

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第5474912号

(P5474912)

(45) 発行日 平成26年4月16日(2014.4.16)

(24) 登録日 平成26年2月14日(2014.2.14)

(51) Int.Cl. F 1
B 6 0 J 1/02 (2006.01) B 6 0 J 1/02 1 1 1 A
B 6 0 J 1/10 (2006.01) B 6 0 J 1/10 C

請求項の数 6 (全 12 頁)

(21) 出願番号	特願2011-240001 (P2011-240001)	(73) 特許権者	000219705
(22) 出願日	平成23年11月1日(2011.11.1)		東海興業株式会社
(65) 公開番号	特開2013-95271 (P2013-95271A)		愛知県大府市長根町4丁目1番地
(43) 公開日	平成25年5月20日(2013.5.20)	(74) 代理人	110000394
審査請求日	平成24年7月24日(2012.7.24)		特許業務法人岡田国際特許事務所
		(72) 発明者	中道 公規
			愛知県大府市長根町四丁目1番地 東海興業株式会社内
		審査官	谷治 和文

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両用窓板の装飾部材

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両用窓板の周縁部のうち、少なくとも上下方向へ延びる一辺に沿って装着可能な長尺状にポリマー材料から形成され、

前記窓板に取り付けられたときに、前記窓板の上下方向へ延びる少なくとも一辺をなす端部の車外側表面に沿って配置される外壁部と、前記窓板の前記端部の車内側表面に沿って配置される内壁部と、前記外壁部と前記内壁部とを連結し、かつ前記窓板の前記端部の端面に対向する位置に配置される側壁部とを有し、

前記外壁部、前記内壁部及び前記側壁部で囲まれた部分に、前記窓板の前記端面を含む前記端部を受け入れ可能な溝部が形成された車両用窓板の装飾部材であって、

前記外壁部、前記内壁部及び前記側壁部のうち、少なくとも一つの壁部の下部には、前記窓板に取り付けられたときに、前記窓板の下端面に当接して前記窓板に対する前記装飾部材の上下方向の位置決めをなす当接面を上面に有する突出部が前記溝部を塞ぐ方向に突出して形成され、

前記突出部は、この突出部が形成された壁部よりも変形しやすく形成されていることを特徴とする車両用窓板の装飾部材。

【請求項 2】

請求項 1 に記載した車両用窓板の装飾部材であって、

突出部の厚さ寸法は、この突出部が形成される壁部の厚さ寸法よりも小さく設定されていることを特徴とする車両用窓板の装飾部材。

10

20

【請求項 3】

請求項 1 又は 2 に記載した車両用窓板の装飾部材であって、
突出部の窓板の板厚方向における突出長さ寸法は、前記窓板の板厚寸法の半分以上に設定されていることを特徴とする車両用窓板の装飾部材。

【請求項 4】

請求項 1 ～ 3 のいずれか一項に記載の車両用窓板の装飾部材であって、
突出部は、窓板の重量を支持し得る剛性を有していることを特徴とする車両用窓板の装飾部材。

【請求項 5】

請求項 1 ～ 4 のいずれか一項に記載の車両用窓板の装飾部材であって、
突出部は、壁部に二辺が結合した平板状をなしていることを特徴とする車両用窓板の装飾部材。

10

【請求項 6】

請求項 1 ～ 5 のいずれか一項に記載の車両用窓板の装飾部材であって、
突出部は、ポリマー材料から装飾部材を成形すると同時に一体成形されていることを特徴とする車両用窓板の装飾部材。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

この発明は、車両の窓板（固定窓板）に装着される装飾部材（モール、モールディング、ガーニッシュ等とも呼ばれることがある）に関する。

20

【背景技術】

【0002】

この種の車両用窓板の装飾部材としては、例えば、特許文献 1 に開示されたものがある。

また、例えば、図 10 に示すように、窓板 220 の下端を支持する装飾部材 220 も考えられる。この装飾部材 220 は、外壁部 221 と、内壁部 222 と、これら両壁部 221、222 を連結する側壁部 223 とを有し、外壁部 221、内壁部 222 及び側壁部 223 で囲まれた部分に、窓板 210 の上下方向へ延びる端面を含む端部（一辺）を受け入れ可能な溝部 224 が形成されている。

30

また、外壁部 221 の下端縁からは、溝部 224 を塞ぐ方向へ突き当て部 240 が突出して形成されている。

そして、窓板 210 の上下方向へ延びる端面を含む端部（一辺）が溝部 224 に受け入れられ、かつ窓板 210 の下端面 210a が、突き当て部 240 の上面に突き当てられることによって、窓板 210 に装飾部材 220 が上下方向へ位置決めされて取り付けられるようになっている。

