

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5124664号

(P5124664)

(45) 発行日 平成25年1月23日(2013.1.23)

(24) 登録日 平成24年11月2日(2012.11.2)

(51) Int.Cl.

F 1

B 6 0 J 1/02 (2006.01)

B 6 0 J 1/02 1 1 1 V

請求項の数 3 (全 13 頁)

(21) 出願番号	特願2011-59090 (P2011-59090)	(73) 特許権者	000005463
(22) 出願日	平成23年3月17日(2011.3.17)		日野自動車株式会社
(62) 分割の表示	特願2005-370390 (P2005-370390) の分割		東京都日野市日野台3丁目1番地1
原出願日	平成17年12月22日(2005.12.22)	(74) 代理人	110000512 特許業務法人山田特許事務所
(65) 公開番号	特開2011-140306 (P2011-140306A)	(72) 発明者	佐藤 克彦 東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野 自動車株式会社内
(43) 公開日	平成23年7月21日(2011.7.21)	(72) 発明者	宮本 達生 東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野 自動車株式会社内
審査請求日	平成23年3月17日(2011.3.17)	(72) 発明者	坂井 昭市 東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野 自動車株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 モール取付構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

モールを車両構成部材に取り付けるためのモール取付構造であって、

モールリテーナ本体の一端側に、モール内面の一端側縁部に対し弾接係合可能な一對のアーム状保持部が形成されると共に、モールリテーナ本体の他端側に、モール内面の他端側縁部に対し係合可能なプレート状保持部が形成され、且つモールリテーナ本体に係止孔が穿設されたモールリテーナと、

該モールリテーナの係止孔に嵌合可能なベースリテーナ本体から車両構成部材に嵌着されるクリップ片が突設されたベースリテーナとを備え、

前記モールリテーナのアーム状保持部をモール内面の一端側縁部に弾接係合させると共に、前記モールリテーナのプレート状保持部をモール内面の他端側縁部に係合させ、

前記ベースリテーナのクリップ片を車両構成部材に嵌着し、

該車両構成部材にクリップ片を嵌着したベースリテーナのベースリテーナ本体に対し、前記モールリテーナの係止孔を嵌合させるよう構成し、

前記モールリテーナ本体の係止孔と該係止孔に嵌合するベースリテーナ本体との間に、嵌合時に一部が弾性変形して係合する係止部を備え、

前記係止部は、前記係止孔のプレート状保持部側内壁面とアーム状保持部側内壁面の夫々に形成した係止片と、夫々の係止片に係合するよう前記ベースリテーナ本体に形成した突片とを有し、該突片の一方が、ベースリテーナ本体から弾性変形可能に幅方向両側へ張り出した張出壁に備えられていることを特徴とするモール取付構造。

10

20

【請求項 2】

前記張出壁の弾性変形により他方の係止片と突片の係合が解除されるのを防止して係合を維持させる抜止片を、前記係止孔のプレート状保持部側内壁面或いはプレート状保持部側内側面に形成したことを特徴とする請求項 1 に記載のモール取付構造。

【請求項 3】

前記モールリテーナは、前記モールリテーナ本体の他端側における幅方向両端に、車両構成部材の縁部に対し弾接係合可能な張出保持部を有することを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載のモール取付構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

10

【0001】

本発明は、モール取付構造に関するものである。

【背景技術】

【0002】

一般に、車両の前部には、図 10 に示される如く、ドライバの視界を確保しつつ車室内と外部とを仕切るフロントウインドシールドガラス 1 が設けられているが、従来の場合、図 11 に示される如く、ルーフパネル 2 の前端縁部に、内面側へ折り曲げられる縦壁部 2a と、該縦壁部 2a の先端側から前方へ延出される接着片部 2b とを形成し、該ルーフパネル 2 の接着片部 2b に、前記フロントウインドシールドガラス 1 の上端縁部を接着剤 3 で接着し、該フロントウインドシールドガラス 1 の上端縁部外表面をウインドシールドモ

20

【0003】

尚、前記ルーフパネル 2 の接着片部 2b とフロントウインドシールドガラス 1 の上端縁部との間には、前記接着剤 3 がフロントウインドシールドガラス 1 の内面側へ漏洩することを堰き止めるダム 5 が設けられており、又、前記ルーフパネル 2 の前部内面側には、箱断面を形成してルーフパネル 2 を補強するフロントルーフパネルリインフォースメント 6 が設けられ、その車室内側は内装天井材 7 によって覆われている。

【0004】

尚、図 11 に示されるようなウインドシールドモールを取り付けるための構造と関連する一般的技術水準を開示するものとしては、例えば、特許文献 1、2 がある。

30

【先行技術文献】

【特許文献】

【0005】

【特許文献 1】特開平 1-182117 号公報

【特許文献 2】特開平 1-204820 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

ところで、図 11 に示されるような従来のウインドシールドモール 4 は比較的小型であるため、その取り付けに関しては、フロントウインドシールドガラス 1 の上端縁部に接着する等すれば何ら問題はなかったが、最近、車両の外観意匠が特に重要視されてきており、ウインドシールドモール 4 を大型化してデザイン性を高めることが提案されている。

