

⑤④ Ensemble de transmission de puissance et véhicule comprenant cet ensemble.

②② Date de dépôt : 11.10.19.

③③ Priorité :

⑥⑥ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

☐ Demande(s) d'extension :

⑦① Demandeur(s) : *IDEE SERVICES Société par
actions simplifiée à associé unique — FR.*

④③ Date de mise à la disposition du public
de la demande : 16.04.21 Bulletin 21/15.

④⑤ Date de la mise à disposition du public du
brevet d'invention : 17.06.22 Bulletin 22/24.

⑤⑥ Liste des documents cités dans le rapport de
recherche :

Se reporter à la fin du présent fascicule

⑦② Inventeur(s) : MICHEL Luc.

⑦③ Titulaire(s) : *IDEE SERVICES Société par actions
simplifiée à associé unique.*

⑦④ Mandataire(s) : Plasseraud IP.



Description

Titre de l'invention : Ensemble de transmission de puissance et véhicule comprenant cet ensemble

Domaine technique

[0001] La présente invention est relative à un ensemble de transmission de puissance pour réaliser un véhicule électrique ou un véhicule hybride.

ETAT DE LA TECHNIQUE ANTERIEURE

[0002] Plus particulièrement, l'invention concerne un ensemble de transmission de puissance pour réaliser un véhicule électrique ou un véhicule hybride (comprenant un moteur thermique et un moteur électrique). Par exemple, l'ensemble de transmission de puissance permet de transformer un véhicule thermique en véhicule hybride ou de transformer un véhicule thermique en véhicule électrique.

[0003] Par exemple, l'ensemble de transmission de puissance permet de réaliser un véhicule à quatre roues motrices ou de transformer un véhicule à deux roues motrices en un véhicule à quatre roues motrices. Par exemple, l'ensemble de transmission de puissance permet de transformer un véhicule avec un moteur thermique qui actionne l'essieu avant (véhicule de type traction ayant deux roues motrices à l'avant) en un véhicule à quatre roues motrices dans lequel un moteur électrique de cet ensemble est destiné à être relié directement ou indirectement à l'essieu arrière de ce véhicule. Réciproquement, on peut transformer un véhicule thermique de type propulsion en un véhicule à quatre roues motrice, l'ensemble de transmission de puissance étant alors relié directement ou indirectement à l'essieu avant du véhicule.

[0004] Notamment, l'ensemble de transmission de puissance comprend :

[0005] - une machine électrique comprenant un stator fixe par rapport au véhicule et un rotor mobile en rotation par rapport à un axe de rotation de ladite machine électrique, ladite machine électrique étant destinée à transmettre une puissance motrice et sa rotation à des roues d'un essieu du véhicule, ou inversement à freiner la rotation desdites roues par exemple en récupérant de l'énergie électrique à stocker dans des batteries, et

[0006] - un différentiel comprenant au moins une entrée de différentiel connecté au rotor de la machine électrique, ledit différentiel comprenant une pluralité de roues dentées connectées entre-elles pour répartir la puissance en entrée de différentiel entre :

[0007] - une première sortie destinée à être connectée à un premier arbre de transmission de puissance à une première roue, et

[0008] - une deuxième sortie destinée à être connectée à un deuxième arbre de transmission de puissance à une deuxième roue,

[0009] la répartition étant fonction de la vitesse de rotation de la première sortie et deuxième

sortie.

[0010] Une machine électrique peut être pilotée pour être dans un mode de moteur électrique dans lequel la puissance électrique est transformée en puissance mécanique de rotation, ou inversement dans un mode de générateur électrique dans lequel la puissance mécanique de rotation est transformée en puissance électrique. Dans ce dernier cas, la machine se transforme en frein à récupération d'énergie sous forme électrique, cette énergie électrique pouvant bien sûr être stockée dans des batteries du véhicule.

[0011] Par exemple, le brevet US 8 672 068 propose un ensemble de transmission de puissance de ce type.

[0012] Cet ensemble est directement installé dans l'essieu arrière, et l'axe de rotation du moteur électrique est coaxial avec l'arbre transversal du pont arrière du véhicule.

[0013] Cependant, cet ensemble est encombrant et difficile à implanter dans le volume disponible de l'essieu arrière du véhicule.

Exposé de l'invention

[0014] La présente divulgation a pour but de proposer une solution plus facile à implanter dans le volume d'un essieu avant et/ou arrière de véhicule.

[0015] A cet effet, la présente divulgation se rapporte à un ensemble de transmission de puissance dans lequel :

[0016] - les roues dentées sont réparties autour de la machine électrique, la machine électrique se retrouvant à l'intérieur du volume du différentiel.

[0017] On obtient un ensemble de transmission de puissance plus compact que dans l'art antérieur (à puissance équivalente), donc plus facile à intégrer pour motoriser un essieu avant et/ou arrière de véhicule.

[0018] L'installation de l'ensemble est alors plus facile sur le véhicule, notamment lorsqu'il s'agit de modifier un véhicule de série à deux roues motrices pour le transformer en véhicule à quatre roues motrices ou pour transformer un véhicule thermique en un véhicule électrique ou pour transformer un véhicule thermique en véhicule hybride. En effet, l'installation peut être effectuée en modifiant peu d'éléments de ce véhicule.

[0019] En outre, la machine électrique de cet ensemble de transmission de puissance peut :

[0020] - soit aider le moteur thermique dans le mode moteur électrique,

[0021] - soit freiner le véhicule dans le mode générateur électrique, par exemple tout en rechargeant des batteries.

[0022] Grâce à un tel fonctionnement dans lequel on pilote la machine électrique en frein ou en support d'un moteur principal tel qu'un moteur thermique, il est possible d'optimiser le fonctionnement du moteur thermique en fonctionnement. Il est aussi possible de réduire sa taille. On peut donc réaliser des économies d'énergie substantielles.

