

(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2010-64611

(P2010-64611A)

(43) 公開日 平成22年3月25日(2010.3.25)

(51) Int.Cl.
B62D 25/16 (2006.01)F1
B62D 25/16テーマコード(参考)
3D203

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 7 頁)

(21) 出願番号 特願2008-232688 (P2008-232688)
(22) 出願日 平成20年9月10日(2008.9.10)(71) 出願人 390039723
株式会社パプコ
神奈川県海老名市柏ヶ谷456番地
(74) 代理人 100096725
弁理士 堀 明▲ひこ▼
(74) 代理人 100153844
弁理士 小島 浩紀
(74) 代理人 100119231
弁理士 井上 克己
(72) 発明者 市川 睦
神奈川県海老名市柏ヶ谷456番地 株式
会社パプコ内
Fターム(参考) 3D203 AA13 BA03 BC04 BC05 BC29
BC30 CB09 CB19 DA15

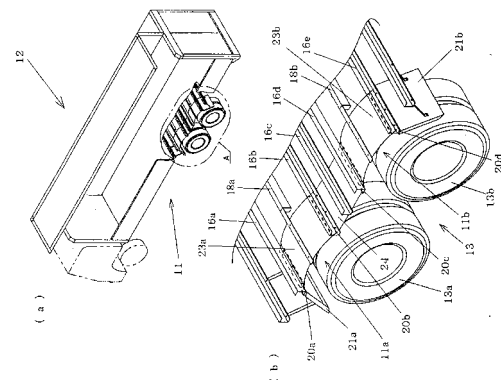
(54) 【発明の名称】トラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具

(57) 【要約】

【課題】トラック車両のタイヤによる泥跳ね・石跳ねからボディーを保護するための、構造及び取り付けが容易である泥跳ね・石跳ね保護具の提供を目的とする。

【解決手段】トラック車両12のタイヤ13上部側に位置する横根太16間に架設される泥跳ね・石跳ね保護具11であって、矩形形状の板材を山型に湾曲させた保護板23a、23bと、保護板23a、23bの両端部に取り付けられ、横根太16に止着される一対の止め具20(20a、20b)(20c、20d)と、を備えてなり、この一対の止め具20(20a、20b)(20c、20d)のうち少なくとも一方の止め具20a、20dが、傾斜板であるフェンダパネル21を止着することを特徴とする。

【選択図】図1



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

トラック車両のタイヤ上部側に位置する横根太間に架設される泥跳ね・石跳ね保護具であって、

矩形状の板材を山型に湾曲させた保護板と、該保護板の両端部に取り付けられ、前記横根太に止着される一対の止め具と、を備えてなり、

前記一対の止め具のうち少なくとも一方の止め具は、傾斜板であるフェンダパネルを止着することを特徴とするトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具。

【請求項 2】

前記止め具は、前記横根太の下端に当接する板状部を有することを特徴とする、請求項 1 に記載のトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具。

【請求項 3】

前記横根太の下端に当接する板状部の更に下端に、前記フェンダパネルが止着されることを特徴とする請求項 2 に記載のトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、トラック車両のタイヤによる泥跳ね・石跳ねからボディーを保護するものに関し、特に後部タイヤの上部側に装着されるトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具に関するものである。

【背景技術】

【0002】

トラック車両は、シャシーの上に荷台構造であるボディーを搭載してなるものであり、タイヤ上部に位置するボディーをタイヤによる泥跳ね・石跳ねから保護するために、タイヤ上部周囲にフェンダが設けられている。

【0003】

図 4 は従来のトラック車両の荷台側のタイヤから発生する泥跳ね・石跳ねからボディーを保護するリヤフェンダ構造を示す図で、(a) はその斜視図、(b) はその一部正面図、(c) はその一部詳細図である。

【0004】

図 4 (a) に示すように、例えばトラック車両の後部タイヤ 101 は 2 本のダブルになったものが前後計 4 本配置され、これが車体後部の左右に設けられていることから、後部タイヤ 101 は全部で 8 本となっている。図 4 (a) はその左後部側のフェンダ構造 102 を示すものである。

