

(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2009-196577

(P2009-196577A)

(43) 公開日 平成21年9月3日(2009.9.3)

(51) Int.Cl.

B62D 43/02 (2006.01)

F1

B62D 43/02

テーマコード (参考)

審査請求 未請求 請求項の数 2 O L (全 12 頁)

(21) 出願番号 特願2008-42564 (P2008-42564)
 (22) 出願日 平成20年2月25日 (2008.2.25)

(71) 出願人 390026538
 ダイキョーニシカワ株式会社
 広島県安芸郡坂町北新地一丁目4番31号
 (74) 代理人 100077931
 弁理士 前田 弘
 (74) 代理人 100110939
 弁理士 竹内 宏
 (74) 代理人 100110940
 弁理士 嶋田 高久
 (74) 代理人 100113262
 弁理士 竹内 祐二
 (74) 代理人 100115059
 弁理士 今江 克実
 (74) 代理人 100115691
 弁理士 藤田 篤史

最終頁に続く

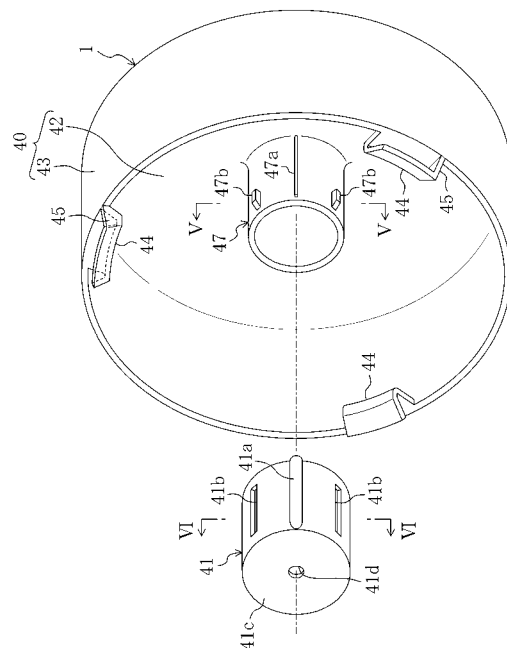
(54) 【発明の名称】 スペアタイヤカバーの取付構造

(57) 【要約】

【課題】 スペアタイヤカバーを車両に取り付ける場合に、スペアタイヤのサイズによらず、しっかりと取り付けることができるようにするとともに、その取付作業性を良好にする。

【解決手段】 スペアタイヤカバー1には、その周縁部に設けられた係合部44と、裏面中央側から取付時の移動方向に突出する突出筒部47とが設けられている。突出筒部47には、スペアタイヤカバー1の取付時の移動方向に進退可能にスライド筒41が設けられている。車両には、係合部44に係合する被係合部と、スライド筒41を位置決めするボルトとが設けられている。スライド筒41は、進出した状態で係合部44が被係合部に係合する前にボルトにより位置決めされるように配置されている。

【選択図】 図4



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

車両に装着されたスペアタイヤを覆うスペアタイヤカバーを、該スペアタイヤの中心線に沿って移動させて車両に取り付けるように構成されたスペアタイヤカバーの取付構造において、

上記スペアタイヤカバーは、該スペアタイヤカバーの周縁部に設けられた係合部と、該スペアタイヤカバーの裏面中央側から取付時の移動方向に突出する突出部と、取付時の移動方向に進退可能に上記突出部に支持されるスライド部とを備え、該スライド部には、車両への固定部が設けられ、

車両は、上記係合部に係合する被係合部と、上記固定部を位置決めする位置決め部とを備え、

上記固定部は、上記スライド部が進出した状態で、上記係合部が上記被係合部に係合する前に上記位置決め部に位置決めされるように配置されることを特徴とするスペアタイヤカバーの取付構造。

【請求項 2】

請求項 1 に記載のスペアタイヤカバーの取付構造において、

スペアタイヤカバーのスライド部は、突出部が挿入される筒状に形成され、

上記突出部には、上記スライド部を該突出部の突出方向に案内する案内部が設けられていることを特徴とするスペアタイヤカバーの取付構造。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、車両に装着されているスペアタイヤを覆うように形成されたスペアタイヤカバーの取付構造に関する。

【背景技術】**【0002】**

従来より、例えば、特許文献 1、2 に開示されているように、車両のバックドアにスペアタイヤが装着される場合には、スペアタイヤカバーによりスペアタイヤを覆うことが行われている。特許文献 1 のスペアタイヤカバーの中心部には、スペアタイヤの中心線方向に突出するシャフトが設けられ、一方、車両側には、スペアタイヤの中心線方向に突出する中空ロッドが設けられている。スペアタイヤカバーを取り付ける際には、スペアタイヤカバーのシャフトを車両側の中空ロッドに挿入するとともに、スペアタイヤカバーを車両側へ押し進め、スペアタイヤカバーの周壁部をスペアタイヤのトレッド面を覆うように位置付ける。

【0003】

また、特許文献 2 のスペアタイヤカバーでは、スペアタイヤのトレッド面を覆う周壁部内面に、トレッド面に接する押止部材が設けられ、さらに、その周壁部には、スリットが形成されている。スペアタイヤカバーを取り付ける際には、周壁部のスリットの幅を金具で狭めることにより、周壁部の内径を縮めて押止部材をスペアタイヤのトレッド面に押し当てるようにする。

