

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
COURBEVOIE

①1 N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

3 084 324

②1 N° d'enregistrement national : **18 56997**

⑤1 Int Cl⁸ : **B 62 D 27/04 (2018.01)**

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 27.07.18.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la demande : 31.01.20 Bulletin 20/05.

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) : *NOVARES FRANCE Société par actions simplifiée* — FR.

⑦2 Inventeur(s) : HUGUET GUILLAUME et COMBE PHILIPPE.

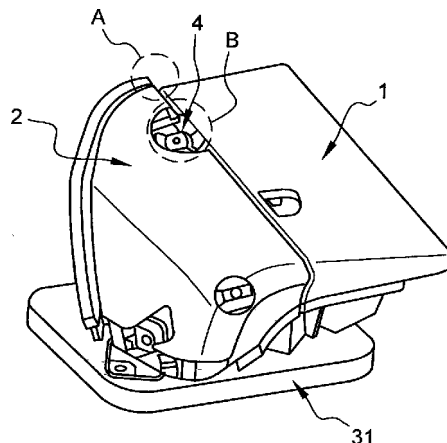
⑦3 Titulaire(s) : *NOVARES FRANCE Société par actions simplifiée*.

⑦4 Mandataire(s) : CABINET GERMAIN & MAUREAU.

⑤4 **CROCHET DE CONNEXION POUR BECQUET.**

⑤7 L'invention concerne un ensemble (10) formé par l'assemblage de deux pièces (1, 2), en particulier de carrosserie, d'un véhicule automobile comprenant:

- une première pièce (1);
- une deuxième pièce (2), lesdites première et deuxième pièces (1, 2) étant assemblées par clipsage ou encliquetage; un élément de verrouillage (4) destiné à empêcher tout déplacement relatif entre les première et deuxième pièces (1, 2), ledit élément de verrouillage (4) pouvant se déplacer en rotation autour d'un axe (ZZ') sous l'action de moyens de manœuvre entre une position déverrouillée, dans laquelle un déplacement relatif entre les première et deuxième pièces (1, 2) est possible, et une position verrouillée, dans laquelle il empêche tout déplacement relatif entre les première et deuxième pièces (1, 2).



FR 3 084 324 - A1



La présente invention concerne un ensemble formé par l'assemblage de deux pièces, en particulier de carrosserie, d'un véhicule automobile.

Les carrosseries automobiles sont de plus en plus réalisées par l'assemblage de plusieurs pièces d'aspect sur la caisse structurelle.

La réalisation en plusieurs pièces est souvent obligatoire pour des raisons de faisabilité technique, d'assemblage ou de transport. Ce mode de réalisation présente toutefois l'inconvénient de créer des jeux et des désaffleurs entre pièces qui ont un impact négatif sur l'aspect esthétique du véhicule.

En particulier, dans le cas d'un becquet, réalisé en deux parties et destiné à se fixer sur la structure d'un hayon, des contraintes supplémentaires de continuité de style, que ce soit en terme de couleur ou de galbes par exemple, imposent de réduire au maximum la valeur des jeux et des affleurements entre les deux parties.

Les solutions actuelles pour assembler les deux parties du becquet utilisent des clipsages et/ou des vissages qui ne permettent pas de réduire les jeux et affleurements.

En effet, la fixation définitive du becquet sur le hayon, opérée par vissage, intervient sur des pièces pré-assemblées et clipsées. Or, ces clipsages ne génèrent pas suffisamment de contrainte pour déformer les pièces constitutives du becquet et réduire les jeux et affleurements. Ainsi, lorsque le becquet est vissé sur le hayon, les pièces ne sont pas plaquées correctement l'une sur l'autre. L'aspect extérieur du becquet en est donc impacté de manière importante.

La présente invention vise donc à fournir un ensemble formé par l'assemblage de deux pièces d'un véhicule automobile, permettant de réduire la valeur des jeux et affleurements entre les deux pièces.

A cet effet, l'invention propose un ensemble formé par l'assemblage de deux pièces, en particulier de carrosserie, d'un véhicule automobile comprenant :

- une première pièce ;
- une deuxième pièce, lesdites première et deuxième pièces étant assemblées par clipsage ou encliquetage ;
- un élément de verrouillage destiné à empêcher tout déplacement relatif entre les première et deuxième pièces, ledit élément de verrouillage pouvant se déplacer en rotation autour d'un axe sous l'action de moyens de manœuvre entre une position déverrouillée, dans laquelle un déplacement relatif entre les première et deuxième pièces est possible, et une position verrouillée, dans

laquelle il empêche tout déplacement relatif entre les première et deuxième pièces,

caractérisé par le fait que l'élément de verrouillage comprend :

- 5 - un corps sensiblement cylindrique centré sur l'axe, ledit corps étant partiellement logé à l'intérieur d'une cavité en arc de cercle formée dans une partie plane de la deuxième pièce, ladite partie plane étant alignée dans un plan perpendiculaire à l'axe;
- 10 - une paire d'ailettes de retenue, chacune des ailettes de retenue comprenant un bord supérieur s'étendant radialement depuis une surface périphérique dudit corps et un bord latéral s'étendant coaxialement à ladite surface périphérique, chacune des ailettes de retenue formant avec le corps une rainure annulaire configurée de telle sorte que, dans la position verrouillée de l'élément de verrouillage, elle permet de loger au moins partiellement un élément
- 15 de retenue de l'une des première et deuxième pièces, ledit élément de retenue possédant au moins partiellement un profil sensiblement complémentaire à celui de ladite rainure annulaire, et que, dans la position déverrouillée de l'élément de verrouillage, ledit élément de retenue est disposé en dehors de ladite rainure annulaire; et

20 par le fait que au moins l'une des première et deuxième pièces comprend un élément de butée configuré de telle sorte que, dans la position verrouillée de l'élément de verrouillage, il empêche tout déplacement axial de l'élément de verrouillage relativement aux première et deuxième pièces.

Ainsi configuré, l'ensemble de l'invention permet de réaliser un

25 assemblage isostatique de deux pièces d'un véhicule automobile au moyen de l'élément de verrouillage qui vient plaquer les deux pièces l'une sur l'autre lorsqu'il est dans sa position verrouillée. En particulier, les ailettes de retenue de l'élément de verrouillage vont interagir avec les éléments de retenue de chacune des pièces de manière à empêcher tout déplacement relatif entre les deux pièces dans un plan dans

30 lequel elles sont globalement alignées et l'élément de butée va interagir avec l'élément de verrouillage de manière à empêcher tout déplacement relatif entre les deux pièces selon une direction perpendiculaire audit plan.

