

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4610704号
(P4610704)

(45) 発行日 平成23年1月12日(2011.1.12)

(24) 登録日 平成22年10月22日(2010.10.22)

(51) Int.Cl. F I
B 6 0 J 5/10 (2006.01) B 6 0 J 5/10 F
B 6 2 D 25/08 (2006.01) B 6 2 D 25/08 K

請求項の数 3 (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2000-240861 (P2000-240861)	(73) 特許権者	000005348
(22) 出願日	平成12年8月9日(2000.8.9)		富士重工業株式会社
(65) 公開番号	特開2001-354036 (P2001-354036A)		東京都新宿区西新宿一丁目7番2号
(43) 公開日	平成13年12月25日(2001.12.25)	(74) 代理人	100100354
審査請求日	平成19年6月19日(2007.6.19)		弁理士 江藤 聡明
(31) 優先権主張番号	特願2000-110058 (P2000-110058)	(72) 発明者	岡田 憲二
(32) 優先日	平成12年4月12日(2000.4.12)		東京都新宿区西新宿1丁目7番2号 富士重工業株式会社内
(33) 優先権主張国	日本国(JP)	(72) 発明者	新井 猛
			東京都新宿区西新宿1丁目7番2号 富士重工業株式会社内
		(72) 発明者	安田 剛
			東京都新宿区西新宿1丁目7番2号 富士重工業株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車体本体の後部に開口部が形成され、基端側が上記車体本体上部側に回動可能に軸支されたリヤゲートフレームにモールが装着されたリヤガラスが取り付けられたリヤゲートによって上記開口部を開閉する車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造において、

上記モールは、

少なくともリヤガラスの側端の略全範囲に亘って装着される基部と、

上記リヤガラスの側端の略全範囲に亘って連続すると共に上記基部から複数平行に下方へ突出する水切突条部とを備え、上記水切突条部は外側の水切突条部の頂部に対し内側の水切突条部の頂部が下方位置であることを特徴とする車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造。

【請求項2】

車体本体の後部に開口部が形成され、基端側が上記車体本体上部側に回動可能に軸支されたリヤゲートフレームにモールが装着されたリヤガラスが取り付けられたリヤゲートによって上記開口部を開閉する車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造において、

上記モールは、

少なくともリヤガラスの側端の略全範囲に亘って装着される基部と、

上記リヤガラスの側端の略全範囲に亘って連続すると共にリヤゲート開の状態にて上部が上記基部によって覆われ、かつ該基部から下方に突出して平行配置された外側及び内側の水切突条部と、

上記基部の下端外側部を切除すると共に外側の水切突条部の下端を切除した切欠部とを備えたことを特徴とする車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造。

【請求項 3】

上記水切突条部は、基部側から頂部側に移行するに従って車体幅外方に変移するように傾斜したことを特徴とする請求項 1 または 2 に記載の車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、車体後部に設けられたリヤゲートを開放した際に、リヤゲートに付着した雨水等の付着水が車室内に滴下するのを未然に防止する車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造に関する。

10

【0002】

【従来技術】

一般に、車体後部、例えば車体後部に形成された開口部を開閉するリヤゲートを備えた車両においては、降雨時や洗車時に開口部とリヤゲートとの隙間から浸水する水滴が車室内に入るのを防止するために、開口部の周囲に亘って凹状のドリップガイドを設けると共に、その内周側に沿ってリヤゲートの閉状態で、リヤゲートのインナパネルによって押圧変形されてインナパネルに密着するウエザストリップが設けられている。

【0003】

20

このリヤゲートは、アウトパネルとインナパネルによって形成されたリヤゲートフレームの外側にこのフレームを覆うように緩やかに湾曲したリヤガラスが接着固定され、リヤガラスの外周に沿ってモールが嵌装されることから、リヤガラスの外周に沿ってモールにより溝状の凹部が形成される。

