

(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2005-299839

(P2005-299839A)

(43) 公開日 平成17年10月27日(2005.10.27)

(51) Int. Cl. ⁷	F I	テーマコード (参考)
F 1 6 B 5/06	F 1 6 B 5/06	3 D 0 2 3
B 6 0 R 13/02	B 6 0 R 13/02	3 J 0 0 1
F 1 6 B 19/00	B 6 0 R 13/02	3 J 0 3 6
	F 1 6 B 19/00	R

審査請求 未請求 請求項の数 1 O L (全 8 頁)

(21) 出願番号	特願2004-118683 (P2004-118683)	(71) 出願人	000124454 河西工業株式会社 神奈川県高座郡寒川町宮山3316番地
(22) 出願日	平成16年4月14日 (2004.4.14)	(74) 代理人	100083954 弁理士 青木 輝夫
		(72) 発明者	山下 和彦 神奈川県高座郡寒川町宮山3316番地 河西工業株式会社内
		Fターム(参考)	3D023 BA01 BB08 BB09 BB13 BC01 BD03 BD08 BD09 BE36 3J001 FA03 GB01 HA09 JD02 KA06 KA14 KB01 3J036 AA03 BA01 DA11 DA17 DB02

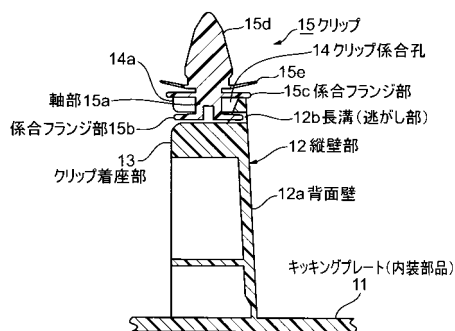
(54) 【発明の名称】 クリップ着座構造

(57) 【要約】

【課題】 内装部品に近接する突起が存在したとしても、スライド駒を用いてクリップ着座部が内装部品と一体に形成でき、しかも、クリップのクリップ座への係合スペースを充分確保可能となる。

【解決手段】 内装部品としてのキッキングプレート11の裏面に縦壁部12を介してクリップ着座部13を形成し、クリップ着座部13にクリップ15を係着保持するクリップ係止孔14を形成し、クリップ係止孔14にクリップ15の軸部15aを挿入して、軸部15aに形成した一对の係合フランジ部15b、15cによりクリップ着座部13の内外両面を挟合することによってクリップ15をクリップ着座部13に装着するように構成した場合、縦壁部12に、一对の係合フランジ部15b、15cのうちクリップ着座部13の内壁側に位置する係合フランジ部13bを挿入して縦壁部12の内壁側より外壁側に延在させる逃がし部としての長溝12bを形成した。

【選択図】 図3



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

内装部品の裏面に縦壁部を介してクリップ着座部を形成し、該クリップ着座部にクリップを係着保持するクリップ係止孔を形成し、該クリップ係止孔に前記クリップの軸部を挿入して、前記軸部に形成した一对の係合フランジ部により前記クリップ着座部の内外両面を挟合することによって前記クリップを前記クリップ着座部に装着するように構成したクリップ着座構造であって、前記縦壁部に、前記一对の係合フランジ部のうち前記クリップ着座部の内壁側に位置する係合フランジ部を挿入して前記縦壁部の内壁側より外壁側に延在させる逃がし部を形成したことを特徴とするクリップ着座構造。

【発明の詳細な説明】

10

【技術分野】

【0001】

本発明は、自動車のキッキングプレート、センターピラートリム、リヤピラートリム或いはドアトリム等の内装部品を車体に装着するためのクリップを着座装着させるためのクリップ着座構造に関する。

【背景技術】

【0002】

従来、自動車におけるたとえばサイドシルを覆うために、内装部品としてキッキングプレートが用いられており、このキッキングプレート 1 は、図 6 および図 7 に示すように、裏面側が開放した断面コ字状を呈して構成しており、やはり裏面側に一体の縦壁 2 を設け、縦壁 2 にキッキングプレート 1 の裏面に沿うようにクリップ着座部 3 が連続形成されており、クリップ着座部 3 には、先端側が開口する開口狭窄部 4 a となったクリップ係止孔 4 が形成されている。

