

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 284.908 (9)	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 30-9-83	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1- ENE. 1986

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		
8228153	1-10-82	GRAN BRETAÑA

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(50) EXAMINACION INTERNACIONAL
	Int. Cl. E06B 1/64 // B60J 1/00

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

"JUNTA ELASTICA PARA VENTANAS DE AUTOMOVILES"

(71) SOLICITANTE (S)

RUSSELLS RUBBER COMPANY LIMITED

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

TELFORD, Shropshire TF2 6QH (Inglaterra) - Capewell Works, Hadley

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. Alfonso Durán Olivella
 08008 BARCELONA - Paseo de Gracia, 101, pral.

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una junta elástica para ventanas de automóviles, especialmente para ventanas fijas, tales como parabrisas o ventanas posteriores de vehículos.

- 5. En la industria del automóvil ha constituido una práctica habitual durante muchos años el utilizar una tira de goma para estanqueizar las ventanas de automóviles, pero la formación de dichas tiras o juntas ha sido tal que la superficie exterior de la ventana de cristal queda en disposición considerablemente refundida con respecto a la superficie externa de las zonas adyacentes de la carrocería del vehículo que circundan la ventana. Para conseguir un acoplamiento adecuado de la ventana en la abertura para la misma y para conseguir su cierre estanco en ella, se han utilizado juntas de estanqueidad con anchuras de hasta unos 25 mm, lo cual tiene un efecto poco estético, además, representa una interrupción en el flujo suave del aire sobre la superficie externa del vehículo, con el consiguiente incremento en el coeficiente de resistencia al aire, mayor consumo de combustible y generación de ruidos de aire poco deseables.

20. Con la finalidad de superar los problemas del montaje de ventanas en las carrocerías de vehículos de forma refundida, por la utilización de tiras de goma, se ha propuesto unir la placa de cristal que forma la ventana

25. directamente al borde metálico de la abertura de la ventana

en la carrocería del vehículo, de forma tal que la superficie externa del cristal quede sustancialmente enrasada con la superficie adyacente de la carrocería del vehículo.

5. Después de esto ha sido necesario recubrir el intersticio existente entre la ventana y la carrocería con una pequeña tira principalmente decorativa de plástico o de goma.

10. El montaje directo de la ventana de cristal en las aberturas para las ventanas de los vehículos se conoce como método directo de estanqueización y, si bien el método tiene varias ventajas, también tiene desventajas en cuanto al coste por el tiempo necesario para el montaje. Además constituye un método difícil y costoso cuando se debe sustituir la ventana.

15. La presente invención se ha desarrollado principalmente con vistas a posibilitar el montaje de una ventana fija en una abertura para la misma dispuesta en la carrocería del vehículo, con intermedio de una tira de montaje flexible, de manera tal que la ventana constituye sustancialmente una continuación del contorno de la carrocería del vehículo, es decir, la ventana se encuentra sustancialmente enrasada con las zonas adyacentes de la carrocería que rodean la abertura de la ventana.

20. De acuerdo con un aspecto de la presente invención, se prevé una tira alargada de montaje, realizada a base de un material elástico deformable, adaptada para su acoplamiento en un borde en forma de Z de la abertura de la

- ventana definida en la carrocería del vehículo, comprendiendo dicho borde en forma de Z una parte de base y una primera expansión en el extremo interno de la mencionada zona de base, cuya expansión se extiende en dirección hacia la
5. abertura de la ventana y existiendo una segunda expansión en su extremo externo que se extiende en separación de la abertura de la ventana y poseyendo la tira de montaje una parte o zona de cuerpo destinada a descansar a lo largo de la zona de base del borde de la ventana, un refundido de
10. montaje constituido en un lado de la parte correspondiente a la carrocería y que se extiende longitudinalmente con respecto a la tira, para recibir en su interior la primera de las mencionadas expansiones del borde de la
15. ventana, para el montaje de la tira en la abertura de la ventana y existiendo una tira de cierre estanco dispuesta de forma flexible para acoplarse en la superficie externa de la segunda expansión del borde de la ventana cuando la tira queda montada en la abertura de la ventana, de manera tal que la parte mencionada de la carrocería queda dotada de
20. una abertura receptora de la ventana en su lado opuesto al que posee dicho refundido de montaje y dispuesto de forma tal que cuando la tira de montaje queda acoplada en la abertura de la ventana y ésta queda montada en la tira de acoplamiento, la superficie externa de la ventana
25. sustancialmente constituye una prolongación de la superficie externa de la segunda expansión o pata.

De este modo, la tira de acoplamiento permite que se pueda montar una ventana fija de manera simple en la

abertura para la ventana de la carrocería, quedando la ventana sustancialmente enrasada con las partes adyacentes de la carrocería del vehículo que rodean la abertura de la ventana.

5. Normalmente, la abertura para la ventana será de forma generalmente rectangular, o por lo menos de cuatro lados, y el borde en forma de Z se extenderá a cada uno de los lados de la abertura de la ventana. No obstante, se debe comprender que la tira de acoplamiento se puede montar a lo largo de cualquiera de los lados individuales de una abertura de ventana en forma de Z o en varios de ellos, pudiendo adoptar diferentes medios, si es necesario, para montar la ventana a lo largo de cualesquiera otros lados de la abertura de la ventana en caso de que algunos de éstos no
10. tuvieran forma de Z.
15. De manera preferente, uno de los lados del refundido receptor de la ventana queda definido por una valona deformable de manera elástica que se extiende en oposición al borde o labio de cierre estanco. La zona de la
20. valona y el borde o labio de cierre estanco están conectados a la carrocería por medio de una zona en forma de cuña que queda dispuesta definiendo la base del refundido receptor de la ventana, pudiéndose accionar dicha zona en forma de cuña para aplicar una fuerza de retención de la ventana sobre la
25. parte de la valona cuando la tira o banda de montaje queda acoplada en la abertura de la ventana y la propia ventana queda acoplada en el refundido destinado a recibirla. Esta característica proporciona una retención satisfactoria de la

ventana en el refundido de la misma, a pesar de que exista menos material en la tira o banda de montaje capaz de retener la ventana en posición, del que existe en las construcciones convencionales de tiras de montaje en las cuales la ventana queda acoplada normalmente de forma sustancialmente dirigida hacia dentro con respecto a la superficie externa de la carrocería del vehículo que rodea la abertura de la ventana. Por el contrario, la presente invención proporciona una retención satisfactoria de una ventana para vehículos montada de forma enrasada.

