

(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2015-33918

(P2015-33918A)

(43) 公開日 平成27年2月19日(2015.2.19)

(51) Int.Cl. F 1 テーマコード (参考)
B 6 0 N 3 / 0 0 (2006.01) B 6 0 N 3 / 0 0 C 3 B 0 8 8

審査請求 未請求 請求項の数 2 O L (全 8 頁)

(21) 出願番号	特願2013-165818 (P2013-165818)	(71) 出願人	000002967 ダイハツ工業株式会社 大阪府池田市ダイハツ町1番1号
(22) 出願日	平成25年8月9日(2013.8.9)	(74) 代理人	100105980 弁理士 梁瀬 右司
		(74) 代理人	100105935 弁理士 振角 正一
		(72) 発明者	岡井 宏樹 大阪府池田市桃園2丁目1番1号 ダイハツ工業株式会社内
		(72) 発明者	奥田 圭 大阪府池田市桃園2丁目1番1号 ダイハツ工業株式会社内
		Fターム(参考)	3B088 BA01

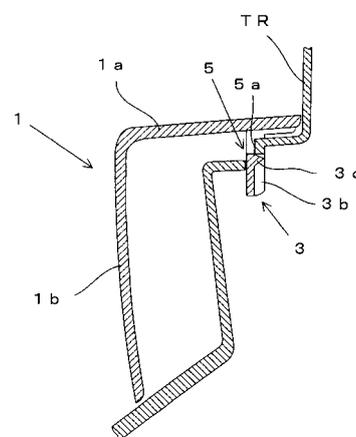
(54) 【発明の名称】 車両用アームレスト取付構造

(57) 【要約】

【課題】別部材を用いることなく係止状態でのガタツキを防止してアームレストを強固に固定でき、コストの低減を図れるようにする。

【解決手段】係止体3の両補強リブ3cが係止孔5の主孔部の車室内側の内側面に当接しつつ、係止体3の爪片3bが係止孔5の中央部周縁のサイドトリムTRに当接して係止するように構成する。そのため、両補強リブ3cが係止孔5の内側面に当接することで爪片3bの弾性を活かして係止体3の係止保持力を十分に発揮することができ、従来のようにクリップ等の別部材を用いることなく係止状態でのガタツキを防止してアームレスト1をサイドトリムTRに強固に固定することができることともに、コストの低減を図ることができる。

【選択図】 図6



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

サイドトリム表面に対してアームレスト本体を、係止体と係止孔との係止嵌合により取り付ける車両用アームレスト取付構造において、

前記係止体が、台座部と、該台座部に立設された弾性を有する爪片と、前記台座部の前記爪片の両側に前記爪片の立設方向と同じ方向に立設された一对のリブとを備え、

前記係止孔が、凹形状を有し、

前記係止体の前記両リブが前記係止孔の内側面に当接しつつ、前記係止体の前記爪片が前記係止孔の中央部に係止することを特徴とする車両用アームレスト取付構造。

【請求項 2】

前記アームレスト本体が、断面ワ字状を有し、

前記係止体の前記台座部が前記サイドトリムの表面側に形成されるとともに、前記爪片および前記両リブが前記サイドトリムの表面側に立設され、

前記係止体の前記爪片が、前記係止孔に対して下向きに移動して係止嵌合するように配置されていることを特徴とする請求項 1 に記載の車両用アームレスト取付構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、サイドトリム（デッキサイドトリムやドアトリムを含む）表面に対してアームレスト本体を、係止体と係止孔との係止嵌合により取り付ける車両用アームレスト取付構造に関するものである。

【背景技術】

【0002】

従来、車両のドアインナ側に装着されたドアトリムにアームレストを装着する場合、アームレストに係止爪を形成し、ドアトリム側に形成した係止孔にアームレスト側の係止爪に係止嵌合することによって、アームレストをドアトリムに固着することが行われている（特許文献 1 参照）。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】特開平 1 1 - 2 4 5 7 0 3 号公報（段落 0 0 1 3 ~ 0 0 1 4 および図 1 参照）

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

しかし、上記した特許文献に記載のような取付構造では、アームレスト上面の水平な肘乗せ部の裏面に係止爪を一体形成し、この肘乗せ部に対向する水平なドアトリムの載置面に係止孔を形成しているが、アームレストの形状は車種ごとに異なり、図 7 ないし図 9 に示すように、断面が片仮名のワ字状を有するアームレスト 5 0 なども存在する。