【特許文献 1】特開平 4 - 2 4 3 6 6 9 号公報

【特許文献 2】特開 2 0 0 0 - 4 3 7 6 5 号公報

【発明の開示】**【発明が解決しようとする課題】****【0004】**

ところで、車両に装着されるタイヤのサイズは、同一車種であっても、そのグレード等によって異なる場合があり、この場合には、スペアタイヤのサイズも異なることになる。このことに対して、スペアタイヤのサイズ毎に専用のスペアタイヤカバーを用意すれば済むのであるが、そのようにするとスペアタイヤカバーのコストが高騰してしまう。

【0005】

10

20

30

40

50

そこで、異なるサイズのスペアタイヤ間でスペアタイヤカバーを共通化することが考えられる。しかしながら、特許文献1のスペアタイヤカバーでは、周壁部がトレッド面を覆うように形成されており、このため、外径の小さいスペアタイヤだと周壁部がスペアタイヤのトレッド面から浮いた状態となり、スペアタイヤカバーの取付強度不足となる虞れがある。また、特許文献2のスペアタイヤカバーでは、周壁部の内径を縮めることで、押止部材をスペアタイヤのトレッド面に押し当てるようにしているが、外径の小さいスペアタイヤの場合には、押止部材をスペアタイヤのトレッド面にしっかりと押し付けるのが困難になり、取付強度不足を招く虞れがある。このことを回避するためには、スペアタイヤカバーの固定箇所を増やせばよいが、固定箇所が増えるとスペアタイヤカバーの取付作業性が悪化する虞れがある。

10

【0006】

本発明は斯かる点に鑑みてなされたものであり、その目的とするところは、スペアタイヤカバーを車両に取り付ける場合に、スペアタイヤのサイズによらず、しっかりと取り付けることができるようにするとともに、その取付作業性を良好にすることにある。

【課題を解決するための手段】**【0007】**

上記目的を達成するために、第1の発明では、車両に装着されたスペアタイヤを覆うスペアタイヤカバーを、該スペアタイヤの中心線に沿って移動させて車両に取り付けるように構成されたスペアタイヤカバーの取付構造において、上記スペアタイヤカバーは、該スペアタイヤカバーの周縁部に設けられた係合部と、該スペアタイヤカバーの裏面中央側から取付時の移動方向に突出する突出部と、取付時の移動方向に進退可能に上記突出部に支持されるスライド部とを備え、該スライド部には、車両への固定部が設けられ、車両は、上記係合部に係合する被係合部と、上記固定部を位置決めする位置決め部とを備え、上記固定部は、上記スライド部が進出した状態で、上記係合部が上記被係合部に係合する前に上記位置決め部に位置決めされるように配置される構成とする。

20

【0008】

第2の発明では、第1の発明において、スペアタイヤカバーのスライド部は、突出部が挿入される筒状に形成され、上記突出部には、上記スライド部を該突出部の突出方向に案内する案内部が設けられている構成とする。

【発明の効果】

30

【0009】

第1の発明によれば、スペアタイヤカバーを取り付ける際、スライド部を進出させた状態にして、スペアタイヤカバーをスペアタイヤの中心線に沿って移動させると、係合部が被係合部に係合する前に、スライド部の固定部を車両の位置決め部により位置決めできる。そして、スペアタイヤカバーをさらに取付方向へ移動させると、位置決めされたスライド部に対して突出部が移動することになるので、スペアタイヤカバーの移動中の姿勢を安定させることができる。これにより、スペアタイヤカバーの係合部を車両の被係合部に対し容易に位置合わせして係合させることができ、取付作業性を良好にできる。また、スペアタイヤカバーの中央側がスライド部の固定部により車両に固定されるとともに、スペアタイヤカバーの周壁部の係合部が車両の被係合部に係合するので、スペアタイヤの外径によらず、スペアタイヤカバーの取付強度を十分に確保することができる。

40

【0010】

第2の発明によれば、スペアタイヤカバーを取り付ける際、スライド部が案内部により案内されるので、スペアタイヤカバーの移動中の姿勢をより一層安定させることができる。

【発明を実施するための最良の形態】**【0011】**

以下、本発明の実施形態を図面に基づいて詳細に説明する。尚、以下の好ましい実施形態の説明は、本質的に例示に過ぎず、本発明、その適用物或いはその用途を制限することを意図するものではない。

50

【 0 0 1 2 】

図 1 は、本発明の実施形態に係るスペアタイヤカバーの取付構造が適用された車両 A の斜視図である。この車両 A の後端部には、バックドア D が設けられている。バックドア D は、図 3 に示すように、略上下方向に延びるように形成され、アウターパネル P 1 とインナーパネル P 2 とを接合してなるものである。図 1 及び図 2 に示すように、バックドア D の上半部には、ウインドガラス G が設けられている。バックドア D のウインドガラス G よりも下側には、車両左側にアウターハンドル H が設けられ、右側にスペアタイヤ T (図 3 に示す) が取り付けられるようになっている。スペアタイヤ T は、スペアタイヤカバー 1 で覆われるようになっている。図示しないが、バックドア D の右端部には、上下方向に延びる回転軸を有するヒンジが固定されており、バックドア D は、ヒンジを介して車両の後部ピラーに取り付けられている。

