

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4493518号
(P4493518)

(45) 発行日 平成22年6月30日(2010.6.30)

(24) 登録日 平成22年4月16日(2010.4.16)

(51) Int.Cl. F I
B 6 O J 5/04 (2006.01) B 6 O J 5/04 N

請求項の数 1 (全 6 頁)

(21) 出願番号	特願2005-44898 (P2005-44898)	(73) 特許権者	000196107 西川ゴム工業株式会社
(22) 出願日	平成17年2月22日(2005.2.22)		広島県広島市西区三篠町2丁目2番8号
(65) 公開番号	特開2006-231932 (P2006-231932A)	(74) 代理人	100079636 弁理士 佐藤 晃一
(43) 公開日	平成18年9月7日(2006.9.7)	(72) 発明者	竹内 紀雄 広島市西区三篠町2丁目2番8号 西川ゴ ム工業株式会社内
審査請求日	平成19年7月31日(2007.7.31)	(72) 発明者	小島 昌博 広島市西区三篠町2丁目2番8号 西川ゴ ム工業株式会社内
		(72) 発明者	井上 和彦 広島市西区三篠町2丁目2番8号 西川ゴ ム工業株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 コーナピースブラケット

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

ハードトップ車等のフロントピラー1とウエストライン2のコーナ部分に設けられ、ミラーが取付けられるコーナピースブラケット3であって、フロントピラー1に装着されるウエザストリップ12に弾接する舌片状のシール部11を有し、該シール部11は、フロントピラー1に向けて長く延出してウエザストリップ12とのシールが十分に行えるような長さを有し、しかも少なくとも先端側がウエザストリップ12に弾接して撓むような可撓性を有すると共に、先端側が常には車内側に向けて反るように形成されていることを特徴とするコーナピースブラケット。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、ハードトップ車やオープンカー等のサッシュレスカー（以下、単にハードトップ車等という）のフロントピラーとウエストラインのコーナ部分に設けられ、三角パッチと称されるミラー取付部のコーナピースブラケット（以下、三角パッチという）に関する。

【背景技術】

【0002】

図1は、ハードトップ車等のフロントピラー1とウエストライン2のコーナ部に設けられる三角パッチ3を示すものであり、図2は、フロントピラー1に装着されるウエザスト

リップ4のコーナ部分、図3は図2の3-3線断面、図4は図2の4-4線断面を示すもので、図2に示す三角印は、黒く塗り潰した側が押し出し成形部、白抜き部分側が型成形部を示している。以下の図においても同様である。

【0003】

ウエザstriップ4は、押し出し成形部4aと、コーナ部の型成形部4bとから構成され、ドアを閉じたときには、三角パッチ3の中実なシール部3aがウエザstriップ4の型成形部4bに弾接してシールを行うようになっている。このシール部3aは、ドア開閉時において、車外側のガラス係止部5と干渉することがないように、ドアを閉めた図4の状態
10
でガラス保持部5より引き離してシール部3aとガラス保持部5との間にクリアランスcを確保しておく必要がある。型成形部4bを図4の一点鎖線で示すように、押し出し成形部4aと同じ断面形態にすれば、シールが不十分となることから、従来は図4の実線で示すように、型成形部4bの断面形状を押し出し成形部4aの断面形状より大きくしてシールが十分に行えるようにしていた。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

図4に示す従来の態様では、三角パッチ3からドアガラスへの乗り継ぎ部分において、シール部端とドアガラス端との間に図4に示すように段差
20
ができ、この段差部分でシール切れを起し易い。

【0005】

本発明は、三角パッチのシール部とガラス係止部との間に一定のクリアランスcを確保すると共に、シール部からドアガラスへの乗り継ぎ部分における段差
を少なくしてシール切れを生じにくくした三角パッチ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】

