

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
13. September 2007 (13.09.2007)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2007/101616 A1

(51) Internationale Patentklassifikation:

B62D 25/20 (2006.01) **B62D 33/06** (2006.01)

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2007/001799

(22) Internationales Anmeldedatum:

2. März 2007 (02.03.2007)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:

10 2006 010 183.9 6. März 2006 (06.03.2006) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): **DAIMLERCHRYSLER AG** [DE/DE]; Mercedesstrasse 137, 70327 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **HENTSCH, Norbert** [DE/DE]; Steinstrasse 11, 70173 Stuttgart (DE).

KERN-ISCHE, Paul-Felix [DE/DE]; Wilhelmstrasse 2, 76137 Karlsruhe (DE). **KOHLBECKER, Bernd** [DE/DE]; Posener Strasse 10, 76437 Rastatt (DE). **SCHULLER, Karl-Heinz** [DE/DE]; In der Steige 5, 71134 Aidlingen (DE). **ZIEGLER, Maik** [DE/DE]; Hölderlinstrasse 16, 75233 Tiefenbronn (DE).

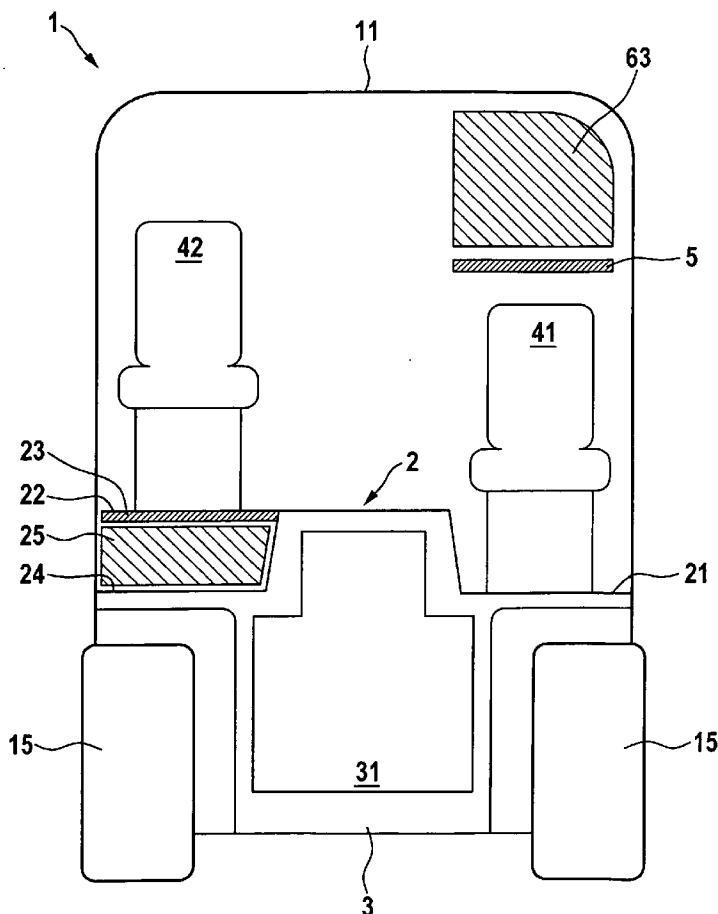
(74) Anwälte: **WAGNER, Jürgen** usw.; DaimlerChrysler AG, Intellectual Property and Technology Management, GR/VI - C106, 70546 Stuttgart (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RS,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: DRIVER'S CAB

(54) Bezeichnung: FAHRERHAUS



(57) Abstract: The invention relates to a driver's cab (1) for a utility vehicle having a base (2) which separates the interior space of the driver's cab from an engine bay (3), wherein the height of the engine bay determines the upper edge of the base (2). In order to obtain particularly good and comfortable space division, it is provided that the base (2) is of split design and runs offset downward in the region of the driver side (21). In the region of the passenger side (22), it is provided that the base (2) forms a planar, non-fissured face, so that said region can also serve as a living and residing space.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft ein Fahrerhaus (1) für ein Nutzfahrzeug mit einem Boden (2), der den Innenraum des Fahrerhauses von einem Motorraum (3) trennt, wobei die Höhe des Motorraumes die Oberkante des Bodens (2) bestimmt. Um eine besonders gute und komfortable Raumaufteilung zu erreichen, ist vorgesehen, dass der Boden (2) geteilt ausgebildet ist und im Bereich der Fahrerseite (21) nach unten hin versetzt verläuft. Im Bereich der Beifahrerseite (22) ist vorgesehen, dass der Boden (2) eine ebene nicht zerklüftete Fläche bildet, so dass dieser Bereich als Wohn- und Aufenthaltsraum dienen kann.

