

(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2006-256351
(P2006-256351A)

(43) 公開日 平成18年9月28日(2006.9.28)

(51) Int. Cl.	F I	テーマコード (参考)
B 6 2 D 25/08 (2006.01)	B 6 2 D 25/08 K	3 D 0 2 2
B 6 0 R 7/08 (2006.01)	B 6 0 R 7/08 R	3 D 2 0 3

審査請求 未請求 請求項の数 4 O L (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2005-72372 (P2005-72372)	(71) 出願人	000003207 トヨタ自動車株式会社 愛知県豊田市トヨタ町1番地
(22) 出願日	平成17年3月15日(2005.3.15)	(74) 代理人	100079049 弁理士 中島 淳
		(74) 代理人	100084995 弁理士 加藤 和詳
		(74) 代理人	100085279 弁理士 西元 勝一
		(74) 代理人	100099025 弁理士 福田 浩志
		(72) 発明者	加藤 浩幸 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

最終頁に続く

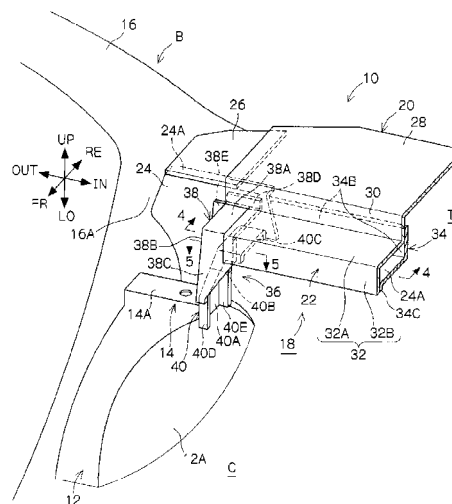
(54) 【発明の名称】 車両用アッパバック構造

(57) 【要約】

【課題】 トランクスルーの開口部面積及び車体剛性を犠牲にすることなく、サスペンション部品の取付・取外し作業性を向上することができる車両用アッパバック構造を得る。

【解決手段】 車両用アッパバック構造10は、キャビンCとトランクルームTとを連通する開口部18を有するトランクスルー構造を採用した車両に適用される。開口部18の上縁は、アッパバックパネル20の前端部にアッパバックパネルリインフォースメント34が固着されて形成された車幅方向に長手の閉断面部22にて規定されており、閉断面部22はホイールハウス12におけるサスペンションタワー14の頂部14Aよりも上方に位置する。閉断面部22の長手方向端部は、ストレーナ部36を介してホイールハウス12の内面12に連結されると共に、頂部14Aの後方に配置されたパッケージガセット24を介してリヤピラー16に連結される。

【選択図】 図1



- 10 車両用アッパバック構造
- 12 リヤホイールハウスのパネル(ホイールハウス)
- 14 リサスペンションタワー(サスペンション取付部)
- 15 リヤピラー(車体骨格部材)
- 18 開口部
- 20 アッパバックパネル(閉断面部)
- 22 閉断面部
- 24 パッケージガセット(第2連結部)
- 34 アッパバックパネルリインフォースメント(補強部材)
- 36 ストレーナ部(第1連結部)
- B 車体
- C キャビン
- T トランクルーム

【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

キャビンとトランクルームとを連通する開口部を有し、かつ該開口部の上縁がホイールハウスにおけるサスペンション取付部よりも上方に位置するトランクスルー構造を採用した車両に適用される車両用アップバック構造であって、

前記開口部の上縁に沿って、車幅方向に長手とされると共に該長手方向に直交する断面が閉断面とされた閉断面部を形成する補強部材と、

前記補強部材が形成する前記閉断面部の車幅方向端部を、それぞれ近接する側の前記ホイールハウスの内面側に連結する一対の第 1 連結部と、

前記補強部材が形成する前記閉断面部の車幅方向端部を、前記ホイールハウスにおけるサスペンション取付部よりも後側で、それぞれ近接する側の車体骨格部材に連結する一対の第 2 連結部と、

