

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開平10-1065

(43) 公開日 平成10年(1998)1月6日

(51) Int.Cl.<sup>6</sup>  
B62D 21/02

識別記号

FI  
B62D 21/02

Z

技術表示箇所

審査請求 未請求 請求項の数 12 FD (全7頁)

(21) 出願番号 特願平8-174350  
(22) 出願日 平成8年(1996)6月14日

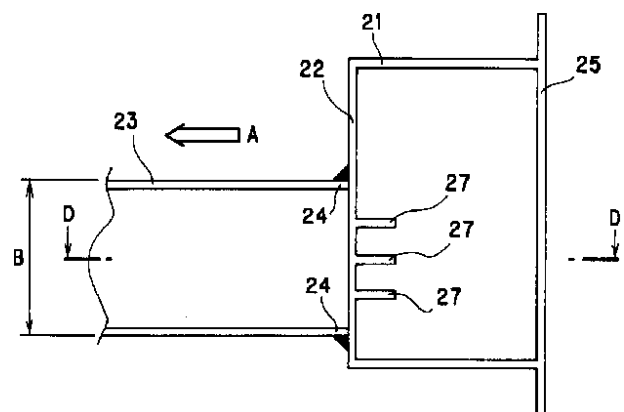
(71) 出願人 000003997  
日産自動車株式会社  
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地  
(72) 発明者 金森 謙二  
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日  
産自動車株式会社内  
(72) 発明者 中川 成幸  
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日  
産自動車株式会社内  
(72) 発明者 森田 哲次  
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日  
産自動車株式会社内

(54) 【発明の名称】 フレーム車体の溶接結合構造

(57) 【要約】

【課題】 溶接によるフレーム部材の変形を簡易且つ適切に防止できるフレーム車体の溶接結合構造を提供する。

【解決手段】 この溶接結合構造は、サイドシル21の側壁部22と、クロスメンバ23の端部24とを溶接して成る。側壁部22の内壁には、補強材27が形成されており、この補強材27は、クロスメンバ23の高さBの範囲内に設けられ、クロスメンバ23の軸方向Aと平行に突出している。突出幅は、溶融領域26以上の長さである。



(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開平11-34946

(43) 公開日 平成11年(1999)2月9日

(51) Int.Cl. <sup>6</sup>	識別記号	FI	技術表示箇所
B62D 65/00		B62D 65/00	Q
B23K 9/00	501	B23K 9/00	501 C
	9/12		C
	11/11	11/11	590 Z
	37/00	37/00	F

審査請求 未請求 請求項の数 3 0L (全6頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願平9-190215  
 (22) 出願日 平成9年(1997)7月15日

(71) 出願人 000002967  
 ダイハツ工業株式会社  
 大阪府 池田市ダイハツ町1番1号

(72) 発明者 川本 浩  
 大阪府 池田市桃園2丁目1番1号 ダイハツ工業株式会社内

(72) 発明者 山下 雅義  
 大阪府 池田市桃園2丁目1番1号 ダイハツ工業株式会社内

(72) 発明者 竹内 英世  
 大阪府 池田市桃園2丁目1番1号 ダイハツ工業株式会社内

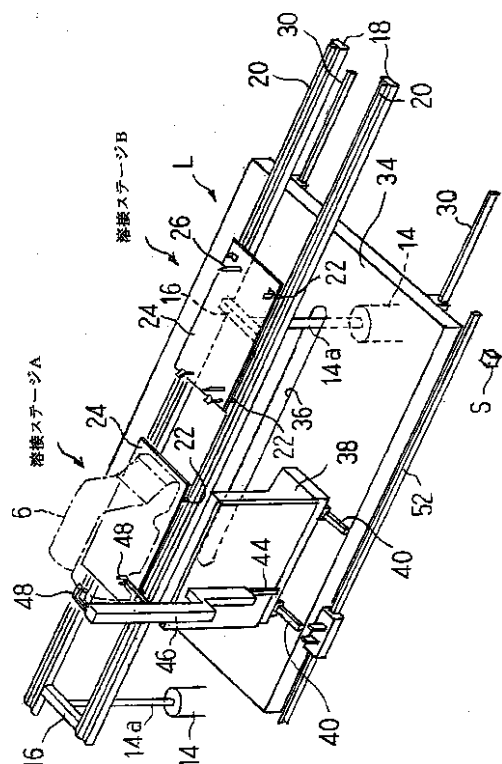
(74) 代理人 弁理士 江原 省吾 (外3名)

