

①2

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 08.01.91.

③0 Priorité :

④3 Date de la mise à disposition du public de la demande : 10.07.92 Bulletin 92/28.

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

⑥0 Références à d'autres documents nationaux apparentés :

⑦1 Demandeur(s) : REGIE NATIONALE DES USINES RENAULT (SA) — FR.

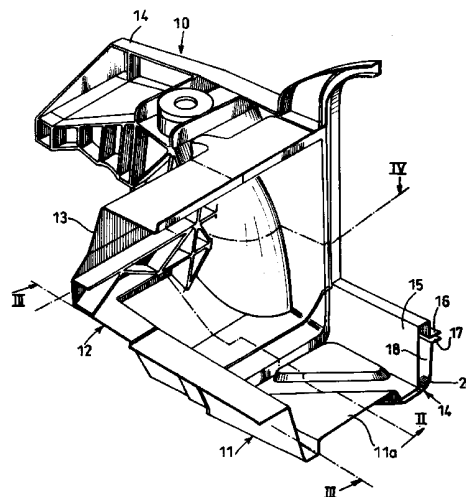
⑦2 Inventeur(s) : Vincent Philippe, Demaldent Jean Michel, Elias Bernard, Lemaire Guy, Van Den Berg Rinus et Kimmermans Rob.

⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire : Régie Nationale des Usines Renault S SA.

⑤4 Structure avant pour véhicules automobiles.

⑤7 Structure avant pour véhicules automobiles constituée par un plancher (11) un ensemble (12) de la cloison pare-feu (13) et deux éléments latéraux (14), caractérisée par le fait que l'ensemble de la cloison pare-feu porte des zones d'appui (39, 40) orthogonales pour assurer le positionnement longitudinal et transversal de l'élément latéral (14) et que ce dernier possède des nervures d'appui (41) de la paroi de retour latéral (40) de la cloison pare-feu (13) et une base d'appui (43) pour assurer à la fois la liaison avec le plancher (11) et avec l'ensemble (12) de la cloison pare-feu (13).



STRUCTURE AVANT POUR VEHICULES AUTOMOBILES

5 L'invention concerne une structure avant pour véhicules automobiles constituée par un plancher, un sous-ensemble de la cloison pare-feu et deux éléments latéraux.

10 La présente invention concerne plus particulièrement une structure réalisée à l'aide de composants moulés à basse pression comparativement aux pressions d'emboutissage nécessaires à la fabrication par étapes successives de pièces en tôle. De ce fait, les composants de la structure conforme à l'invention peuvent être réalisés plus économiquement avec des coûts d'outillage réduits.

15 L'invention a également pour objet une structure allégée convenant aux véhicules dont le groupe moto-propulseur possédera une cylindrée réduite en conséquence, pour réaliser de substantielles économies d'énergie.

20 L'invention a encore pour objet une structure avant possédant une bonne résistance aux chocs et une perméabilité au son réduite.

25 On sait par ailleurs que le sous-ensemble de la cloison pare-feu doit supporter le tableau de bord, des accessoires tels qu'un mécanisme d'essuie-glace et divers éléments de fonctionnement du véhicule, tels qu'un maître-cylindre , un vérin d'assistance de l'effort de freinage, le faisceau de câblage électrique, le pédalier et la colonne de direction.

30 Ces accessoires sont habituellement montés non sans difficultés en raison du manque de rigidité des structures existantes.

35

La publication FR-A-1.505.089 décrit une carrosserie en matière plastique dont les éléments sont assemblés par des liaisons collées pour être supportées par un châssis conventionnel.

L'invention a pour objet un châssis allégé en matière plastique.

