

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6567893号
(P6567893)

(45) 発行日 令和1年8月28日(2019.8.28)

(24) 登録日 令和1年8月9日(2019.8.9)

(51) Int.Cl. F I
B6OR 13/02 (2006.01) B6OR 13/02 C
B6OR 21/213 (2011.01) B6OR 21/213

請求項の数 3 (全 13 頁)

(21) 出願番号	特願2015-128486 (P2015-128486)	(73) 特許権者	000005348
(22) 出願日	平成27年6月26日 (2015.6.26)		株式会社 S U B A R U
(65) 公開番号	特開2017-7622 (P2017-7622A)		東京都渋谷区恵比寿一丁目20番8号
(43) 公開日	平成29年1月12日 (2017.1.12)	(74) 代理人	100147913
審査請求日	平成30年3月9日 (2018.3.9)		弁理士 岡田 義敬
		(74) 代理人	100165423
			弁理士 大竹 雅久
		(74) 代理人	100091605
			弁理士 岡田 敬
		(74) 代理人	100197284
			弁理士 下茂 力
		(72) 発明者	鳥田 賢司
			東京都渋谷区恵比寿一丁目20番8号 富士重工業株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 内装部材取付構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車体部材を内側から被覆する内装部材と、
 前記車体部材と前記内装部材との間に形成された空間に、畳まれた状態で収納されるエアバッグと、

一方の端部側が前記車体部材に挿入嵌合され、他方の端部側が前記内装部材の内壁に形成されたクリップ座に挿入嵌合されるクリップと、を備え、

前記クリップ座は、前記内装部材の内壁から前記車体部材に向かって伸びて互いに対向する第1側面部および第2側面部と、前記第1側面部および前記第2側面部と連続すると共に前記車体部材と対向する対向面部と、を有し、

前記クリップ座に、前記エアバッグの側に向かって伸び、且つ、前記第1側面部、前記対向面部および前記第2側面部に渡って形成される孔部を設け、

前記孔部に前記クリップを挿入嵌合し、

前記エアバッグが膨張展開する際に、前記内装部材は前記車体部材から離間すると共に、前記クリップが前記クリップ座に係合することを特徴とする内装部材取付構造。

【請求項2】

前記クリップは、前記車体部材の側に挿入されて係止される車体部材係止部と、前記内装部材の前記クリップ座に挿入されて係止される内装部材係止部と、を有し、

前記クリップ座に形成される前記孔部の幅は、前記クリップの前記内装部材係止部の幅よりも長いことを特徴とする請求項1に記載の内装部材取付構造。

【請求項 3】

前記クリップは、前記クリップ座と当接する取付座面部を有し、

前記クリップの前記取付座面部には、外側に向かって前記内装部材の側に傾斜する第 1 傾斜面部位が形成され、

前記クリップ座の前記対向面部の両端部を傾斜形状に形成することで、第 2 斜面部を形成することを特徴とする請求項 1 または請求項 2 に記載の内装部材取付構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

10

【0001】

本発明は内装部材取付構造に関し、特に、その内部にエアバッグを介在させ、内装部材を車体部材に取り付ける内装部材取付構造に関する。

【背景技術】

【0002】

一般に、自動車のボディでは、ルーフパネルを複数のピラーで支持しており、金属板から成るピラーの内側はピラートリムで被覆されている。このピラートリムは、一般的に板状の合成樹脂から構成されており、車室側の意匠性を向上させるとともに、乗員を保護する役割も有している。また、近年に於いては、事故発生時に乗員を保護する効果を大きくするために、ピラーとピラートリムとの間にカーテンエアバッグを備えたものも登場してきている。

20

【0003】

特許文献 1 には、この種のピラートリムの取付構造が開示されている。図 5 を参照して、フロントウィンドウガラス 200 とフロントドアウィンドウガラス 202 との間に、フロントピラー 204 が配置されている。また、フロントピラー 204 の内側部分は、フロントピラートリム 208 で被覆されており、フロントピラートリム 208 の内壁には固定用のクリップ取付台 210 が形成されている。フロントピラー 204 とフロントピラートリム 208 との間隙にはエアバッグ 212 が畳まれた状態で収納されている。フロントピラー 204 と、フロントピラートリム 208 のクリップ取付台 210 とは、両者に嵌合挿入されたクリップ 206 で結合されている。また、クリップ 206 の内側先端部には、エアバッグ 212 が展開する際のフロントピラートリム 208 の浮き上がりを抑制する移動係止部位 214 が形成されている。