40

【0007】

しかしながら、前述の如く、ウインドシールドモール 4 を大型化した場合、それをフロントウインドシールドガラス 1 の上端縁部に単に接着するだけでは十分な保持力が得られないことから、車両構成部材としてのルーフパネル 2 並びにフロントウインドシールドガラス 1 に対し大型のウインドシールドモール 4 を確実に取り付けることのできる構造の開発が望まれていた。

【0008】

本発明は、斯かる実情に鑑み、車両構成部材に対し大型のモールを確実に取り付けるこ

50

とができ、車両のデザイン性を高めて外観向上に役立つモール取付構造を提供しようとするものである。

【課題を解決するための手段】

【0009】

本発明は、モールを車両構成部材に取り付けるためのモール取付構造であって、

モールリテーナ本体の一端側に、モール内面の一端側縁部に対し弾接係合可能な一對のアーム状保持部が形成されると共に、モールリテーナ本体の他端側に、モール内面の他端側縁部に対し係合可能なプレート状保持部が形成され、且つモールリテーナ本体に係止孔が穿設されたモールリテーナと、

該モールリテーナの係止孔に嵌合可能なベースリテーナ本体から車両構成部材に嵌着されるクリップ片が突設されたベースリテーナとを備え、

前記モールリテーナのアーム状保持部をモール内面の一端側縁部に弾接係合させると共に、前記モールリテーナのプレート状保持部をモール内面の他端側縁部に係合させ、

前記ベースリテーナのクリップ片を車両構成部材に嵌着し、

該車両構成部材にクリップ片を嵌着したベースリテーナのベースリテーナ本体に対し、前記モールリテーナの係止孔を嵌合させるよう構成し、

前記モールリテーナ本体の係止孔と該係止孔に嵌合するベースリテーナ本体との間に、嵌合時に一部が弾性変形して係合する係止部を備え、

前記係止部は、前記係止孔のプレート状保持部側内壁面とアーム状保持部側内壁面の夫々に形成した係止片と、夫々の係止片に係合するよう前記ベースリテーナ本体に形成した突片とを有し、該突片の一方が、ベースリテーナ本体から弾性変形可能に幅方向両側へ張り出した張出壁に備えられていることを特徴とするモール取付構造にかかるものである。

【0011】

又、上記モール取付構造において、前記張出壁の弾性変形により他方の係止片と突片の係合が解除されるのを防止して係合を維持させる抜止片を、前記係止孔のプレート状保持部側内壁面或いはプレート状保持部側内側面に形成したことを特徴とする。

【0012】

上記モール取付構造において、前記モールリテーナが、前記モールリテーナ本体の他端側における幅方向両端に、車両構成部材の縁部に対し弾接係合可能な張出保持部を有することは好ましい。

【0013】

前述の如く構成すると、モールを大型化した場合にも、該モールを車両構成部材に対し、取付部位を外から全く見せずに、且つ十分な保持力をもって、確実に取り付けることが可能となる。

【発明の効果】

【0014】

本発明のモール取付構造によれば、車両構成部材に対し大型のモールを確実に取り付けることができ、車両のデザイン性を高めて外観向上に役立つという優れた効果を奏し得る。

【図面の簡単な説明】

【0015】

【図1】本発明を実施する形態の一例を示す正面図である。

【図2】本発明を実施する形態の一例における第一のモールリテーナ及びベースリテーナを示す側断面図であって、図1のI I - I I 断面相当図である。

【図3】本発明を実施する形態の一例における第一のモールリテーナ及びベースリテーナを示す分解斜視図である。

【図4】本発明を実施する形態の一例における第二のモールリテーナ及びベースリテーナを示す側断面図であって、図1のI V - I V 断面相当図である。

【図5】本発明を実施する形態の一例における第二のモールリテーナ及びベースリテーナを示す分解斜視図である。

【図 6】本発明を実施する形態の一例における第三のモールリテーナを示す側断面図であって、図 1 の V I - V I 断面相当図である。

【図 7】本発明を実施する形態の一例における第三のモールリテーナを示す斜視図である。

【図 8】本発明を実施する形態の一例における第四のモールリテーナ及びベースブラケットを示す側断面図であって、図 1 の V I I I - V I I I 断面相当図である。

【図 9】本発明を実施する形態の一例における第四のモールリテーナ及びベースブラケットを示す分解斜視図である。

【図 10】車両の一例を示す斜視図である。

【図 11】従来例を示す側断面図であって、図 10 の X I - X I 断面相当図である。

10

【発明を実施するための形態】

【0016】

以下、本発明の実施の形態を添付図面を参照して説明する。

【0017】

図 1～図 9 は本発明を実施する形態の一例であって、図中、図 10 及び図 11 と同一の符号を付した部分は同一物を表わしており、車両構成部材としてのルーフパネル 2 並びにフロントウインドシールドガラス 1 に対し大型のウインドシールドモール 4 を、複数のモールリテーナ 8, 9, 10, 11 によって取り付けようとしたものである。

