

(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2012-201284

(P2012-201284A)

(43) 公開日 平成24年10月22日(2012.10.22)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード (参考)
B60K 1/04 (2006.01)	B60K 1/04 Z	3D203
B62D 25/20 (2006.01)	B62D 25/20 A	3D235

審査請求 未請求 請求項の数 6 O L (全 10 頁)

(21) 出願番号 特願2011-69174 (P2011-69174)
 (22) 出願日 平成23年3月28日 (2011. 3. 28)

(71) 出願人 511073571
 株式会社 S I M - D r i v e
 神奈川県川崎市幸区新川崎 7 番 7 号
 (74) 代理人 100134050
 弁理士 岩崎 博孝
 (72) 発明者 小松 隆
 神奈川県川崎市幸区新川崎 7 番 7 号 株式
 会社 S I M - D r i v e 内
 Fターム(参考) 3D203 AA02 AA31 BA06 BA16 BB04
 BB12 BB14 CA23 CA25 CA26
 CA28 CA57 CB09 CB24 CB27
 CB34 DA31 DB05 DB10

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 電気自動車の衝撃吸収フロア構造

(57) 【要約】

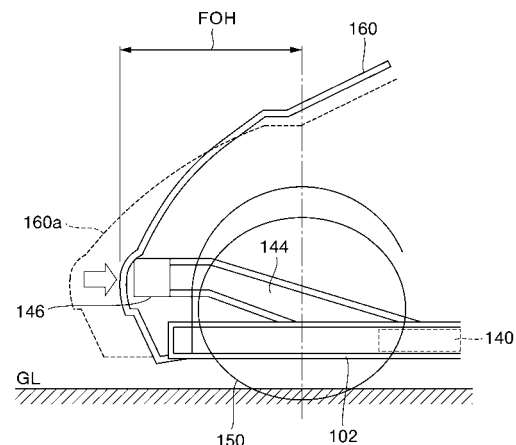
【課題】

別途のバンパー機構を不要としつつ衝撃吸収能力に優れた車体の衝撃吸収構造を提供する。

【解決手段】

長手方向に直交する方向の断面がコ字断面を有し且つ下面に開口部 1 0 2 a が形成される長尺体であって、その長手方向が車体の前後方向となるように前輪の車軸中心位置以前から後輪の車軸中心位置以後にまで延在して配置した鋼板製の 1 本のメインフレーム 1 0 2 内にバッテリー 1 4 0 を収容可能とすると共に、メインフレーム 1 0 2 の幅 W 1 を車幅全体 W 2 の少なくとも 2 5 % 以上とし、且つ、当該メインフレーム 1 0 2 を前輪よりも前方にまで延在させることによりメインフレーム 1 0 2 自体で正面衝突時の衝撃を吸収する。

【選択図】 図 4



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

長手方向に直交する方向の断面がコ字断面を有し且つ下面に開口部が形成される長尺体であって、その長手方向が車体の前後方向となるように前輪の車軸中心位置以前から後輪の車軸中心位置以後にまで延在して配置した鋼板製の 1 本のメインフレーム内にバッテリーを収容可能とすると共に、

前記メインフレームの幅を車幅全体の少なくとも 25% 以上とし、且つ、当該メインフレームを前輪よりも前方にまで延在させることにより該メインフレーム自体で正面衝突時の衝撃を吸収する

ことを特徴とする電気自動車の衝撃吸収フロア構造。

10

【請求項 2】

長手方向に直交する方向の断面がコ字断面を有し且つ下面に開口部が形成される長尺体であって、その長手方向が車体の前後方向となるように前輪の車軸中心位置以前から後輪の車軸中心位置以後にまで延在して配置した鋼板製の 1 本のメインフレーム内にバッテリーを収容可能とすると共に、

