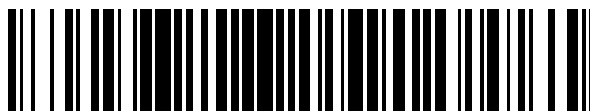


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 391 251**

51 Int. Cl.:

B60R 13/02 (2006.01)

F16B 19/10 (2006.01)

F16B 21/02 (2006.01)

F16B 21/07 (2006.01)

F16B 21/09 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **09799526 .0**

96 Fecha de presentación: **08.12.2009**

97 Número de publicación de la solicitud: **2358564**

97 Fecha de publicación de la solicitud: **24.08.2011**

54 Título: **Dispositivo para la fijación de un revestimiento interior de vehículo**

30 Prioridad:
11.12.2008 DE 102008061613

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:
22.11.2012

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
22.11.2012

73 Titular/es:
**TRW AUTOMOTIVE ELECTRONICS &
COMPONENTS GMBH (100.0%)
Industriestrasse 2-8
78315 Radolfzell, DE**

72 Inventor/es:
**MARX, OLIVER y
SCHMIDT, MARTIN**

74 Agente/Representante:
UNGRÍA LÓPEZ, Javier

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).

ES 2 391 251 T3

DESCRIPCIÓN

Dispositivo para la fijación de un revestimiento interior de vehículo

5 La invención se refiere a un dispositivo para la fijación de un revestimiento interior de vehículo a un soporte de revestimiento según el preámbulo de las reivindicaciones 1 y 2, así como a un procedimiento para el montaje y el desmontaje de un revestimiento interior de vehículo a o de un soporte de revestimiento según el preámbulo de la reivindicación 13.

10 En la actualidad, las carrocerías de automóvil, incluidas las piezas adosadas a la carrocería, están revestidas por razones estéticas y técnicas. Por ejemplo, las puertas de vehículo comprenden un soporte de revestimiento y un revestimiento de puerta interior, es decir orientada al habitáculo del vehículo, fijado al soporte de revestimiento. Habitualmente, el soporte de revestimiento y el revestimiento de puerta presentan varios elementos de retención que durante el montaje del revestimiento de puerta actúan en conjunto de tal forma que el revestimiento de puerta puede
15 unirse por encaje con el soporte de revestimiento.

Definiendo un eje perpendicularmente con respecto al plano de la puerta, el montaje del revestimiento de puerta se realiza en el sentido axial. Dado que el montaje se realiza manualmente, no debe ser demasiado grande la fuerza necesaria para la unión por encaje de los elementos de retención. Al mismo tiempo, sin embargo, la unión de
20 retención debería garantizar que un espacio de recepción para elementos de cierre de puerta, elevalunas, componentes de ventilación, altavoces o similares, entre el revestimiento de puerta y el soporte de revestimiento, quede protegido contra la entrada de agua y polvo. Además, el revestimiento de puerta no debe soltarse del soporte de revestimiento, tampoco si un ocupante del vehículo no cierra la puerta del vehículo de la manera habitual, a saber, con la ayuda del tirador de puerta la, sino si para cerrar la puerta del vehículo tira por ejemplo de un
25 compartimento guardaobjetos previsto en el revestimiento de puerta.

Además, el revestimiento interior de vehículo debería poder montarse y desmontarse múltiples veces, por ejemplo para poder realizar trabajos de mantenimiento o de reparación en el espacio de recepción entre el soporte de revestimiento y el revestimiento interior de vehículo. En contra de los requisitos mencionados anteriormente, para
30 ello esa deseable una unión de retención que pueda soltarse de la manera más fácil posible.

Las uniones por retención convencionales tienen además el problema de que, después de haberse montado o desmontado varias veces, debido al desgaste de los elementos de retención, el revestimiento interior de vehículo ya no puede fijarse de tal forma que una fuerza de tracción axial predeterminada en el revestimiento interior de vehículo
35 pueda ser absorbida por los elementos de retención.

Por lo tanto, es habitual asegurar la unión de retención entre el soporte de revestimiento y el revestimiento interior de vehículo mediante un tornillo, lo que supone un mayor trabajo de montaje y de desmontaje. Además, el tornillo se enrosca en el soporte de revestimiento a través del revestimiento interior de vehículo y, por tanto, es visible en el
40 habitáculo del vehículo o se tiene que cubrir mediante un recubrimiento.

En el documento DE102006013507A1 que define el objeto genérico se describe un conector para la fijación de un dispositivo de revestimiento a un soporte de un automóvil, que comprende un cuerpo de conector y una junta de estanqueización. El cuerpo de conector tiene conformada, en un extremo proximal, una zona de cabeza que está
45 configurada para la unión operativa con el dispositivo de revestimiento, y una zona de vástago que se extiende de la zona de cabeza a un extremo distal y que está configurada para la unión operativa con el soporte. La junta está conformada en el lado distal con respecto a la zona de cabeza, de forma íntegra con el cuerpo de conector, realizando una estanqueización entre la zona de cabeza del cuerpo de conector y el dispositivo de revestimiento cuando el dispositivo de revestimiento está acoplado con el soporte.

