

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
COURBEVOIE

①1 N° de publication : **3 089 459**

(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

②1 N° d'enregistrement national : **18 72635**

⑤1 Int Cl⁸ : **B 60 J 1/17** (2019.01), **B 60 J 5/04**, 10/75, 10/79

①2

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 10.12.18.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 12.06.20 Bulletin 20/24.

⑤6 Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

⑥0 Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

Demande(s) d'extension :

⑦1 Demandeur(s) : HUTCHINSON SOCIETE ANONYME
— FR.

⑦2 Inventeur(s) : BLOTTIAU OLIVIER, LAJOUX CYRIL
et GAMBIER ANNE.

⑦3 Titulaire(s) : HUTCHINSON SOCIETE ANONYME.

⑦4 Mandataire(s) : GEVERS & ORES.

⑤4 Kit et procédé d'habillage d'un rail de porte d'un véhicule.

⑤7 Kit d'habillage d'un rail de porte d'un véhicule,
comprenant deux ensembles similaires aptes à être montés
sur le rail d'une même porte, un seul de ces ensembles
étant monté sur ce rail en fonction d'un aspect esthétique re-
cherché parmi un premier aspect appelé « flush » et un se-
cond aspect appelé « non flush ».

Figure pour l'abrégié : Figure 9

FR 3 089 459 - A1



Description

Titre de l'invention : Kit et procédé d'habillage d'un rail de porte d'un véhicule

Domaine technique de l'invention

[0001] La présente invention concerne un kit et un procédé d'habillage d'un rail de porte d'un véhicule.

Arrière-plan technique

[0002] Un véhicule automobile comprend des portes qui comportent chacune en général au moins une vitre. Comme cela est visible à la figure 1, une porte 10 comprend une partie basse 10a et une partie haute 10b qui forme un cadre 12 destiné à entourer la vitre 14. Lorsque cette vitre 14 est mobile, elle peut être déplacée de la partie haute 10b dans la partie basse 10a. Le cadre 12 a une forme générale en U inversé et comprend deux rails latéraux 12a reliés par un rail transversal 12b. Les rails latéraux 12a sont en général appelés des montants du fait de leur orientation sensiblement verticale.

[0003] Les parties haute 10b et basse 10a de la porte peuvent être formées d'une seule pièce, comme cela est schématiquement représenté à la figure 1, ou bien de deux pièces ou plus fixées ensemble, comme cela est représenté à la figure 2. La présente invention s'applique à ce type de porte à partie haute et donc à cadre et ne traite donc pas des portes sans cadre.

[0004] La porte est en général fabriquée à partir d'une ou plusieurs tôles qui peuvent être embouties, soudées, rivetées, etc. La porte est de plus en général habillée pour améliorer son esthétique. C'est notamment le cas de l'un de ses montants de pied-milieu sur lesquels un organe de finition tel qu'un enjoliveur peut être rapporté et fixé.

[0005] Pour cela, il existe un ensemble d'habillage comportant un joint d'étanchéité destiné à coopérer avec la vitre de la porte le long du montant, et un enjoliveur destiné à améliorer l'esthétique de la porte le long du montant.

[0006] Dans la technique actuelle, un constructeur automobile demande à un fournisseur de lui fournir un ensemble d'habillage selon un aspect esthétique recherché et pour une référence de porte bien définie. En fonction des spécificités de cette porte et en particulier de son montant, le fournisseur concevra donc un ensemble particulier adapté.

[0007] Parmi les aspects esthétiques qui peuvent être recherchés par un constructeur, il y a l'aspect « flush » qui consiste à aligner une surface extérieure de l'enjoliveur avec une surface extérieure de la vitre de la porte. Cet aspect « lisse » est particulièrement apprécié actuellement de la clientèle. Par opposition à cet aspect « flush », il existe un aspect esthétique plus classique que l'on peut appeler « non flush », qui consiste à avoir un écart entre les surfaces extérieures précitées.

[0008] Dans la technique actuelle, on comprend donc qu'un fournisseur devra concevoir un ensemble d'habillage pour un aspect esthétique donné et pour une référence de porte particulière.

[0009] La présente invention propose un perfectionnement à cette situation.

Résumé de l'invention

[0010] L'invention propose à cet effet un kit d'habillage d'un rail de porte d'un véhicule, comprenant un premier ensemble d'habillage comportant un premier organe d'étanchéité destiné à coopérer avec une vitre de la porte le long dudit rail, et un premier organe de finition destiné à améliorer l'esthétique de la porte le long dudit rail, le premier ensemble comportant des premiers éléments de fixation sur ledit rail,

[0011] caractérisé en ce qu'il comprend un second ensemble d'habillage comportant un second organe d'étanchéité destiné à coopérer avec une vitre de la porte le long dudit rail, et un second organe de finition destiné à améliorer l'esthétique de la porte le long dudit rail, le second ensemble comportant des seconds éléments de fixation sur ledit rail,

[0012] les premier et second ensembles étant tous les deux aptes à être montés sur le rail d'une même porte, et un seul de ces ensembles étant monté sur ce rail en fonction d'un aspect esthétique recherché parmi un premier aspect appelé « flush » et un second aspect appelé « non flush »,

[0013] le premier ensemble étant monté sur le rail si le premier aspect « flush » est recherché, ce premier ensemble étant configuré pour que ledit organe de finition ait une surface extérieure alignée avec une surface extérieure de la vitre de la porte, lorsque le premier ensemble est fixé sur le rail de cette porte, et

[0014] le second ensemble étant monté sur le rail si le second aspect « non flush » est recherché, ce second ensemble étant différent du premier ensemble et configuré pour que ledit organe de finition ait une surface extérieure écartée d'une surface extérieure de la vitre de la porte, lorsque le second ensemble est fixé sur le rail de cette porte.

[0015] Il est ainsi proposé un kit comportant deux ensembles d'habillage destinés à habiller une même référence ou un même modèle de porte et en particulier un même rail de porte. Naturellement, un seul des ensembles sera utilisé par le constructeur automobile mais celui-ci aura le choix d'utiliser l'un ou l'autre des ensembles en fonction de l'aspect esthétique recherché et par exemple de la gamme de la voiture. Pour une gamme standard, un aspect « non flush » pourrait être utilisé alors que pour une gamme luxe, un aspect « flush » pourrait être utilisé.

