

(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2006-123793
(P2006-123793A)

(43) 公開日 平成18年5月18日(2006.5.18)

(51) Int. Cl. F I テーマコード(参考)
B 6 2 D 25/08 (2006.01) B 6 2 D 25/08 H 3 D 2 0 3

審査請求 未請求 請求項の数 1 O L (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2004-316028 (P2004-316028)	(71) 出願人	000229955 日本プラスト株式会社 静岡県富士市青島町218番地
(22) 出願日	平成16年10月29日(2004.10.29)	(74) 代理人	100083954 弁理士 青木 輝夫
		(72) 発明者	堀水 康正 静岡県富士市青島町218番地 日本プラ スト株式会社内
		Fターム(参考)	3D203 AA01 AA02 BB38 CA07 CB07 CB10 CB22 CB26 DA18 DA19 DA37 DA38 DA68

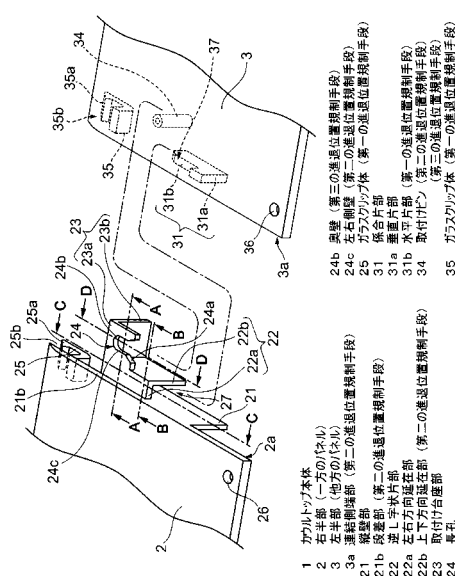
(54) 【発明の名称】 連結構造

(57) 【要約】

【課題】 複数のパネルを組み合わせる構成するカウルトップカバーの相隣する2つのパネルを、車体の左右方向や上下方向ばかりでなく車体前後方向に確実に規制する。

【解決手段】 逆L字状片部22における左右方向延在部22aとガラスクリップ体25と左半部3における係合片部31の水平片部31bとガラスクリップ体35とがそれぞれ当接することによって、車体上下方向の第一の進退位置規制手段が形成され、また、右半部2における長孔24の左右側壁24c及び縦壁部21が取付けピン34と連結側端部3aにそれぞれ当接することによって、車体左右方向の第二の進退位置規制手段が形成され、更に、右半部2における長孔24の奥壁24b及び係合片部31の垂直片部31aが左半部3における取付けピン34及び連結側端部3aにそれぞれ当接することによって、車体前後方向の第三の進退位置規制手段が形成される。

【選択図】 図2



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

複数のパネルを組み合わせて構成するカウルトップカバーの相隣する 2 つのパネルを連結する連結構造であって、

上下方向と左右方向と前後方向のうち、一の方向に前記 2 つのパネルの相対的進退位置を規制する第一の進退位置規制手段と、

上下方向と左右方向と前後方向のうち、他の一の方向に前記 2 つのパネルの相対的進退位置を規制する第二の進退位置規制手段と、

上下方向と左右方向と前後方向の更に他の一の方向のうち少なくとも一方向に 2 つのパネルの相対的進退位置を規制する第三の進退位置規制手段と、

を具備したことを特徴とする連結構造。

10

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、フロントウインドガラスとフロントフード（ボンネット）との間のカウルトップ部を覆うカウルトップカバーであって、特に複数のパネルを組み合わせて構成するカウルトップカバーの相隣する 2 つのパネルの連結構造に関する。

【背景技術】

【0002】

従来、自動車のカウルトップ部には外気を車室に取り入れるための空気入れ口や、ワイパーを駆動するための駆動軸などが設けられている。これらを保護し、雨水や塵埃の侵入を防止するために、カウルトップ部の上面には同カウルトップ部を被覆するカウルトップカバーが、略全車幅にわたって取付けられている。

20

【0003】

このカウルトップカバーの本体は合成樹脂材料から成形されており、従来は略全車幅にわたる長尺一体物も使用されていたが、例えばフロントウインドガラスの曲面に倣って彎曲させると共にその車体の左右端部に向けて前後寸法を漸増させるような形状等が求められるようになったことから、車幅方向で分割された複数のパネルを連結して使用するカウルトップカバーが出現するようになってきた。

