

(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2006-306135

(P2006-306135A)

(43) 公開日 平成18年11月9日(2006.11.9)

(51) Int. Cl.	F I	テーマコード (参考)
B 6 2 D 25/20 (2006.01)	B 6 2 D 25/20	3 D 2 0 3
B 6 2 D 25/16 (2006.01)	B 6 2 D 25/16	E

審査請求 未請求 請求項の数 5 O L (全 9 頁)

(21) 出願番号	特願2005-127796 (P2005-127796)	(71) 出願人	000003137
(22) 出願日	平成17年4月26日 (2005.4.26)		マツダ株式会社
			広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号
		(74) 代理人	100089004
			弁理士 岡村 俊雄
		(72) 発明者	坂本 守一
			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	村上 吉昭
			広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ
			株式会社内
		F ターム (参考)	3D203 AA02 AA04 BA13 BB06 BB12
			BB20 BB22 BB56 BB57 BC10
			BC15 CA54 CA57 CA68 CB03
			CB04 CB09 CB21 DA15 DA32
			DA36 DA73 DA87

(54) 【発明の名称】 車両の後部車体構造

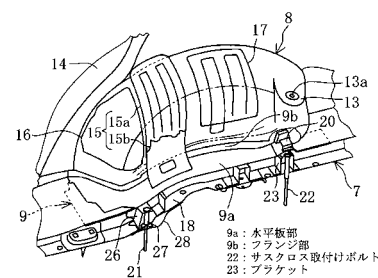
(57) 【要約】

【課題】 ホイルハウスとフロアパネルとサイドフレームを結合する強度・剛性を高めるために、フロアパネルと重複的に補強ガセットを設けると、部材数や重量が増し製作費も高価になる。サスクロス取付けボルトをサイドフレームに固定支持する支持剛性を高めることも望ましい。

【解決手段】

サイドフレーム 7 の外端部がホイールハウス 8 に接合され且つフロアパネル 6 がサイドフレーム 7 に接合される後部車体構造において、フロアパネル 6 よりも板厚が厚く形成された補強ガセット 9 を設け、この補強ガセット 9 に、内端部がサイドフレーム 7 の内端の水平フランジ部 7 c に接合される水平板部 9 a と、水平板部 9 a の外端部からホイールハウス 8 の車幅方向内面に沿うように延びるフランジ部 9 b とを設け、このフランジ部 9 b をサイドフレーム 7 の外端部とホイールハウス 8 とに接合し、ホイールハウス近傍におけるフロアパネルの外端部を補強ガセットの内端部に接合する。

【選択図】 図 2



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

前後方向に延びるサイドフレームの車幅方向外端部がホイルハウスに接合され且つフロアパネルがサイドフレームに接合される車両の後部車体構造において、

フロアパネルよりも板厚が厚く形成された補強ガセットであって、車幅方向内端部がサイドフレームの内端の水平フランジ部に接合される水平板部と、水平板部の外端部からホイルハウスの車幅方向内面に沿うように延びるフランジ部とを備え、このフランジ部がサイドフレームの外端部とホイルハウスとに接合される補強ガセットを設け、

ホイルハウス近傍におけるフロアパネルの外端部が補強ガセットの内端部に接合されたことを特徴とする車両の後部車体構造。

10

【請求項 2】

前記ホイルハウスにサスペンションのダンパーを支持するダンパー支持部が設けられ、このダンパー支持部に近接する補強ガセットの水平板部とフランジ部にわたる部分に車室側へ膨出する膨出部を形成したことを特徴とする請求項 1 に記載の車両の後部車体構造。

【請求項 3】

前記サイドフレーム内に側面視ハット形のブラケットを設け、このブラケット上壁部及びサイドフレーム下壁に固定支持されるサスクロス取付けボルトが設けられ、このサスクロス取付けボルトの上端部を前記膨出部内に配設することを特徴とする請求項 2 に記載の車両の後部車体構造。

20

【請求項 4】

前記左右のホイルハウス間において左右のサイドフレーム間に橋渡し状に架設されてフロアパネルに接合されるクロスメンバが設けられ、前記補強ガセットの内端部の一部がクロスメンバに接合されることを特徴とする請求項 1 に記載の車両の後部車体構造。