30

【0004】

衝突発生時には、車両に取り付けられた図示しない振動センサの出力に基づいて、図示しないインフレータが作動し、インフレータから発生する気体をエアバッグ 212 に注入する。これにより、エアバッグ 212 は車室側面に沿って下方に膨張展開する。これにより、車両に搭乗する乗員と車体側面との間にエアバッグが存在することとなり、事故発生時における乗員の安全性が向上される。

【0005】

特許文献 2 には、同様にカーテンエアバックを備えたガーニッシュの取付構造において、装着を簡易にした取付クリップの構成が記載されている。具体的には、図 6 を参照して、ガーニッシュ本体 300 の上面には支持台部 302 が形成されており、この支持台部 302 に上面から、取付クリップ 306 が挿入されている。支持台部 302 の内部には、傾斜する当接案内部 308 が形成されており、支持台部 302 に取付クリップ 306 を挿入する際に、取付クリップ 306 の先端に設けた可撓支持部 304 が当接案内部 308 に接触して曲折する。従って、取り付け時に於いて、取付クリップ 306 の可撓支持部 304 が、ガーニッシュ本体 300 の内面に強く押し付けられることが抑制され、可撓支持部 304 の劣化が防止されている。

40

【0006】

特許文献 3 にも、ガーニッシュを取り付けるためのクリップの構成が記載されている。

50

図7を参照して、ガーニッシュ本体404の上面には、略箱形状の取付座402が形成されており、取付座402の上面からクリップ400が挿入されている。クリップ400を、取付座402に挿入する際には、クリップ400の先端部であるアンカー部406が、傾斜する案内面408に沿って案内されることにより、屈曲される。これにより、クリップ400のガーニッシュ本体404への取付が容易とされる。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0007】

【特許文献1】特開2013-52788号公報

【特許文献2】特開2007-98986号公報

10

【特許文献2】特開2006-176089号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0008】

しかしながら、上記した特許文献1に記載された発明では、図5を参照して、衝突事故発生時にエアバッグ212が膨張展開する際に、エアバッグ212の展開が阻害される恐れがあった。具体的には、エアバッグ212が膨張展開する際には、エアバッグ212は紙面上にて下方方向に向かって展開しようとする。一方、フロントピラートリム208は、クリップ206により紙面上にて横方向に係止されているので、エアバッグ212の展開時にはフロントピラートリム208は右方向に移動しようとする。よって、エアバッグ212の展開方向と、フロントピラートリム208の移動方向が相違するので、エアバッグ212が良好に展開しない恐れがある課題があった。

20

【0009】

かかる課題は、上記した特許文献2および特許文献3も同様であり、事故発生時ににおいてクリップが外れる方向が、エアバッグの膨張展開方向と異なるので、これらの文献に記載された発明も上記した課題を有していた。

【0010】

本発明は、このような問題点を鑑みてなされたものであり、本発明の目的は、衝突発生時にエアバッグを確実に膨張展開させることが出来る内装部材取付構造を提供することにある。

30

【課題を解決するための手段】

【0011】

本発明の内装部材取付構造は、車体部材を内側から被覆する内装部材と、前記車体部材と前記内装部材との間に形成された空間に、畳まれた状態で収納されるエアバッグと、一方の端部側が前記車体部材に挿入嵌合され、他方の端部側が前記内装部材の内壁に形成されたクリップ座に挿入嵌合されるクリップと、を備え、前記クリップ座は、前記内装部材の内壁から前記車体部材に向かって伸びて互いに対向する第1側面部および第2側面部と、前記第1側面部および前記第2側面部と連続すると共に前記車体部材と対向する対向面部と、を有し、前記クリップ座に、前記エアバッグの側に向かって伸び、且つ、前記第1側面部、前記対向面部および前記第2側面部に渡って形成される孔部を設け、前記孔部に前記クリップを挿入嵌合し、前記エアバッグが膨張展開する際に、前記内装部材は前記車体部材から離間すると共に、前記クリップが前記クリップ座に係合することを特徴とする。

40

【0013】

更に、本発明の内装部材取付構造は、前記クリップは、前記車体部材側に挿入されて係止される車体部材係止部と、前記内装部材の前記クリップ座に挿入されて係止される内装部材係止部と、を有し、前記クリップ座の前記側面部に形成される前記孔部の幅は、前記クリップの前記内装部材係止部の幅よりも長いことを特徴とする。

