

(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2019-199123

(P2019-199123A)

(43) 公開日 令和1年11月21日(2019.11.21)

(51) Int.Cl.			F I			テーマコード (参考)		
<b>B60R</b>	<b>13/04</b>	<b>(2006.01)</b>	B60R	13/04	Z	3D023		
<b>B60J</b>	<b>5/04</b>	<b>(2006.01)</b>	B60J	5/04	M	3D201		
<b>B60J</b>	<b>10/76</b>	<b>(2016.01)</b>	B60J	10/76				

審査請求 未請求 請求項の数 10 O L (全 12 頁)

(21) 出願番号 特願2018-93524 (P2018-93524)  
 (22) 出願日 平成30年5月15日 (2018.5.15)

(71) 出願人 00005326  
 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  
 (74) 代理人 110002192  
 特許業務法人落合特許事務所  
 (72) 発明者 森 雅俊  
 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社  
 本田技術研究所内  
 (72) 発明者 柴田 淳  
 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社  
 本田技術研究所内  
 (72) 発明者 石川 武史  
 東京都港区南青山二丁目1番1号 本田技  
 研工業株式会社内  
 Fターム(参考) 3D023 AA01 AB01 AC03 AC26 AD25  
 3D201 CA22 DA03 DA06 DA11 DA72

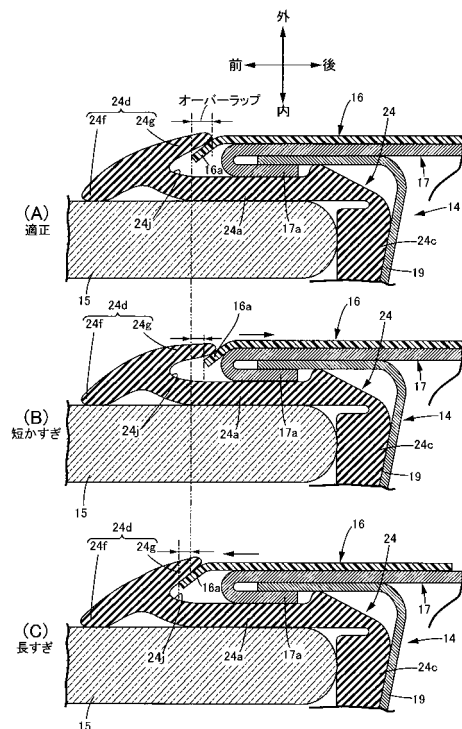
(54) 【発明の名称】 ピラーガーニッシュの取付構造

(57) 【要約】

【課題】 ドアガラスとピラーガーニッシュとの間の段差を減少させて空気抵抗の低減および美観の向上を図る。

【解決手段】 樹脂板材よりなるピラーガーニッシュ16がドアサッシュ14の車幅方向外面に貼り付けられる。ピラーガーニッシュ16の前後少なくとも一方の端部に幅方向内側に傾斜する傾斜エッジ16aを形成し、傾斜エッジ16aをドアガラス15のランチャンネル24に形成した凹部24jに嵌合して前後方向にオーバーラップさせたので、ピラーガーニッシュ16の前後方向寸法や前後方向の貼り付け位置にバラツキが存在しても、ピラーガーニッシュ16の端部がランチャンネル24の上に乗上げたり、ピラーガーニッシュ16の端部とランチャンネル24との間に隙間が空いたりするのを防止し、ドアガラス15およびピラーガーニッシュ16間の段差を減少させて空気抵抗の低減および美観の向上を図ることができる。

【選択図】 図3



**【特許請求の範囲】****【請求項 1】**

樹脂板材よりなるピラーガーニッシュ(16)をドアサッシュ(14)の車幅方向外面に貼り付けたピラーガーニッシュの取付構造であって、

前記ピラーガーニッシュ(16)の前後少なくとも一方の端部に幅方向内側に傾斜する傾斜エッジ(16a)を形成し、前記傾斜エッジ(16a)をドアガラス(15)のランチャンネル(24)に形成した凹部(24j)に嵌合して前後方向にオーバーラップさせたことを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造。

**【請求項 2】**

前記ピラーガーニッシュ(16)は硬質樹脂基材(25)の車幅方向外面を装飾層(26)で被覆して構成され、その車幅方向内面が接着層(27)で前記ドアサッシュ(14)の車幅方向外面に貼り付けられることを特徴とする、請求項 1 に記載のピラーガーニッシュの取付構造。

10

**【請求項 3】**

前記ランチャンネル(24)は前記ドアガラス(15)の車幅方向外面に沿う外壁部(24a)と、前記外壁部(24a)の端部から前後方向一方かつ車幅方向内側に延びて前記ドアガラス(15)の車幅方向外面に当接する第 1 リップ(24f)と、前記外壁部(24a)の端部から前後方向他方かつ車幅方向外側に延びて前記外壁部(24a)との間に前記凹部(24j)を構成する第 2 リップ(24g)とを備え、前記第 1 リップ(24f)および前記第 2 リップ(24g)は前記ドアガラス(15)および前記ピラーガーニッシュ(16)間を滑らかに接続することを特徴とする、請求項 1 に記載のピラーガーニッシュの取付構造。