Selon l'invention, le sous-ensemble de la cloison pare-feu, porte des zones d'appui orthogonales pour assurer le positionnement longitudinal et transversal de l'élément latéral de la structure, tandis que ce dernier possède une face d'appui du côté latéral de la cloison pare-feu et une base d'appui pour assurer à la fois la liaison avec le plancher et avec le sous-ensemble de la cloison pare-feu.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description d'un exemple de réalisation de la structure en référence au dessin annexé dans lequel :

- la figure 1 est une représentation en perspective avec section transversale de la structure assemblée coupée par le plan longitudinal médian du véhicule,
- la figure 2 est une section longitudinale de la structure dans le plan II de la figure 1,
- la figure 3 est une section longitudinale de la structure dans le plan III de la figure 1.
- La figure 4 est une section horizontale de la structure dans le plan IV de la figure 1.

- La figure 5 est une vue éclatée de la structure représentée à la figure 1.

5

Selon la figure 1 du dessin, la structure avant 10 est formée par un élément structure, dont on a représenté le côté droit. La structure 10 est formée par assemblage de :

10

- une paroi de plancher 11 moulé dont on a représenté que la moitié latérale de la partie avant 11a,

- un ensemble 12 de la cloison pare-feu 13,

15

- deux éléments latéraux tels que 14 accolés symétriquement à l'ensemble 12.

Le plancher 11 est constitué par une paroi alvéolée destinée à conférer au plancher une rigidité aux flexions verticales. Le plancher 11 possède aussi deux bords relevés 15 qui se prolongent transversalement vers l'extérieur par un bord d'assemblage 16. Les bords 15, 16 forment conjointement avec un bord d'assemblage 17 de l'élément latéral 14, une poutre creuse 18 qui constitue le longeron latéral inférieur 20. A cet effet, le longeron 20 est réalisé par une liaison collée qui assure d'une part :

20

25

- la superposition du bord d'assemblage 16 du plancher 11 avec un bord horizontal 17 de l'élément latéral 14,

30

- la superposition de la base 22 du plancher 11 avec une base d'appui 43 formée sur la partie inférieure de l'élément latéral 14.

35

Dans cette configuration, l'élément latéral 14 supporte verticalement le plancher 11 et constitue la paroi externe du longeron 20. Par ailleurs, le longeron 20 délimite en partie
5 une ouverture d'accès 25 dans l'habitacle d'un véhicule automobile dont le châssis serait construit avec la structure conforme à l'invention.

L'ensemble 12 de la cloison pare-feu 13 constitue un
10 coffrage tel que représenté à la figure 5.

L'ensemble 12 possède une bordure d'assemblage 30 sur laquelle prend appui l'extrémité avant du plancher 11. La partie médiane de la bordure 30 s'étend vers le haut et
15 possède une section transversale en "Oméga" pour constituer conjointement avec le plancher 11 un tunnel 31 central. La bordure 30 est limitée vers l'avant par un décrochement 32 afin de confectionner un plan d'assemblage 33 et réaliser le positionnement longitudinal et transversal du plancher 11 par
20 rapport a l'ensemble 12.

L'ensemble 12 possède par ailleurs une traverse 35 cloisonnée destinée à supporter des éléments de fonctionnement du véhicule tels qu'un pédalier, une colonne de direction ou
25 répartir l'énergie libérée au cours d'une collision.

La traverse 35 se prolonge vers le haut par une cloison de séparation 36 limitée par un plateau support 37 de la planche de bord non représentée. L'ensemble 12 possède par ailleurs
30 une cloison de doublage 38 du passage de roue et des appuis 39, 40 orthogonaux de l'élément latéral 14.

Les appuis 39, 40 sont respectivement formés par un nez frontal et par une paroi latérale et permettent le
35 positionnement longitudinal et transversal de l'élément latéral 14.

5 L'élément latéral 14 représenté à la figure 5 possède des nervures d'appui 41 destinées à s'accoler à la paroi de retour latéral et d'appui 40 formée sur l'ensemble 12. Les nervures 41 sont complétées par des zones d'assemblage 44, 45, 46.

10 La zone 44 borde transversalement le pied avant de la structure.

15 La zone 45 limite postérieurement un longeron cloisonné 50 situé à la partie supérieure de la structure et constitue l'appui du nez frontal 39 de l'ensemble 12.

La zone 46 prolonge longitudinalement la base d'appui 43 destinée à s'assembler au plancher 11.

