

(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2010-36763

(P2010-36763A)

(43) 公開日 平成22年2月18日(2010.2.18)

(51) Int.Cl.		F 1	テーマコード (参考)
B 6 O R 13/02 (2006.01)		B 6 O R 13/02 B	3 D O 2 3
F 1 6 B 5/06 (2006.01)		F 1 6 B 5/06 B	3 J O O 1
B 6 O J 5/00 (2006.01)		F 1 6 B 5/06 E	
		B 6 O J 5/00 5 O 1 A	

審査請求 未請求 請求項の数 4 O L (全 9 頁)

(21) 出願番号	特願2008-203117 (P2008-203117)	(71) 出願人	000241496
(22) 出願日	平成20年8月6日 (2008.8.6)		豊田鉄工株式会社
			愛知県豊田市細谷町4丁目50番地
		(74) 代理人	100085361
			弁理士 池田 治幸
		(74) 代理人	100147669
			弁理士 池田 光治郎
		(72) 発明者	廣瀬 正盛
			愛知県豊田市細谷町四丁目50番地 豊田鉄工株式会社内
		Fターム(参考)	3D023 BA01 BB08 BC01 BD03 BE06 BE17 BE36 3J001 FA06 GA06 GB01 HA07 JC13 KA12 KA19 KB01

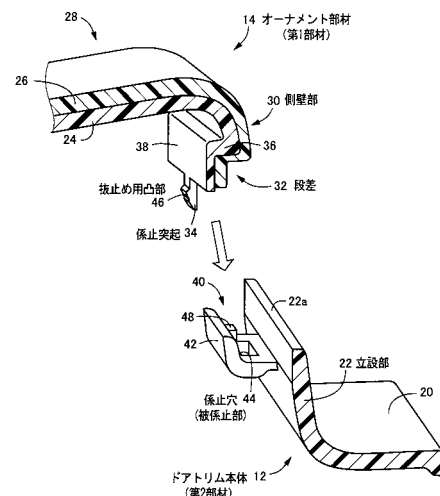
(54) 【発明の名称】 車両用内装部品の連結構造

(57) 【要約】

【課題】 ドアトリム本体にオーナメント部材を突き合わせて連結する場合の組付作業性を改善するとともに形状設計等の設計の自由度を向上させる。

【解決手段】 オーナメント部材14に段差32が設けられ、その段差32に連続して係止突起34が設けられている一方、ドアトリム本体12には、係止突起34が弾性変形しつつ挿通させられるとともに弾性復帰により抜止め用凸部46が係止される係止穴44が設けられているため、オーナメント部材14を白抜き矢印で示すように突合せ方向へ接近させ、係止突起34を係止穴44内に挿通させるだけで組付を行うことができる。車両前後方向や上下方向の両端部に立設部22および側壁部30を有する場合、その両端部においてそれぞれ係止突起34と係止穴44との係止により一体的に連結でき、位置決め性を損なうことなく容易且つ迅速に組付作業を行うことができるとともに、形状設計等の設計の自由度が向上する。

【選択図】 図2



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

第 1 部材に設けられた板状の側壁部と、第 2 部材に設けられた板状の立設部とを、それ等の表面側が略面一になるように突き合わせて一体的に連結する車両用内装部品の連結構造であって、

前記第 1 部材および前記第 2 部材の何れか一方の部材の突合せ部分には、裏面側へ凹むように段差が設けられているとともに、該段差に連続して前記突き合わせる際の突合せ方向であって該第 1 部材および該第 2 部材の他方の部材側へ向かって突き出す係止突起が設けられている一方、

該他方の部材の裏面側には、前記一方の部材に対して前記突合せ方向へ相対的に接近させられる際に前記係止突起と弾性的に係止させられ、該係止突起が抜け出すことを阻止して該一方の部材と該他方の部材とを一体的に連結する被係止部が設けられている

ことを特徴とする車両用内装部品の連結構造。

【請求項 2】

前記段差は、断面がクランク状を成すように折れ曲がった形状を成していて、裏面側へ曲げられた段部と、該段部の先端から前記突合せ方向であって前記他方の部材側へ向かって延び出す延出部とを有し、該段部に前記他方の部材が突き合わされるとともに、該延出部の先端に前記係止突起が設けられている一方、

