

(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2014-210454

(P2014-210454A)

(43) 公開日 平成26年11月13日(2014.11.13)

(51) Int.Cl.
B62D 25/20 (2006.01)F1
B62D 25/20テーマコード (参考)
3D203

審査請求 有 請求項の数 4 O L (全 11 頁)

(21) 出願番号 特願2013-86597 (P2013-86597)
(22) 出願日 平成25年4月17日 (2013.4.17)(71) 出願人 000005326
本田技研工業株式会社
東京都港区南青山二丁目1番1号
(74) 代理人 100067356
弁理士 下田 容一郎
(74) 代理人 100160004
弁理士 下田 憲雅
(74) 代理人 100120558
弁理士 住吉 勝彦
(74) 代理人 100148909
弁理士 瀧澤 匡則
(74) 代理人 100161355
弁理士 野崎 俊剛

最終頁に続く

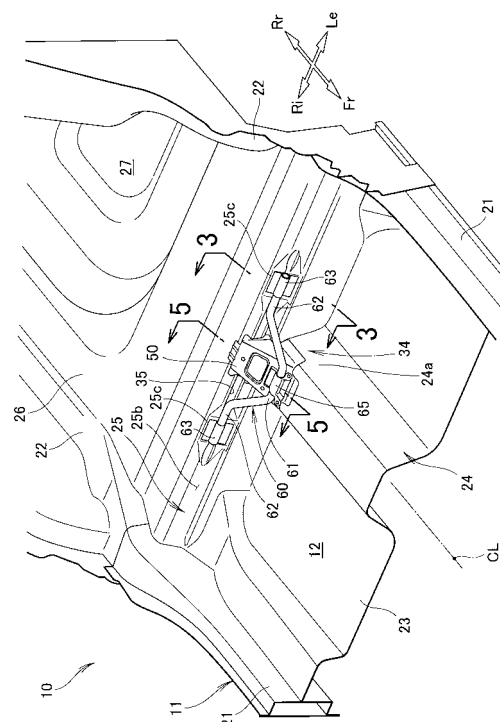
(54) 【発明の名称】 車体構造

(57) 【要約】

【課題】 リヤフロアバルクヘッド及び該リヤフロアバルクヘッド周りの車体全体の剛性を、より高めること。

【解決手段】 車体11は、フロアパネル23と、該フロアパネルの後端から起立したリヤフロアバルクヘッド25と、該リヤフロアバルクヘッドの上端から後方へ延びたトランクフロア26と、車体前後方向に延びたセンタトンネル24とを有する。該センタトンネルの後端部は、リヤフロアバルクヘッドに接合されている。該リヤフロアバルクヘッドには、車幅方向に延びたバルクヘッド補強部材60が配置されている。該バルクヘッド補強部材の少なくとも車幅方向両端部62、62は、該リヤフロアバルクヘッドに結合されている。該バルクヘッド補強部材の車幅中央部61は、該センタトンネルに結合されている。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

フロアパネルと、該フロアパネルの後端から起立したリヤフロアバルクヘッドと、該リヤフロアバルクヘッドの上端から後方へ延びたトランクフロアと、前記フロアパネルの車幅中央に位置して車体前後方向に延びたセンタトンネルとを有した車体構造において、

前記センタトンネルの後端部は、前記リヤフロアバルクヘッドに接合され、

該リヤフロアバルクヘッドには、車幅方向に延びたバルクヘッド補強部材が配置され、該バルクヘッド補強部材の少なくとも車幅方向両端部は、前記リヤフロアバルクヘッドに結合され、

該バルクヘッド補強部材の車幅中央部は、前記センタトンネルに結合されていることを特徴とする車体構造。

10

【請求項 2】

前記リヤフロアバルクヘッドと前記センタトンネルの後端部との接合部分を補強するための接合部補強部材を、更に有し、

前記センタトンネルに対する前記バルクヘッド補強部材の車幅中央部の結合構造は、該車幅中央部と前記センタトンネルとの間に接合部補強部材を介在した構成であることを特徴とする請求項 1 記載の車体構造。

【請求項 3】

前記リヤフロアバルクヘッドのなかの、少なくとも前記バルクヘッド補強部材の車幅方向両端部が結合される部分は、車幅方向にわたって窪んでいることを特徴とする請求項 1 又は請求項 2 記載の車体構造。

20

【請求項 4】

前記リヤフロアバルクヘッドは、車幅方向に延びたクロスメンバを含んでおり、

前記リヤフロアバルクヘッドに対する前記バルクヘッド補強部材の結合部分は、前記クロスメンバの部位に位置していることを特徴とする請求項 1～3 のいずれか 1 項記載の車体構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、前のフロアパネルと後のトランクフロアとの間にリヤフロアバルクヘッドを有している車体の、改良された技術に関する。

