(19)日本国特許庁(JP)　(12)特　許　公　報(B2)　(11)特許番号
特許第4622768号
(P4622768)
(45)発行日　平成23年2月2日(2011.2.2)　(24)登録日　平成22年11月12日(2010.11.12)

(51)Int.Cl.　F I
B62D 25/20 (2006.01)　B62D 25/20 G

請求項の数 9　(全 23 頁)

(21)出願番号　特願2005-271893(P2005-271893)
(22)出願日　平成17年9月20日(2005.9.20)
(65)公開番号　特開2007-83754(P2007-83754A)
(43)公開日　平成19年4月5日(2007.4.5)
審査請求日　平成20年3月6日(2008.3.6)

(73)特許権者　000003137
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　100067747
弁理士　永田　良昭
(74)代理人　100121603
弁理士　永田　元昭
(72)発明者　任田　功
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　岩坂　公志
広島県安芸郡府中町新地３番１号　マツダ株式会社内

審査官　鈴木　孝幸

最終頁に続く

(54)【発明の名称】車両の後部車体構造

(57)【特許請求の範囲】
【請求項１】
車室の下面がフロアパネルによって形成された車両において、
上記フロアパネルには、該フロアパネルから立上がる前面壁部と、該前面壁部から後方に向けて略水平に延びるキックアップフロア部とを有するキックアップ部が設けられ、
上記キックアップ部は第１キックアップ部と、該第１キックアップ部と車幅方向で並設され、かつ第１キックアップ部より高さ方向で高い第２キックアップ部とから成り、
上記第１キックアップ部は、第２キックアップ部に対して車両前方にオフセットして形成され、
上記キックアップ部のキックアップフロア部の後方には、上方に立上がるリヤキックアップ部と、該リヤキックアップ部から後方に延びるリヤフロアとを連設し、
上記第１キックアップ部と第２キックアップ部とに対応して上記リヤキックアップ部とリヤフロアとの車外側には、車幅方向に延びるリヤクロスメンバが配設されると共に、
上記第１キックアップ部の後方に配設されるリヤキックアップ部およびリヤクロスメンバが、第２キックアップ部の後方に配設されるリヤキックアップ部およびリヤクロスメンバより車両前方にオフセットして配設され、
上記第２キックアップ部後方のリヤクロスメンバにおける閉断面の前後方向の長さに対して、第１キックアップ部後方のリヤクロスメンバにおける閉断面の前後方向の長さが長く形成された
車両の後部車体構造。

【請求項２】
上記第１キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバと、第２キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバとが分割して形成され、これら両者がコネクトメンバによって接続された
請求項１記載の車両の後部車体構造。
【請求項３】
上記第１キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバと、第２キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバと、これら両者を接続するコネクトメンバとは、それぞれ閉断面構造に形成された
請求項２記載の車両の後部車体構造。
【請求項４】
上記第１キックアップ部の下方に第１車両補機が配設されると共に、第２キックアップ部の下方には第１車両補機より高さ方向で大型の第２車両補機が配設された
請求項１～３の何れか１に記載の車両の後部車体構造。
【請求項５】
上記第１車両補機は第１燃料タンクに設定され、第２車両補機は第１燃料タンクと連通された第２燃料タンクに設定された
請求項４記載の車両の後部車体構造。
【請求項６】
上記第１キックアップ部上に第１シートを配設すると共に、
上記第２キックアップ部上には第１シートに着座する乗員の体格より小さい乗員用の第２シートを配設した
請求項１～５の何れか１に記載の車両の後部車体構造。
【請求項７】
上記第１シートの前方に助手席シートが配設され、上記第２シートの前方に運転席シートが配設され、上記運転席シートより助手席シートが前方にオフセットして配設された
請求項６記載の車両の後部車体構造。
【請求項８】
上記第１シートのシートバックは後方へのリクライニング機構を備え、リクライニング可能に構成された
請求項６または７記載の車両の後部車体構造。
【請求項９】
上記リクライニング機構の後方まで第１燃料タンクの後部が延設された
請求項８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】
この発明は、車室の下面（床面）を形成するフロアパネルに上方へ段上げ形成されたキックアップ部が設けられたような車両の後部車体構造に関する。
【背景技術】
【０００２】
従来、上述例の車両の後部車体構造としては、図２１、図２２、図２３に示す構造のものがある。
すなわち、車室の下面を形成するフロアパネル１００を設け、このフロアパネル１００の前部に運転席シート１０１と助手席シート１０２とを左右に並設する一方、フロアパネル１００の後方には上方へ段上げされた左右同一高さのキックアップ部１０３を設け、このキックアップ部１０３上には左右の乗員用シートとしてのリヤシート１０４，１０５を並設し、さらに、上述のキックアップ部１０３の車幅方向中間部において、その車外側下方には車両補機としての燃料タンク１０６を配設した構造である。
【０００３】

一方、特許文献１には、フロアパネルに対して、湾曲部と、この湾曲部をそのまま上方に延長させた延長部とを備えて成る左右同一高さのキックアップ部を段上げ形成し、このキックアップ部の車外側前部と車外側後部とに車幅方向に延びるクロスメンバをそれぞれ設ける一方、上記キックアップ部上にはリヤシートを配設し、キックアップ部の車外側下方において上記前後の各クロスメンバ間には、その上面が上述の湾曲部および延長部に沿う形状の燃料タンク（車両補機）を配設したものが開示されている。

【０００４】

また、特許文献２には、車室の下面を形成するフロアパネルの後方に段部を介してキックアップフロア部を連設し、このキックアップフロア部にリヤキックアップ部を介してリヤフロアを連設し、これら段部、キックアップフロア部、リヤキックアップ部、リヤフロアを左右同一高さに設定すると共に、上述のキックアップフロア部およびリヤキックアップ部上に乗員用シートとしてのリヤシートを配設する一方、上述の段部、キックアップフロア部、リヤキックアップ部およびリヤフロアの車外側下方には、これら各要素の連続形状に沿う構造の燃料タンク（車両補機）を配設したものが開示されている。

【０００５】

しかしながら、図２１～図２３で示した従来構造、および、上述の各特許文献１、２には、車幅方向においてキックアップ部の大きさ（高さ）を異ならせるという技術思想、並びに、オフセット構造のリヤクロスメンバを設けるという技術思想が全くない。

ところで、低全高のコンパクトな車両を構成する要請があり、この場合、乗員の居住性を確保すると共に、側突に対する耐力、走行中の性能、車両の動きに追従する車体剛性を考慮して、充分な車体剛性の向上を図る必要がある。

【特許文献１】特開平６－２１１１６９号公報

【特許文献２】特開平５－６２７号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【０００６】

そこで、この発明は、第１キックアップ部と、この第１キックアップ部に対して車幅方向で並設され、かつ、該第１キックアップ部よりも高さ方向で高い第２キックアップ部とを設け、これら各キックアップ部の後方に渡って車幅方向に延びるリヤクロスメンバを設け、第１キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバと、第２キックアップの後方に配設されるリヤクロスメンバとを前後方向にオフセットさせることにより、高さの異なるキックアップ部により車室内空間および車室外空間のレイアウト自由度の拡大を図りつつ、車幅方向に延びるリヤクロスメンバで車体剛性を確保し、また、リヤクロスメンバを前後にオフセットさせることで、車室の左右で充分な剛性を確保すると共に、車室内の広さを確保することができ、低全高のコンパクトなボディにおいて、レイアウトの自由度と後部車体剛性の確保との両立を図ることができる車両の後部車体構造の提供を目的とする。

【課題を解決するための手段】

【０００７】

この発明による車両の後部車体構造は、車室の下面がフロアパネルによって形成された車両において、上記フロアパネルには、該フロアパネルから立上がる前面壁部と、該前面壁部から後方に向けて略水平に延びるキックアップフロア部とを有するキックアップ部が設けられ、上記キックアップ部は第１キックアップ部と、該第１キックアップ部と車幅方向で並設され、かつ第１キックアップ部より高さ方向で高い第２キックアップ部とから成り、上記第１キックアップ部は、第２キックアップ部に対して車両前方にオフセットして形成され、上記キックアップ部のキックアップフロア部の後方には、上方に立上がるリヤキックアップ部と、該リヤキックアップ部から後方に延びるリヤフロアとを連設し、上記第１キックアップ部と第２キックアップ部とに対応して上記リヤキックアップ部とリヤフロアとの車外側には、車幅方向に延びるリヤクロスメンバが配設されると共に、上記第１キックアップ部の後方に配設されるリヤキックアップ部およびリヤクロスメンバが、第２

キックアップ部の後方に配設されるリヤキックアップ部およびリヤクロスメンバより車両前方にオフセットして配設され、上記第２キックアップ部後方のリヤクロスメンバにおける閉断面の前後方向の長さに対して、第１キックアップ部後方のリヤクロスメンバにおける閉断面の前後方向の長さが長く形成されたものである。

【０００８】

上記構成によれば、上述のキックアップ部は、高さが異なる第１キックアップ部と、第２キックアップ部とから成るので、キックアップ部上下の車室内空間および車室外空間に対するシートや補機等のレイアウト自由度の拡大を図ることができる。

しかも、キックアップ部の後方に車幅方向に延びるリヤクロスメンバ（Ｎｏ．４クロスメンバ）を設けたので、後部車体剛性を確保することができる。

【０００９】

さらに、上述のリヤクロスメンバを前後方向にオフセットさせたので、車室の左右で充分な剛性を確保すると共に、車室内の広さ（特に、キックアップ部とリヤクロスメンバとの間の前後スペース）を確保することができる。

要するに、低全高のコンパクトなボディにおいて、レイアウトの自由度と後部車体剛性の確保との両立を図ることができる。

【００１０】

この発明の一実施態様においては、上記第１キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバと、第２キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバとが分割して形成され、これら両者がコネクトメンバによって接続されたものである。