前記段差が設けられた前記一方の部材の表面には表皮材が固着されているとともに、該表皮材の端末は前記段差に沿って前記他方の部材の裏面側に達している

ことを特徴とする請求項 1 に記載の車両用内装部品の連結構造。

【請求項 3】

前記他方の部材の裏面には、前記延出部が挿入される位置決め溝を形成するように断面が L 字形状を成すガイド部が設けられているとともに、該ガイド部のうち該位置決め溝の底部を構成する部分には、前記係止突起が挿通させられる係止穴が前記被係止部として形成されている一方、

前記係止突起には抜止め用凸部が設けられており、該係止突起自身の弾性変形で該抜止め用凸部が前記係止穴を通過し、弾性的に復帰して該抜止め用凸部が該係止穴の周縁部に係止されることにより、該係止突起の抜け出しが阻止される

ことを特徴とする請求項 2 に記載の車両用内装部品の連結構造。

【請求項 4】

前記他方の部材の突合せ部分には、裏面側へ曲げられた第 2 の段差が設けられているとともに、該第 2 の段差に連続して前記係止突起と反対方向へ突き出す位置決め突起が設けられている一方、

前記一方の部材の前記段差には、前記他方の部材に対して前記突合せ方向へ相対的に接近させられる際に前記位置決め突起と係合させられる係合穴が設けられている

ことを特徴とする請求項 1 または 2 に記載の車両用内装部品の連結構造。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は車両用内装部品の連結構造に係り、特に、2 つの部材を突き合わせて連結する場合に容易且つ迅速に組付作業を行うことができるとともに形状設計等の設計の自由度に優れた連結構造に関するものである。

【背景技術】**【0002】**

第 1 部材に設けられた板状の側壁部と、第 2 部材に設けられた板状の立設部とを、それ等の表面側が略面一になるように突き合わせて一体的に連結する車両用内装部品の連結構造が、車両用ドアトリム等に採用されている。特許文献 1 に記載の車両用ドアトリムはその一例で、図 4 に示すようにドアパネル 100 に一体的に固定される外周フランジ本体 102 が第 2 部材で立設部 104 を一体に備えている一方、トリム本体 110 が第 1 部材で

10

20

30

40

50

側壁部（特許文献１では延設部）１１２を一体に備えている。そして、上記立設部１０４の突合せ部分には、裏面側へ凹むように斜めに傾斜した段差１０６が設けられているとともに、その段差１０６に連続して係止部１０８が設けられている一方、側壁部１１２の裏面には略垂直に突き出す係止ピン１１４が立設されており、係止部１０８に形成された貫通穴内を係止ピン１１４が挿通させられ、且つ、その先端部が超音波カシメ等によってカシメ加工されることにより、離脱不能に一体的に連結されるようになっている。

【特許文献１】特開平１１－１３９２３１号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【０００３】

10

しかしながら、このような従来の連結構造においては、係止ピン１１４が側壁部１１２に対して略垂直に立設されているため、その組付けに際しては、係止ピン１１４の長さ寸法だけ側方（図４の右方向）へずらしてから接近させることにより、その係止ピン１１４を係止部１０８の貫通穴内に挿入する必要があるとともに、溶着ホーンの角度をトリム本体１１０の一般平面部に垂直な方向に対して傾斜させてカシメ加工する必要があるため、必ずしも組付作業性が良くない。さらに、例えば図４においてトリム本体１１０の左端部にも側壁部１１２を有して共通の外周フランジ本体１０２に連結する場合には、両側の側壁部１１２の係止ピン１１４を、トリム本体１１０側へ開口するように係止部１０８に設けた切欠穴にそれぞれ嵌合させることが考えられるが、この場合、組付方向とカシメ方向が略９０°異なって、外周フランジ本体１０２に対するトリム本体１１０の位置決め性が悪くなるため、組付作業性が低下するとともに、形状設計等の設計の自由度が制約されるという問題があった。

20

【０００４】

本発明は以上の事情を背景として為されたもので、その目的とするところは、２つの部材を突き合わせて連結する場合の組付作業性を改善するとともに形状設計等の設計の自由度を向上させることにある。