を備えた車両用アップバック構造。

10

【請求項 2】

前記補強部材が形成する前記閉断面部の後壁と前記第 2 連結部とが、単一面を形成するように連結されている請求項 1 記載の車両用アップバック構造。

【請求項 3】

前記第 1 連結部は、上下方向に長手とされると共に該長手方向に直交する断面が閉断面とされている請求項 1 又は請求項 2 記載の車両用アップバック構造。

【請求項 4】

前記第 1 連結部は、前記開口部の内側で前記補強部材と成す角よりも前記開口部の外側で前記補強部材と成す角を小さくするように形成された三角面を有する請求項 1 乃至請求項 3 の何れか 1 項記載の車両用アップバック構造。

20

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、キャビンとトランクルームとを連通する開口部を有するトランクスルー構造を採用した車両に適用される車両用アップバック構造に関する。

【背景技術】**【0002】**

トランクスルー構造の開口部の上部にリインフォースメントを固着すると共に、該開口部の両側部にリヤピラーロアパネルを固着して、車体剛性を低下することなく開口部の開口面積を確保する技術が知られている（例えば、特許文献 1 参照）。

30

【特許文献 1】実開平 3 - 11989 号公報

【特許文献 2】実開昭 61 - 163780 号公報

【特許文献 3】特開平 6 - 206577 号公報

【発明の開示】**【発明が解決しようとする課題】****【0003】**

しかしながら、上記した従来技術では、トランクスルーの開口部の上縁に沿って配置されたリインフォースメントがストラットタワー上を通過する構造であるため、サスペンション部品（ショックアブソーバ）の取付、取外しの作業性が良くないという問題があった。

40

【0004】

本発明は、上記事実を考慮して、トランクスルーの開口部面積及び車体剛性を犠牲にすることなく、サスペンション部品の取付・取外し作業性を向上することができる車両用アップバック構造を得ることが目的である。

【課題を解決するための手段】**【0005】**

上記目的を達成するために請求項 1 記載の発明に係る車両用アップバック構造は、キャ

50

ピンとトランクルームとを連通する開口部を有し、かつ該開口部の上縁がホイールハウスにおけるサスペンション取付部よりも上方に位置するトランクスルー構造を採用した車両に適用される車両用アップバック構造であって、前記開口部の上縁に沿って、車幅方向に長手とされると共に該長手方向に直交する断面が閉断面とされた閉断面部を形成する補強部材と、前記補強部材が形成する前記閉断面部の車幅方向端部を、それぞれ近接する側の前記ホイールハウスの内面側に連結する一対の第1連結部と、前記補強部材が形成する前記閉断面部の車幅方向端部を、前記ホイールハウスにおけるサスペンション取付部よりも後側で、それぞれ近接する側の車体骨格部材に連結する一対の第2連結部と、を備えている。

【0006】

10

請求項1記載の車両用アップバック構造では、トランクスルーの開口部は、上縁がホイールハウスにおけるサスペンション取付部よりも上方に位置すると共に、左右両側縁は主にホイールハウスの内縁とされ、十分な面積が確保される。また、開口部の上縁部には、補強部材によって閉断面部が形成され、この閉断面部の長手方向両端がそれぞれ第1連結部、第2連結部を介してホイールハウス、車体骨格部材に連結されるため、十分な剛性が確保される。

【0007】

そして、補強部材（閉断面部）の長手方向端部は、第1連結部によってホイールハウスの内面側に連結されると共に、第2連結部によってサスペンション取付部の後側で車体骨格部材に連結されるため、サスペンション取付部は上方及び前方からアクセス可能とされている。このため、本車両用アップバック構造では、サスペンション取付部へのサスペンション部品の取付作業性が良好である。

20

【0008】

このように、請求項1記載の車両用アップバック構造では、トランクスルーの開口部面積及び車体剛性を犠牲にすることなく、サスペンション部品の取付・取外し作業性を向上することができる。なお、車体骨格部材としては、例えば上下方向に長手の骨格部材であるリヤピラー等とすることができる。

【0009】

請求項2記載の発明に係る車両用アップバック構造は、請求項1記載の車両用アップバック構造において、前記補強部材が形成する前記閉断面部の後壁と前記第2連結部とが、単一面を形成するように連結されている。

30

【0010】

請求項2記載の車両用アップバック構造では、第2連結部（の前壁）と閉断面部の後壁とは、例えば、重ね合わせて固着（所謂シェア結合）されたり、互いの端面を突き当たったり、一体に形成されたりすることで、単一面を形成するように連結されている（連続している）。すなわち、左右の車体骨格部材間が、閉断面部の後壁と左右の第2連結部とによって直線的に架け渡されている。これにより、車体剛性が向上する。

