

(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2016-104597

(P2016-104597A)

(43) 公開日 平成28年6月9日(2016.6.9)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B 6 0 K 37/00 (2006.01)	B 6 0 K 37/00	3 D 2 0 1
B 6 0 R 13/06 (2006.01)	B 6 0 R 13/06	3 D 3 4 4

審査請求 未請求 請求項の数 6 O L (全 13 頁)

(21) 出願番号	特願2014-243065 (P2014-243065)	(71) 出願人	000002082
(22) 出願日	平成26年12月1日 (2014.12.1)		スズキ株式会社
			静岡県浜松市南区高塚町300番地
		(74) 代理人	100099623
			弁理士 奥山 尚一
		(74) 代理人	100096769
			弁理士 有原 幸一
		(74) 代理人	100107319
			弁理士 松島 鉄男
		(74) 代理人	100114591
			弁理士 河村 英文
		(74) 代理人	100125380
			弁理士 中村 綾子
		(74) 代理人	100142996
			弁理士 森本 聡二

最終頁に続く

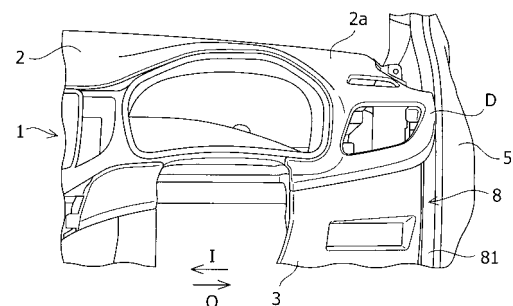
(54) 【発明の名称】 インストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造

(57) 【要約】 (修正有)

【課題】 インストルメントパネルとオープニングトリムの隙間から内部が見えるのを防止し、インストルメントパネルの意匠面をできるだけ幅広く見せ、インストルメントパネルの意匠の自由度及び車両室内の広がり感を向上させることを提供する。

【解決手段】 車両室内側に配置されるインストルメントパネル1と、車両室内側から室外側にかけて配置され、ドア開口部の周縁に取付けられるオープニングトリム8との合わせ部構造において、インストルメントパネル1の上部を形成するアッパーインストルメントパネル2の上方を向く意匠面2aの車両幅方向の側部は、車両室外側に向かって、ドア開口部にかけて張り出す形状に形成され、インストルメントパネル1の張り出し部Dは、ドア開口部の周縁フランジ部を覆うオープニングトリム8のU字状の嵌合部81に重なる位置まで突出して配置されている。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両室内側に配置されるインストルメントパネルと、車両室内側から室外側にかけて配置され、ドア開口部の周縁に取付けられるオープニングトリムとの合わせ部構造において、

前記インストルメントパネルの上部を形成するアッパーインストルメントパネルの上方を向く意匠面の車両幅方向の側部は、車両室外側に向かって、前記ドア開口部にかけて張り出す形状に形成され、

前記インストルメントパネルの張り出し部は、前記ドア開口部の周縁フランジ部を覆う前記オープニングトリムの U 字状の嵌合部に重なる位置まで突出して配置されていることを特徴とするインストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造。

10

【請求項 2】

前記張り出し部は、前記アッパーインストルメントパネルと前記インストルメントパネルの下部を形成するロアインストルメントパネルとの合わせ部に配置され、前記アッパーインストルメントパネルの張り出し部分は、前記意匠面の車両幅方向の側端が型抜き可能な抜き勾配を有するように車両下方へ折り曲げた断面略 L 字状に形成され、前記ロアインストルメントパネルの張り出し部分は、前記オープニングトリムの前記嵌合部の上面を斜めに横切るように車両下方へ向かって徐々に車両室内側に向かう傾斜形状に形成されていることを特徴とする請求項 1 に記載のインストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造。

20

【請求項 3】

前記インストルメントパネルの前記オープニングトリムの前記嵌合部に重なる部分から前記オープニングトリムの車両室内側のリップ部にかけて、前記オープニングトリムの縁端部が、車両下方に行くほど車両室内側へ傾く傾斜形状に形成されていることを特徴とする請求項 1 または 2 に記載のインストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造。

【請求項 4】

前記オープニングトリムの剛性を有する前記嵌合部と、前記嵌合部に重なる前記インストルメントパネルの縁端部との隙間の距離を X とし、前記隙間よりも下方に位置し、前記オープニングトリムの可撓性を有する前記リップ部と、前記リップ部に重なる前記インストルメントパネルの縁端部との隙間の距離を Y とした場合に、前記隙間が $Y < X$ となるように設定されていることを特徴とする請求項 3 に記載のインストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造。

30

【請求項 5】

前記ロアインストルメントパネルは、前記アッパーインストルメントパネルとの合わせ部を境にして、車両室内側に凹む曲面形状に形成されていることを特徴とする請求項 2 ～ 4 のいずれかに記載のインストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造。

【請求項 6】

車体に取り付けられた状態の前記インストルメントパネルの前記張り出し部は、ドアの内装材となるドアトリムに対面するように隣接して配置され、前記張り出し部に対面する前記ドアトリムには凹部が形成され、突出した前記張り出し部の側部が前記ドアトリムの前記凹部に収容されるように構成されていることを特徴とする請求項 1 ～ 5 のいずれかに記載のインストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造。

