

A1

**DEMANDE
DE BREVET D'INVENTION**

②①

N° 82 08217

⑤④ Véhicule motorisé du type comprenant quatre roues dont deux latérales stabilisatrices sont blocables à volonté.

⑤① Classification internationale (Int. Cl. 3). **B 62 D 61/00; B 60 G 17/00, 25/00; B 62 D 61/12;
B 62 H 1/12; B 62 K 5/00.**

②② Date de dépôt 12 mai 1982.

③③ ③② ③① Priorité revendiquée :

④① Date de la mise à la disposition du
public de la demande B.O.P.I. — « Listes » n° 46 du 18-11-1983.

⑦① Déposant : Société dite : ATELIERS DE LA MOTOBECANE, société anonyme française. —
FR.

⑦② Invention de : Christian Jaulmes.

⑦③ Titulaire :

⑦④ Mandataire : Cabinet Germain et Maureau, conseils en brevets d'invention,
64, rue d'Amsterdam, 75008 Paris.

La présente invention concerne un véhicule à quatre roues destiné à être conduit comme un cyclomoteur, c'est-à-dire dont le châssis est constitué par un cadre, dont les quatre roues sont disposées en losange, avec une roue
5 arrière motrice dont l'axe est porté par le cadre et une roue avant directrice dont l'axe est porté par une fourche guidée dans un tube du cadre et solidaire d'un guidon et qui sont toutes deux, comme le cadre, centrées par rapport au plan de symétrie du véhicule, et deux roues latérales
10 stabilisatrices.

Dans les véhicules connus de ce type, soit les roues stabilisatrices sont escamotables lorsque le véhicule est en marche et n'ont pour rôle que d'assurer sa stabilité à l'arrêt, soit leur maintien au sol est asservi aux manoeuvres
15 du guidon, ce qui perturbe les conditions naturelles de l'équilibre dynamique du véhicule puisque rien n'est prévu pour tenir compte des débattements des roues stabilisatrices provoqués par les irrégularités du sol sur l'une ou l'autre ou les deux, en ligne droite ou en virage.

La présente invention vise à remédier à ces inconvénients. A cet effet, dans le véhicule qu'elle concerne et qui est du type précité, chaque roue stabilisatrice est portée par un étrier dont la branche centrale, articulée sur un axe horizontal fixe commun perpendiculaire au plan
25 de symétrie du véhicule et solidaire du cadre, porte un bras dont l'extrémité libre est attelée à l'une des extrémités d'un palonnier dont le centre est articulé sur un axe secondaire perpendiculaire à l'axe commun et susceptible d'osciller autour de l'axe commun à l'encontre
30 d'une force exercée sur lui par des moyens tendant à le faire basculer dans le sens correspondant à l'application des roues latérales sur le sol, des moyens étant prévus pour permettre de bloquer ou débloquer, à volonté, les étriers portant les roues latérales, dans la position
35 qu'ils occupent.

Ce véhicule présente donc l'avantage de se conduire de la même manière que n'importe quel véhicule à deux roues motorisé, tel que cyclomoteurs, motocyclettes ou autres et

et de pouvoir être maintenu en position stable à l'arrêt sans qu'il soit nécessaire à l'utilisateur de poser au moins un pied par terre, en cas d'arrêt court, comme à un feu rouge ou d'avoir recours à une béquille s'il est en stationnement prolongé comme sur un parking. Cette disposition permet donc de carrosser le véhicule comme on le désire.

Suivant la forme d'exécution la plus simple de l'invention, les moyens de blocage des étriers portant les roues latérales sont constitués par des plaques repose-pieds fixées sur les étriers et sur lesquelles le conducteur peut exercer une pression suffisante pour obtenir le blocage des étriers.

Cependant, suivant une forme d'exécution préférée de l'invention, les moyens de blocage des étriers portant les roues latérales comprennent, en association avec chaque étrier, d'une part, une tige articulée, par l'une de ses extrémités, à l'étrier considéré et montée coulissante dans un organe de guidage assurant son maintien en position sensiblement verticale, dirigée vers le haut et, d'autre part, une pince dont les mâchoires engagées en permanence sur la tige précitée, sont maintenues normalement en position d'ouverture par un ressort et dont la mâchoire mobile est reliée, par câble, à un organe commun de commande en position de serrage.

