

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6115295号
(P6115295)

(45) 発行日 平成29年4月19日(2017.4.19)

(24) 登録日 平成29年3月31日(2017.3.31)

(51) Int.Cl. F 1
B 6 2 D 25/08 (2006.01) B 6 2 D 25/08 J

請求項の数 5 (全 10 頁)

(21) 出願番号	特願2013-97448 (P2013-97448)	(73) 特許権者	000002082
(22) 出願日	平成25年5月7日(2013.5.7)		スズキ株式会社
(65) 公開番号	特開2014-218121 (P2014-218121A)		静岡県浜松市南区高塚町300番地
(43) 公開日	平成26年11月20日(2014.11.20)	(74) 代理人	100099623
審査請求日	平成28年3月8日(2016.3.8)		弁理士 奥山 尚一
		(74) 代理人	100096769
			弁理士 有原 幸一
		(74) 代理人	100107319
			弁理士 松島 鉄男
		(74) 代理人	100114591
			弁理士 河村 英文
		(74) 代理人	100125380
			弁理士 中村 綾子
		(74) 代理人	100142996
			弁理士 森本 聡二

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 ステアリングサポートメンバーの構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車両幅方向に沿って架設され、かつ連結部材を介して車両前方側の車体に連結されるステアリングサポートメンバーの構造において、

前記連結部材は、前記車体から車両前後方向へ直線的に延びて前記ステアリングサポートメンバーに連結される第1のリーンフォースメントと、前記第1のリーンフォースメントに車両前後の位置で固定される第2のリーンフォースメントとを車両上方視で重なるように配置することにより構成され、

前記第1のリーンフォースメントであって、前記第2のリーンフォースメントとの固定点の間には、車両幅方向で低剛性となっている前後一對の脆弱部が、車両前後方向に間隔を空けて、車両前後方向に幅を持たせて設けられ、

前記第2のリーンフォースメントであって、前記第1のリーンフォースメントとの固定点の間には、車両幅方向で低剛性となっている前後一對の脆弱部が、車両前後方向に間隔を空けて、車両前後方向に幅を持たせて設けられていることを特徴とするステアリングサポートメンバーの構造。

【請求項2】

前記第1のリーンフォースメントに設けられた脆弱部は、前記第2のリーンフォースメントに設けられた脆弱部よりも車両前後方向の幅が狭く設定されていることを特徴とする請求項1に記載のステアリングサポートメンバーの構造。

【請求項3】

前記第1のリーンフォースメント及び前記第2のリーンフォースメントに設けられた各脆弱部の中間部分には、高剛性の剛性保持部が設けられていることを特徴とする請求項1または2に記載のステアリングサポートメンバーの構造。

【請求項4】

前記第1のリーンフォースメントに設けられた脆弱部は、前記車体への連結部と前記ステアリングサポートメンバーへの連結部との間の中央部に配置されていることを特徴とする請求項1～3のいずれかに記載のステアリングサポートメンバーの構造。

【請求項5】

前記第1のリーンフォースメント及び前記第2のリーンフォースメントは、平板の左右両側に起立したフランジ部を有する形状にそれぞれ形成され、これらフランジ部に切欠きを設けることによって、前記脆弱部が形成されていることを特徴とする請求項1～4のいずれかに記載のステアリングサポートメンバーの構造。

10

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両の室内側に搭載され、ステアリングシャフト、インストルメントパネル等を支持するステアリングサポートメンバーの構造に関する。

【背景技術】

【0002】

従来から、車両の室内側には、ステアリングシャフト、インストルメントパネル等を支持するステアリングサポートメンバーが車両幅方向に沿って架設されて搭載されており、該ステアリングサポートメンバーは、車両幅方向の左右両端が車体側部に取付けられている。

20

このようなステアリングサポートメンバーの構造では、当該ステアリングサポートメンバーの支持剛性を確保するために、当該ステアリングサポートメンバーを車両前方の車体に連結することが一般的に行われている（例えば、特許文献1、2参照）。この場合、ステアリングサポートメンバーの支持剛性を高めるためには、ステアリングサポートメンバーと車両前方の車体とが直線的に連結されていることが好ましい。

