

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 584 402**

51 Int. Cl.:

B62D 25/16 (2006.01)

F16B 5/06 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **17.09.2013** **E 13184757 (6)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **25.05.2016** **EP 2730487**

54 Título: **Componente de retención de dos elementos de carrocería de vehículo automóvil uno contra otro**

30 Prioridad:

07.11.2012 FR 1202985

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

27.09.2016

73 Titular/es:

FAURECIA BLOC AVANT (100.0%)
2, rue Hennape
92000 Nanterre, FR

72 Inventor/es:

BARNEOUD, JEAN-MARC

74 Agente/Representante:

PONTI SALES, Adelaida

ES 2 584 402 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

Componente de retención de dos elementos de carrocería de vehículo automóvil uno contra otro.

5 **[0001]** La presente invención se refiere a un componente de retención de una primera parte plana de sujeción de un primer elemento, en particular un primer elemento de carrocería de vehículo automóvil, contra una segunda parte plana de sujeción adicional de un segundo elemento, en particular de un segundo elemento de carrocería de vehículo automóvil.

10 **[0002]** La invención se refiere más particularmente a la retención de un recubrimiento de parachoques contra un guardabarros de vehículo automóvil.

[0003] Un recubrimiento de parachoques de vehículo automóvil presenta habitualmente, en cada uno de sus extremos laterales, una primera arista destinada a entrar en contacto con una segunda arista complementaria de un guardabarros lateral adyacente del vehículo.

[0004] Para permitir la sujeción del recubrimiento de parachoques contra el guardabarros, dicho recubrimiento de parachoques comprende una primera parte de sujeción plana, que se extiende sustancialmente perpendicularmente al recubrimiento del parachoques, cerca de la primera arista, y dicho guardabarros comprende una segunda parte de sujeción que se extiende sustancialmente perpendicularmente al guardabarros cerca de la segunda arista. Estas primera y segunda partes planas están destinadas a mantenerse una contra otra, una paralela a la otra, para la sujeción del recubrimiento de parachoques contra el guardabarros.

[0005] Durante el montaje del vehículo automóvil, la primera y la segunda partes planas de sujeción se mantienen previamente una contra otra con vistas a su sujeción, por ejemplo mediante atornillado. Esta sujeción se realiza posteriormente a la colocación del recubrimiento de parachoques contra el guardabarros en la cadena de producción.

[0006] Con el fin de lograr esa retención previa, se conoce ya en la técnica anterior un componente de retención que comprende una parte de pinza que presenta una sección en forma de U, que comprende una pata superior y una pata inferior que definen entre ellas un espacio para alojar dichas partes planas del recubrimiento de parachoques y del guardabarros.

[0007] El documento US 4 727 629 describe, por ejemplo, un componente de retención similar al definido en el preámbulo de la reivindicación 1. El documento DE 10 2007 032929 describe otro ejemplo de componente de retención conocido en la técnica anterior.

[0008] Los componentes de retención conocidos presentan, sin embargo, ciertos inconvenientes. En particular, dichos componentes de retención a veces son difíciles de poner en práctica, voluminosos y/o requieren la realización de complejas adaptaciones en las mencionadas partes planas del recubrimiento de parachoques y del guardabarros.

[0009] La invención pretende en particular subsanar esos inconvenientes al proporcionar un componente de retención eficaz y fácil de poner en práctica.

45 **[0010]** Con este fin, la invención se refiere particularmente a un componente de retención de una primera parte plana de sujeción de un primer elemento, en especial un primer elemento de carrocería de vehículo automóvil, contra una segunda parte plana de sujeción complementaria de un segundo elemento, en especial un segundo elemento de carrocería de vehículo automóvil, comprendiendo el componente de retención una parte de pinza que presenta una sección en forma de U, que comprende una pata superior y una pata inferior que definen entre ellas un espacio para alojar las primera y segunda partes planas, caracterizado por que:

- el componente de retención comprende una parte de conexión con la primera parte plana, destinada a estar conectada con esa primera parte plana por una conexión de pivote de eje perpendicular a un plano en el que se extiende sustancialmente dicha primera parte plana,

- el componente de retención comprende al menos una forma de encaje, destinada a cooperar con una forma complementaria predeterminada del primer elemento, y

- la parte de conexión comprende un manguito, destinado a rodear a un elemento tubular soportado por la primera parte plana, comprendiendo dicho manguito al menos una patilla de acople dispuesta para cooperar con una ranura circunferencial complementaria situada en el elemento tubular.

5 **[0011]** Un componente de retención según la invención puede comprender además una u otra de las siguientes características, tomadas solas o según todas las combinaciones técnicamente posibles.

- Al menos una de las patas de la parte de pinza del componente de retención comprende un saliente que sobresale hacia el espacio de alojamiento, formando una forma de encaje.

10

- La pata superior tiene una longitud inferior a la de la pata inferior, siendo soportado el saliente por dicha pata inferior.

- El componente de retención comprende al menos una lengüeta elástica que forma una forma de encaje.

15

- La lengüeta elástica comprende al menos un codo, destinado a cooperar con la forma complementaria del primer elemento.

La lengüeta se extiende sustancialmente paralela a una dirección tangencial definida en el manguito.

20

[0012] La invención también se refiere a un conjunto de un primer elemento, en particular un primer elemento de carrocería de vehículo automóvil, como un recubrimiento de parachoques, y de un componente de retención como el descrito anteriormente, en el que el primer elemento comprende la primera parte plana de sujeción, y comprende al menos una forma complementaria de cada forma de encaje.

