



(12) **PATENT**

(19) NO

(11) **329450**

(13) **B1**

NORGE

(51) Int Cl.

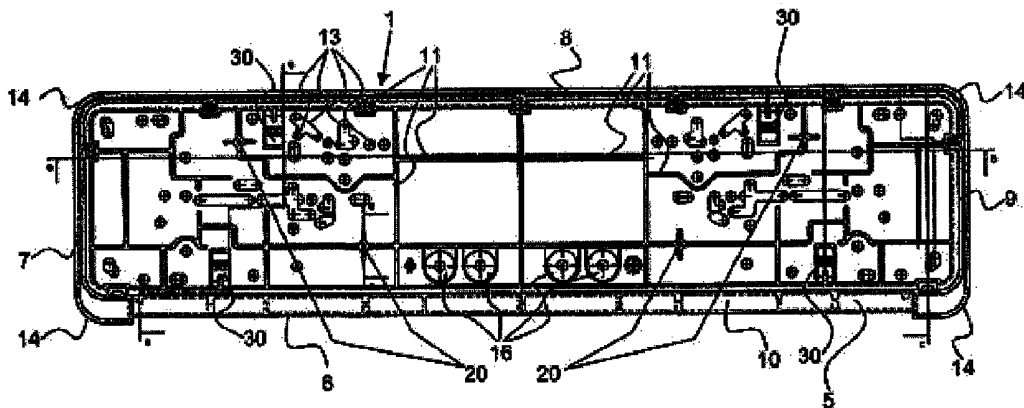
B60R 13/10 (2006.01)

Patentstyret

(21)	Søknadsnr	20063812	(86)	Int.inng.dag og søknadsnr	
(22)	Inng.dag	2006.08.28	(85)	Videreføringsdag	
(24)	Løpedag	2006.08.28	(30)	Prioritet	2005.10.10, CH, 1631/05
(41)	Alm.tilgj	2007.04.11			
(45)	Meddelt	2010.10.25			
(73)	Innehaver	KMT Kunststoff- und Metallteile AG, Zürichstrasse 70, CH-8340 HINWIL, Sveits			
(72)	Oppfinner	André Dousse, Wacht 16A, CH-8630 RÜTI, Sveits Fridolin Scherrer, Walderstrasse 43C, CH-8340 HINWIL, Sveits			
(74)	Fullmektig	Håmsø Patentbyrå ANS, Postboks 171, 4302 SANDNES, Norge			

(54)	Benevnelse	Holdeinnretning for et motorkjøretøykjennemerke
(56)	Anførte publikasjoner	GB 776 696 A , DE 298 17 692 U1, GB 768 815 A
(57)	Sammendrag	

En holdeinnretning for et motorkjøretøykjennemerke har til rådighet en basisplate (1) som kan festes på et motorkjøretøy. Denne basisplate (1) har en i det minste delvis, utragende begrensingsrand (4, 5), som danner et kjennemerkeopptak (40). Den er videre forsynt med i det minste ett dempeelement (20, 120) som på den side som er beliggende motsatt av kjennemerkeopptak (40) rager ut over basisplatens (1) overflate og dermed demper holdeinnretningen (10) overfor uønskede vibrasjoner overført fra nevnte kjøretøy.



STØYSVAK HOLDEINNRETNING FOR ET MOTORKJØRETØYKJENNEMERKE

Den foreliggende oppfinnelse vedrører området holdeinnretninger for et motorkjøretøykjennemerke og oppviser trekkene ifølge ingressen i patentkrav 1.

5 Fra teknikkens stand er det kjent et stort antall kjennemerkefester for motorkjøretøyer.

CH 688 035 beskriver en holder for en motorkjøretøynummerplate. Bilnummeret blir i denne trykt mot en rand ved hjelp av en metallisk fjær. Derved forhindres klaprelyder som oppstår på grunn av forbindelsen mellom bilnummer og holdeinnretning. Det er likevel en ulempe at det på grunn av montasjen på et motorkjøretøy fortsatt kan opp-
10 stå klaprelyder. Dessuten må fjæren og holderen monteres i et separat arbeidstrinn, hvilket i tillegg forårsaker kostnader.

Fra GB 776696 A er det kjent en holdeinnretning for et motorkjøretøykjennetegnet hvor holdeinnretningen omfatter en basisplate med i det minste delvis begrensingsrand som danner et kjennemerkeopptak. Basisplaten er forsynt med i det minste ett dem-
15 peelement som rager ut over basisplatens overflate og er beliggende motsatt av kjennemerkeopptaket.

Med utgangspunkt i denne teknikkens stand ligger den oppgave til grunn for oppfinnelsen å utforme et kjennemerkefeste slik at det så vidt mulig ikke oppstår noen klaprelyder som blir utløst gjennom vibrasjoner som eksempelvis oppstår under kjøringen
20 eller ved lukking av bakluken.

Denne oppgave blir løst ved at basisplaten er forsynt med i det minste ett dempeelement som på siden beliggende motsatt av nevnte kjennemerkeopptak rager ut over basisplatens overflate og således demper holdeinnretningen overfor uønskede vibrasjoner som overføres fra nevnte motorkjøretøy.

25 Det er et videre mål med denne oppfinnelse at dette kjennemerkefeste kan fremstilles ved hjelp av en kostnadsmessig gunstig fremgangsmåte.

Denne oppgave blir løst med trekkene ifølge krav 12.