【請求項 5】

前記補強ガセットの前端がホイルハウス部前方のドア開口部後端付近まで延びることを特徴とする請求項 1 ～ 4 の何れかに記載の車両の後部車体構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両の後部車体構造に関し、特にホイルハウスとフロアパネルとサイドフレームの結合部の剛性・強度を補強ガセットにより向上させたものに関する。

30

【背景技術】

【0002】

車両の後輪用のホイルハウスにサスペンションのダンパーを支持するダンパー支持部（別名、サスタワー）が設けられ、後輪に作用する大きな荷重がダンパー支持部に作用する。ホイルハウスの付近のサイドフレームには、サスペンション装置のサスクロスメンバが連結されるため、サスクロスメンバからもサイドフレームやホイルハウスに大きな荷重が作用する。そこで、ダンパー支持部やホイルハウスなどを補強する種々の補強ガセットや補強構造が設けられている。

40

【0003】

一般に、ホイルハウスに、サイドフレームの接合フランジと、フロアパネルの外端部とが 3 枚重ねの構造で接合されるが、前記のような補強ガセットを追加的に接合する場合には、4 枚以上の板部材をスポット溶接する個所が発生する。しかし、3 枚を超える板部材をスポット溶接する接合部では、その溶接品質を確保することが難しく、車両の長期の使用中に接合部に剥離が発生する確率が高くなる。

特許文献 1 には、リヤフロアの取付け構造において、ホイルハウスにフロアパネルの外端部を接合する内側角部に前後方向の所定長さ範囲に互る補強部材を追加的に設ける技術が記載されている。

【特許文献 1】 特開平 6 - 1 6 6 3 8 5 号公報

50

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

前記特許文献1の図2のリヤフロアの取付け構造では、サイドフレームの外側約半幅分について補強部材で補強するだけであるので、サイドフレームの内側約半幅分については薄いフロアパネル1枚の構造となるため、ホイルハウスとサイドフレームとの結合部を十分に強化することが難しい。そこで、前記の補強部材の幅を拡大することも可能であるが、その場合、補強部材として採用する板部材は約1.0mm程度の板厚のものとなるが、フロアパネルの板厚と補強部材の板厚との合計板厚は過大な板厚となり、部材数も増すため、製作費と重量増加の面で不利である。

10

【0005】

他方、サスペンション装置のサスクロスメンバを車体に連結するためのサスクロス取付けボルトは、サイドフレームに装備してサイドフレームから下方へ延ばすのが普通であり、このサスクロス取付けボルトの上端部と上下方向の途中部がサイドフレームに溶接接合されるが、上記の上下の溶接接合部間の間隔は、サイドフレームの深さ寸法の制約を受けるため、その間隔を拡大してサスクロス取付けボルトをサイドフレームに固定支持する支持剛性を高めることは簡単ではない。

【0006】

本発明の目的は、ホイルハウスとフロアパネルとサイドフレームの結合部の剛性・強度を簡単な構造で高めること、サスクロス取付けボルトをサイドフレームに支持する支持剛性を高めることなどである。

20

【課題を解決するための手段】

【0007】

請求項1の車両の後部車体構造は、前後方向に延びるサイドフレームの車幅方向外端部がホイルハウスに接合され且つフロアパネルがサイドフレームに接合される車両の車体後部構造において、フロアパネルよりも板厚が厚く形成された補強ガセットであって、車幅方向内端部がサイドフレームの内端の水平フランジ部に接合される水平板部と、水平板部の外端部からホイルハウスの車幅方向内面に沿うように延びるフランジ部とを備え、このフランジ部がサイドフレームの外端部とホイルハウスとに接合される補強ガセットを設け、ホイルハウス近傍におけるフロアパネルの外端部が補強ガセットの内端部に接合されたことを特徴とするものである。

30

【0008】

この請求項1の発明では、フロアパネルよりも厚い板厚の補強ガセットをサイドフレームの内端水平フランジからホイルハウスに互って設けるため、ホイルハウスとフロアパネルとサイドフレームとの結合部の強度・剛性を高めることができる。

