【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】平成26年7月10日(2014.7.10)

【公開番号】特開2013-10460(P2013-10460A)
【公開日】平成25年1月17日(2013.1.17)
【年通号数】公開・登録公報2013-003
【出願番号】特願2011-145153(P2011-145153)
【国際特許分類】
Ｂ６２Ｄ　25/08　(2006.01)
Ｂ６２Ｄ　25/20　(2006.01)
【ＦＩ】
Ｂ６２Ｄ　25/08　Ｍ
Ｂ６２Ｄ　25/20　Ｋ

【手続補正書】
【提出日】平成26年5月27日(2014.5.27)
【手続補正１】
【補正対象書類名】特許請求の範囲
【補正対象項目名】全文
【補正方法】変更
【補正の内容】
【特許請求の範囲】
【請求項１】
車両後部にて開閉可能な開閉体を支持する車両後部構造において、
前記開閉体の下端から車両底部までの間に配置されるバックパネルと、
前記バックパネルの車両前側の車幅方向略中央に備えられ該バックパネルの上端近傍から下端近傍まで延びるストライカブラケットとを備え、
車両側方から見た断面視において前記バックパネルとストライカブラケットとの上端および下端が結合され、その間に空隙が形成されていることを特徴とする車両後部構造。
【請求項２】
前記バックパネルは、車幅方向略中央が車両後側に突き出た第一凸部を有し、該第一凸部が前記ストライカブラケットから離れ前記空隙が形成されていることを特徴とする請求項１に記載の車両後部構造。
【請求項３】
前記ストライカブラケットは、車両前側に突き出た第二凸部を有し、該第二凸部が前記バックパネルから離れ前記空隙が形成されていることを特徴とする請求項１または２に記載の車両後部構造。
【請求項４】
前記バックパネルおよび前記ストライカブラケットの車両前側に備えられ該バックパネルの上部に重なって車幅方向に延びるテールエンドメンバと、
前記開閉体を係止するストライカを保持するリテーナとをさらに備え、
前記リテーナは、前記テールエンドメンバおよびストライカブラケットの車両後側に重ねられていて、これら３枚がまとめて結合されていることを特徴とする請求項１から３のいずれか１項に記載の車両後部構造。
【請求項５】
前記ストライカブラケットの下端が、車両前後方向に延び前記車両の車体フロアパネルの後部下面に固定される前後部材に結合されていることを特徴とする請求項１から４のいずれか１項に記載の車両後部構造。
【請求項６】

車両後部にて開閉可能な開閉体を支持する車両後部構造において、
前記開閉体の下端から車両底部までの間に配置されるバックパネルと、
前記バックパネルの車両後側の車幅方向略中央に備えられ該バックパネルの上端近傍から下端近傍まで延びるストライカブラケットと、
前記バックパネルおよび前記ストライカブラケットの車両後側に備えられ、該バックパネルの上部に重なって車幅方向に延びるテールエンドメンバとを備え、
前記バックパネルは、車幅方向略中央が車両前側に突き出た第一凸部を有し、
前記ストライカブラケットは、車両後側に突き出た第二凸部を有し、
前記バックパネル、ストライカブラケット、およびテールエンドメンバはそれぞれの上部に設定されたフランジ面で互いに結合され、前記第一凸部と前記第二凸部との間には空隙が連続していることを特徴とする車両後部構造。
【手続補正２】
【補正対象書類名】明細書
【補正対象項目名】００１４
【補正方法】変更
【補正の内容】
【００１４】
ストライカブラケットの下端が、車両前後方向に延び車両の車体フロアパネルの後部下面に固定される前後部材に結合されているとよい。かかる構成によれば、ストライカブラケットの下端と前後部材との間で入力荷重の伝達が行われるため入力荷重の各所への伝達、分散を促進し、通常の使用態様で反復的にかかり得る入力荷重に対し充分な耐久性を確保し歪変形を防止することができる。
【手続補正３】
【補正対象書類名】明細書
【補正対象項目名】００３４
【補正方法】変更
【補正の内容】
【００３４】
既に述べたリテーナ１０８が３枚で結合された構成により分散され小さくなる下方向Ｙ１の入力荷重および上方向Ｙ２の入力荷重は、上記連続する空隙１６２を設定することで、さらに円滑に効率よく伝達することができる。これは、バックパネル１１０とストライカブラケット１２０とが、互いに干渉することなく、それらの間に開いた空間を維持したまま上下方向に入力荷重を均一に伝達することができるからである。これによって車体に与えられるダメージが低減され、車体の耐久性が向上する。なお、本実施形態の空隙１６２に相当するものを設定せずに、バックパネル１１０とストライカブラケット１２０とを重ね互いをスポット溶接した場合、その部分に応力が集中し入力荷重が均一にならないので、その部分に歪変形が生じたりするおそれがある。
【手続補正４】
【補正対象書類名】明細書
【補正対象項目名】００３７
【補正方法】変更
【補正の内容】
【００３７】
[第二実施形態]
図８は、本発明の第二実施形態にかかる車両後部構造２００を側方から見た断面図である。図８に示すように、第一実施形態との差異は車両後部構造２００では、バックパネル２１０が車両前側に備えられ、テールエンドメンバ２３０が車両後側に備えられていることである。
【手続補正５】
【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】００３８
【補正方法】変更
【補正の内容】
【００３８】
詳細には、車両後部構造２００では、バックドアの下端から車両底部までの間に配置されるバックパネル２１０の車両後側の車幅方向略中央に、バックパネル２１０の上端近傍から下端近傍まで延びるストライカブラケット２２０が備えられる。バックパネル２１０およびストライカブラケット２２０の車両後側には、バックパネル２１０の上部に重なって車幅方向に延びるテールエンドメンバ２３０が備えられる。バックパネル２１０には車幅方向略中央が車両前側に突き出た第一凸部２１２が設定され、ストライカブラケット２２０には車両後側に突き出た第二凸部２２２が設定される。バックパネル２１０、ストライカブラケット２２０、およびテールエンドメンバ２３０は、それぞれの上部に設定されたフランジ面２１０ａ、２２０ａ、２３０ａで互いに結合され、第一凸部２１２と第二凸部２２２との間には空隙２６２が連続している。