

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 586 773**

21 Número de solicitud: 201631131

51 Int. Cl.:

B60R 13/02 (2006.01)

B60J 5/04 (2006.01)

12

PATENTE DE INVENCION

B1

22 Fecha de presentación:

29.08.2016

43 Fecha de publicación de la solicitud:

18.10.2016

Fecha de modificación de las reivindicaciones:

17.05.2017

Fecha de concesión:

23.05.2017

45 Fecha de publicación de la concesión:

30.05.2017

73 Titular/es:

**SEAT, S.A. (100.0%)
Autovía A-2, km. 585
08760 MARTORELL (Barcelona) ES**

72 Inventor/es:

**PORTERO LACARTA, Alejandro;
LÓPEZ HERNÁNDEZ, Brígido y
ROMERO MARÍN, M^a Angeles**

74 Agente/Representante:

CARPINTERO LÓPEZ, Mario

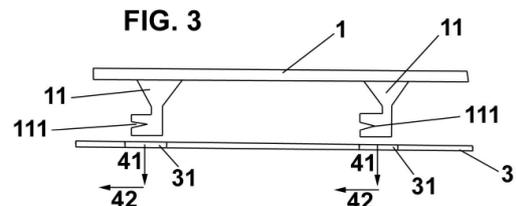
54 Título: **Sistema para el montaje de un revestimiento a un componente de chapa de un vehículo.**

57 Resumen:

Sistema para el montaje de un revestimiento a un componente de chapa de un vehículo.

Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un vehículo, donde el revestimiento (10) comprende un elemento de posicionamiento (1) y una cubierta (2), siendo el elemento de posicionamiento (1) acoplable al componente de chapa (3) y siendo la cubierta (2) acoplable al elemento de posicionamiento (1), en el que el elemento de posicionamiento (1) comprende una pluralidad de salientes (11) de material plástico y donde el componente de chapa (3) comprende una pluralidad de alojamientos (31) complementarios a la pluralidad de salientes (11), de manera que la pluralidad de salientes (11) son acoplables a la pluralidad de alojamientos (31).

Permite evitar el ruido producido por las vibraciones por el contacto entre chapa-chapa de los sistemas de fijación actuales del revestimiento con la chapa.



ES 2 586 773 B1

Aviso: Se puede realizar consulta prevista por el art. 37.3.8 LP 11/1986.

DESCRIPCIÓN

Sistema para el montaje de un revestimiento a un componente de chapa de un vehículo.

- 5 La presente invención se refiere a un sistema para el montaje de un revestimiento a un componente de chapa de un vehículo.

Antecedentes de la invención

- 10 Durante el proceso de fabricación de un vehículo en algunos componentes de chapa se monta un revestimiento. Un ejemplo habitual de estos componentes de chapa son las puertas o el portón de un automóvil, sobre los que se monta un revestimiento, que es el que puede ver el usuario desde el interior del automóvil.

- 15 De manera convencional, el montaje del revestimiento al componente de chapa se realiza mediante unos clips o grapas de chapa metálica. Esto hace que, inevitablemente, haya ruidos y pequeños golpes entre ambas chapas con las vibraciones propias del vehículo, lo cual resulta molesto para los ocupantes del vehículo.

- 20 Además, existe el problema de ajustar las tolerancias y las holguras entre el revestimiento y el componente de chapa, y para ello es preciso recurrir a felpas y reajustes en la línea, que provocan pérdidas de tiempo y de dinero, al necesitar material adicional con el que inicialmente no se cuenta.

- 25 Por otro lado, tampoco el operario que realiza el montaje no puede saber si todas las grapas o clips han quedado correctamente introducidos en los huecos reservados para ello en la chapa. Esto es porque el operario no ve el otro lado del revestimiento y, por lo tanto, hasta que el vehículo no sale a la calle y el cliente detecta ruidos, no se sabe si, en efecto, había alguna grapa o clip fuera de su sitio o simplemente mal ajustada.

- 30 El documento US6929309 describe un conjunto de puerta de automóvil que comprende una abertura de acceso formada en un panel. En dicha abertura se monta un reposabrazos de manera deslizante y dicho panel está montado sobre un panel exterior que forma parte de la carrocería del vehículo.

- 35 El objetivo del conjunto de puerta de automóvil descrito en este documento es proporcionar

un mejor acceso a los elementos y zonas del interior de la puerta, de manera que pueda accederse a los mismos sin necesidad de desmontar por completo el panel, sino extrayendo exclusivamente una cubierta, mediante un deslizamiento de la cubierta en cuestión sobre el panel. Sin embargo, en este documento no se describe el acople entre el panel y el metálico de la puerta.

Por lo tanto, el objetivo de la presente invención es proporcionar un sistema para el montaje de un revestimiento a un componente de chapa de un vehículo que evite el ruido producido por las vibraciones por el contacto entre chapa-chapa de los sistemas de fijación actuales del revestimiento con la chapa.

Descripción de la invención

Con el sistema de la invención se consiguen resolver los inconvenientes citados, presentando otras ventajas que se describirán a continuación.

En el sistema para el montaje de un revestimiento a un componente de chapa de un vehículo de acuerdo con la presente invención, el revestimiento comprende un elemento de posicionamiento y una cubierta, siendo el elemento de posicionamiento acoplable al componente de chapa y siendo la cubierta acoplable al elemento de posicionamiento, en el que el elemento de posicionamiento comprende una pluralidad de salientes de material plástico y donde el componente de chapa comprende una pluralidad de alojamientos complementarios a la pluralidad de salientes, de manera que la pluralidad de salientes son acoplables a la pluralidad de alojamientos.

Gracias a esta característica, se evitan ruidos producidos por pequeños golpes entre el revestimiento y el componente de chapa, ya que la unión entre el revestimiento y la chapa es ahora entre plástico y chapa.

