

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第6148195号
(P6148195)

(45) 発行日 平成29年6月14日 (2017. 6. 14)

(24) 登録日 平成29年5月26日 (2017. 5. 26)

(51) Int. Cl.

F 1

B 6 0 R 13/02 (2006. 01)

B 6 0 R 13/02 B

B 6 0 J 5/04 (2006. 01)

B 6 0 J 5/04 F

B 6 0 N 3/00 (2006. 01)

B 6 0 J 5/04 H

B 6 0 N 3/00 C

請求項の数 4 (全 11 頁)

(21) 出願番号 特願2014-68287 (P2014-68287)
 (22) 出願日 平成26年3月28日 (2014. 3. 28)
 (65) 公開番号 特開2015-189342 (P2015-189342A)
 (43) 公開日 平成27年11月2日 (2015. 11. 2)
 審査請求日 平成28年7月27日 (2016. 7. 27)

(73) 特許権者 000241500
 トヨタ紡織株式会社
 愛知県刈谷市豊田町 1 丁目 1 番地
 (73) 特許権者 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
 (73) 特許権者 000003207
 トヨタ自動車株式会社
 愛知県豊田市トヨタ町 1 番地
 (74) 代理人 110001036
 特許業務法人暁合同特許事務所
 (72) 発明者 岡本 賢治
 愛知県刈谷市豊田町 1 丁目 1 番地 トヨタ
 紡織株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両用ドアトリム

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両用ドアパネルを車室内側から覆う車両用ドアトリムであって、
 車室内側に膨出する形状をなすアームレストを備えるトリム本体部と、
 前記アームレストの上面に形成された取付孔に取り付けられるプルハンドルボックスと

、
 前記車両用ドアパネルに取り付けられ、前記プルハンドルボックスの周囲を囲む枠状を
 なすブラケットと、を備え、

前記ブラケットを構成する壁部のうち、車室内側の壁部は、前記トリム本体部の車室外
 側面と前記プルハンドルボックスの車室内側面の間に介在される介在部とされ、

前記介在部における前記トリム本体部側の面には、前記トリム本体部側に突出する形状
 をなす力点部が設けられ、

前記介在部における前記プルハンドルボックス側の面には、前記プルハンドルボックス
 側に突出する形状をなす支点部が設けられ、

前記介在部における前記プルハンドルボックス側の面には、車室外側に突出する形状を
 なす作用点部が設けられ、

前記力点部は、前記支点部より下方に配され、

前記作用点部は、前記支点部より下方に配されており、

前記力点部が車室外側に押圧された場合には、前記プルハンドルボックスに対する前記
 支点部の当接箇所を支点として前記介在部が回転し、前記作用点部が前記プルハンド

10

20

ックスを下方から押圧する構成である車両用ドアトリム。

【請求項 2】

前記プルハンドルボックスは、
底壁部と、

前記底壁部の車室内側の端部から上方に立ち上がる側壁部と、を有し、

前記作用点部は、前記底壁部及び前記側壁部によって構成される角部と対向配置される
請求項 1 に記載の車両用ドアトリム。

【請求項 3】

前記作用点部における前記プルハンドルボックス側の面は、車室外側に向かうにつれて
下降傾斜する傾斜面とされる請求項 1 又は請求項 2 に記載の車両用ドアトリム。

10

【請求項 4】

前記力点部は、車両前後方向に延びる長手状をなす請求項 1 から請求項 3 のいずれか一
項に記載の車両用ドアトリム。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両用ドアトリムに関する。

【背景技術】

【0002】

従来、プルハンドルボックスを備える車両用ドアトリムが知られている（例えば、下記
特許文献 1）。特許文献 1 のものでは、車両用ドアトリムのアームレストの上面に取付孔
（プルハンドルセット孔）が形成され、その取付孔にプルハンドルボックスが取り付けら
れている。乗員は、プルハンドルボックスの内部に手を差し入れることで、車両用ドアの
開閉を行うことができる。