50 El documento DE202008006958U1 muestra un módulo de unión para la fijación de un elemento adosado sobre un soporte, con un clip de sujeción que puede introducirse en una abertura de montaje del soporte y que presenta medios de sujeción para la fijación axial del clip de sujeción al soporte, con un pin que puede montarse de forma reversible en una pieza de acoplamiento fijada al elemento adosado e introducirse en el clip de sujeción, siendo la
55 fuerza de retirada del pin en una posición intermedia del módulo de unión, en la que el pin tiene una primera orientación con respecto al clip de sujeción y no está introducido completamente en el clip de sujeción, mayor que en una posición de montaje del módulo de unión, en la que el pin tiene también la primera orientación y está introducido completamente en el clip de sujeción.

60 El dispositivo para montar una pieza de revestimiento en una pieza de carrocería de un automóvil según el documento DE102006057890A1 comprende un elemento de sujeción y un elemento de fijación previsto para el engrane con el elemento de sujeción. El elemento de sujeción presenta dos destalonamientos opuestos para recibir respectivos salientes del elemento de fijación que se extienden partiendo de una sección central del elemento de fijación hacia fuera. Además, el elemento de sujeción tiene en al menos uno de sus lados una cavidad de tal tipo que
65 el elemento de fijación puede extraerse del elemento de sujeción a través de la cavidad en un sentido contrario al sentido de fijación del elemento de fijación en el elemento de sujeción.

La invención tiene el objetivo de proporcionar un dispositivo de fijación para un revestimiento interior de vehículo que con la solicitación habitual presente una elevada resistencia contra el desprendimiento de la fijación y que al mismo tiempo permita un montaje y desmontaje fáciles del revestimiento interior de vehículo.

- 5 Según la invención, el objetivo se consigue mediante un dispositivo de fijación con las características de las reivindicaciones 1 ó 2. Como consecuencia de una sección de retención abierta lateralmente, durante el desmontaje del revestimiento interior de vehículo existe la posibilidad de soltar la unión de retención no paralelamente con respecto al sentido axial habitual de montaje y de solicitación, sino lateralmente, es decir oblicuamente con respecto a ello. Por consiguiente, la unión de retención puede estar concebida para una fuerza de extracción axial más grande, porque ya no tiene que superada durante el desmontaje. Además, durante un procedimiento de desmontaje de este tipo, el desgaste de material en la sección de retención y en el elemento de sujeción es tan reducido que incluso después de montar y desmontar el revestimiento interior de vehículo varias veces se mantiene una resistencia de extracción axial prácticamente inalterada del dispositivo de fijación.

- 15 En una forma de realización preferible, el elemento de sujeción puede deslizarse lateralmente dentro de la sección de retención de tal forma que puede salir de la sección de retención lateralmente, especialmente en un sentido radial con respecto al sentido axial.

- 20 La invención se refiere también a un procedimiento para el montaje y el desmontaje de un revestimiento interior de vehículo en o de un soporte de revestimiento con las características de la reivindicación 13. Este procedimiento permite un montaje del revestimiento interior de vehículo en el sentido axial mediante al menos un dispositivo de fijación según la invención y, dado el caso, mediante otros dispositivos de fijación convencionales. La unión de retención existente del dispositivo de fijación según la invención puede formar durante el montaje una resistencia de extracción axial especialmente elevada, ya que durante el desmontaje, la unión de retención no se suelta en el sentido axial, sino mediante un movimiento en el sentido lateral, preferentemente radial. Por lo tanto, ya no es necesario un tornillo de seguridad separado para aumentar la resistencia de extracción axial. Además, especialmente el desmontaje es tan cuidadoso, en cuanto al desgaste de material, que el dispositivo de fijación presenta incluso después del montaje y desmontaje múltiple una resistencia de extracción axial casi inalterada garantizando una buena estanqueización contra el agua y el polvo entre el revestimiento interior de vehículo y el soporte de revestimiento.

Algunas configuraciones convenientes de la invención, así como sus ventajas, resultan de las reivindicaciones subordinadas.

- 35 A continuación, la invención se describe con la ayuda de una forma de realización preferible, representada en los dibujos adjuntos. Muestran:

- la figura 1, la vista en perspectiva de una puerta de vehículo;
- 40 - la figura 2, la vista desarrollada en perspectiva de un dispositivo según la invención para la fijación de un revestimiento interior de vehículo a un soporte de revestimiento,
- la figura 3, la vista en perspectiva de una pieza de fijación para el dispositivo de fijación según la invención,
- 45 - la figura 4, vistas de un elemento de sujeción del dispositivo de fijación según la invención;
- la figura 5, vistas de un elemento de recepción del dispositivo de fijación según la invención;
- la figura 6, el montaje preliminar del elemento de recepción según la figura 5 en un soporte de revestimiento;
- 50 - la figura 7, el premontaje del elemento de sujeción según la figura 4 en la pieza de fijación según la figura 3;
- la figura 8, el montaje y el desmontaje del dispositivo de fijación según la invención; y
- 55 - la figura 9, el desmontaje del revestimiento interior de vehículo del soporte de revestimiento.