30

【背景技術】

【0002】

車両のなかには、車体後部の空間をリヤフロアバルクヘッドによって仕切る車種がある。このような車両の車体は、例えば特許文献 1～2 によって知られている。

【0003】

特許文献 1 で知られている車体は、前の車室と後の荷室との間が、リヤフロアバルクヘッドによって仕切られている。詳しく述べると、該車体は、フロアパネルの車体前後方向の途中から起立した、縦板状のリヤフロアバルクヘッドを有する。該リヤフロアバルクヘッドの上端は、後方へ延びてパーセルシェルフの役割を果たす。該リヤフロアバルクヘッドの上端のコーナには、L 字状断面の補強材が接合されている。この結果、上端のコーナには、車幅方向に細長い閉断面状の補強部分が形成される。

40

【0004】

しかし、リヤフロアバルクヘッドの上端部の剛性は高まるものの、該リヤフロアバルクヘッド周りの車体全体の剛性を高めるには、改良の余地がある。特に、該リヤフロアバルクヘッドの全高が大きい車種の場合には、このままでは該リヤフロアバルクヘッドの剛性の向上を図ることは、困難である。

【0005】

一方、特許文献 2 で知られている車体は、フロアパネルの車体前後方向の途中の上に、クロスメンバを有する。該クロスメンバは、車幅方向に延びることにより、フロアパネル

50

を前半部と後半部とに仕切ることになる。該クロスメンバの下端は、フロアパネルの上面に重ねられ且つ接合されている。該クロスメンバの上端部は、補強部材によって補強されている。しかし、特許文献2では、クロスメンバの上端部を補強するだけであるから、該クロスメンバを含む車体の剛性を、より高めるには、更なる改良の余地がある。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0006】

【特許文献1】実開平2-45884号号公報

【特許文献2】特許第4407713号公報

【発明の概要】

10

【発明が解決しようとする課題】

【0007】

本発明は、リヤフロアバルクヘッド、及び該リヤフロアバルクヘッド周りの車体全体の剛性を、より高めることができる技術を提供することを課題とする。

【課題を解決するための手段】

【0008】

請求項1に係る発明によれば、フロアパネルと、該フロアパネルの後端から起立したリヤフロアバルクヘッドと、該リヤフロアバルクヘッドの上端から後方へ延びたトランクフロアと、前記フロアパネルの車幅中央に位置して車体前後方向に延びたセンタトンネルとを有した車体構造において、前記センタトンネルの後端部は、前記リヤフロアバルクヘッドに接合され、該リヤフロアバルクヘッドには、車幅方向に延びたバルクヘッド補強部材が配置され、該バルクヘッド補強部材の少なくとも車幅方向両端部は、前記リヤフロアバルクヘッドに結合され、該バルクヘッド補強部材の車幅中央部は、前記センタトンネルに結合されていることを特徴とする車体構造が提供される。

20

【0009】

請求項2に記載のごとく、好ましくは、前記リヤフロアバルクヘッドと前記センタトンネルの後端部との接合部分を補強するための接合部補強部材を、更に有し、前記センタトンネルに対する前記バルクヘッド補強部材の車幅中央部の結合構造は、該車幅中央部と前記センタトンネルとの間に接合部補強部材を介在した構成である。

【0010】

30

請求項3に記載のごとく、好ましくは、前記リヤフロアバルクヘッドのなかの、少なくとも前記バルクヘッド補強部材の車幅方向両端部が結合される部分は、車幅方向にわたって窪んでいる。

【0011】

請求項4に記載のごとく、好ましくは、前記リヤフロアバルクヘッドは、車幅方向に延びたクロスメンバを含んでおり、前記リヤフロアバルクヘッドに対する前記バルクヘッド補強部材の結合部分は、前記クロスメンバの部位に位置している。

【発明の効果】

【0012】

40

請求項1に係る発明では、センタトンネルの後端部は、フロアパネルの後端から起立したリヤフロアバルクヘッドに接合されている。車幅方向に延びたバルクヘッド補強部材は、両端部を該リヤフロアバルクヘッドに結合されるとともに、車幅中央部をセンタトンネルに接合されている。つまり、センタトンネルは、後端部をリヤフロアバルクヘッドに直接に接合される他に、バルクヘッド補強部材によってリヤフロアバルクヘッドの車幅方向両側に結合されている。リヤフロアバルクヘッドの車幅方向両側は、バルクヘッド補強部材を介し、車幅中央部のセンタトンネルによって支えられる。

【0013】

従って、リヤフロアバルクヘッドは、全高が大きく広い面積を有している場合であっても、車体前後方向の曲げ剛性、上下方向の曲げ剛性、及びねじれ剛性が高まる。しかも、センタトンネルとリヤフロアバルクヘッドの車幅方向両側との、3点をバルクヘッド補強

