

(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2016-199097
(P2016-199097A)

(43) 公開日 平成28年12月1日(2016.12.1)

(51) Int. Cl.

B60J 1/18 (2006.01)

F I

B60J 1/18

G

テーマコード (参考)

審査請求 未請求 請求項の数 4 O L (全 11 頁)

(21) 出願番号 特願2015-79094 (P2015-79094)
(22) 出願日 平成27年4月8日 (2015.4.8)

(71) 出願人 000003218
株式会社豊田自動織機
愛知県刈谷市豊田町2丁目1番地
(74) 代理人 100088155
弁理士 長谷川 芳樹
(74) 代理人 100113435
弁理士 黒木 義樹
(74) 代理人 100124062
弁理士 三上 敬史
(74) 代理人 100148013
弁理士 中山 浩光
(74) 代理人 100162640
弁理士 柳 康樹

最終頁に続く

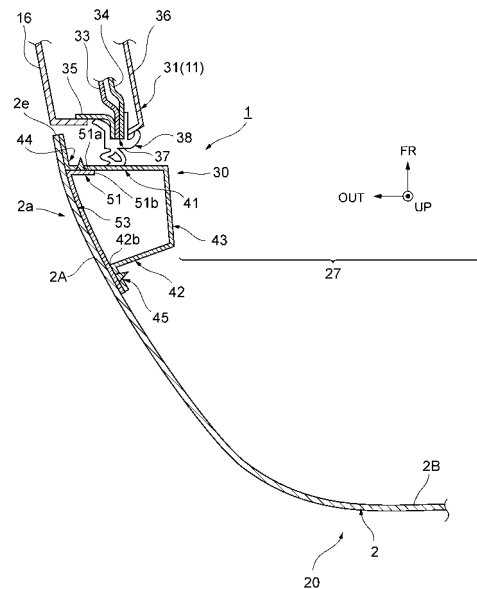
(54) 【発明の名称】 バックドアウィンドウの取付構造

(57) 【要約】

【課題】バックドアウィンドウをバックドアインナに接合するための接合部を容易に形成することができるバックドアウィンドウの取付構造を提供する。

【解決手段】バックドアウィンドウ2の取付構造1によれば、バックドアウィンドウ2は、車幅方向における両側の側端部2aに、車両内側へ向って延びる第1の接合部51を備えると共に、車両上下方向における上側の上端部2bに、車両外側へ向かって延びる第2の接合部54を備える。このように、バックドアウィンドウ2の上端部2bの第2の接合部54は、車両外側へ向かって延びているため、第1の接合部51を成形するための金型とは干渉せず、別の金型を用いて成形することができる。従って、バックドアウィンドウ2と第1の接合部51及び第2の接合部54を成形によって一体的に形成することができる。

【選択図】 図2



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

バックドアウィンドウをバックドアのバックドアインナへ取り付けることによって構成されるバックドアウィンドウの取付構造であって、

前記バックドアウィンドウは、

車幅方向における両側の側端部に、車両内側へ向って延びる第 1 の接合部を備えると共に、車両上下方向における上側の上端部に、車両外側へ向かって延びる第 2 の接合部と備え、

前記側端部において前記第 1 の接合部を介して前記バックドアインナに接合されると共に、前記上端部において前記第 2 の接合部を介して前記バックドアインナに接合される、バックドアウィンドウの取付構造。

10

【請求項 2】

前記バックドアウィンドウは、

前記側端部と前記上端部との間の角部に、前記第 1 の接合部及び前記第 2 の接合部を備え、

前記角部において前記第 1 の接合部及び前記第 2 の接合部の少なくとも一方を介して前記バックドアインナに接合される、請求項 1 に記載のバックドアウィンドウの取付構造。

【請求項 3】

前記第 1 の接合部及び前記第 2 の接合部は、2 色成形によって前記バックドアウィンドウに形成される、請求項 1 又は 2 に記載のバックドアウィンドウの取付構造。

20

【請求項 4】

前記バックドアウィンドウの前記上端部の前記第 2 の接合部と前記バックドアインナとの接合箇所は、スポイラーによって上側から覆われる、請求項 1 ~ 3 の何れか一項に記載のバックドアウィンドウの取付構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、バックドアウィンドウの取付構造に関する。

