(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

(11) N° de publication : **2 576 575**
(à n'utiliser que pour les commandes de reproduction)

(21) N° d'enregistrement national : **85 17595**

(51) Int Cl⁴ : B 62 D 25/08; B 60 Q 1/04.

(12) DEMANDE DE CERTIFICAT D'UTILITÉ A3

(22) Date de dépôt : 28 novembre 1985.

(30) Priorité : IT, 28 janvier 1985, modèle d'utilité, n° 52910-B/85.

(43) Date de la mise à disposition du public de la demande : BOPI « Brevets » n° 31 du 1er août 1986.

(60) Références à d'autres documents nationaux apparentés :

(71) Demandeur(s) : *Société dite : COMIND S.p.A.* — IT.

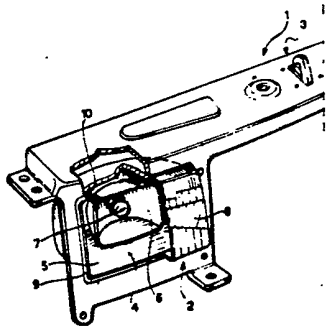
(72) Inventeur(s) : Francesco Cattelino.

(73) Titulaire(s) :

(74) Mandataire(s) : Société de protection des inventions.

(54) Barre frontale de carosserie à phares intégrés pour automobiles.

(57) Barre frontale de carrosserie pour automobiles équipée de cavités 5 ouvertes dans la partie frontale dont les parois 4 définissent les corps d'organes d'éclairage tels que les feux et les phares 2. Les cavités 5 abritent les réflecteurs optiques 6 des organes d'éclairage et sont fermées sur leur face avant par des diffuseurs transparents 8 scellés directement au bord de la cavité 5.



FR 2 576 575 - A3

Barre frontale de carrosserie à phares intégrés pour automobiles.

La présente invention a pour objet une barre frontale de carrosserie pour automobiles, qui comprend une structure pour le montage antérieur des parties latérales de la coque du véhicule et pour le support des organes d'éclairage tels que les feux et les phares.

Depuis peu s'est répandue la tendance à réaliser de telles barres avec des matières plastiques convenablement renforcées et rigidifiées, les privant ainsi de fonctions structurelles. En d'autres termes, ces barres, qui sont fixées aux points d'attache de la coque par des vis ou des systèmes équivalents, ont pour unique fonction de soutenir les organes d'éclairage du véhicule et le dispositif de fermeture du capot moteur.

Dans des réalisations déjà connues, la barre frontale est donc équipée d'emplacements adéquats pour les phares. Toutefois, dans ces cas, les pièces constituent des organes autonomes par rapport à la barre, et les opérations relatives à leur production, puis à leur accouplement, à leur montage, à leur boulonnage et à leur câblage électrique demeurent pratiquement inchangées.

La présente invention a pour objet de réaliser une barre frontale du type défini ci-dessus qui permette d'éliminer la nécessité de réaliser à part les dispositifs lumineux, et qui se présente ainsi comme un ensemble prêt à être monté avec ces dispositifs lumineux, si nécessaire déjà munis de conducteurs électriques et de contacts frontaux à pression, spécialement adaptés pour les montages robotisés.

Selon la présente invention, ce but est atteint du fait que la barre frontale du type défini au début est caractérisée par le fait qu'elle est équipée de cavités sur la face avant, dont les parois définissent le corps desdits organes d'éclairage, ces cavités abritant les réflecteurs optiques desdits organes d'éclairage et étant fermées frontalement par les diffuseurs transparents de ceux-ci qui sont directement scellés aux bords des cavités.

Est éliminée ainsi la nécessité de réaliser les dispositifs lumineux à part, ce qui a pour effet d'en rendre la fabrication plus économique. Donc, dans la pratique, la barre frontale forme, avec les organes d'éclairage, un sous-ensemble intégré applicable en bloc à la coque d'une automobile par des systèmes d'assemblage mécanisés.

L'invention va maintenant être décrite en détail, en faisant référence aux dessins annexés, donnés à pur titre d'exemple non limitatif, et dans lesquels :

- la figure 1 est une vue schématique en perspective d'une carrosserie d'automobile équipée d'une barre frontale selon la présente invention, et
- la figure 2 est une vue en perspective à plus grande échelle et partiellement sectionnée d'une partie de la barre.

Si l'on se réfère tout d'abord à la figure 1, la lettre C indique dans son ensemble une partie de la carrosserie d'une automobile, formée par deux structures latérales, S1, S2, reliées antérieurement par une barre frontale indiquée d'une manière générale par 1.

La barre 1 est en matière plastique convenablement renforcée et rigidifée, et elle est reliée aux deux structures latérales S1, S2 par des organes de retenue à vis ou à systèmes équivalents de type classique.

La barre 1 n'a pas une fonction de résistance, celle-ci étant assurée par les deux structures S1, S2, et éventuellement par un pare-chocs P appliqué aux extrémités antérieures de ces structures, et dans la pratique, elle a essentiellement pour fonction de supporter le dispositif de fermeture du capot (non illustré) du moteur, et aussi des organes d'éclairage antérieurs de la voiture.

Dans l'exemple illustré, ces organes d'éclairage comprennent deux phares 2 disposés près des extrémités de la barre 1. Il convient cependant de noter que ces organes d'éclairage pourraient comprendre également des feux de signalisation et/ou des phares anti-brouillard.