【先行技術文献】

【特許文献】

30

【0003】

【特許文献1】特開2010-105585号公報

【特許文献2】特開2000-108940号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

しかしながら、上述した従来のステアリングサポートメンバーの構造のうち、特許文献1の構造にあっては、複数の屈曲部を有する形状の連結部材によってステアリングサポートメンバーと車両前方の車体とが連結され、これらステアリングサポートメンバーと車体とが連結部材を介して直線的に連結されていないので、ステアリングサポートメンバーの支持剛性を十分に高めることができないという問題を有していた。

40

また、特許文献2の構造にあっては、前端に対して後端が車両幅方向にオフセットさせたステアリングサポートメンバーと車両前方の車体とが連結されているので、車両幅方向に対するステアの剛性が低くなり、車両幅方向の振動を十分に抑制することができないという問題を有していた。しかも、車両前方からの衝突エネルギーによって車両幅方向に広がるような変形がステアリングサポートメンバーに生じた場合には、変形したステアリングサポートメンバーが周辺の部品と当たってしまい、衝突エネルギーを効果的に吸収することができないおそれがあった。

【0005】

一方、ステアリングサポートメンバーと車両前方の車体とが車両前後方向で直線的に連結されている場合には、車両前方からの衝突などによるエネルギーがそのまま直線的にス

50

テアリングサポートメンバーに伝えられることになってしまうという問題を有している。そのため、ステアリングサポートメンバーの支持剛性を高めつつ、衝突エネルギーを効果的に吸収することができるような構造が望まれている。

【0006】

本発明はこのような実状に鑑みてなされたものであって、その目的は、車体とステアリングサポートメンバーとを連結する部材を2部品で構成することにより、ステアリングサポートメンバーの支持剛性を向上させるとともに、衝突時の外部荷重によるエネルギーを効率良く、安定的に吸収することが可能なステアリングサポートメンバーの構造を提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0007】

上記従来技術の有する課題を解決するために、本発明は、車両幅方向に沿って架設され、かつ連結部材を介して車両前方側の車体に連結されるステアリングサポートメンバーの構造において、前記連結部材は、前記車体から車両前後方向へ直線的に延びて前記ステアリングサポートメンバーに連結される第1のリーンフォースメントと、前記第1のリーンフォースメントに車両前後の位置で固定される第2のリーンフォースメントとを車両上方視で重なるように配置することにより構成され、前記第1のリーンフォースメントであって、前記第2のリーンフォースメントとの固定点の間には、車両幅方向で低剛性となっている前後一対の脆弱部が、車両前後方向に間隔を空けて、車両前後方向に幅を持たせて設けられ、前記第2のリーンフォースメントであって、前記第1のリーンフォースメントとの固定点の間には、車両幅方向で低剛性となっている前後一対の脆弱部が、車両前後方向に間隔を空けて、車両前後方向に幅を持たせて設けられている。

【0009】

さらに、本発明において、前記第1のリーンフォースメントに設けられた脆弱部は、前記第2のリーンフォースメントに設けられた脆弱部よりも車両前後方向の幅が狭く設定されている。

【0010】

そして、本発明において、前記第1のリーンフォースメント及び前記第2のリーンフォースメントに設けられた各脆弱部の中間部分には、高剛性の剛性保持部が設けられている。

【0011】

また、本発明において、前記第1のリーンフォースメントに設けられた脆弱部は、前記車体への連結部と前記ステアリングサポートメンバーへの連結部との間の中央部に配置されている。

【0012】

さらに、本発明において、前記第1のリーンフォースメント及び前記第2のリーンフォースメントは、平板の左右両側に起立したフランジ部を有する形状にそれぞれ形成され、これらフランジ部に切欠きを設けることによって、前記脆弱部が形成されている。

