

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①1 N° de publication : **2 922 851**
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

②1 N° d'enregistrement national : **07 07472**

⑤1 Int Cl⁸ : **B 62 D 21/15** (2006.01), B 62 D 25/08, B 60 R 21/34

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 24.10.07.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la demande : 01.05.09 Bulletin 09/18.

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) : *RENAULT SAS Société par actions simplifiée* — FR.

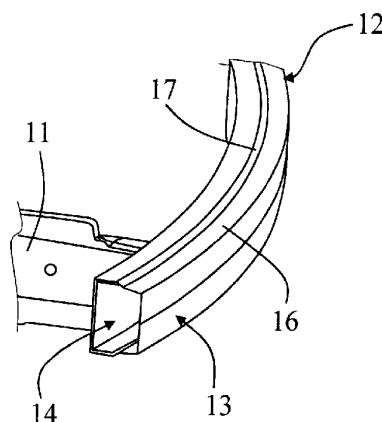
⑦2 Inventeur(s) : DELORD CHRISTIAN.

⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : RENAULT SAS.

⑤4 TRAVERSE POUR STRUCTURE AVANT ET/OU ARRIERE DE VEHICULE AUTOMOBILE.

⑤7 Traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile, comprenant une première partie rigide (14; 14') destinée à répondre aux chocs « Danner », caractérisée en ce qu'elle comprend aussi une seconde partie (13; 13') dédiée aux chocs piétons, les deux parties (13, 14; 13', 14') formant un seul élément indissociable.



FR 2 922 851 - A1



L'invention concerne la structure d'une partie avant ou arrière d'un véhicule automobile. Elle concerne plus particulièrement une traverse d'une telle structure avant ou arrière adaptée pour les situations de choc piéton. Elle concerne aussi un agencement de la partie avant ou arrière
5 d'un véhicule automobile intégrant une telle traverse et un véhicule automobile en tant que tel équipé d'un tel agencement. Enfin, elle concerne un procédé de fabrication d'une traverse.

10 La structure des parties avant et/ou arrière d'un véhicule automobile a pour fonction de traiter trois types de chocs. Les petits chocs dits « piétons » qui génèrent peu d'énergie à absorber, les chocs plus violents mais à faible vitesse dits chocs « Danner » pour lesquels l'objectif est d'obtenir un minimum de déformation de la structure, puis les chocs plus
15 extrêmes dits « crash », qui entraînent des déformations importantes du véhicule et pour lesquels l'objectif est la protection de l'habitacle pour épargner les passagers.

Pour répondre à ces différentes situations, une structure classique avant
20 ou arrière d'un véhicule automobile, illustrée sur les figures 1 à 3, repose sur deux longerons 1 latéraux s'étendant dans la direction longitudinale avant-arrière du véhicule automobile, à l'extrémité desquels s'étend une traverse 2. Cette traverse est destinée à absorber toute l'énergie des chocs « Danner », laissant intacts les longerons 1, qui ne se déforment
25 que lors des crashes pour protéger l'habitacle. Pour répondre aux chocs « piétons », il est usuel de disposer un matériau mou comme de la mousse 3 sur l'avant de la traverse, fixé sur la traverse Danner par exemple par clipsage. Enfin, un bouclier, non représenté, est fixé de sorte de recouvrir ces éléments, et s'étend depuis la partie avant ou arrière de
30 cette structure jusque sur sa face supérieure où il vient en liaison avec le

reste du véhicule, en général le capot à l'avant et le coffre à l'arrière, pour obtenir un aspect esthétique attrayant de la partie avant ou arrière du véhicule vu depuis l'extérieur. En variante, le matériau en mousse est remplacé par d'autres éléments fixés sur la traverse Danner par des
5 soudures pour absorber les chocs piétons. Dans tous les cas, ces structures représentent un encombrement et un coût non satisfaisants.

Il existe donc un besoin d'une structure avant ou arrière de véhicule automobile améliorée, représentant un compromis optimisé pour répondre
10 aux contraintes mécaniques, esthétiques et économiques s'imposant aux véhicules automobiles.