【0004】

このようなカウルトップカバーは、例えば、特許文献 1 及び特許文献 2 に開示されているものがある。

30

【特許文献 1】特開平 5-96935 号公報（段落 0014-0030、図 1、至図 2）

【特許文献 2】特開平 10-119821 号公報（段落 0009-0014、図 1 等）。

【0005】

特許文献 1 によれば、カウルトップカバーは本体を車幅方向に左右 2 つに分割して 2 枚の左右半部に形成されている。左右半部はそれぞれ後端縁に沿って、フロントウインドガラスの下端縁を支持する爪部を間欠的に有している。

【0006】

また、各半部の前端縁は立設された立壁部と同立壁部の上縁から車体前方に延設された取付け片とを有し、同取付け片の下面にはピンが突設されており、カウルトップ部の前記ピンに対応する位置には、同ピンを挿入するために車幅方向に長孔状の取付け孔が形成されている。

40

【0007】

前記右半部の連結側端縁には、同端縁から略 L 字型をなすフランジが端縁位置を前方及び下方にずらした状態で延設されており、前記フランジには車体の前後方向に延設する長孔が形成されている。

【0008】

前記左半部の連結側端縁には前記長孔に対応する位置にピンが突設されており、前記左半部はその端縁を前記右半部の前記フランジ上面に重ねて前記ピンを前記長孔に挿通して

50

位置決めし、両者を連結している。

【0009】

前記右半部は、上記取付け片の前記ピンをカウルトップ部の前記取付け孔に挿入して位置決めすると共に、前記爪部にフロントウインドガラスの下端部を嵌入させて車体に取付けられる。

【0010】

次いで、前記左半部の連結側端縁に突設された前記ピンを前記右半部のフランジに、車体前後方向に沿って形成された前記長孔に挿入して、同左半部を車体前後方向に移動させながら、フロントウインドガラスの下端縁を嵌入させて車体に取付けられる。

【0011】

このとき更に、同左半部の取付け部に形成された前記ピンをカウルトップ部の前記取付け孔に挿入して、同左半部が車体に対して位置決めされる。

【0012】

しかしながら、上記カウルトップカバーの車体への取付けは、フロントウインドガラスの下端縁をカウルトップカバー本体の後端縁に形成された爪部により部分的に支持しているに過ぎず、またカウルトップカバー本体の前端縁に突設されたピンは単にカウルトップ部の取付け孔に挿入されて車体に対して位置決めするに過ぎないため、車体の上下方向及び前後方向における規制がなされていない。

【0013】

そこで、カウルトップカバーは、全体板状に形成され、特にメッシュ状の開口が一体又は別体で形成される場合には、車体へ取付けた後にもカウルトップカバー全体にねじれや波打ちが生じることがあり、この結果、連結部同士に隙間が生じることになって、外観が低下すると共に、塵埃や枯れ葉などが前記隙間からカウルトップ内部に侵入して、車体側の空気取り入れ口から空調ボックスに入り込むことになり、或いは雨水の排水路を塞ぐなどの課題を未解決のまま残している。

【0014】

そこで、上記の課題を解決するために、特許文献2に開示されたカウルトップカバーが提案されている。

【0015】

特許文献2によれば、カウルトップカバーを右半部と左半部との二分割構成し、右半部は左半部との連結側端縁の裏面から段差を持って左半部の裏面に当接する板状の連結部が延設されている。

【0016】

一方、左半部は前記連結部に当接する裏面の近傍すなわち左半部の連結側端縁から前記連結部の長さよりも僅かに長い他端縁側に入った位置に前記連結側端縁と平行する突条が形成されている。

【0017】

従って、この突条が左半部の連結側端縁の近傍に形成されているために、カウルトップカバー全体に波打ちなどの経時的変形が生じた場合にも、各端縁の形態が維持されて変形を防止されるように意図とされている。

【0018】

しかしながら、上記特許文献2に開示されたカウルトップカバーにおいては、前記左半部側の前記突条は、前記右半部側の連結部の端縁に当接しない構造にしているために、両半部の連結部において、車体上下方向が隙間なく規制されているという構成ではないといえ、このために、突条の耐変形力より大きな変形力が生じた場合に、やはり両連結部側端縁において隙間が生じるおそれが有り、万一隙間が生じた場合には、外観を損なってしまうことにもなりかねず、また当該隙間から塵埃や枯れ葉等のカウルトップ内部への侵入を防止しきれないおそれもあった。

