

(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2017-165331

(P2017-165331A)

(43) 公開日 平成29年9月21日(2017.9.21)

(51) Int.Cl.
B60R 13/04 (2006.01)F I
B60R 13/04テーマコード (参考)
3D023

審査請求 有 請求項の数 6 O L (全 13 頁)

(21) 出願番号 特願2016-54297 (P2016-54297)
(22) 出願日 平成28年3月17日 (2016.3.17)(71) 出願人 000005326
本田技研工業株式会社
東京都港区南青山二丁目1番1号
(74) 代理人 100064908
弁理士 志賀 正武
(74) 代理人 100146835
弁理士 佐伯 義文
(74) 代理人 100175802
弁理士 寺本 光生
(74) 代理人 100094400
弁理士 鈴木 三義
(74) 代理人 100126664
弁理士 鈴木 慎吾

最終頁に続く

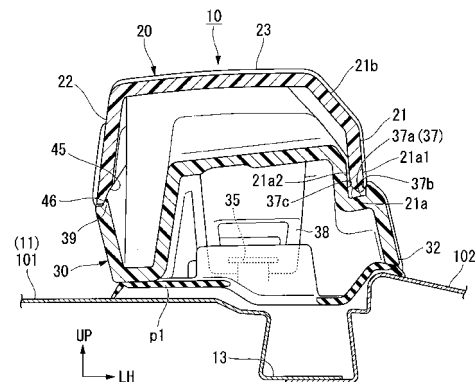
(54) 【発明の名称】 ルーフモール

(57) 【要約】

【課題】車両のルーフの上方に取り付けられて車両前後方向に延びるルーフモールにおいて、構成部品の形状バラツキや変形が生じて外観品質が低下することを抑止する。

【解決手段】車両前後方向に延びてルーフの上面に取り付けられるシートベースと、車両前後方向に延びて前記シートベースの上部に取り付けられるレールカバーと、を備え、前記レールカバーは、該レールカバーの車幅方向一側に配置されて車両前後方向かつ車両上下方向に延びるカバー側壁を備え、前記シートベースは、車両前後方向に延びて前記カバー側壁の先端部が挿入される凹部を備え、前記凹部は、前記先端部の外面に沿って車両上下方向に延びる凹部外側壁と、前記先端部の内面に沿って車両上下方向に延びる凹部内側壁と、を備えている。

【選択図】図5



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

車両前後方向に延びてルーフの上面に取り付けられるシートベースと、

車両前後方向に延びて前記シートベースの上部に取り付けられるレールカバーと、を備え、

前記レールカバーは、前記レールカバーの車幅方向一侧に配置されて車両前後方向かつ車両上下方向に延びるカバー側壁を備え、

前記シートベースは、車両前後方向に延びて前記カバー側壁の先端部が挿入される凹部を備え、

前記凹部は、前記先端部の外面に沿って車両上下方向に延びる凹部外側壁と、前記先端部の内面に沿って車両上下方向に延びる凹部内側壁と、を備えている、ルーフモール。

10

【請求項 2】

前記カバー側壁は、車両前後方向の全長のうち、側壁一般部に対して部分的に下方に突出する脚部を備え、

前記凹部は、前記凹部外側壁および凹部内側壁を連結するとともに前記カバー側壁の先端部に対向する底壁を備え、

前記凹部外側壁は、前記脚部が突出する位置で前記底壁の高さまで切り欠かれ、前記凹部を車幅方向一侧に開放する開放部を形成している、請求項 1 に記載のルーフモール。

【請求項 3】

前記凹部は、前記側壁一般部の先端部が挿入される凹部一般部と、前記脚部の下辺部に対向する下辺対向部と、前記凹部一般部および下辺対向部の間で前記凹部外側壁の高さを変化させる傾斜部と、を備え、

20

前記傾斜部は、下側ほど車幅方向一侧に位置するように傾斜している、請求項 2 に記載のルーフモール。

【請求項 4】

車両前後方向における前記傾斜部と同じ位置に、前記シートベースと前記レールカバーとを連結する連結部を備えている、請求項 3 に記載のルーフモール。

【請求項 5】

前記レールカバーは、前記カバー側壁に対して車幅方向他側に配置されて車両前後方向に延びる第二カバー側壁を備え、

30

前記シートベースは、車両前後方向に延びて前記第二カバー側壁に接続する接続壁を備え、

前記接続壁は、前記第二カバー側壁の外面側を避けて内面側から前記第二カバー側壁に当接している、請求項 1 に記載のルーフモール。

【請求項 6】

前記第二カバー側壁は、前記カバー側壁よりも車幅方向内側に配置されている、請求項 5 に記載のルーフモール。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

40

本発明は、ルーフモールに関する。

【背景技術】**【0002】**

従来、複数の部材を上下に組み合わせたルーフモールが提案されている。特許文献 1 では、ルーフに取り付けたルーフレールレグにクリップが取り付けられ、ルーフレールカバーに設けられたボスを前記クリップに挿入することで、ルーフレールレグの上部にルーフレールカバーを組み合わせて固定している。

前記ボスはクリップの弾性変形を利用して係止されており、ルーフレールレグに対するルーフレールカバーの相対位置が適宜調整可能となっている。

【先行技術文献】

50

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】特開2000-352408号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