前記メインフレームは、車体の両側からそれぞれ車幅全体の 40% 分幅方向内側位置にまで架かるように幅広に構成されている

ことを特徴とする電気自動車の衝撃吸収フロア構造。

【請求項 3】

請求項 1 または 2 において、

前記メインフレームは、断面視、コ字断面の下端から内側に突起したクランク部を有する

ことを特徴とする電気自動車の衝撃吸収フロア構造。

20

【請求項 4】

請求項 1 ~ 3 のいずれかにおいて、

前記開口部は、板状部材で閉塞されている

ことを特徴とする電気自動車の衝撃吸収フロア構造。

【請求項 5】

請求項 1 ~ 4 のいずれかにおいて、

前記メインフレームの途中には、当該メインフレームの先端位置より高い位置にまで延在する補助フレームが固定され、当該補助フレームの先端にバンパービームが固定されることを特徴とする電気自動車の衝撃吸収フロア構造。

30

【請求項 6】

請求項 1 ~ 5 のいずれかにおいて、

前記メインフレームの前端から所定分だけ奥まった位置にバッテリーを収容する

ことを特徴とする電気自動車の衝撃吸収フロア構造。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、電気自動車の技術分野に関し、特に車体の衝撃吸収構造に関するものである。

40

【背景技術】**【0002】**

電気自動車は、その動力源として大量のバッテリー（蓄電池）を装備する必要がある、その収納場所はボンネット内、トランク内、床下など様々な工夫がなされてきた。しかしながら多くの電気自動車は、従来からのガソリンエンジンを駆動源とする車両に用いられていたシャシを前提にバッテリーの設置場所を確保しているので、室内空間が犠牲になったり、重量物たるバッテリーの搭載位置が高くなり車両の走行安定性を害したり、そもそも充分量のバッテリーの搭載が困難であるなど、様々な問題が存在していた。

【0003】

50

そのような中、特許文献 1 に示されているように、当初から電気自動車のシャシとして設計され上記問題を改善せんとする技術も存在する。特許文献 1 に記載の技術は、アルミ材を押出成型した中空部材を複数本組み合わせて車体のフロアを構成し、これら中空部材の中空部内にバッテリーを収納するのである。また、衝突時の衝撃を吸収するために、このアルミ押出材で構成されたフロアの先端に衝撃を吸収するためのバンパー構造が取り付けられている。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【特許文献 1】特開平 8 - 188096 号公報

10

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

しかしながら、上記の技術のように、別途フロアの先端にバンパー機構を設けるといった構造では不可避免的にオーバーハングが長くなり、取り回しが悪くなる。また旋回時などに遠心力が働きやすくなり、運動性能を害する場合もある。更に、車両の全長を一定とすれば、バンパー機構の存在により、居住空間が狭くなるという問題もある。当然コスト高となる問題もある。

【0006】

そこで本発明は、これらの問題点を解決するべくなされた発明であり、別途のバンパー機構を不要としつつ衝撃吸収能力に優れた車体の衝撃吸収構造を提供するものである。

20

【課題を解決するための手段】

【0007】

上記課題を解決するべく本願発明は、長手方向に直交する方向の断面がコ字断面を有し且つ下面に開口部が形成される長尺体であって、その長手方向が車体の前後方向となるように前輪の車軸中心位置以前から後輪の車軸中心位置以後にまで延在して配置した鋼板製の 1 本のメインフレーム内にバッテリーを収容可能とすると共に、前記メインフレームの幅を車幅全体の少なくとも 25% 以上とし、且つ、当該メインフレームを前輪よりも前方にまで延在させることにより該メインフレーム自体で正面衝突時の衝撃を吸収することを特徴とする。

30

【0008】

また、見方を変えると、長手方向に直交する方向の断面がコ字断面を有し且つ下面に開口部が形成される長尺体であって、その長手方向が車体の前後方向となるように前輪の車軸中心位置以前から後輪の車軸中心位置以後にまで延在して配置した鋼板製の 1 本のメインフレーム内にバッテリーを収容可能とすると共に、前記メインフレームは、車体の両側からそれぞれ車幅全体の 40% 分幅方向内側位置にまで架かるように幅広に構成されていることを特徴とする。

【0009】

要するに、メインフレームを前輪よりも更に前方にまで延在させると共に、延ばしたメインフレームの先端から一定の範囲にはバッテリーを収容しないことにより、メインフレーム自体の変形で衝撃を積極的に吸収せんとするものである。本発明ではメインフレームが「コの字断面」を有する鋼板製であるため、メインフレーム自体の強度が高く、効率的に衝撃を吸収することができる、また同時に、メインフレームの幅は車幅全体の 25% 以上となる大きさとされているので、大きな衝撃であってもメインフレームの変形により受け止めることができる。その結果、別途のバンパー機構を設ける必要が無く、更に大きな断面空間を有するメインフレームで効果的に衝撃を吸収できるので、短いオーバーハングを実現できる。即ち、取り回しに優れると共に広い居住空間を実現することができる。