上記構成によれば、分割されたリヤクロスメンバをコネクトメンバによって接続したので、剛性の向上を図ることができる。

【００１１】

この発明の一実施態様においては、上記第１キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバと、第２キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバと、これら両者を接続するコネクトメンバとは、それぞれ閉断面構造に形成されたものである。

上記構成によれば、各リヤクロスメンバと、コネクトメンバはそれぞれ閉断面構造であるから、剛性のさらなる向上を図ることができる。

【００１２】

この発明の一実施態様においては、上記第１キックアップ部の下方に第１車両補機が配設されると共に、第２キックアップ部の下方には第１車両補機より高さ方向で大型の第２車両補機が配設されたものである。

上記構成によれば、リヤクロスメンバによる後部車体剛性を確保しつつ、高さが異なる第１キックアップ部と第２キックアップ部とのそれぞれの下方に大きさが異なる車両補機を仕分けて効率的にパッケージングすることができ、この結果、低全高のコンパクトなボディにおいて車体剛性の確保と、複数の車両補機のレイアウトとの両立を図ることができる。

【００１３】

この発明の一実施態様においては、上記第１車両補機は第１燃料タンクに設定され、第２車両補機は第１燃料タンクと連通された第２燃料タンクに設定されたものである。

上記構成によれば、リヤクロスメンバによる後部車体剛性を確保しつつ、高さ方向で低い第１キックアップ部の下方には第１燃料タンクを配設し、高さ方向で高い第２キックアップ部の下方には第１燃料タンクと連通された高さ方向で大型の第２燃料タンクを配設したので、両キックアップ部の下方を有効に利用して、確実にタンク容量を確保することができる。

【００１４】

この発明の一実施態様においては、上記第１キックアップ部上に第１シートを配設すると共に、上記第２キックアップ部上には第１シートに着座する乗員の体格より小さい乗員用の第２シートを配設したものである。

上記構成によれば、リヤクロスメンバによる後部車体剛性を確保しつつ、高さ方向で高

い第２キックアップ部の上部には、その上方空間対応して体格が小さい乗員用の第２シートを配設し、第１キックアップ部の上部には、その上方空間に対応して第１シートを配設するので、車室内の空間を適切に分担使用することができ、低全高のコンパクトな車両であっても、乗員の体格による分担使用ができ、多人数乗車が可能となって、例えば、大人３人と女性（または子供）の乗車が可能となる。

【００１５】

この発明の一実施態様においては、上記第１シートの前方に助手席シートが配設され、上記第２シートの前方に運転席シートが配設され、上記運転席シートより助手席シートが前方にオフセットして配設されたものである。

上記構成によれば、クロスメンバによる後部車体剛性を確保しつつ、特に、第１シートの乗員の安全性、使い勝手、快適性の向上を達成することができる。

【００１６】

つまり、運転席シートと助手席シートとから成る前列シートのスペースもバランスよく確保することができ、特に、第１シートの乗員の安全性と使い勝手との両立を図ることができる。要するに、体格の大きい乗員は助手席側の後列シートとしての第１シートに着座可能となり、一般に、助手席側の後列シート（第１シート）は使用頻度が高く、この第１シートが歩道側（いわゆる路肩）に対応するので、第１シートの乗員の安全性と使い勝手との両立を図ることができる。

【００１７】

また、助手席シートの前方へのオフセット構造により、助手席スペースの確保と、助手席側の後列シート（第１シート）のスペース拡大とを図ることができ、第１シートに着座する乗員の快適性向上を図ることができる。すなわち、運転席側にはステアリングホイールが存在するので、運転席シートを前寄りに配設することはできないが、助手席側にはステアリングホイールが存在しない分、助手席スペースを確保した上で助手席シートを前方にオフセットして配設することができ、これにより、助手席側の後列シートのスペース拡大を図って、該後列シートとしての第１シートの乗員の快適性向上を達成することができる。

【００１８】

この発明の一実施態様においては、上記第１シートのシートバックは後方へのリクライニング機構を備え、リクライニング可能に構成されたものである。

上記構成によれば、リヤクロスメンバによる後部車体剛性を確保しつつ、第１シートの乗員の快適性向上を図ることができる。

【００１９】

つまり、助手席側の後列シートとしての第１シートには、第２シートに着座する乗員の体格よりもその体格が大きい乗員が着座するので、第１シートのシートバックをリクライニングさせる機構を設けることにより、快適性の向上を図り、後部車体剛性の向上と、シートバックのリクライニングとの両立を図ることができる。

【００２０】

この発明の一実施態様においては、上記リクライニング機構の後方まで第１燃料タンクの後部が延設されたものである。

上記構成によれば、リヤクロスメンバによる後部車体剛性を確保しつつ、第１燃料タンクの後部をリクライニング機構後方まで延設させたので、燃料タンクの容量拡大を図ることができる。

【発明の効果】

【００２１】

この発明によれば、第１キックアップ部と、この第１キックアップ部に対して車幅方向で並設され、かつ、該第１キックアップ部よりも高さ方向で高い第２キックアップ部とを設け、これら各キックアップ部の後方に渡って車幅方向に延びるリヤクロスメンバを設け、第１キックアップ部の後方に配設されるリヤクロスメンバと、第２キックアップの後方に配設されるリヤクロスメンバとを前後方向にオフセットさせたので、高さの異なるキッ

クアップ部により車室内空間および車室外空間のレイアウト自由度の拡大を図りつつ、車幅方向に延びるリヤクロスメンバで車体剛性を確保し、また、リヤクロスメンバの前後オフセット構造により、車室の左右で充分な剛性を確保すると共に、車室内の広さを確保することができ、低全高のコンパクトなボディにおいて、レイアウトの自由度と後部車体剛性の確保との両立を図ることができる効果がある。

【発明を実施するための最良の形態】

【００２２】

低全高のコンパクトなボディにおいて、レイアウトの自由度と後部車体剛性の確保との両立を図るという目的を、車室の下面がフロアパネルによって形成された車両において、上記フロアパネルには、該フロアパネルから立上がる前面壁部と、該前面壁部から後方に向けて略水平に延びるキックアップフロア部とを有するキックアップ部が設けられ、上記キックアップ部は第１キックアップ部と、該第１キックアップ部と車幅方向で並設され、かつ第１キックアップ部より高さ方向で高い第２キックアップ部とから成り、上記第１キックアップ部は、第２キックアップ部に対して車両前方にオフセットして形成され、上記キックアップ部のキックアップフロア部の後方には、上方に立上がるリヤキックアップ部と、該リヤキックアップ部から後方に延びるリヤフロアとを連設し、上記第１キックアップ部と第２キックアップ部とに対応して上記リヤキックアップ部とリヤフロアとの車外側には、車幅方向に延びるリヤクロスメンバが配設されると共に、上記第１キックアップ部の後方に配設されるリヤキックアップ部およびリヤクロスメンバが、第２キックアップ部の後方に配設されるリヤキックアップ部およびリヤクロスメンバより車両前方にオフセットして配設され、上記第２キックアップ部後方のリヤクロスメンバにおける閉断面の前後方向の長さに対して、第１キックアップ部後方のリヤクロスメンバにおける閉断面の前後方向の長さが長く形成されたという構成にて実現した。

【実施例】

【００２３】

この発明の一実施例を以下図面に基づいて詳述する。

図面は車両の後部車体構造を示すが、まず、図１～図６を参照して車体構造全体の構成について説明すると、エンジンルームＥと車室Ｒとを前後方向に仕切るダッシュロアパネル（ダッシュパネル）１を設け、このダッシュロアパネル１の下端後部には、後方に向けてほぼ水平に延びるフロアパネル２を一体または一体的に連設し、このフロアパネル２で車室Ｒの下面（底面）を構成している。

【００２４】

上述のフロアパネル２の後部には、上方へ段上げされたキックアップ部３（図２参照）を設けるが、このキックアップ部３は助手席側Ｐａ（車両の右側参照）の第１キックアップ部４と、この第１キックアップ部４と車幅方向で並設された運転席側Ｄｒ（車両の左側参照）の第２キックアップ部５とを備えている。

しかも、図２に斜視図で示すように、第２キックアップ部５は、第１キックアップ部４よりも高さ方向でより一層高く形成されている。

【００２５】

ここで、上述の第１キックアップ部４は、フロアパネル２から立上がる前面壁部４ａと、この前面壁部４ａから後方に向けて略水平に延びるキックアップフロア部４ｂとを有する。

【００２６】

また、上述の第２キックアップ部５は、フロアパネル２から立上がる前面壁部５ａと、この前面壁部５ａから後方に向けて略水平に延びるキックアップフロア部５ｂとを有し、第２キックアップ部５の前面壁部５ａの立上り量は第１キックアップ部４の前面壁部４ａの立上り量よりも大きく設定されていて、第２キックアップ部５のキックアップフロア部５ｂの高さが、第１キックアップ部４のキックアップフロア部４ｂの高さよりも、高くなるように構成している。

【００２７】

しかも、図２、図３に示すように、第１キックアップ部４は、第２キックアップ部５に対して車両の前方に所定距離Ｌ１だけオフセットするように形成されている。
上述のキックアップ部３における各キックアップフロア部４ｂ，５ｂのさらに後方には、リヤキックアップ部６を介してリヤフロア７を連設している。
図３に示すように、運転席側Ｄｒのリヤキックアップ部６は、助手席側Ｐａのリヤキックアップ部６に対して後方にオフセット形成されている。換言すれば、第１および第２のキックアップ部４，５のオフセット構造に対応して、助手席側Ｐａのリヤキックアップ部６が運転席側Ｄｒのリヤキックアップ部６よりも前方にオフセット形成されたものである。

【００２８】
一方、フロアパネル２の車幅方向の中央部には、車室Ｒ内方へ突出して、車両の前後方向に延びるトンネル部８を形成している。このトンネル部８はダッシュロアパネル１とリヤキックアップ部６との間において車両の前後方向に延びるように形成されると共に、このトンネル部８の上部には、該トンネル部８との間に閉断面９を形成するトンネルメンバ１０（いわゆるハイマウントバックボーンフレーム）を接合している。

