



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 201721295 U

(45) 授权公告日 2011.01.26

(21) 申请号 201020233080.2

(22) 申请日 2010.06.21

(73) 专利权人 宁波信泰机械有限公司

地址 315800 浙江省宁波市北仑区大港工业  
城大港六路 8 号

(72) 发明人 卢孝贵

(51) Int. Cl.

B60J 10/02 (2006.01)

B60R 13/04 (2006.01)

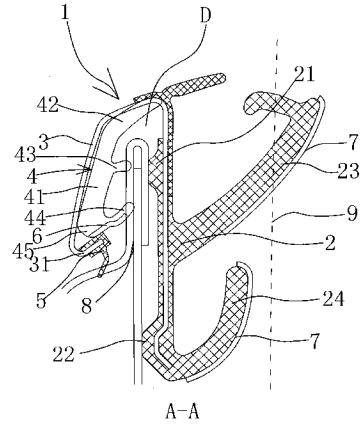
权利要求书 1 页 说明书 3 页 附图 4 页

(54) 实用新型名称

一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条

(57) 摘要

本实用新型属于汽车配件技术领域，提供了一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条，包括由本体，本体由包条以及骨架组成，包条包覆住骨架的靠近门窗玻璃半边以及顶部外侧，骨架经弯折后形成用于夹持门板钣金的凹口，该装饰条还包括安装在凹口处的内嵌件，内嵌件紧紧贴合在骨架的远离门窗玻璃的半边内侧。本实用新型的优点在于采用分体式设计在部分损坏的情况下还可以将另一部分重复利用，降低车制造成本，简化了复合挤出端面，缩短了调试及更改周期，且大大减少了材料的使用量，节省了材料；在内嵌件上配装的彩带标识件采用色彩明朗的材料，便于从外部看到内嵌件，这样可以防止出现内嵌件漏装及位置装错现象。



1. 一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条,包括由本体(1),所述的本体(1)由能与门窗玻璃(9)接触的包条(2)以及骨架(3)组成,包条(2)包覆住骨架(3)的靠近门窗玻璃(9)半边以及顶部外侧,所述的骨架(3)经弯折后形成用于夹持门板钣金(8)的凹口(D),其特征是:该装饰条还包括安装在凹口(D)处的内嵌件(4),所述的内嵌件(4)紧紧贴合在骨架(3)的远离门窗玻璃(9)的半边内侧。

2. 根据权利要求1所述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条,其特征是:所述的骨架(3)远离门窗玻璃(9)半边的下端向内弯折形成弯曲部(31),在该弯曲部(31)上配装有压条(5)。

3. 根据权利要求2所述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条,其特征是:所述的内嵌件(4)整体呈E型,包括主体(41)、上唇边(42)、第一门板配合唇边(43)、第二门板配合唇边(44)以及下端边(45),所述的主体(41)的左侧面与骨架(3)的远离门窗玻璃(9)的半边内侧贴合,所述的上唇边(42)与骨架(3)为过盈配合,且在内嵌件(4)装入本体(1)内时与骨架(3)发生挤压变形,第一门板配合唇边(43)以及第二门板配合唇边(44)与门板钣金(8)相配合,所述内嵌件(4)的下端边(45)抵靠在压条(5)的内侧面上。

4. 根据权利要求3所述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条,其特征是:所述第二门板配合唇边(44)与下端边(45)之间配装有彩带标识件(6)。

5. 根据权利要求4所述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条,其特征是:所述的包条(2)的内侧面上具有向外凸出用于与门板钣金(8)接触的第一接触部(21)和第二接触部(22),所述的门板钣金(8)的上部装夹在第一门板配合唇边(43)、第二门板配合唇边(44)以及第一接触部(21)之间。

6. 根据权利要求1或4所述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条,其特征是:所述的包条(2)上制有与玻璃(9)接触配合的第一玻璃配合唇边(23)以及第二玻璃配合唇边(24),所述的第一玻璃配合唇边(23)以及第二玻璃配合唇边(24)的下端面上均配装有植绒层(7)。

