

(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2012-109167  
(P2012-109167A)

(43) 公開日 平成24年6月7日(2012.6.7)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード (参考)
<b>F 2 1 S 8/10</b> (2006.01)	F 2 1 S 8/10 3 9 0	3 K 0 3 9
<b>B 6 0 Q 1/44</b> (2006.01)	B 6 0 Q 1/44 A	3 K 2 4 3
F 2 1 W 101/14 (2006.01)	F 2 1 W 101:14	
F 2 1 Y 101/00 (2006.01)	F 2 1 Y 101:00	

審査請求 未請求 請求項の数 4 O L (全 10 頁)

(21) 出願番号	特願2010-258388 (P2010-258388)	(71) 出願人	000002082 スズキ株式会社 静岡県浜松市南区高塚町300番地
(22) 出願日	平成22年11月18日 (2010.11.18)	(74) 代理人	110000349 特許業務法人 アクア特許事務所
		(72) 発明者	佐藤 直樹 静岡県浜松市南区高塚町300番地 スズキ株式会社内
		(72) 発明者	河合 成幸 静岡県浜松市西区篠原町21340番地 株式会社ベルアート内
		Fターム(参考)	3K039 AA01 LB05 LF01 3K243 DB17 FA07

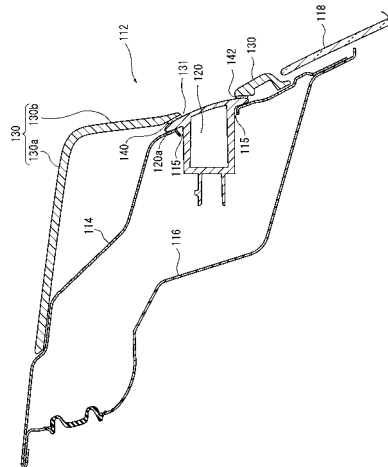
(54) 【発明の名称】 車両用カバー部材の取付構造

(57) 【要約】

【課題】 車体後部の補助制動灯の近傍を覆うカバー部材の組付け性の向上と車体後部の美的外観の向上を両立可能な車両用カバー部材の取付構造を提供することを目的とする。

【解決手段】 本発明による車両用カバー部材の取付構造は、車体後部に装着されたハイマウントストップランプ120と、このハイマウントストップランプ120を覆うとともに、ハイマウントストップランプ120の一部を外部から視認可能に露出させる穴131が形成されたガーニッシュ130とを有する。

【選択図】 図3



**【特許請求の範囲】****【請求項 1】**

車体後部に装着された補助制動灯と、  
前記補助制動灯を覆うとともに、該補助制動灯の少なくとも一部を外部から視認可能に露出させる 1 つ以上の穴が形成されたカバー部材とを有することを特徴とする車両用カバー部材の取付構造。

**【請求項 2】**

前記穴の面積は前記補助制動灯の面積よりも小さく、前記穴により前記補助制動灯の外周縁よりも内側部分を露出させていることを特徴とする請求項 1 に記載の車両用カバー部材の取付構造。

**【請求項 3】**

前記補助制動灯と前記カバー部材とを緩衝材を介して密接させたことを特徴とする請求項 1 または 2 に記載の車両用カバー部材の取付構造。

**【請求項 4】**

前記カバー部材は、車体後部の外観性を向上させるガーニッシュまたは車体後部の空気の流れを整えるスポイラであることを特徴とする請求項 1 から 3 のいずれか 1 項に記載の車両用カバー部材の取付構造。

**【発明の詳細な説明】****【技術分野】****【0001】**

本発明は、車体後部に取り付けられるガーニッシュやスポイラ等の車両用カバー部材の取付構造に関するものである。

**【背景技術】****【0002】**

車両の後面上部中央に配置されたストップランプ、すなわちハイマウントストップランプ（補助制動灯）を有する車種が従来から存在する。ハイマウントストップランプは運転者がブレーキを踏むと点灯するランプであり、視覚警報装置の一種である。一方、ガーニッシュやリヤルーフスポイラ等の車両用カバー部材が、車両後面上部に車幅方向にわたって取り付けられる場合がある。その場合、車両用カバー部材によってハイマウントストップランプが隠れてしまわないようにする必要がある。

