

(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2012-111282

(P2012-111282A)

(43) 公開日 平成24年6月14日(2012.6.14)

(51) Int.Cl.
B62D 25/20 (2006.01)

F I
B62D 25/20

テーマコード (参考)
3D203

審査請求 未請求 請求項の数 4 O L (全 10 頁)

(21) 出願番号 特願2010-260111 (P2010-260111)
(22) 出願日 平成22年11月22日 (2010.11.22)

(71) 出願人 000002082
スズキ株式会社
静岡県浜松市南区高塚町300番地
(74) 代理人 100099623
弁理士 奥山 尚一
(74) 代理人 100096769
弁理士 有原 幸一
(74) 代理人 100107319
弁理士 松島 鉄男
(74) 代理人 100114591
弁理士 河村 英文
(74) 代理人 100118407
弁理士 吉田 尚美
(74) 代理人 100125380
弁理士 中村 綾子

最終頁に続く

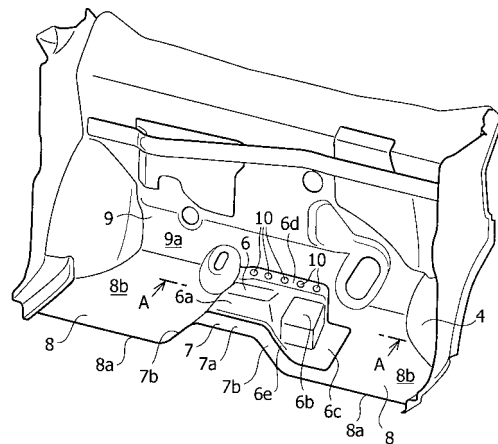
(54) 【発明の名称】 ダッシュパネル下部周辺の構造

(57) 【要約】

【課題】ダッシュパネルの振動を抑制し、かつ車両前方から車体に加えられる荷重を効率的に吸収できるダッシュパネル下部周辺の構造を提供する。

【解決手段】フロアトンネルの前部を構成するように横断面略コ字状に形成したトンネル前部7と、トンネル前部7から車幅方向の運転席側に延びるように形成したフロア前部8と、トンネル前部7及びフロア前部8の前端から上方に向かって延びるように形成した壁部9とを備え、フロア前部8が車両前方側斜め上方に傾斜して形成され、トンネル前部7とフロア前部8と壁部9とに跨ってフットレスト部材6が配設され、トンネル前部7からフロア前部8に連続するフットレスト部材6の部分6bが、フットレストを構成するように屈曲形成されて、ダッシュパネル下部4とフットレスト部材6とによって閉断面が形成され、フットレスト部材6が、ダッシュパネル下部4のフロア前部8及び壁部9に接合されている、ダッシュパネル下部4周辺の構造。

【選択図】 図3



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両前後方向に沿ったフロアトンネルの前部を構成するように、ダッシュパネル下部の一部を横断面略コ字状に形成したトンネル前部と、

ダッシュパネル下部の一部を前記トンネル前部から車幅方向の運転席側に延びるように形成したフロア前部と、

前記ダッシュパネル下部の一部を、前記トンネル前部及び前記フロア前部の前側上端から上方に向かって延びるように形成した壁部と

を備えているダッシュパネル下部周辺の構造であって、

前記フロア前部が車両前方側斜め上方に傾斜して形成され、

10

前記トンネル前部と前記フロア前部と前記壁部とに跨ってフットレスト部材が配設され

、前記トンネル前部から前記フロア前部に連続して配置される前記フットレスト部材の部分が、フットレストを構成するように屈曲形成されて、前記フットレスト部材と前記ダッシュパネル下部とによって閉断面が形成され、