補強ガセットの大部分は、フロアパネルを兼用するものとして設けられ、フロアパネルと重複しないため、補強ガセットとして最適の板厚を有するものを採用できるから、フロアパネルと重複して過大な板厚となるのを確実に防止することができる。

【0009】

請求項2の車両の後部車体構造は、請求項1の発明において、前記ホイルハウスにサスペンションのダンパーを支持するダンパー支持部が設けられ、このダンパー支持部に近接する補強ガセットの水平板部とフランジ部にわたる部分に車室側へ膨出する膨出部を形成したことを特徴とするものである。

40

【0010】

請求項3の車両の後部車体構造は、請求項2の発明において、前記サイドフレーム内に側面視ハット形のブラケットを設け、このブラケット上壁部及びサイドフレーム下壁に固定支持されるサスクロス取付けボルトが設けられ、このサスクロス取付けボルトの上端部を前記膨出部内に配設することを特徴とするものである。

【0011】

請求項4の車両の後部車体構造は、前記左右のホイルハウス間において左右のサイドフ

50

レーム間に橋渡し状に架設されてフロアパネルに接合されるクロスメンバが設けられ、補強ガセットの内端部の一部がクロスメンバに接合されることを特徴とするものである。

【0012】

請求項5の車両の後部車体構造は、請求項1～4の何れかの発明において、前記補強ガセットの前端がホイルハウス部前方のドア開口部後端付近まで延びることを特徴とするものである。

【発明の効果】

【0013】

請求項1の発明によれば、フロアパネルよりも厚い板厚の補強ガセットをサイドフレームの内端水平フランジからホイルハウスに互って設けるため、ホイルハウスとフロアパネルとサイドフレームとの結合部の強度・剛性を高めることができる。 10

補強ガセットの大部分は、フロアパネルを兼用するものとして設けられ、フロアパネルと重複しない構造にするため、補強ガセットとして最適の板厚を有するものを採用できるから、フロアパネルと重複して過大な板厚となるのを確実に防止することができ、重量増加や製作費の増加も僅かで済む。

【0014】

請求項2の発明によれば、ホイルハウスにサスペンションのダンパーを支持するダンパー支持部が設けられ、このダンパー支持部に近接する補強ガセットの水平板部とフランジ部にわたる部分に車室側へ膨出する膨出部を形成したので、ホイルハウスとフロアパネルとサイドフレームとの結合部の強度・剛性を高めることができるうえ、補強用部材の部品点数と重量を増すことなく、ダンパー支持部近傍のホイルハウスとフロアパネルにかけて要求される強度・剛性を確保することができる。 20

【0015】

請求項3の発明によれば、サイドフレーム内に側面視ハット形のブラケットを設け、このブラケット上壁部及びサイドフレーム下壁に固定支持されるサスクロス取付けボルトが設けられ、このサスクロス取付けボルトの上端部を前記膨出部内に配設するため、サスクロス取付けボルトをサイドフレームに固定支持する上下の支持点間の間隔を大きくすることから、サスクロス取付けボルトの支持剛性を高めることができる。

【0016】

請求項4の発明によれば、左右のホイルハウス間において左右のサイドフレーム間に橋渡し状に架設されてフロアパネルに接合されるクロスメンバが設けられ、補強ガセットの内端部の一部がクロスメンバに接合されるため、補強ガセットとクロスメンバの結合を強化し、後部車体の剛性を向上できる。 30

【0017】

請求項5の発明によれば、補強ガセットの前端がホイルハウス部前方のドア開口部後端付近まで延びているため、ドア開口部の近傍におけるホイルハウスの剛性を高め、溶接接合部に剥離が生じたりするのを防止することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0018】

本発明に係る車両の車体後部構造は、フロアパネルよりも板厚が厚く形成された補強ガセットであって、車幅方向内端部がサイドフレームの内端の水平フランジ部に接合される水平板部と、水平板部の外端部からホイルハウスの車幅方向内面に沿うように延びるフランジ部とを備え、このフランジ部がサイドフレームの外端部とホイルハウスとに接合される補強ガセットを設け、ホイルハウス近傍におけるフロアパネルの外端部が補強ガセットの内端部に接合されたことを特徴とするものである。 40

