

19 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

11 N° de publication :

2 953 169

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

21 N° d'enregistrement national :

09 58445

51 Int Cl⁸ : B 60 N 2/34 (2006.01), B 60 R 5/04

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 27.11.09.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 03.06.11 Bulletin 11/22.

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 :

71 Demandeur(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
SA Société anonyme — FR.

72 Inventeur(s) : RAMES CHRISTIAN.

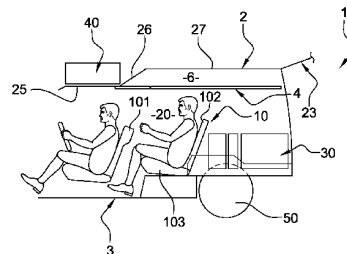
73 Titulaire(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
SA Société anonyme.

74 Mandataire(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
SA.

54 VEHICULE COMPRENANT UN MOYEN DE CLOISONNEMENT DE L'HABITACLE.

57 L'invention concerne un véhicule (1), notamment du
type d'une automobile, dont la structure comprend un pa-
villon (2) et un plancher (3) délimitant respectivement les
parties supérieure et inférieure de l'habitacle (20).

L'invention se caractérise en ce qu'il comprend une cloi-
son (4) mobile et des moyens (5) de liaison de ladite cloi-
son à la structure permettant de disposer la cloison (4) dans une
position haute de coopération avec le pavillon (2), et une po-
sition intermédiaire écartée du pavillon afin de délimiter
avec ce dernier, un compartiment
(6) supérieur de rangement



FR 2 953 169 - A1



Véhicule comprenant un moyen de cloisonnement de l'habitacle.

[0001] La présente invention concerne un véhicule comprenant un moyen de cloisonnement de l'habitacle.

5 [0002] La présente invention concerne un véhicule, notamment du type d'une automobile, dont la structure comprend un pavillon et un plancher délimitant respectivement les parties supérieure et inférieure de l'habitacle.

[0003] Il est connu du document EP-B1-1056622 un véhicule comportant en partie arrière, une tablette amovible et un dossier de banquette articulé de sorte que dans une première configuration du véhicule, le dossier est relevé et la tablette arrière
10 s'étend sensiblement à la perpendiculaire du dossier afin de délimiter respectivement l'avant et le dessus du compartiment à bagages, et dans une autre configuration du véhicule, le dossier est rabattu sur l'assise fixe de la banquette et la tablette est abaissée afin de s'étendre longitudinalement au prolongement du dossier, formant de la sorte un plancher.

15 [0004] Un véhicule qui se veut être d'utilisation polyvalente doit proposer une alternative de chargement qui puisse accueillir un individu de taille moyenne pour son couchage.

[0005] Les solutions traditionnelles où le dossier d'une baquette arrière et une
20 tablette arrière sont associés pour former un plancher de dimension supérieure au plancher de chargement délimité par la taille du coffre, ne permettent pas une telle polyvalence. Tout au plus, le plancher créé par la disposition de la tablette au prolongement du dossier de siège rabattu n'exploite pas la totalité de l'espace séparant un dossier de siège avant et l'extrémité arrière du coffre.

[0006] Une telle tablette est par voie de conséquence apte à passer d'une première
25 position d'utilisation à une seconde position d'utilisation. Il convient bien souvent d'opérer manuellement ce changement, qui est d'autant plus complexe dans sa réalisation que la tablette évolue dans un environnement de taille limitée.

[0007] Un véhicule qui se veut être d'utilisation polyvalente doit également proposer des zones intérieures de rangement qui n'imputent pas le confort des passagers.

C'est pour cela qu'il est bien connu d'utiliser le plancher d'habitacle, notamment chaque à cave à pieds, la planche de bord mais aussi les garnitures de portes pour implanter des coffres de rangement, sans pour autant offrir la possibilité de chargement d'objet de longueur supérieure aux deux tiers du pavillon du véhicule.

5 [0008] Un but de la présente invention est de pallier tout ou partie des inconvénients de l'art antérieur relevés ci-dessus.

[0009] A cette fin, le véhicule selon l'invention, par ailleurs conforme à la définition générique qu'en donne le préambule ci-dessus, est essentiellement caractérisé en ce qu'il comprend une cloison mobile et des moyens de liaison de ladite cloison à la structure permettant de disposer la cloison dans une position haute de coopération
10 avec le pavillon, et une position intermédiaire écartée du pavillon afin de délimiter avec ce dernier, un compartiment supérieur de rangement.

[0010] Un tel véhicule permet avantageusement de configurer la partie supérieure de l'habitacle en zone de rangement par l'abaissement de la cloison d'une position
15 haute de coopération avec le pavillon, notamment sa garniture interne. Cela rend le véhicule polyvalent du fait de la possibilité de chargement d'objet de grande dimension à l'intérieur de l'habitacle, évitant en outre le recours à des moyens de portage spécifique comme le sont les barres de toit.

