



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 203157667 U

(45) 授权公告日 2013. 08. 28

(21) 申请号 201320195042. 6

(22) 申请日 2013. 04. 17

(73) 专利权人 上海西川密封件有限公司

地址 201600 上海市松江区玉树路 1216 号

(72) 发明人 山下隆史

(51) Int. Cl.

B60J 10/02 (2006. 01)

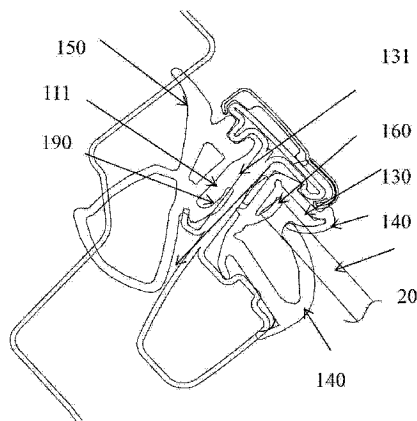
权利要求书1页 说明书4页 附图3页

(54) 实用新型名称

一种车门防渗水密封件

(57) 摘要

一种车门防渗水密封件,包括:密封件本体(100),设置于汽车的车身(10)的窗框(11),具有第一中空部(110)、第二中空部(120)和玻璃导槽(130),第一中空部(110)与窗框(11)的背面接触,第一中空部(110)和所述第二中空部(120)设置于钣金的间隔(12)内;玻璃导槽(130),用于容纳玻璃(20),设置于所述第一中空部(110)外,具有槽型结构。第一中空部(110)和玻璃导槽(130)之间设置软质材料制成的弯钩状的止水唇边(190)。止水唇边(190)的基部形成储水部。密封件本体的防止的漏水情况的发生,提高了隔音性能,使关门性能更加卓越。



1. 一种车门防渗水密封件,其特征在于,包括:

密封件本体(100),设置于汽车的车身(10)的窗框(11),具有第一中空部(110)、第二中空部(120)和玻璃导槽(130),

所述第一中空部(110)与所述窗框(11)的背面触接,所述第一中空部 110 和所述第二中空部(120)设置于钣金的间隔(12)内;

所述玻璃导槽(130),用于容纳玻璃(20),设置于所述第一中空部(110)外,具有槽型结构;

所述第一中空部(110)和玻璃导槽(130)之间设置止水唇边(190)。

2. 根据权利要求1所述的一种车门防渗水密封件,其特征在于:所述止水唇边(190)的截面为钩状结构,止水唇边(190)的两侧分别为第一中空部(110)的第一中空部基底面(111)、玻璃导槽(130)的玻璃导槽基底面(131),所述止水唇边(190)与第一中空部基底面(111)以及玻璃导槽基底面(131)之间的空间为储水部。

3. 根据权利要求2所述的一种车门防渗水密封件,其特征在于:所述第一中空部(110)的截面设置为中空的多边形结构。

4. 根据权利要求1所述的一种车门防渗水密封件,其特征在于:所述第二中空部(120)的截面设置为中空的多边形结构。

5. 根据权利要求3或4所述的一种车门防渗水密封件,其特征在于:所述玻璃导槽(130)具有:基底部和两侧的侧壁,

所述基底部的外壁为玻璃导槽基底面(131),所述第一中空部(110)的外壁为第一中空部基底面(111),所述玻璃导槽基底面(131)与第一中空部基底面(111)相对设置,所述基底部的内壁设置玻璃导槽内唇边(160);

所述两侧的侧壁分别具有一对玻璃导槽外唇边(140),其中,一侧所述玻璃导槽外唇边(140)与所述窗框(11)的背面触接,另一侧所述玻璃导槽外唇边(140)与所述窗框(11)触接。