40

【0010】

また、メインフレームは、車体の両側からそれぞれ車幅全体の 40% 分幅方向内側位置にまで架かるように幅広に構成されているので、オフセット衝突時においてもメインフレ

50

ームで有効に衝撃を受け止めることが可能となる。

【 0 0 1 1 】

また、前記メインフレームは、断面視、コ字断面の下端から内側に突起したクランク部を有することを特徴とする。

【 0 0 1 2 】

このようにすれば、メインフレーム自体の剛性を上げることができると共に、衝撃吸収能力を向上させることができる。

【 0 0 1 3 】

また、前記開口部は、板状部材で閉塞されていることを特徴とする。

【 0 0 1 4 】

このようにすれば、メインフレームが所謂「ボックス構造」となるので、より剛性を確保でき、更に衝撃吸収能力も向上する。

【 0 0 1 5 】

また、前記メインフレームの途中には、当該メインフレームの先端位置より高い位置にまで延在する補助フレームが固定され、当該補助フレームの先端にバンパービームが固定されることを特徴とする。

【 0 0 1 6 】

このような構成を採用することで、衝突時の車両の安定性を確保することができる、即ち、本発明に係るフロア構造は、メインフレーム位置が低い位置に存在し且つその強度が非常に高いため、（メインフレームのみで衝撃を受け止めると）衝突時にともすると車両全体が前のめりになる可能性がある。そこでメインフレームよりも高い位置に補助フレームを延在させておくことによって、衝突時に車両全体が前のめりになる等の不安定さを取り除くことができる。更に、所望の高さ位置からの衝撃をメインフレームに伝達して吸収することが可能となると共に、衝撃を受ける高さ位置を国際規格等のバンパー衝突要件に合わせることが可能となる。

【 0 0 1 7 】

また、前記メインフレームの前端から所定分だけ奥まった位置にバッテリーを収容することを特徴とする。

【 0 0 1 8 】

このようにすれば、万が一衝突等が発生した場合も変形するのはメインフレームの先端付近部分（即ちバッテリーが収容されていない部分）であるから、バッテリーの損傷を防止することができる。

【 発明の効果 】

【 0 0 1 9 】

本発明を適用することで、別途のバンパー機構を設ける必要が無く、更に大きな断面空間を有するメインフレームで効果的に衝撃を吸収できるので、短いオーバーハングを実現できる。即ち、取り回しに優れると共に広い居住空間を実現することができる。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 2 0 】

【 図 1 】 本発明に係るフロア構造の斜視図である。

【 図 2 】 本発明に係るフロア構造の車幅方向に沿う断面図である。

【 図 3 】 上部パネル部材の取り付け例を示した斜視図である。

【 図 4 】 前輪車軸付近のフロア構造を示した概略側面図である。

【 図 5 】 メインフレームと補助フレームの位置関係を示した図（正面視）である。

【 発明を実施するための形態 】

【 0 0 2 1 】

以下、添付図面を参照しつつ、本発明の実施形態の一例について説明を加える。なお、図面理解容易の為、各部の大きさや寸法を誇張して表現している部分があり、実際の製品と必ずしも一致しない部分があることを付記しておく。また各図面は符号の向きに見るものとし、当該向きを基本に上下左右、手前、奥と表現する。

