

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第4920121号
(P4920121)

(45) 発行日 平成24年4月18日 (2012. 4. 18)

(24) 登録日 平成24年2月10日 (2012. 2. 10)

(51) Int. Cl.

F 1

B 6 0 J 5/00 (2006. 01)
B 6 2 D 25/20 (2006. 01)

B 6 0 J 5/00 Z
B 6 2 D 25/20 F

請求項の数 21 (全 11 頁)

(21) 出願番号 特願2011-523067 (P2011-523067)
(86) (22) 出願日 平成21年8月10日 (2009. 8. 10)
(65) 公表番号 特表2011-530453 (P2011-530453A)
(43) 公表日 平成23年12月22日 (2011. 12. 22)
(86) 国際出願番号 PCT/US2009/053267
(87) 国際公開番号 W02010/019498
(87) 国際公開日 平成22年2月18日 (2010. 2. 18)
審査請求日 平成23年7月5日 (2011. 7. 5)
(31) 優先権主張番号 12/191, 125
(32) 優先日 平成20年8月13日 (2008. 8. 13)
(33) 優先権主張国 米国 (US)

早期審査対象出願

(73) 特許権者 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 100071870
弁理士 落合 健
(74) 代理人 100097618
弁理士 仁木 一明
(74) 代理人 100152227
弁理士 ▲ぬで▼島 慎二
(72) 発明者 井橋 祥共
アメリカ合衆国 43067-9705
オハイオ州、レイモンド、ステート ルー
ト 739、21001 ホンダ パテ
ンツ アンド テクノロジーズ ノース
アメリカ エル エル シー内
最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 閉鎖体ストッパ及びガーニッシュを含む車両アセンブリ並びにその組立方法

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車体フレームと、
前記車体フレームに結合されて、開放位置及び閉鎖位置間を移動可能な閉鎖体と、
ストッパ着座面を有すると共に前記車体フレームに結合され、該ストッパ着座面の上方
で終端となるガーニッシュと、

前記閉鎖体に結合されて、前記閉鎖体の前記閉鎖位置にあるときに前記ストッパ着座面
で前記ガーニッシュに接触するストッパと、

前記ストッパ着座面の位置に対応して前記ガーニッシュと前記車体フレームとの間に配
設され、前記可動閉鎖体前記閉鎖位置へ移動するときの該可動閉鎖体からの衝撃を吸収
するように構成された閉鎖体ストッパ座部本体とからなり、

前記ストッパ座部本体が、略立方体形状であり、また、第一の向きと、その第一の向き
に対して少なくとも約90度回転した第二の向きとに配置されるよう構成されることを特
徴とする車両アセンブリ。

【請求項2】

前記ストッパ座部本体が前記ガーニッシュの内面と前記車体フレームの外面とに接触す
ることを特徴とする請求項1に記載の車両アセンブリ。

【請求項3】

前記ストッパ座部本体が前記ガーニッシュに固定されることを特徴とする請求項1に記
載の車両アセンブリ。

【請求項 4】

前記ストッパ座部本体が少なくとも一つの溝部を備え、前記ガーニッシュが、前記溝部に収容されて前記ストッパ座部本体を前記ガーニッシュに固定する少なくとも一つの突部を備えることを特徴とする請求項 3 に記載の車両アセンブリ。

【請求項 5】

前記ガーニッシュは、前記ストッパ座部本体が前記車体フレームの走行方向と平行に移動することを規制する移動止めを備えることを特徴とする請求項 4 に記載の車両アセンブリ。

【請求項 6】

前記少なくとも一つの突部が、前記ストッパ座部本体が前記車体フレームの走行方向と直角に移動することを規制する歯部を備えることを特徴とする請求項 4 に記載の車両アセンブリ。

