

①⑨ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①① N° de publication :

2 970 932

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

②① N° d'enregistrement national :

11 50714

⑤① Int Cl⁸ : B 62 D 25/14 (2012.01)

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②② Date de dépôt : 31.01.11.

③③ Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 03.08.12 Bulletin 12/31.

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

⑥⑥ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

⑦① Demandeur(s) : FAURECIA INTERIEUR INDUSTRIE
Société en nom collectif — FR.

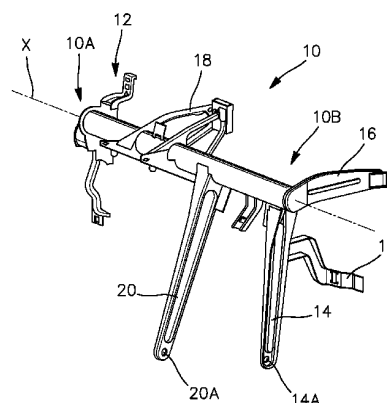
⑦② Inventeur(s) : BAUDART LAURENT.

⑦③ Titulaire(s) : FAURECIA INTERIEUR INDUSTRIE
Société en nom collectif.

⑦④ Mandataire(s) : CABINET LAVOIX.

⑤④ TRAVERSE DE TABLEAU DE BORD DE VEHICULE AUTOMOBILE, NOTAMMENT POUR UN TABLEAU DE
BORD DEGAGE DU COTE PASSAGER.

⑤⑦ La traverse (10) s'étend le long d'un axe longitudinal
(X) entre une première extrémité latérale (10A), comprenant
des moyens de fixation (12) destinés à être fixés à un mon-
tant latéral avant du véhicule automobile, et une seconde
extrémité latérale (10B), comportant un premier jambage
(14) destiné à être fixé à un plancher du véhicule automobi-
le. La traverse (10) comporte un second jambage (20) des-
tiné à être fixé au plancher du véhicule automobile, agencé
entre la première extrémité latérale (10A) et la seconde ex-
trémité latérale (10B) dans la direction de l'axe longitudinal
(X).



FR 2 970 932 - A1



Traverse de tableau de bord de véhicule automobile, notamment pour un tableau de bord dégagé du côté passager

La présente invention concerne une traverse de tableau de bord de véhicule automobile, notamment pour un tableau de bord dégagé du côté passager.

5 On connaît déjà dans l'état de la technique, notamment d'après DE 202 19 491, une traverse de tableau de bord adaptée pour un tableau de bord dégagé du côté passager. Une telle traverse s'étend le long d'un axe longitudinal entre une première extrémité latérale, comprenant des moyens de fixation destinés à être fixés à un montant latéral avant du véhicule (également appelé pilier A), et une seconde extrémité latérale, comportant un jambage destiné à être fixé à un plancher du véhicule.

10 Une telle traverse ne présente généralement pas un comportement satisfaisant en cas de choc contre le véhicule automobile, du fait que la fixation du jambage ne résiste généralement pas de manière suffisante à l'effort du choc.

L'invention a notamment pour but de remédier à cet inconvénient, en fournissant
15 une traverse de tableau de bord présentant un comportement satisfaisant en cas d'impact.

A cet effet, l'invention a notamment pour objet une traverse de tableau de bord de véhicule automobile, s'étendant le long d'un axe longitudinal entre une première extrémité latérale, comprenant des moyens de fixation destinés à être fixés à un montant latéral avant du véhicule automobile, et une seconde extrémité latérale, comportant un premier jambage destiné à être fixé à un plancher du véhicule automobile, caractérisé en ce que la traverse comporte un second jambage destiné à être fixé au plancher du véhicule automobile, agencé entre la première extrémité latérale et la seconde extrémité latérale dans la direction de l'axe longitudinal.

25 Le second jambage permet de former un appui supplémentaire pour la traverse, si bien que cette traverse est mieux stabilisée et ainsi apte à présenter le comportement requis pour une traverse de tableau de bord en cas de choc du véhicule automobile.