20 La zone 46 se prolonge par un plan de liaison oblique 47 alvéolé tourné vers la face avant de l'ensemble 12 pour faciliter le positionnement longitudinal de l'élément 14 par rapport audit ensemble.

25 Le longeron 50 supporte la traverse 35 et possède une rigidité et une inertie suffisantes pour supporter les attaches d'organes de suspension et les paliers élastiques de fixation du moteur.

30 Sans sortir du cadre de l'invention, il sera bien entendu possible d'imaginer d'autres variantes de réalisation des zones d'assemblage et d'accostage des éléments de la structure, afin de favoriser leur manutention avant de réaliser les liaisons d'assemblage.

35

REVENDEICATIONS

- 5 1°) Structure avant pour véhicules automobiles constituée
par un plancher (11) un ensemble (12) de la cloison
pare-feu (13) et deux éléments latéraux (14),
caractérisée par le fait que l'ensemble (12) de la
cloison pare-feu (13) porte des zones d'appui (39, 40)
10 orthogonales pour assurer le positionnement
longitudinal et transversal de l'élément latéral (14)
et que ce dernier possède des nervures d'appui (41) de
la paroi de retour latéral (40) de la cloison pare-feu
(13) et une base d'appui (43) pour assurer à la fois
15 la liaison avec le plancher (11) et avec l'ensemble
(12) de la cloison pare-feu (13).
- 20 2°) Structure selon la revendication 1, caractérisée par
le fait que la nervure d'appui (41) sur l'élément
latéral (14) de la structure est complétée par une
suite de zones d'assemblage (44, 45, 46) avec
l'ensemble (12) de la cloison pare-feu (13) et avec le
plancher (11) et un plan de liaison (47) oblique
tourné vers le dit ensemble (12) pour réaliser le
25 positionnement longitudinal des constituants de la
structure.
- 30 3°) Structure selon l'une quelconque des revendications 1
ou 2, caractérisée par le fait que l'élément latéral
(14) s'étend vers l'avant par un longeron cloisonné
(50) dont la partie postérieure constitue la zone
d'appui (45) de l'ensemble de la cloison pare-feu (13)
et que ce dernier porte une traverse (35) cloisonnée
de support des éléments de fonctionnement du véhicule
pour réaliser conjointement avec ledit longeron (50)
35 une zone de répartition d'énergie en cas de collision.

4°) Structure selon l'une quelconque des revendications 1
à 3, caractérisée par le fait que l'élément latéral
5 s'étend vers le haut à partir de la base d'appui (43)
de la liaison avec le plancher (11) et constitue la
paroi externe d'un longeron latéral (20) en forme de
poutre (18) qui délimite en partie une ouverture
10 d'accès (25) dans l'habitacle et supporte
verticalement le plancher (11).