Selon d'autres modes de réalisation, l'invention comporte l'une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

- 35 - le corps de l'élément de verrouillage est muni d'un étranglement à l'intérieur duquel vient se loger au moins partiellement un bord

concave de la deuxième pièce qui entoure la cavité en arc de cercle, ledit corps reposant sur ledit bord concave dans la position verrouillée de l'élément de verrouillage.

- 5 - l'élément de retenue de la deuxième pièce comprend une surface de butée contre laquelle vient buter l'une des ailettes de retenue lorsque l'élément de verrouillage est dans sa position verrouillée.
- 10 - la partie plane de la deuxième pièce comporte une découpe délimitant une zone flexible comprenant une excroissance sur une de ses faces, ladite zone flexible pouvant se déplacer par flexion entre deux positions extrêmes, à savoir une position non fléchie, dans laquelle ladite excroissance est reçue à l'intérieur d'une encoche formée le long du bord latéral de l'une des ailettes de retenue, empêchant ainsi le déplacement de l'élément de verrouillage de sa position déverrouillée à sa position verrouillée, et une position fléchie, dans laquelle ladite excroissance est disposée en dehors de ladite encoche, permettant ainsi le déplacement de l'élément de verrouillage de sa position déverrouillée à sa position verrouillée.
- 15 - les moyens de manœuvre comprennent une empreinte hexagonale en creux formée dans l'une des surfaces planes bordant le corps de l'élément de verrouillage, ladite empreinte hexagonale pouvant coopérer avec une clé mâle six pans pour permettre le déplacement en rotation de l'élément de verrouillage.
- 20 - le corps de l'élément de verrouillage est muni d'un trou taraudé, ledit trou taraudé pouvant coopérer avec une vis pour permettre de fixer l'ensemble sur une troisième pièce du véhicule automobile.
- 25 - le trou taraudé possède un point dur apte à générer un couple résistant lors de l'opération de vissage, ledit couple résistant étant suffisant pour momentanément empêcher la progression axiale de la vis à l'intérieur du trou taraudé, le couple appliqué sur la vis par l'utilisateur étant alors transféré au moins partiellement à l'élément de verrouillage, de telle sorte qu'il permet le déplacement de l'élément de verrouillage de sa position déverrouillée à sa position verrouillée.
- 30 - le corps comprend une première partie solidaire des ailettes de retenue et une deuxième partie disposée au moins partiellement à l'intérieur de la première partie et pouvant glisser le long de coulisses
- 35

solidaires de la première partie, le trou taraudé étant formé dans la deuxième partie.

- 5 - la deuxième partie comprend un segment central décrivant sensiblement un cylindre de révolution coaxialement au trou taraudé et reliant deux têtes d'extrémité aplaties disposées perpendiculairement à l'axe du corps, ledit segment central étant reçu à l'intérieur d'une ouverture traversante de forme oblongue formée à l'intérieur de la première partie, et chacune des têtes d'extrémité étant configurée pour s'ajuster à l'intérieur d'une

10 creusure formée sur une face d'extrémité de la première partie de telle sorte qu'elle puisse coulisser à l'intérieur de ladite creusure.
- l'élément de butée est constitué par une nervure formée le long d'un bord de la première pièce faisant face à la partie plane de la deuxième pièce, ladite nervure décrivant sensiblement un arc de

15 cercle autour de l'axe de rotation de l'élément de verrouillage et étant disposée de manière à déborder au moins partiellement au-dessus du bord supérieur de l'une des ailettes de retenue dans la position verrouillée de l'élément de verrouillage, ledit bord supérieur et ladite nervure étant alors en contact l'un avec l'autre.
- 20 - L'ensemble forme un becquet destiné à être fixé sur un hayon d'un véhicule automobile.

L'invention concerne également un véhicule automobile équipé de l'ensemble précité.

25 L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description qui va suivre, donnée uniquement à titre d'exemple, et faite en se référant aux dessins annexés, sur lesquels :

- la figure 1 est une vue partielle de l'arrière d'un véhicule automobile équipé d'un becquet arrière, ledit becquet étant monté sur le hayon du véhicule ;
- 30 - la figure 2 est une vue similaire à la figure 1, dans laquelle ont été uniquement représentés le becquet et le cadre du hayon sur lequel il est monté, certains ajours permettant de visualiser des éléments non visibles de l'ensemble ;
- la figure 3 est une vue en coupe transversale, agrandie de la zone A

35 représentée sur la figure 2, permettant de visualiser le mode d'assemblage des deux pièces principales de ce becquet ;

- la figure 4 est une vue agrandie de la zone B représentée sur la figure 2, dans laquelle ont été uniquement représentés l'élément de verrouillage permettant de verrouiller en position les deux pièces principales de ce becquet et la pièce principale sur laquelle il est monté au départ ;
- la figure 5 est une vue similaire à la figure 4, mais l'élément de verrouillage et la pièce principale étant séparés l'un de l'autre ;
- les figures 6a, 6b et 6c sont des vues de dessus de la zone A représentée sur la figure 2, dans plusieurs positions successives de l'élément de verrouillage durant son transfert entre sa position déverrouillée à sa position verrouillée ;
- la figure 7 est une vue en coupe transversale selon la ligne de coupe CC' du becquet représenté sur la figure 6c ;
- la figure 8 est une vue de dessus en perspective de l'élément de verrouillage représenté sur la figure 5 ;
- la figure 9 est une vue de dessous en perspective de l'élément de verrouillage représenté sur la figure 8 ;
- la figure 10 est une vue éclatée en perspective de l'élément de verrouillage représenté sur la figure 8.

La figure 1 représente un hayon 3 d'un véhicule équipé d'une lunette arrière sur lequel est fixé un becquet 10 conforme à l'invention. Le becquet 10 est formé notamment d'une première pièce principale 1 s'étendant parallèlement au toit 6 du véhicule et d'une deuxième pièce principale 2 s'étendant en partie le long d'un des côtés 7 du véhicule. Les deux pièces principales 1 et 2 présentent un aspect extérieur, que ce soit en terme de couleur et de galbe, sensiblement homogène et continu. L'aspect extérieur du becquet 10 est encore renforcé par le fait que les pièces 1 et 2 sont sensiblement jointives, aucun désaffleure ou décalage entre les deux pièces 1 et 2 n'apparaissant de manière visible. Cette absence de désaffleure peut toutefois, dans le cas d'un becquet selon l'art antérieur, ne pas être assurée de manière systématique du fait du principe d'assemblage des pièces 1 et 2 sur le hayon 3. En particulier, avant d'être fixé au moyen de vis sur le hayon 3, le becquet 10 est généralement préassemblé par clipsage ou encliquetage des pièces 1 et 2 ensemble. Un tel mode de préassemblage est notamment représenté sur la figure 3. Dans l'exemple représenté, un segment supérieur 11 de la première pièce principale 1 vient s'encliqueter entre deux segments 21 et 22 de la deuxième pièce principale 2, l'extrémité 211 du segment 21 et l'extrémité 221 du segment 22 formant une sorte de

pince enserrant une extrémité 111 du segment 11. Ce préassemblage présente toutefois le désavantage de créer un certain jeu entre les pièces principales 1 et 2, l'extrémité 111 n'étant pas solidement maintenue entre les extrémités 211 et 221.