【0011】

請求項3記載の発明に係る車両用アップバック構造は、請求項1又は請求項2記載の車両用アップバック構造において、前記第1連結部は、上下方向に長手とされると共に該長手方向に直交する断面が閉断面とされている。

40

【0012】

請求項3記載の車両用アップバック構造では、左右の第1連結部が閉断面構造とされているため、車体剛性が一層向上する。

【0013】

請求項4記載の発明に係る車両用アップバック構造は、請求項1乃至請求項3の何れか1項記載の車両用アップバック構造において、前記第1連結部は、前記開口部の内側で前記補強部材と成す角よりも前記開口部の外側で前記補強部材と成す角を小さくするように形成された三角面を有する。

【0014】

50

請求項 4 記載の車両用アップバック構造では、第 1 連結部に三角面が形成されているため、閉断面部と第 1 連結部すなわちホイールハウスとの成す角を拡縮する方向の変形が抑制される。これにより、車体剛性がより一層向上する。

【発明の効果】

【0015】

以上説明したように本発明に係る車両用アップバック構造は、トランクスルーの開口部面積及び車体剛性を犠牲にすることなく、サスペンション部品の取付・取外し作業性を向上することができるという優れた効果を有する。

【発明を実施するための最良の形態】

【0016】

本発明の第 1 の実施形態に係る車両用アップバック構造 10 について、図 1 乃至図 5 に基づいて説明する。なお、各図に適宜記す矢印 FR、矢印 RE、矢印 UP、矢印 LO、矢印 IN、及び矢印 OUT は、それぞれ車両用アップバック構造 10 が適用された自動車車体 B の前方向（進行方向）、後方向、上方向、下方向、車幅方向内側、及び車幅方向外側を示しており、以下単に上下前後内外を示す場合は上記各矢印方向に対応している。

【0017】

図 1 には車両用アップバック構造 10 が適用された車体 B が斜視図にて示されており、図 2 には車両用アップバック構造 10 の分解斜視図が示されている。なお、車両用アップバック構造 10 は、基本的に左右対称（車幅方向中心に対し対称）に形成されるので、図 1 及び図 2 では車幅方向一方側のみを図示しており、以下の説明においても車幅方向一方側について説明する。

【0018】

図 1 に示される如く、車両用アップバック構造 10 が適用された車体 B は、それぞれ本発明におけるホイールハウスとしての左右一对のリヤホイールハウスインナパネル 12 を備えており、このリヤホイールハウスインナパネル 12 にはサスペンション取付部としてのサスペンションタワー 14 が形成されている。また、リヤホイールハウスインナパネル 12 の外側部分は車体骨格部材としてのリヤピラー（クォーターリヤピラー）16 の下部に接続されて一体化されている。そして、この車体 B は、キャビン C とトランクルーム T とが開口部 18 にて連通された、所謂トランクスルー構造を採用したボディー構造を有する。

【0019】

開口部 18 は、その上端がアップバックパネル 20 の前端に形成された閉断面部 22 にて規定されると共に、その下端が図示しないアンダボディにて規定されている。閉断面部 22 すなわち開口部 18 の上縁は、車体 B のサスペンションタワー 14 の頂部 14A よりも上方に位置している。また、開口部 18 の左右の縁部は、左右のリヤホイールハウスインナパネル 12 の内面 12A 及び後述するストレナ部 36 によって規定されている。上記アンダボディには、左右のリヤホイールハウスインナパネル 12 又はリヤピラー 16 を架け渡すクロスメンバが配設されている。

【0020】

さらに、車体 B は、前方を向く板状に形成されると共にリヤピラー 16 の内面 16A に固着（結合）された第 2 連結部としてのパッケージガセット 24 を備えており、パッケージガセット 24 の上端に設けられたフランジ 24A には略水平面に沿う板状のパッケージトレイ 26 の前端が固着されている。左右のパッケージトレイ 26 間に、車幅方向に長手とされた上記アップバックパネル 20 が配設されている。

【0021】

アップバックパネル 20 は、略水面に沿うパネル本体 28 と、パネル本体 28 の前端から略全長に亘って下向き延設された前壁 30 と、前壁 30 の下端から前方に延設された閉断面形成部 32 とが一体に形成されて構成されている。閉断面形成部 32 は、前壁 30 の下端から前向きに延設された天板部 32A と、天板部 32A の前端から略全長に亘って垂下された前壁部 32B とで構成されている。閉断面形成部 32 は、前壁 30 よりも若干短