【００２９】
上述のトンネルメンバ１０はトンネル部８の上部に沿って、ダッシュロアパネル１とリヤキックアップ部６との間において車両の前後方向に延びる車体剛性部材（強度部材）であり、このトンネルメンバ１０によりフロア剛性および車体剛性の向上を図っている。
また、図３、図４に示すように、フロアパネル２の車幅方向両端部には、車両の前後方向に延びるサイドシル１１，１１を接合している。

【００３０】
このサイドシル１１は、サイドシルアウタと、サイドシルインナと、サイドシルレインフォースメントとを接合して、車両の前後方向に延びるサイドシル閉断面をもった車体剛性部材である。但し、図面においてはサイドシルインナを図示している。

【００３１】
図２、図３、図５、図６に示すように、フロアパネル２の前後方向の中間部には、トンネル部８とサイドシル１１（詳しくは、サイドシルインナ）とを連結して車幅方向に延びるクロスメンバ１２（Ｎｏ．２クロスメンバ）を設け、このクロスメンバ１２（車体剛性部材）とフロアパネル２の上面との間には車幅方向に延びる閉断面１３を形成している。

【００３２】
図２、図３、図５に示すように、助手席側Ｐａにおける第１キックアップ部４の前部には車幅方向に延びるクロスメンバ１４（Ｎｏ．３クロスメンバ）を設け、第１キックアップ部４の上面とこのクロスメンバ１４との間には車幅方向に延びる閉断面１４ａを形成している。

【００３３】
また、図２、図３、図６に示すように、運転席側Ｄｒにおける第２キックアップ部５の前部には車幅方向に延びるクロスメンバ１５（Ｎｏ．３クロスメンバ）を設け、第２キックアップ部５の上面とこのクロスメンバ１５との間には車幅方向に延びる閉断面１５ａを形成している。

【００３４】
図２、図３に示すように、上述のクロスメンバ１４，１５（車体剛性部材）は、第２キックアップ部５の前部に配設されたクロスメンバ１５よりも、第１キックアップ部４前部に配設されたクロスメンバ１４が車両の前方にオフセットして配設されている。
また、これらの各クロスメンバ１４，１５は車室Ｒ内側に位置しており、その車室内側端部（車幅方向の内端部）は上述のトンネル部８に接続固定されていて、この接続構造により車体剛性を確保すべく構成している。

【００３５】
図２、図３、図５に示すように助手席側Ｐａにおける第１キックアップ部４の後方には、リヤキックアップ部６とリヤフロア７との車外側において車幅方向に延びるリヤクロス

メンバ１６（Ｎｏ．４クロスメンバ）を設け、各要素６，７，１６間には同方向に延びる閉断面１６ａを形成すると共に、この閉断面１６ａ内にはリヤフロア７とリヤクロスメンバ１６とを上下方向に接続する略Ｚ字状の節部材１７を設けて、剛性向上を図るように構成している。

【００３６】

図２、図３、図６に示すように運転席側Ｄｒにおける第２キックアップ部５の後方には、リヤキックアップ部６とリヤフロア７との車外側において車幅方向に延びるリヤクロスメンバ１８（Ｎｏ．４クロスメンバ）を設け、各要素６，７，１８間には同方向に延びる閉断面１８ａを形成している。

【００３７】

これらのリヤクロスメンバ１６，１８（車体剛性部材）はキックアップ部３の後方において第１キックアップ部４と第２キックアップ部５に渡って車幅方向に延びる車体剛性部材であって、図２、図３に示すように、これらのリヤクロスメンバ１６，１８は、第１キックアップ部４の後方に配設されるリヤクロスメンバ１６と、第２キックアップ部５の後方に配設されるリヤクロスメンバ１８とが車両の前後方向にオフセットされており、これらの各リヤクロスメンバ１６，１８は左右非対象に形成されている。

【００３８】

この実施例では図２、図３に示すように、第１キックアップ部４の後方に配設された助手席側Ｐａのリヤクロスメンバ１６の前部が、第２キックアップ部５の後方に配設された運転席側Ｄｒのリヤクロスメンバ１８の前部に対して車両前方にオフセット配置されている。

【００３９】

これら各リヤクロスメンバ１６，１８のさらに後方には、車幅方向に延びて後述する左右一対のリヤサイドフレーム４３，４３間を接続するクロスメンバ１９（Ｎｏ．５クロスメンバ）を設け、このクロスメンバ１９（車体剛性部材）とリヤフロア７との間には車幅方向に延びる閉断面１９ａを形成している。

【００４０】

一方、図２、図４に示すように、フロアパネル２の下面において、サイドシル１１とトンネル部８との間の車幅方向の中間部を、車両の前後方向に延びる左右一対のフロアフレーム２０，２０を設け、これらのフロアフレーム２０，２０とフロアパネル２の下面との間には、同方向に延びる閉断面２０ａ，２０ａをそれぞれ形成している。

上述の各フロアフレーム２０，２０はフロアパネル２に接合された車体剛性部材である。

【００４１】

ところで、図４に底面図で示すように、トンネル部８の車外側の下部空間内には、変速手段としてのトランスミッション２１を配設し、このトランスミッション２１の出力をプロペラシャフト２２（推進軸）を介してリヤディファレンシャル装置２３に伝達し、リヤディファレンシャル装置２３の差動出力を左右の後輪ドライブシャフト２４，２４を介して、左右の後輪２５，２５に伝達すべく構成している。なお、左右の各後輪２５，２５はリヤサスペンション装置２６，２６（例えば、ダブルウィッシュボーン型のサスペンション装置）により左右独立して懸架されている。

【００４２】

また、上述のトランスミッション２１のミッションケースと、リヤディファレンシャル装置２３のデフケースとの間には、断面略Ｚ字状で、車両の前後方向に延びるパワープラントフレーム２７を設けている。

【００４３】

このパワープラントフレーム２７（いわゆるＰＰＦ）は、トランスミッション２１とリヤディファレンシャル装置２３とをリジットに接続するフレームであって、このパワープラントフレーム２７は、エンジン駆動系からのロール方向の動きを許容しつつ、リヤディファレンシャル装置２３のワインドアップ振動を抑制するためのものである。

【００４４】
さらに、図４に示すように、エンジンの排気系には、フロントエキゾーストパイプ２８、キャタリスト２９、ミドルエキゾーストパイプ３０、プリサイレンサ３１、リヤエキゾーストパイプ３２、メインサイレンサ３３、テールパイプ３４，３４から成る排気通路３５を接続し、この排気通路３５を図示しないブラケットを介してボディ側に支持すると共に、フロントエキゾーストパイプ２８、キャタリスト２９、ミドルエキゾーストパイプ３０は、トンネル部８の車外側の下部空間内に位置させている。
【００４５】
ところで、図３～図６に示すように、第１キックアップ部４の下方には、第１車両補機としてのサブタンク３６（第１燃料タンク）を配設し、第２キックアップ部５の下方には、サブタンク３６よりも高さ方向で大型の第２車両補機としてのメインタンク３７（第２燃料タンク）を配設するが、図７に斜視図で示すように、サブタンク３６とメインタンク３７とは、上方に立上がって車幅方向に延びる略門形状のトンネルタンク部３８で車幅方向に連通されて、非対称鞍型の単一の燃料タンク３９として一体化されている。
ここで、上述のサブタンク３６の後部には、リヤキックアップ部６の背面に沿って立上がる隆起部３６ａが一体形成されており、この隆起部３６ａによっても、タンク容量の拡大を図るように構成している。
【００４６】
また、メインタンク３７の上部にはフューエルポンプ４０が取付けられている。一方、上述のサブタンク３６とメインタンク３７とをトンネルタンク部３８を介して一体化した燃料タンク３９は、図４、図５、図６に示すように、タンクバンド４１，４２を介してボディ側に支持されている。ここで、上述のサブタンク３６，メインタンク３７はトンネルタンク部３８により１つの燃料タンク３９としてユニット化されているので、タンクバンド４１，４２によりボディへの支持構造および取付け構造の簡略化を図ることができる。
【００４７】
図８は図３のＡ－Ａ線矢視断面図、図９は図３のＢ－Ｂ線矢視断面図、図１０はトンネルタンク部３８に相当する部位の断面図、図１１は図３のＣ－Ｃ線矢視断面図、図１２は図３のＤ－Ｄ線矢視断面図であって、図３、図８～図１２に示すように、リヤフロア７の下面両サイドには車体剛性部材としてのリヤサイドフレーム４３，４３（リヤフレーム）を接合し、これら左右一対のリヤサイドフレーム４３，４３をサイドシル１１の後端部まで車両の前方に向けて延設している。
また、図８、図９、図１０に示すように、第１および第２の各キックアップ部４，５の車幅方向外側部にはリヤサイドインナパネル４４，４４を接合固定している。
【００４８】
図３で示したように、Ｎｏ．３クロスメンバとしての各クロスメンバ１４，１５は助手席側Ｐａのクロスメンバ１４が運転席側Ｄｒのクロスメンバ１５よりも車両前方にオフセット配置されているので、第１キックアップ部４の前部に配設したクロスメンバ１４の車室内側端部（車幅方向内端部）と、第２キックアップ部５の前部に配設したクロスメンバ１５の車室内側端部（車幅方向内端部）とを図８、図９に示す補強メンバとしてのコネクトメンバ４５，４６で接続している。
これらのコネクトメンバ４５，４６は図８、図９に断面図で示すように、トンネル部８内、つまりトンネル部８の車外側に位置している。
【００４９】
また、両コネクトメンバ４５，４６は図３に平面図で示すように、これらコネクトメンバ４５，４６同士が互にオーバラップする前後幅を有すると共に、一方のコネクトメンバ４５は両クロスメンバ１４，１５とオーバラップする前後幅を有し、他方のコネクトメンバ４６も両クロスメンバ１４，１５とオーバラップする前後幅を有するように構成されている。
【００５０】
そして、一方のコネクトメンバ４５は、トンネル部８のトップデッキ部中間下面とトン