En el caso de un parabrisas para automóviles o las ventanas posteriores, la abertura queda compuesta de manera general de lados superior e inferior y lados ligeramente curvados en cada uno de los extremos de los mencionados lados superior e inferior. Normalmente, la totalidad de dichos lados quedan dotados del borde en forma de Z, al cual se ha hecho mención, y se puede montar una sola tira de banda de acoplamiento en posición a lo largo de los cuatro lados, antes de montar en posición la ventana en el refundido destinado a recibirla.

De acuerdo con otro aspecto de la presente invención, se prevé en la carrocería del automóvil, una abertura definida en la misma, una tira o banda flexible de montaje acoplada a lo largo del borde de la abertura y una ventana fija montada sobre la mencionada tira, de forma tal que la superficie externa de la ventana constituya sustancialmente una prolongación de las zonas adyacentes de la carrocería que rodean la abertura de la ventana.

De manera preferente, la carrocería para vehículos de acuerdo con otro aspecto de la presente invención, queda dotada de una tira de montaje tal como se ha definido en el primer aspecto de la presente invención.

5. El borde o labio de cierre estanco de la tira de acoplamiento establece contacto flexible con la superficie externa de la segunda expansión o pata del borde de la ventana, tal como se ha indicado antes, y por lo tanto posibilita que la tira de acoplamiento accione como junta de estanqueidad, dado que el borde de cierre estanco queda dispuesto sobre la zona de transición existente entre la segunda expansión o pata mencionada y la zona de base del borde en forma de Z, de manera que se opone a la entrada de agua entre la parte correspondiente a la carrocería de la tira de acoplamiento y la parte de base del borde de la ventana.
- 10.
- 15.

- Para resistir adicionalmente la entrada de agua en esta zona, la parte correspondiente a la carrocería queda dotada preferentemente con otro borde o labio de cierre estanco que es deformable de manera elástica, estableciendo contacto de estanqueización con la zona de la base cuando la tira de acoplamiento queda acoplada o montada en posición.
- 20.

- La tira o junta de acoplamiento queda constituida a base de cualquier material adecuado que sea deformable elásticamente, tal como goma del tipo de la que se fabrican normalmente las juntas de estanqueidad. Las dimensiones y parámetros de la tira de acoplamiento, según la presente invención, son controlados cuidadosamente de manera que se
- 25.

posibilite que la ventana quede montada del modo requerido, es decir, sustancialmente enrasada con las superficies adyacentes de la carrocería del vehículo. Estas dimensiones y parámetros son tales que permiten que la ventana quede

5. retenida firmemente en posición sin riesgos de desacoplamiento en servicio.

La tira de acoplamiento prevista en los presentes perfeccionamientos es especialmente adecuada para el montaje de parabrisas delanteros de vehículos y ventanas posteriores de los mismos. No obstante, se debe comprender que la invención es aplicable al montaje de otras ventanas fijas en la carrocería de vehículos. Sin embargo, es preferible introducir una ligera modificación de la tira de montaje en el acoplamiento de ventanas laterales fijas, dado que los fabricantes de vehículos prefieren que la superficie externa de una ventana lateral fija quede ligeramente en disposición refundida con respecto al contorno adyacente de la carrocería del vehículo.

10.

15.

La presente invención se describirá a continuación de manera más detallada, a título de ejemplo, haciendo referencia a los dibujos adjuntos, en los cuales:

20.

La figura 1 es una vista frontal de un automóvil según el presente Modelo de Utilidad.

La figura 2 es una vista esquemática, en sección longitudinal, que representa el montaje del parabrisas y ventana posterior del vehículo de la figura 1.

25.

La figura 3 es una sección transversal del borde en forma de Z de la abertura correspondiente a una ventana del

vehículo, con una tira de montaje para una ventana fija mostrada adyacente al borde de la ventana, pero antes de su deformación para adaptar la posición de montaje.

5. La figura 4 es una vista similar a la figura 3 que muestra la tira de acoplamiento después de su deformación para adaptar la posición de montaje sobre el borde de la ventana, con una ventana de cristal montada en la misma.

10. La figura 5 es una vista similar a la figura 4 mostrando una realización de tira de ventana para acoplar una ventana lateral fija en la carrocería de un vehículo.

15. Haciendo referencia a las figuras 1 y 2 se aprecia un vehículo -10- que posee ventanas fijas en aberturas previstas en su carrocería, con intermedio de una tira de acoplamiento que se describirá de manera más detallada más adelante. A título de ejemplo solamente, se describirá el acoplamiento en posición del parabrisas -11- o la ventana posterior -12-.

20. Haciendo referencia a la figura 3, se muestra una sección transversal de un borde en forma de Z -13- de la abertura de una ventana fija, comprendiendo el borde -13- una zona de base -14- y una primera expansión -15- en el extremo interno de la base -14-, cuya expansión se extiende en dirección hacia la abertura de la ventana, existiendo una segunda expansión -16- en su extremo externo que se prolonga en separación de la abertura de la ventana. Un borde en forma de Z -13-, tal como se muestra en la figura 3, muestra una construcción generalmente convencional para su utilización en el montaje de un parabrisas o ventana

25.

posterior.

Se muestra una tira de acoplamiento -17- adyacente al borde -13- de la ventana, pero antes de la deformación de la misma para acoplarse en el borde -13- de la ventana. La

5. mencionada tira de acoplamiento -17- comprende una zona de estanqueización y queda realizada a base de cualquier material adecuado deformable de manera elástica. La tira o banda -17- comprende una zona principal o cuerpo -18- destinado a adaptarse a lo largo de la base -14- del borde

10. -13- y un refundido de montaje -19- que queda constituido a un lado de la zona del cuerpo -18- y que se extiende longitudinalmente con respecto a la banda o tira -17- para recibir en su interior la primera expansión -15- del borde -13-, para el montaje de la tira -17- en la abertura de la

15. ventana.

El cuerpo -18- tiene también un labio exterior de estanqueización -20- que queda dispuesto de manera que se acople de forma flexible con la superficie externa de la segunda expansión -16- del borde -13- de la ventana, cuando

20. la tira -17- queda acoplada en la abertura de la ventana. El cuerpo -18- tiene también otro labio o borde de estanqueización -21- deformable de forma que establezca contacto de estanqueización con la superficie adyacente de la base -14-. El refundido de montaje -19- queda definido

25. entre el cuerpo -18- y un labio o borde -22- deformable de manera elástica, que se puede acoplar con la superficie interna de la primera expansión -15- del borde -13- de la ventana.

