

(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2013-154792

(P2013-154792A)

(43) 公開日 平成25年8月15日(2013.8.15)

(51) Int.Cl.
B60N 3/02 (2006.01)F1
B60N 3/02テーマコード (参考)
3B088

審査請求 未請求 請求項の数 7 O L (全 13 頁)

(21) 出願番号 特願2012-17487 (P2012-17487)
(22) 出願日 平成24年1月31日 (2012.1.31)(71) 出願人 390026538
ダイキョーニシカワ株式会社
広島県安芸郡坂町北新地一丁目4番31号
(74) 代理人 110001427
特許業務法人前田特許事務所
(72) 発明者 多久和 誠
広島県安芸郡坂町北新地一丁目4番31号
ダイキョーニシカワ株式会社内
(72) 発明者 田岡 裕司
広島県安芸郡坂町北新地一丁目4番31号
ダイキョーニシカワ株式会社内
Fターム(参考) 3B088 DA06 DB02

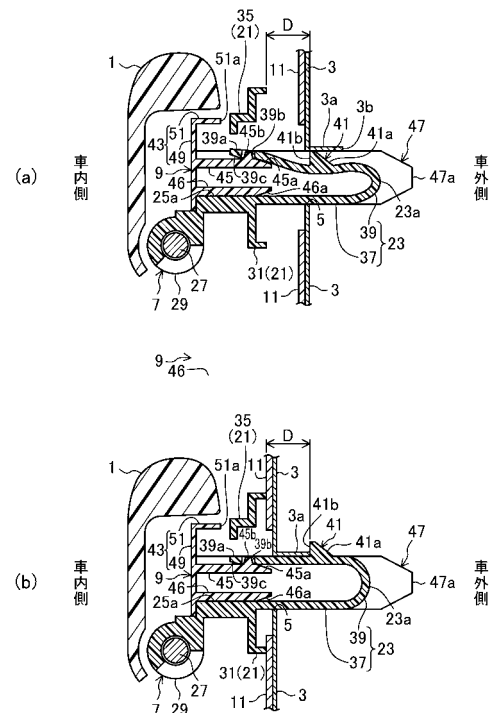
(54) 【発明の名称】 アシストグリップの取付構造

(57) 【要約】

【課題】アシストグリップを簡単にに取り付けることができる取付構造を提供する。

【解決手段】係止片23は、取付座本体21から裏面側に延出する延出部37と、延出部37の延出端から折り返され、折返端が自由端を構成する折返部39とを有し、折返部39の中途部に係止突起41が形成され、ロック部材9は、開口部25aに表面側から挿入された状態で、折返端部39aを下側から支持する上側支持片部45を有し、支持片部45、46を開口部25aに表面側から挿入してロック部材9を取付座7に組み付けた状態から係止片23を取付孔5に挿入する過程で、係止突起41が取付孔5周縁部に摺接することで折返部37が下側に撓み、かつ取付孔5周縁部を通過することで折返部39が復帰して、係止突起41が取付孔5周縁部に車外側から当接するとともに、取付座本体21が取付孔5周縁部に車内側から当接する。

【選択図】図4



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

グリップ本体(1)と、該グリップ本体(1)の両端にそれぞれ設けられ、車体パネル(3)の略矩形状の取付孔(5)に車内側から挿入されて上記グリップ本体(1)を車体パネル(3)に取り付ける一対の取付座(7)と、該各取付座(7)の上記取付孔(5)からの脱落を規制するロック部材(9)とを備えたアシストグリップの取付構造であって、

上記取付座(7)は、開口部(25a)を有する取付座本体(21)と、該取付座本体(21)の裏面側に突出する可撓性を有するU字形状の係止片(23,67)とを有し、

上記係止片(23,67)は、上記取付座本体(21)から裏面側に延出する延出部(37,69)と、該延出部(37,69)の延出端から折り返され、折返端が自由端を構成する折返部(39,71)とを有し、該延出部(37,69)及び折返部(39,71)の少なくとも一方の中途部に係止突起(41,57,73)が形成され、

上記ロック部材(9)は、上記取付座本体(21)の開口部(25a)に表面側から挿入された状態で、上記折返部(39)の折返端部(39a)を上記延出部(37)側から支持する支持部(45,46)を有し、

上記支持部(45,46)を上記取付座本体(21)の開口部(25a)に表面側から挿入して上記ロック部材(9)を上記取付座(7)に組み付けた状態から上記係止片(23,67)を上記取付孔(5)に挿入する過程で、上記係止突起(41,57,63)が取付孔(5)周縁部に摺接することで上記折返部(39,71)が上記延出部(37,69)側に撓み、かつ取付孔(5)周縁部を通過することで上記折返部(39,71)が復帰して、上記係止突起(41,57,63)が取付孔(5)周縁部に車外側から当接するとともに、上記取付座本体(21)が取付孔(5)周縁部に車内側から当接するように構成されていることを特徴とするアシストグリップの取付構造。

【請求項 2】

請求項 1 に記載のアシストグリップの取付構造において、

上記ロック部材(9)は、裏面側に延出して上記取付座本体(21)の開口部(25a)に表面側から挿入されるガイド部(47)をさらに有し、

上記ガイド部(47)は、上記取付座本体(21)の開口部(25a)に表面側から挿入して上記ロック部材(9)を上記取付座(7)に組み付けて上記取付孔(5)に挿入された状態で、取付孔(5)周縁部に当接していることを特徴とするアシストグリップの取付構造。

【請求項 3】

請求項 2 に記載のアシストグリップの取付構造において、

上記ガイド部(47)は、上記取付座本体(21)の開口部(25a)に表面側から挿入して上記ロック部材(9)を上記取付座(7)に組み付けた状態で、その先端(47a)が上記係止片突出端(23a)よりも裏面側に突出していることを特徴とするアシストグリップの取付構造。