WO 2007/101616 A1



RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, SV, SY, TJ, TM, TN,
TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.

CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD,
TG).

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF,

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

Fahrerhaus

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Fahrerhaus für ein Nutzfahrzeug gemäß den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1.

Aus der DE 40 05 605 C2 ist ein Fahrerplatz für Schienenfahrzeuge und Omnibusse bekannt. Dieser Fahrerplatz weist einen Fahrersitz auf. In einem ergonomisch günstigen Abstand sind um den Fahrersitz herum verschiedene Module angeordnet, die ein einfaches Führen des Schienenfahrzeugs oder Omnibusses ermöglichen.

Die DE 197 23 022 C2 zeigt eine Sitzanordnung in einem Kleintransporter. Der Kleintransporter weist einen in dem Innenraum einen Boden auf, der in seinem hinteren Bereich erhöht ausgebildet ist. Auf dem erhöhten Bereich befinden sich Sitze, die gegenüber den beiden vorderen Sitzreihen erhöht sind.

Ferner sind aus der Praxis Fahrerhäuser für Nutzfahrzeuge bekannt, die einen Mitteltunnel beziehungsweise Motortunnel aufweisen, wobei beidseitig des Mitteltunnels jeweils ein Fahrersitz bzw. ein Beifahrersitz angeordnet sind. Diese Fahrerhäuser weisen jedoch den Nachteil auf, dass sie keinen durchgehenden Boden haben und somit einen zerklüfteten Innenraum aufweisen.

Daneben gibt es in der Praxis Fahrerhäuser für Nutzfahrzeuge, die oberhalb des Mitteltunnels einen durchgehenden Boden aufweisen. Diese Fahrerhäuser weisen somit in ihrem Innenraum einen eben verlaufenden Boden und damit einen nicht zerklüfteten Innenraum auf. Aufgrund des relativ hoch angesetzten Bodens benötigen diese jedoch eine große Höhe, da der Innenboden oberhalb des Motors verläuft.

Es ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Fahrerhaus für ein Nutzfahrzeug zu schaffen, das für den Fahrer verbesserte Sicht- und Einstiegsverhältnisse bereitstellt sowie einen möglichst wenig zerklüfteten Innenraum aufweist. Ferner sollen die zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse im Innenraum des Fahrerhauses optimiert, das heißt vergrößert werden.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch ein Fahrerhaus mit den Merkmalen des Patenanspruchs 1 gelöst.

Der Innenraum des Fahrerhauses ist geteilt ausgebildet und im Bereich der Fahrerseite nach unten hin versetzt. Zudem kann auch vorgesehen sein, Elemente der Fahrerergonomie, wie z. B. Bedienelemente und/oder Anzeigeelemente und/oder die Windschutzscheibe nach unten versetzt oder nach unten verlängert sein. Dadurch ist der Fahrer gegenüber dem übrigen Innenraum tiefer positioniert und findet verbesserte Sicht- und Einstiegsverhältnisse vor. Oberhalb des Fahrersitzes ist eine Liegefläche angeordnet. Im übrigen Bereich des Fahrerhauses verläuft der Boden auf Höhe der Oberkante des Motorraumes und ist eben ausgebildet. Dies bewirkt eine Trennung zwischen Fahrerarbeitsplatz und Wohnarbeitsplatz in dem Fahrerhaus, so dass der Fahrer in seinem Wohn- und Aufenthaltsbereich einen ebenen nicht zerklüfteten Innenraum vorfindet, und eine Trennung zwischen Arbeitsbereich und

Wohn- und Aufenthaltsbereich erfolgt. Die Teilung des Bodens erfolgt dabei im Wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung, um eine seitliche Aufteilung des Innenraumes in Arbeits- und Wohn- bzw. Aufenthaltsraum zu erhalten.

Durch den nach unten abgesenkten Fahrerarbeitsplatz kann erreicht werden, dass die Höhe über der Liegefläche der gesetzlich vorgeschriebenen Liegehöhe entspricht. Beträgt vorzugsweise mindestens 550mm.

Ein Fahrerhaus für Nutzfahrzeuge weist in der Regel ein mittig unterhalb des Fahrerhauses angeordneten Motor auf, der den Innenraum des Fahrerhauses nach unten beschränkt. Der Motorraum beziehungsweise der in dem Motorraum angeordnete Motor wird durch einen Motortunnel oder Mitteltunnel abgedeckt, der den Motorraum von dem Innenraum des Fahrerhauses abtrennt. Die Höhe des Motorraums, beziehungsweise des Motortunnels oder Mitteltunnels bestimmt also die Oberkante des Bodens in der Mitte des Fahrerhauses.