10

20

30

40

50

【 0 0 2 2 】

衝撃吸収フロア構造の構成

図 1 及び図 2 に示しているように、衝撃吸収フロア構造 1 は、下面に開口部 1 0 2 a が形成されるコ字断面（長手方向と直交する方向の断面）を有する長尺体であって、その長手方向が車体の前後方向となるように前輪の車軸中心位置 L 1 以前から後輪の車軸中心位置 L 2 以後にまで延在して配置された 1 本のメインフレーム 1 0 2 と、このメインフレーム 1 0 2 の側面から車体の幅方向両側にそれぞれ延在するように固定された 3 本ずつ（計 6 本）のサブフレーム 1 0 4、1 0 6、1 0 8、1 1 0、1 1 2、1 1 4 と、メインフレーム 1 0 2 と略平行に配置されサブフレーム 1 0 4、1 0 8、1 1 2 の先端同士を連結するサイドフレーム 1 1 6、及び、サブフレーム 1 0 6、1 1 0、1 1 4 の先端同士を連結するサイドフレーム 1 1 8 と、開口部 1 0 2 a、並びに、メインフレーム 1 0 2 とサブフレーム 1 0 4、1 0 6、1 0 8、1 1 0、1 1 2、1 1 4 及びサイドフレーム 1 1 6、1 1 8 で囲まれた空間 S 2（以下単に「コンポーネント収容空間」という。）に対して下面側から蓋をする下部パネル部材 1 2 0 と、コンポーネント収容空間 S 2 に対して上面側から蓋をする上部パネル部材 1 2 2、1 2 4 と、を備え、メインフレーム 1 0 2、サブフレーム 1 0 4、1 0 6、1 0 8、1 1 0、1 1 2、1 1 4、サイドフレーム 1 1 6、1 1 8 及び下部パネル部材 1 2 0 は溶接して固定されると共に、上部パネル部材 1 2 2、1 2 4 は着脱自在に取り付けられ、メインフレーム 1 0 2 内にバッテリー 1 4 0 を収容可能とすると共に、コンポーネント収容空間 S 2 内に各種制御装置等のコンポーネント 1 3 0 を収容可能としている。なお、当該フロア構造 1 の上側にはアップーボディー 1 6 0 が溶接固定される（図 2 参照）。

10

20

【 0 0 2 3 】

メインフレーム 1 0 2 は、1 枚のスチール鋼板（本実施形態においては厚さ 1 . 6 mm）を折曲げ形成されている。折曲げた結果の形状は、断面視すると、所謂「コの字」の断面（上面と両側面に相当する）を有し、当該コ字断面の両方の下端部分からそれぞれ内側にクランク部 1 0 2 b が設けられている。またクランク部 1 0 2 b には外方向（幅方向外側）に向かってフランジ部 1 0 2 c が形成される（図 2 参照）。その結果、メインフレーム 1 0 2 下面が開口部 1 0 2 a として開口している。またメインフレーム 1 0 2 の幅 W 1 は、車両全体の幅 W 2 に対して 2 5 % 以上となるように構成されている。更にメインフレーム 1 0 2 は前輪 1 5 0 よりも前方（前輪 1 5 0 よりも正面側に突出した位置）にまで延在するように構成されている（図 4 参照）。

30

【 0 0 2 4 】

また見方を変えると、このメインフレーム 1 0 2 は、車体の両側からそれぞれ車幅全体 W 2 の 4 0 % 分幅方向内側位置 P 1、P 2 にまで架かるように幅広に構成されている。即ち、メインフレーム 1 0 2 は少なくとも P 1 から P 2 の位置よりも幅広となるように構成されている。

【 0 0 2 5 】

このメインフレーム 1 0 2 は、車両の前輪軸中心位置 L 1 よりも前から後輪軸中心位置 L 2 よりも後まで伸びている。前輪軸中心位置 L 1 よりも少し後方の位置には、当該メインフレーム 1 0 2 の側面から左右にサブフレーム 1 0 4、1 0 6 が溶接して取り付けられている。更にその後方に所定の間隔を空けてサブフレーム 1 0 8、1 1 0 が溶接して取り付けられている。更にその後方に所定の間隔を空けてサブフレーム 1 1 2、1 1 4 が溶接して取り付けられている。なお、これらのサブフレーム 1 0 4 ~ 1 1 4 は全てメインフレーム 1 0 2 と略高さが揃う大きさに調整されている。

