

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4626077号
(P4626077)

(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19日(2010.11.19)

(51) Int.Cl. F 1
B 6 O R 5/04 (2006.01) B 6 O R 5/04 Z

請求項の数 5 (全 14 頁)

(21) 出願番号	特願2001-95621 (P2001-95621)	(73) 特許権者	000003137 マツダ株式会社
(22) 出願日	平成13年3月29日 (2001. 3. 29)		広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号
(65) 公開番号	特開2002-283919 (P2002-283919A)	(74) 代理人	100067747 弁理士 永田 良昭
(43) 公開日	平成14年10月3日 (2002. 10. 3)	(72) 発明者	緒方 哲也 広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ 株式会社内
審査請求日	平成20年1月31日 (2008. 1. 31)	(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	水間 孝 広島県安芸郡府中町新地 3 番 1 号 マツダ 株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両の後部荷室構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両の後部に荷室が形成された車両の後部荷室構造であって、
 一般面のフロア高さ上に形成される第1の荷室と、
 上記一般面のフロア高さより段下げされた段下げ面上に形成される第2の荷室とを備え、
 上記荷室を連続させる形態と、上記荷室を少なくとも上下に仕切る形態とに切替える仕切り部材を設け、
上記仕切り部材は上記荷室を前後に仕切るように構成され、
上記仕切り部材は、第1の荷室を前室と後室とに仕切り、後室を第2の荷室に連通させる形態と、
上記第2の荷室上部を覆う形態とに選択すべく構成され、
上記荷室の前方は車室内と連通可能に構成され、
上記荷室と車室内との間には開閉可能な第2の仕切り部材が設けられ、
上記第2の仕切り部材は、車体に対して傾倒可能に取付けたシートに設定され、
上記第1の荷室の左右に位置する左右サイド部材の略上記第2の荷室と上記シートとの間の部位において車幅方向内側に突出し、上記一般面のフロア高さよりも上方に突出した左右のタイヤハウスが設けられ、
上記仕切り部材は、上記第1の荷室の左右サイド部材間にわたって上記第1の荷室を前後に仕切るよう形成されると共に、車幅方向に折畳めるよう車幅方向に分割されており、
車幅方向に折畳むことで、上記第2の荷室の前端よりも前方であって、側面視において上

記タイヤハウスと重なる位置に伏動できるように構成され、
上記第 2 の荷室と上記シートとの間に、上記仕切り部材を伏動して、上記第 1 の荷室の上
記前室および上記後室と、上記第 2 の荷室とを連通できるように上記一般面のフロア高さの
リヤフロアが形成されたことを特徴とする
 車両の後部荷室構造。

【請求項 2】

車両の後部に荷室が形成された車両の後部荷室構造であって、
一般面のフロア高さ上に形成される第 1 の荷室と、
上記一般面のフロア高さより段下げされた段下げ面上に形成される第 2 の荷室とを備え、
上記荷室を連続させる形態と、上記荷室を少なくとも上下に仕切る形態とに切換える仕切
り部材を設け、
上記仕切り部材は上記荷室を前後に仕切るように構成され、
上記仕切り部材は、上記第 1 の荷室の左右に位置する左右サイド部材間にわたって第 1 の
荷室を前室と後室とに仕切り、後室を第 2 の荷室に連通させる形態と、
上記第 2 の荷室上部を覆う形態とに選択すべく構成され、
上記荷室の前方は車室内と連通可能に構成され、
上記荷室と車室内との間には開閉可能な第 2 の仕切り部材が設けられ、
上記第 2 の仕切り部材は、車体に対して傾倒可能に取付けたシートに設定され、
上記仕切り部材は、上記第 2 の荷室の前端よりも前方に伏動できるように構成され、
上記第 2 の荷室と上記シートとの間に、上記仕切り部材を伏動して、上記第 1 の荷室の上
記前室および上記後室と、上記第 2 の荷室とを連通できるように上記一般面のフロア高さの
リヤフロアが形成され、
上記シートの後方に車幅方向に延びるリヤパッケージメンバが設けられ、
該リヤパッケージメンバの後方に、その車体前部側を支点として上記第 1 の荷室の後室お
よび第 2 の荷室を開閉可能に覆うトランクリッドが設けられ、
起立状態における上記仕切り部材の上端側中間部に、上記リヤパッケージメンバとの係止
手段が設けられていることを特徴とする
 車両の後部荷室構造。

【請求項 3】

上記第 2 の仕切り部材は、車幅方向に並設された複数のシート間に傾倒可能に設けられ
たシート中間部材に設定された
 請求項 1 または 2 に記載の車両の後部荷室構造。

【請求項 4】

上記車室と荷室との間には補強部材が配置された
 請求項 1 ~ 3 の何れか 1 項に記載の車両の後部荷室構造。

【請求項 5】

上記補強部材は、並設されたシートにそれぞれ対応する 2 つの開口部と、シート中間部
に対応する開口部と、上記並設されたシートにそれぞれ対応する 2 つの開口部の一方と上
記シート中間部に対応する開口部との相互間、および上記並設されたシートにそれぞれ対
応する 2 つの開口部の他方と上記シート中間部に対応する開口部との相互間において、そ
れぞれ上記補強部材の上部と下部の間にわたって延設された 2 つの補強部とを有するこ
とを特徴とする
 請求項 3 記載の車両の後部荷室構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、車両の後部にトランクリッドで開閉されるような荷室を備えてなる車両の
 後部荷室構造に関する。