- [0023] Dans divers modes de réalisation de l'ensemble de transmission de puissance selon la présente divulgation, on peut éventuellement avoir recours en outre à l'une et/ou à l'autre des dispositions suivantes.
- [0024] Selon un aspect, la machine électrique est une machine inversée dans laquelle le rotor est radialement à l'extérieur du stator par rapport à l'axe de rotation de la machine électrique.
- [0025] La machine électrique de type inversée, avec le rotor à l'extérieur, permet d'augmenter le couple de cette machine électrique à faible vitesse de rotation, et permet d'obtenir un encombrement encore plus réduit. Ainsi, la machine électrique est mieux adaptée à un mode de fonctionnement à faible vitesse.
- [0026] Selon un aspect, le rotor comprend :
- [0027] - un flasque latéral qui s'étend radialement depuis l'axe de rotation, et
- [0028] - une partie cylindrique portant des aimants de polarités alternées selon la direction circonférentielle de cette partie cylindrique, lesdits aimants faisant faces aux bobinages du stator.
- [0029] Selon un aspect, l'ensemble comprend en outre un coupleur connecté entre la machine électrique et le différentiel.
- [0030] Selon un aspect, le coupleur est un crabot ou un embrayage, ledit coupleur étant actionné par action mécanique, hydraulique ou électrique.
- [0031] Selon un aspect, le différentiel comprend les sous-ensembles de roues dentées suivantes :
- [0032] - un premier train épicycloïdal agencé selon l'axe de rotation AX sur un premier côté de la machine électrique,
- [0033] - un second train épicycloïdal agencé selon l'axe de rotation AX sur un deuxième côté de la machine électrique, et à l'opposé du premier côté, et
- [0034] - un mécanisme de liaison qui relie le premier train épicycloïdal au second train épicycloïdal,
- [0035] les premier et second trains épicycloïdaux étant identiques.
- [0036] Selon un aspect, le premier train épicycloïdal comprend un porte satellite correspondant à la première sortie du différentiel, le second train épicycloïdal comprend un porte satellite correspondant la deuxième sortie du second train épicycloïdal, un arbre d'entraînement reliant le planétaire intérieur, du premier train épicycloïdal, le planétaire intérieur du second train épicycloïdal et le rotor de la machine électrique, l'arbre d'entraînement correspondant à l'entrée de différentiel.
- [0037] Selon un aspect, le mécanisme de liaison comprend :
- [0038] - un premier pignon qui engrène à l'extérieur d'une couronne externe du premier train épicycloïdal,
- [0039] - un premier arbre denté connecté au premier pignon,

- [0040] - un deuxième pignon qui engrène à l'extérieur d'une couronne externe du second train épicycloïdal, et
- [0041] - un deuxième arbre denté connecté au deuxième pignon,
- [0042] le premier arbre denté engrenant le deuxième arbre denté pour relier par inversion de sens de rotation la couronne externe du premier train épicycloïdal et la couronne externe du second train épicycloïdal.
- [0043] Selon un aspect, l'ensemble comprend en outre un actionneur de commande adapté pour piloter la rotation du premier arbre denté ou du deuxième arbre denté, pour contrôler l'effet différentiel du différentiel.
- [0044] Selon un aspect, le mécanisme de liaison comprend un pignon conique, le premier train épicycloïdal comprenant une couronne externe avec une portée conique complémentaire pour engrener avec le pignon conique, et le second train épicycloïdal comprenant une couronne externe avec une portée conique complémentaire pour engrener avec le pignon conique.
- [0045] Selon un aspect, l'ensemble comprend en outre un actionneur de commande adapté pour piloter la rotation du pignon conique, pour contrôler l'effet différentiel du différentiel.
- [0046] La divulgation se rapporte également à **un véhicule** comprenant :
- [0047] - un essieu avant,
- [0048] - un essieu arrière, et
- [0049] - un ensemble de transmission de puissance du type précédent, l'élément de transmission de cet ensemble étant relié directement ou indirectement à l'essieu avant et/ou à l'essieu arrière du véhicule.
- [0050] Dans divers modes de réalisation du véhicule selon la présente divulgation, on peut éventuellement avoir recours en outre à l'une et/ou à l'autre des dispositions suivantes.
- [0051] Selon un aspect, l'essieu avant est couplé à un premier moteur, et l'ensemble de transmission est relié à l'essieu arrière pour obtenir un véhicule à quatre roues motrices.
- [0052] Selon un aspect, l'essieu arrière est couplé à un premier moteur, et l'ensemble de transmission est relié à l'essieu avant pour obtenir un véhicule à quatre roues motrices.
- [0053] Selon un aspect, l'ensemble comprend en outre un coupleur, et le coupleur est mis dans un état découplé si la vitesse du véhicule est supérieure à une vitesse limite, adaptée au mode de fonctionnement du véhicule.

Brève description des dessins

- [0054] D'autres caractéristiques et avantages de la divulgation apparaîtront au cours de la description suivante d'un de ses modes de réalisation, donné à titre d'exemple non limitatif, en regard des dessins joints.

- [0055] Sur les dessins :
- [0056] - la [Fig.1] est une vue de dessus schématique d'un véhicule;
- [0057] - la [Fig.2] est une vue schématique d'un mode de réalisation d'une transmission de puissance ;
- [0058] - la [Fig.3] est une vue d'un exemple de réalisation de la transmission de puissance de la [Fig.2] ;
- [0059] - la [Fig.4] est une vue en coupe A-A de l'exemple de la [Fig.3] ; et
- [0060] - la [Fig.5] est une vue schématique d'une variante du mode de réalisation de la [Fig.2].
- [0061] Sur les différentes figures, les mêmes références numériques désignent des éléments identiques ou similaires.