10

20

30

40

50

く構成され、外端が前壁 30 の車幅方向外端よりも内側に位置している。パネル本体 28 の左右両端は、それぞれ対応するパッケージトレイ 26 の内端部の上面に固着されている。そして、車両用アップバック構造 10 では、アップバックパネル 20 の閉断面形成部 32 に、補強部材としてのアップバックパネルリインフォースメント 34 を固着することで、上記した閉断面部 22 を構成している。

【0022】

具体的には、アップバックパネルリインフォースメント 34 は、天板部 32 A に対向する底板部 34 A と、底板部 34 A の後端から略全長に亘って立設され前壁部 32 B に対向する後壁部 34 B と、底板部 34 A の前端から略全長に亘って垂下された前フランジ 34 C とで構成されている。アップバックパネルリインフォースメント 34 は、アップバック

10

【0023】

このアップバックパネルリインフォースメント 34 は、後壁部 34 B の上部前面が前壁 30 の背面に固着されると共に、前フランジ 34 C の前面が前壁部 34 B の背面に固着されることで、アップバックパネル 20 の前端に、車幅方向に長手とされると共に該長手方向に直交する断面視で閉断面構造とされた閉断面部 22 を形成している。すなわち、閉断面部 22 は、天板部 32 A、底板部 34 A、前壁部 32 B、後壁部 34 B にて囲まれた矩形枠状断面を有している。

【0024】

この閉断面部 22 における後壁部 34 B は、重ね合せ状態で固着された前壁 30 と共に

20

【0025】

具体的には、ストレーナ部 36 は、ストレーナ 38 とストレーナリインフォースメント 40 とが固着されて構成されている。ストレーナ 38 は、内端が天板部 32 A に固着される上板 38 A と、上板 38 A の外端から垂下された側板 38 B と、上端が上板 38 A に連続し（接合され）外端が側板 38 B に連続する前板 38 C と、上板 38 A の後端から立設

30

【0026】

このストレーナ 38 は、上板 38 A の上面が天板部 32 A の下面に固着され、前板 38 C の上内端が前壁部 32 B の背面に固着され、後フランジ 38 D の前面が前壁 30 の背面に固着され、かつ横フランジ 38 E の背面がパッケージガセット 24 の前面に固着されている。この固着状態では、上板 38 A の外端は、車幅方向における位置が前壁 30 の外端とほぼ一致している。また、後フランジ 38 D、前板 38 C の内端面は、アップバックパネルリインフォースメント 34（閉断面部 22）の後壁部 34 B、前フランジ 34 C の各

40

【0027】

ストレーナリインフォースメント 40 は、略鉛直面に沿いサスペンションタワー 14（リヤホイールハウスイナパネル 12）の内面 12 A 上部に固着される取付板 40 A と、取付板 40 A の上端から側板 38 B よりも大きく傾斜して延設された傾斜板 40 B と、傾斜板 40 B の上端から内向きに延設された上板 40 C と、取付板 40 A、傾斜板 40 B、及び上板 40 C の前後両端から内向き又は下向きに延設された前後一对のフランジ 40 D、40 E とで構成されている。

【0028】

図 3 にも示される如く、前側のフランジ 40 D は、傾斜板 40 B から延設された部分が

50

ストレーナ 38 の前板 38 C に固着されると共に、上板 40 C から垂下された部分の内端がアップバックパネルリインフォースメント 34 の前フランジ 34 C の背面に固着されている。一方、後側のフランジ 40 E は、その傾斜板 40 B から延設された部分及び上板 40 C から垂下された部分がそれぞれパッケージガセット 24 の前面に固着されている。なお、パッケージガセット 24 の内側下部の形状は、後側のフランジ 40 E の下部を除く形状に略対応して形成されている。また、パッケージガセット 24 の内側上部は、上記の通り互いに端面を突き当てた（略面一に配置された）後壁部 34 B 及び後フランジ 38 D の背面に固着されている。

【0029】

以上により、閉断面部 22 の長手方向端部は、取付板 40 A においてサスペンションタワー 14 の内面上部に固着されたストレーナ部 36 を介してリヤホイールハウスイナパネル 12 に連結されると共に、上記の通りパッケージガセット 24 を介してリヤピラー 16 に連結されている。したがって、開口部 18 の側縁は、上記の通りリヤホイールハウスイナパネル 12 の内面 12 A 及びストレーナ部 36 にて規定されている。