【0005】

このような形状のアームレスト 5 0 の場合、例えば図 1 0 に示すように、樹脂製のアームレスト 5 0 の肘乗せ部 5 0 a の車室外側の端部の裏面に、下向きに係止爪 5 0 b を一体的に複数植設し、図 1 1 に示すように、ドアトリム T R のこれら係止体 5 0 b に対向する位置に係止孔 6 0 を形成し、各係止体 5 0 b の車室内側の側面に爪 5 0 c を形成するとともに、各係止体 5 0 b の車室外側の側面に上下方向の補強リブ 5 0 d を一对形成し、各係止体 5 0 b を係止孔 6 0 に挿入して爪 5 0 c を係止嵌合してアームレスト 5 0 を取り付ける。

【0006】

このとき、樹脂製のアームレスト 5 0 は樹脂成型により加工され、各係止体 5 0 b も同時に成型加工されるが、図 9、図 1 0 に示すように、係止体 5 0 b の爪 5 0 c が車室内側

10

20

30

40

50

、両補強リブ50dが車室外側を向いて形成され、係止体50bをドアトリムTRの係止孔60に挿入することにより、図11に示すように爪50cが係止嵌合し、アームレスト50がドアトリムに取り付けられる。

【0007】

しかし、図7ないし図11に示すような形状のアームレスト50の取付構造では、図9に示すように、係止体50bに爪50cが車室内側を向き、補強リブ50dが車室外側を向くようにアームレスト50を成型加工するには、図9中に矢印に示す方向に金型をスライドさせて抜くことができず、結局、アームレスト50を分割成型して後に合体するしかなく、アームレスト50を分割成型することによる製造コストの上昇を招くおそれがある。

10

【0008】

一方、アームレスト50の成型時に、金型をスライドさせて抜くことができるようにするために、図12(a)に示すように係止体51に車室外側に突出して爪51aを形成するとともに、同図(b)に示すように係止体51に車室外側に突出して1個だけ補強リブ51bを形成することが考えられるが、補強リブ51bが1個であることから爪51aの弾性を十分に活かすことができず、ドアトリム側の係止孔60に係止嵌合した係止体51の係止保持力が弱くなり、アームレスト50をドアトリムTRに強固に固定することができず、アームレスト50の取り付け時にガタツキが生じやすく、クリップ等の別部材を新たに準備してこの別部材により取り付け状態を補強しなければならないという問題がある。

20

【0009】

本発明は、別部材を用いることなく係止状態でのガタツキを防止してアームレストを強固に固定でき、コストの低減を図れるようにすることを目的とする。また、アームレストを分割形成することなく成型できる構成にしてコストの低減を図れるようにすることも目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0010】

上記した目的を達成するために、本発明の車両用アームレスト取付構造は、サイドトリム表面に対してアームレスト本体を、係止体と係止孔との係止嵌合により取り付ける車両用アームレスト取付構造において、前記係止体が、台座部と、該台座部に立設された弾性を有する爪片と、前記台座部の前記爪片の両側に前記爪片の立設方向と同じ方向に立設された一対のリブとを備え、前記係止孔が、凹形状を有し、前記係止体の前記両リブが前記係止孔の内側面に当接しつつ、前記係止体の前記爪片が前記係止孔の中央部に係止することを特徴としている(請求項1)。

30

【0011】

また、本発明は、前記アームレスト本体が、断面ワ字状を有し、前記係止体の前記台座部が前記サイドトリムの表面側に形成されるとともに、前記爪片および前記両リブが前記サイドトリムの表面側に立設され、前記係止体の前記爪片が、前記係止孔に対して下向きに移動して係止嵌合するように配置されていてもよい(請求項2)。

【発明の効果】

40

【0012】

請求項1に係る発明によれば、係止体の両リブが係止孔の内側面に当接しつつ、係止体の爪片が係止孔の中央部に係止するため、両リブが係止孔の内側面に当接することで爪片の弾性を活かして係止体の係止保持力を十分に発揮することが可能になり、別部材を用いることなく係止状態でのガタツキを防止してアームレストをサイドトリムに強固に固定することができ、コストの低減を図ることが可能になる。

【0013】

また、請求項2に係る発明によれば、係止体の台座部がサイドトリムの表面側に形成されるとともに、爪片および両リブがサイドトリムの表面側に立設され、係止体の爪片が、係止孔に対して下向きに移動して係止嵌合するように配置されているため、断面ワ字状の

50

アームレストであっても、金型のスライドが可能になって従来のようにアームレストを分割形成することなくアームレストを成型することが可能になり、分割型のアームレストを製造する場合に比べてコストの低減を図ることができるとともに、成型されたアームレストに残る金型による割線の数や極力減らして見栄えを良くすることができる。