【課題を解決するための手段】

【０００５】

かかる目的を達成するために、第１発明は、第１部材に設けられた板状の側壁部と、第２部材に設けられた板状の立設部とを、それ等の表面側が略面一になるように突き合わせて一体的に連結する車両用内装部品の連結構造であって、(a) 前記第１部材および前記第２部材の何れか一方の部材の突合せ部分には、裏面側へ凹むように段差が設けられているとともに、その段差に連続して前記突き合わせる際の突合せ方向であってその第１部材および第２部材の他方の部材側へ向かって突き出す係止突起が設けられている一方、(b) その他方の部材の裏面側には、前記一方の部材に対して前記突合せ方向へ相対的に接近させられる際に前記係止突起と弾性的に係止させられ、その係止突起が抜け出すことを阻止してその一方の部材と他方の部材とを一体的に連結する被係止部が設けられていることを特徴とする。

30

【０００６】

第２発明は、第１発明の車両用内装部品の連結構造において、(a) 前記段差は、断面がクランク状を成すように折れ曲がった形状を成していて、裏面側へ曲げられた段部と、その段部の先端から前記突合せ方向であって前記他方の部材側へ向かって延び出す延出部とを有し、その段部に前記他方の部材が突き合わされるとともに、その延出部の先端に前記係止突起が設けられている一方、(b) 前記段差が設けられた前記一方の部材の表面には表皮材が固着されているとともに、その表皮材の末端は前記段差に沿って前記他方の部材の裏面側に達していることを特徴とする。

40

【０００７】

第３発明は、第２発明の車両用内装部品の連結構造において、(a) 前記他方の部材の裏面には、前記延出部が挿入される位置決め溝を形成するように断面がＬ字形状を成すガイド部が設けられているとともに、そのガイド部のうちその位置決め溝の底部を構成する部

50

分には、前記係止突起が挿通させられる係止穴が前記被係止部として形成されている一方、(b) 前記係止突起には抜止め用凸部が設けられており、その係止突起自身の弾性変形でその抜止め用凸部が前記係止穴を通過し、弾性的に復帰してその抜止め用凸部がその係止穴の周縁部に係止されることにより、その係止突起の抜け出しが阻止されることを特徴とする。

【 0 0 0 8 】

第 4 発明は、第 1 発明または第 2 発明の車両用内装部品の連結構造において、(a) 前記他方の部材の突合せ部分には、裏面側へ曲げられた第 2 の段差が設けられているとともに、その第 2 の段差に連続して前記係止突起と反対方向へ突き出す位置決め突起が設けられている一方、(b) 前記一方の部材の前記段差には、前記他方の部材に対して前記突合せ方向へ相対的に接近させられる際に前記位置決め突起と係合させられる係合穴が設けられていることを特徴とする。

10

【 発明の効果 】

【 0 0 0 9 】

このような車両用内装部品の連結構造においては、第 1 部材および第 2 部材の一方の部材に段差が設けられ、その段差に連続して突合せ方向へ突き出す係止突起が設けられている一方、他方の部材の裏面側には一方の部材に対して突合せ方向へ相対的に接近させられる際に上記係止突起と弾性的に係止させられて抜け出しを阻止する被係止部が設けられているため、それ等の第 1 部材および第 2 部材を組み付ける際には両者を相対的に突合せ方向へ接近させるだけで良く、容易且つ迅速に組付作業を行うことができる。また、例えば車両前後方向や上下方向の両端部に側壁部および立設部を有する場合にも、その両端部においてそれぞれ係止突起および被係止部により一体的に連結することが可能で、位置決め性を損なうことなく容易且つ迅速に組付作業を行うことができるとともに、形状設計等の設計の自由度が向上する。

20

【 0 0 1 0 】

第 2 発明では、断面がクランク状を成すように折れ曲がった形状を成して、裏面側へ曲げられた段部と、その段部の先端から突合せ方向へ延び出す延出部とを有する段差が設けられており、その段差が設けられた一方の部材の表面に固着された表皮材の末端は段差に沿って他方の部材の裏面側に達しているため、その末端部の巻き込み処理や木目込み処理が不要で、吹き流し風の高い意匠性を有する内装部品が安価に得られる。吹き流し風の意匠については、例えば特開 2 0 0 0 - 3 4 3 9 4 7 号公報に記載されている。

30

【 0 0 1 1 】

第 3 発明では、他方の部材の裏面にガイド部が設けられ、そのガイド部によって形成される位置決め溝内に前記延出部が挿入されることにより、第 1 部材の側壁部と第 2 部材の立設部とが突き合わされるように高い位置精度で組み付けられるとともに、ガイド部に設けられた係止穴内を係止突起が挿通させられ、その係止突起に設けられた抜止め用凸部が係止穴の周縁部に弾性的に係止されることにより、その係止突起の抜け出しが良好に阻止されて第 1 部材と第 2 部材とが一体的に連結される。