Um das Raumangebot des Fahrerhauses weiter zu verbessern kann vorgesehen sein, dass im Bereich der Beifahrerseite unterhalb des Bodens des Fahrerhauses ein Staufach angeordnet ist, so dass der innerhalb der Rohkarosse des Fahrerhauses zur Verfügung stehende Platz weitestgehend ausgenutzt wird.

Um die Zugänglichkeit zu dem Staufach auf der Beifahrerseite zu verbessern, kann vorgesehen sein, dass das Staufach vom Inneren des Fahrerhauses aus zugänglich ist, indem das Staufach zum Beispiel eine von oben offenbare Klappe aufweist. Das Staufach kann jedoch ebenso von außerhalb des Fahrerhauses zugänglich sein, indem zum Beispiel in der Außenwand des Fahrerhauses eine Karosserieklappe eingearbeitet ist, die den Zugang zu dem Staufach ermöglicht.

Innerhalb des Staufachs können weiter Unterteilungen und Fächer angeordnet sein, insbesondere kann ein entnehmbarer Container zur Aufnahme von diversen Gegenständen in dem Staufach gehalten sein.

In einer Ausführung kann vorgesehen sein, dass im Bereich der Beifahrerseite ein Beifahrersitz angeordnet ist, der auf dem Boden der Beifahrerseite befestigt und als klappbarer Beifahrersitz ausgebildet ist. Im zusammengeklappten Zustand kann der Beifahrersitz in dem unterhalb des Bodens angeordneten Staufach versenkt werden, um zum Beispiel beim Einmann-Betrieb des Fahrerhauses beziehungsweise des Nutzfahrzeuges dem einen Fahrer einen maximal möglichen Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Zugleich wird durch Ausklappen des Sitzes ermöglicht, dass das Fahrerhaus möglichst einfach von Einfahrer-Betrieb auf Zweifahrer-Betrieb umstellbar ist.

Es ist in einer Ausführung vorgesehen, dass im Bereich der Fahrerseite des Fahrerhauses ein Fahrerarbeitsplatz angeordnet ist, der ergonomisch günstig ausgebildet ist, indem die zum Fahrbetrieb notwendigen Schalt- und Bedienelemente im Griffbereich einer auf dem Fahrersitz sitzenden Person angeordnet sind. Durch die abgesenkte Anordnung des Fahrersitzes, sitzt der Fahrer quasi in einer Vertiefung, die nach vorne durch eine Instrumententafel, zur Seite hin durch die Fahrertür beziehungsweise dem Motortunnel und nach hinten durch die Lehne des Fahrersitzes definiert wird.

Um einen ergonomisch günstigen Betrieb des Fahrzeuges zu ermöglichen, ist nun vorgesehen, dass die notwendigen Bedien- und Schaltelemente des Fahrzeugs um den Fahrerplatz herum griffgünstig angeordnet werden. Zudem ist vorgesehen, dass

alle Anzeigesysteme so im Sichtbereich des Fahrers angeordnet werden, dass er sie einfach überblicken kann.

Es ist auch vorgesehen, dass im Bereich der Beifahrerseite der Wohn- und Aufenthaltsbereich des Fahrerhauses ausgebildet ist, indem dort zum Beispiel Ablagefächer und/oder Staufächer und/oder Kleiderschänke angeordnet sind. Zudem können im Beifahrerbereich Aufnahmen für Module angeordnet sein, wobei solche Module entweder entnehmbare Staukästen oder Module mit elektronischen Geräten, wie zum Beispiel Radio oder CD-Spieler oder Fernseher oder DVD-Spieler sein können.

Um den Wohn- und Aufenthaltsbereich komfortabel zu gestalten, ist vorgesehen, dass das Dach des Fahrerhauses in einer solchen Mindesthöhe verläuft, dass die Innenhöhe auf der Beifahrerseite mindestens 1,70 Meter beträgt. Vorzugsweise soll die Innenhöhe Stehhöhe aufweisen, also wenigstens 1,90 Meter. Das Dach kann selbstverständlich auch noch höher, z.B. auf einer Höhe von 2,00 Meter oder 2,30 Meter verlaufen, so dass sich die Innenhöhe noch weiter vergrößert. Die maximale Höhe des Fahrerhauses ergibt sich durch die jeweiligen gesetzlichen Regelungen, die eine maximale Höhe des Fahrzeuges vorschreiben.

