

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
COURBEVOIE

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

3 040 969

②1 N° d'enregistrement national : 15 58464

⑤1 Int Cl⁸ : B 62 D 25/20 (2017.01)

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 11.09.15.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 17.03.17 Bulletin 17/11.

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

⑥0 Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

Demande(s) d'extension :

⑦1 Demandeur(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMO-
BILES SA Société anonyme — FR.

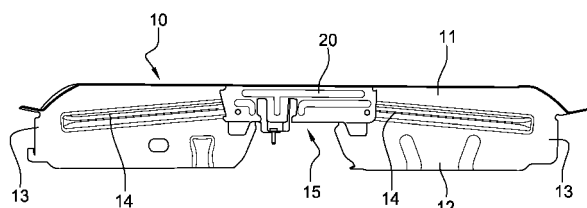
⑦2 Inventeur(s) : JAUMONT PATRICK et PORET JEAN
YVES.

⑦3 Titulaire(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
SA Société anonyme.

⑦4 Mandataire(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMO-
BILES SA Société anonyme.

⑤4 STRUCTURE DE VEHICULE COMPORTENT UN RENFORT DE PLANCHE A TALON ET VEHICULE
COMPORTANT UNE TELLE STRUCTURE.

⑤7 La présente invention concerne une structure de véhi-
cule comportant un plancher d'assise, un plancher avant po-
sitionné plus bas que le plancher d'assise et une planche à
talon qui est reliée par son bord supérieur (11) au plancher
d'assise, par son bord inférieur (12) au plancher avant, le
plancher avant comportant une partie relevée, qui forme un
tunnel, qui est reliée à la planche à talon (10), ladite planche
à talon (10) comportant une partie de plus faible hauteur
(15) de forme complémentaire à ladite partie relevée, ladite
structure du véhicule comportant aussi une pièce de renfort
(20) qui forme une doublure d'au moins une partie (15) de la
planche à talon (10), caractérisée en ce que ladite pièce de
renfort (20) s'étend essentiellement le long de la partie de
plus faible hauteur (15) de la planche à talon (10).



FR 3 040 969 - A1



STRUCTURE DE VEHICULE COMPORTENT UN RENFORT DE PLANCHE A TALON ET VEHICULE COMPORTANT UNE TELLE STRUCTURE

L'invention concerne une structure de véhicule qui comporte une planche à talon et une pièce de renfort qui forme une doublure d'au moins une partie de la planche à talon. Elle concerne aussi un véhicule qui comporte une structure
5 comportant une telle pièce de renfort.

Généralement, les véhicules comportent un plancher avant et un plancher d'assise, le plancher d'assise étant surélevé par rapport au plancher avant du véhicule et forme un support pour l'assise des passagers arrières du véhicule. Le
10 plancher d'assise est relié au plancher avant par une planche à talon, sensiblement verticale et s'étendant sur toute la largeur de l'habitacle du véhicule. La planche à talon est fixée par ses bords latéraux aux longerons du véhicule, par son bord inférieur au plancher avant et par son bord supérieur au plancher d'assise. Le plancher avant comporte une partie relevée, qui forme un tunnel, qui
15 se prolonge jusqu'à la planche à talon. La planche à talon comportant une partie de plus faible hauteur, qui présente une forme complémentaire au tunnel. En cas de choc latéral, une partie des efforts transitent par la planche à talon. L'évolution des réglementations impose que les véhicules résistent à des chocs latéraux de plus en plus sévères. Afin d'augmenter la capacité de la planche à talon à faire
20 passer des efforts et pour limiter les déformations de ladite planche à talon, notamment le flambage ainsi que des torsions suivant l'axe transversal du véhicule, il est connu de placer une pièce de renfort qui s'étend sur toute la largeur de la planche à talon. Cette pièce de renfort s'étend généralement d'un longeron à l'autre, en formant, entre autre, une doublure de la partie de plus faible hauteur.