前記フットレスト部材が、前記ダッシュパネル下部の壁部及びフロア前部に接合されていることを特徴とする、ダッシュパネル下部周辺の構造。

【請求項 2】

前記ダッシュパネル下部のフロア前部の下面にサイドメンバが取付けられ、

前記閉断面が、前記トンネル前部から、該トンネル前部の運転席側側面の下端と前記フロア前部の前記サイドメンバ取付位置との間の車幅方向中間位置より前記サイドメンバ側の位置まで、跨って配置されていることを特徴とする、請求項 1 に記載のダッシュパネル下部周辺の構造。

20

【請求項 3】

前記フットレスト部材が、前記トンネル前部から、前記フロア前部の前記サイドメンバ取付位置まで跨って配置されて、前記ダッシュパネル下部と前記フットレスト部材と前記サイドメンバとが重ねられた状態で互いに重ね接合されていることを特徴とする、請求項 2 に記載のダッシュパネル下部周辺の構造。

【請求項 4】

前記フットレスト部材と前記壁部とが複数の接合部によって接合され、

30

前記複数の接合部が車幅方向一列に互いに間隔を空けて配置されていることを特徴とする、請求項 1 ~ 3 のいずれか一項に記載のダッシュパネル下部周辺の構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車室内前方に設けられるダッシュパネル下部周辺の構造に関する。

【背景技術】

【0002】

車両の室内前方にはダッシュパネルが設けられており、多くの車両の室内にはドライブシャフト等を通すフロアトンネルが設けられている。このダッシュパネルの下部には、フロアトンネルの前部を形成する部分（以下、「トンネル前部」という）が設けられる。また、ダッシュパネル下部のトンネル前部に対して車幅方向両側には、フロアの前部を形成する部分（以下、「フロア前部」という）が設けられ、このフロア前部の下面にサイドメンバが取付けられる。ダッシュパネル下部には、トンネル前部及びフロア前部の前端から上下方向に沿って形成される壁部が設けられる。さらに、フロア前部の上面にはフットレストが取付けられている。

40

【0003】

車両走行中にタイヤに加えられる荷重が、サスペンションとストラットタワーとを經由してダッシュパネルに伝えられる場合、この荷重によってダッシュパネルが振動し、さら

50

に、この振動によって車室内に騒音が発生することとなる。そのため、このような振動を抑制することが要求されている。このような要求に応じるために、例えば、特許文献1では、ダッシュパネルの壁部に複数の湾曲部が設けられている。

【0004】

また、車両前方から車体に荷重が加えられた場合、この荷重がサイドメンバを經由して伝えられるので、サイドメンバ周辺のみが大きく変形して、荷重が十分に吸収できないことがある。そのため、サイドメンバから該サイドメンバの周辺部分に荷重を分散して、車両前方からの荷重を効率的に吸収することが要求されている。このような要求に応じるために、例えば、特許文献2では、フットレストに、ダッシュパネルのトンネル前部と、ダッシュパネルのフロア前部のサイドメンバ取付位置とにそれぞれ結合する補強部材が設けられている。

10

【先行技術文献】

【特許文献】

【0005】

【特許文献1】特開2006-151104号公報

【特許文献2】特開平11-310161号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

しかしながら、上述のようなダッシュパネルの振動は、壁部及びトンネル前部の間の部分と、壁部及びフロア前部の間の部分とを節として振動するダッシュパネルの振動モードに大きく影響している。そのため、特許文献1のようにダッシュパネルの壁部のみに湾曲部を設けた構造では、ダッシュパネルの壁部の剛性が高まるに過ぎないので、このような振動モードの振動を十分に抑えることができない。さらに、特許文献1の構造では、上述のように車両前方から車体に加えられる荷重を、サイドメンバからその周囲に分散させて効率的に吸収することができない。

20

【0007】

特許文献2のように、フットレストの補強部材のそれぞれをダッシュパネルのトンネル前部とダッシュパネルのフロア前部のサイドメンバ取付位置とに結合した構造では、ダッシュパネルのトンネル前部及びフロア前部の剛性が高められるに過ぎず、上述のような振動モードの振動を十分に抑えることができない。また、特許文献2の構造では、車両前方から車体に加えられる荷重を、サイドメンバからダッシュパネルのフロア前部及びトンネル前部に分散させるが、車両前方からの荷重を十分に吸収することができない。