【請求項 4】

請求項 1 乃至 3 のいずれか 1 項に記載のアシストグリップの取付構造において、

上記支持部(45,46)を上記取付座本体(21)の開口部(25a)に表面側から挿入して上記ロック部材(9)を上記取付座(7)に組み付けた状態から上記係止片(23,67)を取付孔(5)に挿入する過程で、該係止突起(41,63)と上記取付座本体(21)との間隔(D)を一定に保持する間隔保持手段(39b,45b,65,71b)をさらに備えることを特徴とするアシストグリップの取付構造。

【請求項 5】

請求項 1 乃至 4 のいずれか 1 項に記載のアシストグリップの取付構造において、

上記取付孔(5)周縁部の車内側は、車体内装材(11)によって覆われ、

上記取付座(7)は、上記係止片(23,67)が取付孔(5)に挿入された状態で、上記車体内装材(11)を介して上記車体パネル(3)に車内側から当接し、

上記取付孔(5)の上記延出部(37)側及び折返部(39)側の一方における上記車体内装材(11)と車体パネル(3)との間の空間にエアバッグ(19)が配設され、

上記係止突起(41)は、上記延出部(37)及び折返部(39)の他方のみに形成されていることを特徴とするアシストグリップの取付構造。

【請求項 6】

請求項 1 乃至 5 のいずれか 1 項に記載のアシストグリップの取付構造において、
上記取付座本体(21)は、樹脂で構成され、
上記係止片(67)は、金属で構成されていることを特徴とするアシストグリップの取付構造。

【請求項 7】

請求項 1 乃至 6 のいずれか 1 項に記載のアシストグリップの取付構造において、
上記取付孔(5)周縁部には、車外に向かって折り曲げられた折曲部(3a)が形成され、
上記係止突起(41,73)は、上記係止片(23,67)が取付孔(5)に挿入された状態で、上記折曲部(3a)の端部に車外側から当接することを特徴とするアシストグリップの取付構造。

【発明の詳細な説明】

10

【技術分野】

【0001】

本発明は、自動車の乗員が例えば乗降・乗車中に身体を支えるために把持するアシストグリップの車体パネルへの取付構造に関するものである。

【背景技術】

【0002】

特許文献 1 には、グリップ本体両端に取り付けられたベース部材と、ベース部材に設けられ、車体パネルの取付孔に挿入係止される弾性クリップと、弾性クリップに形成されたキャップ挿通孔に挿入され、弾性クリップの取付孔からの脱落を規制するキャップとを有するアシストグリップの取付構造が開示されている。上記弾性クリップは、略 U 字状の弾性部材であって、車外側に突出し、一端がベース部材に固定された延出部と、延出端から折返し、折返端が自由端である折返部とを有し、両端部間に上記キャップ挿通孔が形成され、両端部が互いに接近するように弾性変位する。延出部には取付孔周縁部が嵌め込まれる凹部が形成されている一方、折返部には該周縁部と係合する係合爪が形成されている。

20

【0003】

上記弾性クリップを取付孔に挿入すると、両端部が取付孔周縁部に当接して互いに接近し、凹部及び係合爪が取付孔周縁部を通過すると弾性クリップが復帰し、凹部が取付孔周縁部が嵌め込まれるとともに係合爪が取付孔周縁部に係合することにより、弾性クリップが車体パネルに係止される。その後、キャップ挿通孔にキャップを挿入して弾性クリップの脱落を規制する。

30

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【特許文献 1】特開 2004 - 136733 号公報（第 6 頁、図 2）

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

上記のような手順でキャップを弾性クリップに組み付けるのは、キャップがキャップ挿通孔の凹部及び係合爪に対応する位置まで挿入されるため、弾性クリップにキャップを組み付けた状態で、両端部が互いに接近するように変位できないからである。したがって、アシストグリップを取り付ける際には、先に弾性クリップを取付孔に挿入し、その後にキャップを組み付けなければならない、取り付けに手間がかかる。

40

【0006】

本発明は、かかる点に鑑みてなされたものであり、その目的とするところは、アシストグリップを簡単に取り付けることができる取付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】

上記の目的を達成するために、本発明は、グリップ本体の両端にそれぞれ設けられて車体の取付孔に取り付けられる取付座及び各取付座に組み付けられて取付座が取付孔から脱落するのを規制するロック部材の各構造を工夫したものである。

50

【 0 0 0 8 】

具体的には、本発明は、グリップ本体と、該グリップ本体の両端にそれぞれ設けられ、車体パネルの略矩形状の取付孔に車内側から挿入されて上記グリップ本体を車体パネルに取り付ける一対の取付座と、該各取付座の上記取付孔からの脱落を規制するロック部材とを備えたアシストグリップの取付構造を対象とし、次のような解決手段を講じた。

【 0 0 0 9 】

すなわち、第 1 の発明は、上記取付座は、開口部を有する取付座本体と、該取付座本体の裏面側に突出する可撓性を有する U 字形状の係止片とを有し、上記係止片は、上記取付座本体から裏面側に延出する延出部と、該延出部の延出端から折り返され、折返端が自由端を構成する折返部とを有し、該延出部及び折返部の少なくとも一方の中途部に係止突起が形成され、上記ロック部材は、上記取付座本体の開口部に表面側から挿入された状態で、上記折返部の折返端部を上記延出部側から支持する支持部を有し、上記支持部を上記取付座本体の開口部に表面側から挿入して上記ロック部材を上記取付座に組み付けた状態から上記係止片を上記取付孔に挿入する過程で、上記係止突起が取付孔周縁部に摺接することで上記折返部が上記延出部側に撓み、かつ取付孔周縁部を通過することで上記折返部が復帰して、上記係止突起が取付孔周縁部に車外側から当接するとともに、上記取付座本体が取付孔周縁部に車内側から当接するように構成されていることを特徴とする。

10

【 0 0 1 0 】

第 2 の発明は、第 1 の発明において、上記ロック部材は、裏面側に延出して上記取付座本体の開口部に表面側から挿入されるガイド部をさらに有し、上記ガイド部は、上記取付座本体の開口部に表面側から挿入して上記ロック部材を上記取付座に組み付けて上記取付孔に挿入された状態で、取付孔周縁部に当接していることを特徴とする。