【0004】

降雨や洗車時にリヤガラスに付着した水滴が流下してリヤガラスの下端部にモールによって形成された溝状の凹部に集水される。このため降雨や洗車後にリヤゲートを開放すると、凹部に溜まった水が前方に流れると共に、リヤガラスの湾曲に伴い左右に流れリヤガラスの側端にモールによって形成された溝状の凹部に沿って流れリヤゲートの前端部からドリップガイド内に落下して排水される。

30

【0005】

ところが、降雨や洗車直後等、リヤガラス下端の凹部に多量の水が溜まっている状態でリヤゲートを開放すると前方に流下しつつリヤガラスの湾曲によって左右に流れる水の勢いが増し、水がリヤガラスの側端に形成された凹部から溢れ出てモール表面に沿って巻き込まれて車室内に向けて滴下する。特にリヤガラスの下方においてアウトパネルが突出するリヤゲート、いわゆるデッキ部を有するリヤゲートは雨水等の水が溜まりやすくこの現象が顕著である。

【0006】

この対策として、例えば実開平 1 - 83614 号公報に開示され、かつ図 8 に要部断面を示すように、リヤゲート 100 のフレーム 101 に形成された外側フランジ 101a に、リヤピラー 105 に形成されたドリップガイド 105a の方向に向かって垂下する水切用突部 102a が形成されたシール部材 102 を取り付けることが提案されている。

40

【0007】

この構造によると、リヤゲート 100 を閉じているときの雨水等による水滴は、リヤゲート 100 のリヤガラス 103 及びモール 104 の表面を伝わってリヤゲート 100 とリヤピラー 105 の隙間から中へ浸入するが、シール部材 102 の水切用突部 102a を伝わってドリップガイド 105a 内に落下する一方、リヤゲート 100 を開放するときにおいても水滴はドリップガイド 105a に向かって垂下する水切用突起 102a によって水切りされてドリップガイド 105a 内に滴下して受け止められる。

【0008】

50

また、実開昭64-39134号公報に開示されるように、リヤゲートの左右側部に沿ってドリップチャンネルを設けることによって、雨天時等にリヤゲートを開放した際、リヤゲートの表面を流下する水滴をドリップチャンネルによって車体本体側のドリップガイドに誘導して車室内に雨水等が落下するのを防止する水滴落下防止構造が提案されている。

【0009】

更に、実開平6-12143号公報に開示されるように、リヤゲートの外周端とシール当接部との間に、リヤゲートを開けた際にドリップガイド内に水を誘導するための水落下用の凸状垂下部をインナパネルに一体に形成することによって、雨水等の車室内落下を防止するリヤゲートの構造が提案されている。

【0010】

【発明が解決しようとする課題】

上記実開平1-83614号公報によると、リヤゲート100のフレーム101に水切用突起部102aを有するシール部材102を取り付けることによって、リヤゲート100を開放するときも水滴が水切用突起部102aによってドリップガイド105aに誘導されて車室内への水滴落下が防止される。しかし、水切専用のシール部材102をリヤゲート100のフレーム101に取り付けることから、取付部品が増大し、その取り付け作業及び部品管理が煩雑になり生産性の低下及び製造コストの増大が懸念される。

【0011】

上記実開昭64-39134号公報によると、リヤゲートの左右側部に沿ってドリップチャンネルを設けることによってリヤゲート開放時の雨水を誘導することによって車室内への水滴落下を抑制することができる。しかし、上記実開平1-83614号公報と同様に取付部品が増大し、その取り付け作業及び部品管理が煩雑になり生産性の低下及び製造コストの増大が懸念され、かつ、この部分に配置されるリヤゲート開閉操作を補助するガスステーとドリップチャンネルとの干渉が懸念されると共に、リヤゲート閉鎖時にドリップチャンネルを収納するために車体側のドリップガイドが大型化し、開口部の開口面積に影響し、車体設計の自由度が影響される。

【0012】

上記、実開平6-12143号公報は、リヤゲートのインナパネルに水落下用の凸状垂下部を形成することによって車室内への雨水等の水滴落下を防止するものであるが、インナパネルは一般にプレス成形によって得られることから、凹状垂下部の大きさ及び先端に鋭い角度を付与することが困難であり十分な水切り効果を確保することが困難であることが予想される。