ネル部８の下端部車外側に接合し、トンネル部８との間に閉断面４５ａを形成している。

【００５１】

他方のコネクトメンバ４６は、トンネル部８の縦壁部中間部位の車外側と一方のコネクトメンバ４５の車外側の面とに接合し、トンネル部８との間に閉断面４６ａを形成している。

【００５２】

図１３に上述の両コネクトメンバ４５，４６を分解斜視図で示すように、一方のコネクトメンバ４５は、上側の接合片４５ｂと、上下方向中間の接合片４５ｃと、下側の接合片４５ｄと、各接合片間つまり接合片４５ｂ，４５ｃ間、接合片４５ｃ，４５ｄ間を連接する連接片４５ｅ，４５ｆとを有し、これら各片４５ｂ～４５ｆを金属部材により一体形成した補強メンバである。

【００５３】

また、他方のコネクトメンバ４６は、上側の接合片４６ｂと、下側の接合片４６ｃと、これら両接合片４６ｂ，４６ｃを上下方向に連接する湾曲形状の連接片４６ｄとを有し、これら各片４６ｂ～４６ｄを金属部材により一体形成した補強メンバである。

【００５４】

ここで、図１３に示す構造に加えて、図１４に示す如く、上述の各コネクトメンバ４５，４６に、少なくとも車幅方向に延びるビード４５ｇ，４６ｅ（例えば十字状のビード）を閉断面４５ａ，４６ａ側に向けて一体形成し、ビード４５ｇ，４６ｅにより車体剛性および側突耐力のさらなる向上を図ってもよい。

【００５５】

図１０に燃料タンク３９のトンネルタンク部３８に相当する部位の断面図を示すように、トンネル部８の車外側において、サブタンク３６とメインタンク３７とを車幅方向に連通するトンネルタンク部３８の下方には、第３車両補機としてのミドルエキゾーストパイプ３０（排気管）、プロペラシャフト２２、パワープラントフレーム２７が配設されている。

【００５６】

図３で示したように、Ｎｏ．４クロスメンバとしての各リヤクロスメンバ１６，１８は助手席側Ｐａのリヤクロスメンバ１６の前部が、運転席側Ｄｒのリヤクロスメンバ１８の前部よりも車両前方にオフセット配置されると共に、これらのリヤクロスメンバ１６，１８は車幅方向に分割して形成されているので、図１１、図１２に示すように、これら両リヤクロスメンバ１６，１８をコネクトメンバ４７によって車幅方向に接続している。

【００５７】

上述のコネクトメンバ４７は、断面凹状の部材であって、リヤフロア７の下面に該コネクトメンバ４７を接続して、これら両者７，４７間に閉断面４７ａを形成している。また、一方のリヤクロスメンバ１６は図１１、図１２に示すように閉断面４３ａ構造のリヤサイドフレーム４３とコネクトメンバ４７の一側との間に接続し、他方のリヤクロスメンバ１８も図１２に示すように閉断面４３ａ構造のリヤサイドフレーム４３とコネクトメンバ４７の他側との間に接続している。

【００５８】

上述のコネクトメンバ４７はＮｏ．４クロスメンバとしてのリヤクロスメンバ１６，１８のうち、前後幅が広い方のリヤクロスメンバ１６と略同等の前後幅を有し、分割されたそれぞれのリヤクロスメンバ１６，１８を車幅方向に接続すべく接続する接続メンバである。

【００５９】

図１５に上述のコネクトメンバ４７を斜視図で示すように、このコネクトメンバ４７は、上側の接合片４７ｂ，４７ｃと、左右の縦壁片４７ｄ，４７ｅと、底片４７ｆとを有し、これら各片４７ｂ～４７ｆを金属部材により一体形成した接続メンバであって、運転席側Ｄｒの接合片４７ｃおよび縦壁片４７ｅは、リヤフロア７およびリヤキックアップ部６の形状に対応すべく構成されている。

【００６０】
ここで、図１５に示す構造に加えて、図１６に示すように、左右の縦壁片４７ｄ，４７ｅ間を車幅方向に接続する断面門形の補強片４７ｇを設け、この補強片４７ｇと底片４７ｆとの間に、車幅方向に延びる閉断面を形成し、コネクトメンバ４７それ自体の剛性と、後部車体剛性と、側突耐力の向上を図るように構成してもよい。
【００６１】
図１７は図３で示した車体に対して後列シートおよび前列シートを取付けた状態で示す平面図であって、前述の第１キックアップ部４上には第１リヤシート５１を配設すると共に、第２キックアップ部５上には第１リヤシート５１に着座する乗員Ｘ（図５参照）の体格よりもその体格が小さい乗員Ｙ（図６参照）用の第２リヤシート５２を配設している。
【００６２】
これら第１および第２の各リヤシート５１，５２は、シートクッション５１Ｃ，５２Ｃと、シートバック５１Ｂ，５２Ｂとをそれぞれ有する左右独立のセパレートシート（バケット・シート）に構成されている。また、図５に示すように、第１リヤシート５１のシートバック５１Ｂは、リクライニングヒンジピン５３とリクライニングヒンジブラケット５４等からなるリクライニング機構５５を備え、リクライニングヒンジピン５３を支点として、図５に仮想線で示すように、後方へリクライニング可能に構成されている。
そして、図５に示すように、このリクライニング機構５５の後方まで、第１燃料タンクとしてのサブタンク３６の隆起部３６ａが延設されている。
【００６３】
また、上述の第１リヤシート５１および第２リヤシート５２の前方には、前列シート５６，５７が配設され、この前列シート５６，５７は、車幅方向に並設されたドライバーズシート５７とパッセンジャーズシート５６とから成り、第１リヤシート５１の前方にはパッセンジャーズシート５６が配設され、第２リヤシート５２の前方にはドライバーズシート５７が配設されている。換言すれば、このドライバーズシート５７の後方に第２リヤシート５２を配設したものであって、この第２リヤシート５２には、体格が小さい乗員Ｙが着座するので、ドライバーズシート５７の前後スペースを広く設定することができる。
【００６４】
図５、図６、図１７に示すように、パッセンジャーズシート５６およびドライバーズシート５７は、それぞれシートクッション５６Ｃ，５７Ｃ、シートバック５６Ｂ，５７Ｂ、ヘッドレスト５６Ｈ，５７Ｈを有する左右独立のセパレートシート（バケット・シート）に構成されている。
【００６５】
また、図１７に示すように、ドライバーズシート５７よりもパッセンジャーズシート５６が車両前方にオフセットするように配設される一方、後列シート側においては第２リヤシート５２よりも第１リヤシート５１が車両前方にオフセットするように配設されている。
【００６６】
図５および図６に示すように、パッセンジャーズシート５６およびドライバーズシート５７には、乗員Ｙよりも体格が大きい前席乗員Ｚ１，Ｚ２が着座可能で、助手席側Ｐａの後列シート、つまり、第１リヤシート５１には前席乗員Ｚ１，Ｚ２の体格とほぼ同等の後席乗員Ｘが着座可能となるので、助手席側Ｐａの各シート５６，５１の前方オフセット構造により、パッセンジャーズシート５６および第１リヤシート５１の前後のスペースの適切化を図って、特に、第１リヤシート５１としては図１７で示したリヤシート５１よりも、さらに大きいリヤシート５１（図１８参照）が配置できるように構成している。
なお、図中、５８はステアリングホイール、５９はインストルメントパネル、６０はルーフ部、６１は前輪である。また矢印Ｆは車両の前方を示す。
【００６７】
このように、図１～図１８で示した実施例の車両の後部車体構造は、車室Ｒの下面がフロアパネル２によって形成された車両において、上記フロアパネル２には上方へ段上げさ

れたキックアップ部３が設けられ、上記キックアップ部３は第１キックアップ部４と、該第１キックアップ部４と車幅方向で並設され、かつ第１キックアップ部４より高さ方向で高い第２キックアップ部５とから成り、上記キックアップ部３の後方には、第１キックアップ部４と第２キックアップ部５とに渡って車幅方向に延びるリヤクロスメンバ１６，１８（Ｎｏ．４クロスメンバ）が配設されると共に、上記リヤクロスメンバ１６，１８は、第１キックアップ部４の後方に配設される部位１６と、第２キックアップ部５の後方に配設される部位１８とが前後方向にオフセットして配設されたものである。

【００６８】

この構成によれば、上述のキックアップ部３は、高さが異なる第１キックアップ部４と、第２キックアップ部５とから成るので、キックアップ部４，５上下の車室内空間および車室外空間に対するシートや補機等のレイアウト自由度の拡大を図ることができる。

しかも、キックアップ部３の後方に車幅方向に延びるリヤクロスメンバ１６，１８を設けたので、後部車体剛性を確保することができる。

【００６９】

さらに、上述のリヤクロスメンバ１６，１８を前後方向にオフセットさせたので、車室Ｒの左右で充分な剛性を確保すると共に、車室Ｒ内の広さ（特に、キックアップ部３とリヤクロスメンバ１６，１８との間の前後スペースのことであり、後席乗員Ｘ，Ｙが着座するのに必要な前後寸法参照）を左右で適切に確保することができる。

要するに、低全高のコンパクトなボディにおいて、レイアウトの自由度と後部車体剛性の確保との両立を図ることができる。

【００７０】

また、上記リヤクロスメンバ１６，１８の第１キックアップ部４の後方に配設される部位（リヤクロスメンバ１６参照）と、第２キックアップ部５の後方に配設される部位（リヤクロスメンバ１８参照）とが分割して形成され、これら両者１６，１８がコネクトメンバ４７によって接続されたものである。

この構成によれば、分割されたリヤクロスメンバ１６，１８をコネクトメンバ４７によって接続したので、剛性の向上を図ることができる。

【００７１】

さらに、上記リヤクロスメンバ１６，１８の第１キックアップ部４の後方に配設される部位（リヤクロスメンバ１６参照）と、第２キックアップ部５の後方に配設される部位（リヤクロスメンバ１８参照）と、これら両者１６，１８を接続するコネクトメンバ４７とは、それぞれ閉断面構造に形成されたものである。