10

【 0 0 1 3 】

図 2 及び図 3 に示すように、バックドア D のアウターパネル P 1 におけるスペアタイヤ T の取付箇所には、スペアタイヤ T が取り付けられるスペアタイヤ取付部材 2 が固定されている。スペアタイヤ取付部材 2 には、スペアタイヤカバー 1 の中央側が固定されるようになっている。

【 0 0 1 4 】

スペアタイヤ取付部材 2 は、金属板を有底の円筒状に形成してなるものである。スペアタイヤ取付部材 2 の開放側の縁部には、フランジ 2 0 が形成されている。フランジ 2 0 は、アウターパネル P 1 に沿って延びるように形成されている。フランジ 2 0 には、図示しないが、複数の取付孔が周方向に互いに間隔をあけて形成されている。バックドア D のアウターパネル P 1 には、スペアタイヤ取付部材 2 の取付孔に対応して、貫通孔 (図示せず) が形成されている。アウターパネル P 1 の内面には、貫通孔に一致するように配置されたナット N 1 が固定されている。スペアタイヤ取付部材 2 は、フランジ 2 0 の取付孔からアウターパネル P 1 の貫通孔に挿通したボルト B 1 をナット N 1 に螺合させることによってバックドア D に対し締結固定されるようになっている。

20

【 0 0 1 5 】

スペアタイヤ取付部材 2 の底板部 2 1 は、略鉛直に延びており、その中央部には、中央貫通孔 2 1 a が形成されている。スペアタイヤ取付部材 2 の底板部 2 1 の外周側には、スペアタイヤ T の複数のボルト孔に対応する複数のスペアタイヤ締結孔 (図示せず) が貫通形成されている。スペアタイヤ取付部材 2 の内面には、スペアタイヤ締結孔に一致するように配置されたナット N 2 が固定されている。このナット N 2 にボルト B 2 を螺合させることによって、スペアタイヤ T がスペアタイヤ取付部材 2 に締結固定されるようになっている。

30

【 0 0 1 6 】

また、中央貫通孔 2 1 a には、スペアタイヤ取付部材 2 の内方からボルト 2 5 が差し込まれている。このボルト 2 5 の軸部は、中央貫通孔 2 1 a からスペアタイヤ取付部材 2 の外方 (車両後方) へ向けて突出している。この軸部は、スペアタイヤ T の中心部に形成された孔部 T 1 に挿通するようになっている。ボルト 2 5 の頭部は、スペアタイヤ取付部材 2 の底板部 2 1 に固定されている。

40

【 0 0 1 7 】

図 2 に示すように、アウターパネル P 1 におけるスペアタイヤ取付部材 2 の周りには、スペアタイヤカバー 1 の外周部を車両 A に固定するための 3 つの固定部材 3 0、3 0、3 0 が取り付けられている。これら固定部材 3 0、3 0、3 0 は、車両 A を真後ろから見たときにスペアタイヤ T のトレッド面よりも外方で、かつ、スペアタイヤ取付部材 2 の中心と同心の仮想円 X 上で周方向に等間隔に配置されている。

【 0 0 1 8 】

各固定部材 3 0 は、樹脂材を成形してなるものである。固定部材 3 0 は、アウターパネル P 1 に沿って仮想円 X の周方向に延びるように形成された取付板部 3 1 と、取付板部 3 1 から車両後方へ突出する被係合部 3 2 とを備えている。取付板部 3 1 には、被係合部 3

50

2よりも仮想円Xの周方向一側へ延出する延出部31aが設けられている。被係合部32は、全体として、仮想円Xの周方向に長く形成されており、図3に示すように、取付板部31の外縁部から車両後方へ突出する第1板部32aと、第1板部32aの突出方向先端部から仮想円Xの径方向内方へ向けて突出する第2板部32bとを有している。この被係合部32と取付板部31とで、仮想円Xの径方向内方へ開放するコ字断面の溝33が形成されるようになっている。溝33は、取付板部31の延出部31a側（仮想円Xの周方向一側）へ開放されている。また、図2に示すように、固定部材30における延出部31aと反対側には、取付板部31から第2板部32bまで延びる端板部34が設けられている。端板部34は、第1板部32aに連なっており、この端板部34により、溝33は、仮想円Xの周方向他側が塞がれている。

10

【0019】

図4に示すように、スペアタイヤカバー1は、カバー本体40と、スライド筒（スライド部）41とを備えている。カバー本体40は、樹脂材の一体成形品であり、スペアタイヤTのサイドウォール側の面（装着状態で車両後側に向く面）を覆う円板部42と、円板部42の周縁部から突出しスペアタイヤTのトレッド面を覆う周壁部43と備えている。

【0020】

周壁部43の突出方向先端縁部には、3つの係合部44、44、44が周方向に等間隔に設けられており、各係合部44が固定部材30の被係合部32に係合するようになっている。係合部44は、周壁部43の先端縁部から径方向内方へ向けて屈曲する板状をなしており、その断面形状は、径方向外方へ向けて開放するU字状とされている。係合部44における周方向一側は開放される一方、他側には、端板部45が設けられている。この端壁部45により、係合部44における周方向他側が塞がれている。

20

【0021】

円板部42の裏面中央部には、周壁部43の突出方向と同方向に突出する突出筒部（突出部）47が形成されており、この突出筒部47の外側に上記スライド筒41が嵌るようになっている。突出筒部47は、円筒形状であり、その中心線は、ボルト25の中心線と一致するようになっている。また、突出筒部47の基端は、円板部42の表面に開口している。