【0018】

前記ウインドシールドモール 4 は、車両の幅方向へ延びる薄肉の帯板状の部材を、図 2 に示す如く、その断面が緩やかな湾曲形状となり且つ上下端部が内面側へそれぞれ U 字状に折り返されるよう、成形してなり、該 U 字状に折り返された部分にはそれぞれ、フロントウインドシールドガラス 1 表面に密着するフロントシール 12 と、縦壁部 2a に密着するリアシール 13 とを接着し、前記ウインドシールドモール 4 の内面側に、図 1 に示す如く、四種類のモールリテーナ 8, 9, 10, 11 を、車両の幅方向へ所要間隔をあげ且つ車両のセンターラインを基準として左右対称となるよう配置してある。

20

【0019】

前記ルーフパネル 2 の縦壁部 2a と接着片部 2b との間には、図 2 に示す如く、ウインドシールドモール 4 を固定するためのモール取付平面部 2c を形成し、該モール取付平面部 2c は、前記湾曲させたウインドシールドモール 4 の上部と略平行に配設すると共に、該モール取付平面部 2c の前記車両の幅方向における所要箇所には、後述するベースリテーナ 16 のクリップ片 16b を嵌め込み可能な嵌合孔 14 を穿設してある。尚、前記モール取付平面部 2c をルーフパネル 2 の縦壁部 2a と接着片部 2b との間に形成したことに伴って、フロントルーフパネルリインフォースメント 6 の対応箇所にも、モール取付平面部 2c に倣う平面部 6c を形成すると共に、該平面部 6c に嵌合孔 15 を穿設してある。

30

【0020】

先ず、前記ウインドシールドモール 4 の幅端部に配置される第一のモールリテーナ 8 は、図 2 及び図 3 に示す如く、モールリテーナ本体 8a の一端側（上端側）に、ウインドシールドモール 4 内面の一端側（上端側）縁部に対し弾接係合可能な一對のアーム状保持部 8b を形成すると共に、モールリテーナ本体 8a の他端側（下端側）に、ウインドシールドモール 4 内面の他端側（下端側）縁部に対し係合可能なプレート状保持部 8c を形成し、且つモールリテーナ本体 8a に係止孔 8d を穿設してなる構成を有している。そして、前記第一のモールリテーナ 8 のアーム状保持部 8b をウインドシールドモール 4 内面の一端側縁部に弾接係合させると共に、前記第一のモールリテーナ 8 のプレート状保持部 8c をウインドシールドモール 4 内面の他端側縁部に係合させる一方、前記ルーフパネル 2 のモール取付平面部 2c 及びフロントルーフパネルリインフォースメント 6 の平面部 6c に穿設された嵌合孔 14, 15 には、ベースリテーナ 16 のベースリテーナ本体 16a から突設されたクリップ片 16b を嵌着し、該ベースリテーナ 16 のベースリテーナ本体 16a に対し、前記第一のモールリテーナ 8 の係止孔 8d を嵌合させ、これにより、ウインドシールドモール 4 の幅端部を車両構成部材としてのルーフパネル 2 に取り付けよう構成

40

50

してある。尚、前記第一のモールリテーナ 8 のアーム状保持部 8 b を、ウインドシールドモール 4 内面の一端側（上端側）縁部に対し弾接係合可能としたことにより、ウインドシールドモール 4 に対する第一のモールリテーナ 8 の組み付けを容易に行えと共に、ウインドシールドモール 4 や第一のモールリテーナ 8 の寸法誤差等のばらつき吸収を行えるようにしてある。

【0021】

ここで、前記第一のモールリテーナ 8 並びにベースリテーナ 16 は、基本的に合成樹脂で形成してあるが、前記第一のモールリテーナ 8 のプレート状保持部 8 c は、ウインドシールドモール 4 の幅端部における厚さの薄くなるスペース内に配置する関係上、厚みを取らなくても必要十分な強度を確保するために、ステンレス鋼等の金属薄板で形成し、該プレート状保持部 8 c の下端部には、切込みを入れた箇所を折り曲げてなる折曲片 8 e を形成し、該折曲片 8 e がウインドシールドモール 4 の U 字状に折り返された他端側縁部に係合するようにしてある。

10

【0022】

又、前記第一のモールリテーナ 8 のモールリテーナ本体 8 a における一对のアーム状保持部 8 b 間には、ウインドシールドモール 4 内面の一端側（上端側）縁部に対し係合可能な爪状保持部 8 f を形成してある。

【0023】

更に又、前記第一のモールリテーナ 8 の係止孔 8 d のプレート状保持部 8 c 側内壁面には、係止片 8 g を形成すると共に、前記第一のモールリテーナ 8 の係止孔 8 d のアーム状保持部 8 b 側内壁面には、係止片 8 h と抜止片 8 i とを形成してある。