10

【請求項 7】

前記ストッパ座部本体が前記車体フレームに固定されることを特徴とする請求項 1 に記載の車両アセンブリ。

【請求項 8】

前記ストッパ座部本体は、押出成形され、また少なくとも一つの溝部を形成されていることを特徴とする請求項 1 に記載の車両アセンブリ。

【請求項 9】

車両の車体フレームに取り付けるように構成され、前記車体フレームに取り付けた状態で前記車体フレームに対向するように構成される内面と、前記車体フレームに取り付けた状態で前記車体フレームから離れる方向を向くように構成される外面とを有するガーニッシュと、

20

前記ガーニッシュの内面から内方に延出する少なくとも一つの突部と、

前記ガーニッシュを前記車体フレームに取り付けた状態で前記ガーニッシュと前記車体フレームとの間に位置するように、前記ガーニッシュの内面に隣接して前記ガーニッシュに結合される略立方体状の閉鎖体ストッパ座部本体とからなり、

前記少なくとも一つの突部は、前記ストッパ座部本体と係合して該ストッパ座部本体を前記ガーニッシュに結合し、

前記ストッパ座部本体は、少なくとも二つの向きで前記ガーニッシュに結合されるように構成されていると共に、その第一の向きは第二の向きに対して前記ストッパ座部本体が少なくとも約 90 度回転した向きであり、

30

前記ストッパ座部本体の前記向きは、前記突部の形状及び向きに依存することを特徴とする車両用のガーニッシュと閉鎖体ストッパ座部のアセンブリ。

【請求項 10】

前記少なくとも一つの突部が、前記ガーニッシュの内面から離れるよう延出する第一部分と、前記第一部分から離れるよう延出し前記ガーニッシュの内面から離間した第二部分とを有するフランジ状に形成されたことを特徴とする請求項 9 に記載のアセンブリ。

【請求項 11】

前記ストッパ座部本体が、前記少なくとも一つの突部を収容する少なくとも一つの溝部を備えることを特徴とする請求項 10 に記載のアセンブリ。

40

【請求項 12】

前記少なくとも一つの突部が上部突部と下部突部とを備えることを特徴とする請求項 10 に記載のアセンブリ。

【請求項 13】

前記少なくとも一つの突部が、前記上部突部の端部を前記下部突部の端部に結合する相互連結突部を備えることを特徴とする請求項 12 に記載のアセンブリ。

【請求項 14】

前記上部突部と前記下部突部との間に配設され、前記車両の走行方向において前記相互連結突部から離間された移動止めをさらに備えることを特徴とする請求項 13 に記載のア

50

センブリ。

【請求項 15】

前記少なくとも一つの突部が、前記ストッパ座部本体に係合する歯部を備えた複数の突部を備えることを特徴とする請求項 9 に記載のアセンブリ。

【請求項 16】

前記ストッパ座部本体が押出成形品であることを特徴とする請求項 9 に記載のアセンブリ。

【請求項 17】

閉鎖位置の閉鎖体ストッパ又は閉鎖体がガーニッシュに接触する位置より上方で前記ガーニッシュが終端するように、該ガーニッシュを車両の車体フレームに取り付け、

10

前記閉鎖位置の前記閉鎖体ストッパ又は閉鎖体が前記ガーニッシュに接触する位置に整合する、前記ガーニッシュと前記車体フレームとの間の空間で、前記ガーニッシュと前記車体フレームとの間に配設されるように、略立方体状の閉鎖体ストッパ座部本体を、前記ガーニッシュ及び前記車体フレームの少なくとも一つに取り付けてなること特徴とする、車両用のガーニッシュと閉鎖体ストッパ本体のアセンブリを組み立てる方法。

【請求項 18】

前記ストッパ座部本体の取り付けが、前記ストッパ座部本体を、前記ガーニッシュに対して前記車両の走行方向と略平行な方向に移動することをさらに含むことを特徴とする請求項 17 に記載の方法。

【請求項 19】

20

前記ストッパ座部本体の取り付けが、前記ストッパ座部本体を、前記ガーニッシュに対して前記車両の走行方向と略直交する方向に移動することをさらに含むことを特徴とする請求項 17 に記載の方法。