[0011] Par ailleurs, le véhicule de l'invention peut comporter l'une ou plusieurs des
20 caractéristiques suivantes :

- lesdits moyens de liaison de ladite cloison à la structure permettent de disposer la cloison dans une position basse écartée du plancher afin de délimiter avec ce dernier, un compartiment inférieur de rangement ; un tel véhicule permettant
25 avantageusement de configurer la partie inférieure de l'habitacle en zone de rangement délimitée en partie supérieure par la cloison en position basse et en partie inférieure par le plancher du véhicule, le dessus d'une telle zone de rangement étant alors apte à former un plan de couchage.

- la cloison comprend au moins une portion dépliable par rapport à une portion principale, la cloison étant apte à passer d'une configuration courte selon laquelle la
30 portion dépliable est superposée sur la portion principale, à une configuration longue

selon laquelle la portion dépliable est disposée longitudinalement au prolongement de la portion principale ; un tel allongement de la cloison rendant apte son intégration contre le pavillon, au prolongement d'une partie avant du pavillon, et entre l'arrière du coffre et le dossier de siège avant, selon respectivement sa position haute, 5 intermédiaire et basse.

- il comprend un moyen d'articulation de la portion dépliable par rapport à la portion principale, ledit moyen d'articulation étant du type d'une charnière d'axe transversale reliant à rotation les portions de la cloison entre elles ; ce qui représente un moyen simple, robuste et peu coûteux d'allongement de la longueur de la cloison.

10 - il comprend un moyen de verrouillage de la cloison dans sa configuration longue, ledit moyen de verrouillage comprenant au moins un élément de section en U chaussé sur un bord de la cloison, chaque élément étant déplaçable à coulissement le long de la cloison entre une position de libération où il s'étend sur l'une des portions de celle-ci et une position de verrouillage où il s'étend sur toutes 15 les portions pour en empêcher la rotation de l'une des portions par rapport à l'autre des portions de la cloison ; un tel moyen de verrouillage étant d'une rigidité exemplaire pour maintenir les portions de la cloison au prolongement l'une de l'autre, et ainsi supporter un poids d'environ 200 kilogrammes.

- il comprend au moins une rangée de sièges escamotables entre une position 20 dépliée d'utilisation et une position basculée de rangement, ladite rangée de sièges étant dans sa position dépliée d'utilisation, disposée au dessous du compartiment supérieur de rangement ; la mise en position intermédiaire de la cloison mobile n'étant ainsi nullement limitative quant à l'utilisation des sièges du véhicule pour le transport des passagers, le compartiment supérieur de rangement n'imputant ainsi 25 pas le confort des passagers.

- il comprend au moins une rangée de sièges escamotables entre une position dépliée d'utilisation et une position basculée de rangement, ladite rangée de sièges étant dans sa position basculée de rangement, disposée à l'intérieur du compartiment inférieur de rangement ; ce qui permet à la cloison d'exploiter la totalité 30 de l'espace séparant un dossier de siège, qui est situé à l'avant du siège en position basculée de rangement, et l'extrémité arrière du coffre.

- sa structure comprend des côtés latéraux d'habitacle, lesdits moyens de liaison de ladite cloison à la structure comprennent des glissières porteuses s'étendant verticalement dans des côtés latéraux d'habitacle, et des chariots associés montés à coulissement dans chaque glissière porteuse afin de déplacer verticalement la cloison entre ses positions haute, intermédiaire et basse ; ce qui garantit une intégration parfaite desdits moyens de liaison de la cloison à l'intérieur de la structure du véhicule pour ne pas dégrader visuellement l'harmonie intérieure de l'habitacle.

- lesdits moyens de liaison de ladite cloison à la structure comprennent un moyen de compensation des écarts entre les bords de la cloison et les glissières porteuses, ledit moyen de compensation comprenant une équerre à débattement angulaire liant chaque chariot à la cloison ; ce qui permet, compte tenu la variation de forme issue du galbe de chaque côté d'habitacle et la largeur de la cloison, de lier verticalement cette dernière aux glissières porteuses, quelle que soit sa position verticale par rapport à celles-ci.

- il comprend un encadrement d'ouvrant arrière liant le pavillon, le plancher et les côtés latéraux entre eux, ainsi qu'au moins un rail de centrage disposé dans l'encadrement d'ouvrant arrière, dans lequel est disposée un doigt de la cloison limitant son déplacement en transversal lorsqu'elle est déplacée verticalement entre ses positions haute, intermédiaire et basse, ce qui confère un centrage permanent de la cloison par rapport aux côtés d'habitacle du véhicule.