請求項1に係わる発明は、ハードトップ車等のフロントピラーとウエストラインのコーナ部分に設けられ、ミラーが取付けられる三角パッチであって、フロントピラーに装着されるウエザstriップに弾接する舌片状のシール部を有し、該シール部は、フロントピラーに向けて長く延出してウエザstriップとのシールが十分に行えるような長さを有し、しかも少なくとも先端側がウエザstriップに弾接して撓むような可撓性を有すると共に
30
、先端側が常には車内側に向けて反るように形成されていることを特徴とする。

【0007】

舌片状のシール部は、中実であってもよいし、中空状であってもよい。

シール部はまた、樹脂で形成してもよいが、好ましくは熱可塑性エラストマー或いはEPDM等のゴムで形成される。

【0008】

シール部からドアガラスへの乗り継ぎ部には段差ができるが、この段差はシール性及び遮音性の観点からできるだけ少なくするのが望ましい。この段差を少なくするためにシール部の肉厚を薄くすると、エッジとなり、シール部をポリプロピレンのような硬度の高い樹脂で形成すると、エッジに手が触れたとき怪我をするおそれがある。この点シール部
40
を熱可塑性エラストマー或いはEPDM等のゴムで形成すると、こうした問題を生じない。

【0009】

シール部はまた、ドアガラス端と略等しく、ドアガラス端との間に段差ができない程度の長さにするのが望ましい。

【発明の効果】

【0010】

本発明の三角パッチによると、シール部を長く延ばしてウエザstriップとのシールが十分に行えるようにしたことにより、シール部が弾接するウエザstriップの断面形状を図3に示すように大きく形成する必要がなく、図4に示すような押し出し成形部4aの断面形状と同じにすることができ、したがって図5に示すように、従来は、型成形で形成してい
50

た箇所 a から三角印部分までの長さ 1 を押出成形部とすることができ、型成形部を少なくすることができるうえ、型成形部の断面形状も小さくできるためウエザストリップを安価に、しかも堅牢に製作することができること、ウエザストリップの外観の変化が少なく、外観が向上すること、シール部は図 3 に示すシール部 3 a に比べ長く延びているため、シール部 1 1 からドアガラス 6 への乗り継ぎ部分におけるシール部端との間の段差 を少なくしてシール切れを生じないようにすることができ、遮音性が向上すること、シール部 1 1 は先端側が車内側に撓んでいるため図 3 に示すガラス係止部 5 との間に一定のクリアランス c を確保することができること、シール部 1 1 の先端側が車内側に撓んだままであると、三角パッチ 3 からドアガラス 6 が突出して上昇するときにドアガラス 6 に干渉し、ドアガラス上昇の障害となるが、シール部先端側がウエザストリップ 4 に弾接して車外側に向けて撓むことによりドアガラス上昇の支障となることがないこと、等の効果を奏し、これらの効果は、本発明の三角パッチをドロップングガラスを備えたハードトップ車に適用することにより、より向上するものとなる。

10

【発明を実施するための最良の形態】

【0011】

以下、本発明の実施形態の三角パッチについて図面により説明する。

図 6 及び図 7 は、本発明に係わる三角パッチのシール部分の構造を示すもので、図 6 は図 5 の 6 - 6 線における断面構造、図 7 は同 7 - 7 線における断面構造を示している。図中、図 2 ~ 図 4 と同一構造部分には同一符号を付して、その説明は省略する。

【0012】

三角パッチ 3 のシール部 1 1 は、熱可塑性エラストマー-または EPDM 等のゴム製で中空状をなし、基部が三角パッチ 3 に取付けられている。そしてフロントピラー 1 に向かって長く延ばされ、フロントピラー 1 に装着のウエザストリップ 1 2 との弾接によるシールが十分に行え、しかもシール部 1 1 からドアガラス 6 への乗り継ぎ部分におけるシール部端との間の段差 を少なくしてシール切れを生じないようにしてあると共に、先端側の一側が常には車内側に向かって反っており、ガラス係止部 5 との間に一定のクリアランスが確保できるようにしてある。

