



19 ES	11 21	NUMERO 245.235	10 Y
	22	FECHA DE PRESENTACION 24-8-79	

MODELO DE UTILIDAD

1 ABR. 1980

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO 19076/79	11. de Mayo de 1.978	Inglaterra

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60R 13/02
------------------------	--

54 TITULO DE LA INVENCIÓN MOLDURA ALARGADA DE DOBLE DUROMETRO.

71 SOLICITANTE (S) SILENT CHANNEL PRODUCTS LIMITED.
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Ferrars Road, Huntingdon, Cambridgeshire, Inglaterra

72 INVENTOR (ES) WALTER SIDNEY TOWNSEND.

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE D. José Miguel Gómez-Acebo y Fombo.

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una moldura alargada apropiada para aplicarse a un costado de la carrocería de un vehículo.

5. Se conocen molduras para aplicación a los costados de carrocerías de vehículos cuyas molduras pueden tener una finalidad decorativa y/o una finalidad de protección; Dichas molduras se fabrican de caucho sintético relativamente duro, por ejemplo un caucho del tipo de la ebonita con una dureza Shore de 95, y se sabe que se utiliza un adhesivo para aplicar las molduras al costado de la carrocería de un vehículo, el adhesivo puede encontrarse en ambos lados de una cinta, adhiriéndose un lado de la cinta a la moldura y el otro lado de la cinta al costado de la carrocería del vehículo. Desgraciadamente, que nosotros sepamos, no resulta práctico emplear tales adhesivos con un caucho sintético relativamente blando u otro material de plástico, No obstante, el punto de vista de absorber el choque, es conveniente en algunos casos que la moldura de la carrocería del vehículo tenga al menos algunas de sus regiones formadas por un material relativamente blando.

10.

15.

20.

Según la presente invención, se proporciona una moldura alargada de doble durómetro apropiada para aplicarse al costado de la carrocería de un vehículo, cuya moldura tiene una región de base destinada a sujetarse por medio de un adhesivo previsto en la misma a la carrocería del vehículo y que se forma al menos parcialmente de un material de caucho, sintético u otro material de plástico relativamente duros, donde las regiones laterales de la moldura y dos o más regiones exteriores espaciadas entre sí de la moldura, determinada en términos de la distancia medida perpendicularmente desde

25.

30.

el plano o planos en los cuales queda generalmente la región de la base, se forman de un material de caucho sintético u otro material de plástico relativamente blandos, caracterizada por que la moldura es relativamente flexible en una dirección perpendicular a dicho plano o planos y relativamente inflexible dentro de dicho plano o planos. La moldura está dotada de una zona interna hueca alargada que, en el impacto, coopera en la absorción del impacto, y porque la cara de la región de la base está dirigida hacia el lado del cuerpo del vehículo está dotada de un canal alargado en el centro de dicha cara, teniendo la moldura las características necesarias para que, en la práctica, estando adherida al costado de la carrocería de un vehículo, cuando una puerta de otro vehículo golpea la moldura, la puerta se pone directamente en contacto con las regiones exteriores del material de caucho u otro material de plástico relativamente blandos.

5.

10.

15.

La moldura alargada de la presente invención se indica como una moldura de doble durómetro, con lo cual se quiere entender que existen por lo menos dos materiales diferentes de dureza distinta presentes en la moldura; no se pretende excluir el caso en el cual puedan estar presentes en la moldura tres o más materiales diferentes de tres o más durezas distintas.

20.

Tal como se ha indicado anteriormente, la moldura alargada está provista de una zona hueca interna alargada que, en un choque, ayuda a absorber el choque permitiendo la deformación de la moldura y la absorción de las regiones laterales relativamente blandas dentro de la zona hueca.

25.

En lo que se refiere a la zona hueca interna alargada presente, la magnitud de la sección transversal de la zona

30.

probablemente afecte a los costes de producción y también afecte a la absorción del choque, y estos factores se pueden tener en consideración cuando se diseñe la sección transversal de la moldura.