- La figura 1 muestra una puerta de vehículo 10 con un soporte de revestimiento 12 y con un revestimiento interior de vehículo 14. En este caso, el soporte de revestimiento 12 es una chapa de puerta, un soporte de módulo o una riostra de refuerzo de la puerta de vehículo 10, aunque alternativamente también puede ser una pieza de la carrocería de vehículo que ha de ser revestida. En el ejemplo de realización según la figura 1, el revestimiento interior de vehículo 14 es un revestimiento de puerta 14 que presenta, entre otros elementos, un compartimento guardaobjetos 16 para guardar pequeños objetos como un disco de estacionamiento, un raspador de hielo, mapas o similares. Dado que en lugar de un tirador de puerta 17 de la puerta de vehículo 10, para cerrar la puerta también se puede usar inadecuadamente el compartimento guardaobjetos 16 (véase la flecha 19), el revestimiento de puerta 14 debe estar fijado de manera fiable al soporte de revestimiento 12 para que no se suelte del soporte de revestimiento 12 al tirar de la puerta de vehículo 10 para cerrarla.

Para evitar el desmontaje accidental del revestimiento de puerta 14, en el estado de la técnica, habitualmente, está previsto un tornillo de seguridad 18 que se enrosca en el soporte de revestimiento 12 a través del revestimiento de puerta 14.

5 La figura 2 muestra un dispositivo 20 para la fijación del revestimiento de puerta 14 al soporte de revestimiento 12. Mediante el uso de uno o varios de estos dispositivos de fijación 20 se puede suprimir el tornillo de seguridad 18 según la figura 1, que molesta estéticamente. Generalmente, el dispositivo de fijación 20 se usa adicionalmente a
10 elementos de retención convencionales (no representados), distribuidos por el soporte de revestimiento 12 y el revestimiento de puerta 14, de modo que durante su montaje, el revestimiento de puerta 14 puede encajarse fácilmente en el soporte de revestimiento 12 mediante un movimiento en el sentido axial A. Por sentido axial A está designado en este contexto un sentido perpendicular al plano de la puerta, que en la figura 1 corresponde aproximadamente a un sentido longitudinal del tornillo de seguridad 18. El dispositivo de fijación 20 se emplea preferentemente en la zona de grandes fuerzas de extracción axiales, en el borde del revestimiento de puerta 14, es decir, especialmente en la zona del tornillo de seguridad 18 (véase la figura 1).

15 Según la figura 2, el dispositivo de fijación 20 comprende un elemento de sujeción 22 y un elemento de recepción 24, presentando el elemento de recepción 24 una sección de retención 26 en la que puede engranar el elemento de sujeción 22 de tal forma que queda fijado al elemento de recepción 24 en el sentido axial. Además del elemento de sujeción 22 y del elemento de recepción 24, en la figura 2 se puede ver también una sección del soporte de
20 revestimiento 12, así como una pieza de fijación 28 que sirve para la fijación del elemento de sujeción 22 al revestimiento de puerta 14.

A continuación, con la ayuda de las figuras 3 a 5 se describen a fondo detalles de los componentes mencionados.

25 La figura 3 muestra la pieza de fijación 28 para la fijación del elemento de sujeción 22 al revestimiento de puerta 14 (véase también la figura 9), estando integrada la pieza de fijación 28, en una variante de realización especial, directamente en el revestimiento de puerta 14.

30 En la figura 4, a la izquierda está representada una vista en perspectiva y a la derecha está representado un alzado lateral del elemento de sujeción 22. El elemento de sujeción 22 en su conjunto está configurado en forma de espiga y presenta en su extremo axial dos talones de retención 30. En el extremo axial contrario, el elemento de sujeción 22 presenta una cabeza de espiga 32 rectangular que sirve para la fijación del elemento de sujeción 22 a la pieza de fijación 28. En el elemento de sujeción 22 están previstas dos alas 36 elásticas que están separadas de la cabeza de espiga 32 tan sólo por una corta sección de cuello 34 y cuyos extremos libres se apoyan en el elemento de
35 recepción 24, en el estado montado del dispositivo de fijación 20. El dispositivo de fijación 20 se pretensa elásticamente mediante estas alas 36, de modo que posteriormente, no pueden producirse ruidos de traqueteo durante la marcha del vehículo.

40 La figura 5 muestra a la izquierda una vista en perspectiva y a la derecha una vista en planta desde arriba del elemento de recepción 24. La sección de retención 26 del elemento de recepción 24 presenta un destalonamiento 38 en el que puede atacar el elemento de sujeción 22, en concreto, un talón de retención 30 del elemento de sujeción 22. En el ejemplo de realización representado, incluso están previstos dos destalonamientos 38 dispuestos simétricamente (figura 5, derecho) formados respectivamente por un saliente de retención 40 representado oblicuamente. Los salientes de retención 40 están realizados de forma elástica, de tal forma que en caso de un
45 montaje axial del revestimiento de puerta 14 quedan separados a presión por el elemento de sujeción 22 retrocediendo elásticamente a su posición de partida enclavándose detrás de los talones de retención 30. Por lo tanto, la resistencia de extracción axial entre el elemento de sujeción 22 y el elemento de recepción 24 es determinada sustancialmente por la conformación de los talones de retención 30 y de los salientes de retención 40.