【0022】

突出筒部47の外周面には、該突出筒部47の基端部から先端部に亘って真っ直ぐに延びる3本の突条部（案内部）47a、47a、47aが形成されている。図5に示すように、これら突条部47aは、突出筒部47の周方向に等しい間隔をあけて配置されている。また、突出筒部47の先端側の外周面には、3つの突起47b、47b、47bが突出筒部47の周方向に等しい間隔をあけて形成されている。これら突起47bは、隣り合う突条部47a、47aの間に配置されている。突起47bの高さは、突条部47aの高さよりも低く設定されている。また、突起47bの幅は、突条部47aの幅よりも広く設定されている。図4に示すように、突起47bにおける突出筒部47の先端側の面は、突起47bの突出方向先端に近づくほど突出筒部47の基端側に位置するように傾斜している。

30

【0023】

スライド筒41は、樹脂材を有底の円筒形状に成形してなるものである。スライド筒41に突出筒部47が挿入された状態で、スライド筒41の中心線が、突出筒部47の中心線と一致するようになっている。図6に示すように、スライド筒41の周壁部には、突出筒部47の突条部47aを受ける3つの受け部41a、41a、41aが外方へ膨出するように形成されている。受け部41aは、スライド筒41の中心線方向両端に亘って延びている。突条部47aは受け部41a内を長手方向に移動するようになっている。

40

【0024】

また、スライド筒41には突起47bが挿通する3本のスリット41b、41b、41bが形成されている。突起47bは、スリット41b内を長手方向に移動するようになっている。

50

【 0 0 2 5 】

また、スライド筒 4 1 の底板部（固定部）4 1 c の中心部には、固定孔 4 1 d が貫通形成されている。図 3 に示すように、この固定孔 4 1 d にボルト 2 5 が挿通するようになっている。固定孔 4 1 d にボルト 2 5 が挿通した状態では、スライド筒 4 1 がスペアタイヤ取付部材 2 に対し径方向には殆ど動かなくなり、位置決めされた状態となる。つまり、ボルト 2 5 が本発明の位置決め部を構成している。また、固定孔 4 1 d に挿通したボルト 2 5 にナット 4 8 を螺合させることで、スライド筒 4 1 が締結固定されるようになっている。

【 0 0 2 6 】

スライド筒 4 1 は、突出筒部 4 7 の突出方向先端側に移動して進出した状態（図 8 に示す）と、突出筒部 4 7 の基端側に移動して後退した状態（図 3 及び図 7 に示す）とに切り替えられるようになっている。スライド筒 4 1 が進出した状態では、図 8 に示すように、突起 4 7 b がスリット 4 1 b 周縁部の基端部に当接し、スライド筒 4 1 が突出筒部 4 7 から外れないようになっている。進出した状態にあるスライド筒 4 1 の底壁部 4 1 c の位置は、スリット 4 1 b の長さ及び位置、突起 4 7 b の位置により任意に変更することが可能である。この実施形態では、スライド筒 4 1 が進出した状態で、スペアタイヤカバー 1 を取付方向（車両前方）へ移動させていったときに、スペアタイヤカバー 1 の係合部 4 4 が固定部材 3 0 の被係合部 3 2 に接する前に、スライド筒 4 1 の固定孔 4 1 d にボルト 2 5 が挿通するように底壁部 4 1 c の位置が設定されている。

【 0 0 2 7 】

次に、上記のように構成されたスペアタイヤカバー 1 を車両 A に取り付ける場合について説明する。車両 A に取り付ける前に、スライド筒 4 1 をカバー本体 4 0 の突出筒部 4 7 に組み付けておく。すなわち、突出筒部 4 7 の突条部 4 7 a をスライド筒 4 1 の受け部 4 1 a に合わせてから、突出筒部 4 7 をスライド筒 4 1 に挿入していく。このとき、突出筒部 4 7 の突起 4 7 b の先端面が傾斜しているため、突起 4 7 b をスリット 4 1 b にスムーズに挿入していくことが可能になる。

【 0 0 2 8 】

その後、図 8 に示すように、スライド筒 4 1 を進出した状態にしてから、スペアタイヤカバー 1 をスペアタイヤ T の真後ろに位置付ける。そして、スペアタイヤカバー 1 を車両前方へ略水平に移動させながら、スライド筒 4 1 の固定孔 4 1 d 内にボルト 2 5 の先端を位置付けて挿入すると、スライド筒 4 1 がボルト 2 5 によって径方向について位置決めされる。スペアタイヤカバー 1 をさらに移動させると、図 9 に示すように、スライド筒 4 1 の底壁部 4 1 c がスペアタイヤ T のホイール部分に当たる。このとき、スペアタイヤカバー 1 の係合部 4 4 は固定部材 3 0 の被係合部 3 2 から離れている。

