

(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2006-96216
(P2006-96216A)

(43) 公開日 平成18年4月13日(2006.4.13)

(51) Int. Cl. F I テーマコード (参考)
B60H 1/26 (2006.01) B60H 1/26 671A
 B60H 1/26 611A

審査請求 未請求 請求項の数 7 O L (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2004-285669 (P2004-285669)	(71) 出願人	000003137 マツダ株式会社 広島県安芸郡府中町新地3番1号
(22) 出願日	平成16年9月30日(2004.9.30)	(74) 代理人	100067747 弁理士 永田 良昭
		(74) 代理人	100121603 弁理士 永田 元昭
		(72) 発明者	楠 弘隆 広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ株式会社内
		(72) 発明者	岡那 文夫 広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ株式会社内

(54) 【発明の名称】 車両用エキストラクタ構造

(57) 【要約】

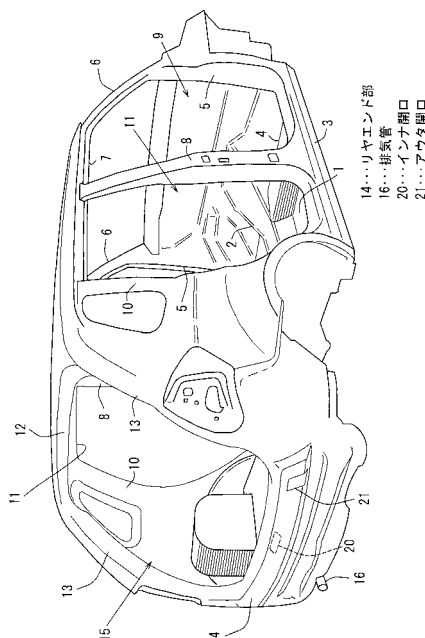
【課題】

閉断面構造のリアエンド部の車室内側略中央部に車室内側開口を設けると共に、リアエンド部の車室内側開口に対して排気管と離間する方向にオフセットした位置の車室外側位置に車室外側開口を設けることで、リアオーバハングの短縮化されたレイアウトと、エキストラクタ性能との両立を達成することができる車両用エキストラクタ構造の提供を目的とする。

【解決手段】

車体前部に配設されたエンジンの排気管16が車体後部を形成するリアエンド部14に隣接する後方位置まで延設された車両の車室内の空気を車室外に排気する車両用エキストラクタ構造であって、リアエンド部14は閉断面形状に形成され、リアエンド部14の車室内側略中央部に車室内側開口20を設けると共に、リアエンド部14の車室内側開口20に対して排気管16と離間する方向にオフセットした位置の車室外側位置に車室外側開口21を設けたことを特徴とする。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

車体前部に配設されたエンジンの排気管が車体後部を形成するリヤエンド部に隣接する後方位置まで延設された車両の車室内の空気を車室外に排気する車両用エキストラクタ構造であって、

上記リヤエンド部は閉断面形状に形成され、該リヤエンド部の車室内側略中央部に車室内側開口を設けると共に、

該リヤエンド部の車室内側開口に対して排気管と離間する方向にオフセットした位置の車室外側位置に車室外側開口を設けた

車両用エキストラクタ構造。

10

【請求項 2】

上記車室内側開口には、車室内から車室外への空気の排出を許容し、車室外から車室内への空気の侵入を遮断するワンウェイの遮断弁が設けられた

請求項 1 記載の車両用エキストラクタ構造。

【請求項 3】

上記リヤエンド部は、リヤエンドアウトパネルとリヤエンドインナパネルとが接合されて閉断面に構成され、

上記リヤエンドインナパネルに車室内側開口を一体的に設けた

請求項 1 または 2 記載の車両用エキストラクタ構造。

【請求項 4】

上記リアエンド部は、リヤエンドアウトパネルとリヤエンドインナパネルとが接合されて閉断面に構成され、

上記リヤエンドアウトパネルに車室外側開口を一体的に設けた

請求項 1 ~ 3 の何れか 1 に記載の車両用エキストラクタ構造。

20

【請求項 5】

上記遮断弁は可撓性を有するシート部材を備え、該シート部材がリヤエンドインナパネルの車室内側開口縁部に取付けられた

請求項 2 ~ 4 の何れか 1 に記載の車両用エキストラクタ構造。

【請求項 6】

上記遮断弁は格子部材とシート部材とを備え、リヤエンドインナパネルの車室内側開口縁部に上記格子部材を介してシート部材が取付けられた

請求項 5 記載の車両用エキストラクタ構造。

30

【請求項 7】

上記リヤエンド部を車室外側から覆うリヤバンパが取付けられた

請求項 1 ~ 6 の何れか 1 に記載の車両用エキストラクタ構造。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