【0019】

そこで、上記の課題を解決するために、特許文献3に開示されたカウルトップカバーが

10

20

30

40

50

知られている。

【特許文献3】特開平10-211891号公報（段落0016-0031、図7等）。

【0020】

特許文献3に記載されたカウルトップカバーは、カウルトップカバー本体の左右半部に連結部を形成して、左右両半部の連結側端縁同士を連結するように構成している。

【0021】

すなわち、左半部の連結側端縁の連結部は、同連結部の本体部分に形成された矩形状の開口を有し、この開口部裏面周囲に連結側の側壁部開放する3面の側壁と底部とからなるボックス状凹部から構成し、ボックス状凹部の底部には車幅方向に沿って長孔が形成されている。

10

【0022】

また、右半部の連結部は、前記ボックス状凹部に対応する位置に前記底部を載置するように形成されたL字状の連結片からなり、同連結片の水平部には車幅方向に沿って長孔が形成されている。

【0023】

そして、前記長孔同士に、連結部材のクリップ状の連結片部を嵌入することによって、左右両半部の車体上下方向の規制を行うようにすると共に、連結部材における連結片部一端側に頭部を形成して、該頭部により前記ボックス状凹部の開口部を閉塞するように構成している。

【発明の開示】

20

【発明が解決しようとする課題】

【0024】

しかしながら、特許文献3に記載されたカウルトップカバーは、左右両半部にそれぞれ設けた長孔同士に、連結部材のクリップ状の連結片部を嵌入することによって、左右両半部の車体上下方向の規制を行うという構成を採るために、連結片部により左右両半部の連結部における車体上下方向及び左右方向の規制は確実に施されている反面、左右両半部に経時的な変形等により相対的に車体前後方向の力が加わった場合、連結片部を軸として左右半部が相対的に移動するおそれがあり、このために、車体前後方向の規制に対して未だ完全ではないといえる。

【0025】

30

そこで、本発明は、かかる点に鑑み、複数のパネルを組み合わせて構成するカウルトップカバーの相隣する2つのパネルを、車体の左右方向や上下方向ばかりでなく車体前後方向に確実に規制された構成とする連結構造を提供することを目的としている。

【課題を解決するための手段】

【0026】

上記目的を達成するために、請求項1に記載の本発明に係る連結構造は、複数のパネルを組み合わせて構成するカウルトップカバーの相隣する2つのパネルを連結する連結構造であって、上下方向と左右方向と前後方向のうち、一方向に前記2つのパネルの相対的進退位置を規制する第一の進退位置規制手段と、上下方向と左右方向と前後方向のうち、他の一方向に前記2つのパネルの相対的進退位置を規制する第二の進退位置規制手段と、上下方向と左右方向と前後方向のうち、更に他の一方向のうち少なくとも一方向に2つのパネルの相対的進退位置を規制する第三の進退位置規制手段とを具備したことを特徴とする。

40

【発明の効果】

【0027】

上記のように構成する本発明によれば、相隣する2つのパネルの連結部分において、上下方向と左右方向と前後方向のうち、第一の進退位置規制手段により一方の方向に2つのパネルの相対的進退位置が規制され、第二の進退位置規制手段により他の一方の方向に2つのパネルの相対的進退位置が規制され、更に、第三の進退位置規制手段により更に他の一方向の少なくとも一方向に2つのパネルの相対的進退位置が規制されることになって

50

、両分割カウルトップカバー片が経時的な変形によって相対的に車体上下方向、車体前後方向及び車体左右方向にたとえ変形しようとしても、当該変形力が、前記第一ないし第三の進退位置規制手段によって受け止められて、前記連結部における隙間等が発生することがなく、外観を損なってしまうことなく、また塵埃や枯れ葉等がカウルトップ内部へ侵入することを確実に防止することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0028】

以下、図を用いて、本発明を実施するための一実施の形態について説明する。

【0029】

図1は本発明に係るカウルトップカバーが取り付けられた車両の斜視図、図2は図1におけるカウルトップカバー本体の連結部分を拡大して描画した分割斜視図、図3は図2のA-A断面図、図4は図2のB-B断面図、図5は図2のC-C断面図、図6は図2のD-D断面図である。

