

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②② Date de dépôt : 20.12.10.

③③ Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 22.06.12 Bulletin 12/25.

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) : ROBERT BOSCH GMBH — DE.

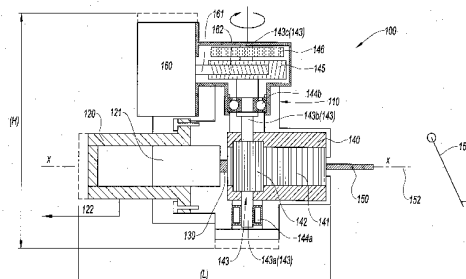
⑦② Inventeur(s) : CAGNAC BASTIEN, RICHARD PHI-
LIPPE et GAFFE FRANCOIS.

⑦③ Titulaire(s) : ROBERT BOSCH GMBH.

⑦④ Mandataire(s) : ROBERT BOSCH FRANCE SAS.

⑤④ SYSTÈME DE FREINS A SERVOFREIN ELECTRIQUE.

⑤⑦ Système de servofrein électrique comportant un res-
sort spiral (146) monté coaxialement à l'arbre (143) portant
le pignon (142) de la crémaillère (141) et le pignon d'une
transmission à vis (162) d'un moteur électrique (160). Le
ressort s'appuie par une extrémité sur l'arbre (143) et son
autre extrémité sur le boîtier (110) du servofrein pour exer-
cer un couple de rappel sur le piston de servofrein (121) par
l'intermédiaire de l'arbre (143) et du pignon droit (142) en-
grené avec la crémaillère (141) pour repousser le piston
d'actionneur (140) en position de repos.



Domaine de l'invention

La présente invention se rapporte à un système de freins à servofrein électrique comportant un servofrein agissant de façon commandée sur le maître-cylindre par une tige de poussée entraînée par le servofrein et actionnant le piston primaire du maître-cylindre, le servofrein étant relié par un piston plongeur à la tige de commande de la pédale de frein,

le servofrein comportant un piston d'actionneur commandé par un moteur électrique par l'intermédiaire d'un entraînement à crémaillère composé d'au moins une crémaillère portée par le piston d'actionneur et engrenant avec un pignon droit porté par un axe fixe monté dans des paliers et solidaire d'une roue à vis engrenant avec une vis à la sortie du moteur d'entraînement.

Etat de la technique

Il existe déjà des systèmes de freins équipés d'un servofrein électrique comportant un servofrein commandé pour agir sur le maître-cylindre par l'intermédiaire d'une tige de poussée entraînée par le servofrein pour actionner le maître-cylindre déjà connus dans le document WO 2010/069658 A2. Le servofrein est relié par un piston plongeur à la tige de commande de la pédale de frein. La figure 1 montre un tel système de freins à servofrein 1 électrique, connu, agissant sur le maître-cylindre de frein 2 par l'intermédiaire d'une tige de poussée 3 commandant le piston primaire 4. La tige de poussée 3 est entraînée par le servofrein 1. Lui-même relié à la tige de commande 5 de la pédale de frein 6 par l'intermédiaire de moyens connus non détaillés.

Le servofrein 1 se compose d'un boîtier 10 logeant dans l'axe d'actionnement (xx) du maître-cylindre 2, un piston d'actionneur 11 muni sur le côté d'une crémaillère 11a et coopérant avec un pignon droit 12, porté par un arbre 13 lui-même muni d'une roue à vis 14.

La roue à vis 14 engrène avec une vis 15 solidaire de l'arbre de sortie 16a d'un moteur électrique 16 et forme une transmission réversible. Le piston d'actionneur 11 est commandé dans le sens de l'actionnement des freins par les pignons, 12 à partir du moteur électrique 16. La commande dans le sens du défreinage est assurée par un ressort hélicoïdal de rappel 17 prenant appui dans le boîtier 10 du servofrein et contre la face 11b du piston d'actionneur 11. L'arbre 13 tourne librement en sens inverse puisque la rotation de la roue 14 peut faire tourner la vis

15 en sens inverse. Le piston d'actionneur 11 peut donc être repoussé par le ressort 17 contre sa butée de fin de course.

Le ressort 17 est logé dans la chambre 18 du boîtier 10 du servofrein entourant le volume recevant partiellement le maître-cylindre 2
5 et son piston 4.