5. El caucho sintético u otro material de plástico relativamente duros tienen en general, aunque no necesariamente una dureza Shore del orden de 80 a 100, preferiblemente de 85 a 100, convenientemente 95. El material relativamente duro puede ser, por ejemplo, un caucho de estireno butadieno, o una composición de caucho de estireno butadieno que puede tener hasta 20 partes de neopreno, o un caucho sintético del tipo de la ebonita, o un cloruro de polivinilo relativamente rígido.

10. En general, aunque no necesariamente, el caucho sintético u otro material de plástico relativamente blandos tiene una dureza Shore del orden de 45 a 80, preferiblemente de 60 a 80, convenientemente 70 aproximadamente. El material relativamente blando puede ser, por ejemplo, neopreno, monómetro de etileno propileno dieno, un caucho de estireno butadieno o un cloruro de polivinilo relativamente blando.

15. El adhesivo para sujetar la región de la base de la moldura a la carrocería del vehículo puede ser, aunque no necesariamente, una cinta con adhesivo en ambos lados, por ejemplo una tira de espuma con adhesivo en ambos lados. La espuma de la tira puede ser, por ejemplo, espuma de neopreno o espuma de cloruro de polivinilo, y el adhesivo empleado puede ser un adhesivo acrílico.

20. Si se desea, la totalidad de la región de la base puede estar formada por el material de caucho sintético u otro material de plástico relativamente duros, siendo este dispo-

30.

sitivo apropiado cuando la moldura está destinada a aplicarse a una superficie plana o tan solo ligeramente curvada. No obstante, si está destinada a aplicarse a una superficie con mayor curvatura, la parte central de la región de la base se puede formar con un caucho sintético, relativamente blando, y por lo tanto flexible, u otro material de plástico, formándose las partes a cada lado de la parte central de un material relativamente duro; dicho dispositivo permite una mayor flexión, por lo que las partes relativamente duras de la región de la base pueden ser prácticamente paralelas al costado de la carrocería del vehículo.

5.

10.

Sin tener en cuenta si la totalidad de la región de la base se forma con el material relativamente duro o si la parte central del material de la base se forma de material relativamente blando, se forma un canal alargado en el centro de la cara de la región de la base destinada a encararse a la carrocería del vehículo, para ayudar a la flexión de la moldura para que resulte idónea con una carrocería de vehículo curvada.

15.

La moldura, si se desea, puede estar provista de elementos en forma de "brazos" o "alas" dispuestos de modo que, cuando la moldura se sujeta a la carrocería del vehículo, se pone a tope y evita o reduce la penetración de elementos perjudiciales en el adhesivo.

20.

Si se desea, la moldura según la presente invención puede estar provista de una decoración brillante en una región distinta a las regiones exteriores. Así, por ejemplo, se puede habilitar entre dos regiones exteriores de imagen de espejo, de material relativamente blando, una región intermedia de material relativamente duro portadora de una decoración brillante. La decoración brillante, por ejemplo, puede adoptar la for

25.

30.

ma de:

(a). Una tira de soporte de cloruro de polivinilo provista de una capa de poliéster metalizado, discrecionalmente protegida por una película de cloruro de polivinilo transparente;

5.

(b) Una tira de soporte de cloruro de polivinilo provista de una capa de poliéster metalizado, discrecionalmente protegida por una película de fluoruro de polivinilo transparente (conocida como Tedlar);

(c). Una lámina de acero inoxidable; o

10.

(d) Una lámina de aluminio pulido.

El espesor de las regiones laterales de la moldura se pueden elegir según sea el tamaño general de la moldura, pero se eligen preferiblemente de modo que exista una flexibilidad suficiente en estas regiones para absorber el choque.

15.

Las molduras según la presente invención se pueden producir por extrusión en una técnica que comprende la extrusión del material relativamente blando a través del mismo cabezal de troquel que el material relativamente duro, de modo que las regiones formadas de material relativamente blando se aglutinen (sin ayuda de ningún adhesivo) a las regiones formadas de material relativamente duro, mientras que los materiales se encuentran todavía al menos parcialmente reblandecidos. Después de una etapa de curación apropiada, se puede aplicar el adhesivo a la región de la base.