40

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両室内側のインストルメントパネルと車両室外側のオープニングトリムとの合わせ部構造に関する。

【背景技術】

【0002】

50

従来のインストルメントパネルの合わせ部構造の中には、特許文献 1 に開示されているように、車両室内側に配置されるインストルメントパネルと、車両室外側に配置され、ドア開口部の周縁に取付けられるオープニングトリムとの合わせ部において、インストルメントパネルに側壁を設け、該側壁をオープニングトリムのリップ部と常に当接させることにより、当該インストルメントパネルの側壁とフロントピラーのフランジとの間の隙間からインストルメントパネルの内部が見えてしまうのを防止する技術が記載されている。

また、特許文献 2 に開示されているように、インストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部において、インストルメントパネルにオープニングトリムのリップ部を常に当接させるフランジ部を備えることにより、インストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部の隙間からインストルメントパネルの内部が見えてしまうのを防止する技術が記載されている。

10

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】特許第 3 4 2 7 9 4 2 号公報

【特許文献 2】特開 2 0 0 5 - 1 4 5 0 8 5 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

しかしながら、上述した従来の合わせ部構造においては、どちらも、オープニングトリムのリップ部をインストルメントパネルの側壁またはフランジ部と常に一定の関係で当接させる必要があるので、インストルメントパネルの意匠に制約が生じるという問題があった。また、インストルメントパネルの意匠面の側端部は、オープニングトリムよりも車両室内側の範囲にとどまって配置されているので、インストルメントパネルの車両幅方向への広がりを演出することが難しいという問題があった。

20

【0005】

なお、インストルメントパネルの車両幅方向の側部は、通常、オープニングトリムよりも車両室内側に収まっているため、オープニングトリムの柔らかいリップ部が車両上下方向に沿って当該側部の端面に当接してシールされている。しかし、インストルメントパネルの車両幅方向の側部がオープニングトリムを越えて車両室外側に張り出す場合、オープニングトリムの車両室内側に位置するリップ部から外れることにより、インストルメントパネルをボディに組付ける際にリップ部が捩じれてしまい、シール性が損なわれるおそれがあった。

30

また、インストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部の方向が曲線的に変化する場合、インストルメントパネルのような樹脂成形品では必ず生じる型合わせ部に残る線状の痕（パーティングライン）とオープニングトリムとの接触の問題を生じる一方、当該接触を避けるために隙間を大きくすると、見た目が悪くなって外観品質が低下するなどの問題を生じるおそれがあった。

【0006】

本発明はこのような実情に鑑みてなされたものであって、その目的は、インストルメントパネルとオープニングトリムの隙間から内部が見えるのを防止しながら、インストルメントパネルの意匠面をできるだけ幅広く見せることにより、インストルメントパネルの意匠の自由度及び車両室内の広がり感を向上させることが可能なインストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造を提供することにある。

40

【課題を解決するための手段】

【0007】

上記従来技術の有する課題を解決するために、本発明は、車両室内側に配置されるインストルメントパネルと、車両室内側から室外側にかけて配置され、ドア開口部の周縁に取付けられるオープニングトリムとの合わせ部構造において、前記インストルメントパネルの上部を形成するアッパーインストルメントパネルの上方を向く意匠面の車両幅方向の側

50

部は、車両室外側に向かって、前記ドア開口部にかけて張り出す形状に形成され、前記インストルメントパネルの張り出し部は、前記ドア開口部の周縁フランジ部を覆う前記オープニングトリムのU字状の嵌合部に重なる位置まで突出して配置されている。

【0008】

また、本発明において、前記張り出し部は、前記アッパーインストルメントパネルと前記インストルメントパネルの下部を形成するロアインストルメントパネルとの合わせ部に配置され、前記アッパーインストルメントパネルの張り出し部分は、前記意匠面の車両幅方向の側端が型抜き可能な抜き勾配を有するように車両下方へ折り曲げた断面略L字状に形成され、前記ロアインストルメントパネルの張り出し部分は、前記オープニングトリムの前記嵌合部の上面を斜めに横切るように車両下方へ向かって徐々に車両室内側に向かう傾斜形状に形成されている。

10

【0009】

そして、本発明において、前記インストルメントパネルの前記オープニングトリムの前記嵌合部に重なる部分から前記オープニングトリムの車両室内側のリップ部にかけて、前記オープニングトリムの縁端部が、車両下方に行くほど車両室内側へ傾く傾斜形状に形成されている。

【0010】

さらに、本発明において、前記オープニングトリムの剛性を有する前記嵌合部と、前記嵌合部に重なる前記インストルメントパネルの縁端部との隙間の距離をXとし、前記隙間よりも下方に位置し、前記オープニングトリムの可撓性を有する前記リップ部と、前記リップ部に重なる前記インストルメントパネルの縁端部との隙間の距離をYとした場合に、前記隙間が $Y < X$ となるように設定されている。