しかし、特許文献1のような従来のルーフモールでは、製造時や使用時の熱膨張等によりルーフレールカバーの形状バラツキや変形が生じると、ルーフレールレグとルーフレールカバーとの間に車幅方向（車両左右方向）の隙間が発生し易かった。そのためルーフモールの使用時の外観品質が低下することがあった。

10

【0005】

そこで本発明は、車両のルーフの上方に取り付けられて車両前後方向に延びるルーフモールにおいて、構成部品の形状バラツキや変形が生じても外観品質が低下することを抑止することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

上記課題の解決手段として、請求項1に記載した発明は、車両前後方向に延びてルーフの上面（例えば実施形態のルーフ11の上面11a）に取り付けられるシートベース（例えば実施形態のシートベース30）と、車両前後方向に延びて前記シートベースの上部に取り付けられるレールカバー（例えば実施形態のレールカバー20）と、を備え、前記レールカバーは、前記レールカバーの車幅方向一侧に配置されて車両前後方向かつ車両上下方向に延びるカバー側壁（例えば実施形態の外側カバー側壁21）を備え、前記シートベースは、車両前後方向に延びて前記カバー側壁の先端部（例えば実施形態の先端部21a）が挿入される凹部（例えば実施形態の凹部37）を備え、前記凹部は、前記先端部の外面（例えば実施形態の外面21a1）に沿って車両上下方向に延びる凹部外側壁（例えば実施形態の凹部外側壁37b）と、前記先端部の内面（例えば実施形態の内面21a2）に沿って車両上下方向に延びる凹部内側壁（例えば実施形態の凹部内側壁37c）と、を備えている。

20

この構成によれば、凹部外側壁および凹部内側壁によってカバー側壁の先端部を車幅方向両側から支えることが可能となり、カバー側壁ひいてはレールカバーの車幅方向の位置ずれを抑止することができる。

30

また、シートベースおよびレールカバーの形状バラツキや熱収縮等によってカバー側壁の先端部および凹部の相対位置が車両上下方向にずれたとしても、凹部外側壁でカバー側壁の先端部を隠すことができるので、隙間の発生を抑えて外観への影響を抑止することができる。

また、特別な構造を必要とせず、従来のクリップ等の付属品を使用できるので、コストアップを抑えることができる。

【0007】

請求項2に記載した発明は、前記カバー側壁は、車両前後方向の全長のうち、側壁一般部（例えば実施形態の側壁一般部21c）に対して部分的に下方に突出する脚部（例えば実施形態の脚部25）を備え、前記凹部は、前記凹部外側壁および凹部内側壁を連結するとともに前記カバー側壁の先端部に対向する底壁（例えば実施形態の凹部底壁37a）を備え、前記凹部外側壁は、前記脚部が突出する位置で前記底壁の高さまで切り欠かれ、前記凹部を車幅方向一侧に開放する開放部（例えば実施形態の開放部31）を形成している。

40

この構成によれば、凹部に雨水や塵埃等が浸入しても、これらが脚部に対応して凹部外側壁を切り欠いた開放部から容易に排出可能とし、雨水や塵埃等が凹部内に滞留し難くして外観品質への影響を抑えることができる。

また、下方に突出する脚部はルーフの上面に近付くので、凹部外側壁が無くなってもカバー側壁の先端部が見え難く、部品の形状バラツキや熱収縮等があっても外観品質への影

50

響を抑えることができる。

【0008】

請求項3に記載した発明は、前記凹部は、前記側壁一般部の先端部が挿入される凹部一般部（例えば実施形態の凹部一般部37d）と、前記脚部の下辺部（例えば実施形態の下辺部25a）に対向する下辺対向部（例えば実施形態の下辺対向部41）と、前記凹部一般部および下辺対向部の間で前記凹部外側壁の高さを変化させる傾斜部（例えば実施形態の凹部傾斜部43）と、を備え、前記傾斜部は、下側ほど車幅方向一侧に位置するように傾斜している。

この構成によれば、凹部一般部から傾斜部を経て下辺対向部に流れる水等の流れを、ルーフモールから離れる側に案内できるので、凹部外側壁の切り欠き部分から排出される水等がシートベースの下側に回り込むことを抑止することができる。

10

【0009】

請求項4に記載した発明は、車両前後方向における前記傾斜部と同じ位置に、前記シートベースと前記レールカバーとを連結する連結部（例えば実施形態の連結部50）を備えている。

この構成によれば、傾斜部ではシートベースおよびレールカバーの車両前後方向および車両上下方向の相対位置ずれによってカバー側壁の先端部の抜けが生じ易いが、傾斜部と同位置にシートベースおよびレールカバーの連結部を設けることで、傾斜部付近での相対位置ずれを極力抑え、外観品質への影響を抑えることができる。

【0010】

20

請求項5に記載した発明は、前記レールカバーは、前記カバー側壁に対して車幅方向他側に配置されて車両前後方向に延びる第二カバー側壁（例えば実施形態の内側カバー側壁22）を備え、前記シートベースは、車両前後方向に延びて前記第二カバー側壁に接続する接続壁（例えば実施形態の接続壁39）を備え、前記接続壁は、前記第二カバー側壁の外面側を避けて内面側から前記第二カバー側壁に当接している。