【図面の簡単な説明】

【0014】

【図1】本発明に係る車両用アームレスト取付構造の一実施形態におけるアームレストの斜視図である。

【図2】図1のアームレストの平面図である。

【図3】図1のアームレストの切断側面図である。

10

【図4】図1のアームレストの係止体付近の斜視図である。

【図5】係止体と係止孔の係止嵌合状態の平面図である。

【図6】取り付け状態のアームレストの切断側面図である。

【図7】従来例におけるアームレストの斜視図である。

【図8】図7のアームレストの平面図である。

【図9】図7のアームレストの切断側面図である。

【図10】図7のアームレストの係止体付近の斜視図である。

【図11】図10の係止体と係止孔の係止嵌合状態での断面図である。

【図12】従来例の他の例を示し(a)は切断側面図、(b)一部の平面図である。

【発明を実施するための形態】

20

【0015】

つぎに、本発明に係る車両用アームレスト取付構造の一実施形態について、図1ないし図6参照して詳細に説明する。なお、以下は右側ドアに適用した例を示す。

【0016】

自動車のドアは、金属製のドアアウトパネルと、金属製のドアインナパネルと、樹脂製のドアトリムとが結合されて構成され、ドアアウトパネルとドアインナパネルとの結合により形成されるウィンドウに、ウィンドウガラスが昇降可能に配設される。そして、デッキサイドトリムやドアトリムなどのサイドトリムには、図1に示すような樹脂製のアームレスト1が取り付けられ、その上面の肘置き部1aと、肘置き部1aの車室内側端部から下方に垂下した垂下部1bとを備え、断面が片仮名のワ字状を有しており、このような形状のアームレスト1は樹脂成型により形成され、肘置き部1aに乗員の肘を置くことができるように配置される。

30

【0017】

このアームレスト1は、以下のような取付構造によりデッキサイドトリムやドアトリムなどのサイドトリムに取り付けられる。すなわち、図2に示すように、アームレスト1の肘置き部1aの裏面の車室外側端部に、複数個の係止体3(図2では2個)が下方に垂下して設けられ、図5に示すように、これら係止体3がサイドトリムTRに形成された係止孔5に係止嵌合するようになっている。また、アームレスト1の垂下部1bの下端部には、図2に示すように、車室外方向に向かって延出した複数個の先端に爪を有する係合ボス7が植設され、これらのボス7がサイドトリムTRの係合孔に係合してアームレスト1の

40

【0018】

ところで、アームレスト1に形成された係止体3は、図3、図4に示すように、台座部3aと、台座部3a上に立設され上端に車室外方向に突出した爪を備えた弾性を有する爪片3bと、台座部3aに爪片3bを挟んで爪片3bの立設方向と同じ方向に立設された一対のリブ3cとを備え、これらのリブ3cの上端がアームレスト1の肘置き部1aの裏面の車室外側端部に繋がっており、アームレストの樹脂成型時に係止体3が同時に成型加工される。

【0019】

さらに、サイドトリムTRの各係止体3に対向する位置それぞれには係止孔5が形成さ

50

れ、これら各係止孔 5 は、図 5 に示すように、上方からみた平面視において車室内側に窪む凹形状を成す主孔部 5 a と、この主孔部 5 a の中央がさらに車室内側に切り欠かれて形成された切欠部 5 b とを備える。

【 0 0 2 0 】

そして、係止体 3 を係止孔 5 に挿入する際には、係止体の両リブ 3 c の車室内側の端面が、係止孔 5 の主孔部 5 a の車室内側の内側面を摺接し、やがて爪片 5 b の先端の爪が、車室内側に窪んだ主孔部 5 a の中央部周縁のサイドトリム T R に当接して係止することになり、係止体 3 の両リブ 3 c が係止孔 5 の車室内側の内側面に当接した状態で係止体 3 の爪片 3 b が係止して係止体 3 が係止孔 5 に係止嵌合する。

【 0 0 2 1 】

このとき、図 5 に示すように、係止体 3 の爪片 3 b 先端の爪の幅 L 1 は両リブ 3 c の幅 L 2 を超えず、両リブ 3 c の幅 L 2 は係止孔 5 の主孔部 5 a の幅 L 3 より若干小さくなるように設定されており、係止体 3 を係止孔 5 に係止嵌合した状態では、上記したように係止体 3 の両リブ 3 c が係止孔 5 の車室内側の内側面に当接するため、爪片 3 b の弾性を活かして係止体 3 の係止保持力を十分に発揮することができるようになっている。