En el lado correspondiente al cuerpo -18- más alejado del lado dotado del refundido de acoplamiento -19- y del borde o labio de estanqueización -21-, existe un refundido -23- receptor de la ventana, en el cual puede

5. quedar recibido un borde de la ventana fija -24-. Tal como se ha indicado anteriormente, la tira de acoplamiento -17- se muestra en la figura 3 ocupando una posición relajada, es decir, no deformada.

Haciendo referencia a continuación a la figura 4,

10. la tira de montaje -17- queda mostrada en un estado de deformación elástica, en el cual la tira de montaje queda acoplada de forma firme en posición sobre el borde de la ventana -13- y la propia ventana -24- queda montada de forma firme en posición en la abertura de la ventana, con

15. intermedio del acoplamiento de su borde en la tira -17- del refundido -23-. El borde o labio -22- queda deformado hacia afuera estableciendo un contacto de estanqueización firme con la superficie interna del primer borde o labio -15- del reborde -13- y el labio de estanqueización -20- queda

20. deformado al establecer contacto de estanqueización con la superficie externa de la segunda expansión -16-, de forma que quede dispuesto encima de la zona de transición existente entre la segunda expansión -16- y la zona de base -14- del reborde -13-. Esto posibilita que la tira de

25. acoplamiento -17- funcione como banda de estanqueidad, que impide la penetración de agua hacia el interior de la abertura de la ventana entre la parte o zona de cuerpo -18- y la base -14-. Como salvaguarda adicional contra la

penetración indebida de agua o humedad, el reborde de estanqueización -21- queda deformado en contacto de estanqueización con la zona de base -14-, tal como se muestra en la figura 4.

5. Se muestra en -24b- la posición adoptada por una ventana fija, tal como el parabrisas, cuando éste queda acoplado en la abertura de ventana de un vehículo con intermedio de tiras de estanqueidad de construcción habitual. No obstante, tal como se apreciará de la figura 4,
10. la ventana -24- queda montada en el refundido -23- de manera tal que la superficie externa -25- de la ventana -24-, forme sustancialmente una prolongación de la superficie externa de la segunda expansión -16-. La línea de puntos -26- se muestra de forma que pasa a lo largo de la superficie
15. externa -25- de la ventana -24- y la superficie externa de la segunda expansión -16-. Además, en estado de deformación de la tira -17-, la zona de la base o raíz del labio de estanqueización -20- queda separada en una distancia x con respecto a la línea -26- y la base o raíz de la valona
20. deformable elásticamente -27- queda separada por una distancia y con respecto a la línea -26-. La valona -27- queda deformada elásticamente desde la posición mostrada en la figura 3 a la posición mostrada en la figura 4, para retener el borde de la ventana -24- de forma estanca dentro
25. del refundido -23-. La retención adicional de la ventana -24- en el refundido -23- se consigue por el acoplamiento elástico entre el borde -28- deformado desde la posición mostrada en la figura 3 a la de la figura 4. Las distancias

x e y mostradas en la figura 4 son sustancialmente iguales para permitir el montaje enrasado de la ventana -24-. Las distancias x e y pueden variar ligeramente entre sí pero son sustancialmente similares, mientras que la distancia z entre

5. la superficie externa -25a- de una ventana -24b-, montada de forma convencional, y la línea -26-, es mucho mayor que x o y.

Así pues, se apreciará de la figura 4 que la ventana -24b- montada de forma convencional, queda situada

10. sustancialmente a mitad de camino a lo largo de la zona de base -14- del borde en forma de Z -13-, mientras que la tira de acoplamiento -17- permite que la ventana -24- quede montada de forma sustancialmente enrasada. De acuerdo con ello, la ventana de cristal, en posición de acoplamiento; se

15. encuentra sustancialmente en el mismo plano que la superficie externa de la carrocería del vehículo, de manera que el coeficiente de resistencia al aire queda reducido, con el consiguiente beneficio en cuanto a consumo de combustible y reducción del ruido del aire.

20. Se muestra en las figuras 3 y 4 el acoplamiento en posición de un parabrisas o ventana posterior de un vehículo. No obstante, la tira de acoplamiento que incorpora los presentes perfeccionamientos es aplicable de manera general en ventanas fijas de vehículos, de forma que la

25. superficie externa de la ventana quede sustancialmente enrasada con la superficie adyacente de las zonas de la carrocería que circundan la abertura de la ventana. Haciendo referencia a la figura 5, se muestra una tira modificada de

acoplamiento -17a- y las partes correspondientes con la tira de montaje -17- se designan mediante los mismos numerales de referencia, con la adición de la letra a.

La ventana -24a- queda ligeramente en disposición

5. refundida con respecto a la superficie externa de la segunda expansión -16a-, lo cual constituye una preferencia de los fabricantes de carrocerías, pero no obstante, queda dispuesta de manera más adaptada o precisa con respecto al contorno externo de la carrocería del vehículo, de lo que se hace
10. posible con ventanas laterales montadas de forma convencional. El labio o borde de estanqueización -20a- queda construido de forma diferente con respecto al labio de sellado -20- y la zona de valona -27a- es también distinta de la zona de valona -27-. Tal como se apreciará en la
15. figura 5, el borde o labio de cierre estanco -20a- se acopla, tanto con la superficie externa de la segunda expansión -16-a como, de manera continua, hasta la transición existente entre la segunda expansión -16a- y la base -14a-. Ciertamente existe un contacto de
20. estanqueización incluso a lo largo de una zona de la superficie adyacente de la base -14a-.

- Los parámetros y dimensiones de la tira de acoplamiento -17- (y -17a-), son tales que una ventana fija puede quedar retenida con la necesaria rigidez en el
25. interior de la abertura de la misma, a pesar del hecho de que la ventana quede situada más allá de la base -14- del borde de la ventana de lo que es habitual con ventanas fijas montadas en su sitio por medio de construcciones

