

①⑨ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①① N° de publication :

2 850 332

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

②① N° d'enregistrement national :

03 00699

⑤① Int Cl⁷ : B 60 N 2/01, B 60 N 3/00

①②

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②② Date de dépôt : 23.01.03.

③① Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 30.07.04 Bulletin 04/31.

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

⑥① Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

⑦① Demandeur(s) : *RENAULT S.A.S Société par actions
simplifiée — FR et ADAM OPEL AG — DE.*

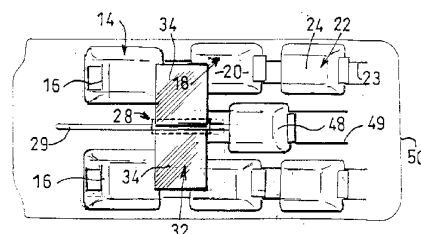
⑦② Inventeur(s) : MICHELIN DIDIER et SINIBARDY
FREDERIC.

⑦③ Titulaire(s) :

⑦④ Mandataire(s) : CABINET PHILIPPE KOHN.

⑤④ AGENCEMENT POUR UN VEHICULE AUTOMOBILE COMPORTANT UNE CONSOLE FORMANT TABLE ET UN
SIEGE CENTRAL COULISSANT.

⑤⑦ L'invention propose un agencement (12) pour un ha-
bitacle (11) de véhicule automobile (10), du type qui com-
porte d'avant en arrière trois paires (16, 18, 22) de sièges
latéraux (16, 20, 24) et du type qui comporte au moins une
console (28) qui est montée coulissante sur le plancher (26)
le long de l'axe (A) longitudinal médian entre les sièges (16,
20, 24) et qui comporte une table (32) susceptible d'être dé-
ployée transversalement, caractérisé en ce qu'il comporte
au moins un siège (48) central mobile sur le plancher
suivant l'axe (A) longitudinal médian entre les sièges inter-
médiaires (20) et arrière (24) pour déterminer au moins une
configuration de l'habitacle (11) dans laquelle la table (32)
déployée dessert le siège central (48) aligné avec les sièges
(20) latéraux intermédiaires (20) ou arrière (24).



FR 2 850 332 - A1



"Agencement pour un véhicule automobile comportant une console formant table et un siège central coulissant"

L'invention concerne un agencement pour un habitacle de véhicule automobile.

5 L'invention concerne plus particulièrement un agencement pour un habitacle de véhicule automobile, du type dans lequel un plancher du véhicule porte au moins une paire de sièges latéraux avant, une paire de sièges latéraux intermédiaires, et une paire de sièges latéraux arrière, les sièges de chaque paire étant agencés symétriquement de part et d'autre d'un axe longitudinal médian du véhicule, du type qui comporte au moins une console qui est montée coulissante sur le plancher le long de l'axe longitudinal médian du véhicule et du type dans lequel la console délimite au moins un compartiment pour le rangement d'une table
10 qui est mobile entre une position escamotée dans laquelle au moins un panneau de la table, escamoté dans le compartiment, s'étend globalement dans un plan longitudinal vertical et une position déployée dans laquelle ledit panneau s'étend globalement dans un plan horizontal hors du compartiment.

20 On connaît de nombreux exemples d'agencements de ce type.

Le document JP-9109778 décrit et représente un agencement comportant une paire de sièges avant pivotants, une paire de sièges intermédiaires et une paire de sièges arrière et dans lequel une console du type décrit précédemment est mobile
25 le long de l'axe médian du véhicule entre les sièges de chaque paire.

Cette conception présente l'inconvénient de limiter le nombre de places pouvant être desservies par la table de la console.
30

En effet, dans le meilleurs des cas, la table portée par la console ne peut desservir que la paire de places avant agencée en vis à vis de la paire de places intermédiaires.

Par ailleurs, cette conception interdit l'utilisation de l'agencement pour desservir quatre places lorsque le véhicule roule, puisque dans ce dernier cas, au moins le siège du conducteur doit être tourné face à la route.

5 L'invention propose une nouvelle conception d'un agencement du type précédemment décrit, qui permet non seulement de disposer d'une table pouvant desservir jusqu'à cinq places en vis à vis, mais encore de disposer de ces cinq places lorsque le véhicule roule.

10 Dans ce but, l'invention propose un agencement du type décrit précédemment, caractérisé en ce que la console est susceptible d'occuper au moins une position dans laquelle la table déployée est agencée longitudinalement entre la paire de sièges latéraux avant et la paire de sièges latéraux intermédiaires et au
15 moins une position dans laquelle la table déployée est agencée longitudinalement entre la paire de sièges latéraux intermédiaires et la paire de sièges latéraux arrière, et en ce qu'il comporte au moins un siège central mobile sur le plancher suivant l'axe longitudinal médian du véhicule entre au moins une position dans
20 laquelle le siège central est agencé entre les sièges latéraux intermédiaires et au moins une position dans laquelle le siège central est agencé entre les sièges latéraux arrière, pour déterminer au moins une configuration de l'habitacle dans laquelle la table déployée dessert les sièges latéraux
25 intermédiaires et le siège central alignés transversalement et au moins une configuration de l'habitacle dans laquelle la table déployée dessert les sièges latéraux arrière et le siège central alignés transversalement.

Selon d'autres caractéristiques de l'invention :

30 - le siège central est monté coulissant le long de l'axe médian du véhicule,

- les sièges latéraux avant sont susceptibles d'être tournés vers l'arrière du véhicule pour déterminer au moins une configuration de l'habitacle dans laquelle la table déployée

dessert les sièges latéraux avant en vis à vis des sièges latéraux intermédiaires et au moins une configuration de l'habitacle dans laquelle la table déployée dessert les sièges latéraux avant en vis à vis des sièges latéraux intermédiaires et du siège central,

5 - les sièges latéraux avant sont montés pivotants chacun sur un support réglable longitudinalement,

 - les sièges latéraux intermédiaires sont susceptibles d'être tournés vers l'arrière du véhicule pour déterminer au moins une configuration de l'habitacle dans laquelle la table déployée
10 dessert les sièges latéraux intermédiaires en vis à vis des sièges latéraux arrière et du siège central,

 - les sièges latéraux intermédiaire et arrière sont chacun montés coulissants sur des rails,