【実施例】

【0019】

以下、この車両の車体後部構造について図面に基づいて説明する。

本実施例は、ワゴン型自動車 の後部車体構造に本発明を適用した場合の一例であり、以下、このワゴン型自動車における前後左右を前後左右とし、車幅方向に関して車室中心 50

側を内方、車室中心に対して遠のく方向を外方として説明する。

【0020】

図1～図6に示すように、ワゴン型自動車1の後部車体構造は、左右対称の構造であるので右側の車体構造について説明する。この後部車体構造は、後部ドア用のドア開口部2、側部車体パネル3、バックドア用のドア開口部4、サイドシル5、フロアパネル6、このフロアパネル6の右端部分の下面側に配設されて前後方向に伸びるサイドフレーム7、後輪用のホイールハウス8、補強ガセット9、フロアパネル6と協働して閉断面を形成するクロスメンバ10～12などが設けられている。尚、図4はフロアパネル6を取り除いた状態を示す斜視図である。

【0021】

ホイールハウス8の後端部には、後輪サスペンション装置のダンパー（図示略）の頂部が支持されるダンパー支持部13が形成され、このダンパー支持部13にはダンパーの軸部材の上端部を挿入する軸穴13aが形成されている。ホイールハウス8の前部には、ドア開口部2の後端側ピラー部14を補強すると共にホイールハウス8を補強する補強板15が設けられている。この補強板15の上端部は後端側ピラー部14の付近まで延び、補強板15の下端部は補強ガセット9の上面に接合されている。

【0022】

図1、図3に示すように、この補強板15は上部側板部材15aと下部側板部材15bとを溶接接合して構成され、下部側板部材15bはホイールハウス8とフロアパネル6とで閉断面を構成している。但し、補強板15は1枚の板部材で構成してもよい。その他にホイールハウス8には、補強板15よりも前側部分を補強する補強板16と、補強板15よりも後側部分を補強する補強板17が接合されている。

【0023】

図3～図6に示すように、サイドフレーム7は、溝形断面のフレーム本体7aと、車幅方向外端の外端フランジ7bと、車幅方向内端の内端水平フランジ7cとを有し、外端フランジ7bが立向きに形成されてホイールハウス8の車室側内面に接合されている。ホイールハウス8の前部に対応する位置には、フロアパネル6が後方上がりに傾斜する傾斜フロア部があり、サイドフレーム7には、その傾斜フロア部に対応するように後方上がりに傾斜するキックアップ部18が形成されている（図2参照）。そして、図6に示すように、補強板15に対応する部位であって、クロスメンバ11が接合されるサイドフレーム7の部位において、そのフレーム本体7aには、断面U形の補強フレーム19が接合され補強されている。

【0024】

補強ガセット9は、主に、ホイールハウス8とフロアパネル6とサイドフレーム7の結合構造を補強する為の板部材であり、フロアパネル6（例えば板厚0.6mm）よりも厚い板厚（例えば1.8mm）の板材で構成されている。

この補強ガセット9は、車幅方向内端部がサイドフレーム7の内端水平フランジ部7cに接合される水平板部9aと、この水平板部9aの外端部からホイールハウス8の内面に沿うように一体的に伸びるほぼ立て向きのフランジ部9bとを備えている。

【0025】

水平板部9aの内端部9cがサイドフレーム7の内端水平フランジ7cの上面に接合され、この水平板部9aの内端部9cの上面にフロアパネル6の外端部6cが重ねて接合される。このフランジ部9bがサイドフレーム7の外端フランジ7bとホイールハウス8とに接合されている。但し、図5に示すように、後述の膨出部20の部分においてはフランジ部9bがサイドフレーム7の外端フランジ7bに接合されていないが、外端フランジ7bに接合してもよい。

【0026】

この補強ガセット9は、ホイールハウス8とほぼ同じ前後長に形成され、ホイールハウス8の前端よりやや前方の部位であって、ドア開口部2の後端付近からホイールハウス8の後端付近までの前後長を有し、車幅方向についてはホイールハウス8からサイドフレーム7の

