

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6933185号
(P6933185)

(45) 発行日 令和3年9月8日(2021.9.8)

(24) 登録日 令和3年8月23日(2021.8.23)

(51) Int. Cl.		F I			
B 6 2 D	25/18	(2006.01)	B 6 2 D	25/18	B
B 6 0 R	19/24	(2006.01)	B 6 0 R	19/24	R

請求項の数 3 (全 11 頁)

<p>(21) 出願番号 特願2018-78192 (P2018-78192)</p> <p>(22) 出願日 平成30年4月16日 (2018.4.16)</p> <p>(65) 公開番号 特開2019-182319 (P2019-182319A)</p> <p>(43) 公開日 令和1年10月24日 (2019.10.24)</p> <p>審査請求日 令和2年7月15日 (2020.7.15)</p>	<p>(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</p> <p>(74) 代理人 100121603 弁理士 永田 元昭</p> <p>(74) 代理人 100141656 弁理士 大田 英司</p> <p>(74) 代理人 100182888 弁理士 西村 弘</p> <p>(74) 代理人 100196357 弁理士 北村 吉章</p> <p>(74) 代理人 100067747 弁理士 永田 良昭</p>
--	---

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車体下部構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

後輪ホイールハウスと、当該後輪ホイールハウス内の後部内面に一体的に取付けられたマッドガードとを備えた車体下部構造であって、
上記マッドガードよりも後方の車体後部に位置するリヤバンパフェースと、
車体後面に出口部を指向したテールパイプと、を設け、
上記マッドガードは、マッドガード底部と、上記後輪ホイールハウスの後縁部の車幅方向内側から車両前方へ突出する板状の遮蔽部を有し、
上記リヤバンパフェースには、上記マッドガード底部よりも上方に、車体後面に対して上記リヤバンパフェースと上記テールパイプとの間の空隙が設けられ、
上記遮蔽部が、上記マッドガード底部から少なくとも近接する上記テールパイプの上方に至るまでの上下長さを有することを特徴とする
車体下部構造。

【請求項2】

上記リヤバンパフェースには、その車幅方向にオフセットされた位置に上記テールパイプの出口部に対応して上記テールパイプ配設用の凹部または開口部が、上記空隙を形成するように設けられ、
上記遮蔽部はテールパイプ出口部側の上記マッドガードに設けられたことを特徴とする
請求項1に記載の車体下部構造。

【請求項3】

上記リヤバンパフェースの下端部には、車両後部から車両側方に回り込んで前方へ延びる板状の下面整流部が一体形成されており、
 上記マッドガードは、後輪ホイールハウスの後端部と上記下面整流部との間を覆う板状の上記マッドガード底部を備えたことを特徴とする
 請求項 2 に記載の車体下部構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

この発明は、後輪ホイールハウスと、当該後輪ホイールハウス内の後部内面に一体的に取付けられたマッドガードとを備えた車体下部構造に関する。 10

【背景技術】

【0002】

近年、後輪ホイールハウス内部を前輪ホイールハウス内と同様にマッドガードで覆う構造が一般化されており、例えば、車体側面を流れる流速の速い車体側面流により後輪ホイールハウス内の空気が外部に吸い出される流れ（つまり、後輪ホイールアーチから車体側面に流れ出る空気流）が可及的少なくなるように、後輪ホイールハウス内の空気流をコントロールする設計が行なわれている。

【0003】

本発明者等は、諸種の実験の結果、車両の走行中（例えば、時速60km/h以上での走行中）において、図8に示すように、後輪ホイールハウス81内が比較的低下になると、車体後面からリヤバンパフェース82とテールパイプ83との間の空隙84を介して、空気が同図に太線矢印e4で示すように、車両前方に向けて逆流し、この逆流した空気が後輪ホイールハウス81内に流入し、この流入した流れが、流速の速い車体側面流で吸い出されることにより、最短距離で後輪ホイールアーチから吸い出されてショートカットe5として車外に流出することになり、当該空気流成分の存在により、実際の後輪ホイールハウス81内の空気流が解析通りとならない要因であることを突詰めた。 20

【0004】

なお、図8において、85はセンタ後側アンダカバー、86はリヤセンタアンダカバー、87はリヤサイドアンダカバー、88はリヤアンダカバー、89はサイレンサ、90は排気管、91はトレーリングアーム、92はトーションビームである。 30

【0005】

ところで、特許文献1には、後輪マッドガードをリヤバンパフェースに取付けた構造が開示されているが、該特許文献1には、上述の如き逆流に起因して最短距離で後輪ホイールアーチから車外に流出する流れを阻止するという技術的課題については、開示されていない。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0006】