【0014】

50

更に、本発明の内装部材取付構造は、前記クリップは、前記クリップ座と当接する取付座面部を有し、前記クリップの前記取付座面部には、外側に向かって前記内装部材側に傾斜する第1傾斜面部が形成され、前記クリップ座の前記対向面部の両端部を傾斜形状に形成することで、第2斜面部を形成することを特徴とする。

【発明の効果】

【0015】

本発明の内装部材取付構造は、車体部材を内側から被覆する内装部材と、前記車体部材と前記内装部材との間に形成された空間に、畳まれた状態で収納されるエアバッグと、一方の端部側が前記車体部材に挿入嵌合され、他方の端部側が前記内装部材の内壁に形成されたクリップ座に挿入嵌合されるクリップと、を備え、前記クリップ座は、前記内装部材の内壁から前記車体部材に向かって伸びて互いに対向する第1側面部および第2側面部と、前記第1側面部および前記第2側面部と連続すると共に前記車体部材と対向する対向面部と、を有し、前記クリップ座に、前記エアバッグの側に向かって伸び、且つ、前記第1側面部、前記対向面部および前記第2側面部に渡って形成される孔部を設け、前記孔部に前記クリップを挿入嵌合し、前記エアバッグが膨張展開する際に、前記内装部材は前記車体部材から離間すると共に、前記クリップが前記クリップ座に係合することを特徴とする。従って、交通事故が発生した際に、エアバッグが展開しようとする、クリップ座に形成された孔部に沿ってクリップがスムーズに移動するので、エアバッグとクリップ座とが接触することにより、内装部材の展開が阻害されることが抑止される。

【0017】

更に、本発明の内装部材取付構造は、前記クリップは、前記車体部材側に挿入されて係止される車体部材係止部と、前記内装部材の前記クリップ座に挿入されて係止される内装部材係止部と、を有し、前記クリップ座の前記側面部に形成される前記孔部の幅は、前記クリップの前記内装部材係止部の幅よりも長いことを特徴とする。従って、クリップ座の側面部に形成された孔部の幅が、クリップの内装部材係止部よりも広く形成されることにより、エアバッグが膨張展開する際に、クリップが更に容易にクリップ座から離脱しやすく成る。

【0018】

更に、本発明の内装部材取付構造は、前記クリップは、前記クリップ座と当接する取付座面部を有し、前記クリップの前記取付座面部には、外側に向かって前記内装部材側に傾斜する第1傾斜面部が形成され、前記クリップ座の前記対向面部の両端部を傾斜形状に形成することで、第2斜面部を形成することを特徴とする。従って、クリップの第1傾斜面部と、クリップ座の第2傾斜面部とが当接することで、クリップとクリップ座とが良好に位置合わせされ、通常の使用状況下にて両者の相対的位置がずれることが防止される。

【図面の簡単な説明】

【0019】

【図1】本発明の内装部材取付構造を示す図であり、(A)は内装部材取付構造を備えた車両の前端部分を車体内から見た斜視図であり、(B)はピラートリムを車体内から見た斜視図である。

【図2】本発明の内装部材取付構造を示す図であり、(A)は内装部材取付構造を詳細に示す断面図であり、(B)はクリップ座を示す斜視図であり、(C)はクリップを示す側面図である。

【図3】本発明の内装部材取付構造を示す図であり、エアバッグが展開する際の内装部材取付構造の動作を示す断面図である。

【図4】本発明の内装部材取付構造を示す図であり、(A)は内装部材取付構造を示す断面図であり、(B)はクリップ座を示す斜視図であり、(C)はクリップを示す斜視図である。

【図5】背景技術にかかる内装部材取付構造を示す断面図である。

【図6】背景技術にかかる内装部材取付構造を示す断面図である。

【図7】背景技術にかかる内装部材取付構造を示す断面図である。

【発明を実施するための形態】

【0020】

以下、図を参照して、本形態のピラートリム取付構造（内装部材取付構造）を説明する。以下の説明では、上下前後左右の各方向を適宜用いて説明するが、左右方向は、車両の進行方向（前方）を向いた場合の左右方向を示している。

【0021】

図1を参照して、本形態のピラートリム取付構造11の概略的構成を説明する。図1(A)は車両10の前端部を車体内から見た斜視図であり、図1(B)はピラートリム12を抜き出して示す図である。