この発明は、車両の車室内の空気を車室外に排気するような車両用エキストラクタ構造に関する。

40

【背景技術】**【0002】**

一般に、ドア開閉時の乗員の快適性確保、並びに空調風の換気を目的として車両には車室内の空気を排出するエキストラクタ構造が採用されている。

この車両用エキストラクタ (e x t r a c t o r) 構造には次のような性能が要求される。

【0003】

すなわち、車室外から車室内へ空気が侵入しないこと、ロードノイズ等の音が車室内に伝播しないこと、排気管から放出される排気ガス等の臭いが車室内に侵入しないこと、水が車室内に侵入しないことを確保しつつ、車室内の空気および空調風の換気が可能なこと

50

が要求される。

【0004】

従来、上述例の車両用エキストラクタ構造としては特許文献1、特許文献2に記載の構造がある。

特許文献1に記載の構造は、リヤクオータパネルから下方に延びるロアパネルを設け、このロアパネルの後輪後方で、かつバンパサイドと対応する部位に車室外側開口を形成し、この車室外側開口をトノカバーで形成される空気流通経路を介してリアフロアのスリットに連通させ、このスリットを車室内側開口に設定したもので、車室内の空気はスリット、空気流通経路、車室外側開口を介して換気される。

【0005】

しかし、この従来構造においては、車室外側開口の開口位置が後輪および排気管に近いので、ロードノイズ等の音が車室内に伝播されやすく、また排気ガスの臭いが車室内に侵入しやすいうえ、シートオーバハングの車両に採用する場合には、車体剛性との関係上、上述の車室外側開口の形成が困難となる問題点があった。

【0006】

また、特許文献2に記載の構造はリヤコーナ部においてリヤクオータパネルとリヤフェンダパネルとの間に、上下方向に閉断面が形成されるようにレインフォースメントを接合し、上述のリヤクオータパネルには車室内と閉断面内部とを連通する車室内側開口を形成し、この車室内側開口よりも下方にオフセットした位置で、後輪の後方かつバンパサイドと対応する部分においてリヤフェンダパネルおよびレインフォースメントには車室外と閉断面内部とを連通する車室外側開口を形成したもので、車室内の空気は、車室内側開口、閉断面内部、車室外側開口を介して換気される。

【0007】

しかし、この従来構造においても、車室外側開口の開口位置が後輪および排気管に近いので、ロードノイズ等の音が車室内に伝播されやすく、また排気ガスの臭いが車室内に侵入しやすいうえ、シートオーバハングの車両に採用する場合には、車体剛性との関係上、上述の車室外側開口の形成が困難となる問題点があった。

【特許文献1】特開2000-280828号公報

【特許文献2】特開平6-144289号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0008】

そこで、この発明は、閉断面構造のリヤエンド部の車室内側略中央部に車室内側開口を設けると共に、該リヤエンド部の車室内側開口に対して排気管と離間する方向にオフセットした位置の車室外側位置に車室外側開口を設けることで、リヤオーバハングの短縮化された車両レイアウトと、エキストラクタ性能（排気ガス臭の侵入防止、ロードノイズ等の音の伝播防止、NVH低減など）との両立を達成することができる車両用エキストラクタ構造の提供を目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0009】

この発明による車両用エキストラクタ構造は、車体前部に配設されたエンジンの排気管が車体後部を形成するリヤエンド部に隣接する後方位置まで延設された車両の車室内の空気を車室外に排気する車両用エキストラクタ構造であって、上記リヤエンド部は閉断面形状に形成され、該リヤエンド部の車室内側略中央部に車室内側開口を設けると共に、該リヤエンド部の車室内側開口に対して排気管と離間する方向にオフセットした位置の車室外側位置に車室外側開口を設けたものである。

【0010】

上記構成によれば、車両の車室内の空気は、車室内側開口から流入し、リヤエンド部の閉断面内を車幅方向に流動した後に、車室外側開口から換気（流出）される。

特に、車室外側開口の開口位置は、従来のバンパサイド対向部と異なり、車体後部を形

10

20

30

40

50

成するリヤエンド部に設定されているので、リヤオーバハングを短縮したコンパクトな車両に対しても十分にレイアウトすることができる。

【0011】

また、車室外側開口は排気管から離間しているため、排気ガス臭の車室内への侵入を防止することができ、さらに、車室外側開口は後輪からも離間しているため、ロードノイズ等の音が車室内へ伝播されるのを防止することができる。

【0012】

要するに、リヤオーバハングの短縮化されたレイアウトと、エキストラクタ性能との両立を達成することができる。

この発明の一実施態様においては、上記車室内側開口には、車室内から車室外への空気の排出を許容し、車室外から車室内への空気の侵入を遮断するワンウェイ（一方向）の位置遮断弁が設けられたものである。