Comme représenté sur la figure 2, le becquet 10 de la présente invention conserve ce mode de préassemblage par encliquetage ou clipsage des pièces principales 1 et 2, mais en prévoyant un élément de verrouillage 4 additionnel, ledit élément de verrouillage 4 étant destiné à empêcher tout déplacement relatif entre les pièces principales 1 et 2 lorsque il est dans une position spécifique, comme expliqué en détail dans les paragraphes qui suivent. Le becquet 10 ainsi préassemblé est ensuite fixé au moyen d'au moins une vis 5 sur un cadre 31 du hayon 3 (voir figure 7). Cette vis 5 permet par ailleurs de fixer l'élément de verrouillage 4 dans la position spécifique susmentionnée, ce qui diminue encore le risque d'un jeu éventuel entre les pièces principales 1 et 2 en cours d'usage.

Comme représenté sur les figures 4 et 5, l'élément de verrouillage 4 vient se positionner à la jonction entre les pièces principales 1 et 2 de telle sorte qu'il puisse pivoter autour d'un axe ZZ' entre une position déverrouillée, ou inactive, représentée sur les figures 4 et 6a, dans laquelle il ne permet pas encore d'empêcher un déplacement relatif entre les première et deuxième pièces 1 et 2, et une position verrouillée, ou active, représentée sur la figure 6c, dans laquelle tout déplacement relatif entre les pièces principales 1 et 2 est empêché.

En référence aux figures 8 à 10, il est représenté en détail la structure de l'élément de verrouillage 4. En particulier, l'élément de verrouillage 4 comprend un corps 41 sensiblement cylindrique centré sur l'axe ZZ', et une paire d'ailettes de retenue 42, 43. Le corps 41 est formé d'une première partie 41a, qui est solidaire des ailettes de retenue 42, 43, et d'une deuxième partie 41b, qui est disposée au moins partiellement à l'intérieur de la première partie 41a de telle sorte à pouvoir se déplacer par rapport à ladite première partie 41a le long d'une direction D lorsque l'élément de verrouillage 4 n'est pas encore fixé sur le cadre 31 du hayon 3. Ce déplacement relatif entre les première et deuxième parties 41a et 41b permettra en particulier de régler la position d'un trou taraudé 419 formé à travers la deuxième partie 41b, et destiné à recevoir la vis 5 fixant l'élément de verrouillage 4 sur le cadre 31 du hayon (voir figure 7). Il sera ainsi possible de compenser les effets de dilatation thermique pouvant se produire en cours d'utilisation, lesquels pourraient entraîner un non-alignement entre le trou taraudé 419 et un trou correspondant formé à travers le cadre 31, ce qui empêcherait au final la fixation de l'élément de verrouillage 4 sur le cadre 31. En particulier, la deuxième partie 41b comprend un segment central 412

décrivant sensiblement un cylindre de révolution coaxialement au trou taraudé 419 et reliant deux têtes d'extrémité 411 et 411' aplaties disposées perpendiculairement à l'axe ZZ'. Le segment central 412 est reçu à l'intérieur d'une ouverture traversante 414 de forme oblongue formée à l'intérieur de la première partie 41a de telle sorte qu'il puisse se déplacer le long de la direction D. Chacune des têtes d'extrémité 411 et 411' est délimitée par deux bords 411a et 411b parallèles à la direction D, lesdits bords étant configurés pour s'ajuster à l'intérieur d'une creusure 416 formée sur une face d'extrémité 415 de la première partie 41a de telle sorte que chacune des têtes d'extrémité 411, 411' peut coulisser à l'intérieur de la creusure 416 le long de la direction D. Le segment central 412 est avantageusement muni d'une cavité traversante 413 de forme hexagonale, ladite cavité 413 étant sensiblement alignée avec le trou taraudé 419 et débouchant de chaque côté au niveau d'une ouverture centrale 417 formée dans chacune des surfaces planes 411, 411'. Ladite cavité 413 définit ainsi pour le corps 41 une zone en creux, ou empreinte, de forme hexagonale, à l'intérieur de laquelle peut être introduit une clé mâle six pans de manière à permettre le déplacement en rotation de l'élément de verrouillage 4. Dans une variante de réalisation de l'invention (non représentée), il sera envisageable de ne pas prévoir de cavité traversante 413. Dans cette variante, le déplacement en rotation de l'élément de verrouillage 4 s'effectue au moyen de la vis 5. A cet effet, le trou taraudé 419 possèdera avantageusement un point dur, à savoir une zone plus étroite ou une zone à coefficient de friction plus important, susceptible de générer un couple résistant lors de l'opération de vissage. Le couple résistant devra en particulier être suffisant pour momentanément empêcher la progression axiale de la vis 5 à l'intérieur du trou taraudé 419, le couple appliqué sur la vis 5 par l'utilisateur étant alors transféré au moins partiellement à l'élément de verrouillage 4, de telle sorte qu'il permettra le déplacement de l'élément de verrouillage 4 de sa position déverrouillée à sa position verrouillée.