【0002】

【従来の技術】

10

20

30

40

50

従来、車両の後部にはトランクリッドで開閉されるトランクルームが形成されており、このトランクルーム内のスペースを区分けして、荷物をそれぞれ別々の収納スペースに区分して収納すべく構成されたものが既に発明されている(特開平7-315131号、実開平6-33742号公報参照)。

【0003】

上述の特開平7-31513号公報に記載のものは、トランクルームのリヤ側の側壁を構成するリヤパネルにスリットを形成し、このスリットの背面にトランクルームの側壁内に巻取装置を備えたバック収納部を設け、上述の巻取装置に折り畳み可能なバックの一端部を止着させると共に、バック他端部に一方の係止部を形成し、この一方の係止部を係止する他方の係止部をトランクルーム内面に設け、トランクルーム内において上述のバック内部とバック外部とにそれぞれ別々の物品を収納または格納すべく構成したものである。

10

【0004】

この従来構造においては、トランクルーム内にバックいわゆる袋を設けることで、トランクルーム内を袋内と袋外とに仕切って、これらの各スペースにそれぞれ別々の物品を収納することができる利点がある反面、スペアタイヤパンに相当する深底トランクの有効利用を図ることができない問題点があった。

【0005】

また、上述の実開平6-33742号公報に記載のものは、リヤシートから所定寸法離間した位置に、トランクルームと車室とを仕切る仕切壁を設け、この仕切壁をリヤフロアに対して前転可能に取付けると共に、仕切壁を起立させロック装置によりリヤサポートにロックすると、リヤシートのシートバックと仕切壁との間に空間が形成され、この空間に荷物を収納すべく構成したものである。

20

【0006】

この従来装置においては、上述の仕切壁を起立ロックまたは前転伏動させることにより、トランクルーム内を比較的広い1つのスペースとして利用したり、或は、トランクルーム内を仕切壁にて前後に区分し、前後に区分された合計2つのスペースとして利用することができる利点がある反面、スペアタイヤパンに相当する深底トランクの有効利用ができないので、高さが異なる複数の荷室をそれぞれ別々に使用することが困難な問題点があった。

30

【0007】

【発明が解決しようとする課題】

この発明は、一般面のフロア高さ上に形成される第1の荷室と、この一般面のフロア高さより段下げされた段下げ面上に形成される第2の荷室とを備え、荷室を連続される形態と、荷室を少なくとも上下に仕切る形態とに切換える仕切り部材を設けることで、高さが異なる複数の荷室を別々に使用することができ、使い勝手が大幅に向上する車両の後部荷室構造の提供を目的とする。

【0008】

【課題を解決するための手段】

この発明による車両の後部荷室構造は、車両の後部に荷室が形成された車両の後部荷室構造であって、一般面のフロア高さ上に形成される第1の荷室と、上記一般面のフロア高さより段下げされた段下げ面上に形成される第2の荷室とを備え、上記荷室を連続させる形態と、上記荷室を少なくとも上下に仕切る形態とに切換える仕切り部材を設け、上記仕切り部材は上記荷室を前後に仕切るように構成され、上記仕切り部材は、第1の荷室を前室と後室とに仕切り、後室を第2の荷室に連通させる形態と、上記第2の荷室上部を覆う形態とに選択すべく構成され、上記荷室の前方は車室内と連通可能に構成され、上記荷室と車室内との間には開閉可能な第2の仕切り部材が設けられ、上記第2の仕切り部材は、車体に対して傾倒可能に取付けたシートに設定され、上記第1の荷室の左右に位置する左右サイド部材の略上記第2の荷室と上記シートとの間の部位において車幅方向内側に突出し、上記一般面のフロア高さよりも上方に突出した左右のタイヤハウスが設けられ、上記仕切り部材は、上記第1の荷室の左右サイド部材間にわたって上記第1の荷室を前後に仕

40

50

切るよう形成されると共に、車幅方向に折畳めるよう車幅方向に分割されており、車幅方向に折畳むことで、上記第2の荷室の前端よりも前方であって、側面視において上記タイヤハウスと重なる位置に伏動できるように構成され、上記第2の荷室と上記シートとの間に、上記仕切り部材を伏動して、上記第1の荷室の上記前室および上記後室と、上記第2の荷室とを連通できるように上記一般面のフロア高さのリヤフロアが形成されたものである。

【0009】

上記構成の第2の仕切り部材は、シート(特にシートバック)、シート中間部材または左右のリヤシート間に設けられた傾倒可能なリヤシートアームレストに設定することができる。

10

【0010】

上記構成によれば、仕切り部材の切換えにより、第1の荷室と第2の荷室(スベアタイヤパンに相当する深底トランクによる荷室)とを連続させる形態と、第1の荷室と第2の荷室とに上下に仕切る形態とを確保することができる。

