

【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5年9月29日(2023.9.29)

【公開番号】特開2022-74453(P2022-74453A)  
 【公開日】令和4年5月18日(2022.5.18)  
 【年通号数】公開公報(特許)2022-087  
 【出願番号】特願2020-184506(P2020-184506)  
 【国際特許分類】

**B 6 2 D 25/20(2006.01)**

10

【F I】

B 6 2 D 25/20 E

【手続補正書】

【提出日】令和5年9月21日(2023.9.21)

【手続補正1】

【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】

20

【0038】

サスペンション固定部120は、図2(b)に示す後輪136用の揺動するサスペンション132が固定される部位である。サスペンション132は、いわゆるセミインディペンデントアクスルの構造を示していて、トレーリングリンク138と、車幅方向に延びるカップリングプロファイル140と、ショックアブソーバ142とを有する。サスペンション132は、トレーリングリンク138の前端部144を通る車幅方向の揺動軸Sbを有する。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0076

【補正方法】変更

【補正の内容】

30

【0076】

その結果、フロアサイドメンバ128に車幅方向の荷重が作用したときに、サスフレ接続部230の後方固定点180から、車幅方向左側のフロントサイドメンバ176などに接続されるフロントサスペンションフレーム168の前方固定点188(図1参照)に荷重を分散させて逃がしやすくすることができる。このため、フロントサイドメンバ176自体の振動を抑制して、フロア振動を抑制することができる。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0082

【補正方法】変更

【補正の内容】

40

【0082】

そこで車両下部構造100では、リヤ傾斜部224のうち、第2リヤ傾斜部236の傾斜度合を第1リヤ傾斜部234の傾斜度合より大きく急峻にすることで、リヤ傾斜部224全体の車両前後の寸法が大きくなることを抑制して、車両前後方向に延びる直状部22を配置するスペースを確保している。

【手続補正4】

【補正対象書類名】明細書

50

【補正対象項目名】 0084

【補正方法】 変更

【補正の内容】

【0084】

また車両下部構造100では、図1に示すフロアパネル102がフロア水平面114との上方傾斜部116、118によって振動面が分断されているので面振動を抑制することができる。さらに上方傾斜部116、118をフロア水平面114の車幅方向外側に設けたので、フロアサイドメンバ128、130を車幅方向中央側に配置しやすくなり、リヤサイドメンバ124、126に接続するためにリヤサイドメンバ124、126側に屈曲させやすくなる。なお車両下部構造100では、フロア振動面の中間位置216、218にフロアサイドメンバ128、130を配置することで、フロアパネル102のフロア水平面114の振動面を車幅方向にほぼ均等に4分割している。

10

【手続補正5】

【補正対象書類名】 明細書

【補正対象項目名】 0086

【補正方法】 変更

【補正の内容】

【0086】

第2リヤ傾斜部236は、図4(a)、図5(a)および図5(b)に示す側面240を有する。図4(a)のうち側面240が示されている部分だけは側面図であり、それ以外の部分は上面図である。第2リヤ傾斜部236の側面240には、上方に膨出した上方膨出部242が形成されている。第2リヤクロスメンバ204は、図4(a)に示すように、上方膨出部242の上面244(図5(a)参照)と前面246に接続されている。上方膨出部242は、第2リヤクロスメンバ204との接続面積を増やすために、図4(a)に示す前端部248が側面視で傾斜または円弧状になっている。この上方膨出部242の前端部248の形状に合わせて、図5(b)に示す第2リヤクロスメンバ204の後端部250も傾斜している。さらに、第2リヤクロスメンバ204の上端部252は、後方に延びて上方膨出部242の上面244に当接させることにより、両者の接続面積を増やしている。

20

【手続補正6】

30

【補正対象書類名】 明細書

【補正対象項目名】 0093

【補正方法】 変更

【補正の内容】

【0093】

また車両下部構造100では、図5(a)に示すように連結部材254を、フロアサイドメンバ128、130の上部で車幅方向において挟持するようにして接続している。この構成により、第2リヤクロスメンバ204とフロアサイドメンバ128、130の接続面積を増やすことができるため、これらの接続剛性を高めることができる。さらに図5(b)に示すように、第2リヤクロスメンバ204の後端部250と上端部152をまたぐ領域には、リヤシート取付ブラケット(不図示)を固定するブラケット固定部259が設けられている。そして、このブラケット固定部259とフロアサイドメンバ128の上方膨出部242とを上下方向で重なるように配置することにより、不図示のリヤシートが上下方向に振動することを抑制できる。

40

【手続補正7】

【補正対象書類名】 明細書

【補正対象項目名】 0121

【補正方法】 変更

【補正の内容】

【0121】

50

フロアサイドメンバ 1 2 8 B は、フロント傾斜部 2 2 0 に代えて、車両後方に向かうほど車幅方向外側に傾斜するフロント傾斜部 2 2 0 A を有する点で、上記のフロアサイドメンバ 1 2 8 と異なる。フロアサイドメンバ 1 2 8 B では、フロント傾斜部 2 2 0 A の後端 2 2 6 A から車両後方に直状部 2 2 2 が直状に延びて、さらにフロント傾斜部 2 2 0 A の前端 2 3 2 A から車両前方にサスフレ接続部 2 3 0 が直状に延びている。

10

20

30

40

50