10

【0022】

図1(A)を参照して、車両10の車室内前方端部には、車体の上方に配置される屋根部材を支えるフロントピラー（車体部材、ここでは図示しない）が備えられている。また、車室の前端部に配置されるインパネ16の左方端部から、フロントピラーを内側から覆うピラートリム12（内装部材）が備え付けられている。本形態では、車両前部に配置される所謂Aピラーに内側からピラートリム12を取り付ける構成に関して説明するが、車両10の中間部分や後部に配置されるBピラーやCピラーに対して固定されるピラートリム12に、本形態を適用することも可能である。また本形態が適用される内装部品としては、本形態ではピラートリム12を例示するが、天井トリム18等の他の内装部品に対して、本形態を適用することも可能である。

20

【0023】

カーテンエアバッグ20は、フロントピラーとピラートリム12との間に形成される空間に配置されており、この図では点線で示している。カーテンエアバッグ20は車両左端のサイドレールに沿って配設されており、その中間部分は天井トリム18により覆われている。カーテンエアバッグ20は、膨張展開時に展開するように、折り畳まれるか巻回された状態で配設されている。

【0024】

カーテンエアバッグ20は次のように動作する。即ち、車両10に一定以上の衝突エネルギーが作用すると、車両10に内蔵された衝突検知センサ（図示しない）がその衝突を検出し、インフレーター（図示しない）を作動させる。その後、インフレーターからカーテンエアバッグ20にガスが導入されることにより、カーテンエアバッグ20は下方方向に膨張展開される。カーテンエアバッグ20の膨張展開に伴い、カーテンエアバッグ20の下方方向への膨張展開を可能とするために、天井トリム18およびピラートリム12は、車体側から離脱するようになる。下方に向かって膨張展開したカーテンエアバッグ20が、車両10の内側側面と搭乗者との間に配置されることで、搭乗者の特に頭部が外部衝撃から保護されるようになる。

30

【0025】

図1(B)を参照して、上記したピラートリム12は、フロントピラーに対してピラートリム取付構造11を介して取り付けられている。本形態では、ピラートリム12の長さ方向に沿って、複数のピラートリム取付構造11が形成されている。ピラートリム取付構造11の機能は、車両10が衝突していない通常時にはピラートリム12をフロントピラーに取り付け、車両10に衝突衝撃が生じた際には、カーテンエアバッグ20が良好に下方方向に膨張展開するように、フロントピラーから離脱することにある。

40

【0026】

図2を参照して、上記したピラートリム取付構造11の構成を詳述する。図2(A)はピラートリム取付構造11を示す断面図であり、図2(B)はクリップ座26を詳細に示す斜視図であり、図2(C)はテザークリップ14の構成を示す側面図である。なお、この図では、カーテンエアバッグ20が膨張展開する方向を下方方向とし、その逆方向を上方方向としている。

【0027】

50

図2(A)を参照して、ピラートリム取付構造11は、フロントピラー24と、フロントピラー24の内側側面を車室内から覆うピラートリム12と、フロントピラー24とピラートリム12との間に畳まれた状態で収納されるカーテンエアバッグ20と、ピラートリム12をフロントピラー24に係合させるテザークリップ14と、を主要に有している。

【0028】

ピラートリム12の外側側面から、フロントピラー24側に向かって略箱状に突出したクリップ座26が形成されている。クリップ座26は、ピラートリム12と、一体的に射出成形された合成樹脂から成る。クリップ座26には、テザークリップ14のトリム係止部14Aが挿入嵌合される。クリップ座26には、溝状の孔部28が形成されており、テザークリップ14のトリム係止部14Aは、この孔部28に挿入嵌合されている。一方、テザークリップ14のピラー係止部14Bは、フロントピラー24に形成された孔部(ここでは不図示)に挿入嵌合されている。

10

【0029】

カーテンエアバッグ20は、フロントピラー24とピラートリム12との間に形成される空間に於いて、クリップ座26の下方に配置されている。

【0030】

図2(B)を参照して、上記したクリップ座26の構成を詳述する。クリップ座26は、上記したピラートリム12の外側側面(フロントピラー24に対向する面)から突出する4つの側面を有している。具体的には、この側面としては、上下方向で相対向する側面部26B、26Cと、前後方向で相対向する側面部26D、26Eとから構成されている。また、これらの側面と連続する対向面部26Aが形成されており、対向面部26Aは図2(A)に示すフロントピラー24と対面している。本形態では、クリップ座26には、テザークリップ14が挿通される孔部28が形成されているが、係る事項は後述する。