20

【0011】

また、本発明において、前記ロアインストルメントパネルは、前記アッパーインストルメントパネルとの合わせ部を境にして、車両室内側に凹む曲面形状に形成されている。

【0012】

さらに、本発明において、車体に取り付けられた状態の前記インストルメントパネルの前記張り出し部は、ドアの内装材となるドアトリムに対面するように隣接して配置され、前記張り出し部に対面する前記ドアトリムには凹部が形成され、突出した前記張り出し部の側部が前記ドアトリムの前記凹部に収容されるように構成されている。

30

【発明の効果】

【0013】

上述の如く、本発明は、車両室内側に配置されるインストルメントパネルと、車両室内側から室外側にかけて配置され、ドア開口部の周縁に取り付けられるオープニングトリムとの合わせ部構造において、前記インストルメントパネルの上部を形成するアッパーインストルメントパネルの上方を向く意匠面の車両幅方向の側部は、車両室外側に向かって、前記ドア開口部にかけて張り出す形状に形成され、前記インストルメントパネルの張り出し部は、前記ドア開口部の周縁フランジ部を覆う前記オープニングトリムのU字状の嵌合部に重なる位置まで突出して配置されているので、インストルメントパネルとオープニングトリムとの間に形成される隙間の発生を抑え、当該隙間から内部が見えるのを防ぐことが可能となり、外観品質の向上を図ることができる。しかも、本発明の合わせ部構造によれば、従来の構造と比べてインストルメントパネルの意匠面を幅広く見せることが可能になるため、インストルメントパネルの意匠の自由度を高めることができるとともに、車両室内の広がり感を向上させ、乗員に対して広い解放感を持たせることができる。

40

【0014】

また、本発明において、前記張り出し部は、前記アッパーインストルメントパネルと前記インストルメントパネルの下部を形成するロアインストルメントパネルとの合わせ部に配置され、前記アッパーインストルメントパネルの張り出し部分は、前記意匠面の車両幅方向の側端が型抜き可能な抜き勾配を有するように車両下方へ折り曲げた断面略L字状に形成され、前記ロアインストルメントパネルの張り出し部分は、前記オープニングトリム

50

の前記嵌合部の上面を斜めに横切るように車両下方へ向かって徐々に車両室内側に向かう傾斜形状に形成されているので、最も突出する頂点がインストルメントパネルの合わせ部となり、アッパーインストルメントパネル及びロアインストルメントパネルの側端が共にアンダーカットにならず、通常の上型と下型の合わせによる成形型を形成することができ、複雑な型構造を用いることなく、高いデザイン性を備えたインストルメントパネルを低コストで提供することができる。

【0015】

さらに、本発明において、前記インストルメントパネルの前記オープニングトリムの前記嵌合部に重なる部分から前記オープニングトリムの車両室内側のリップ部にかけて、前記オープニングトリムの縁端部が、車両下方に行くほど車両室内側へ傾く傾斜形状に形成されているので、オープニングトリムの嵌合部に重なる張り出し部で当接されておらず、張り出し部の内部に位置するリップ部から、張り出し部の下方のインストルメントパネルの側部が当接する位置のリップ部にかけて滑らかに当該リップ部を車両室内側へ向かって押圧した状態とすることができ、インストルメントパネルの車体への取付時におけるインストルメントパネルの張り出し部付近のリップ部の振れを防止できる。その結果、本発明の合わせ部構造によれば、インストルメントパネルとオープニングトリムとの間に隙間が発生するのを防ぐことが可能となり、インストルメントパネルとオープニングトリムとの間から内部が見えず、外観品質を向上させることができるとともに、エンジン騒音などの車両室内への侵入を防止することができる。

【0016】

そして、本発明において、前記オープニングトリムの剛性を有する前記嵌合部と、前記嵌合部に重なる前記インストルメントパネルの縁端部との隙間の距離を X とし、前記隙間よりも下方に位置し、前記オープニングトリムの可撓性を有する前記リップ部と、前記リップ部に重なる前記インストルメントパネルの縁端部との隙間の距離を Y とした場合に、前記隙間が $Y < X$ となるように設定されているので、下方に行くほど傾斜しながら隙間を小さく形成することが可能となり、張り出し部の下方の車両室内側に収まる位置のインストルメントパネルの側部まで、リップ部が振れることなく当接した状態のまま繋げることができ、インストルメントパネルとオープニングトリムとの間における隙間の発生を確実に防止することができる。また、可撓性を有する柔らかいリップ部でインストルメントパネルの縁端部との距離を近づけることにより、インストルメントパネルの縁端部に形成されるパーティングラインがオープニングトリムの剛性を有する硬い嵌合部に接触して傷が付いたり、干渉したりすることを防ぐことができる。

【0017】

また、本発明において、前記ロアインストルメントパネルは、前記アッパーインストルメントパネルとの合わせ部を境にして、車両室内側に凹む曲面形状に形成されているので、当接するインストルメントパネルとオープニングトリムとの合わせ部をアッパーインストルメントパネルの意匠面の車両幅方向の側部よりも内側に入った状態に配置することができる。したがって、本発明の合わせ部構造によれば、乗員側の目線で見えた場合、隙間がアッパーインストルメントパネルの張り出し部分の意匠面に覆われることになるので、外観品質の向上をより一層図ることができる。