【特許文献1】特許第3924666号公報 40

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0007】

そこで、この発明は、逆流成分が最短距離で後輪ホイールアーチから車外に流れ出るのを防止することができる車体下部構造の提供を目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0008】

この発明による車体下部構造は、後輪ホイールハウスと、当該後輪ホイールハウス内の後部内面に一体的に取付けられたマッドガードとを備えた車体下部構造であって、上記マッドガードよりも後方の車体後部に位置するリヤバンパフェースと、車体後面に出口部を 50

指向したテールパイプと、を設け、上記マッドガードは、マッドガード底部と、上記後輪ホイールハウスの後縁部の車幅方向内側から車両前方へ突出する板状の遮蔽部を有し、上記リヤバンパフェースには、上記マッドガード底部よりも上方に、車体後面に対して上記リヤバンパフェースと上記テールパイプとの間の空隙が設けられ、上記遮蔽部が、上記マッドガード底部から少なくとも近接する上記テールパイプの上方に至るまでの上下長さを有するものである。

【0009】

上記構成によれば、後輪ホイールハウスの後縁部の車幅方向内側から車両前方へ突出する遮蔽部が、マッドガード底部からテールパイプの上方に至るまでの上下長さを有するので、該遮蔽部にて、上述の逆流成分が最短距離で後輪ホイールアーチから車外に流れ出る所謂ショートカットを防止することができる。

10

【0010】

この発明の一実施態様においては、上記リヤバンパフェースには、その車幅方向にオフセットされた位置に上記テールパイプの出口部に対応して上記テールパイプ配設用の凹部または開口部が、上記空隙を形成するよう設けられ、上記遮蔽部はテールパイプ出口部側の上記マッドガードに設けられたものである。

上記構成によれば、テールパイプ出口部とリヤバンパフェースの凹部または開口部との間の狭い空隙から勢いよく逆流してくる流れに対処することができる。

【0011】

この発明の一実施態様においては、上記リヤバンパフェースの下端部には、車両後部から車両側方に回り込んで前方へ延びる板状の下面整流部が一体形成されており、上記マッドガードは、後輪ホイールハウスの後端部と上記下面整流部との間を覆う板状の上記マッドガード底部を備えたものである。

20

【0012】

上記構成によれば、リヤバンパフェースの下面整流部とマッドガード底部とで、後輪ホイールハウス後方を流れる床下走行風の整流を図ることができると共に、上記マッドガード底部の形成により当該マッドガードの剛性向上を図ることができる。

【発明の効果】

【0013】

この発明によれば、逆流成分が最短距離で後輪ホイールアーチから車外に流れ出るのを防止することができる効果がある。

30

【図面の簡単な説明】

【0014】

【図1】本発明の車体下部構造を備えた車両の側面図

【図2】図1の要部の底面図

【図3】図2の要部拡大底面図

【図4】車体下部構造を示す要部の平面図

【図5】図4のA-A線矢視断面図

【図6】マッドガードの側面図

【図7】マッドガードの斜視図

40

【図8】従来の車体下部構造を示す部分拡大底面図

【発明を実施するための形態】

【0015】

逆流成分が最短距離で後輪ホイールアーチから車外に流れ出るのを防止するという目的を、後輪ホイールハウスと、当該後輪ホイールハウス内の後部内面に一体的に取付けられたマッドガードとを備えた車体下部構造であって、上記マッドガードよりも後方の車体後部に位置するリヤバンパフェースと、車体後面に出口部を指向したテールパイプと、を設け、上記マッドガードは、マッドガード底部と、上記後輪ホイールハウスの後縁部の車幅方向内側から車両前方へ突出する板状の遮蔽部を有し、上記リヤバンパフェースには、上記マッドガード底部よりも上方に、車体後面に対して上記リヤバンパフェースと上記テール

50

ルパイプとの間の空隙が設けられ、上記遮蔽部が、上記マッドガード底部から少なくとも近接する上記テールパイプの上方に至るまでの上下長さを有するという構成にて実現した。

【実施例】

【0016】

この発明の一実施例を以下図面に基づいて詳述する。

図面は車体下部構造を示し、図1は当該車体下部構造を備えた車両の側面図、図2は図1の要部の底面図、図3は図2の要部拡大底面図、図4は車体下部構造を示す要部の平面図、図5は図4のA-A線矢視断面図、図6はマッドガードの側面図、図7はマッドガードの斜視図である。

