

(12) DEMANDE INTERNATIONALE PUBLIÉE EN VERTU DU TRAITÉ DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE BREVETS (PCT)

(19) Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle  
Bureau international



(10) Numéro de publication internationale  
**WO 2011/083233 A1**

(43) Date de la publication internationale  
14 juillet 2011 (14.07.2011)

- (51) Classification internationale des brevets :  
*B60J 5/04* (2006.01)      *B62D 25/20* (2006.01)  
*B60N 2/01* (2006.01)
- (21) Numéro de la demande internationale :  
PCT/FR2010/052701
- (22) Date de dépôt international :  
14 décembre 2010 (14.12.2010)
- (25) Langue de dépôt : français
- (26) Langue de publication : français
- (30) Données relatives à la priorité :  
1050044      6 janvier 2010 (06.01.2010)      FR
- (71) Déposant (pour tous les États désignés sauf US) :  
**PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILES SA** [FR/FR];  
Route de Gisy, F-78140 Vélizy Villacoublay (FR).
- (72) Inventeur; et
- (75) Inventeur/Déposant (pour US seulement) : **BRUCAMP, Gabriel** [FR/FR]; 14, rue Gérard Philippe, F-78210 Saint Cyr L'ecole (FR).
- (74) Mandataire : **FERNANDEZ, Francis**; Peugeot Citroën Automobiles SA, Propriété Industrielle - LG081, 18, rue des Fauvelles, F-92250 La Garenne Colombes (FR).
- (81) États désignés (sauf indication contraire, pour tout titre de protection nationale disponible) : AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PE, PG, PH, PL, PT, RO, RS, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.
- (84) États désignés (sauf indication contraire, pour tout titre de protection régionale disponible) : ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasien (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), européen (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).
- Déclarations en vertu de la règle 4.17 :**  
— relative à la qualité d'inventeur (règle 4.17.iv))

[Suite sur la page suivante]

(54) Title : MOTOR VEHICLE WHEREIN THE DRIVER SEAT IS IN THE MIDDLE OF THE VEHICLE AND REMOTE FROM THE SIDE DOOR

(54) Titre : VEHICULE AUTOMOBILE DANS LEQUEL LE SIEGE DU CONDUCTEUR EST AU MILIEU DU VEHICULE ET EST DISTANT DE LA PORTE LATÉRALE.

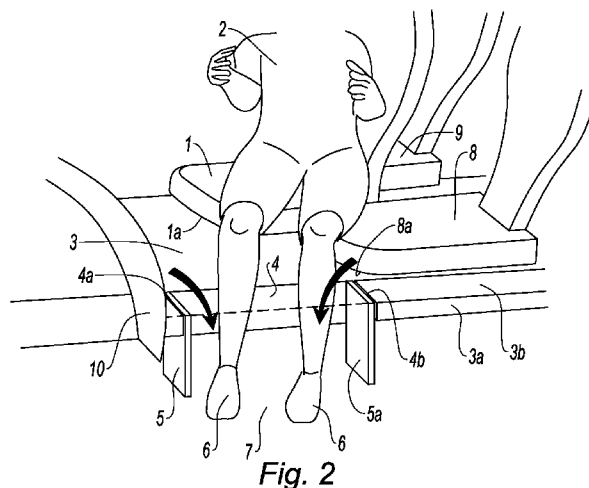


Fig. 2

(57) Abstract : The invention relates to a motor vehicle wherein the seat (1) of the driver (2) is located substantially in the middle of the vehicle and at a relatively large distance from a side door for access into the vehicle. Said motor vehicle is characterized in that the floor (3) comprises, within an area adjacent to said door, an opening (4) provided with at least one flap (5) that is movable between a first position, in which said flap (5) closes said opening (4), and a second position, in which said flap (5) unblocks said opening (4), said opening (4) being large enough that the driver (2) can, after opening the door, insert the feet (6) thereof into said opening (4) and engage with the ground (7).