【0018】

さらに、本発明において、車体に取り付けられた状態の前記インストルメントパネルの前記張り出し部は、ドアの内装材となるドアトリムに対面するように隣接して配置され、前記張り出し部に対面する前記ドアトリムには凹部が形成され、突出した前記張り出し部の側部が前記ドアトリムの前記凹部に収容されるように構成されているので、インストルメントパネルの張り出し部がドアトリム側に突出していても、ドアトリムへの干渉を防止することができる。

【図面の簡単な説明】

【0019】

【図1】本発明の実施形態の合わせ部構造が適用されるインストルメントパネルの張り出

10

20

30

40

50

し部とオープニングトリムの配置関係を車両室内側の車両後方から見た斜視図である。

【図 2】本発明の実施形態に係るインストルメントパネルの張り出し部とオープニングトリムの配置関係を別の角度で車両室内側の車両後方から見た斜視図である。

【図 3】本発明の実施形態に係るインストルメントパネルの張り出し部を更に別の角度で車両室内側の車両後方から見た斜視図である。

【図 4】本発明の実施形態に係るインストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造において、インストルメントパネルの上下部を形成するアッパーインストルメントパネルとロアインストルメントパネルが組付けられる前の状態を示す斜視図である。

【図 5】図 1 におけるインストルメントパネルがステアリングサポートメンバーを介して車体側のダッシュサイドパネルに取付けられる前の状態を示す斜視図である。

【図 6】本発明の実施形態に係るオープニングトリムがドア開口部に取付けられる前の状態を示す斜視図である。

【図 7】本発明の実施形態に係るオープニングトリムがドア開口部のフランジ部に取付けられた状態を示す断面図である。

【図 8】本発明の実施形態に係るインストルメントパネルの張り出し部に隣接して配置されるドアトリムを示す斜視図である。

【図 9】図 2 における Z 部の拡大斜視図である。

【図 10】図 9 における A-A 線断面図である。

【図 11】図 9 における B-B 線断面図である。

【図 12】図 9 における C-C 線断面図である。

【発明を実施するための形態】

【0020】

以下、本発明を図示の実施の形態に基づいて詳細に説明する。

図 1～図 12 は本発明の実施形態に係るインストルメントパネルとオープニングトリムの合わせ部構造を示すものである。なお、図において、矢印 I 方向は車両室内側の方向を示し、矢印 O 方向は車両室外側の方向を示している。

【0021】

図 1～図 6 に示すように、本発明の実施形態の合わせ部構造が適用されるインストルメントパネル 1 は、車両室内の前方側で車両幅方向の全幅にわたって配置され、全体が上下に分割して形成されており、主として、上部側を形成するアッパーインストルメントパネル 2 と、乗員に対面する面の下部側を形成するロアインストルメントパネル 3 とから構成されている。そして、これら 2 つの樹脂部品を組み合わせた後、インストルメントパネル 1 には、図示しないガーニッシュやオーナメントなどの意匠性を高めるための部品が更に組み付けられ、多彩なデザインのバリエーションを与えることが可能な構成になっている。

【0022】

また、インストルメントパネル 1 の内部には、図 5 及び図 6 に示すように、車両幅方向に沿って延在するステアリングサポートメンバー 4 が内蔵されており、当該インストルメントパネル 1 は、ステアリングサポートメンバー 4 の左右両端の結合ブラケット 41 を介して、ボディ（車体）5 側のダッシュサイドパネル 51 にボルト等で締結されることにより、ボディ 5 に支持固定されている。

なお、アッパーインストルメントパネル 2 とロアインストルメントパネル 3 とは、スクリュー 6 などにより互いに締結されている。このため、アッパーインストルメントパネル 2 の内壁面には、図 10 に示すように、ねじ穴を有するボス 20 が突設され、ロアインストルメントパネル 3 には、スクリュー 6 を挿通させる挿通孔 30 が穿設されている。また、ロアインストルメントパネル 3 は、図 11 に示すように、スクリュー 6 及び固定ブラケット 42 によってステアリングサポートメンバー 4 に固定されている。

【0023】

車両室外側のボディ 5 の車両側部には、図 6～図 8 に示すように、アウターボディパネル 52 及びインナーボディパネル 53 の周縁部 52a, 53a を重ね合わせ、該周縁部 5

10

20

30

40

50

2 a, 5 3 aのフランジ部 5 4の重ね合わせ面をスポット溶接等で固着することによって形成されたドア開口部 5 Aが設けられており、該ドア開口部 5 Aは、サイドドア 7によって開閉されるようになっている。

車両側部のドア開口部 5 Aには、シール材としてフランジ部 5 4に嵌合される環状のオープントリム 8が全周にわたって取付けられている。このオープントリム 8は、車種によってはドア開口部 5 Aの全周ではなく、上半分のみや上部のみに嵌め込まれている場合もあるが、本発明の実施形態の合わせ部構造に適用可能な構成では、少なくともインストルメントパネル 1の車両幅方向側部のドア開口部 5 Aにはオープントリム 8が嵌め込まれて取付けられている。