20

【0003】

クリップ座 3 にクリップ 5 を装着するには、クリップ 5 の軸部 5 a を開口狭窄部 4 a からクリップ係止孔 4 に挿入し、軸部 5 a に互いに離間した状態で形成された一对の係合フランジ部 5 b、5 c の間にクリップ着座部 3 を挟合し、両係合フランジ部 5 b、5 c がクリップ着座部 3 に係合することによって、クリップ 5 をクリップ着座部 3 に装着するようにしており、クリップ係止孔 4 は、クリップ 5 の軸部 5 a よりも大きく構成されて、クリップ 5 をクリップ着座部 3 において軸部 5 a とクリップ係止孔 4 の大きさの差分移動可能とすることができ、キッキングプレート 1 をサイドシルに取り付けた後のキッキングプレートの熱収縮を吸収するようにしている。(特許文献 1 乃至特許文献 4 参照)。

30

【特許文献 1】実開平 5-22270 号公報

【特許文献 2】実開平 3-51206 号公報

【特許文献 3】特開平 10-318228 号公報

【特許文献 4】特開 2001-355620 号公報。

【0004】

そして、キッキングプレート 1 は、通常合成樹脂材を成形型を用いて成形することによって形成した成形品であり、クリップ着座部 3 がアンダーカットになっているために、上下成形型の他に、図 7 の一点差線で示すようなスライド駒 6 を用いて成形することになる

40

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

しかしながら、キッキングプレート 1 の裏面側において、クリップ着座部 3 を形成するスライド型 6 のスライド方向(図 7 の矢印方向)に、例えば、突起 7 が存在するような場合、成形後にスライド駒 6 を矢印方向にスライドさせて型抜きするためのスライド量を確保できず、スライド駒 6 の使用ができないことになる。

【0006】

そこで、図 8 に示すように、クリップ着座部 3 における縦壁 2 から先端部までの全長を

50

短くして、スライド駒 6 のスライド量を確保することも考えられるが、この場合、クリップ着座部 3 におけるクリップ 5 の係合フランジ部 5 b、5 c の係合スペースが少なく、装着後のクリップ 5 がクリップ係止孔 4 内を移動することによるキッキングプレート 1 の熱収縮を吸収できず好ましくない。

【0007】

以上の点に鑑み、スライド駒を使用せずしかもクリップ 5 の係合フランジ部 5 b、5 c におけるクリップ着座部 3 の係合スペースを十分確保するために、図 9 に示すものが考えられることになる。

【0008】

すなわち、図 9 に示すものは、縦壁 2 と一体成形されたクリップ着座部 3 をキッキングプレート 1 とは別体のもので構成しており、クリップ着座部 3 が、キッキングプレート 1 の裏面側にその成形時に一体に形成しておいた一对の取付けボス 8、8 に縦壁 2 の下端に一体形成した台座部 9 を振動溶着等で溶融して加締め付けることによって、キッキングプレート 1 に装着するように構成したものである。

10

【0009】

このように構成することによって、キッキングプレート 1 の裏面側にはアンダーカット形状を持ったクリップ着座部 3 が存在しないために、スライド駒 6 の問題は解消され、しかも、別体のクリップ着座部 3 によって、クリップ 5 の係合フランジ部 5 b、5 c の係合スペースを十分確保することができることになる。

【0010】

反面、クリップ座 3 は、取付けボス 8、8 の上に装着するために、高さ方向に高くなってしまい、キッキングプレート 1 を車体に取付けようとしても、キッキングプレート 1 と車体との隙間が小さいために取付けることができず、その結果として、クリップ 5 による止め点廃止ということになって、車体に対する固定力が弱くなってしまい、しかも、縦壁 2 および台座部 9 を有する別体のクリップ着座部 3 を成形するための別の成形型が必要となって、型費増加の要因となってしまう。

20

【0011】

そこで、本発明は、かかる点に鑑み、内装部品において、近接する突起が存在したとしても、スライド駒を用いてクリップ着座部が内装部品と一体に形成でき、しかも、クリップのクリップ座への係合スペースを充分確保可能なクリップ着座構造を提供することを目的としている。

30

【課題を解決するための手段】

【0012】

本発明に係るクリップ着座構造は、内装部品の裏面に縦壁部を介してクリップ着座部を形成し、クリップ着座部にクリップを係着保持するクリップ係止孔を形成し、クリップ係止孔にクリップの軸部を挿入して、軸部に形成した一对の係合フランジ部によりクリップ着座部の内外両面を挟合することによってクリップをクリップ着座部に装着するように構成する場合、縦壁部に、一对の係合フランジ部のうちクリップ着座部の内壁側に位置する係合フランジ部を挿入して縦壁部の内壁側より外壁側に延在させる逃がし部を形成したことを特徴とするものである。