10

【0013】

上記構成によれば、上述の遮断弁で車室外から車室内への空気の侵入を遮断するので、臭い、音、ノイズ等に対するエキストラクタ性能の向上を図ることができる。

【0014】

この発明の一実施態様においては、上記リヤエンド部は、リヤエンドアウトパネルとリヤエンドインナパネルとが接合されて閉断面に構成され、上記リヤエンドインナパネルに車室内側開口を一体的に設けたものである。

【0015】

上記構成によれば、リヤエンド部の閉断面を容積室として利用できるので、エキストラクタ性能の向上を図ることができ、また車室内側開口と車室外側開口との間の車幅方向の経路を長く設定することができるので、ノイズ、水、臭いが車室内に侵入しにくい。つまり、リヤエンド閉断面によりチャンバが構成されるので、NVH性能と難水性能とが向上する。加えて、車室内側開口をリヤエンドインナパネルに一体的に設けたので、構造のシンプル化を達成することができる。

20

【0016】

この発明の一実施態様においては、上記リアエンド部は、リヤエンドアウトパネルとリヤエンドインナパネルとが接合されて閉断面に構成され、上記リヤエンドアウトパネルに車室外側開口を一体的に設けたものである。

30

【0017】

上記構成によれば、リヤエンド部の閉断面を容積室として利用できるので、エキストラクタ性能の向上を図ることができ、また車室内側開口と車室外側開口との間の車幅方向の経路を長く設定することができるので、ノイズ、水、臭いが車室内に侵入しにくい。加えて、車室外側開口をリヤエンドアウトパネルに一体的に設けたので、構造のシンプル化を達成することができる。

【0018】

この発明の一実施態様においては、上記遮断弁は可撓性を有するシート部材を備え、該シート部材がリヤエンドインナパネルの車室内側開口縁部に取付けられたものである。

上記構成によれば、可撓性のシート部材にてシンプルかつ安価な遮断弁を構成することができ、類似車種において遮断弁構造を共用化することもできる。

40

【0019】

この発明の一実施態様においては、上記遮断弁は格子部材とシート部材とを備え、リヤエンドインナパネルの車室内側開口縁部に上記格子部材を介してシート部材が取付けられたものである。

【0020】

上記構成によれば、遮断弁の組付け性の向上を図ることができると共に、格子部材によりシート部材の正確な動作を確保することができる。

【0021】

この発明の一実施態様においては、上記リヤエンド部を車室外側から覆うリヤバンパが

50

取付けられたものである。

上記構成によれば、車室外側開口をリヤバンパにより保護することができ、水の侵入を防止すると共に、見栄えの向上を図ることができる。

【発明の効果】

【0022】

この発明によれば、閉断面構造のリヤエンド部の車室内側略中央部に車室内側開口を設けると共に、該リヤエンド部の車室内側開口に対して排気管と離間する方向にオフセットした位置の車室外側位置に車室外側開口を設けたので、リヤオーバハングの短縮化された車両レイアウトと、エキストラクタ性能（排気ガス臭の侵入防止、ロードノイズ等の音の伝播防止、NVH低減など）との両立を達成することができる効果がある。

10

【発明を実施するための最良の形態】

【0023】

リヤオーバハングの短縮化された車両のレイアウトと、エキストラクタ性能との両立を達成するという目的を、リヤエンド部が閉断面形状に形成され、該リヤエンド部の車室内側略中央部に車室内側開口を設けると共に、該リヤエンド部の車室内側開口に対して排気管と離間する方向にオフセットした位置の車室外側位置に車室外側開口を設けるという構成にて実現した。

【実施例】

【0024】

この発明の一実施例を以下図面に基づいて詳述する。

20

図面は車両用エキストラクタ構造を示すが、まず、図1を参照して車体構造について概略的に説明する。

【0025】

フロアパネル1の中央部には車両の前後方向に延びるトンネル部2が一体または一体的に形成され、トンネル部2と左右のサイドシル3との間には車幅方向に延びるクロスメンバ4が設けられている。

【0026】

車体側部には、上述のサイドシル3と、ヒンジピラー5と、フロントピラー6と、ルーフサイド部7とセンタピラー8とで囲繞されたフロントドア開口9が形成されると共に、サイドシル3と、センタピラー8と、ルーフサイド部7と、クォータピラー10とで囲繞されたリヤドア開口11が形成されている。

30

【0027】

車体後部には、リヤヘッダ部12と、左右のリヤピラー13, 13と、リヤエンド部14とで囲繞された荷室開口15が形成され、この荷室開口15にはハッチゲート（図示せず）が開閉可能に取付けられる。