**【0003】**

例えば特許文献 1 では、リヤルーフスポイラ（カバー部材）に、ハイマウントストップランプの外形形状と一定の隙間を持って一致させた切り欠き凹部を設けている。この切り欠き凹部により、ハイマウントストップランプはカバー部材と干渉せず、点灯していることが外部から視認可能である。

**【0004】**

また、特許文献 1 では、リヤルーフスポイラに、リヤルーフスポイラとは別体の補強パネルを設けている。

**【先行技術文献】****【特許文献】****【0005】**

**【特許文献 1】**特開 2007 - 118650 号公報

**【発明の概要】****【発明が解決しようとする課題】****【0006】**

しかしながら、特許文献 1 では、ハイマウントストップランプの外形にリヤルーフスポイラの切り欠き凹部の形状を一定の隙間を持って一致させているため、リヤルーフスポイラの取付を正確に行う必要がある。リヤルーフスポイラの取付位置がずれてハイマウントストップランプとの隙間に偏りが生じ隙間が一定でなくなり、外観の品質が低下するおそれがあるからである。そこで特許文献 1 のような技術では、リヤルーフスポイラの位置を

10

20

30

40

50

規制するピン（嵌合部）と嵌合孔（被嵌合部）からなる位置決め手段を設けることが不可欠であった。

【0007】

さらに、リヤルーフスポイラは、ハイマウントストップランプとの干渉を回避するべく、必ず切り欠き凹部を有しなければならない。あるいは、リヤルーフスポイラの形状全体でハイマウントストップランプが配置された部分のみハイマウントストップランプと距離をとって逃げた形にしなければならない。これによってリヤルーフスポイラの形状の自由度が規制されるため、車体後部の意匠上の美的コンセプトを損なうおそれがあった。

【0008】

また、リヤルーフスポイラに形成された切り欠き凹部により、リヤルーフスポイラ自体の機械的強度・剛性が弱くなるおそれがある。特許文献1では、リヤルーフスポイラを補強するために、リヤルーフスポイラと別体の補強パネルを設けているが、これによって部品点数や組付け工数が増加し、製造コストが増大するおそれがあった。

【0009】

本発明は、このような課題に鑑み、車体後部の補助制動灯の近傍を覆うカバー部材の組付け性の向上と車体後部の美的外観の向上を両立可能な車両用カバー部材の取付構造を提供することを目的としている。

【課題を解決するための手段】

【0010】

上記課題を解決するために、本発明にかかる車両用カバー部材の取付構造の代表的な構成は、車体後部に装着された補助制動灯と、補助制動灯を覆うとともに、補助制動灯の少なくとも一部を外部から視認可能に露出させる1つ以上の穴が形成されたカバー部材とを有することを特徴とする。

【0011】

本発明では、補助制動灯を覆うカバー部材を設け、このカバー部材に穴を形成し、この穴を通して補助制動灯を外部から視認可能としたので、この穴の外周縁を境として明るさが一層際立つようになるので、この穴を通して外部から補助制動灯を明瞭に視認することが可能となる。カバー部材の形状で補助制動灯を避ける必要がないので、カバー部材の意匠形状の自由度が増し美的外観の向上を可能とし商品性を高めることができる。また、この穴は切欠き穴（切欠き形状で形成する凹部）ではなく周囲が連続的につながっているので、切欠き穴（切欠き形状で形成する凹部）と比較して機械的強度・剛性も高くなる。

【0012】

また、穴の面積は補助制動灯の面積よりも小さく、穴により補助制動灯の外周縁よりも内側部分を露出させている。

【0013】

この構成により、穴の形状と補助制動灯の外周縁の形状とを正確に一致させる必要がなく、カバー部材と補助制動灯との相対位置を規定する位置決め手段を設ける必要がない。これにより、補助制動灯に対するカバー部材の高精度な位置決めを必要とせず、カバー部材の意匠形状の自由度を高めることが可能となる。また、製造コストの低減が図られる。