【請求項 20】

前記ガーニッシュの取り付けが、前記ストッパ座部本体を前記車体フレームに固定することをさらに含むことを特徴とする請求項 17 に記載の方法。

【請求項 21】

溝部、ノッチ、又は開口部の少なくとも一つが押出成形方向に沿って延出するように形成された、高さ h 、幅 w の本体を押出成形し、

前記本体の押出成形方向に対して略直角に前記本体を切断して、奥行 d を有する前記ストッパ座部本体を形成することをさらに含むことを特徴とする請求項 17 に記載の方法。

30

【発明の詳細な説明】

【背景技術】

【0001】

本開示は、一般に車両用枠ガーニッシュ及び閉鎖体ストッパの構造に関する。

【0002】

図 1 及び図 2 は、センターピラー 12 が側枠 14 から上方に延出する車体フレーム 10 の下側部分を示している。センターピラー 12 と側枠 14 とでドア開口部 16 を略画成する。開放位置と閉鎖位置との間を移動可能なドア 18 は、閉鎖位置にあるときにドア開口部 16 を被覆する。側枠ガーニッシュ 22 は、側枠を構成するパネルの接続部を隠蔽保護するようにドア開口部 16 の下方で側枠 14 に取り付けられる。

40

【0003】

図 2 により明らかに示すように、側枠 14 は、枠外側パネル 24 と、枠内側パネル 26 と、枠内側パネルと枠外側パネルとの間に配置された補強パネル 28 とを備える。枠外側パネルの外面 34 にストッパ着座面 32 が形成される。ストッパ着座面 32 は、ドア 18 の閉鎖時の衝撃の一部を吸収する。

【0004】

ドア 18 は、アウターパネル 36 とインナーパネル 38 とを備える。インナーパネル 38 には、ストッパ着座面 32 と協働するドアストッパ 44 を收容するように開口部 42 が形成される。また、ドアインナーパネル 38 にはシール 46 が取り付けられ、ドアが閉鎖

50

位置にあるときにはシール 4 6 は枠外側パネル 2 4 の外面 3 4 に接触する。ストッパ 4 4 は、図 2 に示すようにドアが閉鎖位置へ移動したときにドア 1 8 からの衝撃を吸収するように構成される。

【0005】

側枠ガーニッシュ 2 2 をストッパ着座面 3 2 のある位置より上方に垂直に延出する必要がある場合、この従来の側枠及び側枠ガーニッシュ構造を使用することは難しい。

【発明の概要】

【0006】

上述の欠点を解決した車両アセンブリは、車体フレームと、前記車体フレームに結合されて、開放位置及び閉鎖位置間を移動可能な閉鎖体と、ストッパ着座面を有すると共に前記車体フレームに結合され、該ストッパ着座面の上方で終端となるガーニッシュと、前記閉鎖体に結合されて、前記閉鎖体が前記閉鎖位置にあるときに前記ストッパ着座面で前記ガーニッシュに接触するストッパと、前記ストッパ着座面の位置に対応して前記ガーニッシュと前記車体フレームとの間に配設され、前記可動閉鎖体が前記閉鎖位置へ移動するときの該可動閉鎖体からの衝撃を吸収するように構成された閉鎖体ストッパ座部本体とからなり、前記ストッパ座部本体が、略立方体形状であり、また、第一の向きと、その第一の向きに対して少なくとも約 90 度回転した第二の向きとに配置されるよう構成されることを第 1 の特徴としており、また、車両の車体フレームに取り付けるように構成され、前記車体フレームに取り付けた状態で前記車体フレームに対向するように構成される内面と、前記車体フレームに取り付けた状態で前記車体フレームから離れる方向を向くように構成される外面とを有するガーニッシュと、前記ガーニッシュの内面から内方に延出する少なくとも一つの突部と、前記ガーニッシュを前記車体フレームに取り付けた状態で前記ガーニッシュと前記車体フレームとの間に位置するように、前記ガーニッシュの内面に隣接して前記ガーニッシュに結合される略立方体状の閉鎖体ストッパ座部本体とからなり、前記少なくとも一つの突部は、前記ストッパ座部本体と係合して該ストッパ座部本体を前記ガーニッシュに結合し、前記ストッパ座部本体は、少なくとも二つの向きで前記ガーニッシュに結合されるように構成されていると共に、その第一の向きは第二の向きに対して前記ストッパ座部本体が少なくとも約 90 度回転した向きであり、前記ストッパ座部本体の前記向きは、前記突部の形状及び向きに依存することを第 2 の特徴とする。