さらに、車体前部に配設されたエンジン（図示せず）の排気管16が、車体後部を形成する上述のリヤエンド部14に隣接する後方の左側位置まで延設されている。

【0028】

次に、図2～図5を参照して車両用エキストラクタ構造について説明する。

図2はリヤエンド部14を車両後方から見た状態で示す図面（但し、リヤバンパを取外した状態の説明図）、図3は図2の斜視図、図4は図2のA-A線矢視断面図、図5は図2のB-B線矢視断面図である。

40

【0029】

図2～図5において、上述のリヤエンド部14は車両内側に位置するリヤエンドインナパネル17と、車両外側に位置するリヤエンドアウトパネル18とを備え、リヤエンドインナパネル17の背面の上方部にリヤエンドアウトパネル18を接合して、車幅方向に延びる閉断面19を形成している。

【0030】

詳しくは、上述のリヤエンドアウトパネル18はその上下両部に車幅方向に延びる接合フランジ部18a, 18bを有し、上側の接合フランジ部18aをリヤエンドインナパネ

50

ル 17 の対応する接合フランジ部 17 a に接合し、下側の接合フランジ部 18 b をリヤエンドインナパネル 17 の対応するフラット部 17 b に接合して、リヤエンド部 14 を閉断面構造に構成したものである。

【0031】

上述のリヤエンド部 14 の車室内側略中央部（但し、車室内側中央部を含む）においてリヤエンドインナパネル 17 には図 4 に示すように、閉断面 19 と連通可能な車室内側開口 20（以下単にインナ開口と略記する）を一体的に設けている。

【0032】

また上述のリヤエンド部 14 のインナ開口 20 に対して排気管 16 と車幅方向に離間するように右方向にオフセットした位置（望ましくは車幅方向右端部側）の車室外側位置におけるリヤエンドアウトパネル 18 には図 5 に示すように、閉断面 19 と直接連通する車室外側開口 21（以下単にアウト開口と略記する）を一体的に設けている。

10

【0033】

上述のインナ開口 20 は図 6 に拡大図で示すように格子形状に形成されている。

すなわち、リヤエンドインナパネル 17 をプレス加工する時、インナ開口 20 に対して横方向の複数の棧 20 a と、縦方向の複数の棧 20 b と、傾斜方向の複数の棧 20 c とが残るようにインナ開口 20 を打ち抜き加工して、該インナ開口 20 を格子構造に形成したものである。

【0034】

そして、上述のインナ開口 20 には、車室内から車室外への空気の排出を許容し、車室外から車室内への空気の進入を遮断するワンウェイ構造の遮断弁 22（いわゆる逆止弁）が設けられている。

20

上述の遮断弁 22 は可撓性を有するゴム製のシート部材 23 を備え、このシート部材 23 がリヤエンドインナパネル 17 のインナ開口 20 の口縁部に取付けられている。

【0035】

この実施例では、上述のシート部材 23 の上端部をリヤエンドインナパネル 17 の閉断面 19 側の面においてインナ開口 20 の口縁部に接着固定し、該シート部材 23 が図 4 に仮想線で示すようにインナ開口 20 を開放した時、車室内から閉断面 19 内のチャンバを介して車室外への空気の排出を許容し、シート部材 23 が図 4 に実線で示すようにインナ開口 20 を閉塞した時、車室外から閉断面 19 内のチャンバを介して車室内へ空気が侵入しようとするのを遮断するように構成している。

30

【0036】

ところで、上述のリヤエンド部 14 を車室外側から覆う樹脂製のリヤバンパ 24 を設け、このリヤバンパ 24 でアウト開口 21 を保護すると共に、このリヤバンパ 24 の車両前方部位には車幅方向に延びる補強部材としてのバンパレインフォースメント 25 を張架している。

なお、図中、矢印 F は車両前方を示し、矢印 R は車両後方を示す。

【0037】

このように構成した車両用エキストラクタ構造の作用を以下に説明する。

ドア開閉時に乗員の快適性を確保する目的で、車室内の空気を排気する場合、または空調風を換気する場合、車室内の空気は図 4 に矢印 a で示すように、リヤエンドインナパネル 17 のインナ開口 20 から遮断弁 22 のシート部材 23 を押し開いて閉断面 19 内に流入し、この閉断面 19 内のチャンバを車幅方向に流動した後に、図 5 に矢印 b で示すように排気管 16 と離間するオフセット位置のアウト開口 21 から車室外に排気される。

40

【0038】

一方、車室外から車室内へ空気が侵入しようとする場合、遮断弁 22 のシート部材 23 がインナ開口 20 を閉塞することで、斯る空気の侵入を遮断するので、排気ガス臭などの臭い、ロードノイズ等の音などの侵入を良好に防止することができる。