【0014】

また、補助制動灯とカバー部材とを緩衝材を介して密接させるとよい。このように、補助制動灯とカバー部材との間に緩衝材を介在させることで、車体振動によっても、補助制動灯とカバー部材との接触が回避され、接触による部品同士の傷付きや異常音の発生が防止される。

【0015】

また、カバー部材は、車体後部の外観性を向上させるガーニッシュまたは車体後部の空気の流れを整えるスポイラとすることが好ましい。

【0016】

このように、カバー部材をガーニッシュとして利用することで、車体後部を装飾して意匠性を高めることが可能となる。また、カバー部材をスポイラとして利用することで、車

10

20

30

40

50

体後部の空気の流れを整え、走行安定性の向上等を図ることが可能となる。

【発明の効果】

【0017】

本発明によれば、車体後部の補助制動灯の近傍を覆うカバー部材の組付け性の向上と車体後部の美的外観の向上を両立可能な車両用カバー部材の取付構造を提供することができる。

【図面の簡単な説明】

【0018】

【図1】本発明にかかる車両用カバー部材の取付構造の第1の実施形態が適用された車両を後方から見た斜視図である。

10

【図2】図1の要部の分解斜視図である。

【図3】図2のIII-III線に沿う断面図である。

【図4】車体後部にスポイラを取付けた第2の実施形態の要部の断面図である。

【図5】比較例のバックドアパネルの断面図である。

【図6】本発明にかかる車両用カバー部材の取付構造の第3の実施形態の正面図である。

【発明を実施するための形態】

【0019】

以下に添付図面を参照しながら、本発明の好適な実施形態について詳細に説明する。かかる実施形態に示す寸法、材料、その他具体的な数値などは、発明の理解を容易とするための例示に過ぎず、特に断る場合を除き、本発明を限定するものではない。

20

【0020】

なお、本明細書及び図面において、実質的に同一の機能、構成を有する要素については、同一の符号を付することにより重複説明を省略し、また本発明に直接関係のない要素は図示を省略する。また、本実施形態において、説明の便宜上、「上」は鉛直上方、「下」は鉛直下方、「左右」は車幅方向とする。

【0021】

[第1の実施形態]

図1は、本発明にかかる車両用カバー部材の取付構造の第1の実施形態が適用された車両を後部から見た斜視図、図2は、その要部の分解斜視図である。なお、本実施形態では、カバー部材の取付け部をハッチバック式のバックドアとしているが、これに限定されるものではなく、横開き式のバックドアやトランクリッドでもよく、また、ドアやリッドではなくルーフ部等の車体側のポデーパネルであってもよい。

30

【0022】

車体100の後部には、バックドアパネル112が、パネル本体の上端部に設けられた不図示のヒンジによって上下に回動可能（ハッチバック式）に取り付けられている。このバックドアパネル112は、パネル本体の外側および内面をそれぞれ構成するバックドアアウトパネル114（図3参照）とバックドアインナパネル116（図3参照）、及びバックドアガラス118を有している。

【0023】

このバックドアパネル112の上部には、補助制動灯としてのハイマウントストップランプ120が取り付けられている。このハイマウントストップランプ120は、制動操作時に点灯して後方の車両に制動操作を行ったことを知らせるものである。このハイマウントストップランプ120は、車体後部の左右両端側に取り付けられたリヤコンビネーションランプ122、123と連動して点灯する。

40

【0024】

このハイマウントストップランプ120は、例えば赤色の着色が施された透明なプラスチック又はガラス等からなる。

【0025】

なお、バックドアパネル112にはワイパ126が設けられている。このワイパ126の往復作動により、バックドアアウトパネル114に形成されたウォッシュノズル128

50

(図2参照)からの水を射出してバックドアガラス118の汚れ等が除去されるようになっている。

【0026】

本実施形態では、図1および図2に示すように、ハイマウントストップランプ120を覆うとともに、このハイマウントストップランプ120の少なくとも一部を外部から視認可能に露出させる穴131が形成されたガーニッシュ130(カバー部材)を有している。このガーニッシュ(garnish)130は、主として車体後部の外観性を考慮して設けられるものである。

