

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 371 605**

51 Int. Cl.:

B60J 1/20 (2006.01)

B62D 35/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **09175134 .7**

96 Fecha de presentación: **05.11.2009**

97 Número de publicación de la solicitud: **2193943**

97 Fecha de publicación de la solicitud: **09.06.2010**

54 Título: **CONJUNTO TRASERO DE VEHÍCULO.**

30 Prioridad:
04.12.2008 FR 0858282

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:
05.01.2012

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
05.01.2012

73 Titular/es:
**PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILES SA
ROUTE DE GISY
78140 VÉLIZY-VILLACOUBLAY, FR**

72 Inventor/es:
**Roumier, Nicolas y
Laviolette, Julien**

74 Agente: **de Elzaburu Márquez, Alberto**

ES 2 371 605 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Conjunto trasero de vehículo

5 La invención se refiere a los conjuntos traseros de vehículo que comprenden un batiente trasero y un elemento de carrocería añadido al batiente trasero de vehículo. La invención se refiere igualmente a un procedimiento de montaje de tales conjuntos traseros de vehículo.

De modo tradicional, un vehículo comprende un conjunto trasero de vehículo que comprende un batiente trasero que en su posición abierta da acceso a la parte trasera del habitáculo del vehículo y un elemento de carrocería tal como un deflector aerodinámico añadido a la parte superior del batiente trasero destinado a mejorar las características aerodinámicas y la estética del vehículo.

10 El batiente trasero está montado pivotante en el pabellón (techo) del vehículo gracias a medios de articulación, de modo que puede ser desplazado entre una posición de cierre y la posición de apertura, por desplazamiento angular alrededor de estos medios de articulación.

15 En cuanto al deflector aerodinámico, ciertas cinemáticas de montaje imponen que éste presente dos posiciones, a saber, una posición denominada de montaje con el fin de permitir el empalme de equipos funcionales tales como conexiones eléctricas, un equipo lavacristales o luces de stop, y una posición final denominada montada.

Para que el deflector aerodinámico pase de la posición de montaje a la posición montada, está prevista una cinemática de rotación de este deflector aerodinámico alrededor del eje de pivotamiento de los medios de articulación antes citados y una fijación del deflector aerodinámico en la cara exterior del batiente trasero por medios de atornillamiento.

20 Por otra parte, para asegurar las holguras y los enrasamientos correctos entre el deflector aerodinámico y el resto del vehículo, el atornillamiento del deflector aerodinámico a la cara exterior del batiente debería efectuarse, por una parte, en diversos puntos de fijación repartidos aguas arriba del deflector aerodinámico para asegurar que éste queda adherido al batiente trasero y, por otra, en varios puntos de fijación repartidos a lo largo del eje de pivotamiento de los medios de articulación.

25 Sin embargo, esta cinemática de montaje del deflector aerodinámico en el batiente trasero del vehículo presenta un cierto número de problemas.

En primer lugar, se ha constatado que fijar el deflector aerodinámico en la cara exterior del batiente trasero en la zona central del batiente trasero alrededor del plano de simetría longitudinal del vehículo era imposible.

30 En efecto, estando dedicada esta zona a recibir los equipos funcionales así como la guarnición de estanqueidad del batiente trasero, el pequeño espacio disponible restante no permitía fijar el deflector aerodinámico en esta zona.

Ahora bien, la consecuencia directa de un problema de este tipo es un enrasamiento no controlado entre el deflector aerodinámico y el pabellón del vehículo, es decir que el deflector aerodinámico presente un exceso de galibo con respecto al pabellón debido a su flexibilidad.

35 Además, este problema de exceso de galibo del deflector aerodinámico implica, en la apertura del batiente trasero, una posible degradación del pabellón incluso un riesgo de destrucción del deflector aerodinámico porque el deflector aerodinámico hace tope con el pabellón.

El documento JP 63-14463 U describe un conjunto trasero de vehículo de acuerdo con el preámbulo de la reivindicación 1 y un procedimiento de montaje de acuerdo con el preámbulo de la reivindicación 9.

Un objetivo de la presente invención es paliar los problemas definidos anteriormente.

40 Así, un objetivo de la presente invención es proponer una solución alternativa a la fijación del deflector aerodinámico en la zona central de la cara exterior del batiente trasero alrededor del plano de simetría longitudinal del vehículo al tiempo que el deflector permanece adherido correctamente al batiente trasero del vehículo.

45 Es deseable igualmente proponer un conjunto trasero de vehículo que no ofrezca, ni defecto de enrasamiento entre el deflector aerodinámico y el pabellón del vehículo, ni riesgo de degradación del deflector aerodinámico o del pabellón durante la apertura del batiente en fase de montaje o en fase de utilización.