Um eine optimale Raumausnutzung des Fahrerhauses zu gewährleisten ist vorgesehen, dass oberhalb des Fahrersitzes eine Liege beziehungsweise eine Liegefläche angeordnet ist, deren längste Erstreckung in Fahrtrichtung verläuft. Die kurze Erstreckung der Liegefläche verläuft quer zu der Fahrtrichtung. Diese Liegefläche ist vollständig oberhalb des Fahrersitzes angeordnet, das bedeutet, sie greift seitlich nicht über die Abmessungen des Fahrerarbeitsplatzes hinaus und beeinträchtigt somit in keinster Weise die auf der Beifahrerseite im Wohn- und Aufenthaltsbereich zur Verfügung

stehende Stehhöhe. Zudem kann diese Liege beziehungsweise die Liegefläche bei Bedarf als zusätzlicher Stauraum genutzt werden.

Um für die Liegefläche eine ausreichende Länge zu garantieren ist vorgesehen, dass das Fahrerhausdach als so genanntes Alkovendach ausgebildet ist. Das Alkovendach weist eine Ausbuchtung nach vorne hin auf, so dass die Erstreckung der Liege nach vorne hin bis über die Oberkante der Frontscheibe hinaus verlaufen kann.

Um ein aerodynamisches günstiges Fahrerhaus zu schaffen ist zudem vorgesehen, dass die Frontscheibe einen Neigungswinkel im Bereich von 5° bis 35° gegen die Senkrechte aufweist.

In einer weiteren Ausgestaltung kann vorgesehen sein, dass die Windschutzscheibe anstatt nach hinten gekippt steil, vorzugsweise senkrecht, verläuft, um die notwendige Länge der Liegefläche zu realisieren.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Figuren mit der dazugehörigen Figurenbeschreibung sowie aus den Unteransprüchen.

Es zeigen:

Fig. 1 eine schematische Seitenansicht eines Fahrerhauses für ein Nutzfahrzeug,

Fig. 2 einen Schnitt durch das in Figur 1 gezeigte Fahrerhaus in schematischer Darstellung.

In der Figur 1 ist ein Fahrerhaus 1 in schematischer Seitenansicht gezeigt. Das Fahrerhaus 1 ist am vorderen Ende

eines Nutzfahrzeugs angeordnet und die Blickrichtung ist auf die Fahrerseite hingewandt. Der Einstieg zu dem Fahrerhaus 1 geschieht über Trittstufen 14. Eine Fahrerhaustür 13, über die der Fahrerplatz des Fahrerhauses 1 erreichbar ist, schließt das Fahrerhaus zu der Fahrerseite hin ab. Unterhalb des Fahrerhauses 1 ist ein Vorderrad 15 angeordnet.

Das Fahrerhaus 1 weist ein Hochdach 11 in Form eines Alkovendachs auf. Im in Fahrtrichtung gesehen vorderen Bereich weist das Fahrerhaus 1 eine Frontscheibe 12 auf, die gegen die Senkrechte geneigt ist, so dass das Fahrerhaus 1 aerodynamische günstige Eigenschaften aufweist.

Auf der Fahrerseite des Fahrerhauses 1 ist ein Fahrerarbeitsplatz angeordnet, der aus einem Fahrersitz 41 sowie einem Lenkrad 43 und weiteren Bedien- und Anzeigenelementen besteht. Hinter dem Fahrersitz 41 ist ein Staukasten 62 angeordnet, auf dem eine Klappliege 61, die an der Rückwand des Fahrerhauses schwenkbar befestigt ist, angeordnet. Die Klappliege 61 kann im Bedarfsfall nach vorne geklappt werden und ruht dann auf dem Staukasten 62. Wird die Klappliege nicht benötigt, wird sie nach hinten gegen die Fahrerhausrückwand geschwenkt und dort gesichert.

Oberhalb des Fahrerarbeitsplatzes ist innerhalb des Alkovendachs 11 eine Liege 5 angeordnet, wobei deren Liegefläche in Fahrtrichtung verläuft. Bedingt durch den Alkoven in dem Fahrerhausdach 11 ist oberhalb der Oberkante der Windschutzscheibe 12 eine Ausbuchtung in dem Dach angebracht, so dass die Länge der Liege 5 ausreicht, um eine erwachsene Person bequem unterzubringen. Des Weiteren sind Ablagen 64 vorgesehen, die in dem Alkovendach 11 angeordnet sind, um die Stau- und Ablagemöglichkeiten in dem Fahrerhaus zu verbessern.