20

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】実開平 1 - 165726 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

30

【0004】

ところで、車両の側突時における衝撃吸収性能をより高くするためには、側突時にアーム
レストを変形させることが求められる。しかしながら、アームレストの取付孔にプルハン
ドルボックスが取り付けられていると、プルハンドルボックスの分だけ、アームレスト
が変形し難く、この点において改善の余地があった。

【0005】

本発明は上記のような事情に基づいて完成されたものであって、側突時の衝撃吸収性能
をより高くすることが可能な車両用ドアトリム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】

40

上記課題を解決するために、本発明は、車両用ドアパネルを車室内側から覆う車両用ド
アトリムであって、車室内側に膨出する形状をなすアームレストを備えるトリム本体部と
、前記アームレストの上面に形成された取付孔に取り付けられるプルハンドルボックスと
、前記車両用ドアパネルに取り付けられ、前記プルハンドルボックスの周囲を囲む枠状を
なすブラケットと、を備え、前記ブラケットを構成する壁部のうち、車室内側の壁部は、
前記トリム本体部の車室外側面と前記プルハンドルボックスの車室内側面の間に介在され
る介在部とされ、前記介在部における前記トリム本体部側の面には、前記トリム本体部側
に突出する形状をなす力点部が設けられ、前記介在部における前記プルハンドルボックス
側の面には、前記プルハンドルボックス側に突出する形状をなす支点部が設けられ、前記
介在部における前記プルハンドルボックス側の面には、車室外側に突出する形状をなす作

50

用点部が設けられ、前記力点部は、前記支点部より下方に配され、前記作用点部は、前記支点部より下方に配されており、前記力点部が車室外側に押圧された場合には、前記プルハンドルボックスに対する前記支点部の当接箇所を支点として前記介在部が回転し、前記作用点部が前記プルハンドルボックスを下方から押圧する構成であることに特徴を有する。

【 0 0 0 7 】

本発明において、側突時に乗員がトリム本体部に車室内側から接触した場合には、トリム本体部を介して力点部が車室外側に押圧される。すると、支点部とプルハンドルボックスの当接箇所を支点（回転中心）として介在部が回転する。この結果、作用点部がプルハンドルボックスを下方から押圧する。

10

【 0 0 0 8 】

これにより、作用点部によってプルハンドルボックスを押し上げることができ、アームレストの取付孔からプルハンドルボックスを取り外すことができる。取付孔からプルハンドルボックスを取り外すことで、アームレストの剛性が低くなるから、アームレストをより容易に変形させることができ、側突時の衝撃吸収性能をより高くすることができる。

【 0 0 0 9 】

また、本発明では、力点部、支点部、作用点部を、プルハンドルボックスを囲んで保持する部材であるブラケットに設けてある。このため、プルハンドルボックスを押し上げるための部材を別に設ける必要がなく、より簡易な構成とすることができる。

【 0 0 1 0 】

20

また、前記プルハンドルボックスは、底壁部と、前記底壁部の車室内側の端部から上方に立ち上がる側壁部と、を有し、前記作用点部は、前記底壁部及び前記側壁部によって構成される角部と対向配置されるものとすることができる。

【 0 0 1 1 】

このような構成とすれば、比較的剛性の高い部分である角部を作用点部で押圧することができ、プルハンドルボックスをより確実に押し上げることができる。

【 0 0 1 2 】

また、前記作用点部における前記プルハンドルボックス側の面は、車室外側に向かうにつれて下降傾斜する傾斜面とされるものとすることができる。

【 0 0 1 3 】

30

このようにすれば、側突時に介在部が回転すると、作用点部におけるプルハンドルボックス側の面が上方を向く。これにより、より確実にプルハンドルボックスを上方に押圧することができる。

【 0 0 1 4 】

また、前記力点部は、車両前後方向に延びる長手状をなすものとすることができる。このような構成とすれば、トリム本体部によって力点部が車室外側に押圧される際に、介在部の車両前後方向に亘って力を作用させることができる。これにより、介在部をより確実に回転させることができる。

