

Par ailleurs, le galet comprend des moyens pour le bloquer en rotation, tel qu'une vis 16.

On va maintenant expliquer le fonctionnement du dispositif de mise sous tension du toit que l'on vient de décrire.

Dans une première étape, on règle l'organe 9 de façon que lorsque le toit est en position complètement fermée, une tension suffisante s'exerce entre les deux bras 6, 7.

A cet effet, lorsque le toit est dans une position proche par exemple de quelques millimètres de la position complètement verrouillée, on tourne le galet excentrique 9 autour de son axe 13, jusqu'à ce que la surface 15 formant excentrique vienne en appui contre le bras 6.

On bloque ensuite le galet 9 dans cette position.

De ce fait, lors de la fermeture du toit, l'effort de traction F_1 du verrou 10 sur les gâches 11 engendre entre les deux bras 6, 7 une tension F .

Cette tension F rigidifie le toit.

Cette rigidification du toit diminue considérablement les vibrations qui sont engendrées lors du roulage du véhicule.

Par ailleurs, cette rigidification du toit permet à celui-ci de participer à la rigidité de l'ensemble de la caisse du véhicule, comme dans le cas d'un véhicule pourvu d'un toit fixe.

Bien entendu, l'invention n'est pas limitée à l'exemple que l'on vient de décrire.

30

Ainsi, l'organe 9 peut être remplacé par tout autre moyen de mise sous tension du toit, tel que par exemple une vis vissée dans un écrou solidaire du bras 7, l'extrémité de la vis prenant appui sur le bras 6.