10

【0030】

カウルトップカバー1は、右半部のパネル2と左半部のパネル3とに二分割されて、カウルトップカバー1の前端部にはシール部材6が、後縁部にはエンドラバー7が取付けられている。

【0031】

カウルトップカバー1は図示せぬクリップ等の固着具により車体に取り付けられ、シール部材6はフロントフード4に、エンドラバー7はフロントウインドガラス5の下縁部にそれぞれ密着してシールされる。

20

【0032】

右半部のパネル2は左半部のパネル3との連結側端部2aには縦壁21が形成されており、縦壁部21に、その上部に後述の左半部のパネル3の板厚とほぼ同寸法の段差部21bが形成されるように、逆L字状片部22を形成しており、逆L字状片部22の左右方向延在部22aの一端が縦壁21に連結して、他端が上下方向延在部22bの一端が連結しており、上下方向延在部22bと縦壁部21との間は所定の隙間を有して、下方が開口された係合隙間部27を形成している。

【0033】

逆L字状片部22の上下方向延在部22bには、左右方向延在部22aに連続するように水平座部23aが形成されていると共に、水平座部23a車体後端縁側に垂直壁23bが連続して形成されて、水平座部23aと垂直壁23bとによって取付け台座部23を構成している。

30

【0034】

水平座部23aには、その車体前縁端側が開口する長孔24が形成されており、長孔24の開口部24aは開口幅が拡大形成されている。

【0035】

右半部のパネル2の車体後端部側には、フロントウインドガラス5の端部を係着する略コ字状を呈するガラスクリップ体25が一体的に形成されている。

【0036】

ガラスクリップ体25は、後端縁側先端部25aが右半部のパネル2の下面に対して隙間25bを有しており、隙間25b内にフロントウインドガラス5の下端部を嵌入することによりフロントウインドガラス5を支着している。

40

【0037】

右半部のパネル2の車体前端縁部側には、右半部のパネル2を車体に取り付ける為のクリップ孔26が複数箇形成されている。

【0038】

左半部のパネル3の裏面部には、L字状係合片部31が形成されている。L字状係合片部31は、垂直片部31aと水平片部31bとで構成され、垂直片部31aの上端が左半部のパネル3の裏面部に連結しており、他端部には水平片部31bの一端側が連結し、水

50

平片部 3 1 b の他端側は車体後方側に延在しており、水平片部 3 1 b と左半部のパネル 3 の裏面部とは係合隙間 3 7 が形成されている。

【 0 0 3 9 】

この結果、係合隙間 3 7 に逆 L 字状片部 2 2 の左右方向延在部 2 2 a が係合するように構成されていると共に、係合片部 3 1 の水平片部 3 1 b が係合隙間 2 7 内に係入するように構成されている。

【 0 0 4 0 】

また、左半部のパネル 3 の裏面部には、係合片部 3 1 に対して車体後方且つ連結側端部 3 a とは反対側に離間した位置に、取付けピン 3 4 を立設しており、取付けピン 3 4 は取付け台座部 2 3 の水平座部 2 3 a に形成した長孔 2 4 に嵌合するように構成されている。

10

【 0 0 4 1 】

更に、左半部のパネル 3 の裏面部における車体後端部側には、右半部のパネル 2 と同様に、フロントウインドガラス 5 の端部を係着する略コ字状を呈するガラスクリップ体 3 5 が一体的に形成されている。

【 0 0 4 2 】

ガラスクリップ体 3 5 は、後端縁側先端部 3 5 a が左半部のパネル 3 の下面に対して隙間 3 5 b を有しており、隙間 3 5 b 内にフロントウインドガラス 5 の下端部を嵌入することによりフロントウインドガラス 5 を支着している。

【 0 0 4 3 】

左半部のパネル 3 の車体前端縁部側には、左半部のパネル 3 を車体に取り付ける為のクリップ孔 3 6 が複数箇形成されている。

20

【 0 0 4 4 】

上記のように構成する場合、カウルトップカバー 1 を車体に取り付ける場合、先ず、フロントウインドガラス 5 の端部をガラスクリップ体 2 5 の隙間 2 5 b に嵌合すると共に、クリップ孔 2 6 に車体側に装着したクリップを係合することにより、右半部のパネル 2 を車体に取り付け、カウルトップ部の略半分を覆っておく。