40

【 0 0 2 6 】

また、左右側それぞれのサブフレームの先端はサイドフレーム 1 1 6、1 1 8 が溶接固定されている。即ち、車両の進行方向に向かって左側に伸びているサブフレーム 1 0 4、1 0 8、1 1 2 の先端には、メインフレーム 1 0 2 と略平行に左側サイドフレーム 1 1 6 が溶接固定されている。同様に、車両の進行方向に向かって右側に伸びているサブフレーム 1 0 6、1 1 0、1 1 4 の先端にはメインフレーム 1 0 2 と略平行に右側サイドフレー

50

ム 1 1 8 が溶接固定されている。またこれらのサイドフレーム 1 1 6、1 1 8 はいずれもメインフレーム 1 0 2 と略高さが揃う大きさに調整されている。なお、これらメインフレーム 1 0 2、サブフレーム 1 0 4 ~ 1 1 4 及びサイドフレーム 1 1 6、1 1 8 で囲まれた空間（コンポーネント収納空間）S 2 に制御機器等のコンポーネント 1 3 0 が配置される。

【0027】

また、コンポーネント収納空間 S 2 及びメインフレーム 1 0 2 下面の開口部 1 0 2 a を下側から蓋をするように下側パネル部材 1 2 0 が取り付けられている。この下部パネル部材 1 2 0 は一枚のフラットな形状とされており、メインフレーム 1 0 2 のフランジ部 1 0 2 c、各サブフレーム 1 0 4 ~ 1 1 4 及びサイドフレームに溶接して固定されている。

10

【0028】

メインフレーム 1 0 2 の後端付近には、左右方向にリヤサブフレーム 1 2 6、1 2 8 が固定されると共に、当該リヤサブフレーム 1 2 6、1 2 8 とメインフレームに跨がるようにリヤアンダーパネル 1 3 2 が設けられている。

【0029】

メインフレーム 1 0 2 の内部空間（メインフレーム 1 0 2 と下部パネル部材 1 2 0 で囲まれた空間）S 1 には、電気自動車の駆動源となるバッテリー 1 4 0 が必要量収容される。バッテリー 1 4 0 の出し入れはメインフレーム 1 0 2 の前端（若しくは後端）から行われる。バッテリー 1 4 0 はトレイ 1 4 2 上に載置されていて、更に当該トレイ 1 4 2 は両クランク部 1 0 2 b に跨がるように前後方向にスライド可能（例えばコロ構造などにより）に架設されている。その結果、バッテリー 1 4 0 は下部パネル部材 1 2 0 との間に一定の隙間 G 1 を介して配置されることとなる。また、メインフレーム 1 0 2 内に収容されるバッテリー 1 4 0 は、メインフレーム 1 0 2 の前端及び後端から一定程度奥まった位置に配置固定される。即ち、全面若しくは後面衝突の際、設けられた空洞部分（バッテリーが収容されていない部分）のメインフレーム 1 0 2 自体が変形することによって効果的に衝突エネルギーを吸収することができるので、車両の衝突安全性向上を図ることができる。

20

【0030】

また、コンポーネント収納空間 S 2 の上面には、2 枚の上部パネル部材 1 2 2、1 2 4 がボルト 1 7 0 により締結固定されている。

【0031】

また、メインフレーム 1 0 2 の前輪車軸位置 L 1 付近には、前方に向かって 2 本の補助フレーム 1 4 4 a、1 4 4 b が備わっている。この補助フレーム 1 4 4 a、1 4 4 b は、メインフレーム 1 0 2 から斜め前方に伸びると共に、先端付近は略水平となるように形成されている。更に、メインフレーム 1 0 2 からみて幅方向に広がるように形成されていて、フロア構造を正面視するとメインフレーム 1 0 2 の先端と、各補助フレーム 1 1 4 a、1 1 4 b の先端は図 5 に示したような位置関係となる。更にこの補助フレーム 1 4 4 a、1 4 4 b の先端にはバンパービーム 1 4 6 が取付けられている。なお本実施形態では、メインフレーム 1 0 2 の前端側にのみ補助フレーム 1 4 4 a、1 4 4 b を設けているが、同様に後端側に設けるような構成を採用してもよい。