30

【背景技術】

【0002】

従来のバックドアウィンドウの取付構造として、例えば特許文献 1 に記載されている技術が知られている。特許文献 1 に記載のバックドアウィンドウの取付構造では、バックドアウィンドウの前側に、車幅方向における内側（車両内側）へ延びる接合部が設けられている。バックドアウィンドウは、接合部を介してバックドアインナの前側の端部に対して接合される。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

40

【特許文献 1】特願 2013 - 18346 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

ここで、上述のようなバックドアウィンドウの取付構造においては、バックドアウィンドウの車両上下方向における上側の上端部においても接合部を介してバックドアインナに接合することが求められている。しかし、バックドアウィンドウを成形する際の成形上の制約によって、上端部接合部を形成することが難しいという問題があった。

【0005】

そこで、本発明は、バックドアウィンドウをバックドアインナに接合するための接合部

50

を容易に形成することができるバックドアウィンドウの取付構造を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

本発明に係るバックドアウィンドウの取付構造は、バックドアウィンドウをバックドアのバックドアインナへ取り付けることによって構成されるバックドアウィンドウの取付構造であって、バックドアウィンドウは、車幅方向における両側の側端部に、車両内側へ向って延びる第1の接合部を備えると共に、車両上下方向における上側の上端部に、車両外側へ向かって延びる第2の接合部と備え、側端部において第1の接合部を介してバックドアインナに接合されると共に、上端部において第2の接合部を介してバックドアインナに接合される。

10

【0007】

本発明に係るバックドアウィンドウの取付構造によれば、バックドアウィンドウは、車幅方向における両側の側端部に、車両内側へ向って延びる第1の接合部を備えると共に、車両上下方向における上側の上端部に、車両外側へ向かって延びる第2の接合部と備える。例えば、バックドアウィンドウの上端部に車両内側へ向って延びるような接合部を設ける場合、当該接合部が第1の接合部を成形するための金型と干渉してしまう。従って、金型の構造上の問題から、上端部の接合部を成形によってバックドアウィンドウと一体的に形成することはできず、別部材として設ける必要が生じる。一方、本発明に係るバックドアウィンドウでは、バックドアウィンドウの上端部の第2の接合部は、車両外側へ向かって延びているため、第1の接合部を成形するための金型とは干渉せず、別の金型を用いて成形することができる。従って、バックドアウィンドウと第1の接合部及び第2の接合部を成形によって一体的に形成することができる。以上により、バックドアウィンドウをバックドアインナに接合するための接合部を容易に形成することができる。

20

【0008】

本発明に係るバックドアウィンドウの取付構造において、バックドアウィンドウは、側端部と上端部との間の角部に、第1の接合部及び第2の接合部を備え、角部において第1の接合部及び第2の接合部の少なくとも一方を介してバックドアインナに接合されてよい。このような構成により、側端部と上端部との間の角部において、接合部の突出方向を車両内側と車両外側との間で切り替えることができる。

30

【0009】

本発明に係るバックドアウィンドウの取付構造において、第1の接合部及び第2の接合部は、2色成形によってバックドアウィンドウに形成されてよい。このような構成により、第1の接合部及び第2の接合部に色を付けることが可能となるため、外部から見たときにバックドアインナを隠すことができる。

【0010】

本発明に係るバックドアウィンドウの取付構造において、バックドアウィンドウの上端部の第2の接合部とバックドアインナとの接合箇所は、スポイラーによって上側から覆われてよい。このような構成により、車両外側へ延びる第2の接合部と当該第2の接合部と接合されるバックドアインナをスポイラーで覆うことで、外部から見たときにバックドアインナを隠すことができる。

40

【発明の効果】

【0011】

本発明によれば、バックドアウィンドウをバックドアインナに接合するための接合部を容易に形成することができる。

【図面の簡単な説明】

【0012】

【図1】本発明の実施形態に係るバックドアウィンドウの取付構造を備えた車両を示す斜視図である。

【図2】図1に示すII-II線に沿った断面図である。

50

【図3】図1に示すIII-III線に沿った断面図である。

【図4】バックドアウィンドウの断面図であり、(a)は図1のIII-III線に沿った断面図であり、(b)は図1のIVb-IVb線に沿った断面図であり、(c)は図1のII-II線に沿った断面図である。