【 0 0 4 5 】

次に、右半部のパネル 2 における逆 L 字状片部 2 2 の上下方向延在部 2 2 b と縦壁部 2 1 との間に形成された係合隙間 2 7 に係合片部 3 1 の水平片部 3 1 b を係合すると共に、取付けピン 3 4 を開口部 2 4 a から長孔 2 4 内に嵌合し、更に、フロントウインドガラス 5 の端部をガラスクリップ体 3 5 の隙間 3 5 b に嵌合すると共に、クリップ孔 3 6 に車体側に装着したクリップを係合することにより、左半部のパネル 3 を車体に取り付け、カウルトップ部の残りの略半分を覆い、左半部のパネル 3 の連結側端部 3 a が右半部のパネル 2 における縦壁部 2 1 の段差部 2 1 b に突き当たって、右半部のパネル 2 と左半部のパネル 3 とがほぼ段差なく連結されることになる。

30

【 0 0 4 6 】

また、左半部のパネル 3 側における係合片部 3 1 の水平片部 3 1 b が係合隙間 2 7 に係入して、水平片部 3 1 b の上面が逆 L 字状片部 2 2 における左右方向延在部 2 2 a の下面部に当接すると共に、フロントウインドガラス 5 の下端部がガラスクリップ体 2 5 の隙間 2 5 b 及びガラスクリップ体 3 5 の隙間 3 5 b に嵌入して、ガラスクリップ体 2 5 の後端縁側先端部 2 5 a 及びガラスクリップ体 3 5 の後端縁側先端部 3 5 a がフロントウインドガラス 5 の上面に当接することにより、右半部のパネル 2 に対する左半部のパネル 3 の車体上下方向の相対的進退位置を規制する第一の進退位置規制手段が形成されることになる。

40

【 0 0 4 7 】

したがって、第一の進退位置規制手段は、逆 L 字状片部 2 2 における左右方向延在部 2 2 a 及びフロントウインドガラス 5 と、左半部のパネル 3 における係合片部 3 1 の水平片部 3 1 b 及びガラスクリップ体 2 5 , 3 5 とによって構成されることになる。

【 0 0 4 8 】

また、取付けピン 3 4 が長孔 2 4 の左右側壁 2 4 c に当接すると共に、左半部のパネル

50

3の係合片部31が逆L字状片部22の上下方向延在部22bに突き当たり、更に左半部のパネル3の連結側端部3aが右半部のパネル2の段差部21bに突き当たることによって、右半部のパネル2に対する左半部のパネル3の車体左右方向の相対的進退位置を規制する第二の進退位置規制手段が形成されることになる。

【0049】

したがって、第二の進退位置規制手段は、右半部のパネル2における取付け台座部23の長孔24の左右側壁24c、右半部のパネル2における段差部21b及び逆L字状片部22の上下方向延在部22bと、左半部のパネル3における取付けピン34、左半部のパネル3における係合片部31及び連結側端部3aとによって構成されることになる。

【0050】

この状態において、取付けピン34が長孔24の奥壁24bに当接することによって、右半部のパネル2に対する左半部のパネル3の車体後方向の相対的進退位置を規制する第三の進退位置規制手段が形成されることになる。

【0051】

したがって、第三の進退位置規制手段は、右半部のパネル2における長孔24の奥壁24bと左半部のパネル3における取付けピン34とで構成されることになる。

【0052】

かかる構成を有する本発明にかかる一の実施の形態によれば、逆L字状片部22における左右方向延在部22a及びガラスクリップ体25と左半部のパネル3における係合片部31の水平片部31b及びガラスクリップ体35とがそれぞれ当接することによって、右半部のパネル2及び左半部のパネル3の連結部分の相対的進退位置を規制する第一の進退位置規制手段が形成され、また、右半部のパネル2における長孔24の左右側壁24c、段差部21b及び上下方向延在部22bが第2の車体前後方向規制部位である取付けピン34、係合片部31及び連結側端部3aにそれぞれ当接することによって、右半部のパネル2及び左半部のパネル3の連結部分の相対的進退位置を規制する第二の進退位置規制手段が形成され、更に、右半部のパネル2における長孔24の奥壁24bが左半部のパネル3における取付けピン34に当接することによって、右半部のパネル2及び左半部のパネル3の連結部分の相対的進退位置を規制する第三の進退位置規制手段が形成されることになって、左右半部のパネル2,3が経時的な変形によって相対的に車体上下方向、車体左右方向及び車体前後方向にたとえ変形しようとしても、当該変形力が、前記第一から第三の進退位置規制手段によって受け止められて、前記連結部における隙間等が発生することがなく、外観を損なってしまうことなく、また塵埃や枯れ葉等がカウルトップ内部へ侵入することを確実に防止することができる。