Adicionalmente, el revestimiento está formado por dos componentes, por un lado, el elemento de posicionamiento y por otro, la cubierta. De manera que, al ser el elemento de posicionamiento acoplable a la chapa y posteriormente la cubierta acoplable a su vez a dicho elemento de posicionamiento se consigue un correcto pre-posicionado de las fijaciones revestimiento-chapa ya que la manejabilidad es mucho más fácil y cómoda teniendo un primer elemento tal como el elemento de posicionamiento que fijar a la chapa, ergonomizando y facilitando el montaje. Adicionalmente, el hecho de disponer de dos

componentes hace que el elemento de posicionamiento disponga de un espacio o hueco a través del cual se puede acceder cómodamente para posibles reparaciones de componentes eléctricos u otros ubicados en el vano de chapa que queda cubierto por el revestimiento.

5

Ventajosamente, la pluralidad de salientes del elemento de posicionamiento se acoplan en la pluralidad de alojamientos complementarios del componente de chapa mediante un primer movimiento de aproximación y un segundo movimiento de anclaje sucesivo al primer movimiento de aproximación, donde el primer movimiento de aproximación es sustancialmente perpendicular a una superficie del componente de chapa, y en donde el segundo movimiento de anclaje es sustancialmente paralelo a la superficie del componente de chapa.

De acuerdo con una realización preferida, cada uno de la pluralidad de salientes del elemento de posicionamiento comprende una uña en su extremo más alejado del elemento de posicionamiento, entendiéndose como uña un elemento de acoplamiento que permite el acoplamiento o ensambladura entre los salientes del elemento de posicionamiento y el componente de chapa. Tal que dicha uña está definida por un estrechamiento entre dos partes de uno de la pluralidad de salientes, de manera que dicho estrechamiento es tal que permite un acoplamiento entre la cubierta y el elemento de posicionamiento a partir de un movimiento de deslizamiento de la cubierta sobre el elemento de posicionamiento.

Además, el sistema de acuerdo con la presente invención comprende una pluralidad de primeros medios de retención, que inmovilizan la pluralidad de salientes del elemento de posicionamiento en su posición dentro de la pluralidad de alojamientos complementarios del componente de chapa.

Más concretamente, la pluralidad de primeros medios de retención son clips de material plástico, tal que al quedar dichos primeros medios de retención posicionados de manera que inmovilicen la pluralidad de salientes del elemento de posicionamiento en su posición dentro de la pluralidad de alojamientos del componente de chapa, evitan que haya ruidos o clapeteos indeseados, pues se trata de un componente de material plástico y, por lo tanto, ni su contacto con el componente de chapa (componente de chapa) ni su contacto con el componente de plástico (elemento de posicionamiento) ocasiona inconvenientes.

35

Es decir, el elemento de posicionamiento se fija al componente de chapa mediante las uñas

de los salientes, y para evitar que haya un movimiento en sentido contrario que desacople el componente de chapa de las uñas, dichos clips, de tipo de punta de flecha o de tipo agarradero, fijan en la posición de uso el elemento de posicionamiento en el componente de chapa.

5

Por ejemplo, estos clips de tipo abeto, una vez colocados, aseguran una inmovilización del elemento de posicionamiento en su posición de uso, y además, precisamente por el hecho que existe una cubierta que da acceso a la abertura del elemento de posicionamiento, no es necesario que el usuario retire este elemento de posicionamiento nunca. En otras palabras,

10

el elemento de posicionamiento una vez es colocado en su posición de uso sobre la chapa o componente de chapa no es preciso que sea retirado nunca más, pues el único motivo por el cual debería ser retirado es para tener acceso al vano de la chapa que da acceso a determinados componentes eléctricos y electrónicos del vehículo, y por el hecho de disponer de la cubierta, como segundo componente plástico del conjunto, el usuario tiene un acceso

15

asegurado a dichos componentes de tal forma que el acceso a dichos componentes resulta ágil y cómodo, pues es mucho más sencillo proceder a una apertura de la cubierta sobre el elemento de posicionamiento, que del elemento de posicionamiento sobre el componente de chapa.

20

Ventajosamente, la cubierta comprende al menos una guía y el elemento de posicionamiento comprende al menos una ranura complementaria a la al menos una guía, de manera que el acoplamiento entre el elemento de posicionamiento y la cubierta se realiza mediante un acoplamiento de la al menos una guía en la al menos una ranura complementaria mediante un movimiento de deslizamiento, donde el movimiento de

25

deslizamiento es sustancialmente paralelo a la superficie del elemento de posicionamiento.

Más concretamente, la cubierta es posicionable de manera amovible sobre el elemento de posicionamiento mediante un cómodo movimiento de deslizamiento del uno (la cubierta) sobre el otro (el elemento de posicionamiento). Más detalladamente, mediante un

30

movimiento de deslizamiento de la al menos una guía de la cubierta a través de la al menos una guía del elemento de posicionamiento complementaria. Esto facilita y agiliza que el usuario pueda acceder cómodamente al hueco o vano del componente de chapa en el cual se pueden encontrar elementos eléctricos y electrónicos del vehículo. Consecuentemente y

35

ventajosamente, no es preciso desmontar la totalidad del sistema para acceder a dichos componentes, sino que basta con realizar un movimiento de desplazamiento donde la al menos una ranura de la cubierta se deslice por el interior de la al menos una ranura

complementaria del elemento de posicionamiento hasta su desacople por uno de los extremos longitudinales de dicha al menos una ranura.

5 Se entiende por un “movimiento de deslizamiento sustancialmente paralelo a la superficie del elemento de posicionamiento” un movimiento tal que la dirección de avance de dicho movimiento es idéntica a la proyección longitudinal de la al menos una ranura del elemento de posicionamiento. En otras palabras, al estar la al menos una guía de la cobertura acoplada a la al menos una ranura del elemento de posicionamiento complementaria, existe una única dirección de desplazamiento de dicha guía en dicha ranura, y al estar 10 comprendidas la guía en la cobertura y la ranura en el elemento de posicionamiento, también es consecuentemente en esa misma dirección el desplazamiento de la cobertura sobre el elemento de posicionamiento

Además, el sistema de acuerdo con la presente invención también puede comprender una 15 pluralidad de segundos medios de retención removibles que inmovilizan la al menos una guía de la cubierta dentro de la al menos una ranura complementaria del elemento de posicionamiento.