【図5】変形例に係るバックドアウィンドウの取付構造におけるバックドアウィンドウの断面図であり、(a)は図1のIII-III線に沿った断面図であり、(b)は図1のIVb-IVb線に沿った断面図であり、(c)は図1のII-II線に沿った断面図である。

【図6】比較例に係るバックドアウィンドウの取付構造を示す断面図であって、図3に対応する断面図である。

10

【発明を実施するための形態】

【0013】

以下、本発明の実施形態について、図面を参照して詳細に説明する。なお、図面において、同一または同等の要素には同じ符号を付し、重複する説明を省略する。

【0014】

図1は、本発明の実施形態に係るバックドアウィンドウの取付構造を備えた車両を示す斜視図である。図2は、図1に示すII-II線に沿った断面図である。図3は、図1に示すIII-III線に沿った断面図である。同図において、本実施形態のバックドアウィンドウ2の取付構造1は、車両10の後部に適用されている。

【0015】

20

以下、図1及び図2を用いて、本発明に係るバックドアウィンドウ2の取付構造1の実施形態について説明する。なお、これらの図において適宜示される矢印FRは車両前後方向における前側を示しており、矢印UPは車両上下方向における上側を示しており、矢印OUTは車幅方向における外側を示している。

【0016】

図1に示されるように、車両10の車両本体部11の後端部には、車両背面視にて略矩形形状の荷室12が設けられている。車両本体部11には、車両上部に車両前後方向及び車幅方向に沿って延在するルーフパネル14と、車幅方向両サイドに車両前後方向及び車両上下方向に沿って延在するサイドアウトパネル16と、が配設されている。

【0017】

30

車両本体部11の荷室12は、バックドア20によって開閉される。車両本体部11は、ルーフパネル14の後端部の車両内側に配置されて荷室12の上端周りを構成するリアルーフヘッダ(図示省略)を備えており、バックドア20は、リアルーフヘッダに取り付けられたヒンジ(図示省略)によって支持されている。バックドア20がヒンジを中心にして上下方向に回転されることで、荷室12が開閉される。つまり、跳ね上げ式のバックドア20となっている。このバックドア20に本実施形態のバックドアウィンドウ2の取付構造1が適用されている。

【0018】

図2には、図1中のII-II線に沿った断面図であって、バックドア20の車幅方向端部の構成が示されている。図3には、図1中のIII-III線に沿った断面図であって、バックドア20の上側端部の構成が示されている。なお、図2では、バックドア20の車幅方向の一方の端部のみが図示されているが、バックドア20の車幅方向端部は左右対称であるので、バックドア20の車幅方向の他方の端部は図示を省略する。図1及び図2に示されるように、バックドア20は、ドア外側(車両外側)及びドア下部側に配置されたドアアウトパネル24(図1参照)と、ドア内側(車両内側)に配置されたバックドアインナ30(図2及び図3参照)と、を備えている。バックドアインナ30には開口部27が設けられており、開口部27を覆うようにバックドアウィンドウ2が取り付けられている。バックドアウィンドウ2は、車幅方向における両側の側端部2a, 2aと、車両上下方向における上側の上端部2bと、側端部2a, 2aと上端部2bとの間の角部2c, 2cと、車両上下方向における下側の下端部2dと、を備える(図1参照)。

40

50

【0019】

図2に示すように、バックダインナ30と車両本体部11の側壁部31は、車両前後方向に対向する。バックダインナ30は、側壁部31の後端部と対向している。側壁部31は、車幅方向外側に配置されるサイドアウトパネル16と、当該サイドアウトパネル16と車幅方向内側で対向するように配置されるサイドインナパネル33, 34と、サイドアウトパネル16の後端部とサイドインナパネル33, 34の後端部とを接続する接続部材35と、サイドインナパネル34を車幅方向内側から覆うトリム36と、を備える。側壁部31の後端部には、サイドインナパネル33, 34及び接続部材35を接合させた接合部37が形成される。側壁部31の後端部とバックダインナ30の間には、バックドアオープンニングシールによって構成されるシール部38が設けられている。バックドア20が閉じた状態では、車両本体部11の側壁部31の後端部とバックダインナ30との間は、シール部38によって封止される。