[0016] Le kit selon l'invention peut comprendre une ou plusieurs des caractéristiques suivantes, prises isolément les unes des autres ou en combinaison les unes avec les autres :

- [0017] - l'organe d'étanchéité et l'organe de finition de chaque ensemble sont formés par deux pièces distinctes, l'organe de finition étant configuré pour coopérer avec lesdits éléments de fixation et pour maintenir l'organe d'étanchéité du même ensemble ;
- [0018] - l'organe d'étanchéité de chaque ensemble est un joint de coulisse et a une portion allongée ayant une section en forme de U dans laquelle est destiné à être logé et à coulisser la vitre ou un élément de guidage porté par la vitre ;
- [0019] - l'organe de finition est configuré pour maintenir serré l'organe d'étanchéité du même ensemble contre une portion dudit rail ;
- [0020] - l'organe de finition de chaque ensemble est un enjoliveur ;
- [0021] - l'organe de finition de chaque ensemble comprend des plots d'appui sur ledit rail ;
- [0022] - l'organe de finition de chaque ensemble comprend des pattes d'accrochage sur ledit rail ;
- [0023] - l'organe de finition de chaque ensemble est indifféremment constitué d'une seule ou de plusieurs éléments et matériaux (exemple : pièce monobloc monomatériau injectée, ou pièce monobloc bi-injectée, ou encore pièce composée d'une partie d'aspect rapportée (collée ou adhésivée ou encliquetée, etc...) sur une deuxième partie de fixation, la partie d'aspect pouvant être adaptée (couleur, texture, brillance) suivant l'effet désiré ;
- [0024] - l'organe de finition de chaque ensemble comprend une paroi destinée à s'étendre le long dudit rail et à recouvrir ce rail, le premier organe de finition étant configuré, lorsqu'il est fixé sur le rail, pour que sa paroi soit située à une distance d_1 du rail, et le second organe de finition étant configuré, lorsqu'il est fixé sur le rail, pour que sa paroi soit située à une distance d_2 du rail qui est supérieure à d_1 ;
- [0025] - les éléments de fixation de chaque ensemble comprennent des vis ou pions ou rivets configurés pour traverser des orifices dudit rail et pour être engagés dans des trous de l'organe de finition.
- [0026] La présente invention concerne également un procédé d'habillage d'un rail de porte d'un véhicule au moyen d'un kit selon l'une des revendications précédentes, comprenant les étapes consistant à :
- [0027] - choisir un aspect esthétique parmi l'aspect « flush » et « non flush », et
- [0028] - fixer l'ensemble correspondant à l'aspect esthétique choisi sur le rail de porte.

Brève description des figures

- [0029] L'invention sera mieux comprise et d'autres détails, caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront plus clairement à la lecture de la description suivante faite à titre d'exemple non limitatif et en référence aux dessins annexés dans lesquels :
- [0030] [fig.1] la figure 1 est une vue très schématique d'une porte d'un véhicule, dont les parties haute et basse sont formées d'une seule pièce,

- [0031] [fig.2] la figure 2 est une vue très schématique d'une autre porte d'un véhicule, dont les parties haute et basse sont formées de pièces différentes qui sont assemblées,
- [0032] [fig.3] la figure 3 est une vue schématique en coupe transversale d'un ensemble d'habillage d'un rail supérieur de porte d'un véhicule,
- [0033] [fig.4] la figure 4 est une vue schématique en coupe transversale d'un ensemble d'habillage d'un rail latéral de porte d'un véhicule,
- [0034] [fig.5] la figure 5 est une vue schématique en coupe transversale d'un ensemble d'habillage d'un rail supérieur de porte d'un véhicule,
- [0035] [fig.6] la figure 6 est une vue schématique en coupe transversale d'un ensemble d'habillage de rails latéraux de pied milieu d'un véhicule,
- [0036] [fig.7] la figure 7 est une vue schématique en coupe transversale d'un des ensembles d'habillage selon un premier mode de réalisation d'un kit selon l'invention,
- [0037] [fig.8] la figure 8 est une vue schématique en coupe transversale d'un autre des ensembles d'habillage selon un premier mode de réalisation d'un kit selon l'invention,
- [0038] [fig.9] la figure 9 est une vue schématique en coupe transversale similaire à celles des figures 7 et 8 et montrant les deux ensembles d'habillage superposés du premier mode de réalisation du kit afin d'apprécier les différences de position entre leurs organes d'étanchéité et de finition,
- [0039] [fig.10] la figure 10 est une vue schématique en coupe transversale d'un des ensembles d'habillage selon un deuxième mode de réalisation d'un kit selon l'invention,
- [0040] [fig.11] la figure 11 est une vue schématique en coupe transversale d'un autre des ensembles d'habillage selon un deuxième mode de réalisation d'un kit selon l'invention,
- [0041] [fig.12] la figure 12 est une vue schématique en coupe transversale d'un des ensembles d'habillage selon un troisième mode de réalisation d'un kit selon l'invention,
- [0042] [fig.13] la figure 13 est une vue schématique en coupe transversale d'un autre des ensembles d'habillage selon un troisième mode de réalisation d'un kit selon l'invention,
- [0043] [fig.14] la figure 14 est une vue schématique en perspective d'un organe de finition, et la figure 14a est une vue à plus grande échelle d'un détail de la figure 14,
- [0044] [fig.15] la figure 15 est une vue schématique en perspective éclatée d'éléments d'une partie haute de porte d'un véhicule,
- [0045] [fig.16] la figure 16 est une vue schématique en coupe transversale d'un des ensembles d'habillage selon une variante de réalisation, et
- [0046] [fig.17] la figure 17 est une vue schématique en coupe transversale et à plus grande échelle d'un des ensembles d'habillage selon une autre variante.