Ytterligere, fordelaktige utførelsesformer er karakterisert i de underordnede krav.

Oppfinnelsen blir i det følgende beskrevet nærmere ved hjelp av tegningene, hvor

- Fig. 1 viser et oppriss av et kjennemerkefeste ifølge et første utførelseseksempel av den foreliggende oppfinnelse;
- Fig. 2 viser et snitt E-E i utførelseseksemplet på fig. 1;
- Fig. 3a viser et detaljoppriss av fig. 2;
- Fig. 3b viser et detaljoppriss fra fig. 2;
- Fig. 4 viser et perspektivisk oppriss av utførelseseksemplet på fig. 1;
- Fig. 5 viser et detaljoppriss fra fig. 4 ovenfra; og
- Fig. 6 viser et oppriss av et kjennemerkefeste ifølge et andre utførelseseksempel på den foreliggende oppfinnelse;
- Fig. 7 viser et snitt av utførelseseksemplet på fig. 6;
- Fig. 8 viser et perspektivisk oppriss av utførelseseksemplet på fig. 6; og
- Fig. 9 viser et detaljoppriss fra fig. 8.

Fig. 1 viser et oppriss av et kjennemerkefeste 1 ifølge et første utførelseseksempel av den foreliggende oppfinnelse. Kjennemerkefestet 1 omfatter i det vesentlige en holdeinnretning 10, dempelementer 20 og fjærelementer 30, hvilke danner et opptak 40 for et kjennemerke.

- 20 Holdeinnretningen 10 oppviser i det vesentlige en rettvinklet grunnform med avrundede hjørner 14. Den rettvinklede grunnform inneholder to lengre sider 6, 8 og to kortere sider 7, 9.

Den firkantede grunnform er på tre sider 7, 8, 9 omgitt av en utragende rand 4, slik at det gis et randspor 40 som her også blir betegnet som opptak for et kjennemerke.

- 25 Kjennemerket (ikke vist) kan fra den fjerde side 6 skyves inn i kjennemerkefestet 1. I fullt innskjøvet posisjon ligger kjennemerket an i de randspor som danner opptaket 40 ved sidene 7, 8, 9 og dermed på en bæreflate 15, på dempelementer 20 og fjærelementer 30. Via en skyver (ikke vist) som kan skyves inn i et opptak 14 for skyveren,

blir kjennemerket holdt i sin posisjon, idet den åpne side 6 blir avsperrret nedenfra i det minste i høyde med randsporene 40.

Videre oppviser holdeinnretningen 10 i sin basisplate et stort antall forsterkningsribber 11 og likeledes et stort antall åpninger 13. Forsterkningsribbene 11 tjener til å øke
 5 holdeinnretningens 10 stivhet. Ved hjelp av skruer eller andre festeelementer som blir ført igjennom i åpningene 13, kan holdeinnretningen 10 festes på et motorkjøretøy.

I et foretrukket utførelseseksempel ifølge den foreliggende oppfinnelse er det anordnet fire dempeelementer 20 og fire fjærelementer 30. Dempeelementene 20 er da anordnet på punkter som spenner opp hjørnene i et trapes. De dempeelementer 20 som
 10 ligger nærmere den øvre side 8, er anordnet lengre fra hverandre enn de elementer 20 som er anordnet nærmere den nedre side 6. De ligger da i hvert tilfelle på en linje som er parallell med den lange side 6, henholdsvis 8. Også fjærelementene 30 er anordnet på regelmessig måte. Fjærelementene 30 er dermed anordnet i punkter som spenner opp et trapes. De fjærelementer 30 som ligger nærmere den øvre side 8, er
 15 anordnet nærmere hverandre enn de elementer 30 som videre er anordnet ved den nedre side 6. De ligger i hvert tilfelle på en linje parallelt med den lange side 6, henholdsvis 8. Elementene ligger her i hvert tilfelle i avstand fra den korte side 7, henholdsvis 9, i et område mellom $1/6$ og $1/3$ av denne lange side.

Dersom det er tilveiebrakt mer enn ett fjærelement 30 eller dempeelement 20 som i
 20 hvert tilfelle er plassert parvis med avstand i området mellom $1/6$ og $1/3$ fra de kortere sidekantene 7, 9, kan, ved et odde antall fjærelementer 30 eller dempeelementer 20, et odde antall av disse være anordnet på midtflaten mellom de kortere sidekantene 7, 9.

Alt etter kjennemerkets dimensjon kan elementene 20 eller 30 også være anordnet
 25 annerledes, særlig kan det anordnes ytterligere dempeelementer 20 og/eller (uavhengig av disse) fjærelementer 30. Ved meget små kjennemerker (eksempelvis kjennemerke på en motorsykkel eller scooter) er det tilstrekkelig dersom det er tilveiebrakt i det minste ett dempeelement 20. Fortrinnsvis kan det også være tilveiebrakt et fjærelement 30 i tillegg.

30 Fig. 2 viser et tverrsnitt langs linjen E-E på fig. 1. På fig. 2 kan det ses at dempeelementet 20 og fjærelementet 30 rager frem over kjennemerkets bæreflate 15. Likeledes viser fig. 2 det øvre randområdet 4 med opptaket 40 for kjennemerket. Randsporene på sidene kan være likt utformet.