Cet organe de commande peut être une pédale ou une poignée montée sur le guidon du véhicule. Dans tous les cas, pour permettre le maintien de cet organe en position de serrage de la pince, ce qui, en l'absence de béquille, est nécessaire lorsque le véhicule est laissé en stationnement, à cet organe est associé, de manière connue, un cliquet de verrouillage.

Dans cette forme préférée d'exécution de l'invention, comme dans la plus simple, chaque étrier porteur d'une roue latérale peut supporter une plaque repose-pieds permettant au conducteur de participer au maintien des roues latérales en contact avec le sol. Cependant, il est aussi possible de prévoir un tablier repose-pieds interdisant au conducteur

de perturber les débattements naturels des roues latérales.

Par ailleurs, pour satisfaire aux conditions de la réglementation, l'organe de commande, pédale ou poignée articulée, d'au moins l'un des freins avant ou arrière de ce véhicule est aussi équipé d'un cliquet de verrouillage
5 fournissant à ce véhicule un frein de parking.

De toute façon, l'invention sera bien comprise à l'aide de la description qui suit, en référence aux dessins schématiques annexés représentant, à titre
10 d'exemple non limitatif, une forme d'exécution de ce véhicule :

Figure 1 en est une vue en perspective ;

Figure 2 en est une vue partielle en perspective, montrant le mode de montage des roues latérales ;

15 Figures 3 à 7 sont des vues très schématiques en plan par-dessus illustrant le fonctionnement des roues latérales stabilisatrices.

Comme le montre notamment la figure 1, ce véhicule est du type dont le châssis est constitué par un cadre, non
20 visible sur le dessin, et il est équipé de quatre roues disposées en losange, à savoir une roue arrière motrice (2), une roue avant directrice (3) et deux roues latérales stabilisatrices (7). L'axe (2a) de la roue arrière motrice (2) est porté par le cadre tandis que l'axe (3a) de la roue
25 avant (3) est porté par une fourche (4) guidée dans le tube (5) du cadre et solidaire d'un guidon (6). Ces deux roues arrière (2) et avant (3) sont centrées par rapport au plan de symétrie du véhicule. L'axe (7a) de chaque roue stabilisatrice (7) est porté par un étrier (8) dont la
30 branche centrale (8a) est articulée sur un axe horizontal fixe (9) perpendiculaire au plan de symétrie du véhicule et porté par le cadre de ce dernier. Cet axe (9) est commun aux deux étriers (8) des deux roues latérales (7). Chaque branche centrale (8a) d'un étrier (8) porte un bras
35 sensiblement radial (11) articulé à l'une des extrémités (12a) d'un palonnier (12) dont le centre (12c) est articulé sur un axe secondaire (13) perpendiculaire à l'axe

principal (9) précité et qui, de ce fait, est logé dans le plan de symétrie du véhicule représenté sur la figure 2 par l'axe (13) et la ligne (14). Cet axe secondaire (13) est monté oscillant autour de l'axe commun (9). Un ressort
5 (15) comprimé entre une plaque d'appui (16) solidaire du cadre du véhicule et un collier (17) solidaire de l'axe d'articulation (13) du palonnier (12) tend à faire pivoter cet axe (13) et, par conséquent, le point central (12c) du palonnier (12) dans le sens de la flèche
10 (18).

Il faut noter que les articulations entre chaque bras (11) d'un étrier (8) et l'extrémité correspondante (12a) et le palonnier (12) d'une part et entre le point central (12c) du palonnier (12) et l'axe oscillant (13)
15 d'autre part, sont des articulations souples autorisant des rotations secondaires, c'est-à-dire dont les paliers autorisent un certain débattement angulaire.

On conçoit que, dans ces conditions, l'action du ressort (15) sur l'axe oscillant (13), par conséquent
20 sur le palonnier (12), ait pour effet de tendre à maintenir les roues latérales (7) appliquées sur le sol, puisque le pivotement de l'axe oscillant (13), dans le sens de la flèche (18), se traduit par un pivotement des bras (11) et des étriers (8) dans le même sens autour de l'axe
25 commun (9).