[0012] D'autres avantages et particularités de l'invention ressortent de la description de modes de réalisation faite ci-après en référence aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une représentation schématique en coupe longitudinale des trois quart d'un véhicule ayant une cloison destinée à séparer l'habitacle d'une zone de chargement, ladite cloison étant disposée dans une position haute de coopération d'avec le pavillon, selon l'invention,

- la figure 2 est une représentation schématique d'une seconde configuration de l'habitacle du véhicule de la figure 1 dans laquelle la cloison délimite une partie inférieure d'un compartiment supérieur à bagages, selon l'invention,

- la figure 3 est une représentation schématique d'une troisième configuration de l'habitacle du véhicule de la figure 1 dans laquelle la cloison délimite une partie supérieure d'un compartiment inférieur à bagages, selon l'invention,
- la figure 4 est une représentation schématique en perspective de la cloison mobile et de moyens de liaison de celle-ci à la structure du véhicule,
- les figures 5A, 5B et 5C représentent les moyens de verrouillage des différentes portions de cloison entre-elles représentées respectivement dans un état inactif qui est identique à celui de la figure 4, dans un état actif qui assure le verrouillage des différentes portions et selon une vue en coupe transversale dans portion chaussée dudit moyen de verrouillage, selon l'invention,
- la figure 6 est une représentation schématique partielle d'une coupe transversale illustrant la position des moyens de liaison de la cloison à la structure du véhicule selon l'invention,
- la figure 7 est une représentation schématique en perspective d'un agrandissement d'une zone D de la figure 6 mettant en évidence un moyen de compensation des écarts entre la cloison et chaque glissière porteuse, selon l'invention.

[0013] Sur les figures 1 à 3 est représenté un véhicule 1, comportant à titre d'exemple non limitatif deux rangées de sièges disposées l'une derrière l'autre. Chaque siège est fixé à la structure du véhicule via son plancher, par des moyens de fixation associés. Le plancher portant la rangée avant de sièges s'étend sur un premier niveau qui est décalé vers le bas par rapport au niveau sur lequel s'étend le plancher portant la rangée arrière de sièges. Le dénivelé entre les planchers avant et arrière définit en partie les caves à pieds des occupants des sièges de la rangée arrière. Le plancher portant les rangées avant et arrière de sièges définit le plancher d'habitacle, qui est prolongé vers l'arrière par le plancher de coffre. Le plancher 3 du véhicule comprend le plancher d'habitacle et le plancher de coffre. Le plancher de coffre s'étend dans le plan du plancher de rangée arrière de sièges. Les rangées avant et arrière de sièges sont respectivement qualifiées dans ce qui suit de première et seconde rangées de sièges au vu de leur positionnement dans le véhicule, par rapport à son sens normal de fonctionnement.

- [0014] Le véhicule comprend plusieurs zones de rangements destinées au transport de bagages. Il y a bien entendu le traditionnel compartiment à bagages 30 qui est délimité par les dossiers 102 de sièges de second rang et par le hayon 23, partiellement représenté dans sa position d'ouverture sur les figures 1 à 3. Le véhicule 1 comprend en outre un compartiment à bagages 40, situé à l'extérieur du véhicule, dont la partie inférieure est définie par la partie 25 avant du pavillon 2. Le pavillon 2 comprend une portion 26 inclinée vers le haut qui relie la partie 25 avant à une partie 27 principale s'étendant au dessus des sièges de second rang et du compartiment à bagages 30.
- 5
- [0015] L'habitacle 20 du véhicule est délimité dans sa partie supérieure par le pavillon 2, et dans sa partie inférieure par le plancher 3. Il est rendu accessible notamment par l'arrière du véhicule après ouverture du hayon 23, monté de façon articulée sur l'extrémité arrière du pavillon 2. Il en est de même du compartiment à bagages 30.
- 10
- [0016] Sur la figure 1, le véhicule 1 comprend une cloison 4 qui est montée de façon mobile par rapport à la structure du véhicule, selon un mouvement de déplacement vertical. Pour ce faire, la cloison 4 est reliée à la structure du véhicule par des moyens 5 de liaison. De tels moyens 5 de liaison permettent de disposer la cloison 4 sur la garniture intérieure s'étendant sur la partie 27 principale du pavillon 2. Le volume maximal de l'habitacle 20 est obtenu ici. De par sa position haute, la cloison 4 est assimilable à une partie de la garniture intérieure de pavillon.
- 15
- 20
- [0017] Sur la figure 2, l'habitacle 20 comprend un compartiment 6 supérieure délimité par le pavillon 2 et la cloison 4 écarté de ce dernier. La cloison 4 s'étend sensiblement au prolongement de la partie 25 avant du pavillon, de préférence de manière contigüe, c'est-à-dire dans le plan sensiblement horizontal de cette dernière. Dans cette position intermédiaire, la cloison 4 s'étend verticalement au droit de la portion 26 inclinée et de la partie 27 principale du pavillon 2 délimitant de la sorte les parois haute et basse du compartiment 6 supérieur formant alors une autre zone de rangement.
- 25
- [0018] Le compartiment 6 supérieur n'a pas d'incidence sur le confort des passagers des sièges de second rang de sorte qu'une telle configuration de l'habitacle 20
- 30