20

**【請求項 4】**

前記ピラーガーニッシュ(16)の前後他方の端部を車幅方向内側に折り曲げて屈曲エッジ(16b)を形成し、前記屈曲エッジ(16b)を前記ドアサッシュ(14)の前後他方の端部に係合させたことを特徴とする、請求項 1 に記載のピラーガーニッシュの取付構造。

**【請求項 5】**

前記ドアサッシュ(14)の前後他方の端部は車幅方向内側に膨出する玉縁ヘム(17b)を備え、前記屈曲エッジ(16b)の先端の高さ(h1)は前記玉縁ヘム(17b)の車幅方向内側の頂点の高さ(h2)よりも低いことを特徴とする、請求項 4 に記載のピラーガーニッシュの取付構造。

30

**【請求項 6】**

リアドア(12)の前記ドアサッシュ(14)に設けたウエザーストリップ(28)が、フロントドア(11)の前記ドアサッシュ(14)の前記玉縁ヘム(17b)に当接することを特徴とする、請求項 5 に記載のピラーガーニッシュの取付構造。

**【請求項 7】**

前記ランチャンネル(24)の本体部は、前記ドアガラス(15)の車幅方向外面に沿う外壁部(24a)と、前記ドアガラス(15)の車幅方向内面に沿う内壁部(24b)と、前記外壁部(24a)および前記内壁部(24b)を接続して前記ドアガラス(15)の端部に対向する端壁部(24c)とを備えて断面コ字状に形成され、前記外壁部(24a)の先端に設けられた外側リップ(24d)が前記ドアガラス(15)の前後方向中央寄りの位置に当接し、前記内壁部(24b)の先端に設けられた内側リップ(24e)が前記ドアガラス(15)の前後方向端部寄りの位置に当接することを特徴とする、請求項 1 に記載のピラーガーニッシュの取付構造。

40

**【請求項 8】**

前記内側リップ(24e)の付け根の前記内壁部(24b)の肉厚が前記外側リップ(24d)の付け根の前記外壁部(24a)の肉厚よりも大きいことを特徴とする、請求項 7 に記載のピラーガーニッシュの取付構造。

**【請求項 9】**

50

前記ドアサッシュ(14)は、アウターパネル(17)の端縁およびインナーパネル(18, 19, 20)の端縁をヘム加工部(17a, 17b, 17c, 17d)で結合して構成されることを特徴とする、請求項1に記載のピラーガーニッシュの取付構造。

【請求項10】

前記ピラーガーニッシュ(16)はセンターピラーガーニッシュであり、フロントドア(11)のドアサッシュ(14)の後縁およびリアドア(12)のドアサッシュ(14)の前縁にそれぞれ取り付けられており、センターピラー(21)に設けられたウエザーストリップ(28)が前記前後のピラーガーニッシュ(16)間の隙間を覆うように当接することを特徴とする、請求項1に記載のピラーガーニッシュの取付構造。

【発明の詳細な説明】

10

【技術分野】

【0001】

本発明は、樹脂板材よりなるピラーガーニッシュをドアサッシュの車幅方向外面に貼り付けたピラーガーニッシュの取付構造に関する。

【背景技術】

【0002】

自動車のドアのドアサッシュに設けたランチャンネル(あるいはガラスラン)にドアガラスの縁部を摺動自在に嵌合させ、このランチャンネルの車幅方向外面をガーニッシュ(あるいは光輝モール)で覆ったものが、下記特許文献1あるいは下記特許文献2により公知である。

20

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】特許第5390835号公報

【特許文献2】WO2013/051589

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

ところで、上記従来のもは、ドアガラスに対してガーニッシュが車幅方向外側に突出して段差が形成されるため、ドアガラスおよびガーニッシュの一体感が失われて美観が損なわれるだけでなく、前記段差において気流が乱されるために空気抵抗が増加したり騒音が発生したりする可能性がある。特に、ガーニッシュの前後方向寸法にバラツキが存在すると、ランチャンネルに対してガーニッシュの前後方向端部の位置がずれるため、ランチャンネルが圧迫されて前記段差が拡大したり、ランチャンネルとガーニッシュとの間に隙間が形成されたりして空気抵抗や騒音が更に増加する虞がある。

30

【0005】

本発明は前述の事情に鑑みてなされたもので、ドアガラスとピラーガーニッシュとの間の段差を減少させて空気抵抗の低減および美観の向上を図ることを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