25

[0013] Se observa claramente que el componente de retención según la invención es fácil de poner en práctica, pasando de una posición a la otra por simple rotación alrededor de la conexión de pivote. En su posición de desacoplamiento, el componente de retención permite encajar la segunda parte plana de sujeción contra la primera parte plana de sujeción, y, en su posición de acoplamiento, el componente de retención permite mantener la primera y la segunda partes planas de sujeción una contra otra.

30

[0014] Ventajosamente, el conjunto de acuerdo con la invención puede comprender una o varias de las siguientes características, tomadas solas o según todas las combinaciones técnicamente posibles.

35 - Al menos una de las patas de la parte de pinza del componente de retención comprende un saliente que sobresale hacia el espacio de alojamiento, formando una forma de encaje, y la primera parte plana del primer elemento está delimitada por un borde y soporta un orificio, formando la forma complementaria dispuesta para recibir el saliente del componente de retención.

40 - El componente de retención comprende al menos una lengüeta elástica, que forma una forma de ajuste, y que comprende al menos un codo, y la primera parte plana del primer elemento está delimitada por un borde, siendo prolongado dicho borde por un reborde sustancialmente perpendicular a la primera parte plana, formando dicho reborde la forma complementaria dispuesta para cooperar con el codo de la lengüeta elástica.

- El conjunto comprende una placa plana de sujeción, sujeta en contacto con una superficie inferior de la primera parte plana, siendo soportado el reborde por la placa plana de sujeción.

45 - El componente de retención está conectado a la primera parte plana mediante la conexión de pivote y dicho componente de retención es móvil en rotación en torno a dicha conexión de pivote entre: una posición de desacoplamiento, en la que la pata superior de la parte de pinza está separada de la mencionada primera parte plana y en la que la forma de encaje está dispuesta para apoyarse en el borde o una prolongación de dicho borde, y una posición de acoplamiento, en la que la primera parte plana está encajada en el espacio de alojamiento y en la que la forma de encaje coopera con la forma complementaria.

50

- La primera parte plana de sujeción soporta un elemento tubular de atornillado, sustancialmente cilíndrico, que comprende una superficie interior roscada y una superficie exterior provista de una ranura circunferencial, y el manguito de la parte de conexión del componente de retención se acopla alrededor de dicho elemento tubular de atornillado, estando cada patilla de acople acoplada en la ranura circunferencial.

55 - El conjunto comprende una placa plana de sujeción, sujeta en contacto con una superficie inferior de la primera parte plana, estando situado el orificio de recepción del saliente del componente de retención en dicha placa plana.

- El elemento tubular de atornillado se inserta en un orificio de inserción complementario dispuesto en la placa plana, estando dicho orificio delimitado por un contorno insertado en la ranura circunferencial del elemento tubular de atornillado, y la primera parte plana comprende una abertura de paso situada frente a dicho orificio de inserción.

[0015] La invención se entenderá mejor con la lectura de la siguiente descripción, dada únicamente a modo de ejemplo y con referencia a las figuras anexas, donde:

- 5 - la figura 1 es una vista en perspectiva de un conjunto de un primer elemento de carrocería de vehículo automóvil, como un recubrimiento de parachoques, y un componente de retención de acuerdo con un ejemplo de realización de la invención;
- la figura 2 es una vista en perspectiva que representa parcialmente ciertos elementos del conjunto de la figura 1, en particular el componente de retención representado en una posición desacoplada;
- la figura 3 es una vista similar a la figura 2, que representa los elementos de la figura 2, entre los que el componente de retención está representado en una posición de acoplamiento;
- 15 - la figura 4 es una vista inferior de una conexión de pivote entre el componente de retención y el primer elemento de carrocería del conjunto de la figura 1;
- la figura 5 es una vista en sección según las flechas V-V de la conexión de pivote de la figura 4;
- 20 - la figura 6 es una vista en perspectiva del conjunto de la figura 1 y de un segundo elemento de carrocería de vehículo automóvil, mantenido contra el primer elemento de carrocería por el componente de retención en posición de acoplamiento;
- la figura 7 es una vista en sección transversal del conjunto y del segundo elemento de carrocería de la figura 6;
- 25 - la figura 8 es una vista inferior de los elementos de la figura 2; y
- la figura 9 es una vista similar a la figura 8 de los elementos de la figura 3.
- 30 **[0016]** En la figura 1 se representa un conjunto 10 que comprende un primer elemento 12, en particular un primer elemento de carrocería de vehículo automóvil. En el ejemplo representado, el primer elemento 12 es un recubrimiento de parachoques, que se denominará «recubrimiento de parachoques» en la siguiente descripción.
- 35 **[0017]** En dicha figura 1, se representa parcialmente el recubrimiento de parachoques 12. En particular, solo se representa una parte lateral del recubrimiento de parachoques 12.
- 40 **[0018]** El recubrimiento de parachoques 12 comprende en particular, en esta parte lateral, una primera arista lateral 14 destinada a entrar en contacto con una segunda arista lateral 16 de un segundo elemento 18 del vehículo automóvil, como se describirá más adelante, en particular con referencia a las figuras 6 y 7.
- 45 **[0019]** En el ejemplo descrito, el segundo elemento 18 es un segundo elemento de carrocería del vehículo automóvil, en particular un guardabarros. En lo sucesivo, el segundo elemento 18 se denominará por tanto «guardabarros 18».
- 50 **[0020]** El recubrimiento de parachoques 12 comprende, cerca de la arista 14, una primera parte plana de sujeción 20 que se extiende hacia el interior de forma sustancialmente perpendicular al recubrimiento de parachoques 12. Esta primera parte plana de sujeción 20 se extiende longitudinalmente a lo largo de la primera arista 14 y a lo ancho desde esa primera arista 14 hasta un borde 22 que delimita lateralmente dicha primera parte plana 20 para la sujeción.
- [0021]** Por otra parte, la primera parte plana 20 comprende al menos un orificio de paso 24 de sujeción, cuya función se describirá con más detalle más adelante.
- 55 **[0022]** De forma conocida *per se*, el conjunto 10 comprende una placa plana de sujeción 28, también conocida como «romana», sujeta a la primera parte plana 20 en contacto con una superficie inferior de dicha primera parte plana 20. Con tal fin, la placa de sujeción 28 comprende unas lengüetas 30 destinadas a cooperar con unos orificios complementarios 31 situados en la primera parte plana 20. La placa plana de sujeción 28 se representa con más detalle en las figuras 2 y 3.