Más concretamente, el hecho que la pluralidad de segundos medios de retención removibles 20 inmovilicen la al menos una guía de la cubierta dentro de la al menos una ranura complementaria del elemento de posicionamiento, lleva implícito que la cubierta queda inmovilizada en el elemento de posicionamiento, ya que la al menos una guía está comprendida por la cubierta y la al menos una ranura está comprendida en el al menos un elemento de posicionamiento.

25 Ventajosamente, la pluralidad de segundos medios de retención removibles pueden ser extraídos de su posición de inmovilización de la al menos una guía de la cubierta dentro de la al menos una ranura complementaria del elemento de posicionamiento tal que la cubierta pueda ser removida de su posición inmovilizada en el elemento de posicionamiento.

30 Estos segundos medios de retención son preferentemente unos clips de material plástico, que aseguran la fijación entre la cubierta y el propio elemento de posicionamiento para prevenir su movimiento. En este caso, estos clips son removibles por parte de un usuario mediante un útil adecuado para ello, de manera que si es preciso retirar la cubierta para 35 tener acceso al hueco de la chapa, pueda hacerse sin mayor inconveniente. En un modo de realización alternativo, los segundos medios de retención son removibles por parte de un

usuario de manera manual.

Ventajosamente, el elemento de posicionamiento comprende una cara orientada hacia la cubierta substancialmente plana, permitiendo un movimiento de desplazamiento de la
5 cubierta sobre el elemento de posicionamiento.

El hecho de disponer de una cara orientada hacia la cubierta substancialmente plana con una curvatura sustancialmente nula, facilita que la cobertura pueda ser cómodamente montada en el elemento de posicionamiento previamente colocado en el componente de
10 chapa. Ventajosamente, la al menos una guía de la cubierta es cómodamente deslizable en la al menos una ranura complementaria del elemento de posicionamiento. De esta manera, se facilita la operación, tanto para el operario en la línea de montaje a la hora de montar el revestimiento, como para el usuario en caso de desear o precisar acceder al vano o hueco de la chapa donde se pueden encontrar componentes eléctricos o electrónicos del vehículo

15 Preferentemente, el elemento de posicionamiento es un cuerpo con al menos una abertura, es decir que el elemento de posicionamiento presenta una forma geométrica basada en un contorno sólido y un espacio hueco o vacío interior que se cubre o reviste mediante la cubierta en el momento en que dicha cubierta es colocada en el elemento de
20 posicionamiento. Esto tiene la ventaja a la hora de acceder a los componentes eléctricos u otros, y permitir un correcto anclaje de los salientes en los alojamientos.

Ventajosamente, el hecho de tener una zona hueca o vacía en el elemento de posicionamiento facilita que, incluso estando dicho elemento de posicionamiento colocado
25 en el componente de chapa, el operario o usuario pueda tener acceso al hueco o vano de la chapa que puede contener componentes eléctricos o electrónicos del vehículo. Adicionalmente, este espacio hueco o vacío permite que el operario pueda cerciorar la correcta fijación de la pluralidad de salientes de dicho elemento de posicionamiento en la pluralidad de alojamientos complementarios del componente de chapa.

30 De acuerdo con una realización preferida pero no limitativamente, el componente de chapa es un elemento móvil de un vehículo, por ejemplo, un portón de automóvil, y el revestimiento es el elemento de plástico que aporta el acabado interno a dicho elemento móvil del vehículo.

35 Ventajosamente, cada uno de la pluralidad de salientes del elemento de posicionamiento se

extiende en la dirección del primer movimiento de aproximación del elemento de posicionamiento hacia el componente de chapa, de manera que la pluralidad de salientes son introducidos en la pluralidad de alojamientos del componente de chapa, quedando el elemento de posicionamiento alineado con un plano sustancialmente paralelo a la dirección del segundo movimiento de anclaje de dicho elemento de posicionamiento.

Ventajosamente, la presencia del elemento de posicionamiento permite salvar los desniveles propios del componente de chapa, de manera que a la hora de colocar (o quitar) la cubierta, el operario o usuario apenas ha de forzar, además de asegurar una correcta fijación incluso tras futuras aperturas del revestimiento. Cada uno de los salientes del elemento de posicionamiento tiene preferentemente una longitud determinada en función de la distancia que separe en cada punto el elemento de posicionamiento del componente de chapa. De esta manera, cuando el elemento de posicionamiento se coloca sobre el componente de chapa, si un saliente ha de encajar en un alojamiento complementario que está en una concavidad de la chapa, será más largo que otro saliente que ha de encajar en otro alojamiento dispuesto en una protuberancia o convexidad de la chapa. Esto facilita que el elemento de posicionamiento quede colocado de un modo alineado o sustancialmente plano, sobre el cual es fácil poder desplazar la cubierta.

20 **Breve descripción de los dibujos**

Para mejor comprensión de cuanto se ha expuesto, se acompañan unos dibujos en los que, esquemáticamente y tan sólo a título de ejemplo no limitativo, se representa un caso práctico de realización.

25

La figura 1 es una vista frontal esquemática del elemento de posicionamiento y el componente de chapa antes de su montaje;

La figura 2 es una vista lateral esquemática en sección del elemento de posicionamiento y el componente de chapa antes de su montaje;

30

La figura 3 es una vista en planta esquemática del elemento de posicionamiento y el componente de chapa antes de su montaje;

La figura 4 es una vista en planta esquemática del elemento de posicionamiento y el componente de chapa en su posición de montaje.