上記目的を達成するために、請求項1に記載された発明によれば、樹脂板材よりなるピラーガーニッシュをドアサッシュの車幅方向外面に貼り付けたピラーガーニッシュの取付構造であって、前記ピラーガーニッシュの前後少なくとも一方の端部に幅方向内側に傾斜する傾斜エッジを形成し、前記傾斜エッジをドアガラスのランチャンネルに形成した凹部に嵌合して前後方向にオーバーラップさせたことを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造が提案される。

40

【0007】

また請求項2に記載された発明によれば、請求項1の構成に加えて、前記ピラーガーニッシュは硬質樹脂基材の車幅方向外面を装飾層で被覆して構成され、その車幅方向内面が接着層で前記ドアサッシュの車幅方向外面に貼り付けられることを特徴とするピラーガー

50

ニッシュの取付構造が提案される。

【 0 0 0 8 】

また請求項 3 に記載された発明によれば、請求項 1 の構成に加えて、前記ランチャネルは前記ドアガラスの車幅方向外面に沿う外壁部と、前記外壁部の端部から前後方向一方かつ車幅方向内側に延びて前記ドアガラスの車幅方向外面に当接する第 1 リップと、前記外壁部の端部から前後方向他方かつ車幅方向外側に延びて前記外壁部との間に前記凹部を構成する第 2 リップとを備え、前記第 1 リップおよび前記第 2 リップは前記ドアガラスおよび前記ピラーガーニッシュ間を滑らかに接続することを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造が提案される。

【 0 0 0 9 】

また請求項 4 に記載された発明によれば、請求項 1 の構成に加えて、前記ピラーガーニッシュの前後他方の端部を車幅方向内側に折り曲げて屈曲エッジを形成し、前記屈曲エッジを前記ドアサッシュの前後他方の端部に係合させたことを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造が提案される。

【 0 0 1 0 】

また請求項 5 に記載された発明によれば、請求項 4 の構成に加えて、前記ドアサッシュの前後他方の端部は車幅方向内側に膨出する玉縁ヘムを備え、前記屈曲エッジの先端の高さは前記玉縁ヘムの車幅方向内側の頂点の高さよりも低いことを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造が提案される。

【 0 0 1 1 】

また請求項 6 に記載された発明によれば、請求項 5 の構成に加えて、リアドアの前記ドアサッシュに設けたウエザーストリップが、フロントドアの前記ドアサッシュの前記玉縁ヘムに当接することを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造が提案される。

【 0 0 1 2 】

また請求項 7 に記載された発明によれば、請求項 1 の構成に加えて、前記ランチャネルの本体部は、前記ドアガラスの車幅方向外面に沿う外壁部と、前記ドアガラスの車幅方向内面に沿う内壁部と、前記外壁部および前記内壁部を接続して前記ドアガラスの端部に対向する端壁部とを備えて断面コ字状に形成され、前記外壁部の先端に設けられた外側リップが前記ドアガラスの前後方向中央寄りの位置に当接し、前記内壁部の先端に設けられた内側リップが前記ドアガラスの前後方向端部寄りの位置に当接することを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造が提案される。

【 0 0 1 3 】

また請求項 8 に記載された発明によれば、請求項 7 の構成に加えて、前記内側リップの付け根の前記内壁部の肉厚が前記外側リップの付け根の前記外壁部の肉厚よりも大きいことを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造が提案される。

【 0 0 1 4 】

また請求項 9 に記載された発明によれば、請求項 1 の構成に加えて、前記ドアサッシュは、アウターパネルの端縁およびインナーパネルの端縁をヘム加工部で結合して構成されることを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造が提案される。

【 0 0 1 5 】

また請求項 1 0 に記載された発明によれば、請求項 1 の構成に加えて、前記ピラーガーニッシュはセンターピラーガーニッシュであり、フロントドアのドアサッシュの後縁およびリアドアのドアサッシュの前縁にそれぞれ取り付けられており、センターピラーに設けられたウエザーストリップが前記前後のピラーガーニッシュ間の隙間を覆うように当接することを特徴とするピラーガーニッシュの取付構造が提案される。

【 0 0 1 6 】

なお、実施の形態のセンターピラーガーニッシュ 1 6 は本発明のピラーガーニッシュに対応し、実施の形態の表皮材 1 7 は本発明のアウターパネルに対応し、実施の形態のヘム加工部 1 7 b は本発明の玉縁ヘムに対応し、実施の形態のチャンネル材 1 8、内周材 1 9 および外周材 2 0 は本発明のインナーパネルに対応する。

10

20

30

40

50

## 【発明の効果】

## 【0017】

請求項1の構成によれば、樹脂板材よりなるピラーガーニッシュがドアサッシの車幅方向外面に貼り付けられる。ピラーガーニッシュの前後少なくとも一方の端部に幅方向内側に傾斜する傾斜エッジを形成し、傾斜エッジをドアガラスのランチャンネルに形成した凹部に嵌合して前後方向にオーバーラップさせたので、ピラーガーニッシュの前後方向寸法にバラツキが存在したり、ピラーガーニッシュの前後方向の貼り付け位置にバラツキが存在したりしても、ピラーガーニッシュの端部がランチャンネルの上に乗り上げたり、ピラーガーニッシュの端部とランチャンネルとの間に隙間が空いたりするのを防止し、ドアガラスおよびピラーガーニッシュ間の段差を減少させて空気抵抗の低減および美観の向上を図ることができる。