30

【0008】

本発明はこのような実状に鑑みてなされたものであって、その目的は、ダッシュパネルの振動を抑制し、かつ車両前方から車体に加えられる荷重を効率的に吸収できるダッシュパネル下部周辺の構造を提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0009】

課題を解決するために、本発明のダッシュパネル下部周辺の構造は、車両前後方向に沿ったフロアトンネルの前部を構成するように、ダッシュパネル下部の一部を横断面略コ字状に形成したトンネル前部と、ダッシュパネル下部の一部を前記トンネル前部から車幅方向の運転席側に延びるように形成したフロア前部と、前記ダッシュパネル下部の一部を、前記トンネル前部及び前記フロア前部の前側上端から上方に向かって延びるように形成した壁部とを備えているダッシュパネル下部周辺の構造であって、前記フロア前部が車両前方側斜め上方に傾斜して形成され、前記トンネル前部と前記フロア前部と前記壁部とに跨ってフットレスト部材が配設され、前記トンネル前部から前記フロア前部に連続して配置される前記フットレスト部材の部分が、フットレストを構成するように屈曲形成されて、前記フットレスト部材と前記ダッシュパネル下部とによって閉断面が形成され、前記フットレスト部材が、前記ダッシュパネル下部の壁部及びフロア前部に接合されている。

40

50

【0010】

本発明のダッシュパネル下部周辺の構造では、前記ダッシュパネル下部のフロア前部の下面にサイドメンバが取付けられ、前記閉断面が、前記トンネル前部から、該トンネル前部の運転席側側面の下端と前記フロア前部の前記サイドメンバ取付位置との間の車幅方向中間位置より前記サイドメンバ側の位置まで、跨って配置されている。さらに好ましくは、前記フットレスト部材が、前記トンネル前部から前記フロア前部の前記サイドメンバ取付位置まで跨って配置されて、前記ダッシュパネル下部と前記フットレスト部材と前記サイドメンバとが重ねられた状態で互いに重ね接合されている。

【0011】

本発明のダッシュパネル下部周辺の構造では、前記フットレスト部材と前記壁部とが複数の接合部によって接合され、前記複数の接合部が車幅方向一列に互いに間隔を空けて配置されている。

10

【発明の効果】

【0012】

本発明によれば、以下の効果を得ることができる。

本発明のダッシュパネル下部周辺の構造は、車両前後方向に沿ったフロアトンネルの前部を構成するように、ダッシュパネル下部の一部を横断面略コ字状に形成したトンネル前部と、ダッシュパネル下部の一部を前記トンネル前部から車幅方向の運転席側に延びるように形成したフロア前部と、前記ダッシュパネル下部の一部を、前記トンネル前部及び前記フロア前部の前側上端から上方に向かって延びるように形成した壁部とを備えているダッシュパネル下部周辺の構造であって、前記フロア前部が車両前方側斜め上方に傾斜して形成され、前記トンネル前部と前記フロア前部と前記壁部とに跨ってフットレスト部材が配設され、前記トンネル前部から前記フロア前部に連続して配置される前記フットレスト部材の部分が、フットレストを構成するように屈曲形成されて、前記フットレスト部材と前記ダッシュパネル下部とによって閉断面が形成され、前記フットレスト部材が、前記ダッシュパネル下部の壁部及びフロア前部に接合されている。

20

そのため、前記ダッシュパネル下部のトンネル前部、フロア前部、及び壁部に跨る範囲が前記フットレスト部材によって補強されることとなる。このような構成によって、前記壁部及び前記トンネル前部の間の部分と、前記壁部及び前記フロア前部の間の部分とを節として振動する振動モードの影響を抑制できる。よって、前記ダッシュパネルの振動を効率的に抑制できる。さらに、前記フットレスト部材が、前記ダッシュパネル下部のトンネル前部、フロア前部、及び壁部に跨って配置されており、その結果、車両前方から車体に荷重が加えられた場合に、この荷重を、前記フットレスト部材によって、前記ダッシュパネル下部周辺の広い範囲に効率的に分散できる。よって、車両前方から車体に加えられる荷重を効率的に吸収できる。