L'arbre 13 du servofrein est monté à son extrémité libre dans un palier à rouleaux 13a et du côté opposé, le montage se fait dans un palier à roulement 13b. Le ressort hélicoïdal 17 est par nature un composant encombrant qui, même placé en partie autour de l'extrémité
10 du maître cylindre, nécessite un boîtier encombrant de sorte que ce montage est globalement encombrant ce qui est un inconvénient sérieux pour son implantation dans l'enceinte du moteur d'un véhicule où la place disponible est des plus réduite. Cet encombrement limite aussi les possibilités d'implantation.

15 **But de l'invention**

La présente invention a pour but de développer un système de freins à servofrein électrique dont l'encombrement soit diminué et la réalisation simplifiée pour faciliter son implantation dans l'enceinte d'un moteur de véhicule.

20 **Exposé et avantages de l'invention**

A cet effet, l'invention a pour objet un système de freins à servofrein électrique du type décrit ci-dessus, caractérisé en ce que un ressort spiral, monté coaxialement à l'arbre portant le pignon de la crémaillère et le pignon de la transmission à vis du moteur, s'appuie par une
25 extrémité sur l'arbre et par son autre extrémité sur le boîtier du servofrein, de façon à exercer un couple de rappel sur le piston de servofrein par l'intermédiaire de l'arbre et du pignon droit engrené avec la crémaillère, pour repousser le piston d'actionneur en position de repos.

Ce servofrein présente l'avantage d'un encombrement réduit
30 par la suppression du ressort hélicoïdal entourant l'avant du servofrein en amont de la jonction avec le cylindre de servofrein dans lequel se déplace le piston primaire commandé par la tige de poussée. La suppression du ressort hélicoïdal permet ainsi de réduire considérablement les dimensions du boîtier à l'avant du servofrein et de rapprocher le moteur électrique de ce boîtier en réduisant la longueur de l'arbre portant le pignon
35 engrénant avec la crémaillère du piston d'actionnement.

Cette réduction importante de l'encombrement est liée d'une part à l'encombrement très faible d'un ressort spiral par rapport à

celui d'un ressort hélicoïdal pour le même travail élastique et d'autre part, au fait de supprimer l'emplacement en soi encombrant, d'implantation du ressort hélicoïdal au profit d'un encombrement intégré au voisinage de l'arbre à vis pour le ressort spiral.

5 Cette réduction importante d'encombrement est une réduction non seulement de l'encombrement global ou du boîtier du servofrein mais également une réduction des parties intermédiaires situées à l'intérieur du contour global. Cela se traduit par une diminution particulièrement significative du volume du boîtier du servofrein en tant que tel et
10 donc par une réduction importante du poids du servofrein.

 Suivant une autre caractéristique avantageuse, le ressort spiral de rappel est installé sur l'arbre dépassant de la roue à vis, et logé dans le faible agrandissement d'un boîtier au-dessus de la roue à vis. Par sa section, ce boîtier ne dépasse pas en encombrement la forme requise
15 pour loger la roue à vis et la vis qui l'entraîne.

 Bien que le ressort spiral puisse être installé à un autre emplacement sur l'arbre, par exemple au-delà de l'extrémité opposée à celle portant la roue à vis, il est préférable pour des raisons de montage, que le ressort spiral se situe au-dessus de la roue à vis. De façon générale
20 selon l'invention, le ressort spiral attaque directement l'arbre portant le pignon de la crémaillère.

 Suivant une autre caractéristique avantageuse, le servofrein est constitué par un ensemble jumelé formé de deux moteurs attaquant les deux côtés du piston d'actionneur par l'intermédiaire d'une transmis-
25 sion et une crémaillère respective.

 De façon plus précise, le servofrein comporte deux ensembles d'entraînement, jumelés composés chacun d'une crémaillère portée par le piston d'actionneur engrenant avec un pignon droit porté par un arbre d'entraînement monté dans des paliers et relié à une roue à vis en-
30 grenant avec une vis portée par l'arbre de sortie d'un moteur électrique, et l'arbre traverse cette roue à vis pour porter le ressort spiral.

Dessins

 La présente invention sera décrite de manière plus détaillée à l'aide d'un mode de réalisation représenté dans les dessins annexés
35 dans lesquels :

- la figure 1 est une vue schématique d'un système de freins à servofrein électrique selon l'état de la technique,

- la figure 2 est une vue schématique d'un système de freins à servofrein électrique selon l'invention.

