

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第3662731号

(P3662731)

(45) 発行日 平成17年6月22日(2005.6.22)

(24) 登録日 平成17年4月1日(2005.4.1)

(51) Int.Cl.⁷

B 6 0 J 3/02

F I

B 6 0 J 3/02

L

B 6 0 J 3/02

R

請求項の数 2 (全 7 頁)

(21) 出願番号	特願平9-297136	(73) 特許権者	000124454
(22) 出願日	平成9年10月29日(1997.10.29)		河西工業株式会社
(65) 公開番号	特開平11-129752		神奈川県高座郡寒川町宮山3316番地
(43) 公開日	平成11年5月18日(1999.5.18)	(73) 特許権者	000003997
審査請求日	平成14年11月13日(2002.11.13)		日産自動車株式会社
			神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地
		(74) 代理人	100083806
			弁理士 三好 秀和
		(74) 代理人	100100712
			弁理士 岩▲崎▼ 幸邦
		(74) 代理人	100087365
			弁理士 栗原 彰
		(74) 代理人	100100929
			弁理士 川又 澄雄

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 自動車のサンバイザ

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

ルーフに沿った格納状態からフロントウインドパネルに沿った使用状態まで、ルーフに取付けられたシャフトを中心にして回転自在に支持され、且つ光を完全に遮蔽する材料で形成されたサンバイザ本体と、

格納状態でサンバイザ本体の車室内側に位置し、且つサンバイザ本体と同軸で回転する着色透明板製のサブバイザと、から成り、

前記サブバイザよりも左右両側へ突出しているサンバイザ本体の端部を、使用状態でフロントウインドパネル側へ傾斜するように曲折形成したことを特徴とする自動車のサンバイザ。

【請求項2】

ルーフに沿った格納状態からフロントウインドパネルに沿った使用状態まで、ルーフに取付けられたシャフトを中心にして回転自在に支持され、且つ光を完全に遮蔽する材料で形成されたサンバイザ本体と、

格納状態でサンバイザ本体の車室内側に位置し、且つサンバイザ本体と同軸で回転する着色透明板製のサブバイザと、から成り、

前記サブバイザの下端部に、サンバイザ本体の下端部に係合するフック部を取付けたことを特徴とする自動車のサンバイザ。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、自動車のサンバイザに関するものである。

【0002】**【従来の技術】**

フロントウインドパネルの上方のルーフには、運転席側及び助手席側の両方に、直射日光のなどによる眩光を遮蔽するためにサンバイザが設けられている（類似技術として、日産自動車株式会社1995年7月発行“新型車解説書Y33-0”のD-61頁参照）。

【0003】

この種のサンバイザは、ルーフに取付けられたシャフトと、該シャフトに対して上下方向で回転自在に支持されたサンバイザ本体とから構成されていて、該サンバイザ本体を、ルーフに沿った格納状態から、フロントウインドパネルに沿った使用状態まで回転できるようになっている。また、サンバイザ本体を、シャフトごと、ドアウインドパネルに沿った側面使用状態まで水平方向で回転できるようになっているものも多い。サンバイザ本体は、一般にウレタンフォーム等の軟質材料から形成されていて、光を完全に遮蔽する構造になっている。

10

【0004】**【発明が解決しようとする課題】**

しかしながら、このような従来の技術にあっては、サンバイザ本体が光を完全に遮蔽する構造になっているため、その分、フロントウインドパネルの上方の運転視界が狭くなる。そこで、サンバイザ本体を、部分的に光を透過する着色透明板で形成し、光の眩しさを防ぎつつ、フロントウインドパネル全面の運転視界を確保することが考えられる。しかし、着色透明板では、一般的な光の眩しさは防げるものの、特に強い光（夕日間近の低い位置の太陽光線等）の場合は、その眩しさを防ぐことはできない。

20

【0005】

この発明は、このような従来の技術に着目してなされたものであり、強い光の場合は光を完全に遮蔽し、一般的な光の場合は、眩しさを防いだ状態で運転視界を確保することができる自動車のサンバイザを提供するものである。

【0006】**【課題を解決するための手段】**

請求項1記載の発明は、ルーフに沿った格納状態からフロントウインドパネルに沿った使用状態まで、ルーフに取付けられたシャフトを中心にして回転自在に支持され、且つ光を完全に遮蔽する材料で形成されたサンバイザ本体と、格納状態でサンバイザ本体の車室内側に位置し、且つサンバイザ本体と同軸で回転する着色透明板製のサブバイザと、から成り、前記サブバイザよりも左右両側へ突出しているサンバイザ本体の端部を、使用状態でフロントウインドパネル側へ傾斜するように曲折形成したことを特徴とする。