En ce qui concerne la première partie 41a du corps 41, elle est formée d'une partie cylindrique à l'extrémité 415 de laquelle dépasse radialement les ailettes de retenue 42 et 43. Chacune des ailettes de retenue 42, 43 comprend respectivement un bord supérieur 421, 431 s'étendant radialement depuis une surface périphérique 410 du corps 41 et un bord latéral 422, 432 s'étendant coaxialement à ladite surface périphérique 410. Un étranglement 418 est formé le long de la surface périphérique 410, ledit étranglement 418 étant configuré pour loger au moins partiellement un bord concave 223 de la deuxième pièce principale 2 qui entoure une cavité 222 en arc de cercle (voir figure 5). Le bord 223 est formé dans une

partie 220 de la pièce 2 qui est alignée dans un plan P perpendiculaire à l'axe ZZ'. Comme illustré sur la figure 7, le corps 41 repose sur le bord 223 dans la position verrouillée de l'élément de verrouillage 4. Chacune des ailettes de retenue 42, 43 forme respectivement avec le corps 41 une rainure annulaire 44, 45 qui est
5 respectivement alignée avec un élément de retenue 124, 224 de la première, respectivement deuxième, pièce 1, 2, ledit élément de retenue 124, respectivement 224, possédant au moins partiellement un profil sensiblement complémentaire à celui de ladite rainure annulaire 44, respectivement 45. En particulier, l'élément de retenue 124 est formé par une nervure décrivant un arc de cercle autour de l'axe ZZ' et
10 l'élément de retenue 224 forme une zone en relief à la surface de la partie plane 220 (voir figure 5 et 6a). Par ailleurs, comme illustré sur la figure 9, le bord latéral 432 de l'ailette de retenue 43 est muni d'une encoche 433, dont la fonction sera précisée par la suite.

En référence aux figures 6a à 6c, il est représenté plusieurs positions
15 successives de l'élément de verrouillage 4 lors de son déplacement entre sa position déverrouillée et sa position verrouillée.

Dans la position représentée sur la figure 6a, l'élément de verrouillage 4 est dans sa position déverrouillée. Dans cette position, l'élément de retenue 124, respectivement 224, est disposé en dehors de la rainure 44, respectivement 45. La
20 première pièce principale 1 peut donc librement se déplacer par rapport à la deuxième pièce principale 2 et réciproquement, dans des limites bien entendu imposées par le jeu relatif entre ces deux pièces. Cette position pourra avantageusement constituer une position initiale de préassemblage entre les deux pièces principales 1 et 2. De ce fait, de manière à éviter que l'élément de
25 verrouillage 4 ne vienne se positionner de manière prématurée dans sa position verrouillée, ce qui pourrait gêner le préassemblage des deux pièces 1 et 2, il est avantageusement prévu des moyens de blocage/ libération destinés à bloquer, respectivement à libérer, l'élément de verrouillage 4 dans sa position déverrouillée. Comme illustré sur la figure 5, ces moyens de blocage/libération comprennent une
30 découpe 225 formée dans la partie plane 220 de la deuxième pièce principale 2, ladite découpe 225 délimitant une zone flexible 226, qui est apte à se déplacer par flexion entre deux positions extrêmes, à savoir une position non fléchie, dans laquelle une excroissance 227 dépassant de la zone flexible 226 est reçue à l'intérieur de l'encoche
35 433 de l'ailette de retenue 43, bloquant ainsi l'élément de verrouillage 4 dans sa position déverrouillée, et une position fléchie, dans laquelle ladite excroissance 227

est disposée en dehors de ladite encoche 433, libérant ainsi l'élément de verrouillage 4 de sa position déverrouillée.

Dans la position représentée sur la figure 6b, l'élément de verrouillage 4 a été libéré de sa position déverrouillée et a été déplacé en rotation au moyen d'une clé à six pans introduite dans la cavité hexagonale 413. L'élément de retenue 124, respectivement 224, est venu partiellement se loger à l'intérieur de la rainure annulaire 44, respectivement 45. Par ailleurs, l'ailette de retenue 43 est venue partiellement se loger sous une nervure 121 formée le long d'un bord de la première pièce principale 1 qui fait face à la partie plane 220 de la deuxième pièce principale 2, ladite nervure 121 décrivant sensiblement un arc de cercle autour de l'axe de rotation ZZ' et étant disposée de manière à déborder au moins partiellement au-dessus du bord supérieur 431 de ladite ailette de retenue 43 (voir figure 7). Dans cette position intermédiaire, les pièces principales 1 et 2 sont encore libres de se déplacer l'une par rapport à l'autre.

Dans la position représentée sur la figure 6c, l'élément de verrouillage 4 a été déplacé en rotation depuis la position représentée sur la figure 6b, jusqu'à ce que l'ailette de retenue 42 bute contre une surface de butée 228 de l'élément de retenue 224. L'élément de retenue 124, respectivement 224, est ainsi venu presque complètement se loger à l'intérieur de la rainure annulaire 44, respectivement 45. Du fait des formes respectives des rainures 44 et 45, lesquelles ont appuyé respectivement contre les éléments de retenue 124 et 224, il s'est produit un rapprochement des deux pièces principales 1 et 2 (comme indiqué sur la figure 7). Par ailleurs, l'ailette de retenue 43 est venue presque complètement se loger sous la nervure 121, le bord supérieur 431 de l'ailette de retenue 43 et la nervure 121 étant alors en contact ou quasiment en contact l'un avec l'autre. Dans cette position verrouillée de l'élément de verrouillage 4, les pièces principales 1 et 2 ne sont donc plus libres de se déplacer l'une par rapport à l'autre. L'utilisateur peut donc procéder à la fixation du becquet 10 sur le hayon 3, en introduisant la vis 5 à l'intérieur d'un trou 32 du cadre 31, la tête de la vis 5 reposant sur ledit cadre 31, en appliquant le becquet 10 ainsi préassemblé contre le cadre 31, le trou taraudé 419 étant aligné avec le trou 32, et en serrant la vis 5 dans le trou taraudé 419, en ayant au préalable disposé un joint annulaire 46 autour de la vis 5, entre le becquet 10 et le cadre 31. Il est à noter que, dans ce mode de fixation, la vis 5 est cachée par le becquet 10. Elle n'est donc pas visible de l'extérieur lorsque le hayon 3 est fermé. Le serrage ou déserrage de la vis 5 se fera donc de l'intérieur du véhicule, en ayant ouvert au préalable le hayon 3.

Bien entendu, l'invention ne se limite pas à la forme d'exécution décrite ci-dessus. Il sera ainsi envisageable d'étendre son application à tout ensemble formé par l'assemblage de deux pièces, en particulier de carrosserie, d'un véhicule automobile, pour lequel la problématique des ajours entre pièces se pose.