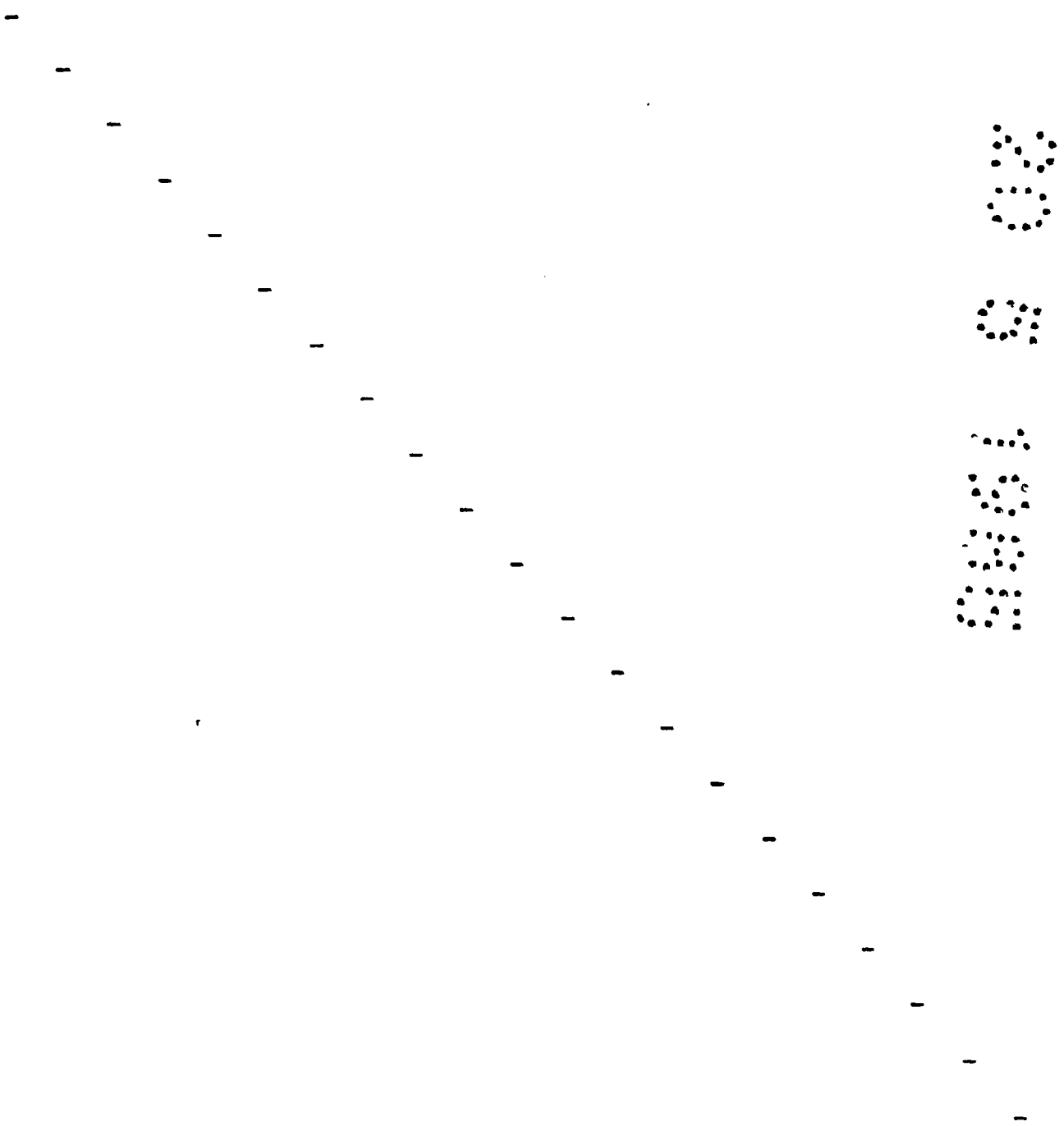
convencionales de tiras de estanqueidad.

- Hay dos factores en el diseño de la tira de acoplamiento de la ventana que se considera que contribuyen en proporción importante a la retención satisfactoria del
5. borde de la ventana en el refundido o canal -23-, a pesar de existir un volumen de material mucho menor entre el borde de la venta (montado enrasado) y el lado externo de la tira de acoplamiento -18-, que el que existe en la construcción conocida de la ventana en disposición de refundido. En
10. primer lugar, una zona de puente -29- (ver figura 3) por debajo del canal -23-, adopta una estructura ligeramente en forma de cuña, es decir, tiene una cierta inclinación al aproximarse a la cara externa de la tira de estanqueidad dotada del labio -20- y de la valona -27-. En segundo lugar,
15. la tira de acoplamiento queda realizada con la flexibilidad suficiente (de manera preferente debe ser ligeramente mayor que la flexibilidad de las tiras convencionales de estanqueización), de manera que la zona del puente -29- pueda reaccionar con fuerza suficiente entre la base -14-
20. del borde -13- de la ventana y la zona de la valona -27-. Así pues, estas dos características sirven para aplicar una fuerza de retención de la ventana, sustancialmente hacia adentro, al borde -27- de la valona, cuando este último ha sido deformado permitiendo la entrada de la ventana hacia el
25. interior del canal -23-. Esta fuerza de retención permite que una ventana montada de forma enrasada quede retenida de forma satisfactoria por la tira de acoplamiento -18-, es decir, de un modo tan satisfactorio como la retención

conseguida con una tira convencional de estanqueidad en una ventana montada de forma refundida.

Todo cuanto no afecte, altere, cambie o modifique la esencia de la junta elástica descrita, será variable a los

5. efectos del actual Modelo.



N O T A.

Se reivindica como objeto de este Modelo de Utilidad:

- 1.- Junta elástica para ventanas de automóviles, que
5. comprende una tira de montaje de ventanas (17) de material elásticamente deformable y un borde en forma de Z (13) de la abertura de la ventana de la carrocería del automóvil sobre el cual se debe adaptar aquélla, comprendiendo el borde en forma de Z (13) una zona de base (14) y una primera expansión (15) en el extremo dirigido hacia adentro de la zona de base, expandiéndose hacia la abertura de la ventana y existiendo una segunda expansión (16) en su extremo externo que se prolonga en separación de la abertura de la ventana y poseyendo la tira de acoplamiento (17) una zona de cuerpo (18) destinada a descansar a lo largo de la base (14) del borde de la ventana, así como un refundido de acoplamiento (19) en un lado de la zona de base y que se extiende longitudinalmente respecto a la tira de estanqueidad, de manera que recibe en su interior la primera expansión (15) del borde de la ventana,
10. para permitir el acoplamiento de la mencionada tira en la abertura de la ventana y existiendo un borde de cierre estanco (20) previsto para acoplarse de forma elástica a la superficie externa de la segunda expansión (16) del borde de la ventana cuando la tira de estanqueidad queda acoplada en la abertura de la ventana, caracterizándose porque la zona de cuerpo (18) queda dotada de un refundido (23) receptor de la ventana en su lado opuesto al que corresponde al refundido de acoplamiento (19) y dispuesto de forma tal que cuando la tira de acopla-
- 15.
- 20.
- 25.

miento (17) queda montada en la abertura de la ventana y la ventana (24) queda acoplada en la tira de acoplamiento, la superficie externa (25) de la ventana (24) forma sustancialmente una prolongación de la superficie externa de dicha segunda expansión (16).

