ示す。また、以下の説明において、左右方向は車両前方を向いた状態での左右方向を意味する。

【0016】

図1に示すように、本実施形態に係るキャブの後面部構造は、キャブ10のルーフパネル30を上方へ膨出させてキャブ10の内部スペース(車室7)を上方へ拡大したハイルーフ型のトラック(車両)1のキャブ10に適用される。

40

【0017】

図2に示すように、トラック1は、車両の前後に亘って延びる左右1対のサイドメンバ2と、車幅方向に延びて左右のサイドメンバ2同士を連結する複数のクロスメンバ3とを有する。左右のサイドメンバ2と複数のクロスメンバ3とは、トラック1の車体フレーム4を構成する。キャブ10の前端下部は、フロントキャブマウント(図示省略)を介して車体フレーム4の前端部に回転自在に支持される。キャブ10の後端下部は、左右のサイドメンバ2に対して固定されたリアキャブマウント5を介して車体フレーム4に下方から支持される。なお、図2には、1つのクロスメンバ3のみが示されている。

【0018】

キャブ10は、キャブ本体11と、キャブ本体11の上方に配置されてキャブ10の内

50

部スペースを上方へ拡大させるハイルーフ部 1 2 とを備え、トラック 1 の車体フレーム 4 の前部の上方に配置される。

【 0 0 1 9 】

図 3 及び図 4 に示すように、キャブ本体 1 1 は、ハイルーフ型の車両のキャブ 1 0 からハイルーフ部 1 2 を除いたものであって、キャブ本体底面部 1 1 a と、キャブ本体前面部 1 1 b (図 1 参照) と、左右 1 対のキャブ本体側面部 1 1 c と、キャブ本体後面部 1 1 d とを有する。

【 0 0 2 0 】

キャブ本体底面部 1 1 a は、車室 7 の下方で上下方向と交叉するフロアパネル 1 3 と、フロアパネル 1 3 の下方で前後方向に延びる左右 1 対のキャブアンダーフレーム 1 6 とを有し、キャブ 1 0 の下方を区画する。フロアパネル 1 3 は、リアキャブマウントレール (リアマウントレール) 1 5 を有する。リアキャブマウントレール 1 5 は、フロアパネル 1 3 を上方へ突出するように曲折して形成され、キャブ本体 1 1 の後端下部であるフロアパネル 1 3 の後端縁部で車幅方向に延び、フロアパネル 1 3 の後端縁部の剛性を確保する。リアキャブマウントレール 1 5 は、左右 1 対のマウントブラケット固定部 (被支持部) 1 8 を有する。左右のマウントブラケット固定部 1 8 には、リアキャブマウントブラケット 6 が固定される。リアキャブマウントブラケット 6 は、リアキャブマウント 5 をロック可能なロック装置 (図示省略) を有し、リアキャブマウント 5 に下方から支持される。すなわち、左右のマウントブラケット固定部 1 8 は、車体フレーム 4 に下方から支持される。左右のキャブアンダーフレーム 1 6 は、リアキャブマウントレール 1 5 の左右のマウントブラケット固定部 1 8 から連続して前方へ延び、フロアパネル 1 3 の下面に接合される。

【 0 0 2 1 】

キャブ本体前面部 1 1 b は、フロントウィンドウ 2 1 (図 1 参照) とフロントウィンドウ 2 1 の左右で起立する左右 1 対のピラー 2 3 とを有し、キャブ本体底面部 1 1 a の前端縁部に沿って起立して、キャブ 1 0 の前方を区画する。フロントウィンドウ 2 1 の上方で車幅方向に延びるキャブ本体前面部 1 1 b の上端縁部の後面側には、ルーフフロントレール 2 4 が固定されて車幅方向に延びる。ルーフフロントレール 2 4 は、左右のピラー 2 3 の上端部同士を連結し、キャブ本体前面部 1 1 b の上端縁部を補強する。キャブ本体前面部 1 1 b の上端縁部には、後述するようにハイルーフ部 1 2 の前端縁部が固定される。