【0011】

この結果、荷室に収納する荷物等の物品の大きさや数量その他に応じて、高さが異なる複数の荷室を別々に使用することができ、使い勝手が大幅に向上する。

【0012】

また、上記仕切り部材は上記荷室を前後に仕切るように構成されたものであるから、仕切り部材で荷室を前後に仕切った時、通常の荷室の他に独立した荷室(シークレットボックス)を形成することができ、このシークレットボックス内には対応した荷物を収納することができる。

20

【0013】

さらに、上記仕切り部材は、第1の荷室を前室と後室とに仕切り、後室を第2の荷室に連通させる形態と、上記第2の荷室上部を覆う形態とに選択すべく構成されたものであるから、仕切り部材により第1の荷室を前室と後室とに仕切ると共に、後室と第2の荷室とを連通させると、前室をシークレットボックスに設定することができ、かつ上下に連通する後室と第2の荷室とのスペースには高さが高い荷物を収納することが可能となる。

【0014】

一方、上述の仕切り部材により第2の荷室上部を覆うと、この第2の荷室内部には持ち出す可能性がある物、汚れた物等の荷物を格納でき、第1の荷室には通常の荷物を格納することができる等、荷物の性格に合わせた対応が可能となって、使い勝手が向上する。

30

【0015】

加えて、上記荷室の前方は車室内と連通可能に構成され、上記荷室と車室内との間には開閉可能な第2の仕切り部材が設けられたものであるから、第2の仕切り部材を介して荷室と車室内とを連通させると、トランクスルーモードとなるので、長尺物を収納することができる。

【0016】

また、上記第2の仕切り部材は、車体に対して傾倒可能に取付けたシートに設定されたものであるから、シート(特に、シートバック)を傾倒させると、荷室と車室内とが連通して、トランクスルーモードとなるので、長尺物を収納することができる。

40

【0017】

この発明による車両の後部荷室構造は、また、車両の後部に荷室が形成された車両の後部荷室構造であって、一般面のフロア高さ上に形成される第1の荷室と、
上記一般面のフロア高さより段下げされた段下げ面上に形成される第2の荷室とを備え、
上記荷室を連続させる形態と、上記荷室を少なくとも上下に仕切る形態とに切換える仕切り部材を設け、
上記仕切り部材は上記荷室を前後に仕切るように構成され、
上記仕切り部材は、上記第1の荷室の左右に位置する左右サイド部材間にわたって第1の荷室を前室と後室とに仕切り、
後室を第2の荷室に連通させる形態と、
上記第2の荷室上部を覆う形態とに選択すべく構成され、
上記荷室の前方は車室内と連通可能に構成され、
上記荷室と車

50

室内との間には開閉可能な第2の仕切り部材が設けられ、上記第2の仕切り部材は、車体に対して傾倒可能に取付けたシートに設定され、上記仕切り部材は、上記第2の荷室の前端よりも前方に伏動できるように構成され、上記第2の荷室と上記シートとの間に、上記仕切り部材を伏動して、上記第1の荷室の上記前室および上記後室と、上記第2の荷室とを連通できるように上記一般面のフロア高さのリヤフロアが形成され、上記シートの後方に車幅方向に延びるリヤパッケージメンバが設けられ、該リヤパッケージメンバの後方に、その車体前部側を支点として上記第1の荷室の後室および第2の荷室を開閉可能に覆うトランクリッドが設けられ、起立状態における上記仕切り部材の上端側中間部に、上記リヤパッケージメンバとの係止手段が設けられているものである。

【0018】

この発明の一実施態様においては、上記第2の仕切り部材は、車幅方向に並設された複数のシート間に傾倒可能に設けられたシート中間部材に設定されたものである。

上記構成によれば、シート間のシート中間部材を傾倒させると、荷室と車室内とが連通して、トランクスルーモードとなるので、長尺物を収納することができる。

【0019】

この発明の一実施態様においては、上記車室と荷室との間には補強部材が配置されたものである。

上記構成によれば、補強部材による車体剛性の向上と、荷室の使い勝手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、上記補強部材は、並設されたシートにそれぞれ対応する2つの開口部と、シート中間部に対応する開口部と、上記並設されたシートにそれぞれ対応する2つの開口部の一方と上記シート中間部に対応する開口部との相互間、および上記並設されたシートにそれぞれ対応する2つの開口部の他方と上記シート中間部に対応する開口部との相互間において、それぞれ上記補強部材の上部と下部の間にわたって延設された2つの補強部とを有するものである。

【0021】

上記構成によれば、トランクスルー用の開口部相互間に補強部(ガセット等参照)が存在するので、補強部材それ自体、並びに車体の剛性を確保しつつ、上記開口部により荷室(但し、トランクスルーの場合には車室の一部を含む)の使い勝手が向上する。

【0022】

【実施例】

この発明の一実施例を以下図面に基づいて詳述する。

図面は車両の後部荷室構造を示し、図1～図4において、一般面のリヤフロア1の後部には上述の一般面のフロア高さよりも段下げされた段下げ面2を有する凹状の深底トランク3が形成され、上述の一般面のリヤフロア1上には第1の荷室4が形成され、段下げ面2と一般面との間には第2の荷室5が形成されている。