20

【 0 0 1 1 】

第 3 の発明は、第 2 の発明において、上記ガイド部は、上記取付座本体の開口部に表面側から挿入して上記ロック部材を上記取付座に組み付けた状態で、その先端が上記係止片突出端よりも裏面側に突出していることを特徴とする。

【 0 0 1 2 】

第 4 の発明は、第 1 乃至第 3 のいずれかの発明において、上記支持部を上記取付座本体の開口部に表面側から挿入して上記ロック部材を上記取付座に組み付けた状態から上記係止片を取付孔に挿入する過程で、該係止突起と上記取付座本体との間隔を一定に保持する間隔保持手段をさらに備えることを特徴とする。

30

【 0 0 1 3 】

第 5 の発明は、第 1 乃至第 4 のいずれかの発明において、上記取付孔周縁部の車内側は、車体内装材によって覆われ、上記取付座は、上記係止片が取付孔に挿入された状態で、上記車体内装材を介して上記車体パネルに車内側から当接し、上記取付孔の上記延出部側及び折返部側の一方における上記車体内装材と車体パネルとの間の空間にエアバッグが配設され、上記係止突起は、上記延出部及び折返部の他方のみに形成されていることを特徴とする。

【 0 0 1 4 】

第 6 の発明は、第 1 乃至第 5 のいずれかの発明において、上記取付座本体は、樹脂で構成され、上記係止片は、金属で構成されていることを特徴とする。

40

【 0 0 1 5 】

第 7 の発明は、第 1 乃至第 6 のいずれかの発明において、上記取付孔周縁部には、車外に向かって折り曲げられた折曲部が形成され、上記係止突起は、上記係止片が取付孔に挿入された状態で、上記折曲部の端部に車外側から当接することを特徴とする。

【 発明の効果 】

【 0 0 1 6 】

第 1 の発明によれば、係止突起が折返部の中途部に設けられている一方、ロック部材が取付座に組み付けられた状態で、支持部が折返端部を支持し、係止突起と支持部とが離れている。したがって、折返部は、ロック部材が取付座に組み付けられた状態で、支持部に

50

妨げられずに延出部側に撓むことができる。そうすると、ロック部材が組み付けられた取付座を取付孔に挿入する過程で、係止突起が取付孔周縁部に当接すると、折返部が延出部側に撓み、係止突起が取付孔周縁部を通過することができる。したがって、アシストグリップを取り付ける際には、予めロック部材を組み付けた取付座を取り付けるだけなので、アシストグリップの取り付けが簡単である。

【 0 0 1 7 】

第 2 の発明によれば、ガイド部材が取付孔周縁部に当接しているので、アシストグリップ使用時にグリップ本体が下方に引っ張られると、ガイド部材が取付孔周縁部につっかえて、取付座の移動を規制する。したがって、アシストグリップ使用時のぐらつきを抑えるとともに、取付座の脱落がさらに規制される。

10

【 0 0 1 8 】

第 3 の発明によれば、ロック部材が組み付けられた取付座を取付孔に挿入する際に、挿入端が取付座に隠れている場合、取付座を傾けて挿入端を視認しながら挿入するが、ガイド部材の突出端が係止片の延出端よりも裏面側に突出しているので、挿入端である当該突出端を、取付座を比較的浅い角度傾けるだけで視認できる。したがって、アシストグリップの取付作業性が向上する。

【 0 0 1 9 】

第 4 の発明によれば、ロック部材が組み付けられた取付座を取付孔に挿入する過程において、係止突起は取付孔周縁部に摺接して摩擦が生じ、その場に止まろうとするが、間隔保持手段が係止突起と取付座本体との間隔を一定に保持することにより、取付座本体の移動に伴って係止突起が摩擦に抗して車外側に押され、係止突起が取付孔周縁部を通過することができるため、係止不良を防ぐことができる。

20

【 0 0 2 0 】

第 5 の発明によれば、ロック部材が組み付けられた取付座が車体パネルに取り付けられた状態で、エアバッグ反対側の係止突起が取付孔周縁部に係止する一方、エアバッグ側に係止突起が無い場合、係止片はエアバッグ反対側の係止部分を支点として取付孔内を移動することができる。したがって、エアバッグが展開して車体内装材が車内側に捲れ上がり、取付座が車体内装材によって車内側に押されても、係止片が取付孔内を移動することによって取付座が受ける展開圧力が軽減し、取付座の破損やアシストグリップの車内側への飛び出しを防ぐことができる。

30

【 0 0 2 1 】

第 6 の発明によれば、例えばエアバッグの展開や車両の衝突等によって係止片に高負荷がかかっても、係止片が金属で構成されているため、高負荷に耐え、破損を防止することができる。

【 0 0 2 2 】

第 7 の発明によれば、取付孔周縁部に車外側に折り曲げられた折曲部が形成されているので、係止突起を車外側にずらして取付座の車内側への突出を抑制することができ、見栄えが向上する。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 2 3 】

40

【 図 1 】アシストグリップの斜視図であり、(a) は不使用時の状態を示した図であり、(b) は使用時の状態を示した図である。

【 図 2 】実施形態 1 における取付座及びロック部材の分解斜視図である。

【 図 3 】実施形態 1 における取付座及びロック部材の組付状態を示す斜視図である。

【 図 4 】実施形態 1 におけるアシストグリップの取付構造を示す断面図であって、(a) はアシストグリップ取付中の断面図であり、(b) は図 1 (a) の IVb-IVb 線矢視断面図である。

【 図 5 】実施形態 1 に係るアシストグリップの取付構造をエアバッグと共に示す断面図である。

【 図 6 】エアバッグ展開状態における図 5 相当図である。

50

【図 7】実施形態 1 においてロック部材の取付座からの取外方法を説明するための図である。

【図 8】実施形態 2 に係るアシストグリップの取付構造の図 4 (b) 相当図である。

【図 9】実施形態 3 に係るアシストグリップの取付構造の図 4 (b) 相当図である。

【図 10】実施形態 4 における取付座及びロック部材の分解斜視図である。

【図 11】実施形態 4 に係るアシストグリップの取付構造の図 4 (b) 相当図である。

【発明を実施するための形態】

【0024】

以下、本発明の実施形態を図面に基づいて詳細に説明する。

(実施形態 1)