【0007】

前記閉鎖体ストッパ座部本体は、ドア、後尾扉、トランクの蓋等の多数の様々な閉鎖体で使用可能である。

【0008】

上記問題点を解決するガーニッシュと閉鎖体ストッパ座部のアセンブリの例としては、車両の車体フレームに取り付けられるように構成されるガーニッシュや、ガーニッシュに連なる閉鎖体ストッパ座部本体などが挙げられる。ガーニッシュは、内面と外面とを備える。ガーニッシュの内面は、ガーニッシュを車体フレームに取り付けた状態で車体フレームに対向するように構成される。ガーニッシュの外面は、ガーニッシュを車体フレームに取り付けた状態で車体フレームから離れる方向を向くように構成される。閉鎖体ストッパ座部本体は、ガーニッシュを車体フレームに取り付けた状態でガーニッシュと車体フレームとの間に位置するように、ガーニッシュの内面に隣接してガーニッシュに結合される。

【0009】

上記問題点を解決する、ガーニッシュと閉鎖体ストッパ本体のアセンブリを組み立てる方法は、閉鎖位置の閉鎖体ストッパ又は閉鎖体がガーニッシュに接触する位置より上方で前記ガーニッシュが終端するように、該ガーニッシュを車両の車体フレームに取り付け、前記閉鎖位置の前記閉鎖体ストッパ又は閉鎖体が前記ガーニッシュに接触する位置に整合する、前記ガーニッシュと前記車体フレームとの間の空間で、前記ガーニッシュと前記車体フレームとの間に配設されるように、略立方体状の閉鎖体ストッパ座部本体を、前記ガーニッシュ及び前記車体フレームの少なくとも一つに取り付けてなること特徴とする。この方法によれば、閉鎖体ストッパ座部本体を、ガーニッシュと車体フレームとの間に配設

することが可能となる。

【図面の簡単な説明】

【0010】

【図1】従来の側枠及び側枠ガーニッシュ構造を有する車体フレームの下側部分の斜視図

【図2】図1に示す車体フレームの下側部分と閉鎖位置にあるドアの縦断面図

【図3】新規な側枠及び側枠ガーニッシュ構造用閉鎖体ストッパ座部本体を含む、車体フレームの下側部分及びドアの断面図

【図4】図3の4-4線に沿って見た図

【図5】閉鎖体ストッパ座部本体の他の実施例の斜視図

【図6】図5に示すストッパ座部本体を第一の向きで備える、車体フレームの下部及びドアの断面図

【図7】図6の7-7線による断面図

【図8】図5の閉鎖体ストッパ座部本体がガーニッシュの内面に隣接してガーニッシュに取り付けられた状態を示す、閉鎖体枠ガーニッシュと閉鎖体ストッパ座部のアセンブリの斜視図

【図9】図6に示す第一の向きに関して90度回転した第二の向きにある図5のストッパ座部本体を有する、車体フレームの下部及びドアの断面図

【図10】図9の10-10線から見た図

【図11】図5の閉鎖体ストッパ座部本体が第二の向きでガーニッシュに取り付けられる様子を示す、閉鎖体枠ガーニッシュと閉鎖体ストッパ座部のアセンブリの斜視図

【図12】閉鎖体ストッパ座部本体の他の実施例の斜視図

【発明の実施形態の説明】

【0011】

ここでの記載及び図面は例示に過ぎず、添付した特許請求の範囲及びその均等物により限定される本発明の範囲から逸脱することなく開示の構造に様々な修正及び変更が可能である。図面を通じて、同一又は同様の部品には同一の符号を付す。ここに開示された構造の様々な特定部品は技術用語に過ぎず、製造者によってそれぞれ変り得るものであり、本発明を何ら限定するものではない。