Une traverse selon l'invention peut comporter en outre l'une ou plusieurs des caractéristiques suivantes, prises seules ou selon toutes les combinaisons techniquement
30 possibles :

- le second jambage est décalé angulairement par rapport au premier jambage autour de l'axe longitudinal, de manière à former un angle non nul avec ce premier jambage ;

- les premier et second jambages sont agencés de sorte que, lorsque la traverse
35 est rapportée sur un véhicule automobile, l'un des premier et second jambages s'étend

vers l'avant du véhicule automobile, alors que l'autre des premier et second jambages s'étend vers l'arrière du véhicule automobile ;

- les premier et second jambages sont agencés de sorte que, lorsque la traverse est rapportée sur un véhicule automobile, le premier jambage s'étend vers l'avant du véhicule automobile, et le second jambage s'étend vers l'arrière du véhicule automobile ;

- le second jambage est décalé par rapport au premier jambage le long de l'axe longitudinal, de manière à définir une distance non nulle entre ces premier et second jambages ;

- le premier jambage comporte des premiers moyens de fixation sur le plancher du véhicule, et le second jambage comporte des seconds moyens de fixation sur le plancher du véhicule, les premiers et seconds moyens de fixation étant agencés de façon à se trouver dans un même plan horizontal lorsque la traverse est rapportée sur un véhicule automobile ; et

- le premier jambage comporte un élément de liaison avec un tablier du véhicule automobile.

L'invention concerne également un tableau de bord de véhicule automobile, du type comportant une partie dégagée côté passager, comprenant une traverse telle que définie précédemment.

L'invention concerne enfin un véhicule automobile comprenant :

- une traverse telle que définie précédemment,

- au moins un montant latéral avant, auquel est fixé la première extrémité latérale de la traverse, et

- un plancher, auquel sont fixés les premier et second jambages.

Avantageusement, le plancher comporte un tunnel central, notamment un tunnel de transmission, les premier et second jambages étant fixés sur ce tunnel.

L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description qui va suivre, donnée uniquement à titre d'exemple et faite en se référant aux figures annexées, parmi lesquelles :

- la figure 1 est une vue en perspective d'une traverse de tableau de bord selon un exemple de mode de réalisation de l'invention ;

- la figure 2 est une vue de profil de la traverse de la figure 1.

On a représenté sur les figures une traverse 10 de tableau de bord de véhicule automobile.

La traverse 10 s'étend le long d'un axe longitudinal X entre une première extrémité latérale 10A et une seconde extrémité latérale 10B.

La première extrémité latérale comporte des moyens de fixation 12, de type classique, destinés à être fixés à un montant latéral avant du véhicule automobile, également appelé « pilier A ».

Par ailleurs, la seconde extrémité latérale 10B comporte un premier jambage 14, destiné à être fixé à un plancher du véhicule automobile, notamment à un tunnel central de ce plancher. On rappelle qu'un tunnel central est une partie centrale du plancher de l'habitacle du véhicule, généralement bombée de façon à rigidifier le plancher et/ou à laisser libre, sous ce plancher, un canal pour le passage d'une ligne d'échappement ou d'un arbre de transmission du véhicule automobile, auquel cas le tunnel est aussi nommé « tunnel de transmission ».

De manière optionnelle, le premier jambage 14 présente une barre de fixation 15 sur un tablier du véhicule automobile. Cet élément de liaison 15 permet d'augmenter non seulement la résistance de la traverse 10 en cas de choc, mais aussi d'augmenter la rigidité du tableau de bord fixé sur cet élément de liaison 15 ou sur le premier jambage 14, afin d'améliorer la qualité perçue pour le passager.

De manière classique, la traverse 10 comporte également des premiers 16 et seconds 18 de bras de fixation sur une traverse inférieure de baie du véhicule automobile.

On rappelle qu'une traverse inférieure de baie est une traverse s'étendant entre les montants latéraux avant du véhicule automobile, en avant de la traverse 10 de tableau de bord, à proximité d'une extrémité inférieure d'un pare-brise du véhicule automobile.

Par exemple, le premier bras de fixation est agencé à la seconde extrémité 10B de la traverse 10, et le second bras de fixation est agencé entre les premières 10A et secondes 10B extrémités de la traverse 10, au niveau d'une colonne de direction du véhicule automobile.