35

La figura 5 es una vista frontal esquemática del elemento de posicionamiento y la cubierta antes de su montaje; y

5 La figura 6 es una vista en sección del detalle del acoplamiento entre el elemento de posicionamiento y la cubierta mediante una guía y una ranura.

Descripción de una realización preferida

10 El sistema de montaje de acuerdo con la presente invención permite el montaje de un revestimiento 10 a un componente de chapa 3, siendo dicho componente de chapa 3, por ejemplo, un portón de un automóvil.

15 En primer lugar, debe indicarse que en la presente descripción y en las reivindicaciones, el revestimiento 10 comprende un elemento de posicionamiento 1 y una cubierta 2, que susceptibles de ser acoplados entre sí, tal como se describirá posteriormente.

En las figuras 1 a 4 se puede apreciar el acoplamiento o montaje entre el elemento de posicionamiento 1 y el componente de chapa 3.

20 De acuerdo con la realización representada, dicho elemento de posicionamiento 1 es en forma de marco y define un espacio hueco o vacío, o en otras palabras, comprende una abertura 13, comprendiendo dicho elemento de posicionamiento 1 en su cara posterior (la cara orientada hacia el componente de chapa 3), una pluralidad de salientes 11 de material plástico que son susceptibles de alojarse en unos alojamientos 31 complementarios de
25 dicho componente de chapa 3. Preferentemente, dichos salientes 11 del elemento de posicionamiento 1 están distribuidos uniformemente en las proximidades del elemento de posicionamiento 1 de la periferia de la abertura 13.

30 Dichos salientes 11 pueden apreciarse mejor en las figuras 2 a 4, y comprende cada uno de ellos en su extremo distal una uña 111, es decir, una ranura que permite su acoplamiento al componente de chapa 3, como se representa en la figura 4.

35 El acoplamiento entre el elemento de posicionamiento 1 y el componente de chapa 3 se realiza mediante, preferentemente, dos movimientos: un primer movimiento de aproximación (representado mediante las flechas 41 en la figura 3) que es perpendicular a la superficie frontal del componente de chapa 3, y un movimiento de anclaje (representado mediante las

flechas 42 en la figura 3), que es longitudinal respecto a la superficie frontal del componente de chapa 3. Mediante estos dos movimientos combinados se consigue un montaje sencillo y rápido entre el elemento de posicionamiento 1 y el componente de chapa 3.

5 Como se ha indicado anteriormente, dichos salientes 11 son de material plástico, de manera que el contacto con el componente de chapa 3 no es de metal con metal, sino de plástico con metal, evitando ruidos molestos producidos por la vibración del automóvil durante su uso, al golpear los salientes 11 del elemento de posicionamiento 1 con el componente de chapa 3.

10

Por su parte, el elemento de posicionamiento 1 y la cubierta 2 se montan o acoplan entre sí tal como se muestra en las figuras 5 y 6. Para ello, el elemento de posicionamiento 1 comprende unas ranuras 12, por ejemplo, unas ranuras 12 longitudinales colocadas tal como se aprecia en la figura 5, en las que se alojan unas guías 21 complementarias de dicha cubierta 2. Dicha guías 21 se representan en la figura 5 en líneas de trazos porque están dispuestas en la cara trasera, es decir, la cara orientada hacia el elemento de posicionamiento 1 y por lo tanto la cara no vista de la figura 5.

15

En la figura 6 se puede apreciar la forma de una guía 21 y de una ranura 12 complementaria, que permite un deslizamiento de la guía 21 a lo largo de la ranura 12, tal como se indica mediante la flecha 43 en la figura 5. Consecuentemente, al estar la guía 21 comprendida en la cubierta 2 y al estar la ranura 12 comprendida en el elemento de posicionamiento 1

20

Además, el sistema comprende unos primeros medios de retención 5, por ejemplo, unos clips de plástico, y unos segundos medios de retención 6, que también pueden ser unos clips de plástico.

25

Los primeros medios de retención 5 fija el elemento de posicionamiento 1 en el componente de chapa 3, tal que se inmovilizan la pluralidad de salientes 11 del elemento de posicionamiento 1 en su posición dentro de la pluralidad de alojamientos 31 complementarios del componente de chapa 3, mientras que los segundos medios de retención 6 aseguran la fijación entre la cubierta 2 y el propio elemento de posicionamiento 1 para prevenir su movimiento. Como se ha indicado anteriormente, estos segundos medios de retención 6 son removibles por parte de un usuario mediante un útil adecuado para ello, de manera que si es preciso retirar la cubierta 2 para tener acceso al hueco de la chapa,

30

35

pueda hacerse sin mayor inconveniente. En un modo de realización alternativo dichos segundo medios de retención 6 son removibles por parte de un usuario de manera manual.

5 El montaje del revestimiento 10 al componente de chapa 3 es muy sencillo y fácil, ya que en primer lugar se monta el elemento de posicionamiento 1 sobre el componente de chapa 3 mediante el acoplamiento de los salientes 11 en el interior de los alojamientos 31 complementarios, realizando los movimientos de aproximación 41 y de anclaje 42 representado en la figura 3, de manera que las uñas 111 bloqueen el elemento de posicionamiento 1 en su posición de montaje. Como los salientes 11 son de plástico, el contacto o posibles pequeños golpes con el componente de chapa 3 no producirá el típico ruido que se produce al golpear metal con metal.

15 A continuación, se monta la cubierta 2 sobre el elemento de posicionamiento 1 mediante el movimiento de deslizamiento 43 representado con una flecha en la figura 5, de manera que las guías 21 de la cubierta 2 queden alojadas en las ranuras 12 del elemento de posicionamiento 1.

20 En el caso de que se desee acceder a algún componente montado entre el componente de chapa 3 y el revestimiento 10, simplemente será necesario retirar o mover la cubierta 2 realizando un movimiento de deslizamiento contrario al movimiento 43, pudiendo acceder a dichos componentes gracias a la presencia de la abertura 13 en el elemento de posicionamiento 1.

