

19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 561 088**

51 Int. Cl.:

**B60R 13/02** (2006.01)

**B60R 21/213** (2011.01)

**B60R 21/216** (2011.01)

**F16B 5/06** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **19.04.2012 E 12164787 (9)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **04.11.2015 EP 2514639**

54 Título: **Conjunto para la retención de un elemento de tapicería en un elemento de carrocería de un vehículo**

30 Prioridad:

**21.04.2011 FR 1153482**

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

**24.02.2016**

73 Titular/es:

**MECAPLAST FRANCE (100.0%)  
361 avenue Charles de Gaulle  
92140 Clamart, FR**

72 Inventor/es:

**CLAVERIE, AURORE;  
BOLLIER, FRANÇOIS y  
BACELOS, FRANÇOIS**

74 Agente/Representante:

**CURELL AGUILÁ, Mireia**

ES 2 561 088 T3

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

**DESCRIPCIÓN**

Conjunto para la retención de un elemento de tapicería en un elemento de carrocería de un vehículo.

5 La invención se refiere a un conjunto para la retención de un elemento de tapicería en un elemento de carrocería de un vehículo cuando tiene lugar el despliegue de un cojín inflable de seguridad, interpuesto entre los elementos de tapicería y de carrocería.

10 La invención se refiere asimismo a un vehículo equipado con este conjunto. Un cojín inflable de seguridad o airbag es una envuelta flexible en cuyo interior se inyecta un gas por reacción química explosiva, para inflarlo. Los cojines inflables de seguridad se utilizan en particular en el sector del automóvil para proteger los ocupantes de un vehículo cuando tiene lugar una colisión.

15 En el caso de un cojín inflable de seguridad lateral del tipo cortina, el cojín está interpuesto entre un elemento de carrocería del vehículo que forma un lado de caja y un elemento de tapicería del vehículo montado sobre este elemento de carrocería.

20 Cuando se detecta una colisión, el cojín se infla por inyección de gas en el interior de éste. En algunos casos, el cojín se despliega y solicita fuertemente el elemento de tapicería que se deformará y puede soltarse del elemento de carrocería en el habitáculo. Con el fin de que el elemento de tapicería no constituya un proyectil que pueda herir a uno de los ocupantes del vehículo, es necesario retener el elemento de tapicería en el elemento de carrocería y, a la vez, permitir el despliegue del cojín inflable.

25 El documento EP 1 432 598 describe un conjunto según el preámbulo de la reivindicación 1 para la retención de un elemento de tapicería en un elemento de carrocería de un vehículo cuando tiene lugar el despliegue de un cojín inflable de seguridad interpuesto entre estos elementos.

30 El conjunto comprende un portagrapas, montado sobre un elemento de tapicería del vehículo. El portagrapas está constituido por una pluralidad de paredes que delimitan una cavidad, estando una pared provista de un orificio de encliquetado. El conjunto comprende, además, un dispositivo de retención montado sobre este portagrapas. El dispositivo de retención comprende:

- 35 - una grapa que presenta una cabeza conformada para encliquetarse sobre el elemento de carrocería del vehículo, y una base conformada para encliquetarse en el orificio de encliquetado del portagrapas; y
- un tramo de conexión, realizado en una resina sintética, del cual uno de sus extremos está conectado a la grapa y del cual el extremo opuesto forma un órgano de anclaje.

40 Cuando el cojín no está desplegado, la base de la grapa está encliquetada en el orificio de encliquetado del portagrapas mientras que el tramo de conexión y el órgano de anclaje están alojados en el interior de la cavidad del portagrapas.

45 Cuando se despliega el cojín, la grapa está desencliquetada del orificio de encliquetado y el órgano de anclaje se apoya contra el contorno del orificio de encliquetado para retener el elemento de tapicería en el elemento de carrocería mediante el portagrapas.

50 Un inconveniente del conjunto descrito en el documento precitado es que el tramo de conexión está realizado en una resina sintética y carece de flexibilidad. En estas condiciones, el volumen de la cavidad del portagrapas necesario para alojar el tramo de conexión cuando el cojín no está desplegado es considerable y, por este motivo, el volumen ocupado por el portagrapas es importante.

55 Además, existen en el estado de la técnica unos cojines inflables con volúmenes diferentes previstos para equipar unos vehículos diferentes. En función del volumen del cojín inflable, puede ser necesario asociar un dispositivo de retención que presenta un tramo de conexión con una longitud tal, que permita el despliegue de este cojín inflable en el habitáculo.

60 Un inconveniente del dispositivo de retención descrito en el documento EP 1 432 598 es que el tramo de conexión está moldeado de una sola pieza con la grapa y el órgano de anclaje. Por consiguiente, el fabricante tiene que disponer de moldes diferentes para fabricar unos dispositivos de retención que tengan unos tramos de conexión de longitudes diferentes.

Al ser estos moldes caros, las inversiones a cargo del fabricante son grandes y por consiguiente, aumenta el coste de fabricación de los dispositivos de retención.