10

【0020】

図3に示すように、バックダインナ30と車両本体部11の上壁部60は、車両前後方向に対向する。バックダインナ30は、上壁部60の後端部と対向している。上壁部60は、上側に配置されるルーフパネル14と、当該ルーフパネル14の下側で対向するように配置されるルーフインナ62, 63と、ルーフインナ63を下側から覆うトリム64と、を備える。上側のルーフインナ62は、車両前後方向に広がる上端部62aと、当該上端部62aの後端から下方へ延びる後端部62bと、後端部62bから後側へ向かって屈曲する屈曲部62cと、を備えている。上壁部60の後端部とバックダインナ30との間には、バックドアオープンニングシールによって構成されるシール部38が設けられている。バックドア20が閉じた状態では、車両本体部11の上壁部60の後端部とバックダインナ30との間は、シール部38によって封止される。

20

【0021】

図2に示すように、バックドアウィンドウ2は、車幅方向に沿って配置されており、車両平面視にて車幅方向外側の縁部2Aが車幅方向中央部2Bよりも車両前側に廻り込むように湾曲して形成されている。言い換えると、バックドアウィンドウ2は、車両平面視にて車幅方向外側の縁部2Aが車両本体部11の側面側に廻り込むように配置されており、バックドアウィンドウ2の縁部2Aの外周面の湾曲度合いが大きい構成とされている。バックドアウィンドウ2は、樹脂製であり、例えば、ポリプロピレン樹脂等の材質が用いられる。

30

【0022】

また、図3に示すように、バックドアウィンドウ2は、車幅方向から見て、上側の縁部2Cが上下方向中央部2Dよりも車両前側に廻り込むように屈曲して形成されている。縁部2Cの前側の端部には、上方へ向かって延びるように屈曲する屈曲部2Eが形成されている。バックドアウィンドウ2の上側の縁部2Cの上側には、当該縁部2Cを覆うように車両前後方向に広がるスポイラー66が設けられている。スポイラー66は、バックドアウィンドウ2の上端に沿って車幅方向に延びるように形成される。

【0023】

次に、本実施形態に係るバックドアウィンドウ2の取付構造1について図2、図3、及び図4を参照して詳細に説明する。図2及び図3に示すように、バックドアウィンドウ2の取付構造1は、バックドアウィンドウ2をバックダインナ30へ取り付けることによって構成される。

40

【0024】

まず、図2及び図4(c)を参照して、バックドアウィンドウ2の側端部2aにおける取付構造1について説明する。図2に示すように、バックダインナ30は、車両前後方向における前側の前側端部41と、後側の後側端部42と、車両車幅方向における内側に配置される内側の内側端部43と、を備える。前側端部41は、バックダインナ30の前側に配置されて車幅方向に延びている。前側端部41の車幅方向における外側の端部には、バックドアウィンドウ2と接触するように屈曲する屈曲部44が形成されている。後

50

側端部 4 2 は、バックダインナ 3 0 の後側に配置されて車幅方向に延びている。後側端部 4 2 の車幅方向における外側の端部には、バックダウインドウ 2 と接触するように屈曲する屈曲部 4 5 が形成されている。内側端部 4 3 は、バックダインナ 3 0 の車幅方向における内側に配置されて車両前後方向に延びている。

【 0 0 2 5 】

図 2 及び図 4 (c) に示すように、バックダウインドウ 2 は、側端部 2 a に車幅方向における内側 (車両内側) へ延びる第 1 の接合部 5 1 と、第 1 の接合部 5 1 の車幅方向における外側の端部からバックダウインドウ 2 に沿って延びる延在部 5 3 と、を備える。第 1 の接合部 5 1 は、バックダウインドウ 2 の前端 2 e から後側へ離間した位置に形成されている。ただし、第 1 の接合部 5 1 は、バックダウインドウ 2 の前端 2 e と車両前後方向における位置が一致してもよい。延在部 5 3 は、第 1 の接合部 5 1 の外側の端部から後側へ向かってバックダウインドウ 2 の縁部 2 A の内面に沿って延びている。第 1 の接合部 5 1、及び延在部 5 3 は、2 色成形によって形成される。2 色成形とは、色の異なる 2 つの同種材料、または材質の異なる 2 種類の材料を成形工程で接着させることにより、互いに異なる 2 色の材料または 2 種類の材料を 1 つの成形品に共存させる成形法である。