25 A pesar de que se ha hecho referencia a una realización concreta de la invención, es evidente para un experto en la materia que el sistema de montaje descrito es susceptible de numerosas variaciones y modificaciones, y que todos los detalles mencionados pueden ser sustituidos por otros técnicamente equivalentes, sin apartarse del ámbito de protección definido por las reivindicaciones adjuntas.

REIVINDICACIONES

1. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un
vehículo, donde el revestimiento (10) comprende un elemento de posicionamiento (1) y una
5 cubierta (2), siendo el elemento de posicionamiento (1) acoplable al componente de chapa
(3) y siendo la cubierta (2) acoplable al elemento de posicionamiento (1), caracterizado por
que el elemento de posicionamiento (1) comprende una pluralidad de salientes (11) de
material plástico y donde el componente de chapa (3) comprende una pluralidad de
alojamientos (31) complementarios a la pluralidad de salientes (11), de manera que la
10 pluralidad de salientes (11) son acoplables a la pluralidad de alojamientos (31), y por que el
elemento de posicionamiento (1) es un cuerpo con al menos una abertura (13).

2. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un
+vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que la pluralidad de salientes (11) del
15 elemento de posicionamiento (1) se acoplan en la pluralidad de alojamientos (31)
complementarios del componente de chapa (3) mediante un primer movimiento de
aproximación (41) y un segundo movimiento de anclaje (42) sucesivo al primer movimiento
de aproximación (41), en donde el primer movimiento de aproximación (41) es
sustancialmente perpendicular a una superficie del componente de chapa (3), y en donde el
20 segundo movimiento de anclaje (42) es sustancialmente paralelo a la superficie del
componente de chapa (3).

3. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un
vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 o 2, caracterizado por que cada uno
25 de la pluralidad de salientes (11) del elemento de posicionamiento (1) comprende una uña
(111) en su extremo más alejado del elemento de posicionamiento (1).

4. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un
vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 o 2, caracterizado por que
30 comprende una pluralidad de primeros medios de retención (5) inmovilizan la pluralidad de
salientes (11) del elemento de posicionamiento (1) en su posición dentro de la pluralidad de
alojamientos (31) complementarios del componente de chapa (3).

5. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un
35 vehículo según la reivindicación 4, caracterizado por que la pluralidad de primeros medios
de retención (5) son clips de material plástico.

6. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que la cubierta (2) comprende al menos una guía (21) y el elemento de posicionamiento (1) comprende al menos una ranura (12) complementaria a la al menos una guía (21), de manera que el acoplamiento entre el elemento de posicionamiento (1) y la cubierta (2) se realiza mediante un acople de la al menos una guía (21) en la al menos una ranura (12) complementaria mediante un movimiento de deslizamiento (43), en donde el movimiento de deslizamiento (43) es sustancialmente paralelo a la superficie del elemento de posicionamiento (1).
7. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un vehículo según la reivindicación 6, caracterizado por que una pluralidad de segundos medios de retención (6) removibles inmovilizan la al menos una guía (21) de la cubierta (2) dentro de la al menos una ranura (12) complementaria del elemento de posicionamiento (1).
8. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un vehículo según la reivindicación 7, caracterizado por que la pluralidad de segundos medios de retención (6) removibles son clips de material plástico.
9. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que el elemento de posicionamiento (1) comprende una cara orientada hacia la cubierta (2) substancialmente plana.
10. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado por que el componente de chapa (3) es un elemento móvil de un vehículo.
11. Sistema para el montaje de un revestimiento (10) a un componente de chapa (3) de un vehículo según la reivindicación 2, caracterizado por que cada uno de la pluralidad de salientes (11) del elemento de posicionamiento (1) se extiende en la dirección del primer movimiento de aproximación (41) del elemento de posicionamiento (1) hacia el componente de chapa (3), de manera que la pluralidad de salientes (11) son introducidos en la pluralidad de alojamientos (31) del componente de chapa (3), quedando el elemento de posicionamiento (1) alineado con un plano sustancialmente paralelo a la dirección del segundo movimiento de anclaje (42) de dicho elemento de posicionamiento (1).