Fig. 3a viser i det vesentlige et forstørret utsnitt av fig. 2 omkring et område med

fjærelementet 30. Fjærelementet 30 omfatter et første ben 31 og et andre ben 32.

Det første ben 31 er da tilformet på holdeinnretningen 10. Det første ben står dermed i en vinkel 35 på bæreflaten 15. Fortrinnsvis ligger vinkelen 35 på mellom 30° og 60°.

I det første bens 31 frittstående ende er det tilformet et andre ben 32. Det første ben

5 31 og det andre ben 32 står innbyrdes i en vinkel 33. Fortrinnsvis ligger vinkelen 33 på mellom 120° og 150°. I skjæringspunktet mellom det første ben 31 og det andre ben 32 oppstår det en rygg 34 som kjennemerket ligger an mot i montert tilstand.

Ryggen 34 er utformet avflatet mot kjennemerket. Fjærelementet 30 kan i en videre utførelsesform også være utformet med bare et første ben 31. Videre er det mulig at

10 også det andre ben er tilformet på holdeinnretningen 10. Endelig kan det ved fjærelementet 30 også dreie seg om en atskilt del som kan settes inn i tilsvarende motstående opptak. Det kan da dreie seg om et kunststoff tilsvarende holdeinnretningen eller eksempelvis også om bladfjærer av metall.

Fig. 3b viser i det vesentlige et forstørret utsnitt av fig. 2 omkring et område med et

15 dempeelement 20. Dempeelementet 20 omfatter et første avsnitt 20' og et andre avsnitt 20''. Det første avsnitt 20' innbefatter et sylindrisk basislegeme 21 og fire ben 23a-d. De fire ben 23a-d er da tilformet på det sylindriske basislegemets 21 mantelflate og står innbyrdes i 90° vinkel. På basislegemets grunnflate 25 er legemet 22 tilformet, hvilket danner det andre avsnitt 20''. Legemet 22 har en mindre diameter enn

20 det sylindriske basislegemet 21. Legemet 22 kan være utformet så vel sylindrisk som konisk.

Utsparingen i midten av dempeelementet 20 oppstår under dettes fremstilling. Den kan imidlertid også være fylt. Åpninger 27 oppstår gjennom fremstillingsprosessen beskrevet nedenfor.

25 Dempeelementet 20 blir forbundet med holdeinnretningen 10 ved hjelp av fremstillingsprosessen beskrevet nedenfor. Det første avsnitts 20' grunnflate 25 ligger an mot holdeinnretningens 10 dempelements bæreflate 17. Gjennom det første avsnitts 20' dimensjonering står det sylindriske basislegemet 21 og benene 23a-d ut en dimensjon Y i forhold til kjennemerkets bæreflate 15. Fortrinnsvis er dimensjonen Y mellom 0,5

30 mm og 3 mm, særlig foretrukket mellom 2 mm og 3 mm. Denne dimensjon Y er betydelig mindre enn avstanden til fjærelementets 30 rygg 34 fra bæreflaten 15. Fortrinnsvis er dimensjonen Y slik at hovedkraften i kjennemerkets anleggstrykk mot den utragende render 4, 5 utgår fra fjærelementene 30.

Det andre avsnitt 20'' er ført igjennom, særlig presset inn, i en motsvarende åpning

35 16 i holdeinnretningen 10. Gjennom det andre avsnitts 20'', dvs. legemets 22, spesielt

dimensjonerte, tilstrekkelige lengde rager en del av dette legemet i montert tilstand ut med dimensjonen X i forhold til en montasjeflate 18 på kjennemerkefestet. Fortrinnsvis er dimensjonen X mellom 0,5 mm og 3 mm, særlig foretrukket mellom 2 mm og 3 mm.

- 5 I en ytterligere, foretrukket utførelsesform (ikke vist) oppviser dempeelementet 20 i det første avsnitt 20' en kvaderform eller sylindrisk form uten ben. Andre valgfrie, utvendige konturer og former er likeledes tenkelig.

Fig. 6 viser et andre utførelseseksempel, hvor i det vesentlige bare dempeelementer 120 er utformet annerledes enn i det første utførelseseksempel.

- 10 Kjennemerkeholdeinnretningen 1 oppviser flere, her tre, dempeelementer 120 som er anordnet i rett vinkel i forhold til den lengre side 8. Et første dempeelement blir da anordnet i midten av kjennemerket, to ytterligere dempeelementer 120 blir anordnet med avstand i en avstand fra den kortere side på mellom $1/20$ og $1/3$ av den lengre side.
- 15 Dempeelementene 120 kan, som allerede nevnt ved det første utførelseseksempel, også være anordnet annerledes, særlig kan det anordnes ytterligere dempeelementer 120. Ved meget små kjennemerker (eksempelvis kjennemerke til en motorsykel eller scooter) er det tilstrekkelig dersom det er tilveiebrakt i det minste ett dempeelement 120.

- 20 Fig. 7 viser et tverrsnitt langs linjen A-A på fig. 6. På fig. 7 kan det ses at dempeelementet 120 og også fjærelementet 30 rager frem over kjennemerkets bæreflate 15. Som på fig. 2, viser også fig. 7 det øvre randområdet 4. Likeledes kan det ses at et andre avsnitt 120'' av dempeelementet 120 rager frem i forhold til montasjeflaten 18.

- 25 Fig. 9 viser et utsnitt av den perspektiviske fremstilling på fig. 8. Fjærelementet 30 oppviser i denne fremstilling lik oppbygning som i det første utførelseseksempel.