20

【0024】

一方、前記ベースリテーナ 16 は、図 2 及び図 3 に示す如く、ルーフパネル 2 のモール取付平面部 2 c 及びフロントルーフパネルリインフォースメント 6 の平面部 6 c に穿設された嵌合孔 14, 15 にクリップ片 16 b を嵌め込んでスクリュー 17 をねじ込むことにより、ルーフパネル 2 に対して嵌合固着し、ベースリテーナ本体 16 a の立上壁 16 c には、前記係止片 8 g と係合する突片 16 d を形成すると共に、前記係止孔 8 d をベースリテーナ 16 のベースリテーナ本体 16 a に対し嵌合させる際に弾性変形可能となるようその幅方向両側へ張り出させた張出壁 16 e には、前記係止片 8 h と係合する突片 16 f を形成してある。尚、前記係止片 8 g, 8 h 並びに突片 16 d, 16 f は、前記係止孔 8 d をベースリテーナ 16 のベースリテーナ本体 16 a に対し嵌合させる際に互いに摺動する面をテーパー状に形成し、組み付けが容易に行えるようにしてある。又、前記ベースリテーナ 16 の張出壁 16 e を弾性変形可能としたことにより、モールリテーナ本体 8 a のベースリテーナ本体 16 a に対する組み付けを容易に行えと共に、第一のモールリテーナ 8 やベースリテーナ 16 の寸法誤差等のばらつき吸収を行えるようにしてある。

30

【0025】

続いて、前記ウインドシールドモール 4 の第一のモールリテーナ 8 の隣に配置される第二のモールリテーナ 9 は、図 4 及び図 5 に示す如く、モールリテーナ本体 9 a の一端側（上端側）に、ウインドシールドモール 4 内面の一端側（上端側）縁部に対し弾接係合可能な一对のアーム状保持部 9 b を形成すると共に、モールリテーナ本体 9 a の他端側（下端側）に、ウインドシールドモール 4 内面の他端側（下端側）縁部に対し係合可能なプレート状保持部 9 c を形成し、且つモールリテーナ本体 9 a に係止孔 9 d を穿設してなる構成を有している。そして、前記第二のモールリテーナ 9 のアーム状保持部 9 b をウインドシールドモール 4 内面の一端側縁部に弾接係合させると共に、前記第二のモールリテーナ 9 のプレート状保持部 9 c をウインドシールドモール 4 内面の他端側縁部に係合させる一方、前記ルーフパネル 2 のモール取付平面部 2 c 及びフロントルーフパネルリインフォースメント 6 の平面部 6 c に穿設された嵌合孔 14, 15 には、ベースリテーナ 16 のベースリテーナ本体 16 a から突設されたクリップ片 16 b を嵌着し、該ベースリテーナ 16 のベースリテーナ本体 16 a に対し、前記第二のモールリテーナ 9 の係止孔 9 d を嵌合させ、これにより、ウインドシールドモール 4 の幅端部より車両のセンターライン寄りの部分

40

50

を車両構成部材としてのルーフパネル 2 に取り付けよう構成してある。尚、前記第二のモールリテーナ 9 のアーム状保持部 9 b を、ウインドシールドモール 4 内面の一端側（上端側）縁部に対し弾接係合可能としたことにより、ウインドシールドモール 4 に対する第二のモールリテーナ 9 の組み付けを容易に行えと共に、ウインドシールドモール 4 や第二のモールリテーナ 9 の寸法誤差等のばらつき吸収を行えるようにしてある。

【0026】

ここで、前記第二のモールリテーナ 9 並びにベースリテーナ 16 は、基本的に合成樹脂で形成してあり、該第二のモールリテーナ 9 のプレート状保持部 9 c の下端部内面側には、係止片 9 e を一体に形成し、該係止片 9 e がウインドシールドモール 4 の U 字状に折り返された他端側縁部に係合するようにしてある。尚、前記第二のモールリテーナ 9 のプレート状保持部 9 c を、前記第一のモールリテーナ 8 のプレート状保持部 8 c と同様に、ステンレス鋼等の金属薄板で形成しても良く、又、逆に、スペース的な制約がない場合には、前記第一のモールリテーナ 8 のプレート状保持部 8 c を、第二のモールリテーナ 9 のプレート状保持部 9 c と同様に合成樹脂で一体に形成しても良い。

【0027】

又、前記第二のモールリテーナ 9 のモールリテーナ本体 9 a における一对のアーム状保持部 9 b 間には、ウインドシールドモール 4 内面の一端側（上端側）縁部に対し係合可能な爪状保持部 9 f を形成してある。

【0028】

更に又、前記第二のモールリテーナ 9 の係止孔 9 d のプレート状保持部 9 c 側内壁面には、係止片 9 g を形成すると共に、前記第二のモールリテーナ 9 の係止孔 9 d のアーム状保持部 9 b 側内壁面には、係止片 9 h と抜止片 9 i とを形成してある。