 - chaque siège latéral intermédiaire est susceptible d'être
15 extrait de ses rails, retourné, puis inséré à nouveau dans lesdits rails pour permettre son orientation vers l'arrière,

 - chaque siège latéral intermédiaire est monté sur ses rails par l'intermédiaire d'un support sur lequel il est monté pivotant pour permettre son orientation vers l'arrière,

20 - chaque siège porte comporte une ceinture de sécurité solidaire dudit siège,

 - la console comporte un boîtier de part et d'autre duquel sont agencés deux compartiments latéraux verticaux opposés transversalement qui sont destinés chacun à recevoir, en position
25 escamotée de la table, un panneau formant la moitié de la table et le boîtier comporte des moyens de maintien qui sont destinés, en position déployée de la table à maintenir chaque panneau en position horizontale,

 - chaque panneau est rectangulaire et est monté coulissant
30 verticalement dans le compartiment au moins par l'intermédiaire de pions inférieurs agencés aux extrémités inférieures de chaque panneau, qui sont reçus dans deux glissières verticales agencées aux extrémités longitudinales verticales des compartiments,

- les moyens de maintien comportent deux glissières qui s'étendent horizontalement aux extrémités longitudinales du boîtier à partir des extrémités supérieures des glissières verticales horizontales vers l'intérieur du boîtier et qui sont
5 destinées à recevoir les pions de guidage inférieurs de chaque panneau pour permettre, une fois qu'un panneau a été extrait verticalement de son compartiment et rabattu horizontalement, de maintenir ledit panneau en porte à faux sur le boîtier,

- chaque panneau est monobloc et chaque compartiment
10 est de dimensions sensiblement correspondantes à celles du panneau,

- chaque panneau est réalisé en deux parties égales articulées l'une par rapport à l'autre sensiblement au milieu du panneau par une charnière d'axe longitudinal, chaque partie
15 comporte des moyens de verrouillage par rapport à l'autre partie, les dimensions longitudinales et verticales du compartiment correspondent sensiblement à celles d'une partie, et la dimension transversale du compartiment est sensiblement double de celle d'une des parties.

20 D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description détaillée qui suit pour la compréhension de laquelle on se reportera aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue de côté d'un véhicule automobile
25 comportant un agencement selon l'invention ;

- la figure 2 est une vue en perspective représentant une console pour un agencement selon l'invention ;

- la figure 3 est une demi-vue en coupe transversale représentant une console pour un agencement selon l'invention ;

30 - la figure 4 est une vue de dessus représentant un agencement selon l'invention représenté dans une première configuration ;

- la figure 5 est une vue de dessus représentant un agencement selon l'invention représenté dans une deuxième configuration ;

5 - la figure 6 est une vue de dessus représentant un agencement selon l'invention représenté dans une troisième configuration ;

- la figure 7 est une vue de dessus représentant un agencement selon l'invention représenté dans une quatrième configuration ;

10 - la figure 8 est une vue de dessus représentant un agencement selon l'invention représenté dans une cinquième configuration ;

15 - la figure 9 est une vue de dessus représentant un agencement selon l'invention représenté dans une sixième configuration ;

- la figure 10 est une vue de dessus représentant un agencement selon l'invention représenté dans une septième configuration.

20 Dans la description qui va suivre, des chiffres de référence identiques désignent des pièces identiques ou ayant des fonctions similaires.

25 Par convention, les termes "avant", "arrière", "droit" ou "gauche" désignent respectivement des éléments ou des positions orientés respectivement vers la gauche, la droite, le haut ou le bas des figures.

On a représenté à la figure 1 un véhicule automobile 10 dont un habitacle 11 est destiné à recevoir un agencement 12 selon l'invention.

30 Sur la figure 1, le véhicule 10 est un fourgon de type vitré, mais cette configuration n'est pas limitative de l'invention.

L'agencement 12 peut en effet trouver à s'appliquer à tout type de véhicule 10 suffisamment long pour comporter au moins trois paires de sièges, par exemple un véhicule de type "monospace".

De manière connue, l'agencement 12 comporte un plancher 26 qui porte une paire 14 de sièges 16 latéraux avant, une paire 18 de sièges 20 latéraux intermédiaires, et une paire 22 de sièges 24 latéraux arrière.

5 Comme l'illustrent les figures 4 et suivantes, les sièges 16, 20, 24 de chaque paire 14, 18, 22 sont agencés symétriquement de part et d'autre d'un axe "A" longitudinal médian du véhicule 10.

De manière connue, l'agencement 12 comporte au moins une console 28 qui est montée coulissante sur le plancher 26 le
10 long de l'axe "A" longitudinal médian du véhicule.

Comme l'illustrent les figures 2 et 3, la console 28 délimite au moins un compartiment 30 pour le rangement d'une table 32 qui est mobile entre une position escamotée, représentée en traits pointillés sur la figure 3, dans laquelle au moins un panneau 34
15 de la table 32, escamoté dans le compartiment 30, s'étend globalement dans un plan "V" longitudinal vertical et une position déployée, représentée en traits forts sur la figure 3, dans laquelle ledit panneau 34 s'étend globalement dans un plan horizontal "H" hors du compartiment 30.

20 Plus particulièrement, la console 28 comporte, de manière connue, un boîtier 36 de part et d'autre duquel sont agencés deux compartiments 30 latéraux verticaux opposés transversalement qui sont destinés chacun à recevoir, en position escamotée de la table 32, un panneau 34 formant la moitié de la table 32, comme
25 représenté à la figure 2. Le boîtier 36 comporte des moyens de maintien qui sont destinés, en position déployée de la table 32 à maintenir chaque panneau en position horizontale. La table 32 est donc globalement formée de deux panneaux 34 formant une demi-table, chaque panneau 34 pouvant être sélectivement déployé ou
30 non.

Selon cette conception, chaque panneau 34 est rectangulaire et il est monté coulissant verticalement dans le compartiment 30, de forme parallélépipédique, au moins par l'intermédiaire de pions inférieurs 38 agencés aux extrémités

inférieures de chaque panneau 34, qui sont reçus dans deux glissières verticales 40 agencées aux extrémités 42 longitudinales verticales des compartiments. Dans le mode de réalisation préféré de l'invention chaque panneau 34 est guidé par les pions 5 inférieurs 38 qui coulisent dans les glissières 40 et il est guidé dans sa partie supérieure par les parois verticales 44 du compartiment.