【0027】

具体的には、ガーニッシュ130は、バックドアパネル112の上部において、ハイマウントストップランプ120を外側から覆うように組み付けられている。本実施形態では、1つの穴131が設けられているが、穴131の数は1つに限らず複数あってもよい。このガーニッシュ130は、左右方向に水平に延びて平面視が三日月状に湾曲した上面壁130a(特に図2参照)と、この上面壁130aの後端側(車体後端側)から略直角に下方に延びる後面壁130bとを有している。

【0028】

このガーニッシュ130は、例えば光学的に不透明な合成樹脂(例えばABS樹脂)からなる。これは、ハイマウントストップランプ120からの光(例えば赤色)の輪郭を明確にして視認性を良くするためである。ただし、ガーニッシュ130を構成する材料は、不透明な合成樹脂に限らず、例えば光学的に半透明な合成樹脂または金属等であってもよい。

【0029】

また、本実施形態において、ガーニッシュ130に形成された穴131は、貫通された横長矩形状をなしている。このため、穴131の外周縁を境として明るさが一層際立つようになるので、この穴131を通して外部からハイマウントストップランプ120を明瞭に視認することができる。この効果は、ガーニッシュ130の板厚が大きいほど顕著といえる。しかし、照射角度については、ガーニッシュ130の板厚は小さいほど有利となり視認できる角度および範囲が広がる。また、この穴131は周囲が連続的につながっており、切欠かれていないので切欠き穴(切欠き形状で形成する凹部)と比較して機械的強度・剛性も高くなる。

【0030】

なお、この穴131は、バックドアパネル112のバックドアガラス118が取り付けられる窓枠部の上部において左右方向の略中央下部に形成されている。この穴131の形成位置は、ガーニッシュ130の意匠上の美感等を考慮して決定されたものである。ただし、穴131の位置は、これに限定されるものではない。

【0031】

また、本実施形態において、穴131の面積は、ハイマウントストップランプ120の面積よりも小さい。また、この穴131により、ハイマウントストップランプ120の外周縁120a(図3参照)よりも内側部分を露出させている。仮に穴131を通してハイマウントストップランプ120の外周縁120aまでも見えるようにしてしまうと、いわゆる見栄えが不良となり、外観の品質が損なわれるからである。

【0032】

このように、本実施形態では、穴131によりハイマウントストップランプ120の外周縁120aよりも内側部分を露出させているので、ガーニッシュ130とハイマウントストップランプ120との相対的な位置決めを高精度に行わなくてもよいという利点を有する。

【0033】

すなわち、ガーニッシュ130の組み付けの際に、穴131の中心とハイマウントストップランプ120の外形中心とを高精度で位置決めする必要はない。また、穴131の形状をハイマウントストップランプ120の外形と一致させる必要もない。

10

20

30

40

50

## 【0034】

このように、ガーニッシュ130とハイマウントストップランプ120との位置合わせを考慮する必要がないので、ガーニッシュ130の車体100（バックドアパネル112）への組付け性を向上させることができる。これにより、位置決め用の部品点数を削減でき、車体重量の軽量化とコスト・金型製作費の抑制を図ることができる。

## 【0035】

また、本実施形態によれば、ハイマウントストップランプ120を覆うようにガーニッシュ130を取り付けたので、車体後部の外観品質を向上させることができ、一層商品性を向上させることができる。さらに、ガーニッシュ130とハイマウントストップランプ120との位置決めを考慮する必要がないので、ガーニッシュ130の取り付けに際し、  
10 車体100とガーニッシュ130との位置関係のみを優先的に考慮して決定することができる。

## 【0036】

これにより、例えばガーニッシュ130の表面と、車体後部の左右両端側のリヤコンビネーションランプ122、123の表面とを略同一面として境界での納まりを良くし（見切りの一定化）、車体後部の外観品質を高めることができる。こうして、ガーニッシュ130の意匠形状の自由度を増大することができ、全体としての商品性を高めることができる。