この構成によれば、シートベースの車幅方向両側でレールカバーの側壁先端部をシートベースの凹部に挿入する構成では、形状バラツキ等によってシートベースおよびレールカバーの組み付け性に影響し易いが、車幅方向一侧ではカバー側壁の先端部を凹部に挿入し、車幅方向他側では接続壁を第二カバー側壁に内側面から当接させるのみとするので、シートベースおよびレールカバーの組み付け性を良好にし、かつ内側カバー側壁および連結壁の間で車幅方向の形状バラツキを逃がすことができる。

30

【0011】

請求項6に記載した発明は、前記第二カバー側壁は、前記カバー側壁よりも車幅方向内側に配置されている。

この構成によれば、シートベースおよびレールカバーの形状バラツキや熱収縮等によってシートベースとの間に隙間を生じ易い第二カバー側壁を車幅方向内側に配置することで、前記隙間等を視認し難くして外観品質への影響を抑えることができる。

【発明の効果】

【0012】

本発明によれば、車両のルーフの上方に取り付けられて車両前後方向に延びるルーフモールにおいて、構成部品の形状バラツキや変形が生じても外観品質が低下することを抑止することができる。

40

【図面の簡単な説明】

【0013】

【図1】本実施形態における車両のルーフモール周辺の断面を含む斜視図である。

【図2】上記ルーフモールのシートベースの上面図である。

【図3】上記ルーフモールのレールカバーの側面図である。

【図4】図2のIV-IV断面図である。

【図5】図2のV-V断面図である。

【図6】上記レールカバーの脚部周辺の側面図である。

50

【図 7】図 6 の V I I - V I I 断面図である。

【図 8】上記シートベースの上記脚部周辺の上面図である。

【図 9】上記ルーフモールの連結部周辺の断面を含む斜視図である。

【図 10】上記シートベースの連結部周辺の上面図である。

【発明を実施するための形態】

【0014】

以下、本発明の実施形態について図面を参照して説明する。なお、以下の説明における前後左右等の向きは、特に記載が無ければ以下に説明する車両における向きと同一とする。また以下の説明に用いる図中適所には、車両前方を示す矢印 F R、車両左方を示す矢印 L H、車両上方を示す矢印 U P が示されている。

10

【0015】

図 1 に示すように、車両のルーフ 1 1 の左右両側には、左右対称をなす一对のルーフモール 1 0 がそれぞれ取り付けられている。ルーフモール 1 0 は、ルーフ 1 1 における上方に凸の緩やかな膨出形状をなす上面 1 1 a に沿って車両前後方向に延びている。ルーフモール 1 0 は、ルーフ 1 1 の左右両側に形成されたドリップ溝 1 3 を上方から閉塞するように取り付けられている。ドリップ溝 1 3 は、車両のルーフパネル 1 0 1 とサイドボディ 1 0 2 との結合部分に沿って形成されている。

なお、ルーフモール 1 0 は、車両左右中心に対して左右対称に構成されており、本実施形態では車両左側のルーフモール 1 0 を図示して説明する。

【0016】

20

図 1 ~ 図 4 に示すように、ルーフモール 1 0 は、ルーフ 1 1 の上面 1 1 a に取り付けられるシートベース 3 0 と、シートベース 3 0 の上部に取り付けられるレールカバー 2 0 と、を備えている。図中符号 p 1 はシートベース 3 0 とルーフ 1 1 との間に挟まれるパッキンを示す。

【0017】

レールカバー 2 0 は、車両前後方向に延びる長尺の樹脂成形品であり、車幅方向（車両左右方向）及び車両上下方向に沿う横断面が U 字形に形成されている。

レールカバー 2 0 は、車幅方向外側に配置されて車両前後方向に延びる外側カバー側壁（カバー側壁）2 1 と、外側カバー側壁 2 1 よりも車幅方向内側に配置されて車両前後方向に延びる内側カバー側壁（第二カバー側壁）2 2 と、外側カバー側壁 2 1 および内側カバー側壁 2 2 の上端間に渡るカバー上壁 2 3 と、を備えている。

30

【0018】

レールカバー 2 0 は、外側カバー側壁 2 1 及び内側カバー側壁 2 2 間の間隔が下側ほど広がっている。外側カバー側壁 2 1 の上部は、下部に対して上側ほど車幅方向内側に位置するように傾斜した傾斜面部 2 1 b とされている。

【0019】

外側カバー側壁 2 1 には、互いに前後に離間した複数位置（本実施形態では前後二箇所）に、他の部位よりも下方に突出した脚部 2 5 が設けられている。換言すれば、外側カバー側壁 2 1 は、ルーフ 1 1 の上面 1 1 a の上方に離間した側壁一般部 2 1 c と、車両前後方向の全長のうち側壁一般部 2 1 c に対して部分的に下方に突出してルーフ 1 1 の上面 1 1 a に接近する複数（二つ）の脚部 2 5 と、を備えている。

40

【0020】

脚部 2 5 は、シートベース 3 0 における後述する開放部 3 1 に配置されている。脚部 2 5 の先端部（下端部）である下辺部 2 5 a は、シートベース 3 0 の下端部 3 2 に到達している。脚部 2 5 は、傾斜面部 2 1 b を下方に延長するように面一状に設けられている。脚部 2 5 の下辺部 2 5 a は、ルーフ 1 1 の上面 1 1 a に沿うように車両前後方向に延びている。