【発明の効果】

【0013】

上述の如く、本発明に係るステアリングサポートメンバーの構造は、車両幅方向に沿って架設され、かつ連結部材を介して車両前方側の車体に連結されるステアリングサポートメンバーであり、前記連結部材は、前記車体から車両前後方向へ直線的に延びて前記ステアリングサポートメンバーに連結される第1のリーンフォースメントと、前記第1のリーンフォースメントに車両前後の位置で固定される第2のリーンフォースメントとを車両上方視で重なるように配置することにより構成され、前記第1のリーンフォースメントであって、前記第2のリーンフォースメントとの固定点の間には、車両幅方向で低剛性となっている前後一対の脆弱部が、車両前後方向に間隔を空けて、車両前後方向に幅を持たせて設けられ、前記第2のリーンフォースメントであって、前記第1のリーンフォースメントとの固定点の間には、車両幅方向で低剛性となっている前後一対の脆弱部が、車両前後方

10

20

30

40

50

向に間隔を空けて、車両前後方向に幅を持たせて設けられているので、直線的に延びる第1のリーフォースメントを介してステアリングサポートメンバーを車体から直線的に支持することが可能となり、ステアリングサポートメンバーの支持剛性を高めることができる。

しかも、連結部材が上下2部品の組み合わせで構成されているので、車両前方からの衝突荷重を受けた時に、第1のリーフォースメントの脆弱部の前方端を起点として変形が起こり、次第に脆弱部の間にも曲げ変形が起こり、最終的に脆弱部の後方端が変形して第1のリーフォースメントが車両側方視でZ字形状に変形することで、衝突荷重のエネルギーを効率的に吸収できるとともに、ステアリングサポートメンバーなどへの衝突の影響を抑制することができる。また、車両前方からの衝突荷重を受けた時に、第2のリーフォースメントにも第1のリーフォースメントの変形に追従した変形を起こさせることが可能となり、荷重吸収性能を安定して維持することができる。

10

【0015】

さらに、本発明の構造において、前記第1のリーフォースメントに設けられた脆弱部は、前記第2のリーフォースメントに設けられた脆弱部よりも車両前後方向の幅が狭く設定されているので、車両前方からの衝突荷重を受けた時に、第1のリーフォースメントが第2のリーフォースメントよりも先行してZ字形状につながる2次変形を起こしやすくすることが可能となり、第2のリーフォースメントが意図しない方向に変形するのを防ぎながら、第1のリーフォースメントが安定したZ字形状に変形するのを促すことができる。

20

【0016】

また、本発明の構造において、前記第1のリーフォースメント及び前記第2のリーフォースメントに設けられた各脆弱部の中間部分には、高剛性の剛性保持部が設けられているので、車両前方からの衝突荷重を受けた時のZ字形状の変形に至る折れ点を明確にすることができる。しかも、連結部材の通常状態での剛性向上を実現できるとともに、Z字形状の変形につながる折れ方向へ確実に変形させることができる。

【0017】

そして、本発明の構造において、前記第1のリーフォースメントに設けられた脆弱部は、前記車体への連結部と前記ステアリングサポートメンバーへの連結部との間の中央部に配置されているので、車両前方からの衝突荷重を受けた時に、直線状に設定された第1のリーフォースメントを中央部から変形させるようにすることができ、Z字形状の変形への移行を促すことができる。

30

【0018】

また、本発明の構造において、前記第1のリーフォースメント及び前記第2のリーフォースメントは、平板の左右両側に起立したフランジ部を有する形状にそれぞれ形成され、これらフランジ部に切欠きを設けることによって、前記脆弱部が形成されているので、車両前方からの衝突荷重を受けた時に、フランジ部の切欠きを起点として、第1のリーフォースメントが第2のリーフォースメントより先に変形するように誘導することが可能となり、Z字形状の変形を補助することができる。