【0023】

上述の深底トランク3の後部には、車幅方向に延びるリヤエンドパネル6を介してリヤバンパ7が取付けられる一方、リヤフロア1の前部には、図4にも示すようにリヤセンタコンソール8によって左右に分割されたリヤシート9、9が取付けられている。

【0024】

このリヤシート9は、シートクッション10と、このシートクッション10上に傾倒可能な左右のシートバック11とを有し、左右のシートバック11の背面は図4、図5に示す金属製のバルクヘッド12で保持されている。

また、左右のシートバック11、11間には支点部13を中心にリヤセンタコンソール8上に傾倒可能な蓋状のリヤシートセンタ部材14が設けられている。

【0025】

上述のバルクヘッド12は、図5に示すように、並設された左右のシートバック11、11と、その中間に位置するリヤシートセンタ部材14とに対応するように略三角形の

10

20

30

40

50

トランクスルー用の開口部 1 2 a , 1 2 b , 1 2 c を有すると共に、これらの開口部 1 2 a , 1 2 c , 1 2 b 相互間に形成された補強部としてのガセット 1 2 d , 1 2 e を備えている。

【 0 0 2 6 】

一方、図 1 に示すように、リヤウインドガラス 1 5 の下端部と対応するように、リヤパッケージメンバ 1 6 を設けている。このリヤパッケージメンバ 1 6 はアウト部材 1 7 とインナ部材 1 8 とを備えて車幅方向に延びるメンバである。

【 0 0 2 7 】

また、上述の荷室 4 , 5 (いわゆるトランクルーム) を開閉可能に覆うトランクリッド 1 9 を設けている。このトランクリッド 1 9 はトランクレインフォースメント 2 0 およびトランクインナパネル 2 1 を有して、このトランクリッド 1 9 はその車体前部側を支点として開閉されるものである。

【 0 0 2 8 】

さらに、図 1 に示すように、上述のバルクヘッド 1 2 の上端とリヤパッケージメンバ 1 6 における両部材 1 7 , 1 8 の前側接合部との間には、略水平方向に延びる金属製のリヤパッケージ 2 2 を設けている。このリヤパッケージ 2 2 はバルクヘッド 1 2 とは別体のものであるが、図面では概略的に示している。このリヤパッケージ 2 2 の下面とバルクヘッド 1 2 の背面との間には必要に応じて車幅方向に延びるクロスメンバ 2 3 が取付けられる。

【 0 0 2 9 】

前述のリヤフロア 1 上には、荷室 4 , 5 を連続させる形態(図 6 参照)と、荷室 4 , 5 を少なくとも上下に仕切る形態(図 7 参照)とに切換える仕切り部材 2 4 (いわゆる間仕切り部材)を設けている。

【 0 0 3 0 】

この仕切り部材 2 4 は図 2、図 3 に示すように、深底トランク 3 の直前部に車幅方向に沿って取付けられたヒンジプレート 2 5 に対してヒンジ 2 6 , 2 6 を介して開閉自在に設けられており、この仕切り部材 2 4 は中間部に位置するメイン仕切り板 2 7 と、左右両側に位置するサブ仕切り板 2 8 , 2 8 とを備えている。

【 0 0 3 1 】

つまり、仕切り部材 2 4 は、深底トランク 3 の上端開口部に相当する大きさで、かつ該深底トランク 3 の上部を覆うメイン仕切り板 2 7 と、左右両側のサブ仕切り板 2 8 , 2 8 とに 3 分割されている。

【 0 0 3 2 】

上述のサブ仕切り板 2 8 は、メイン仕切り板 2 7 の両端部にヒンジ 2 9 を介して開閉可能に連結されている。

ここで、上述のメイン仕切り板 2 7 の遊端側中間部(図 2、図 3 の上端側中間部参照)には、係止手段としてのフック 3 0 が取付けられている。

【 0 0 3 3 】

また、上述のサブ仕切り板 2 8 , 2 8 の遊端側中間部(図 2、図 3 の左端側または右端側中間部参照)にも同様に係止手段としてのフック 3 1 , 3 1 が取付けられている。

【 0 0 3 4 】

さらに、サブ仕切り板 2 8 にはタイヤハウス 3 2 との干渉を防止する切欠き部 2 8 a が設けられている。

上述の各フック 3 0 , 3 1 を係止するために車体側には係合手段が設けられている。すなわち、リヤパッケージメンバ 1 6 におけるインナ部材 1 8 には断面 L 字状のブラケット 3 3 を接合し、このブラケット 3 3 にはフック 3 0 を係合する係合孔 3 3 a を形成している。また、トランクルームサイドトリムなどのトランクルームサイド部材 3 4 には、フック 3 1 を係合する係合孔をもった係合部材 3 5 を取付けている。