【 0 0 2 9 】

そして、スペアタイヤカバー 1 をさらに移動させていくと、上記の如く位置決めされたスライド筒 4 1 に対し突出筒部 4 7 が移動していくので、スペアタイヤカバー 1 の移動中の姿勢を安定させることができる。このとき、突出筒部 4 7 に突条部 4 7 a が設けられているので、スペアタイヤカバー 1 は中心線方向に真っ直ぐに移動することになる。また、スペアタイヤカバー 1 を移動させる際には、車両後方から見て、スペアタイヤカバー 1 の係合部 4 4 が、固定部材 3 0 の延出部 3 1 a に重なるようにしておく。そして、係合部 4 4 が延出部 3 1 a に当たるまでスペアタイヤカバー 1 を移動させた後、スペアタイヤカバー 1 を中心線周りに回動させて、係合部 4 4 の先端部を被係合部 3 2 の溝 3 3 内にその開放側から挿入する。これにより、図 3 に示すように、係合部 4 4 と被係合部 3 2 が係合して、スペアタイヤカバー 1 の周壁部 4 3 が車両 A に固定される。しかる後、ボルト 2 5 にナット 4 8 を螺合させることにより、スペアタイヤカバー 1 の中央側がスライド筒 4 1 及びスペアタイヤ取付部材 2 を介して車両 A に固定される。

【 0 0 3 0 】

以上説明したように、この実施形態によれば、スペアタイヤカバー 1 を取り付ける際、スライド筒 4 1 を進出させた状態にして、スペアタイヤカバー 1 をスペアタイヤ T の中心

10

20

30

40

50

線に沿って移動させると、係合部 4 4 が被係合部 3 2 に係合する前に、スライド筒 4 1 をボルト 2 5 により位置決めできる。そして、スペアタイヤカバー 1 をさらに取付方向へ移動させると、位置決めされたスライド筒 4 1 に対して突出筒部 4 7 が移動することになるので、スペアタイヤカバー 1 の移動中の姿勢を安定させることができ、係合部 4 4 を被係合部 3 2 に容易に係合させることができる。また、スペアタイヤカバー 1 の中央側がスライド筒 4 1 を介して車両 A に固定されるとともに、スペアタイヤカバー 1 の周壁部 4 3 の係合部 4 4 が車両 A の被係合部 3 2 に係合するので、スペアタイヤ T の外径によらず、スペアタイヤカバー 1 の取付強度を十分に確保することができる。

【 0 0 3 1 】

尚、図 1 0 及び図 1 1 に示す変形例 1 のように、突出筒部 4 7 の突起 4 7 b の幅方向両側面に凸部 4 7 c をそれぞれ形成し、スライド筒 4 1 のスリット 4 1 b の両側縁部には、鋸刃状部 4 1 e を長手方向に連続して形成してもよい。突起 4 7 b の凸部 4 7 c の形状は、鋸刃状部 4 1 e に嵌るように形成されている。これにより、突起 4 7 b をスリット 4 1 b に挿入した状態で、スライド筒 4 1 が不意に動くことはない。また、スライド筒 4 1 に中心線方向に力を加えると、凸部 4 7 c や鋸刃状部 4 1 e が弾性変形し、これにより、スライド筒 4 1 を移動させることが可能である。

10

【 0 0 3 2 】

また、図示しないが、スライド筒は、突出筒部の内側に嵌るように形成してもよい。このようにした場合、スライド筒の外周面に、突条部及び突起を形成し、突出筒部に、突条部を受ける受け部と突起が入るスリットとを形成することで、スペアタイヤカバー 1 を取り付ける際に上記のようにスライド筒が移動するようになる。

20

【 0 0 3 3 】

また、図 1 2 ~ 図 1 5 に示す変形例 2 のように、バックドア D に取り付ける固定部材 5 0 をファスナ形状としてもよい。変形例 2 の固定部材 5 0 は、図 1 2 に示すように、取付板部 5 1 と、取付板部 5 1 の中心部から突出する突出部 5 2 と、突出部 5 2 を挟むように取付板部 5 1 の両縁部に配置された一对の板状バネ部 5 3 とを備えている。突出部 5 2 の外周部には、リブ 5 2 a が形成されている。突出部 5 2 の先端部には、バネ部 5 3、5 3 に対応するように配置された一对の片部（被係合部）5 4、5 4 が形成されている。これら片部 5 4 は、突出部 5 2 の基端側へ行くほど広がるように傾斜している。

30

【 0 0 3 4 】

一方、変形例 2 の係合部 5 5 は、図 1 3 に示すように、周壁部 4 3 の先端縁部から周壁部 4 3 の内方へ延びる板状をなしている。係合部 5 5 には、突出部 5 2 が挿入される挿入孔 5 5 a と、挿入孔 5 5 a に連続する切欠部 5 5 b とが形成されている。

【 0 0 3 5 】

この変形例 2 では、スペアタイヤカバー 1 を取り付ける際に車両前方へ移動させると、図 1 4 に示すように、固定部材 5 0 の突出部 5 2 が係合部 5 5 の挿入孔 5 5 a に挿入され、図 1 5 に示すように片部 5 4 が挿入孔 5 5 a の周縁部に当たる。この状態で、バネ部 5 3 が、係合部 5 5 を突出部 5 2 の突出方向に付勢することで、片部 5 4 が挿入孔 5 5 a の周縁部に係合するようになっている。また、スペアタイヤカバー 1 を外す際には、スペアタイヤカバー 1 を、図 1 4 に白抜きの矢印で示す方向に押して、係合部 5 5 の挿入孔 5 5 a の周縁部から片部 5 4 を離す。この状態で、スペアタイヤカバー 1 を回動させて突出部 5 2 を挿入孔 5 5 a 内から切欠部 5 5 b を介して出す。

