

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4106268号
(P4106268)

(45) 発行日 平成20年6月25日(2008.6.25)

(24) 登録日 平成20年4月4日(2008.4.4)

(51) Int. Cl. F I
B 6 0 J 7/12 (2006.01) B 6 0 J 7/12 G
B 6 0 J 7/20 (2006.01) B 6 0 J 7/20

請求項の数 6 (全 6 頁)

(21) 出願番号	特願2002-562586 (P2002-562586)	(73) 特許権者	504278042
(86) (22) 出願日	平成13年12月4日(2001.12.4)		ソシエテ ウロペエンヌ ドゥ ブルヴェ
(65) 公表番号	特表2004-517774 (P2004-517774A)		オートモビル-セバ
(43) 公表日	平成16年6月17日(2004.6.17)		SOCIETE EUROPEENNE
(86) 国際出願番号	PCT/EP2001/014113		DE BREVETS AUTOMOBIL
(87) 国際公開番号	W02002/062605		LES-SEBA
(87) 国際公開日	平成14年8月15日(2002.8.15)		フランス国 F-75011 パリ リュ
審査請求日	平成16年5月12日(2004.5.12)		アメロ 127
(31) 優先権主張番号	01/01507	(74) 代理人	100116322
(32) 優先日	平成13年2月5日(2001.2.5)		弁理士 桑垣 衛
(33) 優先権主張国	フランス (FR)	(72) 発明者	クヴォー、ジュラル
			フランス国 F-79140 ルパン
			アミク ファルム

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 格納部内での貨物の配置を最適化するための装置を有した、車両用格納式ルーフ

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

いくつかの硬質ルーフ部材(1, 2, 3)を備え、前記硬質ルーフ部材はそれらが車両の車室を覆う位置と同車両の後部格納部(4)内に同後部格納部(4)の蓋(5)の下方にほぼ水平に重ねあわされるように格納される位置との間を可動である車両用格納式ルーフにおいて、前記ルーフ部材(1, 2, 3)からなり前記後部格納部(4)内部に格納されるアセンブリは前記格納部(4)内部に設けられた回動軸上に直接取り付けられる結果、前記格納部(4)の蓋(5)を開いている間又はその後このアセンブリを後方から前方へと上方に持ち上げることが可能となることを特徴とする車両用格納式ルーフ。

【請求項 2】

前記硬質ルーフ部材(1, 2, 3)は前部部材(1)、中間部部材(2)、及び後部部材(3)からなり、前記アセンブリの前記後部格納部(4)を指向した移動は車体上の固定箇所(9)と前記後部部材(3)の前部近傍に設けられた箇所(6)とにおいて接続されている回動アーム(8)によって制御され、及び前記後部部材(3)は前記硬質ルーフ部材(1, 2, 3)が前記後部格納部(4)内に格納されたときに前記前部部材(1)及び前記中間部部材(2)の下方に設けられ、前記格納部(4)内部に格納される前記アセンブリは、前記後部部材(3)の前部近傍に設けられた前記回動アーム(8)の接続箇所(6)に接続される結果、前記回動軸に直接取り付けられて回動することを特徴とする請求項1に記載の車両用格納式ルーフ。

【請求項 3】

10

20

前記後部部材(3)の前記格納部(4)を指向した移動は同格納部(4)内部にて延伸し、その中に前記後部部材(3)の後部に固定されたフィンガー(11)が係合されているランナー(10)によってさらに案内され、前記フィンガー(11)は、同フィンガー(11)が前記ランナー(10)内の移動の終点にあるときに前記後部部材(3)の後部を前記フィンガー(11)から離間させることが可能な手段によって前記後部部材(3)の後部に連結されていることを特徴とする請求項2に記載の車両用格納式ルーフ。

【請求項4】

前記フィンガー(11)は、前記後部部材(3)の後部に向かい、かつ同後部部材(3)の後部(3b)に固定されたラグ(15)によって担持される少なくとも1つのフィンガー(14)を摺動自在に係合する溝(13)を有したラグ(12)に固定されていることを特徴とする請求項3に記載の格納式ルーフ。

10

【請求項5】

前記後部部材(3)の後部(3b)の前記ランナー(10)内に係合している前記フィンガー(11)に相対した間隔はラム(16)の使用によって制御されることを特徴とする請求項3又は4に記載の格納式ルーフ。

【請求項6】

前記ラム(16)の作動は前記格納部(4)の蓋(5)の開蓋と同時に行われることを特徴とする請求項5に記載の格納式ルーフ。

【発明の詳細な説明】

【0001】

本発明は、いくつかの硬質ルーフ部材からなり、それらはそれらが車両の車室を覆う位置と車両の後部格納部内に格納される位置との間を可動である車両用格納式ルーフに関する。