65 La finalidad de la invención es ofrecer un conjunto en el que el portagrapas tenga un volumen ocupado reducido. La invención se refiere a un conjunto para la retención de un elemento de tapicería en un elemento de carrocería de un

vehículo cuando tiene lugar un despliegue de un cojín inflable de seguridad interpuesto entre los elementos de tapicería y de carrocería, caracterizado por que el conjunto comprende:

- 5 - un portagrapas destinado a estar unido al elemento de tapicería, que comprende por lo menos una pared provista de un orificio de encliquetado;
- un dispositivo de retención montado sobre el portagrapas, que comprende:
  - 10 • una grapa que tiene una cabeza conformada para encliquetarse en el elemento de carrocería del vehículo y una base conformada para encliquetarse en el orificio de encliquetado del portagrapas; y
  - un cordón textil flexible que une la grapa con un órgano de anclaje;

15 siendo el dispositivo desplazable entre una posición de reposo, en la que la base de la grapa está encliquetada en el orificio de encliquetado del portagrapas, y una posición de retención en la que la base de la grapa está desencliquetada del orificio de encliquetado y el órgano de anclaje se apoya contra el contorno del orificio de encliquetado para retener el elemento de tapicería en el elemento de carrocería mediante el portagrapas y el cordón.

20 Por "cordón textil flexible" se entiende cualquier ensamblaje de hilos, de cabos, trenzados juntos.

El uso de un cordón para unir la grapa con el órgano de anclaje es ventajoso porque un cordón es apto para colocarse, en su caso, en todas las direcciones del espacio, a diferencia de un elemento realizado en una resina sintética tal como en el estado de la técnica.

25 En estas condiciones, es posible realizar unos portagrapas con geometrías variables y, en particular, unos portagrapas cuya altura es inferior a la longitud del cordón. Entonces es posible realizar unos portagrapas de volumen ocupado pequeño, y reducir la distancia que separa el elemento de carrocería del elemento de tapicería. De este modo, el impacto visual del elemento de tapicería se minimiza y la visibilidad del conductor está mejorada.

30 De forma ventajosa, la grapa y el órgano de anclaje están sobremoldeados sobre el cordón textil. En estas condiciones, es posible realizar, a partir de un único molde, unos dispositivos de retención que presentan unos cordones con longitudes diferentes.

35 Efectivamente, ya no es la geometría del molde la que determina la longitud del cordón. Es la cantidad de cordón devanado entre dos sobremoldeados de una grapa y de un órgano de anclaje lo que determina la longitud del cordón.

40 Por consiguiente, al disponer de un único molde, y ajustando la cantidad de cordón devanado, el fabricante puede realizar una pluralidad de dispositivos de retención. De este modo, las inversiones a cargo del fabricante se minimizan.

La invención puede comprender una o varias de las siguientes características.

45 De forma ventajosa, el órgano de anclaje está conformado de tal modo que:

- orientado en una primera orientación, éste es apto para ser introducido a través del orificio de encliquetado del portagrapas, para permitir el montaje del dispositivo en la posición de reposo, y
- 50 - orientado en una segunda orientación, éste no es apto para atravesar el orificio de encliquetado del portagrapas, para que el órgano de anclaje se apoye contra el contorno del orificio de encliquetado y retenga el elemento de tapicería en el elemento de carrocería mediante el portagrapas.

55 De este modo, el montaje del dispositivo de retención sobre el portagrapas está facilitado a la vez que conserva la función de anclaje del órgano.

En una forma de realización, el órgano de anclaje presenta una forma arqueada.

De forma ventajosa, un extremo distal de este órgano de anclaje es aguzado.

60 Una conformación de este tipo es ventajosa porque facilita la introducción del órgano de anclaje a través del orificio de encliquetado como una aguja en una primera orientación, permitiendo a la vez que el elemento de anclaje retenga el elemento de tapicería en el elemento de carrocería mediante el portagrapas en una segunda orientación.

65 El órgano de anclaje está dimensionado para reducir el espacio ocupado cuando tiene lugar el montaje teniendo a la vez una fuerte resistencia cuando tiene lugar el despliegue del airbag.

De forma ventajosa, el portagrapas comprende unos medios de fijación, adaptados para fijar el órgano de anclaje sin ningún grado de libertad cuando el dispositivo de retención está en la posición de reposo, y para permitir la liberación del órgano de anclaje en el paso del dispositivo desde su posición de reposo a su posición de retención.

5 Está previsto que los medios de fijación presenten un alojamiento conformado de tal modo que por lo menos un tramo del órgano de anclaje sea apto para ser encastrado en éste.

Asimismo está previsto que los medios de fijación estén dispuestos en el interior de un volumen interior delimitado por unas paredes del portagrapas.

10 Preferentemente, los medios de fijación están concebidos para liberar el órgano de anclaje cuando tiene lugar el paso del dispositivo de retención desde su posición de reposo a su posición de retención.

15 En una forma de realización, el portagrapas tiene forma de puente y el órgano de anclaje está desplazado fuera de un volumen interior delimitado por unas paredes del portagrapas cuando el dispositivo está en la posición de reposo.

Esta disposición resulta ventajosa porque permite ofrecer un conjunto de retención particularmente compacto.

20 Está previsto que el anclaje y/o el órgano de anclaje estén realizados en un material plástico tal como la poliamida.

En una forma de realización preferida, el cordón comprende unas fibras de poliéster.