【0005】

この左後部側のリヤフェンダ構造 102 は、シャシーフレーム (図示せず) の上に設置される縦根太 (図示せず) に直行して設けられる横根太 103 (103a、103b、103c、103d、103e) (適宜「横根太 103」と略称する) 及び、横根太 103 間に位置しタイヤ 101 の真上に位置する中心横根太 105 (105a、105b) (適宜「中心横根太 105」と略称する) との間に貼接されている保護板 107 (107a、107b、107c) (適宜「保護板 107」と略称する) と、横根太 103a、103e にそれぞれ貼接されている傾斜板であるフェンダパネル 108 (108a、108b) (適宜「フェンダパネル 108」と略称する) とで構成されている。

【0006】

これら保護板 107 及びフェンダパネル 108 を備えてなるリヤフェンダ構造 102 は、図 4 (b) に示すように、後部タイヤ 101 が走行中に跳ね上げる泥や石によるボディー (図示せず) への付着、損傷を防止するものであり、ボディーの床板 111 (図中鎖線で

10

20

30

40

50

示す)の下に設けられている。

【0007】

図4(c)はフェンダパネル108aの横根太103aへの貼接の一部詳細図であり、フェンダパネル108aの端部は横根太103aの下端に対して当て板113を間に挟んで貼接されている。当て板113を間に挟むのは、縦根太115と横根太103aとの間に生じる段差を解消して、フェンダパネル108aを貼接するためである。

【0008】

図5(a)は縦根太115と横根太103aとの取合い概念図であり、(b)は(a)に示すV視図である。すなわち図5(a)(b)に示すように、縦根太115とこれに直行する横根太103aとの間には下部面に段差が生じており、フェンダパネル108aを水平に貼接するために当て板113を必要とするものである。

10

【0009】

このようにして形成されるリヤフェンダ構造は、後部タイヤ101が走行中に跳ね上げる泥や石によるボディ(図示せず)への付着、損傷を防止するものであるが、上記したように保護板107やフェンダパネル108の貼接が煩雑となっている。

【0010】

一方、車両タイヤによる泥跳ね防止として、比較的簡単な構造である泥跳ね防止構造が提案されている(例えば、特許文献1参照)。この特許文献1に記載の泥跳ね防止構造は、ホイールハウスのフェンダライナの前端を延長した延長部を設け、これを荷台の前端に止め具で止着したものである。

20

【特許文献1】特開平10-67342号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0011】

しかしながら上記特許文献1に記載の泥跳ね防止構造は、ピックアップ型のトラックにおけるダブルキャブのバックウインドに跳ね上がる泥の付着を防止するものであり、大型トラックのリヤフェンダのように、シャシフレームに搭載したボディー床下全体の泥跳ね・石跳ね防止にはそのまま適用することができない。

【0012】

この特許文献1に記載の泥跳ね防止構造を改良して前後にフェンダライナを延長することも考えられるが、それでは止め具も前後に必要で従来のリヤフェンダ構造と同様、構造上も取り付けの手間も煩雑なものになってしまう。

30

【0013】

本発明は、トラック車両のタイヤによる泥跳ね・石跳ねからボディーを保護するための、構造及び取り付けが容易である泥跳ね・石跳ね保護具の提供を目的とするものである。

【課題を解決するための手段】

【0014】

上記課題を解決するために本発明が提案するのは、トラック車両のタイヤ上部側に位置する横根太間に架設される泥跳ね・石跳ね保護具であって、矩形状の板材を山型に湾曲させた保護板と、該保護板の両端部に取り付けられ、前記横根太に止着される一対の止め具と、を備えてなり、前記一対の止め具のうち少なくとも一方の止め具は、傾斜板であるフェンダパネルを止着することを特徴とするトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具である。

40

【0015】

このように矩形状の板材を山型に湾曲させた保護板を横根太間に止め具を介して架設するので、タイヤによる泥跳ね・石跳ねからボディーを保護することができ、かつ簡易な構造であり、かつ取り付けも容易となる保護具を提供することができる。

【0016】

トラックの後部タイヤの上に湾曲した保護板を架設するものであり、タイヤが前後に連続して配置されているときは、この保護板も前後に連続するタイヤそれぞれの上に架設することになる。このとき傾斜板であるフェンダパネルが前後に連続するタイヤのそれぞ

50

れ前と後ろに止着されるが、各保護具の止め具のいずれか一方がそれぞれフェンダパネルも止着することになる。

【 0 0 1 7 】

なお後部タイヤが前後に連続しないトラックのときは、保護具の一对の止め具のそれぞれが前後のフェンダパネルを止着することになる。

【 0 0 1 8 】

また前記止め具は、前記横根太の下端に当接する板状部を有することが好ましい。そしてこの板状部にフェンダパネルを当接して止着すれば、止着が容易であると同時に、横根太との隙間を減少させて泥跳ね・石跳ねの防止もより効果的になる。さらに横根太が取付けられる縦根太と、横根太との間に生じる段差をこの板状部が解消することで当て板（スパーサー）を不要とすることができる。