【0039】

このように、図 1 ~ 図 6 で示した実施例の車両用エキストラクタ構造は、車体前部に配

50

設されたエンジンの排気管 16 が車体後部を形成するリヤエンド部 14 に隣接する後方位置まで延設された車両の車室内の空気を車室外に排気する車両用エキストラクタ構造であって、上記リヤエンド部 14 は閉断面 19 形状に形成され、該リヤエンド部 14 の車室内側略中央部にインナ開口 20 を設けると共に、
該リヤエンド部 14 のインナ開口 20 に対して排気管 16 と離間する方向にオフセットした位置の車室外側位置にアウト開口 21 を設けたものである。

【0040】

この構成によれば、車両の車室内の空気は、インナ開口 20 から流入し、リヤエンド部 14 の閉断面 19 内を車幅方向に流動した後に、アウト開口 21 から換気（流出）される。

10

【0041】

特に、アウト開口 21 の開口位置は、従来のバンパサイド対向部と異なり、車体後部を形成するリヤエンド部 14 に設定されているので、リヤオーバハングを短縮したコンパクトな車両に対しても十分にレイアウトすることができる。

【0042】

また、アウト開口 21 は排気管 16 から離間しているので、排気ガス臭の車室内への侵入を防止することができ、さらに、アウト開口 21 は後輪（いわゆるタイヤ）からも離間しているので、ロードノイズ等の音が車室内へ伝播されるのを防止することができる。

【0043】

要するに、リヤオーバハングの短縮化されたレイアウトと、エキストラクタ性能（排気ガス臭の侵入防止、ロードノイズ等の音の伝播防止、NVH低減など）との両立を達成することができる。

20

【0044】

しかも、インナ開口 20 には、車室内から車室外への空気の排出を許容し、車室外から車室内への空気の侵入を遮断するワンウェイの遮断弁 22 が設けられたものである。

この構成によれば、上述の遮断弁 22 で車室外から車室内への空気の侵入を遮断するので、臭い、音、ノイズ等に対するエキストラクタ性能の向上を図ることができる。

【0045】

また、上記リヤエンド部 14 は、リヤエンドアウトパネル 18 とリヤエンドインナパネル 17 とが接合されて閉断面 19 に構成され、上記リヤエンドインナパネル 17 にインナ開口 20 を一体的に設けたものである（図 4 参照）。

30

【0046】

この構成によれば、リヤエンド部 14 の閉断面 19 を容積室として利用できるので、エキストラクタ性能の向上を図ることができ、またインナ開口 20 とアウト開口 21 との間の車幅方向の経路を長く設定することができるので、ノイズ、水、臭いが車室内に侵入しにくい。つまり、リヤエンド閉断面によりチャンバが構成されるので、NVH性能と難水性能とが向上する。加えて、インナ開口 20 をリヤエンドインナパネル 17 に一体的に設けたので、構造のシンプル化を達成することができる。

【0047】

さらに、上記リヤエンド部 14 は、リヤエンドアウトパネル 18 とリヤエンドインナパネル 17 とが接合されて閉断面 19 に構成され、上記リヤエンドアウトパネル 18 にアウト開口 21 を一体的に設けたものである（図 5 参照）。

40

【0048】

この構成によれば、リヤエンド部 14 の閉断面 19 を容積室として利用できるので、エキストラクタ性能の向上を図ることができ、またインナ開口 20 とアウト開口 21 との間の車幅方向の経路を長く設定することができるので、ノイズ、水、臭いが車室内に侵入しにくい。つまり、リヤエンド閉断面 19 によりチャンバが構成されるので、NVH性能と難水性能とが向上する。加えて、アウト開口 21 をリヤエンドアウトパネル 18 に一体的に設けたので、構造のシンプル化を達成することができる。

【0049】

50

また、上記遮断弁 22 は可撓性を有するシート部材 23 を備え、該シート部材 23 がリヤエンドインナパネル 17 のインナ開口 20 の口縁部に取付けられたものである。

この構成によれば、可撓性のシート部材 23 にてシンプルかつ安価な遮断弁 22 を構成することができ、類似車種において遮断弁構造を共用化することもできる。

【0050】

加えて、上記リヤエンド部 14 を車室外側から覆うリヤバンパ 24 が取付けられたものである。

この構成によれば、アウト開口 21 をリヤバンパ 24 により保護することができ、水の侵入を防止すると共に、見栄えの向上を図ることができる。

【0051】

図 7 は車両用エキストラクタ構造の他の実施例を示し、開口部 26 をもった格子部材としてのグリル 27、このグリル 27 にその上端部が予め接着されたシート部材 23 とから成るバルブユニット 28 を設け、リヤエンドインナパネル 17 のインナ開口 20 の口縁部に上述のグリル 27 を介してシート部材 23 を取付け、バルブユニット 28 側の開口部 26 と、インナ開口 20 と閉断面 19 内を連通可能に構成したものである。