【0021】

外側カバー側壁 2 1 における脚部 2 5 を除く部位の下端部は、ルーフ 1 1 の上面 1 1 a およびシートベース 3 0 の下端部 3 2 よりも上方に離間した先端部 2 1 a とされている。

50

先端部 2 1 a は、ルーフ 1 1 の上面 1 1 a に沿うように車両前後方向に延びている。先端部 2 1 a と脚部 2 5 の下辺部 2 5 a とは、傾斜辺部 2 6 を介して連なっている。先端部 2 1 a は、脚部 2 5 を除く全長に亘って、シートベース 3 0 における後述する凹部 3 7 に挿入されている。

【 0 0 2 2 】

図 7 を参照し、内側カバー側壁 2 2 には、外側カバー側壁 2 1 の脚部 2 5 と車両前後方向位置を同一にする内脚部 2 7 が設けられている。すなわち、内側カバー側壁 2 2 は、外側カバー側壁 2 1 と同様、ルーフ 1 1 の上面 1 1 a の上方に離間した内側壁一般部 2 2 c と、内側壁一般部 2 2 c に対して部分的に下方に突出した内脚部 2 7 と、を備えている。内脚部 2 7 は、内側カバー側壁 2 2 を下方に延長するように設けられている。

10

【 0 0 2 3 】

これにより、ルーフモール 1 0 は、あたかもルーフ 1 1 上に前後脚を介して支持されたルーフレール調の外観を呈している。

内側カバー側壁 2 2 の下端には、シートベース 3 0 における後述する接続壁 3 9 がルーフモール 1 0 の内側から当接している。

【 0 0 2 4 】

図 1、図 2 を参照し、シートベース 3 0 は、前後一对の金属インサート部材 3 3 を備えた長尺の樹脂成形品とされている。シートベース 3 0 は、金属インサート部材 3 3 周辺を除き、車幅方向及び車両上下方向に沿う横断面が概ね U 字形に形成されている。シートベース 3 0 は、レールカバー 2 0 の内側に下方から入り込むように設けられている。

20

【 0 0 2 5 】

図 5 を併せて参照し、シートベース 3 0 は、ルーフ 1 1 に係止ピン 3 5 およびスタッドボルト 3 4 等により固定されている。図中符号 3 8 はシートベース 3 0 における係止ピン 3 5 を係止させるピン係止部を示す。

シートベース 3 0 の車幅方向外側には、車両前後方向に延設されて外側カバー側壁 2 1 の先端部 2 1 a を上方から挿入可能とする凹部 3 7 と、車両前後方向で凹部 3 7 に部分的に形成されて外側カバー側壁 2 1 の脚部 2 5 の先端部（下辺部 2 5 a）を車幅方向外側に露出可能とする開放部 3 1 と、が設けられている。

【 0 0 2 6 】

凹部 3 7 は、外側カバー側壁 2 1 の先端部 2 1 a と同様、シートベース 3 0 の下端部 3 2 よりも上方、すなわちルーフ 1 1 の上面 1 1 a から上方へ離間した位置に設けられている。凹部 3 7 は、外側カバー側壁 2 1 の先端部 2 1 a を挿入できる形状を有し、上方に向けて開口している。

30

具体的に、凹部 3 7 は、下端部 3 2 よりも上方に配置された凹部底壁 3 7 a と、凹部底壁 3 7 a の車幅方向外側から上方に向けて起立した凹部外側壁 3 7 b と、凹部底壁 3 7 a の車幅方向内側から上方に向けて起立した凹部内側壁 3 7 c と、を備えている。凹部底壁 3 7 a は、凹部外側壁 3 7 b および凹部内側壁 3 7 c の下端間を連結するとともに、外側カバー側壁 2 1 の先端部 2 1 a に下方から対向している。

【 0 0 2 7 】

凹部底壁 3 7 a の上方には、凹部 3 7 に挿入された外側カバー側壁 2 1 の先端部 2 1 a が隙間を空けて対向する。凹部外側壁 3 7 b は、先端部 2 1 a の外面 2 1 a 1 に沿うように形成され、凹部内側壁 3 7 c は、先端部 2 1 a の内面 2 1 a 2 に沿うように形成されている。凹部外側壁 3 7 b および凹部内側壁 3 7 c は、先端部 2 1 a の外面 2 1 a 1 および内面 2 1 a 2 にそれぞれ例えば微小隙を空けて近接し、外側カバー側壁 2 1 の車幅方向位置を規定している。

40

なお、前記微小隙を無くして凹部外側壁 3 7 b および凹部内側壁 3 7 c を先端部 2 1 a の外面 2 1 a 1 および内面 2 1 a 2 にそれぞれ当接させてもよい。

【 0 0 2 8 】

このように、凹部外側壁 3 7 b および凹部内側壁 3 7 c によって外側カバー側壁 2 1 の先端部 2 1 a を車幅方向両側から支えることで、外側カバー側壁 2 1 ひいてはレールカバ

50

ー 20 の車幅方向の位置ずれが抑えられる。また、外側カバー側壁 21 の先端部 21a が車両前後方向に連続して凹部外側壁 37b に車幅方向外側から覆われるので、部品形状および組み付けのバラツキならびに熱収縮等の変形が生じて、外観され易いルーフモール 10 の車幅方向外側において、外側カバー側壁 21 の先端部 21a がシートベース 30 の凹部 37 から抜け出て隙間を生じさせるようなことがない。また、凹部外側壁 37b の高さは凹部内側壁 37c の高さよりも低く抑えられているので、外側カバー側壁 21 の先端部 21a を挿入し易く組み付け性が良好である。

