

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE  
PARIS

①1 N° de publication :

2 761 008

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

②1 N° d'enregistrement national :

97 03559

⑤1 Int Cl<sup>6</sup> : B 60 G 21/00, B 60 G 21/067, 17/00

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 24.03.97.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la  
demande : 25.09.98 Bulletin 98/39.

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) : SOCIETE ANONYME DITE: AUTO-  
MOBILES PEUGEOT — FR et SOCIETE ANONYME  
DITE: AUTOMOBILES CITROEN — FR.

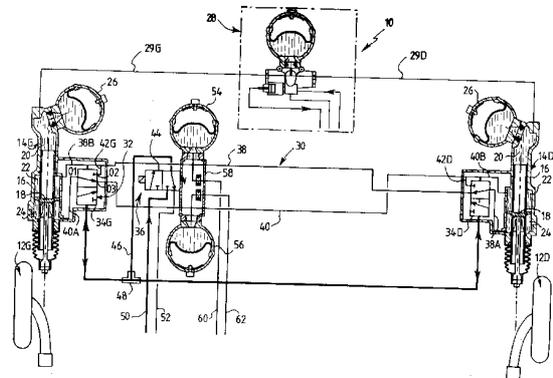
⑦2 Inventeur(s) : COMBES MICHEL.

⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : CABINET LAVOIX.

⑤4 DISPOSITIF DE SUSPENSION HYDROPNEUMATIQUE D'UNE PAIRE DE ROUES D'UN TRAIN DE ROUES DE  
VEHICULE AUTOMOBILE.

⑤7 Ce dispositif comprend une paire de vérins (14G, 14D)  
et des moyens anti-dévers comportant, pour chaque vérin,  
deux chambres anti-dévers opposées (22, 24) séparées par  
un piston (18) du vérin. Les moyens anti-dévers compren-  
nent de plus des moyens de raccordement (30) des cham-  
bres (22, 24) entre elles, et des moyens (32) de  
commutation des moyens de raccordement (30) entre une  
première configuration décroisée, dans laquelle les moyens  
de raccordement (30) définissent deux circuits hydrauliques  
décroisés raccordant chacun les deux chambres anti-dé-  
vers (22, 24) d'un même vérin, et une seconde configura-  
tion, dans laquelle les moyens de raccordement (30)  
définissent deux circuits croisés raccordant chacun une  
chambre (22, 24) d'un vérin avec la chambre opposée (24,  
22) de l'autre vérin. Les moyens de commutation (32) com-  
prennent deux vannes (34G, 34D) commandées simultanément  
par des moyens communs (36) comportant  
notamment une électrovanne (44).



FR 2 761 008 - A1



La présente invention concerne un dispositif de suspension hydropneumatique d'une paire de roues d'un train de roues de véhicule automobile.

On connaît déjà dans l'état de la technique un  
5 dispositif de suspension hydropneumatique d'une paire de roues d'un train de roues de véhicule automobile, du type comprenant une paire de vérins reliés chacun à une roue correspondante et comportant chacun un corps dans lequel  
10 coulisse un piston, et des moyens anti-dévers comprenant, pour chaque vérin, deux chambres hydrauliques anti-dévers opposées, respectivement haute et basse, séparées par le piston, des moyens de raccordement hydraulique des  
15 chambres anti-dévers entre elles, et des moyens de commutation des moyens de raccordement entre une première configuration, dite décroisée, dans laquelle les moyens de  
raccordement définissent deux circuits hydrauliques décroisés raccordant chacun les deux chambres anti-dévers  
20 d'un même vérin, et une seconde configuration, dite croisée, dans laquelle les moyens de raccordement définissent deux circuits hydrauliques croisés raccordant  
chacun une chambre anti-dévers d'un vérin avec la chambre anti-dévers opposée de l'autre vérin.

Un dispositif de suspension de ce type est décrit par exemple dans DE-A-3 427 508.

25 La configuration décroisée est adaptée au déplacement du véhicule en ligne droite. Cette configuration favorise notamment l'amortissement des déplacements verticaux du véhicule et la maîtrise des effets de tangage.

30 La configuration croisée est adaptée au déplacement du véhicule dans un virage et permet de pallier les effets de dévers.