50 En la figura 5, además, se puede ver bien que la sección de retención 26 está abierta lateralmente, es decir transversalmente con respecto al eje A, especialmente radialmente con respecto al eje A (véanse también las figuras 2 y 4). Para desmontar el revestimiento de puerta 14, es decir, para soltar el elemento de sujeción 22 del elemento de recepción 24, después del retroceso elástico de enclavamiento de los salientes de retención 40 no es necesaria ninguna otra deformación de los salientes de retención 40. El elemento de sujeción 22 puede deslizarse lateralmente
55 dentro de la sección de retención 26 de tal forma que puede salir lateralmente de la sección de retención, especialmente en un sentido radial con respecto al sentido axial. Según la figura 5, a la derecha, el elemento de sujeción 22 se desliza radialmente hacia arriba con respecto al elemento de recepción 24, hasta que los talones de retención 30 ya no atacan en los salientes de retención 40.

60 Preferentemente, el elemento de recepción 24 está premontado en el soporte de revestimiento 12. Un esquema de desarrollo para el premontaje del elemento de recepción 24 se puede ver en la figura 6. El elemento de recepción 24 comprende una sección de anclaje 42 con la que puede montarse al soporte de revestimiento 12 de forma fija al vehículo. Además, el elemento de recepción 24 está provisto de una junta 44 para estanqueizar un espacio de
65 recepción en la puerta de vehículo 10 entre el soporte de revestimiento 12 y el revestimiento de puerta 14 con respecto al entorno del vehículo.

Para el premontaje del elemento de recepción 24 en el soporte de revestimiento 12, la sección de anclaje 42, en concreto dos salientes de anclaje 46 opuestos de la sección de anclaje 42, se desliza en el sentido axial pasando por una abertura 48 en el soporte de revestimiento 12 (véase la figura 6a). La sección de anclaje 42 está configurada de tal forma que los salientes de anclaje 46 pasan completamente por la abertura 48 bajo la deformación axial de la junta 44 (figura 6b). En esta posición, el elemento de recepción 24 puede hacerse girar con respecto al soporte de revestimiento 12 alrededor del eje A. Según la figura 6c, el elemento de recepción 24 se ha hecho girar 90°, aproximadamente. La abertura 48 en el soporte de revestimiento 12 presenta una sección transversal que después de dicho giro no permite ningún movimiento axial del elemento de recepción 24 en sentido contrario a su sentido de montaje. Por la deformación elástica de la junta 44, el soporte de revestimiento 12 y el elemento de recepción quedan pretensados axialmente uno respecto a otro y unidos entre ellos tanto en el sentido axial como en el sentido radial. Dicho con otras palabras, el elemento de recepción 24 va fijado al soporte de revestimiento 12 de la puerta de vehículo 10 mediante una unión a bayoneta. Evidentemente, dicha unión a bayoneta puede presentar, en su posición final según la figura 6c, un tope de giro o un medio de retención débil para definir exactamente la posición final.

Antes de su montaje en el elemento de recepción 24 se premonta también el elemento de sujeción 22, a saber, mediante una unión de retención por deslizamiento en la pieza de fijación 28 que a su vez está montada en el revestimiento de puerta 14. Según la figura 7a, para ello, el elemento de sujeción 22 se desliza radialmente sobre la pieza de fijación 28 (flecha 49), por lo que la cabeza de espiga 32 del elemento de sujeción 22 queda alojada en una bolsa de recepción 50 rectangular que presenta una pared frontal 52 con una hendidura 54 en forma de bocallave. Preferentemente, en su punto más estrecho, el ancho de hendidura es ligeramente más pequeño que la dimensión de la sección de cuello 34, de modo que el elemento de sujeción 22 se enclava elásticamente en su posición final según la figura 7b quedando fijado de forma imperdible con respecto a la pieza de fijación 28. Aunque en las figuras 7a y 7b, las proporciones están representadas de forma ligeramente distorsionada, las medidas interiores de la bolsa de recepción 50 corresponden aproximadamente a las dimensiones de la cabeza de espiga 32, de modo que no es posible ningún giro relativo alrededor del eje A. El elemento de sujeción 22 está unido de forma no giratoria con la pieza de fijación 28 con respecto al eje A.

Después del premontaje del elemento de recepción 24 en el soporte de revestimiento 12, así como del elemento de sujeción 22 en la pieza de fijación 28 o en el revestimiento de puerta 14, el revestimiento de puerta 14 puede montarse en el soporte de revestimiento 12. Para ello, según la figura 8a, el revestimiento de puerta 14 o la pieza de fijación 28 unida rígidamente con el revestimiento de puerta 14 se mueve en el sentido axial (flecha 56) hacia el soporte de revestimiento 12. Durante ello, el elemento de sujeción 22 del dispositivo de fijación 20 encaja en la sección de retención 26 del elemento de recepción 24 bajo la deformación de los salientes de retención 40 y de las alas elásticas 36, de tal forma que el montaje corresponde sustancialmente a un montaje convencional del revestimiento de puerta 14 con elementos de retención convencionales. Dicha posición de encaje montada se puede ver en la figura 8b.