5.

2.- Junta elástica para ventanas de automóviles, según la reivindicación 1, caracterizada porque una zona de valona (27) elásticamente deformable, define uno de los lados del refundido (23) receptor de la ventana y se extiende de manera opuesta a dicho borde de estanqueidad (20), de forma que dicha valona (27) y el labio de estanqueización (20) quedan conectados al cuerpo (18), por medio de una zona en forma de cuña (29) dispuesta para definir la base del refundido (23) receptor de la ventana, siendo operable dicha zona (29) en forma de cuña de forma que aplique una fuerza de retención de la ventana a la zona de valona (27) cuando la tira de acoplamiento queda montada en la abertura de la ventana y la placa de cristal de la ventana (24) queda montada en el refundido (23) receptor de la misma.

10.

15.

20.

25.

3.- Junta elástica para ventanas de automóviles, según la reivindicación 1 ó 2, caracterizada por la disposición de otro borde de estanqueización (21) sobre el mencionado lado de la zona (18) o cuerpo de la tira de estanqueización, para conseguir un contacto de estanqueización con la base (14) del borde (13) de la ventana.

4.- Junta elástica para ventanas de automóviles, según cualesquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizada porque un lado de dicho refundido (19) de montaje que defi-

nido por un borde o labio deformable (22), que puede establecer contacto con la superficie interna de la primera expansión (15) del borde de la ventana.

- 5.- Junta elástica para ventanas de automóviles, según las reivindicaciones anteriores, aplicable a una carrocería que posee una abertura de ventana definida en la misma, una tira elástica de acoplamiento (17) montada a lo largo del borde (13) de la abertura y una ventana fija (24) montada en la tira (17), caracterizada porque la superficie externa (25) de la ventana (24), forma sustancialmente una prolongación de las zonas adyacentes (16) de la carrocería del vehículo que rodean la abertura de la ventana.
5. 10.

- 6.- Junta elástica para ventanas de automóviles, según la reivindicación 5, caracterizada por la disposición de un borde flexible de estanqueización (20) destinado a establecer contacto con la superficie externa (16) de la carrocería del vehículo que rodea la abertura de la ventana.
- 15.

- 7.- Junta elástica para ventanas de automóviles, según la reivindicación 6, que comprende un borde (13) de ventana en forma de Z que define la abertura de la ventana que comprende una zona de base (14) que posee una primera expansión (15) en su extremo interno, la cual se prolonga en dirección hacia la abertura de la ventana y una segunda expansión (16) en su extremo externo que se extiende en separación de la abertura de la ventana, caracterizados porque el borde de cierre estanco (20) queda dispuesto por encima de la zona de transición entre la segunda expansión (16) y la
20. 25.

zona de base (14) del borde de la ventana, de manera que la tira de acoplamiento (17) funciona también como tira de estanqueización.

5. 8.- Junta elástica para ventanas de automóviles, según las reivindicaciones 6 ó 7, caracterizada por la disposición de un refundido (23) receptor de la ventana en la tira elástica de montaje (17), teniendo un lado definido por una valona deformable elásticamente (27) que se extiende en la posición a dicho borde de estanqueización (20), y porque dicha zona de valona (27) y el borde de estanqueización (20), están conectados a la tira de acoplamiento (17) por medio de una zona en forma de cuña (29) dispuesta de forma que define la base de un refundido (23) receptor de la ventana, aplicando dicha zona en forma de cuña (29) una fuerza de retención de la ventana sobre la valona (27).

9.- Junta elástica para ventanas de automóviles, según cualesquiera de las reivindicaciones 5 a 7, caracterizada porque la ventana fija está constituida por el parabrisas (11), ventana posterior (12) o ventana lateral (24).

20. Sean cuales fueren las circunstancias que concurren en la esencialidad del Modelo de Utilidad definido en las anteriores reivindicaciones, cuyo objeto es:

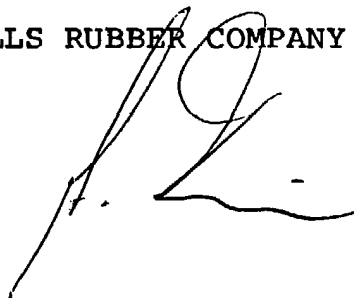
10.- "JUNTA ELASTICA PARA VENTANAS DE AUTOMOVILES".

25. Consta la presente memoria de veinte hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y de los dibujos unidos a

la misma.

Barcelona, 30-9-83

P.A. de RUSSELLS RUBBER COMPANY LIMITED

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'R' followed by a horizontal line and a small dash.

JR/em.
tb/mc.