La présence des roues latérales (7), qui sont donc normalement maintenues en contact avec le sol par suite de l'action du ressort (15), n'a pourtant pas pour effet de perturber la conduite du véhicule, notamment dans les
30 virages, comme cela ressort de l'examen de la figure 2.

En effet, lorsque le véhicule tourne d'un côté, par exemple à droite, il adopte une position inclinée à l'intérieur du virage, ce qui a pour effet de tendre à enfoncer dans le sol la roue latérale (7) correspondante.
35 La réaction du sol sur cette roue latérale (7) provoque son soulèvement par rapport au véhicule et, par conséquent, le pivotement de l'étrier (8) correspondant, dans le sens

de la flèche (19) autour de l'axe commun (9), comme illustré en traits interrompus sur la figure 2. Le pivotement correspondant du bras (11) solidaire de l'étrier (8) de droite, tend à faire pivoter le palonnier (12) dans le sens de la flèche (21) autour de l'axe secondaire (13), sans que rien ne s'oppose à ce pivotement, puisque dans le même temps, la roue latérale (7) de gauche a tendance à être soulevée du sol par suite de l'inclinaison du véhicule sur la droite. L'axe secondaire (13) n'a donc pas tendance à osciller et le pivotement précité du palonnier (12) a donc pour effet de faire pivoter l'étrier (8) supportant la roue latérale (7) de gauche autour de l'axe commun (9) dans le sens de la flèche (22), c'est-à-dire dans le sens opposé à celui de la flèche (19), comme illustré en traits interrompus sur cette figure.

On voit que le montage des roues latérales (7) assure leur maintien en contact avec le sol aussi bien lorsque le véhicule est en ligne droite que lorsqu'il décrit des courbes en position inclinée.

Il a été indiqué précédemment que le ressort (15) avait pour rôle d'assurer le maintien des roues latérales (7) en contact avec le sol, mais il a aussi pour rôle celui d'un organe de suspension en autorisant l'absorption des irrégularités du sol.

En effet, lorsqu'une seule roue latérale (7) est soulevée par une irrégularité du sol, alors que le véhicule se déplace en ligne droite, c'est-à-dire sans qu'il adopte une position inclinée autorisant une compensation du soulèvement d'une roue latérale (7) par l'enfoncement de l'autre, l'écrasement du ressort (15) autorise un pivotement du palonnier (12) autour de son extrémité (12a) opposée à celle située du même côté que la roue latérale (7) soulevée.

Dans le cas où les deux roues latérales (7) seraient soulevées simultanément par une irrégularité du sol, l'écrasement du ressort (15) autoriserait le pivotement du palonnier (12) et de son axe secondaire (13) autour de l'axe commun (9), dans le sens opposé à la flèche (18), permettant

ainsi l'absorption de cette irrégularité sans perturbation de la ligne de conduite du véhicule.

Les figures 3 à 7 illustrent d'ailleurs le comportement du palonnier (12) en fonction des conditions dans
5 lesquelles se trouve le véhicule.

Comme indiqué précédemment, la figure 2 montre, en traits mixtes, le comportement du palonnier (12) et des étriers (8) lors d'un virage à droite. La figure 3 montre le comportement du palonnier (12) également lors d'un
10 virage à droite de ce véhicule. La figure 4 illustre de la même manière que la figure 3, un virage à gauche. La figure 5 illustre l'effet de suspension joué par le ressort (15) lorsque le véhicule se déplace en ligne droite. La figure 6 illustre l'effet de suspension sur les deux roues
15 latérales (7) s'ajoutant à l'effet d'un virage à droite. Et, enfin, la figure 7 illustre l'effet de suspension lorsque seule la roue droite passe sur un obstacle alors que le véhicule se déplace en ligne droite.