【0013】

従って、かかる点に鑑みなされた本発明の目的は、構成が簡単でしかも確実な水滴の車室内落下防止がもたらされる車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造を提供することにある。

【0014】

【課題を解決するための手段】

上記目的を達成する請求項1に記載の車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造の発明は、車体本体の後部に開口部が形成され、基端側が上記車体本体上部側に回動可能に軸支されたリヤゲートフレームにモールが装着されたリヤガラスが取り付けられたリヤゲートによって上記開口部を開閉する車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造において、上記モールは、少なくともリヤガラスの側端の略全範囲に亘って装着される基部と、上記リヤガラスの側端の略全範囲に亘って連続すると共に上記基部から複数平行に下方へ突出する水切突条部とを備え、上記水切突条部は外側の水切突条部の頂部に対し内側の水切突条部の頂部が下方位置であることを特徴とする。

【0015】

請求項1の発明によると、例えば、降雨や洗車直後等のリヤゲートに多量の雨水等の水滴が付着した状態でのリヤゲートの開放動作時において、リヤゲートのガラスの表面を流下してモールの基部を乗り越えた流水或いは水滴が下方に突出する水切突条部によって水

10

20

30

40

50

切り滴下され、更に外側の水切突条部によって水切りされずに回り込んだ水滴においても内側の水切突条部によって水切りすることによって車室内への水滴滴下が防止され、かつ外側の水切突条部の頂部に対して内側の水切突条部の頂部を下方位置となるように形成することによって外側の水切突条部で水切りされた水滴が内方に滴下した際に、内側の水切突条部で受け止めることが可能になり、室内への水滴の滴下が確實防止される。しかもリヤガラスに取り付けられるモールに水切り機能を付与することによって水切専用のシール部材を付加する必要がなく、取付部品数の増加や取り付け作業及び部品管理が簡素化され、生産性の向上が得られると共に製造コストの抑制がもたらされる。

【0018】

請求項3に記載の車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造の発明は、車体本体の後部に開口部が形成され、基端側が上記車体本体上部側に回動可能に軸支されたリヤゲートフレームにモールが装着されたリヤガラスが取り付けられたリヤゲートによって上記開口部を開閉する車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造において、上記モールは、少なくともリヤガラスの側端の略全範囲に亘って装着される基部と、上記リヤガラスの側端の略全範囲に亘って連続すると共にリヤゲート開の状態にて上部が上記基部によって覆われ、かつ該基部から下方に突出して平行配置された外側及び内側の水切突条部と、上記平行配置された内側水切突条部と外側水切突条部とによって形成された誘導溝と、上記基部の外側部を切除すると共に外側の水切突条部の下端を切除した切欠部とを備えたことを特徴とする。

10

【0019】

請求項3の発明によると、例えば、降雨や洗車直後等のリヤゲートに多量の雨水等の水滴が付着した状態でのリヤゲートの開放動作時において、請求項1に加え、リヤガラスの下端に沿って左右に流下する水滴も切欠部から内側の水切突条部に沿って内側と外側との両水切突条部によって形成された誘導溝に誘導して排水され、水滴の回り込みが阻止され、より有効的に車室内への水滴落下が防止される。

20

【0020】

請求項3に記載の発明は、請求項1または2の車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造において、上記水切突条部は、基部側から頂部側に移行するに従って車体幅外方に変移するように傾斜したことを特徴とする。

【0021】

請求項3の発明によると、水切突条部が基部側から頂部に移行するに従って車体幅外方に変位することから、水切突条部に沿って流下する水滴は外方への勢いが付与され、頂部によって水切りされる水滴は、外方に向けて放出されて車室内への滴下がより確實に防止される。

30

【0022】

【発明の実施の形態】

(第1実施の形態)

以下、本発明による車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造の第1実施の形態を図1乃至図5によって説明する。