【 0 0 2 2 】

左右のキャブ本体側面部 1 1 c は、車室 7 を側方に開放するドア開口 2 7 と、ドア開口 2 7 を開閉自在に閉止する左右のドア 2 9 (図 3 には、左側のドア 2 9 のみが示されている) とをそれぞれ有し、キャブ本体底面部 1 1 a の車幅方向の両端縁部に沿って起立して、キャブ 1 0 の側方 (車幅方向両側方) を区画する。左右のキャブ本体側面部 1 1 c は、その車幅方向内側に複数のインナーパネル 3 7 を有し、複数のインナーパネル 3 7 によって補強されている。複数のインナーパネル 3 7 は、左右のキャブ本体側面部 1 1 c の後端縁部でリアキャブマウントレール 1 5 の左右の両端部から連続して上方へ延びるインナーパネル 3 7 a と、左右のキャブ本体側面部 1 1 c の上端縁部で前後方向に延びるルーフサイドレール 3 7 b とを有する。ルーフサイドレール 3 7 b は、ルーフフロントレール 2 4 の両端部から連続して後方へ延び、左右のキャブ本体側面部 1 1 c の上端縁部に固定的に設けられて閉断面を形成し、左右のキャブ本体側面部 1 1 c の上端縁部を補強する。ルーフサイドレール 3 7 b の後端部は、インナーパネル 3 7 a の上端部に連結される。左右のキャブ本体側面部 1 1 c の上端縁部には、後述するようにハイルーフ部 1 2 の左右の両端縁部が固定される。なお、左右のキャブ本体側面部 1 1 c を補強する複数のインナーパネル 3 7 は、上記に限定されるものではない。

【 0 0 2 3 】

キャブ本体後面部 1 1 d は、キャブバックパネル (本体側バックパネル) 3 4 と、ルーフバックレール 3 5 と、左右 1 対のバックパネルレインフォース (本体側レインフォース) 3 6 とを有する。キャブバックパネル 3 4 は、キャブ本体 1 1 の後方を区画する板体であって、リアキャブマウントレール 1 5 に沿ってキャブ本体 1 1 の後端で起立する。キャ

10

20

30

40

50

バックパネル 34 の下端縁部は、リアキャブマウントレール 15 に固定される。ルーフバックレール 35 は、キャブバックパネル 34 の上端縁部 34 a の前面に固定されて車幅方向に延びキャブバックパネル 34 の上端縁部 34 a を補強する。ルーフバックレール 35 の左右の両端部は、左右のキャブ本体側面部 11 c のルーフサイドレール 37 b の後端部、及びインナーパネル 37 a の上端部に連結される。左右のバックパネルレインフォース 36 は、トラック 1 の左右両側に配置されてキャブバックパネル 34 の前面に固定され、鉛直方向に沿って上下方向に直線状に延びる。左右のバックパネルレインフォース 36 の下端部（本体側下端部）36 a は、リアキャブマウントレール 15 の左右のマウントブラケット固定部 18 に固定される。左右のバックパネルレインフォース 36 の上端部（本体側上端部）36 b は、ルーフバックレール 35 の車幅方向の左右の所定の位置 32, 33 に連結される。すなわち、左右のバックパネルレインフォース 36 の上端部 36 b は、キャブバックパネル 34 の上端縁部 34 a に配置される。なお、ルーフバックレール 35 の車幅方向の上記所定の位置 32, 33 とは、リアキャブマウントレール 15 の左右のマウントブラケット固定部 18 から鉛直方向に沿って上方に直線状に延びる左右のバックパネルレインフォース 36 が、ルーフバックレール 35 と交叉する位置である。

10

【0024】

図 3 及び図 4 に示すように、ハイルーフ部 12 は、キャブ 10 の内部スペースを上方へ拡大させるように上方へ膨出する樹脂性のルーフパネル 30 と、ルーフパネル 30 を補強する複数（本実施形態では、4 本）のルーフレインフォース 38, 39, 40, 41 とによって形成される。ハイルーフ部 12 は、キャブ本体 11 を上方から覆うようにキャブ本体 11 の上方に配置され、キャブ本体 11 に対して固定される。