50

部材によって結合しているので、該リヤフロアバルクヘッド周りの車体全体の剛性を、より高めることができる。

【0014】

請求項2に係る発明では、リヤフロアバルクヘッドとセンタトンネルの後端部との接合部分は、接合部補強部材によって補強されている。つまり、センタトンネルの後端部がリヤフロアバルクヘッドに直接に接合された他に、この接合部分を接合部補強部材によって補強されている。このため、リヤフロアバルクヘッドとセンタトンネルの後端部とを、より一層強固に接合することができる。しかも、バルクヘッド補強部材の車幅中央部が、接合部補強部材を介してセンタトンネルに接合されている。従って、センタトンネルは、接合部補強部材及びバルクヘッド補強部材を介して、リヤフロアバルクヘッドの車幅方向両側を、より一層十分に支えることができる。この結果、リヤフロアバルクヘッドの剛性及び車体全体の剛性を、一層高めることができる。

10

【0015】

請求項3に係る発明では、リヤフロアバルクヘッドのなかの、少なくともバルクヘッド補強部材の車幅方向両端部が結合される部分は、車幅方向にわたって窪んでいる。リヤフロアバルクヘッドは、車幅方向にわたって窪みが設けられることによって、剛性が高まる。しかも、リヤフロアバルクヘッドに対してバルクヘッド補強部材を強固に結合することができる。

【0016】

請求項4に係る発明では、リヤフロアバルクヘッドは、車幅方向に延びたクロスメンバを含む。リヤフロアバルクヘッドに対するバルクヘッド補強部材の結合部分は、クロスメンバの部位に位置している。リヤフロアバルクヘッドのなかの、クロスメンバを有している部分は剛性が高い。剛性が高い部分にバルクヘッド補強部材を結合することによって、リヤフロアバルクヘッドを十分に支えることができる。この結果、リヤフロアバルクヘッドの剛性及び車体全体の剛性を、一層高めることができる。

20

【図面の簡単な説明】

【0017】

【図1】本発明に係る車体の後半部を車室内から見た斜視図である。

【図2】図1に示された接合部補強部材及びバルクヘッド補強部材を外した車体の斜視図である。

30

【図3】図1の3-3に沿った断面周りの斜視図である。

【図4】図3の矢視線4方向の断面図である。

【図5】図1の5-5に沿った断面周りの斜視図である。

【図6】図5の矢視線6方向の断面図である。

【図7】図3に示された接合部補強部材及びバルクヘッド補強部材の斜視図である。

【図8】図7に示された接合部補強部材及びバルクヘッド補強部材を後下方から見た斜視図である。

【図9】図1に示されたセンタトンネルの後端部及びリヤフロアバルクヘッドの上に後部シートが配置された構成の平面図である。

【発明を実施するための形態】

40

【0018】

本発明を実施するための形態を添付図に基づいて以下に説明する。

【実施例】

【0019】

実施例に係る車体後部構造について図面に基づき説明する。なお、「前」、「後」、「左」、「右」、「上」、「下」は運転者から見た方向に従い、F rは前側、R rは後側、L eは左側、R iは右側、C Lは車幅中心線を示す。

【0020】

図1及び図2に示されるように、乗用車等の車両10の車体11はモノコックボディから成り、車両10の車幅方向の中心を通過して車両前後方向へ延びる車幅中心線C Lに対し

50

、実質的に左右対称形に形成されている。該車両 10 は、車室 12 に例えば前後に 3 列のシート（前部シートと中央部シートと後部シート）を備えている。

【0021】

該車体 11 は、後半部分の下部に、左右のサイドシル 21, 21 と、左右のリヤサイドフレーム 22, 22 と、フロアパネル 23 と、センタトンネル 24 とを含む。

【0022】

左右のサイドシル 21, 21 は、車体 11 の前後方向中央部に且つ車幅方向両側に位置して、車体前後方向へ延びている。左右のリヤサイドフレーム 22, 22 は、該左右のサイドシル 21, 21 の後端から後方へ延びている。つまり、左右のリヤサイドフレーム 22, 22 は、車体 11 の後部の車幅方向両側に位置して、車体前後方向へ延びている。

10

【0023】

フロアパネル 23 は、左右のサイドシル 21, 21 間に張られており、車室 12 の下面を形成している。センタトンネル 24 は、フロアパネル 23 の車幅中央に位置して車体前後方向に延びており、車体前方から見て略逆 U 字状に形成されている。該センタトンネル 24 は、フロアパネル 23 と一体に形成された構成、又は別部材によって形成される部材をフロアパネル 23 に接合した構成である。