(57) Abrégé :

[Suite sur la page suivante]

WO 2011/083233 A1



---

Publiée :

— avec rapport de recherche internationale (Art. 21(3))

---

Véhicule automobile dans lequel le siège (1) du conducteur (2) est situé sensiblement au milieu du véhicule et à une distance relativement importante d'une porte latérale d'accès à l'intérieur du véhicule, caractérisé en ce que le plancher (3) comporte dans une zone adjacente à ladite porte une ouverture (4) pourvue d'au moins un battant (5) mobile entre une première position dans laquelle, ce battant (5) ferme ladite ouverture (4) et une seconde position dans laquelle, ce battant (5) libère cette ouverture (4), cette ouverture (4) étant suffisamment grande pour que le conducteur (2) puisse, après ouverture de la porte, engager ses pieds (6) dans cette ouverture (4) et prendre appui sur le sol (7).

**VEHICULE AUTOMOBILE DANS LEQUEL LE SIEGE DU CONDUCTEUR EST  
AU MILIEU DU VEHICULE ET EST DISTANT DE LA PORTE LATERALE.**

La présente invention concerne un véhicule automobile dans lequel le siège  
5 du conducteur est situé sensiblement au milieu du véhicule et à une distance  
relativement importante d'une porte latérale d'accès à l'intérieur du véhicule.

L'invention concerne en particulier un véhicule équipé d'un siège central de  
conducteur disposé entre deux sièges de passager qui présente ainsi une largeur  
supérieure à celle des véhicules classiques ne comportant à l'avant que deux  
10 sièges.

La position du conducteur au milieu du véhicule présente des avantages.

Cependant, la distance relativement importante existant entre le siège central  
et chacune des deux portes latérales gêne l'accès du conducteur à son siège et la  
sortie du conducteur à l'extérieur du véhicule depuis sa position assise sur le  
15 siège central.

Pour remédier à cet inconvénient, le document EP 1 829 772 propose un  
véhicule comportant un siège de conducteur situé au milieu et deux sièges  
latéraux pour des passagers qui sont décalés vers l'arrière.

Le plancher situé de part et d'autre du siège du conducteur comporte des  
20 cavités destinées à accueillir le pied du conducteur lorsqu'il veut entrer ou sortir du  
véhicule.

Cependant, ces cavités n'apportent pas une solution efficace à l'accès au  
véhicule et à la sortie facile de ce véhicule pour le conducteur.

Le but de la présente invention est de remédier à cet inconvénient.

25 Ce but est atteint, selon l'invention, grâce à un véhicule automobile dans  
lequel le siège du conducteur est situé sensiblement au milieu du véhicule et à  
une distance relativement importante d'une porte latérale d'accès à l'intérieur du  
véhicule, caractérisé en ce que le plancher comporte dans une zone adjacente à  
ladite porte une ouverture pourvue d'au moins un battant mobile entre une  
30 première position dans laquelle, ce battant ferme ladite ouverture et une seconde  
position dans laquelle, ce battant libère cette ouverture, cette ouverture étant  
suffisamment grande pour que le conducteur puisse, après ouverture de la porte,  
engager ses pieds dans cette ouverture et prendre appui sur le sol.

Cette ouverture réalisée dans le plancher du véhicule permet ainsi de réduire la distance que doivent franchir les pieds du conducteur pour accéder à son siège et pour sortir du véhicule.

5 Lorsque ledit au moins un battant ferme l'ouverture, l'intérieur du véhicule est complètement isolé de l'extérieur, de sorte que la présence de l'ouverture n'apporte aucune gêne aux conditions thermiques et acoustiques à l'intérieur du véhicule et aux fonctions du plancher.

De préférence, ladite ouverture est allongée dans une direction sensiblement parallèle à l'axe longitudinal du véhicule.

10 De préférence également, le bord avant de ladite ouverture est situé sur une droite passant devant le bord avant du siège du conducteur et le bord arrière de ladite ouverture est situé sur une droite passant derrière le bord avant du siège du conducteur.

15 Les caractéristiques ci-dessus permettent au conducteur, en pivotant sur son siège, d'engager facilement ses deux pieds dans l'ouverture, puis de mettre ceux-ci en appui sur le sol pour sortir du véhicule.