【0029】

一方、前記ベースリテーナ 16 は、図 2 及び図 3 に示すものと全く同様の構成を有しており、図 4 及び図 5 に示す如く、ルーフパネル 2 のモール取付平面部 2 c 及びフロントルーフパネルリインフォースメント 6 の平面部 6 c に穿設された嵌合孔 14, 15 にクリップ片 16 b を嵌め込んでスクリュウ 17 をねじ込むことにより、ルーフパネル 2 に対して嵌合固着し、ベースリテーナ本体 16 a の立上壁 16 c には、前記係止片 9 g と係合する突片 16 d を形成すると共に、前記係止孔 9 d をベースリテーナ 16 のベースリテーナ本体 16 a に対し嵌合させる際に弾性変形可能となるようその幅方向両側へ張り出させた張出壁 16 e には、前記係止片 9 h と係合する突片 16 f を形成してある。尚、前記係止片 9 g, 9 h 並びに突片 16 d, 16 f は、前記係止孔 9 d をベースリテーナ 16 のベースリテーナ本体 16 a に対し嵌合させる際に互いに摺動する面をテーパ状に形成し、組み付けが容易に行えるようにしてある。又、前記ベースリテーナ 16 の張出壁 16 e を弾性変形可能としたことにより、モールリテーナ本体 9 a のベースリテーナ本体 16 a に対する組み付けを容易に行えと共に、第二のモールリテーナ 9 やベースリテーナ 16 の寸法誤差等のばらつき吸収を行えるようにしてある。

【0030】

次に、前記ウインドシールドモール 4 の第二のモールリテーナ 9 より車両のセンターライン寄りの部分に配置される第三のモールリテーナ 10 は、図 6 及び図 7 に示す如く、モールリテーナ本体 10 a の一端側（上端側）に、ウインドシールドモール 4 内面の一端側（上端側）縁部に対し弾接係合可能な一对のアーム状保持部 10 b を形成すると共に、モールリテーナ本体 10 a の他端側（下端側）に、ウインドシールドモール 4 内面の他端側（下端側）縁部に対し係合可能なプレート状保持部 10 c を形成し、且つモールリテーナ本体 10 a の他端側における幅方向両端に、車両構成部材としてのフロントウインドシールドガラス 1 の上端縁部に対し弾接係合可能な張出保持部 10 j を形成し、該張出保持部 10 j の先端部に、前記フロントウインドシールドガラス 1 の上端内面側縁部と係合する係止片 10 k を形成してなる構成を有している。そして、前記第三のモールリテーナ 10 のアーム状保持部 10 b をウインドシールドモール 4 内面の一端側縁部に弾接係合させると共に、前記第三のモールリテーナ 10 のプレート状保持部 10 c をウインドシールドモ

ール4内面の他端側縁部に係合させる一方、前記第三のモールリテーナ10の張出保持部10jを前記車両構成部材としてのフロントウインドシールドガラス1の上端縁部に対し弾接係合させ、且つ該張出保持部10jの先端部の係止片10kを前記フロントウインドシールドガラス1の上端内面側縁部と係合させ、これにより、ウインドシールドモール4の第二のモールリテーナ9より車両のセンターライン寄りの部分を車両構成部材としてのフロントウインドシールドガラス1に取り付けるよう構成してある。尚、前記第三のモールリテーナ10のアーム状保持部10bを、ウインドシールドモール4内面の一端側（上端側）縁部に対し弾接係合可能としたことにより、ウインドシールドモール4に対する第三のモールリテーナ10の組み付けを容易に行えろと共に、ウインドシールドモール4や第三のモールリテーナ10の寸法誤差等のばらつき吸収を行えるようにしてある。又、前記第三のモールリテーナ10の張出保持部10jを、フロントウインドシールドガラス1の上端縁部に対し弾接係合可能としたことにより、フロントウインドシールドガラス1に対する第三のモールリテーナ10の位置決め並びにがたつき防止を確実に行えろと共に、フロントウインドシールドガラス1や第三のモールリテーナ10の寸法誤差等のばらつき吸収を行えるようにしてある。

10

【0031】

ここで、前記第三のモールリテーナ10は、前記第二のモールリテーナ9やベースリテーナ16と同様に合成樹脂で形成してあり、該第三のモールリテーナ10のプレート状保持部10cの下端部内面側には、係止片10eを一体に形成し、該係止片10eがウインドシールドモール4のU字状に折り返された他端側縁部に係合するようにしてある。

20

【0032】

又、前記第三のモールリテーナ10のモールリテーナ本体10aにおける一対のアーム状保持部10b間には、ウインドシールドモール4内面の一端側（上端側）縁部に対し係合可能な爪状保持部10fを形成してある。

【0033】

続いて、前記ウインドシールドモール4の第三のモールリテーナ10より車両のセンターライン寄りの部分に配置される第四のモールリテーナ11は、図8及び図9に示す如く、モールリテーナ本体11aの一端側（上端側）に、ウインドシールドモール4内面の一端側（上端側）縁部に対し弾接係合可能な一対のアーム状保持部11bを形成すると共に、モールリテーナ本体11aの他端側（下端側）に、ウインドシールドモール4内面の他端側（下端側）縁部に対し係合可能なプレート状保持部11cを形成し、且つモールリテーナ本体11aの内面側に、車両構成部材としてのルーフパネル2に対し嵌着されるクリップ片11mを突設してなる構成を有している。そして、前記第四のモールリテーナ11のアーム状保持部11bをウインドシールドモール4内面の一端側縁部に弾接係合させると共に、前記第四のモールリテーナ11のプレート状保持部11cをウインドシールドモール4内面の他端側縁部に係合させる一方、前記ルーフパネル2のモール取付平面部2c上に、金属板を凸形に折り曲げ加工したベースブラケット18をスポット溶接等により固着し、該ベースブラケット18に穿設された嵌合孔19に、前記第四のモールリテーナ11のモールリテーナ本体11aから突設されたクリップ片11mを嵌着し、これにより、ウインドシールドモール4の第三のモールリテーナ10より車両のセンターライン寄りの部分を車両構成部材としてのルーフパネル2に取り付けるよう構成してある。尚、前記第四のモールリテーナ11のアーム状保持部11bを、ウインドシールドモール4内面の一端側（上端側）縁部に対し弾接係合可能としたことにより、ウインドシールドモール4に対する第四のモールリテーナ11の組み付けを容易に行えろと共に、ウインドシールドモール4や第四のモールリテーナ11の寸法誤差等のばらつき吸収を行えるようにしてある。