permet une utilisation normale du véhicule et procure une polyvalence accrue puisque ce dernier comprend un compartiment de rangement pour des objets de grande dimension, ayant tout au plus une longueur équivalente à la distance séparant le dossier 101 de siège du premier rang et l'extrémité arrière de l'habitacle, délimité par le hayon 23 en position de fermeture (non représenté).

[0019] Sur la figure 3, la cloison 4 est dans une position basse écartée du plancher 3, au dessus de ce dernier afin de définir une paroi haute d'un compartiment 7 inférieur formant une zone de rangement. La cloison 4 atteint cette position basse par un mouvement de déplacement vertical vers le bas qui est opéré par les moyens 5 de liaison de la cloison 4 à la structure du véhicule, qui seront présentés en détails par la suite.

[0020] Les sièges 10 de second rang sont en outre de type escamotable entre une position dépliée d'utilisation représentée sur les figures 1 et 2, et une position basculée de rangement représentée à la figure 3. Comme illustré par la figure 3, les sièges 10 sont basculés en portefeuille de sorte que son dossier et son assise sont rabattues l'un contre l'autre et positionnés sensiblement à la vertical, en partie dans la cave à pieds.

[0021] Dans cette autre configuration de l'habitacle 20, les sièges 10 de la seconde rangée sont disposés à l'intérieur du compartiment 7 inférieur de rangement. Le plancher arrière d'habitacle et le plancher de coffre définissent la paroi inférieure du compartiment à bagages 30. La paroi supérieure du compartiment 7 à bagages 30 est définie par la cloison 4 qui peut être alors utilisée en tant que surface de couchage.

[0022] De manière avantageuse, la cloison 4 s'étend horizontalement entre les dossiers 101 de sièges de premier rang et l'extrémité arrière du compartiment à bagages 30. Pour rendre cela possible, la cloison 4 est apte à s'allonger, passant d'une configuration courte à une configuration longue par dépliage de tout ou partie de ses portions qui la constituent.

[0023] Sur la figure 1, la cloison 4 est dans une configuration courte, c'est-à-dire que sa longueur est inférieure ou égale à la longueur de la partie 27 principale du pavillon. Sur les figures 2 et 3, la cloison 4 est dans une configuration longue, c'est-

à-dire que sa longueur est inférieure ou égale à la valeur de la projection de la totalité de la portion 26 inclinée sur un plan horizontal, cumulée à la longueur de la partie 27 principale du pavillon qui s'étend parallèlement à ce plan horizontal. pour ce faire, la cloison 4 comprend au moins une portion 42 qui est dépliable par rapport à une portion principale 41. Dans sa configuration courte, la portion dépliable 42 est superposée sur la portion principale 41. Dans sa configuration longue, la portion dépliable 42 est disposée longitudinalement au prolongement de la portion principale 41.

[0024] Sur la figure 4, la cloison 4 comprend une portion principale 41, définit ainsi au vu de sa longueur, et une portion dépliable 42 qui est, selon sa position par rapport à la portion principale, apte à former son extension. Pour ce faire, la portion dépliable 42 est liée à la portion principale 41 par l'intermédiaire d'un moyen 8 d'articulation.

[0025] Le moyen 8 d'articulation comprend au moins une charnière d'axe transversale par rapport à la cloison, reliant à rotation selon la flèche R1 les portions 41 et 42 entre elles. La portion 42 est articulée entre une position de superposition sur la portion principale 41 dans sa configuration courte, et une position dépliée dans sa configuration longue selon laquelle la portion 41 est disposée au prolongement de la cloison principale 41.

[0026] Sur la figure 4, les moyens 5 de liaison de la cloison 4 à la structure du véhicule comprennent des glissières 11 porteuses s'étendant sensiblement perpendiculairement à la cloison 4. Les glissières 11 sont disposées sur les côtés d'habitacle et présentent un galbe sensiblement identique à celui des côtés d'habitacle du véhicule, comme cela est rendu visible sur les figures 4 et 6.