【0053】

図7乃至図12は本発明の他の実施の形態を示している。

【0054】

図7乃至図12によれば、上記実施の形態における取付けピン34に代えて、取付け体38にした点以外は、上記実施の形態と同様の構成を有して構成している。

【0055】

取付け体38は、左半部のパネル3の連結側端部3a及び後端部側が開口する平面視略L字状の取付け座部38aと取付け座部38aの下端部に連結された底辺部38bとから構成している。

【0056】

そして、取付け座部38aの車体前後方向延在片部38cを長孔24内に嵌入し、車体左右方向延在片部38dを長孔24の開口部24aの先端部壁24dに当接するに構成されている。

【0057】

上記一の実施の形態と同様に、右半部のパネル2の逆L字状片部22における左右方向延在部22a及びガラスクリップ体25と、左半部のパネル3における係合片部31の水平片部31b及びガラスクリップ体35とによって車体上下方向の相対的進退位置を規制

10

20

30

40

50

すると共に、更に左半部のパネル 3 の取付け体 3 8 の底辺部 3 8 b の上面が右半部のパネル 2 の取付台座部 2 3 の水平座部 2 3 a の下面に当接することによって、右半部のパネル 2 に対する左半部のパネル 3 の車体上下方向の相対的進退位置を規制する第一の進退位置規制手段が形成されることになる。

【0058】

また、取付け体 3 8 の車体前後方向延在片部 3 8 c が長孔 2 4 の左右側壁 2 4 c に当接すると共に、左半部のパネル 3 の係合片部 3 1 の水平片部 3 1 b が逆 L 字状片部 2 2 の上下方向延在部 2 2 b に突き当たり、更に左半部のパネル 3 の連結側端部 3 a が右半部のパネル 2 の段差部 2 1 b に突き当たることによって、右半部のパネル 2 に対する左半部のパネル 3 の車体左右方向規制部が形成されることになる。

10

【0059】

また、取付け座部 3 8 a の車体前後方向延在片部 3 8 c が長孔 2 4 の奥壁 2 4 b に当接することによって、右半部のパネル 2 に対する左半部のパネル 3 の車体後方向の相対的進退位置を規制する第三の進退位置規制手段が形成されることになる。

【産業上の利用可能性】

【0060】

以上説明したように、本発明は、相隣する 2 つのパネルの連結部分において、上下方向と左右方向と前後方向のうち、第一の進退位置規制手段により一方の方向に 2 つのパネルの相対的進退位置が規制され、第二の進退位置規制手段により他の一方の方向に 2 つのパネルの相対的進退位置が規制され、更に、第三の進退位置規制手段により更に他の一方向の少なくとも一方向に 2 つのパネルの相対的進退位置が規制されることになって、両分割カウルトップカバー片が経時的な変形によって相対的に車体上下方向、車体前後方向及び車体左右方向にたとえ変形しようとしても、当該変形力が、前記第一ないし第三の進退位置規制手段によって受け止められて、前記連結部における隙間等が発生することがなく、外観を損なってしまうことなく、また塵埃や枯れ葉等がカウルトップ内部へ侵入することを確実に防止することができるために、フロントウインドガラスとフロントフード（ボンネット）との間のカウルトップ部を覆うカウルトップカバーであって、特に複数のパネルを組み合わせる構成するカウルトップカバーの相隣する 2 つのパネルの連結構造等に好適である。