【 0 0 3 5 】

而して、上述のメイン仕切り板 2 7 とサブ仕切り板 2 8 , 2 8 とを図 1、図 2 に示すよ

10

20

30

40

50

うに車幅方向に略一直線状に並設し、各フック30, 31, 31を対向するそれぞれの係合手段に係止させると、第1の荷室4を前室4Aと後室4Bとに仕切り、かつ後室4Bを第2の荷室5と連通させる形態を得るように構成している(図1参照)。

【0036】

この場合、第1の荷室4はその車幅方向の全幅にわたって仕切り板27, 28にて仕切られ、仕切られた前室4Aがシークレットボックスに設定されるので、このシークレットボックス(前室4A参照)内に対応する荷物Cを格納することができる。

【0037】

また、上述の各フック30, 31, 31を外した後に、左右のサブ仕切り板28, 28をメイン仕切り板27のリヤ側の面に重ねるように折り畳むと、3分割された各仕切り板27, 28, 28をヒンジ26を支点として一体的に前方または後方に伏動させることができる。

10

【0038】

上述の各仕切り板27, 28, 28をヒンジ26を支点として前方に伏動させた場合には、図6に示すように、第1の荷室4と第2の荷室5とを連続(または連通)させる形態が得られる。

この場合、例えば、同図に仮想線で示すようにサムソナイト型トランクのような荷物D, Dを合計2個格納することもできる。

【0039】

一方、上述の各仕切り板27, 28, 28をヒンジ26を支点として後方に伏動させた場合には、図7に示すように荷室4, 5を上下に仕切ると共に、これら各仕切り板27, 28, 28で第2の荷室5の上部を覆う形態が得られる。

20

【0040】

この場合、例えば、同図に仮想線で示すように、第2の荷室5の内部には持ち出す可能性のあるボックス(工具ボックスなど)や汚れもの等の荷物Eを格納し、第1の荷室4の内部には比較的大きい荷物Fを格納することができる。

【0041】

さらに、図7に示す仕切り部材24の状態から、例えば左側のシートバック11を前方へ傾倒させて、図8、図9に示すように、バルクヘッド12のトランクスルー用の開口部12aを介して第1の荷室4と車室36とを連通させると、車室36、開口部12a、第1の荷室4の順に前後方向に連続するスペースが形成されるので、このスペースを利用して、例えばスキー板、スノーボードなどの長尺物の荷物Gを格納することができる。

30

【0042】

バルクヘッド12に設けられたトランクスルー用の開口部を介して車室36と第1の荷室4とを前後方向に連続させる態様は、上述の図9の態様の他に図10、図11、図12に示すそれぞれの態様がある。

【0043】

すなわち、図10に示す態様は、支点部13を中心としてリヤシートセンタ部材14のみをリヤセンタコンソール8上に傾倒させ、バルクヘッド12の開口部12cを介して車室36と第1の荷室4とを前後方向に連続させたものである。

40

【0044】

図11に示す態様は、図10の連続態様に加えて、左側のシートバック11を同側のシートクッション10上に傾倒させ、バルクヘッド12の各開口部12c, 12aを介して車室36と第1の荷室4とを前後方向に連続させたものである。

【0045】

図12に示す態様は、リヤシートセンタ部材14を閉成状態に保持する一方、左右の各シートバック11, 11をそれぞれシートクッション10, 10上に傾倒させ、バルクヘッド12の各開口部12a, 12bを介して車室36と第1の荷室4とを前後方向に連続させたものである。

【0046】

50

この他に、左右の各シートバック 1 1 , 1 1 およびリヤシートセンタ部材 1 4 を全て前方へ傾斜させると、バルクヘッド 1 2 の全開口部 1 2 a , 1 2 b , 1 2 c を介して車室 3 6 と第 1 の荷室 4 とを前後方向に連続(または連通)させることができる。

【 0 0 4 7 】

このように、図 1 ~ 図 1 2 で示した実施例の車両の後部荷室構造は、車両の後部に荷室が形成された車両の後部荷室構造であって、一般面のフロア(リヤフロア 1 参照)高さ上に形成される第 1 の荷室 4 と、上記一般面のフロア高さより段下げされた段下げ面 2 上に形成される第 2 の荷室 5 とを備え、上記荷室 4 , 5 を連続させる形態(図 6 参照)と、上記荷室 4 , 5 を少なくとも上下に仕切る形態(図 7 参照)とに切換える仕切り部材 2 4 を設けたものである。

10

【 0 0 4 8 】

この構成によれば、仕切り部材 2 4 の切換えにより、第 1 の荷室 4 と第 2 の荷室 5 (スペアタイヤパンに相当する深底トランク 3 による荷室)とを連続させる形態(図 6 参照)と、第 1 の荷室 4 と第 2 の荷室 5 とに上下に仕切る形態(図 7 参照)とを確保することができる。

【 0 0 4 9 】

この結果、荷室 4 , 5 に収納する荷物 D , E , F 等の物品の大きさや数量その他に応じて、高さが異なる複数の荷室を別々に使用することができ、使い勝手が大幅に向上する。