15

20

25

30

35

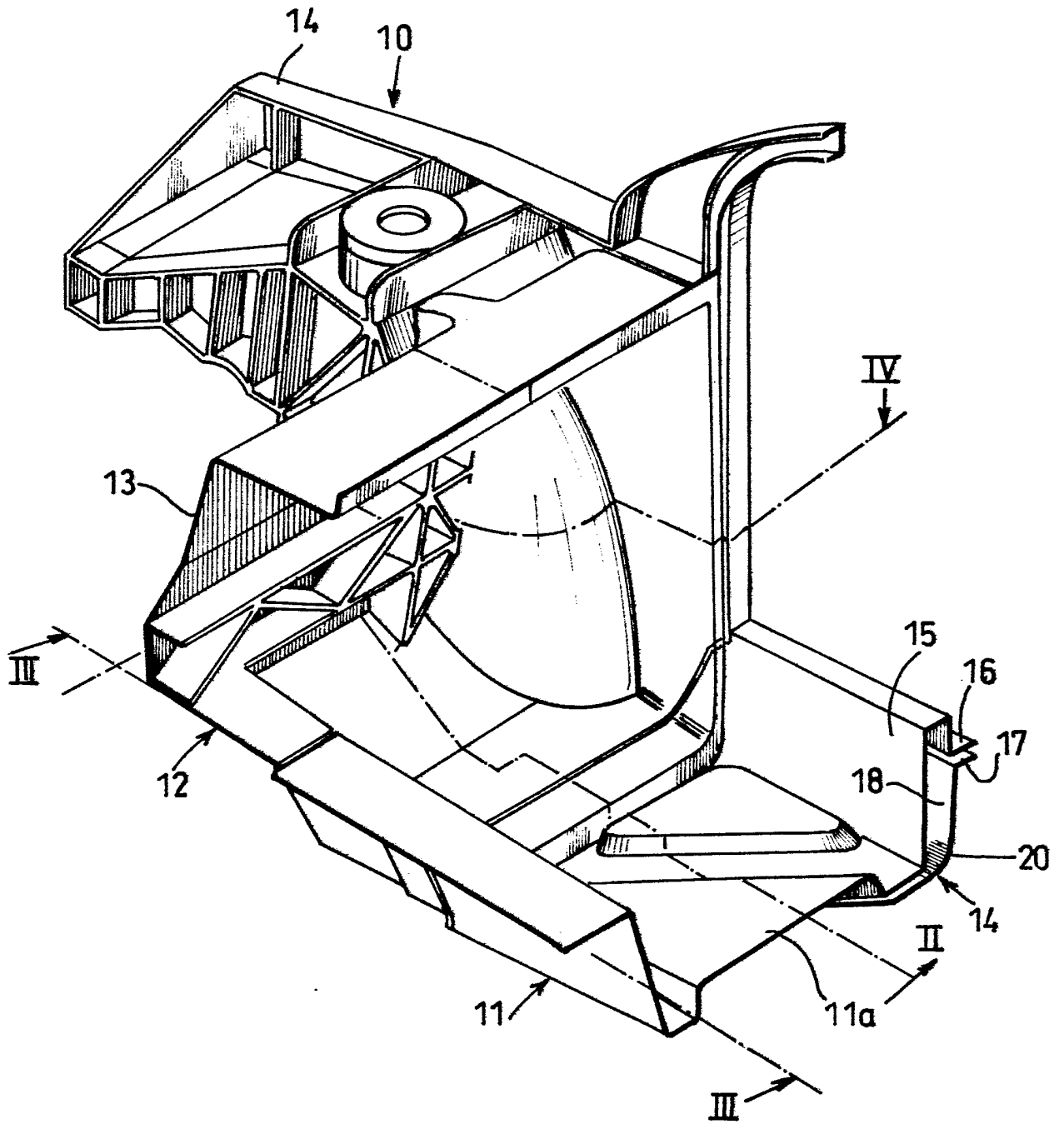
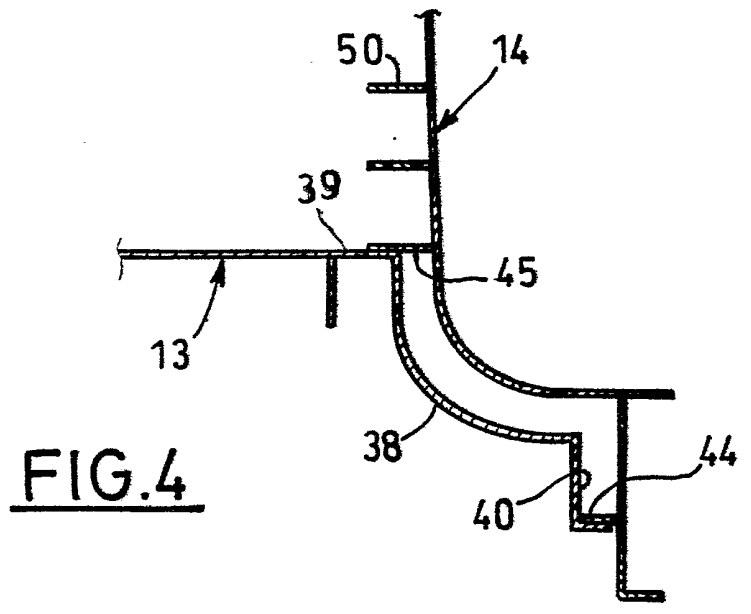