## 【0037】

さらに、本実施形態によれば、既存（従来）のハイマウントストップランプ120を、  
20 そのまま利用（共通使用）することができる。すなわち、ガーニッシュ130の意匠形状に合わせてハイマウントストップランプ120を新たに作製する必要もなく、経済的な利点を有する。

## 【0038】

また、図2に示すように、ガーニッシュ130には、車室内に向けて6個の同様の構成のクリップおよび2個の同様の構成のボルトが左右対称な配置で設けられている。図2では、それらの各1つをクリップ134、ボルト136として代表して示す。なお、クリップおよびボルトの数はこれらに限定されるものではない。これらクリップ134およびボルト136は、左右対称に所定間隔で設けられている。

## 【0039】

また、ガーニッシュ130には、左右方向の略中央に形成された穴131の左側近傍に、ウォッシュノズル128からの水を射出可能なノズル通し孔138が形成されている。  
30

## 【0040】

一方、バックドアアウトパネル114のバックドアガラス118が取り付けられる窓枠部の上部における左右方向の略中央下部には、ランプ取付孔115が形成されている。このランプ取付孔115に、車体外側からハイマウントストップランプ120が挿入される。また、前述したように、ランプ取付孔115の左側近傍には、ウォッシュノズル128が形成されている。さらに、バックドアアウトパネル114には、前述したクリップ134およびボルト136に対応して、左右対称にクリップ孔134aおよびボルト通し孔136aが形成されている。  
40

## 【0041】

図3は、図2のIII-III線に沿う断面図である。図3に示すように、バックドアアウトパネル114とバックドアインナパネル116とは袋状に形成されている。また、ランプ取付孔115の周縁は、連続的に内側（車室内側）に折り曲げられている。

## 【0042】

次に、図3に基づきガーニッシュ130の組み付け方法を簡単に説明する。車体100（バックドアパネル112）へのガーニッシュ130の組み付けは、まず、バックドアアウトパネル114に形成されたランプ取付孔115に、ハイマウントストップランプ120を車体外側から挿入する。

## 【0043】

10

20

30

40

50

このとき、ランプ取付孔 115 の周縁は、連続的に内側に折り曲げられていて、挿入されたハイマウントストップランプ 120 に傷が付かないように考慮されている。また、ハイマウントストップランプ 120 の外周縁 120 a は、ランプ本体よりも外周側にフランジ状に張り出している。この張り出したフランジ部分を、ランプ取付孔 115 の周囲のバックドアアウトパネル 114 の車室外側の面に当接させるとともに、ハイマウントストップランプ 120 に設けられたボルト（図示せず）をバックドアインナパネル 116 に設けられた穴（図示せず）に通して車室内側からナット（図示せず）により締め付けて固定する。

#### 【0044】

その後、ガーニッシュ 130 をバックドアパネル 11 に組み付ける。この組み付けには、前述したクリップ 134 とボルト 136 を用いて行う。この場合、ガーニッシュ 130 の左右両端側に設けられた 2 個のボルト 136 をバックドアパネル 112 に設けられたボルト通し孔 136 a に通して車室内側からナット（図示せず）で締結することで、ガーニッシュ 130 の脱落防止及び熱による収縮を抑制し、また、リヤコンビネーションランプ 122、123 との見切り（境界での納まり）を常に一定にすることができる。また、メンテナンス時には、ガーニッシュ 130 を取り外せば簡単にハイマウントストップランプ 120 の交換作業を行うことができる。

#### 【0045】

次に、本実施形態では、図 2 及び図 3 に示すように、ハイマウントストップランプ 120 とガーニッシュ 130 とを緩衝材としてのフェルト 140、142 を介して密接させた。

#### 【0046】

このフェルト 140、142 により、車体振動に起因するハイマウントストップランプ 120 とガーニッシュ 130 との接触を防止することができる。こうして、ハイマウントストップランプ 120 とガーニッシュ 130 との接触による異音（ラトル音（rattle））の発生や、部品精度のバラツキ、熱変形に起因する部材同士の接触による傷付き等を防止することができる。