La invención se refiere asimismo a un vehículo, caracterizado por que comprende:

- 25
- un elemento de tapicería;
  - un elemento de carrocería; y
  - un conjunto tal como se presenta arriba.

30 En la forma de realización preferida de este vehículo, el elemento de tapicería y el portagrapas son monobloque.

De forma típica, el elemento de tapicería y el portagrapas están realizados por moldeo. La invención se entenderá mejor con la lectura de la descripción siguiente, dada únicamente a título de ejemplo no limitativo y hecha con referencia a los dibujos, en los que:

- 35
- la figura 1 es una ilustración esquemática parcial de un vehículo equipado con un conjunto según la invención;
  - la figura 2 es una vista en perspectiva del conjunto de retención;

40

  - la figura 3 es una vista lateral del conjunto de la figura 2 en el que un dispositivo de retención que equipa ese conjunto está en una posición de reposo;
  - la figura 4 es una vista lateral del conjunto de la figura 2 en el que el dispositivo de retención está en una posición de retención;

45

  - la figura 5 es una vista lateral del dispositivo de retención de las figuras 3 y 4;
  - la figura 6 es una vista en perspectiva de una primera variante del conjunto de retención de la figura 2; y

50

  - la figura 7 es una vista en perspectiva de una segunda variante del conjunto de retención de la figura 2.

Las figuras 1 a 7 están orientadas en un mismo sistema de coordenadas ortogonal relacionado con el vehículo y formado por unas direcciones  $\underline{x}$ ,  $\underline{y}$  y  $\underline{z}$ .

55 En esta descripción, los términos "delante", "detrás", "inferior" y "superior" se utilizan haciendo referencia a una posición de funcionamiento del vehículo.

60 La figura 1 ilustra un vehículo 1 automóvil según la invención. El vehículo 1 comprende un elemento de carrocería 2 que forma un lado de caja. El vehículo 1 comprende asimismo un elemento de tapicería 4 montado sobre el elemento de carrocería 2 y girado hacia el habitáculo del vehículo 1.

El elemento de carrocería 2 está provisto de un orificio de encliquetado 6 (ilustrado en las figuras 2, 3 y 4).

65 El vehículo 1 comprende un cojín inflable de seguridad 8. El cojín 8 está dispuesto entre el elemento de carrocería 2 y el elemento de tapicería 4, y está fijado por ejemplo sobre el elemento de carrocería 2. El cojín 8 es desplegable entre un estado no desplegado (ilustrado en la figura 3) y un estado desplegado (ilustrado en las figuras 1 y 4).

Es bien sabido que el vehículo 1 comprende unos medios de detección de una colisión del vehículo 1 y unos medios de inflado del cojín 8 (no ilustrados).

- 5 El vehículo 1 está equipado con un conjunto 10 (ilustrado en las figuras 2, 3 y 4) para la retención del elemento de tapicería 4 en el elemento de carrocería 2 cuando tiene lugar el despliegue del cojín 8.

El conjunto 10 comprende un portagrapas 12 y un dispositivo de retención 14 montado sobre este portagrapas 12.

- 10 El portagrapas 12 tiene forma de puente. Éste comprende unas paredes laterales 15, 16 y una pared frontal 17 montada sobre las paredes laterales 15, 16. La pared frontal 17 está provista de un orificio de encliquetado 18. En este caso, el orificio 18 de encliquetado es rectangular y se extiende principalmente según la dirección  $\underline{x}$ .

- 15 El portagrapas 12 puede comprender, además, un ala 20 conectada a la pared 16 y provista de un calado 22 para acoger un órgano de anclaje.

En la forma de realización representada, el portagrapas 12 y el elemento de tapicería 4 están fabricados de una sola pieza por moldeo. El portagrapas 12 y el elemento de tapicería 4 son por lo tanto monobloque.

- 20 El dispositivo 14 (más visible en la figura 5) está constituido por un grapa 24, por un ancla 26, y por un cordón 28 flexible que conecta la grapa 24 con el ancla 26.

La grapa 24 está constituida por:

- 25 - una cabeza 30 conformada para encliquetarse en el orificio de encliquetado 6 del elemento de carrocería 2, y  
- una base 32 conformada para encliquetarse en el orificio de encliquetado 18 del portagrapas 12.

- 30 En la forma de realización representada, la cabeza 30 comprende un tronco 34 que se extiende paralelamente a la dirección  $\underline{y}$ , conformado para recibir en su interior el cordón 28. El tronco 34 presenta un extremo proximal 34a y un extremo distal 34b.

- 35 La cabeza 30 comprende dos patas 36 conformadas para deformarse elásticamente alrededor de ejes de pivotamiento paralelos a la dirección  $\underline{x}$ . Las patas 36 se extienden de manera sustancialmente paralela a las direcciones  $\underline{x}$  e  $\underline{y}$ . Los extremos proximales de las patas 36 están conectados mecánicamente al extremo proximal 34a. Los extremos distales de las láminas 36 están girados hacia el extremo proximal 34b. Los extremos distales de las láminas 36 forman unos rebordes 38.

- 40 La cabeza 30 comprende, además, dos láminas 44 conformadas para deformarse elásticamente alrededor de ejes de pivotamiento paralelos a la dirección  $\underline{x}$ . Las láminas 44 son curvadas. Se extienden desde el extremo proximal 34b y están giradas hacia el extremo distal 34a.