【0024】

本実施形態のオープントリム 8は、図 7に示すように、フランジ部 5 4を挟むように嵌め込む断面 U 字状の嵌合部 8 1と、該嵌合部 8 1の車両室外側に形成され、サイドドア 7に圧縮されて気密性を保つための断面中空円状のシール部 8 2と、嵌合部 8 1の車両室内側に形成され、車両室内へ向かって延びるヒレ状のリップ部 8 3とを有している。嵌合部 8 1は、内部に芯金 8 4を内包した主にゴム材からなり、剛性を有する硬い部分である。リップ部 8 3は、可撓性を有する柔らかいゴム材からなり、インストルメントパネル 1や車両室内の内装材と当接し、内装材の縁端などを覆ったり、圧接したりする役割を有している。

なお、オープントリム 8の直線部は、押し出し成形などの断面が一定の形状となる一般的な製造法などで形成され、ドア開口部 5 Aの角部などに嵌合される箇所は、押し出し成形された直線部を型にセットし、当該角部を射出型成形方法などで成形して直線部と連結することにより、オープントリム 8は、ドア開口部 5 Aと対応させた環状に形成されることになる。

【0025】

本実施形態の合わせ部構造において、アッパーインストルメントパネル 2の上方を向く意匠面 2 aの車両幅方向の側部は、図 1～図 3、図 9及び図 10に示すように、車両室外側に向かって（矢印 O 方向）、ドア開口部 5 Aにかけて張り出す形状に形成されている。また、ロアインストルメントパネル 3の車両幅方向の側部も、車両室外側に向かって（矢印 O 方向）、ドア開口部 5 Aにかけて張り出す形状に形成されている。そして、インストルメントパネル 1の張り出し部 Dは、ドア開口部 5 Aの周縁のフランジ部 5 4を覆うオープニングトリム 8の嵌合部 8 1に重なる位置まで突出して配置されている。

【0026】

この張り出し部 Dは、図 10に示すように、アッパーインストルメントパネル 2とロアインストルメントパネル 3との合わせ部 2 1, 3 1に配置されており、ロアインストルメントパネル 3の縁端部 3 aは、オープニングトリム 7の車両後方（矢印 R の方向）に配置されている。アッパーインストルメントパネル 2の張り出し部分 2 2は、意匠面 2 aの車両幅方向の側端が型抜き可能な抜き勾配を有するように車両下方へ折り曲げた断面略 L 字状に形成されている。また、ロアインストルメントパネル 3の張り出し部分 3 2は、図 2及び図 9に示すように、オープニングトリム 8の嵌合部 8 1の上面を斜めに横切るように車両下方へ向かって徐々に車両室内側に向かう傾斜形状の傾斜面 3 2 aに形成されている。これにより、車両幅方向で最も突出する頂点がアッパーインストルメントパネル 2とロアインストルメントパネル 3との合わせ部 2 1, 3 1（インストルメントパネル 1の合わせ部）となり、アッパーインストルメントパネル 2及びロアインストルメントパネル 3の側端が共にアンダーカットにならないようになっている。したがって、通常の上型と下型の合わせによる型形成によって、高いデザイン性能のインストルメントパネル 1が実現可能になる。

【0027】

また、本実施形態の合わせ部構造では、図 11及び図 12に示すように、インストルメントパネル 1のオープニングトリム 8の嵌合部 8 1に重なる部分からオープニングトリム 8 1の車両室内側のリップ部 8 3にかけて、オープニングトリム 8の縁端部が、車両下方

10

20

30

40

50

に行くほど車両室内側へ傾く傾斜形状に形成されている。これにより、オープニングトリム 8 の嵌合部 8 1 に重なるインストルメントパネル 1 の張り出し部 D で当接されておらず、張り出し部 D の内部に位置するリップ部 8 3 から、張り出し部 D の下方のロアインストルメントパネル 3 の側部が当接する位置のリップ部 8 3 にかけて滑らかに当該リップ部 8 3 を車両室内側へ向かって押圧した状態とすることが可能となり、インストルメントパネル 1 のボディ 5 への取付時におけるインストルメントパネル 1 の張り出し部 D 付近のリップ部 8 3 の振れが防止され、インストルメントパネル 1 とオープニングトリム 8 との間に隙間が発生せず、インストルメントパネル 1 とオープニングトリム 8 との間から内部が見えないようになっている。

【0028】

さらに、本実施形態の合わせ部構造では、図 10 及び図 11 に示すように、オープニングトリム 8 の嵌合部 8 1 と、該嵌合部 8 1 に重なるロアインストルメントパネル 3 の縁端部 3 a との隙間の距離を X とし、この隙間 X よりも下方に位置し、オープニングトリム 8 のリップ部 8 3 と、該リップ部 8 3 に重なるロアインストルメントパネル 3 の縁端部 3 a との隙間の距離を Y としたときに、隙間 X、Y が $Y < X$ となるような関係に設定されている。また、図 12 に示すロアインストルメントパネル 3 の縁端部 3 a は、図 10 及び図 11 に示す位置よりも下方位置において、オープニングトリム 8 の車両室内側に配置されている。しかも、ロアインストルメントパネル 3 には、当該縁端部 3 a からオープニングトリム 8 と平行に延在する側壁部 3 b が形成されており、この側壁部 3 b は、オープニングトリム 8 のリップ部 8 3 と干渉可能な位置に配置されている。