40

【 0 0 3 6 】

また、上記実施形態では、スペアタイヤ T がバックドア D に装着されている場合について説明したが、スペアタイヤ T は、例えば、車両後部のピラーに設けられた支持部材に取り付けるようにしてもよい。

【 0 0 3 7 】

また、固定部材 3 0 の数は、3 つに限られるものではなく、任意の数に設定できる。

【 産業上の利用可能性 】

【 0 0 3 8 】

50

以上説明したように、本発明に係るスペアタイヤカバーの取付構造は、例えば、バックドアに装着されたスペアタイヤ用のカバーを取り付ける場合に適している。

【図面の簡単な説明】

【0039】

【図1】本発明の実施形態に係るスペアタイヤカバーが取り付けられた状態の車両を斜め後方から見た斜視図である。

【図2】スペアタイヤカバー及びスペアタイヤが外された状態の図1相当図である。

【図3】図1におけるIII-III線断面図である。

【図4】スペアタイヤカバーの分解斜視図である。

【図5】図4におけるV-V線断面図である。

10

【図6】図4におけるVI-VI線断面図である。

【図7】スライド筒が後退した状態にあるスペアタイヤカバーの斜視図である。

【図8】スペアタイヤカバーを取り付ける前の図3相当図である。

【図9】スライド筒の底壁部がスペアタイヤのホイール部分に当たった状態の図3相当図である。

【図10】変形例1に係るスペアタイヤカバーのスライド筒近傍の拡大図である。

【図11】スライド筒のスリット近傍の拡大図である。

【図12】変形例2に係る固定部材の斜視図である。

【図13】変形例2に係る係合部近傍の斜視図である。

【図14】変形例2に係る係合部の挿入孔に固定部材の突出部が挿入された状態の断面図である。

20

【図15】図14におけるXV-XV線断面図である。

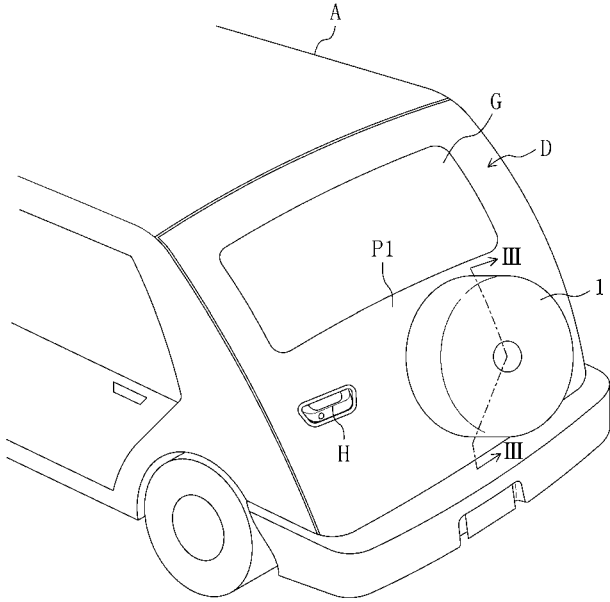
【符号の説明】

【0040】

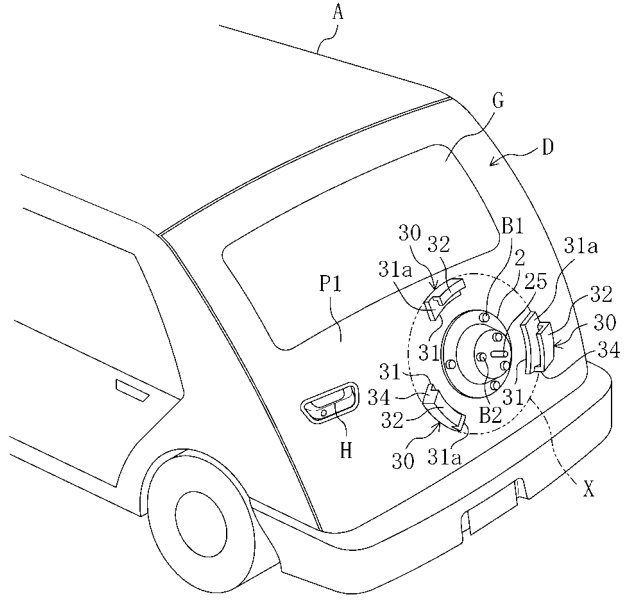
1	スペアタイヤカバー
2	スペアタイヤ取付部材
2 5	ボルト（位置決め部）
3 0	固定部材
3 2	被係合部
4 1	スライド筒（スライド部）
4 1 c	底壁部（固定部）
4 4	係合部
4 7	突出筒部（突出部）
4 7 a	突条部（案内部）
A	車両
T	スペアタイヤ