装飾部材 220 が取り付けられた窓板 210 は、装飾部材 220 のクリップ形状が車体パネルの取付孔に差し込まれることによって車体パネルの所定位置に配置される。

このとき、窓板 210 の車体パネルを覆う部分には接着剤が塗布されており、車体パネルに接触した接着剤が硬化または固化することによって窓板 210 及び装飾部材 220 が車体パネルに固着される。

40

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】特開平 9-290633 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

ところで、装飾部材はポリマー材料から形成されており、装飾部材 220 の温度変化による変形量は窓板 210 よりも大きいことが多い。

50

このため、図10に示す車両用窓板の装飾部材220は、車体パネルに窓板210及び装飾部材220が取り付けられた状態で温度が変化（例えば、気温の低下）すると、装飾部材220は図10の矢印P'方向へ収縮するが、窓板10はほとんど収縮せず、装飾部材220の収縮によって発生する力（収縮力）が窓板210の下端面210aに突き当てられた突き当て部240に作用する。これによって、外壁部221の下端部が破損して割れ250が生じる恐れがある。そして、外壁部221の下端部に割れ250が生じると、外壁部221の装飾面（車外側表面）の外観が損なわれる。

また、割れを防止するために、突き当て部240がない構造にすると、車体パネルに対する窓板210の位置決めが困難となる。

すなわち、窓板210に対する装飾部材220の位置が容易には定まらないため、車体パネルに窓板210を装着する際も、窓板210の位置がばらつきやすく、窓板210を正規の位置に取り付けることが難しい。これによって、車体パネルと窓板210との間に不測の隙間が発生する恐れがある。

また、突き当て部240がない装飾部材220を窓板210に安定して位置決めしようとすると、専用の治具や過度の注意が必要となり取り付け作業に多くの手間がかかる。

【0005】

この発明の目的は、前記問題点に鑑み、窓板に対し容易に位置決めすることができると共に、温度変化による収縮に良好に対処することができる車両用窓板の装飾部材を提供することである。

【課題を解決するための手段】

【0006】

前記課題を解決するために、この発明の請求項1に係る車両用窓板の装飾部材は、車両用窓板の周縁部のうち、少なくとも上下方向へ延びる一辺に沿って装着可能な長尺状にポリマー材料から形成され、

前記窓板に取り付けられたときに、前記窓板の上下方向へ延びる少なくとも一辺をなす端部の車外側表面に沿って配置される外壁部と、前記窓板の前記端部の車内側表面に沿って配置される内壁部と、前記外壁部と前記内壁部とを連結し、かつ前記窓板の前記端部の端面に対向する位置に配置される側壁部とを有し、

前記外壁部、前記内壁部及び前記側壁部で囲まれた部分に、前記窓板の前記端面を含む前記端部を受け入れ可能な溝部が形成された車両用窓板の装飾部材であって、

前記外壁部、前記内壁部及び前記側壁部のうち、少なくとも一つの壁部の下部には、前記窓板に取り付けられたときに、前記窓板の下端面に当接して前記窓板に対する前記装飾部材の上下方向の位置決めをなす当接面を上面に有する突出部が前記溝部を塞ぐ方向に突出して形成され、

前記突出部は、この突出部が形成された壁部よりも変形しやすく形成されていることを特徴とする。

【0007】

前記構成によると、窓板の上下方向へ延びる端面を含む端部（一辺）が、装飾部材の溝部に受け入れられ、かつ窓板の下端面が突出部上面の当接面に当接することによって、窓板に対し装飾部材を上下方向へ位置決めして容易に取り付けることができる。

また、前記したように、窓板に対し装飾部材を取り付けた後、窓板に取り付けられた装飾部材は、クリップによって車体パネルの取付孔に取り付けられ、窓板は、接着剤によって車体パネルの窓開口孔を塞ぐようにして車体パネルに固着される。

このため、車体パネルに窓板と共に装飾部材が取り付けられた状態で、温度変化（例えば、気温の低下）によって装飾部材が収縮すると、その収縮力が窓板の下端面が当接する突出部上面の当接面に作用する。このとき、突出部が形成された壁部よりも突出部の方が変形しやすいため、突出部上面の当接面に作用する収縮力によって突出部が変形することで、温度変化による装飾部材の収縮を良好に吸収することができる。

これによって、突出部が形成された壁部の破損や剛性の低下等の不具合を防止することができ、破損による見栄えの悪化を防止することができる。

10

20

30

40

50

【0008】

請求項2に係る車両用窓板の装飾部材は、請求項1に記載した車両用窓板の装飾部材であって、

突出部の厚さ寸法は、この突出部が形成される壁部の厚さ寸法よりも小さく設定されていることを特徴とする。

【0009】

前記構成によると、請求項1の作用効果に加えて、突出部の厚さ寸法を、突出部が形成される壁部の厚さ寸法よりも小さく設定することによって、壁部よりも変形しやすい突出部を容易に形成することができる。

