

【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載
 【部門区分】第2部門第5区分
 【発行日】令和2年3月26日(2020.3.26)

【公開番号】特開2018-176786(P2018-176786A)
 【公開日】平成30年11月15日(2018.11.15)
 【年通号数】公開・登録公報2018-044
 【出願番号】特願2017-73793(P2017-73793)
 【国際特許分類】

B 6 2 D 25/08 (2006.01)

B 6 2 D 25/12 (2006.01)

B 6 2 D 25/20 (2006.01)

【F I】

B 6 2 D 25/08 L

B 6 2 D 25/12 B

B 6 2 D 25/20 J

【手続補正書】

【提出日】令和2年2月10日(2020.2.10)

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0008

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0008】

【図1】本発明の実施の形態による車両の後部車体構造で、ルーフ部を取り外して示す斜視図である。

【図2】図1のX部を拡大して示す斜視図である。

【図3】図2のトランクヒンジ部を示す平面図である。

【図4】図3のA-A線断面図である。

【図5】図3のB-B線断面図である。

【図6】車体右側のクォーターピラー部の内側構造を示す正面図である。

【図7】トランクヒンジを車体下面側から見た斜視図である。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0011

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0011】

前記パーティション部8は、パーティション前壁部8₁と、パーティション上壁部8₂と、パーティション横壁部8₃とで構成されている。前記パーティション前壁部8₁は、図2および図7に示すように、車幅方向に延びる帯状のパーティションフロントメンバ10と、このパーティションフロントメンバ10の前方に設けられ、車体前後方向に前面壁部11aから上面部11bにかけて屈曲して形成され、かつ車幅方向に延びるパーティションフロントパネル11とで構成されている。パーティションフロントメンバ10はパーティションフロントパネル11の前面壁部11aの裏面側に車幅方向に図示しない間隙を設けて接合されており、車幅方向に閉じ断面構造を形成している。

パーティション上壁部8₂は、パーティションフロントパネル11の後方側に接合されたパーティションパネル12と、パーティションパネル12の後部側に接合されたパーティションリヤメンバ13とで構成されている。パーティションパネル12の後端部には、

パーティションリヤメンバ 13 との間に図示しない間隙を形成して、車幅方向に閉じ断面構造を形成している。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0012

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0012】

一方、パーティション横壁部 8₃ は、パーティション前壁部 8₁ と、パーティション上壁部 8₂ のうち、両者の車幅方向両端周辺の部位であり、両者に跨るように接合して設けられた、パーティションサイドフロントパネル 14 と、パーティションサイドリヤパネル 15 とで構成されている。パーティション横壁部 8₃ の上面、パーティションサイドリヤパネル 15 には、トランクリッド 9 を開閉するドッグレッグ式のトランクヒンジ 16 のヒンジブラケット 17 が設けられている。パーティションサイドリヤパネル 15 には、上面にヒンジブラケット用開口部 15a が設けられている。このヒンジブラケット用開口部 15a には、図 3 および図 4 に示すように、ヒンジブラケット 17 の左右両側の取付フランジ部 17a が通されて、パーティションサイドリヤパネル 15 の裏面側に取付フランジ部 17a が重ねられて、図示しない取付孔を通してボルト 18 およびナット 18a を介して螺着されている。ボルト 18 およびナット 18a は、車体内側の取付フランジ部 17a では 2 箇所、車体外側の取付フランジ部 17a では 1 箇所に設けられて固定されている。ドッグレッグ式のトランクヒンジ 16 は一端部がヒンジブラケット 17 に軸支されており、他端部がトランクリッド 9 の裏面側に固定されている。

【手続補正 4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0013

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0013】

前記パーティションサイドリヤパネル 15 は、図 4 に示すように、車幅方向の側壁側に下方に向けた段差部 15b が形成されており、段差部 15b の先を下方に延設して、その車幅方向の先端部 15c が前記クォーターピラーインナパネル 2 およびリヤピラーインナリフォース 5 に接合されている。前記パーティションサイドリヤパネル 15 の段差部 15b の上部側にはパネル状の補強部材 19 が配置されて、パーティションサイドリヤパネル 15 と、補強部材 19 と、前記リヤピラーインナリフォース 5 とで車室内側壁部の前後方向に沿って一定長さの閉じ断面 S が形成されている。

【手続補正 5】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0016

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0016】

また、前記パーティション部 8 の上壁部 8₂ にはヒンジブラケット 17 の取付部であるトランクヒンジ取付部が設けられており、クォーターピラーインナパネル 2 側の前記パーティション部 8 端部には、ヒンジブラケット 17 の取付け面に対して下側に下がる段差部 15b が設けられている。そして前記段差部 15b の上に前記クォーターピラーインナパネル（側壁部）2 に向けて補強部材 19 が設けられ、前記パーティション部 8 の段差部 15b との間に車体の前後方向に沿った閉じ断面 S 構造が設けられている。こうして、ヒンジブラケット 17 の取付け面より下側に段差部 15b を有することで、トランクリッド 9 の取付による下向きの荷重に対するパーティション部 8 の端部の垂れ下がり等の変形を支えやすくなり、組み付け品質の向上になる。また、補強部材 19 を追加することで、パー

パーティションサイドリヤパネル 1 5 とクォーターピラーインナパネル 2 およびリヤピラーインナリンフォース 5 の接合点を閉じ断面部 S を挟んで、上下方向に離して複数配置することにより、車体の捩じれによる変形などによる車両上下方向の入力で、接合点に応力集中するのを防ぐことができ、接合強度を高めることができる。さらに、パーティション部 8 の端部を閉じ断面構造によって補強することで、接合部の変形を抑えることができ、車体の捩じれ自体を低減することができる。

【手続補正 6】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 2 1

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 2 1】

- 1 サイドボディパネル
- 2 クォーターピラーインナパネル
- 3 ホイールハウス
- 4 シートベルトリンフォース
- 5 リヤピラーインナリンフォース
- 6 キャビン
- 7 トランクルーム
- 8 パーティション部
- 8₁ パーティション前壁部
- 8₂ パーティション上壁部
- 8₃ パーティション横壁部
- 9 トランクリッド
- 10 パーティションフロントメンバ
- 11 パーティションフロントパネル
- 12 パーティションパネル
- 13 パーティションリヤメンバ
- 14 パーティションサイドフロントパネル
- 14 a パーティションサイドフロントメンバ
- 15 パーティションサイドリヤパネル
- 15 a ヒンジブラケット用開口部
- 15 b 段差部
- 15 c 先端部
- 16 トランクヒンジ
- 17 ヒンジブラケット
- 17 a 取付フランジ部
- 18 ボルト
- 18 a ナット
- 19 補強部材
- S 閉じ断面
- S₁ 第 1 の閉じ断面（前部閉じ断面）
- S₂ 第 2 の閉じ断面（側部閉じ断面）
- S₃ 第 3 の閉じ断面（後部閉じ断面）

【手続補正 7】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】請求項 5

【補正方法】変更

【補正の内容】

【請求項 5】

前記車室内側壁部は、クォーターピラーインナパネル、リヤピラーインナリンフォース、リヤシートベルトリンフォースを含んで構成され、リヤピラーインナリンフォースとリヤシートベルトリンフォースとが前記補強部材と共に止め固定されていることを特徴とする請求項2ないし4のいずれか1項に記載の車両の後部車体構造。