30

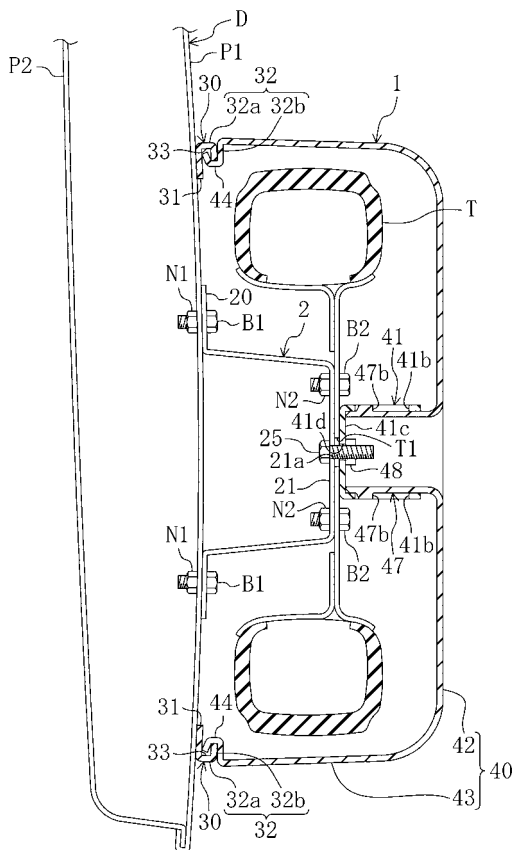
【図 1】



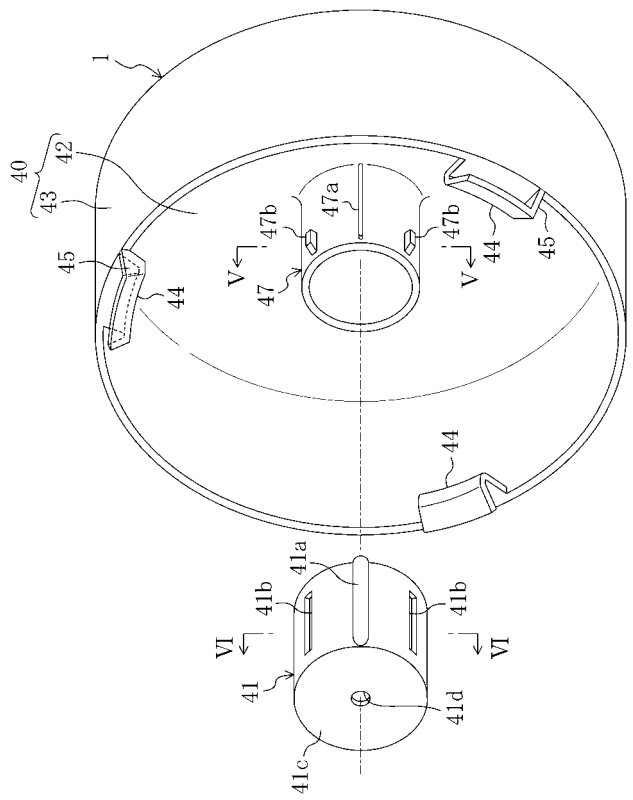
【図 2】



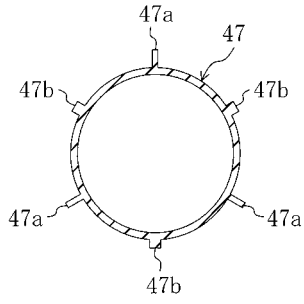
【図 3】



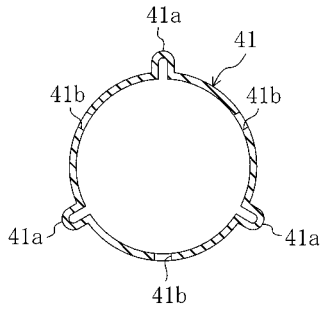
【図 4】



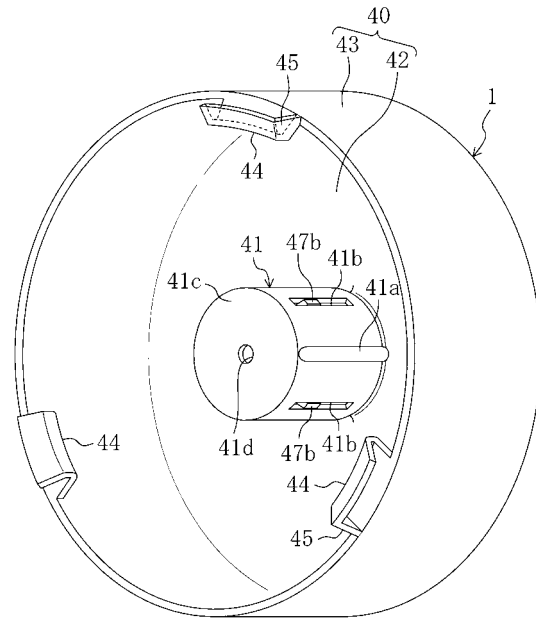
【 図 5 】



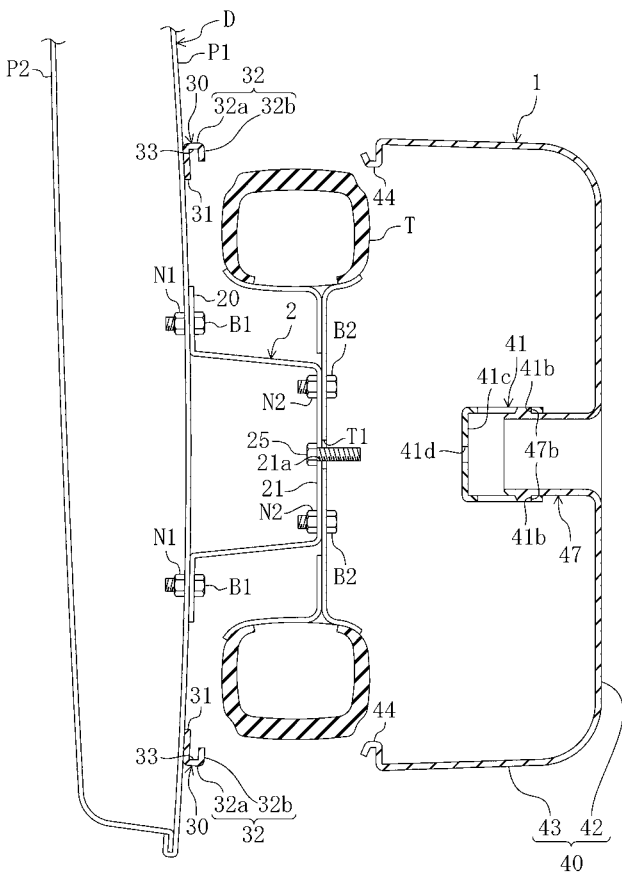
【 図 6 】



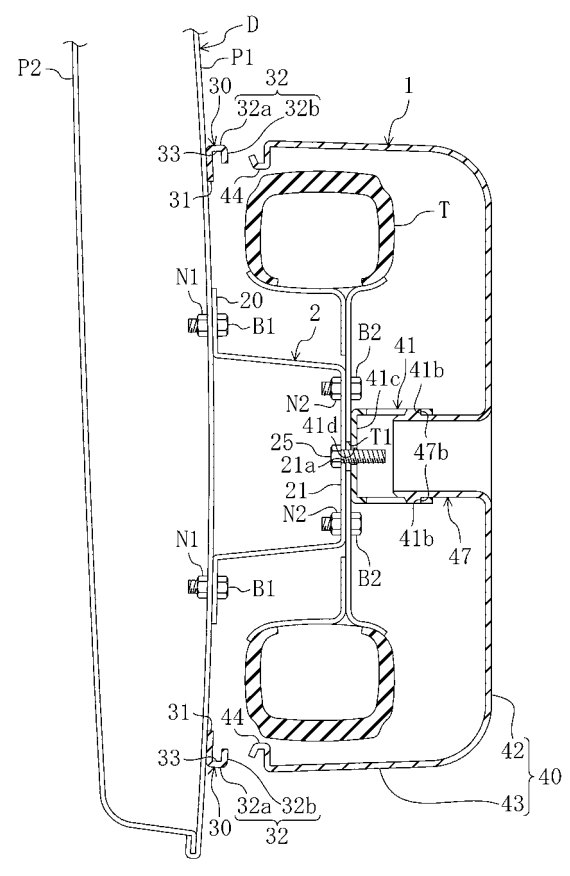
【 図 7 】



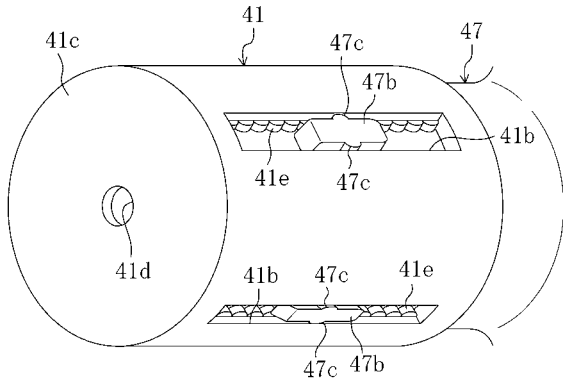
【 図 8 】



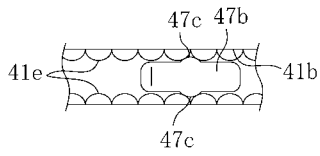
【 図 9 】