Description d'un mode de réalisation de l'invention

Selon la figure 2, l'invention a pour objet un système de freins équipé d'un servofrein électrique 100 actionnant un maître-cylindre de frein 120 par l'intermédiaire d'une tige de poussée 130 entraînée par le servofrein 100. Le servofrein 100 est commandé par la tige de commande 150 reliée à la pédale de frein 151 par l'intermédiaire d'une liaison mécanique constituée de tringles 152 non détaillées.

Le maître-cylindre 120 est figuré comme un maître-cylindre simple avec un piston 121 et le circuit de freins relié ici à l'unique sortie 122 représentée. En fait, le maître-cylindre est habituellement un maître-cylindre tandem à deux pistons, un piston primaire et un piston secondaire commandant chacun la pression du liquide de frein dans son circuit de freins.

Le servofrein 100 se compose d'un boîtier 110 de forme complexe, logeant dans sa partie située dans l'axe d'actionnement (xx) du maître-cylindre, un piston d'actionneur 140 muni d'une crémaillère 141 sur une face ou sur deux faces ; la ou les crémaillères sont elles mêmes alignées sur l'axe d'actionnement (xx). La crémaillère 141 coopère avec un pignon droit 142 porté par un arbre 143 logé par son extrémité 143a dans un palier à roulement à aiguilles 144a.

La partie intermédiaire 143b est montée dans le palier à roulement à billes 143c.

L'arbre 143 est solidaire d'une roue à vis 145 qui engrène avec une vis 162 portée par l'arbre de sortie 161 d'un moteur électrique 160. La transmission formée par la vis 162 et la roue à vis 145 est réversible.

L'arbre 143 dépasse au-delà de la roue à vis 145 et porte un ressort de rappel en forme de ressort spiral 146 dont une extrémité est solidaire de l'extrémité 143c de l'arbre 143, et l'autre solidaire d'un point fixe du boîtier 110. Le ressort 146 agit comme ressort de rappel dans le sens opposé au sens d'actionnement du piston 140 et du maître-cylindre 120 par le moteur 160 et la ligne de transmission en aval de celui-ci jusqu'à la crémaillère 141.

Lorsque le moteur 160 n'est pas alimenté, le ressort spiral 146 rappelle le pignon droit 142 et la roue à vis 145 tourne dans le sens

opposé du fait de son engrenement avec la vis 162 qui fait tourner librement le moteur non alimenté, en sens inverse.

L'exemple décrit ci-dessus est celui d'un servofrein comportant une seule crémaillère et une seule ligne de transmission entre le moteur électrique et la crémaillère constituée par un seul moteur 160, une
5 seule vis 162, une seule roue à vis 145 et un seul arbre de transmission 143 portant un seul pignon droit 142.

Mais il est également envisageable de réaliser un servofrein à deux moteurs jumelés entraînant deux crémaillères situées sur les côtés
10 opposés du piston d'actionneur, toujours parallèlement à la direction d'action (xx). Chaque crémaillère coopère alors avec un pignon droit porté par un arbre d'entraînement lui-même monté dans des paliers et relié dans le sens de son entraînement à une roue à vis engrenant avec une vis portée par l'arbre de sortie d'un second moteur, jumelé au premier mo-
15 teur. On a une vis commune entre deux roues à vis engrenant de manière synthétique chaque arbre dépasse de la roue à vis et porte un ressort spiral, agissant dans le sens du rappel du piston d'actionneur. Cette variante à deux entraînements jumelés, symétriques, n'est pas représentée.

La figure 2 montre le boîtier du servofrein connu tracé en traits interrompus au dessus du tracé du boîtier du servofrein selon
20 l'invention. L'invention permet non seulement une réduction de la longueur hors tout (L) et de la hauteur hors tout (H) mais également une réduction importante de volume du boîtier 110 dans ses parties intermédiaires.

La réduction d'encombrement du servofrein, c'est-à-dire de son boîtier se traduit par une réduction de la longueur de la tige de poussée 130 puisque le logement du ressort hélicoïdal de rappel est supprimé
25 ce qui permet de rapprocher le maître-cylindre du piston d'actionneur.