- 45 De este modo, cuando la cabeza 30 está encliquetada en el orificio 6, los rebordes 38 se apoyan contra el contorno del orificio 6 y el elemento de carrocería 2 es pinzado entre los extremos distales de las patas 36 y de las láminas 44.

La presencia de las láminas 44 es ventajosa porque permiten que la cabeza 30 se encliquete sobre unos elementos de carrocería que tienen unos grosores diferentes.

- 50 La base 32 comprende un tronco 46. El tronco 46 posee un extremo proximal 46b conectado al extremo proximal 34b del tronco 34, y un extremo distal 46a conectado al cordón 28.

- 55 La base 32 comprende dos labios 48 que se extienden desde el extremo distal 46a y girado hacia el ancla 26. Los labios 48 tienen unas pendientes 49a que permiten el encliquetado de la base 32 en el orificio de encliquetado 18, y unas pendientes 49b que permiten el desencliquetado de la base 32 del orificio de encliquetado 18. Estos labios 48 forman una porción de cilindro hueco que permite que el cordón 28 se extienda paralelamente a la dirección  $\underline{x}$  cuando el dispositivo está en la posición de reposo. De este modo, la distancia que separa la base 32 del elemento de tapicería puede ser minimizada.

- 60 La base 32 comprende, además, dos alas 50 paralelepípedicas que se extienden a uno y otro lado del tronco 46, paralelamente a las direcciones  $\underline{x}$  y  $\underline{z}$ , que permiten el mantenimiento de la grapa en la dirección  $\underline{y}$  cuando el dispositivo está en la posición de reposo.

- 65 Así conformada, cuando la base 32 está encliquetada en el orificio 18, la pared frontal 17 está dispuesta entre los labios 48 y las alas 50.

El cordón 28 está realizado en este caso a partir de una pluralidad de fibras de material textil trenzadas unas con otras. Estas fibras de material textil tienen una fuerte resistencia a la tracción de modo que no se rompen cuando tiene lugar el desplazamiento del dispositivo de retención de su posición de reposo a su posición de retención.

5 Preferentemente, el cordón 28 está realizado a partir de fibras de poliéster.

10 El ancla 26 tiene una forma arqueada o dicho de otro modo "de media luna". El extremo proximal del ancla 26 está conectado mecánicamente al cordón 28, por ejemplo por sobremoldeo. El extremo distal del ancla 26 es aguzado. La sección transversal del extremo distal es sustancialmente idéntica a la sección transversal del calado 22 de tal modo que el ancla 26 pueda ser encastrada a través de este calado 22.

El ancla 26 está dimensionada de tal manera que:

- 15 - cuando está orientada en una primera orientación (en un plano paralelo a las direcciones  $x$  e  $y$ ), ésta es apta para atravesar, como lo haría una aguja, el orificio de encliquetado 18; y
- cuando está orientada en una segunda orientación (en un plano paralelo a las direcciones  $y$  y  $z$ ) ésta no es apta para atravesar el orificio de encliquetado 18.

20 Preferentemente, la grapa 24 y el ancla 26 se realizan de material de plástico, tal como poliamida. La grapa 24 y el ancla 26 están en este caso sobremoldeadas en cada uno de los extremos del cordón 28.

A continuación se va a describir el funcionamiento del conjunto 10.

25 En un primer momento, se monta el dispositivo 14 sobre el elemento de tapicería 4.

Con este fin, se orienta primero el ancla 26 según su primera orientación, y se introduce en el orificio 18, como si fuera una aguja. El ancla 26 y después el cordón 28 se introducen a través del orificio 18 hasta que la base 32 queda dispuesta cerca del orificio 18. La base 32 se encliqueta entonces sobre el portagrapas 12.

30 Una vez encliquetada la base 32, se desplaza el ancla 26 fuera de un volumen interior delimitado por las paredes 15, 16 y 17 del portagrapas 12 y se monta un tramo 54 del ancla 26 forzándolo en el calado 22. De este modo, el tramo 54 está encastrado en el calado 22 y el ancla 26 está fijada sin ningún grado de libertad en el elemento de tapicería 4 (ilustrado en la figura 2).

35 En un segundo momento, se fija el cojín 8 al elemento de carrocería 2.

40 En un tercer momento, se monta el elemento de tapicería 4 sobre el elemento de carrocería 2. Con este fin, se introduce la cabeza 30 a través del orificio 6 y luego se encliqueta en este orificio 6. El dispositivo 14 se encuentra entonces en la posición de reposo (ilustrada en la figura 3).

45 Cuando los medios de detección del vehículo 1 detectan una colisión, los medios de inflado inflan el cojín 8. Como respuesta, el cojín 8 ejerce una presión sobre el elemento de tapicería 4 que provoca el desencliquetado de la base 32 del portagrapas 12.

A medida que aumenta el volumen ocupado por el cojín 8, crece la anchura del intersticio entre el elemento de tapicería 4 y del elemento de carrocería 2 que provoca el paso del cordón 28 a través del orificio 18. El cordón 28 ejerce una fuerza de tracción sobre el ancla 26. Cuando ésta sobrepasa una fuerza de tracción predeterminada, el ala 20 se rompe provocando la liberación del ancla 26.