【発明の効果】

【 0 0 1 5 】

40

本発明によれば、側突時の衝撃吸収性能をより高くすることが可能な車両用ドアトリムを提供することができる。

【図面の簡単な説明】

【 0 0 1 6 】

【図 1】本発明の一実施形態に係る車両用ドアトリムを示す斜視図

【図 2】図 1 の車両用ドアトリムを示す分解斜視図

【図 3】図 2 においてブラケットを拡大して示す拡大図

【図 4】図 3 のブラケットを車室外側から見た斜視図

【図 5】ブラケット及びアームレストを示す断面図（図 1 の V - V 線で切断した図に対応）

50

【図 6】ブラケット及びアームレストを示す断面図（ブラケットとインナパネルの締結箇所を切断した図）

【図 7】側突時におけるブラケットの作用を示す断面図

【発明を実施するための形態】

【0017】

本発明の一実施形態を図 1 ないし図 7 によって説明する。本実施形態では、車両に設けられるドアトリム 11（車両用ドアトリム）を例示する。ドアトリム 11 は、車両ボデーを構成するインナパネル 18（車両用ドアパネル、図 5 参照）を車室内側（図 5 の左側）から覆うものとされ、インナパネル 18 に対して、例えばクリップ（図示せず）などを介して取り付けられている。

10

【0018】

ドアトリム 11 は、図 1 及び図 2 に示すように、トリム本体部 12 と、オーナメント 20 と、プルハンドルボックス 60 と、を備えている。トリム本体部 12 は、トリムボード 13 と、アームレスト前側部材 41 と、アームレスト後側部材 51 と、を備えている。

【0019】

トリムボード 13 には、図 2 に示すように、車両前後方向に延びる開口部 13A が形成されており、オーナメント 20、アームレスト前側部材 41、及びアームレスト後側部材 51 は、開口部 13A に嵌合する形でトリムボード 13 に取り付けられている。また、トリムボード 13 の下部には、スピーカグリル 14 と、ドアポケット 15 が設けられている。

20

【0020】

トリム本体部 12 は、図 1 に示すように、車室内側に膨出する形状をなすアームレスト 40 を備えている。アームレスト 40 は、オーナメント 20 の下方に設けられ、アームレスト前側部材 41 とアームレスト後側部材 51 によって主に構成されている。アームレスト後側部材 51 は、アームレスト 40 の車両後側の部分を構成するもので、乗員が腕や肘などを載置するためのアーム載置面 51A を有している。

【0021】

一方、アームレスト前側部材 41 は、アームレスト 40 の車両前側の部分を構成するもので、図 2 に示すように、アームレスト 40 の上面を構成する上壁部 41A を備えている。上壁部 41A には、プルハンドルボックス 60 が取り付けられるボックス取付孔 43（取付孔）が形成されている。

30

【0022】

ボックス取付孔 43 は、上壁部 41A を上下方向に貫通することで形成されており、上壁部 41A のほぼ全面に亘って形成されている。プルハンドルボックス 60 は、ボックス取付孔 43 に対して上方から取り付けられている。

【0023】

上壁部 41A の車室外側の端部には上方へ立ち上がる立壁部 45 が立設されている。立壁部 45 の車室内側の面は、図 1 に示すように、オーナメント 20 の車室内側の面とほぼ面一をなしている。また、立壁部 45 には、インサイドハンドル（図示せず）を取り付けるためのインサイドハンドル取付孔 42 が車室内外方向に貫通されている。

40

【0024】

一方、上壁部 41A の車室内側の端部には、下方に延びる延設壁部 47 が形成されている。延設壁部 47 の車室内側の面は、トリムボード 13 の車室内側の面とほぼ面一をなしている（図 5 参照）。