Al contrario de los procedimientos de desmontaje convencionales, esta unión de retención durante un desmontaje del revestimiento de puerta 14 no se suelta mediante una tracción axial en sentido contrario al sentido de montaje, sino mediante un deslizamiento lateral, especialmente aproximadamente radial del elemento de sujeción 22 con respecto al elemento de recepción 24 (flecha 58). Dado que la sección de retención 26 en el elemento de recepción 24 está abierta lateralmente, el elemento de sujeción 22 puede salir lateralmente del elemento de recepción 24, por lo que se suelta la unión de retención entre el elemento de sujeción 22 y el elemento de recepción 24 (véase la figura 8c).

El procedimiento de desmontaje se vuelve a explicar en detalle con la ayuda de las figuras 9a a 9c con la ayuda del ejemplo de la puerta de vehículo 10 según la figura 1. Sin embargo, en lugar del tornillo de seguridad 18, aproximadamente en la zona de éste, está previsto el dispositivo de fijación 20. Las figuras 9a a 9c muestran una sección transversal esquemática a través de la puerta de vehículo 10 y dicho dispositivo de fijación 20.

Según la figura 9a, el revestimiento de puerta 14 se encuentra en su posición montada con respecto al soporte de revestimiento 12, en la cual presenta una elevada resistencia de extracción axial. En el borde del revestimiento de puerta 14, la pieza de fijación 28 está unida rígidamente con el revestimiento de puerta 14 e incluso integrada en el revestimiento de puerta 14.

Cuando el revestimiento de puerta 14 ha de desmontarse del soporte de revestimiento 12, en la zona de la pieza de fijación 28 ha de aplicarse una fuerza F orientada aproximadamente en sentido radial.

Por esta fuerza F, el revestimiento de puerta 14 se deforma elásticamente en el lado del borde (figura 9b). Como consecuencia de esta deformación, la pieza de fijación 28 y el elemento de sujeción 22 fijado a la misma realizan un movimiento en sentido aproximadamente radial, de forma que el elemento de sujeción 22 puede salir lateralmente de la sección de retención 26 del elemento de recepción 24 (figura 9c).

Después de soltar la(s) unión(es) por retención del (de los) dispositivo(s) de fijación 20, el revestimiento de puerta 14 se mueve alejándose del soporte de revestimiento 12 en el sentido axial, por lo que eventualmente pueden soltarse

otras uniones por retención con elementos de retención convencionales. Es que, los elementos de retención forman una unión de retención durante el movimiento de montaje axial, que se vuelve a soltar mediante un movimiento de desmontaje axial en el sentido contrario.

- 5 Por lo tanto, el dispositivo de fijación 20 permite en total una fijación del revestimiento de puerta 14 al soporte de revestimiento 12, y esta fijación es especialmente estanca frente al agua y el polvo y presenta una elevada resistencia de extracción, y además permite un montaje y desmontaje múltiples con una calidad de unión aproximadamente igual. Además, al usar el dispositivo de fijación 20, el procedimiento para el montaje y el desmontaje del revestimiento de puerta 14 resulta especialmente sencillo.

10

REIVINDICACIONES

1. Dispositivo para la fijación de un revestimiento interior de vehículo (14) a un soporte de revestimiento (12), con un elemento de sujeción (22) y
5 con un elemento de recepción (24),
en el que el elemento de recepción (24) presenta una sección de retención (26) en la que puede engranar el elemento de sujeción (22) de tal forma que queda fijado al elemento de recepción (24) en un sentido axial, y en el que la sección de retención (26) está abierta lateralmente,
caracterizado por que el elemento de sujeción (22) está provisto de dos alas (36) elásticas opuestas que pretensan
10 elásticamente el dispositivo de fijación (20) en el sentido axial, y en el estado montado del dispositivo de fijación (20), los extremos libres de las alas (36) se apoyan en el elemento de recepción (24).
2. Dispositivo para la fijación de un revestimiento interior de vehículo (14) a un soporte de revestimiento (12), con un elemento de sujeción (22) y
15 con un elemento de recepción (24),
en el que el elemento de recepción (24) presenta una sección de retención (26) en la que puede engranar el elemento de sujeción (22) de tal forma que queda fijado al elemento de recepción (24) en un sentido axial, y en el que la sección de retención (26) está abierta lateralmente,
caracterizado por que el elemento de recepción (24) está provisto, en un lado orientado hacia el soporte de
20 revestimiento (12), de una junta (44) que después de un premontaje del elemento de recepción (24) en el soporte de revestimiento (12) queda deformada axialmente pretensando el elemento de recepción (24) hacia el soporte de revestimiento (12).
3. Dispositivo según la reivindicación 1 ó 2, **caracterizado por que** el elemento de sujeción (22) puede deslizarse
25 lateralmente dentro de la sección de retención (26), de modo que puede salir lateralmente de la sección de retención (26), especialmente en un sentido radial con respecto al sentido axial.
4. Dispositivo según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado por que** la sección de retención (26)
30 presenta un destalonamiento (38) en el que puede atacar el elemento de sujeción (22).
5. Dispositivo según la reivindicación 4, **caracterizado por que** el destalonamiento (38) está formado por un saliente de retención (40) dispuesto oblicuamente.
6. Dispositivo según la reivindicación 4 ó 5, **caracterizado por que** la sección de retención (26) presenta dos
35 destalonamientos (38) dispuestos simétricamente.
7. Dispositivo según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado por que** el elemento de sujeción (22) está configurado en forma de espiga con al menos un talón de retención (30).
- 40 8. Dispositivo según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado por que** el elemento de recepción (24) está provisto de una sección de anclaje (42) con la que puede montarse de forma fija al vehículo.
9. Dispositivo según la reivindicación 8, **caracterizado por que** la sección de anclaje (42) presenta dos salientes de anclaje (46) opuestos.
45
10. Dispositivo según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado por que** está prevista una pieza de fijación (28) que sirve para la fijación del elemento de sujeción (22) al revestimiento interior de vehículo (14).
- 50 11. Dispositivo según la reivindicación 10, **caracterizado por que** la pieza de fijación (28) está integrada en el revestimiento interior de vehículo (14).
12. Dispositivo según la reivindicación 10 u 11, **caracterizado por que** el elemento de sujeción (22) y la pieza de fijación (28) están fijados uno a otra mediante una unión de retención por deslizamiento.
- 55 13. Procedimiento para el montaje y el desmontaje de un revestimiento interior de vehículo (14) a o de un soporte de revestimiento (12) mediante un dispositivo (20) que presenta un elemento de sujeción (22) asignado al revestimiento interior de vehículo (14) y un elemento de recepción (24) asignado al soporte de revestimiento (12), en el cual el elemento de sujeción (22) queda presionado durante el montaje en un sentido axial al interior del elemento de recepción (24) y, durante el desmontaje, el elemento de sujeción (22) se desliza en un sentido lateral con respecto al
60 sentido axial, quedando libre del elemento de recepción (24),
caracterizado por que, durante su desmontaje, el revestimiento interior de vehículo (14) se deforma en un punto predefinido en la zona del elemento de sujeción (22), de tal forma que el elemento de sujeción (22) queda libre del elemento de recepción (24).
- 65 14. Dispositivo según la reivindicación 13, **caracterizado por que**, durante el montaje, el elemento de sujeción (22) se enclava en una sección de retención (26) del elemento de recepción (24).