50 Como contrapartida, el paso del cordón 28 a través del orificio 18 continúa hasta que el ancla 26 se apoya contra el contorno del orificio 18. Entonces, el ancla 26 garantiza la retención del elemento de tapicería 4 en el elemento de carrocería 2. Entonces, el dispositivo 14 está en posición de retención (ilustrada en la figura 4). La invención no está limitada a la única forma de realización del conjunto descrito anteriormente a título de ejemplo, sino que abarca por el contrario todas sus variantes de realización.

55 Por ejemplo, en una variante ilustrada en la figura 6, el ala 20 no está directamente conectada a la pared 16. Ésta puede estar montada sobre el elemento de tapicería 4 alejado con respecto a las paredes 15, 16 y 17.

60 En otra variante ilustrada en la figura 7, el ala 20 está omitida y el calado 22 está dispuesto en una de las paredes del portagrapas 12, por ejemplo en la pared 16.

65 En otra variante no ilustrada, los medios de fijación del ancla 26 están dispuestos en el interior del volumen interior delimitado por las paredes 15, 16 y 17.

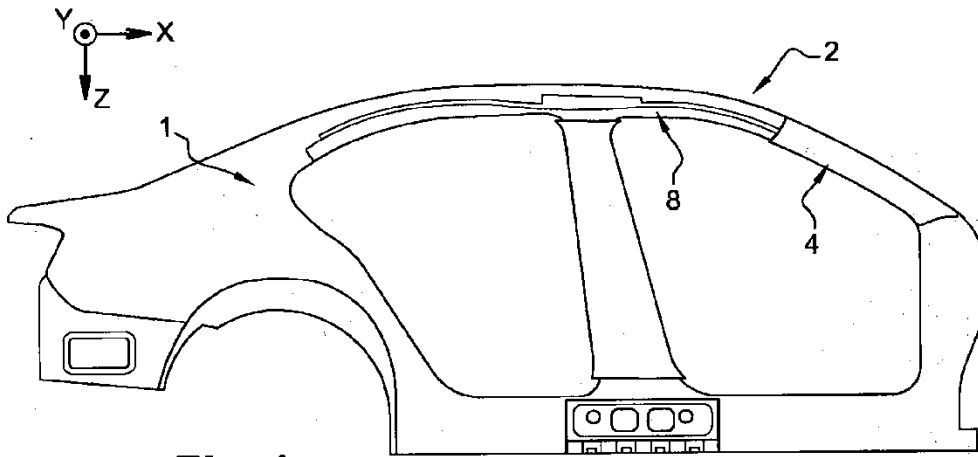
**REIVINDICACIONES**

1. Conjunto (10) para la retención de un elemento de tapicería (4) en un elemento de carrocería (2) de un vehículo (1) cuando tiene lugar el despliegue de un cojín (8) inflable de seguridad, interpuesto entre los elementos de tapicería (4) y de carrocería (2), comprendiendo el conjunto (10):
- un portagrapas (12) destinado a estar unido al elemento de tapicería (4), que comprende por lo menos una pared (17) provista de un orificio de encliquetado (18);
  - un dispositivo (14) de retención montado sobre el portagrapas, que comprende:
    - un grapa (24) que tiene una cabeza (30) conformada para encliquetarse en el elemento de carrocería (2) del vehículo (1), y una base (32) conformada para encliquetarse en el orificio de encliquetado (18) del portagrapas (12);
- siendo el dispositivo (14) desplazable entre una posición de reposo, en la que la base (32) de la grapa (24) está encliquetada en el orificio de encliquetado (18) del portagrapas (12), y una posición de retención en la que la base (32) de la grapa (24) está desencliquetada del orificio de encliquetado (18) y el órgano de anclaje se apoya sobre el contorno del orificio de encliquetado (18) para retener el elemento de tapicería (4) en el elemento de carrocería (2) mediante el portagrapas (12) y el cordón (28);
- caracterizado por que un cordón (28) textil flexible del dispositivo de retención conecta la grapa (24) con un órgano de anclaje;
- estando el órgano de anclaje conformado de tal modo que:
- orientado en una primera orientación, éste es apto para ser introducido a través del orificio de encliquetado (18) del portagrapas (12), para permitir el montaje del dispositivo (14) en la posición de reposo; y
  - orientado en una segunda orientación, éste no es apto para atravesar el orificio de encliquetado (18) del portagrapas (12), para que el órgano de anclaje se apoye contra el contorno del orificio de encliquetado (18) y retenga el elemento de tapicería (4) en el elemento de carrocería mediante el portagrapas (12);
- comprendiendo el portagrapas (12) unos medios de fijación adaptados para fijar el órgano de anclaje sin ningún grado de libertad cuando el dispositivo de retención está en la posición de reposo, y para permitir la liberación del órgano de anclaje cuando tiene lugar el paso del dispositivo desde su posición de reposo a su posición de retención.
2. Conjunto (10) según la reivindicación anterior, en el que el órgano de anclaje presenta una forma arqueada.
3. Conjunto (10) según la reivindicación 2, en el que un extremo distal de este órgano de anclaje es aguzado.
4. Conjunto (10) según una de las reivindicaciones 1 a 3, en el que los medios de fijación presenten un alojamiento conformado de tal modo que por lo menos un tramo del órgano de anclaje sea apto para ser encastrado en éste.
5. Conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, en el que los medios de fijación están dispuestos en el interior de un volumen interior delimitado por unas paredes (15, 16, 17) del portagrapas (12).
6. Conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, en el que los medios de fijación están concebidos para liberar el órgano de anclaje cuando tiene lugar el paso del dispositivo (14) de retención desde su posición de reposo a su posición de retención.
7. Conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que el portagrapas (12) tiene forma de puente y el órgano de anclaje es desplazado fuera de un volumen interior delimitado por unas paredes (15, 16, 17) del portagrapas (12) cuando el dispositivo (14) está en la posición de reposo.
8. Conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que la grapa (24) y/o el órgano de anclaje están realizados en un material plástico tal como la poliamida.
9. Conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que el cordón (28) comprende unas fibras de poliéster.
10. Conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que la grapa y/o el órgano de anclaje están sobremoldeados sobre el cordón.
11. Vehículo (1), caracterizado por que comprende:

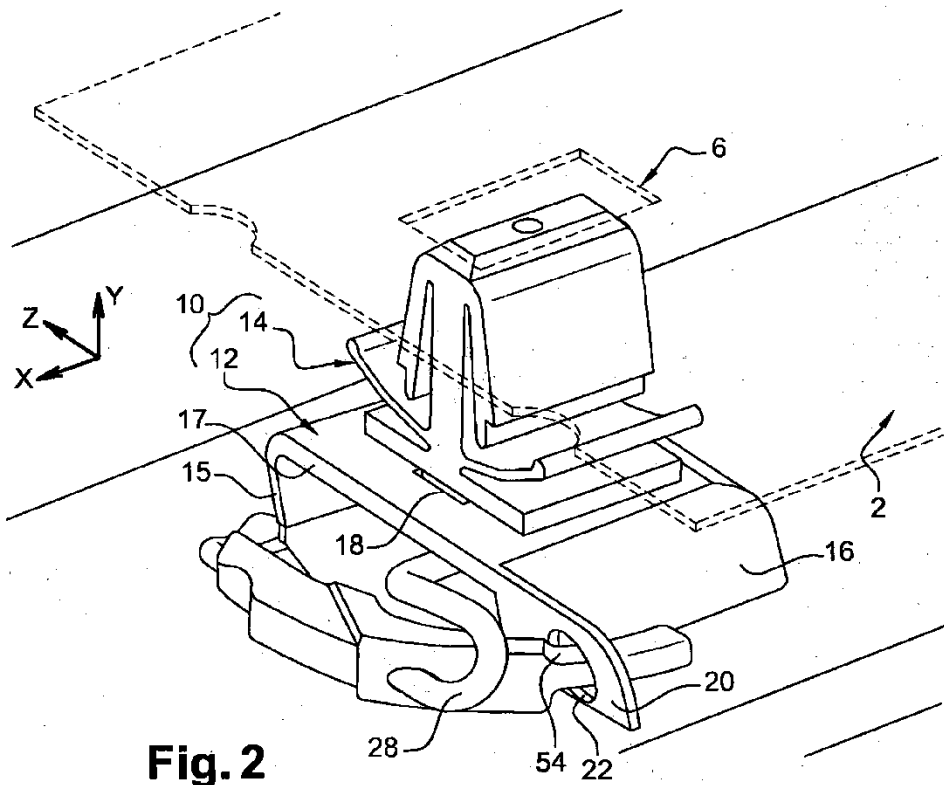
- un elemento de tapicería (4);
- un elemento de carrocería (2); y
- un conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores.

5 12. Vehículo (1) según la reivindicación 11, en el que el elemento de tapicería (4) y el portagrapas (12) son monobloque.