(54) 【発明の名称】 自動車の車体溶接ライン

(57) 【要約】

【課題】 溶接ロボットの作動可能範囲に自由度を持たせること。溶接ロボットの最大作業時間を増大させること。これによって車両増産への対応性を向上させること。

【解決手段】 溶接ラインに沿って移動可能なパレット台車24を配設する。パレット台車24上に車体6を位置決め搭載する。クランプ治具48付きのシャトル体34を隣接する2つの溶接ステージ間で往復動可能に配設する。パレット台車24は油圧シリンダ14にて昇降可能とされ、クランプ治具48にクランプされて搬送されてきた車体6を、パレット台車24の上昇によりパレット台車24に移載する。シャトル体34の前進により次の溶接ステージに移動する車体6の位置はセンサSで検出され、その検出信号に基づき溶接ロボット10の作動が制御され、移動する車体6に対しても溶接作業が実行される。



(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開平11-115405

(43) 公開日 平成11年(1999)4月27日

(51) Int.Cl. <sup>6</sup>	識別記号	FI	技術表示箇所
B60B 35/14		B60B 35/14	V
B23K 9/00	501	B23K 9/00	501 C
37/06		37/06	A

審査請求 未請求 請求項の数 1 FD (全3頁)

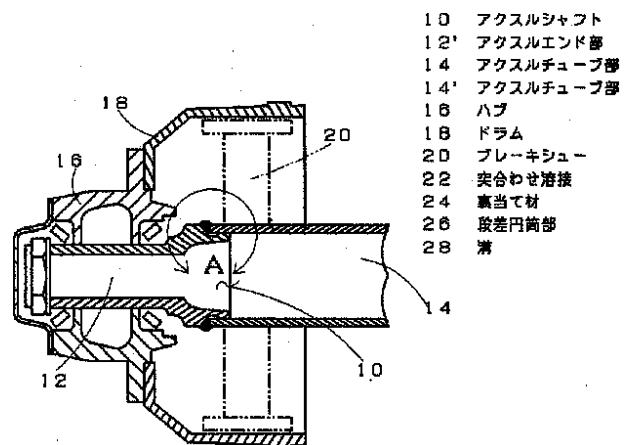
(21) 出願番号	特願 平9-306402	(71) 出願人	000229357 日本トレクス株式会社 大阪府 大阪市中央区北浜4丁目7番28号
(22) 出願日	平成9年(1997)10月21日	(72) 発明者	小山 技 愛知県宝飯郡小坂井町大字伊奈字南山 新田350日本トレクス株式会社内

(54) 【発明の名称】 車軸のアクスルシャフトの溶接構造

(57) 【要約】

【課題】 トラック、トレ-ラ-の車軸のアクスルシャフトでは、寸法精度が重要であるが、裏当て材を用いて端面を突き合わせて開先部を形成して溶接接合すると、溶接歪はさけられず、全体の寸法を正確にする為に溶接組立後さらに機械加工の必要があり多大な工数を必要とした。

【解決手段】 トラック、トレ-ラ-の車軸のドラムを回動自在に枢着支持するアクスルエンド部と、制動時に前記ドラムを内側から押圧するブレ-キシュ-を支持固定するアクスルチュー-ブ部との接合構造において、前記アクスルエンド部の端部に揺れ止めガイドとなる段差円筒部を一体的に形成し、この段差円筒部に溶接裏ビ-トが逃げる為の溝を形成し、前記アクスルチュー-ブ部の端部内側にこの段差円筒部を圧入して溶接接合したことを特徴とする車軸のアクスルシャフトの溶接構造を提供する。



(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2003-145276

(P2003-145276A)

(43) 公開日 平成15年5月20日(2003.5.20)

(51) Int.Cl. <sup>7</sup>	識別記号	FI		テマコード <sup>*</sup> (参考)
B23K 11/11	570	B23K 11/11	570 Z	3C007
	593		593 Z	3D114
11/00	570	11/00	570	4E065
B25J 18/00		B25J 18/00		
B62D 65/00		B62D 65/00	Q	

審査請求 有 請求項の数 2 0L (全7頁)

(21) 出願番号 特願 2001-349335 (P2001-349335)  
 (22) 出願日 平成 13年11月14日(2001.11.14)

