

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第3552954号

(P3552954)

(45) 発行日 平成16年8月11日(2004.8.11)

(24) 登録日 平成16年5月14日(2004.5.14)

(51) Int. Cl.⁷

B60N 3/02

F I

B60N 3/02

A

請求項の数 4 (全 7 頁)

(21) 出願番号	特願平11-197902	(73) 特許権者	000226611 日産車体株式会社 神奈川県平塚市天沼10番1号
(22) 出願日	平成11年7月12日(1999.7.12)	(74) 代理人	100105153 弁理士 朝倉 悟
(65) 公開番号	特開2001-18699(P2001-18699A)	(74) 代理人	100108327 弁理士 石井 良和
(43) 公開日	平成13年1月23日(2001.1.23)	(72) 発明者	渡辺 寛人 神奈川県平塚市天沼10番1号 日産車体株式会社内
審査請求日	平成13年9月13日(2001.9.13)	審査官	富岡 和人
		(56) 参考文献	特開平04-372438(JP, A)

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 アシストグリップ

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車室内に設けられて乗降時の補助あるいは乗車時の姿勢の保持に用いられ、かつ、エアバッグ装置の近傍に配設されたアシストグリップにおいて、使用者が握る部分である把持部が、前記エアバッグ装置が展開したときのエアバッグの位置から離れる側に本体からオフセットされて、把持部と前記展開時のエアバッグとの間にエアバッグが把持部側に展開するのを防ぐプロテクト部が設けられていることを特徴とするアシストグリップ。

【請求項2】

前記プロテクト部が把持部の両端に形成された本体の屈曲部であることを特徴とする請求項1記載のアシストグリップ。

【請求項3】

請求項1または2記載のアシストグリップが、インストルメントパネルにおいて助手席に対向して設けられたエアバッグ装置のエアバッグリッドの下方位置に、車幅方向に延在させて配設され、前記把持部が、下方にオフセットされていることを特徴とするアシストグリップ。

【請求項4】

請求項1または2記載のアシストグリップが、車両の前席の背面に設けられたエアバッグ装置のエアバッグリッドの左右位置の少なくとも一方に、上下方向に延在させて配設され、

前記把持部が、左右方向にオフセットされていることを特徴とするアシストグリップ。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、乗降時の補助あるいは乗車時の姿勢の保持に用いられるアシストグリップに関する。

【0002】

【従来の技術】

従来、アシストグリップは、車高が高い車両等においては乗降時の補助的役割をするために、ドア用開口部の周縁であるピラーやルーフサイドレールの位置に設けられるのが一般的であるが、乗車時、体を支えるためには片手となり不十分である。そこで助手席前のイン

10

【0003】

また、これらの位置は、エアバッグ装置が設置される位置でもあり、これらが併設されることもある。

【0004】

このように、アシストグリップがエアバッグ装置の近傍に設けられた技術として、例えば、実開平5-561号公報に記載のものが知られている。この公報に記載の技術は、アシストグリップが、助手席用のエアバッグ装置の下方位置に設けられたものであり、アシストグリップが、エアバッグ装置の展開時におけるエアバッグリッドの展開作動の邪魔に成

20

【0005】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、上述の従来のアシストグリップにあっては、把持部全体が水平方向に延在された構成であるため、走行中に把持部を把持している状態で、車両が衝突してエアバッグが展開すると、把持部を把持している手が、エアバッグとアシストグリップの間に挟まれてしまうという問題があった。

【0006】

本発明は、上述の問題点に着目して成されたもので、エアバッグ展開時に、エアバッグとアシストグリップとの間に手が挟まれないようにすることを目的としている。

30

【0007】

【課題を解決するための手段】

上述の目的を達成するために本発明は、車室内に設けられて乗降時の補助あるいは乗車時の姿勢の保持に用いられ、かつ、エアバッグ装置の近傍に配設されたアシストグリップにおいて、使用者が握る部分である把持部を、前記エアバッグ装置が展開したときのエアバッグの位置から離れる側に本体からオフセットさせ、把持部と前記展開時のエアバッグとの間に、前記展開時のエアバッグが把持部側に展開するのを防ぐプロテクト部を設けた。

【0008】

したがって、乗員がアシストグリップを握っているときに、車両が衝突してエアバッグが展開した場合、エアバッグのアシストグリップに向かって展開した部分は、プロテクト部に止められて把持部側に展開することはない。よって、把持部を握っている手が、エアバッグとアシストグリップとの間に挟まれない。