20.

25.

En general, la región de la base será plana o prácticamente plana aunque, en el caso en que se pretenda que la moldura se aplique a la carrocería del vehículo en una región donde dos planos se unen en ángulo, la región de la base de la moldura puede estar provista de dos superficies planas inclinadas para situarse paralelas a los dos planos del lado de la carro-

30.

cería del vehículo.

Para proporcionar un acabado atractivo a una moldura según la presente invención, cuando se aplica a la carrocería del vehículo, se puede situar contra los extremos opuestos

5. de la moldura piezas extremas moldeadas apropiadas que pueden estar provistas de tiras de adhesivo similares para sujetar las piezas extremas a la carrocería del vehículo. Las piezas extremas se pueden achaflanar o presentar cualquier otro efecto de sección decreciente para ofrecer una apariencia atractiva.

10. Si se desea, las piezas extremas moldeadas pueden estar provistas de salientes que se pueden situar en rebajos apropiados que se formen en las regiones extremas de la moldura alargada; como variante, las regiones extremas de la moldura y las

15. piezas extremas moldeadas pueden estar provistas de rebajos apropiados en los cuales se pueden situar espigas.

Para que se pueda comprender mejor la presente invención y demostrar como se puede poner en práctica, tomemos ahora como referencia, a título de ejemplo, el dibujo, en el que:

20. La figura única es una vista en sección transversal tomada a través de la moldura alargada según la presente invención, en estado relajado.

25. La moldura alargada ilustra en la figura única tiene una región de base por tres partes, o sea: una parte superior 21 de material relativamente duro, una parte inferior 22 de material relativamente duro, y entre las partes 21 y 22 una

parte central 23 de material relativamente blando. La parte de la base está provista de un canal 24 en la cara destinada a confrontar con la carrocería del vehículo. La parte 21 está

30. provista de una cinta de adhesivo de doble lado 25, la parte

22 está provista de una cinta de adhesivo de doble lado 26. La moldura tiene dos regiones laterales 27 y 28, de material relativamente blando que se proyecta hacia delante desde las partes 21 y 22, respectivamente. Las regiones laterales 27 y 28 terminan en sus extremos traseros en alas 29 y 30 (destinadas a evitar que la materia extraña alcance las cintas adhesivas 25 y 26), y terminan en sus extremos opuestos delanteros en regiones exteriores 31 y 32.

Entre las regiones laterales 27 y 28, pero en una posición no muy por delante de las regiones exteriores 31 y 32, se extiende un soporte 33 de material relativamente duro, a cuya cara delantera se aplica una capa decorativa 34. La moldura está provista de una zona hueca alargada interna 35. En la modalidad ilustrada, el material relativamente duro se puede elegir entre cualquiera de los materiales relativamente duros indicados anteriormente, y los materiales relativamente blandos se pueden elegir entre cualquiera de los materiales relativamente blandos indicados anteriormente. Las cintas de adhesivo 25 y 26 pueden ser, por ejemplo, cintas de adhesivo de doble lado como las producidas por 3M.

En la figura única, la capa decorativa 34 se puede elegir entre cualquiera de los materiales decorativos (a), (b) (c) y (d), indicados anteriormente.

