

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6006925号
(P6006925)

(45) 発行日 平成28年10月12日 (2016. 10. 12)

(24) 登録日 平成28年9月16日 (2016. 9. 16)

(51) Int. Cl. F 1
B 6 0 J 1/02 (2006.01)
 B 6 0 J 1/02 1 1 1 A
 B 6 0 J 1/02 1 1 1 U

請求項の数 2 (全 7 頁)

(21) 出願番号	特願2011-223827 (P2011-223827)	(73) 特許権者	000240949 片山工業株式会社
(22) 出願日	平成23年10月11日 (2011. 10. 11)		岡山県井原市西江原町1005-1
(65) 公開番号	特開2013-82332 (P2013-82332A)	(74) 代理人	100114074 弁理士 大谷 嘉一
(43) 公開日	平成25年5月9日 (2013. 5. 9)	(72) 発明者	横山 浩章 岡山県井原市西江原町1005-1 片山工業株式会社内
審査請求日	平成26年10月7日 (2014. 10. 7)	(72) 発明者	沼元 保幸 岡山県井原市西江原町1005-1 片山工業株式会社内
		(72) 発明者	寺井 章浩 岡山県井原市西江原町1005-1 片山工業株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 自動車用モール及びその取付構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

表面に意匠部を有するモール本体部の裏面から概ね平行に垂下した I N 側係合片と O U T 側係合片とを有し、前記 I N 側係合片と O U T 側係合片とは相互に内側に向けて突出した I N 側係合部と O U T 側係合部とを有する、ウインドモールの車体への取付構造であって、

前記車体のピラー部に取り付けるクリップを有し、前記クリップは前記 I N 側係合片と O U T 側係合片とで形成した係合凹部の内側に入り込み、前記モール側の I N 側係合部と係止する I N 側被係合部及びモール側の O U T 側係合部と係止する O U T 側被係合部を有するとともに前記モール本体部の O U T 側係止片をピラー部側から支持するための支持片を有し、且つ、前記クリップは、前記 I N 側係合片が前記ピラー部に倒れ込むのを抑えるための支持部を有することを特徴とするモールのピラー部取付構造。

【請求項 2】

前記 I N 側係合片の長さが前記車体側のウインドガラスの高さに合わせて徐変していることを特徴とする請求項 1 記載のモールのピラー部取付構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は自動車用のモールに関し、特に自動車のウインドモールに係る。

また、ルーフモールとの一体化にも適する。

【背景技術】

【0002】

自動車は、ウインドモール、ルーフモール及びサイドモール等の各種モールディングを採用している。

また、ウインドモールとルーフモールとを一体的に形成したウインドルーフモールも公知である。

ウインドモールは、自動車のフロントガラス又はリアガラスの左右のピラー部に沿って取り付けられるモールであり、フロントガラス、リアガラスのルーフ側からフェンダー側に向けて徐々にピラー部との段差が大きくなるように設定されたものもある。

ルーフモールは、ルーフパネルとサイドパネルとの接合部に沿って凹部溝（ルーフドリップ溝）を形成し、この凹部溝をふさぐように取り付けられている。

ウインドルーフモールは上記ウインドモールとルーフモールが連続的に一体又は別体として形成されたものである。

【0003】

従来、フロントガラスとピラー部の境部に沿って設けたウインドモールは、モールの断面に嵌合するモールクリップと車体側にＴスタッド等を用いて取り付けボディクリップとを組み合わせて取り付けられたものが多く、クリップの部品点数が多く組立作業に多くの工数がかかる問題があった。

【0004】

特許文献１は、ウインドモールの後端部の位置決め構造であるが、モールの車幅方向車内側及び車外側の側縁から下方へ延出する脚部の脚端に係止部を設け、クリップ部の爪部に上記係止部を係止する取付構造を開示する。