30

40

【0034】

ここで、前記第四のモールリテーナ11は、前記第二のモールリテーナ9やベースリテーナ16と同様に合成樹脂で形成してあり、該第四のモールリテーナ11のプレート状保持部11cの下端部内面側には、係止片11eを一体に形成し、該係止片11eがウイン

50

ドシールドモール４のＵ字状に折り返された他端側縁部に係合するようにしてある。

【００３５】

又、前記第四のモールリテーナ１１のモールリテーナ本体１１ａにおける一对のアーム状保持部１１ｂ間には、ウインドシールドモール４内面的一端側（上端側）縁部に対し係合可能な爪状保持部１１ｆを形成してある。

【００３６】

前述の如く構成すると、ウインドシールドモール４を大型化した場合にも、該ウインドシールドモール４を車両構成部材としてのルーフパネル２並びにフロントウインドシールドガラス１に対し、取付部位を外から全く見せずに、且つ充分な保持力をもって、確実に取り付けることが可能となる。

10

【００３７】

尚、図２及び図３に示す第一のモールリテーナ８、図４及び図５に示す第二のモールリテーナ９、図８及び図９に示す第四のモールリテーナ１１にそれぞれ、図６及び図７に示す第三のモールリテーナ１０における張出保持部１０ｊを形成することにより、フロントウインドシールドガラス１に対する取り付けの機能を付加したり、或いは、前記第三のモールリテーナ１０に、前記第一のモールリテーナ８や第二のモールリテーナ９と同様のベースリテーナ１６に対する係止孔８ｄ、９ｄを穿設することにより、ベースリテーナ１６を介したルーフパネル２に対する取り付けの機能を付加しても良いことは言うまでもない。又、前記第三のモールリテーナ１０に、前記第四のモールリテーナ１１と同様のクリップ片１１ｍを形成することにより、ベースブラケット１８を介したルーフパネル２に対する取り付けの機能を付加しても良いことは言うまでもない。

20

【００３８】

こうして、車両構成部材としてのルーフパネル２並びにフロントウインドシールドガラス１に対し大型のウインドシールドモール４を確実に取り付けることができ、車両のデザイン性を高めて外観向上に役立つこととなる。

【００３９】

尚、本発明のモール取付構造は、上述の図示例にのみ限定されるものではなく、外装品としてのモールであれば、ルーフパネルに取り付けられるウインドシールドモール以外にも適用可能なこと等、その他、本発明の要旨を逸脱しない範囲内において種々変更を加え得ることは勿論である。

30

【符号の説明】

【００４０】

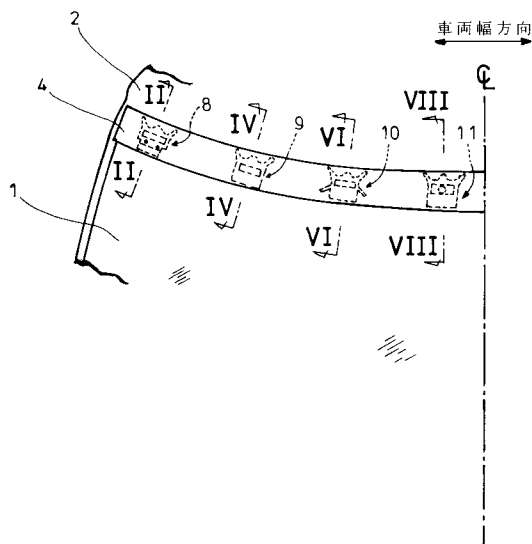
- １ フロントウインドシールドガラス（車両構成部材）
- ２ ルーフパネル（車両構成部材）
- ２ｃ モール取付平面部
- ４ ウインドシールドモール（モール）
- ８ 第一のモールリテーナ（モールリテーナ）
- ８ａ モールリテーナ本体
- ８ｂ アーム状保持部
- ８ｃ プレート状保持部
- ８ｄ 係止孔
- ８ｇ，８ｈ 係止片（係止部）
- ９ 第二のモールリテーナ（モールリテーナ）
- ９ａ モールリテーナ本体
- ９ｂ アーム状保持部
- ９ｃ プレート状保持部
- ９ｄ 係止孔
- ９ｇ，９ｈ 係止片（係止部）
- １０ 第三のモールリテーナ（モールリテーナ）
- １０ａ モールリテーナ本体