50 A tal efecto, la presente invención propone un conjunto trasero de vehículo que comprende un batiente trasero montado pivotante alrededor de un eje transversal en una parte trasera del vehículo y un elemento de carrocería destinado a ser fijado al batiente trasero caracterizado por que comprende medios para fijar el elemento de carrocería al batiente trasero por pivotamiento de una posición de montaje a una posición intermedia y después por deslizamiento de la posición intermedia a una posición montada en el batiente trasero, comprendiendo los medios para fijar el elemento de carrocería al batiente trasero medios de enclavamiento complementarios dispuestos en el elemento de

carrocería y en el batiente trasero y apropiados para fijar el elemento de carrocería al batiente trasero en su posición montada.

5 Gracias a la presente invención, los medios para fijar el elemento de carrocería al batiente trasero permiten liberarse de la fijación del elemento de carrocería en la zona central de la cara exterior del batiente trasero alrededor del plano de simetría longitudinal del vehículo al tiempo que el elemento de carrocería se mantiene adherido correctamente al batiente trasero del vehículo.

Así, asegurando que el elemento de carrocería queda correctamente adherido en esta zona, se evita el exceso de gálibo de este último en una posición montada con respecto al pabellón del vehículo así como cualquier degradación del pabellón o del elemento que resultaría tras la apertura del batiente trasero.

10 De acuerdo con modos particulares de realización, el conjunto trasero de vehículo puede comprender una o varias de las características siguientes, tomadas aisladamente o según todas las combinaciones técnicamente posibles:

15 - los citados medios para fijar el elemento de carrocería al batiente trasero comprenden medios de cooperación mutua entre el elemento de carrocería y los medios de articulación a los cuales está fijado el batiente trasero que permiten el pivotamiento del citado elemento de la posición de montaje a la posición intermedia y después el deslizamiento de la posición intermedia a la posición montada en el batiente trasero;

- los medios de cooperación mutua entre el elemento de carrocería y los medios de articulación a los cuales está fijado el batiente trasero comprenden un órgano de guía formado en el elemento de carrocería y destinado a cooperar con un peón coaxial con el eje transversal de una bisagra;

20 - el órgano de guía es una ranura de guía adaptada para recibir el peón de la bisagra y guiar el elemento de carrocería durante su pivotamiento alrededor del eje transversal de la bisagra de la posición de montaje a la posición intermedia y después durante su deslizamiento con respecto al citado eje de la posición intermedia a la posición montada;

- las dimensiones de la ranura de guía están adaptadas para dejar una holgura entre el fondo de la ranura y el peón de la bisagra recibido en la citada ranura cuando el elemento de carrocería está en posición de montaje;

25 - los medios de enclavamiento comprenden al menos una pata de fijación al batiente trasero dispuesta en el elemento de carrocería, estando destinada la citada pata de fijación, por una parte, a entrar en contacto con un nervio formado en la cara interior del batiente cuando el elemento de carrocería pasa de la posición intermedia a la posición montada y, por otra, a quedar retenida por una acción de enclavamiento en el citado nervio;

30 - la citada pata de fijación se extiende transversalmente al elemento de carrocería y presenta un perfil en un plano transversal al eje transversal de la bisagra que comprende una entalladura destinada a recibir el nervio formado en el batiente;

- el elemento de carrocería es un deflector aerodinámico.

35 La invención prevé, además, un procedimiento de montaje de un conjunto tra-sero de vehículo que presenta un batiente trasero montado pivotante alrededor de un eje transversal en una parte trasera del vehículo y un elemento de carrocería destinado a recubrir parcialmente el batiente trasero caracterizado por que comprende una etapa de fijación del elemento de carrocería al batiente trasero por pivotamiento del elemento de una posición de montaje a una posición intermedia y después por deslizamiento del elemento de la posición intermedia a una posición montada en el batiente trasero y por enclavamiento del elemento de carrocería en el batiente trasero con el fin de fijar el elemento de carrocería al batiente trasero en su posición montada.

40 Otros aspectos, objetivos y ventajas de la invención se pondrán de manifiesto con la lectura de la descripción detallada que sigue de formas de realización preferidas de ésta, dada a título de ejemplo no limitativo y hecha refiriéndose a los dibujos anejos, en los cuales:

- la figura 1 representa una vista de la parte trasera de un vehículo automóvil;
- 45 - la figura 2 representa una vista en perspectiva desde arriba de un conjunto trasero de vehículo de acuerdo con un modo de realización de la presente invención, en posición de montaje;
- la figura 3 representa una vista lateral en perspectiva del conjunto trasero de vehículo de la figura 2, en posición de montaje;
- la figura 4 representa una vista en perspectiva desde abajo del conjunto trasero de vehículo de la figura 2, en posición intermedia.