La traverse 10 comporte également un second jambage 20 destiné à être fixé au plancher du véhicule automobile, notamment au tunnel, agencée entre la première extrémité latérale 10A et la seconde extrémité latérale 10B dans la direction de l'axe longitudinal X.

Afin d'assurer une bonne stabilisation de la traverse 10, le second jambage 20 est décalé angulairement par rapport au premier jambage 14 autour de l'axe longitudinal X, de façon à former un angle non nul avec ce premier jambage 14.

Avantageusement, lorsque la traverse 10 est rapportée sur le véhicule automobile, l'un des premier 14 et second 20 jambages, de préférence le premier jambage 14, s'étend vers l'avant du véhicule automobile, alors que l'autre des premier 14 et second 20 jambages, de préférence le second jambage 20, s'étend vers l'arrière du véhicule automobile.

En d'autres termes, comme cela est représenté sur la figure 2, en considérant un plan P vertical passant par l'axe longitudinal X, les premiers 14 et seconds 20 jambages s'étendent de part et d'autre de ce plan P. On réalise ainsi une stabilisation optimale de la traverse 10.

5 Afin d'assurer un bon comportement vibratoire de la traverse 10, le second jambage 20 est décalé par rapport au premier jambage 14 suivant l'axe longitudinal X, de façon à définir une distance non nulle entre ces premier 14 et second 20 jambages. Cet agencement permet par ailleurs de diminuer l'inertie de la traverse 10.

10 On notera que le premier jambage 14 comporte des premiers moyens de fixation 14A, comprenant par exemple un orifice par lequel il est destiné à passer une vis. De même, le second jambage 20 comporte des seconds moyens de fixation 20A comprenant également un orifice pour le passage d'une vis.

15 De préférence, les orifices des premiers 14A et seconds 20A moyens de fixation sont prévus dans un même plan horizontal H perpendiculaires au plan vertical P. A cet effet, le second jambage 20 présente par exemple une longueur supérieure à celle du premier jambage 14, comme cela est représenté sur la figure 2.

20 La traverse 10 est adaptée pour équiper un tableau de bord comportant une partie dégagée du côté passager, tout en présentant une efficacité similaire à celle d'une traverse de tableau de bord s'étendant entre les deux montants latéraux avant du véhicule automobile.

On notera que l'invention n'est pas limitée au mode de réalisation précédemment décrit, on pourrait présenter diverses variantes sans sortir du cadre des revendications.

REVENDICATIONS

1. Traverse (10) de tableau de bord de véhicule automobile, s'étendant le long d'un axe longitudinal (X) entre une première extrémité latérale (10A), comprenant des moyens de fixation (12) destinés à être fixés à un montant latéral avant du véhicule automobile, et une seconde extrémité latérale (10B), comportant un premier jambage (14) destiné à être fixé à un plancher du véhicule automobile, caractérisé en ce que la traverse (10) comporte un second jambage (20) destiné à être fixé au plancher du véhicule automobile, agencé entre la première extrémité latérale (10A) et la seconde extrémité latérale (10B) dans la direction de l'axe longitudinal (X).

2. Traverse (10) de tableau de bord selon la revendication 1, dans lequel le second jambage (20) est décalé angulairement par rapport au premier jambage (14) autour de l'axe longitudinal (X), de manière à former un angle non nul avec ce premier jambage (14).

3. Traverse (10) de tableau de bord selon la revendication 2, dans laquelle les premier (14) et second (20) jambages sont agencés de sorte que, lorsque la traverse (10) est rapportée sur un véhicule automobile, l'un des premier (14) et second (20) jambages s'étend vers l'avant du véhicule automobile, alors que l'autre des premier (14) et second (20) jambages s'étend vers l'arrière du véhicule automobile.

4. Traverse (10) de tableau de bord selon la revendication 3, dans laquelle les premier (14) et second (20) jambages sont agencés de sorte que, lorsque la traverse (10) est rapportée sur un véhicule automobile, le premier jambage (14) s'étend vers l'avant du véhicule automobile, et le second jambage (20) s'étend vers l'arrière du véhicule automobile.