DESCRIPTION DETAILLEE

- [0062] La [Fig.1] est une vue de dessus schématique d'un véhicule 1 selon la présente divulgation. Ce véhicule 1 est par exemple, un véhicule à deux essieux, comprenant :
- [0063] - un châssis 4,
- [0064] - un essieu avant 10 couplé à un premier moteur 2, et
- [0065] - un essieu arrière 20.
- [0066] Dans cet exemple présenté en [Fig.1], l'essieu avant 10 est couplé à un premier moteur 2. Mais, toutes les variantes évoquées en introduction sont possibles.
- [0067] Le premier moteur 2 est par exemple un moteur à combustion interne, ou éventuellement un premier moteur électrique.
- [0068] L'essieu avant 10 comprend une roue à droite 11, une roue à gauche 12, et une unité de traction 13 qui couple le premier moteur aux roues à droite et à gauche 11, 12 par des arbres de traction 14, 15. L'unité de traction 13 comprend par exemple une boîte de vitesse, et un dispositif différentiel pour répartir la puissance entre les roues à droite et à gauche de l'essieu avant 10.
- [0069] L'essieu arrière 20 comprend une roue à droite 21, une roue à gauche 22, et un ensemble de transmission de puissance 100. L'ensemble de transmission de puissance 100 intègre ou inclut un différentiel 133 pour répartir la puissance entre les roues à droite et à gauche 21,22 de l'essieu arrière 20, par l'intermédiaire d'arbres de propulsion 24, 25.
- [0070] Optionnellement, le véhicule 1 est initialement un véhicule à quatre roues motrices de type traditionnel, c'est-à-dire un véhicule à quatre roues motrices mues par le premier moteur 2. Le véhicule comprend en outre un arbre de transfert 3 qui couple également l'unité de traction 13 à l'essieu arrière 20 pour délivrer une partie de la puissance motrice du premier moteur 2 aux roues de l'essieu arrière 20. Cet arbre de transfert 3 est habituellement accouplé à une couronne d'engrènement du différentiel

par un pignon conique.

[0071] D'autres éléments mécaniques sont usuellement introduits dans une telle chaîne mécanique, notamment par exemple des cardans pour permettre des mouvements de roues, et divers autres accouplements et mécanismes...

[0072] Les **figures 2 à 5** montrent **un mode de réalisation** d'un ensemble de transmission de puissance 100 selon la présente divulgation. La [Fig.2] est une vue schématique permettant de comprendre le fonctionnement, et les figures 3 et 4 représentent un exemple de réalisation de ce mode de réalisation de l'ensemble de transmission de puissance 100.

[0073] L'ensemble de transmission de puissance 100 comprend :

[0074] - une machine électrique 102 comprenant un stator 103 fixe par rapport au châssis 4 du véhicule 1 et un rotor 104 mobile en rotation par rapport à un axe de rotation AX de la machine électrique 102, et

[0075] - un différentiel 133 comprenant une entrée de différentiel connecté au rotor 104 de la machine électrique, le différentiel comprenant une pluralité de roues dentées connectées entre-elles pour répartir la puissance en entrée de différentiel, entre :

[0076] - une première sortie S1 destinée à être connectée à un premier arbre de transmission de puissance d'une première roue, par exemple l'arbre de propulsion 24, et

[0077] - une deuxième sortie S2 destinée à être connectée à un deuxième arbre de transmission de puissance d'une deuxième roue, par exemple l'arbre de propulsion 25,

[0078] la répartition étant fonction de la vitesse de rotation de la première sortie S1 et de la deuxième sortie.

[0079] **La machine électrique 102 de cet ensemble de transmission 100 selon la divulgation est** en fait par exemple apte à fonctionner en mode moteur et/ou en mode générateur électrique. Cette machine électrique 102 est éventuellement une machine inversée dans laquelle le rotor 104 est radialement à l'extérieur du stator 103 par rapport à l'axe de rotation AX. Mais, une machine traditionnelle avec un rotor à l'intérieur du stator peut être réalisée. La suite de la description présente la première solution à machine inversé, peu habituelle mais qui présente des avantages en encombrement comme explicité ci-après.

[0080] En outre, les roues dentées du différentiel 133 sont réparties autour de la machine électrique 102, la machine électrique se trouvant alors à l'intérieur du volume du différentiel.

[0081] Grâce à ces dispositions, l'ensemble de transmission 100 est un dispositif compact. Cet ensemble de transmission 100 est apte à transmettre une puissance motrice électrique (par exemple) à l'essieu avant 10 ou à l'essieu arrière 20, avec peu de perte et avec un grand couple.

[0082] La machine électrique 102 est un moteur électrique et/ou un générateur électrique.

Par exemple, la machine électrique en mode moteur est apte à aider un premier moteur (thermique) du véhicule. Par exemple, la machine électrique en mode générateur est apte à freiner le véhicule, éventuellement en rechargeant des batteries. Cette machine électrique est avantageusement une machine de type synchrone.