Description détaillée de l'invention

- [0047] Les figures 1 et 2 ont été décrites dans ce qui précède.
- [0048] Les figures 3 à 6 illustrent différents rails 16 de véhicules automobiles. Cela démontre que les rails 16 des véhicules peuvent être très différents de par leurs formes, dimensions et compositions. Ils peuvent comprendre une ou plusieurs peau(x) ou tôle(s) 16a, 16b, 16c qui est/sont mise(s) en forme par emboutissage, pliage, roulage, par exemple. Les peaux ou tôles 16a, 16b, 16c sont assemblées l'une sur l'autre, par exemple par soudage, rivetage, vissage, etc.
- [0049] La figure 3 représente une vue en coupe d'un rail supérieur 12b et la figure 4 représente une vue en coupe d'un rail latéral 12a. La figure 5 représente une vue en coupe d'un rail supérieur 12b et la figure 6 représente une vue en coupe de rails latéraux 12a de pied milieu.
- [0050] Dans la description qui suit, les rails, qui sont supérieurs ou latéraux, seront désignés par la même référence 16.
- [0051] Les rails 16 sont habillés avec des ensembles 18 comportant au moins un organe d'étanchéité 22 et un organe de finition 20. Les organes 20, 22 peuvent être formés d'une seule pièce (figures 3, 4 et 6) ou de deux pièces distinctes (figure 5).
- [0052] Les organes 20, 22 s'étendent le long et sur le rail 16 et sont destinés à le cacher tout en assurant une étanchéité avec la vitre 14, le rail 16 ou un autre élément de la carrosserie du véhicule.
- [0053] Les ensembles d'habillage représentés dans les figures 3 à 6 sont du type « non flush », c'est-à-dire que leurs organes de finition 20 comprennent une surface extérieure 20a visible par un utilisateur située à l'extérieur du véhicule, qui n'est pas alignée avec la surface extérieure 14a de la vitre 14.
- [0054] Les figures 7 à 9 illustrent le principe de l'invention qui consiste à proposer sous la forme d'un kit, deux ensembles d'habillage 24, 26 destinés à procurer des aspects esthétiques différents, respectivement « flush » et « non flush », et aptes à être montés sur une même référence de porte et donc de rail 16.
- [0055] Chaque ensemble d'habillage 24, 26 comprend un organe d'étanchéité 24b, 26b destiné à coopérer avec une vitre 14 de la porte le long du rail 16, et un organe de finition 24a, 26a destiné à améliorer l'esthétique de la porte le long du rail. Chaque ensemble 24, 26 comporte en outre des éléments 28 de fixation sur le rail 16.
- [0056] Les ensembles 24, 26 sont tous les deux aptes à être montés sur le rail 16. Un seul de ces ensembles y est monté en fonction de l'aspect esthétique recherché parmi « flush » et « non flush ».
- [0057] L'ensemble d'habillage 24 de la figure 7 est destiné à procurer l'aspect « non flush » recherché. L'organe de finition 24a, qui se présente ici sous la forme d'un enjoliveur,

est configuré pour avoir une surface extérieure 30a qui est écartée de la surface extérieure 14a de la vitre 14 lorsque l'ensemble 24 est fixé sur le rail 16.

- [0058] Dans l'exemple représenté, l'organe 24a comprend une paroi 30 sensiblement plane destinée à s'étendre le long du rail 16 et à le recouvrir au moins partiellement. La surface extérieure 30a est portée par cette paroi 30 qui comprend une surface intérieure 30b faisant face au rail et sur lequel sont formées en saillie des plots 32 d'appui sur le rail.
- [0059] Des pattes 34 d'appui et/ou d'accrochage peuvent en outre s'étendre depuis la paroi 30 vers le rail 16 et coopérer avec ce rail pour assurer le positionnement et le maintien en position de l'organe 24a sur le rail 16.
- [0060] Les éléments de fixation 28 sont ici formés par des vis ou des pions qui sont configurés pour traverser des orifices 36 prévus sur le rail et pour être engagés, par exemple par vissage, dans des trous 38 de l'organe de finition tels que des trous formés dans des plots d'appui 32.
- [0061] Dans l'exemple représenté, l'organe 24a comprend un bord longitudinal sur lequel est située une patte d'accrochage 34, et un bord longitudinal opposé qui s'étend à distance d'une portion du rail pour définir avec celle-ci une gorge longitudinale 38 de réception de l'organe d'étanchéité 24b.
- [0062] Un organe 24a est mieux visible aux figures 14 et 14a.
- [0063] Dans l'exemple représenté, cet organe d'étanchéité 24b est un joint de coulisse qui a une portion allongée ayant une section en forme de U dans laquelle est destiné à être logé et à coulisser la vitre 14.
- [0064] La figure 15 permet de visualiser certaines pièces de la partie haute d'une porte et notamment un joint de coulisse J qui est un organe d'étanchéité bien connu d'un homme du métier spécialisé dans l'étanchéité d'un véhicule automobile.
- [0065] Dans la position montée représentée à la figure 7, la paroi 30 est située à une distance d2 du rail 16. La vitre 14 est engagée dans l'organe d'étanchéité 24b logé dans la gorge 38 et les surfaces 30a, 14a sont écartées l'une par rapport à l'autre.
- [0066] L'ensemble d'habillage 26 de la figure 8 est destiné à procurer l'aspect « flush » recherché. L'organe de finition 26a, qui se présente ici sous la forme d'un enjoliveur, est configuré pour avoir une surface extérieure 30a qui est alignée avec la surface extérieure 14a de la vitre 14 lorsque l'ensemble 26 est fixé sur le rail 16.
- [0067] Dans l'exemple représenté, l'organe 26a comprend une paroi 30 sensiblement plane destinée à s'étendre le long du rail 16 et à le recouvrir au moins partiellement. La surface extérieure 30a est portée par cette paroi 30 qui comprend une surface intérieure 30b faisant face au rail et sur laquelle sont formées en saillie des plots 32 d'appui sur le rail.
- [0068] Des pattes 34 d'appui et/ou d'accrochage peuvent en outre s'étendre depuis la paroi

30 vers le rail 16 et coopérer avec ce rail pour assurer le positionnement et le maintien en position de l'organe 24a sur le rail 16.