Describe suficientemente la naturaleza del invento, así así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

REIVINDICACIONES

5. 1.- Moldura alargada de doble durómetro, apropiada para aplicarse a un costado de la carrocería de un vehículo, del tipo de moldura que tiene una región de base destinada a sujetarse por medio de un adhesivo previsto en la misma a la carrocería de un vehículo y que se forma al menos parcialmente de caucho sintético u otro material de plástico relativamente duros, donde las regiones laterales de la moldura y dos o más regiones exteriores espaciadas entre sí de la moldura, determinadas en términos de la distancia medida perpendicularmente desde el plano o planos en los cuales queda la región de la base de un modo general, se forman de un caucho sintético u otro material de plástico relativamente blandos, caracterizada porque la moldura es relativamente flexible en una dirección perpendicular al plano o planos y relativamente inflexible dentro del plano o planos, la moldura está dotada de una zona hueca interna alargada que, en el choque, coopera en la absorción del impacto y porque dicha cara de la región de la base de la moldura que está dirigida hacia el lado del cuerpo del vehículo está dotada con un canal alargado en el centro de dicha cara, siendo de tal naturaleza la organización de la moldura que, en la práctica, estando la moldura adherida al costado de la carrocería de un vehículo, cuando una puerta de otro vehículo golpea la moldura, la puerta se pone en contacto directamente con las regiones exteriores del caucho u otro material de plástico relativamente blandos.

10.

15.

20.

25.

30. 2.- Moldura según la reivindicación 1, caracterizada porque el caucho sintético u otro material de plástico relativamente blandos tienen una dureza Shore del orden de 80 a 100, preferiblemente del orden de 85 a 100.

5. 3.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el caucho u otro material de plástico relativamente duros se forma de caucho de estireno butadieno, una composición de caucho de estireno butadieno, una composición de caucho de estireno butadieno que tiene hasta diez partes de neopreno, un caucho sintético del tipo de la ebonita, o un cloruro de polivinilo relativamente rígido.

10. 4.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el caucho sintético u otro material de plástico relativamente blando tiene una dureza Shore, del orden de 45 a 80 preferiblemente del orden de 60 a 80.

15. 5.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el caucho sintético u otro material de plástico relativamente blandos se forman de neopreno un monómero de etileno propileno dieno, un caucho de estireno butadieno, o un cloruro de polivinilo relativamente blando.

20. 6.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el adhesivo es una cinta adhesiva de doble lado que comprende una tira de espuma con adhesivo en ambos lados, siendo la espuma de la tira preferiblemente espuma de neopreno o espuma de cloruro de polivinilo.

25. 7.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el adhesivo comprende un adhesivo acrílico.

30. 8.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque la totalidad de la región de la base se forma de caucho sintético u otro material de plástico relativamente duros.

9.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones

1 a 7, caracterizada porque una parte central de la región de la base se forma de un caucho sintético u otro material de plástico relativamente blando, para que la región de la base sea más flexible.

5. 10.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque la moldura comprende elementos formados de caucho sintético u otro material de plástico relativamente blando que, cuando la moldura se aplica a un lado de la carrocería de un vehículo, se une a tope con dicho lado para proteger al adhesivo contra elementos naturales perjudiciales (v.g., lluvia).

10. 11.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque la moldura está provista en una región, distinta a las regiones exteriores, con una decoración brillante.

15. 12.- Moldura según la reivindicación 11, caracterizada porque la decoración brillante adopta la forma de: una tira de soporte de cloruro de polivinilo provista de una capa de poliéster metalizada, discrecionalmente protegida por una película de cloruro de polivinilo transparente; una tira de soporte de cloruro de polivinilo provista de una capa de poliéster metalizada, discrecionalmente protegida por una película de fluoruro de polivinilo transparente; una lámina de acero inoxidable; o una lamina de aluminio brillantado.

20. 13.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque la cara de la región de la base de la moldura, que está destinada a confrontar con el costado de la carrocería del vehículo, es plano o prácticamente plana.

25. 14.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones

1 a 14, caracterizada, porque la cara de la región de la base destinada a quedar confrontada con el lado de la carrocería de un vehículo queda en dos planos inclinados.

5. 15.- Moldura según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque está provista de piezas extremas moldeadas achaflanadas o con otra forma de sección decreciente.

10. 16.- Moldura alargada de doble durómetro, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, y en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de once hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 18 DIC. 1970

SILENT CHANNEL PRODUCTS LIMITED.

J. M. GOMEZ ACEBO Y PONSU

D. D. Firmado J. Suarez Diaz