30

【0032】

衝撃吸収フロア構造の作用・機能

このように、メインフレーム 1 0 2 を前輪 1 5 0 よりも更に前方にまで延在させると共に、延ばしたメインフレーム 1 5 0 の先端から一定の範囲にはバッテリー 1 4 0 を収容しないことにより、メインフレーム 1 0 2 自体の変形で衝撃を積極的に吸収することができる。本発明ではメインフレーム 1 0 2 が「コの字断面」を有する鋼板製であるため、メインフレーム 1 0 2 自体の強度が高く、効率的に衝撃を吸収することができる、また同時に、メインフレーム 1 0 2 の幅 W 1 は車全体の幅 W 2 の 2 5 % 以上となる大きさとされているので、大きな衝撃であってもメインフレーム 1 0 2 の変形により受け止めることができる。その結果、別途のバンパー機構を設ける必要が無く、更に大きな断面空間を有するメインフレーム 1 0 2 で効果的に衝撃を吸収できるので、短いオーバーハングを実現できる

40

50

。即ち、取り回しに優れると共に広い居住空間を実現することができる。

【 0 0 3 3 】

また、メインフレーム 1 0 2 は、車体の両側からそれぞれ車幅全体の 4 0 % 分幅方向内側位置 P 1、P 2 にまで架かるように幅広に構成されているので、オフセット衝突時においてもメインフレーム 1 0 2 で有効に衝撃を受け止めることが可能となる。

【 0 0 3 4 】

また、メインフレーム 1 0 2 には、断面視、コ字断面の下端から内側に突起したクランク部 1 0 2 b を有しているので、メインフレーム 1 0 2 自体の剛性が高く、衝撃吸収能力に優れている。

【 0 0 3 5 】

また、メインフレーム 1 0 2 の開口部 1 0 2 は、下部パネル部材 1 2 0 で閉塞されているので、メインフレーム 1 0 2 が所謂「ボックス構造」となっており、より高い剛性の確保、衝撃吸収能力を備えている。

【 0 0 3 6 】

また、メインフレーム 1 0 2 には、当該メインフレーム 1 0 2 の先端位置より高い位置にまで延在する補助フレーム 1 4 4 a、1 4 4 b が固定され、当該補助フレーム 1 4 4 a、1 4 4 b の先端にバンパービーム 1 4 6 が固定されているので、衝突時の車両の安定性を確保することができる、即ち、本発明に係るフロア構造は、メインフレーム 1 0 2 の位置が低い位置に存在し且つその強度が非常に高いため、（メインフレーム 1 0 2 のみで衝撃を受け止めると）衝突時にともすると車両全体が前のめりになる可能性がある。そこでメインフレーム 1 0 2 よりも高い位置に補助フレーム 1 4 4 a、1 4 4 b を延在させておくことによって、衝突時に車両全体が前のめりになる等の不安定さを取り除くことができる。更に、所望の高さ位置からの衝撃をメインフレーム 1 0 2 に伝達して吸収することが可能となると共に衝撃を受ける高さ位置を国際規格等のバンパー衝突要件に合わせることが可能となる。

【 0 0 3 7 】

また、バッテリー 1 4 0 をメインフレーム 1 0 2 内に（前後方向に長く）纏めて配置することによって、側面衝突が発生した場合でも、バッテリー 1 4 0 を強固に保護することが可能となった。

【 0 0 3 8 】

また、大きな断面空間を有するメインフレーム 1 0 2 により正面や背面からの衝突時においても当該メインフレーム 1 0 2 自体がその衝撃を吸収できるので、バッテリー 1 4 0 の損傷を最小限に抑えることが可能となる。

【 0 0 3 9 】

また、メインフレーム 1 0 2 や各サブフレーム 1 0 4 ~ 1 1 4 の長さを変えることでシャシの長さや幅の設計変更等に柔軟に対応することもできる。加えて、コンポーネント収容空間 S 2 に各種制御機器等のコンポーネント 1 3 0 を設置することができるので別途室内やトランクスペースなどを犠牲にすることがない。

【 0 0 4 0 】

またバッテリー 1 4 0 と近い位置にこれらコンポーネント 1 3 0 を収容できるので短い配線で足りる。更にこのコンポーネント収容空間 S 2 の上部に蓋をする上部パネル部材 1 2 2、1 2 4 はボルトにより取り外し可能とされているので、コンポーネント 1 3 0 のメンテナンスも容易である。