20

【0031】

図2(C)を参照して、テザークリップ14は、内側から、移動係止部14Cと、トリム係止部14A(内装部材係止部)と、座面部14D、14Eと、ピラー係止部14B(車体部材係止部)と、から構成されている。

【0032】

移動係止部14Cは、その先端部が中間部よりも太く形成される拡径部とされており、かかる拡径部がクリップ座26に係合する働きを有している。

30

【0033】

トリム係止部14Aは、図2(A)に示すクリップ座26に内側から当接する部位であり、車両の通常使用時には、トリム係止部14Aはクリップ座26に内蔵されている。

【0034】

座面部14D、14Eは、通常使用時に於いて、図2(A)に示すクリップ座26とフロントピラー24との間に配置される部位である。座面部14Dは、クリップ座26の対向面部26Aの外側主面に接触し、クリップ座26の孔部28よりも大きく形成されている。座面部14Eは、フロントピラー24の内側主面に接触し、ピラー係止部14Bが挿通されるフロントピラー24の孔部よりも大きく形成されている。

40

【0035】

ピラー係止部14Bは、フロントピラー24の孔部に挿通される部位である。ピラー係止部14Bは、通常使用時に於いても、衝突事故が発生した場合であっても、フロントピラー24に挿入嵌合された状態が保持されている。

【0036】

本形態では、クリップ座26に形成される孔部28の形状を、衝突発生時において、カーテンエアバッグ20の膨張展開を容易とするものとしている。

【0037】

具体的には、図2(A)に示すように、テザークリップ14のトリム係止部14Aが挿入される孔部28の形状を、カーテンエアバッグ20側に向かって延びる溝形状としてい

50

る。ここでは、カーテンエアバッグ20はクリップ座26の下方に配置されているので、クリップ座26の孔部28は、上方から下方に向かって溝状に伸びる形状を呈している。また、図2(B)を参照して、クリップ座26の対向面部26A上に於いては、孔部28は、対向面部26Aの下方端部から上方端部に至るまで形成されている。カーテンエアバッグ20は下方に向かって膨張展開時するので、孔部28が溝状に伸びる方向は、カーテンエアバッグ20の延在方向と略一致している。

【0038】

これにより、衝突事故発生時に於いては、孔部28に沿って、クリップ座26が、テザークリップ14のトリム係止部14Aから離脱するように成る。よって、カーテンエアバッグ20が膨張展開する方向と、クリップ座26がテザークリップ14から外れる方向とが略一致するので、カーテンエアバッグ20が良好に膨張展開するように成る。かかる事項に関しては、図3を参照して後述する。

10

【0039】

更に本形態では、図2(B)を参照して、孔部28は、クリップ座26の側面部26B、対向面部26Aおよび側面部26Cに渡って連続して形成されている。かかる構成により、図2(A)を参照して、カーテンエアバッグ20の膨張展開時において、テザークリップ14のトリム係止部14Aは、クリップ座26の側面部26Bに形成された孔部28を経由して離脱することが出来る。よって、カーテンエアバッグ20の膨張展開時において、ピラートリム12は容易にフロントピラー24から離脱し、カーテンエアバッグ20の展開膨張が、ピラートリム12により阻害されることが無い。

20

【0040】

また、図2(A)を参照して、クリップ座26の側面部26Bに形成される孔部28の長さL10は、テザークリップ14のトリム係止部14Aの長さL11よりも、長く形成されている。かかる構成により、カーテンエアバッグ20が膨張展開する際に、トリム係止部14Aがクリップ座26の側面部26Bに干渉されること無く、クリップ座26がテザークリップ14から離脱するように成る。

【0041】

更に、図2(B)を参照して、側面部26Bおよび側面部26Cに形成される孔部28の幅L12は、テザークリップ14のトリム係止部14Aの前後方向の幅よりも長く形成されている。かかる構成により、テザークリップ14のトリム係止部14Aが、この部分の孔部28から、更に容易に離脱するようになる。

30

【0042】

図3を参照して、上記したピラートリム取付構造11に於いて、事故衝突時にカーテンエアバッグ20が膨張展開する動作を説明する。この図では、衝突が発生していない通常時のピラートリム12を点線で示し、衝突発生時に離脱するピラートリム12を実線で示している。

【0043】

本形態のピラートリム取付構造11が組み込まれた車両に、所定以上の衝突エネルギーが作用すると、衝突センサ(図示しない)の出力に基づいてインフレーター(図示しない)から、カーテンエアバッグ20にガスが導入される。折り畳まれているカーテンエアバッグ20にガスが導入されると、カーテンエアバッグ20は下方向に膨張展開しようとする。