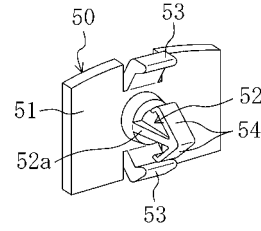
【 図 1 0 】



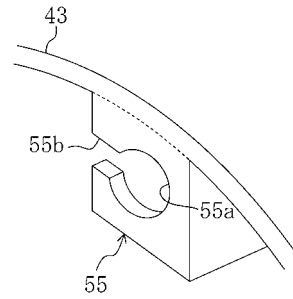
【 図 1 1 】



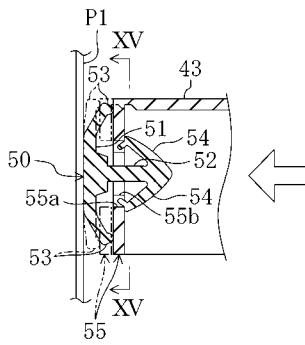
【 図 1 2 】



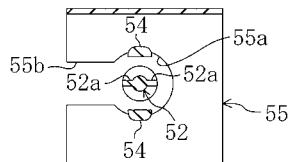
【 図 1 3 】



【 図 1 4 】



【 図 1 5 】



フロントページの続き

(74)代理人 100117581

弁理士 二宮 克也

(74)代理人 100117710

弁理士 原田 智雄

(74)代理人 100121728

弁理士 井関 勝守

(74)代理人 100124671

弁理士 関 啓

(74)代理人 100131060

弁理士 杉浦 靖也

(72)発明者 渡辺 亨

広島県安芸郡坂町北新地一丁目4番31号 ダイキョーニシカワ株式会社内

(72)発明者 浜本 昌也

広島県安芸郡坂町北新地一丁目4番31号 ダイキョーニシカワ株式会社内