- [0083] Le stator 103 comprend un corps de stator 103a équipé de bobinages 103b sur la périphérie externe de ce stator 103, et un palier 103c sur l'axe de rotation AX du moteur. Comme représenté sur la figure, le palier 103c est par exemple articulé en rotation autour de d'un arbre d'entraînement 105, cet arbre d'entraînement 105 étant lui-même articulé en rotation autour de l'axe de rotation AX, directement ou indirectement par rapport au châssis 4 du véhicule (non représenté).
- [0084] Le stator 103 comprend ainsi une cavité annulaire C entre les bobinages 103b et l'axe de rotation AX. Une partie des roues dentées du différentiel 133 peuvent alors éventuellement être logées à l'intérieur de la cavité. Un coupleur (tel qu'explicité plus loin) peut être logé à l'intérieur de la cavité. En outre, cette architecture permet d'augmenter la section transversale des bobinages 103b en réduisant le volume de cette cavité C. A la conception, cela permet d'augmenter la section de cuivre, et donc cela permet d'augmenter le couple généré par la machine électrique 102. De cette manière, l'ensemble de transmission 100 est très compact.
- [0085] Le rotor 104 comprend un corps de rotor 104a équipé d'aimants 104b venant en regard des bobinages 103b du stator. Le corps de rotor 104a comprend par exemple un flasque latéral 104c qui s'étend radialement depuis l'axe de rotation AX, et une partie cylindrique 104d externe portant les aimants 104b. Les aimants 104b sont positionnés sur la périphérie interne de ladite partie cylindrique 104d pour faire face aux bobinages 103b, et sont positionnés avec des polarités alternées selon la direction circonférentielle de la circonférence de cette partie cylindrique 104d.
- [0086] Ainsi, dans la machine inversée présentée, les bobinages 103b sont situés sur le stator, dans la partie interne de la machine électrique 102 (proche de l'axe de rotation AX) et les aimants 104b sont situés sur le rotor, dans la partie externe de la machine électrique 102 (à l'extérieur du stator). Or, les bobinages 103b ont un encombrement radial (dans une direction perpendiculaire à l'axe de rotation AX) plus important que les aimants 104b. L'entrefer E du moteur est la zone cylindrique entre le stator 103 et le rotor 104. A diamètre d'entrefer E constant, une machine électrique de type inversé a alors un encombrement radial plus faible et/ou un couple plus élevé en comparaison d'une machine électrique non inversé.
- [0087] Le rotor 104 de la machine électrique 102 est alors rendu solidaire (directement ou indirectement) de l'arbre d'entraînement 105 pour l'entraîner en rotation, cet arbre d'entraînement 105 correspondant alors à l'entrée du différentiel 133.
- [0088] Ainsi, grâce à cette disposition, la machine électrique de la présente divulgation est

plus efficace, notamment par exemple par rapport à son utilisation dans un véhicule 1 à quatre roues motrices pour une faible vitesse de roulage dudit véhicule.

- [0089] En outre, l'ensemble de transmission 100 peut comprendre un coupleur (non représenté en [Fig.2]) entre le rotor 104 de la machine électrique 102 et l'arbre d'entraînement 105 relié au différentiel 133.
- [0090] Le coupleur est adapté pour basculer entre un état couplé dans lequel la machine électrique 102 peut actionner l'arbre d'entraînement 105 en rotation et un état découplé dans lequel la machine électrique 102 ne peut pas actionner l'arbre d'entraînement 105.
- [0091] Le coupleur est donc un élément d'accouplement mécanique entre deux éléments qui peut être piloté. Ce coupleur est par exemple un système à crabot ou un embrayage. Le coupleur peut être actionné par action mécanique, hydraulique ou électrique (non représenté sur la [Fig.2]).
- [0092] Ce coupleur permet ainsi de découpler l'ensemble de transmission 100 lorsqu'il n'est pas utile au roulage du véhicule, ce qui permet d'améliorer le rendement global en supprimant les pertes mécanique de cet ensemble.
- [0093] Eventuellement, lorsque plusieurs ensembles de transmission 100 équipent le véhicule, il est possible d'en coupler ou découpler mécaniquement un ou plusieurs, selon les besoins. Ainsi, la transmission de puissance du véhicule est plus efficace et bien plus modulaire que les dispositifs des essieux hybrides de l'art antérieur.
- [0094] La [Fig.2] montre également un exemple particulier de mode de réalisation du différentiel 133. En outre, il est représenté tel qu'il serait utilisé sur un essieu arrière, c'est-à-dire avec la première sortie S1 et la deuxième sortie S2 connectées aux arbres de propulsion 24, 25 respectivement.
- [0095] Dans ce mode de réalisation, le différentiel 133 comprend les sous-ensembles de roues dentées suivantes :
- [0096] - un premier train épicycloïdal 110 agencé selon l'axe de rotation AX sur un premier côté de la machine électrique 102,
- [0097] - un second train épicycloïdal 120 agencé selon l'axe de rotation AX sur un deuxième côté de la machine électrique 102, et à l'opposé du premier côté, et
- [0098] - un mécanisme de liaison 130 qui relie le premier train épicycloïdal 110 au second train épicycloïdal 120.
- [0099] Les premier et second trains épicycloïdaux sont avantageusement identiques et éventuellement positionnés symétriquement de part et d'autre de la machine électrique 102.
- [0100] Le premier train épicycloïdal 110 comprend des roues dentées, telles que :
- [0101] - un planétaire intérieur 111 connecté à l'arbre d'entraînement 105 d'axe de rotation AX,
- [0102] - un ou plusieurs satellites 112 qui engrènent sur le planétaire intérieur 111 autour de

l'axe de rotation AX,

- [0103] - une couronne externe 113 qui engrène à l'extérieur du ou des satellites (i.e. à distance de l'axe de rotation AX), et
- [0104] - un porte satellite 115 qui relie le ou des axes des satellites 112.
- [0105] Le second train épicycloïdal 120 comprend des roues dentées, telles que :
- [0106] - un planétaire intérieur 121 connecté à l'arbre d'entraînement 105 d'axe de rotation AX,
- [0107] - un ou plusieurs satellites 112 qui engrènent sur le planétaire intérieur 121 autour de l'axe de rotation AX,
- [0108] - une couronne externe 123 qui engrène à l'extérieur du ou des satellites (i.e. à distance de l'axe de rotation AX) et
- [0109] - un porte satellite 125 qui relie le ou des axes des satellites 122.
- [0110] Le porte satellite 115 du premier train épicycloïdal 110 correspond à la première sortie S1 et il est alors par exemple connecté (rendu solidaire) de l'arbre de propulsion 24. Réciproquement, le porte satellite 125 du second train épicycloïdal 120 correspond à la deuxième sortie S2 et il est alors par exemple connecté (rendu solidaire) de l'arbre de propulsion 25.
- [0111] Selon une première variante représentée en **figures 2 à 4**, le mécanisme de liaison 130 est constitué :
- [0112] - un premier pignon 131 qui engrène à l'extérieur de la couronne externe 113 du premier train épicycloïdal 110,
- [0113] - un premier arbre denté 131a connecté (solidaire) au premier pignon 131,
- [0114] - un deuxième pignon 132 qui engrène à l'extérieur de la couronne externe 123 du second train épicycloïdal 120, et
- [0115] - un deuxième arbre denté 132a connecté (solidaire) au deuxième pignon 132,
- [0116] le premier arbre denté 131a engrenant (étant en prise avec) le deuxième arbre denté 132a pour relier par inversion de sens de rotation la couronne externe 113 du premier train épicycloïdal 110 et la couronne externe 123 du second train épicycloïdal 120.
- [0117] L'ensemble du premier pignon 131 et du premier arbre denté 131a est mobile en rotation autour d'un premier axe de rotation AX1, parallèle à l'axe de rotation AX. L'ensemble du deuxième pignon 132 et du deuxième arbre denté 132a est mobile en rotation autour d'un deuxième axe de rotation AX2, parallèle à l'axe de rotation AX. Les premier et deuxième axes de rotation AX1, AX2 sont à une même distance de l'axe de rotation AX, et décalés angulairement autour de l'axe de rotation. Le schéma de la [Fig.2] étant réalisé dans un plan comprenant l'axe de rotation, ne représente que le principe de fonctionnement de ces axes, la [Fig.3] montrant alors un exemple de réalisation plus concret.