【0029】

図 6 ~ 図 8 を参照し、凹部外側壁 37b は、車両前後方向における外側カバー側壁 21 の脚部 25 が突出する位置で切り欠かれている。これにより、凹部 37 を車幅方向外側に開放して脚部 25 の下辺部 25a を車幅方向外側に露出可能とする開放部 31 が形成されている。開放部 31 は、脚部 25 の下辺部 25a を凹部底壁 37a よりも下方側すなわちルーフ 11 側に配置可能としている。

10

【0030】

開放部 31 において、シートベース 30 におけるルーフ 11 に近接した下端部 32 には、脚部 25 の下辺部 25a に下方および車幅方向内側から対向して下辺部 25a を当接および係合させる下辺対向部 41 が設けられている。

【0031】

凹部 37 における脚部 25 および傾斜辺部 26 を避けた部位は、側壁一般部 21c の先端部 21a を挿入する凹部一般部 37d とされている。凹部 37 における凹部一般部 37d と下辺対向部 41 との間は、凹部外側壁 37b の高さを下辺対向部 41 側ほど低くするように漸減させる凹部傾斜部 43 が設けられている。凹部傾斜部 43 は、脚部 25 の外面の傾斜に沿うように、下側ほど車幅方向外側（モール外側）に向けて傾斜している。凹部傾斜部 43 には、外側カバー側壁 21 における先端部 21a と脚部 25 の下辺部 25a との間の傾斜辺部 26 を挿入、当接可能となっている。凹部内側壁 37c は、金属インサート部材 33 周辺では切り欠かれている（図 4 参照）。

20

【0032】

図 4、図 5、図 7 を参照し、シートベース 30 の車幅方向内側には、車両前後方向に延設されて内側カバー側壁 22 の下端に接続する接続壁 39 が設けられている。

接続壁 39 は、シートベース 30 の車幅方向内側の上端部に上方に向けて突設されて、車両前後方向に延びている。接続壁 39 は、内側カバー側壁 22 の外面側を避けて内面側から内側カバー側壁 22 に当接している。

30

【0033】

内側カバー側壁 22 の先端側には、内面側から外面側へ下り勾配をなすように形成されたテーパ面 45 が設けられている。接続壁 39 の先端側には、内側カバー側壁 22 のテーパ面 45 に整合するように、内面側から外面側へ下り勾配をなすように形成されたテーパ面 46 が設けられている。内側カバー側壁 22 と接続壁 39 とは、テーパ面 45、46 で当接して接続されている。

【0034】

図 2、図 7、図 9、図 10 を参照し、ルーフモール 10 における車両前後方向で傾斜辺部 26 および凹部傾斜部 43 と同位置となる部位には、シートベース 30 とレールカバー 20 とを互いに連結するための連結部 50 が設けられている。

40

連結部 50 は、例えばシートベース 30 に形成された台座部 50a と、台座部 50a の上面で上方に向けて突設された係止クリップ 51 と、レールカバー 20 の内側で下方に向けて突設された係止ステー部 50b と、係止ステー部 50b の下面で開口する係止孔（ダルマ孔）52 と、を備えている。

【0035】

シートベース 30 には、左右両側のルーフモール 10 の間に架渡されるルーフキャリア等の外側端部を取り付けるための取付部 54 が設けられている。取付部 54 は、前後の金属インサート部材 33 に設けられ、車幅方向内側から前記ルーフキャリア等を取り付け可

50

能とされている。前後の金属インサート部材 33 は、それぞれ前後一対のスタッドボルト 34 にナットによって締結されている。これにより、前記ルーフキャリア等からの荷重は、ルーフモール 10 の樹脂部分に伝わることなく車両の車体で支持される。レールカバー 20 の内側カバー側壁 22 には、取付部 54 に車幅方向内側から対向する取付孔 55 が形成されている。取付孔 55 には、取付部 54 の不使用時に取付孔 55 を閉塞するキャップ 53 が着脱可能に取り付けられる。

【0036】

以上説明したように、上記実施形態におけるルーフモール 10 は、車両のルーフ 11 の上方に取り付けられて車両前後方向に延びるものであって、ルーフ 11 の上面 11a に取り付けられるシートベース 30 と、シートベース 30 の上部に取り付けられるレールカバー 20 と、を備え、レールカバー 20 は、該レールカバー 20 の車幅方向外側に配置されて車両前後方向かつ車両上下方向に延びる外側カバー側壁 21 を備え、シートベース 30 は、車両前後方向に延びて外側カバー側壁 21 の先端部 21a が挿入される凹部 37 を備え、凹部 37 は、先端部 21a の外面 21a1 に沿って車両上下方向に延びる凹部外側壁 37b と、先端部 21a の内面 21a2 に沿って車両上下方向に延びる凹部内側壁 37c と、を備えている。

10

【0037】

この構成によれば、凹部外側壁 37b および凹部内側壁 37c によって外側カバー側壁 21 の先端部 21a を車幅方向両側から支えることが可能となり、外側カバー側壁 21 についてはレールカバー 20 の車幅方向の位置ずれを抑止することができる。