【００７２】

この構成によれば、リヤクロスメンバの各部位１６，１８と、コネクトメンバ４７はそれぞれ閉断面１６ａ，１８ａ，４７ａ構造であるから、剛性のさらなる向上を図ることができる。

【００７３】

加えて、上記第１キックアップ部４の下方に第１車両補機（サブタンク３６参照）が配設されると共に、第２キックアップ部５の下方には第１車両補機（サブタンク３６）より高さ方向で大型の第２車両補機（メインタンク３７参照）が配設されたものである。

【００７４】

この構成によれば、リヤクロスメンバ１６，１８による後部車体剛性を確保しつつ、高さが異なる第１キックアップ部４と第２キックアップ部５とのそれぞれの下方に大きさが異なる車両補機（サブタンク３６、メインタンク３７）を仕分けて効率的にパッケージングすることができ、この結果、低全高のコンパクトなボディにおいて車体剛性の確保と、複数の車両補機（燃料タンク参照）のレイアウトとの両立を図ることができる。

【００７５】

また、上記第１車両補機は第１燃料タンク（サブタンク３６参照）に設定され、第２車両補機は第１燃料タンク（サブタンク３６）と連通された第２燃料タンク（メインタンク３７参照）に設定されたものである。

この構成によれば、リヤクロスメンバ１６，１８による後部車体剛性を確保しつつ、高さ方向で低い第１キックアップ部４の下方には第１燃料タンク（サブタンク３６）を配設し、高さ方向で高い第２キックアップ部５の下方には第１燃料タンク（サブタンク３６）と連通された高さ方向で大型の第２燃料タンク（メインタンク３７）を配設したので、両キックアップ部４，５の下方を有効に利用して、確実にタンク容量を確保することができる。

【００７６】

さらに、上記第１キックアップ部４上に第１リヤシート５１を配設すると共に、上記第２キックアップ部５上には第１リヤシート５１に着座する乗員Ｘ（図５参照）の体格より小さい乗員Ｙ（図６参照）用の第２リヤシート５２を配設したものである。

この構成によれば、リヤクロスメンバ１６，１８による後部車体剛性を確保しつつ、高さ方向で高い第２キックアップ部５の上部には、その上方空間対応して体格が小さい乗員Ｙ用の第２リヤシート５２を配設し、第１キックアップ部４の上部には、その上方空間に対応して第１リヤシート５を配設するので、車室Ｒ内の空間を適切に分担使用することができ、低全高のコンパクトな車両であっても、乗員Ｘ，Ｙの体格による分担使用ができ、多人数乗車が可能となって、例えば大人３人と女性（または子供）の乗車が可能となる。

【００７７】

そのうえ、上記第１リヤシート５１の前方にパッセンジャーズシート５６が配設され、上記第２リヤシート５２の前方にドライバーズシート５７が配設され、上記ドライバーズシート５７よりパッセンジャーズシート５６が前方にオフセットして配設されたものである。

この構成によれば、リヤクロスメンバ１６，１８による後部車体剛性を確保しつつ、特に、第１リヤシート５１の乗員の安全性、使い勝手、快適性の向上を達成することができる。

【００７８】

つまり、ドライバーズシート５７とパッセンジャーズシート５６とから成る前列シートのスペースもバランスよく確保することができ、特に、第１リヤシート５１の乗員Ｘの安全性と使い勝手との両立を図ることができる。要するに、体格の大きい乗員Ｘは助手席側Ｐａの後列シートとしての第１リヤシート５１に着座可能となり、一般に、助手席側Ｐａの後列シート（第１リヤシート５１）は使用頻度が高く、この第１リヤシート５１が歩道側（いわゆる路肩）に対応するので、第１リヤシート５１の乗員の安全性と使い勝手との両立を図ることができる。

【００７９】

また、パッセンジャーズシート５６の前方へのオフセット構造により、助手席スペースの確保と、助手席側Ｐａの後列シート（第１リヤシート５１）のスペース拡大とを図ることができ、第１リヤシート５１に着座する乗員Ｘの快適性向上を図ることができる。すなわち、運転席側Ｄｒにはステアリングホイール５８が存在するので、ドライバーズシート５７を前寄りに配設することはできないが、助手席側Ｐａにはステアリングホイール５８が存在しない分、助手席スペースを確保した上でパッセンジャーズシートを前方にオフセットして配設することができ、これにより、助手席側Ｐａの後列シートのスペース拡大を図って、該後列シートとしての第１リヤシート５１の乗員Ｘの快適性向上を達成することができる。

【００８０】

また、上記第１リヤシート５１のシートバック５１Ｂは後方へのリクライニング機構５５を備え、リクライニング可能に構成されたものである。

この構成によれば、リヤクロスメンバ１６，１８による後部車体剛性を確保しつつ、第１リヤシート５１の乗員Ｘの快適性向上を図ることができる。

【００８１】

つまり、助手席側Ｐａの後列シートとしての第１リヤシート５１には、第２リヤシート５２に着座する乗員Ｙの体格よりもその体格が大きい乗員Ｘが着座するので、第１リヤシ

ート５１のシートバック５１Ｂをリクライニングさせる機構５５を設けることにより、快適性の向上を図り、後部車体剛性の向上と、シートバックのリクライニングとの両立を図ることができる。

【００８２】

さらに、上記リクライニング機構５５の後方まで第１燃料タンク（サブタンク３６参照）の後部（隆起部３６ａ参照）が延設されたものである。

この構成によれば、リヤクロスメンバ１６，１８による後部車体剛性を確保しつつ、第１燃料タンク（サブタンク３６）の後部をリクライニング機構５５の後方まで延設させたので、燃料タンク３９の容量拡大を図ることができる。

【００８３】

また、実施例で開示したように、上記第２リヤシート５２に対して第１リヤシート５１を前方にオフセットして配設すると、車室Ｒ内の空間を前後方向に分けて適切にスペース利用することができ、車室Ｒ内の前後スペースの有効利用を図ることができ、特に、第１リヤシート５１として図１７で図示したシートよりも大きいシート５１（図１８参照）を配置した場合には、後席乗員Ｘの快適性をさらに向上させることができる。

【００８４】

また、第２リヤシート５２は第１リヤシート５１に対して後方にオフセットされることになり、この第２リヤシート５２の前方にドライバーズシート５７が配設されるので、運転席スペースの拡大を図って、ドライバＺ２の居住性、快適性向上を図ることができる。

【００８５】

さらに、実施例で開示したように、第１燃料タンク（サブタンク３６）と第２燃料タンク（メインタンク３７）とを、上方に立上がって車幅方向に延びるトンネルタンク部３８を介して連通し、上記トンネルタンク部３８の下方に第３車両補機（プロペラシャフト２２、排気管としてのミドルエキゾーストパイプ３０参照）を配設すると、燃料タンクのタンク容量の確保と、第３車両補機（プロペラシャフト２２、エキゾーストパイプ３０）のレイアウトとの両立を図ることができる。特に、タンク容量を最大限に確保しつつ、第１および第２の燃料タンク（サブタンク３６、メインタンク３７）をトンネルタンク部３８にて連通一体化できるので、燃料タンク３９の構造が簡単となるうえ、その組付け性の向上と、取付け工数の削減とを図ることもできる。

【００８６】

図１９、図２０は他の実施例を示し、図１～図１８で示した先の実施例においては第１および第２の各キックアップ部４，５の前部上側にクロスメンバ１４，１５を配設したが、図１９、図２０に示すこの実施例においては第１および第２の各キックアップ部４，５の前部下側にクロスメンバ１４，１５を配設し、これらのクロスメンバ１４，１５と干渉しない形状のサブタンク３６、メインタンク３７を、対応するキックアップ部４，５の下方に配設したものである。

【００８７】

図１９、図２０に示すこの実施例においても、その他の構成、作用、効果については先の実施例とほぼ同様であるから、図１９、図２０において、図５、図６と同一の部分には同一符号を付してその詳しい説明を省略する。

【００８８】

この発明の構成と、上述の実施例との対応において、

この発明のクロスメンバは、実施例のリヤクロスメンバ１６，１８（Ｎｏ．４クロスメンバ）に対応し、

以下同様に、

クロスメンバにおいて第１キックアップ部の後方に配設される部位は、リヤクロスメンバ１６に対応し、

クロスメンバにおいて第２キックアップ部の後方に配設される部位は、リヤクロスメンバ１８に対応し、

第１車両補機は、サブタンク３６（第１燃料タンク）に対応し、

第２車両補機は、メインタンク３７（第２燃料タンク）に対応し、
第１シートは、第１リヤシート５１に対応し、
第２シートは、第２リヤシート５２に対応し、
助手席シートは、パッセンジャーズシート５６に対応し、
運転席シートは、ドライバーズシート５７に対応するも、
この発明は、上述の実施例の構成のみに限定されるものではない。
例えば、上記実施例においては左ハンドル車両に適用した構成を例示したが、上記構造を右ハンドル車両に適用してもよいことは勿論である。

【図面の簡単な説明】

【００８９】

【図１】本発明の後部車体構造を備えた車両の側面図
【図２】車両の後部車体構造を示す斜視図
【図３】図２の平面図
【図４】車両の要部底面図
【図５】助手席側の後部車体構造を示す側面図
【図６】運転席側の後部車体構造を示す側面図
【図７】燃料タンクの斜視図
【図８】図３のＡ－Ａ線矢視断面図
【図９】図３のＢ－Ｂ線矢視断面図
【図１０】トンネルタンク部に相当する部位の断面図
【図１１】図３のＣ－Ｃ線矢視断面図
【図１２】図３のＤ－Ｄ線矢視断面図
【図１３】補強メンバの分解斜視図
【図１４】補強メンバの他の実施例を示す分解斜視図
【図１５】コネクトメンバの斜視図
【図１６】コネクトメンバの他の実施例を示す斜視図
【図１７】シートを配設した状態で示す平面図
【図１８】第１シートを大型化した状態で支援す平面図
【図１９】助手席側の車体構造の他の実施例を示す側面図
【図２０】運転席側の車体構造の他の実施例を示す側面図
【図２１】従来の補機配設構造を示す平面図
【図２２】図２１の運転席側の側面図
【図２３】図２１の助手席側の側面図