【0023】

図1は、車室内への付着水滴下防止構造の概要を示す車体後部の要部斜視図であり、図2は図1のI-I線断面図であって符号1は車体本体である。

40

【0024】

車体本体1の後部に開口部2が形成され、かつ開口部2の上縁近傍で車体本体1に基端側が回動可能に支持されて開口部2を開閉するリヤゲート10が取付られている。

【0025】

車体本体1に形成される開口部2の上縁、換言するとルーフ3の後端に沿って車幅方向に延在するドリップガイド(図示せず)が凹設され、図2に示すように開口部2の側縁を形成するリヤクォータアウトパネル4及びリヤクォータインナパネル5の後端によって開口部2の側縁に沿って延在すると共に上端が上記ルーフ3の後端に形成されたドリップガイドの端部に連続するドリップガイド6が凹設され、リヤクォータアウトパネル4とリヤク

50

オータインナパネル5の端部に沿って上方に折曲形成されて互いに接合するフランジ4a、5aに後述するリヤゲートインナパネル13によって押圧変形されて密着するウエザストリップ7が設けられている。

【0026】

更に、開口部2の側縁に沿って後端が位置するリヤクォータガラス8がリヤクォータアウトパネル4に接着固定され、リヤクォータガラス8の外周に沿ってモール9が取り付けられている。

【0027】

一方、上端が車体本体1に回動可能に支持されて開口部2を開閉するリヤゲート10は、その周囲にリヤゲートアウトパネル12とリヤゲートインナパネル13とによって互いのフランジ12aと13aとを接合して形成されたリヤゲートフレーム11を備え、リヤゲートフレーム11の外側にリヤガラス14が接着支持されている。更にリヤゲートフレーム11には、リヤガラス14の下方においてリヤガラス14の下縁に沿ってリヤゲートアウトパネル12が外方に膨出してデッキ部12Aが形成されている。

【0028】

リヤガラス14は、その両側端14aが中央部に対して車体本体1側となるように緩やかに湾曲すると共に外周に沿ってモール15が取り付けられている。

【0029】

モール15は、少なくともリヤガラス14の側端14aに取り付けられる部分15Aは、図2及び図3に図1のII-II線断面斜視図を示すように、リヤゲート10を閉じた状態でリヤクォータガラス8に取り付けられたモール9と略平行に対峙し、かつリヤガラス14の側端14aの少なくとも略全範囲に亘って嵌合して取り付けられる基部16と、基部16からリヤガラス14の側端14aに沿ってその側端14aの全範囲に亘って上方に突出してリヤガラス14と協働して溝状の凹部を形成するダム部17と、上部が基部16によって覆われると共に、基部16からリヤガラス14の側端14aに沿ってその側端14aの全範囲に亘って略平行配置され、かつリヤゲート10の開時においてドリップガイド6に向かって下方に突出する外側水切突条部18と内側水切突条部19とが一体形成されている。

【0030】

ダム部17の頂部17aから外方の上面17bは車幅外方に向かって傾斜すると共に、この上面17bの下端縁に外側水切突条部18の外側面18bが角度をもって接続形成されている。

【0031】

基部16から下方に突出する外側水切突条部18及び内側水切突条部19は、基部16側から頂部18a、19aに移行するに従って外方に変移するように傾斜すると共に、頂部19aが頂部18aより更に下方位置となるように形成されている。特に内側水切突条部19の頂部19aは、互いに接合されるリヤゲートアウトパネル12及びリヤゲートインナパネル13のフランジ12aと13aより下方位置にまで垂下されている。即ち、外側水切突条部18と内側水切突条部19が下方に移行するに従って外側に張り出して多段状に基部16に設けられている。これら外側水切突条部18及び内側水切突条部19の頂部18a及び19aは水切機能を確保するためにリップ形状が付与されている。更に、このモール15は、リヤガラス14の側端14aに取り付けられる部分15Aの下端に連続してリヤガラス14の下端14bに沿って取り付けられる部分15Bが形成されている。

【0032】

なお、リヤゲート10を閉じた状態において、車体分割隙間aとなるリヤクォータガラス8に設けられたモール9と、リヤガラス14に設けられたモール15との間からは、外側水切突条部18の外側面18bによって遮蔽されて内側水切突条部19及びフレーム11が外部から人目に触れることなく意匠的效果が得られると共に、車外からの騒音が減衰されて騒音侵入防止効果もたらされる。