#### 【0047】

ただし、緩衝材としてはフェルト 140、142 に限らず、例えば粘着テープやゴムパッド等を用いてもよい。

#### 【0048】

また、本実施形態では、カバー部材をガーニッシュ 130 として利用した場合について説明したが、これに限らない。例えば、カバー部材を、以下に述べるように、車体後部に取り付けたスポイラ（spoiler）として利用することもできる。

#### [ 第 2 の実施形態 ]

#### 【0049】

図 4 は本発明によるカバー部材の取付構造の第 2 の実施形態を示す図である。本実施形態では、カバー部材として、車体後部にスポイラ 132 を取付けている。図 4 はスポイラ 132 の要部の断面図である。このスポイラ 132 は、表面壁 132 a と背面壁 132 b、および底面壁 132 c を有する。

#### 【0050】

表面壁 132 a と背面壁 132 b は、車体幅方向に延びて空気の流れを整えるように湾曲した流線形状をなしている。こうして、空気の流れを整え、走行安定性の向上を図ることができ、また、降雨時のバックドアガラス 118 の汚れを防止し後方視界を確保する等の効果を得ることができる。また、底面壁 132 c は、バックドアアウトパネル 114 への取付面としての役割と、ハイマウントストップランプ 120 の外周縁を覆う役割を有している。また、この底面壁 132 c には、ハイマウントストップランプ 120 の一部を視認可能に露出させる穴 133 が形成されている。しかも、背面壁 132 b は、車体後方に向けて高くなるように傾斜して延びているので、ハイマウントストップランプ 120 の視認性を妨げることもない。

10

20

30

40

50

## 【 0 0 5 1 】

このスポイラ 1 3 2 の取付けに際しては、ランプ取付孔 1 1 5 にハイマウントストップランプ 1 2 0 を取付けた後、スポイラ 1 3 2 をバックドアアウトパネル 1 1 4 に取付ける。この取付けには、図示しないクリップやボルト等の固定部材を用いることができる。

## 【 0 0 5 2 】

本実施形態では、カバー部材をスポイラ 1 3 2 として利用することにより、車体後部の空気の流れを整え、走行安定性の向上等を図ることができる。

## 【 0 0 5 3 】

## [ 比較例 ]

図 5 は、本発明の各実施形態と比較される比較例としての車両のバックドアパネル 1 2 の断面図を示している。

10

## 【 0 0 5 4 】

この比較例では、バックドアアウトパネル 1 4 にランプ取付孔 1 5 を形成し、このランプ取付孔 1 5 に、ハイマウントストップランプ 2 0 を挿入して組み付けている。この場合、ハイマウントストップランプ 2 0 が組み付けられたバックドアアウトパネル 1 4 の面（低い面）と、その外周側の面（高い面）との間には段差部 4 2 が形成されている。

## 【 0 0 5 5 】

また、段差部 4 2 の外周側の面（高い面）とハイマウントストップランプ 2 0 の表面とは、略同一面に形成されている。

## 【 0 0 5 6 】

なお、バックドアアウトパネル 1 4 の上端部には、空気の流れを整え走行安定性等を向上させるスポイラ 4 4 が取り付けられている。

20

## 【 0 0 5 7 】

しかしながら、図 5 では、段差部 4 2 とハイマウントストップランプ 2 0 の外周縁 2 0 a との間には、所定の隙間 4 6 が生じている。特に、この隙間 4 6 に偏りが生じていたりすると、アンバランスとなり見栄えが悪くなり、外観品質の劣化を招いてしまう。また、スポイラ 4 4 の取付け強度・剛性を高めるために、スポイラ 4 4 のバックドアアウトパネル 1 4 に接する部分である底面壁 4 4 c をバックドアアウトパネル 1 4 の面に沿って車両下方側に延長して車両上下方向に大きく設定する必要がある。その場合、ハイマウントストップランプ 2 0 が配置された部分のみ図 5 のようにハイマウントストップランプ 2 0 と距離をとって車両上方側に逃げた形状にしなければならず、意匠形状の自由度が制限されてしまう。