30

【0007】

請求項1記載の発明によれば、サンバイザ本体の端部を使用状態でフロントウインドパネル側へ傾くように曲折したため、使用時にサブバイザがサンバイザ本体の端部により隠されて、見映えが良い。また、サブバイザがフロントウインドパネルに直接干渉することが抑止される。更に、太陽光などの光を完全に遮断するサンバイザ本体の車室内側に、着色透明板製のサブバイザを設けたため、一般的な光の場合は、サブバイザだけを使用状態にして、光の眩しさを防ぐと共にフロントウインドパネルの全面的な運転視界を確保することができる。また、強い光の場合は、サンバイザ本体も使用状態にして、光を完全に遮蔽することができる。

40

【0008】

請求項2記載の発明は、ルーフに沿った格納状態からフロントウインドパネルに沿った使用状態まで、ルーフに取付けられたシャフトを中心にして回転自在に支持され、且つ光を完全に遮蔽する材料で形成されたサンバイザ本体と、格納状態でサンバイザ本体の車室内側に位置し、且つサンバイザ本体と同軸で回転する着色透明板製のサブバイザと、から成り、前記サブバイザの下端部に、サンバイザ本体の下端部に係合するフック部を取付け

50

たことを特徴とする。

【0009】

請求項2記載の発明によれば、サブバイザの下端部にサンバイザ本体の下端部に係合するフック部を取付けたため、サブバイザをサンバイザ本体と一体的に回転させる場合に便利である。更に、太陽光などの光を完全に遮断するサンバイザ本体の車室内側に、着色透明板製のサブバイザを設けたため、一般的な光の場合は、サブバイザだけを使用状態にして、光の眩しさを防ぐと共にフロントウインドパネルの全面的な運転視界を確保することができる。また、強い光の場合は、サンバイザ本体も使用状態にして、光を完全に遮断することができる。

【0016】

10

【発明の効果】

請求項1記載の発明によれば、サンバイザ本体の端部を使用状態でフロントウインドパネル側へ傾くように曲折したため、使用時にサブバイザがサンバイザ本体の端部により隠されて、見映えが良い。また、サブバイザがフロントウインドパネルに直接干渉することが抑止される。更に、太陽光などの光を完全に遮断するサンバイザ本体の車室内側に、着色透明板製のサブバイザを設けたため、一般的な光の場合は、サブバイザだけを使用状態にして、光の眩しさを防ぐと共にフロントウインドパネルの全面的な運転視界を確保することができる。また、強い光の場合は、サンバイザ本体も使用状態にして、光を完全に遮断することができる。

【0017】

20

請求項2記載の発明によれば、サブバイザの下端部にサンバイザ本体の下端部に係合するフック部を取付けたため、サブバイザをサンバイザ本体と一体的に回転させる場合に便利である。更に、太陽光などの光を完全に遮断するサンバイザ本体の車室内側に、着色透明板製のサブバイザを設けたため、一般的な光の場合は、サブバイザだけを使用状態にして、光の眩しさを防ぐと共にフロントウインドパネルの全面的な運転視界を確保することができる。また、強い光の場合は、サンバイザ本体も使用状態にして、光を完全に遮断することができる。

【0021】

【発明の実施の形態】

以下、この発明の好適な実施形態を図面に基づいて説明する。この実施形態では、運転者側のサンバイザを例に説明する。

30

【0022】

図1～図4は、この発明の第1実施形態を説明する図である。符号1は、フロントウインドパネルで、符号2は、ドアウインドパネルで、その間にはフロントピラー3が配置されている。フロントピラー3の上方のルーフ4には、一端が固定されて、全体が水平方向に回転自在なシャフト5が取付けられている。

【0023】

このシャフト5には、サンバイザ本体6の上端が回転自在に支持されている。このサンバイザ本体6は、シャフト5を中心にして、ルーフ4に沿った格納状態から、フロントウインドパネル1に沿った使用状態まで回転自在になっている。このサンバイザ本体6は、ウレタンフォームを表皮で被覆した構造をしていて、光を完全に遮断する構造になっている。

40

【0024】

このサンバイザ本体6の上端には、左右両側に切欠部7、8が形成されていて、左側の切欠部7には、ルーフ4に固定されたグリップ9に係合自在なピン10が設けられている。

【0025】

右側の切欠部8内には、シャフト5が露出していて、この露出したシャフト5に、格納状態で車室内R側に位置するサブバイザ11が、ヒンジ12を介して、サンバイザ本体6と同軸で回転できるように取付けられている。サブバイザ11は、着色透明合成樹脂板製で、光を完全に遮断するのではなく、光を20%程度に透過できる構造になっている。ヒン