- Dempeelementet 120 omfatter to korsformede legemer 121, et forbindelsessteg 122 og en midtdel 123. Det korsformede legemet 122 oppviser i det vesentlige et sylindrisk basislegeme 125. Fire ben 124a-d er da tilformet på det sylindriske basislegemets 125 mantelflate og står innbyrdes i 90° vinkel. De kanter som oppstår mellom det 30 sylindriske basislegemet 125 og benene 124a-d, er avrundet. Forbindelsessteget 122 forbinder benet 124d på et første korsformet legeme 122 med benet 124d på et andre korsformet legeme 122. I midten av forbindelsessteget 122 er det anordnet en midtdel 123. Via denne midtdel 123 blir mykkomponenten sprøytet inn ved hjelp av en

varmkanalalyse. Fortrinnsvis oppviser forbindelsessteget 122 en lengde som tilsvarer rundt 2/3 av den kortere side 7 i kjennemerkeholdeinnretningen 1. Lengder på mellom 1/2 og 4/5 av den kortere sides 7 lengde er fordelaktig. Én eller flere midtdeler 123 kan også være utformet analogt med dempeelementet 120 slik at flere stegavsnitt

5 strekker seg mellom flere dempeelementer 120/123. Endelig kan da midtdeler 123 også oppvise utgående steg 122 som innbyrdes står i en vinkel på eksempelvis 90 grader. I utførelseseksempler som ikke er vist på tegningene, kan dempeelementene 120 også være anordnet med steget 122 parallelt med den lengre side og/eller danne en lukket ramme.

10 Dessuten er det på den ene frontside av det sylindriske legemet 125 i hvert tilfelle anordnet et utragende element 127. De utragende elementer 127 blir også betegnet som andre avsnitt 120'' av dempeelementet 120.

Dempeelementet 120 blir likeledes forbundet med holdeinnretningen 10 ved hjelp av fremstillingsprosessen beskrevet nedenfor. Som det kan ses av fig. 7, blir dempeelementet 120 ført igjennom, særlig presset inn, med et første avsnitt 120' i en motsvarende åpning 116 i holdeinnretningen. Gjennom det første avsnitts 120' dimensjonering står det sylindriske basislegemet 125, benene 124a-d, forbindelsessteget 122 og midtdelen 123 ut med dimensjonen Y i forhold til kjennemerkets bæreflate 15. Fortrinnsvis er dimensjonen Y mellom 0,5 mm og 3 mm, særlig foretrukket mellom 2 mm

20 og 3 mm. Som allerede nevnt i det første utførelseseksempel, er dimensjonen Y betydelig mindre enn avstanden til fjærelementets 30 rygg 34 fra bæreflaten 15.

Midtdelen 123 kan være utformet for å fylle samme funksjon som dempeelementet 120.

25 Det andre avsnitt 120'', særlig de utragende elementer 127, står i montert tilstand ut med dimensjonen X i forhold til kjennemerkefestets montasjeflate 18. Fortrinnsvis er dimensjonen X mellom 0,5 og 3 mm, særlig foretrukket mellom 2 mm og 3 mm.

Felles for begge utførelseseksempler er at i montert tilstand, dvs. når kjennemerkeholdeinnretningen 1 er montert på et motorkjøretøy, ligger kjennemerkeholdeinnretningen 1 an mot motorkjøretøyveggen med det andre avsnitt 20'', 120'' av dempeelementet 20, 120. Kjennemerket (ikke vist) som er montert i holdeinnretningen, ligger an mot det første avsnitt 20', 120' av dempeelementet 20, 120, eller står i en liten avstand fra dette; det ligger imidlertid i det minste an mot fjærelementets 30 rygg 34. Via fjærelementene 30 blir kjennemerket trykt mot randen 4, 5. Innvirkende vibrasjoner, støt, slag osv. blir dermed opptatt både av fjærelementene 30 og av

30

dempeelementet 20, 120, hvilket kan dempe disse innvirkninger på grunn av de elastiske egenskaper. Derved dempes både kjennemerket som er montert i kjennemerkeholdeinnretningen 1, og kjennemerkeholdeinnretningen 1 som er montert på motor-
kjøretøyet. Gjennom denne demping unngås forstyrrende klaprelyder. Det vil si at
5 krefter som virker mellom kjennemerkeholdeinnretning og kjøretøyvegg og som blir overført via de nevnte festeskruer, riktignok kan føre til vridninger av kjennemerkeholdeinnretningen, men de kan ikke gjennom dempeelementenes 20, 120 anleggspunkter 20", 120" på kjøretøyveggen føre til klaprelyder. Anleggspunktene 20", 120" er her utformet sirkelrunde. Det kan også alt etter åpningens 16 utforming være
10 tilvelebrakt andre former. Elementet 22 kan også likeledes rage ut på den andre side av basisplaten 1 og således danne en bredere dempeflate enn vist på figurene. En slik bredere dempeflate kan også være sirkelrund eller oppvise en annen form som f.eks. et polygon.