Le passage de la configuration croisée à la configuration décroisée permet donc d'améliorer le  
35 confort de la suspension du véhicule lorsque la tenue du

véhicule au dévers n'est plus nécessaire, ce qui est le cas lorsque le véhicule se déplace en ligne droite.

Les moyens de commutation des moyens de raccorde-  
ments décrits dans DE-A-3 427 508 comprennent une vanne  
5 unique. Cette vanne forme un organe commun aux deux  
circuits décroisés reliant mécaniquement ces derniers. La  
vanne de commutation unique est placée généralement au  
milieu du train de roues, entre les vérins, si bien que  
cette vanne de commutation est relativement éloignée de  
10 chaque vérin. Un tel agencement a pour inconvénients  
notamment des pertes de charge relativement importantes  
dans les circuits décroisés et des effets d'inertie  
indésirables notamment en configuration décroisée.

L'invention a notamment pour but de réduire les  
15 effets d'inertie et les pertes de charge des moyens anti-  
dévers équipant un dispositif de suspension hydro-  
pneumatique, afin d'améliorer le confort du véhicule en  
ligne droite.

A cet effet, l'invention a pour objet un disposi-  
20 tif de suspension hydropneumatique d'une paire de roues  
d'un train de roues de véhicule automobile, du type  
précité, caractérisé en ce que les moyens de commutation  
comprennent deux vannes de commutation, chacune associée  
à un vérin, commandées simultanément par des moyens  
25 communs pour le changement de configuration des moyens de  
raccordement, ces deux vannes de commutation définissant,  
lorsque les moyens de raccordement sont dans leur confi-  
guration décroisée, des circuits décroisés séparés  
mécaniquement l'un de l'autre et plus courts que les  
30 circuits croisés.

Suivant d'autres caractéristiques de l'invention:

- la vanne de commutation et le circuit décroisé  
associés à un vérin sont agencés dans le corps de ce  
vérin;
- 35 - chaque vérin comprend une chambre hydraulique

de suspension raccordée, d'une part, à un accumulateur hydropneumatique de suspension porté par ce vérin, et d'autre part, à un dispositif de correction de hauteur du véhicule commun aux deux vérins;

5                   - les moyens de raccordement comprennent, d'une part, deux conduits de croisement munis chacun d'une première extrémité raccordant le reste du conduit à une chambre anti-dévers d'un premier vérin par l'intermédiaire de la vanne de commutation -associée à ce premier  
10 vérin- commutée dans la configuration croisée, et d'une seconde extrémité raccordée en permanence à la chambre anti-dévers opposée du second vérin, de manière à définir les circuits croisés, et d'autre part, deux conduits de dérivation raccordant entre elles les extrémités des deux  
15 conduits de croisement raccordés à un même vérin, par l'intermédiaire de la vanne de commutation -associée à ce vérin- commutée dans la configuration décroisée, de manière à définir les circuits décroisés, les extrémités de raccordement aux chambres anti-dévers des deux  
20 conduits de croisement étant communes aux circuits croisés et décroisés ;

                  - le dispositif comprend deux accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers raccordés respectivement aux deux conduits de croisement sur des tronçons de ces  
25 derniers non communs aux circuits décroisés ;

                  - les moyens de commande comprennent une électrovanne raccordée hydrauliquement aux deux vannes de commutation ;

                  - les deux accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers et l'électrovanne de commande sont portés par un  
30 support commun séparé des vérins ;

                  - chaque vanne de commutation comprend un distributeur à deux positions -correspondant aux configurations croisée et décroisée- et à trois orifices communiquant  
35 respectivement avec une chambre anti-dévers du vérin

portant la vanne de commutation et avec les chambres anti-dévers opposées de ce même vérin et de l'autre vérin;

- les deux positions du distributeur de chaque vanne de commutation sont définies par déplacement d'un tiroir du distributeur entre une position de repos, correspondant à la configuration croisée des moyens de raccordement, et une position active, correspondant à la configuration décroisée des moyens de raccordement, une première extrémité du tiroir étant soumise en permanence à la pression hydraulique de rappel d'une des chambres du vérin portant la vanne de commutation, de manière à solliciter le tiroir en position de repos, la seconde extrémité du tiroir étant soumise, lorsque l'électrovanne est activée, à la pression hydraulique de commande de l'électrovanne, de manière à solliciter le tiroir en position active, à l'encontre de la pression hydraulique de rappel.