[0027] Chaque glissière 11 est de préférence disposée dans un pied central ou arrière du véhicule. De préférence aussi, la cloison 4 est reliée à la structure du véhicule par le biais de glissières 11 disposées par paire de chaque côté de la cloison. Les portions latérales du bord 43 périphérique de la portion principale 41 sont chacune disposée en face de glissières 11. Chaque glissière 11 s'étend de préférence du pavillon 2 jusqu'au plancher 3 du véhicule. Des chariots 21 assurent la liaison entre les glissières 11 et la cloison 4, chaque chariot étant entraîné à coulissement dans la glissière par un moyen d'entraînement qui comprend au moins

un motoréducteur dont l'arbre de sortie est relié à au moins un des chariots 21 par un câble dédié. Ledit moyen d'entraînement est apte à déplacer verticalement la cloison 4 entre ses positions haute, intermédiaire et basse.

5 [0028] Lesdits moyens 5 de liaison de la cloison 4 à la structure du véhicule comprennent aussi au moins un rail 13 de centrage qui relie verticalement le pavillon 2 au plancher 3 du véhicule.

10 [0029] Sur la figure 4, qui illustre un mode préféré de réalisation, le véhicule comprend deux rails 13 de centrage dans chacun desquels un doigt 14 faisant saillie hors du bord arrière de la cloison 4 sur lequel il est fixé, tend à limiter un débattement de la cloison 4 en transversal lorsque celle-ci est déplacée verticalement entre ses positions haute, intermédiaire et basse. Chaque doigt 14 est de préférence monté sans jeu, hormis les jeux de fonctionnement rendant apte son coulissement dans le rail associé. Pour cela, l'extrémité du doigt s'étendant à l'intérieur du rail est de section sensiblement complémentaire à celle du rail.

15 [0030] Selon un agencement préféré, chaque rail 13 de guidage est disposé dans l'encadrement de l'ouvrant 23 arrière, qui est du type d'un hayon articulé à rotation au niveau d'un axe transversal disposé à l'extrémité arrière du pavillon 2 du véhicule.

[0031] En outre, chaque rail 13 définit l'une des portions verticales de l'encadrement susmentionné.

20 [0032] Sur les figures 5A, 5B et 5C, la cloison 4 est représentée dans sa configuration longue et maintenue dans celle-ci par l'intermédiaire d'un moyen 9 de verrouillage qui va à présent être décrit. Il comprend de préférence au moins un élément de section en U réalisé en acier et mis en forme par pliage. Ledit moyen 9 de verrouillage est apte à passer d'une position de libération (figure 5A) à une position de verrouillage (figure 5B).

25

[0033] En position de libération, l'élément de section en U est décalé par rapport au moyen 8 d'articulation. Dans ce cas, il est disposé à recouvrement d'une seule des portions 41 et 42 de la cloison 4.

[0034] En position de verrouillage, l'élément de section en U chevauche ledit moyen 8 d'articulation tout en reliant chacune des portions 4 1 et 42. Un tel chevauchement empêche la rotation des portions entre elles.

5 [0035] De manière préférentielle, chaque bord 43 comprend un élément de section en U, ce qui permet de répartir uniformément les efforts de verrouillage des portions lorsque la cloison est en configuration longue.

[0036] Le passage de l'état de libération à l'état de verrouillage s'effectue par un coulisement de chaque élément de section en U selon la flèche F1 de la figure 5B.

10 [0037] La synchronisation des déplacements de chaque élément mobile dudit moyen 9 de verrouillage est assuré par un moyen de liaison non représenté, par exemple du type d'une barre s'étendant sous la cloison 4 et reliant les éléments de section en U entre eux.

[0038] Sur la figure 6, la cloison 4 est reliée à la glissière 11 porteuse par l'intermédiaire d'un moyen 22 de compensation, dont une illustration est donnée sur
15 la figure 7, qui est compris dans ledit moyen 5 de liaison de la cloison 4 à la structure du véhicule. Lorsque la cloison 4 est verticalement déplacée selon la flèche F2 de la figure 7, l'écart entre les bords 43 de la cloison et les glissières 11 porteuses varie, c'est pour cela que ledit moyen 22 de compensation comprend une équerre 37 à
20 débattement angulaire liant chaque chariot 21 disposé dans une glissière 11 à la cloison 4.

[0039] Pour ce faire, le chariot 21 comprend à chacune de ses extrémités un palier dans lequel s'étend un arbre de rotation. L'extrémité supérieure du chariot 21 est reliée à un arbre de rotation traversant aux extrémités duquel sont montés des bielles 36 disposées l'une au regard de l'autre. Chaque bielle 36 comprend une
25 ouverture 32 dans lequel un picot 33 associé qui est solidaire de l'équerre 37, est apte à coulisser. L'ouverture 32 est définie pour limiter le débattement angulaire de l'équerre 37 par rapport au chariot 21. L'équerre 37 comprend un rebord 34 supérieur sur lequel est disposée la cloison 4 de sorte que chaque chariot 21 porte la cloison 4.