【0033】

このように構成された車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造において、リヤゲート10を閉じた状態で降雨や洗車によりリヤゲート10の表面に付着した水滴は、リヤガラス14の表面上を流下すると共に、リヤガラス14の湾曲によって左右に流れてモール15のダム部17に沿って流下する。また、リヤクォータガラス8に取り付けられたモール9と、リヤガラス14に取り付けられたモール15との隙間aから浸入する水滴はモール15の外側水切突条部18の外側面18bによって下方のドリップガイド6方向に誘導されると共に水切りされて頂部18aから滴下される。

【0034】

更に、外側水切突条部18の頂部18aを回り込んだ水滴は内側水切突条部19によって水切りされてドリップガイド6に滴下され、ドリップガイド6によって誘導されて排水される。また、ドリップガイド6の端部に取り付けられてリヤゲートインナパネル13に押圧変形して密着するウエザストリップ7によって開口部2から車室内への水滴の浸入が防止される。

10

【0035】

一方、降雨や洗車後にリヤゲート10を図4に示すように開放すると、リヤガラス14等に付着した雨水等の水滴は、前方に流れると共にリヤガラス14の湾曲に伴い左右に流れ、モール15のダム部17によって前方に誘導されてリヤゲート10の前端からドリップガイド6に流下し、ドリップガイド6によって排水されることによって、車室内への水滴落下が防止される。

【0036】

20

また、降雨や洗車直後にリヤゲート10の表面に多量の雨水等の水滴が付着した状態で図4に示すようにリヤゲート10を開けると、リヤガラス14等に付着した雨水等の水滴は、前方に流れると共にリヤガラス14の湾曲に伴い左右に流れ、モール15のダム部17によって誘導されてリヤゲート10の前端からドリップガイド6に流下すると共に、モール15のダム部17から溢れた水滴は図5に示すようにダム部17の頂部17aを乗り越え、頂部17aから外方に向けて傾斜する上面17bによって外方に向けて勢いが付与されて流動し、更に外方に向けて張り出した外側水切突条部18によって外方への勢いが付与され、頂部18aによって水切りされて滴下する。従って外側水切突条部18の頂部18aによって水切りされる水滴は、外方に向けて放出されてドリップガイド6によって受け止められて車室内への滴下が防止される。

30

【0037】

また、外側水切突条部18によって水切りされずに回り込んだ残存する水滴は、更に内側水切突条部19の頂部19aによって水切りされ外方に向けて放出されて車室内への滴下が防止される。

【0038】

更に、外側水切突条部18の頂部18aに対して内側水切突条部19の頂部19aが下方位置となるように形成されることから、外側水切突条部18で水切りされた水滴が風等によって内方に滴下した際に、その水滴を内側水切突条部18で受け止めることが可能になり室内への水滴の滴下がより確実に防止される。

【0039】

40

従って、本実施の形態によると、リヤゲート10を閉じた状態での降雨や洗車時による車室内への水滴浸入や、降雨や洗車後におけるリヤゲート10に付着した水滴が比較的少ない状態でのリヤゲート10の開放動作の際の車室内への水滴落下防止は勿論、降雨や洗車直後等のリヤゲート10に多量の雨水等の水滴が付着した状態でのリヤゲート10の開放動作時においても、モール15のダム部17から溢れた水滴を外側水切突条部18によって外方に向けて水切り滴下し、更に外側水切突条部18によって水切りされずに回り込んだ水滴においても内側水切突条部19によって外方に向けて水切することによって車室内への水滴滴下が防止される。

【0040】

更に、リヤガラス14に取り付けられるモール15に水切り機能を付与することによって

50

別途に水切用専用のシール部材を付加する必要がなく、取付部品数の増加や取り付け作業及び部品管理が煩雑化を招くことなく生産性の向上及び製造コストの抑制がもたらされると共に、ドリップガイド6の大型化が回避され、開口部2の開口面積への影響が回避されて車体設計の自由度が確保される。