【 0 0 4 1 】

またメインフレーム 1 0 2 はスチール鋼板を折曲げて構成しているので、低コストかつ量産性に優れている。またフロア自体が下部パネル部材 1 2 0 と上部パネル部材 1 2 2、1 2 4 とを有する所謂「二重構造」に構成されていることからフロア構造自体の剛性が極めて高く、更に衝突時の衝撃を効果的にフロア全体に分散させることも可能となっている。

【 0 0 4 2 】

10

20

30

40

50

またバッテリー 140 は全てメインフレーム 102 内に収容されているので、何らかの理由でバッテリー 140 が大きく損傷等した場合でも室内側（フロア上方）への影響（有毒ガスや破片の飛散など）は極めて少なく乗員の安全性を確保することができる。

【0043】

また、メインフレーム 102 に備わるクランク部 102b に架設されるトレイ 142 を備え、当該トレイ 142 上にバッテリー 140 が載置されている。これにより開口部 102a から高さ方向に一定の隙間 G1 を有してバッテリー 140 が配置されることになるので、走行時等にフロア下を打撃するような事態（所謂「腹擦り」）が生じて下部パネル部材 120 が凹んだとしても、当該隙間 G1 の存在によりバッテリー 140 への直接の損傷を回避することができる。

10

【0044】

またトレイ 142 がメインフレーム 102 の長手方向にスライド可能（例えばボールスライダなどのコロ構造を利用してスライド可能）とされているので、バッテリー 140 の出し入れが容易となり、メンテナンス作業等を行いやすい。

【0045】

また、下部パネル部材 120 がフラットに形成されているため、特に高速走行時などフロア下の空気の乱れを抑えることができ、浮力の発生を未然に抑えることができると共に、空気抵抗の低減による燃費向上、風切り音の低減による静粛性向上を図ることができる。

【0046】

また、上部パネル部材 122、124 がフラットに形成されていて、メインフレーム 102 や各サブフレーム 104 ~ 114 更にはサイドフレーム 116、118 と略面一となるように配置されているので、段差がなく乗降性に優れた床面を作り出すことができる。また床面がフラットなため座席等の室内設備を自由に配置することもできる。

20

【符号の説明】

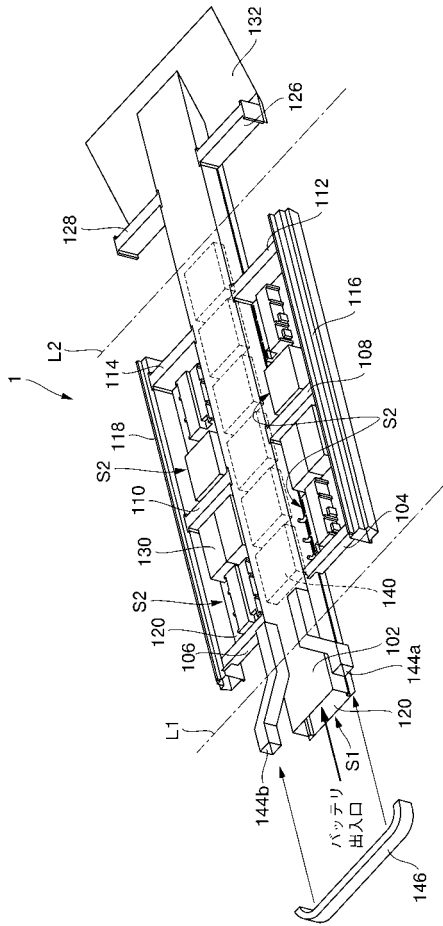
【0047】

1 ... フロア構造
 102 ... メインフレーム
 102a ... 開口部
 102b ... クランク部
 102c ... フランジ部
 104、106、108、110、112、114 ... サブフレーム
 116、118 ... サイドフレーム
 120 ... 下部パネル部材
 122、124 ... 上部パネル部材
 126、128 ... リヤサイドフレーム
 130 ... コンポーネント
 132 ... リヤアンダーパネル
 140 ... バッテリー
 142 ... トレイ
 144 ... 補助フレーム
 146 ... パンパービーム
 150 ... タイヤ
 160 ... アッパーボディー
 L1 ... 前輪車軸中心位置
 L2 ... 後輪車軸中心位置
 S1 ... バッテリー収納スペース
 S2 ... コンポーネント収納スペース