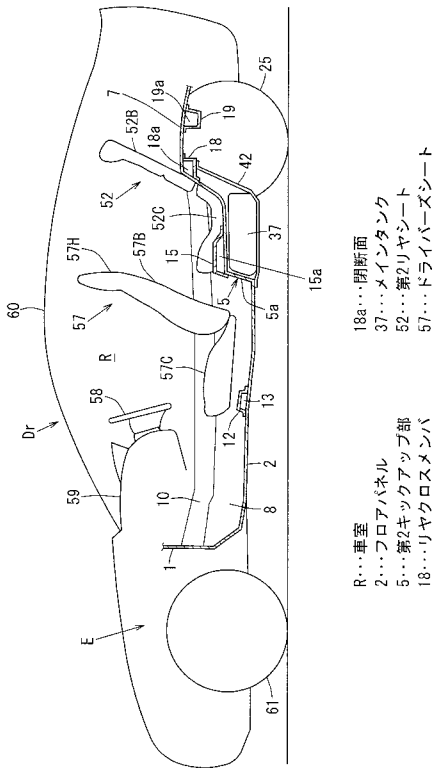
【符号の説明】

【００９０】

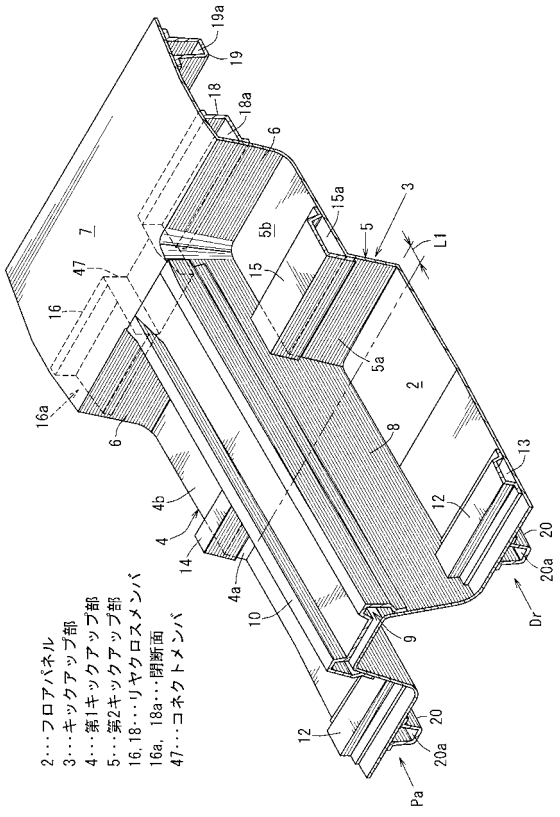
Ｒ…車室
２…フロアパネル
３…キックアップ部
４…第１キックアップ部
４ａ，５ａ…前面壁部
４ｂ，５ｂ…キックアップフロア部
５…第２キックアップ部
６…リヤキックアップ部
７…リヤフロア
１６，１８…リヤクロスメンバ
１６ａ，１８ａ…閉断面
３６…サブタンク（第１車両補機）
３７…メインタンク（第２車両補機）
４７…コネクトメンバ
４７ａ…閉断面

５１…第リヤシート（第１シート）
５１Ｂ…シートバック
５２…第２リヤシート（第２シート）
５５…リクライニング機構
５６…パッセンジャーズシート（助手席シート）
５７…ドライバーズシート（運転席シート）

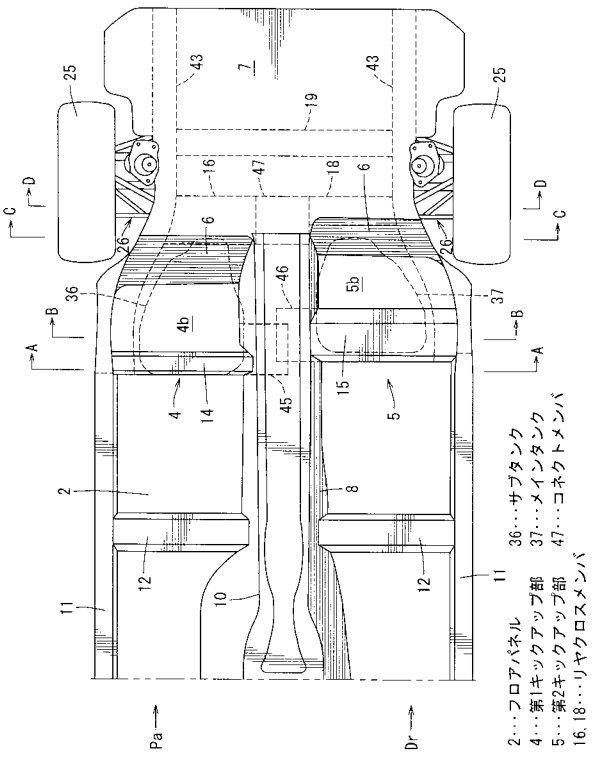
【図１】



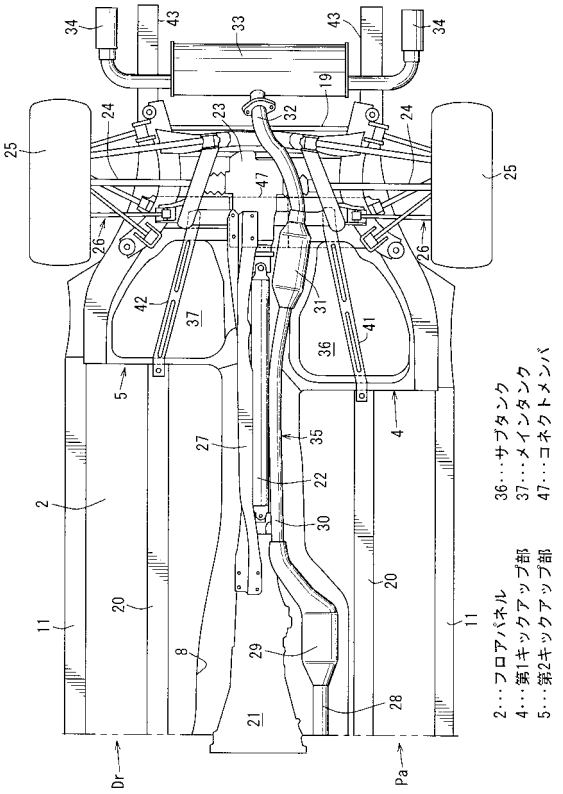
【図２】



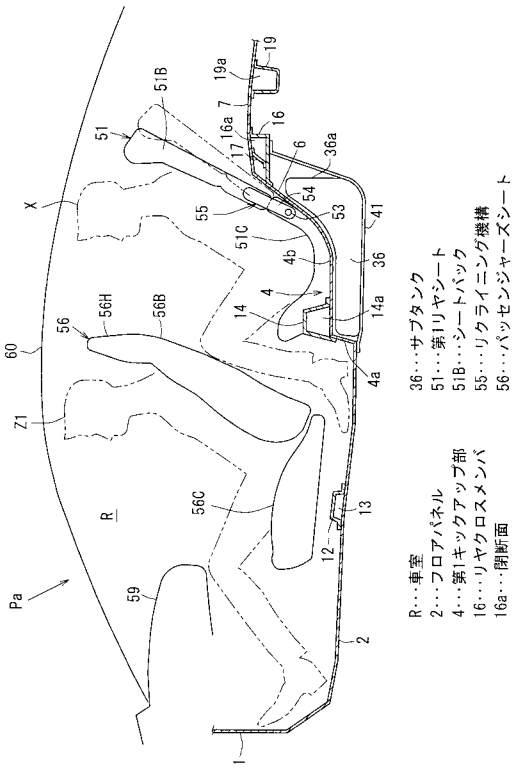
【図３】


2…フロアパネル
4…第1キックアップ部
5…第2キックアップ部
16,18…リヤクロスメンバ
36…サブタンク
37…メインタンク
47…コネクトメンバ
Pa
Dr

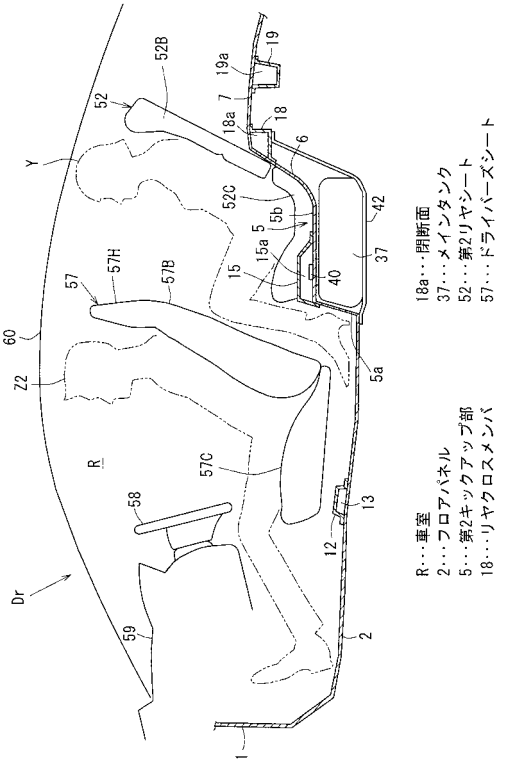
【図４】


2…フロアパネル
4…第1キックアップ部
5…第2キックアップ部
36…サブタンク
37…メインタンク
47…コネクトメンバ
Dr
Pa

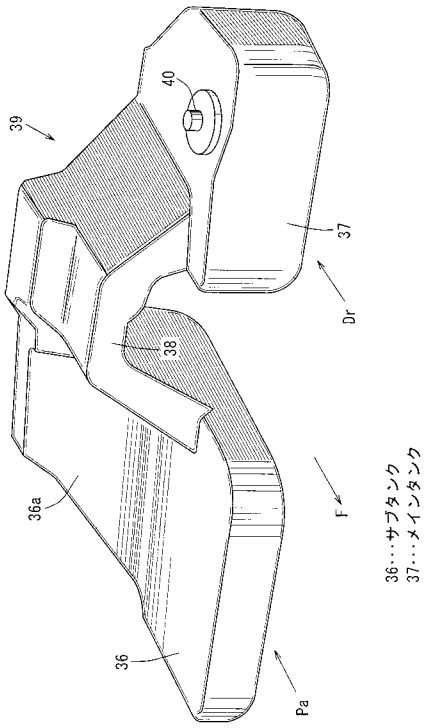
【図５】


R…車室
2…フロアパネル
4…第1キックアップ部
16…リヤクロスメンバ
16a…閉断面
36…サブタンク
51…第1リヤシート
51B…シートバック
55…リクライニング機構
56…パッセンジャーズシート
Pa