## 一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条

### 技术领域

[0001] 本实用新型属于汽车配件技术领域，涉及一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条。

### 背景技术

[0002] 窗门外装饰条（也叫外水切）主要用于汽车的车门上，起装饰、密封以及对门玻璃起到导向作用。如图4所示为现有窗门外装饰条，可以看出现有的车侧窗外密封条断面结构是整体一起复押出来的；又如本申请人以前申请的中国专利文献〔公告号：CN201320951〕所公开的一种汽车用窗外装饰条，包括有基体，在该基体的侧部具有倾斜并向外延伸能与窗门上的玻璃接触的压边，这里该基体也是整体通过注塑而成的；现有的汽车用窗外装饰条采用这样做存在的缺点是：1、材料较多；2、断面内部更改时会涉及到整个断面调整，造成产品的调试周期长、调试材料成本较高、更改周期长，总的成本较高。

### 发明内容

[0003] 本实用新型所要解决的技术问题是针对现有技术的现状，而提供一种节省材料，缩短调试及更改周期，降低成本的具有分体结构的汽车用窗外装饰条。

[0004] 本实用新型解决上述技术问题所采用的技术方案为：一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条，包括由本体，本体由能与门窗玻璃接触的包条以及骨架组成，包条包覆住骨架的靠近门窗玻璃半边以及顶部外侧，骨架经弯折后形成用于夹持门板钣金的凹口，所采取的措施为：该装饰条还包括安装在凹口处的内嵌件，内嵌件紧紧贴合在骨架的远离门窗玻璃的半边内侧。

[0005] 为优化上述方案采取的措施具体包括：

[0006] 在上述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条中，骨架远离门窗玻璃半边的下端向内弯折形成弯曲部，在该弯曲部上配装有压条。

[0007] 在上述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条中，内嵌件整体呈E型，包括主体、上唇边、第一门板配合唇边、第二门板配合唇边以及下端边，主体的左侧面与骨架的远离门窗玻璃的半边内侧贴合，上唇边与骨架为过盈配合，且在内嵌件装入本体内时与骨架发生挤压变形，第一门板配合唇边以及第二门板配合唇边与门板钣金相配合，所述内嵌件的下端边抵靠在压条的内侧面上。

[0008] 这里上唇边与骨架设计成过盈配合，当内嵌件插入到本体的凹口里面时，上唇边会发生挤压变形，与本体产生一定的挤压力，从而使内嵌件较好的固定在本体里，保证了内嵌件在运输及装车过程中不容易发生滑移松动。

[0009] 在上述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条中，所述第二门板配合唇边与下端边之间配装有彩带标识件。这里彩带标识件通常采用色彩明朗的材料，便于从外部看到内嵌件，这样可以防止出现内嵌件漏装及位置装错现象。

[0010] 在上述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条中，包条的内侧面上具有外凸

出用于与门板钣金接触的第一接触部和第二接触部，门板钣金的上部装夹在第一门板配合唇边、第二门板配合唇边以及第一接触部之间。第一门板配合唇边、第二门板配合唇边的设计是为了满足汽车用窗外装饰条与门板的插拔力要求，可以增大该汽车用窗外装饰条的插拔力，使本汽车用窗外装饰条能牢靠地安装在门板钣金上。

[0011] 在上述的一种具有分体结构的汽车用窗外装饰条中，包条上制有与玻璃接触配合的第一玻璃配合唇边以及第二玻璃配合唇边，第一玻璃配合唇边以及第二玻璃配合唇边的下端面上均配装有植绒层。这里植绒层可以减少玻璃与第一玻璃配合唇边以及第二玻璃配合唇边的摩擦力，保证玻璃的移动顺畅。

[0012] 与现有技术相比，本实用新型的优点在于：

[0013] 1、通过本体和内嵌件的分体式结构设计，长度可按需求而定，一根产品上按需求放置几段内嵌件即可，不仅使调整与门板钣金的插拔力更加方便，而且也可以保证对密封性的要求；