10

【 発 明 の 効 果 】

【 0 0 1 9 】

本発明によれば、トラック車両のタイヤによる泥跳ね・石跳ねからボディーを保護するための、構造及び取り付けが容易であるトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具を提供できる。また横根太へのフェンダパネルの取付けも容易となる。

【 発 明 を 実 施 す る た め の 最 良 の 形 態 】

【 0 0 2 0 】

以下添付図面を参照して本発明の好ましい実施形態について説明する。

【 0 0 2 1 】

20

図 1 (a) は本発明に係るトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具が止着されたトラック車両の切り欠き後方斜視図、同 (b) は (a) の A 部 (切り欠き部) の拡大斜視図、図 2 (a) は本発明に係る泥跳ね・石跳ね保護具の正面図、同 (b) は (a) の R 部拡大図、図 3 (a) ~ (d) は本発明に係る泥跳ね・石跳ね保護具の構成部品である止め具の各実施例を示す図である。

【 0 0 2 2 】

図 1 (a) に示すように、本発明に係るトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 は、通常トラック車両 1 2 の後部タイヤの上部側に位置する横根太間に架設されるものであり、図示するように後部タイヤ 1 3 が車両進行方向に連続して前後配置されているときは泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 (1 1 a 、 1 1 b) も前後して 2 基 1 1 a 、 1 1 b 分が架設されることになる。

30

【 0 0 2 3 】

図 1 (b) に示すように、連続して前後配置されている後部タイヤ 1 3 (1 3 a 、 1 3 b) の上部には縦根太 (図示せず) に直行して接続される横根太 1 6 (1 6 a 、 1 6 b 、 1 6 c 、 1 6 d 、 1 6 e) が車両前方から後方に向けて順に配置されている。そして横根太 1 3 a と横根太 1 3 b との間には前側後部タイヤ 1 3 a の真上に位置する中心横根太 1 8 a が、また横根太 1 3 d と横根太 1 3 e との間には後側後部タイヤ 1 3 b の真上に位置する中心横根太 1 8 b が、それぞれ配置されている。

【 0 0 2 4 】

本発明に係る泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 のうち、前側の泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 a が横根太 1 6 a 、 1 6 b の間に、後側の泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 b が横根太 1 6 d 、 1 6 e の間に、後述する止め具 2 0 により止着されて、各根太間に架設されている。

40

【 0 0 2 5 】

また傾斜板であるフェンダパネル 2 1 (2 1 a 、 2 1 b) のうち、前側のフェンダパネル 2 1 a は横根太 1 6 a に止着され、後側のフェンダパネル 2 1 b は横根太 1 6 e に止着されている。フェンダパネル 2 1 (2 1 a 、 2 1 b) はいずれも止め具 2 0 (2 0 a 、 2 0 d) により横根太 1 6 a 、 1 6 e に止着されるようになっている。

【 0 0 2 6 】

また横根太 1 6 b から横根太 1 6 c を経由して横根太 1 6 d の間には平面保護板 2 4 が貼接されている。

50

【 0 0 2 7 】

本発明に係るトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 (1 1 a、1 1 b) のうち、前側に位置し横根太 1 6 a と 1 6 b 間に架設される泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 a は、矩形形状の板材を山型に湾曲された保護板 2 3 a と、この保護板 2 3 a を横根太 1 6 a に止着する止め具 2 0 a と、横根太 1 6 b に止着する止め具 2 0 b とで構成されている。また同様に後側に位置し横根太 1 6 d と 1 6 e 間に架設される泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 b は、矩形形状の板材を山型に湾曲された保護板 2 3 b と、この保護板 2 3 b を横根太 1 6 d に止着する止め具 2 0 c と、横根太 1 6 e に止着する止め具 2 0 d とで構成されている。

【 0 0 2 8 】

そしてさらに泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 (1 1 a、1 1 b) と、止め具 2 0 (2 1 a、2 1 b、2 1 c、2 1 d) と、平面保護板 2 4 と、フェンダパネル 2 1 (2 1 a、2 1 b) とでリヤフェンダ構造を形成している。なお図 1 (a) (b) はトラック車両 1 2 の左後方のリヤフェンダ構造を示すものであるが、対称位置にある右後方のリヤフェンダ構造も当然同様の構造になっている。