【0010】

10

請求項3に係る車両用窓板の装飾部材は、請求項1又は2に記載した車両用窓板の装飾部材であって、

突出部の窓板の板厚方向における突出長さ寸法は、前記窓板の板厚寸法の半分以上に設定されていることを特徴とする。

【0011】

前記構成によると、請求項1又は2の作用効果に加えて、窓板の下端面が面取りされている場合でも窓板の下端面に突出部上面の当接面が当接できるため、窓板に対し装飾部材を上下方向へ良好に位置決めすることができる。

【0012】

請求項4に係る車両用窓板の装飾部材は、請求項1～3のいずれか一項に記載の車両用窓板の装飾部材であって、

20

突出部は、窓板の重量を支持し得る剛性を有していることを特徴とする。

【0013】

前記構成によると、請求項1～3のいずれか一項の作用効果に加えて、突出部が窓板の重量を支持し得る剛性を有することによって、車体パネルに窓板を接着剤によって接着した初期の状態で接着剤が未固化であっても、窓板の重量を突出部によって良好に受け支えることができる。

このため、窓板が不測に位置ずれ（下降）することを防止することができる。

【0014】

請求項5に係る車両用窓板の装飾部材は、請求項1～4のいずれか一項に記載の車両用窓板の装飾部材であって、

30

突出部は、壁部に二辺が結合した平板状をなしていることを特徴とする。

【0015】

前記構成によると、請求項1～4のいずれか一項の作用効果に加えて、壁部に二辺が結合した平板状に突出部が形成されることで、突出部の剛性を確保することができる。

また、突出部の他の二辺は壁部とは接合しておらず自由端をなすため、この自由端をなす側で変形しやすくなる。

【0016】

請求項6に係る車両用窓板の装飾部材は、請求項1～5のいずれか一項に記載の車両用窓板の装飾部材であって、

40

突出部は、ポリマー材料から装飾部材を成形すると同時に一体成形されていることを特徴とする。

【0017】

前記構成によると、請求項1～5のいずれか一項の作用効果に加えて、ポリマー材料から装飾部材を成形すると同時に突出部を一体成形することで、突出部を別個に製作して壁部に固着する手間を省くことができる。

【図面の簡単な説明】

【0018】

【図1】この発明の実施例1に係る車両用窓板の装飾部材が車両の窓部に装着された状態を示す斜視図である。

50

【図 2】同じく窓板の上下方向へ延びる端面を含む端部（一辺）が装飾部材の溝部に受け入れられる前の状態を示す説明図である。

【図 3】同じく窓板の端部（一辺）が装飾部材の溝部に受け入れられた状態を裏面側から示す説明図である。

【図 4】同じく車体パネルに窓板を接着剤によって接着する前で、装飾部材をクリップによって取り付ける前の状態を示す説明図である。

【図 5】同じく装飾部材を示す斜視図である。

【図 6】同じく装飾部材の要部を拡大して示す斜視図である。

【図 7】同じく図 6 の V I I - V I I 線に沿う装飾部材の平断面図である。

【図 8】同じく図 6 の V I I I - V I I I 線に沿う装飾部材の側断面図である。

【図 9】同じく温度変化によって装飾部材が収縮したときに突出部が変形した状態を示す説明図である。

【図 10】装飾部材の考えられる不具合を示す説明図である。

【発明を実施するための形態】

【0019】

この発明を実施するための形態について実施例にしたがって説明する。

【実施例 1】

【0020】

この発明の実施例 1 を図 1 ～図 9 にしたがって説明する。

図 1 に示すように、この実施例 1 に係る車両用窓板の装飾部材 20 は、クォータウインドウパネルを窓板（固定窓板）10 とし、その窓板 10 の周縁部のうち、少なくとも上下方向へ延びる一辺としての後端部に沿って装着可能に長尺状に形成される。

また、装飾部材 20 は、ポリマー材料、例えば、A E S 樹脂（アクリロニトリル／エチレン－プロピレンジエン／スチレン）、P P 樹脂（ポリプロピレン）、A B S（アクリロニトリル／ブタジエン／スチレン）、アクリル樹脂等の射出成形可能なポリマー材料（熱可塑性樹脂材料）からなる。

これらのポリマー材料の線膨張係数は一般的に、 $10 \times 10^{-5} / ^\circ\text{C}$ 程度であり、金属やガラスの線膨張係数よりも大きい。このため、装飾部材 20 は温度変化（例えば気温の低下）によって窓板 10 よりも大きく収縮する。