10

【0030】

また、図 4 及び図 5 に示される如く、上下方向に長手とされたストレーナ部 36 は、パッケージガセット 24 と、前板 38 C と、側板 38 B と、傾斜板 40 B とで囲まれて、長手方向に直交する断面視で閉断面構造を構成している。そして、ストレーナ部 36 では、傾斜板 40 B が側板 38 B に対し下端側に向けて連続的に近接するように傾斜しているため、側板 38 B と傾斜板 40 B との間の前板 38 C に、図 3 にハッチングを施して示す三角面 42 が形成されている。すなわち、ストレーナ部 36 は、傾斜板 40 B と上板 40 C（閉断面部 22）とが成す角（鈍角） θ_1 よりも、側板 38 B と上板 38 A（閉断面部 22）とが成す角（鈍角又は直角） θ_2 が小さくなるように三角面 42 が形成されている。三角面 42 は、各辺が軸方向荷重のみを受けるトラス構造の如くストレーナ部 36 の閉断面部 22 に対する角変位を抑制する構造とされている。

20

【0031】

車両用アップバック構造 10 では、各部材、部分の固着は、スポット溶接にて成されており、3枚の部材を固着する部位（例えば、後壁 34 B、パッケージガセット 24、及び前壁 30 の重ね合せ部位）については3枚の部材を重ね合わせた状態でスポット溶接されている。

30

【0032】

以上説明した車両用アップバック構造 10 では、図 1 に示される如く、リヤホイールハウスイナパネル 12 のサスペンションタワー 14 の頂部 14 A を、上方及び前方からアクセス可能に露出させている。換言すれば、頂部 14 A の上方のサスペンション部品取付作業用空間 R が上方及び前方に広く開口している。このサスペンションタワー 14 内（キャビン C の外側）には、図 4 に示される如く、サスペンション部品としてのショックアブソーバ 44 配設されている。この実施形態では、ショックアブソーバ 44 は、その上端に植設され頂部 14 A の取付孔 14 B を貫通したボルト 44 A に、サスペンション部品取付作業用空間 R に位置するナット 46 が螺合されることで、車体 B に対し固定的に取り付けられている。

40

【0033】

また、車両用アップバック構造 10 では、アップバックパネル 20 のパネル本体 28 よりも一段低位とされた天板部 32 A 上には、図示しない後部中央座席用のシートベルトリトラクタが配設されるようになっている。

【0034】

次に、第 1 の実施形態の作用を説明する。

【0035】

上記構成の車両用アップバック構造 10 を備えた自動車車体 B では、トランクスルー構造を構成する開口部 18 を通じてトランクルーム T をキャビン C に連続させることが可能である。この開口部 18 は、その上縁がアップバックパネル 20 の前端に形成されサスペ

50

ンションタワー 14 の頂部 14 A よりも上方に位置する閉断面部 22 にて規定され、左右の側縁がリヤホイールハウスイナパネル 12 の内面及びその上方に位置するストレーナ部 36 にて規定されるため、開口面積が広い。これにより、トランクスルーの機能を十分に活用することができ、使い勝手の良いトランクスルー構造が実現されている。

【0036】

ここで、車両用アップバック構造 10 では、車体 B の左右のリヤピラー 16 が閉断面部 22 の後壁 34 B と左右一対のパッケージガセット 24 にて直線状に架け渡されているため、車体の捻れ変形（前後方向に沿う軸廻りの捻れ）が抑制される。また、閉断面部 22 は、左右のストレーナ部 36 を介してリヤホイールハウスイナパネル 12 に連結されているため、上記した捻れ変形が一層抑制される。特に、ストレーナ部 36 が三角面 42 を有するため、この三角面 42 によってストレーナ部 36 と閉断面部 22 との成す角が拡縮する方向の変形、すなわち開口部 18 が潰れるような変形が効果的に抑制される。このため、車体 B のねじれ変形が一層効果的に抑制される。