20

【0025】

複数のルーフレインフォース 38 ~ 41 は、略逆 U 字状の前後のルーフレインフォース 38, 39 と、略逆 L 字状の左右のルーフレインフォース 40, 41 とであり、それぞれが断面ハット状に形成される。前側のルーフレインフォース 38 は、左右のキャブ本体側面部 11 c のルーフサイドレール 37 b に固定されて鉛直方向に沿って直線状に上方へ延びる左右 1 対の側面補強部 38 a, 38 b と、車幅方向に延びて左右の側面補強部 38 a, 38 b の上端同士を連結する上面補強部 38 c とを一体的に有する。後側のルーフレインフォース 39 は、左右のキャブ本体側面部 11 c のルーフサイドレール 37 b に固定されて鉛直方向に沿って直線状に上方へ延びる左右 1 対の側面補強部 39 a, 39 b と、車幅方向に延びて左右の側面補強部 39 a, 39 b の上端同士を連結する上面補強部 39 c とを一体的に有し、前側のルーフレインフォース 38 から後方に離間した位置に配置される。左右のルーフレインフォース 40, 41 は、後側のルーフレインフォース 39 の上面補強部 39 c に固定されて上面補強部 39 c から後方へ直線状に延びる上面補強部 40 a, 41 a と、上面補強部 40 a, 41 a の後端から曲折して鉛直方向に沿って直線状に下方へ延びる後面補強部（ルーフ側レインフォース）40 b, 41 b とを一体的に有し、トラック 1 の左右両側に配置される。左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40 b, 41 b の下端部（ルーフ側下端部）25 は、左右のバックパネルレインフォース 36 の上端部 36 b の上方に配置されてキャブ本体後面部 11 d のルーフバックレール 35 の車幅方向の上記所定の位置 32, 33 に固定され、ルーフバックレール 35 を介して左右のバックパネルレインフォース 36 の上端部 36 b に連続する。すなわち、左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40 b, 41 b と、左右のバックパネルレインフォース 36 とは、鉛直方向に沿って一直線状に延びる。

30

40

【0026】

ルーフパネル 30 は、パネル前面部 30 a（図 1 参照）とパネル上面部 30 b と左右のパネル側面部 30 c, 30 d とパネル後面部（ルーフ側バックパネル）30 e とを一体的に有し、下方へ開放される空間 31（図 2 参照）を区画する。パネル前面部 30 a は、その下端縁部がキャブ本体前面部 11 b のルーフフロントレール 24 に固定され、キャブ本体前面部 11 b の上端縁部から連続して後上方へ傾斜して延び、ハイルーフ部 12 の前方を区画する。パネル上面部 30 b は、パネル前面部 30 a の上端縁から曲折して後方へ延

50

び、前後のルーフレインフォース 38, 39 の上面補強部 38c, 39c 及び左右のルーフレインフォース 40, 41 の上面補強部 40a, 41a に上方から接した状態で固定され、ハイルーフ部 12 の上方を区画する。左右のパネル側面部 30c, 30d は、パネル上面部 30b の車幅方向両端縁から曲折して下方へ延び、前後のルーフレインフォース 38, 39 の側面補強部 38a, 38b, 39a, 39b に車幅方向外側から接した状態で固定され、ハイルーフ部 12 の車幅方向両端で起立してハイルーフ部 12 の車幅方向両側を区画する。左右のパネル側面部 30c, 30d の下端縁部は、左右のキャブ本体側面部 11c の上端縁部のルーフサイドレール 37b に固定される。パネル後面部 30e は、パネル上面部 30b の後端縁から曲折して下方へ延び、左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40b, 41b に後方から接した状態で固定され、ハイルーフ部 12 の後端で起立してハイルーフ部 12 の後方を区画する。すなわち、左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40b, 41b の上端部（ルーフ側上端部）26 は、パネル後面部 30e の上端縁部 42 に配置される。パネル後面部 30e の下端縁部は、キャブ本体後面部 11d の上端縁部のルーフバックレール 35 に固定される。

10

20

30

40

50

【0027】

上記のように構成されたキャブ 10 では、左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40b, 41b の下端部 25 は、ルーフバックレール 35 を介して左右のバックパネルレインフォース 36 の上端部 36b に連続する。すなわち、左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40b, 41b と、左右のバックパネルレインフォース 36 とが、ルーフパネル 30 のパネル後面部 30e の上端縁部とリアキャブマウントレール 15 との間で上下方向に連続して延びているので、キャブ 10 の上方または下方からキャブ 10 の後面部（ルーフパネル 30 のパネル後面部 30e、左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40b, 41b、及びキャブ本体後面部 11d を含む）に対して下方又は上方への荷重が入力した際（以下、単に荷重の入力時という）に、ハイルーフ部 12 側とキャブ本体 11 側との間で効率よく荷重を伝達することができる。このため、左右のバックパネルレインフォース 36 の上端部 36b と、左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40b, 41b の下端部 25 とが車幅方向に異なる位置に配置されて前記両レインフォース 36, 40b, 41b が上下方向に連続しない場合に比べ、荷重の入力時のキャブ 10 の後面部の所定箇所（例えば、ハイルーフ部 12 とキャブ本体 11 との接続部分など）への応力集中を防止することができ、キャブ 10 の後面部の強度を確保することができる。

【0028】

また、左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40b, 41b と、左右のバックパネルレインフォース 36 とが鉛直方向に沿って一直線状に延びるので、荷重の入力時にハイルーフ部 12 側とキャブ本体 11 側との間で、さらに効率よく荷重を伝達することができ、キャブ 10 の後面部の強度を確保することができる。