図 1 は、自動車の車室内に取り付けられるアシストグリップ G を示す。図 2 ~ 図 7 は、本発明の実施形態 1 に係る上記アシストグリップ G の取付構造を示す。アシストグリップ G は、長手方向両端部が同じ方向に湾曲して略コ字状をなす長尺状のグリップ本体 1 と、グリップ本体 1 の長手方向両端部分にそれぞれ設けられ、グリップ本体 1 を車体パネルであるインナパネル 3 に形成された矩形状の取付孔 5 に取り付けると、取付座 7 が取付孔 5 から脱落するのを規制する一対のロック部材 9 とを備えている。グリップ本体 1 は、別体の取付座 7 に回動可能に軸支されるとともに、不使用時は、図 1 (a) に示すように、図示しない捻りばね等の付勢手段により車室内側壁に沿う状態に格納維持され、使用時は、図 1 (b) に示すように、付勢手段の付勢力に抗してグリップ本体 1 を取付座 7 に対して略 180 度回動させて使用するようになっている。

【0025】

図 4 ~ 図 7 に示すように、インナパネル 3 の車内側はトップシーリング (車体内装材) 11 で覆われている。また、取付孔 5 の上辺部には、車外に向かって直角に折り曲げられた折曲部 3a が形成されている。インナパネル 3 の車外側には、中間パネル 13 及びアウトパネル 15 が配設され、各パネル 11, 13, 15 は取付孔 5 から下側に離れた位置で溶接によって一体となっている。この溶接部分にウェザーストリップ 17 が取り付けられ、トップシーリング 11 下端部がウェザーストリップ 17 によって支持されている。インナパネル 3 下端部は車外側に湾曲しており、この湾曲部分とトップシーリング 11 との間の空間にエアバッグ 19 が配設されている。

【0026】

次に、取付座 7 及びロック部材 9 の構成について説明する。

【0027】

取付座 7 は、樹脂製であって、図 2 に示すように、取付座本体 21 と、取付座本体 21 から裏面側に突出し、可撓性を有する U 字状の係止片 23 とを備えている。取付座本体 21 中央部には、ロック部材 9 が取り付けられるロック部材取付部 25 が設けられている。ロック部材取付部 25 下端部には、グリップ本体 11 を軸支する軸支部 29 が設けられ、この軸支部 29 に軸 27 (図 1 参照) が挿通される挿通孔 29a が貫通形成されている。さらに、ロック部材取付部 25 裏面側には、フランジ部 31 が形成されている。ロック部材取付部 25 には表面側から裏面側に貫通形成された馬蹄状の開口部 25a が形成されており、この開口部 25a を囲むように内周壁部 33 及び外周壁部 35 が設けられている。外周壁部 35 は、フランジ部 31 から表面側に一体に突設され、内周壁部 33 は、この外周壁部 33 から表面側に一体に突設されている。係止片 23 は、開口部 25a 下辺よりも幅狭であって、その一端 37a が内周壁部 25 内周面に一体形成され、ロック部材取付部 25 から裏面側に延出する延出部 37 と、延出部 37 の延出端から表面側に折り返され、折返端が自由端を構成する折返部 39 とを有し、さらに折返部 39 の中途部には係止突起 41 が突設されている。係止突起 41 は、側方視略直角三角形形状であって、裏面側に行くに従って下がるように傾斜する裏面側端面 41a 及び垂直な表面側端面 41b が形成されている。また、折返端部 39a には矩形状の嵌込孔 39b が上下方向に貫通形成され、この嵌込孔 39b にロック部材 9 の後述する突起 45b が嵌め込まれる。この嵌込孔 39b よりも表面側の下面 39c は、表面側に行くに従って上方に傾斜している。

【 0 0 2 8 】

ロック部材 9 は、樹脂製であって、上記開口部 2 5 a を覆う蓋部 4 3 と、蓋部 4 3 から裏面側に延出する上下に離間した一对の水平な支持片部（支持部）4 5 , 4 6 と、支持片部 4 5 , 4 6 の幅方向両側に設けられ、蓋部 4 3 から裏面側に突出するガイド片部（ガイド部）4 7 とを一体に有している。蓋部 4 3 は、開口部 2 5 a と略同一形状の縦板部 4 9 と、縦板部 4 9 周縁から裏面側に延出し、頂部に裏面側に開口する切欠部 5 1 a が形成された側板部 5 1 とを有している。支持片部 4 5 , 4 6 は、上記係止片 2 3 と同一幅の矩形状であって、表面側端が縦板部 4 9 に繋がる一方、左右両端がガイド片部 4 7 の左右方向内側面に繋がっている。図 4 に示すように、上側支持片部 4 5 の延出端上面 4 5 a は裏面側に行くに従って下方に傾斜している一方、下側支持片部 4 6 の延出端下面 4 6 a は裏面側に行くに従って上方に傾斜している。さらに、上側支持片部 4 5 には側方視台形状の突起 4 5 b が突設されている。また、ガイド片部 4 7 の延出端部は裏面側ほど細くなっている。

10

【 0 0 2 9 】

ロック部材 9 は取付座 7 の表面側から組み付けられる。具体的には、まず、両ガイド片部 4 7 を開口部 2 5 a 内の係止片 2 3 両側にそれぞれ挿入し、両支持片部 4 5 , 4 6 を係止片 2 3 両端にそれぞれ当接させる。このとき、上側支持片部 4 5 の突起 4 5 b が係止片 2 3 の折返端部 3 9 a に当接すると、可撓性を有する折返部 3 9 が撓んで折返端部 3 9 a が突起 4 5 b に乗り上げ、突起 4 5 b が嵌込孔 3 9 b まで移動すると、折返部 3 9 が復帰し、突起 4 5 b が嵌込孔 3 9 b に嵌め込まれる。そして、蓋部 4 3 の側板部 5 1 端面が取付座 7 の外周壁部 3 5 端面に当接し、図 3 に示すように、ロック部材 9 が取付座 7 に組み付けられる。この組付状態で、上側支持片部 4 5 は折返端部 3 9 a を延出部 3 7 側から支持する一方、ガイド片部突出端 4 7 a が係止片突出端 2 3 a よりも裏面側に突出している。また、この組付状態で、取付座 7 のフランジ部 3 1 と係止片 2 3 の係止突起 4 1 との間隔 D は、インナパネル 3 の折曲部 3 a の延出寸法とほぼ一致している。そして、この組付状態で、折返端部 3 9 a が表面側に押された場合に、嵌込孔 3 9 b 内の突起 4 5 b が折返端部 3 9 a を裏面側に押すことによって取付座本体 2 1 と係止突起 4 1 との間隔 D が一定に保持される。したがって、突起 4 5 b 及び嵌込孔 3 9 b は、間隔 D を一定に保持する間隔保持手段を構成している。