【 0 0 5 0 】

また、上記仕切り部材 2 4 は上記荷室(第 1 の荷室 4 参照)を前後に仕切るように構成されたものである。

20

この構成によれば、仕切り部材 2 4 で荷室 4 を前後に仕切った時、通常の荷室 4 B の他に独立した荷室 4 A (シークレットボックス)を形成することができ、このシークレットボックス(荷室 4 A 参照)内には対応した荷物 C を収納することができる。

【 0 0 5 1 】

さらに、上記仕切り部材 2 4 は、第 1 の荷室 4 を前室 4 A と後室 4 B とに仕切り、後室 4 B を第 2 の荷室 5 に連通させる形態(図 1 参照)と、上記第 2 の荷室 5 上部を覆う形態(図 7 参照)とに選択すべく構成されたものである。

【 0 0 5 2 】

この構成によれば、図 1 に示すように、仕切り部材 2 4 により第 1 の荷室 4 を前室 4 A と後室 4 B とに仕切ると共に、後室 4 B と第 2 の荷室 5 とを連通させると、前室 4 A をシークレットボックスに設定することができ、かつ上下に連通する後室 4 B と第 2 の荷室 5 とのスペースには高さが高い荷物を収納することが可能となる。

30

【 0 0 5 3 】

一方、上述の仕切り部材 2 4 により図 7 に示すように、第 2 の荷室 5 上部を覆うと、この第 2 の荷室 5 内部には持ち出す可能性がある物、汚れた物等の荷物 E を格納でき、第 1 の荷室 4 には通常の荷物 F を格納することができる等、荷物 D , E , F の性格に合わせた対応が可能となって、使い勝手が向上する。

【 0 0 5 4 】

しかも、上記荷室 4 の前方は車室 3 6 内と連通可能に構成され、上記荷室 4 と車室 3 6 内との間には開閉可能な第 2 の仕切り部材(リヤシート 9 におけるシートバック 1 1、リヤシートセンタ部材 1 4 参照)が設けられたものである。

40

【 0 0 5 5 】

この構成によれば、第 2 の仕切り部材(各要素 1 1 , 1 4 参照)を介して荷室 4 と車室 3 6 内とを連通させると、図 8 に示すようなトランクスルーモードとなるので、長尺物(荷物 G 参照)を収納することができる。

【 0 0 5 6 】

また、上記第 2 の仕切り部材は、車体に対して傾倒可能に取付けたシート(リヤシート 9 のシートバック 1 1 参照)に設定されたものである。

この構成によれば、シート 9 (特にシートバック 1 1)を傾倒させると、荷室 4 と車室 3

50

6内とが連通して、トランクスルーモードとなるので、長尺物(荷物G参照)を収納することができる。

【0057】

さらに、上記第2の仕切り部材は、車幅方向に並設された複数のリヤシート9, 9間に傾倒可能に設けられたシート中間部材(リヤシートセンタ部材14参照)に設定されたものである。

この構成によれば、リヤシート9, 9間のシート中間部材(リヤシートセンタ部材14参照)を傾倒させると、荷室4と車室36内とが連通して、トランクスルーモードとなるので、長尺物(荷物G参照)を収納することができる。

【0058】

加えて、上記車室36と荷室4との間には補強部材(バルクヘッド12参照)が配置されたものである。

この構成によれば、補強部材(バルクヘッド12参照)による車体剛性の向上と、荷室の使い勝手との両立を図ることができる。

【0059】

また、上記補強部材(バルクヘッド12参照)は、並設されたリヤシート9, 9のシートバック11, 11と、シート中間部(リヤシートセンタ部材14参照)とに対応する開口部12a, 12b, 12cと、開口部12a, 12c, 12b相互間に形成された補強部(ガセット12d, 12e参照)とを有するものである。

【0060】

この構成によれば、トランクスルー用の開口部12a~12c相互間に補強部(ガセット12d, 12e参照)が存在するので、補強部材(バルクヘッド12参照)それ自体、並びに車体の剛性を確保しつつ、上記開口部12a, 12b, 12cにより荷室(但し、トランクスルーの場合には車室36の一部を含む)の使い勝手が向上する。

【0061】

図13は車両の後部荷室構造の他の実施例を示し、図2で示した先の実施例では係止手段としてフック30を用いたが、図13に示すこの実施例では、ストローク変位可能なピン37を有する係止装置38を用い、リヤパッケージメンバ16のインナ部材18には上記ピン37に係合する係合孔18aが形成されている。

【0062】

なお、図13ではメイン仕切り板27にのみ上記ピンタイプの係止装置38を取付け、サブ仕切り板28にはフックタイプの係止装置を取付けたが、合計3つの係止装置を全てピンタイプの係止装置38と成してもよいことは勿論である。

【0063】

このように構成しても、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13において前図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。

【0064】

図14は車両の後部荷室構造のさらに他の実施例を示し、この実施例ではリヤシート9における左右のシートバック11, 11を6:4に分割すると共に、左右のシートバック11, 11間にはシートクッション10上に傾倒可能なリヤシートアームレスト39を設け、このアームレスト39を同図に実線で示す如く前方へ傾倒させた時、バルクヘッド12の開口部12cを介して、車室36と第1の荷室4とを前後方向に連通すべく構成したものである。