20

【0002】

そのような格納式ルーフはサルーン型又はクーペ型の車両をカブリオレ型車両に変換し得る。

多くのデザインにおいて、ルーフ部材はそれらが車両の後部格納部内部に格納されたときには一方が他方の上に載置され、格納部の蓋の下でほぼ水平に延伸している。

【0003】

この位置において、格納部内の重ねあわされたルーフ部材の下方に荷物を収納するための空間が残されている。

30

しかし、格納部内部へのアクセスのための閾値、即ち底部ルーフ部材の後端と格納部へのアクセス開口の後端との間の距離は制限されており、このことは格納部内部に荷物を載置することの妨げとなる。

【0004】

本発明の目的は、格納部内への荷物の載置を容易とすべく、格納部開口の後端と底部ルーフ部材の後端との間の距離を増加させるための装置を製造することによって上記の欠点を是正することにある。

【0005】

このように本発明は、いくつかの硬質ルーフ部材からなり、それらはそれらが車両の車室を覆う位置と同車両の後部格納部内に後部格納部の蓋の下方にほぼ水平に重ねあわされるように格納される位置との間を可動である車両用格納式ルーフに関する。

40

【0006】

本発明によるとこの格納式ルーフは、上記のルーフ部材からなり後部格納部内部に格納されるアセンブリが格納部内部に設けられた軸上で回転するように取り付けられている結果、格納部の蓋を開いている間又はその後このアセンブリを後方から前方へと上方に持ち上げることが可能となることを特徴とする。

【0007】

上記の軸の周りで回転することによってルーフ部材アセンブリを持ち上げることを可能とすることによって、格納部開口の後端と底部ルーフ部材の後端との間の距離が増加する。

50

【 0 0 0 8 】

従ってこの配置は格納部内部への荷物の載置を容易とさせる。

本発明の好適な実施形態において格納式ルーフは、後部部材、前部部材、及び場合によっては中間部部材からなり、このアセンブリの格納部を指向した移動は車体上の固定箇所と後部部材の前部近傍に設けられた箇所とにおいて接続されている回動アームによって制御され、後者はこれらが後部格納部内に格納されたときに前部部材及び場合によっては中間部部材の下方に設けられる。

【 0 0 0 9 】

この実施形態において、格納部内部に格納されるルーフ部材のアセンブリは、後部部材の前部近傍に設けられたアームの接続箇所の周りを回動するように取り付けられる。

10

【 0 0 1 0 】

上記の実施形態において、後部部材の格納部を指向した移動は、格納部内部にて延伸し、その中に後部部材の後部に固定されたフィンガーが係合されているランナーによってさらに案内される。

【 0 0 1 1 】

この実施形態において、フィンガーは、同フィンガーがランナー内の移動の終点にあるときに後部部材の後部をフィンガーから離間させることが可能な手段によって後部部材の後部に連結されている。

【 0 0 1 2 】

好適にはフィンガーは、後部部材の後部に向かい、かつ同後部部材の後部に固定されたラグによって担持される少なくとも1つのフィンガーを摺動自在に係合する溝を有したラグに固定されている。

20

【 0 0 1 3 】

この配置は重ねあわされたルーフ部材からなるアセンブルの上昇の間の移動を案内することを可能とする。

本発明の他の特徴及び長所は以下に明らかにする。

図1に示された格納式ルーフは、3つの硬質ルーフ部材1, 2, 3からなり、それらはそれらが車両の車室を覆う位置と同車両の後部格納部4内に同後部格納部4の蓋5の下方にほぼ水平に重ねあわされるように格納される位置(図1に示された位置)との間を移動可能である。

30

【 0 0 1 4 】

本発明によると、ルーフ部材1, 2, 3からなり後部格納部4内部に格納されるアセンブリは、格納部4内部に設けられた軸6上で回動するように取り付けられている結果、格納部4の蓋5を開いている間又はその後このアセンブリを後方から前方へと上方に持ち上げることが可能となる。

【 0 0 1 5 】

部材1, 2, 3からなるアセンブリが上昇された位置にあるときには、格納部4開口の後端7と底部部材3の後端3aとの間の距離は値Dから値D'へと変化し、このことは格納部4内への荷物の載置を容易にする。

【 0 0 1 6 】

図1に示された実施例において、格納式ルーフは後部部材3、前部部材1、及び中間部部材2からなる。このアセンブリの格納部4を指向した移動は、車体上の固定箇所9と後部部材3の前部近傍に設けられた箇所6とにおいて接続されている回動アーム8によって制御される。後者はこれらが後部格納部内に格納されたときに前部部材1の下方、かつ中間部部材2の下方に設けられる。

40

【 0 0 1 7 】

ルーフ部材1, 2, 3からなるとともに格納部4内部に格納されるアセンブリは、後部部材3の前部近傍に設けられたアーム8の接続箇所6の周りを回動するように取り付けられる。

【 0 0 1 8 】

50

後部部材 3 の格納部 4 を指向した移動は、格納部 4 内部にて延伸するランナー 10 によっても案内される。このランナー 10 には、後部部材 3 の後部 3 b に固定されたフィンガー又はローラ 11 (図 2 又は 3 参照) が係合されている。