【0024】

図 3 及び図 4 も参照しつつ説明すると、さらに車体 11 は、フロアパネル 23 の後端から起立したリヤフロアバルクヘッド 25 と、該リヤフロアバルクヘッドの上端から後方へ延びたトランクフロア 26 とを含む。該トランクフロア 26 は、左右のリヤサイドフレーム 22, 22 間に張られており、荷室 27 の下面を形成している。

20

【0025】

トランクフロア 26 の高さがフロアパネル 23 よりも高いので、高さの差（段差）の分を前後に塞ぐために、該リヤフロアバルクヘッド 25（隔壁 25）を有している。該リヤフロアバルクヘッド 25 は、フロアパネル 23 に対して概ね直角な縦板状に形成されており、左右のサイドシル 21, 21 の後端部間、又は左右のリヤサイドフレーム 22, 22 の前端部間に張られている。

【0026】

リヤフロアバルクヘッド 25 には、下部フランジ 31 と上部フランジ 32 とが形成されている。該下部フランジ 31 は、リヤフロアバルクヘッド 25 の下端から車体前方へ延びており、フロアパネル 23 の後端部（図 3 参照）に接合されている。該上部フランジ 32 は、リヤフロアバルクヘッド 25 の上端から車体後方へ延びており、トランクフロア 26 の前端部に接合されている。

30

【0027】

リヤフロアバルクヘッド 25 は、車幅方向に延びたクロスメンバ 41 を含む。該クロスメンバ 41 は、リヤフロアバルクヘッド 25 の上端部に位置し、左右のサイドシル 21, 21 の後端部間、又は左右のリヤサイドフレーム 22, 22 の前端部間に掛け渡され且つ接合されている。

【0028】

該クロスメンバ 41 は、リヤフロアバルクヘッド 25 の上端部と、該上端部の後面に位置した略逆 L 字状のスチフナ 42 との組み合わせ構造により、車体 11 を側方から見て略矩形状の閉断面に形成されたものである。つまり、該クロスメンバ 41 は、リヤフロアバルクヘッド 25 の後面 25a と上部フランジ 32 と、逆 L 字状のスチフナ 42 との組み合わせ構造である。

40

【0029】

図 3、図 5 及び図 6 に示されるように、該リヤフロアバルクヘッド 25 には、前記センタトンネル 24 の後端部 24a が接合されている。より詳しく述べると、該後端部 24a の高さ（上端面の高さ）は、クロスメンバ 41 よりも低い。つまり、該後端部 24a はリヤフロアバルクヘッド 25 の上端よりも低い。

【0030】

50

リヤフロアバルクヘッド 25 の下部フランジ 31 は、車幅中央部分がセンタトンネル 24 の断面形状に合わせた形状であって、車体前方から見て略逆 U 字状に形成されている。該下部フランジ 31 に対して、センタトンネル 24 の後端部 24 a は嵌合され且つ接合されている。この結果、センタトンネル 24 の後端部 24 a は、リヤフロアバルクヘッド 25 の前面 25 b に接合される。センタトンネル 24 の後端部 24 a とリヤフロアバルクヘッド 25 との、接合した部分 34 のことを、「接合部分 34」という。

【0031】

該接合部分 34 は、接合部補強部材 50 によって補強されている。図 7 及び図 8 も参照しつつ説明すると、該接合部補強部材 50 は、センタトンネル 24 の後端部 24 a の上部と、リヤフロアバルクヘッド 25 の上端部の前部とを接合する部材であって、車体側方から見て略三角形に形成されている。該接合部補強部材 50 は、車体後方から見て略逆 U 字状断面に形成された、板材の折り曲げ成形品である。

10

【0032】

より詳しく述べると、該接合部補強部材 50 は、縦板状の左右の側板 51, 51 と、該左右の側板 51, 51 の上端間を繋いでいる平板状の天板 52 と、該天板 52 の下端から前方へ延びた下フランジ 53 と、該天板 52 の上端から後方へ延びた上フランジ 54 と、該左右の側板 51, 51 の後端から車幅方向の外方へ延びた左右の側フランジ 55, 55 とからなる。

【0033】

このような構成の該接合部補強部材 50 は、センタトンネル 24 の後端部 24 a に上から被せられている。そして、該後端部 24 a に左右の側板 51, 51 と下フランジ 53 とが接合されるとともに、リヤフロアバルクヘッド 25 の上端部に上フランジ 54 と左右の側フランジ 55, 55 とが接合されている。この結果、該接合部補強部材 50 は、センタトンネル 24 の後端部 24 a の上部と、リヤフロアバルクヘッド 25 の上端部の前部とを接合することによって、前記接合部分 34 を補強する。