【 0 0 2 9 】

また本実施形態では、後部タイヤが前後に連続配置されているため、本発明に係る泥跳ね・石跳ね保護具も前後に 2 基架設配置されているが、後部タイヤが前後に連続しない単独 (タイヤがシングル、ダブルのいずれも含む) であれば、泥跳ね・石跳ね保護具も 1 基だけ横根太間に架設配置されることになる。

【 0 0 3 0 】

次に図 2 (a) (b) を参照して本発明に係るトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具 1 の横根太 1 6 への止着を説明する。

【 0 0 3 1 】

図 2 (a) に示すように、山型に湾曲された保護板 2 3 a の両端には止め具 2 1 a、2 1 b がそれぞれ保護板 2 3 a を挟持する状態にしてボルト・ナットを使用して止着されており、この止め具 2 1 a、2 1 b はそれぞれ横根太 1 6 a、1 6 b に同じくボルト・ナットを使用して止着されている。

【 0 0 3 2 】

図 2 (b) はその横根太 1 6 a への止着状態を拡大した図であり、このときフェンダパネル 2 1 a を止め具 2 0 a の下に当接して、共に横根太 1 6 a に止着されている。止め具 2 0 a は横根太 1 6 a に対しその板状部が当接しているため、フェンダパネル 2 1 a が隙間なく止め具 2 0 a に当接するようになっている。すなわち止め具 2 0 a が図 5 で示した当て板 1 0 3 a の代わりをすることになり、本発明に係る泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 は、別途当て板を必要としない構造になっている。

【 0 0 3 3 】

図 3 (a) は本実施形態における止め具 2 0 の正面図であり、図 3 (b) (c) (d) は止め具 2 0 の変形例を示す他の実施形態の図である。図 3 (b) に示す止め具 3 1 は横根太 1 6 側面を保護するために、板状の立ち上げ部 2 1 a を設けたものである。

【 0 0 3 4 】

図 3 (c) に示す止め具 3 2 は、保護板 2 3 を間に挟持せずに、下向きの段差面に当接した状態で止め具 3 2 と保護板 2 3 とをボルト・ナットで止着したものである。また図 3 (d) に示す止め具 3 3 は、図 3 (c) とは逆に上向きの段差面を持つ止め具 3 3 に保護板 2 3 をボルト・ナットで止着したものである。いずれも使い勝手の良い形状の止め具 2 0、3 1、3 2、3 3 を使用することができる。

【 0 0 3 5 】

このように本発明に係る泥跳ね・石跳ね保護具は、構造及び取り付けが容易となるトラック車両のタイヤによる泥跳ね・石跳ねを提供することができる。また本発明に係る泥跳ね・石跳ね保護具 1 1 の止め具によれば横根太へのフェンダパネルの取付けも容易となる。

【 図面の簡単な説明 】

10

20

30

40

50

【 0 0 3 6 】

【図 1】本発明に係るトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具が止着されたトラック車両の切り欠き後方斜視図、(b)は(a)のA部(切り欠き部)の拡大斜視図。

【図 2】(a)は本発明に係るトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具の正面図、(b)は(a)のR部拡大図。

【図 3】(a)～(d)は本発明に係るトラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具の構成部品である止め具の各実施例を示す図。

【図 4】従来のトラック車両の荷台側のタイヤから発生する泥跳ね・石跳ねからボディーを保護するリヤフェンダ構造を示す図で、(a)はその斜視図、(b)はその一部正面図、(c)はその一部詳細図。