[0014] 2、分体式设计在部分损坏的情况下还可以将另一部分重复利用，降低车制造成本，当内部更改时，只需调整内部的内嵌件即可，外部不用变更；

[0015] 3、简化了复合挤出端面，缩短了调试及更改周期，且大大减少了材料的使用量，节省了材料；

[0016] 4、在内嵌件上配装的彩带标识件采用色彩明朗的材料，便于从外部看到内嵌件，这样可以防止出现内嵌件漏装及位置装错现象。

## 附图说明

[0017] 图 1 是本汽车用窗外装饰条的整体结构示意图；

[0018] 图 2 是图 1 的 A-A 向剖视结构示意图；

[0019] 图 3 是本汽车用窗外装饰条中本体和内嵌件的分解安装结构示意图；

[0020] 图 4 是现有的汽车用窗外装饰条的剖视结构示意图。

## 具体实施方式

[0021] 以下是本实用新型的具体实施例并结合附图，对本实用新型的技术方案作进一步的描述，但本实用新型并不限于这些实施例。

[0022] 图中，本体 1；包条 2；第一接触部 21；第二接触部 22；第一玻璃配合唇边 23；第二玻璃配合唇边 24；骨架 3；弯曲部 31；内嵌件 4；主体 41；上唇边 42；第一门板配合唇边 43；第二门板配合唇边 44；下端边 45；压条 5；彩带标识件 6；植绒层 7；钣金 8；玻璃 9；凹口 D。

[0023] 如图 1 和图 2 所示，本具有分体结构的汽车用窗外装饰条，包括由本体 1，本体 1 能与门窗玻璃 9 接触的包条 2 以及骨架 3 组成，包条 2 包覆住骨架 3 的靠近门窗玻璃 9 半边以及顶部外侧，骨架 3 经弯折后形成用于夹持门板钣金 8 的凹口 D，其中骨架 3 由金属材料制成，包条 2 由塑料材料制成，在制作本体 1 时可以是一种塑料与金属材料复押而成，也可以是几种硬度不同的塑料与金属材料复押而成；包条 2 上制有与玻璃 9 接触配合的第一玻璃配合唇边 23 以及第二玻璃配合唇边 24，第一玻璃配合唇边 23 以及第二玻璃配合唇边 24 的下端面上均配装有植绒层 7，这里植绒层 7 可以减少玻璃 9 与第一玻璃配合唇边 23 以及第二玻璃配合唇边 24 的摩擦力，保证玻璃 9 的移动顺畅。

[0024] 骨架 3 远离门窗玻璃 9 半边的下端向内弯折形成弯曲部 31，在该弯曲部 31 上配装有塑料制成的压条 5。本实用新型最创新的地方是采用了本体 1 和内嵌件 4 的分体式结构设计，具体为该装饰条还包括安装在凹口 D 处的内嵌件 4，内嵌件 4 紧紧贴合在骨架 3 的远离门窗玻璃 9 的半边内侧。

[0025] 这里内嵌件 4 整体呈 E 型，包括主体 41、上唇边 42、第一门板配合唇边 43、第二门板配合唇边 44 以及下端边 45，主体 41 的左侧面与骨架 3 的远离门窗玻璃 9 的半边内侧贴合，这样可以保持本体 1 的刚性；

[0026] 上唇边 42 与骨架 3 为过盈配合，且在内嵌件 4 装入本体 1 内时与骨架 3 发生挤压变形，第一门板配合唇边 43 以及第二门板配合唇边 44 与门板钣金 8 相配合。这里上唇边 42 与骨架 3 设计成过盈配合，当内嵌件 4 插入到本体 1 的凹口 D 里面时，上唇边 42 会发生挤压变形，与本体 1 产生一定的挤压力与门板钣金 8 配合，从而使内嵌件 4 较好的固定在本体 1 里，保证了内嵌件 4 在运输及装车过程中不容易发生滑移松动。