40

【0044】

カーテンエアバッグ20の膨張展開前においては、上記したように、ピラートリム12はテザークリップ14を介してフロントピラー24に取り付けられている。カーテンエアバッグ20の膨張展開初期に於いては、下方に膨張展開しようとするカーテンエアバッグ20により、ピラートリム12は下方に押圧されることになる。その後、ピラートリム12のクリップ座26は、下方に向かってテザークリップ14から離脱する。具体的には、クリップ座26の孔部28と、テザークリップ14のトリム係止部14Aとの間に、摺動面が形成され、クリップ座26はスムーズに下方向に離脱する。図2を参照して説明した

50

ように、クリップ座 26 の孔部 28 の形状は、テザークリップ 14 のトリム係止部 14A が離脱しやすい形状および大きさとなっている。よって、クリップ座 26 がテザークリップ 14 に引っかかること無く、ピラートリム 12 はフロントピラー 24 からスムーズに離脱することが出来る。即ち本形態では、カーテンエアバッグ 20 の膨張展開方向が下方向であり、ピラートリム 12 の離脱方向も下方向であるので、両方向が一致している。

【0045】

この結果、膨張展開途中のカーテンエアバッグ 20 が、ピラートリム 12 に引っかかることがないので、カーテンエアバッグ 20 は、下方向に所定の速度で膨張展開することが出来る。これにより、衝突発生時において、搭乗者の後部を外部衝撃から保護する効果が大きくなる。

10

【0046】

図 4 を参照して、他の形態のピラートリム取付構造 11 を説明する。ここに示すピラートリム取付構造 11 の基本的な構造および動作は、図 2 に示したものと同様であり、相違点は図 4 (A) に示す傾斜面部位 14F、26F が形成されている点にある。図 4 (A) はピラートリム取付構造 11 を示す断面図であり、図 4 (B) はクリップ座 26 を示す斜視図であり、図 4 (C) はテザークリップ 14 を示す斜視図である。

【0047】

図 4 (A) を参照して、この図に示すピラートリム取付構造 11 では、テザークリップ 14 の座面部 14D の上下方向の両端部を内側に傾斜させて、傾斜面部位 14F を形成している。また、ピラートリム 12 の内側面にはクリップ座 26 が形成されるが、クリップ座 26 の対向面部 26A の上下方向の両端部を内側に傾斜させて、傾斜面部位 26F が形成されている。

20

【0048】

かかる構成により、テザークリップ 14 の傾斜面部位 14F と、クリップ座 26 の傾斜面部位 26F とが、面的に接触するようになる。よって、上下方向における、テザークリップ 14 とクリップ座 26 との位置が、かかる構成により固定され、ひいては、通常時における、フロントピラー 24 とピラートリム 12 との相対的位置も固定される。傾斜面部位 14F と傾斜面部位 26F とが接触することにより生じる固定力は、車両に衝撃が作用していない通常時ではピラートリム 12 をフロントピラー 24 に固定し、衝撃が作用した際にはピラートリム 12 の離脱を許容する程度である。尚、本形態では、テザークリップ 14 がピラートリム 12 とフロントピラー 24 に挿入嵌合されることで、ピラートリム 12 とフロントピラー 24 との内外方向の位置が固定されている。

30

【0049】

図 4 (B) を参照して、クリップ座 26 の上下方向両端部に傾斜面部位 26F が形成されている。具体的には、傾斜面部位 26F は、対向面部 26A の下方端部と側面部 26C とを繋ぐ傾斜面である。一方、傾斜面部位 26F は、対向面部 26A の上方端部と側面部 26B とを繋ぐ部分にも形成されている。また、孔部 28 は、傾斜面部位 26F にも形成されている。

【0050】

図 4 (C) を参照して、この図に示すテザークリップ 14 の基本的な構成は、図 2 (C) に示したものと同様であり、上記した傾斜面部位 14F を備えている点が異なる。即ち、座面部 14D の上下両端部に、クリップ座 26 側に向かって傾斜する傾斜面部位 14F が一体的に形成されている。

40

【0051】

上記したピラートリム取付構造 11 では、図 4 (A) を参照して、衝突が発生していない通常時では、テザークリップ 14 の傾斜面部位 14F が、クリップ座 26 の傾斜面部位 26F と面的に接触している。これにより、両傾斜面部位によりクリップ座 26 がテザークリップ 14 に固定され、ひいては、ピラートリム 12 が、フロントピラー 24 に対して固定される。