25 La figure 1 montre un plancher de véhicule tel que divulgué dans le document US5641194 qui comporte une telle planche à talon 1, reliée par son bord inférieur au plancher avant 2, par son bord supérieur au plancher d'assise 3 et par ces bords latéraux aux longerons 4. Un profilé 5 est fixé derrière la planche à talon 1, sur la face de la planche à talon 1 orientée vers l'extérieur de l'habitacle
30 du véhicule, dite aussi face arrière et qui forme un corps creux 6 qui s'étend sur toute la largeur de la planche à talon 1. Une partie relevée 7 du plancher avant 2 forme un tunnel qui se prolonge jusqu'à la planche à talon 1. La planche à talon 1,

qui présente une forme complémentaire au tunnel 7, présente une partie de plus faible hauteur 8 qui présente une moindre résistance en cas de choc latéral. Le profilé 5, en s'étendant sur toute la longueur de la planche à talon 1, renforce la planche à talon 1 et en particulier la partie de plus faible hauteur 8. Mais un tel profilé 5 crée un volume sur toute la largeur de la planche à talon 1, diminuant le volume disponible sous la plancher d'assise 3, dans lequel est généralement installé un réservoir à carburant. Un tel profilé 5, de par sa longueur importante, alourdi aussi la structure du véhicule.

La présente invention a pour but d'avoir une structure qui comporte une planche à talon renforcée pour répondre aux normes et réglementations concernant le choc latéral. Cette invention limite l'augmentation de la masse de la structure du véhicule, tout en limitant l'augmentation du volume occupé par le renfort de la planche à talon sous le plancher d'assise.

La présente invention concerne une structure de véhicule qui comporte un plancher d'assise, un plancher avant positionné plus bas que le plancher d'assise et une planche à talon qui est reliée par son bord supérieur au plancher d'assise, par son bord inférieur au plancher avant. Le plancher avant comporte une partie relevée, qui forme un tunnel, qui est reliée à la planche à talon. La planche à talon comporte une partie de plus faible hauteur de forme complémentaire à la partie relevée du plancher avant. La structure du véhicule comportant aussi une pièce de renfort qui forme une doublure d'au moins une partie de la planche à talon, telle que ladite pièce de renfort s'étend essentiellement le long de la partie de plus faible hauteur de la planche à talon. La partie de plus faible hauteur de la planche à talon constitue la partie la plus susceptible de se déformer lors d'un choc latéral sur le véhicule, au niveau de la planche à talon, faisant qu'un tel renfort uniquement positionné à cette endroit, renforce la planche à talon sans trop alourdir la structure du véhicule.

Selon une première caractéristique de l'invention, la pièce de renfort s'étend, suivant l'axe transversal du véhicule, sur une longueur inférieure à 20cm de part et d'autre de la partie de plus faible hauteur de la planche à talon. Le but du dimensionnement d'une telle pièce de renfort est d'avoir des zones de jonction par points de soudures avec la planche à talon qui soient positionnées de chaque côté de la partie de plus faible hauteur de la planche à talon, sans pour autant trop

s'étendre pour ne pas alourdir inutilement la structure du véhicule. Une telle zone de jonction doit donc s'étendre sur au plus 10 à 20cm de part et d'autre de la partie de plus faible hauteur de la planche à talon.

5 Selon une deuxième caractéristique de l'invention, la structure du véhicule comporte deux longerons qui bordent latéralement le plancher avant, ladite planche à talon étant reliée, par ces bords latéraux, aux deux longerons latéraux. La planche à talon comporte au moins une nervure qui s'étend entre la partie de plus faible hauteur et un des bords latéraux de ladite planche à talon. Préférentiellement, la planche à talon comporte deux nervures, chaque nervure 10 s'étendant entre un des deux côtés latéraux de la partie de plus faible hauteur et le bord latéral correspondant. La pièce de renfort est positionnée entre les deux nervures de la planche à talon. La pièce de renfort et les deux nervures forment un élément de renfort continu se prolongeant du premier bord latéral de la planche à talon vers le second bord latéral.

15 Selon une troisième caractéristique de l'invention et selon un mode de réalisation particulier, suivant l'axe transversal du véhicule, la pièce de renfort est positionnée dans la partie centrale de la planche à talon. La pièce de renfort est solidarisée au moyen de points de soudures sur la face arrière de la planche à talon.

20 L'invention porte aussi sur un véhicule comportant une structure telle que décrite précédemment.

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 dessins annexés, sur lesquels :

- 25
- La figure 1, déjà décrite, représente une vue partielle en perspective, de la structure d'un véhicule comportant une pièce de renfort d'une planche à talon selon l'état de la technique ;
 - La figure 2 représente est une vue arrière d'une planche à talon comportant une pièce de renfort suivant l'invention; et
 - La figure 3 représente est une vue avant de la planche à talon selon 30 l'invention.