【0052】

このように、遮断弁 22 がグリル 27 とシート部材 23 とを備え、リヤエンドパネル 17 のインナ開口 20 の口縁部に上記グリル 27 を介してシート部材 23 が取付けられたものである。

【0053】

この構成によれば遮断弁 22 がバルブユニット 28 としてユニット化されており、リヤエンドインナパネル 17 の車室側の面に接合することができるので、遮断弁 22 なくなくシート部材 23 の組付け性の向上を図ることができると共に、グリル 27 の格子構造によりシート部材 23 が車室内側方向も垂れ下がるのを防止することができるので、シート部材 23 の正確な動作を確保することができる。

【0054】

なお、図 7 で示したこの実施例においても、その他の構成、作用、効果については先の実施例と同様あるから図 7 において前図と同一の部分には同一符号を付して、その詳しい説明を省略する。

【0055】

図 8 はバルブユニット 28 の他の実施例を示すものである。図 8 に示すこの実施例においてはリヤエンドインナパネル 17 のインナ開口 20 を隔てた上下両部において、その車室内側の面にフロント方向に突出する複数のボルト 29、29 を溶接手段等により一体的に接合固定する一方、グリル 27 のボルト頭部と対応する部分には凹部を形成し、開口部 26、グリル 27、シート部材 23 を備えたバルブユニット 28 をナット 30 を用いて車室内側の同方向からボルト 29、29 に着脱可能に締付け、該バルブユニット 28 を取付け、取外し可能に構成したものである。

【0056】

このように構成しても、図 7 で示した先の実施例とほぼ同様の作用、効果を奏するので、図 8 において図 7 と同一の部分には同一符号を付して、その詳しい説明を省略する。

【0057】

この発明の構成と、上述の実施例との対応において、
この発明の車室内側開口は、実施例のインナ開口 20 に対応し、
以下同様に、
車室外側開口は、アウト開口 21 に対応し、
格子部材は、グリル 27 に対応するも、
この発明は、上述の実施例の構成のみに限定されるものではない。

【図面の簡単な説明】

【0058】

【図 1】本発明の車両用エキストラクタ構造を備えた車両の斜視図

10

20

30

40

50

【図2】リヤエンド部を車両後方から見た状態で示す説明図

【図3】図2の斜視図

【図4】図2のA-A線矢視断面図

【図5】図2のB-B線矢視断面図

【図6】車室内側開口の拡大図

【図7】車両用エキストラクタ構造のほかの実施例を示す断面図

【図8】車両用エキストラクタ構造のさらに他の実施例を示す断面図

【符号の説明】

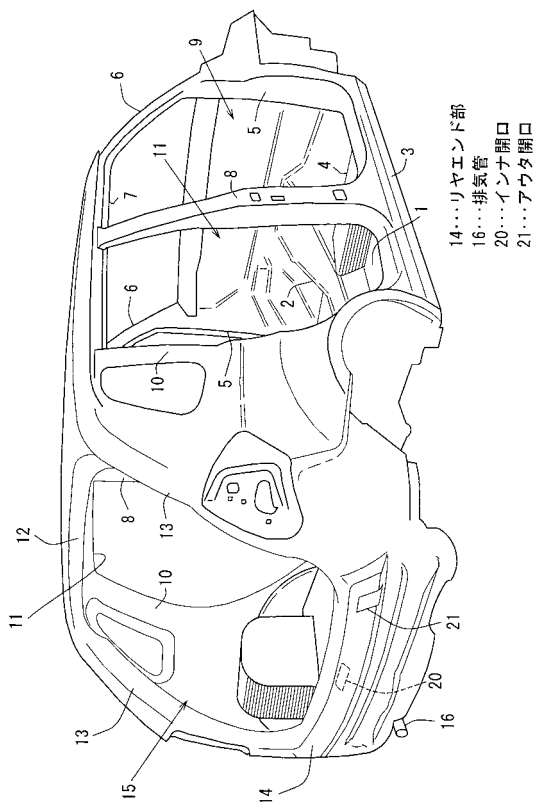
【0059】

- 14 ... リヤエンド部
- 16 ... 排気管
- 17 ... リヤエンドインナパネル
- 18 ... リヤエンドアウトパネル
- 19 ... 閉断面
- 20 ... インナ開口（車室内側開口）
- 21 ... アウタ開口（車室外側開口）
- 22 ... 遮断弁
- 23 ... シート部材
- 24 ... リヤバンパ
- 27 ... グリル（格子部材）