20

【 0 0 3 0 】

次に、アシストグリップ G をインナパネル 3 に取り付ける手順について説明する。

30

【 0 0 3 1 】

まず、予めロック部材 9 が組み付けられた一对の取付座 7、一对の軸 2 7 及びグリップ本体 1 を用意し、グリップ本体 1 の両端にそれぞれ取付座 7 を取り付け、アシストグリップ G を組み立てる。次に、両取付座 7 の各ガイド片部延出端 4 7 a を各取付孔 5 に挿入し、ロック部材 9 を取付座 7 に押さえ付けながら車外側に押し込む。この過程で、まず、係止突起 4 1 の裏面側端面 4 1 a が取付孔 5 上辺部に当接し、当該裏面側端面 4 1 a の傾斜に沿って係止突起 4 1 が下方に押される。すると、係止突起 4 1 が支持片部 4 5 , 4 6 から離れているので、可撓性を有する折返部 3 9 は支持片部 4 5 , 4 6 に妨げられることなく下側（すなわち延出部 3 7 側）に撓み、係止突起 4 1 が折曲部 3 a 下側に移動する。続いて、折返部 3 9 が復帰しようするため、係止突起 4 1 が上側に押され、折曲部 3 a に摺接しながら車外側に移動する。このとき、係止突起 4 1 は、折曲部 3 a との間に摩擦が生じてその場に止まろうとするが、間隔保持手段である突起 4 5 b 及び嵌込孔 3 9 b によって取付座本体 2 1 と係止突起 4 1 との間の間隔 D が一定に保持され、係止突起 4 1 が車外側に押される。そして、係止突起 4 1 が折曲部 3 a に摺接しながら通過すると、折返部 3 9 が復帰し、係止突起 4 1 が折曲部 3 a の端部に車外側から当接する一方、取付座本体 2 1 のフランジ部 3 1 が取付孔 5 周縁部に車内側から当接することにより、取付座 7 がインナパネル 3 に固定される。

40

【 0 0 3 2 】

このように、アシストグリップ G を取り付ける際には、予めロック部材 9 を組み付けた

50

取付座 7 を取付孔 5 に挿入するだけなので、アシストグリップ G の取り付けが簡単である。また、取付座 7 を取付孔 5 に挿入する際に、取付座 7 裏面側が取付座本体 2 1 で隠れている場合、取付座 7 を傾けて挿入端を視認しながら挿入するが、ガイド片部突出端 4 7 a が係止片延出端 2 3 a よりも裏面側に突出しているので、挿入端であるガイド片部突出端 4 7 a を、取付座 7 を比較的浅い角度傾けるだけで視認できる。したがって、アシストグリップ G の取付作業性が向上する。さらに、係止片 2 3 を取付孔 5 に挿入する際に、突起 4 5 b 及び嵌込孔 3 9 b によって構成された間隔保持手段が、係止突起 4 1 と取付座本体 2 1 との間の間隔 D を一定に保持することにより、係止突起 4 1 が折曲部 3 a との間で生じる摩擦に抗して車外側に押され、折曲部 3 a を通過することができるため、係止突起 4 1 の係止不良を防ぐことができる。

10

【0033】

一方、アシストグリップ G がインナパネル 3 に取り付けられた状態で、ガイド片部 4 7 が取付孔 5 の上下両周縁部に当接しているので、アシストグリップ G 使用時にグリップ本体 1 を下方に引っ張っても、ガイド片部 4 7 が取付孔 5 周縁部につっかえ、取付座 7 の移動を規制するため、アシストグリップ G 使用時のぐらつきを抑えるとともに、取付座 7 の取付孔 5 からの脱落がさらに規制される。また、この状態から図 6 に示すように取付孔 5 下側のエアバッグ 1 9 が展開すると、トップシーリング 1 1 下端のウェザーストリップ 1 7 による支持状態が解除されてトップシーリング 1 1 が車内側に捲れ上がり、取付座本体 2 1 がトップシーリング 1 1 によって車内側に押されるが、係止突起 4 1 がエアバッグ 1 9 とは反対側の折返部 3 9 のみに設けられているため、取付座 7 がエアバッグ 1 9 の展開圧力を受けても、係止片 2 3 が係止突起 4 1 と取付孔 5 周縁部との当接部を支点として取付孔 5 内を移動することによって展開圧力が軽減し、取付座 7 の破損やアシストグリップ G の車内側への飛び出しを防ぐことができる。さらに、取付孔 5 周縁部に車外側に折り曲げられた折曲部 3 a が形成されているので、係止突起 4 1 を車外側にずらして取付座 7 の車内側への突出を抑制することができ、見栄えが向上する。

20

【0034】

取付座 7 を取り外す際には、図 7 に示すように、グリップ本体 1 を押し下げた状態で側板部 5 1 頂部の切欠部 5 1 a に例えばマイナスドライバ 5 5 を差し込み、その先端 5 5 a を折返端部 3 9 a とロック部材 9 の上側支持片部 4 5 との間に入れて折返端部 3 9 a を持ち上げ、突起 4 5 b を嵌込孔 3 9 b から外し、ロック部材 9 を車内側に引っ張って取り外す。次に、係止片 2 3 の折返端部 3 9 a を下方に押して係止状態を解除し、そのまま取付座 7 を車内側に引っ張る。これにより、取付座 7 が取り外される。