50

ジ１２の内部には、シャフト５を挟み込むループ状のスプリング板１３が設けられていて、該スプリング板１３の両端部と、前記ヒンジ１２と、サブバイザ１１の端部とが、ネジ１４により共締めされている。ネジ１４で締められることにより、スプリング板１３は、所定の力でシャフト５を締め付けることとなり、スプリング板１３とシャフト５との間には、サブバイザ１１を任意の回転位置で停止させるに十分な摩擦力が生じている。

【００２６】

また、サブバイザ１１の周端部１５には、断面湾曲形状の軟質なゴム製の保護材１６が設けられている。これは、格納状態において、サブバイザ１１の周端部１５のエッジで、サブバイザ本体６等のトリムやフロントウインドパネル１が傷つけられないようにするためである。尚、この保護材１６の断面形状は、軟質なものであれば、必ずしも湾曲形状でなくとも良い。

10

【００２７】

更に、サブバイザ１１よりも左右両側へ突出しているサンバイザ本体６の左右両端部１７、１８は、それぞれフロントウインドパネル１側へ傾くように曲折された状態になっている（図４参照、左側の端部１７は図示省略）。これは、サンバイザ本体６を使用状態にした際に、この左右両端部１７、１８で、サブバイザ１１を隠して見映えを良くするためと、サブバイザ本体６の使用状態でサブバイザ１１が、フロントウインドパネル１と直接干渉することを抑止するためとである。

【００２８】

次に、この実施形態に係るサンバイザの使用方法を説明する。フロントウインドパネル１に射す光が一般的な強さの場合は、サブバイザ１１だけを使用状態にして、光の眩しさを防ぐと共に、フロントウインドパネル１の全面的な運転視界を確保することができる。次に、強い光の場合は、サンバイザ本体６も使用状態にして、光を完全に遮蔽することができる。

20

【００２９】

また、光が側方のドアウインドパネル２側から射し込む場合は、サンバイザ本体６のピン１０をルーフ４のグリップ９から外して、サンバイザ本体６及びサブバイザ１１をシャフト５ごと水平方向に回転させ、サンバイザ本体６及びサブバイザ１１をドアウインドパネル２に沿った側面使用状態にすれば良い。このようにすることにより、ドアウインドパネル２から射し込む強い光を遮蔽することができる。また、この状態から、シャフト５を若干車室内Ｒ側へ戻した状態で、サンバイザ本体６をドアウインドパネル２側へ回転させて、そのまま上側まで持ち上げれば、サブバイザ１１だけがドアウインドパネル２に残るため、そのサブバイザ１１をドアウインドパネル２側にあらためて移動させれば、そのサブバイザ１１により、一般的な光の眩しさを防ぎつつ、ドアウインドパネル２の全面的な視界を確保することができる。

30

【００３０】

図４及び図６は、この発明の第２実施形態を示す図である。この第２実施形態では、サブバイザ１１の下端部に合成樹脂製のフック部１９を取付けると共に、サンバイザ本体６の下端部に合成樹脂製の係合受部２０を取付けたものである。係合受部２０は、サンバイザ本体６の下端部を挟持する構造で、その挟持状態を維持すべく、内部には互いに係合する爪部２１、２２が形成されていると共に、一方の爪部２１の背面には、該爪部２１を係合方向へ押すストッパ片２３が形成されている。この係合受部２０は下端に下向突起２４を有し、この下向き突起２４がフック部１９の上向突起２５と係合するようになっている。

40

【００３１】

このように、サブバイザ１１の下端部に、サンバイザ本体６の下端部に設けられた係合受部２０に係合するフック部１９が形成されているため、サブバイザ１１とサンバイザ本体６とを一体的に回転させる場合に便利である。尚、フック部１９の係合を解除すれば、サブバイザ１１だけを単独で回転させることもできる。