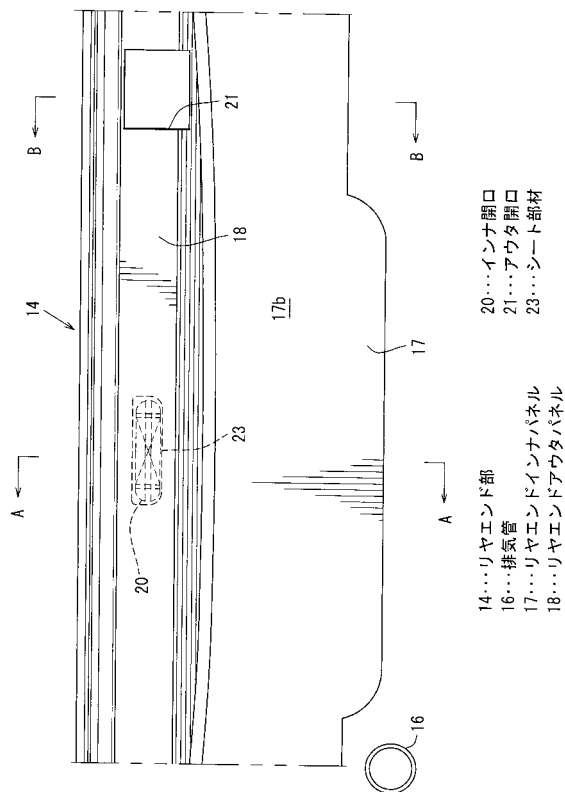
10

20

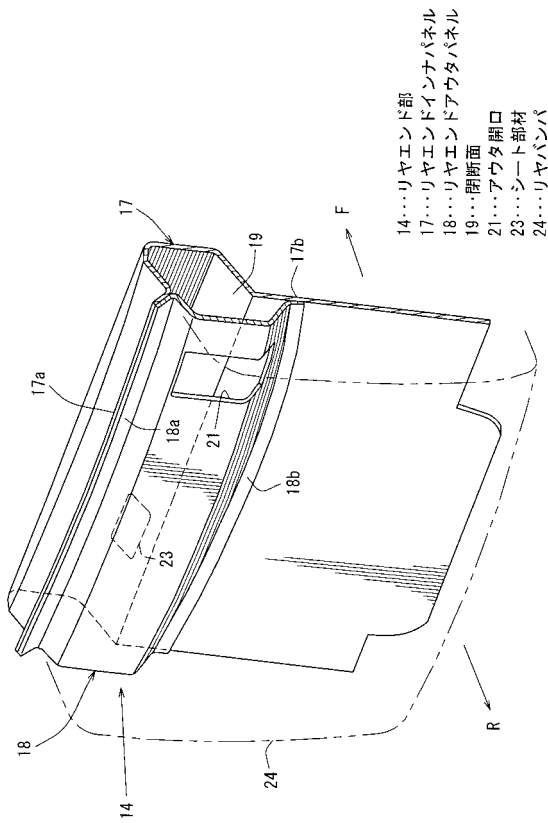
【図1】



【図2】

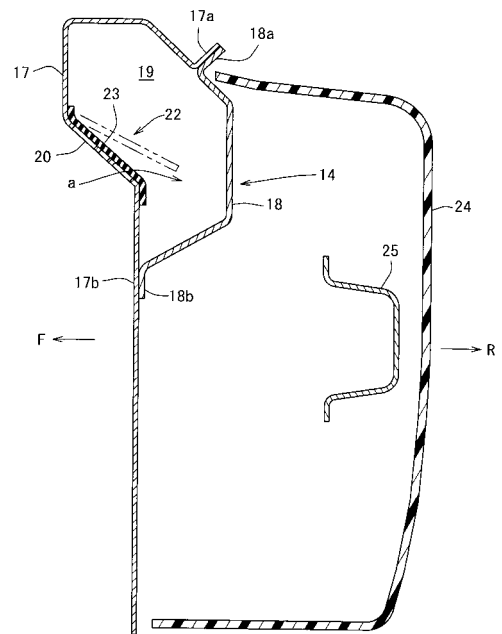


【 図 3 】



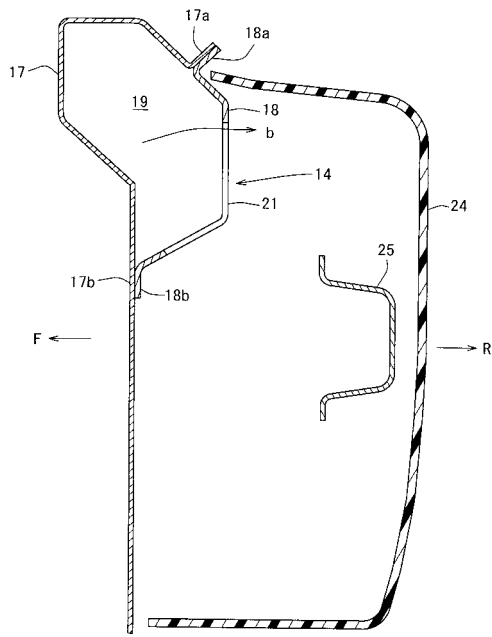
- 14...リヤエンド部
- 17...リヤエンドインナパネル
- 18...リヤエンドアウトパネル
- 19...閉断面
- 21...アウト開口
- 23...シート部材
- 24...リヤバンパ