20

【0034】

図 2、図 5 及び図 6 に示されるように、該リヤフロアバルクヘッド 25 の前面 25 b の上端部には、凹部 35 が形成されている。該凹部 35 のことを「バルクヘッド側凹部 35」という。該バルクヘッド側凹部 35 は、クロスメンバ 41 の部分に位置し、車幅方向に細長く窪んでおり、車体側方から見て略半円状断面（図 6 参照）に形成されたビードである。

30

【0035】

図 3 に示されるように、センタトンネル 24 の後端部 24 a とリヤフロアバルクヘッド 25 とは、バルクヘッド補強部材 60 によって補強されている。該リヤフロアバルクヘッド 25 の上端部には、車幅方向に延びたバルクヘッド補強部材 60 が配置されている。

【0036】

図 3 及び図 7 に示されるように、該バルクヘッド補強部材 60 は、車幅方向に延びたパイプからなる部材であって、車体前方から見た全体形状が概ねクランク状に形成されている。つまり、該バルクヘッド補強部材 60 は、正面視略 U 字状の車幅中央部 61 と、該車幅中央部 61 の左右の上端から車幅方向外方へ水平に延びた左右の車幅方向両端部 62, 62 とからなる、パイプの折り曲げ成形品である。

40

【0037】

該バルクヘッド補強部材 60 の少なくとも車幅方向両端部 62, 62 は、リヤフロアバルクヘッド 25 に結合されている。前記バルクヘッド側凹部 35（図 4 参照）は、リヤフロアバルクヘッド 25 のなかの、バルクヘッド補強部材 60 を結合する部分である。このように、リヤフロアバルクヘッド 25 のなかの、少なくともバルクヘッド補強部材 60 の車幅方向両端部 62, 62 が結合される部分は、車幅方向にわたって窪んでいる（バルクヘッド側凹部 35 が形成されている）。

【0038】

より詳しく述べると、バルクヘッド補強部材 60 の車幅方向両端部 62, 62 は、バル

50

クヘッド側凹部 35 に位置し、金属製の略ハット状断面の左右のバンド 63, 63 により、リヤフロアバルクヘッド 25 の前面に結合されている。該リヤフロアバルクヘッド 25 に対する左右のバンド 63, 63 の接合構造は、例えばスポット溶接である。

【0039】

一方、該バルクヘッド補強部材 60 の車幅中央部 61 は、センタトンネル 24 に結合されている。センタトンネル 24 に対するバルクヘッド補強部材 60 の車幅中央部 61 の結合構造は、該車幅中央部 61 とセンタトンネル 24 との間に接合部補強部材 50 を介在した構成である。

【0040】

より詳しく述べると、接合部補強部材 50 の天板 52 の下部は、車幅方向にわたって窪んでいる（図 6 に示された凹部 52a が形成されている）。該凹部 52a のことを「天板側凹部 52a」という。バルクヘッド補強部材 60 の車幅中央部 61 は、天板側凹部 52a に位置し、金属製の略ハット状断面の左右のバンド 65, 65 により、接合部補強部材 50 の天板 52 に結合されている。該天板 52 に対する左右のバンド 65, 65 の接合構造は、例えばスポット溶接である。

【0041】

図 9 に示されるように、リヤフロアバルクヘッド 25 の上には後部シート 70 が位置して車体 11 に取り付けられている。より詳しく述べると、センタトンネル 24 の後端部 24a とリヤフロアバルクヘッド 25 との接合部分 34、接合部補強部材 50 及びバルクヘッド補強部材 60 は、後部シート 70 によって上から覆われている。このため、接合部分 34 と接合部補強部材 50 とバルクヘッド補強部材 60 は、乗員から視認されにくい。従って、車室 12 内の外観性が優れている。

【0042】

上記構成をまとめると、次のとおりである。

図 1 及び図 2 に示されるように、センタトンネル 24 の後端部 24a は、フロアパネル 23 の後端から起立したリヤフロアバルクヘッド 25 に接合されている。車幅方向に延びたバルクヘッド補強部材 60 は、両端部 25c, 25c を該リヤフロアバルクヘッド 25 に結合されるとともに、車幅中央部 61 をセンタトンネル 24 に接合されている。

【0043】

ここで、両端部 25c, 25c は、センタトンネル 24 とリヤフロアバルクヘッド 25 の車幅方向両端との間の部分のことである。リヤフロアバルクヘッド 25 自体と、該リヤフロアバルクヘッド 25 周りの車体 11 全体の、両方の剛性を高める上で、該両端部 25c, 25c の位置は、センタトンネル 24 とリヤフロアバルクヘッド 25 の車幅方向両端との間の、中間又はその近傍であることが、より好ましい。