しかし、同公報に開示するウインドモールにおいてフロントガラスとピラー部の一般部は、断面Ｕ形形状のクランプ部材の係止溝にモールの車外側の側縁部に設けた脚部の係止部のみで係着するものであって、車幅方向のモールの取付安定性に欠ける問題があった。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0005】

【特許文献１】特許第３５０６１０６号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

本発明は、取付安定性に優れるとともに部品点数が少なく組付け性の高い自動車用モールの提供を目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0007】

本発明に係る自動車用モールは、表面に意匠部を有するモール本体部の裏面から概ね平行に垂下したＩＮ側係合片とＯＵＴ側係合片とを有し、前記ＩＮ側係合片とＯＵＴ側係合片とは相互に内側に向けて突出したＩＮ側係合部とＯＵＴ側係合部とを有することを特徴とする。

ここで、モールを車体に取り付けた状態で車幅方向の中央側になる方向をＩＮ側と表現し、車幅方向外側になる方向をＯＵＴ側と表現する。

なお、ＩＮ側係合片とＯＵＴ側係合片とが概ね平行に垂下させてあればモール本体部の裏面からやや斜めに垂下させてもよい。

【0008】

また、モール本体部の裏面からＩＮ側係合部までの長さがこのモール本体部の裏面からＯＵＴ側係合部までの長さよりも短くなるように設定してもよい。

【0009】

このようなモール構造にすると、例えばピラー部に取り付けクリップを有し、クリッ

10

20

30

40

50

プに前記 I N 側係合片と O U T 側係合片とで形成した係合凹部の内側に入り込み、前記モール側の I N 側係合部と係止する I N 側被係合部及びモール側の O U T 側係合部と係止する O U T 側被係合部を設けることで、このクリップを用いてピラー部のフロントガラス側の側面に T スタッド止め、リベット止め等を採用して取り付けることが可能である。

また、前記 I N 側係合片の長さがウインドガラスの高さに合わせて徐変させることもできる。

さらに、クリップの上部に O U T 側係合片をボディ側から支える支持片を設けてもよい。

【 0 0 1 0 】

本発明に係るモールは樹脂製のモール本体部から一体的に樹脂製の I N 側係合片と O U T 側係合片を形成するのが好ましく、この 2 つの係合片の間隔が広がる方向に弾性変形させつつ、クリップの上部に嵌入させるだけで組み付けることができる。

【発明の効果】

【 0 0 1 1 】

本発明に係る自動車用モールはモール本体部の裏面側から I N 側係合片と O U T 側係合片を概ね平行に垂下させ、この 2 つの係合片の内側にそれぞれ突出した係合部を形成したので上方がクリップの被係合部にかぶせるように押し込むだけで容易に組み付けることができるとともに 2 つの係合部で係止するので組み付け安定性に優れる。

なお、フロントウインドモールに採用した場合にモール本体部の裏面から I N 側係合部までの長さが、このモール本体部の裏面から O U T 側係合部までの長さよりも短くなるように設定すると、O U T 側係合部を先にクリップに係止し、I N 側係合片の下端部に設けたシールリップをガラス表面に押し付けるようにして I N 側係合部をクリップの被係合部に係止することができ、組み付けやすく且つ組付け安定性が向上する。

また、本発明に係る自動車用モールは 2 つの係合片の長さを調整することでウインドモールのみならず、ルーフモールやウインドモールとルーフモールを一体化したウインドルーフモールとしても採用できる。

【図面の簡単な説明】

【 0 0 1 2 】

【図 1】ピラー部のモール取付構造例を示す。(a) は A - A 線断面図を示し、(b) は B - B 線断面図を示す。

【図 2】モールを取り付ける手順例を示す。(a) はクリップを取り付ける前、(b) はクリップを車体側に取り付けた状態、(c) はモールをクリップに取り付けた状態を示す。

【図 3】クリップの例を示し、(a) は T スタッドへの取り付け部から見た状態、(b) は被係合部を斜め上部から見た状態、(c) は取り付け前後方向から見た状態を示す。