一种车门防渗水密封件

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种汽车密封件,具体涉及一种车门防渗水密封件。

背景技术

[0002] 汽车车门密封件作为常用的汽车配件而广泛使用。图 2 为现有技术的密封件本体的断面示意图,如图 2 所示,车身 10 的窗框 11 设置密封件。

[0003] 密封件包括:密封件本体 100。密封件本体 100,密封件本体 100 具有第一中空部 110、第二中空部 120、玻璃导槽 130 和外唇边 150,第一中空部 110 与窗框 11 的背面触接,第一中空部 110 与窗框 11 的背面之间会有第一弯曲空间 155,第一中空部 110 和第二中空部 120 设置于钣金的间隔 12 内。

[0004] 玻璃导槽 130 内放置玻璃 20,玻璃导槽 130 位于第一中空部 110 外,具有槽型结构。玻璃导槽 130 具有:基底部和两侧的侧壁。

[0005] 如图 2 所示,玻璃 20 的内外两侧分别为:室内 21 和室外 22,玻璃 20 容纳在玻璃导槽 130 内,并且玻璃 20 可以沿着玻璃升降方向 23 移动,实现车窗的开关。

[0006] 图 3 为现有技术的关门状态图。如图 3 所示,车身 10 和窗框 11 的间隔 12 宽时,和窗框 11 背面间的面压不足,水难以通过,会发生漏水。水流路径 19 沿着外唇边 150、第一弯曲空间 155、以及玻璃导槽 130 与第一中空部 110 缝隙流入。即雨水会沿着虚线和箭头的方向显示的水流路径 19 经过漏水部位 13 (即窗框末端部) 进入汽车内部。

[0007] 若生产出的钣金的间隔 12 比设定的一致,汽车经过长期使用,部件也会发生磨损和老化,部件之间容易产生松动,钣金的间隔 12 会变宽,也会发生漏水的现象。

[0008] 所以提出了针对密封件本体进行改进的需求。

实用新型内容

[0009] 本实用新型的目的在于,提供一种车门防渗水密封件,以克服现有技术所存在的上述缺点和不足。

[0010] 本实用新型所需要解决的技术问题,可以通过以下技术方案来实现:

[0011] 一种车门防渗水密封件,其特征在于,包括:

[0012] 密封件本体,设置于汽车的车身的窗框,具有第一中空部、第二中空部和玻璃导槽,所述第一中空部与所述窗框的背面触接,所述第一中空部和所述第二中空部设置于钣金的间隔内;

[0013] 所述玻璃导槽,用于容纳玻璃,设置于所述第一中空部外,具有槽型结构;

[0014] 所述第一中空部和玻璃导槽之间设置止水唇边。

[0015] 本实用新型的车门防渗水密封件还可以具有这样的特征,所述止水唇边的截面为钩状结构,止水唇边的两侧分别为第一中空部的第一中空部基底面、玻璃导槽的玻璃导槽基底面,所述止水唇边与第一中空部基底面以及玻璃导槽基底面之间的空间为储水部。

[0016] 本实用新型的车门防渗水密封件还可以具有这样的特征,所述第一中空部的截面

设置为中空的多边形结构。

[0017] 本实用新型的车门防渗水密封件还可以具有这样的特征,所述第一中空部的截面设置为中空的四边形结构。

[0018] 本实用新型的车门防渗水密封件还可以具有这样的特征,所述第二中空部的截面设置为中空的多边形结构。

[0019] 本实用新型的车门防渗水密封件还可以具有这样的特征,所述玻璃导槽具有:基底部和两侧的侧壁,

[0020] 所述基底部的外壁为玻璃导槽基底面,所述第一中空部的外壁为第一中空部基底面,所述玻璃导槽基底面与第一中空部基底面相对设置,所述基底部的内壁设置玻璃导槽内唇边;

[0021] 所述两侧的侧壁分别具有一对玻璃导槽外唇边,其中,一侧所述玻璃导槽外唇边与所述窗框的背面触接,另一侧所述玻璃导槽外唇边与所述窗框触接。

[0022] 本实用新型的有益效果:

[0023] 本实用新型的在第一中空部、基底面设置止水唇边。止水唇边的截面为弯钩状,在止水唇边的基部形成储水部,即使有水进入,也不会从密封件本体溢出。漏水部位(即窗框末端部)排水。止水唇边采用软质材料,如海绵制成弯钩状结构。海绵对防漏水效果更好。防止的漏水现象,同时也会提高隔音效果,增加私密性和安全性。

[0024] 本实用新型的密封件本体的第一中空部外设置玻璃导槽,玻璃导槽为槽型结构,具有:基底部和两侧的侧壁,两侧的侧壁分别具有外唇边。使关门性能更加卓越。玻璃导槽可以采用硬材质、树脂制备成槽型结构,比重高些的材料尤佳。

附图说明

[0025] 图1为本实用新型在汽车车门的车顶窗框部的示意图。

[0026] 图2为现有技术的密封件本体的断面示意图。

[0027] 图3为现有技术的关门状态图。

[0028] 图4为一种实施例中密封件本体的断面示意图。

[0029] 图5为一种实施例的关门状态图。

[0030] 附图标记:

[0031] 车身10、窗框11、间隔12、漏水部位13、水流路径19、玻璃20、室内21、室外22、玻璃升降方向23。

[0032] 密封件本体100、第一中空部110、基底面111、第二中空部120、玻璃导槽130、玻璃导槽基底面131、玻璃导槽外唇边140、第一弯曲空间155、玻璃导槽内唇边160、止水唇边190。

具体实施方式

[0033] 以下结合具体实施例,对本实用新型作进步说明。应理解,以下实施例仅用于说明本实用新型而非用于限定本实用新型的范围。

[0034] 实施例1

[0035] 图1为本实用新型在防玻璃移动汽车车门的车顶窗框部的示意图。如图1所示。

一种车门防渗水密封件,设置于汽车的车身 10 的窗框 11。

[0036] 图 4 为一种实施例中密封件本体的断面示意图,如图 4 所示,一种车门防渗水密封件,包括:密封件本体 100。密封件本体 100 通常采用橡胶制成。

[0037] 密封件本体 100 包括:第一中空部 110、第二中空部 120、玻璃导槽 130,和外唇边 150。

[0038] 第一中空部 110 与窗框 11 的背面触接。第一中空部 110 和第二中空部 120 设置于钣金的间隔内。

[0039] 第一中空部 110 的截面设置为中空的多边形结构,如四边形结构,具可以设置为倒置的梯形结构。

[0040] 第二中空部 120 的截面设置为中空的多边形结构,近似三角形,左侧近似“C”型,右侧近似线条型。

[0041] 第二中空部 120 设置于钣金的间隔内。车门开门时,第一中空部 110 和第二中空部 120 为舒展状态。车门关门时,第一中空部 110 和第二中空部 120 受到挤压会变形。

[0042] 玻璃导槽 130 具有槽型结构,位于第一中空部 110 外,用来容纳玻璃 20。玻璃导槽 130 具有:基底部和两侧的侧壁。

[0043] 玻璃导槽 130 的基底部的内壁设置玻璃导槽内唇边 160。如果玻璃 20 偏向室内 21 一侧,则玻璃导槽内唇边 160 可以把玻璃 20 推向室外 22 一侧,使得玻璃 20 在设定的位置。

[0044] 基底部的外壁为玻璃导槽基底面 131,第一中空部 110 的外壁为第一中空部基底面 111,玻璃导槽基底面 131 与第一中空部基底面 111 相对设置。

[0045] 两侧的侧壁分别具有一对玻璃导槽外唇边 140。一侧玻璃导槽外唇边 140 与窗框 11 的背面触接,另一侧玻璃导槽外唇边 140 与窗框 11 触接。

[0046] 如图 4 所示,玻璃导槽 130 采用玻璃导槽 130 采用硬材质、树脂(均为市售产品)制备成制成槽型结构。硬材质如塑料、橡胶等,比重高些的材料尤佳。玻璃导槽 130 的平面基底部。