10

【0017】

図1に示すように、車体側部において、車両前部のフロントドア開口1を開閉可能に閉塞するサイドドアとしてのフロントドア2と、車両後部のリヤドア開口3を開閉可能に閉塞するサイドドアとしてのリヤドア4とを設けている。

上述のフロントドア2はドアアウトハンドル5を備えており、同様に、上述のリヤドア4もドアアウトハンドル6を備えている。

【0018】

図1に示すように、上述のフロントドア2の前部には、エンジンルームの側方を覆うフロントフェンダパネル7が設けられており、前輪8の位置と対応してフロントフェンダパネル7の下部には前輪ホイールハウス9が一体的に設けられている。

20

【0019】

図1に示すように、上述のリヤドア4の後部には、荷室側方を覆うリヤフェンダパネル10が設けられており、後輪11の位置と対応してリヤフェンダパネル10の下部には後輪ホイールハウス12が一体的に設けられている。

なお、図1において、13はドアミラー、14は車両後部から左右の車両側部に回り込むように形成されたリヤバンパフェースである。

【0020】

図2に示すように、前輪ホイールハウス9の後縁下端部と後輪ホイールハウス12の前縁下端部との間において、車室下部を車両前後方向に延びるサイドシル15が設けられている。

30

このサイドシル15は、サイドシルアウトとサイドシルインナ15Aとを接合固定して、車両前後方向に延びるサイドシル閉断面を備えた車体強度部材である。

【0021】

図2に示すように、左右一対のサイドシル15、15には、当該サイドシル15を前後のホイールハウス9、12間にわたって覆うように設けられたガーニッシュ16、16(詳しくは、サイドシルガーニッシュ)が取付けられている。

【0022】

後輪11の前部と対向するように、上述のガーニッシュ16の後端部には、タイヤデフレクタ17を設け、車体側部を流れる側面流が後輪ホイールハウス12内に入り込まないよう、一旦、車外側に指向させた後に、タイヤホイール外面に再付着するように偏向すべく構成している。

40

【0023】

図5に示すように、車室および荷室の底面を形成するフロアパネル18は、フロントフロアパネルと、リヤシートパンと、リヤフロアパネルとを、車両前後方向に連続形成したものである。

【0024】

図2に示すように、上述のフロントフロアパネルからリヤシートパンの前後方向中間部まで車両前後方向に延びる上述のサイドシル15がフロアパネル18の左右の車幅方向端部にそれぞれ接合固定されている。

【0025】

50

また、図 2 に示すように、上述のリヤシートパンの前後方向中間部からリヤフロアパネル後端まで車両前後方向に延びるリヤサイドフレーム 19 を設け、このリヤサイドフレーム 19 とフロアパネル 18 との間には、車両前後方向に延びるリヤサイドフレーム閉断面を形成している。

【 0 0 2 6 】

後述するサイレンサ 32 の直前部位と対応して、左右一対のリヤサイドフレーム 19 , 19 間を車幅方向に連結するリヤクロスメンバ 20 を設けている (図 2 参照) 。

一方、図 2 に示すように、フロア下部のトンネル部には、エンジンの排気ポートおよび排気マニホールドを介して排出される排気ガスを車両後方に導く排気管 30 を設けている。この排気管 30 には触媒コンバータ 31 を介設すると共に、リヤクロスメンバ 20 の後部位置まで延びる排気管 30 の後端部には、消音器としてのサイレンサ 32 を連通連結しており、このサイレンサ 32 の左右両側には、一旦、車幅方向外側に延びた後に、車両後方に延びる底面視 L 字形状のテールパイプ 33 , 33 を取付けている。

10

【 0 0 2 7 】

そして、上述のサイレンサ 32 の前部車幅方向外側と、テールパイプ 33 の前側コーナ部との間を、整流用のカバー 34 で、その下方から覆っている。また、サイレンサ 32 の後方には、平坦な整流面をもったリヤアングダカバー 21 が設けられている。

【 0 0 2 8 】

図 2 に示すように、トンネル部を除いて車体下面を覆う整流用のフロアアングダカバー 35 , 36 を設けている。これらの各フロアアングダカバー 35 , 36 はその底面に平坦な整流面を備えている。

20

【 0 0 2 9 】

また、これらのフロアアングダカバー 35 , 36 は、前側のフロアアングダカバー 35 と後側のフロアアングダカバー 36 とを車両前後方向に連続するように形成したものである。