10

【 0 0 2 6 】

図 2 に示すように、バックダウインドウ 2 は、側端部 2 a において第 1 の接合部 5 1 を介してバックダインナ 3 0 に接合される。具体的には、バックダウインドウ 2 は、バックダインナ 3 0 の前側端部 4 1 に対して第 1 の接合部 5 1 を介して接合される。第 1 の接合部 5 1 の前側の面は、バックダインナ 3 0 の前側端部 4 1 と接合される接合面 5 1 a として構成される。第 1 の接合部 5 1 の接合面 5 1 a は、バックダインナ 3 0 の前側端部 4 1 の接合面と接触し、接着剤によって接合される。

20

【 0 0 2 7 】

第 1 の接合部 5 1 は、バックダインナ 3 0 の後側端部 4 2 及び屈曲部 4 5 よりも車幅方向における外側に配置される。すなわち、第 1 の接合部 5 1 の内側の端部 5 1 b は、バックダインナ 3 0 の後側端部 4 2 の外側の端部 4 2 b よりも外側に配置される。このような構成により、バックダウインドウ 2 の取付時に、当該バックダウインドウ 2 をバックダインナ 3 0 に対して、後側から前側へ向かって近接させたときに、第 1 の接合部 5 1 がバックダインナ 3 0 の後側端部 4 2 と接触することを防止できる。

30

【 0 0 2 8 】

次に、図 3 及び図 4 (a) を参照して、バックダウインドウ 2 の上端部 2 b における取付構造 1 について説明する。図 3 に示すように、バックダインナ 3 0 は、車両前後方向に延びる延在部 7 1 と、延在部 7 1 の後側に配置される後側端部 7 2 と、延在部 7 1 の前側に配置される前側端部 7 4 と、前側端部 7 4 と延在部 7 1 との間で傾斜する傾斜部 7 3 と、を備える。傾斜部 7 3 は、延在部 7 1 の前側の端部から上方へ屈曲すると共に前側へ向かって斜め上方へ傾斜する。前側端部 7 4 は、傾斜部 7 3 の前側の端部から上方へ向かって延びるように屈曲している。後側端部 7 2 は、延在部 7 1 の後側の端部から後側へ向かって斜め下方へ傾斜する。

40

【 0 0 2 9 】

図 3 及び図 4 (a) に示すように、バックダウインドウ 2 は、上端部 2 b に車両上下方向における上側 (車両外側) へ延びる第 2 の接合部 5 4 と、第 2 の接合部 5 4 の下側の端部から後側へ延びる延在部 5 3 と、を備える。第 2 の接合部 5 4 は、バックダウインドウ 2 の前側の端部の屈曲部 2 E に沿って形成されている。第 2 の接合部 5 4 は、屈曲部 2 E の前面側に形成される。延在部 5 3 は、第 2 の接合部 5 4 の下側の端部から後側へ向かってバックダウインドウ 2 の縁部 2 C の内面に沿って延びている。第 2 の接合部 5 4、及び延在部 5 3 は、2 色成形によって形成される。

【 0 0 3 0 】

図 3 に示すように、バックダウインドウ 2 は、上端部 2 b において第 2 の接合部 5 4 を介してバックダインナ 3 0 に接合される。具体的には、バックダウインドウ 2 は、

50

バックドアインナ30の前側端部74に対して第2の接合部54を介して接合される。第2の接合部54の前側の面は、バックドアインナ30の前側端部74と接合される接合面54aとして構成される。第2の接合部54の接合面54aは、バックドアインナ30の前側端部74の接合面と接触し、接着剤によって接合される。また、バックドアウィンドウ2は、上端部2bにおいて上下方向中央部2Dの上端側の領域においてバックドアインナ30に接合される。具体的には、バックドアウィンドウ2の上下方向中央部2Dの上端側の領域は、バックドアインナ30の後側端部72に対して接合される。上下方向中央部2Dの上端側の領域の前側の面は、バックドアインナ30の後側端部72と接合される接合面として構成される。この上下方向中央部2Dの接合面は、バックドアインナ30の後側端部72の接合面と接触し、接着剤によって接合される。