20

【0013】

本実施形態のシール部分 1 1 によると、ウエザストリップ 4 とのシールが十分に行えるため、ウエザストリップ 4、1 2 を図 5 に示すように、押出成形部と型成形部を接続する三角印位置（この位置はコーナピースブラケットに弾接する位置である）まで押出成形部とすることができ、型成形部を少なくできるうえ、型成形部の断面形状も小さくできるためウエザストリップを安価にしかも堅牢に製作することができること、ウエザストリップの外観の変化が少なく、外観が向上すること、シール部は図 3 に示すシール部 3 a に比べ長く延びているため、シール部 1 1 からドアガラス 6 への乗り継ぎ部分におけるシール部端との間の段差 を少なくしてシール切れを生じないようにすることができ、遮音性が向上すること、シール部 1 1 は先端側が車内側に撓んでいるため図 3 に示すガラス係止部 5 との間に一定のクリアランス c を確保することができること、シール部 1 1 の先端側が車内側に撓んだままであると、三角パッチ 3 からドアガラス 6 が突出して上昇するときにドアガラス 6 に干渉し、ドアガラス上昇の障害となるが、シール部先端側がウエザストリップ 4 に弾接して車外側に向けて撓むことによりドアガラス上昇の支障となることがないこと、等の効果を奏する。

30

40

【0014】

なお、ドアを閉じてシール部 1 1 がウエザストリップ 1 2 に弾接して図 6 の一点鎖線位置に撓んだとき、ガラス係止部 5 との間にクリアランス c が確保できなくなるが、この状態でドアを開いたとき、シール部 1 1 先端がガラス係止部 5 に干渉するようなことがあっても、シール部 1 1 先端部が実線位置方向に撓むようになり、支障はない。ドアを閉じるときには、シール部先端は実線位置にあるため、ガラス係止部 5 と干渉することはない。

【産業上の利用可能性】

【0015】

50

本発明に係わる三角パッチは、ハードトップ車やオープンカー等のサッシュレスカーに用いられ、とくにドロッピングカーを備えたハードトップ車に適用するのがより好ましい。

【図面の簡単な説明】

【0016】

【図1】ハードトップ車の要部の側面図。

【図2】コーナ部分の従来のウエザストリップと三角パッチの位置関係を示す図。

【図3】図2の3-3線断面図。

【図4】同4-4線断面図。

【図5】本発明に係わる三角パッチを使用した場合のウエザストリップと三角パッチの位置関係を示す図。

10

【図6】図5の6-6線断面図。

【図7】同7-7線断面図。

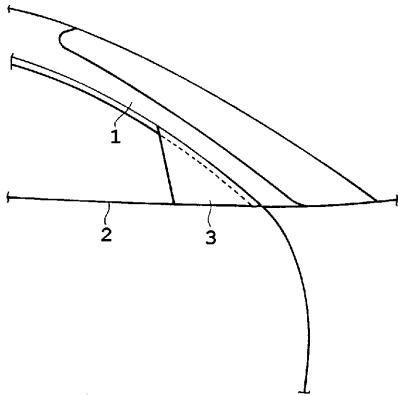
【符号の説明】

【0017】

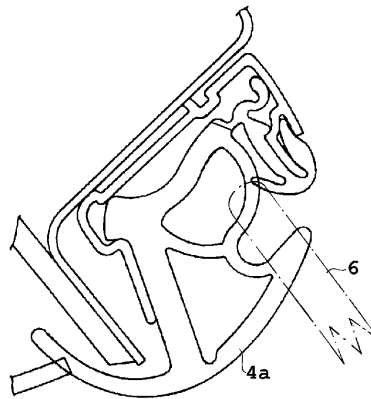
- 1・・・フロントピラー
- 2・・・ウエストライン
- 3・・・三角パッチ
- 3a、11・・・シール部
- 4、12・・・ウエザストリップ
- 4a、12a・・・押出成形部
- 4b、12b・・・型成形部
- 5・・・ガラス係止部
- 6・・・ドアガラス