Les termes avant, arrière, haut, bas, latéral, sont définis par rapport au véhicule lorsque la planche à talon est installée dans le véhicule. De même, les directions transversale et longitudinale correspondent aux directions transversale et longitudinale du véhicule lorsque la planche à talon est fixée sur le véhicule.

5 La figure 2 représente une vue arrière d'une planche à talon 10 selon l'invention. La planche à talon 10 comporte un bord supérieur 11 destiné à être solidarisé à un plancher d'assise, un bord inférieur 12 destiné à être solidarisé à un plancher avant et des bords latéraux 13 qui sont destinés à être reliés à deux longerons qui bordent latéralement le plancher avant. Le plancher avant
10 comportant une partie relevée, qui forme un tunnel, qui est reliée à la planche à talon 10. La planche à talon 10 comportant une partie de plus faible hauteur 14 de forme complémentaire à la partie relevée du plancher avant. La planche à talon 10 comporte une pièce de renfort 20. La pièce de renfort 20 forme une doublure de la partie arrière de la planche à talon 10 et s'étend essentiellement au voisinage
15 immédiat et le long de la partie de plus faible hauteur 14 de la planche à talon 10. La pièce de renfort 20 est prolongée de chaque côté, le long de la planche à talon 10, par des nervures 15. Chaque nervure 15 est formée par un embouti se prolongeant le long d'un des deux côtés de la planche à talon 10, entre un bord de la partie de plus faible hauteur 14 de la planche à talon 10 et le bord latéral 13
20 correspondant. Les deux extrémités latérales de la pièce de renfort 20 recouvrent en partie une extrémité chacune des deux nervures 15. Des points de soudures sont formés le long de ces zones de recouvrement pour solidariser le renfort 20 à la planche à talon 10. La pièce de renfort 20 et les deux nervures 15 forment ainsi un renfort continu qui se prolonge d'un premier bord latéral 13 de la planche à
25 talon 10 vers le second bord latéral 13.

La figure 3 représente est une vue avant de la planche à talon selon l'invention. Dans cette figure est plus particulièrement visible la forme des deux nervures 15. Les deux nervures 15 se prolongent le long de la planche à talon 10, de part et d'autre de la partie de plus faible hauteur 14. Un tel embouti qui se
30 prolongerait dans la partie de plus faible hauteur 14 de la planche à talon 10, ne pourrait pas remplir correctement son rôle de rigidification et serait techniquement difficilement réalisable du fait de la faible hauteur de matière disponible le long de cette partie de la planche à talon 10. Une telle planche à talon 10 est

généralement réalisée en tôle, par un procédé d'emboutissage. La pièce de renfort 20 est aussi réalisée en tôle, par un procédé d'emboutissage. La pièce de renfort 20 est généralement soudée sur la face arrière de la planche à talon 10. Les deux nervures 15 et la pièce de renfort 20 sont dans un même prolongement
5 afin de créer un renfort continu sur toute la longueur de la planche à talon 10.

Bien entendu, la forme de la planche à talon n'est présentée qu'à titre d'exemple de mode de réalisation et peut être modifiée sans pour autant sortir du cadre de l'invention. Notamment dans la forme des nervures qui se prolongent de part et d'autre de la partie de plus faible hauteur de la planche à talon. La partie
10 relevée du plancher avant est présentée centrée par rapport à l'axe transversal du véhicule, mais peut tout aussi bien être excentrée sans pour autant sortir du cadre de l'invention.

REVENDEICATIONS

1. Structure de véhicule comportant un plancher d'assise (3), un plancher avant (2) positionné plus bas que le plancher d'assise (3) et une planche à talon (10) qui est reliée par son bord supérieur (11) au plancher d'assise (3), par son bord inférieur (12) au plancher avant (2), le plancher avant (2) comportant une partie relevée (6), qui forme un tunnel, qui est reliée à la planche à talon (10), ladite planche à talon (10) comportant une partie de plus faible hauteur (15) de forme complémentaire à ladite partie relevée, ladite structure du véhicule comportant aussi une pièce de renfort (20) qui forme une doublure d'au moins une partie (15) de la planche à talon (10), caractérisée en ce que ladite pièce de renfort (20) s'étend essentiellement le long de la partie de plus faible hauteur (15) de la planche à talon (10).

2. Structure de véhicule selon la revendication 1, caractérisée en ce que la pièce de renfort (20) s'étend, suivant l'axe transversal du véhicule, sur une longueur inférieure à 20 cm de part et d'autre de la partie de plus faible hauteur (15) de la planche à talon (10).