20 Dans une version préférée de l'invention, ladite ouverture est pourvue de deux battants montés pivotants respectivement sur le bord avant et le bord arrière de ladite ouverture entre une première position fermée dans laquelle, ces deux battants sont situés dans le prolongement du plancher et une seconde position ouverte dans laquelle, ces deux battants font saillie vers le bas.

25 Dans un mode de réalisation particulièrement avantageux de l'invention, le véhicule comprend des moyens pour commander automatiquement le déplacement du ou des battants vers ladite seconde position, lors de l'ouverture de la porte du véhicule.

Ces moyens de commande peuvent comprendre un moteur électrique actionné par la serrure de la porte.

30 Dans un mode de réalisation du véhicule selon l'invention, le siège du conducteur est situé entre deux sièges de passager qui sont de préférence décalés vers l'arrière par rapport au siège du conducteur.

Ce décalage vers l'arrière des deux sièges de passager facilite l'accès du conducteur à son siège situé au milieu et la sortie du conducteur sans être gêné par la présence de l'un des sièges de passager.

Par ailleurs, l'ouverture adjacente à la porte latérale facilite également l'accès d'un passager au siège passager adjacent à la porte ainsi que sa sortie du véhicule.

5 A cet effet, de préférence, ladite ouverture s'étend de chaque côté du véhicule dans une zone comprise entre le passage de la roue avant et le bord avant du siège de passager.

Dans un mode de réalisation, le véhicule selon l'invention comprend un châssis principal supportant un plancher plat qui est prolongé de chaque côté par un plancher plat extérieur comportant ladite ouverture.

10 D'autres particularités et avantages de l'invention apparaîtront encore tout au long de la description ci-après.

Aux dessins annexés, donnés à titre d'exemples, non limitatifs :

- la figure 1 est une vue en perspective partielle d'un véhicule automobile selon l'invention montrant le conducteur en position de conduite et l'ouverture du plancher en position fermée,
- 15 - la figure 2 est une vue analogue à la figure 1, l'ouverture du plancher étant ouverte et le conducteur prêt à sortir du véhicule, ses deux pieds étant engagés dans l'ouverture.

20 Les figures 1 et 2 représentent un véhicule automobile dans lequel le siège 1 du conducteur 2 est situé sensiblement au milieu du véhicule et à une distance relativement importante du bord extérieur 3a du plancher 3 du véhicule.

Lorsque le véhicule circule, les portes latérales (non représentées) sont fermées et viennent s'appuyer contre une ouverture dont le bord inférieur correspond au bord extérieur 3a du plancher 3.

25 Conformément à l'invention, le plancher 3 comporte dans une zone adjacente à la porte c'est-à-dire au bord extérieur 3a du plancher 3 une ouverture 4 pourvue d'au moins un battant 5 mobile entre une première position (voir figure 1) dans laquelle, ce battant 5 ferme l'ouverture 4 et une seconde position (voir figure 2) dans laquelle, ce battant 5 libère cette ouverture 4.

30 Cette ouverture 4 est suffisamment grande pour que le conducteur 2 puisse, après ouverture de la porte, engager ses deux pieds 6 dans cette ouverture 4 en prenant appui sur le sol 7, comme montré sur la figure 2.

L'ouverture 4 est rectangulaire et est allongée dans une direction sensiblement parallèle à l'axe longitudinal du véhicule.

La figure 1 montre que le bord avant 4a de l'ouverture 4 est situé sur une droite d1 passant devant le bord avant 1a du siège 1 du conducteur 2 et le bord  
5 arrière 4b de l'ouverture 4 est situé sur une droite d2 passant derrière le bord avant 1a du siège 1 du conducteur.

Dans l'exemple représenté sur les figures 1 et 2, l'ouverture 4 est pourvue de deux battants 5, 5a montés pivotants respectivement sur le bord avant 4a et le bord arrière 4b de l'ouverture 4 entre une position fermée dans laquelle (voir figure  
10 1), ces deux battants 5, 5a sont situés dans le prolongement du plancher 3 et une position ouverte dans laquelle (voir figure 2), ces deux battants 5, 5a font saillie vers le bas, c'est-à-dire vers le sol 7.

Dans cette position ouverte, l'ouverture 4 est complètement dégagée vers l'extérieur du véhicule, lorsque la porte est ouverte.