【0012】

図3は、車体フレーム10と、車体フレームに結合されて開放位置と閉鎖位置との間を移動可能である、図3においてはドア18である閉鎖体とを示す。図3においてはドア18のみが開示されているが、図3に示すガーニッシュとしての閉鎖体枠ガーニッシュと閉鎖体ストッパ座部のアセンブリは、トランクの蓋や後尾扉など他の閉鎖体にも使用可能である。図3において、ガーニッシュ22は図示されない従来の方法で車体フレーム10、より具体的には側枠14に結合される。ガーニッシュ22は、リベット、ナット、ボルトなどの従来の締結部等を使用して枠外側パネル24に取り付けることが可能である。ガーニッシュ22は通常プラスチック製の押出成形品であり、枠外側パネル24と枠内側パネル26と補強パネル28とからなる側枠14は通常金属製である。図1に示すものと異なり、ガーニッシュ22は、そのガーニッシュ22が有するストッパ着座面よりも上方に延出し、その上方で終端となる。図3に開示した実施例について更に説明すると、ガーニッシュ22は内面50及び外面52を備える。図3に示すように、ガーニッシュ22の内面50は、ガーニッシュ22を車体フレーム10に取り付けた状態で車体フレームに対向するように構成される。ガーニッシュ22の外面52は、ガーニッシュを車体フレーム10に取り付けた状態で車体フレームから離れる方向を向くように構成される。ドアが図3に示すような閉鎖位置に移動したとき、ドア18の内側ドアパネル38に形成される開口部42に収容されるドアストッパ44は、ガーニッシュ22の外面52のストッパ着座面に接触する。また、ドアストッパは、例えば図1に示すストッパ着座面と同様に、ドアと一体に形成してもよく、あるいはドアストッパは存在しなくてもよい。

【0013】

図3に示すアセンブリは、ドア18が閉鎖位置へ移動したときにドアからの衝撃を吸収

10

20

30

40

50

するように構成される閉鎖体ストッパ座部本体60を備える。ストッパ座部本体60は、ストッパ44の製作材料と類似の弾性材料から製作されている。そのような弾性材料の例としては、硬化ゴム状材料等が挙げられる。ストッパ座部本体60は、ガーニッシュ22と側枠14との間の、ドアストッパ44がガーニッシュに接触する位置に対応する空間62を充填する。さらに図4も参照して、ストッパ座部本体60は略箱形状で、ストッパ座部本体を車体フレーム、より具体的には枠外側パネル24に固定するボルト68をそれぞれ収容する開口部66を有する下部フランジ64を備える。枠外側パネル24には、ボルト68を収容する開口部66の位置に対応して開口部72が設けられる。各ボルト68にはナット74が螺合される。ストッパ座部本体60は、リベット、接着剤等の他の従来の方法で車体フレーム10に取り付けることも可能である。

10

【0014】

図3に示す実施例では、ストッパ座部本体60は、ガーニッシュ22の内面50と、車体フレーム10の一部を形成する枠外側パネル24の外面34とに接触する。ドア18が開放位置から閉鎖位置へ移動すると、ストッパ座部本体60はドアの閉鎖位置への移動時のドアからの衝撃を吸収する。ガーニッシュ22と車体フレーム10との間の空間62を埋めることで、ドアストッパ44の接触時にガーニッシュ22が大きく湾曲したり変形したりすることがなく、ガーニッシュにドアストッパ44が接触する部分でガーニッシュの構造健全性を確保することができる。これにより、ドアストッパ44をガーニッシュ22より低く配置し、ガーニッシュにドアストッパ44の着座面を設け、ガーニッシュを側枠14に沿って高く起立させることが可能となる。