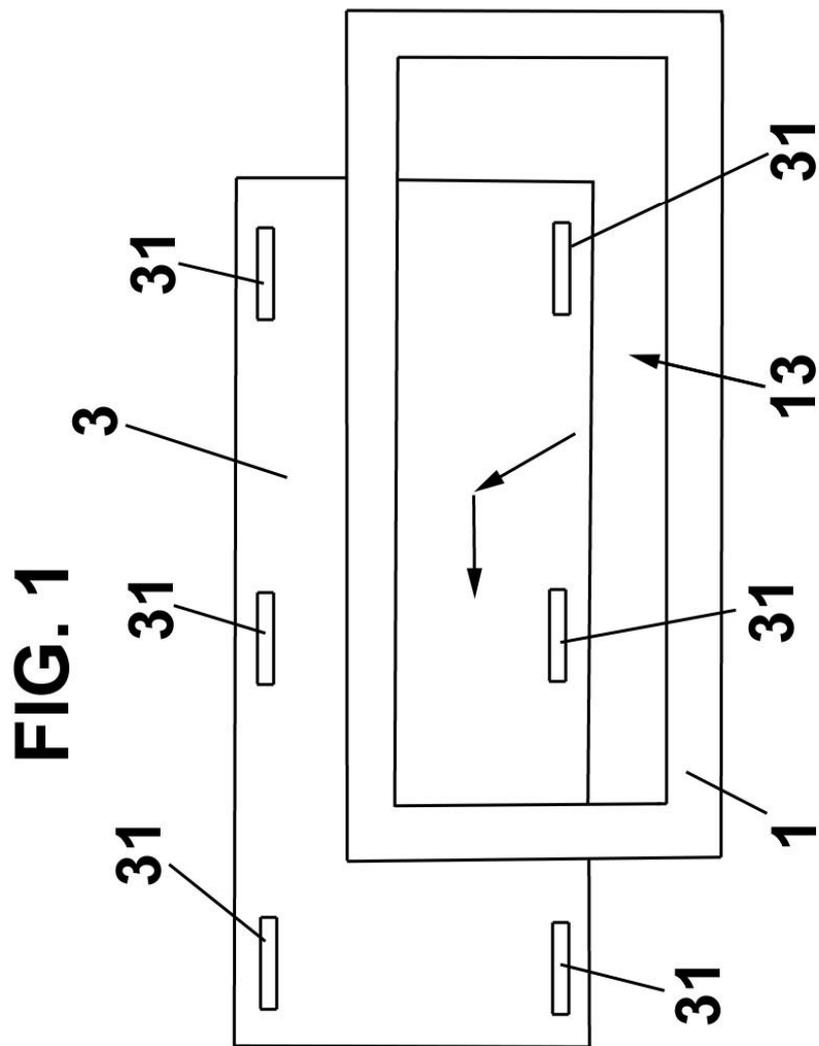
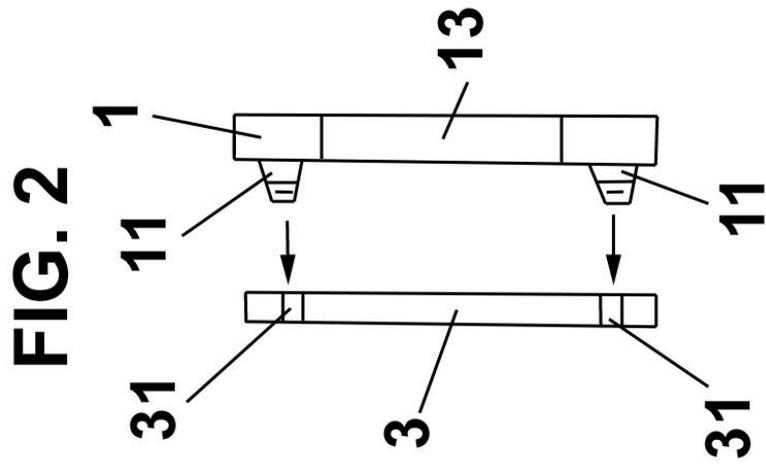


FIG. 3

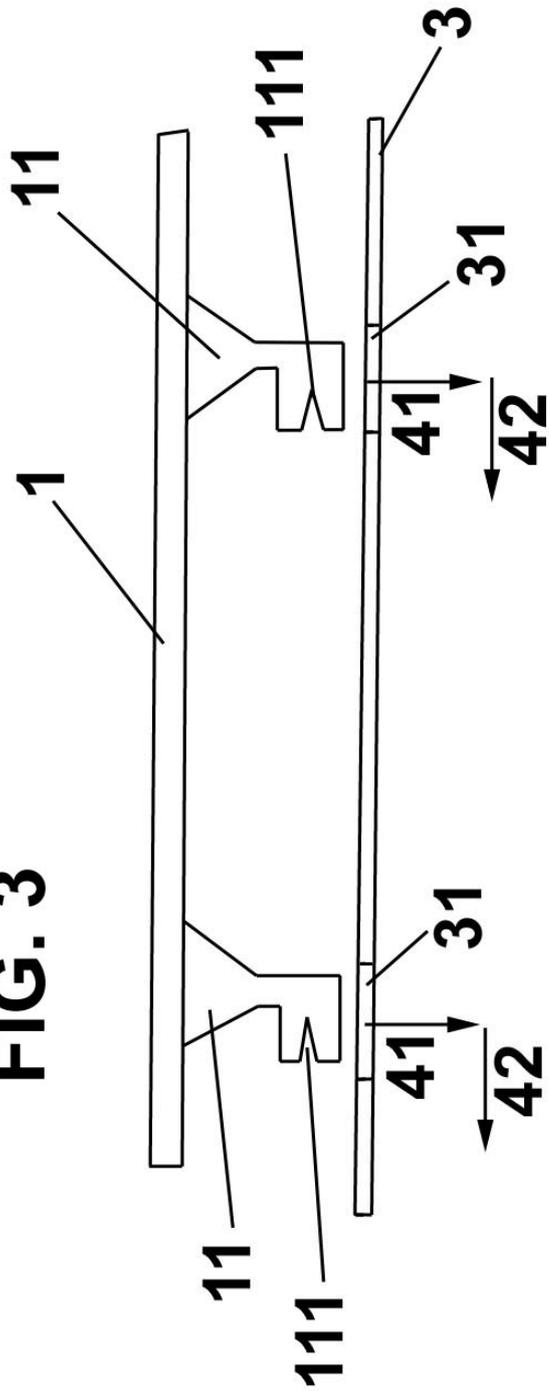
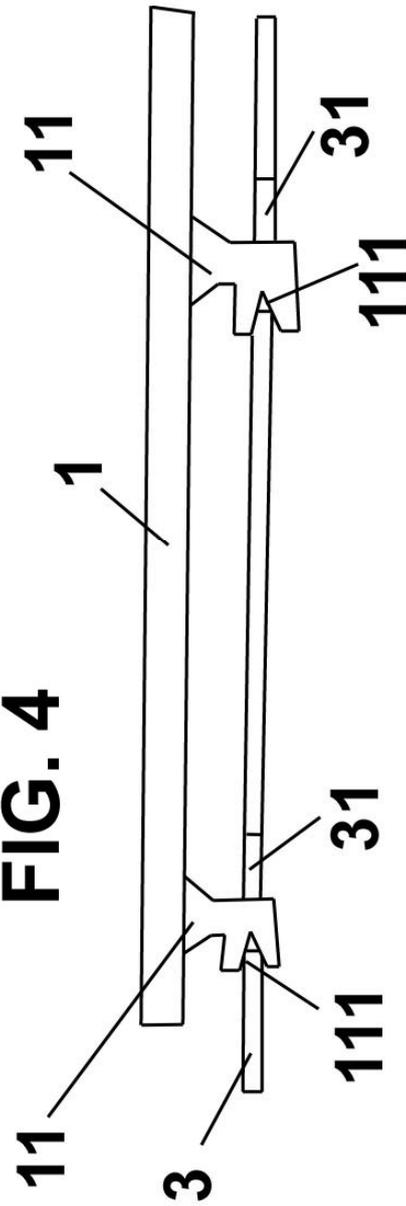