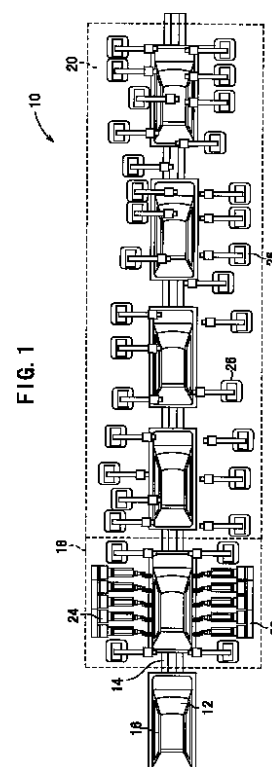
(71) 出願人 000005326  
 本田技研工業株式会社  
 東京都港区南青山二丁目1番1号  
 (72) 発明者 本橋 新吾  
 埼玉県狭山市新狭山1-10-1 ホンダエ  
 ンジニアリング株式会社内  
 (72) 発明者 岡崎 滋  
 埼玉県狭山市新狭山1-10-1 ホンダエ  
 ンジニアリング株式会社内  
 (74) 代理人 100077665  
 弁理士 千葉 剛宏 (外1名)  
 最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車体溶接システム

(57) 【要約】

【課題】 車体の開口部近傍における増打ち溶接作業を、増打ち溶接作業の前段階に集約して行うことによって、多関節ロボットの数の削減と、製造ライン長の縮小と、溶接作業効率の向上を一挙に達成できる車体溶接システムを提供する。

【解決手段】 車体溶接システム 10 において、車体 12 をライン 14 に配置した状態で、該車体 12 の各部を左右から増打ち溶接する。前記車体溶接システム 10 は、車体 12 の開口部 16 近傍を集中的に溶接する第 1 ステーション 18 と、前記開口部 16 近傍以外の車体 12 の各部を溶接する第 2 ステーション 20 とから構成され、溶接ガンを備えた多関節ロボット 24 がマトリクス状に配置されたロボット群 22 を、前記第 1 ステーション 18 における車体 12 の左右に配置する。



(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2004-291771

(43) 公開日 平成16年10月21日(2004.10.21)

(51) Int.Cl. <sup>7</sup>	識別記号	FI		テマコード <sup>*</sup> (参考)
B62D 25/08		B62D 25/08	K	3D003
B23K 26/00		B23K 26/00	310G	4E068

請求項の数 3 審査請求 未請求 0L (全9頁)

(21) 出願番号	2003-085620	(71) 出願人	000003207 トヨタ自動車株式会社 愛知県豊田市トヨタ町1番地
(22) 出願日	平成15年3月26日(2003.3.26)	(74) 代理人	100079049 【弁理士】 中島 淳
		(74) 代理人	100084995 【弁理士】 加藤 和詳
		(74) 代理人	100085279 【弁理士】 西元 勝一
		(74) 代理人	100099025 【弁理士】 福田 浩志
		(72) 発明者	加藤 誠 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内
		Fターム(参考)	

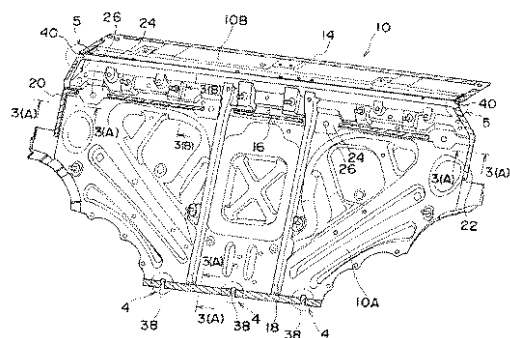
(54) 【発明の名称】 車体溶接構造

(57) 【要約】

【課題】 溶接精度を高めることができる車体溶接構造を得る。

【解決手段】 ルームパーテーションパネル10の第3溶接部18乃至第5溶接部22には、溶接線を分断するように矩形の切欠38、40が形成されている。従って、連続レーザ溶接する際の熱歪みによる浮き上がりを分断することができ、ひいては溶接精度を高めることができる。また、ルームパーテーションパネル10の第1溶接部14、第2溶接部16の溶接相手となるアッパバックパネルのチャンネル部には、車両前後方向を長手方向とする一対のビードと連続するように一対のバルクヘッドが配設されている。従って、ローラで加圧する際の剛性を確保でき、ひいては溶接精度を高めることができる。

【選択図】 図1



- 10 ルームパーテーションパネル (一方の車体構成部材)
- 14 第1溶接部 (溶接部)
- 16 第2溶接部 (溶接部)
- 18 第3溶接部 (溶接部)
- 20 第4溶接部 (溶接部)
- 22 第5溶接部 (溶接部)
- 38 切欠
- 40 切欠