CM. | ARO 837 | MODALIDAD 1111. | NÚMERO 84

CM. | MEDIDA HORIZONTAL CLISE

MEDIDA VERTICAL CLISE

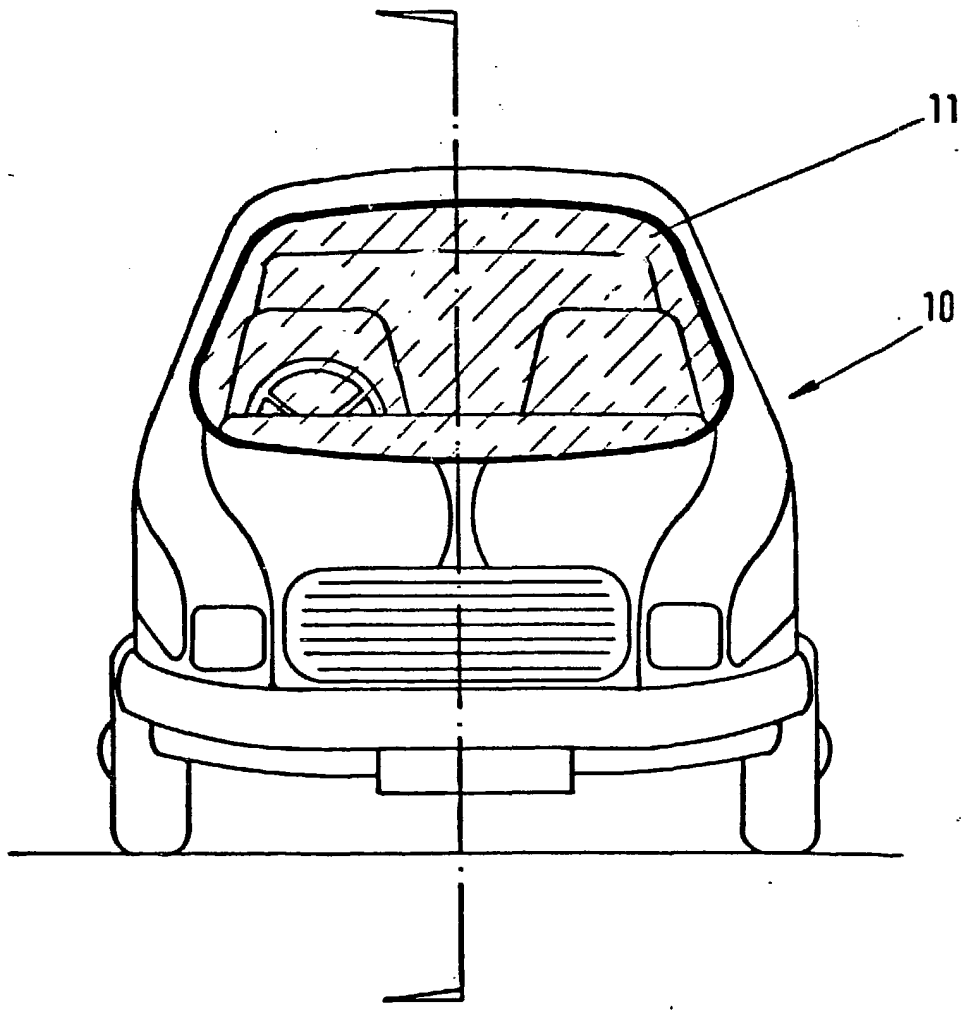


FIG. 1

ESCALA VARIABLE

A. DURÁN | OBSER.

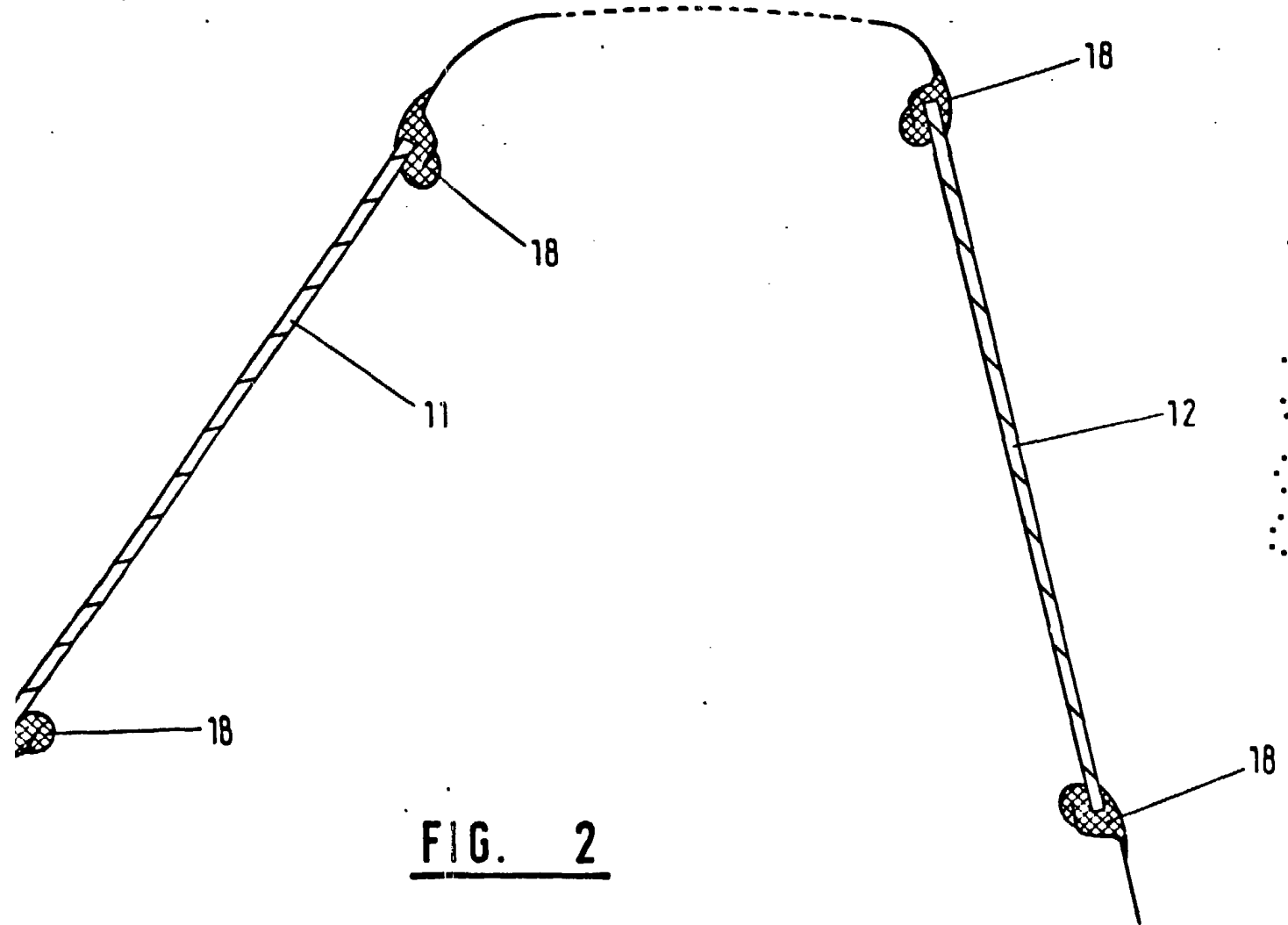


FIG. 2

BARCELONA, 30 SET, 1983
P.A.