【0041】

なお、上記説明では外側水切突条部18及び内側水切突条部19の一对の水切突条部を配設したが、要望により3以上の水切突条がリヤガラスの側端に沿って基部から複数平行に下方へ突出するように配置することも可能である。

【0042】

(第2実施の形態)

本発明による車両用リヤゲートの付着水滴防止構造の第2実施の形態を図6及び図7によって説明する。なお、図6及び図7において図1乃至図5と対応する部分には同一符号を付することで該部の詳細な説明を省略し、異なる部分を主に説明する。

【0043】

図6はリヤゲート10の開放状態の概要を示す車体後部の側面図であり、図7に図6のA部拡大図を示すように、モール15のリヤガラス14の側端14aに取り付けられる部分15Aにおける基部16の下端外側部及び外側水切突条部18の下端を平面視略矩形に切除する切欠部20が形成されている。この切欠部20の内方端、換言すると切欠部20によって形成される基部16の外側端16aが、内側水切突条部19の外側面19bと略面に連続するように形成される。

【0044】

このように構成された車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造において、第1実施の形態同様に、降雨や洗車直後にリヤゲート10の表面に多量の水滴が付着した状態でリヤゲート10を開けると、リヤガラス14等に付着した雨水等の水滴は、前方に流れると共にリヤガラス14の湾曲に伴い左右に流れ、モール15によって誘導されてリヤゲート10の前端からドリップガイド6に流下すると共に、モール15から溢れた水滴は外方に向けて勢いが付与されて流動し、モール15を回り込んだ水滴は外側水切突条部18及び内側水切突条部19によって水切りされてドリップガイド6内に滴下して受け止められ、車室内への滴下が防止される。

【0045】

更に、降雨や洗車直後にリヤゲート10の表面に多量の水滴が付着した状態でリヤゲート10を開けると、その開放動作の途中において図6に示すように水滴は、リヤガラス14の表面上を流下し、かつリヤガラス14の湾曲によってリヤガラス15の下端に取り付けられたモール15の部分15Bに沿って左右に流れると共に、リヤガラス14の下方においてリヤガラス14の下縁に沿って膨出したリヤゲートアウトパネル12のデッキ部12Aに付着した水滴もリヤゲートアウトパネル12の表面上を前方に流下し、かつリヤゲートアウトパネル12の湾曲によって左右に流れてモール15の部分15Bに沿って左右に流れる。モール15の部分15Bに沿って流れた水滴はモール15の下端隅部を乗り越え、切欠部20から内側水切突条部19の外側面19bに沿って誘導されて内側水切突条部19と外側水切突条部18とによって形成された誘導溝21内に入り、表面張力と重力によって誘導溝21に沿って前方に流下すると共に、外側水切突条部18及び内側水切突条部19によって水切りされてドリップガイド6内に滴下して受け止められ、車室内への滴下が防止される。

【0046】

従って、本第2実施の形態によると第1実施の形態に加え、更にモール15のリヤガラス14の下端14bに取り付けられる部分15Bに沿って左右に流下する水滴も切欠部20から内側水切突条部19と外側水切突条部18とによって形成された誘導溝21に誘導されてドリップガイド6から有効に排水され、車室内への水滴落下がより確実に防止される。

【0047】

【発明の効果】

以上説明した本発明の車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造によると、降雨や洗車直後等のリヤゲートに多量の雨水等の水滴が付着した状態でのリヤゲートの開放動作時において、リヤゲートガラスの表面を流下してモールを基部を乗り越えて溢れた水滴が下方に突出する水切突条部によって水切りすることによって水滴の回り込みが阻止されて車室内への水滴滴下が防止することができ、しかもリヤガラスに装着されるモールに水切り機能を付与することによって水切専用のシール部材を付加する必要がなく、取付部品数の増加や取り付け作業及び部品管理が簡素化され、生産性の向上及び製造コストの抑制がもたらされる。