Par ailleurs, les moyens de maintien en position horizontale comportent deux glissières 46 qui s'étendent 10 horizontalement aux extrémités longitudinales 42 du boîtier 36 à partir des extrémités supérieures des glissières verticales 40 horizontales vers l'intérieur du boîtier 36 et qui sont destinées à recevoir les pions 38 de guidage inférieurs de chaque panneau 34 pour permettre, une fois qu'un panneau 34 a été extrait 15 verticalement de son compartiment 30 et rabattu horizontalement, de maintenir ledit panneau 34 en porte à faux sur le boîtier 36, comme représenté en traits forts sur la figure 3.

Dans le mode de réalisation qui a été représenté sur les figures 2 et 3, chaque panneau 34 est monobloc et chaque 20 compartiment 30 est de dimensions sensiblement correspondantes à celles du panneau 34.

En variante (non représentée), chaque panneau 34 peut être réalisé en deux parties égales articulées l'une par rapport à l'autre sensiblement au milieu du panneau par une charnière 25 d'axe longitudinal, et chacune de ces parties comporte alors des moyens de verrouillage par rapport à l'autre partie de manière à former un panneau 34 qui occupe un encombrement deux fois moindre de l'encombrement précédemment décrit lorsque la table 32 est escamotée dans le compartiment 30 et qui, en position 30 déployée, est d'une taille sensiblement analogue à celle du panneau 34 monobloc qui a été décrit en référence aux figures 2 et 3.

Dans cette configuration, les dimensions longitudinales et verticales du compartiment 30 correspondent alors sensiblement

à celles d'une partie, et la dimension transversale du compartiment 30 est sensiblement double de celle d'une des parties.

Conformément à l'invention, comme l'illustrent les figures 4
5 et suivantes, la console 28 est susceptible d'occuper au moins une position dans laquelle la table 32 déployée est agencée longitudinalement entre la paire 14 de sièges 16 latéraux avant et la paire 18 de sièges latéraux intermédiaires et au moins une position dans laquelle la table déployée 32 est agencée
10 longitudinalement entre la paire 18 de sièges 20 latéraux intermédiaires et la paire 22 de sièges latéraux 24 arrière.

A cet effet, la console 28 est par exemple montée coulissante sur des rails longitudinaux 29.

L'agencement 10 comporte par ailleurs au moins un siège
15 48 central mobile sur le plancher 26 suivant l'axe "A" longitudinal médian du véhicule entre au moins une position dans laquelle le siège 48 central est agencé entre les sièges 20 latéraux intermédiaires et au moins une position dans laquelle le siège 48 central est agencé entre les sièges 24 latéraux arrière.

20 Dans le mode de réalisation préféré de l'invention, le siège 48 central est monté coulissant sur au moins un rail 49 le long de l'axe longitudinal médian "A" du véhicule. Cette configuration, 'est toutefois pas limitative de l'invention, et le siège 48 central pourrait être mobile suivant un ensemble de positions
25 longitudinales déterminées, obtenues par exemple par déboîtement et emboîtement du siège 48 sur des moyens de fixation répartis à intervalles réguliers le long de l'axe médian "A" du véhicule.

De cette manière, l'agencement 12 détermine au moins une
30 configuration de l'habitacle 11, dans laquelle la table 32 déployée dessert les sièges latéraux 20 intermédiaires et le siège 48 central alignés transversalement, comme représenté aux figures 6 et 8, et au moins une configuration de l'habitacle 11, dans laquelle la table déployée 32 dessert les sièges 24 latéraux

arrière et le siège 48 central alignés transversalement, comme représenté aux figures 7 et 9.

Avantageusement, les sièges 16 latéraux avant sont susceptibles d'être tournés vers l'arrière 50 du véhicule 10 pour
5 déterminer au moins une configuration de l'habitacle 11 dans laquelle la table 32 déployée dessert les sièges 16 latéraux avant en vis à vis des sièges 20 latéraux intermédiaires, comme représenté à la figure 10, et au moins une configuration de l'habitacle 11 dans laquelle la table 32 déployée dessert les
10 sièges 16 latéraux avant en vis à vis des sièges latéraux intermédiaires 20 et du siège central 48, comme représenté à la figure 8.

Dans le mode de réalisation préféré de l'invention, les sièges 20 latéraux avant sont montés pivotants chacun sur un
15 support (non représenté) qui est aussi réglable longitudinalement, de manière à proposer une grande variété de positions et à proposer une manipulation aisée.

Cette configuration n'est toutefois pas limitative de l'invention, et les sièges 20 latéraux avant pourraient être
20 simplement fixés sur le plancher 26 par des fixations dont ils pourraient être extraits, puis retournés et à nouveau fixés.

Avantageusement, les sièges 20 latéraux intermédiaires sont eux aussi susceptibles d'être tournés vers l'arrière 50 du véhicule pour déterminer au moins une configuration de
25 l'habitacle 11 dans laquelle la table 32 déployée dessert les sièges 20 latéraux intermédiaires en vis à vis des sièges 24 latéraux arrière et du siège 48 central, comme représenté à la figure 9.

Dans le mode de réalisation préféré de l'invention les
30 sièges latéraux intermédiaires 20 et arrière 24 sont chacun montés coulissants sur des rails, notamment des rails 23 communs, de manière à proposer une grande variété de positions.

Selon cette conception, plusieurs modes de retournement des sièges 20 latéraux intermédiaires peuvent être envisagés.

Chaque siège 20 latéral intermédiaire peut par exemple être extrait de ses rails 23, retourné, puis inséré à nouveau dans lesdits rails 23 pour permettre son orientation vers l'arrière.

En variante, chaque siège 20 latéral intermédiaire peut
5 être monté sur ses rails 23 par l'intermédiaire d'un support (non représenté) sur lequel le siège 20 est monté pivotant pour permettre son orientation vers l'arrière 50 du véhicule.

Selon la conception générale qui a été décrite précédemment l'agencement est susceptible d'occuper différentes
10 configurations qui ont été décrites à titre d'exemple en référence aux figures 4 à 10.