【0065】

また、このリヤシート9においても左右の各シートバック11, 11はそれぞれ独立してシートクッション10上に傾倒すべく構成している。このように構成しても、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14において前図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。

【0066】

10

20

30

40

50

この発明の構成と、上述の実施例との対応において、
 この発明の第2の仕切り部材は、リヤシート9のシートバック11、リヤシートセンタ部材14、リヤシートアームレスト39に対応し、
 以下同様に、
 シート中間部材は、リヤシートセンタ部材14に対応し、
 補強部材は、バルクヘッド12に対応し、
 補強部は、ガゼット12d、12e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。

【0067】

【発明の効果】

この発明によれば、一般面のフロア高さ上に形成される第1の荷室と、この一般面のフロア高さより段下げされた段下げ面上に形成される第2の荷室とを備え、荷室を連続される形態と、荷室を少なくとも上下に仕切る形態とに切換える仕切り部材を設けたので、高さが異なる複数の荷室を別々に使用することができ、使い勝手が大幅に向上する効果がある。

【0068】

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明の車両の後部荷室構造を示す側面図。

【図2】 図1の要部の斜視図。

【図3】 仕切り部材の分解斜視図。

【図4】 ノーマル状態のリヤシートを示す斜視図。

【図5】 バルクヘッドの斜視図。

【図6】 荷室の連続形態を示す側面図。

【図7】 荷室を上下に仕切った状態で示す側面図。

【図8】 トランクスルー状態を示す側面図。

【図9】 左側シートバック傾倒によるトランクスルー状態を示す斜視図。

【図10】 シート中間部材傾倒によるトランクスルー状態を示す斜視図。

【図11】 左側シートバックおよびシート中間部材の傾倒によるトランクスルー状態を示す斜視図。

【図12】 左右の両シートバック傾倒によるトランクスルー状態を示す斜視図。

【図13】 本発明の車両の後部荷室構造の他の実施例を示す要部斜視図。

【図14】 リヤシートアームレスト傾倒によるトランクスルー状態を示す斜視図。

【符号の説明】

1 ... リヤフロア(フロア)

2 ... 段下げ面

4 ... 第1の荷室

4 A ... 前室(シークレットボックス)

4 B ... 後室

5 ... 第2の荷室

9 ... リヤシート(シート)

11 ... シートバック(第2の仕切り部材)

12 ... バルクヘッド(補強部材)

12 a, 12 b, 12 c ... 開口部

12 d, 12 e ... ガゼット(補強部)

14 ... リヤシートセンタ部材(第2の仕切り部材)

16 ... リヤパッケージメンバ

19 ... トランクリッド

24 ... 仕切り部材

30 ... フック(係止手段)

32 ... タイヤハウス

10

20

30

40

50

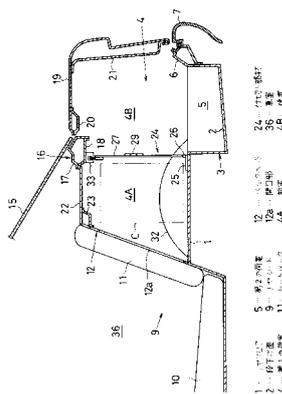
3 4 ...トランクルームサイド部材 (左右サイド部材)

3 6 ...車室

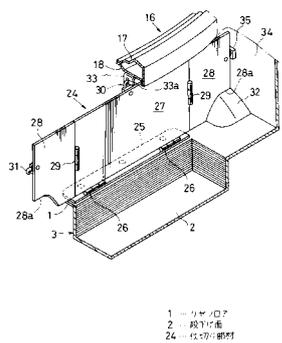
3 8 ...係止装置 (係止手段)

3 9 ...リヤシートアームレスト (第2の仕切り部材)

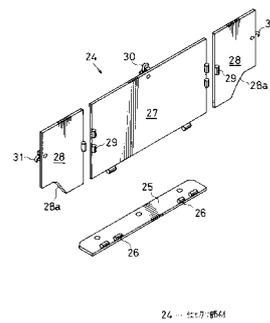
【図1】



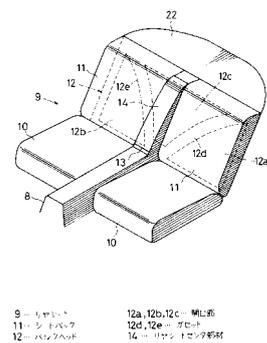
【図2】



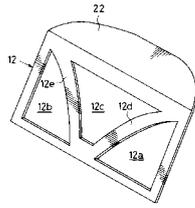
【図3】



【図4】

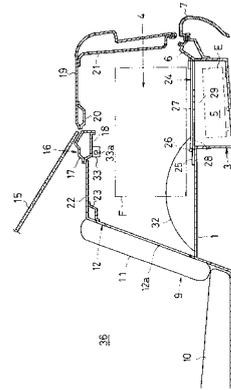


【図5】



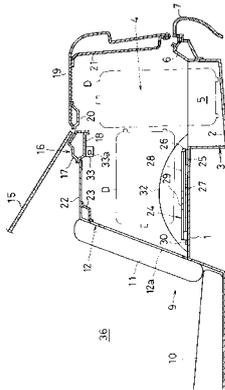
12...パネルヘッド
 12a, 12b, 12c...開口部
 12d, 12e...ラッチ