REVENDEICATIONS

1. Ensemble (10) formé par l'assemblage de deux pièces (1, 2), en particulier de carrosserie, d'un véhicule automobile comprenant :

- 5
- une première pièce (1);
 - une deuxième pièce (2), lesdites première et deuxième pièces (1, 2) étant assemblées par clipsage ou encliquetage;
 - un élément de verrouillage (4) destiné à empêcher tout déplacement relatif entre les première et deuxième pièces (1, 2), ledit élément de verrouillage (4) pouvant se déplacer en rotation autour d'un axe (ZZ') sous l'action de moyens de manœuvre (413) entre une position déverrouillée, dans laquelle un déplacement relatif entre les première et deuxième pièces (1, 2) est possible, et une position verrouillée, dans laquelle il empêche tout déplacement relatif entre les première et deuxième pièces (1, 2),
- 10
- 15

caractérisé en ce que l'élément de verrouillage (4) comprend :

- un corps (41) sensiblement cylindrique centré sur l'axe (ZZ'), ledit corps (41) étant partiellement logé à l'intérieur d'une cavité (222) en arc de cercle formée dans une partie plane (220) de la deuxième pièce (2), ladite partie plane (220) étant alignée dans un plan (P) perpendiculaire à l'axe (ZZ');
 - une paire d'ailettes de retenue (42, 43), chacune des ailettes de retenue (42, 43) comprenant un bord supérieur (421, 431) s'étendant radialement depuis une surface périphérique (410) dudit corps (41) et un bord latéral (422, 432) s'étendant coaxialement à ladite surface périphérique (410), chacune des ailettes de retenue (42, 43) formant avec le corps (41) une rainure annulaire (44, 45) configurée de telle sorte que, dans la position verrouillée de l'élément de verrouillage (4), elle permet de loger au moins partiellement un élément de retenue (124, 224) de l'une des première et deuxième pièces (1, 2), ledit élément de retenue (124, 224) possédant au moins partiellement un profil sensiblement complémentaire à celui de ladite rainure annulaire (44, 45), et que, dans la position déverrouillée de l'élément de verrouillage (4), ledit élément de retenue (124, 224) est disposé en dehors de ladite rainure annulaire (44, 45); et
- 20
- 25
- 30
- 35

en ce que au moins l'une des première et deuxième pièces (1, 2) comprend un élément de butée (121) configuré de telle sorte que, dans la position verrouillée de l'élément de verrouillage (4), il empêche tout déplacement axial de l'élément de verrouillage (4) relativement aux première et deuxième pièces (1, 2).

5

2. Ensemble (10) selon la revendication 1, caractérisé en ce que le corps (41) de l'élément de verrouillage (4) est muni d'un étranglement (418) à l'intérieur duquel vient se loger au moins partiellement un bord concave (223) de la deuxième pièce (2) qui entoure la cavité (222) en arc de cercle, ledit corps (41) reposant sur ledit
10 bord concave (223) dans la position verrouillée de l'élément de verrouillage (4).

3. Ensemble (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'élément de retenue (224) de la deuxième pièce (2) comprend une surface de butée (228) contre laquelle vient buter l'une des ailettes
15 de retenue (42) lorsque l'élément de verrouillage (4) est dans sa position verrouillée.

4. Ensemble (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la partie plane (220) de la deuxième pièce (2) comporte une découpe (225) délimitant une zone flexible (226) comprenant une
20 excroissance (227) sur une de ses faces, ladite zone flexible (226) pouvant se déplacer par flexion entre deux positions extrêmes, à savoir une position non fléchie, dans laquelle ladite excroissance (227) est reçue à l'intérieur d'une encoche (433) formée le long du bord latéral (432) de l'une des ailettes de retenue (43), empêchant ainsi le déplacement de l'élément de verrouillage (4) de sa position déverrouillée à sa position
25 verrouillée, et une position fléchie, dans laquelle ladite excroissance (227) est disposée en dehors de ladite encoche (433), permettant ainsi le déplacement de l'élément de verrouillage (4) de sa position déverrouillée à sa position verrouillée.

5. Ensemble (10) selon l'une quelconque des revendications
30 précédentes, caractérisé en ce que les moyens de manœuvre comprennent une empreinte hexagonale (413) en creux formée dans l'une des surfaces planes (411, 411') bordant le corps (41) de l'élément de verrouillage (4), ladite empreinte hexagonale (413) pouvant coopérer avec une clé mâle six pans pour permettre le déplacement en rotation de l'élément de verrouillage (4).

35

6. Ensemble (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le corps (41) de l'élément de verrouillage (4) est muni d'un trou taraudé (419), ledit trou taraudé (419) pouvant coopérer avec une vis (5) pour permettre de fixer l'ensemble (10) sur une troisième pièce (3) du véhicule automobile.

7. Ensemble (10) selon la revendication 6, caractérisé en ce que le trou taraudé (419) possède un point dur apte à générer un couple résistant lors de l'opération de vissage, ledit couple résistant étant suffisant pour momentanément empêcher la progression axiale de la vis (5) à l'intérieur du trou taraudé (419), le couple appliqué sur la vis (5) par l'utilisateur étant alors transféré au moins partiellement à l'élément de verrouillage (4), de telle sorte qu'il permet le déplacement de l'élément de verrouillage (4) de sa position déverrouillée à sa position verrouillée.

15

8. Ensemble (10) selon l'une quelconque des revendications 6 et 7, caractérisé en ce que le corps (41) comprend une première partie (41a) solidaire des ailettes de retenue (42, 43) et une deuxième partie (41b) disposée au moins partiellement à l'intérieur de la première partie (41a) et pouvant glisser le long de coulisses (415) solidaires de la première partie (41a), le trou taraudé (419) étant formé dans la deuxième partie (41b).

20

9. Ensemble (10) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que la deuxième partie (41b) comprend un segment central (412) décrivant sensiblement un cylindre de révolution coaxialement au trou taraudé (419) et reliant deux têtes d'extrémité (411, 411') aplaties disposées perpendiculairement à l'axe (ZZ') du corps (41), ledit segment central (412) étant reçu à l'intérieur d'une ouverture traversante (414) de forme oblongue formée à l'intérieur de la première partie (41a), et chacune des têtes d'extrémité (411, 411') étant configurée pour s'ajuster à l'intérieur d'une creusure (416) formée sur une face d'extrémité (415) de la première partie (41a) de telle sorte qu'elle puisse coulisser à l'intérieur de ladite creusure (416).

25

10. Ensemble (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'élément de butée est constitué par une nervure (121) formée le long d'un bord de la première pièce (1) faisant face à la partie plane (220) de la deuxième pièce (2), ladite nervure (121) décrivant sensiblement un arc de

35

5 cercle autour de l'axe de rotation (ZZ') de l'élément de verrouillage (4) et étant disposée de manière à déborder au moins partiellement au-dessus du bord supérieur (431) de l'une des ailettes de retenue (43) dans la position verrouillée de l'élément de verrouillage (4), ledit bord supérieur (431) et ladite nervure (121) étant alors en contact l'un avec l'autre.