Dans une première configuration qui a été représentée à la figure 4, la console 28 est agencée axialement au niveau des sièges latéraux avant 16 et un panneau 34 de la table 32 est
15 déployé pour desservir la place du passager occupant le siège latéral avant 16 situé à droite du véhicule. Le siège central 48 occupe une position reculée entre les sièges latéraux arrière 24, mais il pourrait aussi occuper une position intermédiaire entre les sièges 20 latéraux intermédiaires.

20 Dans une deuxième configuration qui a été représentée à la figure 5, la console 28 est reculée axialement entre les sièges latéraux avant 16 et arrière 20, et un panneau 34 de la table 32 est déployé pour desservir la place du passager occupant le siège 20 latéral intermédiaire situé à droite du véhicule. Il sera compris
25 que les deux panneaux 34 pourraient être déployés pour que la table 32 desserve les deux sièges 20 latéraux intermédiaires.

Dans une troisième configuration qui a été représentée à la figure 6, la console 28 est reculée axialement entre les sièges latéraux avant 16 et arrière 20, le siège central 48 est avancé
30 entre les sièges latéraux intermédiaires 20, et les deux panneaux 34 de la table 32 sont déployés pour que la table 32 desserve les deux sièges 20 latéraux intermédiaires et le siège central 48.

Dans une quatrième configuration qui a été représentée à la figure 7, la console 28 est reculée axialement entre les sièges

latéraux intermédiaires 20 et arrière 24, le siège central 48 est reculé entre les sièges latéraux arrière 24, et les deux panneaux 34 de la table 32 sont déployés pour que la table 32 desserve les deux sièges 24 latéraux arrière et le siège central 48. Dans ce cas, soit les sièges latéraux intermédiaires 20 occupent une configuration (non représentée) dans laquelle ils sont avancés devant la table 32 qui est reculée au maximum, le siège central 38 pouvant être reculé par rapport aux sièges 24 latéraux arrière, soit, comme l'illustre la figure 7, le dossier de chaque siège intermédiaire 20 est replié contre son assise afin de permettre le déploiement des panneaux 34 de la table 32.

Dans une cinquième configuration qui a été représentée à la figure 8, les sièges 16 latéraux avant ont été retournés vers l'arrière 50 du véhicule, la console 28 est reculée axialement entre les sièges latéraux avant 16 et intermédiaires 20, le siège central 48 est avancé entre les sièges latéraux intermédiaires 20, et les deux panneaux 34 de la table 32 sont déployés pour que la table 32 desserve les deux sièges latéraux avant 16, les deux sièges 20 latéraux intermédiaires et le siège central 48.

Dans une sixième configuration qui a été représentée à la figure 9, les sièges 20 latéraux intermédiaires ont été retournés vers l'arrière 50 du véhicule, la console 28 est reculée axialement entre les sièges latéraux intermédiaires 20 et arrière 24, le siège central 48 étant agencé entre les sièges latéraux arrière 24, et les deux panneaux 34 de la table 32 sont déployés pour que la table 32 desserve les deux sièges 20 latéraux intermédiaires, les deux sièges 24 latéraux arrière et le siège central 48.

Dans une septième configuration qui a été représentée à la figure 8, les sièges 16 latéraux avant ont été retournés vers l'arrière 50, du véhicule, la console 28 est reculée axialement entre les sièges latéraux avant 16 et intermédiaires 20, le siège central 48 est reculé entre les sièges latéraux arrière 24, et les deux panneaux 34 de la table 32 sont déployés pour que la table

32 desserve les deux sièges latéraux avant 16 et les deux sièges 20 latéraux intermédiaires.

On remarquera enfin que, afin de proposer un agencement 12 garantissant des conditions de sécurité maximales aux 5 passagers du véhicule 10, et afin de permettre une manipulation aisée des sièges 16, 20, 24, 48, chaque siège 16, 20, 24, 48 comporte une ceinture 52 de sécurité qui est solidaire dudit siège 16, 20, 24, 48, comme l'illustre la figure 4.

Comme on peut le voir l'invention propose un nombre élevé 10 de combinaisons d'agencements de l'habitacle 11.

Il sera compris que les exemples qui ont été décrits précédemment ne sont nullement limitatifs de l'invention, et qu'un grand nombre de combinaisons et de variantes peuvent être envisagées.

15 Ainsi, il serait possible d'envisager une configuration dans laquelle le véhicule comporterait un siège central supplémentaire central amovible qui pourrait être par exemple agencé entre les sièges 16 latéraux avant ou intermédiaires dans des configurations du type de celles qui ont été décrites 20 respectivement en référence aux figures 8 ou 9. Dans ce cas, la table 32 permettrait de desservir jusqu'à six places du véhicule.

Le véhicule pourrait aussi par exemple être un véhicule de grande taille tel qu'un bus et il pourrait comporter un grand nombre de paires de sièges et plusieurs tables 32.

REVENDECATIONS

1. Agencement (12) pour un habitacle (11) de véhicule automobile (10), du type dans lequel un plancher (26) du véhicule porte au moins une paire (14) de sièges (16) latéraux avant, une
5 paire (18) de sièges (20) latéraux intermédiaires, et une paire (22) de sièges (24) latéraux arrière, les sièges (16, 20, 24) de chaque paire (14, 18, 22) étant agencés symétriquement de part et d'autre d'un axe (A) longitudinal médian du véhicule (10), du type qui comporte au moins une console (28) qui est montée
10 coulissante sur le plancher (26) le long de l'axe (A) longitudinal médian du véhicule et du type dans lequel la console (28) délimite au moins un compartiment (30) pour le rangement d'une table (32) qui est mobile entre une position escamotée dans laquelle au moins un panneau (34) de la table (32), escamoté dans le
15 compartiment (30), s'étend globalement dans un plan longitudinal vertical (V) et une position déployée dans laquelle ledit panneau (34) s'étend globalement dans un plan horizontal (H) hors du compartiment (30),

caractérisé en ce que la console (28) est susceptible
20 d'occuper au moins une position dans laquelle la table (32) déployée est agencée longitudinalement entre la paire (14) de sièges (16) latéraux avant et la paire (18) de sièges (20) latéraux intermédiaires et au moins une position dans laquelle la table (32) déployée est agencée longitudinalement entre la paire (18) de
25 sièges (20) latéraux intermédiaires et la paire (22) de sièges (24) latéraux arrière,

et en ce qu'il comporte au moins un siège (48) central mobile sur le plancher suivant l'axe (A) longitudinal médian du véhicule entre au moins une position dans laquelle le siège (48)
30 central est agencé entre les sièges (20) latéraux intermédiaires et au moins une position dans laquelle le siège (48) central est agencé entre les sièges (24) latéraux arrière,

pour déterminer au moins une configuration de l'habitacle (11) dans laquelle la table (32) déployée dessert les sièges (20)

latéraux intermédiaires et le siège (48) central alignés transversalement et au moins une configuration de l'habitacle (11) dans laquelle la table (32) déployée dessert les sièges (24) latéraux arrière et le siège (48) central alignés transversalement.