30

【0035】

(実施形態 2)

実施形態 1 では、係止突起 4 1 が折返部 3 9 だけに設けられていたが、延出部 3 7 及び折返部 3 9 の両方に設けられてもよい。すなわち、図 8 に示すように、延出部 3 7 に係止突起 5 7 が突設されている。そして、一对の係止突起 4 1, 5 7 は、取付孔 5 周縁部の上下両側において車外側から当接して延出部 3 7 及び折返部 3 9 双方の車内側への移動を規制している。したがって、上側の係止突起 4 1 のみが当接する上記実施形態 1 と比較して、より確実に取付座 7 が取付孔 5 から脱落するのを規制することができる。

40

【0036】

(実施形態 3)

実施形態 1, 2 では、間隔保持手段が折返端部 3 9 a の嵌込孔 3 9 b 及び上側支持片部 4 5 の突起 4 5 b で構成されていた。しかしながら、取付座 7 及びロック部材 9 双方にそれぞれ上記嵌込孔 3 9 b 及び突起 4 5 b を設けなければならないため、製造に手間がかかる。そこで、本実施形態では、ロック部材 9 の構造を変更し、より簡単な構造で間隔保持手段が構成されている。

【0037】

すなわち、図 9 に示すように、ロック部材 9 の蓋部 5 9 は、上側支持片部 4 5、縦板部 6 1 及び側板部 6 3 に囲まれ、且つ裏面側端面が垂直な縦壁部 6 5 とを有している。尚、

50

ロック部材 9 以外の構成は、実施形態 1 と同じである。

【0038】

そして、ロック部材 9 が取付座 7 に組み付けられた状態で、側板部 6 3 の裏面側端面が外周壁部 3 5 の表面側端面に当接する一方、縦壁部 6 5 が係止片 2 3 の折返端部 3 9 a に当接している。そうすると、ロック部材 9 が組み付けられた取付座 7 を取付孔 5 に挿入する過程で、係止突起 4 1 が折曲部 3 a に摺接することにより折返端部 3 9 a がその場に止まろうとするが、折返端部 3 9 a が縦壁部 6 5 に当接して車外側に押され、それによって係止突起 4 1 が折曲部 3 a を通過する。このように、縦壁部 6 5 をロック部材 9 に設けるだけで間隔保持手段を構成することができる。したがって、製造の手間を減らすことができる。

10

【0039】

(実施形態 4)

上記実施形態 1 ~ 3 では、係止片 2 3 が樹脂で構成されていた。しかしながら、取付座 7 にエアバッグ 1 9 の展開圧力等の高負荷がかかると、樹脂製の係止片 2 3 が破損する虞がある。また、係止片 2 3 の一部である係止突起 4 1 が金属製のインナパネル 3 に常時当接することによって削られてしまい、係止突起 4 1 と折曲部 3 a の端部との間に隙間ができて、取付座 7 がガタつき、異音が発生する虞もある。

【0040】

そこで、本実施形態では、図 10、11 に示すように、係止片 6 7 を金属で構成する。係止片 6 7 は、上記係止片 2 3 と同様に U 字状であって、延出部 6 9 の一端 6 9 a が該一端 6 9 a から左右両側に延びる側部 6 9 b によって内周壁部 2 5 両側部に係止され、折返端が自由端である折返部 7 1 は、折返端部 7 1 a に略矩形状の嵌込孔 7 1 b が上下方向に貫通形成されている。さらに、折返部 7 1 の中途部には、側方視直角三角形形状に折り曲げられた係止突起 7 3 が設けられている。係止突起 7 3 の裏面側端面 7 3 a は裏面側に行くに従って下がるように傾斜し、表面側端面 7 3 b は垂直になっている。尚、係止片 6 7 以外の構成は、実施形態 1 と同じである。また、取付座本体 2 1 は、樹脂製であって、係止片 6 7 と別体である。

20

【0041】

そうして、ロック部材 9 が組み付けられた取付座 7 を取付孔 5 に挿入する過程で、係止突起 7 3 の裏面側端面 7 3 a が取付孔 5 周縁部に当接して係止突起 7 3 が下方に押され、折返部 7 1 が下側に撓むとともに、係止突起 7 3 自身もその下方の貫通孔 7 3 c 内に入り込む。そして、係止突起 7 3 が折曲部 3 a を通過すると係止突起 7 3 及び折返部 7 1 が復帰し、取付座 7 のフランジ部 3 1 が取付孔 5 周縁部に車内側から当接する一方、係止突起 7 3 の表面側端面 7 3 b が折曲部 3 a 端部に車外側から当接することによって取付座 7 がインナパネル 3 に固定される。

30

【0042】

このように、係止片 6 7 が樹脂よりも強度が大きい金属で構成されているため、樹脂製の場合と比べて破損する虞が軽減する。さらに、インナパネル 3 と同じ金属製であるため、インナパネル 3 と常時当接しても削られ難い。したがって、取付座 7 のガタつきや異音発生を抑制することができる。

40

【0043】

本発明は、実施形態に限定されず、その精神又は主要な特徴から逸脱することなく他の色々な形で実施することができる。

【0044】

上記実施形態では、一对の支持片部 4 5, 4 6 が矩形板状であったが、これに限定されず、折返端部 3 9 a, 7 1 a を下側から支持できるものであればよい。例えば、ブロック状のものであってもよい。

【0045】

また、上記実施形態では、ガイド片部 4 7 が略矩形板状であったが、これに限定されず、例えば、棒状のものであってもよい。

50

【 0 0 4 6 】

このように、上述の実施形態はあらゆる点で単なる例示に過ぎず、限定的に解釈してはならない。本発明の範囲は特許請求の範囲によって示すものであって、明細書には何ら拘束されない。さらに、特許請求の範囲の均等範囲に属する変形や変更は、全て本発明の範囲内のものである。