- [0069] Les éléments de fixation 28 sont ici formés par des vis ou des pions qui sont configurés pour traverser des orifices 36 prévus sur le rail et pour être engagés, par exemple par vissage, dans des trous 38 de l'organe de finition tels que des trous formés dans des plots d'appui 32.
- [0070] Dans l'exemple représenté, l'organe 26a comprend un bord longitudinal sur lequel est située une patte d'accrochage 34, et un bord longitudinal opposé qui s'étend à distance d'une portion du rail pour définir avec celle-ci une gorge longitudinale 38 de réception de l'organe d'étanchéité 26b.
- [0071] Un organe 24a est mieux visible aux figures 14 et 14a.
- [0072] Dans l'exemple représenté, cet organe d'étanchéité 26b est un joint de coulisse qui a une portion allongée ayant une section en forme de U dans laquelle est destiné à être logé et à coulisser un guide 40 porté par la vitre 14.
- [0073] La figure 15 permet de visualiser la composition de la partie haute d'une porte et notamment un joint de coulisse J qui est un organe d'étanchéité bien connu d'un homme du métier spécialisé dans l'étanchéité d'un véhicule automobile.
- [0074] Dans la position montée représentée à la figure 8, la paroi 30 est située à une distance d_1 du rail 16, cette distance d_1 étant plus faible que la distance d_2 précitée. La vitre 14 est alignée avec la paroi 30 et leurs surfaces 30a, 14a sont alignées.
- [0075] La figure 9 permet de constater la différence de positionnement des ensembles 24, 26 et en particulier de leurs organes 24a, 24b, 26a, 26b du fait de la différence entre les distances d_1 , d_2 notamment.
- [0076] Les figures 10 et 11 d'une part, et 12 et 13 d'autre part, montrent des variantes de réalisation du kit selon l'invention.
- [0077] La figure 10 illustre un ensemble d'habillage 26 destiné à procurer un aspect « flush » et la figure 11 illustre un ensemble d'habillage 24 destiné à procurer un aspect « non flush » pour un même kit d'habillage.
- [0078] La figure 12 illustre un ensemble d'habillage 26 destiné à procurer un aspect « flush » et la figure 13 illustre un ensemble d'habillage 24 destiné à procurer un aspect « non flush » pour un même kit d'habillage.
- [0079] Les éléments de fixation 28 des figures 10 à 13 sont ici formés par des vis ou des pions qui sont configurés pour traverser des orifices 36 d'une patte 34 de l'organe de finition 24a, 26a et pour être engagés, par exemple par vissage, dans des trous 38 du rail 16. Ces vis ou pions comprennent des têtes qui sont destinées à être cachées par l'organe d'étanchéité 24b, 26b. Ce dernier doit donc être retiré pour avoir accès aux éléments de fixation 28.
- [0080] Les figures 16 et 17 sont des vues similaires à celles des figures 7 à 13 et montrant

d'autres variantes de réalisation de l'invention.

[0081] Ces figures montrent par exemple que l'organe de finition 24a, 26a peut être formé à partir de deux matières distinctes. L'organe d'étanchéité 24b, 26b n'est pas illustré aux figures 16 et 17.

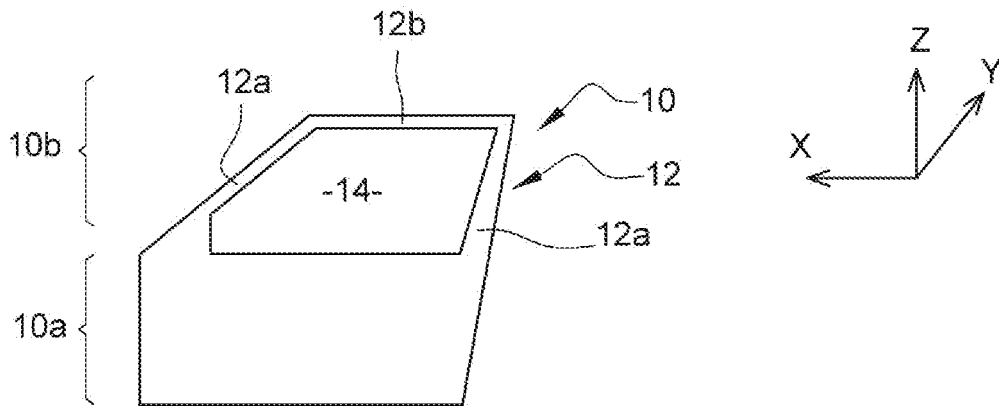
[0082] Par ailleurs, la figure 17 montre un exemple de réalisation d'un élément de fixation 28 qui traverse un orifice 36 et un trou 38 et est retenu dans ce trou par l'intermédiaire d'au moins une rondelle 40 d'encliquetage élastique ou d'insertion en force située dans le trou 38.

Revendications

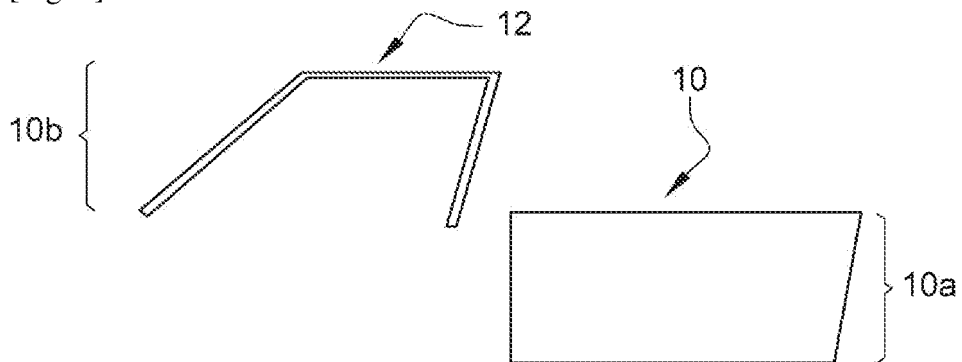
- [Revendication 1] Kit d'habillage d'un rail (16) de porte d'un véhicule, comprenant un premier ensemble d'habillage (26) comportant un premier organe d'étanchéité (26b) destiné à coopérer avec une vitre (14) de la porte le long dudit rail, et un premier organe de finition (26a) destiné à améliorer l'esthétique de la porte le long dudit rail, le premier ensemble comportant des premiers éléments (28) de fixation sur ledit rail, caractérisé en ce qu'il comprend un second ensemble d'habillage (24) comportant un second organe d'étanchéité (24b) destiné à coopérer avec une vitre de la porte le long dudit rail, et un second organe de finition (24a) destiné à améliorer l'esthétique de la porte le long dudit rail, le second ensemble comportant des seconds éléments (28) de fixation sur ledit rail,
- les premier et second ensembles (26, 24) étant tous les deux aptes à être montés sur le rail (16) d'une même porte, et un seul de ces ensembles étant monté sur ce rail en fonction d'un aspect esthétique recherché parmi un premier aspect appelé « flush » et un second aspect appelé « non flush »,
- le premier ensemble (26) étant monté sur le rail (16) si le premier aspect « flush » est recherché, ce premier ensemble étant configuré pour que ledit organe de finition (26a) ait une surface extérieure (30a) alignée avec une surface extérieure (14a) de la vitre (14) de la porte, lorsque le premier ensemble est fixé sur le rail de cette porte, et
- le second ensemble (24) étant monté sur le rail (16) si le second aspect « non flush » est recherché, ce second ensemble étant différent du premier ensemble et configuré pour que ledit organe de finition (24a) ait une surface extérieure (30a) écartée d'une surface extérieure (14a) de la vitre (14) de la porte, lorsque le second ensemble est fixé sur le rail de cette porte.
- [Revendication 2] Kit selon la revendication 1, dans lequel l'organe d'étanchéité (24b, 26b) et l'organe de finition (24a, 26a) de chaque ensemble (24, 26) sont formés par deux pièces distinctes, l'organe de finition étant configuré pour coopérer avec lesdits éléments de fixation (28) et pour maintenir l'organe d'étanchéité du même ensemble.
- [Revendication 3] Kit selon l'une des revendications précédentes, dans lequel l'organe d'étanchéité (24b, 26b) de chaque ensemble (24, 26) est un joint de coulisse et a une portion allongée ayant une section en forme de U dans