10

【0031】

次に、図4(b)を参照して、バックドアウィンドウ2の角部2cにおけるバックドアウィンドウ2の構成について説明する。図4(b)に示すように、バックドアウィンドウ2は、縁部2cの前側の端部から斜め上側(車両外側)へ延びる屈曲部2Eを備えている。バックドアウィンドウ2は、角部2cに、斜め下側(車両内側)へ延びる第1の接合部51と、斜め上側(車両外側)へ延びる第2の接合部54と、第1の接合部51の上側の端部及び第2の接合部54の下側の端部から後側へ延びる延在部53と、を備える。第2の接合部54は、バックドアウィンドウ2の前側の端部の屈曲部2Eに沿って形成されている。第2の接合部54は、屈曲部2Eの前面側に形成される。第1の接合部51は、第2の接合部54と車両前後方向における同位置において、下側へ延びる。ただし、第1の接合部51と第2の接合部54との車両前後方向における位置は、互いに異なっていてよい。延在部53は、第2の接合部54の下側の端部から後側へ向かってバックドアウィンドウ2の縁部2cの内面に沿って延びている。第1の接合部51、第2の接合部54、及び延在部53は、2色成形によって形成される。

20

【0032】

バックドアウィンドウ2は、角部2cにおいて第1の接合部51及び第2の接合部54の少なくとも一方を介してバックドアインナ30に接合される。第1の接合部51の前側の面及び第2の接合部54の前側の面は、バックドアインナ30と接合される接合面51a, 54aとして構成される。角部2cにおいては、側端部2aに近接した領域では第1の接合部51に比して第2の接合部54の方が短い。上端部2bに近づくに従って、徐々に第1の接合部51が短くなると共に第2の接合部54が長くなる。上端部2bに近接した領域では第1の接合部51に比して第2の接合部54の方が長い。このように、角部2cでは、車両内側へ延びる第1の接合部51から徐々に車両外側へ延びる第2の接合部54へと、接合部の突出方向が切り替わる。

30

【0033】

次に、本実施形態に係るバックドアウィンドウ2の取付構造1の作用・効果について説明する。

【0034】

例えば、図6に示す、比較例に係るバックドアウィンドウ2の取付構造100では、バックドアウィンドウ2の上端部2bに車両内側へ向って延びるような接合部57を設ける場合、当該接合部57が第1の接合部51を成形するための金型と干渉してしまう。すなわち、側端部2aにおいて車両内側へ延びる第1の接合部51を成形するための金型は、バックドアウィンドウの内側の領域を車幅方向に沿って移動する必要がある。接合部57は車両内側に延びるため、車幅方向に沿って移動する金型と干渉する。従って、金型の構造上の問題から、上端部2bの接合部57を成形によってバックドアウィンドウ2と一体的に形成することはできず、別部材として設ける必要が生じる。しかしながら、別部材とした場合は作業性が低下する。また、側端部2aの第1の接合部51から別部材である接合部57へ切り替わる箇所において継ぎ目が形成される。従って、当該継ぎ目での水漏れ等の可能性があることに加え、シール性を確保するために作業効率が低下する。

40

【0035】

50

一方、本実施形態に係るバックドアウィンドウ2の取付構造1によれば、バックドアウィンドウ2は、車幅方向における両側の側端部2aに、車両内側へ向って延びる第1の接合部51を備えると共に、車両上下方向における上側の上端部2bに、車両外側へ向かって延びる第2の接合部54を備える。このように、バックドアウィンドウ2の上端部2bの第2の接合部54は、車両外側へ向かって延びているため、第1の接合部51を成形するための金型とは干渉せず、別の金型を用いて成形することができる。例えば、第2の接合部54を形成するには、バックドアウィンドウ2の車両外側の形状を成形する本型を用いることができる。従って、バックドアウィンドウ2と第1の接合部51及び第2の接合部54を成形によって一体的に形成することができる。以上により、バックドアウィンドウ2をバックドアインナ30に接合するための接合部を容易に形成することができる。

10

【0036】

本実施形態に係るバックドアウィンドウ2の取付構造1において、バックドアウィンドウ2は、側端部2aと上端部2bとの間の角部2cに、第1の接合部51及び第2の接合部54を備える。また、角部2cにおいて第1の接合部51及び第2の接合部54の少なくとも一方を介してバックドアインナ30に接合されている。このような構成により、側端部2aと上端部2bとの間の角部2cにおいて、接合部の突出方向を車両内側と車両外側との間で切り替えることができる。