【図面の簡単な説明】

40

【0019】

【図1】本発明の実施形態に係る構造のステアリングサポートメンバー及び連結部材を車両前方から斜視図である。

【図2】本発明の実施形態に係る構造のステアリングサポートメンバーを車両前方の車体に連結する連結部材を斜め上方から見た斜視図である。

【図3】図1における連結部材を車両上方から見た平面図である。

【図4】(a)～(c)は車両前方からの衝突荷重を受けた時の連結部材の変形過程を示す側面図である。

【発明を実施するための形態】

【0020】

50

以下、本発明を図示の実施の形態に基づいて詳細に説明する。

図1～図4は本発明の実施形態に係るステアリングサポートメンバーの構造を示すものである。また、図1～図4において、矢印Fr方向は車両前方を示している。

【0021】

車両の車室内の前方側上部には、図1に示すように、車両幅方向に沿って延在するパイプ状のステアリングサポートメンバー1が架設されており、該ステアリングサポートメンバー1は、車両幅方向の左右両端が端部結合ブラケット2を介して車体側部に取付けられている。また、ステアリングサポートメンバー1は、各種の艤装品を設置する大型樹脂成形部品のインストルメントパネル(図示せず)の内部に配置されており、当該インストルメントパネルを支持するとともに、運転席側では、図示しないステアリングシャフトやステアリングホイールなどを支持している。

10

【0022】

これらステアリングシャフト等を支持する剛性を確保するため、本実施形態のステアリングサポートメンバー1は、車両前方に位置するカウルアッパーパネルなどの車体3に取付けられる構造となっている。そのため、ステアリングサポートメンバー1と車体3の間には、図2及び図3に示すように、ステアリングサポートメンバー1とは別体の連結部材4が設けられており、ステアリングサポートメンバー1は、当該連結部材4を介して車体3に連結されている。

【0023】

また、本実施形態の連結部材4は、図2及び図3に示すように、ステアリングサポートメンバー1の支持剛性および振動抑制性能を高めるために、上部側が車両前後方向へ直線的に延びて配置されている。しかも、連結部材4は、上下2部品のリーンフォースメントを用いて構成されており、衝突荷重のエネルギー吸収性能及び信頼性の向上を図ることが可能な構造となっている。すなわち、本実施形態の連結部材4は、車体3から車両前後方向へ直線的に延びてステアリングサポートメンバー1に連結される第1のリーンフォースメント5と、該第1のリーンフォースメント5の側部に車両前後の位置の固定点P1、P2で溶接接合されて固定される第2のリーンフォースメント6とを車両上方視(上面視)で上下に重なるように配置することによって構成されている。そのため、第2のリーンフォースメント6は、直線状に延びる第1のリーンフォースメント5よりも車両前後方向の長さが短く、第1のリーンフォースメント5内に収まるような形状に形成されている。

20

30

なお、第2のリーンフォースメント6の第1のリーンフォースメント5との固定点P1、P2は、車両前方からの衝突荷重を受けた時のZ字形状の変形を得るために、車体3と第1のリーンフォースメント5との連結部の近傍及びステアリングサポートメンバー1と第1のリーンフォースメント5との連結部の近傍に設けられていることが最適である。また、第2のリーンフォースメント6の後端下部は、第1のリーンフォースメント5の後端部分5bから車両前方へ向かって延びる支持片部5cの上部に中央位置の固定点P3で溶接接合されて固定されている。

【0024】

第1のリーンフォースメント5は、連結部材4の上面側で車両前後方向に沿って直線的に配置されており、車両前方へ向かって下り傾斜面の前端部分5aが車体3側に固定され、車両上下方向に沿って延びる幅広の後端部分5bがステアリングサポートメンバー1に固定されている。また、第1のリーンフォースメント5において、第2のリーンフォースメント6との固定点P1及びP2の間には、図2及び図4に示すように、車両幅方向で低剛性となっている2つの脆弱部A1、A2が車両前後方向に幅を持たせて設けられている。

40

しかも、第1のリーンフォースメント5に設けられた脆弱部A1、A2は、車体3への連結部とステアリングサポートメンバー1への連結部との間の中央部に配置されており、車両前方からの衝突荷重を受けた時に、直線状に設定された第1のリーンフォースメント5が中央部から変形するように構成されている。

【0025】

50

一方、第2のリーンフォースメント6において、第1のリーンフォースメント5との固定点P1及びP2の間には、図2及び図4に示すように、車両幅方向で低剛性となっている2つの脆弱部B1、B2が車両前後方向に幅を持たせて設けられている。また、第1のリーンフォースメント5に設けられた脆弱部A1、A2は、第2のリーンフォースメント6に設けられた脆弱部B1、B2よりも車両前後方向の幅が狭く設定されている。しかも、第1のリーンフォースメント5の脆弱部A1、A2と第2のリーンフォースメント6の脆弱部B1、B2とは、車両前後方向の間隔が異なるピッチとなるように設定されている。