【 0019 】

フィンガー 11 は、同フィンガー 11 がランナー 10 内の移動の終点にあるときに後部部材 3 の後部 3 b を図 2 , 3 に示されているローラ 11 から離間させることが可能な手段によって後部部材 3 の後部 3 b に連結されている。

【 0020 】

示された実施例において、ローラ 11 は、後部部材 3 の後部 3 b に向かい、かつ同後部部材 3 の後部 3 b に固定されたラグ 15 によって担持される 2 つのフィンガー 14 を摺動自在に係合する溝 13 を有したラグ 12 に固定されている。

10

【 0021 】

図 3 は、後部部材 3 の後部 3 b のランナー 10 内に係合しているローラ 11 に相対した間隔がラム 16 の使用によって制御されることを示している。ラム 16 の本体 16 a はローラ 11 を支持するラグ 12 に連結されており、ロッド 16 b は後部部材 3 に固定されているラグ 15 に連結されている。

【 0022 】

好適にはラム 16 の作動は格納部 4 の蓋 5 の開蓋を作動するときと同時に行われる。ラム 16 の作動は後部部材 3 の後部 3 b を上方へ押し上げ、この移動はラグ 12 内に形成された溝 13 内のフィンガー 14 の摺動によって案内される。

20

【 0023 】

部材 1 , 2 , 3 からなるアセンブリの軸 6 の周りでの回転による上昇によって、格納部開口の後端 7 と後部部材 3 の後端 3 a との間の距離 D は D' へと変化する。

【 0024 】

この距離の増加は車両の格納部内部への荷物の載置を容易にする。

部材 1 , 2 , 3 からなるアセンブリの上昇は、例えば後部部材 3 の後部に固定されたハンドルの使用によって、又はこの部材 3 及び蓋 5 の間の適切な連結によって、手動での制御が可能である結果、手動又は自動化された蓋 5 の開蓋は同時に部材 1 , 2 , 3 からなるアセンブリの上昇を制御する。

【 図面の簡単な説明 】

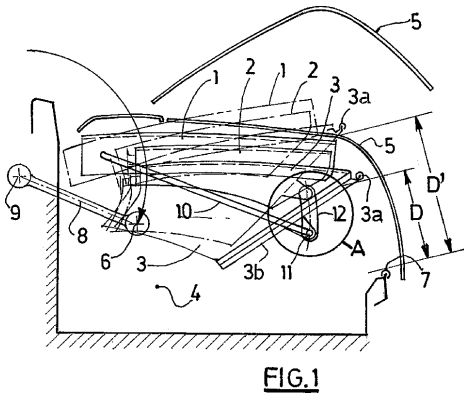
30

【 図 1 】 本発明による格納式ルーフの部材を格納した、車両の長手方向における格納部の概略を示す断面図。

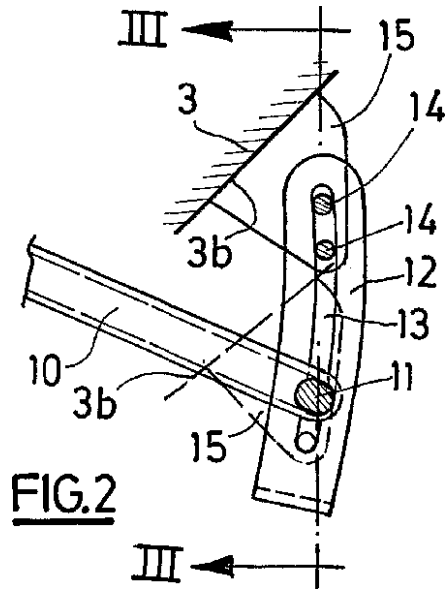
【 図 2 】 図 1 の A 部を示す拡大図。

【 図 3 】 図 2 の III - III 面における断面図。

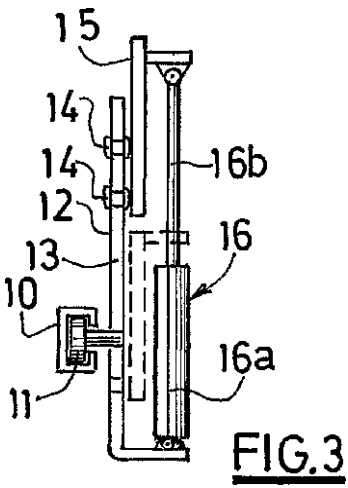
【 図 1 】



【 図 2 】



【 図 3 】



フロントページの続き

(72)発明者 ギレ、ジャン - マルク

フランス国 F - 7 9 1 4 0 シリエール レ メゾン ブランシュ

審査官 小関 峰夫

(56)参考文献 特開平 0 5 - 2 2 9 3 4 7 (J P , A)

特開 2 0 0 0 - 1 1 8 2 4 0 (J P , A)

欧州特許出願公開第 0 0 1 0 1 3 2 2 (E P , A 1)

(58)調査した分野(Int.Cl. , D B 名)

B60J 7/12

B60J 7/20