図 2 に示すように、後輪 11 を懸架するトーションビーム式リヤサスペンション 40 を設けている。

【 0 0 3 0 】

図 2 に示すように、このリヤサスペンション 40 は、車両の略前後方向に延びる左右一対のトレーリングアーム 41 , 41 と、これらの各トレーリングアーム 41 , 41 を車幅方向に延びて連結するトーションビーム 42 (ねじり棒ばね) と、を備えている。

30

【 0 0 3 1 】

図 5 に示すように、上述のトレーリングアーム 41 の前端部は、アームピボット 43 およびアームブラケット 44 を介して車体としてのリヤサイドフレーム 19 に枢支されている。また、該トレーリングアーム 41 の遊端つまり後端部には、図 4、図 5 に示すように、一対のブラケット 45 , 46 を接合固定しており、これらの各ブラケット 45 , 46 でダンパ 50 の下端枢支部 51 を枢支している。

上述のダンパ 50 は、図 5 に示すように、トレーリングアーム 41 の後端部と車体、例えば、後輪ホイールハウス 12 上端部との間に取付けられている。

【 0 0 3 2 】

上述のトーションビーム 42 は内部中空の閉断面構造に形成されている。

40

そして、図 4 に示すように、トレーリングアーム 41 とトーションビーム 42 との連結コーナ部には、下部バネ座 52 が溶接手段にて取付けられている。

【 0 0 3 3 】

この下部バネ座 52 と上下方向に対向して上述のリヤサイドフレーム 19 の下面には上部バネ座 (図示せず) が取付けられている。

上述の上部バネ座の下面部と下部バネ座 52 の上面部とは、それぞれスプリングリテーナを配置固定し、これら上下のスプリングリテーナ間には、サスペンションスプリングとしてのコイルスプリング 53 を張架している。

【 0 0 3 4 】

図 2、図 3 に示すように、上述のフロアアングダカバー 35 , 36 は、リヤサスペンシヨ

50

ン 40 の前方に設けられ、車体下面を覆う整流用のカバーである。

図 2、図 3、図 5 に示すように、上述のトレーリングアーム 41 の下部には、車両下面視でこれを覆う板状の整流用のアームカバー 60 が取付けられている。

【 0035 】

図 3、図 5 に示すように、車体後部に位置するリヤバンパフェース 14 には、その車幅方向にオフセットされた位置に上述のテールパイプ 33 の出口部 33a に対応してテールパイプ配設用として車両前後方向に延びる凹部 14A が設けられている。

【 0036 】

この実施例では、上述のリヤバンパフェース 14 は合成樹脂により形成されており、上記凹部 14A は、リヤバンパフェース 14 の車幅方向オフセット位置に左右一対設けられている (図 2 参照)。

10

【 0037 】

また、図 2、図 3 に示すように、上述のリヤバンパフェース 14 の下端部には、車両後部から車両側方に回り込んで車両前方へ延びる板状の下面整流部 14B が合成樹脂により一体形成されている。この実施例では、上述の下面整流部 14B は斜辺を円弧状と成した略直角三角形形状に形成されており、三角形形状の底辺を前方に向け、対辺を車幅方向内側に向けて配置している。

【 0038 】

図 5 に示すように、上述の後輪ホイールハウス 12 内の前後方向中間部から前部内面にわたって当該後輪ホイールハウス 12 に前部マッドガード 70 が一体的に取付けられると共に、後輪ホイールハウス 12 内の後部内面には後部マッドガード 71 が一体的に取付けられている。

20

【 0039 】

図 6 は当該後部マッドガード 71 の側面図、図 7 は後部マッドガード 71 の斜視図であって、この後部マッドガード 71 は、後輪ホイールハウス 12 の後部内面に沿うアーチ形状部 71a と、後輪ホイールハウス 12 の後縁部の車幅方向内側から車両前方へ円弧状に突出する板状の遮蔽部 71b と、後輪ホイールハウス 12 の後端部つまり下端部と上述のリヤバンパフェース 14 における下面整流部 14B との間を覆う板状の底面部 71c と、車幅方向内端部において当該底面部 71c と上述のアーチ形状部 71a とを連結する連結部 71d (いわゆる縦壁) と、を備えている。

30

【 0040 】

図 5 に示すように、上述の後部マッドガード 71 の底面部 71c における後端片 71e は、リヤバンパフェース 14 の下面整流部 14B の前端部にその上面から取付けられており、底面部 71c の下面と下面整流部 14B の下面とが前後方向に連続する面一の形状面に形成されている。