40

【0009】

なお、請求項2に記載の発明では、プロテクト部を、把持部の両端に形成した本体の屈曲部とした。これにより、エアバッグが展開した場合、エアバッグのアシストグリップに向かって展開した部分は、把持部両端の屈曲部に止められて把持部側に展開することはない。また、本体を屈曲した屈曲部をプロテクト部としているので、新たに部品を追加することもなく、構造が簡単で安価に製造できる。

なお、請求項3に記載のように、アシストグリップが、インストルメントパネルにおいて

50

助手席に対向して設けられたエアバッグ装置のエアバッグリッドの下方位置に、車幅方向に延在させて配設されている場合には、前記把持部を、下方にオフセットさせるものである。

【 0 0 1 0 】

また、請求項 4 に記載のように、アシストグリップが、車両の前席の背面に設けられたエアバッグ装置のエアバッグリッドの左右位置の少なくとも一方に、上下方向に延在させて配設されている場合には、前記把持部を、左右方向にオフセットさせるものである。これにより、上述の作用が得られる。

【 0 0 1 1 】

【 発明の実施の形態 】

以下に、本発明の実施の形態を図面に基づいて説明する。

(実施の形態 1)

実施の形態 1 は、請求項 1 および 3 記載の発明の実施形態であって、これについてまず構成を説明する。

図 1 において、P はインストルメントパネルであって、図外の助手席に対向する位置の上側にエアバッグ装置のエアバッグリッド 4 が上縁を回動中心として展開可能に設けられ、その下側にグローブボックス 5 が設けられ、このグローブボックス 5 とエアバッグリッド 4 との間に、アシストグリップ 1 が、エアバッグリッド 4 の展開を阻害しないようにして取り付けられている。

【 0 0 1 2 】

前記アシストグリップ 1 は、図 1 に示す斜視図のように、背面視で略コの字形状を成す把持部 2 , 2 が形成され、本体 1 0 0 の軸心部が、車幅方向に延在されるように設置されている。そして、前記把持部 2 , 2 は、本体 1 0 0 に対してエアバッグ装置 A B の展開時のエアバッグ 6 (図 3 参照) の位置とは反対方向である下方にオフセットされた形状に形成され、把持部 2 と展開時のエアバッグ 6 との間には、エアバッグ 6 が把持部 2 側に展開するのを防ぐプロテクト部 3 , 3 が設けられている。

【 0 0 1 3 】

次に作用を説明する。

アシストグリップ 1 の把持部 2 , 2 を握っている状態で、エアバッグ装置 A B が展開した場合、エアバッグ 6 は、アシストグリップ 1 に設けられたプロテクト部 3 に当たって、把持部 2 側へ展開することを妨げられる。したがって、手がエアバッグ 6 とアシストグリップ 1 の把持部 2 との間に挟まれることはない。

【 0 0 1 4 】

前記プロテクト部 3 は、把持部 2 の上方をカバーするように設けたもので、薄板上の樹脂や比較的柔らかいレザーシート上の樹脂、あるいはメッシュ上の樹脂で形成し握り難くし、なお本実施の形態 1 ではプロテクト部 3 の車両前後方向の幅は本体 1 0 0 の幅とほぼ同じとしたが、把持部 2 の上方にアシストグリップ 1 全体をカバーするように設けても良い。(図 7 参照)

【 0 0 1 5 】

(実施の形態 2)

実施の形態 2 は、請求項 2 および 3 に記載の発明の実施形態であって、まず校正を説明する。

【 0 0 1 6 】

図 2 はアシストグリップを示す斜視図であって、把持部 2 1 は、エアバッグ装置が展開したときのエアバッグの位置から離れる側に本体からオフセットされて設けられており、把持部 2 1 と前記展開時のエアバッグとの間にエアバッグが把持部側に展開するのを防ぐプロテクト部 3 1 が設けられている。

【 0 0 1 7 】

プロテクト部 3 1 は、本体 1 0 0 を屈曲させることにより把持部 2 1 の両端に形成され、把持部 2 1 よりも短く形成して握ることができない寸法に設けられている。

10

20

30

40

50

【 0 0 1 8 】

次に作用を説明する。

プロテクト部 3 1 を握ることができないので、使用時は確実に把持部 2 1 を把持することとなり、展開したエアバッグとプロテクト部 3 1 の間に手を挟むことがない。

【 0 0 1 9 】

(実施の形態 3)

実施の形態 3 は、請求項 2 および 4 に記載の発明の実施形態であって、まず構成を説明する。

図 4 は助手席あるいは運転席である前席シート 1 0 の背面図であって、この前席シート 1 0 の内部にエアバッグ装置が設けられ、前席シート 1 0 の背面にこのエアバッグ装置のエアバッグリッド 1 1 が上縁を回動中心として展開可能に設けられている。