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 dans lesquels:

- la figure 1 est une vue schématique d'un dispositif de suspension hydropneumatique selon l'invention;

- les figures 2 et 3 sont des vues schématiques analogues à la figure 1, dans lesquelles les moyens de raccordement des chambres anti-dévers sont dans des configurations croisée et décroisée respectivement.

On a représenté sur la figure 1 un dispositif de suspension hydropneumatique 10 d'une paire de roues gauche 12G et droite 12D d'un train de roues de véhicule automobile.

Ce dispositif de suspension 10 comprend une paire de vérins gauche 14G et droit 14D reliés chacun à une

roue 12G,12D correspondante.

Chaque vérin 14G,14D comprend un corps 16 dans lequel coulisse un piston 18 délimitant trois chambres hydrauliques superposées 20,22,24 de volume variable.

5 La première chambre 20 de chaque vérin est une chambre de suspension raccordée, d'une part, à un accumulateur hydropneumatique de suspension 26, porté par le vérin, et d'autre part, à un dispositif de correction de hauteur du véhicule, de type classique (non représenté),  
10 commun aux deux vérins, éventuellement via un régulateur hydraulique de flexibilité 28.

Les chambres de suspension 20 et les accumulateurs hydropneumatiques de suspension 26 sont alimentés en liquide haute pression par des conduits 29G,29D  
15 raccordés au dispositif de correction de hauteur.

Le dispositif de suspension 10 comprend également des moyens anti-dévers dont font partie les seconde et troisième chambres 22,24 de chaque vérin 14G,14D. Ces chambres 22,24 constituent des chambres anti-dévers  
20 opposées, respectivement haute et basse, séparées par le piston 18.

Les moyens anti-dévers comprennent de plus des moyens 30 de raccordement hydraulique des chambres anti-dévers 22,24 entre elles, et des moyens 32 de commutation  
25 de ces moyens de raccordement 30 entre deux configurations dites décroisée et croisée.

Les moyens de commutation 32 comprennent deux vannes de commutation 34G,34D, chacune associée à un vérin 14G,14D, commandées simultanément par des moyens  
30 communs 36 pour changer la configuration des moyens de raccordement 30.

Ces moyens de raccordement 30 comprennent deux conduits de croisement 38,40 munis, chacun, d'une première extrémité 38A,40A raccordant le reste du conduit  
35 38,40 à une chambre anti-dévers d'un premier vérin

(notamment la chambre basse 24) par l'intermédiaire de la vanne de commutation 34G,34D -associée à ce vérin-commutée dans la configuration croisée, et une seconde extrémité 38B,40B raccordée en permanence à la chambre anti-dévers opposée (notamment la chambre haute 22) du second vérin.

On notera donc que, lorsque les vannes 34G,34D sont commutées dans la configuration croisée, ces vannes 34G,34D et les conduits de croisement 30,40 définissent deux circuits hydrauliques C1,C2, dits croisés, raccordant chacun une chambre anti-dévers 22,24 d'un vérin 14G,14D avec la chambre opposée 24,22 de l'autre vérin 14D,14G, comme cela est représenté sur la figure 2.

Les moyens de raccordement 30 comprennent également deux conduits de dérivation 42G,42D raccordant entre elles les extrémités 38B,40A,38A,40B des deux conduits de croisement 38,40 raccordées à un même vérin 14G,14D, par l'intermédiaire de la vanne de commutation 34G,34D -associée à ce vérin- commutée dans la configuration décroisée.

On notera donc que, lorsque les vannes 34G,34D sont commutées dans la configuration décroisée, ces vannes, les conduits de dérivation 42G,42D et les extrémités 38B,40A,38A,40B des conduits de croisement définissent deux circuits hydrauliques DG,DD, dits décroisés, associés aux deux vérins 14G,14D, raccordant chacun les deux chambres anti-dévers 22,24 d'un même vérin, comme cela est représenté sur la figure 3.