10

## 【0018】

また請求項2の構成によれば、ピラーガーニッシュは硬質樹脂基材の車幅方向外面を装飾層で被覆して構成され、その車幅方向内面が接着層でドアサッシの車幅方向外面に貼り付けられるので、ピラーガーニッシュを可及的に薄くして段差の発生を最小限に抑えることで車体表面をフラットすることができる。

## 【0019】

また請求項3の構成によれば、ランチャンネルはドアガラスの車幅方向外面に沿う外壁部と、外壁部の端部から前後方向一方かつ車幅方向内側に延びてドアガラスの車幅方向外面に当接する第1リップと、外壁部の端部から前後方向他方かつ車幅方向外側に延びて外壁部との間に凹部を構成する第2リップとを備え、第1リップおよび第2リップはドアガラスおよびピラーガーニッシュ間を滑らかに接続するので、ドアガラス、ランチャンネルおよびピラーガーニッシュの継ぎ目に生じる段差を最小限に抑え、気流の流れをスムーズにして空気抵抗や騒音を低減することができる。

20

## 【0020】

また請求項4の構成によれば、ピラーガーニッシュの前後他方の端部を車幅方向内側に折り曲げて屈曲エッジを形成し、屈曲エッジをドアサッシの前後他方の端部に係合させたので、ドアサッシに対してピラーガーニッシュを前後方向に位置決めすることで、ピラーガーニッシュの傾斜エッジとランチャンネルの凹部との位置ずれを最小限に抑えることができる。

30

## 【0021】

また請求項5の構成によれば、ドアサッシの前後他方の端部は車幅方向内側に膨出する玉縁ヘムを備え、屈曲エッジの先端の高さは玉縁ヘムの車幅方向内側の頂点の高さよりも低いので、ドアの開閉時にドアサッシに指を掛けた場合にピラーガーニッシュの屈曲エッジが指に食い込むのを防止することができる。

## 【0022】

また請求項6の構成によれば、リアドアのドアサッシに設けたウエザーストリップが、フロントドアのドアサッシの玉縁ヘムに当接するので、ウエザーストリップがピラーガーニッシュの屈曲エッジに当たって傷付くのを防止することができる。

## 【0023】

また請求項7の構成によれば、ランチャンネルの本体部は、ドアガラスの車幅方向外面に沿う外壁部と、ドアガラスの車幅方向内面に沿う内壁部と、外壁部および内壁部を接続してドアガラスの端部に対向する端壁部とを備えて断面コ字状に形成され、外壁部の先端に設けられた外側リップがドアガラスの前後方向中央寄りの位置に当接し、内壁部の先端に設けられた内側リップがドアガラスの前後方向端部寄りの位置に当接するので、外側リップおよび内側リップの荷重差でドアガラスを車幅方向外側に付勢してピラーガーニッシュとの間の段差を低減することができる。

40

## 【0024】

また請求項8の構成によれば、内側リップの付け根の内壁部の肉厚が外側リップの付け根の外壁部の肉厚よりも大きいので、ドアガラスをより強く車幅方向外側に付勢してピラ

50

ーガーニッシュとの間の段差を更に低減することができる。

【0025】

また請求項9の構成によれば、ドアサッシュは、アウターパネルの端縁およびインナーパネルの端縁をヘム加工部で結合して構成されるので、簡単なプレス加工でドアサッシュを製造することができる。

【0026】

また請求項10の構成によれば、ピラーガーニッシュはセンターピラーガーニッシュであり、フロントドアのドアサッシュの後縁およびリアドアのドアサッシュの前縁にそれぞれ取り付けられており、センターピラーに設けられたウエザーストリップが前後のピラーガーニッシュ間の隙間を覆うように当接するので、フロントドアのドアガラス、ランチャネルおよびピラーガーニッシュからリアドアのピラーガーニッシュ、ランチャネルおよびドアガラスに至る広い範囲に存在する継ぎ目に生じる段差を最小限に抑え、気流の流れをスムーズにして空気抵抗や騒音を低減することができる。

10

【図面の簡単な説明】

【0027】

【図1】自動車の車体左側面図である。

【図2】図1の2-2線拡大断面図である。

【図3】センターピラーガーニッシュの作用説明図である。

【図4】図2の4部拡大図である。

【図5】比較例のピラーガーニッシュの作用説明図である。

20

【発明を実施するための形態】

【0028】

以下、図1～図5に基づいて本発明の実施の形態を説明する。なお、本明細書における前後方向、左右方向（車幅方向）および上下方向は運転席に着座した乗員を基準として定義される。