A cet effet, l'invention repose sur une traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile, comprenant une première partie rigide
15 destinée à répondre aux chocs « Danner », caractérisée en ce qu'elle comprend aussi une seconde partie dédiée aux chocs piétons, les deux parties formant un seul élément indissociable.

Selon un mode d'exécution, la traverse peut présenter une section
20 fermée, la première partie correspondant à la partie arrière et la seconde partie correspondant à la partie antérieure.

La première partie peut présenter une grande épaisseur et la seconde partie une petite épaisseur.

25

La première partie arrière peut se présenter sous la forme d'un U couché ouvert vers l'avant et la seconde partie avant se présenter sous la forme d'un U couché ouvert vers l'arrière, les branches horizontales des deux formes en U étant liées entre elles. La seconde partie sous la forme d'un
30 U peut présenter une paroi verticale antérieure, subissant directement les

chocs contre un éventuel obstacle et deux parties sensiblement horizontales, légèrement inclinées pour s'écarter l'une de l'autre vers l'arrière.

- 5 Selon une variante, la partie arrière peut présenter une paroi intermédiaire comprenant une petite partie légèrement avancée par rapport au reste de sa paroi sensiblement verticale.

- 10 Selon une autre variante, la seconde partie peut être telle qu'elle est apte à se déformer et à venir se loger sensiblement entièrement au sein du volume de la première partie en cas de choc piéton.

- 15 L'invention porte aussi sur un agencement d'une structure avant et/ou arrière d'un véhicule automobile comprenant deux longerons latéraux sur lesquels est montée une traverse recouverte par un bouclier, caractérisé en ce que la traverse se présente sous la forme d'une seule pièce indissociable telle que décrite précédemment pour répondre à la fois aux chocs piétons et Danner.

- 20 L'invention porte aussi sur un véhicule automobile caractérisé en ce qu'il comprend une traverse dans sa structure avant et/ou arrière telle que décrite précédemment.

- 25 Enfin, l'invention porte aussi sur un procédé de fabrication d'une traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile caractérisé en ce qu'il comprend une étape de profilage ou d'extrusion de la traverse comprenant une première partie rigide destinée à répondre aux chocs « Danner » et une seconde partie indissociable dédiée aux chocs piétons.

Ces objets, caractéristiques et avantages de la présente invention seront exposés en détail dans la description suivante d'un mode d'exécution particulier fait à titre non-limitatif en relation avec les figures jointes parmi lesquelles :

5

La figure 1 représente une vue en perspective partielle de dessus d'une structure avant ou arrière d'un véhicule automobile selon l'état de la technique ;

10 la figure 2 représente une vue en coupe de la section de la structure selon l'état de la technique ;

la figure 3 représente une vue en coupe de la section de la structure selon l'état de la technique compressée par un choc piéton ;

15 la figure 4 représente une vue en perspective partielle de la structure avant ou arrière d'un véhicule automobile selon un mode d'exécution de l'invention ;

la figure 5 représente une vue agrandie de détails de la structure selon le mode d'exécution de l'invention ;

la figure 6 représente une vue en coupe de la section de la structure selon le mode d'exécution de l'invention ;

20 la figure 7 représente une vue en coupe de la section de la structure selon l'invention compressée par un choc piéton ;

la figure 8 représente une vue en coupe d'une variante de la section de la structure selon le mode d'exécution de l'invention ;

25 la figure 9 représente une vue en coupe de la section de la variante de la structure selon l'invention compressée par un choc piéton.

L'invention repose sur une même traverse 12 qui regroupe les deux fonctions techniques de traitement des chocs piétons et Danner. Pour cela, la traverse 12 comprend une partie antérieure 13 dédiée à la gestion

des chocs piétons et une partie arrière 14 pour les chocs Danner. Cette traverse 12 est montée sur les longerons latéraux 11.