【 0041 】

また、図 3 に示すように、上述の後部マッドガード 71 の連結部 71d の車幅方向内面と、リヤバンパフェース 14 の下面整流部 14B の車幅方向内面とは、車両前後方向に連続する面一の形状面に形成されている。

【 0042 】

40

さらに、図 7 に示すように、アーチ形状部 71a の上部には、後部マッドガード 71 を後輪ホイールハウス 12 に取付ける複数の取付け部 72, 73, 74 が形成されている。

しかも、図 5 に示すように、上述の遮蔽部 71b は、後部マッドガード 71 の底部つまり底面部 71c から少なくとも近接する車体後面部に出口部 33a を指向したテールパイプ 33 の上方に至るまでの上下長さを有するものである。

【 0043 】

この実施例では、上述の遮蔽部 71b は、図 5 に示すように後部マッドガード 71 の底面部 71c からテールパイプ 33 の上方よりも高位置に存在するリヤフロアパネルの位置まで延びる上下長さを有している。

50

【 0 0 4 4 】

これにより、上述の遮蔽部 7 1 b にて、図 3 に示す逆流成分 e 1 が、流速が速い車体側面流により吸い出されることに起因して最短距離で後輪ホイールアーチから車外に流れ出る所謂ショートカット e 2 を防止すべく構成したものである。ここで、図 3 に示すように、上述のショートカット e 2 の大部分が遮蔽部 7 1 b にて防止されるので、後輪ホイールアーチから車外に流れ出る流れ e 3 は極一部のみとなる。

【 0 0 4 5 】

また、図 3、図 5 に示すように、上述の遮蔽部 7 1 b はテールパイプ 3 3 の出口部 3 3 a 側の後部マッドガード 7 1 に設けられたものであり、これにより、テールパイプ 3 3 の出口部 3 3 a とリヤバンパフェース 1 4 の凹部または開口部（但し、この実施例では、凹部 1 4 A）との間の狭い空隙から勢いよく逆流してくる流れに対処するよう構成したものである。

10

【 0 0 4 6 】

さらに、図 3、図 5 ~ 図 7 に示すように、上述の後部マッドガード 7 1 は、後輪ホイールハウス 1 2 の後端部（つまり、後部下端部）とリヤバンパフェース 1 4 の下面整流部 1 4 B との間を覆う板状の底面部 7 1 c を備えている。

【 0 0 4 7 】

これにより、当該底面部 7 1 c とリヤバンパフェース 1 4 の下面整流部 1 4 B との両者で、後輪ホイールハウス 1 2 後方を流れる床下走行風の整流を図ると共に、後部マッドガード 7 1 の底面部 7 1 c の形成により、当該マッドガード 7 1 の剛性向上を図るよう構成したものである。

20

【 0 0 4 8 】

ここで、上述の底面部 7 1 c および下面整流部 1 4 B は、車両前後方向に前低後高状となる後ろ上がりに 1 0 度前後の傾斜角を有するよう、空力グランドライン G L（図 5 参照）に沿って配設されており、これにより、フロア下の床下走行風の流れを車体後端部に向けて上方に流し、車体後流の乱れを少なくするという空力グランドラインによる効果を確保すべく構成している。

なお、上記実施例においては、車体下部構造として主として車両左側の構成について説明したが、車両右側の構成は、車両左側のそれと左右対称または、左右略対称に形成されている。

30

【 0 0 4 9 】

また、図 2 において、7 5 は燃料タンク、図 2、図 3 において、7 6 はサイレンサ 3 2 の上部に設けられた熱害防止用のインシュレータ、図 5 において、7 7 はリヤエンドパネルである。

さらに、図中、矢印 F は車両前方を示し、矢印 R は車両後方を示し、矢印 I N は車幅方向の内方を示し、矢印 O U T は車幅方向の外方を示し、矢印 U P は車両上方を示す。

【 0 0 5 0 】

このように、上記実施例の車体下部構造は、後輪ホイールハウス 1 2 と、当該後輪ホイールハウス 1 2 内の後部内面に一体的に取付けられたマッドガード（後部マッドガード 7 1 参照）とを備えた車体下部構造であって、上記マッドガード（後部マッドガード 7 1）は、上記後輪ホイールハウス 1 2 の後縁部の車幅方向内側から車両前方へ突出する板状の遮蔽部 7 1 b を有し、当該遮蔽部 7 1 b がマッドガード底部（後部マッドガード 7 1 の底部）から少なくとも近接する車体後面部に出口部 3 3 a を指向したテールパイプ 3 3 の上方に至るまでの上下長さを有するものである（図 3、図 5 参照）。