20

【図面の簡単な説明】

30

【0061】

【図 1】本発明に係る一実施の形態を採用したカウルトップカバーが取り付けられた車両の斜視図である。

【図 2】図 1 におけるカウルトップカバー本体の連結部分を拡大して描画した分割斜視図である。

【図 3】図 2 の A - A 断面図である。

【図 4】図 2 の B - B 断面図である。

【図 5】図 2 の C - C 断面図である。

【図 6】図 2 の D - D 断面図である。

【図 7】本発明にかかる他の実施の形態を採用したカウルトップカバー本体の分解斜視図である。

40

【図 8】図 7 の E - E 断面図である。

【図 9】図 7 の F - F 断面図である。

【図 10】図 7 の G - G 断面図である。

【図 11】図 7 の H - H 断面図である。

【図 12】図 7 の I - I 断面図である。

【符号の説明】

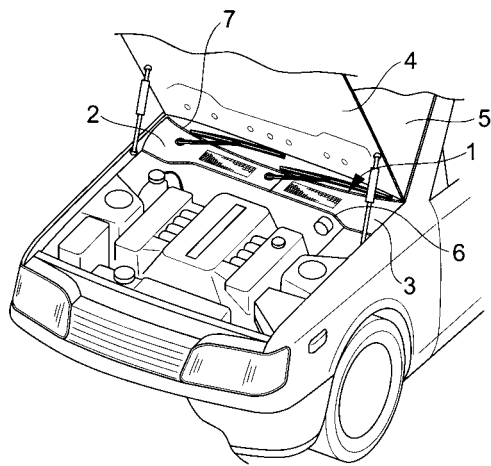
【0062】

- 1 カウルトップ本体
- 2 右半部のパネル

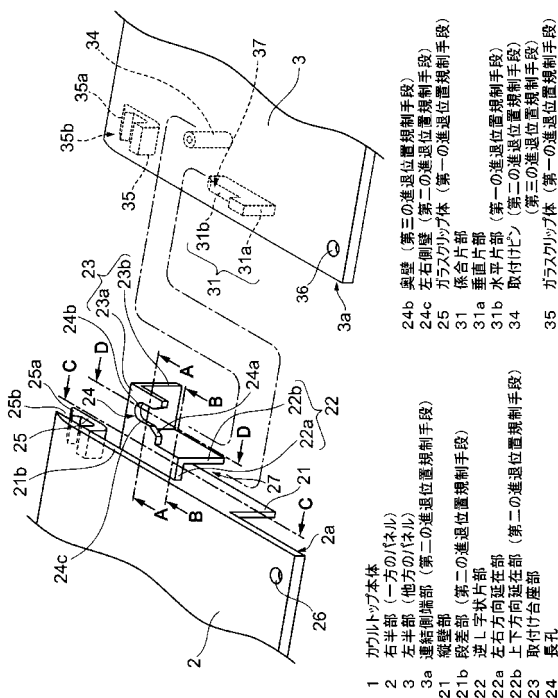
50

- 3 左半部のパネル
- 3 a 連結側端部 (第二の進退位置規制手段)
- 5 フロントウインドガラス (第一の進退位置規制手段)
- 2 1 縦壁部
- 2 1 b 段差部 (第二の進退位置規制手段)
- 2 2 逆L字状片部
- 2 2 a 左右方向延在部
- 2 2 b 上下方向延在部 (第二の進退位置規制手段)
- 2 3 取付け台座部
- 2 4 長孔
- 2 4 b 奥壁 (第三の進退位置規制手段)
- 2 4 c 左右側壁 (第二の進退位置規制手段)
- 2 5 ガラスクリップ体 (第一の進退位置規制手段)
- 3 1 係合片部
- 3 1 a 垂直片部
- 3 1 b 水平片部 (第一の進退位置規制手段)
- 3 4 取付けピン (第二の進退位置規制手段) (第三の進退位置規制手段)
- 3 5 ガラスクリップ体 (第一の進退位置規制手段)
- 3 8 取付け体 (第二の進退位置規制手段) (第三の進退位置規制手段)