Selon le mode d'exécution de la traverse 12, illustré sur les figures 4 à 7, les deux parties 13, 14 de la traverse se présentent sous la forme d'un U couché, les deux U se faisant face de sorte de former un corps creux fermé. La partie antérieure 13 se présente sous la forme d'un U de plus petite dimension, présentant une face antérieure sensiblement verticale 15 et deux branches arrière 16 sensiblement horizontales, liées par une partie inclinée 17 aux deux branches sensiblement horizontales 18 de la partie arrière 14, se terminant par une paroi verticale 19.

L'ensemble de la traverse est en métal dont l'épaisseur varie. La partie antérieure 13, destinée à l'absorption de petits chocs piétons, présente des parois 15, 16 de faible épaisseur, alors que la partie arrière, destinée à absorber des chocs plus importants, comprend une plus grande épaisseur.

La figure 7 illustre le comportement de la partie antérieure 13 de la traverse 12 dans une situation de choc piéton, contre un obstacle 20. Les branches 16 sensiblement horizontales, de pente légèrement inclinée pour se rapprocher l'une de l'autre vers l'avant de la traverse, s'effacent complètement en se repliant vers l'intérieur de la traverse en cas de choc, l'intégralité de la partie antérieure 13 se trouvant pliée à l'intérieur du corps creux de la traverse, entre les deux branches 18 de la partie arrière plus rigide 14, qui ne se déforme pas dans ce type de choc léger. L'absorption d'énergie du choc piéton se caractérise donc par la déformation de la partie antérieure 13 en tôle.

Les figures 8 et 9 illustrent une variante d'exécution dans laquelle la partie arrière 14' de la traverse 12' comprend en outre une tôle intermédiaire 21', sensiblement parallèle aux parois sensiblement verticales 19', 15', respectivement de la partie arrière 14' et de la partie avant 13' de la traverse 12'. Cette tôle intermédiaire 21' forme deux chambres dans la structure fermée de la traverse 12' et renforce ainsi sa raideur. Elle présente une petite partie inférieure 22' plus en avant du reste 23' de cette paroi. Lors d'un choc piéton, illustré sur la figure 9, la partie antérieure 13' vient se déformer en appui contre la tôle intermédiaire 21', qui sert de butée. Toute la matière de cette partie antérieure 13' vient se loger en arrière de la partie antérieure 22' de cette tôle intermédiaire, contre la surface 23' plus en retrait.

Dans les deux variantes illustrées sur les figures 6 à 9, les deux parties antérieures 13, 13' s'effacent complètement au sein de la structure de la traverse 12' dans leur configuration d'absorption maximale d'un choc. A la fin de cette absorption, les traverses présentent alors un encombrement correspondant au seul volume de leurs parties arrière 14, 14'. En remarque, l'élément 3 d'absorption des chocs piéton de l'état de la technique conserve un résidu incompressible après sa compression suite à un choc piéton, comme illustré sur la figure 3. Une telle solution de l'état de la technique exige donc globalement un encombrement plus important dans la direction longitudinale pour obtenir une absorption d'énergie équivalente par déformation.

25

La traverse peut présenter d'autres formes, de section fermée. Pour augmenter sa raideur, il est possible d'augmenter le nombre de chambres.

La traverse 12, 12' selon l'invention peut être fabriquée par profilage, par exemple pour des traverses en acier, ou par extrusion, par exemple pour des traverses en aluminium.

- 5 La solution décrite atteint donc bien les objets recherchés et présente les avantages supplémentaires suivants :
- elle présente un encombrement réduit dans la direction longitudinale, pour une réponse mécanique aux chocs piétons équivalente à l'état de la technique ;
- 10 -elle comporte une seule pièce répondant aux chocs les plus nombreux dits piétons et Danner, ce qui simplifie le montage des structures avant ou arrière de véhicules automobiles et réduit les coûts de fabrication, par rapport à l'état de la technique qui consiste en l'assemblage de plusieurs éléments distincts.

Revendications

1. Traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile, comprenant une première partie rigide (14 ; 14') destinée à répondre aux
5 chocs « Danner », caractérisée en ce qu'elle comprend aussi une seconde partie (13 ; 13') dédiée aux chocs piétons, les deux parties (13, 14 ; 13', 14') formant un seul élément indissociable.

2. Traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile
10 selon la revendication 1, caractérisée en ce que la traverse (12 ; 12') présente une section fermée, la première partie (14 ; 14') correspondant à la partie arrière et la seconde partie (13 ; 13') correspondant à la partie antérieure.

- 15 3. Traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile selon la revendication 2, caractérisée en ce que la première partie (14 ; 14') présente une grande épaisseur et la seconde partie (13 ; 13') une petite épaisseur.

- 20 4. Traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile selon l'une des revendication précédente, caractérisée en ce que la première partie (14 ; 14') arrière se présente sous la forme d'un U couché ouvert vers l'avant et la seconde partie (13 ; 13') avant se présente sous la
25 forme d'un U couché ouvert vers l'arrière, les branches horizontales des deux formes en U étant liées entre elles.

5. Traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile selon la revendication précédente, caractérisée en ce que la seconde
30 partie (13 ; 13') sous la forme d'un U présente une paroi verticale (15) antérieure, subissant directement les chocs contre un éventuel obstacle

(20 ; 20') et deux parties sensiblement horizontales (16), légèrement inclinées pour s'écarter l'une de l'autre vers l'arrière.

5 6. Traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile selon la revendication 4, caractérisée en ce que la partie arrière (14') présente une paroi intermédiaire (21') comprenant une petite partie légèrement avancée (22') par rapport au reste de sa paroi sensiblement verticale (23').

10 7. Traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile selon l'une des revendications précédentes, caractérisée en ce que la seconde partie (13 ; 13') est telle qu'elle est apte à se déformer et à venir se loger sensiblement entièrement au sein du volume de la première partie (14 ; 14') en cas de choc piéton.

15 8. Agencement d'une structure avant et/ou arrière d'un véhicule automobile comprenant deux longerons latéraux (11) sur lesquels est montée une traverse (12, 12') recouverte par un bouclier, caractérisé en ce que la traverse (12, 12') se présente sous la forme d'une seule pièce
20 indissociable selon une des revendications précédentes pour répondre à la fois aux chocs piétons et Danner.

9. Véhicule automobile caractérisé en ce qu'il comprend une traverse dans sa structure avant et/ou arrière selon une des revendications 1 à 7.

25 10. Procédé de fabrication d'une traverse pour structure avant et/ou arrière de véhicule automobile caractérisé en ce qu'il comprend une étape de profilage ou d'extrusion de la traverse comprenant une première partie rigide (14 ; 14') destinée à répondre aux chocs « Danner » et une seconde
30 partie (13 ; 13') indissociable dédiée aux chocs piétons.