In der Figur 2 ist ein Schnitt quer durch das Fahrerhaus 1 dargestellt, wobei hier unterhalb des Fahrerhauses die Ränder 15 und der Motorraum 3 mit schematisch dargestelltem Motor 31 skizziert sind. Der Motorraum 3 ist nach oben hin zum Innenraum des Fahrerhauses 1 durch den Fahrerhausboden 2 abgetrennt. Oberhalb des Motorraumes 3 ist ein Motortunnel angedeutet, der den Motorraum 3 gegen den Innenraum des Fahrerhauses 1 abtrennt.

Das Fahrerhaus 1 ist nach oben durch das Fahrerhausdach 11, nach unten durch den Boden 2 und zur Seite jeweils durch Seitenwände mit entsprechenden Zugangstüren abgetrennt. Ferner weist die Rohkarosse des Fahrerhauses 1 nach hinten eine Rückwand und nach vorne eine Windschutzscheibe 12 auf, die in der Figur 1 dargestellt sind.

In dem Fahrerhaus 1 ist ein Fahrersitz 41 angeordnet, der auf dem Boden 2 befestigt ist, wobei der Boden 2 im Bereich des Fahrersitzes 41 nach unten zum Motorraum hin abgesenkt ist. Dieser Bereich ist in der Figur 1 als Bereich 21 bezeichnet. Der Beifahrerbereich beziehungsweise der Wohnbereich ist so ausgestaltet, dass der Innenboden des Fahrerhauses eben verläuft. Der Boden des Fahrerhauses 1 ist auf der Beifahrerseite als doppelter Boden ausgebildet, wobei eine erste Platte 23 den Innenraum nach oben hin begrenzt und eine zweite Platte 24 ein unter dem Boden 2 befindliches Staufach 25 nach unten hin begrenzt. Das Staufach 25 ist zur Ablage von Gegenständen vorgesehen und kann sowohl durch eine in den Boden 23 befindliche Klappe von oben aus wie auch von der Seite aus bedient werden.

Auf der Beifahrerseite oberhalb der Platte 23 ist ein Beifahrersitz 42 angeordnet, der als Klappsitz ausgebildet

ist. Der Sitz 42 kann zusammengeklappt und innerhalb des Staufaches 25 verstaut werden, so dass der Beifahrer beziehungsweise der Bodenbereich des Fahrerhauses 1 eine vollkommen ebene Fläche bietet. Oberhalb des Fahrerarbeitsplatzes beziehungsweise des Fahrersitzes 41 ist eine in Fahrtrichtung verlaufende Liege 5 angeordnet, die zum einen als Liege und zum anderen als zusätzlicher Staurum 63 nutzbar ist.

Die Fahrerkabine kann dargestellt werden, indem ein Blechrohbau mit Tunnel dargestellt wird, der den Motor abdeckt. Beifahrerseitig neben den Tunnel wird bündig zur Oberkante des Tunnels eine Platte 23 eingepasst, die ein zwischen der Platte 23 und dem unteren Boden des Mitteltunnels 24 befindliches Volumen 25 einschließt.

Es kann jedoch ebenso vorgesehen sein, dass auf der Beifahrerseite eine Platte vorgesehen ist, die den Mitteltunnel komplett abdeckt. Das unterhalb der Beifahrerseite gewonnene Volumen 25 kann entweder als Staufach oder als zusätzlicher Bauraum für elektronische Geräte, wie zum Beispiel Steuergeräte oder Zusatzheizungen verwendet werden.

Auf Grund des abgesetzten Fahrersitzes 41, bietet sich für den Fahrer ein bequemer, weil relativ niedriger Zustieg zu seinen Fahrerarbeitsplatz, bei gleichzeitiger ebener Wohn- und Aufenthaltsfläche im Bereich des Beifahrers. Zudem ergibt sich durch die niedrige Anordnung des Fahrersitzes für den Fahrer eine gute Sicht, auf die vor dem Fahrzeug befindlichen Verkehrsteilnehmer.