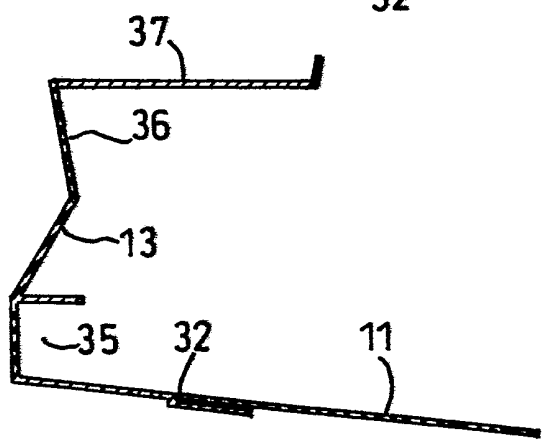
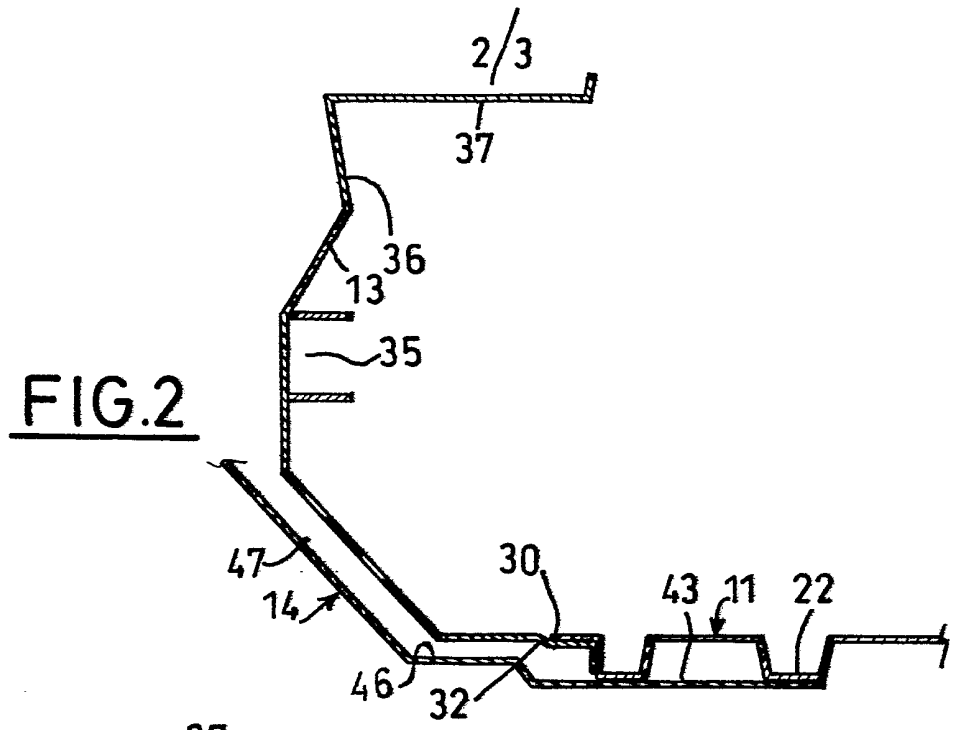