【図面の簡単な説明】

【図１】この第１実施形態に係る自動車のサンバイザを示す斜視図。

50

【図 2】 図 1 中矢示 S A－S A 線に沿う断面図。

【図 3】 使用状態のサンバイザを示す側面図。

【図 4】 図 3 中矢示 S B－S B 線に沿う断面図。

【図 5】 この発明の第 2 実施形態に係るサンバイザ本体及びサブバイザの下端部を示す断面図。

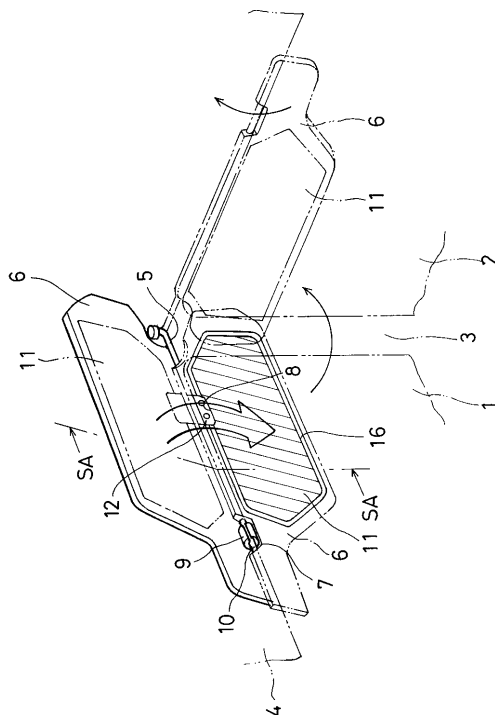
【図 6】 フック部を示す斜視図。

【符号の説明】

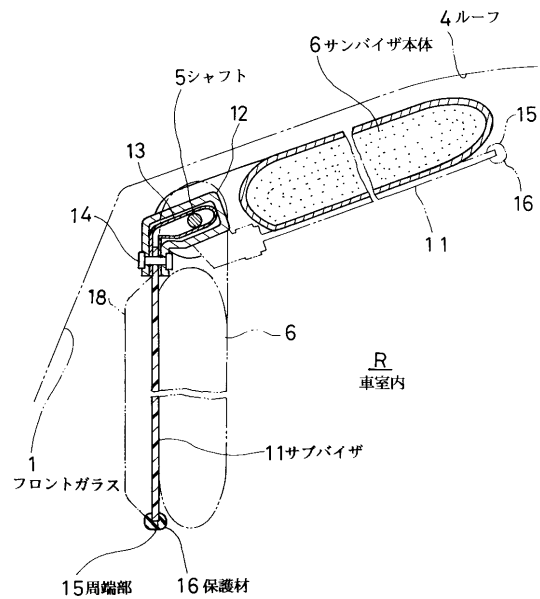
- 1 フロントウインドパネル
- 2 ドアウインドパネル
- 4 ルーフ
- 5 シャフト
- 6 サンバイザ本体
- 11 サブバイザ
- 15 周端部
- 16 保護材
- 17、18 端部
- 19 フック部
- R 車室内

10

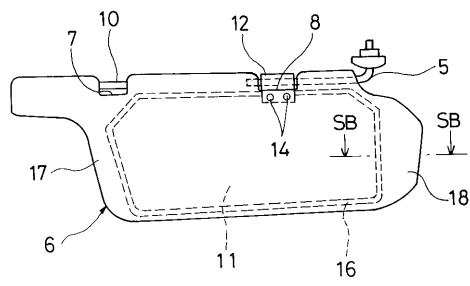
【図 1】



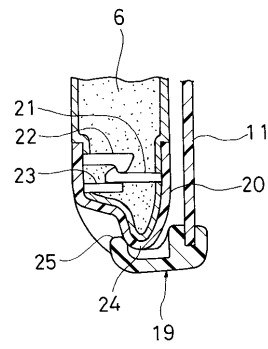
【図 2】



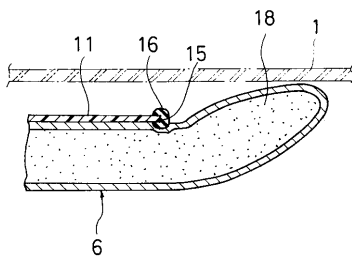
【図 3】



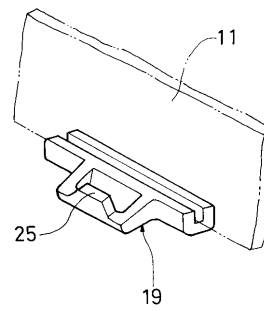
【図 5】



【図 4】



【図 6】



フロントページの続き

(74)代理人 100095500

弁理士 伊藤 正和

(74)代理人 100101247

弁理士 高橋 俊一

(74)代理人 100098327

弁理士 高松 俊雄

(72)発明者 岡崎 豊

神奈川県高座郡寒川町宮山3 3 1 6 番地 河西工業株式会社寒川本社工場内

(72)発明者 近藤 信明

神奈川県横浜市神奈川区宝町2 番地 日産自動車株式会社内

審査官 黒瀬 雅一

(56)参考文献 実開昭6 3－0 8 1 7 1 4 (J P, U)

実開昭6 1－2 0 5 8 1 3 (J P, U)

実開昭6 1－0 6 8 9 2 0 (J P, U)

特開平0 8－3 1 8 7 3 6 (J P, A)

特開平0 9－2 2 6 3 6 8 (J P, A)

(58)調査した分野(Int.Cl.⁷, D B名)

B60J 3/02