La suppression pratique du volume du ressort hélicoïdal de rappel permet également de réduire la longueur du boîtier reliant la
30 transmission à roue à vis et le moteur électrique 160 du pignon 142 engrenant avec la crémaillère 141. L'augmentation du volume de la partie de boîtier logeant la roue à vis 145 et le ressort spiral 146, ne correspond pratiquement pas à une augmentation de l'encombrement dans cette di-
35 rection et la partie du logement recevant le ressort spiral, a le même encombrement que la partie du logement de la roue à vis puisque le ressort spiral bénéficie du diamètre disponible à l'intérieur du boîtier du fait de la présence de la roue à vis.

La réduction globale de la forme du boîtier du servofrein entraîne une diminution importante du volume de la matière c'est-à-dire du poids ce qui est particulièrement avantageux.

L'invention s'applique de manière générale au domaine des
5 freins hydroélectriques de véhicules automobiles.

NOMENCLATURE DES ELEMENTS PRINCIPAUX

	1	Servofrein électrique connu
	2	Maître cylindre
5	2a	Sortie du maître cylindre
	3	Tige de poussée
	4	Piston primaire
	5	Tige de commande
	6	Pédale de frein
10		
	10	Boîtier
	11	Piston d'actionneur
	11a	Crémaillère
	11b	Face du piston d'actionneur
15	12	Pignon droit
	13	Arbre
	14	Roue à vis
	15	Vis
	16	Moteur électrique
20	16a	Arbre de sortie du moteur
	17	Ressort hélicoïdal de rappel
	18	Chambre
	100	Servofrein selon l'invention
25	110	Boîtier du servofrein
	120	Maître cylindre
	121	Piston du maître cylindre
	122	Sortie du maître cylindre
30		
	130	Tige de poussée
	140	Piston d'actionneur
	141	Crémaillère
35	142	Pignon droit
	143	Arbre
	143a	Extrémité de l'arbre 143
	143b	Partie intermédiaire de l'arbre 143

	143c	Extrémité de l'arbre 143
	144a	Palier à roulement à aiguilles
	144b	Palier à roulement à billes
	145	Roue à vis
5	146	Ressort spiral
	150	Tige de commande
	151	Pédale de frein
	152	Tringlerie
10		
	160	Moteur électrique
	161	Arbre de sortie
	162	Vis
15	(xx)	Axe d'actionnement
	H	Hauteur
	L	Longueur

REVENDICATIONS

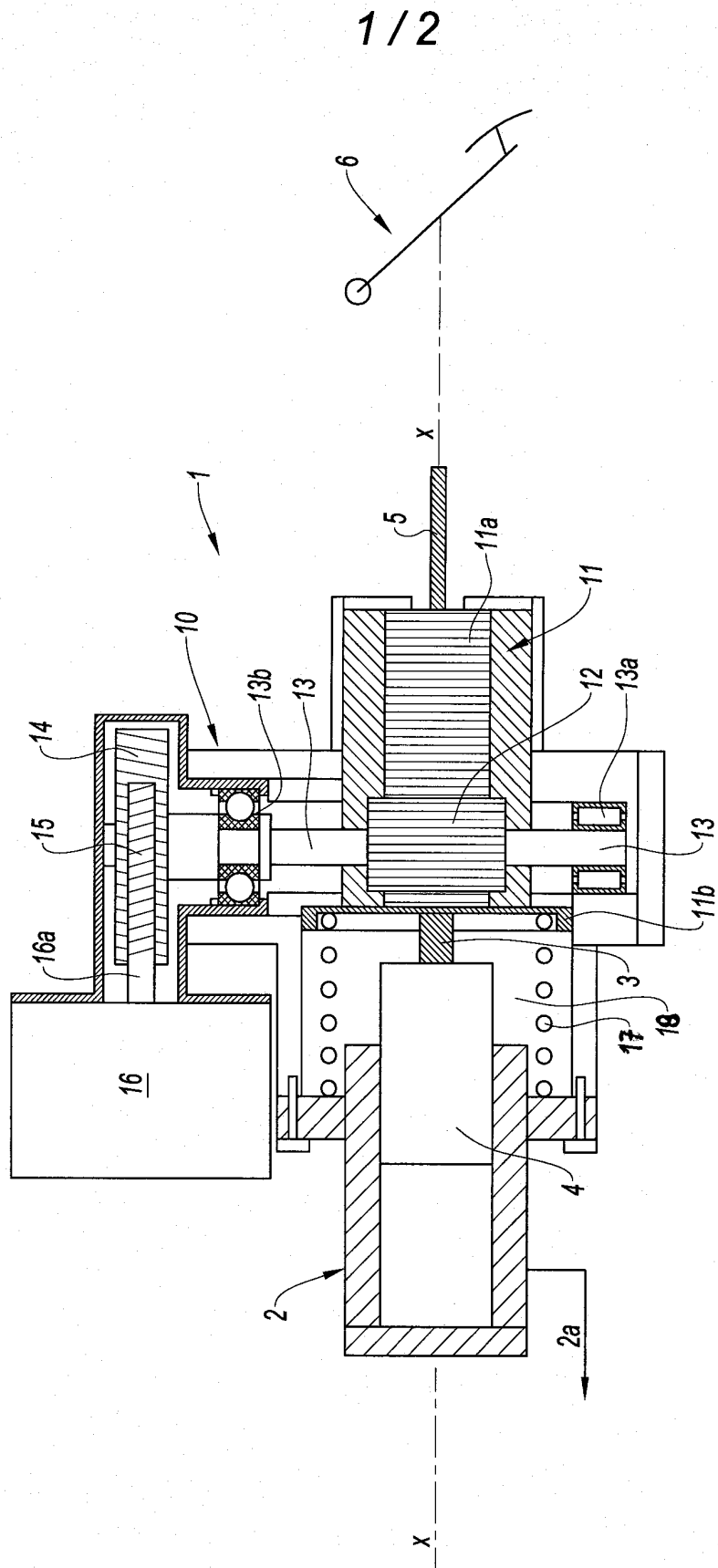
1°) Système de freins à servofrein électrique comportant un servofrein agissant de façon commandée sur le maître-cylindre par une tige de poussée entraînée par le servofrein et actionnant le piston primaire du maître-cylindre, le servofrein étant relié par un piston plongeur à la tige de commande de la pédale de frein,