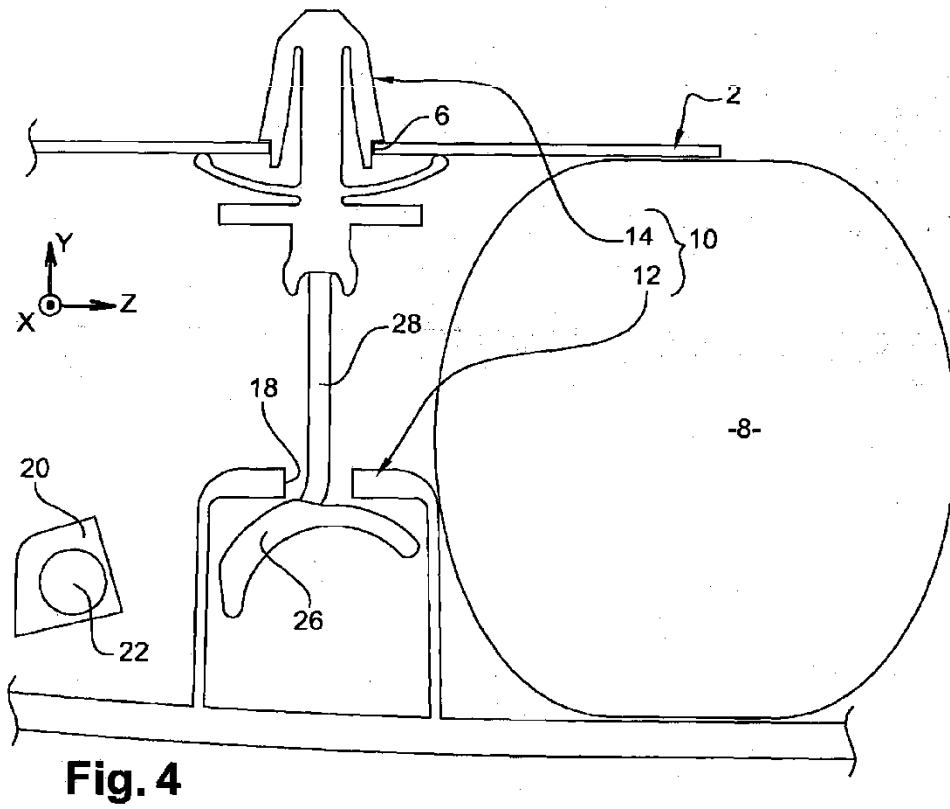
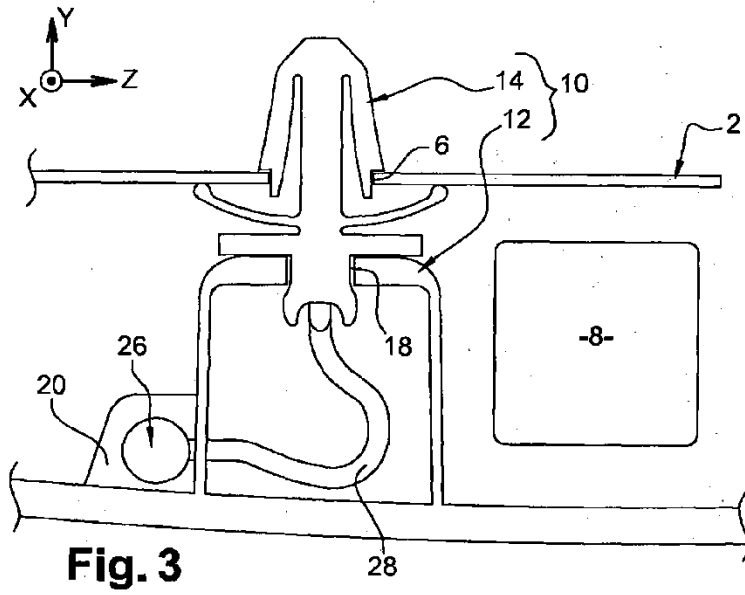