【0029】

図1に示すように、自動車の側面にフロントドア11およびリアドア12が配置される。フロントドア11はドア本体13の上部に設けたドアサッシュ14に昇降自在に支持されたドアガラス15を備えるとともに、リアドア12はドア本体13の上部に設けたドアサッシュ14に昇降自在に支持されたドアガラス15を備える。フロントドア11のドアサッシュ14の後縁と、リアドア12のドアサッシュ14の後縁とに、センターピラーの車幅方向外側を覆うセンターピラーガーニッシュ16がそれぞれ設けられる。

30

【0030】

図2に示すように、フロントドア11のドアサッシュ14のセンターピラーガーニッシュ16が取り付けられる部分は、表皮材17、チャンネル材18、内周材19および外周材20からなり、表皮材17の略平坦な前縁はヘム加工部17aにおいて折り曲げられてチャンネル材18の車幅方向外縁を挟むように結合され、表皮材17の略平坦な後縁はヘム加工部17bにおいて折り曲げられて外周材20の車幅方向外縁を挟むように結合され、チャンネル材18の車幅方向内縁は内周材19の車幅方向外縁に重ね合わされて結合される。リアドア12のドアサッシュ14のセンターピラーガーニッシュ16が取り付けられる部分は、表皮材17、チャンネル材18、内周材19および外周材20からなり、表皮材17の略平坦な後縁はヘム加工部17dにおいて折り曲げられてチャンネル材18の車幅方向外縁を挟むように結合され、表皮材17の車幅方向内向きに折り曲げられた前縁はヘム加工部17cにおいて折り曲げられて外周材20の車幅方向外縁を挟むように結合され、チャンネル材18の車幅方向内縁は内周材19の車幅方向外縁に重ね合わされて結合される。

40

【0031】

フロントドア11のドアサッシュ14の後縁とリアドア12のドアサッシュ14の前縁とが対向する部分の車幅方向内側に中空閉断面のセンターピラー21が配置されており、フロントドア11のドアサッシュ14の外周材20に設けたゴム製のウエザーストリップ

50

22がセンターピラー21の前部に当接して防水機能を発揮する。またリアドア12のドアサッシュ14の外周材20に設けたゴム製のウエザーストリップ23がセンターピラー21の後部に当接して防水機能を発揮する。

【0032】

フロントドア11のドアサッシュ14のチャンネル材18の内部に、ドアガラス15の縁部を摺動自在に案内しながら防水機能を発揮するゴム製のランチャンネル24が装着される。ランチャンネル24は、外壁部24a、内壁部24bおよび端壁部24cを有してドアガラス15の縁部を取り囲むコ字状断面に形成された本体部と、外壁部24aの先端からT字状に延びる外側リップ24dと、内壁部24bの先端からT字状に延びる内側リップ24eとを備える。

10

【0033】

外側リップ24dは、ドアガラス15の中央側(前方)に延びてドアガラス15に当接する第1リップ24fと、ドアガラス15の端縁側(後方)に延びて外壁部24aとの間に後向き開口する凹部24jを構成する第2リップ24gとを備える。また内側リップ24eは、車幅方向内側に延びてドアサッシュ14の内周材19に当接する第1リップ24hと、ドアガラス15の端縁側(後方)に延びてドアガラス15に当接する第2リップ24iとを備える。内側リップ24eの付け根の内壁部24bの肉厚は、外側リップ24dの付け根の外壁部24aの肉厚よりも大きくなっている。

【0034】

以上、フロントドア11側のランチャンネル24の形状を説明したが、リアドア12側のランチャンネル24の形状は、フロントドア11側のランチャンネル24の形状に対して前後対称である。

20

【0035】

センターピラーガーニッシュ16は、ポリカーボネートのような硬質樹脂を板状に射出成形した硬質樹脂基材25と、硬質樹脂基材25の車幅方向外面に形成されたウレタン樹脂の黒色塗膜等よりなる装飾層26とで構成されており、その厚さは0.5mm~1.0mmであり、硬質樹脂基材25が接着剤あるいは両面接着テープのような接着層27でドアサッシュ14の表皮材17の車幅方向外面に固定される。

【0036】

フロントドア11のセンターピラーガーニッシュ16は、その前縁部に車幅方向内向きに折り曲げられて斜めに延びる傾斜エッジ16a(図3(A)参照)を備えるとともに、その後縁部に車幅方向内向きに弧状に滑らかに屈曲する屈曲エッジ16b(図4(A)参照)を備える。図3(A)に示すように、センターピラーガーニッシュ16の前縁の傾斜エッジ16aの先端はランチャンネル24の凹部24jに嵌合しており、車幅方向に見たときに傾斜エッジ16aの先端は凹部24jを構成する外側リップ24dの第2リップ24gにオーバーラップする。その結果、傾斜エッジ16aに当接する外側リップ24dの第2リップ24gは車幅方向外側に向かって僅かに弾性変形する。