10

20

30

40

50

内端水平フランジ 7 c の内端よりもやや内側までの範囲に互っている。

【0027】

図 4 に示すように、補強ガセット 9 の大部分は、フロアパネル 6 を兼ねる補強板部材として構成され、補強ガセット 9 の上面に記載の二点鎖線 L は、フロアパネル 6 の端縁を示す線であり、補強ガセット 9 の前端部分 9 d と後端部分 9 e と内端部 9 c にはフロアパネル 6 の一部が上方から重ねて接合され、ホイールハウス 8 近傍におけるフロアパネル 6 の外端部 6 c が補強ガセット 9 の内端部 9 c の上面に接合されている。

【0028】

図 2、図 3、図 5 に示すように、補強ガセット 9 のうちのダンパー支持部 13 に近接する後端寄り部分において、補強ガセット 9 の水平板部 9 a とフランジ部 9 b にわたる部分に車室側へ 3 段階状に膨出する膨出部 20 であって、フロアパネル 6 よりも上方へ膨らんだ膨出部 20 が形成されている。後輪サスペンションを取付ける為のサスペンションクロスメンバ（図示略）を車体に取り付ける為の立向きの前後 1 対のサスクロス取付けボルト 21, 22 が設けられている（図 2 参照）。 10

【0029】

図 2、図 5 に示すように、後側のサスクロス取付けボルト 22 を取付ける構造について、補強ガセット 9 の膨出部 20 の下方において、サイドフレーム 7 のフレーム本体 7 a 内に側面視ハット形のブラケット 23 が設けられ、このブラケット 23 の下端部の前後 1 対のフランジ部がフレーム本体 7 a の下壁に接合されている。サスクロス取付けボルト 22 は、ブラケット 23 の上壁部及びサイドフレーム 7 のフレーム本体 7 a の下壁を立向きに貫通してサイドフレーム 7 の下方へ延びている。このサスクロス取付けボルト 22 の上端部（頭部）が膨出部 20 内に配設され、サスクロス取付けボルト 22 の上端部がブラケット 23 の上壁部に溶接にて固定され、サスクロス取付けボルト 22 の上下方向の途中部がサイドフレーム 7 のフレーム本体 7 a の下壁に溶接にて固定されている。 20

【0030】

このサスクロス取付けボルト 22 をフレーム本体 7 a の下壁で支持する部分を強化するため、また、クロスメンバ 12 がサイドフレーム 7 に接合される部分を強化するため、フレーム本体 7 a の下部には、サスクロス取付けボルト 22 が貫通する U 形の補強板 24 が内面に密着状に接合され、この補強板 24 にはサスクロス取付けボルト 22 が貫通する環状補強部材 25 が溶接にて接合され、サスクロス取付けボルト 22 は補強板 24 にも溶接接合されている（図 5 参照）。 30

【0031】

図 2 に示すように、前側のサスクロス取付けボルト 21 を取付ける為、サイドフレーム 7 のキックアップ部 18 の前端付近において、サイドフレーム 7 のフレーム本体 7 a 内に側面視ほぼハット形のブラケット 26 が設けられ、このブラケット 26 がフレーム本体 7 a に接合され、サスクロス取付けボルト 21 は、ブラケット 26 の上壁部及びサイドフレーム 7 のフレーム本体 7 a の下壁とこの下壁の上面に溶接にて固定された環状補強部材 27 を貫通させて立向きにサイドフレーム 7 の下方へ延びるように配設され、サスクロス取付けボルト 21 の上端部がブラケット 26 の上壁部に溶接にて接合され、サスクロス取付けボルト 21 の上下方向途中部がフレーム本体 7 a の下壁に溶接にて接合されている。尚、サイドフレーム 7 のキックアップ部 18 を補強する補強部材 28 も接合されている。 40

【0032】

左右のホイールハウス 8 の前端部よりもやや前側において、左右のサイドフレーム 7 間に橋渡し状に架設されてフロアパネル 6 に接合されるクロスメンバ 10 が設けられている。