【0044】

このように、センタトンネル 24 は、後端部 24a をリヤフロアバルクヘッド 25 に直接に接合される他に、バルクヘッド補強部材 60 によってリヤフロアバルクヘッド 25 の車幅方向両側に結合されている。リヤフロアバルクヘッド 25 の車幅方向両側は、バルクヘッド補強部材 60 を介し、車幅中央部のセンタトンネル 24 によって支えられる。

【0045】

従って、リヤフロアバルクヘッド 25 は、全高が大きく広い面積を有している場合であっても、車体前後方向の曲げ剛性、上下方向の曲げ剛性、及びねじれ剛性が高まる。しかも、センタトンネル 24 とリヤフロアバルクヘッド 25 の車幅方向両側との、3 点をバルクヘッド補強部材 60 によって結合しているので、該リヤフロアバルクヘッド 25 周りの車体 11 全体の剛性を、より高めることができる。

【0046】

さらには、リヤフロアバルクヘッド 25 とセンタトンネル 24 の後端部 24a との接合部分 34 は、接合部補強部材 50 によって補強されている。つまり、センタトンネル 24 の後端部 24a がリヤフロアバルクヘッド 25 に直接に接合された他に、この接合部分 34 を接合部補強部材 50 によって補強されている。このため、リヤフロアバルクヘッド 2

10

20

30

40

50

5とセンタトンネル24の後端部24aとを、より一層強固に接合することができる。しかも、バルクヘッド補強部材60の車幅中央部61が、接合部補強部材50を介してセンタトンネル24に接合されている。従って、センタトンネル24は、接合部補強部材50及びバルクヘッド補強部材60を介して、リヤフロアバルクヘッド25の車幅方向両側を、より一層十分に支えることができる。この結果、リヤフロアバルクヘッド25の剛性及び車体11全体の剛性を、一層高めることができる。

【0047】

さらにはリヤフロアバルクヘッド25のなかの、少なくともバルクヘッド補強部材60の車幅方向両端部62、62が結合される部分は、車幅方向にわたって窪んでいる（バルクヘッド側凹部35が形成されている）。リヤフロアバルクヘッド25は、車幅方向にわたって窪みが設けられることによって、剛性が高まる。しかも、リヤフロアバルクヘッド25に対してバルクヘッド補強部材60を強固に結合することができる。

10

【0048】

さらには、図4に示されるように、リヤフロアバルクヘッド25は、車幅方向に延びたクロスメンバ41を含む。リヤフロアバルクヘッド25に対するバルクヘッド補強部材60の結合部分は、クロスメンバ41の部位に位置している。リヤフロアバルクヘッド25のなかの、クロスメンバ41を有している部分は剛性が高い。剛性が高い部分にバルクヘッド補強部材60を結合することによって、リヤフロアバルクヘッド25を十分に支えることができる。この結果、リヤフロアバルクヘッド25の剛性及び車体11全体の剛性を、一層高めることができる。