[0023] La placa plana de sujeción 28 comprende, en uno de sus extremos laterales, un reborde 33 que se extiende sustancialmente perpendicularmente a un plano en el que se extiende la primera parte plana 20. Dicho reborde 33 está dispuesto en el mismo extremo lateral que el borde 22, de modo que el reborde 33 es una prolongación del borde 22 cuando la placa de sujeción 28 se une a la primera parte plana 20.

[0024] Esta placa plana de sujeción 28 está destinada, en particular, a soportar unos elementos de sujeción para sujetar la primera parte plana 20 a una segunda parte plana 26 complementaria del guardabarros 18.

[0025] En particular, la placa de sujeción 28 soporta al menos un elemento tubular de atornillado 32, sustancialmente cilíndrico, representado con más detalle en la figura 5. El elemento tubular de atornillado 32 tiene una superficie interior roscada 32A y una superficie exterior 32B.

[0026] Ventajosamente, este elemento tubular de atornillado 32 se inserta en un orificio de inserción complementario 34 situado en la placa de sujeción 28. Este orificio de inserción está delimitado por un contorno, estando dicho contorno introducido en una ranura circunferencial 35 situada en la superficie exterior 32B del elemento tubular de atornillado 32, como se representa en la figura 5.

[0027] La placa de sujeción 28 está dispuesta en la primera parte plana 20 de modo que cada orificio de paso 24 está dispuesto frente a un correspondiente orificio de inserción 34, de modo que cada elemento tubular de atornillado 32 sea accesible a través de un correspondiente orificio de paso 24.

[0028] Convencionalmente, la segunda parte plana 26 del guardabarros 18 comprende asimismo un orificio de paso destinado a situarse frente al orificio de paso 24 para permitir el paso de un tornillo de sujeción hasta el elemento tubular de atornillado 32, con el fin de atornillar la primera 20 y segunda 26 partes planas una contra otra.

[0029] Durante el montaje de un vehículo automóvil, este atornillado de la primera 20 y la segunda 26 partes planas una contra otra se lleva a cabo generalmente con posterioridad a la colocación de esta primera 20 y segunda 26 partes planas una contra otra, más adelante en la cadena de montaje. De ese modo, es necesario mantener esta primera 20 y segunda 26 partes planas una contra otra antes del atornillado.

[0030] Para este fin, el conjunto 10 comprende un componente de retención 36 de la primera parte plana 20 contra la segunda parte plana 26.

[0031] El componente de retención 36 comprende una parte de pinza 38 que tiene una sección en forma de U y que comprende una pata superior 40 y una pata inferior 42, que definen entre ellas un espacio para alojar la primera 20 y la segunda 26 partes planas. Ventajosamente, la pata superior 40 tiene una longitud inferior a la de la pata inferior 42.

[0032] El componente de retención 36 también comprende una parte de conexión 44, unida a la parte de pinza 38 y destinada a estar conectada con la primera parte plana 20 por una conexión de pivote 46 de eje perpendicular a un plano en el que se extiende sustancialmente la primera parte plana 20.

[0033] Esta parte de conexión 44 comprende un manguito 48, destinado a rodear el elemento tubular de atornillado 32, como se representa particularmente en las figuras 4 y 5. Para este propósito, el manguito 48 comprende al menos una patilla de acople 50, por ejemplo cinco patillas de acople 50, estando cada una dispuesta para cooperar con la ranura circunferencial 35 situada en la superficie exterior 32B del elemento tubular 32.

[0034] Así, el manguito 48 se puede acoplar fácilmente alrededor del elemento tubular de atornillado 32 acoplando cada patilla de acople 50 en dicha ranura circunferencial 35. El manguito 48 queda entonces retenido en el elemento tubular 32, manteniéndose móvil en rotación alrededor del elemento tubular 32. En otras palabras, la conexión de pivote 46 entre la primera parte plana 20 y el componente de retención 36 está formada por el manguito 48 con el elemento tubular 32.

[0035] Se observará que la ranura circunferencial 35 existe previamente con independencia del componente de retención 36, ya que permite la inserción del elemento tubular de atornillado 32 en la placa de sujeción 28. Así, la sujeción del componente de retención 36 no requiere ninguna disposición particular en el recubrimiento de parachoques 12 ni en la placa de sujeción 28.

[0036] El componente de retención 36 es móvil en rotación alrededor de la conexión de pivote 46 entre una

posición de desacoplamiento (representada en las figuras 1, 2 y 8), en la que la pata superior 40 de la parte de pinza 38 está separada de la primera parte plana 20, y una posición de acoplamiento (representada en las figuras 3, 6, 7 y 9); en la que la primera parte plana está encajada en el espacio de alojamiento definido entre las patas 40 y 42.

5 **[0037]** Con el fin de evitar el paso involuntario del componente de retención 36 de una de las posiciones de desacoplamiento o de acoplamiento a la otra de estas posiciones, el componente de retención 36 comprende al menos una forma de encaje destinada a cooperar con una forma complementaria del primer elemento 12.

