

(19) 日本国特許庁(JP)

## (12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第5521047号  
(P5521047)

(45) 発行日 平成26年6月11日(2014.6.11)

(24) 登録日 平成26年4月11日(2014.4.11)

(51) Int.Cl.

B60R 13/02 (2006.01)  
B60K 37/00 (2006.01)

F 1

B 60 R 13/02 B  
B 60 J 5/00 501 A  
B 60 K 37/00 A  
B 60 K 37/00 G  
B 60 K 37/00 Z

請求項の数 5 (全 5 頁)

(21) 出願番号 特願2012-533529 (P2012-533529)  
 (86) (22) 出願日 平成22年10月15日 (2010.10.15)  
 (65) 公表番号 特表2013-507291 (P2013-507291A)  
 (43) 公表日 平成25年3月4日 (2013.3.4)  
 (86) 國際出願番号 PCT/EP2010/006312  
 (87) 國際公開番号 WO2011/045074  
 (87) 國際公開日 平成23年4月21日 (2011.4.21)  
 審査請求日 平成24年6月7日 (2012.6.7)  
 (31) 優先権主張番号 102009049631.9  
 (32) 優先日 平成21年10月15日 (2009.10.15)  
 (33) 優先権主張国 ドイツ (DE)

(73) 特許権者 504348390  
 ジョンソン コントロールズ インテリア  
 ズ ゲーエムベーハー アンド カンパニ  
 ー カー  
 ドイツ国 4 7 9 2 9 グレーフラース  
 ミュルハウゼナー シュトラーセ 3 5  
 (74) 代理人 100083806  
 弁理士 三好 秀和  
 (74) 代理人 100095500  
 弁理士 伊藤 正和  
 (74) 代理人 100111235  
 弁理士 原 裕子  
 (72) 発明者 ウェバー、ロバート  
 ドイツ国 4 7 8 0 7 クレーフェルト  
 ヴィルヘルムシュトラーセ 9 0  
 最終頁に続く

(54) 【発明の名称】車両部品の裏張り

## (57) 【特許請求の範囲】

## 【請求項 1】

凹所(5)及び補強部(3)を備える本体(2)を有する車両部品の裏張り(1)を製造する方法であって、前記本体の一部を除去することによって前記凹所(5)が前記本体に形成されて、且つ前記除去によって得られる材料は、前記補強部(3)を製造するために使用されることを特徴とする方法。

## 【請求項 2】

前記補強部(3)は、前記本体に接続されることを特徴とする、請求項1に記載の方法。

## 【請求項 3】

前記補強部(3)は、前記本体に加圧成形されることを特徴とする、請求項1に記載の方法。

10

## 【請求項 4】

前記補強部の前記材料は、接続される前に、加工されることを特徴とする、請求項2に記載の方法。

## 【請求項 5】

前記補強部の前記材料は、接続される前に、成形されることを特徴とする、請求項2に記載の方法。

## 【発明の詳細な説明】

## 【技術分野】

20

## 【0001】

本発明は、補強部を備える本体を有する車両部品の裏張りに関する。

## 【背景技術】

## 【0002】

このような裏張りは、特に、車両の内装設備の分野において使用されており、例えば、D E 1 0 2 0 0 7 0 5 0 3 9 8 A 1、D E 1 0 0 6 4 6 8 0 A 1、D E 1 9 5 0 1 2 9 2 A 1及びD E 1 0 1 2 0 0 9 9 C 1に開示されている。しかしながら、これらに開示された裏張り部品は、比較的費用の高い構造を有し、及び／又は比較的製造に費用がかかる。

## 【発明の概要】

10

## 【0003】

従って、先行技術の欠点を持たない車両部品の裏張りを提供することが本発明の目的である。

## 【0004】

この目的は、補強部を備える本体を有する車両部品の裏張りによって達成され、この本体及び補強部は同じ材料から作られる。

## 【0005】

本発明は、車両部品の裏張りに関する。このような裏張りは、特に、車両の室内に設置される。例えば、本発明は、車体の裏張り、特に、ドアの裏張りに関する。しかしながら、本発明の意味内の裏張りは、計器パネルでもある。