20

【産業上の利用可能性】

【0049】

本発明の車体後部構造は、前のフロアパネル23と後のトランクフロア26との間にリヤフロアバルクヘッド25を有している車体11に採用するのに好適である。

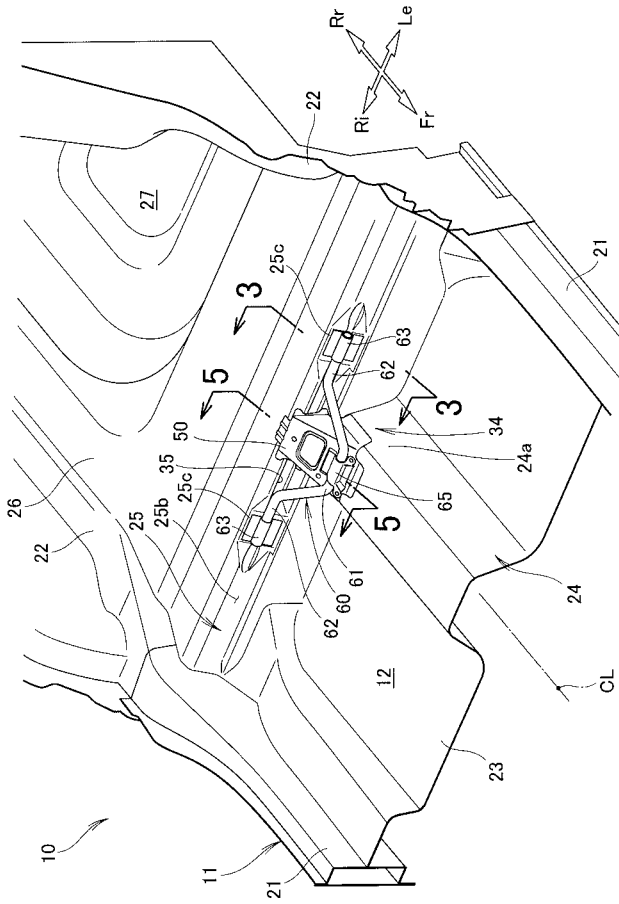
【符号の説明】

【0050】

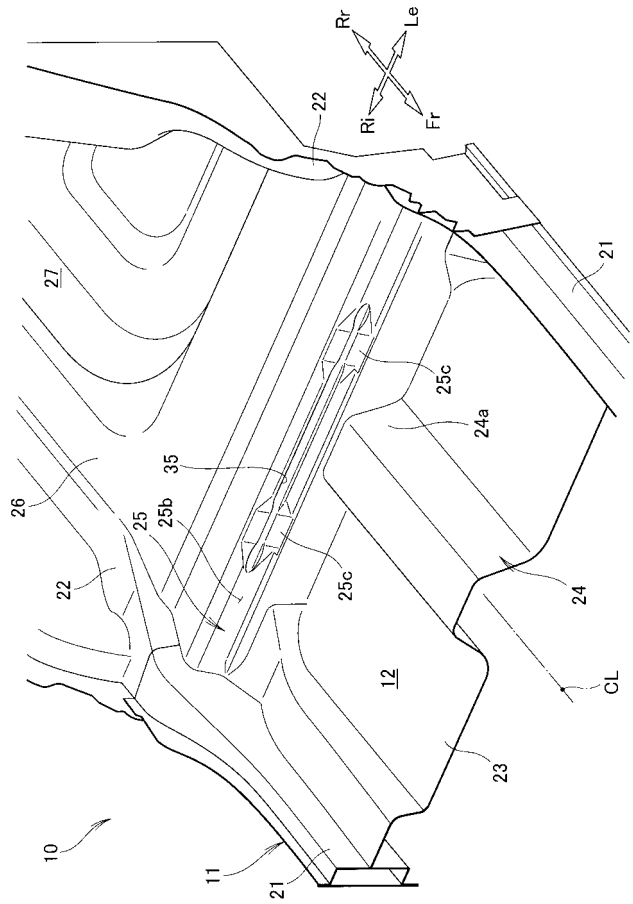
10…車両、11…車体、23…フロアパネル、25…リヤフロアバルクヘッド、26…トランクフロア、24…センタトンネル、24a…後端部、34…リヤフロアバルクヘッドとセンタトンネルの後端部との接合部分、41…クロスメンバ、50…接合部補強部材、52a…バルクヘッド補強部材の車幅方向両端部が結合される部分（天板側凹部）、60…バルクヘッド補強部材、61…車幅方向両端部、62…車幅中央部。