15. Dispositivo según la reivindicación 13 ó 14, **caracterizado por que**, antes de un montaje del elemento de sujeción (22) en el elemento de recepción (24), el elemento de recepción (24) se monta en el soporte de revestimiento (12) mediante una unión a bayoneta.

- 5 16. Dispositivo según una de las reivindicaciones 13 a 15, **caracterizado por que**, antes de su montaje en el elemento de recepción (24), el elemento de sujeción (22) se monta, mediante una unión de retención por deslizamiento, en una pieza de fijación (28) montada en el revestimiento interior de vehículo (14).

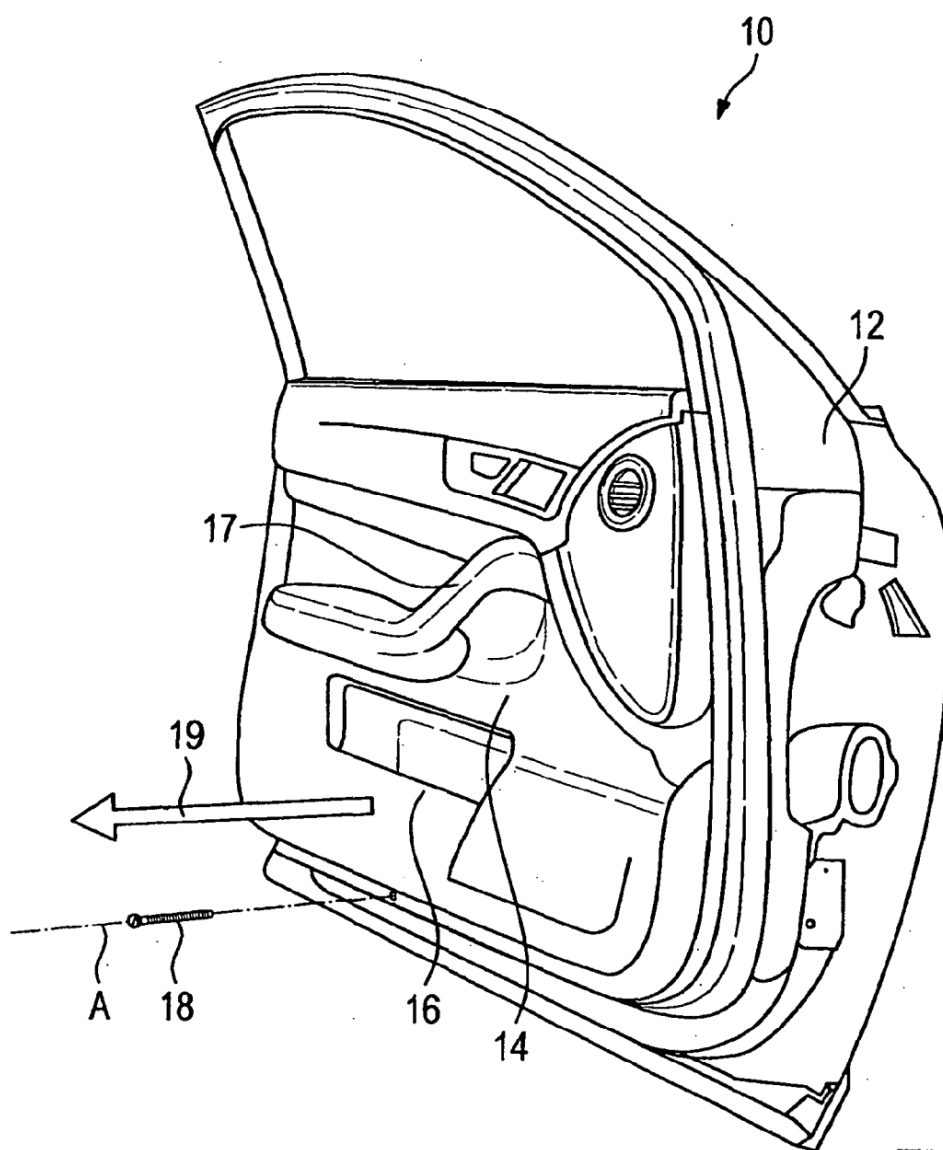
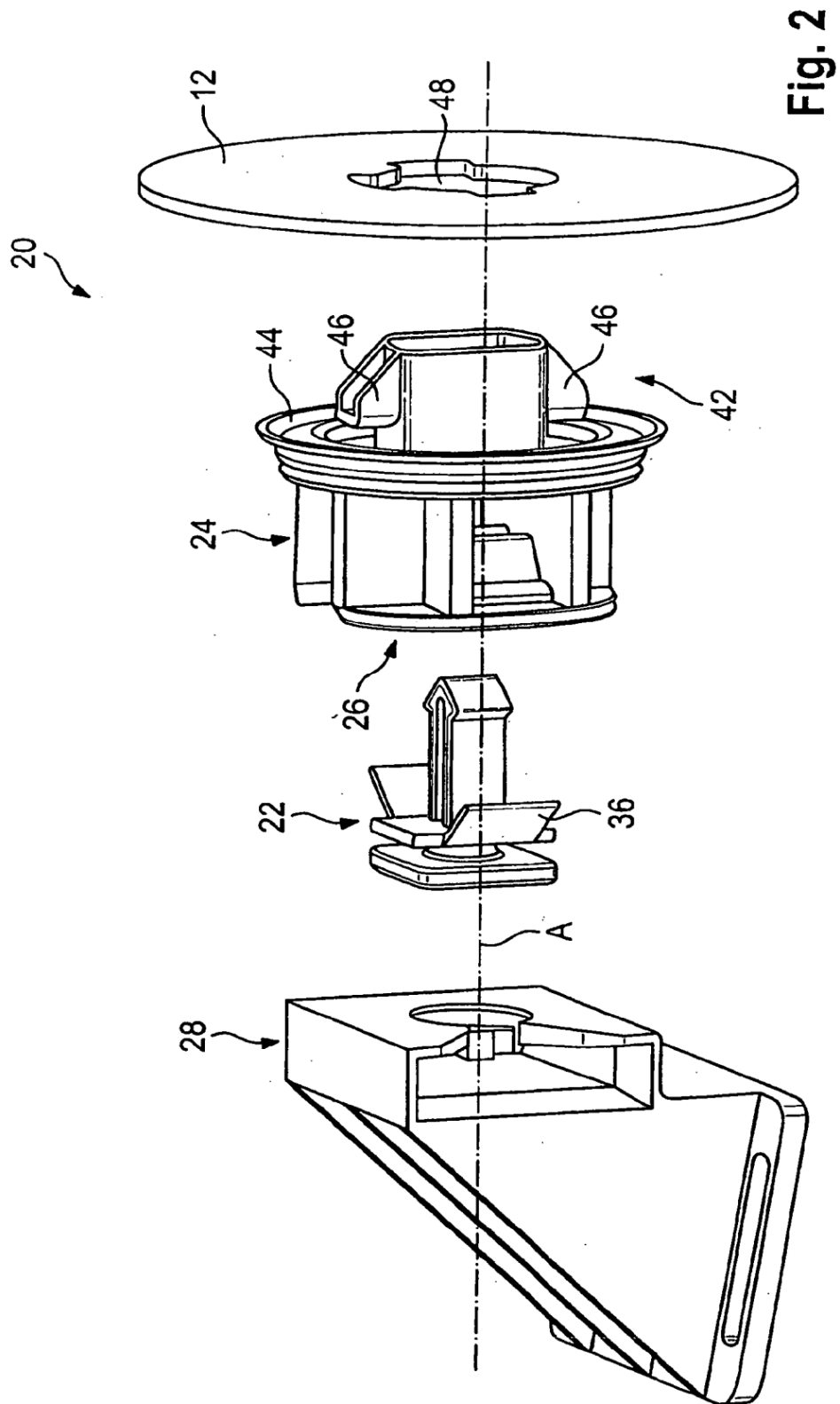