40

【 0 0 5 1 】

この構成によれば、後輪ホイールハウス 1 2 の後縁部の車幅方向内側から車両前方へ突出する遮蔽部 7 1 b が、マッドガード底部からテールパイプ 3 3 の上方に至るまでの上下長さを有するので、該遮蔽部 7 1 b にて、上述の逆流成分 e 1 が最短距離で後輪ホイールアーチから車外に流れ出る所謂ショートカット e 2 を防止することができる。

【 0 0 5 2 】

50

また、この発明の一実施形態においては、車体後部に位置するリヤバンパフェース 1 4 には、その車幅方向にオフセットされた位置に上記テールパイプ 3 3 の出口部 3 3 a に対応してテールパイプ配設用の凹部 1 4 A または開口部が設けられ、上記遮蔽部 7 1 b はテールパイプ 3 3 の出口部 3 3 a 側のマッドガード（後部マッドガード 7 1）に設けられたものである（図 3 参照）。

【 0 0 5 3 】

この構成によれば、テールパイプ 3 3 の出口部 3 3 a とリヤバンパフェース 1 4 の凹部 1 4 A または開口部との間の狭い空隙から勢いよく逆流してくる流れに対処することができる。

【 0 0 5 4 】

さらに、この発明の一実施形態においては、上記リヤバンパフェース 1 4 の下端部には、車両後部から車両側方に回り込んで前方へ延びる板状の下面整流部 1 4 B が一体形成されており、上記マッドガード（後部マッドガード 7 1）は、後輪ホイールハウス 1 2 の後端部と上記下面整流部 1 4 B との間を覆う板状の底面部 7 1 c を備えたものである（図 3、図 5 参照）。

【 0 0 5 5 】

この構成によれば、リヤバンパフェース 1 4 の下面整流部 1 4 B とマッドガード（後部マッドガード 7 1）の底面部 7 1 c とで、後輪ホイールハウス 1 2 後方を流れる床下走行風の整流を図ることができると共に、上記マッドガード（後部マッドガード 7 1）の底面部 7 1 c の形成により当該マッドガード 7 1 の剛性向上を図ることができる。

【 0 0 5 6 】

この発明の構成と、上述の実施例との対応において、この発明のマッドガードは、実施例の後部マッドガード 7 1 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。

【 0 0 5 7 】

例えば、上記実施例においては、テールパイプ 3 3 の出口部 3 3 a に対応してテールパイプ配設用の凹部 1 4 A を設けた構造を例示したが、当該凹部 1 4 A に代えて、テールパイプ配設用の開口部を設けた車両に本発明の車体下部構造を採用してもよい。

【 産業上の利用可能性 】

【 0 0 5 8 】

以上説明したように、本発明は、後輪ホイールハウスと、当該後輪ホイールハウス内の後部内面に一体的に取付けられたマッドガードとを備えた車体下部構造について有用である。

【 符号の説明 】

【 0 0 5 9 】

- 1 2 ... 後輪ホイールハウス
- 1 4 ... リヤバンパフェース
- 1 4 A ... 凹部
- 1 4 B ... 下面整流部
- 3 3 ... テールパイプ
- 3 3 a ... 出口部
- 7 1 ... 後部マッドガード（マッドガード）
- 7 1 b ... 遮蔽部
- 7 1 c ... 底面部（マッドガード底部）