【0029】

また、左右のバックパネルレインフォース 36 の下端部 36a が、リアキャブマウントレール 15 の左右のマウントブラケット固定部 18 に固定され、左右のマウントブラケット固定部 18 が、車体フレーム 4 に下方から支持されるので、荷重の入力時にキャブ 10 の後面部から車体フレーム 4 側へ荷重を効率よく伝達することができる。

【0030】

また、左右のルーフレインフォース 40, 41 の後面補強部 40b, 41b と、左右のバックパネルレインフォース 36 との連結部分に、車幅方向に延びるルーフバックレール 35 が設けられるので、荷重の入力時にハイルーフ部 12 からキャブ本体 11 へ伝達される荷重をルーフバックレール 35 によって車幅方向両側へ分散することができる。このため、荷重の入力時にハイルーフ部 12 側からの荷重を左右のキャブ本体側面部 11c のインナーパネル 37a 側へ分散することができ、キャブ 10 の後面部の所定箇所への応力集中を防止して、キャブ 10 の後面部の強度を確保することができる。

【0031】

従って、本実施形態によれば、上方または下方からの荷重に対するハイルーフ型のトラック1のキャブ10の後面部の強度を確保することができる。

【0032】

なお、本実施形態では、フロアパネル13を上方へ突出するように曲折して形成したリアキャブマウントレール15を設けたが、これに限定されるものではない。例えば、リアキャブマウントレール15を、フロアパネル13とは別体で形成し、該リアキャブマウントレール15に対し、フロアパネル13の後端縁部及びキャブバックパネル34の下端縁部を固定してもよい。

【0033】

また、本実施形態では、本発明に係るキャブの後面部構造を、前端下部がフロントキャブマウント（図示省略）を介して車体フレーム4の前端部に回転自在に支持される（チルト可能な）キャブ10に適用したが、これに限定されるものではなく、チルトしないキャブ10に適用してもよい。この場合、リアキャブマウントレール15が左右のマウントブラケット固定部18を有することなく、リアキャブマウントレール15の所定の箇所（被支持部）がリアキャブマウント5に直接的または間接的に下方から支持されてもよい。

【0034】

また、本実施形態では、ルーフパネル30のパネル後面部30eを、2つのルーフレインフォース（左右のルーフレインフォース40, 41の後面補強部40b, 41b）によって補強したが、これに限定されるものではなく、ルーフパネル30のパネル後面部30eを3以上のルーフレインフォースによって補強してもよい。例えば、左右のルーフレインフォース40, 41の後面補強部40b, 41bに加え、ルーフバックレール35の車幅方向両端部とルーフパネル30のパネル後面部30eの上端縁部との間で上下方向に延びるルーフレインフォース等を設けてもよい。

【0035】

また、本実施形態では、キャブバックパネル34を補強するためにルーフバックレール35と、左右のバックパネルレインフォース36とを設けたが、これに限定されるものではなく、少なくともリアキャブマウントレール15の左右のマウントブラケット固定部18に固定される下端部（本体側下端部）と、キャブバックパネル34の上端縁部34aに配置される上端部（本体側上端部）とを有するバックパネルレインフォース（本体側レインフォース）を設けていけばよい。

【0036】

また、本実施形態では、左右のルーフレインフォース40, 41を設け、左右のルーフレインフォース40, 41の後面補強部40b, 41bによってルーフパネル30のパネル後面部30eを補強したが、これに限定されるものではなく、少なくともパネル後面部30eの上端縁部42に配置される上端部（ルーフ側上端部）と、左右のバックパネルレインフォース36の上端部36bに連続する下端部（ルーフ側下端部）とを有するルーフレインフォース（ルーフ側レインフォース）を設けていけばよい。

【0037】

また、本実施形態では、左右のルーフレインフォース40, 41の後面補強部40b, 41bと左右のバックパネルレインフォース36とを、鉛直方向に沿って一直線状に延びるように配置したが、これに限定されるものではない。例えば、左右のルーフレインフォース40, 41の後面補強部40b, 41bと左右のバックパネルレインフォース36とを、鉛直方向に対して傾斜した状態で一直線状に延びるように配置してもよいし、或いは、左右のルーフレインフォース40, 41の後面補強部40b, 41b及び左右のバックパネルレインフォース36のうちの一方を鉛直方向に沿って直線状に延びるように配置するとともに、他方を鉛直方向に対して傾斜した状態で直線状に延びるように配置してもよい。