10

【0037】

また、車両用アップバック構造 10 では、車体 B の左右のリヤピラー 16 が閉断面部 22 の後壁 34 B と左右一対のパッケージガセット 24 にて直線状に架け渡されているため、左右のリヤホイールハウスイナパネル 12 の内倒れに対する剛性も向上する。さらに、また、閉断面部 22 は、左右のストレーナ部 36 を介してリヤホイールハウスイナパネル 12 に連結されているため、ショックアブソーバ 44 からの突き上げ荷重に対する強度、剛性が向上する。すなわち、ストレーナ部 36 を構成する後フランジ 38 D、横フランジ 38 E、前後のフランジ 40 D、40 E の前壁 30、パッケージガセット 24、前板 38 C との各接合面がせん断方向に上記突き上げ荷重を支持するため、該荷重による変形を小さく抑えることができる（剛性が向上している）。また、このストレーナ部 36 が長手方向（上下方向）に直交する断面視で断面構造を成すため、図 4 に矢印にて示すように突き上げ荷重が分散され、全体として突き上げ荷重に対する強度が向上する。

20

【0038】

そして、車両用アップバック構造 10 では、パッケージガセット 24 がサスペンションタワー 14 の後方で閉断面部 22 とリヤピラー 16 とを連結すると共に、ストレーナ部 36 は閉断面部 22 の長手方向端部とリヤホイールハウスイナパネル 12（サスペンションタワー 14）の内面 12 A とを連結するため、サスペンション部品取付作業用空間 R が前方及び上方に開口している。これにより、ショックアブソーバ 44 の取付取外しの作業スペース、工具スペースが確保され、サスペンション部品の組付性、取替えやメンテナンス等のサービス性が向上する。

30

【0039】

このように、第 1 の実施形態に係る車両用アップバック構造 10 では、トランクスルーの開口部 18 の開口面積及び車体剛性（特に捻り剛性）を犠牲にすることなく、ショックアブソーバ 44 の取付・取外し作業性を向上することができる

（第 2 の実施形態）

次に、本発明の第 2 の実施形態に係る車両用アップバック構造 50 について説明する。なお、上記第 1 の実施形態と異本的に同一の部品、部分については、上記第 1 の実施形態と同一の符号を付して説明を省略する。

40

【0040】

図 6 には、本発明の第 2 の実施形態に係る車両用アップバック構造 50 が斜視図にて示されている。この図に示される如く、車両用アップバック構造 50 では、アップバックパネル 20 に代えて設けられたアップバックパネル 52 の前端にパネル本体 28 と閉断面部 22 との段差が形成されない点で、第 1 の実施形態に係る車両用アップバック構造 10 とは異なる。

【0041】

具体的には、アップバックパネル 20 は、前壁 30 を備えず、パネル本体 28 と面一とされた天板部 32 A と前壁部 32 B とで構成された閉断面形成部 32 を備える。アップバ

50

ックパネルリインフォースメント 5 4 は、底板 3 4 A と後壁 3 4 B と前フランジ 3 4 C と、後壁 3 4 B の上端から後ろ向きに延設された上フランジ 5 4 A を有する。このアップバックパネルリインフォースメント 5 4 は、前フランジ 3 4 C が前壁部 3 2 B の背面に固着されると共に、上フランジ 5 4 A がパネル本体 2 8 の下面に固着されることで、アップバックパネル 5 2 の前端に閉断面部 2 2 を形成している。後壁 3 4 B は、パッケージガセット 2 4 に重ね合せ状態で固着されており、左右のパッケージガセット 2 4 とで左右のリヤピラー 1 6 間を直線状に架け渡している。

【 0 0 4 2 】

ストレーナ部 3 6 は、ストレーナ 3 8 が後フランジ 3 8 D を有しない点、第 1 の実施形態よりも高位とされた天板部 3 2 A に対応して寸法が異なるを除き、第 1 の実施形態と同じ構成とされている。車両用アップバック構造 5 0 の他の構成は、車両用アップバック構造 1 0 の対応する構成と同じである。

10

【 0 0 4 3 】

したがって、以上説明した車両用アップバック構造 5 0 では、第 1 の実施形態と同様の効果を得ることができる。また、車両用アップバック構造 5 0 では、前壁 3 0 をなくしたので、底板部 3 4 A を上方に移動することで車体 B の剛性を低下することなく、開口部 1 8 の上下開口幅を拡大することができる。これにより、トランクスルーの使い勝手が一層良好になり、商品性が向上する。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 4 4 】