Il a été indiqué précédemment que la présence des
20 roues latérales (7) ne gênait en rien la conduite du véhicule, mais on conçoit aisément que, pour que leur présence soit justifiée, il est nécessaire qu'elles puissent contribuer à la stabilité du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt, que cet arrêt soit momentané comme à un feu
25 rouge ou prolongé comme sur un parking. Pour cela, il est indispensable que soient prévus des moyens de blocage des étriers (8) dans la position qu'ils occupent au moment de cet arrêt. Dans l'exemple illustré sur le dessin et plus particulièrement sur la figure 2, ces moyens
30 comprennent une tige (2) articulée par une de ses extrémités sur l'une des branches latérales de l'étrier (8) considéré, à l'aide d'un axe transversal (24) et normalement maintenu sensiblement verticalement dirigé vers le haut par un organe de guidage (25) porté par le cadre
35 du véhicule et agencé pour jouer aussi le rôle de moyen de blocage. A cet effet, cet organe (25) comprend une mâchoire fixe (25a) et une mâchoire mobile (25b), toutes

deux engagées sur la tige (23), normalement maintenues par un ressort, non visible sur le dessin, en position ouverte, c'est-à-dire de déblocage dans laquelle la tige (23) peut librement coulisser axialement et qui peut
5 être amenée en position de serrage à l'aide d'un câble (26) guidé dans une gaine (27) et susceptible d'agir sur la mâchoire mobile (25) pour assurer le blocage de la tige (23) et cela interdit tout déplacement axial.

Il suffit que le câble (26) soit relié à un organe
10 de manoeuvre tel qu'une poignée articulée (28) montée sur le guidon (6) du véhicule contrôlant simultanément les deux organes de blocage (25) des deux tiges (23), pour permettre le maintien du véhicule en position stable, même à l'arrêt. Pour que ce maintien soit assuré même
15 lorsque le conducteur quitte son véhicule, et sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à une béquille, il suffit d'équiper, d'une manière connue en soi, la poignée articulée de commande (28) d'un cliquet de verrouillage en position de blocage des organes de blocage (25).

Ce type de véhicule est généralement équipé de deux freins, l'un avant agissant sur la roue avant, et l'autre arrière agissant sur la roue arrière. Il est
20 avantageux de prévoir, comme cela est d'ailleurs prévu sur certains véhicules motorisés à deux roues comme les motocyclettes, que le frein avant soit commandé par un
25 levier articulé monté sur le côté droit du guidon, et que le frein arrière soit commandé par une pédale accessible au pied droit du conducteur, ce qui permet de monter la poignée (28) de commande du blocage des roues latérales (7)
30 sur le côté gauche du guidon (6), c'est-à-dire à l'emplacement habituel de la commande de débrayage d'une motocyclette. Cette disposition présente donc l'avantage de ne pas modifier les réflexes du conducteur puisque le blocage des roues latérales (7) doit être commandé au même moment
35 que le débrayage d'un véhicule qui en serait équipé.

Il a été indiqué précédemment que le verrouillage du blocage des roues latérales (7) avait pour but d'éviter

la nécessité de prévoir une béquille pour le maintien stable de ce véhicule en position de parking. Dans ce cas, puisque la réglementation l'exige, l'organe de commande d'au moins l'un des deux freins avant et arrière
5 est lui aussi équipé d'un cliquet de verrouillage permettant d'utiliser ce frein comme frein de parking.

La présence des roues latérales (7) et de leur possibilité de blocage autorise donc la mise en place, sur ce véhicule, d'une carrosserie telle que celle représentée sur la figure 1, qui suffit pour mettre le conducteur à l'abri des intempéries et rend donc l'utilisation de ce véhicule beaucoup plus confortable que celle des autres véhicules de ce type. En effet, les possibilités de maintien en équilibre stable de ce véhicule, même
10 lorsqu'il est à l'arrêt momentanément, permettent de prévoir une carrosserie beaucoup plus enveloppante, puisque le conducteur n'est plus obligé d'assurer le maintien de la stabilité de son véhicule à l'arrêt en posant au moins un pied par terre.

20 Il est possible de prévoir une plaque repose-pieds (29) portée par les branches latérales de chaque étrier (8) et autorisant le conducteur du véhicule à participer au maintien des roues latérales (7) en contact avec le sol ; ces plaques repose-pieds (29) sont représentées en traits mixtes sur la figure 2.