【0048】

また、水切突条部を複数平行配置することによって、外側の水切突条部によって水切り滴下し、更に外側の水切突条部によって水切りされずに回り込んだ水滴も内側の水切突条部によって水切することによって車室内への滴下が防止され、かつ外側の水切突条部の頂部に対して内側の水切突条部の頂部を下方位置となるように形成することによって外側の水切突条部で水切りされた水滴が内方に滴下した際に、内側の水切突条部で受け止めることが可能になり室内への水滴の滴下がより確実に防止される。

【0049】

更に、基部から下方に突出して平行配置された外側及び内側の水切突条部を設け、基部の下端外側部及び外側の水切突条部の下端を切除する切欠部を形成することによって、降雨や洗車直後にリヤゲートの表面に多量の水滴が付着した状態でリヤゲートを開けると、その開放動作の途中において、リヤガラスの下端に沿って左右に流下する水滴も切欠部から内側水切突条部の外側面に沿って誘導されて内側水切突条部と外側水切突条部とによって形成された誘導溝に入り、誘導溝に沿って前方に流下すると共に、内側水切突条部と外側水切突条部によって水切りされて滴下し、より有効的に車室内への水滴落下が防止される。

【0050】

また、水切突条部が基部側から頂部に移行するように形成することによって、水切突条部に沿って流下する水滴は外方への勢いが付与され、頂部によって水切りされる水滴は、外方に向けて放出されて車室内への滴下がより確実に防止される。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明による車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造の第1実施の形態の概要を示す車体後部の斜視図である。

【図2】図1のI-I線断面図である。

【図3】図1のII-II線断面図である。

【図4】リヤゲート開放状態の概要を示す車体後部の側面図である。

【図5】図4のIII-III線断面図である。

【図6】本発明による車両用リヤゲートの付着水滴下防止構造の第2実施の形態の概要を示す車体後部の側面図である。

【図7】図6のA部拡大斜視図である。

【図8】従来の車体構造の概要を示す要部断面図である。

【符号の説明】

- 1 車体本体
- 2 開口部
- 6 ドリップガイド
- 7 ウエザストリップ
- 8 リヤクォータガラス
- 10 リヤゲート
- 11 リヤゲートフレーム
- 14 リヤガラス
- 14a 側端

10

20

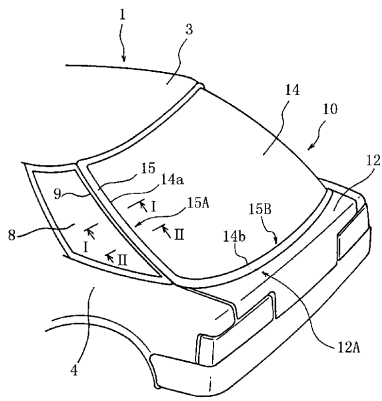
30

40

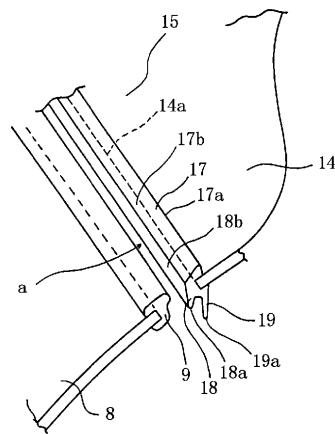
50

- 15 モール
- 16 基部
- 17 ダム部
- 18 外側水切突条部（水切突条部）
- 18 a 頂部
- 19 内側水切突条部（水切突条部）
- 19 a 頂部
- 20 切欠部
- 21 誘導溝