- [0118] Grâce à ces dispositions, les deux trains épicycloïdaux 110, 120 et le mécanisme de liaison 130 se comportent comme un différentiel mécanique. Cet ensemble de différentiel 133 reste compact.
- [0119] En outre, les trains épicycloïdaux 110, 120 ont un même rapport de réduction de la vitesse de rotation entre l'arbre d'entraînement 105 (le planétaire 111 ou le planétaire 121) et les portes satellites 115, 125. On évite ainsi l'utilisation d'un réducteur traditionnel en sortie de la machine électrique 102.
- [0120] Le différentiel 133 cumule donc les fonctions de différentiel entre les sorties S1, S2 et de réduction de vitesse pour la machine électrique 102. Ce différentiel 133 avec des roues dentées autour de la machine électrique permet d'obtenir une architecture compacte.
- [0121] Les **figures 3 et 4** montrent un exemple de réalisation pour lequel les références numériques désignent des éléments identiques ou similaires à celles de la [Fig.2], mais de des détails en trois dimensions de l'ensemble de transmission de puissance 100 sont visibles.
- [0122] Notamment, sur ces figures, on s'aperçoit que le premier axe AX1 du premier arbre denté 131a et le deuxième axe AX2 du deuxième arbre denté 132a sont parallèles à l'axe de rotation AX, mais décalés angulairement autour de l'axe de rotation AX.
- [0123] En outre, il est possible de piloter la rotation du premier arbre denté 131a ou du deuxième arbre denté 132a au moyen d'un actionneur de commande en rotation (non représenté).
- [0124] Alors :
- [0125] 1) si cet actionneur de commande est laissé inactif, les arbres dentés sont libres de pivotés et on obtient un effet différentiel entre la première sortie S1 et la deuxième sortie S2 ;
- [0126] 2) si cet actionneur de commande freine les arbres dentés, on peut réduire ou supprimer l'effet différentiel entre la première sortie S1 et la deuxième sortie S2 ; et
- [0127] 3) si cet actionneur de commande est actionné, on peut piloter l'effet différentiel, ce qui permet de piloter la direction de l'essieu de ce différentiel, ce qui permet de contrôler la direction ou angle de lacet du véhicule.
- [0128] Ainsi, l'actionneur de commande est apte à piloter l'effet différentiel entre la première sortie S1 et la deuxième sortie S2 par le contrôle de la vitesse de rotation du premier arbre denté ou du deuxième arbre denté.
- [0129] Par exemple, le véhicule 1 comprend une électronique de contrôle du véhicule qui contrôle cet actionneur de commande pour contrôler la direction ou angle de lacet du véhicule. Ainsi, l'ensemble de transmission 100 devient non seulement un élément de puissance qui contribue à l'avancée du véhicule, mais également à son comportement dynamique, notamment en virage.

- [0130] Selon une deuxième variante représentée en [Fig.5], le mécanisme de liaison 130 est constitué d'un pignon conique 139.
- [0131] La couronne externe 113 du premier train épicycloïdal 110 a une portée conique complémentaire du pignon conique et engrène avec ce pignon conique. La couronne externe 123 du second train épicycloïdal 120 a une portée conique complémentaire du pignon conique et engrène avec ce pignon conique. Ainsi, la couronne externe 113 et la couronne externe 123 ont des rotations de sens opposés.
- [0132] Grâce à ces dispositions, les deux trains épicycloïdaux 110, 120 et le mécanisme de liaison 130 se comportent comme un différentiel mécanique. Cet ensemble de différentiel 133 reste compact.
- [0133] Le pignon conique comprend un arbre de pignon perpendiculaire à l'axe de rotation AX.
- [0134] Il est possible de piloter la rotation de l'arbre de pignon au moyen d'un actionneur de commande en rotation (non représenté) similaire à la première variante à deux arbres dentés, pour obtenir de même effet de pilotage de l'effet différentiel, c'est-à-dire soit pour obtenir un effet différentiel entre les roues, soit pour le supprimer, soit pour piloter la direction ou angle de lacet du véhicule. Ce pilotage de l'effet du directionnel sera par exemple mis en œuvre par une électronique de contrôle du véhicule comme précédemment. Ainsi, l'ensemble de transmission 100 devient non seulement un élément de puissance qui contribue à l'avancée du véhicule, mais également à son comportement dynamique, notamment en virage.
- [0135] Ainsi, l'ensemble de transmission 100 selon les modes de réalisations présentés ci-dessus peut être intégré dans tout type de véhicule. Par exemple, il peut être intégré dans un véhicule à quatre roues motrices, en étant relié intégré à l'essieu avant 10 ou à l'essieu arrière 20 de ce véhicule.
- [0136] Enfin, le coupleur sera avantageusement piloté par le véhicule 1 (son électronique) pour qu'il soit en état découplé si la vitesse du véhicule est supérieure à une vitesse limite. Cette vitesse limite est adaptée au mode de fonctionnement du véhicule. Elle peut être par exemple de 50 km/h ou 110 km/h.
- [0137] Par exemple, la vitesse limite est de 50 km/h. Ainsi, le véhicule 1 est éventuellement dans un mode quatre roues motrices seulement en dessous de cette vitesse limite. Cela correspond bien à l'usage habituel du mode quatre roues motrices. A plus haute vitesse, le véhicule 1 est dans un mode deux roues motrices (celles de l'essieu avant 10), mais grâce au coupleur, la transmission de puissance 100 ne pénalise pas le rendement du véhicule 1 dans ce mode de fonctionnement.
- [0138] Par exemple, la vitesse limite est de 110 km/h. Ainsi, le véhicule 1 est éventuellement dans un mode électrique ou hybride seulement en dessous de cette vitesse limite. A plus haute vitesse, le véhicule 1 est dans un mode thermique, mais grâce au