10

【 0 0 2 0 】

また、エアバッグリッド 1 1 の左右の位置に、アシストグリップ 7 , 7 が、エアバッグリッド 1 1 の開口を阻害しない様に設けられている。

【 0 0 2 1 】

アシストグリップ 7 には、エアバッグ 1 2 展開時の位置と反対方向である車幅方向の外側にオフセットされて把持部 8 , 8 が設けられている。また、各把持部 8 の上下に、エアバッグ 1 2 が把持部 8 側に展開するのを防ぐ屈曲部 9 が設けられている。

【 0 0 2 2 】

次に作用を説明する。

20

把持部 8 を握っている状態で、エアバッグ装置が展開した場合、エアバッグ 1 2 は、アシストグリップ 7 に設けられた屈曲部 9 によって把持部 8 側へ展開することを妨げられる。したがって、展開したエアバッグ 1 2 と把持部 8 との間で手を挟むことがない。

【 0 0 2 3 】

以上、本発明の実施の形態を図面により詳述してきたが、具体的な構成はこの実施の形態に限られるものではなく、本発明の要旨を逸脱しない範囲における設計の変更などであっても本発明に含まれる。

アシストグリップ 1 , 4 1 , 7 それ自体の形状や、把持部 2 , 2 1 , 8 の形状は、実施の形態で示した形状に限定されるものではないものであり、要は、把持部が、展開時のエアバッグの位置と反対方向にオフセットされていればよい。

30

【 0 0 2 4 】

【発明の効果】

以上説明してきたように本発明のアシストグリップにあっては、把持部を展開時のエアバッグと反対方向にオフセットし、把持部と展開時のエアバッグとの間にプロテクト部を設けた構成としたため、エアバッグ展開時でも、把持部を把持している手がエアバッグとアシストグリップの間に挟まれるのを防ぐことができるという効果が得られる。

【 0 0 2 5 】

また、手が挟まれるのを防ぐことができるため、エアバッグ展開時、アシストグリップから手を離してしまう恐れが無く、これによっても乗員が前方へ移動するのが阻止されてエアバッグの乗員保護性能を向上させることができる。

40

【図面の簡単な説明】

【図 1】実施の形態 1 のアシストグリップの設置状態を示す斜視図である。

【図 2】実施の形態 2 のアシストグリップを示す斜視図である。

【図 3】実施の形態 1 の作動を示す説明図である。

【図 4】実施の形態 3 のアシストグリップの設置状態を示す背面図である。

【図 5】実施の形態 3 のアシストグリップを示す斜視図である。

【図 6】実施の形態 3 の作動を示す説明図である。

【図 7】実施の形態 1 の変形例を示す斜視図である。

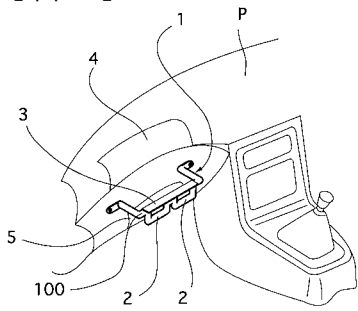
【符号の説明】

A B エアバッグ装置

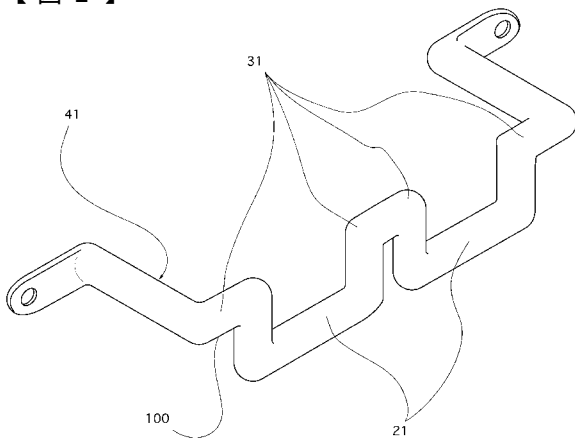
50

- P インストルメントパネル
- 1, 4 1 アシストグリップ
- 2, 2 1 把持部
- 3 プロテクト部
- 4 エアバッグリッド
- 5 グローブボックス
- 6 エアバッグ
- 7 アシストグリップ
- 8 把持部
- 9, 3 1 屈曲部
- 10 前席シート
- 11 エアバッグリッド
- 12 エアバッグ
- 100 本体