FIG. 1



3/3

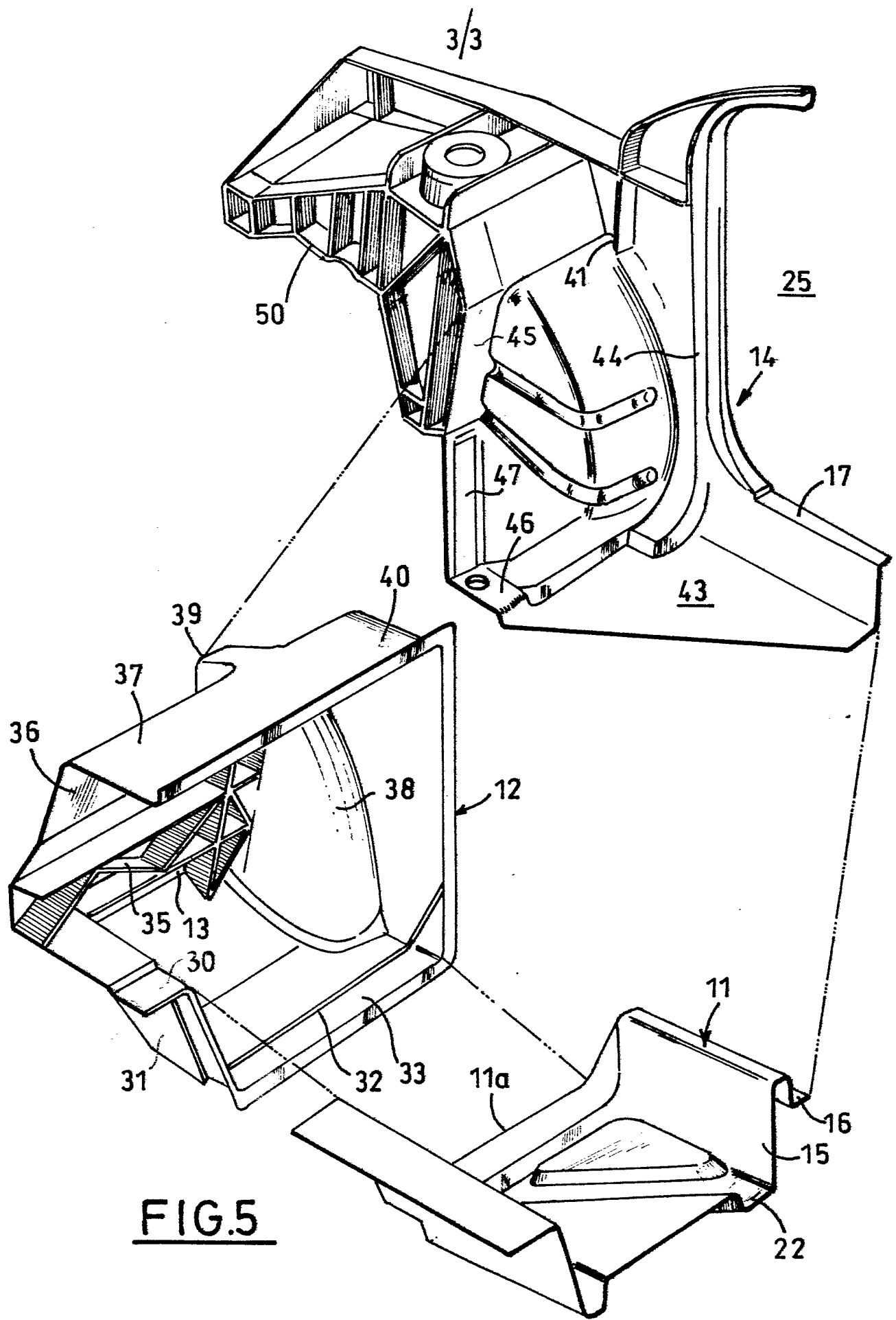


FIG.5

INSTITUT NATIONAL
de la
PROPRIETE INDUSTRIELLE

RAPPORT DE RECHERCHE
établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FR 9100143
FA 451194

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
Y	EP-A-372987 (HONDA) * colonne 25, lignes 20 - 29 * * colonne 31, lignes 44 - 50; figures 20, 36 * ---	1
Y	EP-A-327415 (RENAULT) * colonne 3, lignes 34 - 55; figures 2, 3 * ---	1
A	FR-A-2360459 (RENAULT) * page 3, dernier alinéa; figures 6, 7 * ---	1
A	WO-A-8801960 (KRANSCO) * abrégé; figure 8 * ---	1
D,A	US-A-3551014 (TAMRUCHI) * le document en entier * -----	
		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.5)
		B62D
Date d'achèvement de la recherche		Examineur
19 SEPTEMBRE 1991		HAGEMAN M.
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>		