10 11. Ensemble (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il forme un becquet (10) destiné à être fixé sur un hayon (3) d'un véhicule automobile.

12. Véhicule automobile équipé d'un ensemble (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes.

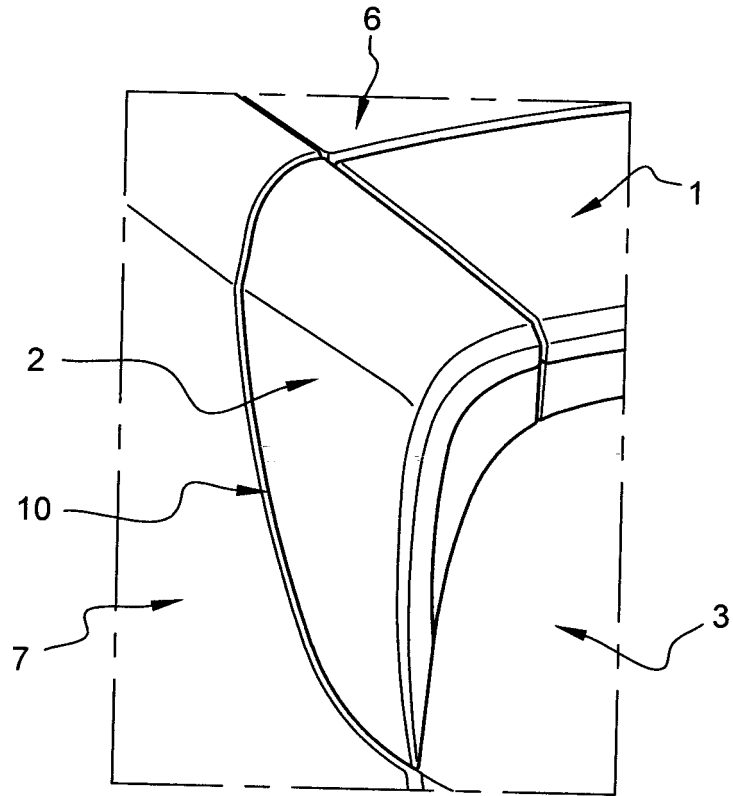


Fig. 1

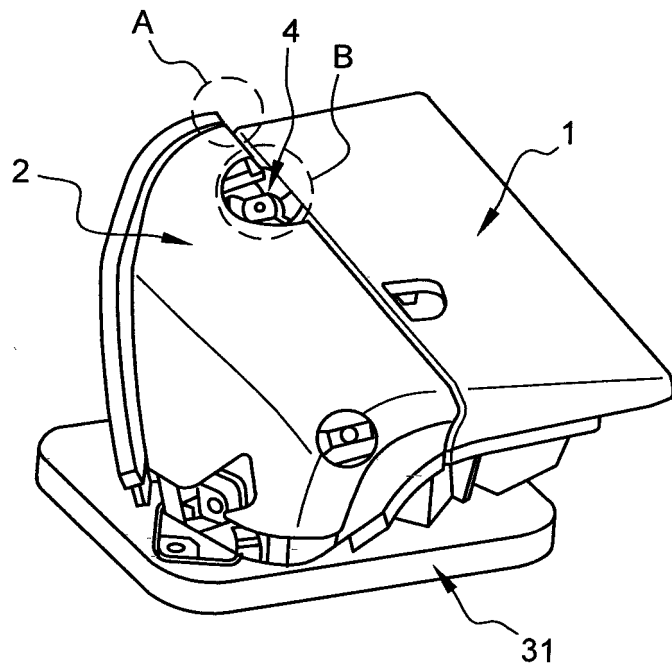


Fig. 2

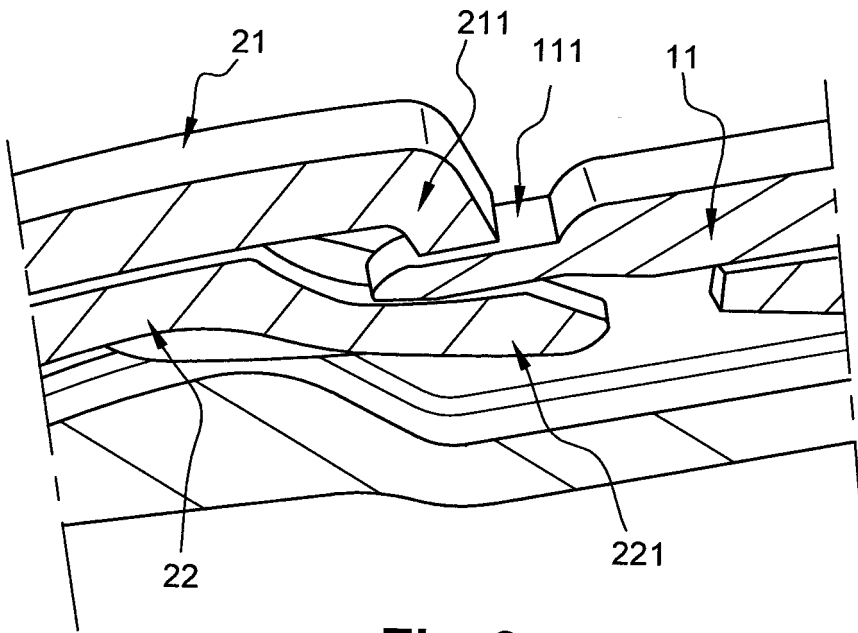


Fig. 3

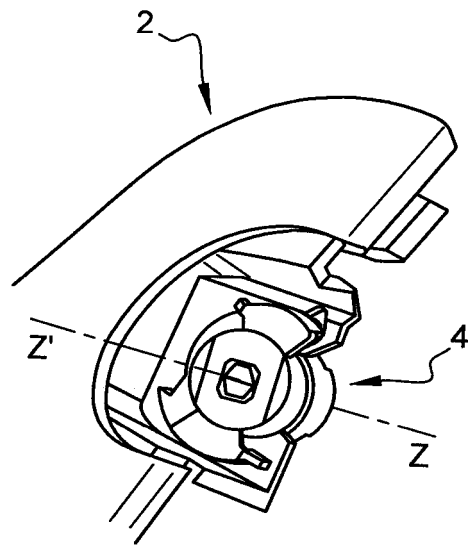


Fig. 4

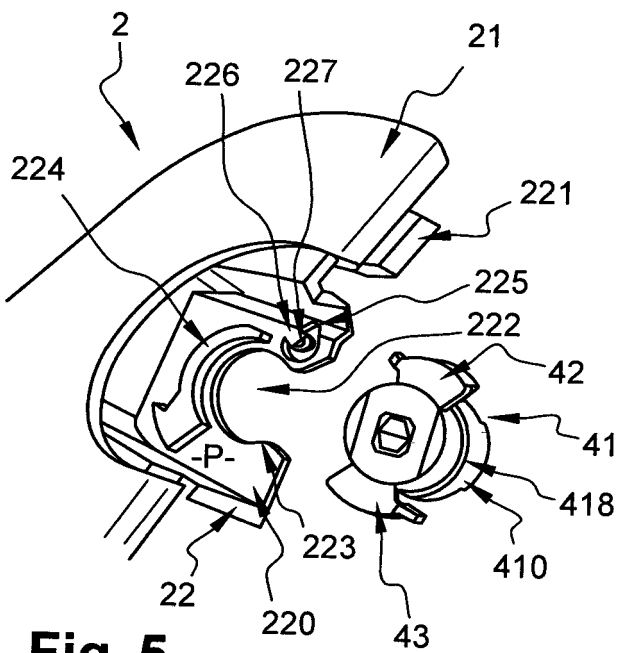


Fig. 5

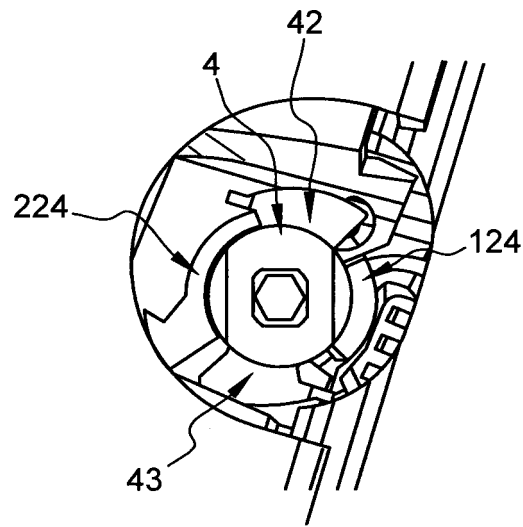


Fig. 6a