【0025】

プルハンドルボックス 60 は、図 5 に示すように、上方に開口された凹部 61 を有する略箱状のボックス本体部 62 を備えている。ボックス本体部 62 の上端部には、その全周に亘ってフランジ部 63 が形成されている。なお、フランジ部 63 の車両前端部は、図 1 に示すように、車両前方に延びており、スイッチベース 16 が一体的に設けられている。

【0026】

50

ボックス本体部 6 2 は、ボックス取付孔 4 3 に対して上方から挿通されており、フランジ部 6 3 は、ボックス取付孔 4 3 の孔縁部に支持されている。フランジ部 6 3 の下面には、下方に突出する取付爪 6 4 A , 6 4 B が複数個形成されている。

【 0 0 2 7 】

フランジ部 6 3 における車室内側の部分に形成された取付爪 6 4 A は、ボックス取付孔 4 3 の孔縁部に対して下方から係止される。これにより、プルハンドルボックス 6 0 がボックス取付孔 4 3 から抜け止めされている。また、フランジ部 6 3 における車室外側の部分に形成された取付爪 6 4 B は、ボックス取付孔 4 3 の孔縁部に形成された挿通孔 4 6 に対して上方から挿通されている。

【 0 0 2 8 】

オーナメント 2 0 は、図 2 に示すように、車両前後方向に長い板状をなしている。オーナメント 2 0 の下端部には、ブラケット 2 1 が一体的に形成されている。ブラケット 2 1 は、オーナメント 2 0 の下端部から車室内側に延びており、プルハンドルボックス 6 0 のボックス本体部 6 2 に対応する箇所に配されている。

【 0 0 2 9 】

ブラケット 2 1 は、図 3 及び図 5 に示すように、上下方向に貫通されたブラケット開口部 2 1 B を有しており、プルハンドルボックス 6 0 のボックス本体部 6 2 の周囲を囲む枠状をなしている。ブラケット 2 1 は、ボックス本体部 6 2 を保持する機能を担っている。

【 0 0 3 0 】

ブラケット 2 1 を構成する壁部のうち、車室外側の壁部 2 1 A には、複数のビス挿通孔 2 2 が貫通形成されている。ビス挿通孔 2 2 には、図 6 に示すように、ビス 2 3 が車室内側から挿通されている。ビス 2 3 の先端部は、インナパネル 1 8 の締結孔 1 8 A に締結されている。ブラケット 2 1 をインナパネル 1 8 に取り付けることで、ブラケット 2 1 の剛性をより高くすることができ、ボックス本体部 6 2 をより確実に保持することができる。

【 0 0 3 1 】

ブラケット 2 1 を構成する壁部のうち、車室内側の壁部は、延設壁部 4 7 の車室外側面 4 7 A とボックス本体部 6 2 の車室内側面 6 2 A との間に介在される介在部 2 4 とされる。介在部 2 4 は、図 6 に示すように、断面視において下部が車室外側に突き出した段差状をなしている。

【 0 0 3 2 】

介在部 2 4 の車室外側の面における上端には、ボックス本体部 6 2 側に突出する形状をなす支点部 2 5 (第 1 突出部) が設けられている。支点部 2 5 は、図 4 に示すように、車両前後方向に延びる長手状をなしている。支点部 2 5 の突出端は、ボックス本体部 6 2 における車室内側面 6 2 A に当接している。また、図 4 及び図 6 に示すように、支点部 2 5 は、複数の連結リブ 2 8 を介して介在部 2 4 と連結されている。

【 0 0 3 3 】

介在部 2 4 の車室内側の面において支点部 2 5 より下方となる箇所には、延設壁部 4 7 側に突出する形状をなす力点部 2 6 (第 2 突出部) が設けられている。力点部 2 6 の突出端は、延設壁部 4 7 の車室外側面 4 7 A に当接している。力点部 2 6 は、図 3 に示すように、車両前後方向に沿って延びる長手状をなしている。