これにより、下方に行くほど傾斜しながら隙間を小さく形成することが可能となり、張り出し部 D の下方の車両室内側に収まる位置のロアインストルメントパネル 3 の側壁部 3 b まで、リップ部 8 3 が振れることなく当接した状態のまま繋げられ、インストルメントパネル 1 とオープニングトリム 8 との間に隙間が発生しないようになっている。しかも、可撓性を有する柔らかいリップ部 8 3 でロアインストルメントパネル 3 の縁端部 3 a との距離が近づけられることから、ロアインストルメントパネル 3 の縁端部 3 a に形成されるパーティングラインがオープニングトリム 8 の剛性を有する硬い嵌合部 8 1 に接触して傷付いたり、干渉したりするような事態が起こらないのみならず、インストルメントパネル 1 の車両幅方向の側部がオープニングトリム 8 に対して車両室内外側に出入りすることにより、インストルメントパネル 1 の意匠の自由度が向上するようになっている。

【0029】

また、本実施形態のロアインストルメントパネル 3 の張り出し部分 3 2 は、図 10 及び図 11 に示すように、アッパーインストルメントパネル 2 の張り出し部分 2 2 との合わせ部 2 1、3 1 を境にして、車両室内側に向かって凹む湾曲面形状に形成されている。これにより、当接するインストルメントパネル 1 とオープニングトリム 8 との合わせ部がアッパーインストルメントパネル 2 の意匠面 2 a の車両幅方向の側部よりも内側に入った状態に配置されることになり、車両室内のシートに着座した乗員側の視線などで見た場合に、隙間がたとえ形成されていても、当該隙間はアッパーインストルメントパネル 2 の張り出し部分 2 2 の意匠面 2 a に覆われるようになっている。

【0030】

さらに、本実施形態の合わせ部構造において、ボディ 5 に取付けられた状態のインストルメントパネル 1 の張り出し部 D は、図 3 及び図 8 に示すように、サイドドア 7 の車両室内側を覆う内装材であるドアトリム 7 1 に対面するように隣接して配置されている。しかも、張り出し部 D に対面するドアトリム 7 1 には、突出した張り出し部 D の側部と対応する形状及び大きさの凹部 7 2 が逃げ形状に形成されており、突出した張り出し部 D の側部がドアトリム 7 1 の凹部 7 2 に収容されるように構成されている。これにより、インストルメントパネル 1 の張り出し部 D がサイドドア 6 のドアトリム 7 1 側に向かって突出して配置されていても、ドアトリム 7 1 への干渉が防止されるようになっている。

【0031】

このように、本発明の実施形態の合わせ部構造では、インストルメントパネル 1 の上部

10

20

30

40

50

を形成するアッパーインストルメントパネル 2 の上方を向く意匠面 2 a の車両幅方向の側部が、車両室外側に向かって、ドア開口部 5 A にかけて張り出す形状に形成され、インストルメントパネル 1 の張り出し部 D が、ドア開口部 5 A の周縁フランジ部 5 4 を覆うオープニングトリム 8 の嵌合部 8 1 に重なる位置まで突出して配置されているので、インストルメントパネル 1 とオープニングトリム 8 との間に内部が見えるような隙間が発生するのを防止でき、インストルメントパネル 1 の外観品質を向上させることができる。また、本実施形態の合わせ部構造においては、従来の合わせ部構造よりも車両室外側に突出した張り出し部 D によって、インストルメントパネル 1 の意匠全体が幅広く感じるように見えるので、車両室内の広がり感を向上させ、乗員に対して広い解放感を持たせ、居住性を高めることができる。

10

【0032】

以上、本発明の実施の形態につき述べたが、本発明は既述の実施の形態に限定されるものではなく、本発明の技術的思想に基づいて各種の変形及び変更が可能である。

【符号の説明】

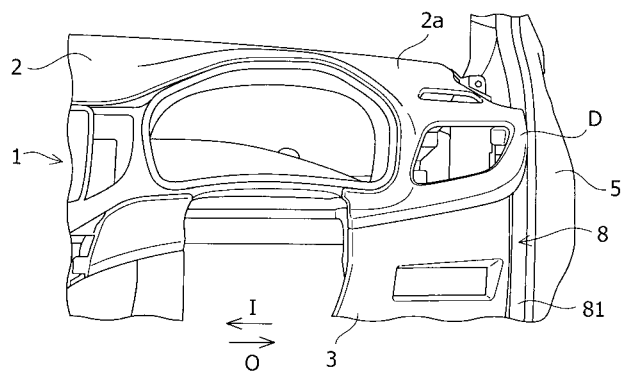
【0033】

- 1 インストルメントパネル
- 2 アッパーインストルメントパネル
- 2 a 意匠面
- 3 ロアインストルメントパネル
- 3 a 縁端部
- 3 b 側壁部
- 5 ボディ（車体）
- 5 A ドア開口部
- 7 サイドドア
- 8 オープニングトリム
- 2 1 アッパーインストルメントパネルの合わせ部
- 2 2 アッパーインストルメントパネルの張り出し部分
- 3 1 ロアインストルメントパネルの合わせ部
- 3 2 ロアインストルメントパネルの張り出し部分
- 3 2 a 傾斜面
- 5 4 フランジ部
- 7 1 ドアトリム
- 7 2 凹部
- 8 1 嵌合部
- 8 2 シール部
- 8 3 リップ部
- 8 4 芯金
- D インストルメントパネルの張り出し部