[0047] 如图 4 所示,第一中空部 110 和玻璃导槽 130 之间设置止水唇边 190。止水唇边 190 的截面为钩状结构,止水唇边 190 的两侧分别为第一中空部 110 的第一中空部基底面 111、玻璃导槽 130 的玻璃导槽基底面 131,止水唇边 190 与第一中空部基底面 111 以及玻璃导槽基底面 131 之间的空间为储水部。

[0048] 如图 4 所示,在第一中空部 110、基底面 111 设置止水唇边 190。

[0049] 图 5 为一种实施例的关门状态图,如图 5 所示,在止水唇边 190 的截面为弯钩状,在止水唇边 190 的基部形成储水部,即使有水进入,也不会从密封件本体溢出。如图 1 所示漏水部位 13 即窗框末端部排水。

[0050] 另外,止水唇边 190 采用海绵制成弯钩状结构。EPDM sponge 海绵 / 软质材,比重为 0.3-0.6 原材料购入后,在上海西川密封件有限公司内混炼,社内名为 EGH 型。海绵对防漏水效果更好。

[0051] 结果如图 5 所示,止水唇边 190 为弯钩状结构,具备储水功能,能防止水进入车内。另外,止水唇边 190 能进一步提高隔音性能。

[0052] 密封件本体 100 设置的止水唇边 190,提高隔音性能,增加安全性,同时也会防止

漏水现象。