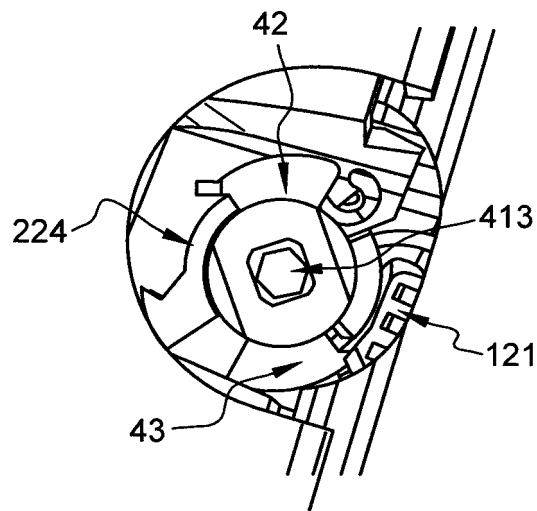


Fig. 6b

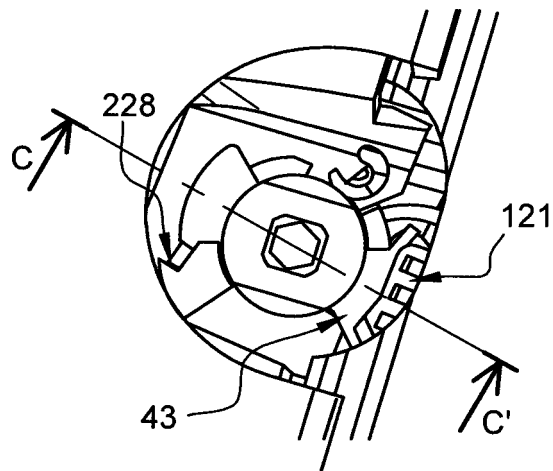


Fig. 6c

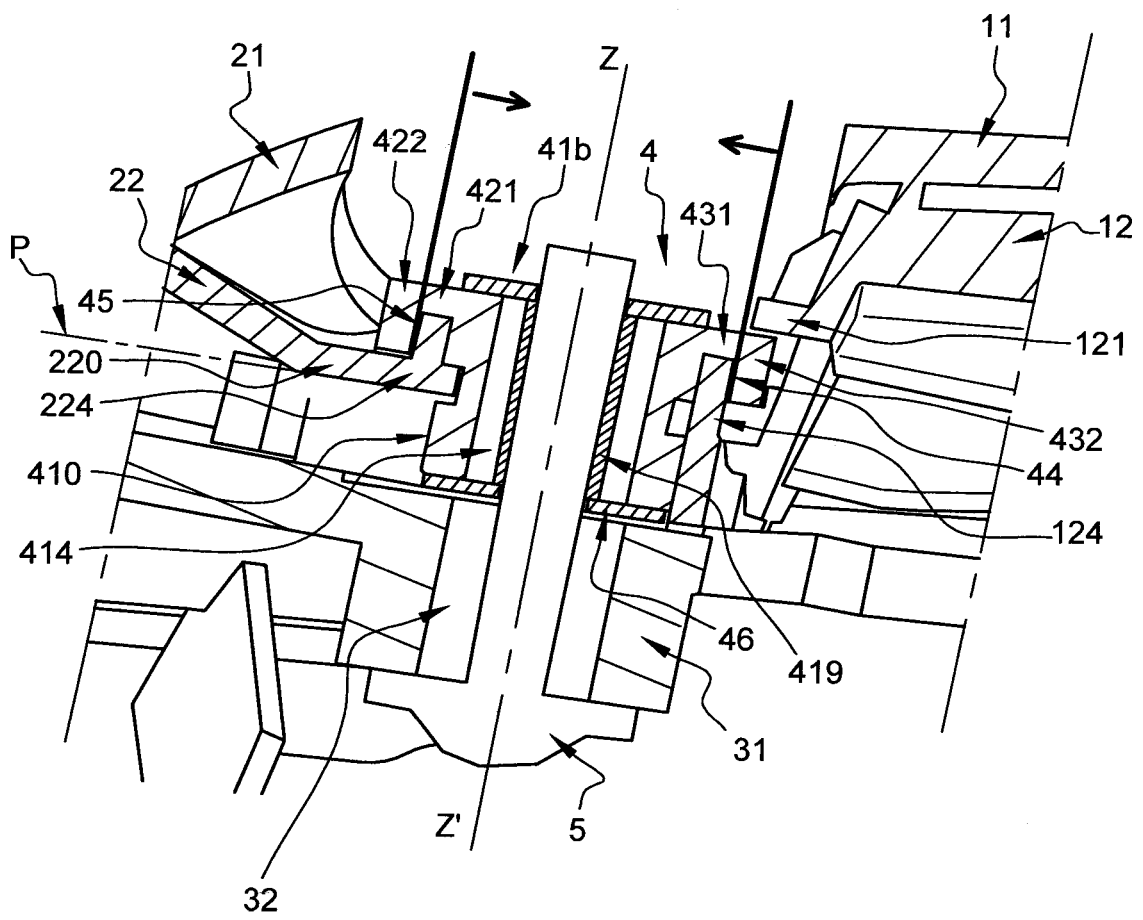


Fig. 7

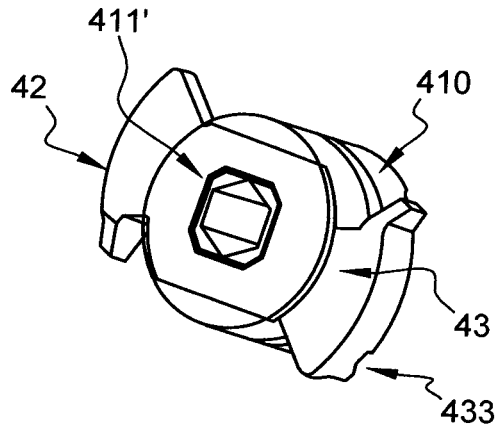


Fig. 8

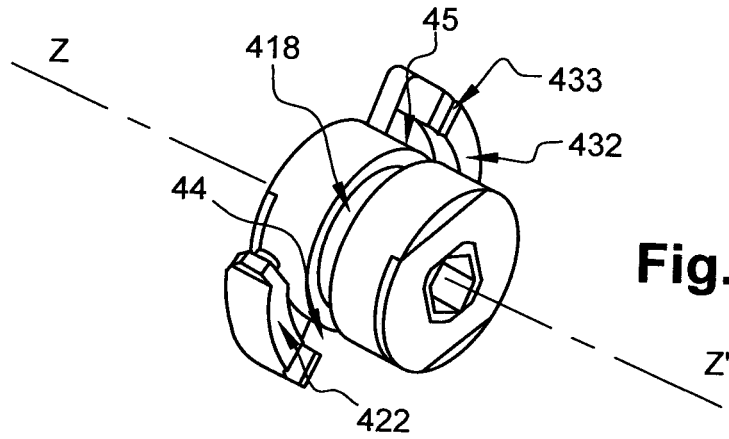


Fig. 9

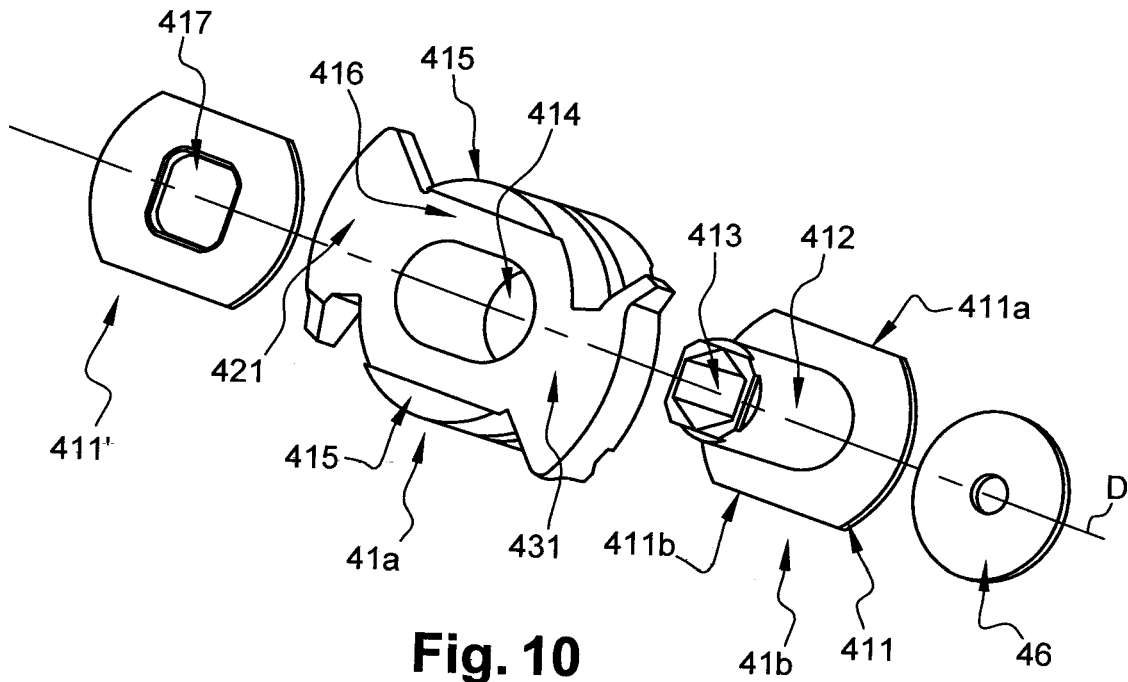


Fig. 10

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1856997 FA 855421**

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 **10-04-2019**

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 102013006720 A1	23-10-2014	CN 105264241 A	20-01-2016
		DE 102013006720 A1	23-10-2014
		EP 2986860 A1	24-02-2016
		US 2016040705 A1	11-02-2016
		WO 2014170028 A1	23-10-2014

EP 2805876 A1	26-11-2014	CN 104203729 A	10-12-2014
		EP 2805876 A1	26-11-2014
		JP W02013108494 A1	11-05-2015
		US 2014367997 A1	18-12-2014
		WO 2013108494 A1	25-07-2013

DE 3803136 C1	16-02-1989	AUCUN	

CN 101438065 A	20-05-2009	AT 462083 T	15-04-2010
		CN 101438065 A	20-05-2009
		DE 102006020697 B3	26-04-2007
		EP 2016293 A1	21-01-2009
		JP 5064491 B2	31-10-2012
		JP 2009535584 A	01-10-2009
		KR 20080110641 A	18-12-2008
		US 2009290932 A1	26-11-2009
		WO 2007128375 A1	15-11-2007

FR 2764350 A1	11-12-1998	AUCUN	