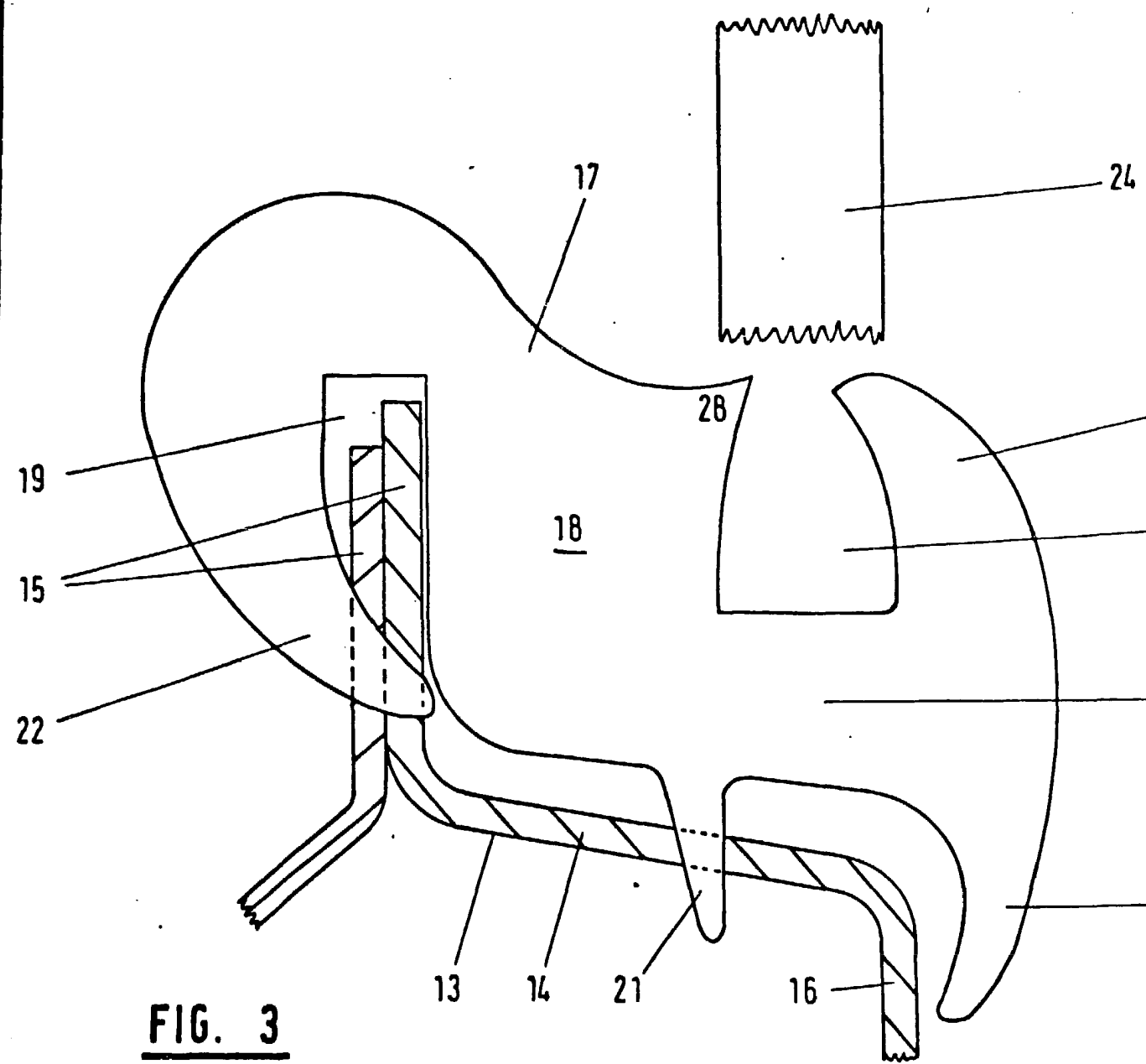


FIG. 3

ESCALA VARIABLE

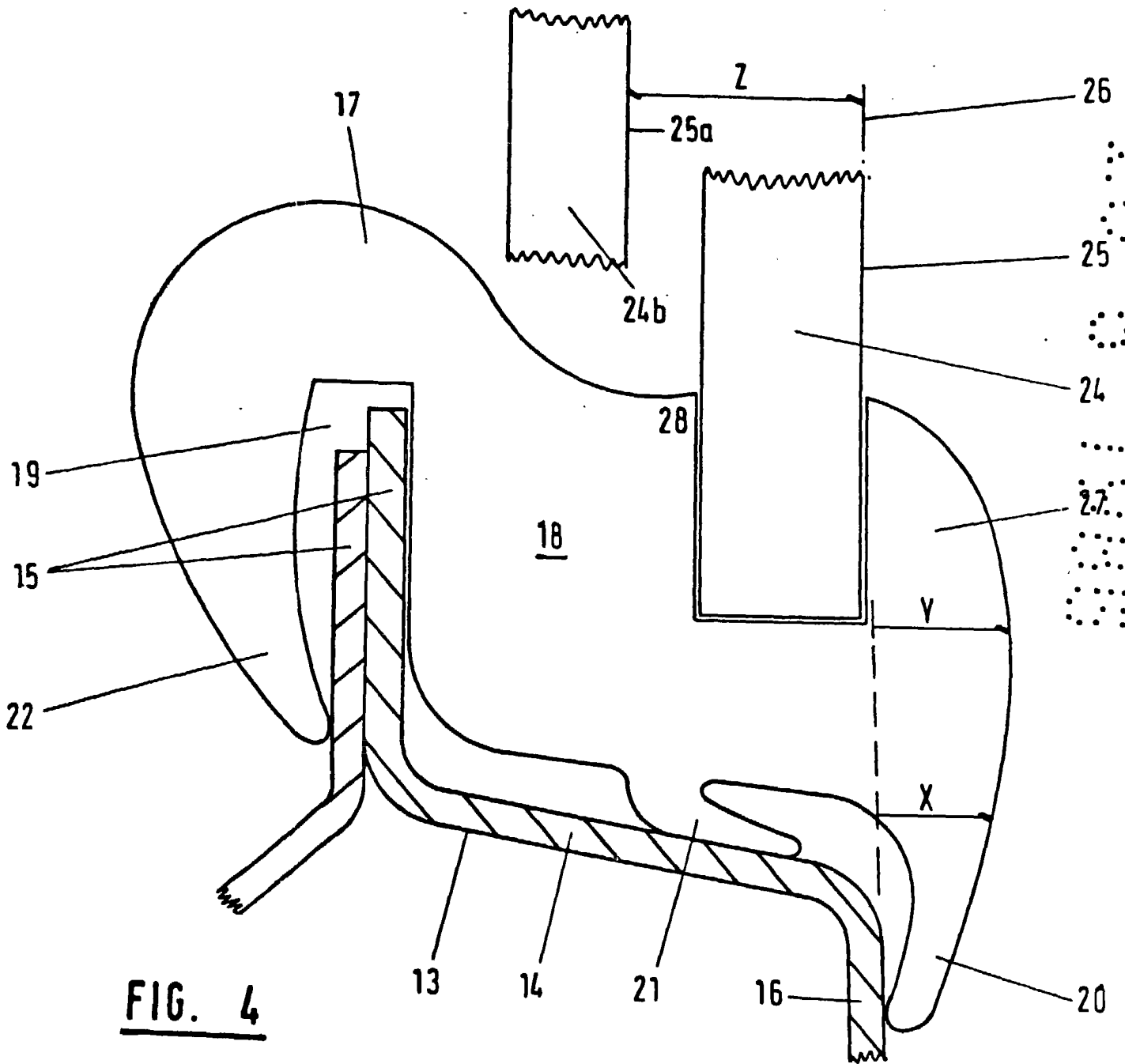


FIG. 4

BARCELONA, 30 SET. 1983
P.A.