Fig. 1



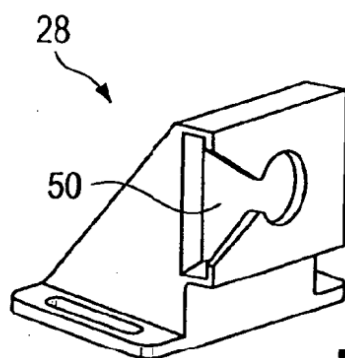


Fig. 3

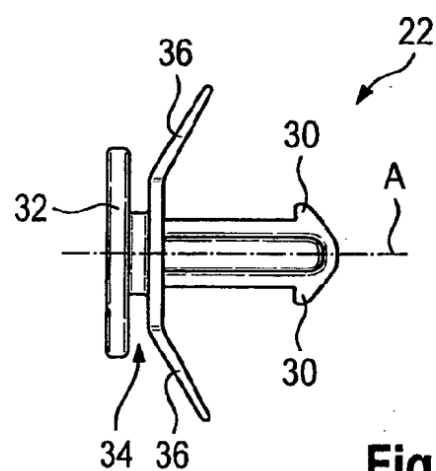
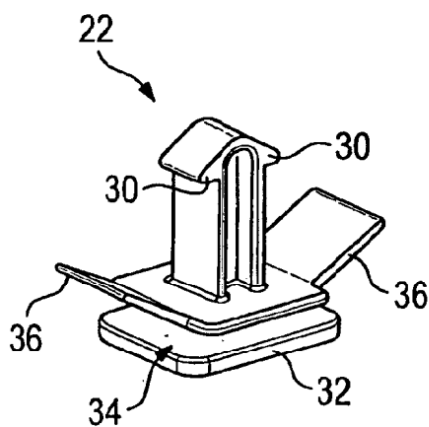


Fig. 4

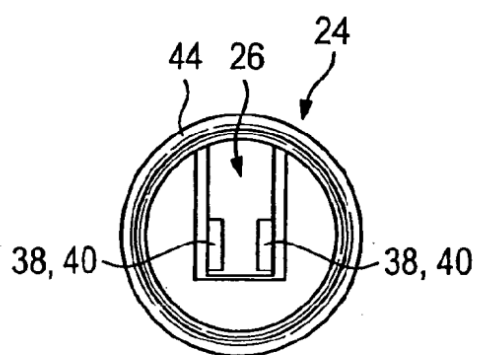
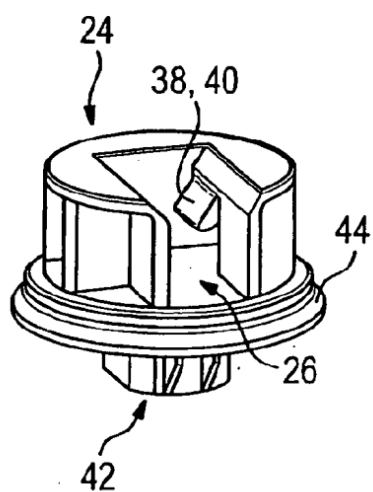


Fig. 5

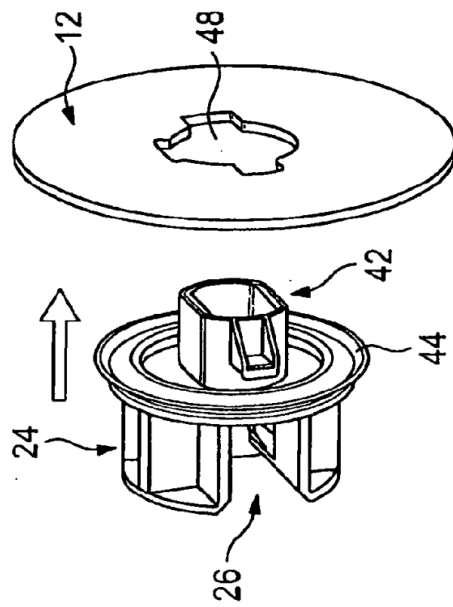


Fig. 6a

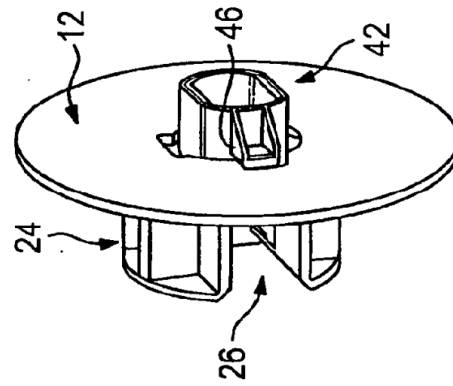


Fig. 6b

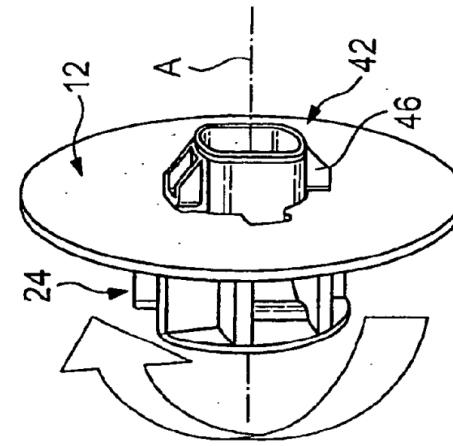


Fig. 6c