【 0 0 3 4 】

このような介在部 2 4 を備えることで、プルハンドルボックス 6 0 の側壁部 6 7 と延設壁部 4 7 との間隙を塞ぐことができる。これにより、乗員が凹部 6 1 に手を差し入れてプルハンドルボックス 6 0 を車室内側へ引っ張った際に側壁部 6 7 が撓む事態を抑制できる。

【 0 0 3 5 】

介在部 2 4 の下部において車室外側の面には、図 6 に示すように、車室外側に突出する形状をなす作用点部 2 7 (第 3 突出部) が設けられている。作用点部 2 7 は、支点部 2 5 及び力点部 2 6 よりも下方に配されている。作用点部 2 7 は、車両の側突時にボックス本体部 6 2 を下方から押圧する押圧部とされる(詳しくは後述)。

10

20

30

40

50

【 0 0 3 6 】

作用点部 2 7 は、側面視において三角形形状をなすりブとされ、ボックス本体部 6 2 における角部 6 5 と対向する対向面 2 7 A を有している。作用点部 2 7 は、図 4 に示すように、車両前後方向に沿って複数個（本実施形態では、例えば 5 個）配列されている。

【 0 0 3 7 】

対向面 2 7 A は、車室外側に向かうにつれて下降傾斜する傾斜面とされ、ボックス本体部 6 2 の角部 6 5 を下方且つ車室内側から覆う形で配されている。なお、ボックス本体部 6 2 の角部 6 5 は、ボックス本体部 6 2 の底壁部 6 6 と、底壁部 6 6 の車室内側の端部から上方に立ち上がる側壁部 6 7（車室内側の側壁部）によって構成されている。

【 0 0 3 8 】

次に本実施形態の作用及び効果について説明する。側突時において、インナパネル 1 8 が車室内側に押圧されて、乗員 J 1（図 7 の 2 点鎖線参照）が延設壁部 4 7 に車室内側から接触した場合には、図 7 に示すように、延設壁部 4 7 を介して力点部 2 6 が車室外側に押圧される。

【 0 0 3 9 】

すると、支点部 2 5 とプルハンドルボックス 6 0 の当接箇所を支点 P 1（回転中心）として介在部 2 4 が図 7 の反時計回り（図 7 の矢線 R 1 で示す）に回転する。この結果、作用点部 2 7 は上方に変位し、作用点部 2 7 の対向面 2 7 A がプルハンドルボックス 6 0 の角部 6 5 を下方から押圧する。

【 0 0 4 0 】

これにより、作用点部 2 7 によってプルハンドルボックス 6 0 を押し上げることができ、ボックス取付孔 4 3 からプルハンドルボックス 6 0 を取り外すことができる。ボックス取付孔 4 3 からプルハンドルボックス 6 0 を取り外すことで、アームレスト 4 0 の剛性が低くなるから、アームレスト 4 0 をより容易に変形させることができ、側突時の衝撃吸収性能をより高くすることができる。

【 0 0 4 1 】

また、プルハンドルボックス 6 0 は、底壁部 6 6 と、底壁部 6 6 の車室内側の端部から上方に立ち上がる側壁部 6 7 と、を有し、作用点部 2 7 は、底壁部 6 6 及び側壁部 6 7 によって構成される角部 6 5 と対向配置される。

【 0 0 4 2 】

このような構成とすれば、比較的剛性の高い部分である角部 6 5 を作用点部 2 7 で押圧することができ、プルハンドルボックス 6 0 をより確実に押し上げることができる。

【 0 0 4 3 】

また、作用点部 2 7 におけるプルハンドルボックス 6 0 側の面（対向面 2 7 A）は、車室外側に向かうにつれて下降傾斜する傾斜面とされる。

【 0 0 4 4 】

このようにすれば、側突時に介在部 2 4 が回転すると、作用点部 2 7 におけるプルハンドルボックス 6 0 側の対向面 2 7 A が上方を向く。これにより、より確実にプルハンドルボックス 6 0 を上方に押圧することができる。