30

【0013】

本発明のダッシュパネル下部周辺の構造では、前記ダッシュパネル下部のフロア前部の下面にサイドメンバが取付けられ、前記閉断面が、前記トンネル前部から、該トンネル前部の運転席側側面の下端と前記フロア前部の前記サイドメンバ取付位置との間の車幅方向中間位置より前記サイドメンバ側の位置まで、跨って配置されているので、車両前方から車体に加えられるとともに前記サイドメンバを経由して伝えられる荷重が、傾斜した前記フロア前部に対応する前記サイドメンバの傾斜部分に集中した場合に、前記フットレスト部材によって、前記サイドメンバから前記ダッシュパネル下部のトンネル前部、フロア前部、及び壁部に効率的に荷重を分散できる。さらに、屈曲形成された前記フットレスト部材の部分が剛性の高い前記サイドメンバに接近することとなり、前記ダッシュパネル下部の剛性が高められることとなる。よって、前記ダッシュパネルの振動をさらに効率的に抑制でき、かつ車両前方から車体に加えられる荷重をさらに効率的に吸収できる。

40

【0014】

本発明のダッシュパネル下部周辺の構造では、前記フットレスト部材が、前記トンネル前部から、前記フロア前部の前記サイドメンバ取付位置まで跨って配置されて、前記ダッ

50

シュパネル下部と前記フットレスト部材と前記サイドメンバとが重ねられた状態で互いに重ね接合されているので、前記フットレスト部材と前記サイドメンバとの接合部分によって、さらに前記ダッシュパネル下部の剛性が高められることとなる。よって、前記ダッシュパネルの振動をさらに効率的に抑制でき、かつ車両前方から車体に加えられる荷重をさらに効率的に吸収できる。

【0015】

本発明のダッシュパネル下部周辺の構造では、前記フットレスト部材と前記壁部とが複数の接合部によって接合され、前記複数の接合部が車幅方向一列に互いに間隔を空けて配置されているので、前記フットレスト部材と前記ダッシュパネルとの幅方向の剛性が高められることとなる。そのため、前記ダッシュパネル下部の剛性がさらに高められることとなる。よって、前記ダッシュパネルの振動をさらに効率的に抑制でき、かつ車両前方から車体に加えられる荷重をさらに効率的に吸収できる。

10

【図面の簡単な説明】

【0016】

【図1】本発明の実施形態に係るダッシュパネル下部周辺の構造を設けた車体フレームの車室内前部を車両進行方向右側から見た概略斜視図である。

【図2】図1の車体フレームの前方側の一部及びダッシュパネルの一部を省略して、ダッシュパネル下部周辺の構造を車両前方側から見た概略斜視図である。

【図3】本発明の実施形態に係るダッシュパネル下部周辺の構造を車室内側から見た概略斜視図である。

20

【図4】図3のA-A断面図である。

【図5】本発明の実施形態において、フットレスト部材周辺を拡大して示す概略斜視図である。

【発明を実施するための形態】

【0017】

本発明の実施形態に係るダッシュパネル下部周辺の構造を説明する。

図1を参照すると、車体1の車室内下部には、ドライブシャフト等（図示せず）を通すように構成されたフロアトンネル本体2と、フロアトンネル本体2に対して車幅方向両側にそれぞれ配置されたフロアパネル本体3とが設けられている。車体1の車室内前部には、ダッシュパネル下部としてロアダッシュパネル4が設けられている。図2を参照すると、フロアパネル本体3の下面3a側には、車両前後方向に沿って、かつ車幅方向に間隔を空けて配置される一対のサイドメンバ5が設けられている。再び図1を参照すると、ロアダッシュパネル4にはフットレストを構成するフットレスト部材6が取付けられている。