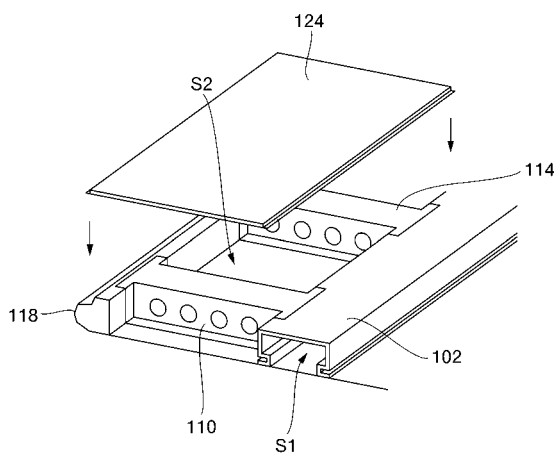
30

40

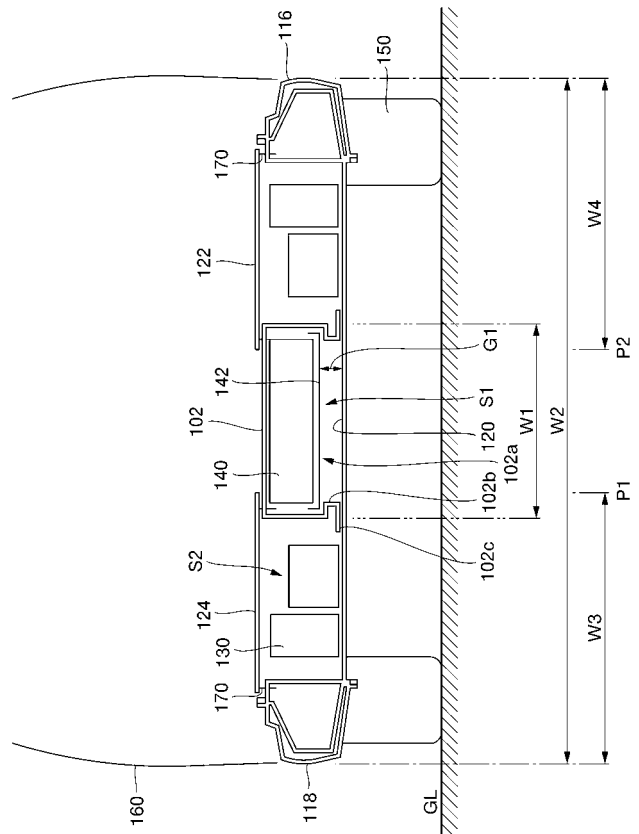
【図 1】



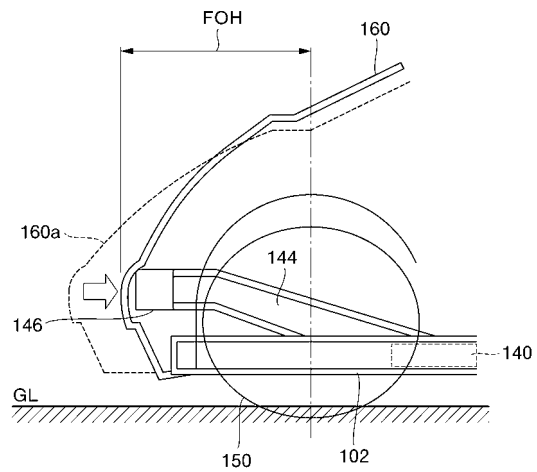
【図 3】



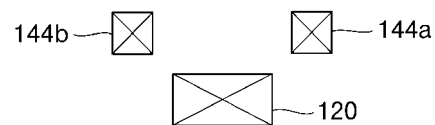
【図 2】



【図 4】



【図 5】



フロントページの続き

F ターム(参考) 3D235 AA02 BB05 BB07 BB09 BB17 BB20 BB23 BB24 BB26 CC15
DD16 DD29 EE63 FF02 FF03 FF06 FF07 FF12 FF36 HH22
HH25 HH26 HH52 HH61