5 2. Agencement (12) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que le siège (48) central est monté coulissant le long de l'axe (A) médian du véhicule (10).

3. Agencement (12) selon l'une des revendications précédente, caractérisé en ce que les sièges (16) latéraux avant
10 sont susceptibles d'être tournés vers l'arrière (50) du véhicule (10) pour déterminer au moins une configuration de l'habitacle (11) dans laquelle la table (32) déployée dessert les sièges (16) latéraux avant en vis à vis des sièges (20) latéraux intermédiaires et au moins une configuration de l'habitacle (11) dans laquelle la
15 table (32) déployée dessert les sièges (16) latéraux avant en vis à vis des sièges (20) latéraux intermédiaires et du siège (48) central.

4. Agencement (12) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que les sièges (16) latéraux avant sont montés
20 pivotants chacun sur un support réglable longitudinalement.

5. Agencement (12) selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que les sièges (20) latéraux intermédiaires sont susceptibles d'être tournés vers l'arrière (50) du véhicule (10) pour déterminer au moins une configuration de
25 l'habitacle (11) dans laquelle la table (32) déployée dessert les sièges (20) latéraux intermédiaires en vis à vis des sièges (24) latéraux arrière et du siège (48) central.

6. Agencement (12) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que les sièges (20, 24) latéraux intermédiaire et
30 arrière sont chacun montés coulissants sur des rails (23).

7. Agencement (12) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que chaque siège (20) latéral intermédiaire est susceptible d'être extrait de ses rails (23), retourné, puis inséré à

nouveau dans lesdits rails (23) pour permettre son orientation vers l'arrière (50).

8. Agencement (12) selon la revendication 6, caractérisé en ce que chaque siège (20) latéral intermédiaire est monté sur ses rails (23) par l'intermédiaire d'un support sur lequel il est monté pivotant pour permettre son orientation vers l'arrière (50).

9. Agencement (12) selon les revendications 2 à 8 prises en combinaison, caractérisé en ce que chaque siège (16, 20, 24, 48) porte comporte une ceinture (52) de sécurité solidaire dudit siège (16, 20, 24, 48).

10. Agencement (12) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la console (28) comporte un boîtier (36) de part et d'autre duquel sont agencés deux compartiments (30) latéraux verticaux opposés transversalement qui sont destinés chacun à recevoir, en position escamotée de la table (32), un panneau (34) formant la moitié de la table (32) et en ce que le boîtier (36) comporte des moyens de maintien qui sont destinés, en position déployée de la table (32) à maintenir chaque panneau (34) en position horizontale.

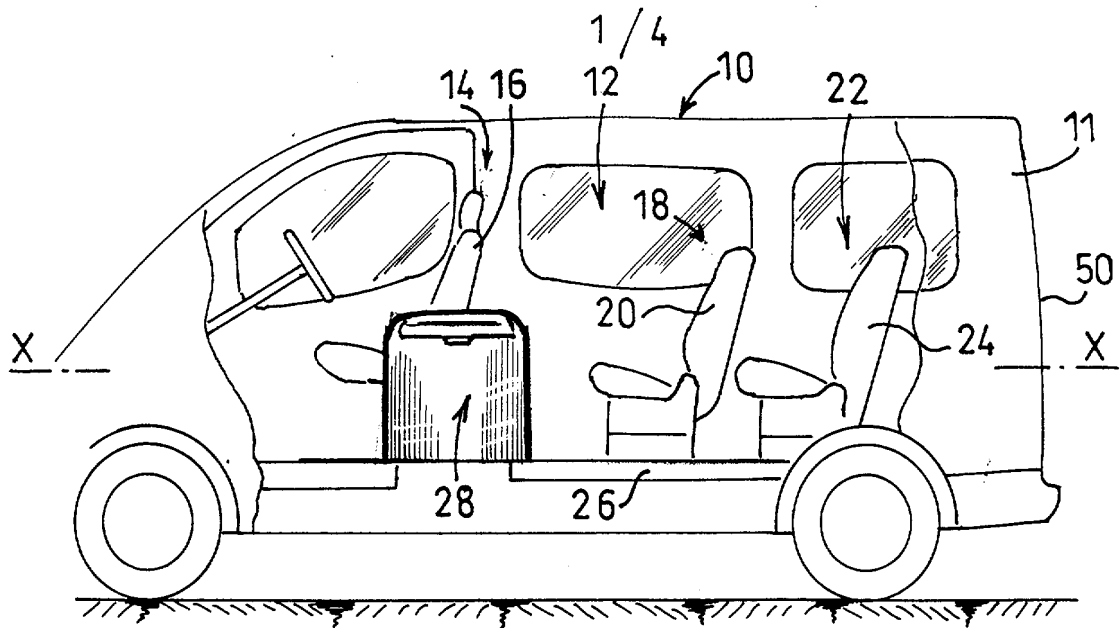
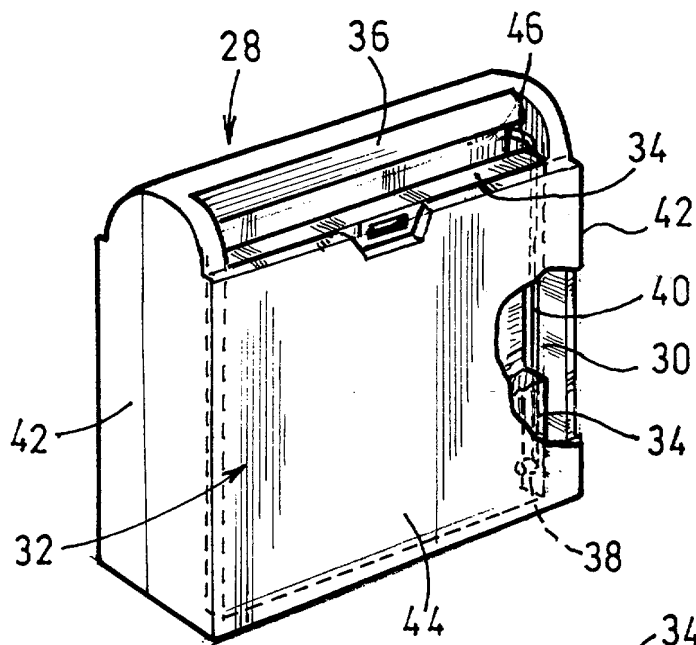
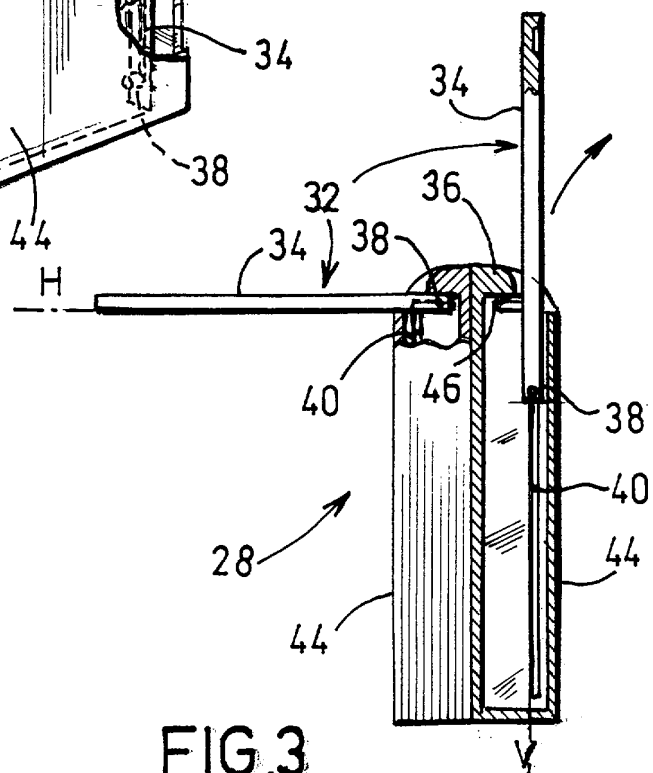
11. Agencement (12) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que chaque panneau (34) est rectangulaire et est monté coulissant verticalement dans le compartiment au moins par l'intermédiaire de pions (38) inférieurs agencés aux extrémités inférieures de chaque panneau (34), qui sont reçus dans deux glissières (40) verticales agencées aux extrémités longitudinales verticales des compartiments (30).