また、装飾部材 20 は、耐候性を考慮すると A E S 樹脂によって形成されることが望ましい。

また、装飾部材 20 は、ロックウェル硬さ（A S T M D 7 8 5 R スケール）H R R 9 0 以上のポリマー材料で形成されると所望の剛性が容易に得られ好ましい。

さらに、窓板 10 の車内側表面には、車体パネル 1 の窓開口孔に対応する部分を除く周囲に、例えば、黒色不透明の被覆層 11 が形成されている（図 3 参照）。

【0021】

図 5 と図 6 に示すように、装飾部材 20 は、窓板 10 に取り付けられたときに、窓板 10 の車外側表面に沿って配置される外壁部 21 と、窓板 10 の車内側表面に沿って配置される内壁部 22 と、外壁部 21 と内壁部 22 とを連結し、かつ窓板 10 の後端面に対向する位置に配置される側壁部 23 とを一体に有している。

そして、外壁部 21、内壁部 22、及び側壁部 23 で囲まれた部分には、装飾部材 20 を窓板 10 に取り付けたときに窓板 10 の後端面を含む後端部を受け入れ可能な前方へ開口する溝部 24 が形成されている。

【0022】

また、この実施例 1 において、外壁部 21、内壁部 22、及び側壁部 23 で囲まれた溝部 24 の奥側（側壁部 23 側）には、窓板 10 の後端面に当接して窓板 10 の後端部の受け入れ長さを制限して位置決めする複数の窓板端面用リブ 26 が上下方向に所定間隔を隔て、かつ各壁部 21、22、23 に結合された状態（又は、各壁部 21、22、23 のうち、少なくとも一つの壁部に結合された状態）で形成されている。

また、内壁部 22 の外壁部 21 に対向する側の面には、窓板 10 に取り付けられたとき

10

20

30

40

50

に、窓板 10 の車内側表面に当接する複数の窓板内面用リブ 25 が上下方向に所定間隔を隔てて形成されている。さらに、複数の窓板内面用リブ 25 は、窓板 10 の受け入れ方向（前後方向）に延びて内壁部 22 及び側壁部 23 に一体に結合され、窓板 10 を受け入れ案内する。

また、複数の窓板内面用リブ 25 は、装飾部材 20 を窓板 10 に取り付けるときに窓板 10 の車内外方向への移動を規制し、窓板 10 のがたつきを防止する。

【0023】

また、この実施例 1 において、内壁部 22 の上下部には、内壁部 22 とほぼ同一平面をなす上下の両張出部 30、30 がそれぞれ形成されている。

両張出部 30、30 の車体パネル 1 に対向する側の面には、台座部 31、31 がそれぞれ形成されている。

図 4 に示すように、上下の両台座部 31、31 には、車体パネル 1 の上下方向に所定間隔を隔てて形成された取付孔 5、6 に対応する取付用クリップ 32、32 がそれぞれ一体に形成されている。

図 6 と図 7 に示すように、取付用クリップ 32 は、台座部 31 から垂直に（装飾部材 20 が車体パネル 1 に取り付けられたときにはほぼ水平になるように）突出した脚部 33 と、この脚部 33 の先端から台座部 31 に向けて斜め折返し状に形成され、先端部に取付孔 5 又は 6 の孔縁に弾性的に係合する係止爪 35 を有する一对の弾性係止部 34、34 を備えている。

なお、取付用クリップ 32 は、この実施例 1 のように壁部と一体に形成することもできるが、別途製作（例えば射出成形によって製作）したものを壁部に組み付けて一体化することもできる。

また、図 4 に示すように、車体パネル 1 の取付孔 5、6 のうち、一方（この実施例 1 では下側）の取付孔 6 は丸孔に形成され、他方（この実施例 1 では上側）の取付孔 5 は、上下方向に長い長孔状に形成されている。このため、装飾部材 20 や取付孔 5、6 の形成位置のばらつきを吸収することができる。

【0024】

また、この実施例 1 において、図 6 と図 7 に示すように、側壁部 23 のうち内壁部 22 の後端に結合される端部から車体パネル 1 の後側角部を覆うようにして延長された覆い部 27 が側壁部 23 の外面とほぼ同一面をなして一体連続状に形成されている。

【0025】

図 6 と図 8 に示すように、外壁部 21、内壁部 22 及び側壁部 23 のうち少なくとも一つの壁部の下部には、窓板 10 に取り付けられたときに窓板 10 の下端面 10a に当接する突出部 40 が、溝部 24 を塞ぐ方向に突出して形成されている。

また、突出部 40 は、この突出部 40 が形成された壁部よりも変形しやすく形成されている。

詳細には、突出部 40 のうち、特に装飾部材 20 が収縮したときに窓板 10 の下端面 10a が当接して収縮力が作用する部分が壁部よりも変形しやすく形成されている。以下、具体的に説明する。