[0040] Lorsque la cloison 4 se déplace selon l'un ou l'autre des sens de la flèche F2, l'angle α entre chaque équerre 37 et la glissière 11 porteuse varie de sorte que le picot 33 se déplace à coulissement dans l'ouverture 32.

5 [0041] Un tel véhicule offre aux clients une modularité de l'habitacle qui permet un usage du véhicule avec un esprit loisir étant donné qu'il offre une zone additionnelle de rangement pour le transport d'équipement spécifique et une possibilité de couchage généreuse, contrairement aux véhicules traditionnels.

Revendications

1. Véhicule (1), notamment du type d'une automobile, dont la structure comprend un pavillon (2) et un plancher (3) délimitant respectivement les parties supérieure et inférieure de l'habitacle (20), caractérisé en ce qu'il comprend une cloison (4) mobile et des moyens (5) de liaison de ladite cloison à la structure permettant de disposer la cloison (4) dans une position haute de coopération avec le pavillon (2), et une position intermédiaire écartée du pavillon afin de délimiter avec ce dernier, un compartiment (6) supérieur de rangement.
- 10 2. Véhicule (1) selon la revendication 1, caractérisé en ce que lesdits moyens (5) de liaison de ladite cloison (4) à la structure permettent de disposer la cloison dans une position basse écartée du plancher (3) afin de délimiter avec ce dernier, un compartiment (7) inférieur de rangement.
- 15 3. Véhicule (1) selon la revendication 2, caractérisé en ce que la cloison (4) comprend au moins une portion (42) dépliable par rapport à une portion principale (41), la cloison étant apte à passer d'une configuration courte selon laquelle la portion dépliable (42) est superposée sur la portion principale (41), à une configuration longue selon laquelle la portion dépliable (42) est disposée longitudinalement au prolongement de la portion principale (41).
- 20 4. Véhicule (1) selon la revendication 3, caractérisé en ce qu'il comprend un moyen (8) d'articulation de la portion dépliable (42) par rapport à la portion principale (41), ledit moyen d'articulation étant du type d'une charnière d'axe transversale reliant à rotation les portions (41, 42) de la cloison entre elles.
- 25 5. Véhicule (1) selon la revendication 4, caractérisé en ce qu'il comprend un moyen (9) de verrouillage de la cloison (4) dans sa configuration longue, ledit moyen de verrouillage comprenant au moins un élément de section en U chaussé sur un bord (43) de la cloison, chaque élément étant déplaçable à coulissement le long de la cloison entre une position de libération où il s'étend sur l'une des portions (41, 42) de celle-ci et une position de verrouillage où il s'étend sur toutes les

portions (41, 42) pour en empêcher la rotation de l'une des portions par rapport à l'autre des portions de la cloison (4).

- 5 6. Véhicule (1) selon l'une quelconque des revendications 2 à 5, caractérisé en ce qu'il comprend au moins une rangée de sièges (10) escamotables entre une position dépliée d'utilisation et une position basculée de rangement, ladite rangée de sièges (10) étant dans sa position dépliée d'utilisation, disposée au dessous du compartiment (6) supérieur de rangement.
- 10 7. Véhicule (1) selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, caractérisé en ce qu'il comprend au moins une rangée de sièges (10) escamotables entre une position dépliée d'utilisation et une position basculée de rangement, ladite rangée de sièges étant dans sa position basculée de rangement, disposée à l'intérieur du compartiment (7) inférieur de rangement.
- 15 8. Véhicule selon l'une quelconque des revendications 2 à 7, dont la structure comprend des côtés (12) latéraux d'habitacle (20), caractérisé en ce que lesdits moyens (5) de liaison de ladite cloison à la structure comprennent des glissières (11) porteuses s'étendant verticalement dans des côtés (12) latéraux d'habitacle, et des chariots (21) associés montés à coulissement dans chaque glissière (11) porteuse afin de déplacer verticalement la cloison (4) entre ses positions haute, intermédiaire et basse.
- 20 9. Véhicule selon la revendication 8, caractérisé en ce que lesdits moyens (5) de liaison de ladite cloison à la structure comprennent un moyen (22) de compensation des écarts entre les bords (43) de la cloison (4) et les glissières (11) porteuses, ledit moyen (22) de compensation comprenant une équerre à débattement angulaire liant chaque chariot (21) à la cloison (4).
- 25 10. Véhicule (1) selon la revendication 8 ou 9, comprenant un encadrement d'ouvrant (23) arrière liant le pavillon (2), le plancher (3) et les côtés latéraux (12) entre eux, caractérisé en ce qu'il comprend au moins un rail (13) de centrage disposé dans l'encadrement d'ouvrant (23) arrière, dans lequel est disposée un doigt (14) de la cloison (4) limitant son déplacement en transversal lorsqu'elle est déplacée
30 verticalement entre ses positions haute, intermédiaire et basse.