20

また、シートベース 30 およびレールカバー 20 の形状バラツキや熱収縮等によって外側カバー側壁 21 の先端部 21a および凹部 37 の相対位置が車両上下方向にずれたとしても、凹部外側壁 37b で外側カバー側壁 21 の先端部 21a を隠すことができるので、隙間の発生を抑えて外観への影響を抑止することができる。

また、特別な構造を必要とせず、従来のクリップ等の付属品を使用できるので、コストアップを抑えることができる。

【0038】

また、上記ルーフモール 10 は、外側カバー側壁 21 が、車両前後方向の全長のうち、側壁一般部 21c に対して部分的に下方に突出する脚部 25 を備え、凹部外側壁 37b は、脚部 25 が突出する位置で凹部 37 の凹部底壁 37a の高さまで切り欠かれ、凹部 37 を車幅方向外側に開放する開放部 31 を形成している。

30

この構成によれば、凹部 37 に雨水や塵埃等が浸入しても、これらが脚部 25 に対応して凹部外側壁 37b を切り欠いた開放部 31 から容易に排出可能とし、雨水や塵埃等が凹部 37 内に滞留し難くして外観品質への影響を抑えることができる。

また、下方に突出する脚部 25 はルーフ 11 の上面 11a に近付くので、凹部外側壁 37b が無くなっても外側カバー側壁 21 の先端部 21a が見え難く、部品の形状バラツキや熱収縮等があっても外観品質への影響を抑えることができる。

【0039】

また、上記ルーフモール 10 は、凹部 37 が、側壁一般部 21c の先端部 21a が挿入される凹部一般部 37d と、脚部 25 の下辺部 25a に対向する下辺対向部 41 と、凹部一般部 37d および下辺対向部 41 の間で凹部外側壁 37b の高さを漸減させる凹部傾斜部 43 と、を備え、凹部傾斜部 43 は、下側ほど車幅方向外側に位置するように傾斜している。

40

この構成によれば、凹部一般部 37d から凹部傾斜部 43 を経て下辺対向部 41 に流れる水等の流れを、ルーフモール 10 から離れる側に案内できるので、凹部外側壁 37b の切り欠き部分から排出される水等がシートベース 30 の下側に回り込むことを抑止することができる。

【0040】

また、上記ルーフモール 10 は、車両前後方向における凹部傾斜部 43 と同じ位置に、シートベース 30 とレールカバー 20 とを連結する連結部 50 を備えている。

50

この構成によれば、凹部傾斜部 43 ではシートベース 30 およびレールカバー 20 の車両前後方向および車両上下方向の相対位置ずれによって外側カバー側壁 21 の先端部 21a の抜けが生じ易いが、凹部傾斜部 43 と同位置にシートベース 30 およびレールカバー 20 の連結部 50 を設けることで、凹部傾斜部 43 付近での相対位置ずれを極力抑え、外観品質への影響を抑えることができる。

【0041】

また、上記ルーフモール 10 は、レールカバー 20 が、外側カバー側壁 21 に対して車幅方向内側に配置されて車両前後方向に延びる内側カバー側壁 22 を備え、シートベース 30 が、車両前後方向に延びて内側カバー側壁 22 に接続する接続壁 39 を備え、接続壁 39 が、内側カバー側壁 22 の外面側を避けて内面側から内側カバー側壁 22 に当接している。

10

この構成によれば、シートベース 30 の車幅方向両側でレールカバー 20 の側壁の先端部をシートベース 30 の凹部 37 に挿入する構成では、形状バラツキ等によってシートベース 30 およびレールカバー 20 の組み付け性に影響し易いが、車幅方向外側では外側カバー側壁 21 の先端部 21a を凹部 37 に挿入し、車幅方向内側では接続壁 39 を内側カバー側壁 22 に内側面から当接させるのみとするので、シートベース 30 およびレールカバー 20 の組み付け性を良好にし、かつ内側カバー側壁 22 および連結壁の間で車幅方向の形状バラツキを逃がすことができる。また、バラツキを逃がす構造を車幅方向内側の内側カバー側壁 22 および接続壁 39 の間に設けることで、これらの間のずれを視認し難くして外観品質への影響を抑えることができる。

20

【0042】

なお、本発明は上記実施形態に限られるものではなく、例えば、上記実施形態では、シートベース 30 の車幅方向外側に凹部 37 を設け、この凹部 37 に外側カバー側壁 21 の先端部 21a を挿入しているが、シートベース 30 の車幅方向内側に凹部を設けて、内側カバー側壁 22 の先端部を挿入することも可能である。

また、シートベース 30 の接続壁 39 とレールカバー 20 の内側カバー側壁 22 との少なくとも一方にテーパ面 45, 46 を設け、内側カバー側壁 22 と接続壁 39 とをテーパ面 45, 46 で当接させたが、テーパ面 45, 46 を設けることなく、接続壁 39 をレールカバー 20 の内側カバー側壁 22 に内側から当接させることも可能である。