3. Structure de véhicule selon la revendication 1 ou 2, caractérisée en ce que la structure du véhicule comporte deux longerons (4) qui bordent latéralement le plancher avant (2), ladite planche à talon (10) étant reliée, par ces bords latéraux (13), aux deux longerons latéraux (4).

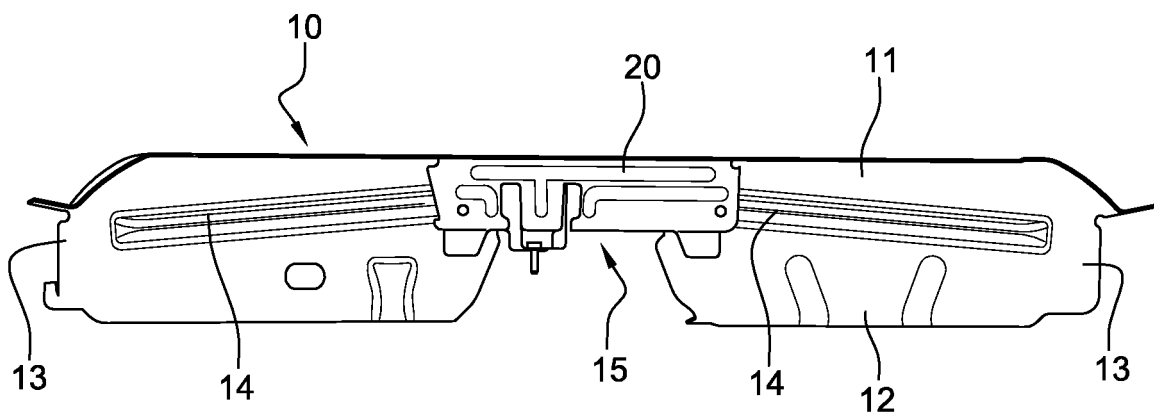
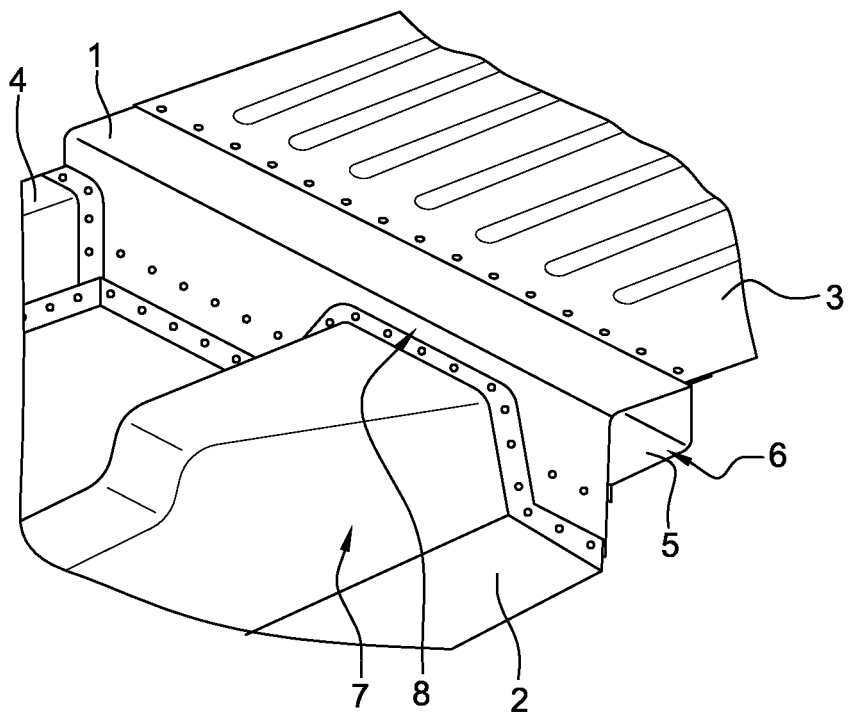
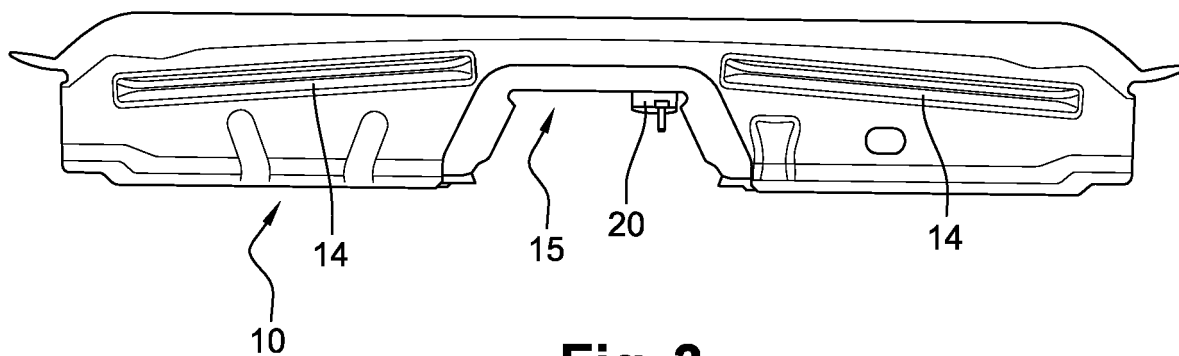
4. Structure de véhicule selon la revendication 3, caractérisée en ce que la planche à talon (10) comporte au moins une nervure (14) qui s'étend entre la partie de plus faible hauteur (15) et un des bords latéraux (13) de ladite planche à talon (10).