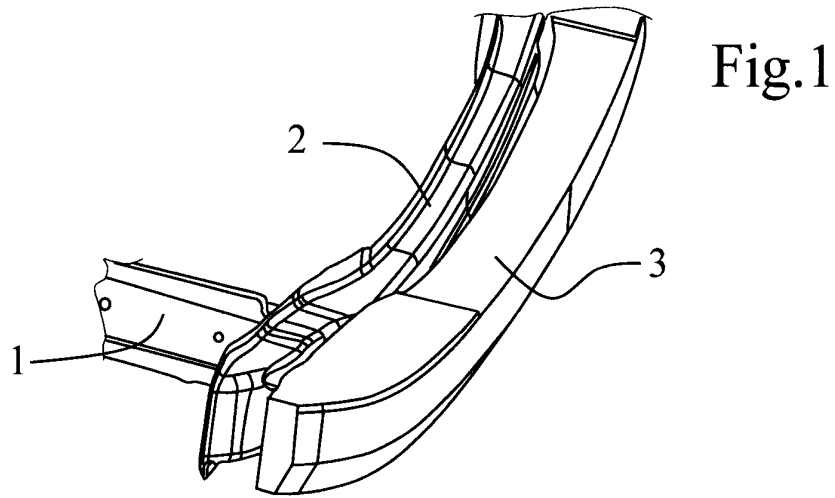


Fig. 1

Fig. 2

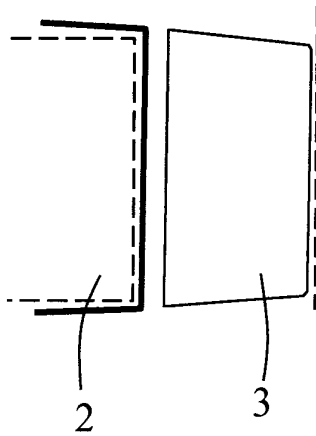


Fig. 3

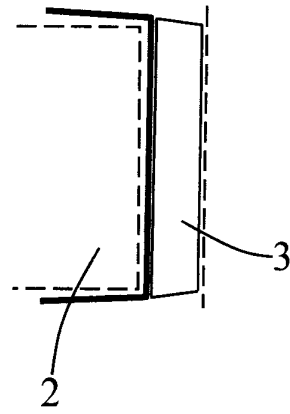


Fig. 4

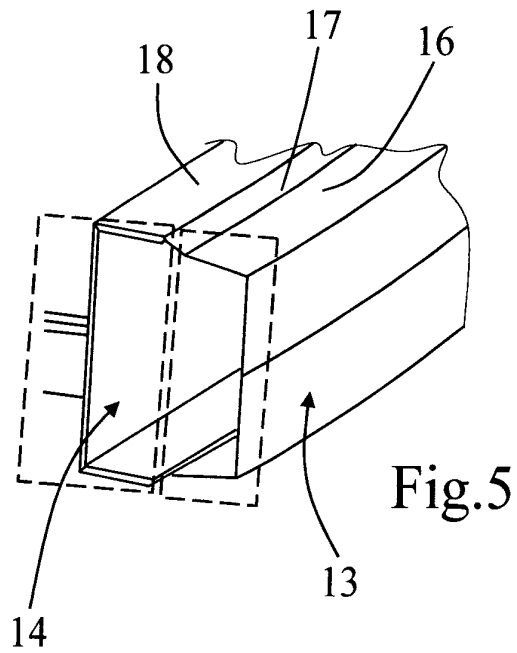
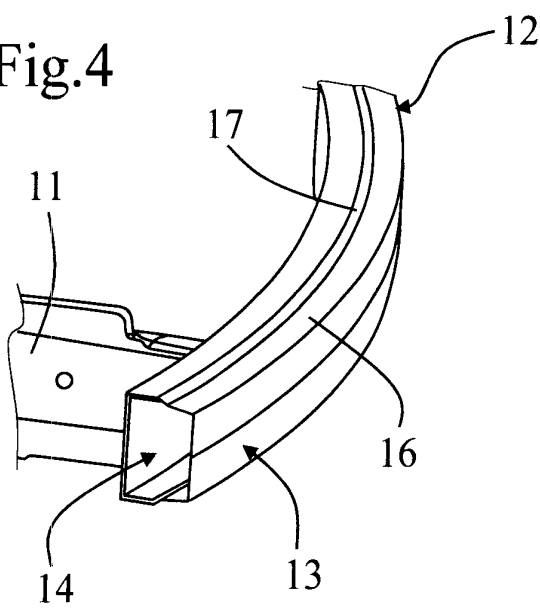