20

【0015】

図5に、閉鎖体ストッパ座部本体70の他の実施例を示す。このストッパ座部本体70は略立方体形状である。ストッパ座部本体は、車両アセンブリ又は閉鎖体枠ガーニッシュと閉鎖体ストッパ座部のアセンブリにストッパ座部本体を少なくとも二つの向きで配設可能とする形態で作成される。これを以下により詳細に説明する。ストッパ座部本体70は、矢印72に沿った方向に押出成形された押出成形品として得られる。例示された実施例では、ストッパ座部本体70は、溝部、すなわち上部及び下部溝部74と、側部溝部76とを備える。溝部74、76は押出成形工程で形成され、矢印72で示す押出方向に直交する平面78は、押出成形品を押出方向に直角に切断することにより形成される。側面82は、押出成形材料が通過した金型の形状により形成される。ストッパ座部本体70は、

30

【0016】

図6は、車体フレーム10と、車体フレームに結合され開放位置と閉鎖位置との間を移動可能である、図6においてもドア18である閉鎖体とを示す。図6に示す閉鎖体枠ガーニッシュと閉鎖体ストッパ座部のアセンブリは、車両の他の閉鎖体、例えばトランクの蓋や後尾扉に使用することも可能である。ガーニッシュ22がストッパ着座面よりも上方に延出しその上方で終端となる以外は従来と同様に、ガーニッシュ22は側枠14で車体フレームに結合する。ガーニッシュ22には、ガーニッシュ22を車体フレームに取り付けた状態で車体フレームに対向する内面50と、ガーニッシュを車体フレームに取り付けた状態で車体フレームから離れる方向を向く外面52とが設けられる。ドア18の内側ドアパネル38の開口部42に収容されるドアストッパ44は、ドアが閉鎖位置へ移動したときにガーニッシュ22の外面52のストッパ着座面に接触する。この様子が、図6に示される。

40

【0017】

図6に示すアセンブリでは、閉鎖体ストッパ座部本体70は、ドアが閉鎖位置へ移動したときにドアからの衝撃を吸収するように構成されている。例示した実施例では、ストッパ座部本体70は、ガーニッシュを車体フレームに取り付けた状態でガーニッシュと車体フレームとの間に配置されるようにガーニッシュの内面50に隣接してガーニッシュ22に結合する。ガーニッシュ22には、ストッパ座部本体をガーニッシュに結合させるようにストッパ座部本体70に係合する、ガーニッシュの内面50から内方に延出する少なく

50

とも一つの突部が設けられる。特に図6～図8に示す実施例では、フランジ形状突部84がストッパ座部本体の上部及び下部溝部74に係合する。突部84はそれぞれ、ガーニッシュの内面50に略直交してそこから離れるよう延出する第一部分86と、第一部分に略直交してそこから離れるよう延出しガーニッシュの内面から離間した第二部分88とを有する。

【0018】

図7及び図8により明確に示されるように、上部及び下部突部84は、略垂直に配設される相互連結突部92によりそれぞれの端部で結合される。突部84、92は、ストッパ座部本体70をガーニッシュ22に取り付け可能とするようにストッパ座部本体を収容する受容部を略画成する。移動止め94が上部及び下部突部84の間に垂直に配設されるとともに、ガーニッシュ22に取り付けられる車両の走行方向（前進又は後進）で相互連結突部92から水平に離間している。移動止め94は、ストッパ座部本体が移動止めを過ぎて押圧された場合に、ストッパ座部本体70が走行方向でガーニッシュに対して移動することを規制するものである。ストッパ座部本体70は、車両の走行方向（前進又は後進）に略平行な矢印96（図8）に示される方向にガーニッシュに対してストッパ座部本体を移動させることでガーニッシュ22に取り付けられる。

【0019】

図6を再び参照して、ストッパ座部本体70は、ガーニッシュ22の内面50及び枠外側パネル24の外側面34に接触する。ドアストッパ44の接触時にガーニッシュ22が大きく湾曲したり変形したりしないように、ドアストッパ44がガーニッシュに当たる所でガーニッシュ22と車体フレーム10との間の空間62をストッパ座部本体70で充填する。これにより、ガーニッシュにドアストッパが接触する位置でのガーニッシュの構造健全性が維持される。これにより、ドアストッパ44をガーニッシュ22より低く配置することが可能となり、ガーニッシュにドアストッパ用の着座面を設けることができ、ガーニッシュがストッパ着座面のある位置より上方に垂直に延出することを可能とする。