5. Structure de véhicule selon la revendication 3 ou 4, caractérisée en ce que la planche à talon (10) comporte deux nervures (14), chaque nervure (14) s'étendant entre un des deux côtés latéraux de la partie de plus faible hauteur (15) et le bord latéral (13) correspondant.

6. Structure de véhicule selon la revendication 5, caractérisée en ce que la pièce de renfort (20) est positionnée entre les deux nervures (14) de la planche à talon (10).

7. Structure de véhicule selon la revendication 5 ou 6, caractérisée en ce que la pièce de renfort (20) et les deux nervures (14) forment un élément de renfort continu se prolongeant du premier bord latéral (13) de la planche à talon (10) vers le second bord latéral (13).
- 5 8. Structure de véhicule selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisée en ce que, selon l'axe transversal du véhicule, la pièce de renfort (20) est positionnée dans la partie centrale de la planche à talon (10).
- 10 9. Structure de véhicule selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisée en ce que la pièce de renfort (20) est solidarisée sur la face arrière de la planche à talon (10).
10. Véhicule comportant une structure suivant l'une quelconque des revendications précédentes.

1/1

Fig. 1**Fig. 2****Fig. 3**



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

N° d'enregistrement national

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

FA 814899
FR 1558464

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	US 5 641 194 A (HONMA MASAYUKI [JP] ET AL) 24 juin 1997 (1997-06-24) * colonne 4, ligne 15 - ligne 26; figures 3a,3b *	1-10	B62D25/20
A	EP 2 390 164 A2 (AUDI AG [DE]) 30 novembre 2011 (2011-11-30) * alinéa [0014] - alinéa [0022]; figures 1-3 *	1-10	
A	JP 2014 162468 A (DAIHATSU MOTOR CO LTD) 8 septembre 2014 (2014-09-08) * figures 3,4 *	1-10	
A	JP 2015 155224 A (DAIHATSU MOTOR CO LTD) 27 août 2015 (2015-08-27) * figure 1 *	1-10	
A	DE 10 2010 049427 A1 (VOLKSWAGEN AG [DE]) 26 avril 2012 (2012-04-26) * alinéa [0030] - alinéa [0039]; figures 1,2 *	1-10	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B62D
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
14 juillet 2016		Burley, James	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		T : théorie ou principe à la base de l'invention	
X : particulièrement pertinent à lui seul		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.	
Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie		D : cité dans la demande	
A : arrière-plan technologique		L : cité pour d'autres raisons	
O : divulgation non-écrite		
P : document intercalaire		& : membre de la même famille, document correspondant	

1

EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1558464 FA 814899**

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 **14-07-2016**

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
US 5641194	A	24-06-1997	DE 19532004 A1	07-03-1996
			GB 2292912 A	13-03-1996
			JP 3422574 B2	30-06-2003
			JP H0872753 A	19-03-1996
			US 5641194 A	24-06-1997
			US 5782525 A	21-07-1998

EP 2390164	A2	30-11-2011	DE 102010021994 A1	01-12-2011
			EP 2390164 A2	30-11-2011

JP 2014162468	A	08-09-2014	AUCUN	

JP 2015155224	A	27-08-2015	AUCUN	

DE 102010049427	A1	26-04-2012	AUCUN	