[0038] En particular, al menos una de las patas 40, 42 de la parte de pinza 38 del componente de retención 10 36 comprende una forma de encaje formada por un saliente 52 que sobresale hacia el espacio de alojamiento. Ventajosamente, la pata inferior 42 soporta el saliente 52. Por otra parte, la primera parte plana 20 soporta una forma complementaria, formada por un orificio 54 dispuesto para recibir el saliente 52 del componente de retención 36 en posición de acoplamiento. En el ejemplo descrito, el orificio 54 está situado en la placa de sujeción 28.

15 **[0039]** Así, en la posición de desacoplamiento, la parte de pinza 38 está separada de la primera parte plana 20, de modo que el saliente 52 esté dispuesto para apoyarse en el borde 22 de dicha primera parte plana 20. El saliente 52 permite entonces mantener el componente de retención 36 en su posición de desacoplamiento mientras no se ejerza sobre el componente de retención 36 una fuerza suficiente para que el saliente 52 sobrepase el borde 22.

20 **[0040]** En esta posición de desacoplamiento, representada en particular en la figura 1, la pata superior 40 está separada de la primera parte plana 20 y, por lo tanto, no forma un obstáculo para el encaje de la segunda parte plana 26 contra la primera parte plana 20.

25 **[0041]** Una vez la segunda parte plana 26 encajada contra la primera parte plana 20, como se representa particularmente en las figuras 6 y 7, el usuario ejerce una fuerza sobre el componente de retención 36 para girarlo hacia su posición de acoplamiento, de manera que el saliente 52 sobrepase el borde 22 hasta acoplarse en el orificio 54.

30 **[0042]** En esta posición de acoplamiento, la primera 20 y la segunda 26 partes planas están situadas en la cavidad entre las patas 40 y 42 y se mantienen así una contra otra por la pinza que forman dichas primera 40 y segunda 42 patas del componente de retención 36.

35 **[0043]** El recubrimiento de parachoques 12 y el guardabarros 18 se pueden mantener de este modo en posición uno contra el otro hasta su atornillado en una etapa posterior del montaje del vehículo automóvil.

[0044] Se observará que, debido al saliente 52 encajado en el orificio 54, el componente de retención 36 se mantiene en su posición de acoplamiento mientras no se ejerza sobre el componente de retención 36 una fuerza suficiente para que el saliente 52 salga del orificio 54.

40 **[0045]** Ventajosamente, como se representa en las figuras 8 y 9, el componente de retención 36 comprende otra forma de encaje formada por una lengüeta elástica 56.

[0046] Dicha lengüeta elástica 56 se extiende sustancialmente paralela a una dirección tangencial definida en 45 el manguito 48, entre un extremo 56A, unido al componente de retención 36, y un extremo libre 56B. Es decir, la lengüeta elástica 56 se extiende sustancialmente de forma tangencial a una dirección curvilínea de pivotado alrededor de la conexión de pivote 46.

[0047] La lengüeta elástica 56 comprende al menos un codo entre sus extremos unido 56A y libre 56B. En 50 particular, en el ejemplo representado, la lengüeta elástica 56 comprende un primer codo 58, girado hacia el extremo unido 56A, y un segundo codo 60, girado hacia el extremo libre 56B.

[0048] Además, la primera parte plana 20 soporta una forma complementaria de la forma de encaje 56, formada por un extremo 33A del reborde 33 de la placa de sujeción 28.

55 **[0049]** En la posición de desacoplamiento, la lengüeta elástica 56, en particular su primer codo 58, está dispuesta para apoyarse en el borde 22 de dicha primera parte plana 20, en particular en el reborde 33 soportado por dicho borde 22, y más particularmente en el extremo 33A de dicho reborde 33.

[0050] El primer codo 58 permite entonces mantener el componente de retención 36 en su posición de desacoplamiento mientras no se ejerza sobre dicho componente de retención 36 una fuerza suficiente para que el primer codo 58 sobrepase el extremo 33A del reborde 33.

5 **[0051]** Como se ha indicado anteriormente, en dicha posición de desacoplamiento, representada en particular en las figuras 1 y 8, la pata superior 40 está separada de la primera parte plana 20 y, por lo tanto, no forma un obstáculo para el encaje de la segunda parte plana 26 contra la primera parte plana 20.

10 **[0052]** Una vez la segunda parte plana 26 encajada contra la primera parte plana 20, como se representa particularmente en las figuras 6 y 7, el usuario ejerce una fuerza sobre el componente de retención 36 para girarlo hacia su posición de acoplamiento, de manera que el primer codo 58 sobrepase el extremo 33A del reborde 33 por elasticidad de la lengüeta 56, hasta que el segundo codo 60 se encuentre al otro lado del reborde 33. Este segundo codo 60 se apoya entonces contra el extremo 33A del reborde 33 para evitar que el componente de retención 36 se separe de su posición de acoplamiento, como se muestra particularmente en la figura 9.

15 **[0053]** Como se ha indicado anteriormente, en esta posición de acoplamiento, la primera 20 y la segunda 26 partes planas están situadas en la cavidad entre las patas 40 y 42 se mantienen así una contra otra por la pinza que forman dichas primera 40 y segunda 42 patas del componente de retención 36.

20 **[0054]** El recubrimiento de parachoques 12 y el guardabarros 18 se pueden mantener de este modo en posición uno contra el otro hasta su atornillado en una etapa posterior del montaje del vehículo automóvil.

25 **[0055]** Se observará que la forma de encaje formada por una lengüeta 56 dispuesta tangencialmente al pivotado del componente de retención 36 tiene la ventaja de no ejercer fuerzas sobre dicho componente de retención 36 más que perpendicularmente al eje de la conexión de pivote 46. Así, no se corre el riesgo de que dichas fuerzas causen la separación del componente de retención 36 respecto del elemento tubular 32, no pudiendo efectuarse tal separación más que paralelamente a dicho eje de la conexión de pivote 46.