5. Traverse (10) de tableau de bord selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel le second jambage (20) est décalé par rapport au premier jambage (14) le long de l'axe longitudinal (X), de manière à définir une distance non nulle entre ces premier (14) et second (20) jambages.

6. Traverse (10) de tableau de bord selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans laquelle le premier jambage (14) comporte des premiers moyens de fixation (14A) sur le plancher du véhicule, et le second jambage (20) comporte des seconds moyens de fixation (20A) sur le plancher du véhicule, les premiers (14A) et seconds (20A) moyens de fixation étant agencés de façon à se trouver dans un même plan horizontal (H) lorsque la traverse (10) est rapportée sur un véhicule automobile.

7. Traverse (10) de tableau de bord selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans laquelle le premier jambage (14) comporte un élément de liaison avec un tablier du véhicule automobile.

5 8. Tableau de bord de véhicule automobile, du type comportant une partie dégagée côté passager, comprenant une traverse (10) selon l'une quelconque des revendications 1 à 7.

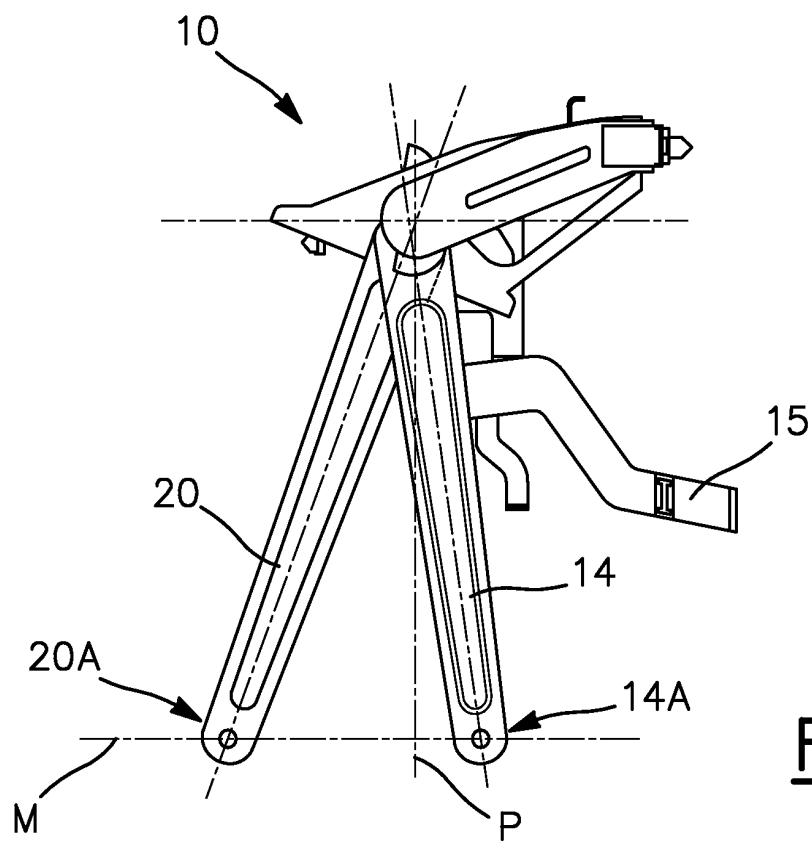
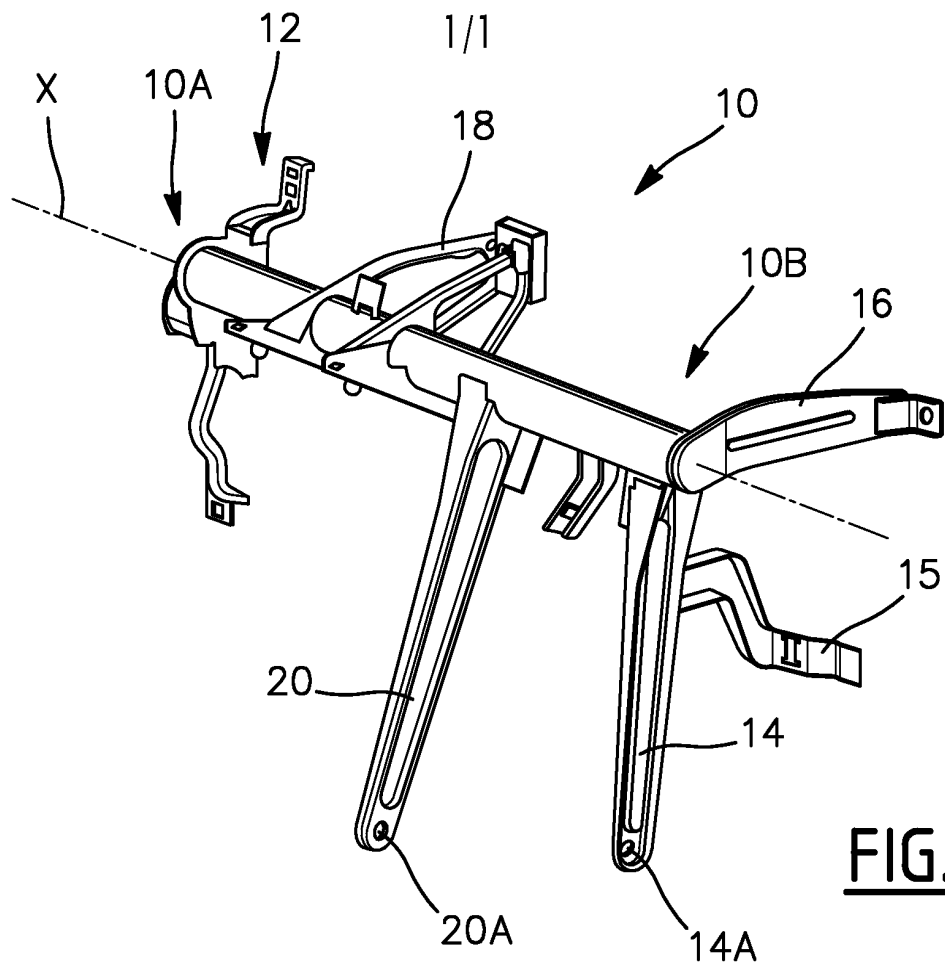
9. Véhicule automobile, comprenant :