30

【0018】

図1及び図2を参照して、フロアトンネル本体2及びフロアパネル本体3の詳細な構成について説明する。

図1及び図2に示すように、フロアトンネル本体2は、車幅方向に沿った断面で略ハット形状に形成されており、車室内の車幅方向中間に配置されている。フロアトンネル本体2の車幅方向両端それぞれに、フロアパネル本体3が取付けられている。図1にて特に図示していないが、フロアトンネル本体2に対して車両進行方向右側のフロアパネル本体3に運転席が配置され、フロアトンネル本体2に対して車両進行方向左側のフロアパネル本体3に助手席が配置される構成となっている。

40

【0019】

図2～図4を参照して、ロアダッシュパネル4の詳細な構成について説明する。

図3及び図4に示すように、ロアダッシュパネル4の車幅方向中間の下端部には、フロアトンネルの前部を構成するトンネル前部7が設けられており、トンネル前部7は、車幅方向に沿った横断面で略コ字状に形成されている。トンネル前部7には、上端面7aと、運転席側及び助手席側側面7bとが設けられている。図2及び図3に示すように、ロアダッシュパネル4の下端部には、トンネル前部7から運転席側及び助手席側にそれぞれ延びるフロア前部8が設けられており、このフロア前部8は車両前方側斜め上方に傾斜して形

50

成されている。図 3 に示すように、ロアダッシュパネル 4 には、トンネル前部 7、及びフロア前部 8 の前側上端から車両上方に延びる壁部 9 が設けられている。このようなロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7 がフロアトンネル本体 2 に隣接して配置され、ロアダッシュパネル 4 のフロア前部 8 がフロアパネル本体 3 に隣接して配置されている。

【 0 0 2 0 】

図 2、図 4 及び図 5 を参照して、サイドメンバ 5 の詳細な構成について説明する。

図 2 に示すように、一对のサイドメンバ 5 のそれぞれは、フロアトンネル本体 2 及びロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7 に対して車幅方向外側に配置されている。図 4 に示すように、サイドメンバ 5 の上端には車幅方向両端に向かってそれぞれ延びる一对のフランジ 5 a が設けられている。図 2 に示すように、フロアパネル本体 3 の下面 3 a に沿って配置されるサイドメンバ 5 の部分 5 b は、車両前後方向に延びるように形成されている。図 2 及び図 5 に示すように、ロアダッシュパネル 4 のフロア前部 8 の下面 8 a に沿って配置されるサイドメンバ 5 の部分 5 c は、車両前方側斜め上方に傾斜して形成されている。このようなサイドメンバ 5 における一对のフランジ 5 a が、フロアパネル本体 3 の下面 3 a とロアダッシュパネル 4 のフロア前部 8 の下面 8 a とに接合されている。

10

【 0 0 2 1 】

図 3 ~ 図 5 を参照して、フットレスト部材 6 の詳細な構成について説明する。

図 3 及び図 5 に示すように、フットレスト部材 6 は、ロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7、運転席側のフロア前部 8、及び壁部 9 に跨って配置されている。フットレスト部材 6 の車両進行方向左側の左端部 6 a は、ロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7 の上端面 7 a に沿って形成されている。トンネル前部 7 から運転席側のフロア前部 8 に連続して配置されるフットレスト部材 6 の中間部 6 b が、屈曲して形成されており、その結果、ロアダッシュパネル 4 及びフットレスト部材 6 によって閉断面が形成されている。特に図 4 に示されるように、閉断面の左側端はロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7 の運転席側側面 7 b により構成され、閉断面の右側端がフットレスト部材 6 の中間部 6 b の屈曲部分により構成されており、フットレスト部材 6 の車幅方向に沿った断面は、略クランク状に形成されている。さらに、中間部 6 b の屈曲部分は、運転席側のフロア部 8 のサイドメンバ 5 取付位置とトンネル前部 7 の運転席側側面 7 b の下端との間の車幅方向中間位置より運転席側のサイドメンバ 5 寄りの位置に配置されている。すなわち、閉断面は、トンネル前部 7 から、運転席側のフロア部 8 のサイドメンバ 5 取付位置とトンネル前部 7 の運転席側側面 7 b の下端との間の車幅方向中間位置より運転席側のサイドメンバ 5 寄りの位置まで、跨って配置されている。このようなフットレスト部材 6 の中間部 6 b が、フットレストとして構成されている。