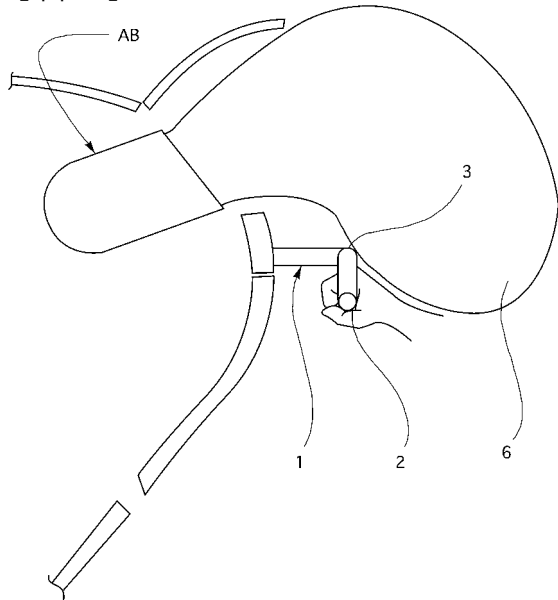
【図1】



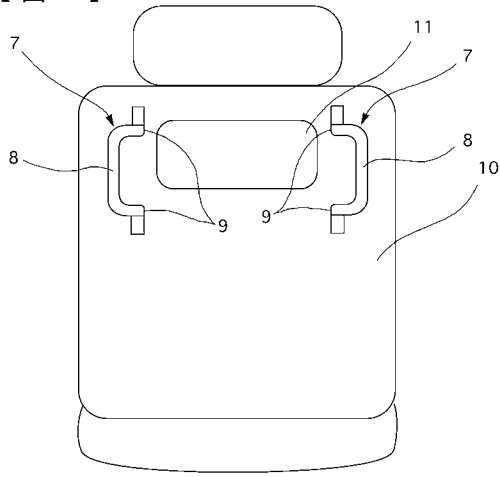
【図2】



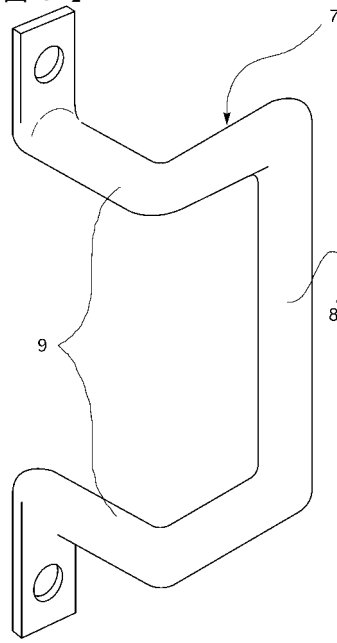
【図3】



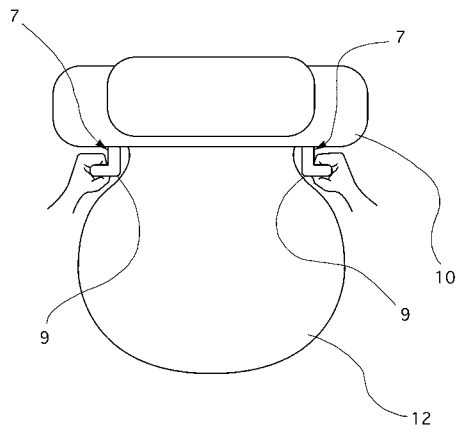
【 図 4 】



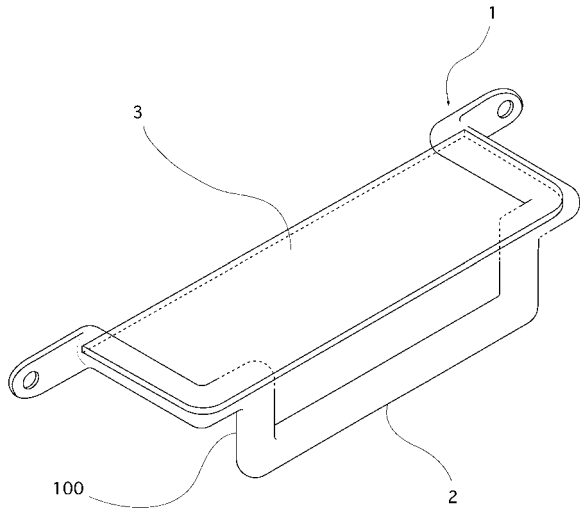
【 図 5 】



【 図 6 】



【 図 7 】



フロントページの続き

(58)調査した分野(Int.Cl.⁷, DB名)

B60N 3/02