20

【 図 1 】 本発明の第 1 の実施形態に係る車両用アップバック構造を示す斜視図である。

【 図 2 】 本発明の第 1 の実施形態に係る車両用アップバック構造の分解斜視図である。

【 図 3 】 本発明の第 1 の実施形態に係る車両用アップバック構造の正面図である。

【 図 4 】 図 1 の 4 - 4 線に沿う断面図である。

【 図 5 】 図 1 の 5 - 5 線に沿う断面図である。

【 図 6 】 本発明の第 2 の実施形態に係る車両用アップバック構造を示す斜視図である。

【 符号の説明 】

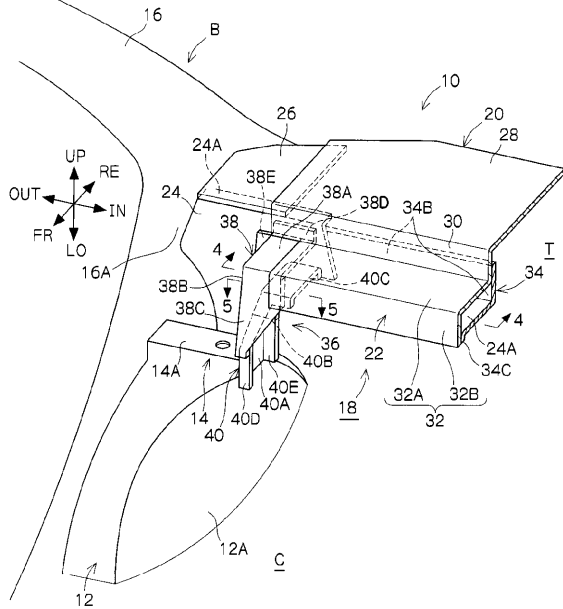
【 0 0 4 5 】

- 1 0 車両用アップバック構造
- 1 2 リヤホイールハウスインナパネル（ホイールハウス）
- 1 4 サスペンションタワー（サスペンション取付部）
- 1 6 リヤピラー（車体骨格部材）
- 1 8 開口部
- 2 0 アップバックパネル（閉断面部）
- 2 2 閉断面部
- 2 4 パッケージガセット（第 2 連結部）
- 3 4 アップバックパネルリインフォースメント（補強部材）
- 3 6 ストレーナ部（第 1 連結部）
- 4 2 三角面
- 5 0 車両用アップバック構造
- 5 2 アップバックパネル（閉断面部）
- 5 4 アップバックパネルリインフォースメント（補強部材）
- B 車体
- C キャビン
- T トランクルーム