【0026】

この実施例 1 において、図 6 に示すように、突出部 40 は、外壁部 21 と側壁部 23 に二辺が結合した平板状をなしている。また、突出部 40 は、窓板 10 の重量を支持し得る剛性を有している。

また、突出部 40 の厚さ寸法 t は、突出部 40 が形成される外壁部 21 の厚さ寸法 $T1$ よりも小さく設定されている。例えば、外壁部 21 の厚さ寸法 $T1$ は、2.4 mm に設定されているが、突出部 40 の厚さ寸法 t は、1.0 mm ～ 1.3 mm に設定されている。

さらに、突出部 40 の厚さ寸法 t において、根元部の厚さ寸法 $t1$ は 1.3 mm に設定され、根元部から先端に向けてしだいに薄く形成されている。そして、先端部の厚さ寸法 $t2$ は 1.0 mm に形成されている。

そして、窓板 10 の下端面 10a が突出部 40 上面の当接面 41 に当接した状態で装飾

10

20

30

40

50

部材 20 が収縮すると窓板 10 と装飾部材 20 の収縮量の差によって突出部 40 上面の当接面 41 に収縮力が作用するが、突出部 40 は、外壁部 21 よりも薄く変形しやすい。したがって、外壁部 21 よりも先に突出部 40 が根元部近傍や先端付近等で変形したり破断したりして装飾部材 20 の収縮を吸収することができ、外壁部 21 に影響を及ぼすことがない。

また、この実施例 1 において、突出部 40 の窓板 10 の板厚方向の突出長さ寸法 L は、窓板 10 の板厚寸法 T2 の半分以上の長さに設定されている。

なお、この実施例 1 においては、「L T2」の関係に設定されている。

また、突出部 40 は、射出成形によってポリマー材料から装飾部材 20 を成形すると同時に一体成形されている。

10

【0027】

また、この実施例 1 において、仮に、突出部 40 が根元部近傍で破断したとしても、外壁部 21 及び側壁部 23 の外側面の装飾面に影響を及ぼすことがないように、図 8 に示すように、外壁部 21 及び側壁部 23 の下端から高さ寸法 H 分だけ高い位置から溝部 24 を塞ぐ方向に突出して形成されている。

【0028】

この実施例 1 に係る車両用窓板の装飾部材は上述したように構成される。

したがって、窓板 10 に装飾部材 20 を取り付ける場合、図 2 と図 3 に示すように、窓板 10 の後端部が、装飾部材 20 の溝部 24 内に窓板端面用リブ 26 に当接する位置まで移動されることによって溝部 24 内に受け入れられる。

20

この際、図 6 に示すように、前後方向へ延びる複数の窓板内面用リブ 25 によって窓板 10 が受け入れ案内される。

そして、図 8 に示すように、窓板 10 の下端面 10a が、突出部 40 上面の当接面 41 に当接することによって、窓板 10 に対し装飾部材 20 を上下方向へ位置決めして容易に取り付けることができる。

【0029】

窓板 10 に対し装飾部材 20 を取り付けた後、図 3 に示すように、窓板 10 の車内側表面のうち周縁部の被覆層 11 が存在する領域内でペースト状のウレタンシーラントなどの接着剤 15 を環状に塗布する。

その後、図 4 に示すように、窓板 10 に取り付けられた装飾部材 20 の上下の取付用クリップ 32、32 が車体パネル 1 の取付孔 5、6 にそれぞれ差し込まれることによって各取付用クリップ 32、32 の弾性係止部 34 の先端の係止爪 35 が取付孔 5、6 の周縁に弾性的に係合し、車体パネル 1 に窓板 10 と装飾部材 20 が取り付けられ、車体パネル 1 と接着剤 15 とが接触する（図 7 参照）。そして、接着剤 15 が硬化することによって、窓板 10 が車体パネル 1 の所定位置に固着される。

30

なお、図 7 の二点鎖線に示すように、取付用クリップ 32 の台座部 31 には、必要に応じて、予め、スポンジゴムのようなクッション体 36 が両面接着テープ、接着剤等によって貼り付けられる。このクッション体 36 によって、取付孔 5、6 から雨水などが浸入するのを防止できる。

【0030】

40

車体パネル 1 に対し窓板 10 と共に装飾部材 20 が取り付けられた状態で、温度が変化（例えば、気温が低下）すると、装飾部材 20 は、図 9 の矢印 P 方向へ収縮するが窓板 10 はほとんど収縮しない。このため、装飾部材 20 の収縮力が窓板 10 の下端面 10a が当接する突出部 40 上面の当接面 41 に作用する。このとき、突出部 40 が形成された壁部よりも突出部 40 の方が変形しやすいため、突出部 40 上面の当接面 41 に作用する収縮力によって、図 9 に示すように、突出部 40 が下向きに撓み変形することで、温度変化による装飾部材 20 の収縮を良好に吸収することができる。