- laquelle est destiné à être logé et à coulisser la vitre (14) ou un élément de guidage (40) porté par la vitre.
- [Revendication 4] Kit selon l'ensemble des revendications 2 et 3, dans lequel l'organe de finition (24a, 26a) est configuré pour maintenir serré l'organe d'étanchéité (24b, 26b) du même ensemble contre une portion dudit rail (16).
- [Revendication 5] Kit selon l'une des revendications précédentes, dans lequel l'organe de finition (24a, 26a) de chaque ensemble (24, 26) est un enjoliveur.
- [Revendication 6] Kit selon l'une des revendications précédentes, dans lequel l'organe de finition (24a, 26a) de chaque ensemble (24, 26) comprend des plots (32) d'appui sur ledit rail (16).
- [Revendication 7] Kit selon l'une des revendications précédentes, dans lequel l'organe de finition (24a, 26a) de chaque ensemble (24, 26) comprend des pattes (34) d'accrochage sur ledit rail.
- [Revendication 8] Kit selon l'une des revendications précédentes, dans lequel l'organe de finition (24a, 26a) de chaque ensemble (24, 26) comprend une paroi (30) destinée à s'étendre le long dudit rail (16) et à recouvrir ce rail, le premier organe de finition (26a) étant configuré, lorsqu'il est fixé sur le rail, pour que sa paroi soit située à une distance d_1 du rail, et le second organe de finition étant configuré, lorsqu'il est fixé sur le rail, pour que sa paroi soit située à une distance d_2 du rail qui est supérieure à d_1 .
- [Revendication 9] Kit selon l'une des revendications précédentes, dans lequel les éléments de fixation (28) de chaque ensemble (24, 26) comprennent des vis ou pions configurés pour traverser des orifices (36) dudit rail (16) et pour être engagés dans des trous de l'organe de finition (24a, 26a).
- [Revendication 10] Procédé d'habillage d'un rail (16) de porte d'un véhicule au moyen d'un kit selon l'une des revendications précédentes, comprenant les étapes consistant à :
- choisir un aspect esthétique parmi les aspects « flush » et « non flush », et
 - fixer l'ensemble (24, 26) correspondant à l'aspect esthétique choisi sur le rail de porte.

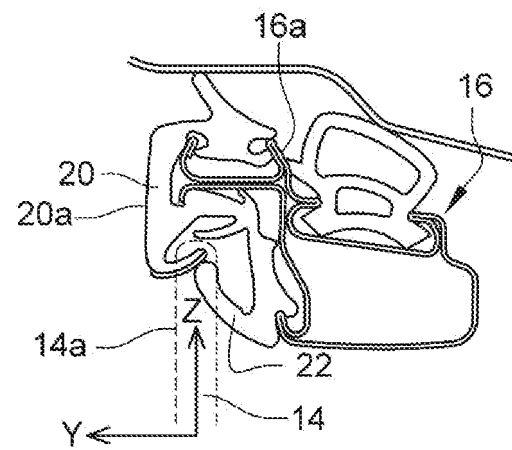
[Fig. 1]



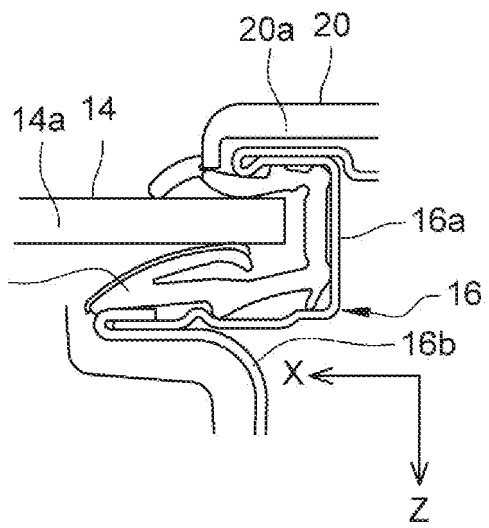
[Fig. 2]



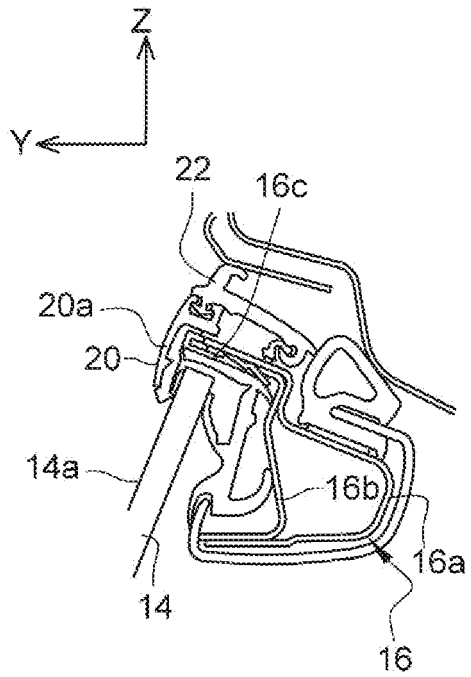
[Fig. 3]