50 En el conjunto de las figuras, se define un sistema de ejes X, Y, Z vinculado al vehículo. De modo tradicional, el eje X representa el eje longitudinal de rodadura del vehículo orientado de atrás adelante, el eje Y representa el eje

transversal del vehículo orientado de derecha a izquierda, y el eje Z representa el eje vertical del vehículo orientado de abajo arriba.

En la figura 1, se ha representado la parte trasera de un vehículo automóvil designado de manera general por la referencia 1.

5 De modo general, el vehículo automóvil 1 comprende una carrocería 2 que delimita un habitáculo 3.

El habitáculo 3 está delimitado, entre otros, por un piso (no representado), un techo o pabellón 4, y en su parte posterior, por un conjunto trasero 10 que presenta un batiente trasero del tipo puerta trasera 20 y un elemento de carrocería tal como un deflector aerodinámico 30 destinado a ser añadido al batiente trasero 20.

10 Como está ilustrado en la figura 2, el batiente trasero 20 está montado pivotante alrededor de un eje transversal de pivotamiento A en la parte trasera del vehículo 1.

De modo más preciso, medios de articulación 40 que presentan un eje transversal de pivotamiento A están fijados al batiente trasero 20 y al pabellón 4 del vehículo 1 de modo que el batiente trasero 20 puede ser desplazado entre una posición de cierre de la parte trasera del habitáculo 3 y una posición de apertura máxima, por desplazamiento angular alrededor del eje de pivotamiento A, que da acceso a la parte trasera del citado habitáculo 3.

15 Preferentemente, el batiente trasero 20 es desplazable entre estas dos posiciones gracias a varias bisagras 41, 42 repartidas a lo largo de su borde transversal superior.

Cada una de las bisagras 41, 42 presenta un casquillo de bisagra 43 destinado a ser fijado a la cara exterior del batiente trasero 20 y un casquillo de bisagra 44 destinado a ser fijado al pabellón 4 del vehículo 1. Estos medios de articulación 40 son en sí conocidos y no se describirán en detalle en lo que sigue.

20 En lo que concierne al deflector aerodinámico 30, éste se presenta en forma de una pieza 31 por ejemplo de plástico de perfil en un plano XZ en forma general de J que se extiende a lo largo del eje transversal Y del vehículo 1.

Este deflector aerodinámico 30 está destinado a ser fijado por uno de sus bordes longitudinales al borde transversal superior del batiente trasero 20 del vehículo 1 mientras que el borde longitudinal opuesto está libre.

25 Esta pieza 31 presenta dos posiciones diferentes, a saber una posición denominada de montaje y una posición denominada montada en el batiente trasero 20.

La posición denominada de montaje ilustrada en la figura 2 corresponde a una posición del deflector aerodinámico 30 en posición vertical, es decir sensiblemente perpendicular con respecto al pabellón 4 con el fin de permitir instalar los equipos funcionales destinados a ser colocados en la cara exterior del batiente trasero 20, tales como luces de stop o un equipo de lavacristales.

30 En cuanto a la posición denominada montada ilustrada en la figura 1, ésta está definida por la posición que el deflector aerodinámico 30 presenta cuando queda fijado definitivamente al batiente trasero 20 del vehículo, es decir cuando reposa sobre la cara exterior del batiente trasero 20, y se encuentra en la prolongación del pabellón 4.

35 De acuerdo con la invención, tal como está ilustrado en la figura 3, el conjunto trasero 10 de vehículo comprende medios 50 para fijar el deflector aerodinámico 30 al batiente trasero 20 por pivotamiento de la posición de montaje a una posición intermedia y después por deslizamiento de la posición intermedia a la posición montada en el batiente trasero 30.

40 Ventajosamente, los medios 50 para fijar el deflector aerodinámico al batiente trasero 20 comprenden, por una parte, medios de cooperación mutua 60 entre el deflector aerodinámico 30 y los medios de articulación 40 que permiten el pivotamiento del deflector aerodinámico 30 alrededor del eje de pivotamiento A de la posición de montaje a la posición intermedia y después el deslizamiento y el pivotamiento alrededor del eje de pivotamiento A de la posición intermedia a la posición montada en el batiente trasero 20.