【0020】

ストッパ座部本体70は、図6～図8に示す第一の向き、及び、ストッパ座部本体が第一の向きに対して少なくとも約90度回転した第二の向きに配設されるように構成される。ストッパ座部本体70の向きは、ストッパ座部本体を取り付けるガーニッシュ上の突部の形状と向きに依存する。図5を再び参照して、ストッパ座部本体70は、高さh、幅wを有するよう押出成形され、奥行dを与えるよう押出方向に直交して切断される。奥行dは、ストッパ座部本体70の向きに拠って決定される。下記に示す例のみに限定されるものではないが（上述したように、ストッパ座部本体はトランクの蓋や後尾扉などの他の閉鎖体に使用可能である）、図6には右前側ドア及びそれに隣接する車体の部分が図示され、図9には右後側ドア及びそれに隣接する車体の部分が図示される。ストッパ座部本体70が図9に示すような右後側ドアに使用される場合、図6と比べて、奥行dは異なるがストッパ座部本体の他の構成は同等である。これにより、一つの押出成形品を異なる向きで、種々の閉鎖体枠ガーニッシュと閉鎖体ストッパ座部のアセンブリに使用することが可能となる。特に図6及び図9に示す実施例では、図9に示すストッパ座部本体70の奥行dは、図7に示すストッパ座部アセンブリの奥行dの約5分の3となっている。

【0021】

図9を参照して、ガーニッシュ22は、ガーニッシュ22の内面50から内方に略直交して延出する突部102を含むこともできる。これらの突部102もまた、ストッパ座部本体をガーニッシュ、特にガーニッシュの内面50に隣接して取り付けるためにストッパ座部本体70を収容する受容部104（図11）を画成する。突部102にはそれぞれ、ストッパ座部本体70が車両の走行方向に直交して移動することを防止するように構成される歯部106が設けられる。

【0022】

図8と図11を比較すると明らかなように、図11に示す閉鎖体ストッパ座部本体70の向きは、図8に示す向きから90度回転した向きとなっている。さらに、図11にお

10

20

30

40

50

るストップパ座部本体 70 の奥行は、図 8 のストップパ座部本体の奥行より小さくなっている。さらに、ストップパ座部本体 70 をガーニッシュ 22 に対して車両の走行方向と略直交する方向（矢印 108 により表示）に移動させて、ストップパ座部本体をガーニッシュに取り付ける。ストップパ座部本体 70 は矢印 108 の方向に押圧され、突部 102 が溝部 74, 76 に係合して、ストップパ座部本体をガーニッシュ 22 の内面 50 に保持する。図 9 を再び参照して、第二の向きでも、ストップパ座部本体 70 は依然ガーニッシュ 22 の内面 50 及び枠外側パネル 24 の外面 34 に接触している。