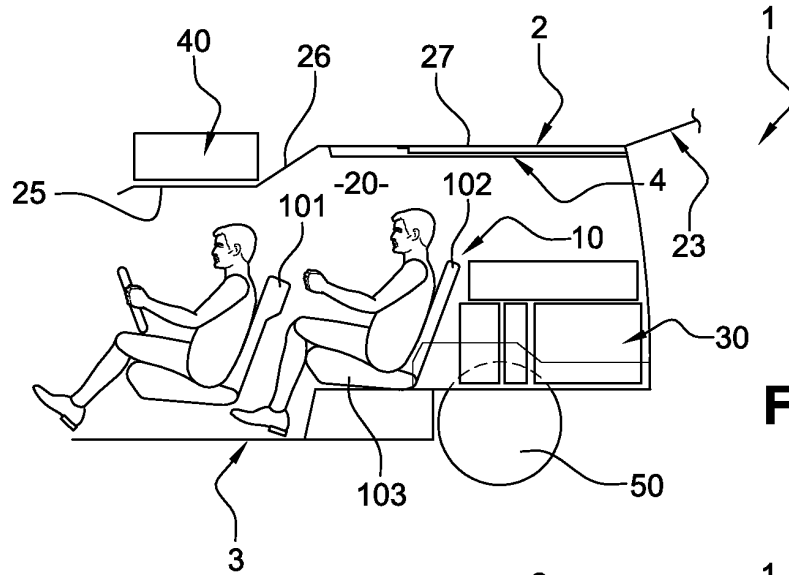


Fig. 1

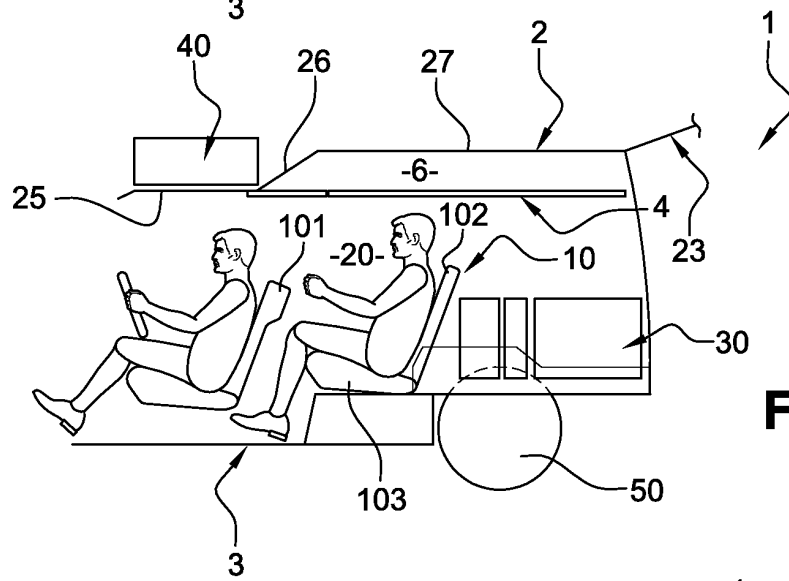


Fig. 2

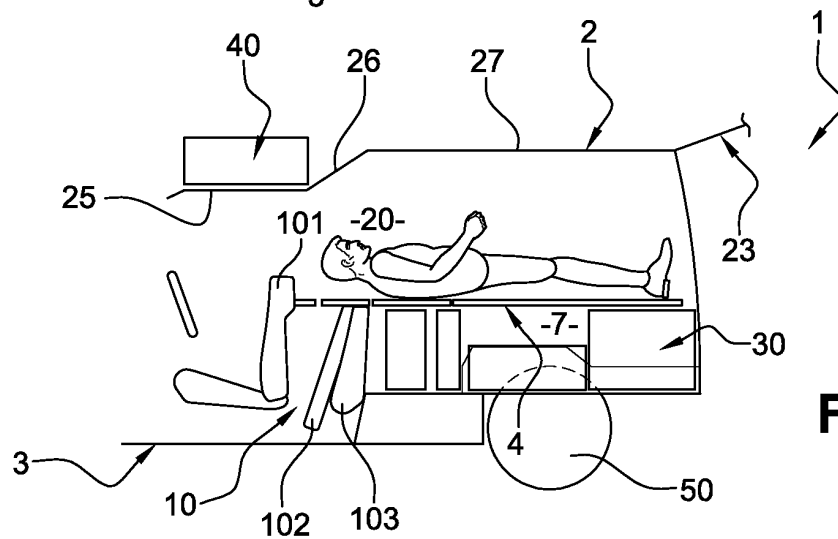


Fig. 3

3 / 3

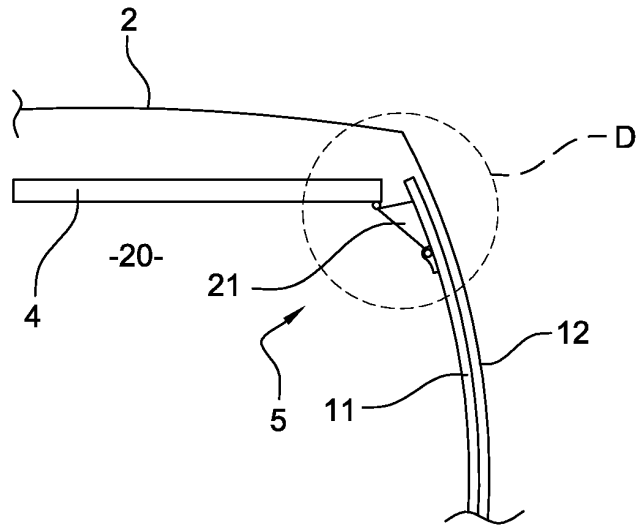


Fig. 6

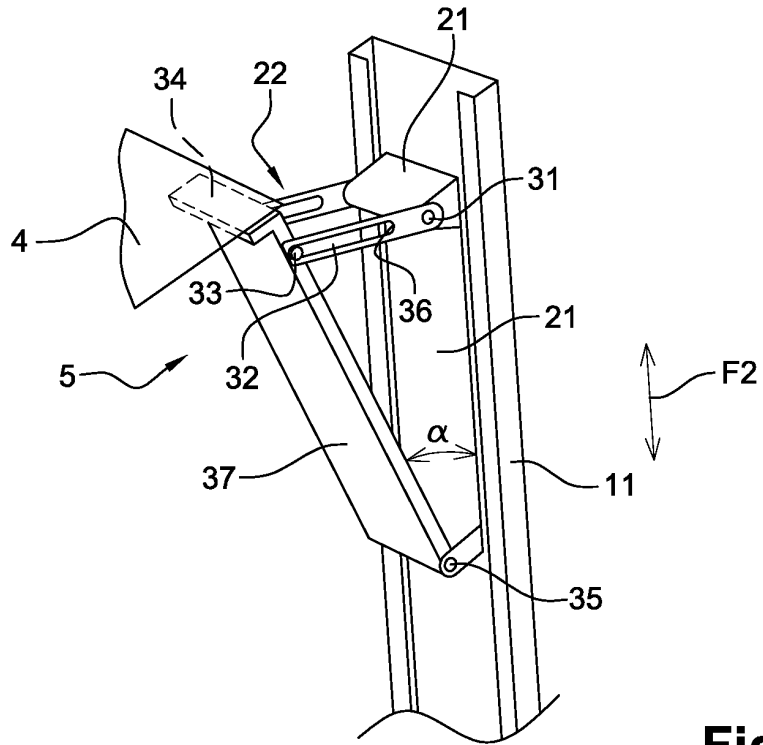


Fig. 7



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

N° d'enregistrement
national

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

FA 728897
FR 0958445

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	WO 2005/023058 A1 (BRUN GIANCARLO [IT]) 17 mars 2005 (2005-03-17) * page 8, ligne 10 - page 9, ligne 20; figures 1-35 *	1-4,8	B60N2/34 B60R5/04 B60P3/39 B60P3/38 B60N2/32
X	DE 81 33 167 U1 (OTTO, JÜRGEN) 6 mai 1982 (1982-05-06) * page 4 - page 8; figures 1-6 *	1-4,6,7	A47C17/84
X	DE 14 05 419 A1 (SCHMIDT MAX) 30 janvier 1969 (1969-01-30) * page 3, alinéa 3 - page 4; figures 4-6 *	1,2,6,7	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B60R A47C B60P B60N
		Date d'achèvement de la recherche	Examineur
		23 juin 2010	Granger, Hugo
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 0958445 FA 728897**

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 **23-06-2010**
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 2005023058 A1	17-03-2005	AT 367753 T	15-08-2007
		DE 602004007809 T2	17-04-2008
		EP 1667553 A1	14-06-2006
		ES 2290751 T3	16-02-2008
		US 2007056094 A1	15-03-2007

DE 8133167	U1	06-05-1982	AUCUN

DE 1405419	A1	30-01-1969	AUCUN