30

【0037】

また図4(A)に示すように、センターピラーガーニッシュ16の後縁の屈曲エッジ16bの先端は、ドアサッシュ14の表皮材17の後端のヘム加工部17bに沿うように係合する。このとき、表皮材17の後端のヘム加工部17bは車幅方向内側に膨出する玉縁を構成しており、屈曲エッジ16bの車幅方向内側への突出高さh1は、ヘム加工部17bの玉縁の車幅方向内側への突出高さh2よりも小さくなっている。

40

【0038】

以上、フロントドア11側のセンターピラーガーニッシュ16の断面形状を説明したが、リアドア12側のセンターピラーガーニッシュ16の断面形状は、フロントドア11側のセンターピラーガーニッシュ16の断面形状に対して前後対称である。ただし、リアドア12側のセンターピラーガーニッシュ16の前縁の屈曲エッジ16bは、ドアサッシュ14の表皮材17の折り曲げ部に係合しており、ヘム加工部17cには係合していない(図2参照)。

50

## 【0039】

そしてリアドア12のドアサッシュ14の前端に設けられたウエザーストリップ28が、フロントドア11のドアサッシュ14の後縁に当接してシール機能を発揮する(図2参照)。

## 【0040】

次に、上記構成を備えた本発明の実施の形態の作用を説明する。

## 【0041】

フロントドア11のドアガラス15の車幅方向外面は、前側のランチャンネル24の外側リップ24dを介してフロントドア11のセンターピラーガーニッシュ16の前縁に連続し、このセンターピラーガーニッシュ16の後縁はリアドア12のドアサッシュ14の前縁に設けたウエザーストリップ28を介してリアドア12のセンターピラーガーニッシュ16の前縁に接続し、このセンターピラーガーニッシュ16の後縁は後側のランチャンネル24の外側リップ24dを介してリアドア12のドアガラス15の車幅方向外面に接続する。

10

## 【0042】

前側のセンターピラーガーニッシュ16をフロントドア11のドアサッシュ14の後縁に接着するとき、センターピラーガーニッシュ16の後縁の屈曲エッジ16bをドアサッシュ14の表皮材17のヘム加工部17bに嵌合することで、ドアサッシュ14に対してセンターピラーガーニッシュ16を前後方向に位置決めすることができる(図4(A)参照)。このようにしてドアサッシュ14に対してセンターピラーガーニッシュ16を前後方向に位置決めしても、センターピラーガーニッシュ16の前後方向の寸法には製造上の誤差が存在するため、センターピラーガーニッシュ16の前縁とドアガラス15のランチャンネル24との間に隙間が発生したり、センターピラーガーニッシュ16の前縁がドアガラス15のランチャンネル24に乗り上げたりして段差が生じる可能性がある(図3(B)および図3(C)参照)。

20

## 【0043】

しかしながら、本実施の形態によれば、センターピラーガーニッシュ16の前縁に車幅方向内側に傾斜する傾斜エッジ16aを形成し、この傾斜エッジ16aをランチャンネル24の外壁部24aおよび外側リップ24dの第2リップ24g間に形成されて後向きに開口する凹部24jに嵌合して前後方向にオーバーラップさせたので、センターピラーガーニッシュ16の前後方向寸法にバラツキが存在したり、センターピラーガーニッシュ16の前後方向の貼り付け位置にバラツキが存在したりしても、センターピラーガーニッシュ16の前縁がランチャンネル24の上に乗上げたり、センターピラーガーニッシュ16の前縁とランチャンネル24との間に隙間が空いたりするのを防止して美観を高めることができる。

30

## 【0044】

図5は本実施の形態の比較例を示すもので、センターピラーガーニッシュ16は前縁を車幅方向内側に屈曲させた屈曲エッジ16cを備えており、この屈曲エッジ16cはドアサッシュ14の前縁のヘム加工部17aとランチャンネル24の段部24kとの間に嵌合する。

40

## 【0045】

この比較例では、センターピラーガーニッシュ16の前後方向長さが長すぎると、屈曲エッジ16cがランチャンネル24の段部24kを強く押ししまい、外側リップ24mが大きく変形して美観を損ねたり空気抵抗を増加させたりするだけでなく、大きく変形した外側リップ24mがドアガラス15のスムーズな摺動を妨げる可能性がある(図5(A)参照)。

## 【0046】

またセンターピラーガーニッシュ16の前後方向長さが短すぎると、屈曲エッジ16cとランチャンネル24の段部24kとの間に隙間が形成されてしまい、隙間が美観を損ねたり空気抵抗を増加させたりする可能性がある(図5(B)参照)。