30 **[0056]** Resulta evidente que el componente de retención 36 según la invención es compacto y puede incorporarse a la primera parte plana 20 sin modificación de la misma, ya que se sitúa en el elemento tubular 32 preexistente.

35 **[0057]** Se observará que la invención no se limita a las realizaciones descritas anteriormente, sino que puede presentar diversas variantes sin salir del alcance de las reivindicaciones.

[0058] En particular, aunque el componente de retención 36 descrito anteriormente comprende dos formas de encaje 52, 56, se puede prever un componente de retención 36 que comprenda únicamente el saliente 52 o únicamente la lengüeta 56.

40 **[0059]** También se pueden prever otras formas de encaje adaptadas.

REIVINDICACIONES

1. Componente de retención (36) de una primera parte plana de sujeción (20) de un primer elemento (12), en especial un primer elemento de carrocería de vehículo automóvil, contra una segunda parte plana de sujeción (26) complementaria de un segundo elemento (18), en especial un segundo elemento de carrocería de vehículo automóvil, comprendiendo el componente de retención (36) una parte de pinza (38) que presenta una sección en forma de U, que comprende una pata superior (40) y una pata inferior (42) que definen entre ellas un espacio para alojar las primera (20) y segunda (26) partes planas, en el que:
 - 10 - el componente de retención (36) comprende una parte de conexión (44) con la primera parte plana (20), destinada a estar conectada con esa primera parte plana (20) por una conexión de pivote (46) de eje perpendicular a un plano en el que se extiende sustancialmente dicha primera parte plana (20),
 - el componente de retención (36) comprende al menos una forma de encaje (52), destinada a cooperar con una forma complementaria (54, 33A) predeterminada del primer elemento (12),
15 **caracterizado por que** la parte de conexión (44) comprende un manguito (48), destinado a rodear a un elemento tubular (32) soportado por la primera parte plana (20), comprendiendo dicho manguito (48) al menos una patilla de acople (50) dispuesta para cooperar con una ranura circunferencial (35) complementaria situada en el elemento tubular (32).
20
 2. Componente de retención (36) según la reivindicación 1, en el que al menos una de las patas (40, 42) de la parte de pinza (38) del componente de retención (36) comprende un saliente (52) que sobresale hacia el espacio de alojamiento, formando una forma de encaje.
25
 3. Componente de retención (36) según la reivindicación 1 o 2, en el que la pata superior (40) tiene una longitud inferior a la de la pata inferior (42), siendo soportado el saliente por dicha pata inferior (42).
 4. Componente de retención (36) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, que comprende al menos una lengüeta elástica (56) que forma una forma de encaje.
30
 5. Componente de retención (36) según la reivindicación 4, en el que la lengüeta elástica comprende al menos un codo (58, 60) destinado a cooperar con la forma complementaria (33A) del primer elemento (12).
 - 35 6. Componente de retención (36) según la reivindicación 4 o 5, en el que la lengüeta (56) se extiende sustancialmente paralela a una dirección tangencial definida en el manguito (48).
 7. Conjunto (10) de un primer elemento (12), en particular un primer elemento de carrocería de vehículo automóvil, como un recubrimiento de parachoques, y de un componente de retención (36) según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6, en el que el primer elemento (12) comprende la primera parte plana de sujeción (20), y comprende al menos una forma (54, 33A) complementaria de cada forma de encaje (52, 56).
40
 8. Conjunto (10) según la reivindicación 7, en el que:
 - 45 - al menos una de las patas (40, 42) de la parte de pinza (38) del componente de retención (36) comprende un saliente (52) que sobresale hacia el espacio de alojamiento, formando una forma de encaje, y
 - la primera parte plana (20) del primer elemento (12) está delimitada por un borde (22) y soporta un orificio (54), formando la forma complementaria dispuesta para recibir el saliente (52) del componente de retención (36).
50
 9. Conjunto (10) según la reivindicación 7 u 8, en el que:
 - el componente de retención (36) comprende al menos una lengüeta elástica (56) que forma una forma de encaje, y que comprende al menos un codo (60),
55
 - la primera parte plana (20) del primer elemento (12) está delimitada por un borde (22), siendo prolongado dicho borde (22) por un reborde (33) sustancialmente perpendicular a la primera parte plana (20), formando dicho reborde (33) la forma complementaria dispuesta para cooperar con el codo (60) de la lengüeta elástica.

10. Conjunto (10) según la reivindicación 9, que comprende una placa plana de sujeción (28), sujeta en contacto con una superficie inferior de la primera parte plana (20), siendo soportado el reborde (33) por la placa plana de sujeción (28).

5 11. Conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones 7 a 10, en el que el componente de retención (36) está conectado a la primera parte plana (20) mediante la conexión de pivote (46) y dicho componente de retención (36) es móvil en rotación en torno a dicha conexión de pivote (46) entre:

- una posición de desacoplamiento, en la que la pata superior (40) de la parte de pinza (38) está separada de la
10 mencionada primera parte plana (20) y en la que la forma de encaje (52, 56) está dispuesta para apoyarse en el borde (22) o una prolongación (33) de dicho borde (22), y

- una posición de acoplamiento, en la que la primera parte plana (20) está encajada en el espacio de alojamiento y en la que la forma de encaje (52, 56) coopera con la forma complementaria (54, 33A).

15

12. Conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones 7 a 11, en el que:

- la primera parte plana de sujeción (20) soporta un elemento tubular de atornillado (32), sustancialmente cilíndrico, que comprende una superficie interior roscada (32A) y una superficie exterior (32B) provista de una ranura
20 circunferencial (35), y

- el manguito (48) de la parte de conexión (44) del componente de retención (36) se acopla alrededor de dicho elemento tubular de atornillado (32), estando cada patilla de acople (50) acoplada en la ranura circunferencial (35).