【 0 0 2 2 】

また、アームレスト 1 を樹脂成型する場合、例えば図 3 中に A , B , C で示す 3 つの金型の組み合わせにより成型可能であり、A , B , C の各金型をそれぞれ同図中の矢印方向にスライド若しくは移動させることで、係止体 3 が同時に成型加工されたアームレスト 1 からすべての金型 A , B , C を抜き出すことができる。そのため、従来のように、アームレスト自体を分割型にする必要がなくなり、製造コストも低減でき、加工されたアームレスト 1 に残る金型による割線数を最少限に減らすことができる。

【 0 0 2 3 】

したがって、上記した実施形態によれば、係止体 3 の両補強リブ 3 c が係止孔 5 の主孔部 5 a の車室内側の内側面に当接しつつ、係止体 3 の爪片 3 b が係止孔 5 の中央部周縁のサイドトリム T R に当接して係止するため、両補強リブ 3 c が係止孔 5 の内側面に当接することで爪片 3 b の弾性を活かして係止体 3 の係止保持力を十分に発揮することができ、従来のようにクリップ等の別部材を用いることなく係止状態でのガタツキを防止してアームレスト 1 をサイドトリム T R に強固に固定することができるとともに、コストの低減を図ることができる。

【 0 0 2 4 】

また、係止体 3 の台座部 3 a がアームレスト 1 の車室外側であるサイドトリム T R の表面側に形成されるとともに、爪片 3 b および両補強リブ 3 c が、同じくアームレスト 1 の車室外側であるサイドトリム T R の表面側に立設され、係止体 3 の爪片 3 b が係止孔 5 に対して下向きに移動して係止嵌合するように配置されているため、断面ワ字状のアームレスト 1 であっても、上記したように A , B , C の各金型のスライドが可能になって従来のようにアームレストを分割形成することなくアームレスト 1 を成型加工することができ、分割型のアームレストを製造する場合に比べてコストの低減を図ることができるとともに、成型されたアームレスト 1 に残る金型による割線の数を極力減らして見栄えの向上を図ることができる。

【 0 0 2 5 】

なお、本発明は上記した実施形態に限定されるものではなく、その趣旨を逸脱しない限りにおいて上述したもの以外に種々の変更を行なうことが可能である。

【 0 0 2 6 】

上記した実施形態では、断面ワ字状のアームレスト 1 を例として挙げたが、本発明が適用可能なアームレストはこれに限定されるものではない。

【 0 0 2 7 】

また、上記した実施形態では、係止孔 5 が、凹形状の主孔部 5 a とその中央部の切欠部 5 b とを備える場合について説明したが、切欠部 5 b がなくても本発明を同様に実施することができる。

10

20

30

40

50

【 0 0 2 8 】

また、上記した実施形態では、アームレスト 1 を断面が片仮名のワ字状を有する場合について説明したが、アームレスト 1 の断面がワ字状でなくても本発明を同様に実施することができる。

【 0 0 2 9 】

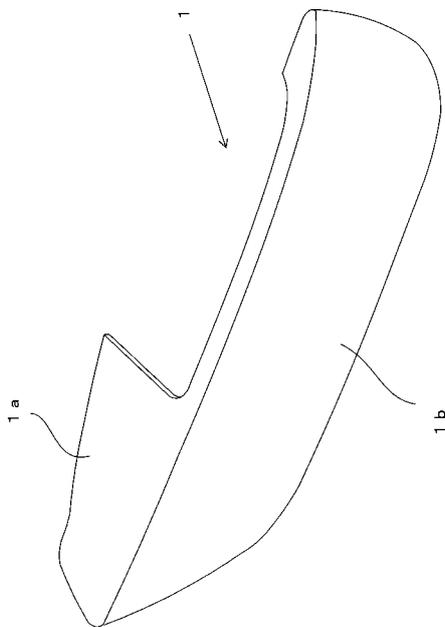
また、上記した実施形態では、本発明を右側ドアに適用した例を示したが、左側ドアにも適用可能であるのはいうまでもない。