20

## 【0006】

このような裏張りは、一般に、樹脂及び／又は天然纖維材料から作られ、且つ三次元に成形される。この成形工程は、例えば、平坦な材料板を加圧成形することによって実行されてもよい。しかしながら、代替的に、鋳造、射出成形又は溶射法で裏張りを製造することが考えられる。

## 【0007】

本発明によると、本体は、局所的に本体を補強するために使用される補強部を備える。補強部は別個の構成要素である。例えば、この補強部は、例えば、拡声器又は地図ケース等のための凹所の領域に配置されてもよい。代替的に又は追加的に、装置、特に、ウインドウリフタ又は娛樂情報システムの部品等の電気装置がこの車体に配置されることが考えられる。好ましくは、補強部は、この領域に配置されてもよい。

30

## 【0008】

従って、本発明によれば、本体及び補強部は、同じ材料から作られることが考えられる。好ましくは、補強部は、非ポジティブに、ポジティブに及び／又は材料接続により本体に接続される。非常に特に好ましくは、本体及び補強部は、互いに加圧成形されて、その結果、ポジティブ、非ポジティブ及び／又は材料接続が生じる。最も好ましくは、共に本体用の及び補強部用の板は、金型と一緒に挿入されて、その内で最終形状へと一緒に加圧成形される。

## 【0009】

40

好ましくは、本体は、機械加工され、例えば、本体から打ち抜かれる凹所を備える。非常に特に好ましくは、この材料は、補強部を製造するために使用される。結果として、補強部は、本体から除去される材料から構成される。

## 【0010】

好ましくは、補強部は、本体を少なくとも部分的に平坦に支持する。しかしながら、この平坦な補強部材は、好ましくは、その機械的安定性を改善する構造、特に、三次元構造を備える。このような構造は、リブ又はその同類であってもよい。

## 【0011】

更に好ましい実施形態では、補強部は、本体に対して少なくとも部分的に垂直に整列すると共に、本体の機械的安定性を局所的に改善する。

## 【0012】

50

本発明の更なる主題は、凹所及び補強部を備える本体を有する、車両部品の裏張りを製造する方法であり、この凹所は、本体に組み込まれ、且つそれによって得られる材料は、補強部を製造するために使用される。

【0013】

本発明による裏張りのために説明される実施形態は、本発明による方法に当てはまる。逆の場合も同じである。

【0014】

好ましくは、補強部は、本体に接続され、好ましくは、加圧成形される。

【0015】

本発明による方法の更に好ましい実施形態によれば、補強部の材料は、接続される前に、加工され、好ましくは、成形される。このような成形工程は、例えば、切断又は他の材料除去法によって、補強部の外面形状が変更されることから構成されてもよい。しかしながら、この好ましい実施形態の意味での成形は、接続される前に、例えば、力及び/又は熱の適用によって、補強部の材料が成形されることも意味する。

10

【0016】

本発明は、以下、図1乃至2を参照して以下に説明される。この説明は、単に例示目的で提供されており、本発明の一般概念を制限するものではない。この説明は本発明による裏張り及び本発明による方法に等しく当てはまる。

【図面の簡単な説明】

【0017】

20

【図1】本発明による裏張りの第1の実施形態を示す。

【図2】本発明による裏張りの更なる実施形態を示す。

【発明を実施するための形態】

【0018】

本発明によるドアの裏張り1が、図1a及び1bの第1の実施形態において示される。この裏張りは、補強部3が設けられる本体2を備える。本体及び補強部は、この場合、天然繊維材料から成る。本体は、図示の三次元形状へと成形され、例えば、加圧成形されている。補強部3は、本体2が作られるのと同じ材料を有する。好ましくは、補強部3の材料は、本体2から前もって除去され、例えば、打ち抜かれた材料である。材料の打ち抜きは、成形工程の間に行われてもよい。その結果、材料が節約されて、無駄が少なくなり得る。基板及び補強部は同じ材料から成るが、当業者は、補強部が以前に製造された裏張りの製造中に生成された材料からなってもよいことを理解する。