[0027] 内嵌件 4 的下端边 45 抵靠在压条 5 的内侧面上，下端边 45 夹在金属骨架 3 与压条 5 之间，由于下端边 45 与压条 5 都是软料，两者间的摩擦力较大，从而使内嵌件 4 较好的固定在外部的本体 1 里，进一步保证了内嵌件 4 在运输及装车过程中不容易发生滑移松动。

[0028] 包条 2 的内侧面上具有向外凸出用于与门板钣金 8 接触的第一接触部 21 和第二接触部 22，门板钣金 8 的上部装夹在第一门板配合唇边 43、第二门板配合唇边 44 以及第一接触部 21 之间。第一门板配合唇边 43、第二门板配合唇边 44 的设计是为了满足汽车用窗外装饰条与门板的插拔力要求，可以增大该汽车用窗外装饰条的插拔力，使本汽车用窗外装饰条能牢靠地安装在门板钣金 8 上。

[0029] 所述第二门板配合唇边 44 与下端边 45 之间配装有彩带标识件 6，这里彩带标识件 6 通常采用色彩明朗的材料，便于从外部看到内嵌件 4，这样可以防止出现内嵌件 4 漏装及位置装错现象；也可以将整个内嵌件 4 用色彩明朗的材料成型，起到相同的作用。

[0030] 如图 3 所示，本汽车用窗外装饰条装配时，将内嵌件 4 沿图示方向，从车侧窗外装饰条的开口向上插入，再用工具压紧，通过彩带标识件 6 查看内嵌件 4 是否安装到位，同时可以防止出现内嵌件 4 漏装及位置装错现象，内嵌件 4 的长度可按需求而定，通过 CAE 分析及实际检测产品的插拔力，只要满足汽车用窗外装饰条与门板的插拔力要求，一根产品上按需求放置几段内嵌件 4 即可。

[0031] 本文中所描述的具体实施例仅仅是对本实用新型精神作举例说明。本实用新型所属技术领域的技术人员可以对所描述的具体实施例做各种各样的修改或补充或采用类似的方式替代，但并不会偏离本实用新型的精神所定义的范围。