Patentansprüche

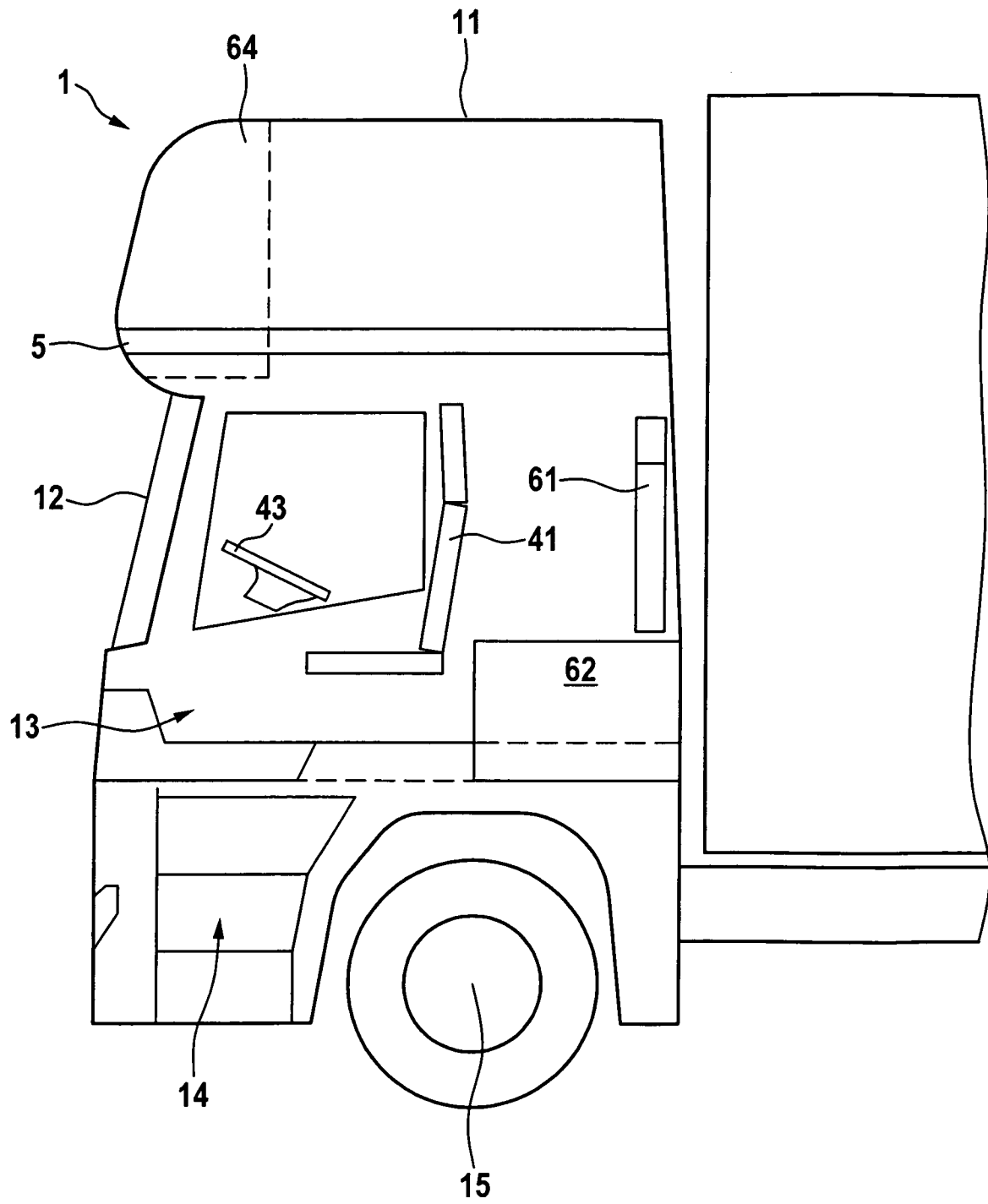
1. Fahrerhaus für ein Nutzfahrzeug mit einem mittig unterhalb des Fahrerhauses angeordneten Motor (31), mit einem Boden (2), der den Innenraum des Fahrerhauses von dem unterhalb des Fahrerhauses angeordneten Motorraum (3) trennt und einem Fahrersitz (41), der auf dem Boden befestigt ist, wobei die Höhe des Motorraums (3) die Oberkante des Bodens bestimmt, dadurch gekennzeichnet, dass der Boden (2) geteilt ausgebildet ist und im Bereich der Fahrerseite nach unten zum Motorraum (3) hin versetzt verläuft und im übrigen Bereich des Fahrerhauses auf Höhe der Oberkante des Bodens verläuft und oberhalb des Fahrersitzes (41) eine Liegefläche angeordnet ist.
2. Fahrerhaus nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Platz auf der Liegefläche als Stauraum nutzbar ist.
3. Fahrerhaus nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Motor durch einen Motortunnel abgedeckt ist, wobei die Oberkante des Motortunnels die Oberkante des Bodens bestimmt indem eine erste Platte (22) bündig mit der Oberkante des Motortunnels verläuft und mit der Rohkarosse fest verbunden ist.