C.M. | ANO 55 | MODALIDAD 7. 2000. | NUMERO 24 |
C.M. | MEDIDA HORIZONTAL CLISE
MEDIDA VERTICAL CLISE
A. DUTMAN | 0352K.

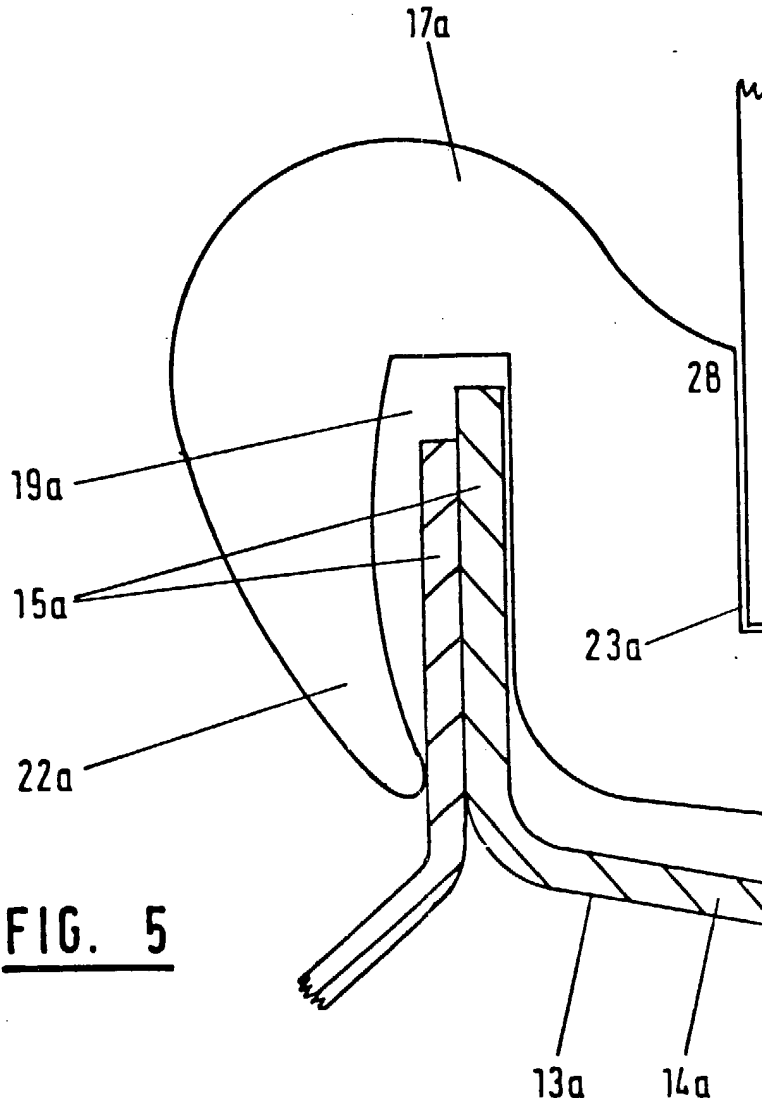
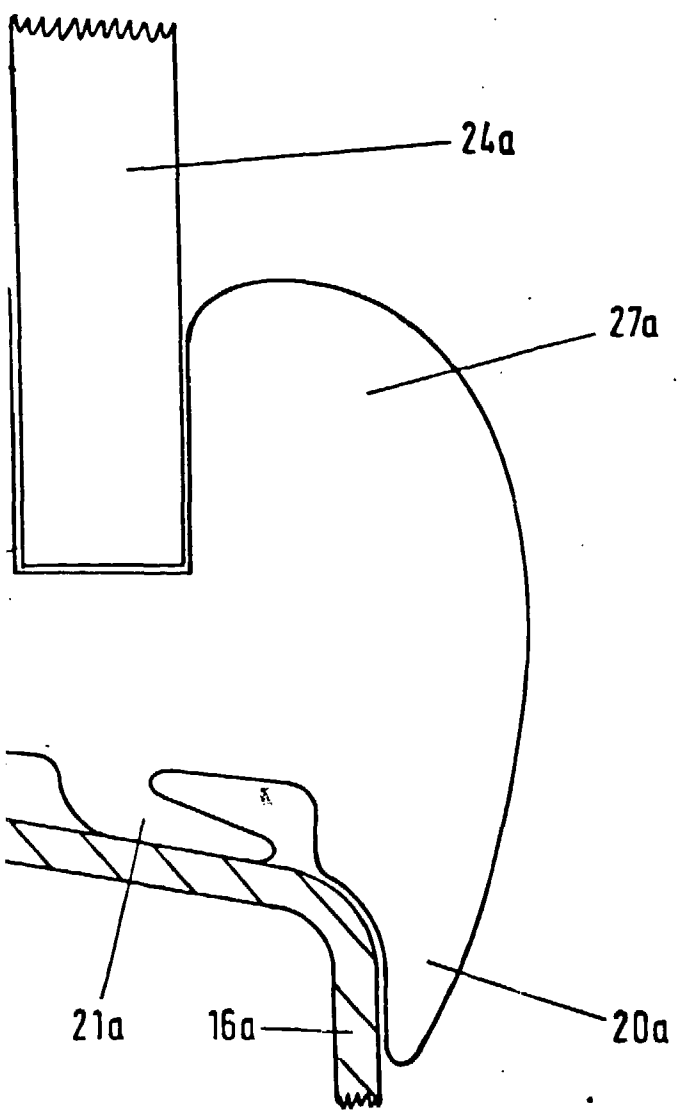


FIG. 5

ESCALA VARIABLE



BARCELONA, 30 SET. 1983
P.A.

A handwritten signature or set of initials, written in dark ink, located below the typed text.