40

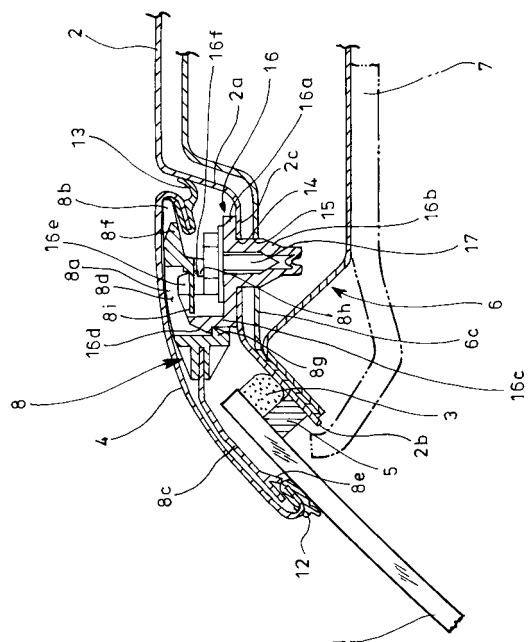
50

- 10b アーム状保持部
- 10c プレート状保持部
- 10j 張出保持部
- 11 第四のモールリテーナ（モールリテーナ）
- 11a モールリテーナ本体
- 11b アーム状保持部
- 11c プレート状保持部
- 11m クリップ片
- 14 嵌合孔
- 15 嵌合孔
- 16 ベースリテーナ
- 16a ベースリテーナ本体
- 16b クリップ片
- 16d, 16f 突片（係止部）
- 18 ベースブラケット