【0037】

本実施形態に係るバックドアウィンドウ2の取付構造1において、第1の接合部51及び第2の接合部54は、2色成形によってバックドアウィンドウ2に形成されている。このような構成により、第1の接合部51及び第2の接合部54に色を付けることが可能となるため、外部から見たときにバックドアインナ30を隠すことができる。

20

【0038】

本実施形態に係るバックドアウィンドウ2の取付構造1において、バックドアウィンドウ2の上端部2bの第2の接合部54とバックドアインナ30との接合箇所は、スポイラー66によって上側から覆われている。このような構成により、車両外側へ延びる第2の接合部54と当該第2の接合部54と接合されるバックドアインナ30をスポイラー66で覆うことで、外部から見たときにバックドアインナ30を隠すことができる。

【0039】

以上、本発明の種々の実施形態について説明したが、本発明は上記実施形態に限定されるものではなく、各請求項に記載した要旨を変更しない範囲で変形し、又は他のものに適用したものであってもよい。

30

【0040】

例えば、図5に示すように、各接合部を2色成形によって形成しなくともよい。例えば、車両内側へ延びる屈曲部2Fを第1の接合部51として使い、車両外側へ延びる屈曲部2Eを採用してもよい。屈曲部2F、2Eは、バックドアウィンドウの他の部分と同じく、透明の部材によって構成される。これによって、一層製造が容易となる。なお、外部からドアインナーパネルを隠すために、バックドアウィンドウ2に色付きのフィルムを貼り付けてもよい。

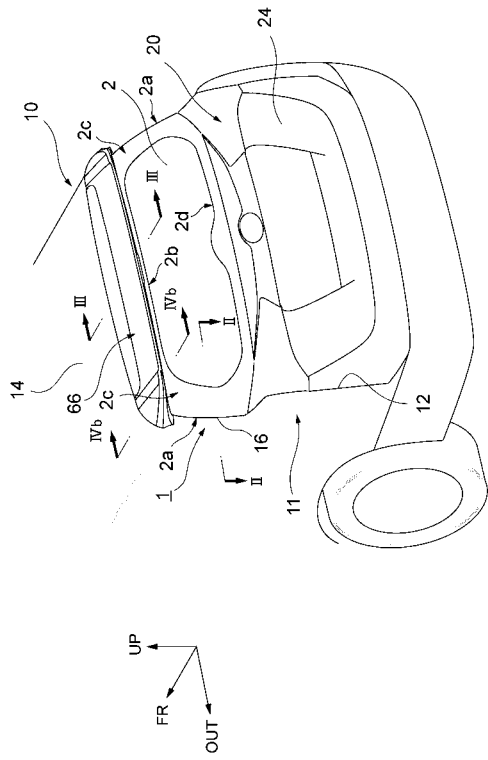
【符号の説明】

40

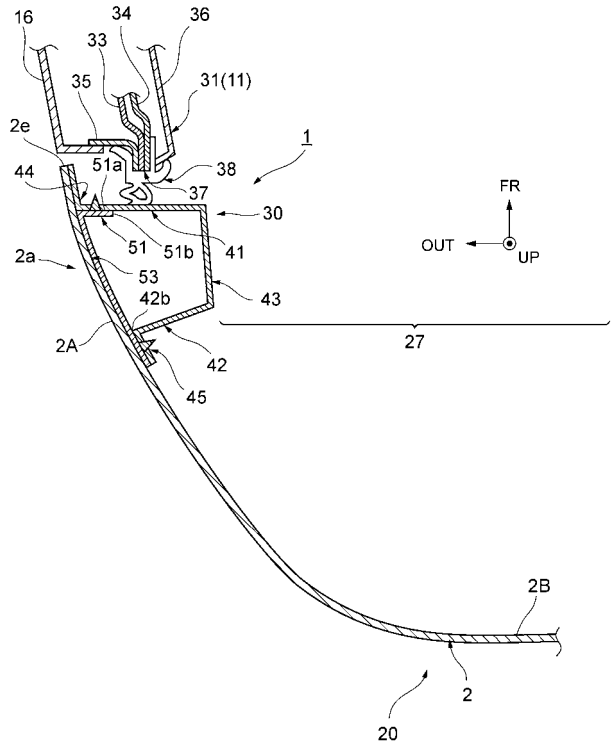
【0041】

1...取付構造(バックドアウィンドウの取付構造)、2...バックドアウィンドウ、2a...側端部、2b...上端部、2c...角部、10...車両、11...車両本体部、20...バックドア、30...バックドアインナ、51...第1の接合部、54...第2の接合部。