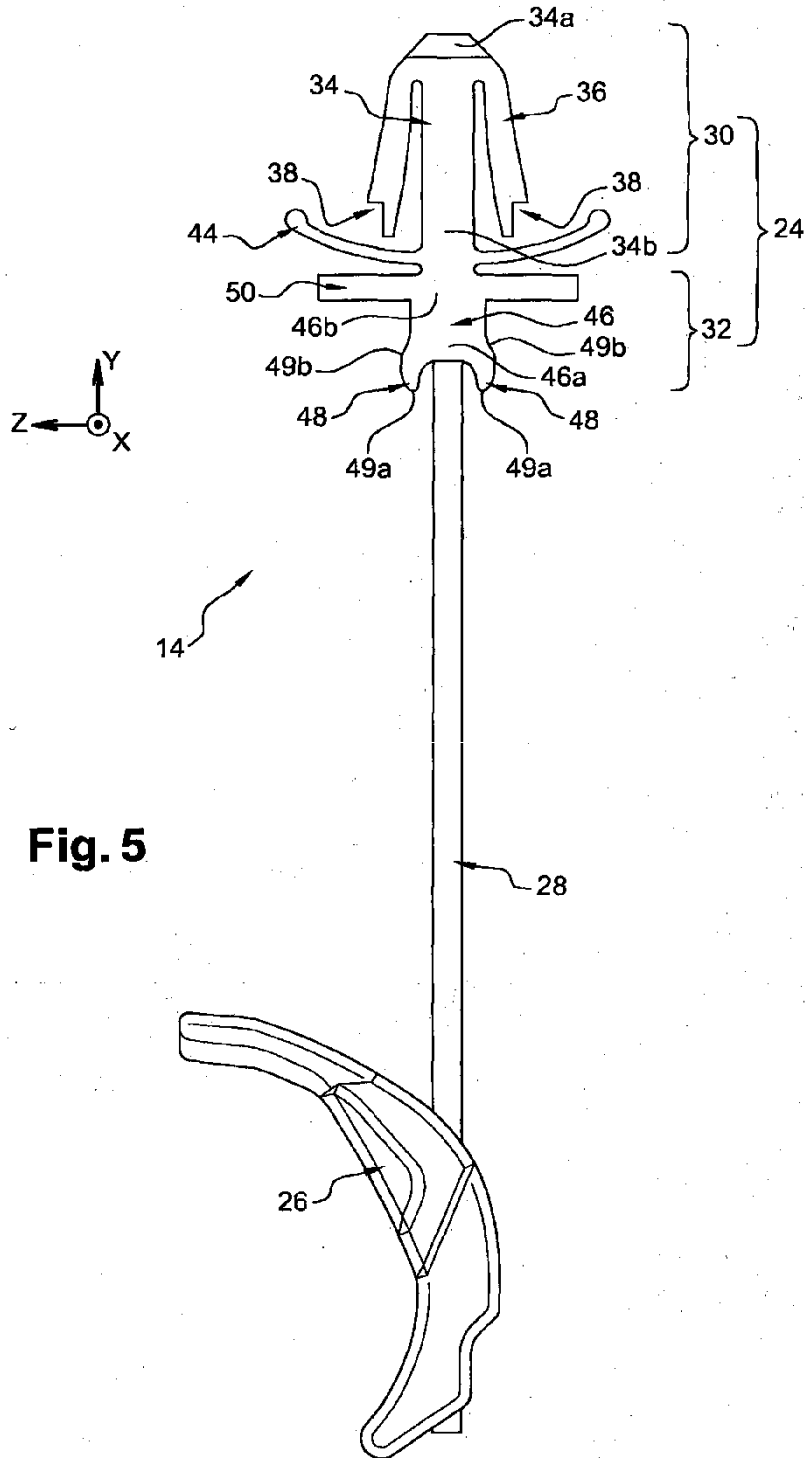


**Fig. 1**

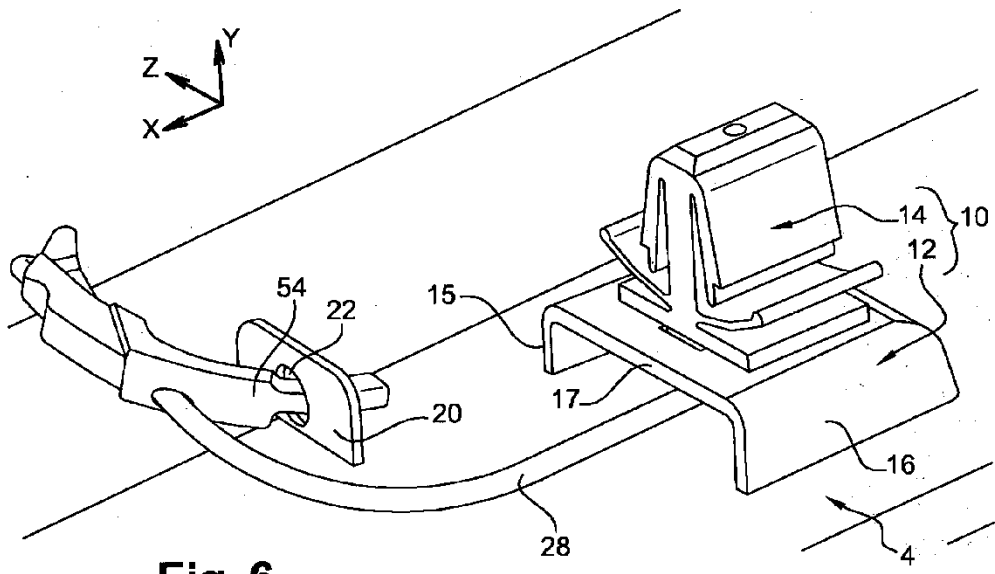


**Fig. 2**

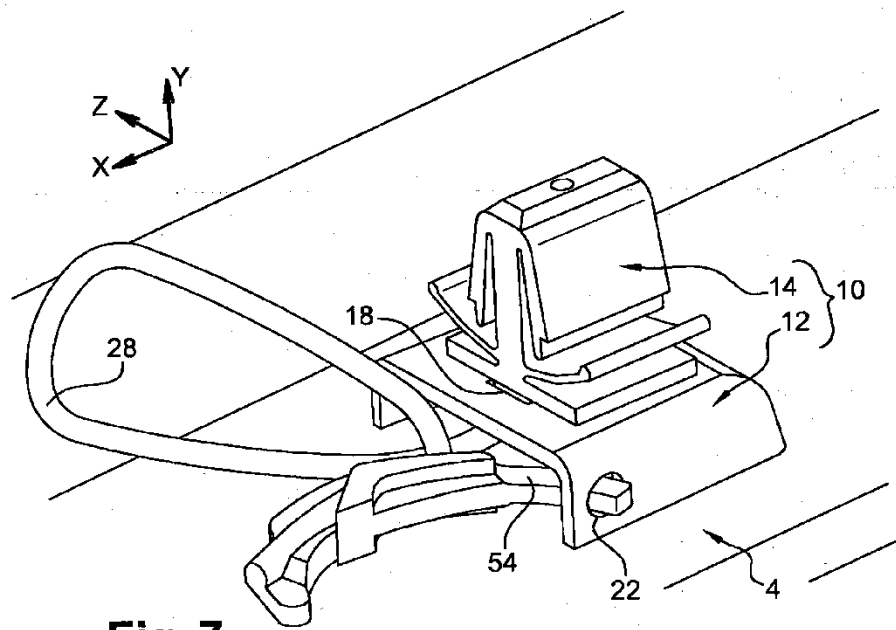




**Fig. 5**



**Fig. 6**



**Fig. 7**