40

【発明の効果】

【0013】

上記のように構成する本発明によれば、たとえ、クリップ着座部の全長を短く設定したとしても、係合フランジ部を逃がし部に挿入して縦壁部の内壁より外壁部側に突出させることによって、クリップ着座部への係合フランジ部の係合スペースが十分確保でき、クリップを軸部とクリップ取付け孔の大きさの差分移動可能にすることができ、内装部品の熱収縮を吸収することができ、しかも、クリップ着座部の全長を短くすることによって、スライド駒のスライド量も十分確保することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0014】

50

以下、図 1 乃至図 8 を用いて、本発明を実施するための第 1 の実施の形態について説明する。

【0015】

図 1 は本発明に係る第 1 の実施の形態を採用した自動車における車室前側部の一部を描画した斜視図、図 2 は図 1 におけるキッキングプレートのクリップ着座部付近をクリップを取り付けた状態において拡大して描画した斜視図、図 3 は図 2 の A - A 断面図である。

【0016】

図 1 によれば、車両である自動車 10 におけるサイドシル 10 a は、裏面側が開放されて断面略コ字状を呈して形成された内装部品であるキッキングプレート 11 にて覆われており、キッキングプレート 11 の前端部から計器盤 21 の側方にかけて立ち上げ形成されたダッシュサイド部 22 の車室 23 側に、ダッシュサイド部 22 を覆うダッシュサイドトリム 24 が取付けてある。

10

【0017】

そして、ダッシュサイドトリム 24 はやはり断面コ字状を呈して形成されており、ダッシュサイドトリム 24 の端部内側にキッキングプレート 11 の突出取付け部（不図示）を嵌合することによって、ダッシュサイドトリム 24 の端部及びキッキングプレート 11 の端部同士を突き合わせて、ダッシュサイドトリム 24 とキッキングプレート 11 とを車体パネルに取付け、サイドシル 12 の美装構造を採っている。

【0018】

図 2 および図 3 に示すように、キッキングプレート 11 の裏面に、断面略コ字状の縦壁 12 を一体に設け、縦壁部 12 の先端側には、キッキングプレート 11 の裏面に沿うように一体のクリップ着座部 13 が形成されている。

20

【0019】

クリップ着座部 13 には、縦壁部 12 の開口部側に開放されたクリップ係合孔 14 が形成されており、クリップ係合孔 14 の縦壁 12 の開口側先端部は、開口狭窄部 14 a に形成されている。

【0020】

縦壁部 12 の背面壁 12 a には、キッキングプレート 11 の裏面に沿う方向を長手方向にした長溝 12 b が形成されている。

【0021】

長溝 12 b は、クリップ係合孔 14 に開口狭窄部 14 a 側からクリップ 15 の軸部 15 a を挿入して、クリップ 15 をクリップ着座部 13 に装着する場合、クリップ 15 の一对の係合フランジ部 15 b、15 c のうちクリップ着座部 13 の内壁側に位置する係合フランジ部 15 b が挿入されて、縦壁部 12 の内壁側より外壁側に延在させる逃がし部を形成することになる。

30

【0022】

したがって、係合フランジ部 15 b は、長溝 12 b 内において、縦壁部 12 の背面壁 12 a の板厚内に収まり、背面壁 12 a より外部部は突出していない。

【0023】

但し、このような構成に限定されるものでなく、図 4 に示すように、係合フランジ部 15 b が縦壁部の背面壁 12 a より外方に突出させてもよい。

40

【0024】

このように構成することによって、たとえクリップ着座部 13 における縦壁 12 から先端部までの全長を短く形成しても、係合フランジ部 15 b が長溝 12 b 内に挿入されて逃すことができるので、係合フランジ部 15 c と同様にクリップ 15 の軸部 15 a は縦壁 12 側にずれることになり、両係合フランジ部 15 b、15 c におけるクリップ着座部への係合スペースを広くとることができ、結果的に、クリップ 15 を軸部 15 a とクリップ取付け孔の大きさの差分移動可能にすることができ、キッキングプレート 11 の熱収縮を吸収することができるとともに、スライド駒 6 のスライド量を確保することができ、たとえば、クリップ着座部 13 を形成するためのスライド駒のスライド線上に突起などが存在していた