【 0 0 1 2 】

第 4 発明では、他方の部材の突合せ部分に第 2 の段差が設けられるとともに、その第 2 の段差に連続して位置決め突起が設けられ、一方の部材の段差に形成された係合穴にその位置決め突起が係合させられることにより、前記係止突起と被係止部とが係止されることと相まって、第 1 部材の側壁部と第 2 部材の立設部とが高い位置精度で突き合わされるように両部材が組み付けられるようになる。

40

【 発明を実施するための最良の形態 】

【 0 0 1 3 】

本発明の車両用内装部品の連結構造は、例えば車両用ドアトリムの外周フランジを有するドアトリム本体（第 2 部材）に対して所定のオーナメント部材（第 1 部材）を一体的に組み付けるための連結構造に好適に適用されるが、オーナメント部材以外の部材をドアトリム本体に組み付ける場合や、インストルメントパネル等のドアトリム以外の部材にオー

50

ナメント部材等を組み付ける場合など、種々の車両用内装部品の連結構造に適用され得る。

【 0 0 1 4 】

係止突起が設けられる一方の部材は、第 1 部材であっても良いし第 2 部材であっても良く、第 1 部材に係止突起が設けられる場合は、他方の部材である第 2 部材に被係止部が設けられ、第 2 部材に係止突起が設けられる場合は、他方の部材である第 1 部材に被係止部が設けられる。一方の部材に設けられる段差は、例えば第 2 発明のようにクランク状を成すように設けられるが、前記図 4 の段差 1 0 6 のように裏面側へ凹むように斜めに傾斜した傾斜面、或いは略直角に凹んだ垂直面であっても良いなど、種々の態様が可能である。

【 0 0 1 5 】

突合せ方向は、第 1 部材の側壁部と第 2 部材の立設部とを互いに突き合わせる方向で、第 1 部材については側壁部を立設部に突き合わせるための方向で、第 2 部材については立設部を側壁部に突き合わせるための方向であり、互いに反対向きになる。

【 0 0 1 6 】

上記突合せ方向へ突き出す係止突起には、例えば第 3 発明のように抜止め用凸部が一体に設けられ、他方の部材に設けられた係止穴等の被係止部に弾性的に係止されて抜止めされるが、V 字状或いは U 字状等に回曲した係止部を先端に有し、被係止部に抜け出し不能に係止されるようになっていても良い。被係止部は、必ずしも係止穴である必要はなく、一部が外部に開口しているスリットや切欠などでも良いし、上記抜止め用凸部等の係止部が係止される溝や突起、段差などでも良い。この被係止部が弾性変形させられることにより、係止突起の抜止め用凸部等が抜け出し不能にその被係止部に係止されるようになっていても良い。

【 0 0 1 7 】

第 1 部材および第 2 部材は、例えば前記係止突起や被係止部などを含めて合成樹脂材料にて一体に構成されるが、弾性変形可能な金属製の係止突起や被係止部をインサート成形などで合成樹脂製の第 1 部材や第 2 部材に一体的に埋設して設けるようにしても良いなど、種々の態様が可能である。必要に応じて設けられる表皮材としては、軟質の合成樹脂材料や織布、不織布など種々の材料を採用できる。この表皮材は、第 1 部材や第 2 部材を射出成形等により成形する際に、その成形型内に予め表皮材を設けておくことにより、それ等の部材の成形と同時に表皮材を成形して一体的に固着することができるが、第 1 部材や第 2 部材を射出成形等により成形した後に、別工程でそれ等の部材の表面に接着剤を塗布して表皮材を真空成形やプレス圧着等により一体的に固着しても良い。