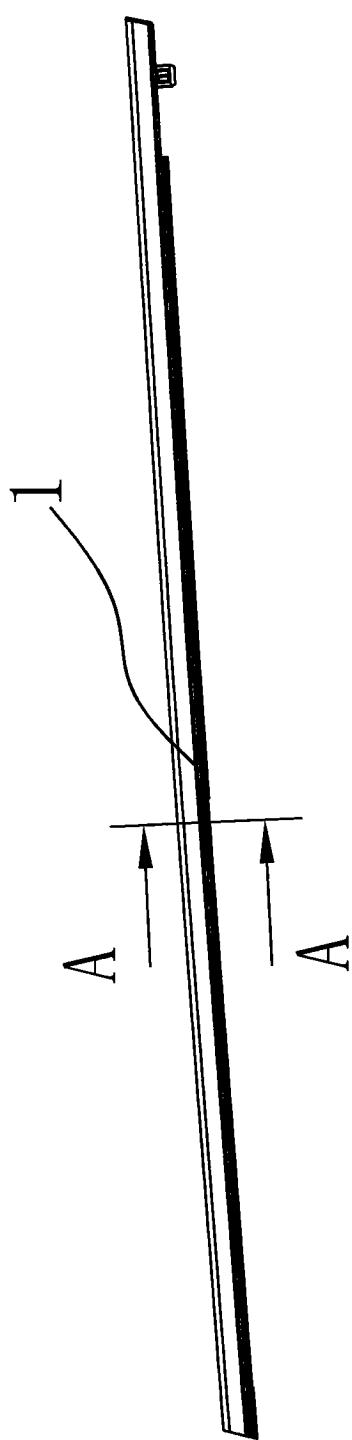


图 1