【図1】

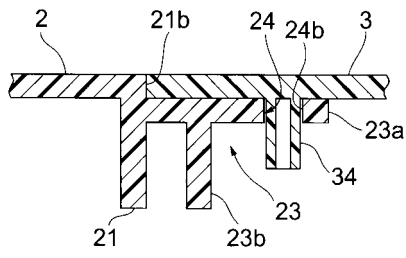


【図2】

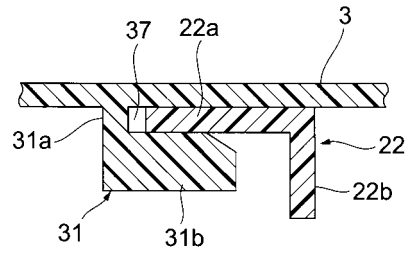


- 1 カウルトップ本体
- 2 右半部 (一方のパネル)
- 3 左半部 (他方のパネル)
- 3 a 連結側端部 (第二の進退位置規制手段)
- 2 1 縦壁部
- 2 1 b 段差部 (第二の進退位置規制手段)
- 2 2 逆L字状片部
- 2 2 a 左右方向延在部
- 2 2 b 上下方向延在部 (第二の進退位置規制手段)
- 2 3 取付け台座部
- 2 4 長孔
- 2 4 b 奥壁 (第三の進退位置規制手段)
- 2 4 c 左右側壁 (第二の進退位置規制手段)
- 2 5 ガラスクリップ体 (第一の進退位置規制手段)
- 3 1 係合片部
- 3 1 a 垂直片部 (第一の進退位置規制手段)
- 3 1 b 水平片部 (第一の進退位置規制手段)
- 3 4 取付けピン (第二の進退位置規制手段) (第三の進退位置規制手段)
- 3 5 ガラスクリップ体 (第一の進退位置規制手段)

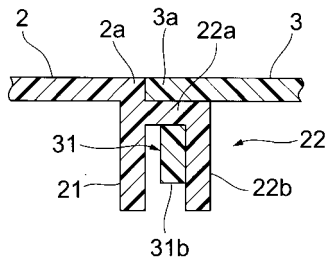
【図3】



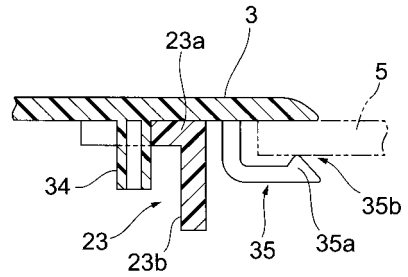
【図5】



【図4】

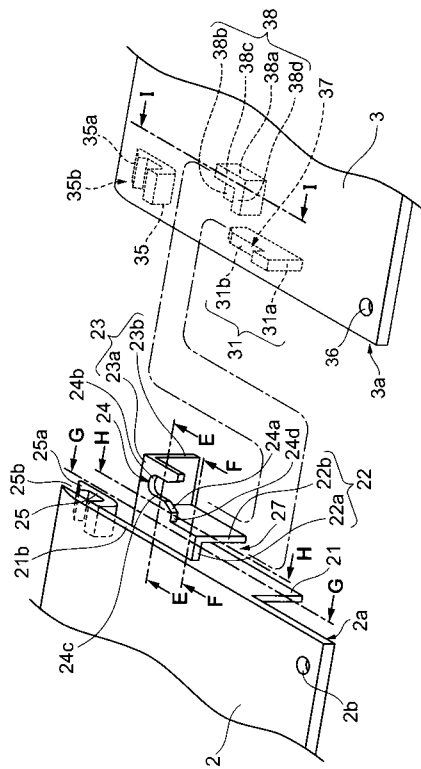


【図6】



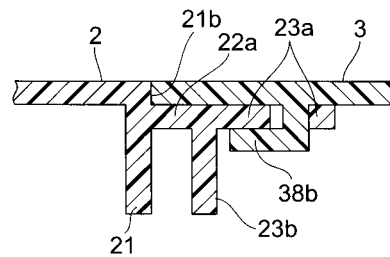
5 フロントウインドガラス（第一の進退位置規制手段）

【図7】

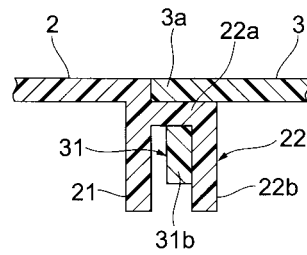


38 取付け体（第二の進退位置規制手段）（第三の進退位置規制手段）

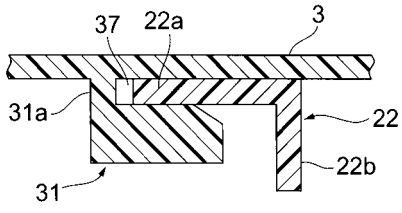
【図8】



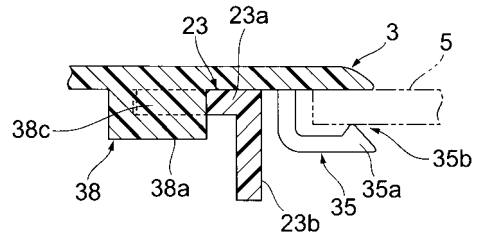
【図9】



【 図 1 0 】



【 図 1 2 】



【 図 1 1 】