【 実施例 】

【 0 0 1 8 】

以下、本発明の実施例を、図面を参照しつつ詳細に説明する。

図 1 は、車両用内装部品である車両用ドアトリム 1 0 の外周部に設けられた連結構造を示す図で、(a) は外周縁に対して略垂直な方向に短冊状に切り出した斜視図で、(b) は(a) における IB - IB 断面図、すなわち係止突起 3 4 部分で切断した断面図である。この車両用ドアトリム 1 0 は、ドアトリム本体 1 2 にオーナメント部材 1 4 が一体的に組み付けられたもので、ドアトリム本体 1 2 は、比較的剛性の高い合成樹脂材料にて構成されているとともに、ドアパネル 1 6 に一体的に固設される外周フランジ 2 0 と、その外周フランジ 2 0 に対して略 9 0 ° の角度でドアパネル 1 6 から離間する方向へ立ち上がる板状の立設部 2 2 とを一体に備えている。また、オーナメント部材 1 4 は、比較的剛性の高い合成樹脂製の基材 2 4 に表皮材 2 6 が一体的に貼り着けられたもので、ドアパネル 1 6 と略平行な平坦部 2 8 と、その平坦部 2 8 の外周縁に沿って設けられるとともに略 9 0 ° の角度でドアパネル 1 6 側へ曲げられた板状の側壁部 3 0 とを一体に備えている。表皮材 2 6 は軟質の合成樹脂材料にて構成されており、射出成形等により予め一体成形された基材 2 4 の表面に接着剤を塗布して真空成形やプレス圧着により一体的に固着されている。本実施例ではドアトリム本体 1 2 が第 2 部材で他方の部材に相当し、オーナメント部材 1 4 が第 1 部材で一方の部材に相当する。

10

20

30

40

50

【 0 0 1 9 】

上記ドアトリム本体 1 2 およびオーナメント部材 1 4 は、立設部 2 2 および側壁部 3 0 の表面側が略面一になるように突き合わされた状態で一体的に連結されるようになっている。図 2 は、オーナメント部材 1 4 がドアトリム本体 1 2 に組み付けられる前の状態を示す斜視図で、オーナメント部材 1 4 の側壁部 3 0 の先端には、裏面側へ凹むように段差 3 2 が設けられ、その段差 3 2 に連続して突合せ方向、すなわち図 2 の上下方向であって、ドアトリム本体 1 2 が配置された下方側へ突き出すように係止突起 3 4 が設けられている。段差 3 2 は、断面がクランク状を成すように折れ曲がった形状を成しており、裏面側へ曲げられた段部 3 6 と、その段部 3 6 の先端から突合せ方向であってドアトリム本体 1 2 側、すなわち図 2 の下方側へ向かって延び出す延出部 3 8 とを有し、段部 3 6 にドアトリム本体 1 2 の立設部 2 2 の先端 2 2 a が当接させられるとともに、延出部 3 8 の先端に前記係止突起 3 4 が設けられている。なお、前記表皮材 2 6 は、段差 3 2 に沿ってクランク状に貼り着けられ、その端末は延出部 3 8 の中間位置乃至は先端近傍まで達している。

10

【 0 0 2 0 】

一方、ドアトリム本体 1 2 の立設部 2 2 の裏面には、前記延出部 3 8 が挿入される位置決め溝 4 0 を形成するように断面が L 字形状を成すガイド部 4 2 が一体に設けられているとともに、そのガイド部 4 2 のうち位置決め溝 4 0 の底部を構成する部分には、前記係止突起 3 4 が挿通させられる係止穴 4 4 が被係止部として形成されている。係止突起 3 4 には抜止め用凸部 4 6 が一体に設けられており、図 2 に白抜き矢印で示すように係止突起 3 4 が位置決め溝 4 0 から係止穴 4 4 内に挿入され、その係止突起 3 4 自身の弾性変形で抜止め用凸部 4 6 が係止穴 4 4 を通過させられるとともに、弾性的に復帰して図 1 に示すように抜止め用凸部 4 6 が係止穴 4 4 の周縁部に係止されることにより、その係止突起 3 4 が係止穴 4 4 から上方へ抜け出すことが阻止され、オーナメント部材 1 4 がドアトリム本体 1 2 に対して離脱不能に一体的に組み付けられる。ガイド部 4 2 には、補強用のリブ 4 8 が設けられている。