このような上下脆弱部A1、A2、B1、B2の配置構成によって、車両前方からの衝突荷重を受けた時に、第2のリーンフォースメント6においても第1のリーンフォースメント5の変形に追従した変形を起こさせるとともに、第1のリーンフォースメント5が第2のリーンフォースメント6よりも先行してZ字形状の折り畳みにつながる2次変形を起こしやすくして、第1のリーンフォースメント5がZ字形状に安定して変形するのを促し、種々の形態に対して同一の変形が起こるようにしている。

【0026】

また、第1のリーンフォースメント5及び第2のリーンフォースメント6に設けられた各脆弱部A1、A2、B1、B2の車両前後方向の中間部分には、車両前方からの衝突荷重を受けた時のZ字形状の変形に至る折れ点を明確にするために、高剛性の剛性保持部C、Dがそれぞれ設けられている。これら高剛性の剛性保持部C、Dの設置によって、連結部材の通常状態での剛性が向上し、Z字形状の変形につながる折れ方向への変形が確実に

【0027】

本実施形態における第1のリーンフォースメント5及び第2のリーンフォースメント6は、図2～図4に示すように、平板の本体部51、61と、該本体部51、61の左右両側に起立したフランジ部52、62とを有するU字形状にそれぞれ形成されており、第1のリーンフォースメント5のフランジ部52は下方へ向かって延び、第2のリーンフォースメント6のフランジ部62は上方へ向かって延びている。

また、これら左右両側のフランジ部52、62には、U字状に切欠いた前後一对の切欠き53、54が車両前後方向に間隔を空けて設けられており、これら切欠き53、54によって、脆弱部A1、A2、B1、B2が第1のリーンフォースメント5及び第2のリーンフォースメント6にそれぞれ形成されている。そのため、車両前方からの衝突荷重を受けた時には、フランジ部52の切欠き53を起点として、第1のリーンフォースメント5が第2のリーンフォースメント6より先に変形するように誘導されることになる。

【0028】

このような構成及び配置の連結部材4を介して車体3に連結されたステアリングサポートメンバー1の構造を有する車両においては、図4(a)の矢印Fで示すように車両前方からの衝突荷重を受けた場合、車体3から直線的にステアリングサポートメンバー1へ延びる第1のリーンフォースメント5の前方側の脆弱部A1を起点とした変形(座屈)を起こす。この変形が進行していく過程で、第2のリーンフォースメント6にも当該荷重が伝わり、第2のリーンフォースメント6もやや撓むように変形し、第1のリーンフォースメント5が、図4(b)で示すように、車両後方のステアリングサポートメンバー1へ向かって移動することになる。

【0029】

さらに、第1のリーンフォースメント5及び第2のリーンフォースメント6の変形が進行すると、図4(c)で示すように、幅を有する前方側の脆弱部A1の変形した点からの荷重が後方側の脆弱部A2を起点とした曲げ荷重を受けることになり、この曲げ荷重によって、脆弱部A1、A2がさらに曲げ変形を起こすとともに、第2のリーンフォースメント6の脆弱部B1、B2も曲げ変形を起こす。そして最終的に、第1のリーンフォースメント

10

20

30

40

50

ント5及び第2のリーンフォースメント6は、脆弱部A1, A2, B1, B2の間に位置する部分でZ形状の変形(2次変形)を起こすことになる。

このようにして第1のリーンフォースメント5及び第2のリーンフォースメント6が変形することによって、車両前方からの衝突荷重によるエネルギーが吸収されることになり、ステアリングサポートメンバー1への荷重の伝達が抑制され、ステアリングサポートメンバー1の車両後方への移動が低減されることになる。