これによって、外壁部 21 及び側壁部 23 の装飾面（車外側表面）の破損を防止することができ、破損による見栄えの悪化や剛性の低下等の不具合を防止することができる。

【0031】

50

また、この実施例 1 において、突出部 4 0 の厚さ寸法 t を突出部 4 0 が形成される外壁部 2 1 の厚さ寸法 $T 1$ よりも小さく設定することで、外壁部 2 1 よりも変形しやすい突出部 4 0 を容易に形成することができる。

【0032】

また、この実施例 1 において、突出部 4 0 の窓板 1 0 の板厚方向における突出長さ寸法 L は、窓板 1 0 の板厚寸法 $T 2$ の半分以上に設定されている。

これによって、窓板 1 0 の下端面が例えば半円形状に面取りされている場合でも窓板 1 0 の下端面に突出部 4 0 の当接面 4 1 が当接できるため、窓板 1 0 に対し装飾部材 2 0 を上下方向へ良好に位置決めすることができる。

【0033】

また、この実施例 1 において、突出部 4 0 は、窓板 1 0 の重量を支持し得る剛性を有する。これによって、車体パネル 1 に窓板 1 0 を接着剤 1 5 によって接着した初期の状態では接着剤 1 5 が未固化であっても、窓板 1 0 の重量を突出部 4 0 によって良好に受け支えることができる。

このため、窓板 1 0 が不測に位置ずれ（下降）することを防止することができる。

【0034】

また、この実施例 1 において、突出部 4 0 は、壁部、ここでは外壁部 2 1 と側壁部 2 3 に二辺が結合した平板状に形成されることで、突出部 4 0 の剛性を確保することができる。

また、突出部 4 0 は、内壁部 2 2 とは接合しておらず自由端をなすため、この自由端をなす側で変形しやすくなる。

なお、突出部 4 0 は、内壁部 2 2 と側壁部 2 3 に二辺が結合してもよく、いずれか一つの壁部に一辺が接合してもよい。

【0035】

また、この実施例 1 において、ポリマー材料から装飾部材 2 0 を成形すると同時に突出部 4 0 を一体成形することで、突出部 4 0 を別個に製作して少なくとも一つの壁部に固着する手間を省くことができる。

【0036】

なお、この発明は前記実施例 1 に限定するものではなく、この発明の要旨を逸脱しない範囲内において、種々なる形態で実施することもできる。

例えば、前記実施例 1 においては、窓板 1 0 の周縁部のうち、少なくとも上下方向へ延びる一辺としての後端部に沿って装飾部材 2 0 が取り付けられる場合を例示したが、窓板 1 0 の前端部に沿って装飾部材 2 0 が取り付けられる場合においてもこの発明を実施することができる。

また、装飾部材 2 0 の少なくとも一つの壁部とは別個に突出部 4 0 を製作して、壁部に接着するなどして固着してもよい。

【符号の説明】

【0037】

- 1 車体パネル
- 10 窓板
- 20 装飾部材
- 21 外壁部
- 22 内壁部
- 23 側壁部
- 24 溝部
- 32 取付用クリップ
- 40 突出部
- 41 当接面