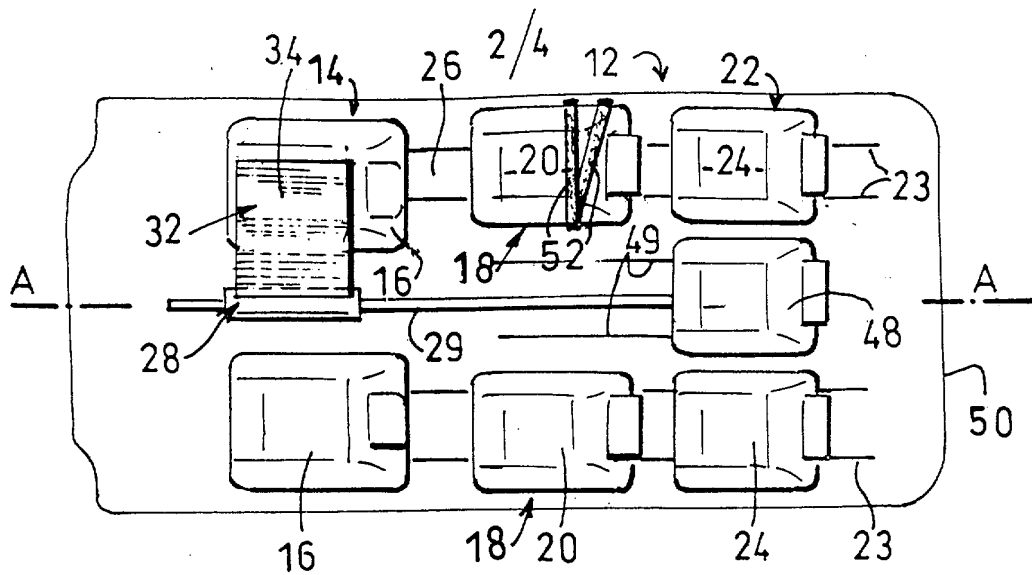
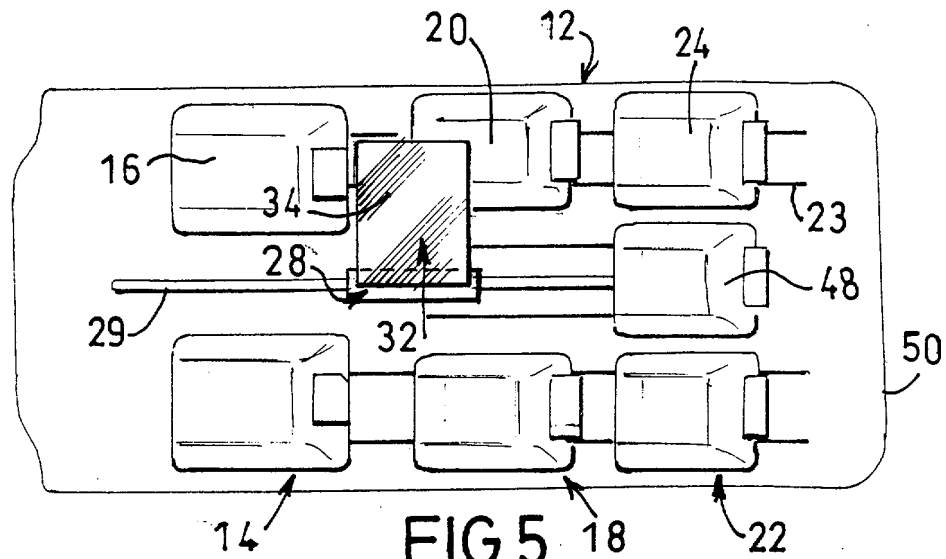
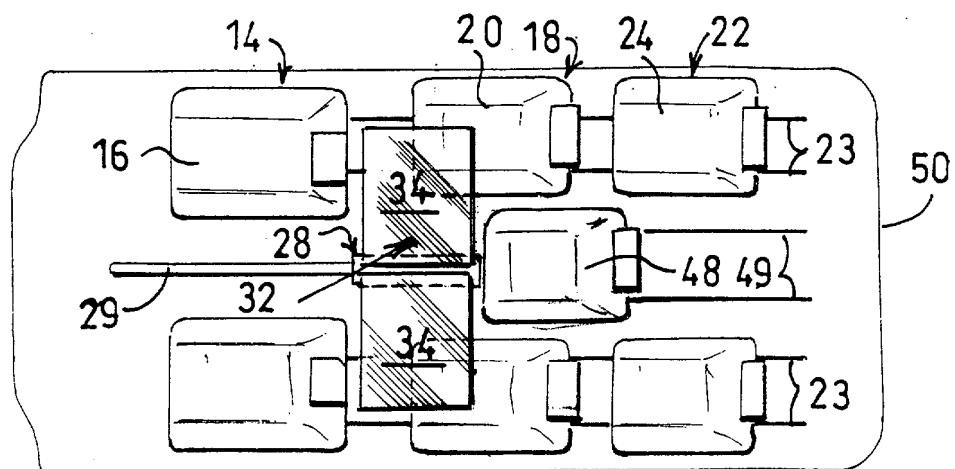
12. Agencement (12) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que les moyens de maintien comportent deux glissières (46) qui s'étendent horizontalement aux extrémités longitudinales du boîtier (36) à partir des extrémités supérieures des glissières (40) verticales horizontales vers l'intérieur du boîtier (36) et qui sont destinées à recevoir les pions (38) de guidage inférieurs de chaque panneau (34) pour permettre, une fois qu'un panneau (34) a été extrait verticalement de son