I tilfelle dempeelementene 20 er fremstilt av et andre kunststoff omtalt nedenfor, men
15 som atskilte og således innsatte deler med et skaft 22, kan de ovennevnte krefter føre til en viss inntrykking i holdeinnretningen 10 av dempeelementene 20 som er innsatt i en presspasning i åpningene. Disse dempeelementer 20 vil da støte mot motorkjøretøykjennemerkets bakside, slik at dempefunksjonen ikke blir innskrenket. Dersom skaftet 22 på begge sider går over i et bredere element som oppviser en krage, dannes et manualformet dempeelement 20. Dette vil som del være vanskeligere å sette
20 inn. Det kan imidlertid ifølge nedenstående utførelser særlig fremstilles i en flerkomponent-sprøyttestøpingsteknikk.

Holdeinnretningen 10 med fjærelementene 30 blir imidlertid fortrinnsvis sprøytet av et første kunststoff. Dempeelementet 20, 120 blir sprøytet av et andre kunststoff. Derved blir de to deler fremstilt i en flerkomponent-sprøyttestøpingsteknikk. I et første
25 trinn blir polypropylen sprøytet inn i et verktøy ved hjelp av varmekanalteknikk. I et andre trinn blir sperresleider som hittil har holdt hulrommene for den andre komponent lukket, betjent i verktøyet. Dermed blir rommene frigitt, og via et andre innsprøytingsaggregat kan det andre kunststoff sprøytes inn. De to komponenter blir
30 derved forbundet med hverandre både mekanisk og gjennom adhesjon og kohesjon, dersom det dreier seg om en forenlig materialparing. Denne forbindelsesmåte forhindrer løsning og et påfølgende utfall av dempeelementene 20, 120 fra holdeinnretningen 10. Typisk oppviser det første kunststoff en større hardhet og mindre elastisitet enn det andre kunststoff. Fortrinnsvis blir det første kunststoff valgt fra gruppen termoplast. Særlig foretrukket anvendes polypropylen (PP). Det andre kunststoff blir fortrinnsvis valgt fra gruppen termoplastelastomerer (TPE) og kan også betegnes som
35

mykkomponent. Dette gjelder også ved en flerdelthet hos holdeinnretningen. Fortrinnsvis oppviser det første kunststoff en hardhet på omtrent 80 Rockwell R og det andre kunststoff en hardhet på 40-60 Shore A.

P a t e n t k r a v

1. Holdeinnretning for et motorkjøretøykjennemerke med en basisplate (1) som kan festes på et motorkjøretøy, hvilken basisplate (1) har til rådighet en i det minste delvis begrensingsrand (4) som danner et kjennemerkeopp-
5 tak (40), idet basisplaten (1) er forsynt med i det minste ett dempeelement (20, 120) som på siden (18) beliggende motsatt av nevnte kjennemerke-
opptak (40) rager ut over basisplatens (1) overflate og dermed demper holdeinnretningen (10) overfor uønskede vibrasjoner som blir overført fra nevnte motorkjøretøy, k a r a k t e r i s e r t v e d at det avsnitt av
10 dempeelementet (120) som på siden (18) beliggende motsatt av nevnte kjennemerkeopptak (40) rager ut over basisplatens (1) overflate, danner et andre avsnitt (20'', 120''), mens et første avsnitt (20', 120') av dempeelementet (20, 120) er innlagt i et opptak (16, 116) i basisplaten (1), slik at et innsettbart kjennemerke kan ligge an mot dempeelementet (20, 120).
- 15 2. Holdeinnretning ifølge krav 1, k a r a k t e r i s e r t v e d at holdeinnretningen (10) er tildannet av et første kunststoff, og dempeelementet (20, 120) er tildannet av et andre kunststoff, hvorved dempeelementet (20, 120) er forbundet med holdeinnretningen (10) gjennom adhesjon og/eller kohesjon, slik at det oppstår en struktur i ett stykke.
- 20 3. Holdeinnretning ifølge krav 1 eller 2, k a r a k t e r i s e r t v e d at det avsnitt av dempeelementet (20) som på siden (18) beliggende motsatt av nevnte kjennemerkeopptak (40) rager ut over basisplatens (1) overflate, danner et andre avsnitt (20''), mens et første avsnitt (20') av dempeelementet (20) ligger mellom et innsettbart kjennemerke og basisplaten (1).
- 25 4. Holdeinnretning ifølge ett av kravene 1 til 3, k a r a k t e r i s e r t v e d at det i tillegg er tilveiebrakt i det minste ett fjærelement (30) som demper kjennemerket i selve holdeinnretningen (10) mot vibrasjoner overført fra nevnte motorkjøretøy.
- 30 5. Holdeinnretning ifølge krav 4, k a r a k t e r i s e r t v e d at fjærelementet (30) består av det samme kunststoff som basisplaten (1) og fordelaktig blir tilformet på basisplaten (1), hvorved fjærelementet (30) er utformet slik at det rager ut over bæreflaten (15) for å bevirke en fjærkraft mot baksiden av et innsettbart kjennemerke og trykke kjennemerket mot begrensingsranden (4).