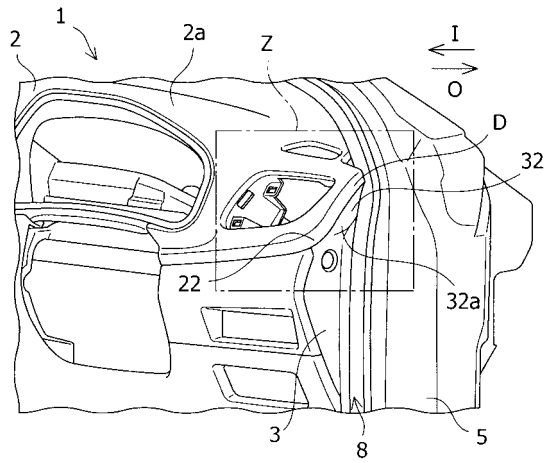
20

30

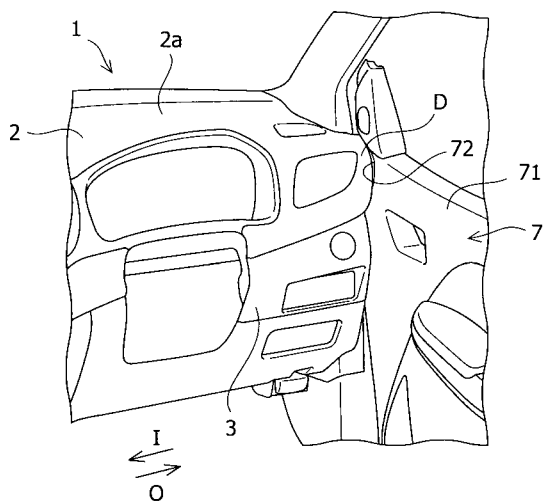
【図 1】



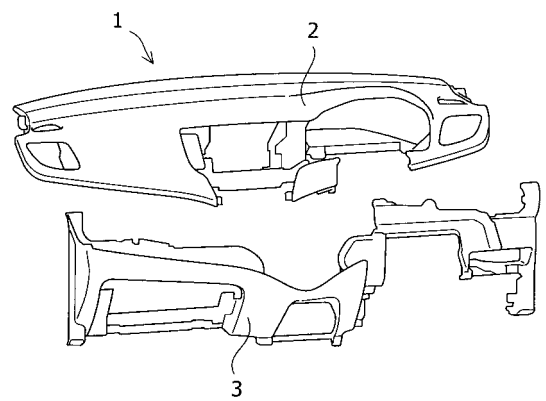
【図 2】



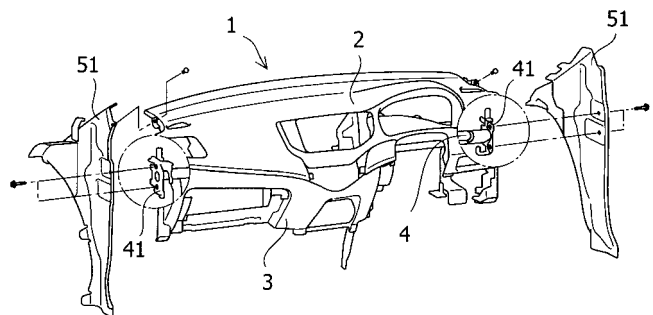
【図 3】



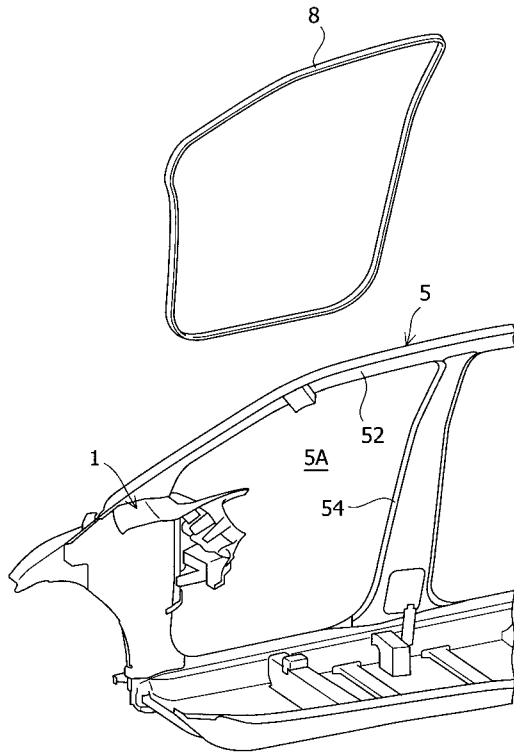
【図 4】



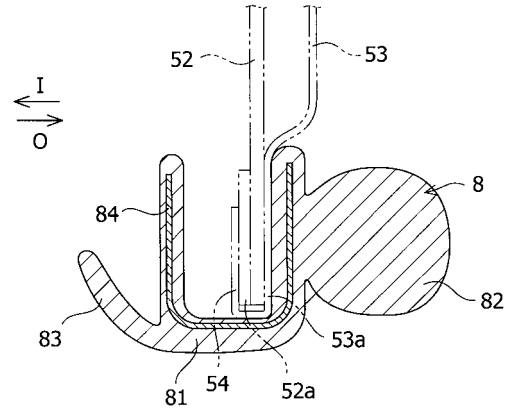
【図 5】



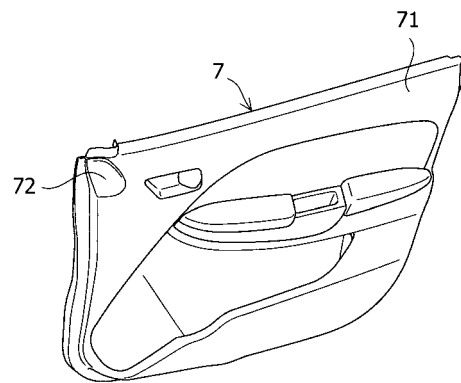
【図 6】



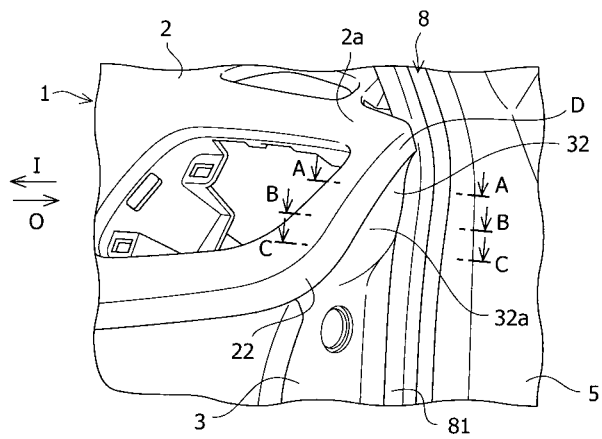
【図 7】



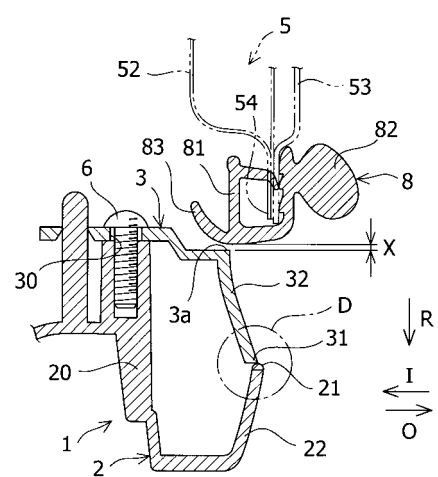