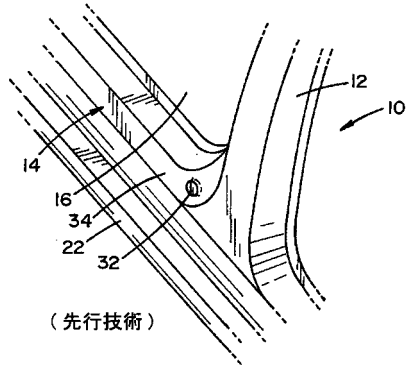
【0023】

ガーニッシュから延出してストップパ座部本体に係合する突部は、他の構成とすることも可能である。さらに、ストップパ座部本体の構成も、図 3 及び図 5 に示す構成以外の他の構成とすることが可能である。そのようなストップパ座部本体の一つの例として、ストップパ座部本体 110 の押出成形方向である方向 114 に沿って延出するように形成されたノッチ 112 を備える図 12 に示すストップパ座部本体 110 が挙げられる。図 5 から図 11 に示すストップパ座部本体と同様に、図 12 におけるストップパ座部本体 110 は、相互に直交する二つの軸に対して対称であり、ストップパ座部本体の奥行は押出成形品が押出方向に関して切断される位置と相関する。ノッチすなわち切欠部分 112 と、ノッチにより画成された隆起部 116 とは、前記したものと同様にガーニッシュに作成された適切な形状を有する突部に係合可能である。（ストップパ座部本体 70 の）ノッチ 112 又は溝部 76, 74 に追加してあるいはその代わりに、本体の押出成形方向に沿って延出するように本体中に又は本体を通して形成される開口部、例えば細長い開口部を設けることも可能である。そのようなストップパ座部本体 110 の一例では、ガーニッシュから内方に延出する突部を図 11 に示すものと同様に構成し、ガーニッシュに隣接して、より具体的にはガーニッシュの内面に隣接してストップパ座部本体を保持するように、前記突部を開口部の内側に収容してもよい。

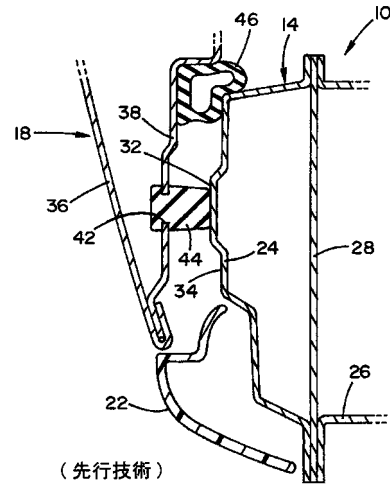
【0024】

以上、車両アセンブリ及び閉鎖体枠ガーニッシュと閉鎖体ストップパ座部のアセンブリを具体的に記述した。上記の詳細な説明を読解する上で想到される変更や代替も含まれるものである。本発明は、図示・説明された実施例のみに限定されるものではなく、添付した特許請求の範囲及びその均等物により定義されるものである。

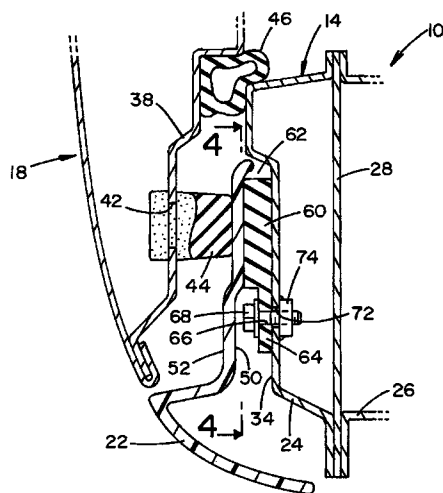
【図 1】



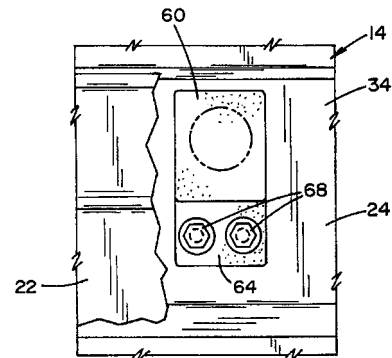
【図 2】



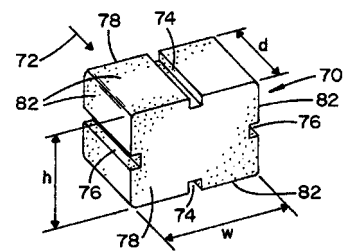
【図 3】



【図 4】



【図 5】



フロントページの続き

(72)発明者 ウェズリー エー ジョンソン

アメリカ合衆国 43067-9705 オハイオ州、レイモンド、ステート ルート 739、
21001 ホンダ パテント アンド テクノロジーズ ノース アメリカ エル エル シ
ー内

審査官 石川 健一

(56)参考文献 特開2002-029261 (JP, A)

特開2000-142265 (JP, A)

特開平09-175297 (JP, A)

特開2000-085363 (JP, A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60J 5/00-5/10

B62D 25/12

B62D 25/20

B60R 13/04