le servofrein comportant un piston d'actionneur commandé par un moteur électrique par l'intermédiaire d'un entraînement à crémaillère composé d'au moins une crémaillère portée par le piston d'actionneur et engrenant avec un pignon droit porté par un axe fixe monté dans des paliers et solidaire d'une roue à vis engrenant avec une vis à la sortie du moteur d'entraînement,

système de freins caractérisé en ce que
un ressort spiral (146), monté coaxialement à l'arbre (143) portant le pignon (142) de la crémaillère (141) et le pignon (145) de la transmission à vis du moteur (160), s'appuie par une extrémité sur l'arbre (143) et par son autre extrémité sur le boîtier (110) du servofrein, de façon à exercer un couple de rappel sur le piston de servofrein (121) par l'intermédiaire de l'arbre (143) et du pignon droit (142) engrené avec la crémaillère (141), pour repousser le piston d'actionneur (140) en position de repos.

2°) Système de freins selon la revendication 1, caractérisé en ce que
le ressort spiral (146) est installé sur l'arbre (143) au-delà de la roue à vis (145).

3°) Système de freins selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'
il comporte deux ensembles d'entraînement, jumelés composés chacun d'une crémaillère (141) portée par le piston d'actionneur (140) engrenant avec un pignon droit (142) porté par un arbre d'entraînement (143) monté dans des paliers et relié à une roue à vis (145) engrenant avec une vis (162) portée par l'arbre de sortie d'un moteur électrique (160), et l'arbre (143) traverse cette roue à vis (145) pour porter le ressort spiral (146), dont une extrémité est reliée à un point fixe du boîtier (140) et l'autre extrémité est reliée à l'arbre (143).