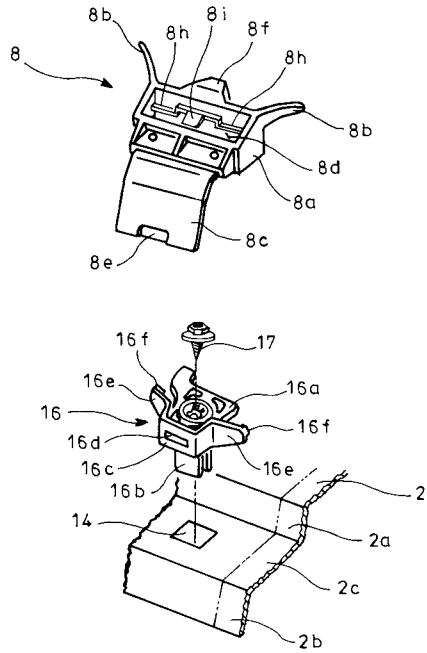
【図 1】



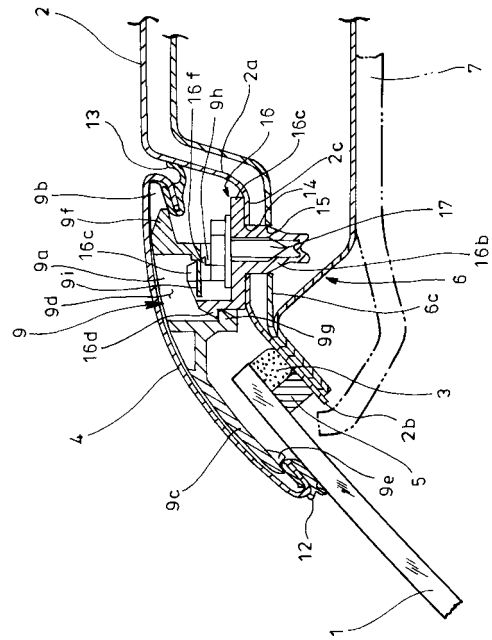
【図 2】



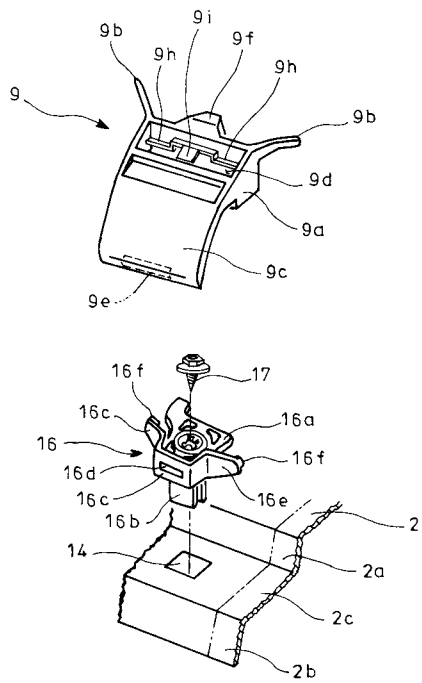
【図 3】



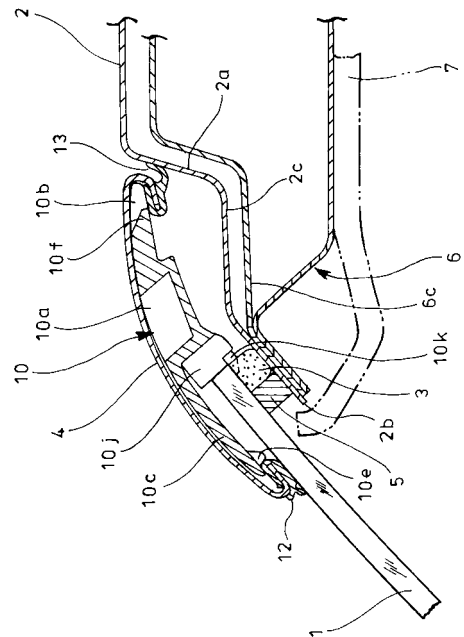
【図 4】



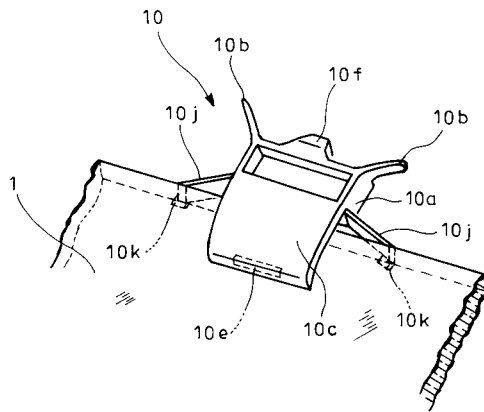
【図 5】



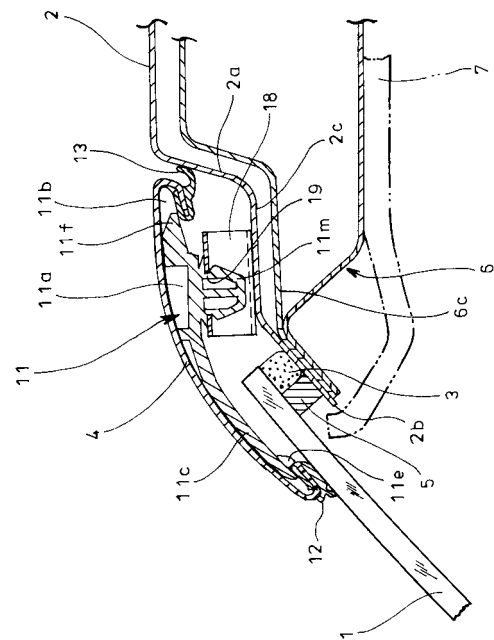
【図 6】



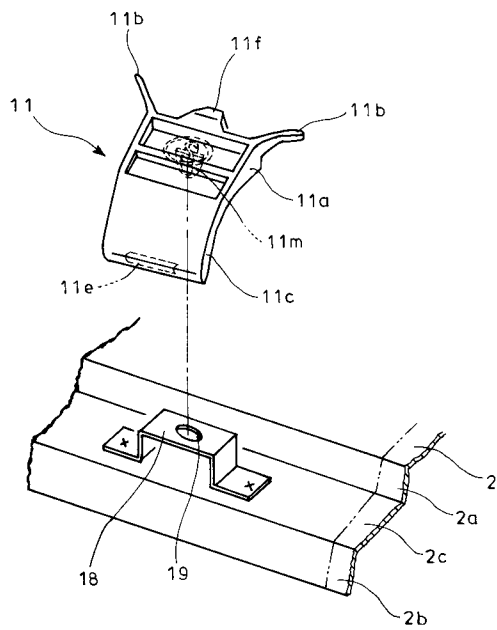
【図 7】



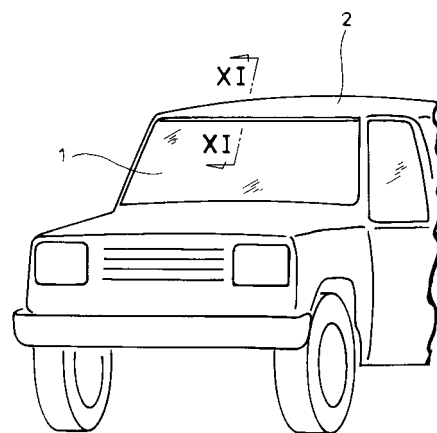
【図 8】



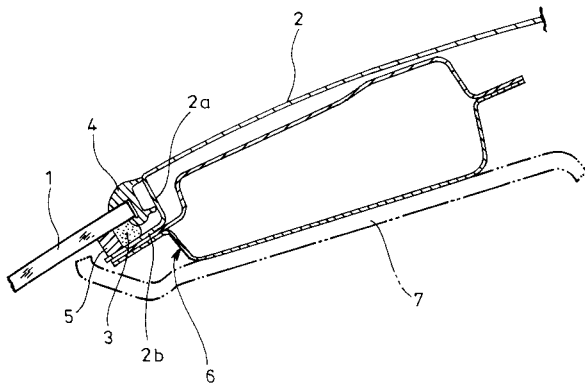
【図 9】



【図 10】



【図 11】



フロントページの続き

(72)発明者 渡辺 克弘

東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野自動車株式会社内

審査官 柳幸 憲子

(56)参考文献 実開平03-040112 (JP, U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60J 1/02