【 符号の説明 】

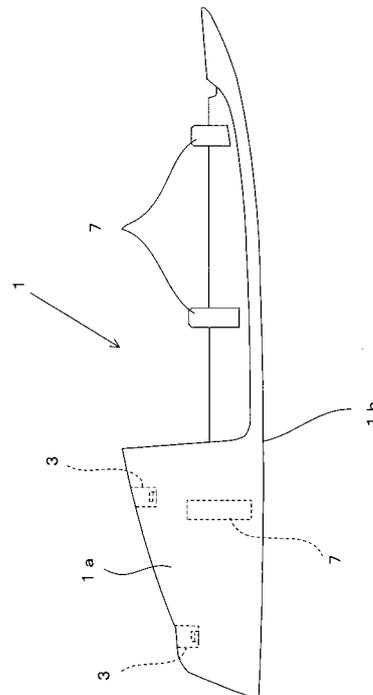
【 0 0 3 0 】

- 1 ... アームレスト
- 3 ... 係止体
- 3 a ... 台座部
- 3 b ... 爪片
- 3 c ... 補強リブ
- 5 ... 係止孔
- 5 a ... 主孔部
- T R ... サイドトリム

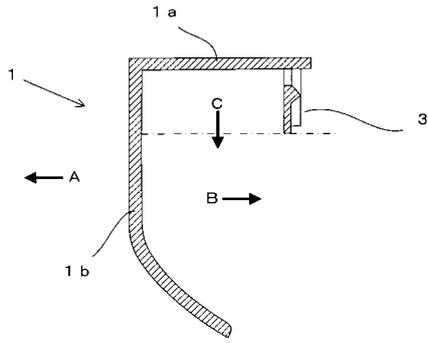
【 図 1 】



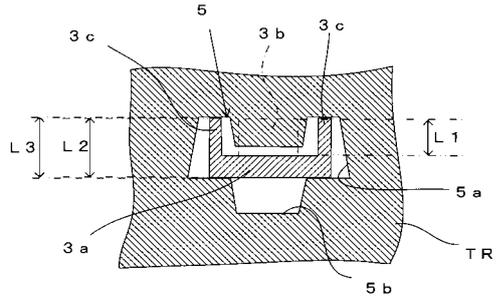
【 図 2 】



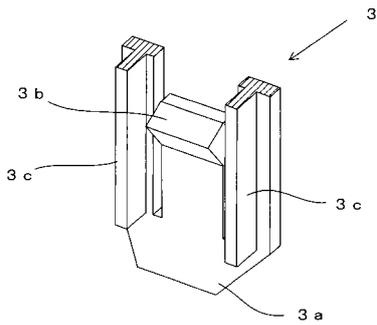
【 図 3 】



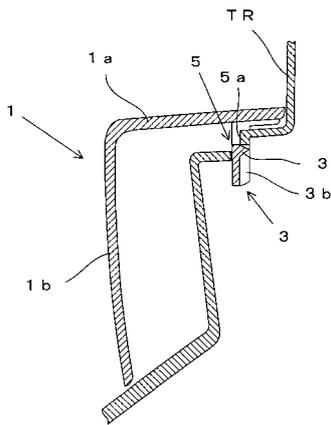
【 図 5 】



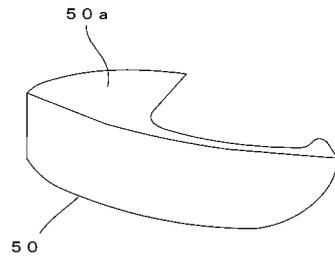
【 図 4 】



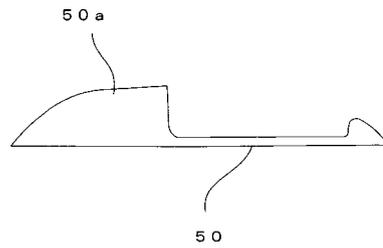
【 図 6 】



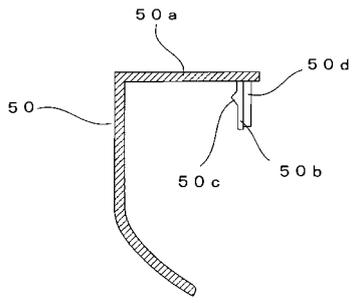
【 図 7 】



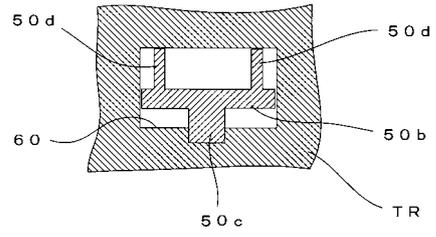
【 図 8 】



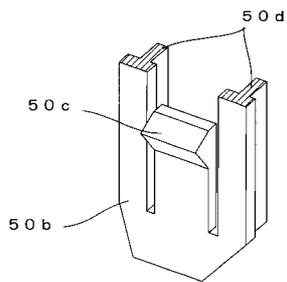
【図 9】



【図 11】



【図 10】



【図 12】