【 0 0 4 5 】

また、力点部 2 6 は、車両前後方向に延びる長手形状をなしている。このような構成とすれば、延設壁部 4 7 によって力点部 2 6 が車室外側に押圧される際に、介在部 2 4 の車両前後方向に亘って力を作用させることができる。これにより、介在部 2 4 に対して車室外側の荷重をより確実に作用させることができ、介在部 2 4 をより確実に回転させることができる。

【 0 0 4 6 】

また、力点部 2 6 を長手形状とすることで、延設壁部 4 7 に対して力点部 2 6 を線当たり（当接箇所が線状をなすこと）させることができる。これにより、例えば、車両の振動などで延設壁部 4 7 が振動した場合などに、力点部 2 6 と延設壁部 4 7 とが離間することを抑制できる。これにより、力点部 2 6 が延設壁部 4 7 に対して離間と当接を繰り返すこ

10

20

30

40

50

とで異音が発生する事態を抑制できる。

【 0 0 4 7 】

また、本実施形態では、力点部 2 6、支点部 2 5、作用点部 2 7 を、プルハンドルボックス 6 0 を囲んで保持する部材であるブラケット 2 1 に設けてある。このため、側突時に、プルハンドルボックス 6 0 を押し上げるための部品を別に設ける必要がなく、より簡易な構成とすることができる。

【 0 0 4 8 】

また、本実施形態では、プルハンドルボックス 6 0 は、取付爪 6 4 A、6 4 B によってアームレスト前側部材 4 1 に対して上方から取り付けられている。このため、例えば、熱カシメやビスなどの締結手段でプルハンドルボックス 6 0 を固定する構成と比べて、作用点部 2 7 がプルハンドルボックス 6 0 を上方に押圧した際に、プルハンドルボックス 6 0 をボックス取付孔 4 3 から外し易い。

【 0 0 4 9 】

また、本実施形態では、上方から支点部 2 5、力点部 2 6、作用点部 2 7 の順番に配されている。このようにすれば、力点部 2 6 が作用点部 2 7 の下方にある構成と比べて、力点部 2 6 に力が作用した際の作用点部 2 7 の回動量をより大きくすることができる。これにより、側突時において、プルハンドルボックス 6 0 を作用点部 2 7 によって、より上方まで押し上げることができ、プルハンドルボックス 6 0 をボックス取付孔 4 3 から、より確実に取り外すことができる。

【 0 0 5 0 】

また、本実施形態では、支点部 2 5 とプルハンドルボックス 6 0 との当接箇所が支点 P 1 となり、力点部 2 6 と延設壁部 4 7 との当接箇所が力点 P 2 となり、作用点部 2 7 と角部 6 5 との当接箇所が作用点 P 3 となる（図 7 参照）。ここで、図 6 に示すように、上下方向における支点 P 1 から力点 P 2 までの距離 L 1 は、上下方向における力点 P 2 から作用点 P 3 までの距離 L 2 よりも小さくなっている。つまり、力点 P 2 が支点 P 1 に対してより近い側に配されているため、力点部 2 6 に力が作用した際の作用点部 2 7 の回動量をより大きくすることができる。

【 0 0 5 1 】

< 他の実施形態 >

本発明は上記記述及び図面によって説明した実施形態に限定されるものではなく、例えば次のような実施形態も本発明の技術的範囲に含まれる。

【 0 0 5 2 】

(1) 上記実施形態では、作用点部 2 7 の対向面 2 7 A が下方且つ車室内側からボックス本体部 6 2 を覆う構成としたが、これに限定されない。対向面 2 7 A は、介在部 2 4 が支点部 2 5 を支点として回動した際にボックス本体部 6 2 を下方から押圧する面であればよい。例えば、対向面 2 7 A を傾斜面とせず、上方のみを向く面としてもよい。