25 13. Conjunto (10) según cualquiera de las reivindicaciones 7 a 12, que comprende una placa plana de sujeción (28), sujeta en contacto con una superficie inferior de la primera parte plana (20), estando situado el orificio (54) de recepción del saliente (52) del componente de retención (36) en dicha placa plana (28).

14. Conjunto (10) según las reivindicaciones 12 y 13 combinadas, en el que:

30

- el elemento tubular de atornillado (32) se inserta en un orificio de inserción (34) complementario dispuesto en la placa plana de sujeción (28), estando dicho orificio de inserción (34) delimitado por un contorno insertado en la ranura circunferencial (35) del elemento tubular de atornillado (32), y

35 - la primera parte plana (20) comprende una abertura de paso (24) situada frente a dicho orificio de inserción (34).

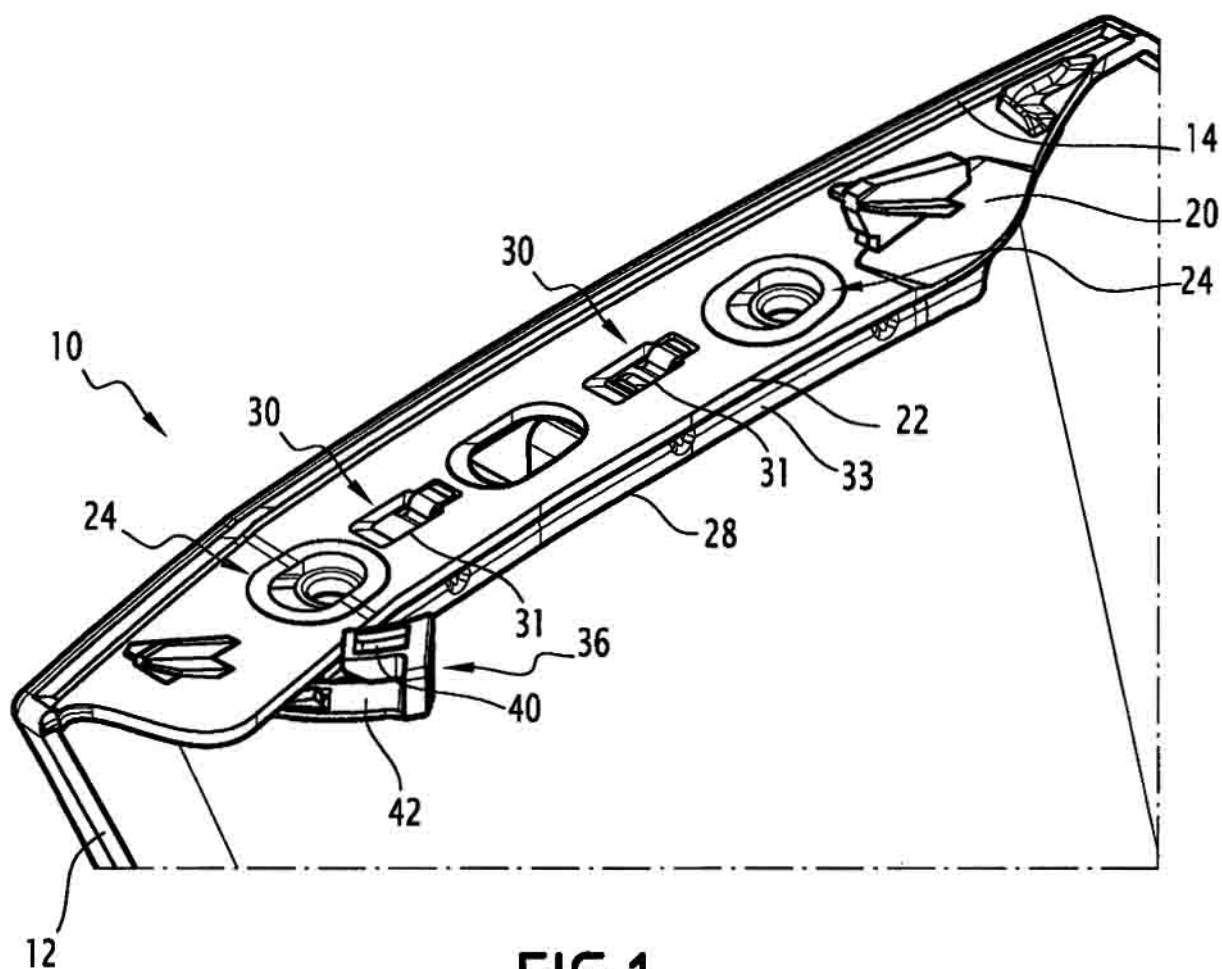
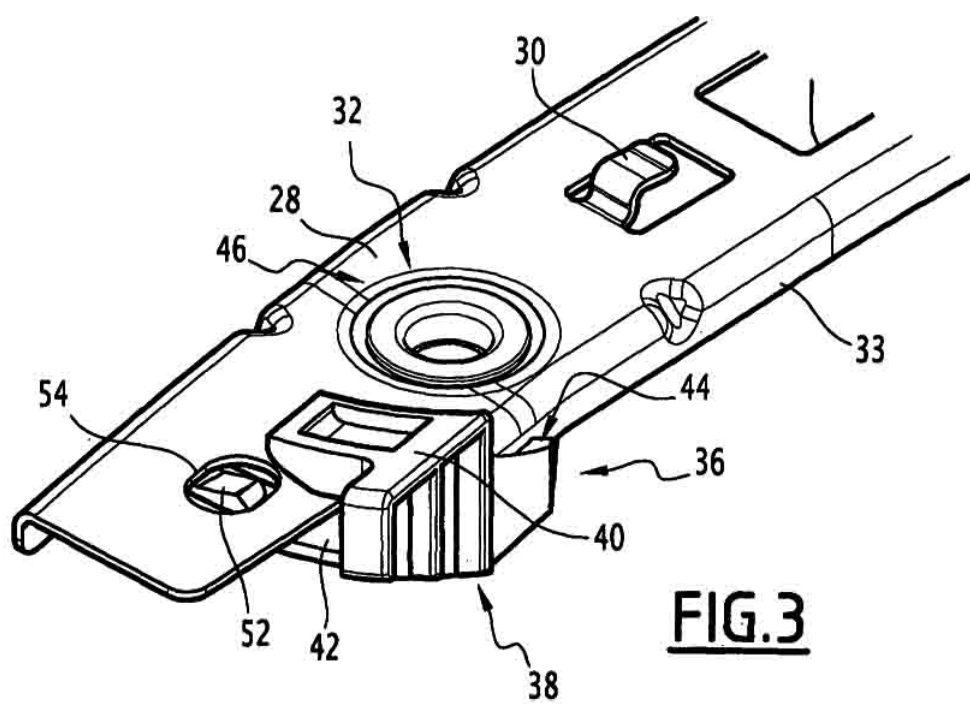
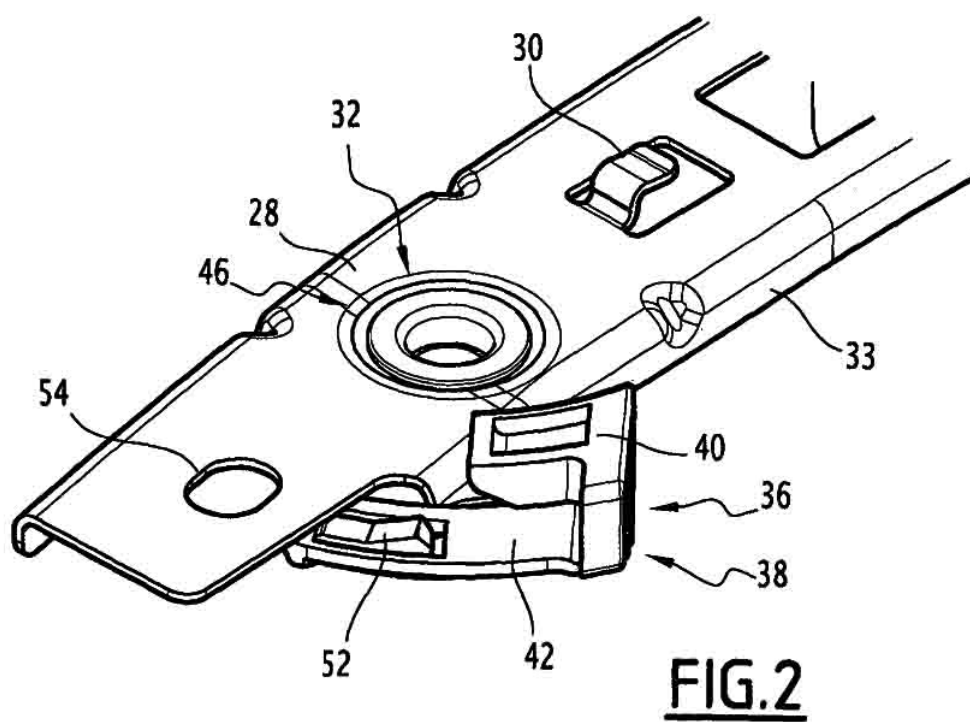