45 Por otra parte, los medios 50 para fijar el deflector aerodinámico 30 al batiente trasero comprenden, además, medios de enclavamiento 70 complementarios dispuestos en el deflector aerodinámico 30 y en el batiente trasero 20 y apropiados para fijar el deflector aerodinámico 30 en su posición montada en la cara interior del batiente trasero 20, es decir la cara dirigida hacia el lado del habitáculo 3 del vehículo 1: en otras palabras, estos medios de enclavamiento 70 atraviesan el espacio libre entre el batiente trasero 20 y el pabellón 4 del vehículo 1.

50 Así, los medios 50 para fijar el deflector aerodinámico al batiente trasero 20 permiten liberarse de la fijación del deflector aerodinámico 30 en la zona central de la cara exterior del batiente trasero 20 alrededor del plano de simetría longitudinal del vehículo 1 proponiendo una solución alternativa, a saber una fijación del deflector aerodinámico 30 a la cara interior del batiente trasero 20 en la que el espacio disponible es mayor que en la cara exterior del batiente trasero 20, como se describirá más en detalle en lo que sigue.

Asegurándose, así, que el deflector aerodinámico 30 queda adherido correctamente, se evita el exceso de gálibo del deflector aerodinámico 30 en su posición montada con respecto al pabellón 4 así como cualquier degradación del pabellón 4 o del deflector aerodinámico 30 que resultaría después de la apertura del batiente trasero 20.

5 Apoyándose en las figuras 2 a 4, los medios de cooperación mutua 60 entre el deflector aerodinámico 30 y los medios de articulación 40 comprenden órganos de guía 61 formados en el deflector aerodinámico 30 y destinados a cooperar con los peones coaxiales con el eje de pivotamiento A de cada bisagra 41, 42 a una y otra parte de cada bisagra 41, 42.

10 Cada órgano de guía 61 presenta dos piezas 62 planas y paralelas que se extienden transversalmente al deflector aerodinámico 30 a partir de su borde longitudinal de fijación en su cara interior, a saber la cara destinada a quedar enfrente de la cara exterior del batiente trasero 20.

Cada una de las piezas 62 presenta una ranura de guía 63 adaptada para recibir un peón de una bisagra 41, 42, respectivamente, a una y otra parte de la bisagra 41, 42.

15 Estas ranuras de guía 63 guiarán el deflector aerodinámico 30 durante su pivotamiento alrededor del eje de pivotamiento A de las bisagras 41, 42 de la posición de montaje, visible en las figuras 2 y 3, a la posición intermedia, visible en la figura 4, y después durante su deslizamiento con respecto al citado eje A de la posición intermedia a la posición montada.

20 Así, cada una de las ranuras de guía 63 se presenta en forma de una U en la que las dimensiones de los dos ramales paralelos están adaptadas para dejar una holgura e entre el fondo de la ranura de guía 63 y el peón de la bisagra 41, 42 cuando este último es recibido en la citada ranura 63 y el deflector aerodinámico 30 está en posición de montaje.

Durante el montaje, el deflector aerodinámico 30 es instalado gracias a las ranuras de guía 63 en los peones de cada bisagra 41, 42 en su posición de montaje.

Extendiéndose las ranuras de guía 63 según el eje longitudinal X, la cooperación entre cada ranura de guía 63 y cada peón de bisagra 41, 42 permite mantener el deflector aerodinámico 30 en posición de montaje.

25 A continuación, la cooperación entre cada ranura de guía 63 y cada peón de bisagra 41, 42 permite hacer pivotar el deflector aerodinámico 30 alrededor del eje de pivotamiento A un desplazamiento angular predeterminado de la posición de montaje de las figuras 2 y 3 a la posición intermedia de la figura 4.

En esta posición intermedia del deflector aerodinámico 30, el desplazamiento angular predeterminado ha permitido orientar cada ranura de guía 63 del deflector aerodinámico 30 según el eje vertical Z.

30 La holgura e dejada entre el fondo de cada ranura de guía 63 y los peones de las bisagras 41, 42 en la posición de montaje del deflector aerodinámico 30 permite entonces el deslizamiento del deflector aerodinámico 30 según el eje vertical Z hacia la parte inferior del vehículo 1 hasta que cada peón haga tope contra el fondo de cada ranura de guía 63.

35 La traslación del deflector aerodinámico 30 permite a los medios de enclavamiento 70 del deflector aerodinámico 30 atravesar un espacio libre previsto entre el batiente trasero 20 y el pabellón 4 del vehículo 1.

Estos pasan, así, debajo del batiente trasero 20 del vehículo 1, es decir en el lado de la cara interior del batiente trasero 20 para fijar, ventajosamente, el deflector aerodinámico 30 a esta cara interior y así asegurar que el deflector aerodinámico 30 queda adherido correctamente al batiente trasero 20.