【0030】

このように本発明の実施形態に係るステアリングサポートメンバー1の構造では、ステアリングサポートメンバー1を車両前方側の車体3に連結する連結部材4が、車体3から車両前後方向へ直線的に延びてステアリングサポートメンバー1に連結される第1のリーンフォースメント5と、第1のリーンフォースメント5に車両前後の位置の固定点P1, P2で溶接接合されて固定される第2のリーンフォースメント6とを車両上方視で重なるように上下に配置することにより構成され、第1のリーンフォースメント5において、第2のリーンフォースメント6との固定点P1, P2の間には、フランジ部52に設けた切欠き53によって車両幅方向で低剛性となっている脆弱部A1, A2が車両前後方向に幅を持たせて設けられているので、直線的に延びる第1のリーンフォースメント5を介してステアリングサポートメンバー1を車体3から直線的に支持することができ、ステアリングサポートメンバー1の高い支持剛性を得ることができる。

【0031】

また、本実施形態の構造では、連結部材4が第1及び第2のリーンフォースメント5, 6という上下2部品の組み合わせで構成されているので、車両前方からの衝突荷重を受けた時に、第1のリーンフォースメント5の脆弱部A1の前方端を起点として変形が起こり、次第に脆弱部A1, A2の間にも曲げ変形が起こり、最終的に脆弱部A2の後方端が変形して第1のリーンフォースメント5が車両側方視でZ形状に変形することになり、衝突荷重のエネルギーを効率的に吸収でき、ステアリングサポートメンバー1などへの衝突の影響を抑制することができる。

さらに、第2のリーンフォースメント6においても、第1のリーンフォースメント5との固定点P1, P2の間には、フランジ部62に設けた切欠き63によって車両幅方向で低剛性となっている脆弱部B1, B2が車両前後方向に幅を持たせて設けられているので、車両前方からの衝突荷重を受けた時に、第2のリーンフォースメント6にも第1のリーンフォースメント5の変形に追従するような変形を起こさせることができ、荷重吸収性能をより一層安定して維持することができる。

【0032】

以上、本発明の実施の形態につき述べたが、本発明は既述の実施の形態に限定されるものではなく、本発明の技術的思想に基づいて各種の変形及び変更が可能である。

【0033】

例えば、既述の実施の形態では、連結部材4を構成する第1のリーンフォースメント5及び第2のリーンフォースメント6が平板の本体部51, 61の左右両側にフランジ部52, 62を起立させたような形状に形成されているが、第1のリーンフォースメント5及び第2のリーンフォースメント6がそれぞれパイプ状の部材を用いて形成されていても、第2のリーンフォースメント6が第1のリーンフォースメント5内に収まるなど、本発明の特徴部分を有するという条件が満たされていれば、同様の効果を得ることができる。

【0034】

また、既述の実施の形態において、第1のリーンフォースメント5及び第2のリーンフォースメント6の脆弱部A1, A2, B1, B2は、フランジ部52, 62に切欠き53, 63を設けることによって形成されているが、平板の本体部51, 61に切欠き52, 63を設け、あるいは薄肉部分を設けることによって、脆弱部A1, A2, B1, B2を形成するようにしても良い。

さらに、既述の実施の形態では、第1のリーンフォースメント5が車体3と連結されているが、ステアリングサポートメンバー1から第1のリーンフォースメント5を経由して

10

20

30

40

50

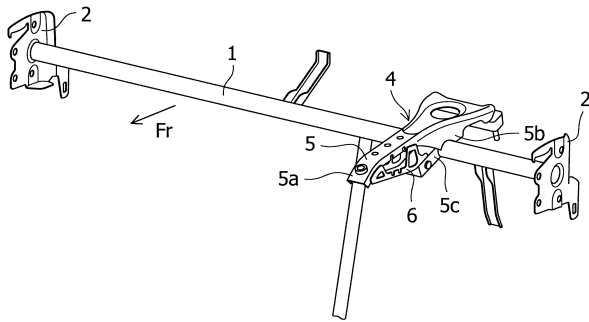
直線状に連結部材 4 が車体 3 に連結されていれば、第 2 のリーンフォースメント 6 が車体 3 と連結されていても良い。