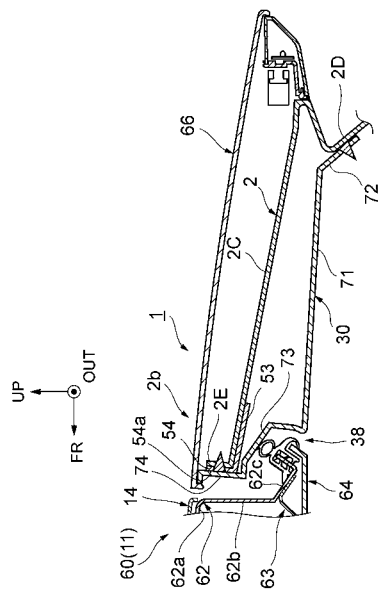
【 図 1 】



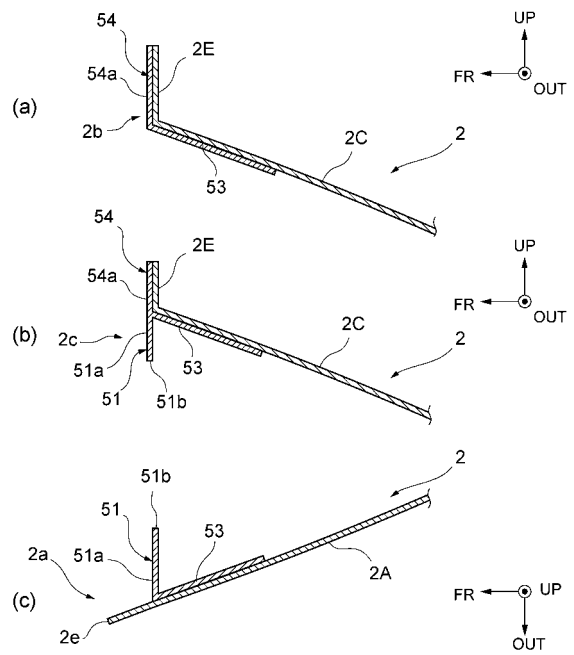
【 図 2 】



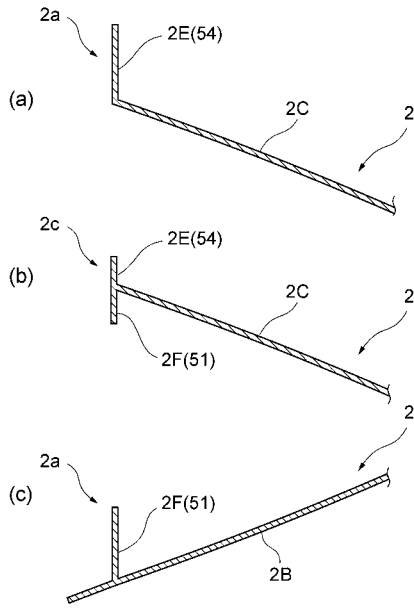
【 図 3 】



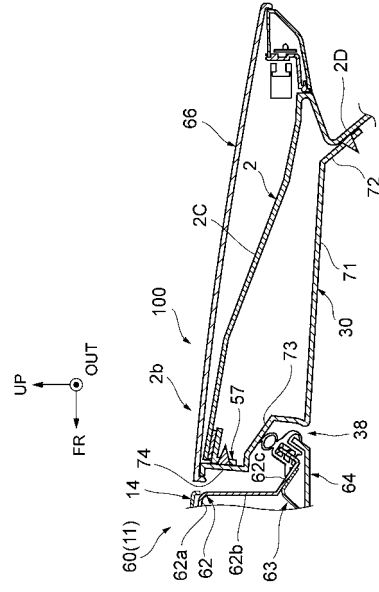
【 図 4 】



【 図 5 】



【 図 6 】



フロントページの続き

- (72)発明者 大西 幸泰
愛知県刈谷市豊田町2丁目1番地 株式会社豊田自動織機内
- (72)発明者 松本 裕介
愛知県刈谷市豊田町2丁目1番地 株式会社豊田自動織機内
- (72)発明者 丸山 克也
愛知県刈谷市豊田町2丁目1番地 株式会社豊田自動織機内