30

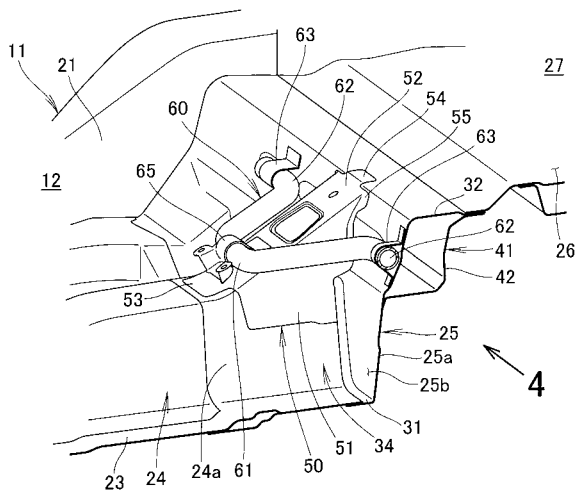
【図 1】



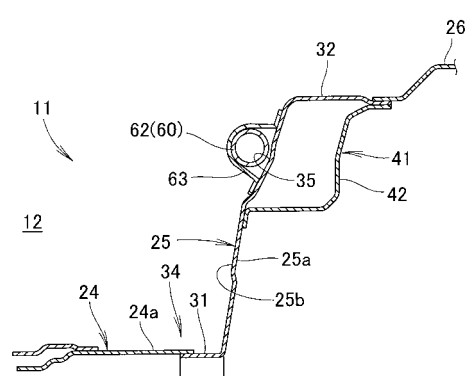
【図 2】



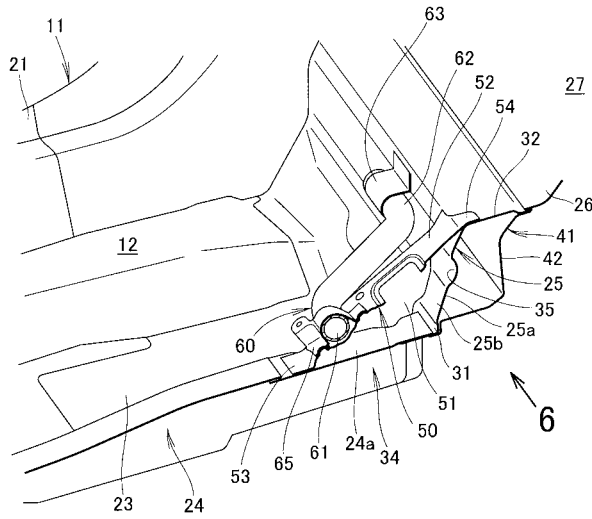
【図 3】



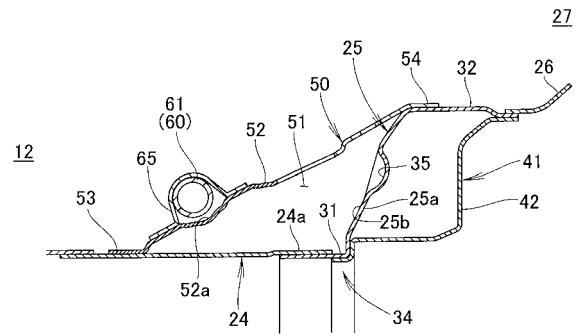
【図 4】



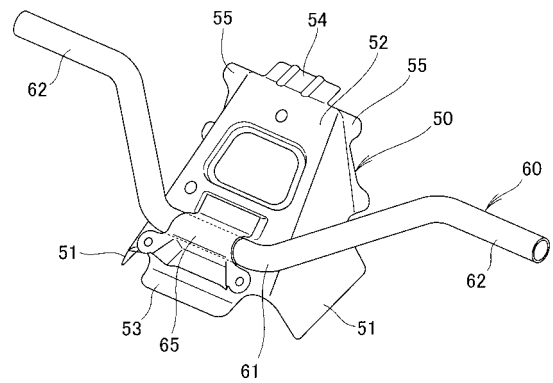
【図 5】



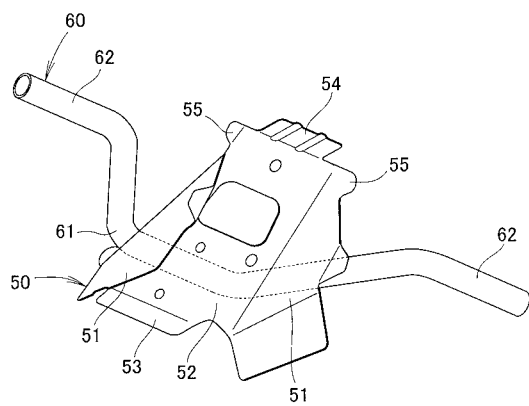
【図 6】



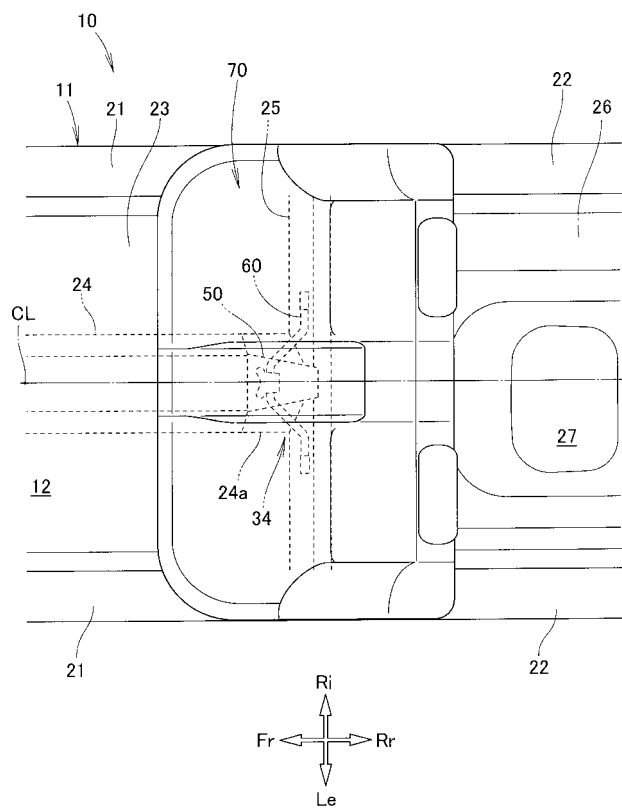
【図 7】



【図 8】



【図 9】



フロントページの続き

(72)発明者 柱山 直樹

埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

Fターム(参考) 3D203 BB06 BB07 BB08 BB12 BB22 BB24 CA52 CB04 CB39 DA52