30

## 【 0 0 5 8 】

## [ 第 3 の実施形態 ]

図 6 は、本発明によるカバー部材の取付構造の第 3 の実施形態を示す図である。以下、第 1 の実施形態と同様の要素については同一の符号で示して説明を省略し、第 1 の実施形態との相違点のみ説明する。本実施形態におけるガーニッシュ 1 5 0 には、第 1 の実施形態のガーニッシュ 1 3 0 の穴 1 3 1 に代えて穴 1 5 2 を形成した。図 6 では、この穴 1 5 2 は、図 2 の第 1 の実施形態における横長矩形形状の穴 1 3 1 の周縁（想像線）を境界として、3 個の穴 1 5 2 a、1 5 2 b、1 5 2 c を並べたものである。

40

## 【 0 0 5 9 】

このように、ハイマウントストップランプ 1 2 0 の照射エリアが満足できれば、法規上の有効照射面積や照射角度を満足する範囲で、穴 1 5 2 の形状は車両のコンセプトに合わせた種々の形状にすることができる。

## 【 0 0 6 0 】

本実施形態によれば、3 個の穴 1 5 2 a、1 5 2 b、1 5 2 c で構成される穴 1 5 2 を形成したことで、ハイマウントストップランプ 1 2 0 の外観の視認形状を変えることができる。こうして、より一層の意匠的效果を得ることができる。

## 【 0 0 6 1 】

以上、添付図面を参照しながら本発明の好適な実施形態について説明したが、本発明は

50

係る例に限定されないことは言うまでもない。当業者であれば、特許請求の範囲に記載された範囲内において、各種の変更例または修正例に想到し得ることは明らかであり、それらについても当然に本発明の技術的範囲に属するものと了解される。

【産業上の利用可能性】

【0062】

本発明は、車体後部に取り付けられるガーニッシュやスポイラ等の車両用カバー部材の取付構造に利用することができる。

【符号の説明】

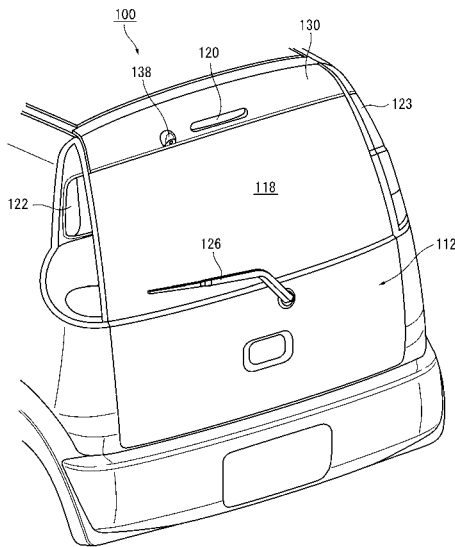
【0063】

100・・・車体、112・・・バックドアパネル、114・・・バックドアアウトパネル、115・・・ランプ取付孔、116・・・バックドアインナパネル、118・・・バックドアガラス、120・・・ハイマウントストップランプ（補助制動灯）、120a・・・外周縁、122、123・・・リヤコンビネーションランプ、126・・・ワイパ、128・・・ウォッシュノズル、130・・・ガーニッシュ（カバー部材）、130a・・・上面壁、130b・・・後面壁、131・・・穴、132・・・スポイラ（カバー部材）、132a・・・表面壁、132b・・・背面壁、132c・・・底面壁、133・・・穴、134・・・クリップ、134a・・・クリップ孔、136・・・ボルト、136a・・・ボルト通し孔、138・・・ノズル通し孔、140、142・・・フェルト（緩衝材）、150・・・ガーニッシュ（カバー部材）、152・・・穴、152a、152b、152c・・・穴