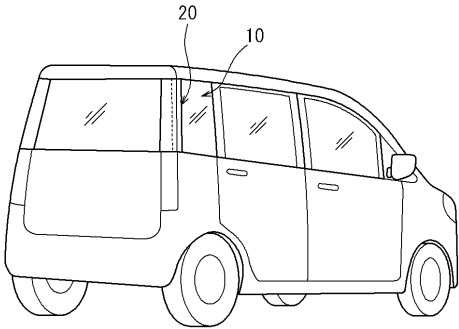
10

20

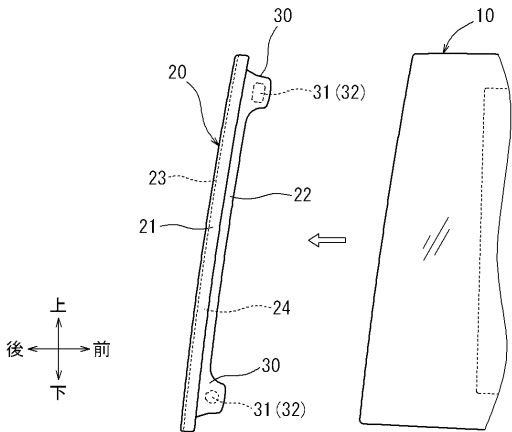
30

40

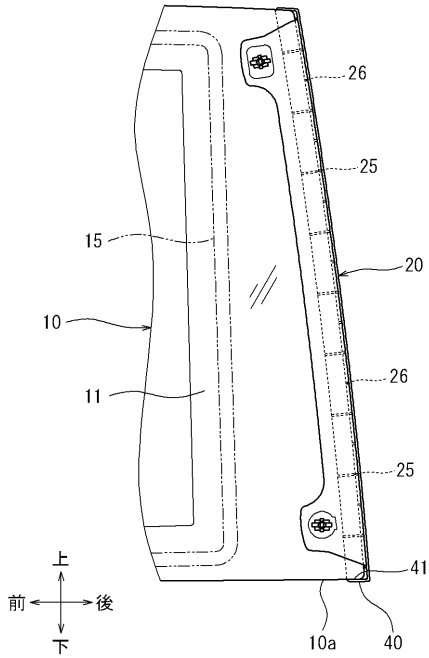
【図 1】



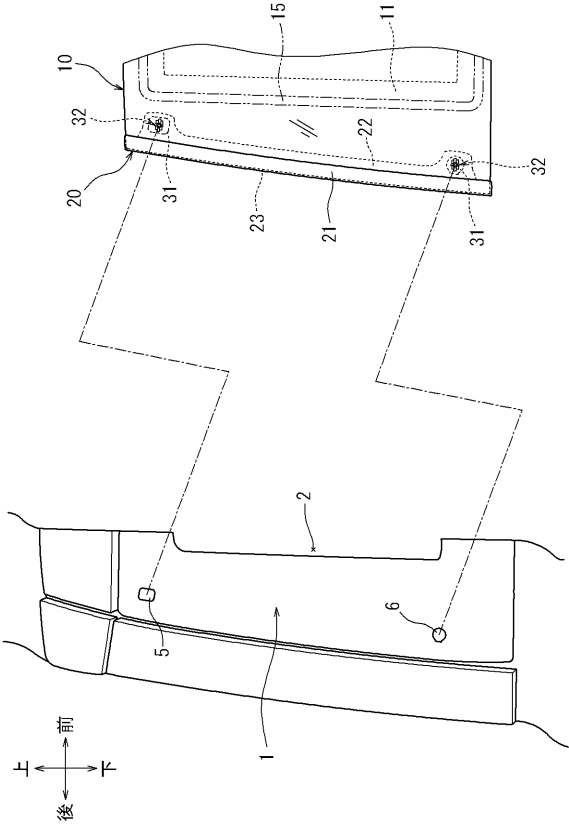
【図 2】



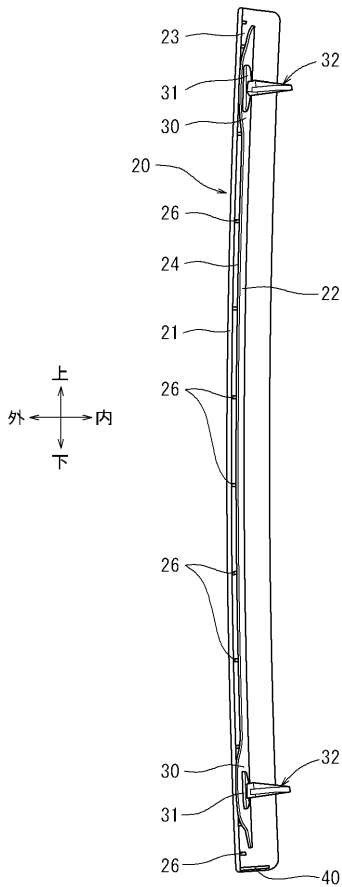
【図 3】



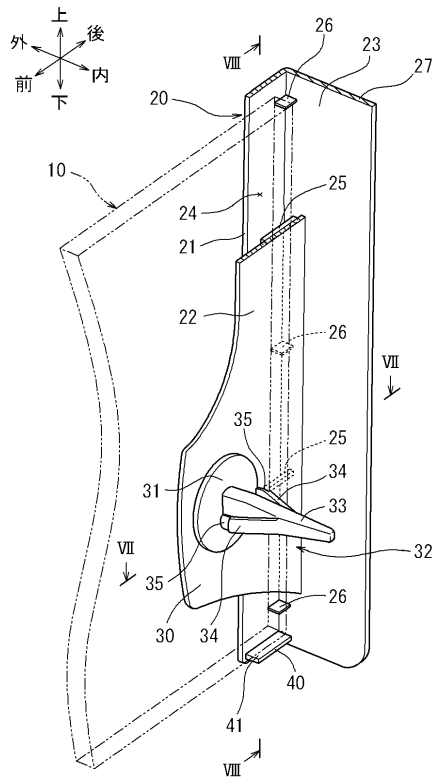
【図 4】



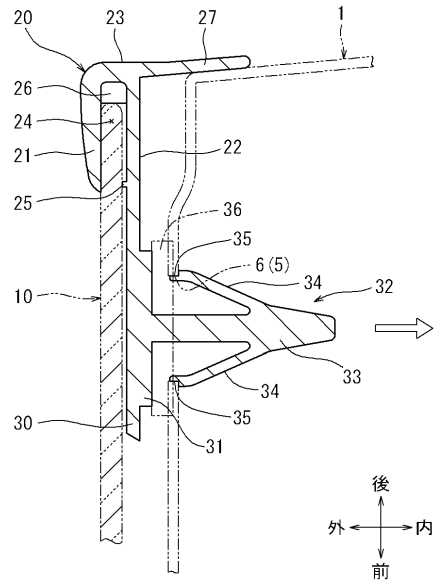
【図 5】