50

## 【0047】

特に、本実施の形態のランチャンネル24はドアガラス15の車幅方向外面に沿う外壁部24aの前端から前方かつ車幅方向内側に延びてドアガラス15の車幅方向外面に当接する第1リップ24fと、外壁部24aの前端から後方かつ車幅方向外側に延びて外壁部24aとの間に凹部24jを構成する第2リップ24gとを備え、第1リップ24fおよび第2リップ24jはドアガラス15およびセンターピラーガーニッシュ16間を滑らかに接続するので、段差を最小限に抑えて気流の流れをスムーズにすることで空気抵抗や騒音を低減することができる。

## 【0048】

またドアサッシュ14の後端のヘム加工部17bは車幅方向内側に膨出する玉縁ヘムを構成し、センターピラーガーニッシュ16の後縁の屈曲エッジ16bの先端の高さh1は玉縁ヘムの車幅方向内側の頂点の高さh2よりも低いので(図4(A)参照)、フロントドア11を開閉すべくドアサッシュ14に指を掛けた場合に、センターピラーガーニッシュ16の屈曲エッジ16bが指に食い込むのを防止することができる。このとき、仮にセンターピラーガーニッシュ16の屈曲エッジ16bが玉縁ヘムになっていないと(図4(B)参照)、センターピラーガーニッシュ16の屈曲エッジ16bが指に食い込む可能性がある。しかもリアドア12fのドアサッシュ14の前縁に設けたウエザーストリップ28がヘム加工部17bの玉縁ヘムに当接するので、ウエザーストリップ28が屈曲エッジ16bに当たって傷付くのを防止することができる。

## 【0049】

またランチャンネル24の断面コ字状の本体部は、その外壁部24aの先端に設けられた外側リップ24dの第1リップ24fがドアガラス15の前後方向中央寄りの位置に当接し、内壁部24bの先端に設けられた内側リップ24eの第2リップ24iがドアガラス15の後端寄りの位置に当接するので、ドアガラス15の後端寄りの位置を押す第2リップ24iの荷重がドアガラス15の前後方向中央寄りの位置を押す第1リップ24fの荷重に勝ることで、ドアガラス15の後端を車幅方向外側に付勢してセンターピラーガーニッシュ16との段差を低減することができる。

## 【0050】

このとき、内側リップ24eの付け根の内壁部24bの肉厚が外側リップ24dの付け根の外壁部24aの肉厚よりも大きいので、ドアガラス15をより強く車幅方向外側に付勢してセンターピラーガーニッシュ16との間の段差を更に低減することができる。

## 【0051】

以上、フロントドア11のセンターピラーガーニッシュ16の作用を説明したが、リアドア12側のセンターピラーガーニッシュ16の作用も同様である。なお、リアドア12側のセンターピラーガーニッシュ16の屈曲エッジ16bが係合するドアサッシュ14の前縁のヘム加工部17cは玉縁にする必要はない(図2参照)。その理由は、リアドア12側の開閉時に、そのドアサッシュ14の前縁に指を掛けることがないため、センターピラーガーニッシュ16の屈曲エッジ16bの先端に指が当たる虞がないからである。

## 【0052】

そしてセンターピラーガーニッシュ16は硬質樹脂基材25の車幅方向外面を装飾層26で被覆して構成され、その車幅方向内面が接着層27でドアサッシュ14の車幅方向外面に貼り付けられるので、センターピラーガーニッシュ16を可及的に薄くして段差の発生を最小限に抑えることで車体表面をフラットにすることができる。さらにドアサッシュ14は、その表皮材17をヘム加工部17a~17cで結合して構成されるので、簡単なプレス加工でドアサッシュ14を製造することができる。

## 【0053】

以上、本発明の実施の形態を説明したが、本発明はその要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更を行うことが可能である。