20

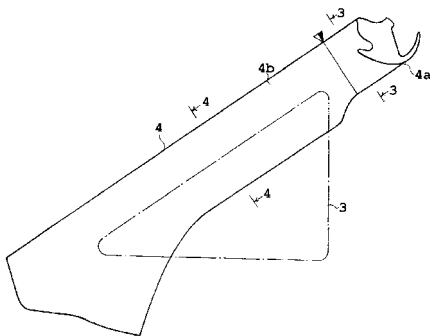
【図1】



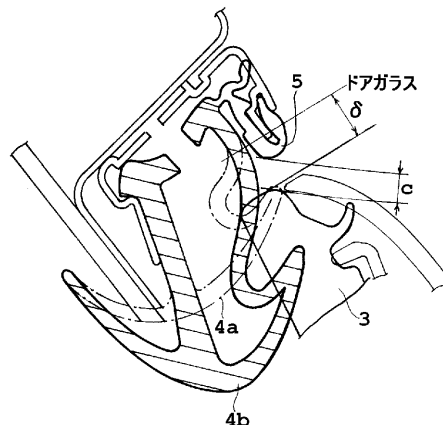
【図3】



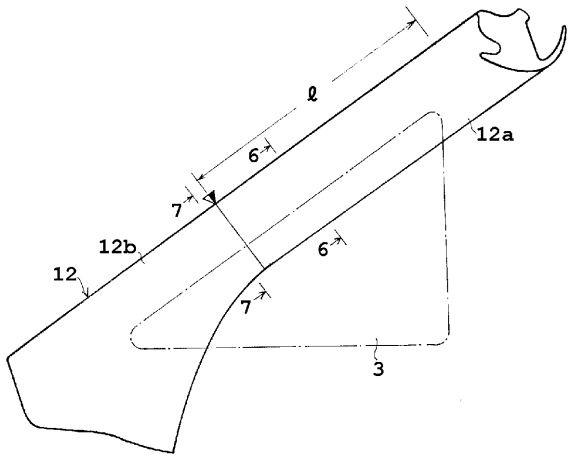
【図2】



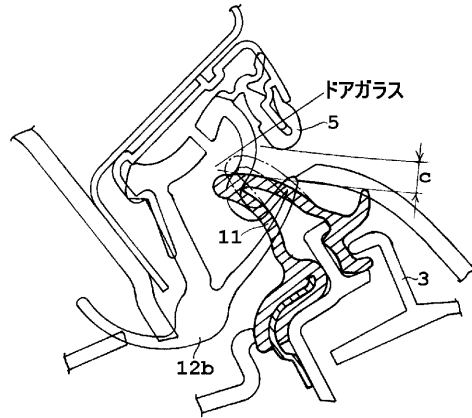
【図4】



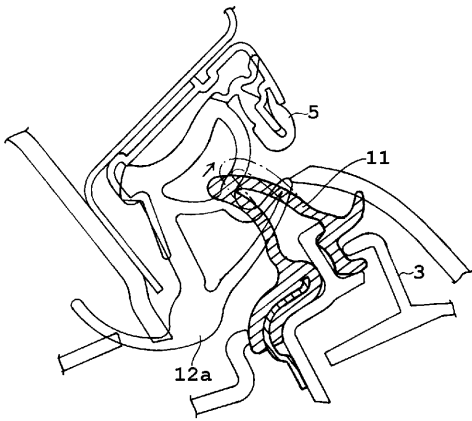
【図5】



【図7】



【図6】



フロントページの続き

審査官 見目 省二

(56)参考文献 実開昭63-58024(JP,U)
実開平1-111017(JP,U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60J 5/04
B60J 1/16