20

【 0 0 2 1 】

このような車両用ドアトリム 1 0 の連結構造においては、オーナメント部材 1 4 に段差 3 2 が設けられ、その段差 3 2 に連続して突合せ方向へ突き出す係止突起 3 4 が設けられている一方、ドアトリム本体 1 2 の裏面には、オーナメント部材 1 4 に対して突合せ方向へ相対的に接近させられる際に上記係止突起 3 4 が弾性変形しつつ挿通させられるとともに、弾性復帰により抜止め用凸部 4 6 が係止される係止穴 4 4 が設けられているため、そのオーナメント部材 1 4 をドアトリム本体 1 2 に組み付ける際には、そのオーナメント部材 1 4 を図 2 に白抜き矢印で示すように突合せ方向へ接近させ、係止突起 3 4 を係止穴 4 4 内に挿通させるだけで良く、容易且つ迅速に組付作業を行うことができる。また、例えば車両前後方向や上下方向の両端部に立設部 2 2 および側壁部 3 0 を有する場合にも、その両端部においてそれぞれ係止突起 3 4 と係止穴 4 4 との係止により一体的に連結することが可能で、位置決め性を損なうことなく容易且つ迅速に組付作業を行うことができるとともに、形状設計等の設計の自由度が向上する。

30

【 0 0 2 2 】

また、本実施例のオーナメント部材 1 4 に設けられた段差 3 2 は、断面がクランク状を成すように折れ曲がった形状を成していて、裏面側へ曲げられた段部 3 6 と、その段部 3 6 の先端から突合せ方向へ延び出す延出部 3 8 とを有する一方、オーナメント部材 1 4 の表面に固着された表皮材 2 6 の端末は延出部 3 8 の中間位置に達しているため、その端末部の巻き込み処理や木目込み処理が不要であるとともに、ドアトリム本体 1 2 の立設部 2 2 の先端 2 2 a が段部 3 6 の表皮材 2 6 に当接したときに表皮材 2 6 が押されて浮き上がったたりすることも確実に抑制され、吹き流し風の高い意匠性を有する車両用ドアトリム 1 0 が安価に得られる。

40

【 0 0 2 3 】

また、本実施例では、ドアトリム本体 1 2 の立設部 2 2 の裏面にガイド部 4 2 が一体に設けられ、そのガイド部 4 2 によって形成される位置決め溝 4 0 内に前記延出部 3 8 が挿

50

入されることにより、オーナメント部材 14 の側壁部 30 とドアトリム本体 12 の立設部 22 とが突き合わされるように高い位置精度で組み付けられるとともに、ガイド部 42 に設けられた係止穴 44 内を係止突起 34 が挿通させられ、その係止突起 34 に設けられた抜止め用凸部 46 が係止穴 44 の周縁部に弾性的に係止されることにより、その係止突起 34 の抜け出しが良好に阻止されてオーナメント部材 14 がドアトリム本体 12 に対して離脱不能に一体的に組み付けられる。

【0024】

また、本実施例では、表皮材 26 の末端が延出部 38 の中間位置に達するようにオーナメント部材 14 の表面に固着されていたが、表皮材 26 の末端は必ずしも延出部 38 の中間位置に達している必要はなく、少なくとも段部 36 に沿ってドアトリム本体 12 の立設部 22 の先端 22a の裏面側に達していれば良い。この場合、本実施例に比べて表皮材 26 の面積が減少させられるため、表皮材 26 の歩留りが向上して車両用ドアトリム 10 の製造コストが低く抑えられる。

10

【0025】

なお、上記実施例ではオーナメント部材 14 に係止突起 34 が設けられ、ドアトリム本体 12 に被係止部として係止穴 44 が設けられていたが、図 3 に示すようにドアトリム本体 12 の立設部 22 の先端に裏面側へクランク状に曲げられた段差 60 を一体に設けるとともに、その段差 60 の先端に突合せ方向であってオーナメント部材 14 側、すなわち図 3 の上方に向かって突き出す係止突起 62 を設ける一方、オーナメント部材 14 の側壁部 30 の裏面に平坦部 28 と略平行に突き出すフランジ 64 を設けるとともに、そのフランジ 64 に被係止部として係止穴 66 を設け、係止突起 62 に設けられた抜止め用凸部 68 がその係止穴 66 に弾性的に係止されるようにしても良い。この場合は、ドアトリム本体 12 が一方の部材で、オーナメント部材 14 が他方の部材に相当する。