6. Holdeinnretning ifølge ett av kravene 4 eller 5, k a r a k t e r i s e r t v e d at det er tilveiebrakt mer enn ett fjærelement (30), hvilke i hvert tilfelle er plassert parvis med i området mellom $1/6$ og $1/3$ sidelengdes avstand fra de kortere sidekantene (7, 9), idet, ved et odde antall fjærelementer (30), et odde antall av disse fjærelementer (30) er anordnet på midtflaten mellom de kortere sidekantene (7, 9).
7. Holdeinnretning ifølge ett av kravene 4 eller 5, k a r a k t e r i s e r t v e d at det er tilveiebrakt mer enn ett dempeelement (20), hvilke i hvert tilfelle er plassert parvis med i området mellom $1/6$ og $1/3$ sidelengdes avstand fra de kortere sidekantene (7, 9), idet, ved et odde antall dempeelementer (20), et odde antall av disse dempeelementer (20) er anordnet på midtflaten mellom de kortere sidekantene (7, 9).
8. Holdeinnretning ifølge ett av kravene 1 til 7, k a r a k t e r i s e r t v e d at basisplaten (1) har til rådighet en gjennomgående åpning (16) for hvert dempeelement (20), og at hvert dempeelement (20) har til rådighet et skaft (22) som går gjennom denne åpning (16), hvor dette skaft på den side (15) som vender mot nevnte kjennemerkeopptak (40), fordelaktig rager ut over basisplatens (1) overflate.
9. Holdeinnretning ifølge krav 8, k a r a k t e r i s e r t v e d at et avsnitt (X, Y) som via skaftet (22) rager ut på den side som vender mot (15) og/eller bort (18) fra nevnte kjennemerkeopptak (40), oppviser en større tverrsnittsflate i forhold til skaftets (22) tverrsnittsflate.
10. Holdeinnretning ifølge ett av kravene 4 eller 5, k a r a k t e r i s e r t v e d at det er tilveiebrakt mer enn ett dempeelement (120), hvor i hvert tilfelle to dempeelementer er plassert i rett vinkel i forhold til den lengre side (8) med avstand i området mellom $1/20$ og $1/3$ av den lengre side (8) fra de kortere sider (7, 9) og det i hvert tilfelle er anordnet ett dempeelement i rett vinkel og i midten i forhold til den lengre side (8).
11. Holdeinnretning ifølge ett av kravene 1 til 7, k a r a k t e r i s e r t v e d at basisplaten (1) har til rådighet en gjennomgående åpning (116) for hvert dempeelement (120), og at hvert dempeelement (120) har til rådighet en form som går gjennom denne åpning (116), hvor en del av denne form på den side (15) som vender mot nevnte kjennemerkeopptak (40) fordelaktig rager ut over basisplatens (1) overflate.

12. Fremgangsmåte for fremstilling av en holdeinnretning ifølge ett av de foregående krav, k a r a k t e r i s e r t v e d at det først blir sprøytet et første kunststoff inn i en sprøytetøpingsform, hvorved holdeinnretningen (10) og alle på denne tilformede deler dermed blir fremstilt, 5 fordelaktig også fjærelementet eller fjærelementene (30), eventuelt som innleggsdeler, og at det deretter blir sprøytet inn i sprøytetøpeformen et andre kunststoff som danner dempeelement(er) (20, 120).
13. Fremgangsmåte ifølge krav 12, k a r a k t e r i s e r t v e d at det første kunststoff er hardere enn det andre kunststoff.