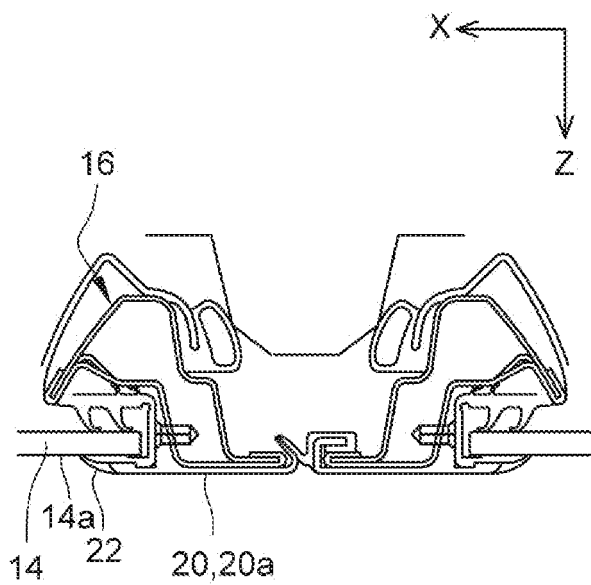
[Fig. 4]



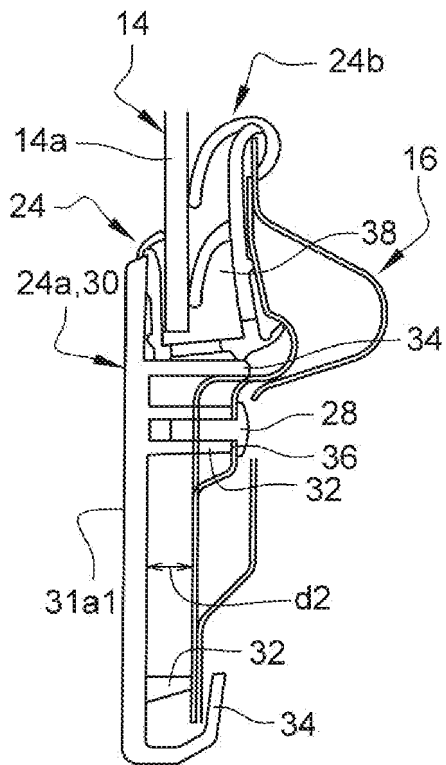
[Fig. 5]



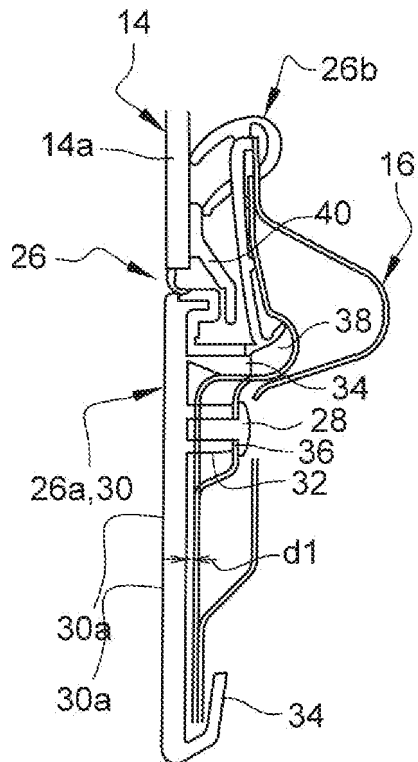
[Fig. 6]



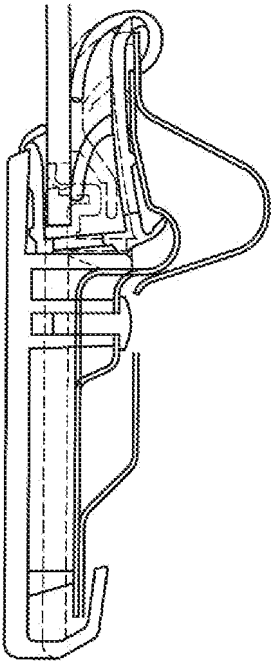
[Fig. 7]



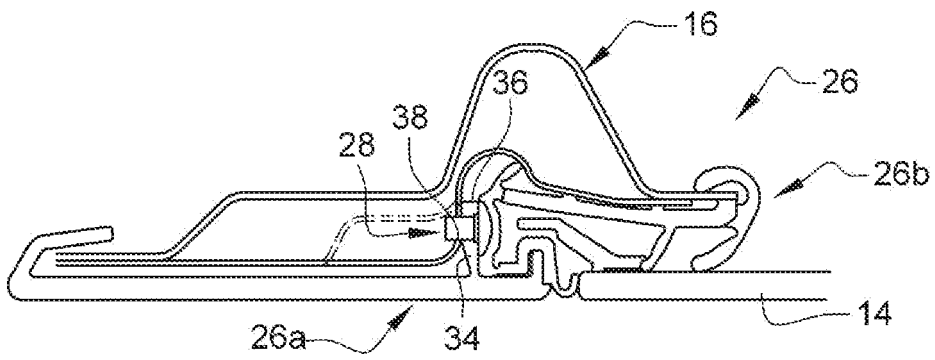
[Fig. 8]



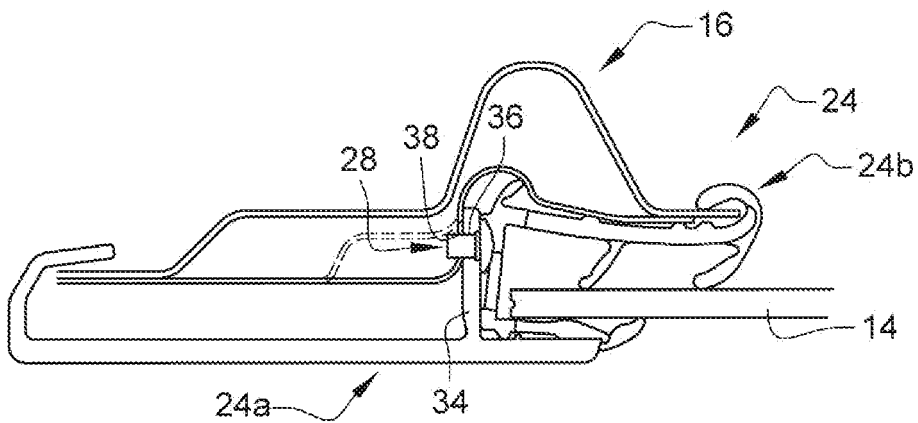
[Fig. 9]