20

30

【 0 0 2 2 】

図 3 を参照すると、フットレスト部材 6 の右端部 6 c は、ロアダッシュパネル 4 の運転席側のフロア前部 8 の上面 8 b に沿って車両前後方向に延びるように形成されている。この右端部 6 c は、ロアダッシュパネル 4 の運転席側のフロア前部 8、及び運転席側のサイドメンバ 5 のフランジ部 5 a に重なるように配置されている。そのため、フットレスト部材 6 は、トンネル前部 7 から、運転席側のフロア前部 8 のサイドメンバ 5 取付位置まで跨って配置されている。フットレスト部材 6 の前端部 6 d は、ロアダッシュパネル 4 の壁部 9 の後面 9 a に沿って車幅方向に延びるように形成されている。この前端部 6 d は、ロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7 と運転席側フロア前部 8 とに跨って配置されている。フットレスト部材 6 の後端部 6 e は、ロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7 の上端面 7 a 及び運転席側側面 7 b、並びに運転席側のフロア前部 8 の上面 8 b に沿って、車幅方向に延びるように形成されている。

40

【 0 0 2 3 】

特に図 5 を参照すると、このようなフットレスト部材 6 の右端部 6 c は、ロアダッシュパネル 4 の運転席側フロア前部 8 と、運転席側のサイドメンバ 5 のフランジ 5 a と重ねて配置されている。このような重なった状態で、フットレスト部材 6 の右端部 6 c と、ロアダッシュパネル 4 の運転席側フロア前部 8 と、運転席側のサイドメンバ 5 のフランジ 5 a

50

とが、互いに重ね接合されている。フットレスト部材 6 の前端部 6 d は、ロアダッシュパネル 4 の壁部 9 の後面 9 a に、複数の接合部 10 によってスポット溶接されている。複数の接合部 10 は、車幅方向一列に互いに間隔を空けて配置されている。フットレスト部材 6 の後端部 6 e は、ロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7 の上端面 7 a 及び運転席側側面 7 b、並びに運転席側フロア前部 8 の上面 8 b に接合されている。そのため、フットレスト部材 6 が、ロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7、運転席側のフロア前部 8、及び壁部 9 に接合されている。

【0024】

以上のように本発明の実施形態によれば、フットレスト部材 6 が、ロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7、運転席側のフロア前部 8、及び壁部 9 に跨って配置され、トンネル前部 7 から運転席側のフロア前部 8 に連続して配置されるフットレスト部材 6 の中間部 6 b が屈曲して形成されている。そのため、上述のように屈曲して形成されることにより剛性が増したフットレスト部材 6 によって、ロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7、運転席側のフロア前部 8、及び壁部 9 に跨る範囲が補強されることとなる。このような構成によって、ロアダッシュパネル 4 におけるトンネル前部 7 及び壁部 9 の間の部分と、ロアダッシュパネル 4 におけるフロア前部 8 及び壁部 9 の間の部分とを節として振動する振動モードの影響を抑制できる。よって、ダッシュパネルの振動を効率的に抑制できる。さらに、フットレスト部材 6 がロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7、運転席側のフロア前部 8、及び壁部 9 に跨って配置されており、その結果、車両前方から車体に荷重が加えられた場合に、この荷重を、フットレスト部材 6 によって、ロアダッシュパネル 4 の周辺の広い範囲に効率的に分散できる。よって、車両前方から車体に加えられる荷重を効率的に吸収できる。