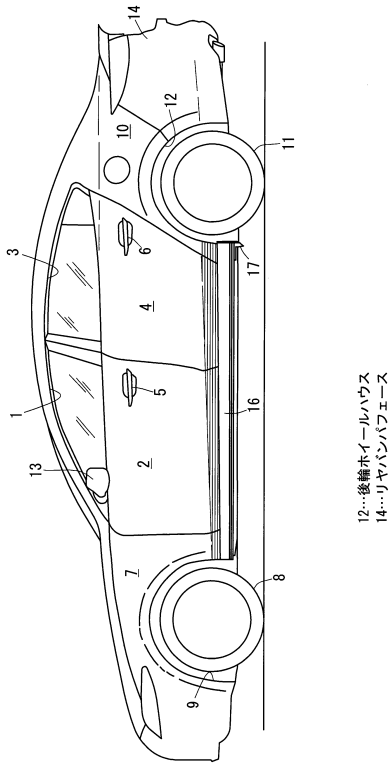
10

20

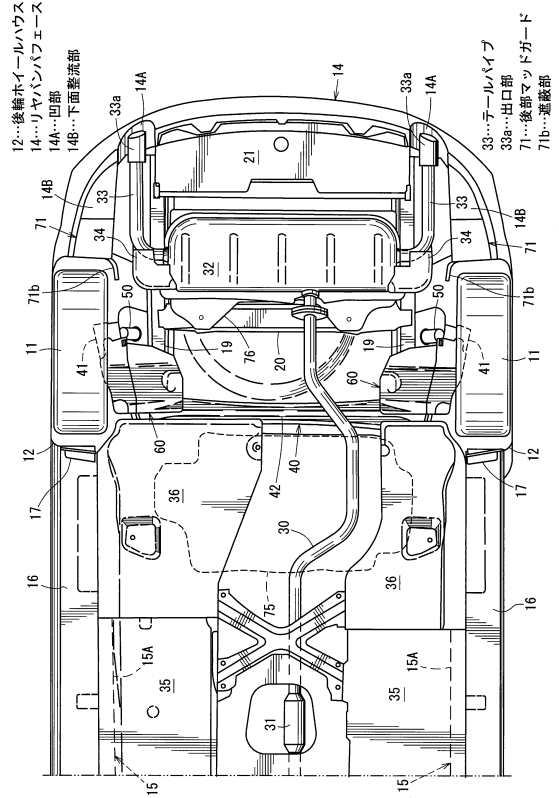
30

40

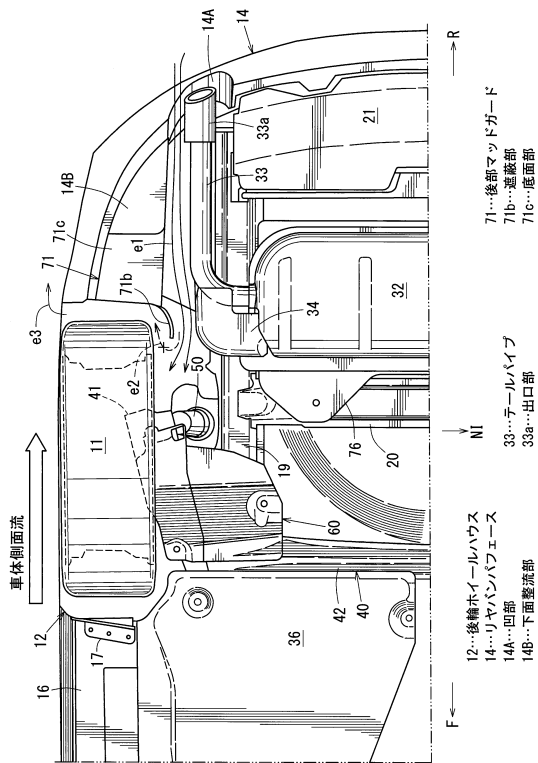
【図1】



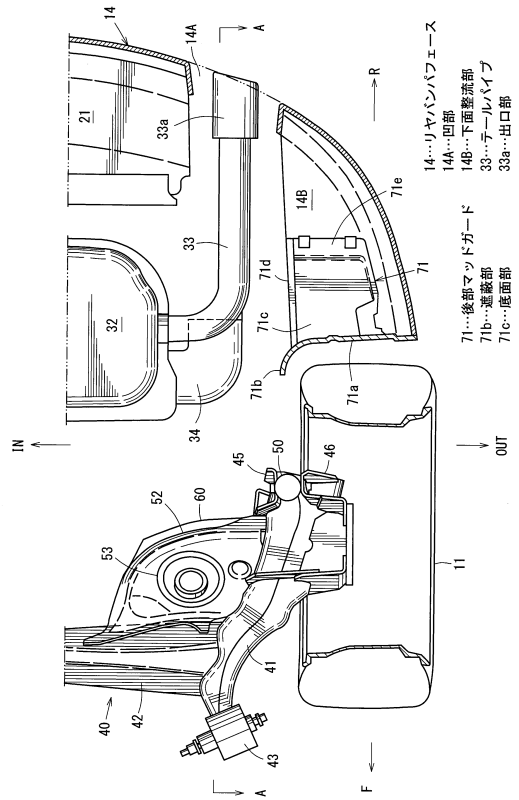
【図2】



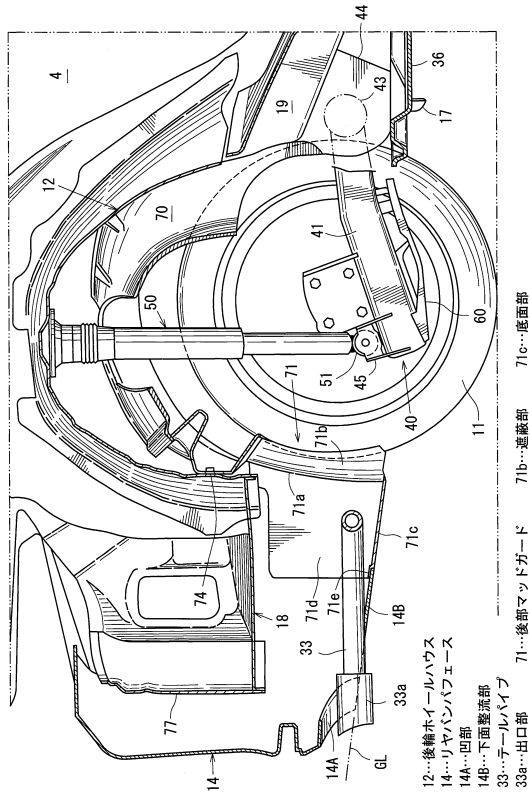
【図3】



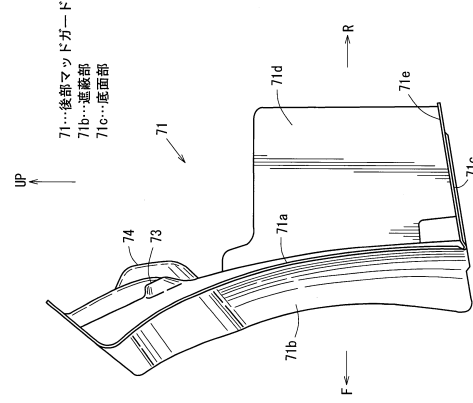
【図4】



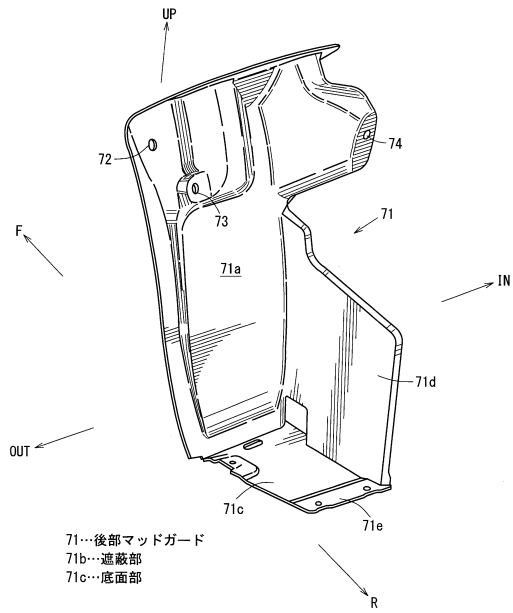
【図5】



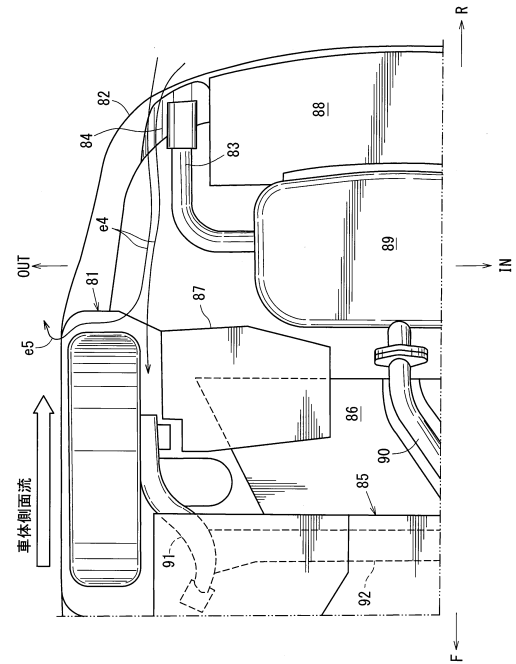
【図6】



【図7】



【図8】



フロントページの続き

- (72)発明者 西田 周平
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 久我 秀功
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 坂本 敏男
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 林 政道

- (56)参考文献 国際公開第2014/087769(WO, A1)
特開平11-342867(JP, A)
実開平05-032251(JP, U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B62D 17/00 - 25/08
B62D 25/14 - 29/04
B60R 19/24
B62D 35/02
B62D 37/02
B60K 13/04