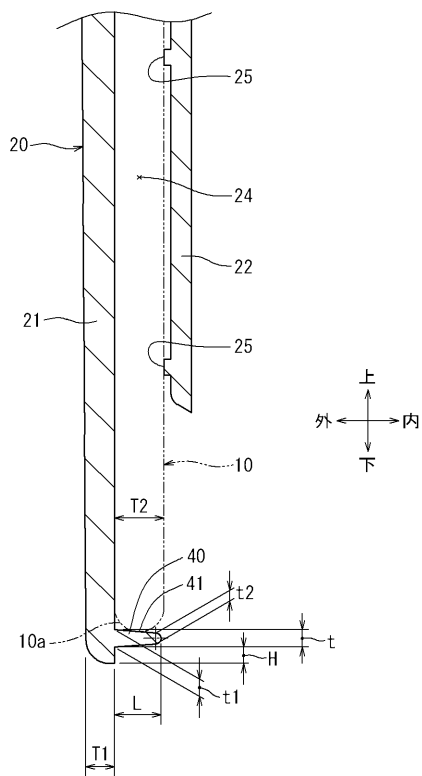
【図 6】



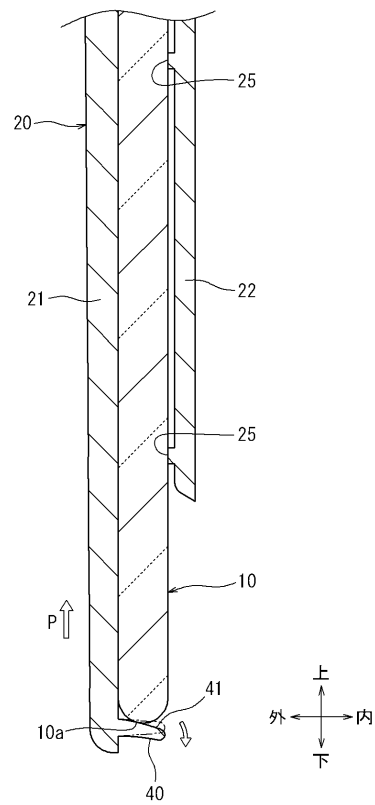
【図 7】



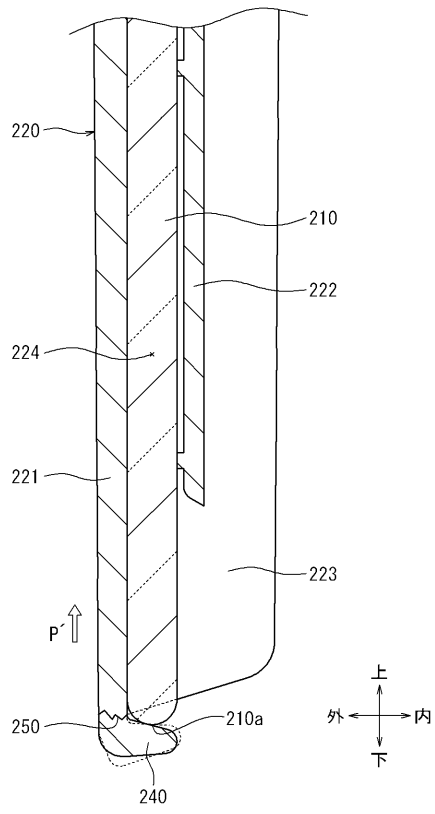
【図 8】



【図 9】



【図 10】



フロントページの続き

- (56)参考文献 特開平09-290633 (JP, A)
特開平11-343781 (JP, A)
実開平03-069513 (JP, U)
実開平01-102016 (JP, U)
実開昭63-189908 (JP, U)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60J 1/02
B60J 1/10