【0052】

50

また、衝突発生時においては、図4(A)を参照して、衝突センサ(図示しない)の出力に基づいてインフレーター(図示しない)から、カーテンエアバッグ20にガスが導入される。そうすると、カーテンエアバッグ20の下方方向への膨張展開が始まり、カーテンエアバッグ20により、ピラートリム12が下方に押圧される。この押圧力により、ピラートリム12と共にクリップ座26も下方に移動し、テザークリップ14の傾斜面部位14Fと、クリップ座26の傾斜面部位26Fとの、固定が解除される。そのようになると、カーテンエアバッグ20の下方方向への膨張展開に伴い、ピラートリム12もフロントピラー24から下方方向に離脱するようになる。よって、カーテンエアバッグ20の膨張展開がピラートリム12で妨げられることがないので、カーテンエアバッグ20が下方方向に所定の速度で膨張展開するようになる。

10

【0053】

以上、本発明の実施形態について説明したが、本発明は、これに限定されるものではなく、本発明の要旨を逸脱しない範囲で変更が可能である。

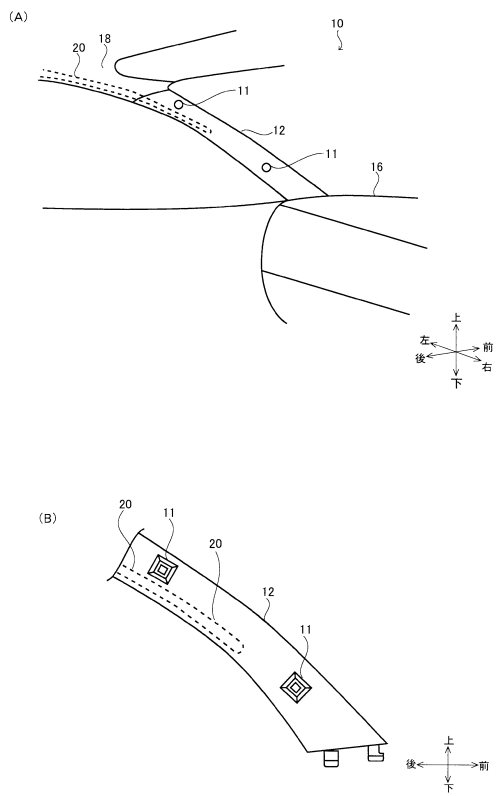
【符号の説明】

【0054】

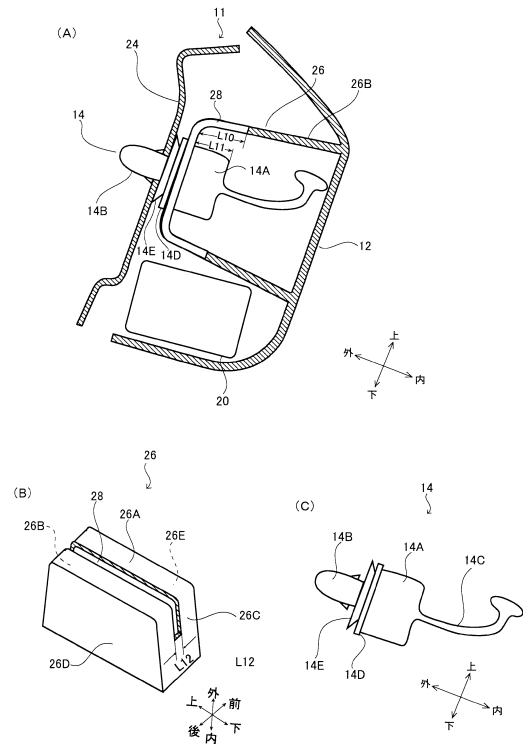
10	車両	
11	ピラートリム取付構造	
12	ピラートリム	
14	テザークリップ	
14A	トリム係止部	20
14B	ピラー係止部	
14C	移動係止部	
14D	座面部	
14E	座面部	
14F	傾斜面部位	
16	インパネ	
18	天井トリム	
20	カーテンエアバッグ	
24	フロントピラー	
26	クリップ座	30
26A	対向面部	
26B	側面部	
26C	側面部	
26D	側面部	
26E	側面部	
26F	傾斜面部位	
28	孔部	
200	フロントウィンドウガラス	
202	フロントドアウィンドウガラス	
204	フロントピラー	40
206	クリップ	
208	フロントピラートリム	
210	クリップ取付台	
212	エアバッグ	
214	移動係止部位	
300	ガーニッシュ本体	
302	支持台部	
304	可撓支持部	
306	取付クリップ	
308	当接案内部	50