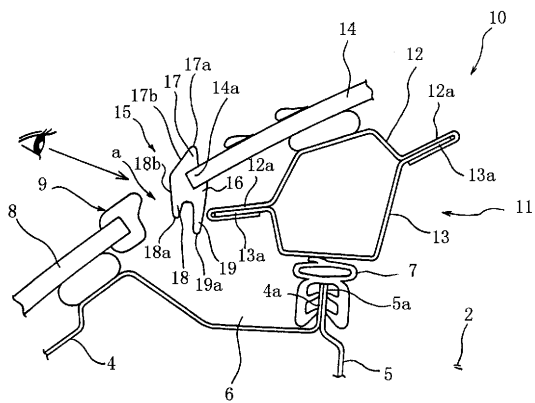
【図1】



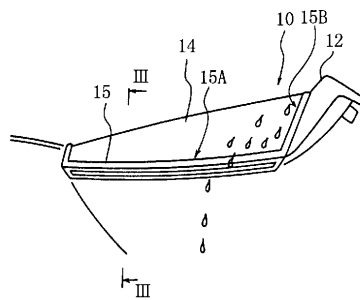
【図3】



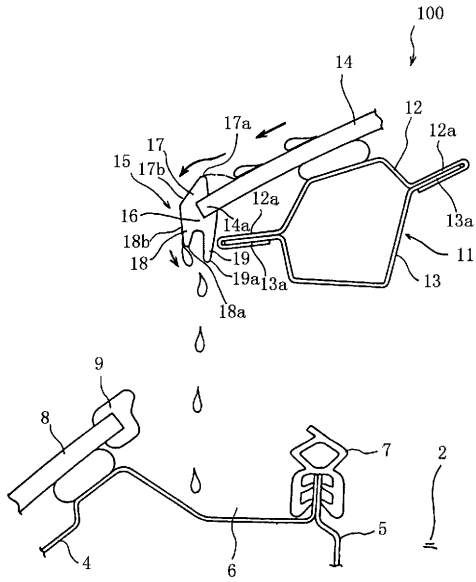
【図2】



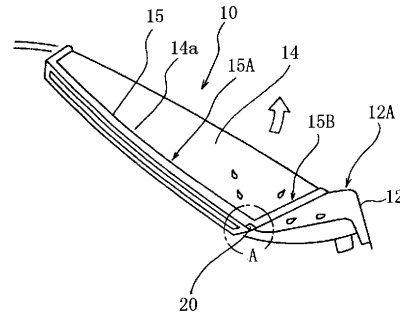
【図4】



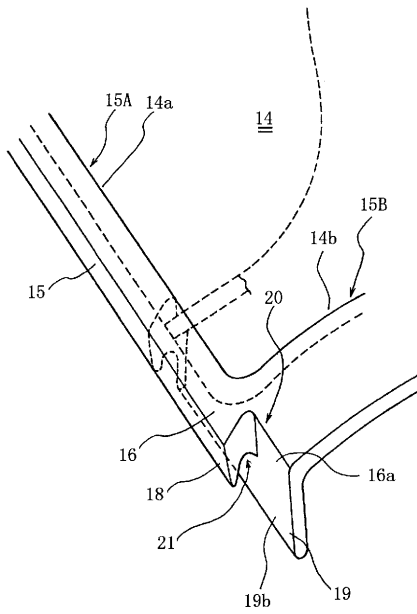
【図5】



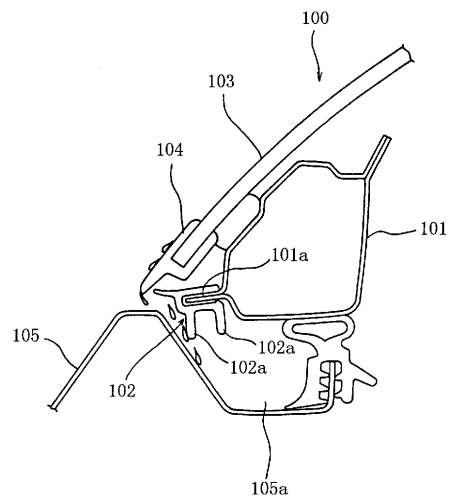
【図6】



【図7】



【図8】



フロントページの続き

- (72)発明者 奥 好博
東京都新宿区西新宿1丁目7番2号 富士重工業株式会社内
- (72)発明者 古郡 由紀夫
東京都新宿区西新宿1丁目7番2号 富士重工業株式会社内

審査官 西本 浩司

- (56)参考文献 特開平11-129835(JP,A)
特開平04-166415(JP,A)
実開平03-120215(JP,U)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
- B60J 5/10
B62D 21/00 - 25/08
B62D 25/14 - 29/04