On notera également que les extrémités 38A,38B, 40A,40B des conduits de croisement raccordées aux chambres anti-dévers 22,24 sont communes aux circuits croisés C1,C2 et décroisés DG,DD.

De préférence, la vanne de commutation 34G,34D associée à chaque vérin et les autres éléments 38B,40A, 42G,38A,40B,42D, destinés à définir le circuit décroisé

DG,DD associé à chaque vérin sont agencés dans le corps 16 de ce vérin, comme cela est représenté schématiquement sur la figure 1.

A titre d'exemple, chaque vanne de commutation  
5 34G,34D comprend un distributeur à deux positions et trois orifices O1,O2,O3 symbolisé selon une norme classique sur les figures.

Les deux positions de chaque distributeur correspondent aux deux configurations croisée et décroisée.

10 Les trois orifices O1 à O3 communiquent respectivement avec une chambre anti-dévers 24 du vérin 14G,14D portant la vanne de commutation 34G,34D et avec les chambres anti-dévers opposées 22 de ce même vérin 14G,14D et de l'autre vérin 14D,14G, par l'intermédiaire des  
15 extrémités appropriées des conduits de croisement 38,40 et des conduits de dérivation 42G,42D.

Du fait que les deux vannes de commutation 34G,34D sont séparées et agencées chacune sur le corps 16 du vérin qui leur est associée, les circuits décroisés  
20 DG,DD sont séparés mécaniquement l'un de l'autre (ils n'ont pas d'organe commun) et relativement courts si bien que les pertes de charge dans ces circuits décroisés sont très réduites voire négligeables.

Les moyens de commande 36 des deux vannes de  
25 commutation 34G,34D comprennent, de préférence, une électrovanne 44, symbolisée selon une norme classique sur les figures, raccordée hydrauliquement aux deux vannes de commutation par un conduit 46 à bifurcation 48.

L'électrovanne 44 est raccordée, par ailleurs, à  
30 un conduit 50 d'alimentation en liquide haute pression et à un conduit 52 de retour de liquide vers un réservoir non représenté.

Lorsque l'électrovanne 44 est au repos, le conduit de liquide haute pression 50 est isolé du conduit  
35 de raccordement 46. Par contre, lorsque l'électrovanne 44

est activée, le conduit de liquide haute pression 50 (pression de commande) est raccordé au conduit 46.

L'électrovanne 44, pilotée à l'aide de moyens classiques, permet la commutation des positions des distributeurs des vannes 34G, 34D.

Les deux positions de chaque vanne de commutation 34G, 34D sont définies par déplacement d'un tiroir du distributeur de la vanne entre une position de repos, correspondant à la configuration croisée des moyens de raccordement 30, et une position active correspondant à la configuration décroisée des moyens de raccordement 30.

On notera que, conformément à la symbolique classique utilisée pour représenter les distributeurs des vannes de commutation 34G, 34D, les tiroirs de ces distributeurs ne sont pas représentés formellement sur les dessins.

Une première extrémité de chaque tiroir est soumise en permanence à la pression hydraulique de rappel d'une des chambres, notamment la chambre anti-dévers haute 22, du vérin 14G, 14H portant le tiroir, de manière à solliciter ce tiroir en position de repos.

La seconde extrémité de chaque tiroir est soumise, lorsque l'électrovanne 44 est activée, à la pression hydraulique de commande de cette électrovanne, de manière à solliciter le tiroir en position active, à l'encontre de la pression hydraulique de rappel.

Le dispositif de suspension 10 comprend également deux accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers 54, 56 raccordés respectivement aux deux conduits de croisement 38, 40 sur des tronçons de ces derniers non communs aux circuits décroisés DG, DD.

De préférence, les deux accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers 54, 56 et l'électrovanne de commande 44 sont portés par un support commun 58 séparé des vérins 14G, 14D.

Les accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers 54,56 ainsi que les chambres anti-dévers 22,24 sont raccordés à des circuits hydrauliques classiques 60,62 d'amenée et d'évacuation de liquide par l'intermédiaire de moyens de raccordement connus en soi.

On notera que sur les figures 2 et 3, d'une part, les vannes de commutation 34G,34D ont été représentées séparées des vérins 14G,14D, et d'autre part, l'électrovanne 44 et les accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers 54,56 ont été représentés séparés les uns des autres, ceci pour faciliter la compréhension de ces figures.