15 Le véhicule peut comprendre des moyens pour commander automatiquement le déplacement des battants 5, 5a vers la position ouverte, lors de l'ouverture de la porte depuis l'extérieur et l'intérieur du véhicule.

Ces moyens peuvent comprendre un moteur électrique actionné par la serrure de la porte.

20 Dans l'exemple représenté sur les figures 1 et 2, le siège 1 du conducteur est situé entre deux sièges 8, 9 de passager.

Les deux sièges 8, 9 de passager sont décalés vers l'arrière par rapport au siège 1 du conducteur, ce qui permet au conducteur d'accéder plus facilement à son siège et de sortir plus aisément du véhicule.

25 Cette disposition décalée vers l'arrière des sièges 8, 9 de passager permet d'allonger l'ouverture 4.

Ainsi, cette ouverture 4 peut s'étendre de chaque côté du véhicule dans une zone comprise entre le passage 10 de la roue avant et le bord avant 8a du siège 8 de passager.

30 De ce fait, l'ouverture 4 facilite également l'entrée et la sortie des passagers du véhicule.

Le véhicule peut comprendre un châssis principal supportant un plancher plat 3 qui est prolongé de chaque côté par un plancher plat extérieur 3b comportant l'ouverture 4.

5 Les articulations des battants 5, 5a sur les bords 4a et 4b de l'ouverture 4 peuvent être constituées par des éléments tubulaires solidaires des battants 4a, 4b montés en rotation sur des tubes soudés au châssis principal.

Dans une variante de réalisation, les battants 5, 5a peuvent être remplacés par un battant unique monté pivotant le long du bord longitudinal de l'ouverture 4.

10 La figure 2 montre que le conducteur 2 assis sur son siège 1 peut après avoir ouvert la porte latérale et commandé le basculement des battants 5, 5a vers le bas, pivoter sur son siège 1 et engager ses deux pieds 6 dans l'ouverture 4.

Après avoir pris appui au sol 7 avec ses deux pieds 6, le conducteur peut sortir facilement du véhicule.

## REVENDEICATIONS

1. Véhicule automobile dans lequel le siège (1) du conducteur (2) est situé sensiblement au milieu du véhicule et à une distance relativement importante d'une porte latérale d'accès à l'intérieur du véhicule, caractérisé en ce que le plancher (3) comporte dans une zone adjacente à ladite porte une ouverture (4) pourvue d'au moins un battant (5) mobile entre une première position dans laquelle, ce battant (5) ferme ladite ouverture (4) et une seconde position dans laquelle, ce battant (5) libère cette ouverture (4), cette ouverture (4) étant suffisamment grande pour que le conducteur (2) puisse, après ouverture de la porte, engager ses pieds (6) dans cette ouverture (4) et prendre appui sur le sol (7).
2. Véhicule selon la revendication 1, caractérisé en ce que ladite ouverture (4) est allongée dans une direction sensiblement parallèle à l'axe longitudinal du véhicule.
3. Véhicule selon l'une des revendications 1 ou 2, caractérisé en ce que le bord avant (4a) de ladite ouverture (4) est situé sur une droite (d1) passant devant le bord avant (1a) du siège (1) du conducteur et le bord arrière (4b) de ladite ouverture (4) est situé sur une droite (d2) passant derrière le bord avant (1a) du siège (1) du conducteur.
4. Véhicule selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que ladite ouverture (4) est pourvue de deux battants (5, 5a) montés pivotants respectivement sur le bord avant (4a) et le bord arrière (4b) de ladite ouverture (4) entre une première position fermée dans laquelle, ces deux battants (5, 5a) sont situés dans le prolongement du plancher (3) et une seconde position ouverte dans laquelle, ces deux battants (5, 5a) font saillie vers le bas.
5. Véhicule selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisé en ce qu'il comprend des moyens pour commander automatiquement le déplacement du ou des battants (5, 5a) vers ladite seconde position, lors de l'ouverture de la porte du véhicule.
6. Véhicule selon la revendication 5, caractérisé en ce que lesdits moyens comprennent un moteur électrique actionné par la serrure de la porte.