30

【0019】

補強部3の本体2への接続の前に、構造4、この場合、3つの補強リブが、その機械的安定性、特に、曲げ剛性を増加させるために、そこに一体的に成形される。

【0020】

図1aによる部品は、図1bに再度示される。本体2及び補強部3の間の接続は、加圧成形によって実行される。結果として、非ポジティブ、ポジティブ又は材料接続が生み出される。

【0021】

40

図2において、更なるドアの裏張りが示される。このドアの裏張りも、凹所5及び補強部3を備える。凹所5は、本体2に組み込まれ、この場合、打ち抜かれている。この場合、補強部3は、部分的に平坦であり、次に、本発明による裏張りの、特に、屈曲に対する機械的安定性を増加させるために、本体2の平面に対して垂直なリングを備える。

【0022】

当業者は、補強部が本体の両側に配置されてもよいことを理解する。更に、当業者は、それが本体に配置された後で、補強部が更なる加工、例えば、材料除去加工を受けてもよいことを理解する。

【0023】

更に、当業者は、客室から離れた側にある裏張りが、撥水コーティングで被覆され、

50

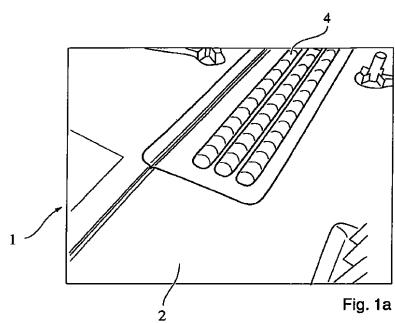
客室に面する側が装飾層で被覆されてもよいことを理解する。更に、裏張りに発泡層等が配置されてもよい。

【符号の説明】

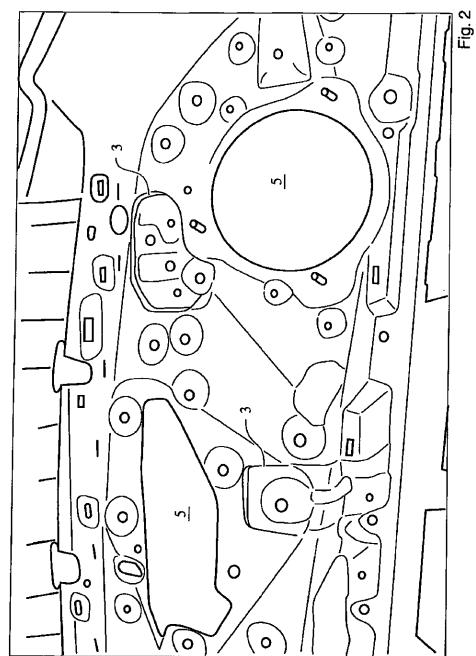
【0024】

- 1 裏張り
- 2 本体
- 3 補強部
- 4 構造
- 5 凹所

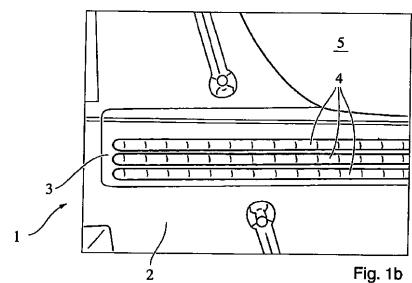
【図1a】



【図2】



【図1b】



---

フロントページの続き

(72)発明者 プルシェ、カーステン  
　　ドイツ国 85095 デンケンドルフ ピツ ヴァイデンヴェーク 5  
(72)発明者 ブドケ、ヨーゼフ  
　　ドイツ国 47802 クレーフェルト ラザー シュトラーセ 116  
(72)発明者 ヴェルツ、ミヒヤエル  
　　ドイツ国 41334 ネッテタール オーベレ フエルバーシュトラーセ 1 エイ

審査官 千壽 哲郎

(56)参考文献 特開2004-025693(JP, A)  
特開2004-230917(JP, A)  
特開2010-162700(JP, A)  
特開2001-047858(JP, A)  
特開2009-083411(JP, A)  
特開2001-353772(JP, A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60R 13/02  
B60K 37/00