【図 4】別のクリップの構造例を示し、(a) は I N 側被係合部から見た斜視図、(b) はボディ取り付け側から見た斜視図、(c) は取付け前後方向から見た側面図を示す。

【図 5】(a) はウインドルーフモールの例を示し、(b) は F - F の部分拡大図を示す。

【図 6】ウインドルーフモールの車体側に装着した例を示す。

【発明を実施するための形態】

【 0 0 1 3 】

本発明に係るモールはウインドモール、ルーフモール、ウインドルーフモール等の各種モールに採用できるがフロントウインドのピラー部に取り付ける例に基づいて以下説明する。

図 6 に示したピラー部のルーフ側の A - A 線断面図を図 1 (a) に示し、フェンダー側の B - B 線断面図を図 1 (b) に示す。

モール 1 0 は表面に意匠部 1 4 を有するモール本体部 1 1 の裏面から車幅方向内側の I N 側係合片 1 2 と車幅方向外側の O U T 側係合片 1 3 を相互に概ね平行になるように垂下してある。

10

20

30

40

50

このIN側係合片12とOU側係合片13とで内側に係合凹部Sを形成し、IN側係合片12の係合凹部Sの内側に突出した爪状のIN側係合部12aを有し、OUT側係合片13は下端部が係合凹部Sの内側に折り曲げ突出した爪状のOUT側係合部13aを有する。

本実施例は、モール本体部の裏面からIN側係合部12aまでの長さの方がモール本体部の裏面からOUT側係合部13aまでの長さよりも短くなるように設定した例となっている。

IN側係合片12の下端部付近から斜め下方に延出し、先端部がガラス2の表面に当接するシールリップ12bを有し、このIN側係合片12の長さは図1(a)、(b)に示すようにフェンダー側に向けて長くなるように徐変している。

モール本体部11の側縁からボディ(ピラー部P)1側に向けてもシールリップ15を有する例となっている。

モール本体部11と2つのIN側、OUT側係合片12, 13とは樹脂製で一体的に成形してあり必要に応じて金属製の芯材16をインサートしてある。

【0014】

クリップ20の第一の実施例を図3に示す。

クリップ20のピラー部P側に設けたTスタッドに係合するための略ダルマ形状の係止孔を有し、この係止孔はTスタッドの頭部径よりも内径が大きい挿入孔26と頭部径よりも小さくスライド係止する係止孔25を有する。

クリップ20の上部にはモールの係合凹部Sに嵌入可能に上方に向けて突出し、IN側係合部12aに係止する爪状のIN側被係合部22とOUT側係合部13aに係止するOUT側被係合部23を有する。

また、OUT側被係合部23に係止したOUT側係止片をピラー部側から支持するための支持片24を立設してある。

また、IN側係合片12がピラー部P側に倒れ込まないように支持部24aを設けるとともにTスタッドとの係止部にガタが生じないようにクリップ20の前後方向側部から反発片27a、27bを有する。

【0015】

図4は、クリップ20の第二の実施例を示し、機能が同じ部位に第一の実施例と同じ符号を附してある。

第二の実施例は第一の実施例とは逆にOUT側被係止部23を1ヶ所でIN側被係合部22を2ヶ所に形成した例であり、上方向の反発片28a、28bを有する例である。

【0016】

このようなクリップ20を図2(a)、(b)に示すようにピラー部PのTスタッド1aに固定する。

このクリップ20の上方からモール10をかぶせるように押圧する。

この際にOUT側係合片13をIN側係合片12よりも先に支持片24に沿って挿入し、OUT側係合部13aをOUT側被係合部23に係止し、次にIN側係合片の12のIN側係合部12aをIN側被係合部22に係止する。

【符号の説明】

【0017】

1	ボディ(ピラー部P)
1a	Tスタッド
2	ウインドガラス
10	モール
11	モール本体
12	IN側係合片
12a	IN側係合部
12b	シールリップ
13	OUT側係合片