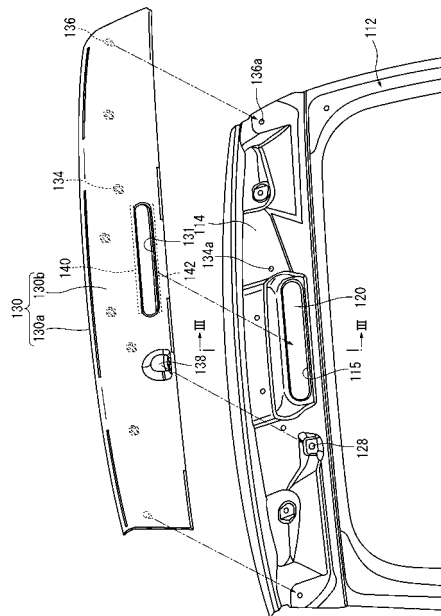
10

20

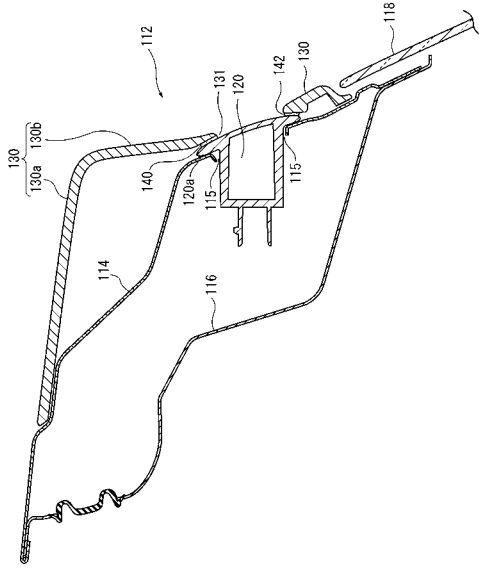
【図1】



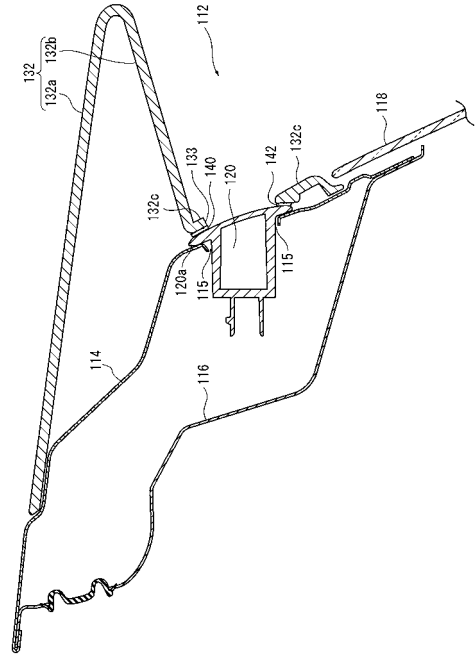
【図2】



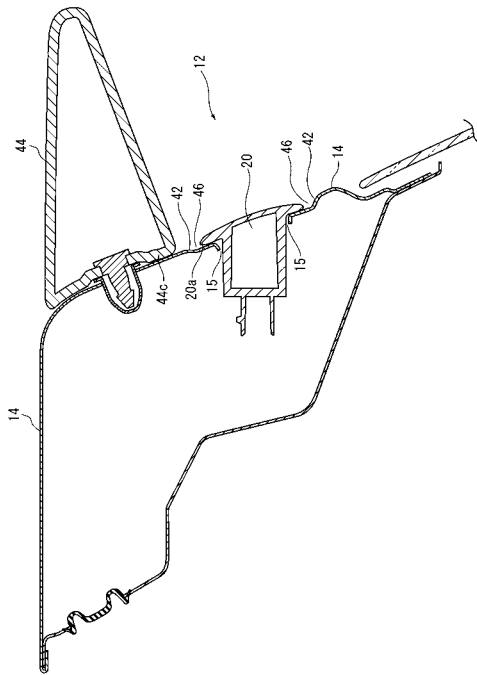
【図 3】



【図 4】



【図 5】



【図 6】