【 0 0 5 3 】

(2) 上記実施形態では、ブラケット 2 1 がオーナメント 2 0 と一体的に設けられている構成を例示したが、これに限定されない。

【 0 0 5 4 】

(3) 上記実施形態では、アームレスト 4 0（アームレスト前側部材 4 1 及びアームレスト後側部材 5 1）がトリムボード 1 3 と別部材である構成を例示したが、これに限定されない。例えば、アームレスト 4 0（ひいては延設壁部 4 7）がトリムボード 1 3 と一体的に設けられていてもよい。

【 0 0 5 5 】

(4) 上記実施形態では、支点部 2 5 が側壁部 6 7 に当接され、力点部 2 6 が延設壁部 4 7 に当接されている構成を例示したが、これに限定されない。支点部 2 5 は、側壁部 6 7 に対して離間されていてもよく、側突時にのみ側壁部 6 7 に当接する構成としてもよい。また、力点部 2 6 は、延設壁部 4 7 に対して離間されていてもよく、側突時のみに延設壁部 4 7 に当接する構成としてもよい。

【 0 0 5 6 】

(5) 上記実施形態では、作用点部 2 7 が力点部 2 6 より下方に設けられている構成を例示したが、作用点部 2 7 は、支点部 2 5 の下方にあればよい。例えば、作用点部 2 7 が力点部 2 6 より上方に設けられていてもよい。

【 0 0 5 7 】

(6) 上記実施形態では、作用点部 2 7 が角部 6 5 と離間されている構成を例示したが、これに限定されない。作用点部 2 7 が角部 6 5 に当接されていてもよい。

【 符号の説明 】

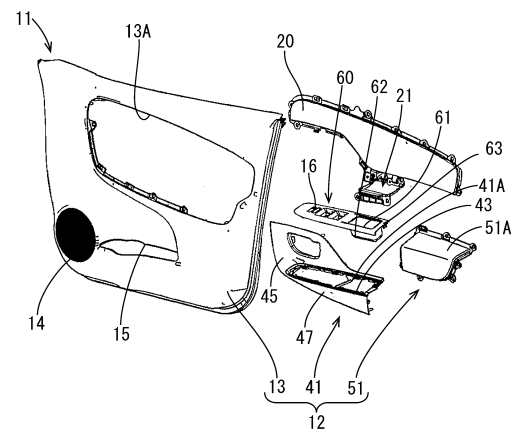
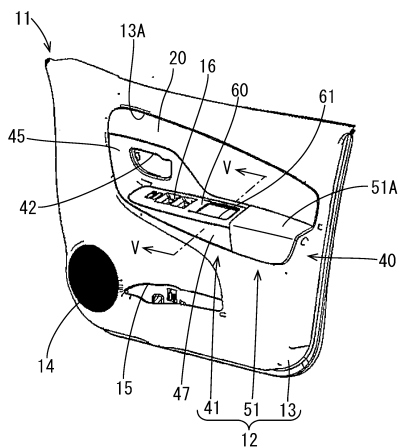
【 0 0 5 8 】

1 1 ... ドアトリム (車両用ドアトリム)、 1 2 ... トリム本体部、 1 8 ... インナパネル (車両用ドアパネル)、 2 1 ... ブラケット、 2 4 ... 介在部、 2 5 ... 支点部、 2 6 ... 力点部、 2 7 ... 作用点部、 2 7 A ... 対向面 (車室外側に向かうにつれて下降傾斜する傾斜面)、 4 0 ... アームレスト、 4 3 ... ボックス取付孔 (取付孔)、 4 7 A ... 延設壁部の車室外側面 (トリム本体部の車室外側面)、 6 0 ... プルハンドルボックス、 6 2 A ... ボックス本体部の車室内側面 (プルハンドルボックスの車室内側面)、 6 5 ... 角部、 6 6 ... 底壁部、 6 7 ... 側壁部