Cependant, comme illustré sur la figure 1, de préférence, il est prévu un tablier repose-pieds (31) interdisant au conducteur de perturber les débattements naturels des roues latérales (7).

30 Comme il va de soi et comme il ressort de ce qui précède, l'invention ne se limite pas à la seule forme d'exécution de ce véhicule qui a été décrite ci-dessus à titre d'exemple non limitatif ; elle en embrasse, au contraire, toutes les variantes de réalisation.

- REVENDICATIONS -

1.- Véhicule à quatre roues destiné à être conduit
comme un cyclomoteur ou similaire, du type dont le châssis
est constitué par un cadre, dont les quatre roues sont
5 disposées en losange, avec une roue arrière motrice (2)
dont l'axe (2a) est porté par le cadre, une roue avant
directrice (3) dont l'axe (3a) est porté par une fourche
(4) guidée dans un tube (5) du cadre et solidairé d'un
guidon (6) et qui sont toutes deux, comme le cadre,
10 centrées par rapport au plan de symétrie (14) du véhicule
et deux roues latérales stabilisatrices (7), caractérisé
en ce que chaque roue stabilisatrice (7) est portée par
un étrier (8) dont la branche centrale (8a), articulée
sur un axe horizontal fixe commun (9) perpendiculaire
15 au plan de symétrie (14) du véhicule et solidaire du
cadre, porte un bras (11) dont l'extrémité libre est
attelée à l'une des extrémités (12a) d'un palonnier (12)
dont le centre est articulé sur un axe secondaire (13)
perpendiculaire à l'axe commun (9) et susceptible d'osciller
20 autour de l'axe commun (9) à l'encontre d'une force exercée
sur lui par des moyens tendant à le faire basculer dans le
sens (18) correspondant à l'application des roues latérales
(7) sur le sol, des moyens étant prévus pour permettre de
bloquer ou débloquer, à volonté, les étriers (8) portant
25 les roues latérales (7), dans la position qu'ils occupent.

2.- Véhicule à quatre roues selon la revendication
1, caractérisé en ce que les moyens de blocage des étriers
(8) portant les roues latérales (7) sont constitués par
des plaques repose-pieds (29) fixées sur les étriers (8)
30 et sur lesquelles le conducteur peut exercer une pression
suffisante pour obtenir le blocage des étriers (8).

3.- Véhicule selon la revendication 1 ou la reven-
dication 2, caractérisé en ce que les moyens de blocage
des étriers (8) portant les roues latérales (7) comprennent
35 en association avec chaque étrier, d'une part, une tige
(23) articulée, par l'une de ses extrémités, à l'étrier
(8) considéré et montée coulissante dans un organe de

de guidage (25) assurant son maintien en position sensiblement verticale dirigée vers le haut et, d'autre part, une pince dont les mâchoires (25a, 25b) engagées en permanence sur la tige (23) précitée, sont maintenues normalement
5 en position d'ouverture par un ressort et dont la mâchoire mobile (25a) est reliée, par câble (26), à un organe commun de commande en position de serrage.

4.- Véhicule selon la revendication 3, caractérisé en ce que l'organe de commande des moyens de blocage des
10 étriers (8) portant les roues latérales (7) est constitué par une poignée (28) montée sur le guidon (6).

5.- Véhicule selon la revendication 3, caractérisé en ce que l'organe de commande des moyens de blocage des étriers (8) portant les roues latérales (7) est constitué
15 par une pédale.

6.- Véhicule selon la revendication 4 ou la revendication 5, caractérisé en ce qu'à l'organe de commande des moyens de blocage des étriers (8) portant les roues latérales (7), est associé, de manière connue, un cliquet
20 de verrouillage.

7.- Véhicule selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'organe de commande, pédale ou poignée articulée, d'au moins l'un des freins avant ou arrière de ce véhicule, est aussi équipé d'un
25 cliquet de verrouillage fournissant à ce véhicule un frein de parking.

8.- Véhicule selon l'une quelconque des revendications 1 et 3 à 6, caractérisé en ce qu'il est prévu un tablier repose-pieds (31) interdisant au conducteur de
30 perturber les débattements des étriers (8) portant les roues latérales (7).