compartiment (30) et rabattu horizontalement, de maintenir ledit panneau (30) en porte à faux sur le boîtier (36).

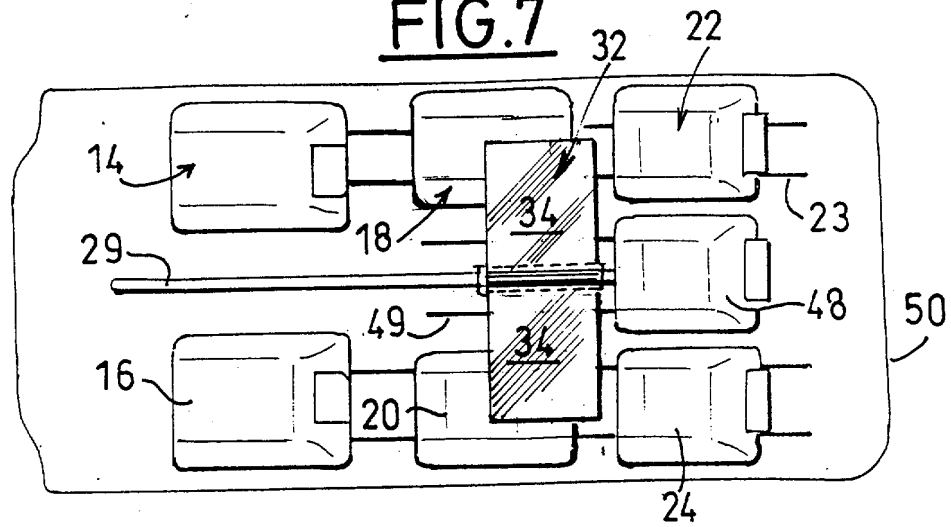
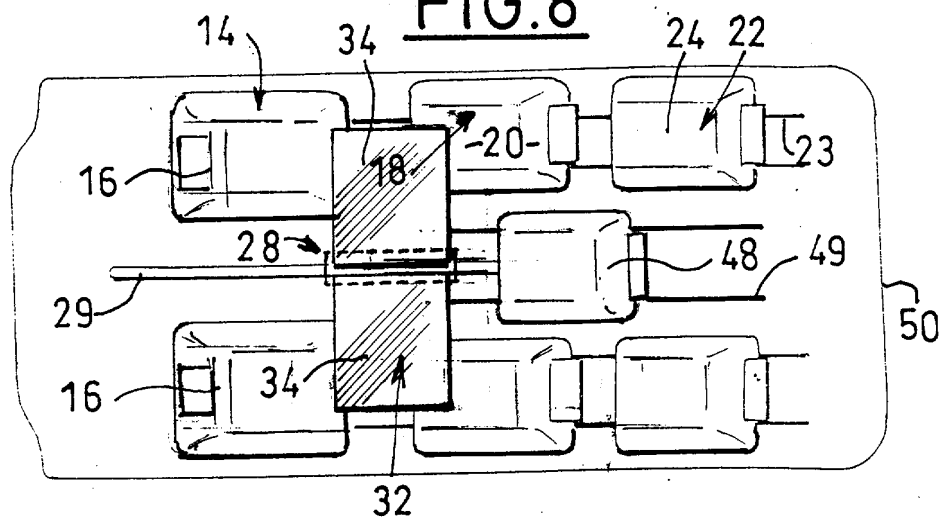
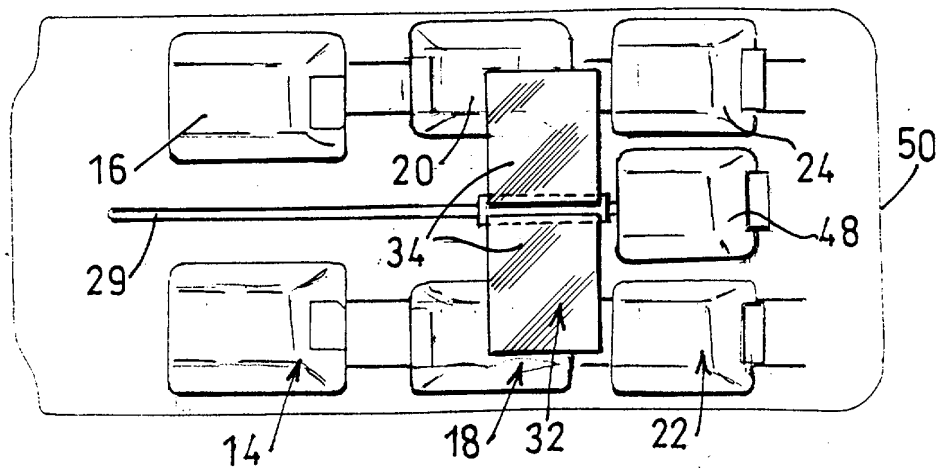
13. Agencement (12) selon l'une quelconque des revendications 10 à 12, caractérisé en ce que chaque panneau
5 (34) est monobloc et en ce que chaque compartiment (30) est de dimensions sensiblement correspondantes à celles du panneau (34).