Fig. 5

Fig.6

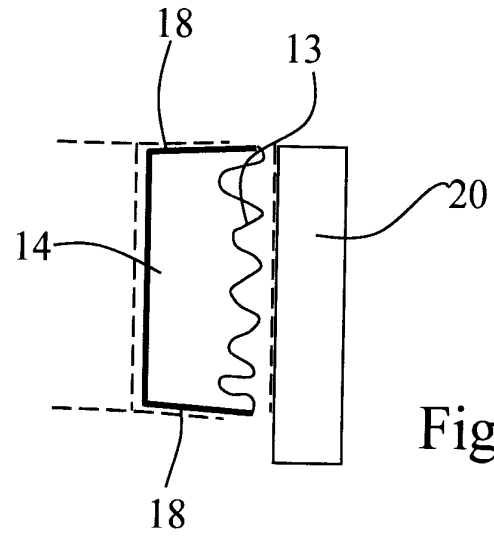
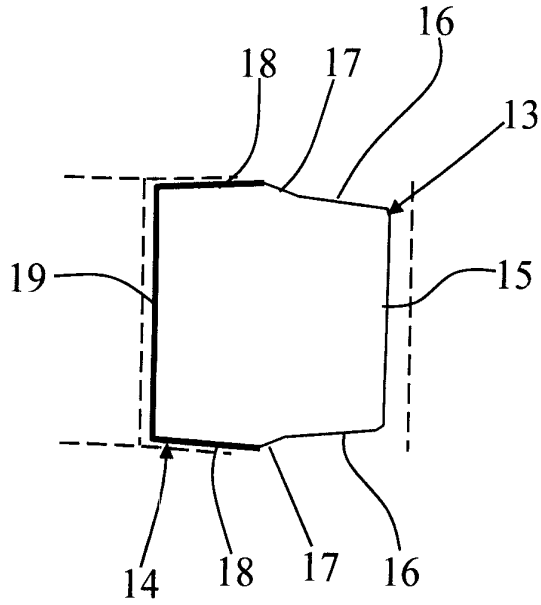


Fig.7

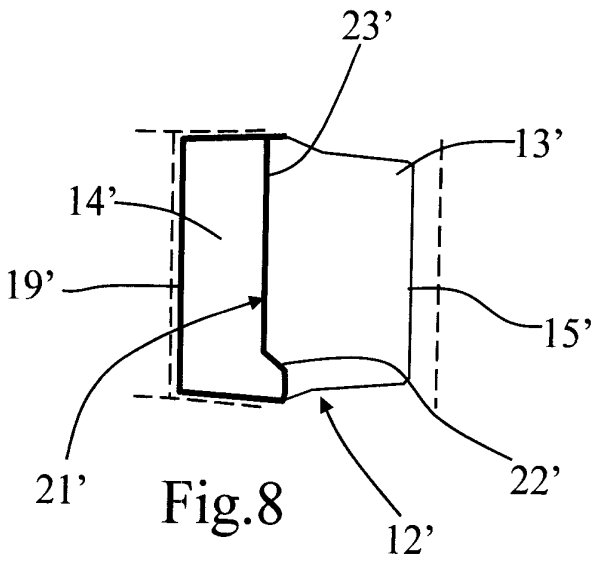


Fig.8

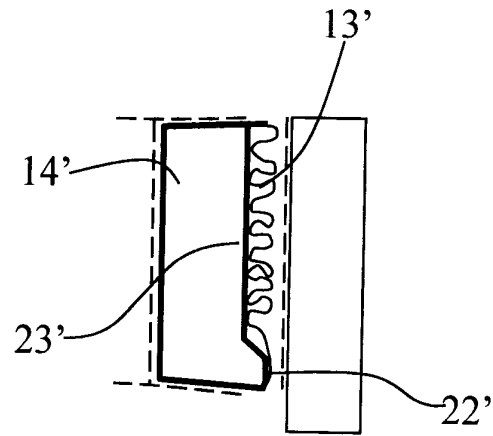


Fig.9



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

N° d'enregistrement
national

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

FA 699925
FR 0707472

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	US 6 179 355 B1 (CHOU SHUI-FANG [US] ET AL) 30 janvier 2001 (2001-01-30) * colonne 2, ligne 60 - colonne 4, ligne 33; figures 1-4D * -----	1,8-10	B62D21/15 B62D25/08 B60R21/34
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B60R
		Date d'achèvement de la recherche	Examineur
		28 février 2008	Spinelli, Vito
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			

1
EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0707472 FA 699925**

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 28-02-2008

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 6179355 B1	30-01-2001	DE 19958887 A1	29-06-2000
		GB 2344794 A	21-06-2000