そして、上記実施形態における構成は本発明の一例であり、実施形態の構成要素を周知の構成要素に置き換える等、本発明の要旨を逸脱しない範囲で種々の変更が可能である。

30

【符号の説明】

【0043】

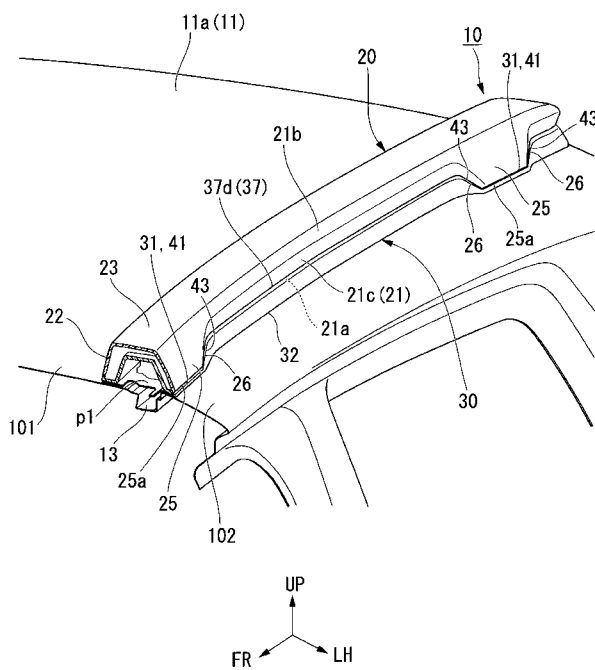
- 10 ルーフモール
- 11 ルーフ
- 11a 上面
- 20 レールカバー
- 21 外側カバー側壁（カバー側壁）
- 21a 先端部
- 21a1 外面
- 21a2 内面
- 21c 側壁一般部
- 22 内側カバー側壁（第二カバー側壁）
- 25 脚部
- 25a 下辺部
- 30 シートベース
- 31 開放部
- 37 凹部
- 37a 凹部底壁（底壁）
- 37b 凹部外側壁