また、左右のホイールハウス 8 間において左右のサイドフレーム 7 間に橋渡し状に架設されてフロアパネル 6 に接合されるクロスメンバ 11, 12 が設けられ、補強ガセット 9 の内端部の一部がクロスメンバ 11, 12 の上端部のフランジに接合される（図 6 参照）。

【0033】

以上説明した後部車体構造の作用、効果について説明する。

フロアパネル 6 よりも厚い板厚の補強ガセット 9 をサイドフレーム 7 の内端水平フラン 50

ジ 7 c からホイルハウス 8 に互って設けるため、ホイルハウス 8 とフロアパネル 6 とサイドフレーム 7 との結合部の強度・剛性を高めることができる。

【0034】

補強ガセット 9 の大部分は、フロアパネル 6 を兼用するものとして設けられ、フロアパネル 6 と重複しないため、補強ガセット 9 として最適の板厚のものを選択して採用できるから、フロアパネル 6 と重複して過大な板厚となるのを確実に防止することができる。そして、補強ガセット 9 を追加する分、フロアパネル 6 の一部を省略することができるため、車体組み立ての生産性が低下することもない。

【0035】

ホイルハウス 8 にサスペンション装置のダンパーを支持するダンパー支持部 13 が設けられ、このダンパー支持部 13 に近接する補強ガセット 9 の水平板部 9 a とフランジ部 9 b にわたる部分に車室側へ膨出する膨出部 20 を形成したので、ホイルハウス 8 とフロアパネル 6 とサイドフレーム 7 との結合部の強度・剛性を高めることができるうえ、補強用部材の部品点数と重量を増すことなく、ダンパー支持部 13 の近傍のホイルハウス 8 とフロアパネル 6 にかけて要求される強度・剛性を確保することができる。

【0036】

サイドフレーム 7 内に側面視ハット形のブラケット 23 を設け、このブラケット 23 の上壁部及びサイドフレーム 7 の下壁に固定支持されるサスクロス取付けボルト 22 が設けられ、このサスクロス取付けボルト 22 の上端部を膨出部 20 内に配設するため、サスクロス取付けボルト 22 をサイドフレーム 7 に固定支持する上下の支持点間の間隔を大きくすることから、サスクロス取付けボルト 22 の支持剛性を高めることができる。

【0037】

左右のホイルハウス 8 間において左右のサイドフレーム 7 間に橋渡し状に架設されてフロアパネル 6 に接合されるクロスメンバ 11, 12 が設けられ、補強ガセット 9 の内端部の一部がクロスメンバ 11, 12 のフランジ部に接合されるため、補強ガセット 9 とクロスメンバ 11, 12 の結合を強化し、後部車体の剛性を向上できる。

【0038】

補強ガセット 9 の前端がホイルハウス 8 の前方のドア開口部 2 の後端付近まで延びているため、ドア開口部 2 の近傍におけるホイルハウス 8 の剛性を高め、溶接接合部に剥離が生じたりするのを防止することができる。しかも、補強ガセット 9 の大部分は、フロアパネル 6 を兼ねる板部材であるため、フロアパネル 6 や補強ガセット 9 と、ホイルハウス 8 及びサイドフレーム 7 などを接合する部位を 3 枚以下の板部材の接合とし、4 枚接合となるのを確実に防止し、接合部の溶接品質を確保することもできる。

【0039】

しかも、補強ガセット 9 の前端部分 9 d、後端部分 9 f、内端部 9 c のうえにフロアパネル 6 を密着状に重ねて接合するため、ホイルハウス 8 の前端付近と後端付近におけるフロアパネル 6 と補強ガセット 9 との結合を強化し、フロア構造の剛性と強度を高め、ホイルハウス 8 とフロアパネル 6 を結合する部位の剛性を高めることができる。

【0040】

尚、当業者であれば、本発明の趣旨を逸脱しない範囲で、前記実施例に部分的な変更を付加した形で実施することもある。例えば、補強ガセット 9 のフランジ部 9 b の上下幅を大きく形成したり、補強ガセット 9 の前端部分 9 d や後端部分 9 e に重なるフロアパネル 6 のラップ幅を少なくしたり、補強ガセット 9 の水平板部 9 a の断面形状を適宜変更したり、補強ガセット 9 を板厚の異なる 2 枚以上の板部材を接合した板部材で構成したり、補強ガセット 9 の前後長を拡大したり、などの種々の変更はあり得る。