4. Fahrerhaus nach Anspruch 3,
dadurch gekennzeichnet, dass
eine zweite Platte (23) im Bereich der Fahrerseite nach
unten zum Motorraum (3) hin versetzt angeordnet und mit
der Rohkarosse fest verbunden ist.
5. Fahrerhaus nach einem der Ansprüche 1 bis 4,
dadurch gekennzeichnet, dass
im Bereich der Beifahrerseite unterhalb des Bodens (2)
ein Staufach (25) angeordnet ist, welches vom Innenraum
des Fahrerhauses aus von oben und von außerhalb des Fah-
rerhauses von der Seite aus zugänglich ist.
6. Fahrerhaus nach Anspruch 5,
dadurch gekennzeichnet, dass
im Bereich der Beifahrerseite der Boden (2) als doppelter
Boden ausgebildet ist, wobei die erste Platte (23) den
Innenraum nach unten begrenzt und ein darunter verlaufen-
der unterer Boden (24) das Staufach (25) nach unten be-
grenzt.
7. Fahrerhaus nach Anspruch 5 oder 6,
dadurch gekennzeichnet, dass
im Bereich der Beifahrerseite auf dem Boden (2) ein Bei-
fahrersitz (42) angeordnet ist, der als klappbarer Bei-
fahrersitz ausgebildet ist und im geklappten Zustand in-
nerhalb des Staufaches (25) verstaubar ist.

8. Fahrerhaus nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich der Fahrerseite ein Fahrerarbeitsplatz angeordnet ist, indem die zum Fahrbetrieb notwendigen Schalt- und Bedienelemente (43) im Griffbereich einer auf dem Fahrersitz (41) sitzenden Person angeordnet sind.
9. Fahrerhaus nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich der Beifahrerseite, vorzugsweise im Bereich des ebenen Bodens (2), ein Wohn- und Aufenthaltsbereich angeordnet ist, indem Ablagefächer (62) und Aufnahmen für Module und/oder elektronische Geräte, vorzugsweise Radio und/oder Fernsehgeräte und/oder Kaffeemaschine in diesem Bereich vorgesehen sind.
10. Fahrerhaus nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass das Fahrerhausdach (11) in einer solchen Mindesthöhe verläuft, dass die Innenhöhe auf der Beifahrerseite mindestens 1,7 Meter beträgt.
11. Fahrerhaus nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die längste Erstreckung der Liegefläche in Fahrtrichtung verläuft.
12. Fahrerhaus nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass das Fahrerhausdach (11) als Alkovendach ausgebildet und die Frontscheibe (12) um einen Winkel im Bereich von 5 bis 30 Grad gegen die Senkrechte geneigt ist.