【 図 4 】



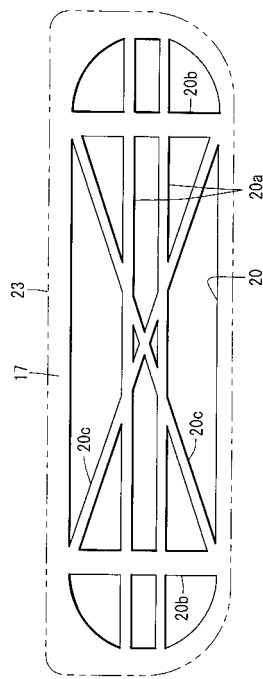
- 14...リヤエンド部
- 17...リヤエンドインナパネル
- 18...リヤエンドアウトパネル
- 19...閉断面
- 20...インナ開口
- 22...遮断弁
- 23...シート部材
- 24...リヤバンパ

【 図 5 】



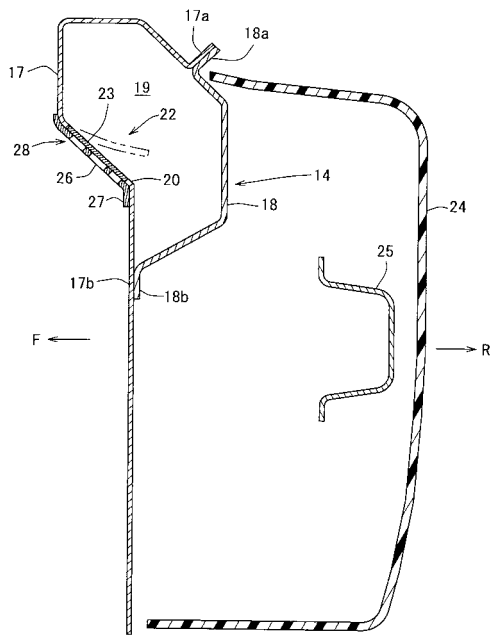
- 14...リヤエンド部
- 17...リヤエンドインナパネル
- 18...リヤエンドアウトパネル
- 19...閉断面
- 21...アウト開口
- 24...リヤバンパ

【 図 6 】



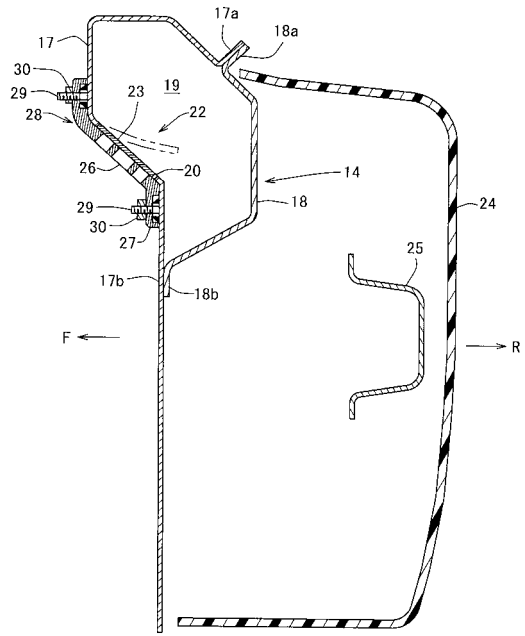
- 17...リヤエンドインナパネル
- 20...インナ開口
- 23...シート部材

【 図 7 】



- | | |
|------------------|------------|
| 14...リヤエンド部 | 22...遮断弁 |
| 17...リヤエンドインナパネル | 23...シート部材 |
| 18...リヤエンドアウトパネル | 24...リヤパンパ |
| 19...閉断面 | 27...グリル |
| 20...インナ開口 | |

【 図 8 】



- | | |
|------------------|------------|
| 14...リヤエンド部 | 22...遮断弁 |
| 17...リヤエンドインナパネル | 23...シート部材 |
| 18...リヤエンドアウトパネル | 24...リヤパンパ |
| 19...閉断面 | 27...グリル |
| 20...インナ開口 | |