【0025】

本発明の実施形態によれば、車両前方から車体に加えられるとともにサイドメンバ 5 を経由して伝えられる荷重が、ロアダッシュパネル 4 の運転席側フロア前部 8 に対応して傾斜したサイドメンバ 5 の部分 5 c に集中した場合に、フットレスト部材 6 によって、サイドメンバ 5 からロアダッシュパネル 4 のトンネル前部 7、運転席側のフロア前部 8、及び壁部 9 に効率的に荷重を分散できる。さらに、屈曲形成されたフットレスト部材 6 の中間部 6 b が剛性の高いサイドメンバ 5 に接近することとなり、ロアダッシュパネル 4 の剛性が高められることとなる。よって、ダッシュパネルの振動をさらに効率的に抑制でき、かつ車両前方から車体に加えられる荷重をさらに効率的に吸収できる。

【0026】

本発明の実施形態によれば、フットレスト部材 6 の右端部 6 c と、ロアダッシュパネル 4 の運転席側のフロア前部 8 と、運転席側のサイドメンバ 5 のフランジ 5 a とが、重なった状態で互いに重ね接合されている。そのため、サイドメンバ 5 とフットレスト部材 6 との接合部分によって、さらにロアダッシュパネル 4 の剛性が高められることとなる。よって、ダッシュパネルの振動をさらに効率的に抑制でき、かつ車両前方から車体に加えられる荷重をさらに効率的に吸収できる。

【0027】

本発明の実施形態によれば、フットレスト部材 6 の前端部 6 d は、ロアダッシュパネル 4 の壁部 9 の後面 9 a にスポット溶接により接合されており、複数の接合部 10 が設けられている。複数の接合部 10 は、車幅方向一列に互いに間隔を空けて配置されている。そのため、ロアダッシュパネル 4 とフットレスト部材 6 との幅方向の剛性が高められることとなる。従って、ロアダッシュパネル 4 の剛性がさらに高められることとなる。よって、ダッシュパネルの振動をさらに効率的に抑制でき、かつ車両前方から車体に加えられる荷重をさらに効率的に吸収できる。

【0028】

ここまで本発明の実施形態について述べたが、本発明は既述の実施形態に限定されるものではなく、本発明の技術的思想に基づいて各種の変形及び変更が可能である。

【0029】

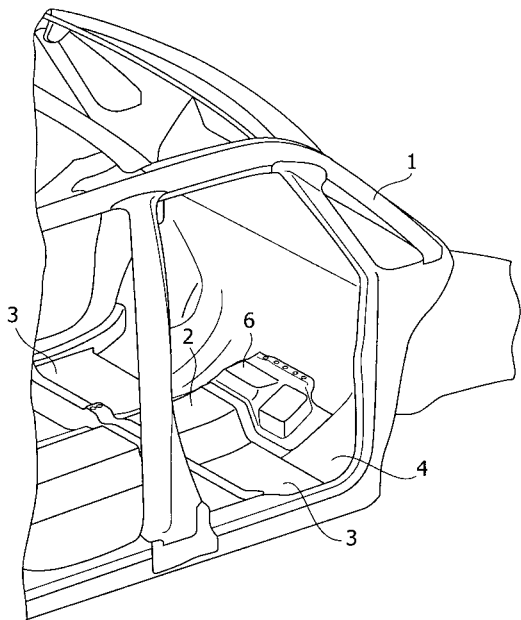
例えば、本実施形態の変形例として、運転席が左側のフロアパネル本体 3 に配置され、助手席が右側のフロアパネル本体 3 に配置されてもよい。本実施形態と同様の効果が得られる。

【符号の説明】

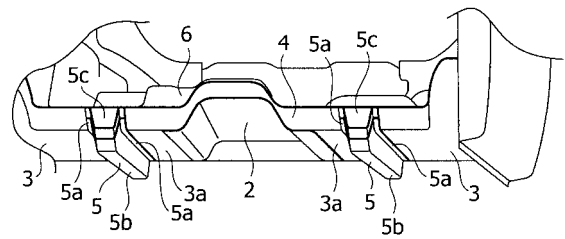
【0030】

- 4 ロアダッシュパネル（ダッシュパネル下部）
- 5 サイドメンバ
- 6 フットレスト部材
- 7 トンネル前部
- 7 b 側面
- 8 フロア前部
- 9 壁部
- 10 接合部