【 産業上の利用可能性 】

【 0 0 4 7 】

以上説明したように、本発明に係るアシストグリップの取付構造は、アシストグリップを取り付ける手間を減らす用途等に適用することができる。

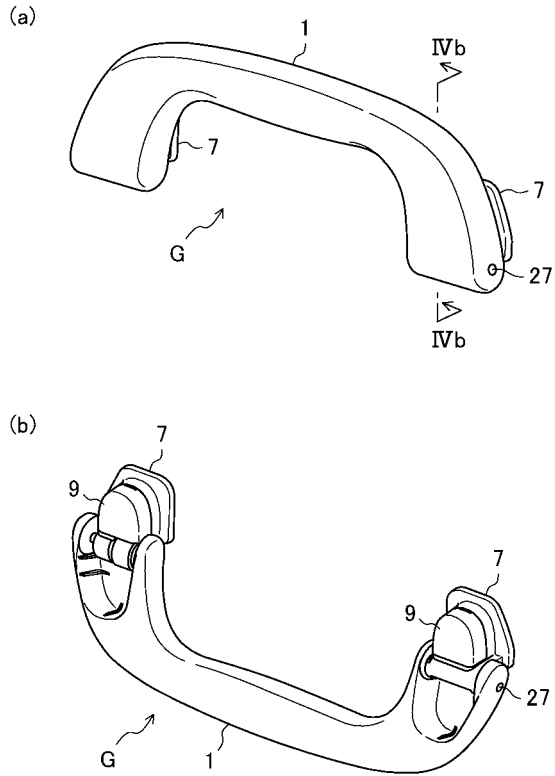
【 符号の説明 】

10

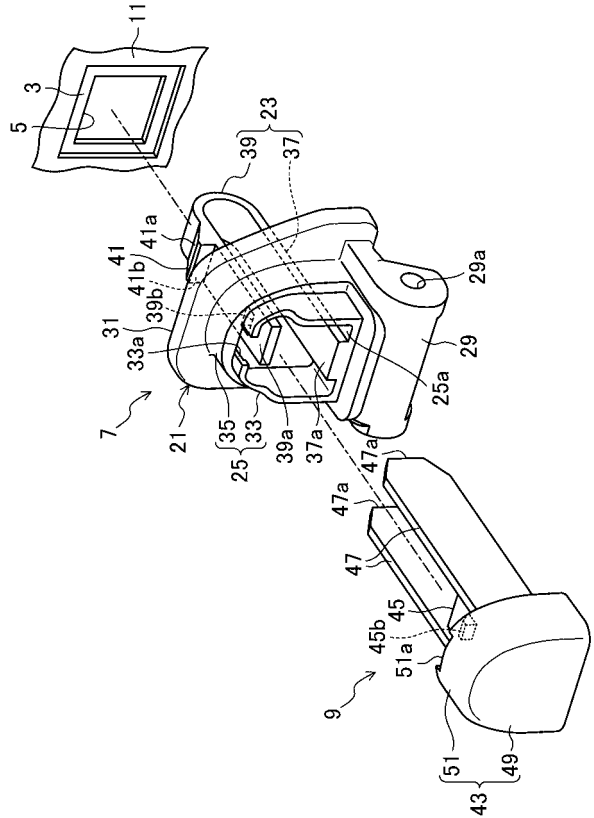
【 0 0 4 8 】

1	グリップ本体	
3	インナパネル（車体パネル）	
3 a	折曲部	
5	取付孔	
7	取付座	
9	ロック部材	
1 1	トップシーリング（車体内装材）	
1 9	エアバッグ	
2 1	取付座本体	20
2 3 , 6 7	係止片	
2 5 a	開口部	
3 7 , 6 9	延出部	
3 9 , 7 1	折返部	
3 9 b , 7 1 b	嵌込孔（間隔保持手段）	
4 1 , 5 7 , 7 3	係止突起	
4 5 , 4 6	支持片部（支持部）	
4 5 b	突起（間隔保持手段）	
4 7	ガイド片部（ガイド部）	
6 5	縦壁部（間隔保持手段）	30
G	アシストグリップ	