40 Ventajosamente, los medios de enclavamiento 70 comprenden al menos una pata de fijación 71 al batiente trasero 20 dispuesta en el deflector aerodinámico 30.

En el ejemplo no limitativo ilustrado en las figuras 3 y 4, el deflector aerodinámico 30 comprende dos patas de fijación 71 paralelas.

45 Cada pata de fijación 71 está destinada, por una parte, a entrar en contacto con un nervio 72 en saliente sobre la cara interior del batiente trasero 20 cuando el deflector aerodinámico 30 pasa de la posición intermedia a la posición montada y, por otra, a quedar retenida por una acción de enclavamiento en el citado nervio 72 en posición montada del deflector aerodinámico 30.

En un ejemplo no limitativo, el nervio 72 se extiende a lo largo del eje transversal Y sobre la cara interior del batiente trasero 20.

50 Además, cada pata de fijación 71 tiene una forma adaptada para permitir su paso al espacio libre previsto entre el batiente trasero 20 y pabellón del vehículo 1 cuando el deflector aerodinámico 30 pasa de la posición de montaje a la posición intermedia.

Así, cada pata de fijación 71 se extiende transversalmente al deflector aerodinámico 30 y presenta un perfil en un plano transversal que comprende una entalladura 73 destinada a recibir el nervio 72 del batiente trasero 20 y fijarse por una acción de enclavamiento en este último.

5 El procedimiento de montaje del deflector aerodinámico 30 en el batiente trasero 20 del conjunto trasero 10 del vehículo 1 es el siguiente.

En primer lugar, estando el batiente trasero 20 cerrado, se coloca el deflector aerodinámico 30 en la posición de montaje representada en las figuras 2 y 3, es decir perpendicularmente al pabellón 4 del vehículo 1 insertando los peones de las bisagras 41, 42 en las ranuras de guía 62 asociadas del deflector aerodinámico 30.

10 A continuación, se hace pivotar el deflector aerodinámico 30 alrededor del eje de pivotamiento A de las bisagras 41, 42 para llegar a una posición en la que las ranuras de guía 63 se encuentran sensiblemente paralelas al eje vertical Z. El deflector aerodinámico 30 está entonces en posición intermedia, tal como se ve en la figura 4.

Gracias a la holgura existente entre el fondo de las ranuras de guía 63 y los peones de las bisagras 41, 42, el deflector aerodinámico 30 es guiado en traslación hasta el tope de los peones con el fondo de las ranuras 63.

15 En el transcurso de este deslizamiento, los medios de enclavamiento 70 del deflector aerodinámico 30 atraviesan el espacio libre entre el batiente trasero 20 y el pabellón 4 para pasar al lado de la cara interior del batiente trasero 20 y se enclavan en los medios de enclavamiento complementarios del batiente 20.

De modo más preciso, las patas de fijación 71 se enclavan en el nervio 72 previsto a tal efecto en el batiente trasero 20 durante el deslizamiento.

El deflector aerodinámico 30 queda entonces en posición montada, y solidario del batiente trasero 20.

20 En una última etapa, se abre el batiente trasero 20 con el fin de atornillar por medios adaptados el deflector aerodinámico 30 en el batiente trasero 20 por el interior en puntos de fijación determinados.

Este procedimiento de montaje garantiza que el deflector aerodinámico 30 queda adherido correctamente al batiente trasero 20.