On précisera ci-dessous les points essentiels de fonctionnement du dispositif de suspension hydropneumatique 10 selon l'invention.

Lorsque le véhicule roule dans un virage, l'électrovanne 44 et les tiroirs des vannes de commutation 34G,34D sont au repos. Les moyens de raccordement 30 sont dans la configuration croisée, comme cela est représenté sur la figure 2. Le raccordement croisé des chambres anti-dévers 22,24 des vérins et les accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers 54,56 permettent de contrer le dévers du véhicule.

Lorsque le véhicule roule en ligne droite, l'électrovanne 44 et les tiroirs des vannes de commutation 34G,34D sont activés. Les moyens de raccordement 30 sont alors dans la configuration décroisée, comme cela est représenté sur la figure 3.

Les chambres anti-dévers 22,24 de chaque vérin communiquent directement entre elles par l'intermédiaire des circuits décroisés DG,DD, ce qui permet des débattements verticaux des deux roues indépendants, les chambres de suspension 20 des vérins 14G,14D assurant le maintien vertical du véhicule.

Les chambres anti-dévers 22,24 n'ont pas d'effet

sur les vérins 14G,14D, leur pression étant identiques du fait qu'elles sont raccordées directement entre elles.

Les circuits décroisés étant très courts, les pertes de charge et les effets d'inertie dans ces  
5 derniers sont négligeables.

On notera par ailleurs que, dans la configuration décroisée des moyens de raccordement, les accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers 54,56 sont séparés des circuits décroisés DG,DD, car raccordés à des tronçons  
10 des conduits de croisement 38,40 non communs aux circuits décroisés. De ce fait, la raideur des accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers 54,56 n'a pas d'influence sur les circuits décroisés DG,DD.

**REVENDICATIONS**

1. Dispositif de suspension hydropneumatique d'une paire de roues (12G,12D) d'un train de roues de véhicule automobile, du type comprenant

5 une paire de vérins (14G,14D) reliés chacun à une roue (12G,12D) correspondante et comportant chacun un corps (16) dans lequel coulisse un piston (18), et des moyens anti-dévers comprenant :

- pour chaque vérin (14G,14D), deux chambres 10 hydrauliques anti-dévers opposées (22,24), respectivement haute et basse, séparées par le piston (18),

- des moyens (32) de raccordement hydraulique des chambres anti-dévers (22,24) entre elles, et

- des moyens (36) de commutation des moyens de 15 raccordement (30) entre une première configuration, dite décroisée, dans laquelle les moyens de raccordement (30) définissent deux circuits hydrauliques décroisés (DG,DD) raccordant chacun les deux chambres anti-dévers (22,24) d'un même vérin, et une seconde configuration, dite 20 croisée, dans laquelle les moyens de raccordement (30) définissent deux circuits hydrauliques croisés (C1,C2) raccordant chacun une chambre anti-dévers (22,24) d'un vérin (14G,14D) avec la chambre anti-dévers opposée (24,22) de l'autre vérin (14D,14G),

25 caractérisé en ce que les moyens de commutation (32) comprennent deux vannes de commutation (34G,34D), chacune associée à un vérin (14G,14D), commandées simultanément par des moyens communs (36) pour le changement de configuration des moyens de raccordement 30 (30), ces deux vannes de commutation (34G,34D) définissant, lorsque les moyens de raccordement (30) sont dans leur configuration décroisée, des circuits décroisés (DG,DD) séparés mécaniquement l'un de l'autre et plus courts que les circuits croisés (C1,C2).

35 2. Dispositif selon la revendication 1, caracté-

risé en ce que la vanne de commutation (34G,34D) et le circuit décroisé (DG,DD) associés à un vérin (14G,14D) sont agencés dans le corps (16) de ce vérin.

3. Dispositif selon la revendication 1 ou 2 ,  
5 caractérisé en ce que chaque vérin (14G,14D) comprend une chambre hydraulique de suspension (20) raccordée, d'une part, à un accumulateur hydropneumatique de suspension (26) porté par ce vérin, et d'autre part, à un dispositif de correction de hauteur du véhicule commun aux deux  
10 vérins.

4. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que les moyens de raccordement (30) comprennent,

d'une part, deux conduits de croisement (38,40)  
15 munis chacun d'une première extrémité (38A,40A) raccordant le reste du conduit (38,40) à une chambre anti-dévers (24) d'un premier vérin par l'intermédiaire de la vanne de commutation (34G,34D) -associée à ce premier vérin (14G,14D)- commutée dans la configuration  
20 croisée, et d'une seconde extrémité (38B,40B) raccordée en permanence à la chambre anti-dévers opposée (22) du second vérin (14D,14G), de manière à définir les circuits croisés (C1,C2), et

d'autre part, deux conduits de dérivation (42G,  
25 42D) raccordant entre elles les extrémités (38B,40A, 38A,40B) des deux conduits de croisement (38,40) raccordées à un même vérin (14G,14D), par l'intermédiaire de la vanne de commutation (34G,34D) -associée à ce vérin (14G, 14D)- commutée dans la configuration décroisée, de  
30 manière à définir les circuits décroisés (DG,DD),

les extrémités de raccordement aux chambres anti-dévers (22,24) des deux conduits de croisement (38,40) étant communes aux circuits croisés (C1,C2) et décroisés (DG,DD).

35 5. Dispositif selon la revendication 4, caracté-

risé en ce qu'il comprend deux accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers (54,56) raccordés respectivement aux deux conduits de croisement (38,40) sur des tronçons de ces derniers non communs aux circuits décroisés (DG,DD).

5           6. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que les moyens de commande (36) comprennent une électrovanne (44) raccordée hydrauliquement aux deux vannes de commutation (34G,34D).

10           7. Dispositif selon les revendications 5 et 6 prises ensemble, caractérisé en ce que les deux accumulateurs hydropneumatiques anti-dévers (54,56) et l'électrovanne de commande (44) sont portés par un support commun (58) séparé des vérins (14G,14D).

15           8. Dispositif selon la revendication 6 ou 7, caractérisé en ce que chaque vanne de commutation (34G, 34D) comprend un distributeur à deux positions -correspondant aux configurations croisée et décroisée- et à trois orifices (O1 à O3) communiquant respectivement avec une chambre anti-dévers (22,24) du vérin (14G,14D)  
20 portant la vanne de commutation et avec les chambres anti-dévers opposées (24,22) de ce même vérin (14G,14D) et de l'autre vérin (14D,14G).

25           9. Dispositif selon la revendication 8, caractérisé en ce que les deux positions du distributeur de chaque vanne de commutation (34G,34D) sont définies par déplacement d'un tiroir du distributeur entre une position de repos, correspondant à la configuration croisée des moyens de raccordement, et une position active, correspondant à la configuration décroisée des moyens de  
30 raccordement, une première extrémité du tiroir étant soumise en permanence à la pression hydraulique de rappel d'une des chambres (20 à 24) du vérin (14G,14D) portant la vanne de commutation, de manière à solliciter le tiroir en position de repos, la seconde extrémité du  
35 tiroir étant soumise, lorsque l'électrovanne (44) est

activée, à la pression hydraulique de commande de l'électrovanne (44), de manière à solliciter le tiroir en position active, à l'encontre de la pression hydraulique de rappel.