14. Agencement (12) selon l'une quelconque des revendications 10 à 12, caractérisé en ce que chaque panneau
10 (34) est réalisé en deux parties égales articulées l'une par rapport à l'autre sensiblement au milieu du panneau (34) par une charnière d'axe longitudinal, en ce que chaque partie comporte des moyens de verrouillage par rapport à l'autre partie, en ce que les dimensions longitudinales et verticales du compartiment (30)
15 correspondent sensiblement à celles d'une partie, et en ce que la dimension transversale du compartiment (30) est sensiblement double de celle d'une des parties.

FIG. 1FIG. 2FIG. 3

FIG. 4FIG. 5FIG. 6

3/4

FIG. 7FIG. 8FIG. 9

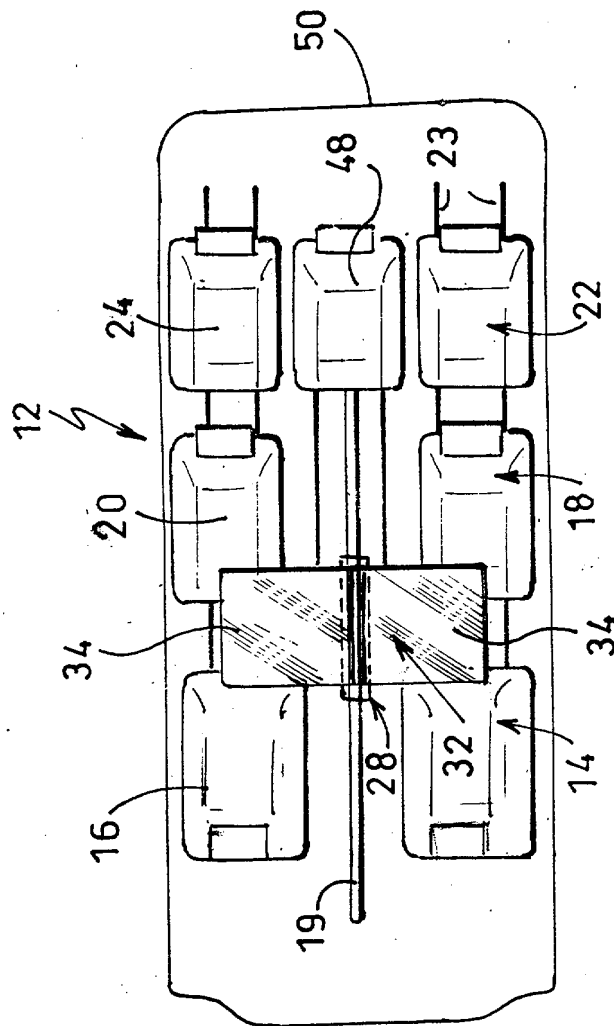


FIG. 10



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

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

N° d'enregistrement
national

FA 632484
FR 0300699

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
A,D	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1997, no. 08, 29 août 1997 (1997-08-29) & JP 09 109778 A (TOYOTA AUTO BODY CO LTD), 28 avril 1997 (1997-04-28) * abrégé *	1	B60N2/01 B60N3/00
A	US 5 947 541 A (WITTE KLAUS ET AL) 7 septembre 1999 (1999-09-07)		
A	DE 100 44 414 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 21 mars 2002 (2002-03-21)		
A	DE 199 09 728 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 14 septembre 2000 (2000-09-14)		
A	EP 0 949 116 A (RENAULT) 13 octobre 1999 (1999-10-13)		
A	EP 1 040 960 A (MATRA AUTOMOBILE) 4 octobre 2000 (2000-10-04)		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7)
A	EP 1 110 810 A (FORD GLOBAL TECH INC) 27 juin 2001 (2001-06-27)		B60N B60R
A	FR 2 791 622 A (MATRA AUTOMOBILE) 6 octobre 2000 (2000-10-06)		
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 013, no. 178 (M-819), 26 avril 1989 (1989-04-26) & JP 01 009041 A (MASAO KUBOTA;OTHERS: 01), 12 janvier 1989 (1989-01-12) * abrégé *		
A	US 3 583 760 A (MCGREGOR EUGENE R) 8 juin 1971 (1971-06-08) -/-		
		Date d'achèvement de la recherche	Examineur
		2 octobre 2003	Horváth, R
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS			
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		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	



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

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

N° d'enregistrement
national

FA 632484
FR 0300699

[illegible]

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE**RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0300699 FA 632484**

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 02-10-2003

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
JP 09109778	A	28-04-1997	AUCUN		
US 5947541	A	07-09-1999	DE	19737268 A1	12-05-1999
DE 10044414	A	21-03-2002	DE	10044414 A1	21-03-2002
DE 19909728	A	14-09-2000	DE	19909728 A1	14-09-2000
EP 0949116	A	13-10-1999	FR EP	2776972 A1 0949116 A1	08-10-1999 13-10-1999
EP 1040960	A	04-10-2000	FR EP	2791617 A1 1040960 A1	06-10-2000 04-10-2000
EP 1110810	A	27-06-2001	US EP	6264261 B1 1110810 A2	24-07-2001 27-06-2001
FR 2791622	A	06-10-2000	FR	2791622 A1	06-10-2000
JP 01009041	A	12-01-1989	AUCUN		
US 3583760	A	08-06-1971	AUCUN		
US 5611589	A	18-03-1997	JP	7215113 A	15-08-1995
US 6135529	A	24-10-2000	CA	2245311 A1	19-02-1999

EPO FORM P0485