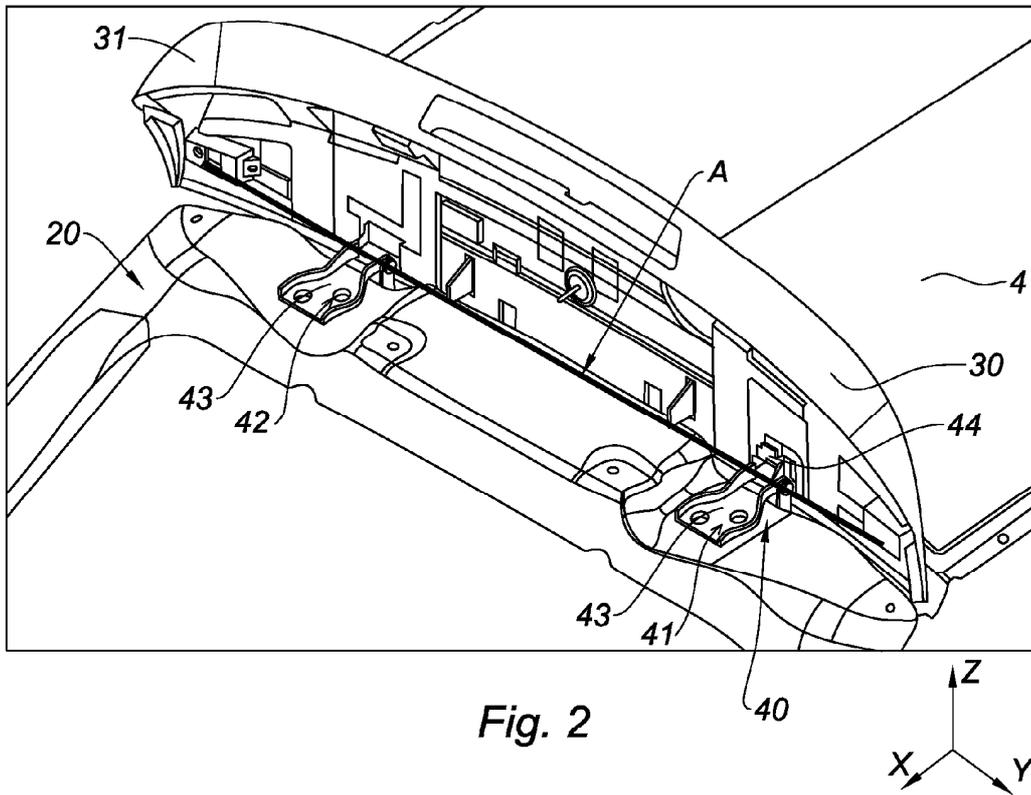
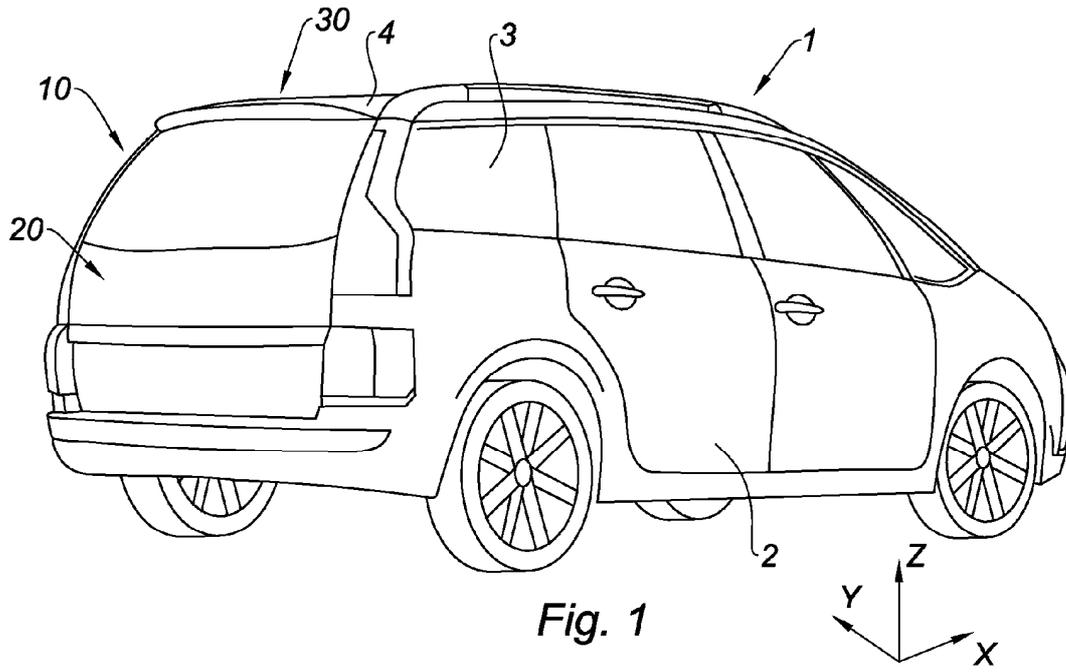
25 Éste garantiza igualmente la ausencia de defecto de enrasamiento entre el deflector aerodinámico 30 y el pabellón 4 antes de la apertura del batiente trasero 20 y la fijación por medios de atornillamiento del deflector aerodinámico 30.