40

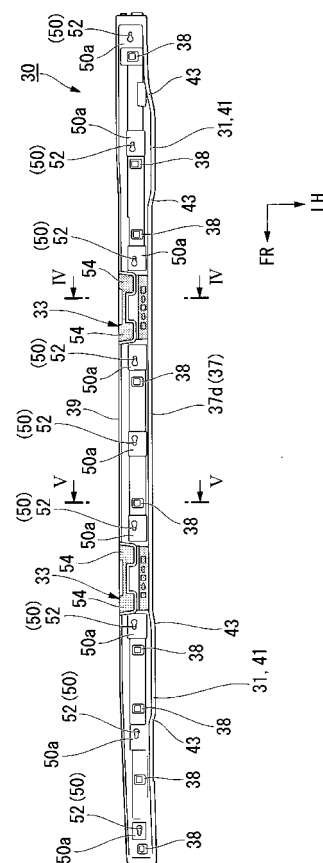
50

- 3 7 c 凹部内側壁
- 3 7 d 凹部一般部
- 3 9 連接壁
- 4 1 下辺対向部
- 4 3 凹部傾斜部 (傾斜部)
- 5 0 連結部

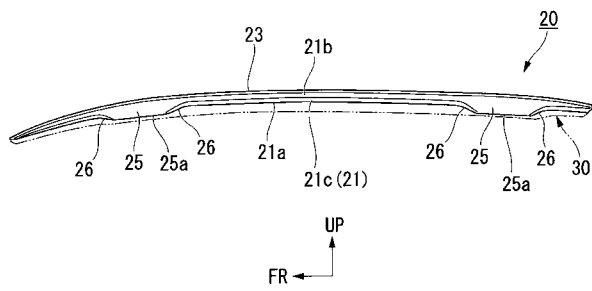
【 図 1 】



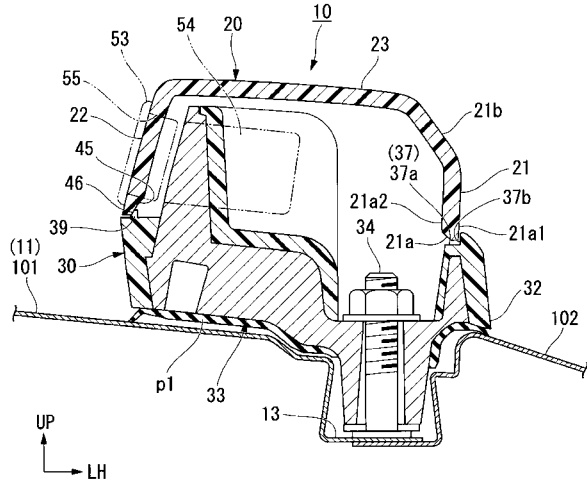
【 図 2 】



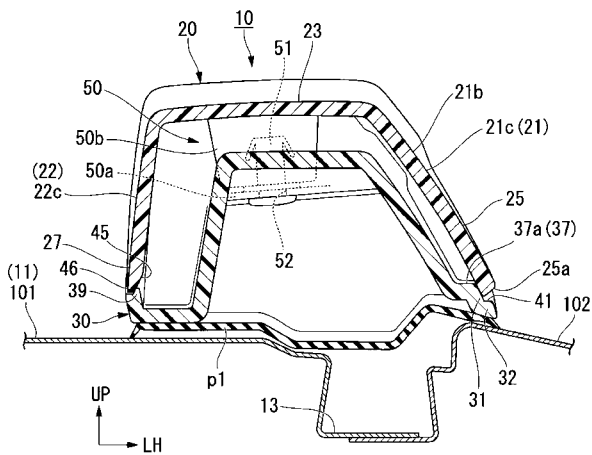
【図 3】



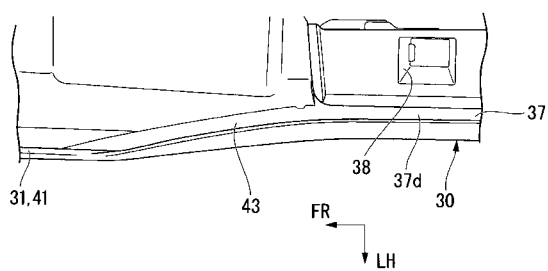
【図 4】



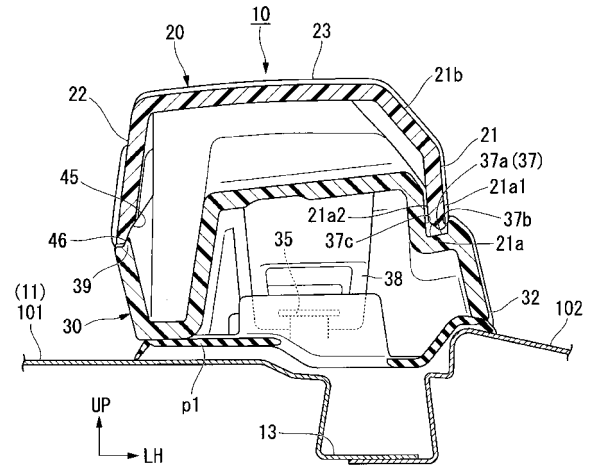
【図 7】



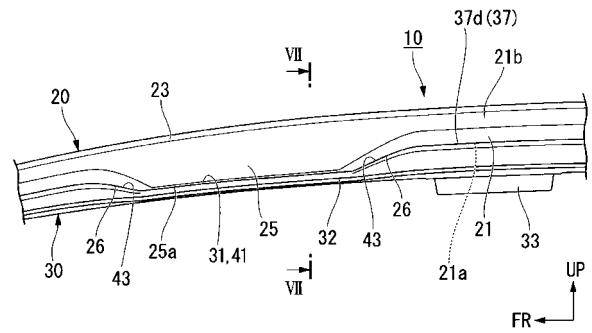
【図 8】



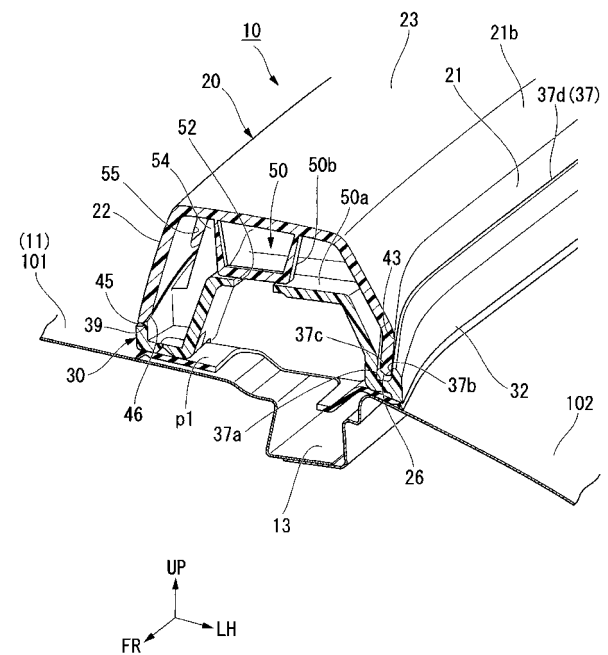
【図 5】



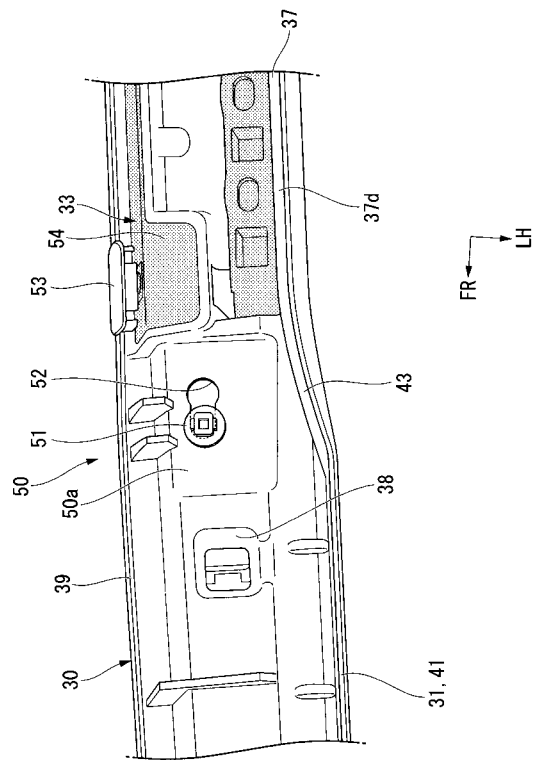
【図 6】



【図 9】



【図 10】



フロントページの続き

(72)発明者 ジュリアナ ユミ マノ

ブラジル連邦共和国サンパウロ州スマレ市ムニシパウ・ヴァレンシオ・カレガリ道路777ノーヴ
ァヴェネツィア ホンダ・オートモベイス・ド・ブラジル・リミターダ内

Fターム(参考) 3D023 AB01 AC08 AD02 AD26