FIG. 4



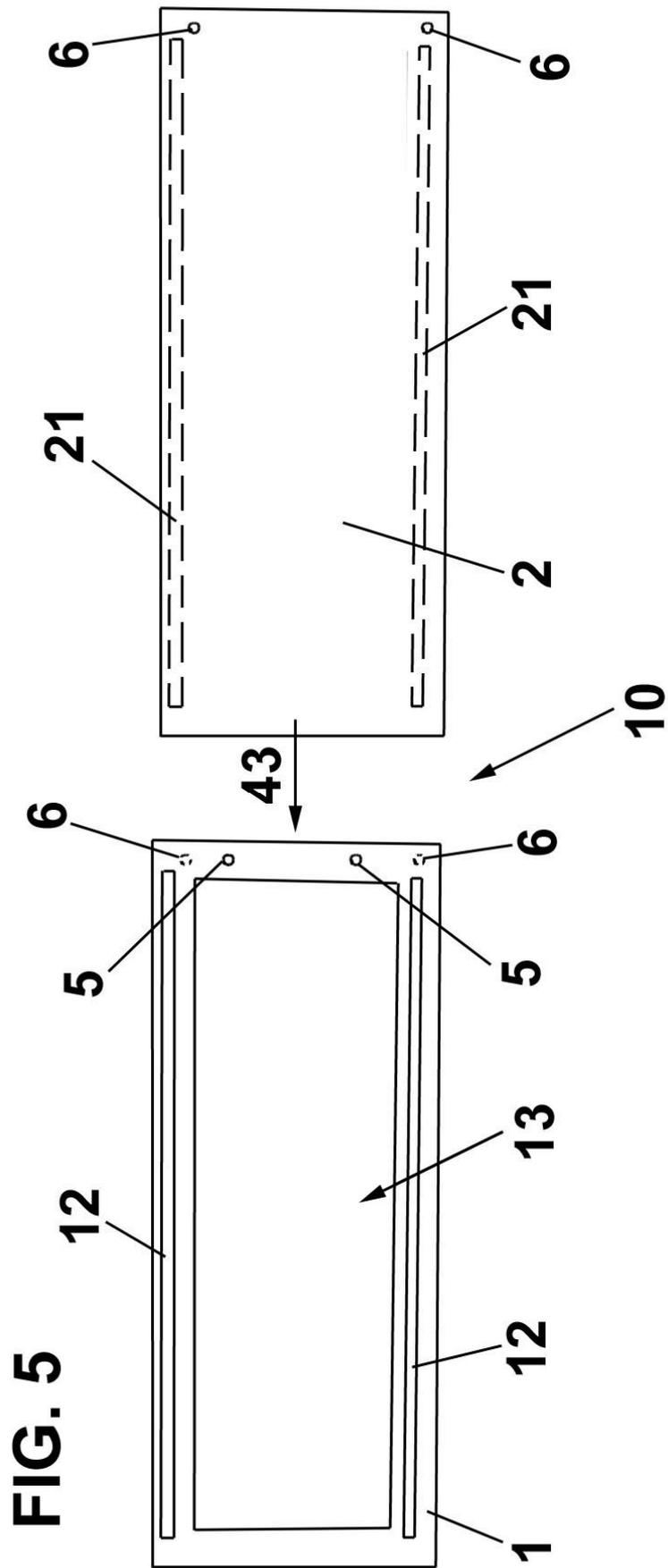
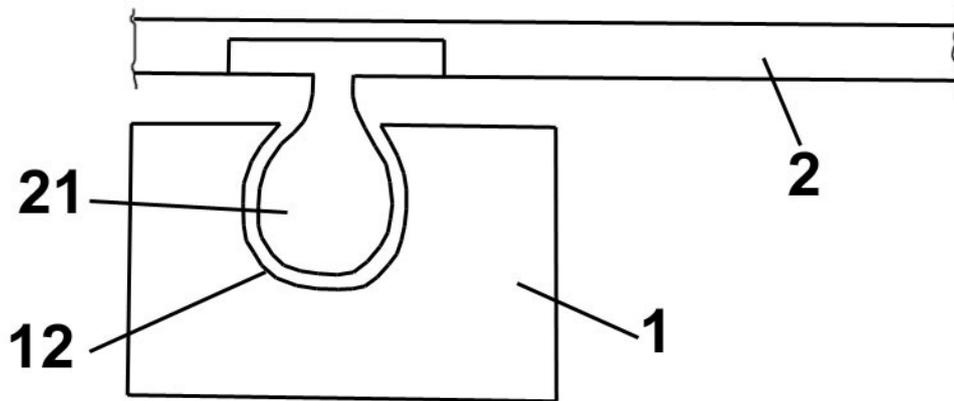


FIG. 6





- ②① N.º solicitud: 201631131
②② Fecha de presentación de la solicitud: 29.08.2016
③② Fecha de prioridad:

INFORME SOBRE EL ESTADO DE LA TECNICA

⑤① Int. Cl.: **B60R13/02** (2006.01)
B60J5/04 (2006.01)

DOCUMENTOS RELEVANTES

Categoría	⑤⑥ Documentos citados	Reivindicaciones afectadas
Y	EP 1686011 A1 (INTIER AUTOMOTIVE INC) 02/08/2006, párrafos [0008]-[0020]; figuras 1-4	1,3,11
Y	US 2007113483 A1 (HERNANDEZ et al.) 24/05/2007, párrafos [0015]-[0022]; figuras	1,3,11
A	GB 2397088 A (LEAR CORP) 14/07/2004, resumen; figuras 1-4	1,3,11,12
A	US 2006265963 A1 (WINBORN) 30/11/2006, párrafos [0045]-[0053]; figuras 1-3C	1,3,11
A	DE 10110753 A1 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG et al.) 19/09/2002, resumen; figuras	6,11