coupleur, la transmission de puissance 100 ne pénalise pas le rendement du véhicule 1 dans ce mode de fonctionnement.

Revendications

- [Revendication 1] **Ensemble de transmission de puissance (100)** pour véhicule comprenant :
- une machine électrique (102) comprenant un stator (103) fixe par rapport au véhicule et un rotor (104) mobile en rotation par rapport à un axe de rotation (AX) de ladite machine électrique, et
 - un différentiel (133) comprenant au moins une entrée de différentiel connecté au rotor de la machine électrique, ledit différentiel comprenant une pluralité de roues dentées connectées entre-elles pour répartir la puissance en entrée de différentiel entre :
 - une première sortie destinée à être connectée à un premier arbre de transmission de puissance à une première roue, et
 - une deuxième sortie destinée à être connectée à un deuxième arbre de transmission de puissance à une deuxième roue,
- la répartition étant fonction de la vitesse de rotation de la première sortie et deuxième sortie,
- les roues dentées sont réparties autour de la machine électrique, la machine électrique se retrouvant à l'intérieur du volume du différentiel, l'ensemble étant **caractérisé en ce que** :
 - la machine électrique (102) est une machine inversée dans laquelle le rotor est radialement à l'extérieur du stator par rapport à l'axe de rotation.
- [Revendication 2] Ensemble selon la revendication 1, dans lequel le rotor (104) comprend :
- un flasque latéral (104a) qui s'étend radialement depuis l'axe de rotation, et
 - une partie cylindrique (104d) portant des aimants de polarités alternées selon la direction circonférentielle de cette partie cylindrique, lesdits aimants faisant faces aux bobinages du stator.
- [Revendication 3] Ensemble selon l'une des revendications 1 à 2, comprenant en outre un coupleur connecté entre la machine électrique et le différentiel.
- [Revendication 4] Ensemble selon la revendication 3, dans lequel le coupleur est un crabot ou un embrayage, ledit coupleur étant actionné par action mécanique, hydraulique ou électrique.
- [Revendication 5] Ensemble selon l'une des revendications 1 à 4, dans lequel le différentiel (133) comprend les sous-ensembles de roues dentées suivantes :
- un premier train épicycloïdal (110) agencé selon l'axe de rotation AX

sur un premier côté de la machine électrique,

- un second train épicycloïdal (120) agencé selon l'axe de rotation AX sur un deuxième côté de la machine électrique, et à l'opposé du premier côté, et

- un mécanisme de liaison (130) qui relie le premier train épicycloïdal (110) au second train épicycloïdal (120),

les premier et second trains épicycloïdaux étant identiques.

[Revendication 6]

Ensemble selon la revendication 5, dans lequel le premier train épicycloïdal (110) comprend un porte satellite correspondant à la première sortie (S1) du différentiel, le second train épicycloïdal comprend un porte satellite (125) correspondant la deuxième sortie du second train épicycloïdal (120), un arbre d'entraînement (105) reliant le planétaire intérieur (111), du premier train épicycloïdal, le planétaire intérieur (121) du second train épicycloïdal et le rotor (104) de la machine électrique (102), l'arbre d'entraînement (105) correspondant à l'entrée de différentiel.

[Revendication 7]

Ensemble selon la revendication 5 ou la revendication 6, dans lequel le mécanisme de liaison (130) comprend :

- un premier pignon (131) qui engrène à l'extérieur d'une couronne externe (113) du premier train épicycloïdal (110),

- un premier arbre denté (131a) connecté au premier pignon (131),

- un deuxième pignon (132) qui engrène à l'extérieur d'une couronne externe (123) du second train épicycloïdal (120), et

- un deuxième arbre denté (132a) connecté au deuxième pignon (132),

le premier arbre denté (131a) engrenant le deuxième arbre denté (132a) pour relier par inversion de sens de rotation la couronne externe (113) du premier train épicycloïdal (110) et la couronne externe (123) du second train épicycloïdal (120).

[Revendication 8]