10

20

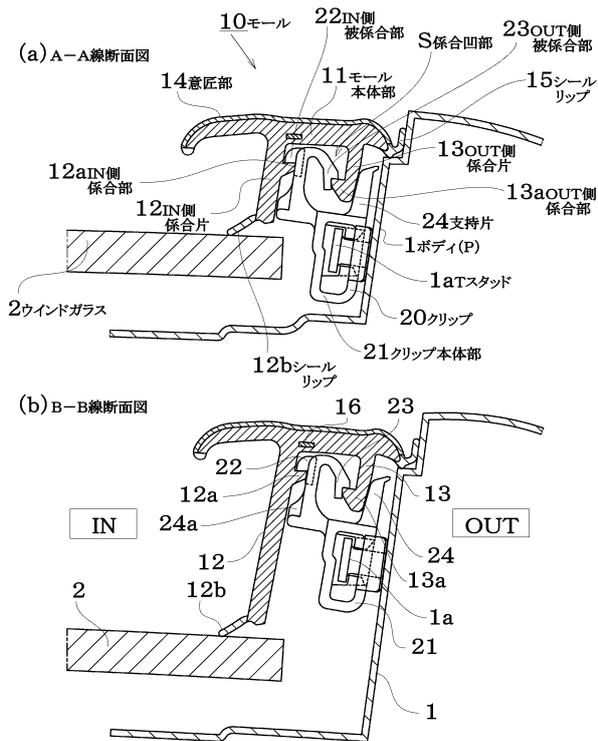
30

40

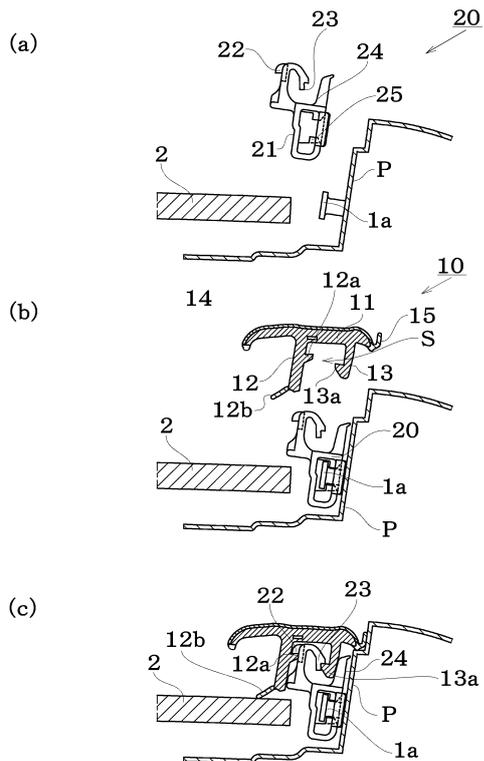
50

- 1 3 a O U T 側係合部
- 1 4 意匠部
- 1 5 シールリップ
- 2 0 クリップ
- 2 1 クリップ本体
- 2 2 I N 側被係合部
- 2 3 O U T 側被係合部
- 2 4 支持片
- S 係合凹部