7. Véhicule selon l'une des revendications 1 à 6, caractérisé en ce que le siège (1) du conducteur est situé entre deux sièges (8, 9) de passager.

8. Véhicule selon la revendication 7, caractérisé en ce que les deux sièges (8, 9) de passager sont décalés vers l'arrière par rapport au siège (1) du conducteur.

9. Véhicule selon la revendication 7 ou 8, caractérisé en ce que ladite ouverture (4) s'étend de chaque côté du véhicule dans une zone comprise entre le passage (10) de la roue avant et le bord avant (8a) du siège (8) de passager.

10. Véhicule selon l'une des revendications 1 à 9, caractérisé en ce qu'il comprend un châssis principal supportant un plancher plat (3) qui est prolongé de chaque côté par un plancher plat extérieur (3b) comportant ladite ouverture (4).

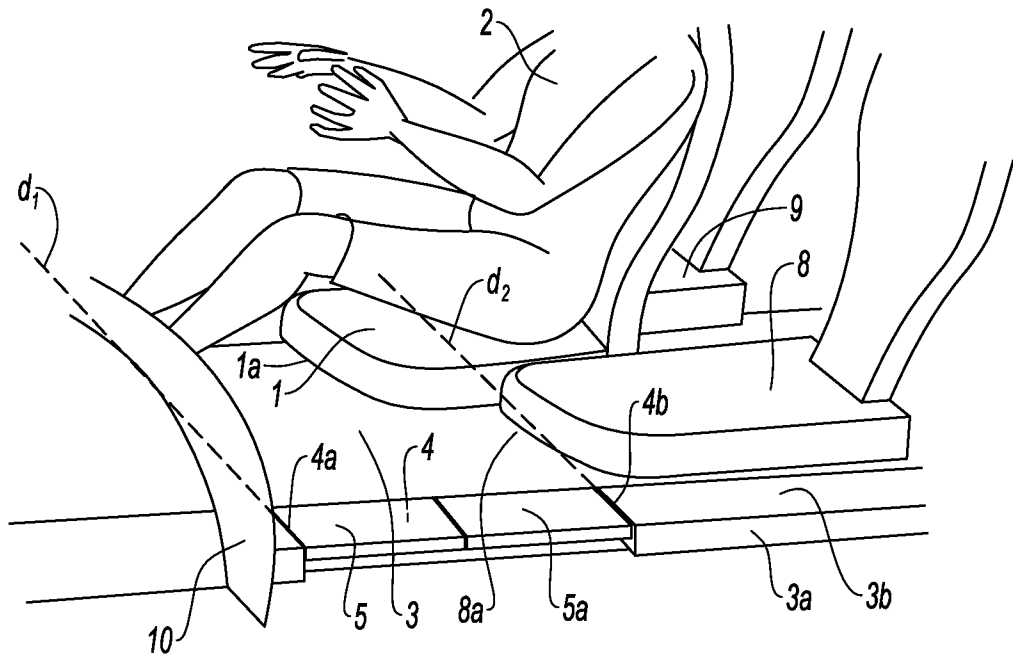


Fig. 1

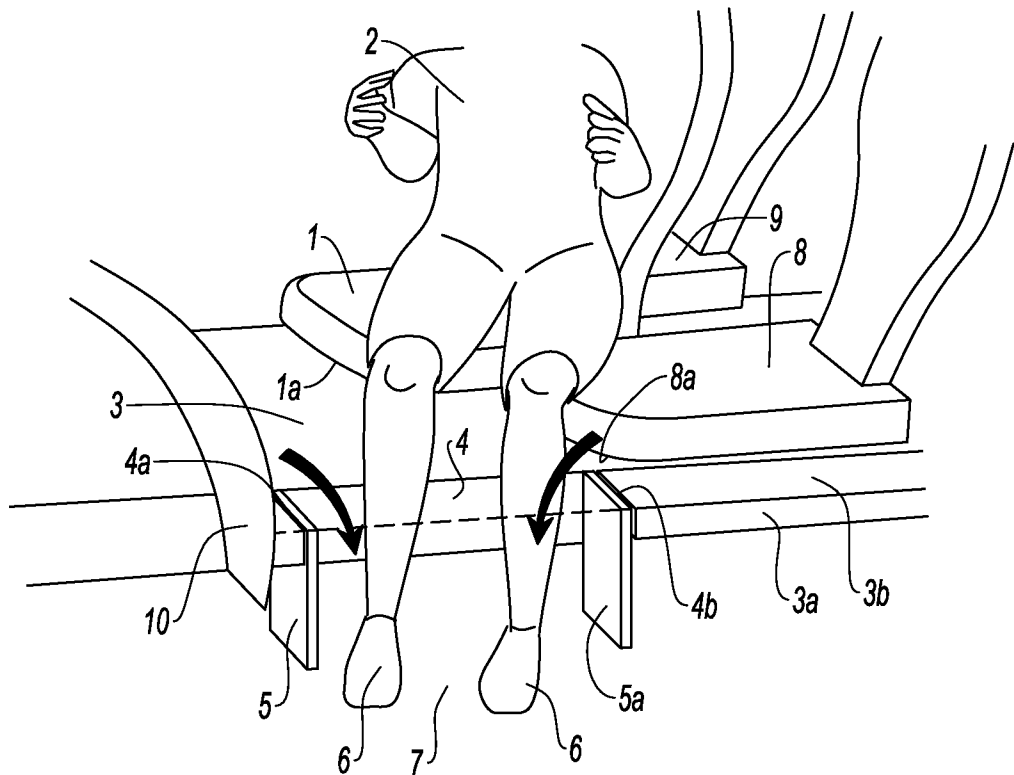


Fig. 2

**INTERNATIONAL SEARCH REPORT**

International application No  
PCT/FR2010/052701

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
 INV. B60J5/04 B60N2/01 B62D25/20  
 ADD.  
 According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

**B. FIELDS SEARCHED**  
 Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
 B60J B60N B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)  
 EPO-Internal

**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 2 110 277 A1 (HEULIEZ [FR]) 21 October 2009 (2009-10-21) column 3, paragraph [0011]; figures 3-6 -----	1-10
A	WO 92/18347 A1 (MCLAREN CARS NV [GB]) 29 October 1992 (1992-10-29) page 8, line 12 - page 9, line 15; figure 4 -----	1-10
A	DE 296 10 524 U1 (POST CONSULT GMBH DEUTSCHE [DE]) 5 September 1996 (1996-09-05) page 7, line 17 - line 3; figures 2,3 -----	1-10
A	US 3 035 863 A (HOTTLE DWIGHT E) 22 May 1962 (1962-05-22) pages 1-3, column 3, lines 8-51 -----	1