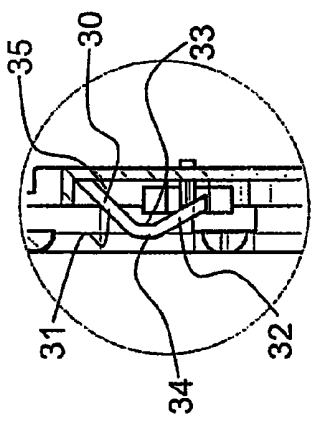


Fig. 3a

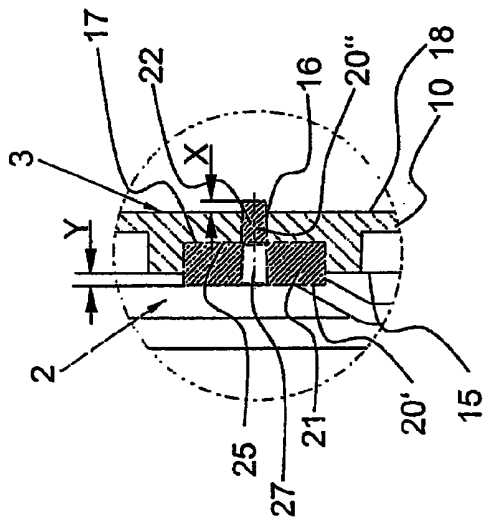


Fig. 3b

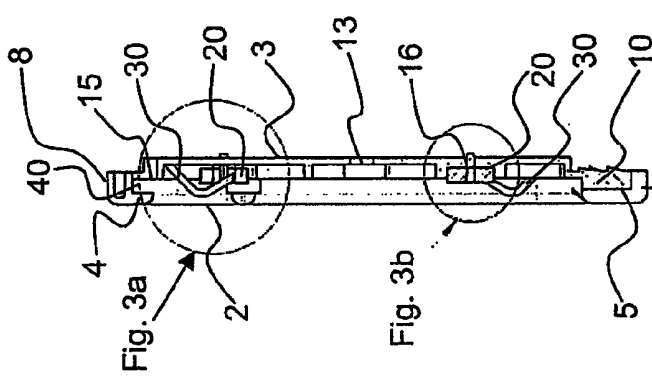


Fig. 2

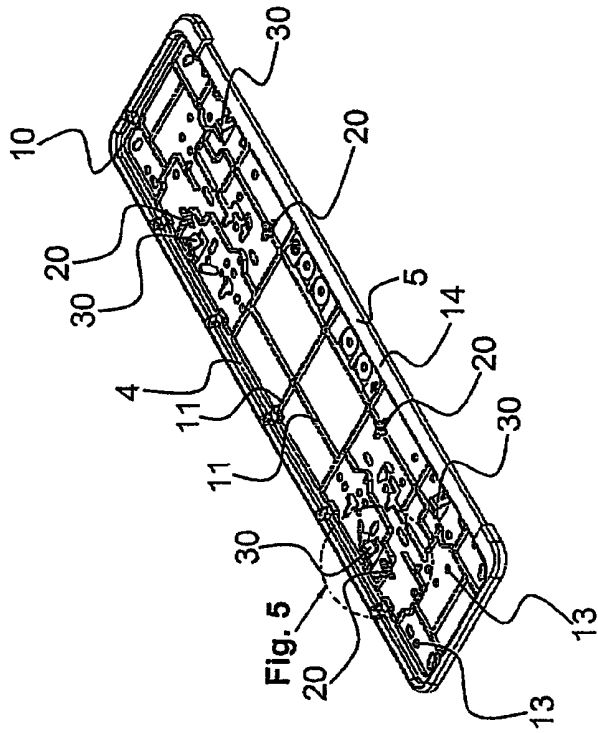


Fig. 4