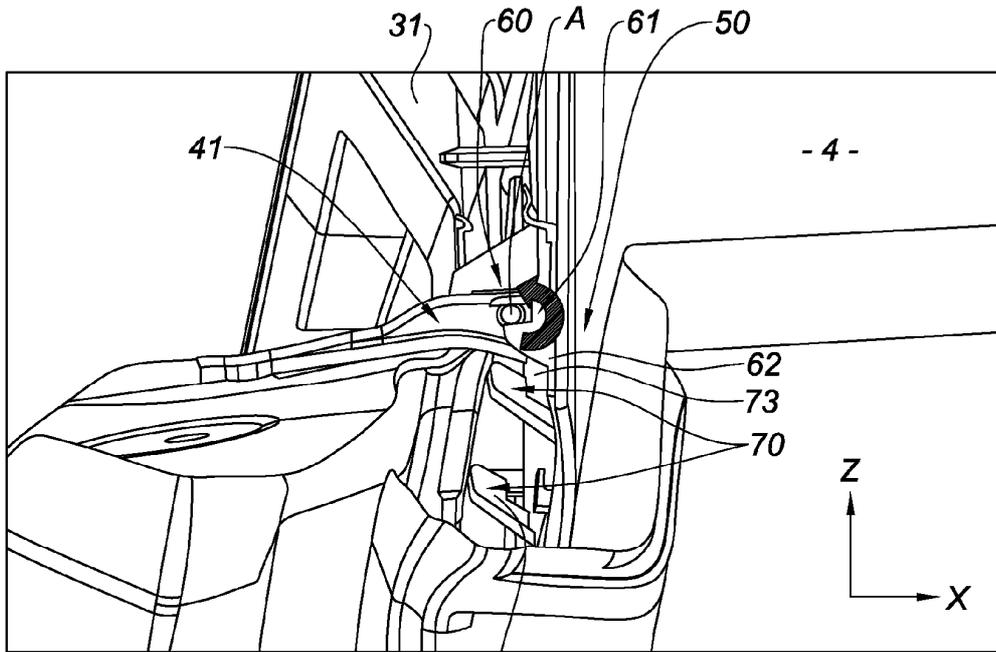
Así, en la apertura del batiente trasero 20, se suprime el riesgo de deformación del pabellón 4 o de destrucción del deflector aerodinámico 30.

30 Por otra parte, el procedimiento de montaje es simple de poner en práctica y rápido. En efecto, éste no necesita ni tiempo ni medios de fijación suplementarios con respecto a los procedimientos de montaje conocidos de un deflector aerodinámico 30 en un batiente trasero 20.

REIVINDICACIONES

- 5 1. Conjunto trasero (10) de vehículo que presenta un batiente trasero (20) montado pivotante alrededor de un eje transversal en una parte trasera del vehículo y un elemento de carrocería (30) destinado a ser añadido al batiente trasero (20), comprendiendo el conjunto medios (50) para fijar el elemento de carrocería (30) al batiente trasero (20) por paso de una posición de montaje a una posición montada al batiente trasero (20), caracterizado por que los citados medios (50) permiten el pivotamiento de la posición de montaje a una posición intermedia y el deslizamiento de la posición intermedia a la posición montada en el batiente trasero (20), comprendiendo los medios (50) para fijar el elemento de carrocería (30) al batiente trasero (20) medios de enclavamiento (70) complementarios dispuestos en el elemento de carrocería (30) y en el batiente trasero (20) y apropiados para fijar el elemento de carrocería (30) al batiente trasero (20) en su posición montada.
- 10 2. Conjunto trasero (10) de vehículo de acuerdo con la reivindicación 1 caracterizado por que los citados medios (50) para fijar el elemento de carrocería (30) al batiente trasero (20) comprenden medios de cooperación mutua (60) entre el elemento de carrocería (30) y medios de articulación (41, 42) a los cuales está fijado el batiente trasero (20) que permiten el pivotamiento del citado elemento de la posición de montaje a la posición intermedia y después el deslizamiento de la posición intermedia a la posición montada en el batiente trasero (20).
- 15 3. Conjunto trasero (10) de vehículo de acuerdo con la reivindicación 2 caracterizado por que los medios de cooperación mutua (60) entre el elemento de carrocería (30) y los medios de articulación (41, 42) a los cuales está fijado el batiente trasero (20) comprenden un órgano de guía formado en el elemento de carrocería (30) y destinado a cooperar con un peón coaxial con el eje transversal de una bisagra (41, 42).
- 20 4. Conjunto trasero (10) de vehículo de acuerdo con la reivindicación 3 caracterizado por que el órgano de guía es una ranura de guía (63) adaptada para recibir el peón de la bisagra (41, 42) y guiar el elemento de carrocería (30) durante su pivotamiento alrededor del eje transversal de la bisagra (41, 42) de la posición de montaje a la posición intermedia y después durante su deslizamiento con respecto al citado eje de la posición intermedia a la posición montada.
- 25 5. Conjunto trasero (10) de vehículo de acuerdo con la reivindicación 4 caracterizado por que las dimensiones de la ranura de guía (63) están adaptadas para dejar una holgura entre el fondo de la ranura (63) y el peón de la bisagra (41, 42) recibido en la citada ranura (63) cuando el elemento de carrocería (20) están en posición de montaje.
- 30 6. Conjunto trasero (10) de vehículo de acuerdo con una de las reivindicaciones precedentes caracterizado por que los medios de enclavamiento (70) comprenden al menos una pata de fijación (71) al batiente trasero (20) dispuesta en el elemento de carrocería (30), estando destinada la citada pata de fijación (71), por una parte, a entrar en contacto con un nervio (72) formado en la cara interior del batiente (20) cuando el elemento de carrocería (30) pasa de la posición intermedia a la posición montada y, por otra, a quedar retenida por una acción de enclavamiento en el citado nervio (72).
- 35 7. Conjunto trasero (10) de vehículo de acuerdo con la reivindicación 6 caracterizado por que la citada pata de fijación (71) se extiende transversalmente al elemento de carrocería (30) y presenta un perfil en un plano transversal al eje transversal de la bisagra (41, 42) que comprende una entalladura destinada a recibir el nervio (72) formado en el batiente trasero (20).
- 40 8. Conjunto trasero (10) de vehículo de acuerdo con una de las reivindicaciones precedentes caracterizado por que el elemento de carrocería (30) es un deflector aerodinámico.
- 45 9. Procedimiento de montaje de un conjunto trasero (10) de vehículo que presenta un batiente trasero (20) montado pivotante alrededor de un eje transversal en una parte trasera del vehículo y un elemento de carrocería (30) destinado a recubrir parcialmente el batiente trasero (20), procedimiento que comprende una posición de montaje y una posición montada del elemento de carrocería (30) en el batiente trasero (20), caracterizado por que comprende una etapa de fijación del elemento de carrocería (30) al batiente trasero (20) por pivotamiento del elemento (30) de la posición de montaje a una posición intermedia, por deslizamiento del elemento (30) de la posición intermedia a la posición montada en el batiente trasero (20) y después por enclavamiento del elemento de carrocería (30) en el batiente trasero (20) con el fin de fijar el elemento de carrocería (30) al batiente trasero (20) en su posición montada.