Selon la présente invention, les deux phares 2 sont intégrés à la barre 1, laquelle constitue par conséquent un groupe ou sous-ensemble équipé de tous ses éléments et est applicable à la carrosserie C par des opérations d'assemblage robotisées.

Dans la pratique, le corps de chacun des deux phares 2 est formé par les parois 4 d'une cavité ouverte sur l'avant 5 tirée intégralement de la barre 1 et dans laquelle est logé le réflecteur optique 6 portant la lampe 7. Le réflecteur 6 est fixé aux parois 4 de la cavité 5 par des systèmes connus et habituellement utilisés dans la fabrication des phares classiques, c'est-à-dire des vis de soutien, des charnières d'orientation, etc.

Le cristal réfracteur du phare 2, indiqué par la référence 8, est directement scellé au bord 9 de la cavité 5. Donc, dans la pratique, l'étanchéité de la chambre 5 est protégée, éventuellement à l'aide de joints de mastic ou de matière élastomère interposés entre le cristal 8 et le bord 9.

Le maintien en place du cristal 8 est obtenu par des systèmes d'ancrage classiques, tels que par

exemple des agrafes élastiques disposées le long de son bord, des plaques de retenue fixées par des vis, etc.

Les phares 2 sont donc totalement intégrés à la barre 1, ce qui élimine la nécessité d'assembler à part puis de monter ces phares, d'où des avantages évidents en termes économiques.

Il convient de noter que les phares 2 peuvent être équipés de conducteurs électriques 10 et des contacts frontaux à pression y afférent, ce qui permet de faciliter ultérieurement le montage de la barre 1 à la structure du véhicule.

Naturellement, les effets de la présente invention s'étendent aux modèles qui permettent d'atteindre le même résultat en utilisant le même concept innovateur.

REVENDICATION

Barre frontale de carrosserie pour automobile, comprenant une structure pour le montage antérieur des parties latérales de la coque d'un véhicule et le soutien des organes d'éclairage tels que les feux et les phares, caractérisée par le fait qu'elle est équipée de cavités (5) ouvertes sur la face avant dont les parois (4) définissent le corps desdits organes d'éclairage (2), lesdites cavités (5) abritant les réflecteurs optiques (6) des organes d'éclairage et étant fermées à l'avant par les diffuseurs transparents (8) de ceux-ci qui sont directement scellés aux bords (9) desdites cavités (5).

FIG. 1

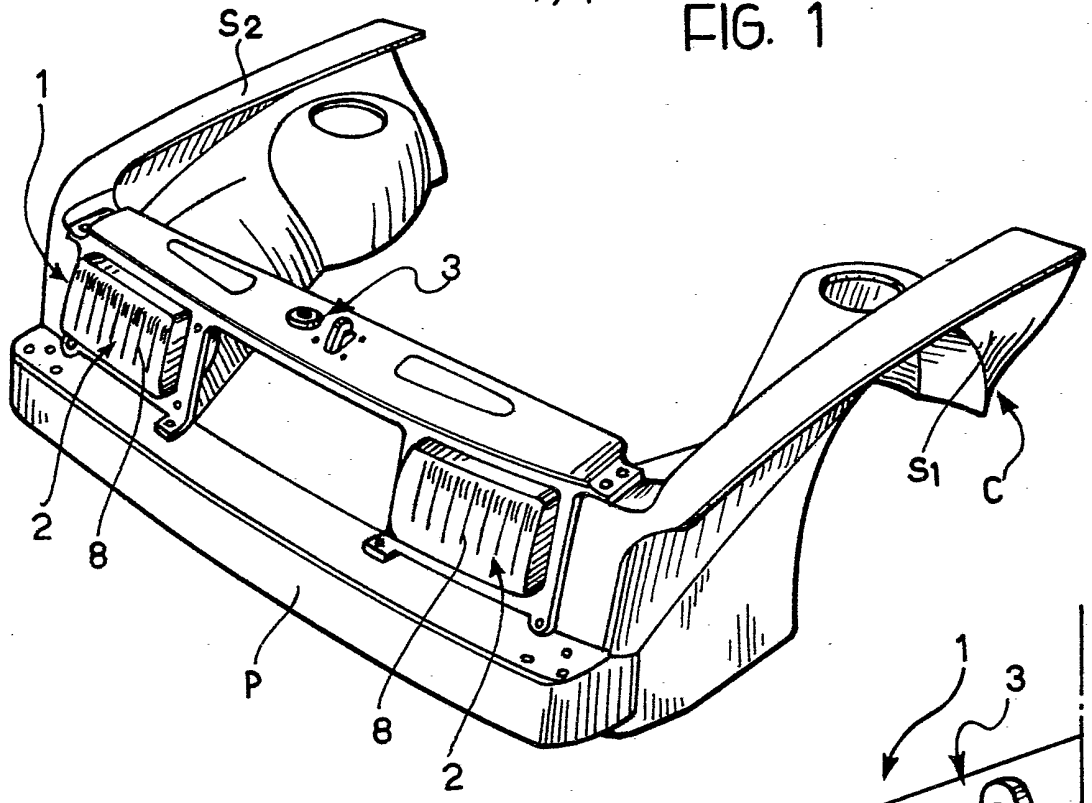


FIG. 2