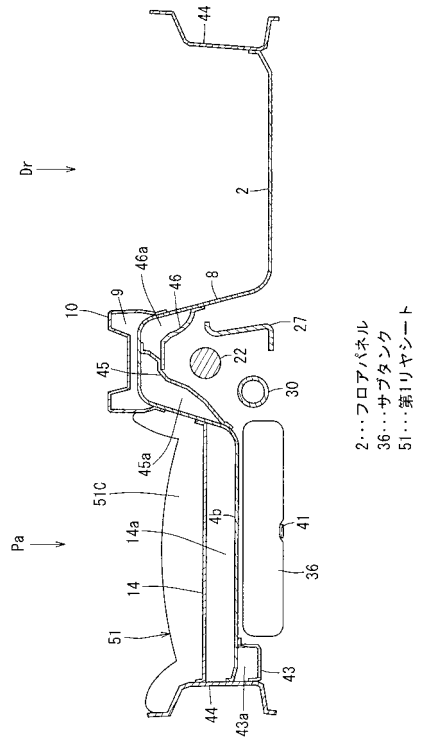
【図６】


R…車室
2…フロアパネル
5…第2キックアップ部
18…リヤクロスメンバ
18a…閉断面
37…メインタンク
52…第2リヤシート
57…ドライバーズシート
Dr

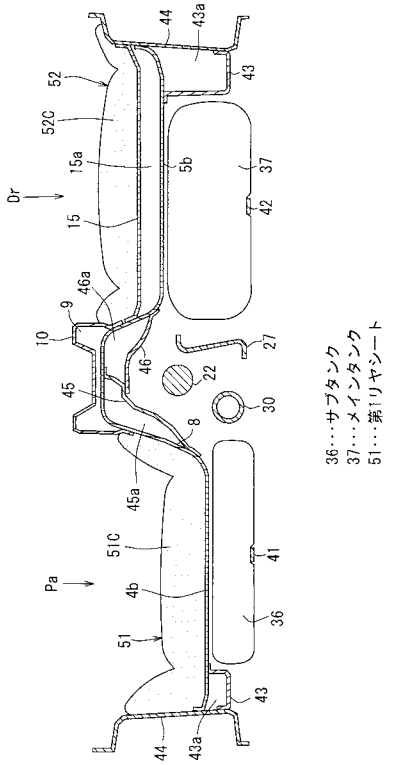
【図７】


39
40
37
Dr
38
36a
F
36
Pa
36…サブタンク
37…メインタンク

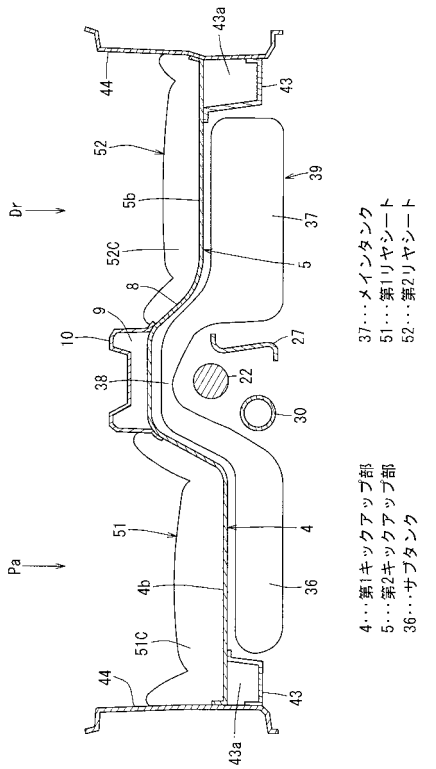
【図８】


44
Dr
2
46a
46
8
10
9
27
45
22
30
45a
51C
4b
41
14a
36
14
51
43
44
43a
Pa
2…フロアパネル
36…サブタンク
51…第1リヤシート

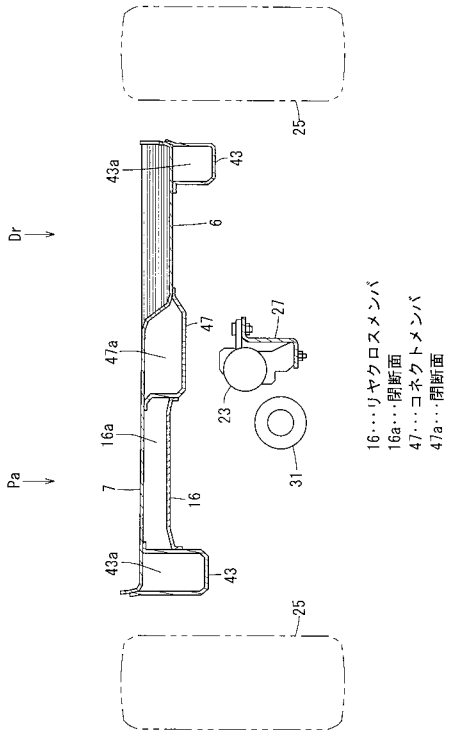
【図９】


44
43a
52
43
52C
15a
5b
37
Dr
15
42
46a
9
10
27
46
22
45
30
8
45a
51C
41
Pa
4b
36
51
43
44
43a
36…サブタンク
37…メインタンク
51…第1リヤシート

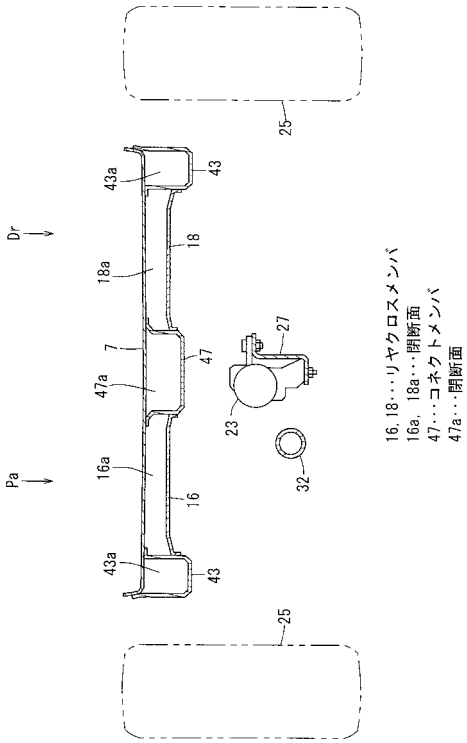
【図１０】


43a
44
43
52
39
Dr
5b
37
52C
5
8
9
10
27
38
22
30
51
4
Pa
4b
36
51C
44
43
43a
4…第1キックアップ部
5…第2キックアップ部
36…サブタンク
37…メインタンク
51…第1リヤシート
52…第2リヤシート