71
Fig. 3

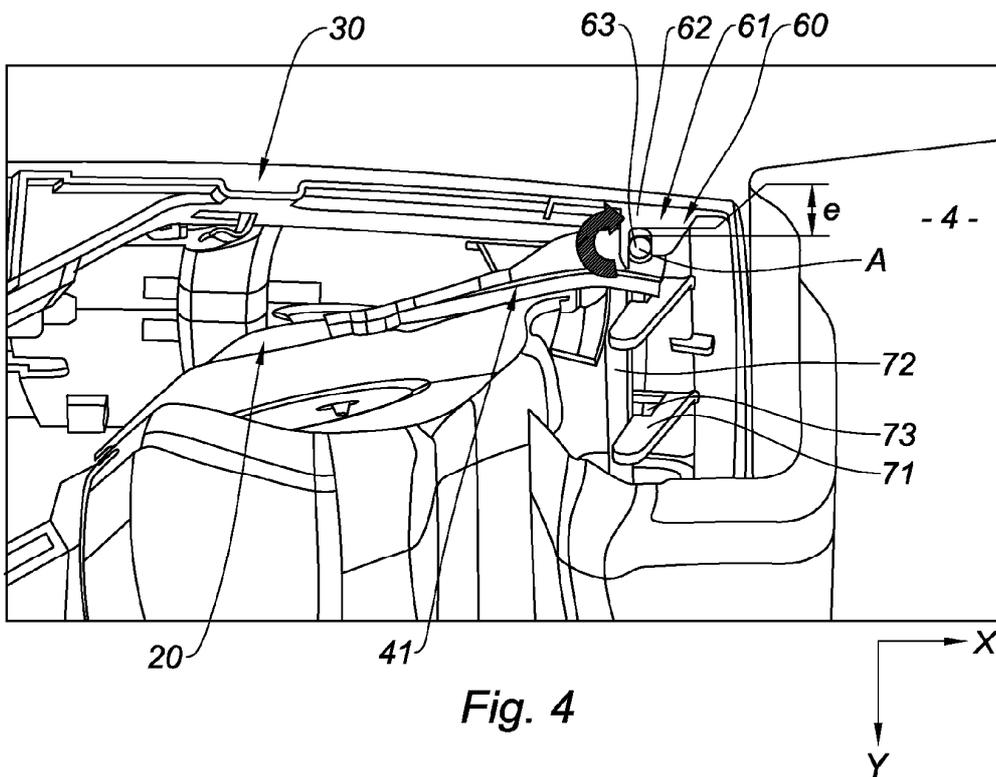


Fig. 4