【図 5】(a)は縦根太 115 と横根太 103 a との取合い概念図であり、(b)は(a)に示すV視図。

【符号の説明】

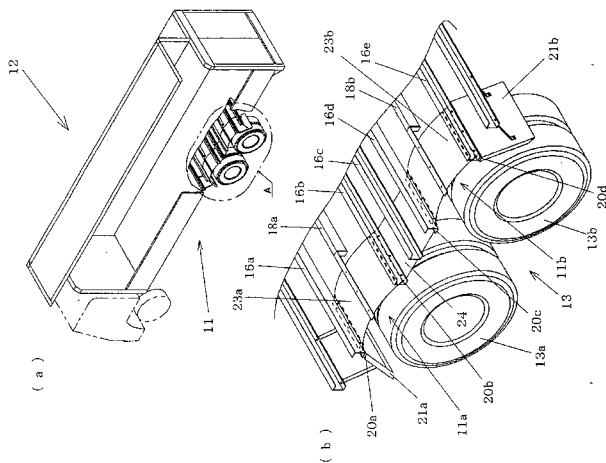
【 0 0 3 7 】

- 11 トラック車両の泥跳ね・石跳ね保護具
- 12 トラック車両
- 13 後部タイヤ
- 20 (20 a、20 b、20 c、20 d) 止め具
- 21 フェンダパネル
- 23 (23 a、23 b) 保護板

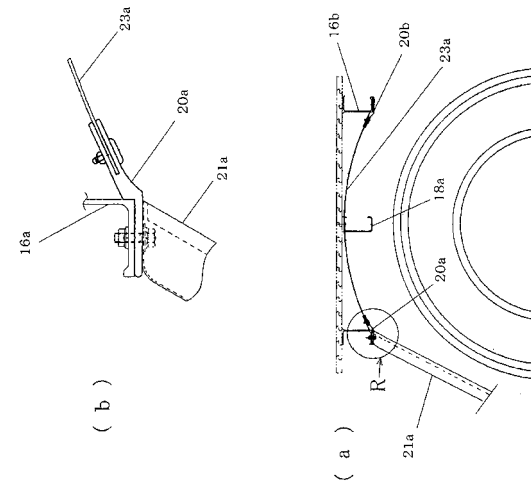
10

20

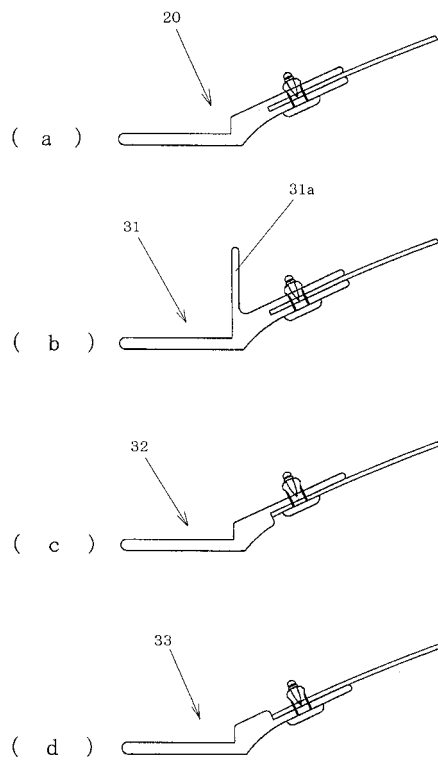
【図 1】



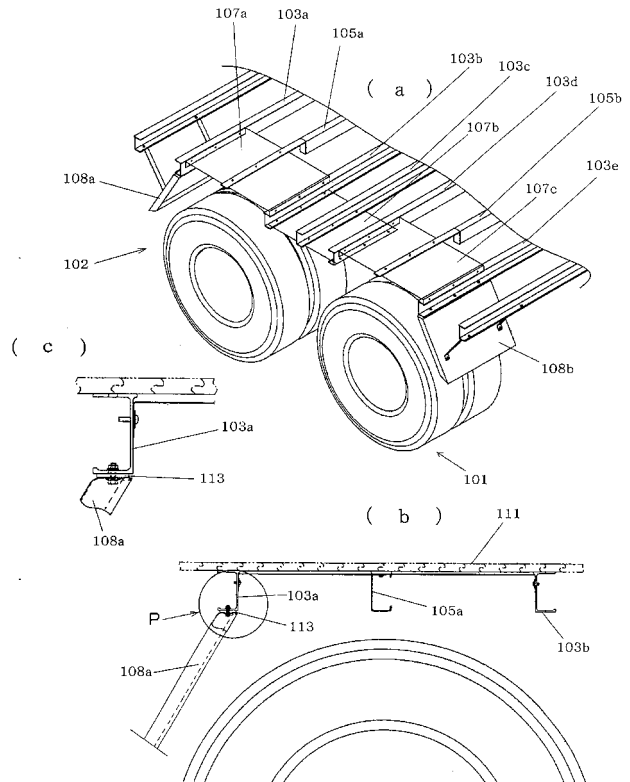
【図 2】



【図 3】



【図 4】



【図 5】