30

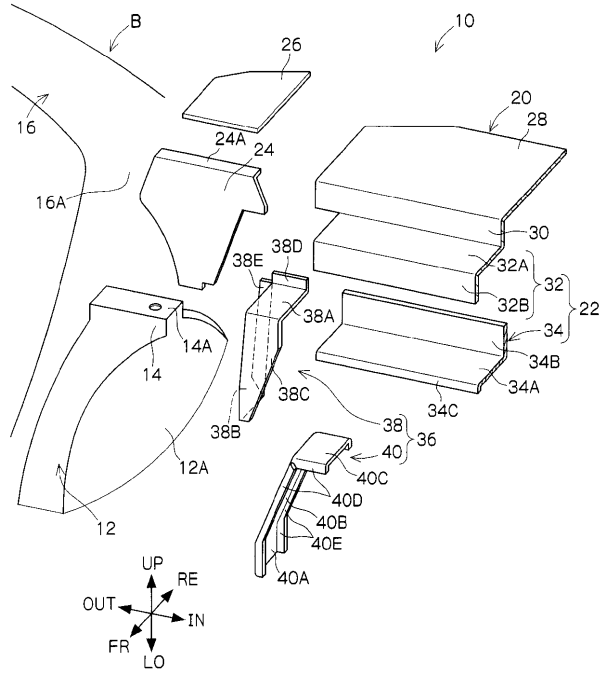
40

【 図 1 】

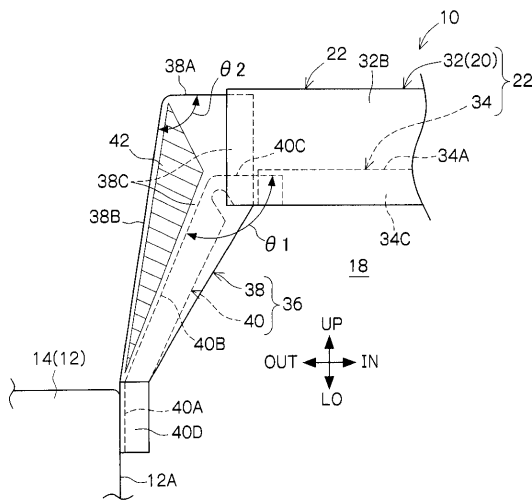


- 10 車両用アツババック構造
- 12 リヤホイールハウスインナパネル (ホイールハウス)
- 14 サスペンションタワー (サスペンション取付部)
- 16 リヤピラー (車体骨格部材)
- 18 開口部
- 20 アツババックパネル (閉断面部)
- 22 閉断面部
- 24 バックージカセット (第2連結部)
- 34 アツババックパネルリインフォースメント (補強部材)
- 36 ストレーナ部 (第1連結部)
- B 車体
- C キャビン
- T トランクルーム

【 図 2 】

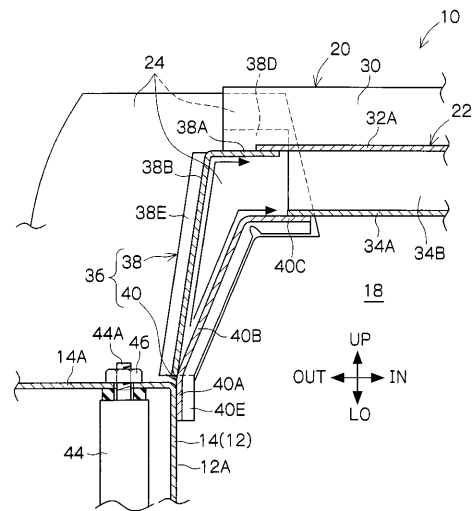


【 図 3 】

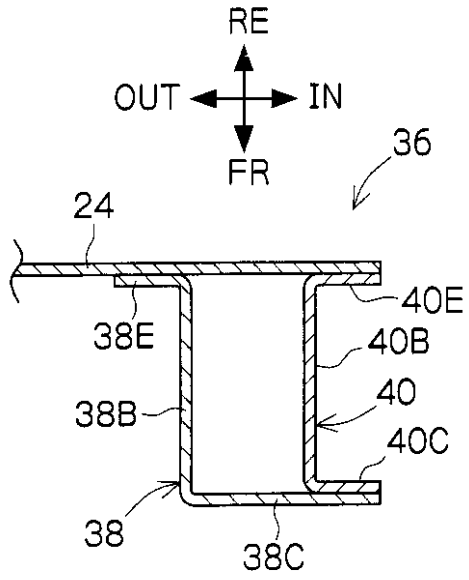


42 三角面

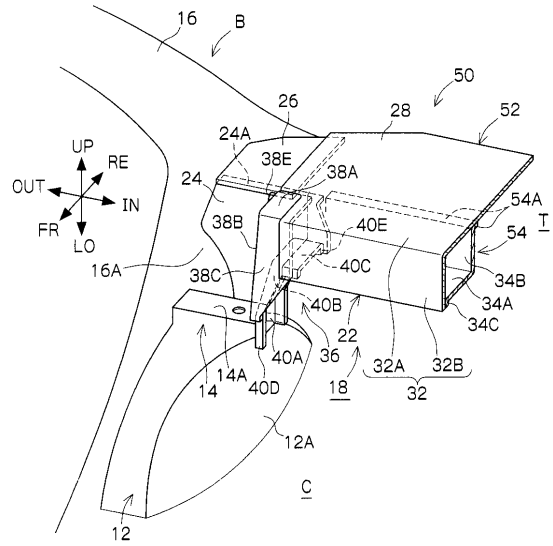
【 図 4 】



【図5】



【図6】



- 50 車両用アツババック構造
- 52 アツババックパネル(閉断面部)
- 54 アツババックパネルリインフォースメント(補強部材)

フロントページの続き

(72)発明者 宇都 淳一

愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

(72)発明者 小西 克洋

愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

Fターム(参考) 3D022 CA24 CB03 CB05 CC14 CC26

3D203 AA03 AA04 BB56 BB73 BC10 BC15 CA53 CA54 CA57 CA68

CB04 CB09 CB34 DA25