【0038】

以上、本発明について、上記実施形態に基づいて説明を行ったが、本発明は上記実施形態の内容に限定されるものではなく、当然に本発明を逸脱しない範囲で適宜変更が可能で

10

20

30

40

50

ある。すなわち、この実施形態に基づいて当業者等によりなされる他の実施形態、実施例および運用技術等は全て本発明の範疇に含まれることは勿論である。

【 0 0 3 9 】

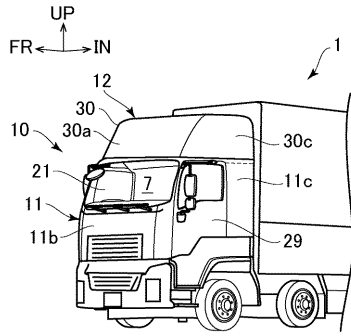
例えば、上記実施形態では、本発明に係るキャブの後面部構造を、ハイルーフ型のトラック 1 のキャブ 1 0 に適用したが、これに限定されるものではなく、トレーラを牽引するハイルーフ型のトラクタ等のキャブに適用してもよい。

【符号の説明】

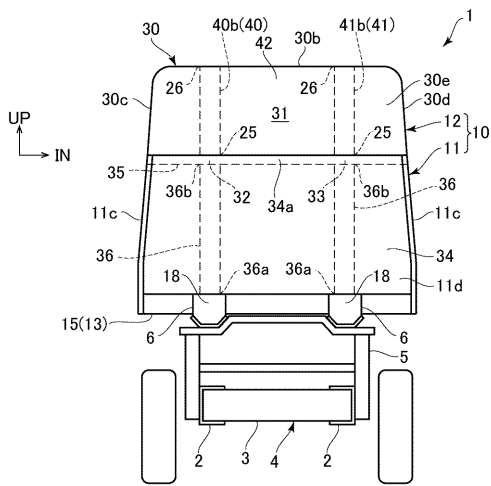
【 0 0 4 0 】

- 1 : トラック (車両)
- 4 : 車体フレーム 10
- 1 0 : キャブ
- 1 1 : キャブ本体
- 1 2 : ハイルーフ部
- 1 5 : リアキャブマウントレール (リアマウントレール)
- 1 8 : 左右 1 対のマウントブラケット固定部 (被支持部)
- 2 5 : 左右のルーフレインフォースの後面補強部の下端部 (ルーフ側下端部)
- 2 6 : 左右のルーフレインフォースの後面補強部の上端部 (ルーフ側上端部)
- 3 0 : ルーフパネル
- 3 0 e : ルーフパネルのパネル後面部 (ルーフ側バックパネル)
- 3 2 , 3 3 : ルーフバックレールの車幅方向の所定の位置 20
- 3 4 : キャブバックパネル (本体側バックパネル)
- 3 4 a : キャブバックパネルの上端縁部
- 3 5 : ルーフバックレール
- 3 6 : バックパネルレインフォース (本体側レインフォース)
- 3 6 a : バックパネルレインフォースの下端部 (本体側下端部)
- 3 6 b : バックパネルレインフォースの上端部 (本体側上端部)
- 4 0 , 4 1 : 左右のルーフレインフォース
- 4 0 b , 4 1 b : 左右のルーフレインフォースの後面補強部 (ルーフ側レインフォース)
- 4 2 : ルーフパネルのパネル後面部の上端縁部

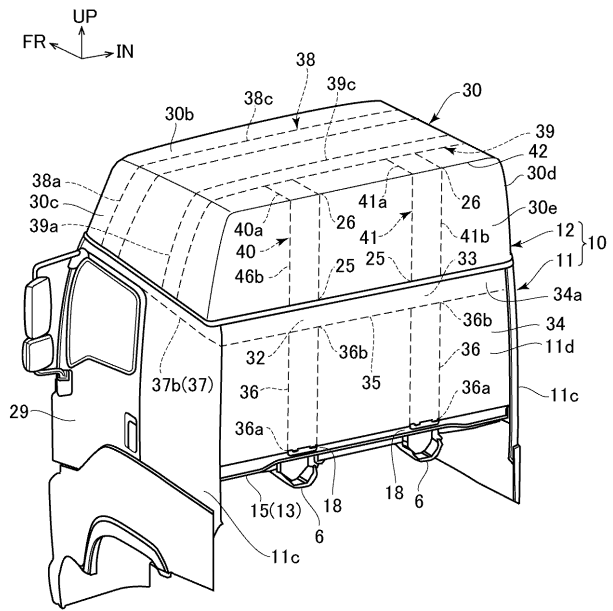
【 図 1 】



【 図 2 】



【 図 3 】



【 図 4 】