【図面の簡単な説明】

【0041】

【図 1】本発明の実施例に係る自動車の後部車体構造の全体斜視図である。

【図 2】サイドフレームの位置で分断図示した後部車体構造の要部斜視図である。

【図 3】クロスメンバの位置で分断図示した後部車体構造の要部斜視図である。

【図 4】補強ガセットとクロスメンバなどを示す要部斜視図である。

【図 5】 図 3 の V-V 線断面図である。

【図 6】 図 3 の VI—VI 線断面図である。

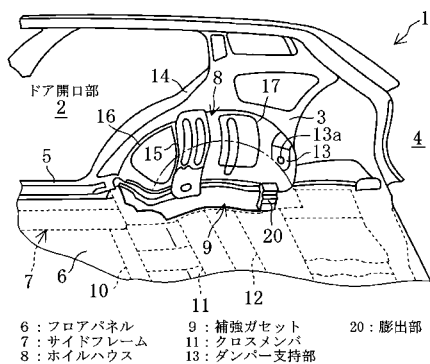
【符号の説明】

【 0 0 4 2 】

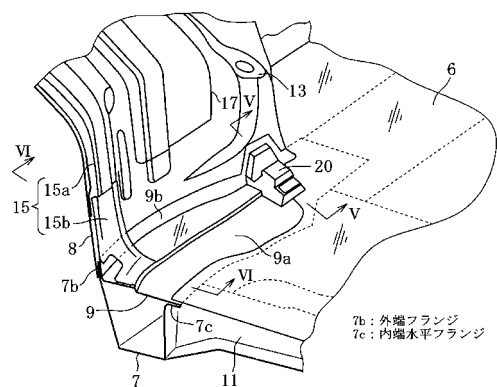
- | | |
|-----|-------------|
| 2 | ドア開口部 |
| 6 | フロアパネル |
| 7 | サイドフレーム |
| 7 b | 外端フランジ |
| 7 c | 内端水平フランジ |
| 8 | ホイールハウス |
| 9 | 補強ガセット |
| 9 a | 水平板部 |
| 9 b | フランジ部 |
| 1 1 | クロスメンバ |
| 1 3 | ダンパー支持部 |
| 2 0 | 膨出部 |
| 2 2 | サスクロス取付けボルト |
| 2 3 | ブラケット |

10

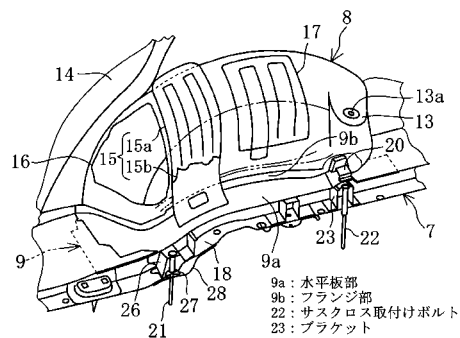
【図 1】



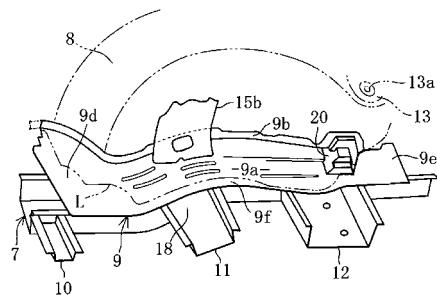
【图 3】



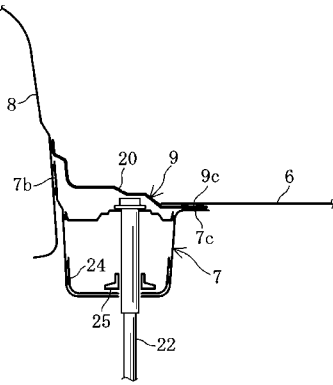
【图 2】



【図 4】



【図 5】



【図 6】