- une traverse (10) selon l'une quelconque des revendications 1 à 7,
- au moins un montant latéral avant, auquel est fixé la première extrémité latérale

10 de la traverse, et

- un plancher, auquel sont fixés les premier et second jambages.

10. Véhicule automobile selon la revendication 9, dans lequel le plancher comporte un tunnel central, notamment un tunnel de transmission, les premier (14) et second (20) jambages étant fixés sur ce tunnel.





RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

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

N° d'enregistrement
national

FA 747493
FR 1150714

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		
X	DE 100 40 824 A1 (HONDA MOTOR CO LTD [JP]) 15 mars 2001 (2001-03-15)	1,5,6, 8-10	B62D25/14
Y	* figures 1-3,9 * * colonne 3, ligne 14 - ligne 56 *	7	
Y	EP 2 112 054 A1 (DURA AUTOMOTIVE BODY & GLASS [DE]) 28 octobre 2009 (2009-10-28)	7	
A	* figure * * alinéa [0014] - alinéa [0017] *	1,8,9	
X	US 2008/048470 A1 (VICAN RUDY M [US]) 28 février 2008 (2008-02-28)	1,5-10	
X	EP 0 990 578 A2 (PROGRESS WERK OBERKIRCH AG [DE]) 5 avril 2000 (2000-04-05)	1,5,6, 8-10	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B62D
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
24 août 2011		Westland, Paul	
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 1150714 FA 747493**

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 **24-08-2011**

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
DE 10040824	A1	15-03-2001	JP 3734651 B2	11-01-2006
			JP 2001063628 A	13-03-2001
			US 6450533 B1	17-09-2002

EP 2112054	A1	28-10-2009	DE 102008026138 A1	29-10-2009

US 2008048470	A1	28-02-2008	DE 102007038940 A1	13-03-2008

EP 0990578	A2	05-04-2000	AT 213708 T	15-03-2002
			DE 19845146 A1	13-04-2000
			ES 2172271 T3	16-09-2002
			US 6391470 B1	21-05-2002