- 4 0 0 クリップ
- 4 0 2 取付座
- 4 0 4 ガーニッシュ本体
- 4 0 6 アンカー部
- 4 0 8 案内面

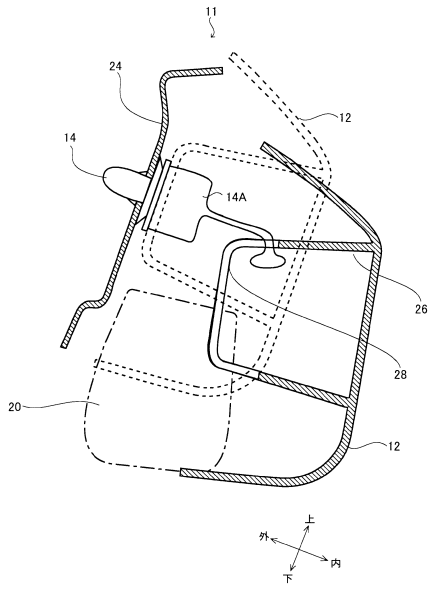
【図1】



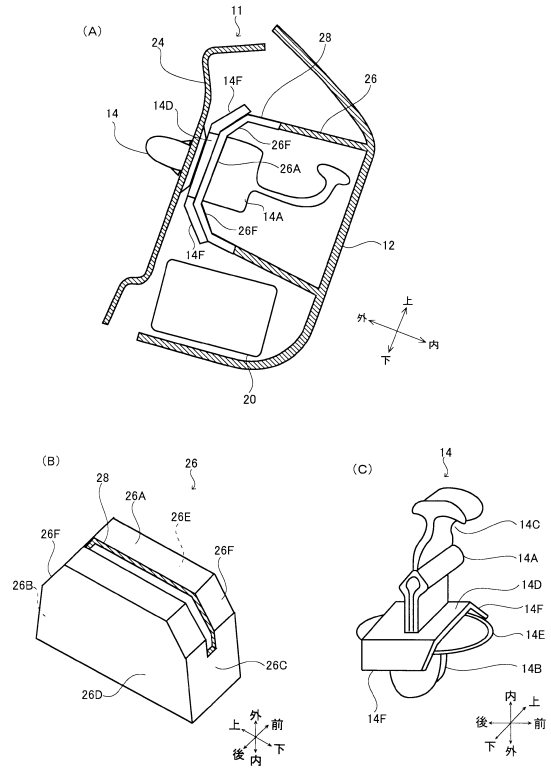
【図2】



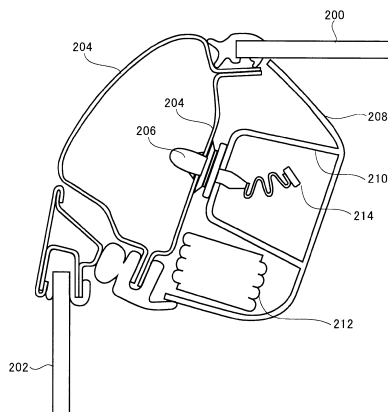
【図3】



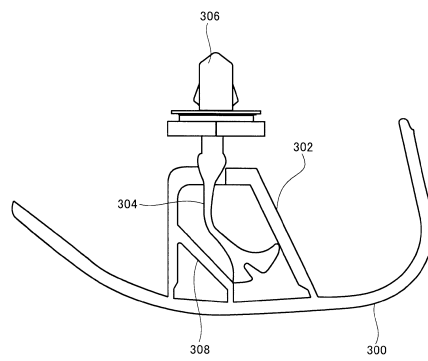
【図4】



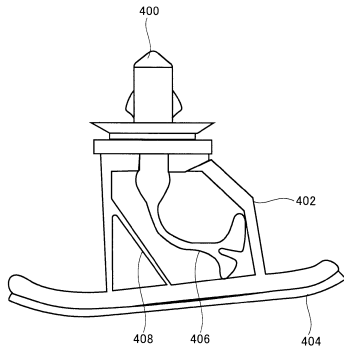
【図5】



【図6】



【図7】



フロントページの続き

審査官 上谷 公治

(56)参考文献 特開2013-154752(JP,A)
特開2002-098264(JP,A)
特開2002-211345(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60R 13/02
B60R 21/213