【符号の説明】

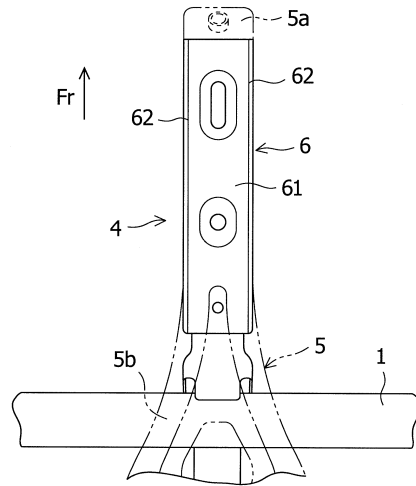
【 0 0 3 5 】

- 1 ステアリングサポートメンバー
- 2 端部結合ブラケット
- 3 車体
- 4 連結部材
- 5 第 1 のリーンフォースメント
- 5 a 前端部分
- 5 b 後端部分
- 6 第 2 のリーンフォースメント
- 5 1 , 6 1 本体部 (平板)
- 5 2 , 6 2 フランジ部
- 5 3 , 6 3 切欠き
- A 1 , A 2 脆弱部
- B 1 , B 2 脆弱部
- C , D 高剛性の剛性保持部
- P 1 , P 2 固定点

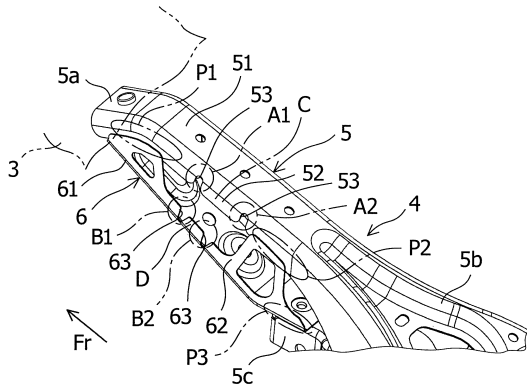
【 図 1 】



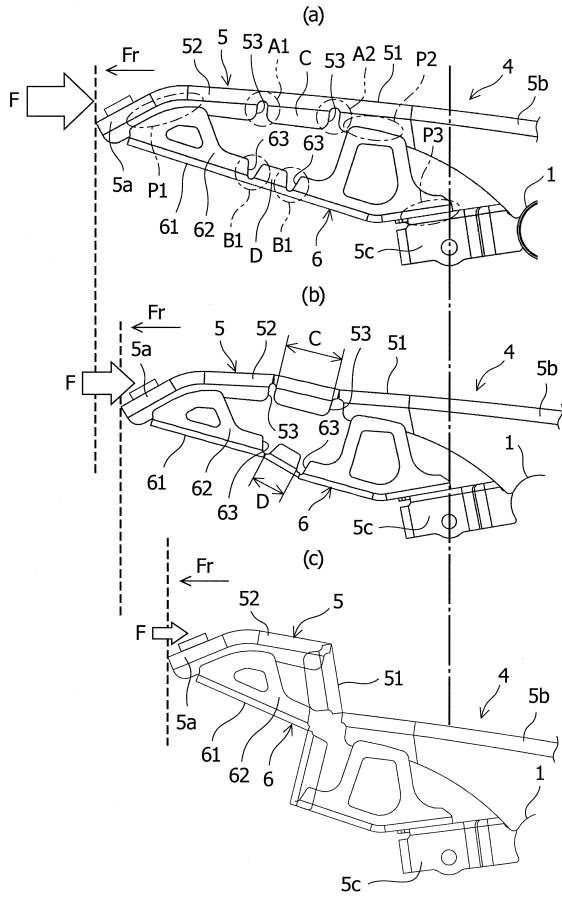
【 図 3 】



【 図 2 】



【 図 4 】



フロントページの続き

- (74)代理人 100154298
弁理士 角田 恭子
- (74)代理人 100166268
弁理士 田中 祐
- (74)代理人 100170379
弁理士 徳本 浩一
- (74)代理人 100161001
弁理士 渡辺 篤司
- (72)発明者 渥美 亮
静岡県浜松市南区高塚町300番地 スズキ株式会社内

審査官 林 政道

- (56)参考文献 中国実用新案第202728361(CN, U)
特開2010-105585(JP, A)
特開2007-038981(JP, A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
- | | |
|---------|-----------------------|
| B 6 2 D | 1 7 / 0 0 - 2 5 / 0 8 |
| B 6 2 D | 2 5 / 1 4 - 2 9 / 0 4 |