20

【0026】

図 3 ではまた、オーナメント部材 14 の側壁部 30 の先端にも、裏面側へ略直角に曲げられた第 2 の段差 70 が一体に設けられており、その第 2 の段差 70 と前記段差 60 の段部 72 とが突き合わされる一方、その第 2 の段差 70 に連続して前記係止突起 62 と反対方向へ突き出す位置決め突起 74 が設けられているとともに、段差 60 の段部 72 には、突合せ方向へ相対的に接近させられる際に上記位置決め突起 74 が挿通させられる係合穴 76 が設けられており、それ等の位置決め突起 74 と係合穴 76 とが係合させられることにより、前記係止突起 62 と係止穴 66 とが係止されることと相まって、オーナメント部材 14 の側壁部 30 とドアトリム本体 12 の立設部 22 とが高い位置精度で突き合わされるように両者が組み付けられる。

30

【0027】

以上、本発明の実施例を図面に基づいて詳細に説明したが、これ等はあくまでも一実施形態であり、本発明は当業者の知識に基づいて種々の変更、改良を加えた態様で実施することができる。

【図面の簡単な説明】

【0028】

【図 1】本発明が車両用ドアトリムに適用された場合の一実施例を説明する図で、(a) は外周縁に対して略垂直に短冊状に切り出した斜視図、(b) は(a)におけるIB-IB断面図である。

40

【図 2】図 1 の車両用ドアトリムのオーナメント部材をドアトリム本体に組み付ける前の状態を示す斜視図である。

【図 3】本発明の他の実施例を説明する図で、図 1 の(b) に対応する断面図である。

【図 4】従来の車両用ドアトリムの連結構造の一例を示す断面図である。

【符号の説明】

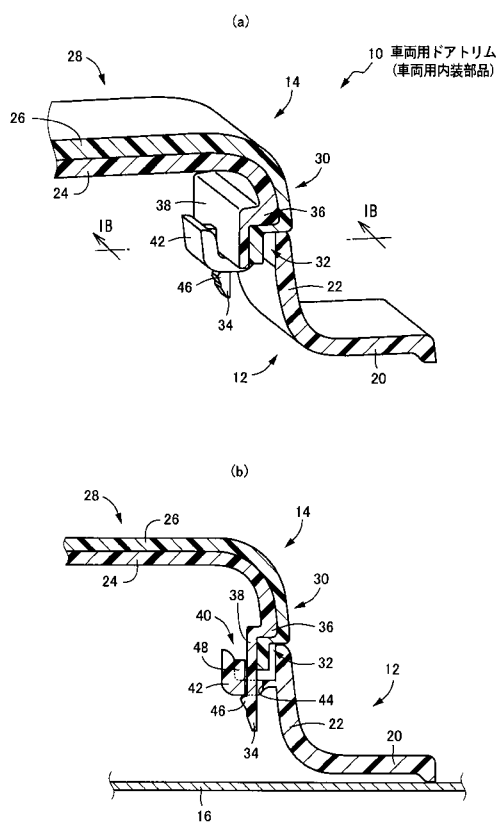
【0029】

10：車両用ドアトリム（車両用内装部品） 12：ドアトリム本体（第 2 部材）
14：オーナメント部材（第 1 部材） 22：立設部 26：表皮材 30：側

50

壁部 32、60：段差 34、62：係止突起 44、66：係止穴（被係止部）
 46、68：抜止め用凸部

【図1】



【図2】

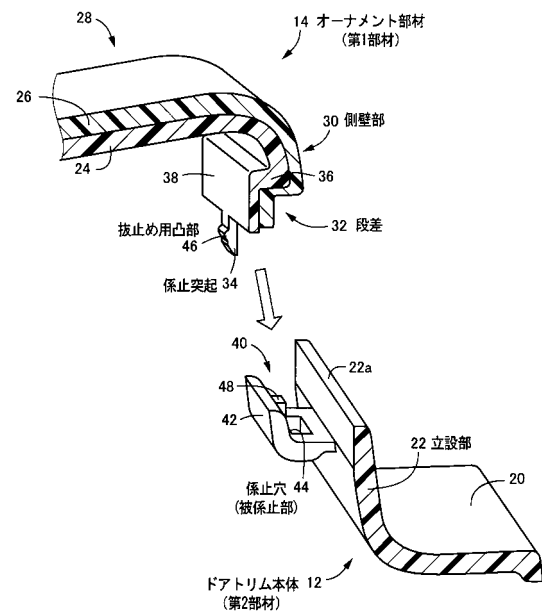


FIG. 1 is a cross-sectional view of a first embodiment of a device. The device includes a substrate 100 and a layer 102. A curved member 110 is positioned above the layer 102, with a contact point 106 and a gap 104. A component 108 is also shown.