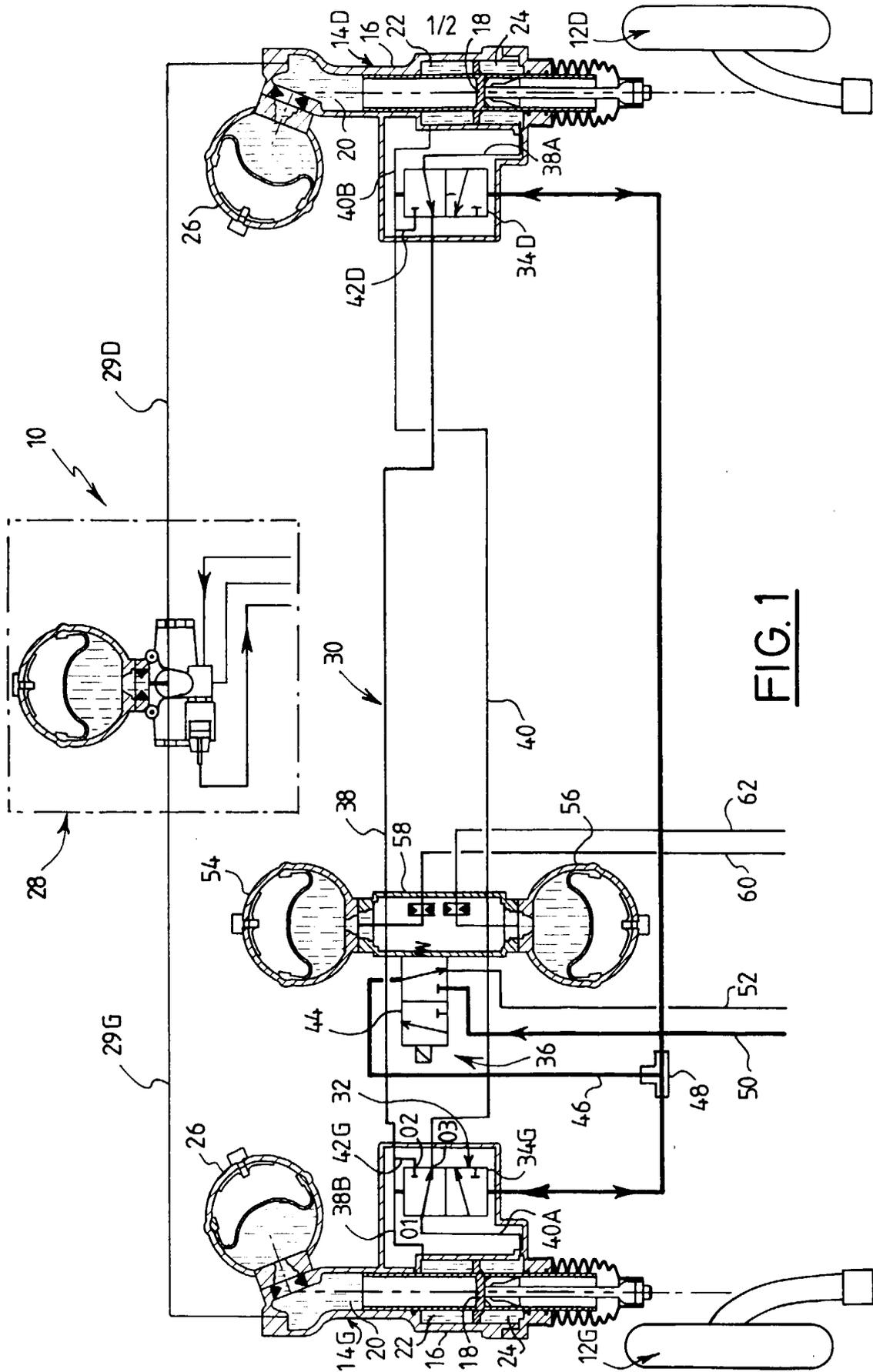


FIG. 1

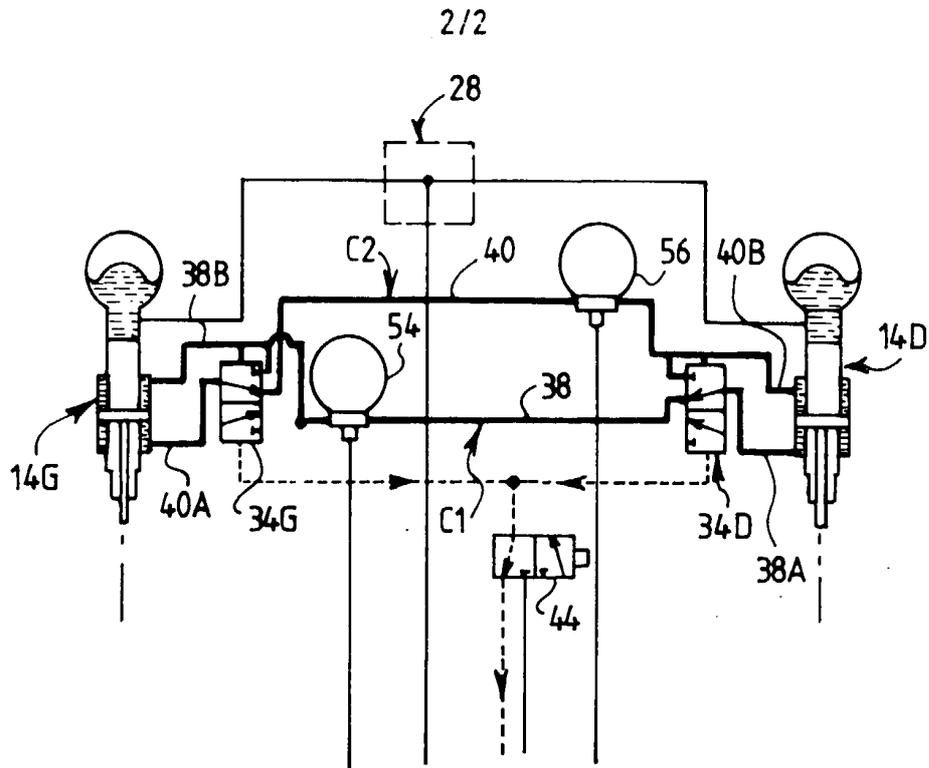


FIG. 2

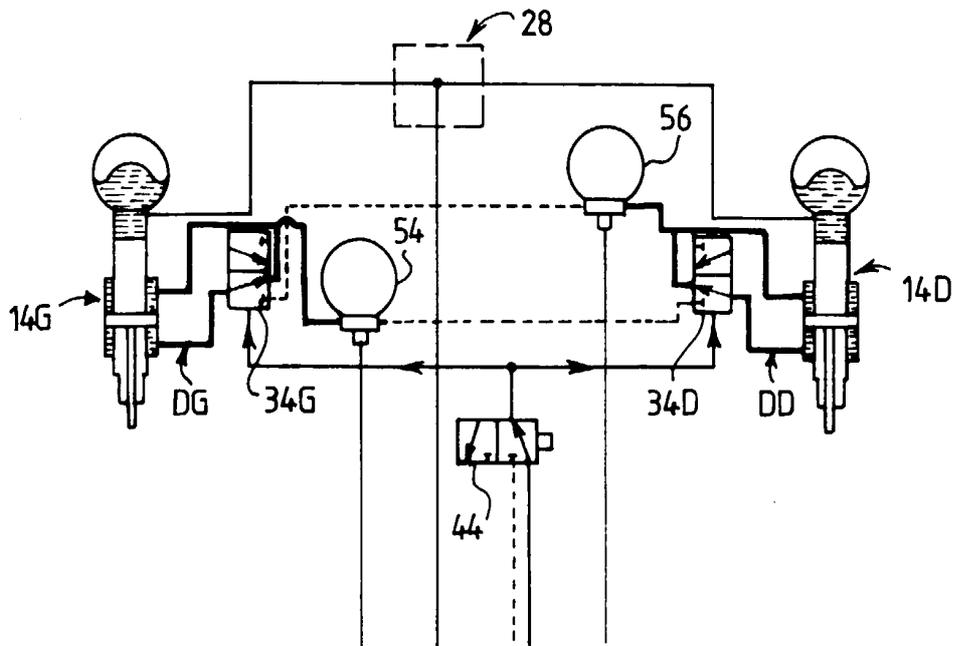


FIG. 3

REPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL  
de la  
PROPRIETE INDUSTRIELLE

RAPPORT DE RECHERCHE  
PRELIMINAIRE

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

N° d'enregistrement  
national

FA 540605  
FR 9703559

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
A	EP 0 730 988 A (PEUGEOT ;CITROEN SA (FR)) * colonne 1, ligne 16 - colonne 2, ligne 2; figures 1-6 * ---	1,3-5
A	EP 0 663 308 A (PEUGEOT ;CITROEN SA (FR)) * colonne 5, ligne 22 - ligne 44; figure 1 * -----	2,3,6,9
		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.CL.6)
		B60G
Date d'achèvement de la recherche		Examineur
18 décembre 1997		Wiberg, S
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>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 &amp; : membre de la même famille, document correspondant</p>		

1