	-/--	

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

\* Special categories of cited documents :

<p>"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance</p> <p>"E" earlier document but published on or after the international filing date</p> <p>"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)</p> <p>"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means</p> <p>"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed</p>	<p>"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention</p> <p>"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone</p> <p>"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.</p> <p>"&amp;" document member of the same patent family</p>
--	--

Date of the actual completion of the international search  11 April 2011	Date of mailing of the international search report  15/04/2011
--	--

Name and mailing address of the ISA/ European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016	Authorized officer  Blondeau, Alain
--	---

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No

PCT/FR2010/052701

C(Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X,P	FR 2 937 002 A1 (PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA [FR]) 16 April 2010 (2010-04-16) the whole document -----	1-10

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/FR2010/052701

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date	
EP 2110277	A1	21-10-2009	FR 2929894 A1	16-10-2009
WO 9218347	A1	29-10-1992	AU 1440992 A	17-11-1992
			DE 69222325 D1	23-10-1997
			DE 69222325 T2	19-02-1998
			DK 677002 T3	27-04-1998
			EP 0677002 A1	18-10-1995
			ES 2108749 T3	01-01-1998
			IN 184944 A1	07-10-2000
			JP 3085585 B2	11-09-2000
			JP 6506889 T	04-08-1994
DE 29610524	U1	05-09-1996	NONE	
US 3035863	A	22-05-1962	NONE	
FR 2937002	A1	16-04-2010	NONE	

# RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale n°

PCT/FR2010/052701

A. CLASSEMENT DE L'OBJET DE LA DEMANDE INV. B60J5/04 B60N2/01 B62D25/20 ADD.		
Selon la classification internationale des brevets (CIB) ou à la fois selon la classification nationale et la CIB		
B. DOMAINES SUR LESQUELS LA RECHERCHE A PORTE Documentation minimale consultée (système de classification suivi des symboles de classement) B60J B60N B62D		
Documentation consultée autre que la documentation minimale dans la mesure où ces documents relèvent des domaines sur lesquels a porté la recherche		
Base de données électronique consultée au cours de la recherche internationale (nom de la base de données, et si cela est réalisable, termes de recherche utilisés) EPO-Internal		
C. DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		
Catégorie*	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
X	EP 2 110 277 A1 (HEULIEZ [FR]) 21 octobre 2009 (2009-10-21) colonne 3, alinéa [0011]; figures 3-6 -----	1-10
A	WO 92/18347 A1 (MCLAREN CARS NV [GB]) 29 octobre 1992 (1992-10-29) page 8, ligne 12 - page 9, ligne 15; figure 4 -----	1-10
A	DE 296 10 524 U1 (POST CONSULT GMBH DEUTSCHE [DE]) 5 septembre 1996 (1996-09-05) page 7, ligne 17 - ligne 3; figures 2,3 -----	1-10
A	US 3 035 863 A (HOTTLE DWIGHT E) 22 mai 1962 (1962-05-22) pages 1-3, colonne 3, ligne 8-51 ----- -/--	1
<input checked="" type="checkbox"/> Voir la suite du cadre C pour la fin de la liste des documents		
<input checked="" type="checkbox"/> Les documents de familles de brevets sont indiqués en annexe		
* Catégories spéciales de documents cités:		
"A" document définissant l'état général de la technique, non considéré comme particulièrement pertinent "E" document antérieur, mais publié à la date de dépôt international ou après cette date "L" document pouvant jeter un doute sur une revendication de priorité ou cité pour déterminer la date de publication d'une autre citation ou pour une raison spéciale (telle qu'indiquée) "O" document se référant à une divulgation orale, à un usage, à une exposition ou tous autres moyens "P" document publié avant la date de dépôt international, mais postérieurement à la date de priorité revendiquée		"T" document ultérieur publié après la date de dépôt international ou la date de priorité et n'appartenant pas à l'état de la technique pertinent, mais cité pour comprendre le principe ou la théorie constituant la base de l'invention "X" document particulièrement pertinent; l'invention revendiquée ne peut être considérée comme nouvelle ou comme impliquant une activité inventive par rapport au document considéré isolément "Y" document particulièrement pertinent; l'invention revendiquée ne peut être considérée comme impliquant une activité inventive lorsque le document est associé à un ou plusieurs autres documents de même nature, cette combinaison étant évidente pour une personne du métier "&" document qui fait partie de la même famille de brevets
Date à laquelle la recherche internationale a été effectivement achevée  11 avril 2011		Date d'expédition du présent rapport de recherche internationale  15/04/2011
Nom et adresse postale de l'administration chargée de la recherche internationale Office Européen des Brevets, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016		Fonctionnaire autorisé  Blondeau, Alain

# RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale n°

PCT/FR2010/052701

C(suite). DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		
Catégorie*	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
X,P	FR 2 937 002 A1 (PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA [FR]) 16 avril 2010 (2010-04-16) le document en entier -----	1-10

# RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Renseignements relatifs aux membres de familles de brevets

Demande internationale n°

PCT/FR2010/052701

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
EP 2110277	A1	21-10-2009	FR 2929894 A1	16-10-2009
-----				
WO 9218347	A1	29-10-1992	AU 1440992 A	17-11-1992
			DE 69222325 D1	23-10-1997
			DE 69222325 T2	19-02-1998
			DK 677002 T3	27-04-1998
			EP 0677002 A1	18-10-1995
			ES 2108749 T3	01-01-1998
			IN 184944 A1	07-10-2000
			JP 3085585 B2	11-09-2000
			JP 6506889 T	04-08-1994
-----				
DE 29610524	U1	05-09-1996	AUCUN	
-----				
US 3035863	A	22-05-1962	AUCUN	
-----				
FR 2937002	A1	16-04-2010	AUCUN	
-----				