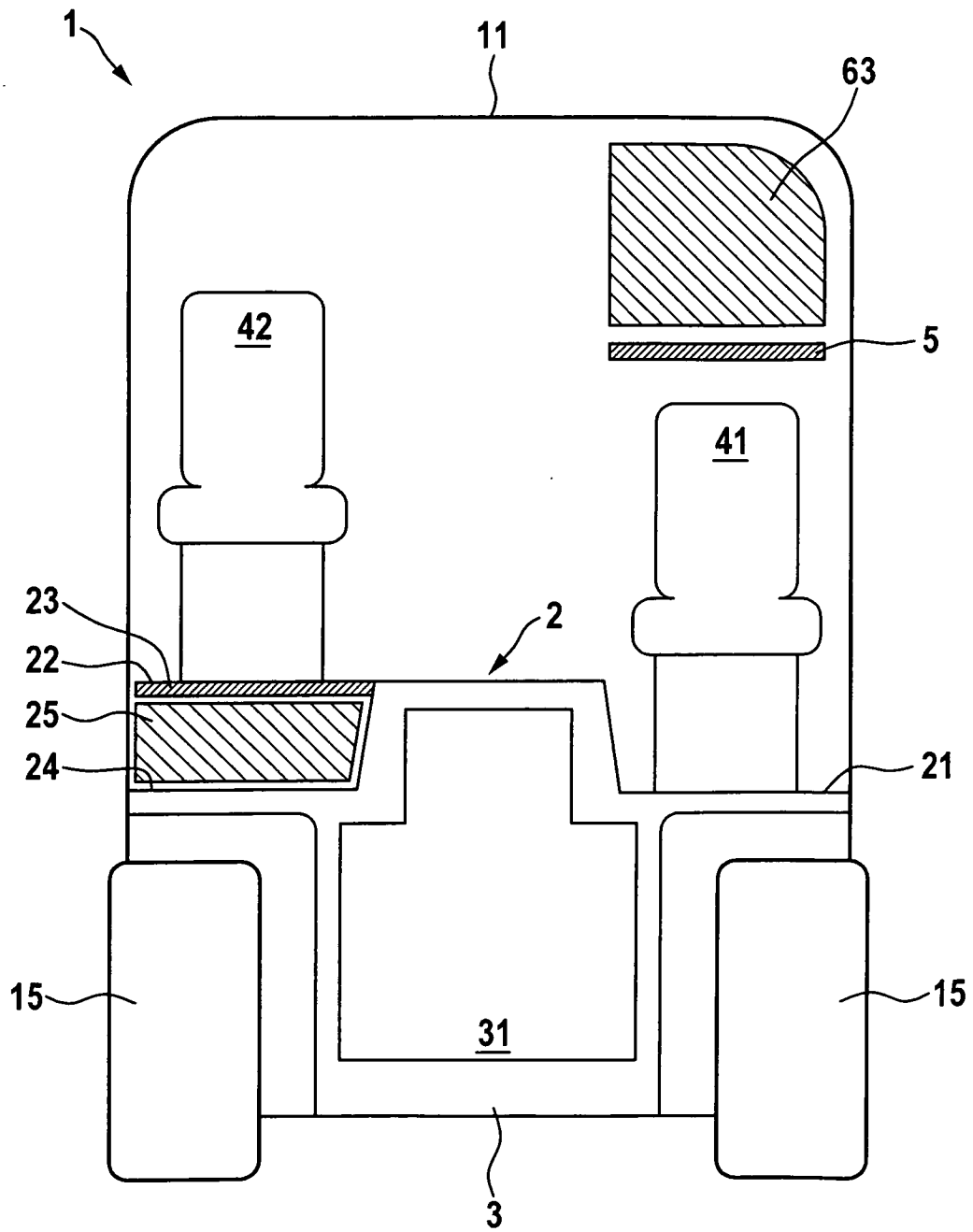
1 / 2

Fig. 1



2 / 2

Fig. 2



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2007/001799

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
INV. B62D25/20 B62D33/06

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	FR 2 782 055 A1 (RENAULT VEHICULES IND [FR]) 11 February 2000 (2000-02-11) page 3, line 8 - page 4, line 13; figures 1-3 -----	1-6
Y	"LE PREMIUM ROUTE CABINE SINGLE DE RVI" INGENIEURS DE L'AUTOMOBILE, EDITIONS VB, GARCHES, FR, no. 730, June 1999 (1999-06), pages 56-59, XP000832702 ISSN: 0020-1200 the whole document -----	1-6
Y	EP 0 010 765 A1 (MASCHF AUGSBURG NUERNBERG AG [DE]) 14 May 1980 (1980-05-14) page 7, last paragraph; figure 4 -----	1-6

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☒ See patent family annex.

*** Special categories of cited documents :**

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *G* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

14 May 2007

Date of mailing of the international search report

22/05/2007

Name and mailing address of the ISA/
European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Blondeau, Alain

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/EP2007/001799

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)	Publication date
FR 2782055	A1	11-02-2000	DE	69905523 D1	03-04-2003
			DE	69905523 T2	01-04-2004
			EP	0982221 A1	01-03-2000
EP 0010765	A1	14-05-1980	DE	2848158 A1	14-05-1980

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2007/001799

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
INV. B62D25/20 B62D33/06

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
B62D

Recherchierte, aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	FR 2 782 055 A1 (RENAULT VEHICULES IND [FR]) 11. Februar 2000 (2000-02-11) Seite 3, Zeile 8 - Seite 4, Zeile 13; Abbildungen 1-3	1-6
Y	----- "LE PREMIUM ROUTE CABINE SINGLE DE RVI" INGENIEURS DE L'AUTOMOBILE, EDITIONS VB, GARCHES, FR, Nr. 730, Juni 1999 (1999-06), Seiten 56-59, XP000832702 ISSN: 0020-1200 das ganze Dokument	1-6
Y	----- EP 0 010 765 A1 (MASCHF AUGSBURG NUERNBERG AG [DE]) 14. Mai 1980 (1980-05-14) Seite 7, letzter Absatz; Abbildung 4	1-6

☐ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen ☒ Siehe Anhang Patentfamilie

- * Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- *A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
 - *E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
 - *L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
 - *O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
 - *P* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist
 - *T* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
 - *X* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden
 - *Y* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist
 - * & * Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

14. Mai 2007

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

22/05/2007

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Blondeau, Alain

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2007/001799

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
FR 2782055	A1	11-02-2000	DE	69905523 D1	03-04-2003
			DE	69905523 T2	01-04-2004
			EP	0982221 A1	01-03-2000
EP 0010765	A1	14-05-1980	DE	2848158 A1	14-05-1980