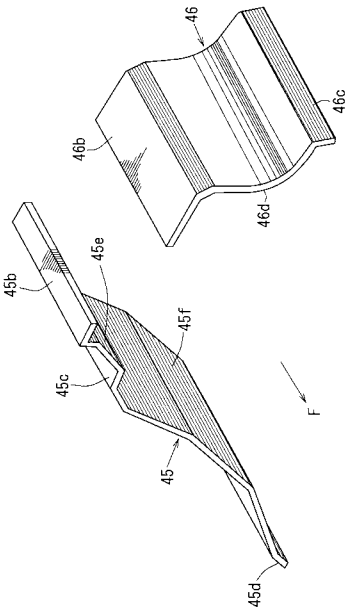
【図１１】



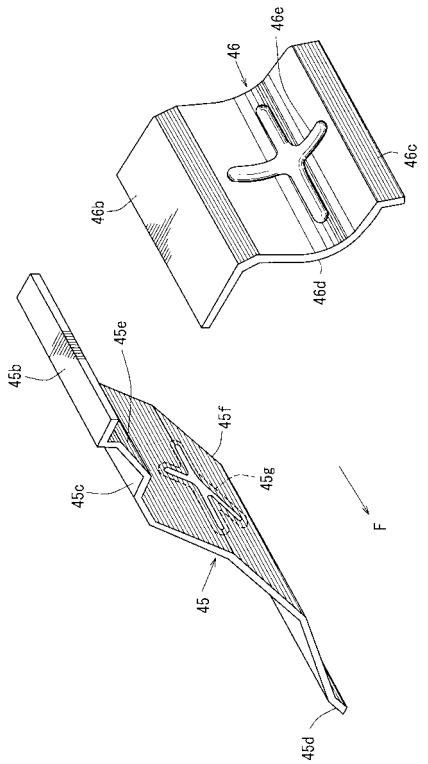
【図１２】



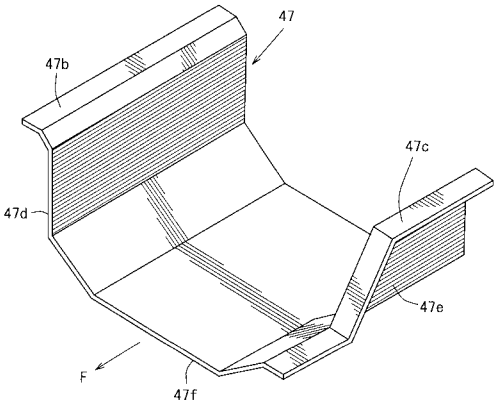
【図１３】



【図１４】

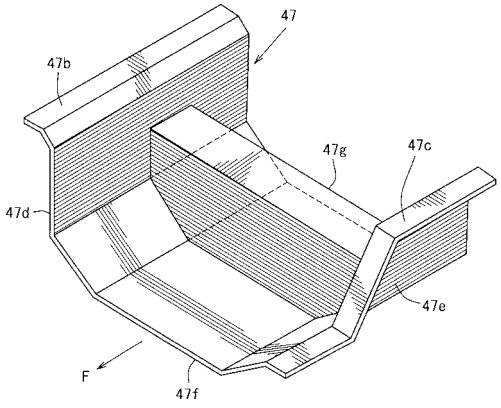


【図１５】



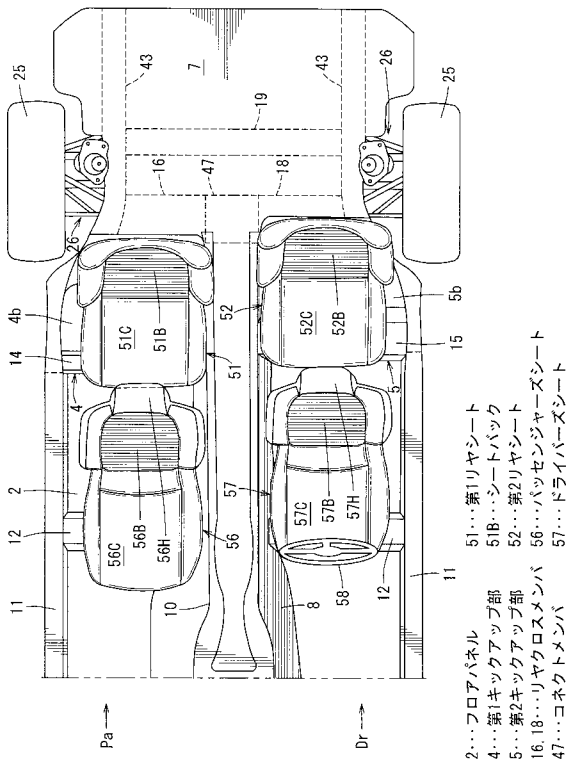
47･･･コネクトメンバ

【図１６】

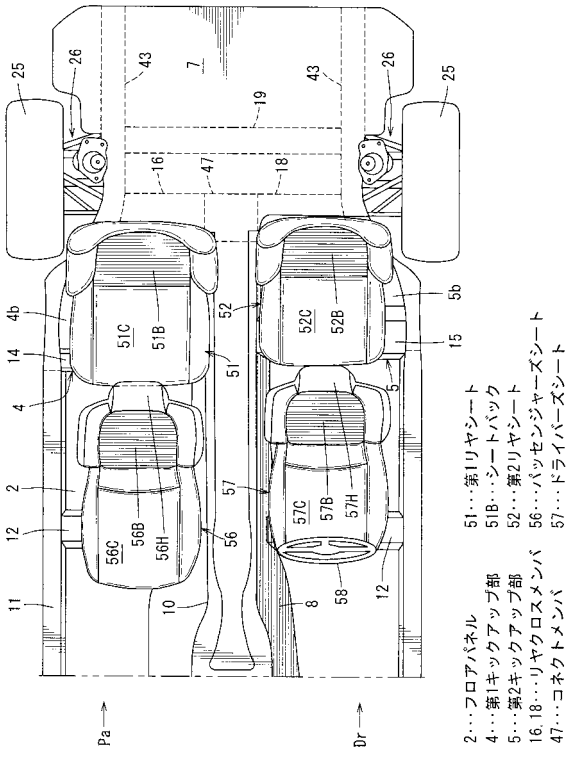


47･･･コネクトメンバ

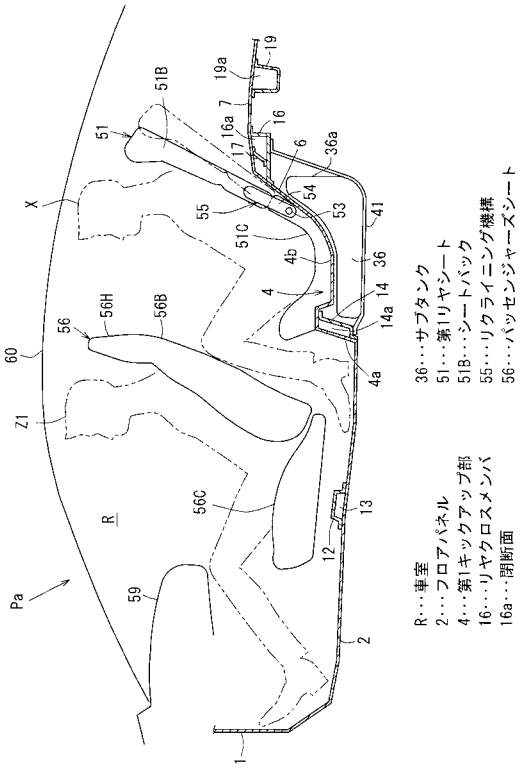
【図１７】



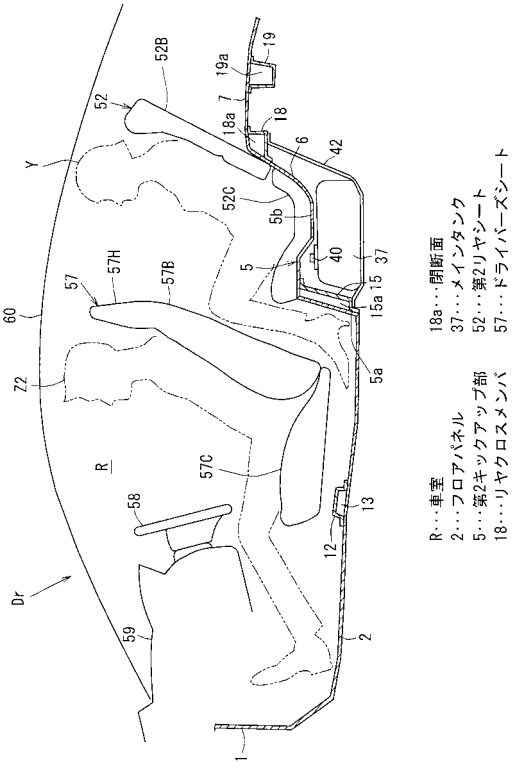
【図１８】



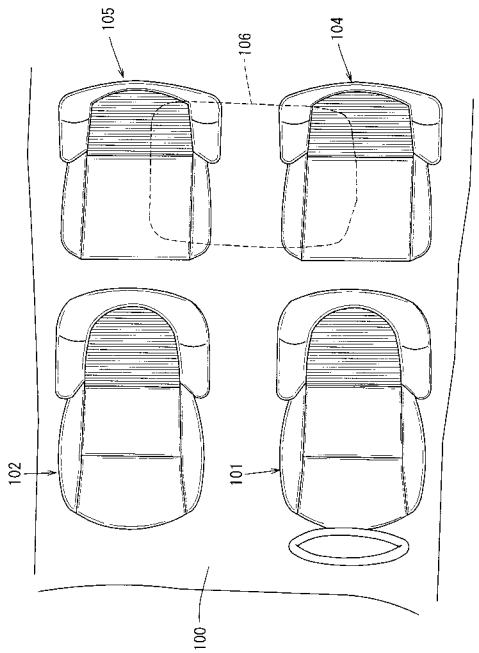
【図１９】



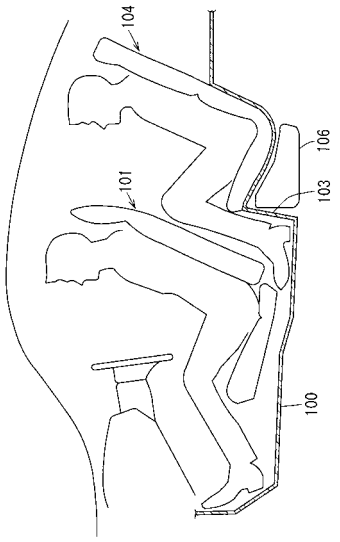
【図２０】



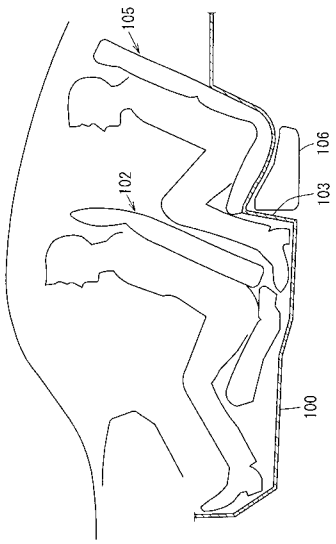
【図２１】



【図２２】



【図２３】



フロントページの続き

(56)参考文献 特開平０５－０６９８６２（ＪＰ，Ａ）
特開昭５８－０６３５８１（ＪＰ，Ａ）
特開平０４－３００７９２（ＪＰ，Ａ）
特開２００５－１８６８３６（ＪＰ，Ａ）
実開平０１－１４５６７６（ＪＰ，Ｕ）
実開昭６１－１３３４７６（ＪＰ，Ｕ）
実開昭６１－０４４３７１（ＪＰ，Ｕ）
特開平０８－２４４４７９（ＪＰ，Ａ）
特開平０５－０５８２０４（ＪＰ，Ａ）
特開２０００－２３８５６０（ＪＰ，Ａ）
特開平０４－０１１５１７（ＪＰ，Ａ）
実開昭６１－１３４４９３（ＪＰ，Ｕ）
特開平０６－１７１３８２（ＪＰ，Ａ）

(58)調査した分野(Int.Cl.，ＤＢ名)
Ｂ６２Ｄ １７／００－２５／２０，
２５／１４－２９／０４
Ｂ６０Ｎ ２／００－ ２／５４