【図 8】



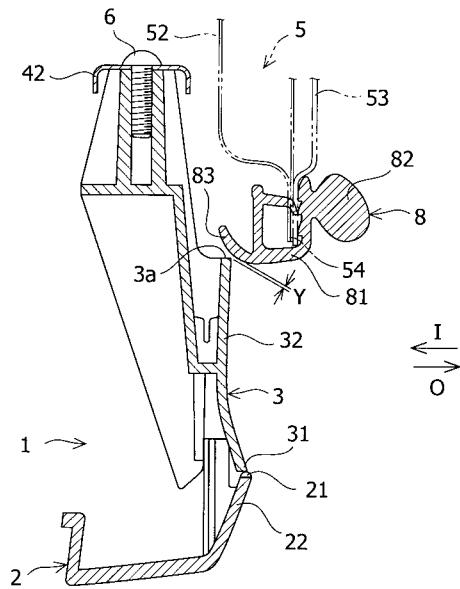
【図 9】



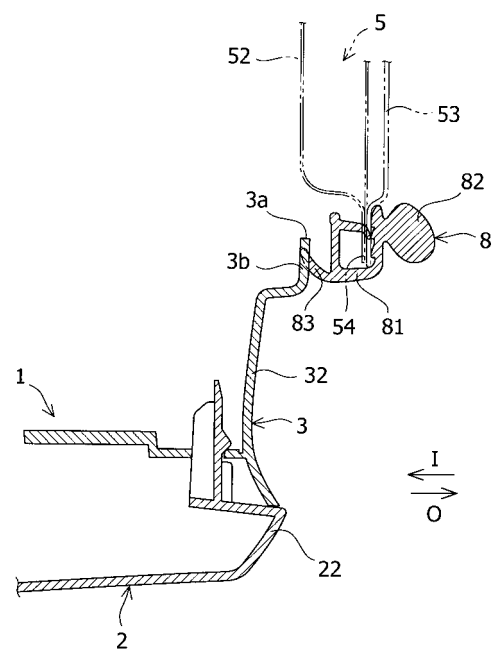
【図 10】



【図 1 1】



【図 1 2】



フロントページの続き

(74)代理人 100154298

弁理士 角田 恭子

(74)代理人 100166268

弁理士 田中 祐

(74)代理人 100170379

弁理士 徳本 浩一

(74)代理人 100161001

弁理士 渡辺 篤司

(72)発明者 笹山 周太

静岡県浜松市南区高塚町 3 0 0 番地 スズキ株式会社内

(72)発明者 石川 晶規

静岡県浜松市南区高塚町 3 0 0 番地 スズキ株式会社内

F ターム(参考) 3D201 AA27 BA01 CA03 DA09 DA13 DA31

3D344 AA12 AB01 AC07 AC21 AC30