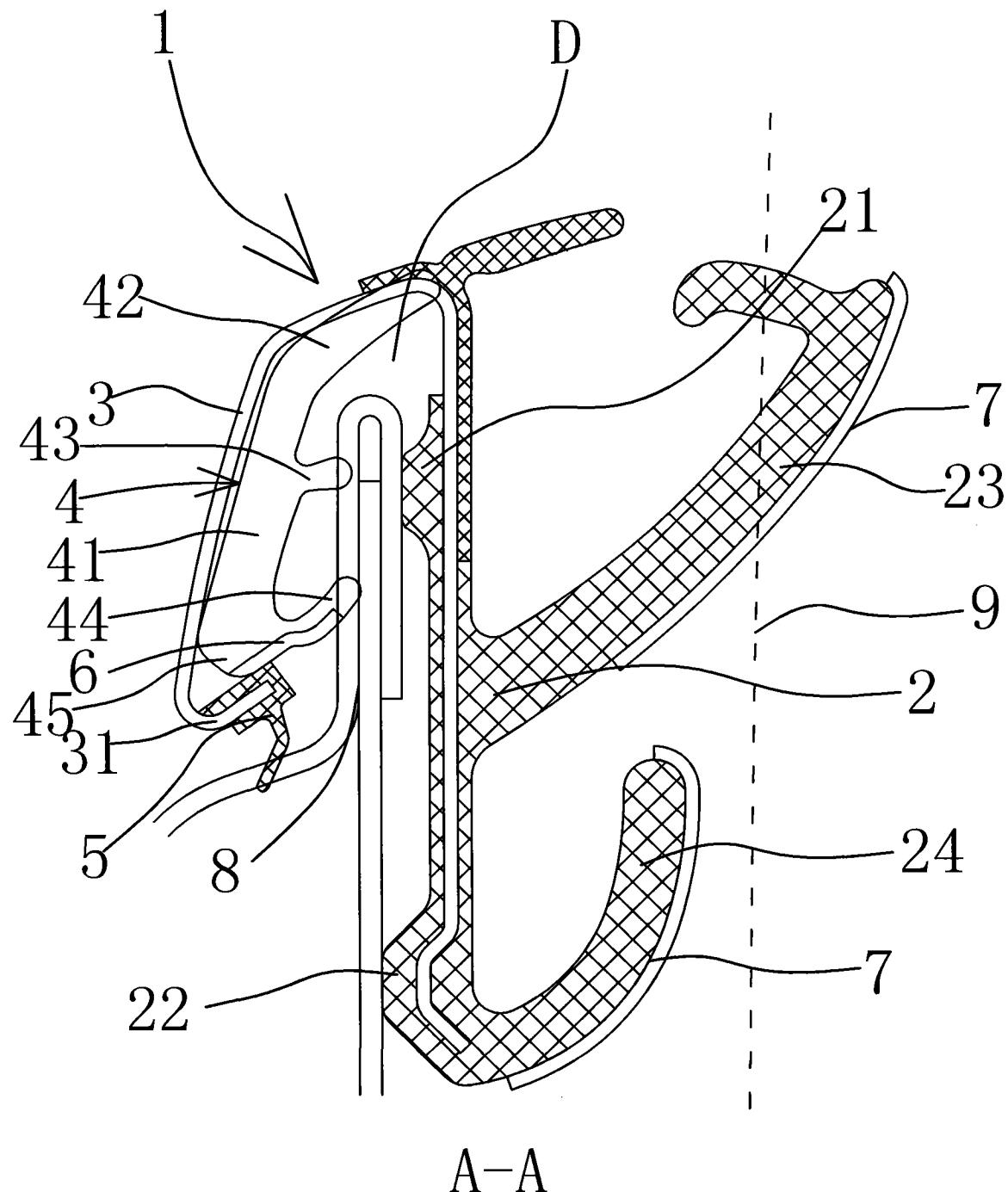


图 2

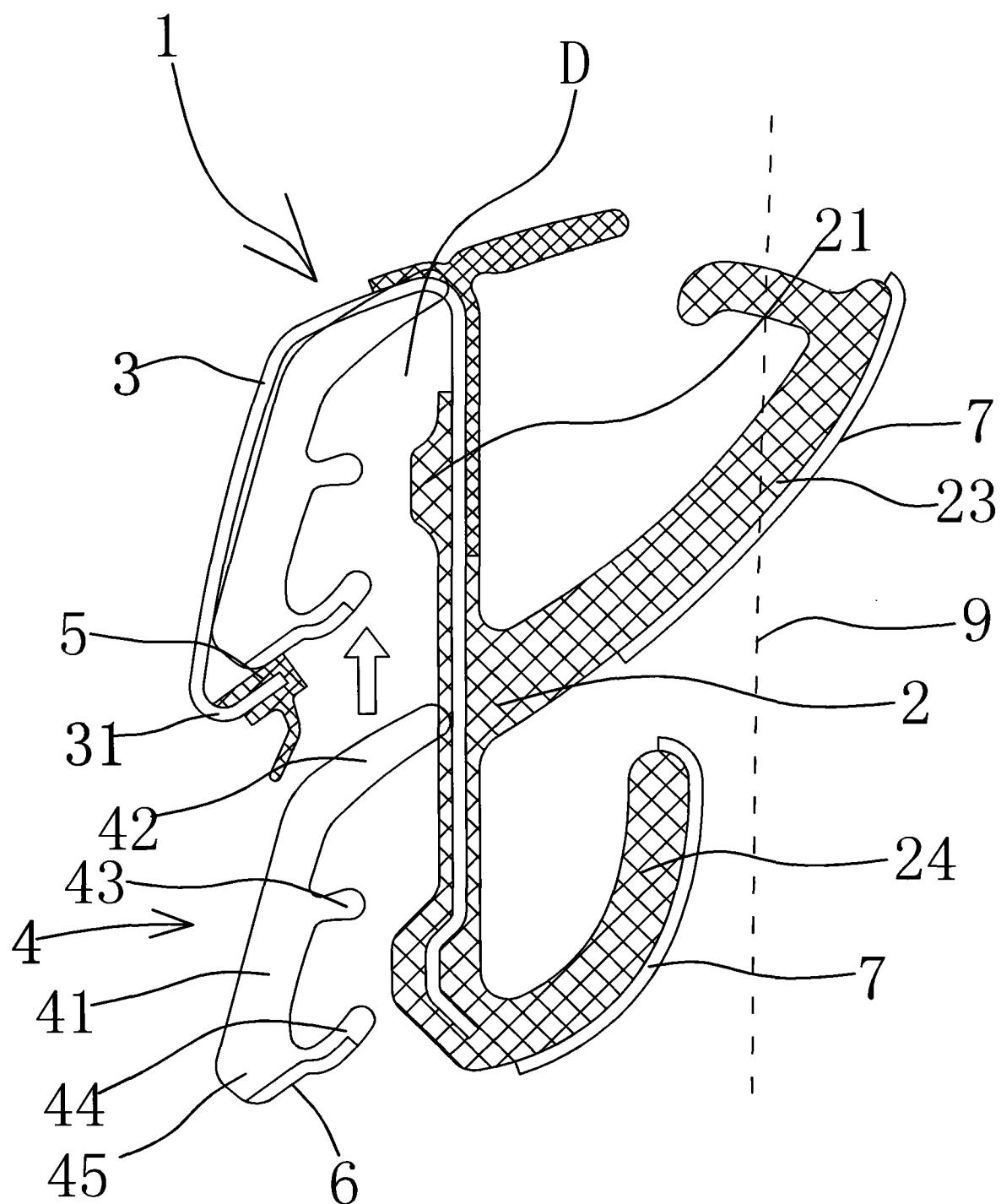