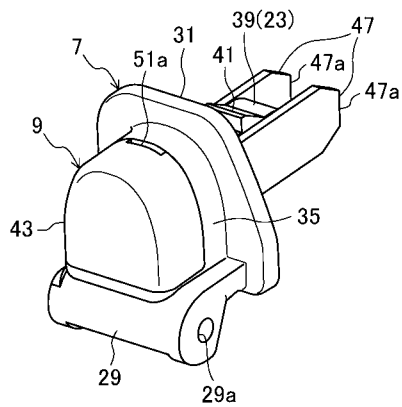
【図 1】



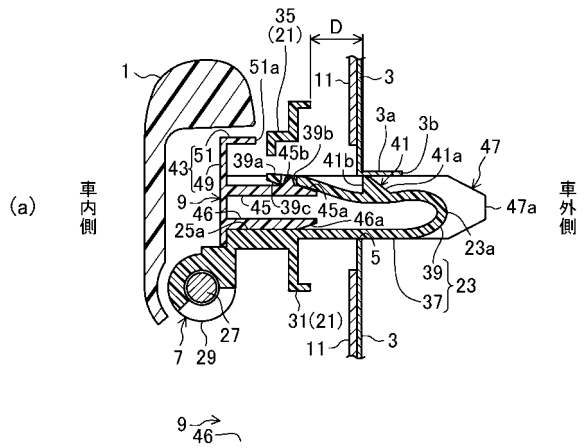
【図 2】



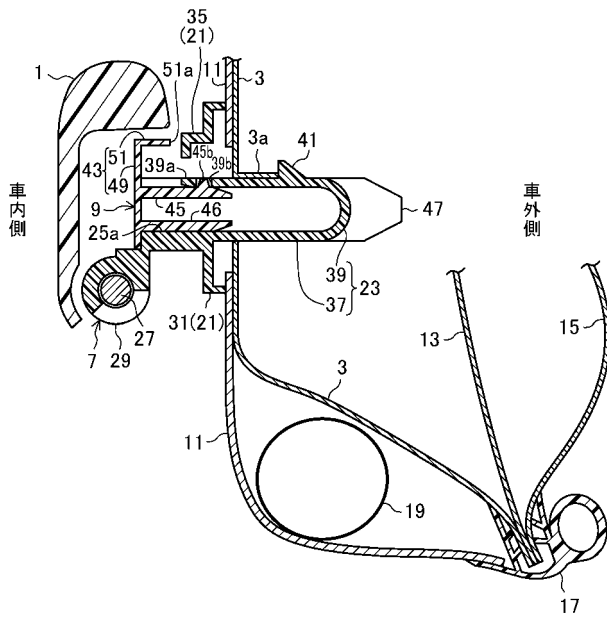
【図 3】



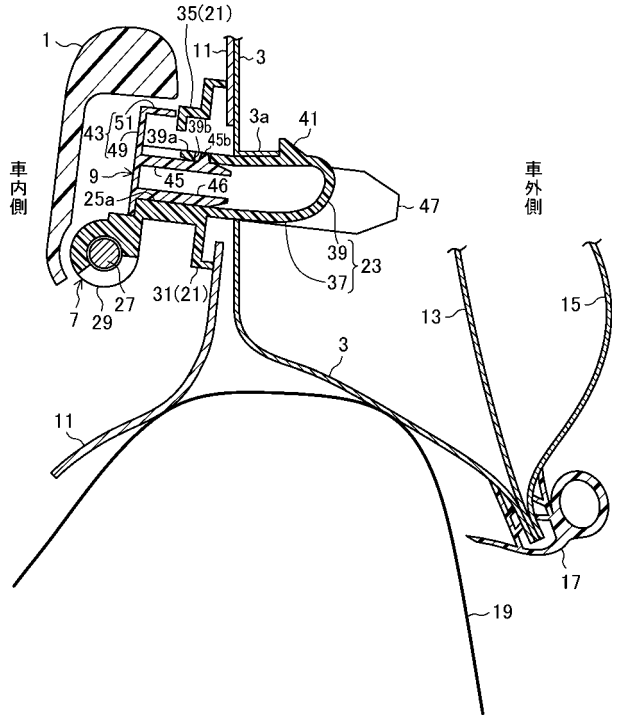
【図 4】



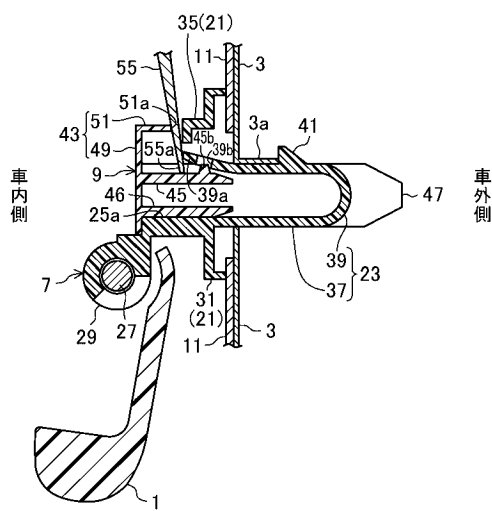
【図 5】



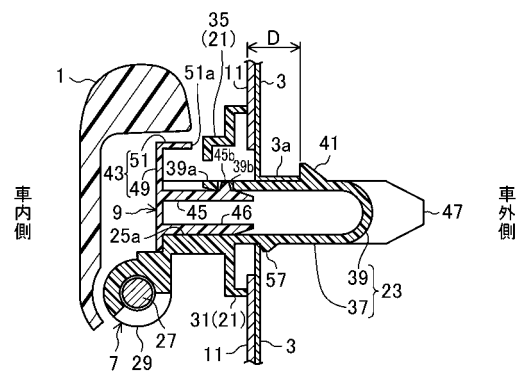
【図 6】



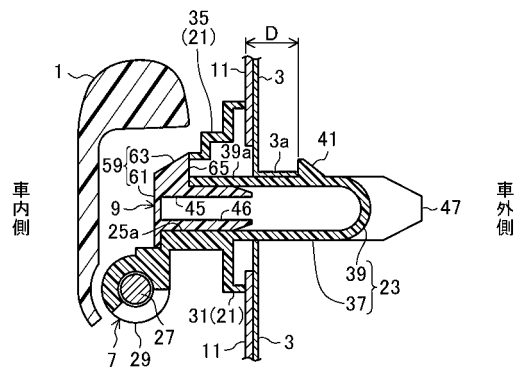
【図 7】



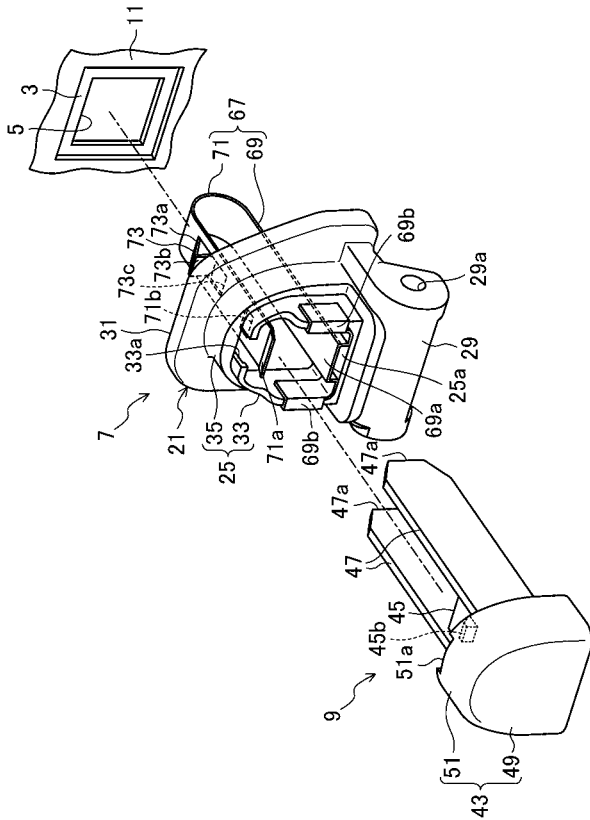
【図 8】



【図 9】



【図 10】



【図 11】