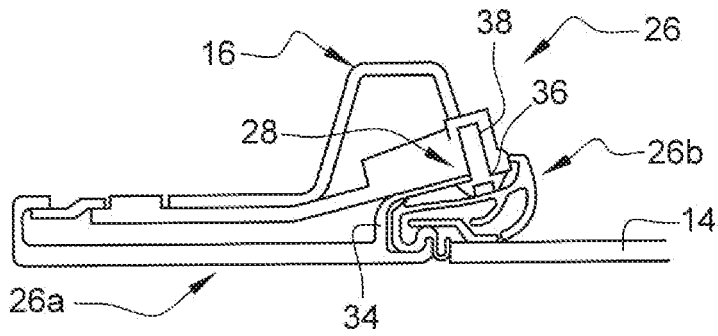
[Fig. 10]



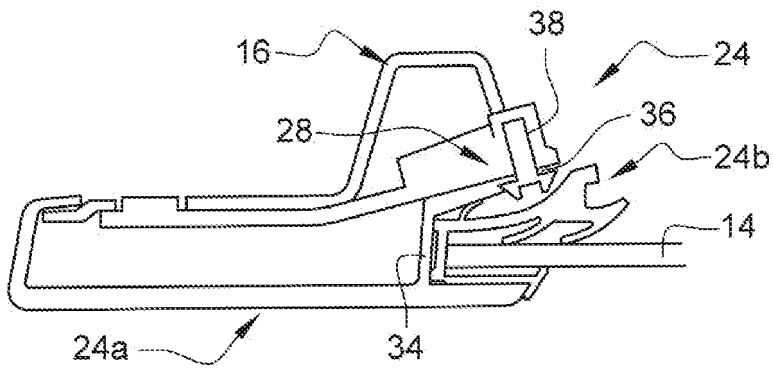
[Fig. 11]



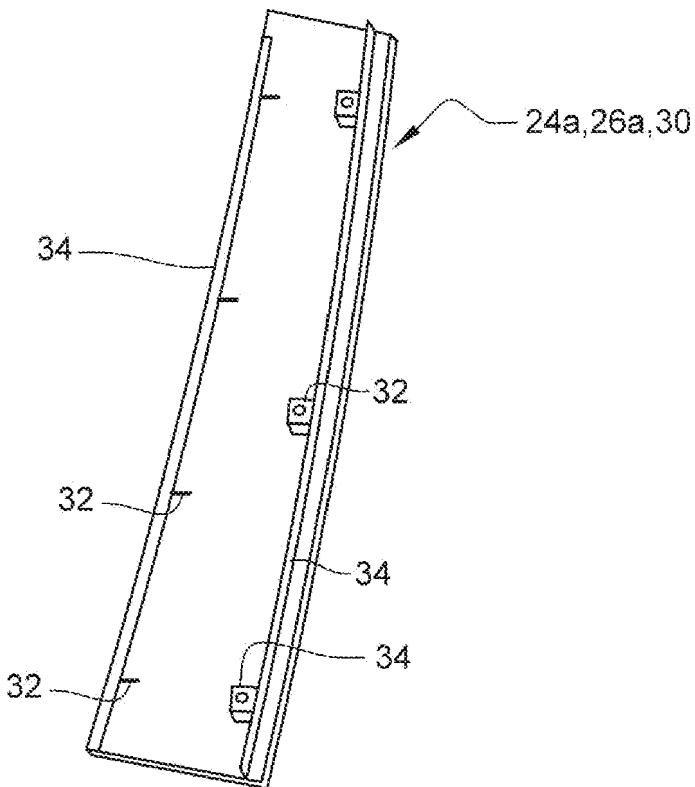
[Fig. 12]



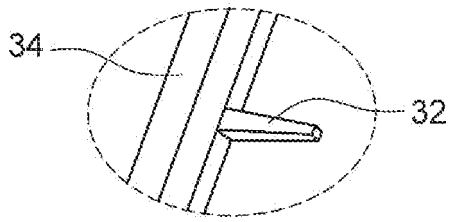
[Fig. 13]



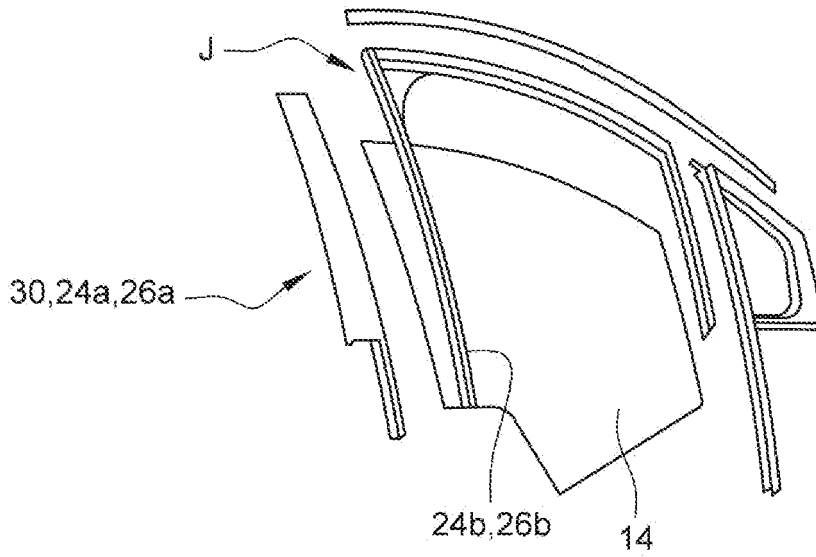
[Fig. 14]