图 3

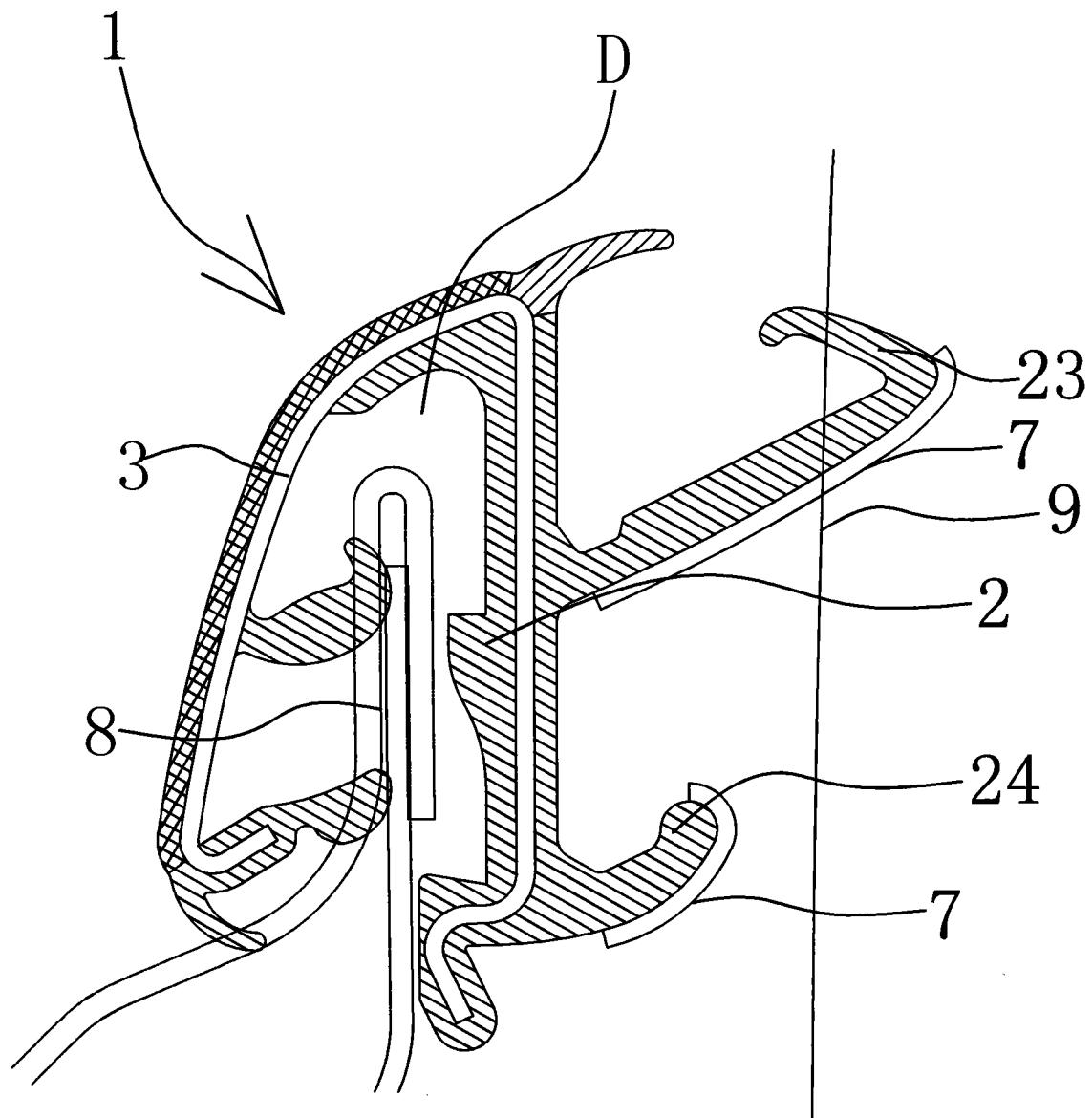


图 4