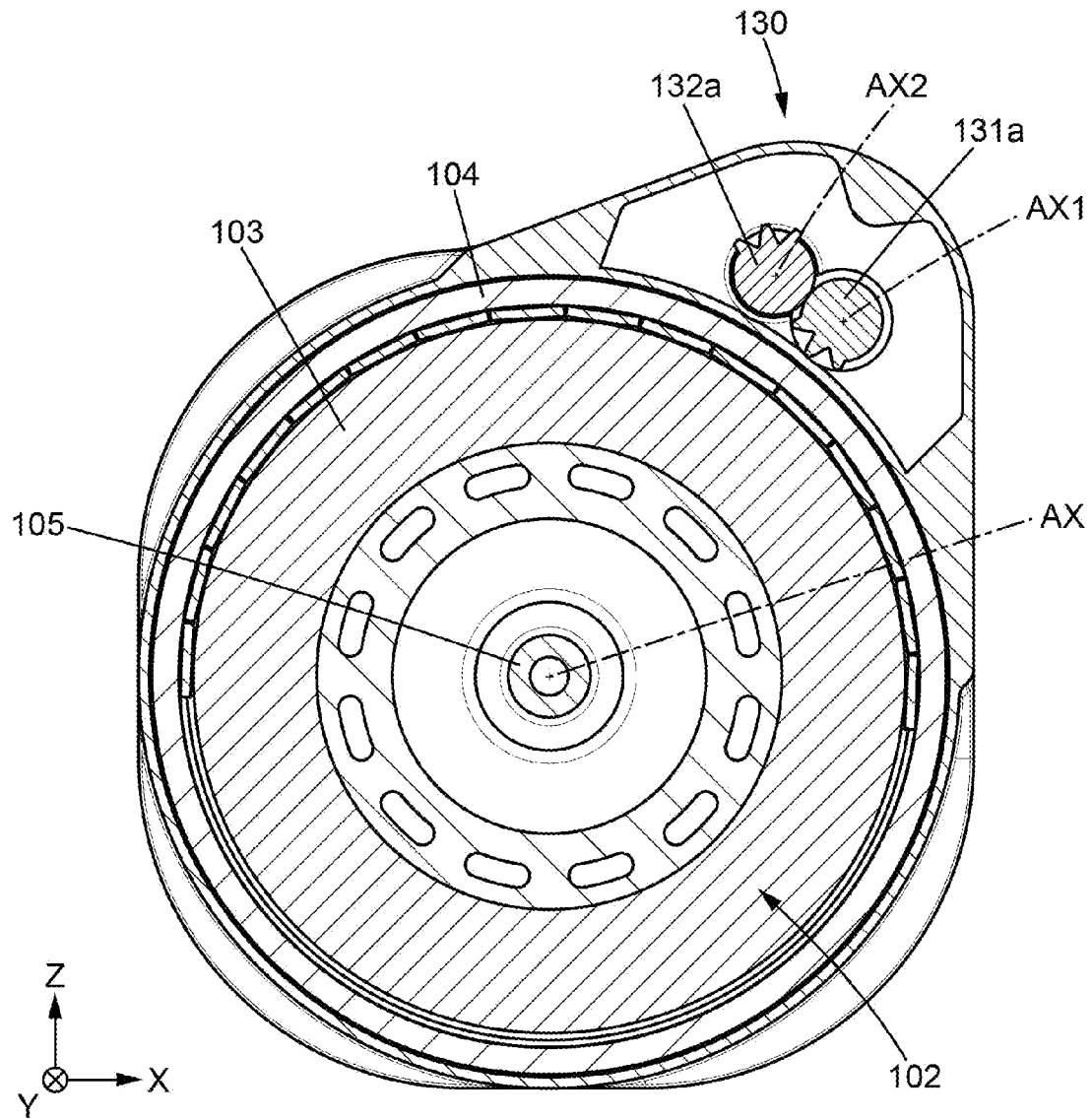
Ensemble selon la revendication 7, comprenant en outre un actionneur de commande adapté pour piloter la rotation du premier arbre denté ou du deuxième arbre denté, pour contrôler l'effet différentiel du différentiel (133).

[Revendication 9]

Ensemble selon la revendication 5 ou la revendication 6, dans lequel le mécanisme de liaison (130) comprend un pignon conique (139), le premier train épicycloïdal comprenant une couronne externe (113) avec une portée conique complémentaire pour engrener avec le pignon conique (139), et le second train épicycloïdal comprenant une couronne externe (123) avec une portée conique complémentaire pour engrener

- avec le pignon conique (139).
- [Revendication 10] Ensemble selon la revendication 9, comprenant en outre un actionneur de commande adapté pour piloter la rotation du pignon conique, pour contrôler l'effet différentiel du différentiel (133).
- [Revendication 11] **Véhicule (1)** comprenant :
- un essieu avant (10),
 - un essieu arrière (20), et
 - un ensemble de transmission de puissance (100) selon l'une des revendications 1 à 10, la première sortie et la deuxième sortie du différentiel de cet ensemble étant relié directement ou indirectement respectivement à un premier arbre de transmission de puissance d'une première roue et à un deuxième arbre de transmission de puissance d'une deuxième roue, de l'essieu avant et/ou à l'essieu arrière du véhicule.
- [Revendication 12] Véhicule selon la revendication 11, dans lequel :
- l'essieu avant (10) est couplé à un premier moteur, et l'ensemble de transmission (100) est relié à l'essieu arrière (20) pour obtenir un véhicule à quatre roues motrices, ou
 - l'essieu arrière (20) est couplé à un premier moteur, et l'ensemble de transmission (100) est relié à l'essieu avant (10) pour obtenir un véhicule à quatre roues motrices.
- [Revendication 13] Véhicule selon l'une des revendications 11 à 12, dans lequel l'ensemble comprend en outre un coupleur selon la revendication 3, et le coupleur est mis dans un état découplé si la vitesse du véhicule est supérieure à une vitesse limite, adaptée au mode de fonctionnement du véhicule.
- [Revendication 14] Véhicule selon l'une des revendications 11 à 13, dans lequel l'ensemble comprend en outre un actionneur de commande adapté pour contrôler l'effet différentiel du différentiel, et dans lequel une électronique de contrôle du véhicule contrôle cet actionneur de commande pour contrôler la direction ou angle de lacet du véhicule.