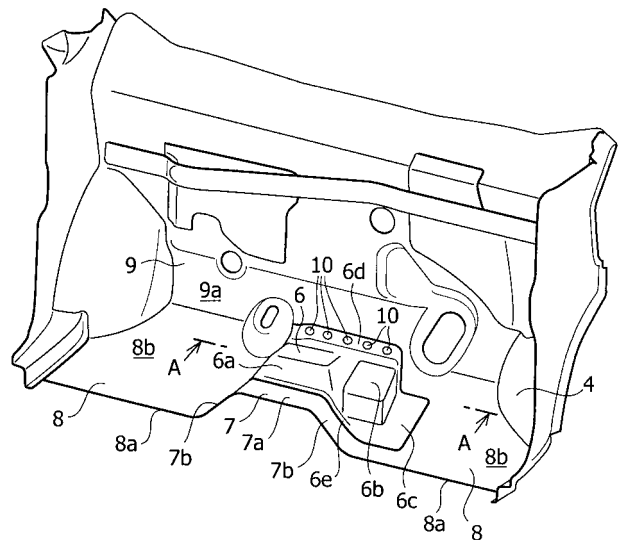
【図 1】



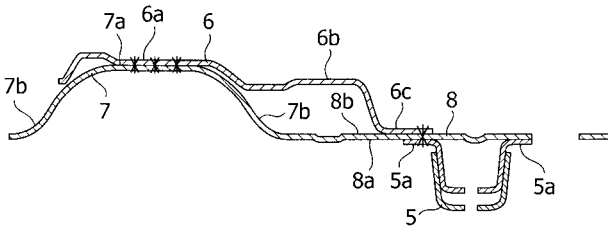
【図 2】



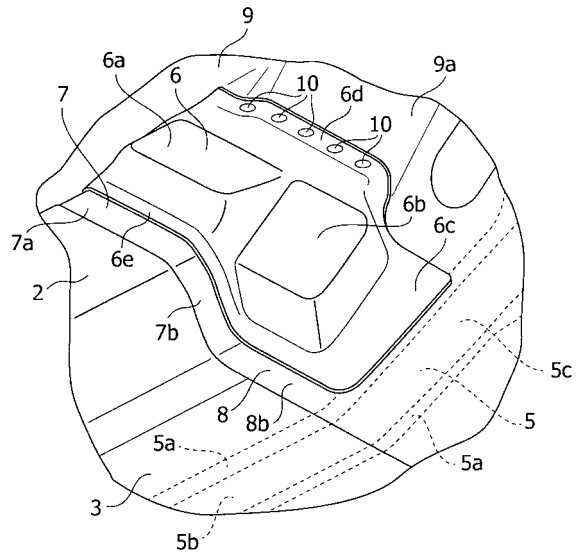
【図 3】



【 図 4 】



【 図 5 】



フロントページの続き

(74)代理人 100125036

弁理士 深川 英里

(74)代理人 100142996

弁理士 森本 聡二

(74)代理人 100154298

弁理士 角田 恭子

(74)代理人 100162330

弁理士 広瀬 幹規

(74)代理人 100170379

弁理士 徳本 浩一

(72)発明者 玉置 秀行

静岡県浜松市南区高塚町300番地 スズキ株式会社内

(72)発明者 藤田 幸太

静岡県浜松市南区高塚町300番地 スズキ株式会社内

(72)発明者 高瀬 幸一郎

静岡県浜松市南区高塚町300番地 スズキ株式会社内

Fターム(参考) 3D203 AA01 BB06 BB08 BB20 BB35 BC14 CA57 CA67 CB04 DA11
DA72