## 【0054】

例えば、本発明のピラーガーニッシュは実施の形態のセンターピラーガーニッシュ16

10

20

30

40

50

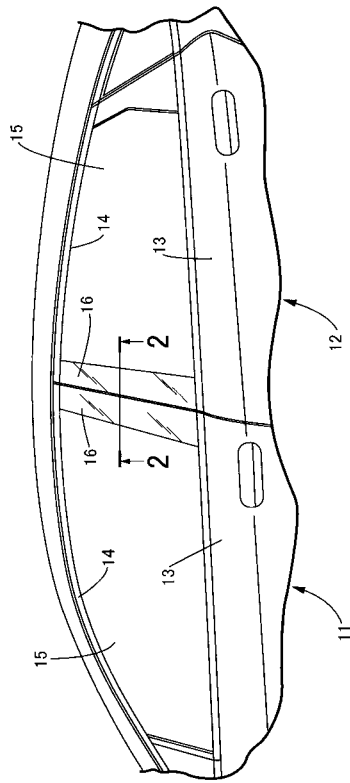
に限定されず、センターピラー以外のピラーのガーニッシュであっても良い。

【符号の説明】

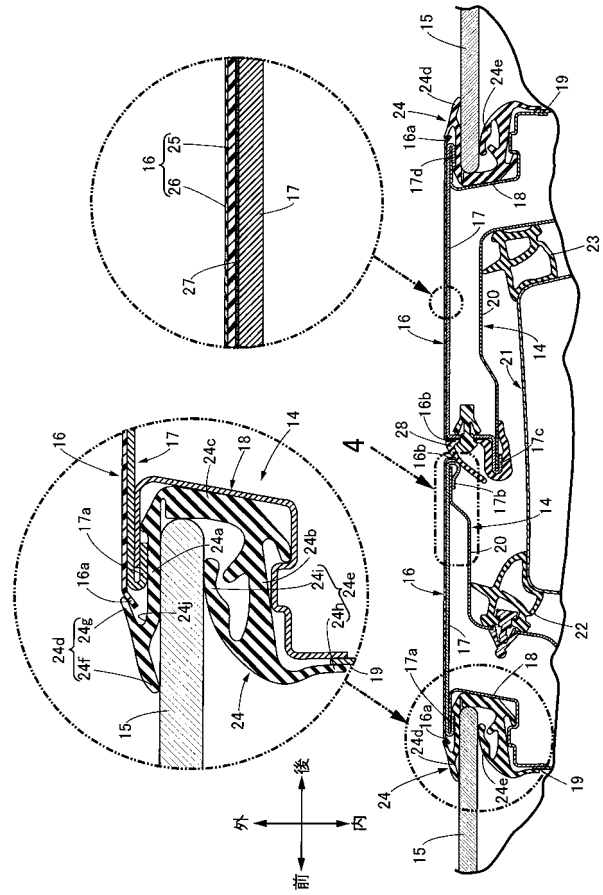
【 0 0 5 5 】

1 1	フロントドア	
1 2	リアドア	
1 4	ドアサッシュ	
1 5	ドアガラス	
1 6	センターピラーガーニッシュ ( ピラーガーニッシュ )	
1 6 a	傾斜エッジ	
1 6 b	屈曲エッジ	10
1 7	表皮材 ( アウターパネル )	
1 7 a	ヘム加工部	
1 7 b	ヘム加工部 ( 玉縁ヘム )	
1 7 c	ヘム加工部	
1 7 d	ヘム加工部	
1 8	チャンネル材 ( インナーパネル )	
1 9	内周材 ( インナーパネル )	
2 0	外周材 ( インナーパネル )	
2 1	センターピラー	
2 4	ランチャンネル	20
2 4 a	外壁部	
2 4 b	内壁部	
2 4 c	端壁部	
2 4 d	外側リップ	
2 4 e	内側リップ	
2 4 f	第 1 リップ	
2 4 g	第 2 リップ	
2 4 j	凹部	
2 5	硬質樹脂基材	
2 6	装飾層	30
2 7	接着層	
2 8	ウエザーストリップ	
h 1	屈曲エッジの先端の高さ	
h 2	玉縁ヘムの車幅方向内側の頂点の高さ	

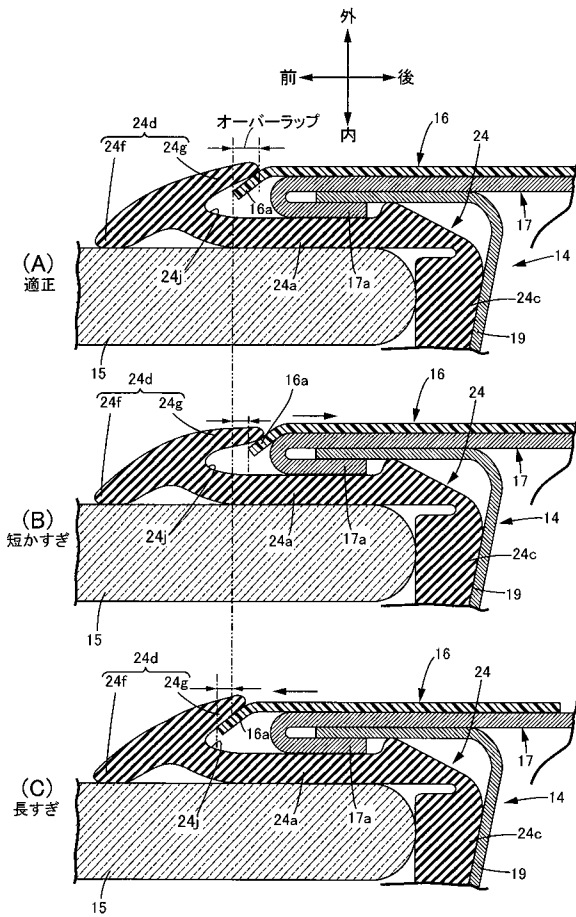
【 図 1 】



【 図 2 】



【 図 3 】



【 図 4 】