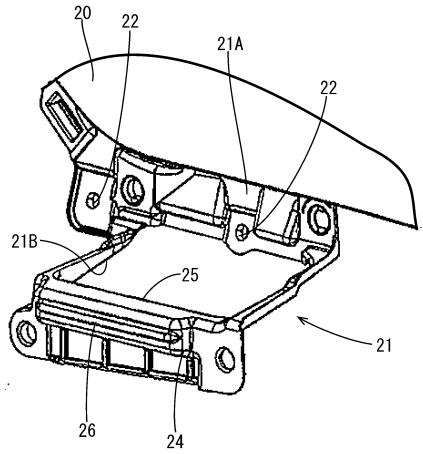
10

【 図 1 】

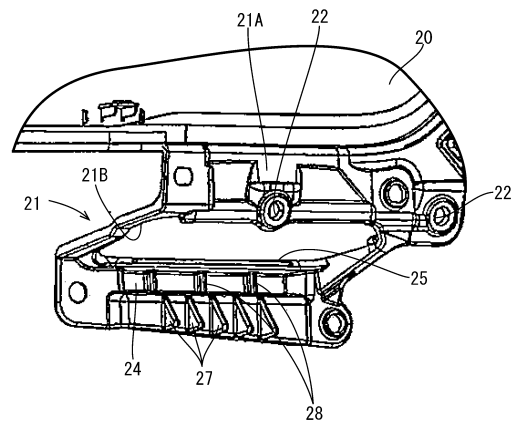
【 図 2 】



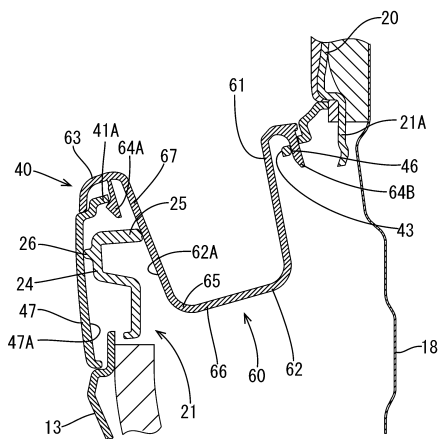
【図 3】



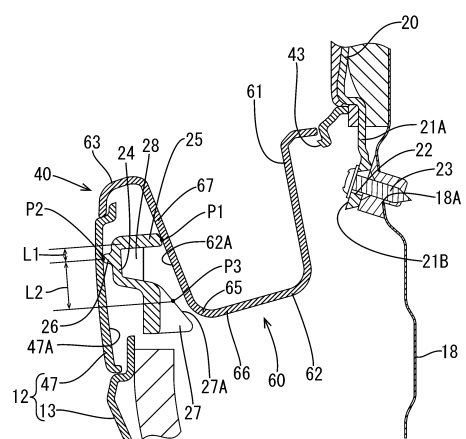
【図 4】



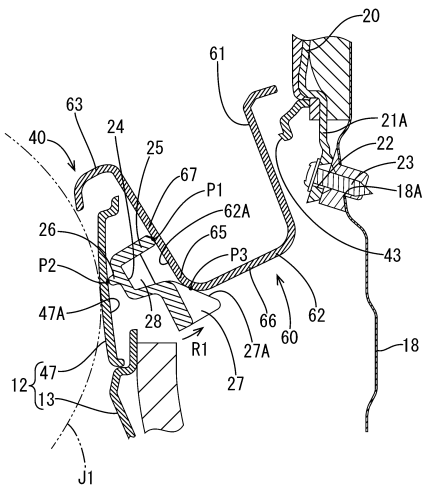
【図 5】



【図 6】



【図 7】



フロントページの続き

- (72)発明者 石原 寛之
愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地 トヨタ紡織株式会社内
- (72)発明者 新美 浩一
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 佐藤 利勝
愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

審査官 谷治 和文

- (56)参考文献 特開2008-143416(JP,A)
特開2008-284958(JP,A)
特開2002-046520(JP,A)
特開2005-306289(JP,A)
実開平03-110911(JP,U)
特開2008-195340(JP,A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
- | | |
|------|-------|
| B60R | 13/02 |
| B60J | 5/04 |
| B60N | 3/00 |