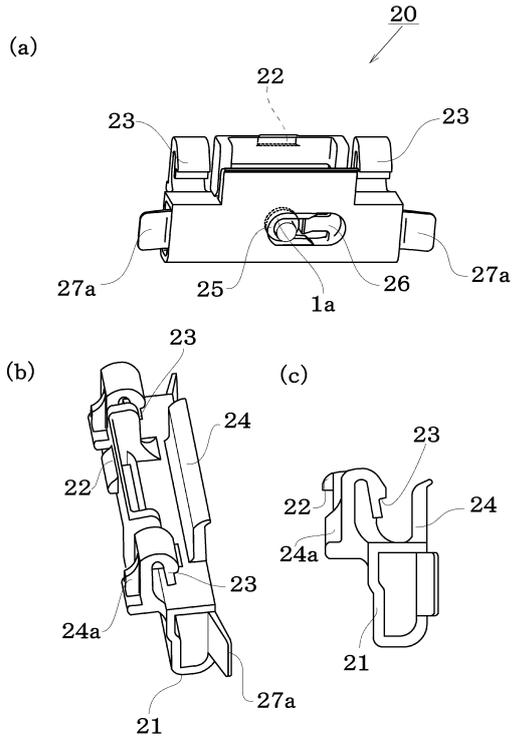
【 図 1 】



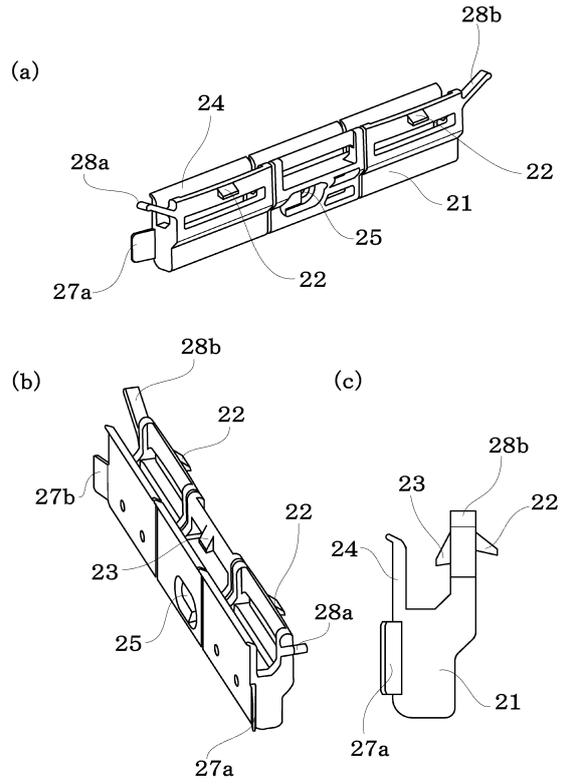
【 図 2 】



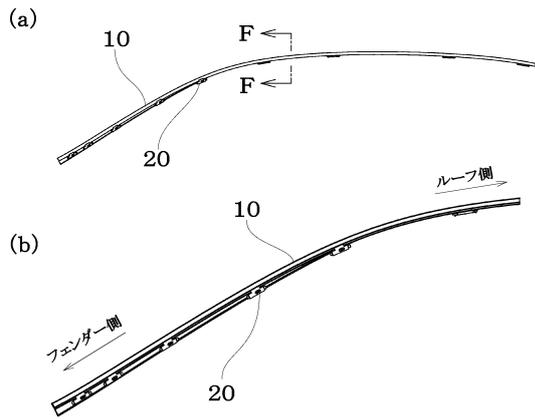
【図3】



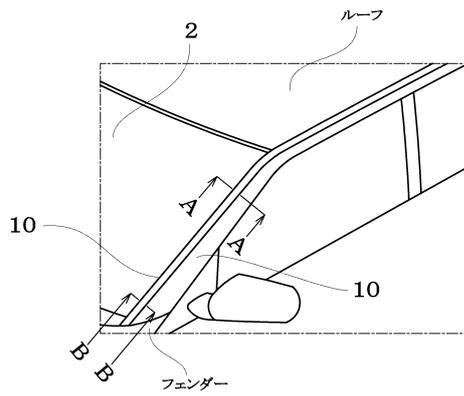
【図4】



【図5】



【図6】



フロントページの続き

審査官 田々井 正吾

- (56)参考文献 特開2002-154385(JP,A)
特開2002-154323(JP,A)
特開2000-052761(JP,A)
実開平05-010050(JP,U)
特開平08-156584(JP,A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60J 1/02