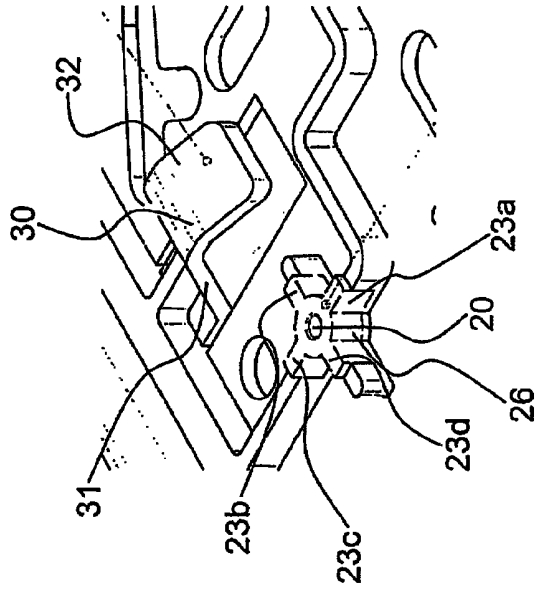


Fig. 5

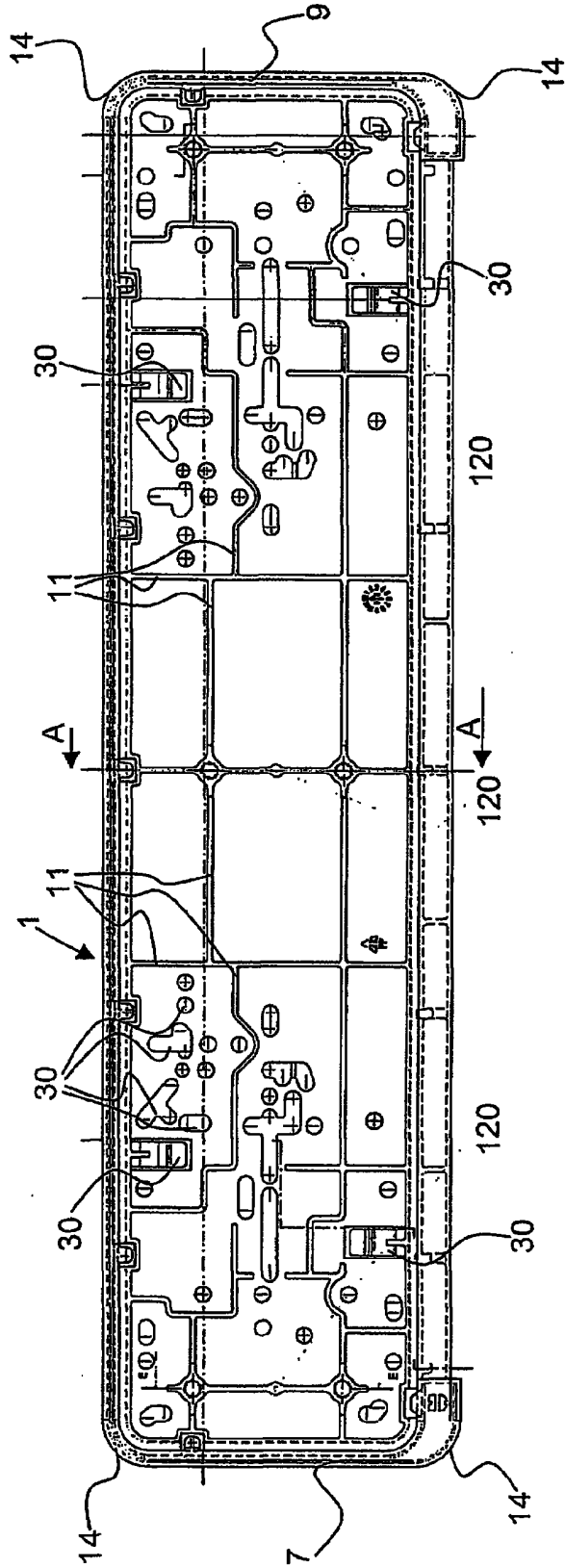


Fig. 6

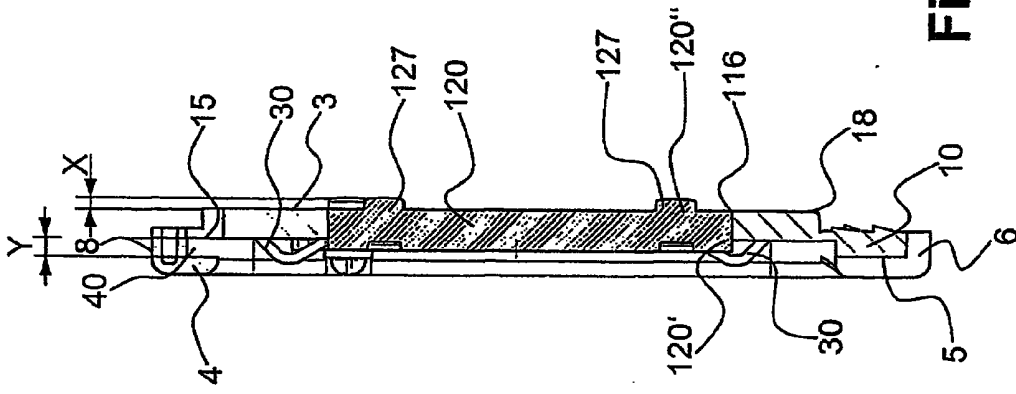


Fig. 7

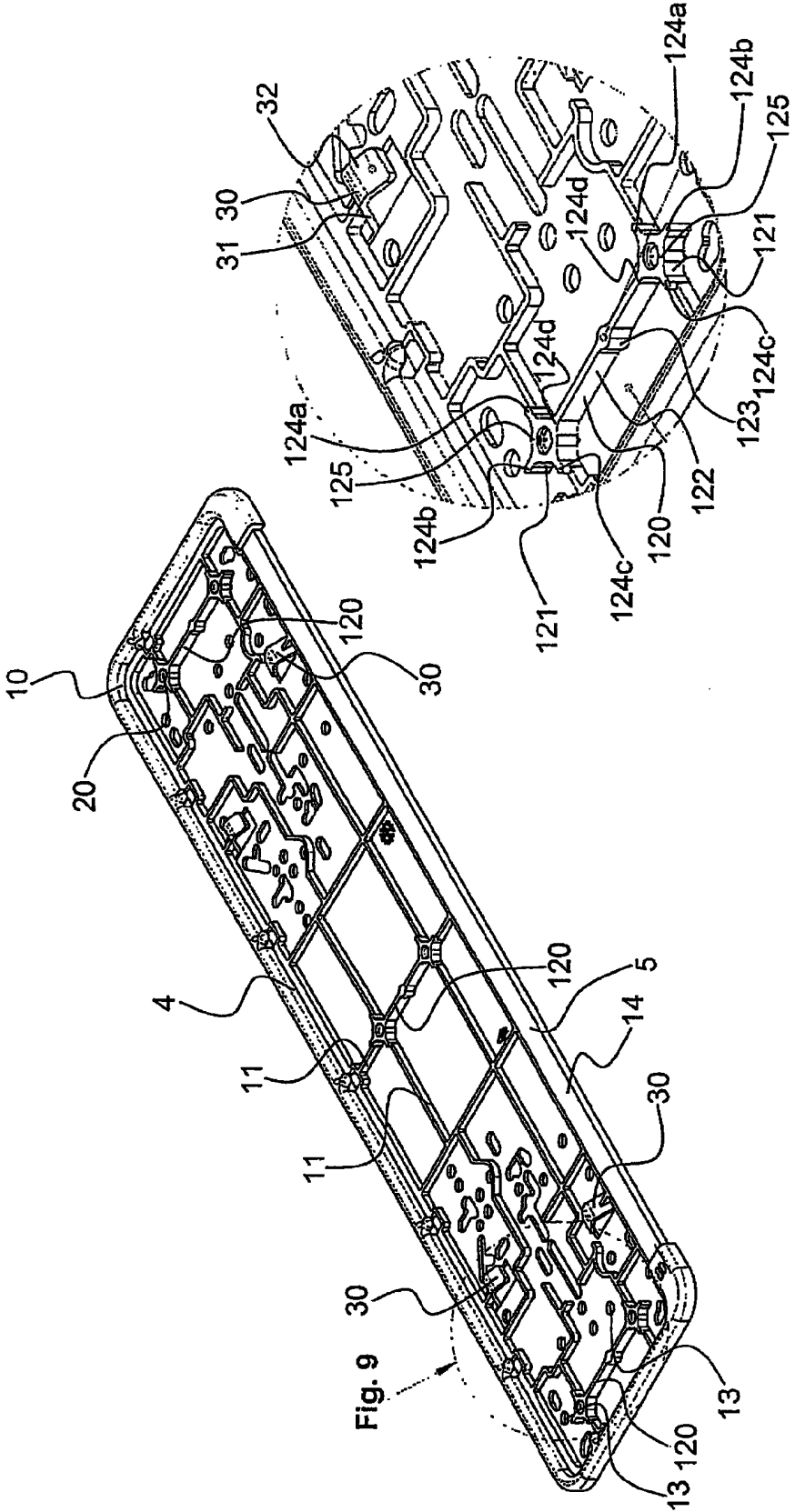


Fig. 8

Fig. 9