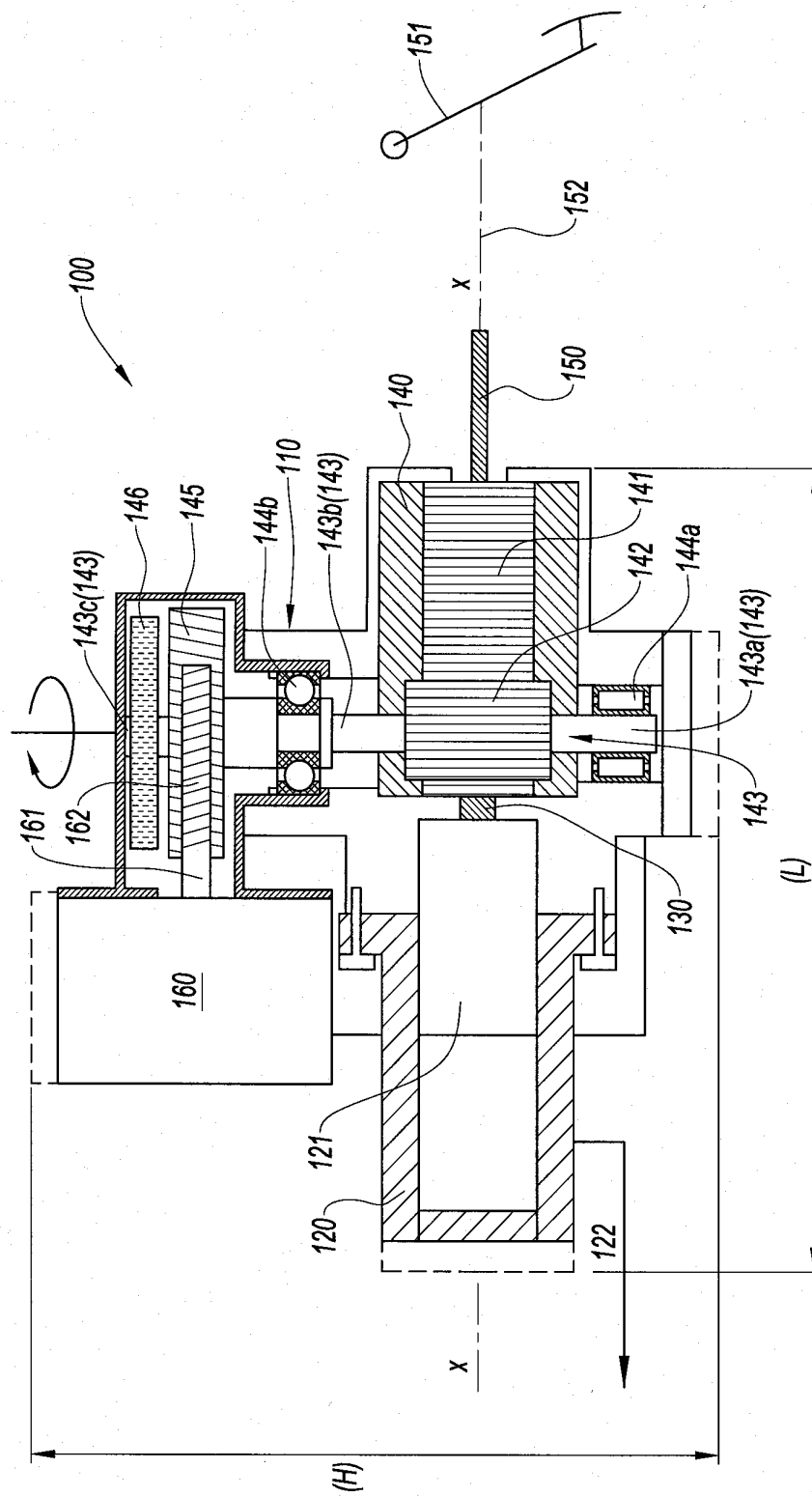


Fig. 2



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

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

N° d'enregistrement
national

FA 744737
FR 1004986

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	WO 2010/069658 A2 (BOSCH GMBH ROBERT [DE]; VOLLERT HERBERT [DE]; WEIBERLE REINHARD [DE]) 24 juin 2010 (2010-06-24) * le document en entier *	1	B60T13/74
A	FR 2 879 544 A1 (BOSCH GMBH ROBERT [DE]) 23 juin 2006 (2006-06-23) * le document en entier *	1	
A	FR 2 860 474 A1 (BOSCH GMBH ROBERT [DE]) 8 avril 2005 (2005-04-08) * le document en entier *	1	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B60T
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
21 avril 2011		Beckman, Tycho	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		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	
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			

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1004986 FA 744737**

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 **21-04-2011**

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
WO 2010069658 A2	24-06-2010	DE 102008054852 A1	01-07-2010
FR 2879544 A1	23-06-2006	DE 102004060907 A1	06-07-2006
FR 2860474 A1	08-04-2005	AUCUN	