Categoría de los documentos citados

X: de particular relevancia

Y: de particular relevancia combinado con otro/s de la misma categoría

A: refleja el estado de la técnica

O: referido a divulgación no escrita

P: publicado entre la fecha de prioridad y la de presentación de la solicitud

E: documento anterior, pero publicado después de la fecha de presentación de la solicitud

El presente informe ha sido realizado

para todas las reivindicaciones

para las reivindicaciones nº:

Fecha de realización del informe
06.10.2016

Examinador
F. García Sanz

Página
1/4

Documentación mínima buscada (sistema de clasificación seguido de los símbolos de clasificación)

B60R, B60J

Bases de datos electrónicas consultadas durante la búsqueda (nombre de la base de datos y, si es posible, términos de búsqueda utilizados)

INVENES, EPODOC

Fecha de Realización de la Opinión Escrita: 06.10.2016

Declaración

Novedad (Art. 6.1 LP 11/1986)	Reivindicaciones 1-12	SI
	Reivindicaciones	NO
Actividad inventiva (Art. 8.1 LP11/1986)	Reivindicaciones 2,4-10,12	SI
	Reivindicaciones 1,3,11	NO

Se considera que la solicitud cumple con el requisito de aplicación industrial. Este requisito fue evaluado durante la fase de examen formal y técnico de la solicitud (Artículo 31.2 Ley 11/1986).

Base de la Opinión.-

La presente opinión se ha realizado sobre la base de la solicitud de patente tal y como se publica.

1. Documentos considerados.-

A continuación se relacionan los documentos pertenecientes al estado de la técnica tomados en consideración para la realización de esta opinión.

Documento	Número Publicación o Identificación	Fecha Publicación
D01	EP 1686011 A1 (INTIER AUTOMOTIVE INC)	02.08.2006
D02	US 2007113483 A1 (HERNANDEZ et al.)	24.05.2007
D03	GB 2397088 A (LEAR CORP)	14.07.2004
D04	US 2006265963 A1 (WINBORN)	30.11.2006
D05	DE 10110753 A1 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG et al.)	19.09.2002

2. Declaración motivada según los artículos 29.6 y 29.7 del Reglamento de ejecución de la Ley 11/1986, de 20 de marzo, de Patentes sobre la novedad y la actividad inventiva; citas y explicaciones en apoyo de esta declaración

El documento D01 (los números entre paréntesis se aplican a este documento), que se considera el más relevante del estado de la técnica, se refiere a un método para el montaje de un revestimiento (14) a un componente de chapa (20) de un vehículo, en el que el revestimiento comprende un elemento de sellado (24) y una cubierta (18), siendo el elemento de sellado acoplable al componente de chapa (mediante un adhesivo o material de unión (50)) y siendo la cubierta acoplable previamente al elemento de sellado (ver figura 2 y su parte descriptiva correspondiente), lo que confiere a dicho elemento una función de posicionamiento posterior, en que la parte interior (16) del revestimiento comprende varios salientes/mecanismos de retención (26) que, aunque se especifica (ver el principio del párrafo [0016]) que se forman durante el proceso de moldeo por inyección que produce el revestimiento, no se describe que sean de plástico (o material similar), comprendiendo el elemento de sellado varios alojamientos/aberturas (34) complementarios a los salientes, de manera que son acoplables entre sí (*afecta a la 1ª reivindicación*).

También, en este documento se especifica que el componente de chapa (20) es la parte interior del armazón de puerta (12) y, por tanto, de un elemento móvil del vehículo (*afecta a la 11ª reivindicación*).

Por lo tanto, el documento D01, aunque tiene bastantes características técnicas comunes con la primera reivindicación (única independiente) de la solicitud de patente en estudio y se aplica en el mismo campo técnico, es decir, el de los sistemas/métodos para montar un revestimiento en un componente de chapa en vehículos, no da a conocer que los salientes sean de plástico, ni que pertenezcan al elemento de sellado (y no al revestimiento) y, por ello, que los alojamientos complementarios pertenezcan al componente de chapa (y no al elemento de sellado).

Pero justamente el documento D02 (los números entre paréntesis se aplican a este documento) se refiere a un conjunto de módulo de puerta (10) para vehículos, que incluye una placa portadora (12) y un panel interior de puerta (14), que constituye el componente de chapa, incluyendo la placa portadora varios salientes/pasadores de posicionamiento (30) que, además de ser de material plástico (ver el párrafo [0021]), son acoplables en varios alojamientos/aberturas (46) complementarios del panel interior para proporcionar (ver el principio del párrafo [0022]) tanto una capacidad de alineación (posicionamiento) como de retención para la placa portadora (que un experto en la técnica, tras la comprensión de las enseñanzas en D01, podría considerar como el elemento intermedio de posicionamiento) dentro del conjunto de módulo de puerta (*afecta a la 1ª reivindicación*). Asimismo, cada uno de los salientes (30) ya citados comprende (ver las figuras 2-5) una ranura (40), que los confiere una forma de uña en el extremo más alejado de la placa portadora (*afecta a la 3ª reivindicación*).

Los documentos D03, D04 Y D05 solamente reflejan el Estado de la Técnica.

Por lo explicado anteriormente, aunque la presente invención parece que tiene novedad, su única reivindicación independiente, *en la medida que puede interpretarse*, parece que no tendría actividad inventiva si se combinasen los documentos D01 y D02 particularmente relevantes, ya que dicha combinación resultaría evidente para un experto en el campo técnico citado anteriormente, todo ello según las exigencias de los Artículos 6.1 y 8.1 de la Ley de Patentes 11/86.