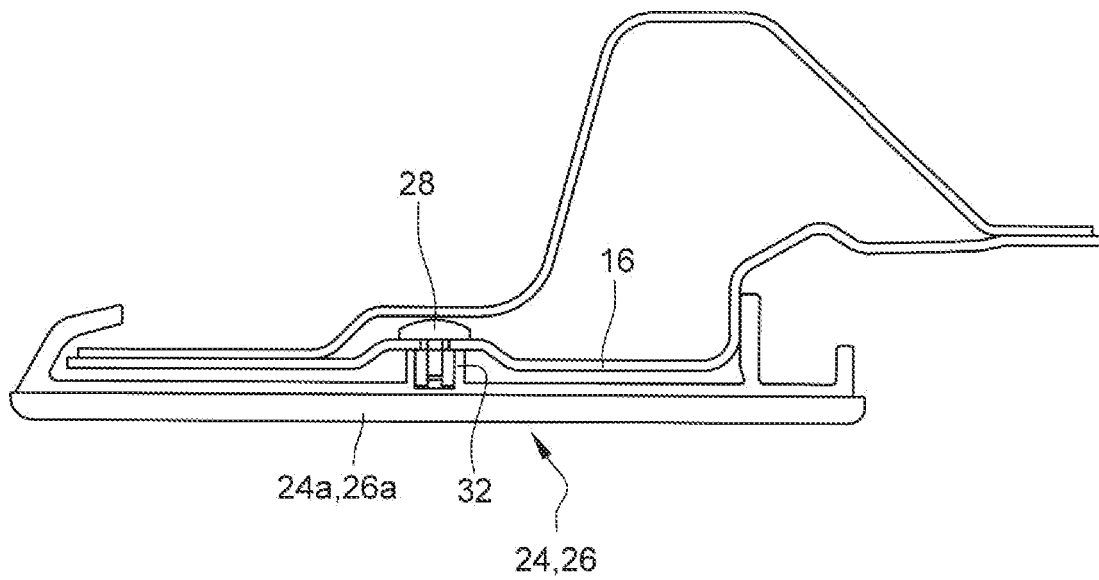
[Fig. 14a]



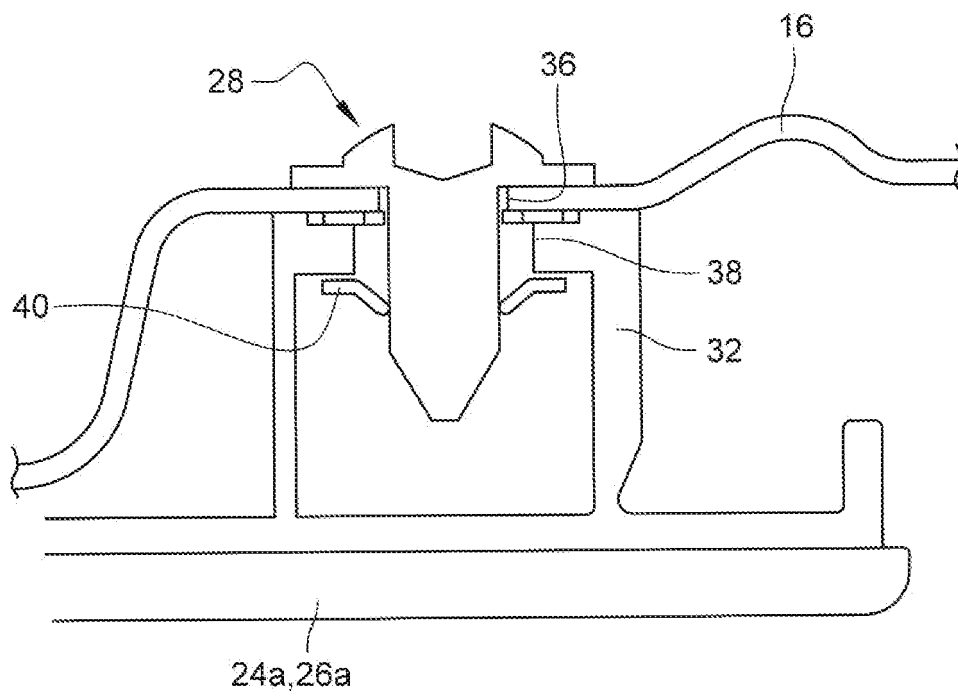
[Fig. 15]



[Fig. 16]



[Fig. 17]



**RAPPORT DE RECHERCHE
 PRÉLIMINAIRE**

 établi sur la base des dernières revendications
 déposées avant le commencement de la recherche
N° d'enregistrement
nationalFA 861506
FR 1872635

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
A	DE 10 2004 035380 A1 (WAGON AUTOMOTIVE GMBH [DE]) 9 février 2006 (2006-02-09) * figure 2 * * figures 1-3 *	1-10	B60J1/17 B60J5/04 B60J10/75 B60J10/79
A	DE 10 2015 004982 A1 (GM GLOBAL TECH OPERATIONS LLC [US]) 20 octobre 2016 (2016-10-20) * figure 8 * * figures 1-8 *	1-10	
A	GB 2 557 664 A (JAGUAR LAND ROVER LTD [GB]) 27 juin 2018 (2018-06-27) * figure 8 *	1-10	
A	GB 2 515 525 A (ASTON MARTIN LAGONDA LTD [GB]) 31 décembre 2014 (2014-12-31) * figures 1-3 *	1-10	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B60J B60R
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
7 août 2019		Schmeing, Holger	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		T : théorie ou principe à la base de l'invention	
X : particulièrement pertinent à lui seul		E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure	
Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie		à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure.	
A : arrière-plan technologique		D : cité dans la demande	
O : divulgation non-écrite		L : cité pour d'autres raisons	
P : document intercalaire		
		& : membre de la même famille, document correspondant	

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1872635 FA 861506**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du **07-08-2019**

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
DE 102004035380 A1	09-02-2006	AUCUN	

DE 102015004982 A1	20-10-2016	CN 106080428 A	09-11-2016
		DE 102015004982 A1	20-10-2016
		GB 2537993 A	02-11-2016
		US 2016303959 A1	20-10-2016

GB 2557664 A	27-06-2018	GB 2557664 A	27-06-2018
		WO 2018109007 A1	21-06-2018

GB 2515525 A	31-12-2014	AUCUN	