FIG.1



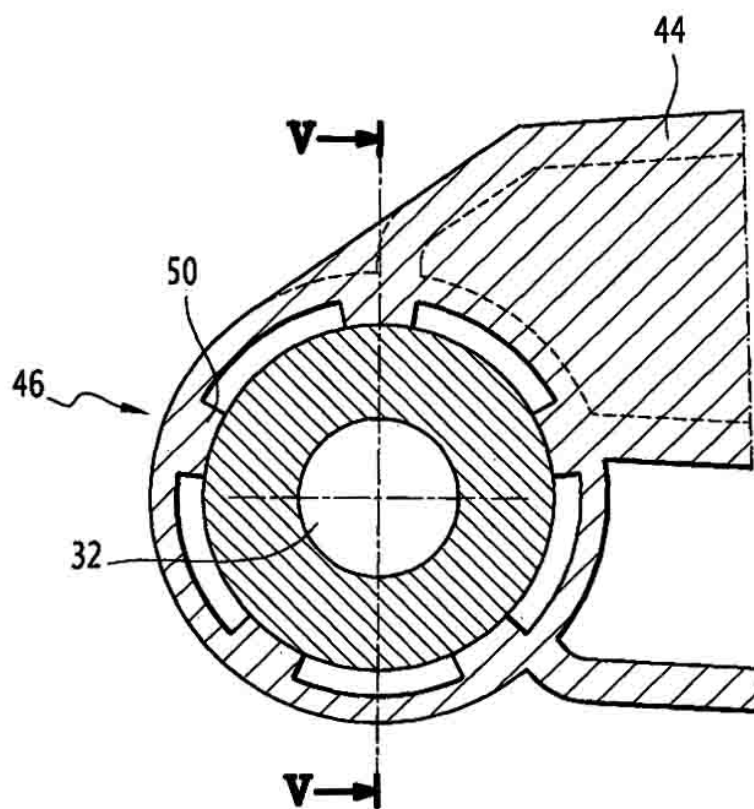


FIG.4

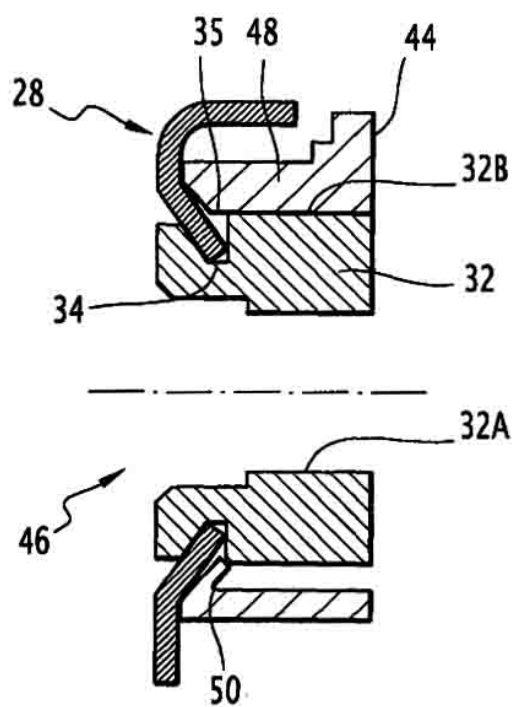


FIG.5

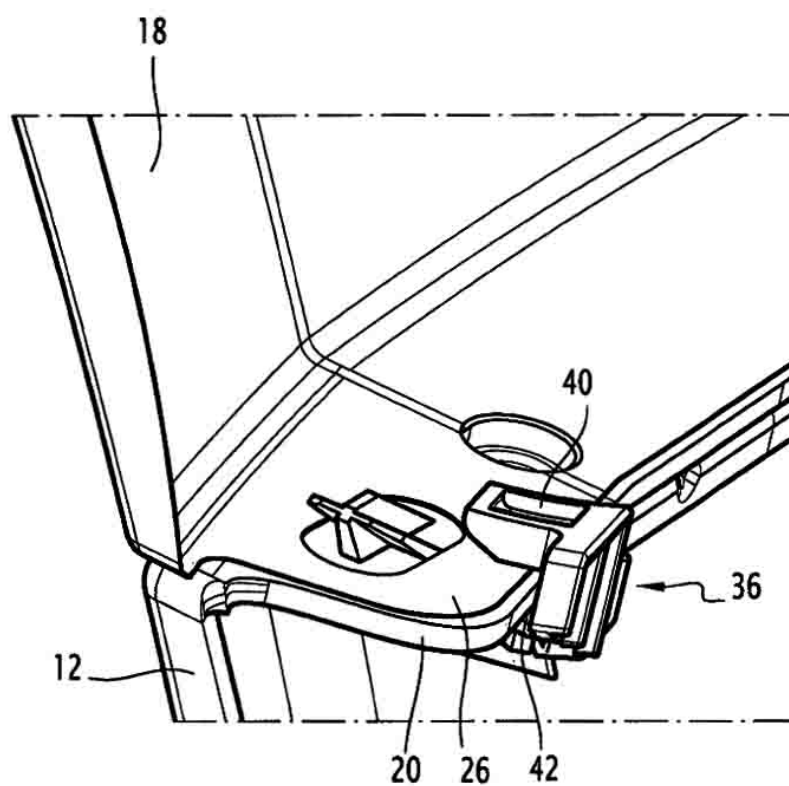


FIG. 6

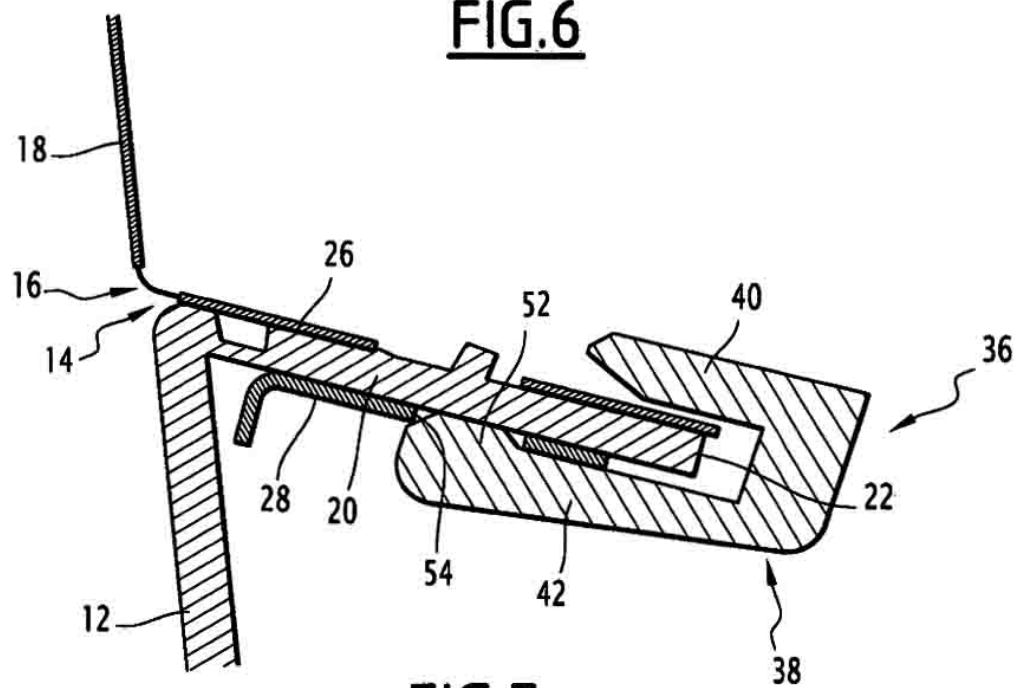


FIG. 7