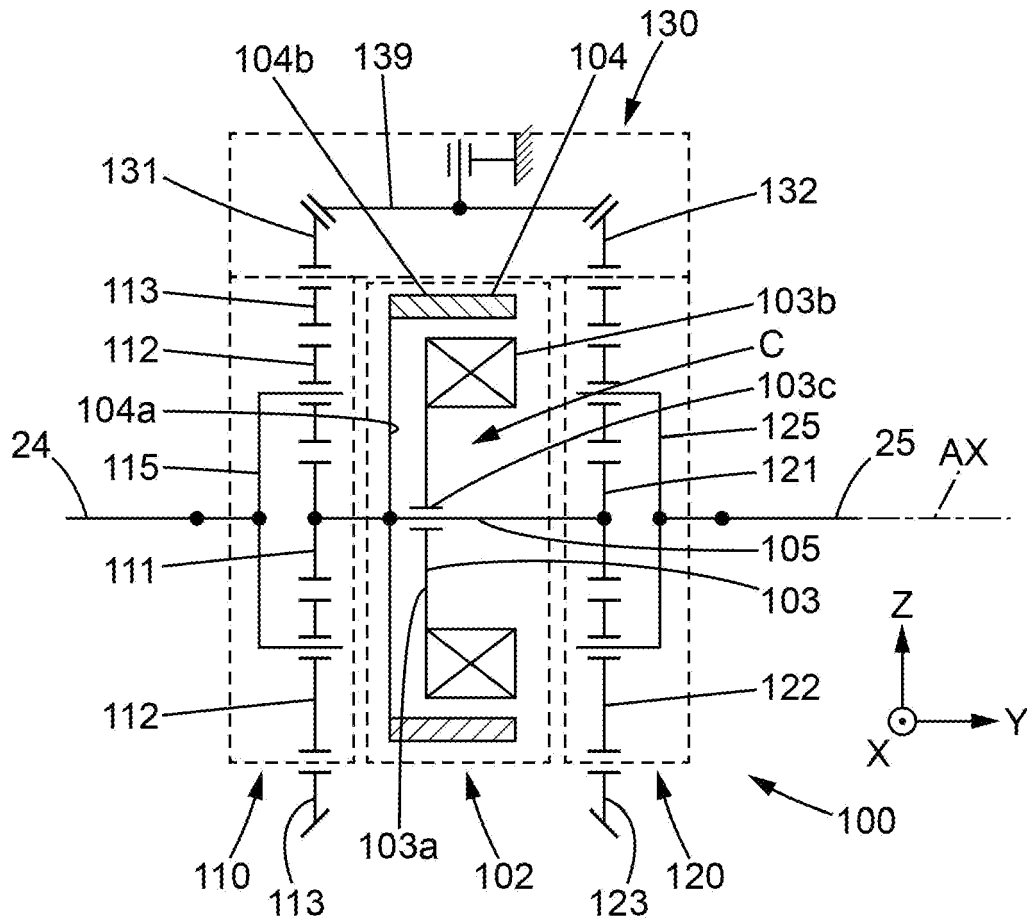
[Fig. 4]



Coupe A-A

FIG. 4

[Fig. 5]

**FIG. 5**

RAPPORT DE RECHERCHE

articles L.612-14, L.612-53 à 69 du code de la propriété intellectuelle

OBJET DU RAPPORT DE RECHERCHE

L'I.N.P.I. annexe à chaque brevet un "RAPPORT DE RECHERCHE" citant les éléments de l'état de la technique qui peuvent être pris en considération pour apprécier la brevetabilité de l'invention, au sens des articles L. 611-11 (nouveau) et L. 611-14 (activité inventive) du code de la propriété intellectuelle. Ce rapport porte sur les revendications du brevet qui définissent l'objet de l'invention et délimitent l'étendue de la protection.

Après délivrance, l'I.N.P.I. peut, à la requête de toute personne intéressée, formuler un "AVIS DOCUMENTAIRE" sur la base des documents cités dans ce rapport de recherche et de tout autre document que le requérant souhaite voir prendre en considération.

CONDITIONS D'ETABLISSEMENT DU PRESENT RAPPORT DE RECHERCHE

☒ Le demandeur a présenté des observations en réponse au rapport de recherche préliminaire.

☐ Le demandeur a maintenu les revendications.

☒ Le demandeur a modifié les revendications.

☐ Le demandeur a modifié la description pour en éliminer les éléments qui n'étaient plus en concordance avec les nouvelles revendications.

☐ Les tiers ont présenté des observations après publication du rapport de recherche préliminaire.

☐ Un rapport de recherche préliminaire complémentaire a été établi.

DOCUMENTS CITES DANS LE PRESENT RAPPORT DE RECHERCHE

La répartition des documents entre les rubriques 1, 2 et 3 tient compte, le cas échéant, des revendications déposées en dernier lieu et/ou des observations présentées.

☒ Les documents énumérés à la rubrique 1 ci-après sont susceptibles d'être pris en considération pour apprécier la brevetabilité de l'invention.

☐ Les documents énumérés à la rubrique 2 ci-après illustrent l'arrière-plan technologique général.

☐ Les documents énumérés à la rubrique 3 ci-après ont été cités en cours de procédure, mais leur pertinence dépend de la validité des priorités revendiquées.

☐ Aucun document n'a été cité en cours de procédure.

1. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE SUSCEPTIBLES D'ETRE PRIS EN CONSIDERATION POUR APPRECIER LA BREVETABILITE DE L'INVENTION

US 2011/124460 A1 (KARLSSON PONTUS [SE] ET AL) 26 mai 2011 (2011-05-26)

WO 2016/032390 A1 (BAE SYSTEMS HÄGGLUNDS AKTIEBOLAG [SE]) 3 mars 2016 (2016-03-03)

WO 2014/193297 A1 (BAE SYSTEMS HÄGGLUNDS AKTIEBOLAG [SE])
4 décembre 2014 (2014-12-04)

WO 01/56138 A1 (WACHAUER OSKAR [AT])
2 août 2001 (2001-08-02)

EP 1 817 197 A1 (TIMKEN CO [US])
15 août 2007 (2007-08-15)

DE 100 49 197 A1 (DAIMLER CHRYSLER AG [DE]) 25 avril 2002 (2002-04-25)

JP 2005 138824 A (NISSAN MOTOR)
2 juin 2005 (2005-06-02)

2. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE ILLUSTRANT L'ARRIERE-PLAN TECHNOLOGIQUE GENERAL

NEANT

3. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE DONT LA PERTINENCE DEPEND DE LA VALIDITE DES PRIORITES

NEANT