50

としても、クリップ着座部 13 をキッキングプレート 11 に一体に形成することができ、止め点廃止などの処置をとる必要もないことになる。

【0025】

さらに、クリップ着座部 13 は、縦壁部 12 の背面壁 12 a に長溝 12 b が設けられたとしても、縦壁 12 をコ字状に形成して、背面壁 12 a とともに両側面壁 12 c が連続して形成した三方壁に支持されていることになって、高荷重により支えられていることになる。

【0026】

なお、クリップ 15 の軸部 15 a には、係合フランジ部 15 c より車体側の取付け孔（不図示）に係合するクリップ部 15 d 側に、車体に弾接着座する舌片部 15 e がさらに形成されている。

10

【0027】

図 5 は本発明のさらに別の実施の形態を示しており、図 5 によれば、上記実施の形態における長溝 12 b に代えて、縦壁部 12 とクリップ着座部 13 とがなす角部を切り欠いて形成した切欠き部 12 d により、クリップ 15 のフランジ部 12 b の逃がし部を形成したものであり、上記実施の形態と同様の効果を発揮するものである。

【0028】

なお、上記実施の形態においては、内装部品としてキッキングプレートを例に説明したが、本発明は、これに限定されるものではなく、例えばセンターピラートリム、リヤトリム、ラゲージサイドトリム或いはドアトリム等その他の内装部品に施用することができる。

20

【産業上の利用可能性】

【0029】

以上説明したように、本発明は、たとえ、クリップ着座部の全長を短く設定したとしても、係合フランジ部を逃がし部に挿入して縦壁部の内壁より外壁部側に延在させることによって、クリップ着座部への係合フランジ部の係合スペースが十分確保でき、クリップを軸部とクリップ取付け孔の大きさの差分移動可能にすることができて、内装部品の熱収縮を吸収することができ、しかも、クリップ着座部の全長を短くすることによって、スライド駒のスライド量も十分確保することができるために、自動車のキッキングプレート、センターピラートリム、リヤピラートリム或いはドアトリム等の内装部品を車体に装着するためのクリップを着座装着させるためのクリップ着座構造等に好適である。

30

【図面の簡単な説明】

【0030】

【図 1】本発明に係る第 1 の実施の形態を採用した自動車における車室前側部の一部を描画した斜視図である。

【図 2】図 1 におけるキッキングプレートのクリップ着座部付近をクリップを取付けた状態において拡大して描画した斜視図である。

【図 3】図 2 の A - A 断面図である。

【図 4】本発明における第 2 の実施の形態について描画した図 3 と同様の断面図である。

【図 5】本発明における第 3 の実施の形態について描画した図 3 と同様の断面図である。

40

【図 6】従来のキッキングプレートの一部を裏面側から描画した斜視図である。

【図 7】図 6 のキッキングプレートを長手方向に切断して描画した断面図である。

【図 8】従来の他の例における図 7 と同様な断面図である。

【図 9】従来のさらに他の例における図 7 と同様な断面図である。

【符号の説明】

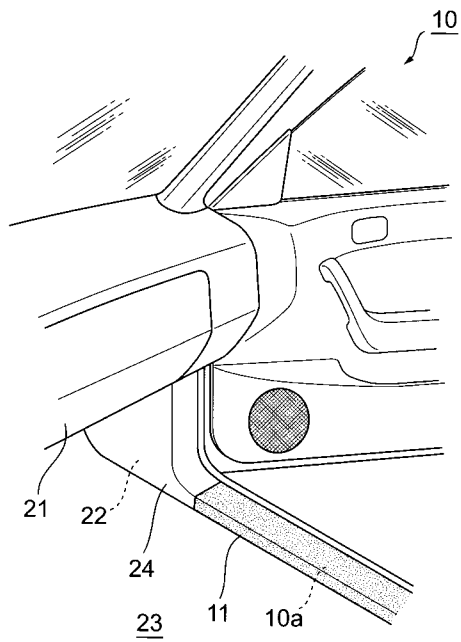
【0031】

- 11 キッキングプレート（内装部品）
- 12 縦壁部
- 12 a 背面壁
- 12 b 長溝（逃がし部）

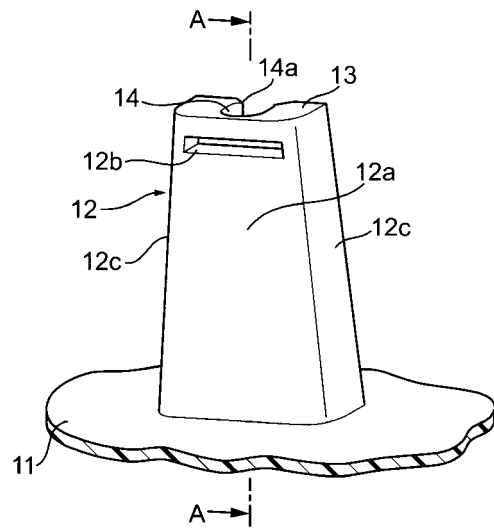
50

- 1 2 d 切欠き部 (逃がし部)
- 1 3 クリップ着座部
- 1 4 クリップ係合孔
- 1 5 クリップ
- 1 5 a 軸部
- 1 5 b、1 5 c 係合フランジ部