[0053] 以上对本实用新型的具体实施方式进行了说明,但本实用新型并不以此为限,只要不脱离本实用新型的宗旨,本实用新型还可以有各种变化。

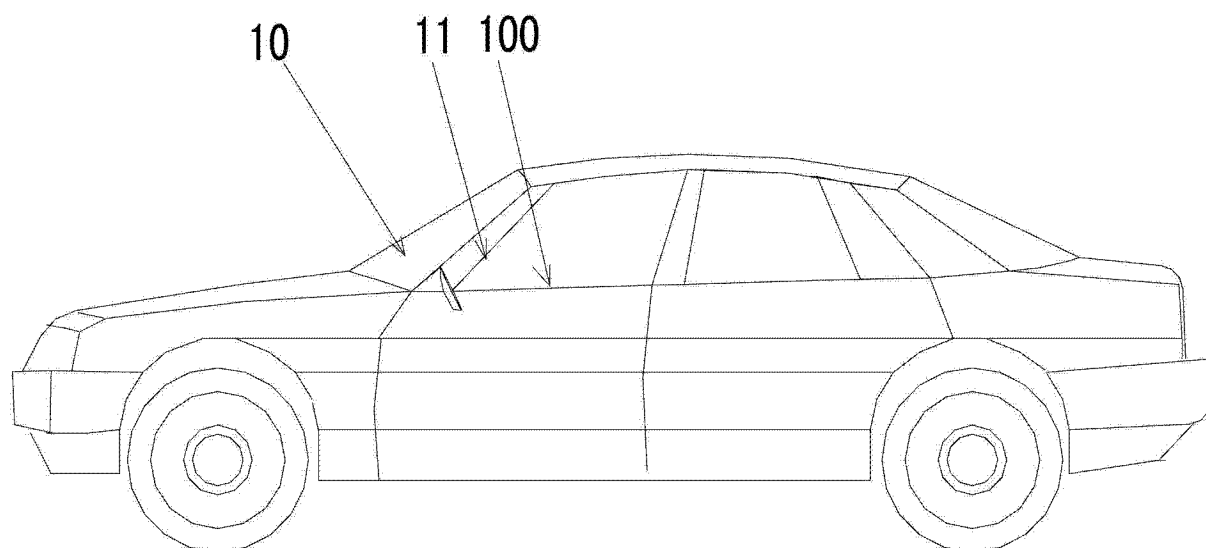


图 1

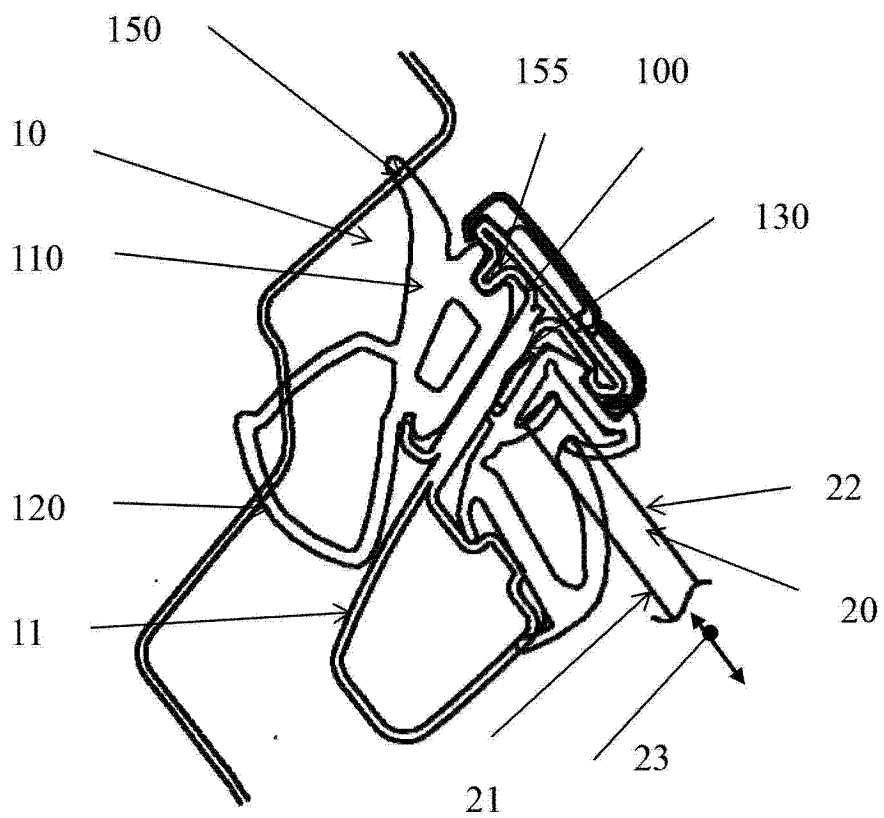


图 2

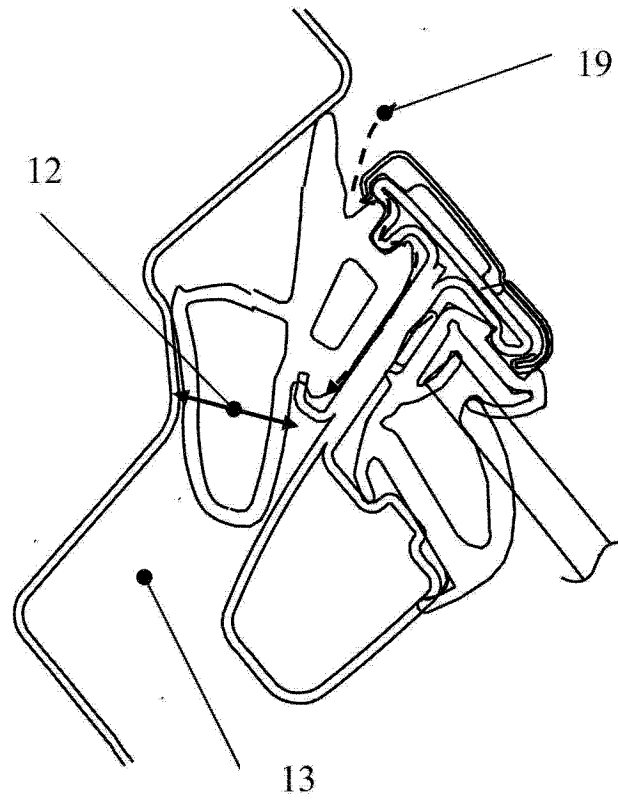


图 3

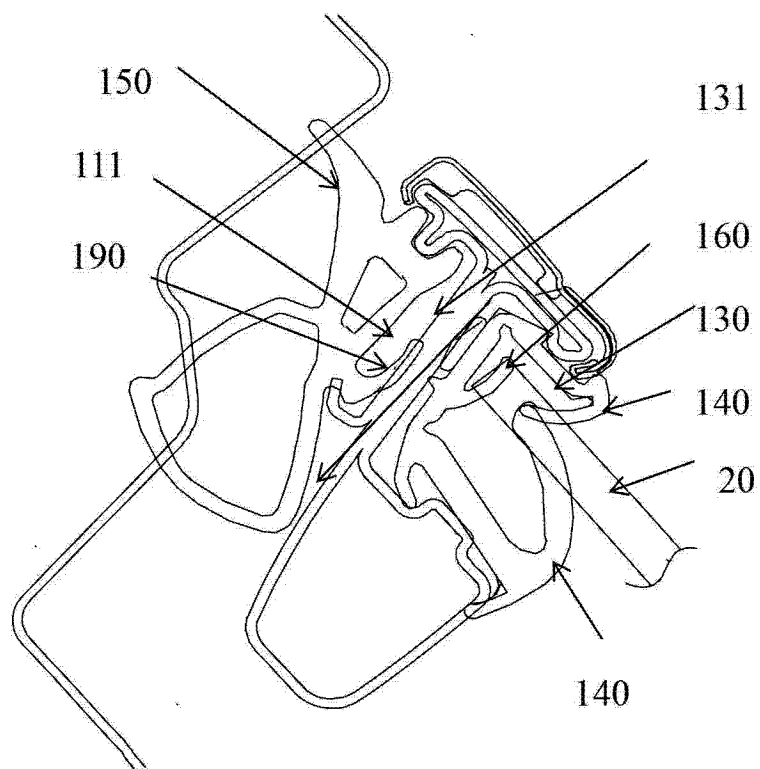


图 4

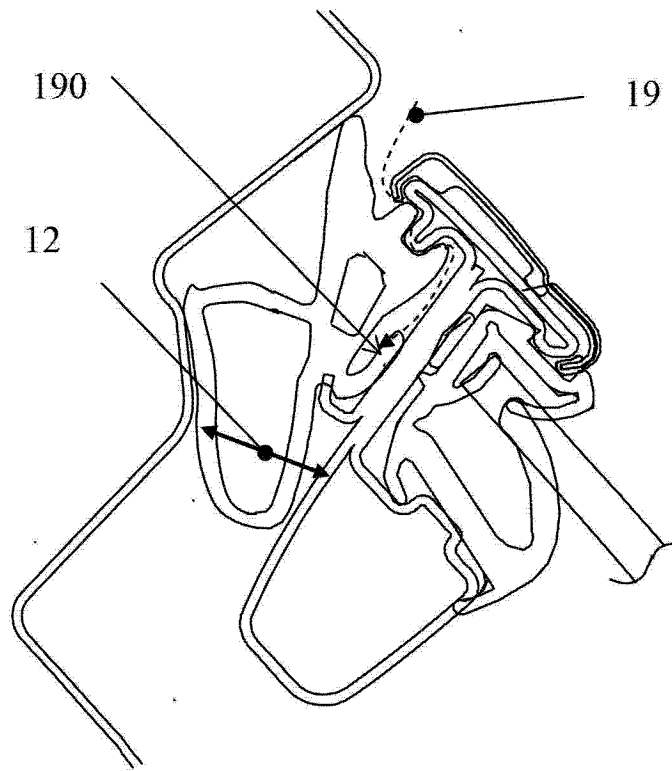


图 5