【図7】



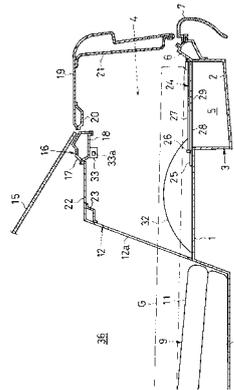
1...パネル
 2...開口部
 3...開口部
 4...開口部
 5...パネル
 6...開口部
 7...開口部
 8...開口部
 9...開口部
 10...開口部
 11...開口部
 12...開口部
 13...開口部
 14...開口部
 15...開口部
 16...開口部
 17...開口部
 18...開口部
 19...開口部
 20...開口部
 21...開口部
 22...開口部
 23...開口部
 24...開口部
 25...開口部
 26...開口部
 27...開口部
 28...開口部
 29...開口部
 30...開口部
 31...開口部
 32...開口部
 33...開口部
 34...開口部
 35...開口部
 36...開口部

【図6】



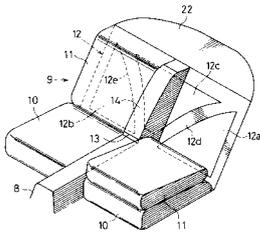
1...パネル
 2...開口部
 3...開口部
 4...開口部
 5...パネル
 6...開口部
 7...開口部
 8...開口部
 9...開口部
 10...開口部
 11...開口部
 12...開口部
 13...開口部
 14...開口部
 15...開口部
 16...開口部
 17...開口部
 18...開口部
 19...開口部
 20...開口部
 21...開口部
 22...開口部
 23...開口部
 24...開口部
 25...開口部
 26...開口部
 27...開口部
 28...開口部
 29...開口部
 30...開口部
 31...開口部
 32...開口部
 33...開口部
 34...開口部
 35...開口部
 36...開口部

【図8】



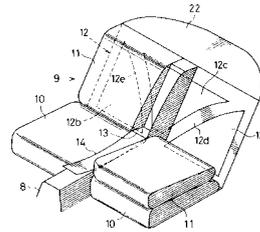
1...パネル
 2...開口部
 3...開口部
 4...開口部
 5...パネル
 6...開口部
 7...開口部
 8...開口部
 9...開口部
 10...開口部
 11...開口部
 12...開口部
 13...開口部
 14...開口部
 15...開口部
 16...開口部
 17...開口部
 18...開口部
 19...開口部
 20...開口部
 21...開口部
 22...開口部
 23...開口部
 24...開口部
 25...開口部
 26...開口部
 27...開口部
 28...開口部
 29...開口部
 30...開口部
 31...開口部
 32...開口部
 33...開口部
 34...開口部
 35...開口部
 36...開口部

【図9】



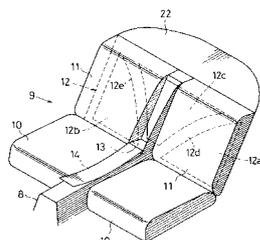
9...ラッチ
 11...ラッチ
 12...パネルヘッド
 12a, 12b, 12c...開口部
 12d, 12e...ラッチ
 14...ラッチ

【図11】



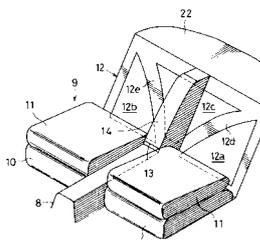
9...ラッチ
 11...ラッチ
 12...パネルヘッド
 12a, 12b, 12c...開口部
 12d, 12e...ラッチ
 14...ラッチ

【図10】



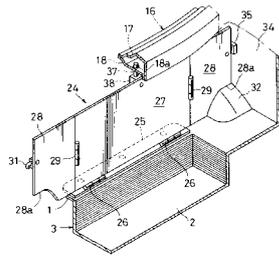
9...ラッチ
 11...ラッチ
 12...パネルヘッド
 12a, 12b, 12c...開口部
 12d, 12e...ラッチ
 14...ラッチ

【図12】



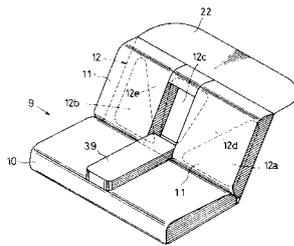
9...ラッチ
 11...ラッチ
 12...パネルヘッド
 12a, 12b, 12c...開口部
 12d, 12e...ラッチ
 14...ラッチ

【図13】



- 1 ... リモコン
- 2 ... 受取部
- 24 ... 仕切り部材

【図14】



- 9 ... リモコン
- 11 ... シート状部材
- 12 ... パネル部材
- 12a, 12b, 12c ... M10ボルト
- 12d, 12e ... 穴ボルト
- 39 ... リモコン受取部材

フロントページの続き

審査官 西本 浩司

(56)参考文献 特開2000-159025(JP,A)
実開平04-058425(JP,U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60R 5/00 - 7/14