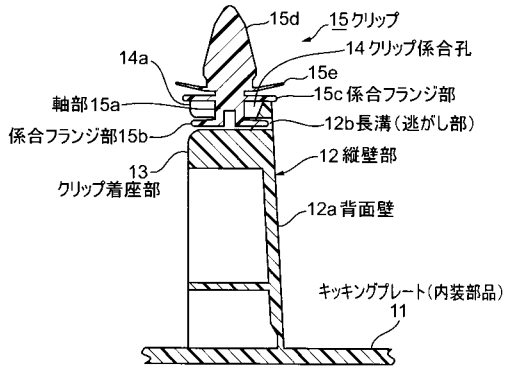
【 図 1 】



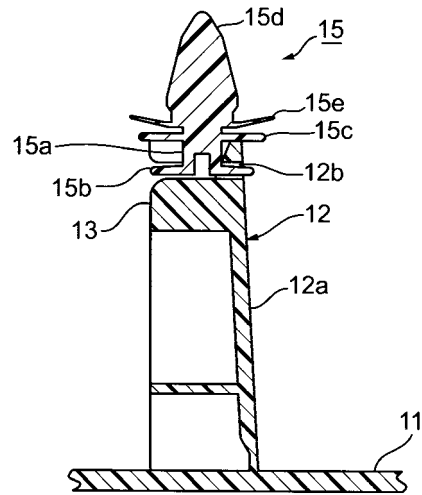
【 図 2 】



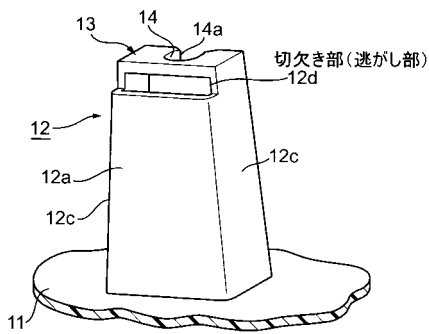
【 図 3 】



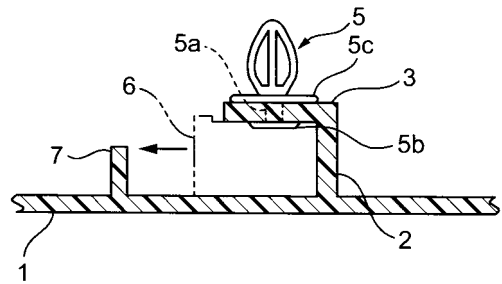
【 図 4 】



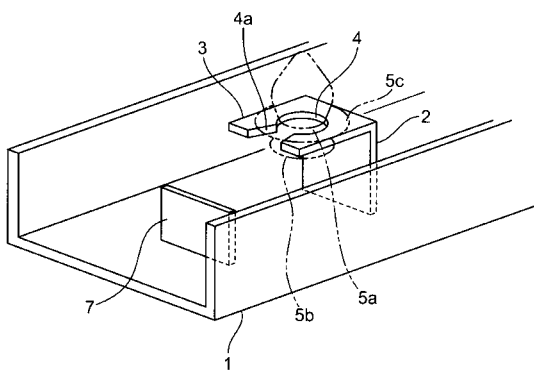
【 図 5 】



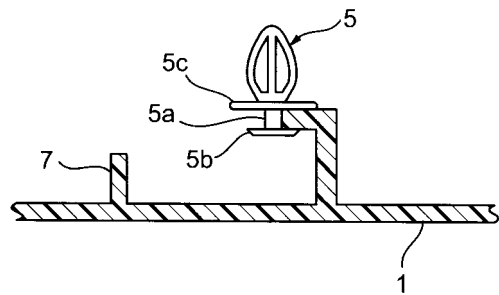
【 図 7 】



【 図 6 】



【 図 8 】



【 図 9 】

